

Mobilitätsverhalten im Tourismus: Methodenstudie zur Erfassung des Mobilitätsverhaltens von Touristen am Aufenthaltsort

VON MATILDE S. GROß, SVEN GROß, WERNIGERODE
UND WALTER FREYER, DRESDEN

1. Ausgangssituation

Obwohl der Ortswechsel und damit die räumliche Mobilität ein zentraler Gegenstand der Tourismusforschung ist, gilt die Forschung in der Schnittmenge von Tourismus und Mobilität als gering ausgeprägt. „Gerade im systematisch wenig erforschten Gebiet von Freizeitmobilität und Tourismus wird zukünftig verstärkt Grundlagenforschung ohne unmittelbares und vor allem kurzfristiges Verwertungsinteresse nötig sein.“ (Dierkes/Rammler 2000, S. 184)

Verkehr ist Untersuchungsgegenstand verschiedener Wissenschaftsdisziplinen. Während sich die Verkehrswissenschaft auf alle Verkehrsvorgänge und die Entwicklung der Transportmittel konzentriert, stehen in der Tourismuswissenschaft der Personenverkehr und dabei v. a. die Reisen von „Ortsfremden“ und deren vorübergehender Aufenthalt in der Fremde im Mittelpunkt der Betrachtungen. Der Hauptfokus wird auf verkehrliche Vorgänge gelegt, die in Zusammenhang von Reisen mit mindestens einer Übernachtung entstehen, wobei hier vorrangig der nicht-alltägliche Verkehr in Form von Freizeit-, Urlaubs- und Geschäftsverkehr interessiert (siehe zur Systematisierung des touristischen Verkehrs Freyer/Groß 2003, S. 108 und Groß 2005, S. 55). Ein wichtiges Themenfeld ist hierbei die Verkehrsmittelwahl bei der An- und Abreise in ein Zielgebiet. Verkehrsvorgänge von Touristen im Zielgebiet werden dagegen weitestgehend vernachlässigt, so dass die Kenntnisse über das Mobilitätsverhalten im Tourismus, v. a. im Zielgebiet, gering sind. Aussagen zu den Mobilitätsindikatoren, wie z. B. Mobilitätsrate, -streckenbudget, -zeitbudget sowie Modus (Verkehrsmittelwahl) und Anlass der Ortsveränderung (Wegezweck) lassen sich nur sporadisch finden. Genauere Untersuchungen am Aufenthaltsort sind v. a. zur Nutzung von touristischen Spezialverkehrsmitteln wie Bergbahnen, Sessellifte und Zahnradbahnen bekannt (vgl. Bieger 2005, Müller 1999).

Anschrift der Verfasser:

Dr. Matilde Sophie Groß
Hochschule Harz
Fachbereich Wirtschaftswissenschaften,
Tourismusmanagement
Friedrichstraße 57-59
38855 Wernigerode
E-Mail: mgross@hs-harz.de

Prof. Dr. Sven Groß
Hochschule Harz
Fachbereich Wirtschaftswissenschaften
Professur für Management von
Verkehrsträgern
Friedrichstraße 57-59
38855 Wernigerode
E-Mail: sgross@hs-harz.de

Prof. Dr. Walter Freyer
Technische Universität Dresden
Fakultät Verkehrswissenschaften
„Friedrich List“
Institut für Wirtschaft und Verkehr
Lehrstuhl für Tourismuswirtschaft
01062 Dresden
E-Mail: tourism@mailbox.tu-dresden.de

„Nicht vergessen werden darf, daß zum Teil am Urlaubsort ein erheblicher Verkehrsaufwand verursacht wird. Die statistische Erfassung dieses Phänomens ist schwierig und bisher nicht erfolgt.“ (Lanzendorf 1997, S. 35)¹

Aufbauend auf einer Prüfung der bekannten Informationsquellen im Tourismus und Verkehr bzgl. ihrer Nutzbarkeit für Aussagen zum Mobilitätsverhalten von Touristen (siehe Kapitel 2) wird ein methodischer Ansatz zur Erfassung des touristischen Mobilitätsverhaltens im Zielgebiet entwickelt und in einem Feldversuch (siehe Kapitel 3) getestet.

2. Studien der Tourismus- und Verkehrsforschung

Eine Analyse der in Deutschland bekannten Untersuchungen zeigt (vgl. Abbildung 1), dass v. a. die 1990er-Jahre durch das Aufkommen neuer Untersuchungen und hiermit neuer Methoden, wie z. B. INVERMO oder Mobilitätspanel, geprägt sind. Auf eine detaillierte Darstellung aller angeführten Untersuchungen soll verzichtet werden. Hierfür sei auf die Übersichten bei Groß 2005 und Lanzendorf 1997, S. 32ff. sowie die dort angegebenen weitergehenden Hinweise zu den einzelnen Studien verwiesen.

Abbildung 1: Studien der Tourismus- und Verkehrsforschung im Überblick

	'70	'71	'72	'73	'74	'75	'76	'77	'78	'79	'80	'81	'82	'83	'84	'85	'86	'87	'88	'89	'90	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03				
ADAC-Reisemonitor																																						
Dateline																																						
Dt. Kundenbarometer																																						
Dt. Reisemonitor																																						
Fahrleistungserhebung																																						
Holiday Survey																																						
Invermo																																						
KiD																																						
Kinder-KONTIV																																						
KONTIV																																						
Mobilitätspanel																																						
Mobility																																						
Reiseanalyse																																						
Reisebarometer																																						
Reisebiographien																																						
SrV																																						
Tourismusanalyse																																						
Tourismubarometer																																						
Tourismus-Panel																																						
TouristScope																																						
Verkehr in Zahlen																																						
Zeitbudgeterhebung																																						

Quelle: Groß 2005, S. 143

Hinweis: Dateline = Design and Application of a Travel Survey for European Long-distance Trips based on an International Network of Expertise, Invermo = Mobilitätspanel zum Fernverkehr, KiD = Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland, KONTIV = Kontinuierliche Verkehrserhebung, SrV = System repräsentativer Verkehrserhebungen

¹ Ähnliche Aussagen sind bei Benthin (vgl. 1997, S. 80) zu finden und auch eine europaweite Untersuchung kommt zu folgendem Schluss: „The mobility of visitors at destinations is widely unknown.“ (Potier 2000, S. 225f.)

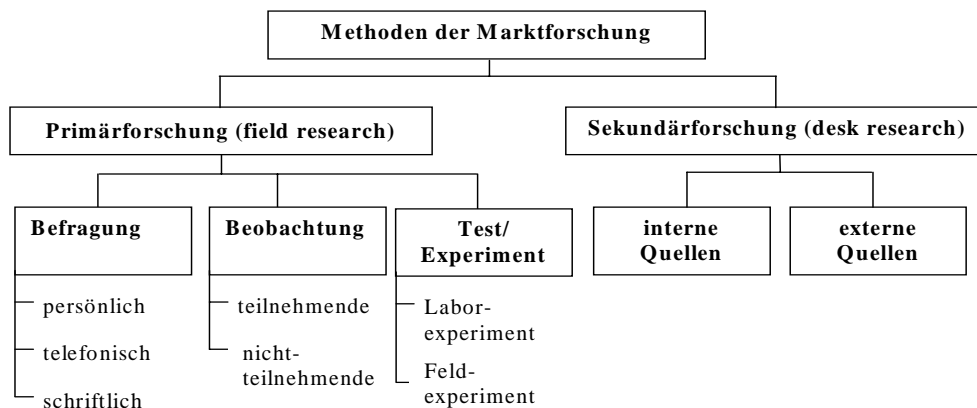
Im Folgenden wird zu Beginn der Kapitel 2.1 und 2.2 jeweils eine allgemeine Übersicht zu den Studien der Tourismus- bzw. Verkehrsforschung getätigt und kurz die ihnen zugrunde liegenden Methoden vorgestellt. Eine Betrachtung ausgewählter Studien der Tourismusforschung soll aufzeigen, welchen Bezug bekannte Ansätze zum Untersuchungsgegenstand, dem Mobilitätsverhalten von Touristen vor Ort, haben. In Kapitel 2.2 wird darüber hinaus aufgezeigt, welche Inhalte erhoben werden und wie die Untersuchungen methodisch angelegt sind, um daraus Ableitungen für die eigene Untersuchung zu ziehen (vgl. Kap. 2.3).

2.1 Studien der Tourismusforschung

Im Tourismus gibt es eine Fülle an Informationsquellen, die Daten über das Reiseverhalten und spezielle Marktentwicklungen beinhalten. Die verschiedenen zur Verfügung stehenden Methoden werden hierbei meist nach den Basismethoden der Primär- und Sekundärforschung, der Erhebungsmethode, der Art der Erhebungssituation bzw. Messung und dem Befragungsweg unterschieden (vgl. Freyer 2004, S. 225ff.). Neben den Daten der amtlichen Statistik, von Verbänden im Tourismus und aus Media-Analysen gibt es privatwirtschaftliche Untersuchungen und touristische Datenbanken, welche relevante Daten zum Reise- und z. T. auch Mobilitätsverhalten beinhalten (vgl. z. B. Groß 2005, S. 141ff.; Finkbeiner 1999, S. 65ff.; Freyer 2004, S. 233ff.; Seitz/Meyer 2006, S. 16ff.; Stenger 1998, S. 81ff.).

Die Basismethoden der Primär- und Sekundärforschung unterscheiden sich durch die Art der Informationsbeschaffung (vgl. Abbildung 2): „Während bei der Primärforschung Daten ausgewertet werden, die speziell für die zugrunde liegende Forschungsfrage erhoben wurden, werden bei der Sekundärforschung (desk research) Daten ausgewertet, die primär für einen anderen Zweck erhoben wurden.“ (Freyer 2004, S. 225)

Abbildung 2: Methoden der Marktforschung



Quelle: Freyer 2003, S. 210

Bundesweite Befragungen (z. B. Reiseanalyse, Tourismusanalyse, Reisemonitor) zum Reiseverhalten der Deutschen, die im Quellgebiet durchgeführt werden, untersuchen verkehrsrelevante Aspekte, wie die Verkehrsmittelwahl bei der An- und Abreise, die Reiseziele und Reiseorganisation. Weitergehende Aussagen werden hier jedoch nicht gemacht. Eine europaweit vergleichbare Tourismusstudie mit dem Titel „Tourism in Europe“ hat beispielsweise als einzigen verkehrsrelevanten Aspekt die Verkehrsmittelwahl bei Urlaubsreisen untersucht (vgl. Schmidt 2002, S. 5).

Im Zielgebiet selbst gibt es in der Tourismusforschung v. a. die sog. Gästebefragungen, die sich mehr auf das allgemeine Reiseverhalten (z. B. Reiseorganisation, Aktivitäten, Ausgabeverhalten, Motive) als auf das Mobilitätsverhalten beziehen.² Eine umfangreiche Mobilitätsanalyse von Touristen im Zielgebiet, die sich einer aus der Verkehrsforschung bekannten Methode, den Wegeprotokollen bzw. dem Mobilitätstagebuch, bedient, wurde 1999 in Österreich durchgeführt.

Um alle Aktivitäten während eines gesamten Urlaubstages zu erfassen, wurde als Stichtag der vorangegangene Tag herangezogen und dieser mit Hilfe eines Mobilitätstagebuches („MOBILO – Ihr persönlicher Urlaubs-WEG-Begleiter“) abgefragt. Die Mobilitätstagebücher wurden im Fremdenverkehrsbüro und in einigen Hotels verteilt, wobei der Rücklauf mit 36 Fragebögen gering ausfiel (vgl. Herry/Schuster/Reuss 1999). Weitere Anwendungen dieser für den alltäglichen Verkehr gängigen Methodik sind im Tourismus nicht bekannt.

Eine besondere Form der Gästebefragung ist der, in der Tourismusforschung v. a. von der Fremdenverkehrsgeographie verwendete, aktionsräumliche Ansatz. Mit dieser Methode werden die verschiedenen Aktivitäten in der Regel durch Tagesprotokolle erfasst, die im Rahmen eines Ausfluges oder beim Verlassen des Quartiers ausgeübt werden. Es sind sowohl Beispiele bekannt, die den gesamten Aufenthalt umfassen als auch solche, die einen Tag oder mehrere Tage betreffen. Anfang der 1990er-Jahre wurden insgesamt 14 Arbeiten gezählt, wobei ein Schwerpunkt auf den 1970er- und 1980er-Jahren liegt.³ Die Art, die Häufigkeit der Ausübung, die Dauer der einzelnen Aktivitäten sowie die Orte, an denen die jeweilige Aktivität ausgeübt wird, werden erfasst, so dass der aktionsräumliche Ansatz ein umfassendes Bild vom raumzeitlichen Verhalten von Urlaubern und/oder Ausflüglern ermöglicht. Im Rahmen der Untersuchungen werden auch mobilitätsrelevante Aspekte untersucht. Beispielhaft kann auf das aktionsräumliche Verhalten in Abhängigkeit von der Pkw-Verfügbarkeit (z. B. Anzahl und Art der Aktivitäten oder zurückgelegte Distanzen mit oder ohne Pkw) hingewiesen werden (vgl. Becker 1982, S. 75ff.; Becker 1992, S. 84ff.).

² Eine in Deutschland weit verbreitete Gästebefragung ist die sog. Permanente Gästebefragung (PEG), die vom ausführenden Institut bisher in sechs Bundesländern (Baden-Württemberg, Brandenburg, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt) durchgeführt wurde. In einem mehr als 170 Fragen umfassenden Fragepool sind ca. zehn Fragen zum Mobilitätsverhalten enthalten, wobei bei meist ca. 25 Fragen eines Fragebogens ein bis zwei Fragen zum Mobilitätsverhalten gestellt werden (vgl. Trimborn 2003).

³ Ein Großteil der Arbeiten wird bei Becker 1992 vorgestellt und diskutiert.

„Von der Erhebungsmethodik her hat sich am besten das Befragen für die beiden vorherigen Tage bewährt. Diese Methodik wird den Anforderungen des aktionsräumlichen Ansatzes voll gerecht, sie lässt sich mit einem vertretbaren Arbeitsaufwand realisieren, überfordert die Erinnerungsfähigkeit der Probanden nicht und liefert damit verlässliche Befragungsergebnisse.“ (Becker 1982, S. 16)

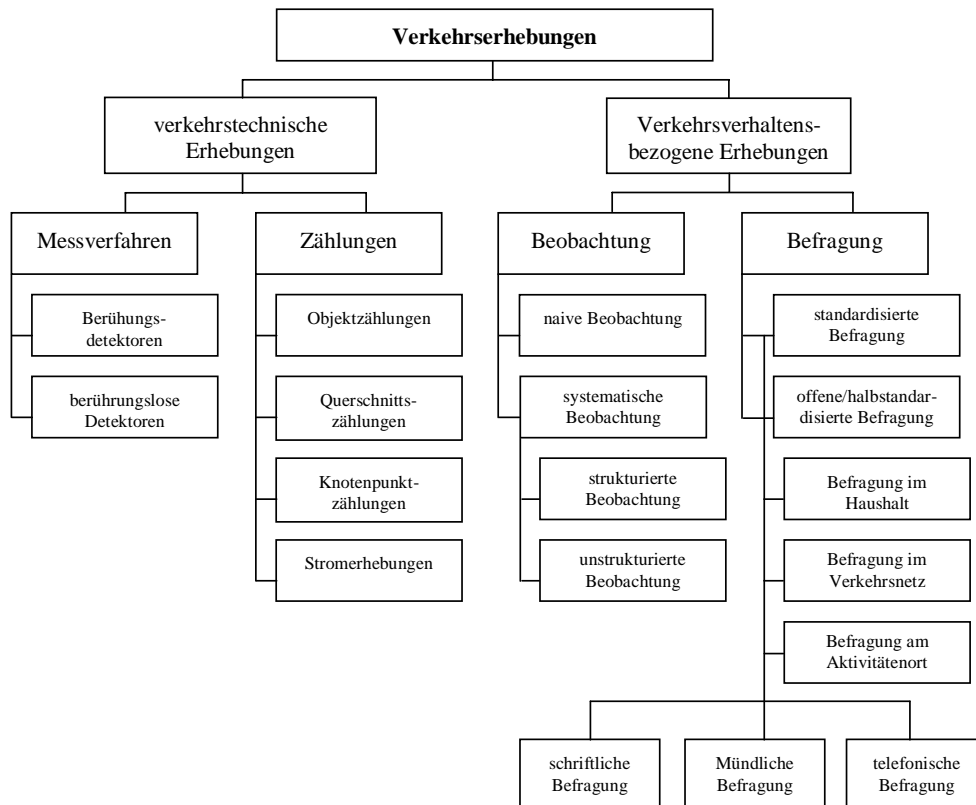
2.2 Studien der Verkehrsforschung

Informationsquellen für verkehrsbedeutsame Daten sind ebenso vielfältig wie in der Tourismusforschung und umfassen neben Verkehrserhebungen, amtlichen Statistiken und marktwirtschaftlichen Untersuchungen Arbeiten zum Verkehrsverhalten, die im Auftrag von Städten und Kreisen im Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklungs- oder Nahverkehrsplanung erhoben werden (vgl. KVR 1996, S. 9). Neben verkehrsverhaltensbezogenen kommen verkehrstechnische Erhebungsmethoden zum Einsatz (vgl. Abbildung 3). Bei den verkehrstechnischen Erhebungsmethoden wird sich einer Reihe von Zähl- und Messtechniken bedient, um u. a. über die räumliche und zeitliche Verteilung von Verkehrsstärken und -strömen sowie die Geschwindigkeiten, Abstände oder das Gewicht von Fahrzeugen Aufschluss zu bekommen. Unabhängig von der Forschungstechnik werden die meisten Untersuchungen als sog. Querschnitterhebungen durchgeführt, wobei quantitative und qualitative Merkmale an genau einem „Querschnitt“ eines Verkehrsabschnittes erhoben werden. Dies bedeutet, dass die Erhebung lokal auf genau eine Straße, eine Linie, eine Flugbahn o. ä. begrenzt ist (vgl. Lohse/Lätzsch 1997, S. 111).

Bei den verkehrsverhaltensbezogenen Erhebungen können Beobachtung und Befragung unterschieden werden. „Die insbesondere durch den Bereich der Telematik vertretene Erhebungsform Beobachtung hat in jüngster Zeit an Bedeutung gewonnen, da durch die Leistungssteigerung im Computerhardwarebereich ein Stand erreicht ist, der aufwendige Erkennungsmethoden realisierbar macht. Das Verfahren der Beobachtung findet v. a. dort Anwendung, wo Verkehrsverhalten ermittelt werden muss, aber nicht gestört werden kann oder dort, wo die jeweilige Aufgabenstellung räumlich überschaubar ist. Befragungen hingegen werden notwendig, wenn das Verhalten nicht mehr räumlich überschaubar oder der entstehende wirtschaftliche Aufwand über die Möglichkeiten der Beobachtung nicht mehr vertretbar ist.“ (Badrow 2000, S. 10) Mittels Befragungen (telefonischer⁴, schriftlicher oder persönlicher Art) wird vornehmlich realisiertes Verhalten, an welches sich noch erinnert wird, erfasst, aber auch beabsichtigte Verkehrsaktivitäten und Verhaltenshintergründe sowie Reaktionen auf fiktive Situationen lassen sich untersuchen (vgl. FGSV 1991, S. 6).

⁴ Neuerdings sind Telefonbefragungen auch per Mobilfunktelefon machbar, wie sie z. B. im Projekt „TSS TeleTravel System“ erprobt wurden (vgl. Wermuth 2001).

Abbildung 3: Methoden der Verkehrserhebungen



Quelle: eigene Darstellung, in Anlehnung an Badrow 2000, S. 11

Bekannteste Beispiele von Mobilitätsstudien im deutschsprachigen Raum sind die KONTIV- (Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten) und SrV-Untersuchungen (System repräsentativer Verkehrsbefragungen). Neben diesen „Allzweck-Untersuchungen“ haben sich weitere Studientypen etabliert, die z. B. eine geringere Probandenzahl oder eine Fokussierung auf speziellen Themen haben bzw. eine Verknüpfung mit neuen Analysemethoden vornehmen (vgl. Kollaritis 1993, S. 51f.). Häufig ist eine Anlehnung an die Methodik der KONTIV oder des SrV festzustellen, wie beispielsweise bei Untersuchungen von Götz/Loose/Schubert 2001, Lanzendorf 2001 oder Zängler 2000.

Die ersten KONTIV-Untersuchungen (1972, 1982 und 1989) wurden in den alten Bundesländern im Rahmen standardisierter schriftlicher Befragungen von Haushalten angewendet (vgl. Schnabel/Lohse 1997, S. 113). Nach der Wiedervereinigung wurden vorrangig mit

Befragungen auf kommunaler Ebene Informationen zur Mobilität der Bevölkerung erfasst. Es ist hier v. a. die Fortführung des überregional bedeutsamen Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen zu nennen, dessen Befragungen durchschnittlich alle fünf Jahre in mindestens 15 ostdeutschen Städten zeitgleich und nach einheitlichem Erhebungsdesign durchgeführt wurden (vgl. Engelhardt et al. 2002a, S. 140; Ahrens/Badrow/Ließke 2002, S. 295). Da eine für das gesamte Bundesgebiet repräsentative und alle Arten des Personenverkehrs umfassende Datenbasis fehlte, wurde im Herbst 2000 eine aktuelle KONTIV-Erhebung unter dem Namen „Mobilität in Deutschland“ (KONTIV 2002) vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen in Auftrag gegeben.⁵

Das Projekt „Mobilität in Deutschland“ knüpft in seinen Kernelementen an die bisherigen Erhebungen an. Eine empirisch orientierte Methodenstudie, in der verschiedene Erhebungsvarianten entwickelt und konkret getestet wurden, fand vor der eigentlichen Erhebung statt. „Erfahrungen aus dieser Methodenstudie zeigen, dass eine telefonische Studie im Vergleich zu einem postalisch-schriftlichen Verfahren neben einem höheren Rücklauf auch eine höhere Datenqualität vor allem bei dem zentralen Merkmal der Wegeerfassung erzielen kann.“ (Badrow et al. 2002, S. 21) Dieses Ergebnis führte dazu, die Erhebungen als Methodenmix von im Schwerpunkt telefonischer Erhebung mittels Cati („Computer Aided Telephone Interview“) und ergänzender postalisch-schriftlicher Erhebung durchzuführen. Grundgesamtheit ist die Wohnbevölkerung in Deutschland und die Basisstichprobe umfasst eine geplante Netto-Stichprobe von 25.000 Haushalten. Neben der Angabe von verkehrsrelevanten Informationen zum Haushalt insgesamt und zu den Personen des Haushalts, ist das Verkehrsverhalten an einem vorgegebenen Stichtag Hauptgegenstand der Untersuchung (vgl. Abbildung 4), wobei Erhebungszeitraum ein gesamtes Kalenderjahr ist.

Grundgesamtheit bei im SrV beteiligter Städte ist die gesamte Einwohnerschaft (Stichprobengröße = 420 Haushalte mit insgesamt 1.000 Personen). Da das SrV das realisierte Verkehrsverhalten erfasst, ist der Kernpunkt die Erfassung aller Ortsveränderungen und deren Zusammenhänge. „Dabei sind der räumlich-zeitliche Bezug, die Verkehrsmittelwahl, die soziodemographischen Zusammenhänge und der Verkehrszweck wesentliche Randbedingungen. Die Erfassung der Ortsveränderungen erfolgt personenbezogen auf einen Stichtag, der in der Regel ein Werktag ist.“ (Badrow 2000, S. 27) Diese Stichtagsbefragung findet im Zeitraum von April bis Juni des betreffenden Jahres an den mittleren Werktagen Dienstag, Mittwoch und Donnerstag statt. Im Gegensatz zu den vorherigen SrV-Untersuchungen, die persönlich durchgeführt wurden, wurde im Jahre 2003 ebenso wie beim Projekt „Mobi-

5 In dieses Projekt wurde ein Forschungsvorhaben zur Abstimmung der verschiedenen Erhebungen eingebunden („KONTIV/SrV-Kompatibilität von Verkehrserhebungen“). „Das Ziel des Kompatibilitätsprojektes besteht in der Abstimmung des stadtorientierten SrV mit der flächendeckenden KONTIV.“ (Ahrens/Badrow/Ließke 2002, S. 295) Folgende Kernelemente für ein abgestimmtes Design wurden vereinbart: telefonisch-schriftliche Befragung, Kernfragebogen, Kernausswertung mit abgestimmten Berechnungsvorschriften, Zusammenführung der erhobenen Zeitreihen in einer Kerndatenbank (vgl. Ahrens/Badrow/Ließke 2002, S. 295; Badrow et al. 2002, S. 23f.). Ein weiteres Ergebnis ist die Herausgabe von „Empfehlungen zur abgestimmten Gestaltung von Verkehrserhebungen“, in denen Kernelemente für städtische Verkehrserhebungen dargestellt werden (vgl. BMVBW o. J.).

lität in Deutschland“ mit einem Methodenmix aus telefonischer und schriftlicher Befragung gearbeitet (vgl. Ahrens/Ließke 2003, S. 4f.; Badrow et al. 2002, S. 23).

Abbildung 4: Befragungsinhalte der KONTIV 2002

	Haushalte	Personen	Pkw	Wege
Generell	- Haushaltsgröße	- Soziodemographie	- Fahrzeugmerkmale	
	- Fahrzeugausstattung	- Schule/Beruf	- Jahresfahrleistung	
	- Telefon	- Fahrerlaubnisse	- [Hauptnutzer(in)]	
	- Wohnlage	- Fernverkehr letztes Quartal	- [üblicher Stellplatz]	
	- Profil der Haushaltsmitglieder	- Wohndauer		
	- Einkommen	- Erreichbarkeit ÖV		
	- Telefonnummer	- Pkw-Verfügbarkeit		
	- Handy, Computer, Internet	- Fahrrad-Verfügbarkeit (Fahrzugänglichkeit und -stellplatz)		
		- ÖPNV Fahrkartenart		
		- Verkehrsmittelnutzung		
		- Mobilitätsbehinderung		
		- Erreichbarkeit üblicher Ziele [Gründe für Nichtteilnahme an Erhebung]		
Stichtag		- außer Haus	- km-Stand	- Ausgangspunkt
		- Normalität des Stichtages	- [Nutzung im Haushalt]	- Zweck/Ziel/Aktivität
		- Verfügbarkeit Pkw		- Verkehrsmittel
		- Wetter		- Entfernung
				- Dauer (Start/Ankunft)
				- Zieladresse
				- Anzahl Begleiter
				- Zusatzmodul Geschäftsverkehr [Nutzung des Haushaltsfahrzeugs]

Anmerkung: in [] nur CATI

Quelle: Engelhardt et al. 2002b, S. 208

2.3 Ableitungen für die eigene Untersuchung

Es konnte gezeigt werden, dass in bisherigen Untersuchungen der Verkehrs- und Tourismusforschung Mobilitätsanalysen im Zielgebiet eine untergeordnete Rolle einnehmen. Daher sind die auch notwendigen methodischen Grundlagen zur Erfassung des Mobilitätsverhaltens von Touristen weitestgehend unbekannt. Diese sind jedoch für eine nachhaltige Bewältigung des (touristischen) Verkehrs ebenso unerlässlich wie für die Abschätzung des Ausmaßes des touristischen Verkehrs und der (zukünftigen) Planung des Verkehrs in einer Destination. Die Unkenntnis sowie die räumlichen und zeitlich dispersen Verkehrsbeziehungen führen dazu, dass bislang kaum erfolgreiche Konzepte für die Verlagerung des touristischen Verkehrs auf nachhaltige Verkehrsmittel vorliegen.

Bei den meisten touristischen Studien stehen Aussagen zum Reiseverhalten, wie z. B. Anzahl der Übernachtungen, Aktivitäten während der Reise, Verkehrsmittelwahl bei An- und Abreise oder Informationsquellen, im Vordergrund. Die Verwertung der vorhandenen Daten der Tourismusforschung gestaltet sich für verkehrswissenschaftliche Zwecke kompliziert. Da nur die Zahl der Reisen erfasst wird, gibt es keine Angaben zur Zahl der, auch der am Urlaubsort, zurückgelegten Wege. Weiterhin fehlen Entfernungsangaben, die sich nur näherungsweise und mit einem erheblichen Aufwand aus den Zielländern der Reisen erschließen lassen. Die Verkehrsforschung interessiert v. a. die Mobilitätsindikatoren, in dem für alle Wege eines Stichtages beispielsweise die zurückgelegte Entfernungen, Dauer, Zieladresse und Ausgangspunkt erfasst werden.

Auch die Nutzung der verkehrswissenschaftlichen Studien für den Tourismus ist nur in Ansätzen gegeben, da der hauptsächliche Untersuchungsgegenstand das alltägliche Verhalten der einheimischen Bevölkerung ist und Touristen ebenso wie Einpendler vernachlässigt werden. Neuere Untersuchungen der Verkehrswissenschaft (z. B. INVERMO, Dateline), aber auch die KONTIV, beschäftigen sich mit (Fern-)Reisen, die auch aus Sicht des Tourismus von Interesse sind. Für beide Wissenschaftsdisziplinen gilt, dass bei den mit Übernachtungen verbundenen Reisen im Allgemeinen nur die An- und Abreise betrachtet wird. Ausnahmen bilden hierbei die Untersuchung INVERMO, die auch Fernfahrten am Ziel (z. B. im Zuge einer Rundreise) zu einem gewissen Grad berücksichtigen will (vgl. Chlond/Manz 2001, S. 220), und der aktionsräumliche Ansatz.

Für eine methodische Näherung an die Erfassung des Mobilitätsverhaltens im Zielgebiet lassen sich jedoch eine Vielzahl an Hinweisen aus den vorhandenen Untersuchungen ableiten. Die in der Verkehrs- oder Tourismusforschung bewährten methodischen Konzepte (z. B. Wegeprotokoll, aktionsräumliches Verhalten) sollten nicht eins zu eins übertragen, sondern an die Anforderungen einer Mobilitätsanalyse im Zielgebiet angepasst werden und eine Mobilitätsanalyse im Zielgebiet sollte sowohl Aussagen zum allgemeinen Reise- als auch zum Mobilitätsverhalten treffen.

3. Methodik zur Erfassung des touristischen Mobilitätsverhaltens im Zielgebiet

Bei der Durchführung eines empirischen Forschungsprojektes lassen sich einige typische Arbeitsschritte unterscheiden (vgl. Freyer/Groß 2006, S. 38; Schnell/Hill/Esser 2005, S. 7ff.). In der Regel beginnt eine solche Primärerhebung mit der Festlegung des Gegenstandes der Forschung, der Formulierung des Forschungsproblems und der Theoriebildung zur Untersuchung (Definitionsphase). Darauf folgt die Designphase, in der die Konzeptspezifikation, Operationalisierung und Auswahl der Untersuchungsobjekte erfolgt. In der Feldphase kommt es zur eigentlichen Datenerhebung sowie zur Datenerfassung. Die Analysephase beginnt mit einer Datenbereinigung bevor es zum Einsatz statistischer Methoden unter Verwendung von Computern und speziellen Auswertungsprogrammen kommt. Mit der Publikation der Ergebnisse (Kommunikationsphase) endet der Forschungsprozess.

3.1 Definitions- und Designphase

Zu Beginn einer Mobilitätsanalyse im Zielgebiet muss geklärt werden, welche Personen und Sachverhalte untersucht werden sollen und was die Grundgesamtheit umfasst. Bei der Grundgesamtheit handelt es sich um die Menge von Objekten, für die die Aussagen der Untersuchung gelten sollen und die möglichst klar definiert und abgegrenzt werden muss (vgl. Schnell/Hill/Esser 2005, S. 265ff.). Die Grundgesamtheit könnte z. B. alle Gäste, nur Geschäftsreisende oder Erholungstouristen in einem Zielgebiet umfassen, wobei weiterhin definiert werden muss, ob nur Übernachtungs-, nur Tagesgäste oder beide Zielgruppen befragt werden sollen.

Der aus statistischen Gesichtspunkten einfachste Weg, um zu sicheren Daten zu kommen, wäre eine Befragung der gesamten Grundgesamtheit (= Vollerhebung). Eine Vollerhebung scheidet bei Zielgebietsbefragungen unter Berücksichtigung pragmatischer Überlegungen – bei der Untersuchung müssten an 365 Tagen im Jahr alle Gäste befragt werden – als auch aus Kostengründen aus. In der Praxis wird in den meisten Fällen nur eine Teilmenge der Grundgesamtheit untersucht, was eine sog. Teilerhebung („Stichprobe“) darstellt. Hierbei gilt es, nach Lösungen zu suchen, die die Verteilung der zu untersuchenden Merkmale einer Grundgesamtheit in der Teilgesamtheit (Stichprobe) strukturgetreu wiederzugeben vermag, da die Untersuchungsergebnisse möglichst repräsentativ sein sollen. Grundsätzlich können bei einer Zielgebietsbefragung alle bekannten Verfahren der zufälligen, d. h. einfache und geschichtete Zufallsstichprobe, Klumpenstichprobe, mehrstufige Auswahlverfahren, und nicht-zufälligen Auswahl, d. h. willkürliche Auswahl und bewusste Auswahl (Auswahl extremer Fälle, typischer Fälle und nach dem Konzentrationsprinzip sowie Schnellball- und Quotaverfahren), angewandt werden. Jedoch gewähren nur Zufallsstichproben, dass „(...) aus den Ergebnissen einer Stichprobe in bezug auf die Verteilung aller Merkmale (innerhalb bestimmter statistischer Fehlergrenzen) auf die Verteilung dieser Merkmale in der Grundgesamtheit geschlossen werden kann.“ (Schnell/Hill/Esser 2005, S. 304)

Eine Zufallsauswahl ist bei Zielgebietsbefragungen nur aus theoretischer Sicht anwendbar.⁶ Sie kann nicht sinnvoll durchgeführt werden, da die Grundgesamtheit, d. h. alle Gäste, die sich innerhalb eines bestimmten Zeitraumes in einer Destination (= Befragungsraum) aufhalten, nicht bekannt ist und es sich um eine „bewegte Masse“ handelt, d. h. die Gäste halten sich nur eine kurze Zeit und zu unterschiedlichen Zeitpunkten im Befragungsraum auf (vgl. Datzler/Grünke 1998, S. 208; Hautzinger 2003, S. 23).

Zur Auswahl der Gäste ist das Quotaverfahren das in der Praxis am häufigsten angewandte Verfahren, wobei es hier die unterschiedliche Herangehensweisen gibt.⁷ Bei dieser nicht-zufälligen Auswahl wird Repräsentanz (im Sinne von Stichprobe = verkleinertes Abbild der Grundgesamtheit) dadurch angestrebt, dass bestimmte Merkmale der Erhebungseinheiten (= Gäste) und ihre Verteilung in der Grundgesamtheit als Auswahlkriterien benutzt werden. Die Verteilung dieser Merkmale (z. B. Beherbergungsart, monatliche Ankünfte, Herkunft (In-/Ausland), Befragungsorte) müssen im Voraus bekannt sein und den Interviewern, denen die letztendliche Auswahl der Erhebungseinheiten obliegt, als einzuhalten- de Maßgabe vorgegeben werden.

„Wenn die Verteilung aller Merkmalsausprägungen auf allen Merkmalsdimensionen einer Grundgesamtheit bekannt ist, so wäre es möglich, ein Modell dieser Grundgesamtheit zu erstellen, also eine Stichprobe zu entwickeln, die in allen Merkmalen für die Grundgesamtheit repräsentativ ist.“ (Berekoven/Eckert/Ellenrieder 2001, S. 55)

Die Wahl des Quotaverfahrens stellt einen Kompromiss zwischen den Anforderungen seitens der Repräsentativität einer Stichprobe und dem leistbaren Aufwand dar.⁸ Eine Möglichkeit das Quotaverfahren in Zielgebieten anzuwenden, ist die Durchführung der Erhebungen auf Grundlage einer nach der Beherbergungsstatistik und der monatlichen Übernachtungen des Vorjahres quotierten Stichprobe. Die Anzahl der Interviews wird gemäß den Anteilen der einzelnen Beherbergungsarten und monatlichen Übernachtungen an der Gesamtgästekzahl aufgeteilt (vgl. Tabelle 1), wobei in der Praxis meist mit kombinierten Quoten gearbeitet wird.

6 Ausführliche Überlegungen zu Zufallsauswahlen im Zielgebiet finden sich beispielsweise bereits bei Schmidhauser 1962 und Christl/Koch 1957.

7 Untersuchungen (z. B. Busch/Leitner 1992) haben bei Gästebefragungen versucht, über eine Schichtung der Stichprobe nach Beherbergungskategorien eine möglichst strukturgetreue Abbildung der Grundgesamtheit zu erreichen. Die Ergebnisse der Untersuchungen zeigen jedoch, dass der mit der Durchführung verbundene Aufwand in keinem ausgewogenen Kosten-Nutzen-Verhältnis steht.

8 Beim Einsatz dieses Verfahrens wird zwischen „unabhängigen Quoten“ und „kombinierten Quoten“ unterschieden. Bei unabhängigen Quoten müssen die Merkmale insgesamt in der gleichen Weise in der Stichprobe wie in der Grundgesamtheit vorhanden sein. Im Gegensatz hierzu müssen bei den kombinierten Quotenverfahren die Häufigkeiten bestimmter Merkmale in der Stichprobe den Häufigkeiten der Kombinationen in der Grundgesamtheit entsprechen (vgl. Schnell/Hill/Esser 2005, S. 301).

Tabelle 1: Beispiel für einen unabhängigen Quotenplan bei einer Zielgebietenbefragung

Betriebsform		Monat		Ort		Herkunft	
Hotel	186	Januar	20	Ahausen	140	Inländer	212
Gasthof	44	Februar	22	Ehausen	80	Ausländer	188
Pension	49	März	24	Ihausen	180		
Erholungs-, Ferien-, Schu- lungsheim	30				
		Septem- ber	46				
		Oktober	33				
Jugendherberge	39	November	25				
Sonstige	52	Dezember	24				
Summe	400		400		400		400

Quelle: Bahrmann 2002, S. 51

Ein weiterer wichtiger Parameter bei der Bestimmung der Erhebungseinheiten ist die Anzahl der Probanden. Da eine Vollerhebung aus den beschriebenen Gründen in nahezu allen Fällen nicht durchführbar ist, muss die Stichprobengröße festgesetzt werden.

Mit wachsendem Stichprobenumfang nähert sich die Verteilung der Stichprobe der Verteilung der Grundgesamtheit an, wobei ca. 400 Befragte als Mindestgröße angesehen werden.⁹

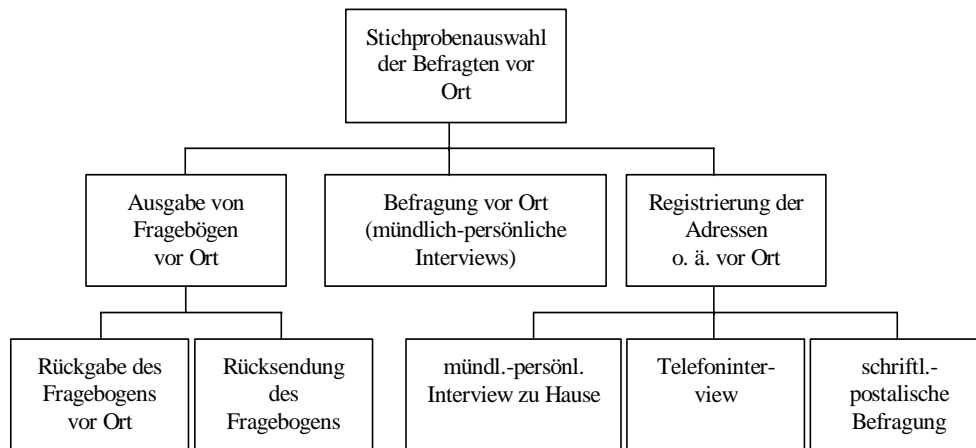
Damit jeder Gast eines abzugrenzenden Zielgebietes die (gleiche) Chance hat, in die Untersuchung mit aufgenommen zu werden, und damit Gäste aller Saisonzeiten einbezogen werden können, wird ein Befragungszeitraum von zwölf Monaten oder eine Befragung in mehreren Wellen (z. B. entsprechend der Jahres- oder Saisonzeiten) empfohlen (vgl. Bahrmann 2002, S. 49; Harrer/Scherr 2002, S. 11f.). Sofern andere Überlegungen, wie z. B. der Wunsch nach einer schnelleren Verfügbarkeit der Daten, nach Aussagen nur über den Winter- oder Sommergast oder nach Daten über Senioren, Jugendliche, Familien mit Kindern, vorherrschen, kann der Befragungszeitraum hiervon abweichen.

⁹ Eine Verdopplung des Genauigkeitsgrades der zu machenden Aussagen verlangt eine Vervierfachung des Stichprobenumfangs. Beträgt der Zufallsfehler bei einer Wahrscheinlichkeit von 95 % bei 100 Interviews plus/minus 9,8 %, so ist der Zufallsfehler bei 500 Interviews plus/minus 4,4 % und bei 2.000 Interviews plus/minus 2,2 % (vgl. Bosold 1988, S. 28f.).

Aus Kostengesichtspunkten ist eine Erhebung an 365 Tagen und aller Gäste kaum durchführbar. Es muss also festgelegt werden, ob die Gäste an einem Tag im Monat oder an verschiedenen Tagen befragt werden sollen. In diesem Zusammenhang ist auch von Bedeutung, ob die Gäste zu Beginn, in der Mitte oder am Ende ihres Aufenthaltes interviewt werden. Viele Merkmale des Aufenthaltes (z. B. Zufriedenheit, getätigte Aktivitäten, Ausgaben) können erst am Ende des Aufenthaltes erfasst werden. Befragungen zu Beginn des Aufenthaltes sind daher möglichst zu vermeiden. Um einen breites Spektrum an Gästen in die Untersuchung einbeziehen zu können, sollten die Erhebungen an verschiedenen Tagen im Monat stattfinden, wobei Wochen- und Wochenendtage ausgewählt werden sollten. Bei der Vorstellung der Untersuchungen KONTIV und SrV wurden verschiedene Verfahrensweisen bzgl. der in die Erhebung einzubeziehenden Stichtage für die Wegeprotokolle („Mobilitätstagebücher“) festgestellt. Eine Erhebung zum Mobilitätsverhalten von Touristen im Rahmen einer Face-to-Face-Befragung im Zielgebiet bezieht sich am sinnvollsten auf den vorherigen Tag, sofern dieser bereits im Zielgebiet verbracht wurde.

Eine Beschränkung der Befragungstage auf Mittwoch bis Freitag sowie Sonntag und Montag scheint sowohl aus Sicht der Tourismus- als auch Verkehrsforschung angebracht. Im Rahmen des SrV werden für den alltäglichen Verkehr die Wochentage Dienstag, Mittwoch und Donnerstag empfohlen, da der Verkehr an Montagen, Freitagen und Wochenenden andere Merkmale als der Verkehr an den mittleren Werktagen aufweist. Aus touristischer Sicht ist insbesondere der Freitag als Stichtag für eine Analyse des Mobilitätsverhaltens ungeeignet, da er häufig bei Wochenend- und Kurzurlaubsreisen als Anreisetag gilt. Ebenso ist der Montag als Stichtag weniger geeignet, da hier viele Außendienstmitarbeitern, Geschäftsreisende usw. in die jeweiligen Zielgebiete anreisen und sich noch nicht im Zielgebiet bewegt haben.

Im Zielgebiet selbst sind persönliche Interviews (Face-to-Face-Interviews) schriftlichen oder telefonischen Befragungen vorzuziehen, da bei direkten Befragungen per Interview die Erfolgsquote im Vergleich zu den übrigen Befragungsmethoden am höchsten ist und die Gäste, trotz zunehmenden Mobilfunkbesitzes, im Zielgebiet telefonisch kaum zu erreichen sind (vgl. Bahrmann 2002, S. 38). „Gebräuchlich ist es aber auch, die Befragung zeitlich und ggf. auch örtlich von der Auswahl zu trennen. Dabei wird dem Besucher unmittelbar vor Ort ein später zurückzugebender Fragebogen ausgehändigt oder es wird die Anschrift oder Telefonnummer des Besuchers zum Zweck seiner späteren schriftlichen oder telefonischen Befragung erfasst.“ (Hautzinger 2003, S. 22 und vgl. Abbildung 5)

Abbildung 5: Formen von Mobilitätsanalysen

Quelle: vgl. Hautzinger 2003, S. 22

Eine Erhebung mit standardisierten Fragebogen, in dem alle Befragten die gleichen Fragen mit der gleichen Formulierung und Reihenfolge gestellt bekommen, sollten den Vorzug vor teil- oder nicht standardisierten Fragebögen bekommen, da der Untersuchende auf ein und dieselbe Frage miteinander vergleichbare Antworten bekommt und die sich erst damit ergebenden Kumulierungs- und Korrelationsmöglichkeiten als Vorteil zu sehen sind (vgl. Berekoven/Eckert/Ellenrieder 2001, S. 98ff.). Vor allem wenig strukturierte Interviews, d. h. dem Interviewer werden nur das Thema und Ziel der Befragung genannt, die konkreten Fragen, deren Reihenfolge und Inhalt werden von ihm selbst der aktuellen Befragungssituation angepasst, sind für Mobilitätsanalysen wenig geeignet, da bei dieser Vorgehensweise die Ergebnisse schwierig zu quantifizieren und vergleichen sind.

Da beim Quotaverfahren die Durchführung der Auswahl mit der eigentlichen Erhebung zusammenfällt, d. h. der Interviewer zieht die Erhebungseinheiten selbst, muss durch restriktive Quotenvorgaben der Ermessensspielraum der Interviewer so weit eingeschränkt werden, dass eine Zufallsauswahl angenähert wird (vgl. Schnell/Hill/Esser 2005, S. 302).

Neben den genannten Aspekten müssen bei der konkreten Ausgestaltung einer Mobilitätsanalyse im Zielgebiet die Anforderungen an die Formulierung der Fragen und Antworten, das Design, Format und Layout, die Länge und Struktur bzw. den Aufbau des Fragebogens beachtet sowie ein Pretest durchgeführt werden. Hierauf sei auf die Literatur zu Gästebefragungen, (touristischer) Marktforschung bzw. zur empirischen Sozialforschung verwiesen (z. B. Bahrmann 2002; Berekoven/Eckert/Ellenrieder 2001; Bosold 1988; Finkbeiner 1999; Freyer/Groß 2006; Seitz/Meyer 2006; Schnell/Hill/Esser 2005).

3.2 Erhebungsmethodik in der Feldphase

Mit Hilfe einer in den Jahren 2002 und 2003 durchgeführten Erhebung wurde eine an den dargestellten methodischen Überlegungen orientierte Methodik im Feld geprüft. Als Befragungsmethode wurde ein mehrfach geschichtetes Quotenverfahren angewendet. Die notwendigen Daten für die Stichprobenauswahl, wie beispielsweise die Benennung der Befragungsorte und Standorte (Beherbergungsbetriebe, Tourist-Informationen, Parkplätze in der Nähe von Wäldern, Sehenswürdigkeiten u. ä.), der Befragungszeitraum sowie die Quoten für die ausgewählten Monate und Orte wurden den Interviewern vorgegeben.

Die Interviews wurden von 127 Studierenden der Hochschule Harz in vier Erhebungsorten im Harz (Braunlage, Schierke, St. Andreasberg, Wernigerode) durchgeführt. Auf Grund forschungsökonomischer Gründe konnten die Interviewer nur in den Vorlesungszeiten eingesetzt werden, so dass zwei Befragungswellen durchgeführt wurden. Zum einen wurden Befragungen für die Wintersaison im Dezember 2002 und Januar 2003 und zum anderen für die Frühjahrs-/Sommeraison in den Monaten Mai bis Juni 2003 durchgeführt.

Zur Überprüfung der Umsetzbarkeit des Untersuchungsdesigns in die Feldphase der Erhebung wurde Anfang Dezember 2002 ein Pretest mit 40 Befragten durchgeführt. Die ausgefüllten Unterlagen wurden auf Qualität und Quantität geprüft sowie die Interviewer nach ihren Erfahrungen bzgl. dem Umfang und Layout, der Verständlichkeit, Ergänzungswünschen und unangemessenen Fragestellungen befragt. Die erzielten Ergebnisse gingen in die weitere Arbeit ein.

Der Fragebogen selbst besteht aus drei Teilen:¹⁰

- Fragen zum allgemeinen Reiseverhalten (z. B. Unterkunftsart, Stellenwert des Aufenthaltes, Ausgaben, durchgeführte Aktivitäten (allgemeine Freizeit- und Sportaktivitäten) sowie Motive für Sportaktivitäten und Ort der Ausübung dieser),
- aus Wegeprotokollen („Mobilitätstagebuch“) zum Mobilitätsverhalten vor Ort am Tag zuvor (Stichtage: Dienstag, Mittwoch, Donnerstag, Samstag, Sonntag),
- Fragen zu soziodemographischen Daten (z. B. Alter, Stellung im Berufsleben, Lebensphasengruppe, Hauptwohnsitz, Geschlecht).

Die Auswahl der Fragen erfolgte vor dem Hintergrund in der Tourismus- und Verkehrsforschung anerkannter Studien und des Standes der Forschung zu Indikatoren von Mobilität und Verkehr (vgl. Groß 2005, S. 41ff.). In den Wegeprotokollen sind Fragen zu den einzelnen Wegen enthalten, die von der befragten Person am Tag zuvor im Befragungsraum (= Harz) durchgeführt wurden. Sie sind weitestgehend analog zu den klassischen „Travel Diaries“ konzipiert (vgl. z. B. Badrow 2000; Götz/Loose/Schubert 2001; EMNID-Institut

¹⁰ Bei Interesse an einem ausführlichen Fragebogen kann dieser bei einem der Autoren angefordert werden.

1989; Lanzendorf 2001; Zängler 2000). Aus touristischer Sicht mussten v. a. die Angaben zum Zweck des Weges angepasst werden, da die in den Untersuchungen zum Alltagsverkehr gebräuchlichen Unterscheidungen nicht eins zu eins übernommen werden können. In Anlehnung an touristische (Reiseanalyse, Untersuchung zu den Tagesreisen der Deutschen vom DWIF) und verkehrswissenschaftliche Studien (Freizeitverkehr: Götz/Loose/Schubert 2001; Lanzendorf 2001; Zängler 2000) sowie eigenen Überlegungen wurde eine Liste der einzubeziehenden Zwecke erstellt.

Da bei der gewählten Erhebungsmethode der Kontakt zu den Befragten über die Interviewer erfolgte, wurde eine spezielle Interviewerschulung durchgeführt, ein Merkblatt „Hinweise zum Ausfüllen des Mobilitätstagebuches“ den Interviewer zur Verfügung gestellt und eine laufende Kontrolle der Interviewer vorgenommen.

Laut Quotierungsplan waren 744 Interviews vorgesehen, die jeweils auf den tatsächlichen Gästeankünften des Vorjahresmonats pro Ort basierten. Letztendlich konnten 755 Interviews mit Übernachtungsgästen in die Auswertung einfließen, die sich über die einzelnen Befragungsorte und -monate wie folgt verteilen (vgl. Tabelle 2):

Tabelle 2: Quotierung¹¹

	Sommer				Winter			
	Mai 2003		Juni 2003		Januar 2003		Dezember 2002	
	geplant	realisiert	geplant	realisiert	geplant	realisiert	geplant	realisiert
Braunlage	48	48	73	74	60	60	83	79
St. Andreasberg	50	50	35	35	16	17	24	24
Schierke	39	39	35	37	17	17	17	18
Wernigerode	83	83	78	78	36	38	50	58
Gesamt	220	220	221	224	129	132	174	179

Nach der Datenerhebung wurden die realisierten Interviews in das Statistikprogramm SPSS (Version 11.0) eingegeben, einer Datenbereinigung unterzogen und mittels uni- und bivariater Analyse ausgewertet.

3.3 Ausgewählte Ergebnisse zum Mobilitäts- und Reiseverhalten von Touristen des Harz

Im Folgenden wird eine Auswahl von typischen Befragungsinhalten präsentiert, die das Reiseverhalten, das Verkehrsmittelwahlverhalten bei der Anreise sowie Mobilitätskennziffern von Touristen in einer Destination aufzeigt. Hierbei werden v. a. Aussagen zu den

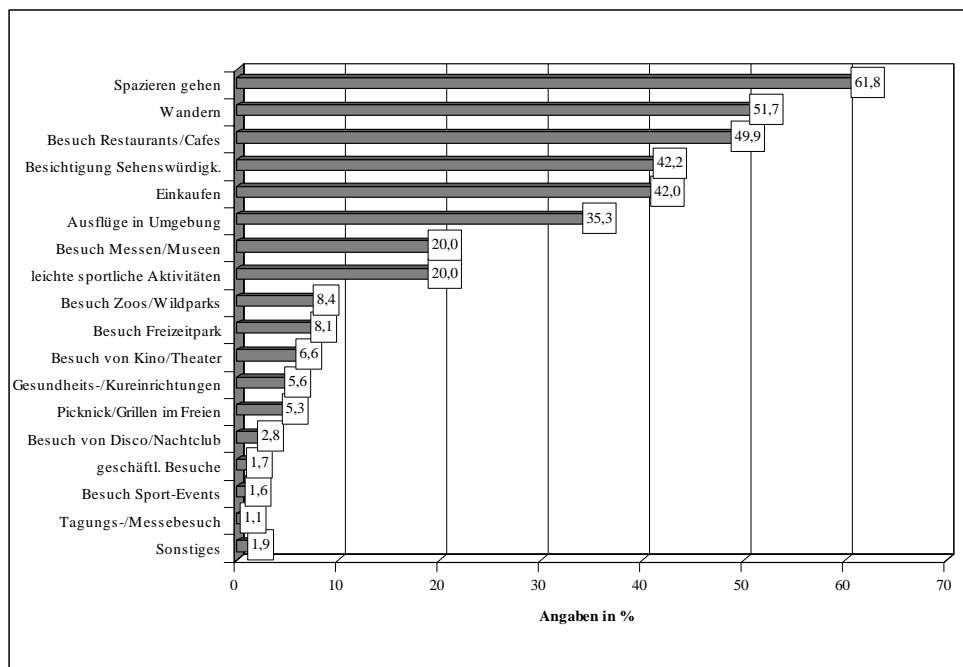
¹¹ Die Quotierung wurde auf Basis der zu Beginn der Erhebungen vorliegenden Statistiken der Statistischen Landesämter von Niedersachsen und Sachsen-Anhalt durchgeführt (vgl. Niedersächsisches Landesamt für Statistik 2002; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt 2002).

bisher in der Forschung nur vereinzelt zu findenden Mobilitätsindikatoren von Touristen vor Ort getätigt.

3.3.1 Reiseverhalten

Nahezu die Hälfte der befragten Gäste ist zum ersten Mal als Übernachtungsgast im Harz (45,9%). Jeder fünfte Gast ist Zweit- oder Drittbesucher (21,8%) und das restliche Drittel (32,3%) kann als Mehrfachbesucher bezeichnet werden. Über alle Besucher gerechnet, beträgt die durchschnittliche Besuchshäufigkeit knapp unter drei Besuche (2,7), wobei der Großteil der Reisenden (88,2%) in Begleitung reist; nur jeder zehnte Gast ist allein unterwegs. Betrachtet man den Stellenwert der Reise, so zeigt sich, dass mit weitem Abstand die meisten Übernachtungsgäste den Harz für einen Kurzurlaub (56,5%) besuchen. Als Haupturlaubsreise bezeichnet jeder siebte Gast (12,1%) seinen Aufenthalt und der Anteil an Wochenendreisenden nimmt mit 19,1% einen hohen Stellenwert ein. Durchreisestopp (2,8%), Geschäftsreise (2,9%) und sonstige Stellenwerte (6,6%), v. a. Klassenfahrten und Kuraufenthalte, sind gering ausgeprägt.

Abbildung 6: Freizeitaktivitäten während des Aufenthaltes im Harz (Mehrfachnennungen möglich, n = 754)



Bei den Aktivitäten, die von allen Gästen während des Aufenthaltes im Harz durchgeführt werden, steht das Spazieren gehen (61,8%) an erster Stelle. Es folgen Wanderungen (51,7%), der Besuch von Restaurants und Cafés (49,9%), die Besichtigung von Sehenswürdigkeiten, wie Schlösser, Kirchen und Denkmäler (42,2%), Einkaufsbummel bzw. Einkäufe allgemein (42,0%) und Ausflüge in die Umgebung (35,3%) (vgl. Abbildung 6).

Das durchschnittliche Alter der befragten Besucher beträgt 50 Jahre. 14- bis 19-jährige sind zu 4,3%, 20 bis 29-jährige zu 8,3%, 30- bis 39-jährige zu 14,2%, 40- bis 49-jährige zu 18,8%, 50- bis 59-jährige zu 21,0%, 60- bis 69-jährige zu 25% und die über 70-jährigen zu 8,4% vertreten.

3.3.2 Verkehrsmittelwahlverhalten bei der Anreise und Mobilitätskennziffern vor Ort

Die meisten Tagesprotokolle werden in der Verkehrswissenschaft auf der Grundlage eines Wegekonzepthes erhoben und ausgewertet.¹² Die Darstellung des Wegeverständnisses ist für die Einschätzung der Ergebnisse daher besonders wichtig. Die Definition eines Weges orientiert sich dabei an folgenden Merkmalen, die für die eigene Erhebung geringfügig angepasst werden (vgl. BMVBW o. J., S. 9):

- ein Weg einer Person ist eine Ortsveränderung außer Haus bzw. außerhalb des Grundstückes (in der vorliegenden Untersuchung wird außer Haus mit außerhalb der Unterkunft bzw. des Grundstückes gleichgesetzt; Wege, die z. B. innerhalb einer Hotelanlage zurückgelegt werden, sind nicht einzubeziehen),
- ein Weg wird i.d.R. zu einem bestimmten Zweck durchgeführt (Aktivität am Zielort, z. B. zur Arbeit, Freizeitaktivität) und Hin- und Rückwege sind als getrennte Wege zu zählen (bei Touristen ist der Weg selbst häufig die Aktivität, z. B. beim Wandern, Spazieren gehen, Rad fahren; daher gibt es keinen festen Zielort, so dass von einem Rundweg (= ein Weg) auszugehen ist),
- auf einem Weg können mehrere Verkehrsmittel genutzt werden (die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel wird in der vorliegenden Untersuchung erfasst, es wird aber nur das Hauptverkehrsmittel in die Auswertung einbezogen).

Wichtig für die Ergebnisdarstellung ist auch der Umgang mit Heimwegen. „Heimwege werden von Befragten oft vergessen und sind deshalb in Erhebungen vielfach unterrepräsentiert. (...) Es wird deshalb empfohlen, Heimwege zu ergänzen und in die Auswertung einzubeziehen.“ (BMVBW o. J., S. 17) In vorliegender Untersuchung wird derartig verfahren und Heimwege werden als eigenständige Zweckkategorie aufgenommen.

¹² Trotz der hohen Verbreitung des Konzeptes hat es spezifische Defizite, die es bei seiner Anwendung zu beachten gilt. Ein Unterschied zwischen tatsächlichem und mittels Wegeprotokollen erhobenem Verhalten kann nachgewiesen werden. Über subjektiv als wichtig empfundene Wege wird häufiger, über unwichtige Wege seltener berichtet und Aktivitäten in längeren Wegekettten und Fußwege bleiben untererfasst (vgl. Holz-Rau 1990, S. 23ff.; Lanzendorf 2001, S. 68f.).

Die Realisierung von Mobilität lässt sich auf den Ebenen des einzelnen Weges, einer Tour¹³ sowie eines Personentages beschreiben (vgl. Zängler 2000, S. 78). In vorliegender Untersuchung wird sich größtenteils auf die Ausweisung der personentagsbezogenen Variablen beschränkt. Insbesondere die Ausweisung von Touren führt auf Grund der Umkodierung von Wegen zu Touren zu einem erheblichen Mehraufwand. Das Tourenkonzept soll aber vorteilhafter als das Wegekonzept sein, „(...) da die Befragten eher in Reisen als in den Wegen denken.“ (Lanzendorf 2001, S. 69) Da das Untersuchungsziel v. a. die Überprüfung der Eignung der angewandten Methodik darstellt und es weniger auf die Ergebnisse selbst ankommt, wird hierauf trotzdem verzichtet.

Als Anreiseverkehrsmittel nutzt der Großteil der Touristen das Auto (76,7%), was nahezu den gleichen Wert wie bei der Reiseanalyse für Inlandsreisen (ca. 75%) darstellt. Des Weiteren ist der (Reise-)Bus mit 14,1% und die Bahn mit 7,6% von Bedeutung. Mit dem Fahrrad, Motorrad/Mofa oder Flugzeug kommen so gut wie keine Gäste in den Harz.

Die Verkehrsbeteiligung als der Anteil der mobilen Personen an allen Personen vor Ort liegt über alle Mobilitätstage der Erhebung bei 93,2%. Die Verkehrsbeteiligung ist unabhängig vom Stichtag (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag, Samstag und Sonntag) gleich. Interessanterweise ist die Verkehrsbeteiligungsquote im Winter (95,2%) höher als im Sommer (91,9%).

Während im Sommer als Gründe für das „Nicht-Außer-Haus-Gehen“ v. a. Sonnen im Garten, Faulenzen und Ruhetag angegeben wurden, nannten die Befragten im Winter eher das Wetter (Kälte-/Wintereinbruch) und Krankheiten als Gründe. Der Beginn des ersten Weges liegt entsprechend der im Urlaub bzw. auf Reisen freieren Verfügbarkeit über die Zeit durchschnittlich bei 10:39 Uhr (Winter 10:41 Uhr und Sommer 10:38 Uhr). Am Wochenende wird der erste Weg im Durchschnitt noch später begonnen (10:47 Uhr) als unter der Woche (10:32 Uhr).

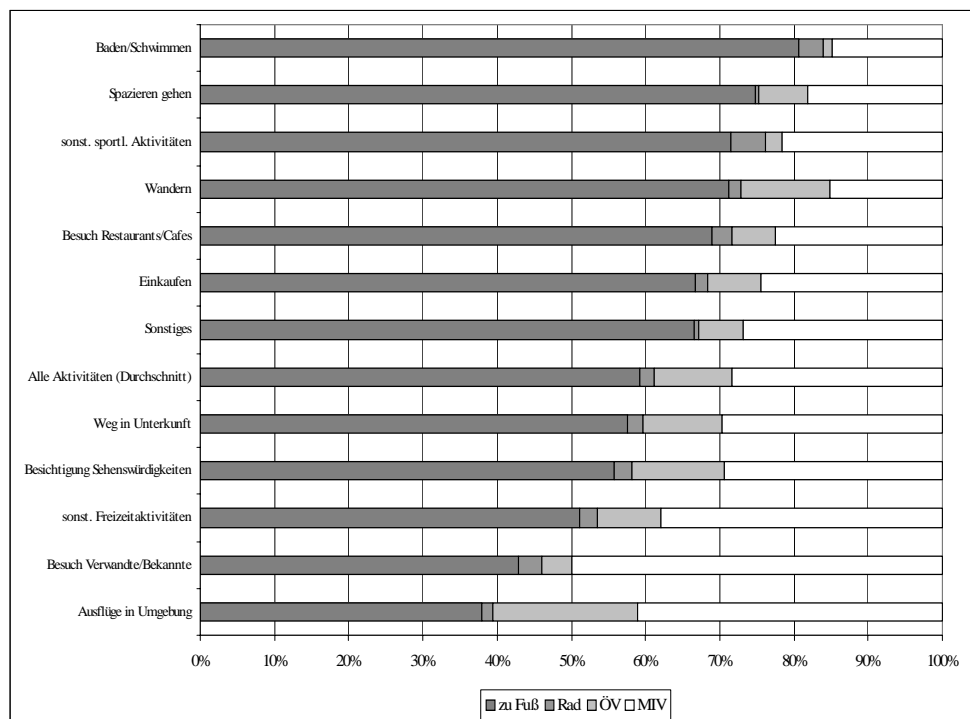
Die Mobilitätsrate als die Anzahl der Wege pro Tag und Person liegt im Durchschnitt für die mobilen Personen mit mindestens einem Weg pro Tag bei 3,5 Wegen. Während im Winter die Mobilitätsrate bei 3,6 liegt, beträgt sie im Sommer 3,5 Wege pro Tag. Auch bei einer Betrachtung der Werkzeuge und des Wochenendes sind geringfügige Abweichungen festzustellen (unter der Woche 3,4 Wege pro Tag und Person, am Wochenende 3,6). Das Mobilitätsstreckenbudget als die kumulierte Distanz einer Person über einen Tag beträgt bei den mobilen Personen 36 km, wobei die Befragten im Sommer mit 40 km fast zehn Kilometer mehr pro Tag zurückgelegt haben als die Befragten im Winter (31 km). Ein Vergleich von Werktagen und Wochenendtagen offenbart eine kleinere Abweichung (38 km zu 34 km). Auch das Mobilitätszeitbudget (Gesamtdauer über alle Befragten 164 Minu-

13 Unter Touren werden geschlossene Wegeketten verstanden, die in der Wohnung beginnen und enden. Es gehen somit alle Wege ein, die zwischen einem Aufenthalt zu Hause und dem darauf folgenden Aufenthalt zu Hause erfolgen (vgl. Lanzendorf 2001, S. 69; Zängler 2000, S. 90).

ten) als die kumulierte Zeitdauer, die eine Person unterwegs verbringt, ist im Sommer höher als im Winter (178 zu 146 Minuten). Obwohl das Mobilitätsstreckenbudget unter der Woche geringer ausfällt, ist die Zeitdauer, die Personen unter der Woche unterwegs sind, mit 158 Minuten geringer als am Wochenende (170 Minuten).

Die folgende Abbildung 7 gibt einen Überblick über die Verkehrsbereiche (zu Fuß, Fahrrad, motorisierter Individualverkehr: Pkw, als Fahrer und Mitfahrer, Motorrad, Mofa und öffentlicher Verkehr: Bus, Reisebus, Eisenbahn, S-/RE-Bahn, Seilbahn) an allen Wegen für die jeweilige Aktivität, wobei die Abbildung nach dem Anteil des Fußgängerverkehrs geordnet ist. Von den 30 erfassten Aktivitäten sind nur die eigenständig aufgeführt, die von mehr als 40 Befragten als Zielzweck genannt sind. Die weiteren Zwecke wurden anderen Kategorien zugewiesen.

Abbildung 7: Modal-Split nach Aktivitäten



Insgesamt zeigt sich, dass der Fußgängeranteil hoch ausfällt (über alle Aktivitäten betrachtet legen sechs von zehn Befragten ihre Wege zu Fuß zurück), ca. jeder dritte Weg mit dem MIV zurückgelegt wird und nur jeder zehnte mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs ist. Zu ähnlichen Ergebnissen kommt auch eine Untersuchung aus Österreich. Hiernach

werden etwas mehr als 50% der Wege zu Fuß und knapp ein Fünftel mit dem Pkw zurückgelegt (vgl. Herry/Schuster/Russ 1999, S. 65). Besonders hohe Anteile an Wegen mit dem MIV weisen Ausflüge in die Umgebung, der Besuch von Bekannten und Verwandten sowie sonstige Freizeitaktivitäten auf, wie z. B. der Besuch von Zoos, Museen, Freizeit-/Vergnügungsparks, Wildparks oder Ausstellungen. Wege zum Baden/Schwimmen, Spazieren gehen, Wandern und sonstige sportliche Aktivitäten werden nur von ca. 15-20% mit dem MIV zurückgelegt.

Eine Betrachtung der Saisonzeiten Sommer und Winter zeigt darüber hinaus, dass im Winter die Anteile des Fußgängerverkehrs bei nahezu allen Aktivitäten (bis auf sonstige sportliche Aktivitäten und Besuch von Bekannten und Verwandten) höher und nahezu niemand mit dem Rad unterwegs ist (über alle Aktivitäten 0,3%). Im Gegensatz dazu sind im Sommer bei fast allen Aktivitäten die MIV-Anteile höher, z. T. sogar um bis zu 30 Prozentpunkte (Besichtigung von Sehenswürdigkeiten). Im Winter sind höhere MIV-Werte beim Wandern und den sonstigen sportlichen Aktivitäten zu beobachten, wozu v. a. das Ski fahren zu zählen ist.

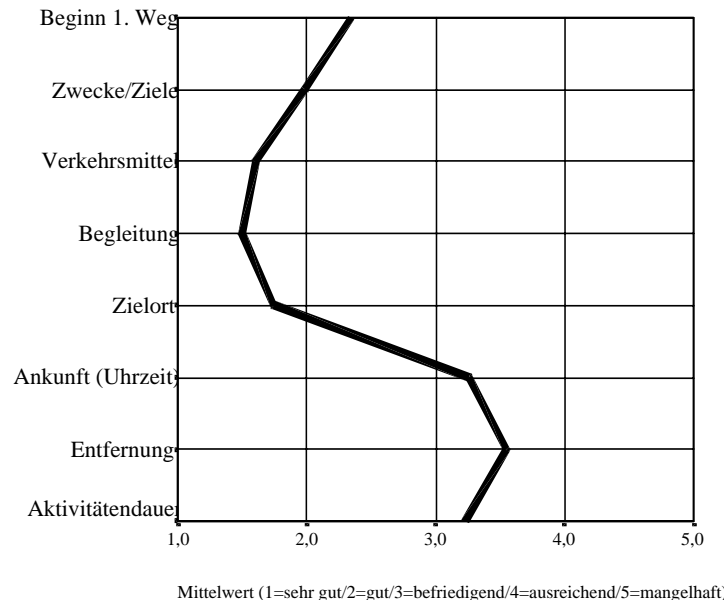
4. Schlussfolgerungen

Mit der Durchführung der Erhebung im Harz konnte gezeigt werden, dass es möglich ist, Daten sowohl zum Mobilitäts- als auch zum allgemeinen Reiseverhalten von Touristen im Zielgebiet zu erheben, die für Maßnahmen der Verkehrsplanung oder -politik nutzbar sind. Die vorliegenden Ergebnisse sind dabei in verschiedener Weise nutzbar, wobei sie vor allem in touristisch geprägten Städten und Gemeinden Berücksichtigung finden sollten. Sie können z. B. für die Aufstellung von (städtischen/regionalen) Gesamtstrategien, Programmen oder Plänen (z. B. Verkehrsentwicklungsplänen, Nahverkehrsplänen, Bebauungsplänen) genutzt werden. Aber auch bei der Implementierung von Mobilitätsmanagement- oder Verkehrsmanagementkonzepten kann auf die vorgestellten Ergebnisse zurückgegriffen werden. Im Anfangsstadium eines Mobilitätsmanagementkonzeptes wird eine Grundlagenuntersuchung als Ausgangspunkt als sinnvoll erachtet und hierin ist auch das Mobilitätsverhalten von Touristen vor Ort einzubeziehen.

Aus den gemachten Erfahrungen lassen sich einige Anforderungen ableiten, die weitere Untersuchungen berücksichtigen sollten. Mit dem eingesetzten Fragebogen konnten zwar eine Vielzahl interessanter Daten erhoben werden, die hier nicht alle vorgestellt werden konnten und sollten. Die Erfassung des Mobilitätsverhaltens stellt jedoch besondere Anforderungen an Befragte und insbesondere Interviewer, so dass von einem derartig umfangreichen Fragebogen – wie in der eigenen Untersuchung eingesetzt – Abstand genommen werden sollte. Insbesondere die enthaltenen Fragen zum Ausgabeverhalten wurden von den Befragten nach dem schwierigen Mittelteil („Wegeprotokoll“) weniger gut beantwortet. Aber auch die vielfältigen soziodemographischen Angaben sind in dem erhobenen Umfang selten notwendig.

Für die Durchführung der Befragungen sollten erfahrene Interviewer zum Einsatz kommen. Die meisten eingesetzten Interviewer konnten die Befragungen adäquat durchführen und schätzten die Qualität ihrer Interviews auf einer Skala von 1 (= sehr schlecht) bis 10 (= sehr gut) mit durchschnittlich 6,94 als gut ein. Bei den Wegeprotokollen gab es v. a. Schwierigkeiten mit der vollständigen Erfassung der durchgeführten Wege (ein Drittel der Interviewer gab an, dass sie nicht alle Wege erfassen konnten, da sich die Befragten nicht erinnern konnten bzw. ungeduldig wurden)¹⁴ und Einschätzung der Entfernungen (vgl. Abbildung 8). Während die Entfernungen über den auch erfassten Aspekt „Zielort“ ableitbar sind, was „nur“ einen hohen Nachkodierungsaufwand nach sich zog, ist für die Mobilitätsrate eine höhere Wegeanzahl sehr wahrscheinlich.

Abbildung 8: Bewertung der einzelnen Aspekte der Wegeprotokolle (n = 102)



Ein Ansatzpunkt für die Verbesserung der Erhebungstechnik wird in der Verteilung von Wegeblättern („memory jogger“) gesehen, wie sie bei der KONTIV 2002 eingesetzt wurden (vgl. Engelhardt et al. 2002b, S. 208). Bei Befragungen von Gästen in Unterkunftsbetrieben oder nach Registrierung einer Adresse vor Ort (vgl. Abbildung 5) können die einzelnen Aktivitäten im Verlauf des Stichtages festgehalten werden und als Gedächtnisstütze bei einem in den nächsten Tagen folgenden Interview eingesetzt werden. Ein derartiges

¹⁴ Dies ist z. T. durch die eisigen Temperaturen zu erklären, die im Dezember 2002 und Januar 2003 geherrscht haben.

Vorgehen lässt noch fundiertere Daten erhoffen, die praktische Umsetzung und das Kosten-Nutzen-Verhältnis bleibt weiteren Forschungsarbeiten vorbehalten. Auch die in Österreich eingesetzten Mobilitätstagebücher, mit denen das Mobilitätsverhalten über mehrere Tage erfasst wurde, sollte in einem breiteren Feldversuch auf Optimierungspotentiale hin (in Deutschland) getestet werden.

Insgesamt sehen die Autoren zukünftig ein lohnendes Einsatzgebiet von Analysen zur Erfassung des Mobilitätsvorhabens von Touristen am Aufenthaltsort, aber dringenden Forschungsbedarf, um einen Beitrag zur nachhaltigen Bewältigung des (touristischen) Verkehrs zu ermöglichen.

5. Zusammenfassung

Empirische Forschung im Zusammenhang Tourismus und Mobilität ist dringend erforderlich, um einen Beitrag zur nachhaltigen Bewältigung des (touristischen) Verkehrs zu ermöglichen. Im folgenden Beitrag wird aufbauend auf einer Prüfung der bekannten Informationsquellen im Tourismus und Verkehr bzgl. ihrer Nutzbarkeit für Aussagen zum Mobilitätsverhalten von Touristen ein methodischer Ansatz zur Erfassung des touristischen Mobilitätsverhaltens im Zielgebiet entwickelt und in einem Feldversuch getestet. So können u. a. Aussagen zu den bisher in der Forschung nur vereinzelt zu findenden Mobilitätsindikatoren von Touristen vor Ort getätigt werden. Im Ergebnis wird deutlich, dass es mit der Durchführung solcher Erhebungen möglich ist, Daten sowohl zum Mobilitäts- als auch zum allgemeinen Reiseverhalten von Touristen im Zielgebiet zu erheben, die für Maßnahmen der Verkehrsplanung oder -politik nutzbar sind.

Abstract

Empirical research relating to tourism and mobility is urgently needed to provide a contribution to a sustainable coping strategy with the tourist traffic. The following article develops a method to record the mobility behaviour of the tourists in a destination. The method has been tested in a field test and is based on an examination of well-known sources of information in tourism and traffic regarding their usability. Thus, statements about the still sporadic existing indicators of the mobility of tourists on site can be done. The results show this method enables to data collection on the mobility and travel behaviour of tourists in their destinations and to use this data in traffic engineering or traffic politics for taking measures with respect to the data.

Literaturverzeichnis

- Ahrens, G.-A./Badrow, A./Ließke, F.: Mobilitätsbefragungen zum Stadtverkehr, in: Internationales Verkehrswesen 06/2002, S. 295
- Ahrens, G.-A./Ließke, F.: Die Verkehrserhebung SrV 2003 im Kontext der Kernelemente von Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten, in: Tagungsband zu den 19. Verkehrswissenschaftlichen Tagen der Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ am 22.-23.09.2003 (CD-Rom), Dresden 2003
- Badrow, A.: Verkehrsentwicklung deutscher Städte im Spiegel des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen unter besonderer Berücksichtigung des Freizeitverkehrs, Dresden 2000
- Badrow, A./Ließke, F./Follmer, R./Kunert, U.: Die Krux der Vergleichbarkeit – Probleme und Lösungsansätze zur Kompatibilität von Erhebungen am Beispiel von Mobilität in Deutschland und SrV, in: Der Nahverkehr 09/2002, S. 20-24
- Bahrman, M. S.: Die CHAID-Analyse als neue Methode der Marktsegmentierung im Tourismus – Multivariate Zielgruppendifferenzierung am Beispiel Rheinland-Pfalz, Trier 2002
- Becker, C.: Aktionsräumliches Verhalten von Urlaubern im Mittelgebirge, Trier 1982
- Becker, C.: Aktionsräumliches Verhalten von Urlaubern und Ausflüglern: Erhebungsmethodik und Zielsetzungen, in: Becker, C. (Hg.): Erhebungsmethoden und ihre Umsetzung in Tourismus und Freizeit, Trier 1992, S. 83-128
- Benthien, B.: Geographie der Erholung und des Tourismus, Gotha 1997
- Berekoven, L./Eckert, W./Ellenrieder, P.: Marktforschung – Methodische Grundlagen und praktische Anwendung, Wiesbaden 2001 (9. Auflage)
- Bieger, T.: Management von Destinationen und Tourismusorganisationen, 6. Auflage, München/Wien, 2005
- Bosold, J.: Gästebefragungen – Ein Leitfaden für Praktiker, Starnberg 1988
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) (Hg.): Kernelemente von Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten – Empfehlungen zur abgestimmten Gestaltung von Verkehrserhebungen, Bonn o. J.
- Busch, H./Leitner, B.: Urlauberbefragungen in Zielgebieten, in: Becker, C. (Hg.): Erhebungsmethoden und ihre Umsetzung in Tourismus und Freizeit, Trier 1992, S. 161-185

- Chlond, B./Manz, W.: INVERMO – Das Mobilitätspanel für den Fernverkehr, in: Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (DVWG) (Hg.): Dynamische und statische Elemente des Verkehrsverhaltens – Das Deutsche Mobilitätspanel, Bergisch-Gladbach 2001, S. 203-227
- Christl, A./Koch, A.: Die Ausgaben der Erholungsreisenden in neun ausgewählten südbayerischen Fremdenverkehrsorten, München 1957
- Datzer, R./Grünke, C.: Gästebefragungen, in: Haedrich, G./Kaspar, C./Klemm, K./Kreilkamp, E. (Hg.): Tourismusmanagement, Berlin, New York 1998, S. 205-217 (3. Auflage)
- Dierkes, M./Rammler, S.: „Die weite Ferne nebenan?“ Freizeitmobilität und Tourismus im Spannungsfeld zwischen globalem Wachstum und Nachhaltigkeit. Überlegungen für ein neues Forschungs- und Politikfeld, in: Institut für Mobilitätsforschung (Hg.): Freizeitverkehr – Aktuelle und künftige Herausforderungen, Berlin usw. 2000, S. 169-209
- EMNID-Institut GmbH & Co. 1989: KONTIV 1989: „Bericht zur Methode“ und „Anlagenband“, Bielefeld 1989
- Engelhardt, K./Follmer, R./Hellenschmidt, J./Kloas, J./Kuhfeld, H./Kunert, U./Smid, M.: Mobilität in Deutschland – KONTIV 2002: Methodenstudie mit experimentellem Design zur Vorbereitung der Erhebung, in: Internationales Verkehrswesen 04/2002, S. 140-144 (2002a)
- Engelhardt, K./Follmer, R./Hellenschmidt, J./Kloas, J./Kuhfeld, H./Kunert, U./Smid, M.: Mobilität in Deutschland – KONTIV 2002: Repräsentative Daten zum Personenverkehr/Design der Erhebung, in: Internationales Verkehrswesen 05/2002, S. 206-209 (2002b)
- Finkbeiner, J.: Informationsgewinnung im Destinationsmanagement – Möglichkeiten der entscheidungsunterstützenden Informationsgewinnung im Destinationsmanagement, Trier 1999
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hg.): Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE 91), Köln 1991
- Freyer, W.: Sport-Marketing – Handbuch für ein marktorientiertes Management im Sport, Dresden 2003 (3. Auflage)
- Freyer, W.: Tourismus-Marketing – Marktorientiertes Management im Mikro- und Makrobereich der Tourismuswirtschaft, München/Wien 2004 (4. Auflage)
- Freyer, W./Groß, S.: Bewegung und Tourismus – Mobilität im Alltag und in der Freizeit, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Technischen Universität Dresden, Heft 5-6/2003, S. 105-109

- Freyer, W./Groß, S.: Gästebefragungen in der touristischen Marktforschung – Leitfaden für die Praxis, Dresden 2006
- Götz, K./Loose, W./Schubert, S. (Hg.): Forschungsergebnisse zur Freizeitmobilität – Zwischenergebnisse aus dem UBA-Projekt „Minderung der Umweltbelastungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs“, Frankfurt am Main 2001
- Groß, S.: Mobilitätsmanagement im Tourismus, Dresden 2005
- Harrer, B./Scherr, S.: Ausgaben der Übernachtungsgäste in Deutschland, München 2002
- Hautzinger, H.: Stichprobendesign für Erhebungen am Aktivitätsort, in: Hautzinger, H. (Hg.): Freizeitmobilitätsforschung – Theoretische und methodische Ansätze, Mannheim 2003, S. 21-32
- Herry, M./Schuster, M./Reuss, M.: Modellvorhaben „Sanfte Mobilität – Autofreier Tourismus“ – Mobilitätsanalyse Gemeinde Bad Hofgastein, Wien 1999
- Holz-Rau, C.: Bestimmungsgrößen des Verkehrsverhaltens. Analyse bundesweiter Haushaltsbefragungen und modellierende Hochrechnungen, Berlin 1990
- Kollaritis, S.: Zur Konzeption von Mobilitätsstudien – Notwendige Planungsgrundlage oder überflüssiger Datenballast?, in: SIR-Info 1-4/1993, S. 47-57
- Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR) (Hg.): Mobilität und Verkehrsverhalten im Ruhrgebiet – Eine Untersuchung zum Personenverkehr – mit kommentiertem Literaturverzeichnis, Essen 1996
- Lanzendorf, M.: Überblick über empirische Daten zum Freizeitverkehr, in: Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (DVWG) (Hg.): Freizeitverkehr im Zeichen wachsender Freizeitmobilität, Bergisch-Gladbach 1997, S. 32-47
- Lanzendorf, M.: Freizeitmobilität – Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung, Trier 2001
- Lohse, D./Lätzsch D.: Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung, Band 2: Verkehrsplanung, Berlin 1997
- Müller, H.: Freizeit und Tourismus – Eine Einführung in Theorie und Politik, 8. Auflage, Bern, 1999
- Niedersächsisches Landesamt für Statistik: Beherbergung im Reiseverkehr in Niedersachsen, Hannover 2002 (<http://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html>, download vom 15. Oktober 2002)
- Potier, F.: National and International Tourism Mobility in Europe – Current Situation and Trends, in: Tourism 03/2000, S. 223-233
- Schmidhauser, H.P.: Marktforschung im Fremdenverkehr, Bern 1962

-
- Schmidt, H.-W.: Die Urlaubsreisen der Europäer, in: Eurostat (Hg.): Statistik kurz gefasst – Industrie, Handel und Dienstleistungen 15/2002, Luxemburg 2002, S. 1-7
- Schnabel, W./Lohse, D.: Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung (Band 2 Verkehrsplanung), Berlin 1997 (2. Auflage)
- Schnell, R./Hill, P.B./Esser, E.: Methoden der empirischen Sozialforschung, München/Wien 2005 (7. Auflage)
- Seitz, E./Meyer, W.: Tourismusmarktforschung: ein praxisorientierter Leitfaden für Touristik und Fremdenverkehr, München 2006 (2. Auflage)
- Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt: Gäste und Übernachtungen im Reiseverkehr, Beherbergungskapazität, Halle 2002
- Stenger, M.: Repräsentativerhebungen im Tourismus – ein methodischer und inhaltlicher Vergleich, Trier 1998
- Trimborn 2003, schriftliche Auskunft per E-Mail von 12. Mai 2003 von Ralf Trimborn, Geschäftsführer der inspektour GmbH, Heide
- Wermuth, M.: TTS TeleTravel System – Telematiksystem zur automatischen Erfassung des Verkehrsverhaltens, Braunschweig 2001
- Zängler, T.W.: Mikroanalyse des Mobilitätsverhaltens in Alltag und Freizeit, Berlin usw. 2000