



TECHNISCHE  
UNIVERSITÄT  
WIEN  
Vienna University of Technology

## Diplomarbeit

### Roadmap zur Tourismusmobilität im Salzkammergut

Einsatz von regionalen Planungsinstrumenten in einem interdisziplinären  
Prozess

**ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades  
eines Diplom-Ingenieurs  
unter der Leitung**

**Univ. Prof. Dipl. Ing. Sibylla Zech**

Department für Raumplanung

E280/7 Fachbereich Regionalplanung und Regionalentwicklung

**eingereicht an der Technischen Universität Wien**  
Fakultät für Architektur und Raumplanung  
von

**Stefan Müllechner**  
0926570

Wien, am 30.09.2014

## Kurzzusammenfassung

Globale Trends, wie beispielsweise der Klimawandel, sowie lokale Herausforderungen, wie der Landschaftsschutz oder steigende Lärm- und Schadstoffbelastungen stellen Tourismusdestinationen zunehmend vor die Frage, wie die Tourismusmobilität in Zukunft gestaltet werden kann. Aufgrund von funktionalen wie räumlichen Zusammenhängen bietet sich vor allem die Region als Handlungsebene für das Thema an. Aus Sicht der Regionalplanung ist hierbei vor allem der Einsatz von regionalen Planungsinstrumenten in einem interdisziplinären Prozess interessant. Anhand der Beispielregion Salzkammergut wird die Entwicklung eines Roadmapping-Prozesses aufgrund gegebener Handlungsmöglichkeiten der Regionalplanung und –entwicklung, unter Berücksichtigung der untersuchten ökonomischen, infrastrukturellen, institutionellen und politischen Rahmenbedingungen und der daraus ableitbaren Handlungsfelder, vorgenommen. Das Ergebnis ist ein flexibler, iterativer Prozess, der es ermöglicht inhaltlich komplexe Themenfelder in einer umfangreichen, heterogenen Akteurslandschaft zu bearbeiten.

## Abstract

Global trends, like climate change as well as local challenges, like landscape protection or rising noise exposure and air pollution raise the question for touristic destinations of how to shape the mobility of tourists in future. On the basis of functional and spatial contexts, it seems that the region as operating level lend it self to this issue. From a regional planning point of view the use of regional planning instruments in an interdisciplinary process is interesting. By means of the example region Salzkammergut the development of a roadmapping-process based on options for regional planning will be carried out in consideration of economic, infrastructural, institutional and political frameworks as well as subsequent operational fields. The result is a flexible, iterative process which enables the work on complex issues with regards to contents in a large and heterogeneous field of stakeholders.

## Danksagung

Mein größter Dank gilt **Univ.Prof. Dipl.-Ing. Sibylla Zech**, für ihre umfassende Betreuung und Unterstützung bei der Auswahl des Themas und während der Ausarbeitung der Diplomarbeit.

Ebenso bedanken möchte ich mich bei **Dipl.-Ing. Dr.techn. Andreas Dillinger** für seine wertvollen Anmerkungen und Hinweise, besonders am Beginn der Arbeit und in Vorbereitung der Expertengespräche und bei **DI Fabian Dorner**, mit dem ich mich immer gut austauschen konnte.

Des weiteren möchte ich mich bei den Experten bedanken, die sich die Zeit genommen haben, mit mir über das Thema Tourismusmobilität im Salzkammergut aus ihrer fachlichen Sicht zu sprechen. Sie haben damit einen wichtigen Beitrag zur Qualität dieser Arbeit beigetragen:

- DI Helmut Koch
- DI Wolfgang Öhlinger
- Mag. Philipp Ausserweger, MBA
- Ernst Kammerer
- Mag. Leo Gander
- Mag. Rudolf Sumereder
- Dir. Gunter Mackinger
- Dir. Bertram Mayer
- Johannes Peinsteiner
- Stefan Schimpl

Ich möchte mich auch bei **Dominik, Jakob, Wolfgang und Angelika**, die immer ein offenes Ohr für mich hatten, für ihre Geduld und Ausdauer mit mir bedanken.

**Meinen Eltern** danke ich, dass sie mir das Studium stets bedingungslos, mit größtmöglicher Unterstützung, ermöglicht haben.



## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	1
1.1	Problemstellung.....	1
1.2	Zielsetzung .....	1
1.3	Aufbau der Arbeit.....	2
1.4	Methodik .....	3
2	Zum Begriff Tourismusmobilität.....	5
2.1	Der Tourismus.....	5
2.2	Die Mobilität.....	6
2.3	Die Tourismusmobilität.....	7
3	Die Region Salzkammergut.....	9
3.1	Überblick über das Salzkammergut.....	9
3.2	Lage und Abgrenzung.....	9
3.3	Von der Salzregion zur Tourismusregion .....	11
4	Rahmenbedingungen im Salzkammergut.....	17
4.1	Tourismuskennzahlen und Verkehrsinfrastrukturausstattung .....	17
4.1.1	Ankünfte und Nächtigungen .....	17
4.1.2	Mobilität mit dem Öffentlichen Verkehr .....	19
4.1.3	Mobilität mit dem motorisierten Individualverkehr.....	23
4.1.4	Herkunftsländer der (Nächtigungs-)Gäste .....	24
4.1.5	Mobilität mit dem Flugzeug.....	26
4.1.6	Busreisen.....	28
4.1.7	Die Ausflugsziele und ihre Erreichbarkeit .....	29
4.1.8	Mobilität mit dem Fahrrad .....	29
4.2	„Landkarte“ der AkteurInnen .....	32
4.3	Die AkteurInnengruppen im Detail .....	35
4.3.1	Bevölkerung.....	35
4.3.2	Gemeinden .....	35
4.3.3	Regionalvereine bzw. –verbände.....	36

4.3.4	Regionalmanagement.....	37
4.3.5	Bundesland.....	38
4.3.6	Bund .....	40
4.3.7	Gäste .....	42
4.3.8	Tourismusunternehmen .....	42
4.3.9	Tourismusverbände / Ferienregionen .....	44
4.3.10	Salzkammergut Tourismusmarketing GmbH .....	44
4.3.11	Landestourismusorganisationen.....	44
4.3.12	Verkehrsbetriebe - Öffentlicher Verkehr.....	45
4.3.13	Verkehrsbetriebe - Taxiunternehmen .....	45
4.3.14	Verkehrsbetriebe - E-Bike.....	46
4.3.15	Verkehrsverbände.....	46
4.3.16	Wirtschaftskammer .....	47
4.3.17	Nichtregierungsorganisationen, Interessensvertretungen .....	48
4.4	Rahmendokumente auf überregionaler Ebene.....	48
4.5	Fazit: komplexe Rahmenbedingungen .....	53
5	Handlungsfelder und –möglichkeiten zur Gestaltung der Tourismusmobilität im Salzkammergut.....	54
5.1	Ableitung der Handlungsfelder .....	54
5.1.1	Verbesserung des Angebots im öffentlichen Verkehr (ÖV).....	54
5.1.2	Einheitliche Regelung der ÖV-Tarife.....	54
5.1.3	Tourismusmobilität zum Thema machen .....	55
5.1.4	„Tourismusmobilitäts-Produkte“ entwickeln .....	55
5.1.5	Interkommunale Zusammenarbeit über Landesgrenzen .....	56
5.1.6	Entwicklung integrierter Standortkonzepte .....	56
5.2	Handlungsmöglichkeiten auf regionaler Ebene .....	57
5.2.1	Instrumente und Methoden räumlicher Planung.....	58
5.2.2	Planungsinstrumente in Österreich.....	60
5.3	Beispielprojekte aus der Region .....	61
5.3.1	Mobilitätskonzept „Attersee MOBIL” .....	62

---

5.3.2	Movelö-Region Salzkammergut.....	64
5.4	Fazit: integrierter, regionaler Prozess notwendig.....	65
6	Roadmapping: Tourismusmobilität im Salzkammergut.....	66
6.1	Die Roadmap.....	66
6.1.1	Die Metapher der Straßenkarte .....	66
6.1.2	Roadmapping zur Erarbeitung einer Roadmap .....	67
6.1.3	Einsatzgrenzen des Roadmapping.....	68
6.1.4	Integriertes Roadmapping .....	68
6.1.5	Leitorientiertes, integriertes Roadmapping.....	69
6.1.6	Regionsspezifisches Roadmapping.....	70
6.2	Roadmapping - Prozessgestaltung.....	70
6.2.1	Prozessschritte eines integrierten (Technologie-)Roadmappings.....	71
6.3	Einfluss- und Erfolgsfaktoren.....	72
6.4	Entwurf eines Roadmapping-Prozesses für das Salzkammergut.....	74
6.4.1	Der Roadmapping-Prozess .....	74
6.4.2	„Roadmap-Regionen“ .....	76
6.4.3	Aufgabe der „Roadmap-Regionen“.....	78
6.4.4	Beispiel-Roadmap für die Region „Attergau-Attersee“ .....	78
6.4.5	Transfer – 2. Regionalkonferenz: Tourismusmobilität im Salzkammergut.....	79
6.5	Fazit: vielfältige Einsatzmöglichkeiten .....	80
7	Zusammenfassung .....	82
8	Verzeichnisse.....	87
8.1	Literaturverzeichnis.....	87
8.2	Abbildungsverzeichnis .....	91
9	Anhang .....	93



## 1 | Einleitung

### 1.1 | Problemstellung

Tourismus ist untrennbar verbunden mit der Mobilität – konkret dem Ortswechsel - von Personen (vgl. Kaspar 1996). Die Verkehrsplanung durch die Länder und Gemeinden hat touristische Belange jedoch abseits des motorisierten Individualverkehrs lange Zeit zu wenig berücksichtigt. Ebenso die Tourismuswirtschaft, die eines der konstitutiven Elemente des Tourismus (vgl. Freyer 2006), nämlich den Ortswechsel der Reisenden, bislang zu wenig in ihrer Angebotsgestaltung berücksichtigte.

In den letzten Jahren kommt es bei Tourismusdestinationen allerdings zu einem Umdenken. Das Problembewusstsein nimmt durch globale Trends – beispielsweise dem Klimawandel – und lokalen Herausforderungen wie dem Landschaftsschutz oder Lärm- und Schadstoffbelastungen zu. Ein Beispiel dafür sind die Bemühungen der Region Werfenweng in Salzburg (vgl. Tourismusverband Werfenweng 2013).

Die Problemlösung ist aufgrund der Verflechtungen innerhalb von Tourismusregionen, sowie nach außen (z.B. zu größeren Verkehrsknotenpunkten und Flughäfen), kaum innerhalb von kommunalen Grenzen zu bewältigen. Es gilt daher für Tourismusdestinationen die interkommunale Zusammenarbeit zu stärken und gemeinsame Lösungen zu erarbeiten.

Die AkteurlInnen die es bei einer interkommunalen Planung zu berücksichtigen gilt, sind vielfältig und heterogen. Ein hohes Maß an Koordination ist zur Steuerung von regionalen Entwicklungen notwendig. Für diesen Zweck stehen der Regionalplanung und -entwicklung eine große Auswahl an unterschiedlicher Methoden und Instrumenten zur Verfügung.

Viele Tourismusdestinationen stehen vor der Frage, wie Tourismusmobilität durch den Einsatz von Instrumenten der Regionalplanung und -entwicklung im Rahmen eines interdisziplinären Prozesses gestaltet werden kann. Dieser Frage widmet sich auch diese Arbeit. Am Beispiel der Tourismusregion Salzkammergut soll ein Prozess zur Gestaltung der Tourismusmobilität mit Hilfe von Instrumenten der Regionalplanung und -entwicklung entwickelt werden.

### 1.2 | Zielsetzung

Die Arbeit richtet sich in erster Linie an AkteurlInnen der Region, die in ihrem Arbeitsumfeld mit dem Thema Tourismusmobilität zu tun haben. Es geht darum ein Verständnis und ein Bewusstsein für das Thema zu schaffen und gleichzeitig zu einer kritische Haltung gegenüber der eigenen Arbeit einzuladen.

Es sollen weder „klassische“ Verkehrslösungen noch Privatinitiativen der Tourismuswirtschaft im Vordergrund stehen. Vielmehr soll in dieser Arbeit ein neuer Zugang zum Verhältnis zwischen Verkehrsplanung und touristischer Angebotsplanung gefunden werden, der eine integrierte Entwicklung der Region unter Fokussierung auf den Teilaspekt Tourismusmobilität erlaubt.

Die Entwicklung eines Prozesses zur Gestaltung der Tourismusmobilität im Salzkammergut soll dazu beitragen die bestehenden Aktivitäten und die AkteurInnen besser zu koordinieren und Synergieeffekte aufzeigen. Im Vordergrund stehen deshalb nicht einzelne Maßnahmenvorschläge sondern ein Weiterentwicklungsprozess zur Bündelung und effizienteren Nutzung bereits vorhandener Ressourcen.

### 1.3 | Aufbau der Arbeit

Die Arbeit beginnt mit der Definition des Begriffes Tourismusmobilität. Um eine Antwort auf die Frage, was Tourismusmobilität tatsächlich beinhaltet, geben zu können, wird aus den Begriffsdefinitionen für Tourismus und Mobilität eine Definition für Tourismusmobilität abgeleitet. Die Definition des Begriffes offenbart auch Herausforderungen, die sich für Tourismusdestinationen ergeben.

Im dritten Kapitel erfolgt eine Annäherung an die Untersuchungsregion - das Salzkammergut. Am Beginn des Kapitels wird ein Überblick über die Region, anhand von ausgewählten Kennzahlen mit Bezug zum Thema Tourismusmobilität, gegeben. Anschließend wird die exakte Lage und Abgrenzung für die Arbeit beschrieben. Unterstützt wird diese Abgrenzung durch die Geschichte der Region, anhand derer auch die Entwicklung zur Tourismusregion und der Zusammenhang mit der Verkehrsinfrastrukturentwicklung dargestellt wird. Die Auseinandersetzung mit der Region und ihrer Geschichte, wirft die Frage nach den aktuellen Entwicklungen auf.

Diese Frage wird im vierten Kapitel durch eine Analyse der Rahmenbedingungen für die Gestaltung der Tourismusmobilität in der Region beantwortet. Die Analyse setzt sich mit den ökonomischen, infrastrukturellen, institutionellen und politischen Rahmenbedingungen auseinander. Analysiert werden Tourismusstatistiken, die Verkehrsinfrastrukturausstattung, das Verkehrsangebot, die AkteurInnenlandschaft, sowie Zielsetzungen aus Planungsdokumenten auf übergeordneter Ebene. Dadurch ergibt sich ein umfassendes Bild der Ist-Situation, das auch Gemeinsamkeiten und Gegensätzlichkeiten der bisherigen Entwicklungen aufzeigt. Die Erkenntnisse aus diesem Kapitel liefern wichtige Hinweise zu den Handlungsfeldern die im Bereich Tourismusmobilität im Salzkammergut existieren.

Die Ableitung und Beschreibung dieser Handlungsfelder aufgrund der bisherigen Erkenntnisse, aber auch das Aufzeigen von Handlungsmöglichkeiten, ist der Inhalt des fünften Kapitels. Handlungsmöglichkeiten werden, wie in der Problemstellung beschrieben, vor allem auf der regionalen Ebene gesehen. Dementsprechend werden Instrumente und Methoden der Regionalplanung und -entwicklung, auf ihre Eignung zur Gestaltung von Tourismusmobilität,

anhand der identifizierten Handlungsfelder, untersucht. Zwei Beispielprojekte zeigen zudem die Machbarkeit in Bezug auf bundesländerübergreifende Zusammenarbeit und die Erstellung umfassender Mobilitätskonzepte auf.

Die Handlungsfelder und -möglichkeiten bilden gemeinsam mit den Analyseergebnissen die Grundlage für den im sechsten Kapitel ausgearbeiteten Roadmapping-Prozess. Nach einer kurzen theoretischen Einführung in die Entstehung, die Prozessgestaltung und die Anwendung von Roadmaps, wird ein Roadmapping-Prozess für die Beispielregion Salzkammergut ausgearbeitet. Dabei werden sowohl Instrumente der Regionalplanung und -entwicklung angewandt, als auch die Analyseergebnisse, beispielsweise bei der Nennung verantwortlicher AkteurInnen, herangezogen. Das Prozessdesign beinhaltet auch den Entwurf einer beispielhaften Roadmap, das sich an das Mobilitätskonzept „Attersee MOBIL“ anlehnt.

## 1.4 | Methodik

Für die Definition des Begriffs Tourismusmobilität wurde in erster Linie auf Fachliteratur zurückgegriffen, zum Teil wurden auch Internetquellen verwendet. Die Informationen wurden im Rahmen zusammenfassender Literaturrecherche erhoben und verarbeitet.

Die Analyse der Rahmenbedingungen für die Gestaltung der Tourismusmobilität im Salzkammergut wurde aus statistischen Publikationen, diversen Veröffentlichungen der Bundesländer, Regional- und Tourismusverbände, weiterführender Fachliteratur und im Internet recherchiert.

Darüber hinaus wurden insgesamt 9 Expertengespräche mit Akteuren aus den Bereichen Tourismus, Verkehrsplanung, Verkehrsbetrieb, Regionalentwicklung und Politik durchgeführt. Dabei konnten zusätzliche Hinweise zur Analyse und den Handlungsfeldern gewonnen werden. Eine Kopie der Gesprächsnotizen sind anonymisiert im Anhang beigelegt. Die Liste der Interviewpartner sowie die Originale der Gesprächsnotizen liegen beim Verfasser der Arbeit vor.

Die Verarbeitung der Informationen, sowohl aus der Recherche als auch aus den Expertengesprächen, erfolgt hauptsächlich deskriptiv. Zusätzlich zu den textlichen Beschreibungen wurden kartographische und diagrammatische Abbildungen angefertigt. Die Erarbeitung der AkteurInnenlandschaft orientiert sich an der „Stakeholder Circle methodology“ (vgl. Bourne 2005) und wird am Beginn des Kapitels ausgeführt.

Die Ableitung der Handlungsfelder wurde vor allem aufgrund der Ergebnisse der Expertengespräche vorgenommen, unterstützt durch die Rechercheergebnisse der Analyse. Die Handlungsmöglichkeiten sind wiederum das Ergebnis einer Literaturrecherche. Als Quelle dienten Fachliteratur und Internet. Die Beispielprojekte werden anhand von Experten zur Verfügung gestellten Dokumenten ausgeführt.

Das Resultat der Arbeit, der Roadmapping-Prozess, basiert auf dem theoretischen Konzept des leitorientierten, integrierten Roadmapping (vgl. Beucker et al. 2011). Die einzelnen Prozessschritte werden unter Bezugnahme auf die Analyseergebnisse und Handlungsfelder, sowie unter Berücksichtigung des Einsatzes der im fünften Kapitel untersuchten Instrumente der Regionalplanung und -entwicklung erarbeitet und beschrieben.

## 2 | Zum Begriff Tourismusmobilität

Der Begriff Tourismusmobilität beinhaltet zwei Komponenten. Zum einen „den Tourismus“ und zum anderen „die Mobilität“. Im Folgenden werden die beiden Begriffe definiert und anschließend zum Begriff Tourismusmobilität zusammengeführt.

### 2.1 | Der Tourismus

Es existiert eine Vielzahl an Quellen für eine Definition der synonymen Begriffe Tourismus bzw. Fremdenverkehr.

Freyer (2006) liefert eine sehr umfassende Definition für den Tourismus:

„Tourismus oder Fremdenverkehr umfasst den nationalen und internationalen Reiseverkehr, d.h. Verkehr von Reisenden (oder Touristen) zwischen Heimatort und Reiseziel, den vorübergehenden Aufenthalt (Orts-)Fremder am Reiseziel sowie die Organisation der Reisevorbereitung und Reisenachbereitung am Heimatort.“

Aus dieser Definition lassen sich drei konstitutive Elemente des Tourismus ableiten (vgl. Freyer 2006):

- Der Ortswechsel von Personen, über den normalen Aufenthaltsort hinaus.
- Der vorübergehende Aufenthalt an einem fremden Ort.
- Die Motive des Ortswechsels.

Er ergänzt damit die von Kaspar (1996) für den Tourismus definierten konstitutiven Merkmale des Ortswechsels und vorübergehenden Aufenthalts noch um den Anlass der Reise, also die Frage warum gereist wird (vgl. Freyer 2006).

Dieser Auffassung entspricht auch die Definition der Welt-Tourismus-Organisation zum Tourismus (2014, online):

„Tourism is a social, cultural and economic phenomenon which entails the movement of people to countries or places outside their usual environment for personal or business/professional purposes. These people are called visitors (which may be either tourists or excursionists; residents or non-residents) and tourism has to do with their activities, some of which imply tourism expenditure.“

Unterschiedliche Auffassungen bezüglich der Definition von Tourismus bestehen vor allem darin inwieweit neben Urlaubsreisen, beispielsweise Geschäftsreisen und Tagesreisen dem Tourismus zugerechnet werden. Unterschieden werden die Arten der Reise aufgrund der Reisedauer, Entfernung und der Motivation (vgl. Freyer 2006).

Die unterschiedlichen Auffassungen entstammen dem jeweiligen Forschungsinteresse und der Herangehensweise der Wissenschaftsdisziplin. Über die Mobilitätsdefinition der Verkehrswissenschaften wird versucht festzustellen, welche Arten von Reisen dem Tourismus für die Definition von Tourismusmobilität zugerechnet werden müssen.

## 2.2 | Die Mobilität

Im Allgemeinen versteht man unter Mobilität einen „[...] Wechsel zwischen unterschiedlichen Gedanken, Tätigkeiten, sozialen Handlungszusammenhängen und dinglichen, sinnlich erfahrbaren Welten“ (Rosenbaum 2007). Der Begriff der Mobilität steht dabei sowohl für ein Bewegungspotenzial, im Sinne einer Möglichkeit, als auch für eine realisierte Bewegung.

Nach Definition des Tourismus ist der Ortswechsel von Personen das zentrale Element (vgl. Freyer 2006). Deshalb liegt der Fokus der Begriffsdefinition auf der Mobilität von Personen. Die Mobilität von Gütern ist für eine Definition von Tourismusmobilität nicht relevant.

Die Mobilität von Personen kann noch weiter unterschieden werden zwischen sozialer und räumlicher (bzw. physischer) Mobilität (vgl. Hammer und Scheiner 2006). Tourismusmobilität im Sinne dieser Arbeit wird als kurzfristige Form der räumlichen Mobilität verstanden. Unter räumlicher Mobilität, „[...]ist der Wechsel zwischen [...] Tätigkeiten, sozialen Handlungen und Erfahrungswelten, die an unterschiedlichen Orten stattfinden“ (Rosenbaum 2007) zu verstehen. Die langfristige Form der räumlichen Mobilität, i.e. Wohnmobilität im Sinne von Wohnstandortwechsel und Wanderungen, ebenso wie die soziale Mobilität, sind nicht Teil der Tourismusmobilität (vgl. Hammer und Scheiner 2006).

Räumliche Mobilität erfordert die Überwindung von Distanz zwischen dem Ausgangs- und Zielort. Die Distanz zu überwinden, also einen Weg zu machen, benötigt wiederum Zeit und materielle Ressourcen. Der Aufwand an Zeit und materiellen Ressourcen ist unter anderem von der Distanz zwischen Ausgangs- und Zielort abhängig und ist daher auch mit der Verteilung unterschiedlicher Zielorte im Raum verbunden. Inwieweit eine Person mobil sein kann, ergibt sich aus der Beweglichkeit der Person (Nachfrage-Seite) und der Erreichbarkeit von Zielen (Angebots-Seite) (vgl. Hammer und Scheiner 2006).

Wird ein Weg durch eine Person realisiert, dann spricht man von Verkehr. Verkehr ist somit, die realisierte räumliche Mobilität der Gesamtheit aller Individuen in einem bestimmten Raum (vgl. Rosenbaum 2007).

Der Begriff der kurzfristigen, räumlichen Mobilität – realisiert oder als Potenzial – beinhaltet:

- Zielorte,
- ein System von Transporträumen und -mittel,

- sowie das Verkehrshandeln und Verkehrsgewohnheiten und -regeln (vgl. Rosenbaum 2007).

Im Kontext der kurzfristigen, räumlichen Mobilität werden viele Begriffe zum Teil recht unterschiedlich verwendet. Grundsätzlich lässt sich die kurzfristige, räumliche Mobilität in die Sammelbegriffe Alltagsmobilität und Freizeitmobilität unterteilen. Diese Unterteilung lässt sich auch in vielen Statistiken zum Thema Verkehr wiederfinden (vgl. Rauh et al. 1998).

Der Begriff der Freizeitmobilität wird in der wissenschaftlichen Literatur recht uneinheitlich und zum Teil ungenau definiert. Oftmals wird Freizeitmobilität als Sammelbegriff für alle Freizeitwege verstanden, wobei zum Beispiel die Einkaufswege ausgenommen werden. Andere AutorInnen verwenden Freizeitmobilität als Restkategorie für alle nicht näher definierten Mobilitätszwecke. Für die Restkategorie würde allerdings die Bezeichnung sonstige Wege besser zutreffen (vgl. Rauh et al. 1998).

### 2.3 | Die Tourismusmobilität

Freizeitmobilität wird für diese Arbeit sowohl als Teil von Alltagswegen (z.B. der regelmäßige Besuch des Fitnessstudios oder eines Kurses) als auch Wegen des Tourismus (z.B. An- und Abreise, Besuch eines Ausflugsziels) definiert. Diese beiden Bereiche sind aber keineswegs losgelöst voneinander zu sehen. Es bestehen vor allem in Tourismusgebieten vielfältige Verbindungen zwischen der alltäglichen und der touristischen Freizeitmobilität. Diese kommen in Form von positiven Effekten auf die Standortfaktoren durch Verkehrsinfrastruktur, -angebot und -nachfrage, als auch der (Umwelt-)Probleme, die durch den Freizeitverkehr entstehen, zum Tragen (vgl. Frey-Marti 1996). Geschäftsreisen, wie sie in der Definition von Tourismus ebenfalls erwähnt werden, werden demnach nicht in die Definition für Tourismusmobilität aufgenommen, da sie einer gesonderten Betrachtung bedürften (vgl. Freyer 2006).

Unabhängig von der Art der Freizeitmobilität (Alltag oder Tourismus), lässt sich eine Unterscheidung zwischen zielgerichteter Freizeitmobilität und Mobilität als Sport, Erholung oder Zeitvertreib vornehmen (vgl. Rauh et al. 1998).

Die zielgerichtete Freizeitmobilität wird weiter in innerregionalen Tagesausflugsverkehr, überregionalen (Tages-)Ausflugsverkehr, sowie den An- und Abreiseverkehr von Übernachtungsgästen unterschieden (vgl. Frey-Marti 1996).

Als innerregionaler Tagesausflugsverkehr werden jene Wege zu Freizeitzielen verstanden, die von Einheimischen und Übernachtungsgästen zurückgelegt werden und keine Übernachtung am Zielort beinhalten. Das bedeutet, dass es sich hierbei vor allem um Reisen zu Freizeitzielen handelt, für die lediglich eine geringe Distanz zurückgelegt werden muss. Diese Kategorie betrifft vor allem die alltägliche Freizeitmobilität sowie die Mobilität von Gästen am Urlaubsort bzw. in der Urlaubsregion (vgl. Frey-Marti 1996).

Überregionaler (Tages-)Ausflugsverkehr beinhaltet jene Wege zu Freizeitzielen, die mit einer Übernachtung von 1-2 Nächten verbunden sind, oder bei denen erhebliche Distanzen zurückgelegt werden, um das Freizeitziel zu erreichen. Hierzu zählen vor allem Kurzurlaube und Wochenendausflüge. Dieser Aspekt gestaltet sich aus Sicht eines Tourismusgebietes von der Thematik her ähnlich wie die An- und Abreise des Übernachtungsgastes. Der überregionale Ausflugsverkehr ist allerdings problematischer, da dieselbe Anzahl an Gästen und/oder Besuchern, mit einem erheblich größeren Verkehrsaufwand verbunden ist, als bei Übernachtungsgästen die 3 oder mehr Nächte am Urlaubsort verbringen (vgl. Frey-Marti 1996).

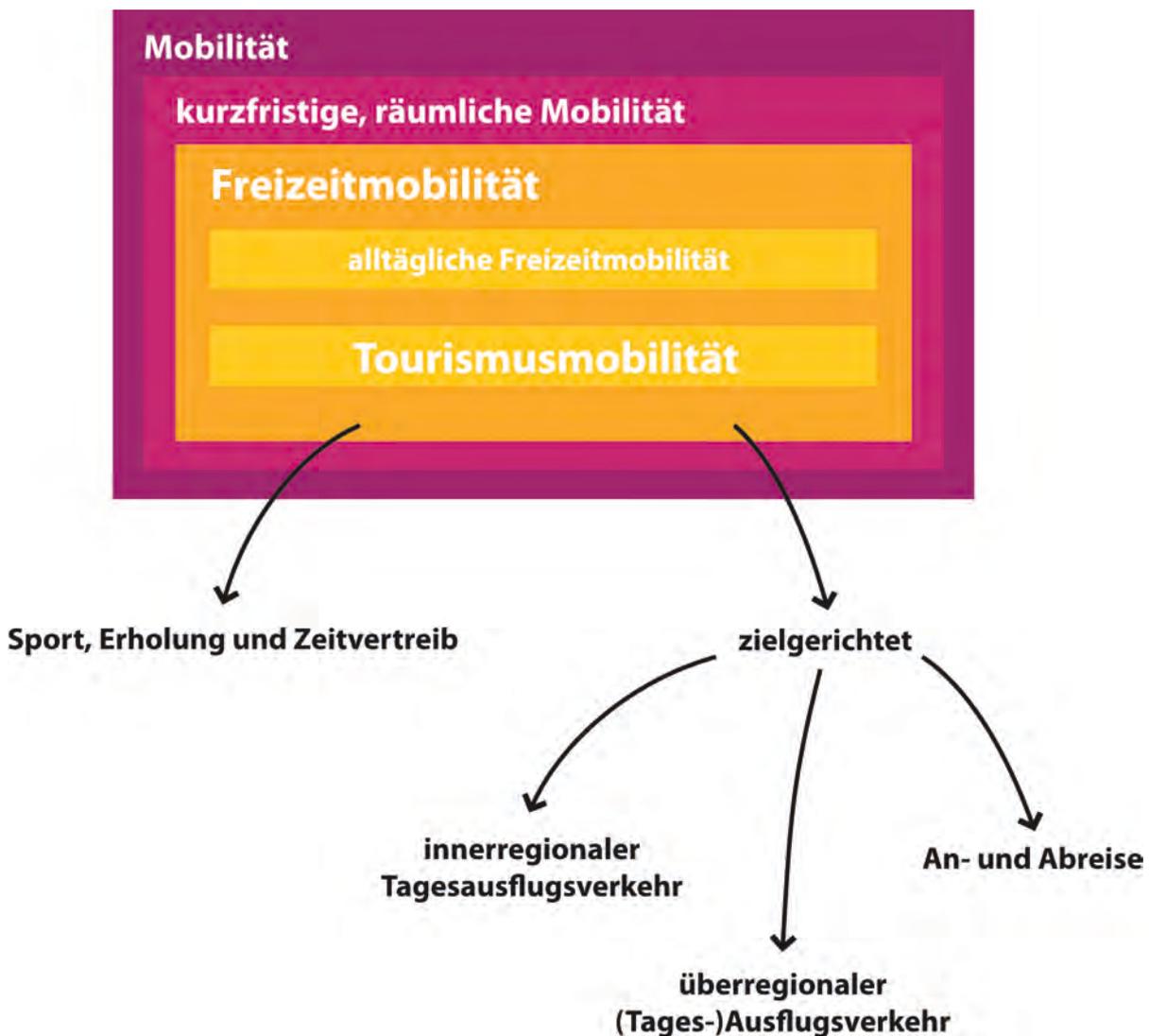


Abbildung 1: Einordnung des Begriffes Tourismusmobilität in eine allgemeine Mobilitätsdefinition; eigene Darstellung (nach: Hammer und Scheiner 2006; Rauh et al. 1998; Frey Marti 1996)

Die Definition von Tourismusmobilität für diese Arbeit umfasst alle Wege, die von Personen in ihrer Freizeit durchgeführt werden um ein Reiseziel außerhalb ihrer Alltagswelt aufzusuchen, sich am Reiseziel fortzubewegen und wieder zum Heimatort zurückzukehren.

## 3 | Die Region Salzkammergut

### 3.1 | Überblick über das Salzkammergut

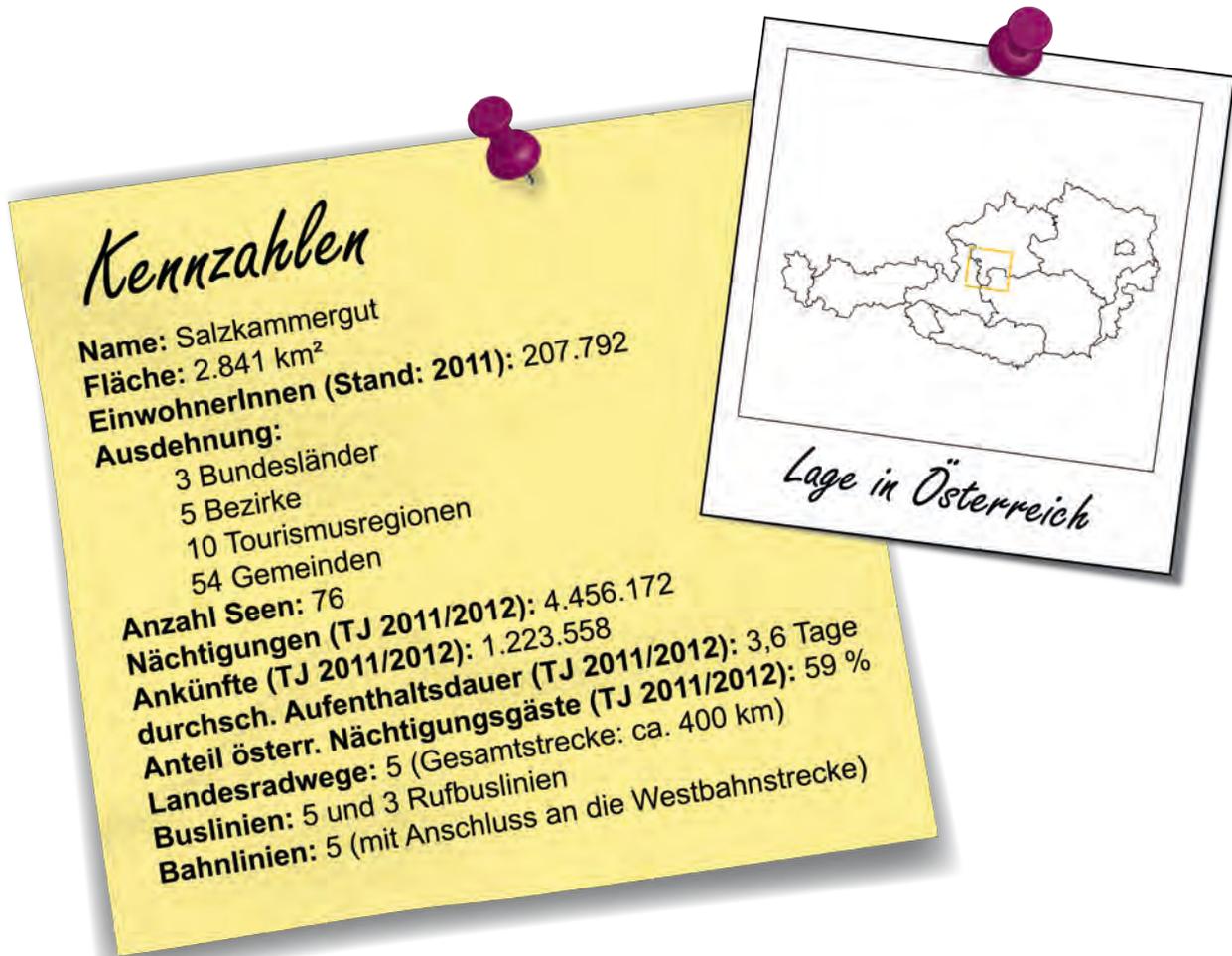


Abbildung 2: Überblick über das Salzkammergut

### 3.2 | Lage und Abgrenzung

Das Salzkammergut liegt im österreichischen Zentralraum und wird geographisch den nördlichen Kalkalpen zugeordnet. Es handelt sich im Kern um die Alpen- und Voralpenregion im Einzugsgebiet der Traun (vgl. Jeschke 2006). Die Bezeichnung Salzkammergut beschreibt eine Kultur- und Tourismusregion, die sich über Teile der drei Bundesländer Oberösterreich, Salzburg und Steiermark erstreckt, wobei flächenmäßig der Großteil in Oberösterreich liegt (vgl. Salzkammergut Tourismusmarketing GmbH 2013). Die Region Salzkammergut ist keine Gebietskörperschaft im österreichischen Staats- und Verwaltungssystem (vgl. Zehetner 2001b).

Als Betrachtungsraum werden die 54 Mitgliedsgemeinden der Salzkammergut Tourismus-Marketing GmbH gewählt. Es handelt sich um jene 54 Gemeinden, die nach den Tourismusgesetzen des jeweiligen Bundeslandes den Namen „Salzkammergut“ als Marke verwenden dürfen und gemeinsam unter der Dachmarke „Salzkammergut“ im Tourismusmarketing zusammenarbeiten.

Insgesamt haben sich zehn Ferienregionen zur Tourismusregion Salzkammergut zusammengeschlossen. Die Tourismusregion Salzkammergut setzt sich aus folgenden Teilregionen zusammen:

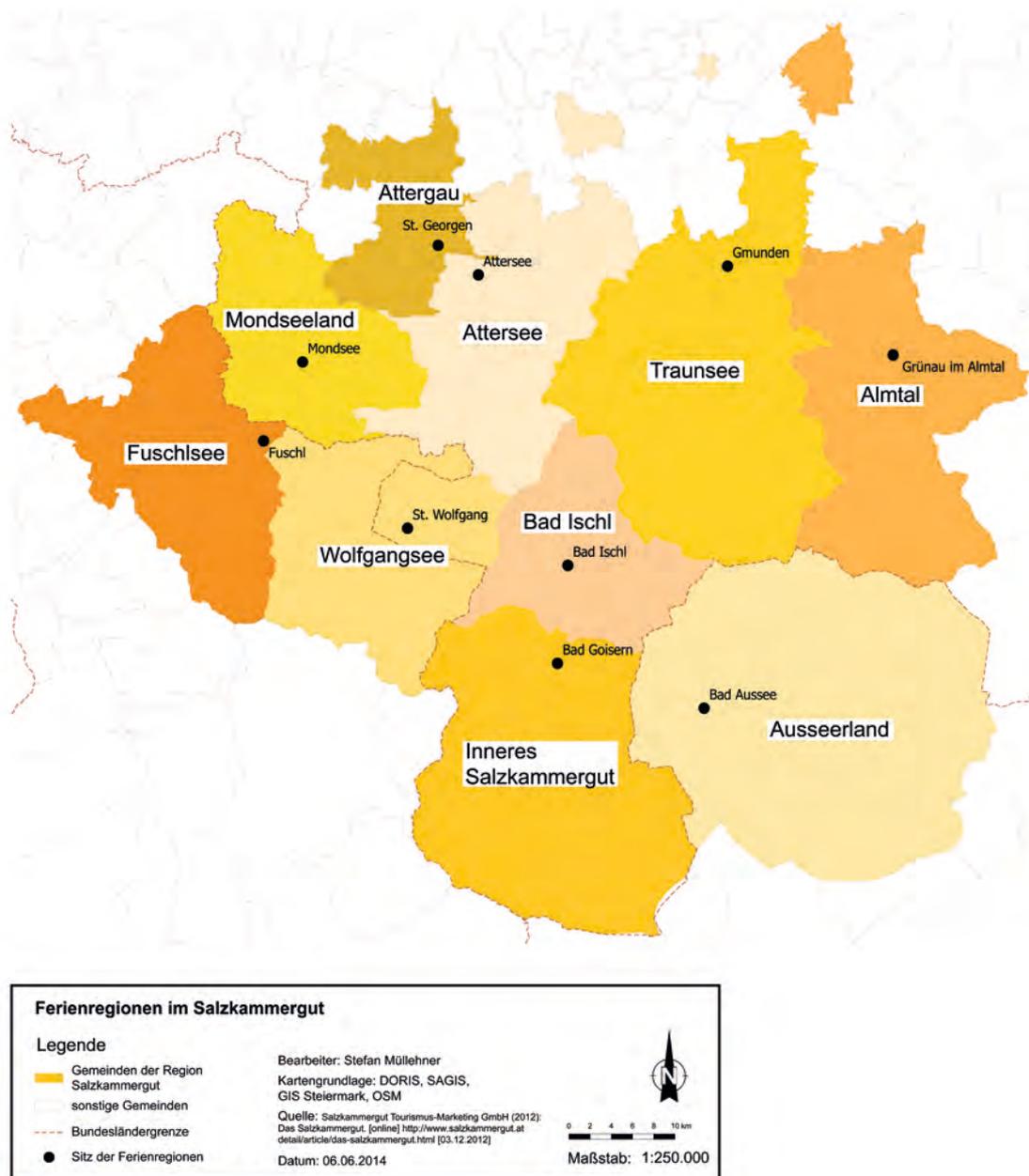


Abbildung 3: Übersicht der Ferienregionen im Salzkammergut

Teilregion	Gemeinden
Ausseerland - Salzkammergut	Altaussee, Bad Aussee, Bad Mitterndorf, Grundlsee, Pichl-Kainisch, Tauplitz/-Alm
Ferienregion Wolfgangsee	St. Wolfgang, St. Gilgen, Strobl
Ferienregion Dachstein - Salzkammergut	Bad Goisern, Gosau, Hallstatt, Obertraun
Ferienregion Traunsee	Altmünster, Ebensee, Gmunden, Gschwandt, Laakirchen, Pinsdorf, Traunkirchen
Ferienregion Attersee	Attersee, Aurach a. H., Nußdorf, Schörfling, Schwanenstadt, Seewalchen, Steinbach, Unterach, Vöcklabruck, Weyregg
Ferienregion Bad Ischl	Bad Ischl
MondSeeLand	Innerschwand, Mondsee, Oberhofen, Obervang, St. Lorenz, Tiefgraben, Zell am Moos
Urlaubsregion Fuschlsee	Fuschl am See, Hintersee, Faistenau, Hof bei Salzburg, Koppl, Ebenau, Thalgau
Ferienregion Attergau	Berg i. A., Frankenmarkt, St. Georgen, Straß, Vöcklamarkt
Ferienregion Almtal	Grünau, Scharnstein, St. Konrad, Bad Wimsbach-Neydharting

Abbildung 4: Ferienregionen und zugehörige Gemeinden im Salzkammergut

Die Abgrenzung der Region ergibt sich zum einen, wie im nächsten Kapitel mit Hilfe eines Überblicks über die Geschichte der Region ausführlich dargestellt wird, aufgrund der gemeinsamen historischen und wirtschaftlichen Entwicklung und einer daraus entstandenen kulturellen Identität als Salzkammergut. Zum anderen bestehen noch heute funktionale Verflechtung im Bereich Tourismus und Mobilität. Eine strikte Differenzierung nach Bundesländern oder gar die Betrachtung nur eines Bundesländerteils des Salzkammergutes erschien aufgrund der starken Zusammenhänge für den Zweck der Arbeit nicht sinnvoll.

### 3.3 | Von der Salzregion zur Tourismusregion

Das Salzkammergut ist eine Region mit einer weit zurückreichenden Geschichte und Tradition, die wie der Name vermuten lässt eng mit dem lange Zeit wichtigsten Rohstoff, dem Salz, verbunden war. Die Gewinnung, Verarbeitung und der Transport des Salzes prägten über viele Jahrzehnte einen Großteil dieser Region.

Vom 12. bis ins 14. Jahrhundert beschränkte sich das Salzkammergut im Großen und Ganzen auf den heutigen Gerichtsbezirk Bad Ischl, das sogenannte „Ischlland“ (vgl. Jeschke 2006). Das „Ischlland“ umfasste das Gebiet südlich vom Traunsee bis zum Dachstein. Es handelt sich dabei um die heutigen Gemeinden Bad Goisern, Bad Ischl, Ebensee, Gosau, Hallstatt, Obertraun und

St. Wolfgang (vgl. Heindl 1993). Diese Gemeinden bilden auch heute noch das sogenannte „Innere Salzkammergut“ und sind auf regionaler Ebene als Verein Regionalentwicklung Inneres Salzkammergut (REGIS) organisiert (vgl. Verein Regionalentwicklung Inneres Salzkammergut 2013).

Die Ausweitung der Region aufgrund der Salzwirtschaft erfolgte ab dem 14. Jahrhundert. Damit einhergehend wurde auch der Begriff des „Salz-Kammergutes“ eingeführt. Namensgebend sind der Salzbergbau und das „Kammergut“. „Kammergut“ ist ein feudalrechtlicher Begriff des Mittelalters und der frühen Neuzeit, der bedeutete, dass der Landesfürst in dieser Region nicht nur der Landesherr war, sondern auch Grundherr. Das wiederum hatte zur Folge, dass die Einnahmen aus den Salzvorkommen in die landesfürstliche Finanzkammer, in diesem Fall die kaiserliche Finanzverwaltung der Habsburger, flossen. Ein Staat im Staat mit eigenen Rechten und Organen, die direkt dem Landesfürsten und der kaiserlichen Finanzverwaltung unterstellt waren, entstand. Die politische Absicherung des Versorgungs- und Absatzmarktes Böhmens und die verwaltungsmäßige Abschottung ließen im Salzkammergut einen kleinen „Salzwirtschaftsstaat“, eine der Salzwirtschaft untergeordnete Wirtschaftslandschaft entstehen (vgl. Jeschke 2006).

Das Salzkammergut wurde ab diesem Zeitpunkt als einheitlicher Wirtschaftsraum, dem ökonomischen System der „absoluten Salzwirtschaft“, organisiert. Für das Salzkammergut bedeutete das, dass neben den Kernbereichen der Salzgewinnung, -verarbeitung und des Salztransports auch sogenannte Widmungsbezirke, die als Zulieferbereiche zur Lebensmittelversorgung, Energie- und Baumaterialversorgung dienten, in das Kammergut eingegliedert wurden. Auch Gmunden als „Handelsdrehscheibe“ und Verwaltungszentrum gewann in dieser Zeit an Bedeutung. Der Wirtschaftsraum Salzkammergut umfasste in seiner Ausdehnung in etwa das Gebiet der heutigen Tourismusregion und überdauerte somit auch die nachfolgende wirtschaftliche Umstrukturierung der Region (vgl. Jeschke 2006).

Die Isolation des Salzwirtschaftsstaates wurde erst im 19. Jahrhundert aufgelöst und die Betriebe zuerst verstaatlicht und einige Jahrzehnte später, mit der Aufhebung des Salzmonopols, privatisiert. Zur selben Zeit begann sich auch der Wandel von einer Salzindustrieregion in eine Fremdenverkehrsregion abzuzeichnen (vgl. Jeschke 2006).

Eine zentrale Rolle in diesem Strukturwandel nahm der damalige Markt Ischl ein. Im heutigen Bad Ischl fand der Tourismus als neuer Wirtschaftszweig seinen Anfang im Salzkammergut. Im Laufe der Jahre sollte dieser Wirtschaftszweig die Salzgewinnung an Bedeutung klar übertreffen. Es war vor allem die Eröffnung des Kurbetriebes in Ischl im Jahre 1822, mit Salz als neues Kurmittel, der den Startpunkt zu einer in das gesamte Salzkammergut ausstrahlenden Entwicklung darstellte (vgl. Jeschke 2006). Bad Ischl ist auch heute noch der Sitz des Dachverbandes der Ferienregionen im Salzkammergut (vgl. Salzkammergut Tourismusmarketing GmbH 2013).

Der Gesundheitstourismus wurde zu einem bestimmenden Indikator für das „neue“ Salzkammergut. Diese Entwicklung lockte in weiterer Folge das Kaiserhaus samt Hofstaat, sowie die übrige gesellschaftliche Prominenz der damaligen Zeit in das Salzkammergut. Lange Zeit waren das die einzigen Gäste, die sich die Reise in das Salzkammergut leisten konnten.

Das in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufkommende Eisenbahnwesen und der Bau der Westbahnstrecke, sowie anschließend der Salzkammergutbahn (von Attnang-Puchheim über Gmunden, Bad Ischl nach Steinach-Irdning) und der Salzkammergutlokalbahn (von Salzburg nach Bad Ischl) ermöglichten die bürgerliche Sommerfrische. Das Triftwesen und die Schifffahrt auf der Traun bildeten bis dahin lange Zeit die wichtigste Verkehrsanbindung des Salzkammergutes (vgl. Pollner 1995).

Durch den Bau der Eisenbahn konnte die Region günstig und komfortabel erreicht werden und die Besucherzahlen erhöhten sich rapide. Auch die Dampfschifffahrt, die in dieser Zeit eingeführt wurde, trug wesentlich zur Erschließung der Region bei. So führte lange Zeit die Straße von Gmunden nur bis Traunkirchen und nach Ischl musste man mit dem Dampfschiff reisen (vgl. Heindl 1993).

Mit dieser Entwicklung einher gingen der weitere Ausbau von Tourismuseinrichtungen, Kuranlagen, Villen und Schlössern in der Region. Kaiser Franz Joseph machte Bad Ischl zu seinem Sommerdomizil und die Region rund um Bad Ischl profitierte in wirtschaftlicher Hinsicht stark aus dem Ausflugsverkehr (vgl. Jeschke 2006).

Parallel dazu begann Mitte des 19. Jahrhunderts auch der Bergtourismus rund um den Dachstein aufzukeimen. Der ursprüngliche feudalrechtliche Begriff „Salz-Kammergut“ wird aufgrund der Tourismusedwicklung zu einem Kulturlandschaftsbegriff, der nunmehr wie weiter oben bereits erwähnt auch die ehemaligen Widmungsbezirke des Attergau, Mondsee- und Wolfgangseelandes und damit die Seenlandschaft im Süden von Oberösterreich mit einschloss. Auch ein „salzburgerisches“ und „steirisches“ Salzkammergut etablierte sich als Begriff (vgl. Jeschke 2006).

Immer mehr Adelige, Bürger, Intellektuelle und Künstler entdeckten das Salzkammergut für sich und ließen sich zum Teil auch dauerhaft nieder. Um diese Besucherschichten weiterhin durch attraktive Reisemöglichkeiten für die Region begeistern zu können, kam in den 1920er Jahren sogar die Idee einer Erschließung für den Flugverkehr im Salzkammergut auf. Mit Wasserflugzeugen wollte man die Gäste von Wien oder Linz nach Gmunden bringen. Allerdings scheiterte dieser Versuch bereits nach einem Sommer (vgl. Heindl 1993).

Nach dem zweiten Weltkrieg bekam das Auto als Verkehrsmittel der TouristInnen einen immer größeren Stellenwert und so begann man auch im Salzkammergut mit dem Ausbau der Straßen und dem Bau von Tunneln, Umfahrungen und Unterführungen, die auch heute noch zur guten Erschließung des Salzkammergutes beitragen. Gleichzeitig begann auch die Busfahrt im Linienverkehr kleinere Bahnverbindungen abzulösen. So zum Beispiel auch die Salz-

kammergutlokalbahn, die 1957 den Betrieb des Personenverkehrs einstellte und kurz darauf auch den Güterverkehr. Danach wurde die Trasse abgetragen (vgl. Heindl 1993).

In dieser Zeit begann auch ein stärkeres Aufkommen der Bautätigkeit, vor allem von Zweitwohnsitzen, in der Region. Um auf diese nachkriegszeitlichen Trends zu reagieren entwickelte Alfred Sighartner ein Modell zur Sicherung des Rohstoffes „Schönheit und Landschaft“ für das Salzkammergut, die sogenannte „Salzkammergutplanung“. Mit dieser österreichweit ersten Regionalplanung der Nachkriegszeit verknüpfte er Landschafts-, Denkmalschutz und Raumordnung zu einer landschaftlich ausgerichteten Raumordnung. Die von Sighartner vorgelegte Regionalplanung verfolgte das Ziel, einen überörtlichen Ordnungsrahmen für die parzellenschaften Pläne der Gemeinden vorzugeben (vgl. Jeschke 2006). Ob diese Regionalplanung tatsächlich Anwendung fand oder ob es sich dabei lediglich um einen Entwurf handelt, konnte leider nicht herausgefunden werden. Es zeigt jedoch, dass Überlegungen zu einer die gesamte Region umfassende Planung bereits recht früh im Salzkammergut aufkamen.

Viele der historischen Entwicklungen, die hier in aller Kürze aufgeführt wurden, prägen nach wie vor das Salzkammergut als Region. Die Identifizierung der einzelnen Gemeinden mit dem Salzkammergut ist stark ausgeprägt und zeigt sich nach wie vor in der gemeinsamen Vermarktung der Region unter der Dachmarke Salzkammergut. Es ist daher auch wenig überraschend und zeigt ein großes Potenzial in der Region auf, dass gerade im bzw. für das Salzkammergut die ersten Gedanken zu einer Regionalplanung in der Nachkriegszeit aufkamen.

Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Salzkammergut war historisch immer schon eng mit den vorherrschenden Wirtschaftszweigen verbunden und durch einen großen Zusammenhalt der Gemeinden bei der Planung geprägt. Die Errichtung der Salzkammergutbahn wurde zu einem nicht unwesentlichen Anteil auch durch den aufkommenden Tourismus überhaupt erst ermöglicht (vgl. Pollner 1995). Von diesen Infrastrukturen profitiert ein Großteil der Region noch heute in Form einer guten Erschließung mit öffentlichem Verkehr und ebenfalls einer guten Erschließung für den motorisierten Individualverkehr.

Auch im Tourismus sind die historischen Wurzeln noch klar erkennbar. Neben dem kulturellen Erbe (Kaisertum, Maler, Dichter, Komponisten, etc.) sind es nach wie vor die Angebote im Bereich Gesundheit, Erholung, Genuss, Kultur und Bewegung mit denen im Tourismus geworben wird, natürlich in einer der heutigen Zeit entsprechenden Form (vgl. Salzkammergut Tourismusmarketing GmbH 2013).

Die Geschichte ist im Salzkammergut sehr präsent und trägt zur Identifizierung mit der Region maßgeblich bei. Gerade deshalb ist sie auch als ein großes Potenzial für die regionale Entwicklung anzusehen.

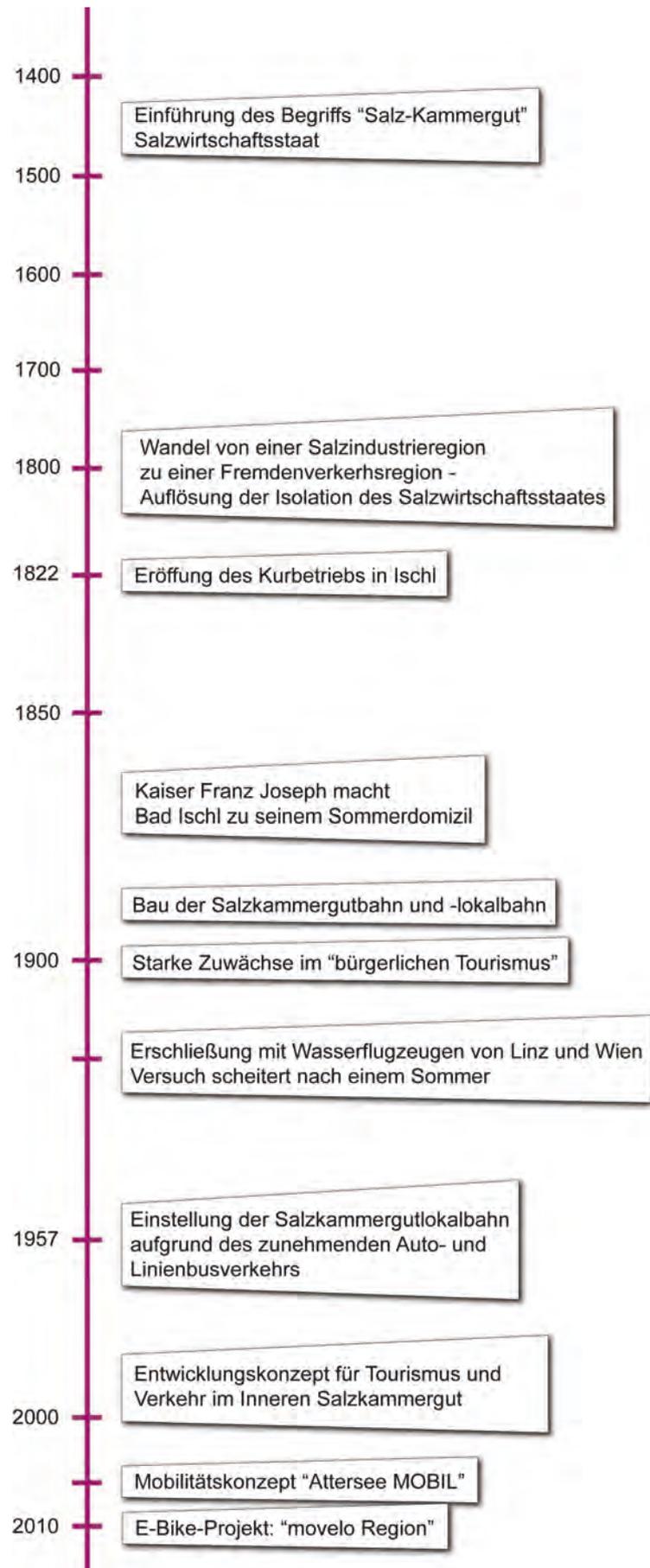


Abbildung 5: Meilensteine in der Tourismusmobilitätsentwicklung der Region Salzkammergut

Die Entwicklungen im Mobilitäts- und im Tourismusbereich sind nach wie vor stark miteinander verflochten. So ist es auch nicht verwunderlich, dass sich auch in der jüngeren Vergangenheit immer wieder Projekte und Studien mit dem Thema der Tourismusmobilität im Salzkammergut auseinandersetzen.

In einem Tourismusleitbild beispielsweise, das 1991 von StudentInnen für das Salzkammergut ausgearbeitet wurde, nimmt die Verkehrsthematik ebenfalls einen wichtigen Stellenwert ein (vgl. Würzl 1991). Ein 1993 vom Österreichischen Institut für Raumplanung erstelltes Entwicklungskonzept für Tourismus und Verkehr im Inneren Salzkammergut setzte sich sogar explizit mit dem Thema auseinander (vgl. Schneidewind 1993).

Zudem wurden eine Vielzahl an kleineren und größeren Projekten zum Thema in der Region durchgeführt. In Kapitel 5.3 werden, mit den Projekten „Attersee MOBIL“ und „moveo Region“ zwei erwähnenswerte Initiativen der letzten Jahre ausführlicher dargestellt.

## 4 | Rahmenbedingungen im Salzkammergut

### 4.1 | Tourismuskennzahlen und Verkehrsinfrastrukturausstattung

Ziel dieses Kapitels ist es, die aktuelle Ausprägung des Tourismus im Salzkammergut zu charakterisieren und mit der bestehenden Verkehrsinfrastruktur, sowie dem Verkehrsangebot zu verknüpfen, um so einen Überblick über den aktuellen Stand der Tourismusmobilität im Salzkammergut zu geben.

#### 4.1.1 | Ankünfte und Nächtigungen

Im Tourismusjahr 2011/12 verzeichnete das Salzkammergut insgesamt rund 1,2 Mio. Ankünfte und 4,5 Mio. Nächtigungen. Die Anzahl der Ankünfte im Salzkammergut stieg dabei von der Saison 2008/09 bis zur Saison 2011/12 um 12 % an. Bei den Nächtigungszahlen konnte hingegen „nur“ eine Steigerung von 3 % erreicht werden. Obwohl in Österreich ein leichter Rückgang bei den Nächtigungszahlen in diesem Zeitraum zu verzeichnen war, ist der Anteil der Nächtigungen des Salzkammergutes an den Gesamtnächtigungen in Österreich mit ca. 1 % in den letzten Jahren relativ konstant geblieben (vgl. Statistik Austria 2013).

9 % der Nächtigungen und 7 % der Ankünfte der Steiermark finden im Steirischen Salzkammergut, dem Ausseerland statt. Besonders auffällig ist, dass mit 3,3 Tagen die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in der Steiermark deutlich niedriger ist als im österreichischen Durchschnitt (3,6 Tage). Mit 4,1 Tagen liegt das Ausseerland sowohl über dem österreichischen als auch dem steirischen Durchschnitt (vgl. Statistik Austria 2013).

In Salzburg zeigt sich ein etwas anderes Bild. Mit 4 % der Nächtigungen, sowie der Ankünfte im Tourismusjahr 2011/12 ist die Bedeutung des Salzburger Salzkammergutes an den Nächtigungen und Ankünften des Bundeslandes Salzburg geringer. Das Salzburger Salzkammergut liegt mit einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 3,5 Tagen im österreichischen Durchschnitt, allerdings deutlich unter der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer des Bundeslandes Salzburg mit 4,1 Tagen (vgl. Statistik Austria 2013).

Den größten Stellenwert im Bundesland, räumlich wie auch aus touristischer Sicht, hat das Oberösterreichische Salzkammergut. Gut ein Drittel aller Ankünfte und Nächtigungen in Oberösterreich fallen auf das Salzkammergut. In Zahlen sind das 31 % der Ankünfte und 38 % der Nächtigungen in Oberösterreich im Tourismusjahr 2011/12. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer im Oberösterreichischen Salzkammergut liegt mit 3,5 Tagen in etwa im österreichischen Durchschnitt. Verglichen mit der relativ niedrigen durchschnittlichen Aufenthaltsdauer in Oberösterreich von 2,9 Tagen, ist der Wert im Oberösterreichischen Salzkammergut hoch (vgl. Statistik Austria 2013).

Wie diese Zahlen zeigen spielt das Salzkammergut je nach Betrachtungsraum eine unterschiedlich starke Rolle im Tourismus. Auf Bundesebene und in den Bundesländern Salzburg und Steiermark ist das Salzkammergut, beziehungsweise die jeweiligen Bundesländerteile, aufgrund der Ankunfts- und Nächtigungszahlen, keine wichtige Tourismusdestination. Für den Tourismus in Oberösterreich mit rund einem Drittel der Ankünfte und Nächtigungen spielt das Salzkammergut eine wichtige Rolle. Betrachtet man die Region als Einheit und nicht unterteilt in die zu den jeweiligen Bundesländern gehörenden Teile, dann ist die Bedeutung des Salzkammergutes als Tourismusregion, für die betroffenen Bundesländer höher einzustufen.

Die weiter oben genannten Entwicklungen von stark steigenden Ankunftsahlen, gegenüber nur gering steigenden Nächtigungszahlen bedeuten für die Region, dass die durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 3,9 Tagen 2008/09 auf 3,6 Tage 2011/12 zurückgegangen ist. Diese Entwicklung zu kürzeren Aufenthalten bei einer gleichzeitigen Zunahme der Ankünfte ist kein regionales Phänomen. Die Aufenthaltsdauer in Österreich, sowie in den einzelnen Bundesländern zeigte die gleiche Entwicklung in diesem Zeitraum.

Diese Entwicklung ist gerade aus Sicht der Verkehrsentwicklung interessant, da mehr Ankünfte bei gleichzeitig kürzerer Aufenthaltsdauer eine verhältnismäßig stärkere Verkehrsbelastung bedeuten.

Um die Entwicklung der Aufenthaltsdauer richtig einordnen zu können ist es notwendig die Statistik nach Winter- und Sommersaison differenziert zu betrachten. Es fällt auf, dass in der Wintersaison mit 18 % mehr Ankünften gegenüber 5 % mehr Nächtigungen der Trend zu kürzeren Aufenthalten wesentlich deutlicher ausfällt als in der Sommersaison mit 10 % mehr Ankünften gegenüber 3 % mehr Nächtigungen. Für die Wintersaison ist aus der gesunkenen durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 4,1 Tagen im Tourismusjahr 2008/09 auf 3,6 Tage 2011/12 ein Trend zu deutlich kürzeren Aufenthalten in den Wintertourismusorten erkennbar (vgl. Statistik Austria 2013).

Ein kürzerer Aufenthalt bedeutet weniger Zeit für die Gäste vor Ort, zur Durchführung der gewünschten Aktivitäten. Das wiederum führt dazu, dass eine möglichst flexible und zeitsparende Form der Mobilität angestrebt wird. Die Auswirkungen dieser Entwicklung sind vor allem hinsichtlich der Angebotsbereitstellung im öffentlichen Verkehr zu berücksichtigen.

Offenbar werden längere Aufenthalte, wie Skiurlaube und dergleichen, nicht mehr so stark nachgefragt. Dieser Trend ist vor allem hinsichtlich der Herkunft und der Verkehrsmittelwahl der Kurzurlaubs- bzw. Ausflugsgäste kritisch zu hinterfragen.

Entscheidend für Mobilitätsfragen im Tourismus ist nicht nur die differenzierte Betrachtung der Aufenthaltsdauer nach Saisonen, auch die Aufteilung der Ankünfte und Nächtigungen nach Saisonen ist interessant. Diese hat wesentliche Auswirkungen auf die Bereitstellung von Mobilitätsangeboten. Die Gäste haben

je nach Saison unterschiedliche Ansprüche an das Verkehrssystem, was zu Herausforderungen bezüglich der ganzjährigen Auslastung und Finanzierung, vor allem des öffentlichen Verkehrs, führt (vgl. Freyer 2006).

Im Salzkammergut finden 70 % der Nächtigungen und Ankünfte in der Sommersaison statt, dementsprechend hat die Wintersaison mit 30 % der Nächtigungen und Ankünfte einen geringeren Stellenwert als die Sommersaison. In der Sommersaison werden im Salzkammergut mehr als doppelt so viele Ankünfte und Nächtigungen verzeichnet als in der Wintersaison, wobei diese Verteilung regional unterschiedlich ausfällt (vgl. Statistik Austria 2013).

Aufgrund der kurzen Aufenthaltszeiten und dem vor allem in der Sommersaison großen Aktionsradius der TouristInnen in der Region müssen die Verkehrsmittel vor allem Flexibilität und Schnelligkeit, sowohl bei der An- und Abreise und besonders bei der Mobilität vor Ort bieten. Diese Eigenschaften kann das öffentliche Verkehrssystem in der Region bisher nur bedingt erfüllen.

#### 4.1.2 | Mobilität mit dem Öffentlichen Verkehr

Die Erschließung des Salzkammergutes mit öffentlichem Verkehr erfolgt sowohl über die Schiene, als auch über die Straße.

Innerhalb von Österreich wird das Salzkammergut mit der Bahn vor allem über die Westbahnstrecke erschlossen. Relevante Bahnhöfe die an der Westbahnstrecke liegen sind Attnang-Puchheim, Lambach, Vöcklabruck, Vöcklamarkt und Wels. Die Bahnhöfe Attnang-Puchheim, Vöcklabruck und Wels, können auf der Westbahnstrecke mit IC-Schnellzügen angefahren werden. Die beiden anderen Bahnhöfe können nur über Regionalzüge der Strecke Salzburg-Linz erreicht werden.

Name	von	nach	Bedienzeit	Intervall
Salzkammergutbahn	Attnang-Puchheim	Steinach-Irdning	täglich	2 h
Almtalbahn	Wels	Grünau im Almtal	täglich	1 h
Kammererbahn	Vöcklabruck	Kammer am Attersee	Mo-Fr	4 x täglich
Vorchdorferbahn und Traunseebahn	Lambach	Gmunden Seebahnhof	täglich	30 min
Attergaubahn	Vöcklamarkt	Attersee am Attersee	täglich	1 h (bzw. 2 h am Wochenende)

Abbildung 6: Überblick über die wichtigsten Bahnverbindungen im Salzkammergut (Quelle: OÖVV)

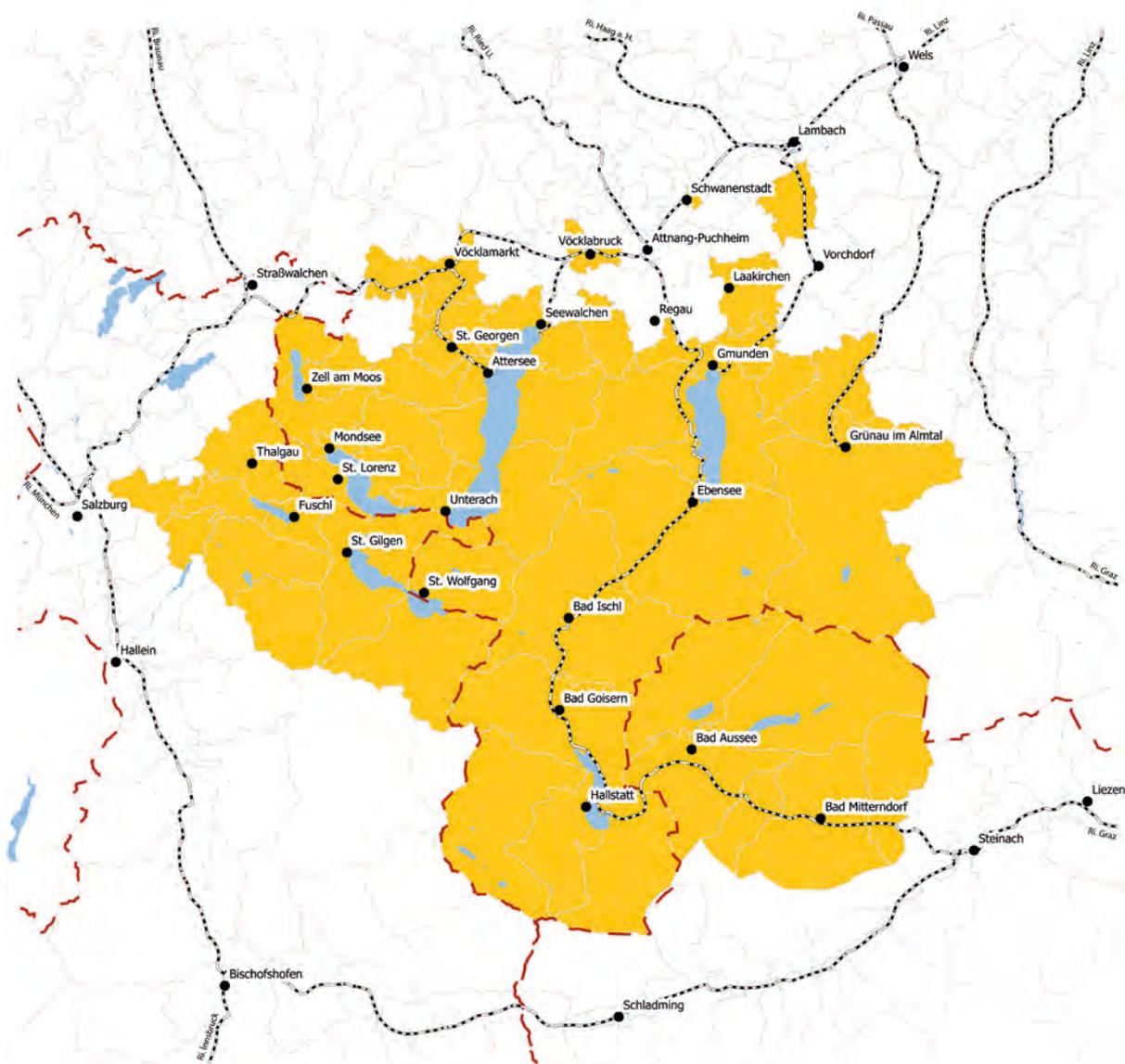


Abbildung 7: Verkehrsinfrastrukturkarte: Schiene

Alle weiteren Orte, die nicht an einer dieser Bahnstrecken liegen, beispielsweise Mondsee, St. Gilgen, Strobl oder St. Wolfgang, sind nur mit dem Bus und/oder Schiff im öffentlichen Verkehr zu erreichen. Die Zug- und Busverbindungen in der Region dienen dem Gast auch vor Ort, um Ausflugsziele in der Region vom Beherbergungsbetrieb aus zu erreichen. Je nach Standort ist die Qualität des öffentlichen Verkehrs unterschiedlich.

Kritisch zu sehen ist vor allem, dass die Bedienhäufigkeiten gerade an Wochenenden zum Teil von den oben genannten Takten abweichen. Die Züge und Busse verkehren dann weniger häufig. Die Bedienzeiten und –häufigkeit sowohl der Bahn, aber auch der Buslinien, sowie die Vernetzung untereinander, sind gerade aus Sicht des Tourismus unzureichend.

Zum einen sind die Intervalle zu groß, um flexibel und schnell von A nach B und wieder zurück zu kommen, selbst wenn der Ausgangs- und Zielort auf derselben Strecke liegen. Zum anderen sind Bedienzeiten von Montag bis Samstagmittag vor allem für Wochenendgäste, aber auch für alle anderen Gäste, nicht attraktiv.

von	nach	MIV	ÖV	
			Mo-Fr	Sa-So
Linz	Bad Ischl	1 h 20 min	1 h 30 min	1 h 30 min
Berlin	Attersee a.A.	7 h 20 min	9 h 26 min	9 h 31 min
Graz	Mondsee	2 h 32 min	4 h 39 min	5 h 21 min
München	Berg i.A.	2 h 00 min	3 h 42 min	n.m.
Prag	Bad Mitterndorf	4 h 30 min	7 h 10 min	7 h 37 min
Wien	Hallstatt	3 h 16 min	3 h 28 min	3 h 28 min
Klagenfurt	Grünau i.A.	2 h 54 min	5 h 31 min	5 h 37 min
Nürnberg	St. Gilgen	3 h 29 min	4 h 03 min	4 h 03 min
Amstetten	Thalgau	1 h 26 min	2 h 23 min	2 h 40 min

Abbildung 8: Übersichtstabelle zu Reisezeitverhältnissen zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (ÖV). (Quelle: Google Maps; ÖBB-Scotty)

Anhand beispielhafter Gäste aus unterschiedlichen Städten in Österreich, Deutschland und der Tschechischen Republik, mit unterschiedlichen Zielen im Salzkammergut, soll das Verhältnis der Reisezeiten zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr (siehe Abbildung 8) aufgezeigt werden. Dabei gibt es bezüglich der jeweils kürzesten Reisezeit sehr unterschiedliche Ergebnisse.

Gut zu erkennen ist, dass vor allem jene Orte, die an einer der Bahntrassen liegen, sowohl mit der kürzesten Reisezeit des motorisierten Individualverkehrs mithalten können, als auch kaum Unterschiede zwischen Werktags- und Wochenendverkehr aufweisen. Andere Orte sind, wie im Beispiel Berg i.A. an Wochenenden mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht zu erreichen. Nicht dargestellt werden in dieser Übersicht, die notwendigen Umsteigerelationen und die Anzahl gleichwertiger Verbindungen (Bedienzeiten und -häufigkeiten) am selben Tag.

Viele Umsteigerelationen, vor allem mit dem Bus und verhältnismäßig lange Fahrzeiten machen in Kombination mit den teilweise unzureichenden Bedienzeiten und –häufigkeiten den öffentlichen Verkehr als Alternative gegenüber dem Auto zusätzlich unattraktiv.

Hinzu kommt, dass jedes Bundesland ein eigenes Tarifsystem besitzt. Es kann daher mit einer Fahrkarte nur bedingt zwischen den Bundesländern verkehrt werden. In den meisten Fällen ist es notwendig für eine Fahrt in einem anderen Bundesland ein neues Ticket zu lösen. Lediglich der Salzburger Verkehrsverbundtarif reicht bis in den südlichen Teil des Oberösterreichischen Salzkammergutes. Ein einheitlicher Tarif oder ein gemeinsames Ticket für das Salzkammergut existiert nicht und bisherige Bemühungen in diese Richtung sind an der finanziellen Einigung zwischen den Verkehrsverbänden gescheitert.

### 4.1.3 | Mobilität mit dem motorisierten Individualverkehr

Für den motorisierten Individualverkehr ist die Region sehr gut erschlossen. Es besteht eine ausgezeichnete hochrangige Anbindung an das Autobahnnetz über die A1. Dadurch können Gäste aus ganz Europa, besonders jedoch jene Gäste aus den Nachbarländern, bequem und schnell mit dem Auto anreisen. Von der Autobahn kommt man im Falle der Ferienregionen Attersee, Attergau, Mondseeland und Fuschlsee direkt zum Urlaubsort.

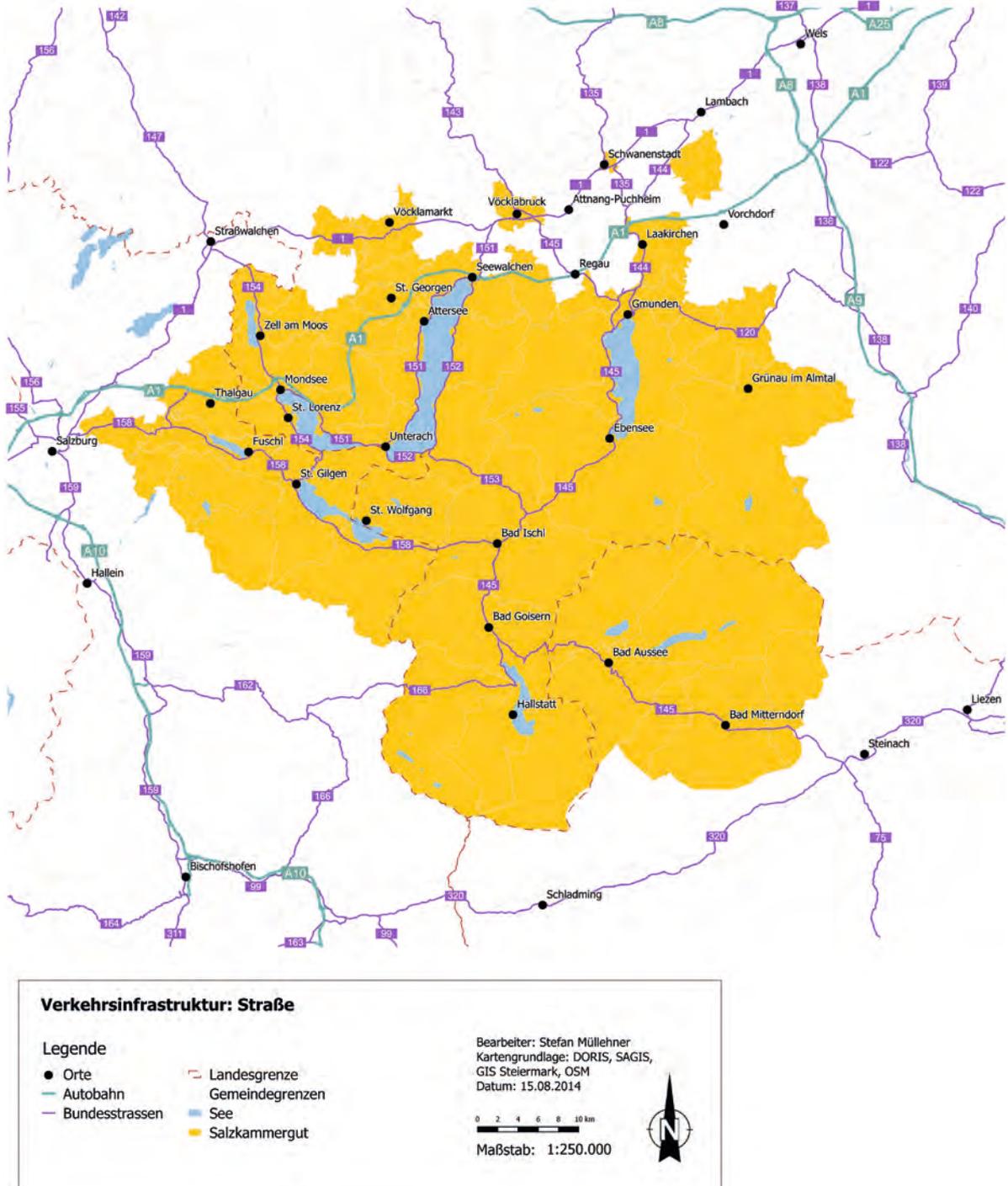


Abbildung 9: Verkehrsinfrastrukturkarte: Straße

Die anderen Ferienregionen sind an den Hauptorten durch Bundesstraßen, ebenfalls sehr gut erschlossen. Einzige Ausnahme bildet das Almtal, in das keine Bundesstraße führt. Allerdings besteht eine Anbindung an die B120 die von Gmunden ausgehend in der B138 (Richtung Wels bzw. Liezen) mündet. Viele der Bundesstraßen in der Region beginnen beziehungsweise enden in Bad Ischl. Bad Ischl stellt damit einen Straßen-Knoten im Zentrum des Salzkammergutes dar, von wo aus in jede Richtung weitergefahren werden kann.

Aufgrund des gut ausgebauten Straßennetzes in der Region bleiben, trotz teilweise starkem Verkehrsaufkommen, größere Staus aus. Lediglich die B158 zwischen Salzburg und St. Gilgen zählt zu einer der typischen Staustrecken im österreichischen Straßennetz (vgl. Beigl 2011).

Nach Einschätzung der im Interview befragten Experten nutzen die Gäste am häufigsten den Pkw sowohl für die An- und Abreise, als auch für die Mobilität vor Ort bzw. in der Region.

Die Offenheit gegenüber anderen Verkehrsmitteln, beispielsweise dem Fahrrad, dem Schiff, aber auch Bus & Bahn, werden hoch eingeschätzt. Vor allem im Winter ist oftmals nach der Anreise mit dem Auto ein Umstieg auf den Skibus für die Mobilität vor Ort zu beobachten. Die Skigebiete der Region stellen dazu eigene Skibusangebote bereit. Die Lust auf „Urlaub vom Auto“ scheint für viele Gäste auch eine Motivation darzustellen sich für die Dauer des Aufenthalts mit anderen Verkehrsmitteln fortzubewegen. Ein Hindernis ist das weiter oben bereits angesprochene, unzureichende Angebot im öffentlichen Verkehr, dass es vor allem dem Sommergast erschwert, die gewünschten Ausflugsziele adäquat zu erreichen.

Ist man mit dem Pkw unterwegs und einmal am Ziel angekommen, kann einen lediglich die Parkplatzsuche behindern. Viele Orte, wie beispielsweise Gmunden und Bad Aussee haben deshalb ein Parkleitsystem entwickelt. Sie ersparen damit sowohl den Gästen als auch der Umwelt unnötige Parkplatz-Suchfahrten. Auch bei den Ausflugszielen stehen im Normalfall genügend Parkplätze zur Verfügung. Besonders bei den Strandbädern entlang der Seen kann es manchmal in den Sommermonaten durch die vielen Ausflugsgäste zu Engpässen bei den Parkplätzen kommen. Viele der Parkplätze sind gebührenpflichtig. Die Gebühren sind jedoch sehr moderat gehalten, so dass das Autofahren aufgrund der Parkgebühren wohl kaum an finanziellem Reiz verliert. Der Pkw eignet sich - zumindest aus heutiger Sicht - aufgrund der Infrastrukturausstattung sehr gut für die Anreise, wie auch für die Mobilität in der Region.

#### **4.1.4 | Herkunftsländer der (Nächtigungs-)Gäste**

Nicht alle Gäste des Salzkammergutes stammen aus Österreich oder einem der Nachbarländer. Für Gäste aus weiter entfernten Herkunftsländern sind Zug und Auto für die An- und Abreise keine Möglichkeit. Sie reisen voraussichtlich mit dem Flugzeug an. Wie die Verkehrsmittelwahl, nach Ankunft mit dem

Flugzeug aussieht, wird von den interviewten Experten recht unterschiedlich eingeschätzt. Dazu wäre vermutlich eine differenzierte Betrachtung der Gäste notwendig. Eine einheitliche Aussage dazu ist nicht zielführend. Bezüglich der An- und Abreise erscheint es sinnvoll auch einen Blick auf die Herkunft der Gäste zu werfen, die zumindest Rückschlüsse über die Relevanz von Fernreisenden für die Region zulässt.

Der Großteil der Nächtigungsgäste im Salzkammergut stammte mit 59 % im Tourismusjahr 2011/12 aus Österreich. Das Herkunftsland der meisten ausländischen Nächtigungsgäste ist, mit einem Anteil von 25 %, Deutschland. Danach folgen die Tschechische Republik (3 %), Ungarn (2,3 %) und die Niederlande (2 %). Ein Großteil der Nächtigungsgäste stammt also aus dem eigenen Land, beziehungsweise aus Nachbarstaaten.

Es ist anzunehmen, dass eine Einflussnahme der Region auf die Angebotsgestaltung zur An- und Abreise, aufgrund der Großteils einheimischen Gäste, durchaus im Bereich des Möglichen zu sein scheint. Eventuelle Unterschiede zwischen der Sommer- und Wintersaison sollten dabei ebenso berücksichtigt werden, da sich daraus unterschiedliche Handlungsfelder und –möglichkeiten ergeben können (vgl. Statistik Austria 2013).

In der Sommersaison 2012 war die Verteilung der Nächtigungsgäste nach Herkunftsländern ähnlich jener des gesamten Tourismusjahres. Lediglich der Anteil ausländischer Nächtigungsgäste ist mit 44 % etwas höher, ebenso der Anteil der deutschen Nächtigungsgäste mit 29 %. In der Wintersaison zeigt sich ein leichter Unterschied in die andere Richtung. Der Anteil österreichischer Nächtigungsgäste war mit 62 % im Winter 2011/12 etwas höher als im gesamten Tourismusjahr. Der Anteil deutscher Nächtigungsgäste ist mit 20 % deutlich niedriger als in der Sommersaison des gleichen Tourismusjahres. Der Anteil der niederländischen Nächtigungsgäste ist mit rund 3 % etwas höher in der Wintersaison (vgl. Statistik Austria 2013).

Neben den Nächtigungsgästen gilt es auch die Ausflugsgäste zu berücksichtigen für die leider keine Daten aus der amtlichen Statistik vorliegen. Aus den Expertengesprächen kann allerdings darauf geschlossen werden, dass es sich dabei ebenfalls zum Großteil um österreichische Gäste handelt, besonders aus den Zentralräumen Salzburg, Linz und auch Wien. Die Zweitwohnsitze spielen in diesem Zusammenhang ebenfalls eine nicht zu vernachlässigende Rolle, werden aber, da sie nicht als der Teil der Tourismusmobilität im engeren Sinne zu sehen sind (siehe Kapitel 2.1), in dieser Arbeit nicht behandelt.

Nicht nur die aktuelle Verteilung der Nächtigungsgäste nach Herkunftsländern ist von Interesse, auch deren Veränderung über die Zeit. Große Veränderungen in diesem Verhältnis haben sich jedoch im Zeitraum zwischen dem Tourismusjahr 2008/09 und 2011/12 nicht ergeben.

Der Anteil ausländischer Nächtigungsgäste ist mit 1 % nur geringfügig angestiegen. Die Entwicklung der einzelnen Herkunftsländer ist dabei recht unterschiedlich. Während in den bislang bedeutendsten Herkunftsländern Österreich

und Deutschland im Zeitraum 2008/09 bis 2011/12 nur ein geringer Anstieg der Nächtigungszahlen verzeichnet werden konnte, steht demgegenüber eine deutlich positive Entwicklung des bislang drittstärksten Herkunftslandes, der Tschechischen Republik. Die Zahl der Nächtigungen tschechischer Gäste hat sich in diesem Zeitraum um fast ein Drittel erhöht (+ 27 %) (vgl. Statistik Austria 2013).

Aus west-europäischen Ländern sind die Nächtigungszahlen der Gäste, beispielsweise aus Belgien (- 21 %) und dem Vereinigten Königreich (- 27 %), tendenziell rückläufig. Die Nächtigungszahlen von Gästen aus dem asiatischen Raum sind hingegen zum Teil stark ansteigend. So hat sich die Zahl der Nächtigungen chinesischer Gäste mehr als vervierfacht (+ 321 %) und jene der russischen Gäste mehr als verdoppelt (+ 138 %). Trotz der stark steigenden Tendenz dieser Herkunftsländer bei der Entwicklung der Nächtigungszahlen im Salzkammergut machten sie im Tourismusjahr 2011/12 lediglich je rund 0,3 % der gesamten Nächtigungen in der Region aus (vgl. Statistik Austria 2013).

Würde man diesen Trend anhand der durchschnittlichen Veränderungsrate aus dem betrachteten Zeitraum 2008/09 – 2011/12 fortschreiben, so zeigt sich, dass im Tourismusjahr 2029/30 die ausländischen Nächtigungsgäste generell mit 47 % einen größeren Anteil einnehmen als bisher. Das Verhältnis der ausländischen Herkunftsländer untereinander ändert sich dabei kaum. Da diese simple Trendfortschreibung allerdings nur eine sehr geringe Aussagekraft hat und keinerlei Einflussgrößen berücksichtigt werden, sind die Erkenntnisse, die daraus gewonnen werden können, eingeschränkt. Sie zeigt jedoch, dass zunehmend auf die Bedürfnisse ausländischer Gäste, auch oder gerade im Zusammenhang mit Tourismusmobilität, geachtet werden sollte. Eine detaillierte Analyse der zukünftigen Gästezahlen nach Herkunftsland wäre daher notwendig.

#### 4.1.5 | Mobilität mit dem Flugzeug

Vor allem jene Gruppe von Gästen, die aus dem asiatischen Raum kommt, ist auf eine Anreise mit dem Flugzeug und einen anschließenden Transfer in das Salzkammergut angewiesen, da davon ausgegangen wird, dass das Flugzeug hauptsächlich von Gästen aus weiter entfernten Herkunftsländern gewählt wird (vgl. Österreich Werbung Wien 2013).

Es ist schon eine Weile her, als man versuchte - wie im historischen Überblick beschrieben - das Salzkammergut mit Wasserflugzeugen von Wien, Linz oder Salzburg aus, direkt anzufliegen. Wie damals hat das Flugzeug auch heute vermutlich keinen großen Stellenwert für das Salzkammergut, da wie weiter oben anhand der Tourismusstatistik gezeigt wurde, nur ein geringer Anteil der Gäste aus weiter entfernten Herkunftsländern stammen. Die Tendenz ist allerdings stark steigend.

Gäste, die heute das Salzkammergut mit dem Flugzeug erreichen möchten, können dies vor allem über die Flughäfen Salzburg Airport und Blue Danube Airport Flughafen Linz tun. Für Gäste aus einem Herkunftsland außerhalb Europas sind auch die Flughäfen in München und Wien als Ankunftsflughäfen von Bedeutung.

Die Erreichbarkeit des Salzkammergutes mit dem Flugzeug soll anhand der zwei nächst gelegenen Flughäfen gezeigt werden. Dabei spielt nicht nur der Linienflugverkehr am jeweiligen Flughafen eine Rolle. Es soll auch der Transfer zwischen Flughafen und dem nächst gelegenen Bahn- bzw. Straßenknoten gezeigt werden. Die dafür zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel werden dargestellt und eine Einschätzung der Attraktivität der jeweiligen Verkehrsmittel als „Flughafentransfer“ vorgenommen.

Der Blue Danube Airport Flughafen Linz liegt etwa 14 km außerhalb von Linz in der Gemeinde Hörsching. Gäste aus Deutschland können mit 2 Flügen aus Düsseldorf und 8 Flügen aus Frankfurt am Main in Linz landen. Zusätzlich landen in Linz Flüge aus London, Palma de Mallorca und Wien, die aber für den Tourismus im Salzkammergut von keiner großen Bedeutung sein dürften (vgl. Flughafen Linz GesmbH 2013).

Am Flughafen Linz gelandet stehen dem Gast, neben dem (Miet-)Auto, eine Busverbindung, sowie ein Gratis-Shuttle zum Bahnhof Hörsching zur Verfügung. Der Zug am Bahnhof Hörsching (ca. 6 – 22 Uhr), wie auch die Buslinie (ca. 6 – 19 Uhr) verkehren stündlich. Die Buslinie führt vom Flughafen bis in die Linzer Innenstadt und zum Hauptbahnhof Linz. Von dort aus kann man mit dem Zug Richtung Salzkammergut, wie weiter oben bereits näher beschrieben, weiterreisen. Eine pünktliche Ankunft des Busses ermöglicht den Gästen theoretisch das rasche Umsteigen in den Schnellzug nach Wels, Attnang-Puchheim oder Salzburg, von wo aus man ins Salzkammergut gelangen kann. Die rund 7 Minuten Umsteigezeit sind auf der anderen Seite vor allem für TouristInnen, die mit dem Bahnhof in Linz und dem Bahnfahren in Österreich allgemein nicht vertraut sind und vielleicht auch noch ein Ticket kaufen müssen, recht knapp bemessen. Ein Verpassen des Anschlusses kann zu längeren Fahrzeiten, aufgrund der veränderten Umsteigerelationen führen. Ein weiterer Nachteil der Buslinie ist, dass diese an Sonn- und Feiertagen nicht verkehrt.

Einzigste Ausweichmöglichkeit im öffentlichen Verkehr ist der Shuttleservice zum Bahnhof Hörsching, in dem allerdings keine Schnellzüge halten. Im besten Fall schafft man es in etwa zwei Stunden vom Flughafen Hörsching nach Bad Ischl. Demgegenüber steht das Auto bei dem mit einer Fahrzeit von rund einer Stunde und 30 Minuten zu rechnen ist. Neben den bereits genannten Aspekten sind auch die vielen Umsteigerelationen (mindestens 3x umsteigen), die bei der Anreise mit Flugzeug in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr notwendig sind, als Hemmnis zu betrachten. Eine weitere Möglichkeit für die Gäste zum Bahnhof in Linz zu kommen, bieten die Taxiunternehmen.

Etwas anders gestaltet sich die Lage am Flughafen Salzburg. Der Flughafen ist lediglich 4 km vom Stadtzentrum Salzburg entfernt. Vor allem für deutsche Gäste ist der Flughafen Salzburg interessant, da zum Zeitpunkt der Recherche

Direktflüge von Berlin, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Hamburg und Köln kommend nach Salzburg im Linienflugverkehr verkehren. Der Flughafen Salzburg ist außerdem beispielsweise aus London, Istanbul, Wien und Zürich mit Flug zu erreichen (vgl. Salzburger Flughafen GmbH 2013a). Vom Flughafen aus ist man mit dem Auto in wenigen Minuten auf der Autobahn A1 und kann von dort aus in viele Teile des Salzkammerguts gelangen. Eine weitere Möglichkeit ist die B158, die von Salzburg bis nach Bad Ischl führt.

Im öffentlichen Verkehr kann man ebenfalls sehr bequem mit drei täglich, in kurzem Intervall verkehrenden Buslinien vom Flughafen ins Stadtzentrum gelangen. Zwei davon fahren bis zum Hauptbahnhof in Salzburg von dort führen Zug- und Busverbindungen ins Salzkammergut. Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist in Salzburg verglichen mit Linz um einiges komfortabler und attraktiver, vor allem für Gäste des Salzkammergutes. Je nach Ziel stehen einem eine attraktive Zug oder Busverbindung mit wenigen Umsteigerrelationen zur Verfügung. Lediglich einzelne Orte können etwas komplizierter zu erreichen sein.

Die Anreise von Salzburg nach Bad Ischl mit dem Bus dauert etwa 1½ Stunden, mit dem Auto etwa eine Stunde. Wie auch am Flughafen Linz stehen einem in Salzburg am Flughafen Taxi- und Flughafentransferunternehmen zur Verfügung.

Spezielle Angebote für einen Flughafentransfer in das Salzkammergut waren für beide Flughäfen bei einer Internetrecherche nicht zu finden. Für andere Tourismusdestinationen, vor allem Winterskigebiete, konnten solche Angebote gefunden werden (vgl. Salzburger Flughafen GmbH 2013b). Aus den Expertengesprächen ging hervor, dass viele Beherbergungsbetriebe ein Transfer-Service von den Flughäfen bei der Buchung anbieten. Zusätzlich zu beachten ist beim Transfer auch der Transport des Gepäcks, der vor allem beim öffentlichen Verkehr mit vielen Umsteigerrelationen zusätzlich sehr beschwerlich sein kann.

#### 4.1.6 | Busreisen

Neben den „klassischen“ Verkehrsmitteln für Urlaubsreisen, Pkw, Bahn, Linienbus und Flugzeug, existieren noch weitere Möglichkeit der An- und Abreise, sowie auch für die Mobilität in der Region. Beispielsweise Busreisen, die vor allem von Reisegruppen durchgeführt werden. Tschechische Gäste kommen nach wie vor oft in Reisegruppen, ganz im Gegensatz zu west-europäischen Gästen, bei denen Reisegruppen nur einen geringen Anteil ausmachen. Gruppenreisen verlieren in den letzten Jahren allerdings auch bei tschechischen Gästen zunehmend an Bedeutung (vgl. Österreich Werbung 2011).

Parkmöglichkeiten für die Reisebusse sind zumindest in den größeren Tourismusorten vorhanden, allerdings oftmals gebührenpflichtig. In Kombination mit dem Besuch eines Ausflugsziels, einer Gastwirtschaft oder eines Beherbergungsbetriebes gibt es aber auch die Möglichkeit die Parkgebühr von den je-

weiligen Betreibern zurückerstattet zu bekommen oder von der Gebühr befreit zu werden. Ein Beispiel dafür ist ein Besuch der Salzwelten in Hallstatt (vgl. Salzkammergut Tourismusmarketing GmbH 2013).

#### 4.1.7 | Die Ausflugsziele und ihre Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit der Ausflugsziele, darunter auch die vorhandenen Parkmöglichkeiten, sind nicht nur für Reisegruppen im Bus, sondern auch für Individualtouristen und dabei sowohl für Nächtigungs- als auch Ausflugs Gäste im Salzkammergut besonders in der Sommersaison wichtig. Oftmals ist die Entscheidung, welche Ausflugsziele besucht werden, stark wetterabhängig und eine vorausgehende Planung von Ausflügen daher nicht immer möglich. Die Gäste fordern daher ein hohes Maß an Flexibilität von dem Verkehrsmittel, das sie zu diesem Zwecke nutzen.

Das Salzkammergut profitiert aus touristischer Sicht stark von den Ausflugszielen in der Region. Dementsprechend sind die Sehenswürdigkeiten im Salzkammergut zum Teil sehr gut besucht. Bei den größten Attraktionen im Salzkammergut handelt es sich gleichzeitig um einige der bestbesuchten Sehenswürdigkeiten Österreichs. Allen voran die Wolfgangseeschiffahrt, das besucherstärkste Ausflugsziel der Region, mit 403.463 BesucherInnen im Jahr 2011. Generell ist die Schiffahrt im Salzkammergut ein Besuchermagnet, mit insgesamt rund 740.000 BesucherInnen im Jahr 2011 (vgl. Österreich Werbung 2013).

Ein weiteres wichtiges Ausflugsziel bildet der Dachstein, der mit „Skywalk“, „5-fingers“ und Höhlen- und Wanderwelt auf gesamt rund 490.000 BesucherInnen im Jahr 2011 kam. Weitere bedeutende Ausflugsziele sind die Schafberg Zahnradbahn, das Seeschloss Ort, die Salzwelten in Hallstatt und Altaussee, die Kaiservilla und der Kaiserpark in Bad Ischl, sowie der Wildpark Cumberland in Grünau im Almtal (vgl. Österreich Werbung 2013). Besonders interessant für diese Arbeit ist, dass viele dieser Ausflugsziele gleichzeitig auch eine Form der Mobilität darstellen, beispielsweise im Falle der Schiffahrt, die zum Teil auch im Linienverkehr betrieben wird.

Vor allem im Bezug auf Ausflugsziele gilt die weiter oben bereits formulierte Kritik am öffentlichen Verkehr, dass die Bedienzeiten und –häufigkeit unzureichend sind. Hinzu kommt eine oftmals nicht ausreichende Vernetzung der öffentlichen Verkehrsmittel untereinander.

#### 4.1.8 | Mobilität mit dem Fahrrad

Eine weitere bisher nicht berücksichtigte Alternative vor allem für die Mobilität innerhalb der Region bildet der Radverkehr. Die Erschließung für den Radverkehr im Salzkammergut erfolgt hauptsächlich über die Landesradwege.

Der wichtigste Radweg ist der Salzkammergutradweg, der beinahe das gesamte Salzkammergut für den Radverkehr erschließt. Von der Stadt Salzburg über Thalgau oder alternativ über das Salzburger Seengebiet führt dieser Rad-

weg nach Mondsee. Von dort aus ist es möglich entlang des Mondsees und des Westufers des Attersees oder entlang des Wolfgangsees über Bad Ischl, Ebensee, entlang des Westufers des Traunsees nach Gmunden zu gelangen. Von Bad Ischl aus besteht auch eine Verbindung nach Steinach-Irdning, wo der Salzkammergutradweg in den Ennstalradweg mündet. Weitere Anschlüsse zu anderen Landesradwegen sind in der Stadt Salzburg zum Tauernradweg und in Mattsee zum Mattigtalradweg gegeben. In St. Georgen ist der Römerradweg direkt erreichbar, in Schörfling über einen Verbindungsradweg nach Timelkam ebenfalls. Damit erschließen sich vor allem Regionen außerhalb des Salzkammergutes für die Gäste.

Für die Verbindung innerhalb der Region ebenfalls wichtig ist der Traunradweg, der von Gmunden entlang der Traun über Wels bis zur Mündung in die Donau führt. Der Traunradweg stellt von Gmunden aus die Verbindung in das Almtal her. Vom Traunradweg aus ist es möglich in Laakirchen auf den Traunviertelradweg Richtung Wartberg a.d. Krems zu wechseln. Kurz vor Pettenbach kann man dann vom Traunviertelradweg auf den Almtalradweg wechseln, der bis Grünau im Almtal und von dort bis zum Almsee führt.

Ein Großteil der Radwege wird getrennt vom Autoverkehr beziehungsweise auf schwach befahrenen Straßen geführt. Es gibt aber auch Streckenabschnitte, die auf stärker befahrenen Straßen geführt werden (müssen). So zum Beispiel durch das Weißenbachtal zwischen Bad Ischl und Unterach am Attersee. Es bestehen jedoch auch vielfältige Möglichkeiten Zielorte im Salzkammergut über Routen abseits der Landesradwege zu erreichen. Grundsätzlich sind daher alle Ausflugsziele im Salzkammergut erreichbar.

Zusätzlich verbessert wird die Erreichbarkeit durch die Möglichkeit der Fahrradmitnahme in Regionalzügen und mit Einschränkungen auch auf den (Ausflugs-)Schiffen. Eine weitere Verbesserung der Radinfrastruktur konnte durch die Bereitstellung eines umfassenden regionalen E-Bike-Netzwerkes, mit Verleih- und/oder Akkuwechselstationen in der gesamten Region erreicht werden. Auf dieses Projekt wird in Kapitel 5 näher eingegangen werden.

Das Salzkammergut ist mit einer modernen, gut ausgebauten Radinfrastruktur ausgestattet. Dazu kommen zusätzliche Kombi-Angebote, die eine Radtour mit einer Übernachtung in einem Beherbergungsbetrieb verbinden und ein attraktives Pauschalangebot für den Urlaub mit dem Rad darstellen. Die Angebote konzentrieren sich dabei vor allem auf die Sommer- und auch auf die Frühjahrs- und Herbstsaison. Trotz erster Ansätze, wird das Potenzial des Radtourismus in der Region, noch nicht voll ausgeschöpft.

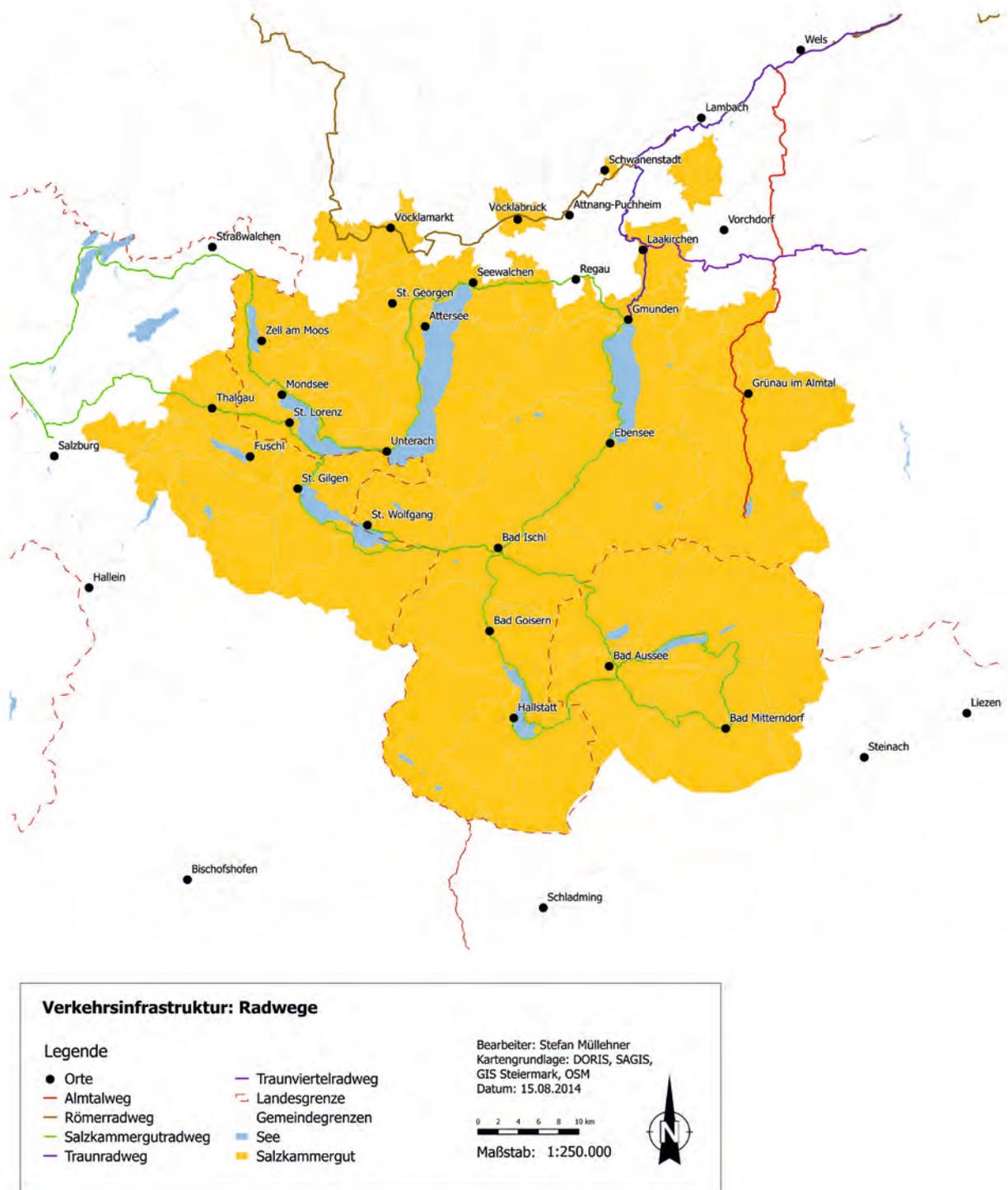


Abbildung 10: Radwege im Salzkammergut (Quelle: OÖ Tourismus; eigene Darstellung)

## 4.2 | „Landkarte“ der AkteurInnen

Die „Landkarte“ der AkteurInnen im Salzkammergut gibt einen Überblick aller im Rahmen der Arbeit ermittelten relevanten AkteurInnen für den Bereich Tourismusmobilität im Salzkammergut. AkteurInnen werden als Institutionen und Organisationen aufgefasst, die wiederum einzelne Individuen in sich gruppieren.

Die Einteilung in die gesellschaftlichen Teilsysteme Politik, Verwaltung, Intermediär, Wirtschaft, und Zivilgesellschaft erfolgt frei nach der Theorie der funktionalen Differenzierung der Gesellschaft nach Luhmann (vgl. Luhmann 1987).

Die hier getroffene Unterscheidung der gesellschaftlichen Teilsysteme stützt sich auf Überlegungen zu den jeweiligen Interessen und daraus ableitbaren Handlungsmaximen. Dementsprechend ist die Politik an der Generierung von Macht interessiert, während die Wirtschaft eine Gewinnmaximierung anstrebt. Das Interesse der Verwaltung liegt darin das geltende Recht durchzusetzen und die Qualität der Dienstleistungen für die Bevölkerung zu steigern. Die Zivilgesellschaft orientiert sich an der Verbesserung der individuellen Lebensverhältnisse.

Eine Sonderrolle nimmt das Teilsystem der intermediären AkteurInnen ein. Sie sind zwischen den zuvor genannten Teilsystemen positioniert und ihre Handlungsmaxime besteht darin, die Vermittlung zwischen den jeweiligen Interessen zu übernehmen und die Abstimmung und Kooperation zu verbessern, um daraus einen Mehrwert für alle gesellschaftlichen Teilbereiche zu generieren.

Die Zuteilung in die drei AkteurInnengruppen: SchlüsselakteurInnen, Primäre AkteurInnen und Sekundäre AkteurInnen erfolgte nach Überlegungen zu den Einflussmöglichkeiten auf Angebots- und Nachfrageseite der Tourismusmobilität und der Intensität des bisherigen Engagements der AkteurInnen in der Region und orientiert sich dabei an der „Stakeholder Circle methodology“ (vgl. Bourne 2005).

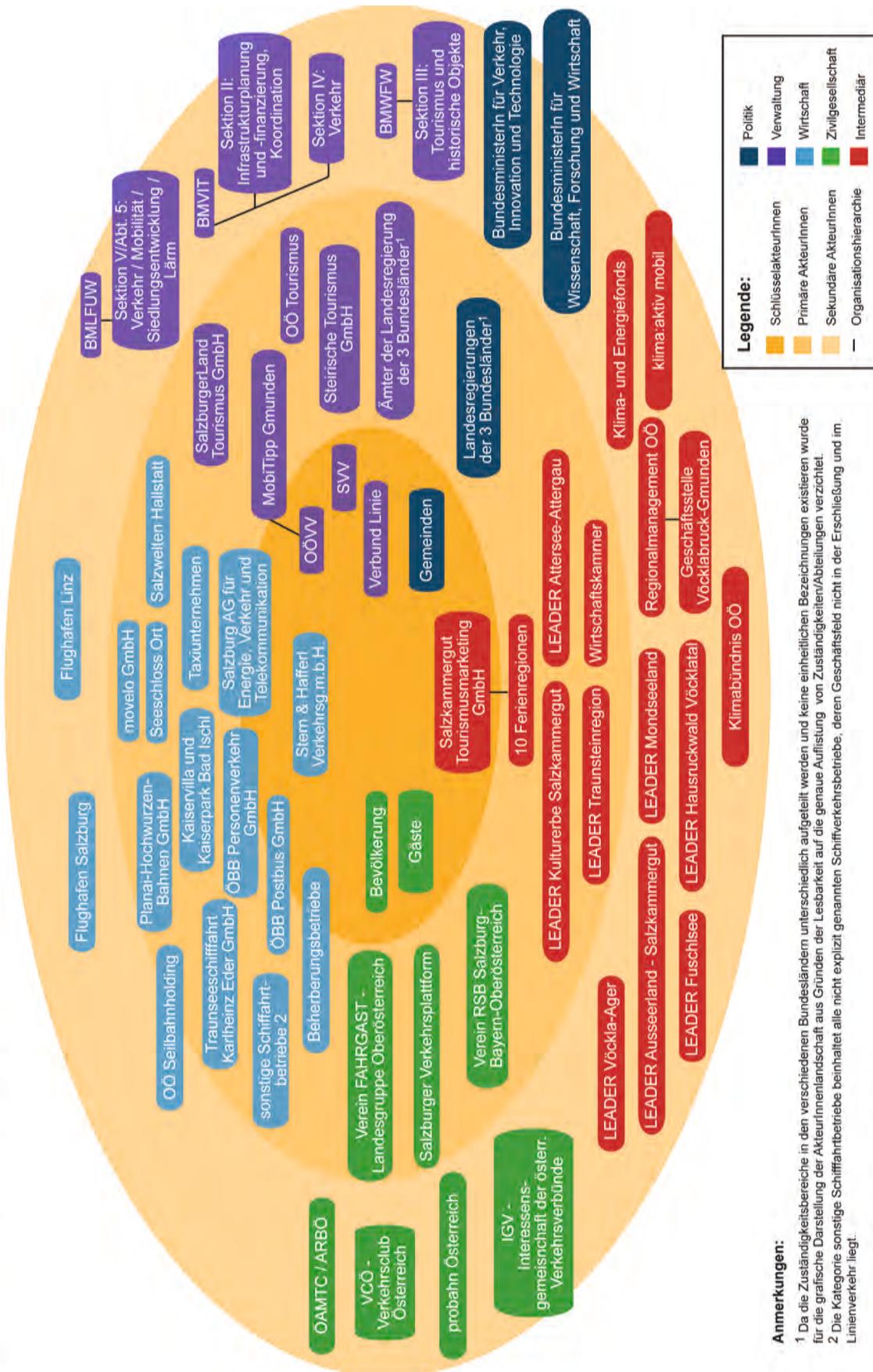
SchlüsselakteurInnen sind unerlässliche PartnerInnen für Entwicklungsentscheidungen, Strategien und Projekte in der Region zu sehen. Primäre AkteurInnen sind wichtige PartnerInnen für die Durchführung von Projekten und Inputgeber, während Sekundäre AkteurInnen eher eine rahmengebende, beratende und unterstützende Funktion erfüllen.

Die Nähe zum „Zentrum“ spielt innerhalb der AkteurInnengruppen keine Rolle und ist lediglich grafischen Überlegungen geschuldet. Das gilt hingegen nicht für jene AkteurInnen, die sich im Überschneidungsbereich zwischen zwei AkteurInnengruppen befinden. Diese Anordnung kennzeichnet ein Näheverhältnis zur jeweils nächstgelegenen AkteurInnengruppe.

Die hier vorliegende AkteurInnenlandkarte ist das Ergebnis einer qualitativen Einschätzung, gestützt auf die Ergebnisse der Recherchen, sowie die Expertengespräche die im Rahmen der Erstellung der Arbeit durchgeführt wurden.

Ziel ist es, einen Überblick über die im Rahmen der Arbeit ermittelten relevanten AkteurInnen für den Bereich Tourismusmobilität im Salzkammergut zu erhalten und zu vermitteln. In weiterer Folge dient die AkteurInnenlandkarte, gemeinsam mit der anschließenden Beschreibung der AkteurInnen als Grundlage für die Erarbeitung des interdisziplinären Prozesses unter gezielter Einbindung der AkteurInnen mit entsprechenden Instrumenten und Methoden der Regionalplanung und –entwicklung.

### AkteurInnenlandschaft zur Tourismusmobilität im Salzkammergut



**Anmerkungen:**  
 1 Da die Zuständigkeitsbereiche in den verschiedenen Bundesländern unterschiedlich aufgeteilt werden und keine einheitlichen Bezeichnungen existieren wurde für die grafische Darstellung der AkteurInnenlandschaft aus Gründen der Lesbarkeit auf die genaue Auflistung von Zuständigkeiten/Abteilungen verzichtet.  
 2 Die Kategorie sonstige Schifffahrtbetriebe beinhaltet alle nicht explizit genannten Schifffahrtbetriebe, deren Geschäftsfeld nicht in der Erschließung und im Linienverkehr liegt.

Erstellt von: Stefan Müllechner | Stand: 02.04.2014

Abbildung 11: AkteurInnenlandschaft zur Tourismusmobilität im Salzkammergut

## 4.3 | Die AkteurInnengruppen im Detail

In diesem Kapitel erfolgt eine deskriptive Analyse der in der AkteurInnenlandkarte verorteten relevanten AkteurInnen im Bereich Tourismusmobilität für die Region. Nach einer kurzen Beschreibung der AkteurInnengruppen und deren Rolle im österreichischen Staats- bzw. Verwaltungssystem, unter Berücksichtigung der sich daraus ergebenden Aufgabenfelder, wird eine Einschätzung der Einflussmöglichkeiten, der Möglichkeit zur Bereitstellung von Ressourcen (zeitlich und finanziell) und der fachlichen Kompetenz der AkteurInnengruppen in Bezug auf Projektdurchführung und -ergebnisse unternommen. Diese Einflussgrößen stützen sich auf eine allgemeine Definition der Typologien von Macht (vgl. Bourne 2005).

### 4.3.1 | Bevölkerung

Die Bevölkerung bildet den Grundstein der Mobilitätsentwicklung in jeder Region. Obwohl die EinwohnerInnen für das Thema der Tourismusmobilität nicht die primär zu berücksichtigende AkteurInnengruppe darstellt, ist sie dennoch betroffen. Zum einen sind die Bedürfnisse der touristischen Freizeitmobilität denen der alltäglichen Freizeitmobilität sehr ähnlich, worauf bereits zu Beginn der Arbeit verwiesen wurde (siehe Kapitel 2.1). Zum anderen stellt die regionale Bevölkerung die Arbeitskräfte für den Tourismus dar, die um vom Wohnort zum Arbeitsplatz zu gelangen, ebenfalls von einem gut ausgebauten Mobilitätsangebot zu touristischen Zielen profitieren würden.

Es ist für die ganzjährige Auslastung von Verkehrsinfrastrukturen notwendig, dass die regionale Bevölkerung diese ebenfalls nutzt. Dafür muss das Angebot ebenso auf die Bedürfnisse der regionalen Bevölkerung abgestimmt sein. Angebote speziell für TouristInnen können immer nur (saisonale) Ergänzungen zu einem funktionierenden (Freizeit-)Mobilitätssystem einer Region sein.

Für PolitikerInnen spielen die Anliegen der Bevölkerung eine wichtige Rolle, da ihre Stimme bei der Wahl entscheidend für die Generierung von Macht ist. Um die Unterstützung von politischen EntscheidungsträgerInnen zu gewinnen ist daher die Akzeptanz und Unterstützung der Bevölkerung erforderlich.

Im Sinne einer verbesserten Akzeptanz von geplanten und umgesetzten Maßnahmen und der Möglichkeit für die Bevölkerung zur aktiven Mitgestaltung der Entwicklung in der Region, ist diese AkteurInnengruppe als PartnerIn bei der Entwicklung eines Angebotes an Tourismusmobilität einzubeziehen.

### 4.3.2 | Gemeinden

Die Gemeinden nehmen im Staat Österreich allgemein eine starke Stellung ein. Sie üben zwar vor allem Verwaltungsfunktionen aus - abgesehen von einem begrenzten Recht Verordnungen zu erlassen - sind allerdings bei der Besorgung öffentlicher Aufgaben, die in den sogenannten „eigenen Wirkungsbereich“ der Gemeinden fallen, nicht weisungsgebunden. Sie stehen jedoch unter staatlicher

Aufsicht durch Land und Bund. Zusätzlich dazu werden von den Gemeinden weisungsgebundene Verwaltungsagenden von Land und Bund vollzogen (vgl. Zehetner 2001b).

Die Gemeinden erledigen selbstbestimmt alle Angelegenheiten, die im ausschließlichen oder überwiegenden Interesse der örtlichen Gemeinschaft liegen und von der Gemeinde innerhalb ihrer Grenzen erledigt werden können. Die Organe einer Gemeinde sind der Gemeinderat, der Gemeindevorstand und der/die Bürgermeister/in. Zur Abwicklung der administrativen Tätigkeiten gibt es in jeder Gemeinde ein Gemeindeamt mit einer je nach Gemeindegröße variierenden MitarbeiterInnenzahl (vgl. Zehetner 2001b).

In den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen die Aufgaben der Daseinsvorsorge, was vor allem die Bereitstellung von kommunaler Infrastruktur, beispielsweise der Ausbau und die Erhaltung von Gemeindestraßen, sowie Rad- und Fußwegen als auch die Bestellung des öffentlichen Verkehrs, aber auch von Freizeitinfrastruktur, betrifft. In vielen dieser Bereiche haben Gemeinden bereits begonnen sich zusammenzuschließen, um teure Infrastruktur wirtschaftlich betreiben zu können. Beispiele dafür sind Abwasserreinigungs- und Abfallverbände. Die Bestellung des öffentlichen Verkehrs erfolgt beispielsweise gemeinsam mit dem Land über den jeweiligen Verkehrsverbund (vgl. Zehetner 2001b).

Einen weisungsgebundenen Aufgabenbereich, der für diese Arbeit ebenfalls von Interesse ist, stellen die Tourismusabgabe und die damit in Verbindung stehende Tourismusförderung dar. Durch sie hat die Gemeinde die Möglichkeit touristische Entwicklungen mit Hilfe eines finanziellen Instrumentes zu lenken (vgl. Zehetner 2001b).

Die Entwicklung eines Tourismusmobilitätsangebotes ohne die Gemeinden ist nicht denkbar. Sie sind die zentralen Entscheidungsträger und können je nach Gemeindegröße und Personalausstattung Projekte eigenständig umsetzen. In vielen Fällen wird aber auch eine interkommunale Kooperation notwendig sein. Bezüglich der finanziellen Ressourcen wird der Spielraum für die meisten Gemeinden immer kleiner und gerade für größere Investitionen sind Zuschüsse von den Bundesländer oder dem Staat notwendig.

### 4.3.3 | Regionalvereine bzw. –verbände

Regionalvereine sind freiwillige Zusammenschlüsse unterschiedlicher regionaler AkteurInnen mit dem Zweck, die regionale Kooperation und Koordination zu fördern und so die Region weiter zu entwickeln. Bei Regionalvereinen handelt es sich meistens um Zusammenschlüsse von Gemeinden. Weitere Mitglieder in Regionalvereinen sind die Sozialpartner in Form der Wirtschaftskammer, Arbeiterkammer und Landwirtschaftskammer. Je nach Regionalverein sind auch noch andere Mitglieder Träger des Vereins, wie zum Beispiel große, regionale Unternehmen und Banken. Als Vereine im Sinne des Vereinsgesetzes 2002 genießen die Regionalvereine Rechtspersönlichkeit. Das bedeutet, dass diese Vereine nicht in das Verwaltungssystem einzugliedern sind. Vielmehr handelt

es sich um einen intermediären Akteur, der versucht abseits des Verwaltungssystems auf regionaler Ebene gemeinsame Ziele mit den jeweiligen Möglichkeiten der Mitglieder zu erreichen (vgl. Zehetner 2001b).

Einen Sonderfall bilden die Regionalverbände, die im Bundesland Salzburg durch Verordnung der Landesregierung auf Grundlage des Landesentwicklungsprogramms gebildet werden. Gemeinsam mit dem Land obliegt den Regionalverbänden die Durchführung der Regionalplanung des Bundeslandes. Insbesondere betrifft das die Ausarbeitung und Beschlussfassung eines Regionalprogramms. Die Gemeinden des Salzburger Salzkammerguts wurden im Regionalverband Osterhorngruppe zusammengefasst. Interessant ist hierbei, dass gleichzeitig auch ein Regionalverein Fuschlseeregion existiert, der die Agenden der LEADER-Förderung betreut. Der Regionalverein hat, abgesehen von St. Gilgen und Strobl, die gleichen Mitglieder wie der Regionalverband (vgl. Amt der Salzburger Landesregierung 2013).

Alle Gemeinden des Oberösterreichischen Salzkammergutes sind, um eine für die LEADER-Förderung notwendige Lokale Aktionsgruppe bereitstellen zu können, in Regionalvereinen organisiert. Verordnete Regionalverbände, wie in Salzburg, gibt es hier nicht. Diese Regionalvereine verfolgen daher auch hauptsächlich die Ziele zur Regionalentwicklung, die das EU-Förderprogramm vorgibt. Ein Thema ist dabei immer auch der Tourismus. Es ist daher nicht sonderlich überraschend, dass in vielen der Regionalvereine auch die Tourismusvereine Mitglieder sind. Oftmals sind die Mitgliedsgemeinden der Regionalvereine und der Tourismusverbände deckungsgleich. Hinzu kommen in den Regionalvereinen aber auch Gemeinden, die in keinem der Tourismusverbände des Salzkammergutes organisiert sind und dementsprechend auch nicht in die Regionsdefinition dieser Arbeit fallen würden (vgl. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung 2013).

Die Regionalvereine können über die Unterstützung von Projekten im Rahmen der LEADER-Förderung zu einer aktiven Gestaltung der regionalen Entwicklung beitragen. Gleichzeitig dienen sie auch als wichtige Plattform für die Koordination von Tätigkeiten und fördern die Zusammenarbeit in der Region.

#### 4.3.4 | Regionalmanagement

Das Regionalmanagement dient als Ansprechpartner für Gemeinden, Vereine, Institutionen und regionale Akteure und unterstützt, begleitet und berät, wenn diese Initiativen zur Entwicklung ihrer Region umsetzen möchten. Das Regionalmanagement unterstützt vor allem beim Ansuchen für nationale und europäische Förderprogramme. Die Förderung der Regionalentwicklung und die überregionale und länderübergreifende Zusammenarbeit sind wichtige Ziele. Das Regionalmanagement ist ein Partner in der Regionalpolitik zwischen lokalen und regionalen AkteurInnen einerseits und den Gebietskörperschaften andererseits.

In Oberösterreich existiert mit dem Regionalmanagement OÖ eine Landesorganisation, die eine dezentrale Geschäftsstruktur mit regionalen Regionalmanagementvereinen aufweist. Für das Salzkammergut relevant ist die Geschäftsstelle

Gmunden-Vöcklabruck des Regionalmanagements OÖ. Finanziert wird die Tätigkeit des Regionalmanagements Oberösterreich vor allem aus EU-, Bundes- und Landesprogrammen, sowie den Gesellschafterbeiträgen der beteiligten Regionalvereine. 26 der 54 Gemeinden des Salzkammergutes sind Mitglieder des Regionalmanagement OÖ (vgl. Regionalmanagement OÖ GmbH 2013).

In Salzburg und der Steiermark gibt es keine Landesorganisation für das Regionalmanagement. Das Regionalmanagement wird in diesen Bundesländern von Regionalvereinen getragen. Die Gemeinden des Salzburger Salzkammergutes sind an keinem Regionalmanagement beteiligt, wobei hingegen die Gemeinden des Steirischen Salzkammergutes dem Regionalmanagement des Bezirkes Liezen angeschlossen sind (vgl. Amt der Steiermärkischen Landesregierung 2013).

Aufgrund der unterschiedlichen Handhabung des Regionalmanagements sind die Leistungen in den Bundesländern unterschiedlich. In der Steiermark erfüllen die Regionalmanagements eine ähnliche Funktion wie die Regionalvereine, lediglich der Bezugsraum ist ein größerer. In Oberösterreich hingegen ist im Gegensatz zu den Regionalvereinen aufgrund der Landesorganisation eine stärkere Vermittlertätigkeit zwischen den AkteurInnen und den Gebietskörperschaften möglich.

#### 4.3.5 | Bundesland

Als eine der drei Gebietskörperschaften im österreichischen Staatssystem kommt den Bundesländern sowohl in der Gesetzgebung als auch in der Verwaltung eine wichtige Rolle zu (vgl. Zehetner 2001b). Besonders für das Thema Tourismusmobilität sind viele Kompetenzen bei den Bundesländern angesiedelt, beispielsweise die Gesetzgebung im Tourismus, der Straßenausbau und die Straßenerhaltung oder die überörtliche Raumplanung. Relevante Teile der Gebietskörperschaft eines Bundeslandes sind die Landesregierung und das Amt der Landesregierung.

##### **Landesregierung**

Die Landesregierung wird als oberstes Organ der Landesverwaltung vom demokratisch gewählten Landtag eingesetzt. Die Verteilung der Parteien in der Landesregierung hängt mit dem Ergebnis der Wahl des Landtags zusammen. Die Landesregierung besteht in allen drei Bundesländern, die für diese Arbeit relevant sind, aus dem Landeshauptmann (Anm.: zum Zeitpunkt der Erstellung ist keine Landeshauptfrau in einem der drei Bundesländer tätig), dem/der 1. und 2. Stellvertreter/in, sowie den LandesrätInnen (vgl. Zehetner 2001b).

Die Mitglieder der Landesregierung sind in allen drei Bundesländern mit der selbstständigen Erledigung von gewissen Aufgabenbereichen betraut. Da die Aufteilung je nach Bundesland verschieden ist und die Aufgabenbereiche auch unter mehreren LandesrätInnen aufgeteilt sein können, ist die Zuständigkeit immer aktuell zu erfassen. Es ist auch davon auszugehen, dass sich nach jeder Wahl die personelle Zusammensetzung und die Aufgabenverteilung der Landesregierung ändert, was eine generalisierte Aussage zu den AkteurInnen der

Landesregierung für die Arbeit nicht ermöglicht. Alle drei Bundesländer haben gemeinsam, dass es Aufgabenbereiche für Verkehr(-splanung), Straßenbau und –erhaltung, Tourismus, Umwelt und Raumplanung gibt, die alle im Themenfeld der Tourismusmobilität relevant sind (vgl. Zehetner 2001b).

Die Landesregierung ist in erster Linie für den Vollzug der Landesgesetze und die mittelbare Bundesverwaltung, sowie die Verwaltung der Finanzen des Landes zuständig. Sie legt aber auch Regierungsvorlagen an den Landtag.

Die Landesregierung bzw. die LandesrätInnen werden in der AkteurInnenlandschaft dem gesellschaftlichen Teilbereich Politik zugeordnet, weil sie von politischen Parteien eingesetzt werden, Verordnungen erlassen können und eingeschränkte Möglichkeiten zur Einflussnahme auf die Gesetzgebung (Regierungsvorlagen) haben, obwohl sie nach dem Aufbau des Verwaltungssystems in Österreich der Verwaltung zuzuordnen wären. Als EntscheidungsträgerInnen, vor allem auch bezüglich der Verwendung finanzieller Mittel des Landes, sind sie in Vorhaben der regionalen Entwicklung einzubinden (vgl. Zehetner 2001b).

Zur Erledigung der Aufgaben der Landesregierung steht das Amt der Landesregierung als Geschäftsapparat zur Verfügung.

### **Amt der Landesregierung**

In dieser Arbeit wird das Amt der Landesregierung als „Verwaltungskörper“ des Landes betrachtet. Das Amt der Landesregierung dient der Landesregierung als administrativer Hilfsapparat zur Erledigung der ihr übertragenen Verwaltungsaufgaben.

Die MitarbeiterInnen des Amtes der Landesregierung sind wichtige fachliche ExpertInnen in ihrem jeweiligen Themenfeld. Die Organisation des Amtes der Landesregierung ist jedem Bundesland selbst überlassen. Daraus ergeben sich unterschiedliche Organisationsformen. Die Zuständigkeiten innerhalb des Verwaltungsapparates sind für jedes Bundesland separat zu erfassen und zu berücksichtigen. Für die drei Bundesländer des Salzkammergutes müssen folgende Abteilungen beim Thema Tourismusmobilität, zum Zeitpunkt der Erstellung der Arbeit, berücksichtigt werden:

#### **Oberösterreich**

- Direktion Landesplanung, wirtschaftliche und ländliche Entwicklung  
Abteilungen: Naturschutz, Raumordnung, Wirtschaft
- Direktion Straßenbau und Verkehr
- Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft  
Abteilungen: Umweltschutz

(vgl. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung 2014)

### Salzburg

- Abteilung 1: Wirtschaft, Forschung und Tourismus
- Abteilung 6: Landesbaudirektion
- Abteilung 7: Raumplanung

(vgl. Amt der Salzburger Landesregierung 2014)

### Steiermark

- Abteilung 7: Landes- und Gemeindeentwicklung
- Abteilung 12: Wirtschaft, Tourismus, Sport
- Abteilung 13: Umwelt und Raumordnung
- Abteilung 16: Verkehr und Landeshochbau

(vgl. Amt der Steiermärkischen Landesregierung 2014)

Zusätzlich können noch weitere Abteilungen eine Rolle spielen, sofern sie nicht bereits in einer der genannten Abteilung beinhaltet sind. Dazu zählen beispielsweise Land- und Forstwirtschaft, Wasserwirtschaft, Nachhaltigkeit, Energiewirtschaft und Naturschutz.

Neben ihrer fachlichen Kompetenz sind die MitarbeiterInnen des Amtes der Landesregierung wichtige PartnerInnen für die Umsetzung von Maßnahmen und Projekten in der Region, außerdem werden sie oftmals als VertreterInnen für die LandesrätInnen eingesetzt und können bei kleineren Projektsummen über die finanzielle Förderung von Projekten entscheiden (vgl. Zehetner 2001b).

## 4.3.6 | Bund

Auf Ebene des Bundes sind die Bundesregierung und drei Bundesministerien für die Arbeit relevant.

### **Bundesregierung**

Die Bundesregierung setzt sich aus den einzelnen BundesministerInnen unter der Leitung des Bundeskanzlers zusammen. Gesetzgebung und – sofern nicht weisungsgebundene Verwaltungsagenden von den Ländern vollzogen werden – Vollzug liegen im Aufgabenbereich der Bundesregierung. Die Vollzugsaufgaben werden von den jeweils zuständigen BundesministerInnen bzw. den ihnen unterstellten Bundesministerien wahrgenommen (vgl. Zehetner 2001b).

Ähnlich den LandesrätInnen auf der Ebene der Bundesländer werden auch die BundesministerInnen entgegen dem Verwaltungssystem in Österreich in der hier vorliegenden AkteurInnenlandschaft dem gesellschaftlichen Teilbereich Politik zugeordnet.

Für das Thema Tourismusmobilität sind aus fachlicher Sicht vor allem die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie und der Bundesminister für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft zuständig, da diese explizit mit den Themen Tourismus und Verkehr betraut sind. Die BundesministerInnen als Person sind vor allem als Entscheidungsträger mit politisch motiviertem Hintergrund für die Bundesministerien relevant. Sie geben gemeinsam mit den ihnen unterstellten Bundesministerien die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für die Handelnden in der Region vor. Bundesministerien

Als Hilfsapparat für die BundesministerInnen sind die Bundesministerien mit der Erfüllung eines Großteils der den BundesministerInnen übertragenen Aufgaben betraut. Sie bilden damit sozusagen die ausführende Einheit der Bundesregierung. Die Bundesministerien verwalten auch den Mitteleinsatz des Ressorts (vgl. Zehetner 2001b).

### **Bundesministerien**

Aus Sicht des Tourismus wird Tourismusmobilität in erster Linie vom Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft bearbeitet. Innerhalb des Bundesministeriums ist dafür die Sektion III „Tourismus und historische Objekte“ zuständig. Diese Sektion schafft die Rahmenbedingungen im Bereich Tourismus und beschäftigt sich mit Tourismuspolitik, Tourismusstrategie, Tourismusstatistik, internationalen Tourismusangelegenheiten, Tourismusförderungen und betreibt eine Tourismus-Servicestelle. Das Bundesministerium ist für alle in Österreich, welche im Bereich Tourismus tätig sind, die Anlaufstelle auf Bundesebene (vgl. Bundesministerium für Wissenschaft 2014).

Das Thema Mobilität ist Kernkompetenz des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Die Zuständigkeiten die für das Thema Tourismusmobilität relevant sind liegen bei den Sektionen II und IV. Die Sektion II „Infrastrukturplanung und –finanzierung, Koordination“ ist vor allem für die Schaffung von zusätzlichen Mobilitätsangeboten im Bereich der Autobahn- und Schieneninfrastruktur und deren Anschluss an internationale Netze zuständig. Ebenfalls in den Zuständigkeitsbereich der Sektion II fallen die Rahmenvorgaben für den öffentlichen Personennahverkehr, Angelegenheiten der Privatbahnen, die Bestellerförderung bei Ländern und Gemeinden und die Gesamtverkehrsplanung, die intermodale Schnittstellen, sowie der nichtmotorisierte Verkehr. Die Sektion IV „Verkehr“ wird grob in die beiden Zuständigkeitsbereiche Schiene und Straße unterteilt. Im Bereich Schiene ist das Bundesministerium oberste Behörde des Eisenbahnbaus und –betriebs, sowie der Seilbahnen. Der Bereich Straße beschäftigt sich in erster Linie mit Planungsgrundsätzen für den Straßenbau und die Einhaltung von Umwelt-, Technik- und Verkehrssicherheitsaspekten. Außerdem ist die Sektion für den Straßenpersonenverkehr zuständig (vgl. Bundesministerium für Verkehr 2013).

Die Sektion V, Abteilung 5 „Verkehr / Mobilität / Siedlungsentwicklung / Lärm“ des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft soll hier ebenfalls erwähnt werden, da sich diese Abteilung mit der Querschnittsmaterie Tourismusmobilität unter Berücksichtigung der fachlichen

Aspekte von Tourismus, Verkehr und Raumplanung aus Sicht der Nachhaltigkeit beschäftigt. Gerade aufgrund dieser interdisziplinären Sichtweise erscheint die Abteilung als wichtiger Akteur für das Thema Tourismusmobilität auf Bundesebene, auch wenn das Bundesministerium als Ganzes wegen der aktuellen Aufgabenverteilung keine entscheidende Rolle spielt (vgl. BMLFUW Öffentlichkeitsarbeit 2013).

#### 4.3.7 | Gäste

Die Gäste haben eine ganz spezielle Rolle in der AkteurInnenlandschaft des Salzkammergutes. Sie sind einerseits diejenigen, die auf der Nachfrageseite gemeinsam mit der Bevölkerung am meisten Einfluss auf die Tourismusmobilität einer Region haben, andererseits sind sie für die Regionalpolitik schwer zu fassen, da es sich - abgesehen von einigen Stammkunden - um eine ständig wechselnde nur kurzzeitig verfügbare AkteurInnengruppe handelt.

Dementsprechend schwierig ist es die Bedürfnisse dieser AkteurInnengruppe für die Angebotsgestaltung zu erfassen. Hinzu kommt, dass die Bedürfnisse der Gäste von heute nicht die Bedürfnisse der Gäste von morgen sein müssen. Das bedeutet, dass kaum prognostiziert werden kann, wie sich die AkteurInnengruppe entwickelt, da es ständig zu einer Veränderung der Zusammensetzung kommen könnte. Vor allem aus Sicht des öffentlichen Verkehrs, der hauptsächlich auf eine ganzjährige Auslastung angewiesen ist, ist die Rücksichtnahme auf diese AkteurInnengruppe schwierig zu bewältigen.

Die Gäste in die Entwicklung des Tourismusmobilitätsangebotes einzubeziehen, erscheint auf der einen Seite durchaus sinnvoll zu sein, auf der anderen Seite ist damit vermutlich ein erheblicher Aufwand verbunden.

#### 4.3.8 | Tourismusunternehmen (BetreiberInnen von Ausflugszielen, Beherbergungsbetriebe)

Die Tourismusunternehmen im Salzkammergut stellen eine sehr heterogene AkteurInnengruppe dar. Sie unterscheiden sich in erster Linie aufgrund ihrer Größe (Besucherzahlen, Nächtigungen) und daraus resultierend in ihren Einflussmöglichkeiten. Alle Tourismusunternehmen haben gemeinsam, dass sie die Schnittstelle zu den Gästen darstellen. Sie sind für die Kommunikation, sowohl des touristischen Angebotes als auch des Verkehrsangebotes die wichtigsten AkteurInnen.

Größere Unternehmen spielen zudem bei der Umsetzung von Tourismusmobilitätsprojekten in der Region eine wichtige Rolle. Der Erfolg eines Projektes hängt auch mit dem Engagement und der Vermarktung durch die regionalen Tourismusunternehmen bzw. der Tourismusverbände ab.

Alles in allem ist diese AkteurInnengruppe durch einerseits die größte Abhängigkeit von der Mobilität der TouristInnen, andererseits die größten Möglichkeiten auf lokaler und regionaler Ebene selbst aktiv zu werden, gekennzeichnet. Das macht sie vor allem auf lokaler und kleinregionaler Ebene zu wichtigen UmsetzungspartnerInnen für die Gestaltung der Tourismusmobilität.

#### 4.3.9 | Tourismusverbände / Ferienregionen

Bei den zehn Ferienregionen im Salzkammergut handelt es sich um einen eingemeindigen Tourismusverband und neun mehrgemeindige Tourismusverbände. Die Tourismusverbände haben vor allem zum Ziel, ein gemeindeübergreifendes Tourismusmarketing für die jeweilige Destination zu betreiben. Daneben sind sie auch an der Umsetzung von touristisch relevanten Projekten beteiligt. Diese reichen von Infrastrukturprojekten (z.B. Anlegen neuer Wanderwege) bis zu Schulungsmaßnahmen für die ArbeitnehmerInnen in der Tourismusbranche und Bewusstseinsbildungsmaßnahmen (vgl. Salzkammergut Tourismusmarketing GmbH 2013).

Bei diesen Projekten übernehmen die Tourismusverbände die Aufgabe der Initiierung und anschließend der Koordination zwischen den beteiligten AkteurInnen. Sie bilden somit eine vermittelnde Instanz zwischen den Gemeinden und den touristischen Unternehmungen (Ausflugsziele, Beherbergungsbetriebe) oder Verkehrsunternehmen. In dieser Funktion sind sie wichtige AkteurInnen für die Durchführung von Maßnahmen und Aktivitäten zur Tourismusmobilität in den (Klein-)Regionen.

#### 4.3.10 | Salzkammergut Tourismusmarketing GmbH

Die Salzkammergut Tourismusmarketing GmbH (im Weiteren mit STmG abgekürzt) stellt die Dachorganisation für die 10 Tourismusverbände bzw. Ferienregionen des Salzkammergutes dar. In erster Linie dient die STmG als Beratungseinrichtung für die Ferienregionen. Wesentliche Aufgaben sind zudem die Destinationsentwicklung und die Positionierung der Marke Salzkammergut als Ganzjahresdestination.

Neben den Aufgaben für die Ferienregionen führt die STmG auch Forschungs- und Beratungsprojekte für andere AuftraggeberInnen durch.

Als koordinierende Stelle unter den Ferienregionen bzw. Tourismusverbänden im Salzkammergut ist die STmG erste Ansprechpartnerin für die regionale Tourismusentwicklung. Dementsprechend ist die STmG als Akteurin bei der Entscheidung von tourismusrelevanten Themen in der Region unumgänglich. Für die Ausführung von konkreten Projekten ist allerdings die Zustimmung und Unterstützung der Tourismusverbände nötig (vgl. Salzkammergut Tourismusmarketing GmbH 2013).

#### 4.3.11 | Landestourismusorganisationen

Die Landestourismusorganisationen aller drei betrachteten Bundesländer sind in alleinigem Besitz des jeweiligen Bundeslandes. Die Aufgaben aller drei Landestourismusorganisationen sind dabei ähnlich gelagert und unterscheiden sich marginal im Selbstverständnis des jeweiligen Unternehmens. Hauptaufgabe ist in allen drei Bundesländern die Initiierung von Aktivitäten zur Entwicklung und

Vermarktung als Urlaubsland. Aus Sicht der Gäste sind die Landestourismusorganisationen die ersten Anlaufstellen, um Informationen über das touristische Angebot eines Bundeslandes zu erhalten.

Als Dienstleistungsorganisation des Landes stehen die Beratung von Tourismusverbänden, die Weiterentwicklung und Schulung von Mitarbeitern im touristischen Bereich und die Durchführung bzw. Anregung von Marketingmaßnahmen im Vordergrund. Dazu zählt auch die Entwicklung und Durchführung eines Wissensmanagements und die ständige Verbesserung der internen Kommunikation (vgl. Oberösterreich Tourismus 2013).

Mit Hilfe der Durchführung von Bewusstseinsbildung und Plattformtreffen wird zudem versucht Projekte in den Tourismusregionen zu initiieren. In Form von Stellungnahmen ist es den Landestourismusorganisationen möglich auch auf die Tourismusgesetzgebung Einfluss zu nehmen. Auf Landes- wie auch Bundesebene sind bei touristischen Themen die Landestourismusorganisationen die Vertreter für ihr jeweiliges Bundesland und sind auch an der Strategieentwicklung beteiligt (vgl. Oberösterreich Tourismus 2013).

Die Landestourismusorganisationen sind wichtige Wissensträger und Plattform für die interne Kommunikation bei touristischen Themen im jeweiligen Bundesland. Gleichzeitig stellen sie auch die Vertretung der touristischen Interessen des Bundeslandes nach außen dar.

#### **4.3.12 | Verkehrsbetriebe - Öffentlicher Verkehr**

Im Bereich öffentlicher Verkehr sind für die Region Salzkammergut vor allem die ÖBB Personenverkehr GmbH, die ÖBB Postbus GmbH, die Stern & Hafferl VerkehrsgmbH und die Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation als wichtigste Dienstleister zu nennen. Sie stellen durch ihre Dienstleistungen die (touristische) Mobilität im öffentlichen Verkehr sicher. Auch die Art und Ausstattung der Transportmittel, werden von ihnen bestimmt. Um Verbesserungen in diesem Bereich durchführen zu können, sind die Verkehrsbetriebe die wichtigsten Partner.

#### **4.3.13 | Verkehrsbetriebe - Taxiunternehmen**

Es gibt eine Vielzahl an Taxiunternehmen im Salzkammergut, die hier nicht einzeln angeführt werden können oder sollen. Sie sind vor allem für die Bereitstellung von flexiblen Mobilitätslösungen zu Schwachlastzeiten unerlässlich (vgl. Rauh et al. 1998). Im Hinblick auf ein ganzjähriges und vor allem auch ganztägiges Angebot an touristischen Mobilitätslösungen in der Region sind die Taxiunternehmen in die Überlegungen einer multimodalen Mobilitätskette unbedingt mit einzubeziehen. Sie sollten in den künftigen Überlegungen zu einem touristischen Mobilitätsangebot eine größere Rolle spielen als bisher.

#### 4.3.14 | Verkehrsbetriebe - E-Bike

Mit dem E-Bike Projekt „movelo-Region Salzkammergut“ wurde ein großer Schritt im Ausbau des Angebotes mit E-Bikes in der Region geschafft (siehe dazu Kapitel 5.3). Die Firma movelo GmbH, die als Initiator gemeinsam mit der Salzkammergut Tourismus GmbH und den lokalen AkteurInnen dieses Projekt umgesetzt hat, ist ebenfalls für die Zukunft als wichtiger Partner zu betrachten. Für den weiteren Ausbau des Angebotes und die Qualitätssicherung und –verbesserung ist das Unternehmen einzubeziehen. Sie bringen das nötige Know-How und die benötigte Technologie (Soft- und Hardware) für die Umsetzung und eventuell die Weiterentwicklung des Projektes mit.

#### 4.3.15 | Verkehrsverbünde

Nach dem ÖPNRV-G von 1999 sind alle Bundesländer dazu verpflichtet einen Verkehrsverbund in Form einer Verkehrsverbund Organisationsgesellschaft einzurichten und zu betreiben. Dementsprechend gibt es für jedes der drei Bundesländer eine eigenständige Verkehrsverbund Organisationsgesellschaft.

Grundsätzlich besteht das Tarifgebiet der Verkehrsverbünde für das jeweilige Bundesland, wobei sich das Tarifgebiet des Salzburger Verkehrsverbundes auch über Teile der angrenzenden Bundesländer erstreckt.

Die Hauptaufgabe der Verkehrsverbünde besteht darin, aufgrund der verkehrsplanerischen Vorgaben der Gebietskörperschaften (Länder und Gemeinden) die Bestellvorgänge nach den gesetzlichen Vorgaben vorzunehmen und die Leistungserbringung durch die bestellten Verkehrsunternehmen zu überwachen und einer laufenden Evaluierung zu unterziehen. Ein weiterer Aufgabenbereich der Verkehrsverbünde sind die Entwicklung und Abrechnung des Verbundtarifs, sowie die Abwicklung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt. Die Verkehrsverbünde unterstützen die Gebietskörperschaften zudem bei der verkehrsplanerischen Konzeption und Weiterentwicklung von Personennahverkehrs und Regionalverkehrslinien und –netzen. Zum Aufgabenspektrum der Verkehrsverbünde gehört auch die Durchführung von Marketing- und Vertriebstätigkeiten für alle Unternehmen im Verkehrsverbund, sowie die verbundspezifische Kundeninformation und –betreuung (vgl. OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG 2013a).

Für die beiden letztgenannten Aufgabenbereiche wurden vom Oberösterreichischen Verkehrsverbund in den letzten Jahren regionale Mobilitätszentralen eingerichtet, die als erste Anlaufstelle für KundInnen und Gemeinden in der Region dienen. Für das Oberösterreichische Salzkammergut ist das MobiTipp Gmunden-Vöcklabruck mit Sitz in Gmunden<sup>1</sup> zuständig. Die MitarbeiterInnen der Mobilitätszentrale setzen sich gezielt mit den Fragestellungen der jeweiligen Region auseinander (vgl. OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG 2013b).

---

1

Kurz vor Abschluss der Arbeit wurde diese Institution aufgelöst und wieder in die Landesorganisation eingegliedert.

Oberstes Ziel aller Verkehrsverbände ist es gemeinsam mit den Gebietskörperschaften und den Verkehrsunternehmen ein bedarfsgerechtes, quantitativ wie qualitativ optimales Angebot im Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr für die Bevölkerung sicherzustellen (vgl. OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG 2013a).

Die Verkehrsverbände sind somit wichtige AkteurInnen, wenn es um die Gestaltung des Angebotes an öffentlichem Verkehr in der Region geht. Selbst verfügt der Verkehrsverbund über keine finanzielle Mittel und Entscheidungsmacht, um Personennahverkehrs- und Regionalverkehrslinien und –netze weiterzuentwickeln und auszubauen. Die Unterstützung in diesen Belangen erfolgt durch die Beratungsleistung für die dafür zuständigen Gebietskörperschaften. Als koordinierende Stelle zwischen den Bestellern und Erstellern der Mobilitätsdienstleistungen im öffentlichen Verkehr sind die Verkehrsverbände eine wichtige Plattform für die Abstimmung des Verkehrsangebotes im öffentlichen Verkehr.

#### 4.3.16 | Wirtschaftskammer

Die Wirtschaftskammer stellt die wichtigste Interessensvertretung im Bereich Tourismusmobilität dar und wird von daher herausgegriffen. Mitglieder der Wirtschaftskammer sind alle selbstständigen Unternehmungen, unter anderem auch aus der Verkehrs- und Tourismusbranche. Die Mitglieder sind automatisch Mitglied der bundesweiten Wirtschaftskammer, sowie deren Sparten, als auch der Landeswirtschaftskammern und deren Branchensparten. Finanziert wird die Wirtschaftskammer durch die Mitgliedsbeiträge (vgl. Wirtschaftskammer Österreich 2013).

In erster Linie ist die Wirtschaftskammer mit der Durchsetzung der Interessen der Wirtschaft in Österreich, bzw. bestimmter Branchen beauftragt. Sie setzt die Interessen durch und ist Themenführer auf regionaler, nationaler und EU-Ebene. Zudem ist die Wirtschaftskammer Initiator, Vermittler und Partner von regionalen, nationalen und globalen Wirtschaftsförderungsaktivitäten, die der österreichischen Wirtschaft zugutekommen. Die Wirtschaftskammer sieht ihre Aufgabe darüber hinaus auch darin als Wissensvermittler aufzutreten und Expertenwissen für die Mitglieder kompakt, einfach und verständlich aufzubereiten (vgl. Wirtschaftskammer Österreich 2013).

Als zentraler Partner bei der Förderung und Umsetzung von Projekten, die für die Wirtschaft bzw. einzelne Wirtschaftsbranchen förderlich sind, sowie als Interessensvertretung und Wissensvermittler ist die Wirtschaftskammer mit ihren Bundesländerorganisationen und Branchensparten ein wichtiger Akteur in der Region.

### 4.3.17 | Nichtregierungsorganisationen, Interessensvertretungen

Diese AkteurInnengruppe ist sehr heterogen, von daher kann für sie keine allgemein gültige Aussage getroffen werden. Je nach Konstitution, Anzahl, Zusammensetzung und Aktivität der Mitglieder stehen dieser Gruppe unterschiedliche Mittel zur Verfügung. Sie haben auch dementsprechend unterschiedliche Kompetenzen. Ihnen gemeinsam ist, dass sie als wichtige Inputgeber und Plattform für die Gestaltung der Tourismusmobilität dienen können.

## 4.4 | Rahmendokumente auf überregionaler Ebene

In diesem Kapitel werden die Zielsetzungen von Rahmendokumenten (Planungsdokumente, Sachkonzepte, etc.) überregionaler Gebietskörperschaften (Länder, Bund, EU) analysiert. Es erscheint aufgrund der Ausdehnung des Untersuchungsgebietes über drei Bundesländer sinnvoll, die gemeinsamen, aber auch die unter Umständen divergierenden Zielvorstellungen aufzuzeigen, da diese Zielvorgaben zum Teil in hohem Ausmaß Auswirkung auf die regionale beziehungsweise lokale Politik haben. Dazu wurden die unterschiedlichen Konzepte, Strategien und Leitbilder zu den Themen Verkehr, Tourismus und Raumordnung der jeweiligen Bundesländer untersucht.

Alle auf Landesebene ausgearbeiteten Dokumente beziehen sich zum einen auf die jeweiligen gesetzlichen Grundlagen, aber auch auf Dokumente der übergeordneten Verwaltungsebenen, beispielsweise die österreichische Tourismusstrategie, das österreichische Raumentwicklungskonzept oder die Alpenkonvention. Daher wurden diese Dokumente nicht genauer untersucht, jedoch mitberücksichtigt.

Die Inhalte der einzelnen Dokumente sollen hier nicht in vollem Umfang rezipiert werden, vielmehr soll dieses Kapitel eine Zusammenfassung der zentralen Aussagen bieten. Wenngleich der genaue Wortlaut, wie auch die Detailtiefe in den unterschiedlichen Dokumenten variieren, so lassen sich doch einige Gemeinsamkeiten herausarbeiten, die als Rahmenbedingung für die Region angesehen werden können. Im Folgenden werden daher die wichtigsten Themen genannt und anhand der Überlegungen aus den diversen Dokumenten ausgeführt.

Erwähnenswert ist auch, dass der Erstellungsprozess bei allen untersuchten Dokumenten interdisziplinär angelegt war, wenngleich der Fokus auf den Fachressorts der jeweiligen Themen lag. Für die Erstellung des Strategieplans Tourismus Salzburg gab es zudem eine eigene Arbeitsgruppe, die sich explizit mit dem Thema Verkehr und Mobilität auseinandersetzte (vgl. Amt der Salzburger Landesregierung (Hrsg.) 2006b).

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Tourismusmobilität in keinem der Konzepte eine explizite Erwähnung findet, obwohl in allen Konzepten die Thematik in Form von Analysen, Zielformulierungen und Maßnahmen behandelt wird. Das zeigt die Stellung der Tourismusmobilität als Randthema sowohl im Tourismus selbst als auch im Bereich der Verkehrs- und Raumplanung.

## **Querschnittsmaterie Tourismus**

Der Tourismus wird von einigen Konzepten als Querschnittsmaterie betrachtet, die unter anderem Bereiche wie die Wirtschaft, Raum- und Regionalplanung beeinflusst. Umgekehrt wird der Tourismus von anderen Bereichen wie Umwelt, Landschaftsbild oder Verkehr abhängig.

Dem Thema Mobilität als Grundvoraussetzung für Tourismus soll dabei, nach der österreichischen Tourismusstrategie, in Zukunft verstärkt Augenmerk geschenkt werden (vgl. Bundesministerium für Wirtschaft 2010). Diese Zielvorstellung oder Werthaltung findet sich in keinem der Länderkonzepte in dieser konkreten Form wieder. So sollen beispielsweise im Oberösterreichischen Kursbuch Tourismus zwar touristische Querschnittsmaterien berücksichtigt werden, die Verkehrsplanung findet jedoch keine explizite Erwähnung (vgl. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung (Hrsg.) 2011).

## **Kooperation**

Die Kooperation, horizontal als auch vertikal, in der Verwaltung und zwischen den einzelnen Wirtschaftssektoren, bzw. zwischen Verwaltung und Wirtschaft wird in der SWOT-Analyse des Strategieplan Tourismus Salzburg als große Chance angesehen (vgl. Amt der Salzburger Landesregierung (Hrsg.) 2006b).

Die Zielvorstellungen im Themenfeld Kooperation sind in den unterschiedlichen Dokumenten breit aufgefächert und reichen von der gemeindeübergreifenden Projektentwicklung (vgl. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung (Hrsg.) 2011) über eine grenzüberschreitende Raumplanung zur Erarbeitung von abgestimmten Lösungen (vgl. Amt der Salzburger Landesregierung (Hrsg.) 2003) bis zur Vernetzung zwischen den einzelnen Wirtschaftssektoren.

In allen Dokumenten wird übereinstimmend die grenzüberschreitende, interdisziplinäre Zusammenarbeit als wichtige Voraussetzung für die Entwicklung von Tourismusdestinationen angesehen. Darüber hinaus wird ein abgestimmtes Vorgehen gefordert, das durch kooperativ erarbeitete Handlungsstrategien und Maßnahmen erreicht werden soll (vgl. Bundesministerium für Wirtschaft 2010).

Die Entwicklung integrierter und ganzheitlicher Standortkonzepte für Tourismusdestinationen könnte eine mögliche Maßnahme darstellen (vgl. Amt der Steiermärkischen Landesregierung (Hrsg.) o.J.). Dazu sind auf Bundesebene, wie in der Alpenkonvention gefordert, Hindernisse der Zusammenarbeit zu beseitigen, um Lösungen gemeinsamer Probleme auf der am besten geeigneten territorialen Ebene zu ermöglichen.

Für das konkrete touristische Produkt „Tourismusmobilität“ bedeutet das ein arbeitsteiliges Vorgehen, dass sich in organisationsübergreifenden Dienstleistungsketten manifestiert (vgl. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung (Hrsg.) 2011).

Aus Sicht der Region ist vor allem die Feststellung des Strategieplans Tourismus Salzburg erwähnenswert, der funktionale Verflechtungen zwischen Tourismusregionen des Landes Salzburg und benachbarten Tourismusregionen erkennt und anhand dieser die Notwendigkeit zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ableitet (vgl. Amt der Salzburger Landesregierung (Hrsg.) 2003).

Aus den verkehrspolitischen Dokumenten gehen Forderungen zur verstärkten Kooperation vor allem aus den Zielvorstellungen zur Angebotsbereitstellung und Qualitätsverbesserung im öffentlichen Verkehr hervor. Intermodalität, Verstärkung der Koordinierung und Zusammenarbeit der Verkehrsmittel, sowie verkehrsorganisatorische Maßnahmen haben Vorrang vor neu zu schaffender Infrastruktur.

Generell sollen die Vorzüge und die Leistungsfähigkeit der unterschiedlichen Verkehrsmittel durch verstärkte Kooperation zwischen den Verkehrsträgern bestmöglich genutzt werden. Bei der Koordination, Kommunikation, Information und Marketingmaßnahmen für ein intermodales Verkehrssystem könnte auch der Tourismus ein wichtiger Partner sein (vgl. Amt der Steiermärkischen Landesregierung (Hrsg.) 2008).

### **Information und Kommunikation**

Die Information und Kommunikation wird in allen Dokumenten als zentraler Baustein der kooperativen Zusammenarbeit genannt. Hierbei lassen sich vor allem zwei Aspekte unterscheiden: zum einen die interne und zum anderen die externe Information und Kommunikation.

Der erste Punkt der internen Information und Kommunikation beinhaltet die Vernetzung und das Wissensmanagement. Als Partner in diesem Wissensnetzwerk werden im Oberösterreichischen Kursbuch Tourismus vor allem die Tourismusverbände, Gemeinden, LEADER-Organisationen und das Regionalmanagement gesehen. Die Verkehrsträger sind im erweiterten Netzwerk eingebunden (vgl. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung (Hrsg.) 2011). Aufgrund der Relevanz des Themas Verkehr und Mobilität für den Tourismus sollte die Einbindung der Verkehrsträger und der Verkehrsabteilungen der Verwaltung in das Wissensmanagement unter allen Umständen erfolgen.

Die Einbeziehung der Mobilitätsmöglichkeiten in die Tourismuswerbung, sowie die aktive Information der Gäste über die Möglichkeiten der An- und Abreise, aber vor allem auch der Mobilitätsmöglichkeiten vor Ort sind als zweiter Punkt, nämlich für die externe Information und Kommunikation, unerlässlich (vgl. Amt der Salzburger Landesregierung (Hrsg.) 2006a).

Die externe Information und Kommunikation sollte über die verschiedenen Kanäle, beispielsweise über Infomaterial bei Tourismusinformationen, Webauftritte der Tourismusverbände, Ausflugsziele und Beherbergungsbetriebe und das Know-How beziehungsweise die persönliche Beratung der GastgeberInnen erfolgen. Um eine immer gleich hohe Qualität der Information garantieren zu können, ist eine abgestimmte Vorgehensweise erforderlich (vgl. Amt der Stei-

ermärkischen Landesregierung (Hrsg.) o.J.). Das betrifft sowohl die interne Information und Kommunikation, als auch ein einheitliches Marketing des touristischen Produktes „Tourismusbilität“.

### **Verhältnis von Raumordnungs-, Verkehrs- und Tourismuspolitik**

Aus Sicht der Tourismuspolitik besteht die Forderung der Berücksichtigung touristischer Notwendigkeiten bei verkehrspolitischen Maßnahmen (vgl. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung (Hrsg.) 2011). Man ist sich durchaus bewusst, dass die verkehrstechnische Erreichbarkeit von Tourismusdestinationen eine grundsätzliche Voraussetzung für einen erfolgreichen Tourismus darstellt (vgl. Amt der Steiermärkischen Landesregierung (Hrsg.) o.J.). Dementsprechend wäre auch die Einbeziehung bei verkehrspolitischen Maßnahmen wünschenswert. Generell werden sowohl die Verkehrs- als auch die Raumordnungspolitik vom Tourismus als unbefriedigend angesehen. Ein Mehrwert für alle Politikbereiche könnte auch hier durch die vermehrte Zusammenarbeit und Koordinierung der einzelnen Fachressorts entstehen.

Das klare Ziel der Tourismuswirtschaft ist es, eine gute Erreichbarkeit der Destinationen durch verkehrspolitische Maßnahmen herbeizuführen (vgl. Amt der Salzburger Landesregierung (Hrsg.) 2006b). Dabei sieht sich die Tourismuswirtschaft als Synergie(marketing)partner der Verkehrsbetreiber beziehungsweise der Verkehrspolitik. Stellt die verkehrspolitische Maßnahme in erheblichem Ausmaß eine Verbesserung für die Tourismuswirtschaft dar, so ist auch eine Mitfinanzierung dieser Maßnahmen denkbar. Eine Basisfinanzierung verkehrspolitischer Maßnahmen ist aus Sicht des Tourismus nicht zielführend (vgl. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung (Hrsg.) 2011).

Die Zielvorstellungen des Tourismus unterscheiden sich kaum von jenen der Raumordnung und Verkehrspolitik. Allgemein ist es das Ziel der Raumordnungs- und Verkehrspolitik, die wirtschaftliche Entwicklung von Gemeinden beziehungsweise Regionen durch eine verbesserte Erreichbarkeit, durch den Ausbau der Infrastruktur und die Verbesserung des Angebotes zu fördern. Das gilt vor allem für den Tourismus, der in vielen Regionen die wirtschaftliche Grundlage darstellt. Die Verbesserung der Erreichbarkeit von Tourismusregionen insbesondere im öffentlichen Verkehr ist daher eine klare Zielsetzung der Verkehrs- aber auch der Raumordnungspolitik (vgl. Amt der Salzburger Landesregierung (Hrsg.) 2003).

Unterstützend könnten dabei von Seiten der Raumordnung und –planung Siedlungsschwerpunkte für touristische Nutzungen sein. Diese in regionalen Entwicklungskonzepten, wie beispielsweise im regionalen Entwicklungskonzept Liezen, definierten Siedlungsschwerpunkte sollten in gut erschlossenen Gemeindeteilen liegen und damit die Auslastung des öffentlichen Verkehrs verbessern. Schlussendlich ist dadurch die Finanzierung leichter möglich und ein qualitativ hochwertiges Angebot kann aufrecht erhalten werden. Die hochwertige Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist vor allem bei touristischen Großprojekten anzustreben (vgl. Bundesministerium für Wirtschaft 2010).

### **Öffentlicher Verkehr und andere umweltverträgliche Transportmittel**

Der Ausbau und die Verbesserung des Angebotes im öffentlichen Verkehr spielen in allen untersuchten Dokumenten eine wichtige Rolle. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Verdichtung des Busnetzes (bezüglich Angebot und Bedienungshäufigkeit) und auf einer verbesserten Abstimmung zwischen Bus und Bahn (vgl. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung (Hrsg.) 2008).

Die Verbesserung des Angebotes öffentlicher Verkehrsmittel wird in der Alpenkonvention sowohl für die ansässige Bevölkerung als auch für die Gäste als notwendig angesehen. Im Bereich Tourismusbildung wird die Abstimmung in Bezug auf den Urlauberlokalverkehr als verbesserungswürdig angesehen (vgl. Amt der Salzburger Landesregierung (Hrsg.) 2006a).

Zeit, Qualität, sowie Flexibilität werden in Zukunft vermehrt zu bestimmenden Größen im Tourismuswettbewerb und sind deshalb auch Herausforderungen für den öffentlichen Verkehr als touristisches Verkehrsmittel. Es wird einerseits nötig sein immer kürzere Reisezeiten zu erreichen, um damit die kürzeren Aufenthalte zu ermöglichen. Andererseits soll die Reise mit Erlebniswerten verknüpft werden, um sie zu einem Teil des Urlaubserlebnisses werden zu lassen und so die Qualität des Aufenthalts insgesamt positiv zu beeinflussen (vgl. Amt der Salzburger Landesregierung (Hrsg.) 2006b).

Insbesondere im Wettbewerb mit dem Auto als Reiseverkehrsmittel ist auch die Erhöhung des Reisekomforts (Dienstleistungen, Transport von Gepäck, Abholdienste) im öffentlichen Verkehr unerlässlich. Das erfordert eine umfassende Zusammenarbeit zwischen einzelnen AkteurInnen, um eine durchgehende qualitativ hochwertige Dienstleistungskette gewährleisten zu können (vgl. Amt der Steiermärkischen Landesregierung (Hrsg.) o.J.).

Neben dem öffentlichen Verkehr sollen aber auch andere umweltverträgliche Transportmittel im Sinne einer sanften Mobilität stärker forciert werden. Die Maßnahmen in diesem Bereich sind vielfältig und reichen vom Ausbau des Radwegenetzes für alltägliche wie für touristische Zwecke, E-Mobilität, über barrierefreie Angebote, bis hin zu verkehrsberuhigten und verkehrsfreien Zonen in den Orten. Noch einen Schritt weiter gehen Maßnahmen zur Einrichtung von komplett autofreien Tourismusorten, sowie Maßnahmen zur autofreien Anreise und des autofreien Aufenthalts von Urlaubsgästen. Grundsätzlich fordern alle Dokumente die Förderung der Benutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel.

### **Ganzjährige Auslastung des Angebotes**

Viele der bisher genannten Forderungen gehen mit einem großen organisatorischen und/oder finanziellen Aufwand einher. Die Durchführung der Maßnahmen hängt daher zu einem großen Anteil auch von der Wirtschaftlichkeit ab.

Um diese Wirtschaftlichkeit gewährleisten zu können, ist es zum einen notwendig, dass die Angebote angenommen werden, zum anderen, dass sie nicht nur temporär oder saisonal genutzt werden. Daraus ergibt sich die Forderung zu

einer ganzjährigen Auslastung des bereitgestellten Angebotes. Das kann durch ein abgestimmtes Angebot sowohl für die lokale Bevölkerung als auch für die Gäste erreicht werden. Eine weitere Möglichkeit besteht in der Forderung der Alpenkonvention zur besseren räumlichen und zeitlichen Staffelung der touristischen Nachfrage in den Feriengebieten. Es wird auf Bundesebene notwendig sein, Anreize zu bieten, die eine Schaffung touristischer Infrastruktur, die ganzjährig und gemeindeübergreifend genutzt werden kann, fördern (vgl. Bundesministerium für Wirtschaft 2010).

Abschließend kann festgehalten werden, dass die Zusammenführung der zahlreichen Zielvorstellungen aus den unterschiedlichen Dokumenten aus den Bereichen Tourismus, Verkehr und Raumordnung einen guten Überblick über die zentralen Überlegungen und Ziele der einzelnen Fachressorts zur Tourismusmobilität bietet.

Obwohl es sich bei den untersuchten Dokumenten um Konzepte, Strategien und Leitbilder aus drei unterschiedlichen Bundesländern handelt, konnten keine offensichtlich in Konflikt stehenden Zielvorstellungen identifiziert werden. Im Gegenteil zeigen die meisten Dokumente eine große Übereinstimmung in den Zielvorstellungen auf, wenngleich sie sich in der Schwerpunktsetzung und Detailtiefe zum Teil doch deutlich unterscheiden.

Ob und wie stark Tourismusmobilität explizit Erwähnung findet, unterscheidet sich ebenfalls von Dokument zu Dokument. Ein einheitliches Verständnis von Tourismusmobilität oder gar eine einheitliche Definition konnte nicht gefunden werden.

## 4.5 | Fazit: komplexe Rahmenbedingungen

Die Analyse der Rahmenbedingungen im Salzkammergut hat ergeben, dass die Anforderungen an die Gestaltung der Tourismusmobilität sehr komplex sind. Neben den unterschiedlichen Herausforderungen durch die Entwicklungen im Tourismus, wie kürzere Aufenthaltsdauer bei steigenden Ankünften, und Defizite im Verkehrsangebot sind es vor allem die verschiedenen AkteurInnen aus den unterschiedlichen Fachbereichen und deren Kompetenzen, Verantwortungsbereiche, sowie Tätigkeiten, die es zu berücksichtigen gilt.

Für die Tourismusmobilität, die in den untersuchten Rahmendokumenten keine explizite Erwähnung findet, wird in den verschiedenen Strategien und Konzepten der Bundesländer übereinstimmend eine verstärkte, auch grenzüberschreitende Kooperation und Koordination der Aktivitäten einzelner AkteurInnen gefordert. Die Frage nach dafür geeigneten Maßnahmen bzw. einem geeigneten Instrument bleibt jedoch weitgehend ungeklärt.

Die Gestaltung der Tourismusmobilität im Salzkammergut im Umfeld dieser fachlich, wie auch akteursseitig komplexen Rahmenbedingungen erfordert ein flexibles Instrument, das sowohl hinsichtlich der inhaltlichen Ausrichtung, als auch hinsichtlich der Beteiligung von AkteurInnen den komplexen Bedingungen gerecht wird.

## 5 | Handlungsfelder und –möglichkeiten zur Gestaltung der Tourismusmobilität im Salzkammergut

### 5.1 | Ableitung der Handlungsfelder

Ausgehend von den Erkenntnissen aus den vorangegangenen Kapiteln und den Erkenntnissen, die aus den Gesprächen mit Experten in der Region gewonnen werden konnten, sollen in diesem Kapitel Handlungsfelder für die Region abgeleitet werden.

#### 5.1.1 | Verbesserung des Angebots im öffentlichen Verkehr (ÖV)

Wie die Untersuchung der Verkehrsangebots im öffentlichen Verkehr in dieser Arbeit (siehe Kapitel 4.1.2) gezeigt hat, sind sowohl die Bedienzeiten als auch die Bedienungshäufigkeiten, sowie die Vernetzung der öffentlichen Verkehrslinien untereinander, vor allem aus touristischer Sicht, unzureichend.

Hier gilt es von Seiten der Gemeinden in interkommunaler Zusammenarbeit gemeinsam mit dem Verkehrsverbund und den Verkehrsunternehmen eine Lösung zu entwickeln. Die Tourismusverbände sind ebenfalls wichtige Partner, sowohl beratend bei der Angebotserstellung als auch durchführend bei der Vermarktung des Angebotes.

Es sollte ein zusätzliches, saisonal optimiertes, auf die jeweilige Kleinregion abgestimmtes, öffentliches Mobilitätsangebot entwickelt werden, das sowohl den Linienverkehr als auch flexiblere Formen des öffentlichen Verkehrs (z.B. Ruf-Bus) beinhaltet. Dabei sind vor allem die Bedürfnisse der einheimischen Bevölkerung, aber auch die der Urlaubsgäste zu berücksichtigen, um letztendlich eine optimale Auslastung des Angebots zu erreichen.

#### 5.1.2 | Einheitliche Regelung der ÖV-Tarife

Ein besonderes Hindernis für den Umstieg der Urlaubsgäste vom Pkw auf den öffentlichen Verkehr stellt neben teilweise unzureichender Bedienung auch das uneinheitliche und komplexe Tarifsystem dar. Das gilt insbesondere in der Region Salzkammergut, die sich über drei Bundesländer mit drei unterschiedlichen Verkehrsverbänden und Tarifregelungen erstreckt.

Ein Handlungsfeld ergibt sich daher in der Vereinheitlichung des Tarifsystems für die Region. Besonders aus Sicht der Gäste würde sich die Integration des öffentlichen Verkehrs in das Angebot der bereits bestehenden „Salzkammergut-CARD“ anbieten. Im Salzkammergut gab es bereits dahingehende Bemühungen, die allerdings bislang an der finanziellen Einigung scheiterten. Dennoch ist es wichtig die Bemühungen aufrecht zu erhalten.

Wichtig für eine Umsetzung der „Salzkammergut-CARD“ mit integriertem ÖV-Ticket für die gesamte Region ist die großräumige Abgrenzung des Geltungsbereichs. Dazu wäre es notwendig eine grundlegende Untersuchung zu den Aktivitätsräumen der Urlaubsgäste durchzuführen, auf der aufbauend die Abgrenzung vorgenommen werden könnte. Außerdem ist es wichtig nicht nur die klassischen Typen des öffentlichen Verkehrs (Bahn und Bus), sondern auch Schifffahrt und Seilbahnen zu integrieren.

Die Einführung von länderübergreifenden Standards für Mobilitätsinfrastrukturen und deren anschließende Produktvermarktung bilden einen weiteren wichtigen Punkt in diesem Zusammenhang. So würde synchron zu einer Vereinheitlichung des Tarifsystems auch eine Vereinheitlichung des Angebots und der Vermarktung ermöglicht.

Zur Umsetzung dieses Handlungsfeldes ist vor allem die Zusammenarbeit zwischen Tourismusverbänden und Verkehrsverbänden, sowie den jeweiligen Gemeinden entscheidend. Nicht vergessen werden darf bei der Vereinheitlichung des Tarifsystems auf jene NutzerInnengruppen die keine „Salzkammergut-CARD“ besitzen. Hier wäre ein Ticket für die „Zone Salzkammergut“ ähnlich den Kernzonenregelungen für größere Städte eine Überlegung.

### 5.1.3 | Tourismusmobilität zum Thema machen

Tourismusmobilität, touristische Freizeitmobilität oder auch Reiseverkehr sind den AkteurInnen in der Region zwar inhaltlich bekannt, als Begriffe werden sie jedoch kaum verwendet. Vielmehr werden einzelne Aspekte der Tourismusmobilität (z.B. E-Bike, Wanderwege) angesprochen. Dementsprechend fehlt bei durchgeführten Projekten oftmals ein integriertes Verständnis der Tourismusmobilität. Das gleiche gilt auch für die untersuchten Rahmendokumente der Gebietskörperschaften, die keine Definition oder einheitliches Verständnis für Tourismusmobilität anbieten.

Um Projekten in der Region mehr Qualität zu verleihen und gleichzeitig die Tourismusmobilität in der Mobilitätsdiskussion einzubetten, gilt es in eigenen Veranstaltungen (z.B. Konferenzen, Diskussionsrunden, Vortragsreihen) den Begriff in seinem gesamten inhaltlichen Umfang zu kommunizieren. Gleichzeitig bilden derartige Veranstaltungen die Möglichkeit zur Vernetzung der relevanten AkteurInnen untereinander.

### 5.1.4 | „Tourismusmobilitäts-Produkte“ entwickeln

Es sollte ein Verständnis für die Tourismusmobilität als touristisches Produkt geschaffen werden, das unter TouristikerInnen bisher nicht in ausreichendem Maße vorhanden ist. Dadurch ergeben sich Möglichkeiten zur verstärkten Vermarktung von Mobilitätsangeboten als touristisches Produkt. Ein gelungenes Beispiel dafür wird mit der „movelos-Region“ im Salzkammergut bereits durchgeführt (siehe Kapitel 5.3.2). Das Projekt ist ein gelungener Ansatzpunkt auf dem künftige Projekte zur Vermarktung der Nutzung des Rads oder generell des

Umweltverbundes – eventuell auch wie im Projekt „movel-Region“ in Verbindung mit Infrastrukturverbesserungen - im Sinne eines Produktes „Urlaub vom Auto“ durchgeführt werden könnten.

Speziell bei der Vermarktung von Radverkehrsangeboten konnten Defizite festgestellt werden. Die Untersuchung der Radverkehrsinfrastruktur (siehe Kapitel 4.1.8) hat gezeigt, dass ein gut ausgebautes Radwegenetz im Salzkammergut existiert. Ähnlich dem Donauradweg könnten beispielsweise der Traunradweg - der von Bad Aussee, über Gmunden nach Wels, bis zur Mündung in die Donau führt – und der Salzkammergutradweg – der von Salzburg über unterschiedlichen Routen entlang der großen Seen des Salzkammergutes nach Gmunden führt - in Kombination mit Übernachtungen noch stärker vermarktet werden.

### 5.1.5 | Interkommunale Zusammenarbeit über Landesgrenzen

Die Notwendigkeit und Wichtigkeit von interkommunaler Zusammenarbeit ist eine der Grundannahmen für diese Arbeit. Diese Annahme wurde auch von den AkteurInnen in der Region bestätigt und stellt eine zentrale Rahmenbedingung für die Region dar, wie aus den Rahmendokumenten ersichtlich wurde (siehe Kapitel 4.3). Vor allem zunehmende finanzielle Engpässe erfordern und ermöglichen gleichzeitig die interkommunale Zusammenarbeit. Eine besondere Herausforderung für die Region stellt dabei die Überwindung der Bundesländergrenzen dar.

Ein Handlungsfeld besteht daher darin, die länderübergreifende regionale Entwicklung zu verbessern. Abseits von privatwirtschaftlichen Organisationsformen sollte es den Gemeinden möglich sein, formelle, länderübergreifende Gemeindeverbände zu bilden. Diese hätten den Vorteil, dass strategische und inhaltliche Abstimmungen zwischen Gemeinden auch über die Bundesländergrenzen hinweg auf institutionellem Weg erfolgen können.

Dieses Handlungsfeld richtet sich vor allem an die Raumordnungsabteilungen der Bundesländer, die entsprechende Grundlagen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit gemeinsam mit den Regionalmanagements und –verbänden, sowie den betroffenen Gemeinden erarbeiten sollen.

### 5.1.6 | Entwicklung integrierter Standortkonzepte

Im Zuge der zunehmenden interkommunalen, strategischen und inhaltlichen Abstimmung sollten als Ergebnis gemeinsame Konzepte, Leitbilder und Visionen erarbeitet werden. Diese Konzepte, Leitbilder und Visionen können sich zu Beginn auf unterschiedliche sektorale und räumliche Einheiten beziehen. Sie sollten jedoch nur die ersten Schritte zu einer integrierten Entwicklungskonzeption darstellen.

Es empfiehlt sich für das Salzkammergut als funktional stark verflochtene Einheit ein integriertes Standortkonzept, im Sinne eines regionalen Entwicklungsprogramms, zu entwickeln. Dieses sollte alle Themen von der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung über Naturraum- und Landschaftsraumentwicklung bis hin zu Tourismusentwicklung abdecken.

Eine große Herausforderung besteht in diesem Zusammenhang ebenfalls in der länderübergreifenden Realisierung. Da die rechtlichen Grundlagen dafür im Moment nicht gegeben sind, empfiehlt es sich zu Beginn mit unverbindlichen Instrumenten, beispielsweise regionalen Entwicklungskonzepten, die auf einer freiwilligen Erarbeitung beruhen, zu arbeiten. Die Festlegungen sollten allerdings auf Dauer über Verordnungen der drei Bundesländer verbindlich gemacht werden können, beispielsweise über die Raumordnungs-Vereinbarungen.

Da es sich hierbei um überörtliche Raumordnungsfestlegungen handelt, sind in erster Linie die Raumordnungsabteilungen der Länder zuständig. Es kann angenommen werden, dass die Initiative von den einzelnen Gemeinden und bereits bestehenden Regionalverbänden ausgehen muss. Daher sind besonders diese AkteurInnen in diesem Handlungsfeld gefordert. Bei der Ausarbeitung der Konzepte sind zudem die diversen Fachabteilungen der Länder, die Kammern und andere relevante Organisationen und externe ExpertInnen, sowie in bestimmtem Ausmaß auch die Bevölkerung mit einzubeziehen.

## 5.2 | Handlungsmöglichkeiten auf regionaler Ebene

Maßnahmen zur Gestaltung der Mobilität in Tourismusregionen, dazu zählen verkehrsregelnde, verkehrstechnische, fahrzeugtechnische und organisatorische Maßnahmen, haben auch großen Einfluss auf regionale Entwicklungen im Allgemeinen (vgl. Freyer 2006). Beispielsweise werden gesamtwirtschaftliche Größen, wie Einkommen und Beschäftigung, sowie die Branchenstruktur und schlussendlich die Siedlungsstruktur und das Landschaftsbild mit beeinflusst (vgl. Frey-Marti 1996). Die komplexen, regionalen Zusammenhänge bedürfen einer interdisziplinären Herangehensweise auf regionaler Ebene. Auch Freyer (2006) argumentiert in seinem Kapitel zur touristischen Verkehrspolitik: „Für die Umsetzung einer integrierten Verkehrs- und Tourismusplanung ist die Regionalplanung die wichtigste Ebene.“ Er schlägt als Instrument ein touristisches Verkehrskonzept zur Koordination der unterschiedlichen Bemühungen auf regionaler Ebene vor.

In der räumlichen Planung stehen eine Vielzahl an unterschiedlichen Instrumenten und Methoden zur Verfügung, die in verschiedenen Arbeitsphasen zum Einsatz kommen können. Welche dieser Instrumente und Methoden für den Anwendungsfall der Gestaltung der Mobilität von Tourismusregionen zum Einsatz kommen können, wird in diesem Kapitel geklärt.

### 5.2.1 | Instrumente und Methoden räumlicher Planung

Für die unterschiedlichen Prozessschritte und Formen der räumlichen Planung existieren eine Vielzahl unterschiedlicher Instrumente und Methoden. Die hohe Anzahl macht es daher nicht möglich, sie im Rahmen dieser Arbeit vollständig aufzuzählen und zu erläutern. Hier soll vor allem ein Überblick über eine mögliche Systematisierung gegeben werden, die mit entsprechenden Beispielen illustriert wird. Instrumente werden als eine Kombination unterschiedlicher Methoden oder Verfahren verstanden.

Die Instrumente können folgendermaßen grob kategorisiert werden:

- Instrumente zur Analyse und Darstellung des Ist-Zustandes
- Instrumente für Prognosen
- Instrumente zur Interessensermittlung und -berücksichtigung
- Instrumente für die Entscheidungsfindung
- Instrumente der Planumsetzung

Für die Analyse und die Darstellung des Ist-Zustandes können die Methoden weiter in die beiden Kategorien qualitativ und quantitativ unterteilt werden. Die beiden Kategorien schließen sich bei der Anwendung dabei keineswegs aus. Sie können sich im Gegenteil sogar sehr gut ergänzen (vgl. Ritter und Wolf 1998).

Generell gilt für alle Instrumente und Methoden der räumlichen Planung, dass ihr Einsatz je nach Situation sinnvoll sein kann, oder auch nicht. Es kommt vor allem auf die richtige Auswahl und den Einsatz der Instrumente und Methoden für den konkreten Fall an (vgl. ÖGUT - Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik 2013).

Die quantitativen Methoden stellen „messbare“ oder zumindest beobachtbare Informationen zur Verfügung, während die qualitativen Methoden Aufschlüsse über Verhaltensweisen und Motive liefern. Beispiele für quantitative Methoden sind Verfahren der deskriptiven Statistik, multivariate Verfahren und Kartographie. Das Spektrum der qualitativen Methoden reicht von Interviews über die Phänomenologie, die Delphi-Methode bis hin zu hermeneutischer Text- und Bildinterpretation (vgl. Pohl 1998, Steingrube 1998).

Aufgrund der Informationen aus der Analyse und dem Ist-Zustand ist es grundsätzlich möglich Prognosen für zukünftige Entwicklungen zu erstellen. Die hierfür in der räumlichen Planung üblicherweise angewandten Methoden sind Modelle und Szenarien. Die Szenario-Technik ist oftmals mit partizipativen Elementen ausgestattet (vgl. Stiens 1998).

Die Instrumente zur Interessensermittlung und –berücksichtigung unterscheiden sich vor allem durch die Zielsetzungen und die Zielgruppe des jeweiligen Instrumentes. Zum einen gibt es rechtlich verpflichtende Formen der Interessensermittlung und –berücksichtigung, die ein geringes Maß an Beteiligung für

eine kleine Zielgruppe der Betroffenen fordern. Darüber hinaus ist es bei der Planungsdurchführung möglich ein höheres Maß an Beteiligung zu gewähren und die Planung einer breiteren Zielgruppe zugänglich zu machen. Die Auswahl des Maßes an Beteiligung und der Zielgruppe hängt stark mit der angestrebten Planung und der Planungsebene zusammen (vgl. Peine 1998).

Die Palette an Methoden ist hier sehr groß und reicht von einfacher Information bis zur aktiven Einbindung der Zielgruppen in die Planung. Als Beispiele können BürgerInnenversammlung, Fokusgruppengespräch, Workshop, Zukunftswerkstatt oder –konferenz und Planspiel genannt werden (vgl. ÖGUT - Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik 2013).

Bei den Instrumenten zur Entscheidungsfindung stehen ökonomische Bewertungsmethoden im Vordergrund. Hier sind vor allem die Methoden zur monetären Bewertung, Kosten-Wirksamkeits-Analyse, die Kosten-Nutzen-Analyse und die Nutzwertanalyse zu nennen. Es gibt darüber hinaus auch statistische Methoden zur Projektbewertung, wie beispielsweise die Faktoren- oder Clusteranalyse. Auch die Instrumente und Methoden, die bei der Interessensermittlung und –berücksichtigung genannt wurden, sind für die Entscheidungsfindung von Relevanz (vgl. Jacoby und Kistenmacher 1998).

Die Instrumente der Planumsetzung lassen sich grob in formelle und informelle Instrumente unterscheiden. Formelle Instrumente sind vor allem Gesetze, Pläne und Programme, die mit dem Ziel erstellt werden, einen mittel- bis langfristigen Rahmen, mit passivem Charakter zu setzen. Die formellen Instrumente der Planumsetzung sind wenig konkret was die Umsetzung betrifft, dafür sind sie für die nachgeordneten Planungsebenen verbindlich zu berücksichtigen und bieten Rechtssicherheit. Beispiele für formelle Instrumente der Planumsetzung sind die Raumordnungsgesetze, die Landesraumordnungspläne und –programme, sowie örtliche Entwicklungskonzepte (vgl. Priebis 1998).

Die informellen Instrumente hingegen sind Verfahren, die eine Konsenszielung und Kooperation zwischen AkteurlInnen verfolgen. Die Bandbreite der informellen Instrumente erstreckt sich von regelmäßig wiederkehrenden Ereignissen, wie „Runden Tischen“ oder Regionalkonferenzen über Masterpläne, Roadmaps und regionale Entwicklungskonzepte bis hin zu dauerhaften regionalen Netzwerken. Die größten Chancen auf eine Einflussnahme durch informelle Instrumente bestehen auf der regionalen Ebene. Zum einen bei der interkommunalen Kooperation als auch bei der Kooperation unterschiedlicher Fachabteilungen. Es sollte auch der Einsatz informeller Instrumente auf nationaler Ebene, beispielsweise dem österreichischen Raumordnungskonzept, sowie auf der Ebene örtlicher Planung nicht unerwähnt bleiben (vgl. Priebis 1998).

Die Instrumente der Planumsetzung können zusätzlich zur Kategorisierung nach ihrer Verbindlichkeit auch nach der Eingriffsstärke weiter unterschieden werden. Bei der Eingriffsstärke geht es vor allem um die Verhaltensbeeinflussung durch das Planungsinstrument, wobei die Palette von stark verhaltensbeeinflussenden Geboten und Verboten bis hin zur weniger beeinflussenden Kommunikation und Information reicht (vgl. Hein 1998).

Bei aller Kategorisierung sollte jedoch nicht auf die Kombination aus formellen und informellen Instrumenten verzichtet werden. Während die formellen Instrumente vor allem eine rahmensetzende, restriktive Form der Umsetzung von Raumordnungszielen darstellen, erlauben es informelle Instrumente gestaltend und flexibel an der Umsetzung der Ziele mitzuwirken. Eine gelungene Kombination aus beiden Instrumenten kann die Schwächen des jeweils anderen Instruments ausgleichen und die Stärken zur Geltung bringen (vgl. Prieb 1998).

Die Instrumente der Planumsetzung stellen die konzeptionelle Zusammenführung der zuvor genannten Einzelinstrumente - von der Analyse, über die Prognose bis zur Entscheidungsfindung - zu einem der Situation angepassten Plan, Programm, Konzept etc. dar (vgl. Hein 1998).

### 5.2.2 | Planungsinstrumente in Österreich

Nach dem allgemeinen Überblick über die Instrumente und Methoden der räumlichen Planung, werden in diesem Abschnitt die in Österreich von Rechtswegen zur Verfügung stehenden Planungsinstrumente beschrieben.

Die Kompetenzverteilung der österreichischen Bundesverfassung sieht für den Bereich der Raumordnung vor, dass sie prinzipiell Sache der Bundesländer ist, sowohl in Gesetzgebung als auch Vollziehung. Der Bund hat in einigen selbstständigen Bereichen Gesetzgebungs- und Vollzugskompetenz, die ebenfalls räumlich wirken, beispielsweise das Eisenbahnwesen. Die Gesetzgebung und Vollziehung der Raumordnung auf Landesebene darf diesen nicht widersprechen. Nicht zum Bereich der Bundesländer zählen Raumplanungsaktivitäten auf der kommunalen Ebene, diese fallen in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden. Die Landesraumordnung gibt jedoch den Rahmen für kommunale Raumplanungsaktivitäten vor. Auch auf Landesebene existieren darüber hinaus Aufgabenbereiche, die räumlich wirken, ohne nominell der Raumordnung anzugehören, wie zum Beispiel der Naturschutz (vgl. Zehetner 2001a).

Grundsätzlich können die Planungsinstrumente in Österreich, analog der Kategorisierung in formelle und informelle Instrumente, in Planungsinstrumente mit rechtlicher Bindungswirkung und Planungsinstrumente mit Empfehlungscharakter unterschieden werden (vgl. Zehetner 2001a).

Zu den letztgenannten zählen beispielsweise das Österreichische Raumentwicklungskonzept 2011 auf nationaler Ebene oder regionale Entwicklungskonzepte auf Landesebene. Diese Form der Planungsinstrumente wird aufgrund der Übereinkunft unterschiedlicher AkteurlInnen auf der jeweiligen räumlichen Ebene erstellt. Die Einhaltung der darin vereinbarten Ziele ist jedoch, wie der Name bereits erahnen lässt, nicht verbindlich und kann dementsprechend nicht eingefordert werden. Da weder eine einheitliche Vorgehensweise noch verpflichtende Inhalte für diese Art der Planungsinstrumente existieren, ist die Vielfalt der Ergebnisse dementsprechend groß und von unterschiedlicher Qualität (vgl. Zehetner 2001a).

Ganz anders gestaltet sich das Bild der Planungsinstrumente mit rechtlicher Bindungswirkung. Diese Planungsinstrumente weisen eine rechtlich verankerte Hierarchie auf. Den Grundstein der rechtsverbindlichen Planungsinstrumente bilden die Raumordnungs- und Raumplanungsgesetze der Bundesländer. Sie fixieren die Ziele für die Raumordnung des jeweiligen Bundeslandes und geben den weiteren rechtlichen Rahmen für die überörtliche Raumordnung und die örtliche Raumplanung vor (vgl. Zehetner 2001a).

Danach folgen die überörtlichen Raumordnungsprogramme, die die Zielsetzungen der Raumordnung konkretisieren und erforderliche Maßnahmen aufzeigen. Diese Programme beziehen sich entweder auf das gesamte Bundesland oder Teile davon und werden von der Landesregierung in Form von Verordnungen verabschiedet. Es besteht zudem die Möglichkeit die überörtlichen Raumordnungsprogramme auf spezifische Fachbereiche zu beziehen (z.B. Tourismus). In der Praxis werden überörtliche Raumordnungsprogramme allerdings noch nicht flächendeckend eingesetzt (vgl. Zehetner 2001a).

Auf der Gemeindeebene schließlich findet sich die größte Vielfalt an rechtlichen Planungsinstrumenten. Das wichtigste örtliche Planungsinstrument stellt in der Praxis der Flächenwidmungsplan dar. Zusätzlich dazu besteht für die Gemeinden noch die Möglichkeit ein örtliches Entwicklungskonzept (in manchen Bundesländern ist dieses verpflichtend zu erstellen) und einen Bebauungsplan zu erstellen (vgl. Zehetner 2001a).

Neben den etablierten, rechtlichen Planungsinstrumenten kommen in den letzten Jahren vermehrt Bemühungen zu einer aktiveren Gestaltung der Siedlungsentwicklung bzw. der räumlichen Entwicklung im Allgemeinen auf. Zu nennen sind hier das Instrument der Vertragsraumplanung und marktwirtschaftliche Instrumente, beispielsweise Lenkungsabgaben (vgl. Zehetner 2001a). Da diese jedoch keine Relevanz für die Gestaltung der Tourismusmobilität haben, wird nicht näher darauf eingegangen.

Für die Gestaltung der Tourismusmobilität einer Region gibt es in Bezug auf das System der rechtlichen Planungsinstrumente in Österreich zwei Möglichkeiten. Zum einen wäre es möglich ein regionales Sachkonzept auf Landesebene zu erarbeiten und zu verordnen. Zum anderen könnte ein Planungsinstrument mit Empfehlungscharakter gewählt werden. Besonders informelle Instrumente, beispielsweise Konzepte, Strategien und Masterpläne wurden bislang in der Region eingesetzt. Ergänzend dazu wurden einige Maßnahmen durchgeführt.

### 5.3 | Beispielprojekte aus der Region

Im Salzkammergut beschäftigt man sich schon länger mit dem Thema Tourismusmobilität. In vielen kleineren Initiativen wurden bereits Projekte zum Thema durchgeführt.

Wie der kurze geschichtliche Rückblick auf die Region zeigte, war das Thema Mobilität immer schon sehr eng mit der regionalen und vor allem der touristischen Entwicklung verbunden (siehe Kapitel 3.3).

Zwei aktuelle Projekte sollen aufgrund ihres inhaltlich beziehungsweise organisatorisch umfassenden Ansatzes als positive Beispiele, die Möglichkeiten im Themenfeld Tourismusmobilität tätig zu werden für die Region aufzeigen.

Bei den zwei Projekten handelt es sich einerseits um das Mobilitätskonzept für die Ferienregion Attersee „Attersee-MOBIL“ und andererseits um das E-Bike-Projekt „movelo-Region Salzkammergut“, das für die gesamte Tourismusregion Salzkammergut durchgeführt wurde. Während im ersten Projekt vor allem die umfassende Betrachtung der Freizeitmobilität, sowohl für Gäste als auch Einheimische auffällt, ist es im zweiten Projekt der räumliche Umfang, aber auch der Inhalt des durchgeführten Projektes, der für die Arbeit von Interesse ist.

### 5.3.1 | Mobilitätskonzept „Attersee MOBIL“

Das Projekt „Attersee MOBIL – Sanfte Mobilität in der Atterseeregion für Einheimische, Ausflügler und Gäste“ setzte sich zum Ziel ein Angebotspaket zur sanften Mobilität zu schnüren. Inhalt dieses Angebotspaketes sind die Einrichtung einer ständigen Arbeitsgruppe für eine verstärkte Vernetzung und Abstimmung, die vermehrte Nutzung des Sees als Transportweg in den Fokus zu rücken und eine (autofreie) Mobilitätslandkarte, sowie ein Mobilitätskonzept für die Region zu erstellen. Begleitend dazu wurde der Zielgruppe das Projekt durch Information und Marketing, sowie Bewusstseinsbildungsmaßnahmen in Gemeinden, Schulen und Betrieben näher gebracht (vgl. Tourismusverband Ferienregion Attersee-Salzkammergut 2009).

Als Pilotprojekt für die gesamte touristische Salzkammergutregion versuchte man, auch durch die Beteiligung am klima:aktiv Mobilitätsprogramm, eine autofreie Anreise und autofreie Fortbewegung in der Region zu ermöglichen und damit zu einer Reduktion der CO<sub>2</sub>-Belastung und einer Erhöhung der Lebensqualität für Einheimische und Gäste beizutragen (vgl. Tourismusverband Ferienregion Attersee-Salzkammergut 2009).

Fünf Schwerpunkte wurden aus den Zielsetzungen abgeleitet:

- Sanfte Mobilität als neuer Schwerpunkt in der Regionalentwicklung und Verankerung der sanften Mobilität als Zukunftsthema der Atterseeregion.
- Den Attersee vermehrt als sanften Transportweg nutzen – Renaissance der Personenschiffahrt am Attersee.
- Bestehendes öffentliches Verkehrsangebot besser koordinieren, attraktivieren und bewerben.
- Motivation zum Einsatz von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.
- Information, Bewusstseinsbildung, Marketing und Bewerbung von Attersee MOBIL.

Projekträger ist der Tourismusverband Ferienregion Attersee-Salzkammergut. Das Projekt wurde zudem durch den Regionalverein REGATTA (Regionalentwicklungsverein Attersee-Attergau) begleitet (vgl. Tourismusverband Ferienregion Attersee-Salzkammergut 2009).

Im Rahmen dieses Projektes wurde ein Mobilitätskonzept erstellt, das hier kurz zusammengefasst dargestellt werden soll. Der Beginn des Konzeptes besteht aus einer Bestandsanalyse, sowie einer Stärken/Schwächen-Analyse für die Region. Als Stärken wurden vor allem die gute Erreichbarkeit aus den Ballungszentren (Wien, Linz, Salzburg), sowie gute Busverbindungen und die attraktive Atterseeschiffahrt angeführt. Schwächen bestehen zum Teil im Angebot des öffentlichen Verkehrs und in dessen Bedienungsqualität. Zudem ist die Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln unzureichend. Ähnliche Defizite haben sich auch bei der Untersuchung des Verkehrsangebotes im Salzkammergut im Rahmen dieser Arbeit ergeben (siehe Kapitel 4.1).

Beim Infomaterial wurden aufgrund des fehlenden Hinweises auf öffentliche Verkehrsmittel ebenfalls deutliche Defizite erkannt. Im Bezug auf das aus dem Projekt stammende Ziel der autofreien Mobilität in der Region wurden Maßnahmen in den Bereichen:

- Attraktives ÖV-Angebot,
- Professionelles Infomaterial,
- Attraktive Packages,
- Angebotsgruppe als Vorreiter und Motor der Entwicklung,
- und Qualitätsmanagement,

vorgeschlagen. Einige dieser Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, manche davon scheiterten bei der Umsetzung an fehlender Akzeptanz. So kann zum Beispiel die Angebotsgruppe Schiff & Wandern als neues touristisches Produkt und gelungene Maßnahme genannt werden. Der Einsatz von Ruf-Boot-Taxis konnte sich allerdings aufgrund zu wenig verfügbarer Lizenzen und der Größe des Sees, die einen wirtschaftlichen Betrieb nicht erlaubte, nicht wirklich durchsetzen (vgl. Tourismusverband Ferienregion Attersee-Salzkammergut 2009).

Die Durchführung des Projektes erfolgte im Zeitraum 2009/2010, wobei einzelne Maßnahmen auch für einen längeren Zeitraum (3 Jahre) ausgelegt wurden. Es wurde versucht durch dieses Projekt den Anteil an Dauer- und Tagesgästen, die ohne den eigenen Pkw anreisen zu erhöhen und insgesamt eine Verringerung des Anteils der Wege, die mit dem Pkw zurückgelegt werden in der Region zu erreichen. Die durchgeführten Maßnahmen sollten zu einer Verringerung des Pkw-Verkehrs, der Lärmbelästigung und der Emission von Luftschadstoffen führen und somit einen Beitrag zum Klimaschutz als auch zur besseren Auslastung der ÖV-Angebote leisten (vgl. Tourismusverband Ferienregion Attersee-Salzkammergut 2009).

Es konnten sicher nicht alle Ziele in vollem Umfang erreicht werden, aber mit dem Aufgreifen des Themas, der Erstellung des Mobilitätskonzepts, sowie der Schaffung eines Gesamtangebotes für sanfte Mobilität, wurden wichtige Schritte unternommen.

Das Projekt zeigt, wie mit einem umfassenden inhaltlichen Ansatz die Mobilitätsvoraussetzungen sowohl für die einheimische Bevölkerung als auch die Gäste verbessert werden können, auch wenn nicht alle der gesetzten Maßnahmen so erfolgreich waren, wie man sich das zu Projektbeginn erhofft hatte. Ein wichtiger erster Schritt zu einer zukunftsfähigen Mobilität wurde in der Atterseeregion mit diesem Projekt auf alle Fälle gemacht. Dieses Projekt kann ein Stein des Anstoßes für weitere Projekte, Maßnahmen und Initiativen in der Region und darüber hinaus sein.

### 5.3.2 | Movelo-Region Salzkammergut

Das Projekt Movelo-Region Salzkammergut hat zum Ziel ein Netzwerk aus Verleih- und Akkuwechselstationen für E-Bikes im Salzkammergut zur Verfügung zu stellen. Die Zusammenarbeit der unterschiedlichen lokalen Anbieter und die Verwendung einheitlicher E-Bikes machen ein unkompliziertes Verleih- und Akkuwechselsystem möglich (vgl. movelo GmbH 2012).

Träger ist die Salzkammergut Tourismusmarketing GmbH, die gemeinsam mit der movelo GmbH und weiteren lokalen Partnern dieses Projekt durchführte. Die Projektpartner, die sich entweder als Verleihstationen, Akkuwechselstationen oder kombinierte Verleih- und Akkuwechselstationen beteiligen sind Hotels, Gastwirtschaften, Sportartikelhändler, Fahrradhändler und die Tourismusinformationsstellen einiger Ferienregionen. Acht der zehn Ferienregionen – bzw. Projektpartner aus den Ferienregionen - beteiligen sich an diesem Projekt. Lediglich in den Ferienregionen Attergau und Almtal gibt es keine Projektpartner. Insgesamt stehen durch das Projekt 30 Verleih- und 21 Akkuwechselstationen in der Region zur Verfügung (vgl. movelo GmbH 2012).

Das Projekt stellt aber nicht nur die Infrastruktur für die E-Bikes und die E-Bikes selbst bereit, sondern vermarktet gleichzeitig das Komplettpaket „E-Bike Urlaub“. Beworben werden E-Bike Touren, sowie ganze Pauschalurlaube, die das E-Bike in Kombination mit Hotelaufenthalten inklusive Verpflegung, Gepäcktransport, Routenbeschreibung und Kartenmaterial für einen bestimmten Zeitraum beinhalten (z.B. 7-tägige Salzkammergut Seen Radtour). Mit diesem Projekt wird die umweltfreundliche Mobilität zum touristischen Produkt, das auch dementsprechend vermarktet und verkauft werden kann (vgl. movelo GmbH 2012).

In zweierlei Hinsicht ist das Projekt daher auch für diese Arbeit von Interesse und als Vorzeigeprojekt in der Region hervorzuheben. Erstens handelt es sich um ein Projekt, das die Mobilität nicht nur als notwendiges Übel für die Tourismuswirtschaft betrachtet, sondern die Tourismusmobilität durch die aktive Gestaltung eines komfortablen und attraktiven Angebotes zu einem vermarktbareren touristischen Produkt macht. Dieser Grundgedanke könnte neben dem E-Bike

auch auf andere umweltfreundliche Verkehrsmittel übertragen werden und hat in diesem Sinne absoluten Vorbildcharakter. Als Erweiterung zu dem bestehenden Projekt könnte auch die Kombination der E-Bikes mit anderen Verkehrsmitteln, beispielsweise Schiff oder Bahn, angedacht werden. Da das Projekt erst 2011 initiiert wurde, sind natürlich erst die Ergebnisse der Projektdurchführung abzuwarten, bevor eine Weiterentwicklung vorgenommen werden kann.

Der zweite Aspekt, der dieses Projekt hervorhebt ist die breite Aufstellung der Projektpartner. Das Projekt zeigt, dass zumindest im Bereich privatwirtschaftlicher Initiativen eine Zusammenarbeit in der Region Salzkammergut, auch über Bundesländergrenzen hinweg, möglich ist. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang sicherlich die Rolle der Salzkammergut Tourismusmarketing GmbH, die als Projektträger aktiv zur Gestaltung des Mobilitätsangebotes der gesamten Region beiträgt. Die Attraktivität dieses Angebotes liegt letztendlich auch darin, dass eine Region, beinahe von der Größe Vorarlbergs, mit einem einheitlichen E-Bike-Netzwerk erschlossen werden konnte.

#### 5.4 | Fazit: integrierter, regionaler Prozess notwendig

Handlungsfelder lassen sich in vielen Bereichen für die Gestaltung der Tourismusmobilität im Salzkammergut ableiten. Diese reichen von der Behebung von Defiziten bis zu einer Weiterentwicklung der Qualität des Angebotes. Für eine exakte Maßnahmenformulierung wären in vielen Fällen noch gesonderte Bedarfserhebungen notwendig.

Für die Bearbeitung der Handlungsfelder stehen auf regionaler Ebene, die als zentral für die Gestaltung der Tourismusmobilität angesehen wird, eine Vielzahl an Instrumenten zur Verfügung. Aufgrund der komplexen Rahmenbedingungen, unter anderem der Vielzahl an AkteurInnen und der Verteilung über drei Bundesländer, bieten sich vor allem informelle Instrumente der Planumsetzung an. Es bestünde auch die Möglichkeit der Verordnung eines regionalen Sachkonzeptes auf Landesebene, die Umsetzung ist bei derzeitiger Rechtslage aber, aufgrund der Bundesländerteilung, unwahrscheinlich.

Sich als Region mit dem Thema Tourismusmobilität auseinanderzusetzen, erfordert schrittweise vorzugehen und viele kleine Initiativen, wie die gezeigten Beispielprojekte, zu einem integrierten, regionalen Prozess zusammenzuführen. Durch das Hinarbeiten auf eine gemeinsame Vision kann mit Hilfe einer Arbeitsgruppe, die die Steuerung übernimmt, ein wichtiger Beitrag zur Gestaltung der Tourismusmobilität geleistet werden. Ein Instrument, das sich hervorragend für die Erarbeitung eines solchen Prozesses eignet ist die Roadmap.

## 6 | Roadmapping: Tourismusmobilität im Salzkammergut

### 6.1 | Die Roadmap

Der Begriff der *Roadmap* (engl. für Straßenkarte) kommt aus dem Bereich der Technologieentwicklung von Unternehmen. Technologie-Roadmaps sollen die zeitliche Entwicklung von Technologien prognostizieren und gleichzeitig Maßnahmen für die Erhaltung bzw. Verbesserung der technologischen Position des Unternehmens ableiten. Es handelt sich um ein Instrument der Forschungs- und Entwicklungsplanung und wird in dieser Instrumentengruppe den intuitiv-strukturierten Suchverfahren zugeordnet (vgl. Möhrle und Isenmann 2008).

#### 6.1.1 | Die Metapher der Straßenkarte

Die Metapher der Straßenkarte bedeutet, dass ein Unternehmen in gewisser Weise als Fahrzeug betrachtet wird, das eine Reise durch teils bekanntes und teils unbekanntes Gelände durchführt. Der/die FahrerIn, also die Leitung des Unternehmens, ist durch eine Navigation zu unterstützen (vgl. Möhrle und Isenmann 2008). Legt man diese Metapher auf die regionale Entwicklungsplanung um, so könnte man die Region als Fahrzeug und die EntscheidungsträgerInnen in der Region als FahrerIn betrachten.

Das Prinzip der Roadmap ist es gewisse Informationen visuell zu kommunizieren. Eine Straßenkarte zeigt an, welche Charakteristika die Landschaft aufweist, welche Orte es gibt und wie diese miteinander vernetzt sind. Sie beschreibt damit auch, welche Orte benachbart sind und wie weit die Orte auseinander liegen. Geht man von einem Bezugspunkt aus, so kann die Entfernung zu diesen Orten bzw. einem bestimmten Zielort erkannt werden. Die Straßenkarte zeigt auch, ob auf dem Weg Umwege in Kauf genommen werden müssen oder ob besondere Schwierigkeiten zu erwarten sind, die überwunden werden müssen. Sie zeigt zudem Schnittstellen an (vgl. Möhrle und Isenmann 2008).

Die Analogie zur regionalen Entwicklung wird deutlich, indem man einige Wörter austauscht. Demnach zeigt eine Roadmap die Rahmenbedingungen für die Region an, welche Zielvorstellungen existieren und wie diese miteinander zusammenhängen. Sie beschreibt, welche Zielvorstellungen benachbart sind und wie weit die Zielvorstellungen auseinander liegen. Geht man vom heutigen Ist-Zustand der Region aus, so kann die Entfernung zu diesen Zielvorstellungen bzw. einem gewünschten Endzustand erkannt werden. Die Roadmap zeigt dabei an, ob die Zielvorstellungen direkt erreicht werden können oder ob Zwischenschritte (Umwege) in Kauf genommen werden müssen bzw. ob besondere Schwierigkeiten zu erwarten sind, die überwunden werden müssen. Sie zeigt auch die Schnittstellen zu anderen Regionen oder administrativen Einheiten an.

### 6.1.2 | Roadmapping zur Erarbeitung einer Roadmap

Die Roadmap soll also helfen, die zukünftige Entwicklung einer Region zu „navigieren“ (vgl. Möhrle und Isenmann 2008). Sie dient sozusagen als Planungswerkzeug für eine Reise in die Zukunft und bietet für EntscheidungsträgerInnen mittel- bis langfristiges Orientierungswissen. Das Roadmapping, also der Prozess zur Erstellung einer Roadmap, stellt ein Instrument zur aktiven Gestaltung von Zukunftsentwicklungen dar. Bedeutung erlangt dieses Instrument vor allem durch die Integration der Bündelung vieler Einzelthemen, sowie dem Identifizieren von Handlungsoptionen und dem Setzen von Prioritäten in einem einzigen Prozess bzw. Dokument.

Spezifiziert werden kann das Roadmapping vor allem durch folgende Charakteristika (vgl. Möhrle und Isenmann 2008):

- Systemische Erfassung, Bündelung und Bewertung von Entwicklungspfaden
- Abstimmung divergierender Meinungen und Erwartung in gruppendynamischen Prozessen
- Darstellung des Ist-Zustandes in einem bestimmten Kontext zu einem bestimmten Zeitpunkt
- Darstellung der Art, Geschwindigkeit und Richtung möglicher Entwicklungen
- Identifikation konkreter Handlungsoptionen in einem spezifischen Handlungskontext
- Rückgriff auf einen Instrumentenmix verschiedener bewährter Instrumente, wie die Szenario-Technik oder die Delphi-Methode
- Bündelung verschiedener Zugänge in komplexen Handlungsfeldern
- Visualisierung der Aktivitäten, Anforderungen und Meilensteine über die Zeit

Das klassische Technologie-Roadmapping kann in die vier Typen der unternehmensspezifischen, branchenbezogenen, problemorientierten und Forschungs- und Entwicklungs-Roadmaps unterschieden werden. Diese Formen des klassischen Technologie-Roadmapping weisen eine stark dominierende Technologieperspektive auf. In den letzten Jahren entwickelte sich das Instrument jedoch weiter, hin zu einem komplexeren, offeneren strategischen Instrument. Das liegt vor allem in der zunehmend breiteren Verwendung des Instruments begründet. Während in den Anfängen vor allem der Einsatz bei unternehmerischen (Technologie-)Entwicklungsprozessen dominierte, werden zunehmend auch gesellschaftliche und politische Entwicklungsprozesse mit Hilfe von Roadmapping entworfen (vgl. Behrendt 2010).

### 6.1.3 | Einsatzgrenzen des Roadmapping

Der Einsatz von Technologie-Roadmaps ist bereits bei der Prognose technischer Entwicklungen nur eingeschränkt möglich. Prognosen sind an sich immer mit Unsicherheit verbunden. Aus technologischer Sicht ist es beispielsweise unmöglich wissenschaftliche Entdeckungen oder Durchbrüche vorherzusagen (vgl. Behrendt 2010).

In noch weitaus größerem Ausmaß hat diese Aussage für Roadmaps in der Regionalentwicklung Bedeutung. Roadmaps eignen sich nur wenig als Instrument zur Vorhersage bestimmter Entwicklungen. Vielmehr ist es ein Werkzeug zur Weiterentwicklung bestehender bzw. erwünschter Entwicklungen und deren Kommunikation. Die Roadmap bildet das (visuelle) Grundgerüst für diese Entwicklungen. Unsicherheiten sollen durch die Einbeziehung einer möglichst heterogenen AkteurInnengruppe in den Erstellungsprozess, die Entwicklung unterschiedlicher Zukunftsbilder unter Berücksichtigung von „Störfällen“ und ein iterativ, zyklisches Prozessdesign verringert werden (vgl. Behrendt 2010).

Einen modernen Ansatz für Roadmapping, der unter Berücksichtigung dieser Einsatzgrenzen die Anwendungsfelder erweitert, ist das integrierte Roadmapping (vgl. Behrendt 2010).

### 6.1.4 | Integriertes Roadmapping

Beim integrierten Roadmapping handelt es sich um einen sozialen Prozess, bei dem gegenüber dem klassischen Ansatz weiche Faktoren wie kommunikative Kompetenz, Vertrauen und Offenheit eine höhere Bedeutung haben. Inhaltlich kommt vor allem Nachhaltigkeitsaspekten eine zentralere Rolle zu als bisher.

Für ein integriertes Roadmapping muss eine Roadmap einerseits einen ausreichend großen Rahmen bieten, um die Komplexität übergeordneter Entwicklungen abbilden zu können. Andererseits müssen Schwerpunkte gesetzt werden, die die verfügbaren Ressourcen konzentrieren, um somit Unsicherheiten von Trendaussagen und ungewissen Handlungsfolgen Rechnung zu tragen. Zudem spielen die Abschätzung ökologischer und sozialer Wirkungen und der Umgang mit eventuell auftretenden Konflikten zwischen den unterschiedlichen Zielsetzungen eine wichtige Rolle. Eine zunehmende Einbindung von Stakeholdern in den Roadmapping-Prozess soll dies zusätzlich unterstützen. Schlussendlich muss eine integrierte Roadmap auch an die Entscheidungsträger kommunizierbar sein. Die erarbeiteten Zukunftsbilder müssen in konkrete Meilensteine, Aktivitäten und Maßnahmen überführt werden, die den langfristigen Erfolg einer Organisation sicherstellen (vgl. Behrendt 2010).

Das Grundkonzept für integriertes Roadmapping besteht zum einen aus einer Trendanalyse (Extrapolation) und zum anderen aus einem Zukunftsbild oder mehreren Zukunftsbildern (Retropolation). Es kommt dabei der aus dem klassischen Technologie-Roadmapping etablierte Instrumentenmix zum Einsatz (z.B. Szenario-Technik).

Die Zukunftsbilder erlauben es auch Entwicklungen aus unterschiedlichen Perspektiven unter Berücksichtigung von möglichen Störereignissen in den Roadmapping-Prozess einfließen zu lassen. Die beiden unterschiedlichen Sichtweisen (Extrapolation – Retropolation) ergänzen sich wechselseitig, indem einerseits bekannte Entwicklungen in die Zukunft fortgeschrieben werden und andererseits aus den Zukunftsbildern Aufgaben und Problemstellungen für die heutige Entwicklung abgeleitet werden. Die Kombination dieser zwei Sichtweisen erlaubt es dann, die offenbaren Entwicklungsoptionen in konkrete Meilensteine, Aktivitäten und Maßnahmen zu überführen. Besonders für die integrierte Roadmap gilt dabei die Berücksichtigung mehrerer Dimensionen und zwar sowohl der Technologie, der Wirtschaft, der Politik, der Umwelt als auch der Gesellschaft. Für die Durchführung ist die Integration von externen AkteurInnen in den Erstellungsprozess wichtig (vgl. Behrendt 2010).

### 6.1.5 | Leitorientiertes, integriertes Roadmapping

Das leitorientierte, integrierte Roadmapping ergänzt die Methode des integrierten Roadmapping um essentielle Elemente. Das integrierte Roadmapping wird vor allem aufgrund der weiter oben bereits angeführten Eigenschaften wie Mehrdimensionalität, Perspektivenwechsel und Integration von SchlüsselakteurInnen als geeignet für ein komplexes, mehrdimensionales Einsatzfeld, wie die Tourismusmobilität, gesehen (vgl. Beucker et al. 2011).

Kritik wird vor allem an dem bisher kaum berücksichtigten Diskussions- und Abstimmungsprozess zwischen den AkteurInnen geäußert. Das leitorientierte, integrierte Roadmapping soll daher die Verständigung auf gemeinsame Ziele unterstützen. Das ist vor allem bei Prozessen, wie regionalen Entwicklungsprozessen, bei der eine Vielzahl an heterogenen AkteurInnen involviert und die Ziele komplex und langfristig sind, von hoher Priorität.

Eine weitere Kritik ist, dass die Methode bisher eine strikt lineare Durchführung beschreibt. Es wird zwar in der Literatur darauf hingewiesen, dass der Idealfall ein iterativer und zyklischer Prozess sei, jedoch ist es in der Methode selbst noch zu wenig stark verankert. Der vorläufige Charakter des Roadmapping-Prozesses sollte im leitorientierten, integrierten Roadmapping stärker in den Vordergrund treten (vgl. Beucker et al. 2011).

Um die Lücken im Roadmapping-Prozess zu schließen wird der Prozess auf zwei voneinander unabhängigen Prozessebenen durchgeführt, die je nach Bedarf auf verschiedene Weise miteinander verknüpft werden können. Bei den beiden Prozessebenen handelt es sich um die Phasen der Entwicklung von Leitorientierungen und um die Schritte des integrierten Roadmappings (vgl. Beucker et al. 2011).

Trotz dem, durch das leitorientierte, integrierte Roadmapping erweiterten Anwendungsspektrum des Instruments, ist es für die Verwendung in dieser Form für die regionale Entwicklung nach wie vor unzureichend. Für das Projekt nordwest2050 wurde daher der Versuch unternommen, die klassische Technologie-Roadmap-Typologie um eine regionsspezifische Roadmap zu erweitern (vgl. Beucker et al. 2011).

### 6.1.6 | Regionsspezifisches Roadmapping

Das regionsspezifische Roadmapping unterscheidet sich vor allem durch die komplexen Zielsetzungen und die breite Beteiligung von AkteurInnen von den vier klassischen Typen des Technologie-Roadmapping. Der Gegenstand des regionsspezifischen Roadmapping ist ein regionaler Entwicklungskorridor oder Masterplan. Dieser kann auch auf spezielle Themenfelder bezogen werden. Initiator und Träger eines derartigen Roadmapping-Prozesses sind öffentliche Träger in Kooperation mit regionalen AkteurInnen. Den Analyseraum bildet die Region mit Anknüpfungspunkten an den nationalen und internationalen Raum. Die Zielgruppe der Roadmap sind die beteiligten AkteurInnen, die Politik, regionale SchlüsselakteurInnen sowie die (interessierte) Öffentlichkeit (vgl. Beucker et al. 2011).

Das Ziel der regionsspezifischen Roadmap ist die Ausgestaltung und Abstimmung von Entwicklungs- und Einflussfeldern einer Region. Die Herangehensweise ist problem- bzw. zielorientiert und erfolgt über spekulative oder normative Szenarien bzw. Leitbilder. Der Zeithorizont einer regionsspezifischen Roadmap sollte mittel- bis langfristig angedacht werden und je nach Ausführung zwischen 10-50 Jahren liegen. Idealerweise handelt es sich dabei um einen iterativen und langfristigen Prozess (vgl. Beucker et al. 2011).

Die regionale Entwicklungsplanung arbeitet schon seit einigen Jahrzehnten mit mittel- bis langfristig wirkenden Planungsinstrumenten wie etwa Masterplänen, Leitbildern oder Entwicklungskonzepten. Roadmapping wird in der regionalen Planungspraxis noch selten angewandt. Das Grundkonzept üblicher Planungsinstrumente ist dem des Roadmapping oftmals sehr ähnlich. Das Roadmapping grenzt sich vor allem durch die grafische Aufbereitung auf einer Zeitskala und die damit verbundene einfachere Kommunizierbarkeit der Inhalte von vergleichbaren, „herkömmlichen“ Planungsinstrumenten ab (vgl. Behrendt 2010).

Ein weiterer Punkt, der das Roadmapping zum Teil von anderen Planungsinstrumenten unterscheidet, ist, dass der Fokus nicht nur auf dem Endergebnis - der Roadmap - sondern auch auf dem Erstellungsprozess - dem Roadmapping - liegt (vgl. Behrendt 2010).

## 6.2 | Roadmapping - Prozessgestaltung

Für die Arbeit wird der Ansatz eines integrierten Roadmappings weiterverfolgt. Es gibt bisher in der Literatur keine theoretischen Konzepte für die Prozessgestaltung eines Roadmapping-Prozesses in der Regionalplanung. Es wird daher der Ansatz aus dem Projekt nordwest2050 eines leitorientierten, integrierten Roadmapping als Ausgangspunkt verwendet (vgl. Beucker et al. 2011). Es ist nicht das Ziel, eine neue Methode für die Regionalplanung zu entwickeln, sondern das Roadmapping durch in der regionalen Planungspraxis bereits bewährte Instrumente zu erweitern.

### 6.2.1 | Prozessschritte eines integrierten (Technologie-)Roadmappings

Die Erstellung einer integrierten Roadmap stellt einen mehrstufigen Prozess dar, indem neben der linearen Erstellung auch frühzeitig relevante AkteurInnen mit einbezogen werden. Im Konkreten bedeutet das einen Prozess aus den fünf Schritten Scoping, Forecasting, Backcasting, Roadmap und Transfer (vgl. Behrendt 2010).

Der erste Schritt mit dem Namen Scoping beschäftigt sich mit der Zielbestimmung und der Systemabgrenzung. Zu Beginn dieser Phase müssen die Aufgabenstellung und die Ziele für die Roadmap bestimmt werden. Es ist zudem wichtig gleich zu Beginn die zeitliche Perspektive, die geographischen Bezugsräume, und die behandelten Themenfelder zu bestimmen. In diesem Schritt entscheidet sich wie breit oder eng, kurzfristig oder langfristig die Roadmap angelegt wird. Diese Entscheidungen stehen in engem Zusammenhang mit der Zielsetzung und den verfügbaren Ressourcen. Die Identifizierung und Beurteilung des Bedarfs einer Entwicklung und dessen Potenzial, ist das Ziel dieses Prozessschrittes (vgl. Behrendt 2010).

Im nächsten Schritt, dem Forecasting, geht es um eine Trend-, Bedarfs- und Potenzialanalyse. In diesem Prozessschritt soll eine Vorschau über mögliche Entwicklungen erfolgen. Zur Erstellung dieser Analyse wird ein Methodenmix vorgeschlagen, der erstens die Analyse der Ausgangsbedingungen, zweitens die Identifizierung relevanter Trends und der Wirksamkeit im Zeitverlauf und drittens die Untersuchung von Veränderungspotenzialen ermöglicht. Dieser Methodenmix sollte für die spezifischen Anforderungen jeder zu erstellenden Roadmap angepasst werden. Ein besonderer Fokus liegt in diesem Prozessschritt auf der Einbindung relevanter AkteurInnen und ExpertInnen, mit deren Hilfe in Form von Aussagen und Beurteilungen ebenfalls auf mögliche, zukünftige Entwicklungen rückgeschlossen werden kann (vgl. Behrendt 2010).

Die Rückprojektion möglicher Zukunftsbilder – Backcasting - ist der Inhalt des dritten Schrittes. Im Forecasting wurden bekannte Entwicklungen in die Zukunft fortgeschrieben und deren Zusammenhänge analysiert und bewertet. Durch die Rückprojektion von Zukunftsbildern sollen nun umgekehrt die Aufgaben und Problemstellungen, die sich daraus ergeben, identifiziert werden. Es geht darum Chancen und Anforderungen für die angestrebte Entwicklung zu ermitteln. Die Entwicklung von einem oder mehreren möglichen, wünschenswerten oder unerwünschten Zukunftsbild(ern) auf Basis der aus dem Forecasting stammenden Bedarfs- und Potentialanalyse, ist ein Ziel dieses Prozessschrittes. Dafür eignet sich als Methode besonders die Szenario-Technik, durch die sich alternative Zukunftsbilder erstellen lassen, die sich unter Berücksichtigung der Ziel-determinanten zum Herausarbeiten von Handlungskorridoren eignen. Es empfiehlt sich in diesem Prozessschritt auch Störungsereignisse, die die Planungen und Alltagsroutinen determinieren können, mit einzubeziehen. Diese Störungsereignisse können zum Teil sehr unwahrscheinlich sein, sollten aber aufgrund weitreichender Wirkungen im Falle des Eintretens, berücksichtigt werden. Die

Erarbeitung der Szenarien, Zukunftsbilder und möglichen Störungsereignissen erfolgt wiederum unter möglichst umfangreicher Beteiligung relevanter AkteureInnen (vgl. Behrendt 2010).

Im vierten und zentralsten Schritt erfolgt die Erstellung der Roadmap. Dazu werden die Ergebnisse aus dem Forecasting und Backcasting zusammengeführt und in Meilensteinen, Aktivitäten und Empfehlungen konkretisiert. Diese sind auf einem Zeitstrahl übersichtlich darzustellen. Es empfiehlt sich an die Erstellung der Roadmap auch einen Review-Prozess bzw. eine Evaluierung anzuschließen. Dabei soll vor allem die Relevanz, die Plausibilität, Robustheit sowie die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Roadmap überprüft werden (vgl. Behrendt 2010).

Der fünfte und letzte Prozessschritt wird als Transfer bezeichnet. In diesem Schritt geht es hauptsächlich darum, eine Roadmap nicht zu einem „Schubladendokument“ verkommen zu lassen. Dazu bedarf es der Verknüpfung der Roadmap mit Aktivitäten der Akteurskooperationen. Welcher Art diese Verknüpfung ist, wird in der Literatur nicht näher erläutert (vgl. Behrendt 2010).

### 6.3 | Einfluss- und Erfolgsfaktoren

Bevor mit der Entwicklung des Prozessdesigns für die Gestaltung der Tourismusmobilität im Salzkammergut begonnen wird, sollen Einfluss- und Erfolgsfaktoren, die in bisher durchgeführten Roadmapping-Prozessen identifiziert werden konnten, dargestellt werden:

- Übersetzung von Trends und gesellschaftliche Herausforderungen in Handlungsbedarfe.

Es empfiehlt sich zur Orientierung einen Blick auf gesellschaftliche Megatrends zu werfen, um daraus Handlungsfelder für die Entwicklung abzuleiten. Im Kontext der Roadmap-Ziele sind relevante Megatrends herauszufiltern und zu konkretisieren (vgl. Behrendt 2010).

- Berücksichtigung von Umwelthanforderungen, Nebenfolgen und Risiken.

Bereits beim Erstellungsprozess der Roadmap sollte eine Abschätzung möglicher Nebenfolgen durchgeführt werden. Diese gibt wertvolle Hinweise auf mögliche Hemmnisse für die Akzeptanz und Durchsetzbarkeit der geplanten Entwicklungen. Sollte kein dementsprechendes Vorwissen existieren, um die Abschätzung im Roadmapping-Prozess vornehmen zu können, sollte in der Roadmap auf den Bedarf nach einer Maßnahmenfolgenabschätzung explizit hingewiesen werden (vgl. Behrendt 2010).

- Einbeziehung neutraler ProzessmoderatorInnen und –promotorInnen.

Die Einbeziehung externer, glaubwürdiger fachkompetenter AkteurInnen als ProjektpromotorInnen in den Roadmapping-Prozess ist vor allem für Fragen möglicher zukünftiger Entwicklungen in unterschiedlichen Bereichen (Gesellschaft, Umwelt, etc.) notwendig, um Vertrauen in die Ergebnisse zu gewährleisten.

Der/die ProzessmoderatorIn sollte vor allem über Methodenkompetenz bei der Erstellung von Roadmaps verfügen. Eine neutrale Prozessmoderation kann vor allem notwendig sein, um die Kooperation zwischen AkteurInnen, die unter Umständen Vorbehalte gegeneinander haben, zu erleichtern. Die Prozessmoderation arbeitet in diesem Fall als vermittelnde Instanz (vgl. Behrendt 2010).

- Aufbau organisations- und ebenenübergreifender Promotorennetzwerke.

Die Einbindung von engagierten ExpertInnen und hochrangigen EntscheidungsträgerInnen stellt einen grundlegenden Erfolgsfaktor dar. Diese AkteurInnen sichern den Zugang zum Wissen, die Handlungsrelevanz wird sichergestellt, die Einbindung von EntscheidungsträgerInnen verstetigt das Ergebnis und der Transfer der Ergebnisse in die betroffenen Institutionen wird durch das Promotorennetzwerk erleichtert. So ist es beispielsweise ratsam für den Roadmapping-Prozess eine Arbeitsgruppe zu gründen, die sich mit der Initiierung und später mit der Steuerung des Prozesses beschäftigt und aus relevanten ExpertInnen sowie Entscheidungsträgern besteht (vgl. Behrendt 2010).

- Integration von Betroffenen und externen ExpertInnen in frühen Phasen des Roadmapping-Prozesses.

Die Einbindung von ExpertInnen und Betroffenen in den Roadmapping-Prozess soll die Wissensgenerierung fördern. Die umfassende Beteiligung von AkteurInnen aus den unterschiedlichen gesellschaftlichen Teilsystemen kann den Gehalt an Zukunftswissen, Kreativität und Phantasie erhöhen und vermindert das Risiko, indem ein höheres Maß an Akzeptanz sichergestellt werden kann. Die Auswahl und Integration der beteiligten AkteurInnen spielt dabei eine gewichtige Rolle (vgl. Behrendt 2010).

- „Nichtwissensmanagement“

Unsicherheiten, die sich bei der Vorhersage von langfristigen Entwicklungen immer einstellen sollen durch Methoden wie die Szenariotechnik, Zukunftsbilder und Wildcards reduziert werden. Dadurch wird es möglich, Korridore für alternative Entwicklungen zu identifizieren (vgl. Behrendt 2010).

- Verstetigen des Prozesses

Damit die Ergebnisse eines Roadmapping-Prozesses Früchte tragen können, ist es notwendig, dass die Roadmap kein einmaliges Projekt darstellt (vgl. Möhrle und Isenmann 2008). Die Roadmap sollte mit operativen Aktivitäten und Transfermaßnahmen verknüpft werden. Es wäre sinnvoll, einen Roadmap-

Prozess langfristig anzulegen und immer wieder fortzusetzen. Dazu bedarf es geeigneter Plattformen, Kommunikationsstrukturen und Methoden zur Verstärkung des Prozesses (vgl. Behrendt 2010).

## 6.4 | Entwurf eines Roadmapping-Prozesses für das Salzkammergut

In diesem Kapitel wird aufbauend auf den theoretischen Überlegungen zur Roadmap ein beispielhafter Roadmapping-Prozess für das Salzkammergut skizziert. Dabei kommt das Instrument des leitorientierten, integrierten Roadmapping, kombiniert mit Instrumenten der Regionalplanung und -entwicklung zum Einsatz.

Zu Beginn des Kapitels wird der Roadmapping-Prozess erläutert, anschließend wird auf einzelne Aspekte näher eingegangen und am Ende des Kapitels eine Beispiel-Roadmap dargestellt.

### 6.4.1 | Der Roadmapping-Prozess

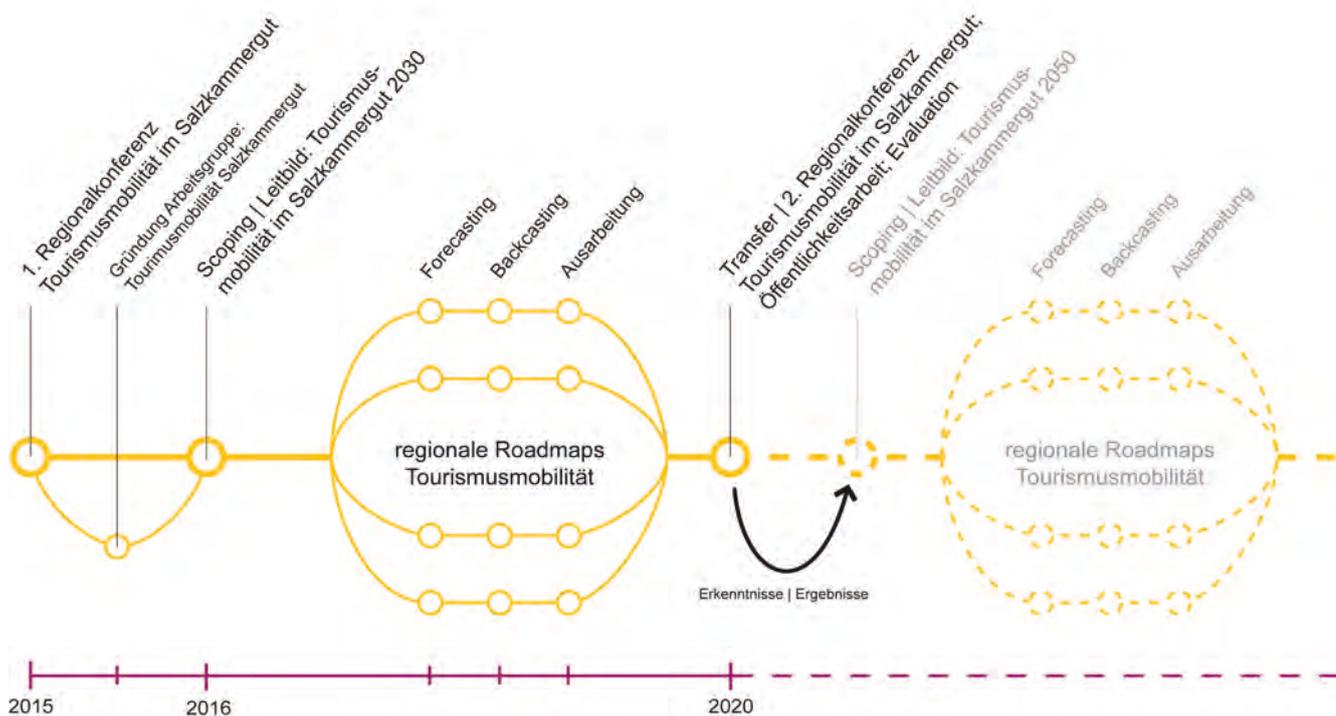


Abbildung 12: Roadmapping-Prozess für die Region Salzkammergut

Der Roadmapping-Prozess, der in Abbildung 12 in einer Übersicht dargestellt wird, startet sobald als möglich – hier wird das Jahr 2015 angenommen – mit einer 1. Regionalkonferenz zum Thema „Tourismusmobilität im Salzkammergut“. Diese Konferenz bildet den Startschuss für die anschließende Erstellung der Roadmaps, ohne einen direkten Einfluss darauf zu nehmen.

### **Regionalkonferenz – Arbeitsgruppe Tourismusmobilität**

Ganz allgemein werden Regionalkonferenzen einberufen, um komplexe regionsspezifische Probleme zu lösen. Es gilt dabei vor allem mit allen relevanten AkteurInnen einen gemeinsamen Lösungsweg zu finden. Gleichzeitig soll durch Regionalkonferenzen das regionale Bewusstsein, sowie das Verknüpfen von örtlichen und regionalen Belangen verbessert werden. Das Ziel einer Regionalkonferenz ist es, die regionalen Kräfte zu aktivieren und für die Problemlösung zu bündeln. Es empfiehlt sich, wenn die Einberufung und Moderation der Konferenz von der Regionalplanung beziehungsweise überörtlichen Raumordnung ausgeht, auch wenn die Inhalte der Regionalkonferenz keine Probleme der Raumordnung im engeren Sinne behandeln (vgl. Priebis 1998).

Der Einsatz dieses Instrumentes im Roadmapping-Prozess dient als Vorbereitung für die darauffolgenden Schritte und soll zwei Ziele verfolgen. Zum einen ist die Regionalkonferenz Plattform für die Kommunikation des Themas (siehe Handlungsfelder Kapitel 5) und zum anderen wird sie angewandt, um eine gemeinsame Problemwahrnehmung zu generieren und damit die endogenen Entwicklungspotenziale der Region, durch abgestimmtes Handeln zwischen den EntscheidungsträgerInnen, zu aktivieren (vgl. Priebis 1998). Das Ergebnis der 1. Regionalkonferenz bildet einen Beschluss über das weitere Vorgehen und die Gründung einer Arbeitsgruppe die sich mit der Umsetzung und Leitbildentwicklung befasst.

Im Konkreten bedeutet das, dass durch Vorträge von ExpertInnen und Erfahrungsberichte von KollegInnen – vorgestellt werden könnten beispielsweise die in der Arbeit verwendeten Best-Practice-Beispiele – sowie anschließende Workshops und Diskussionen die Erfahrungen der AkteurInnen untereinander ausgetauscht werden können. Es soll eine weitreichendere Vernetzung zwischen den AkteurInnen erfolgen als das bisher der Fall ist. Über die gemeinsame Erarbeitung des weiteren Vorgehens ergeben sich im besten Fall bereits erste Umsetzungspartnerschaften.

Die 1. Regionalkonferenz zum Thema Tourismusmobilität im Salzkammergut umfasst noch einen eingeschränkten TeilnehmerInnenkreis, der sich hauptsächlich auf die EntscheidungsträgerInnen in der Region fokussiert. Es wird vorgeschlagen die Salzkammergut Tourismus GmbH, die Verkehrsverbände der drei Bundesländer, die Wirtschaftskammer und VertreterInnen der Gemeinden (z.B. BürgermeistersprecherInnen) sowie der Länder (z.B. thematisch relevante Landesräte bzw. leitende Beamte) dafür einzuladen. Ein begrenzter TeilnehmerInnenkreis garantiert die Handlungsfähigkeit und erleichtert die Entscheidungsfindung. Wichtigstes Ergebnis der Regionalkonferenz ist, dass sich aus diesen AkteurInnen eine Arbeitsgruppe findet, die die Verantwortung für die Durch- und Fortführung des Prozesses übernimmt, die aber auch die Möglichkeit besitzt Entscheidungen herbeizuführen. Der Einsatz dieser Arbeitsgruppe bildet gleichzeitig den Startschuss für den eigentlichen Roadmapping-Prozess.

### **Leitbildentwicklung**

Den ersten Schritt zur Erstellung der Roadmap bildet das Scoping. Dieser Schritt soll den Betrachtungsrahmen abstecken und die Aufgaben und Ziele für die Roadmap formulieren (vgl. Behrendt 2010). Diese Aufgaben werden in der Regionalplanung und -entwicklung am besten durch das Instrument des Leitbildes erfüllt. Ein Leitbild wird dabei als ein anzustrebender Sollzustand definiert, der eine erste Orientierung bietet und dessen Realisierung seitens der beteiligten AkteurInnen als machbar angesehen wird (vgl. Hein 1998).

Die Vorteile eines Leitbildes zu diesem Zeitpunkt des Prozesses liegen darin, dass aufgrund der Abstraktheit eines Leitbildes und aufgrund des Umstandes, dass weder der exakte Zeitplan noch die erforderlichen Maßnahmen festgelegt werden müssen, die Konsensfindung erleichtert wird (vgl. Hein 1998). Das ist vor allem bei einer großen, heterogenen Gruppe an AkteurInnen, wie sie für den Bereich Tourismusmobilität vorliegt, von großer Bedeutung.

Das Ergebnis dieses Prozessschrittes ist ein Leitbild für die Gestaltung der Tourismusmobilität im Salzkammergut, das einen Sollzustand anhand zu erreichender Ziele beschreibt. Erarbeitet und beschlossen wird dieses Leitbild durch die im Rahmen der 1. Regionalkonferenz gegründete Arbeitsgruppe. Das Leitbild stellt „lediglich“ den Ausgangspunkt für die Erstellung der eigentlichen Roadmaps dar. Die detaillierte und grafische Ausarbeitung der Roadmaps, im Sinne eines Arbeits- und Zeitplans zur Erreichung der im Leitbild formulierten Ziele erfolgt in den anschließenden Schritten des Roadmapping-Prozesses. Die notwendige Weiterentwicklung des Leitbildes in Richtung Umsetzung kann somit sichergestellt werden (vgl. Hein 1998).

Für die Erarbeitung der Roadmap ist das gesamte Salzkammergut allerdings zu großräumig und die Thematik zu komplex, als dass in einem kurzen Zeitraum, mit vernünftigem Aufwand, brauchbare Ergebnisse erzielt werden könnten. Von daher ist es notwendig die Untersuchungsregion für die zentralen Erarbeitungsschritte der Roadmap weiter zu unterteilen und so operationale Einheiten für die Umsetzung zu definieren.

#### **6.4.2 | „Roadmap-Regionen“**

Für die Erstellung der Roadmap werden, ausgehend von den bestehenden Ferienregionen, größere operationale Einheiten, sogenannte „Roadmap-Regionen“ definiert. Es handelt sich dabei um touristische Mobilitätsregionen, die vor allem in Hinblick auf ihr touristisches und/oder verkehrsinfrastrukturelles Angebot eng miteinander verflochten sind. Andere Argumente wie Identifikation und Verflechtungen zu außerhalb des Salzkammergutes liegenden Regionen spielen ebenfalls eine Rolle. Im Folgenden werden die „Roadmap-Regionen“ aufgelistet mit einer kurzen Begründung für deren Definition.

Die Erstellung der Roadmaps wird von regionalen Verbänden wie den Regionalvereinen und Tourismusverbänden, mit Hilfe externer Experten, wie beispielsweise Verkehrsplanungsbüros oder dem Regionalmanagement OÖ, unter Einbindung einer möglichst großen Gruppe an AkteurInnen aus den unterschiedlichen gesellschaftlichen Teilbereichen.

### **Attergau-Attersee**

Die Region Attergau-Attersee ist in mehrerlei Hinsicht miteinander verflochten. Zum einen gibt es aus verkehrsinfrastruktureller Sicht einige Verbindungen (z.B. Attersee-Bahn, Autobahnanschluss St. Georgen im Attergau) und zum anderen besteht bereits eine Zusammenarbeit dieser Regionen im Regionalverband REGATTA. Auch aus touristischer Sicht könnten sich nicht nur aufgrund der räumlichen Nähe Synergieeffekte ergeben, wenngleich sich die beiden Tourismusregionen von ihren Voraussetzungen unterscheiden.

### **Fuschlsee-Mondsee**

Beide Regionen verbindet, dass sie zu den weniger stark touristisch geprägten Regionen im Salzkammergut gehören. Gleichzeitig sind sie räumlich sehr nahe und gut an Salzburg angebunden. Die Bundesländergrenze zu überwinden, wird die größte Herausforderung sein. Da jedoch der Großteil der Gemeinden dieser Regionen in der Raumordnungsvereinbarung zwischen Oberösterreich und Salzburg eingeschlossen ist, sind Rahmenbedingungen für die Zusammenarbeit bereits gegeben.

### **Ausseerland Salzkammergut – Bad Ischl – Dachstein Salzkammergut – Wolfgangsee**

Diese Kleinregion, die auch Inneres Salzkammergut genannt wird, stellt das Kerngebiet des Salzkammergutes dar. Wenngleich das Ausseerland traditionell nicht zum Inneren Salzkammergut zählt, sondern als Steirisches Salzkammergut schon immer eine leichte Sonderstellung einnahm, sind die Gemeinden des Ausseerlandes zu diesem Zweck in diese operationale Einheit mit einzubeziehen. Infrastrukturell ist man über die zentrale Drehscheibe Bad Ischl miteinander verflochten. Als touristisch stärkste Region im Salzkammergut bietet es sich an die Kräfte zu bündeln. Als einzige Kleinregion erstreckt sich das Bearbeitungsgebiet über alle drei Bundesländer des Salzkammergutes. Gerade für dieses Gebiet ist die traditionell starke Identifikation mit dem Salzkammergut als gemeinsame, bundesländerübergreifende Region wichtig. Mit dem Regionalverband REGIS besteht außerdem die längste Tradition in der regionalen, zum Teil auch bundeslandübergreifenden Zusammenarbeit im Salzkammergut.

### **Almtal-Traunsee**

Gerade die Unterschiede im Tourismusangebot zwischen den beiden Tourismusregionen lassen es sinnvoll erscheinen, sie als einen gemeinsamen touristischen Mobilitätsraum zu betrachten. Auch aus verkehrsinfrastruktureller Sicht macht es Sinn, da sich das Almtal zumindest vom Salzkammergut ausgehend, über die Traunseeregion – hier vor allem über Gmunden – erschließt. Die bei-

den Regionen weisen gegenüber den anderen Kleinregionen auch eine überdurchschnittlich starke Verflechtung mit dem Umland auf und bilden ein „Eingangstor“ zum Salzkammergut.

#### 6.4.3 | Aufgabe der „Roadmap-Regionen“

Aufgabe dieser operationalen Einheiten ist es, sich mit der Erstellung der Roadmap zu befassen. Sie sollen die noch notwendigen Schritte des Fore- und Backcasting, sowie die anschließende Ableitung und Ausarbeitung der Roadmap für den jeweiligen Betrachtungsraum vornehmen. Das bedeutet, dass für jede Kleinregion eigene Ist-Zustände, Stärken-Schwächen-Analysen und Trendfortschreibungen, sowie Szenarien und Wildcards erstellt werden. Anschließend werden für jede operationale Einheit aus diesen Analysen Maßnahmen- und Zeitpläne abgeleitet und im Sinne der Roadmap grafisch aufbereitet (vgl. Behrendt 2010). Es ist ausdrücklich erwünscht, dass die Ergebnisse in jeder Kleinregion unterschiedlich ausfallen werden. Die Gründe dafür sind vielfältig und reichen beginnend bei den unterschiedlichen Voraussetzungen der Regionen (Tourismus, Verkehrsinfrastruktur) bis zu zeitlichen, personellen und finanziellen Ressourcen, mit denen die Erstellung der Roadmap vorgenommen werden kann.

#### 6.4.4 | Beispiel-Roadmap für die Region „Attergau-Attersee“

Wie eine Roadmap einer dieser „Roadmap-Regionen“ aussehen könnte, wird anhand des Beispiels der Region „Attergau-Attersee“ illustriert. Diese beispielhafte Roadmap wurde unter Verwendung ausgewählter Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept für die Tourismusregion Attersee erstellt (vgl. Tourismusverband Ferienregion Attersee-Salzkammergut 2009). Für diesen Entwurf wurden keine weiteren Erhebungen oder Analysen die über die Erkenntnisse aus der Arbeit oder dem Mobilitätskonzept hinausgehen, durchgeführt.

In diesem Beispiel handelt es sich um eine lineare, chronologische Abfolge der Maßnahmen, in der die fiktive Route durch die Region die einzelnen Maßnahmen als Stationen beinhaltet. Die Umsetzung der Maßnahmen sollte in dieser Reihenfolge erfolgen, von den kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen bis hin zu mittel- bis langfristig umsetzbaren Maßnahmen. Eine Schwierigkeit ergibt sich aufgrund der Verknüpfung der Roadmap-Darstellung mit den räumlichen Gegebenheiten der Region. Die Entfernung zwischen den einzelnen Stationen begründet sich nämlich in der räumlichen Entfernung der unterschiedlichen Orte und nicht etwa in der zeitlichen Entfernung der Durchführungsschritte, in dem Sinn, wie viel Zeit zwischen den einzelnen Maßnahmen liegt. Gleichzeitig vermittelt die räumliche Darstellung der Roadmap in gewisser Weise eine Verantwortung der jeweiligen Gemeinde. Die Maßnahmen wurden von daher auch jeweils Gemeinden zugeordnet, die diese Verantwortung theoretisch auch übernehmen könnten. Die Einbindung aller Gemeinden in die regionale Roadmap soll die Identifikation mit dem Ergebnis stärken.

Die Hindernisse und Umwege die sich bei der Umsetzung ergeben könnten werden in dieser Darstellung nur angedeutet. Grundsätzlich gilt für alle hier angeführten Maßnahmen, dass sie für sich alleine stehen und auch ohne die

erfolgreiche Durchführung der vorangegangenen Maßnahme durchgeführt werden können. Es ist daher möglich einzelne Stationen auszulassen und die Route an anderer Stelle fortzusetzen bzw. eine alternative Route einzuschlagen.

Nach der letzten Maßnahme „Qualitätsmanagement“ führt die Route wieder zurück zur Maßnahme „Angebotsgruppe“. Das ist so zu verstehen, dass die Ergebnisse aus dem Qualitätsmanagement in die Ausarbeitung bzw. die Überarbeitung der Angebotsgruppe Einfluss finden sollte. Die letzte Maßnahme dieser Roadmap bildet somit den Startpunkt für eine weitere Roadmap und stellt nur ein vorläufiges Ende dar. Der Roadmapping-Prozess ist als ein fortlaufender, zyklischer Prozess angelegt (vgl. Behrendt 2010).

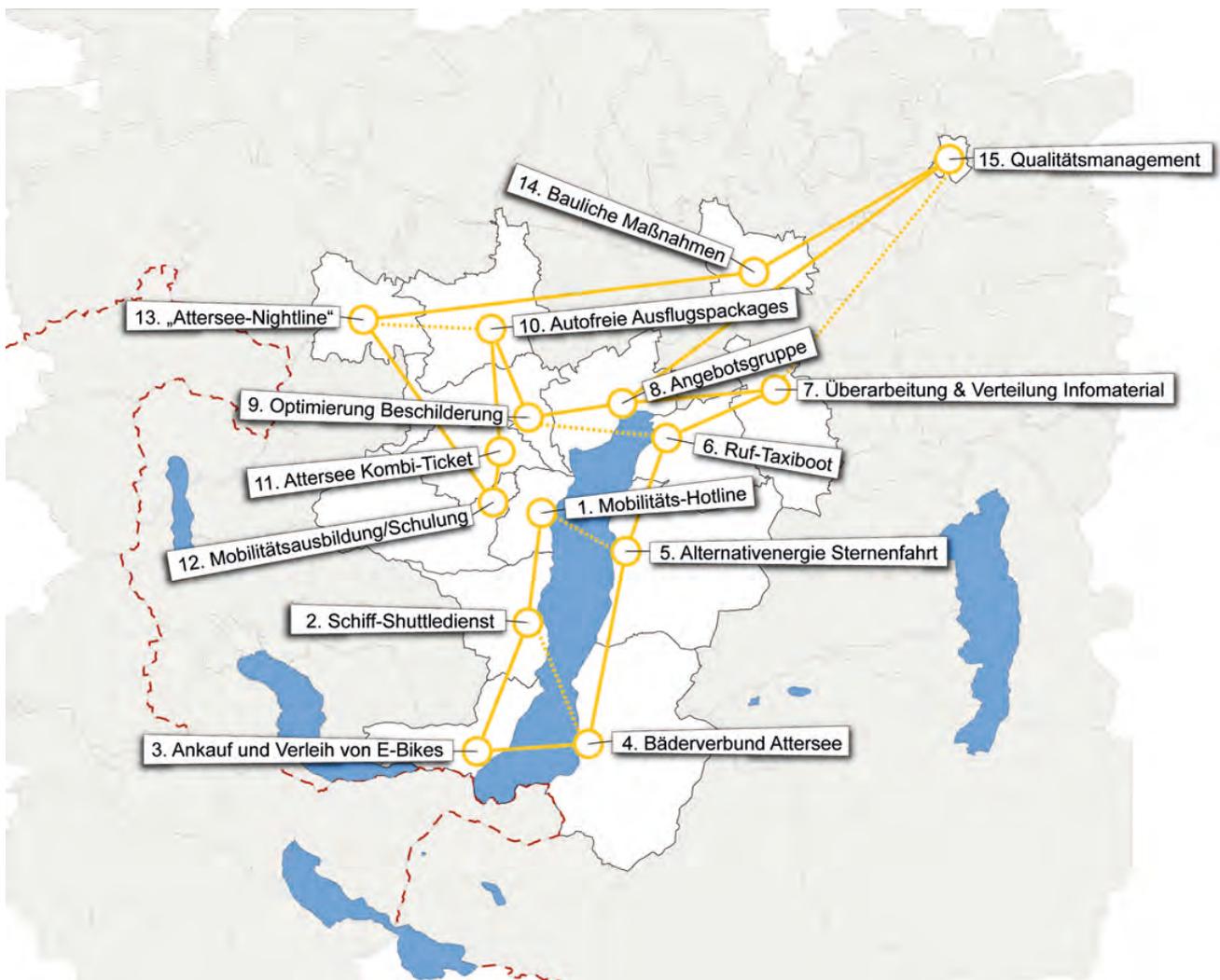


Abbildung 13: Roadmap Tourismusmobilität Attergau-Attersee

#### 6.4.5 | Transfer – 2. Regionalkonferenz: Tourismusmobilität im Salzkammergut

Der abschließende und ein sehr wichtiger Schritt im Roadmapping-Prozess ist der Transfer. Dieser beinhaltet die Öffentlichkeitsarbeit und Evaluation, aber auch die aktive Umsetzung der Roadmaps (vgl. Behrendt 2010). Zwei dieser drei Punkte können und sollen durch eine 2. Regionalkonferenz zum Thema Touris-

musmobilität im Salzkammergut direkt behandelt werden. Für die aktive Umsetzung der Roadmaps kann die Regionalkonferenz eine Initialzündung sein. Dazu nehmen an der 2. Regionalkonferenz alle Regionen des Salzkammergutes gemeinsam teil. Der Zeitpunkt für diese Konferenz sollte so gewählt werden, dass alle Regionen die Erstellung der Roadmap bereits abgeschlossen haben und darüber hinausgehend bereits erste Umsetzungsergebnisse vorliegen.

Im Gegensatz zur 1. Regionalkonferenz soll diesmal eine möglichst breite Einladung an alle relevanten AkteurInnen aus der Region erfolgen (siehe dazu die „AkteurInnenlandschaft“ in Kapitel 4.1). So sollen möglichst viele AkteurInnen über die Ergebnisse aus dem Roadmapping-Prozess informiert werden. Durch den Austausch der Erfahrungen kann eine Form der Einordnung und Evaluation der eigenen Ergebnisse erfolgen. Aufgrund der Berichte über Lösungsmöglichkeiten, aber auch Schwierigkeiten bei bestimmten Maßnahmen, werden Umsetzungspartnerschaften gefördert.

Die erste Umsetzungsrunde im Roadmapping-Prozess erfährt mit diesem letzten Prozessschritt ihr Ende. Es sollte jedoch angedacht werden, den Prozess weiterzuverfolgen und die 2. Regionalkonferenz nicht nur als Endpunkt, sondern gleichzeitig als Startpunkt zu sehen für die zweite Umsetzungsrunde und die Weiterentwicklung der Roadmaps.

## 6.5 | Fazit: vielfältige Einsatzmöglichkeiten

Das Instrument Roadmapping eignet sich gut für die Entwicklung von innovativen Zukunftslösungen bei komplexe Thematiken. Bisher wurde es in der Regionalplanung und -entwicklung noch selten angewandt. Im Laufe der Bearbeitung wurde deutlich, dass sich das Roadmapping für die in dieser Arbeit gestellte Forschungsfrage eignet, gerade weil es sich um kein klassisches Instrument der regionalen Entwicklungsplanung handelt.

Der informelle Charakter, vor allem aber die Flexibilität in der Gestaltung des Prozesses erlauben es auf unterschiedliche Ausgangssituationen entsprechend zu reagieren. Auf den besonderen Fall des Salzkammergutes gesehen, wo die Verwaltungsgrenzen der Bundesländer überwunden werden sollten, benötigt es eben ein solches Instrument.

Ein weiterer Vorteil des Roadmapping besteht darin, dass es sich um keinen linearen Prozess handelt, sondern einen sich ständig weiterentwickelnden Prozess, dessen Ziel es ist, sich schrittweise einer gewünschten Ziel- bzw. Zukunftsvorstellung anzunähern. Diese Zielvorstellungen können sich im Verlauf des Roadmapping-Prozesses ebenso wandeln, wie die Prozessgestaltung selbst. Die Einbeziehung von möglichen Hindernissen und Umwegen macht sie zudem resistenter gegen falsche Annahmen und hilft trotz etwaiger Rückschläge auf dem Weg zu bleiben.

Die in Kapitel 5 formulierten Handlungsfelder können zum Großteil durch den Prozess bearbeitet werden. Nicht behandelt werden können, aufgrund der Unterteilung in „Roadmap-Regionen“, die gesamtheregionalen Handlungsfelder zum öffentlichen Verkehr, vor allem jene der Tarifvereinheitlichung. Ein Ansatzpunkt wäre beispielsweise eine thematisch spezialisierte Roadmap für das gesamte Salzkammergut, zusätzlich zu den regionalen Roadmaps, anzudenken.

## 7 | Zusammenfassung

Personenmobilität ist Grundvoraussetzung und konstitutiver Bestandteil des Tourismus. Es besteht daher eine grundlegende, wechselseitige Abhängigkeit der beiden Bereiche Verkehrsplanung und Tourismuswirtschaft (vgl. Feyer 2006).

Bislang war die Tourismuswirtschaft kaum aktiv an der Gestaltung des Mobilitätsverhaltens seiner Gäste beteiligt, aber auch die Verkehrsplanung durch Länder und Gemeinden hat wenig Rücksicht auf die Bedürfnisse der TouristInnen, bei der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrsangebotes genommen.

Der Verkehr, der unter anderem durch den Tourismus entsteht, wird für Tourismusdestinationen jedoch zunehmend zum Problem. Zum einen aufgrund globaler Trends wie dem Klimawandel und eines zunehmenden Umweltbewusstseins auf Seiten der Gäste, als auch aufgrund von Belastungen durch den Verkehr vor Ort. Lärmbelästigung, Schadstoffausstoß und die zunehmende negative Beeinflussung der Landschaft durch den fortschreitenden Infrastrukturausbau zwingen Tourismusdestinationen in Zukunft zum Handeln. Aufgrund zahlreicher Wechselwirkungen und Verflechtungen, erscheint die Region als geeignete Handlungsebene für die Gestaltung der Tourismusmobilität.

Die Diplomarbeit beschäftigte sich mit der Frage, wie Tourismusmobilität durch den Einsatz von regionalen Planungsinstrumenten im Rahmen eines interdisziplinären Prozesses gestaltet werden kann.

Da keine allgemein bekannte Definition für Tourismusmobilität existiert, musste zuerst der Begriff, anhand seiner Komponenten Tourismus und Mobilität, geklärt werden. Die Definition von Tourismusmobilität für diese Arbeit umfasst alle Wege, die von Personen in ihrer Freizeit durchgeführt werden um ein Reiseziel außerhalb ihrer Alltagswelt aufzusuchen, sich am Reiseziel fortzubewegen und wieder zum Heimatort zurückzukehren (vgl. Freyer 2006). Konkret beinhaltet Tourismusmobilität, als eine Form der Freizeitmobilität, sowohl zielgerichtete Mobilität als auch Mobilität mit dem Zweck Sport, Erholung und Zeitvertreib. In Bezug auf die Gestaltung der Tourismusmobilität einer Region, ist es wichtig die touristische Freizeitmobilität nicht losgelöst von der alltäglichen Freizeitmobilität zu sehen, da zum einen die Ziele ähnlich bzw. gleich sind und zum anderen die gleichen Verkehrsmittel genutzt werden können und damit die ganzjährige Auslastung gewährleistet wird (vgl. Frey-Marti 1996).

Als Beispiel für die Erarbeitung eines Prozesses zur Gestaltung der Tourismusmobilität mit Hilfe von regionalen Planungsinstrumenten wurde die Tourismusregion Salzkammergut gewählt. Die exakte Abgrenzung der Region umfasst die 54 Gemeinden des Tourismusdachverbands. Dieser beinhaltet 10 Ferienregionen und erstreckt sich über Teile der drei Bundesländer Oberösterreich, Steiermark und Salzburg. Die Region ist nicht nur im Tourismus funktional verflechtet, sie hat auch eine gemeinsame geschichtliche Entwicklung von der Salzregion

hin zur Tourismusregion. Während dieser Umstrukturierung der Wirtschaft in der Region, war ein wesentlicher Einfluss der im Laufe der Zeit entstandenen Verkehrsinfrastrukturbauten auf den Tourismus zu beobachten. Aus dem historischen Rückblick konnten zum einen die über die Zeit anhaltenden wirtschaftlichen Verflechtungen der Region und die damit entstandene Identität als Salzkammergut, als auch die starken Zusammenhänge zwischen Tourismus und Verkehr erkannt werden.

Die Auswahl von Instrumenten der Regionalplanung und -entwicklung sollte, um eine qualitativ hochwertige Planung zu erreichen, auf den jeweiligen Anwendungsfall abgestimmt sein. Dazu mussten in einem ersten Schritt die Rahmenbedingungen der Tourismusmobilität im Salzkammergut analysiert werden. Untersucht wurden die ökonomischen, infrastrukturellen, institutionellen und politischen Rahmenbedingungen in der Region.

Aus touristischer Sicht sind in den letzten Jahren steigende Ankunfts- und Nächtigungszahlen im Salzkammergut zu verzeichnen gewesen. Die Ankunftszahlen stiegen jedoch stärker an, wodurch die durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 3,9 Tage auf 3,6 Tage zurückgegangen ist. In Österreich und den jeweiligen Bundesländern ist die gleiche Entwicklung zu beobachten. Kürzere Aufenthalte, bei gleichzeitig mehr Ankünften, führen zu einem mehr Verkehr bei der An- und Abreise, zum anderen ändern sich die Anforderungen an das Verkehrssystem. Es bedeutet weniger Zeit für die Gäste während ihres Aufenthalts, was schnelle, flexible und komfortable Lösungen für die Mobilität erfordert.

In der Wintersaison ist der Trend zu kürzeren Aufenthalten im Salzkammergut stärker als in der Sommersaison. Generell finden im Salzkammergut 70 % der Ankünfte und Nächtigungen in der Sommersaison statt. Das Salzkammergut kann daher als Sommerdestination bezeichnet werden. Eine ganzjährige Auslastung von Mobilitätsangeboten, wie sie für den wirtschaftlichen Betrieb des öffentlichen Verkehrs benötigt würde, wird dadurch erschwert. Hierbei kann die Berücksichtigung der alltäglichen Freizeitmobilität der regionalen Bevölkerung bei der Erstellung eines öffentlichen Verkehrsangebotes einen wichtigen Beitrag leisten.

Das derzeitige Angebot an öffentlichem Verkehr im Salzkammergut hinkt hinter den steigenden Anforderungen seitens der Gäste zurück, da die Bedienzeiten und -häufigkeiten abseits der Bahnstrecken vor allem aus touristischer Sicht nicht ausreichend sind. Die Verkehrsinfrastruktur hingegen ist gut ausgebaut, besonders für den motorisierten Individualverkehr und den Radverkehr.

Bei der Bereitstellung von Mobilitätsangeboten müssen auch die Herkunftsländer der Gäste berücksichtigt werden, da dies sowohl Auswirkungen auf die Einflussmöglichkeiten der Region, als auch zu einem gewissen Ausmaß die Verkehrsmittelwahl der Gäste hat. Die Untersuchung der Herkunftsländer der Gäste im Salzkammergut hat ergeben, dass ein Großteil aus Österreich, gefolgt von Deutschland, Tschechien, Ungarn und den Niederlanden stammt. Das eröffnet Handlungsmöglichkeiten seitens der Region für die Gestaltung der An- und Abreise, vor allem der Österreichischen Gäste.

Bezüglich der Handlungsmöglichkeiten ist auch festzuhalten, dass die Region kein einheitlicher Akteur ist, sondern aus einer Vielzahl von Individuen, Institutionen und Organisationen besteht, die es für ein abgestimmtes Vorgehen bei der Gestaltung der Tourismusmobilität zu koordinieren gilt. Als SchlüsselakteurInnen in der Region wurden die Verkehrsverbände, lokale Verkehrsbetriebe, die Gemeinden, die Salzkammergut Tourismus Marketing GmbH, sowie die Bevölkerung und die Gäste identifiziert. Diese sind in den unterschiedlichen Phasen eines interdisziplinären Prozesses gemäß ihrer Einflussmöglichkeiten und Kompetenzen einzubinden.

Die regionalen AkteurInnen handeln in ihrem, oftmals auf überregionaler Ebene definierten, institutionellen Rahmen. Für die Tourismusmobilität, die in den untersuchten Rahmendokumenten keine explizite Erwähnung findet, wird in den verschiedenen Strategien und Konzepten der Bundesländer übereinstimmend eine verstärkte, auch grenzüberschreitende Kooperation und Koordination der Aktivitäten einzelner AkteurInnen gefordert. Die Frage nach dafür geeigneten Maßnahmen bzw. einem geeigneten Instrument bleibt jedoch weitgehend ungeklärt.

All diese Erkenntnisse aus der Analyse zeigen die fachlich, wie auch akteursseitig komplexen Rahmenbedingungen auf. Die Gestaltung der Tourismusmobilität unter diesen Rahmenbedingungen erfordert ein flexibles Instrument, das sich sowohl hinsichtlich der inhaltlichen Ausrichtung, als auch hinsichtlich der Beteiligung von AkteurInnen an die komplexen Bedingungen anpassen lässt.

Die Analyseerkenntnisse zeigen Handlungsfelder auf, anhand derer die Handlungsmöglichkeiten, durch die Auswahl geeigneter Instrumente der Regionalplanung und -entwicklung, deutlich wurden. Handlungsfelder in der Region sind:

- die Verbesserung der Vertaktung, Bedienzeiten und –häufigkeit im ÖV,
- eine einheitliche Regelung der ÖV-Tarife,
- die Tourismusmobilität zum Thema machen,
- „Tourismusmobilitäts-Produkte“ entwickeln,
- interkommunale Zusammenarbeit über Landesgrenzen hinaus fördern
- und die Entwicklung integrierter Standortkonzepte.

Einzelne dieser Handlungsfelder wurden bereits in Projekten bearbeiten, wie die Beispielprojekte Mobilitätskonzept „Attersee MOBIL“ und das E-Bike-Projekt „movelo-Region Salzkammergut“ zeigten. Beim ersten Projekt „Attersee MOBIL“ handelt es sich um ein Projekt mit umfassendem inhaltlichen Ansatz, der zur Verbesserung der Mobilitätsvoraussetzungen sowohl der einheimischen Bevölkerung als auch der Gäste beiträgt. Das zweite Projekt „movelo-Region-Salzkammergut“ zeigt wie Tourismusmobilität als komfortables, attraktives Angebot und gleichzeitig touristisch vermarktbares Produkt gesehen werden kann. Ein weiterer positiver Aspekt dieses Projektes war die Zusammenarbeit in

der Region auch über die Landesgrenzen hinweg, mit einer Vielzahl, allerdings hauptsächlich privater ProjektpartnerInnen. Beide Projekte zeigen auf, dass in der Region Möglichkeiten zur Umsetzung von Maßnahmen und Aktivitäten existieren.

Um die Handlungsfelder unter den gegebenen Voraussetzungen bearbeiten zu können, benötigt es ein inhaltlich wie auch räumlich flexibles Prozessdesign das einzelne Projekte und Initiativen bündelt. Die Regionalplanung und -entwicklung bietet dafür eine breite Palette an Instrumenten und Methoden an. Die grundsätzliche Unterscheidung der Instrumente in formelle und informelle Instrumente entspricht auch der österreichischen Rechtslage. Am besten geeignet für den Anwendungsfall im Salzkammergut sind informelle Instrumente, die im Rahmen eines interdisziplinären Prozesses flexibel eingesetzt werden können. Die Roadmap wurde für diesen Zweck als geeignetes Instrument identifiziert.

Bei einer Roadmap handelt es sich ursprünglich um ein Instrument der Technologieentwicklung, das Innovationen planbar machen sollte. Es wurde die Roadmap als informelles Instrument auch deshalb gewählt, weil es die Möglichkeit gibt mit der inhaltlichen Komplexität und der heterogenen AkteurInnenlandschaft umzugehen.

Durch die Gliederung in fünf Phasen entsteht ein Ablauf, der sowohl die Ausgangslage (Scoping), als auch die Analyse der Ist-Situation (Forecasting), das Denken in Zielen und Szenarien mit Berücksichtigung möglicher Hindernisse (Backcasting) und deren Synthese in einem (visuellen) Prozessdesign (Roadmap), sowie abschließend die Information, Verbreitung und Evaluierung (Transfer) der Ergebnisse umfasst.

Für das Salzkammergut wurde vorgeschlagen, den Ansatz des leitorientierten, integrierten Roadmapping mit Instrumenten der regionalen Entwicklungsplanung zu kombinieren, um damit auf die konkreten Anforderungen, die sich aus der Thematik Tourismusmobilität für die Region ergeben, reagieren zu können. Dabei wurde auch der Versuch unternommen die Flexibilität des Instrumentes der Roadmap für diesen Zweck zu nutzen. Es hat sich gezeigt, dass sich das Roadmapping ideal für diesen Anwendungsfall eignen würde, sowohl aufgrund der inhaltlichen als auch der räumlichen Anforderungen.

Für den Roadmapping-Prozess im Salzkammergut, wird als Vorbereitung für den ersten Prozessschritt die Regionalkonferenz als Methode angewandt. Sie soll es ermöglichen, dass die Schlüssel-AkteurInnen der Region sich kennenlernen, Erfahrungen austauschen und gemeinsam Zielvorstellungen erarbeiten. Ziel dieser Regionalkonferenz ist auch die Gründung einer Arbeitsgruppe, die die inhaltliche Steuerung des Prozesses übernimmt. Anschließend wird der erste Schritt, das Scoping, mithilfe der Methode des Leitbildes durchgeführt. Betrachtungsraum ist bis zu diesem Zeitpunkt das gesamte Salzkammergut. Die nächsten Schritte, nämlich das Forecasting, Backcasting und die Ausarbeitung der Roadmap, werden in operativen Untereinheiten der Region durchgeführt.

Diese „Roadmap-Regionen“ wurden anhand funktionaler Verflechtungen definiert. Die Methodenwahl für die Ausführung der Schritte wird dabei den einzelnen „Roadmap-Regionen“ überlassen.

Anhand des Beispiels der „Roadmap-Region“ Attergau-Attersee wurde beispielhaft eine Roadmap, als Ergebnis für den Roadmappingprozess skizziert. Im Roadmapping-Prozess soll eine Vielfalt an unterschiedlichen Roadmaps entstehen, die auch die unterschiedlichen Voraussetzungen der einzelnen „Roadmap-Regionen“ im Detail berücksichtigen. Im anschließenden Schritt, dem Transfer, sollen die Ergebnisse wiederum im Rahmen einer Regionalkonferenz der gesamten Region präsentiert werden. Dieser Austausch im letzten Prozessschritt sollte gleichzeitig, den Startschuss für eine Weiterentwicklung geben.

Bei der Anwendung des Roadmapping-Prozesses hat sich gezeigt, dass sich das Instrument gut zur Bearbeitung inhaltlich komplexer Themenfelder und heterogenen Akteurslandschaften eignet. Der Prozess kann aufgrund der flexiblen Gestaltungsmöglichkeiten für unterschiedliche inhaltliche und räumliche Aufgabenstellungen eingesetzt werden und ist daher auch für andere Regionen interessant.

Viele der Handlungsfelder konnten durch das gewählte Prozessdesign im Rahmen der regionalen Roadmaps bearbeitet werden. Offen bleibt bei diesem Prozessdesign allerdings die Erarbeitung von Lösungen für das gesamte Salzkammergut, wie es beispielsweise für die Schaffung eines einheitlichen Tarifsystems erforderlich wäre. Wichtig für die Region ist es daher, den Roadmapping-Prozess nicht als linearen Prozess mit einem Anfang und einem Ende zu verstehen, sondern als iterativen Prozess, der eine ständige Weiterentwicklung erlaubt. Nur unter dieser Voraussetzung kann der Einsatz des Roadmapping-Prozesses als erfolgreich angesehen werden.

Der Roadmapping-Prozess kann und sollte einen gemeinsamen Ansatzpunkt bieten, die weitere Zusammenarbeit in der Region zu vertiefen. So könnten, wie für den öffentlichen Verkehr vorgeschlagen, weitere Roadmaps auch für andere Themen erstellt werden, bei der auch die gesamte Region betrachtet werden kann. Die Weiterführung des Prozesses könnte auch dahin gehen, dass integrierte Roadmaps erstellt werden, die alle Aspekte der regionalen Entwicklung umfassen. Sollte sich diese Vorgehensweise behaupten und die regionale Zusammenarbeit im Salzkammergut vertieft werden können, dann wäre auch ein regionales Entwicklungskonzept für das Salzkammergut ein denkbares Ergebnis.

Die Bemühungen sollten darauf aufbauend ständig eine Formalisierung und Institutionalisierung der Ergebnisse des Prozesses anstreben. Dabei handelt es sich um einen langfristigen Prozess, der vermutlich auch mit der Anpassung der bestehenden Rechtslage - vor allem betreffend verbindlicher, bundesländerübergreifender Festlegungen - verbunden sein wird. Eine hohes Maß an Beharrlichkeit und Durchhaltevermögen wird seitens der SchlüsselaktuerInnen notwendig sein, um schlussendlich auch eine Verbindlichkeit der Zielsetzungen erreichen zu können.

## 8 | Verzeichnisse

### 8.1 | Literaturverzeichnis

- Amt der Oberösterreichischen Landesregierung (Hrsg.) (2008): Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008, Linz.
- Amt der Oberösterreichischen Landesregierung (Hrsg.) (2011): Kursbuch Tourismus Oberösterreich 2011-2016, Linz.
- Amt der Oberösterreichischen Landesregierung (2013): Nutzen und Charakteristika von LEADER [online] [http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xchg/ooe/hs.xsl/90939\\_DEU\\_HTML.htm](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xchg/ooe/hs.xsl/90939_DEU_HTML.htm) [25.04. 2013].
- Amt der Oberösterreichischen Landesregierung (2014): Amt der Oö. Landesregierung. [online] [https://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xchg/ooe/hs.xsl/12735\\_DEU\\_HTML.htm](https://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xchg/ooe/hs.xsl/12735_DEU_HTML.htm) [02.04.2014]
- Amt der Salzburger Landesregierung (Hrsg.) (2003): Salzburger Landesentwicklungsprogramm, Salzburg.
- Amt der Salzburger Landesregierung (Hrsg.) (2006a): Mobilität mit Qualität. Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006-2015, Salzburg: Fachabteilung 6/7 Verkehrsplanung.
- Amt der Salzburger Landesregierung (Hrsg.) (2006b): Strategieplan Tourismus Salzburg, Salzburg.
- Amt der Salzburger Landesregierung (2013): Regionalplanung [online] [http://www.salzburg.gv.at/rp1\\_regionalplanung](http://www.salzburg.gv.at/rp1_regionalplanung) [25.04. 2013].
- Amt der Salzburger Landesregierung (2014): Amt der Salzburger Landesregierung. [online] <http://www.salzburg.gv.at/dienststellen/abteilungen.htm> [02.04. 2014].
- Amt der Steiermärkischen Landesregierung (Hrsg.) (2008): Wege in die Zukunft. Das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+, Graz.
- Amt der Steiermärkischen Landesregierung (Hrsg.) (o.J.): Masterplan Tourismus 2015, Graz.
- Amt der Steiermärkischen Landesregierung (2013): Regionen der Steiermark. Planung und Entwicklung [online] <http://www.raumplanung.steiermark.at/cms/ziel/146052/DE/> [25.04. 2013].
- Amt der Steiermärkischen Landesregierung (2014): Verwaltung Land Steiermark [online] <http://www.verwaltung.steiermark.at/> [02.04. 2014].
- Behrendt, S. (2010): Integriertes Roadmapping. Nachhaltigkeitsorientierung in Innovationsprozessen des Pervasive Computing, Berlin-Heidelberg: Springer-Verlag.

Beigl (2011): Reiseströme & Stau-Ursachen im Sommerreiseverkehr 2005-2010, Vortrag auf der Tagung Entzerrung der Reiseströme, 2011.

Beucker, S., U. Brand, K. Fichter und A. von Gleich (2011): 10. Werkstattbericht: Leitorientiertes integriertes Roadmapping. Konzeptionelle Grundlagen und Methode für die Entwicklung von Klimaanpassungsinnovationen., Bremen-Oldenburg.

BMLFUW Öffentlichkeitsarbeit (2013): Abteilung V/5. Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen, Lärm [online] [http://www.bmlfuw.gv.at/ministerium/aufgabenstruktur/\\_sektion\\_v-allgemeine\\_umweltpolitik/abt\\_v\\_5.html](http://www.bmlfuw.gv.at/ministerium/aufgabenstruktur/_sektion_v-allgemeine_umweltpolitik/abt_v_5.html) [02.04. 2014].

Bourne, L. (2005): Project Relationship Management and the Stakeholder Circle™, Doctor of Project Management Dissertation, RMIT University.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2013): Organisation des Ministeriums [online] <https://www.bmvit.gv.at/ministerium/organisation/> [25.04. 2013].

Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (Hrsg.) (2010): Neue Wege im Tourismus. Die neue österreichische Tourismusstrategie, Wien.

Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft, (2014): Tourismus & Historische Bauten [online] <http://www.bmwfw.gv.at/Tourismus/Seiten/default.aspx> [02.04. 2014].

Flughafen Linz GesmbH (2013): Linienflüge Sommer 2013 [online] <http://www.flughafen-linz.at/www/export/sites/bda/galleries/download/flugplaene/schedulesommer13.pdf> [24.05. 2013].

Frey-Marti, C. (1996): Verkehrs- und Umweltproblematik in touristischen Gebieten: Analyse, Lösungsansätze, Auswirkungen; untersucht am Beispiel Oberengadin, Bern-Stuttgart-Wien.

Freyer, W. (2006): Tourismus: Einführung in die Fremdenverkehrsökonomie, Berlin: Oldenbourg Verlag.

Hammer, A. und J. Scheiner (2006): Lebensstile, Wohnumlieus, Raum und Mobilität - Der Untersuchungsansatz von StadtLeben, in: Beckmann, K. J. (Hrsg.), StadtLeben - Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften/GWV Fachverlage GmbH.

Hein, E. (1998): Planungsformen und Planungsinhalte, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Methoden und Instrumente räumlicher Planung. Handbuch, Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.

Heindl, G. (1993): Das Salzkammergut und seine Gäste. Die Geschichte einer Sommerfrische, Linz: Landesverlag.

Jacoby, C. und H. Kistenmacher (1998): Bewertungs- und Entscheidungsmethoden, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Methoden und Instrumente räumlicher Planung. Handbuch, Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.

Jeschke, H. P. (2006): Der Kern des Inneren Salzkammergutes in der "Arche Noah" der Kulturdenkmäler und Naturparadiese der Welt von Morgen, in: Welterbe.aktiv.

Kaspar, C. (1996): Die Tourismuslehre im Grundriss, Bern: P. Haupt.

Luhmann, N. (1987): Soziale Systeme. Grundriß einer allgemeinen Theorie, Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.

Möhrle, M. G. und R. Isenmann (2008): Technologie-Roadmapping. Zukunftsstrategien für Technologieunternehmen., Berlin-Heidelberg: Springer-Verlag.

movelo GmbH (2012): Regionalflyer. movelo-Region Salzkammergut, Bad Reichenhall.

Oberösterreich Tourismus (2013): Aufgaben [online] <http://www.oberoesterreich-tourismus.at/nc/detail/article/aufgaben-1.html> [25.04. 2013].

ÖGUT - Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik (2013): Methoden [online] <http://www.partizipation.at/methoden.html> [6.5. 2013].

OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG (2013a): Der Verkehrsverbund. Organisation.Ziel.Aufgaben. [online] <http://www.ooevv.at/?seite=wir-ueber-uns&sprache=DE> [25.04. 2013].

OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG (2013b): Mobitipp Gmunden [online] [www.ooevv.at/?seite=mobitipp-gmunden&sprache=DE](http://www.ooevv.at/?seite=mobitipp-gmunden&sprache=DE) [25.04. 2013].

Österreich Werbung (2011): Dem tschechischen Gast auf der Spur [online] [www.austriatourism.com/download/index.php?studie=962](http://www.austriatourism.com/download/index.php?studie=962) [28.05. 2013].

Österreich Werbung (2013): Besucherzahlen von Sehenswürdigkeiten 2011.

Österreich Werbung Wien (2013): Flugreisen [online] <http://www.austriatourism.com/tourismusforschung/t-mona-urlauberbefragung/flugreisen/> [24.05. 2013].

Peine, F.-J. (1998): Interessenermittlung und Interessenberücksichtigung im Planungsprozeß, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Methoden und Instrumente räumlicher Planung. Handbuch, Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.

Pohl, J. (1998): Qualitative Verfahren, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Methoden und Instrumente räumlicher Planung. Handbuch, Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.

Pollner, M. T. (1995): Das Salz--Kammergut. Grundzüge einer allgemeinen Geschichte des Salzkammergutes und einiger angrenzender Landesteile, mit besonderer Berücksichtigung des Ausseer Landes. Eine Gesamtübersicht von den Anfängen bis in die 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts, Wien: Eigenverlag.

Priebs, A. (1998): Instrumente der Planung und Umsetzung, in: Landesplanung, A. f. R. u. (Hrsg.), Methoden und Instrumente räumlicher Planung. Handbuch, Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.

Rauh, W., K. Regner und P. Zellmann (1998): Freizeitmobilität - Umweltverträgliche Angebote und Initiativen, Wien.

Regionalmanagement OÖ GmbH (2013): Regionalmanagement OÖ [online] <http://www.rmooe.at/> [25.04. 2013].

Ritter, E.-H. und K. Wolf (1998): Methoden und Instrumente räumlicher Planung. Handbuch, Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.

Rosenbaum, W. (2007): Mobilität im Alltag - Alltagsmobilität, in: Schöllner, O., Canzler, W. & Knie, A. (Hrsg.), Handbuch Verkehrspolitik, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Salzburger Flughafen GmbH (2013a): Flugplan Sommer 2013 [online] [http://www.salzburg-airport.com/fileadmin/user\\_upload/dl.php?file=files/Flugplan\\_Sommer\\_2013\\_per\\_6.5.2013.pdf](http://www.salzburg-airport.com/fileadmin/user_upload/dl.php?file=files/Flugplan_Sommer_2013_per_6.5.2013.pdf) [24.05. 2013].

Salzburger Flughafen GmbH (2013b): Taxi- und Transferservice vom/zum Salzburg Airport [online] <http://www.salzburg-airport.com/de/passagiere-besucher/anreisen-parken/bus-bahn-taxi/taxi-transferservice/> [24.05. 2013].

Salzkammergut Tourismusmarketing GmbH (2013): [www.salzkammergut.at](http://www.salzkammergut.at) [25.02. 2013].

Schneidewind, P. (1993): Entwicklungskonzept Tourismus und Verkehr im Inneren Salzkammergut, Wien.

Statistik Austria (2013): Beherbergungsstatistik ab 1974, jährlich. Statistik Austria,.

Steingrube, W. (1998): Quantitative Erfassung, Analyse und Darstellung des Ist-Zustandes, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Methoden und Instrumente räumlicher Planung. Handbuch, Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.

Stiens, G. (1998): Prognosen und Szenarien in der räumlichen Planung, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Methoden und Instrumente der räumlichen Planung. Handbuch, Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.

Tourismusverband Ferienregion Attersee-Salzkammergut (2009): Attersee MOBIL - Kurzversion. Sanfte Mobilität in der Atterseeregion für Einheimische, Ausflügler und Gäste, Attersee am Attersee.

Tourismusverband Werfenweng (2013): Sanfte Mobilität [online] <http://www.werfenweng.eu/de/sanfte-mobilitaet/> [12.11. 2013].

UNWTO (2014): Understanding Tourism: Basic Glossary [online] <http://media.unwto.org/en/content/understanding-tourism-basic-glossary> [27.5.2014]

Verein Regionalentwicklung Inneres Salzkammergut (2013): Was ist REGIS [online] <http://www.regis.or.at/regis/> [27.02. 2013].

Wirtschaftskammer Österreich (2013): Die WKO im Einsatz für Unternehmen [online] [https://www.wko.at/Content.Node/wir/oe/Wir\\_ueber\\_uns\\_Startseite\\_Oesterreich.html](https://www.wko.at/Content.Node/wir/oe/Wir_ueber_uns_Startseite_Oesterreich.html) [25.04. 2013].

Würzl, A. (1991): Entwicklungskonzept Salzkammergut - Tourismus-Leitbild 1991-2000, Wien.

Zehetner, F. (2001a): Planungssystem der Republik Österreich, Deutsch-Österreichisches Handbuch der Planungsbegriffe, Kaiserslautern-Wien: Verlag der ARL.

Zehetner, F. (2001b): Staats- und Verwaltungsstruktur der Republik Österreich, Deutsch-Österreichisches Handbuch der Planungsbegriffe, Kaiserslautern-Wien: Verlag ARL.

## 8.2 | **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Einordnung des Begriffes Tourismusmobilität in eine allgemeine Mobilitätsdefinition; eigene Darstellung (nach: Hammer und Scheiner 2006; Rauh et al. 1998; Frey Marti 1996).....	Seite 8
Abbildung 2: Überblick über das Salzkammergut.....	Seite 9
Abbildung 3: Übersicht der Ferienregionen im Salzkammergut .....	Seite 10
Abbildung 4: Ferienregionen und zugehörige Gemeinden im Salzkammergut.....	Seite 11
Abbildung 5: Meilensteine in der Tourismusmobilitätsentwicklung der Region Salzkammergut .....	Seite 15
Abbildung 6: Überblick über die wichtigsten Bahnverbindungen im Salzkammergut (Quelle: OÖVV; eigene Darstellung).....	Seite 19
Abbildung 7: Verkehrsinfrastrukturkarte: Schiene.....	Seite 20

Abbildung 8: Übersichtstabelle zu Reisezeitverhältnissen zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (ÖV). (Quelle: Google Maps; ÖBB-Scotty; eigene Auswertung) .....	Seite 21
Abbildung 9: Verkehrsinfrastrukturkarte: Straße.....	Seite 23
Abbildung 10: Radwege im Salzkammergut (Quelle: OÖ Tourismus; eigene Darstellung).....	Seite 31
Abbildung 11: AkteurInnenlandschaft zur Tourismusmobilität im Salzkammergut.....	Seite 34
Abbildung 12: Roadmapping-Prozess für die Region Salzkammergut.....	Seite 73
Abbildung 13: Roadmap Tourismusmobilität Attergau-Attersee .....	Seite 78

## 9 | Anhang

- Kopie der Gesprächsnotizen der Expertengespräche
- Broschüre „Tourismusbilität im Salzkammergut“

## Interviewpartner 1

## Gesprächsleitfaden ExpertInnen-Interviews: Tourismusmobilität im Salzkammergut

### 1. Allgemeines

#### a. Räumliche Abgrenzung der Arbeit sinnvoll?

Identitätsraum Salzkammergut

Marke Salzkammergut international bekannt

#### b. Definition Tourismusmobilität

Kontrolle der eigenen Definition (Prioritätensetzung, ev. Aufdecken von Lücken)

Tages tourismus z.T. überregional

Autofreies Angebot weiter verbessern

ÖV-Angebot z.T. sehr gut

Anreise nach Hallstatt Bahn + Schiff - potenziell wird nicht vermarktet.

Tramradweg u. parallelen Bahn

### 2. Mobilität

#### a. Erreichbarkeit von Ausflugszielen und Beherbergungsbetrieben

Einschätzung, Beispiele: sehr gut u. sehr schlecht

Bestehendes besser vermarkten + Angebot ergänzen  
Betriebe sollten sich selbst darum kümmern

#### b. Mobilitätsverhalten der Gäste

Einschätzung des Mobilitätsverhaltens der Gäste bei An- und Abreise bzw.

vor Ort. ÖÖ Tourismus: Verkehrsmittelwahl Tagestourismus

Gast in Autoentfernung, mit Auto

Übersiegelte mit Flugzeug + ÖV → in Zukunft noch mehr

glaubhafte Vermittlung, dass Mobilität vor Ort möglich ist

Winter leichter

Sommer viel mehr

Gäste bei entsprechenden dem Angebot sehr offen.

Ab. 1. Probleme Tagesklausuren: Klausur vor allem Winter

Nächtigungsklausuren: Anfertigung u. Satzung bei  
Schlechtwetter

### 3. Kooperation

#### a. Bisherige Zusammenarbeit beim Thema Tourismusmobilität

Beispiele: gute und schlechte

Beziehungsgest. zw. Tourismus u. Verkehrsbetreibern  
Personenverkehr ÖBB: Kombi-Tickets (Snow & Fun, Hallstatt)  
Jeder wackelt darauf das andere was tut  
sehr egozentrische Sichtweisen d. einzelnen Organisationen  
Redewechsel läuft ziemlich viel

#### b. Möglichkeit der organisationsübergreifenden Zusammenarbeit

i. Handlungsfelder kurzfristig, konkret

ii. Handlungsfelder langfristig, abstrakt

Anhand konkreter Beispiele: Verkehrsverbünde, Planungsregionen (beide länderübergreifend), fachbereichsübergreifend (Tourismus – Verkehr – Planung), vertikale Zusammenarbeit (Gemeinden – Organisation – Land – Bund)

Das sind Personen dem Thema widmen

MobiTipp: Vernetzung auch im Tourismus  
geeignete Schaltstelle

RegioTram: Gmunden – Vorchdorf

Projekt auch interessant f. Tourismus

In ÖÖ: wird im ÖV viel vorgebracht

Frage der Prioritäten im Mobilitätsbereich  
(Politik), in ÖÖ viel Straßen, aber auch hohes  
Bewusstsein für ÖV

Infrastrukturen im großen u. ganzen ausgebaut

#### 4. Akteursnetzwerk (anhand Grafik)

ExpertInnen sollen Grafik zu folgenden Themen kommentieren (verbal, grafisch):

##### a. Zentrale AkteurInnen (Ressourcen, Kompetenzen)

Wer bietet Mobilität an? Wer entscheidet? Wer bringt Ideen ein, ist Plattform?

RM 00: eher keine Impulsgeber  
Schwerpunkte von "oben"

##### b. Verbindungen

Vernetzung über Ländergrenzen? Wiewohl  
gemeinsame Akteure?

Bundesländer: unterschiedliche Verkehrsangebote  
übergreifende Angebote schwieriger durch Regionalisierung

##### c. Ev. Ergänzungen (Verkehrsverbände)

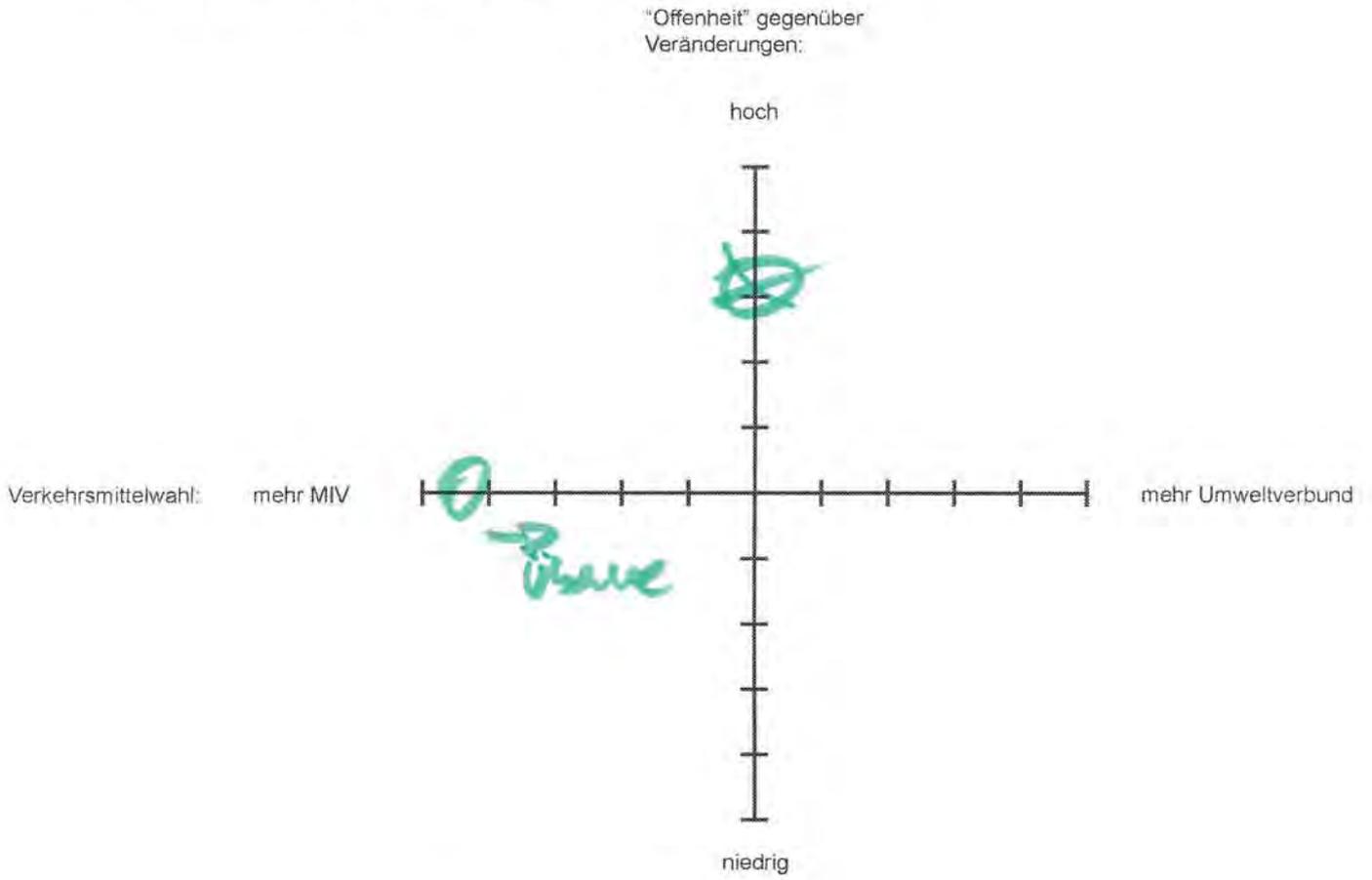
Kline: aktive - Förderungen

IGV: Interessensgemeinschaft Verkehrsverbände  
Vernetzung

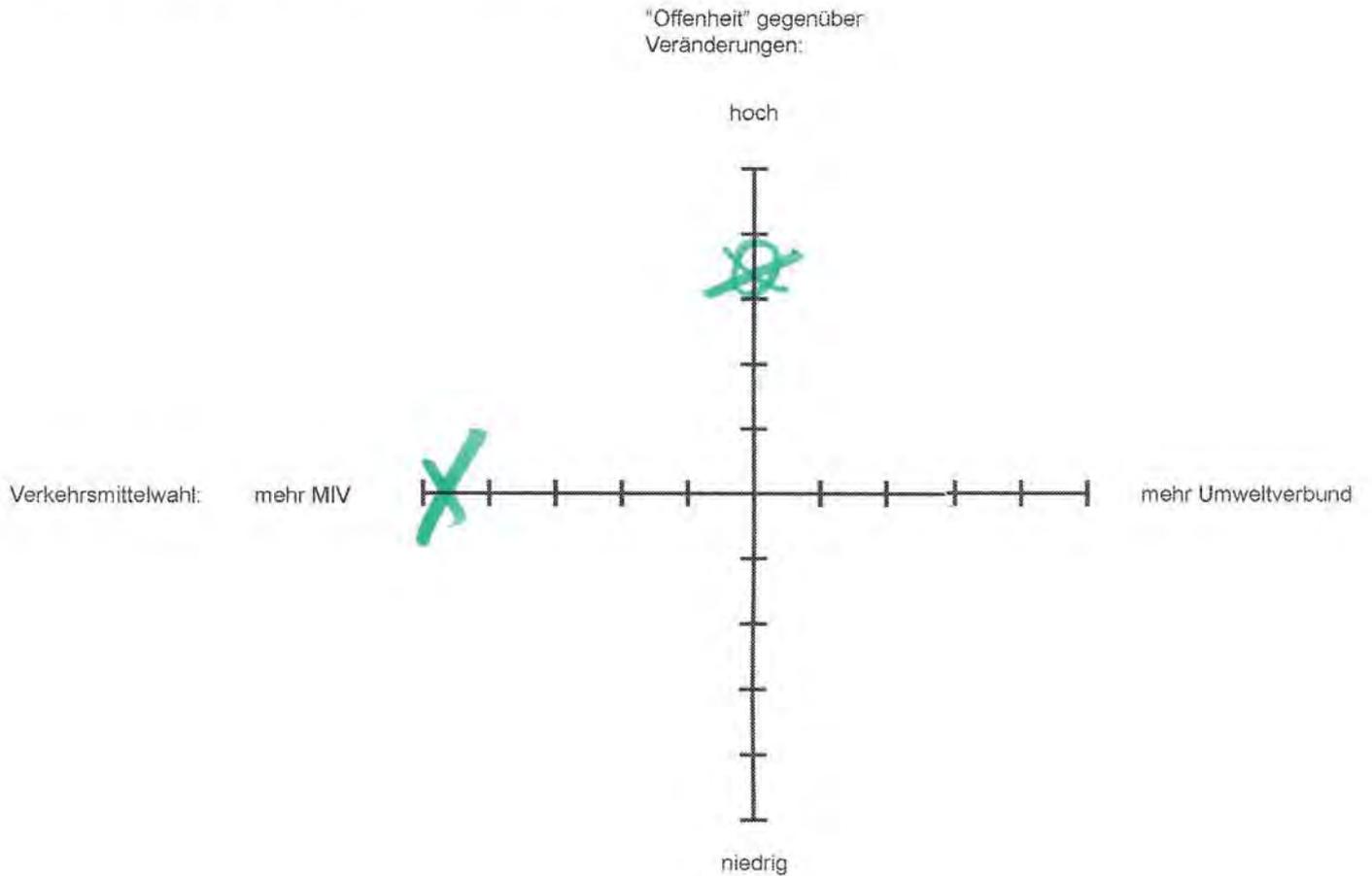
Redoverkehr: Landes-Beauftragte  
jährliche Treffen, Vernetzung

Selbstlung: Mobil-Karte  
Gäste-Karte + ÖV-Netz-Karte  
scheitert an Forderung des VV

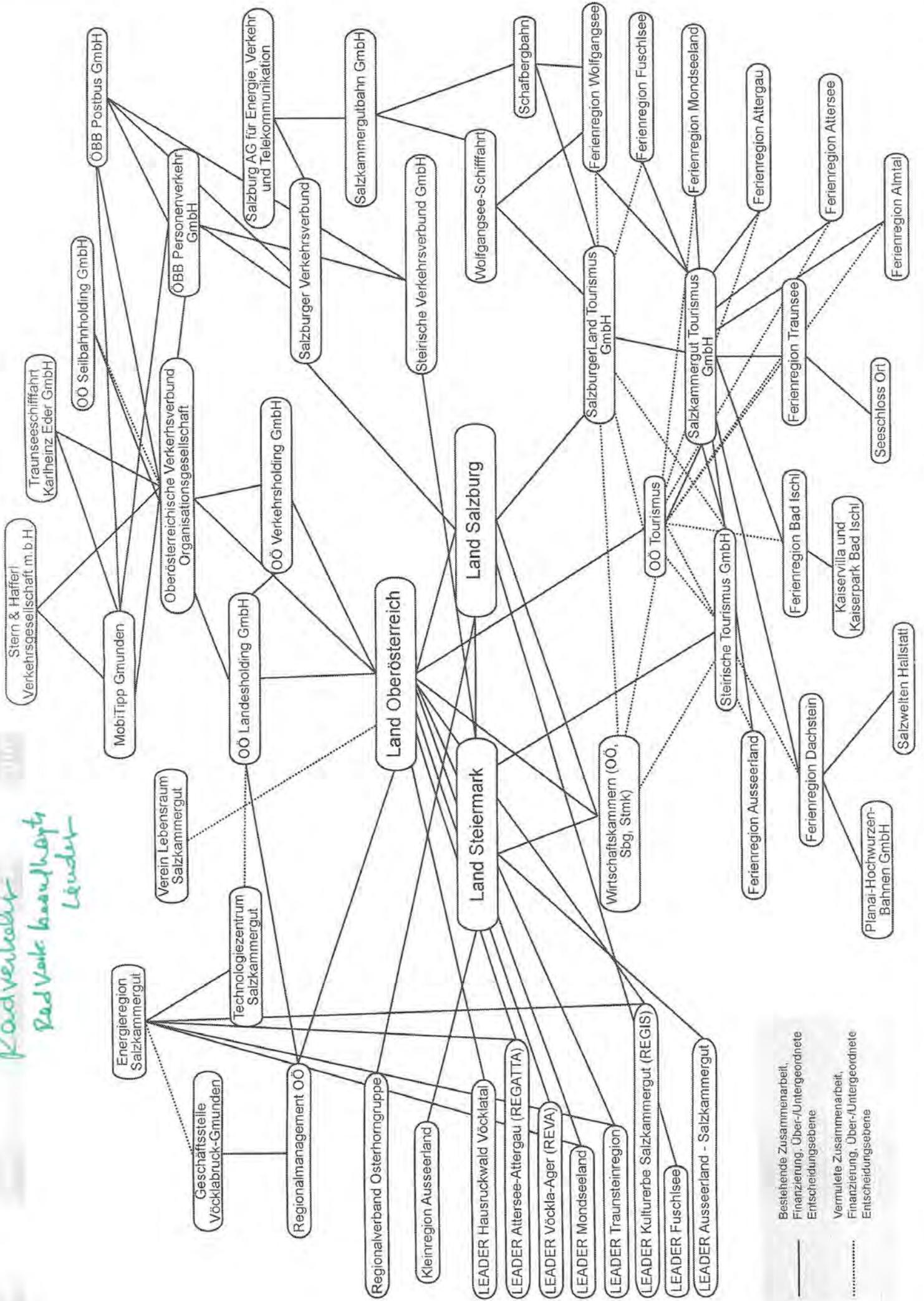
## Mobilitätsverhalten der Gäste bei An- und Abreise



## Mobilitätsverhalten der Gäste vor Ort / in der Region



*Radverkehr  
Rad Vorkonzeption  
Länder*



— Bestehende Zusammenarbeit, Finanzierung, Über-/Untergeordnete Entscheidungsebene  
 ..... Vermutete Zusammenarbeit, Finanzierung, Über-/Untergeordnete Entscheidungsebene

## Interviewpartner 2

Gesprächsleitfaden ExpertInnen-Interviews: Tourismusmobilität im Salzkammergut

1. Allgemeines

a. Räumliche Abgrenzung der Arbeit sinnvoll?

Identitätsraum Salzkammergut

Für weiter entfernte Gäste  
aus der Region eher

b. Definition Tourismusmobilität

Kontrolle der eigenen Definition (Prioritätensetzung, ev. Aufdecken von Lücken)

Zielumgebung oder Transit (ev. Zwischenziele)  
in der Region  
(abgedeckt)

2. Mobilität

a. Erreichbarkeit von Ausflugszielen und Beherbergungsbetrieben

Einschätzung, Beispiele: sehr gut u. sehr schlecht

ÖV: ausreichend Möglichkeit vorhanden  
man kommt natürlich nicht überall hin -> erst  
auch beim Nutzen  
Anreise kein Problem, vor Ort grundsätzlich  
auch gut

Taxi: z.T. Subunternehmer, Sibirer, kleinere Linien  
unterschiedliche Untereinheiten, daher oft vorhanden  
Mountainbike-Tour: Dichtstellen gut vernetzt u. genutzt

b. Mobilitätsverhalten der Gäste

Einschätzung des Mobilitätsverhaltens der Gäste bei An- und Abreise bzw. vor Ort.

Japaner: Zug China: Busse  
Niederlande: Flug + Shuttle  
Ischgl - westlich, eher wenige ÖV, wo Taxi  
PKW-Verfügbarkeit so hoch, dass Umstieg kaum denkbar  
ist. ÖV am liebsten ein Erlebnis

• Bus an Tour, Grünare (Kasberg)

2a.) Bitte ad Rede: mit ÖBB, über Tageskonsum  
Verpflegungsmöglichkeiten, Schusswundgitter am Weg

Gründe: Auslastungsproblem der Züge

Parkraum bewirtschaftung Möglichkeit für ÖV

### 3. Organisationen (Tourismus, Planung, Verkehr)

#### a. Aufgabenbereich der Organisation/Institution

Inwieweit ist Kooperation ein Thema?

Projektdurchführung?

Verkehrsunbeding: Versuche der Kooperation mit  
Tourismus z.B. Schilbahn: Nutzung  
der Gäste mit Gästecard  
vor allem Winter, weniger Sommer  
Kamerasystem bei Seilbahnen bei Anreise  
mit ÖV  
Tourismusbroschüren: Hinweise auf  
ÖV, Homepage  
hängt von Personen ab  
Orientierung, Information

#### b. Entscheidungsträger, Mitglieder

Mitarbeit bei der Vorbereitung von Entscheidungen (Gesetze, Konzepte auf  
Landesebene)?

Einbindung der „bedienten“ Gemeinden in die Angebotsgestaltung?

Einbindung anderer Fachbereiche in die Angebotsgestaltung?

Zuständigkeiten: Halbedelshäuser: Gemeinderat  
Tafeln, Fahrpläne: Verkehrsbetriebe

Konzepte: Einbindung bei Verkehrsleistungen, Linienführung  
Stellennetze, Kommentare

Initiative von den Gemeinden wären wünschenswert  
Fahrgastpotenziale müsste genauer erhoben werden  
für Angebotsgestaltung.

Tourismus: wollen nicht zahlen, aber hätten oft  
Vorstellungen

#### 4. Kooperation

##### a. Bisherige Zusammenarbeit beim Thema Tourismusmobilität

Beispiele: gute und schlechte

Schilbause funktionieren gut

ÖBB: Kombi-Tickets preislich attraktiv

schlecht: Grünau, Rosberg kein Kombi-Ticket  
mehr daher weniger Auslastung der  
Stubai-Bahn

Sommer: Attersee: nicht so erfolgreich, aufgrund  
kurzer Saison

Postbus in Bad Ischl: befördert viele Gäste

##### b. Möglichkeit der organisationsübergreifenden Zusammenarbeit

i. Handlungsfelder kurzfristig, konkret

ii. Handlungsfelder langfristig, abstrakt

Anhand konkreter Beispiele: Verkehrsverbünde, Planungsregionen (beide  
länderübergreifend), fachbereichsübergreifend (Tourismus – Verkehr –  
Planung), vertikale Zusammenarbeit (Gemeinden – Organisation – Land –  
Bund)

Tourismusbüros sollten das Potenzial erkennen

ÖV gleichwertig behandeln bei der Information  
gleichwertige Darstellung

ÖBB: Angebote die nicht mit ÖVV zusammenhängen  
↳ eigenes Geschäft, selbst kommen

Reise führen Salz kammergut

Unterschied zwischen Touristen von weiter weg und  
an der Umgebung

Fahrpläne vorhanden, Weitergabe? Information

## 5. Akteursnetzwerk (anhand Grafik)

ExpertInnen sollen Grafik zu folgenden Themen kommentieren (verbal, grafisch):

### a. Zentrale AkteurInnen (Ressourcen, Kompetenzen)

Wer bietet Mobilität an? Wer entscheidet? Wer bringt Ideen ein, ist Plattform?

STMG: ÖV muss zahlen, damit er in der Broschüre steht

↳ Traunsee, Almtal, Attersee

Geld oftmals das Problem bei Zusammenarbeit  
↳ in anderen Projekten ev. mitverpacken z.B. Beschuldigungen

### b. Verbindungen

SV: geht herum nach ÖÖ

↳ nur Geld auseinander drücken

Regionalverbände: Versuchen Kooperationen zu initiieren. Große Player bleiben dabei eher außen vor.

### c. Ev. Ergänzungen

S.a) Skis & Hopper: zusätzliche Angebote, Sonderzüge zu Events

Im kleineren Rahmen leichter möglich.

Regionskarte für das Salzammergut: Verwendung der Karte auch von PendlerInnen. Momentanes Angebot zu kompliziert. Touristen für Tourismus nicht attraktiv.

Gemeinden, Taxiunternehmen (Shuttle-Dienste)  
z.T. auch Hotels

## Mobilitätsverhalten der Gäste bei An- und Abreise

"Offenheit" gegenüber  
Veränderungen:

hoch

Verkehrsmittelwahl:

mehr MIV



mehr Umweltverbund

niedrig

## Mobilitätsverhalten der Gäste vor Ort / in der Region

"Offenheit" gegenüber  
Veränderungen:

hoch

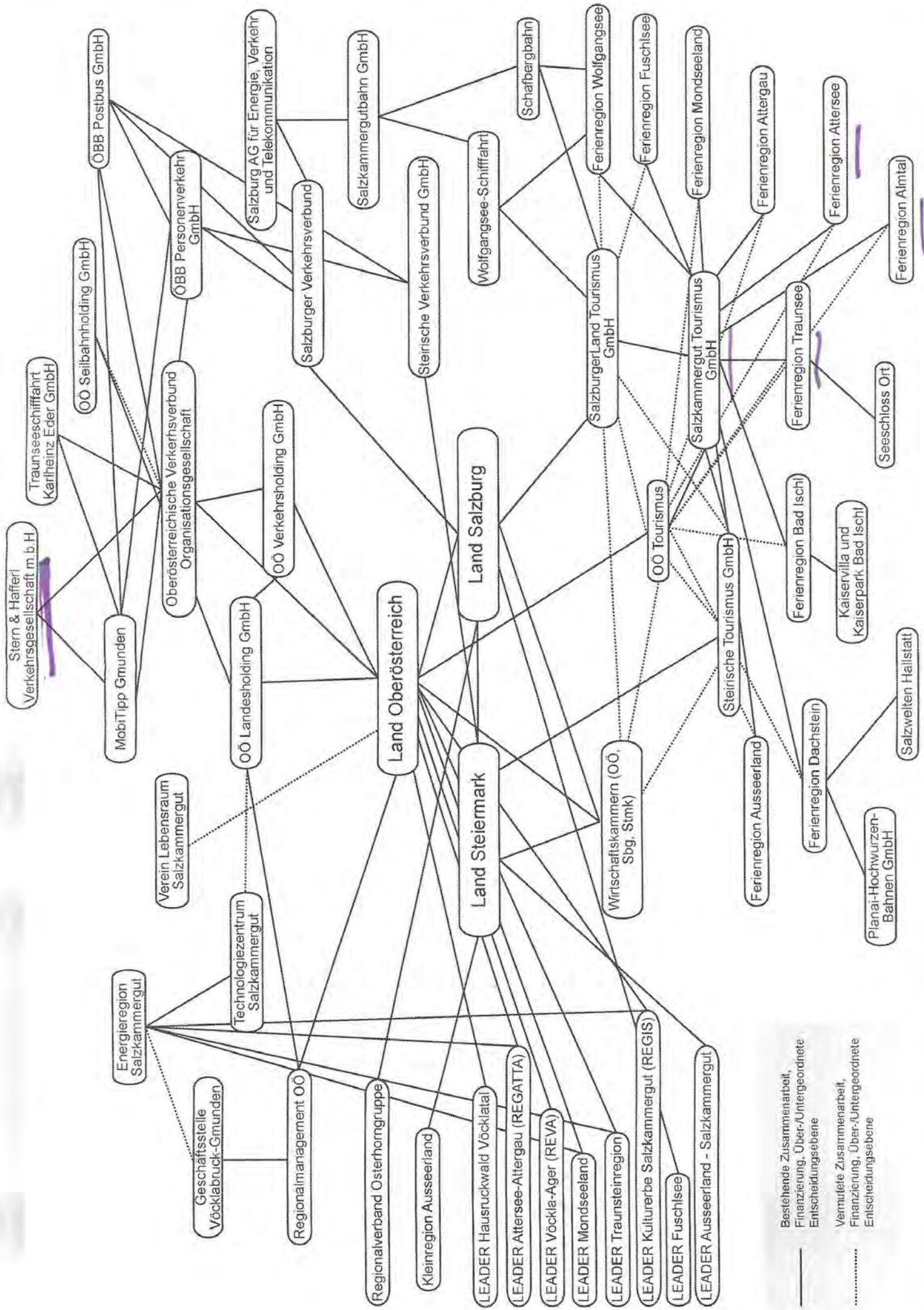
Verkehrsmittelwahl:

mehr MIV



mehr Umweltverbund

niedrig



— Bestehende Zusammenarbeit,  
 Finanzierung, Über-/Untergeordnete  
 Entscheidungsebene  
 ..... Vermutete Zusammenarbeit,  
 Finanzierung, Über-/Untergeordnete  
 Entscheidungsebene

## Interviewpartner 3

## Gesprächsleitfaden ExpertInnen-Interviews: Tourismusmobilität im Salzkammergut

### 1. Allgemeines

- a. Räumliche Abgrenzung der Arbeit sinnvoll?

Identitätsraum Salzkammergut

Subregionen: gut strukturiert, eigenständig  
Verankerung über STMG

Tourismusverbände: Attersee, Attergau  
eigene Ziele, Geschäftsführung etc.  
↳ sanfter Mobilität: eher passiv, aktiv sein & schaffen

- b. Definition Tourismusmobilität

Kontrolle der eigenen Definition (Prioritätensetzung, ev. Aufdecken von Lücken)

Erlebnis mobilität: Begriffe nicht so ausgeprägt

### 2. Mobilität

- a. Erreichbarkeit von Ausflugszielen und Beherbergungsbetrieben

Einschätzung, Beispiele: sehr gut u. sehr schlecht

sehr gut: Region neu beschuldert (2011)  
Ausflugsziele, Beherbergungsbetriebe, Schiffverkehr,  
Nahversorgung  
Internetauftritt (Hinweis auf Adresse, vor Ort  
mit ÖV)  
Lage an d. Autobahn u. Bahn, keine gute Tabelle

- b. Mobilitätsverhalten der Gäste

Einschätzung des Mobilitätsverhaltens der Gäste bei An- und Abreise bzw. vor Ort.

Wichtigsgäste u. Ausflugs Gäste: viele ÖÖ machen  
Anflüge im Bundesland (nur mit Auto unterwegs)  
↳ mit Familie (Flexibilität), schon Veränderung  
herbeizuführen

vor Ort: „Urlaub vom Auto“ eher möglich wenn  
Angebote vorhanden sind  
↳ Kombination mit An- und Abreise (Bsp. Werfenweg)

### 3. Kooperation

#### a. Bisherige Zusammenarbeit beim Thema Tourismusmobilität

Beispiele: gute und schlechte

Wille u. Vision: fehlt teilweise,

E-Ticket-Projekt: wird genutzt u. angenommen  
oder noch nicht möglich (großes Potenzial)  
oft Marketinglücke

Beherbergungsbetriebe sollten aktiver sein → größere  
Breitenwirkung; Angebote für große Betriebe

#### b. Möglichkeit der organisationsübergreifenden Zusammenarbeit

i. Handlungsfelder kurzfristig, konkret

ii. Handlungsfelder langfristig, abstrakt

Anhand konkreter Beispiele: Verkehrsverbünde, Planungsregionen (beide  
länderübergreifend), fachbereichsübergreifend (Tourismus – Verkehr –  
Planung), vertikale Zusammenarbeit (Gemeinden – Organisation – Land –  
Bund)

viele Partner:

kurzfristig: gute Förderungen (attraktiv) für  
sanfte Mobilität in Tourismusregionen  
für Anbieter

b) Beherbergungsbetriebe  
aktive Betreiber von Tourismusorganisationen  
u. Wirtschaftskammern

Vermehrte Kombiangebote: Ausflugsziel +  
sanfte Mobilität (Kunde erwirbt nur  
an besten über den Preis)

Marketing: Betriebe und Organisationen  
müssen voll dahinterstehen

Produkt: Urlaub vom Auto

4. Akteursnetzwerk (anhand Grafik)

ExpertInnen sollen Grafik zu folgenden Themen kommentieren (verbal, grafisch):

a. Zentrale AkteurInnen (Ressourcen, Kompetenzen)

Wer bietet Mobilität an? Wer entscheidet? Wer bringt Ideen ein, ist Plattform?

ÖÖ Tourismus u. Wirtschaftskammer zu wenig

b. Verbindungen

c. Ev. Ergänzungen

Klima Bündnis ÖÖ, bzw Ö: aktiv eingebunden  
Kompetente Partner  
Auftrag zur Mobilitätswoche, Wirtskammer etc. aber  
keine finanzielle Förderung  
> Energieregion nicht mehr so wichtig  
↳ Energienode/regionen wichtiger

Förderung: Klimafonds, Umweltlandesrat,  
Verkehrsmittel (ÖV)

## Mobilitätsverhalten der Gäste bei An- und Abreise

"Offenheit" gegenüber  
Veränderungen:

hoch

Verkehrsmittelwahl:

mehr MIV



mehr Umweltverbund

niedrig

## Mobilitätsverhalten der Gäste vor Ort / in der Region

"Offenheit" gegenüber  
Veränderungen:

hoch

Verkehrsmittelwahl:

mehr MIV



mehr Umweltverbund

niedrig



## Interviewpartner 4

Autos: 100%

ÖV: Buslinien gut, ÖBB: Salzkammergutbahn,  
von Salzburg  
zu wenig

mehr Autos, große

unübersichtliche, Angebot, vor allem Busverbindungen  
Kurssteige

Meistipp: Informationen zusammenfassen

Internet

Salzkammergut: 10 Themenbereiche

Decision Support System, gemeinsame  
Ankunft

Projekte: E-Riese-Projekt, Mobile (E-mob)  
gemeinsames mobiles, mobile, System.

Kommunikation: Wie komme ich weiter?

Salzkammergut - Erlebnis, auch +  
Mobilität als Partner (ÖV)

immer am Verkehrsverbund gebunden

Verkehrsverbund, Schifffahrtslinie (z.B. Wolfgangsee)

## Interviewpartner 5

## Gesprächsleitfaden ExpertInnen-Interviews: Tourismusmobilität im Salzkammergut

### 1. Allgemeines

#### a. Räumliche Abgrenzung der Arbeit sinnvoll?

Identitätsraum Salzkammergut

Salzkammergut: touristische Einheit

#### b. Definition Tourismusmobilität

Kontrolle der eigenen Definition (Prioritätensetzung, ev. Aufdecken von Lücken)

Ausflugs-tourismus: ohne Nächtigung  
Freizeitmobilität: Einheimische (Ausflugsziele)

### 2. Mobilität

#### a. Erreichbarkeit von Ausflugszielen und Beherbergungsbetrieben

Einschätzung, Beispiele: sehr gut u. sehr schlecht

Im Detail sehr unterschiedlich

Ausflugsziele generell gut erreichbar

ÖV: Bus mit Umstiegen (Bedienbarkeit nicht zufriedenstellend)  
eigenes Mobilitätskonzept Rufsanruftaxi für Ausserland

Auto gut

#### b. Mobilitätsverhalten der Gäste

Einschätzung des Mobilitätsverhaltens der Gäste bei An- und Abreise bzw. vor Ort.

Theorie + Praxis: Gäste würden ja zu Angebot sagen, tatsächlich nutzen es die wenigsten

Sommer / Winter Unterschied: Winter Bereitschaft größer (Bsp. Skibus), Mobilitätswahrscheinlichkeit kleiner, weniger Mobil

### 3. Organisationen (Tourismus, Planung, Verkehr)

#### a. Aufgabenbereich der Organisation/Institution

Inwieweit ist Kooperation ein Thema?

Projektdurchführung?

alles was die Gemeinde betrifft ist ein Thema

TV: Marketing Gemeinden: Infrastruktur

Verkehr: spielt in Marketing hinein, bei gemeinde-  
übergreifenden Aktivitäten, Koordination  
mit Gemeinden

ÖV-Angebot: Generelle Finanzierung

Wesentliche „Treiber“ sind Ausflugsziele  
↳ benötigen Verkehrsleistungen

#### b. Entscheidungsträger, Mitglieder

Mitarbeit bei der Vorbereitung von Entscheidungen (Gesetze, Konzepte auf  
Landesebene)?

Einbindung der „bedienten“ Gemeinden in die Angebotsgestaltung?

Einbindung anderer Fachbereiche in die Angebotsgestaltung?

Teilung der Aufgaben

#### 4. Kooperation

##### a. Bisherige Zusammenarbeit beim Thema Tourismusmobilität

Beispiele: gute und schlechte

Marketing: Steirische Tourismus Marketing GmbH  
STMG

ÖBB / Postbus regional (Steirach)

Stem & Haffner: Altkamer - Schiffahrt

Regionalverein: Mobilitätskonzept

E-Boote-Projekt: auch Schledning - Filzmoos  
Beteiligte

Ma<sup>Ko</sup> Koordination STMG  
Maurerboote - Strecke: Dachstein

↳ Kompetenzzentrum: mit Dachstein, Traunsee,  
Ischl, St. Wolfgang,  
Schledning, Ramsau, Filzmoos

##### b. Möglichkeit der organisationsübergreifenden Zusammenarbeit

i. Handlungsfelder kurzfristig, konkret

ii. Handlungsfelder langfristig, abstrakt

Anhand konkreter Beispiele: Verkehrsverbünde, Planungsregionen (beide länderübergreifend), fachbereichsübergreifend (Tourismus - Verkehr - Planung), vertikale Zusammenarbeit (Gemeinden - Organisation - Land - Bund)

LEADER: Mobilitätskonzept klna: aktiv  
↓  
Uni Graz Logistikinstitut

##### • Verstärkung der Bahnverbindungen

Verlängerung nach Bad Aussee (von Ischl kommend)  
dreht momentan bei Dachstein-Kopplbrunnenhöhe  
Steirach - Altmay eventuell gefährdet  
(für Güterverkehr interessant, Personenverkehr) ev.

Bus als alternative

Bahnverbindung auch für Großereignisse  
interessant (Bsp. Kultur) eventuell auch für  
Neuzusammenfest und See Open-Air (auch mit Bussen)

Ruf - Sammel - Taxi : auch grenzüberschreitend,  
bzw. gute Kostenverbindung (bis Isch)!

Von Salzburg mit Bus oder Zug nach Isch  
dann nach Bad Aussee

Ziel: Flughafen transfer von Salzburg

bis Wolfgangsee (private Anbieter)

Problem der Kosten für weiter entfernte Orte

(Bad Ischl, Bad Aussee). → gemeinsame Aktivität  
(besonders Winter)

Linda Brand rechnet sich nicht bei den Besucherzahlen

Reise an Deutschland (Zugverbindung)

5. Akteursnetzwerk (anhand Grafik)

*ExpertInnen sollen Grafik zu folgenden Themen kommentieren (verbal, grafisch):*

- a. Zentrale AkteurInnen (Ressourcen, Kompetenzen)

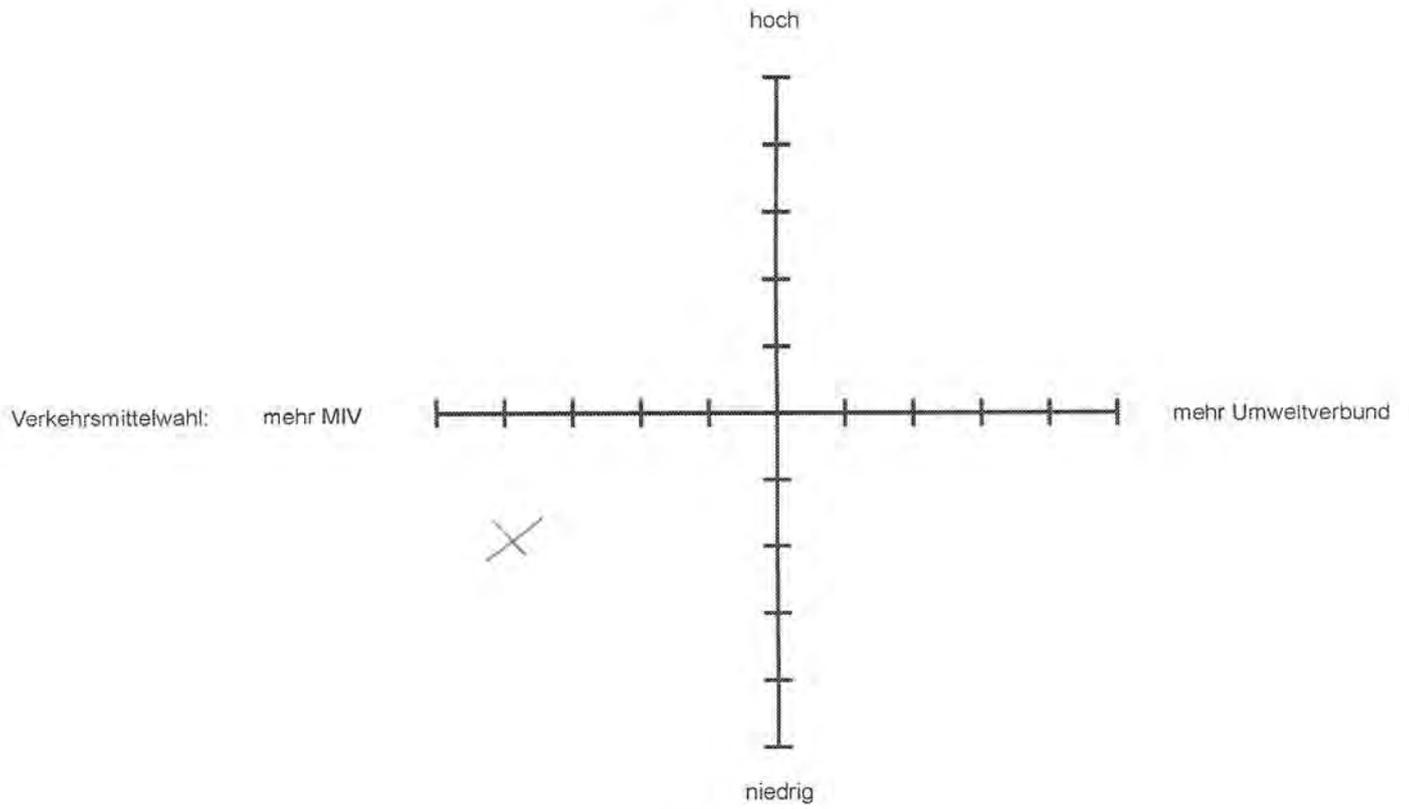
*Wer bietet Mobilität an? Wer entscheidet? Wer bringt Ideen ein, ist Plattform?*

- b. Verbindungen

- c. Ev. Ergänzungen

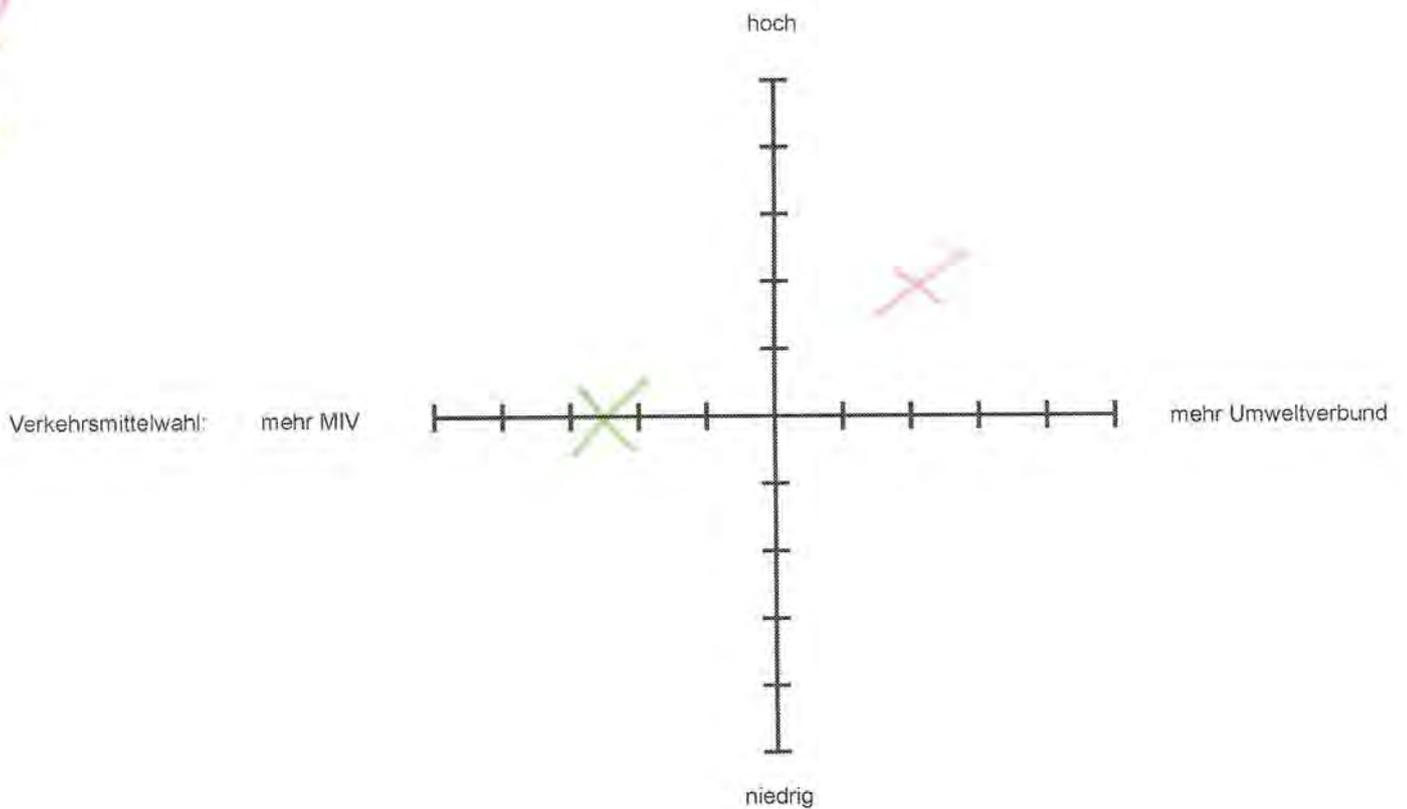
## Mobilitätsverhalten der Gäste bei An- und Abreise

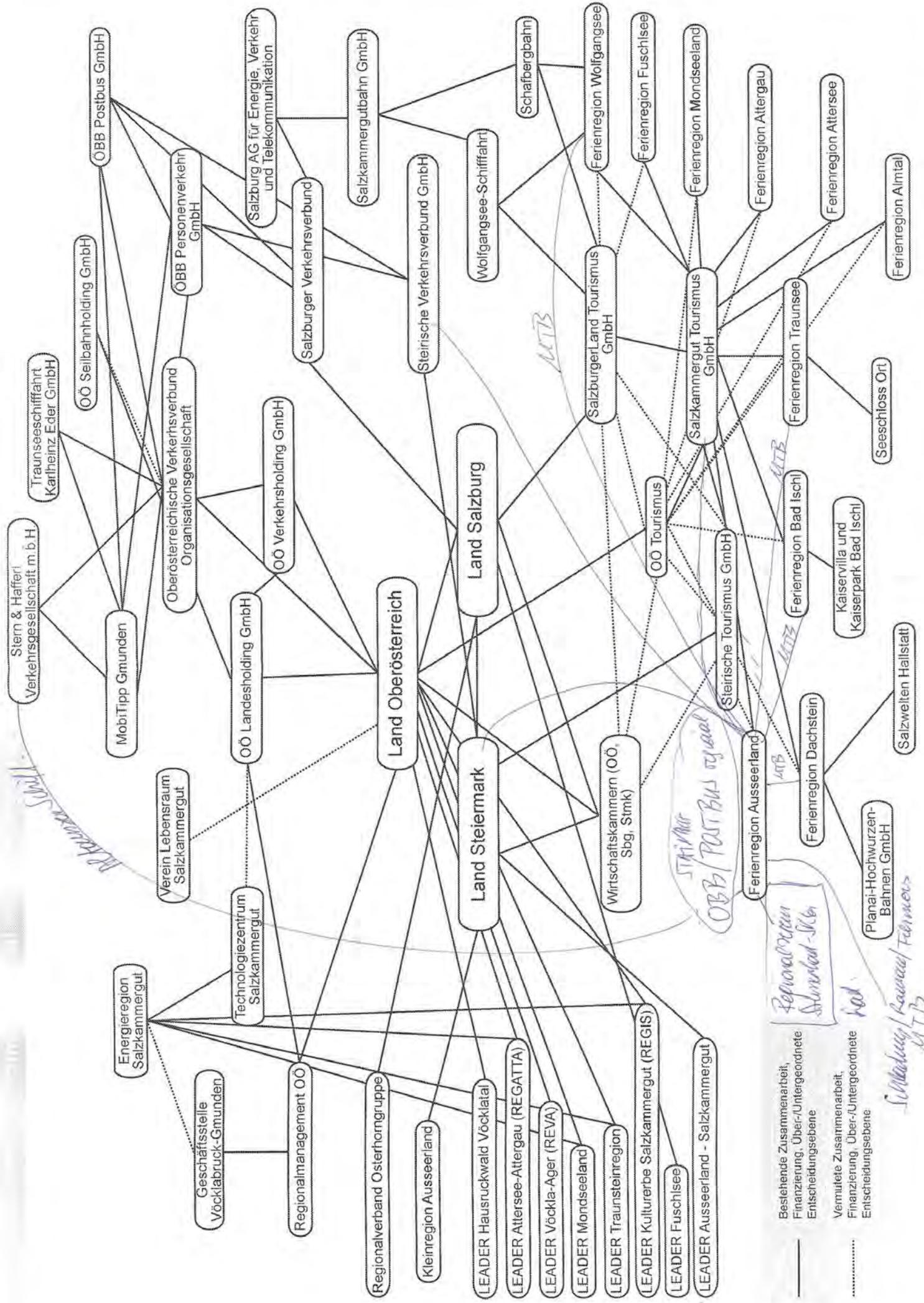
"Offenheit" gegenüber  
Veränderungen:



## Mobilitätsverhalten der Gäste vor Ort / in der Region

"Offenheit" gegenüber  
Veränderungen:





Bestehende Zusammenarbeit,  
Finanzierung, Über-/Untergeordnete  
Entscheidungsebene

Vermutete Zusammenarbeit,  
Finanzierung, Über-/Untergeordnete  
Entscheidungsebene

Schlüssel-/Ressourcen/Faktoren  
MTB

MTB  
Verkehrsverbund

STAIR/ OBB/ POST BUS regional

Regionalplanung  
Mondsee-Str.

had.

## Interviewpartner 6

# Gesprächsleitfaden ExpertInnen-Interviews: Tourismusmobilität im Salzkammergut

## 1. Allgemeines

### a. Räumliche Abgrenzung der Arbeit sinnvoll?

Identitätsraum Salzkammergut

Touristische Einheit sinnvoll = Zukunftsthema im Tourismus  
Zusammenhang mit anderen Themen

### b. Definition Tourismusmobilität

Kontrolle der eigenen Definition (Prioritätensetzung, ev. Aufdecken von Lücken)

Aktivitätsradius: regionale Ausflugsziele (kann man organisieren)  
überregionale Ausflugsziele

Nächtigungstourismus: Wünschenswert, dem Gast umwelt- u.

klimafreundliche Alternative hat

+ Gesundheit u. Kultur: Mobilität im

Umfeld dieser Themen als Unterstützung

Ausflugsleistungen: Unterstützung Individualurlaub u. Gruppenurlaub  
(Image, Landschaft etc.)  
Gruppenkapazitäten z.B. Taxi!

## 2. Mobilität

### a. Erreichbarkeit von Ausflugszielen und Beherbergungsbetrieben

Einschätzung, Beispiele: sehr gut u. sehr schlecht

Auto: grundsätzlich gut erreichbar

ÖPNV: nicht recht, Verbesserungswürdig

neue Mobilitätssysteme (z.B. Taktbus -> für Salzkammergut)

### b. Mobilitätsverhalten der Gäste

Einschätzung des Mobilitätsverhaltens der Gäste bei An- und Abreise bzw. vor Ort.

Wg. gut erreichbar vor allem auf Auto abhänger

Publikum eher hohen sozialen Status, daher eher bereitwillig ÖV zu nutzen

Vor Ort: fehlende Alternative, wenn es diese gibt ist es vorstellbar, dass es genutzt wird  
intellektuelle Gäste

### 3. Organisationen (Tourismus, Planung, Verkehr)

#### a. Aufgabenbereich der Organisation/Institution

Inwieweit ist Kooperation ein Thema?

Projektdurchführung?

Regionalverbände: strategische Ebene, Bürgermeister,  
Wirtschaft, Träger von LEADER

Regio 2: Projektdurchführung, Auftraggeber  
auch viele geförderte Projekte  
Kulturmanagement KH  
Beratung für strategische Ebene

Kooperation immer stärken, LEADER  
auch in Zukunft; Kooperation historisch (siehe Forde)  
↳ heute landesweit  
Stark touristisch: Salzburger Tourismus  
geprägt  
Grenzen hängen

#### b. Entscheidungsträger, Mitglieder

Mitarbeit bei der Vorbereitung von Entscheidungen (Gesetze, Konzepte auf  
Landesebene)?

Einbindung der „bedienten“ Gemeinden in die Angebotsgestaltung?

Einbindung anderer Fachbereiche in die Angebotsgestaltung?

Gemeinde entwickeln Projekte mit

Bsp. Regio in Bewegung: Langlaufloipe, Wandwege,  
Klettersteige

gemeinsame Entwicklung: strategische: Gesundheits-  
regio

gemeinsame Organisation und Finanzierung  
manchmal auch kritischer hinterfrage der  
Regio des Regionalverbands  
Partnersuche, Koordination

#### 4. Kooperation

##### a. Bisherige Zusammenarbeit beim Thema Tourismusmobilität

Beispiele: gute und schlechte

Energieadelregion: Anruf - Sammel - Taxi

Landesausstellung 2005: Taxiunternehmen

Discobus - Lössen

E-Bike - Verlust

Regionalbus an Finanzierung gescheitert

Regionale Entwicklung beschäftigt sich auch mit sich selbst, grenzüberschreitende Arbeit eher nachrangig

##### b. Möglichkeit der organisationsübergreifenden Zusammenarbeit

i. Handlungsfelder kurzfristig, konkret

ii. Handlungsfelder langfristig, abstrakt

Anhand konkreter Beispiele: Verkehrsverbünde, Planungsregionen (beide länderübergreifend), fachbereichsübergreifend (Tourismus - Verkehr - Planung), vertikale Zusammenarbeit (Gemeinden - Organisation - Land - Bund)

regionales Mobilitätssystem

Finanzierung: öffentliche Verkehrssysteme

1. Vision für die <sup>zukünftige</sup> ~~framen~~ selbsttragend
- Potenzialanalysen
- Mobilität: Bewusstseinsbildung → Verbesserung  
↳ Image (Landschaft, Gesundheit)
- Zukunftskonzepte  
↳ Kleinregionale Konzepte mit Vernetzung
- Vernetzung wünschenswert

5. Akteursnetzwerk (anhand Grafik)

ExpertInnen sollen Grafik zu folgenden Themen kommentieren (verbal, grafisch):

a. Zentrale AkteurInnen (Ressourcen, Kompetenzen)

Wer bietet Mobilität an? Wer entscheidet? Wer bringt Ideen ein, ist Plattform?

alle touristischen Organisationen, bis zum Hotelbetrieb  
Bundesländer, Gemeinden  
interregionaler Partner eher nicht das Problem

b. Verbindungen

- Erfahrungsaustausch hauptsächlich Touristikern
- Bundesländer: Gesetze, andere Systeme

c. Ev. Ergänzungen

Leitbildes: Home page

Arbeit: aus Raumordnung <sup>Sicht</sup> Lebensraum  
Selbstkammergut, Raumentwicklungsverständnis  
Grundlage für Raumentwicklung  
Handlungsfelder und Potenziale

Bsp. Raumordnungskonferenz, gemeinsame  
Vorstellungen im Selbstkammergut

Dr. Thomas Kopshute

06991 11 841 739

## Mobilitätsverhalten der Gäste bei An- und Abreise

"Offenheit" gegenüber  
Veränderungen:

hoch

Verkehrsmittelwahl:

mehr MIV



mehr Umweltverbund

niedrig

## Mobilitätsverhalten der Gäste vor Ort / in der Region

"Offenheit" gegenüber  
Veränderungen:

hoch

Verkehrsmittelwahl:

mehr MIV



mehr Umweltverbund

niedrig

## Interviewpartner 7

**Gesprächsleitfaden ExpertInnen-Interviews: Tourismusmobilität im Salzkammergut**

1. Allgemeines

a. Räumliche Abgrenzung der Arbeit sinnvoll?

Identitätsraum Salzkammergut

Zentralraum Salzburg: Metropolitanregion  
+ Linz, Wels (Einzugsgebiete Föhöhenbereich)

Flughäfen: Linz nur Ausgänger? mehr Incoming

b. Definition Tourismusmobilität

Kontrolle der eigenen Definition (Prioritätensetzung, ev. Aufdecken von Lücken)

Alpenraum Tourismus, hauptsächlich Ausflüge

Salzburg - Salzkammergut: hohe Frequenz im ÖV  
↳ Schiene geplant (RSIC/B?)

Attnach - Steinach: Verbindung mit Ausflugszielen und Attraktionen - Verbindung von Zug + Schifffahrt ausgehend vom Zentralraum

2. Mobilität

a. Erreichbarkeit von Ausflugszielen und Beherbergungsbetrieben

Einschätzung, Beispiele: sehr gut u. sehr schlecht

Takt und Vernetzung mit Highlights (Internet) verbessern  
Kombi-Tickets: Bahn und Ausflugsziele  
u.  
Bus

Vernetzung: Info + Ticket +

↳ Anbindung od. ganze Tagesstunde

b. Mobilitätsverhalten der Gäste

Einschätzung des Mobilitätsverhaltens der Gäste bei An- und Abreise bzw. vor Ort.

Wenn man mit dem Auto kommt, nimmt man das Auto

Angebot muss stimmen

### 3. Organisationen (Tourismus, Planung, Verkehr)

#### a. Aufgabenbereich der Organisation/Institution

*Inwieweit ist für Gemeinden Kooperation ein Thema?*

*Inwieweit sehen Sie die Verantwortung bei Gemeinden?*

Verschiedene Plattformen: Regionalverband, LEADER, Tourismus

Umlageverfahren: Kurbaxe zur Finanzierung  
(Teilbeitrag geht an Regionalverband)

Busfahle, Schiene

Gemeinden müssen erst miteinander zusammenarbeiten  
Ihre Kooperation müsste von den Gemeinden  
ausgehen

Zweckwohnsitze: 00 60-fache Kurbaxe im Jahr  
SKG 360-fache

### 4. Kooperation

#### a. Bisherige Zusammenarbeit beim Thema Tourismusmobilität

*Beispiele: gute und schlechte*

ÖBB - Konflikttickets

mehr Event - Sonderverbindung

Salzkammergute Advent: Zusammenarbeit mit ÖBB  
gescheitert

Vernetzung unter Touristiker eher schlecht

Welfarestate Tourismuskonzept

b. Möglichkeit der organisationsübergreifenden Zusammenarbeit

- i. Handlungsfelder kurzfristig, konkret
- ii. Handlungsfelder langfristig, abstrakt

Anhand konkreter Beispiele: Verkehrsverbünde, Planungsregionen (beide länderübergreifend), fachbereichsübergreifend (Tourismus – Verkehr – Planung), vertikale Zusammenarbeit (Gemeinden - Organisation – Land – Bund)

Verbindungen von Stadt und Land

STMG + Verkehrsplanung: Simulation aus Sicht des Urlaubers

Salzkammergut - Card: nur sinnvoll, wenn der ÖV funktioniert

Abstraktheit des ÖV: z.B. Internetzugang

5. Akteursnetzwerk (anhand Grafik)

ExpertInnen sollen Grafik zu folgenden Themen kommentieren (verbal, grafisch):

a. Zentrale AkteurInnen (Ressourcen, Kompetenzen)

Wer bietet Mobilität an? Wer entscheidet? Wer bringt Ideen ein, ist Plattform?

RMOÖ: müssen stark. ca. 50% mit ins Boot holen

Wirtschaftslandesräte, Verkehrsverbände der Länder

ÖBS ÖÖ

Verkehrsverbände

b. Verbindungen

c. Ev. Ergänzungen

Übergeordnete Rolle der LEADER in Litz; Ansprechperson (LEADER in Salzkammergut zusammenfassen)

Bürgermeistergespräche der Bezirke: als Vertreter der Bürgermeister

Q

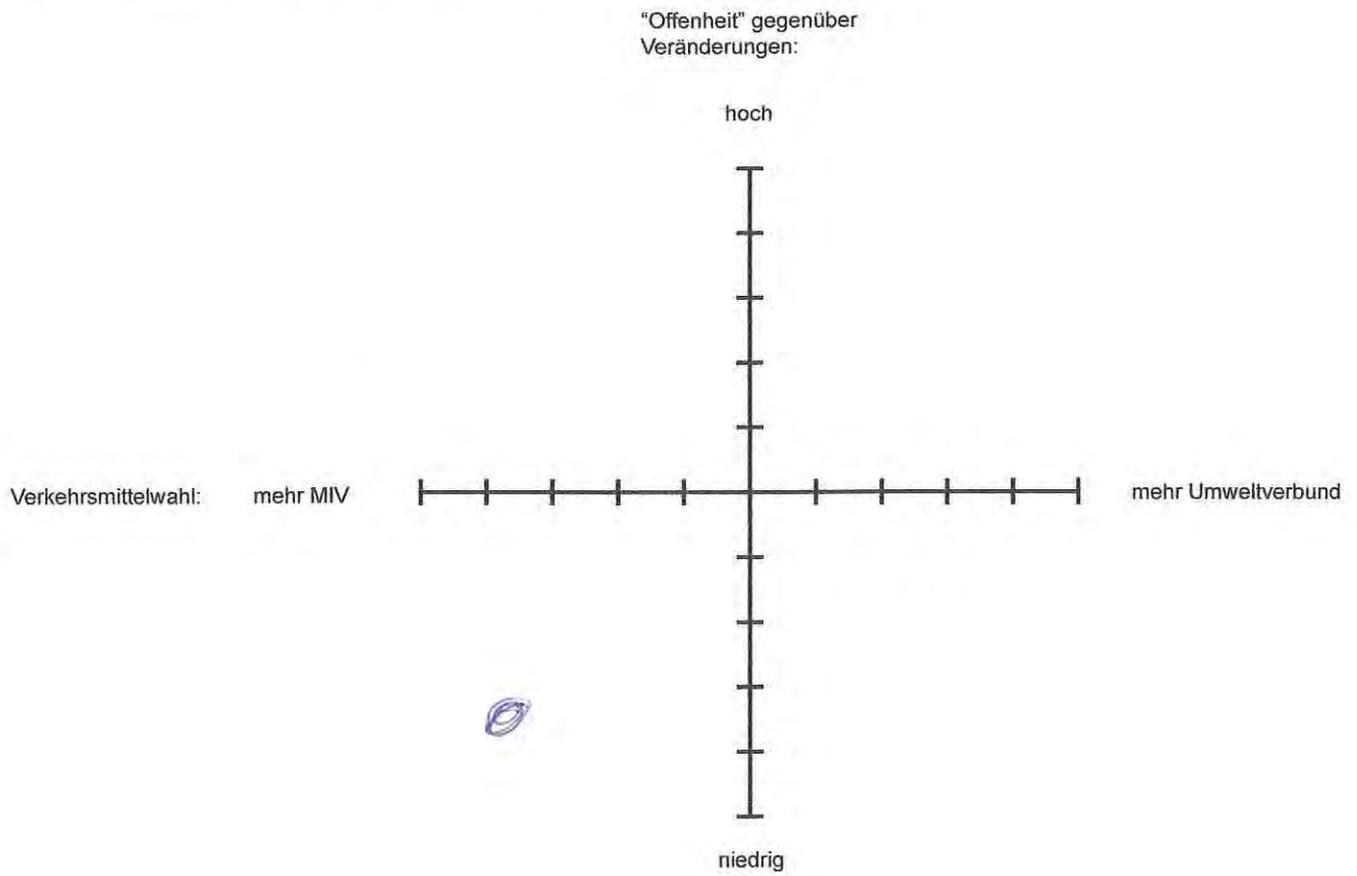
1. Enger Kreis: Verkehrsverbände + STMG inkl. Regionalvertreter  
+ Bürgermeistersprechern

Im Konzept: auch alleges. bedürfnisse Anfahrts- und Schulpendler  
berücksichtigen, auch um die Akzeptanz bei der  
Bevölkerung zu bekommen.

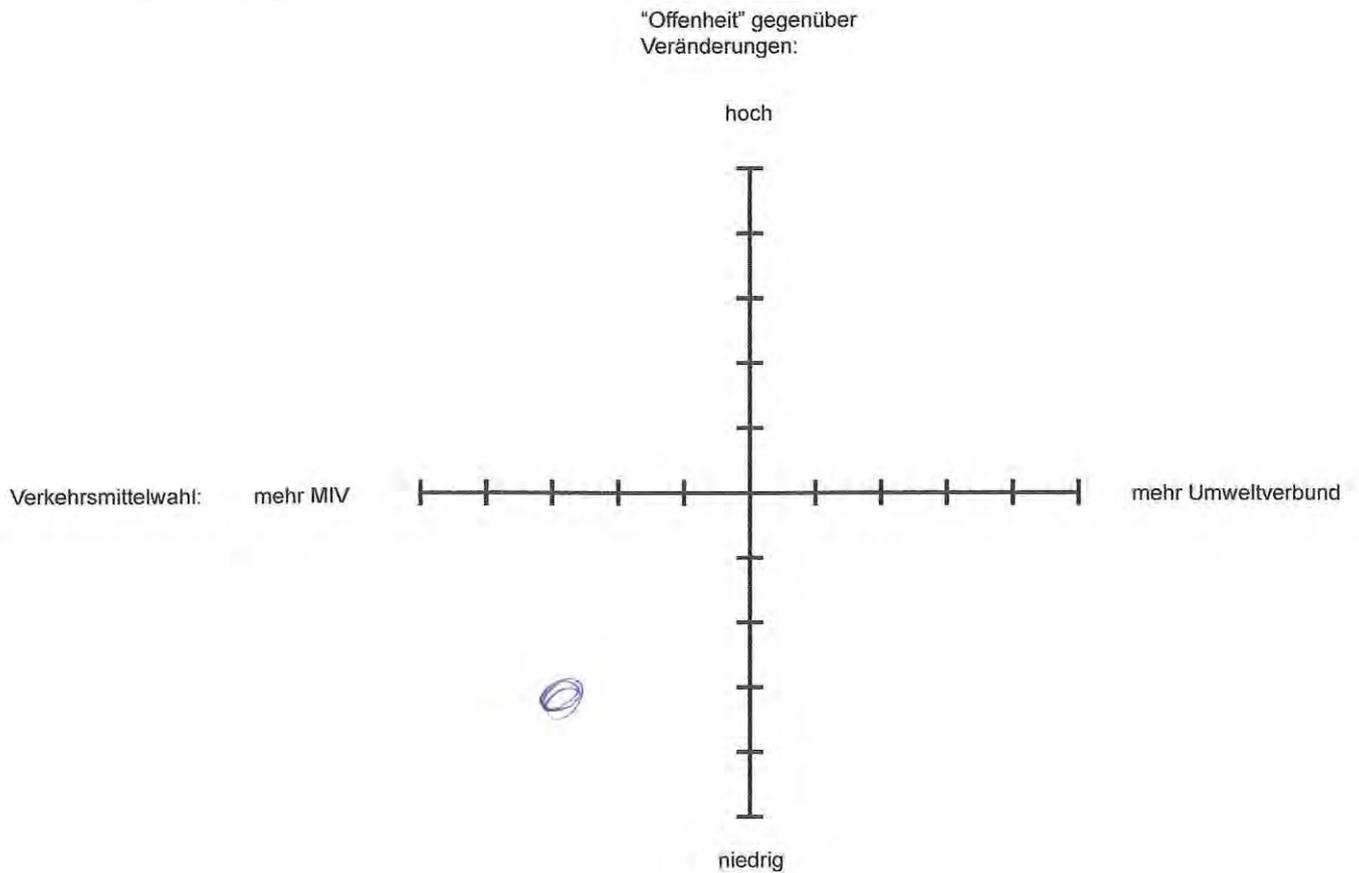
Bruckschlägel 0669 608 14301  
Alfred

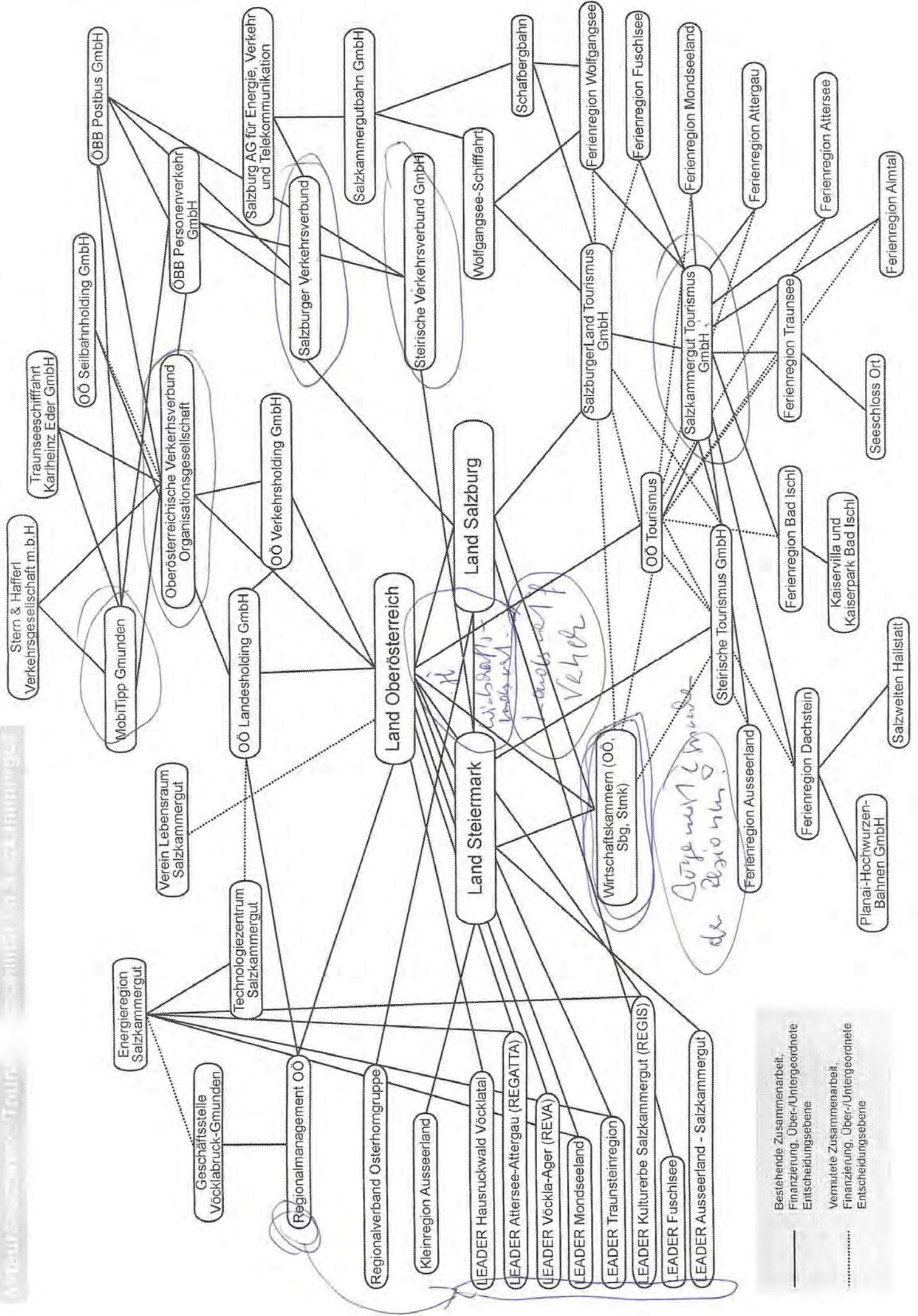
Dechstein - Krippenstein (Seilbahn, Skibus)

## Mobilitätsverhalten der Gäste bei An- und Abreise



## Mobilitätsverhalten der Gäste vor Ort / in der Region





Bestehende Zusammenarbeit, Finanzierung, Über-/Untergeordnete Entscheidungsebene

Vermutete Zusammenarbeit, Finanzierung, Über-/Untergeordnete Entscheidungsebene

## Interviewpartner 8

## Gesprächsleitfaden ExpertInnen-Interviews: Tourismusmobilität im Salzkammergut

### 1. Allgemeines

- a. Ist die räumliche Abgrenzung der Arbeit (Salzkammergut Tourismusmarketing GmbH – Gemeinden) sinnvoll?  
*ok touristisch Zusammengefasst, Salzkammergut Radweg*
- b. Definition Tourismusmobilität (siehe Grafik)  
*Sind Sie mit der Definition einverstanden? Gibt es aus Ihrer Sicht einen Aspekt der fehlt? Welche Aspekte sind besonders wichtig?*  
*Mobilitätspartner: ÖBB, ÖAMTC, Linz AG, Energie AG (E-Bike Tankstelle)*

### 2. Mobilität

- a. Erreichbarkeit von Ausflugszielen und Beherbergungsbetrieben  
*Wie würden Sie die Erreichbarkeit von Ausflugszielen bzw. Beherbergungsbetrieben mit dem Umweltverbund in der Region grundsätzlich einschätzen?*

*Gibt es Beispiele wo die Erreichbarkeit besonders schlecht ist? Gibt es Beispiele wo eine besonders engagierte Lösung gefunden wurde?*

*Welche Rolle spielen beispielsweise Taxi-Unternehmen bei der Mobilität der Gäste?*

*Zusatzangebote zu Zeiten, wenn sonst nix fährt. Am besten E-Auto*

- b. Mobilitätsverhalten der Gäste (siehe Grafik – bitte ankreuzen)  
*Einschätzung des Mobilitätsverhaltens der Gäste bei An- und Abreise bzw. vor Ort.*

*In Oberösterreich reisen die meisten mit dem Auto an. Trend zur Bahn gegeben, Bewusstseinsbildung notwendig. Eher langsame Entwicklung*

*Bequemlichkeitsfaktor*

*vor Ort E-Mobilität stärker anpreisen, darauf hinweisen, Angebote wie E-Boot, Verleihstellen für E-Bike, stärkere Bewerbung*

### 3. Organisationen (Tourismus, Planung, Verkehr)

- a. Aufgabenbereich der Organisation/Institution  
*Inwieweit beschäftigt sich der Oberösterreich Tourismus bisher mit Tourismusmobilität?*  
*E-Mobilität gesamt, spielt in alle Themenbereiche, eine Art „Überthema“, ähnlich wie Kulinarik*

b. Entscheidungsträger, Mitglieder

*Inwieweit kann der Oberösterreich Tourismus an der Gesetzgebung und der Konzepterstellung im Bereich Tourismus mitentscheiden bzw. mitwirken?*

*Bewusstseinsbildung, Plattformtreffen bei Gesetzgebung (Stellungnahmen),*

*Kursbuch Hauptverantwortlich: Land OÖ, OÖ Tourismus, WKOÖ*

*Leitprojekte werden den anderen Entscheidungsträgern zugewiesen.*

*Gibt es auch Mitarbeit in anderen Fachbereichen (z.B.*

*Gesamtverkehrsplanung)?*

*gutes Verhältnis zum Land OÖ, auch mit Straßenbau (Radwegenetz)*

c. *Wer wird vom Oberösterreich Tourismus betreut? Ist eine Mitgliedschaft notwendig?*

*Destinationen produzieren Broschüren, meistens Materialien gratis*

4. Kooperation

a. Bisherige Zusammenarbeit beim Thema Tourismusmobilität

*Gibt es besonders gute Beispiele für die Zusammenarbeit verschiedener Fachbereiche und/oder Verwaltungsebenen?*

*Landesaustellung 2013: ÖBB, ÖAMTC, Land OÖ, Bahn in Kombination mit E-Auto und Besuch der Landesaustellung*

*Gibt es Beispiele für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit (besonders Bundesländergrenzen)?*

*Radfahren Austausch über ARGE Radtouren in Österreich*

b. Möglichkeit der organisationsübergreifenden Zusammenarbeit

i. *Handlungsfelder kurzfristig, konkret*

*In welchem Bereich / welchen Bereichen sehen Sie eine konkrete Notwendigkeit zur Zusammenarbeit, wobei diese Zusammenarbeit aufgrund der momentanen Rahmenbedingungen kurzfristig umsetzbar wäre?*

*Projektbezogen kein Problem, good-practice*

ii. *Handlungsfelder langfristig, abstrakt*

*In welchem Bereich / welchen Bereichen würden Sie sich zukünftig vermehrte Zusammenarbeit wünschen, auch wenn es momentan aufgrund der Rahmenbedingungen nicht möglich wäre?*

*langfristig wichtiges Thema, über Bewusstseinsbildung auf langen Zeitraum, wichtig dafür sind starke Partner*

5. Akteursnetzwerk (anhand Grafik z.T. anhand vorheriger Fragen)

*Kommentieren Sie bitte die Grafik zu folgenden Themen (verbal, grafisch):*

a. Zentrale AkteurInnen (Ressourcen, Kompetenzen)

*Wer bietet Mobilität/Information an? Wer entscheidet? Wer bringt Ideen ein, ist Plattform? ...*

*Verkehrsverbund, ÖBB, Stern & Hafferl, ÖAMTC,*

b. Verbindungen

*Wer arbeitet mit wem zusammen? Wer ist organisiert? Wer ist weisungsgebunden, durch wen? Wer kommuniziert miteinander, tauscht Informationen aus?*

c. Ev. Ergänzungen

*Welche Akteure fehlen? Mobilitätsanbieter*

ÖAMTC Radbroschüre, ARBÖ

## Interviewpartner 9

## Gesprächsleitfaden ExpertInnen-Interviews: Tourismusmobilität im Salzkammergut

### 1. Mobilität

#### a. Erreichbarkeit von Ausflugszielen und Beherbergungsbetrieben

Wie würden Sie die Erreichbarkeit von Ausflugszielen bzw.

Beherbergungsbetrieben mit dem Umweltverbund in der Region grundsätzlich einschätzen?

Schlecht: Walfgasse ÖV-Angebot unzureichend  
und nicht adäquat,  
Schiffahrt Verkehrt: nur in der Walfgasse

Gibt es Beispiele wo die Erreichbarkeit besonders schlecht ist?

Postbusbahnhof in St. Gilgen, Westküste

Gibt es Beispiele wo eine besonders engagierte Lösung gefunden wurde?

Schweiz; Regionale Verkehrt, auch für Ökonomie  
notwendig

Welche Rolle spielen beispielsweise Taxi-Unternehmen bei der Mobilität der Gäste?

Abholservice der Beherbergungsbetriebe  
bzw. Transfer

ÖV unter bestimmten Angebot Alternativen

#### b. Mobilitätsverhalten der Gäste (siehe Grafik – bitte ankreuzen)

Mit welchem Verkehrsmittel reisen Gäste Ihrer Meinung nach am häufigsten an?

PKW

Welches Verkehrsmittel benutzen die Gäste überwiegend um Ziele innerhalb der Region zu erreichen?

Fahrrad Schritt

Wie würden Sie die Offenheit der Gäste zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl bzw. ihres Mobilitätsverhaltens einschätzen?

stark, Tendenz zum Urlaub ohne Auto,

Transportketten immer stärker: Direktflüge, Logistik via Gewichte

## 2. Kooperation

### a. Bisherige Zusammenarbeit beim Thema Tourismusmobilität

Inwieweit hat sich ihr Unternehmen bisher mit dem Thema der Tourismusmobilität auseinandergesetzt?

Enger Kontakt mit Wolfgangsee Tourismus, Mobilität abseits des Sees, nur Ideen einbringen

St. Wolfgang - Mondsee: KMO

Gibt es besonders gute Beispiele für die Zusammenarbeit verschiedener Fachbereiche und/oder Verwaltungsebenen im Salzkammergut?

RSA: Traunsee - Konzerte → ohne Konflikte

Gibt es Beispiele für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit (besonders Bundesländergrenzen)?

Abgestimmte Verkehrsplanung, Kooperationsprozess rund um Wolfgangsee  
Satzung - Flachgau - Nord  
jeweilige Regierungen

b. Möglichkeit der organisationsübergreifenden Zusammenarbeit

i. Handlungsfelder kurzfristig, konkret

In welchem Bereich / welchen Bereichen sehen Sie eine konkrete Notwendigkeit zur Zusammenarbeit, wobei diese Zusammenarbeit aufgrund der momentanen Rahmenbedingungen kurzfristig umsetzbar wäre?

Verwaltungseinheiten gut zusammen  
Potenzialanalyse. Vertiefung der  
Kommunikation, neue Relationen,  
Tausche  
Schnellzeit Relationen, Pilot

ii. Handlungsfelder langfristig, abstrakt

In welchem Bereich / welchen Bereichen würden Sie sich zukünftig vermehrte Zusammenarbeit wünschen, auch wenn es momentan aufgrund der Rahmenbedingungen nicht möglich wäre?

Säufte Mobilität als Chance  
autofreie Abrechnung  
Viel auch über das Thema  
Verbesserung des Konzepts

Was müsste man ändern?

Bewusstseinsbildung, mehr  
mit den Mitarbeitern bei der  
Umsetzung

### 3. Akteursnetzwerk

#### a. Zentrale AkteurInnen (Ressourcen, Kompetenzen)

Wer sind ihrer Meinung nach die zentralen Akteure bei:

der Bereitstellung von Mobilitätsangeboten

Regionalverbände, Salzburger Verkehrsverbund,  
Länder

der Bereitstellung von Information für die Gäste

Wolfgangsee Tourismus, Ötztal u. SLB - Schutif

bei Entwicklungsentscheidungen

Länder, Gemeinden (Förderung v. Basis)

Wer bringt Ideen ein?

Gemeinden, Nutzer, TV, SLB,  
Förderungsinitiativen (Verkehrsplattform Salzburg)

Wer bietet eine Plattform für Tourismusmobilität?

Wolfgangsee Tourismusmobilität  
Verkehrsplattform Salzburg

Tirol: Ötztal, Zillertal, Achensee

# Roadmap zur Tourismusmobilität im Salzkammergut

Einsatz von regionalen Planungsinstrumenten in einem interdisziplinären Prozess



Kurzfassung

Stefan Müllechner

## Kurzzusammenfassung

Globale Trends, wie beispielsweise der Klimawandel, sowie lokale Herausforderungen, wie der Landschaftsschutz oder steigende Lärm- und Schadstoffbelastungen stellen Tourismusdestinationen zunehmend vor die Frage, wie die Tourismusmobilität in Zukunft gestaltet werden kann. Aufgrund von funktionalen wie räumlichen Zusammenhängen bietet sich vor allem die Region als Handlungsebene für das Thema an. Aus Sicht der Regionalplanung ist hierbei vor allem der Einsatz von regionalen Planungsinstrumenten in einem interdisziplinären Prozess interessant. Anhand der Beispielregion Salzkammergut wird die Entwicklung eines Roadmapping-Prozesses aufgrund gegebener Handlungsmöglichkeiten der Regionalplanung und –entwicklung, unter Berücksichtigung der untersuchten ökonomischen, infrastrukturellen, institutionellen und politischen Rahmenbedingungen und der daraus ableitbaren Handlungsfelder, vorgenommen. Das Ergebnis ist ein flexibler, iterativer Prozess, der es ermöglicht inhaltlich komplexe Themenfelder in einer umfangreichen, heterogenen Akteurslandschaft zu bearbeiten.

## Abstract

Global trends, like climate change as well as local challenges, like landscape protection or rising noise exposure and air pollution raise the question for touristic destinations of how to shape the mobility of tourists in future. On the basis of functional and spatial contexts, it seems that the region as operating level lend it self to this issue. From a regional planning point of view the use of regional planning instruments in an interdisciplinary process is interesting. By means of the example region Salzkammergut the development of a roadmapping-process based on options for regional planning will be carried out in consideration of economic, infrastructural, institutional and political frameworks as well as subsequent operational fields. The result is a flexible, iterative process which enables the work on complex issues with regards to contents in a large and heterogeneous field of stakeholders.

---

## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung .....	1
1.1	Problemstellung .....	1
1.2	Zielsetzung .....	1
2	Zum Begriff Tourismusmobilität.....	2
3	Die Region Salzkammergut .....	3
3.1	Von der Salzregion zur Tourismusregion .....	5
4	Rahmenbedingungen im Salzkammergut.....	7
4.1	Tourismuskennzahlen und Verkehrsinfrastrukturausstattung .....	7
4.2	Landkarte der AkteurInnen .....	17
4.3	Rahmendokumente auf überregionaler Ebene.....	19
4.4	Zwischenfazit: komplexe Rahmenbedingungen .....	19
5	Handlungsfelder und –möglichkeiten zur Gestaltung der Tourismusmobilität im Salzkammergut.....	20
5.1	Handlungsmöglichkeiten auf regionaler Ebene .....	22
6	Roadmapping: Tourismusmobilität im Salzkammergut.....	23
6.1	Die Roadmap.....	23
6.2	Roadmapping - Prozessgestaltung.....	24
6.3	Entwurf eines Roadmapping-Prozesses für das Salzkammergut.....	25
6.4	Beispiel-Roadmap für die Region Attergau-Attersee .....	28
7	Ausblick .....	29
8	Verzeichnisse.....	30
8.1	Literaturverzeichnis.....	30

# 1 Einleitung

Diese Broschüre besteht aus sechs inhaltlichen Kapiteln die von der Klärung des Begriffs, der Definition des Untersuchungsraums, über die Analyse bis hin zur Entwicklung des Prozesses alle Schritte der zu Grunde liegenden Diplomarbeit abbilden. In dieser Kurzfassung wurden die Ergebnisse in komprimierter Form aufbereitet. Weitergehende Informationen zur Methodik und die detaillierten Ergebnisse können in der Diplomarbeit, die auf der Universitätsbibliothek der Technischen Universität Wien aufliegt, nachgelesen werden.

## 1.1 Problemstellung

Personenmobilität ist Grundvoraussetzung und Grundbestandteil des Tourismus. Es besteht daher eine wechselseitige Abhängigkeit der beiden Bereiche Verkehrsplanung und Tourismuswirtschaft (vgl. Feyer 2006).

Der Verkehr, der unter anderem durch den Tourismus entsteht, wird für Tourismusdestinationen zunehmend zum Problem. Zum einen aufgrund globaler Trends wie dem Klimawandel und eines zunehmenden Umweltbewusstseins auf Seiten der Gäste, als auch aufgrund von Belastungen durch den Verkehr vor Ort. Lärmbelästigung, Schadstoffausstoß und die zunehmende negative Beeinflussung der Landschaft durch den fortschreitenden Infrastrukturausbau zwingen Tourismusdestinationen in Zukunft zum Handeln. Aufgrund zahlreicher Wechselwirkungen und Verflechtungen, erscheint die Region als geeignete Handlungsebene für die Gestaltung der Tourismusmobilität.

Die Diplomarbeit beschäftigte sich mit der Frage, wie Tourismusmobilität durch den Einsatz von regionalen Planungsinstrumenten im Rahmen eines interdisziplinären Prozesses gestaltet werden kann.

## 1.2 Zielsetzung

Die Arbeit richtet sich in erster Linie an AkteurInnen der Region, die in ihrem Arbeitsumfeld mit dem Thema Tourismusmobilität zu tun haben. Es geht darum ein Verständnis und ein Bewusstsein für das Thema zu schaffen und gleichzeitig zu einer kritische Haltung gegenüber der eigenen Arbeit einzuladen.

Es sollen weder „klassische“ Verkehrslösungen noch Privatinitiativen der Tourismuswirtschaft im Vordergrund stehen. Die Entwicklung eines Prozesses zur Gestaltung der Tourismusmobilität im Salzkammergut soll dazu beitragen die bestehenden Aktivitäten und die AkteurInnen besser zu koordinieren und Synergieeffekte aufzeigen. Im Vordergrund stehen deshalb nicht einzelne Maßnahmenvorschläge sondern ein Weiterentwicklungsprozess zur Bündelung und effizienteren Nutzung bereits vorhandener Ressourcen.

## 2 Zum Begriff Tourismusmobilität

Da keine allgemein bekannte und anerkannte Definition für Tourismusmobilität existiert, musste zuerst der Begriff, anhand seiner Komponenten Tourismus und Mobilität, geklärt werden. Die Definition von Tourismusmobilität für diese Arbeit umfasst:

*Alle Wege, die von Personen in ihrer Freizeit durchgeführt werden um ein Reiseziel außerhalb ihrer Alltagswelt aufzusuchen, sich am Reiseziel fortzubewegen und wieder zum Heimatort zurückzukehren (vgl. Freyer 2006).*

Konkret beinhaltet Tourismusmobilität, als eine Form der Freizeitmobilität, sowohl zielgerichtete Mobilität als auch Mobilität mit dem Zweck Sport, Erholung und Zeitvertreib. In Bezug auf die Gestaltung der Tourismusmobilität einer Region, ist es wichtig die touristische Freizeitmobilität nicht losgelöst von der alltäglichen Freizeitmobilität zu sehen, da die Ziele ähnlich sind und die gleichen Verkehrsmittel genutzt werden können. Somit kann eine ganzjährige Auslastung gewährleistet werden (vgl. Frey-Marti 1996).

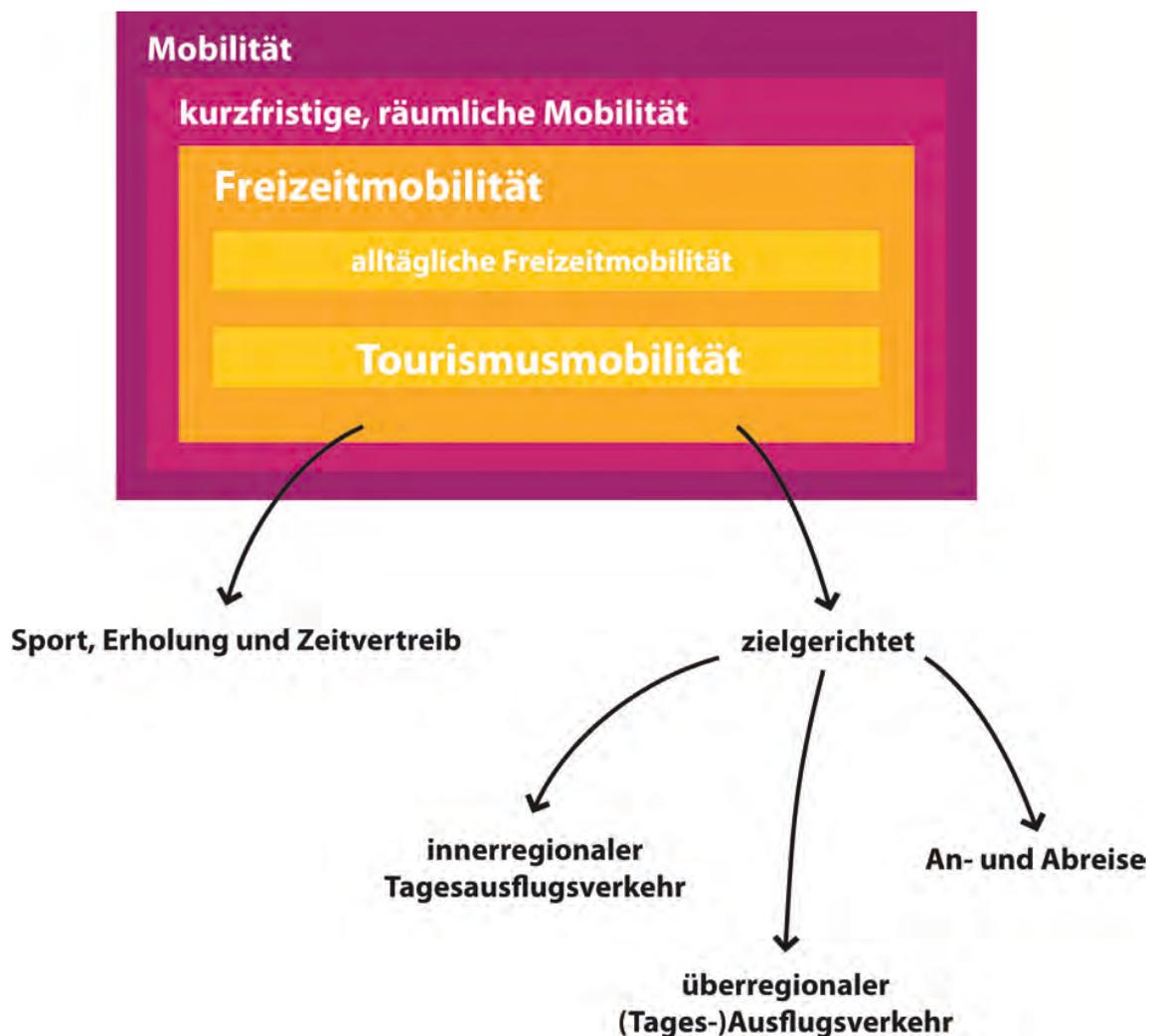


Abbildung 1: Einordnung des Begriffes Tourismusmobilität in eine allgemeine Mobilitätsdefinition; eigene Darstellung (nach: Hammer und Scheiner 2006; Rauh et al. 1998; Frey Marti 1996)

### 3 Die Region Salzkammergut

Als Betrachtungsraum werden die 54 Mitgliedsgemeinden der Salzkammergut Tourismus-Marketing GmbH gewählt. Es handelt sich um jene 54 Gemeinden, die nach den Tourismusgesetzen des jeweiligen Bundeslandes den Namen „Salzkammergut“ als Marke verwenden dürfen und gemeinsam unter der Dachmarke „Salzkammergut“ im Tourismusmarketing zusammenarbeiten.

Insgesamt haben sich zehn Ferienregionen zur Tourismusregion Salzkammergut zusammengeschlossen. Die Tourismusregion Salzkammergut setzt sich aus folgenden Teilregionen zusammen:

Teilregion	Gemeinden
Ausseerland - Salzkammergut	Altaussee, Bad Aussee, Bad Mitterndorf, Grundlsee, Pichl-Kainisch, Tauplitz/-Alm
Ferienregion Wolfgangsee	St. Wolfgang, St. Gilgen, Strobl
Ferienregion Dachstein - Salzkammergut	Bad Goisern, Gosau, Hallstatt, Obertraun
Ferienregion Traunsee	Altmünster, Ebensee, Gmunden, Gschwandt, Laakirchen, Pinsdorf, Traunkirchen
Ferienregion Attersee	Attersee, Aurach a. H., Nußdorf, Schörfling, Schwanenstadt, Seewalchen, Steinbach, Unterach, Vöcklabruck, Weyregg
Ferienregion Bad Ischl	Bad Ischl
MondSeeLand	Innerschwand, Mondsee, Oberhofen, Oberwang, St. Lorenz, Tiefgraben, Zell am Moos
Urlaubsregion Fuschlsee	Fuschl am See, Hintersee, Faistenau, Hof bei Salzburg, Koppl, Ebenau, Thalgau
Ferienregion Attergau	Berg i. A., Frankenmarkt, St. Georgen, Straß, Vöcklamarkt
Ferienregion Almtal	Grünau, Scharnstein, St. Konrad, Bad Wimsbach-Neydharting

Abbildung 2: Ferienregionen und zugehörige Gemeinden im Salzkammergut

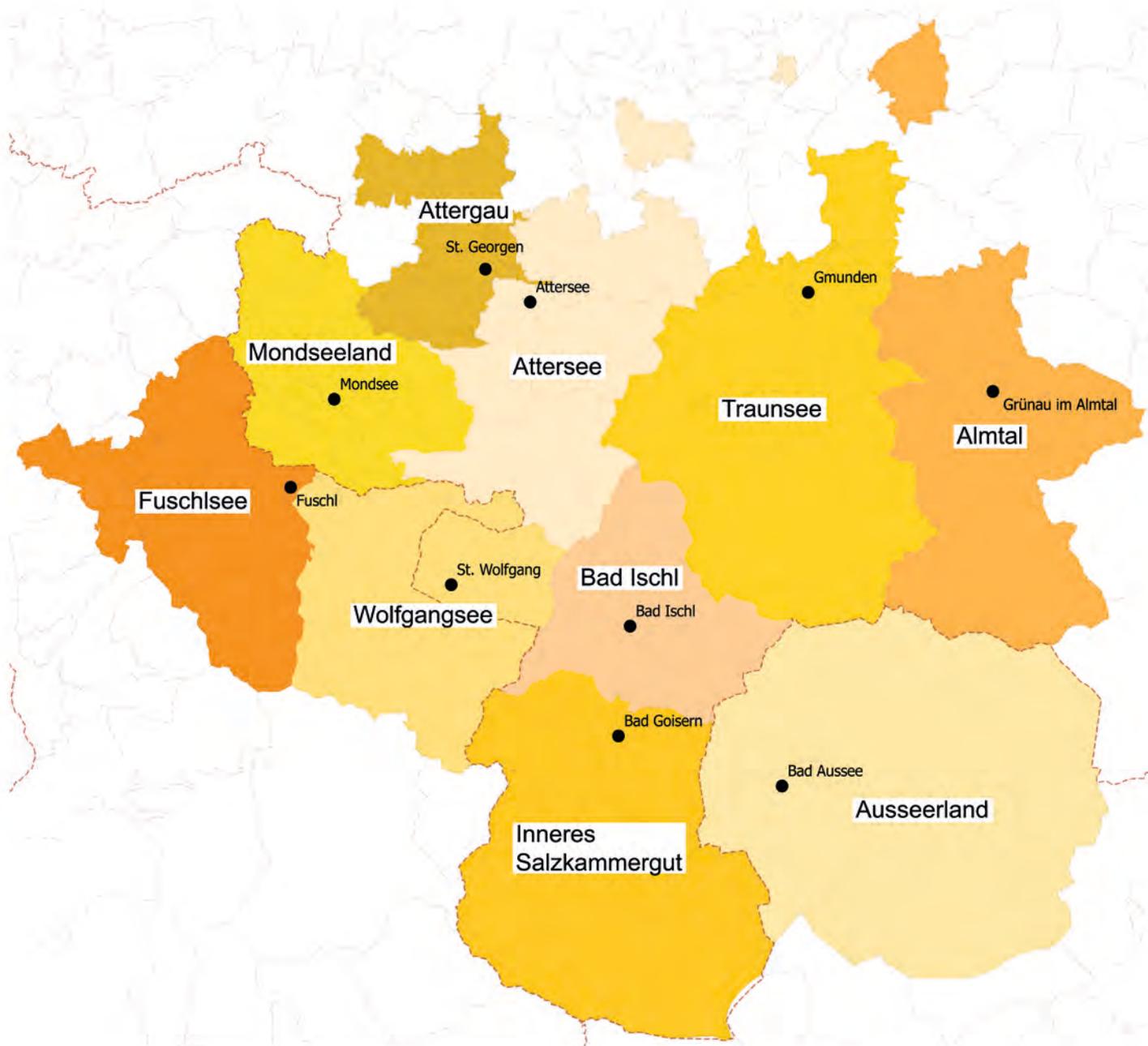


Abbildung 3: Übersicht der Ferienregionen im Salzkammergut

### 3.1 Von der Salzregion zur Tourismusregion

Das Salzkammergut ist eine Region mit einer weit zurückreichenden Geschichte und Tradition, die wie der Name vermuten lässt eng mit dem lange Zeit wichtigsten Rohstoff, dem Salz, verbunden war. Viele der historischen Entwicklungen, die hier in aller Kürze aufgeführt werden, prägen nach wie vor das Salzkammergut als Region.

Der Begriff des „Salz-Kammergutes“ wurde im 14. Jhdt. eingeführt. Namensgebend sind der Salzbergbau und das „Kammergut“ (vgl. Jeschke 2006). Das Salzkammergut wurde ab diesem Zeitpunkt als einheitlicher Wirtschaftsraum organisiert, der in seiner Ausdehnung in etwa das Gebiet der heutigen Tourismusregion darstellte (vgl. Jeschke 2006).

Im heutigen Bad Ischl fand der Tourismus als neuer Wirtschaftszweig seinen Anfang im Salzkammergut. Es war vor allem die Eröffnung des Kurbetriebes zu Beginn des 19. Jhdt., mit Salz als neues Kurmittel, die den Startpunkt zu einer in das gesamte Salzkammergut ausstrahlenden Entwicklung darstellte (vgl. Jeschke 2006). Bad Ischl ist auch heute noch der Sitz des Dachverbandes der Ferienregionen im Salzkammergut (vgl. Salzkammergut Tourismusmarketing GmbH 2013).

In Folge einer aufkommenden Tourismuswirtschaft konnte durch den von Kaiser Franz Joseph forcierten Bau der Eisenbahn die Region günstig und komfortabel erreicht werden und die Besucherzahlen erhöhten sich rapide. Auch die Dampfschiffahrt, die in dieser Zeit eingeführt wurde, trug wesentlich zur Erschließung der Region bei (vgl. Heindl 1993).

Das Salzkammergut wird aufgrund der Tourismusedwicklung zu einem Kulturlandschaftsbegriff, der nunmehr wie weiter oben bereits erwähnt auch die ehemaligen Widmungsbezirke des Attergau, Mondsee- und Wolfgangseelandes und damit die Seenlandschaft im Süden von Oberösterreich mit einschloss. Auch ein „salzburgerisches“ und „steirisches“ Salzkammergut etablierte sich als Begriff (vgl. Jeschke 2006).

Um die zahlungskräftigen Besucherschichten weiterhin durch attraktive Reisemöglichkeiten für die Region begeistern zu können, kam in den 1920er Jahren sogar die Idee einer Erschließung mit Wasserflugzeugen auf. Allerdings scheiterte dieser Versuch bereits nach einem Sommer (vgl. Heindl 1993).

Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Salzkammergut war historisch immer schon eng mit den vorherrschenden Wirtschaftszweigen verbunden und durch einen großen Zusammenhalt der Gemeinden bei der Planung geprägt. Die Errichtung der Salzkammergutbahn wurde zu einem nicht unwesentlichen Anteil auch durch den aufkommenden Tourismus überhaupt erst ermöglicht (vgl. Pollner 1995). Von diesen Infrastrukturen profitiert ein Großteil der Region noch heute in Form einer guten Erschließung mit öffentlichem Verkehr und ebenfalls einer guten Erschließung für den motorisierten Individualverkehr.

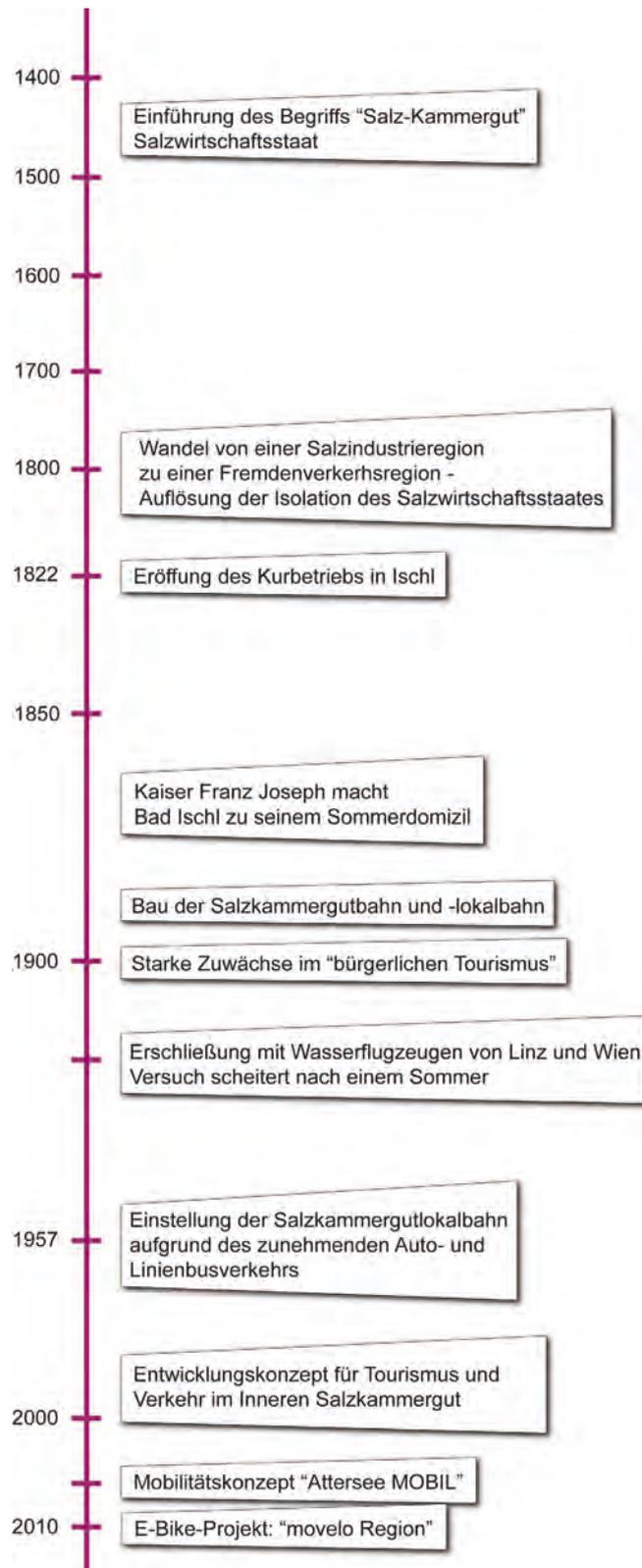


Abbildung 4: Meilensteine in der Tourismusmobilitätsentwicklung der Region Salzkammergut

Auch in der jüngeren Vergangenheit haben sich immer wieder Projekte und Studien mit dem Thema der Tourismusmobilität im Salzkammergut auseinandergesetzt. In der Diplomarbeit werden, mit den Projekten „Attersee MOBIL“ und „moveloo Region“ zwei erwähnenswerte Initiativen der letzten Jahre ausführlicher dargestellt.

## 4 Rahmenbedingungen im Salzkammergut

### 4.1 Tourismuskennzahlen und Verkehrsinfrastrukturausstattung

Ziel dieses Kapitels ist es, die aktuelle Ausprägung des Tourismus im Salzkammergut zu charakterisieren und mit der bestehenden Verkehrsinfrastruktur, sowie dem Verkehrsangebot zu verknüpfen, um so einen Überblick über den aktuellen Stand der Tourismusmobilität im Salzkammergut zu geben.

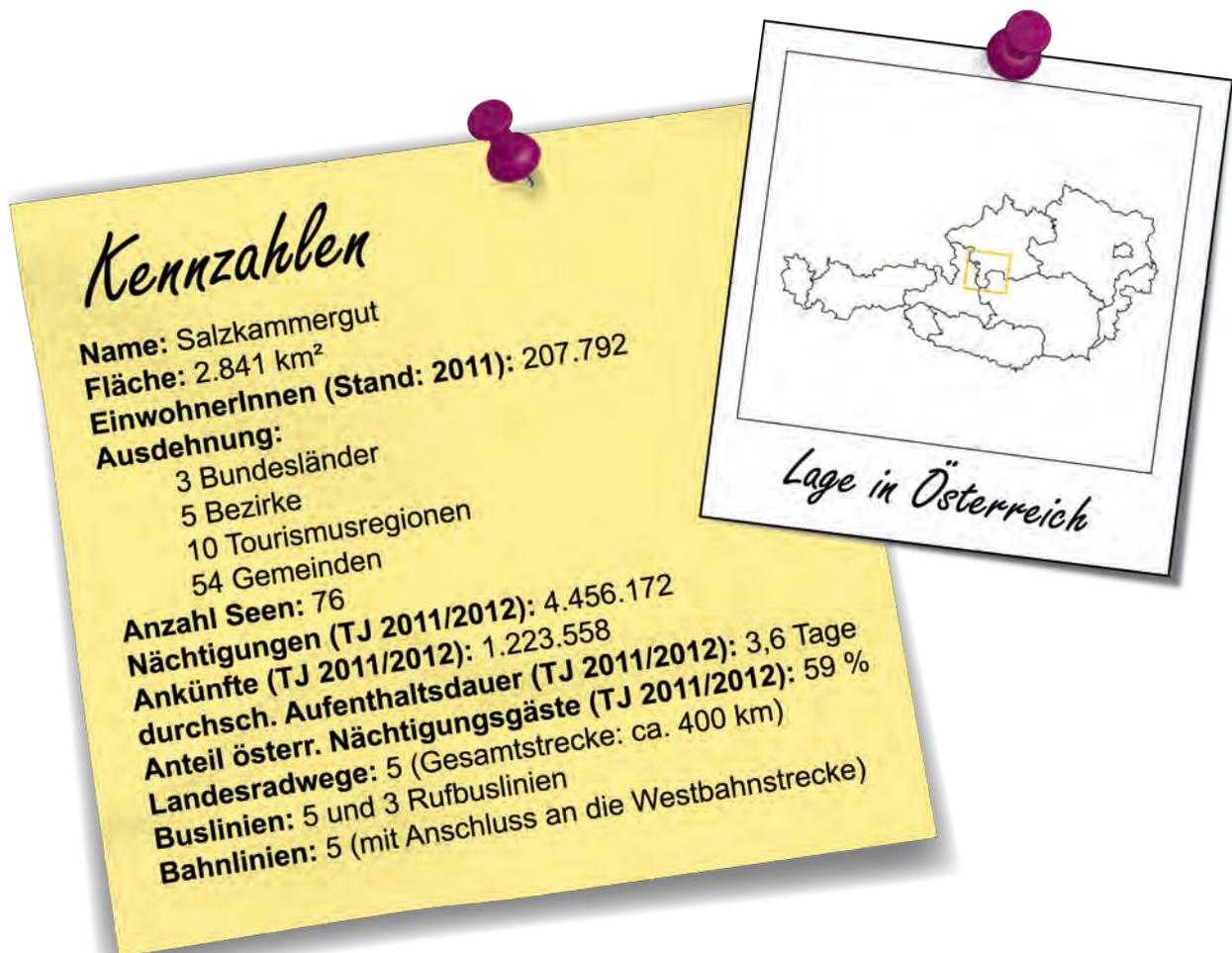


Abbildung 5: Überblick über Kennzahlen zu Tourismus und Verkehrsinfrastrukturausstattung im Salzkammergut

### 4.11 Ankünfte und Nächtigungen

Aus touristischer Sicht sind in den letzten Jahren steigende Ankunfts- und Nächtigungszahlen im Salzkammergut zu verzeichnen gewesen. Die Ankunfts-zahlen stiegen jedoch stärker an, wodurch die durchschnittliche **Aufenthaltsdauer von 3,9 Tage auf 3,6 Tage zurückgegangen** ist. In Österreich und den jeweiligen Bundesländern ist die gleiche Entwicklung zu beobachten. Kürzere Aufenthalte, bei gleichzeitig mehr Ankünften, führen zu einem mehr Verkehr bei der An- und Abreise, zum anderen ändern sich die Anforderungen an das Verkehrssystem. Es bedeutet weniger Zeit für die Gäste während ihres Aufenthalts, was schnelle, flexible und komfortable Lösungen für die Mobilität erfordert.

In der Wintersaison ist der Trend zu kürzeren Aufenthalten im Salzkammergut stärker als in der Sommersaison. Generell finden im Salzkammergut **70 % der Ankünfte und Nächtigungen in der Sommersaison** statt. Das Salzkammergut kann daher als Sommerdestination bezeichnet werden. Eine ganzjährige Auslastung von Mobilitätsangeboten, wie sie für den wirtschaftlichen Betrieb des öffentlichen Verkehrs benötigt würde, wird dadurch erschwert. Hierbei kann die Berücksichtigung der alltäglichen Freizeitmobilität der regionalen Bevölkerung bei der Erstellung eines öffentlichen Verkehrsangebotes einen wichtigen Beitrag leisten.

### 4.12 Herkunftsländer der (Nächtigungs-)Gäste

Bei der Bereitstellung von Mobilitätsangeboten müssen auch die Herkunftsländer der Gäste berücksichtigt werden, da dies sowohl Auswirkungen auf die Einflussmöglichkeiten der Region, als auch zu einem gewissen Ausmaß die Verkehrsmittelwahl der Gäste hat. Die Untersuchung der Herkunftsländer der Gäste im Salzkammergut hat ergeben, dass der **Großteil der Nächtigungsgäste im Salzkammergut mit 59 % im Tourismusjahr 2011/12 aus Österreich** stammte. Das Herkunftsland der meisten ausländischen Nächtigungsgäste ist, mit einem Anteil von 25 %, Deutschland. Danach folgen die Tschechische Republik (3 %), Ungarn (2,3 %) und die Niederlande (2 %). Ein Großteil der Nächtigungsgäste stammt also aus dem eigenen Land, beziehungsweise aus Nachbarstaaten.

Es ist anzunehmen, dass eine Einflussnahme der Region auf die Angebotsgestaltung zur An- und Abreise, aufgrund der Großteils einheimischen Gäste, durchaus im Bereich des Möglichen zu sein scheint. Eventuelle Unterschiede zwischen der Sommer- und Wintersaison sollten dabei ebenso berücksichtigt werden, da sich daraus unterschiedliche Handlungsfelder und –möglichkeiten ergeben können (vgl. Statistik Austria 2013).

Neben den Nächtigungsgästen gilt es auch die Ausflugsgäste zu berücksichtigen, da es sich dabei ebenfalls zum Großteil um österreichische Gäste handelt, besonders aus den Zentralräumen Salzburg, Linz und auch Wien.

### 4.13 Die Ausflugsziele

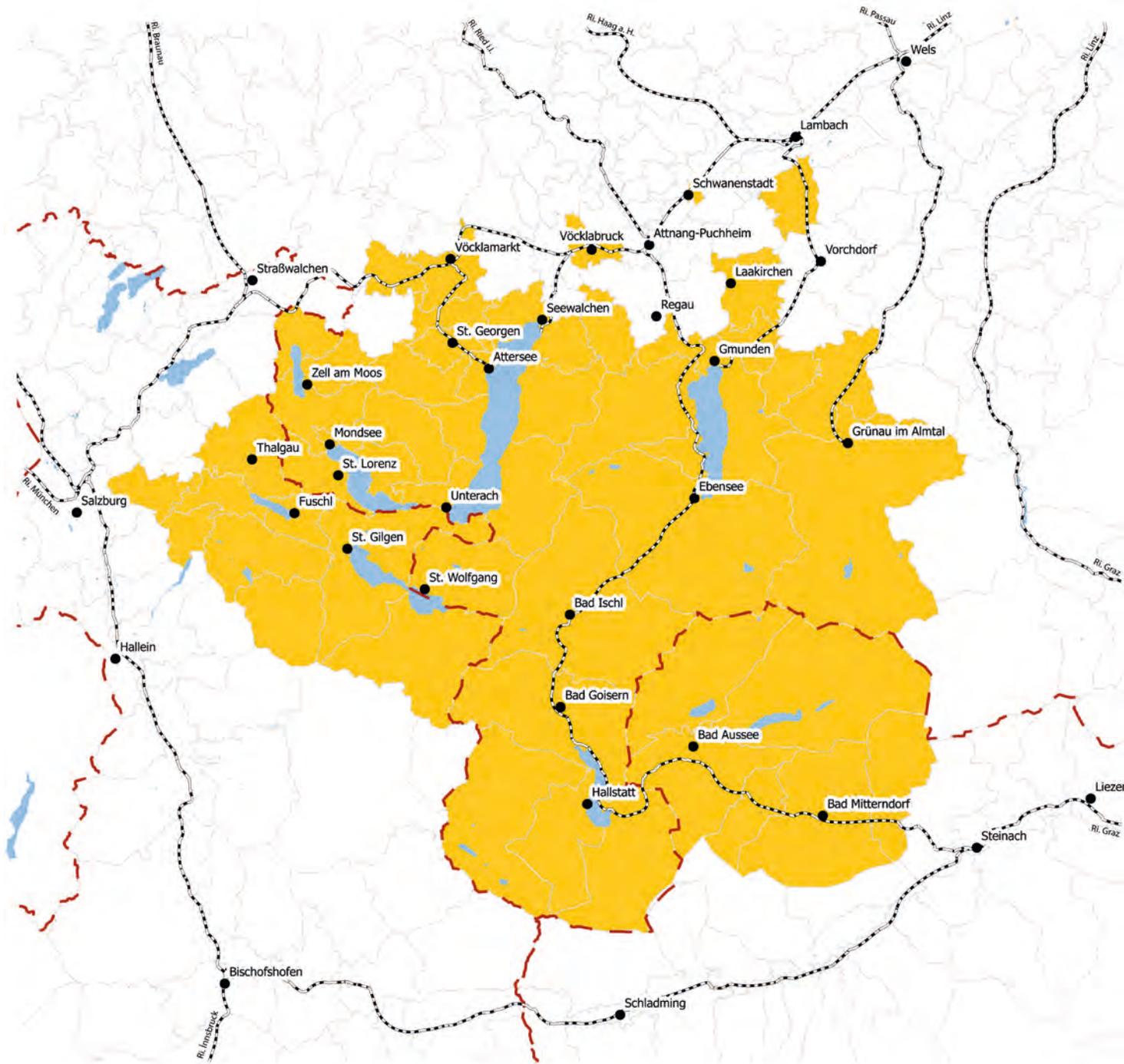
Das Salzkammergut profitiert aus touristischer Sicht stark von den Ausflugszielen in der Region. Dementsprechend sind die Sehenswürdigkeiten im Salzkammergut zum Teil sehr gut besucht. Bei den größten Attraktionen im Salzkammergut handelt es sich gleichzeitig um einige der bestbesuchten Sehenswürdigkeiten Österreichs. Allen voran die Wolfgangseeschiffahrt, das besucherstärkste Ausflugsziel der Region, mit 403.463 BesucherInnen im Jahr 2011. Generell ist die **Schiffahrt im Salzkammergut ein Besuchermagnet, mit insgesamt rund 740.000 BesucherInnen im Jahr 2011** (vgl. Österreich Werbung 2013).

Ein weiteres wichtiges Ausflugsziel bildet der Dachstein, der mit „Skywalk“, „5-fingers“ und Höhlen- und Wanderwelt auf gesamt rund 490.000 BesucherInnen im Jahr 2011 kam. Weitere bedeutende Ausflugsziele sind die Schafberg Zahnradbahn, das Seeschloss Ort, die Salzwelten in Hallstatt und Altaussee, die Kaiservilla und der Kaiserpark in Bad Ischl, sowie der Wildpark Cumberland in Grünau im Almtal (vgl. Österreich Werbung 2013). Besonders interessant für diese Arbeit ist, dass viele dieser Ausflugsziele gleichzeitig auch eine Form der Mobilität darstellen, beispielsweise im Falle der Schiffahrt, die zum Teil auch im Linienverkehr betrieben wird.

### 4.14 Mobilität mit dem Öffentlichen Verkehr

Name	von	nach	Bedienzeit	Intervall
Salzkammergutbahn	Attnang-Puchheim	Steinach-Irdning	täglich	2 h
Almtalbahn	Wels	Grünau im Almtal	täglich	1 h
Kammererbahn	Vöcklabruck	Kammer am Attersee	Mo-Fr	4 x täglich
Vorchdorferbahn und Traunseebahn	Lambach	Gmunden Seebahnhof	täglich	30 min
Attergaubahn	Vöcklamarkt	Attersee am Attersee	täglich	1 h (bzw. 2 h am Wochenende)

Abbildung 6: Überblick über die wichtigsten Bahnverbindungen im Salzkammergut (Quelle: ÖÖVV; eigene Darstellung)



**Verkehrsinfrastruktur: Schiene**

**Legende**

- Orte
- - - Schienen
- - - Landesgrenze
- - - Gemeindegrenzen
- See
- Salzkammergut

Bearbeiter: Stefan Mülleher  
 Kartengrundlage: DORIS, SAGIS,  
 GIS Steiermark, OSM  
 Datum: 15.08.2014

0 2 4 6 8 10 km

Maßstab: 1:250.000

Abbildung 7: Verkehrsinfrastruktur: Schiene

Die Erschließung des Salzkammergutes mit öffentlichem Verkehr erfolgt sowohl über die Schiene, als auch über die Straße.

Innerhalb von Österreich wird das Salzkammergut mit der Bahn vor allem über die Westbahnstrecke erschlossen.

Alle weiteren Orte, die nicht an einer dieser Bahnstrecken liegen, beispielsweise Mondsee, St. Gilgen, Strobl oder St. Wolfgang, sind nur mit dem Bus und/oder Schiff im öffentlichen Verkehr zu erreichen. Die Zug- und Busverbindungen in der Region dienen dem Gast auch vor Ort, um Ausflugsziele in der Region vom Beherbergungsbetrieb aus zu erreichen. Je nach Standort ist die Qualität des öffentlichen Verkehrs unterschiedlich.

Die Züge und Busse verkehren an Wochenenden und Feiertagen weniger häufig. Die Bedienzeiten und –häufigkeit sowohl der Bahn, aber auch der Buslinien, sowie die Vernetzung untereinander, sind gerade aus Sicht des Tourismus unzureichend.

Zum einen sind die Intervalle zu groß, um flexibel und schnell von A nach B und wieder zurück zu kommen, selbst wenn der Ausgangs- und Zielort auf derselben Strecke liegen. Zum anderen sind Bedienzeiten von Montag bis Samstagmittag vor allem für Wochenendgäste, aber auch für alle anderen Gäste, nicht attraktiv.

von	nach	MIV	ÖV	
			Mo-Fr	Sa-So
Linz	Bad Ischl	1 h 20 min	1 h 30 min	1 h 30 min
Berlin	Attersee a.A.	7 h 20 min	9 h 26 min	9 h 31 min
Graz	Mondsee	2 h 32 min	4 h 39 min	5 h 21 min
München	Berg i.A.	2 h 00 min	3 h 42 min	n.m.
Prag	Bad Mitterndorf	4 h 30 min	7 h 10 min	7 h 37 min
Wien	Hallstatt	3 h 16 min	3 h 28 min	3 h 28 min
Klagenfurt	Grünau i.A.	2 h 54 min	5 h 31 min	5 h 37 min
Nürnberg	St. Gilgen	3 h 29 min	4 h 03 min	4 h 03 min
Amstetten	Thalgau	1 h 26 min	2 h 23 min	2 h 40 min

Abbildung 8: Übersichtstabelle zu Reisezeitverhältnissen zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (ÖV). (Quelle: Google Maps; ÖBB-Scotty; eigene Auswertung)

Anhand beispielhafter Gäste aus unterschiedlichen Städten in Österreich, Deutschland und der Tschechischen Republik, mit unterschiedlichen Zielen im Salzkammergut, soll das Verhältnis der Reisezeiten zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr (siehe Abbildung 8) aufgezeigt werden. Dabei gibt es bezüglich der jeweils kürzesten Reisezeit sehr unterschiedliche Ergebnisse.

Gut zu erkennen ist, dass vor allem jene Orte, die an einer der Bahntrassen liegen, sowohl mit der kürzesten Reisezeit des motorisierten Individualverkehrs mithalten können, als auch kaum Unterschiede zwischen Werktags- und Wochenendverkehr aufweisen. Andere Orte sind, wie im Beispiel Berg i.A. an Wochenenden mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht zu erreichen. Nicht dargestellt werden in dieser Übersicht, die notwendigen Umsteigerelationen und die Anzahl gleichwertiger Verbindungen (Bedienzeiten und -häufigkeiten) am selben Tag.

Viele Umsteigerelationen, vor allem mit dem Bus und verhältnismäßig lange Fahrzeiten machen in Kombination mit den teilweise unzureichenden Bedienzeiten und -häufigkeiten den öffentlichen Verkehr als Alternative gegenüber dem Auto zusätzlich unattraktiv.

Hinzu kommt, dass jedes Bundesland ein eigenes Tarifsystem besitzt. Es kann daher mit einer Fahrkarte nur bedingt zwischen den Bundesländern verkehrt werden. In den meisten Fällen ist es notwendig für eine Fahrt in einem anderen Bundesland ein neues Ticket zu lösen. Lediglich der Salzburger Verkehrsverbundtarif reicht bis in den südlichen Teil des Oberösterreichischen Salzkammergutes. Ein einheitlicher Tarif oder ein gemeinsames Ticket für das Salzkammergut existiert nicht und bisherige Bemühungen in diese Richtung sind an der finanziellen Einigung zwischen den Verkehrsverbänden gescheitert.

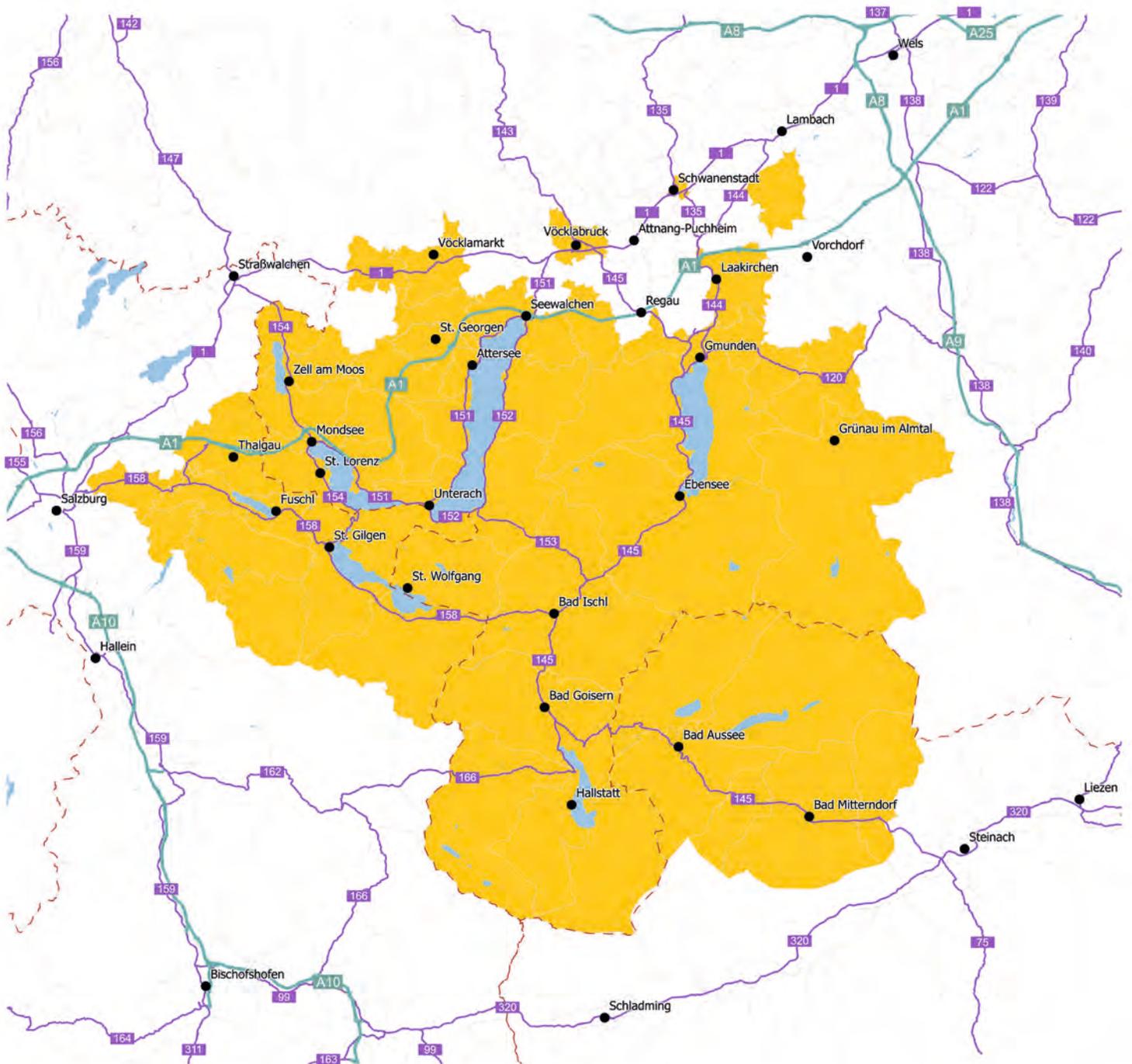
#### 4.15 Mobilität mit dem motorisierten Individualverkehr

Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist die Region sehr gut erschlossen. Es besteht eine ausgezeichnete hochrangige Anbindung an das Autobahnnetz über die A1. Dadurch können Gäste aus ganz Europa, besonders jedoch jene Gäste aus den Nachbarländern, bequem und schnell mit dem Auto anreisen. Von der Autobahn kommt man im Falle der Ferienregionen Attersee, Attergau, Mondseeland und Fuschlsee direkt zum Urlaubsort.

Die anderen Ferienregionen sind an den Hauptorten durch Bundesstraßen, ebenfalls sehr gut erschlossen. Einzige Ausnahme bildet das Almtal, in das keine Bundesstraße führt. Bad Ischl stellt einen Straßen-Knoten im Zentrum des Salzkammergutes dar, von wo aus in jede Richtung weitergefahren werden kann.

Aufgrund des gut ausgebauten Straßennetzes in der Region bleiben, trotz teilweise starkem Verkehrsaufkommen, größere Staus aus. Lediglich die B158 zwischen Salzburg und St. Gilgen zählt zu einer der typischen Staustrecken im österreichischen Straßennetz (vgl. Beigl 2011).

Nach Einschätzung der im Interview befragten Experten nutzen die Gäste den Pkw sowohl für die An- und Abreise, als auch für die Mobilität vor Ort bzw. in der Region am häufigsten.



**Verkehrsinfrastruktur: Straße**

**Legende**

- Orte
- Autobahn
- Bundesstrassen
- Landesgrenze
- Gemeindegrenzen
- See
- Salzkammergut

Bearbeiter: Stefan Müllechner  
 Kartengrundlage: DORIS, SAGIS, GIS Steiermark, OSM  
 Datum: 15.08.2014

0 2 4 6 8 10 km

Maßstab: 1:250.000

Abbildung 9: Verkehrsinfrastruktur Straße

Die Offenheit gegenüber anderen Verkehrsmitteln, beispielsweise dem Fahrrad, dem Schiff, aber auch Bus & Bahn, werden hoch eingeschätzt. Vor allem im Winter ist oftmals nach der Anreise mit dem Auto ein Umstieg auf den Skibus für die Mobilität vor Ort zu beobachten. Die Skigebiete der Region stellen dazu eigene Skibusangebote bereit. Die Lust auf „Urlaub vom Auto“ scheint für viele Gäste auch eine Motivation darzustellen sich für die Dauer des Aufenthalts mit anderen Verkehrsmitteln fortzubewegen

#### 4.1.6 Mobilität mit dem Flugzeug

Vor allem jene kleine Gruppe von Gästen, die aus dem asiatischen Raum kommt, ist auf eine Anreise mit dem Flugzeug und einen anschließenden Transfer in das Salzkammergut angewiesen, da davon ausgegangen wird, dass das Flugzeug hauptsächlich von Gästen aus weiter entfernten Herkunftsländern gewählt wird (vgl. Österreich Werbung Wien 2013).

Gäste, die heute das Salzkammergut mit dem Flugzeug erreichen möchten, können dies vor allem über die Flughäfen Salzburg Airport und Blue Danube Airport Flughafen Linz tun. Für Gäste aus einem Herkunftsland außerhalb Europas sind auch die Flughäfen in München und Wien als Ankunftsflughäfen von Bedeutung.

Im Rahmen der Arbeit wurde die Erreichbarkeit des Salzkammergutes mit dem Flugzeug anhand der zwei nächst gelegenen Flughäfen, Linz und Salzburg, untersucht. Dabei spielte nicht nur der Linienflugverkehr am jeweiligen Flughafen eine Rolle. Es wurde auch der Transfer zwischen Flughafen und dem nächst gelegenen Bahn- bzw. Straßenknoten gezeigt.

Beide Flughäfen können mit Linienflügen aus Deutschland, Wien, Zürich und vereinzelt anderen internationalen Städten angeflogen werden. Grundsätzlich sind beide Flughäfen an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden, es müssen jedoch vor allem am Flughafen Linz viele Umsteigerrelationen in Kauf genommen werden. Der Flughafen Salzburg schneidet mit direkter Stadtbusanbindung etwas besser ab. In den meisten Fällen ist man aber mit dem (Miet-)Auto wesentlich schneller am Urlaubsziel angelangt. Eine weitere Möglichkeit für die Gäste zu ihrem Ziel zu kommen, bieten die Taxiunternehmen.

Spezielle Angebote für einen Flughafentransfer in das Salzkammergut waren für beide Flughäfen bei einer Internetrecherche nicht zu finden. Nach Auskunft der befragten Experten gibt es Shuttle-Angebote von den Beherbergungsbetrieben.

## 4.17 Busreisen

Neben den „klassischen“ Verkehrsmitteln für Urlaubsreisen, Pkw, Bahn, Linienbus und Flugzeug, existieren noch weitere Möglichkeiten der An- und Abreise, sowie auch für die Mobilität in der Region. Beispielsweise Busreisen, die vor allem von Reisegruppen durchgeführt werden. Tschechische Gäste kommen nach wie vor oft in Reisegruppen. (vgl. Österreich Werbung 2011).

## 4.18 Mobilität mit dem Fahrrad

Eine weitere bisher nicht berücksichtigte Alternative vor allem für die Mobilität innerhalb der Region bildet der Radverkehr. Die Erschließung für den Radverkehr im Salzkammergut erfolgt hauptsächlich über die Landesradwege.

Der wichtigste Radweg ist der Salzkammergutradweg, der beinahe das gesamte Salzkammergut für den Radverkehr erschließt.

Für die Verbindung innerhalb der Region ebenfalls wichtig ist der Traunradweg

Ein Großteil der Radwege wird getrennt vom Autoverkehr beziehungsweise auf schwach befahrenen Straßen geführt. Es gibt aber auch Streckenabschnitte, die auf stärker befahrenen Straßen geführt werden (müssen). Es bestehen jedoch auch vielfältige Möglichkeiten Zielorte im Salzkammergut über Routen abseits der Landesradwege zu erreichen. Grundsätzlich sind daher alle Ausflugsziele im Salzkammergut erreichbar.

Zusätzlich verbessert wird die Erreichbarkeit durch die Möglichkeit der Fahrradmitnahme in Regionalzügen und mit Einschränkungen auch auf den (Ausflugs-)Schiffen. Eine weitere Verbesserung der Radinfrastruktur konnte durch die Bereitstellung eines umfassenden regionalen E-Bike-Netzwerkes, mit Verleih- und/oder Akkuwechselstationen in der gesamten Region erreicht werden.

Das Salzkammergut ist mit einer modernen, gut ausgebauten Radinfrastruktur ausgestattet. Dazu kommen zusätzliche Kombi-Angebote, die eine Radtour mit einer Übernachtung in einem Beherbergungsbetrieb verbinden und ein attraktives Pauschalangebot für den Urlaub mit dem Rad darstellen. Die Angebote konzentrieren sich dabei vor allem auf die Sommer- und auch auf die Frühjahrs- und Herbstsaison. Trotz erster Ansätze, wird das Potenzial des Radtourismus in der Region, noch nicht voll ausgeschöpft.



**Verkehrsinfrastruktur: Radwege**

**Legende**

- Orte
- Almtalweg
- Römerradweg
- Salzkammergutradweg
- Traunradweg
- Traunviertelradweg
- - Landesgrenze
- - Gemeindegrenzen
- See
- Salzkammergut

Bearbeiter: Stefan Mülleher  
 Kartengrundlage: DORIS, SAGIS,  
 GIS Steiermark, OSM  
 Datum: 15.08.2014

0 2 4 6 8 10 km  
 Maßstab: 1:250.000



Abbildung 10: Radwege im Salzkammergut (Quelle: OÖ Tourismus; eigene Darstellung)

## 4.2 Landkarte der AkteurInnen

Die „Landkarte“ der AkteurInnen im Salzkammergut gibt einen Überblick aller im Rahmen der Arbeit ermittelten relevanten AkteurInnen für den Bereich Tourismusmobilität im Salzkammergut. AkteurInnen werden als Institutionen und Organisationen aufgefasst, die wiederum einzelne Individuen in sich gruppieren.

Die Einteilung in die gesellschaftlichen Teilsysteme Politik, Verwaltung, Intermediär, Wirtschaft, und Zivilgesellschaft erfolgt frei nach der Theorie der funktionalen Differenzierung der Gesellschaft nach Luhmann (vgl. Luhmann 1987).

Eine Sonderrolle nimmt das Teilsystem der intermediären AkteurInnen ein. Sie sind zwischen den zuvor genannten Teilsystemen positioniert und ihre Handlungsmaxime besteht darin, die Vermittlung zwischen den jeweiligen Interessen zu übernehmen und die Abstimmung und Kooperation zu verbessern, um daraus einen Mehrwert für alle gesellschaftlichen Teilbereiche zu generieren.

Die Zuteilung in die drei AkteurInnengruppen: SchlüsselakteurInnen, Primäre AkteurInnen und Sekundäre AkteurInnen erfolgte nach Überlegungen zu den Einflussmöglichkeiten auf Angebots- und Nachfrageseite der Tourismusmobilität und der Intensität des bisherigen Engagements der AkteurInnen in der Region und orientiert sich dabei an der „Stakeholder Circle methodology“ (vgl. Bourne 2005).

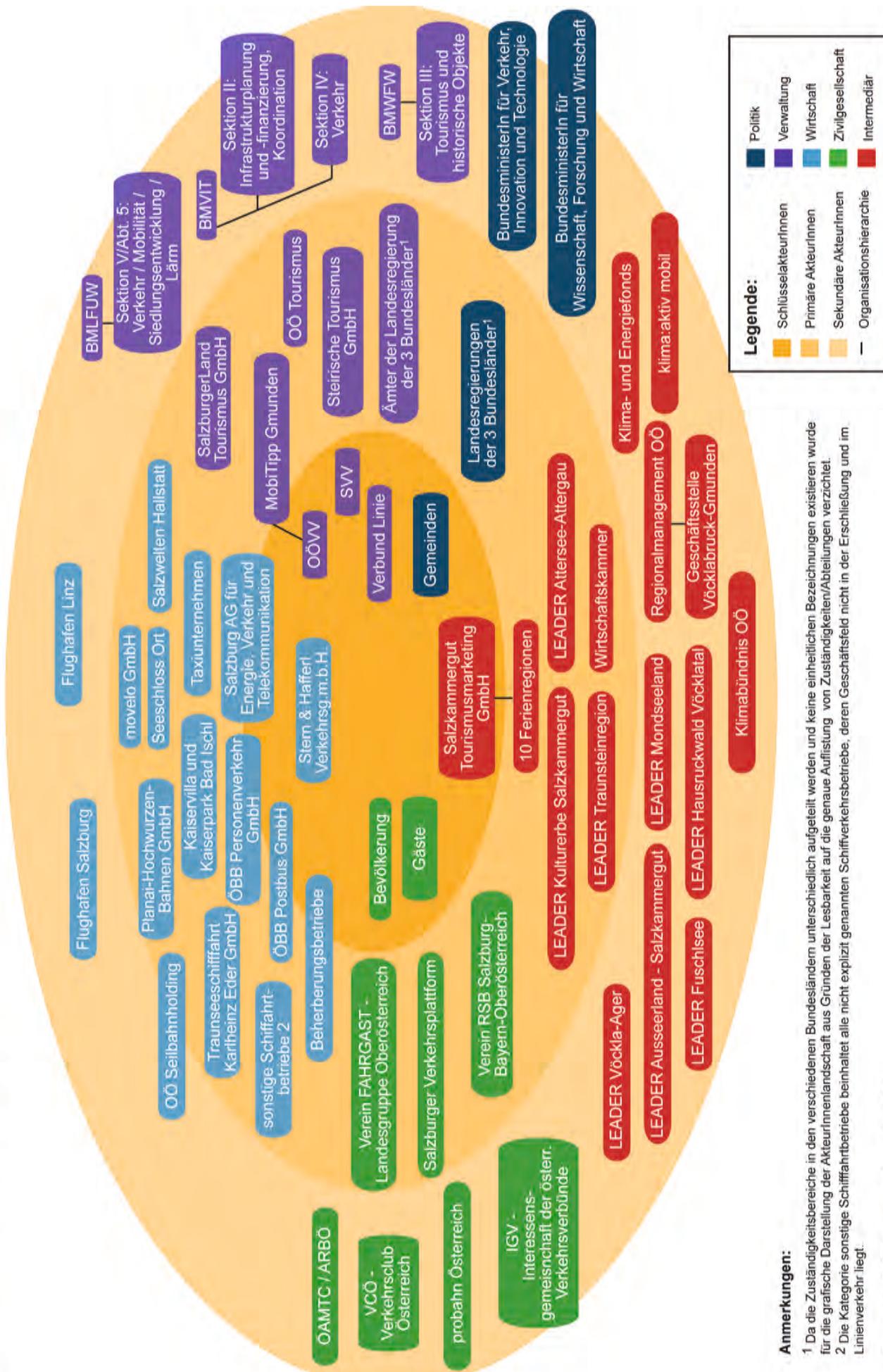
SchlüsselakteurInnen sind unerlässliche PartnerInnen für Entwicklungsentscheidungen, Strategien und Projekte in der Region zu sehen. Primäre AkteurInnen sind wichtige PartnerInnen für die Durchführung von Projekten und Inputgeber, während Sekundäre AkteurInnen eher eine rahmengebende, beratende und unterstützende Funktion erfüllen.

Die hier vorliegende AkteurInnenlandkarte ist das Ergebnis einer qualitativen Einschätzung, gestützt auf die Ergebnisse der Recherchen, sowie die Expertengespräche die im Rahmen der Erstellung der Arbeit durchgeführt wurden.

### 4.2.1 Die AkteurInnengruppen im Detail

Für die Diplomarbeit wurde zusätzlich eine deskriptive Analyse der in der AkteurInnenlandkarte verorteten relevanten AkteurInnen im Bereich Tourismusmobilität für die Region durchgeführt. Diese beinhaltet eine kurze Beschreibung der AkteurInnengruppen und deren Rolle im österreichischen Staats- bzw. Verwaltungssystem, unter Berücksichtigung der sich daraus ergebenden Aufgabenfelder. Daraus wird eine Einschätzung der Einflussmöglichkeiten, der Möglichkeit zur Bereitstellung von Ressourcen (zeitlich und finanziell) und der fachlichen Kompetenz der AkteurInnengruppen in Bezug auf Projektdurchführung und -ergebnisse unternommen. Diese Einflussgrößen stützen sich auf eine allgemeine Definition der Typologien von Macht (vgl. Bourne 2005).

AkteurInnenlandschaft zur Tourismusmobilität im Salzkammergut



Anmerkungen:

- 1 Da die Zuständigkeitsbereiche in den verschiedenen Bundesländern unterschiedlich aufgeteilt werden und keine einheitlichen Bezeichnungen existieren wurde für die grafische Darstellung der AkteurInnenlandschaft aus Gründen der Lesbarkeit auf die genaue Aufzählung von Zuständigkeiten/Abteilungen verzichtet.
- 2 Die Kategorie sonstige Schifffahrtbetriebe beinhaltet alle nicht explizit genannten Schifffahrtbetriebe, deren Geschäftsfeld nicht in der Erschließung und im Linienverkehr liegt.

Erstellt von: Stefan Müllechner | Stand: 02.04.2014

Abbildung 11: AkteurInnenlandschaft zur Tourismusmobilität im Salzkammergut

### 4.3 Rahmendokumente auf überregionaler Ebene

In diesem Kapitel werden die Zielsetzungen von Rahmendokumenten (Planungsdokumente, Sachkonzepte, etc.) überregionaler Gebietskörperschaften (Länder, Bund, EU) analysiert. Es erscheint aufgrund der Ausdehnung des Untersuchungsgebietes über drei Bundesländer sinnvoll, die gemeinsamen, aber auch die unter Umständen divergierenden Zielvorstellungen aufzuzeigen, da diese Zielvorgaben zum Teil in hohem Ausmaß Auswirkung auf die regionale beziehungsweise lokale Politik haben. Dazu wurden die unterschiedlichen Konzepte, Strategien und Leitbilder zu den Themen Verkehr, Tourismus und Raumordnung der jeweiligen Bundesländer untersucht.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Tourismusmobilität in keinem der Konzepte eine explizite Erwähnung findet, obwohl in allen Konzepten die Thematik in Form von Analysen, Zielformulierungen und Maßnahmen behandelt wird. Das zeigt die Stellung der Tourismusmobilität als Randthema sowohl im Tourismus selbst als auch im Bereich der Verkehrs- und Raumplanung.

Obwohl es sich bei den untersuchten Dokumenten um Konzepte, Strategien und Leitbilder aus drei unterschiedlichen Bundesländern handelt, konnten keine offensichtlich in Konflikt stehenden Zielvorstellungen identifiziert werden. Im Gegenteil zeigen die meisten Dokumente eine große Übereinstimmung in den Zielvorstellungen auf, wenngleich sie sich in der Schwerpunktsetzung und Detailtiefe zum Teil doch deutlich unterscheiden. Die gefundenen gemeinsamen Themen und Zielvorstellungen sind:

- **Tourismus als Querschnittsmaterie betrachten**
- **Kooperation verbessern**
- **Information und Kommunikation verbessern**
- **Verhältnis von Raumordnungs-, Verkehrs- und Tourismuspolitik verbessern**
- **Öffentlicher Verkehr und andere umweltverträgliche Transportmittel fördern**
- **Ganzjährige Auslastung des Angebotes erreichen**

### 4.4 Zwischenfazit: komplexe Rahmenbedingungen

Die Analyse der Rahmenbedingungen im Salzkammergut hat ergeben, dass die Anforderungen an die Gestaltung der Tourismusmobilität sehr komplex sind.

Die Gestaltung der Tourismusmobilität im Salzkammergut im Umfeld dieser fachlich, wie auch akteursseitig komplexen Rahmenbedingungen erfordert ein flexibles Instrument, dass sich sowohl hinsichtlich der inhaltlichen Ausrichtung, als auch hinsichtlich der Beteiligung von AkteurInnen den komplexen Bedingungen gerecht wird.

## 5 Handlungsfelder und Möglichkeiten zur Gestaltung der Tourismusmobilität im Salzkammergut

Verbesserung des  
Angebots im  
öffentlichen Verkehr

Einheitliche  
Regelung der ÖV-  
Tarife

Tourismusmobilität  
zum Thema machen

Ausgehend von den Erkenntnissen aus den vorangegangenen Kapiteln und den Erkenntnissen, die aus den Gesprächen mit Experten in der Region gewonnen werden konnten, sollen in diesem Kapitel Handlungsfelder für die Region abgeleitet werden.



Interkommunale  
Zusammenarbeit  
über Landesgrenzen



“Tourismusmobilitäts-  
Produkte” entwickeln



Entwicklung  
integrierter  
Standortkonzepte

## 5.1 Handlungsmöglichkeiten auf regionaler Ebene

Einzelne dieser Handlungsfelder wurden bereits in Projekten bearbeitet, wie die Beispielprojekte Mobilitätskonzept „Attersee MOBIL“ und das E-Bike-Projekt „movelo-Region Salzkammergut“ zeigten. Beim ersten Projekt „Attersee MOBIL“ handelt es sich um ein Projekt mit umfassendem inhaltlichen Ansatz, der zur Verbesserung der Mobilitätsvoraussetzungen sowohl der einheimischen Bevölkerung als auch der Gäste beiträgt. Das zweite Projekt „movelo-Region-Salzkammergut“ zeigt wie Tourismusmobilität als komfortables, attraktives Angebot und gleichzeitig touristisch vermarktbare Produkt gesehen werden kann. Ein weiterer positiver Aspekt dieses Projektes war die Zusammenarbeit in der Region auch über die Landesgrenzen hinweg, mit einer Vielzahl, allerdings hauptsächlich privater ProjektpartnerInnen. Beide Projekte zeigen auf, dass in der Region Möglichkeiten zur Umsetzung von Maßnahmen und Aktivitäten existieren.

Um die Handlungsfelder unter den gegebenen Voraussetzungen bearbeiten zu können, benötigt es ein inhaltlich wie auch räumlich flexibles Prozessdesign das einzelne Projekte und Initiativen bündelt. Die Regionalplanung und -entwicklung bietet dafür eine breite Palette an Instrumenten und Methoden an. Die grundsätzliche Unterscheidung der Instrumente in formelle und informelle Instrumente entspricht auch der österreichischen Rechtslage. Am besten geeignet für den Anwendungsfall im Salzkammergut sind informelle Instrumente, die im Rahmen eines interdisziplinären Prozesses flexibel eingesetzt werden können. Die Roadmap wurde für diesen Zweck als geeignetes Instrument identifiziert.

## 6 Roadmapping: Tourismusmobilität im Salzkammergut

### 6.1 Die Roadmap

Der Begriff der *Roadmap* (engl. für Straßenkarte) kommt aus dem Bereich der Technologieentwicklung von Unternehmen (vgl. Möhrle und Isenmann 2008).

#### 6.1.1 Die Metapher der Straßenkarte

Die Metapher der Straßenkarte bedeutet, dass ein Unternehmen als Fahrzeug betrachtet wird, das eine Reise durch teils bekanntes und teils unbekanntes Gelände durchführt. Der/die FahrerIn, ist durch eine Navigation zu unterstützen (vgl. Möhrle und Isenmann 2008). Legt man diese Metapher auf die regionale Entwicklungsplanung um, so könnte man die Region als Fahrzeug und die EntscheidungsträgerInnen in der Region als FahrerIn betrachten.

#### 6.1.2 Roadmapping zur Erarbeitung einer Roadmap

Die Roadmap soll helfen, die zukünftige Entwicklung einer Region zu „navigieren“ (vgl. Möhrle und Isenmann 2008). Das Roadmapping, also der Prozess zur Erstellung einer Roadmap, stellt ein Instrument zur **aktiven Gestaltung von Zukunftsentwicklungen** dar. Bedeutung erlangt dieses Instrument vor allem durch die Integration der **Bündelung vieler Einzelthemen**, sowie dem **Identifizieren von Handlungsoptionen** und dem **Setzen von Prioritäten** in einem einzigen Prozess bzw. Dokument.

Spezifiziert werden kann das Roadmapping vor allem durch folgende Charakteristika (vgl. Möhrle und Isenmann 2008):

- Systemische Erfassung, Bündelung und Bewertung von Entwicklungspfaden
- Abstimmung divergierender Meinungen und Erwartung in gruppendynamischen Prozessen
- Darstellung des Ist-Zustandes in einem bestimmten Kontext zu einem bestimmten Zeitpunkt
- Darstellung der Art, Geschwindigkeit und Richtung möglicher Entwicklungen
- Identifikation konkreter Handlungsoptionen in einem spezifischen Handlungskontext
- Rückgriff auf einen Instrumentenmix verschiedener bewährter Instrumente, wie die Szenario-Technik oder die Delphi-Methode
- Bündelung verschiedener Zugänge in komplexen Handlungsfeldern
- Visualisierung der Aktivitäten, Anforderungen und Meilensteine über die Zeit

### 6.1.3 Einsatzgrenzen des Roadmapping

Der Einsatz von Technologie-Roadmaps ist bereits bei der Prognose technischer Entwicklungen nur eingeschränkt möglich. Prognosen sind an sich immer mit Unsicherheit verbunden. Aus technologischer Sicht ist es beispielsweise unmöglich wissenschaftliche Entdeckungen oder Durchbrüche vorherzusagen (vgl. Behrendt 2010).

## 6.2 Roadmapping - Prozessgestaltung

### 6.2.1 Prozessschritte eines integrierten (Technologie-)Roadmappings

Die Erstellung einer integrierten Roadmap stellt einen mehrstufigen Prozess dar, indem neben der linearen Erstellung auch frühzeitig relevante AkteurInnen mit einbezogen werden. Im Konkreten bedeutet das einen Prozess aus den **fünf Schritten** Scoping, Forecasting, Backcasting, Roadmap und Transfer (vgl. Behrendt 2010).

#### SCOPING

Der erste Schritt mit dem Namen Scoping beschäftigt sich mit der Zielbestimmung und der Systemabgrenzung (vgl. Behrendt 2010).

#### FORECASTING

Im nächsten Schritt, dem Forecasting, geht es um eine Trend-, Bedarfs- und Potenzialanalyse. In diesem Prozessschritt soll eine Vorschau über mögliche Entwicklungen erfolgen. Dieser beinhaltet die Analyse der Ausgangsbedingungen, die Identifizierung relevanter Trends und der Wirksamkeit im Zeitverlauf und die Untersuchung von Veränderungspotenzialen. Ein besonderer Fokus liegt in diesem Prozessschritt auf der Einbindung relevanter AkteurInnen und ExpertInnen (vgl. Behrendt 2010).

#### BACKCASTING

Durch die Rückprojektion (Backcasting) von Zukunftsbildern sollen nun umgekehrt die Aufgaben und Problemstellungen, die sich daraus ergeben, identifiziert werden. Es geht darum Chancen und Anforderungen für die angestrebte Entwicklung zu ermitteln. Die Szenario-Technik eignet sich besonders gut, da sich mit Hilfe dieses Instruments alternative Zukunftsbilder erstellen lassen, die sich unter Berücksichtigung der Zieldeterminanten zum Herausarbeiten von Handlungskorridoren eignen. Besonders wichtig ist es auch Störungsereignisse, die die Planungen und Alltagsroutinen determinieren können zu berücksichtigen (vgl. Behrendt 2010).

## ROADMAP

Im vierten und zentralsten Schritt erfolgt die Erstellung der Roadmap. Dazu werden die Ergebnisse aus dem Forecasting und Backcasting zusammengeführt und in Meilensteinen, Aktivitäten und Empfehlungen konkretisiert. Diese sind beispielsweise auf einem Zeitstrahl übersichtlich darzustellen. (vgl. Behrendt 2010).

## TRANSFER

Der fünfte und letzte Prozessschritt wird als Transfer bezeichnet. In diesem Schritt geht es hauptsächlich darum, eine Roadmap nicht zu einem „Schubladendokument“ verkommen zu lassen (vgl. Behrendt 2010).

### 6.2.2 Einfluss- und Erfolgsfaktoren

- Übersetzung von Trends und gesellschaftliche Herausforderungen in Handlungsbedarfe.
- Berücksichtigung von Umweltaforderungen, Nebenfolgen und Risiken.
- Einbeziehung neutraler ProzessmoderatorInnen und –promotorInnen.
- Aufbau organisations- und ebenenübergreifender Promotorennetzwerke.
- Integration von Betroffenen und externen ExpertInnen in frühen Phasen des Roadmapping-Prozesses.
- „Nichtwissensmanagement“
- Verstetigen des Prozesses

(vgl. Behrendt 2010).

## 6.3 Entwurf eines Roadmapping-Prozesses für das Salzkammergut

In diesem Kapitel wird aufbauend auf den theoretischen Überlegungen zur Roadmap ein beispielhafter Roadmapping-Prozess für das Salzkammergut skizziert. Dabei kommt das Instrument des leitorientierten, integrierten Roadmapping, kombiniert mit Instrumenten der Regionalplanung und -entwicklung zum Einsatz.

### 6.3.1 Der Roadmapping-Prozess

Der Roadmapping-Prozess, der in Abbildung 12 in einer Übersicht dargestellt wird, startet sobald als möglich – hier wird das Jahr 2015 angenommen – mit einer 1. Regionalkonferenz zum Thema „Tourismusmobilität im Salzkammergut“. Diese Konferenz bildet den Startschuss für die anschließende Erstellung der Roadmaps, ohne einen direkten Einfluss darauf zu nehmen. Im folgenden werden die Ziele, Ergebnisse und AkteurInnen der jeweiligen Prozessschritte kurz erläutert:

#### 1. Regionalkonferenz – Arbeitsgruppe Tourismusmobilität

- Plattform für die Kommunikation des Themas
- generieren einer gemeinsamen Problemwahrnehmung
- aktiveren eines abgestimmten Handelns zwischen den EntscheidungsträgerInnen (vgl. Priebis 1998).
- Beschluss über das weitere Vorgehen
- Gründung einer Arbeitsgruppe (verantwortlich für Umsetzung und Leitbildentwicklung)
- eingeschränkten TeilnehmerInnenkreis (EntscheidungsträgerInnen in der Region)

#### Leitbildentwicklung

- Definition eines anzustrebenden Sollzustand (vgl. Hein 1998).
- Leitbild für die Gestaltung der Tourismusmobilität im Salzkammergut, mit zu erreichender Zielen
- Arbeitsgruppe Tourismusmobilität

#### Roadmap-Regionen

Für die Erstellung der Roadmap werden, ausgehend von den bestehenden Ferienregionen, größere operationale Einheiten, sogenannte „Roadmap-Regionen“ definiert. Es handelt sich dabei um touristische Mobilitätsregionen, die vor allem in Hinblick auf ihr touristisches und/oder verkehrsinfrastrukturelles Angebot eng miteinander verflochten sind.

- Attergau-Attersee
- Fuschlsee-Mondsee
- Ausseerland Salzkammergut – Bad Ischl – Dachstein Salzkammergut – Wolfgangsee
- Almtal-Traunsee

### Aufgabe der Roadmap-Regionen

Aufgabe dieser operationalen Einheiten ist es, sich mit der Erstellung der Roadmap zu befassen. Sie sollen die noch notwendigen Schritte des Fore- und Backcasting, sowie die anschließende Ableitung und Ausarbeitung der Roadmap für den jeweiligen Betrachtungsraum vornehmen.

### Transfer 2. Regionalkonferenz: Tourismusmobilität im Salzkammergut

Der abschließende und ein sehr wichtiger Schritt im Roadmapping-Prozess ist der Transfer. Dieser beinhaltet die Öffentlichkeitsarbeit und Evaluation, aber auch die aktive Umsetzung der Roadmaps (vgl. Behrendt 2010). An der dafür vorgesehenen 2. Regionalkonferenz zum Thema Tourismusmobilität im Salzkammergut, nehmen alle Regionen des Salzkammergutes gemeinsam teil.

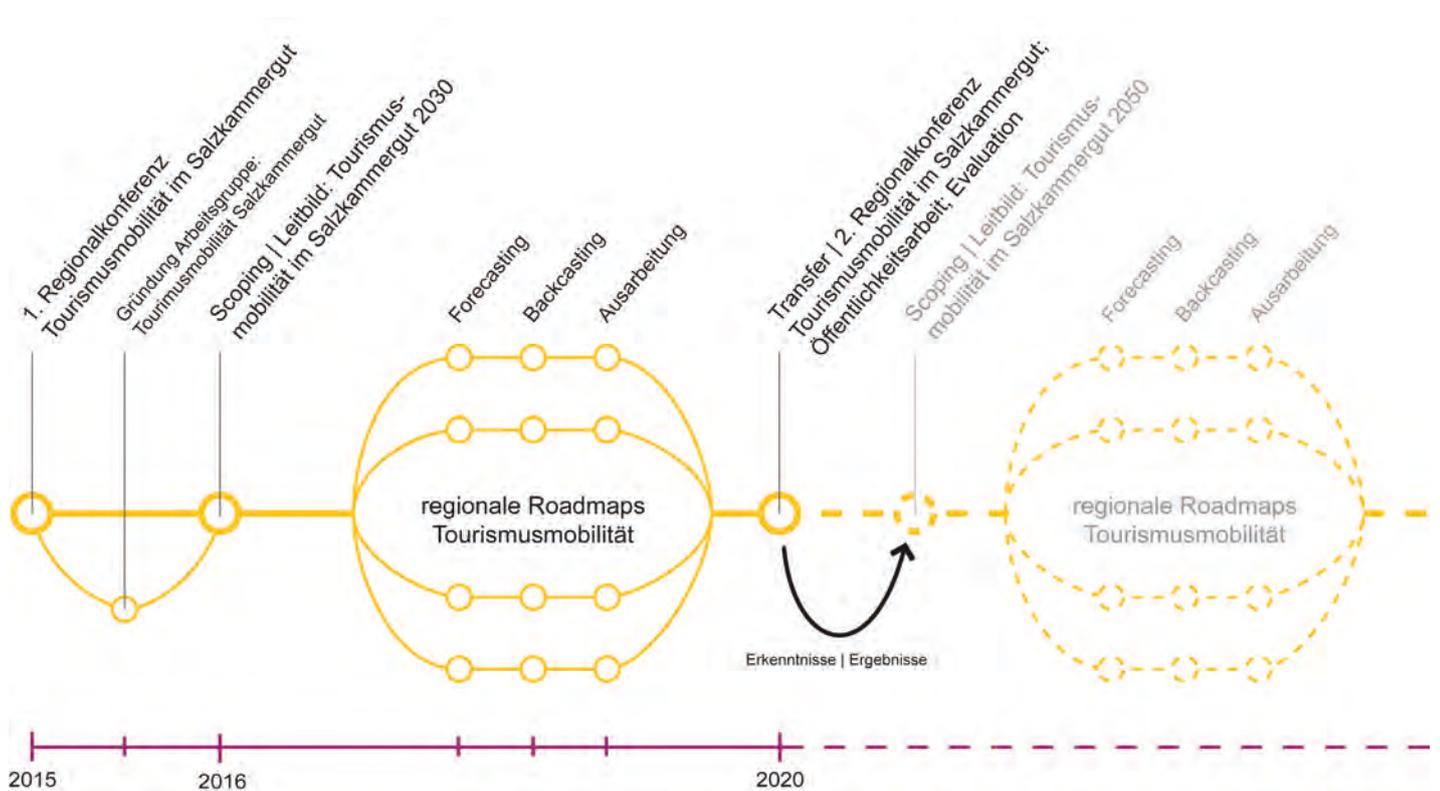


Abbildung 12: Roadmapping-Prozess für die Region Salzkammergut

## 6.4 Beispiel-Roadmap für die Region Attergau-Attersee

Wie eine Roadmap einer dieser „Roadmap-Regionen“ aussehen könnte, wird anhand des Beispiels der Region „Attergau-Attersee“ illustriert. Diese beispielhafte Roadmap wurde unter Verwendung ausgewählter Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept für die Tourismusregion Attersee erstellt (vgl. Tourismusverband Ferienregion Attersee-Salzkammergut 2009). Für diesen Entwurf wurden keine weiteren Erhebungen oder Analysen die über die Erkenntnisse aus der Arbeit oder dem Mobilitätskonzept hinausgehen, durchgeführt.

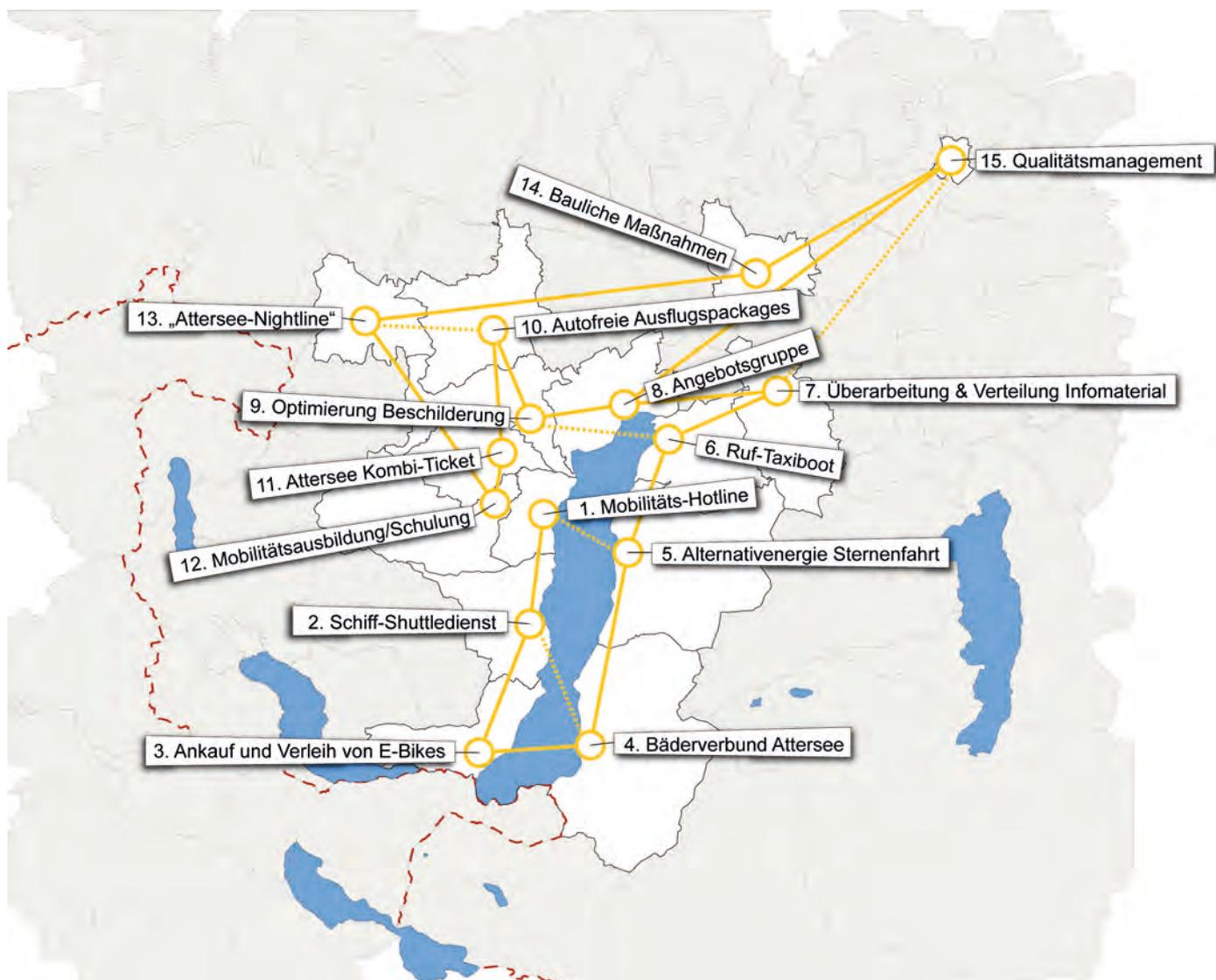


Abbildung 13: Roadmap Tourismusmobilität Attergau-Attersee

## 7 Ausblick

Bei der Anwendung des Roadmapping-Prozesses hat sich gezeigt, dass sich das Instrument gut zur Bearbeitung inhaltlich komplexer Themenfelder und heterogenen Akteurslandschaften eignet. Der Prozess kann aufgrund der flexiblen Gestaltungsmöglichkeiten für unterschiedliche inhaltliche und räumliche Aufgabenstellungen eingesetzt werden und ist daher auch für andere Regionen interessant.

Viele der Handlungsfelder konnten durch das gewählte Prozessdesign im Rahmen der regionalen Roadmaps bearbeitet werden. Offen bleibt bei diesem Prozessdesign allerdings die Erarbeitung von Lösungen für das gesamte Salzkammergut, wie es beispielsweise für die Schaffung eines einheitlichen Tarifsystems erforderlich wäre. Wichtig für die Region ist es daher, den Roadmapping-Prozess nicht als linearen Prozess mit einem Anfang und einem Ende zu verstehen, sondern als iterativen Prozess, der eine ständige Weiterentwicklung erlaubt. Nur unter dieser Voraussetzung kann der Einsatz des Roadmapping-Prozesses als erfolgreich angesehen werden.

Der Roadmapping-Prozess kann und sollte einen gemeinsamen Ansatzpunkt bieten, die weitere Zusammenarbeit in der Region zu vertiefen. So könnten, wie für den öffentlichen Verkehr vorgeschlagen, weitere Roadmaps auch für andere Themen erstellt werden, bei der auch die gesamte Region betrachtet werden kann. Die Weiterführung des Prozesses könnte auch dahin gehen, dass integrierte Roadmaps erstellt werden, die alle Aspekte der regionalen Entwicklung umfassen. Sollte sich diese Vorgehensweise behaupten und die regionale Zusammenarbeit im Salzkammergut vertieft werden können, dann wäre auch ein regionales Entwicklungskonzept für das Salzkammergut ein denkbares Ergebnis.

Die Bemühungen sollten darauf aufbauend ständig eine Formalisierung und Institutionalisierung der Ergebnisse des Prozesses anstreben. Dabei handelt es sich um einen langfristigen Prozess, der vermutlich auch mit der Anpassung der bestehenden Rechtslage - vor allem betreffend verbindlicher, bundesländerübergreifender Festlegungen - verbunden sein wird. Eine hohes Maß an Beharrlichkeit und Durchhaltevermögen wird seitens der SchlüsselaktuerInnen notwendig sein, um schlussendlich auch eine Verbindlichkeit der Zielsetzungen erreichen zu können.

## 8 Verzeichnisse

Diese Kurzfassung beruht auf der Diplomarbeit von Stefan Mülleher:

- Mülleher, S. (2014): Roadmap zur Tourismusmobilität im Salzkammergut. Einsatz von regionalen Planungsinstrumenten in einem interdisziplinären Prozess, Diplomarbeit an der Technischen Universität Wien

### 8.1 Literaturverzeichnis

- Amt der Oberösterreichischen Landesregierung (2013): Nutzen und Charakteristika von LEADER [online] [http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xchg/ooe/hs.xsl/90939\\_DEU\\_HTML.htm](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xchg/ooe/hs.xsl/90939_DEU_HTML.htm) [25.04. 2013].
- Amt der Oberösterreichischen Landesregierung (Hrsg.) (2008): Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008, Linz.
- Amt der Oberösterreichischen Landesregierung (Hrsg.) (2011): Kursbuch Tourismus Oberösterreich 2011-2016, Linz.
- Amt der Salzburger Landesregierung (2013): Regionalplanung [online] [http://www.salzburg.gv.at/rp1\\_regionalplanung](http://www.salzburg.gv.at/rp1_regionalplanung) [25.04. 2013].
- Amt der Salzburger Landesregierung (Hrsg.) (2003): Salzburger Landesentwicklungsprogramm, Salzburg.
- Amt der Salzburger Landesregierung (Hrsg.) (2006a): Mobilität mit Qualität. Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006-2015, Salzburg: Fachabteilung 6/7 Verkehrsplanung.
- Amt der Salzburger Landesregierung (Hrsg.) (2006b): Strategieplan Tourismus Salzburg, Salzburg.
- Amt der Steiermärkischen Landesregierung (2013): Regionen der Steiermark. Planung und Entwicklung [online] <http://www.raumplanung.steiermark.at/cms/ziel/146052/DE/> [25.04. 2013].
- Amt der Steiermärkischen Landesregierung (Hrsg.) (2008): Wege in die Zukunft. Das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+, Graz.
- Amt der Steiermärkischen Landesregierung (Hrsg.) (o.J.): Masterplan Tourismus 2015, Graz.
- Behrendt, S. (2010): Integriertes Roadmapping. Nachhaltigkeitsorientierung in Innovationsprozessen des Pervasive Computing, Berlin-Heidelberg: Springer-Verlag.
- Beigl (2011): Reiseströme & Stau-Ursachen im Sommerreiseverkehr 2005-2010, Vortrag auf der Tagung Entzerrung der Reiseströme, 2011.
- Beucker, S., U. Brand, K. Fichter und A. von Gleich (2011): 10. Werkstattbericht: Leitorientiertes integriertes Roadmapping. Konzeptionelle Grundlagen und Methode für die Entwicklung von Klimaanpassungsinnovationen., Bremen-Oldenburg.
- BMLFUW Öffentlichkeitsarbeit (2013): Abteilung V/5. Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen, Lärm [online] [http://www.bmlfuv.gv.at/ministerium/aufgaben-struktur/\\_sektion\\_v-allgemeine\\_umweltpolitik/abt\\_v\\_5.html](http://www.bmlfuv.gv.at/ministerium/aufgaben-struktur/_sektion_v-allgemeine_umweltpolitik/abt_v_5.html) [02.04. 2014].
- Bourne, L. (2005): Project Relationship Management and the Stakeholder Circle™, Doctor of Project Management Dissertation, RMIT University.
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2013): Organisation des Ministeriums [online] <https://www.bmvit.gv.at/ministerium/organisation/> [25.04. 2013].
- Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (Hrsg.) (2010): Neue Wege im Tourismus. Die neue österreichische Tourismusstrategie, Wien.
- Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft, (2014): Tourismus & Historische Bauten [online] <http://www.bmwfw.gv.at/Tourismus/Seiten/default.aspx> [02.04. 2014].
- Flughafen Linz GesmbH (2013): Linienflüge Sommer 2013 [online] <http://www.flughafen-linz.at/www/export/sites/bda/galleries/download/flugplaene/schedulesommer13.pdf> [24.05. 2013].
- Frey-Marti, C. (1996): Verkehrs- und Umweltproblematik in touristischen Gebieten: Analyse, Lösungsansätze, Auswirkungen; untersucht am Beispiel Oberengadin, Bern-Stuttgart-Wien.

- Freyer, W. (2006): *Tourismus: Einführung in die Fremdenverkehrsökonomie*, Berlin: Oldenbourg Verlag.
- Hammer, A. und J. Scheiner (2006): *Lebensstile, Wohnumlieue, Raum und Mobilität - Der Untersuchungsansatz von StadtLeben*, in: Beckmann, K. J. (Hrsg.), *StadtLeben - Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung*, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften/GWV Fachverlage GmbH.
- Hein, E. (1998): *Planungsformen und Planungsinhalte*, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), *Methoden und Instrumente räumlicher Planung. Handbuch*, Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Heindl, G. (1993): *Das Salzkammergut und seine Gäste. Die Geschichte einer Sommerfrische*, Linz: Landesverlag.
- Jacoby, C. und H. Kistenmacher (1998): *Bewertungs- und Entscheidungsmethoden*, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), *Methoden und Instrumente räumlicher Planung. Handbuch*, Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Jeschke, H. P. (2006): *Der Kern des Inneren Salzkammergutes in der "Arche Noah" der Kulturdenkmäler und Naturparadiese der Welt von Morgen*, in: *Welterbe.aktiv*.
- Kaspar, C. (1996): *Die Tourismuslehre im Grundriss*, Bern: P. Haupt.
- Luhmann, N. (1987): *Soziale Systeme. Grundriß einer allgemeinen Theorie*, Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.
- Möhrle, M. G. und R. Isenmann (2008): *Technologie-Roadmapping. Zukunftsstrategien für Technologieunternehmen.*, Berlin-Heidelberg: Springer-Verlag.
- movelo GmbH (2012): *Regionalflyer. movelo-Region Salzkammergut, Bad Reichenhall*.
- Oberösterreich Tourismus (2013): *Aufgaben* [online] <http://www.oberoesterreich-tourismus.at/nc/detail/article/aufgaben-1.html> [25.04. 2013].
- ÖGUT - Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik (2013): *Methoden* [online] <http://www.partizipation.at/methoden.html> [6.5. 2013].
- OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG (2013a): *Der Verkehrsverbund. Organisation.Ziel.Aufgaben.* [online] <http://www.ooevv.at/?seite=wir-ueberuns&sprache=DE> [25.04. 2013].
- OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG (2013b): *Mobitipp Gmunden* [online] [www.ooevv.at/?seite=mobitipp-gmunden&sprache=DE](http://www.ooevv.at/?seite=mobitipp-gmunden&sprache=DE) [25.04. 2013].
- Österreich Werbung (2011): *Dem tschechischen Gast auf der Spur* [online] [www.austriatourism.com/download/index.php?studie=962](http://www.austriatourism.com/download/index.php?studie=962) [24.05. 2013].
- Österreich Werbung (2013): *Besucherzahlen von Sehenswürdigkeiten 2011*.
- Österreich Werbung Wien (2013): *Flugreisen* [online] <http://www.austriatourism.com/tourismusforschung/t-mona-urlauberbefragung/flugreisen/> [24.05. 2013].
- Peine, F.-J. (1998): *Interessenermittlung und Interessenberücksichtigung im Planungsprozeß*, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), *Methoden und Instrumente räumlicher Planung. Handbuch*, Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Pohl, J. (1998): *Qualitative Verfahren*, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), *Methoden und Instrumente räumlicher Planung. Handbuch*, Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Pollner, M. T. (1995): *Das Salz--Kammergut. Grundzüge einer allgemeinen Geschichte des Salzkammergutes und einiger angrenzender Landesteile, mit besonderer Berücksichtigung des Ausseer Landes. Eine Gesamtübersicht von den Anfängen bis in die 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts*, Wien: Eigenverlag.
- Priebs, A. (1998): *Instrumente der Planung und Umsetzung*, in: Landesplanung, A. f. R. u. (Hrsg.), *Methoden und Instrumente räumlicher Planung. Handbuch*, Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Rauh, W., K. Regner und P. Zellmann (1998): *Freizeitmobilität - Umweltverträgliche Angebote und Initiativen*, Wien.
- Regionalmanagement OÖ GmbH (2013): *Regionalmanagement OÖ* [online] <http://www.rmooe.at/> [25.04. 2013].
- Ritter, E.-H. und K. Wolf (1998): *Methoden und Instrumente räumlicher Planung. Handbuch*, Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.

- Rosenbaum, W. (2007): Mobilität im Alltag - Alltagsmobilität, in: Schöller, O., Canzler, W. & Knie, A. (Hrsg.), Handbuch Verkehrspolitik, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Salzburger Flughafen GmbH (2013a): Flugplan Sommer 2013 [online] [http://www.salzburg-airport.com/fileadmin/user\\_upload/dl.php?file=files/Flugplan\\_Sommer\\_2013\\_per\\_6.5.2013.pdf](http://www.salzburg-airport.com/fileadmin/user_upload/dl.php?file=files/Flugplan_Sommer_2013_per_6.5.2013.pdf) [24.05. 2013].
- Salzburger Flughafen GmbH (2013b): Taxi- und Transferservice vom/zum Salzburg Airport [online] <http://www.salzburg-airport.com/de/passagiere-besucher/anreisen-parken/bus-bahn-taxi/taxi-transferservice/> [24.05. 2013].
- Salzkammergut Tourismusmarketing GmbH (2013): [www.salzkammergut.at](http://www.salzkammergut.at) [25.02. 2013].
- Schneidewind, P. (1993): Entwicklungskonzept Tourismus und Verkehr im Inneren Salzkammergut, Wien.
- Statistik Austria (2013): Beherbergungsstatistik ab 1974, jährlich. Statistik Austria,.
- Steingrube, W. (1998): Quantitative Erfassung, Analyse und Darstellung des Ist-Zustandes, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Methoden und Instrumente räumlicher Planung. Handbuch, Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Stiens, G. (1998): Prognosen und Szenarien in der räumlichen Planung, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Methoden und Instrumente der räumlichen Planung. Handbuch, Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Tourismusverband Ferienregion Attersee-Salzkammergut (2009): Attersee MOBIL - Kurzversion. Sanfte Mobilität in der Atterseeregion für Einheimische, Ausflügler und Gäste, Attersee am Attersee.
- Tourismusverband Werfenweng (2013): Sanfte Mobilität [online] <http://www.werfenweng.eu/de/sanfte-mobilitaet/> [12.11. 2013].
- UNWTO (2014): Understanding Tourism: Basic Glossary [online] <http://media.unwto.org/en/content/understanding-tourism-basic-glossary> [27.5.2014]
- Verein Regionalentwicklung Inneres Salzkammergut (2013): Was ist REGIS [online] <http://www.regis.or.at/regis/> [27.02. 2013].
- Wirtschaftskammer Österreich (2013): Die WKO im Einsatz für Unternehmen [online] [https://www.wko.at/Content.Node/wir/oe/Wir\\_ueber\\_uns\\_Startseite\\_Oesterreich.html](https://www.wko.at/Content.Node/wir/oe/Wir_ueber_uns_Startseite_Oesterreich.html) [25.04. 2013].
- Würzl, A. (1991): Entwicklungskonzept Salzkammergut - Tourismus-Leitbild 1991-2000, Wien.
- Zehetner, F. (2001a): Planungssystem der Republik Österreich, Deutsch-Österreichisches Handbuch der Planungsbegriffe, Kaiserslautern-Wien: Verlag der ARL.
- Zehetner, F. (2001b): Staats- und Verwaltungsstruktur der Republik Österreich, Deutsch-Österreichisches Handbuch der Planungsbegriffe, Kaiserslautern-Wien: Verlag ARL.

