



umweltbundesamt^U

**ERREICHBARKEITEN ALPINER
TOURISMUSSTANDORTE MIT DEM
ÖFFENTLICHEN VERKEHR
AUS BEDEUTENDEN
GROSSSTÄDTEN EUROPAS**

Nationale Studie Österreich

REPORT
REP-0217

Wien, 2009



Projektleitung

Nikolaus Ibesich

AutorInnen

Nikolaus Ibesich

Agnes Kurzweil

Satz/Layout

Ute Kutschera

Lektorat

Maria Deweis

Für die inhaltliche Mitarbeit bedanken wir uns bei Ernst Lung (BMVIT).

Ebenso wird den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der beiden Bund/Länder-Sitzungen vom 18. Juli 2007 und 14. März 2008 für die Unterstützung und konstruktiven Verbesserungsvorschläge gedankt.

Die Gesamtkoordination übernahmen DI Robert Thaler und Dr. Veronika Holzer, Abteilung V/5 Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen und Lärm, Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber: Umweltbundesamt GmbH
Spittelauer Lände 5, 1090 Wien/Österreich

Eigenvervielfältigung, Gedruckt auf Recyclingpapier

© Umweltbundesamt GmbH, Wien, 2008

Alle Rechte vorbehalten

ISBN 978-3-99004-015-7



INHALT

ZUSAMMENFASSUNG	7
ABSTRACT	14
1 EINLEITUNG	17
1.1 Hintergrund	17
1.2 Ziel der Studie	17
1.3 Tourismus in Österreich	17
1.3.1 Räumliche Verteilung des Tourismus	18
1.3.2 Zeitliche Verteilung des Tourismus	19
1.4 Ausgewählte Regionen	20
1.5 Verkehr	22
1.5.1 Bahnnetz in Österreich	22
1.5.2 Flughäfen in Österreich	25
2 METHODIK	26
2.1 Auswahl der Regionen	26
2.1.1 Kriterien	26
2.1.2 Bund-/Ländersitzung	26
2.1.3 Detaillierte Analyse der Regionen	27
2.2 Stärken-/Schwächen-Analyse	30
2.3 Vorschläge und Maßnahmen	30
3 ANALYSE DER REGIONEN	31
3.1 Allgemein	31
3.1.1 Verkehrsmittelwahl – Anreise in die Regionen	31
3.1.2 Lage der Regionen im Bahnnetz	32
3.1.3 Bahnservice	35
3.1.4 Bahnhöfe international und national	35
3.1.5 Preise	37
3.1.6 Preisbildung ÖBB Fernverkehr	38
3.1.7 Preisbeispiele Anreise Bahn und Pkw	39
3.1.8 Preisvergleich Anreise-Wegekette	41
3.2 Region Gesäuse	44
3.2.1 Kurzbeschreibung	44
3.2.2 Region Gesäuse – Tourismus	45
3.2.3 Region Gesäuse – Verkehr	47
3.2.4 Stärken- und Schwächenanalyse Region Gesäuse	53
3.2.5 Vorschläge und Maßnahmen	54
3.3 Region Dachstein-Tauern	54
3.3.1 Kurzbeschreibung	54
3.3.2 Region Dachstein-Tauern – Tourismus	55
3.3.3 Region Dachstein-Tauern – Verkehr	57



3.3.4	Stärken- und Schwächenanalyse Region Dachstein-Tauern	61
3.3.5	Vorschläge und Maßnahmen	62
3.4	Stadt Graz	62
3.4.1	Kurzbeschreibung	62
3.4.2	Stadt Graz – Tourismus	63
3.4.3	Stadt Graz – Verkehr	65
3.4.4	Stärken- und Schwächenanalyse Stadt Graz	68
3.4.5	Vorschläge und Maßnahmen	68
3.5	Region Weissensee	68
3.5.1	Kurzbeschreibung	68
3.5.2	Region Weissensee – Tourismus	69
3.5.3	Region Weissensee – Verkehr.....	71
3.5.4	Stärken- und Schwächenanalyse Region Weissensee	75
3.5.5	Vorschläge und Maßnahmen	76
3.6	Region Pyhrn-Priel	76
3.6.1	Kurzbeschreibung	76
3.6.2	Region Pyhrn-Priel – Tourismus	77
3.6.3	Region Pyhrn-Priel – Verkehr	79
3.6.4	Stärken- und Schwächenanalyse Region Pyhrn-Priel	83
3.6.5	Vorschläge und Maßnahmen	84
3.7	Region Salzkammergut	84
3.7.1	Kurzbeschreibung	84
3.7.2	Region Salzkammergut – Tourismus	85
3.7.3	Region Salzkammergut – Verkehr	87
3.7.4	Stärken- und Schwächenanalyse Region Salzkammergut	93
3.7.5	Vorschläge und Maßnahmen	94
3.8	Region Tennengau	95
3.8.1	Kurzbeschreibung	95
3.8.2	Region Tennengau – Tourismus	96
3.8.3	Region Tennengau – Verkehr	97
3.8.4	Stärken- und Schwächenanalyse Region Tennengau	103
3.8.5	Vorschläge und Maßnahmen	103
3.9	Region Pongau	103
3.9.1	Kurzbeschreibung	103
3.9.2	Region Pongau – Tourismus.....	105
3.9.3	Region Pongau – Verkehr	106
3.9.4	Stärken- und Schwächenanalyse Region Pongau.....	111
3.9.5	Vorschläge und Maßnahmen	111
3.10	Region Nationalpark Hohe Tauern	112
3.10.1	Kurzbeschreibung	112
3.10.2	Region NP Hohe Tauern – Tourismus	113
3.10.3	Region NP Hohe Tauern – Verkehr	115
3.10.4	Stärken- und Schwächenanalyse Region NP Hohe Tauern	121
3.10.5	Vorschläge und Maßnahmen	122
3.11	Region Zillertal	122
3.11.1	Kurzbeschreibung	122



3.11.2	Region Zillertal – Tourismus.....	123
3.11.3	Verkehr.....	125
3.11.4	Stärken- und Schwächenanalyse Region Zillertal	130
3.11.5	Vorschläge und Maßnahmen	130
3.12	Region Arlberg	131
3.12.1	Kurzbeschreibung	131
3.12.2	Region Arlberg – Tourismus.....	132
3.12.3	Region Arlberg – Verkehr.....	133
3.12.4	Stärken- und Schwächenanalyse Region Arlberg	136
3.12.5	Vorschläge und Maßnahmen	137
3.13	Region Bregenzerwald.....	137
3.13.1	Kurzbeschreibung	137
3.13.2	Region Bregenzerwald – Tourismus	138
3.13.3	Region Bregenzerwald – Verkehr	140
3.13.4	Stärken- und Schwächenanalyse Region Bregenzerwald	146
3.13.5	Vorschläge und Maßnahmen	146
3.14	Region Montafon	147
3.14.1	Kurzbeschreibung	147
3.14.2	Region Montafon – Tourismus	148
3.14.3	Region Montafon – Verkehr	149
3.14.4	Stärken- und Schwächenanalyse Region Montafon	153
3.14.5	Vorschläge und Maßnahmen	153
3.15	Anbindung potenzieller Herkunftsländer.....	154
3.15.1	Erreichbarkeit aus der Slowakei.....	154
3.15.2	Erreichbarkeit aus Ungarn, Serbien und Rumänien	155
3.15.3	Erreichbarkeit aus Ungarn, Slowenien, Kroatien und Serbien.....	157
3.15.4	Erreichbarkeit aus Italien.....	159
4	ERGEBNISSE	161
4.1	Beschreibung der Regionen	161
4.2	Tourismusanalyse in den Regionen.....	162
4.2.1	Touristische Kenndaten.....	162
4.2.2	Herkunft.....	164
4.2.3	Mobilitätsverhalten bei der Anreise	165
4.3	Verkehrsanalyse in den Regionen.....	167
4.3.1	Lage im Verkehrsnetz	167
4.3.2	Internationale und nationale Anreise.....	168
4.3.3	Verknüpfung mit dem regionalen Angebot.....	172
4.3.4	Lokales und regionales Verkehrsangebot.....	173
4.3.5	Kosten	174
4.3.6	Information	175
4.3.7	Touristisches Angebot zur Sanften Mobilität.....	177
4.3.8	Erreichbarkeit touristischer Ziele	178
4.4	Stärken- und Schwächenanalyse	178
4.4.1	Stärken und Potenziale	178
4.4.2	Schwächenanalyse und fehlende Verbindungen.....	185



4.5	Lösungs- bzw. Verbesserungsmöglichkeiten/-maßnahmen	187
4.5.1	Zusammenfassung der Ausgangslage	187
4.5.2	Internationale Maßnahmen	189
4.5.3	Nationale Maßnahmen	192
4.5.4	Regionale Maßnahmen	194
5	LITERATURVERZEICHNIS	196
6	LINKSAMMLUNG	197
	ANHANG	201
	Lage der Regionen im Österreichischen hochrangigen Straßennetz	202
	Ankünfte in die Regionen	203
	Verkehrsknoten	205



ZUSAMMENFASSUNG

Diese Studie untersucht 13 alpine Regionen Österreichs hinsichtlich ihrer Erreichbarkeit aus europäischen Großstädten. Anhand touristischer Daten über die Herkunft der Gäste wurden hierzu die wichtigsten Herkunftsländer ermittelt und für die Anreise aus diesen Ländern die vorhandenen Zugverbindungen recherchiert. Analysiert wurde neben der Fahrtdauer, der Umsteigehäufigkeit und dem Bahnservice auch der öffentliche Verkehr in den Tourismuszielen. Die Reisekosten, die mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln anfallen, wurden stichprobenartig erhoben und miteinander verglichen. Auch die Mobilität vor Ort in den Regionen wurde einer genaueren Betrachtung unterzogen.

Analyse von 13 alpinen Regionen

Hintergrund

Im Rahmen der Sub-Arbeitsgruppe „Nachhaltige Mobilität“ der Alpenkonventions-Arbeitsgruppe Verkehr werden die Verkehrsdienstleistungen (touristische An- und Abreise) im Alpenraum untersucht. Das Lebensministerium, Abt. V/5, ist in dieser Sub-Arbeitsgruppe vertreten und betreut federführend mit Frankreich diese Studie. Die einzelnen Mitgliedstaaten sind dazu aufgerufen, nationale Untersuchungen durchzuführen.

Für den Österreichischen Teil der Studie wurde das Umweltbundesamt beauftragt.

Die Regionen

Die 13 ausgewählten Regionen liegen überwiegend im Alpenraum der westlichen Hälfte Österreichs, mit Schwerpunkt auf den nördlichen Kalkalpen und den Zentralalpenraum. Aus dem Gebiet südlich des Alpenhauptkammes ist lediglich die Region Weißensee Teil dieser Studie. Am Rande der Alpen und des Alpenkonventionsgebietes befindet sich die Stadt Graz, die als Landeshauptstadt eine gesonderte Rolle einnimmt.

Die Regionen unterscheiden sich stark in ihrer Größe: die Gemeinde Weißensee umfasst lediglich eine Gemeinde, die Region Salzkammergut 45 Gemeinden. Insgesamt wurden durch die Studie 193 Gemeinden mit rund 760.000 Einwohnerinnen und Einwohnern untersucht.

Mit Ausnahme der Regionen Weißensee und Bregenzerwald liegen die Gebiete unmittelbar an einem hochrangigen oder regionalen Bahnnetz. Lediglich über Regionalbahnen erreichbar sind das Gesäuse, das Salzkammergut, das Zillertal und das Montafon.

Ziel der Studie

Im Rahmen der Studie sollen die Möglichkeiten der transnationalen autofreien Anreise in ausgewählte alpine Regionen aufgezeigt werden. Besonderes Augenmerk soll hierbei auf Mängel in der Transportkette sowohl bei der Anreise als auch im Bereich der Destinationen selbst gelegt werden.

In Kooperation mit den wesentlichen Akteuren aus Tourismus und Verkehr sollen zudem Maßnahmen entwickelt werden, die zu einer Verbesserung in der Transportkette, insbesondere auf transnationaler Ebene beitragen können.

Die Regionen

Die 13 ausgewählten Regionen liegen überwiegend im Alpenraum der westlichen Hälfte Österreichs, mit Schwerpunkt auf den nördlichen Kalkalpen und dem Zentralalpenraum. Aus dem Gebiet südlich des Alpenhauptkammes ist lediglich die Region Weißensee Teil dieser Studie. Am Rande der Alpen und des Alpenkonventionsgebietes befindet sich die Stadt Graz, die als Landeshauptstadt eine gesonderte Rolle einnimmt.

Die Regionen unterscheiden sich stark in ihrer Größe: die Gemeinde Weißensee umfasst lediglich eine Gemeinde, die Region Salzkammergut 45 Gemeinden. Insgesamt wurden durch die Studie 193 Gemeinden mit rund 760.000 Einwohnerinnen und Einwohnern untersucht. Mit Ausnahme der Regionen Weißensee und Bregenzerwald liegen die Gebiete unmittelbar an einem hochrangigen oder regionalen Bahnnetz. Lediglich über Regionalbahnen erreichbar sind das Gesäuse, das Salzkammergut, das Zillertal und das Montafon.

Tourismus in den Regionen

Bei den Regionen handelt es sich mit Ausnahme der Stadt Graz durchwegs um Gebiete, die zu verschiedensten Aktivitäten im Sommer wie im Winter einladen.

Im Jahr 2006 wurden in den Regionen insgesamt rund 33,9 Mio. Nächtigungen und 6,7 Mio. Ankünfte registriert. Damit lag die durchschnittliche Aufenthaltsdauer bei knapp fünf Tagen. Auf jede/n EinwohnerIn entfielen somit rund 45 Nächtigungen im Jahr.

Die Mehrzahl der UrlauberInnen stammte aus Deutschland (2,7 Mio. Gäste) oder aus Österreich (2 Mio. Gäste), wobei im Osten die Gäste aus Österreich (Wien, Niederösterreich), im Westen die deutschen Gäste (Bayern, Baden-Württemberg) überwogen. Wichtige Herkunftsländer sind zudem die Niederlande und Italien, für die westlichen Regionen auch die Schweiz. In Zukunft werden zudem vermehrt Gäste aus den neuen Mitgliedstaaten (Tschechien, Ungarn, Slowenien, Polen) erwartet.

Neben dem Nächtigungstourismus ist auch der Tagestourismus, besonders in den westlichen Regionen, ein wichtiges Thema, da es hier insbesondere an Wochenenden zu massiven Verkehrsproblemen kommt. Allerdings gibt es zum Tagestourismus kein geeignetes Datenmaterial, auf das im Rahmen der Studie zurückgegriffen werden konnte.



Mobilitätsverhalten bei der Anreise

Hinsichtlich des Anreiseverhaltens zeigt sich über die Regionen hinweg ein einheitliches Bild: entsprechend der Schätzungen der Regionen reisen rund 80–90 % der Gäste mit dem eigenen Pkw an, der Bahnanteil liegt unter 10 %. Als Grund für die Pkw-Nutzung wurde im Rahmen früherer Studien sowohl die Notwendigkeit für die Anreise (insbesondere im Winter) als auch die Mobilität vor Ort (insbesondere im Sommer) genannt. Verhinderungsgründe für die Nutzung der Bahn sind demnach insbesondere in der Umsteigehäufigkeit als auch im Gepäcktransport zu sehen.

Einen relativ hohen Anteil von 20 % an Bahnreisenden kann die Gemeinde Werfenweng erzielen: diese hat sich bereits seit mehreren Jahren auf die autofreie Anreise spezialisiert und sowohl unterschiedliche Anreiseangebote als auch Angebote für die Mobilität vor Ort entwickelt.

Anreise vorwiegend mit dem Pkw

Erreichbarkeit aus den wichtigsten Herkunftsländern

Für die internationale und nationale Erreichbarkeit wurden die Zugverbindungen bis zum nächstgelegenen Fernverkehrsbahnhof ermittelt.

Besonders bei Anreise aus dem Wiener Raum, aus Süddeutschland und der Schweiz sind bereits heute zeitlich attraktive Zugverbindungen (größtenteils Direktverbindungen) in die meisten Regionen vorhanden. Auch gibt es im Winter saisonale Zubringerzüge aus Norddeutschland, den Niederlanden und Belgien in die Salzburger und Tiroler Schigebiete.

attraktive Zugverbindungen

(Saisonale) Direktverbindungen aus dem deutschen Raum und den Benelux-Staaten fehlen in erster Linie in den Regionen der Bundesländer Salzburg, Steiermark und Oberösterreich sowie Kärnten.

In einige Regionen kommen vermehrt Gäste aus den östlichen Nachbarstaaten (Tschechien, Ungarn) – diese Länder zählen auch zu den Hoffnungsmärkten anderer Regionen. Die Anreise aus diesen Staaten erweist sich als besonders unattraktiv hinsichtlich der Reisezeit und der Verbindungen, da zumeist mehrmaliges Umsteigen sowie Umwege über Wien und in Summe somit deutlich längere Fahrzeiten notwendig sind.

Auch die Verbindungen aus dem Süden – im Wesentlichen aus Italien – sind als schlecht einzustufen. Diese Verbindungen wären für die Regionen Greifenburg/Weißensee in Kärnten und das Salzkammergut interessant. Die Analyse zeigt, dass die Züge auch hier deutlich längere Fahrzeiten benötigen als der Pkw, was insbesondere auf längere Streckenführungen, auch tagsüber, zurückzuführen ist. Aus dem italienischen Raum gibt es zudem keine geeigneten Nachtzüge.

Direkte Verbindungen aus Wien sind zwar in die meisten Regionen vorhanden, aber auch hier gibt es Bedarf an zusätzlichen, teilweise schnelleren Verbindungen, insbesondere in Regionen, die zwar räumlich näher zu Wien, allerdings nicht an einer Hauptstrecke liegen (Gesäuse, Salzkammergut).

Touristisches Angebot zur autofreien Anreise

In sieben der 13 Regionen gibt es bereits Angebote zur autofreien Anreise. In drei Regionen sind Gesamtpakete zur autofreien Anreise vorhanden: in den „Alpine Pearls“ Werfenweng, Hinterstoder und Neukirchen, die neben der Anreise den Transfer zum Hotel, Nächtigungen und diverse touristische Angebote der Region beinhalten.

Aber auch für Tagesgäste gibt es bereits Angebote: Im Winter kann für die Anreise in Schigebiete der Regionen Gesäuse, Dachstein-Tauern, Salzkammergut und Nationalpark Hohe Tauern das „Snow & Fun-Ticket“ von Tagesgästen genutzt werden; dieses beinhaltet einen Pauschalpreis für Anreise, Transfer und einen Tageschipass.

Bahnservice

Die internationalen Züge sind zumeist mit Bordrestaurant oder -service ausgestattet, teilweise verfügen die Züge auch über zusätzliche Ausstattungen wie z. B. Behindertenstellplätze oder Kinderecken. Gepäckzustellung gibt es aus sämtlichen Herkunftsgebieten der Gäste, allerdings ist teilweise mit langen Reservierungszeiten (bereits sechs Tage vor Reise) und zusätzlichen Kosten zu rechnen.

Verknüpfung in die Region

Die Verbindung in die Regionen bilden die Bahnhöfe, über die die Regionen an das internationale Bahnnetz angebunden sind. Diese Bahnhöfe sind durchwegs Fernverkehrshalte, die mit einem personenbedienten Fahrkartenverkauf und zusätzlichen Fahrkartenautomaten ausgestattet sind. Zum Großteil sind die Bahnhöfe barrierefrei bzw. zumindest teilweise barrierefrei ausgestattet.

Zur Weiterfahrt in die Region kann von sämtlichen Bahnhöfen aus ein Taxi genommen werden. Weiters sind die Bahnhöfe durchwegs Knotenpunkte zum regionalen Bahn- bzw. Bussystem. Die Anschlüsse sind weitgehend mit dem Fernverkehr abgestimmt, teilweise gibt es jedoch längere Wartezeiten (z. B. ins Gesäuse) bzw. verkehren die Anschlussbusse nur werktags (z. B. Greifenburg in die Region Weißensee). Eine weitere Möglichkeit, zum Quartier zu gelangen, ist ein Abholdienst durch touristische Anbieter. Dies ist in sämtlichen Regionen möglich.

Kosten für die Anreise

Die Kosten der Anreise wurden stichprobenartig für einige Destinationen erhoben. Dabei erwies sich die Ermittlung der Fahrtkosten mit der Bahn aufgrund der Vielfalt an unterschiedlichen Ermäßigungen und Angeboten als schwierig. Insgesamt kann die Preisgestaltung als intransparent beurteilt werden.



Werden für die Anreise mit dem Pkw nur die unmittelbar wahrgenommenen Kosten herangezogen (Treibstoffkosten, Vignette), ist der Pkw im Vorteil. Die Fahrt mit der Bahn ist lediglich für Einzelreisende, die über eine Bahnermäßigung verfügen, kostengünstiger. Anders sieht der Vergleich mit den „realen Kosten“ der Nutzung des Pkws aus, das heißt unter Berücksichtigung von Abnutzung u. dgl. Hier zeigt sich, dass in den meisten Fällen die Reise mit der Bahn günstiger kommt.

Es wurden auch stichprobenartig ganze Wegeketten analysiert und die Kosten für Flug, Bahn/Bus sowie Pkw ausgewiesen: Dabei zeigt sich, dass das Fliegen aufgrund von Billigangeboten teilweise deutlich günstiger als die Reise mit der Bahn kommt.

Information zur Anreise

Zur Anreise finden sich mehrheitlich auf den Internetseiten der Regionen Verlinkungen zu den Österreichischen Bundesbahnen, teilweise auch zu den Bahnbetreibern im Ausland. Lediglich bei 3 der 13 Regionen können keinerlei Informationen zur Anreise abgerufen werden. Eine Region (Region Arlberg) bietet zudem Fahrpläne zu den wichtigsten Städten auf ihren Seiten an.

Mobilität vor Ort

Die lokalen und regionalen Verkehrsnetze sind bestimmt durch Regionalbahnen und Busse, in der Region Salzkammergut spielt zudem die Schifffahrt eine Rolle. Insbesondere in Graz ist durch die städtischen Strukturen ein sehr gutes ÖV-Netz vorhanden. Auffallend gut ist auch das Angebot in den westlichen Regionen, hier wird Großteils im Stundentakt gefahren. Ein mangelhaftes Angebot besteht insbesondere in den Regionen Gesäuse und Weißensee.

In 8 der 13 Regionen gibt es Anbieter oder Institutionen, die sich um eine ganzheitliche Vermarktung und Entwicklung des ÖVs innerhalb einer Region bemühen. Die Hälfte hiervon sind Mobilitätszentralen, weiters zwei Regionalverbände (Tennengau, Bregenzerwald) und zwei Verkehrsdienstleister, die den ÖV für ein gesamtes Tal koordinieren und bedienen (Zillertal, Montafon).

In sämtlichen Regionen sind sanft-mobile Angebote vorhanden. Diese reichen von Wander- und Schibussen, -zügen und -taxis bis hin zu Schifffahrtslinien oder einem Tälerbuskonzept.

In der Regel sind die touristischen Ziele in den Regionen über das bestehende ÖV-Angebot erreichbar, zumeist über Busse. Teilweise verkehren die Busse jedoch nicht öfter als 2- bis 4-mal am Tag. Dadurch ist im Vergleich zur Mobilität mit dem Pkw für Ausflugstouren ein zeitliches Korsett vorgegeben.

Kosten für die Mobilität vor Ort

In den Regionen gelten die Tarife der jeweiligen Verkehrsverbände. Somit kosten Einzelfahrten für eine Zone (oder Wabe) zwischen 1,00 und 2,00 €.

In sieben Regionen ist die Gratis-Nutzung des Öffentlichen Verkehrs im Angebot der regionalen Tourismuskarten inkludiert, im Salzkammergut gibt es für Card-InhaberInnen eine 25%ige Ermäßigung. Eine preisliche Attraktion ist das 1,00 €-Ticket im Tennengau, mit dem in der Region unterschiedliche Ausflugsfahrten gemacht werden können.

Information zur Mobilität vor Ort

Informationen zur Mobilität vor Ort werden in unterschiedlicher Qualität angeboten, hier gibt es keine durchgängige Linie. In jenen Regionen, in dem das Verkehrsangebot in einer Hand liegt, d. h. durch einen Verkehrsdienstleister (Zillertalbahnhof, Montafoner Bahn) oder Regionalverband, sind die Informationen zentral abrufbar. Auch in jenen Gebieten, in denen eine Mobilitätszentrale vorhanden ist, gelangt man leicht zu den Fahrplaninformationen.

Generell fällt auf, dass in den westlichen Regionen (Tirol und Vorarlberg) zentrale Informationen gut abrufbar aufbereitet sind. In 6 der 13 Regionen gibt es auf den Internetseiten der regionalen Tourismusverbände keine Hinweise zum ÖV-Angebot in der Region. Teilweise finden sich allerdings Informationen in den einzelnen Tourismuseiten der Gemeinden dieser Regionen.

Bemerkenswert sind insbesondere die Verknüpfungen von Verkehrsinformation (Buslinien, Haltestellen) und touristischen Einrichtungen (Bergbahnen, Sehenswürdigkeiten etc.) auf den Seiten der Region Gesäuse („Xeismobil“) sowie Montafon.

Potenzial für autofreie Anreise

Der Bahnanteil liegt derzeit bei der Anreise in die Regionen unter 10 %. Die Erfahrungen aus dem Modellort Werfenweng zeigen, dass mit gezielten Maßnahmen im Verkehr und Tourismus der Bahnanteil deutlich erhöht werden kann. Unter der Annahme, dass in den Regionen der Anteil – durch Maßnahmenpakete – entsprechend auf rund 20 % erhöht werden könnte, ergibt sich ein Potenzial von rund 950.000 Gästen im Jahr, die zusätzlich mit der Bahn anreisen könnten.

Bündel von Maßnahmen im Verkehr und Tourismus

Um eine Steigerung in der Bahnreise zu erreichen, bedarf es gezielter Maßnahmen. Diese fallen sowohl in die Zuständigkeit des Verkehrs- als auch des Tourismusbereiches und machen deren enge Zusammenarbeit notwendig.



Aufgrund der Gästestruktur sind Maßnahmen nicht nur vor Ort (regional) bzw. auf nationaler Ebene, sondern im Besonderen auf internationaler Ebene zu setzen. Hier sollten vordringlich einheitliche Plattformen für nachhaltiges Reisen geschaffen werden, die als Drehscheibe für die unterschiedlichen Projekte, Akteure und Zielgruppen dient. Für die KundInnen sollte insbesondere eine Stelle geschaffen werden, in der umfassende Informationen zur autofreien Anreise erhältlich sind.

Maßnahmen auf internationaler Ebene

Mittelfristig (in den nächsten 3–5 Jahren) sollten von den Tourismus- und Verkehrsanbietern sowohl national als auch international „Packages“ in den Regionen geschnürt werden, die neben der Anreise und Mobilität vor Ort auch zusätzliche Leistungen wie Nächtigung, Eintritte etc. beinhalten. Auch sollte es den Anreisenden möglich sein, vom Wohnort aus den besten Preis für eine Fahrkarte zu erhalten (Best-Price-Ticket) – derzeit gibt es oftmals deutliche Unterschiede, in welchem Land für die gleiche Strecke eine Fahrkarte gekauft wird.

Weiters sollte überprüft werden, ob langfristig (in den nächsten 10 Jahren) zusätzliche, saisonale Zugverbindungen realisierbar sind. Vorgeschlagen werden direkte Zugverbindungen bzw. Verbindungen mit maximal einmaligem Umsteigen aus Norddeutschland bzw. den Niederlanden, aus der Tschechischen Republik, aus Ungarn sowie aus Italien.

Auf nationaler wie auch auf internationaler Ebene sollten weiters Mindeststandards für Bahnservice und auch die Ausstattung der Umsteigebahnhöfe festgesetzt und entsprechend umgesetzt und kontrolliert werden.

Mindeststandards im Service sind notwendig

Aber auch die Regionen sind gefragt: Durch Informationen zur Anreise und Mobilität vor Ort kann kurzfristig ein wesentlicher und leicht umsetzbarer Schritt zu einer verbesserten Kommunikation über die Alternativen zum Pkw erreicht werden. In einigen Regionen sind Fahrplanverdichtungen und -anpassungen sowie bedarfsgerichtete Verkehrsmittel zu den touristischen Attraktionen notwendig. Wo noch nicht vorhanden, können zentrale Gesellschaften wie Mobilitätszentralen die Fahrplangestaltung und die Koordination zwischen Verkehr und Tourismus verbessern. Begleitmaßnahmen wie autofreie Ortszentren oder Auffangparkplätze können zusätzlich die Gäste animieren, auf ihr Auto zu verzichten.

Maßnahmen auf regionaler Ebene

Letztlich sind Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung sowohl sämtlicher Anbieter (Reiseveranstalter, Verkehrsbetreiber) als auch der Gäste notwendig, um das autofreie Anreisen erstrebenswert zu machen.

Weiterer Erhebungs- und Forschungsbedarf

Im Zuge der Studie hat sich gezeigt, dass es nur wenige Daten zum Mobilitätsverhalten der Gäste auf regionaler Ebene gibt. Besonders in Hinblick auf wirtschaftliche Entscheidungen – ob z. B. ein zusätzlicher Zug geführt werden sollte oder nicht – ist eine Verbesserung des Datenmaterials notwendig. Damit könnte einerseits das Mobilitätsverhalten bei der Anreise und vor Ort erhoben werden und andererseits auch die Bereitschaft, auf den Pkw zu verzichten und mit umweltverträglicheren Verkehrsmitteln anzureisen.

ABSTRACT

Within the framework of the Alpine Convention transport group the sub-group "sustainable mobility" agreed to conduct an implementation study on the means of access, by public transport, to alpine tourist stations from major European origin regions and cities of Tourists.

Austrian Federal Ministry of Agriculture, Forestry, Environment and Water Management (BMLFUW) together with France are in charge of the sub-group "sustainable mobility" and commissioned the Umweltbundesamt with the Austrian national study.

13 regions were analyzed regarding their accessibility from major European origin regions. On the basis of tourist data the most important countries of origin were identified and the essential train connections for the arrival were explored. Here not only the travel time and interchange frequency was considered but also the service on board. On a random basis travel costs of different modes of transport – train, plain and private car – were calculated and compared. Also the mobility on location in the regions was part of the study.

The 13 Austrian regions are: Gesäuse, Dachstein-Tauern, Stadt Graz (all Styria), Weissensee (Carinthia), Pyhrn-Priel (Upper Austria), Salzkammergut (Upper Austria, Salzburg, Styria), Tennengau and Pongau (both Salzburg), Nationalpark Hohe Tauern (Carinthia, Salzburg, Tyrol), Zillertal (Tyrol), Region Arlberg (Tyrol + Vorarlberg), Bregenzerwald und Montafon (both Vorarlberg).

Results and recommendations

The mobility behavior of the journey is coherent over all regions: according to estimations of the regions around 80 to 90% of the guests arrive with their private car. Reasons for not using the train are the interchange frequency and the luggage. Only the municipality Werfenweng approaches with 20% a significant higher share of arrivals by train: for many years Werfenweng has been specializing on car free arrival and has different offers for soft arrival as well as for car free mobility on location. Assuming that all regions push their share with appropriate measures up to 20%, additional 950.000 guests per year would arrive by train. To boost the arrivals by train a package of measures in the region as well as on national and international level is necessary.

On the international level coherent platforms for sustainable traveling should have top priority. These platforms act as hub for different projects, players and target groups. For the customer one contact and info point for car-free travel should be created. In the medium-term tour- and transport providers should develop packages for the regions which include apart from journey and mobility on location additional services like overnight stays and entrance fees. Improved transparency in pricing, best price-tickets, minimum standards for train service and also improved information on car-free arrival and mobility on location are further recommended. In the long term additional seasonal train connections should be examined. Direct trains or connections with only one change from Northern Germany resp. the Netherlands, Czech Republic, Hungary, as well as Italy are recommended.



For the regions it is essential and fairly easy to provide information on the arrival and the mobility on location in the short term. Some regions need to pack or adapt their schedule and initiate mobility on demand to tourist attractions. Where still needed, mobility service centers could enhance the schedule and the coordination between transport and tourism.



1 EINLEITUNG

1.1 Hintergrund

Im Rahmen der Sub-Arbeitsgruppe „Nachhaltige Mobilität“ der Alpenkonventions-Arbeitsgruppe Verkehr werden die Verkehrsdienstleistungen (touristische An- und Abreise) im Alpenraum untersucht.

**nachhaltige
Mobilität**

Die grenzüberschreitende Studie beschäftigt sich mit der Erreichbarkeit alpiner Tourismusstandorte für TouristInnen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus europäischen Großräumen bzw. Städten anreisen.

Das Lebensministerium, Abt. V/5, ist in dieser Sub-Arbeitsgruppe vertreten und betreut federführend mit Frankreich diese Studie. Die einzelnen Mitgliedstaaten sind dazu aufgerufen, nationale Untersuchungen (national case studies) durchzuführen.

Für den Österreichischen Teil der Studie wurde das Umweltbundesamt beauftragt.

1.2 Ziel der Studie

Im Rahmen der Studie sollen die Möglichkeiten der transnationalen autofreien Anreise in ausgewählte alpine Regionen aufgezeigt werden. Besonderes Augenmerk soll hierbei auf Mängel in der Transportkette sowohl bei der Anreise als auch im Bereich der Destinationen selbst gelegt werden.

In Kooperation mit den wesentlichen Akteuren aus Tourismus und Verkehr sollen zudem Maßnahmen entwickelt werden, die zu einer Verbesserung in der Transportkette, insbesondere auf transnationaler Ebene beitragen können.

1.3 Tourismus in Österreich

Im Zuge der Analysephase wurde ein Überblick über die touristische Situation in den österreichischen Alpen erarbeitet, um die Potenziale für Tages-, Wochen-, Massen- und Sanften Tourismus im Sommer und Winter richtig beurteilen zu können.

Diese Unterscheidung ist insofern wichtig, da einerseits ein breites Spektrum an Regionen in diese Studie einfließt, andererseits ein repräsentatives Bild des österreichischen Alpentourismus entsteht. Ein weiterer Punkt sind die unterschiedlichen Eigenschaften im Sommer- und Wintertourismus:

- Unterschiede in der Zielgruppe, in den Ansprüchen an die lokalen Verkehrsangebote und in der Anzahl der möglichen Ziele vor Ort.
- Die Menge der WintertouristInnen steigt im Vergleich zum Sommertourismus.
- Im Winter ist die Bereitschaft der TouristInnen, mit dem Zug anzureisen, höher als im Sommer (siehe Tabelle 4).

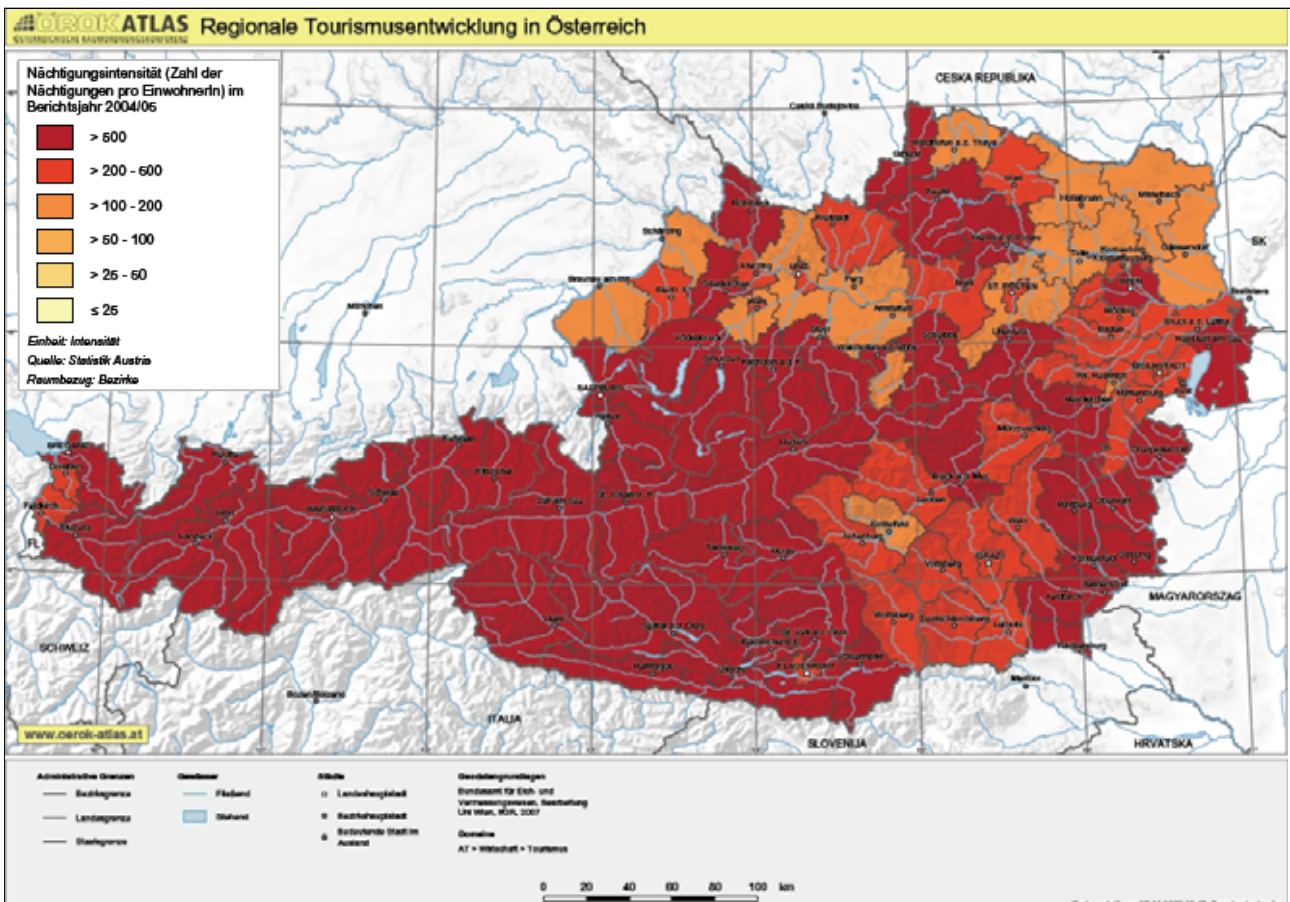


Abbildung 1: Nächtigungsintensität nach Regionen in Österreich (Quelle: ÖROK-Atlas Nov. 2007).

1.3.1 Räumliche Verteilung des Tourismus¹

Bundesländer

ungleiche Verteilung der tourist. Regionen

Ein besonderes Merkmal der touristischen Nutzung ist ihre starke räumliche Konzentration und ungleiche Verteilung – so verzeichnen alleine die alpinen Bundesländer Tirol und Salzburg 55 % aller Nächtigungen. Intensivtouristische Regionen mit Gemeinden wie Lech am Arlberg, Ischgl oder Saalbach-Hinterglemm stehen Regionen gegenüber, in denen der Fremdenverkehr kaum eine Rolle spielt oder eine problematische Entwicklung nimmt. Diese Gebiete, die oft von landwirtschaftlichen Strukturen, starkem Auspendeln der nicht-bäuerlichen Bevölkerung und Abwanderung – besonders der jüngeren Bevölkerungsgruppen – geprägt sind, werden als strukturschwach bezeichnet. Gunst- und Ungunstlagen liegen oft ganz nahe beieinander.

¹ VU TOURISTISCHE RAUMPLANUNG (2006)



Tourismusgebiete

Die ÖROK (Österreichische Raumordnungskonferenz) hat eine Einteilung für Österreich in so genannte Tourismusgebiete (etwas über 200 Tourismusgebiete, knapp 100 Bezirke) getroffen; auf dieser Basis sind auch Daten vorhanden. Ein wichtiger Indikator für die Beurteilung der touristischen Situation und Einteilung von Regionen in Tourismusgebiete ist die Nächtigungsintensität – die Zahl der Übernachtungen je EinwohnerIn (Ew).

Folgende Einteilung ist hierbei zu finden:

- Tourismusgebiete mit hoher Nächtigungsintensität reichen vom Salzburger und Steirischen Salzkammergut über den Pongau, Pinzgau bis zum Arlberg und Montafon im Westen. Das Gebiet Arlberg West hat die höchste Nächtigungsintensität: ca. 750 Nächtigungen/Ew.
- Werte über 300 Nächtigungen/Ew: Sonnenplateau, Glemmtal, Paznaun, Kleinwalsertal, Tannheimertal/Jungholz.
- Werte zwischen 100 und 300 Nächtigungen/Ew: z. B. Brandner Tal, Ötztal, Gassteiner Tal, Zillertal, Schladming und Umgebung.
- Geringe Intensitätswerte (weniger als 100 Nächtigungen/Ew): z. B. Vorarlberger Rheintal, Inntal, Wipptal (tlw. bedingt durch Umwelt-, Verkehrsbelastung etc.).

Nächtigungs- intensität

Gemeinden

Auf Gemeindeebene zeigen sich die höchsten Werte im Bereich des Schigebietes Obertauern: Tweng (1.167 Nächtigungen/Ew) und Untertauern (984,7 Nächtigungen/Ew). Es folgen die Gemeinden Ischgl, Lech, Sölden, Fiss, Saalbach-Hinterglemm, Serfaus und Grän.

Die hohe Nächtigungsintensität resultiert nicht nur aus der hohen Anzahl der Nächtigungen. Oft stehen hohe Nächtigungszahlen sehr geringen EinwohnerInnenzahlen gegenüber, z. B. Tweng: 381 EinwohnerInnen und 313.000 Nächtigungen oder Sölden: 2.738 EinwohnerInnen und 1,8 Mio. Nächtigungen.

Die Nächtigungsintensität spiegelt auch die Saisonalität wider: Kärnten ist vorrangig einsaisonales Tourismusland – daher ist hier die Nächtigungsintensität niedrig.

Höhere Intensitäten gibt es auch in den von Deutschland aus gut erreichbaren Gemeinden an der Grenze. Geringe Werte, obwohl verkehrstechnisch gut erschlossen, weisen das Inn- und das Wipptal auf, wohl vor allem aufgrund der durch den Transit verursachten Umweltbelastungen. In Osttirol, wo der Wintertourismus im Vergleich zum restlichen Bundesland nicht sehr stark ausgeprägt ist, sind generell weniger Nächtigungen/Ew zu verzeichnen.

1.3.2 Zeitliche Verteilung des Tourismus

Nicht nur räumlich sondern auch zeitlich gesehen ist die Konzentration der Touristenströme groß: Mehr als die Hälfte aller Übernachtungen findet in den vier Monaten Jänner und Februar (Wintersaison) sowie Juli und August (Sommersaison) statt.



**saisonale
Schwankungen
bringen
wirtschaftliche
Probleme**

In der Hochsaison kommt es durch den dichten An- und Abreiseverkehr sowie die großen Gästezahlen nicht selten zu großen Belastungen für die Einheimischen und den Naturraum. Die Kapazitäten der Unterkünfte, Lifte und die Verkehrsinfrastruktur werden auf diese Spitzenzeiten ausgelegt. Ein wirtschaftliches Problem, das sich daraus ergibt, ist die unzureichende Auslastung von Betten und Infrastruktur in der übrigen Zeit.

Saisonale Verteilung der Nächtigungen

Das Auslastungsproblem äußert sich verstärkt in denjenigen Tourismusorten, die nur eine Saison aufweisen.

1. Gebiete mit stark vorherrschendem Sommertourismus

(Sommeranteil 75–100 %)

- Fast ganz Kärnten, große Teile Osttirols, Teile der Weststeiermark;
- Salzkammergut, große Teile des Tennen- und Flachgaus sowie das Innviertler Seengebiet, Gebiet des Kobernaulserwaldes und Hausruck;
- Neusiedlersee-Gebiet;
- weite Teile des Donautales.

2. Gebiete mit starker Dominanz des Wintertourismus

(Sommeranteil unter 30 %)

- Arlberggebiet;
- Paznaun (Galtür, Ischgl, Kappl);
- Radstädter Tauernpass (z. B. mit den Gemeinden Untertauern und Tweng).

3. Gebiete mit gemischter saisonaler Struktur des Tourismus

- Teile Vorarlbergs, v. a. der Bregenzerwald;
- Teile Nordtirols, v. a. das Außerfern;
- im Osten: Ybbstaler und Traisentaler Alpen, Raum Mariazell, das Aflenzner Becken, oberes Mürztal, Wechsel-, Semmering-, Rax-, Schneeberggebiet, bis in den Raum Baden;
- Kurorte und Städte.

1.4 Ausgewählte Regionen

Für die nationale Studie wurden insgesamt 13 Regionen ausgewählt.



Tabelle 1: Ausgewählte Regionen.

Region	Bundesland	Alpine Pearls
Gesäuse	Steiermark	
Dachstein-Tauern	Steiermark	
Stadt Graz	Steiermark	
Weißensee	Kärnten	
Pyhrn-Priel	Oberösterreich	Hinterstoder
Salzkammergut	Oberösterreich, Salzburg, Steiermark	
Tennengau	Salzburg	
Pongau	Salzburg	Werfenweng
Nationalpark Hohe Tauern	Salzburg, Tirol, Kärnten	Neukirchen
Zillertal	Tirol	
Arlberg	Tirol, Vorarlberg	
Bregenzerwald	Vorarlberg	
Montafon	Vorarlberg	

Die ausgewählten Regionen liegen im Alpenraum verteilt, überwiegend in den nördlichen Kalkalpen und im Zentralalpenraum. Aus dem Gebiet südlich des Alpenhauptkammes ist lediglich die Region Weißensee Teil dieser Studie.

Am Rande der Alpen und des Alpenkonventionsgebietes liegt zudem die Stadt Graz, die als Landeshauptstadt eine gesonderte Rolle einnimmt.

Eine Übersicht und die Lage der ausgewählten Regionen findet sich in Abbildung 2.

Unter den ausgewählten Regionen sind auch die drei Österreichischen „Perlen der Alpen“ Hinterstoder, Neukirchen und Werfenweng vertreten. Diese stellen einen internationalen Zusammenschluss von Tourismusorten in den Alpen dar, der die Sanfte Mobilität – insbesondere unter dem Aspekt der Klimaschonung – anbietet.

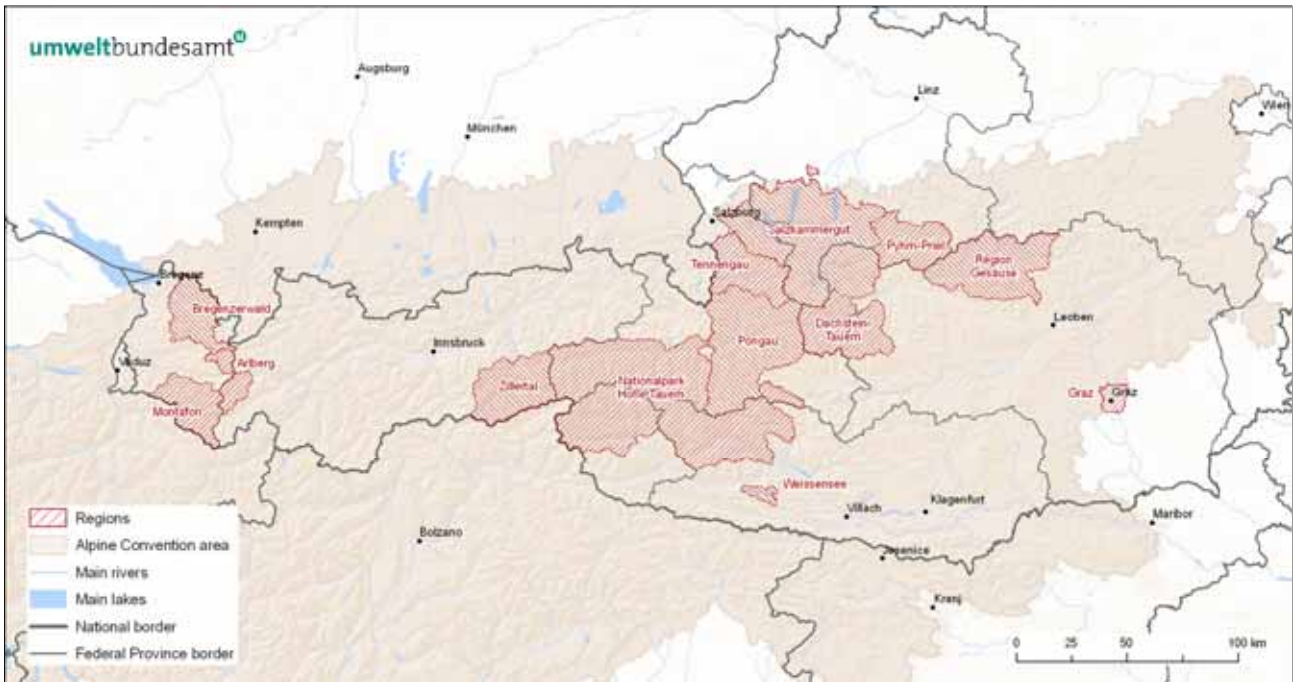


Abbildung 2: Lage der Regionen in Österreich.

1.5 Verkehr

1.5.1 Bahnnetz in Österreich

Die wesentlichen Korridore

Quer durch Österreich verlaufen sechs unterschiedliche Korridore, die neben der hochrangigen Straßeninfrastruktur auch das hochrangige Bahnnetz beinhalten.

Am Rand nördlich der Alpen verläuft der **Donaukorridor**, in dem die Westbahn als Verbindung von Wien, Linz und Salzburg mit Anschluss an den deutschen Raum liegt.

Teilweise am östlichen Rand der Alpen führt weiters der **Südkorridor** entlang, mit den Verbindungen Wien – Graz und Klagenfurt/Villach.

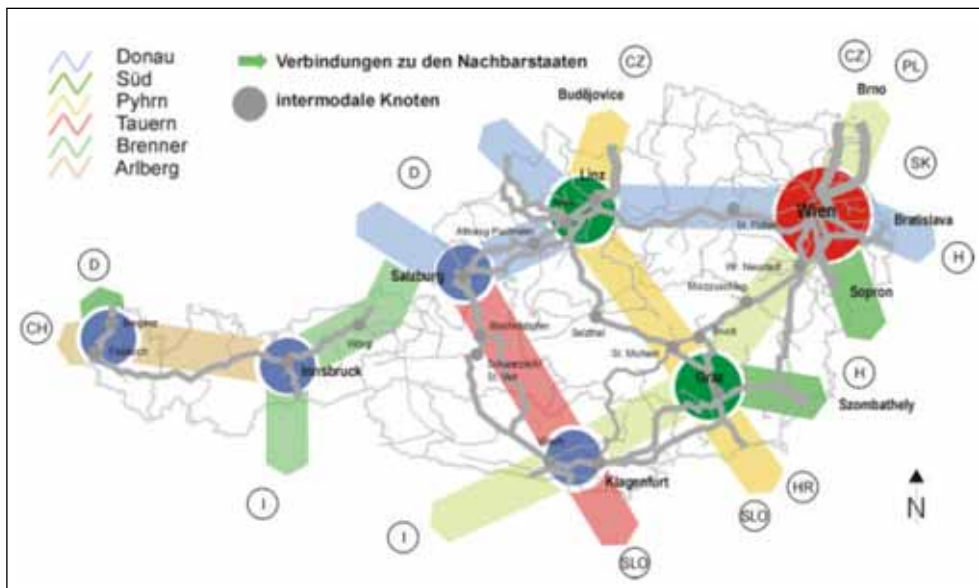


Abbildung 3: Verkehrskorridore durch Österreich (Quelle: BMVIT 2002).

Alpenquerend sind der **Pyhrnkorridor** (Linz – Graz), der **Tauernkorridor** mit Verbindung Salzburg – Villach/Klagenfurt sowie der **Brennerkorridor**, der von Wörgl durch das Inntal über Innsbruck und den Brenner nach Italien führt.

Der westlichste Korridor ist der **Arlberg**, die Verbindung von Innsbruck über den Arlberg nach Feldkirch/Bregenz mit Anschluss in die Schweiz.

Die wesentlichen Knotenpunkte

Von Wien aus führen die Verbindungen zu den östlichen Nachbarstaaten: nach Tschechien über Hohenberg – Brezlav, in die Slowakei über Marchegg/Kittsee sowie nach Ungarn über Hegyeshalom – Parndorf bzw. Sopron.

Von Linz aus (Knoten der West- mit der Pyhrnbahn) gibt es die Möglichkeit über Passau die deutschen Großstädte zu erreichen, über die Bahnstrecke mit Grenzbahnhof Budjovice gelangt man in den tschechischen Raum und Prag.

Salzburg ist ebenfalls ein wesentlicher Knoten für die Anbindung an den deutschen Raum und in weiterer Folge mit den Benelux-Staaten.



Tabelle 2: Bahn-Grenzübergänge und internationale Achsen.

Bahn-Grenzübergang	Internationale Verbindung/Achsen	Herkunftsland
Buchs – Feldkirch	Basel, Bern – Zürich – Feldkirch; Milano – Feldkirch; Lyon – Feldkirch, Paris – Feldkirch	Schweiz
St. Margarethen – Bregenz	Zürich – Bregenz	Schweiz
Lindau – Bregenz	Stuttgart – Bregenz; Offenburg/Freiburg – Bregenz; München – Bregenz	Deutschland
Mittenwald – Scharnitz	München/Augsburg – Innsbruck (mit Beschreibung der Anschlüsse in München und Augsburg)	Deutschland
Kufstein	Beneluxstaaten – Kufstein, Köln – Kufstein, Frankfurt(Main) – Kufstein; Hamburg/Hannover – Kufstein, Berlin/Leipzig – Kufstein; Stuttgart – Kufstein, München – Kufstein	Benelux-Staaten, Deutschland
Salzburg	Beneluxstaaten – Salzburg, Köln – Salzburg, Frankfurt(Main) – Salzburg, Hamburg/Hannover – Salzburg, Berlin – Salzburg, Stuttgart – Salzburg, München – Salzburg	Benelux-Staaten, Deutschland
Passau	Beneluxstaaten – Passau, Köln – Passau, Frankfurt(Main) – Passau, Hamburg/Hannover – Passau, München – Passau; Verbindungen nach Wels, Linz und Wien	Benelux-Staaten, Deutschland
Horni Dvoriste – Summerau	Praha – Summerau – Linz, Dresden – Summerau – Linz	Deutschland, Tschechien
Brezlav – Hohenau	Praha – Brno – Wien, Berlin – Dresden – Wien, Warszawa – Katowize – Ostrawa – Wien, Krakow – Wien	Deutschland, Polen, Tschechien
Marchegg, Kittsee	Bratislava – Wien, Kosice – Wien; Verbindungen von Wien aus über die Südbahn und die Westbahn	Slowakei, Tschechien
Hegyeshalom – Parndorf	Budapest – Győr – Wien, Bucuresti – Wien, Beograd – Wien; Verbindungen von Wien aus über die Südbahn und die Westbahn	Rumänien, Serbien, Ungarn
Loipersbach, Wr. Neustadt	Budapest – Győr – Sopron – Wr. Neustadt; Verbindungen von Wr. Neustadt über die Südbahn, Anschlüsse ins Ennstal	Ungarn
Szentgotthard/– Jennersdorf	Budapest – Szombathely – Graz	Ungarn
Spielfeld-Straß	Zagreb – Graz, Ljubljana – Graz, Beograd – Graz; Verbindungen über Schoberpass – Ennstal	Kroatien, Serbien, Slowenien
Jesenice – Rosenbach, Villach	Zagreb – Villach, Ljubljana – Villach, Beograd – Villach; Verbindungen über die Tauernstrecke	Kroatien, Serbien, Slowenien
Tarvisio – Arnoldstein, Villach	Roma – Firenze – Bologna – Venezia – Tarvisio – Villach; Milano – Verona- Venezia – Tarvisio – Villach; Trieste – Udine – Villach; Verbindungen über die Tauernstrecke und über die Südbahn Richtung Wien	Italien
San Cadi- do/Innichen	Verona – Bozen – Franzensfeste – Toblach – Innichen – Lienz	Italien
Brenner	Roma – Firenze – Bologna – Verona – Trento – Bozen – Brenner – Innsbruck, Milano – Verona – Brenner – Innsbruck, Venezia – Verona – Brenner – Innsbruck, Verbindungen Richtung Vorarlberg und Richtung Salzburg	Italien

Von Innsbruck aus erreicht man über den Brenner den südlichen Nachbarn Italien mit Anbindung nach Rom, Mailand und Venedig.

Die Bahnhöfe in Vorarlberg sind Ausgangspunkt für die Anbindungen an die Schweiz, Italien und Frankreich sowie nach Deutschland.



Vom Südkorridor aus gibt es zu den Nachbarstaaten Ungarn, Slowenien und Italien Anbindungen: von Graz aus erreicht man über Szentgotthard/Jennersdorf die ungarische Hauptstadt Budapest, von Graz aus kann man über Maribor die Großstädte Zagreb, Lubljana und Beograd erreichen.

In Kärnten ist der Knoten Villach der Ausgangspunkt für Fahrten nach Slowenien über den Grenzbahnhof Rosenbach bzw. nach Italien (Venedig, Florenz, Rom, Triest) über Arnoldstein/Tarvisio.

Letztendlich gibt es noch in San Candido/Innichen eine Verbindung nach Südtirol/Italien.

1.5.2 Flughäfen in Österreich

In Österreich gibt es sechs internationale Flughäfen – in Wien, Linz, Salzburg, Graz, Klagenfurt und Innsbruck. Für die Anreise sind aber auch nahe gelegene Flughäfen im benachbarten Ausland interessant wie Friedrichshafen (Deutschland) und Zürich (Schweiz) für die westlichen Destinationen oder auch teilweise München (Deutschland) für Destinationen in Salzburg.

2 METHODIK

2.1 Auswahl der Regionen

2.1.1 Kriterien

Die Auswahl der Regionen basierte anhand der Kriterien Tourismus und Verkehr.

Grundvoraussetzung war einerseits die Bereitschaft der Region, sich an dieser Studie zu beteiligen, und andererseits das Vorhandensein von bzw. die Bereitschaft zu Sonderangeboten sowie die Bereitstellung von Informationen für nachhaltig reisende TouristInnen.

2.1.1.1 Tourismus

Indikatoren Tourismus

Für den Tourismus interessante Indikatoren sind:

- Größenordnung des Bestimmungsortes, der Ankünfte: Daten über EinwohnerInnen, Ankünfte, Nächtigungen, Aufenthaltsdauer.
- Angebot an Sehenswürdigkeiten (Natur, Kultur, Raritäten, ...).
- Angeboten zu nachhaltigem Tourismus: Information über vorhandene Angebote.

2.1.1.2 Verkehr

Indikatoren Verkehr

Indikatoren für den Verkehrsbereich sind:

- Erreichbarkeit mit öffentlichem Verkehr (Zug, Bus): Anzahl der Verbindungen, Reisezeiten, (Sonder-)Angebote.
- Regionaler und lokaler öffentlicher Verkehr: Zahl der lokalen bzw. regionalen Verbindungen.
- Verkehrsnetz für Nichtmotorisierte (Fußgeher und Radfahrer).
- Verkehrsberuhigte Zonen im Bestimmungsort.

2.1.2 Bund-/Ländersitzung

Im Rahmen einer Bund-/Ländersitzung, an der VertreterInnen des Lebensministeriums des BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technik), des BMWA (Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit), der Landesregierungen sowie der einzelnen Landestourismusverbände teilnahmen, wurden die repräsentativen Reiseziele definiert.

Danach fand eine Abstimmung zwischen den Ländern und den ausgewählten Regionen statt, ob die Regionen mit ihrer Nominierung einverstanden und zur Mitwirkung an den Arbeiten (inkl. Teilnahme an mindestens einem transnationalen Workshop) bereit wären.

2.1.3 Detaillierte Analyse der Regionen

Zur Analyse der Regionen wurden Daten der Statistik Austria sowie aus den einzelnen Bundesländern und Tourismusverbänden herangezogen. Weiters wurde ein Fragebogen an die Regionen übermittelt, mit dessen Hilfe Informationen zur touristischen und verkehrlichen Situation erhoben werden sollten.

2.1.3.1 Analyse Tourismus

Für die Analyse der touristischen Situation wurden die Zahl der Nächtigungen und der Ankünfte sowie die Aufteilung nach Herkunftsländer erhoben. Datengrundlage bildete dabei der Rücklauf aus den Fragebogen sowie Abfragen aus der ISIS-Datenbank der Statistik Austria (STATISTIK AUSTRIA 2007).

Für die weiteren Bearbeitungen, insbesondere für die Ermittlung der internationalen Zugverbindungen wurden die Tourismusstatistiken zu den wichtigsten Herkunftsländern der Gäste zusammengefasst.

Für Österreich und die Bundesrepublik Deutschland wurde die Herkunft auf Bundesländerebene erhoben.

Um auch zukünftige Marktpotenziale zu berücksichtigen, wurden zudem die Zukunftsmärkte bei den einzelnen Tourismusregionen abgefragt.

2.1.3.2 Analyse Verkehr

Die Entscheidung über die Verkehrsmittelwahl der touristischen Anreise hängt nicht nur von der Erreichbarkeit der Urlaubsregion ab. Auch ist es wichtig, wie die Qualität des Verkehrs vor Ort wahrgenommen und die Transportkette empfunden wird.

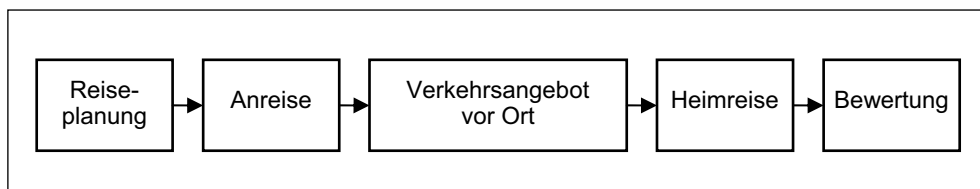


Abbildung 4: Wegekette im Tourismus.

Anreise/Heimreise

Fokus der Studie liegt bei der Anreise mit der Bahn. Zusätzlich werden allerdings die wichtigsten Flughäfen und deren Anbindung zu den Tourismusdestinationen angeführt.

Als zumutbare **Reisezeit** werden bis zu 10 Stunden tagsüber und bis zu 12 Stunden in der Nacht angenommen. Innerhalb des sich daraus ergebenden Radius werden bedeutende Verkehrsachsen von internationalen Drehscheiben zu österreichischen Knotenpunkten analysiert.

Die Analyse der internationalen und nationalen **Zugverbindungen** nach Österreich und weiter zu den einzelnen Regionen erfolgte mittels Fahrplanauswertung zu jeweils einem repräsentativen Bahnhof in der Region. Dabei wurden folgende Kriterien herangezogen:

- Abfahrt im Ausgangsort der anreisenden Urlaubsgäste nicht vor 6:30 Uhr und bei Nachtzügen nicht nach 23:00 Uhr;
- Ankunft in der Urlaubsdestination nicht nach 19:30 bzw. vor 7:30 Uhr bei Nachtzügen;
- nicht mehr als 1-mal Umsteigen (außerhalb von Österreich);
- keine Umsteigewartezeiten über 1 Stunde;
- Abfahrt aus der Urlaubsdestination zurück nicht vor 8:30 bzw. nach 23:00 Uhr;
- konkurrenzfähige Reisezeiten zum Pkw.

Zur Erfassung der unterschiedlichen **Zugverbindungen** nach Österreich wurden u. a. die Grenzbahnhöfe als Knoten bestimmt.

Zur Beurteilung der Verkehrsverbindungen wurden erhoben:

- Zahl der Verbindungen;
- Zahl der Umstiege;
- Reisezeit,
- Servicequalität – Ausstattung der Züge.

Fahrplanauswertung

Die Fahrplanabfragen konzentrierten sich auf Samstag als die „klassischen“ Anreisetage. Zusätzlich wurden für einige Regionen detailliert die Verbindungen an Werktagen untersucht. Da sich nur geringe Abweichungen zeigten, wurde diese in weiterer Folge nur stichprobenartig auch bei den anderen Regionen durchgeführt; hier beschränkt sich die Analyse der Werktags-Verbindungen auf qualitative Beschreibungen.

Den Abfragen liegt der aktuelle Fahrplan der Fahrplanperiode 9. Dezember 2007 bis 13. Dezember 2008 zugrunde.

Zum Vergleich der **Reisezeiten** Bahn – Pkw

- wurden für Züge die Fahrzeiten vom Anfangs- bis zum Endbahnhof herangezogen, die sich aus der Fahrplananalyse ergeben.
- wurde für Pkw die Fahrzeit für die jeweilige Strecke mit Hilfe eines Routenplaners ermittelt (www.viamichelin.at).

Sowohl bei der Reise mit der Bahn als auch mit dem Pkw ist von einer längeren Reisezeit auszugehen: bei der Bahn ergeben sich zusätzliche Zeiten durch die Anreise vom Wohnort zum Bahnhof sowie vom Endbahnhof zur Reisedestination. Bei längeren Pkw-Fahrten können eine oder mehrere Pausen angenommen werden. Zum Vergleich der beiden Verkehrsmittel wird davon ausgegangen, dass sich diese zusätzlichen Zeiten aufheben (d. h. in etwa gleich lang dauern). Somit wird zum Vergleich die reine Fahrzeit beider Verkehrsmittel herangezogen.

Die **Servicequalität** im Zug wird über die Ausstattung der Züge dargestellt. Diese sind aus den Fahrplanbildern zu den einzelnen Verbindungen (im Kursbuch) ablesbar.



Verknüpfung mit dem regionalen Angebot

Ein wesentlicher Punkt der Anreise ist die Verknüpfung zwischen dem übergeordneten Netz und dem regionalen öffentlichen Verkehrsangebot.

Zur Analyse dieser Verknüpfung wurden für sämtliche Regionen Bahnhöfe definiert, die im internationalen Netz liegen und als wichtiger Umsteigebahnhof in die Region fungieren.

Die **Ausstattung der Bahnhöfe** wurde den Informationen der Internetseiten der Österreichischen Bundesbahnen entnommen.

Zur Beurteilung der **Umsteigequalität** wurden weiters für geeignete Zugverbindungen die Anbindungen in die Region erhoben und als Wegekette dargestellt.

Regionales und lokales Verkehrsangebot

Das regionale Verkehrsangebot wurde einerseits bei den einzelnen Regionen erhoben, andererseits wurde es über die Tourismuseiten sowie die Seiten der regionalen Verkehrsverbände analysiert. Hauptaugenmerk wurde hierbei auf die Linienführungen sowie die Frequenzen des Angebotes zwischen den wichtigsten Orten innerhalb der Region gelegt.

Kosten

Kosten entstehen für Reisende sowohl bei der Anreise als auch während des Aufenthaltes für die Mobilität vor Ort.

Die **Kosten für die Anreise** wurden stichprobenartig für einige ausgewählte Verbindungen bei den Verkehrsdienstleistern erhoben und in einem gesonderten Unterkapitel zusammengefasst (siehe Kapitel 3.1.5). Zusätzlich wurden die Kostenstrukturen und Preisbildungen mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Österreichischen Bundesbahnen diskutiert. Die erhobenen Fahrpreise wurden den Pkw-Preisen gegenübergestellt (siehe Kapitel 3.1.7).

Die Anreisekosten wurden gesondert dargestellt:

- für unterschiedliche Gruppenkonstellationen (z. B. Familie mit 1 oder 2 Kindern, Alleinreisende, ...);
- mit und ohne Bahnermäßigung;
- für Pkw: hierbei wurde unterschieden nach den Kosten für Benzin und Maut einerseits bzw. den „realen“ Kosten unter Heranziehung des amtlichen Kilometergeldes.

Die **Kosten für die Mobilität** vor Ort entstammen Abfragen bei den regionalen Anbietern, den Tourismusregionen sowie den zuständigen Länder-Verkehrsverbänden. Hier wurden auch mögliche Ermäßigungen bzw. Gratisnutzungen im Rahmen von Tourismusangeboten erhoben.

Information

Bereits bei der Reiseplanung bzw. vor Reiseantritt ist es für den Gast wichtig, Informationen zur Mobilität zu erhalten – sowohl für die Anreise als auch vor Ort. Durch Analyse der Webauftritte der unterschiedlichen Regionen wurde die Verfügbarkeit und Aufbereitung der Informationen zur Mobilität erhoben und bewertet.

Touristische Angebote zur Sanften Mobilität

Ein weiterer Schwerpunkt der Analyse des regionalen Angebotes liegt bei dem vorhandenen touristischen, sanft-mobilen Verkehrsangebot wie z. B. Schi- oder Wanderbusse. Auch diese Informationen wurden über die Analyse der Webseiten der Tourismusverbände erhoben.

2.2 Stärken-/Schwächen-Analyse

Aufbauend auf den detaillierten Analysen der Regionen wurden Stärken und Potenziale sowie die Schwächen sowohl bei der Anreise per Zug, beim Umsteigeknoten als auch beim regionalen Verkehr in der Region ermittelt.

2.3 Vorschläge und Maßnahmen

Die vorangegangene Analyse bildete die Grundlage für Vorschläge und Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsdienstleistungsangebotes sowohl bei der Anreise als auch in der Region. Die Vorschläge richten sich aber auch an die Tourismusdestinationen hinsichtlich ihrer Angebotsgestaltung.

Im Rahmen einer internationalen Konferenz wurden diese Vorschläge zusammen mit allen relevanten Akteuren diskutiert und Maßnahmen abgeleitet.



3 ANALYSE DER REGIONEN

3.1 Allgemein

3.1.1 Verkehrsmittelwahl – Anreise in die Regionen

Die angeführten Anteile von Individualverkehr und Öffentlichem Verkehr beruhen für die Regionen auf Schätzungen der TourismusvertreterInnen der einzelnen Regionen. Es musste auf Schätzungen zurückgegriffen werden, da zur Verkehrsmittelwahl (Modal Split) keine genauen Daten vorliegen. Diese Schätzungen sind den einzelnen Kapiteln zu den Regionen zu entnehmen.

Auf Bundesländerebene gibt es genauere Daten aus dem T-Mona (TOURISMUS-MONITOR 2007)

Tabelle 3: Verkehrsmittelwahl bei der Anreise in die Regionen auf Bundesländerebene (Anteil in Prozent) – Sommer.

Bundesland	Pkw	Bahn	Bus	Flugzeug
Oberösterreich	76 %	9 %	7 %	3 %
Salzburg*	77 %	7 %	7 %	7 %
Tirol	77 %	4 %	10 %	4 %
Vorarlberg	82 %	8 %	7 %	1 %

Quelle: T-Mona 2006/2007; Rückmeldung durch die Länder

* Daten für Salzburg gelten für das gesamte Jahr ohne Aufteilung auf die Saisonen

Tabelle 4: Verkehrsmittelwahl bei der Anreise in die Regionen auf Bundesländerebene (Anteil in Prozent) – Winter.

Bundesland	Pkw	Bahn	Bus	Flugzeug
Oberösterreich	77 %	7 %	8 %	7 %
Salzburg*	77 %	7 %	7 %	7 %
Tirol	86 %	4 %	4 %	5 %
Vorarlberg	90 %	7 %	2 %	2 %

Quelle: T-Mona 2006/2007; Rückmeldung durch die Länder

* Daten für Salzburg gelten für das gesamte Jahr ohne Aufteilung auf die Saisonen.

Aus den Daten auf Bundesländerebene lässt sich folgender Trend abzeichnen:

- Die Mehrzahl der Nächtigungsgäste reist mit dem eigenen Pkw an. Hier liegt die Bandbreite zwischen 76 und 90 %.
- Der Anteil der mit dem Pkw Anreisenden ist im Winter höher als im Sommer.
- Der Anteil der mit der Bahn Anreisenden liegt unter 10 % und variiert je nach Bundesland. Im Sommer sind mehr Gäste bereit, mit der Bahn anzureisen.
- Busreisende sind vor allem im Sommer unterwegs.

Motiv für die Verkehrsmittelwahl

Die Gründe für die Verkehrsmittelwahl wurden im Rahmen von unterschiedlichen Studien zur Sanften Mobilität (HERRY 1999a, b) erhoben (im Rahmen der vorliegenden Studie fand keine Befragung statt).

Tabelle 5: Verkehrsmittelwahl bei der Anreise – Bad Hofgastein und Werfenweng (Anteil in %).

	Sommer		Winter	
	Pkw	Bahn	Pkw	Bahn
Bad Gastein	77 %	19 %	74 %	21 %
Werfenweng	85 %	8 %	78 %	9 %

Quelle: HERRY (1999a, b)

Nach Bad Hofgastein reisen rund drei Viertel der Dauergäste mit dem eigenen Pkw an, mit einem Anteil von rund 20 % ist der Bahnanteil überdurchschnittlich hoch, dies ist in erster Linie auch auf die unmittelbare Lage an der Tauernbahn zurückzuführen.

Höher ist der Anteil der Pkw-Anreisenden mit rund 80–85 % in Werfenweng, hier liegt der Bahn-Anteil knapp unter 10 %.

Tabelle 6: Gründe für die Anreise mit dem Pkw – Bad Hofgastein und Werfenweng.

Pkw wird benötigt	Sommer		Winter	
	Bad Hofgastein	Werfenweng	Bad Hofgastein	Werfenweng
für Anreise	42 %	25 %	42 %	40 %
für Mobilität vor Ort	40 %	52 %	20 %	33 %
sowohl für Anreise als vor Ort	7 %	17 %	33 %	25 %

Quelle: HERRY (1999 a, b)

Als Grund für die Pkw-Nutzung wurde im Sommer in erster Linie die Mobilität vor Ort genannt, im Winter ist einer der Hauptgründe die Anreise.

Beide Studien zeigen, dass Hauptverhinderungsgründe für die Anreise mit der Bahn

- der Gepäcktransport und
- die Umsteigenotwendigkeit

sind.

3.1.2 Lage der Regionen im Bahnnetz

Mit Ausnahme der Regionen Weißensee und Bregenzerwald liegen die Regionen unmittelbar an einem hochrangigen oder regionalen Bahnnetz:



Regionen am hochrangigen Netz

- Unmittelbar an der Südbahn, der Verbindung von Wien über Graz nach Slowenien liegt die Region Graz.
- An der Arlbergbahn (Innsbruck – Bregenz) liegt die Region Arlberg.
- In die Region Pyhrn-Priel gelangt man über die Pyhrnachse (Linz – Graz).
- Über die Tauernbahn (Salzburg – Klagenfurt) sind die Regionen Tennengau, Pongau sowie der Nationalpark Hohe Tauern zu erreichen.

Lage an Regionalbahnen

- Ennstalbahn: Gesäuseregion und Dachstein-Tauern.
- Salzkammergut: Salzkammergutbahn zwischen Attnang-Puchheim und Stainach Irdning (mit Anschluss an die Westbahn und die Ennstalbahn).
- Zillertal: Zillertalbahn ab Jenbach (Brennerbahn).
- Montafon: Montafoner Bahn ab Bludenz (Arlbergbahn).

Abbildung 5 zeigt die Lage der Regionen im Österreichischen Bahnnetz.

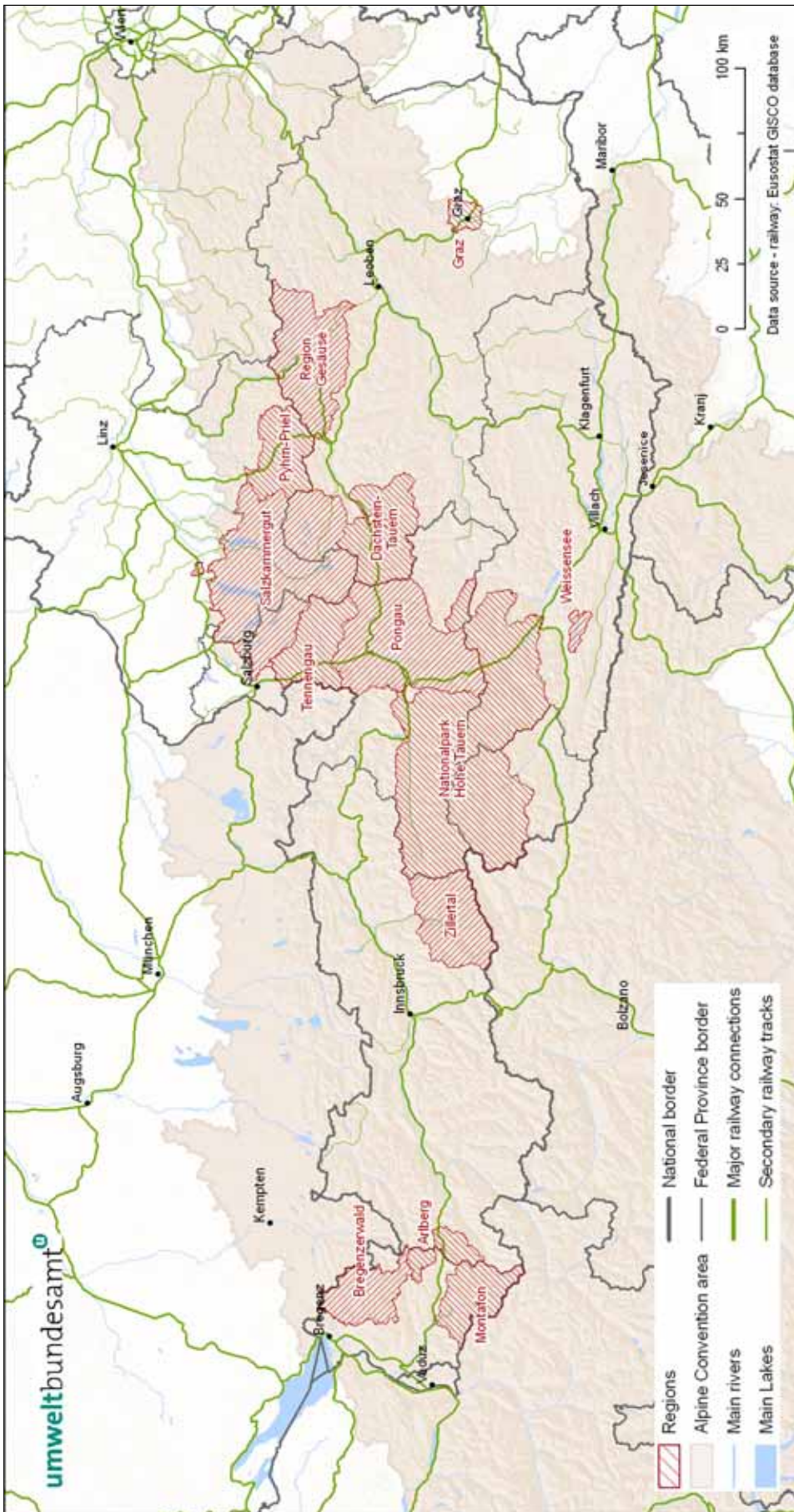


Abbildung 5: Lage der Regionen im Österreichischen Bahnnetz.



3.1.3 Bahnservice

Gepäck

Von den untersuchten Herkunftsländern gibt es Haus-zu-Haus Gepäckservices, die eine Abholung von zu Hause und eine Zustellung in die Reisedestination anbieten. Zugestellt werden Normalgepäck (Koffer, Taschen und dgl. bis zu 30 kg) und Sondergepäck (Fahrrad, Kinderwagen, Schi etc.). Sondergepäck muss entsprechend verpackt werden, in der Regel ist hierfür ein Zuschlag zu zahlen.

Die Zustellung dauert zwischen einem Werktag innerhalb von Österreich und bis zu sechs Werktagen vom Ausland nach Österreich.

Tabelle 7: Preise für Gepäckservice ausgewählter Herkunftsländer nach Österreich.

Herkunftsland	Anbieter	Service	Preis in €	
			1 Stück	3 Stück
Österreich	ÖBB	Haus-zu-Haus-Plus	14,90 (9,90*)	24,90 (18,90*)
Deutschland	DB	Hermes	22,50	61,90
Niederlande	NS	Flevobird	62,50	105,00
Italien	Trenitalia	EasyBag	40,00	

* für VORTEILScard-BesitzerInnen

Quelle: www.oebb.at; www.bahn.de; www.trenitalia.com; www.ns.nl

Service im Zug

Das Service im Zug hängt stark von der Zugkategorie ab.

Im Allgemeinen können von den internationalen Städten aus Eurocity- oder Intercityzüge genutzt werden, die zumeist über ein Bordrestaurant oder ein Bordservice (Snacks und Getränke) verfügen. Aus Deutschland kann die Anreise zudem mit ICE- (Intercity-Express) Zügen erfolgen, die neben Bordrestaurant teilweise auch mit einem Bordprogramm (Video, Audio) ausgestattet sind. Innerhalb von Österreich stellen manche Züge Kinderspielecken sowie Rollstuhlstellplätze zur Verfügung.

Als Nachreiseverbindungen (z. B. in die Niederlande) werden in erster Linie die CityNightLine-Züge genutzt, die über drei unterschiedliche Kategorien (Sitz-, Liege- und Schlafwagen) verfügen.

Ab den Umsteigeknoten vom hochrangigen in das regionale Bahnnetz sind zumeist Regionalzüge im Einsatz. Diese bieten in der Regel kein gesondertes Service an, auch gibt es in diesen Zügen zumeist keine 1. Klasse.

3.1.4 Bahnhöfe international und national

Um das Serviceangebot der Umsteigeknoten zu zeigen, wurden vier (zwei in Deutschland, zwei in Österreich) Bahnhöfe ausgewählt und näher unter die Lupe genommen.

3.1.4.1 Köln Hauptbahnhof²

Der Kölner Hbf. ist einer der verkehrsreichsten Bahnhöfe Deutschlands. Der Bahnhof liegt im Stadtzentrum am Fuße des Kölner Doms und ist mit 250.000 Besuchern und Besucherinnen nach Hamburg, München und Frankfurt am Main der meistfrequentierte Bahnhof im Westen Deutschlands.

Der Bahnhof verfügt über ein täglich geöffnetes DB-Reisezentrum, wo Fahrscheine und Informationen erhältlich sind. Ein zusätzliches Angebot ist das AirRail-Terminal mit einem Check-In am Bahnhof für Flüge ab Frankfurt.

Es stehen insgesamt 47 DB-Automaten des Nah- und Fernverkehrs zur Verfügung.

Der ServicePoint dient als zentrale Anlaufstelle für Informationen zu allen Fragen rund um die Bahnreisen und zu Fahrplänen des Fern- und Nahverkehrs.

Im Bahnhof kann das Gepäck sicher und zuverlässig aufbewahrt werden. Gepäckwagen (Kofferkulis) stehen zum Transport zur Verfügung. Der Bahnhof ist barrierefrei ausgestattet mit Hubliften, Aufzügen, eigenem Service Personal, behindertengerechten Toiletten und Telefonen, Blindenleitsystem und Kofferkulis.

3.1.4.2 München Hauptbahnhof³

Der Münchener Hbf. ist nach dem Hauptbahnhof in Hamburg mit ca. 350.000 Fahrgästen täglich der zweitgrößte Personenbahnhof Deutschlands. Diesen Platz teilt er sich mit dem Hauptbahnhof in Frankfurt am Main, hat aber mit 32 oberirdischen und zwei unterirdischen Gleisen die meisten Hauptgleise aller Bahnhöfe in Deutschland.

Der Bahnhof verfügt über ein täglich geöffnetes DB-Reisezentrum, wo Fahrscheine und Informationen erhältlich sind. Zusätzlich zur DB bietet auch die Bayerische Oberlandbahn (BOB) ihre Dienste an. Auch das Servicezentrum der S-Bahn München befindet sich im Reisezentrum.

Es stehen insgesamt 63 DB Automaten des Nah- und Fernverkehrs zur Verfügung.

Der ServicePoint dient als zentrale Anlaufstelle für Informationen zu allen Fragen rund um die Bahnreisen und zu Fahrplänen des Fern- und Nahverkehrs.

Im Bahnhof kann das Gepäck sicher und zuverlässig aufbewahrt werden. Gepäckwagen (Kofferkulis) stehen zum Transport zur Verfügung. Da die Alpen vor der Tür liegen, gibt es sogar Schließfächer für Ski. Der Bahnhof ist barrierefrei ausgestattet mit Hubliften, Aufzügen, eigenem Service-Personal, behindertengerechten Toiletten und Telefonen, Blindenleitsystem, automatischen Eingangstüren, Elektromobil und Kofferkulis; auch ein Babywickelraum ist vorhanden.

Bedingt durch die Anordnung des Bahnhofes (Flügel) kann es zu erheblichen Umsteigwegen kommen, die sich mit den knapp bemessenen Umsteigzeiten nicht realisieren lassen; knapp versäumte Züge oder körperlichen Höchstleistungen sind die Folge.

² Quelle: http://www.bahnhof.de/site/bahnhoefe/de/west/koeln/koeln_hbf.html, besucht am 21. Dezember 2007

³ Quelle: http://www.bahnhof.de/site/bahnhoefe/de/sued/muenchen_hbf/muenchen_hbf.html, besucht am 20. Dezember 2007



3.1.4.3 Salzburg Hauptbahnhof⁴

Der Salzburger Hbf. ist der wichtigste Bahnhof des Ballungsraumes Salzburg und ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt im Westen Österreichs.

Er ist ein Bahnhof sowohl der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) wie auch der Deutschen Bahn AG. Hier werden Fern- und Nahverkehrsstrecken der ÖBB (die Westbahn von Wien und Linz über Kufstein, Wörgl, Innsbruck nach Bregenz sowie die Salzburg-Tirol-Bahn über Bischofshofen und Zell am See nach Wörgl, wo sie mit obiger Strecke zusammentrifft) sowie die Bahnstrecke München – Salzburg und die Salzburger Lokalbahn miteinander verknüpft. Zudem ist der Hauptbahnhof zentraler Knotenpunkt der S-Bahn Salzburg, der Regionalbusse im Großraum Salzburg und auch eine der wichtigsten Umsteigepunkte des StadtBus Salzburg.⁵

Der Haupteingang des Bahnhofgebäudes wird vom Südtirolerplatz aus erreicht und ist barrierefrei benutzbar. Vom Haupteingang links kommend befinden sich die Schalter der DB und der ÖBB, rechts davon liegt der Info-Point. Rechts vom Haupteingang, ca. 30 m entfernt, ist der Zugang zu der Salzburger Lokalbahn.

Der Salzburger Hauptbahnhof ist ein Fernverkehrshalt mit den Einrichtungen eines städtischen Bahnhofes (Reisebedarf, Restaurant, Trafik), einem personenbedienten Fahrkartenverkauf (täglich geöffnet) und sechs Fahrkartenautomaten in der Kassenhalle. Weiters ist ein Reisebüro von Montag bis Freitag in Betrieb. Der Bahnhof ist barrierefrei ausgeführt.

Weiters verfügt der Bahnhof über 145 Schließfächer unterschiedlicher Größe.

Für die Weiterfahrt ist ein Taxiunternehmen vorhanden, vor dem Bahnhof befinden sich die Haltestellen für Busse, die u. a für die Weiterfahrt in die Stadt bzw. Region sorgen.

3.1.5 Preise

Verglichen werden die wahrgenommenen direkten Kosten für eine Fahrt mit der Bahn und mit dem Pkw. Bei der Bahn werden als Kosten der Preis für das Bahnticket herangezogen, beim Pkw die Kosten für Treibstoff und Maut bzw. Vignette.

Im Sinne einer Kostenwahrheit werden auch die realen Kosten des Pkws angeführt. Dazu wird das amtliche Kilometergeld in der Höhe von 0,38 € herangezogen.

Mit dem amtlichen Kilometersatz sind lt. ÖAMTC⁶ abgedeckt:

- Abschreibung/Wertverlust,
- Benzin und Öl,
- Wartung und Reparaturen aufgrund des laufenden Betriebes,
- Zusatzausrüstungen (z. B. Winterreifen),
- Autoradio,
- Steuern und Gebühren,

⁴ Quelle: ÖBB Personenverkehr

⁵ Quelle: Wikipedia, besucht am 20. Dezember 2007

⁶ <http://www.oamtc.at/netautor/pages/resshp/anwendg/1076041.html>, besucht am 15. Jänner 2008

- alle Versicherungen (inkl. Kasko-, Insassen-, Rechtsschutzversicherung),
- Mitgliedsbeiträge der Autofahrerclubs,
- Finanzierungskosten (Kredit- oder Leasingraten).

Bei dem Preisvergleich handelt es sich nur um Stichproben, da es ohne größeren Aufwand nicht möglich war, fachliche Auskunft zu bekommen.

Die unterschiedlichen Reisebüros und -veranstalter haben mit den Bahnen verschiedene Konditionen ausgehandelt. Das führt dazu, dass eine Anfrage bei einem Reiseanbieter zu drei verschiedenen Zeiten zu drei unterschiedlichen Kartenpreisen führen kann. Bei mehreren Anbietern erhöht sich diese Ungewissheit.

3.1.6 Preisbildung ÖBB Fernverkehr⁷

Jedes Land hat je nach Preisniveau unterschiedliche Binnenpreise. Für das jeweils kommende Jahr wird ein internationaler Tarif festgelegt, den dann alle anderen Bahngesellschaften weiterverrechnen müssen. Je nach dem Unterschied von Binnen- und internationalen Tarifen kommt es zu Preisdifferenzen ins benachbarte Ausland.

Unterschiede gibt es insbesondere nach Italien und den östlichen Nachbarstaaten aufgrund des niedrigen Preisniveaus.

3.1.6.1 Gemeinsamer internationaler Tarif für die Beförderung von Personen (TCV)

Der Tarif commun international pour le transport des voyageurs (TCV; Gemeinsamer Internationaler Tarif für die Beförderung von Personen) ist ein Tarif im internationalen Personenverkehr europäischer Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Der TCV-Tarif kommt grundsätzlich zur Anwendung, wenn eine internationale Reise zwischen mindestens zwei am TCV-Tarif teilnehmenden Bahnen durchgeführt wird bzw. wenn ein „Streckenfahrchein“ (Binnenverkehr) für eine ausländische Bahn verkauft wird. Ausgenommen sind so genannte Globalpreiszüge, bei denen nur diese Global- oder Relationspreise gelten. Einige dieser Globalpreiszüge können gegen Zahlung eines Aufpreises auch mit TCV-Fahrscheinen genutzt werden (z. B. City Night Line CNL oder ÖBB-EN-Züge).

3.1.6.2 Railteam

Railteam ist ein Zusammenschluss von Europas führenden Bahnbetreibern mit Hochgeschwindigkeitsverkehr. Das gemeinsame Ziel von sieben europäischen Bahnen ist es, das internationale Reisen zu vereinfachen. Mit dabei sind die Betreiber der europäischen Hochgeschwindigkeitszüge ÖBB, Deutsche Bahn (Deutschland), SBB (Schweiz), SNCF (Frankreich), SNCB (Belgien), NS Hispeed (Holland) und Eurostar UK (England) sowie der Tochtergesellschaften Thalys (SNCF und SNCB), Lyria (SNCF und SBB) und Aléo (SNCF und DB).

⁷ Quelle: ÖBB FERNVERKEHR 2008



Railteam wird in Zukunft für eine bessere Vernetzung des europäischen Bahnnetzes sorgen. Beginnend mit Hochgeschwindigkeitszügen und dem stufenweisen Ausbau aller Verbindungen werden alle nationalen Preise in einem EDV-System verknüpft und es entstehen somit Best Preis-Angebote für die Reisenden. Künftig wird es daher z. B. möglich sein, für Deutschland zugabhängige (ICE, EC/IC, NV) Fahrpreise zu erhalten.

3.1.6.3 Zusätzliche Angebote

RAILPLUS

Gegen Vorlage einer RAILPLUS-Karte (in jeder VORTEILScard inkludiert) wird für die Strecken, auf denen die nationale Berechtigungskarte gilt, die Ermäßigung nach deren Bestimmungen gewährt. Für die anderen am RAILPLUS-Angebot beteiligten Transportunternehmen wird eine Fahrpreisermäßigung von 25 % gewährt.

Die Ermäßigung wird gemäß TCV auf den gewöhnlichen Fahrpreis gewährt. Die Gewährung der Ermäßigung auf Globalpreise wird gesondert geregelt.

Pauschalangebote (Rail inclusiveTours RIT)

Im internationalen Bahnverkehr gibt es zusätzliche Pauschalangebote für Veranstalter (z. B. von Railtours Austria oder Ameropa). Das Ermäßigungsausmaß bei der Bahnreise beträgt in der Regel 25–35 %, bei bilateralen Angeboten gibt es auch höhere Ermäßigungen.

3.1.7 Preisbeispiele Anreise Bahn und Pkw

Ausgangspunkte der Stichprobe waren Berlin und Köln sowie die Destinationen Mittersill im Nationalpark Hohe Tauern Salzburg und Weißensee in Kärnten.

Die angeführten Preise sind die Kosten für eine Richtung.

Ermäßigung BahnCard 50 (BC50)

Als Beispiel für eine Fahrpreisermäßigung wurde die BahnCard 50 der Deutschen Bahn gewählt.

Mit der BahnCard 50 erhält man auf den Normalpreis 50 % Rabatt.

Die BahnCard 50 kostet pro Jahr 220,00 € für die 2. Klasse bzw. 440,00 € für die 1. Klasse.

Ehe- oder LebenspartnerInnen im gleichen Haushalt, Kinder (6 bis einschließlich 17 Jahre), SchülerInnen, Auszubildende und StudentInnen bis einschließlich 26 Jahre (Bescheinigung erforderlich), SeniorInnen ab 60 Jahren, ErwerbsunfähigkeitsrentnerInn und Behinderte erhalten die BahnCard 50 zum halben Preis.

Tabelle 8: Preisvergleich Bahn – Straße für einen allein reisenden Erwachsenen in € (2007).

von/ nach	Mittersill					Greifenburg/Weißensee				
	km	Bahn Norm preis	Bahn BC50	Pkw	Pkw real	km	Bahn Norm preis	Bahn BC50	Pkw	Pkw real
Berlin	746	140	80	76	283	890	148	81	101	338
Köln	736	135	75	74	280	881	145	81	100	335

 Quelle: DB, <http://reiseauskunft.bahn.de>, besucht Dezember 2007

Tabelle 9: Preisvergleich Bahn – Straße für ein Ehepaar unter 60 in € (2007).

von/ nach	Mittersill					Greifenburg/Weißensee				
	km	Bahn Norm preis	Bahn BC50	Pkw	Pkw real	km	Bahn Norm preis	Bahn BC50	Pkw	Pkw real
Berlin	746	280	150	76	283	890	300	165	101	338
Köln	736	250– 280	140– 160	74	280	881	270– 300	150– 170	100	335

 Quelle: DB, <http://reiseauskunft.bahn.de>, besucht Dezember 2007

Tabelle 10: Preisvergleich Bahn – Straße für ein Seniorenpaar über 65 in € (2007).

von/ nach	Mittersill					Greifenburg/Weißensee				
	km	Bahn Norm preis	Bahn BC50	Pkw	Pkw real	km	Bahn Norm preis	Bahn BC50	Pkw	Pkw real
Berlin	746	280	150	76	283	890	300	165	101	338
Köln	736	250– 280	140– 160	74	280	881	270– 300	150– 170	100	335

 Quelle: DB, <http://reiseauskunft.bahn.de>, besucht Dezember 2007.

Tabelle 11: Preisvergleich Bahn – Straße für eine Gruppe von 4 Erwachsenen (ca.30–50 Jahre alt, keine Jugendermäßigungen mehr und noch keine Seniorenermäßigung) in € (2007).

von/ nach	Mittersill					Greifenburg/Weißensee				
	km	Bahn Norm preis	Bahn BC50	Pkw	Pkw real	km	Bahn Norm preis	Bahn BC50	Pkw	Pkw real
Berlin	746	560	300	76	283	890	590	325	101	338
Köln	736	500– 560	270– 320	74	280	881	540– 600	300– 340	100	335

 Quelle: DB, <http://reiseauskunft.bahn.de>, besucht Dezember 2007.



Tabelle 12: Preisvergleich Bahn – Straße für eine Familie mit einem Kind unter 12 Jahren in € (2007).

von/ nach	Mittersill					Greifenburg/Weißensee				
	km	<i>Bahn Norm preis</i>	<i>Bahn BC50</i>	<i>Pkw</i>	<i>Pkw real</i>	km	<i>Bahn Norm preis</i>	<i>Bahn BC50</i>	<i>Pkw</i>	<i>Pkw real</i>
Berlin	746	280	150	76	283	890	300	160	101	338
Köln	736	250– 290	270– 320	74	280	881	270– 310	150– 170	100	335

Quelle: DB, <http://reiseauskunft.bahn.de>, besucht Dezember 2007

Tabelle 13: Preisvergleich Bahn – Straße für eine Familie mit 2 Kindern, eines 11, eines 14,5 Jahre alt, in € (2007).

von/ nach	Mittersill					Greifenburg/Weißensee				
	km	<i>Bahn Norm preis</i>	<i>Bahn BC50</i>	<i>Pkw</i>	<i>Pkw real</i>	km	<i>Bahn Norm preis</i>	<i>Bahn BC50</i>	<i>Pkw</i>	<i>Pkw real</i>
Berlin	746	420	230	76	283	890	445	245	101	338
Köln	736	380– 440	200– 240	74	280	881	400– 450	220– 260	100	335

Quelle: DB, <http://reiseauskunft.bahn.de>, besucht Dezember 2007.

3.1.7.1 Zusammenfassung

Werden die Bahnpreise mit den wahrgenommenen Pkw-Kosten (Treibstoffkosten, Vignette) verglichen, ist der Pkw im Vorteil (Ausnahmen bilden teilweise Einzelreisende mit der BahnCard 50).

Stellt man den Bahnpreisen jedoch die realen Pkw Kosten gegenüber, ist die Bahn auch ohne Gruppenvergünstigungen kostengünstiger, ausgenommen bei einer Reise von einer Gruppe mit vier Erwachsenen. In diesem Fall müssten die Personen über eine BahnCard 50 verfügen, um kostengünstiger mit der Bahn als mit dem Auto zu fahren.

3.1.8 Preisvergleich Anreise-Wegekette

Zusätzlich zu den im vorangegangenen Kapitel dargestellten Vergleichen der Preise von Bahnhof zu Bahnhof werden nachfolgend Preisvergleiche von Wegekette, d. h. inkl. der Anreise zum Bahnhof und vom Bahnhof in die Urlaubsdestination angestellt.



3.1.8.1 Region Zillertal: Hamburg – Gerlos

Flug

Flug Hamburg – München 107,00 €/Pers. (Air Berlin plus Abgaben und Steuern)
Transfer Taxi München – Gerlos 80,00 €/Pers.

Quelle: <http://www.airberlin.com>, Austria Direct – Four Seasons Travel, Februar 2008

Bahn, Bus (ohne Ermäßigung)

Bahn Hamburg – Mayrhofen 140,00 €/Pers.
Bus Mayrhofen – Gerlos 6,00 €/Pers.

Quelle: ÖBB CallCenter 05-1717, Verkehrsverbund Tirol, Februar 2008

Pkw

Hamburg – Gerlos 100,00 € wahrgenommen
360,00 € real

Quelle: <http://www.viamichelin.at/>, Februar 2008, eigene Berechnung

Pauschalpreis Mietauto für eine Woche ab Flughafen München: 300,00 €

Quelle: <http://www.avis.at/>, Februar 2008

3.1.8.2 Region Pongau: Rotterdam – Werfenweng

Flug

Flug Rotterdam – Salzburg 78,00 €/Pers. (Transavia plus Abgaben und Steuern)
Transfer Bahn Salzburg – Werfenweng 11,00 €/Pers.
Transfer Shuttle Salzburg – Werfenweng .. 50,00 €/Pers.

Quelle: <https://www.lowfareonline.de>, <http://www.salzburg-airport.com>, März 2008

Bahn, Bus (ohne Ermäßigung)

Bahn Rotterdam – Bischofshofen 282,00 €/Pers. (Nachtverbindung)
190,00 €/Pers. (Tagverbindung)
Transfer Taxi Bischofshofen – Werfenweng: gratis

Quelle: ÖBB CallCenter 05-1717, März 2008

Pkw

Rotterdam – Werfenweng 100,00 € wahrgenommen
390,00 € real

Quelle: <http://www.viamichelin.at/>, März 2008, eigene Berechnung

Pauschalpreis Mietauto für eine Woche ab Flughafen Salzburg: 300,00 €

Quelle: <http://www.avis.at/>, Februar 2008



3.1.8.3 Region Arlberg: London – St. Anton

Flug

Transfer London City – London (Stansted) ... 20,00 €/Pers. (Stansted Express)
 Flug London (Stansted) – Friedrichshafen 85,00 €/Pers. (Ryan Air plus Abgaben
 und Steuern)
 Transfer Bus Friedrichshafen – St. Anton 45,00 €/Pers. (Arlberg Express)

Quelle: <http://www.ryanair.com/site/DE/>, März 2008, <http://www.arlbergexpress.com>, Februar 2008

Pkw

London – St. Anton 200,00 € wahrgenommen
 430,00 € real

Quelle: <http://www.viamichelin.at/>, Februar 2008, eigene Berechnung

Pauschalpreis Mietauto für eine Woche ab Flughafen Friedrichshafen: 400,00 €

Quelle: <http://www.avis.at/>, Februar 2008

3.1.8.4 Region National Park Hohe Tauern: Köln – Heiligenblut

Flug

Flug Köln – Klagenfurt 35,00 €/Pers. (TUIFly plus Abgaben und
 Steuern)
 Transfer Bus Klagenfurt – Heiligenblut.. 30,00 €/Pers. (Airport Shuttle)

Quelle: <http://www.tuifly.com>, März 2008, <http://www.nationalpark-hohetauern.at>, März 2008

Bahn, Bus (ohne Ermäßigung)

Köln – Mallnitz – Obervellach 144,00 €/Pers.
 Transfer Bus Mallnitz – Heiligenblut 20,00 €/Pers.

Quelle: ÖBB CallCenter 05-1717

Pkw

Köln – Heiligenblut 95,00 € wahrgenommen
 320,00 € real

Quelle: <http://www.viamichelin.at/>, März 2008, eigene Berechnung

Pauschalpreis Mietauto für eine Woche ab Flughafen Klagenfurt: 195,00 €

Quelle: <http://www.the-shuttle.at/autovermietung/index.asp>, März 2008

3.1.8.5 Zusammenfassung

Tabelle 14: Preisvergleich der günstigsten Wegekettten in €.

Best Preis Tabelle	Flug	Bahn/Bus*	Auto wahrgen.	Auto real
Hamburg – Gerlos	187	146	100	360
Rotterdam – Werfenweng	89	190	100	390
London – St. Anton	150	–	200	430
Köln – Heiligenblut	65	164	95	320

* ohne Ermäßigungen

Die Anreise mit dem Flugzeug schneidet bei drei von vier Beispielen besser ab als die Anreise mit dem Pkw (wahrgenommene Preise). Ohne Ermäßigung ist die Bahn nur günstiger als der Pkw mit realen Preisen. Allerdings gibt es zahlreiche Angebote der Bahn (siehe oben).

3.2 Region Gesäuse

3.2.1 Kurzbeschreibung

Land: Steiermark

Der Nationalpark Gesäuse ist der sechste und drittgrößte Nationalpark Österreichs. Er liegt im Bereich der Ennstaler Alpen/Gesäuse und umfasst im Wesentlichen die zwei Gebirgsstöcke Buchsteinmassiv und Hochtorggruppe. Die Gesamtfläche des Nationalparks umfasst 11.054 ha.

Bekannt ist die Region in erster Linie für die attraktiven Wander- und Klettergebiete, Naturerlebnisräume und Sportmöglichkeiten in Sommer und Winter.

Im Jahr 2004 haben sich 16 Gemeinden der Erlebnisregion zwischen Gesäuse und Hochschwab zu „xeismobil“ und damit zum Sanften Tourismus mit umweltschonenden öffentlichen Verkehrsmitteln zusammengeschlossen. Alle diese Gemeinden haben auch spezielle Mobilitäts- und Erlebnisangebote entwickelt.

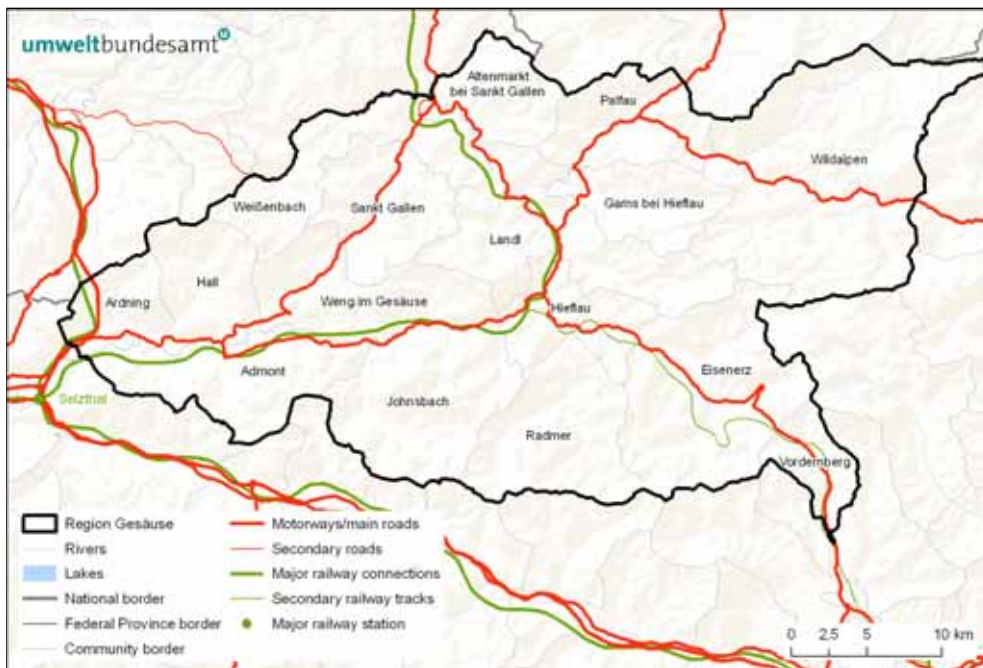


Abbildung 6: Übersicht – Region Gesäuse.

3.2.2 Region Gesäuse – Tourismus

Tourismusart (Sommer, Winter, beides):

Sommer und Winter

Tages- und Wochenendtourismus:

Nicht bekannt

Schutzgebiet:

Nationalpark Gesäuse

Tabelle 15: Tourismuskennzahlen Region Gesäuse (2006).

EinwohnerInnen	13.150
Summe Ankünfte	81.033
Summe Nächtigungen	203.617
Nächtigungsintensität (Nächtigungen/Ew)	15
Aufenthaltsdauer (Tage)	3

Quelle: Statistik Austria, 2007

3.2.2.1 Touristische Herkunftsländer Region Gesäuse

Tabelle 16: Herkunftsländer Region Gesäuse (nach Ankünften, 2006).

Österreich		Deutschland		Tschechische Republik	Ungarn	Niederlande	Schweiz – Lichtenstein	Italien	Sonstige
52.922		11.177		6.543	6.324	655	449	414	2.549
12.961	W	4.137	BY						
609	B	1.267	BW						
1.482	K	1.444	NW						
12.397	NÖ	1.549	MD						
7.525	OÖ	684	ND						
2.091	S	1.804	OD						
13.878	STK	292	BER						
1.602	T								
377	V								

Quelle: Statistik Austria, 2007

W...Wien; B...Burgenland, K...Kärnten; NÖ...Niederösterreich, OÖ...Oberösterreich, S...Salzburg, STK...Steiermark, T...Tirol, V...Vorarlberg; BY...Bayern, BW...Baden-Württemberg, NW...Nordrhein-Westfalen, MD...Mitteldeutschland, ND...Norddeutschland, OD...Ostdeutschland, BER...Berlin

Rund 65 % der Gäste der Gesäuseregion stammen mit rund 53.000 Ankünften im Jahr 2006 aus Österreich. Hier wiederum kommen die meisten Gäste aus der Steiermark, gefolgt von Wien und Niederösterreich.

Das zweithäufigste Herkunftsland ist Deutschland mit rund 11.000 Ankünften, das sind rund 14 % der Gesamtankünfte, wobei rund 4.000 Ankünfte aus dem Raum Bayern zu verzeichnen sind.

Bereits an 3. Stelle liegt die Tschechische Republik mit rund 6.500 Ankünften, dicht gefolgt von Ungarn.

Zukünftige potenzielle Herkunftsländer/Schwerpunkte:

Deutschland, Österreich, Ungarn, Slowakei

3.2.2.2 Mobilitätsverhalten

Laut Auskunft der Region reisen rund 15 % der Gäste mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Bahn, Flugzeug) an.



3.2.3 Region Gesäuse – Verkehr

3.2.3.1 Internationale und nationale Anreise

Bahnangebot

Die Region Gesäuse liegt im Ennstal an der Bahnlinie Kleinreifling – Selzthal. Über den Knoten in Selzthal ist die Anbindung an die Pyhrnbahn (Linz – Graz) sowie an die Ennstalbahn (Selzthal – Schladming – Bischofshofen) gegeben. In Bischofshofen besteht ein Knoten mit der Tauernbahn. In der Verlängerung der Strecke nach Kleinreifling gelangt man nach Amstetten, wo die Anbindung an die Westbahn gegeben ist. Zusätzlich ist der östliche Teil der Region, insbesondere der Raum Eisen- erz – Vordernberg mittels Buslinien an die Region Leoben und somit an die Südbahn angebunden.

Aus dem deutschen Raum kommend führen Züge sowohl über die Strecke München – Salzburg – Bischofshofen als auch über Passau – Wels, insbesondere von Norddeutschland kommend.

Von Wien und von Ungarn kommend erfolgt die Anreise in erster Linie über die Westbahn und in weiterer Folge teils über Amstetten, teils über die Pyhrnstrecke. Von Wien aus gibt es allerdings auch die Möglichkeit, die Südbahn und die Pyhrnbahn (Umsteigen in Leoben) bis nach Selzthal zu nehmen und dort in die Regionalbahn in das Gesäuse umzusteigen.

Für die Analyse der internationalen Anbindung wird der Bahnhof Selzthal herangezogen, von dem aus Regionalverbindungen in die Region bestehen.

Tabelle 17: Zugverbindungen in die Region Gesäuse von den Hauptherkunftsgebieten, Bahnhof Selzthal. Montag–Freitag sowie Samstag. Sommer.

	München	Stuttgart	Köln	Frankfurt	Berlin	Wien	Graz	Prag	Budapest	Bratislava	
Tagesverbindungen											
Mo–Fr	Gesamt	4	4	4	3	1	12	14	5	6	9
	direkt						8	1**			
	1 x umsteigen	4	1	2	2		12	6		1	
	2 x umsteigen		3	2	1	1			4	5	9
Samstag	Gesamt	4	4	4	3	1	11	10	4	3	6
	direkt						1	7	1**		
	1 x umsteigen	4	1	2	2		10	3		1	
	2 x umsteigen		3	2	1	1			3	2	6
Dauer min.*	4:13	6:44	8:48	7:21	9:49	3:13	1:27	6:22	6:33	4:30	
Dauer max.*	4:54	7:28	10:22	8:39	9:49	3:58	2:24	8:49	8:32	4:40	
Nachtzüge					2						
Fahrdauer Pkw*	2:58	5:02	7:00	5:29	7:15	2:19	1:15	4:50	4:16	2:56	
km	278	511	796	611	795	236	114	366	437	279	

Quelle: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen

** 6:11 Uhr ab Prag; Direktzug mit 6 Stunden 22 Minuten Fahrzeit

Hauptherkunftsgebiet ist die Steiermark. Aus dem Steirischen Großraum Graz erreicht man mit dem Zug innerhalb von rund 1,5 Stunden Selzthal als Umsteigebahnhof in die Region. Hierher fahren von Graz aus bis zu 14 Züge am Tag, mehr als die Hälfte sind hiervon Direktverbindungen.

Bis zu 12 Züge sind aus dem Wiener Raum nach Selzthal unterwegs. Die Züge verkehren teils über die Süd-, teils über die Westbahn mit Umsteigen in Linz. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen verkehrt weiters der Erlebniszug Ennstal, der direkt über das Gesäuse nach Selzthal und weiter nach Schladming bis Bischofshofen geführt wird.

Aus dem deutschen Raum verkehren täglich bis zu vier Züge am Tag bis nach Selzthal, wobei bei sämtlichen Zugverbindungen mindestens einmaliges Umsteigen notwendig ist. Aus dem ostdeutschen Raum sind neben einer Tagesverbindung zusätzlich noch zwei Nachtverbindungen zu nennen, wobei besonders der Nachtzug von Freitag auf Samstag mit einer Fahrzeit von 11 Stunden 50 Minuten für die Anreise attraktiv ist. Bei dieser Verbindung ist 2-maliges Umsteigen notwendig. Zusätzlich besteht eine tägliche Nachtverbindung mit einer Reisezeit von 13 Stunden 19 Minuten.

Aus dem tschechischen Raum gibt es eine Direktverbindung von Prag um 6:11 Uhr mit einer Reisezeit von weniger als 6,5 Stunden. Da es sich bei dieser Verbindung um die einzige (und auch kürzeste) Direktverbindung aus der tschechischen Republik handelt, wurde sie in die Analyse mit aufgenommen, obwohl sie den Kriterien lt. Kapitel 2.1.3.2 nicht entspricht. Ansonsten ist Umsteigen am Wiener Südbahnhof und Leoben bzw. Bruck/Mur erforderlich, eine der Verbindungen verläuft über Ceske Budejovice und Linz/Donau.

Aus Ungarn gibt es wochentags bis zu sechs geeignete Verbindungen mit großteils mehrmaligem Umsteigen. Je nach Streckenführung dauert die Fahrt zwischen rund 6,5 und 8,5 Stunden. Als schnellste und attraktivste Verbindung kann die Abfahrt in Budapest um 13:15 Uhr angesehen werden, die Ankunft ist um 19:43 Uhr und damit etwas später als die Kriterien es vorsehen (siehe Kapitel 2.1.3.2). Bei 2-maligem Umsteigen ist bereits mit einer Fahrzeit von rund 8 Stunden zu rechnen.

Mit Ausnahme der Verbindungen aus Graz dauern die Reisezeiten mit dem Zug um mindestens 1,5 Stunden länger als mit dem Pkw (ohne Berücksichtigung von Zu-/Abreise zum/vom Bahnhof, Pausen sowie Stauzeiten). Die Anreisezeiten aus Graz sind annähernd gleich.

Zum Vergleich wurden auch die Verbindungen zum Regionalbahnhof Hieflau, der inmitten der Region liegt, analysiert. Hier bilden sich die teilweise deutlich längeren Fahrzeiten durch das Umsteigen und die langen Wartezeiten in Selzthal ab.

Aus Wien kommend werden auch die Verbindungen, die über Amstetten führen aufgezeigt, wodurch es zu insgesamt kürzeren Fahrzeiten in die Region kommt.



Tabelle 18: Zugverbindungen in die Region Gesäuse von den Hauptherkunftsgemeinden;
Bahnhof Hieflau. Samstag im Sommer.

	München	Stuttgart	Köln	Frankfurt	Hamburg	Berlin	Wien	Budapest
Tagesverbindungen	4	3	4	2	1	3	7	2
direkt	0	0	0	0	0	0	1	0
1 x umsteigen	1	0	0	0	0	0	2	0
2 x umsteigen	2	2	1	2	0	3	4	0
3 x umsteigen	1	1	3	0	1	0	0	2
Dauer min.*	05:32	08:05	08:25	08:36	10:54	09:45	02:53	07:47
Dauer max.*	06:52	08:50	11:04	08:46	10:54	10:19	04:15	07:54
Nachtzüge		3	3	3	1	1		
Fahrtdauer Pkw*	03:28	05:32	07:23	05:51	09:03	07:37	02:27	04:23
km	316	548	821	636	1.019	820	223	421

Quelle: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen

Bezüglich der Ausstattung der Züge ist festzuhalten, dass es sich bei den Zügen aus Deutschland in der Mehrzahl um ICE-, IC- oder EC-Züge handelt, die über ein Bordrestaurant oder ein Bordservice verfügen. Zwischen Graz und Selzthal sind zusätzlich Regionalzüge im Einsatz, die über keine gesonderte Ausstattung verfügen. Regionalzüge sind auch in den Wegekettensystemen aus dem Osten zu finden.

Flughafen

Der nächstgelegene Flughafen befindet sich in Linz. Von/nach Linz gibt es Flüge nach Düsseldorf, Frankfurt, Köln, London, München sowie Graz und Wien. Für Bahnreisende steht zwischen dem Flughafen und dem Bahnhof Linz Hösring ein Gratis-Busshuttle zur Verfügung. Ab hier ist die Bahn zu verwenden.

3.2.3.2 Verknüpfung mit dem regionalen Angebot

Bahnhof Selzthal

Der Bahnhof Selzthal liegt westlich der Region und ist Schnittpunkt der Pyhrnbahn mit der Ennstalbahnen. Der Bahnhof ist ein Fernverkehrshalt mit Ticketverkauf und Fahrkartenautomaten sowie Restaurant/Cafe und Trafik. Bahnsteige und Bahnhofshalle sind barrierefrei zugänglich, auch ist ein Hebelift vorhanden. Verfügbar sind zudem Taxis.

Verbindungen in die Region

- Selzthal – Kleinreifling – Amstetten
- Selzthal – Hieflau – Steyr – St. Valentin

Von Selzthal aus führt die Regionalbahn Selzthal – Kleinreifling – Amstetten in die Region. Diese verkehrt von Montag bis Freitag 6-mal täglich, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen 4-mal täglich. Die Reisezeit z. B. nach Hieflau beträgt rund 40 Minuten.

Tabelle 19: Anschluss in die Region Gesäuse ab Bahnhof Selzthal, beispielhaft für geeignete Verbindungen.

Herkunftsort	ab	an Selzthal	ab Selzthal	an Hieflau	Anmerkung
München	9:27	13:40	14:21	14:59	Mo – Fr
	11:26	15:40	16:23	17:04	Sa + So
Graz	8:35	10:10	10:34	11:12	Mo – Fr
	10:35	12:10	12:34	13:12	Sa + So
Wien	6:57	10:10	10:34	11:12	Mo – Fr
	8:57*	12:10	12:34	13:12	Sa + So
Prag	6:11	12:33	12:34	13:12	Sa + So
Budapest	7:10	14:10	14:21	14:59	Mo – Fr

* Anschluss Slowakei: 7:40 Uhr ab Bratislava

reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und PausenQuelle: www.oebb.at

Die Analyse des Anschlusses von Zügen ab Selzthal in die Region Gesäuse zeigt, dass teilweise Umsteigezeiten bis zu 40 Minuten in Kauf genommen werden müssen; auch gibt es nicht an allen Wochentagen geeignete Anschlusszüge in die Region.

3.2.3.3 Regionales und lokales Verkehrsangebot

Innerhalb der Region Gesäuse verkehrt die Regionalbahn zwischen Kleinreifling und Selzthal und verbindet u. a. die Orte Altenmarkt, Großreifling, Hieflau und Admont. Von diesen Orten führen Busse in die Region, die überwiegend als Rufbusse, also bedarfsgerichtet betrieben werden (Anruf eine Stunde vor Abfahrt).

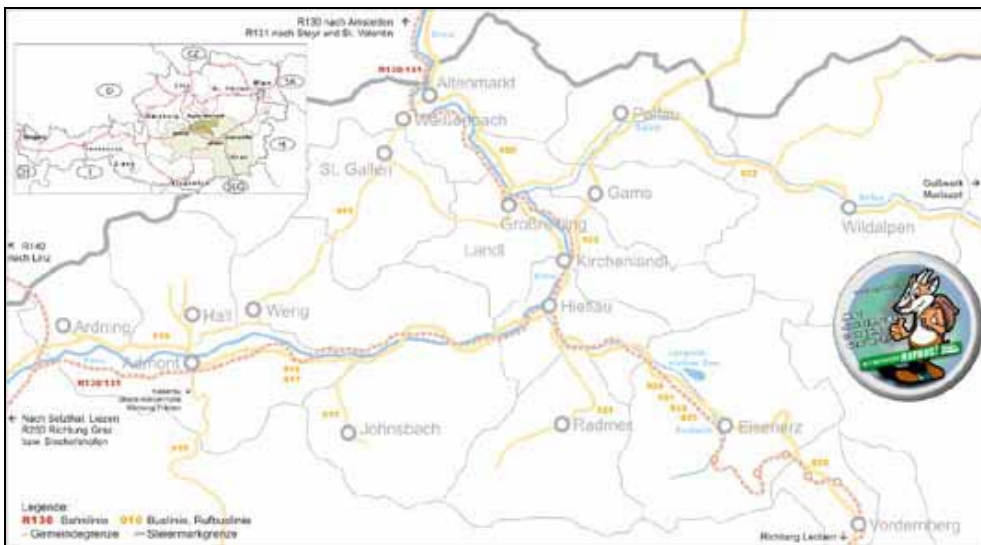


Abbildung 7: ÖV-Netz in der Region Gesäuse (www.xeismobil.at).

Admont – Hieflau – Weißenbach/St. Gallen

Die Regionalbahn verkehrt werktags 6-mal, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen sind vier Zugpaare unterwegs. Von Admont bis Hieflau durchfährt der Zug das eigentliche Gesäuse, den Durchbruch der Enns; hierfür benötigt er rund eine halbe Stunde. Auf diesem Streckenabschnitt sind auch die Bergsteigergemeinden Johnsbach und Gstatterboden (Nationalparkzentrum) angebunden.

Die Reisezeit zwischen Hieflau und Weißenbach/St. Gallen beträgt rund 40 Minuten.

Zusätzlich verkehren zwischen Hieflau und Admont ein Bus am Morgen sowie je ein Rufbus am Vormittag und zu Mittag, so dass insgesamt für diese Strecke neun ÖV-Verbindungen zur Verfügung stehen.

Zwischen Weißenbach/St. Gallen und Admont verkehren werktags fünf Busse (über Weng) mit einer Fahrzeit von rund 45 Minuten, wovon drei Verbindungen am Nachmittag als Rufbusse geführt werden.

Hieflau – Eisenerz

Die Erzbergbahn zwischen Hieflau und Eisenerz wurde im Jahr 1999 für die Öffentlichkeit gesperrt, seitdem sind diese beiden Städte mittels Buslinien verbunden. Auf dieser Strecke verkehren werktags neun Busse in der Schulzeit, außerhalb der Schulzeit sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen sind vier Busse unterwegs, drei davon als Rufbusse. Die Fahrzeit beträgt 25 Minuten. Über diese Strecke ist z. B. auch der Leopoldsteiner See zu erreichen.

Eisenerz – Leoben

Auch diese Strecke war einstmals durch die Erzbergbahn verbunden, wurde aber bereits in den 80er-Jahren eingestellt. Nunmehr verkehren Busse zwischen diesen beiden Städten werktags 12-mal am Tag im Stundentakt mit einer Fahrzeit von rund 40 Minuten. Durch diese Busse werden auch Vordernberg und Trofaiach an

die beiden Regionen angebunden. An Samstagen wird der Stundentakt am Vormittag bis in die frühen Nachmittagsstunden beibehalten, danach ist die Busdichte geringer, insgesamt verkehren samstags acht Busse. An Sonn- und Feiertagen kann diese Linie 6-mal am Tag genutzt werden.

3.2.3.4 Kosten

Anreise

Für Tagestouristen aus der Steiermark gibt es im Sommer das „Freizeit-Ticket“ des Steirischen Verkehrsverbundes. Es ist ein Tagesticket, das an Samstagen, Sonn- und Feiertagen angeboten wird. Bei ausschließlicher Nutzung von Regionalbahnen kostet das „Freizeit-Ticket“ 10,00 €/Erwachsener, bei Nutzung von Intercity-Zügen fallen Kosten von 20,00 € pro Person und Tag an.

Mobilität vor Ort

Innerhalb der Region gelten die Tarife des Steirischen Verkehrsverbundes, diese hängen ab von der Zahl der durchfahrenen Verbundzonen und dem zeitlichen Geltungsbereich. Bei den Rufbussen gilt der Verbundtarif mit einem Zuschlag von 70,00 Cent pro Fahrt und Person.

3.2.3.5 Information

Anreise

Informationen zur Anreise findet man weder auf den Seiten der Tourismusregion Nationalpark Gesäuse noch auf den Seiten von „xeismobil“.

Mobilität vor Ort

Durch „xeismobil“ ist das Mobilitätsangebot innerhalb der Region koordiniert und gut abrufbar. Über die Seiten von „xeismobil“ kann das Fahrplanangebot der gesamten Region abgerufen werden. Über Karten ist zudem die Verknüpfung von Haltestellen und Wanderrouten oder kulturellen Einrichtungen gegeben

Im Juli 2007 wurde zudem das Netzwerk „Steirische Mobilitätszentralen“ eingerichtet. Diese haben ihre Standorte in Admont, St. Gallen, Wildalpen und Eisenerz und sind Partner der Mobilitätszentrale „mobilzentral“ in Graz. Ziel des Netzwerkes ist es, in der Region einheitlich kompetente Informationen zum ÖV-Angebot anzubieten und die Entwicklung des ÖV zu stärken. Das Netzwerk soll auf die gesamte Steiermark ausgeweitet werden.

3.2.3.6 Touristische Angebote zur Sanften Mobilität

Zu den Wander- und Tourismusdestinationen führen Rufbusse, z. B. 3- bis 4-mal täglich von Admont nach Johnsbach (Wanderregion) oder 2-mal täglich von Admont zur Oberst-Klinke-Hütte (Schigebiet, Wanderregion). Diese Verbindungen bestehen auch außerhalb der Saison, während der Wandersaison wird tlw. ein zusätzlicher Bus am Nachmittag eingeschoben.



Als sanft-mobile Angebote sind der Erlebniszug Ennstal, eine Direktverbindung an Samstagen und Sonntagen von Wien – Amstetten – Hieflau – Selzthal – Bischofs- hofen mit Nostalgiewagons und touristischem Programm sowie der Museumszug EBB Erzbergbahn Vordernberg Markt – Eisenerz (2-mal sonntags im Sommer) zu nennen.

Im Winter wird weiters seitens der ÖBB für Tagesgäste das „Snow & Fun-Ticket“ nach Präbichl angeboten, das neben An- und Abreise mit der Bahn (aus Öster- reich) auch den Transfer vor Ort und die Schitageskarte beinhaltet.

autofreie Anreise

3.2.3.7 Erreichbarkeit touristischer Ziele

Zu den Sehenswürdigkeiten und touristischen Zielen der Region Gesäuse führen die (Ruf)busse, die im Normalbetrieb geführt werden.

Tabelle 20: Erreichbarkeit unterschiedlicher touristischer Ziele – Region Gesäuse.

Ort	touristische Ziele	Verkehrsmittel	Beschreibung
Admont	Stift, Ort, Schloss Röthelstein	Regionalbahn Klein- reifling – Selzthal	mehrmals täglich (4- bis 6-mal täglich)
Admont	Oberst-Klinke-Hütte (Wande- rungen, Schigebiet)	Rufbus Admont – Oberst-Klinke-Hütte	2-mal täglich
Johnsbach	Bergsteigerdorf, Odelstein- höhle, Wanderungen und Schitouren	Rufbus Admont – Johnsbach	3- bis 4-mal täglich
Eisenerz	Erzberg, Ort, Leopoldsteiner See	(Ruf)bus Hieflau – Eisenerz	mehrmals täglich
Radmer	Wallfahrtskirche, Schaustol- len, Jagdschloss, Mineralien- schau	Rufbus Hieflau – Radmer	3-mal an Schultagen; bzw. an Samstagen, Sonn- und Feiertagen in der Wandersaison
Wildalpen	Brunnsee, Wildalpen	Rufbus Mariazell – Wildalpen	2-mal an Sonn- und Feiertagen (Wander- bus)

Quelle: www.xeismobil.at

Die touristischen Ziele sind größtenteils durch das Liniennetz erreichbar, wenn auch nicht direkt (z. B. Leopoldsteiner See – Abzweigung). Das bedeutet, dass teilweise noch Fußmärsche notwendig sind, um die Ziele zu erreichen. Mit Ausnahme der Einrichtungen in den Hauptorten (Admont, Eisenerz, ...) stehen rund 2–4 Verbindungen am Tag zur Verfügung.

3.2.4 Stärken- und Schwächenanalyse Region Gesäuse

Stärken und Potenziale

Im Gesäuse ist durch „xeismobil“ ein Mobilitätszentrum vorhanden, das den Öffent- lichen Verkehr in der Region koordiniert, Informationen bietet sowie die Schnittstel- le zwischen Verkehr und Tourismus herstellt. Es gibt bereits ein eingeführtes Be- darfsbussystem.

Für die autofreie Anreise ist im Sommer durch das „Freizeit-Ticket“ ein preislich at- traktives Angebot für TagestouristInnen aus der Steiermark vorhanden.

Schwächen und fehlende Verbindungen

Bei der Anreise aus Deutschland ist ein mindestens einmaliges Umsteigen notwendig, die Fahrzeiten sind deutlich höher als mit dem Pkw.

Ein Manko ist weiters die Anbindung aus dem ungarischen Raum. Auch hier fehlen schnelle Verbindungen mit nur einmaligem Umsteigen (z. B. in Amstetten).

Problematisch ist generell der Anschluss der Region in Selzthal. Teilweise sind keine Anschlusszüge ins Gesäuse vorhanden, teilweise sind lange Wartezeiten erforderlich. Dadurch werden die Fahrzeiten mit der Bahn in die Region Gesäuse deutlich länger als mit dem Pkw.

Innerhalb der Region ist zwar eine Reihe an Bahn- und Buslinien vorhanden, die großteils bedarfsgerichtet bedient werden, die Frequenzen sind dennoch verhältnismäßig gering.

3.2.5 Vorschläge und Maßnahmen

- Einführung schneller Verbindungen aus dem deutschen und ungarischen Raum mit max. einmaligem Umsteigen.
- Einführung zusätzlicher, schneller Direktverbindungen aus dem Raum Wien bzw. Beschleunigung der bestehenden Direktverbindung (Erlebniszug).
- Angebote von Packages zur autofreien Anreise.
- Abstimmung des Regionalzugverkehrs von Selzthal in die Region mit dem Fernverkehr.
- Erweiterung des regionalen Angebotes (bedarfsgerichtet), insbesondere Verdichtung.
- Gratis Nutzung von ÖV für Gäste (mit Gästekarte) oder Einführung von Best-Price-Tickets.

3.3 Region Dachstein-Tauern

3.3.1 Kurzbeschreibung

Land: Steiermark

Die Region Dachstein-Tauern liegt im Ennstal in der Steiermark und umfasst Teile des Dachsteingebietes sowie der Niederen Tauern. Hauptort der Region ist Schladming. Zu den Tourismusregionen und -orten zählen Schladming, Haus – Aich – Gössenberg, die Ramsau am Dachstein, die Sölkttäler sowie die Region Grimming Land.

Im Sommer ist die Region besonders für Wanderer, Kletterer und Mountainbiker attraktiv. Anziehungspunkt sind die diversen Bergbahnen (Dachstein Gletscherbahn, Hochwurzen, Planai) sowie der Naturpark Sölkttäler oder die Wörschachklamm. Auch stehen mehrere Freizeitbäder und -seen zur Verfügung.

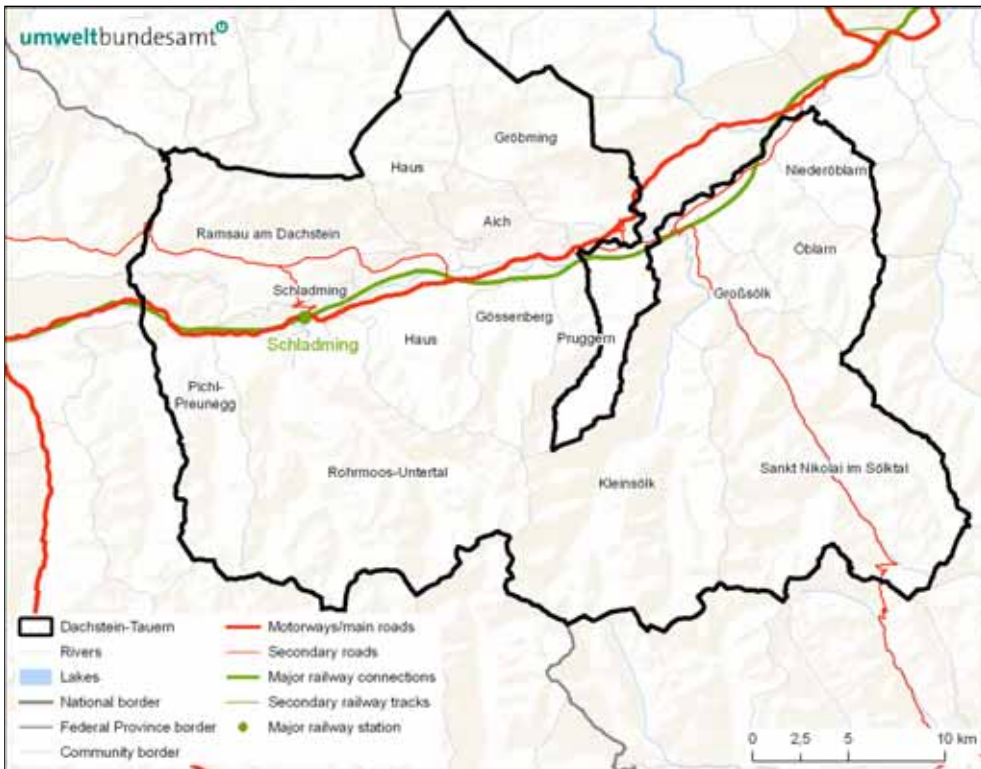


Abbildung 8: Übersicht – Region Dachstein-Tauern.

Die Region Dachstein-Tauern ist „Ski amadé“-Mitglied; dieser Zusammenschluss von Schigebieten bietet im Winter mit einem Schipass das größte Pisten- und Liftangebot Österreichs. Zur Region zählen die Schigebiete Schladming Planai/Hochwurzen, Hauser Kaibling, Reiteralm/Fageralm, Stoderzinken, Galsterberg, Ramsau, Dachstein Gletscher, Planneralm und Riesneralm. Bekannt ist insbesondere die Region Ramsau bei Langläuferinnen und Langläufern.

3.3.2 Region Dachstein-Tauern – Tourismus

Tourismusart (Sommer, Winter, beides):

Winter

Tages- und Wochenendtourismus:

Nicht bekannt

Schutzgebiet:

Nein

Tabelle 21: Tourismuskennzahlen Region Dachstein-Tauern (2006).

EinwohnerInnen	19.816
Summe Ankünfte	361.532
Summe Nächtigungen	1.899.541
Nächtigungsintensität (Nächtigungen/Ew)	96
Aufenthaltsdauer (Tage)	5

Quelle: STATISTIK AUSTRIA (2007)

3.3.2.1 Touristische Herkunftsländer Region Dachstein-Tauern

Tabelle 22: Herkunftsländer Region Dachstein-Tauern (nach Ankünften, 2006).

Österreich		Deutschland		Tschechische Republik	Großbritannien	Ungarn	Niederlande	Belgien	Sonstige
160.621		120.146		14.311	10.689	10.489	9.332	5.541	30.403
40.767	W	31.535	BY						
5.116	B	11.443	BW						
4.719	K	19.275	NW						
39.298	NÖ	19.166	MD						
25.263	OÖ	11.137	ND						
4.778	S	18.882	OD						
36.871	STK	8.708	BER						
2.834	T								
975	V								

Quelle: STATISTIK AUSTRIA (2007)

W...Wien; B...Burgenland, K...Kärnten; NÖ...Niederösterreich, OÖ...Oberösterreich, S...Salzburg, STK...Steiermark, T...Tirol, V...Vorarlberg; BY...Bayern, BW...Baden-Württemberg, NW...Nordrhein-Westfalen, MD...Mitteldeutschland, ND...Norddeutschland, OD...Ostdeutschland, BER...Berlin

Rund 44 % der Anreisenden stammen aus Österreich, hiervon rund die Hälfte aus Wien oder Niederösterreich. Etwa ein Drittel der Anreisenden kommt aus Deutschland, wobei auch hier der Hauptherkunftsbereich Bayern ist.

An dritter Stelle bei den Ankünften liegt die tschechische Republik, allerdings machen diese bereits nur noch rund 4 % der Gesamtankünfte aus.

Zukünftige potenzielle Herkunftsländer/Schwerpunkte:

Über zukünftige Hoffnungsmärkte liegen keine Informationen vor.

3.3.2.2 Mobilitätsverhalten

Zur Verkehrsmittelwahl bei der Anreise liegen keine Schätzungen seitens der Region vor.



3.3.3 Region Dachstein-Tauern – Verkehr

3.3.3.1 Internationale und nationale Anreise

Bahnangebot

Die Region Dachstein-Tauern liegt im Ennstal an der Bahnlinie Bischofshofen – Selzthal. Von Deutschland aus ist die Region in erster Linie über Salzburg – Bischofshofen aus erreichbar. Es gibt keine Direktverbindung aus dem deutschen Raum, Umsteigeort ist zumeist Bischofshofen oder Salzburg.

Konkurrenzfähig zum Pkw ist die Bahn lediglich innerhalb von Österreich, insbesondere für Wien. Von Wien aus gibt es auch eine Direktverbindung am Samstag (Erlebniszug Ennstal), die allerdings vergleichsweise lange Fahrzeiten aufweist.

Aus Deutschland fahren bis zu sieben Züge pro Tag in die Region, wobei mindestens einmaliges Umsteigen notwendig ist.

Die Züge aus Deutschland und Wien sind in erster Linie IC- und EC-Züge, die über ein Bordrestaurant oder -service verfügen. Ab dem Umsteigeknoten Bischofshofen sowie Salzburg bzw. Leoben (von Wien kommend) verkehren weiters IC-Züge in Richtung Graz, die zusätzlich zu einem mobilen Bordservice über Kleinkinderabteile verfügen.

Tabelle 23: Zugverbindungen in die Region Dachstein-Tauern von den Hauptherkunftsgemeinden; Bahnhof Selzthal. Montag–Freitag sowie Samstag im Sommer.

		München	Stuttgart	Köln	Frankfurt	Hamburg	Berlin	Wien	Prag	Budapest
Tagesverbindungen										
Mo–Fr	Gesamt	5	5	4	7	2	2	11	5	5
	direkt	0	0	0	0	0	0	1	0	0
	1 x umsteigen	4	1	1	1	0	0	10	1	0
	2 x umsteigen	1	4	3	6	1	1	1	2	1
Samstag	Gesamt	5	5	5	7	2	2	11	4	4
	direkt	0	0	0	0	0	0	1	0	0
	1 x umsteigen	4	1	1	1	0	0	9	1	0
	2 x umsteigen	1	4	4	6	1	1	1	2	1
Dauer min.*		03:17	05:50	08:07	06:49	09:42	09:46	04:11	08:18	07:58
Dauer max.*		03:25	05:58	09:33	06:57	09:50	10:04	05:38	10:17	09:10
Nachtzüge		0	0	0	0	0	1	0	0	0
Fahrtdauer Pkw*		01:47	03:50	06:35	05:04	08:16	06:55	03:37	05:29	05:00
km		183	415	761	577	960	774	340	411	492

Quellen: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen

Flughafen

Der nächstgelegene Flughafen befindet sich in Salzburg. Charterflüge nach Salzburg gibt es von Dänemark, Estland, Finnland, Großbritannien, Irland, Island, Norirland, Russland und Schweden.

Vom Flughafen Salzburg gibt es Flughafenbusse bzw. einen Flughafenshuttle, um in die Region zu gelangen. Der Transfer für beide Strecken von/bis zum Flughafen nach Schladming beträgt derzeit 42,50 €. Weiters kann zum Flughafen Salzburg ein Taxiservice zu einem Fixpreis (99,00 €) genutzt werden.

3.3.3.2 Verknüpfung mit dem regionalen Angebot

Bahnhof Schladming

Der Bahnhof befindet sich nördlich des Zentrums von Schladming. Er ist als Fernverkehrshalt ausgestattet und verfügt neben einem Café und einer Trafik über einen personenbesetzten Ticketverkauf, auch diverser Reisebedarf ist erhältlich. Der Bahnhof ist teilweise behindertengerecht ausgestattet, es gibt ein barrierefreies WC sowie einen schienengleichen Übergang, der in Begleitung von ÖBB-Angestellten benützt werden kann.

Unmittelbar vor dem Bahnhof befindet sich der Busbahnhof, von dem Busse in die Region abfahren. Die Busfahrpläne sind auf die Zugfahrpläne weitgehend abgestimmt, allerdings entstehen teilweise längere Wartezeiten.

Verbindungen in die Region

- Bischofshofen – Selzthal – Graz Hbf
- Citybus Schladming 2: Hauptplatz – Planai-Talstation – Bahnhof – Obere/Untere Klaus (Winter); Hauptplatz – Krankenhaus – Untere Klaus – Hauptplatz (Sommer)
- Citybus Schladming 3: Hauptplatz – Bahnhof – Hauptplatz (Sommer), Planai-Talstation – Bahnhof – Schischaukel Planai-Hochwurzen (Winter)
- 900: Stainach – Gröbming – Schladming – Radstadt (S)
- 960: Schladming – Ramsau – Dachsteinseilbahn
- 964: Schülerverkehr: Schladming – Leiten – Ramsau – Vorberg – Schladming
- 965: Schladming – Untere Klaus – Mauterndorf
- 971: Schladming – Rohrmoos – Hochwurzen Talstation
- 972: Schladming – Rohrmoos – Ursprungalm
- 973: Schladming – Rohrmoos – Obertal – Eschachalm
- 974: Schladming – Rohrmoos – Untertal – Janerbrücke (Winter); Schladming – Rohrmoos – Untertal – Riesachfall (Sommer)
- 975: Schladming – Fastenberg – Planai



Tabelle 24: Anschluss in die Region ab Bahnhof Schladming, beispielhaft für geeignete Verbindungen nach Ramsau.

Herkunftsort	ab	an Schladming	ab Schladming	an Ramsau	Anmerkung
Wien	8:57	13:08	13:45	14:05	täglich
	10:57	15:08	15:20	15:40	täglich
München	7:26	10:51	10:55	11:15	täglich
Prag	6:11	14:29	15:20	15:40	täglich
	8:23	17:08	17:40	18:00	täglich

Quelle: Winterfahrplan 2007/2008; www.rvb.at

3.3.3.3 Regionales und lokales Verkehrsangebot

Das regionale Verkehrsnetz ist durch die Bahnlinie im Ennstal und von den Bahnstationen ausgehenden Buslinien in die Täler der Niederen Tauern sowie in das Gebiet Ramsau geprägt.

Schladming – Gröbming

Die Bahnlinie 250 der ÖBB verkehrt zwischen Schladming und Gröbming 10-mal an Werktagen, an Samstagen 8-mal und an Sonn- und Feiertagen 9-mal. Die Fahrzeit beträgt rund 16–20 Minuten. Die Züge sind bis auf zwei Ausnahmen Regionalzüge (REX – Regionalexpress), am Sonntag verkehrt auch ein Eilzug.

Schladming – Untertal/Rohrmoos

Im Raum Schladming-Niedere Tauern verkehren die Planaibusse (Busse der Planai-Hochwurzen-Bahnen), die sowohl Linienbusse als auch einen Citybus in Schladming betreiben. Neben dem Linienfahrplan für das gesamte Jahr werden sowohl im Sommer als auch im Winter zusätzliche Busfahrten angeboten.

Schladming – Ramsau

Diese Strecke bedient die Ramsauer Verkehrsbetriebe GmbH. Am Tag fahren im Winter 12 Busse von Schladming nach Ramsau Ort, Fahrzeit rund eine halbe Stunde.

Gröbming – SölktaI

Die Buslinie in das SölktaI verkehrt abgestimmt auf den Schüler- und Pendlerverkehr außerhalb der Sommerferien 2-mal am Tag, in den Sommerferien 8-mal an einem Werktag, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen 5-mal. An diesen Tagen wird er als Rufbus betrieben. Die Fahrzeit von Gröbming nach St. Nikolai beträgt rund eine halbe Stunde.



3.3.3.4 Kosten

Anreise

Für Tagestouristen aus der Steiermark gibt es im Sommer das „Freizeit-Ticket“ des Steirischen Verkehrsverbundes. Es ist ein Tagesticket, das an Samstagen, Sonn- und Feiertagen angeboten wird. Bei ausschließlicher Nutzung von Regionalbahnen kostet das „Freizeit-Ticket“ 10,00 €/Erwachsener, bei Nutzung von Intercity-Zügen fallen Kosten von 20,00 € pro Person und Tag an.

Mobilität vor Ort

Innerhalb der Region gelten die Tarife des Steirischen Verkehrsverbundes. Diese hängen ab von der Zahl der durchfahrenen Verbundzonen und dem zeitlichen Geltungsbereich. Von Schladming nach Ramsau kostet beispielsweise eine Einzelfahrt 3,40 €.

Im Winter können die Schibusse bei Vorlage eines gültigen Schipasses zum Nulltarif genutzt werden. Im Sommer sind die vorhandenen touristischen Angebote wie Wander- und Tälerbusse, aber auch die Linienbusse nach Ramsau/Dachstein im Leistungsspektrum „Sommercard“ enthalten und können somit von Gästen gratis in Anspruch genommen werden.

3.3.3.5 Information

Anreise

Auf den Seiten der Tourismusregion Dachstein-Tauern finden sich Informationen zur Anreise mit dem Pkw, inklusive einer Verlinkung mit einem Routenplaner. Zudem sind Informationen zur Anreise mit dem Flugzeug und zum Flughafentransfer abrufbar.

Auskünfte zur Anreise mit der Bahn sind auf diesen Seiten nicht vorhanden.

Mobilität vor Ort

Informationen zur Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln vor Ort sind per Internet über die Tourismuseiten nur schwer findbar. Links zu den Linienbussen werden unter dem Leistungsspektrum der „Sommercard“ angeboten.

3.3.3.6 Touristisches Angebot zur Sanften Mobilität

In der Region Dachstein-Tauern gibt es sowohl im Sommer als auch im Winter Angebote für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, um touristische Ziele zu erreichen.

Wander- und Schibusse

Im Sommer stehen die Linienbusse Ramsau/Dachstein zu Verfügung, die ab Schladming die Gäste zur Dachsteinseilbahn transportieren. Weiters verkehren in die Täler der Schladminger Tauern Wanderbusse der Planai-Betriebe. In das Sölketal führt der „Tälerbus Sölkäler“. Zusätzlich werden Wandertaxis ab Haus im Ennstal angeboten, die sowohl die Zubringung als auch Abholung in die umliegenden Wandergebiete anbieten. Sämtliche beschriebenen Leistungen können bei Nutzung der „Sommercard“ von Gästen gratis in Anspruch genommen werden.



Ergänzend sei noch erwähnt, dass der südliche Teil der Region Bestandteil des Tälerbusses Lungau, Murau, Nockberge, Schladming und Sölk ist.

Autofreie Anreise – Tagesgäste

Im Winter wird weiters seitens der ÖBB das „Snow & Fun-Ticket“ nach Schladming angeboten, das neben An- und Abreise mit der Bahn (aus Österreich) auch den Transfer vor Ort und die Schitageskarte beinhaltet.

3.3.3.7 Erreichbarkeit touristischer Ziele

Die Hauptziele sind die Ski- und Wandergebiete in der Region. Hierbei sind insbesondere die Talstationen der Bergbahnen und die Ausgangspunkte für Wanderungen in den Tauerntälern als wichtige Ziele zu nennen.

Tabelle 25: Erreichbarkeit unterschiedlicher touristischer Ziele – Region Dachstein-Tauern.

Ort/Region	touristische Ziele	Verkehrsmittel	Beschreibung
Ramsau	Ramsau, Dachsteinseilbahn	Ramsauer Verkehrsbetriebe	12 Busse/Tag, ausgerichtet auf Winter-, Sommer- und Herbsttourismus
Schladming	Untertal, Riesach-Wasserfall, Eschachalm, Ursprungalm	Planaibusse	mehrere Busverbindungen am Tag, ausgerichtet auf Winter-, Sommer- und Herbsttourismus
Haus im Ennstal	Schigebiet Hauser Kaibling	Schibusse ab Haus und Gröbming	mehrmals täglich Busverbindungen
St. Nikolai	Naturpark Söltkäler, Breitlahnalm, Tuchmoaralm	Rufbusse ab Gröbming – St. Nikolai	2- bis 3-mal täglich, tlw. Bedarfsbusse; St. Nikolai: 5- bis 8-mal täglich
Gröbming	Stoderzinken	Schibusse ab Gröbming	4-mal täglich

Quelle: www.taelerbus.at; www.planai.at; www.rvb.at; www.stoderzinken.at; www.hauserkaibling.at

Die touristischen Ziele sind durch die privaten Busbetreiber (Planaibusse, Ramsauer Verkehrsbetriebe) gut durch öffentliche Verkehrsmittel erreichbar. Im Winter werden Schibusse eingesetzt, diese können gratis genutzt werden.

3.3.4 Stärken- und Schwächenanalyse Region Dachstein-Tauern

Stärken und Potenziale

Besonders aus dem Wiener Raum können die Zugverbindungen zeitlich mit dem Pkw mithalten (sofern es sich um die Schnellverbindungen mit Umsteigen handelt).

Für die autofreie Bewegung innerhalb der Region sind Angebote vorhanden, die von Gästen auch gratis genutzt werden können. In der Region haben sich die Busse in die Tauerntäler sowie zu den Dachsteinseilbahnen/Ramsau als Wanderbusse bereits etabliert.

Für die autofreie Anreise ist im Sommer durch das „Freizeit-Ticket“ ein preislich attraktives Angebot für TagestouristInnen aus der Steiermark vorhanden.

Schwächen und fehlende Verbindungen

Derzeit ist aus dem Wiener Raum eine einzige Direktverbindung – der Erlebniszug Ennstal – am Samstag vorhanden, die jedoch eine verhältnismäßig lange Fahrzeit aufweist. Es fehlt eine rasche Direktverbindung aus dem Wiener Raum.

Weiters fehlen Direktverbindungen aus dem deutschen – insbesondere aus dem bayrischen – Raum, der einer der Hauptherkunftsbereiche der Region ist.

3.3.5 Vorschläge und Maßnahmen

- Aufbau leistungsfähiger Direktverbindungen (Schnellverbindungen)
 - aus dem Wiener Raum (evtl. in Verbindung mit der Region Gesäuse) und
 - aus Deutschland (in Verbindung mit Tauern- bzw. Pyhrnachse).
- Angebote von Packages zur autofreien Anreise in die Region.

3.4 Stadt Graz

3.4.1 Kurzbeschreibung

Land: Steiermark

Fläche: 128 km²

Graz, die Landeshauptstadt der Steiermark, ist mit rund 250.000 Einwohnern/Einwohnerinnen die zweitgrößte Stadt Österreichs. Sie liegt am Rande, jedoch außerhalb des Alpenkonventionsgebietes.

Zu den Attraktionen der Stadt sind u. a. der Grazer Uhrturm, der Schlossberg, das Kunsthaus und die Murinsel zu nennen.

Im Gegensatz zu den anderen Regionen ist Graz in erster Linie Ziel für StädtetouristInnen.

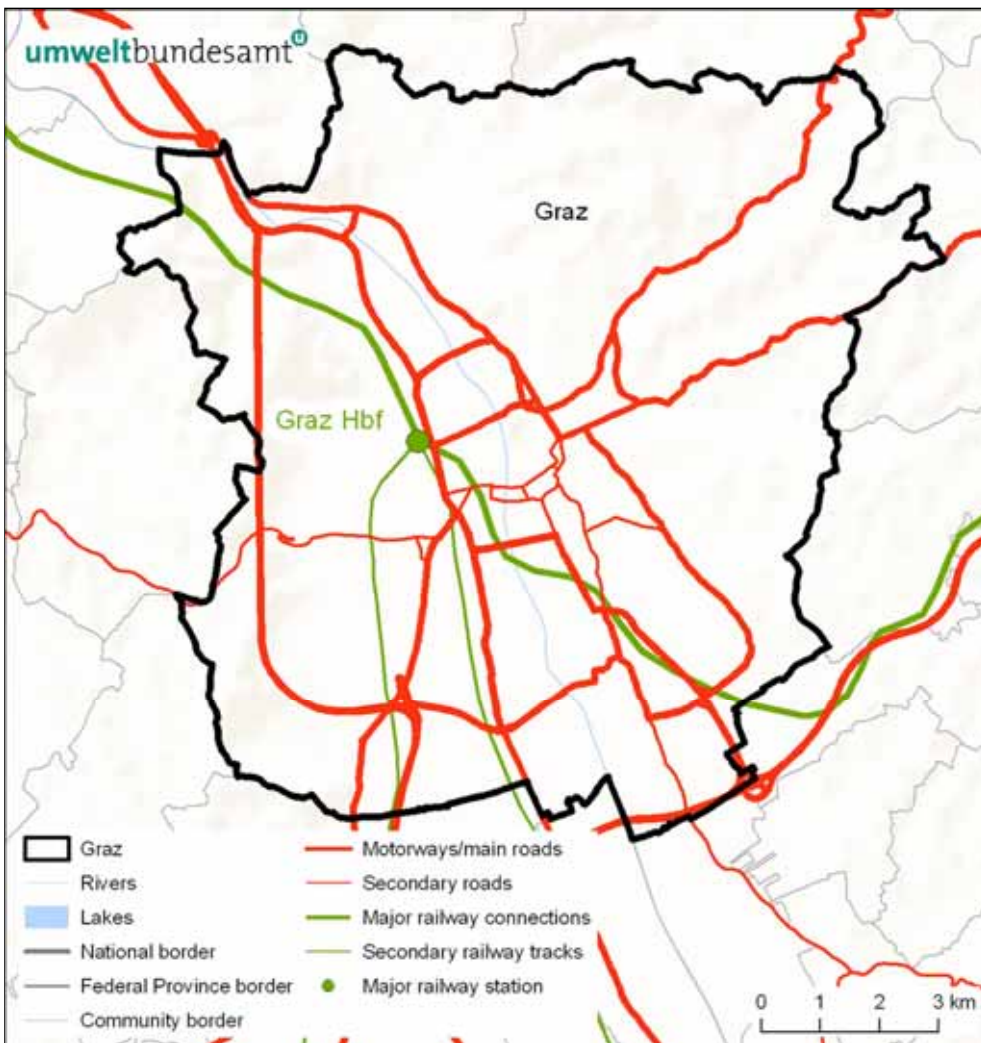


Abbildung 9: Übersicht – Region Graz.

3.4.2 Stadt Graz – Tourismus

Tourismusart (Sommer, Winter, beides):

Sommer und Winter

Tages- und Wochenendtourismus:

Vorhanden

Schutzgebiet:

Nein

Table 26: Tourismuskennzahlen Stadt Graz (2006).

EinwohnerInnen	244.604
Summe Ankünfte	354.645
Summe Nächtigungen	738.295
Nächtigungsintensität (Nächtigungen/Ew)	3
Aufenthaltsdauer (Tage)	2

Quelle: STATISTIK AUSTRIA (2007)

3.4.2.1 Touristische Herkunftsländer Stadt Graz

Tabelle 27: Herkunftsländer Stadt Graz (nach Ankünften, 2006).

Österreich		Deutschland		Italien	Großbritannien	Schweiz – Liechtenstein	USA	Frankreich	Sonstige
191.513		73.421		31.128	7.577	7.451	6.952	6.200	30.403
59.823	W	25.042	BY						
5.289	B	9.714	BW						
16.049	K	10.429	NW						
24.993	NÖ	12.266	MD						
23.181	OÖ	7.265	ND						
14.690	S	5.087	OD						
32.535	STK	3.618	BER						
9.771	T								
5.182	V								

Quelle: STATISTIK AUSTRIA (2007)

W...Wien; B...Burgenland, K...Kärnten; NÖ...Niederösterreich, OÖ...Oberösterreich, S...Salzburg, STK...Steiermark, T...Tirol, V...Vorarlberg; BY...Bayern, BW...Baden-Württemberg, NW...Nordrhein-Westfalen, MD...Mitteldeutschland, ND...Norddeutschland, OD...Ostdeutschland, BER...Berlin

Mehr als die Hälfte der Grazer Gäste stammt aus Österreich, etwas weniger als Drittel davon aus Wien.

Mit einem Anteil von rund 20 % ist Deutschland das zweithäufigste Herkunftsland, von hier kommen die Gäste überwiegend aus Bayern.

Italien steht mit einem Anteil von rund 9 % an dritter Stelle bei den Herkunftsländern der Gäste.

3.4.2.2 Mobilitätsverhalten

Aus Graz liegen keine Informationen zum Mobilitätsverhalten der anreisenden Gäste vor.



3.4.3 Stadt Graz – Verkehr

3.4.3.1 Internationale und nationale Anreise

Bahnangebot

Tabelle 28: Zugverbindungen in die Region Graz von den Hauptherkunftsbereichen, Grazer Hauptbahnhof. Montag–Freitag sowie Samstag im Sommer.

	München	Stuttgart	Köln	Frankfurt	Hamburg	Berlin	Wien	Rom	Ljubljana	Budapest	Prag	
Tagesverbindungen												
Mo–Fr	Gesamt	4	3	3	4	1	1	10	0	5	7	6
	direkt	0	0	0	0	0	0	5	0	2	0	1**
	1 x umsteigen	4	1	1	1	0	0	5	0	3	1	2
	2 x umsteigen	0	2	0	3	1	1	0	0	0	2	3
Samstag	Gesamt	4	3	3	4	1	1	10	0	5	7	6
	direkt	0	0	0	0	0	0	5	0	2	0	1**
	1 x umsteigen	4	1	1	1	0	0	5	0	3	0	2
	2 x umsteigen	0	2	0	3	1	1	0	0	0	3	3
Dauer min.*	05:58	08:29	10:54	09:03	11:22	11:32	02:37	12:00	2:54	5:35	7:49	
Dauer max.*	05:59	08:32	11:40	10:16	11:22	11:32	02:40	12:00	4:34	6:54	8:11	
Nachtzüge		0	2	2	1	1	0	1	0	0	0	
Fahrtdauer Pkw*	04:04	06:08	08:02	06:30	09:42	08:16	02:01	8:50	2:18	3:57	5:39	
km	389	622	899	715	1098	898	201	946	198	399	494	

Quelle: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen

** 6:11 Uhr ab Prag; Direktzug mit 7 Stunden 49 Minuten Fahrzeit

Die Stadt Graz liegt unmittelbar an der Südbahn und ist über diese Bahnlinie direkt von Wien aus erreichbar.

Über den Knoten in Bruck an der Mur gibt es Direktverbindungen nach Salzburg (Selzthal – Bischofshofen) und nach Linz (Selzthal – Pyhrnstrecke). Diese Verkehrsknoten sind auch die Anschlusspunkte in den deutschen Raum.

Aus Wien gibt es zehn Bahnverbindungen im Stundentakt, wobei bei jeder zweiten in Bruck an der Mur umgestiegen werden muss.

Bis zu vier Verbindungen am Tag gibt es aus dem süd- und mitteldeutschen Raum, die teilweise über Salzburg, teilweise über Passau – Linz geführt werden.

Die Züge aus Italien fahren über die Pontebbana-Achse über Villach in Richtung Wien, in Bruck an der Mur gibt es die Möglichkeit, in Richtung Graz umzusteigen. Aus Rom gibt es am Tag keine geeignete Verbindung, die den Kriterien entspricht (siehe Kapitel 2.1.3.2), allerdings einen Nachtzug mit rund 12-stündiger Fahrzeit mit Umsteigen in Bruck an der Mur.

Durch die räumliche Nähe ist Slowenien über Maribor mit dem Zug gut erreichbar, hier gibt es nach Ljubljana auch zwei Direktverbindungen. Die Züge nach Ungarn führen einerseits über Bruck/Leitha – Wien Südbahnhof, teilweise über Sopron – Wiener Neustadt. Von Montag bis Freitag gibt es weiters eine Verbindung, die nur ein 1-maliges Umsteigen in Szombathely erfordert.

Die Slowakei ist mit Bratislava gut an den Wiener Raum angebunden, hier verkehren Züge im Stundentakt zwischen Bratislava und dem Südbahnhof. Für den Anschluss in Richtung Graz ist eine Umsteigezeit von rund 12 Minuten vorgesehen und somit ist die Zahl der Zugverbindungen ähnlich der Strecke Wien – Graz mit einer rund 1,25 Stunden länger dauernden Fahrzeit.

Konkurrenzfähig zum Pkw sind in erster Linie die Verbindungen aus Wien und Ljubljana.

Die Direktverbindungen aus Wien sind Eurocity-Züge, die über ein Bordrestaurant, einen Rollstuhlstellplatz sowie ein rollstuhlgerechtes WC verfügen.

Neben EC-Zügen sind aus dem deutschen Raum auch Intercityzüge im Einsatz, die zumindest ein Bordrestaurant oder -service anbieten.

Flughafen

Graz verfügt über einen eigenen Flughafen, zu dem es sowohl einen Flughafenbus als auch eine Zugverbindung gibt.

3.4.3.2 Verknüpfung mit dem regionalen Angebot

Graz Hauptbahnhof

Der Bahnhof Graz ist ein Fernverkehrshalt mit den Einrichtungen eines städtischen Bahnhofes (Reisebedarf, Restaurant, Trafik), einem personenbedienten Fahrkartenverkauf (täglich geöffnet) und vier Fahrkartenautomaten in der Kassenhalle. Ein Reisebüro ist von Montag bis Freitag in Betrieb. Der Bahnhof ist barrierefrei ausgeführt.

Der Bahnhof verfügt weiters über 116 Schließfächer unterschiedlicher Größe sowie vier Schi-Schließfächer.

Für die Weiterfahrt ab dem Bahnhof ist ein Taxiunternehmen vorhanden, vor dem Eingang befinden sich die Haltestellen für Straßenbahn und Busse, die u. a für die Weiterfahrt in die Stadt sorgen.

Verbindungen in die Region

- Bischofshofen – Selzthal – Graz Hbf.
- Mürzzuschlag – Graz Hbf.– Spielfeld-Straß
- Graz Hbf.– Fehring – Hartberg/Szentgotthárd – Szombathely
- Graz Hbf.– Lieboch – Köflach/Wies-Eibiswald
- S1: (Leoben –) Bruck an der Mur – Frohnleiten – Peggau-Deutschfeistritz – Graz
- S5: Graz – Wildon – Leibnitz – Spielfeld-Straß (– Maribor, SLO)
- S6: Graz – Lieboch – Deutschlandsberg – Wies-Eibiswald



- S7: Graz – Lieboch – Voitsberg – Köflach
- S11: Übelbach – Peggau-Deutschfeistritz (– Graz)
- S51: Bad Radkersburg – Mureck – Spielfeld-Straß (– Graz)

Weiters 22 Regionalbuslinien und die Grazer Verkehrsbetriebe.

3.4.3.3 Regionales und lokales Verkehrsangebot

Das lokale Verkehrsnetz ist durch die Grazer Verkehrsbetriebe abgedeckt. Insgesamt verfügt das Netz über acht Straßenbahnlinien, 28 Buslinien und sieben Nachtbuslinien.

3.4.3.4 Kosten

Anreise

Für TagestouristInnen aus der Steiermark gibt es im Sommer das „Freizeit-Ticket“ des Steirischen Verkehrsverbundes. Es ist ein Tagesticket, das an Samstagen, Sonn- und Feiertagen angeboten wird. Bei ausschließlicher Nutzung von Regionalbahnen kostet das „Freizeit-Ticket“ 10,00 €/Erwachsener, bei Nutzung von Intercity-Zügen fallen Kosten von 20,00 € pro Person und Tag an.

Mobilität vor Ort

In Graz gelten die Tarife des Steirischen Verkehrsverbundes. Demnach kostet eine Zonenfahrt 1,70 € (Gültigkeit 1 Stunde).

Zu erwähnen ist weiters die Einführung des Handyfahrscheins, womit mittels SMS ein Fahrschein erworben werden kann.

3.4.3.5 Information

Anreise

Die Seiten des Graztourismus bieten Informationen zur Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln und geben Auskunft zu ÖBB-Angeboten (z. B. Sparschiene Italien).

Mobilität vor Ort

Über die Tourismuseiten sind Informationen zu den Öffentlichen Verkehrsmitteln in Graz sowie ein Link zu den Grazer Verkehrsbetrieben abrufbar. Graz ist Standort der Mobilitätszentrale „Mobil Zentral“, der ersten Mobilitätszentrale Österreichs. Diese bietet Auskünfte zu Tarifen und Fahrplänen, Informationsmaterial zu den öffentlichen Verkehrsmitteln und zu anderen Alternativen zum Pkw sowie zur Ausflugsplanung und einem Fahrradverleih.

3.4.3.6 Touristisches Angebot zur Sanften Mobilität

Als Stadt verfügt Graz über ein dichtes Netz an Verkehrsmitteln, so dass es wenig zusätzliche sanft-mobile Angebote gibt.

Neben dem Linienbetrieb gibt es Nachtbuslinien, durch die auch in der Nacht der Betrieb gesichert ist. Zu besonderen Veranstaltungen bzw. bei höherem Besucherzustrom (z. B. an den Weihnachtssamstagen) wird die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Graz gratis angeboten und die Frequenz erhöht (dichterer „Shopping-Takt“).

3.4.3.7 Erreichbarkeit touristischer Ziele

Die touristischen Ziele liegen im Stadtgebiet von Graz und sind durchwegs über das städtische ÖV-Netz erreichbar.

3.4.4 Stärken- und Schwächenanalyse Stadt Graz

Stärken und Potenziale

Durch die unmittelbare Lage an der Südbahn sind insbesondere aus dem Wiener Raum attraktive Bahnverbindungen vorhanden. Auch Slowenien (Maribor, Ljubljana) ist gut von Graz aus erreichbar.

In Graz gibt es ein breites Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln, so dass die Bewegung ohne Pkw leicht möglich ist.

Für die autofreie Anreise ist im Sommer durch das „Freizeit-Ticket“ ein preislich attraktives Angebot für Tagestouristen aus der Steiermark vorhanden.

Schwächen und fehlende Verbindungen

Aus Deutschland kommend gibt es keine Direktverbindungen nach Graz.

Problematisch ist auch die Verbindung aus Italien, hier ist ein Umsteigen in Bruck an der Mur notwendig. Dadurch ergeben sich teilweise deutlich höhere Fahrzeiten.

3.4.5 Vorschläge und Maßnahmen

- Einführung einer Direktverbindungen aus Deutschland;
- Angebote von Packages zur autofreien Anreise.

3.5 Region Weissensee

3.5.1 Kurzbeschreibung

Land: Kärnten

Fläche: 6,5 km²

Der Weissensee liegt in Kärnten am Fuß der Gailtaler Alpen, nördlich von Hermagor. Er befindet sich auf 930 m Höhe über dem Meeresspiegel und ist damit der höchstgelegene der großen Kärntner Badeseen.

Der 11,6 km lange See misst an der breitesten Stelle 900 m, an seiner tiefsten 97 m, sein Einzugsgebiet umfasst 46 km². Sein 23 km langes Ufer ist nur zu einem Drittel bebaut (Westteil des Sees sowie die Ortsee am Ostufer), der Rest steht unter Natur- und Landschaftsschutz.

Die betrachtete Region umfasst die Gemeinde Weissensee, die an der Westseite des Sees liegt und einerseits aus dem Drautal (Greifenburg), andererseits von Süden über das Gailtal (Hermagor) zu erreichen ist. Die Gemeinde Weissensee ist Teil der Tourismusregion „Naturarena Kärnten“.

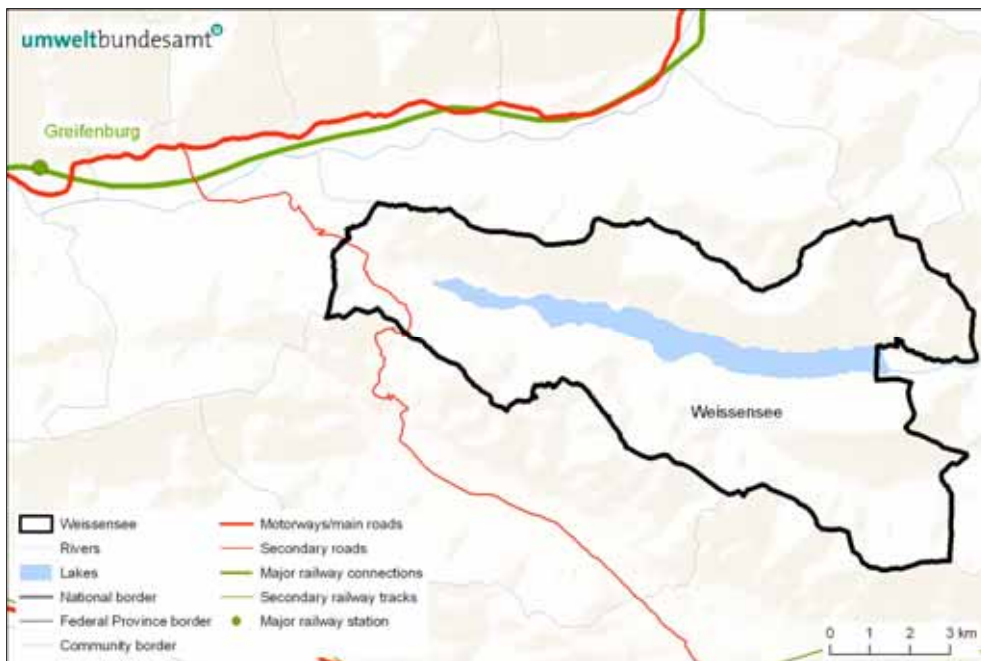


Abbildung 10: Übersicht – Region Weissensee.

Am Seeufer führt keine Straße entlang, nur ein schmaler, teils steiler Pfad verbindet den Ronacherfels (östliches Ende der Fahrstraße) mit dem Ostufer, welches ansonsten nur durch das Weißenbachtal von der Drautaler Seite her zugänglich ist.

Den See umgibt ein mehrere hundert Kilometer langes Netz von Wander- und Mountainbike-Wegen aller Schwierigkeitsgrade. Einige Berggipfel (Latschur im Norden, Golz im Süden, Reißkofel im Westen) sind vom See aus über bewirtschaftete Almen und Hütten zu erreichen.

Im Winter bietet der Weissensee mit einer bis zu 60 cm dicken Eisdecke die größte ständig zugefrorene und auch präparierte Natureisfläche, auf der auch Eislaufmarathons durchgeführt werden.

Bei Techendorf am Südufer des Sees gibt es ein kleines Schigebiet mit Sessellift und einigen Schipisten; rund um den See werden Langlaufloipen gespurt.

3.5.2 Region Weissensee – Tourismus

Tourismusart (Sommer, Winter, beides):
Sommer und Winter

Tages- und Wochenendtourismus:

Nicht bekannt

Schutzgebiet:

Natur- und Landschaftsschutz des Ufers

Tabelle 29: Tourismuskennzahlen Region Weissensee (2006).

EinwohnerInnen	788
Summe Ankünfte	62.467
Summe Nächtigungen	407.721
Nächtigungsintensität (Nächtigungen/Ew)	517
Aufenthaltsdauer (Tage)	7

Quelle: STATISTIK AUSTRIA (2007)

3.5.2.1 Touristische Herkunftsländer Region Weissensee

Auch am Weissensee ist das Hauptherkunftsgbiet Österreich mit einem Anteil von rund 40 %, davon stammen rund 40 % aus Wien und Niederösterreich.

Etwas mehr als ein Drittel der Anreisenden kommt aus Deutschland, auch hier vornehmlich aus dem bayerischen Raum.

Mit rund 12 % nehmen die Niederlande den dritten Platz der Herkunftsländer ein. Im Jahr 2006 reisten rund 7.800 NiederländerInnen an den Weissensee, Hauptreisezeit ist für diese Gästegruppe der Winter (Langlaufen).

Tabelle 30: Herkunftsländer Region Weissensee (nach Ankünften, 2006).

Österreich		Deutschland		Niederlande	Italien	Schweiz – Lichtenstein	Ungarn	Belgien	Sonstige
24.524		22.347		7.821	4.060	1.031	997	258	1.429
5.821	W	6.720	BY						
554	B	2.508	BW						
2.675	K	4.571	NW						
4.757	NÖ	3.065	MD						
4.352	OÖ	2.583	ND						
1.508	S	2.116	OD						
3.282	STK	784	BER						
1.309	T								
266	V								

W...Wien; B...Burgenland, K...Kärnten; NÖ...Niederösterreich, OÖ...Oberösterreich, S...Salzburg, STK...Steiermark, T...Tirol, V...Vorarlberg; BY...Bayern, BW...Baden-Württemberg, NW...Nordrhein-Westfalen, MD...Mitteldeutschland, ND...Norddeutschland, OD...Ostdeutschland, BER...Berlin

Quelle: STATISTIK AUSTRIA (2007)



Zukünftige potenzielle Herkunftsländer/Schwerpunkte

Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Italien, Slowakei, Kroatien, Ungarn, Tschechische Republik, Polen, Slowenien; Zentral- und Osteuropa

3.5.2.2 Mobilitätsverhalten

Seitens der Region wurde angegeben, dass die Anreise sowohl von Tages- als auch Nächtigungsgästen vorwiegend mit dem Pkw erfolgt.

3.5.3 Region Weissensee – Verkehr

3.5.3.1 Internationale und nationale Anreise

Die Region Weissensee liegt nicht am Bahnnetz, kann allerdings von zwei Seiten erreicht werden:

- von Norden über den Bahnhof Greifenburg, der an der Strecke Spittal an der Drau – Lienz liegt,
- von Süden über den Bahnhof Hermagor der Gailtalbahn (Villach – Kötschach-Mauthen).

Für die weiteren Betrachtungen wird Greifenburg als internationaler Anreisebahnhof herangezogen.

Tabelle 31: Zugverbindungen in die Region Weissensee von den Hauptherkunftsbereichen, Bahnhof Greifenburg. Montag–Freitag sowie Samstag im Sommer.

		München	Stuttgart	Köln	Frankfurt	Hamburg	Berlin	Wien	Mailand	Ljubljana	Prag	Budapest
Tagesverbindungen												
Mo–Fr	Gesamt	4	3	3	3	1	3	8	1	2	4	3
	direkt	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	1 x umsteigen	3	1	1	2	0	0	5	0	0	3	0
	2 x umsteigen	1	1	2	0	1	3	2	0	0	1	0
Samstag	Gesamt	4	3	2	2	1	3	8	1	2	4	3
	direkt	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	1 x umsteigen	3	1	1	2	0	0	5	0	0	3	0
	2 x umsteigen	1	1	1	0	1	3	2	0	0	1	0
Dauer min.*	04:44	07:15	09:28	08:17	12:12	09:45	05:33	11:07	2:59	10:00	10:01	
Dauer max.*	05:44	08:17	11:53	09:17	12:12	10:19	06:27	11:07	4:25	10:48	10:01	
Nachtzüge	0	0	0	2	2	1	0	0	0	0	0	
Fahrtdauer Pkw*	03:00	05:05	07:47	06:16	09:33	06:56	04:14	05:19	01:54	06:36	06:02	
km	302	527	881	696	1080	766	405	465	166	558	631	

Quellen: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen

Aus dem deutschen Raum erreicht man Greifenburg über Salzburg und Spittal am Millstätter See, Direktverbindungen gibt es keine. Bei Anreise aus dem Süd- und Mitteldeutschen Raum ist allerdings nur einmaliges Umsteigen (in Spittal) erforderlich.

Von den Niederlanden gibt es keine geeignete Verbindung, die den geforderten Kriterien entspricht, ebenso wenig von Rom oder Triest.

Eine Verbindung von Mailand gibt es im Sommer mit 3-maligem Umsteigen. Von Jänner bis Juni sind auch weitere Zugverbindungen mit wesentlich kürzeren Fahrzeiten (die kürzeste beträgt 6 Stunden und 43 Minuten) gegeben, die teilweise über Fortezza/Franzensfeste und San Candido/Innichen führen.

Wie auch bei den anderen Regionen dauert die Anreise mit der Bahn teilweise deutlich länger als mit dem Pkw, besonders bei Anreise aus den östlichen Nachbarstaaten.

Der Direktzug aus Wien verfügt über ein Bordrestaurant und eine Kinderspielecke, weiters über einen Rollstuhlstellplatz und ein rollstuhlgerechtes WC. Ansonsten werden bis zum Umsteigeknoten Spittal an der Drau (Tauernbahn) IC-Züge geführt, die über ein Bordrestaurant oder -service verfügen. Ab Spittal an der Drau bis Greifenburg (Verbindung nach Lienz durch das Drautal) werden Regionalzüge geführt.

Der nächstgelegene Flughafen befindet sich in Klagenfurt. Flüge nach Klagenfurt werden von den Deutschen Großstädten Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln sowie von London und Wien durchgeführt. Vom Klagenfurter Flughafen aus gibt es Shuttledienste.

3.5.3.2 Verknüpfung mit dem regionalen Angebot

Bahnhof Greifenburg – Weissensee

Der Bahnhof befindet sich südlich von Greifenburg im oberen Drautal. Der Weissensee kann mittels Regionalbussen innerhalb einer halben Stunde Fahrzeit erreicht werden.

Der Bahnhof ist als Fernverkehrshalt ausgestattet, verfügt über ein Restaurant/Café sowie einen personenbedienten Fahrkartenschalter, der täglich geöffnet hat. Der Bahnhof ist nicht barrierefrei ausgestattet.

Für die Weiterfahrt gibt es Taxiunternehmen aus der Region sowie eine Buslinie, die allerdings nur selten am Tag verkehrt. Die Abholung erfolgt teilweise auch durch die QuartiergeberInnen.

Verbindungen in die Region

- Spittal-Millstättersee – Lienz – San Candido/Innichen
- Bus 5021: Lienz – Greifenburg – Spittal
- Bus 5068: Greifenburg – Neusach am Weissensee.



Tabelle 32: Anschluss in die Region ab Bahnhof Greifenburg, beispielhaft für geeignete Verbindungen.

Herkunftsort	ab	an Greifenburg	ab Greifenburg	an Neusach	Anmerkung
Wien	6:57	12:30	12:51	13:18	Mo–Fr, im Sommer auch Sa
München	7:26	12:11	12:51	13:18	
Ljubljana	8:05	12:11	12:51	13:18	
Stuttgart	10:54	18:12	18:15	18:38	Mo–Fr

Quelle: www.oebb.at

Ein Busanschluss an die internationalen Verbindungen ist bei den Zügen, die von Montag bis Freitag – im Sommer auch am Samstag – zu Mittag ankommen, gegeben; dies betrifft Zugverbindungen aus Wien, München oder Ljubljana. Von Montag bis Freitag gibt es außerdem Anschlussbusse für Züge, die um rund 18:15 Uhr ankommen; dies betrifft die Zugverbindungen aus Mittel- und Norddeutschland.

3.5.3.3 Regionales und lokales Verkehrsangebot

Das regionale Verkehrsnetz beschränkt sich auf die Busverbindungen von/nach Greifenburg bzw. von/nach Hermagor.

Weissensee – Greifenburg

Zwischen der Gemeinde Weissensee und dem nächstgelegenen zentralen Ort, Greifenburg, wo sich auch der Anschluss an die Bahn befindet, verkehren am Tag drei Buspaare, die Fahrzeit beträgt rund eine halbe Stunde. Der Busverkehr ist beschränkt auf Werktagen, an Samstagen verkehren zwei Busse.

Weissensee – Hermagor

Zwischen Weissensee und Hermagor (über Weißbriach) verkehren werktags fünf Buspaare, mit einer Fahrzeit von rund einer dreiviertel Stunde; davon werden zwei Busse als Rufbusse (außerhalb der Saison) geführt.

3.5.3.4 Kosten

Mobilität vor Ort

In der Region gelten die Tarife des Kärntner Verkehrsverbundes. Eine Fahrt in der Region kostet 1,60 €, sofern nur eine Zone des Verkehrsverbundes durchfahren wird (z. B. von Neusach nach Techendorf). Für die Fahrt von Greifenburg nach Neusach ist mit Fahrtkosten von 3,20 € (ohne Ermäßigung) zu rechnen.

Der Dorfbus (siehe auch weiter unten) kann von Gästen am Weissensee sowie bei Vorlage der „KärntenCard“ gratis genutzt werden.

3.5.3.5 Information

Anreise

Die Tourismuseiten der Gemeinde Weissensee geben Auskunft über die Anreise mit Pkw, Bahn und Flug. Beschrieben ist die Bahnreise aus den verschiedenen Himmelsrichtungen, allerdings ohne genauere Fahrpläne, hierzu gibt es einen Link auf die ÖBB-Seiten.

Mobilität vor Ort

Über die Tourismuseiten ist eine Verlinkung zum Mobilbüro in Hermagor gegeben, wo die Fahrpläne von den Linienbussen nach Greifenburg bzw. Hermagor abgerufen werden können.

3.5.3.6 Touristisches Angebot zur Sanften Mobilität

Dorfbus/Schibus

Ein sanft-mobiles Angebot ist der Dorfbus am Weissensee. Dieser verkehrt in den Sommermonaten von Ende Juni bis Anfang September zwischen den Ortschaften der Gemeinde Weissensee mit Verbindungen in Richtung Süden nach Weißbriach – Hermagor.

Der Dorfbus bedient 10-mal täglich die Strecke Techendorf – Neusach (nördliches Seeufer) und 7-mal täglich zwischen Techendorf und Naggl.

Der Dorfbus ist eines der Gratis-Angebote im Rahmen der „KärntenCard“.

Im Winter verkehrt im Weissenseegebiet ein Schibus zwischen den Ortschaften und den Weissensee Bergbahnen.

Schiffahrt

Eine Ergänzung bzw. auch Alternative zum Dorfbus ist die Weissensee-Schiffahrt. In der Sommersaison bietet sie bis zu 11-mal am Tag eine Verbindung zwischen Techendorf – Naggl – Neusach und dem Ostufer.

„Taximobil“ Klagenfurt – Weissensee

Das „Taximobil“ ist ein Transfersystem, das für Gäste der Region Weissensee Fahrten zum und vom Flughafen Klagenfurt, Bahnhof Spittal-Millstättersee, Greifenburg u. a. zu Fixpreisen anbietet.

Die Preise:

- Flughafen Klagenfurt – Weissensee: ab 50,00 €/Person
- Bahnhof Spittal-Millstättersee – Weissensee: ab 30,00 €/Person
- Greifenburg – Weissensee: ab 7,00 €/Person.



Almtaxi

Durch einen privaten Betreiber gibt es die Möglichkeit, die Almen in der Umgebung des Weissensees zu erforschen. Hierzu zählen das Goldeck, die Bodenalm, die Naggler Alm sowie die Alm Hintern Brunn.

3.5.3.7 Erreichbarkeit touristischer Ziele

Die Ausgangspunkte zu Wanderungen oder das Schigebiet der Naggler Alm können durch die beschriebenen Angebote wie Dorf- und Schibus sowie die Weissensee-Schiffahrt gut erreicht werden. Für die höher gelegenen Ausflugsziele kann das Almtaxi genutzt werden.

Problematisch ist die Erreichbarkeit der Ausflugsziele außerhalb der Region.

Tabelle 33: Erreichbarkeit unterschiedlicher touristischer Ziele – Region Weissensee.

Ort	touristische Ziele	Verkehrsmittel	Beschreibung
Weissensee	Techendorf, Neusach, Bergbahnen	Dorfbus	10-mal täglich (Sommer)
	Weissensee Ostufer, Wanderweg	Schiff	11-mal täglich (Sommer)
Weissensee	div. Almen	Almtaxi	nach Bedarf
Hermagor	Naturarena Kärnten	Bus	5-mal täglich

Quelle: www.mobilbuero.at

3.5.4 Stärken- und Schwächenanalyse Region Weissensee

Stärken und Potenzial

Durch den Direktzug aus Wien ist eine attraktive Verbindung aus dem Wiener Raum gegeben (Kinderspieleck, Rollstuhlplätze, ...). Die Fahrzeiten sind etwa um eine Stunde länger als mit dem Pkw.

In der Gemeinde Weissensee ist durch Dorfbus und Schiffahrt ein für TouristInnen attraktives Angebot vorhanden, das durch Almtaxi und Bergbahnen ergänzt wird. Dadurch gibt es innerhalb der Region viele Möglichkeiten für Ausflüge, Wanderungen und auch Radtouren mit unterschiedlichen Ausgangs- und Endpunkten.

Der Dorfbus kann von Gästen mit „KärntenCard“ gratis genutzt werden.

Schwächen und fehlende Verbindungen

Für die autofreie Anreise gibt es für die Region Weissensee insbesondere aus dem Ausland kaum attraktive Verbindungen. Teilweise sind keine geeigneten Bahnverbindungen vorhanden, z. B. aus den Niederlanden und aus Italien.

Aber auch regional ist das vorhandene ÖV-Angebot nur spärlich vorhanden. Sowohl in das Drau- als auch in das Gailtal führen nur wenige Verbindungen am Tag.

Für Gäste, die am Weissensee ohne Pkw Urlaub machen, sind somit Angebote außerhalb der Region (z. B. andere Attraktionen im Rahmen der „KärntenCard“ oder Regenwetterprogramm) mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht bzw. nur schlecht erreichbar.

3.5.5 Vorschläge und Maßnahmen

- Einführung von Direktzügen aus Deutschland und den Niederlanden (bzw. max. 1-maliges Umsteigen).
- Ausbau von Pauschalreisen/-angeboten für die autofreie Anreise (Abholung ab Spittal, ÖV vor Ort, „KärntenCard“, Ermäßigungen bei Taxinutzung etc.) → preislicher Anreiz.
- Einrichtung eines bedarfsorientierten ÖV-Verkehrs in das Drautal (Greifenburg) und in das Gailtal (Hermagor) → Verbesserung des regionalen Verkehrs; Verdichtung des Fahrplans.
- Ausbau der Anschlussmöglichkeiten bzw. Aufbau eigener Ausflugslinien zu „KärntenCard“-Attraktionen sowie Erstellung eines Regenwetterprogramms → Ausweitung des Aktionsradius für autofreie TouristInnen.
- Gezielte Vermarktung des bestehenden sanft-mobilen Angebotes unter Einbeziehung von Ausflugs-/Wander-/Radtourmöglichkeiten → Vernetzung des bestehenden Angebotes; Ausweitung des Mobilbüros.
- Einführung eines Verkehrsmittelverleihs (Räder, Elektromobile, Hybridfahrzeuge, ...) → alternative Mobilität vor Ort.

3.6 Region Pyhrn-Priel

3.6.1 Kurzbeschreibung

Land: Oberösterreich

Die Region Pyhrn-Priel liegt im südlichen Oberösterreich an der Grenze zur Steiermark, begrenzt durch das Kremstal und das Steyrtal im Norden. Die Region ist Teil des Nationalparks Kalkalpen und vor allem für seine zahlreichen Wanderwege und die unberührte Natur bekannt.

Im Winter stehen neben Schigebieten auch Langlaufloipen, Eislaufplätze und Rodelbahnen zur Verfügung.

Im Sommer umfasst das Angebot neben Wanderwegen, Rad- und Mountainbikerouten auch Badeseen und Fischgewässer. Zu den Attraktionen zählen weiters das Hochmoor Brunnsteiner See, der Wildpark Enghagen, der Strumboding-Wasserfall und das Wilderermuseum Sankt Pankraz.

In der Region liegt die Gemeinde Hinterstoder, die Mitglied der „Perlen der Alpen“ ist.

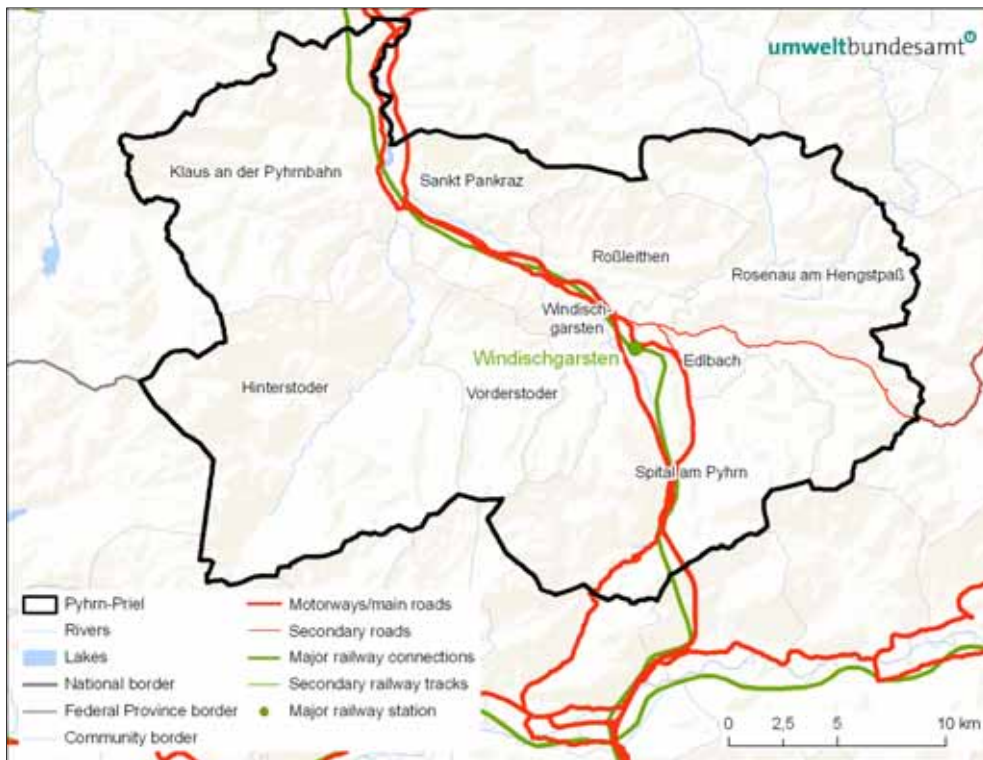


Abbildung 11: Übersicht – Region Pyhrn-Priel.

3.6.2 Region Pyhrn-Priel – Tourismus

Tourismusart (Sommer, Winter, beides):
Sommer und Winter

Tages- und Wochenendtourismus:
Vorhanden

Schutzgebiet:
Teil des NP Kalkalpen

Tabelle 34: Tourismuskennzahlen Region Pyhrn-Priel (2006).

EinwohnerInnen	11.450
Summe Ankünfte	126.028
Summe Nächtigungen	492.812
Nächtigungsintensität (Nächtigungen/Ew)	43
Aufenthaltsdauer (Tage)	4

Quelle: STATISTIK AUSTRIA (2007)

3.6.2.1 Touristische Herkunftsländer Region Pyhrn-Priel

Tabelle 35: Herkunftsländer Pyhrn Priel (nach Ankünften, 2006).

Österreich		Deutschland		Tschechien	Niederlande	Belgien	Ungarn	Großbritannien	Sonstige
89.471		23.954		4.247	2.018	1.401	1.157	719	3.061
15.442	W	10.115	BY						
2.340	B	3.128	BW						
1.031	K	2.707	NW						
14.383	NÖ	2.567	MD						
46.457	OÖ	1.468	ND						
4.054	S	3.379	OD						
3.753	STK	590	BER						
1.585	T								
426	V								

Quelle: STATISTIK AUSTRIA (2007)

W...Wien; B...Burgenland, K...Kärnten; NÖ...Niederösterreich, OÖ...Oberösterreich, S...Salzburg, STK...Steiermark, T...Tirol, V...Vorarlberg; BY...Bayern, BW...Baden-Württemberg, NW...Nordrhein-Westfalen, MD...Mitteldeutschland, ND...Norddeutschland, OD...Ostdeutschland, BER...Berlin

Rund 70 % der Anreisenden stammen aus Österreich, davon mehr als die Hälfte aus Oberösterreich.

Der Anteil der deutschen Gäste liegt in dieser Region knapp unter 20 %, die Mehrzahl kommt aus dem bayerischen Raum.

An dritter Stelle bei den Ankünften ist die Tschechische Republik mit einem Anteil von 3 % anzuführen.

Zukünftige potenzielle Herkunftsländer/Schwerpunkte:

Deutschland, Österreich, Tschechische Republik

3.6.2.2 Mobilitätsverhalten

Von Seiten der Region wird geschätzt, dass rund 90 % der Gäste mit dem eigenen Pkw anreisen, rund 10 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln.



3.6.3 Region Pyhrn-Priel – Verkehr

3.6.3.1 Internationale und nationale Anreise

Bahnangebot

Die Region ist über die Pyhrnbahn, die Verbindung von Linz nach Selzthal (Leoben – Graz) zu erreichen. Als Bezugsbahnhof für den Vergleich der internationalen und nationalen Anreise wurde der Bahnhof Windischgarsten herangezogen, da in diesem Bahnhof auch internationale Züge halten. Allerdings verkehren auf dieser Strecke vorwiegend Regionalzüge, die u. a. auch im Bahnhof Hinterstoder halten.

Die Verbindungen aus dem deutschen Raum – insbesondere aus dem süddeutschen – erfolgen einerseits über Salzburg – Bischofshofen – Selzthal, andererseits über Passau – Linz. Insgesamt gibt es tagsüber bis zu neun Zugverbindungen aus dem süddeutschen Raum und zwei aus Norddeutschland.

Da Linz der Ausgangspunkt der Pyhrnbahn ist, gibt es ab hier nur Direktverbindungen. Insgesamt fahren wochentags sieben, am Samstag sechs Züge von Linz nach Windischgarsten. Jeweils einer davon wird als Intercity-Zug geführt, die anderen sind durchwegs Regionalzüge (die u. a. auch in Hinterstoder halten).

Aus Wien kommend gibt es zehn Verbindungen am Tag, teils über Linz, teils über die Südbahn mit Umsteigen in Leoben in die Pyhrnbahn.

Aus den Niederlanden wird ein Zug am Tag und einer in der Nacht (über Salzburg) geführt.

Von Tschechien kommend gibt es unterschiedliche Anreisemöglichkeiten: mit dem Grenzübertritt in Breclav über Wien-Südbahnhof weiter mit der Südbahn bis Leoben und über Selzthal von Süden kommend oder über Ceske Budejovice nach Linz und von hier direkt nach Windischgarsten. Die schnellste Verbindung aus Prag wäre der Zug mit Abfahrt um 6:11 Uhr in Prag, dieser hält allerdings nicht in Windischgarsten sondern nur in Kirchdorf (11:44 Uhr) und in Selzthal (12:33 Uhr); ab hier gibt es Busverbindungen bzw. wäre eine Abholung durch QuartiergeberInnen möglich.

Tabelle 36: Zugverbindungen in die Region Pyhrn-Priel von den Hauptherkunftsgemeinden, Bahnhof Windischgarsten. Montag–Freitag sowie Samstag. Sommer.

	München	Stuttgart	Köln	Frankfurt	Hamburg	Berlin	Linz	Wien	Amsterdam	Prag
Tagesverbindungen										
Mo–Fr	Gesamt	9	6	5	4	2	3	7	10	1
	direkt	0	0	0	0	0	0	7	0	0
	1 x umsteigen	1	0	2	4	0	0	0	6	0
	2 x umsteigen	8	4	3	0	2	3	0	4	1
Samstag	Gesamt	9	6	5	4	2	3	6	10	1
	direkt	0	0	0	0	0	0	6	0	0
	1 x umsteigen	1	0	2	4	0	0	0	6	0
	2 x umsteigen	8	4	3	0	2	3	0	4	1
Dauer min.*	05:09	07:11	08:24	06:55	09:17	09:45	1:07	02:55	11:14	08:10
Dauer max.*	05:51	07:44	09:28	07:00	09:18	10:19	1:41	03:47	11:14	08:14
Nachtzüge		1	2	2	2	1	0		3	1
Fahrtdauer Pkw*	02:44	04:57	06:41	05:09	08:21	06:56	1:08	02:31	09:07	04:30
km	287	491	766	582	965	766	91	262	1.022	337

 Quelle: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen

** Anmerkung: Prag – Windischgarsten: nur 1-maliges Umsteigen bei Abfahrt um 6:11 Uhr in Prag, dadurch Verkürzung der Fahrzeit um 1 Stunde.

Bei allen Bahnanbindungen aus dem Ausland fällt die deutlich längere Fahrzeit mit der Bahn im Vergleich zum Pkw auf, der Unterschied ist insbesondere aus Tschechien markant (beinahe doppelte Fahrzeit).

Auch in diese Region sind aus Deutschland und den Niederlanden ICE- und EC-Züge unterwegs, die über ein Bordrestaurant verfügen. Ab dem Umsteigeknoten Linz werden zumeist Regionalzüge (REX – Regionalexpress) geführt, die über derlei Einrichtungen nicht verfügen. Der Nachtzug aus den Niederlanden – der CityNightLine Donauexpress (Richtung Wien) – bietet neben Schlaf- und Liegewagen auch ein Bordbistro. Nach dem Umsteigen in Salzburg können IC-Züge genutzt werden, die über ein Kleinkinderabteil sowie teilweise über ein Bordservice verfügen.

Flughafen

Der nächstgelegene Flughafen ist in Linz. Von/nach Linz gibt es Flüge nach Düsseldorf, Frankfurt, Köln, London, München sowie Graz und Wien. Für Bahnreisende steht zwischen dem Flughafen und dem Bahnhof Linz-Hörsching ein Gratis-Busshuttle zur Verfügung.



3.6.3.2 Verknüpfung mit dem regionalen Angebot

Bahnhof Windischgarsten

Der Bahnhof von Windischgarsten befindet sich südlich der Stadt. Er ist ein Fernverkehrshalt mit personenbesetztem Ticketverkauf und Restaurant/Café. Der Bahnhof ist nicht barrierefrei ausgestattet.

Für die Weiterfahrt in die Region können Taxis genutzt werden, außerdem Busse, die rund im 2-Stundentakt verkehren. Von der Ortschaft Windischgarsten aus ist die Weiterfahrt mit Autobussen mit längeren Wartezeiten verbunden. Da jedoch beinahe sämtliche Züge Regionalzüge mit Halt in Hinterstoder sind, wäre auch das Umsteigen in Regionalbusse beim Bahnhof Hinterstoder möglich.

Verbindungen in die Region

- Linz Hbf.– Kirchdorf a.d. Krems – Selzthal
- 435: Windischgarsten – Rosenau (– Hengstpass)
- 911: Windischgarsten – Spital am Pyhrn – (Wurzeralmseilbahn) – Liezen
- 430: Windischgarsten – Steyrling – Micheldorf – Kirchdorf/Krems
- 431: Windischgarsten – Vorderstoder – Hinterstoder – Hinterstoder Bhf.

3.6.3.3 Regionales und lokales Verkehrsangebot

Das regionale Verkehrsnetz ist gekennzeichnet durch die Pyhrnbahn und Buslinien von den Bahnhöfen in das Stodertal.

Bahnhof Hinterstoder– Windischgarsten – Spital am Pyhrn

Auf der Pyhrnstrecke verkehren im Regionalbetrieb 9–10 Zugpaare. Abgesehen von einer dichteren Frequenz am frühen Abend verkehren die Züge im 2-Stundentakt, die Fahrzeit für den Abschnitt Bahnhof Hinterstoder– Spital am Pyhrn beträgt rund 20 Minuten.

Windischgarsten – Hinterstoder

Vom Bahnhof Windischgarsten erreicht man in rund 30 Minuten die Ortsmitte von Hinterstoder. Auf dieser Strecke verkehren 5–7 Busse des Regionalverkehrs im 2-Stundentakt.

Windischgarsten – Spital/Pyhrn – Wurzeralm

Zur Seilbahnstation der Wurzeralm fahren an Werktagen fünf Busse ab Windischgarsten.

3.6.3.4 Kosten

Mobilität vor Ort

In der Region gelten die Tarife des Oberösterreichischen Verkehrsverbundes. Eine Einzelfahrt zwischen Windischgarsten und Hinterstoder Ortsmitte kostet beispielsweise 2,30 €.

Im Sommer ist die ÖV-Gratisnutzung im Angebot der „Pyhrn-Priel-ActivCard“ enthalten (siehe Kapitel 3.6.3.6).

3.6.3.5 Information

Anreise

Die Tourismuseiten der Region Pyhrn-Priel geben Auskunft über die Anreise mit Pkw, Bahn und Flug; für die Bahnanreise gibt es einen Link zur Fahrplanauskunft der ÖBB.

Mobilität vor Ort

Die Seiten der Tourismusregion Pyhrn-Priel bieten ein Suchservice für Infrastruktur von A–Z, hier sind auch Links zu unterschiedlichen Verkehrsanbietern (Taxidienste, Busdienste, Bahnhöfe) zu finden.

Über die Tourismuseiten von Hinterstoder („Alpine Perle“) sind die Fahrpläne der Region sowie der ÖBB-Strecke Linz – Selzthal) im Serviceteil leicht zu finden.

3.6.3.6 Touristische Angebote zur Sanften Mobilität

In der Region werden im Winter Schibusse zu den diversen Schigebieten angeboten. Weiters bieten die ÖBB in die Region Hinterstoder – Wurzeralm das „Snow & Fun-Ticket“ an, das sowohl die Bahnfahrt, den Transfer als auch die Schitageskarte enthält.

Im Sommer fahren in der Region Wandertaxis und -busse zu den Ausgangspunkten von Wanderungen, so z. B. der Linienbus von Hinterstoder 3-mal täglich (bzw. zur Schulzeit 6-mal täglich) nach Dietlgut/Baumschlagerreith.

ÖV-Gratisnutzung

Öffentliche Verkehrsmittel können in der Sommersaison (Mai–Oktober) gratis benutzt werden, sofern die Gäste die „Pyhrn-Priel AktivCard“ besitzen. Diese bietet neben der ÖV-Gratisnutzung auch die freie Nutzung der Bergbahnen sowie einiger touristischer Attraktionen an.



Autofreie Anreise

Gemeinsam mit den ÖBB hat die Gemeinde Hinterstoder ein Angebot bei Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln geschnürt – „Hinterstoder pur“: Bei Anreise mit der Bahn wird auf diverse Attraktionen in und um Hinterstoder bis zu 45 % Ermäßigung gewährt. Zu den Angeboten zählen:

- Hinterstoderer Brettljause um 4 € bei zehn Gasthäusern bzw. Hütten in Hinterstoder.
- Hinterstoderer Kaffeejause um 3,50 € ein Kaffee und Kuchen in den Cafés in Hinterstoder.
- Seilbahn auf die Höss: bis zu 10 % Ermäßigung.
- 20 % Ermäßigung auf Fahrradverleih.
- Alpineum – das Bergwelt-Erlebnismuseum: Kinderpreis für alle.
- Freibad in Hinterstoder: Kinderpreis für alle.

3.6.3.7 Erreichbarkeit touristischer Ziele

Die Schigebiete der Region (Wurzeralm, Hinterstoder-Höss) können mittels Schibussen gratis innerhalb der Region erreicht werden.

Im Sommer steht das Wandertaxi zur Verfügung.

Insgesamt sind somit die touristischen Ziele innerhalb der Region Pyhrn-Priel mit öffentlichen Verkehrsmitteln für Gäste gut erreichbar.

Tabelle 37: Erreichbarkeit unterschiedlicher touristischer Ziele – Region Pyhrn-Priel.

Ort	touristische Ziele	Verkehrsmittel	Beschreibung
Hinterstoder	Dietlgut, Baumschlager Reith	Bus	4- bis 6-mal täglich
Hinterstoder	Hutterer Böden	Wandertaxi	außerhalb der Schisaison
Spital/Pyhrn	Wurzeralm	Bus	5-mal täglich

Quelle: www.mobilbuero.at

3.6.4 Stärken- und Schwächenanalyse Region Pyhrn-Priel

Stärken und Potenziale

Durch die Lage an der Pyhrnbahn mit IC- und Regionalverbindungen nach Linz ist die Region gut für die autofreie Anreise geeignet, besonders aus dem Hauptherkunftsgebiet Oberösterreich. Auch sind bereits Anschlüsse in die Region vorhanden und an den Bahnverkehr abgestimmt, teilweise über den Bahnhof Windischgarsten, teilweise über den Bahnhof Hinterstoder.

Innerhalb der Region gibt es bereits einige Angebote für den autofreien Aufenthalt, diese werden auch aktiv beworben und sind Teil der TourismusCard der Region.

Schwächen und fehlende Verbindungen

Bei den internationalen Verbindungen fällt insbesondere die schlechte Anbindung an Tschechien (eines der Hauptherkunftsgebiete, siehe Tabelle 35) mit langen Fahrzeiten auf. Hier ist Verbesserungsbedarf gegeben und wäre z. B. durch Halt des Direktzuges Prag – Graz – Ljubljana in Windischgarsten möglich.

Aus dem deutschen Raum (ebenfalls ein Hauptherkunftsgebiet) gibt es keine Direktverbindungen, hier ist mindestens ein einmaliges Umsteigen notwendig.

Für die Bewegung innerhalb der Region ist ein 2-Studentakt als attraktive Alternative zum Pkw nicht ausreichend.

3.6.5 Vorschläge und Maßnahmen

- Einführen von Direktzügen aus dem Deutschen Raum (Linz – Pyhrnachse – Ennstal) bzw. Zügen mit einmaligem, bahnsteiggleichem Umsteigen in Linz Hauptbahnhof.
- Anbindung aus Prag: Halt des Direktzuges aus Prag (Abfahrt 6:11 Uhr) in Windischgarsten; Prüfen der Durchbindung von Euregio/Rex-Zügen (Prag) – Budweis – Linz – Pyhrn-Priel – (Graz).
- Erweiterung des regionalen Busverkehrs, Erhöhung der Frequenz mittels bedarfsgerichteter Verkehrsmittel (Rufbus, Anrufsammeltaxi).
- Zentrale Information und Vermarktung des sanft-mobilen Angebotes der Region (nicht nur in Hinterstoder) da derzeit dieses Angebot schwer zu finden ist (z. B. Schibuspläne zu Wurzeralm).

3.7 Region Salzkammergut

3.7.1 Kurzbeschreibung

Länder: Oberösterreich, Steiermark, Salzburg

Die Landschaft des Salzkammerguts liegt in drei österreichischen Bundesländern. Der größte Teil (72 %) gehört zu Oberösterreich (Bezirk Gmunden, Bezirk Vöcklabruck), 16 % – das Ausseerland – gehören zur Steiermark (Bezirk Liezen – Exposition Aussee). Der kleinste Teil (12 %) ist dem Bundesland Salzburg (Bezirk Salzburg-Umgebung) zuzurechnen.

Gebirge: Dachsteinmassiv, Totes Gebirge, Salzkammergutberge: Höllengebirge.

Berge: Grimming, Hoher Dachstein, Feuerkogel, Loser, Traunstein.

Landschaften: Ausseer Land, Gosautal, Weißenbachtal, Almtal; Klachauer Höhe, Pötschenpass, Koppenpass, Pass Gschütt.

Seen: Ödensee, Altausseer See, Grundlsee, Toplitzsee, Kammersee, Irrsee, Hallstätter See, Gosauseen, Nussensee, Wolfgangsee, Fuschlsee, Mondsee, Attersee, Traunsee, Almsee.



Ausflugsziele und Naturdenkmäler: Dachsteinseilbahn, Hallstatt, Loser, Tauplitzalm, Postalm, Kaiservilla Bad Ischl, Traunkirchen, Schafberg, Feuerkogel, Salzwellen, Moorbad Gmös.

Weltkulturerbe: Inneres Salzkammergut, Dachstein, Hallstatt.

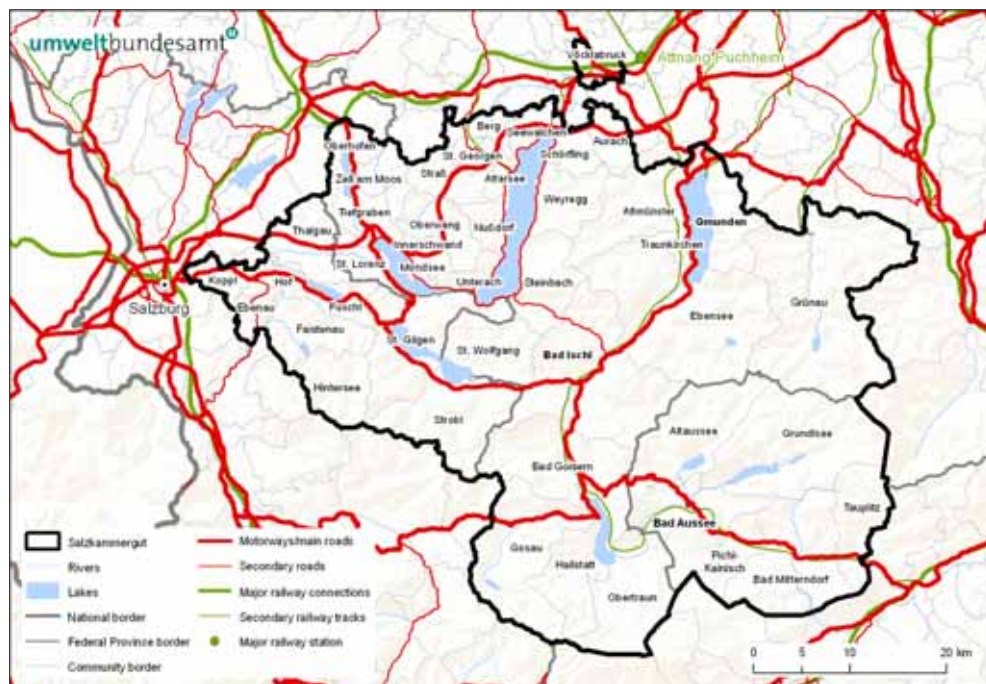


Abbildung 12: Übersicht – Region Salzkammergut.

3.7.2 Region Salzkammergut – Tourismus

Tourismusart (Sommer, Winter, beides):

Sommer und Winter

Tages- und Wochenendtourismus:

Nicht bekannt

Schutzgebiet:

Weltkulturerbe, Naturdenkmäler

Tabelle 38: Tourismuskennzahlen Region Salzkammergut (2006).

EinwohnerInnen	179.000
Summe Ankünfte	1.092.860
Summe Nächtigungen	4.309.296
Nächtigungsintensität (Nächtigungen/Ew)	24
Aufenthaltsdauer (Tage)	4

Quellen: Amt d. OÖ Landesregierung/Abteilung Statistik; STATISTIK AUSTRIA (2007); Monatsstatistik It. TVB bzw. Gemeindeangaben; Änderungen vorbehalten

3.7.2.1 Touristische Herkunftsländer Region Salzkammergut

Tabelle 39: Herkunftsländer Region Salzkammergut (nach Ankünften, 2006).

Österreich		Deutschland		Großbritannien	Tschechien	Ungarn	Niederlande	Italien	Sonstige
568.741		281.586		34.490	25.773	22.066	21.956	19.407	118.841
135.328	W	108.729	BY						
17.301	B	31.825	BW						
13.654	K	34.948	NW						
104.036	NÖ	37.177	MD						
172.115	OÖ	25.925	ND						
37.209	S	34.664	OD						
53.733	STK	8.318	BER						
25.731	T								
9.634	V								

Quelle: Amt d. OÖ Landesregierung/Abteilung Statistik; Statistik Austria, 2007; Monatsstatistik lt. TVB bzw. Gemeindeangaben; Änderungen vorbehalten

W...Wien; B...Burgenland, K...Kärnten; NÖ...Niederösterreich, OÖ...Oberösterreich, S...Salzburg, STK...Steiermark, T...Tirol, V...Vorarlberg; BY...Bayern, BW...Baden-Württemberg, NW...Nordrhein-Westfalen, MD...Mitteldeutschland, ND...Norddeutschland, OD...Ostdeutschland, BER...Berlin

Rund die Hälfte der Anreisenden sind ÖsterreicherInnen, wobei rund ein Drittel aus Oberösterreich stammt.

Ein Viertel der Gäste kommt aus Deutschland, auch hier wiederum vorrangig aus Bayern.

Bereits deutlich geringer ist der Anteil aus Großbritannien mit 3 %.

Zukünftige potenzielle Herkunftsländer/Schwerpunkte:

Deutschland, Österreich, Schweiz, Niederlande, Großbritannien, Ungarn, Italien

3.7.2.2 Mobilitätsverhalten

Über die Region Salzkammergut liegen keine Schätzungen zur Verkehrsmittelwahl bei der Anreise der Gäste vor.



3.7.3 Region Salzkammergut – Verkehr

3.7.3.1 Internationale und nationale Anreise

Bahnangebot

Das Salzkammergut liegt an der Bahnlinie Attnang-Puchheim – Bad Aussee – Stainach Irdning mit Anschluss in Attnang-Puchheim an die Westbahn. Für die Analyse der nationalen und internationalen Anreise wird Attnang Puchheim als internationaler Bahnhof mit Umsteigemöglichkeit in das Salzkammergut herangezogen.

Von Deutschland aus erfolgt die Bahnanbindung über Salzburg (München, Stuttgart) bzw. über Passau – Wels (Züge von Berlin bzw. Hamburg über Nürnberg). Von Italien erreicht man die Region über Innsbruck und von hier über Salzburg bzw. Wels sowie über die Tauernbahn nach Salzburg.

Ab Salzburg verkehren Busse in das Salzkammergut nach Bad Ischl bzw. ist das Salzkammergut über die Westbahn mit Umsteigen in Attnang-Puchheim aus erreichbar.

Von Wien aus führt die Strecke über die Westbahn nach Attnang-Puchheim.

Von Linz verkehren im Halbstundentakt Züge nach Attnang Puchheim als Umsteigeknoten in die Region, dadurch gibt es werktags bis zu 25 Zugverbindungen zwischen den Städten. Von Wien aus fahren bis zu 13 Züge am Tag, mehr oder weniger im Stundentakt.

Auch aus dem Raum Bayern mit München als Einsteigebahnhof führen etwa im Stundentakt Züge nach Attnang Puchheim, wobei das Umsteigen in Salzburg notwendig ist. Beinahe ebenso häufig ist der Anschluss aus dem Raum Stuttgart, der ebenfalls über München – Salzburg verläuft.

Bei allen Verbindungen (außer von Mailand) ist ein geringer Unterschied zwischen den Fahrzeiten von Zug und Pkw zu bemerken.

Tabelle 40: Zugverbindungen in die Region Salzkammergut von den Hauptherkunftsgebieten; Bahnhof Attnang-Puchheim. Montag–Freitag sowie Samstag. Sommer.

	München	Stuttgart	Köln	Frankfurt	Hamburg	Berlin	Linz	Wien	Prag	Budapest	Mailand	Amsterdam	
Tagesverbindungen													
Mo–Fr	Gesamt	14	12	8	5	3	3	14	13	4	4	1	1
	direkt	0	0	0	0	0	0	25	11	0	0	0	0
	1 x umsteigen	14	4	3	4	0	0	0	2	1	4	0	0
	2 x umsteigen	0	8	5	1	3	3	0	0	0	0	1	1
Samstag	Gesamt	13	12	8	5	3	4	22	13	4	4	1	1
	direkt	0	0	0	0	0	0	22	11	0	0	0	0
	1 x umsteigen	13	4	3	4	0	0	0	2	1	4	1	0
	2 x umsteigen	0	8	5	1	3	4	0	0	0	0	0	1
Dauer min.*	02:27	04:49	07:06	05:42	07:57	08:07	00:28	02:16	05:39	05:40	9:40	9:56	
Dauer max.*	03:23	05:57	08:37	07:35	08:56	09:21	00:57	02:34	07:44	05:50	10:48	9:56	
Nachtzüge	0	0	2	0	1	2	0	0	0	0	0	1	
Fahrtdauer Pkw*	02:05	04:39	07:00	04:46	07:59	07:16	00:57	2:35	04:20	04:59	6:19	9:42	
km	217	451	711	526	909	710	72	236	317	481	659	966	

 Quellen: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen

Aus dem deutschen Raum gibt es bis zu 14 Verbindungen ins Salzkammergut.

Die in der Tabelle angeführte Fahrtdauer ergibt sich bei ausschließlicher Nutzung von Zügen. Ab Salzburg gibt es allerdings auch die Möglichkeit, mit dem Bus nach Bad Ischl zu fahren. Dadurch ergäbe sich eine Verkürzung der Reisezeit um rund 30 Minuten für die Anreise ab München, Stuttgart, Köln, Frankfurt und Rom.

Nachtzüge sind lediglich für die weiter entfernten Städte (Hamburg, Berlin, Rom) interessant, allerdings liegen hier die Fahrzeiten bei rund 12–15 Stunden, dies entspricht nicht den Kriterien einer attraktiven Anreise (siehe Kapitel 2.1.3.2).

schlechte Erreichbarkeit aus Italien

Problematisch ist insbesondere die Anreise mit dem Zug aus Italien. Aufgrund der längeren Wegführung über Salzburg sind hier deutlich längere Fahrzeiten zu verzeichnen, aus Rom und Triest gibt es keine geeigneten Verbindungen.

Zur Servicequalität der Bahn ist festzuhalten, dass die Intercityzüge auf der Westbahn (bis nach Attnang-Puchheim) über Speisewagen oder mobiles Bordservice (Snacks und Getränke) verfügen. Die Züge der Salzkammergutbahn (Attnang-Puchheim – Bad Ischl – Bad Aussee – Stainach Irdning) sind Regionalzüge, die kein derartiges Service anbieten.

Auch der Direktzug aus Wien (Wien Westbahnhof), der bis nach Attnang-Puchheim als Kurswagen geführt wird, besitzt auf der Westbahnstrecke zwischen Wien Westbahnhof und Attnang-Puchheim ein mobiles Bordservice und eine Kinderspielecke, ab Attnang-Puchheim bis nach Bad Ischl gibt es dieses Service nicht.



Flughafen

Der nächstgelegene Flughafen liegt in Salzburg. Charterflüge nach Salzburg werden von Dänemark, Estland, Finnland, Großbritannien, Irland, Island, Nordirland, Russland und Schweden angeboten.

Vom Flughafen Salzburg gibt es ein Taxiservice zu einem Fixpreis (99,00 €) in alle Orte in Salzburg sowie unterschiedliche regionale Taxiservices, die auch die Abholung vom Flughafen anbieten.

3.7.3.2 Verknüpfung mit dem regionalen Angebot

Bahnhof Attnang-Puchheim

Der Bahnhof Attnang-Puchheim ist ein Fernverkehrshalt auf der Westbahnstrecke und ein Umsteigeknoten zur Salzkammergutbahn. Der Bahnhof ist mit personenbesetztem Ticketverkauf, Reisebedarf, Restaurant/Café und einer Trafik ausgestattet. Auch verfügt er über in Summe sechs Gepäckschließfächer. Der Bahnhof ist bedingt barrierefrei gestaltet.

Verbindungen in die Region

- Attnang-Puchheim – Bad Ischl – Stainach-Irdning

Tabelle 41: Anschluss in die Region ab Bahnhof Attnang-Puchheim, beispielhaft für geeignete Verbindungen nach Bad Ischl.

Herkunftsort	ab	an Attnang Puchheim	ab Attnang Puchheim	an Bad Ischl	Anmerkung
Wien	8:30	11:04	11:13	12:04	täglich, direkt, über Linz
	9:44	12:00	12:15	13:19	täglich, über Linz
München	7:42	10:55	11:13	12:04	täglich
Prag	6:11	12:00	12:15	13:19	täglich
Mailand	7:05	17:53	18:15	19:19	täglich

Quelle: www.oebb.at

In die Region sind die Anschlusszüge ins Salzkammergut ab Attnang-Puchheim auf die internationalen Fernverbindungen der Westbahn abgestimmt.

3.7.3.3 Regionales und lokales Verkehrsangebot

Durch das Salzkammergut führt die Salzkammergutbahn, welche die Bezirksstadt Gmunden (OÖ) mit Bad Ischl, Bad Aussee und Bad Mitterndorf verbindet. Von diesen Städten führen Buslinien in die Seitentäler sowie in das Gebiet Wolfgangsee, Attersee und Mondsee.



Salzkammergutbahn

Die Salzkammergutbahn verkehrt auf unterschiedlichen Streckenabschnitten:

- Attnang-Puchheim – Steinach-Irdning: durchgehende Züge gibt es insgesamt 8-mal am Tag im 2-Stundentakt.
- Zusätzlich verkehren zwischen Attnang-Puchheim und Obertraun fünf Zugpaare, so dass in diesem Streckenabschnitt in den Sommermonaten ein Stundentakt herrscht.
- Auch auf Steirischer Seite wird die Zugdichte durch fünf zusätzliche Züge zwischen Bad Aussee und Stainach-Irdning an Werktagen erhöht.
- Am Abend verkehren zwei weitere Züge von Attnang-Puchheim nach Bad Aussee.

Bad Ischl – Gosau/Hallstatt – Obertraun

Zwischen Bad Ischl, Bad Goisern und Gosau verkehren am Tag zehn Buspaare im Stundentakt. Die Fahrzeit beträgt von Bad Ischl nach Gosau Ort rund 50 Minuten. Durch diese Buslinie sind auch die Gosauseen sowie die Bergbahnen Dachstein West erreichbar.

In Gosaumühle, der Abzweigung in Richtung Gosau, befindet sich der Umsteigeknoten zu den Bussen nach Hallstatt und Obertraun (Dachsteinseilbahnen, Dachsteinhöhlen). Zu diesen Orten gibt es acht Busverbindungen am Tag, drei weitere mit Endpunkt in Hallstatt. Zusätzlich sind am Vormittag zwei Busse vom Obertrauner Bahnhof zu den Dachsteinseilbahnen (Krippenstein) eingerichtet.

Bad Ischl – Salzburg

Zwischen Bad Ischl und Salzburg verkehren 15 Buspaare mit einer Fahrzeit von rund 1,5 Stunden. Besonders am Nachmittag ist ein 1-Stundentakt vorhanden.

Bad Ischl – St. Wolfgang

Zwischen St. Wolfgang und Bad Ischl verkehren elf Busse mit einer Fahrzeit von rund 30–40 Minuten.

Bad Ischl – Bad Aussee

Zusätzlich zum Bahnangebot fahren zwischen Bad Ischl und Bad Aussee 5-mal an Werktagen Autobusse über den Pötschenpass, die Fahrzeit liegt bei rund 30 Minuten.

Bad Aussee – Altaussee

Vom Bahnhof Bad Aussee führt 9-mal am Tag ein Postbus nach Altaussee, Fahrzeit rund 10 Minuten.

Öffentlicher Verkehr Traunsee



In der Bezirksstadt Gmunden sind einige unterschiedliche ÖV-Anbieter vorhanden: Einerseits verbinden drei Citybuslinien sowie eine Straßenbahn den Bahnhof und das Zentrum Gmundens. Andererseits gibt es eine Regionalbahn zwischen Traunsee und Vorchdorf (Traunsee- bzw. Vorchdorfbahn), die 15-mal am Tag zwischen den beiden Orten verkehrt.

Zusätzlich bietet das Gmundner Anrufsammeltaxi „G-AST“ eine Verbindung zwischen dem Ortsteil „Unterm Stein“ und dem Zentrum von Gmunden.

3.7.3.4 Kosten

Anreise

Für TagestouristInnen aus der Steiermark mit Ziel im Steirischen Salzkammergut gibt es im Sommer das „Freizeit-Ticket“ des Steirischen Verkehrsverbundes. Es ist ein Tagesticket, das an Samstagen, Sonn- und Feiertagen angeboten wird. Bei ausschließlicher Nutzung von Regionalbahnen kostet das „Freizeit-Ticket“ 10 €/Erwachsener, bei Nutzung von Intercity-Zügen fallen Kosten von 20 € pro Person und Tag an.

Mobilität vor Ort

In der Region Salzkammergut gelten die Tarifbestimmungen des Oberösterreichischen Verkehrsverbundes. Dieser basiert auf Zonen und unterschiedlichen Zeitmodellen, auch sind verschiedene Ermäßigungen (z. B. für Familien) erhältlich.

Für eine Fahrt von Attnang-Puchheim nach Bad Ischl werden beispielsweise neun Zonen durchfahren, hierfür kostet eine Einzelfahrt 7,50 €. Die Kosten für eine Einzelfahrt von Bad Ischl nach Hallstatt betragen 4,10 €, nach St. Wolfgang 3,40 €.

Im Sommer gibt es Ermäßigungen für InhaberInnen der Salzkammergut-Erlebnis-Card: Erwachsenen wird eine Preisreduktion von 25 % auf Fahrkarten von Bahn und Bus gewährt, Kinder erhalten eine Ermäßigung von 60 %.

3.7.3.5 Information

Anreise

Auf den Internetseiten des Salzkammergut-Tourismusverbandes werden als Information zur Anreise mit der Bahn die Umsteigeknoten Attnang-Puchheim und Stainach-Irdning genannt und in weiterer Folge wird auf die ÖBB-Fahrplanauskunft verwiesen.

Mobilität vor Ort

Auf den regionalen Tourismuseiten gibt es weder Fahrplaninformationen noch Angaben, welche Bus- und Bahnlinien verkehren. Unter A–Z findet sich im Menüpunkt „Verkehr“ eine Auflistung von Bahnhöfen und Busparkplätzen sowie von Taxi- und Fährunternehmen (Wassertaxis, Schifffahrt).

3.7.3.6 Touristisches Angebot zur Sanften Mobilität

Innerhalb der Region gibt es zwar Angebote zur Sanften Mobilität, diese sind allerdings mittels Internetrecherche nicht bzw. schwer erfassbar. Lediglich auf der regionalen Seite des Traunsees fanden sich direkte Hinweise zum ÖV-Angebot.

Winter

autofreie Anreise im Winter

Ein sanft-mobiles Angebot im Winter ist der „ÖBB Après-Ski-Express“, ein Direktzug von Linz in die Schiregion Dachstein West/Krippenstein. Dieser verkehrt im Winter (2007/2008) insgesamt 23-mal auf der Salzkammergutstrecke.

Seitens der ÖBB wird außerdem das „Snow & Fun-Ticket“ in die Region Dachstein-West und auf den Krippenstein angeboten, das neben An- und Abreise mit der Bahn (aus Österreich) auch den Transfer vor Ort und die Schitageskarte beinhaltet.

Zusätzlich werden im Winter in den Schigebieten Schibusse eingesetzt (Bad Aussee – Loser, Schibus auf die Postalm).

Sommer

Als Angebot im Sommer ist die Salzkammergut-Erlebnis-Card zu nennen, über die Erwachsene eine Preisreduktion von 25 % auf Fahrkarten von Bahn und Bus erhalten (Ermäßigung für Kinder: 60 %).

vielfältige Verkehrsmittel im Sommer

In der Traunseeregion wird im Sommer der Wander- und Badebus „Unterm Stein“ angeboten, der zwischen 9:00 und 20:00 Uhr stündlich zwischen dem Zentrum von Gmunden und dem Ausgangspunkt für Wanderungen „Unterm Stein“ verkehrt. Wanderbusse verkehren zudem von Bad Ischl aus 2- bis 3-mal täglich auf die Postalm.

Eine Alternative zum Pkw stellen im Salzkammergut auch die Schifffahrtlinien auf den Salzkammergutseen dar. Hierzu zählen das Atterseer Wassertaxi, die Hallstätter Schifffahrt, die u. a. auch die Zubringung vom Ort Hallstatt zur Bahnstation darstellt sowie die Schifffahrt auf dem Traunsee oder dem Wolfgangsee.

3.7.3.7 Erreichbarkeit touristischer Ziele

Im Salzkammergut gibt es eine Reihe touristischer Ziele, welche in der folgenden Tabelle beispielhaft angeführt werden.

Tabelle 42: Erreichbarkeit unterschiedlicher touristischer Ziele – Region Salzkammergut.

Ort	touristische Ziele	Verkehrsmittel	Beschreibung
Bad Ischl	Kaiservilla, Stadt	Regionalbahn Attnang-Puchheim – Stainach-Irdning; Busse in die Region	mehrmals täglich, siehe auch Kapitel 3.7.3.3
Wolfgangsee	St. Wolfgang, Wolfgangsee, Schafbergbahn	Bus Salzburg – Bad Ischl; Koppelung mit Wolfgangsee-Schifffahrt	mehrmals täglich, siehe auch Kapitel 3.7.3.3

Ort	touristische Ziele	Verkehrsmittel	Beschreibung
Hallstatt	Weltkulturerbe, Salzbergwerk, Hallstätter See	Regionalbahn Attnang-Puchheim – Stainach-Irdning; Busse nach Bad Ischl	mehrmals täglich, siehe auch Kapitel 3.7.3.3
Traunsee, Gmunden	Feuerkogel, Gmunden, Traunsee, Grünberg, Traunstein	Regionalbahn am Westufer, Busse in Gmunden, Wander-/Badebus	mehrmals täglich
Ausseer Land	Bad Aussee, Altaussee, Loser	Regionalbahn; Bus Bad Aussee – Altaussee; Schibusse	mehrmals täglich

Quelle: www.xeismobil.at

Durch das vorhandene regionale und lokale Verkehrsangebot und die ergänzenden Verbindungen ist ein breites Spektrum an öffentlichen Verkehrsmitteln vorhanden, das eine Vielzahl an touristischen Attraktionen erreichbar macht.

Besonders Gebiete und Sehenswürdigkeiten, die nicht unmittelbar am Hauptnetz liegen, sind nicht oder nur schwer durch öffentliche Verkehrsmittel zu erreichen, z. B. der Predigtstuhl in Bad Goisern, der Offensee oder der Schwarzensee.

3.7.4 Stärken- und Schwächenanalyse Region Salzkammergut

Stärken und Potenziale

Das Salzkammergut liegt im Nahbereich von Salzburg, wo sowohl aus Deutschland und den Niederlanden als auch aus dem italienischen Raum sowie dem Westen Österreichs Fernverkehrszüge halten. Ab hier wäre eine Abholung durch den Quartiergeber und dadurch eine Verringerung der Fahrzeiten in die Region möglich. Ebenfalls ein wichtiger Fernverkehrshalt und Umsteigeknoten in die Region ist der Bahnhof Attnang-Puchheim, wo Züge der Westbahn (z. B. aus dem Wiener Raum kommend) halten.

Im Salzkammergut selbst gibt es eine Vielzahl an unterschiedlichen sanft-mobilen Angeboten: Züge, Busse, Schiffe, Straßenbahnen (Gmunden) oder (Wasser)Taxis. Durch den Stundentakt ist ein, im Vergleich zu anderen Regionen, relativ dichter Zugverkehr gegeben.

Dieses Angebot eignet sich sehr gut für Wegekettensysteme mit unterschiedlichen Ausgangs- und Endpunkten (z. B. zum Wandern oder Radfahren).

Schwächen und fehlende Verbindungen

Es fehlen direkte Verbindungen aus dem deutschen Raum (Bayern) – hier ist das Umsteigen in Attnang-Puchheim oder in Wels möglich. Weiters mangelt es an Verbindungen aus dem italienischen Raum: Hier sind insbesondere längere Fahrzeiten zu verzeichnen und es ist ein mehrmaliges Umsteigen notwendig, da die Züge über Salzburg geführt werden.

Innerhalb der Region ist zwar eine Vielzahl an touristischen Attraktionen gut mit dem öffentlichen Verkehrsangebot erschlossen, allerdings fehlen bedarfsgerichtete Systeme zu weniger frequentierten oder prominenten Ausflugszielen, die zwar mit dem Pkw, nicht aber mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind.

Im Zuge der Recherchen zu vorliegender Studie konnte das breite Angebot innerhalb der Region nur schwer, teilweise nur über die Seiten der Gemeinden oder einzelner Tourismusregionen abgerufen werden. Es fehlt eine zentrale Zusammenschau, z. B. über die Tourismusseite.

3.7.5 Vorschläge und Maßnahmen

- Aufbau von Direktverbindungen (bzw. nur einmaliges Umsteigen) in das Salzkammergut.
Derzeit ist für die Anreise aus dem deutschen Raum ein mindestens 2-maliges Umsteigen erforderlich. Für eine autofreie Anreise sind daher zum Pkw konkurrenzfähige Direktzüge (bzw. nur einmaliges Umsteigen) notwendig. Zu prüfen wären Direktverbindungen am Wochenende bzw. zur Hochsaison Passau – Schärding – Ried – Attnang-Puchheim – Bad Aussee – Stainach-Irdning.
- Aufbau von Verbindungen aus dem italienischen Raum.
Derzeit gibt es keine geeigneten Verbindungen aus dem italienischen Raum. Neben zusätzlichen Angeboten gäbe es auch die Möglichkeit eines Abholdienstes von der Tauernbahn (Golling/Abtenau) bzw. aus Salzburg für italienische Gäste. Außerdem sind eine Verbesserung der Verbindungen über die Tauernbahn und bedarfsgerechte Busanschlüsse Bahnhof Golling/Abtenau – Rußbach – Paß Gschütt – Gosau – Hallstatt/Bad Ischl notwendig.
- Erstellung von Packages zur autofreien Anreise.
- Ausweitung des regionalen, sanft-mobilen Angebotes, besonders im Sommer.
Zusätzlich zu den vorhandenen Linienbussen wird vorgeschlagen, Wandertaxis zu installieren, die im Bedarfsverkehr (z. B. als Ruftaxi) verkehren, z. B. auf den Predigtstuhl, den Loser etc.
- Verbesserung der preislichen Gestaltung der ÖV in der Region.
Derzeit gibt es eine Ermäßigung um 25 % (Kinder 60 %) bei Besitz einer Salzkammergut-Erlebnis-Card.
Damit der öffentliche Verkehr preislich an Attraktivität gewinnt, wird empfohlen, eine Gratisnutzung für Salzkammergut- Erlebnis Card-InhaberInnen vorzusehen.
- Aufbau einer Mobilitätszentrale Salzkammergut.
Vorgeschlagen wird eine Mobilitätszentrale für das Salzkammergut, das die vorhandenen ÖV- bzw. sanft-mobilen Angebote gemeinsam vermarktet, neue entwickelt und als Informationsdrehscheibe sowohl für Gäste als auch für Einheimische dient.
- Erstellung von Wander- und Radführern mit Fokus ÖV.
Als Anreiz für Gäste, aber auch als Erweiterung des touristischen Angebotes sollten für den Sommer Broschüren mit Wander- oder Radrouten zusammengestellt werden, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. sanft-mobilen Angeboten erreichbar sind. Inhalt sollte neben der Beschreibung der Touren die Anreisemöglichkeit inklusive Fahrplänen, Preisen sowie Rückkehrmöglichkeiten sein.



- **Aufbau eines barrierefreien Öffentlichen Verkehrs.**

Das Salzkammergut ist bekannt für den hohen Anteil an älteren Gästen (Kurtourismus in Bad Ischl, Bad Aussee). Hohe Einstiegshöhen sind oft eine unüberwindbare Barriere, die diese Gruppe von der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln abhält.

Es sollte eine Region mit durchgängig barrierefreiem Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln geschaffen werden. Dies beinhaltet z. B. Niederflurbusse, behindertengerechte Wartebereiche sowie einen barrierefreien Zugang zu den unterschiedlichen Verkehrsmitteln.

3.8 Region Tennengau

3.8.1 Kurzbeschreibung

Land: Salzburg

Die Region Tennengau, südlich der Stadt Salzburg gelegen, ist der kleinste Bezirk im Bundesland Salzburg.

Von Hallein, dem Hauptort der Region Tennengau, fährt ein öffentlicher Bus auf den Dürrnberg und zum Schigebiet Zinkenliften. Die Region Lammertal mit der Schiregion „Dachstein West“ zählt zu den beliebtesten Wintersportgebieten Österreichs.

Weitere Angebote sind das Keltenmuseum in Hallein, die Salzachöfen bei Golling, die Lammerklamm bei Scheffau und die Salzwelten am Dürrnberg. Besonders im Sommer erweitern der Marmorlehrpfad in Adnet, die Sommerrodelbahn in Bad Dürrnberg bzw. Abtenau und der Gollinger Wasserfall das touristische Angebot. Ein Thermalheilbad steht in Bad Vigaun zur Verfügung.

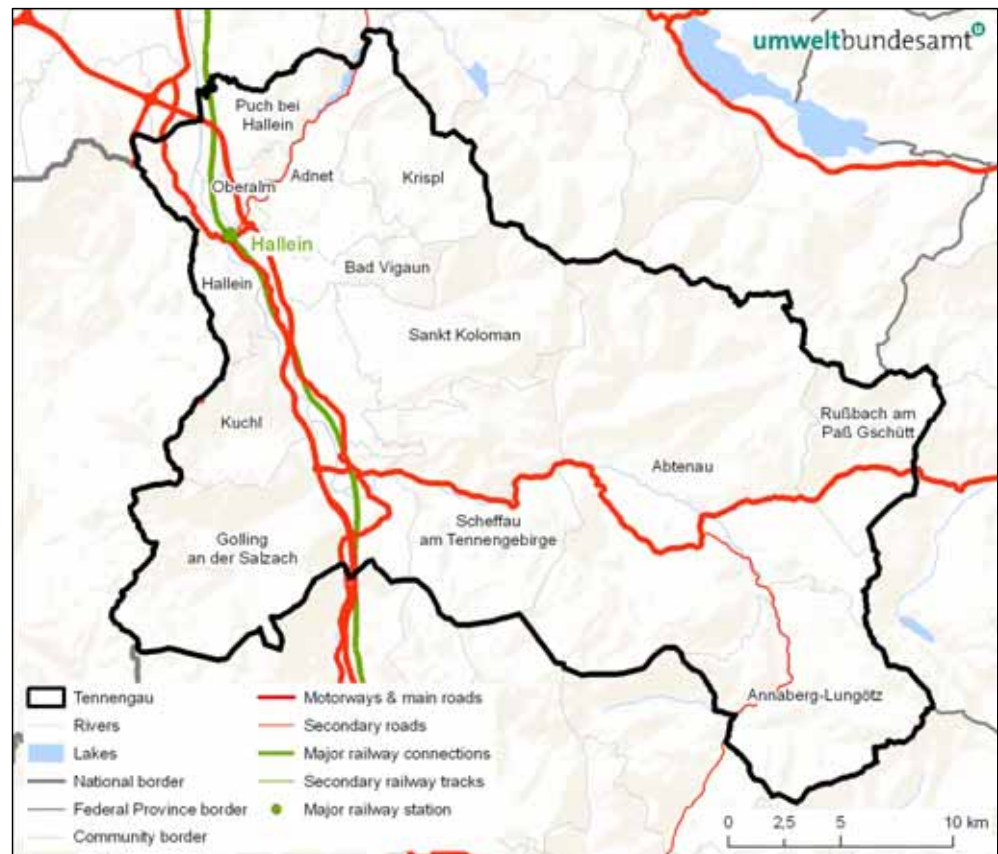


Abbildung 13: Übersicht – Region Tennengau.

3.8.2 Region Tennengau – Tourismus

Tourismusart (Sommer, Winter, beides):

Sommer und Winter

Tages- und Wochenendtourismus:

Vorhanden

Schutzgebiet:

Natura 2000 Schutzgebiet „Tauglgries“

Tabelle 43: Tourismuskennzahlen Region Tennengau (2006).

EinwohnerInnen	55.212
Summe Ankünfte	171.396
Summe Nächtigungen	745.043
Nächtigungsintensität (Nächtigungen/Ew)	13
Aufenthaltsdauer (Tage)	4

Quelle: STATISTIK AUSTRIA (2007)



3.8.2.1 Touristische Herkunftsländer Region Tennengau

Tabelle 44: Herkunftsländer Tennengau (nach Ankünften, 2006).

Österreich		Deutschland		Niederlande	Italien	Dänemark	Frankreich	Belgien	Sonstige
46.376		67.582		13.147	8.491	6.478	3.264	3.115	22.943
9.545	W	24.631	BY						
1.031	B	6.141	BW						
2.200	K	8.178	NW						
11.490	NÖ	11.535	MD						
7.856	OÖ	5.679	ND						
5.065	S	9.973	OD						
4.263	STK	1.445	BER						
3.766	T								
1.160	V								

W...Wien; B...Burgenland, K...Kärnten; NÖ...Niederösterreich, OÖ...Oberösterreich, S...Salzburg, STK...Steiermark, T...Tirol, V...Vorarlberg; BY...Bayern, BW...Baden-Württemberg, NW...Nordrhein-Westfalen, MD...Mitteldeutschland, ND...Norddeutschland, OD...Ostdeutschland, BER...Berlin

Hauptherkunftsgebiet in die Region Tennengau ist mit einem Anteil von rund 40 % der Ankünfte Deutschland und hiervon wiederum Bayern.

An zweiter Stelle liegt Österreich mit einem Anteil von etwas mehr als einem Viertel, wobei hier insgesamt vor allem Gäste aus Niederösterreich anreisen, gefolgt von Wien.

An dritter Stelle liegen die Niederlande mit einem Anteil von rund 8 %.

Zukünftige potenzielle Herkunftsländer/Schwerpunkte:

Deutschland, Österreich, Großbritannien, Ungarn, Tschechische Republik, Italien

3.8.2.2 Mobilitätsverhalten

Seitens der Region wurde angegeben, dass die Anreise sowohl von Tages- als auch Nächtigungsgästen vorwiegend mit dem Pkw erfolgt.

3.8.3 Region Tennengau – Verkehr

3.8.3.1 Internationale und nationale Anreise

Bahnangebot

Die Region Tennengau liegt an der Tauernbahn. Wichtige Umsteigeknoten in die Region sind die Bahnhöfe von Hallein, dem Bezirksort des Tennengaus, und von Golling/Abtenau, von welchen Regionalbusse in die Region führen.

Für die Untersuchung wurde Hallein als Umsteigebahnhof herangezogen. Dazu ist festzuhalten, dass jene Züge, die in Hallein halten, auch in Golling/Abtenau einen Stop haben. Die Fahrzeitdifferenz beträgt sieben Minuten.

Tabelle 45: Zugverbindungen in die Region Tennengau von den Hauptherkunftsgemeinden; Bahnhof Hallein. Samstag im Sommer.

	München	Stuttgart	Köln	Frankfurt	Hamburg	Berlin	Wien	Amsterdam	Prag	Budapest
Tagesverbindungen	11	9	8	8	5	5	16	1	2	4
direkt	3	1	1	0	0	0	2	0	0	0
1 x umsteigen	8	6	2	2	2	1	13	1	0	1
2 x umsteigen	0	2	5	6	3	4	1	0	2	3
Dauer min.*	01:52	04:40	06:45	05:26	08:19	07:57	02:58	10:08	07:09	06:10
Dauer max.*	02:20	05:08	08:45	05:48	09:14	08:10	04:12	10:08	08:24	07:32
Nachtzüge	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Fahrtdauer Pkw*	01:27	03:30	06:15	04:44	07:56	06:35	03:19	08:22	5:38	5:14
km	151	384	730	545	928	742	324	985	405	569

Quellen: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen Anmerkung: Ergebnisse gelten gleichermaßen für den IC-Halt Golling/Abtenau, Fahrzeitdifferenz: 7 Minuten

Sowohl vom Raum Deutschland/Niederlande als auch vom Raum Wien führen die hochrangigen Zugverbindungen über die Stadt Salzburg.

Aus dem deutschen Raum fahren an einem Samstag bis zu elf Züge in die Region, wobei die Dichte der Zugverbindungen mit der Entfernung abnimmt.

Von den untersuchten internationalen Ausgangspunkten ist die Reisezeit mit der Bahn länger als mit dem Pkw allerdings tlw. nur geringfügig. Konkurrenzfähig zur Anreise mit dem Pkw ist vor allem die Anreise mit der Bahn aus Wien.

Aufgrund der Lage an der Tauernbahn bestehen aus dem süd- und mitteldeutschen Raum sowie aus Wien Direktverbindungen nach Hallein und somit in die Region Tennengau.

Die Züge aus Österreich und Deutschland sind zumeist Eurocity- oder Intercity-Züge, die über ein Bordrestaurant oder ein Bordservice verfügen. Teilweise sind innerhalb von Österreich die Züge mit Kinderspielecke und Rollstuhlplatz ausgestattet.

Insbesondere aus Tschechien fallen die längeren Fahrzeiten gegenüber dem Pkw auf, auch muss mindestens 2-mal umgestiegen werden. Aus Ungarn gibt es eine Verbindung mit nur einem einmaligen Umsteigen in Salzburg und einer Fahrzeit von etwas mehr als sechs Stunden, die Fahrzeitdifferenz zum Pkw beträgt somit weniger als eine Stunde.



Zu erwähnen ist weiters, dass es Direktverbindungen nach Slowenien und Kroatien gibt (Direktzüge München – Salzburg – Villach – Ljubljana bzw. Zagreb), die mehrmals täglich verkehren. Da diese Strecken weder zu den Hauptherkunftsgebieten noch zu den Hoffnungsmärkten zählen, wurden sie allerdings nicht weiter untersucht.

Flughafen

Der nächstgelegene Flughafen liegt in Salzburg. Charterflüge nach Salzburg werden von Dänemark, Estland, Finnland, Großbritannien, Irland, Island, Nordirland, Russland und Schweden angeboten.

Vom Flughafen Salzburg gibt es ein Taxiservice zu einem Fixpreis (99,00 €) in alle Orte in Salzburg sowie unterschiedliche regionale Taxiservices, die auch die Abholung ab Flughafen anbieten.

3.8.3.2 Verknüpfung mit dem regionalen Angebot

Bahnhof Hallein

Der Bahnhof liegt nordöstlich des Stadtzentrums von Hallein und ist als Fernverkehrshalt ausgestattet. Im Bahnhof befinden sich ein personenbesetzter Fahrkartenverkauf, der von Montag bis Freitag geöffnet hat, sowie ein Fahrkartenautomat in der Kassenhalle und einer auf dem Mittelbahnsteig. Ein Restaurant/Café sowie eine Trafik sind ebenfalls vorhanden.

Es gibt keine Gepäckaufbewahrungsmöglichkeit im Bahnhof.

Der Bahnhof ist bedingt barrierefrei ausgestattet: Es gibt einen Hebelift, der bei Voranmeldung zum Einsatz kommt.

Für die Weiterfahrt ab dem Bahnhof in die Region stehen örtliche Taxiunternehmen sowie zahlreiche Busse zur Verfügung. Die Fahrpläne sind weitgehend auf den überörtlichen Bahnverkehr abgestimmt.

Bahnhof Golling/Abtenau

Dieser Bahnhof ist ebenfalls ein Fernverkehrshalt mit personenbesetztem Fahrkartenverkauf, einem Fahrkartenautomaten sowie Restaurant/Café und einer Trafik.

Auch in Golling/Abtenau gibt es keine Gepäckaufbewahrungsmöglichkeit am Bahnhof.

Der Bahnhof ist bedingt barrierefrei ausgestattet: Die Bahnsteige sind mittels Lift erreichbar, allerdings gibt es keinen Hebelift.

Verbindungen in die Region

- Salzburg Hbf.– Schwarzach-St. Veit – Saalfelden
- S3: Berchtesgaden – Freilassing – Salzburg – Hallein – Golling/Abtenau – Bischofshofen – St. Johann im Pongau – Schwarzach-St. Veit – Saalfelden
- 41: Bad Dürrnberg – Bahnhof Hallein – Krankenhaus
- 42: Neualm – Bahnhof Hallein – Burgfried – Bad Vigaun Medizinisches Zentrum

- 160: Salzburg – Elsbethen – Urstein (FH) – Puch – Oberalm – Hallein
- 170: Salzburg – Anif – Niederalm – (Rif) – Hallein – Kuchl – Golling
- 270: Salzburg – Alpenstraße/Walserfeld – Hallein – Eben – Zederhaus – St. Michael – Mariapfarr – Tamsweg
- 450: Hallein – Adnet – Krispl – Gaißau
- 460: Hallein – Bad Vigaun – St. Koloman – Wegscheid
- 470: Golling/Abtenau – Abtenau – Rußbach/Pass Gschütt – Gosau

Tabelle 46: Anschluss in die Region ab Bahnhof Golling/Abtenau, beispielhaft für geeignete Verbindungen nach Rußbach.

Herkunftsort	ab	an Golling/Abtenau	ab Golling/Abtenau	an Rußbach	Anmerkung
München	7:26	09:28	9:35	10:22	täglich
Wien	7:44	11:28	11:35	12:22	Mo–Fr
	11:44	15:28	15:35	16:22	täglich

Quelle: www.oebb.at

Die Busverbindungen in die Region (Abtenau, Rußbach) sind ab Golling auf den internationalen Fernverkehr abgestimmt. Am Samstag sind allerdings – von Wien kommend – nur wenig geeignete Anschlüsse mit dem Bus vorhanden.

3.8.3.3 Lokale und Regionale Verkehrsnetze

Der regionale öffentliche Verkehr erfolgt über die Tauernbahn (Hallein – Golling) sowie über Busse, die von Hallein bzw. Golling in die Region führen. Seit dem Jahr 1998 fahren die Busse im so genannten TennengauTakt, der vom Regionalverband Tennengau u. a. in Kooperation mit den Postbussen erstellt wurde.

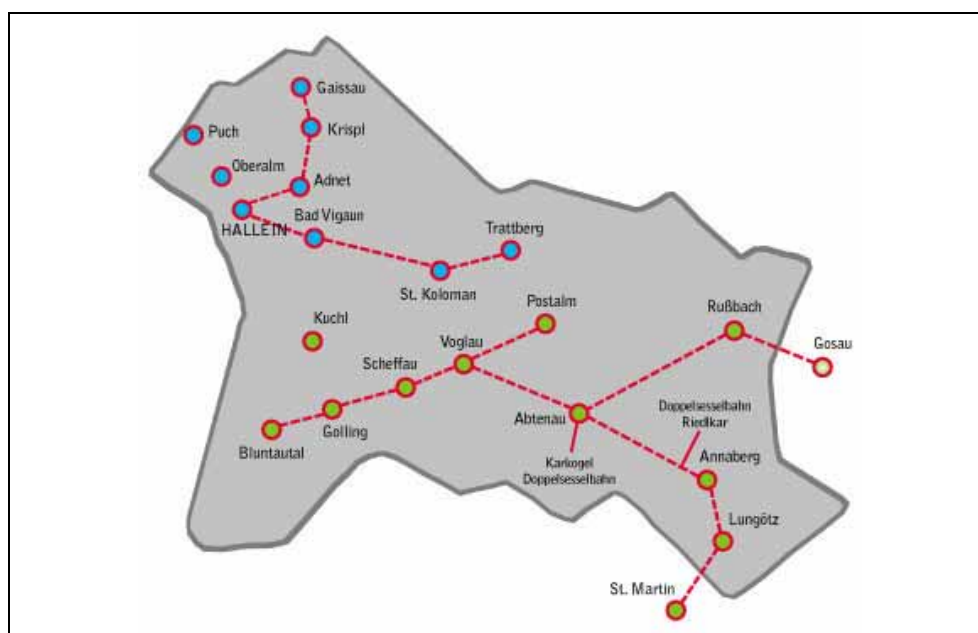


Abbildung 14: Buslinien im Tennengau (Quelle: www.lammertal.info).



Hallein – Golling

Zwischen Hallein und Golling verkehren an Werktagen 14-mal am Tag im Stundentakt Regionalexpress- bzw. Intercityzüge der ÖBB, an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen ist ein 2-Stundentakt mit insgesamt zehn Zugpaaren eingerichtet. Die Fahrzeit beträgt rund 7 Minuten. Zusätzlich fahren auf dieser Strecke Züge der S-Bahn, so dass werktags ein Halbstundentakt mit mehr als 50 Zugverbindungen je Richtung gegeben ist, an Wochenenden ein Stundentakt.

Weiters verkehren zwischen diesen Orten Busse der Linie 170 (Salzburg – Hallein – Golling) im Stunden- bzw. teilweise Halbstundentakt von Montag–Freitag.

Hallein – Bad Dürnberg

Von Hallein aus verkehrt im Stundentakt sowohl an Werktagen als auch an Samstagen, Sonn- und Feiertagen eine Buslinie nach Bad Dürnberg. Die Fahrzeit beträgt rund 10 Minuten.

Hallein – Gaißau

Zwischen Hallein und Gaißau fährt die Linie 450 an Werktagen 8-mal, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen 3-mal. Für diese Strecke benötigt der Bus rund 30 Minuten.

Golling – „Dachstein West“/Lammertal

In die Tourismusregion „Dachstein West“ mit den Orten Rußbach und Annaberg führt vom Gollinger Bahnhof die Buslinie 470 (Rußbach – Gosau) mit Anschluss ab Abtenau nach Annaberg ins Lammertal.

Die Busse verkehren 13-mal an einem Werktag bis Abtenau, zwischen 10:00 und 17:00 Uhr stündlich, 4-mal davon fahren sie bis nach Rußbach. An Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen ist das Angebot mit fünf bzw. vier Bussen am Tag deutlich geringer. Die Fahrzeit von Golling nach Abtenau beträgt rund eine halbe, bis nach Rußbach rund eine dreiviertel Stunde.

3.8.3.4 Kosten

Mobilität vor Ort

Im Tennengau gelten die Tarifbestimmungen des Salzburger Verkehrsverbundes. Diese basieren auf einem Wabenmodell, der Tarif ergibt sich aus der Anzahl der befahrenen Waben und ist abhängig vom gewählten Zeitmodell. Eine Fahrt von Hallein nach Golling kostet z. B. 2,80 € als Einzelfahrt.

Für TouristInnen wird das 1,00 €-Ticket angeboten (siehe unten).

3.8.3.5 Information

Anreise

Auf den Seiten des Tourismusverbandes finden sich keine Informationen zur Anreise, allerdings gibt es einen Link zur Homepage des Tourismusverbandes Salzburger Land, von dem weitere Links zu Verkehrsanbietern ausgehen.

Mobilität vor Ort

Auch zum Nahverkehr finden sich unmittelbar auf den Tourismuseiten keine Informationen, im Gegensatz zu den Seiten des Regionalverbandes: Hier sind umfangreiche Informationen zum Nahverkehr vorhanden. Diese umfassen neben Fahrplänen und Links zu Verkehrsanbietern auch Informationen zu Ausflugsfahrten sowie Nacht- und Schibussen.

3.8.3.6 Touristisches Angebot zur Sanften Mobilität

Für TouristInnen mit der Tennengauer Gästekarte (bzw. mit der SalzburgerLand Card oder SalzburgCard) stehen sowohl im Sommer als auch im Winter Zusatzangebote im Öffentlichen Verkehr zur Verfügung:

1,00 €-Ticket

Im Sommer werden für Gäste Fahrten zu regionalen Ausflugszielen um 1,00 € angeboten. Dieses 1,00 €-Ticket gilt auch auf den Postbuslinien der Region sowie für die Bahnfahrt vom Tennengau in die Stadt Salzburg. Im Winter stehen den Gästen kostenlose Schibusse zur Verfügung.

Die Salzwelten am Dürnberg (Hallein) können mit dem Salz Erlebnis-Ticket der ÖBB besucht werden, das neben der Bahnreise auch einen Bustransfer anbietet.

3.8.3.7 Erreichbarkeit touristischer Ziele

Die touristischen Ziele sind durch das Busangebot überwiegend erreichbar.

Tabelle 47: Erreichbarkeit unterschiedlicher touristischer Ziele – Region Tennengau.

Ort	touristische Ziele	Verkehrsmittel	Beschreibung
Hallein	Salzwelten Dürnberg, Grädlerwerke Dürnberg, Museen in Hallein	Bus 41	13- bis 14-mal an Werktagen, 6-mal an Sonntagen
Pass Lueg	Salzachöfen		
Scheffau	Lammeröfen	Bus 470	12-mal an Werktagen, 5-mal an Samstagen, 6-mal an Sonn- und Feiertagen
Abtenau	Schigebiet Lammertal	Bus Golling – Gosau	11-mal an Werktagen, 5-bis 6-mal an Samstagen, Sonn- und Feiertagen
Rußbach, Gosau	Schigebiet „Dachstein West“		
Werfen	Eisriesenwelt	Bus ab Werfen	4-mal täglich

Quelle: www.tennengau.at



3.8.4 Stärken- und Schwächenanalyse Region Tennengau

Stärken und Potenziale

Besonders aus dem süd- und mitteldeutschen Raum sind bereits Direktverbindungen vorhanden, die zeitlich eine Alternative zur Anreise mit dem Pkw darstellen.

Durch das vorhandene ÖV-Angebot sind bereits Ansätze für den Ausbau sanftmobiler Angebote vorhanden. Hervorzuheben ist hier insbesondere das 1,00 €-Ticket, das über die Kosten den Anreiz für die ÖV-Nutzung schafft.

Schwächen und fehlende Verbindungen

Wie auch im Pongau führen keine Direktzüge aus Norddeutschland und den Niederlanden in die Region, von Wien aus gibt es zwei Direktverbindungen, die allerdings am Wochenende keinen Anschluss in die Region (mit Bussen) hat. Weiters gibt es keine den Kriterien entsprechenden (siehe Kapitel 2.1.3.2) Nachtzüge aus dem deutschen Raum.

Innerhalb der Region Tennengau ist das vorhandene Busangebot in den von der Bahn weiter entfernten Gebieten besonders an den Wochenenden nur spärlich.

3.8.5 Vorschläge und Maßnahmen

Folgende Maßnahmen werden vorgeschlagen:

- Aufbau von Direktverbindungen Deutschland/Niederlande – Tauernbahn (Bischofshofen).
- Angebot von Packages zur autofreien Anreise in die Region.
- Verdichtung des regionalen Busangebotes durch bedarfsgerichtete Systeme (Rufbus, Sammeltaxi), besonders auch an den Wochenenden.

3.9 Region Pongau

3.9.1 Kurzbeschreibung

Land: Salzburg

Fläche: 1.725 km²

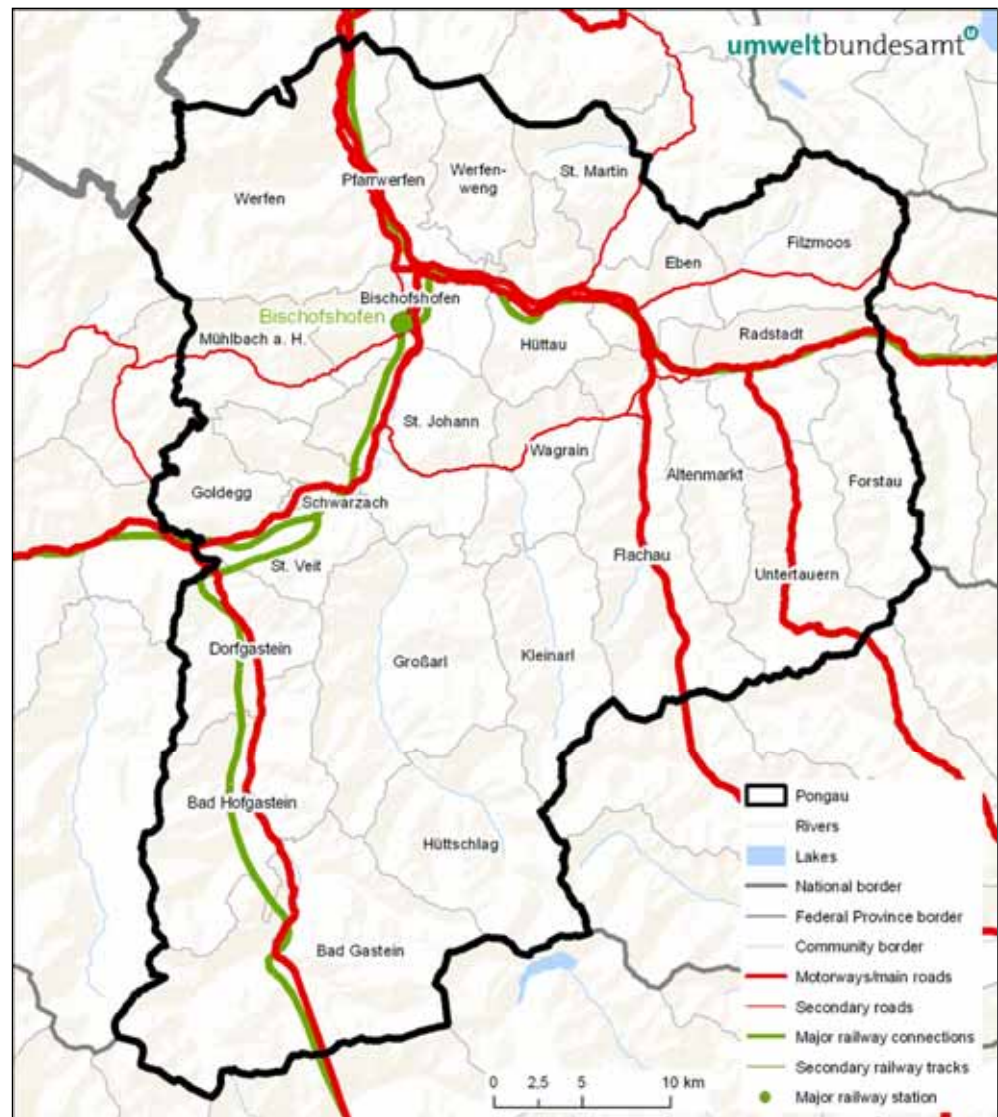


Abbildung 15: Übersicht – Region Pongau.

Der Pongau ist einer der fünf Bezirke des Bundeslandes Salzburg. Er liegt zwischen dem Pinzgau im Westen, dem Lungau im Südosten und dem Tennengau im Norden, nördlich von Kärnten inmitten der Alpen.

Zur Region Pongau zählen das Gasteinertal mit beliebten Ski- und Erholungsorten, das mittlere Salzachtal, das obere Ennstal und das Großarlital, wo Dörfer wie Hüttschlag oder Großarl als Ausgangspunkt für Bergwanderungen im „Tal der Almen“ dienen. Umgeben von den Hohen Tauern und dem Dachsteinmassiv liegen die Schigebiete Radstadt-Altenmarkt-Zauchensee, Filzmoos, Kleinarl, Eben und Bischofshofen. Schwarzach, Goldegg und Sankt Veit bilden die Salzburger Sonnenterrasse.

Zu den Tourismusangeboten zählen Heimatmuseen, die Thermalquellen Bad Gastein und Badhofgastein, der Erlebnisbadesee Eben, die Wasserwelt Amadee oder der Badesee Flachau. Durch die Region verläuft der Tauernradweg. Im Sommer wird zusätzlich Paragleiten, Minigolf, Tennis, Wandern, Klettern, Fischen, Bogenschießen und Sommerrodeln angeboten.



Die Gemeinde Werfenweng zählt zu den „Perlen der Alpen“.

3.9.2 Region Pongau – Tourismus

Tourismusart (Sommer, Winter, beides):

Sommer und Winter

Tages- und Wochenendtourismus:

Nicht bekannt

Schutzgebiet:

Nein

Tabelle 48: Tourismuskennzahlen Region Pongau (2006).

EinwohnerInnen	79.054
Summe Ankünfte	1.552.470
Summe Nächtigungen	8.585.394
Nächtigungsintensität (Nächtigungen/Ew)	109
Aufenthaltsdauer (Tage)	6

Quelle: STATISTIK AUSTRIA (2007)

3.9.2.1 Touristische Herkunftsländer Region Pongau

Tabelle 49: Herkunftsländer Region Pongau (nach Ankünften, 2006).

Österreich		Deutschland		Niederlande	Dänemark	Großbritannien	Belgien	Tschechien	Sonstige
483.982		659.943		89.454	53.290	36.956	29.949	27.482	171.414
98.958	W	208.515	BY						
19.553	B	56.598	BW						
15.144	K	111.652	NW						
116.887	NÖ	113.949	MD						
91.906	OÖ	76.549	ND						
57.002	S	73.518	OD						
50.678	STK	19.162	BER						
27.406	T								
6.448	V								

Quelle: STATISTIK AUSTRIA (2007)

W...Wien; B...Burgenland, K...Kärnten; NÖ...Niederösterreich, OÖ...Oberösterreich, S...Salzburg, STK...Steiermark, T...Tirol, V...Vorarlberg; BY...Bayern, BW...Baden-Württemberg, NW...Nordrhein-Westfalen, MD...Mittelddeutschland, ND...Norddeutschland, OD...Ostdeutschland, BER...Berlin

Hauptherkunftsland ist Deutschland mit einem Anteil der Gästeankünfte von mehr als 40 %, rund 30 % hiervon sind aus dem bayerischen Raum.

Einen Anteil von rund einem Drittel nehmen die Ankünfte der Gäste aus Österreich ein. Hauptherkunftsgebiet ist hierbei wie auch beim Tennengau das Bundesland Niederösterreich, gefolgt von Wien und Oberösterreich.

An dritter Stelle liegen auch in dieser Region die Niederlande mit einem Anteil von rund 6 %.

Zukünftige potenzielle Herkunftsländer/Schwerpunkte:

Deutschland, Niederlande, Österreich (Wien), Ungarn, Italien

3.9.2.2 Mobilitätsverhalten

Zur Verkehrsmittelwahl der Gäste in den Pongau liegen keine regionsweiten Informationen vor.

Allerdings gibt es Daten aus der Gemeinde Werfenweng, die bereits seit mehreren Jahren die autofreie Anreise aktiv bewirbt und auch entsprechende Angebote hat. Diese Gemeinde konnte den Anteil der Pkw-Reisenden auf 70 % reduzieren, der Anteil der BahnfahrerInnen liegt bei rund 20 %.

3.9.3 Region Pongau – Verkehr

3.9.3.1 Internationale und nationale Anreise

Bahnangebot

Die Region Pongau liegt an der Tauernbahn. Wichtiger Umsteigeknoten in die Region ist der Bahnhof Bischofshofen, von wo Regionalbusse in die Region fahren. Weiters führt von hier die Bahn in Richtung Schladming – Selzthal, dem Umsteigeknoten zur Pyhrnachse.

Sowohl vom Raum Deutschland/Niederlande und vom Raum Wien führen die hochrangigen Zugverbindungen über die Stadt Salzburg.

Tabelle 50: Zugverbindungen in die Region Pongau von Hauptherkunftsgebieten; Bahnhof Bischofshofen. Samstag im Sommer.

	München	Stuttgart	Köln	Frankfurt	Hamburg	Berlin	Wien	Amsterdam	Prag	Budapest
Tagesverbindungen	10	8	7	7	4	5	11	1	3	4
direkt	3	1	1	0	0	0	1	0	0	0
1 x umsteigen	7	5	2	2	2	1	9	1	0	1
2 x umsteigen	0	1	4	5	2	4	1	0	3	2
Dauer min.	02:23	03:58	07:16	05:57	08:50	07:57	03:29	10:45	7:40	6:41
Dauer max.	02:57	04:20	09:16	06:25	09:51	08:10	04:51	10:45	9:03	8:09
Nachtzüge	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Fahrtdauer Pkw	01:47	03:50	06:35	05:04	08:16	06:55	03:37	09:02	5:25	6:10
km	183	415	761	577	960	774	340	1016	437	539

Quellen: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen



Aus dem deutschen Raum fahren bis zu zehn Züge an einem Samstag in die Region, wobei die Dichte der Zugverbindungen mit der Entfernung abnimmt.

Konkurrenzfähig hinsichtlich der Reisezeit ist die Fahrt mit dem Zug aus dem Raum Wien sowie Stuttgart, Köln und Frankfurt. Von diesen Städten gibt es auch Direktverbindungen nach Bischofshofen.

Die Züge aus Österreich sowie Deutschland sind zumeist Eurocity- oder Intercity-Züge, die über ein Bordrestaurant oder ein Bordservice verfügen. Teilweise sind innerhalb von Österreich die Züge mit Kinderspielecke und Rollstuhlplatz ausgestattet.

Zu erwähnen sind – wie auch in der Region Tennengau – die Direktzüge nach Slowenien und Kroatien.

Flughafen

Der nächstgelegene Flughafen liegt in Salzburg. Charterflüge nach Salzburg werden von Dänemark, Estland, Finnland, Großbritannien, Irland, Island, Nordirland, Russland und Schweden angeboten.

Vom Flughafen Salzburg gibt es ein Taxiservice zu einem Fixpreis (99,00 €) in alle Orte in Salzburg sowie unterschiedliche regionale Taxiservices, die auch die Abholung ab Flughafen anbieten.

3.9.3.2 Verknüpfung mit dem regionalen Angebot

Bahnhof Bischofshofen

Der Bahnhof liegt östlich des Zentrums von Bischofshofen und ist als Fernverkehrshalt ausgestattet. Im Bahnhof ist das Mobilitätszentrum „mobilito“ eingerichtet, das neben einem personenbesetzten Fahrkartenverkauf auch eine Reiseberatung bzw. ein Reisebüro anbietet. In der Kassenhalle befinden sich außerdem zwei Fahrkartenautomaten. Ein Restaurant/Café sowie eine Trafik sind ebenfalls vorhanden.

Eine Gepäckaufbewahrung ist nicht vorhanden.

Der Bahnhof ist barrierefrei ausgestattet mit geeigneten WC-Anlagen und Stellplätzen. Ein Hebelift ist verfügbar und der barrierefreie Zugang zur Bahnhofshalle und zu den Bahnsteigen mit Hilfe von Liften ist möglich.

Für die Weiterfahrt vom Bahnhof in die Region stehen örtliche Taxiunternehmen sowie Busse zur Verfügung. Die Fahrpläne sind weitgehend auf den überörtlichen Bahnverkehr abgestimmt.

Verbindungen in die Region

- Salzburg Hbf.– Schwarzach-St. Veit – Klagenfurt Hbf.
- Bischofshofen – Selzthal – Graz Hbf.
- S3: Berchtesgaden – Freilassing – Salzburg – Hallein – Golling-Abtenau – Bischofshofen – St. Johann im Pongau – Schwarzach-St. Veit – Saalfelden
- 55: Citybus Bischofshofen: Südtirolerstraße – Bahnhof – Mitterberghütten – Bahnhof – Südtirolerstraße

- 270: Salzburg – Alpenstraße/Walserfeld – Hallein – Eben – Zederhaus – St. Michael – Mariapfarr – Tamsweg
- 511: Bischofshofen – Hüttau – Niedernfritz – Eben – Radstadt
- 512: Bischofshofen – Werfen – Werfenweng
- 513: Werfenweng Shuttle: Werfenweng – Pfarrwerfen – Bischofshofen
- 560: Bischofshofen – St. Johann im Pongau – Schwarzach (– Lend – Taxenbach – Zell am See)
- 590: Bischofshofen – Mühlbach am Hochkönig
- 780: Tamsweg – Mauterndorf – Obertauern – Radstadt – Eben – Bischofshofen

Tabelle 51: Anschluss in die Region ab Bahnhof Bischofshofen, beispielhaft für geeignete Verbindungen nach Werfenweng.

Herkunftsort	ab	an Bischofshofen	ab Bischofshofen	an Werfenweng Ortsmitte	Anmerkung
München	11:56*	13:51	14:10	14:30	Anrufsammel-taxi (Werfenwengshuttle)
Wien	7:44*	11:51	12:10	12:30	
Amsterdam	6:34	17:19	18:10	18:30	

* Direktzug

Quelle: www.oebb.at

3.9.3.3 Lokales und regionales Verkehrsangebot

Der regionale Verkehr ist bestimmt durch die Tauernbahn (Bischofshofen – Gassteinertal) und die Ennstalbahn (Bischofshofen – Radstadt – Selzthal). Von den Bahnhöfen führen weiters Regionalbusse in die Region.

Bischofshofen – Radstadt

Es werden Verbindungen im 2-Stundentakt angeboten, die teilweise durch zusätzliche Züge ergänzt werden. In der für Ausflüge günstigen Zeit (ca. 8:00–19:00 Uhr) werden auch an Samstagen sieben Verbindungen je Richtung befahren. Zu Zugverbindungen aus Salzburg besteht in der Regel Anschluss in Bischofshofen.

Bischofshofen – Obertauern

Es werden auch an Samstagen und Sonntagen drei Verbindungen je Richtung angeboten. In Radstadt muss von der Bahn in Busse umgestiegen werden, bei der Rückfahrt von Bussen in die Bahn.

Bischofshofen – Bad Gastein

Zwischen Bischofshofen und Bad Gastein wird konsequent ein 2-Stundentakt mit IC-/EC-Zügen angeboten, Richtung Bad Gastein zwischen 7:53 und 21:53 Uhr und zurück von 7:18 bis 21:18 Uhr.



Bischofshofen – Goldegg

Nach Goldegg bestehen auch an Wochenenden dank eines Anrufsammeltaxis zahlreiche Verbindungen. Tagsüber bestehen alle zwei Stunden Busverbindungen, die zum Teil durch zusätzliche Kurse ergänzt werden.

Bischofshofen – Liechtensteinklamm

Zu diesem Ausflugsziel konnte bei der Fahrplanauskunft der ÖBB keine Verbindung gefunden werden.

Eine Möglichkeit, die Klamm zu erreichen stellt der Stadtbus St. Johann dar. Dieser fährt in die Nähe der Klamm (Plankenauwirt), welche von hier fußläufig zu erreichen ist. Dieser Bus verkehrt an Werktagen sowie bis Samstagmittag.

Bischofshofen – Salzburg

Die Landeshauptstadt Salzburg ist von Bischofshofen durchschnittlich 2-mal stündlich erreichbar. Auch von Pfarrwerfen, dem nächstgelegenen Bahnhof zu Werfenweng besteht stündlich eine S-Bahn-Verbindung. Nach 23:00 Uhr wird eine Rückfahrmöglichkeit aus Salzburg in den Pongau angeboten (z. B. für Theaterbesuche).

Bischofshofen – Großglockner (Franz Josefs Höhe)

In der Sommersaison besteht täglich eine für Ausflugsfahrten aus dem Pongau geeignete Verbindung mit Abfahrt in Bischofshofen um 8:53 Uhr und Rückfahrt um 15:00 Uhr. Der Aufenthalt auf der Franz-Josefshöhe ist mit 3 Stunden 20 Minuten eventuell für manche Fahrgäste etwas kurz.

Neues Buskonzept Pongau Mobil

In den Jahren 2003–2006 wurde ein neues Buskonzept erstellt, das Verbesserungen im ÖV durch Einführung eines Stundentaktes im gesamten Pongau zum Ziel hatte (www.pongau.org).

3.9.3.4 Kosten

Mobilität vor Ort

Im Pongau gelten die Tarifbestimmungen des Salzburger Verkehrsverbundes. Diese basieren auf einem Wabenmodell: der Tarif ergibt sich aus der Anzahl der befahrenen Waben und ist abhängig vom gewählten Zeitmodell. Eine Einzelfahrt von Bischofshofen nach Werfenweng kostet beispielsweise 1,90 € (2 Waben).

Für eine Fahrt von Salzburg nach Werfenweng sind neun Zonen erforderlich, eine Tageskarte für Erwachsene kostet 15,20 €. Als Einzelfahrpreis je Richtung werden 8,40 € angegeben. Ermäßigungen für Familien gibt es nur mit der österreichischen Vorteils-card Familie.

3.9.3.5 Information

Anreise

Auf den Seiten der Tourismusverbände Gasteinertal, Salzburger Sportwelt und Sportwelt Amade findet man allgemeine Informationen zur Anreise und welche Bahnlinien genutzt werden können sowie Links zu den Österreichischen Bundesbahnen.

Mobilität vor Ort

In Bischofshofen hat die erste Salzburger Mobilitätszentrale „mobilito“ ihren Sitz. Diese bietet neben Fahrplanauskunft und Reiseinformation auch eine Mobilitätsplanung an. Weiters wird von hier aus der „Pongautakt“ koordiniert – ein zwischen den unterschiedlichen Anbietern abgestimmtes regionales ÖV-Angebot aus Bahn, Bus und Linien- bzw. Anrufsammeltaxis (www.mobilito.at).

Auf den Seiten der oben genannten Tourismusverbände gibt es keine Hinweise zum regionalen ÖV-Angebot, auch keinen Link zur Mobilitätszentrale. Informationen zum Nahverkehr findet man auch im Pongau auf den Seiten des Regionalverbandes.

3.9.3.6 Touristisches Angebot zur Sanften Mobilität

In der Region Pongau gibt es bereits seit mehreren Jahren umfangreiche Angebote zur Sanften Mobilität:

Autofreie Anreise

„Perle der Alpen“ Werfenweng

Der Tourismusort Werfenweng, der auch eine „Alpine Perle“ ist, hat sich auf die autofreie Anreise spezialisiert. Zu den „SAMO“- (sanft-mobilen) Angeboten zählen der „Werfenweng Shuttle“ – ein Busshuttledienst zum Bahnhof Bischofshofen – sowie das Ortstaxi „Elois“ und ein Nachtmobil. Weiters können in Werfenweng Elektro-Fun-Fahrzeuge und ein Hybridauto ausprobiert werden.

Zusätzlich umfasst das Angebot einen Verleih für unterschiedliche Sportgeräte (Fahrräder, div. Schi etc.), um das Gepäck für eine autofreie Anreise möglichst gering zu halten.

Aus dem österreichischen Raum kann zudem im Winter das „Wedelweiß-Ticket“ für die autofreie Anreise in die Schigebiete Gastein und die Salzburger Sportwelt genutzt werden. Dieses Angebot der ÖBB beinhaltet die An- und Abreise mit der Bahn, den Transfer zum Hotel und retour sowie einen 6- oder 3-Tage-Schipass für die jeweilige Wintersportregion.

Wander- und Schibusse

Auch in den anderen Gemeinden der Region sind sanft-mobile Angebote zu finden. Hierzu zählen der „Nachtfalter“ (Gasteiner Disco Bus) oder Schibusse in den einzelnen Wintersportregionen. Weiters sind die Buslinien von Bischofshofen zu den Gemeinden Klein- und Großarl sowie Wagrain Teil des Tälerebusprojektes (www.taelerbus.at).



3.9.3.7 Erreichbarkeit touristischer Ziele

Die touristischen Ziele können überwiegend mit dem vorhandenen regionalen Angebot sowie den zusätzlichen Wander- und Schibussen erreicht werden (z. B. die Quellen des Gasteinertales über die Tauernbahn, die Täler von Klein- und Großarl mit dem Tälerebus, die Franz-Josefs-Höhe mit dem Postbus).

Tabelle 52: Erreichbarkeit unterschiedlicher touristischer Ziele – Region Pongau.

Ort	touristische Ziele	Verkehrsmittel	Beschreibung
Gasteinertal	Thermalquellen, Wandergebiete, Schigebiete	Tauernbahn	8-mal täglich im 2-Stundentakt
Krimml – Passau	Tauernradweg	Tauernbahn, Pinzgaubahn	13 Züge/Tag
Großarl	Tal der Almen	(Täler)bus	12 Busse/Tag
Wagrain	Schigebiet	Bus Wagrain – St. Johann	6-mal werktags, 5-mal an Samstagen, Sonn- und Feiertagen

Quelle: www.svv-info.at

3.9.4 Stärken- und Schwächenanalyse Region Pongau

Stärken und Potenzial

Ebenso wie im Tennengau sind besonders aus dem süd- und mitteldeutschen Raum attraktive Direktverbindungen vorhanden, die zeitlich eine Alternative zur Anreise mit der Bahn darstellen.

Durch den Modellort bzw. die „Alpine Perle“ Werfenweng gibt es ein umfassendes Angebot zur autofreien Anreise. In der Region ist zudem eine Vielzahl an sanftmobilen Angeboten vorhanden.

Auch gibt es für die Region Pongau bereits eine Mobilitätszentrale in Bischofshofen, die eine wesentliche Rolle bei der Angebotsgestaltung, Information und Vermarktung spielt.

Schwächen und fehlende Verbindungen

In die Region Pongau führen keine Direktzüge aus Norddeutschland und den Niederlanden. Von Wien aus gibt es lediglich eine Direktverbindung. Weiters gibt es keine den Kriterien (siehe 2.1.3.2) entsprechenden Nachtzüge aus dem deutschen Raum.

3.9.5 Vorschläge und Maßnahmen

- Aufbau von Direktverbindungen Deutschland/Niederlande – Tauernbahn (Bischofshofen).
- Ausweitung von Packages zur autofreien Anreise auf die Region.
- Tarifliche Gestaltung in der Region (Freie Nutzung von ÖV im Zusammenhang mit einer TourismusCard) oder Übernahme des 1,00 €-Tickets.

3.10 Region Nationalpark Hohe Tauern

3.10.1 Kurzbeschreibung

Land: Salzburg, Tirol, Kärnten

Tabelle 53: Fläche Nationalpark Hohe Tauern.

	Kernzone (km ²)	Außenzone (km ²)	Gesamt (km ²)
Salzburg	538	267	805
Tirol	347	264	611
Kärnten	313	107	420
Gesamt	1.198	638	1.836

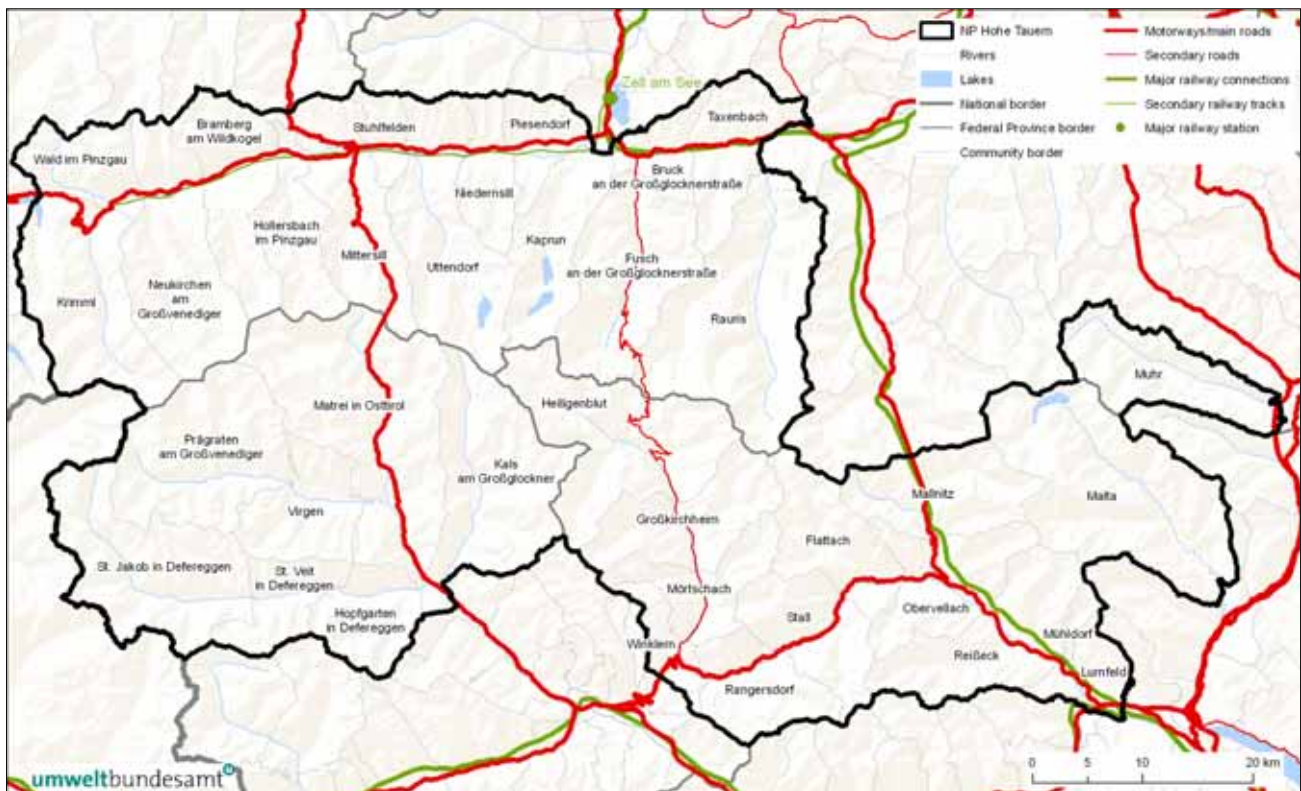


Abbildung 16: Übersicht – Nationalpark Hohe Tauern.

Der Nationalpark Hohe Tauern ist der größte der sechs Nationalparks in Österreich. Er umfasst weite Teile des zentralalpiner Hauptkamms der Ostalpen Österreichs im Bereich der Hohen Tauern zwischen den Quellen der Isel, Möll, Mur und Salzach und erstreckt sich über 100 km von Ost nach West sowie über 40 km von Nord nach Süd.

Er besteht seit 1981 und hat bei einer Fläche von über 1.800 km² Anteil an den österreichischen Bundesländern Salzburg, Tirol und Kärnten (siehe Tabelle 53). Bekannte Sehenswürdigkeiten des Nationalparks sind die Krimmler Wasserfälle, die Umbalfälle und der Gletscherlehrweg Innerschlöss (Matrei in Osttirol).



Das Gebiet liegt

- im Bundesland Salzburg in den Gemeinden Krimml, Wald im Pinzgau, Neukirchen, Bramberg, Hollersbach im Pinzgau, Mittersill, Uttendorf, Kaprun, Fusch, Rauris, Badgastein, Hüttschlag und Muhr.
- im Bundesland Tirol in Dölsach, Hopfgarten in Deferegggen, Iselsberg-Stronach, Kals am Großglockner, Matrei in Osttirol, Nußdorf-Debant, Prägraten am Großvenediger, Sankt Jakob in Deferegggen, Sankt Veit in Deferegggen, Virgen.
- im Bundesland Kärnten in den Gemeinden Heiligenblut, Großkirchheim, Mörttschach, Winklern, Mallnitz, Obervellach und Malta.

Der Nationalpark gibt einen repräsentativen Ausschnitt der Ostalpen mit 266 Berggipfeln über 3.000 m – darunter Großglockner, Großvenediger, Hoher Sonnblick und Ankogel.

In der Region liegt eine der „Perlen der Alpen“ – die Gemeinde Neukirchen am Großvenediger.

3.10.2 Region NP Hohe Tauern – Tourismus

Tourismusart (Sommer, Winter, beides):

Sommer und Winter

Tages- und Wochenendtourismus:

Vorhanden

Schutzgebiet:

Nationalpark Hohe Tauern

Tabelle 54: Tourismuskennzahlen Region NP Hohe Tauern (2006).

EinwohnerInnen	73.307
Summe Ankünfte	1.058.128
Summe Nächtigungen	6.767.669
Nächtigungsintensität (Nächtigungen/Ew)	92
Aufenthaltsdauer (Tage)	6

Quelle: STATISTIK AUSTRIA (2007)

3.10.2.1 Touristische Herkunftsländer Region NP Hohe Tauern

Tabelle 55: Herkunftsländer Region NP Hohe Tauern (nach Ankünften, 2006).

Österreich		Deutschland		Niederlande	Tschechien	Großbritannien	Italien	Dänemark	Sonstige
235.698		486.936		123.055	38.238	22.661	12.913	11.558	127.069
52.356	W	132.940	BY						
6.310	B	41.057	BW						
29.470	K	85.823	NW						
43.755	NÖ	94.107	MD						
36.583	OÖ	46.752	ND						
24.165	S	71.403	OD						
25.393	STK	14.854	BER						
14.372	T								
3.294	V								

Quelle: STATISTIK AUSTRIA (2007)

W...Wien; B...Burgenland, K...Kärnten; NÖ...Niederösterreich, OÖ...Oberösterreich, S...Salzburg, STK...Steiermark, T...Tirol, V...Vorarlberg; BY...Bayern, BW...Baden-Württemberg, NW...Nordrhein-Westfalen, MD...Mitteldeutschland, ND...Norddeutschland, OD...Ostdeutschland, BER...Berlin

Etwas weniger als die Hälfte der Gäste stammt aus Deutschland, hierbei wieder vorwiegend aus Bayern.

An zweiter Stelle der Herkunftsländer liegt Österreich mit rund 22 %, mit Schwerpunkt Wien und Niederösterreich.

Auch in dieser Region sind die Niederlande Drittplatzierte hinsichtlich der Gästezahlen.

Zukünftige potenzielle Herkunftsländer/Schwerpunkte:

Deutschland, Niederlande; Sommer: Italien (Nord), evtl. Dänemark; Winter: Slowenien, Kroatien, Tschechien

3.10.2.2 Mobilitätsverhalten

Seitens der Region wurde angegeben, dass die Anreise sowohl von Tages- als auch von Nächtigungsgästen vorwiegend mit dem Pkw erfolgt.



3.10.3 Region NP Hohe Tauern – Verkehr

3.10.3.1 Internationale und nationale Anreise

Bahnangebot

Die Region Nationalpark Hohe Tauern ist aufgrund ihrer Größe an unterschiedliche Bahnverbindungen angeschlossen. Einerseits liegt die Region direkt an der Tauernbahn (St. Johann/Badgastein/Mallnitz), andererseits ist sie über die Bahn zwischen Schwarzach-St. Veit und Wörgl (Verbindung Tauern- mit Brennerkorridor) zu erreichen. Weiters gelangt man in die Region von Süden über den Raum Lienz sowie über die Murtalbahn von Osten kommend.

Anreise von mehreren Seiten

Für diese Region dient der Bahnhof Zell am See (Salzburg) als Verkehrsknotenpunkt. Von hier führen einerseits eine Regionalbahn nach Mittersill sowie Regionalbuslinien in die Region.

Die internationalen Zugverbindungen aus dem Norden (Deutschland, Niederlande) zum Bahnhof Zell am See erfolgen über die Knoten Salzburg und Kufstein. Ebenfalls über den Knoten Salzburg führt die nationale Zugverbindung von Wien in die Region.

Tabelle 56: Zugverbindungen in die Region NP Hohe Tauern; Knoten Salzburg + Kufstein. Samstag im Sommer (2006).

	München	Stuttgart	Frankfurt	Köln	Hamburg	Berlin	Wien	Amsterdam	Mailand	Prag	Budapest	Ljubljana
Tagesverbindungen	19	15	11	9	7	3	12	2	1	2	2	3
direkt	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1 x umsteigen	10	3	3	2	2	0	10	0	1	1	0	2
2 x umsteigen	8	6	6	6	4	3	2	1	0	1	2	1
3 x umsteigen	0	6	2	1	1	0	0	1	0		0	0
Dauer min.*	03:06	05:48	06:48	07:58	09:05	09:45	04:22	11:38	08:11	9:05	9:32	4:19
Dauer max.*	04:09	06:34	08:52	09:24	10:44	10:19	05:46	12:08	08:11	9:50	9:32	4:37
Nachtzüge					2	1		2	1	0		
Fahrtdauer Pkw*	02:14	04:30	05:41	07:12	08:57	07:23	04:11	09:29	06:49	06:48	6:54	3:35
km	181	406	576	760	959	774	377	1.016	523	465	583	280

Quellen: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen

Aus dem deutschen Raum fahren bis zu 19 Züge an einem Samstag in die Region, wobei die Dichte der Zugverbindungen mit der Entfernung abnimmt. Abgesehen von der Verbindung Hamburg – Zell am See ist der Zug deutlich langsamer als der Pkw, hier sind Unterschiede in der Reisezeit bis zu 1,5 Stunden zu bemerken.

Konkurrenzfähig hinsichtlich der Reisezeit ist die Fahrt mit dem Zug aus dem Raum Wien. Aus Norddeutschland sowie aus den Niederlanden gibt es auch Nachtzüge, deren Fahrzeit bei rund 12,5–13,5 Stunden liegt.

Bis auf einen direkten Zug aus München ist ein mindestens einmaliges Umsteigen notwendig.

Anzumerken ist, dass hier keine Haus-Haus-Entfernungen angegeben sind und dass auch noch mit zusätzlichen Wegen innerhalb der Region bis zur Destination gerechnet werden muss.

Bei den Zügen aus dem deutschen und niederländischen Raum handelt es sich bis zu den Umsteigeknoten in Wörgl bzw. Schwarzach-St. Veit um ICE- (Intercity-Express) oder EC- (Eurocity) – Züge, die über Speisewagen und/oder Bordservice verfügen.

Ab dem Umsteigeknoten Wörgl bzw. Schwarzach-St. Veit sind überwiegend Regionalzüge im Einsatz (REX – Regionalexpress), die dieses Service nicht anbieten; allerdings verfügen sie über einen Rollstuhlplatz und auch die Mitnahme von Fahrrädern ist möglich. 3-mal am Vormittag sowie 3-mal am Nachmittag gibt es auch Intercity-Züge, die als Verbindung von Bregenz und Graz über Zell am See geführt werden. Diese Züge verfügen über ein Bordrestaurant oder ein Bordservice sowie einen Rollstuhlplatz und rollstuhltaugliche WC.

Zusatzangebot im Winter

Zusätzlich zu den vorhandenen Bahnverbindungen wird im Winter der „Schnee-Express“ angeboten, ein Nachtzug, der direkt von Hamburg nach Wörgl fährt; hier erfolgt eine Teilung in Richtung Innsbruck – Bludenz bzw. nach Zell am See. Die Hinfahrt des „Schnee-Express“ erfolgt am Freitagabend, die Rückfahrt am Samstagabend (Zeitraum Jänner–März 2008).

Flughafen

Der nächstgelegene Flughafen befindet sich in Salzburg. Charterflüge nach Salzburg werden von Dänemark, Estland, Finnland, Großbritannien, Irland, Island, Nordirland, Russland und Schweden angeboten.

Vom Flughafen Salzburg aus fahren Flughafenbusse bzw. ein Flughafenshuttle in die Region. Diese Busse führen nach Zell am See, Kaprun, Saalbach-Hinterglemm, Saalfelden und Maria Alm. Weiters gibt es ein Taxiservice zu einem Fixpreis (99,00 € pro Fahrzeug) in alle Orte in Salzburg sowie unterschiedliche regionale Taxixservices, die auch die Abholung vom Flughafen anbieten.

Auf Osttiroler bzw. Kärntner Seite ist der Flughafen von Klagenfurt für Flugreisende Ankunfts- und Abfahrtsort. Vom Klagenfurter Flughafen gibt es sowohl nach Osttirol als auch zu den Kärntner Destinationen Shuttledienste. Flüge nach Klagenfurt werden von den deutschen Großstädten Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln sowie von London und Wien angeboten.

3.10.3.2 Verknüpfung mit dem regionalen Angebot

Bahnhof Zell am See

Der Bahnhof liegt zentrumsnah in Zell am See und ist als Fernverkehrshalt ausgestattet. Im Bahnhof befinden sich ein personenbesetzter Fahrkartenverkauf, der täglich geöffnet hat, sowie ein Fahrkartenautomat in der Kassenhalle. Auch verfügt die Anlage über ein Restaurant/Café sowie eine Trafik.



Für das Gepäck stehen 24 Schließfächer sowie 16 Schifächer zur Verfügung.

Der Bahnhof ist barrierefrei ausgestattet mit behindertengerechten WC und Stellplätzen. Ein Hebelift ist vorhanden, auch der Zugang zur Bahnhofshalle sowie zu den Bahnsteigen ist barrierefrei möglich.

Für die Weiterfahrt ab dem Bahnhof in die Region stehen örtliche Taxiunternehmen sowie zahlreiche Busse zur Verfügung. Die Fahrpläne sind weitgehend auf den überörtlichen Bahnverkehr abgestimmt.

Verbindungen in die Region

Vom Bahnhof Zell am See gibt es sowohl Zug- als auch Busverbindungen, die auf die internationalen Zugverbindungen großteils abgestimmt sind.

- Salzburg Hbf.– Schwarzach-St. Veit – Saalfelden
- Zell am See – Mittersill
- S3: Berchtesgaden – Freilassing – Salzburg – Hallein – Golling-Abtenau – Bischofshofen – St. Johann im Pongau – Schwarzach-St. Veit – Saalfelden
- 260: Salzburg – Wals – Walserberg – Bad Reichenhall – Steinpaß – Unken – Lofer – St. Martin bei Lofer – Weißbach bei Lofer – Saalfelden – Maishofen – Zell am See
- 640: Zell am See – Bruck an der Glocknerstraße – Taxenbach – Rauris – Wörth – Bucheben – Kolm-Saigurn
- 650: Zell am See – Bruck an der Glocknerstraße – Fusch an der Glocknerstraße – Ferleiten
- 650 Winter: Zell am See – Bruck an der Glocknerstraße – Fusch an der Glocknerstraße – Embachkapelle
- 660: Thumersbach/Camping Süd – Zell am See – Schüttdorf – Kaprun – Kitzsteinhorn Bergbahn – Kesselfall
- 670: Zell am See – Piesendorf – Niedernsill – Uttendorf – Stuhlfelden – Mittersill – Hollersbach – Bramberg a. Wildkg. – Neukirchen a. Großv. – Wald i. Pzg. – Krimml
- 680: Zell am See – Maishofen – Saalbach – Hinterglemm

Tabelle 57: Anschluss in die Region ab Bahnhof Zell am See, beispielhaft für geeignete Verbindungen nach Wald im Pinzgau.

Herkunftsort	ab	an Zell am See	ab Zell am See	an Wald im Pinzgau	Anmerkung
München	7:26	11:30	11:49	13:13	Pinzgaubahn, Umsteigen in Bus in Mittersill
Wien	7:44	12:44	12:49	14:06	Umsteigen in Uttendorf – Stubachtal

Quelle: www.oebb.at

3.10.3.3 Lokale und regionale Verkehrsnetze

Die Region ist durch die Tauernbahn sowie Regionalbahnen und regionale Busse erschlossen.

Über die Tauernbahn sind die Tourismusorte St. Johann, Dorfgastein, Bad Hofgastein, Badgastein (alle Salzburg) und Mallnitz (Kärnten) erreichbar. Von St. Johann führen zusätzlich Busse in das Gasteinertal, weiters in das Groß- und Kleinarlal.

Eine weitere wichtige regionale Verbindung ist die Achse Schwarzach-St. Veit – Wörgl, an der die Ortschaften Bruck a. G., Fusch a. G. sowie Zell am See liegen. Von Zell am See führt Richtung Westen die Pinzgaubahn nach Krimml und bindet so die Nationalparkgemeinden Mittersill, Stuhlfelden und Krimml an das Bahnnetz an. Zusätzlich werden Buslinien in die Nationalparktäler geführt.

Aufgrund der direkten Lage an der Hauptbahn sind die Bezirksorte Zell am See und St. Johann sowie das Gasteinertal insgesamt gut durch öffentliche Verkehrsmittel erreichbar.

Tabelle 58: Regionale Verbindungen in der Region NP Hohe Tauern – Auswahl.

Verkehrsmittel	von	bis	Fahrzeit	Anzahl/Tag
Pinzgaubahn	Zell am See	Mittersill	rd. 1 Stunde	13
Bahn	Zell am See	Bruck a. G., Fusch a. G.	rd. 5 Minuten	22
Bus	Zell am See	Bruck a.d. Großglocknerstr.	rd. 15–20 Minuten	16
Bus	Zell am See	Kaprun	rd. 15 Minuten	17
Bus	St. Johann	Großarlal	rd. 30–40 Minuten	12
Bus	St. Johann	Bad Gastein	rd. 1–1,5 Stunden	5–7

Quelle: www.oebb.at

Mit der Murtalbahn von Osten her (Anschluss in Unzmarkt an die Südbahn) ist der Lungauer Bezirksort Tamsweg zu erreichen. Von Salzburger Seite kann Tamsweg nur über den Straßenweg, d. h. mit Hilfe von Bussen erreicht werden.

Auf Osttiroler Seite verläuft die Bahnlinie Spittal – Sillian mit dem Knoten zum regionalen Netz in der Bezirksstadt Lienz. Von Lienz führen Buslinien in das Deferegg-, Isel-, Virgen- und Kalsertal.

3.10.3.4 Kosten

Mobilität vor Ort

Auf der Salzburger Seite des Nationalparkes gelten die Tarifbestimmungen des Salzburger Verkehrsverbundes. Diese basieren auf einem Wabenmodell: der Tarif ergibt sich aus der Anzahl der befahrenen Waben und ist abhängig vom gewählten Zeitmodell. Eine Einzelfahrt von Zell am See nach Wald im Pinzgau kostet beispielsweise 1,90 € (2 Waben).

Auf der Kärntner Seite gelten die Tarife des Kärntner Verkehrsverbundes (Kärntner Linien). Demnach kostet eine Einzelfahrt für eine Zone 1,60 €.

In Osttirol sind die Tarife des Verkehrsverbundes Tirol maßgebend. Auch diese sind nach einem Zonenmodell aufgebaut. Eine Fahrt von Lienz nach Mauterndorf in Osttirol kostet beispielsweise 5,20 €.



3.10.3.5 Information

Anreise

Auf den Internetseiten zum Nationalpark (www.nationalpark.at) finden sich auf der Salzburger Seite Informationen und eine Kurzbeschreibung zur Pinzgaubahn sowie Links zu den Verkehrsanbietern und Fahrplanabfragen. Auch wird auf Direktzüge wie z. B. den „Schnee-Express“ hingewiesen.

Die Kärntner Nationalparkregion verweist neben allgemeinen Auskünften zur Anreise auf die Möglichkeit der „auto- und staufreien“ Anreise mit DB-Autoreisezügen sowie auf den Bahnhofshuttle ab Mallnitz.

Die Tiroler Nationalparkregion beschränkt sich bei ihrer Information zur autofreien Anreise auf die Bahnlinienbeschreibung und einen Link zu den Österreichischen Bundesbahnen.

Mobilität vor Ort

Auf den Nationalparkseiten (www.hohetauern.at) gibt es Hinweise auf die Tälerbusse sowie den Wanderbus Osttirol.

Auf den Seiten der Kärntner Nationalparkregion sind weitere Informationen zu Fahrplänen in der Region zu finden.

Auf den Salzburger und Tiroler Seiten finden sich keine gesonderten Auskünfte zur Mobilität vor Ort (mit Ausnahme von Informationen zu Bahnhöfen, Busparkplätzen und Taxiunternehmen).

3.10.3.6 Touristisches Angebot zur Sanften Mobilität

Salzburg

In der Nationalparkregion sind unterschiedliche Angebote zur Sanften Mobilität vorhanden. Hierzu zählen zahlreiche Nationalpark-, Wander- und Hüttentaxis (u. a. im Großarlal), die den Gästen die Fahrt zu Almen und Schutzhütten erlaubt, während die Zufahrt mit dem eigenen Pkw nicht gestattet ist.

Weiters fällt der östliche Teil der Region in den Bereich des Tälerbuskonzeptes, das – speziell für Gäste im Sommer – ein Bus- und Taxisystem zwischen dem Enns- und dem Murtal anbietet.

Als touristische Attraktion und Alternative zum Pkw kann auch die Pinzgaubahn zwischen Zell am See und Krimml genutzt werden.

Für die autofreie Anreise im der kalten Jahreszeit wird ab dem Winter 2007/2008 der „Schnee-Express“ – eine Direktverbindung aus Hamburg – in die Region geführt. Eine weitere direkte Zugverbindung gibt es aus den Niederlanden („Bergland-Express“) sowie aus Brüssel („Treski“).

autofreie Anreise



Abbildung 17: Zustiegsorte und Zielbahnhöfe des „Schnee-Express“ Quelle: www.schnee-express.com.)

Aus dem österreichischen Raum kann das „Wedelweiß-Ticket“ für die autofreie Anreise in die Schigebiete Zell am See – Kaprun, Gastein sowie die Salzburger Sportwelt genutzt werden. Dieses Angebot der ÖBB beinhaltet die An- und Abreise mit der Bahn, den Transfer zum Hotel und retour sowie einen 6- oder 3-Tage-Schipass für die jeweilige Wintersport-Region.

**„Perle der Alpen“
Neukirchen**

Als „Perle der Alpen“ bot Neukirchen in der Wintersaison 2007/2008 das Package Sanfte Mobilität – Winter an. Dieses enthielt neben sieben Übernachtungen unterschiedliche Winterangebote (Schipass, Schneeschuhwanderung, Mondscheinrodeln, Winterreiten) sowie den Transfer vom Bahnhof Mittersill, von Zell am See oder Kitzbühel nach Neukirchen.

Kärnten

Auf der Kärntner Seite ist ein Shuttledienst ab dem Bahnhof Mallnitz zu den Nationalparkgemeinden Heiligenblut, Obervellach und Flattach/Reißeck eingerichtet. Die Kosten für diesen Shuttledienst liegen für Erwachsene zwischen 6,00 und 20,00 €, bei Besitz einer Nationalpark Kärnten Card gibt es eine Ermäßigung um 25 %. Weiters bietet Mallnitz bei Anreise mit der Bahn Ermäßigungen für Tourismusattraktionen (BIOS, Führung von Nationalpark-Rangern) an.



Osttirol

Im Sommer ist auf der Osttiroler Seite der „Wanderbus Nationalpark“ unterwegs. Mit diesem Bus können das Matreier Tauernhaus, das Lucknerhaus, Prägraten/Ströden, der Staller Sattel sowie Heiligenblut/Franz Josefs Höhe von Lienz aus mehrmals täglich erreicht werden. Dieses Angebot zielt sowohl auf Hüttenwanderer mit unterschiedlichen Ausgangs- und Endpunkten als auch auf Tages- bzw. Halbtageswanderer ab.

3.10.3.7 Erreichbarkeit touristischer Ziele

Die Erreichbarkeit der touristischen Ziele – in erster Linie die Ausgangspunkte zu Wanderungen sowie Schigebiete – ist durch den Linienbetrieb bzw. saisonale Angebote wie Nationalparktaxi oder Wanderbusse gegeben.

Tabelle 59: Erreichbarkeit unterschiedlicher touristischer Ziele – Region NP Hohe Tauern.

Ort	touristische Ziele	Verkehrsmittel	Beschreibung
Großglockner	Franz Josefs Höhe	Ausflugsfahrten ab Bischofshofen ab Lienz	2-mal täglich 4-mal werktags, 1-mal Sa/So/Ft
Krimml	Krimmler Wasserfälle	Bus ab Mittersill	½- bis 1-Stundentakt
Prägraten, Osttirol	Umbalfälle	Wanderbus ab Lienz	4-mal täglich

Quelle: www.hohetauern.at

3.10.4 Stärken- und Schwächenanalyse Region NP Hohe Tauern

Stärken und Potenziale

In der Region NP Hohe Tauern gibt es eine Reihe von sanft-mobilen Angeboten, die auf die Gäste abgestimmt sind (Wanderbusse, -taxi, Schibusse). Durch die unmittelbare Lage sind einige Orte/Gebiete an der Tauernbahn gut erreichbar (Gasteinertal, Mallnitz).

Schwächen und fehlende Verbindungen

Aus der Analyse der nationalen und internationalen Verbindungen wird ersichtlich, dass kaum Direktverbindungen in die Region vorhanden sind (abgesehen Orte an der Tauernbahn). Besonders in den Raum Zell am See fehlen Direktverbindungen aus Deutschland und den Niederlanden, aber auch aus dem Raum Wien.

Innerhalb der Region gibt es ein breites Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln, die tlw. im Stundentakt unterwegs sind. Bedarf an zusätzlichen regionalen Verbindungen besteht vor allem zwischen den einzelnen Bundesländern. Auch gibt es keine vernetzte Information über die Bahn- und Busanreise in und zwischen den drei Bundesländeranteilen des Nationalparks.

3.10.5 Vorschläge und Maßnahmen

Zur Verbesserung des Angebotes wird folgendes vorgeschlagen

- Aufbau zusätzlicher Direktverbindungen
 - Aus Deutschland/den Niederlanden auch im Sommer.
 - Direktverbindung Deutschland/Niederlande – Tauernbahn (Gasteinertal).
- Verbesserung der regionalen Vernetzung zwischen den Bundesländern
 - Mobilitätszentrale Nationalpark Hohe Tauern (zentrale Abstimmung und Entwicklung der Fahrpläne, zentrale Information und Vermarktung).

3.11 Region Zillertal

3.11.1 Kurzbeschreibung

Land: Tirol

Das Zillertal zweigt etwa 40 km östlich von Innsbruck, nahe Jenbach, vom Inntal ab. Im engeren Sinn reicht das Tal von Strass im Zillertal bis Mayrhofen, wo es sich in das Tuxertal, Zamser Grund, Stillupgrund und Zillergrund teilt (die kleineren Quelltäler werden als „Gründe“ bezeichnet). Vom nördlichen Tal zweigen bereits der unbesiedelte Märzengrund und der Finsinggrund mit der Tourismussiedlung Hochfügen bei Zell am Ziller das Gerlostal ab.

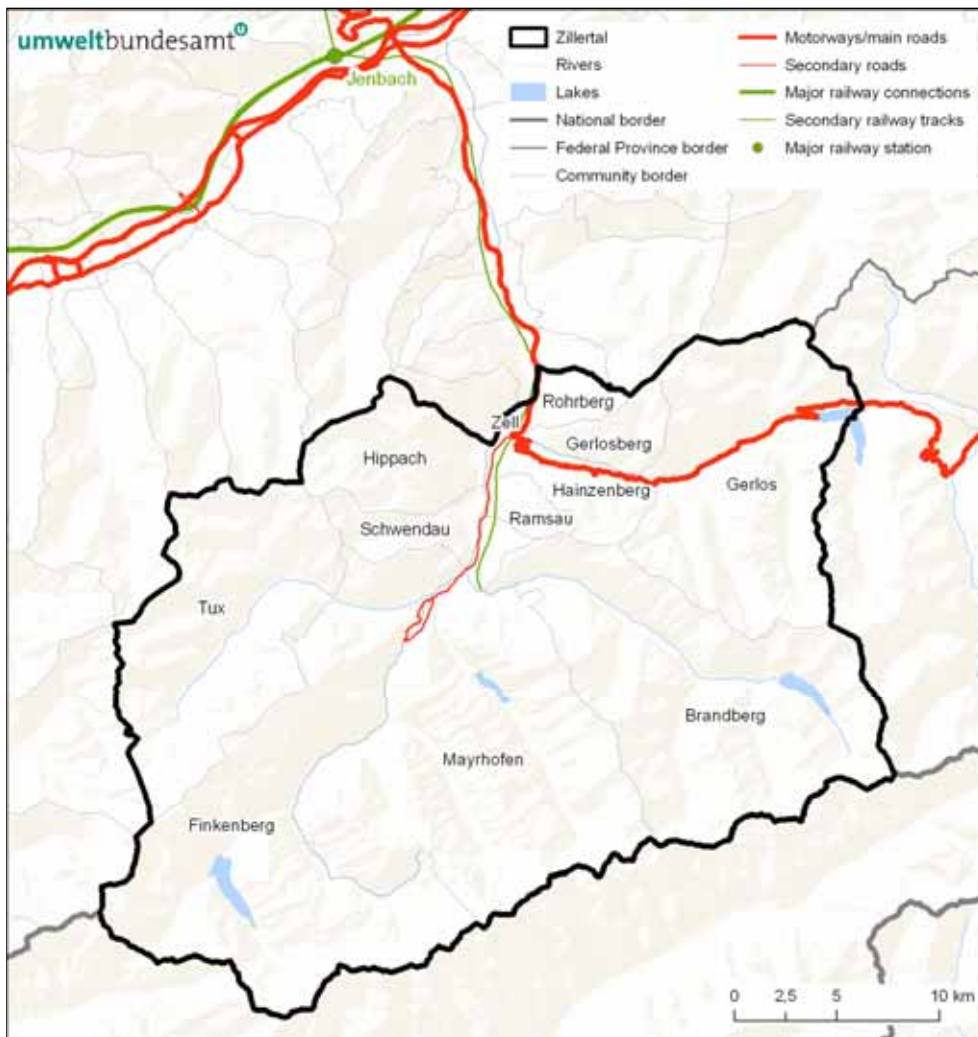


Abbildung 18: Übersicht – Region Zillertal.

Das Tal trennt die Tuxer Alpen im Westen von den Kitzbüheler Alpen im Osten. Im Süden, an der Grenze zu Südtirol, liegen die Zillertaler Alpen mit dem Zillertaler Hauptkamm. Politisch gehört das Zillertal zum Bezirk Schwaz.

Das Zillertal gliedert sich in vier Ferienregionen: „Erste Ferienregion im Zillertal Fügen – Kaltenbach“ mit den Schigebieten Spieljochbahn und Ski-Optimal Hochfügen – Hochzillertal. „Zillertal Arena“ mit den Wintersportorten Zell am Ziller und Gerlos. „Mayrhofen“ mit den Schigebieten am Penken und Ahorn. „Tux – Finkenberg“ mit dem Gletscherschigebiet „Hintertux“.

3.11.2 Region Zillertal – Tourismus

Tourismusart (Sommer, Winter, beides):
Sommer und Winter

Tages- und Wochenendtourismus:

Genauere Daten über den Tagestourismus stehen nicht zur Verfügung. Im Rahmen der Bund-Ländersitzung wurde allerdings auf die Problematik des hohen Verkehrsaufkommens durch Tagesgäste aufmerksam gemacht. Problematisch ist dieses insbesondere an Samstagen, an denen eine Überschneidung mit dem Dauergastan-/abreiseverkehr zu beobachten ist.

Schutzgebiet:

Naturpark Zillertaler Alpen

Tabelle 60: Tourismuskennzahlen Zillertal (2006).

EinwohnerInnen	33.424
Summe Ankünfte	795.821
Summe Nächtigungen	4.378.743
Nächtigungsintensität (Nächtigungen/Ew)	131
Aufenthaltsdauer (Tage)	6

Quelle: STATISTIK AUSTRIA (2007)

3.11.2.1 Touristische Herkunftsländer Region Zillertal

Rund die Hälfte der Gäste stammt aus Deutschland, davon rund ein Viertel aus Bayern.

An zweiter Stelle der Herkunftsländer stehen die Niederlande mit einem Anteil von rund 13 % der Ankünfte.

Etwas weniger als 10 % macht der österreichische Gästeanteil aus, Hauptherkunftsgebiet ist hierbei Oberösterreich.

Tabelle 61: Herkunftsländer Zillertal (nach Ankünften, 2006).

Österreich		Deutschland		Niederlande	Großbritannien	Schweiz/Liechtenstein	Belgien	Tschechien	Sonstige
75.013		402.977		106.008	33.385	26.325	25.685	18.893	107.535
8.470	W	98.635	BY						
1.739	B	42.044	BW						
2.543	K	74.986	NW						
12.338	NÖ	69.563	MD						
23.434	OÖ	41.460	ND						
4.887	S	63.946	OD						
7.443	STK	12.343	BER						
10.311	T								
3.848	V								

Quelle: Quelle: STATISTIK AUSTRIA (2007)



W...Wien; B...Burgenland, K...Kärnten; NÖ...Niederösterreich, OÖ...Oberösterreich, S...Salzburg, STK...Steiermark, T...Tirol, V...Vorarlberg; BY...Bayern, BW...Baden-Württemberg, NW...Nordrhein-Westfalen, MD...Mitteldeutschland, ND...Norddeutschland, OD...Ostdeutschland, BER...Berlin

3.11.3 Verkehr

3.11.3.1 Internationale und nationale Anreise

Bahnangebot

Das Zillertal ist über die Westbahn (Knoten Jenbach) und die Zillertalbahn erreichbar.

Aus dem deutschen Raum erfolgt die Fahrt zur Destination durchwegs über Kufstein.

Aus Bayern verkehren bis zu 23 Züge am Tag nach Jenbach, wo der Umstieg in die Region erfolgen kann.

Aus dem mittel- und norddeutschen Raum sind zudem Nachtzüge in die Region unterwegs, deren Fahrzeiten allerdings sämtlich über zehn Stunden betragen, der Nachtzug aus Hamburg benötigt knapp 15 Stunden.

Die Zugverbindungen aus Großbritannien entsprechen nicht den Kriterien (siehe 2.1.3.2), somit gibt es aus diesem Land keine geeigneten Zugverbindungen.

Aus Amsterdam werden untertags nur Verbindungen angeboten, die ein mehrmaliges Umsteigen in Deutschland erfordern. Allerdings gibt es Nachtzugverbindungen mit nur einmaligem Umsteigen, deren Fahrtdauer beträgt von Amsterdam nach Jenbach rund 12 Stunden.

Tabelle 62: Zugverbindungen in die Region Zillertal; Bahnhof Jenbach. Samstag im Sommer.

	München	Stuttgart	Köln	Frankfurt	Hamburg	Berlin	Wien	Amsterdam	Bern	Prag	Budapest
Tagesverbindungen	23	15	3	11	5	5	6	0	3	2	2
direkt	6	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
1 x umsteigen	17	8	3	7	4	5	2	0	2	2	2
2 x umsteigen	0	7	0	4	1	0	0	0	1	0	0
Dauer min.*	01:28	04:03	06:38	5:04	7:57	7:58	4:29	12:03	5:17	7:42	8:59
Dauer max.*	02:19	04:53	06:38	6:21	9:13	9:05	5:19		5:22	7:58	8:59
Nachtzüge	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0
Fahrtdauer Pkw*	01:29	03:48	6:49	4:37	8:41	6:29	4:54	8:30	4:40	5:16	7:01
km	134	366	712	527	910	725	450	965	450	517	694

Quellen: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen

Aus dem Wiener Raum gibt es sechs Tagesverbindungen, vier davon sind Direktverbindungen. Die Fahrzeit mit der Bahn dauert hierbei rund 25 Minuten kürzer als mit dem Pkw. Diese Züge führen über Linz und bedienen somit auch das österreichische Hauptherkunftsgelände Oberösterreich.

Bis nach Jenbach erfolgt die Anreise aus den Städten mit ICE-, IC- und EC-Zügen. Diese verfügen in der Regel über Bordrestaurant oder -service sowie teilweise über Rollstuhlplätze, rollstuhltaugliche WCs und Kleinkinderabteile. Ab Jenbach verkehrt die Zillertalbahnd als Regionalbahnd, die über keine gesonderte Ausstattung verfügt.

Flughafen

Der nächstgelegene Flughafen befindet sich in Innsbruck. Nach Innsbruck werden im Winter Charterflüge aus Dänemark, Finnland, Großbritannien, Irland, Norwegen und Schweden angeboten. Nach Amsterdam gibt es einmal in der Woche einen Linienflug. Zum Innsbrucker Flughafen wird kein gesonderter Shuttledienst eingesetzt, der Flughafen ist mit öffentlichen Bussen ab dem Innsbrucker Hauptbahnhof (im 15-Minutentakt) erreichbar.

3.11.3.2 Verknüpfung mit dem regionalen Angebot

Bahnhof Jenbach

Der Bahnhof Jenbach ist ein Fernverkehrshalt mit täglich geöffnetem personenbesetztem Fahrkartenschalter, einem Restaurant/Café und einer Trafik. Er verfügt über 20 Schließfächer unterschiedlicher Größe.

Sowohl der Bahnhof als auch die Bahnsteige sind barrierefrei zugänglich.

Ab Jenbach verkehren die Züge der Zillertalbahnd bis Mayrhofen, diese sind auf den internationalen Fernverkehr abgestimmt.

Verbindungen in die Region

- Bahn 310: Jenbach – Mayrhofen i. Z.

Tabelle 63: Anschluss in die Region ab Bahnhof Jenbach, beispielhaft für geeignete Verbindungen nach Mayrhofen.

Herkunftsort	ab	an Jenbach	ab Jenbach	an Mayrhofen	Anmerkung
München	7:30	8:58	9:22	10:18	täglich
Wien	7:40	12:09	12:22	13:18	täglich
Amsterdam	20:32	8:58	9:22	10:18	täglich

Quelle: www.oebb.at

Direkte Anschlusszüge in die Region gibt es für die Direktzüge aus Wien kommend. Längere Umstiegszeiten (rund 25 Minuten) sind beispielsweise bei den Direktzügen aus München zu verzeichnen oder beim Anschluss des Nachtzuges aus Amsterdam.



3.11.3.3 Lokales und regionales Verkehrsangebot

Das regionale ÖV-Netz ist charakterisiert durch die Zillertalbahn, die in Jenbach ihren Anfang nimmt und in das Zillertal bis nach Mayrhofen führt. Von Zell am Ziller sowie von Mayrhofen führen Buslinien in die verschiedenen Seitentäler.

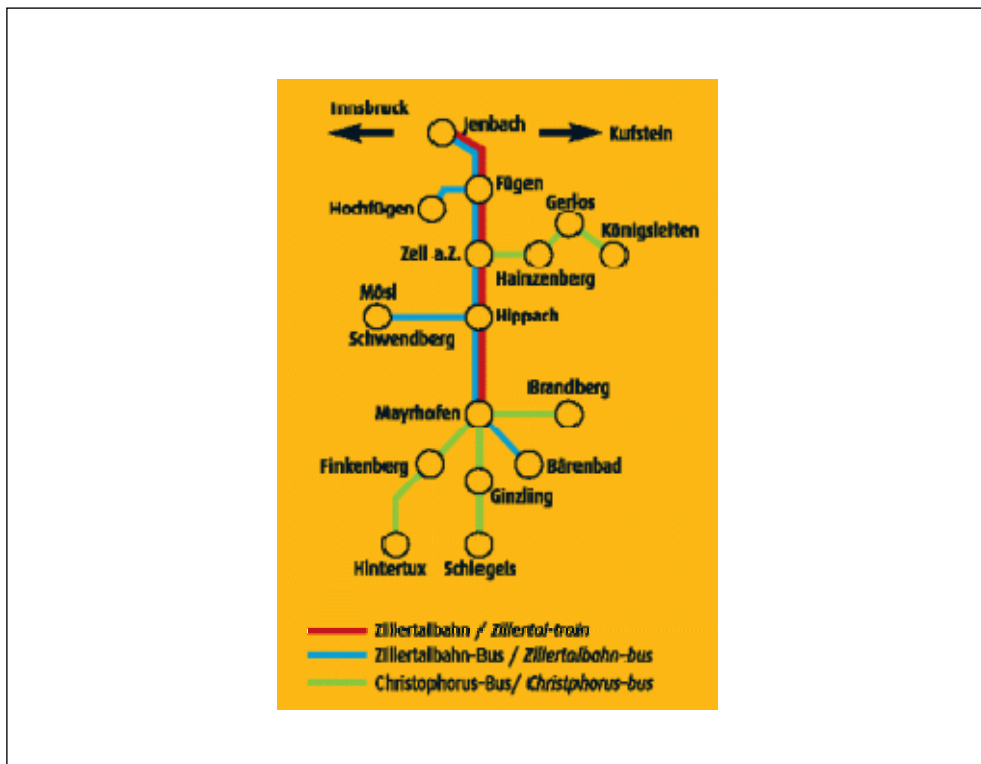


Abbildung 19: Regionales Verkehrsnetz im Zillertal (Quelle: www.zillertal.at).

Jenbach – Mayrhofen

Die Strecke wird teils mit Zügen, teils mit Bussen erschlossen.

An Werktagen fahren zwischen 6:00 und 21:00 Uhr bis zu 30 Züge bzw. Busse auf dieser Strecke. Es gibt einen Taktfahrplan mit Halbstundentakt bzw. Stundentakt zu den Tagesrandzeiten. An Sonn- und Feiertagen verkehren sieben Züge/Busse weniger, an diesen Tagen ist ein Stundentakt gegeben. Die Fahrzeit für die Strecke Jenbach – Mayrhofen beträgt eine knappe Stunde.

Mayrhofen – Hintertux (Hintertuxer Gletscherbahnen)

Zwischen Mayrhofen und den Hintertuxer Gletscherbahnen verkehren am Tag bis zu 12 Buspaare, teilweise stündlich. Die Fahrzeit beträgt rund 45 Minuten. Dieser Bus wird ab Finkenberg im Sommer auch als „Wanderbus Tux – Finkenberg“ beworben.



Mayrhofen –Schlegeisstauseen

Auf dieser Strecke fahren am Tag sieben Buspaare, Fahrzeit rund eine Stunde.

Zell am Ziller – Gerlos – Königsleiten

Zwischen diesen Ortschaften verkehren im Winter am Tag sieben Buspaare, im Sommer sind hier fünf Buspaare unterwegs.

3.11.3.4 Kosten

Mobilität vor Ort

Sowohl bei Nutzung der Zillertalbahn als auch der Busse gilt der Tarif des Tiroler Verkehrsverbundes. Auch dieses Tarifsystem basiert auf Waben (Zonen) mit unterschiedlichen Zeitkarten. Ein Einzelfahrschein von Jenbach nach Mayrhofen kostet beispielsweise 5,90 €.

Mit der Zillertal-Active-Card können die meisten öffentlichen Verkehrsmittel (Ausnahme Dampfzug) gratis genutzt werden (siehe unten).

3.11.3.5 Information

Anreise

Auf den Seiten der Tourismusregion ist die Anreise mit der Bahn beschrieben. Neben einem Link zur Fahrplanabfrage der ÖBB stehen weiters die Fahrpläne der Zillertalbahn zur Verfügung.

Mobilität vor Ort

Auf den Seiten der Tourismusregion kann man für sämtliche Regionen und Orte die Bus- und Bahnfahrpläne online abrufen. Diese Informationen stehen auch über die Seiten der Zillertalbahn zur Verfügung.

Mit dem Folder „Mobil ohne Auto“ informiert der Naturpark Zillertal die Gäste über Ausflugs- und Wandermöglichkeiten mit autofreier Anreise. Dieser Folder beinhaltet neben Bus- und Zugplänen auch Telefonnummern von Taxiunternehmen.

3.11.3.6 Vorhandene Angebote zur Sanften Mobilität

Angebote der Zillertalbahn

Die Zillertalbahn bietet neben regulären Fahrten auch Attraktionen wie Nostalgiefahrten, Hobbyfahrten (Dampfzug, der auch selbst geführt werden kann), oder den Kristallwaggon. Beim Dampfzug wird ein Speisewagen mitgeführt.

Zusätzlich bietet die Bahngesellschaft einen Radverleih an.



Zillertal-Active-Card

Mit der Zillertal-Active-Card können die meisten öffentlichen Verkehrsmittel (Ausnahme Dampfzug) gratis genutzt werden. Diese Card beinhaltet zusätzlich die freie Nutzung von Seilbahnen, den kostenlosen Eintritt zu Freibädern und der Sternwarte sowie 10 % Ermäßigung bei Vorteilspartnern in der Region. Im Jahr 2007 kostete die Zillertal-Active-Card für sechs Tage für Erwachsene 39,90 €.

Umweltbonus

Im Sommer 1994 wurde diese Initiative gestartet, um die Gründe im Naturpark vom Individualverkehr zu entlasten. Jeder Fahrgast der Zillertaler Verkehrsbetriebe auf der Linie Mayrhofen – Speicher Zillergründl erhält seither einen Bonus von 1,50 €, der in einem der Gastronomiebetriebe im Zillergrund eingelöst werden kann.

Busangebote

Die vorhandenen Buslinien werden teilweise im Sommer als Wanderbusse beworben, z. B. die Verbindung Finkenberg – Tuxer Gletscherbahnen.

Als Sportbusse werden geführt: Tuxer Sportbus von Vorderlanersbach zu den Hintertuxer Gletscherbahnen (Gratisnutzung mit Tux-Ticket oder Finkenberger Gästekarte).

In den Abend- und Nachtstunden gibt es zwischen Finkenberg und den Gletscherbahnen weiters einen Nachtbusbetrieb mit Fahrpreisen zu 1,00 € (1,00 €-Nightliner)

Im Winter werden zu den Bergbahnen unterschiedliche Schibusse geführt:

- Schibus Finkenberger Almbahnen,
- Green-line: Gratis Schibus zwischen Mayrhofen und den Gletscherbahnen,
- Schibusse zu den Mayrhofener Bergbahnen (8 Linien).

Autofreie Anreise

Für die autofreie Anreise im Winter wird ab dem Winter 2007/2008 der „Schnee-Express“ – eine Direktverbindung aus Hamburg – in die Region (Bahnhof Jenbach) geführt. Eine direkte Verbindung gibt es auch aus den Niederlanden: den „Bergland-Express“. Für Belgien existieren keine Direktverbindungen nach Jenbach.

3.11.3.7 Erreichbarkeit touristischer Ziele

Die touristischen Ziele, d. s. in erster Linie die Ausgangspunkte für Wanderungen, die „Gründe“ sowie die Schigebiete bzw. die Talstationen der Bergbahnen, sind durch die Wander-, Sport- und Schibusse sowie den Linienbetrieb öffentlich zu erreichen. Die Busse fahren mehrmals täglich.

Tabelle 64: Erreichbarkeit unterschiedlicher touristischer Ziele – Region Zillertal.

Ort	touristische Ziele	Verkehrsmittel	Beschreibung
Mayrhofen	Zillergund Stauseen	Bus	8-mal täglich (Sommer)
Fügen	Hochfügen Talstation	Bus	20-mal täglich (Winter)
Zell/Gerlos	Zillertal Arena	Bus ab Zell	12-mal täglich (Winter)

 Quelle: www.zillertalbahn.at

3.11.4 Stärken- und Schwächenanalyse Region Zillertal

Stärken und Potenziale

Das Zillertal ist insbesondere aus dem bayerischen Raum (München) gut zu erreichen, hier gibt es mehrere Direktverbindungen am Tag. Aber auch aus dem Raum Stuttgart sowie Mitteldeutschland gibt es Bahnverbindungen mit nur einem einmaligen Umsteigen, deren Fahrzeit mit dem Pkw konkurrenzfähig ist.

Auch aus dem Wiener Raum gibt es mehrere Direktverbindungen am Tag, die teilweise schneller als der Pkw sind.

Jenbach ist zudem ein Halt des saisonalen Direktzuges „Schnee-Express“ (Nachtzug aus Hamburg in der Wintersaison).

In der Region selbst ist ein breites und attraktives ÖV-Angebot vorhanden, über das auch gut informiert wird und das mit einer TourismusCard gratis genutzt werden kann.

Schwächen und fehlende Verbindungen

Es fehlen internationale Zugverbindungen aus Belgien (à la „Treski“ nach Zell am See).

Weiters fehlen Angebote für Tagesgäste, die zu einer Verkehrsentlastung bei der Zufahrt ins Zillertal führen könnten.

3.11.5 Vorschläge und Maßnahmen

- Erstellung attraktiver Angebote für die autofreie Anreise für Dauer- und Tagesgäste (aus Innsbruck, Salzburg, München).
- Angebot gemeinsamer Packages mit ÖBB („Snow & Fun-Ticket“, „Wedelweiß-Ticket“); grenzüberschreitende Packages – ähnlich dem „Snow & Fun-Ticket“ für Tagesgäste aus Bayern.

3.12 Region Arlberg

3.12.1 Kurzbeschreibung

Land: Tirol, Vorarlberg

Der Arlberg ist ein Pass, der die Bundesländer Tirol und Vorarlberg verbindet. Die Region umfasst die Gemeinden St. Anton auf Tiroler Seite und Lech-Zürs auf Vorarlberger Seite.

Die Region Arlberg ist insbesondere als internationales Schigebiet bekannt, das neben Schipisten auch andere Winteraktivitäten wie Langlaufen, Rodeln u. dgl. anbietet.

Aber auch im Sommer wird die Region der Arlberg als Gebiet zum Wandern und Bergsteigen sehr geschätzt.

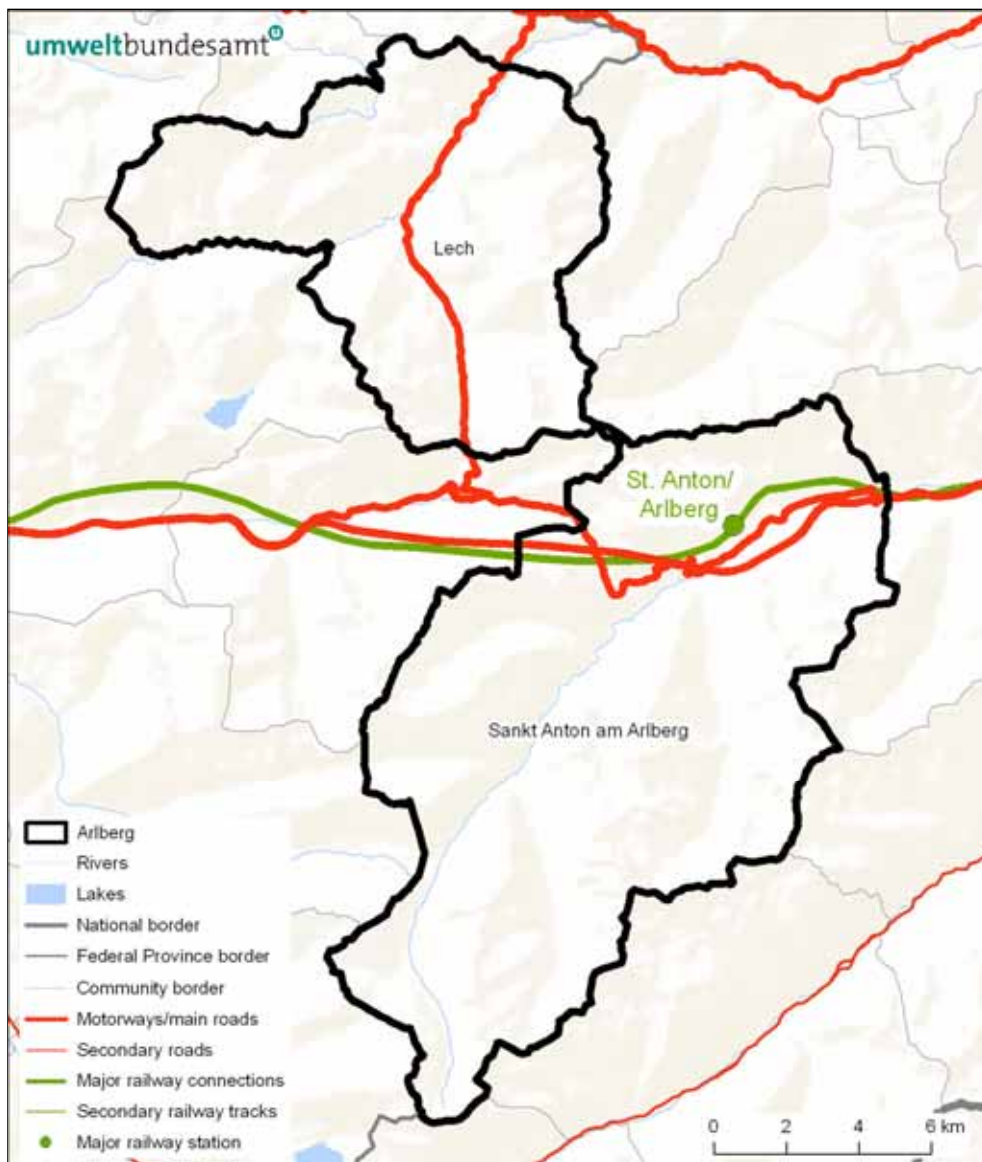


Abbildung 20: Übersicht – Region Arlberg.

3.12.2 Region Arlberg – Tourismus

Tourismusart (Sommer, Winter, beides):

Sommer und Winter

Tages- und Wochenendtourismus:

Vorhanden

Genauere Daten über den Tagestourismus stehen nicht zur Verfügung. Im Rahmen der Bund-Ländersitzung wurde allerdings auf die Problematik des hohen Verkehrsaufkommens durch Tagesgäste aufmerksam gemacht. Problematisch ist dieses insbesondere an Samstagen, an denen eine Überschneidung mit dem Dauer-gastan-/abreiseverkehr zu beobachten ist.

Schutzgebiet:

Nein

Tabelle 65: Tourismuskennzahlen Region Arlberg (2006).

EinwohnerInnen	4.734
Summe Ankünfte	358.169
Summe Nächtigungen	1.983.769
Nächtigungsintensität (Nächtigungen/Ew)	419
Aufenthaltsdauer (Tage)	6

Quelle: STATISTIK AUSTRIA (2007)

3.12.2.1 Touristische Herkunftsländer Region Arlberg

Rund 40 % der Anreisenden in diese Region stammen aus Deutschland, hiervon vorrangig aus Bayern und Baden-Württemberg.

An zweiter Stelle liegt Großbritannien mit rund 53.000 Ankünften (rund 15 %).

Österreich als Herkunftsland liegt bei dieser Region an dritter Stelle mit einem Anteil von rund 13 %, die meisten Gäste reisen aus Wien an.

Tabelle 66: Herkunftsländer Region Arlberg (nach Ankunft, 2006).

Österreich		Deutschland		Großbritannien	Niederlande	Schweiz/Liechtenstein	Dänemark	Schweden	Sonstige
47.434		141.713		53.082	23.096	18.067	9.178	7.668	57.931
14.488	W	31.029	BY						
723	B	30.845	BW						
1.496	K	27.953	NW						
7.976	NÖ	26.159	MD						
5.901	OÖ	16.071	ND						
3.236	S	5.877	OD						
4.139	STK	3.779	BER						
3.859	T								
5.616	V								



Quelle: STATISTIK AUSTRIA (2007)

W...Wien; B...Burgenland, K...Kärnten; NÖ...Niederösterreich, OÖ...Oberösterreich, S...Salzburg, STK...Steiermark, T...Tirol, V...Vorarlberg; BY...Bayern, BW...Baden-Württemberg, NW...Nordrhein-Westfalen, MD...Mitteldeutschland, ND...Norddeutschland, OD...Ostdeutschland, BER...Berlin

3.12.2.2 Mobilitätsverhalten

Aus der Region liegen keine Angaben oder Schätzungen vor.

3.12.3 Region Arlberg – Verkehr

3.12.3.1 Internationale und nationale Anreise

Bahnangebot

Die Region liegt unmittelbar an der Arlbergbahn mit IC-Halt in St. Anton am Arlberg. Die Gemeinde Lech-Zürs ist zudem über den IC-Halt in Langen am Arlberg erreichbar. Für die Fahrplanauswertungen wurde der Bahnhof St. Anton am Arlberg herangezogen, die ermittelten Verbindungen gelten allerdings auch für Langen am Arlberg mit einer Fahrzeitdifferenz von 10 Minuten.

Durch die direkte Lage am hochrangigen Netz gibt es einige Direktverbindungen sowohl aus dem deutschen als auch dem österreichischen Raum.

Besonders aus dem österreichischen, aber teilweise auch aus dem mitteldeutschen Raum ist die Bahn zeitlich konkurrenzfähig zum Pkw. Ansonsten sind die Fahrzeiten mit der Bahn rund 1–2 Stunden länger als mit dem Pkw. Bis auf wenige Ausnahmen ist mehrmaliges Umsteigen notwendig.

Tabelle 67: Zugverbindungen in die Region Arlberg; Bahnhof St. Anton. Samstag im Sommer.

	München	Stuttgart	Köln	Frankfurt	Hamburg	Berlin	Wien	Prag	Budapest
Tagesverbindungen	8	9	8	6	3	3	3	1	2
direkt	0	1	1	0	0	0	2	0	0
1 x umsteigen	4	2	1	1	1	0	1	1	1
2 x umsteigen	4	1	3	3	2	3	0	0	1
3 x umsteigen	0	5	3	2	0	0	0	0	0
Dauer min.*	03:24	04:34	06:52	05:56	09:56	09:45	06:09	9:38	10:39
Dauer max.*	04:21	06:53	09:18	07:55	10:22	10:19	06:09	9:38	10:39
Nachtzüge					1	1			
Fahrtdauer Pkw*	02:25	03:15	06:30	04:48	07:59	07:38	05:39	6:47	8:23
km	193	311	737	519	901	833	579	574	824

Quellen: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen

Aus Hamburg und Berlin gibt es auch Nachtzüge, die allerdings 13 bis 15 Stunden unterwegs sind.

Die Zugverbindungen aus Großbritannien entsprechen nicht den Kriterien (siehe 2.1.3.2), somit gibt es aus diesem Land keine geeigneten Zugverbindungen.

Bis nach Jenbach erfolgt die Anreise aus den Städten mit ICE-, IC- und EC-Zügen. Diese verfügen in der Regel über ein Bordrestaurant oder -service sowie teilweise über Rollstuhlplätze, rollstuhltaugliche WCs und Kleinkinderabteile. Ab Jenbach verkehrt die Zillertalbahn als Regionalbahn, die über keine gesonderte Ausstattung verfügt.

Flughafen

Der nächstgelegene Flughafen (100 km ab Arlberg) befindet sich in Innsbruck. Nach Innsbruck werden im Winter Charterflüge aus Dänemark, Finnland, Großbritannien, Irland, Norwegen und Schweden angeboten. Nach Amsterdam gibt es einmal in der Woche einen Linienflug. Zum Innsbrucker Flughafen gibt es keinen gesonderten Shuttledienst, der Flughafen ist mit öffentlichen Bussen ab dem Innsbrucker Hauptbahnhof (im 15-Minutentakt) erreichbar.

In einer Entfernung von 130 km liegt zudem der Flughafen Friedrichshafen (Bodensee-Airport). Flugverbindungen nach/ab Friedrichshafen: Berlin, Dresden, Dublin, Frankfurt, Graz, Hamburg, Köln, Liverpool, London Stansted, Nizza, Keflavik International, Rotterdam, Wien sowie im Winter auch aus Moskau und Kiew.

Vom Flughafen Friedrichshafen ist im Winter ein Busshuttle 3-mal täglich an Wochenenden auf den Arlberg eingerichtet (45 € pro Erwachsenen für eine Fahrtrichtung).

Ein weiterer wichtiger Flughafen ist der internationale Flughafen Zürich in einer Entfernung von 200 km – ein Flughafen mit Flugverbindungen zu 82 europäischen und 39 interkontinentalen Destinationen.

Die Flughäfen Zürich und Friedrichshafen verfügen jeweils über einen direkten Bahnanschluss. Verbindungen nach St. Anton/Langen am Arlberg gibt es mit einmaligem Umsteigen.

3.12.3.2 Verknüpfung mit dem regionalen Angebot

Bahnhof St. Anton

Der Bahnhof St. Anton ist ein Fernverkehrshalt mit Restaurant/Café und einem Verkauf für Reisebedarf. Der Bahnhof verfügt über einen täglich geöffneten personenbesetzten Fahrkartenverkauf sowie einen Fahrkartenautomaten; weiters gibt es 42 Gepäckschließfächer unterschiedlicher Größe und 12 Schi-Schließfächer. Der Bahnhof ist barrierefrei ausgestattet und zugänglich.

Für die Weiterfahrt in die Region gibt es Taxis sowie Busse nach Landeck und nach Lech. Die Fahrpläne in Richtung Lech sind auf die Zugfahrpläne abgestimmt.



Verbindungen in die Region

- Innsbruck Hbf.– Ötztal – Bludenz
- Bus 4242: Landeck – Flirsch – Pettneu a. A. – St. Jakob a. A. – St. Anton a. A.
- Bus 4248: St. Anton a. A. – St. Christoph a. A. – Zürs – Lech

3.12.3.3 Lokales und regionales Verkehrsangebot

Die Region ist an das übergeordnete ÖV-System über den Arlberg angeschlossen, die Bahnhöfe St. Anton bzw. Langen am Arlberg sind jeweils Fernverkehrsstationen.

Von den Bahnstationen führen Busse in die Region. Der Bahnhof Langen am Arlberg ist Ausgangspunkt für Regionalbusse nach Zürs-Lech, diese gehören zum Landbussystem in Vorarlberg. Ebenso werden von St. Anton Regionalbusse in das Tal bis nach Lech geführt.

Tabelle 68: Buslinien am Arlberg.

Buslinie	Fahrzeit	Anmerkung	Zahl der Buspaare		
			Montag–Freitag	Samstag	Sonn-/Feiertag
St. Anton – Lech	35 Minuten	Stundentakt	13	13	13
Langen a. A. – Lech	25 Minuten		13	13	13

Quelle: www.vmobil.at; Winterfahrplan

Anmerkung: Angebotsdichte Winter und Sommer unterschiedlich

3.12.3.4 Kosten

Mobilität vor Ort

Es gelten die Tarifbestimmungen des Vorarlberger Verkehrsverbundes. Diese bauen auf ein Zonensystem mit drei Einteilungen (Zonen, Regionen und Verbundraum) auf. Die Region Arlberg liegt in der Region 7 nach dieser Einteilung. Eine Tageskarte kostet demnach 5,60 €.

Weiters stehen Orts-, Ski- und Wanderbusse zur Verfügung, die für InhaberInnen einer TourismusCard gratis genutzt werden können (siehe unten).

3.12.3.5 Information

Anreise

Das Bahnangebot ist für die wesentlichen Verbindungen (Wien, Innsbruck, Bregenz, München, Friedrichshafen und Zürich) direkt auf den Seiten der Region abrufbar.

Mobilität vor Ort

Informationen zu den Bus- und Bahnfahrplänen sind über die Tourismuseiten der Region bzw. der einzelnen Regionen St. Anton am Arlberg und Zürs-Lech abrufbar. Für das Busangebot gibt es gesonderte Folder, die sämtliche Informationen enthalten.

3.12.3.6 Touristisches Angebot zur Sanften Mobilität

Autofreie Anreise

Aus dem österreichischen Raum kann das „Wedelweiß-Ticket“ für die autofreie Anreise auf den Arlberg genutzt werden. Dieses Angebot der ÖBB beinhaltet die An- und Abreise mit der Bahn, den Transfer zum Hotel und retour sowie einen 6- oder 3-Tage-Schipass für die Wintersportregion.

Kostenloser Orts-, -Schi- und Wanderbus

Sowohl im Sommer als auch im Winter stehen den Gästen Busse als Zubringer zu den Bergbahnen und Ausgangspunkten für Touren zur Verfügung:

Winter: Verbindung zwischen Lech, Oberlech, Zug und Zürs sowie zur Alpe Rauz, dem Einstieg in das Schigebiet um St. Anton; St. Anton – Oberes Stanzer Tal

Sommer: Ortsbus nach Warth, zum Spuller- und Formarinsee

Die Busse können von Gästen, die über den Schipass oder die „Active Inclusive Card“ verfügen, kostenlos genutzt werden

Nachttaxi James (nur im Winter)

Im Winter wurde für abendlichen Aktivitäten von 19:30 bis 04:00 Uhr früh der Liniendienst „James“ als Alternative zum Pkw eingerichtet (Tarif: 4,00 €).

3.12.3.7 Erreichbarkeit touristischer Ziele

Die touristischen Ziele sind im Winter vorrangig die Schigebiete sowie im Sommer die Ausgangspunkte für Wanderungen. Sie können mit Hilfe der beschriebenen Orts-, Schi- und Wanderbusse erreicht werden.

Tabelle 69: Erreichbarkeit unterschiedlicher touristischer Ziele – Region Arlberg.

Ort	touristische Ziele	Verkehrsmittel	Beschreibung
Lech/Oberlech	Schigebiet Arlberg West, Lecher Sommerbahnen	Orts-/Schiбусse	Stundentakt

Quelle: www.zillertalbahn.at

3.12.4 Stärken- und Schwächenanalyse Region Arlberg

Stärken und Potenziale

In die Hauptherkunftsgebiete Bayern und Baden-Württemberg gibt es Direktverbindungen, die teilweise auch zeitlich attraktiv sind (z. B. Verbindung nach Köln). Ebenso sind zeitlich günstige Direktverbindungen aus Wien vorhanden.

Durch die unmittelbare Lage an der Arlbergbahn mit den IC-Halten in der Region (und in der Nähe zum Schigebiet) sind gute Voraussetzungen für die autofreie Anreise vorhanden. Auch gibt es ein relativ dichtes Busangebot, das auch auf die unterschiedlichen Nutzergruppen ausgerichtet ist.



An Winter-Wochenenden ist die Straßenverbindung zwischen Bludenz und Landeck regelmäßig überlastet, ausgedehnte Stauerscheinungen mit mehrstündigen Fahrzeitverlängerungen sind die Regel. Die Anreise mit der Bahn stellt dazu eine Alternative dar.

Schwächen und fehlende Verbindungen

Als unbefriedigend wurden seitens der Region Arlberg die Bahnverbindungen zu den Flughäfen Zürich und Friedrichshafen genannt, die teilweise mehrmaliges Umsteigen erfordern.

Verbindungen über Lindau erfordern 2-maliges Umsteigen (in Lindau und in Bregenz), da die Züge im Fernverkehr von der Westbahn kommend in Bregenz enden.

3.12.5 Vorschläge und Maßnahmen

- Angebot von Packages zum autofreien Tourismus.
- Angebot von Packages zur autofreien Anreise für Tagestouristen (entsprechend dem „Snow & Fun-Ticket“).
- Attraktive Angebote von/zu den Flughäfen Zürich und Friedrichshafen:
 - Zürich: Verlängerung von EC-Zügen nach Zürich bis zum Flughafenbahnhof.
 - Friedrichshafen: Halt von ICE-Zügen der Strecke Lindau – Ulm in Friedrichshafen-Flughafen.
- Verlängerung der nach Bregenz geplanten Railjet-Züge bis Lindau.
- Prüfen zusätzlicher Direktverbindungen Stuttgart – Lindau – Ulm.

3.13 Region Bregenzerwald

3.13.1 Kurzbeschreibung

Land: Vorarlberg

Der Bregenzerwald grenzt im Westen an die im Rheintal befindliche Region Bodensee, im Norden an Deutschland bzw. Bayern (Landkreise Lindau und Oberallgäu), im Nordosten an das Kleinwalsertal, im Osten an den Tannberg bzw. das Arlberggebiet und im Süden an das Große Walsertal.

Der Bregenzerwald ist bei Gourmets vor allem durch die Käsestraße Bregenzerwald bekannt. Diese ist ein Zusammenschluss von Bregenzerwälder Bauern/Bäuerinnen, WirtInnen, Handwerkern/Handwerkerinnen und Handelsbetrieben, die sich der traditionellen Käseproduktion widmen. Der Bregenzerwälder Bergkäse ist eine weit über die Landesgrenzen hinaus bekannte Spezialität.

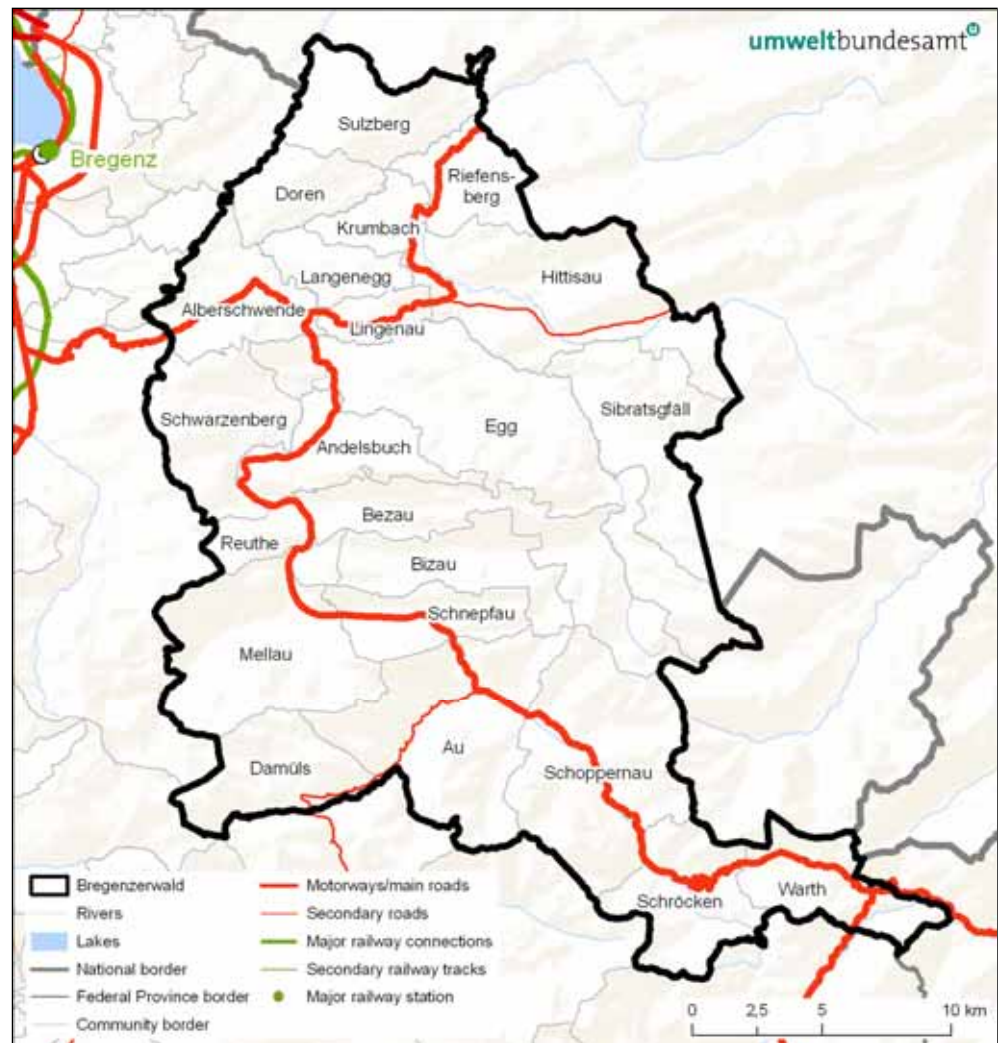


Abbildung 21: Übersicht – Bregenz Wald.

Die Bregenzeralwbahn („s Wälderbähnle“) ist eine weitere Attraktion des Bregenzeraldes. Dabei handelt es sich um eine Museumsbahn, die auf einem noch erhaltenen Reststück der Schmalspurbahn verkehrt. Von 1902 bis 1983 befuhr das „Wälderbähnle“ die 35,5 km lange Strecke von Bregenz nach Bezau.

Bis Oktober 2004 wurden 6,1 km der Strecke befahren, jedoch musste ein Teilstück dem Straßenausbau weichen, womit derzeit nur noch eine Strecke von 5 km zur Verfügung steht.

Ein beliebtes Ausflugsziel ist der Bregenzerald auch wegen seiner Wanderwege und der zahlreichen Schigebiete.

3.13.2 Region Bregenzerald – Tourismus

Tourismusart (Sommer, Winter, beides):

Sommer und Winter

Tages- und Wochenendtourismus:

Speziell im Winter vorhanden


Schutzgebiet:

Nein

Tabelle 70: Tourismuskennzahlen Bregenzerwald (2006).

EinwohnerInnen	28.604
Summe Ankünfte	343.023
Summe Nächtigungen	1.554.967
Nächtigungsintensität (Nächtigungen/Ew)	54
Aufenthaltsdauer (Tage)	5

Quelle: STATISTIK AUSTRIA (2007)

3.13.2.1 Touristische Herkunftsländer Region Bregenzerwald

In der Region stammen rund 60 % der Gäste aus Deutschland, davon etwas mehr als die Hälfte aus Baden-Württemberg.

An zweiter Stelle der Gäste sind mit einem Anreil von rund 17 % die Schweiz und Liechtenstein zu nennen.

Österreich liegt an dritter Stelle, wobei mehr als die Hälfte der österreichischen Gäste aus dem Bundesland Vorarlberg stammt.

Tabelle 71: Herkunftsländer Region Bregenzerwald (nach Ankünften, 2006).

Österreich	Deutschland	Schweiz/Liechtenstein	Niederlande	Frankreich	Belgien	Großbritannien	Sonstige
40.660	200.120	58.805	18.029	11.112	6.237	1.690	6.370
3.119 W	25.528 BY						
457 B	104.253 BW						
920 K	19.540 NW						
2.640 NÖ	32.881 MD						
3.163 OÖ	8.241 ND						
1.289 S	7.671 OD						
1.842 STK	2.006 BER						
3.920 T							
23.310 V							

Quelle: STATISTIK AUSTRIA (2007)

W...Wien; B...Burgenland, K...Kärnten; NÖ...Niederösterreich, OÖ...Oberösterreich, S...Salzburg, STK...Steiermark, T...Tirol, V...Vorarlberg; BY...Bayern, BW...Baden-Württemberg, NW...Nordrhein-Westfalen, MD...Mitteldeutschland, ND...Norddeutschland, OD...Ostdeutschland, BER...Berlin

Zukünftige potenzielle Herkunftsländer/Schwerpunkte:

Deutschland, Schweiz, Niederlande

3.13.2.2 Mobilitätsverhalten

Aus der Region liegen keine Angaben oder Schätzungen vor.

3.13.3 Region Bregenzerwald – Verkehr

3.13.3.1 Internationale und nationale Anreise

Die Region Bregenzerwald liegt an der Vorarlbergbahn, die von der Staatsgrenze bei Lindau bis Bludenz führt, wo sie in die Arlbergbahn übergeht. Für die Analyse der nationalen und internationalen Anreise werden Bregenz und Dornbirn als regionale Bahnhöfe herangezogen.



Abbildung 22: Überregionale Verkehrsanbindung Region Bregenzerwald (Quelle: www.bregenzerwald.at).

Bahnangebot

Die Region Bregenzerwald ist

- aus Deutschland von Berlin, Hamburg, Köln, Frankfurt und Stuttgart über München,
- aus der Schweiz (Basel, Bern) über Zürich,
- aus Österreich (Wien) über Dornbirn,
- aus den Niederlanden (Amsterdam) sowohl über Zürich (Nachtzug) als auch über München (tagsüber) zu erreichen.

Die nächstgelegenen Bahnhöfe befinden sich in Bregenz: 25 km, Dornbirn: 17 km und St. Margrethen (CH): 28 km.

Zürich wird dank des Swiss Taktes aus allen Städten im Zentralraum gut erreicht, für die Abfahrten ab 9:16 Uhr bestehen auch gute Anschlüsse aus der Westschweiz (Genf, Lausanne).



Tabelle 72: Zugverbindungen in die Region Bregenzerwald; Schweiz und Niederlande über Zürich nach Bregenz.

	Zürich	Bern	Basel	Amsterdam
Tagesverbindungen	4	4	3	
direkt	4			
1 x umsteigen		4	3	
Dauer min*	01:37	02:51	02:46	
Dauer max*	01:37	02:51	02:46	
Nachtverbindungen				1
direkt				
1 x umsteigen				1
Fahrdauer Pkw*	01:35	02:45	02:20	07:45
Entfernung km	123	242	202	827

 Quelle: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen

Tabelle 73: Zugverbindungen in die Region Bregenzerwald; Deutschland, Luxemburg und die Niederlande nach Bregenz.

	München	Stuttgart	Frankfurt	Köln	Hamburg	Berlin	Luxemburg	Amsterdam
Tagesverbindungen	14	9	8	7	4	2	1	1
direkt	3	1	0	1	0	0	0	0
1 x umsteigen	4	4	1	2	2	2	1	0
Dauer min*	02:31	02:58	04:24	05:11	08:06	09:10	08:57	08:10
Dauer max*	03:21	03:17	04:55	07:21	09:41	09:12	09:54	08:10
Nachtverbindungen								
Fahrdauer Pkw	02:00	02:15	04:00	05:20	07:15	06:45	05:15	07:45
Entfernung km	186	212	409	573	802	730	511	827

 Quellen: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen

Tabelle 74: Zugverbindung in die Region Bregenzerwald aus Wien nach Dornbirn.

	Wien
Tagesverbindungen	6
direkt	3
1 x umsteigen	3
Dauer min*	06:47
Dauer max*	07:37
Nachtverbindungen	1
Fahrdauer Pkw*	06:15
Entfernung km	620

 Quellen: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen

Tabelle 75: Zugverbindung in die Region Bregenzerwald aus Ungarn und Tschechien nach Bregenz.

	Prag	Budapest
Tagesverbindungen	1	1
direkt	0	0
1 x umsteigen	1	0
2 x umsteigen	0	1
Dauer min*	9:48	12:05
Dauer max*	9:48	12:05
Nachtverbindungen		1
Fahrdauer Pkw*	5:17	8:02
Entfernung km	561	868

 Quellen: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen

Die Region Bregenzerwald ist für Reisende aus der Schweiz und Deutschland gut über Bregenz und Zürich erschlossen, für Reisende aus Wien über Dornbirn.

Deutlich längere Fahrzeiten entstehen bei der Anreise aus dem Osten, aus Tschechien oder Ungarn (siehe Tabelle 75).

Sowohl nach Bregenz als auch nach Dornbirn erfolgt die Anreise mit ICE-, IC- und EC-Zügen. Diese verfügen in der Regel über ein Bordrestaurant oder -service sowie teilweise über Rollstuhlplätze, rollstuhltaugliche WCs und Kleinkinderabteile.



Flughafen

Die nächstgelegenen Flughäfen (km-Distanzen nach Egg):

- Zürich (130 km),
- St. Gallen/Altenrhein (44 km),
- Friedrichshafen (52 km),
- München (210 km),
- Memmingen (100 km)

Flugverbindungen nach/ab Friedrichshafen: Berlin, Dresden, Dublin, Frankfurt, Graz, Hamburg, Köln, Liverpool, London Stansted, Nizza, Keflavik International, Rotterdam, Wien.

Vom Flughafen Friedrichshafen gibt es einen AirportBus bis Dornbirn. Dieser verkehrt 4-mal täglich von Montag bis Freitag zwischen Dornbirn – Bregenz – Friedrichshafen und retour. Fahrkarten werden im Bus verkauft – 6,00 € ab Bregenz, 7,00 € ab Dornbirn für die einfache Fahrt.

Außerdem gibt es noch einen Abhol- und Zubringerdienst ab Haus/Hotel in Vorarlberg zu jedem Flug ab Friedrichshafen.

Weiters gibt es zwischen dem Flughafen Friedrichshafen und Bregenz/Dornbirn ca. 15-mal pro Tag und Richtung Zugverbindungen mit mindestens einmaligem Umsteigen.

Vom/zum Flughafen Zürich gibt es Flugverbindungen zu 82 europäischen und 39 interkontinentalen Destinationen sowie mehrere direkte Zugverbindungen nach Bregenz.

3.13.3.2 Verknüpfung mit dem regionalen Angebot

Bahnhof Bregenz

Der Bahnhof in Bregenz ist ein Fernverkehrshalt und verfügt über die Einrichtungen eines städtischen Bahnhofes (Trafik, Restaurant/Café, Reisebedarf). Auch ist er barrierefrei ausgestattet: es gibt u. a. einen bedienten Hebelift sowie Liftanlagen zu den Bahnsteigen. Neben dem personenbesetzten Fahrkartenverkauf gibt es zwei Fahrkartenautomaten in der Kassenhalle.

Für die Weiterfahrt in der Region stehen Taxis vor dem Bahnhof sowie Landbusse zur Verfügung, die bzgl. ihres Fahrplanes auf die internationalen Zugfahrpläne abgestimmt sind.

Verbindungen in die Region

Da es keinen Bahnhof in der Region Bregenzerwald gibt, ist die Region über den Landbus Bregenzerwald an die Bahnhöfe Dornbirn und Bregenz angebunden.

Einige VermieterInnen bieten einen Abholservice ab Bahnhof an.

- Bludenz – Feldkirch – Bregenz – Lindau
- Landbuslinien in den Bregenzerwald
- Flughafenbus Friedrichshafen + Altenrhein.

3.13.3.3 Lokales und regionales Verkehrsangebot

Die Region Bregenzerwald ist mit einem dichten öffentlichen Busnetz erschlossen, mit dem alle Bregenzerwälder Gemeinden erreicht werden können.

„Wälderbus“

Die Regionalentwicklung Bregenzerwald GmbH (REGIO) ist die Trägerin und Betreiberin des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Bregenzerwald.

Der „Wälderbus“ bedient mit 406 Haltestellen ein Streckennetz mit einer Länge von rund 760 km, auf einer regionalen Fläche von rund 590 km². Das ÖPNV-Versorgungsgebiet reicht von Warth an der Landesgrenze zu Tirol über den Mittel- und Vorderwald, mit einer zusätzlichen Buslinie nach Oberstaufen/Deutschland, bis nach Dornbirn im Rheintal und Bregenz am Bodensee.

Die REGIO bedient sich zur Erbringung der Fahrleistungen der privaten Busunternehmen im Bregenzerwald sowie der Österreichischen ÖBB-Postbus GmbH. Die REGIO-Geschäftsstelle erteilt die Fahraufträge, führt die Geschäfte, plant die Fahrleistungen und legt die Fahrpläne fest.

Auf den Hauptlinien wird ein durchgehender Stundentakt mit Verdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten gefahren, auf den Nebenlinien ein 2-Stundentakt.

Die Linien im Detail:

- 24 Wolfurt – Buch – Alberschwende
- 25 Bregenz – Langen – Krumbach – Hittisau – Egg
- 26 Fischanger – Hub
- 27 Fahl – Thal
- 28 Fahl – Sulzberg – Doren
- 28a Sulzberg – Gullenbach
- 28b Sulzberg – Simlisgswend – Doren – Huban
- 29 Egg – Langenegg – Krumbach – Riefensberg
- 30 Hittisau – Bolgenach – Riefensberg (saisonabhängig)
- 31 (Hittisau –) Krumbach – Oberstaufen
- 32 Egg – Großdorf – Schetteregg
- 35 Bregenz – Egg – Andelsbuch – Bezau
- 36 Bezau – Bizau (– Schönenbach) (saisonabhängig)
- 38 Dornbirn – Bödele – Schwarzenberg
- 39 Müselbach – Langenegg
- 40 Dornbirn – Egg – Schopperrau (– Warth)
- 41 Dornbirn – Hittisau – Sibratsgfäll
- 42 Schopperrau – Warth – Lech (saisonabhängig)
- 43 Au – Damüls.



3.13.3.4 Kosten

Mobilität vor Ort

Im Bregenzerwald gelten die Tarife des Vorarlberger Verkehrsverbundes. Diese bauen auf ein Zonensystem mit drei Einteilungen (Zonen, Regionen und Verbundraum) auf. Die Region Bregenzerwald liegt entsprechend dieser Einteilung in den Regionen 8 und 9. Eine Tageskarte für zwei Regionen kostet demnach 7 € (www.vmobil.at).

3.13.3.5 Information

Anreise

Auf den Seiten der Region finden sich allgemeine Informationen zur Anreise mit der Bahn mit Verlinkung zu den Österreichischen Bundesbahnen sowie umfangreiche Informationen zu den nächstgelegenen Flughäfen.

Mobilität vor Ort

Informationen zum regionalen Busangebot (Linien, Fahrpläne) können den Seiten der Region entnommen werden (www.bregenzerwald.at).

3.13.3.6 Touristisches Angebot zur Sanften Mobilität

Bregenzerwald Card, 3 Täler-Schipass

Bereits ab drei Übernachtungen bekommen TouristInnen mit der Gästekarte für die Dauer ihres Aufenthaltes die Bregenzerwald Card und bezahlen für folgende Leistungen keinen Cent:

- Bergbahnen und Schwimmbäder,
- „Landbus Bregenzerwald-Wälderbus“ der Region Bregenzerwald inklusive Bregenz (ausgenommen Stadtbus), Dornbirn (ausgenommen Stadtbus), Lech, Raggal und Fontanella/Sonntag im Großen Walsertal.

Mit dem 3-TälerSchipass (ausgenommen Gruppen-Schipass) können alle Busse kostenlos benützt werden. Einzige Voraussetzung: Schibekleidung.

Schibusse

Folgende Schibuslinien gibt es zusätzlich zu den Landbuslinien:

- Schibnitz Bregenzerwald: Gaißau – Höchst; Fußach – Hard – Lauterach, Hörbranz – Lochau – Bregenz – Wolfurt.
- Schibus Schröcken, Schibus Bödele, Schibus Diedamskopf, Dorfbus Damüls.

3.13.3.7 Erreichbarkeit touristischer Ziele

Tabelle 76: Erreichbarkeit unterschiedlicher touristischer Ziele – Region Bregenzer Wald.

Ort	touristische Ziele	Verkehrsmittel	Beschreibung
Region	Käsestraße	Landbusse (Bezau)	stündlich
Schoppernau	Bergbahn Didamskopf	Landbus Dornbirn – Schoppernau	
Schröcken	Bergwandern	Landbus Schoppernau – Warth – Lech	2-Studentakt

Quelle: www.vmobil.at

Die touristischen Ziele der Region sind größtenteils durch das Landbussystem abgedeckt.

3.13.4 Stärken- und Schwächenanalyse Region Bregenzerwald

Stärken und Potenziale

Für die Region sind die Bahnhöfe Bregenz und Dornbirn die Umsteigeknoten für die Weiterfahrt in die Region. Dadurch ist eine gute Erreichbarkeit von den internationalen Destinationen, insbesondere aus dem Schweizer Raum und auch aus dem süddeutschen Raum gegeben, die auch zeitlich attraktiv sind. Auch Direktverbindungen nach Wien sind im Einsatz.

In der Region Arlberg ist ein dichtes öffentliches Verkehrsnetz vorhanden, das durch eine einzelne Gesellschaft betrieben und koordiniert wird. Auf den Hauptlinien ist ein Studentakt, auf den Nebenlinien ein 2-Studentakt eingerichtet.

Schwächen und fehlende Verbindungen

Es ist keine attraktive Nachtverbindung aus Norddeutschland und den Niederlanden vorhanden.

Aus dem Raum Baden-Württemberg (Hauptherkunftsgebiet) gibt es nur eine einzige Direktverbindung.

Auch auf kürzeren Strecken ist Umsteigen notwendig, u. a. vom/zum Flughafen Friedrichshafen.

3.13.5 Vorschläge und Maßnahmen

- Angebot von Packages zur autofreien Anreise.
- Aufbau zusätzlicher Direktverbindungen nach Stuttgart – Köln.
- Optimierung des Bahn-Regionalverkehrs vom/zum Flughafen Friedrichshafen.

3.14 Region Montafon

3.14.1 Kurzbeschreibung

Land: Vorarlberg

Das Montafon ist ein Alpental in Vorarlberg, das bei Bludenz in Richtung Süden abzweigt. Begrenzt wird das Tal durch die Verwallgruppe im Norden und vom Rätikon und der Silvretta im Süden.

Sowohl im Sommer als auch im Winter ist das Montafon Anziehungspunkt für Gäste. Im Sommer bietet die Region Touren insbesondere zum Wandern, Radfahren und Mountainbiken. Im Winter stehen unterschiedliche Schigebiete zur Verfügung, u. a. das Schigebiet Hochjoch oder Silvretta Nova.

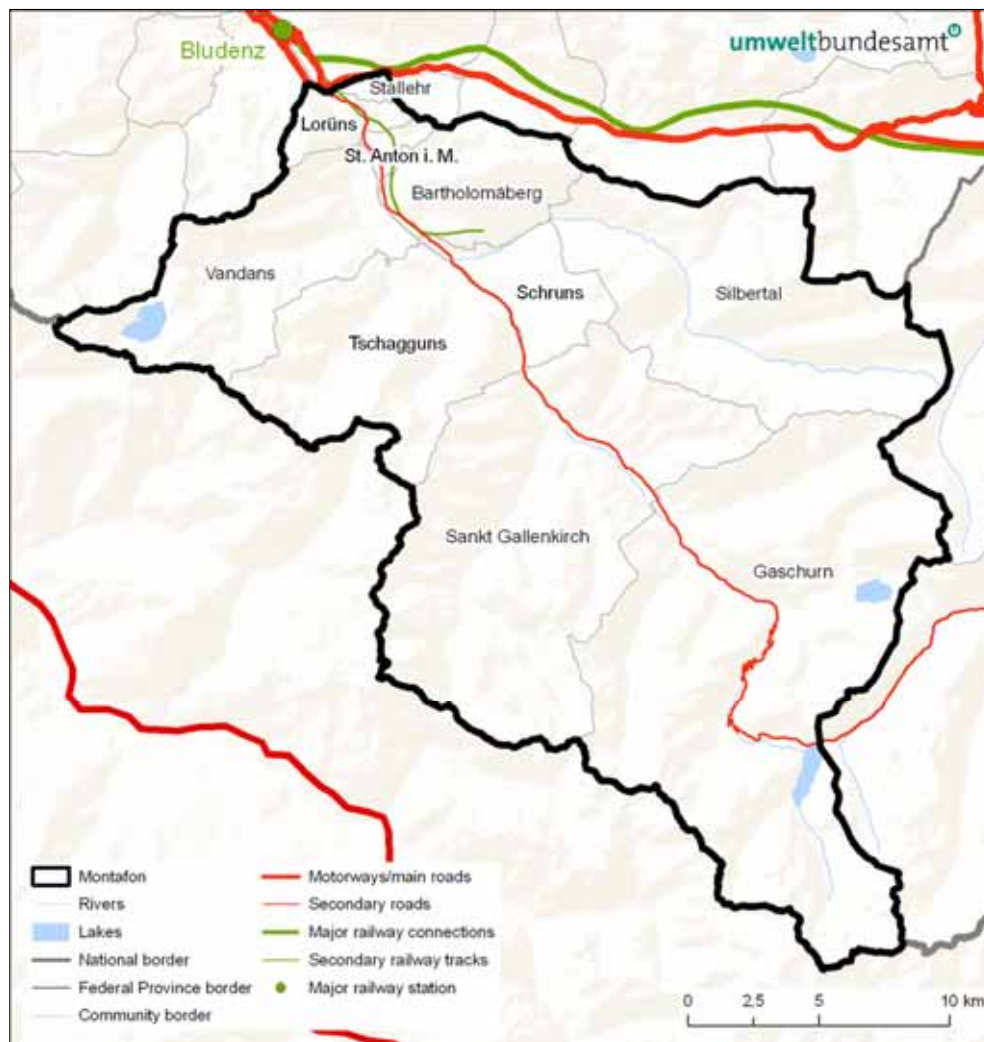


Abbildung 23: Übersicht – Region Montafon.

3.14.2 Region Montafon – Tourismus

Tourismusart (Sommer, Winter, beides):

Sommer und Winter

Tages- und Wochenendtourismus:

Nicht bekannt

Genauere Daten über den Tagestourismus stehen nicht zur Verfügung. Im Rahmen der Bund-Ländersitzung wurde allerdings auf die Problematik des hohen Verkehrsaufkommens durch Tagesgäste aufmerksam gemacht. Problematisch ist dieses insbesondere an Samstagen, an denen eine Überschneidung mit dem Dauer-gastan-/abreiseverkehr zu beobachten ist.

Schutzgebiet:

Nein

Tabelle 77: Tourismuskennzahlen Region Montafon (2006).

EinwohnerInnen	17.121
Summe Ankünfte	376.632
Summe Nächtigungen	1.862.447
Nächtigungsintensität (Nächtigungen/Ew)	109
Aufenthaltsdauer (Tage)	5

Quelle: STATISTIK AUSTRIA (2007)

3.14.2.1 Touristische Herkunftsländer Region Montafon

Tabelle 78: Herkunftsländer Region Montafon (nach Ankünften, 2006).

Österreich	Deutschland	Schweiz/Liechtenstein	Niederlande	Frankreich	Belgien	Großbritannien	Sonstige
32.102	222.884	60.988	33.618	9.595	5.612	2.069	9.764
2.999	W 31.903	BY					
1.875	B 89.944	BW					
432	K 27.771	NW					
2.010	NÖ 50.523	MD					
2.036	OÖ 11.453	ND					
1.547	S 9.193	OD					
1.201	STK 2.097	BER					
3.844	T						
16.158	V						

Quelle: STATISTIK AUSTRIA (2007)

W...Wien; B...Burgenland, K...Kärnten; NÖ...Niederösterreich, OÖ...Oberösterreich, S...Salzburg, STK...Steiermark, T...Tirol, V...Vorarlberg; BY...Bayern, BW...Baden-Württemberg, NW...Nordrhein-Westfalen, MD...Mitteldeutschland, ND...Norddeutschland, OD...Ostdeutschland, BER...Berlin



Rund 60 % der Gäste stammt aus Deutschland, hierbei in erster Linie aus Baden-Württemberg, gefolgt von Mitteldeutschland.

An zweiter Stelle liegen die Schweiz und Liechtenstein mit einem Anteil von rund 16 %.

Einen Anteil von rund 9 % an der Zahl der Ankünfte haben die Niederlande.

3.14.2.2 Mobilitätsverhalten

Aus der Region liegen keine Angaben oder Schätzungen vor.

3.14.3 Region Montafon – Verkehr

3.14.3.1 Internationale und nationale Anreise

Bahnangebot

Der nächstgelegene Fernverkehrshalt ist der Bahnhof Bludenz, von dem die Montafonerbahn in das Montafon abzweigt.

Die Bahnverbindung aus dem deutschen Raum erfolgt über Lindau – Bregenz – Bludenz, aus Wien über die Arlbergstrecke.

Bei sämtlichen Zügen ist ein- bis mehrmaliges Umsteigen notwendig, auch aus dem Wiener Raum gibt es keine Direktverbindungen.

Als Umsteigebahnhof fungiert hier neben Bludenz auch Lindau, von wo es Direktverbindungen in das Tal gibt.

Tabelle 79: Zugverbindungen in die Region Montafon; Bahnhof Bludenz. Sommer.

	München	Stuttgart	Köln	Frankfurt	Hamburg	Berlin	Wien	Zürich	Bern	Prag
Tagesverbindungen	19	11	3	6	2	1	3	4	4	1
direkt	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0
1 x umsteigen	7	5	2	2	1	1	1	4	4	1
2 x umsteigen	12	5	0	4	1	0	0	0	0	0
Dauer min.*	3:25	3:47	6:05	5:09	9:38	9:25	6:46	1:52	3:00	10:15
Dauer max.*	5:02	4:57	7:44	5:57	11:08	9:54	6:46	1:52	3:00	10:15
Nachtzüge					1	1	1	0	0	0
Fahrtdauer Pkw*	2:22	2:37	5:41	4:11	7:22	7:01	6:06	1:41	2:51	5:46
km	241	266	628	474	857	788	616	146	277	615

Quellen: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen



Insgesamt gibt es am Tag bis zu 19 Bahnverbindungen aus dem süddeutschen und bis zu zwei Verbindungen aus dem norddeutschen Raum. Eine Direktverbindung gibt es aus dem Raum Baden-Württemberg.

Aus den Niederlanden sind keine geeigneten Verbindungen vorhanden, da die meisten ein mehrmaliges Umsteigen erfordern bzw. die Fahrt bis zu 15 Stunden dauert.

Aus dem Wiener Raum fahren drei Züge am Tag, davon zwei Direktzüge; weiters verkehrt ein Nachtzug.

Aus Ungarn gibt es keine geeignete Verbindung, die den Kriterien (siehe 2.1.3.2) entspricht.

Wie auch in den anderen Regionen dauert die Reisezeit mit dem Zug prinzipiell länger als mit dem Pkw.

Bis nach Bludenz erfolgt die Anreise aus den Städten mit ICE-, IC- und EC-Zügen. Diese verfügen in der Regel über ein Bordrestaurant oder -service sowie teilweise über Rollstuhlplätze, rollstuhltaugliche WCs und Kleinkinderabteile.

Flughafen

Die nächstgelegenen Flughäfen befinden sich in Friedrichshafen (rd. 100 km), Innsbruck (rd. 150 km) und in Zürich (rd. 200 km). (Beschreibung dieser Flughäfen siehe Kapitel 3.13.3.1 und 3.11.3.1).

Zu den Flughäfen gibt es Flughafentransfers zu den einzelnen Destinationen ins Montafon. Weiters können mit der Bahn (mit mindestens einmaligem Umsteigen) die Flughäfen Friedrichshafen bzw. Zürich erreicht werden. Ferner gibt es einen Abhol- und Zubringerdienst ab Haus/Hotel in Vorarlberg zu jedem Flug ab Friedrichshafen.

3.14.3.2 Verknüpfung mit dem regionalen Angebot

Bahnhof Bludenz

Der Bahnhof Bludenz ist ein Fernverkehrshalt, der über einen personenbesetzten Ticketverkauf, über ein Restaurant/Café, eine Trafik und 28 Gepäckschließfächer unterschiedlicher Größe verfügt.

Der Bahnhof sowie die Bahnsteige sind barrierefrei erreichbar.

Verbindungen in die Region

mbs Bahn: Schruns – Bludenz – Schruns

Die Schnittstelle zur Region bildet der Bahnhof Bludenz, von dem die Montafonerbahn nach Schruns ausgeht. Diese verkehrt mindestens im 30-Minutentakt und ist auf den internationalen Zugverkehr abgestimmt.

Für die Weiterfahrt in die Region stehen ab Schruns Taxis sowie Orts- und Regionalbusse zur Verfügung, die auf den Zugfahrplan der Montafonerbahn abgestimmt sind.



3.14.3.3 Lokale und regionale Verkehrsnetze

Die Region wird durch die Montafonerbahn zwischen Bludenz und Schruns-Tschagguns erschlossen. Buslinien vervollständigen das ÖV-Angebot innerhalb der Region. Zusätzlich ist in Schruns-Tschagguns ein Ortbüs im Einsatz.

Ein Charakteristikum des öffentlichen Verkehrs im Montafon ist, dass der gesamte öffentliche Nahverkehr durch eine einzelne Gesellschaft – die Montafonerbahn AG – betrieben wird, die u. a. die Koordination zwischen den einzelnen Buslinien und die Vermarktung und Information im Tal wahrnimmt.

Montafonerbahn

Die Montafonerbahn ist eine 12 km lange Verbindung zwischen Bludenz und dem Bahnhof Schruns-Tschagguns. Die Züge verkehren im Halbstunden- bzw. Stundentakt und benötigen für die Strecke rund 20 Minuten.

Tabelle 80: Anzahl der Züge der Montafonerbahn.

Anzahl der Züge (im Halbstunden- bzw. Stundentakt)	
Montag bis Freitag	50 Züge
Samstag	48 Züge
Sonn- und Feiertag	44 Züge

Quelle: www.montafonerbahn.at

Die Montafonerbahn bietet auch durchgehende Züge von Bregenz bzw. Lindau an.

Buslinien im Montafon

Die Buslinien im Montafon haben in Schruns ihren Ausgangspunkt und sind mit der Bahn abgestimmt.

Tabelle 81: Buslinien in der Region Montafon.

Buslinie	Fahrzeit	Anmerkung	Zahl der Buspaare		
			Montag–Freitag	Samstag	Sonn-/Feiertag
Schruns – Gargellen	45 Minuten		6	6	6
Schruns – Silbertal	20 Minuten	Stundentakt	15	13	10
Schruns – Latschau	15 Minuten		16	14	13
Schruns – Partenen*	30 Minuten		16	14	14
Schruns – Innerberg	20 Minuten		10	9	8

Quelle: www.montafonerbahn.at

* im Sommer tlw. bis Bielerhöhe/Silvrettasee (insges. 8 Buspaare/Tag)

Bei den Buslinien fallen insbesondere die vergleichsweise hohe Frequenz, der Taktfahrplan sowie die Abstimmung mit dem Bahnangebot auf.

3.14.3.4 Kosten

Mobilität vor Ort

Auch im Montafon gelten die Tarifbestimmungen des Vorarlberger Verkehrsverbundes. Diese bauen auf ein Zonensystem mit drei Einteilungen (Zonen, Regionen und Verbundraum) auf. Die Region Montafon liegt nach dieser Einteilung in der Region 5. Eine Tageskarte kostet demnach 5,60 €.

Für InhaberInnen der Montafon-Silvretta Card (im Sommer) sind öffentliche Verkehrsmittel im Montafon und Paznaun (Tarifregionen 3 bis 7) auf der Buslinie von der Bieler Höhe durch das Paznauntal nach Landeck und auf der ÖBB-Strecke von Landeck nach St. Anton gratis nutzbar (Ausgenommen sind nur die Wanderbusse im Montafon). Diese Card beinhaltet zusätzlich die freie Nutzung von Bergbahnen, öffentlichen Freibädern, Museen sowie diverse Ermäßigungen im Montafon und Umgebung.

Die Kosten für diese Card sind abhängig von der Nutzungsdauer und betragen zwischen 33 € für drei Tage und 71 € für 14 Tage (Erwachsene).

Im Winter wird der Schipass Montafon angeboten. Dieser ist eine für mindestens drei Tage gültige Pauschalkarte, die zur freien Benützung aller Bergbahnen und Schilifte des Tales berechtigt sowie für die Montafonerbahn und die Buslinien im Montafon gilt.

3.14.3.5 Information

Anreise

Auf den Seiten der Tourismusregion finden sich Links zur ÖBB, zur Deutschen und der Schweizer Bahn sowie zur Montafonerbahn.

Mobilität vor Ort

Über die Internetseiten der Tourismusregion (www.montafon.at) können neben touristischen Informationen u. a. mittels einer interaktiven Karte die öffentlichen Verkehrsangebote abgerufen werden.

3.14.3.6 Touristisches Angebot zur Sanften Mobilität

Schi- und Wanderbusse/-züge

Die Montafonerbahn bietet während der Saison an Sonn- und Feiertagen von Lindau Schi- und Wanderzüge an.

Weiters verkehren im Tal Wanderbusse zu den Ausgangspunkten für Wanderungen bzw. zu den Bergbahnen. Wanderbusse gibt es für die Verbindungen Schruns – Rellstal, Bartolomäberg – Rellseck und Hinteres Silbertal.



Autofreie Anreise

Aus dem österreichischen Raum kann das „Wedelweiß-Ticket“ für die autofreie Anreise in das Montafon genutzt werden. Dieses Angebot der ÖBB beinhaltet die An- und Abreise mit der Bahn, den Transfer zum Hotel und retour sowie einen 6- oder 3-Tage-Schipass für die Wintersportregion.

3.14.3.7 Erreichbarkeit touristischer Ziele

Das Montafon zeichnet sich durch ein dichtes Busnetz aus, das die Orte und Attraktionen erschließt. Die touristischen Ziele sind somit mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar (u. a. Silbertal, Bielerhöhe, Bergbahnen Gaschurn, Partenen, Gargellen, ...).

Tabelle 82: Erreichbarkeit unterschiedlicher touristischer Ziele – Region Montafon.

Ort	touristische Ziele	Verkehrsmittel	Beschreibung
Partenen	Silvretta Bielerhöhe	Bus	8-mal täglich (Sommer)
Silbertal	Silbertal, Kristbergbahn	Bus, Wanderbus	Studentakt
Gargellen	Schafbergbahn	Bus	5-mal täglich (Sommer) 9-mal täglich (Winter)

Quelle: www.vmobil.at

3.14.4 Stärken- und Schwächenanalyse Region Montafon

Stärken und Potenziale

Durch die unmittelbare Lage an die Arlbergbahn mit dem Bahnhof Jenbach ist ein hochrangiger Umsteigeknoten mit Direktverbindungen aus dem Raum Baden-Württemberg (Hauptherkunftsgebiet) und Wien gegeben.

Im Montafon ist durch die Montafonerbahn und die Buslinien ein attraktives Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln vorhanden. Die Informationen sind für Gäste leicht und gut zugänglich. Auch können viele öffentliche Verkehrsmittel bei Besitz der Montafon-SilvrettaCard frei genutzt werden.

Schwächen und fehlende Verbindungen

Auch für diese Region wird die Anbindung der Region an die Flughäfen Zürich und Friedrichshafen mit der Bahn als unbefriedigend empfunden.

Nach Baden-Württemberg gibt es nur eine Direktverbindung.

3.14.5 Vorschläge und Maßnahmen

- Entwicklung von Pauschalangeboten für Gäste bei autofreier Anreise.
- Angebot von Packages zur autofreien Anreise für Tagestouristen (entspr. „Snow & Fun-Ticket“), auch grenzüberschreitend (Lindau).
- Aufbau zusätzlicher Direktverbindungen nach Stuttgart.
- Verlängerung der geplanten Railjet-Züge bis Lindau (ansonsten bei Weiterfahrt nach Deutschland Umsteigen in Bregenz und in Lindau erforderlich).

3.15 Anbindung potenzieller Herkunftsländer

3.15.1 Erreichbarkeit aus der Slowakei

Praktisch alle Verbindungen aus der Slowakei in alpine Feriendestinationen führen über Wien. Zwischen Bratislava und Wien Südbahnhof wird annähernd ein Halbstundentakt angeboten. Für die Erreichbarkeit von Zielen in den Alpen sind von Bratislava hl.n. (Hauptbahnhof) – Bratislava Petržalka – Kittsee – Bruck an der Leitha – Wien Meidling durchgebundene Züge eine wesentliche Erleichterung. Insgesamt werden drei solche Züge in beiden Richtungen angeboten.

Die besten Verbindungen für Reisen in alpine Urlaubsziele in Westösterreich sind für Familien jeweils die um die Tagesmitte gelegenen Fahrten. Nachtzuganschlüsse nach Vorarlberg und in die Schweiz werden mit der Ankunft in Wien Westbf. um 20:08 Uhr bzw. mit der Abfahrt um 8:14 Uhr gut erreicht.

Tabelle 83: Verbindungen nach Wien Westbahnhof.

	Bratislava hl.n.	Kosice	Zilina
Tagesverbindungen	2	1	2
direkt	2	1	2
1 x umsteigen	0	0	0
Dauer min.*	01:40	07:21	04:18
Dauer max.*	01:40	07:21	04:18
Fahrdauer Pkw*	01:00	03:15	03:40
km	66	213	280

Quellen: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen

Tabelle 84: Verbindungen nach Wien Südbahnhof.

	B. Petržalka	Bratislava hl.n	Zilina
Tagesverbindungen	15	15	8
direkt	15	15	0
1 x umsteigen	0	0	8
Dauer min.*	01:01	01:08	03:34
Dauer max.*	01:01	01:08	04:16
Fahrdauer Pkw*	01:05	01:00	03:40
km	65	66	280

Quellen: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen



Durch das dichte Zugangebot von und nach Bratislava kann die Erreichbarkeit alpiner Feriendestinationen mit jener in österreichischen Orten östlich und nördlich von Wien mit guten Bahnverbindungen verglichen werden. Die Slowakei, insbesondere der Großraum Bratislava, verfügt somit über die beste Erreichbarkeit alpiner Destinationen unter den neuen Mitgliedstaaten.

3.15.2 Erreichbarkeit aus Ungarn, Serbien und Rumänien

Zwischen Wien und Budapest werden je Richtung acht direkte Schnellzugverbindungen angeboten. In Wien wird generell der Westbahnhof angefahren, nur ein Zugspaar (EC 40/41) bedient auch Wien Meidling und stellt somit einen direkten Anschluss zur Südbahn her. Durch dieses dichte Zugangebot werden alle von Wien aus über die Westbahn erreichbaren Feriendestinationen in den Alpen gut erreicht. Die Fahrpläne der Züge von und nach Budapest orientieren sich an Durchbindungen und Anschlüssen in Richtung Passau – Nürnberg und Salzburg – München.

Zum 2-Stunden EC-Takt von Wien nach Tirol, Vorarlberg und in die Schweiz bestehen in Wien Westbahnhof in der Regel Wartezeiten von über einer Stunde, Destinationen in Oberösterreich und Salzburg können mit den IC-Zügen und durchgehenden Zügen aus Ungarn gut erreicht werden. Auch die von Wien ausgehende Nachtverbindung nach Vorarlberg wird mit dem EC 40 Lehar (Budapest ab 19:10 Uhr, Wien Westbf. an 22:08 Uhr, EN 246 Wien ab 22:10 Uhr; Bregenz an 7:54 Uhr) gut erreicht. In der Gegenrichtung besteht zusätzlich die Möglichkeit, ab Feldkirch um 0:21 Uhr (Anschlusszug ab Bregenz 23:44 Uhr) direkt mit dem EN 467 Wiener Walzer nach Budapest zu fahren. Reisende, denen diese Abfahrt zu spät ist, können den EN 247 um 21:44 Uhr ab Bregenz und um 22:20 Uhr ab Feldkirch in Anspruch nehmen. Dieser Zug erreicht Wien Westbf. um 7:33 Uhr, die Abfahrt nach Budapest erfolgt um 8:25 Uhr, die Ankunft um 11:18 Uhr.

Tabelle 85: Verbindungen nach Wien Westbahnhof.

	Budapest	Bucuresti	Beograd
Tagesverbindungen	7	2	2
direkt	7	1	1
1 x umsteigen	0	1	1
Dauer min.*	02:56	17:04	11:16
Dauer max.*	03:00	17:48	11:17
Nachtzüge		2	1
Fahrtdauer Pkw*	02:30	13:30	06:30
km	244	1142	612

Quellen: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen

Die Verknüpfung der Fernverbindungen aus Ungarn mit der Südbahn ist mangelhaft. Zwar können Reisende, die mit der Südbahn ihre Feriendestinationen in den Alpen erreichen wollen, über Sopron und Wiener Neustadt fahren, doch bei vielen Verbindungen muss in Sopron und Győr umgestiegen werden. Dies ist für Reisende mit Gepäck eine vermeidbare Erschwernis. Zum Teil besteht auch die Möglichkeit in Bruck an der Leitha in Züge von und nach Wien Südbahnhof umzusteigen, wobei jedoch in beiden Fahrtrichtungen die Anschlüsse zu/von den Taktzügen der Südbahn (Wien – Graz – Slowenien, Wien – Kärnten – Italien) versäumt werden.

Die Verbindungen aus Sopron nach Wien Meidling und zum Wiener Südbahnhof haben Nahverkehrscharakter und fahren im Stundentakt. Über Speising bestehen Anschlüsse zur Westbahn (in der Regel 10 Minuten Übergangszeit von der Minute 50 zur vollen Stunde, bei der Weiterfahrt Richtung Linz und Salzburg beträgt die Wartezeit allerdings jeweils 31 Minuten).

Für Reisen von Sopron in alpine österreichische Feriendestinationen sind auch Verbindungen über Wiener Neustadt Hauptbahnhof nach Bruck an der Mur und weiter Richtung Kärnten, Ennstal oder Murtal interessant. Diese Streckenführungen sind ebenfalls recht attraktiv, da der IC-Taktknoten Wiener Neustadt so erreicht wird, dass mit wenigen Minuten Umsteigezeit gute Verbindungen sowohl nach Süden über den Semmering nach Bruck/Mur als auch in Richtung Wien bestehen.

Tabelle 86: Verbindungen von Budapest nach Wr. Neustadt.

	Budapest
Tagesverbindungen	6
direkt	1
1 x umsteigen	5
Dauer min.*	03:16
Dauer max.*	04:37
Fahrdauer Pkw	02:40
km	256

Quellen: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen

Szombathely (Ungarn) stellt dank guter Verbindungen von und nach Wiener Neustadt einen Sonderfall dar. Von Szombathely nach Wiener Neustadt und zurück werden an Werktagen neun Verbindungen angeboten, die in Wiener Neustadt gute Anschlüsse an den Taktverkehr der Südbahn haben. Die Fahrpläne sind derart, dass eine An- und Abreise über Wien in alle österreichischen Feriendestinationen in den Alpen zeitlich möglich ist. Problematisch ist jedoch das Umsteigen in Wiener Neustadt, Wien Meidling und Wien Westbahnhof.



3.15.3 Erreichbarkeit aus Ungarn, Slowenien, Kroatien und Serbien

Szombathely – Graz

Zwischen Szombathely und Graz gibt es an Werktagen sieben, am Wochenende sechs Verbindungen, die zum Teil auch für die Anreise in alpine Feriendestinationen genutzt werden können. Problematisch sind bei diesen Verbindungen entweder knappe Umstiegszeiten in Graz (z. B. Ankunft in Graz um 12:30 Uhr, Abfahrt übers Ennstal Richtung Salzburg um 12:35 Uhr) oder längere Wartezeiten (Graz an 9:21 Uhr, Abfahrt übers Ennstal Richtung Innsbruck um 10:35 Uhr).

In der Gegenrichtung erfolgt die letzte Abfahrt von Graz nach Szombathely mit 18:03 Uhr etwas früh, der Anschluss über das Ennstal mit Ankunft um 17:25 Uhr in Graz liegt allerdings günstig. Zum EN 464/465 Zürichsee, der gut für Reisen nach Vorarlberg und in die Schweiz genutzt werden kann, bestehen in beiden Fahrrichtungen gute Anschlüsse in Graz. Damit ergibt sich beispielsweise folgende Reisemöglichkeit: Szombathely ab 18:32 Uhr, Graz an 21:20 Uhr; Graz ab 21:35 Uhr, Feldkirch an 6:31 Uhr; Rückfahrt Feldkirch ab 23:32 Uhr, Graz an 7:37 Uhr; Graz Hbf. ab 8:05 Uhr, Szombathely an 11:12 Uhr.

Tabelle 87: Verbindungen nach Graz.

	Zagreb	Ljubljana	Budapest	Beograd
Tagesverbindungen	3	5	4	1
direkt	2	2	1	0
1 x umsteigen	1	3	3	1
Dauer min.*	03:49	02:54	05:27	10:59
Dauer max.*	03:59	04:34	07:10	10:59
Fahrtdauer Pkw*	02:30	02:18	04:01	06:06
km	158	199	399	579

Quellen: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen

Maribor – Graz

Von Maribor nach Graz werden sechs Verbindungen mit einer Fahrzeit von 1 Stunde 3 Minuten bis 1 Stunde 20 Minuten angeboten. Zu den Schnellzügen ins Ennstal beträgt die Wartezeit in Graz zumeist über eine Stunde. Auch in der Gegenrichtung verkehren sechs Züge mit ähnlichen Fahrzeiten. Nur bei der Verbindung in Graz ab 15:40 Uhr besteht ein günstiger Anschluss zum Zug aus Salzburg, der in Graz um 15:25 Uhr ankommt.

Die Anschlüsse zum EN 466/467 Zürichsee sind leider ungünstig und erfordern Richtung Norden mehr als zwei Stunden Wartezeit, Richtung Maribor rund eine Stunde. Von Zagreb nach Graz bestehen drei gute Verbindungen mit einer Fahrzeit von knapp vier Stunden, davon zwei direkte. Mit dem EC 100 Jose Plecnik (Ljubljana – Prag) der über den Schoberpass und die Pyhrnbahn verkehrt, werden

zahlreiche alpine Ferienziele gut erreicht (Abfahrt in Zagreb um 9:44 Uhr, Ankunft in Graz um 13:47 Uhr, um 14:35 Uhr besteht auch ein Anschluss Richtung Bischofshofen – Salzburg.).

Zagreb– Graz

Zum EN 466/467 Zürichsee besteht aus Zagreb kommend in Graz kein günstiger Anschluss. In Richtung Zagreb werden ebenfalls drei Zugverbindungen angeboten, wobei der EC 157 Zagreb mit der Abfahrt 8:36 Uhr in Graz einen brauchbaren Anschluss zum EN 464 (Graz an 7:37 Uhr) darstellt. Für die Rückreise aus alpinen Ferienzelen Richtung Zagreb besteht mit ÖBB EC 669, Innsbruck ab 11:35 Uhr, Graz an 17:25 Uhr und EC 159 Croatia Graz ab 18:40 Uhr eine brauchbare Verbindung, allerdings mit einer längeren Wartezeit in Graz. Von Ljubljana nach Graz werden insgesamt sechs attraktive Verbindungen mit Fahrzeiten zwischen 2 Stunden 57 Minuten und 4 Stunden 27 Minuten angeboten. Dabei muss höchstens einmal umgestiegen werden.

Ljubljana– Graz

Drei Züge eignen sich von ihrer zeitlichen Lage für die Anreise in alpine Ferienziele: Die Direktverbindung EC 100 Jose Plecnik über den Schoberpass und die Pyhrnbahn stellt für die Anreise in die Ostalpen eine gute Möglichkeit dar. Auch in der Richtung Ljubljana werden von Graz aus sechs attraktive Verbindungen mit Fahrzeiten zwischen 2 Stunden 58 Minuten und 4 Stunden 27 Minuten angeboten; davon eignen sich von ihrer tageszeitlichen Lage drei für die Rückreise aus alpinen Ferienzelen in Österreich über Graz nach Ljubljana. Die Abfahrtszeiten in Graz betragen 14:02 Uhr (Direktverbindung EC 101 aus Prag über Linz und die Pyhrnstrecke), 15:40 Uhr und 18:40 Uhr. Anschlusszüge aus dem Ennstal erreichen Graz um 13:25, 15:25 und 17:25 Uhr (ÖBB EC 669 aus Bregenz).

Trotz dieser vergleichsweise attraktiven Streckenführungen sind für die Anreise aus Zagreb und Ljubljana in alpine Destinationen Verbindungen durch den Karawankentunnel, über Villach und die Tauernbahn oft günstiger.

Tabelle 88: Verbindungen nach Villach.

	Ljubljana	Zagreb	Beograd
Tagesverbindungen	5	3	3
direkt	5	0	3
1 x umsteigen	0	3	0
Dauer min.*	01:47	04:29	11:33
Dauer max.*	01:58	05:13	12:00
Fahrdauer Pkw*	01:20	02:40	06:45
km	100	242	636

Quellen: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen



3.15.4 Erreichbarkeit aus Italien

Von Rom besteht tagsüber nur eine günstige Verbindung über Tarvisio Richtung Villach: Abfahrt in Rom um 9:45 Uhr und Ankunft in Villach um 17:40 Uhr. Um 18:11 Uhr besteht in Villach ein Anschluss über die Tauernstrecke, dadurch können auch Destinationen im Land Salzburg zu – zumindest für den Sommerreiseverkehr – noch attraktiven Zeiten erreicht werden (z. B. Bischofshofen um 20:06 Uhr). Für Reisende aus dem Großraum Venedig besteht eine gute Frühverbindung Venezia Santa Lucia ab 8:46 Uhr, Villach an 12:02 Uhr mit Anschluss über den Tauern und als Direktverbindung Richtung Wien.

Die Nachtverbindungen sind alle Richtung Wien orientiert; auch der EN 236 Venezia ab 20:44 Uhr, der über die Tauernstrecke und Salzburg nach Wien fährt, kommt für alpine Feriendestinationen zu früh an. Attraktive Nachtverbindungen sowohl in Richtung Österreich wie auch in Richtung Italien ergeben sich nur für östlich gelegene Alpinregionen (Semmering, Wechsel, Mariazeller Land). Der EC 31 Allegro Johann Strauß liegt für die Rückreise italienischer Gäste aus österreichischen Ferienregionen mit der Abfahrt um 10:37 Uhr einigermaßen günstig. Die Übergangszeit von 48 Minuten für Reisende über den Tauern ist etwas lang. Für Fahrten nach Norditalien besteht mit dem EC 33, Villach ab 18:08 Uhr und einem guten Anschluss von der Tauernstrecke (Villach an 17:47 Uhr) noch eine attraktive, späte Rückreisemöglichkeit. Das Problem ist allerdings, dass in Venedig gute Anschlüsse nach Bologna und Milano fehlen.

Tabelle 89: Verbindungen von Italien nach Villach.

	Triest	Venezia	Milano	Roma
Tagesverbindungen	3	2	3	1
direkt	0	2	1	0
1 x umsteigen	3	0	2	1
Dauer min.*	02:58	02:56	05:45	07:55
Dauer max.*	03:44	03:16	07:10	07:55
Fahrdauer Pkw*	02:00	03:06	04:46	07:07
km	197	253	506	772

Quellen: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen

Tabelle 90: Verbindungen von Verona nach Lienz.

	Verona
Tagesverbindungen	1
direkt	0
1 x umsteigen	1
Dauer min.*	04:13
Dauer max.*	04:13
Fahrdauer Pkw*	03:30
km	300

 Quellen: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen

Tabelle 91: Verbindungen von Italien nach Innsbruck.

	Roma	Milano	Venezia
Tagesverbindungen	4	5	5
direkt	2	1	1
1 x umsteigen	2	4	4
Dauer min.*	08:03	05:28	04:48
Dauer max.*	08:51	05:28	05:30
Fahrdauer Pkw*	07:17	04:13	03:55
km	770	400	386

 Quellen: www.oebb.at; www.viamichelin.com

* reine Fahrzeit ohne Zu-/Abfahrt zum/vom Bahnhof; ohne Stauzeiten und Pausen



4 ERGEBNISSE

4.1 Beschreibung der Regionen

Die ausgewählten 13 Regionen liegen überwiegend im Alpenraum in der westlichen Hälfte Österreichs mit Schwerpunkt auf den nördlichen Kalkalpen und den Zentralalpenraum. Aus dem Gebiet südlich des Alpenhauptkammes ist lediglich die Region Weissensee Teil dieser Studie.

Am Rande der Alpen und des Alpenkonventionsgebietes befindet sich die Stadt Graz, die als Landeshauptstadt eine gesonderte Rolle einnimmt.

Siehe Kapitel 1.4 Ausgewählte Regionen, Abbildung 2: Lage der Regionen in Österreich.

Die Regionen unterscheiden sich stark in ihrer Größe: die Gemeinde Weissensee umfasst lediglich eine Gemeinde, die Region Salzkammergut 45 Gemeinden.

Insgesamt werden durch die Studie 13 Regionen mit 193 Gemeinden und rund 760.000 Einwohnerinnen und Einwohnern untersucht.

Tabelle 92: Zahl der EinwohnerInnen und Gemeinden der 13 Regionen (2006).

Region	EinwohnerInnen	Gemeinden	Bundesland	Perle der Alpen
Gesäuse	13.150	16	Stk	
Dachstein-Tauern	19.816	9	Stk	
Stadt Graz	244.604	1	Stk	
Weissensee	788	1	K	
Pyhrn-Priel	11.450	9	OÖ	Hinterstoder
Salzkammergut	179.000	45	OÖ, S, Stk	
Tennengau	55.212	13	S	
Pongau	79.054	25	S	Werfenweng
Nationalpark Hohe Tauern	73.307	34	S, T, K	Neukirchen
Zillertal	33.424	4	T	
Arlberg	4.734	4	T, V	
Bregenzerwald	28.604	22	V	
Montafon	17.121	10	V	
Gesamt	760.264	193		

Quelle: STATISTIK AUSTRIA (2007)

Bei den Regionen handelt es sich mit Ausnahme der Stadt Graz um Regionen, die zu verschiedensten Aktivitäten im Sommer wie im Winter einladen, beispielsweise zum Wandern und Bergsteigen aber auch zum Mountainbiken im Sommer. Das Angebot wird zumeist durch zusätzliche Aktivitäten wie Raften, Paragliden, Canyoning etc. ergänzt.

Besonders in den westlichen Regionen befinden sich bekannte Wintersportzentren und Schigebiete, wie z. B. der Arlberg oder die Schigebiete der Zillertalarena.

Drei Regionen umfassen zudem Nationalparks, Teil der Region Salzkammergut ist das Weltkulturerbe Inneres Salzkammergut, das ein besonderer Anziehungspunkt für TouristInnen ist.

Tabelle 93: Kurzbeschreibung der 13 Regionen.

Region	ausgewählte Sehenswürdigkeiten	Auswahl möglicher Aktivitäten
Gesäuse	Nationalpark, Gesäuseberge, Klettergebiete, Enns	Wandern, Klettern, Naturerlebnis
Dachstein-Tauern	Dachstein, Niedere Tauern, Nationalpark Sölkttäler, Wörschachklamm, Schigebiete – Teil von Ski amadé	Naturerlebnis, Wandern, Bergsteigen, Mountainbiken, Schifahren
Graz	Grazer Uhrturm, Schlossberg, Kunsthaus, Murinsel	Kultur, Städtetourismus
Weissensee	Weissensee, Naturarena Kärnten	Wandern, Mountainbiken, Baden, Lang- und Eislaufen
Pyhrn-Priel	Nationalpark Kalkalpen	Wandern, Mountainbiken, Schifahren
Salzkammergut	Weltkulturerbe Inneres Salzkammergut, Hallstatt, Kaiservilla Bad Ischl, Salzkammergutseen, Dachstein, Salzkammergutberge	Ausflüge, Wandern, Bergsteigen, Schifahren, Wassersport, Kuren
Tennengau	Salzberg Hallein, Lammeröfen, Salzachöfen, Schigebiet Lammertal-Dachstein West	Ausflüge, Wandern, Schifahren
Pongau	Gasteinertal (Thermalquellen), Wasserwelt Amadee, Tauernradweg, Tal der Almen, Schigebiete (Wagrain, Klein-/Großarl, Gasteinertal)	Ausflüge, Wandern, Radfahren, Schifahren, Kuren
NP Hohe Tauern	Nationalpark, Großglockner, Krimmler Wasserfälle, Umbalfälle, Gletscherlehrweg, Tauerngipfel	Wandern, Bergsteigen, Mountainbiken, Schifahren, Naturerlebnis
Zillertal	Täler („Grund“), Berglandschaft, Schigebiete	Schifahren, Wandern, Bergsteigen
Arlberg	Berglandschaft, Schigebiete	Schifahren, Langlaufen, Wandern, Bergsteigen
Bregenzerwald	Käsestraße, Bregenzerwaldbahn	Ausflüge, Wandern, Schifahren
Montafon	Bergwelt (Verwallgruppe, Rätikon, Silvretta); Schigebiete Hochjoch und Silvretta Nova	Wandern, Bergsteigen, Mountainbiken, Schifahren

4.2 Tourismusanalyse in den Regionen

4.2.1 Touristische Kenndaten

Nächtigungstourismus

Im Jahr 2006 wurden in den Regionen insgesamt rund 33,9 Mio. Nächtigungen und 6,7 Mio. Ankünfte verzeichnet. Damit lag die durchschnittliche Aufenthaltsdauer bei knapp fünf Tagen. Pro EinwohnerIn wurden somit rund 45 Nächtigungen registriert.



Allerdings ergibt sich eine relativ breite Bandbreite:

Die meisten Ankünfte und Nächtigungen konnten in der Region Pongau verzeichnet werden, was insbesondere auch auf die Größe und die Dichte an Tourismusgemeinden und -gebieten (z. B. Gasteinertal) zurückzuführen ist. Hier liegt die Nächtigungsintensität bei rund 109 Nächtigungen je EinwohnerIn.

Ein Ausreißer bei der Nächtigungsintensität ist die Region Graz. Die rund drei Nächtigungen je EinwohnerIn sind auf die vergleichsweise hohe Bevölkerungszahl zurückzuführen, da es sich um eine (Landeshaupt-)Stadt handelt. Der Städtetourismus lässt sich auch an der verhältnismäßig geringsten Aufenthaltsdauer mit durchschnittlich zwei Tagen ablesen. Kurzaufenthalte von durchschnittlich drei Tagen sind auch in der Region Gesäuse festzustellen, dies könnte u. a. auf die Nähe zu Wien zurückzuführen sein.

Die deutlich höchste Nächtigungsintensität verzeichnet die Region Weissensee. Dies ist u. a. durch die verhältnismäßig geringe EinwohnerInnenzahl zu erklären, auch handelt es sich bei dieser Region nur um eine einzelne Gemeinde. Die Region Weissensee kann zudem mit sieben Tagen die längste Nächtigungsdauer verzeichnen.

Tabelle 94: Touristische Kenndaten der Regionen: Ankünfte, Nächtigungen, Nächtigungsintensität und Aufenthaltsdauer (2006).

	Ankünfte	Nächtigungen	Nächtigungsintensität (Nächtigungen/Ew)	Aufenthaltsdauer (Tage)
Gesäuse	81.033	203.617	15	3
Dachstein-Tauern	361.532	1.899.541	96	5
Graz	354.645	738.295	3	2
Weissensee	62.467	407.721	517	7
Pyhrn-Priel	126.028	492.812	43	4
Salzkammergut	1.092.860	4.309.296	24	4
Tennengau	171.396	745.043	13	4
Pongau	1.552.470	8.585.394	109	6
NP Hohe Tauern	1.058.128	6.767.669	92	6
Zillertal	795.821	4.378.743	131	6
Arlberg	358.169	1.983.769	419	6
Bregenzerwald	343.023	1.554.967	54	5
Montafon	376.632	1.862.447	109	5
Gesamt	6.734.204	33.929.314	45	5

Quellen: STATISTIK AUSTRIA (2007), Amt d. OÖ Landesregierung/Abteilung Statistik; Monatsstatistik lt. TVB bzw. Gemeindeangaben; Änderungen vorbehalten

Tagestourismus

Über Zahlen zum Tagestourismus liegen für die Regionen keine Daten vor.

Allerdings wurde besonders für die Regionen in Vorarlberg und Tirol im Rahmen der Bund-Ländersitzung der Anreiseverkehr durch Tagestouristen als Problembe-
reich genannt: Vor allem an Samstagen in der Wintersaison, wenn sich der An-/Abreiseverkehr durch Nächtigungsgäste mit den Tagesgästen überschneidet.

4.2.2 Herkunft

Die meisten TouristInnen kommen aus Deutschland, hauptsächlich aus Bayern, und aus Österreich – vor allem aus Wien, knapp gefolgt von Oberösterreich.

Weitere wichtige touristische Herkunftsländer sind die Niederlande, Großbritannien und die Tschechische Republik.

Die hauptsächlichlichen Urlaubsgebiete der deutschen TouristInnen liegen im Westen Österreichs – von Vorarlberg bis Salzburg.

Im Osten liegen hauptsächlich die Destinationen der Österreicher – von Oberösterreich bis Salzburg.

In den folgenden zwei Abbildungen werden die Ankünfte nach Herkunftsland in absoluten und relativen Zahlen dargestellt. Absolut, damit die Unterschiede der Regionen sichtbar werden, und relativ, damit die Größenverhältnisse der Herkunftsländer ablesbar werden.

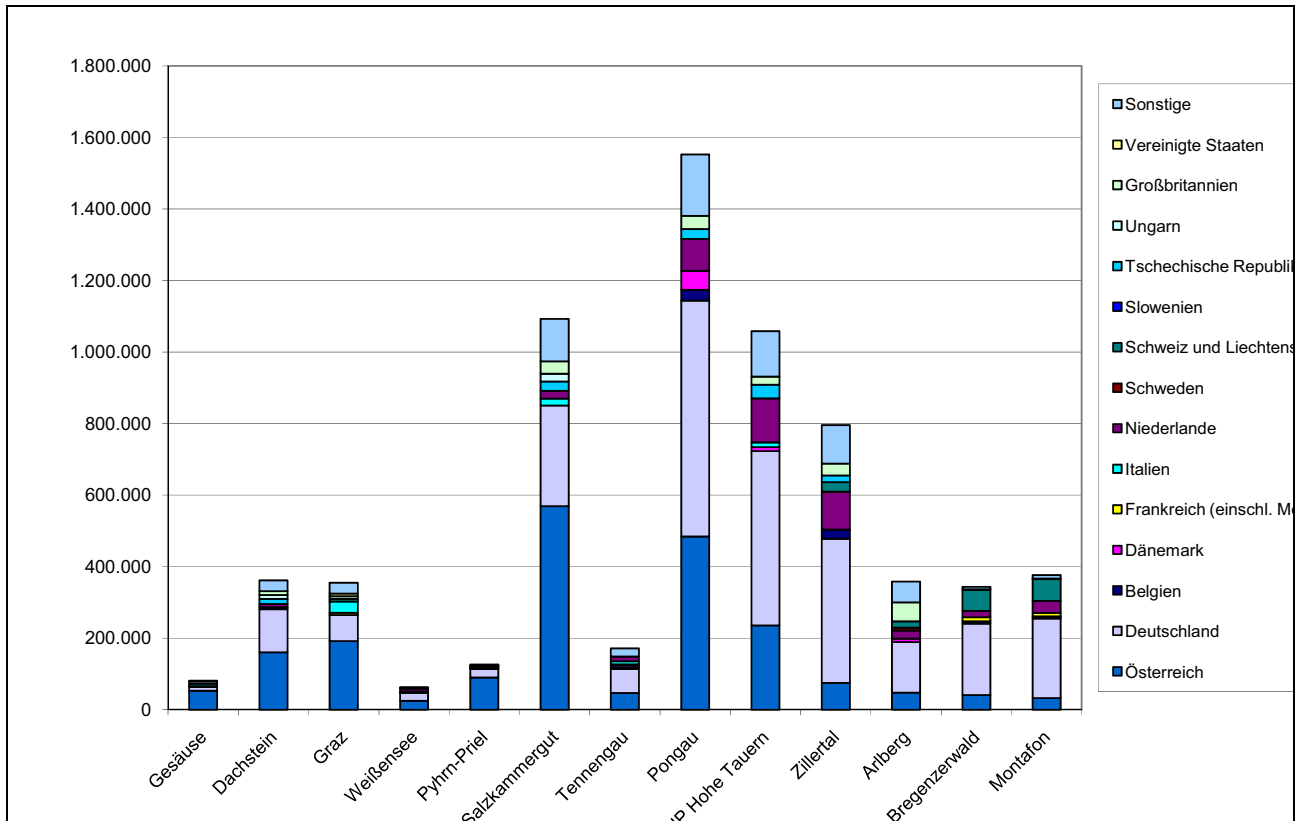


Abbildung 24: Ankünfte in die Regionen nach Herkunftsland – Gästezahlen absolut (2006).

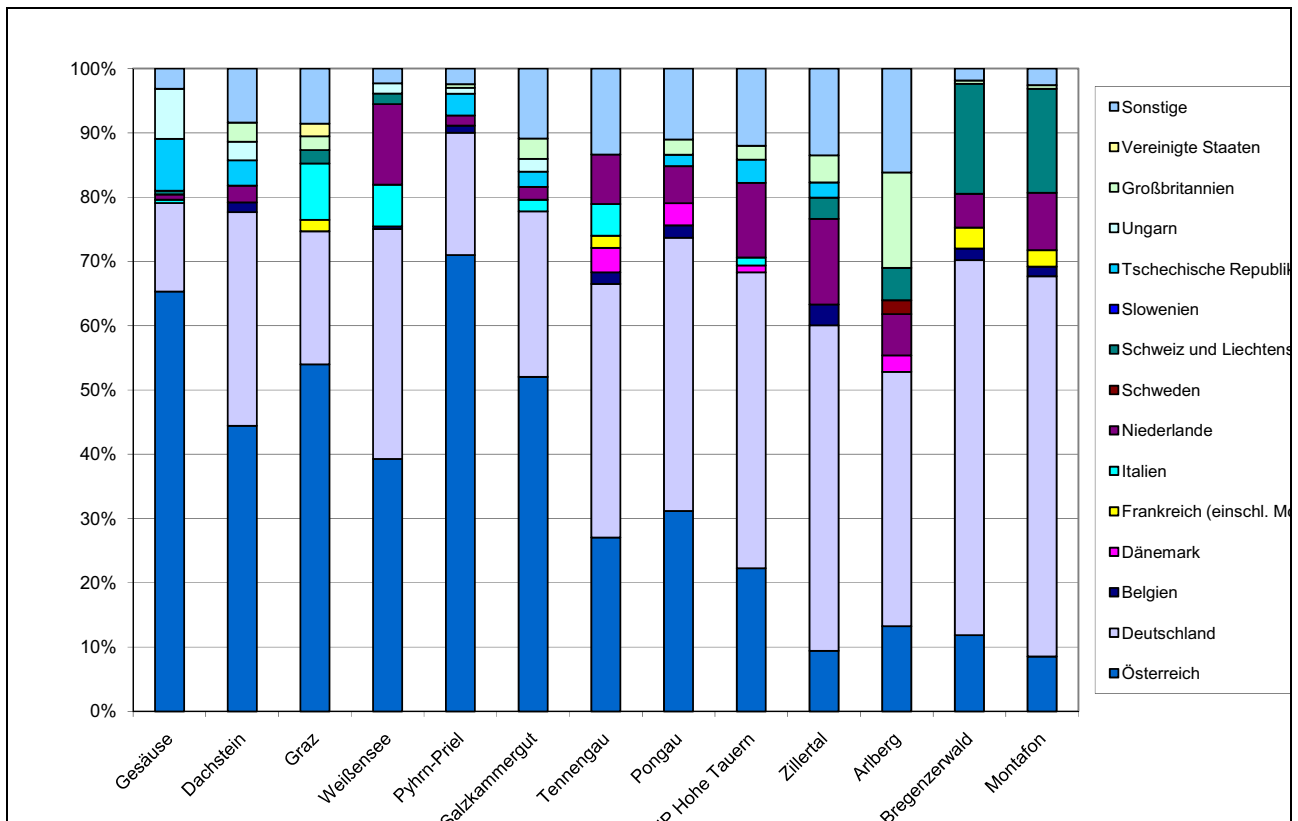


Abbildung 25: Ankünfte in die Regionen nach Herkunftsland – Gästezahlen relativ (2006).

4.2.3 Mobilitätsverhalten bei der Anreise

Im Zuge der Befragungen trafen 4 der 13 Regionen Einschätzungen zur Verkehrsmittelwahl bei der Anreise ihrer Gäste. Demnach reist die Mehrzahl der TouristInnen individuell an, die Bandbreite des Anteils am Öffentlichen Verkehr liegt zwischen 10 und 20 %. Der höchste ÖV-Anteil ist in der Region Pongau mit der Perle Werfenweg gegeben, wo bereits seit mehreren Jahren Projekte zur autofreien Anreise und Sanften Mobilität vor Ort laufen.

Tabelle 95: Modal Split der Anreise zu den Regionen – Schätzungen durch die Regionen (2007).

	Pkw	ÖV (Bus, Bahn, Flug)
Gesäuse	85 %	15 %
Dachstein	k. A.	k. A.
Graz	k. A.	k. A.
Weissensee	90 %	10 %
Pyhrn-Priel	90 %	10 %
Salzkammergut	k. A.	k. A.
Tennengau	90 %	10 %
Pongau	80 %	20 %

	Pkw	ÖV (Bus, Bahn, Flug)
Nationalpark Hohe Tauern	90 %	10 %
Zillertal	85 %	15 %
Arlberg	k. A.	k. A.
Bregenzerwald	k. A.	k. A.
Montafon	k. A.	k. A.

Modal Split: Verkehrsmittelwahl bei der Anreise

Anmerkung: bei kursiv dargestellten Regionen gab es keine genauen Abschätzungen sondern nur qualitative Aussagen; darauf aufbauend erfolgte die Einschätzung durch ProjektbearbeiterInnen.

Wo keine genaueren Abschätzungen (oder nur die Aussage: „vorwiegend Auto“) vorhanden waren, wurden anhand der Ergebnisse aus den Erhebungen der T-Mona-Studien (TOURISMUSMONITOR 2007) Annahmen getroffen, um in weiterer Folge das Potenzial für die Bahnreise abschätzen zu können.

Tabelle 96: Verkehrsmittelwahl bei der Anreise in die Regionen aus einigen Bundesländern (Anteil in Prozent) – Sommer und Winter.

Bundesland	Pkw		Bahn		Bus		Flugzeug	
	So	Wi	So	Wi	So	Wi	So	Wi
Oberösterreich	76 %	77 %	9 %	7 %	7 %	8 %	3 %	7 %
Salzburg	77 %		7 %		7 %		7 %	
Tirol	77 %	86 %	4 %	4 %	10 %	4 %	4 %	5 %
Vorarlberg	82 %	90 %	8 %	7 %	7 %	2 %	1 %	2 %

Quellen: (TOURISMUSMONITOR 2007) Rückmeldung durch die Länder

So...Sommer, Wi...Winter

Demnach liegt der Anteil der Pkw-Anreisenden bei 76–90 %. Bei genauerer Aufschlüsselung nach den einzelnen Öffentlichen Verkehrsmitteln liegt der Anteil der mit der Bahn oder dem Bus Anreisenden bei jeweils unter 10 %.

Motive für die Verkehrsmittelwahl

Die Ergebnisse aus Mobilitätsanalysen zur Sanften Mobilität (HERRY 1999) zeigten, dass von Pkw-Nutzern/Nutzerinnen im Winter besonders die Anreise, im Sommer vorrangig die Mobilität vor Ort als Grund für die Fahrt mit dem Pkw genannt wurde.

Winter

Ziel der meisten WintertouristInnen ist das Schifahren, was ein relativ einfaches Mobilitätsmanagement vor Ort durch Schibusse ermöglicht. Das Problem beim Wintertourismus liegt daher bei der An- und Abreise, insbesondere bei Vorhandensein von vielem und schwerem Gepäck. Für den öffentlichen Verkehr bei der Anreise sprechen Staus, die winterliche Straßensituation und die Charakteristik der Alpen.



Sommer

Im Sommer gestaltet sich die An- und Abreise nicht ganz so schwierig, da die schwere Winterausrüstung wegfällt. Allerdings ist der Aktionsradius bei Sommergästen wesentlich größer, da auch das Angebot vielfältiger ist. Als Argumente für die Nutzung des eigenen Pkw werden vor allem genannt:

- Geringere Kosten, da Versicherung, Reifen etc. ja schon bezahlt sind und der Wagen deshalb auch genutzt werden sollte;
- Unabhängigkeit von den öffentlichen Verkehrsmitteln und höhere Flexibilität.

Verhinderungsgründe für die Anreise mit der Bahn

Als Verhinderungsgründe für die Anreise mit der Bahn wurden vorrangig der Gepäcktransport und die Umsteigenotwendigkeit genannt.

4.3 Verkehrsanalyse in den Regionen

4.3.1 Lage im Verkehrsnetz

Siehe Kapitel 3.1.2 Lage der Regionen im Bahnnetz, Abbildung 5: Lage der Regionen im Österreichischen Bahnnetz.

4.3.1.1 Bahnnetz

Mit Ausnahme der Regionen Weissensee und Bregenzerwald liegen die Regionen unmittelbar an einem hochrangigen oder regionalen Bahnnetz.

Regionen am hochrangigen Netz

- Unmittelbar an der Südbahn, der Verbindung von Wien über Graz nach Slowenien: Region Graz.
- Westbahn (Wien – Innsbruck – Bregenz): Region Arlberg.
- Region Pyhrn-Priel: Pyhrnachse (Linz – Graz).
- Tauernbahn (Salzburg – Klagenfurt): Regionen Tennengau, Pongau sowie Nationalpark Hohe Tauern.

Lage an Regionalbahnen

- Ennstalbahn: Gesäuseregion und Dachstein-Tauern.
- Salzkammergut: Salzkammergutbahn zwischen Attnang-Puchheim und Stainach Irdning (mit Anschluss an die Westbahn und die Ennstalbahn).
- Zillertal: Zillertalbahn ab Jenbach (Westbahn).
- Montafon: Montafonerbahn ab Bludenz (Westbahn).

4.3.1.2 Flughäfen

Die Regionen können über unterschiedliche Flughäfen erreicht werden:

- **Flughafen Graz:** Regionen Gesäuse und Graz. Vom Flughafen gibt es Züge und Busse in die Stadt Graz.
- **Flughafen Linz:** Regionen Gesäuse und Pyhrn-Priel. Von/nach Linz gibt es Flüge nach Düsseldorf, Frankfurt, Köln, London, München sowie Graz und Wien. Für Bahnreisende steht zwischen Flughafen und dem Bahnhof Linz Hörsching ein Gratis-Busshuttle zur Verfügung. Es gibt keine direkten Shuttledienste in die Regionen.
- **Flughafen Salzburg:** Regionen Tennengau, Pongau, Salzkammergut, Nationalpark Hohe Tauern, Zillertal. Charterflüge nach Salzburg werden von Dänemark, Estland, Finnland, Großbritannien, Irland, Island, Nordirland, Russland und Schweden angeboten.
Vom Flughafen Salzburg gibt es Flughafenbusse bzw. einen Flughafenshuttle, um die Regionen zu erreichen. Der Transfer für beide Strecken von/bis zum Flughafen nach Schladming beträgt derzeit 42,50 €. Weiters kann zum Flughafen Salzburg ein Taxiservice zu einem Fixpreis (99,00 €) genutzt werden.
- **Flughafen Innsbruck:** Regionen Zillertal, Arlberg.
Nach Innsbruck gibt es im Winter Charterflüge aus Dänemark, Finnland, Großbritannien, Irland, Norwegen und Schweden, nach Amsterdam einmal in der Woche Linienflüge. Zum Innsbrucker Flughafen ist kein gesonderter Shuttledienst vorhanden, der Flughafen ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln mittels Bussen ab dem Innsbrucker Hauptbahnhof (im 15-Minutentakt) erreichbar.
- **Flughafen Klagenfurt:** Regionen Weissensee, Nationalpark Hohe Tauern.
Flüge nach Klagenfurt gibt es aus den deutschen Großstädten Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln sowie aus London und Wien. Vom Klagenfurter Flughafen werden Shuttledienste innerhalb von Kärnten und nach Osttirol angeboten.
- **Flughafen Friedrichshafen:** Regionen Zillertal, Arlberg, Bregenzerwald, Montafon. Flugverbindungen nach/ab Friedrichshafen: Berlin, Dresden, Dublin, Frankfurt, Graz, Hamburg, Köln, Liverpool, London Stansted, Nizza, Keflavik International, Rotterdam, Wien. Vom Flughafen gibt es Shuttledienste nach Vorarlberg und Tirol.
- **Flughafen München:** Regionen Tennengau, Pongau, Salzkammergut, Nationalpark Hohe Tauern, Zillertal. Vom Flughafen werden Shuttledienste nach Salzburg und Tirol angeboten.
- **Flughafen Zürich:** Regionen Zillertal, Arlberg, Bregenzerwald, Montafon. Vom Flughafen gibt es Shuttledienste nach Vorarlberg und Tirol.

4.3.2 Internationale und nationale Anreise

Zugverbindungen

Im Zuge der Analyse wurden für die wichtigsten Herkunftsländer die Zugverbindungen in die Regionen untersucht, wobei sowohl die Zahl der notwendigen Umstiege als auch die Fahrzeiten berücksichtigt wurden.

Die Kriterien für die Ermittlung der Zugverbindungen sind in Kapitel 2.1.3.2 aufgelistet.



Tabelle 97: Internationale Zugverbindungen von europäischen Großstädten in die Regionen, bestmögliche Verbindungen (nach Zahl der Umstiege).

	München	Stuttgart	Köln	Frankfurt	Hamburg	Berlin	Wien	Amsterdam	Bern	Mailand	Prag	Budapest
Gesäuse	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Dachstein-Tauern	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Graz	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Weissensee	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Pyhrn-Priel	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Salzkammergut	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Tennengau	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Pongau	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
NP Hohe Tauern	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Zillertal	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Arlberg	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Bregenzerwald	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Montafon	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

■	Direktverbindung vorhanden
■	1-maliges Umsteigen
■	mind. 2-maliges Umsteigen
■	keine geeignete Verbindung
■	nicht untersucht

Quelle: Fahrplananalyse der einzelnen Regionen

Die Analyse zeigt, dass es in erster Linie aus dem Wiener Raum Direktverbindungen in die Regionen gibt: 11 der 13 Regionen können direkt von Wien aus erreicht werden. Aus dem süd- bzw. mitteldeutschen Raum gibt es Direktverbindungen zu den Destinationen entlang der Tauernbahn (Tennengau, Pongau) sowie nach Tirol/Vorarlberg (Bregenzerwald, Arlberg).

Keine geeigneten Zugverbindungen sind von den Niederlanden in die Regionen Weissensee und Zillertal gegeben, hier ist mehrmaliges Umsteigen notwendig; die Fahrzeit ist deutlich länger als die Kriterien es vorgeben.

Auch die Anreise aus Nord- und Ostdeutschland erfordert häufig mehrmaliges Umsteigen.

Zusätzlich zu den Tages- gibt es auch Nachtverbindungen in die Regionen. Die Reise mit den Nachtzügen dauert prinzipiell deutlich länger als am Tag, da die Züge einerseits andere Streckenführungen aufweisen und andererseits oftmals lange Stehzeiten haben. Die im Zuge der Recherchen gefundenen Nachtzüge sind alle länger als 12 Stunden unterwegs und entsprechen somit nicht den gewünschten Kriterien. Es gibt allerdings besonders aus dem nord- und ostdeutschen Raum sowie aus den Niederlanden Nachtzüge, die in die Regionen führen.

Reisezeiten

Tabelle 98: Fahrzeitdifferenz Anreise mit der Bahn – Pkw.

	München	Stuttgart	Köln	Frankfurt	Hamburg	Berlin	Wien	Amsterdam	Bern	Mailand	Prag	Budapest
Gesäuse	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden
Dachstein-Tauern	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden
Graz	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden
Weissensee	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden
Pyhrn-Priel	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden
Salzkammergut	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden
Tennengau	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden
Pongau	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden
NP Hohe Tauern	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden
Zillertal	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden
Arlberg	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden
Bregenzerwald	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden
Montafon	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden	2-4 Stunden

	weniger als 30 Minuten
	30 Minuten bis 1 Stunde
	1–2 Stunden
	2–4 Stunden
	mehr als 4 Stunden
	nicht untersucht

Quelle: Fahrplananalyse der einzelnen Regionen

Für die Beurteilung der Reisezeiten wird die Differenz der Fahrzeiten mit der Bahn und dem Pkw herangezogen. Als Fahrzeit der Bahn gilt die Reisezeit zwischen Anfangs- und Endbahnhof, beim Pkw die reine Fahrzeit zwischen diesen Destinationen⁸.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Fahrzeit mit der Bahn mit wenigen Ausnahmen länger als mit dem Pkw ist.

⁸ Sowohl bei der Reise mit der Bahn als auch mit dem Pkw ist von einer längeren Reisezeit auszugehen: Bei der Bahn ergeben sich zusätzliche Zeiten durch die Anreise vom Wohnort zum Bahnhof sowie vom Endbahnhof zur Reisedestination. Bei längeren Pkw-Fahrten sind im Allgemeinen eine oder mehrere Pausen anzunehmen. Beim Vergleich der beiden Verkehrsmittel wird davon ausgegangen, dass sich diese zusätzlichen Zeiten aufheben (d. h. in etwa gleich lang dauern). Somit wird zum Vergleich der Verkehrsmittel die reine Fahrzeit herangezogen.



Fahrzeitunterschiede mit weniger als einer Stunde sind in erster Linie bei Anreise aus Wien zu verzeichnen (ausgenommen die Anreise zum Weissensee).

Geringe Fahrzeitunterschiede sind zudem bei den Destinationen, die an der Tauernbahn (Pongau, Tennengau), der Westbahn (Salzkammergut) oder an der Arlbergbahn (Zillertal, Montafon) liegen bei Anreise aus Süd-, Mittel- und Norddeutschland festzustellen, weiters bei den Regionen aus Vorarlberg bei Anreise aus München bzw. Köln.

Fahrzeitunterschiede mit mehr als einer Stunde sind bei den Destinationen, die über die Pyhrn- bzw. Ennstalbahn zu erreichen sind (Gesäuse, Dachstein-Tauern, Pyhrn-Priel und Graz) insbesondere bei Anreise aus Deutschland bemerkbar.

Besonders hohe Fahrzeitunterschiede sind bei der Anreise aus den Niederlanden, aus dem Osten (Ostdeutschland, Tschechien, Ungarn) und aus Italien zu verzeichnen.

Bahnservice

Von den untersuchten Herkunftsländern gibt es Haus-zu-Haus Gepäckservices, die eine Abholung des Gepäcks von zu Hause und eine Zustellung in die Reisedestination anbieten. Zugestellt werden Normalgepäck (Koffer, Taschen u. dgl. bis zu 30 kg) und Sondergepäck (Fahrrad, Kinderwagen, Ski etc.). Sondergepäck muss entsprechend verpackt werden, in der Regel ist hierfür ein Zuschlag zu zahlen.

Die Zustellung dauert von einem Werktag innerhalb von Österreich bis zu sechs Werktagen und kostet von 9,90 € je Stück bei Versand in Österreich bis zu 62,50 € bei Zustellung aus den Niederlanden.

Das Service im Zug hängt stark von der Zugkategorie ab.

Im Allgemeinen können von den internationalen Städten Eurocity- oder Intercityzüge genutzt werden, die zumeist über ein Bordrestaurant oder ein Bordservice (Snacks und Getränke) verfügen. Aus Deutschland kann die Anreise zudem mit ICE- (Intercity-Express) Zügen erfolgen, die neben einem Bordrestaurant teilweise auch mit einem Bordprogramm (Video, Audio) ausgestattet sind. Innerhalb von Österreich verfügen manche Züge über Kinderspielecken oder sie stellen Rollstuhlplätze zur Verfügung.

Als Nachtreiseverbindungen (z. B. in die Niederlande) werden in erster Linie die CityNightLine-Züge genutzt, die über drei unterschiedliche Kategorien (Sitz-, Liege- und Schlafwagen) verfügen.

Ab den Umsteigeknoten vom hochrangigen in das regionale Bahnnetz sind zumeist Regionalzüge im Einsatz. Diese bieten in der Regel keine gesonderten Services an, auch gibt es in diesen Zügen keine 1. Klasse.

Verbindungen aus den Hoffnungsmärkten

Die wichtigsten Hoffungsgebiete für die österreichischen Tourismusregionen sind Slowenien, Kroatien, Slowakei, Tschechische Republik, Ungarn und Polen.

Aus den östlichen Nachbarstaaten erweisen sich die Streckenführungen teilweise als besonders unattraktiv hinsichtlich der Reisezeit und der Verbindungen. Aus diesen Staaten sind mehrmaliges Umsteigen sowie Umwege über Wien und in Summe somit deutlich längere Fahrzeiten zu verzeichnen. Ein weiterer Mangel an

den Verbindungen über Wien besteht darin, dass hier sowohl der West- als auch der Südbahnhof angefahren werden und es somit zu unattraktiven Umsteigewegen kommen kann.

Auch die Verbindungen aus Italien über Graz, Villach und Klagenfurt, sind als schlecht einzustufen. Diese Züge wären für die Regionen Greifenburg in Kärnten und das Salzkammergut interessant. Die Analyse zeigt, dass die Züge auch hier deutlich längere Fahrzeiten benötigen als der Pkw, was insbesondere auf längere Streckenführungen, auch tagsüber, zurückzuführen ist. Aus dem italienischen Raum gibt es auch keine geeigneten Nachtzüge.

4.3.3 Verknüpfung mit dem regionalen Angebot

Untersucht wurden auch die Bahnhöfe in den Regionen als Schnittstelle zwischen dem internationalen und dem regionalen Verkehr.

Tabelle 99: Umsteigebahnhöfe zur Region und Anschlussqualität – Übersicht.

Region	Bahnhof	Barrierefreiheit	Gepäckaufbewahrung	Anschluss in die Region	Anschlussqualität
Gesäuse	Selzthal	+	–	Ennstalbahn	Wartezeiten, nicht an allen Wochentagen
Dachstein-Tauern	Schladming	~	–	Busse	tlw. Wartezeiten, täglich
Graz	Graz	+	+	Stadtbusse, Straßenbahn	guter Anschluss durch städtisches ÖV-Angebot
Weissensee	Greifenburg	–	–	Busse	tlw. Wartezeiten, nur werktags
Pyhrn Priel	Windischgarsten	–	–	Busse	Wartezeiten
Salzkammergut	Attnang-Puchheim	~	+	Salzkammergutbahn	weitgehend abgestimmt auf Fernverkehr
Tennengau	Hallein	~	–	Busse	
Pongau	Bischofshofen	+	–	Busse, Shuttle	
NP Hohe Tauern	Zell am See	+	+	Pinzgaubahn, Busse	
Zillertal	Jenbach	+	+	Zillertalbahn	
Arlberg	St. Anton	+	+	Busse	
Bregenzerwald	Bregenz	+	+	Busse	
Montafon	Bludenz	+	+	Montafonerbahn	

+ gegeben/vorhanden

~ tlw. gegeben/vorhanden

– nicht gegeben/nicht vorhanden

Quellen: www.oebb.at; Fahrplananalyse der einzelnen Regionen



Sämtliche Bahnhöfe sind Fernverkehrshalte, die mit einem personenbesetzten Fahrkartenverkauf und zusätzlichen Fahrkartenautomaten ausgestattet sind. Rund die Hälfte der 13 Bahnhöfe bietet eine Gepäcksaufbewahrung an.

Zur Weiterfahrt in die Region kann von sämtlichen Bahnhöfen aus ein Taxi genommen werden. Weiters stellen die Bahnhöfe durchwegs Knotenpunkte zum regionalen Bahn- bzw. Bussystem dar. Die Anschlüsse sind weitgehend mit dem Fernverkehr abgestimmt, teilweise gibt es längere Wartezeiten (z. B. ins Gesäuse) bzw. verkehren die Anschlussbusse nur werktags (z. B. Greifenburg). Eine weitere Möglichkeit zum Quartier zu gelangen ist ein Abholdienst durch touristische AnbieterInnen. Dies ist in sämtlichen Regionen möglich.

Das „Fahrrad am Bahnhof“ steht bereits seit einigen Jahren nicht mehr als Beförderungsmittel für die Weiterfahrt zur Verfügung. In keinem der untersuchten Bahnhöfe befindet sich ein Fahrradverleih.

Bei den Bahnhöfen der Städte Bregenz und Graz befinden sich CarSharing-Standplätze.

4.3.4 Lokales und regionales Verkehrsangebot

Die lokalen und regionalen Verkehrsnetze sind bestimmt durch Regionalbahnen und Busse, in der Region Salzkammergut spielt zudem die Schifffahrt eine Rolle.

Bewertet man das vorhandene Angebot hinsichtlich der Zug- bzw. Busfrequenzen, so zeigt sich, dass insbesondere in Graz durch die städtischen Strukturen ein sehr gutes ÖV-Angebot vorhanden ist.

Besonders in den westlichen Regionen wird im Stundentakt gefahren.

Tabelle 100: Lokale und regionale Verkehrsnetze in den Regionen.

Region	Verkehrsmittel	Bewertung Angebot	Mobilitätsservice
Gesäuse	Regionalbahn, Busse, Rufbusse	mittel–gering: tlw. Stundentakt, tlw. nur 4-mal pro Tag	„xeismobil“
Dachstein-Tauern	Regionalbahn, Busse	mittel (tlw. Stundentakt, tlw. 5-mal tägl.)	
Graz	Straßenbahnen, Busse, Nachtbusse	sehr gut (dichter Fahrplan)	„mobilzentral“; Grazer Verkehrsbetriebe
Weissensee	Busse	gering, da nur bis zu max. 5 Buspaare/Tag	Mobilbüro Hermagor
Pyhrn-Priel	Pyhrnbahn, Busse	mittel (2-Stundentakt)	
Salzkammergut	Bahn, Busse, Schiff	mittel bis gering (tlw. Stundentakt, 2-Stundentakt, tlw. auch weniger häufig)	
Tennengau	Tauernbahn, Busse	gut bis mittel: Tennengautakt, tlw. Stundentakt, auch weniger häufig	Regionalverband Tennengau
Pongau	Tauernbahn, Busse	gut bis mittel (tlw. Stundentakt, tlw. weniger häufig)	Mobilitätszentrale Bischofshofen „mobilito“
NP Hohe Tauern	Bahn, Busse	gut bis mittel (tlw. Stundentakt und auch weniger häufig)	
Zillertal	Zillertalbahn, Busse	gut (1/2- bis 1-Stundentakt), bei Bussen tlw. bis zu 2-Stundentakt	Zillertalbahn

Region	Verkehrsmittel	Bewertung Angebot	Mobilitätsservice
Arlberg	Busse	gut (Stundentakt)	
Bregenzerwald	Wälderbus	gut (Stundentakt, 2-Stundentakt auf Nebenlinien)	REGIO
Montafon	Montafonerbahn, Busse	gut (1/2- bis 1-Stundentakt)	Montafonerbahn AG

Ein mangelhaftes Angebot besteht insbesondere in den Regionen Gesäuse und Weissensee. Im Gesäuse ist durch „xeismobil“ zwar ein durchgängiges Mobilitätskonzept mit bedarfsgerichtetem Verkehr gegeben, allerdings werden – bis auf wenige Ausnahmen – die Linien nur selten am Tag bedient.

Geringe Frequenzen der Busse, insbesondere an den Wochenenden sind auch ein Mobilitätsproblem am Weissensee.

Erhoben wurde auch, ob es Anbieter oder Institutionen gibt, die sich um eine ganzheitliche Vermarktung und Entwicklung des ÖVs innerhalb einer Region kümmern. Dies ist in acht Regionen der Fall. Die Hälfte hiervon sind Mobilitätszentralen, weiters gibt es zwei Regionalverbände (Tennengau, Bregenzerwald) und zwei Verkehrsdienstleister, die den ÖV für ein gesamtes Tal koordinieren und bedienen (Zillertal, Montafon).

4.3.5 Kosten

Anreise

Die Untersuchung der Kosten der Anreise wurde stichprobenartig für einige Destinationen vorgenommen. Dabei erwies sich die Ermittlung der Fahrkosten mit der Bahn aufgrund der Vielfalt an unterschiedlichen Ermäßigungen und Angeboten als schwierig. Insgesamt kann die Preisgestaltung als intransparent beurteilt werden.

Werden die Bahnpreise mit den wahrgenommenen Pkw-Kosten (Treibstoffkosten, Vignette) verglichen, ist der Pkw im Vorteil (Ausnahmen bilden teilweise Einzelreisende mit der BahnCard 50).

Anders sieht der Vergleich mit den realen Kosten der Nutzung des Pkws aus, das heißt unter Berücksichtigung von Abnutzung u. dgl. Als Kostengröße wurde hierbei das amtliche Kilometergeld herangezogen. Externe Beträge wie Umwelt- oder Gesundheitskosten wurden nicht berücksichtigt.

Beim Vergleich mit den realen Kosten zeigt sich, dass für die unterschiedlichste Zahl an Reisenden die Fahrt mit der Bahn günstiger kommt, ausgenommen, wenn vier Erwachsene mit dem Pkw fahren und über keine Bahnermäßigung verfügen.

Es wurden auch stichprobenartig ganze **Wegekett**en analysiert und die Kosten für Flug, Bahn/Bus sowie Pkw ausgewiesen.

Die Anreise mit dem Flugzeug schneidet bei drei von vier Beispielen besser ab als die Fahrt mit dem Pkw (wahrgenommene Preise). Ohne Ermäßigung ist die Bahn nur dann günstiger als der Pkw, wenn die realen Kosten herangezogen werden. Allerdings gibt es auch zahlreiche Angebote der Bahn, die in diesen Vergleich der Wegekett



Mobilität vor Ort

In den Regionen gelten die Tarife der jeweiligen Verkehrsverbände. Somit kosten Einzelfahrten für eine Zone (oder Wabe) zwischen 1,00 und 2,00 €. In einigen Regionen ist die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel als Angebot im Rahmen von Tourismuskarten kostenlos möglich.

Tabelle 101: Preisermäßigungen bzw. Gratisnutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln in den Regionen.

Region	Preise
Gesäuse	
Dachstein-Tauern	Gratisnutzung bei „Sommercard“
Graz	
Weissensee	Gratisnutzung mit „KärntenCard“
Pyhrn-Priel	Gratisnutzung mit „Pyhrn&Priel-Card“
Salzkammergut	Ermäßigung 25 % mit „Salzkammergut-Erlebnis-Card“
Tennengau	Gratisnutzung mit Tennengauer Gästekarte; 1,00 €-Ticket für Ausflugsfahrten
Pongau	
NP Hohe Tauern	
Zillertal	Gratisnutzung mit „Zillertal-Active-Card“, „Tux-Ticket“ oder Finkenberg Gästekarte
Arlberg	
Bregenzerwald	Gratisnutzung bei „Bregenzerwald Card“
Montafon	Gratisnutzung Montafoner Saisonkarte und „Montafon-Silvrettacard“

Quellen: Internetseiten der jeweiligen Tourismusregionen

In sieben Regionen ist die Gratis-Nutzung des Öffentlichen Verkehrs im Angebot der regionalen Tourismuskarten inkludiert, im Salzkammergut gibt es für Card-Inhaberinnen eine 25%ige Ermäßigung. Eine preisliche Attraktion ist das 1,00 €-Ticket im Tennengau, mit dem in der Region unterschiedliche Ausflugsfahrten gemacht werden können.

4.3.6 Information

Anreise

Zur Anreise finden sich mehrheitlich auf den Internetseiten der Regionen Verlinkungen zu den Österreichischen Bundesbahnen, teilweise auch zu den Bahnbetreibern im Ausland. Lediglich bei 3 der 13 Regionen können keinerlei Informationen zur Anreise abgerufen werden. Eine Region (Region Arlberg) bietet zudem Fahrpläne zu den wichtigsten Städten auf ihren Seiten an.

Tabelle 102: Information zur Mobilität zur/in der Region.

Region	Information zur Anreise	Information zur Mobilität vor Ort
Gesäuse	eine Information auf den Tourismuseiten	zentrale Information über „xeismobil“
Dachstein-Tauern	keine Information zur Anreise mit der Bahn; Informationen zu Anreise mit Flugzeug	keine zentrale Information
Graz	Informationen zu Anreise mit Bahn + zu Bahnangeboten	zentrale Information über „mobilzentral“ und Grazer Verkehrsbetriebe
Weissensee	Beschreibung der Bahnreise ohne Fahrpläne; Verlinkung zu ÖBB	keine zentrale Information; Busse über Mobilbüro Hermagor
Pyhrn-Priel	Verlinkung zu ÖBB	keine zentrale Information; Informationen auf Hinterstoder-Seiten
Salzkammergut	Beschreibung der Bahnreise ohne Fahrpläne; Verlinkung zu ÖBB	keine zentrale Information
Tennengau	keine Information auf Tourismuseiten	keine Information auf Tourismuseiten; zentrale Information auf Seiten des Regionalverbandes
Pongau	Beschreibung der Bahnreise ohne Fahrpläne; Verlinkung zu ÖBB	zentrale Information „mobilito“ (Mobilitätszentrale Bischofshofen)
NP Hohe Tauern	Beschreibung der Bahnreise ohne Fahrpläne; Verlinkung zu ÖBB Hinweise zur autofreien Anreise	keine zentrale Information; Folder zu Wanderbus
Zillertal	Beschreibung der Bahnreise ohne Fahrpläne; Verlinkung zu ÖBB Fahrpläne der Zillertalbahn	zentrale Information auf den Tourismuseiten; Folder „Mobil ohne Auto“
Arlberg	Fahrpläne für wesentliche Verbindungen	zentrale Information auf den Tourismuseiten; Folder
Bregenzerwald	Beschreibung der Bahnreise ohne Fahrpläne; Verlinkung zu ÖBB	zentrale Information auf Tourismuseiten
Montafon	Beschreibung der Bahnreise ohne Fahrpläne; Verlinkung zu ÖBB, DB und SBB	zentrale Information; interaktive Karte verknüpft mit touristischen Informationen

Mobilität vor Ort

Informationen zur Mobilität vor Ort werden in unterschiedlicher Qualität angeboten, hier gibt es keine durchgängige Linie.

In jenen Regionen, in dem das Verkehrsangebot in einer Hand ist – d. h. durch einen Verkehrsdienstleister (Zillertalbahn, Montafoner Bahn) oder Regionalverband – sind die Informationen zentral abrufbar. Auch in jenen Gebieten, in denen eine Mobilitätszentrale vorhanden ist, sind Fahrplaninformationen leicht erhältlich.

Generell fällt auf, dass in den westlichen Regionen (Tirol und Vorarlberg) zentrale Informationen gut abrufbar aufbereitet sind.



In 6 der 13 Regionen gibt es auf den Internetseiten der regionalen Tourismusverbände keine Informationen zum ÖV-Angebot in der Region. Teilweise finden sich allerdings Hinweise in den einzelnen Tourismuseiten der Gemeinden dieser Regionen.

Bemerkenswert sind insbesondere die Verknüpfungen von Verkehrsinformation (Buslinien, Haltestellen) und touristischen Einrichtungen (Bergbahnen, Sehenswürdigkeiten etc.) auf den Seiten vom Gesäuse („xeismobil“) sowie im Montafon.

4.3.7 Touristisches Angebot zur Sanften Mobilität

In sämtlichen Regionen sind sanft-mobile Angebote vorhanden. Diese reichen von Wander- und Schibussen, -zügen und -taxis bis hin zu Schifffahrtslinien oder einem Tälerbuskonzept.

Tabelle 103: Sanft-mobile Angebote in die/den Regionen.

Region	Autofreie Anreise	Angebot vor Ort
Gesäuse	„Snow & Fun-Ticket“ (Tagesgäste) für Präbichl; „Freizeit-Ticket“ für Tagesgäste aus der Steiermark	Erlebniszug Gesäuse; Rufbusse zu Wanderdestinationen; Museumszug, „xeismobil“
Dachstein-Tauern	„Snow & Fun-Ticket“ (Tagestouristen); „Freizeit-Ticket“ für Tagesgäste aus der Steiermark	Wander- und Schibusse, Tälerbus Sölk-täler, Wandertaxi, Tälerbus
Graz	„Freizeit-Ticket“ für Tagesgäste aus der Steiermark	Nachtbusse, Mobilzentral
Weissensee		Dorf-, Schibus; Schifffahrt; Taximobil, Almtaxi
Pyhrn-Priel	„Snow & Fun-Ticket“ (Tagestouristen); Package „Hinterstoder Pur“	Schibusse, Wanderbusse und -taxis
Salzkammergut	ÖBB-Après-Ski-Express; „Snow & Fun-Ticket“ (Tagestouristen)	Schibusse, Wander-, Badebus; Schifffahrt, Wassertaxi
Tennengau		Schibusse, Ausflugsfahrten (1,00 €-Ticket)
Pongau	Angebote „Werfenweg“; „Wedelweiß-Ticket“ (innerhalb Österreichs)	Wander- und Schibusse, Tälerbus
NP Hohe Tauern	Package Sanfte Mobilität – Winter in Neukirchen; „Wedelweiß-Ticket“ (innerhalb Österreichs); „Schnee-Express“ aus Deutschland; „Snow & Fun-Ticket“ (Tagestouristen)	Nationalpark-, Wander- und Hütentaxis; Wanderbus Nationalpark (Osttirol), Shuttledienst ab Mallnitz; Pinzgaubahn; Tälerbus
Zillertal	„Schnee-Express“ (aus Deutschland); Berglandexpress (aus den Niederlanden); 1,00 €-Nightliner	Schi-, Sport- und Wanderbusse Nachtbusse Erlebnisfahrten mit Zillertalbahn
Arlberg	„Wedelweiß-Ticket“ (innerhalb Österreichs); „Schnee-Express“ aus Deutschland	Schi- und Wanderbusse; Nacht-taxi
Bregenzerwald		Schibusse
Montafon	„Wedelweiß-Ticket“ (innerhalb Österreichs); „Schnee-Express“ aus Deutschland	Schi-/Wanderbusse und -züge

In 7 der 13 Regionen gibt es Angebote zur autofreien Anreise. In drei Regionen sind bereits Gesamtpakete zur autofreien Anreise vorhanden: In den „Alpinen Perlen“ Werfenweng, Hinterstoder und Neukirchen, die neben der Anreise den Transfer zum Hotel, Nächtigungen und diverse touristische Angebote der Region beinhalten.

Aber auch für Tagesgäste gibt es Angebote: Im Winter kann für die Anreise in Schigebiete der Regionen Gesäuse, Dachstein-Tauern, Salzkammergut und Nationalpark Hohe Tauern das „Snow & Fun-Ticket“ genutzt werden. Dieses beinhaltet einen Pauschalpreis für Anreise, Transfer und einen Tagesschipass. In der Steiermark wird im Sommer das „Freizeiticket“, ein Tagesticket für Fahrten in der Steiermark angeboten.

Erwähnenswert sind insbesondere die Direktzüge aus Deutschland und den Niederlanden („Schnee-Express“, „Berglandexpress“), die an Samstagen die Gäste in die Schigebiete bringen. Durch den „Schnee-Express“ sind der Nationalpark Hohe Tauern, das Zillertal, der Arlberg und das Montafon angebunden.

Wesentlich für die Nutzung des Angebotes ist die Information. Besonders in den westlichen Regionen bzw. in solchen mit einem zentralen Mobilitätsdienstleister (Mobilitätszentrale, Verkehrsbetrieb) sind Informationen zur Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie zu den verschiedenen Angeboten vor Ort zentral abrufbar.

4.3.8 Erreichbarkeit touristischer Ziele

Generell sind die touristischen Ziele in den Regionen über das bestehende ÖV-Angebot erreichbar, zumeist über Busse. Teilweise verkehren die Busse jedoch nicht öfter als 2- bis 4-mal am Tag. Dadurch ist im Vergleich zur Mobilität mit dem Pkw für Ausflugstouren ein zeitliches Korsett vorgegeben.

4.4 Stärken- und Schwächenanalyse

4.4.1 Stärken und Potenziale

Stärken bei der Anreise und Mobilität vor Ort

Besonders bei der Anreise aus dem Wiener Raum, aus Süddeutschland und der Schweiz sind bereits zeitlich attraktive Zugverbindungen (Direktverbindungen) in die Regionen vorhanden.

Für die Mobilität vor Ort kann die Vielfalt an sanft-mobilen Angeboten, die in allen Regionen bereits vorhanden ist, genannt werden. Diese Angebote reichen von kostenlosen Ski-, Wander- und Ortsbussen bis hin zu Alm- und Hüttentaxis, die in sämtlichen Regionen vorhanden sind. In einigen Regionen erweitert die Schifffahrt auf den Seen die Verkehrsmittelwahl.

Auch Angebote für die autofreie Anreise sind bereits vorhanden: Hier sind insbesondere die Schizüge aus Deutschland, den Niederlanden und Belgien nach Zell am See (Region Hohe Tauern) bzw. nach Tirol und Vorarlberg (Regionen Zillertal, Arlberg, Montafon) zu nennen. Auch für die autofreie Anreise innerhalb von Österreich gibt es Angebote seitens der ÖBB: z. B. das „Wedelweiß-Ticket“, das Anreise, Unterkunft sowie Schipass enthält oder das „Snow & Fun-Ticket“, das für Tagestouristen interessant ist. Gesamtpakete für die autofreie Anreise werden zudem in den „Perlen der Alpen“ Hinterstoder, Werfenweng und Neukirchen angeboten.



Zukünftiges Potenzial für autofreie Anreise

Für die Anreise in die Regionen wird der eigene Pkw bevorzugt: rund 85–90 % der Nächtigungsgäste nutzen das Auto, um zu ihrer Urlaubsdestination zu gelangen. Der Bahnanteil liegt – zumindest auf Bundesländerebene – unter 10 %, teilweise ist mit einem Anteil von weniger als 5 % auszugehen. Das Flugzeug gewinnt immer mehr an Bedeutung für die Anreise in die Destinationen, insbesondere aufgrund von Angeboten von Billig-Airlines.

Deutlich höhere Bahnanteile konnten in der Gemeinde Werfenweng erzielt werden, wo bereits seit einigen Jahren ein Projekt zur autofreien Anreise läuft. Hier beträgt der Bahnanteil bei der Anreise rund 20 %. Dies zeigt, dass durch gezielte Maßnahmen und Gesamtpakete die Bahn für die Anreise deutlich attraktiver gestaltet werden kann und von den KundInnen auch tatsächlich genutzt wird.

Ist-Zustand

Zur Gegenüberstellung des bestehenden Reiseverhaltens mit einem potenziellen Mobilitätsverhalten, das anhand von gezielten Maßnahmen möglich ist, wurden für die fehlenden Werte Annahmen unter Zuhilfenahme der Bundesländerdaten (T-Mona) getroffen.

Tabelle 104: Abschätzung des derzeitigen Modal Split.

Region	Pkw	Bahn	Bus	Flugzeug
Gesäuse	85 %	6 %	6 %	3 %
Dachstein-Tauern	90 %	4 %	4 %	2 %
Graz	70 %	12 %	12 %	6 %
Weissensee	90 %	4 %	4 %	2 %
Pyhrn-Priel	90 %	4 %	4 %	2 %
Salzkammergut	90 %	4 %	4 %	2 %
Tennengau	90 %	4 %	4 %	2 %
Pongau	80 %	8 %	8 %	4 %
NP Hohe Tauern	90 %	4 %	4 %	2 %
Zillertal	85 %	6 %	6 %	3 %
Arlberg	86 %	6 %	6 %	3 %
Bregenzerwald	86 %	6 %	6 %	3 %
Montafon	86 %	6 %	6 %	3 %

Tabelle 105: Ist-Zustand Bahnnutzung (Anzahl an Fahrgästen).

	Gesäuse	Dachstein	Graz	Weißensee	Pyhrn-Priel	Salzkammergut	Tennengau	Pongau	NP Hohe Tauern	Zillertal	Arlberg	Bregenzwald	Montafon
dzt. Anteil	6 %	4 %	12 %	4 %	4 %	4 %	4 %	8 %	4 %	6 %	6 %	6 %	6 %
Belgien	-	222	-	10	56	-	125	2.396	-	1.541	-	349	314
Dänemark	-	-	-	-	-	-	259	4.263	462	-	514	-	-
Frankreich (einschl. Monaco)	-	-	744	-	-	-	131	-	-	-	-	622	537
Italien	25	-	3.735	162	-	776	340	-	517	-	-	-	-
Niederlande	39	373	-	313	81	878	526	7.156	4.922	6.360	1.293	1.010	1.883
Schweden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	429	-	-
Schweiz und Liechtenstein	27	-	894	41	-	-	-	-	-	1.580	1.012	3.293	3.415
Slowenien	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tschechische Republik	393	572	-	-	170	1.031	-	2.199	1.530	1.134	-	-	-
Ungarn	379	420	-	40	46	883	-	-	-	-	-	-	-
Großbritannien	-	428	909	-	29	1.380	-	2.956	906	2.003	2.973	95	116
Vereinigte Staaten	-	-	834	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
sonstige	153	1.216	3.648	57	122	4.754	918	13.713	5.083	6.452	3.244	357	547



Tabelle 106: Ist-Zustand Bahn – Österreich, Deutschland (Anzahl an Fahrgästen).

	Gesäuse	Dachstein	Graz	Weißensee	Pyhrn-Priel	Salzkammergut	Tennengau	Pongau	NP Hohe Tauern	Zillertal	Arlberg	Bregenzwald	Montafon
aus Österreich													
Wien	778	1.631	7.179	233	618	5.413	382	7.917	2.094	508	811	175	168
Burgenland	37	205	635	22	94	692	41	1.564	252	104	40	26	105
Kärnten	89	189	1.926	107	41	546	88	1.212	1.179	153	84	52	24
Niederösterreich	744	1.572	2.999	190	575	4.161	460	9.351	1.750	740	447	148	113
Oberösterreich	452	1.011	2.782	174	1.858	6.885	314	7.352	1.463	1.406	330	177	114
Salzburg	125	191	1.763	60	162	1.488	203	4.560	967	293	181	72	87
Steiermark	833	1.475	3.904	131	150	2.149	171	4.054	1.016	447	232	103	67
Tirol	96	113	1.173	52	63	1.029	151	2.192	575	619	216	220	215
Vorarlberg	23	39	622	11	17	385	46	516	132	231	314	1.305	905
aus Deutschland													
Bayern	248	1.261	3.005	269	405	4.349	985	16.681	5.318	5.918	1.738	1.430	1.787
Baden Württemberg	76	458	1.166	100	125	1.273	246	4.528	1.642	2.523	1.727	5.838	5.037
Nordrhein-Westfalen	87	771	1.251	183	108	1.398	327	8.932	3.433	4.499	1.565	1.094	1.555
Mitteldeutschland	93	767	1.472	123	103	1.487	461	9.116	3.764	4.174	1.465	1.841	2.829
Norddeutschland	41	445	872	103	59	1.037	227	6.124	1.870	2.488	900	461	641
Ostdeutschland	108	755	610	85	135	1.387	399	5.881	2.856	3.837	329	430	515
Berlin	18	348	434	31	24	333	58	1.533	594	741	212	112	117

Mögliches Potenzial

Das Potenzial für die wird für das Szenario Werfenweng (Bahnanteil von 20 %) dargestellt.

Tabelle 107: Potenzial der Anreise mit der Bahn, Szenario Werfenweng (Anzahl an Fahrgästen).

	Gesäuse	Dachstein	Graz	Weißensee	Pyhrn-Priel	Salzkammergut	Tennengau	Pongau	NP Hohe Tauern	Zillertal	Arlberg	Bregenzerwald	Montafon
Anteil	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %
Belgien	-	887	-	41	224	-	498	3.594	-	3.596	-	898	808
Dänemark	-	-	-	-	-	-	1.036	6.395	1.849	-	1.322	-	-
Frankreich (mit Monaco)	-	-	496	-	-	-	522	-	-	-	-	1.600	1.382
Italien	58	-	2.490	650	-	3.105	1.359	-	2.066	-	-	-	-
Niederlande	92	1.493	-	1.251	323	3.513	2.104	10.734	19.689	14.841	3.326	2.596	4.841
Schweden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.104	-	-
Schweiz und Liechtenstein	63	-	596	165	-	-	-	-	-	3.686	2.602	8.468	8.782
Slowenien	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tschechische Republik	916	2.290	-	-	680	4.124	-	3.298	6.118	2.645	-	-	-
Ungarn	885	1.678	-	160	185	3.531	-	-	-	-	-	-	-
Großbritannien	-	1.710	606	-	115	5.518	-	4.435	3.626	4.674	7.644	243	298
Vereinigte Staaten	-	-	556	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
sonstige	357	4.864	2.432	229	490	19.015	3.671	20.570	20.331	15.055	8.342	917	1.406



Tabelle 108: Potenzial der Anreise mit der Bahn, Szenario Werfenweng – Österreich, Deutschland (Anzahl an Fahrgästen).

Region	Gesäuse	Dachstein	Graz	Weißensee	Pyhrn-Priel	Salzkammergut	Tennengau	Pongau	NPHT	Zillertal	Arlberg	Bregenzerwald	Montafon
Anteil	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %
aus Österreich													
Wien	1.815	6.523	4.786	931	2.471	21.652	1.527	11.875	8.377	1.186	2.086	449	432
Burgenland	85	819	423	89	374	2.768	165	2.346	1.010	243	104	66	270
Kärnten	207	755	1.284	428	165	2.185	352	1.817	4.715	356	215	132	62
Niederösterreich	1.736	6.288	1.999	761	2.301	16.646	1.838	14.026	7.001	1.727	1.149	380	289
Oberösterreich	1.054	4.042	1.854	696	7.433	27.538	1.257	11.029	5.853	3.281	850	455	293
Salzburg	293	764	1.175	241	649	5.953	810	6.840	3.866	684	466	186	223
Steiermark	1.943	5.899	2.603	525	600	8.597	682	6.081	4.063	1.042	596	265	173
Tirol	224	453	782	209	254	4.117	603	3.289	2.300	1.444	556	564	554
Vorarlberg	53	156	415	43	68	1.541	186	774	527	539	809	3.357	2.327
aus Deutschland													
Bayern	579	5.046	2.003	1.075	1.618	17.397	3.941	25.022	21.270	13.809	4.468	3.676	4.594
Baden Württemberg	177	1.831	777	401	500	5.092	983	6.792	6.569	5.886	4.442	15.012	12.952
Nordrhein-Westfalen	202	3.084	834	731	433	5.592	1.308	13.398	13.732	10.498	4.025	2.814	3.999
Mitteldeutschland	217	3.067	981	490	411	5.948	1.846	13.674	15.057	9.739	3.767	4.735	7.275
Norddeutschland	96	1.782	581	413	235	4.148	909	9.186	7.480	5.804	2.314	1.187	1.649
Ostdeutschland	253	3.021	407	339	541	5.546	1.596	8.822	11.424	8.952	846	1.105	1.324
Berlin	41	1.393	289	125	94	1.331	231	2.299	2.377	1.728	544	289	302

Beispiel Korridor:

Hamburg – Hannover – (Amsterdam – Köln) – Frankfurt – Stuttgart – München – Salzburg – Bischofshofen – Selzthal – Bruck a d Mur – Graz
Für diesen Bahnkorridor würde sich damit folgendes zukünftige Bahnreise-Potenzial (Anzahl an Fahrgästen) für jede Region ergeben:

Region	Dachstein	Graz	Weissen-see	Pyhrn-Priel	Salzkammergut	Tennengau	Pongau	NPHT	Zillertal	Arlberg	Bregenzwald	Montafon	SUMME
Summe	4.652	27.008	10.810	0	8.682	52.512	13.839	102.756	0	0	0	0	220.259



Potenziale mittelfristig

Für das mittelfristige Potenzial (in den nächsten drei bis fünf Jahren) liegt der Anteil der Bahn bei 20 % (Szenario Werfenweng).

Mit dieser Annahme ergibt sich ein Potenzial für die Anreise mit der Bahn für alle betrachteten Regionen von rund 220.260 Fahrgästen.

4.4.2 Schwächenanalyse und fehlende Verbindungen

Tabelle 109: Fehlende Verbindungen (transnational) und regionale Schwächen.

Region	fehlende Verbindungen	regionale Schwächen
Gesäuse	Direktverbindungen/Verbindung mit 1-maligem Umsteigen nach Deutschland (München) und Ungarn	geringe Frequenzen des vorhandenen regionalen ÖV-Angebotes; Ausstattung Bahnhof
Dachstein-Tauern	Direktverbindungen aus Wien und Deutschland (München)	keine zentrale Information
Graz	Direktverbindungen aus Deutschland (München)	
Weissensee	attraktive Zugverbindung (max. 1-maliges Umsteigen aus den Niederlanden und Italien)	Anbindung an Bahnhof bzw. Drau- und Gailtal, keine zentrale Information
Pyhrn-Priel	attraktive Zugverbindung (max. 1-maliges Umsteigen aus Tschechien)	geringe Frequenzen (2-Studentakt), keine zentrale Information
Salzkammergut	Direktverbindung aus dem deutschen Raum (München); attraktive Verbindung aus Italien	tlw. geringe Frequenzen, keine zentrale Information
Tennengau	Direktzüge aus Norddeutschland (Hamburg) und den Niederlanden	tlw. spärliches Busangebot in den Randgebieten
Pongau	Direktzüge aus Norddeutschland und den Niederlanden	
NP Hohe Tauern	Direktverbindungen aus Norddeutschland und den Niederlanden sowie Wien	regionale Verbindungen zwischen den Bundesländern (Salzburg, Tirol, Kärnten), länderübergreifend keine zentrale Information
Zillertal	attraktive Zugverbindung aus Belgien	
Arlberg	Direktverbindungen aus Deutschland (Süd- und Mitteldeutschland)	
Bregenzerwald		
Montafon	evtl. Nachtverbindungen aus den norddeutschen Raum	
potenzielle Herkunftsländer	fehlende Verknüpfung der Verbindung aus Ungarn mit der Südbahn	

Fehlende internationale Verbindungen

Die Analyse zeigt, dass bei den internationalen Verbindungen insbesondere direkte Züge bzw. Fahrten mit nur einmaligem Umsteigen fehlen. Dies betrifft die meisten Regionen.

(Saisonale) Direktverbindungen aus dem deutschen Raum und den Benelux-Staaten fehlen in erster Linie in den Regionen der Bundesländer Salzburg, Steiermark und Oberösterreich sowie auch Kärnten.

In einige Regionen kommen vermehrt Gäste aus den östlichen Nachbarstaaten (Tschechien, Ungarn). Diese Bahnverbindungen erweisen sich als besonders unattraktiv hinsichtlich der Reisezeit und der Anschlüsse. Bei der Anreise aus diesen Staaten ist mehrmaliges Umsteigen notwendig und es sind Umwege über Wien und somit deutlich längere Fahrzeiten zu verzeichnen.

Auch die Verbindungen aus Italien sind als schlecht einzustufen. Diese wären für die Regionen Greifenburg in Kärnten und das Salzkammergut interessant. Die Analyse zeigt, dass die Züge auch hier deutlich längere Fahrzeiten benötigen als der Pkw, was insbesondere auf längere Streckenführungen, auch tagsüber, zurückzuführen ist. Aus dem italienischen Raum gibt es auch keine geeigneten Nachtzüge.

Direkte Verbindungen aus Wien gibt es zwar in die meisten Regionen, aber auch hier gibt es Bedarf an zusätzlichen, teilweise schnelleren Verbindungen. Dies gilt insbesondere für Regionen, die zwar räumlich näher zu Wien liegen, allerdings keine Anbindung an eine Hauptstrecke haben (Gesäuse, Salzkammergut).

Nachtzüge, die den Kriterien einer Reisezeit von weniger als zehn Stunden entsprechen, werden nicht angeboten. Die vorhandenen Nachtzugverbindungen in die österreichischen Regionen sind zumeist 12–15 Stunden unterwegs und damit deutlich länger als die Tagverbindungen. Dies ist auf eine andere Streckenführung als am Tag bzw. auf lange Stehzeiten zurückzuführen.

Schwächen im regionalen Netz

Betrachtet wurde auch das Verkehrsangebot innerhalb der Region, das der Gast während seines Aufenthalts nutzen kann.

Prinzipiell ist ein dichtes Netz an Haupt- und Regionalbahnen sowie Bussen, die von den Bahnhöfen in die Regionen führen, vorhanden. In einigen Regionen sind allerdings nur geringe Bus- und Zugfrequenzen gegeben, so dass das vorhandene Angebot wenig attraktiv ist. Auch fehlt in einigen Gebieten eine zentrale Vermarktung bzw. Information über das vorhandene Angebot (siehe Tabelle 109).

Reisekosten

Ein gemeinsames Manko ist die fehlende Transparenz der Reisekosten, einerseits die direkt durch die Fahrt (sowie die Fahrt zum und vom Bahnhof), andererseits vor Ort (in einigen Regionen sind die ÖV-Kosten nach wie vor nicht integraler Bestandteil von Tourismuskarten) entstehen. Auch zusätzliche Kosten, z. B. durch Gepäckzustellung, müssen berücksichtigt werden.

Ein weiteres Problem ist das mangelnde Bewusstsein bei der Berechnung der Kosten durch die Reisenden selbst. Gerechnet wird in der Regel mit den unmittelbar wahrgenommenen Kosten für den Pkw wie z. B. Treibstoffkosten und Vignette, nicht aber mit den realen Kosten.



Bahnservice

Die meisten internationalen Züge verfügen über ein Bordrestaurant oder -service. Nur teilweise zählen Kinderspielecken zur Ausstattung der Züge. Ebenso ist nur ein Teil der Züge behindertengerecht ausgestattet.

Die Gepäckzustellung von Haus-zu-Haus ist bequem, verursacht aber noch zusätzliche Kosten zum Bahnticket. Durch die teilweise lange Planung (Bestellung des Services bis zu sechs Tage vor Abreise bei Anreise beispielsweise aus den Niederlanden) ist diese Form mit organisatorischem Aufwand verbunden und gibt wenig Spielraum für flexibles Reisen.

4.5 Lösungs- bzw. Verbesserungsmöglichkeiten/-maßnahmen

4.5.1 Zusammenfassung der Ausgangslage

4.5.1.1 Anreise

Oftmaliges Umsteigen und schweres Gepäck sind Hinderungsgründe für die Wahl der Bahn als Reise-Verkehrsmittel für die Reise.

Wie die Ergebnisse aus der vorliegenden Studie zeigen, gibt es für die Anreise in die österreichischen Regionen besonders aus dem Raum Wien direkte Zugverbindungen, die großteils auch zeitlich attraktiv sind. Besonders in die westlichen Regionen sind zudem Direktverbindungen aus dem süddeutschen Raum vorhanden, der für diese Gebiete zumeist auch das Hauptherkunftsgebiet der Gäste darstellt.

Preislich zeigt sich, dass die Bahn im Vergleich zum Pkw und dem Flugzeug nur bedingt konkurrenzfähig ist. Besonders das Flugzeug ist durch die Billig-Fluglinien eine ernstzunehmende Konkurrenz zur Anreise mit der Bahn geworden.

Gepäckzustellung gibt es aus sämtlichen Herkunftsgebieten der Gäste, allerdings ist teilweise mit langen Reservierungszeiten (bis zu sechs Tage vor Reisebeginn) und zusätzlichen Kosten zu rechnen.

Die Anschlüsse in die Regionen sind in den meisten Fällen bereits auf den internationalen Fernverkehr abgestimmt, hier gibt es allerdings in einigen Regionen noch Aufholbedarf. Auch sind nicht alle untersuchten Umsteigebahnhöfe barrierefrei ausgestattet oder sie verfügen nicht über eine Gepäcksaufbewahrung.

Die Analyse des Informationsangebotes bezüglich der Anreisemöglichkeiten zeigt, dass der Großteil der Tourismusregionen Verlinkungen zu den Fahrplanabfragen der Österreichischen Bundesbahnen anbieten; teilweise ist auch eine Kurzbeschreibung zur Nutzung der Bahnhöfe und Bahnlinien vorhanden.

Handlungsfelder

- Erschließung neuer Direktverbindungen oder Verbindungen mit max. 1-maligem Umsteigen in jenen Korridoren, die von den Hauptherkunftsgebieten zu den Regionen führen (Verkehrsdienstleister).
- Verbesserung der Anschlussqualität in jenen Regionen, in denen diese noch nicht gegeben ist (Verkehrsdienstleister).

- Barrierefreie Ausstattung aller Bahnhöfe, Gepäckaufbewahrung muss überall möglich sein (Verkehrsdienstleister).
- Angebot kostengünstiger Bahn- bzw. Pauschalreisen: Um die Bahn als Verkehrsmittel für die Anreise attraktiv zu machen, ist es erforderlich, die Preise konkurrenzfähig zu Flugreisen aber auch zu den Pkw-Kosten zu machen. Auch fallen für den Bahnreisenden oft noch zusätzliche Kosten wie Gepäcktransport oder Taxi- und Bustransfer an (Verkehrsdienstleister, Reiseveranstalter, Tourismusbetriebe in den Regionen).
- Einhaltung eines Mindeststandards bei der Information zur Anreise: Verlinkung zu einer Fahrplanabfrage sowie eine Kurzbeschreibung der Bahnlinie und Bahnhöfe (Tourismusregionen, -gemeinden, -betriebe).

4.5.1.2 Mobilität vor Ort

Auch die Mobilität vor Ort wird als Grund für die Nutzung des Pkws für die Reise genannt, insbesondere im Sommer.

In den betrachteten Regionen sind vielfältige Angebote für die Mobilität vor Ort vorhanden, sowohl im Winter z. B. mittels Schibussen als auch im Sommer durch Wander-, Ort-, Dorfbusse oder -taxis, mit deren Hilfe auch Ausgangspunkte für Wanderungen oder Sehenswürdigkeiten erreichbar sind. Allerdings verkehren besonders in den entlegeneren Gebieten der Regionen die Verkehrsmittel nur selten am Tag und geben dadurch dem Gast ein zeitliches Korsett vor, innerhalb dessen der Ausflug getätigt werden muss. Als problematisch erweist sich somit nicht die Buslinienführung sondern die Frequenz.

Die Kosten für die Mobilität sind unterschiedlich, teilweise ist mit den Kosten entsprechend den Tarifen des jeweiligen Verkehrsverbundes zu rechnen. Dadurch sind für Fahrten zu touristischen Attraktionen in der Region bis über 5,00 € je Fahrt (Erwachsener) zu rechnen.

In einigen Regionen sind die Kosten für den öffentlichen Verkehr integraler Bestandteil einer TourismusCard (z. B. Region Zillertal, Montafon, Dachstein-Tauern), die auch die Nutzung touristischer Attraktionen (Bergbahnen, Bäder, ...) ermöglicht. Dadurch wird es erleichtert, das Auto vor Ort stehen zu lassen.

Die Information über die Mobilität vor Ort kann vom Gast teilweise bereits vor seiner Reise abgerufen werden, insbesondere in jenen Regionen, in denen ein Verkehrsdienstleister oder eine zentrale Stelle (Mobilitätszentrale, Regionalverband) die Koordinierung der Fahrpläne und der Informationen in der Hand hat. In rund der Hälfte der Regionen gibt es in diesem Bereich noch Aufholbedarf, da keine zentralen Informationen vorhanden sind. Diese müssen verschiedenen Internetseiten (Gemeinden, Verkehrsverbände) entnommen werden.

Die Information sollte zudem verknüpft sein mit Hinweisen zu verschiedenen Sehenswürdigkeiten und zu deren Erreichbarkeit (z. B. auch Wegeketten mit unterschiedlichen Ausgangs- und Endpunkten).



Handlungsfelder

- Erstellung attraktiver Fahrpläne zu den touristischen Zielen durch Taktverdichtungen und bedarfsgerichteten Verkehr (Wandertaxis, ...).
- Minimierung der Kosten für die Mobilität vor Ort (z. B. durch Integration der regionalen öffentlichen Verkehrsmittel in eine TourismusCard, 1,00 €-Ticket).
- Zentrale Information zum ÖV-Angebot, verknüpft mit touristischen Informationen (Internet, Folder, ...).

Ein Großteil der Maßnahmen macht nur Sinn, wenn er auf internationaler Ebene umgesetzt wird, um die Verknüpfung zwischen Destination und Herkunftsland herzustellen. Ein weiterer Teil der Maßnahmen ist auf regionaler Ebene lösbar, um die Mobilität vor Ort zu verbessern.

4.5.2 Internationale Maßnahmen

Tabelle 110: Maßnahmen auf internationaler Ebene.

Maßnahme	Zuständigkeit	Umsetzbarkeit
Plattformen für nachhaltiges Reisen (siehe Kapitel 4.5.2.1)	EU, Alpenkonvention, Länder	kurzfristig
Information für nachhaltiges Reisen in den Alpen (siehe Kapitel 4.5.2.1)	EU, Länder, Regionen/Gemeinden	kurzfristig
Packages (siehe Kapitel 4.5.2.2)	Regionale/örtliche Tourismusverbände, Reiseveranstalter, Verkehrsdienstleister	kurz- bis mittelfristig
Best-Price	EU, Verkehrsdienstleister	kurz- bis mittelfristig
Mindeststandard im Bahnservice	Verkehrsdienstleister	kurz- bis mittelfristig
Bewusstseinsbildung	EU	kurz- bis mittelfristig
zusätzliche Zugverbindungen prüfen	Verkehrsdienstleister	langfristig

kurzfristig in den nächsten 1 bis 2 Jahren,

mittelfristig in den nächsten 3 bis 5 Jahren,

langfristig bis 10 Jahre.

4.5.2.1 Kurzfristige Maßnahmen

Einheitliche Plattformen für nachhaltiges Reisen

Zielsetzung ist es, übergeordnete Plattformen zu schaffen und bestehende zu koordinieren und gegebenenfalls auszuweiten, die sich mit nachhaltigem Reisen beschäftigen. Aufgabe dieser Plattformen soll u. a. die Entwicklung, die gemeinsame Vermarktung und Information von Angeboten und Packages für Reisende darstellen.

Als Beispiele für bestehende Plattformen sind z. B. die "Alpinen Perlen" zu nennen.

Informationen zu nachhaltigem Reisen in den Alpen

Diese Maßnahme zielt darauf ab, einheitliche Informationen für die Anreise in die Alpen bereitzustellen, mit Fahrplänen, Verbindungen und Verknüpfungen zu Reiseveranstaltern und alternativen Packages.

4.5.2.2 Mittelfristige Maßnahmen

Packages

Wie das Beispiel in Werfenweng zeigt, kann durch Gesamtkonzepte und Angebote das Mobilitätsverhalten stark beeinflusst werden. Es werden teilweise bereits unterschiedliche Pakete von den ÖBB innerhalb von Österreich angeboten (wie z. B. „Wedelweiß-Ticket“ oder „Snow & Fun-Ticket“). Auch gibt es von unterschiedlichen Gemeinden („Perlen der Alpen“ Werfenweng, Neukirchen, Hinterstoder) Angebote zur autofreien Anreise.

Als Maßnahme wird für sämtliche Regionen empfohlen, über die Grenzen Österreichs hinaus derartige Pakete zu schnüren. Diese sollten zumindestens beinhalten:

- Anreise mit dem Zug,
- Transfer Bahnhof – Quartier,
- Gepäcktransfer,
- für Nächtigungsgäste: Nächtigungen,
- Leistungen vor Ort: diese können unterschiedlicher Natur sein und hängen von Jahreszeit und regionalem Angebot an, z. B. Schipass, TourismusCard, ÖV-Nutzung vor Ort, Bergbahnnutzung, ...

Durch diese Maßnahme soll in erster Linie ein finanzieller Anreiz für den Gast geschaffen werden; zusätzlich entsteht ein Komfortgewinn, da bereits eine Vielzahl an Leistungen vorab gebucht werden kann. Ein weiterer Vorteil für den Gast ist eine bessere Kalkulierbarkeit vor Antritt der Reise.

Best-Price

Im Rahmen der Studie werden auch die unterschiedlichen Bahnpreise thematisiert. Für den Reisenden ergeben sich – je nachdem, wo die Fahrkarte gekauft wird – unterschiedliche Preise.

Neben einer verbesserten Transparenz der Bahnpreise sollte das Ziel insbesondere darin bestehen, dass – unabhängig davon, in welchem Land die Fahrkarte gekauft wird – der günstigste Tarif (Best-Price) erhältlich ist.

Mindeststandard im Bahnservice

Die Mehrzahl der internationalen Züge verfügt bereits über Speisewagen oder ein mobiles Bordservice, teilweise werden Kinderspielecken etc. mitgeführt.

Zielsetzung sollte es sein, dass alle Züge über eine Mindestausstattung verfügen. Insbesondere in den Zügen, die während der Hauptreisezeit bzw. für die Anreise aus weiter entfernten Gebieten genutzt werden, sollten zusätzliche, zielgruppenorientierte Serviceleistungen angeboten werden, wie z. B. familienfreundliche Einrichtungen (Videos, Kinderspielecken, ...).



Weiters sollte ein Qualitätsstandard für diese Einrichtungen definiert und auch regelmäßig kontrolliert werden.

Ein entsprechend hochwertiges Service muss auch entsprechend vermarktet und kommuniziert werden, z. B. über Tourismuseiten, Verkehrsdienstleister etc.

Zur Verbesserung des Bahnservices zählt auch eine Flexibilisierung des Gepäckservices (z. B. direkte Aufgabe beim Zug). Derzeit ist bei Anreise aus weiter entfernten Ländern bzw. Regionen die Aufgabe des Gepäcks bis zu sechs Tage vor Reiseantritt notwendig.

Bewusstseinsbildung

Die Bewusstseinsbildung sollte bei zwei unterschiedlichen Zielgruppen ansetzen: einerseits bei den Reiseveranstaltern und den Tourismusregionen, damit diese den öffentlichen Verkehr mehr und besser in ihre Angebote integrieren bzw. eigene Pakete schnüren. Andererseits bei den Reisenden, um diese zu einem Umstieg vom Pkw auf ein umweltverträglicheres Verkehrsmittel, im speziellen die Bahn, zu motivieren. Dabei gilt es, auf die Vorteile der Bahn aufmerksam zu machen (tlw. zeitlich günstiger, stressfreier, gegebenenfalls kostengünstiger, umweltverträglicher).

Hierzu ist Öffentlichkeitsarbeit und breite Information erforderlich, z. B. durch:

- Fachveranstaltungen im Tourismus und Verkehr,
- Reismessen,
- Plattformen (siehe oben),
- Verkehrsdienstleister (Bahnen); Internetsseiten der Bahnen,
- Tourismusregionen und -veranstalter: Informationen über Internet, Folder, u. dgl.

4.5.2.3 Langfristige Maßnahmen

Zusätzliche internationale Verbindungen

Hinsichtlich Machbarkeit und Finanzierung sollten geprüft werden:

- Aus Deutschland/Niederlanden.
 - Mehr Direktverbindungen über München hinaus (nicht nur nach Frankfurt und Dortmund), sondern auch Richtung Berlin und Hamburg.
 - Köln – Frankfurt – Passau – Wels – Linz – **Region Pyhrn-Priel** – Selzthal (Abholung **Region Gesäuse**) – Teilung:
 - Schladming (**Region Dachstein-Tauern**)
 - Leoben (Abholung **Region Gesäuse Süd**) – Graz (**Region Graz**).
 - München – Salzburg – Attnang Puchheim – Salzkammergut – Stainach Irnding bzw. saisonierte Direktverbindung Passau – Salzkammergut mit Kurswagen von Nachtzügen; Verbesserte Umsteigeanschlüsse in Wels vom ICE-Takt Frankfurt – Wien zu Zügen ins Salzkammergut.
 - Wiedereinführung einer direkten Verbindung München – Graz über Bischofshofen – Ennstal – Schoberpass: München – Salzburg – Bischofshofen – Schladming (**Region Dachstein Tauern**) – Selzthal (– Hieflau; **Region Gesäuse**) – Graz.

- Wiedereinführung saisonierter Nachtzugverbindungen über die Tauernstrecke bzw. über Kufstein aus Norddeutschland und den Beneluxstaaten kommend. (z. B. Hamburg – München – Salzburg – Hallein (**Region Tennengau**) – Bischofshofen (**Region Pongau**) – Spittal (Anbindung **Region Weissensee**) – Villach).
- München – Zell am See.
- Zusätzliche Direktverbindungen Bregenz – Stuttgart – Köln.
- Prüfen von Verbindungen mit max. einmaligem Umsteigen bzw. der Anschlüsse vom Haupt- in das Regionalnetz aus Italien.
 - (Rom –) Venedig – Tarvis – Villach – Spittal (mit Anschluss ins Drautal – **Region Weissensee**) – Salzburg; Kurswagen im Tagesverkehr.
 - Mailand – Franzensfeste (Anschluss San Candido – Spittal (**Region Weissensee**)) – Brenner – Innsbruck.
 - Direktverbindung (Kurswagen) Mailand – Verona – Franzensfeste – Innichen – Lienz – Spittal an der Drau – Villach.
- Prüfen von direkten Verbindungen und Anschlüssen in die Regionen; Beschleunigung der bestehenden Linien.
 - Erlebniszug Budapest – Győr – Sopron – Wr. Neustadt – Semmering – Bruck/Mur – Schoberpaß – Bischofshofen (voraussichtlich nur mit Reiseveranstalter sinnvoll).
 - Budapest – Wien Westbahnhof – Amstetten (Anschluss **Region Gesäuse**) – Linz (Anschluss **Region Pyhrn-Priel**).
 - Durchbindung von Euregio-Zügen Prag – Budweis – Linz – Pyhrn oder evtl. auch in Salzkammergut.
 - Halt der bestehenden IC-Verbindung Prag – Linz – Graz – Maribor – Ljubljana in Windischgarsten.
- National.
 - Beschleunigung des Erlebniszuges Ennstal in Richtung Bischofshofen.
 - Verlängerung der geplanten Railjet-Züge bis Lindau (Ansonsten bei Weiterfahrt nach Deutschland Umsteigen in Bregenz und in Lindau erforderlich).
 - Zur Situation in Wien: Es wird vorgeschlagen, mehrere Züge über Wien Meidling zu führen und dort mit dem IC/EC-Takt der Südbahn zu verknüpfen.

4.5.3 Nationale Maßnahmen

Tabelle 111: Maßnahmen auf nationaler Ebene.

Maßnahme	Zuständigkeit	Umsetzbarkeit
Mobilitätsverhalten der Gäste erheben	Bund, Länder	kurzfristig
Packages	Regionale/örtliche Tourismusverbände, Verkehrsdienstleister, Bundesländer	kurz- bis mittelfristig
Best-Price-Ticket	Bund, Länder	mittelfristig
Verbesserung der Anschlussverbindungen	Bund, Verkehrsdienstleister	mittel- bis langfristig



4.5.3.1 Kurzfristige Maßnahmen

Mobilitätsverhalten der Gäste erheben

Im Rahmen der Studie gestaltete es sich sehr schwierig, Daten zum Mobilitätsverhalten der Gäste, sowohl bei der Anreise als auch für die Mobilität vor Ort, zu erhalten. In den meisten Fällen konnten keine Aussagen oder nur Schätzungen gemacht werden. Diese Daten sind jedoch für unterschiedliche Fragestellungen von großer Bedeutung, z. B. für die Abschätzung der Wirtschaftlichkeit von saisonalen Zubringerzügen.

Um hier hinkünftig aussagekräftige Informationen verfügbar zu haben, sollten diese Daten standardisiert (z. B. über das Anmeldeformular oder über standardisierte Fragebögen, die im Zimmer aufliegen – etwa über die Bereitschaft, mit der Bahn anzureisen) erhoben werden.

Packages

Auch auf nationaler Ebene ist der Bedarf an zusätzlichen Packages für die autofreie Anreise aus Österreich gegeben. Hierbei sind insbesondere auch Pakete für TagestouristInnen in die westlichen Regionen erforderlich (z. B. Ausweitung des „Snow & Fun-Tickets“).

Der Leistungsumfang dieser Pakete sollte den Packages für Gäste aus dem Ausland entsprechen.

4.5.3.2 Mittelfristige Maßnahmen

Best-Price-Ticket

Auch auf nationaler Ebene sollte es für Gäste möglich sein, für die Anreise den günstigsten Preis (Best-Price) zu erhalten.

Verbesserung der Anschlussverbindungen

Die Bahnhöfe sind ein wichtiger Faktor, ob das Umsteigen oder Warten für Reisende als angenehm empfunden wird.

Die untersuchten Bahnhöfe sind größtenteils barrierefrei zugänglich, mit einem personenbesetzten Fahrkartenschalter ausgestattet und verfügen über ein Café/Restaurant bzw. eine Trafik. Eine Gepäckaufbewahrung ist nicht immer vorhanden.

Ziel sollte es sein, die Umsteigebahnhöfe insbesondere für touristische Regionen möglichst attraktiv zu gestalten. Auch hier sollte ein Mindeststandard festgelegt werden (z. B. Barrierefreiheit, Gepäcksaufbewahrung). Die Bahnhöfe sollten entsprechend diesem Mindeststandard aufgerüstet werden und die vorhandenen Einrichtungen hinsichtlich ihrer Qualität in regelmäßigen Abständen kontrolliert werden.

Auch beim Anschluss ins regionale Netz sind Verbesserungen notwendig. Zwar sind bereits in den meisten Regionen die Fahrpläne auf die internationalen Fernverbindungen abgestimmt, in Einzelfällen (Regionen Gesäuse, Weissensee) ist hier jedoch noch Verbesserungsbedarf gegeben.

4.5.4 Regionale Maßnahmen

Tabelle 112: Maßnahmen auf regionaler Ebene.

Maßnahme	Regionen	Zuständigkeit	Umsetzbarkeit
Informationen zur Mobilität vor Ort und zur Anreise		regionale/örtliche Tourismusverbände	kurz- bis mittelfristig
Zusätzliches ÖV-Angebot, Taktverdichtung	Weissensee, Pyhrn-Priel, Tennengau, Dachstein-Tauern, Gesäuse	Bundesländer, Regionen/Gemeinden, Verkehrsdienstleister	kurz- bis mittelfristig
Zusätzliche sanft-mobile touristische Angebote	Salzkammergut	Regionen/Gemeinden, regionale/örtliche Tourismusverbände, Verkehrsdienstleister	kurz- bis mittelfristig
Zentrale ÖV-Gesellschaften	Salzkammergut, Nationalpark Hohe Tauern, Weissensee	Land, Regionen/Gemeinden	mittelfristig
ÖV-Integration in TourismusCard der Region	Salzkammergut, Nationalpark Hohe Tauern, Weissensee, Gesäuse, Pongau	Land, Verkehrsverbund, Regionen/Gemeinden, Tourismusverbände	mittelfristig
Begleitmaßnahmen in den Orten/Regionen	sämtliche Regionen	Land, Regionen/Gemeinden	mittelfristig

4.5.4.1 Kurzfristige Maßnahmen

Informationen zur Mobilität vor Ort und zur Anreise

Auf den Internetseiten der Regionen finden sich teilweise keine oder nur mangelhafte Informationen zur Anreise bzw. für die Mobilität vor Ort.

Auf diesen Seiten sollte als Mindeststandard die Bahnreise in die Region beschrieben werden – mit einem nutzerfreundlichen Link zur elektronischen Fahrplanauskunft (ÖBB, evtl. auch Verkehrsverbände). Diese Informationen sollten auch Standard in den Printmedien bei der touristischen Information sein. Vorzugsweise sollte die Bahnreise der Anreise mit anderen Verkehrsmitteln (Pkw, Flug) gegenüber bevorrangt werden.

Auch die Information für die Mobilität vor Ort sollte zentral von den Tourismuseiten abrufbar sein; weiters sollten sowohl die Tourismusverbände als auch die QuartiergeberInnen Informationsblätter anbieten.

Zusätzliche sanft-mobile touristische Angebote:

Besonders für die Region Salzkammergut wird empfohlen, das Angebot an sanft-mobilen Alternativen wie Wanderbusse oder -taxis u. dgl. auszuweiten.

Aber auch in anderen Regionen werden touristische Attraktionen nur selten am Tag angefahren (z. B. Nationalpark Hohe Tauern). Für diese Regionen wird empfohlen, bedarfsgerichtete sanft-mobile Angebote bereitzustellen, wie z. B. das Wandertaxi in Hinterstoder, das mit der regionalen TourismusCard genutzt werden kann.



4.5.4.2 Mittelfristige Maßnahmen

Zusätzliches ÖV-Angebot, Taktverdichtung

In einigen Regionen bzw. Teilen der Regionen (Weissensee, Tennengau) ist eine Taktverdichtung des bestehenden Bussystems notwendig. In der Region Nationalpark Hohe Tauern ist zudem eine Vernetzung der unterschiedlichen Regionen (3 Bundesländer) erforderlich.

Weiters ist in Gebieten mit nur geringer Siedlungsdichte zusätzlicher, bedarfsgerichteter Verkehr erforderlich, z. B. in Form von Bürgerbussen, Rufbussen oder Anrufsammeltaxis (Regionen Tennengau, Dachstein-Tauern, Gesäuse).

Zentrale ÖV-Gesellschaften

Im Rahmen der Studie hat sich gezeigt, dass Regionen, in denen eine Mobilitätszentrale, ein Verkehrsdienstleister (z. B. Montafoner- oder Zillertalerbahn) oder ein Regionalverband den Nahverkehr aus einer Hand betreibt, das Angebot weitgehend auch mit den touristischen Attraktivitäten abgestimmt ist.

Derartige Einrichtungen, z. B. in Form einer Mobilitätszentrale, werden für die Regionen Salzkammergut und den Nationalpark Hohe Tauern vorgeschlagen.

ÖV – Integration in TourismusCard der Region

In einem Teil der Regionen kann für InhaberInnen der TourismusCard (z. B. Pyhrn-Priel, Zillertal, Montafon) der Öffentliche Verkehr für die Dauer des Aufenthaltes gratis genutzt werden.

Dies wird auch für die anderen Regionen vorgeschlagen, in denen dies noch nicht Standard ist.

Begleitmaßnahmen in den Orten/Regionen

Viele Verkehrsprobleme sind hausgemacht. So befinden sich vor den meisten touristischen Sehenswürdigkeiten ausreichend große Parkmöglichkeiten, die auch genutzt werden. Bis der öffentliche Verkehr bedarfsgerecht ausgebaut ist, könnte hier die Errichtung von Sammelparkplätzen an den höherrangigen Straßen Abhilfe schaffen. Von diesen aus könnten Shuttlebusse die TouristInnen zu den gewünschten Attraktionen befördern. Dieses Service sollte im Eintrittspreis inkludiert sein.

Ein Beispiel sei hier erwähnt: Die Eisriesenwelt bei Werfen im Pongau. Es gibt ein kostenpflichtiges Busservice vom Ort zur Seilbahn. In den letzten Jahren wurde die Bergstraße wesentlich ausgebaut, so dass sie für Pkw durchgehend zweispurig befahrbar ist. Die Folge: Im Tal sind die Parkmöglichkeiten leer, bis oben zum Parkplatz stehen die Pkw auf der gut ausgebauten Straße Schlange.

Weiters wird empfohlen, autofreie Bereiche zu schaffen, um besonders für FußgängerInnen attraktive Aufenthaltsbereiche zu schaffen.

5 LITERATURVERZEICHNIS

- BMVIT (2002): Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Generalverkehrsplan Österreich 2002, Verkehrspolitische Grundsätze und Infrastrukturprogramm, Bericht, Januar 2002.
- HERRY (1999a): Sanfte Mobilität – Autofreier Tourismus. Mobilitätsanalyse Bad Hofgastein. Im Auftrag des BMWV, 1999.
- HERRY (1999b): Sanfte Mobilität – Autofreier Tourismus. Mobilitätsanalyse Werfenweng. Im Auftrag des BMWV, 1999.
- VU TOURISTISCHE RAUMPLANUNG (2006): Meyer-Cech, K.: Tourismus in Österreich, WS 05-06.doc.
- EDER, V. (2007): Öffentlicher Personennahverkehr im Salzburger Anteil des Nationalparks Hohe Tauern, August 2007.
- ÖBB FAHRPLÄNE (2007): Fahrpläne Fernverkehr Österreich – Europa, gültig 10.06.2007–08.12.2007.
- ÖBB FERNVERKEHR (2008): Sitzung mit Vertretern der ÖBB Fernverkehr zum Thema Preise und <http://www.oebb.at/pv/de/Tarifbestimmungen/index.jsp>, besucht im April 2008.
- ÖROK-ATLAS (2007), <http://www.oerok-atlas.at>, besucht im November 2007.
- STATISTIK AUSTRIA (2007): ISIS – Integriertes Statistisches Informationssystem, offizielle Datenbank der Statistik Austria.
- TOURISMUSMONITOR (2007): Tourismus-Monitor – Austria, bereitgestellt von den mitwirkenden Bundesländern.

Anmerkung: Bitte beachten Sie, dass die Internetadressen von Dokumenten häufig verändert werden. In diesem Fall empfehlen wir, die angegebene Adresse auf die Hauptadresse zu reduzieren und von dort aus das Dokument zu suchen. Die nicht mehr funktionierende, lange Internetadresse kann Ihnen dabei als Orientierungshilfe dienen.



6 LINKSAMMLUNG

Allgemeines

„Perlen der Alpen“ – „Alpine Pearls“: www.alpine-pearls.com

Bahnunternehmen

Österreich: www.oebb.at

Deutschland: www.bahn.de

Niederlande: www.nshispeed.nl

Italien: www.trenitalia.com

Flughäfen

Graz: [http://www.flughafen-graz.at/](http://www.flughafen-graz.at)

Innsbruck: <http://www.innsbruck-airport.com/>

Klagenfurt: <http://www.klagenfurt-airport.com/>

Linz: <http://www.linz-airport.at>

Salzburg: <http://www.salzburg-airport.com/>

Friedrichshafen: <http://www.fly-away.de/>

München: <http://www.munich-airport.de>

Zürich: <http://www.flughafen-zuerich.ch>

Region Nationalpark Hohe Tauern

Nationalpark Hohe Tauern: www.hohetauern.at

Nationalpark Hohe Tauern – Salzburg: www.nationalpark.at

Nationalpark Hohe Tauern – Kärnten: www.nationalpark-hohetauern.at

Nationalpark Hohe Tauern – Osttirol: www.hohetauern-osttirol.at

Pinzgaubahn: www.pinzgaubahn.at

Salzburger Verkehrsverbund: www.salzburger-verkehrsverbund.at

Schnee-Express: www.schnee-express.com

Tälerbus – Ohne Auto mobil in den Wanderregionen Lungau, Murau, Nockberge, Schladming und Sölk: www.taelerbus.at

Wanderbus Nationalpark Osttirol: www.postbus.at



Region Pongau

Regionalverband Pongau: www.pongau.org

Mobilto – Mobilitätszentrale Bischofshofen: www.mobilto.at

Tälerbus – Ohne Auto mobil in den Wanderregionen Lungau, Murau, Nockberge, Schladming und Sölk: www.taelerbus.at

Salzburger Verkehrsverbund: www.salzburger-verkehrsverbund.at

Werfenweng – Sanfte Mobilität: www.werfenweng-austria.com

Region Tennengau

Regionalverband Tennengau: www.tennengau.at

Nahverkehr im Tennengau – TenngauTakt:
<http://www.tennengau.at/nahverkehr.html>

Lammertal, Busverkehr im Tennengau: www.lammertal.info

Salzburger Verkehrsverbund: www.salzburger-verkehrsverbund.at

Region Salzkammergut

Oberösterreichischer Verkehrsverbund: www.ooevv.at

Salzkammergut Tourismus-Marketing GmbH: www.salzkammergut.at

Salzkammergutbahn: www.salzkammergutbahn.net

Region Pyhrn-Priel

Busunternehmen: www.riedler-reisen.at

Oberösterreichischer Verkehrsverbund: www.ooevv.at

Pyhrn-Priel-Card: www.pyhrn-priel-card.at

Tourismusverband: www.pyhrn-priel.net

Reisedienst (Wandertaxi, Schibus): <http://www.eckerstorfer.at/>

Region Dachstein Tauern

Regionalverband Schladming-Dachstein: www.schladming-dachstein.at

Sommercard: www.sommercard.info

Linienbusse Ramsau/Dachstein: www.rvb.at

Wanderbusse: www.planai.at

Tälerbus Sölk­täler/Steirische Landesbahnen: www.stlb.at

Tälerbus – ohne Auto mobil in den Wanderregionen Lungau, Murau, Nockberge, Schladming und Sölk: www.taelerbus.at

Steirische Verkehrsverbund GmbH: www.verbundlinie.at

**Stadt Graz**

Grazer Verkehrsbetriebe: www.gvb.at

Steirische VerkehrsverbundGmbH: www.verbundlinie.at

Gesäuseregion

Steirische VerkehrsverbundGmbH: www.verbundlinie.at

Xeismobil: www.xeismobil.at

Region Zillertal

Naturpark Zillertal: www.naturpark-zillertal.at

Tourismusverband: www.zillertal.at

Verkehrsverbund Tirol: www.vvt.at

Zillertalbahn: www.zillertalbahn.at

Region Arlberg

Tourismus Region Arlberg: www.skiallberg.at

Lech-Zürs Tourismus: www.lech-zuers.at

St. Anton am Arlberg – Tourismus: www.stantonamarlberg.com

Verkehrsverbund Tirol: www.vvt.at

Vorarlberger Verkehrsverbund: www.vmobil.at

Region Bregenzerwald

REGIO – Regionalentwicklung Bregenzerwald GmbH: regio.bregenzerwald.at

Tourismus Bregenzerwald: www.bregenzerwald.at

Vorarlberger Verkehrsverbund: www.vmobil.at

Region Montafon

Montafonerbahn: www.montafonerbahn.at

Vorarlberger Verkehrsverbund: www.vmobil.at

Region Weissensee

Tourismusseiten der Gemeinde Weissensee: www.weissensee.com

Mobilbüro Hermagor: www.mobilbuero.at

Linienverkehr und Almtaxi am Weissensee: www.kochreisen.at



Sonstige Links

www.viamichelin.at

www.oerok-atlas.at

Anmerkung: Bitte beachten Sie, dass die Internetadressen von Dokumenten häufig verändert werden. In diesem Fall empfehlen wir, die angegebene Adresse auf die Hauptadresse zu reduzieren und von dort aus das Dokument zu suchen. Die nicht mehr funktionierende, lange Internetadresse kann Ihnen dabei als Orientierungshilfe dienen.



ANHANG

Lage der Regionen im Österreichischen hochrangigen Straßennetz

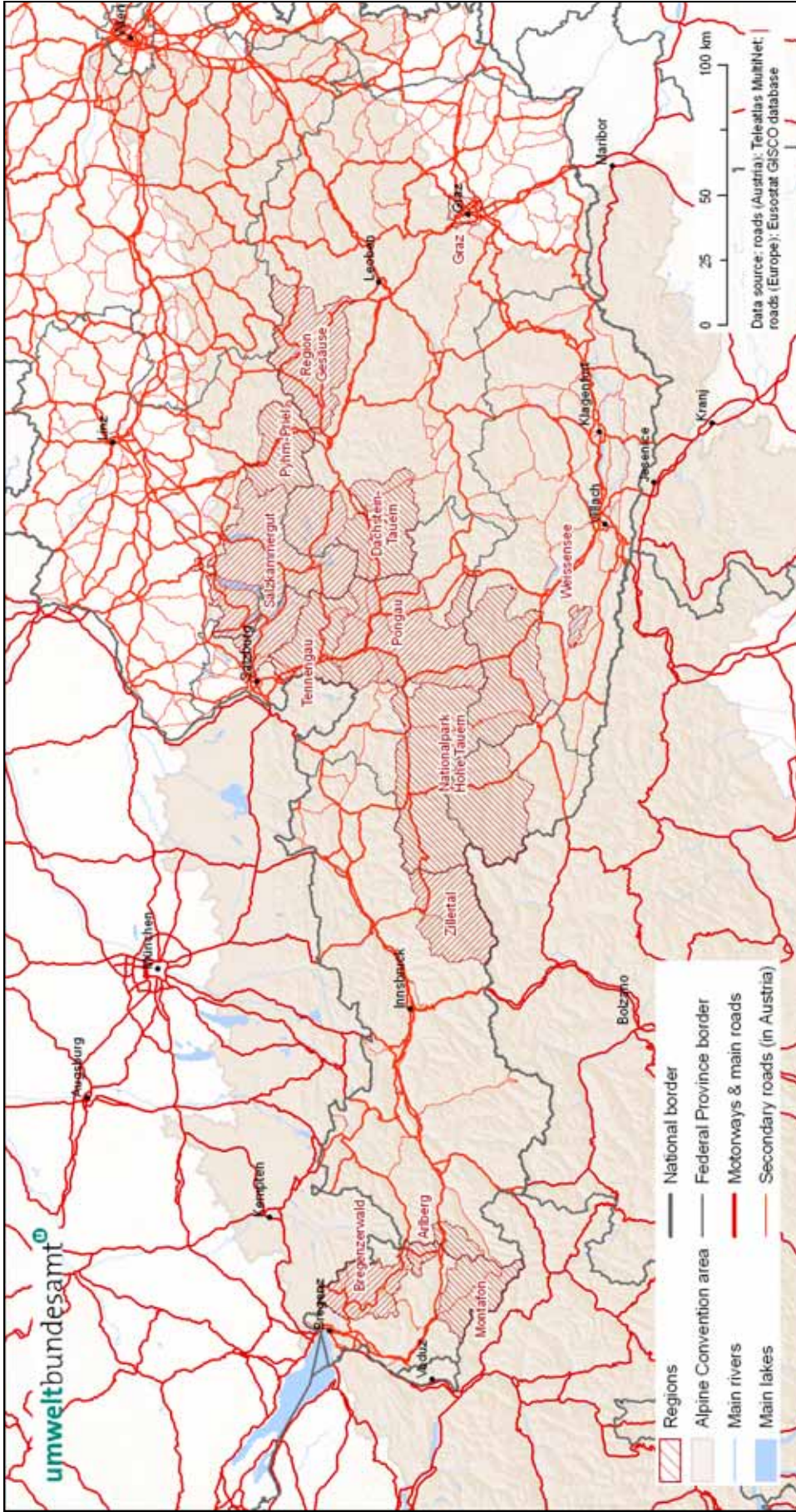


Abbildung 26: Lage der Regionen im österreichischen hochrangigen Straßennetz.

Ankünfte in die Regionen

Tabelle 113: Ankünfte in die Regionen nach Herkunftsland 2006 (Gäsezahlen).

Region	Gesäuse	Dachstein	Graz	Weissensee	Pyhrn-Priel	Salzkammergut	Tennengau	Pongau	Nationalpark Hohe Tauern	Zillertal	Arlberg	Bregenzerwald	Montafon	SUMME
Österreich	52.922	160.621	191.513	24.524	89.471	568.741	46.376	483.982	235.698	75.013	47.434	40.660	32.102	2.049.057
Deutschland	11.177	120.146	73.421	22.347	23.954	281.586	67.582	659.943	486.936	402.977	141.713	200.120	222.884	2.714.786
Belgien		5.541		258	1.401		3.115	29.949		25.685		6.237	5.612	77.798
Dänemark							6.478	53.290	11.558		9.178			80.504
Frankreich (+ Monaco)			6.200			3.264						11.112	9.595	30.171
Italien	414		31.128	4.060		19.407	8.491		12.913					76.413
Niederlande	655	9.332		7.821	2.018	21.956	13.147	89.454	123.055	106.008	23.096	18.029	33.618	448.189
Schweden											7.668			7.668
Schweiz und Liechtenstein	449		7.451	1.031						26.325	18.067	58.805	60.988	173.116
Slowenien														
Tschechische Republik	6.543	14.311			4.247	25.773		27.482	38.238	18.893				135.487
Ungarn	6.324	10.489		997	1.157	22.066								41.033
Großbritannien		10.689	7.577		719	34.490		36.956	22.661	33.385	53.082	1.690	2.069	203.318
Vereinigte Staaten			6.952											6.952
sonstige	2.549	30.403	30.403	1.429	3.061	118.841	22.943	171.414	127.069	107.535	57.931	6.370	9.764	689.712

Quelle: STATISTIK AUSTRIA (2007)

Tabelle 114: Ankünfte aus Österreich und Deutschland in die Regionen nach Herkunftsland 2006 (Gäsezahlen).

Region	Gesäuse	Dachstein	Graz	Weissensee	Pyhrn-Priel	Salzkammergut	Tennengau	Pongau	NP Hohe Tauern	Zillertal	Arberg	Bregenzerwald	Montafon	SUMME
aus Österreich														
Wien	12.961	40.767	59.823	5.821	15.442	135.328	9.545	98.958	52.356	8.470	14.488	3.119	2.999	460.077
Burgenland	609	5.116	5.289	554	2.340	17.301	1.031	19.553	6.310	1.739	723	457	1.875	62.897
Kärnten	1.482	4.719	16.049	2.675	1.031	13.654	2.200	15.144	29.470	2.543	1.496	920	432	91.815
Niederösterreich	12.397	39.298	24.993	4.757	14.383	104.036	11.490	116.887	43.755	12.338	7.976	2.640	2.010	396.960
Oberösterreich	7.525	25.263	23.181	4.352	46.457	172.115	7.856	91.906	36.583	23.434	5.901	3.163	2.036	449.772
Salzburg	2.091	4.778	14.690	1.508	4.054	37.209	5.065	57.002	24.165	4.887	3.236	1.289	1.547	161.521
Steiermark	13.878	36.871	32.535	3.282	3.753	53.733	4.263	50.678	25.393	7.443	4.139	1.842	1.201	239.011
Tirol	1.602	2.834	9.771	1.309	1.585	25.731	3.766	27.406	14.372	10.311	3.859	3.920	3.844	110.310
Vorarlberg	377	975	5.182	266	426	9.634	1.160	6.448	3.294	3.848	5.616	23.310	16.158	76.694
aus Deutschland														
Bayern	4.137	31.535	25.042	6.720	10.115	108.729	24.631	208.515	132.940	98.635	31.029	25.528	31.903	739.459
Baden Württemberg	1.267	11.443	9.714	2.508	3.128	31.825	6.141	56.598	41.057	42.044	30.845	104.253	89.944	430.767
Nordrhein-Westfalen	1.444	19.275	10.429	4.571	2.707	34.948	8.178	111.652	85.823	74.986	27.953	19.540	27.771	429.277
Mitteldeutschland	1.549	19.166	12.266	3.065	2.567	37.177	11.535	113.949	94.107	69.563	26.159	32.881	50.523	474.507
Norddeutschland	684	11.137	7.265	2.583	1.468	25.925	5.679	76.549	46.752	41.460	16.071	8.241	11.453	255.267
Ostdeutschland	1.804	18.882	5.087	2.116	3.379	34.664	9.973	73.518	71.403	63.946	5.877	7.671	9.193	307.513
Berlin	292	8.708	3.618	784	590	8.318	1.445	19.162	14.854	12.343	3.779	2.006	2.097	77.996

Quelle: STATISTIK AUSTRIA (2007)



Verkehrsknoten

Folgende Österreichischen Knotenpunkte, die für den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr genutzt werden, wurden untersucht:

Tabelle 115: Österreichische Knotenpunkte.

Nr.	Herkunft	Knotenpunkte	nächstgelegene Bundeshauptstadt
1	Basel, Zürich	Feldkirch	Bregenz
2	Zürich, St. Gallen	St. Margarethen	Bregenz
3	Lindau	Bregenz	Bregenz
4	Garmisch-Partenkirchen	Mittenwald, Scharnitz	Innsbruck
5	München	Kufstein	Innsbruck
6	München	Salzburg	Salzburg
7	Regensburg, Nürnberg	Passau	Linz, Salzburg
8	Prag	Summerau, Linz	Linz
9	Brezlav, Berlin, Prag, Brunn, Warschau, Ost-rava	Bernhardsthal, Hohenau	Wien
10	Bratislava	Marchegg, Kittsee	Wien
11	Hegyeshalom	Parndorf	Wien
12	Sopron, Győr	Loipersbach, Wr. Neustadt	Wien
13	Szombathely, Budapest	Szentgotthard, Jennersdorf, Graz	Graz
14	Maribor	Spielfeld	Graz
15	Laibach, Zagreb	Rosenbach, Villach	Klagenfurt
16	Udine, Triest, Venedig	Travisio, Arnoldstein, Villach	Klagenfurt
17	Bozen, Verona	San Cadido, Innichen, Sillian	Klagenfurt
18	Bozen, Verona	Brenner	Innsbruck

Als nationales Hauptherkunftsgebiet wird die Bundeshauptstadt Wien als Hauptverkehrsknoten herangezogen.



Umweltbundesamt GmbH

Spittelauer Lände 5
1090 Wien/Österreich

Tel.: +43-(0)1-313 04

Fax: +43-(0)1-313 04/5400

office@umweltbundesamt.at

www.umweltbundesamt.at

Die Studie untersucht die Erreichbarkeit 13 alpiner Regionen in Österreich mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Schwerpunkt liegt auf der Anreise per Bahn. Analysiert wurde neben der Fahrdauer, der Umsteigehäufigkeit und dem Bahnservice auch der öffentliche Verkehr in den Tourismuszielen. Die Reisekosten wurden stichprobenartig nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln erhoben und miteinander verglichen.

Derzeit reisen weniger als 10 % der TouristInnen mit der Bahn an. Die Studie zeigt die Ursachen dafür auf und gibt Empfehlungen, wie dieser Anteil erhöht werden kann. Voraussetzung dafür ist, dass Tourismuswirtschaft und Verkehrsmanagement auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene intensiv zusammenarbeiten.

Die Studie ist Teil einer grenzüberschreitenden Untersuchung des Reiseverhaltens im Alpenraum im Rahmen der Alpenkonvention.