

Erhöhung der Bahnreise auf 25%

Die Chancen des Brenner-Basis-Tunnels für Südtirols Tourismus nutzen



Ist-Situation, Potenziale und Handlungsempfehlungen
Abschlussbericht



Impressum

Informationen und Verantwortung für den Inhalt

Kompetenzzentrum Tourismus und Mobilität
Freie Universität Bozen Universitätsplatz 1
39031 Bruneck · I
+39 0474 013650
cctm@unibz.it
www.unibz.it/cctm

Wissenschaftliche Projektleitung

Thomas Bausch

Autorenschaft

Thomas Bausch

Mitarbeit

IDM Arbeitsgruppe Erreichbarkeit

Zitierempfehlung

Bausch, T. (2023): Erhöhung der Bahnreise auf 25%
Die Chancen des Brenner-Basis-Tunnels für Südtirols
Tourismus nutzen. Ist-Situation, Potenziale und
Handlungsempfehlungen. Abschlussbericht. Bruneck-
Bozen, Italien. Kompetenzzentrum Tourismus und
Mobilität, Freie Universität Bozen.
ISBN 978-88-947650-5-2

Titelbild

IDM Südtirol-STA/Manuela Tessaro



Hoteliers- und Gastwirteverband



HANDELS-, INDUSTRIE-,
HANDWERKS- UND LAND-
WIRTSCHAFTSKAMMER BOZEN



Landesverband der
Tourismusorganisationen
Südtirols

INHALTSVEREICHNIS

1. VORBEMERKUNGEN	1
2. ERHEBUNG IST-SITUATION	2
3. BENCHMARKANALYSE.....	18
4. POTENTIAL - UND ZUKUNFTSSIMULATIONEN.....	23
5. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	34
6. IMPLEMENTIERUNGSSTRATEGIE.....	39
7. CO2-EINSPARUNGSPOTENZIALE	41
8. QUELLENANGABEN	45
ANHANG A: TABELLEN UND CHART-SAMMLUNG IST-SITUATION	A.1
ANHANG B: MODELLRECHNUNGEN CO2-MINDERUNG	B.1

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Anteile der für die Anreise genutzten Verkehrsmittel.....	8
Tabelle 2:	Potenzial für weitere Bahnreisende (bei Planung Bahn ebenfalls in Erwägung gezogen)	8
Tabelle 3:	Zusammenhang zwischen Problemen bei der Anreise und Wahl des Verkehrsmittels für die nächste Reise	13
Tabelle 4:	sehr häufig und häufig genutzte Verkehrsmittel während des Aufenthaltes	14
Tabelle 5:	Effekt der Gästekarte mit ÖV-Nutzung auf Wahl des Verkehrsmittels für die Anreise.....	15
Tabelle 6:	Vorstellbarkeit eines Wechsels auf Bahn / Fernbus als Verkehrsmittel für die Anreise..	15
Tabelle 7:	Entwicklung Anteil Bahnreise in Abhängigkeit zur Dauer der Weiterreise vom letzten Fernbahnhof ins Ortszentrum des gewählten Urlaubsortes.....	25
Tabelle 8:	Verfügbare Sitzplatzkapazitäten für Südtirolurlauber Ist-Situation (ab 2024)	26
Tabelle 9:	hypothetische Auslastungsparameter Modellrechnung zusätzliche Verbindungen Mailand-München	28
Tabelle 10:	Modellrechnung Fahrgastzuwachs durch Angebotsausweitung (Züge trenitalia Mailand - München)	29
Tabelle 11:	Potenziale für Bahnreisende nach Südtirol nach Angebotsausweitung durch trenitalia in Modell mit 4 Verbindungen	29
Tabelle 12:	BCP-Bericht Szenario 2 Angebot regulärer und beschleunigter Betrieb.....	30
Tabelle 13:	BCP-Bericht angenommene Auslastungen nach Eröffnung des BBT	31
Tabelle 14:	Fahrgastzuwachs durch Beschleunigung und Angebotsausweitung nach Eröffnung des BBT	31
Tabelle 15:	Szenarien Anteile Anreise Bahn nach Eröffnung des BBT	33
Tabelle 16:	Maßnahmenpakete zur Steigerung des Anteils der Bahnreise und ihre Priorisierung	39
Tabelle 17:	Staffelung der Maßnahmenpakete nach Prioritäten und im zeitlichen Ablauf	40

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Verkehrsmittel Anreise nach Südtirol Präferenzgruppen	9
Abbildung 2:	Vergleich Eigenschaften Auto/Wohnmobil zu Bahn/Bus	11
Abbildung 3:	Glieder der Reiseprozesskette.....	18
Abbildung 4:	Analyse der Fahrtzeiten im ÖV vom letzten Fernbahnknoten.....	25
Abbildung 5:	Freie Sitzplatzkapazitäten Ist-Situation (ab 2024)	27
Abbildung 6:	Rechnerisch verfügbare Sitzplatzkapazität nach Eröffnung BBT im Verhältnis zur den täglichen Gästeankünften 2019.....	32
Abbildung 7:	Szenarien der Entwicklung der jährlichen Emissionen der PKW-Anreise in Tonnen (t) CO2	43
Abbildung 8:	CO2-Minderung pessimistisches Szenario.....	44
Abbildung 9:	CO2-Minderung mittleres Szenario	44
Abbildung 10:	CO2-Minderung optimistisches Szenario	44

1. Vorbemerkungen

Die heutige Mobilität trägt in unterschiedlicher Ausprägung zur Belastung von Umwelt und Natur bei: Treibhausgas-Emissionen, Lärm oder der Flächenverbrauch für Verkehrsinfrastruktur sind beispielhaft zu nennen. Dabei überlagern sich die Mobilitätsansprüche verschiedener Gruppen, etwa des produzierenden und verarbeitenden Gewerbes bezüglich des Gütertransports auf lokaler, regionaler Ebene und im Transit, oder die Ansprüche von Personen, die sich in Südtirol bewegen. Die im Frühjahr 2023 durch das Kompetenzzentrum Tourismus und Mobilität der Freien Universität Bozen vorgelegte Studie zur Lebensraumqualität der Südtiroler Bevölkerung hat gezeigt, dass die Einheimischen die Wirkung des Tourismus im Bereich des Verkehrs und der Mobilität überwiegend als dauerhaft negativ wahrnehmen. Vielfach macht sich die Kritik am Tourismus an Alltagsproblemen im Verkehr fest. Diese subjektive Wahrnehmung steht der Tatsache gegenüber, dass das endogene Verkehrsaufkommen oft höher ist, als das durch Gäste verursachte zusätzlich exogene Aufkommen.

Die Hoffnung auf Besserung wird an die Eröffnung des Brennerbasistunnels (BBT) geknüpft. Kürzere Fahrtzeiten von Norden und eine deutliche Aufstockung der Anzahl der Fahrtenpaare in beide Richtungen schaffen erhebliche Verbesserungen der Erreichbarkeit sowie eine Vervielfachung der Kapazitäten. Aus anderen Bahn-Verkehrsprojekten, die sowohl eine Verkürzung der Anreisedauer als auch eine flexiblere Wahl der gewünschten Verbindung bewirkten, ist bekannt, dass mit einer deutlichen Steigerung der Bahnreisenden gerechnet werden kann. Dies wirft die Frage auf, zu welchem Anteil die Gäste heute und zukünftig mit der Bahn anreisen werden.

Hierfür legt diese Studie eine Analyse der Ist-Situation auf Basis einer Befragung in Italien und Deutschland vor. Auf den Ergebnissen basierend wird eine Potenzialanalyse präsentiert, die verschiedene Szenarien der Anzahl der Zugverbindungen, die Auslastung der Züge sowie der Akzeptanz der Bahnreise durch die Urlauber berücksichtigt. Zudem erfolgt zudem eine Abschätzung der CO₂-Einsparungen durch den Anstieg an Bahnreisenden. Schließlich werden in einer Benchmarkanalyse Beispiele guter Praxis zu den Prozessschritten der Reisekette bei Bahnreise, Maßnahmenbündel zur Verbesserung von Service, Angeboten und Kommunikation sowie eine Implementationsstrategie vorgelegt.

Eine Zukunftseinschätzung basiert auf Daten der Vergangenheit, Expert*innenwissen und derer Einschätzungen. Gemeinsam haben die Arbeitsgruppe Erreichbarkeit der IDM ebenso wie Vertreter*innen verschiedener Fachdisziplinen als Mitwirkende eines Workshops uns durch ihren Input bei der Erstellung der Studie unterstützt. Zudem hat die Deutsche Bahn AG zur Potenzialanalyse durch Informationen zur Strecke München – Innsbruck beigetragen, die eine realitätsnahe Abschätzung freier Kapazitäten erlaubte. Das Kompetenzzentrum dankt allen, die sich mit ihrem Fachwissen und durch die Mitwirkung an Sitzungen und Gesprächen eingebracht haben.

Bruneck im Oktober 2023

Prof. Thomas Bausch

Kompetenzzentrum Tourismus und Mobilität

2. Erhebung Ist-Situation

Ziel der Erhebung der Ist-Situation war, den Anteil der Bahnreisenden unter den Südtiroler Touristen zu ermitteln. Dabei wurden ausschließlich Privatreisende für die Studie herangezogen. Geschäftsreisende waren nicht Gegenstand dieser Untersuchung. Zentrales Ziel der Marktstudie war es, die Anteile der zur Anreise genutzten Verkehrsmittel für alle Verkehrsmitteltypen zu ermitteln. Dies erfolgte sowohl für Italien als auch für Deutschland als den zwei wichtigsten Quellmärkten der Destinationen Südtirol entlang der Brennerroute.

Neben dem Kernthema der genutzten Verkehrsmittel für die Anreise wurden darüber hinaus die folgenden Aspekte der Urlaubsplanung und des Urlaubsverhaltens im Kontext der Mobilität untersucht:

- Verkehrsmittelverfügbarkeit und -nutzung im Alltag
- Urlaubsmobilität allgemein
- Urlaub in Südtirol: letzter Urlaub, Planung, Anreise, Mobilität vor Ort
- Zukünftiges (potenzielles) Verhalten
- Einstellung / Haltung zur Klimaschutz und Nachhaltigkeit
- Soziodemographie

Untersuchungsdesign

Um eine ausgewogene, repräsentative Stichprobe für die Quellmärkte Deutschland und Italien zu erhalten, wurde eine sogenannte Quotenstichprobe erstellt. Dabei wurde bei der Auswahl der Teilnehmer*innen darauf geachtet, dass zu gleichen Anteilen Frauen wie Männer teilnahmen, ein Drittel der Urlauber einen Kurzurlaub von 2 bis 4 Tagen sowie zwei Drittel einen Urlaub von 5 und mehr Tagen in Südtirol verbracht hatten. Zudem wurde eine ausgewogene Verteilung der Saisonphasen der Urlaubsreisen mit 50% für die Sommermonate, 30% für die Wintermonate und 20% für die Nebensaison eingehalten. Bezüglich der Herkunftsregionen wurden 60% der Teilnehmer*innen aus den nähergelegenen Quellmärkten Süddeutschland und nördliches Italien sowie 40% aus den restlichen Landesteilen rekrutiert.

Für die Erhebung wurde ein Onlinepanel der Firma Norstat (vgl. www.norstat.com) in Italien und Deutschland herangezogen. Die Erhebung fand zwischen dem 21. März 2023 und dem 10. April 2023 statt dabei wurden nur Personen befragt, die in den Jahren 2018 bis 2023 mindestens einmal einen Urlaub in Südtirol gemacht hatten. Insgesamt wurden 2010 Personen befragt, von denen nach Überprüfung der Daten, insbesondere des angegebenen Reiseziels noch 1963 Fälle in der Stichprobe verblieben. Davon waren 995 Teilnehmer*innen aus Deutschland und 968 Teilnehmer*innen aus Italien.

Ein Abgleich der soziodemografischen Daten (vgl. Anhang A.1) sowie der präferierten Reiseziele der deutschen und italienischen Gäste (vgl. Anhang A.2) zeigt eine ausgewogene Struktur der Teilnehmer*innen und kann daher als repräsentativ für die beiden untersuchten Länder eingestuft werden.

Nachfolgend werden die wichtigsten Ergebnisse der Analyse zusammenfassend dargestellt. Eine ausführliche Präsentation der Tabellen und Grafiken findet sich im Anhang A. Für die Interpretation der Ergebnisse wird darauf hingewiesen, dass diese sich auf die Befragten, d.h. Personen, die in den letzten 5 Jahren einen Urlaub in Südtirol gemacht haben, beziehen. Damit sind die Ergebnisse nicht bevölkerungsrepräsentativ, sondern repräsentativ für Urlauber und Urlauberinnen in Südtirol.

2.1 Ergebnisse der Ist-Analyse im Überblick

Verkehrsmittelverfügbarkeit und deren Nutzung im Alltag und bei Reisen allgemein

Dass Südtirol ein Reiseziel für wohlhabende Bevölkerungsgruppen ist, zeigt sich bereits am Ausstattungsgrad der Haushalte von Reisenden nach Südtirol mit PKW: Über 90% der Deutschen und fast 95% der Italiener*innen verfügen über ein Auto mit Verbrennungsmotor (vgl. Tabellen Anhang A.3). Rechnet man noch die Elektrofahrzeuge hinzu, so sind es nur 4,8% der Südtirolurlauber*innen (Deutschland 5,9%, Italien 3,7%), die im Alltag keinen Zugang zu einem Auto haben. Darüber hinaus verfügen zwei Drittel der Befragten zu Hause über ein Fahrrad, weitere 23% über ein Motorrad oder Motorroller. Der Anteil der Personen, die einen Zugang zu Carsharing haben, ist in Deutschland mit 13,8% mehr als doppelt so hoch als in Italien (6,3%). Zudem fällt auf, dass in Deutschland 7,5% der Befragten neben einem Auto mit Verbrennungsmotor oder Hybridantrieb noch zusätzlich über ein vollelektrisches Fahrzeug verfügen. Im Vergleich dazu ist dieser Anteil in Italien mit 2,2% fast vernachlässigbar.

Betrachtet man nun die Nutzung dieser zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel, so wird die dominante Rolle des Autos für Selbstfahrer sichtbar (vgl. Tabellen Anhang A.4). In beiden Ländern ist der Anteil der Befragten, die das Auto täglich oder fast täglich nutzen, mit 60% sogar höher als die Anteile derjenigen, die täglich oder fast täglich eine Strecke zu Fuß zurücklegen (Deutschland 52,5%, Italien 49,6%). An dritter Stelle folgt die Nutzung des Fahrrads, wobei in Deutschland der Anteil mit 17,3% täglicher oder fast täglicher Nutzung fast doppelt so hoch ist wie in Italien (9,3%). Die öffentlichen Verkehrsmittel, d.h. öffentlicher Verkehr (ÖV) schienengebunden (Bahn, S-Bahn, Tram) sowie der ÖV mit Bus rangieren abgeschlagen bezüglich der täglichen oder fast täglichen Nutzung auf dem vierten und fünften Platz. Zudem sind die Anteile der Befragten, die diese Verkehrsmittel mehrmals in der Woche nutzen, mit circa 20% in Deutschland und circa 10% in Italien bei Südtirolurlauber*innen auffallend gering. Darüber hinaus auffallend ist, dass in Deutschland circa ein Viertel und in Italien etwas weniger als die Hälfte der Befragten niemals öffentliche Verkehrsmittel benutzen. Es ist daher davon auszugehen, dass insbesondere für die italienischen Gäste die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel während des Urlaubs eine psychologische Hürde darstellt.

Ein wesentlicher Faktor für die Erhöhung des Anteils der Bahnreisenden bei der Anreise nach Südtirol ist die Zugänglichkeit zum Fernbahnnetz in den Quellländern Deutschland und Italien (vgl. Tabellen Anhang A.5). Die Ergebnisse zeigen, dass sowohl in Deutschland als auch in Italien die Voraussetzungen zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs und damit das Erreichen eines Fernbahnknotenpunktes gut bis sehr

gut sind. Deutlich mehr als die Hälfte der Bevölkerung in beiden Ländern hat in einer Entfernung von weniger als 400 Metern, d.h. circa 5 Minuten zu Fuß, eine Haltestelle des öffentlichen Verkehrs mit Bus oder Trambahn. Darüber hinaus sind die Entfernungen zu regionalen Bahnhöfen ebenfalls gut gegeben. Insgesamt verfügen über 80% (in Deutschland sogar fast 90%) der Befragten über eine Haltestelle des öffentlichen Verkehrs in der Nähe ihres Wohnortes. In Verbindung mit den Buslinien ist daher davon auszugehen, dass mit einem einmaligen Umstieg von Bus auf eine Regionalbahn fast alle Befragten die Möglichkeit haben, mit öffentlichen Verkehrsmitteln einen Fernbahnhofknoten zu erreichen.

Auch zeigt sich, dass in Deutschland für 41,5% und in Italien für 50,9% der Befragten der nächste Haltepunkt des Fernverkehrs in einer Entfernung bis zirka 10 Kilometer gelegen ist. Damit besteht für viele die zusätzliche Option, sich entweder mit dem Taxi oder durch Verwandte und Bekannte am nächsten Fernbahnhof mit vertretbarem Aufwand absetzen zu lassen. Zudem gaben zwei Drittel der Befragten in Deutschland und Italien an, dass sie die Möglichkeit haben, ohne Umstieg mit öffentlichen Verkehrsmitteln einen Fernbahnhof zu erreichen. Darüber hinaus bestehen in Deutschland für drei Viertel sowie in Italien für zwei Drittel der Befragten stündliche Verbindungen zu den Fernbahnhöfen. Damit sind in beiden Ländern die Voraussetzungen dafür, die Bahn als Verkehrsmittel für Urlaubsreisen zu nutzen, für einen Großteil der Bevölkerung als gut bis sehr gut einzustufen.

Ein weiterer Faktor für die Akzeptanz der Bahn als Reiseverkehrsmittel ist die Einstellung der Bevölkerung gegenüber den drei Alternativen Auto, Bahn sowie Fernbus. Das Auto spielt im täglichen Leben sowohl in Deutschland als auch in Italien immer noch eine sehr zentrale Rolle. Zwischen 75% und 80% der Bevölkerung geben an, dass das Auto im Alltag beziehungsweise für Freizeitaktivitäten unverzichtbar ist und dass das Auto „Freiheit und Unabhängigkeit“ bedeutet. Ähnlich hohe Zustimmungswerte finden sich in beiden Ländern für das Statement „ich fahre gerne mit dem Auto (mit)“. Auch hat das Auto für Teile der Bevölkerung beider Länder als Prestigefaktor eine Bedeutung („Ich finde es wichtig, was für ein Auto man fährt“). Auch stimmen in beiden Ländern weniger als die Hälfte der Bevölkerung dem Statement zu „das Auto ist für mich lediglich ein Transportmittel, nichts anderes“. Insgesamt zeigt sich eine sehr hohe Affinität zum Auto als Verkehrsmittel im Alltag wie auch als Sozialprestigefaktor (vgl. Tabellen Anhang A.6).

Bei den Einstellungsstatements zur Bahn als Reiseverkehrsmittel fällt zunächst auf, dass für alle Statements die Zustimmungswerte in Italien leicht höher ausfallen als in Deutschland. Zwischen 75% und 80% der Befragten stimmen zu, dass man während der Bahnfahrt die Zeit persönlich nutzen kann und dass eine Reise mit der Bahn nachhaltiger ist als mit dem Auto. Zudem stimmen über 50%, in Italien über 60% zu, dass Bahnfahren entspannend ist. Auch gibt es in Italien für viele Befragte immer noch eine Faszination des Bahnfahrens (circa 60%). In Deutschland ist der beobachtete Wert deutlich niedriger (40%). Die Unterschiede des Images von Bahnreisen zwischen Italien und Deutschland werden besonders sichtbar, wenn man die Anteile der Befragten bestimmt, die allen vier Statements gleichzeitig mindestens zustimmen oder gar vollständig zustimmen (positive Einstellungen). In Italien trifft dies auf 43,3% der Befragten zu während in Deutschland der Anteil nur bei 26,1% liegt. Die derzeit

regelmäßige negative Berichterstattung über geringe Pünktlichkeit und Mängel bei der Servicequalität des deutschen Bahnsystems, insbesondere des von der DB AG betriebenen Fernverkehrs schlugen sich hier spürbar nieder. Zugleich zeigt sich aber, dass der Anteil der Befragten, die die Bahn in allen Belangen negativ bewerten, vernachlässigbar ist: in Deutschland sind dies 2,5%, in Italien sogar nur 1,0% der Befragten.

Bezüglich der Nutzung von Fernbussen für Reisen kehrt sich die Bewertung auf nationaler Ebene um: in Deutschland fallen hier die Zustimmungswerte zu den positiven Eigenschaften von Fernbussen durchgängig höher aus als in Italien. Insbesondere als Defizit wird in beiden Ländern beim Fernbus die Bequemlichkeit des Reisens bewertet. Nur knapp ein Drittel der Deutschen und ein Viertel der Italiener stimmen zu, dass eine Fahrt mit dem Fernbus bequem und entspannend ist. Zugleich gibt es aber auch für den Fernbus eine Gruppe von Befragten, die diesem in allen Eigenschaften positive Bewertungen geben. In Deutschland sind dies 20,8%, während es in Italien nur 16,7% sind. Die Vermutung, dass insbesondere junge Reisende den Fernbus positiver bewerten, kann nicht bestätigt werden: zwischen den Altersgruppen 18 - 34 Jahre, 35 - 49 Jahre und 50 - 64 Jahren zeigen sich keine signifikanten Unterschiede mit höheren Werten bei den jüngeren Befragten. Lediglich für die Altersgruppe der über 65-Jährigen fallen die Bewertungen in Deutschland deutlich negativer aus (nur 10,5% der Befragten mit ausschließlich positiven Bewertungen). Auch bei den Fernbussen fallen die Anteile derjenigen, die diese in allen Belangen negativ bewerten, relativ gering aus: in Deutschland sind dies 5,3%, in Italien 7,7% der Befragten.

Als einen weiteren Indikator der Affinität zu Bahnreisen können Kundenkarten der Bahngesellschaften sowie die Nutzung von digitalen Angeboten herangezogen werden (vgl. Tabellen Anhang A.7). Hierbei zeigt sich, dass der Anteil der Bevölkerung in Deutschland, die über eine Bahncard (25, 50, 100 und Probekart) verfügen, circa ein Drittel der Bevölkerung ausmacht. Dagegen fallen in Italien die Anteile der Bevölkerung, die eine oder mehrere Kundenkarten italienischer Bahngesellschaften nutzen, auch aufgrund der verschiedenen Bonussysteme deutlich niedriger aus. In Deutschland haben zudem mehr als die Hälfte der Befragten die von der Deutschen Bahn AG zur Verfügung gestellte DB Navigator App auf ihrem Mobilfunkgerät installiert (58,2%). In Italien verfügen 42,4% über die Trenitalia App, sowie weitere 22,8% über die des Wettbewerbers Italo. Ein hoher Anteil der Befragten nutzt darüber hinaus für die Planung von Reisen Google Maps (Deutschland: 53,0%, Italien 33,0%). Lediglich 17,3% der deutschen Befragten und 33,4% der italienischen Befragten haben keine Mobilitätsapps auf ihren Mobilfunkgeräten installiert. Der hohe Anteil an Mobilfunknutzer*innen in beiden Ländern, die mindestens eine Mobilitäts-App auf ihrem Endgerät installiert haben, weist darauf hin, dass die Mehrheit der Reisenden über eine digitale Reiseplanungskompetenz verfügen.

Die Abfrage nach den genutzten Verkehrsmitteln bei den letzten fünf Urlaubsreisen zeigte folgendes Bild: es besteht eine klare Präferenz für das Auto. Gut ein Viertel der Befragten nutzte für die letzten fünf Urlaubsreisen ausschließlich das Auto. Für ein weiteres Drittel war das Auto das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel für diese fünf Urlaubsreisen. Somit haben 61% der Befragten eine Präferenz für das Auto (vgl.

Tabelle Anhang A.8). Die Bahn folgt abgeschlagen an zweiter Stelle mit 1,1% ausschließlicher und 5,5% überwiegender Nutzung.

Dass die Reisenden zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln in Abhängigkeit ihrer Reiseziele wählen, zeigen die Anteile der Befragten, die ein Verkehrsmittel mindestens einmal genutzt haben. Unter den Befragten haben 92,7% mindestens einmal für eine Urlaubsreise das Auto benutzt, 52,5% mindestens einmal das Flugzeug, 43,5% mindestens einmal die Bahn sowie 15,5% mindestens einmal den Bus. Es zeigt sich daher, dass eine erhebliche Abhängigkeit zwischen dem Reiseziel und dem gewählten Verkehrsmittel besteht. Damit wird sichtbar, dass die Bahn für fast die Hälfte der Bevölkerung eine interessante Option darstellt und auch hin und wieder gewählt wird.

Bei der Wahl des Reiseverkehrsmittels spielt die Einschätzung der Erreichbarkeit eines Reiseziels durch die Reisenden eine erhebliche Rolle. Die Abfrage der subjektiven Wahrnehmung der Erreichbarkeit von Südtirol und konkurrierenden alpinen Urlaubsreisezielen ergab dabei für den Quellmarkt Deutschland, dass mit steigender geographischer Distanz zu einem Reiseziel die Einschätzung einer guten oder sehr guten Erreichbarkeit abnimmt. Reiseziele in den bayerischen Alpen, d.h. den oberbayerischen Alpen oder dem Allgäu, wurden dabei am besten eingeschätzt. Es folgten die Reiseziele im zentralen Bereich der Alpen, wie etwa Salzburger Land, Nordtirol und Südtirol. Am schlechtesten bewertet wurden Reiseziele wie das Trentino, das Tessin und Graubünden, die aus deutscher Reiseperspektive am weitesten entfernt liegen. Für Italien ergab sich ein vergleichbares Bild aus der südlich Anreiseperspektive: am besten bewertet wurden das Trentino und Südtirol gefolgt von Belluno und Sondrio sowie dem Aosta-Tal. Deutlich schlechter bewertet wurden auch hier Graubünden und das Tessin sowie aus der Perspektive des italienischen Marktes Nordtirol.

Insgesamt zeigt sich jedoch ein erfreuliches Bild: die meisten alpinen Urlaubsreiseziele wurden durch mindestens die Hälfte der Befragten als mit der Bahn gut oder sehr gut erreichbar bewertet. Die Summe der Bewertungen „gut“ und „sehr gut“ fallen aus Sicht des deutschen Marktes mit 62,2% sowie aus der Perspektive des italienischen Marktes mit 64,2% sehr positiv aus. Dies belegt, dass der Faktor der Erreichbarkeit von Südtirol mit der Bahn keine Hürde für die Bahnnutzung darstellt.

Urlaub in Südtirol: letzter Urlaub, Planung, Anreise, Mobilität vor Ort

In einem zweiten Abschnitt der Befragung wurden die Teilnehmer*innen gebeten, detaillierte Angaben zu ihrer letzten Urlaubsreise nach Südtirol zu machen (vgl. Tabellen Anhang 0). Die Angaben bezüglich des Reisemonats und der Aufenthaltsdauer decken sich weitestgehend mit der allgemeinen Statistik des statistischen Amtes der autonomen Provinz Bozen (astat). Bezüglich der Zusammensetzung der Reisegruppen liegt der Schwerpunkt im Bereich der eigenen Familien (DE 66,8%, IT 80,9%). Hierbei zeigt sich, dass meistens entweder Paare oder Familien mit einem Kind reisen. Sofern mehrere Kinder Teil der Reisegruppe sind, so fallen diese in meist in die Altersgruppe der 6- bis 14-Jährigen. Der Anteil der Alleinreisenden mit Urlaubsziel Südtirol liegt bei circa 5%, d.h., Südtirol ist ein Reiseziel, das man gerne gemeinsam mit der Familie oder mit Freunden besucht.

Gerade zur Hauptreisezeit spielt der Zeitpunkt der Planung einer Urlaubsreise eine erhebliche Rolle für das genutzte Verkehrsmittel. Wer mit der Bahn oder dem Fernbus anreisen will, muss aufgrund beschränkter Sitzplatzkapazitäten in den Zügen bzw. Bussen seine Reise vorausschauend planen, d.h. rechtzeitig eine Unterkunft wählen sowie auf die Reisezeit abgestimmt Fahrkarten buchen. Eine Abfrage des Zeitpunkts der Planung des Urlaubs, der Buchung der Unterkunft sowie der Festlegung der Wahl des Verkehrsmittels für die Anreise zeigte dabei deutliche Unterschiede zwischen den Gästen aus Deutschland und denjenigen aus Italien. Deutsche Gäste planen ihren Urlaub längerfristig: über die Hälfte (54,7%) planen diesen länger als zwei Monate im Voraus. Ähnlich langfristig erfolgt dann auch die Buchung der Unterkunft (49,6%) sowie die Wahl des Verkehrsmittels für die Anreise (47,0%). Kurzfristige Planungen sind eher selten: nur 8,9% der Deutschen planen ihren Urlaub in Südtirol weniger als 2 Wochen vor Reiseantritt. Bei den italienischen Gästen liegen die Werte der langfristigen, d.h. länger als zwei Monate im Voraus festgelegten Urlaubsplanung dagegen bei nur 40,3%, circa ein Drittel davon bucht die Unterkunft länger als zwei Monate im Voraus (34,8%), und die Wahl des Verkehrsmittels für die Anreise wird ebenfalls von nur 39,3% langfristig festgelegt. Circa 10% der Befragten gaben zudem an, das Verkehrsmittel spontan, d.h. beim Reiseantritt festzulegen (DE 8,7%, IT 10,4%). Die Anteile für Planung des Urlaubs, Buchung der Unterkunft und Festlegung des Verkehrsmittels für die Anreise mit einem Zeitraum von 2 Wochen bis 2 Monate im Voraus liegen zwischen einem Drittel und einem Viertel. Im Gesamtbild zeigt sich, dass auch bei gleichbleibenden Planungsgewohnheiten wohl für die meisten Reisenden die Buchung von Fahrkarten mit Sitzplatzgarantie kein Problem darstellen dürfte.

Die große Mehrheit der Urlaubsreisenden planen ihre Anreise vor dem Reiseantritt. In Deutschland sind dies 83,2% in Italien 85,4 Prozent. Die Analyse der genutzten Informationsquellen für die Vorbereitung und Planung der Anreise zeigt ebenfalls deutliche Unterschiede im Verhalten zwischen deutschen und italienischen Urlaubsgästen in Südtirol. Fast die Hälfte der deutschen Urlaubsgäste nutzt hierfür Routenplaner, z.B. google maps oder eine App auf dem Handy (47,1%), gefolgt von Informationen der Website der gewählten Unterkunft (34,7%) oder Informationen aus dem Familienkreis oder von Bekannten (32,9%). Nur etwas mehr als ein Viertel der befragten deutschen Reisenden nutzt die Informationen von Buchungsplattformen (z.B. booking.com, hrs) beziehungsweise die Website des Reiseziels (27,5%).

Dagegen bevorzugen italienische Gäste Informationen der Buchungsplattformen (42,2%) gefolgt von den Informationen der Website des Reiseziels (36,6%) sowie Tipps aus dem Familienkreis oder durch Freunde (30,8%). Die Internetseiten von Verkehrsunternehmen spielen in Deutschland eine deutlich höhere Rolle. 15,1% der Befragten informiert sich vor der Reise auf den Seiten von Bahn- oder Busunternehmen, während in Italien dies nur 9,2% waren. Mit Informationen zur Bahnreise auf den Internetseiten des Reiseziels und der Unterkunft würde man in Deutschland 48,2% und in Italien 48,0% der Reisenden potenziell erreichen. Über die Hälfte der Reisenden beider Länder besuchen keine dieser Informationsquellen. Dies legt nahe, dass eine direkte Ansprache der Reisenden durch die Beherbergungsbetriebe eine große Bedeutung für die Erhöhung des Anteils der Bahnreisenden besitzt.

Verkehrsmittel Anreise	Deutschland		Italien	
	Verkehrsmittel genutzt	Hauptverkehrsmittel	Verkehrsmittel genutzt	Hauptverkehrsmittel
Auto (Selbstfahrer*in)	65,5%	56,3%	58,5%	50,4%
Auto (Mitfahrer*in)	29,2%	21,6%	39,3%	33,9%
Zug	11,7%	7,7%	10,1%	7,2%
Reisebus (Gruppenreise)	6,7%	4,8%	1,9%	1,2%
Flugzeug	6,1%	3,9%	4,8%	3,8%
Wohnmobil	3,2%	2,1%	2,1%	1,7%
Fernbus	3,9%	1,4%	1,5%	0,6%
Autozug	2,8%	0,7%	1,0%	0,4%
Motorrad	2,0%	0,7%	0,6%	0,2%
Zu Fuß	2,9%	0,3%	0,5%	0,0%
Fahrrad	1,3%	0,2%	0,5%	0,2%
Anderes	0,6%	0,2%	0,4%	0,3%

Tabella 1: Anteile der für die Anreise genutzten Verkehrsmittel

Kernstück der Studie bezüglich der Ermittlung der Ist-Situation war die Bestimmung der Anteile der unterschiedlichen Verkehrsmittel für die Anreise nach Südtirol. Es zeigt sich, dass das Auto deutlich an erster Stelle steht: in Deutschland entfallen 78,1% der Anreisen auf das Hauptverkehrsmittel Auto (56,3% Selbstfahrer*in, 21,6% Mitfahrer*in). Ähnlich hohe Werte zeigen sich für Italien mit insgesamt 84,3% Nutzung des Autos als Hauptverkehrsmittel (50,4% Selbstfahrer*in, 33,9% Mitfahrer*in). Die Bahn als Reiseverkehrsmittel folgt mit deutlichem Abstand für Deutschland mit 7,7% und Italien 7,2% Anteil. Von untergeordneter Bedeutung zeigen sich die Verkehrsmittel Flugzeug, Wohnmobil und Reisebus, wobei der Anteil der Busreisenden bei Gruppenreisen aus Deutschland mit 4,8% 4-mal so hoch ist wie aus Italien mit 1,2%. Die Fernbusse spielen bei der Urlaubsanreise derzeit praktisch keine Rolle (Deutschland 1,4%, Italien 0,6%).

Zu diesen bereits realisierten Potentialen der Bahnreise sind noch weitere Urlaubsreisende in der Potenzialanalyse zu betrachten, die während der letzten Reiseplanung auch andere Verkehrsmittel für die Anreise in Erwägung gezogen haben. Es waren in Deutschland 25,5% und Italien 18,5% aller Reisenden. Insbesondere von Interesse sind dabei Urlaubsreisende, die als Selbstfahrer*innen beziehungsweise Mitfahrer*innen im PKW die letzte Reise nach Südtirol getätigt haben.

	Als Alternative in Erwägung gezogen (alle Befragten)				Als Alternative in Ergänzung gezogen (in Kategorie genutztes Hauptverkehrsmittel)				
	Auto Selbstfahrer*in	Auto Mitfahrer*in	Flugzeug	Zug	Auto Selbstfahrer*in	Auto Mitfahrer*in	Flugzeug	Zug	
genutztes	Auto (Selbstfahrer*in)	0,0%	1,6%	1,5%	6,4%	0,0%	3,0%	2,9%	12,0%
Haupt-	Auto (Mitfahrer*in)	0,8%	0,0%	0,7%	3,0%	2,8%	0,0%	2,4%	10,7%
verkehrs-	Flugzeug	0,4%	0,4%	0,0%	0,6%	9,2%	10,5%	0,0%	15,8%
mittel	Zug	1,5%	0,8%	1,0%	0,0%	20,4%	10,9%	13,6%	0,0%

Tabella 2: Potenzial für weitere Bahnreisende (bei Planung Bahn ebenfalls in Erwägung gezogen)

Es zeigt sich ein erhebliches Potenzial für die Verlagerung von mit dem Auto anreisenden Gästen auf den Zug. 12% der Reisenden, die als Selbstfahrer beim letzten Urlaub nach Südtirol gereist sind, haben bereits bei dieser Reise den Zug als Alternative in Erwägung gezogen. Dies entspricht 6,4% aller Reisenden. Auch in der Gruppe der Mitfahrer*innen haben 10,7% der Reisenden den Zug als Alternative in Erwägung gezogen (entsprechend 3,0% aller Reisender). Der Wettbewerb zwischen Auto und Zug wird allerdings auch darin sichtbar, dass von den Zugreisenden umgekehrt bei ihrer Urlaubsplanung 20,4% das Auto als Alternative in Erwägung gezogen haben. Somit wird sichtbar, dass in der Gruppe der Zugreisenden der Zug als Reiseverkehrsmittel keineswegs die ausschließliche Option darstellt, sondern stets in Abwägung auch zum Auto gesehen wird.

Ein Vergleich der geografischen Herkunft der Gäste nach Verkehrsmitteln zeigt deutliche Unterschiede zwischen Deutschland und Italien. Während sich in Deutschland die Bahnreisenden auf das gesamte Staatsgebiet verteilen, wird in Italien die Präferenz für Bahnreisen in Verbindung mit einem Wohnort an einem der Hochgeschwindigkeitsknotenpunkte deutlich sichtbar (vergleiche Karten Anhang A). Insbesondere auffällig ist in Italien das durch die kurze Reisezeit mit den Schnellzügen von Neapel, Rom und Mailand eine Bahnreise bezüglich Reisedauer und Vermeidung möglicher Staus gegenüber dem Auto deutliche Vorteile aufweist.

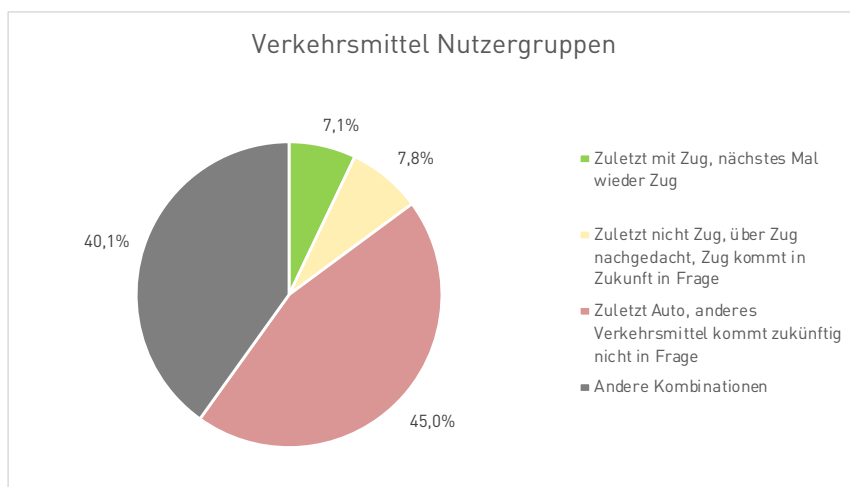


Abbildung 1: Verkehrsmittel Anreise nach Südtirol Präferenzgruppen

Die Studienteilnehmer*innen wurden zudem danach gefragt, ob sie sich bei der nächsten Urlaubsreise vorstellen können, mit dem Zug anstelle des Autos anzureisen. Ebenso wurden sie danach gefragt, ob sie bei der nächsten Reise - sofern sie mit dem Zug angereist waren - erneut mit dem Zug nach Südtirol kommen werden. Hieraus lassen sich drei Referenzgruppen identifizieren: Erstens diejenigen, die zuletzt mit dem Zug angereist sind und das nächste Mal erneut wieder mit dem Zug kommen werden, sowie zweitens diejenigen, die zuletzt nicht mit dem Zug gereist sind jedoch bereits über den Zug als Alternative nachgedacht haben und zudem angaben, dass der Zug für sie für die nächste Urlaubsreise nach Südtirol als Option in Frage kommt. Schließlich drittens, die Gruppe der Autofahrer*innen, die zuletzt mit dem Auto

angereist sind und sich nicht vorstellen können, in Zukunft mit einem anderen Verkehrsmittel zu reisen.

Ein Vergleich der soziodemografischen Daten dieser drei Gruppen (vgl. Tabellen Anhang A.13) liefert signifikante Unterschiede bezüglich aller erhobenen Merkmale. Die Zugreisenden beziehungsweise die einer Zugreise gegenüber offenen Befragten sind in der Tendenz jünger, leben häufiger allein oder nur zu zweit. Bei drei und mehr Haushaltsmitgliedern sind diese häufiger noch in der Familienphase, d.h., es sind noch Kinder im Alter unter 14 Jahren im Haushalt. Besonders auffallend ist, dass der Anteil der Zugreisenden aus urbanen Räumen mit 88,5% sehr viel höher ist als bei der Gruppe der Autofahrer (61,2%). Durch die Altersunterschiede bedingt verfügt die Gruppe der Zugfahrer über etwas geringere monatliche Nettohaushaltseinkommen. Es lässt sich hieraus schließen, dass die Marktbearbeitung zur Steigerung der Zuganreise insbesondere bei der jüngeren und urbanen Bevölkerung als aussichtsreich einzuschätzen ist.

Bezüglich der präferierten Anreisetage zeigen sich zwischen Italien und Deutschland geringe Unterschiede. Der Samstag ist bei allen Reisenden mit Werten von 22,4% in Deutschland und 25,9% in Italien die erste, jedoch nicht dominante Präferenz. An zweiter Stelle folgen die Freitage (17,2% Deutschland, 19,6% Italien), was typischerweise auch auf Kurzurlaube über das Wochenende hinweist. Die Wochenmitte insbesondere Dienstag und Mittwoch sind für die Anreise am wenigsten beliebt. Bei den Rückreisetagen dagegen liegt der Schwerpunkt eindeutig auf den Wochenenden und es zeigen sich auch deutlichere Unterschiede für die beiden untersuchten Länder. Von den deutschen Gästen wählen 52,7% für die Rückreise einen Wochenendtag (27,4% Sonntag 25,3% Samstag), die andere Hälfte verteilt sich über die Woche, mit einem etwas höheren Anteil am Freitag. Noch ausgeprägter ist die Präferenz für das Wochenende bei den italienischen Gästen: insgesamt 70,1% reisen am Wochenende zurück, davon 36,5% am Sonntag und 23,6% am Samstag.

Bei den Bahnreisenden zeigt sich bezüglich des Anreisetages eine deutliche Präferenz für Tage unter der Woche. Das Wochenende wird hier eher gemieden (Deutschland Samstag 9,1%, Sonntag 7,8%, Italien Samstag 14,3%, Sonntag 8,6%). Für die Rückreise zeigen sich wieder sehr deutliche Unterschiede zwischen deutschen und italienischen Gästen. Während sich bei den deutschen Gästen die Rückreise mit einem gewissen Schwerpunkt am Wochenende (19,5% Samstag, 22,1% Sonntag) gleichmäßiger auf die Wochentage verteilt, präferieren 57,1% der italienischen Gäste für die Rückreise auch mit der Bahn das Wochenende. Dabei weist der Sonntag mit einem Anteil von 40% einen besonders hohen Wert auf. Es muss davon ausgegangen werden, dass die hohen Anteile der Urlauber, die am Wochenende die Rückreise antreten, sich mit anderen ebenfalls am Wochenende reisenden Gruppen (z.B. Wochenendheimfahrten von Berufspendlern, Studieren oder Verwandten und Bekanntenbesuche übers Wochenende) überlagern. Eine Steigerung des Anteils der Bahnreisenden aus Italien setzt daher auch die Bereitschaft der italienischen Gäste voraus, die Rückreise an Wochentagen anzutreten.

Bezüglich der präferierten Uhrzeit des Reiseantritts zeigen sich ebenfalls kaum Unterschiede zwischen Italien und Deutschland. Jeweils über die Hälfte der Urlaubs-

reisenden präferieren die Zeitspanne zwischen 5 und 9 Uhr für den Reiseantritt gefolgt von einem weiteren knappen Drittel, das zwischen 9 und 12 Uhr die Reise antritt. Jeweils weniger als 20% beginnen ihre Urlaubsreise erst am Nachmittag, der Anteil derjenigen, die nachts reisen, liegt im Bereich von 3,5% (IT) und 5,3% (DE). Dagegen zeigt sich bei der Rückreise erneut ein unterschiedliches Verhalten der deutschen und italienischen Gäste. Während etwas mehr als die Hälfte der deutschen Gäste zwischen 9 und 12 Uhr abreist sowie weitere circa 15% bereits vor 9 Uhr, verteilen sich die Rückreisen der italienischen Gäste gleichmäßiger auf den ganzen Tag: 35,4% starten zwischen 9 und 12 Uhr, 28,3% zwischen 12 und 17 Uhr und 19,3% starten erst am Abend nach 17 Uhr. Bei den Bahnreisenden liegen die Anteile derjenigen, die bereits vor 9 Uhr die Anreise antreten nochmals deutlich höher (40,3% Deutschland, 60,0% Italien). Für die Rückreise zeigen sich vergleichbare Präferenzmuster wie sie bereits für alle Urlaubsreisenden oben beschrieben wurden. Die beobachteten Präferenzen bei der Anreise belegen, dass die Urlaubsgäste am frühen Nachmittag an ihrem Urlaubsort ankommen möchten. Eine Erhöhung der Bahnkapazitäten in der zweiten Tageshälfte wird daher nur dann bei Urlaubsreisenden auf Akzeptanz stoßen, wenn ein schneller Transfer von den Fernbahnhöfen entlang der Brennerroute hin zum Urlaubsquartier garantiert ist.

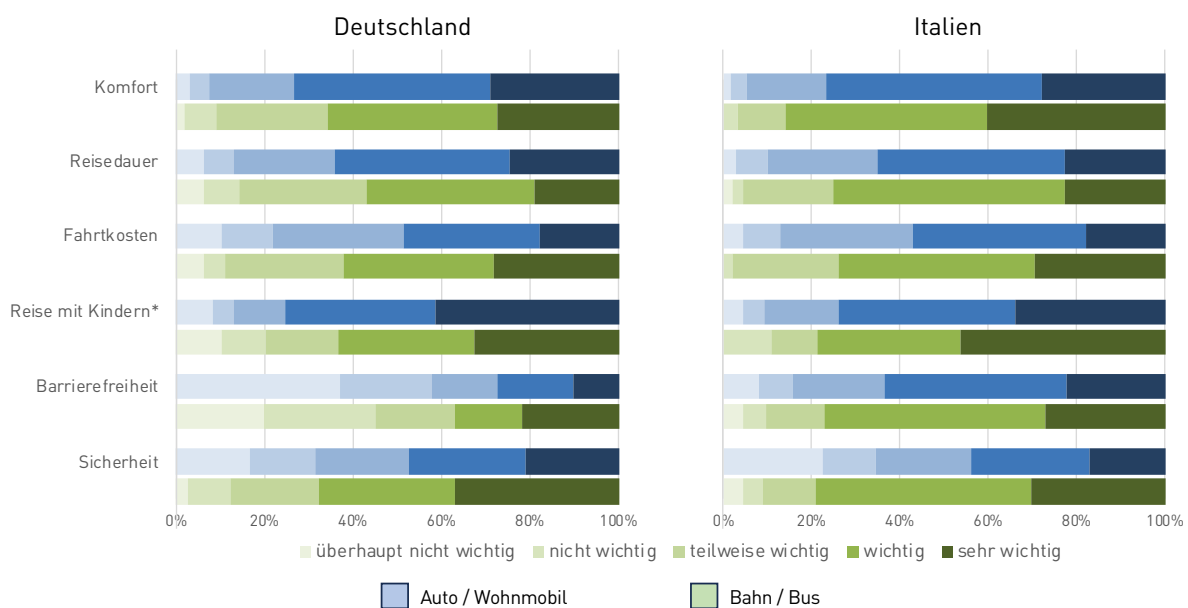


Abbildung 2: Vergleich Eigenschaften Auto/Wohnmobil zu Bahn/Bus

Die Studienteilnehmer*innen wurden zudem gebeten, das für die Anreise gewählte Hauptverkehrsmittel hinsichtlich zentraler Eigenschaften wie beispielsweise Komfort, Reisedauer, Fahrtkosten oder Sicherheit zu bewerten (vgl. Tabellen Anhang A.15 - A.17). Ein Vergleich der Bewertungen zwischen der Gruppe der mit dem Auto beziehungsweise mit dem Wohnmobil Anreisenden und der Gruppe der Bahnreisenden liefert dabei die folgenden Ergebnisse:

- Komfort ist für 2/3 der deutschen und 4/5 der italienischen Gäste wichtig oder sehr wichtig, unabhängig vom Reiseverkehrsmittel.
- Für 2/3 (DE) bis 3/4 (IT) ist die Reisedauer wichtig bzw. sehr wichtig, wobei bei der Bahn in Italien die höchsten Werte zu beobachten sind.
- Die Fahrtkosten sind bei Bahnreisenden sowohl in Deutschland als auch in Italien von größerer Bedeutung.
- Bei Befragten, die mit Kindern gereist sind, bewerten die Deutschen das Auto leicht besser, während die Italiener*innen den Zug vorne sehen (insb. Anteil der Bewertungen mit sehr wichtig 46,4%)
- Auffällig deutliche Unterschiede zeigen sich zwischen deutschen und italienischen Gästen bezüglich der Barrierefreiheit: die Italiener*innen geben diesem Aspekt ein sehr viel höheres Gewicht und bewerten dabei die Bahn spürbar besser.
- Bezüglich der Sicherheit bewerten in beiden Ländern die Reisenden die Bahn deutlich besser als das Auto. Besonders deutlich fallen hier die Unterschiede für Italien auf.
- Für das Auto wurden zudem abgefragt:
 - Transport von Sportgeräten (getrennt nach Winter und Sommer): dieser spielt im Sommer kaum eine Rolle und im Winter eher für die deutschen Gäste (64,4% wichtig /sehr wichtig, Italien 42,4%)
 - Gepäcktransport: für 2/3 der Befragten beider Länder wichtig bzw. sehr wichtig.
 - Flexibilität in der Reisegestaltung: hier zeigen sich für beide Länder besonders hohe Werte (DE 79,2%, IT 75,6%).
 - Von ähnlich hoher Bedeutung ist für mit dem Auto bzw. mit dem Wohnmobil Reisende der Aspekt der Mobilität vor Ort (DE 78,5%, IT 70,1%).
- Die von den Bahnunternehmen in der Werbung vorgetragene Argumente, die Vorteile der Bahn herauszustellen, wurden mehrheitlich /zwischen 54% und 88% durch die Bahnreisenden mit hohen Werten (wichtig bzw. sehr wichtig) bestätigt: Möglichkeit, sich während der Fahrt zu beschäftigen (z.B. Lesen, Arbeiten, Spielen, ...), während der Reise die Landschaft genießen / betrachten, umweltfreundlich / nachhaltig sowie weniger anstrengend als mit dem Auto.

Zudem wurden drei Aspekte in der Gruppe der mit dem Auto/Wohnmobil Angereisten abgefragt, die immer wieder als Argumente gegen die Bahn als Reiseverkehrsmittel angebracht werden:

- Die Notwendigkeit, ein Ticket zu kaufen, bzw. damit verbundene Hindernisse
- Das Fehlen geeigneter Verbindungen mit Bahn oder Bus
- Die fehlende Privatsphäre in Bus und Bahn.

Dabei zeigte sich sowohl für Italien als auch für Deutschland, dass jeweils deutlich weniger als die Hälfte der Befragten diese Gegenargumente als wichtig oder sehr wichtig bei der Entscheidung bewerteten, mit dem Auto zu nutzen. Man kann daher nicht davon sprechen, dass es generell starke Vorbehalte gegen das Reisen mit der Bahn in den beiden untersuchten Ländern gibt.

Es zeigt sich zudem, dass der Anteil der Befragten, die sich an Probleme bei der letzten Reise nach Südtirol erinnern, sehr gering ist: nur 4,8% der Deutschen und nur 5,1% der Italiener*innen gaben an, dass es mit dem von ihnen gewählten Hauptverkehrsmittel zu Problemen kam (vgl. Tabellen Anhang A.18 und A.19). Wenig überraschend sind bei Autofahrer*innen Staus an erster Stelle der genannten Probleme, gefolgt von Baustellen bzw. wetterbedingten Beeinträchtigungen. Hierbei zeigen sich keine nennenswerten Unterschiede zwischen Deutschland und Italien. Dagegen fällt bei den Bahnreisenden auf, dass deutsche Reisende dreimal so häufig über Probleme berichten (9,1% - entsprechend sieben Fällen mit Problemen) als die italienischen Bahnkunden (2,9% - entsprechend nur zwei Fälle mit Problemen). An erster Stelle stehen bei den deutschen Gästen die verspätete Ankunft und verpasste Anschlüsse während der Reise.

Die Gesamtzufriedenheit mit dem zuletzt gewählten Reiseverkehrsmittel kann unmittelbar Auswirkungen auf die Wahl des Reiseverkehrsmittels der nächsten Reise haben. Im Rahmen der Studie zeigte sich dabei für die Autoreisenden mit Problemen eine schwache Tendenz dazu, bei der nächsten Reise nicht mehr mit dem Auto bzw. Wohnmobil zu reisen. Die Ergebnisse für die Bahnreisenden zeichnen für die Deutschen Reisenden ein sehr unerfreuliches Bild (vgl. Tabelle 3): 9,1% würden bei der nächsten Reise nicht mehr die Bahn wählen, wobei der hohe Anteil maßgeblich auf die Gruppe derjenigen zurückgeht, die bei der Anreise mit der Bahn ein Problem hatten. Italienische Bahnreisende weisen dagegen die höchste Verkehrsmitteltreue auf.

		Auto-/Wohnmobilreisende alle		Auto-/Wohnmobilreisende ohne Probleme		Auto-/Wohnmobilreisende mit Probleme	
		DE	IT	DE	IT	DE	IT
Würden Sie noch einmal mit dem Auto / Wohnmobil nach Südtirol reisen?	Ja	94,3%	95,9%	94,4%	96,1%	93,9%	92,7%
	Nein	5,7%	4,1%	5,6%	3,9%	6,1%	7,3%

		alle Bahnreisende		Bahnreisende ohne Probleme		Bahnreisende mit Probleme	
		DE	IT	DE	IT	DE	IT
Würden Sie noch einmal mit Bahn / Bus nach Südtirol reisen?	Ja	90,9%	98,6%	95,7%	98,5%	42,9%	100,0%
	Nein	9,1%	1,4%	4,3%	1,5%	57,1%	0,0%

Tabelle 3: Zusammenhang zwischen Problemen bei der Anreise und Wahl des Verkehrsmittels für die nächste Reise

Unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit sowie dem Konfliktpotenzial mit der einheimischen Bevölkerung sind die während des Aufenthaltes genutzten Verkehrsmittel von besonderer Relevanz.

Eine Analyse für alle Reisenden (vgl. Tabelle Anhang A.20) unterstreicht die besondere Rolle des Autos bei Südtirol-Urlauber*innen. 57,2% aller deutschen Gäste und 65,2% aller italienischer Gäste benutzen das Auto während des Aufenthaltes sehr häufig oder häufig. Dagegen nutzten 43,2% der deutschen und 56,3% der italienischen Gäste die regionalen Busse und Ortsbusse nie. Die Werte für die Benutzung des Zuges fallen noch deutlich schlechter aus: 65,8% bei den deutschen, 72,6% bei den italienischen

Gästen. Die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs ist damit trotz der für viele Gäste kostenlosen Nutzungsmöglichkeit sehr gering.

Nutzung sehr häufig oder häufig	Anreise Auto Selbstfahrer*in / Mitfahrer*in		Anreise Bahn	
	DE	IT	DE	IT
Eigenes Auto	68,1%	75,2%	-	-
Bergbahn	28,6%	28,9%	33,8%	32,9%
Anderes (häufigste Nennung "zu Fuß")	13,7%	20,9%	26,7%	35,3%
Ortsbus / regionale Linienbusse	14,9%	9,5%	48,1%	47,1%
Shuttle Bus / Skibus / Wanderbus	15,3%	9,7%	28,6%	37,1%
Leihfahrrad	10,6%	8,1%	28,6%	30,0%
Zug	7,6%	5,3%	37,7%	44,3%
Eigenes Fahrrad	11,0%	5,5%	11,7%	7,1%
Reisebus	3,6%	3,9%	9,1%	22,9%
Mietauto	4,8%	3,5%	16,9%	17,1%
Motorrad / Motorroller	5,3%	4,5%	10,4%	8,6%
Taxi	4,9%	2,5%	7,8%	10,0%

Tabelle 4: sehr häufig und häufig genutzte Verkehrsmittel während des Aufenthaltes

Ein direkter Vergleich von Reisenden, die zur Anreise das Auto genutzt haben (Selbstfahrer*in / Mitfahrer*in), und denjenigen, die mit der Bahn angereist sind, offenbart das Potenzial für die Verbesserung der touristisch induzierten Mobilität durch die Bahnreise. Die Nutzungsquoten (sehr häufige / häufige Nutzung) der öffentlichen Verkehrsangebote sind bei den Autofahrer*innen erschreckend gering ebenso wie alle Formen aktiver Mobilität. Dagegen nutzen die mit der Bahn angereisten Gäste ein breites Spektrum nachhaltiger Alternativen. Ein Nachteil für die Bergbahnen entsteht darüber hinaus auch nicht: Bahnreisende nutzen auch diese häufiger als die Autofahrer*innen.

Die Steigerung des Anteils der Bahnreise unterstützt damit in doppelter Weise die Verbesserung des Grades der Nachhaltigkeit des Südtiroler Tourismus: zum einen reduziert sich der ökologische Fußabdruck der Anreise ganz erheblich, zumal in Bezug auf die klimarelevanten Emissionen die Anreise im Bereich der Mobilität den höchsten negativen Beitrag leistet. Zugleich ergibt sich aber auch eine massive Entlastung des regionalen Verkehrssystems, unter der Voraussetzung, dass die Kapazitäten des ÖV mit der Erhöhung des Anteils der Bahnreisenden mitwachsen.

Zudem zeigt sich ein deutlicher Zusammenhang zwischen dem Angebot des ÖV für die Gäste während des Aufenthaltes und der Nutzung der Bahn für die Anreise. 72,5% der deutschen und 78,9% der italienischen Gäste, die mit der Bahn angereist sind, gaben an, dass die Gästekarte zur kostenlosen ÖV-Nutzung ihre Entscheidung, mit der Bahn anzureisen beeinflusst hat. Auch geben fast alle mit der Bahn Angereisten an, dass die Gästekarte einen Einfluss auf ihre ÖV-Nutzung vor Ort hatte. Bei denjenigen, die keine Gästekarte erhalten haben bzw. sich nicht mehr daran erinnern, geben 37,3% der Deutschen und 50,9% der Italiener*innen an, dass der Erhalt einer solchen Karte

die zukünftige Wahl des Anreiseverkehrsmittels beeinflussen könnte. Dies unterstreicht die Rolle der Gästekarte für die Potenzialerschließung zukünftiger Bahnnutzer*innen. Zudem zeigt sich, dass bei den Bahnreisenden die Zufriedenheit mit dem ÖV-Angebot höher ausfällt. Hier ist zudem auffallend, dass insbesondere die italienischen Gäste, die den ÖV nutzten, mit großer Mehrheit angaben, dass er für ihre Urlaubsaktivitäten geeignet war (alle Reisenden IT 52,1%, Bahnnutzer 82,9%). Ein Drittel der deutschen Urlauber*innen gaben an, dass der ÖV nur teilweise für die Urlaubsaktivitäten geeignet war.

		alle Personen		nur Anreise Bahn	
		DE	IT	DE	IT
Haben Sie bei Ihrem letzten Südtirolaufenthalt von Ihrer Unterkunft eine Gästekarte zur freien Nutzung des ÖPNV und anderer Leistungen in Südtirol bekommen?	ja	45,6%	43,6%	51,9%	54,3%
	kann mich nicht erinnern	14,6%	17,5%	10,4%	14,3%
Hat der Erhalt dieser Gästekarte Ihr Mobilitätsverhalten vor Ort in Richtung häufigere Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel beeinflusst?	Karte erhalten: ja	65,0%	64,0%	90,0%	92,1%
Wussten Sie vor Ihrer Abreise nach Südtirol, dass Sie diese Gästekarte zur freien Nutzung des ÖPNV zur Verfügung gestellt bekommen?	alle	75,1%	65,9%	72,5%	78,9%
Hat der Erhalt dieser Gästekarte die Wahl Ihres Anreiseverkehrsmittels beeinflusst?	Karte erhalten: ja	37,2%	45,0%	72,4%	73,3%
Könnte der Erhalt einer Gästekarte Ihre Wahl des Anreiseverkehrsmittels bei zukünftigen Südtirolreisen beeinflussen?	Karte erhalten: nein / kann mich nicht erinnern	37,3%	50,9%	68,4%	75,0%
Waren die öffentlichen Mobilitätsangebote in Südtirol für Ihre Urlaubsaktivitäten geeignet?	Ja	38,5%	50,0%	58,4%	82,9%
	Nur teilweise	35,2%	16,1%	32,5%	12,9%
	Nein	13,0%	4,5%	6,5%	1,4%
	Weiß ich nicht / nicht genutzt	14,3%	30,2%	2,6%	2,9%

Tabelle 5: Effekt der Gästekarte mit ÖV-Nutzung auf Wahl des Verkehrsmittels für die Anreise

Zukünftige Reisen mit Bahn oder Fernbus

Um Anhaltspunkte für die Verbesserung des Angebotes für Bahnreisende zu erhalten, wurden die Studienteilnehmer*innen, die zuletzt mit dem Auto, Wohnmobil, Motorrad oder Flugzeug angereist waren, zunächst gefragt, ob sie sich überhaupt vorstellen können, mit der Bahn oder dem Fernbus anzureisen.

	Anteile Hauptverkehrsmittel			Bahnreise vorstellbar		Fernbus Anreise vorstellbar		Bahn / Fernbus nicht vorstellbar	
	DE	IT		DE	IT	DE	IT	DE	IT
	Auto (Selbstfahrer*in)	65,8%		55,6%		37,0%	42,0%	15,0%	10,2%
Auto (Mitfahrer*in)	25,3%	37,4%	davon für	40,5%	40,5%	15,3%	7,9%	54,4%	55,2%
Flugzeug	4,6%	4,1%	X%	64,1%	69,4%	43,6%	30,6%	20,5%	27,8%
Wohnmobil	2,5%	1,8%		19,0%	25,0%	9,5%	12,5%	76,2%	68,8%

Tabelle 6: Vorstellbarkeit eines Wechsels auf Bahn / Fernbus als Verkehrsmittel für die Anreise

Grundsätzlich wird sichtbar, dass der Fernbus nur für wenige Reisende eine vorstellbare Option ist. Für den relativ geringen Anteil der Flugreisenden zeigen sich hier höhere Werte. Auch für die geringe Anzahl der mit dem Wohnmobil Reisenden stellen Bahn und Fernbus keine Alternative dar. Für die Autofahrer*innen, seien es Selbstfahrer*innen oder Mitfahrer*innen ist für jeweils knapp mehr als die Hälfte der Umstieg nicht vorstellbar. Positiv kann festgehalten werden, dass für ca. 40% derjenigen, die mit dem Auto gereist sind, ein Wechsel vom Auto auf die Bahn vorstellbar ist.

Diejenigen, die sich einen Umstieg vorstellen konnten, wurden nun entlang der Servicekette für erstens vor der Anreise, zweitens während der Anreise und drittens während des Aufenthaltes nach den wichtigsten Service- und Angebotsaspekten befragt. Auch wenn es im Detail leichte Unterschiede für Deutschland und Italien gibt (vgl. Tabellen Anhang A.22- A.24) sind die wichtigsten Aspekte sehr ähnlich. Jeweils zwischen 70% und 80% „sehr wichtig“ oder „wichtig“ waren

- | | |
|--------------------------|--|
| Anreise | <ul style="list-style-type: none"> • Nahe gelegene Haltestellen / Bahnhöfe • Übersichtliche Information, geringer Planungsaufwand • Einfacher / schneller / übersichtlicher Ticketkauf • Einfach zu bedienende Fahrplanauskunft (Web / App) • Kurzfristige Verfügbarkeit von Tickets |
| Während der Reise | <ul style="list-style-type: none"> • Sauberkeit der Fahrzeuge • Keine überfüllten Fahrzeuge, garantierter Sitzplatz • Gut getaktete Anbindungen zwischen ÖV und Bahn/Bus • Pünktlichkeit • Wenige Umstiege / direkte Verbindungen • Sicherheit an Bahnhöfen und in Fahrzeugen • Gutes Gepäckhandling (z.b. ähnlich Flugreise) • Freundliches Personal • Gute Ausstattung der Fahrzeuge (WLAN, Strom, Bordrestaurant...) |
| Während des Aufenthaltes | <ul style="list-style-type: none"> • Passende Mobilitätsangebote vor Ort (Shuttles zu interessanten Ausflugszielen usw) • Gepäckaufbewahrung in der Unterkunft am Abreisetag / Anreisetag bis check-in • Frühstück auch bei früher Abreise/ Abendessen bei später Ankunft • Häufige Fahrten der öffentlichen Verkehrsmittel, auch abends oder am Wochenende • Shuttle- Abholmöglichkeiten von Bus und Zugbahnhof • Late check-out oder early check-in in der Unterkunft • Gepäcktransport direkt zur Unterkunft |

Für die als besonders wichtig eingestuften Bereiche vor und während Anreise besteht keine unmittelbare Einflussnahme durch die Destination Südtirol und ihre im Tourismus tätigen Akteure. Viele der genannten Punkte sind zudem genereller Natur für

Angebote der Bahn- und Fernbusunternehmen und unabhängig von Südtirol selbst zu sehen. Gegebenenfalls können in Gesprächen mit den Bahnunternehmen für die Brennerstrecke Verbesserungen bezüglich des Fahrplans und der eingesetzten Züge erreicht werden. Doch steht hier das Eigenwirtschaftlichkeitsprinzip des Fernverkehrs für die Unternehmen an erster Stelle, so dass die letztendlichen Entscheidungen immer durch die Abwägung von zusätzlichem Aufwand und zu erwartenden Verbesserungen der erzielten Verkaufserlöse fallen. Dies gilt auch für explizit zusätzlich bestellte Leistungen durch die autonome Provinz Bozen.

Die Maßnahmenentwicklung sollte daher ihren Schwerpunkt auf den Bereich der Serviceleistungen und Mobilitätsangebote während des Aufenthaltes im Falle einer Anreise mit der Bahn liegen. Hier liegt die Handlungshoheit bei den Akteuren vor Ort.

Einstellung / Haltung zur Klimaschutz und Nachhaltigkeit

Abschließend wurde untersucht, ob die Bewertung von Aspekten der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes durch die Nutzer unterschiedlicher Verkehrsmittel auch verschieden bewertet werden. Es zeigt sich dabei (vgl. Tabellen Anhang 0) zunächst ganz grundsätzlich, dass die italienischen Gäste den vorgelegten Aussagen zu Besorgnis und Problemlösungsansätzen stets in höherem Umfang zustimmen. Ebenfalls zeigt sich, dass die Italiener*innen Aussagen, die das Thema des Umweltschutzes und der Klimakrise relativieren, in geringerem Umfang zustimmen als die Deutschen. Zudem wird sichtbar, dass Bahnreisende sowie Reisende, die bereits über eine Bahnreise nachgedacht haben und sich vorstellen können, zukünftig mit der Bahn zu reisen, den Themen Nachhaltigkeit und Klimaschutz gegenüber sehr aufgeschlossen sind. Es ist daher zu überlegen, wie diese positiven Einstellungen als Auslöser zu einem Handeln, d.h. einem Wechsel auf die Bahn als Verkehrsmittel für die Anreise genutzt werden können. Dies wird bei der Maßnahmenentwicklung im Bereich der Kommunikation aufgegriffen werden.

3. Benchmarkanalyse

Die Benchmarkanalyse zur nachhaltigen Erreichbarkeit umfasst

- a. Zwei mit Südtirol vergleichbare Regionen mit Beispielen von umgesetzten Maßnahmen präsentieren sowie,
- b. Zwei Vorzeigeregionen im Bereich nachhaltige Anreise, mit Beispielen von umgesetzten Maßnahmen.

In Absprache mit der Arbeitsgruppe Erreichbarkeit wird hiervon abweichend eine Liste von Beispielen guter Praxis für die einzelnen Elemente der für die Mobilität relevanten touristischen Prozesskette aufgezeigt. Diese Abweichung von der Leistungsbeschreibung begründet sich darin, dass eine echte Vergleichbarkeit von alpinen Regionen in der Regel nicht vorliegt und daher auch eine 1:1 Übertragbarkeit nicht möglich ist. Beispielhaft hierfür sei eine Vorzeigeregion in der Schweiz, etwa die Region Daos-Klosters, genannt. Diese unterliegt weder europäischem Verkehrsrecht noch kann das Bahnland Schweiz mit SBB und dem Spezialfall der Rhätischen Bahn in Graubünden in geeigneter Weise auf Südtirol übertragen werden.

Grundsätzlich unterscheiden sich alle alpinen Regionen hinsichtlich der geographischen Lage, insbesondere bezüglich der Nähe zu Quellmärkten und transeuropäischen Verkehrsachsen, aber zwischen den einzelnen EU-Mitgliedsstaaten auch in Bezug auf rechtliche Rahmenbedingungen im Bereich der Verkehrsgesetzgebung. Komplexe Gesamtlösungen als Benchmarkbeispiele heranzuziehen, erscheint daher für die Übertragbarkeit wenig aussichtsreich.

Stattdessen bietet es sich an, für einzelne Komponenten entlang der Reiseprozesskette (vgl. Abbildung 3) nach besonders gelungenen bzw. innovativen Beispielen zu suchen. Unter Reiseprozesskette werden dabei die Prozessschritte Information vor der Anreise, Prüfung von alternativen Anreisemöglichkeiten, die konkrete Planung und Vorbereitung der Reise, die Anreise bis zum Fernbahnhof im Zielgebiet, die weitere Reise innerhalb der Destinationen bis zur gebuchten Unterkunft sowie schließlich die Mobilität während des Aufenthalts verstanden.

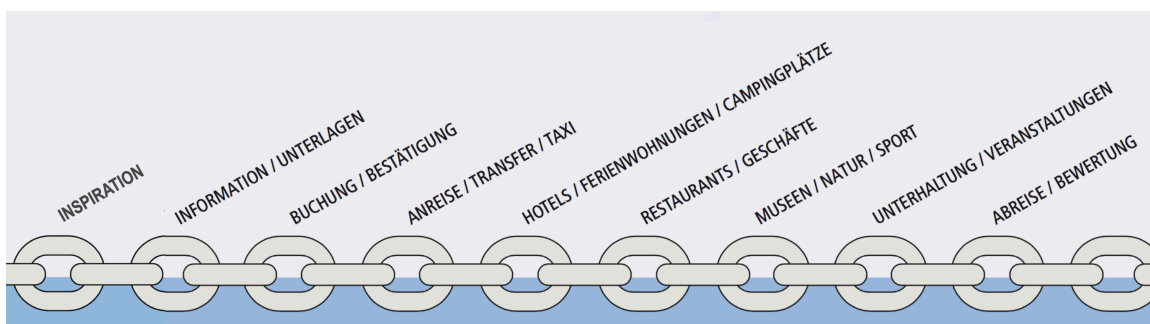


Abbildung 3: Glieder der Reiseprozesskette

Jedes Beispiel wird dabei kurz durch die folgenden Eigenschaften beschrieben.

- Name des Beispiels (laufend seit – sofern Information vorliegt)
- Destination und Träger der Maßnahme
- Ziel / Beitrag des Beispiels zur Erhöhung des Anteils der Bahnreise
- Kurzbeschreibung des Beispiels und Link zu weiterführenden Beispielen

Prozessschritt	Name	Träger der Initiative	Unterstützte Ziele	Kurzbeschreibung des Beispiels
Information zu Verkehrsmitteln	Vollständige Integration in google maps	Die jeweilige DMO / das Verkehrsunternehmen muss Informationen einspeisen (im Beispiel Davos-Klosters)	Digitale Echtzeitinformation / alle verkehrsrelevante Info	Eine vollständige Integration aller verkehrsrelevanten Informationen zu Haltestellen in Echtzeit in google maps (z.B. Beispiel Davos). Zu jedem Haltepunkt lassen sich die bedienten Linien, die nächsten Abfahrten, ob diese pünktlich sind und ein Link auf die Informationssysteme der am Haltepunkt tätigen Verkehrsunternehmen abrufen. Das aufwändige Installieren von unterschiedlichsten Verkehrsmittel-Apps entfällt. Zudem sind automatisch alle Informationen in fast allen Sprachen der Erde verfügbar. https://mapsplatform.google.com/intl/de/
Umfassende Information zur nachhaltigen Mobilität und Link zur Bahnbuchung	Übersichtsseite nachhaltige Mobilität	DMO (im Beispiel Alpenwelt Karwendel)	Alle Infos auf einen Blick für Anreise, regionale und lokale Mobilität	Viele Destinationen stellen die Anreise mit dem Auto, der Bahn und dem Flugzeug auf einer Internetseite dar. Es entsteht so das Bild der Gleichwertigkeit. Zudem werden die Informationen über die Mobilitätsangebote vor Ort nicht in Verbindung mit der Anreise gesetzt. Eine integrierte Gesamtübersicht für Bahnreise und Mobilität vor Ort setzt andere Akzente und reduziert die Schwellenangst einer Bahnreise. https://www.alpenwelt-karwendel.de/die-bahn
Information / Buchung Bahnreise in Verbindung mit Unterkunft	Anreisewidget Bahnanbieter	ÖBB	Möglichkeit der Buchung der Bahnreise nach der Zimmerbuchung auf der Seite des Betriebes	Integration der Bahnauskunft und Buchungsmöglichkeit in die Internetseite des Betriebes / der Destination mit Voreinstellung des Reiseziels / Zielbahnhofes. Beispiele ÖBB und SBB ÖBB: https://www.oebb.at/de/neuigkeiten/online-kooperationen SBB: https://company.sbb.ch/de/sbb-als-geschaeftpartner/dienstleistungen/fahrplannintegration.html

Gepäcktransport	Gepäck-Special Val Müstair	Biosfera Val Müstair	Buchung Gepäcktransport über die Internet- Seite der DMO (kann ebenso Hotel sein)	Offensive Bewerbung der Möglichkeit des Gepäcktransportes und einfache Anleitung, wie dieser organisiert wird. Verlinkung auf SBB Gepäcktransportservice. https://www.val-muestair.ch/de/aktuelles-service/anreise-mobilitaet-ort/gepaeck-transport-unterkunft https://www.sbb.ch/de/bahnhof-services/vor-der-reise/reise-und-fluggaepack/reisegepaeck/special.html?tracking-marketingurl=gepaeck-special
Reisevorbereitung Information über Mobilität vor Ort (auch Anreise-/Abreisetag)	Digitale Gästekarte Butjadingen	Nordseebad Butjadingen	Erhöhung Anteil Bahnreise Nutzung ÖV während des Aufenthaltes	Gäste können sich bereits 2 Wochen vor der Anreise von ihrem Beherbergungsbetrieb die Gästekarte unentgeltlich zusenden lassen, sei es als digitales Voucher oder zum Ausdruck zu Hause. Diese Gästekarte gilt für die kostenfreie Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel auf der Halbinsel auch am Anreise- und Abreisetag. Die Gäste müssen daher nur die Anreise mit der Bahn bis zum letzten Bahnhof buchen und benötigen keine Fahrkarte mehr vor Ort. https://www.butjadingen.de/service-infos/allgemeine-informationen/gaestebeitrag/vorteile-gaestekarte
Anreise – letzte Meile	Übersicht über Optionen, Verlinkung auf Buchungsmöglichkeiten	Tirol Werbung	Sicherstellung der Durchgängigkeit der Anreise bis zum Beherbergungsbetrieb	Zum einfachen Einstieg in die Thematik bietet die Tirol Werbung eine Übersichtsseite zum Thema Mobilitätsalternativen und Letzte Meile an. Dort werden alle Alternativen vom zu Fuß, über Shuttle Lösungen bis hin zum öffentlichen Verkehr als Optionen vorgestellt und auf die Angebote verlinkt. So können sich Gäste während der Planung die geeignetste Option aussuchen und diese dann buchen. Verbesserungswürdig ist allerdings, dass sich die Seite im Servicebereich für Betriebe befindet und nicht im Informationsbereich für die Gäste https://www.tirolwerbung.at/service/service-fuer-betriebe/mobilitaet/die-letzte-meile
Mobilitätsangebot allgemein vor Ort	Breite Auswahl an Mobilitätsangeboten am Urlaubsort	SamoCard AlpsMobility Werfenweng	Garantie aller erforderlichen nachhaltiger Mobilitätsvarianten während des Aufenthaltes über den ÖV hinaus	Anspruch auf die Nutzung der Samo-Card haben alle, die in einer der 28 Samo-Unterkünfte des Ortes übernachten. Bei der Ankunft sind dann entweder die Tickets der öffentlichen Anreise vorzuweisen oder die Autoschlüssel abzugeben. Den Samo-Card Nutzerinnen und Nutzern steht eine Flotte an E-Autos, E-Fahrrädern und E-Mopeds zur Verfügung sowie der „Elois“-Minibus und das Werfenweng-Shuttle. Auch für den Transport vom Bahnhof zur Unterkunft ist gesorgt. Außerdem bietet die Karte auch die Möglichkeit auf Fortbewegungsmittel der tierischen Art. So können Urlauber zum Beispiel im Pferdeschlitten kutschieren oder mit den drei ortsansässigen Lamas Dandy, Cäsar und Tornado eine Fackelwanderung beschreiten. https://gemeindebund.at/werfenweng-urlaub-vom-auto/

<p>Elektromobilität für Urlauber mit Bahnreise vor Ort</p>	<p>Nutzungsmöglichkeit Car-Sharing mit Elektroautos durch Gäste</p>	<p>Tegernsee Tourismus Ammergauer Alpen Osttirol</p>	<p>Sicherung Individualmobilität vor Ort</p>	<p>Nutzer der neuen E-Autos registrieren sich zur Autobuchung über die MOQO-App – einfach Zeitpunkt und freies Fahrzeug auswählen, reservieren, Auto mit dem Handy aufsperrern und los geht's! Kostenpunkt: ab 6,90 € pro Stunde, 20 km sind in der Stunde inkludiert. TegernseeCard-Inhaber erhalten pro angefangener Woche ihres Aufenthalts eine Vergünstigung, mit der sie die Fahrzeuge für bis zu zwei Stunden kostenlos nutzen können. Ein Aufbuchen der Leistung ist, wie bei der Seenschiffahrt, durch Zuzahlung jederzeit möglich. Langfristig ist geplant, Übernahmepunkte des car-sharings an den Bahnhöfen einzurichten, so dass der Gast bequem mit dem Zug anreisen und dann auf das Mietauto umsteigen kann. https://www.tegernsee.com/ein-auto-zum-teilen-car-sharing-am-tegernsee Vergleichbar mit Königscard in den Ammergauer Alpen https://www.ammergauer-alpen.de/e-carsharing oder Osttirol https://blog.osttirol.com/berglust/flugs-e-car</p>
<p>Busverbindungen in Regionen mit schwacher Nachfrage sicherstellen</p>	<p>Rufbusse / Bürgerbusse / Anruf-Sammeltaxi</p>	<p>Regio-Bus Bayern und Tourismus Chiemsee- Alpenland</p>	<p>Sicherung öffentliches Verkehrsangebot auch in schwächer angebotenen Räumen</p>	<p>Das Konzept Bürgerbus basiert auf dem ehrenamtlichen Engagement von Bürger*innen, die nach Schulung Kleinbusse für die Bevölkerung auf Bedarfsmeldung oder auch im Linienbetrieb bedienen. Durch den Entfall der Personalkosten entsteht so auch in Regionen schwacher Nachfrage ein finanzierbares Angebot, in der Regel als bedarfsorientierter Verkehr angeboten. Allgemeine Informationen https://www.dbregiobus-bayern.de/angebot/bedarforientierter-verkehr Beispiel in einer Tourismusregion https://www.chiemsee-alpenland.de/entdecken/alle-sehenswuerdigkeiten/buergerbus-seenplatte-chiemsee-a072fe16eb</p>
<p>Ankunft am Fernbahnhof und Übergang zum regionalen Verkehr verbessern</p>	<p>Bahnhof als Eingangstor in die Urlaubsregion gestalten</p>	<p>Die für den jeweiligen Bahnhof zuständige Institution, z.B. Bahnunternehmen, Kommune oder DMO</p>	<p>Die Gäste werden bereits am Bahnhof in Südtirol willkommen heißen</p>	<p>Ziel ist es, den Bahnhof zum Begegnungsraum weiterzuentwickeln. Vielfach wird in Bahnhöfen nur noch sehr wenig Fläche für den eigentlichen Bahnbetrieb sowie den Verkauf von Fahrkarten / die Bahnspezifischen Services für die Gäste benötigt. Dies eröffnet im Rahmen der Umgestaltung die Neunutzung der Flächen für Angebote, die sowohl von den Einheimischen als auch den Gästen genutzt werden können: Bereiche für kulturelle Veranstaltungen, Gastronomie die zum Aufenthalt / Verweilen einlädt, kinder- und familienfreundliche Bereiche, die den Aufenthalt (-> Übergangszeit) als angenehme Abwechslung nach der Bahnfahrt gestalten. Zudem erlaubt die Kombination von Kulturaktivitäten & Gastronomie auch eine</p>

		(vgl. Beispiele)		<p>erste Kontaktaufnahme mit dem Leben / Alltag der Einheimischen: Der Gast ist in Südtirol angekommen.</p> <p>Beispiele zu Bahnhofsumgestaltungen sind vielfältig verfügbar, jedoch ist eine Übertragung 1:1 schon durch die Lage der Bahnhöfe und dem Bestand an Gebäuden kaum möglich. Dennoch einige Beispiele:</p> <p>https://www.bahnhof-muenstertal.de/ https://www.loehne-umsteigen.de/die-raeumlichkeiten/ https://www.kassel.de/buerger/kunst_und_kultur/parks_und_gaerten/wilhelms-hoehe/service/besucherzentrum-wilhelms-hoehe.php</p>
Transport von Sportgerät im Zug: Beispiel Fahrrad	Umfassende Info und Service für alle Anwendungsfälle	SBB	Zugang zu Radmobilität in Verbindung mit Bahnreise	<p>National sowie im internationalen Verkehr bietet die Schweizer Bundesbahn umfassende Information und Services rund um das Thema des Fahrrads an: Velotransport in der Schweiz bei Mitnahme in den Zügen, den Veloversand an einen Zielbahnhof, die Reservierung / das Mieten eines Fahrrads am Zielbahnhof wie auch die Fahrradmitnahme im internationalen Zugverkehr</p> <p>https://www.sbb.ch/de/fahrplan/reisehinweise/velos.html</p>
Mobilität der Mitarbeiter*innen	Mitarbeiter CARD	Weissensee Kärnten	Nutzung des ÖV durch die Mitarbeiter*innen der Tourismusbetriebe	<p>Für Betriebe, die am Programm Weissensee PremiumCARD für ihre Gäste mitmachen (Gästekarte mit erweitertem Leistungsumfang, deren Kosten die Betriebe auf den Zimmerpreis umlegen), können ihren Mitarbeiter*innen eine Mobilitätskarte anbieten, die unlimitiert die Nutzung des Naturparkbusses, der Bergbahn, Bahnhofsshuttle (Taxi) sowie weitere saisonale Angebote erlaubt. Zudem werden 50% auf den Verleih von Sportgeräten bei einem örtlichen Anbieter gewährt. Die Kosten belaufen sich für den Betrieb im Sommer auf 80 Euro, im Winter auf 120 Euro für die ganze Saison. Siehe http://www.naturparkshuttle.at/ MitarbeiterCARD</p>
Erleichterungen für Betriebe	Baugenehmigung	Gemeinde Werfenweng	Ausweisung von Parkplätzen bei Betriebserweiterung	<p>Die Gemeinde Werfenweng hat einem Hotelbetrieb bei einer Erweiterungsmaßnahme um zusätzliche Hotelbetten eine geringere Anzahl an zusätzlichen Parkplätzen unter der Auflage genehmigt, jährlich eine Mindestquote an Bahnreisenden als Gäste zu empfangen. Der Betrieb muss hierzu jährlich einen Nachweis an die Gemeinde liefern. Hierdurch entsteht für den Betrieb ein geringerer Flächenbedarf für Parkraum sowie geringere Kosten.</p> <p>Mündliche Auskunft von Bürgermeister Brandauer, 1. Bgm. Werfenweng</p>

4. Potential - und Zukunftssimulationen

Methodik der Potenzialanalyse und Szenario-Entwicklung

Grundsätzlich ist für die vorliegende Studie zwischen zwei Phasen zu unterscheiden: die Phase bis zur Eröffnung und die Phase nach der Eröffnung des BBT. Für die erste Phase ist dabei zu betrachten, wieviel freie Kapazität noch für zusätzliche Bahnreisende bei der derzeitigen Bedienung besteht, und wieviel zusätzlich Kapazität durch zusätzliche Fernzüge entlang der Bennerstrecke entstehen kann. Dabei muss berücksichtigt werden, dass die freie Kapazität sich an der Höchstausslastung entlang der Strecke und nicht an der Spitzenauslastung auf dem Abschnitt Innsbruck – Bozen – Trento orientieren muss. Sind beispielsweise die Schnellzüge Rom – Florenz und Mailand – Venedig an vielen Reisetagen bereits ab Rom bzw. Venedig vollständig ausgebucht, so können auch keine weiteren Fahrgäste aus diesen wichtigen Quellmärkten mehr mit dem Zug anreisen, auch wenn zwischen Verona und Bozen viele Sitzplätze in den Zügen noch frei sind.

Grundsätzlich stellen sich die Situation und die Datenlage für Italien sowie Österreich/ Deutschland sehr unterschiedlich dar. Von Deutschland kommend und aus Südtirol nach Deutschland zurückkehrend verkehren derzeit 5 Fahrtenpaare, die von der ÖBB als Eurocities in Zusammenarbeit mit der DB-AG und trenitalia bedient werden. Die DB-AG hat zu diesen Zügen einige zentrale Daten zur Verfügung gestellt, die eine grobe Abschätzung der Auslastung und damit der noch verfügbaren Kapazitäten erlaubt. Für die aus Süden zusätzlich kommenden Schnellzüge von trenitalia (freccia) und Italo konnten dagegen keine Daten beschafft werden, die eine genauere Abschätzung erlauben. Da die Zahl der Verbindungen aus dem Süden bis Bozen jedoch deutlich höher ist als die von Norden, wird angenommen, dass die Steigerungen aus Norden eine Abschätzung nach unten auch für die Anreise aus Süden darstellen. Zudem hat die Befragung in Kapitel 2: Erhebung Ist-Situation einen derzeit in etwa gleichen Anteil an Bahnreisenden aus Deutschland wie auch aus Italien ergeben. Die Ausgangssituation für eine Steigerung des Anteils ist daher vergleichbar.

Schließlich muss bei allen Überlegungen zur Erhöhung des Anteils der Bahnreisenden unter Nutzung noch freier Kapazitäten zudem berücksichtigt werden, dass sich alle Destinationen entlang der Strecke um Bahnreisende bemühen. Nordtirol hat in diesem Bereich bereits 2018 mit der Initiative „Tirol auf Schiene“ begonnen und bewirbt die Bahnreise einschließlich eines Angebotes für die Überwindung der letzten Meile offensiv (siehe etwa <https://www.tirolwerbung.at/service/service-fuer-betriebe/mobilitaet/die-letzte-meile>). Auch das Trentino bewirbt die Bahnreise (<https://www.visittrentino.info/it/articoli/info-pratiche/arrivare-treno>) und möchte die Anreise mit dem Auto reduzieren. Auch die Gardaseeregion wirbt für die Anreise mit der Bahn in Kooperation mit ÖBB und DB-AG (<https://www.gardasee.de/anreise/bahn>). Südtirol teilt sich daher die freien Kapazitäten für Bahnreisende mit den Wettbewerbsregionen, da alle gleichermaßen versuchen, den Anteil des Individualverkehrs und die damit verbundenen negativen Umweltauswirkungen zu reduzieren.

Die Methodik der Ableitung der nachfolgenden Szenarien basiert grundsätzlich auf einer Gegenüberstellung der touristischen Nachfrage und dem Angebot im Fernverkehr

zur Reise nach Südtirol. Für die präzise Betrachtung der Nachfrage wurde das Jahr 2019 als letztes vollständiges Vor-Covid Jahr herangezogen. Dabei wurden die täglichen Gästeankünfte je Gemeinde in Südtirol für die Analyse seitens des ASTAT zur Verfügung gestellt. Für die Angebotsseite wurden für die Phase 1 (bis zur Eröffnung BBT) aggregierte Daten und mündliche Auskünfte der DB-AG für die Eurocity-Verbindungen aus den Jahren 2019 und 2022 genutzt. Die italienische Seite wurde ohne Daten im Analogieschlussverfahren behandelt.

Überlegungen zur Akzeptanz der Bahn als Reiseverkehrsmittel nach Südtirol

Die dieser Studie zugrundeliegende Frage nach dem Potenzial der Steigerung des Anteils der mit der Bahn nach Südtirol anreisenden Gäste muss von zwei Seiten betrachtet werden: einerseits der Angebotsseite sowie andererseits der Nachfrageseite. Die Befragungen in Deutschland und Italien haben ergeben, dass sich derzeit fast die Hälfte der Urlauber nicht vorstellen kann, nicht mit dem Auto anzureisen. Daraus ergibt sich, dass Annahmen in Modellrechnungen, die davon ausgehen, dass bis zu 100% der anreisenden Gäste mit dem Zug kommen, im näheren Zeithorizont als unrealistisch einzustufen sind.

Aber auch bei denjenigen, die sich grundsätzlich vorstellen können, die Bahn zu nutzen oder die sogar bei der Planung ihrer letzten Reise nach Südtirol bereits darüber nachgedacht haben, wägen die Vor- und Nachteile einer Bahnreise sorgfältig ab. Dabei gaben jeweils 2/3 der Befragte in Deutschland und Italien an, dass die Reisezeit wichtig oder sehr wichtig sei. Der Zeitvergleich zwischen Bahn und Auto zeigt aber, dass in vielen Fällen, in Italien sogar der Mehrheit der Fälle, der Zug mindestens gleich schnell oder sogar schneller in Südtirol ankommt, als dies mit dem Auto möglich wäre. Dies spräche eindeutig für den Zug als Reiseverkehrsmittel.

Die Reisenden betrachten die gesamte Strecke von zu Hause bis zum Urlaubsquartier. In Großstädten mit gut ausgebautem öffentlichen Verkehrssystem ist die benötigte Zeit, um zum Fernbahnhof zu gelangen, meist kaum länger, als mit dem Auto im Stadtverkehr bis zum Autobahnanschluss zu fahren. Daher liegt es nahe, dass die Frage der Erreichbarkeit und der Dauer zum Erreichen des Urlaubsquartiers in Südtirol, eine erhebliche Rolle spielt. Eine Analyse der Fahrdauer vom letzten und nächstgelegenen Fernbahnhof zum Ortszentrum der Urlaubsorte Südtirols offenbart dabei für viele Urlaubsgäste Fahrtzeiten von mehr als einer Stunde. 50% der Italienischen und 47% der deutschen Gäste benötigen mit dem ÖV noch einmal 90 Minuten für die Weiterreise in den Urlaubsort (siehe Abbildung 4).

Anteile Gästeankünfte nach Reisedauern vom letzten Fernbahnhof in Südtirol nach Quellmärkten

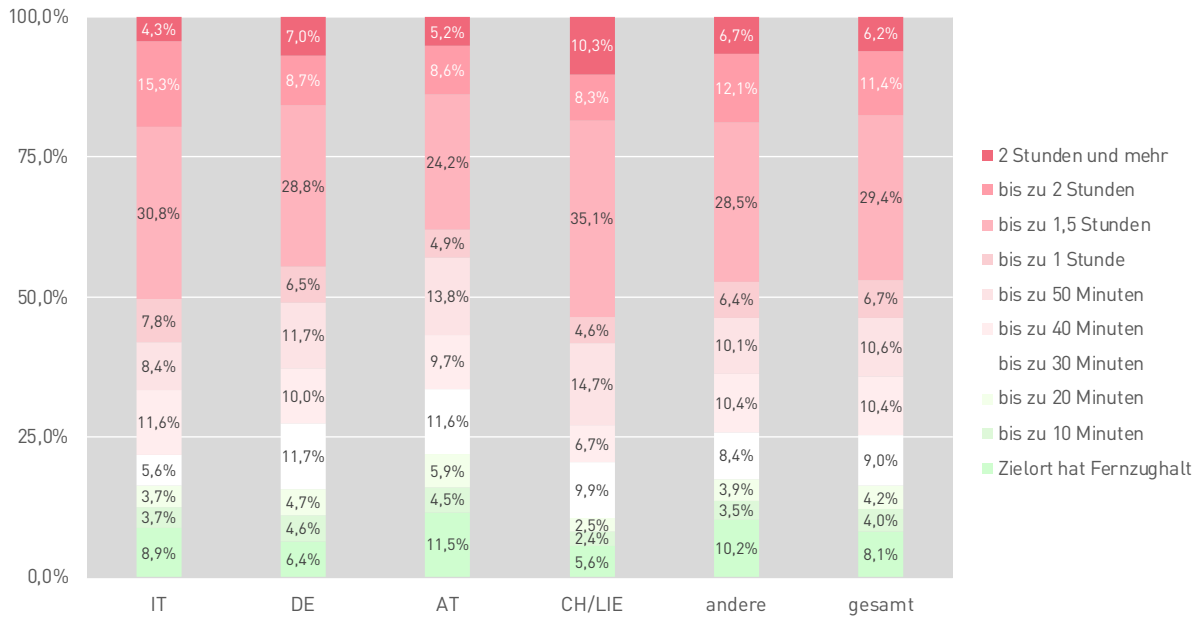


Abbildung 4: Analyse der Fahrtzeiten im ÖV vom letzten Fernbahnknoten

Hinzu kommen noch die Umsteigezeiten am Fernbahnhof sowie die Zeit zur Überwindung der „letzten Meile“, also bis zum Urlaubsquartier. Für die meisten Gäste ist zudem ein weiterer Umstieg von Regionalzügen auf Orts- und Regionalbusse erforderlich. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Akzeptanz der Bahnreise mit zunehmender Dauer der Weiterreise und zunehmender Anzahl weiterer Umstiege abnimmt. Tabelle 7 verdeutlicht beispielhaft die Problematik. Die Anteile der Gästeankünfte für die Kategorien der Dauer der Weiterreise basieren auf den Daten der Gästeankünfte 2019. Die rechtsstehenden Spalten sind beispielhafte, degressive Anteile der Akzeptanz, die in der Spalte Ist zum Befragungsergebnis von 7,7% für Deutschland führen.

	Anteil Gästeankünfte	Ist	20% plus	50% plus	Verdopplung 100% plus	25%+ Szenario
Zielort hat Fernzughalt	8,1%	16%	19%	24%	32%	50%
bis zu 10 Min	4,0%	14%	17%	21%	28%	44%
bis zu 20 Minuten	4,2%	12%	14%	18%	24%	40%
bis zu 30 Minuten	9,0%	11%	13%	17%	22%	33%
bis zu 40 Minuten	10,4%	9%	11%	14%	18%	28%
bis zu 50 Minuten	10,6%	8%	10%	12%	16%	25%
bis zu einer Stunde	6,7%	7%	8%	11%	14%	22%
bis zu 1,5 Stunden	29,4%	5%	6%	8%	10%	18%
bis zu 2 Stunden	11,4%	4%	5%	6%	8%	15%
mehr als 2 Stunden	6,2%	3%	4%	5%	6%	8%
Anteil Bahnreise		7,7%	9,3%	11,6%	15,4%	25,0%

Tabelle 7: Entwicklung Anteil Bahnreise in Abhängigkeit zur Dauer der Weiterreise vom letzten Fernbahnhof ins Ortszentrum des gewählten Urlaubsortes

Die Tabelle verdeutlicht, dass zur Steigerung des Anteils der Bahnreise neben der Verbesserung der Anzahl und der Qualität der Fernbahnverbindungen in besonderer Weise auch die Verbesserung der Weiterreise vom Fernbahnhof zum Urlaubsquartier benötigt wird. Will man 25% oder mehr Anteil an Bahnreisenden erreichen, ist für alle Kategorien der Dauer der Weiterreise mindestens eine Verdreifachung der Anteile erforderlich. In den nachfolgenden Szenarien der Phase 1 wird daher, sofern nicht anders angegeben ein maximaler Anteil von 25% für alle Bahnreisenden pro Tag festgesetzt.

Zukunftsszenarien im Überblick

Phase 1: Steigerungspotenzial bis zur Eröffnung des BBT

Zunächst wird die Ist-Situation jedoch für die ab 2024 eingesetzten neuen Zuggarnituren der ÖBB betrachtet

- 5 Fahrtenpaare Eurocity München – Bologna / Verona
- 532 Sitzplätze (derzeit 497 in den alten Zügen)
- Kapazitätsbetrachtung für Querschnitt mit höchster Auslastung der Gesamtstrecke am Querschnitt Kufstein
- Schwächster Reisemonat ist stets der November, stärkste Reisemonate sind Juli und August (ca. 80% mehr als November)
- Auslastungsverlauf über die Woche mit Dienstag schwächstem Tag und Samstag stärkstem Reisetag
- Grundlast für nicht touristisch Reisende 50% auf Basis der Zahlen für Reisende im November, für den ein geringen Anteil touristisch motivierter Reisen angenommen werden muss (höchstens 20% der Reisenden).
- Auslastungsverlauf über den Tag für schwache (November zwischen 35% und 65%) und starke Nachfrage (Juli 50% bis fast 100%)

Auf Basis dieser Informationen und ergänzend dem touristischen Saisonverlauf wurde zunächst eine monatliche Aufteilung der Fahrgäste abgeleitet sowie eine im Wochenverlauf. Hierauf basierend wurde schließlich die noch verfügbare freie Sitzplatzkapazität bei den neuen Zügen mit 532 Plätzen abgeleitet.

Verbindung	Akzeptanz / Eignung ab MUC für Urlauber nach		täglich noch verfügbare Plätze für Südtirol Urlauber		
	Nordtirol	Südtirol	November	Durchschnitt	Juli
EC81 (ab München 7:34, an Bozen 11:27)	40%	25%	90	77	56
EC83 (ab München 9:34, an Bozen 13:27)	65%	35%	99	73	30
EC85 (ab München 11:34, an Bozen 15:27)	50%	50%	104	92	25
EC87 (ab München 13:34, an Bozen 17:27)	50%	50%	129	97	32
EC89 (ab München 15:34, an Bozen 19:27)	40%	25%	71	53	27
Gesamt			493	393	170

Tabelle 8: Verfügbare Sitzplatzkapazitäten für Südtirolurlauber*innen Ist-Situation (ab 2024)

Für diese wurde schließlich noch die Akzeptanz und Aufteilung zwischen den Zielgebieten abgeschätzt. Dabei wurde angenommen, dass der erste Zug (7:34 München ab) nur für einen geringen Teil der Reisenden, nämlich die aus Südbayern anreisenden Gäste akzeptabel ist, der letzte Zug wiederum für viele Gäste wegen der dann noch anstehenden Weiterreise zum Urlaubsort in Südtirol zu spät ist.

Auf diesen Eckdaten basierend ergibt sich nach Monaten und Tagen die folgende verfügbare Kapazität für weitere Bahnreisende:

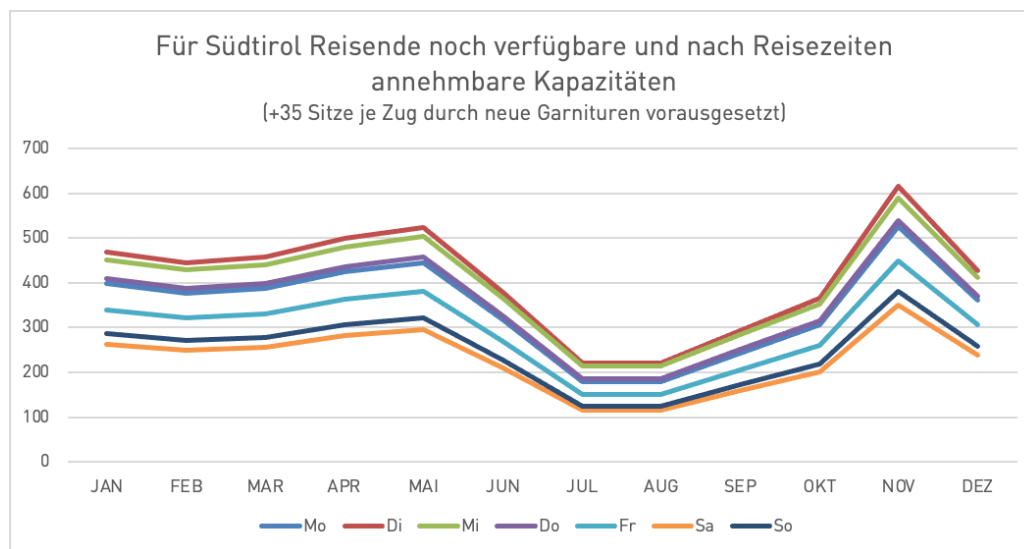


Abbildung 5: Freie Sitzplatzkapazitäten Ist-Situation (ab 2024)

Auf das Jahr gerechnet ergeben sich hieraus ca. 118.000 freie Sitzplätze. Bei 3,36 Mio Gästeankünften aus Deutschland im Jahr 2019 entspricht dies

3,5% der Anreisenden (2019) als maximales Steigerungspotenzial.

Hiervon entfallen allerdings nur 0,5% auf die Monate Juli bis September, während die Potenziale in den nachfrageschwachen Zeiten deutlich höher ausfallen. Geht man davon aus, dass maximal zusätzlich 25% der täglich Anreisenden zukünftig den Zug nehmen, sofern die Kapazität dafür gegeben ist, steigt der Anteil dennoch um 3,4%. Damit könnten im Ist-Zustand (mit neuem Wagenmaterial ab 2024) der

Anteil der aus Deutschland mit dem Zug Anreisenden von derzeit 7,7% maximal auf 11,1% gesteigert werden

(vgl. Tabelle 1: Anteile der für die Anreise genutzten Verkehrsmittel).

In einem Interview am 19.7.2023 für die Frankfurter Allgemeine Zeitung hat der Vorsitzende von trenitalia, Luigi Ferraris erklärt, dass spätestens im Jahr 2026 mindestens direkte Verbindungen mit Fahrtzeiten von ca. vier Stunden zwischen Mailand und München eingerichtet werden sollen. Rai-News berichtete am 25.9. (<https://www.rai-news.it/tgr/tagesschau/articoli/2023/09/von-mailand-nach-munchen-in-rekordzeit-74893a31-d868-4057-b922-d83eeb7538d9.html>), dass „die italienische Transport-Regulationsbehörde ART plant eine Schnell-Zugverbindung zwischen Mailand und

München. Ab dem Winter 2025 soll damit eine Zugfahrt von Mailand nach München ohne Umsteigen in sechseinhalb Stunden möglich sein.“

Dies würde bedeuten, dass weit vor der Eröffnung des BBT weitere Zugverbindungen das Angebot zwischen München und Südtirol erheblich erweitern. Angebotserweiterungen die zugleich mit Fahrtzeitverkürzungen und höherem Servicekomfort an Bord der Züge einhergehen, werden in der Regel sehr gut angenommen. Steigerung der Gesamtfahrgastzahlen von 30% bis über 100% sind hierbei je nach Streckentyp und Qualität der Verbesserung übliche Werte (vgl. auch Tabelle 12 der BCP Studie). In der durchgeführten Modellrechnung wurde von einer Nachfragesteigerung um 50% ausgegangen, was eher als konservativ anzusehen ist.

Zur Verdeutlichung der möglichen Effekte wurde in einer Modellrechnung mit vier zusätzlichen Verbindungen (Realisierung Stundentakt) angenommen, dass die Auslastung der derzeitigen 5 Verbindungen um ca. 1/3 sinkt, zugleich aber die vier Verbindungen dann mittlere Auslastung der jeweilig vorher und nachher verkehrenden Eurocities aufweisen. Tabelle 9 stellt die für die Modellrechnung herangezogenen Auslastungsgrößen und die damit verbundenen Fahrgastzuwächse pro Tag für November, im Durchschnitt und für den Juli dar.

Auslastungen im Tagesverlauf EC ab München	Attraktivität für Urlauber Ziel Südtirol	Modellparameter Auslastung		
		November	Durchschnitt	Juli
EC81 (ab München 7:34, an Bozen 11:27)	gering	24,5%	34,8%	47,8%
Trenitalia neu (ab München 8:34)	gering - mittel	29,8%	42,2%	58,0%
EC83 (ab München 9:34, an Bozen 13:27)	mittel - hoch	35,0%	49,7%	68,3%
Trenitalia neu (ab München 10:34)	hoch	40,3%	57,2%	78,5%
EC85 (ab München 11:34, an Bozen 15:27)	sehr hoch	45,5%	64,6%	88,7%
Trenitalia neu (ab München 12:34)	sehr hoch	42,0%	59,6%	81,9%
EC87 (ab München 13:34, an Bozen 17:27)	sehr hoch	38,5%	54,7%	75,1%
Trenitalia neu (ab München 14:34)	hoch	36,8%	52,2%	71,7%
EC89 (ab München 15:34, an Bozen 19:27)	mittel	35,0%	49,7%	68,3%

Tabelle 9: hypothetische Auslastungsparameter Modellrechnung zusätzliche Verbindungen Mailand-München

Für die Modellierung der zusätzlich mit der Bahn nach Südtirol Reisenden müssen weitere Annahmen getroffen werden. Zum einen muss für den Fahrgastzuwachs durch die Angebotsausweitung festgelegt werden, welche Anteile davon auf eine für den Tourismus nicht relevante Grundlast entfallen, d.h. Personen, die nicht touristisch motiviert die Züge nutzen (z.B. Wochenendpendler, Reisende von München – Mailand). Unter Heranziehung des Reisemonats November, der nur geringe Anteile an Urlaubsreisenden enthält, kann diese Grundlast auf ca. 50% geschätzt werden. Für die verbleibenden 50% erfolgt in Analogie zu Tabelle 8 eine Aufteilung zwischen Reisenden mit Ziel Nordtirol / andere Ziele und Südtirol.

Fahrgastzuwachs durch Angebotsausweitung				
		November	Durchschnitt	Juli
Alle Züge kumuliert pro Tag		385	813	1.119
Alle Züge kumuliert pro Monat		11.555	24.743	34.704
Fahrgastzuwachs pro Jahr	Gesamt	Grundlast	Nordtirol/andere	Südtirol
	297.428	148.714	81.793	66.921

Tabelle 10: Modellrechnung Fahrgastzuwachs durch Angebotsausweitung (Züge trenitalia Mailand - München)

Bezogen auf die 3,36 Mio Gästeankünfte aus Deutschland entsprechen die 66.921 zusätzlichen Fahrgäste, die auf die Angebotsausweitung zurückzuführen sind, 2,0% der Gästeankünfte.

Der zentrale Mehrwert der Angebotsausweitung besteht aber in der massiven Steigerung des weiteren Potenzials für Bahnreisende, da die Züge zu attraktiven Tageszeiten meist noch mindestens 1/3 freie Sitzplätze aufweisen, während der Hauptreisemonate noch zwischen 10% und 25%. Hieraus resultieren die nachfolgenden monatlichen Potenziale für zusätzliche Bahnreisende nach Südtirol:

JAN	FEB	MAR	APR	MAI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEZ	Jahr
27.951	24.115	27.325	28.565	30.770	22.503	15.110	15.110	18.260	22.627	34.324	25.759	292.420

Tabelle 11: Potenziale für Bahnreisende nach Südtirol nach Angebotsausweitung durch trenitalia in Modell mit 4 Verbindungen

Zu der sich bereits durch die Angebotsausweitung ergebenden Nachfrageerhöhung von 1,7% der aus Deutschland Anreisenden wäre im besten Fall, d.h. der anteiligen Nutzung (Nordtirol und andere Ziele / Südtirol) aller freien Sitzplätze noch eine weitere Steigerung von 8,7% möglich. Unterstellt man, dass derzeit bestenfalls 25% der Reisenden bereit sind, mit dem Zug anzureisen, reduziert sich die maximal mögliche Steigerung auf 8,0%.

Insgesamt wäre damit bei Ausschöpfung des freien Sitzplatzpotenzials eine Steigerung von derzeit 7,7% aus dem Quellmarkt Deutschland um

$$2,0\% + 8,0\% = 10,0\% \text{ und damit auf } 7,7\% + 10,0\% = 17,7\% \text{ Bahnanreiseanteil}$$

möglich. Dies entspräche einer Steigerung vom derzeitigen Niveau um +130%. Die zentrale Herausforderung dabei liegt vor allem in der Stimulierung der Nachfrage nach der Anreise mit der Bahn in den schwächer ausgelasteten Monaten mit hohem Potenzial, was im beiderseitigen Interesse der Bahngesellschaften wie auch der Südtiroler Tourismuswirtschaft (Stärkung der Nebensaison) liegt. Ebenso wird insbesondere für Winterurlaubsreisende nach der Angebotsausweitung ein deutlich attraktiveres Angebot für die Bahnnutzung bestehen.

Für die Bahnanreise aus Süden, d.h. dem Quellmarkt Italien, ist eine vergleichbar Präzise Abschätzung auf Grund der fehlenden Auslastungsdaten derzeit nicht möglich. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die höhere Anzahl an Zugverbindungen

bis Bozen mit schnellen Verbindungen aus Rom und Mailand mit den freccia von trenitalia bzw. den Italo Angeboten das Potenzial an freien Sitzplätzen der Eurocities der ÖBB ergänzt. Die Steigerungsmöglichkeiten werden daher von Süden als mindestens so gut wie aus Norden eingestuft.

Phase 2: Steigerungspotenzial mit / nach Eröffnung des BBT

Die Abschätzungen des Steigerungspotenzials mit bzw. nach der Eröffnung des Brennerbasistunnels basiert auf den Eckdaten der *Brenner Korridor Personenverkehrsstudie (BCP) (zusammenfassender Bericht)* und dem dort dargestellten mittleren Szenario 2. Dieses geht von dem folgenden Angebot an Fahrten aus:

Jahr	2030 (2032) ¹	2040
Fahrtenpaare regulärer Betrieb	8	8
Haltepunkte	M. Hbf, M. Ost, Rosenheim, Kufstein, Wörgl, Jenbach, Inns. Hbf, Bressanone/Brixen, Bolzano/Bozen, Trento, Rovereto, Verona	M. Hbf, M. Ost, Rosenheim, Kufstein, Wörgl, Jenbach, Inns. Hbf, PM Fortezza, Bolzano/Bozen, Trento, Rovereto, Verona
Fahrtzeit regulär	4:14	4:10
Fahrtenpaare beschleunigter Betrieb	8	12
Haltepunkte	M. Hbf, M. Ost, Kufstein/Rosenheim (abwechselnd), Inns. Hbf, Bolzano/Bozen, Trento, Verona	M. Hbf, M. Ost, Kufstein, Inns. Hbf, Bolzano/Bozen, Trento, Verona
Fahrtzeit beschleunigt	3:48	3:32

Tabelle 12: BCP-Bericht Szenario 2 Angebot regulärer und beschleunigter Betrieb

Auf diesen Annahmen aufbauend werden für das Szenario 2 im BCP-Bericht die folgenden erwarteten Auslastungen angegeben:

Der BCP-Bericht enthält keine differenzierten Angaben über die Anzahl der Reisenden nach Südtirol und ebenso keine Angaben über den Reiseanlass, d.h. welche Anteile auf touristische Verkehre bzw. andere Arten von Verkehren zurückzuführen sind. Ebenso sind keine differenzierten Angaben über die Auslastungen der Züge im Tagesverlauf angegeben. Die nachfolgenden Abschätzungen nutzen daher die Erfahrungswerte des Ist-Zustand im Tagesverlauf wie auch über die Monate des Jahres verteilt.

¹ Die Tabelle ist dem BCP-Bericht entnommen. In diesem ist noch das Jahr 2030 als Eröffnungsjahr des BBT angegeben. Derzeit erscheint jedoch eine Eröffnung des BBT im Jahr 2032 der früheste realistische Zeitpunkt zu sein. Für die Tabelle 13 wurde die Szenariobezeichnung S2 2030 aus dem BCP-Bericht übernommen, wenngleich auch dort aus heutiger Sicht S2 2032 korrekt wäre.

BCP Szenario 2						
	Wochentäglich (Mo-So)		Werktäglich (Mo-Fr)		Sa-So	
	regulärer Verkehr	beschleunigter Verkehr	regulärer Verkehr	beschleunigter Verkehr	regulärer Verkehr	beschleunigter Verkehr
S2 2030	201	118	171	100	276	163
S2 2040	222	109	189	93	305	149
durchschnittliche Auslastung bei 532 (DE) und 532 (IT) Plätzen in %						
S2 2030	37,8%	22,2%	32,1%	18,8%	51,9%	30,6%
S2 2040	41,7%	20,5%	35,5%	17,5%	57,2%	28,0%
Auslastungswerte gemittelt						
			Mo - Fr		Sa - So	
S2 2030			44,2%		67,7%	
S2 2040			47,4%		68,0%	

Tabelle 13: BCP-Bericht angenommene Auslastungen nach Eröffnung des BBT

Ausgehend von den Auslastungszahlen der Tabelle 13 ergibt sich gegenüber dem Ist-Zustand (gerechnet mit 532 Sitzplätzen) ein Zuwachs der Fahrgäste um 82,5%. Geht man davon aus, dass die Nachfrage nach Bahnreisen nach Südtirol in gleicher Weise wächst, so würde sich alleine durch die Angebotsausweitung und die Verkürzung der Reisezeiten durch den BBT ein Zuwachs von 112.658 Bahnreisenden Urlaubern nach Südtirol ergeben, entsprechend 3,35% des deutschen Quellmarktes im Basisjahr 2019.

	Fahrgastzuwachs durch Beschleunigung (BBT) und Angebotsausweitung		
	November	Durchschnitt	Juli
Alle Züge kumuliert pro Tag	777	1.369	1.883
Alle Züge kumuliert pro Monat	23.302	41.655	58.373
Fahrgastzuwachs pro Jahr	Gesamt 500.702	Grundlast 250.351	Nordtirol/andere 137.693 Südtirol 112.658

Tabelle 14: Fahrgastzuwachs durch Beschleunigung und Angebotsausweitung nach Eröffnung des BBT

Da durch die starke Ausweitung des Angebotes von fünf auf 20 Fahrtenpaare ein spürbarer Rückgang der Auslastungen aller Zügen einhergeht, steigt das Potenzial für weitere Bahnreisende nach Südtirol durch noch nicht genutzte Sitzplatzkapazitäten nochmals sehr deutlich an. Im November als reiseschwächstem Monat stehen täglich im Durchschnitt fast 8.000 Sitzplätze insgesamt zur Verfügung, in den reise stärksten Monaten Juli und August noch ca. 5.500. Hiervon sind erhebliche Anteile touristisch nicht relevant, da die Züge zu früh ab München verkehren (Schnellverbindung für Geschäftsreisende nach Mailand) oder zu spät am Abend Südtirol erreichen.

Gewichtet man die acht regulären und 12 im beschleunigten Verkehr eingesetzten Züge mit einer touristischen Attraktivität und teilt dann die verfügbaren Plätze wieder zwischen Nordtirol/andere Ziele und Südtirol, so ergeben sich rechnerisch für November pro Tag 2.513 verfügbare Sitzplätze, für Juli/August 1.717 sowie im jährlichen Durchschnitt 2.161. Stellt man diese Kapazitäten den täglichen Gästeankünften aus Deutschland (Jahr 2019) gegenüber, so wird die enorme Ausweitung des Potenzials für die Bahnreise sichtbar. Bezogen auf die 365 Anreisetage des Jahres können an 58% der Tage mindestens 20% der Gästeankünfte durch Bahnreise abgedeckt werden. Für 27% der Tage sind es sogar 50% und mehr.

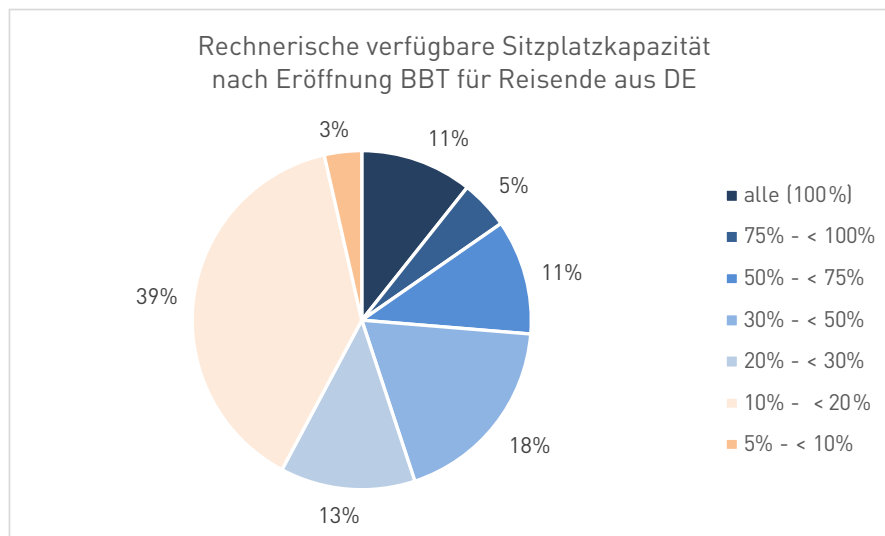


Abbildung 6: Rechnerisch verfügbare Sitzplatzkapazität nach Eröffnung BBT im Verhältnis zur den täglichen Gästeankünften 2019

Durch das rechnerisch verfügbare hohe Steigerungspotenzial können unterschiedliche Szenarien der Nachfrageentwicklung (Basisjahr 2019) abgeleitet werden. Das Maximalszenario geht davon aus, dass alle Südtirolurlauber*innen, die einen Sitzplatz in einem für Ihre Anreise passenden Zug buchen können, diesen dann nutzen. Diese Annahme muss als unrealistisch angesehen werden, erlaubt aber das rechnerische Maximum des Anteils der mit der Bahn anreisenden Südtirolurlauber*innen nach Eröffnung des BBT zu bestimmen. Ebenso derzeit wenig realistisch, d.h. optimistisch ist die Annahme, dass bis zur Hälfte der Anreisenden die Bahn nutzt, sofern es einen Sitzplatz gibt. In Abhängigkeit der generellen Attraktivitätssteigerung des Bahnangebotes bis 2032 durch die Instandsetzung der Bahninfrastruktur in Deutschland und dem Anstieg der Kosten für Individualmobilität erheben sich die Szenarien positiv (1/3), mittel (1/4) und negativ (1/10). Das pessimistische Szenario geht, entgegen den langfristigen Prognosen der Veränderung des Mobilitätsverhaltens und insbesondere der urbanen Bevölkerung, davon aus, dass höchstens 5% der Anreisenden, die bislang die Bahn noch nicht nutzen, auf diese nach Eröffnung des BBT umsteigen.

Szenario	Beschreibung in Bezug auf Reisende, die noch nicht die Bahn nutzen	Zusätzlich Ankünfte mit Bahn	in % Quellmarkt DE	Gesamt (bereits Bahn Reisende + Zusätzliche)
Maximal	Alle die einen Platz bekommen, nehmen die Bahn	731.271	21,5%	32,6%
Optimistisch	bis zur Hälfte mit Bahn, wenn genügend Sitzplätze vorhanden	675.489	19,9%	30,9%
Positiv	bis 1/3 mit Bahn, wenn genügend Sitzplätze vorhanden	619.963	18,2%	29,3%
Mittel	bis 1/4 mit Bahn, wenn genügend Sitzplätze vorhanden	563.299	16,6%	27,6%
Negativ	bis 1/10 mit Bahn, wenn genügend Sitzplätze vorhanden	329.511	9,7%	20,7%
Pessimistisch	höchstens 5% der bislang nicht Bahnreisenden steigt um, wenn Platz	166.303	4,9%	15,9%

Tabelle 15: Szenarien Anteile Anreise Bahn nach Eröffnung des BBT

Zusammenfassung der Potenzialuntersuchung

Die für die Studie zentrale Fragestellung, ob eine Erhöhung des Anteils der Bahnreisenden Südtirol-Urlauber auf 25% möglich ist, kann nicht mit Sicherheit beantwortet werden. Zusammenfassend können die folgenden Ergebnisse aus den Modellrechnungen festgehalten werden:

- Durch die neuen Zuggarnituren mit 35 zusätzlichen Sitzplätzen erhöht sich die Kapazität, aber auch die Attraktivität für das derzeitige Angebot. Insbesondere zu den Hauptreisezeiten kann das derzeitige Angebot die Nachfrage nicht bedienen. Eine Steigerung der Nachfrage um bis zu 3,4% aus dem Quellmarkt Deutschland von derzeit 7,7% auf 11,1% erscheint daher möglich.
- Sofern zusätzliche Fahrtenpaare zu für Urlaubsreisende attraktiven Zeiten schon vor der Eröffnung des BBT eingeführt werden, kann ein weitere Steigerung des Anteils der Bahnreise erreicht werden, da dadurch derzeit nicht zu bedienende Nachfrage zumindest teilweise gedeckt werden kann. Berücksichtigt man die derzeit noch sehr unbefriedigende Qualität des Fernbahnangebotes der DB in Deutschland, muss die Annahme, dass bis zu 25% der Südtirol-Reisenden das zusätzliche Angebot nutzen, als optimistisch eingestuft werden. Unter diesen optimistischen Annahmen kann die Angebotsausweitung zu einer Steigerung auf bis zu 17,7% Anteil Bahnreisender als Obergrenze angenommen werden.
- Mit der Eröffnung des BBT treten gleich zwei deutliche Verbesserungen ein: zum einen eine spürbare Verkürzung der Reisezeiten und zum anderen eine weitere, massive Ausweitung des Verbindungsangebotes. Hierdurch entstehen erhebliche zusätzliche Sitzplatzkapazitäten. Vier der sechs durchgerechneten Szenarien kommen dabei auf Anteile der Bahnreise von über 25% (27,6% - 32,6%). Im schlechtesten Fall wird von einem Anteil von 15,9% ausgegangen.
- Welches der jeweiligen Szenarien eintritt, hängt dabei nicht nur vom Verbindungsangebot auf den Fernbahnstrecken und den Zugverbindungen auf dem Brenner-Korridor ab. Vielmehr wird auch die Qualität der Weiterreise bis zum Urlaubsquartier maßgeblich zur Akzeptanz der Bahnreise beitragen.

5. Handlungsempfehlungen

Zur Erarbeitung von Handlungsempfehlungen für Mobilität und Tourismus wurde ein halbtägiger Stakeholder-Workshop durchgeführt, zu dem Vertreter*innen des Beherbergungsgewerbes, der touristischen Dachorganisationen, von privaten Verkehrsunternehmen sowie von Trägern der öffentlichen Verkehre eingeladen waren. In Teilen waren die Mitwirkenden zugleich Mitglieder der Arbeitsgruppe Erreichbarkeit der IDM. Mit den Teilnehmer*innen wurden vor dem Hintergrund der IST-Analyse Handlungsempfehlungen in Form eines Maßnahmenkataloges erarbeitet. Dieser wurde in einer weiteren Sitzung mit der Arbeitsgruppe Erreichbarkeit der IDM nochmals diskutiert und jede der aufgeführten Maßnahmen bezüglich ihrer Wichtigkeit, der an der Maßnahme zu beteiligenden Organisationen und Akteure sowie der zeitlichen Priorisierung (kurz-, mittel- oder langfristig bzw. kontinuierliche Bearbeitung) bewertet.

Bei der Erarbeitung von Maßnahmen wurden im ersten Schritt keine Vorgaben gemacht, um den Ideenfindungsprozess nicht einzuschränken. In der Vorbereitung auf den zweiten Workshop wurden dann solche Ideen aus der Liste gestrichen, die außerhalb der Einflussmöglichkeiten der IDM bzw. der autonomen Provinz Bozen liegen, etwa „Pünktlichkeit der Züge in Deutschland“, „günstigere Ticketpreise“, „kostenlose Mitnahme von Fahrrädern im freccia / ICE“. Maßnahmen, die im Dialog mit den Anbietern der Bahnfernverbindungen mit direktem Bezug zu Südtirol weiterentwickelt werden können, wurden in die Liste aufgenommen. Die nachfolgende tabellarische Darstellung fasst die Ergebnisse zusammen.

Handlungsempfehlungen Serviceangebote zur Attraktivierung der Bahnreise

Maßnahmenbereich (pro Teilnehmer*in 5 Punkte zu vergeben)	Bewertung durch AG	Zuständigkeit / zu Beteiligende	Priorität
S1 Buchung generell <ul style="list-style-type: none"> Reiseauskunft durchgehend von Haus zu Haus Strecke von Haus zu Haus buchbar Buchungstool integrierbar in WEB-sites der Betriebe / Hotelsoftware 	9	STA HGV	Auskunft: mittelfristig
S2 Mobilitäts-App (teils identisch mit Buchung) <ul style="list-style-type: none"> Reiseauskunft durchgehend von zu Hause Organisation des gesamten Mobilitätsbedarfs (Anreise und vor-Ort) über eine App Buchung (s.o.) integriert Schnittstelle zu Gästekarte und Bonussystem (Punkte sammeln) 	5	STA HGV	Buchung: langfristig
S3 Bereitstellung Gästekarte <ul style="list-style-type: none"> Zusendung mit Mobilitätsgarantie vor der Anreise 	3	STA HGV Mobilitäts- konsortium	kurzfristig

S4 Letzte Meile Service (teils identisch mit 1./2. – <i>teils umgesetzt</i>) <ul style="list-style-type: none"> • Abdeckung alle Betriebe / alle Ziele • Integration (siehe 1./2.) 	4	HGV STA Dienstleister	mittelfristig
S5 Individueller Gepäcktransport <ul style="list-style-type: none"> • Haus-zu-Haus <i>ÖBB bereits umgesetzt / HERMES in DE</i> 	0	IDM Radreiseveranstalter	kurzfristig
S6 Ankommenserlebnis am Fernbahnhof (AHA-Effekt) <ul style="list-style-type: none"> • Komfortabler Bahnhof - „Lounge“ • Welcome-Service (z.B. snack) • Spielangebote für Kinder (Überbrückung Zeit bis Transfer) 	3	STA Gemeinden Tourismusvereine (TV)	langfristig
S7 Sensibilisierungskampagne für Gastwirte/Rezeptionisten <ul style="list-style-type: none"> • HGV/IDM Textvorlagen/unterlagen für Hotels zur Verfügung stellen <i>bereits in Teilen umgesetzt</i> 	6	HGV IDM Eventagenturen Kleinvermieter	kontinuierlich
S8 Anbindung / Angebot Fernzüge <ul style="list-style-type: none"> • Auch Nachtzüge bis Südtirol von Norden • Ergänzende Charterzüge von Norden • „Südtirolzug“ • Pünktlichkeitsoffensive (insb. Brenner) 	12	Provinz IDM	mittelfristig
S9 Ansprechpartner bei Problemen <ul style="list-style-type: none"> • Servicenummer / Chat / Whatsapp bei Problemen in der Anreisekette -> Hilfgarantie auf jeden Fall ans Ziel zu kommen (ab Südtirol) 	6	IDM siehe auch weitere Services	kurzfristig
S10 Verbesserung Mobilitätsangebote vor Ort <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau Öffis Netz • Buslinien an der Peripherie • Erhöhung Bedienungshäufigkeit • Nutzung Seilbahnen als Teil des ÖV • Anbindung Täler durch Seilbahnen • Funktionierendes WLAN / bessere Mobilfunkabdeckung • Gästekarte als Mobilitätskarte für alle Mobilitätsangebote vor Ort nutzbar machen (z.B.- auch e-bikes, car-sharing, shuttle-Bus ...) Services zubuchbar • Weiterer Ausbau Mobilitätszentren • Buskapazitäten an die steigende Nachfrage rechtzeitig anpassen, um Konflikte mit Einheimischen zu vermeiden 	4	Provinz STA Mobilitätskonsortium (MobKort) Tourismusvereine	kontinuierlich
S 11 Weitere Services <ul style="list-style-type: none"> • Beförderungsgarantie für Gäste, egal wann sie mit dem Zug ankommen 	4	IDM siehe auch Ansprechpartner	kurzfristig

Handlungsempfehlungen Angebote und Produkte rund um die Bahnreise

Maßnahmenbereich (pro Teilnehmer*in 3 Punkte zu vergeben)	Bewer- tung durch AG	Zuständigkeit / zu Beteiligende	Priorität
<p>Pakete Bahnreise + Unterkunft</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pakete „Bahn+Unterkunft+Mobilitätsgarantie vor Ort“ (Betriebe übernehmen Organisation / Buchung Anreise für Gast incl. letzte Meile, im Winter auch Skipass) – ggf. Gepäcktransport <i>Achtung Reiseveranstalterrecht / Pauschalreiserichtlinie / Sicherungsschein</i> 			<p><i>Punkt wurde gestrichen da Pakete für Betriebe zu komplex und einen hohen Aufwand im handling verursachen</i></p>
<p>AP1 Incentives für Bahnreise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zusatzleistungen alle „Bahnfreundliche Betriebe“: Nutzung eBikes, Shuttle, Lunchbox für Rückreise, Frühes Frühstück am Abreisetag, Nutzung Einrichtungen im Haus am Abreisetag bis zum Mittag, late arrival dinner / Jause <i>Liste zu definieren</i> • Geschenke: z.B. Wanderrucksack, Trinkflasche <i>individuell durch Betrieb</i> • Rabatte auf Zimmerpreise / Dienstleistungen im Betrieb / Skiverleih bzw. Zimmer upgrade <i>ggf. für Aktionswochen in Nebensaison einheitlich, sonst individuell</i> • Zusatzleistungen vergünstigt oder gratis, z.B. slow-food Verkostung, Wellness / Beauty treatment ... <i>individuell durch Betrieb</i> • Gewinnspiel für Bahnreisende 	8	IDM HGV Tourismus- vereine	kurz- bis mittelfristig
<p>AP2 Bonuspunktesystem</p> <ul style="list-style-type: none"> • Digitale Gästekarte kann auch als Bonuspunktekarte genutzt werden. Bonuspunkte für Bahnreise pro Anreiskilometer zusätzlich zu den Bonuspunkten für ÖV Nutzung vor Ort • Bonuspunkte können für nachhaltige Mobilitätsangebote eingelöst werden (z.B. Verleih eBikes, Elektroauto aus car-sharing, Bergbahnen) 	1	IDM Mobilitätskonsor- tium	mittelfristig
<p>AP3 Preisdifferenzierung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zur Steuerung der An- und Abreisetage der Bahnreise (Entlastung Wochenenden) und Verlängerung der Aufenthaltsdauer Sonderpreise / ein Tag gratis bei Anreise Mi/Do und Abreise Mo/Di 	8	HGV Roter Hahn Kleinvermieter	kurzfristig bis mittelfristig

<ul style="list-style-type: none"> Familien- / Gruppentarife bei Bahnreise um Mehrkosten der Bahnreise gegenüber Auto etwas auszugleichen 			
AP4 Vorteile für Betriebe Für Betriebe mit nachgewiesenem hohen Anteil Bahnreisender <ul style="list-style-type: none"> Steuerliche Vorteile Reduktion auszuweisende Parkplatzflächen Nachhaltigkeitszertifikat (Kriterien für level 3) 	4	Provinc Urbanistik HGV	kurzfristig bis mittelfristig
AP5 Weitere Angebote und Produkte ... Paketentwicklung zusammen mit Bahngesellschaften / Bahn-affinen Reiseveranstaltern (z.B. touropa)	8	IDM, HVG Veranstalter Bahngesellschaften	kurzfristig bis mittelfristig

Handlungsempfehlungen Kommunikation rund um die Bahnreise

Maßnahmenbereich (pro Teilnehmer*in 2 Punkte zu vergeben)	Bewertung durch AG	Zuständigkeit / zu Beteiligende	Priorität
K1 Kommunikation Bahnreise & Südtirol Übergeordnete Ebene /Image / Destination <ul style="list-style-type: none"> Bewerbung Reiseziel Südtirol als Bahnreiseziel mit den Bahnunternehmen mit DB AG bereits umgesetzt, trenitalia für Weihnachtssonderzüge Verbindung Imagekomponenten für ausgewählte Zielgruppen <ul style="list-style-type: none"> Entspannte Anreise und Genießen Familienerlebnis Bahn & Urlaub in Südtirol cool / hipp / angesagt: junge Skifans ... Zielgruppenanalyse + Kampagnenplanung Bahnvorteile / Mobilitätsgarantie vor Ort an Zielgruppe „wechselwillige Autofahrer“ kommunizieren Botschaften (storytelling) / Botschafter / Kommunikationskanäle (z.B. social media Influencer) / Standorte (öffent. Raum / Haltestellen in Großstädten urbane Bevölkerung) nach Zielgruppen ausdifferenzieren Übersichtliche Info über alle Mobilitätsangebote vor Ort (nach Urlaubsort differenziert) 	8	IDM	kurzfristig bis mittelfristig

<p>K2 Kommunikation durch / für Betriebe</p> <ul style="list-style-type: none"> • Automatisierung Hinweis auf Möglichkeiten / Vorteile Bahnreise und Mobilitätsgarantie bei jeder Angebotslegung • Link zu vertiefenden Infos auf WEB-site in Emailsignatur („Unsere besonderen Angebote/ unser Service für Bahnreisende“) • Thema in Stammgästeinfo, Social Media Aktivitäten regelmäßig mit neuen Stories / Testimonials einbauen • Betriebe mit Bahnreiseunterstützung werden durch IDM hervorgehoben / haben Kommunikationsvorteil 	2	<p>HGV Roter Hahn Kleinvermieter IDM</p>	<p>bereits laufend – Weiterführung kurzfristig</p>
<p>K3 Kommunikation „nach innen“</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mitarbeiter*innenkommunikation <ul style="list-style-type: none"> - eigene Mobilität (Fahrt zur Arbeit, ggf. Incentives durch Betriebe für Nutzung ÖV / Fahrgemeinschaften) - Beratungskompetenz gegenüber Gästen aufbauen (Anreise + Mobilitätsangebote vor Ort) => regelmäßige Schulungen • Unternehmer selbst als Vorbild (ÖV-Nutzung / Rad / zu Fuß gehen / emissionsarmes Auto) 	3	<p>HGV Roter Hahn Kleinvermieter IDM</p>	<p>bereits laufend – Weiterführung kurzfristig</p>
<p>K4 Nachhaltigkeitskommunikation allgemein und Betriebe</p> <ul style="list-style-type: none"> • CO2-Einsparungen und Klimaschutz (CO2 Einsparungsrechner) • Verbindung zum Nachhaltigkeitssiegel Südtirol <ul style="list-style-type: none"> - nach innen: Teil des Kriterienkataloges im Bereich Mobilität - nach außen durch Promotion Siegelbetriebe • Schulungsangebote für Siegelbetriebe zum Thema nachhaltige Mobilität und Klimaschutz 	3	<p>IDM HGV Provinz Tourismusvereine</p>	<p>mittelfristig</p>

6. Implementierungsstrategie

Die Implementierungsstrategie ergibt sich unmittelbar aus der Bewertung der entwickelten Maßnahmenpakete für Services S1 – S11, Angebote und Produkte AP1 – AP5 sowie Kommunikation K1 – K4. AP1 wurde durch die Arbeitsgruppe als nicht umsetzbar eingestuft und scheint daher in den nachfolgenden Tabellen nicht mehr auf. hinsichtlich deren Wichtigkeit und der zeitlichen Priorisierung. Im Workshop mit der AG nachhaltige Mobilität der IDM hatten die anwesenden Teilnehmer*innen die Möglichkeit, nach der inhaltlichen Diskussion der Maßnahmenpakete diese bezüglich ihrer Bedeutung mit Klebepunkten zu bewerten. Für die 10 Maßnahmenpakete des Bereichs Service konnten 5 Punkte (max. $9 \times 5 = 45$ Punkte), für die 6 Pakete des Bereichs Angebote und Produkte 3 Punkte (max. $9 \times 3 = 27$ Punkte) sowie für die vier Maßnahmenpakete Kommunikation 2 Punkte (max. $8 \times 2 = 16$ Punkte, da ein Teilnehmer die Sitzung vorzeitig verlassen musste) vergeben werden. Zudem wurde eine zeitliche Priorisierung durch die Gruppe nach kurzfristig, kurz- bis mittelfristig, mittelfristig und langfristig vorgenommen. Tabelle 16 und Tabelle 17 stellen die Maßnahmenpakete S1 – S11, AP2 – AP5, K1 – K4 nach Prioritäten und in ihrer zeitlichen Staffelung zusammenfassend dar.

	Maßnahmenpaket	Themenfeld	Bewertung durch AG			Priorität
			Punkte	max	% Pkt.	
S10	Verbesserung Mobilitätsangebote vor Ort	Service	4	45	8,9%	kontinuierlich
K3	Kommunikation „nach innen“	Kommunikation	3	16	18,8%	bereits laufend - kurzfristig
S7	Sensibilisierungskampagne	Service	6	45	13,3%	bereits laufend - kurzfristig
K2	Kommunikation durch / für Betriebe	Kommunikation	2	16	12,5%	bereits laufend - kurzfristig
S9	Ansprechpartner bei Problemen	Service	6	45	13,3%	kurzfristig
S11	Weitere Services: Beförderungsgarantie	Service	4	45	8,9%	kurzfristig
S3	Bereitstellung Gästekarte	Service	3	45	6,7%	kurzfristig
S5	Individueller Gepäcktransport	Service	0	45	0,0%	kurzfristig
K1	Kommunikation Bahnreise & Südtirol	Kommunikation	8	16	50,0%	kurz- bis mittelfristig
AP1	Incentives für Bahnreise	Angebote und Produkte	8	27	29,6%	kurz- bis mittelfristig
AP3	Preisdifferenzierung	Angebote und Produkte	8	27	29,6%	kurz- bis mittelfristig
AP5	Weitere: Paketentwicklung mit Vertriebspartner	Angebote und Produkte	8	27	29,6%	kurz- bis mittelfristig
AP4	Vorteile für Betriebe	Angebote und Produkte	4	27	14,8%	kurz- bis mittelfristig
S8	Anbindung / Angebot Fernzüge	Service	12	45	26,7%	mittelfristig
S1+S2	Buchung generell / Mobilitäts-App Auskunft	Service	9	45	20,0%	mittelfristig
K4	Nachhaltigkeitskommunikation	Kommunikation	3	16	18,8%	mittelfristig
S4	Letzte Meile Service	Service	4	45	8,9%	mittelfristig
AP2	Bonuspunktesystem	Angebote und Produkte	1	27	3,7%	mittelfristig
S6	Ankommenserlebnis am Fernbahnhof (AHA-Effekt)	Service	3	45	6,7%	langfristig

Tabelle 16: Maßnahmenpakete zur Steigerung des Anteils der Bahnreise und ihre Priorisierung

Maßnahmenpaket	Zuständigkeit	kurzfristig		kurz - bis mittelfristig		mittelfristig			langfristig		
		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 ...
		S10	Verbesserung Mobilitätsangebote vor Ort	Provinz, STA, Mobilitätskonsortium, TV	kontinuierlich						
K3	Kommunikation „nach innen“	HGV, Roter Hahn, Kleinvermieter, IDM	mittel-hoch								
S7	Sensibilisierungskampagne	HGV, IDM, Eventagent., Kleinvermieter	mittel								
K2	Kommunikation durch / für Betriebe	HGV, Roter Hahn, Kleinvermieter, IDM	mittel								
S9	Ansprechpartner bei Problemen	IDM (siehe auch S11)	mittel								
S11	Weitere: Beförderungsgarantie	IDM (siehe auch S9)	gering								
S3	Bereitstellung Gästekarte	IDM, STA, HGV, Mobilitätskonsortium	gering								
S5	Individueller Gepäcktransport	IDM, Radreiseveranstalter	sehr gering								
K1	Kommunikation Bahnreise & Südtirol	IDM			sehr hoch						
AP1	Incentives für Bahnreise	IDM, HGV, Tourismusvereine (TV)			hoch						
AP3	Preisdifferenzierung	HGV, Roter Hahn, Kleinvermieter			hoch						
AP5	Weitere: Paketentwicklung Vertriebspartner	IDM, HGV, Reiseveranstalter, Bahngesel.			hoch						
AP4	Vorteile für Betriebe	Provinz (Urbanistik), HGV			mittel						
S8	Anbindung / Angebot Fernzüge	Provinz, IDM - Dialog mit Bahngesel.					hoch				
S1+S2	Buchung generell / Mobilitäts-App Auskunft	STA, HGV					hoch				
K4	Nachhaltigkeitskommunikation	IDM, HGV, Provinz, Tourismusvereine					mittel - hoch				
S4	Letzte Meile Service	HGV, STA, durchführende Dienstleister					gering				
AP2	Bonuspunktesystem	IDM, Mobilitätskonsortium					sehr gering				
S6	Ankommenserlebnis am Fernbahnhof	STA, Gemeinden, Tourismusvereine								gering	

Tabelle 17: Staffelung der Maßnahmenpakete nach Prioritäten und im zeitlichen Ablauf

7. CO2-Einsparungspotenziale

Die CO2-Einsparungseffekte durch eine Steigerung des Anteils der Bahnreise basieren auf der Annahme, dass die Bahnunternehmen mit 100% regenerativ erzeugtem Strom auf den für die Anreise relevanten Strecken arbeiten. In Deutschland sind derzeit 62% der Bahnstrecken elektrifiziert. Hierunter fallen alle Hauptstrecken des Fernverkehrs, auf denen ein erheblich größeres Fahrgastaufkommen als auf den nicht elektrifizierten Nebenstrecken zu verzeichnen ist. Auch wenn eine 100% CO2-Neutralität bei der Bahnreise derzeit somit noch nicht gegeben ist, wird in den nachfolgenden Abschätzungen vereinfachend davon ausgegangen, dass die gesamte Bahnreise der Gäste mit CO2-neutralen Stromquellen erfolgt.

Die nachfolgenden Modellrechnungen betrachten den Zeithorizont 2024-2040 und setzt die Ist-Situation des Jahres 2023 als Basisjahr an. In das Rechenmodell fließen dabei die folgenden Daten und Annahmen ein:

- Für die Abschätzung des Mobilitätsverhaltens der Gäste werden die Ergebnisse der Befragung zur Ermittlung der Ist-Situation herangezogen. Insbesondere fließen dabei ein:
 - Anteil der Gäste, die mit dem PKW als Selbstfahrer anreisen
 - Anteil der Gäste, die im PKW als Mitreisende anreisen
 - Anzahl der Mitreisenden (-> durchschnittliche Anzahl Personen je PKW)
 - Entfernung nach Südtirol auf Basis der Postleitzahl des Wohnortes
- Vom ASTAT Bozen die Gästestatistik des Jahres 2022 mit den Gästeankünften für Deutschland und Italien
- Die Annahme, dass die Zahl der Gästeankünfte in Südtirol bis 2040 weiter von 7,94 Mio in 2024 auf 8,5 Mio steigt. Dies entspricht über den Zeitraum von 16 Jahren einer Gesamtsteigerung von etwas mehr als 7%.
- Für das Jahr 2024 werden 140gr als Durchschnittswert der CO2-Emissionen pro 100km angenommen, für 2023 140,7. Dies trägt dem Durchschnittsalter des PKW-Bestandes in Europa von über 10 Jahren ebenso Rechnung wie der Tatsache, dass Gäste in den gehobenen Beherbergungsbetrieben zwar mit neueren aber auch meist stärker motorisierten Fahrzeugen anreisen.
- Die Annahme, dass die durchschnittlichen CO2 Emissionen der PKW-Flotte mit Verbrennungsmotor vergleichbar zum Zeitraum 1995 – 2014 jährlich weiter durch Effizienzsteigerungen um ca. 0,5% sinken.
- Es wird von einem stetigen Zuwachs der batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge ausgegangen. Als Anfangswerte im Jahr 2024 wird für Deutschland ein Bestand von 2,5% der zugelassenen Fahrzeuge und für Italien von 0,5% auf Basis von Daten der Zulassungsbehörden angenommen. Für Italien wird eine langsamere Steigerung als für Deutschland unterstellt. Zugleich werden die von den Regierungen für 2030 angenommenen Zielwerte von 6,6 Mio Fahrzeugen in IT und 15 Mio in DE auf Grund mehrerer Studien als unrealistisch eingestuft und

daher die Steigerungen geringer angesetzt. Zugleich wird für Deutschland ab 2035 wegen des Beschlusses, ab diesem Jahr keine Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor mehr zuzulassen, von jährlich 5% Zuwachs (Austausch der Fahrzeugflotte innerhalb 20 Jahren) ausgegangen. Italien wird mit 4% etwas geringer angesetzt.

Unter diesen Prämissen ergeben sich zwei CO₂-Einsparungseffekte trotz geringfügig weiter steigender Gästeankünfte:

- Der Effekt durch den technischen Fortschritt und den steigenden Anteil von Elektrofahrzeugen, für die unterstellt wird, dass es sich bei dem zum Laden der Batterien genutzten Strom um CO₂ neutral erzeugte Energie handelt
- Ein in drei Szenarien betrachteter Effekt durch die Steigerung des Anteils der Bahnreise sowie einem Null-Szenario ohne Steigerung. Tabelle 15 stellt die prozentuale Entwicklung des Anteils der Bahnreise dar.

Italien Szenarien	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Null-Szenario	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2
pessimistisch	7,2	8,2	9,1	10,1	11,1	12,0	13,0	14,0	14,9	15,9	16,1	16,3	16,5	16,7	16,9	17,1	17,3	17,5
mittel	7,2	8,9	10,6	12,3	16,0	17,8	19,5	21,2	22,9	27,6	27,8	28,0	28,2	28,4	28,6	28,8	29,0	29,2
optimistisch	7,2	8,9	10,7	12,4	17,2	18,9	20,7	22,4	24,2	30,9	31,1	31,3	31,5	31,8	32,0	32,2	32,4	32,6
Deutschland Szen.	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Null-Szenario	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7
pessimistisch	7,7	8,6	9,5	10,4	11,3	12,3	13,2	14,1	15,0	15,9	16,1	16,3	16,5	16,7	16,9	17,1	17,3	17,5
mittel	7,7	9,4	11,0	12,7	16,3	18,0	19,6	21,3	22,9	27,6	27,8	28,0	28,2	28,4	28,6	28,8	29,0	29,2
optimistisch	7,7	9,4	11,1	12,8	17,5	19,1	20,8	22,5	24,2	30,9	31,1	31,3	31,5	31,8	32,0	32,2	32,4	32,6

Tabelle 15: Entwicklungsszenarien Bahnreise (Anteile in Prozent)

Die fünf berechneten Szenarien (Null ohne Veränderungen, Null mit Veränderungen Effizienz und Elektromobilität, pessimistisch, mittel und optimistisch) basieren auf den angenommenen Szenarien der Entwicklung der Bahnreise bis zur Eröffnung des BBT im Jahr 2032 aus Tabelle 15 und gehen von den folgenden Annahmen aus:

- Null-Szenario ohne Veränderungen („business as usual“): die Entwicklung der Emissionen wird für die Eckdaten des Jahres 2023 (7,2% Bahnreise IT, 7,7% Deutschland), 140,7gr CO₂ / 100km und ohne Berücksichtigung der Elektromobilität und des technischen Fortschritts fortgeschrieben
- Null Szenario unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts: die Bahnreiseteile verändern sich gegenüber 2023 nicht, jedoch werden die steigenden Anteile der Elektromobilität wie auch der Effizienzzuwachs der Verbrennungsmotoren berücksichtigt
- Pessimistisches Szenario: lineare Steigerung gegenüber dem Basiswert von 7,2% für Italien bzw. 7,7% für Deutschland im Jahr 2023 (vgl. Tabelle 1) bis zum Erreichen von 15,9% im Jahr 2032 in beiden Ländern. Anschließend moderates Wachstum der Bahnreisenden von pro Jahr von anteilig 0,2% auf insgesamt 17,5% im Jahr 2040.
- Mittleres Szenario: es wird einerseits von einmaligen Sondereffekten im Jahr 2027 durch ein erweitertes Fahrtenangebot auf der Bestandstrasse durch trenitalia /ÖBB / DB von +2 Prozentpunkte und mit Eröffnung des BBT im Jahr

2032 durch weitere Fahrtenpaare und die Verkürzung der Fahrtzeit von +3 Prozentpunkten ausgegangen. Zudem lineare jährliche Steigerung so, dass im Jahr 2032 der im mittleren Szenario angenommene Wert von 27,6% Bahnreise erreicht wird. Anschließend moderates Wachstum der Bahnreisenden von pro Jahr von anteilig 0,2% auf insgesamt 17,5% im Jahr 2040.

- Optimistisches Szenario: die Sondereffekte werden mit 4 Prozentpunkten in 2027 und 5 Prozentpunkten in 2032 etwas höher angesetzt. Zudem lineare jährliche Steigerung so, dass im Jahr 2032 der im mittleren Szenario angenommene Wert von 30,9% Bahnreise erreicht wird. Anschließend lineares moderates Wachstum der Bahnreisenden von pro Jahr bis im Jahr 2040 der rechnerische Maximalwert aus *Tabelle 15* von 32,5% erreicht wird.
- bis 2032 jährliche Steigerung von 0,6 Prozentpunkten und danach 0,7 Prozentpunkten sowie den Sondereffekten des mittleren Szenarios jedoch mit 4 Prozentpunkten in 2027 und 5 Prozentpunkten in 2032.

Abbildung 7 stellt die Entwicklung der CO₂-Emissionen von 2024 bis 2040 für die fünf genannten Entwicklungsszenarien dar.

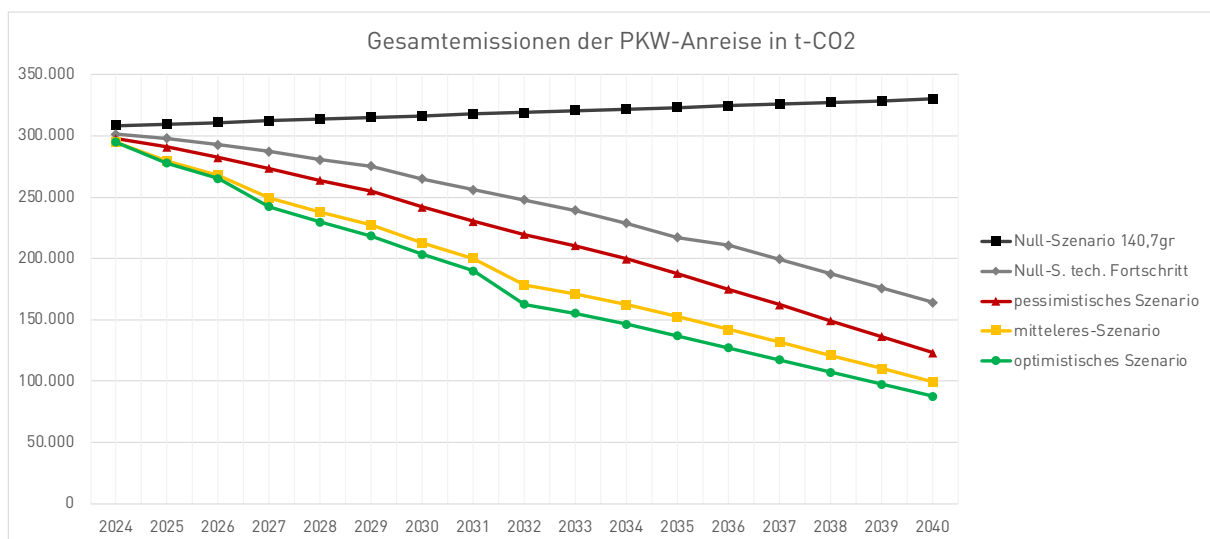


Abbildung 7: Szenarien der Entwicklung der jährlichen Emissionen der PKW-Anreise in Tonnen (t) CO₂

Die Steigerungsraten aller drei Bahnszenarien gehen immer noch von einer Dominanz der Anreise mit PKW im Jahr 2040 aus. Selbst im optimistischen Bahn-Szenario stellt sich das Verhältnis der Bahnreisenden mit 32,6% zur PKW-Anreise mit 53,1% als fast 3:5 dar. Dies führt dazu, dass die CO₂-Minderungsanteile durch den Übergang auf die Elektromobilität insgesamt deutlich größer als diejenige der Bahnreise ausfallen. Auch nimmt die CO₂-Minderung pro Fahrgast bei steigendem Anteil von Elektrofahrzeugen in Verbindung mit weiter steigender Effizienz der Autos mit Verbrennungsmotor jährlich ab. So kann die Zunahme der Bahnreisenden alleine das rechnerische Wachstum des Null-Szenarios „business as usual“ durch eine weitere steigenden Zahl an Gästeankünften nur im optimistischen Szenario kompensieren.

Pessimistisches Szenario

Eine jährliche Steigerung der Bahnreiseanteile um knapp einen Prozentpunkt bis 2032 liefert keinen nennenswerten CO2 Entlastungsbeitrag, da dieser durch die Steigerung der Gästekünfte fast kompensiert wird

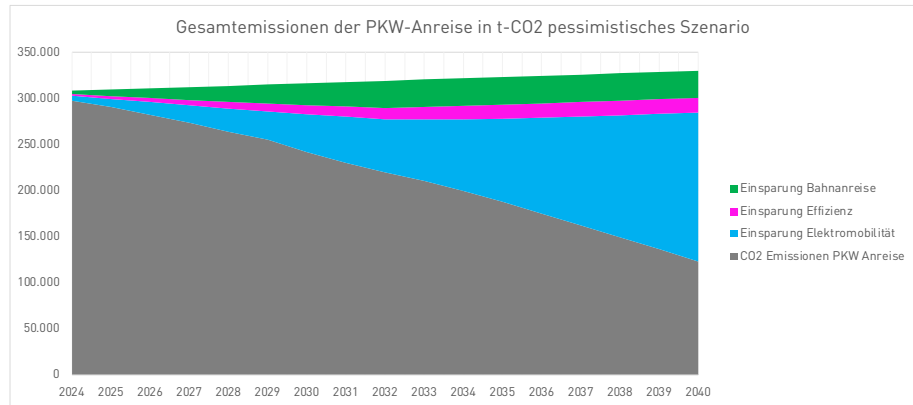


Abbildung 8: CO2-Minderung pessimistisches Szenario

Mittleres Szenario

Die 1,7 Prozentpunkte Steigerung bis 2032 reichen aus, um den Zuwachs an Ankünften deutlich auszugleichen. Die Angebotsausweitungen mit Nachfragesprüngen in 2027 und 2032 zeigen einen ergänzenden Effekt

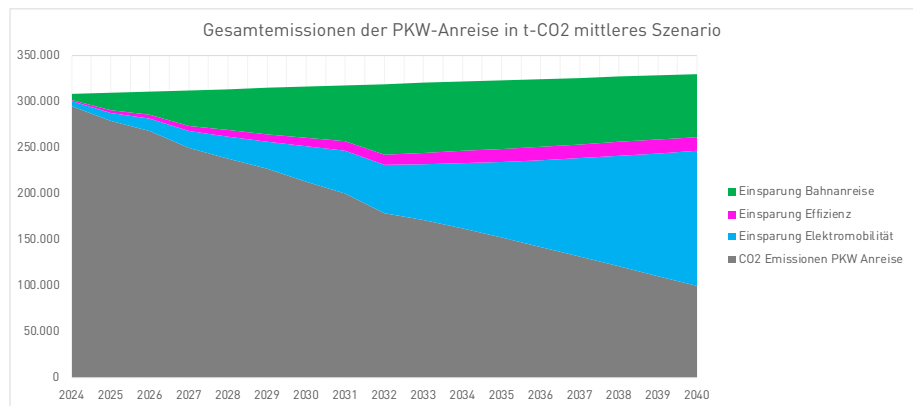


Abbildung 9: CO2-Minderung mittleres Szenario

Optimistisches Szenario

Die Kombination von 1,74 Prozentpunkten jährliche Steigerung und die sehr deutlichen Anstiege in 2027 und 2032 liefern einen deutlichen zusätzlichen CO2-Minderungseffekt. Dennoch ist der Effekt der Elektromobilität dominant

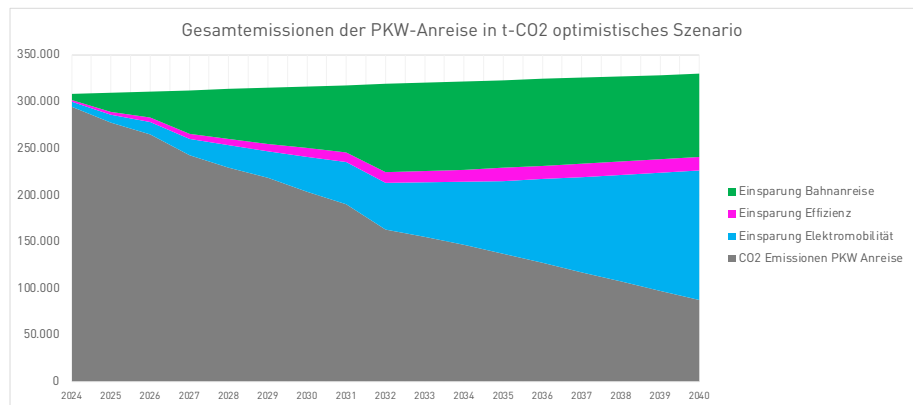


Abbildung 10: CO2-Minderung optimistisches Szenario

Die tabellarische Darstellung der Modellrechnungen zu Abbildung 8 bis Abbildung 10 sind im Anhang C aufgeführt.

8. Quellenangaben

In die Entwicklung der Modelle sowie die Modellrechnungen selbst sind Informationen und Daten der folgenden Quellen eingeflossen:

- ACEA. (2021, January). *Europe: Passenger car average age 2019 (Statista)*. Statista. <https://www-statista-com.libproxy.unibz.it/statistics/974713/passenger-car-average-age-europe/>
- ADAC. (2023, October 10). *Pkw-Neuzulassungen August 2023: E-Autos auf Talfahrt*. <https://www.adac.de/news/neuzulassungen-kba/>
- Bausch, T., & Tauber, V. (2023). *Lebensraumqualität Südtirol: Eine Studie zur subjektiven Wahrnehmung der Lebensqualität durch die Südtiroler Bevölkerung*. <https://webserver.scientificnet.org/rest/entries/api/v1/blobs/205158>
- Brenner Corridor Plattform Arbeitsgruppe Infrastruktur. (2021). *Brenner Korridor Personenverkehrsstudie zusammenfassender Bericht. Studie und Analyse der prognostizierten Personenverkehrsflüsse und der damit zusammenhängenden Angebote von Fernverkehrszügen basierend auf der zukünftigen Infrastruktur. Zusammenfassender Bericht Oktober 2021*. https://www.bcplatform.eu/fileadmin/user_upload/BCP/personenverkehrsstudie/BCP_PTS_SummaryReport_DE_UA.pdf
- I.Stat. (2023). *Veicoli—Pubblico registro automobilistico*. http://dati.istat.it/index.aspx?datasetcode=dcis_veicolipra
- JATO. (2021, April). *CO2-Ausstoß neu zugelassener Pkw in Europa 2021 (Statista)*. Statista. <https://de-statista-com.libproxy.unibz.it/statistik/daten/studie/1095337/umfrage/durchschnittlicher-co2-ausstoss-neu-zugelassener-pkw-in-der-eu/>
- Kraftfahrtbundesamt. (2023, January). *Fahrzeugbestand Deutschland*. https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahresbilanz_Bestand/fz_b_jahresbilanz_node.html
- Kraftfahrtbundesamt. (2023, September). *Jahresbilanz 2023*. https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand_node.html
- Landesinstitut für Statistik ASTAT. (2023). *Ankünfte und Übernachtungen nach Gebiet und Herkunft*. https://qlikview.services.siaq.it/QvAJAXZfc/opendoc_notool.htm?document=tourismus.qvw&host=QVS%40titan-a&anonymous=true
- Osservatorio Smart Mobility Politecnico Milano. (2023). *SMART MOBILITY Short Report 2023 La «via italiana» per la decarbonizzazione dei trasporti nel nuovo scenario geo-politico internazionale*. <https://www.energystrategy.it/download/1036380/>
- Prognos, Öko-Institut, Wuppertal-Institut. (2021). *Klimaneutrales Deutschland 2045. Wie Deutschland seine Klimaziele schon vor 2050 erreichen kann Langfassung im Auftrag von Stiftung Klimaneutralität, Agora Energiewende und Agora Verkehrswende*. https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2021/KNDE_2045_Langfassung/Klimaneutrales_Deutschland_2045_Langfassung.pdf
- sta – Südtiroler Transportstrukturen AG. (2023). *Fahrpläne Südtirol mobil*. <https://www.suedtirolmobil.info/de/meine-fahrt/fahrplaene>

- SZ. (2018). *Deutsche Bahn AG - Anzahl der ICE-Reisenden zwischen Berlin und München bis 2018 (Statista)*. Statista. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/895405/umfrage/prognose-der-reisenden-auf-ice-strecke-zwischen-berlin-und-muenchen/>
- UNRAE. (2022, January). *Italy: Market share of battery electric cars 2021 (statista)*. Statista. <https://www-statista-com.libproxy.unibz.it/statistics/736887/market-share-of-electric-cars-registered-in-italy/>
- van Goeverden, K., van Arem, B., & van Nes, R. (2016). Volume and GHG emissions of long-distance travelling by Western Europeans. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 45, 28–47. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2015.08.009>
- Vergori, A. S., & Arima, S. (2022). Transport modes and tourism seasonality in Italy: By air or by road? *Tourism Economics*, 28(3), 583–598. <https://doi.org/10.1177/1354816620974563>
- WWF Deutschland. (2009). *Der touristische Klima-Fussabdruck*. https://www.wwf.de/fileadmin/fm-wwf/Publikationen-PDF/Der_touristische_Klima-Fussabdruck.pdf

Anhang A: Tabellen und Chart-Sammlung Ist-Situation

A.1 Soziodemographie Stichprobe: Personen, die in den letzten 4 Jahren mindestens einmal in Südtirol Urlaub gemacht haben

Wie alt sind Sie?	DE	IT	Gesamt
18-34	20,8%	12,1%	16,4%
35-49	33,6%	34,3%	34,0%
50-64	25,8%	28,7%	27,3%
65+	19,8%	24,9%	22,4%
	100,0%	100,0%	100,0%

Was ist Ihre momentane berufliche Position?	DE	IT	Gesamt
Selbstständige/-r	8,2%	16,7%	12,5%
Angestellte/-r	69,6%	58,0%	63,8%
Derzeit nicht berufstätig	3,5%	8,9%	6,2%
Im Ruhestand	14,8%	14,7%	14,8%
In Ausbildung / Studium	3,9%	1,7%	2,8%
	100,0%	100,0%	100,0%

Was ist Ihre momentane berufliche Position?	DE	IT	Gesamt
Selbstständige/-r	8,2%	16,7%	12,5%
Angestellte/-r	69,6%	58,0%	63,8%
Derzeit nicht berufstätig	3,5%	8,9%	6,2%
Im Ruhestand	14,8%	14,7%	14,8%
In Ausbildung / Studium	3,9%	1,7%	2,8%
	100,0%	100,0%	100,0%

Was ist Ihr monatliches Netto-Haushaltseinkommen?	DE	IT	Gesamt
Bis unter 1.500 Euro	4,5%	10,4%	7,4%
1.501 bis unter 2.500 Euro	13,5%	28,9%	21,2%
2.501 Euro bis unter 4.000 Euro	37,1%	42,9%	40,0%
4.001 Euro bis unter 6.000 Euro	31,6%	13,4%	22,5%
Über 6.000 Euro	13,5%	4,5%	9,0%
	100,0%	100,0%	100,0%

Ihrem Haushalt, Sie mit eingeschlossen?	DE	IT	Gesamt
Eine Person	17,6%	9,6%	13,6%
Zwei Personen	40,2%	33,5%	36,8%
Drei oder mehr Personen	42,2%	56,9%	49,6%
	100,0%	100,0%	100,0%

Leben in Ihrem Haushalt Kinder unter 14 Jahren?	DE	IT	Gesamt
Ja	38,1%	35,7%	36,8%
Nein	61,9%	64,3%	63,2%
	100,0%	100,0%	100,0%

Wie würden Sie die unmittelbare Umgebung Ihres Wohnorts beschreiben?	DE	IT	Gesamt
Städtisch (in den städtischen Nahverkehr eingebunden)	67,2%	72,6%	69,9%
Ländlich (nur mit Regionalverkehr angebunden)	32,8%	27,4%	30,1%
	100,0%	100,0%	100,0%

Was ist Ihr derzeit höchster Bildungsabschluss?	DE	IT	Gesamt
Hauptschulabschluss ohne abgeschlossene Berufsausbildung /Diploma di scuola primaria / diploma di scuola secondaria	1,0%	13,2%	7,1%
Certificato di scuola professionale/Mittlere Reife/ Hauptschulabschluss mit abgeschlossener Berufsausbildung	30,1%	5,6%	17,9%
Maturità/Abitur/ Hochschulreife/ Fachhochschulreife	26,5%	35,0%	30,8%
Diploma universitario e/o dottorato/Universitäts-/ Hochschulabschluss	42,4%	46,2%	44,3%
	100,0%	100,0%	100,0%

A.2 Letztes Urlaubsreiseziel in Südtirol

Wo in Südtirol haben Sie Ihren letzten Urlaub verbracht?	Deutschland	Italien	Gesamt
Alta Badia	4,8%	8,6%	6,7%
Eggental	4,7%	0,7%	2,7%
Eisacktal-Wipptal (Brixen, Villnöss, Gitschberg-Jochtal, Sterzing...)	7,9%	9,5%	8,7%
Gröden	5,9%	16,2%	11,1%
Hochpustertal (Sexten, Drei Zinnen, Prags...)	4,8%	15,2%	10,0%
Bruneck - Kronplatz	4,7%	5,6%	5,2%
Meraner Land	17,9%	13,1%	15,5%
Seiser Alm	5,9%	3,2%	4,5%
Südtirols Süden (Bozen, Ritten, Kalterer See, Eppan, Sarntal...)	29,9%	12,8%	21,3%
Vinschgau (Stilfser Joch, Graun/Reschen, Mals...)	5,9%	5,9%	5,9%
Tauferer Ahrntal	3,6%	3,1%	3,3%
Anderes	3,8%	6,1%	4,9%

Die nach Herkunftsland unterschiedlich präferierten Reiseziele korrespondieren mit den aus der Praxis bekannten nationalen Vorlieben (rot hervorgehoben).

A.3 Verfügbarkeit Verkehrsmittel im Alltag

Welche Verkehrsmittel stehen Ihnen im Alltag zur Verfügung?	DE	IT
Auto (Verbrenner, Hybrid)	89,8%	94,1%
Auto (Vollelektro)	11,8%	4,3%
Fahrrad	68,4%	61,0%
Verkehrsmittel	34,1%	12,3%
Elektrokleinstfahrzeuge (E-Roller, etc.)	9,1%	6,1%
Motorrad / Motorroller	23,3%	23,6%
Car Sharing	13,8%	6,3%
Keines der genannten	1,2%	1,3%

Auto (Vollelektro) - Verkehrsmittel im Alltag zur Verfügung					
			Nein	Ja	Gesamt
Auto (Verbrenner, Hybrid) -	DE	Nein	5,9%	4,2%	10,2%
		Ja	82,3%	7,5%	89,8%
		Gesamt	88,2%	11,8%	100,0%
Verkehrsmittel im Alltag zur Verfügung	IT	Nein	3,7%	2,2%	5,9%
		Ja	91,9%	2,2%	94,1%
		Gesamt	95,7%	4,3%	100,0%

A.4 Verkehrsmittelnutzung im Alltag

Verkehrsmittelnutzung im Alltag	Deutschland				Italien			
	täglich oder fast täglich	öfters in der Woche	seltener als		täglich oder fast täglich	öfters in der Woche	seltener als	
			1 mal die Woche	nie			1 mal die Woche	nie
Auto (Selbstfahrer*in)	60,1%	26,4%	9,0%	4,4%	60,3%	25,6%	9,6%	4,4%
Zu Fuß	52,5%	33,0%	11,2%	3,4%	49,6%	34,2%	11,5%	4,8%
Fahrrad, E-Bike	17,3%	41,7%	26,6%	14,4%	9,3%	27,1%	30,5%	33,2%
ÖPNV - Schiene (U-Bahn, S-Bahn, Tram)	13,0%	18,7%	42,1%	26,2%	6,6%	9,3%	38,3%	45,8%
Öffentlicher Personennahverkehr - Bus	9,4%	19,1%	44,7%	26,7%	7,0%	9,5%	37,4%	46,1%
Auto (Mitfahrer*in)	7,9%	26,2%	48,7%	17,1%	6,4%	30,3%	46,6%	16,7%
Motorrad / Motorroller	4,7%	12,8%	17,4%	65,1%	4,6%	12,4%	14,3%	68,7%
Fernzug (z.B. IC, EC, ICE, Freccia)	3,8%	6,5%	58,9%	30,8%	1,3%	3,4%	53,4%	41,8%
Taxi	2,7%	5,2%	42,4%	49,6%	0,8%	1,5%	25,4%	72,2%
Fernbus	2,4%	6,1%	26,5%	64,9%	2,8%	5,6%	29,3%	62,3%
Elektrokleinstfahrzeuge (E-Roller, etc.)	2,3%	10,3%	14,1%	73,4%	2,1%	3,9%	8,1%	86,0%
Flugzeug	2,2%	4,0%	63,7%	30,1%	0,8%	1,5%	53,1%	44,5%

A.5 Verfügbarkeit und Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln

Bus, Tram - Wie weit ist die nächste Haltestelle des ÖV von Ihrem Wohnort entfernt?	DE	IT
bis 400 m (ca. 5 min zu Fuß)	56,6%	62,7%
400-800 m (ca. 10 min zu Fuß)	24,2%	17,7%
800 - 1600 m (ca. 10-15 min zu Fuß)	11,1%	7,3%
über 1600 m (mehr als 15 min zu Fuß)	4,4%	5,9%
weiß nicht	1,3%	2,7%
nicht verfügbar	2,4%	3,7%

Regionalzug - Wie weit ist die nächste Haltestelle des ÖV von Ihrem Wohnort entfernt?	DE	IT
bis 400 m (ca. 5 min zu Fuß)	7,3%	6,5%
400-800 m (ca. 10 min zu Fuß)	13,2%	11,8%
800 - 1600 m (ca. 10-15 min zu Fuß)	24,1%	17,0%
über 1600 m (mehr als 15 min zu Fuß)	44,6%	45,1%
weiß nicht	3,0%	4,5%
nicht verfügbar	7,7%	15,0%

U-Bahn, S-Bahn - Wie weit ist die nächste Haltestelle des ÖV von Ihrem Wohnort entfernt?	DE	IT
bis 400 m (ca. 5 min zu Fuß)	13,7%	6,7%
400-800 m (ca. 10 min zu Fuß)	14,9%	8,5%
800 - 1600 m (ca. 10-15 min zu Fuß)	14,7%	9,3%
über 1600 m (mehr als 15 min zu Fuß)	20,6%	13,6%
weiß nicht	2,8%	2,1%
nicht verfügbar	33,4%	59,8%

Fernbahnhof - Wie weit ist die nächste Haltestelle des Fernverkehrs von Ihrem Wohnort entfernt?	DE	IT
bis ca. 10 km	41,5%	50,9%
10 - 25 km	30,9%	25,7%
25 - 50 km	17,3%	14,6%
mehr als 50 km	6,9%	4,8%
weiß nicht	3,4%	4,0%

Fernbusbahnhof - Wie weit ist die nächste Haltestelle des Fernverkehrs von Ihrem Wohnort entfernt?	DE	IT
bis ca. 10 km	36,1%	56,4%
10 - 25 km	30,9%	20,2%
25 - 50 km	18,5%	9,6%
mehr als 50 km	6,8%	3,3%
weiß nicht	7,7%	10,4%

Haben Sie die Möglichkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln ohne Umstieg zu einem Fernbahnhof zu gelangen?	DE	IT
Ja	65,9%	68,3%
Nein	29,6%	24,8%
Weiß nicht	4,4%	6,9%

Besteht an Ihrem Wohnort mindestens eine stündliche Verbindung zu einem Fernbahnhof	DE	IT
Ja	75,3%	63,2%
Nein	17,5%	25,3%
Weiß nicht	7,2%	11,5%

A.6 Einstellungen zu Verkehrsmitteln Auto, Bahn und Fernbus

	Deutschland					
	stimme voll- ständig zu	stimme zu	stimme teilweise zu	stimme nicht zu	stimme überhaupt nicht zu	betrifft mich nicht
<i>Einstellungen Auto</i>						
Ich fahre gerne mit dem Auto (mit).	43,7%	30,3%	16,5%	4,9%	1,9%	2,7%
Das Auto ist für meine Freizeitaktivitäten unverzichtbar.	39,9%	26,9%	20,5%	7,0%	3,1%	2,5%
Das Auto ist für meinen Alltag unverzichtbar.	45,3%	23,9%	16,1%	7,8%	4,8%	2,0%
Mit dem Auto zu fahren bedeutet für mich Freiheit und Unabhängigkeit.	49,4%	28,1%	13,1%	4,2%	2,1%	3,0%
Das Auto ist für mich lediglich ein Transportmittel, nichts anderes.	21,4%	23,5%	25,4%	17,3%	10,4%	2,0%
Ich finde es ist wichtig, was für ein Auto man fährt.	17,3%	20,5%	25,4%	18,8%	16,1%	1,9%
<i>Einstellungen Bahn</i>						
Ich finde Bahnfahren entspannend.	21,4%	29,4%	24,4%	11,9%	9,3%	3,5%
Bahnfahren und Züge faszinieren mich.	16,4%	20,3%	25,6%	20,5%	13,5%	3,7%
Während der Bahnfahrt kann ich die Zeit persönlich nutzen (arbeiten, lesen, schlafen...).	31,2%	36,1%	19,7%	4,6%	4,1%	4,3%
Ich denke mit der Bahn zu reisen ist nachhaltiger als das Auto zu nutzen.	33,5%	31,8%	23,0%	5,2%	3,5%	3,0%
<i>Einstellungen Fernbus</i>						
Während der Fahrt im Fernbus/ Reisebus kann ich die Zeit persönlich nutzen (arbeiten, lesen, schlafen...).	17,1%	27,5%	27,4%	11,4%	6,3%	10,3%
Ich finde Fahrten im Fernbus/ Reisebus bequem / entspannend.	12,9%	19,4%	25,3%	20,4%	11,4%	10,7%
Ich finde Fernbusse sind eine attraktive Ergänzung / Alternative zur Bahn.	16,9%	27,4%	28,1%	12,2%	7,6%	7,7%
Ich denke, dass mit dem Fernbus / Reisebus zu reisen nachhaltiger ist als das Auto zu nutzen.	19,3%	28,3%	31,4%	8,4%	5,1%	7,4%

	Italien					betrifft mich nicht
	stimme vollständig zu	stimme zu	stimme teilweise zu	stimme nicht zu	stimme überhaupt nicht zu	
<i>Einstellungen Auto</i>						
Ich fahre gerne mit dem Auto (mit).	36,0%	34,9%	16,9%	7,7%	2,7%	1,8%
Das Auto ist für meine Freizeitaktivitäten unverzichtbar.	37,2%	34,8%	18,8%	5,3%	2,4%	1,5%
Das Auto ist für meinen Alltag unverzichtbar.	39,0%	28,3%	19,9%	7,6%	3,6%	1,4%
Mit dem Auto zu fahren bedeutet für mich Freiheit und Unabhängigkeit.	42,4%	36,0%	12,9%	4,5%	2,2%	2,1%
Das Auto ist für mich lediglich ein Transportmittel, nichts anderes.	18,2%	24,3%	27,8%	16,9%	11,8%	1,0%
Ich finde es ist wichtig, was für ein Auto man fährt.	19,4%	30,3%	30,9%	11,9%	5,6%	2,0%
<i>Einstellungen Bahn</i>						
Ich finde Bahnfahrten entspannend.	28,6%	33,3%	25,2%	7,2%	2,9%	2,8%
Bahnfahrten und Züge faszinieren mich.	23,0%	33,0%	25,8%	12,7%	2,7%	2,8%
Während der Bahnfahrt kann ich die Zeit persönlich nutzen (arbeiten, lesen, schlafen...).	45,5%	34,1%	13,7%	2,2%	1,3%	3,2%
Ich denke mit der Bahn zu reisen ist nachhaltiger als das Auto zu nutzen.	39,4%	35,8%	15,8%	3,1%	2,7%	3,2%
<i>Einstellungen Fernbus</i>						
Während der Fahrt im Fernbus/ Reisebus kann ich die Zeit persönlich nutzen (arbeiten, lesen, schlafen...).	13,8%	32,4%	30,7%	11,4%	5,8%	5,9%
Ich finde Fahrten im Fernbus/ Reisebus bequem / entspannend.	7,6%	20,6%	29,1%	24,8%	12,1%	5,8%
Ich finde Fernbusse sind eine attraktive Ergänzung / Alternative zur Bahn.	9,9%	24,3%	33,6%	17,1%	8,8%	6,3%
Ich denke, dass mit dem Fernbus / Reisebus zu reisen nachhaltiger ist als das Auto zu nutzen.	11,5%	30,7%	32,3%	13,9%	5,9%	5,7%

A.7 Affinität zur Bahn als Reiseverkehrsmittel

Deutschland		Italien	
Sind Sie im Besitz einer Bahncard / eines Bahnabonnements?			
DB Bahncard 25	15,3%	Trenitalia abbonamento	8,3%
DB Bahncard 50	12,5%	Carnet Smart	2,4%
DB Bahncard 100	6,6%	Carnet 5-10-15 viaggi	2,7%
Probe Bahncard	2,1%	ItaloPiù	5,0%
Andere	0,7%	Andere	0,9%

*Anmerkung: Zahlen zu Bahncard 100 fraglich – Anteil ist im Verhältnis sehr hoch. Ggf. haben Befragte Zugang zu Karten des Unternehmens, für das sie arbeiten.

Deutschland		Italien	
Wenn Sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, welche Mobilitätsapps nutzen Sie (für bspw. Fahrplanauskunft, Ticketkauf...)?			
DB Navigator	58,2%	Trenitalia App	42,4%
		Italo treno	22,8%
FlixBus	18,9%	FlixBus	12,8%
trainline	8,0%	Trainline	11,5%
Google Maps	53,0%	Google Maps	33,0%
Apps von regionalen Anbietern / Verkehrsverbänden	26,9%	Applicazioni di fornitori regionali/associazioni di trasporto	9,2%
Andere	2,7%	Andere	3,5%
Keine	17,3%	Keine	33,4%

A.8 Präferenzen Urlaubsverkehrsmittel letzte 5 Reisen

Anzahl Reisen mit ...	Deutschland					
	alle	4	3	2	1	keine
Auto	16,3%	12,8%	17,0%	19,0%	27,4%	7,5%
Bahn	0,5%	0,8%	3,0%	10,2%	28,5%	57,0%
Bus	0,1%	0,3%	1,0%	2,2%	13,2%	83,2%
Flugzeug	1,4%	2,6%	5,9%	14,7%	30,4%	45,0%
Wohnmobil/Camper	0,4%	0,5%	1,3%	1,4%	7,7%	88,6%

Anzahl Reisen	Italien					
	alle	4	3	2	1	keine
Auto	23,3%	14,9%	18,6%	16,2%	19,9%	7,0%
Bahn	0,9%	0,7%	1,9%	10,7%	29,6%	56,1%
Bus	0,1%	0,3%	0,3%	2,4%	11,1%	85,8%
Flugzeug	1,2%	0,9%	4,5%	13,1%	30,2%	50,0%
Wohnmobil/Camper	0,4%	0,8%	0,1%	0,4%	3,4%	94,8%

	Präferenzprofil Verkehrsmittel letzte 5 Urlaubsreisen		
	ausschließlich	am häufigsten	% mit Präferenz
Auto	26,6%	34,4%	61,0%
Bahn	1,1%	5,5%	6,6%
Bus	0,4%	1,2%	1,6%
Flug	1,7%	0,8%	2,5%
Wohnmobil	0,6%	1,6%	2,2%
Mix aus 2		3,8%	
Mix aus 3		14,6%	
Mix aus 4		2,3%	
Mix alle 5		1,5%	
Sonstige		3,9%	

A.9 Einschätzung der Erreichbarkeit ausgewählter Alpiner Reiseziele mit der Bahn

Erreichbarkeit Alpiner Reiseziele aus Deutschland						Erreichbarkeit Alpiner Reiseziele aus Italien					
Reiseziel	sehr gut	gut	schlecht	sehr schlecht	kann ich nicht beurteilen/ weiß ich nicht	Reiseziel	sehr gut	gut	schlecht	sehr schlecht	kann ich nicht beurteilen/ weiß ich nicht
Südtirol (IT)	21,2%	41,0%	13,9%	4,1%	19,8%	Alto Adige (IT)	18,8%	45,4%	16,4%	2,9%	16,5%
Oberbayerische Alpen (DE)	31,4%	41,5%	8,1%	2,3%	16,7%	Trentino (IT)	23,9%	48,1%	11,9%	2,1%	14,0%
Allgäu (DE)	30,1%	40,1%	9,7%	2,8%	17,3%	Belluno (IT)	14,0%	39,4%	18,4%	3,6%	24,6%
Salzburger Land (AT)	26,2%	39,0%	9,7%	2,9%	22,1%	Sondrio (IT)	10,8%	38,9%	21,5%	4,2%	24,5%
Nordtirol (AT)	18,1%	39,8%	13,2%	4,3%	24,6%	Valle d'Aosta (IT)	11,2%	34,0%	25,6%	6,7%	22,5%
Kärnten (AT)	18,2%	36,8%	12,4%	3,4%	29,2%	Tirol del Nord (AT)	6,8%	35,8%	25,8%	4,9%	26,7%
Trentino (IT)	16,6%	36,7%	13,7%	4,4%	28,6%	Grigioni (CH)	4,9%	22,1%	23,6%	8,3%	41,2%
Tessin (CH)	16,8%	31,7%	13,7%	4,3%	33,6%	Tessino (CH)	4,0%	17,7%	24,6%	8,1%	45,7%
Graubünden (CH)	15,5%	30,4%	13,9%	4,4%	35,9%						

A.10 Letzte Urlaubsreise nach Südtirol: Eckdaten

Reisejahr	DE	IT
2023	7,3%	7,0%
2022	39,0%	42,1%
2021	16,7%	16,0%
2020	11,1%	8,0%
2019	15,3%	15,5%
2018	10,7%	11,4%

	DE	IT
Januar	7,4%	8,2%
Februar	10,4%	7,0%
März	5,0%	2,0%
April	3,0%	2,9%
Mai	5,5%	8,5%
Juni	11,0%	6,9%
Juli	17,1%	15,0%
August	11,4%	19,8%
September	10,8%	7,4%
Oktober	10,6%	5,6%
November	0,9%	2,9%
Dezember	7,0%	13,8%

Reisedauer	DE	IT
1-2 Tage (1 ÜN)	3,4%	6,0%
2-3 Tage (2 ÜN)	14,8%	17,4%
3-4 Tage (3 ÜN)	15,3%	12,8%
5-7 Tage (4-6 ÜN)	30,6%	39,8%
8-10 Tage (7-9 ÜN)	24,6%	17,0%
11-14 Tage (10-13 ÜN)	9,6%	4,2%
15 Tage+ (14 ÜN +)	1,7%	2,8%

Reise in Schulferien: 33,2%
davon auf Schulferien angewiesen: 70,4% (entsprechend 23,4% aller Reisender)

Zeitpunkt der Planung	Planung Urlaub im Voraus		Buchung der Unterkunft		Verkehrsmittel für Anreise	
	DE	IT	DE	IT	DE	IT
Weniger als 2 Wochen vor Abreise	8,9%	16,7%	9,7%	18,0%	16,4%	22,0%
2 Wochen - 2 Monate vor Abreise	33,9%	39,4%	35,6%	40,0%	27,8%	28,3%
Länger als 2 Monate vor Abreise	54,7%	40,3%	49,6%	34,8%	47,0%	39,3%
Habe mich spontan/kurzfristig entschieden / bei Reiseantritt	2,5%	3,6%	5,0%	7,2%	8,7%	10,4%

Mit wem sind Sie verreist?			Anzahl Personen aus Ihrem Haushalt			Anzahl Personen NICHT aus Ihrem Haushalt		
	DE	IT		DE	IT		DE	IT
Mit Personen aus dem eigenen Haushalt	66,8%	80,9%	keine	0,2%	0,0%	keine	6,1%	2,0%
Mit Freunden / Verwandten (anderer Haushalt)	34,7%	21,1%	1	32,8%	38,8%	1	30,7%	25,0%
Mit einer Reisegruppe (z.B. Busreise)	6,8%	2,4%	2	34,6%	25,2%	2	27,8%	27,9%
Alleine	5,2%	4,1%	3	15,6%	20,7%	3	11,3%	18,1%
			4 und mehr	12,6%	10,6%	4 und mehr	9,0%	9,8%

Sind Kinder mitgereist? 64,4% Nein, 35,6% Ja

Wenn Kinder mitgereist ... Altersstruktur

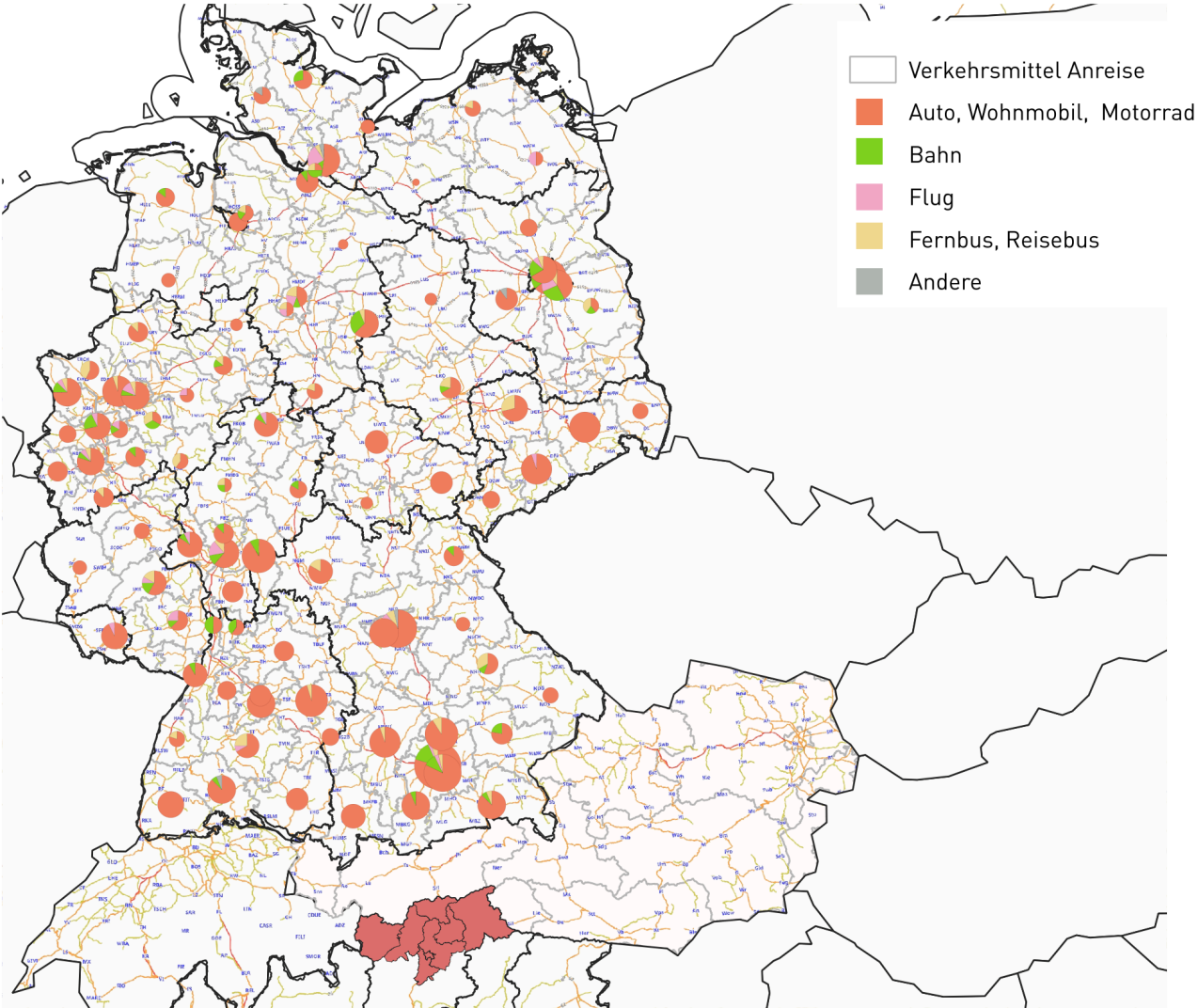
	0 bis unter 4 Jahre		4 bis unter 6 Jahre		6 bis 14 Jahre	
	DE	IT	DE	IT	DE	IT
keines	72,0%	72,6%	73,6%	78,7%	37,6%	26,1%
1 Kind	24,2%	22,8%	21,7%	19,5%	42,7%	47,4%
2 Kinder	3,2%	3,6%	4,1%	1,5%	15,6%	23,1%
3 und mehr Kinder	0,6%	0,9%	0,6%	0,3%	4,1%	3,3%

A.11 Für die Urlaubsplanung genutzte Informationsquellen

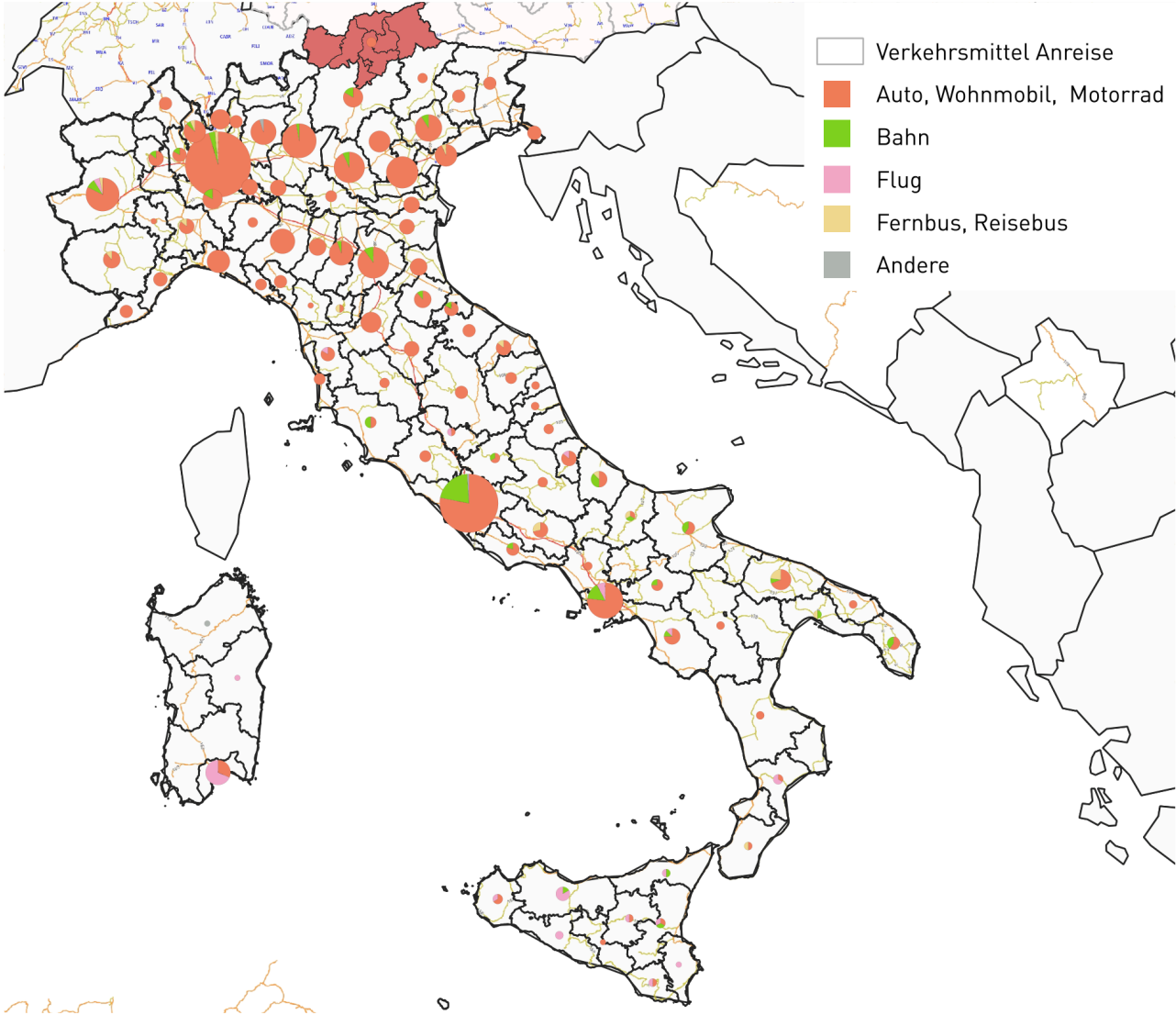
	Deutschland		Italien	
	als Quelle genutzt	Haupt- quelle	als Quelle genutzt	Haupt- quelle
Buchungsplattformen (z.B. booking.com, hrs)	28,7%	8,2%	42,2%	9,7%
Webseite meines Reiseziels	27,5%	6,4%	36,6%	8,9%
Routenplaner (z.B. Google Maps, App auf Handy)	47,1%	8,8%	28,1%	7,3%
Webseite meiner Unterkunft	34,7%	7,5%	24,8%	4,8%
Familie / Freunde / Bekannte	32,9%	7,2%	30,8%	4,2%
Reiseführer (Print), Reisemagazine	15,6%	4,1%	14,8%	3,0%
Social Media (Facebook, Instagram...)	12,4%	5,4%	12,9%	2,9%
Prospekte, Flyer, Kataloge	14,1%	4,0%	13,7%	2,4%
Reiseblogs	10,0%	1,8%	11,5%	2,3%
Webseite von Verkehrsunternehmen (DB, trenitalia, Flixbus...)	15,1%	3,3%	9,2%	2,2%
Beratung durch meinen Gastgeber (Telefon, WhatsApp...)	12,1%	2,8%	10,8%	1,9%
Beratung durch Reisebüro	9,8%	2,3%	4,8%	0,4%
Anderes	4,0%	0,2%	2,3%	0,4%

A.12 Herkunft der Gäste und genutztes Verkehrsmittel

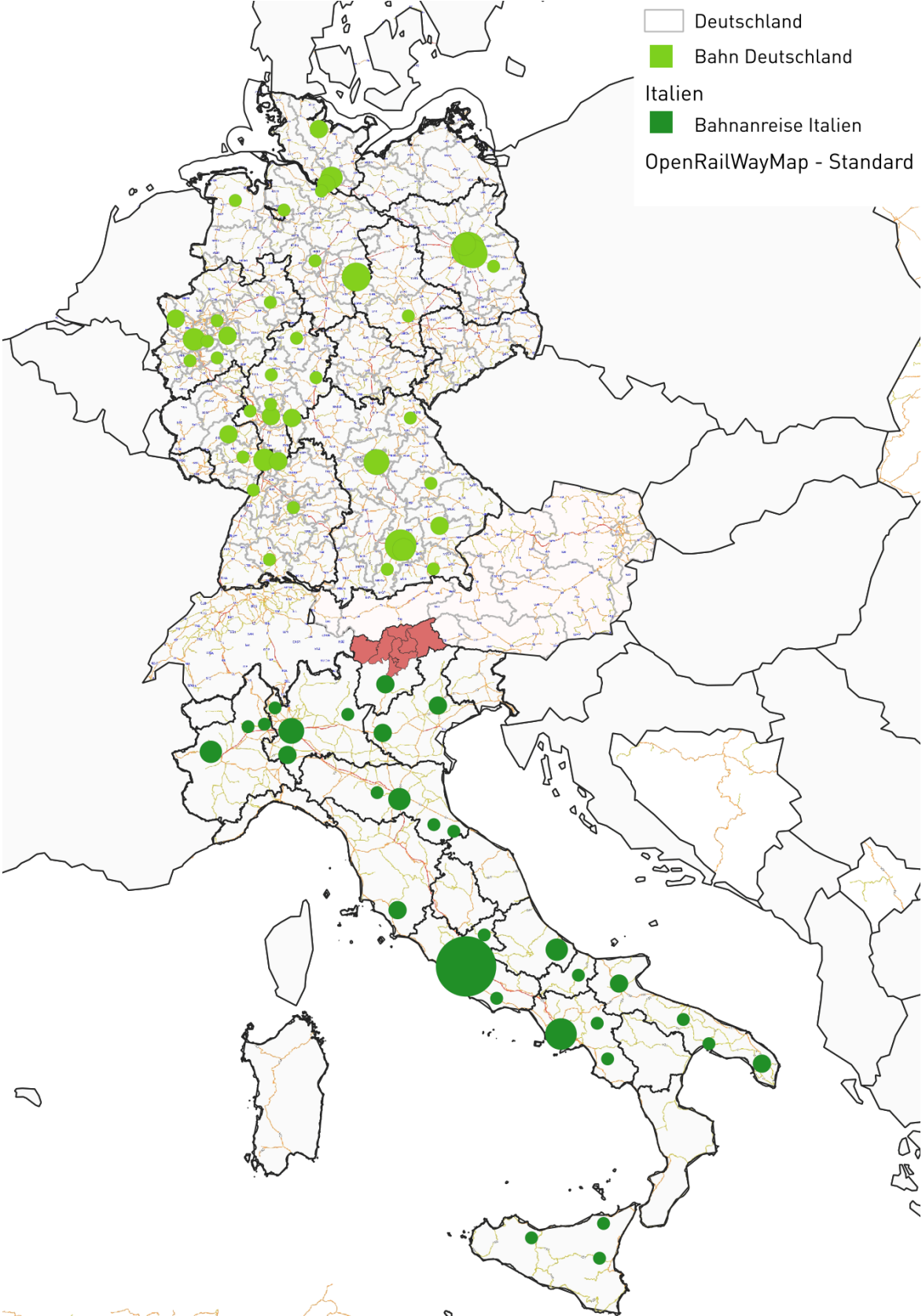
A.12.1 Herkunftsverteilung Deutschland



A.12.2 Herkunftsverteilung Italien



A.12.3 Herkunft der mit der Bahn Anreisenden Deutschland und Italien



A.13 Vergleich Soziodemographie Präferenzgruppen Zug, potenziell Zug, nur Auto

	Zug Nutzer jetzt - zukünftig	Zug Nicht - Nutzer - vielleicht zukünftig	Auto jetzt, nur Auto denkbar zukünftig	Sig.		Zug Nutzer jetzt - zukünftig	Zug Nicht - Nutzer - vielleicht zukünftig	Auto jetzt, nur Auto denkbar zukünftig	Sig.
Wie alt sind Sie?					Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt, Sie mit eingeschlossen?				
18-34	21,6%	20,3%	11,7%		Eine Person	25,9%	13,1%	11,4%	
35-49	34,5%	37,9%	32,4%		Zwei Personen	24,5%	29,4%	42,9%	
50-64	23,7%	28,1%	29,6%		Drei oder mehr Personen	49,6%	57,5%	45,7%	0,000
65+	20,1%	13,7%	26,4%	0,000					
Leben in Ihrem Haushalt Kinder unter 14 Jahren?					Wie würden Sie die unmittelbare Umgebung Ihres Wohnorts beschreiben?				
Ja	43,7%	45,1%	31,9%		Städtisch (in den städtischen Nah	88,5%	75,8%	61,2%	
Nein	56,3%	54,9%	68,1%	0,002	Ländlich (nur mit Regionalverkeh	11,5%	24,2%	38,8%	0,000
Was ist Ihre momentane berufliche Position?					Was ist Ihr monatliches Netto-Haushaltseinkommen?				
Selbstständige/-r	10,1%	15,0%	12,4%		Bis unter 1.500 Euro	12,9%	5,2%	6,7%	
Angestellte/-r	72,7%	73,2%	61,4%		1.501 bis unter 2.500 Euro	24,5%	22,2%	20,6%	
Derzeit nicht berufstätig	7,2%	6,5%	5,8%		2.501 Euro bis unter 4.000 Euro	33,8%	50,3%	38,0%	
Im Ruhestand	7,2%	2,6%	18,9%		4.001 Euro bis unter 6.000 Euro	20,9%	15,7%	24,5%	
In Ausbildung / Studium	2,9%	2,6%	1,5%	0,000	Über 6.000 Euro	7,9%	6,5%	10,2%	0,006
					Was ist ihr derzeitiger höchster Bildungsabschluss?				
					Hauptschulabschluss ohne abgeschlossene Berufsausbildung	11,5%	7,8%	7,8%	
					Mittlere Reife/ Hauptschulabschluss mit abgeschlossener Berufs	12,9%	18,3%	20,0%	
					Abitur/ Hochschulreife/ Fachhochschulreife	20,9%	29,4%	31,0%	
					Universitäts-/ Hochschulabschluss	54,7%	44,4%	41,2%	0,024

A.14 Reisetage und Zeiten

	Alle Verkehrsmittel				Letzte Reise mit der Bahn			
	DE	IT	DE	IT	DE	IT	DE	IT
	Anreisetag		Rückreisetag		Anreisetag		Rückreisetag	
Montag / Lunedì	15,6%	15,6%	7,4%	12,2%	27,3%	18,6%	13,0%	8,6%
Dienstag / Martedì	9,7%	9,6%	6,6%	5,4%	15,6%	11,4%	7,8%	8,6%
Mittwoch / Mercoledì	9,2%	8,7%	8,5%	5,4%	10,4%	10,0%	9,1%	7,1%
Donnerstag / Giovedì	12,6%	11,9%	11,1%	7,6%	11,7%	14,3%	11,7%	4,3%
Freitag / Venerdì	17,2%	19,4%	13,6%	9,4%	18,2%	22,9%	16,9%	14,3%
Samstag / Sababto	22,4%	25,9%	25,3%	23,6%	9,1%	14,3%	19,5%	17,1%
Sonntag / Domenica	13,3%	8,9%	27,4%	36,5%	7,8%	8,6%	22,1%	40,0%
	Beginn der Anreise		Beginn der Rückreise		Beginn der Anreise		Beginn der Rückreise	
Morgens / buonora (5-9)	51,1%	54,3%	14,8%	12,6%	40,3%	60,0%	9,1%	18,6%
Vormittags / mattina (9-12)	30,7%	32,3%	52,6%	35,4%	42,9%	22,9%	46,8%	22,9%
Nachmittags / pomeriggio (12-17)	9,8%	8,1%	21,2%	28,3%	6,5%	10,0%	26,0%	35,7%
Abends / sera (17-21)	3,1%	1,8%	9,3%	19,3%	7,8%	1,4%	15,6%	18,6%
Nachts / notte (21-5)	5,3%	3,5%	2,1%	4,3%	2,6%	5,7%	2,6%	4,3%

A.15 Bewertung / Rolle von Eigenschaften des gewählten Verkehrsmittels: Auto

Rolle / Bewertung von Eigenschaften des gewählten Verkehrsmittels: Auto	Deutschland					Italien				
	sehr wichtig	wichtig	teilweise wichtig	nicht wichtig	überhaupt nicht wichtig	sehr wichtig	wichtig	teilweise wichtig	nicht wichtig	überhaupt nicht wichtig
Sicherheit	21,0%	26,5%	21,2%	14,7%	16,6%	17,3%	26,8%	21,4%	12,0%	22,5%
Barrierefreiheit	10,3%	17,0%	14,9%	20,9%	36,9%	22,5%	41,2%	20,8%	7,5%	8,1%
Reise mit Kindern*	41,4%	34,0%	11,5%	4,9%	8,2%	34,1%	39,8%	16,9%	4,6%	4,6%
Fahrtkosten	17,8%	30,7%	29,5%	11,9%	10,1%	17,8%	39,4%	29,8%	8,7%	4,3%
Reisedauer	24,6%	39,7%	22,7%	6,8%	6,2%	22,8%	42,4%	24,8%	7,1%	2,9%
Komfort	29,1%	44,2%	19,3%	4,4%	2,9%	28,0%	48,7%	17,9%	3,8%	1,6%
Reise mit Haustier	13,1%	10,4%	6,5%	9,4%	60,6%	13,2%	13,5%	10,3%	14,4%	48,6%
Transport von Sportgeräten Apr-Nov	10,3%	15,6%	13,9%	18,5%	41,7%	10,4%	17,3%	17,4%	24,2%	30,7%
Transport von Sportgeräten Winter	36,9%	27,5%	15,9%	9,0%	10,7%	19,0%	23,3%	17,0%	20,9%	19,8%
Mobilität vor Ort	45,0%	33,5%	13,1%	4,5%	3,9%	31,9%	38,2%	19,2%	6,6%	4,1%
Gepäckstransport	30,4%	36,2%	18,0%	7,2%	8,3%	26,1%	39,5%	20,9%	7,9%	5,5%
Flexibilität in der Reisegestaltung	41,1%	38,1%	14,6%	3,0%	3,3%	32,7%	42,9%	16,8%	4,6%	3,0%

A.16 Gründe für die Wahl des Autos an Stelle Bahn/Bus

Gründe für die Wahl des Autos an Stelle Bahn / Bus	Deutschland					Italien				
	sehr wichtig	wichtig	teilweise wichtig	nicht wichtig	überhaupt nicht wichtig	sehr wichtig	wichtig	teilweise wichtig	nicht wichtig	überhaupt nicht wichtig
Notwendigkeit / Hindernisse Ticketkauf für Bus oder Bah	10,8%	17,7%	18,7%	17,6%	35,2%	6,6%	16,9%	20,6%	20,6%	35,3%
Keine geeignete Verbindung mit Bus oder Bahn	15,2%	21,7%	23,1%	13,7%	26,3%	16,0%	23,8%	23,4%	13,7%	23,1%
Fehlende Privatsphäre in Bus und Bahn	16,1%	22,1%	22,9%	17,6%	21,4%	13,3%	17,5%	21,8%	23,6%	23,8%

A.17 Bewertung / Rolle von Eigenschaften des gewählten Verkehrsmittels: Auto

Rolle / Bewertung von Eigenschaften des gewählten Verkehrsmittels: Bahn	Deutschland					Italien				
	sehr wichtig	wichtig	teilweise wichtig	nicht wichtig	überhaupt nicht wichtig	sehr wichtig	wichtig	teilweise wichtig	nicht wichtig	überhaupt nicht wichtig
Sicherheit	37,0%	30,8%	19,9%	9,6%	2,7%	30,4%	48,9%	12,0%	4,3%	4,3%
Barrierefreiheit	21,9%	15,1%	17,8%	25,3%	19,9%	27,2%	50,0%	13,0%	5,4%	4,3%
Reise mit Kindern*	32,7%	30,6%	16,3%	10,2%	10,2%	46,4%	32,1%	10,7%	10,7%	0,0%
Fahrtkosten	28,1%	34,2%	26,7%	4,8%	6,2%	29,3%	44,6%	23,9%	2,2%	0,0%
Reisedauer	19,2%	37,7%	28,8%	8,2%	6,2%	22,8%	52,2%	20,7%	2,2%	2,2%
Komfort	27,4%	38,4%	25,3%	6,8%	2,1%	40,2%	45,7%	10,9%	3,3%	0,0%
Möglichkeit, sich während der Fahrt zu beschäftigen (z.B. Lesen, Arbeiten, Spielen, ...)	21,2%	30,8%	28,1%	15,8%	4,1%	23,9%	51,1%	18,5%	1,1%	5,4%
Während der Reise die Landschaft genießen / betrachten	32,2%	28,8%	22,6%	10,3%	6,2%	33,7%	45,7%	14,1%	4,3%	2,2%
Umweltfreundlich / nachhaltig	21,9%	37,7%	26,7%	8,2%	5,5%	29,3%	45,7%	18,5%	5,4%	1,1%
Weniger anstrengend als mit Auto	38,4%	28,1%	21,9%	8,2%	3,4%	51,1%	37,0%	9,8%	1,1%	1,1%

A.18 Probleme bei der letzten Anreise – Hauptverkehrsmittel Auto

	Deutschland				Italien			
	Auto (Selbst- fahrer*in)		Auto (Mitfahrer*in)		Auto (Selbst- fahrer*in)		Auto (Mitfahrer*in)	
Mit dem Auto als Hauptverkehrsmittel angereist	560	100,0%	215	100,0%	488	100,0%	328	100,0%
Davon mit Problemen	18	3,2%	13	6,0%	19	3,9%	22	6,7%
Im Stau gestanden	14	2,5%	8	3,7%	13	2,7%	16	4,9%
Schlechtes Wetter mit schlechten Straßen- und / oder Sichtverhältnissen	2	0,4%	2	0,9%	5	1,0%	4	1,2%
Baustellen, musste Umfahrungen in Kauf nehmen	5	0,9%	7	3,3%	3	0,6%	6	1,8%
Probleme am eigenen Auto / Autopanne	2	0,4%	3	1,4%	1	0,2%	3	0,9%
Fehlende Ladestationen E-Auto, Wartezeiten an Ladestationen	2	0,4%	2	0,9%	2	0,4%	1	0,3%
Navigation / finden der richtigen Route	0	0,0%	3	1,4%	2	0,4%	0	0,0%
Anderes	2	0,4%	0	0,0%	1	0,2%	2	0,6%

A.19 Probleme bei der letzten Anreise – Hauptverkehrsmittel Bahn

	Deutschland		Italien	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Mit der Bahn als Hauptverkehrsmittel angereist	77	100,0%	70	100,0%
Davon mit Problemen	7	9,1%	2	2,9%
Verspätete Abfahrt	1	1,3%	1	1,4%
Verspätete Ankunft	6	7,8%	0	0,0%
Anschluss verpasst	4	5,2%	0	0,0%
Zug / Bus war überfüllt	3	3,9%	1	1,4%
Zug / Bus ist ausgefallen	1	1,3%	0	0,0%
Barrierefreiheit der Fahrzeuge	2	2,6%	0	0,0%
Barrierefreiheit an Bahnhöfen	0	0,0%	0	0,0%
Sitzplatzreservierung ausgefallen / doppelt vergeben / Wagen fehlte	1	1,3%	0	0,0%
Nicht genug Stauraum für Reisegepäck aller Reisenden	1	1,3%	0	0,0%
Speisewagen / Getränkeservice fehlte / ausgefallen	0	0,0%	0	0,0%

A.20 Verkehrsmittelnutzung während des Aufenthaltes – alle Reisenden

	alle Reisenden									
	Deutschland					Italien				
	sehr häufig	häufig	gelegentlich	selten	nie	sehr häufig	häufig	gelegentlich	selten	nie
Eigenes Auto	32,9%	24,3%	18,0%	7,7%	17,1%	42,1%	23,1%	12,6%	6,4%	15,7%
Bergbahn	12,1%	17,0%	29,8%	16,2%	24,9%	9,6%	19,3%	24,2%	11,2%	35,7%
Anderes	8,9%	7,6%	8,9%	5,5%	69,1%	12,6%	10,2%	5,8%	6,8%	64,6%
Ortsbus / regionale Linienbusse	7,8%	12,1%	21,6%	15,3%	43,2%	4,8%	8,9%	17,1%	12,9%	56,3%
Shuttle Bus / Skibus / Wanderbus	6,4%	11,4%	17,1%	10,9%	54,3%	3,5%	9,8%	14,4%	10,5%	61,8%
Leihfahrrad	3,7%	8,2%	15,4%	8,3%	64,3%	2,4%	8,0%	14,7%	8,5%	66,5%
Zug	3,6%	7,7%	12,6%	10,3%	65,8%	3,0%	6,7%	8,3%	9,4%	72,6%
Eigenes Fahrrad	4,8%	7,1%	8,9%	5,9%	73,2%	2,8%	3,8%	6,1%	4,2%	83,1%
Reisebus	3,4%	4,1%	9,3%	6,9%	76,2%	1,5%	5,2%	8,9%	9,1%	75,3%
Mietauto	2,6%	4,9%	7,3%	5,9%	79,2%	1,0%	4,4%	4,9%	2,7%	87,0%
Motorrad / Motorroller	3,3%	4,1%	5,3%	4,3%	82,9%	1,9%	3,2%	2,5%	2,0%	90,5%
Taxi	2,5%	4,1%	8,1%	12,1%	73,2%	1,0%	2,4%	4,9%	3,9%	87,8%

A.21 Verkehrsmittelnutzung während des Aufenthaltes – nur mit Bahn Angereiste

	Nur Bahnreisende									
	Deutschland					Italien				
	sehr häufig	häufig	gelegentlich	selten	nie	sehr häufig	häufig	gelegentlich	selten	nie
Ortsbus / regionale Linienbusse	18,2%	29,9%	35,1%	9,1%	7,8%	17,1%	30,0%	30,0%	10,0%	12,9%
Zug	13,0%	24,7%	24,7%	15,6%	22,1%	18,6%	25,7%	22,9%	7,1%	25,7%
Bergbahn	18,2%	15,6%	33,8%	16,9%	15,6%	5,7%	27,1%	27,1%	8,6%	31,4%
Shuttle Bus / Skibus / Wanderbus	10,4%	18,2%	35,1%	10,4%	26,0%	5,7%	31,4%	22,9%	7,1%	32,9%
Anderes	6,7%	20,0%	6,7%	13,3%	53,3%	11,8%	23,5%	5,9%	0,0%	58,8%
Leihfahrrad	11,7%	16,9%	35,1%	7,8%	28,6%	8,6%	21,4%	18,6%	11,4%	40,0%
Mietauto	7,8%	9,1%	19,5%	20,8%	42,9%	0,0%	17,1%	15,7%	7,1%	60,0%
Reisebus	1,3%	7,8%	27,3%	5,2%	58,4%	2,9%	20,0%	22,9%	11,4%	42,9%
Motorrad / Motorroller	5,2%	5,2%	9,1%	11,7%	68,8%	2,9%	5,7%	7,1%	1,4%	82,9%
Eigenes Fahrrad	5,2%	6,5%	11,7%	6,5%	70,1%	2,9%	4,3%	7,1%	4,3%	81,4%
Taxi	3,9%	3,9%	18,2%	27,3%	46,8%	1,4%	8,6%	14,3%	10,0%	65,7%

A.22 Besonders wichtig vor einer Reise mit Bahn oder Fernbus

	Deutschland					Italien				
	sehr		teilweise	nicht	überhaupt	sehr		teilweise	nicht	überhaupt
	wichtig	wichtig	wichtig	wichtig	wichtig	wichtig	wichtig	wichtig	wichtig	wichtig
Nahe gelegene Haltestellen / Bahnhöfe	43,5%	39,2%	14,1%	2,7%	0,5%	39,5%	41,9%	15,5%	1,5%	1,7%
Übersichtliche Information, geringer Planungsaufwand	34,1%	47,5%	14,9%	2,9%	0,5%	31,5%	48,7%	15,5%	2,4%	1,9%
Einfacher / schneller / übersichtlicher Ticketkauf	39,7%	41,1%	14,7%	3,7%	0,8%	32,7%	46,5%	16,0%	3,4%	1,5%
Einfach zu bedienende Fahrplanauskunft (Web / App)	36,5%	42,9%	14,4%	4,8%	1,3%	27,6%	49,9%	16,7%	3,4%	2,4%
Kurzfristige Verfügbarkeit von Tickets	33,3%	37,9%	21,6%	5,9%	1,3%	24,2%	47,5%	21,8%	5,6%	1,0%
Park & Ride / Parkplatz-kapazitäten am Bahnhof	23,5%	33,3%	22,4%	12,3%	8,5%	25,4%	38,3%	22,5%	8,0%	5,8%
Reisezentrum / Schalter am Bahnhof in der Nähe zur Reiseauskunft / Buchung	17,6%	33,3%	25,6%	14,1%	9,3%	11,9%	36,6%	30,0%	15,0%	6,5%
Nachtverbindungen	20,8%	28,0%	30,7%	13,1%	7,5%	18,6%	30,0%	29,5%	13,8%	8,0%

A.23 Besonders während einer Reise mit Bahn oder Fernbus

	Deutschland					Italien				
	sehr		teilweise	nicht	überhaupt	sehr		teilweise	nicht	überhaupt
	wichtig	wichtig	wichtig	wichtig	wichtig	wichtig	wichtig	wichtig	wichtig	wichtig
Sauberkeit der Fahrzeuge	45,9%	42,9%	9,1%	1,6%	0,5%	56,2%	35,6%	6,8%	1,0%	0,5%
Keine überfüllten Fahrzeuge, garantierter Sitzplatz	52,0%	34,1%	12,0%	1,6%	0,3%	51,3%	37,0%	9,4%	1,7%	0,5%
Gut getaktete Anbindungen zwischen ÖPNV und Bahn/Bus	40,0%	46,9%	11,5%	1,3%	0,3%	39,7%	45,3%	12,1%	2,4%	0,5%
Pünktlichkeit	44,3%	40,0%	12,0%	3,5%	0,3%	40,2%	47,5%	9,9%	1,9%	0,5%
Wenige Umstiege / direkte Verbindungen	44,8%	40,0%	11,2%	2,9%	1,1%	44,6%	41,4%	12,1%	1,5%	0,5%
Sicherheit an Bahnhöfen und in Fahrzeugen	43,5%	38,7%	14,1%	2,1%	1,6%	44,8%	42,9%	10,2%	1,5%	0,7%
Gutes Gepäckhandling (z.b. ähnlich Flugreise)	37,1%	44,0%	15,7%	2,9%	0,3%	38,7%	43,6%	14,3%	2,2%	1,2%
Freundliches Personal	38,1%	43,7%	14,7%	2,7%	0,8%	32,7%	47,7%	16,7%	2,2%	0,7%
Gute Ausstattung der Fahrzeuge (WLAN, Strom, Bordrestaurant...)	30,9%	41,1%	21,3%	4,5%	2,1%	22,5%	39,7%	26,6%	7,5%	3,6%
Kurze Fahrtauern	24,5%	37,3%	28,0%	9,3%	0,8%	26,6%	43,8%	22,3%	5,3%	1,9%
Möglichkeiten für Privatsphäre	24,0%	42,7%	24,8%	6,9%	1,6%	22,8%	38,7%	29,8%	6,3%	2,4%
Barrierefreiheit	19,5%	27,5%	21,9%	16,8%	14,4%	32,9%	41,4%	18,2%	4,4%	3,1%
Autozugverbindungen mit entsprechendem Komfort (Schlaf-/ Liegesitz)	17,9%	31,7%	22,9%	11,7%	15,7%	27,1%	42,1%	23,5%	4,6%	2,7%
Nachtzug-/ Nachtbusverbindungen mit entsprechendem Komfort (Schlaf-/ Liegesitz)	23,2%	34,7%	24,8%	8,3%	9,1%	23,5%	37,3%	22,8%	11,9%	4,6%
Unproblematische Beförderung von Haustieren	16,0%	23,5%	10,1%	13,1%	37,3%	21,1%	23,7%	17,2%	11,4%	26,6%

A.24 Besonders wichtig am Aufenthaltsort bei einer Anreise mit Bahn oder Fernbus

	Deutschland					Italien				
	sehr wichtig	wichtig	teilweise wichtig	nicht wichtig	überhaupt	sehr wichtig	wichtig	teilweise wichtig	nicht wichtig	überhaupt
					nicht wichtig					nicht wichtig
Passende Mobilitätsangebote vor Ort (Shuttles zu interessanten Ausfluszielen usw)	34,7%	41,3%	19,7%	1,9%	2,4%	32,0%	49,6%	15,3%	2,4%	0,7%
Gepäckaufbewahrung in der Unterkunft am Abreisetag / Anreisetag bis check-in	29,6%	42,7%	20,0%	4,5%	3,2%	32,0%	49,4%	15,0%	2,7%	1,0%
Frühstück auch bei früher Abreise/ Abendessen bei später Ankunft	28,3%	42,9%	21,1%	4,8%	2,9%	27,1%	47,5%	17,9%	5,8%	1,7%
Häufige Fahrten der öffentlichen Verkehrsmittel, auch abends oder am Wochenende	27,7%	43,7%	21,6%	5,9%	1,1%	26,4%	47,0%	20,3%	5,1%	1,2%
Shuttle- Abholmöglichkeiten von Bus und Zugbahnhof	28,3%	41,3%	21,9%	5,6%	2,9%	25,9%	48,7%	22,3%	1,7%	1,5%
Late check-out oder early check-in in der Unterkunft	25,9%	40,0%	22,7%	6,4%	5,1%	28,3%	46,7%	20,8%	3,1%	1,0%
Gepäcktransport direkt zur Unterkunft	29,9%	39,7%	18,9%	8,0%	3,5%	27,4%	41,6%	21,1%	7,7%	2,2%
Nutzung Wellness-/ Spabereich am gesamten An- und Abreisetag	21,1%	36,5%	22,1%	14,4%	5,9%	22,0%	40,0%	23,7%	10,2%	4,1%
Ausleihstationen für Fahrräder vor Ort	22,9%	33,9%	28,8%	8,3%	6,1%	18,6%	37,0%	27,6%	9,7%	7,0%
umfassendes Mietangebot von Sportequipment (z.B. Skiausrüstung, MTB) vor Ort	21,9%	30,1%	28,5%	9,1%	10,4%	18,4%	36,6%	25,7%	11,6%	7,7%
Nightliner, Late Night Bus vor Ort	16,5%	32,5%	26,1%	13,1%	11,7%	17,2%	30,8%	27,8%	16,5%	7,7%
Carsharing-Möglichkeiten und alternative Mobilitätsangebote z.B. E-Scooter	16,3%	31,5%	25,6%	15,7%	10,9%	16,0%	27,8%	28,1%	17,4%	10,7%

A.25 Statements zu Nachhaltigkeit und Klimaschutz

Aufgliederung nach Herkunftsland und Verkehrsmittel der Anreise

Statments Nachhaltigkeit / Klimaschutz Zustimmung: trifft zu - trifft vollständig zu	Land		Verkehrsmittel Anreise			
	DE	IT	Auto ...	Zug	Bus	Flug
Menschengemachte Umweltprobleme wie die Abholzung der Wälder oder das Plastik in den Weltmeeren empören mich.	71,8%	79,3%	75,1%	82,9%	72,5%	72,4%
Wir sollten nicht mehr Rohstoffe verbrauchen, als nachwachsen können.	71,1%	75,6%	73,2%	78,5%	72,5%	68,4%
Jede und jeder Einzelne trägt Verantwortung dafür, dass wir nachfolgenden Generationen eine lebenswerte Umwelt hinterlassen.	68,7%	79,1%	73,9%	79,1%	67,5%	68,4%
Mehr Umweltschutz bedeutet auch mehr Lebensqualität und Gesundheit für alle.	61,3%	82,5%	71,3%	77,2%	75,0%	68,4%
Der Klimawandel bedroht auch unsere Lebensgrundlagen hier in Deutschland.	61,2%	74,8%	67,4%	75,3%	60,0%	71,1%
Wir müssen Wege finden, wie wir unabhängig vom Wirtschaftswachstum gut leben können.	67,0%	65,7%	65,9%	69,0%	70,0%	71,1%
Es beunruhigt mich, wenn ich daran denke, in welchen Umweltverhältnissen zukünftige Generationen wahrscheinlich leben müssen.	50,4%	71,7%	60,5%	67,1%	52,5%	65,8%
Ich freue mich über Initiativen, die nachhaltige Lebensweisen einfach ausprobieren, z.B. Ökodörfer, Slow-Food-Bewegung.	49,5%	67,6%	56,9%	70,9%	56,3%	65,8%
Zugunsten des Klimaschutzes sollten wir alle bereit sein, unsere Essgewohnheiten anzupassen (z.B. weniger Fleisch, ...).	51,6%	65,2%	57,5%	72,8%	45,0%	60,5%
Es macht mich wütend, wenn ich sehe, dass Länder ihre Klimaschutzziele verfehlen.	49,6%	59,9%	53,6%	64,6%	52,5%	59,2%
Es gibt natürliche Grenzen des Wachstums, die unsere industrialisierte Welt längst erreicht hat.	50,1%	58,2%	53,3%	59,5%	52,5%	60,5%
Zugunsten der Umwelt sollten wir alle bereit sein, unseren derzeitigen Lebensstandard einzuschränken.	43,1%	59,7%	49,8%	66,5%	48,8%	59,2%
Ich ärgere mich, wenn mir andere vorschreiben wollen, dass ich umweltbewusst leben soll.	41,4%	26,9%	34,3%	27,8%	38,8%	43,4%
Die Umweltproblematik wird von vielen Umweltschützer/-innen stark übertrieben.	33,7%	26,4%	28,6%	37,3%	35,0%	43,4%
Wir brauchen in Zukunft mehr Wirtschaftswachstum, auch wenn das die Umwelt belastet.	29,8%	26,7%	27,3%	31,0%	26,3%	48,7%
Für ein gutes Leben sind andere Dinge wichtiger als Umwelt und Natur.	23,9%	23,8%	22,8%	33,5%	16,3%	34,2%

Aufgliederung nach Wechselbereitschaft Bahn auf Auto

Statements Nachhaltigkeit / Klimaschutz Zustimmung: trifft zu - trifft vollständig zu	Zuletzt Bahn und auch zukünftig		Zuletzt NICHT Bahn aber darüber nachgedacht und zukünftig denkbar		Zuletzt Auto und kein wechsel denkbar	
	DE	IT	DE	IT	DE	IT
Menschengemachte Umweltprobleme wie die Abholzung der Wälder oder das Plastik in den Weltmeeren empören mich.	78,6%	89,9%	76,6%	78,9%	65,5%	73,2%
Wir sollten nicht mehr Rohstoffe verbrauchen, als nachwachsen können.	71,4%	84,1%	81,8%	75,0%	65,1%	70,0%
Jede und jeder Einzelne trägt Verantwortung dafür, dass wir nachfolgenden Generationen eine lebenswerte Umwelt hinterlassen.	70,0%	91,3%	81,8%	77,6%	59,7%	73,9%
Mehr Umweltschutz bedeutet auch mehr Lebensqualität und Gesundheit für alle.	68,6%	89,9%	68,8%	82,9%	51,1%	77,0%
Der Klimawandel bedroht auch unsere Lebensgrundlagen hier in Deutschland.	64,3%	85,5%	66,2%	84,2%	51,4%	65,9%
Wir müssen Wege finden, wie wir unabhängig vom Wirtschaftswachstum gut leben können.	70,0%	71,0%	71,4%	68,4%	60,6%	57,5%
Es beunruhigt mich, wenn ich daran denke, in welchen Umweltverhältnissen zukünftige Generationen wahrscheinlich leben müssen.	57,1%	76,8%	63,6%	81,6%	39,9%	62,3%
Ich freue mich über Initiativen, die nachhaltige Lebensweisen einfach ausprobieren, z.B. Ökodörfer, Slow-Food-Bewegung.	62,9%	81,2%	62,3%	85,5%	34,5%	55,9%
Zugunsten des Klimaschutzes sollten wir alle bereit sein, unsere Essgewohnheiten anzupassen (z.B. weniger Fleisch, ...).	65,7%	82,6%	68,8%	73,7%	41,9%	55,0%
Es macht mich wütend, wenn ich sehe, dass Länder ihre Klimaschutzziele verfehlen.	50,0%	81,2%	68,8%	60,5%	40,1%	48,6%
Es gibt natürliche Grenzen des Wachstums, die unsere industrialisierte Welt längst erreicht hat.	54,3%	65,2%	61,0%	65,8%	40,8%	51,6%
Zugunsten der Umwelt sollten wir alle bereit sein, unseren derzeitigen Lebensstandard einzuschränken.	62,9%	75,4%	54,5%	69,7%	28,6%	48,4%
Ich ärgere mich, wenn mir andere vorschreiben wollen, dass ich umweltbewusst leben soll.	28,6%	20,3%	42,9%	31,6%	43,9%	25,2%
Die Umweltproblematik wird von vielen Umweltschützer/-innen stark übertrieben.	38,6%	31,9%	39,0%	32,9%	29,1%	23,6%
Wir brauchen in Zukunft mehr Wirtschaftswachstum, auch wenn das die Umwelt belastet.	30,0%	24,6%	39,0%	38,2%	23,0%	21,8%
Für ein gutes Leben sind andere Dinge wichtiger als Umwelt und Natur.	31,4%	31,9%	35,1%	30,3%	15,5%	18,4%

Anhang B: Modellrechnungen CO2-Minderung

Modellrechnung für Italien

ITALIEN / JAHR		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Ankünfte	Auto Selbstfahrer	1.374.187	1.380.244	1.386.302	1.392.359	1.398.417	1.404.474	1.410.532	1.416.589	1.422.647	1.428.704	1.434.762	1.440.819	1.446.877	1.452.934	1.458.992	1.465.049	1.471.107
	Auto Mitfahrer	924.304	928.379	932.453	936.527	940.602	944.676	948.751	952.825	956.899	960.974	965.048	969.122	973.197	977.271	981.346	985.420	989.494
Anteil Bahnreisen	Null-Szenario	7,2%	7,2%	7,2%	7,2%	7,2%	7,2%	7,2%	7,2%	7,2%	7,2%	7,2%	7,2%	7,2%	7,2%	7,2%	7,2%	7,2%
	pessimistisches Szenario	8,2%	9,1%	10,1%	11,1%	12,0%	13,0%	14,0%	14,9%	15,9%	16,1%	16,3%	16,5%	16,7%	16,9%	17,1%	17,3%	17,5%
	mittleres Szenario	8,9%	10,6%	12,3%	16,0%	17,8%	19,5%	21,2%	22,9%	27,6%	27,8%	28,0%	28,2%	28,4%	28,6%	28,8%	29,0%	29,2%
	optimistisches Szenario	8,9%	10,7%	12,4%	17,2%	18,9%	20,7%	22,4%	24,2%	30,9%	31,1%	31,3%	31,5%	31,8%	32,0%	32,2%	32,4%	32,6%
Mio km PKW Anreise im Kalenderjahr	Null-Szenario	778	782	785	788	792	795	799	802	806	809	813	816	819	823	826	830	833
	pessimistisches Szenario	769	764	758	752	747	741	735	729	723	724	725	726	727	728	729	730	731
	mittleres Szenario	762	734	721	690	677	663	650	637	594	595	596	596	597	597	598	598	599
Gramm CO2 je 100/km Elektroautos	Verbrenner PKW	140,0	139,3	138,6	137,9	137,2	136,5	135,8	135,1	134,4	133,7	133,0	132,3	131,6	130,9	130,2	129,5	128,8
	Anteil an Fahrzeugflotte	0,5%	0,7%	0,9%	1,4%	2,2%	4,0%	7,0%	10,5%	13,5%	17,0%	21,0%	25,0%	29,0%	33,0%	37,5%	42,0%	46,5%
t CO2 PKW Anreise	Null-Szenario 140,7gr	109.493	109.976	110.459	110.941	111.424	111.907	112.389	112.872	113.355	113.837	114.320	114.803	115.285	115.768	116.250	116.733	117.216
	Null-S. tech. Fortschritt	108.407	108.181	107.846	107.242	106.323	104.357	101.156	97.471	94.347	90.747	86.684	82.675	80.558	77.042	73.148	69.351	65.653
	pessimistisches Szenario	107.161	105.693	104.121	102.294	100.169	97.053	92.784	88.101	83.995	80.305	76.155	72.030	67.931	63.859	59.339	54.850	50.392
	mittleres Szenario	106.203	101.587	99.076	93.787	90.799	86.942	82.107	76.978	69.095	66.022	62.573	59.150	55.751	52.379	48.642	44.936	41.260
t CO2 Einsparung ab 2024 durch Bahnreise	optimistisches Szenario	106.161	101.013	98.041	91.098	87.740	83.575	78.515	73.223	63.164	60.075	56.674	53.327	50.032	46.790	43.255	39.777	36.358
	pessimistisches Szenario	-1.249	-2.502	-3.755	-5.003	-6.240	-7.435	-8.560	-9.626	-10.682	-10.749	-10.778	-10.798	-10.810	-10.812	-10.774	-10.726	-10.668
	mittleres Szenario	-2.211	-6.642	-8.862	-13.658	-15.838	-17.918	-19.846	-21.659	-27.149	-26.946	-26.662	-26.370	-26.070	-25.761	-25.369	-24.968	-24.558
t CO2 Einsparungen PKW Sektor Effizienz ab 2024	optimistisches Szenario	-2.255	-7.220	-9.909	-16.393	-18.972	-21.409	-23.643	-25.722	-33.704	-33.689	-33.562	-33.410	-33.235	-33.037	-32.721	-32.380	-32.014
	pessimistisches Szenario	-540	-1.078	-1.613	-2.142	-2.664	-3.163	-3.631	-4.072	-4.506	-4.934	-5.333	-5.714	-6.077	-6.422	-6.730	-7.018	-7.285
	mittleres Szenario	-538	-1.058	-1.575	-2.056	-2.544	-3.008	-3.438	-3.842	-4.157	-4.560	-4.939	-5.305	-5.656	-5.992	-6.299	-6.589	-6.863
t CO2 Einsparung PKW durch Elektromobilität ab 2024	optimistisches Szenario	-538	-1.055	-1.567	-2.029	-2.505	-2.956	-3.374	-3.764	-4.018	-4.404	-4.769	-5.120	-5.458	-5.783	-6.082	-6.366	-6.636
	pessimistisches Szenario	-543	-703	-970	-1.502	-2.351	-4.255	-7.415	-11.072	-14.171	-17.849	-22.054	-26.261	-30.468	-34.675	-39.408	-44.140	-48.871
	mittleres Szenario	-541	-690	-946	-1.440	-2.242	-4.038	-6.998	-10.393	-12.953	-16.310	-20.145	-23.978	-27.808	-31.636	-35.940	-40.240	-44.535
optimistisches Szenario	-540	-688	-942	-1.421	-2.207	-3.966	-6.858	-10.163	-12.469	-15.669	-19.315	-22.946	-26.560	-30.157	-34.193	-38.210	-42.208	

Modellrechnung für Deutschland

DEUTSCHLAND / JAHR		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Ankünfte	Auto Selbstfahrer	1.936.430	1.944.966	1.953.502	1.962.038	1.970.574	1.979.110	1.987.645	1.996.181	2.004.717	2.013.253	2.021.789	2.030.325	2.038.861	2.047.397	2.055.933	2.064.469	2.073.004
	Auto Mitfahrer	742.929	746.204	749.479	752.753	756.028	759.303	762.578	765.853	769.128	772.403	775.678	778.952	782.227	785.502	788.777	792.052	795.327
Anteil Bahnreisen	Null-Szenario	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%
	pessimistisches Szenario	8,6%	9,5%	10,4%	11,3%	12,3%	13,2%	14,1%	15,0%	15,9%	16,1%	16,3%	16,5%	16,7%	16,9%	17,1%	17,3%	17,5%
	mittleres Szenario	9,4%	11,0%	12,7%	16,3%	18,0%	19,6%	21,3%	22,9%	27,6%	27,8%	28,0%	28,2%	28,4%	28,6%	28,8%	29,0%	29,2%
	optimistisches Szenario	9,4%	11,1%	12,8%	17,5%	19,1%	20,8%	22,5%	24,2%	30,9%	31,1%	31,3%	31,5%	31,8%	32,0%	32,2%	32,4%	32,6%
Mio km PKW Anreise im Kalenderjahr	Null-Szenario	1.413	1.419	1.425	1.431	1.437	1.444	1.450	1.456	1.462	1.469	1.475	1.481	1.487	1.493	1.500	1.506	1.512
	pessimistisches Szenario	1.396	1.386	1.375	1.364	1.353	1.342	1.331	1.320	1.308	1.310	1.312	1.314	1.315	1.317	1.319	1.320	1.322
	mittleres Szenario	1.383	1.328	1.304	1.242	1.217	1.192	1.166	1.140	1.058	1.058	1.059	1.060	1.060	1.061	1.062	1.062	1.063
	optimistisches Szenario	1.382	1.321	1.290	1.205	1.174	1.144	1.113	1.083	961	957	954	950	946	942	938	934	930
Gramm CO2 je 100/km Elektroautos	Verbrenner PKW	140,0	139,3	138,6	137,9	137,2	136,5	135,8	135,1	134,4	133,7	133,0	132,3	132,3	132,3	132,3	132,3	132,3
	Anteil an Fahrzeugflotte	2,5%	4,0%	6,5%	9,0%	12,0%	13,8%	17,5%	20,3%	23,0%	25,8%	29,3%	33,5%	38,5%	43,5%	48,5%	53,5%	58,5%
t CO2 PKW Anreise	Null-Szenario 140gr	198.743	199.619	200.495	201.371	202.247	203.123	203.999	204.875	205.751	206.628	207.504	208.380	209.256	210.132	211.008	211.884	212.760
	Null-S. tech. Fortschritt	192.835	189.807	184.859	179.962	174.154	170.798	163.682	158.536	153.454	148.435	142.096	134.467	130.011	122.136	114.262	106.387	98.513
	pessimistisches Szenario	190.555	185.289	178.185	171.199	163.401	158.037	149.139	142.206	135.405	130.068	123.454	115.580	107.029	98.452	89.851	81.227	72.579
	mittleres Szenario	188.713	177.631	168.967	155.905	146.964	140.316	130.650	122.850	109.459	105.073	99.662	93.241	86.282	79.313	72.333	65.344	58.345
	optimistisches Szenario	188.630	176.609	167.177	151.216	141.791	134.657	124.711	116.633	99.476	95.041	89.724	83.551	76.956	70.411	63.918	57.475	51.083
t CO2 Einsparung ab 2024 durch Bahnreise	pessimistisches Szenario	-2.290	-4.554	-6.757	-8.912	-10.988	-13.091	-15.000	-16.924	-18.794	-19.001	-19.114	-19.130	-19.078	-19.000	-18.896	-18.764	-18.605
	mittleres Szenario	-4.161	-12.412	-16.371	-25.132	-28.784	-32.541	-35.855	-39.241	-49.404	-49.211	-48.798	-48.162	-47.389	-46.583	-45.743	-44.869	-43.960
	optimistisches Szenario	-4.244	-13.460	-18.238	-30.106	-34.385	-38.752	-42.554	-46.409	-61.183	-61.336	-61.197	-60.755	-60.116	-59.411	-58.640	-57.801	-56.896
t CO2 Einsparungen PKW Sektor Effizienz ab 2024	pessimistisches Szenario	-971	-1.924	-2.846	-3.742	-4.600	-5.463	-6.243	-7.024	-7.780	-8.545	-9.252	-9.890	-9.644	-9.398	-9.151	-8.904	-8.655
	mittleres Szenario	-966	-1.886	-2.776	-3.586	-4.390	-5.190	-5.909	-6.623	-7.172	-7.891	-8.563	-9.180	-8.986	-8.790	-8.595	-8.399	-8.203
	optimistisches Szenario	-966	-1.881	-2.763	-3.539	-4.324	-5.103	-5.802	-6.494	-6.938	-7.628	-8.275	-8.873	-8.689	-8.508	-8.328	-8.149	-7.973
t CO2 Einsparung PKW durch Elektromobilität ab 2024	pessimistisches Szenario	-4.927	-7.852	-12.706	-17.519	-23.258	-26.533	-33.617	-38.721	-43.773	-49.014	-55.684	-63.781	-73.505	-83.281	-93.109	-102.989	-112.920
	mittleres Szenario	-4.903	-7.690	-12.381	-16.748	-22.109	-25.077	-31.585	-36.161	-39.716	-44.453	-50.481	-57.796	-66.599	-75.446	-84.337	-93.272	-102.251
	optimistisches Szenario	-4.902	-7.669	-12.318	-16.511	-21.747	-24.612	-30.932	-35.339	-38.155	-42.623	-48.308	-55.201	-63.494	-71.801	-80.123	-88.458	-96.807

Modellrechnung kumuliert Deutschland und Italien

GESAMT / JAHR		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Ankünfte	Auto Selbstfahrer	3.310.617	3.325.210	3.339.804	3.354.397	3.368.990	3.383.584	3.398.177	3.412.771	3.427.364	3.441.957	3.456.551	3.471.144	3.485.738	3.500.331	3.514.924	3.529.518	3.544.111
	Auto Mitfahrer	1.667.233	1.674.582	1.681.931	1.689.281	1.696.630	1.703.979	1.711.329	1.718.678	1.726.027	1.733.376	1.740.726	1.748.075	1.755.424	1.762.773	1.770.123	1.777.472	1.784.821
Anteil Bahnreisen	Null-Szenario	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%
	pessimistisches Szenario	8,4%	9,3%	10,3%	11,2%	12,2%	13,1%	14,0%	15,0%	15,9%	16,1%	16,3%	16,5%	16,7%	16,9%	17,1%	17,3%	17,5%
	mittleres Szenario	9,2%	10,8%	12,5%	16,2%	17,9%	19,6%	21,2%	22,9%	27,6%	27,8%	28,0%	28,2%	28,4%	28,6%	28,8%	29,0%	29,2%
	optimistisches Szenario	9,2%	10,9%	12,6%	17,3%	19,0%	20,8%	22,5%	24,2%	30,9%	31,1%	31,3%	31,5%	31,8%	32,0%	32,2%	32,4%	32,6%
	Null-Szenario	2.191	2.200	2.210	2.220	2.229	2.239	2.249	2.258	2.268	2.278	2.287	2.297	2.307	2.316	2.326	2.336	2.345
Mio km PKW Anreise im Kalenderjahr	pessimistisches Szenario	2.165	2.149	2.133	2.117	2.100	2.083	2.066	2.048	2.031	2.034	2.037	2.040	2.042	2.045	2.048	2.051	2.053
	mittleres Szenario	2.145	2.062	2.025	1.932	1.894	1.855	1.816	1.777	1.652	1.653	1.655	1.656	1.657	1.658	1.659	1.660	1.661
	optimistisches Szenario	2.144	2.051	2.004	1.875	1.828	1.782	1.735	1.688	1.505	1.499	1.493	1.487	1.481	1.475	1.470	1.464	1.458
Gramm CO2 je 100/km	Verbrenner PKW	140,0	139,3	138,6	137,9	137,2	136,5	135,8	135,1	134,4	133,7	133,0	132,3	132,3	132,3	132,3	132,3	132,3
	Elektroautos																	
t CO2 PKW Anreise	Anteil an Fahrzeugflotte IT	0,5%	0,7%	0,9%	1,4%	2,2%	4,0%	7,0%	10,5%	13,5%	17,0%	21,0%	25,0%	29,0%	33,0%	37,5%	42,0%	46,5%
	Anteil an Fahrzeugflotte DE	2,5%	4,0%	6,5%	9,0%	12,0%	13,8%	17,5%	20,3%	23,0%	25,8%	29,3%	33,5%	38,5%	43,5%	48,5%	53,5%	58,5%
	Null-Szenario 140gr	308.236	309.595	310.954	312.312	313.671	315.030	316.389	317.747	319.106	320.465	321.824	323.182	324.541	325.900	327.258	328.617	329.976
	Null-S. tech. Fortschritt	301.242	297.988	292.705	287.204	280.477	275.155	264.837	256.008	247.800	239.182	228.780	217.142	210.569	199.178	187.409	175.738	164.166
	pessimistisches Szenario	297.716	290.982	282.307	273.492	263.570	255.090	241.924	230.307	219.400	210.373	199.609	187.610	174.960	162.311	149.190	136.077	122.972
t CO2 Einsparung ab 2024 durch Bahnreise	mittleres Szenario	294.916	279.218	268.042	249.692	237.764	227.258	212.757	199.828	178.554	171.095	162.235	152.391	142.034	131.691	120.975	110.280	99.605
	optimistisches Szenario	294.791	277.622	265.218	242.314	229.531	218.232	203.225	189.856	162.640	155.116	146.398	136.878	126.988	117.202	107.172	97.252	87.441
	pessimistisches Szenario	-3.539	-7.055	-10.512	-13.915	-17.229	-20.526	-23.560	-26.551	-29.476	-29.749	-29.892	-29.928	-29.888	-29.813	-29.670	-29.490	-29.273
t CO2 Einsparungen PKW Sektor Effizienz ab 2024	mittleres Szenario	-6.372	-19.054	-25.233	-38.790	-44.622	-50.459	-55.700	-60.900	-76.554	-76.156	-75.460	-74.532	-73.459	-72.344	-71.112	-69.837	-68.519
	optimistisches Szenario	-6.499	-20.681	-28.147	-46.499	-53.357	-60.161	-66.197	-72.131	-94.886	-95.025	-94.758	-94.165	-93.352	-92.449	-91.361	-90.181	-88.911
	pessimistisches Szenario	-1.511	-3.002	-4.459	-5.884	-7.263	-8.626	-9.874	-11.097	-12.286	-13.479	-14.584	-15.603	-15.721	-15.820	-15.882	-15.922	-15.940
t CO2 Einsparung PKW durch Elektromobilität ab 2024	mittleres Szenario	-1.504	-2.943	-4.351	-5.643	-6.934	-8.198	-9.348	-10.465	-11.329	-12.451	-13.502	-14.485	-14.641	-14.783	-14.894	-14.989	-15.066
	optimistisches Szenario	-1.504	-2.935	-4.330	-5.568	-6.829	-8.059	-9.176	-10.258	-10.956	-12.032	-13.044	-13.993	-14.147	-14.291	-14.410	-14.516	-14.609
	pessimistisches Szenario	-5.470	-8.555	-13.676	-19.021	-25.609	-30.788	-41.031	-49.793	-57.943	-66.864	-77.738	-90.041	-103.972	-117.956	-132.517	-147.129	-161.791
t CO2 Einsparung PKW durch Elektromobilität ab 2024	mittleres Szenario	-5.444	-8.380	-13.327	-18.188	-24.351	-29.115	-38.583	-46.554	-52.669	-60.763	-70.626	-81.774	-94.407	-107.082	-120.277	-133.512	-146.786
	optimistisches Szenario	-5.443	-8.357	-13.259	-17.932	-23.954	-28.578	-37.791	-45.503	-50.624	-58.292	-67.623	-78.147	-90.054	-101.958	-114.316	-126.668	-139.015