

Krüger, Manon

Working Paper

Verkehrsmittelwahl bei Urlaubsreisen: Was spricht für, was gegen den Reisebus?

Working Paper Series, No. 4

Provided in Cooperation with:

Deutsches Institut für Tourismusforschung, Fachhochschule Westküste

Suggested Citation: Krüger, Manon (2024) : Verkehrsmittelwahl bei Urlaubsreisen: Was spricht für, was gegen den Reisebus?, Working Paper Series, No. 4, Fachhochschule Westküste, Deutsches Institut für Tourismusforschung, Heide, <https://doi.org/10.48590/6fje-wy58>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/306352>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Verkehrsmittelwahl bei Urlaubsreisen: Was spricht für, was gegen den Reisebus?

Working Paper, 4

Manon Krüger

Zusammenfassung

Der Tourismus ist ein maßgeblicher Verursacher klimaschädlicher Treibhausgasemissionen, von denen ein Großteil auf den touristischen Verkehr und insbesondere auf die Fahrt zwischen Wohnort und Reiseziel entfällt. Die Förderung der Nutzung emissionsärmerer Verkehrsmittel wie des Reisebusses kann ein Weg sein, die touristischen Emissionen zu reduzieren. Hierfür ist das Verständnis über die Entscheidungsfaktoren bei der Verkehrsmittelwahl sowie die wahrgenommene Anspruchserfüllung durch die zur Auswahl stehenden Verkehrsmittel aus Sicht der potenziell Reisenden von hoher Bedeutung. Die vorliegende Studie untersucht die Relevanz ausgewählter verkehrssystemabhängiger Determinanten bei der Wahl des Hauptverkehrsmittels für die An- und Abreise zu einem erdgebundenen Urlaubsreiseziel sowie die wahrgenommene Eignung des Reisebusses bezüglich dieser Faktoren im Vergleich zum Pkw und zur Bahn aus Sicht der deutschen Bevölkerung. Aus der Gegenüberstellung der Ergebnisse zu beiden Fragestellungen werden Argumentations- und Handlungsansätze für eine Förderung der Wahl des Reisebusses als Hauptverkehrsmittel bei erdgebundenen Urlaubsreisen abgeleitet. Die Untersuchung basiert auf einer im Herbst 2022 durchgeführten, für die deutsche Wohnbevölkerung ab 16 Jahren repräsentativen Erhebung (n = 1.002).

Abstract

Tourism is a major source of climate-damaging greenhouse gas emissions. A large proportion of tourism-related emissions are caused by tourism transport, particularly travel to and from the destination. Encouraging the use of lower-emission modes of transport such as coaches can be one way to reduce tourism emissions. To do this, it is important to understand the factors that determine the choice of transport mode and the perceived suitability of the available transport modes by potential travelers. This study examines the relevance of selected transport system-related determinants in the choice of the main means of transport for travelling to and from a land-based holiday destination and the perceived suitability of coaches in relation to these factors in comparison to cars and trains from the perspective of the German population. By comparing the results of both questions, arguments and approaches for promoting the choice of coach as the main mode of transport for land-based holiday trips are derived. The study is based on a representative survey of the German resident population aged 16 and older (n = 1,002) conducted in the autumn of 2022.

Stichworte: Verkehrsmittelwahl, Urlaubsreisen, An- und Abreise, Reisebus, Pkw, Bahn, Busreise

Key words: choice of means of transport, holiday travel, arrival and departure, coach, car, train, coach trip

Autorin

Manon Krüger, Deutsches Institut für Tourismusforschung, FH Westküste (DI Tourismusforschung)
E-Mail: m.krueger@fh-westkueste.de

Zitationsempfehlung

Krüger, M. (2024): *Verkehrsmittelwahl bei Urlaubsreisen: Was spricht für, was gegen den Reisebus?* Heide/Holstein (Working Paper Series des Deutschen Instituts für Tourismusforschung, 4). 10.48590/6fje-wy58.

Working Paper, 4

Oktober 2024

DOI: <https://doi.org/10.48590/6fje-wy58>

Diese Publikation wurde intern begutachtet.

Impressum

Fachhochschule Westküste
Deutsches Institut für Tourismusforschung
Fritz-Thiedemann-Ring 20
25746 Heide

Telefon +49(0) 481 8555-566
E-Mail: info@di-tourismusforschung.de
www.di-tourismusforschung.de

Working Paper Series des Deutschen Instituts für Tourismusforschung

ISSN 2749-1552 (Online)

Herausgeber:

Bernd Eisenstein, Christian Eilzer, Manon Krüger

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.de> abrufbar.

© Deutsches Institut für Tourismusforschung, Heide, 2024

Inhaltsverzeichnis

1 Einführung	5
2 Forschungshintergrund und theoretische Einordnung.....	6
2.1 Verkehrsmittelnutzung bei Urlaubsreisen der Deutschen	6
2.2 Determinanten der Verkehrsmittelwahl für die An- und Abreise zum/vom Urlaubsreiseziel	8
2.3 Reisebus als Verkehrsmittel bei Urlaubsreisen	11
3 Forschungsdesign.....	13
4 Ergebnisse und Diskussion	15
4.1 Wichtigkeit ausgewählter verkehrssystemabhängiger Faktoren	15
4.1.1 Wichtigkeits-Frage: Univariate Ergebnisse.....	15
4.1.2 Wichtigkeits-Frage: Ergebnisse nach ausgewählten personenbezogenen Merkmalen	17
4.2 Wahrgenommene Eignung des Reisebusses im Vergleich zum Pkw und zur Bahn.....	20
4.2.1 Eignungs-Frage: Univariate Ergebnisse.....	20
4.2.2 Eignungs-Frage: Ergebnisse nach ausgewählten personenbezogenen Merkmalen	23
4.3 Gegenüberstellung der Wichtigkeits- und Eignungsfrage	27
5 Fazit und Ausblick.....	28
Literaturverzeichnis.....	30

1 Einführung

Der Klimawandel stellt eine der größten, wenn nicht die größte Herausforderung der Gegenwart dar. Dringlichster Appel von Klimaforschenden ist die zwingende Notwendigkeit einer drastischen Reduzierung der weltweiten Treibhausgasemissionen, um die fortschreitende Erderwärmung im besten Fall noch auf niedrigem Niveau zu begrenzen. Eine relevante Größe in diesem Kontext ist der Tourismus. Laut Berechnungen des World Travel & Tourism Council (WTTC) werden durch den Tourismus etwa 8 % der gesamten weltweiten Treibhausgasemissionen verursacht (WTTC 2022, S. 2). Nach früheren Untersuchungen der Welttourismusorganisation UN Tourism sind etwa 75 % der tourismusinduzierten Kohlenstoffdioxidemissionen auf den touristischen Verkehr zurückzuführen, insbesondere auf die An- und Abreise zwischen Wohnort und Reiseziel, aber auch auf die Mobilität vor Ort am Reiseziel und die touristische Mobilität zum Selbstzweck (z. B. Motorradausfahrten). Auf den touristisch veranlassten Luftverkehr entfallen dabei rund 40 % der gesamten touristischen Emissionswirkungen, auf den motorisierten Individualverkehr rund 32 % (UNWTO und UNEP 2008, S. 132; Scott et al. 2010, S. 395ff; Gössling und Peeters 2015, S. 642ff).

Es wird deutlich, dass die mobilitätsbezogenen Leistungsbestandteile touristischer Reisen zu einem bedeutenden Teil zu deren klimawirkenden Emissionen beitragen. Gleichzeitig braucht es beim Reisen räumliche Mobilität und damit in aller Regel auch den Verkehr, ist doch der Ortswechsel bzw. die Raumüberwindung (Kaspar 1998, S. 17f) mit einem zirkulären Reiseverlauf (Eisenstein 2021, S. 19f) konstitutives Element des Tourismus und die Beförderung von Personen eines seiner wichtigsten Leistungsbestandteile (Freyer 2015, S. 159f). Touristische Reisen – sei es ein Tagesausflug in die nähere Umgebung, eine touristische Geschäftsreise in die nächstgrößere Stadt oder eine Urlaubsreise in die Ferne – sind ohne räumliche Mobilität nicht und ohne Verkehr zumeist nur schwerlich möglich. Angesichts des oben dargelegten Beitrags der mit dem Tourismus verbundenen Mobilität zum Klimawandel und des in den letzten Jahrzehnten – lediglich von der Covid-19-Pandemie kurzzeitig ausgebremsen – stetigen Wachstums des internationalen Reiseverkehrs ist es für die Tourismusbranche zwingend angebracht, sich mit Wegen einer ökologisch nachhaltigeren touristischen Mobilität zu befassen (Böhler et al. 2006; Le-Klähn und Hall 2015; Gronau und Groß 2019).

Eine Stellschraube unter vielen zur Reduktion tourismusbedingter Emissionen ist die Förderung der Nutzung emissionsärmerer Verkehrsmittel zur An- und Abreise zum Reiseziel (Böhler et al. 2006; Kelly et al. 2007; Bieland et al. 2017). Eine Vielzahl von Studien – sei es im Kontext des allgemeinen oder des touristischen Personenverkehrs und rein bezogen auf den CO₂-Ausstoß oder auf sämtliche klimarelevante Emissionen – zeigt, dass das Flugzeug und der Pkw die höchsten Emissionen pro Personenkilometer verursachen, während die Bahn und der Reisebus (jeweils im Fernverkehr) zu den emissionsärmeren Verkehrsmitteln zählen (siehe z. B. Umweltbundesamt 2024; Filimonau et al. 2014; Luo et al. 2018). Laut der Reiseanalyse der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR 2024a) greifen die deutschen Urlaubsreisenden für die Anreise zu ihrem Reiseziel allerdings zumeist auf den Pkw oder das Flugzeug zurück – 88 % der im Jahr 2023 unternommenen Urlaubsreisen mit fünf Tagen Dauer und mehr wurden mit einem dieser beiden hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel unternommen. Für ihre geschäftlichen Übernachtungsreisen wählen die deutschen Geschäftsreisenden – auch infolge entsprechender Reiserichtlinien seitens der Unternehmen – immer häufiger die Bahn, jedoch ist auch der Geschäftsreiseverkehr nach wie vor vom motorisierten Individualverkehr geprägt (FUR 2023b).

Eine Vielzahl touristischer Reisen – in diesem Fall dargestellt am Beispiel der Urlaubs- und Geschäftsreisen der Deutschen – basieren auf Verkehrsmitteln, die sich besonders stark auf Umwelt und Ressourcen auswirken (Høyer 2000). Vor diesem Hintergrund scheint eine Einflussnahme – z. B. im Rahmen des Destinationsmarketings – auf die Verkehrsmittelwahl der Gäste für die Reise zwischen Wohnort und Reiseziel alternativlos. Um Entscheidungen der Tourist*innen für die Wahl möglichst emissionsarmer Verkehrsmittel zu unterstützen, ist es wichtig zu verstehen, welche Entscheidungsfaktoren bei der Verkehrsmittelwahl von Bedeutung sind und wie die zur Auswahl stehenden Verkehrsmittel diesen Ansprüchen in der Wahrnehmung der Nachfragenden gerecht werden. Die Determinanten der Verkehrsmittelwahl im Kontext touristischer Reisen sind ein bereits vielfach untersuchtes Forschungsgebiet (siehe z. B. Bieland et al. 2017; Hergesell 2017; Can 2013; Reilley et al. 2010 in Bezug auf Anreise zum Reiseziel oder Romão und Bi 2021; Groß und Grimm 2019; Bajada und Titheridge 2017; Le-Klähn et al. 2014 in Bezug auf die Mobilität vor Ort am Reiseziel).

Allerdings bringen nur wenige Studien die Präferenzen der Nachfragenden mit deren Wahrnehmung einzelner Verkehrsmittel in Verbindung (Hergesell 2017; Last und Manz 2003) – und zielen damit auch auf die Gewinnung von Erkenntnissen für die Entwicklung und Vermarktung von touristischen Verkehrsangeboten ab. Keine der für diesen Beitrag gesichteten Studien stellt dabei den Reisebus in den Fokus der Untersuchung.

Die vorliegende Studie greift Erkenntnisse aus der Literatur über zentrale verkehrsmittelbezogene Entscheidungsfaktoren im Kontext der Verkehrsmittelwahl für die Anreise zu Urlaubsreisezielen auf und untersucht diese in Verbindung mit der Fragestellung zur wahrgenommenen Eignung von Verkehrsmitteln bezüglich der untersuchten Entscheidungsfaktoren. Im Fokus steht dabei der Reisebus als vergleichsweise umweltfreundliches Verkehrsmittel, dessen Bedeutungsgewinn im Zuge der für die An- und Abreise genutzten Verkehrsmittel bei Urlaubsreisen zu einer nachhaltigeren touristischen Mobilität beitragen kann. Zielsetzung ist es, wahrgenommene Vor- und Nachteile des Reisebusses als Reiseverkehrsmittel im Vergleich zum Pkw und zur Bahn zu identifizieren. Grundlage der Auswertungen sind mittels quantitativer Erhebung gewonnene, repräsentative Daten zu den Einstellungen und Wahrnehmungen der deutschen Bevölkerung in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl bei Urlaubsreisen.

Im Konkreten sollen die folgenden Fragestellungen beantwortet werden:

- Welche Relevanz haben ausgewählte, aus der Literatur abgeleitete Entscheidungsfaktoren der touristischen Verkehrsmittelwahl bei der Anreise zu

erdgebundenen Urlaubsreisezielen?

- Welche Eignung wird dem Reisebus bezüglich dieser Entscheidungsfaktoren im Vergleich zum Pkw und zur Bahn zugeschrieben?
- Welche wahrgenommenen Vor- und Nachteile ergeben sich aus der Gegenüberstellung beider Fragestellungen für den Reisebus gegenüber dem Pkw bzw. der Bahn?
- Inwiefern beeinflussen ausgewählte soziodemografische Faktoren die Ansichten zu den untersuchten Fragestellungen?

Die Erkenntnisse sollen zum einen die wissenschaftliche Diskussion um die Verkehrsmittelwahl bei der An- und Abreise zu Urlaubsdestinationen bereichern, indem sie zu einem besseren Verständnis über die Präferenzen der potenziell Reisenden hinsichtlich ausgewählter verkehrsmittelbezogener Attribute sowie die Wahrnehmung ausgewählter Verkehrsmittel – darunter insbesondere des Reisebusses – in Bezug auf die untersuchten Eigenschaften beitragen. Zum anderen sollen die Erkenntnisse Entscheidungsträger*innen aus Bereichen wie Destinationsmanagement, Verkehrsplanung sowie auch Busreiseveranstaltung, aber auch aus Verbänden, Politik u. ä. ein genaueres Verständnis über die Präferenzen und Einstellungen der potenziell Reisenden im Kontext der Verkehrsmittelwahl vermitteln. So können die Ergebnisse Argumentations- und Handlungsansätze für eine mögliche Einflussnahme auf die Förderung der Reisebusnutzung und damit auf eine nachhaltige(re) Verkehrsmittelwahl liefern und in Planungen und Entscheidungen über die Entwicklung bzw. Modifikation touristischer Verkehrs- und insbesondere Busreiseangebote sowie diesbezüglicher Kommunikationsmaßnahmen einfließen.

2 Forschungshintergrund und theoretische Einordnung

2.1 Verkehrsmittelnutzung bei Urlaubsreisen der Deutschen

Laut der FUR Reiseanalyse (FUR 2024b) wurden im Jahr 2023 aus dem Quellmarkt Deutschland heraus von rund 54,6 Mio. Urlaubsreisenden (ab 14 Jahre) 65,0 Mio. Urlaubsreisen mit einer Dauer von fünf und mehr Tagen unternommen. Die Urlaubsreiseintensität lag bei 77 % und damit nach 2022 zum zweiten Mal seit der Covid-19-Pandemie wieder auf dem stetigen Niveau von 75+ %, das die Urlaubsreisenachfrage in Deutschland seit vielen Jahren kennzeichnet. Die Zahl

der Kurzurlaubsreisen mit zwei bis vier Tagen Dauer lag im Jahr 2023 bei 74,0 Mio.

30,2 Mio. bzw. knapp 47 % der längeren Urlaubsreisen im Reisejahr 2023 wurden mit dem Flugzeug unternommen, das erstmals seit der Messung durch die Reiseanalyse vor dem Pkw als dem am häufigsten genutzten Hauptverkehrsmittel liegt. Der Pkw einschließlich Wohnmobile und Wohnwagen kommt auf einen Anteil von 41 %. Die Bahn wurde bei etwas weniger als 5 % der längeren Urlaubsreisen als Hauptverkehrsmittel

zur An- und Abreise gewählt. Ihr kommt damit eine leicht geringere Bedeutung zu als dem Reisebus, mit dem etwas mehr als 5 % der Reisen unternommen wurden. Die Mehrheit dieser längeren Urlaubsreisen mit dem Bus als Hauptverkehrsmittel ist dabei dem sogenannten Gelegenheitsverkehr zuzuordnen (z. B. durch Busreiseveranstalter organisierte Pauschalreise, Klassen- oder Vereinsreisen), weniger als jede zehnte Reise wird mit dem Fernlinienbus unternommen. Für die zurückliegenden zwei Jahrzehnte zeigt sich – die

besonders von der Covid-19-Pandemie beeinflussten Reisejahre 2020 und 2021 ausgenommen – eine stete Zunahme des Marktanteils des Flugzeugs, während die relative Bedeutung des Pkws eine leicht rückläufige Tendenz aufweist. Während die Bahn ihren Marktanteil recht stabil halten kann, hat sich die relative Bedeutung des Reisebusses als Hauptverkehrsmittel bei längeren Urlaubsreisen in den letzten 20 Jahren nahezu halbiert (FUR 2023a, 2024a).

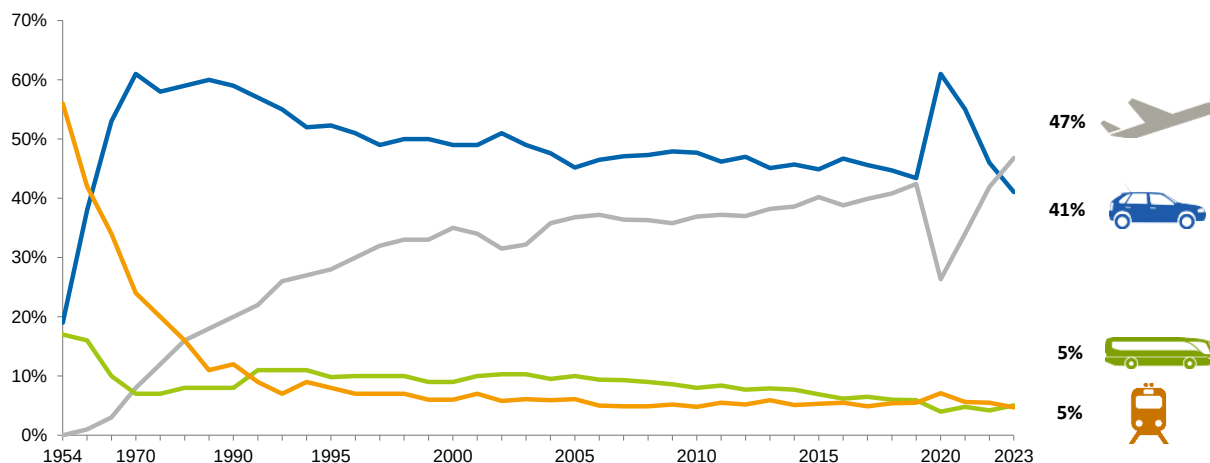


Abb. 1: Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung bei längeren Urlaubsreisen

Basis: Urlaubsreisen (ab 5 Tage) der deutschsprachigen Wohnbevölkerung ab 14 Jahre in Deutschland, bis 1990 nur westdeutsche Bundesländer, bis 2009 nur Deutsche; Angaben in % der Reisen; Differenz zu 100 %: Sonstige Verkehrsmittel (Quelle: FUR 2023a, S. 23, 2024a)

Ein differenzierterer Blick auf die Verkehrsmittelnutzung der Deutschen bei Urlaubsreisen zeigt (Abb. 2), dass die Wahl des Verkehrsmittels von verschiedenen reisesituationsbezogenen Aspekten abhängt, darunter insbesondere das Reiseziel bzw. die Reisedistanz und die damit eng verbundene Reisedauer (FUR 2024a,c). So werden z. B. längere Urlaubsreisen im Inland nahezu nie mit dem Flugzeug unternommen, bei Reisen ins Ausland ist das Flugzeug dagegen Anreiseverkehrsmittel Nr. 1. Zu inländischen Reisezielen wird dafür sehr viel häufiger mit dem Pkw angereist sowie in geringerem Maße auch mit der Bahn, die im Inland zweit-

wichtigstes Anreiseverkehrsmittel ist. Kurze Urlaubsreisen, die häufiger zu weniger entfernten Reisezielen führen, werden wie die längeren Urlaubsreisen zuallermeist mit dem Pkw unternommen (2023: 64 %), es folgt allerdings die Bahn (21 %) vor dem Flugzeug (8 %). Der Reisebus kommt auf einen Marktanteil von zuletzt rund 5 %, wobei etwas mehr als jede dritte kurze Busreise mit dem Fernlinienbus unternommen wird. Bei Kurz-Urlaubsreisen in deutsche Städte ist die Bedeutung insbesondere der Bahn überdurchschnittlich hoch, Reisen ins Ausland werden dagegen sehr viel häufiger mit dem Flugzeug unternommen.

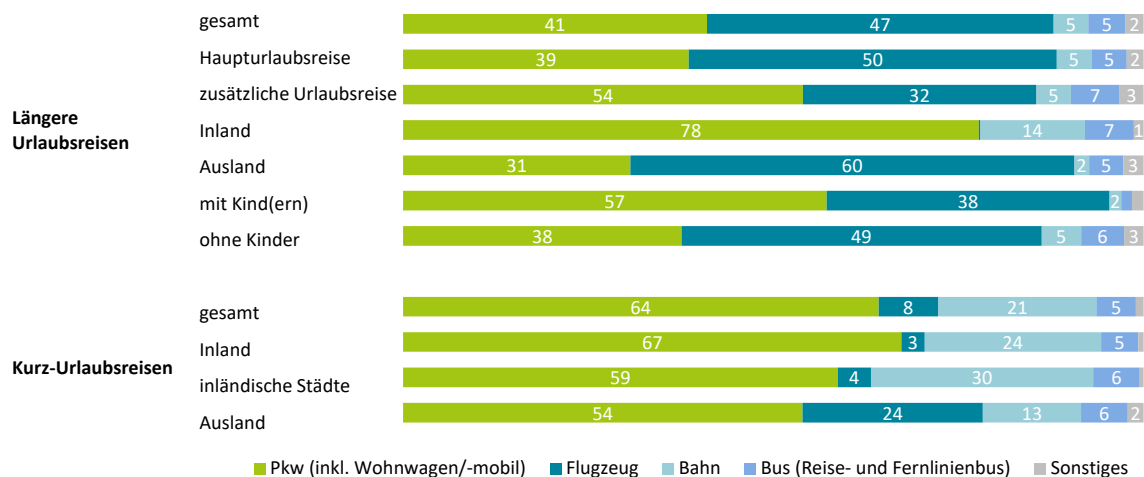


Abb. 2: Verkehrsmittelnutzung nach verschiedenen Arten von Urlaubsreisen im Jahr 2023

Basis: Urlaubsreisen (ab 5 Tage) der deutschsprachigen Wohnbevölkerung ab 14 Jahre in Deutschland bzw. Kurz-Urlaubsreisen (2-4 Tage) der deutschsprachigen Wohnbevölkerung 14-75 Jahre in Deutschland; Angaben in % der Reisen; Abweichungen zu 100 % sind rundungsbedingt (Quelle: FUR 2024a,c)

Insgesamt ist die Verkehrsmittelwahl der Deutschen bei Urlaubsreisen sehr stark durch die eher umweltbelastenden Verkehrsmittel Pkw und Flugzeug geprägt. Bei abnehmenden Reisedauern und -distanzen geht zwar der Anteil des Flugzeugs deutlich zurück und die Bahn gewinnt an Bedeutung, es werden jedoch häufig deutlich mehr Reisen mit dem Pkw unternommen. Während die Bahn bei kürzeren Reisedauern und -distanzen in Teilen merkbare Marktanteilsgewinne verbuchen kann, bleibt der Reisebus als ebenfalls eher umweltfreundlich einzustufendes Verkehrsmittel in der Gesamtschau der Urlaubsreisen der Deutschen das unter den betrachteten Alternativen am wenigsten genutzte Anreiseverkehrsmittel.

2.2 Determinanten der Verkehrsmittelwahl für die An- und Abreise zum/vom Urlaubsreiseziel

Fragestellungen zum Forschungsgebiet der Verkehrsmittelwahl werden von ganz unterschiedlichen wissenschaftlichen Disziplinen untersucht, darunter die Geografie, die Verkehrswissenschaft, die Wirtschaftswissenschaft, die Soziologie und die Psychologie. Der Heterogenität der Wissenschaftsdisziplinen folgend sind die den Studien zugrunde liegenden theoretischen und methodischen Ansätze vielfältig (für eine Übersicht siehe Bünstorf 2022, S. 24; Groß und Grimm 2019, S. 115ff).

Untersucht wird die für diesen Beitrag relevante Fragestellung nach den Einflussfaktoren auf das Verkehrsmittelwahlverhalten in der Literatur

- für den Alltagsverkehr (siehe z. B. Bamberg et al. 2003; Schoenau und Müller 2017),
- für den touristischen (Urlaubs-)Reiseverkehr zwischen Wohnort und Reiseziel (siehe z. B. Bieland et al. 2017; Hergesell 2017; Can 2013; Reilley et al. 2010),
- für den Verkehr vor Ort in der Destination (siehe z. B. Romão und Bi 2021; Groß und Grimm 2019; Bajada und Titheridge 2017; Le-Klähn et al. 2014)
- sowie auch für touristische Rundreisen (siehe z. B. Kim et al. 2021; Ho und Mulley 2013).

Die auf die Verkehrsmittelwahl einflussnehmenden Faktoren sind dabei je Mobilitätsanlass unterschiedlich. So weisen z. B. einige Studien zwar Zusammenhänge zwischen der Verkehrsmittelnutzung im Alltag und der Verkehrsmittelwahl vor Ort in der Destination nach (z. B. Zamparini et al. 2022; Le-Klähn et al. 2014), andere Studien kommen jedoch zu dem Schluss, dass der Verkehrsmittelwahl in der Destination zumindest in Teilen andere Präferenzen als im Alltag zugrunde liegen (Malhado und Rothfuss 2013) sowie Entscheidungen oftmals auch ausgehend von einer geringeren Informationsgrundlage getroffen werden, wodurch sich zusätzliche Einflussfaktoren wie der Informationsgrad ergeben (Le-Klähn et al. 2014, 2015). Auch Groß und Grimm (2019) weisen darauf hin, dass bei der Verkehrsmittelwahl in der Destination im Vergleich zur Alltagsverkehrsmittelwahl weitere Faktoren, u. a. solche, die die Reisesituation betreffen (z. B. Reisetilnehmer, Reiseart), Einfluss nehmen. Bezogen auf die touristische Verkehrsmittelwahl

konnte vielfach nachgewiesen werden, dass das Anreiseverkehrsmittel die Verkehrsmittelwahl vor Ort in der Destination beeinflusst (z. B. Groß und Grimm 2019; Bieland et al. 2017). Faktoren wie die Information über das bestehende Verkehrsangebot, dessen Zugänglichkeit oder auch die angebotenen Frequenzen spielen zwar in der Verkehrsmittelwahl in der Destination eine Rolle (z. B. Le-Klähn et al. 2014, 2015), sind für Entscheidungen bezüglich des Anreiseverkehrsmittels jedoch weniger bedeutsam. Bei Rundreisen nehmen wiederum reiseartspezifische Faktoren wie z. B. die Reisesequenz, also die Reihung der einzelnen Fahrten innerhalb der Rundreise (Kim et al. 2021) sowie auch die Komplexität der Reise insgesamt Einfluss (Ho und Mulley 2013). Geht es um die Determinanten der Verkehrsmittelwahl ist somit immer die spezifische Mobilitätsart in den Fokus zu nehmen.

Die Wahl des Verkehrsmittels für die Anreise zu einer Destination ist neben der Wahl z. B. der Destination, des Reisezeitraums oder der Reisebegleitung eine von vielen Entscheidungen, die die Reisenden in der Regel im Vorfeld der Reise treffen und die eng miteinander verbunden sind (Jeng und Fesenmaier 2002). Neben Aspekten der Reisesituation wirken weitere Faktoren auf die Verkehrsmittelwahl, die in der Vielzahl der vorliegenden Studien nicht einheitlich titulierte sind, jedoch entweder dem Reisenden oder dem Verkehrsmittel zugeschrieben werden können. Das Wahlverhalten ist wiederum das Ergebnis einer komplexen Interaktion der einzelnen Einflüsse (Hergesell und Dickinger 2013; Lau und McKercher 2006). Dem Vorschlag von Last und Manz (2003) folgend, können die Determinanten der Verkehrsmittelwahl für die An- und Abreise zum/vom Reiseziel in

- personenabhängige Faktoren,
- reisesituationsabhängige Faktoren sowie
- verkehrssystemabhängige Faktoren

unterschieden werden. Nachfolgend werden gestützt auf eine Analyse ausgewählter Studien zum Verkehrsmittelwahlverhalten bei der Anreise zu Urlaubsreisezielen zentrale Determinanten in diesen drei Gruppen beschrieben sowie darauf aufbauend die Auswahl der in dieser Studie untersuchten Faktoren erläutert.

Personenabhängige Faktoren

Personenabhängige Faktoren sind nach Last und Manz (2003) solche Einflussfaktoren, die den Reisenden und seine persönlichen Merkmale betreffen. Hierzu gehö-

ren u. a. soziodemografische Faktoren. So weisen verschiedene Studien einen Zusammenhang der Verkehrsmittelwahl bei der Anreise zu einem Reiseziel zum Alter (Bünstorf 2022; Tang et al. 2020; Bieland et al. 2017; Peng et al. 2014; Grimm und Schmücker 2014), zum Geschlecht (Tang et al. 2020; Peng et al. 2014), zur Haushaltsgröße bzw. -zusammensetzung (Bieland et al. 2017; Grimm und Schmücker 2014), zur Wohnortgröße (Grimm und Schmücker 2014; Last und Manz 2003) sowie zum Einkommen (Bünstorf 2022; Peng et al. 2014) nach. Peng et al. (2014) identifizieren in ihrer Studie über die Verkehrsmittelwahl bei Reisen zwischen einzelnen Metropolregionen in China zudem Einflüsse des Bildungsniveaus und der Art der beruflichen Tätigkeit.

Last und Manz (2003) zeigen in ihrer Studie, dass der Besitz von Vielfahrerkarten (z. B. für Bahnunternehmen oder Fluggesellschaften) positiv mit der Erwägung verschiedener Verkehrsmittel im Rahmen des Auswahlprozesses korreliert. Auch der Besitz eines Mobiltelefons sowie der Zugang zum Internet wirken sich positiv auf die Abwägung von Alternativen aus, was laut den Autoren mit der verbesserten Informationslage der Reisenden zusammenhängen kann. Tang et al. (2020) ermitteln zudem die Pkw-Verfügbarkeit als einen signifikanten Einflussfaktor auf die Verkehrsmittelwahl. In anderen Studien kann wiederum kein nennenswerter Effekt mobilitätsbezogener Voraussetzungen wie der Führerschein- oder Vielfahrerkartenbesitz oder die Pkw-Nutzungsmöglichkeit auf die untersuchte Verkehrsmittelwahl nachgewiesen werden (z. B. Bünstorf 2022).

Neben diesen objektiven personenabhängigen Einflussfaktoren nehmen auch subjektive personenabhängige Faktoren Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Bünstorf (2022) und Peng et al. (2014) untersuchen in ihren Studien Fragestellungen der Verkehrsmittelwahl jeweils mit einer erweiterten Theorie des geplanten Verhaltens (Ajzen 1991). Die Autor*innen zeigen auf, dass die persönliche Haltung und Einstellung zu einem Verkehrsmittel bzw. zu seinen Produktattributen ebenso Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl nimmt, wie die Einschätzung über die individuelle Umsetzbarkeit der Entscheidung für ein bestimmtes Verkehrsmittel. In Letzterer spiegeln sich gemachte Erfahrungen mit den zur Auswahl stehenden Verkehrsmitteln genauso wider wie möglicherweise erwartete Hindernisse bei deren Nutzung (z. B. erschwerte Zugänglichkeit aufgrund körperlicher Einschränkungen). Neben der Einflussnahme subjektiver (Erwartungen Dritter an das Entscheidungsverhalten) und persönlicher Normen zeigt sich in beiden Studien, dass auch das gewohn-

heitsgemäße Handeln (Gewohnheit / Habit) einen signifikanten Einfluss auf die Intention zum Verhalten bezüglich der jeweils untersuchten Verkehrsmittelwahl hat.

Last und Manz (2003) weisen darauf hin, dass die Entscheidung über das Anreiseverkehrsmittel von individuellen Präferenzen des Reisenden bzw. einer „modal orientation“ (Last und Manz 2003, S. 11) beeinflusst ist, die wiederum mit der Reisehäufigkeit und verkehrsträgerspezifischen Erfahrungen zusammenhängen. Die Ergebnisse von Hibbert et al. (2013) zeigen, dass Identitäten in touristischen Mobilitätsentscheidungen eine wichtige Rolle spielen und Tourist*innen dazu tendieren, Verkehrsmittel auszuwählen, die ihre Identität reflektieren (z. B. Wahl privater Modi, um Werten wie Freiheit und Unabhängigkeit zu entsprechen). Untersuchungen zur Einflussnahme umweltbezogener Einstellungen auf die Verkehrsmittelwahl kommen zu unterschiedlichen Ergebnissen: So weist beispielsweise Hergesell (2017) einen Zusammenhang zwischen dem allgemeinen Umweltengagement und der Bedeutung umweltbezogener Attribute der zur Wahl stehenden Verkehrsmittel im Entscheidungsprozess nach, während in der Studie von Bünstorf (2022) das allgemeine Umweltbewusstsein keinen Einfluss auf die Absicht zur Wahl der Bahn anstelle des Pkws nimmt.

Reisesituationsabhängige Faktoren

Hierunter subsumieren Last und Manz (2003) solche Faktoren, die sich auf die jeweilige konkrete Reise beziehen. Die Wahl des Verkehrsmittels richtet sich dabei in besonderem Maße nach dem Reiseziel bzw. der damit zusammenhängenden Reisedistanz (Tang et al. 2020; Bieland et al. 2017; Grimm und Schmücker 2014; Reilly et al. 2010; Lew und McKercher 2006). Last und Manz (2003) fanden zudem heraus, dass die mit dem Reiseziel bzw. der Reisedistanz eng verbundene Reisedauer sowie der Anlass der Reise (Urlaubsreise, Besuch von Freunden oder Verwandten, Geschäftsreise) Einfluss darauf nehmen, in welchem Maße verschiedene Verkehrsmittel für die Anreise zum Reiseziel in Betracht gezogen werden. Tang et al. (2002) bestätigen den signifikanten Einfluss der Reisedauer auf die Verkehrsmittelwahl in ihrer Studie über die Reiseziel- und Verkehrsmittelwahl einheimischer Tourist*innen in der chinesischen Region Hangzhou. Bieland et al. (2017) stellen eine zumindest in Teilen abweichende Wahl von privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen Übernachtungs- und Tagesgästen im Zuge ihrer Fallstudie in Kassel fest.

Als weitere reisesituationsabhängige Einflussfaktoren auf die Wahl des Anreiseverkehrsmittels werden in der

Literatur die Reisebegleitung (Kim et al. 2021; Tang et al. 2020; Bieland et al. 2017) und auch die damit möglicherweise im Zusammenhang stehende Menge an Reisegepäck (Last und Manz 2003) identifiziert. Den Ergebnissen von Krygsman et al. (2007) zufolge wird die Verkehrsmittelwahl weiterhin von den auf der Reise geplanten Aktivitäten mitbestimmt. Eingangs in diesem Kapitel wurde aufgezeigt, dass die Wahl des Anreiseverkehrsmittels die Wahl der vor Ort in der Destination genutzten Verkehrsmittel beeinflussen kann. Andersherum kann jedoch auch die in der Destination zur Verfügung stehende Verkehrsinfrastruktur bzw. die dem Reisenden im Zuge der Reiseplanung hierüber zur Verfügung stehenden Informationen die Wahl des Hauptverkehrsmittels zur Anreise beeinflussen (Reilly et al. 2013; Lew und McKercher 2006), wenn beispielsweise zur Ausübung der am Reiseziel geplanten Aktivitäten ein Pkw notwendig ist, weil bestimmte Attraktionen mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar sind.

Verkehrssystemabhängige Faktoren

Hierunter fallen laut der Kategorisierung von Last und Manz (2003) die Produktattribute der zur Auswahl stehenden Verkehrsmittel. Tab. 1 gibt einen Überblick über zentrale, in der Literatur beschriebene verkehrssystemabhängige Einflussfaktoren auf die Wahl des Anreiseverkehrsmittels.

Die in der Literatur am häufigsten genannten verkehrssystemabhängigen Faktoren sind Kosten, Zeit und Komfort. Während bei den Kosten die Preisgünstigkeit im Vordergrund steht, konzentrieren sich die in Studien zur Urlaubsreiseverkehrsmittelwahl behandelten Zeitaspekte zumeist auf die tatsächliche Reisezeit, die Pünktlichkeit und damit die zeitliche Zuverlässigkeit sowie die Dauer des Zugangs zum Verkehrsmittel. Der Komfortfaktor zielt in erster Linie auf die Bequemlichkeit ab und adressiert damit die physischen Eigenschaften des Verkehrsmittels. Weiterhin kann dem Komfortfaktor auch der Anspruch eines erholsamen, entspannten Reisens zugeordnet werden, was über Aspekte des Sitzkomforts hinausgeht und weitere Einflüsse wie z. B. Lautstärke oder die erforderliche eigene Aufmerksamkeit beim Reisen einschließt. Die Zugänglichkeit als Komfortfaktor bezieht sich auf den Aufwand, der für den Zugang zum Verkehrsmittel betrieben werden muss. Eng verbunden mit dem Komfort sind Faktoren der einfachen und unkomplizierten Erreichbarkeit des Reiseziels mit dem jeweiligen Verkehrsmittel, die z. B. von Notwendigkeiten zum Umsteigen oder zur Nutzung ergänzender Verkehrsmittel abhängen kann. Weitere häufig genannte Faktoren sind die Sicherheit, die Umweltfreundlichkeit sowie die Flexibilität des Verkehrsmittels. Letzteres bezieht

sich z. B. darauf, inwieweit die Verkehrsmittelnutzung möglichst unabhängig von Vorgaben wie Fahrzeiten ist oder auch inwiefern eventuelle Planänderungen ohne größeren Aufwand möglich sind.

Einflussfaktor	Beschreibung	Ausgewählte Studien
Kosten	günstig, preiswert	Bieland et al. 2017; Last und Manz 2003; Bünstorf 2022; Hergesell und Dickinger 2013; Hergesell 2017; Dileep 2019
Zeit	schnell, pünktlich, zuverlässig, Zugangszeit, Frequenz	Bieland et al. 2017; Last und Manz 2003; Bünstorf 2022; Hergesell und Dickinger 2013; Hergesell 2017; Dileep 2019
Komfort	bequem, komfortabel, erholsam, stressfrei, Reiseklasse, Zugänglichkeit	Bieland et al. 2017; Last und Manz 2003; Bünstorf 2022; Hergesell und Dickinger 2013; Hergesell 2017; Dileep 2019
Erreichbarkeit	einfache Zielerreichbarkeit, unkompliziert, Anbindung an den öffentlichen Verkehr, Umsteigemöglichkeiten	Bieland et al. 2017; Bünstorf 2022
Flexibilität	flexibel, unabhängige Mobilität, uneingeschränkte Mobilität	Bieland et al. 2017; Last und Manz 2003; Bünstorf 2022; Hergesell 2017
Sicherheit	sicher	Last und Manz 2003; Bünstorf 2022; Dileep 2019
Umwelt	umweltfreundlich, Umweltwirkung	Last und Manz 2003; Bünstorf 2022; Hergesell 2017

Tab. 1: Zentrale verkehrssystemabhängige Einflussfaktoren auf die Wahl des Anreiseverkehrsmittels

Es wird deutlich, dass die Verkehrsmittelwahl sowohl von kognitiven Aspekten wie Kosten, Zeit und Erreichbarkeit als auch von affektiven, emotionalen Aspekten wie Komfort- und Sicherheitsempfinden beeinflusst wird. Die Beurteilung der Wichtigkeit der einzelnen verkehrssystemabhängigen Einflussfaktoren im Kontext der Verkehrsmittelwahl sowie auch die Bewertung einzelner Verkehrsmittel hinsichtlich dieser Aspekte kann dabei in Abhängigkeit von personen- und reisekontextbezogenen Faktoren differieren.

Vor dem Hintergrund der zu untersuchenden Fragestellungen liegt der Fokus in dieser Studie auf den verkehrssystemabhängigen Determinanten. Gestützt auf die Literaturanalyse und in Abstimmung mit den drei für die Untersuchung gewählten Verkehrsmitteln – der Reisebus sowie der Pkw und die Bahn – wurden die Faktoren Kosten, Zeit, Komfort, Sicherheit und Umwelt für die Untersuchung ausgewählt (s. auch Kap. 3). Die Erreichbarkeit als weiterer Einflussfaktor wurde aufgrund der mangelnden Relevanz bei Reisen mit dem Pkw ausgeschlossen, der Flexibilitäts-Faktor fließt als zeitliches Merkmal in die Studie ein. Um die Einflussnahme der Reisesituation auf die Einschätzung der verkehrssystemabhängigen Faktoren zu berücksichtigen und die Bewertung der Verkehrsmittel diesbezüglich vergleichbar und dennoch nicht zu komplex zu ge-

stalten, wurde den an der empirischen Erhebung beteiligten Probanden die Reisesituation mit der Formulierung „Anreise zu einem auf dem Landweg (also per Pkw, Bahn oder Bus) erreichbaren Urlaubsreiseziel“ partiell vorgegeben. Die Einflussnahme personenabhängiger Faktoren wird in der vorliegenden Studie in der Form berücksichtigt, dass die Ergebnisse zu den Hauptfragestellungen zusätzlich differenziert nach ausgewählten soziodemografischen Merkmalen betrachtet werden.

2.3 Reisebus als Verkehrsmittel bei Urlaubsreisen

Der Busverkehr wird aus Perspektive der Busunternehmen üblicherweise in den Gelegenheits- und den Linienverkehr unterschieden (Schulz 2021, S. 251f). Urlaubsreisen, bei denen der Reisebus als hauptsächliches Verkehrsmittel genutzt wird, sind mehrheitlich dem Gelegenheitsverkehr zuzuschreiben (Kap. 2.1; Groß 2024, S. 118; Dileep 2019, S. 166f, 181). Hierzu gehören von Busreiseveranstaltern mit eigenen Bussen durchgeführte, pauschal organisierte Gruppenreisen mit festem Reiseablauf. Ebenfalls zum Gelegenheitsverkehr gehören Busreisen, bei denen die Beförderungsleistung mit dem Reisebus vom Veranstalter der Reise bei einem Busunternehmen gemietet wird (Mietomnibusverkehr). Beispiele hierfür sind Vereins-

und Klassenfahrten oder auch Reisen von Reiseveranstaltern, die über keine eigenen Busse verfügen. Im Linienverkehr wird zwischen dem Fernlinienverkehr und dem ÖPNV unterschieden (Schulz 2021, S. 251f). Während es in vielen Ländern (z. B. USA, Neuseeland) traditionell ausgeprägte Fernlinienverkehre gibt, wurde der Fernbusverkehr in Deutschland erst mit Beginn des Jahres 2013 weitestgehend liberalisiert. Wenngleich von geringerer Bedeutung als der Gelegenheitsverkehr, so kommt dem Fernlinienverkehr zwischenzeitlich auch in Deutschland vor allem bei kürzeren Urlaubsreisen eine messbare Rolle bei der An- und Abreise zu (Kap. 2.1), während sich die touristische Relevanz des ÖPNV nahezu auf die Mobilität vor Ort in der Destination beschränkt (siehe z. B. Groß und Grimm 2019).

Entsprechend der Vielfalt des Busverkehrs werden auch der (Reise-)Bus als Verkehrsmittel bzw. die Busreise als Reiseart in der touristischen Mobilitätsforschung aus unterschiedlichen Perspektiven untersucht; besonders im Vergleich zum Luftverkehr ist der touristische Busreiseverkehr jedoch eher selten zentraler Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchungen. In Studien zur Mobilität vor Ort in der Destination – vorrangig im städtischen Kontext – wird der Bus häufig im Konglomerat mit anderen öffentlichen bzw. kollektiven Verkehrsmitteln betrachtet und zumeist vor dem Hintergrund der Möglichkeiten zur Förderung der ÖPNV-Nutzung untersucht (z. B. Romão und Bi 2021; Bieland et al. 2017; Le-Klähn et al. 2014). Zur Vor-Ort-Mobilität in ländlichen Räumen bzw. Destinationen gibt es wiederum einzelne Studien, die konkret den (Reise-)Bus fokussieren und seine Potenziale zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs untersuchen (z. B. Guiver et al. 2013; Bajada und Titheridge 2017). In Bezug auf Urlaubsreisen, bei denen der Reisebus das hauptsächliche Verkehrsmittel für die Raumüberwindung zwischen Wohnort und Reiseziel darstellt, liegt der busbezogene Untersuchungsschwerpunkt auf organisierten Gruppenreisen und den damit verbundenen Reisemotivationen und -erlebnissen (z. B. Cowhey et al. 2012; Ryan et al. 2014; Rhoden und Kaaristo 2020). Studien, die sich mit Busliniendiensten im Zusammenhang mit der Anreise zu einem Reiseziel auseinandersetzen, sind hingegen kaum verfügbar.

Zur Einordnung der Ergebnisse der hier beschriebenen Studie ist in erster Linie von Interesse, welche Erkenntnisse zu den wahrgenommenen Vor- und Nachteilen des Reisebusses im Fernverkehr in Bezug auf die verschiedenen verkehrssystemabhängigen Determinanten der Verkehrsmittelwahl im Vergleich zum Pkw und

zur Bahn in der Literatur bereits vorliegen. So wird der Reisebus in verschiedenen Grundlagenwerken zur touristischen Mobilität – zumeist unter Berufung auf offizielle Statistiken – als sicheres, umweltverträgliches und kostengünstiges Verkehrsmittel beschrieben (z. B. Schulz 2021, S. 252; Hall et al. 2017, S. 113; Dileep 2019, S. 167). Last und Manz (2003) und auch Hergesell (2017) zeigen, dass sich die Einschätzungen in Bezug auf die Sicherheit und die Umweltfreundlichkeit nicht zwingend in der Wahrnehmung der jeweils befragten Personenkreise widerspiegeln, die diesbezüglich insbesondere die Bahn im Vorteil sehen. Gegenüber der Bahn – nicht jedoch gegenüber dem Pkw – werden Reisebusse als die flexiblere Transportform beschrieben, weil nahezu jedes Reiseziel angefahren werden kann (Schulz 2021, S. 252; Hall et al. 2017, S. 112f; Hergesell 2017; Last und Manz 2003), wobei in Bezug auf Linienverkehre zugleich auf zeitliche und räumliche Reiseeinschränkungen durch vorgegebene Fahrpläne hingewiesen wird (Guiver et al. 2007). Auch der Vorteil der Tür-zu-Tür-Verbindung einschließlich der Reisegepäckbeförderung (Schulz 2021, S. 252; Dileep 2019, S. 167) kommt in erster Linie nur bei individuell organisierten Busreisen zum Tragen. Der Sitzkomfort in Reisebussen ist in Europa über eine EU-Richtlinie auf Basis von Sternen reguliert (Schulz 2021, S. 255). Charakteristisch für Reisebusse ist dabei eine eher höherklassige Ausstattung, im Vergleich zur Bahn und vor allem zum Pkw wird der Sitzkomfort in verschiedenen Studien dennoch nicht als höher eingestuft (Last und Manz 2003; Hergesell 2017). Auch bei der Reisegeschwindigkeit werden mehr Vorteile bei der Bahn und besonders beim Pkw gesehen (Last und Manz 2003; Hergesell 2017). Ein zentraler Vorteil des Reisens mit dem Reisebus, den verschiedene Studien in Untersuchungen des Reisebusses im Vergleich zum Pkw herausstellen, ist das entspanntere Fahrerlebnis, weil das Fahrzeug – vor allem auch in nicht vertrauten Gegenden – nicht selbst geführt werden muss (Lumsdon et al. 2006; Guiver et al. 2007; Guiver et al. 2013). Die damit verbundene Möglichkeit zur intensiven Betrachtung der durchfahrenen Landschaften (Sightseeing) macht die Verkehrsleistung bei Reisen mit dem Bus zu einem gewichtigeren Bestandteil des touristischen Gesamterlebnisses, als dies bei anderen Verkehrsmitteln der Fall ist (Rhoden und Kaaristo 2021). Die Autoren zeigen, dass sich das visuelle Erlebnis der Busfahrt dabei in erster Linie über die sich stetig verändernde Szenerie und die sich daraus resultierende Möglichkeit ergibt, den Alltag der durchfahrenen Region aus dem Fahrzeug heraus zu beobachten.

3 Forschungsdesign

Die in diesem Beitrag betrachteten Fragestellungen zur Relevanz ausgewählter verkehrssystemabhängiger Faktoren für die Verkehrsmittelwahl bei erdgebundenen Urlaubsreisen (Wichtigkeits-Frage) sowie zur Bewertung des Verkehrsmittels Reisebus bezüglich dieser Faktoren im Vergleich zum Pkw sowie zur Bahn (Eignungs-Frage) waren Bestandteil einer umfangreichen quantitativen Erhebung zur Busreisenachfrage in Deutschland. Die Erhebung erfolgte als Mixed-Mode-/Hybrid-Befragung aus 71 % CAWI- (aus Online-Accesspanels) und 29 % CATI-Interviews (dual frame).

Die Quotierung und Gewichtung der Gesamtstichprobe wurde nach den Merkmalen Geschlecht, Alter, Wohnort (Bundesland, Ortsgröße) sowie Schulbildung der deutschsprachigen Wohnbevölkerung in Deutschland ab 16 Jahren vorgenommen. Nach Datenbereinigung umfasste die Gesamtstichprobe $n = 1.002$ Fälle. Die Feldarbeit wurde von der Info GmbH durchgeführt und fand im Zeitraum September und Oktober 2022 statt. Die gesamte Datenanalyse erfolgte mittels IBM SPSS Statistics 27. Tab. 2 gibt einen Überblick über ausgewählte soziodemografische Merkmale der Stichprobe.

Variable	Merkmal	N	%
Gesamt		1.002	
Geschlecht	männlich	490	49,0
	weiblich	511	51,0
	divers	0	0,0
Alter	16-24 Jahre	114	11,3
	25-34 Jahre	147	14,7
	35-44 Jahre	138	13,7
	45-54 Jahre	158	15,7
	55-64 Jahre	193	19,3
	65-74 Jahre	170	17,0
	75 Jahre und älter	83	8,3
Bildung	Schüler*in allgemeinbildende Schule, kein allgemeiner Schulabschluss	27	2,7
	Haupt- bzw. Volksschulabschluss, Mittlere Reife / weiterführende Schule ohne Abitur	616	61,5
	Abitur / (Fach-)Hochschulreife, Universität / techn. Hochschule / Polytechnikum	359	35,7

Tab. 2: Stichprobenbeschreibung

Abweichungen zur Gesamtstichprobe bzw. zu 100 % sind rundungsbedingt und auf die Datengewichtung zurückzuführen.

Die Wichtigkeits-Frage wurde für fünf aus der Literatur abgeleitete verkehrssystemabhängige Determinanten untersucht (s. Kap. 2.2):

- Kosten,
- Zeit,
- Komfort,
- Sicherheit und
- Umwelt.

Da für die Abfrage nicht auf bereits wissenschaftlich erprobte Skalen zurückgegriffen werden konnte, wurden – auch in Abstimmung mit den Faktorenbeschrei-

bungen in der Literatur – je Faktor drei Items formuliert. Insgesamt wurden folglich 15 Items abgefragt (Tab. 3, Spalte „Itemformulierung in der Wichtigkeits-Frage“). Die Antwort war auf einer 5er-Skala von „1 = überhaupt nicht wichtig“ bis „5 = sehr wichtig“ zu geben. Alle Skalenpunkte wurden nummeriert und die Endpunkte beschriftet. Auf diese Weise erschienen den Befragten die Abstände zwischen den Antwortmöglichkeiten äquidistant (Rohrmann 1978, S. 222), so dass die Skala als Intervallskala betrachtet werden konnte (Alreck und Settle 2004; Fowler 2014). Zudem bestand die Möglichkeit, mit „weiß nicht“ zu antworten. Die Items wurden in randomisierter

Reihenfolge dargestellt.

Die Eignungs-Frage bezog sich auf dieselben inhaltlichen Items wie die Wichtigkeits-Frage. Die Items wurden in ihrer Formulierung jedoch an die veränderte Fragestellung angepasst (Tab. 3, Spalte „Itemformulierung in der Eignungs-Frage“). Die genaue Fragestellung zur Eignung des Reisesbusses im Vergleich zum Pkw lautete: „Jetzt möchten wir gerne von Ihnen wissen, wie Sie die Eignung des Reisebusses als Verkehrsmittel für die Anreise zu einem auf dem Landweg erreichbaren Urlaubsreiseziel im Vergleich

zum Pkw einschätzen. Wie sehr treffen Ihrer Meinung nach die folgenden Aussagen zum Reisebus zu?“ Die Fragestellung zur Bahn war analog formuliert. Beide Fragen waren wiederum auf einer 5er-Skala mit vollständig nummerierten Skalenpunkten sowie den beschrifteten Endpunkten „1 = trifft überhaupt nicht zu“ und „5 = trifft vollkommen zu“ zu beantworten. Auch hier wurde die Reihenfolge der Items in der Abfrage randomisiert und die Befragten hatten die Möglichkeit, die Antwortvorgabe „weiß nicht“ auszuwählen.

Determinante	Itemformulierung in der Wichtigkeits-Frage	Itemformulierung in der Eignungs-Frage
		Im Vergleich zum PKW / zur Bahn bietet der Reisebus ...
Sicherheit	Sicheres Fahrgefühl	... ein sichereres Fahrgefühl
	Hohe Fahrsicherheit	... eine höhere Fahrsicherheit
	Geringes Unfallrisiko	... ein geringeres Unfallrisiko
Komfort	Entspanntes Fahrerlebnis	... ein entspannteres Fahrerlebnis
	Hoher Sitzkomfort	... einen höheren Sitzkomfort
	Tür-zu-Tür-Reise	... eine bessere Tür-zu-Tür-Verbindung
Kosten	Gutes Preis-Leistungs-Verhältnis	... ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis
	Geringe Fahrkosten	... geringere Fahrtkosten
	Kostengünstiges Verkehrsmittel	... ein kostengünstigeres Reisen
Zeit	Flexible Abfahrts- und Ankunftszeiten	... flexiblere Abfahrts- und Ankunftszeiten
	Schnelles Erreichen des Reiseziels	... ein schnelleres Erreichen des Reiseziels
	Kurze Fahrzeit	... kürzere Gesamtfahrzeiten
Umwelt	Umweltfreundlichkeit des Verkehrsmittels	... eine höhere Umweltfreundlichkeit
	Geringer Energieverbrauch des Verkehrsmittels	... einen geringeren Energieverbrauch
	Geringer CO ₂ -Ausstoß des Verkehrsmittels	... einen geringeren CO ₂ -Ausstoß

Tab. 3: Untersuchte verkehrssystemabhängige Faktoren sowie abgefragte Items in der Wichtigkeits- und Eignungs-Frage

In Kapitel 2.2 wurde dargelegt, dass die Verkehrsmittelwahl auch von personenabhängigen Faktoren beeinflusst sein kann, darunter soziodemografische und mobilitätsbezogene Merkmale. Um einen Zusammenhang für die hier untersuchten Fragestellungen zu überprüfen, wurden sowohl die Wichtigkeits- als auch die Eignungs-Frage nach folgenden Merkmalen differenziert untersucht, die sämtlich Bestandteil des Fragebogens waren:

- Geschlecht
- Alter
- Höchster Bildungsabschluss
- Anzahl der im Haushalt lebenden Personen
- Zugehörigkeit von Kindern zum Haushalt
- Monatliches Haushaltsnettoeinkommen

- Busreiseerfahrung
- Busreiseinteresse
- Vorhandensein von Pkws im Haushalt
- ÖPNV-Busnutzung im Alltag

Die Busreiseerfahrung wurde mittels der nominalen Zustimmungfrage „Haben Sie in den letzten fünf Jahren – also in den Jahren 2018 bis heute – eine oder mehrere Busreisen mit mindestens einer Übernachtung unternommen, bei der Sie die Fahrt und die Übernachtung im Paket gebucht haben?“ ermittelt. Das Busreiseinteresse wurde mittels einer ordinal skalierten Frage mit den Antwort-Items „In den nächsten drei Jahren plane ich ziemlich sicher, eine Busreise zu machen“, „In den nächsten drei Jahren kommt eine Busreise für mich generell in Frage“ und

„In den nächsten drei Jahren habe ich kein Interesse, eine Busreise zu unternehmen“ erfasst. Als Busreiseinteressierte werden dabei diejenigen Befragten verstanden, die dem ersten oder dem zweiten Antwortitem zustimmten. Busreisen waren in Abstimmung mit dem Gesamtkontext der Erhebung im

Fragebogen definiert als „Reisen zu Urlaubs- und Freizeit Zwecken mit mindestens einer Übernachtung, bei denen die Fahrt und die Übernachtung im Paket gebucht werden und der Reisebus das wichtigste Verkehrsmittel ist“.

4 Ergebnisse und Diskussion

4.1 Wichtigkeit ausgewählter verkehrssystemabhängiger Faktoren

4.1.1 Wichtigkeits-Frage: Univariate Ergebnisse

Die Ergebnisse zur Wichtigkeit ausgewählter verkehrssystemabhängiger Faktoren bei der Anreise zu einem auf dem Landweg (also per Pkw, Bahn oder Bus) erreichbaren Urlaubsreiseziel (Wichtigkeits-Frage) sind in Abb. 3 dargestellt. Es zeigt sich, dass den Sicherheitsaspekten die höchste Wichtigkeit zugesprochen wird – gemessen am Top-2-Box-Wert sind jeweils über 80 % der Befragten die drei Aspekte zur Sicherheit „sehr wichtig“ oder „wichtig“. Es folgen in der Wichtigkeit mit dem entspannten Fahrerlebnis (81 %), dem guten Preis-Leistungs-Verhältnis (80 %) und dem hohen Sitzkomfort (76 %) zwei Komfort- und ein Kostenaspekt, die für jeweils mehr als drei Viertel der Befragten eine hohe bis sehr hohe Wichtigkeit haben. In der Relevanz folgen weitere Kosten- sowie Zeitaspekte, für die sich zusammenfassend zeigt: ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis ist wichtiger als die Kostengünstigkeit des Verkehrsmittels (64 %) und zeitliche Flexibilität (69 %) ist wichtiger als ein schnelles Erreichen des Reiseziels (63 %) bzw. eine kurze Fahrtzeit (46 %). Die umweltbezogenen Aspekte werden nur von jeweils etwa der Hälfte der Befragten als sehr wichtig oder wichtig erachtet, mit jeweils um die 20 % geben im Vergleich der untersuchten Faktoren zudem überdurchschnittlich viele Befragte an, dass ihnen diese Aspekte (überhaupt) nicht wichtig sind.

In der Gesamtschau der untersuchten Attribute wird deutlich, dass den eher emotionsbezogenen Aspekten in Bezug auf Sicherheit und Komfort im Zuge der Wahl des Anreiseverkehrsmittels überwiegend eine höhere Wichtigkeit zugeschrieben wird als den eher kognitiven Kosten-, Zeit- und Umweltattributen. Damit weichen die Ergebnisse von denen von Hergesell und Dickinger (2013) ab, die in ihrer Studie die Kosten gefolgt von der Zeit als die für die Verkehrsmittelwahl wichtigsten Attribute identifizierten. Allerdings wurde der Sicherheitsaspekt nicht untersucht und zugleich

stützte sich die durchgeführte Studie auf Student*innen und damit auf eine vergleichsweise preisbewusste Verbraucher*innengruppe. In einer Befragung von Hergesell (2017) von deutschen Abonent*innen eines Newsletters zum Österreich-Tourismus mit zu dieser Studie vergleichbarer Fragestellung und ähnlichen Attributen wurden die Kosten gegenüber dem Komfort als wichtiger identifiziert, was in der hier beschriebenen Studie für das Preis-Leistungs-Verhältnis, nicht jedoch für die Kostengünstigkeit gilt. Zeitliche Aspekte waren in der Studie von Hergesell (2017) – mit Ausnahme der abgefragten „Flexibilität“ – hingegen ebenfalls weniger bedeutsam für die Verkehrsmittelentscheidung als Komfortattribute. Last und Manz (2003) identifizierten unter elf abgefragten Kriterien die Merkmale „sicher“ vor „unkompliziert“ und „kostengünstig“ als die wichtigsten verkehrsmittelbezogenen Entscheidungsfaktoren für die Wahl des Anreiseverkehrsmittels bei Urlaubsreisen. Es wird deutlich, dass die vorliegenden Studien in Bezug auf die Faktoren Sicherheit, Komfort, Kosten und Zeit zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen. Die in der hier beschriebenen Studie erzielten Ergebnisse zu diesen vier Aspekten können die vorliegenden Erkenntnisse somit ergänzen, nicht jedoch bestätigen oder widerlegen.

Anders sieht dies bei den Umweltaspekten aus: Die hier erzielten Studienergebnisse zur nachrangigen Bedeutung der Umweltaspekte entsprechen den Erkenntnissen anderer Studien. So wurde z. B. auch in der bereits zitierten Studie von Hergesell (2017) der umweltbezogene Einfluss des Verkehrsmittels als am wenigsten wichtig für die Verkehrsmittelwahl gegenüber den weiteren untersuchten, insbesondere auf Zeit-, Kosten- und Komfortaspekte ausgerichteten Faktoren identifiziert. Die FUR Reiseanalyse (FUR 2023c, S. 57) weist ganz konkret für die Urlaubsreisen der Deutschen nach, dass ökologische (und soziale) Nachhaltigkeitsaspekte vor allem bei längeren Reisen nach wie vor nur selten Teil der Reiseentscheidung sind.

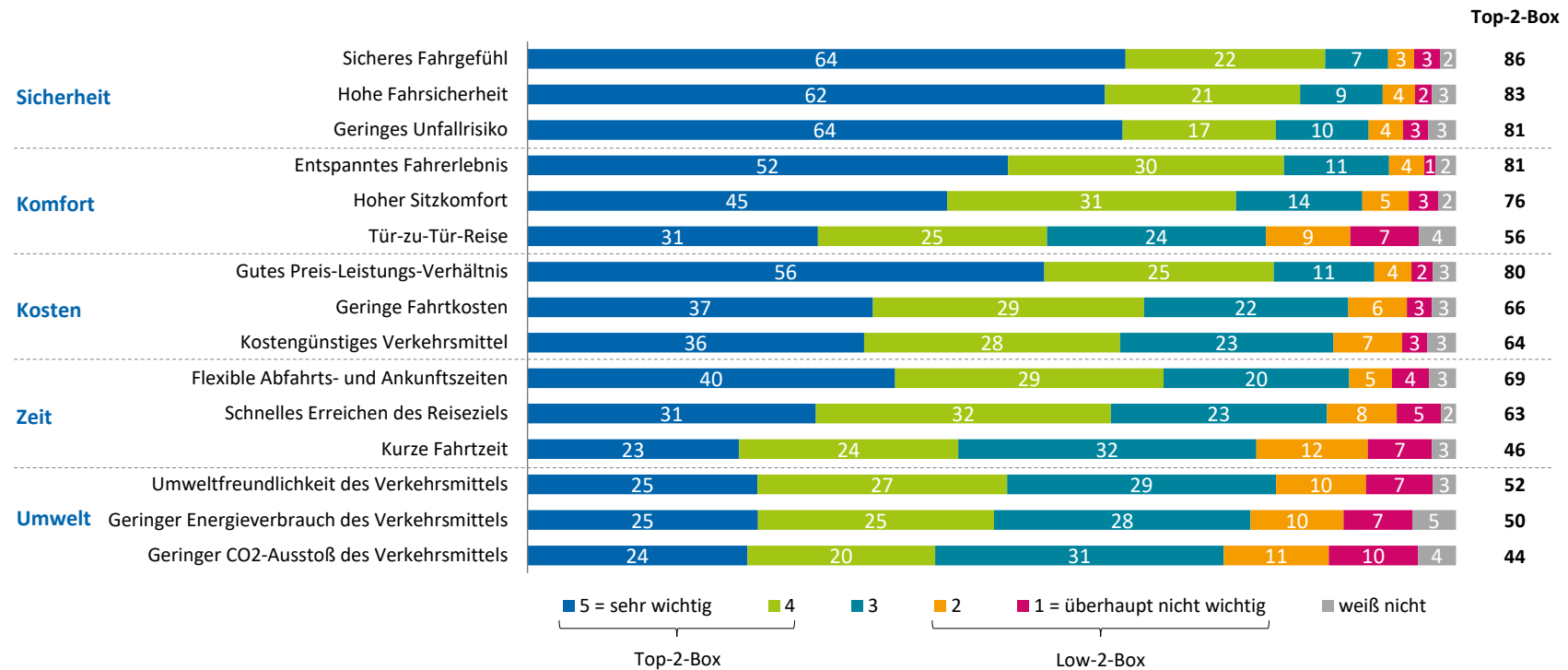


Abb. 3: Wichtigkeit ausgewählter verkehrssystemabhängiger Faktoren bei der Wahl des Anreiseverkehrsmittels für erdgebundene Urlaubsreiseziele
Angaben in % der Befragten (n = 1.002); Abweichungen der Summe der Einzelwerte zu 100 % bzw. zur Top-2-Box sind rundungsbedingt

4.1.2 Wichtigkeits-Frage: Ergebnisse nach ausgewählten personenbezogenen Merkmalen

Für die nach ausgewählten Personenmerkmalen differenzierte Ergebnisbetrachtung der Wichtigkeits-Frage wurde zunächst geprüft, ob die 15 Items in Abhängigkeit von identifizierten Gemeinsamkeiten zu übergeordneten Komponenten zusammengefasst werden können. Zielsetzung war es, die Komplexität in der Ergebnisbetrachtung zu reduzieren, ohne dabei die Aussagekraft bedeutsam zu schmälern. Zudem konnte auf diese Weise die Problematik umgangen werden, dass die Stichprobe für Testungen auf Basis der Häufigkeitsverteilungen der Einzelitems in Teilen zu geringe Zelhäufigkeiten (< 5) aufwies.

Zur Itemreduzierung wurde für die Wichtigkeits-Frage post-hoc eine Hauptkomponentenanalyse (HKA) mit Varimax-Rotation und Kaiser-Normalisierung durchgeführt. Nach den ersten beiden Durchläufen wurde je ein Item („Tür-zu-Tür-Reise“, „flexible Abfahrts- und Ankunftszeiten“) aus der Analyse entfernt, da diese nicht gut zu den sich statistisch ergebenden Kompo-

nenten passten (Kommunalitäten $\leq 0,4$). Im dritten Durchlauf wurde ein weiteres Item („gutes Preis-Leistungs-Verhältnis“) wegen Querladungen aus der Analyse entfernt. Der vierte Durchlauf mit den verbliebenen 12 Items ergab eine gut interpretierbare Drei-Komponenten-Lösung mit einer erklärten Gesamtvarianz von 68,4 %. Dabei luden die fünf verbliebenen Items, die die Aspekte Sicherheit und Komfort widerspiegeln, auf die erste Komponente (Sicherheit-Komfort-Komponente), die drei umweltbezogenen Items auf die zweite Komponente (Umwelt-Komponente) sowie die vier verbliebenen Items zu den Aspekten Zeit und Kosten auf die dritte Komponente (Zeit-Kosten-Komponente) (vgl. Tab. 4). Die Werte der kongenerischen Reliabilität und der durchschnittlich extrahierten Varianz zeigen, dass die Items jeweils zusammengekommen die Konstrukte zuverlässig widerspiegeln. Die Ergebnisse der Analyse legitimierten folglich, dass für die weiteren Betrachtungen für jede Komponente der Mittelwert aus den zugehörigen Items gebildet werden konnte.

Items	Komponentenladungen		
	Sicherheit_Komfort	Umwelt	Zeit_Kosten
Hohe Fahrsicherheit	0,837	0,146	0,182
Sicheres Fahrgefühl	0,824	0,106	0,173
Geringes Unfallrisiko	0,774	0,185	0,167
Hoher Sitzkomfort	0,731	0,167	0,156
Entspanntes Fahrerlebnis	0,722	0,158	0,292
Geringer CO ₂ -Ausstoß des Verkehrsmittels	0,151	0,894	0,079
Umweltfreundlichkeit des Verkehrsmittels	0,181	0,883	0,089
Geringer Energieverbrauch des Verkehrsmittels	0,205	0,872	0,108
Kurze Fahrtzeit	0,115	-0,004	0,806
Schnelles Erreichen des Reiseziels	0,193	-0,058	0,769
Geringe Fahrtkosten	0,278	0,257	0,644
Kostengünstiges Verkehrsmittel	0,242	0,310	0,618
Composite Reliability (CR)	0,885	0,914	0,804
Average Variance Extracted (AVE)	0,607	0,780	0,510

Tab. 4: Hauptkomponentenanalyse Wichtigkeit ausgewählter verkehrssystemabhängiger Faktoren für die Verkehrsmittelwahl (Rotierte Komponentenmatrix, Faktorladungen, Reliabilitätskennziffern)

Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse. Rotationsmethode: Varimax mit Kaiser-Normalisierung. KMO = 0,850. Bartlett-Test auf Signifikanz: $p < 0,001$. Kommunalitäten aller Items $> 0,4$. Eigenwerte der Komponenten > 1 . Erklärte Varianz: 68,4 %. Die Rotation ist in 5 Iterationen konvergiert. Fette Markierung bedeutet hohe Faktorladungen ($> 0,5$).

Im Ergebnis der Hauptkomponentenanalyse spiegeln sich sehr deutlich die univariaten Ergebnisse in verdichteter Form wider. So ergeben sich als entscheidungsrelevante Faktoren für die Wahl des Anreiseverkehrsmittels bei erdgebundenen Urlaubsreisen eine eher affektiv ausgerichtete Sicherheit-Komfort-Komponente sowie zwei eher kognitiv ausgerichtete Komponenten bezogen auf Umwelt- sowie Zeit- und Kosten-Aspekte. Analog der univariaten Ergebnisse wird die Sicherheit-Komfort-Komponente als am wichtigsten eingeschätzt ($M = 4,34$; vgl. Tab. 5), gefolgt von der Zeit-Kosten-Komponente ($M = 3,76$) und der Umwelt-Komponente ($M = 3,48$), der die geringste Wichtigkeit zugeschrieben wird. Auffallend bezüglich der Umwelt-Komponente ist zudem eine recht hohe Standardabweichung. Die Meinungen der Befragten zur Wichtigkeit dieses Aspektes gehen somit – auch im Vergleich zu den anderen beiden Komponenten – recht weit auseinander. Tabelle 5 weist neben dem Gesamtergebnis für die drei Komponenten auch die Mittelwerte der Komponenten differenziert nach verschiedenen soziodemografischen und mobilitätsbezogenen Merkmalen aus. Es wird deutlich, dass die Reihung der Komponenten so auch für alle betrachteten Teilgruppen gilt, mit einer Ausnahme: Den 70+ Jährigen ist die Umwelt-Komponente etwas wichtiger als die Zeit-Kosten-Komponente.

Zur Prüfung der Mittelwertunterschiede innerhalb der einzelnen personenbezogenen Merkmalsgruppen auf statistische Signifikanz (Signifikanzniveau: $p < 0,05$) wurden Signifikanztests durchgeführt (vgl. Tab. 5). Hierbei wurde infolge der nicht normalverteilten Daten auf den Kruskal-Wallis-Test als nicht-parametrisches Testverfahren für unabhängige Variablen mit zwei und mehr Kategorien zurückgegriffen. Um weiterhin die Differenzen zwischen den einzelnen Alters- und Haushaltsgrößengruppen zu prüfen, wurden sogenannte Post-Hoc-Tests (Dunn-Bonnferroni) kalkuliert. Die Ergebnisse zum Einfluss der untersuchten soziodemografischen und mobilitätsbezogenen Merkmale auf die den Komponenten zugeschriebene Wichtigkeit lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Sicherheit-Komfort-Komponente:

- Frauen schätzen diese Komponente in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl für Urlaubsreisen signifikant wichtiger ein als Männer.
- Für jüngere Altersgruppen – darunter insbesondere die 16- bis 29-Jährigen – sind Sicherheits- und Komfortaspekte merklich weniger wichtig als für die ältere Bevölkerung.
- Personen mit niedrigerem Bildungsabschluss schreiben der Komponente eine leicht höhere Wichtigkeit

zu, das Einkommen nimmt jedoch keinen Einfluss.

- In Bezug auf die Haushaltsgröße und -zusammensetzung zeigt sich, dass die Sicherheit-Komfort-Komponente für Befragte aus kleineren Haushalten bzw. Haushalten ohne Kinder von größerer Bedeutung ist.
- Unter den mobilitätsbezogenen Merkmalen nehmen das Busreiseinteresse und die ÖPNV-Busnutzung im Alltag Einfluss auf die der Sicherheit-Komfort-Komponente zugeschriebene Wichtigkeit: Für Busreiseinteressierte sowie Personen, die seltener als monatlich bzw. nie den Bus im ÖPNV nutzen, ist diese Komponente signifikant wichtiger.

Umwelt-Komponente:

- Auch die Umwelt-Komponente ist Frauen etwas wichtiger als Männern.
- Jüngere Zielgruppen schätzen die Wichtigkeit der Komponente geringer ein als alle jeweils höheren Altersgruppen – lediglich zwischen den beiden älteren Zielgruppen besteht kein signifikanter Unterschied.
- Während für Personen aus kleineren Haushalten bzw. Haushalten ohne Kinder Umwelt-Aspekte eine höhere Bedeutung bei der Verkehrsmittelwahl haben als für den jeweiligen Konterpart, bestehen in Bezug auf den Bildungsabschluss und das Haushaltseinkommen keine signifikanten Unterschiede in der Wichtigkeit der Umwelt-Komponente.
- Busreiseinteressierten ist die Umwelt-Komponente signifikant wichtiger als denjenigen, die kein Interesse an der Urlaubsreiseart haben.
- Die weiteren mobilitätsbezogenen Merkmale nehmen keinen signifikanten Einfluss auf die Wichtigkeitseinschätzung der Umwelt-Komponente.

Zeit-Kosten-Komponente:

- In Bezug auf die Zeit-Kosten-Komponente gibt es keine signifikanten Unterschiede in Abhängigkeit des Geschlechts und des Alters.
- Dagegen ist die Komponente für Personen mit niedrigerem Bildungsabschluss bzw. aus Haushalten mit geringerem Einkommen signifikant wichtiger.
- Auch Befragte aus kleineren Haushalten messen Zeit- und Kosten-Aspekten eine höhere Bedeutung bei, während die Zugehörigkeit von Kindern zum Haushalt keinen Einfluss auf die Beurteilung der Wichtigkeit der Komponente nimmt.
- Wie bei den anderen beiden Komponenten ist auch die Zeit-Kosten-Komponente den Busreiseinteressierten signifikant wichtiger als den Nicht-Interessierten.
- Die anderen mobilitätsspezifischen Merkmale nehmen wiederum keinen Einfluss.

Wichtigkeit Komponenten der Verkehrsmittelwahl										
Merkmale	Komponenten	Sicherheit_Komfort			Umwelt			Zeit_Kosten		
		N*	Mittelwert	Std.-Abweichung	N*	Mittelwert	Std.-Abweichung	N*	Mittelwert	Std.-Abweichung
Gesamt		991	4,34	0,786	985	3,48	1,103	991	3,76	0,859
Geschlecht										
männlich		482	4,28	0,771	479	3,36	1,131	483	3,75	0,849
weiblich		508	4,39	0,797	505	3,59	1,066	508	3,77	0,870
Signifikanz (2-seitig)		p = 0,001			p = 0,006			p = 0,582		
Alter										
16-29 Jahre		176	4,09	0,784	175	3,10	0,993	176	3,62	0,926
30-49 Jahre		295	4,36	0,654	294	3,31	1,084	296	3,78	0,776
50-69 Jahre		333	4,39	0,833	331	3,60	1,093	333	3,80	0,856
≥ 70 Jahre		186	4,44	0,851	185	3,89	1,091	186	3,79	0,918
Signifikanz (2-seitig)		p < 0,001			p < 0,001			p = 0,152		
Bildung										
kein Abitur		634	4,35	0,829	631	3,46	1,105	634	3,81	0,851
Abitur		357	4,31	0,703	354	3,51	1,102	358	3,66	0,866
Signifikanz (2-seitig)		p = 0,018			p = 0,554			p = 0,005		
Haushaltsgröße										
1 Person		244	4,40	0,742	242	3,51	1,167	244	3,80	0,831
2 Personen		406	4,38	0,794	404	3,55	1,113	406	3,84	0,848
≥ 3 Personen		340	4,24	0,800	339	3,37	1,037	341	3,63	0,879
Signifikanz (2-seitig)		p = 0,002			p = 0,021			p = 0,001		
Kinder im Haushalt										
ja		246	4,28	0,760	245	3,34	1,011	247	3,67	0,938
nein		745	4,36	0,794	740	3,53	1,129	745	3,79	0,830
Signifikanz (2-seitig)		p = 0,016			p = 0,004			p = 0,176		
Haushaltseinkommen										
< 2.500 Euro		353	4,43	0,685	352	3,55	1,063	353	3,85	0,868
≥ 2.500 Euro		465	4,39	0,687	465	3,43	1,098	466	3,75	0,798
Signifikanz (2-seitig)		p = 0,233			p = 0,058			p = 0,010		
Busreiseerfahrung										
ja		197	4,39	0,750	197	3,61	1,038	197	3,74	0,904
nein		794	4,32	0,795	788	3,45	1,117	795	3,76	0,848
Signifikanz (2-seitig)		p = 0,276			p = 0,089			p = 0,987		
Busreiseinteresse										
ja		416	4,47	0,632	416	3,71	0,975	416	3,86	0,741
nein		574	4,24	0,869	569	3,31	1,161	575	3,69	0,930
Signifikanz (2-seitig)		p = 0,002			p < 0,001			p = 0,007		
Pkw im Haushalt										
ja		824	4,36	0,761	820	3,45	1,105	825	3,75	0,854
nein		167	4,24	0,894	164	3,62	1,085	167	3,79	0,888
Signifikanz (2-seitig)		p = 0,195			p = 0,100			p = 0,346		
ÖPNV-Busnutzung										
mind. 1 Tag pro Monat		418	4,30	0,785	417	3,57	1,030	418	3,75	0,856
seltener, nie		573	4,37	0,786	568	3,41	1,150	573	3,76	0,862
Signifikanz (2-seitig)		p = 0,024			p = 0,050			p = 0,915		

Tab. 1: Wichtigkeit Komponenten der Verkehrsmittelwahl gesamt sowie nach ausgewählten personenbezogenen Merkmalen

Signifikanztest: Kruskal-Wallis-Test; *Hinweis: Die Stichprobengröße der Komponenten wird auf Basis der Befragten mit gültigen Nennungen der Einzelitems berechnet. Mögliche Abweichungen um $n = 1$ zu den Gesamtwerten ergeben sich durch Rundungsdifferenzen infolge der Datengewichtung. Die Angabe zum Haushaltseinkommen war keine Pflichtangabe, daher ist die Anzahl der Befragten mit gültigen Nennungen bei diesem Merkmal geringer.

Zusammenfassend lässt sich somit sagen, dass die Reihung der drei Komponenten hinsichtlich ihrer Wichtigkeit in Bezug auf die Wahl des Anreiseverkehrsmittels bei erdgebundenen Urlaubsreisen für nahezu alle hier untersuchten Bevölkerungsgruppen (Ausnahme: Altersgruppe der 70+ Jährigen) gleichermaßen ausfällt. Innerhalb der Komponenten nehmen jedoch unterschiedliche soziodemografische und mobilitätsbezogene Merkmale Einfluss auf die zugeschriebene Wichtigkeit, in dessen Folge vor allem der weiblichen Bevölkerung, den älteren Bevölkerungsgruppen, kleineren Haushalten bzw. Haushalten ohne Kinder sowie Busreise-interessierten bestimmte Komponenten wichtiger sind.

4.2 Wahrgenommene Eignung des Reisebusses im Vergleich zum Pkw und zur Bahn

4.2.1 Eignungs-Frage: Univariate Ergebnisse

Abbildung 4 zeigt die Ergebnisse zur wahrgenommenen Eignung des Reisebusses bezüglich der untersuchten verkehrssystemabhängigen Faktoren im **Vergleich zum Pkw**. Bei den **Sicherheitsaspekten** sieht – gemessen am Top-2-Box-Wert – nur jeweils jeder vierte bis fünfte Befragte den Bus im Vorteil. Der Anteil derjenigen Befragten, die den Bus im Nachteil gegenüber dem Pkw sehen, liegt dagegen bei allen drei auf die Sicherheit bezogenen Items bei deutlich über 30 %. Unter den **Komfortaspekten** kann der Reisebus gegenüber dem Pkw mit einem entspannteren Fahrerlebnis punkten – 47 % der Befragten stimmen dem zu. Den höheren Sitzkomfort und vor allem die bessere Tür-zu-Tür-Verbindung schreibt die Mehrheit der Befragten dem Pkw zu. Bei den Kosten sehen deutlich mehr Befragte den Reisebus im Vorteil. Entgegengesetzt zeigt sich die Einschätzung bezüglich zeitlicher Vorteile, die rund 70 % der Befragten dem Pkw zuschreiben. Bei den **Umweltaspekten** sehen mehr Befragte den Reisebus im Vor- als im Nachteil, insbesondere bezüglich des Items der höheren Umweltfreundlichkeit. Auffallend ist ein im Vergleich zu den anderen Merkmalen vergleichsweise hoher Anteil an Befragten (mind. jeder zehnte), der sich zur Umweltwirkung des Reisebusses im Vergleich zum Pkw kein Urteil bilden kann.

Im Vergleich zum Pkw sprechen somit preisliche Aspekte, das entspanntere Fahrerlebnis und die höhere Umweltfreundlichkeit für den Reisebus, während der höhere Sitzkomfort, die bessere Tür-zu-Tür-Verbindung und zeitliche Faktoren eher dem Pkw zugesprochen werden. Die Ergebnisse bestätigen damit zentrale Erkenntnisse aus bereits vorliegenden Studien (vgl. Kap. 2.3). Die dem Reisebus häufig auf Basis offizieller Unfallstatistiken zugesprochene höhere Sicherheit wird – wie in der Studie von Last und Manz (2003) – auch von der hier untersuchten Stichprobe mehrheitlich nicht wahrgenommen.

Gegenüber der Bahn wird die **Sicherheit** des Reisebusses zuallermeist als geringer eingeschätzt – mehr als jeder zweite Befragte nimmt dies so wahr, während nur etwas mehr als 10 % der Befragten den Bus als das sicherere Verkehrsmittel empfinden (vgl. Abb. 5). Unter den **Komfortaspekten** werden das entspanntere Fahrerlebnis und der höhere Sitzkomfort etwas häufiger der Bahn zugeschrieben, aber noch jeder vierte Befragte sieht den Reisebus im Vorteil. Deutlich für den Reisebus spricht die bessere Tür-zu-Tür-Verbindung. Bei den **Kosten** wird mehrheitlich der Reisebus im Vorteil gesehen, wobei annähernd jeder fünfte Befragte hierzu keine Einschätzung vornehmen konnte. Unter den **Zeitaspekten** sprechen die flexibleren Abfahrts- und Ankunftszeiten eher für den Bus, das schnellere Erreichen des Reiseziels bzw. die kürzere Gesamtfahrzeit wird hingegen häufiger der Bahn zugeschrieben. Die **Umweltaspekte** konnten erneut von auffallend vielen Befragten nicht eingeschätzt werden, diejenigen mit Einschätzung sehen mehrheitlich die Bahn im Vorteil.

Auch die Ergebnisse für den Vergleich des Reisebusses mit der Bahn bestätigen und ergänzen die Erkenntnisse aus anderen Studien (vgl. Kap. 2.3). So werden als Vorteile des Reisebusses preisliche Aspekte, die höhere zeitliche Flexibilität und die bessere Tür-zu-Tür-Verbindung wahrgenommen, während Sicherheits- und Umweltaspekte sowie die höhere Reisegeschwindigkeit für die Bahn sprechen. Indifferent zeigt sich das Meinungsbild bezüglich des Sitzkomforts und des Fahrerlebnisses. Die merklich größeren Bevölkerungsanteile, die keine kosten- und umweltbezogene Einschätzung vornehmen konnten, lassen vermuten, dass diesbezüglich entsprechende Erfahrungs- bzw. Informationsdefizite vorliegen.

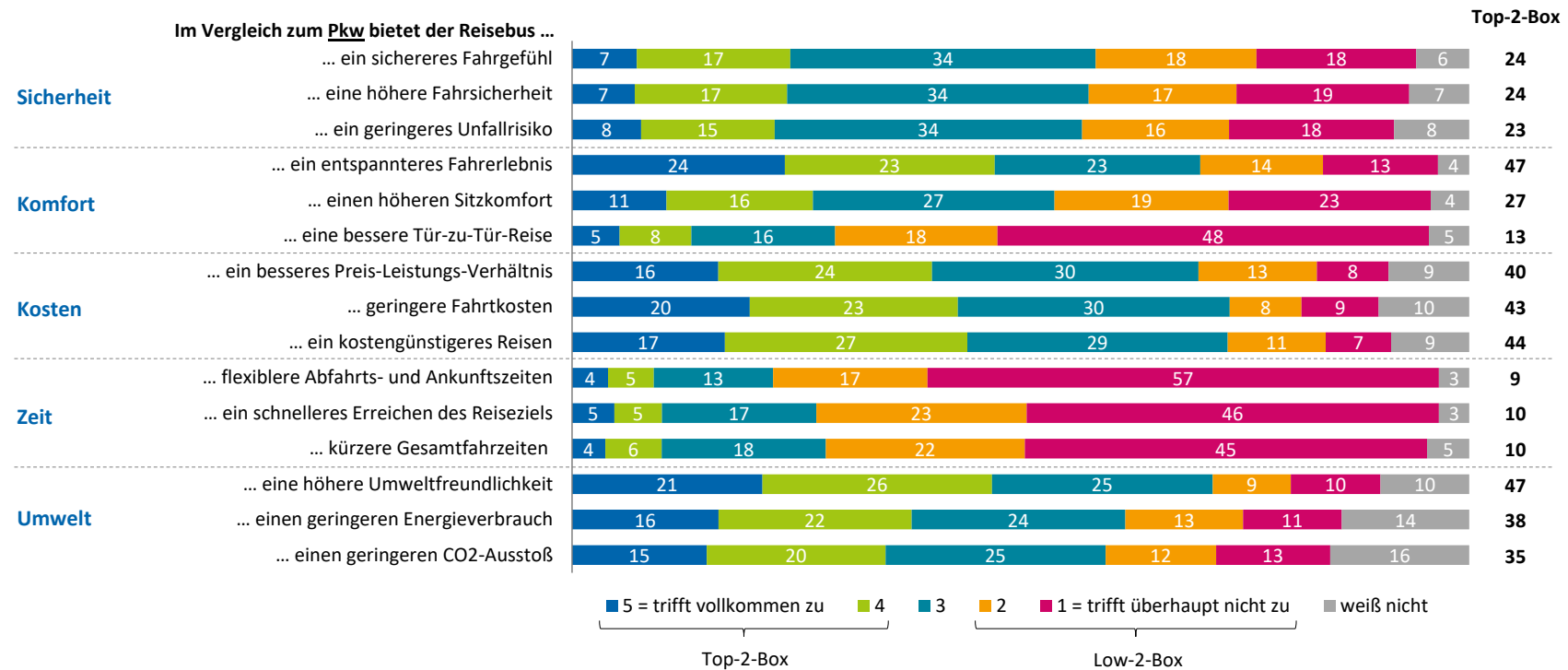


Abb. 4: Wahrgenommene Eignung des Reisebusses bezüglich ausgewählter verkehrssystemabhängiger Faktoren im Vergleich zum Pkw
Angaben in % der Befragten (n = 1.002); Abweichungen der Summe der Einzelwerte zu 100 % bzw. zur Top-2-Box sind rundungsbedingt

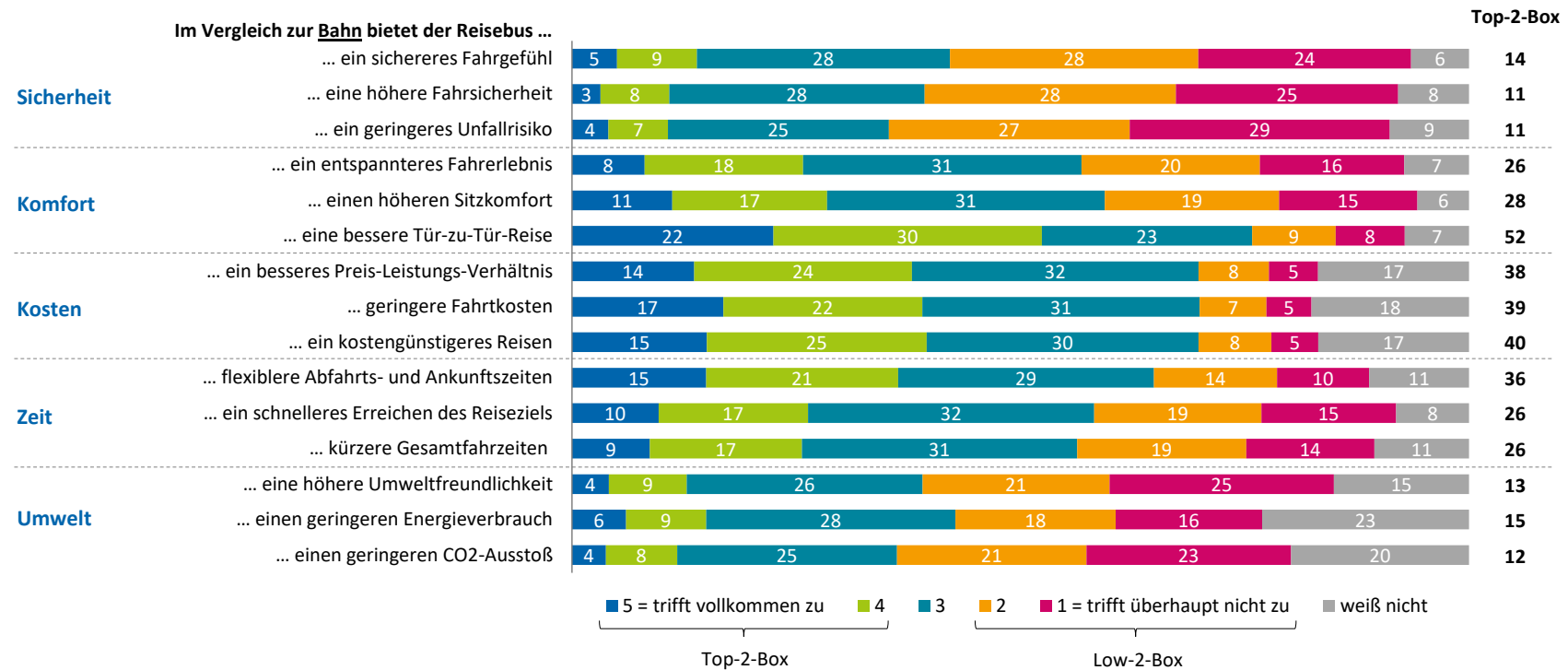


Abb. 5: Wahrgenommen Eignung des Reisebusses bezüglich ausgewählter verkehrssystemabhängiger Faktoren im Vergleich zur Bahn
Angaben in % der Befragten (n = 1.002); Abweichungen der Summe der Einzelwerte zu 100 % bzw. zur Top-2-Box sind rundungsbedingt

4.2.2 Eignungs-Frage: Ergebnisse nach ausgewählten personenbezogenen Merkmalen

Für die nach ausgewählten Personenmerkmalen differenzierte Ergebnisbetrachtung der Eignungs-Frage wurde zunächst die Abbildbarkeit der drei Komponenten aus der Wichtigkeits-Frage (vgl. Kap. 4.1.2) in der Eignungs-Frage überprüft. Cronbachs Alpha zeigt nach Field (2018, S. 823) eine jeweils hohe interne Konsistenz für die Sicherheit-Komfort- und die Umwelt-Komponente sowie eine akzeptable interne Konsistenz für die Zeit-Kosten-Komponente und bestätigt damit die

Konstruktreliabilität (vgl. Tab. 6). In der Eignungs-Frage ist eine gemäß dem Ergebnis der Hauptkomponentenanalyse zur Wichtigkeits-Frage korrespondierende Zusammenfassung der 12 Items zu den drei Komponenten somit legitim. Zur Prüfung der Mittelwertunterschiede innerhalb der einzelnen personenbezogenen Merkmalsgruppen auf statistische Signifikanz (Signifikanzniveau: $p < 0,05$) (vgl. Tab. 7 und 8) wurden wiederum Signifikanztests (Kruskal-Wallis-Test) sowie ergänzend bei Bedarf Post-Hoc-Tests (Dunn-Bonnferroni) gerechnet.

Komponenten	N	Mittelwert	Std.-Abw.	Cronbachs Alpha	Anzahl der Items
Reisebus im Vergleich zum Pkw					
Sicherheit_Komfort	985	2,87	0,987	0,852	5
Umwelt	939	3,27	1,140	0,867	3
Zeit_Kosten	987	2,64	0,895	0,716	4
Reisebus im Vergleich zur Bahn					
Sicherheit_Komfort	978	2,53	0,909	0,850	5
Umwelt	884	2,43	0,989	0,815	3
Zeit_Kosten	954	3,11	0,855	0,701	4

Tab. 6: Übertragung der Komponenten der Wichtigkeits-Frage auf die Eignungs-Frage

Die sich aus der Komponentenbildung ergebenden Mittelwerte zeigen, dass die bessere **Eignung des Reisebusses im Vergleich zum Pkw** in Bezug auf die Umwelt-Komponente die höchste Zustimmung erfährt ($M = 3,27$; vgl. Tab. 6), wenngleich die recht hohe Standardabweichung auch ein differenziertes Meinungsbild der Befragten erkennen lässt. Die Zustimmungswerte der deutschen Bevölkerung in Bezug auf die Sicherheit-Komfort-Komponente ($M = 2,87$) sowie die Zeit-Kosten-Komponente ($M = 2,64$) fallen geringer aus und liegen zudem unterhalb des mittleren Skalenwertes – hier wird entsprechend der Pkw im Vorteil gesehen.

Tabelle 7 weist die Mittelwerte zusätzlich differenziert nach unterschiedlichen personenbezogenen Merkmalen aus. Demnach sehen auch alle betrachteten Teilgruppen den Reisebus bezüglich der **Umwelt-Komponente** im Vorteil (Mittelwerte über dem mittleren Skalenwert). Männer schätzen die Eignung dabei signifikant höher ein als Frauen. Selbiges gilt für Befragte der jüngsten (16-29 Jahre) und ältesten Zielgruppe (70+ Jahre) gegenüber den mittleren Altersgruppen sowie für Personen mit höherem Bildungsabschluss gegenüber Befragten mit geringerer Schulbildung. Ebenfalls Einfluss nehmen die Busreiseerfahrung und das Bus-

reiseinteresse: Busreiseerfahrene und Busreiseinteressierte schätzen die umweltbezogene Eignung des Reisebusses signifikant höher ein.

Im Hinblick auf die **Zeit-Kosten-Komponente** sehen alle Teilgruppen den Reisebus im Nachteil gegenüber dem Pkw (Mittelwerte unter dem mittleren Skalenwert). Bei mehreren personenbezogenen Merkmalen bestehen jedoch signifikante Unterschiede in der Eignungseinschätzung der Teilgruppen, wenngleich alle Zustimmungswerte unterhalb des mittleren Skalenwertes bleiben. So schätzen Befragte der jüngeren Zielgruppen (16-49 Jahre) und der ältesten Zielgruppe (70+ Jahre), Befragte aus 1-Personen-Haushalten, aus Haushalten mit niedrigerem Einkommen und aus Haushalten ohne Pkw sowie Befragte mit häufigerer ÖPNV-Busnutzung, mit Busreiseerfahrung und Busreiseinteresse die Eignung des Reisebusses signifikant höher ein.

In Bezug auf die **Sicherheit-Komfort-Komponente** zeigt sich ein differenzierteres Meinungsbild. Hinsichtlich der Merkmale Alter, Einkommen, Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt sowie Busreiseerfahrung und -interesse gibt es signifikante Unterschiede in der Eignungseinschätzung des Reisebusses gegenüber dem Pkw –

und dies in einem Maße, dass einige Bevölkerungsgruppen den Reisebus abweichend vom Durchschnitt der Gesamtbevölkerung im Vorteil sehen. Dies gilt für 70+ Jährige, Personen aus Haushalten mit geringerem Einkommen bzw. ohne Pkw sowie Busreiseerfahrene und Busreiseinteressierte.

Im **Vergleich des Reisebusses mit der Bahn** fällt der Mittelwert der Zeit-Kosten-Komponente am höchsten aus ($M = 3,11$; vgl. Tab. 6). Während der Reisebus bezüglich dieser Komponente von der Gesamtbevölkerung leicht im Vorteil gesehen wird, gilt Gegenteiliges für die Sicherheit-Komfort-Komponente ($M = 2,53$) und die Umwelt-Komponente ($M = 2,43$) (Mittelwerte unterhalb des mittleren Skalenwertes). Die differenzierte Betrachtung der Eignungszuschreibung nach den untersuchten personenbezogenen Merkmalen (vgl. Tab. 8) zeigt, dass mit Ausnahme der Nicht-Busreiseinteressierten auch alle Teilgruppen den Reisebus gegenüber der Bahn bezüglich der Zeit-Kosten-Komponente leicht im Vorteil sehen. Auch die Reihung der anderen beiden Komponenten – Sicherheit-Komfort-Komponente vor Umwelt-Komponente – gilt mit einer Ausnahme (50- bis 69-Jährige) für alle Teilgruppen; alle Teilgruppen sehen den Reisebus wie die Gesamtbevölkerung zudem bei diesen beiden Komponenten im Nachteil gegenüber der Bahn.

Insgesamt nehmen die personenbezogenen Merkmale deutlich seltener signifikant Einfluss auf die Eignungseinschätzung als dies beim Vergleich mit dem Pkw der Fall ist. Die Haushaltsgröße und Zugehörigkeit von Kindern zum Haushalt sowie auch die Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt führen bei keiner der drei Komponenten zu signifikanten Unterschieden. Bei **allen drei Kompo-**

nenten fällt die Eignungseinschätzung durch die Busreiseerfahrenen und Busreiseinteressierten signifikant höher aus. In Bezug auf die **Umwelt-Komponente** bestehen beim Geschlecht, bei der Bildung und bei der ÖPNV-Busnutzung signifikante Unterschiede, bei der **Sicherheit-Komfort-Komponente** beim Alter, beim Einkommen und bei der ÖPNV-Busnutzung. Bei der **Zeit-Kosten-Komponente** führen neben der Busreiseerfahrung und dem Busreiseinteresse keine weiteren Merkmale zu signifikanten Unterschieden.

In der **Gesamtschau** zeigt sich, dass sich das Empfinden der deutschen Bevölkerung über die Eignung des Reisebusses in Bezug auf die drei Komponenten in Abhängigkeit der untersuchten Personenmerkmale nur relativ geringfügig unterscheidet. Bei der Reihung der Komponenten untereinander sind sich nahezu alle Gruppierungen einig. Im Hinblick auf die Frage, ob der Bus im Vor- oder Nachteil gesehen wird, gibt es lediglich bei der Sicherheits-Komfort-Komponente ein merklich differenzierteres Meinungsbild in Abhängigkeit mehrerer personenbezogener Merkmale im Vergleich des Reisebusses mit dem Pkw. Insgesamt nehmen die untersuchten Personenmerkmale häufiger Einfluss auf die Eignungseinschätzung des Reisebusses gegenüber dem Pkw als auf die Einschätzung gegenüber der Bahn. Während die Merkmale Busreiseerfahrung und Busreiseinteresse in beiden Vergleichen in allen drei Komponenten zu signifikanten Unterschieden in der Eignungseinschätzung führen, wirken die weiteren Merkmale lediglich vereinzelt. Häufigsten Einfluss unter den soziodemografischen Merkmalen nimmt das Alter, während die Zugehörigkeit von Kindern zum Haushalt auf keine der Beurteilungen Einfluss hat.

Eignung Reisebus im Vergleich zum Pkw									
Komponenten	Sicherheit_Komfort			Umwelt			Zeit_Kosten		
	N*	Mittelwert	Std.-Abweichung	N*	Mittelwert	Std.-Abweichung	N*	Mittelwert	Std.-Abweichung
Merkmale									
Gesamt	985	2,87	0,987	939	3,27	1,140	987	2,64	,895
Geschlecht									
männlich	484	2,90	0,958	469	3,34	1,184	485	2,68	0,897
weiblich	500	2,85	1,015	469	3,20	1,090	501	2,61	0,893
Signifikanz (2-seitig)		$p = 0,309$			$p = 0,013$			$p = 0,124$	
Alter									
16-29 Jahre	177	2,83	0,959	172	3,46	0,976	177	2,76	0,818
30-49 Jahre	291	2,88	0,954	278	3,21	1,124	292	2,70	0,868
50-69 Jahre	336	2,76	0,988	321	3,12	1,201	337	2,50	0,928
≥ 70 Jahre	181	3,12	1,030	168	3,46	1,160	181	2,71	0,921
Signifikanz (2-seitig)		$p = 0,002$			$p = 0,002$			$p = 0,004$	
Bildung									
kein Abitur	632	2,87	0,998	595	3,16	1,149	631	2,61	0,919
Abitur	353	2,89	0,970	344	3,45	1,103	356	2,70	0,850
Signifikanz (2-seitig)		$p = 0,798$			$p < 0,001$			$p = 0,300$	
Haushaltsgröße									
1 Person	241	2,90	0,962	226	3,36	1,125	242	2,73	0,842
2 Personen	402	2,86	1,007	383	3,19	1,178	403	2,56	0,925
≥ 3 Personen	341	2,87	0,984	330	3,30	1,103	342	2,68	0,890
Signifikanz (2-seitig)		$p = 0,908$			$p = 0,164$			$p = 0,037$	
Kinder im Haushalt									
ja	246	2,84	0,966	238	3,25	1,095	249	2,69	0,876
nein	738	2,88	0,995	701	3,28	1,156	738	2,63	0,902
Signifikanz (2-seitig)		$p = 0,506$			$p = 0,516$			$p = 0,365$	
Haushaltseinkommen									
< 2.500 Euro	353	3,01	0,990	331	3,34	1,091	353	2,72	0,862
≥ 2.500 Euro	460	2,80	0,972	446	3,22	1,149	460	2,58	0,883
Signifikanz (2-seitig)		$p = 0,002$			$p = 0,190$			$p = 0,009$	
Busreiseerfahrung									
ja	201	3,20	0,966	195	3,55	1,037	201	2,94	0,849
nein	784	2,79	0,976	744	3,20	1,155	786	2,57	0,891
Signifikanz (2-seitig)		$p < 0,001$			$p < 0,001$			$p < 0,001$	
Busreiseinteresse									
ja	420	3,17	0,907	406	3,54	1,037	420	2,91	0,870
nein	564	2,65	0,987	532	3,06	1,173	567	2,45	0,863
Signifikanz (2-seitig)		$p < 0,001$			$p < 0,001$			$p < 0,001$	
Pkw im Haushalt									
ja	821	2,82	0,997	785	3,25	1,157	824	2,60	0,886
nein	163	3,12	0,900	153	3,39	1,046	163	2,86	0,911
Signifikanz (2-seitig)		$p = 0,001$			$p = 0,199$			$p < 0,001$	
ÖPNV-Busnutzung									
mind. 1 Tag pro Monat	417	2,94	0,992	401	3,34	1,115	419	2,82	0,917
seltener, nie	568	2,82	0,982	537	3,22	1,157	569	2,51	0,856
Signifikanz (2-seitig)		$p = 0,075$			$p = 0,092$			$p < 0,001$	

Tab. 7: Wahrgenommene Eignung des Reisebusses je Komponente im Vergleich zum Pkw nach ausgewählten personenbezogenen Merkmalen

Signifikanztest: Kruskal-Wallis-Test; * Hinweis: Die Stichprobengröße der Komponenten wird auf Basis der Befragten mit gültigen Nennungen der Einzelitems berechnet. Mögliche Abweichungen um $n = 1$ zu den Gesamtwerten ergeben sich durch Rundungsdifferenzen infolge der Datengewichtung. Die Angabe zum Haushaltseinkommen war keine Pflichtangabe, daher ist die Anzahl der Befragten mit gültigen Nennungen bei diesem Merkmal geringer.

Eignung Reisebus im Vergleich zur Bahn									
Merkmale	Sicherheit_Komfort			Umwelt			Zeit_Kosten		
	N*	Mittelwert	Std.-Abweichung	N*	Mittelwert	Std.-Abweichung	N*	Mittelwert	Std.-Abweichung
Gesamt	978	2,53	,909	884	2,43	,989	954	3,11	,855
Geschlecht									
männlich	480	2,49	0,926	449	2,37	1,017	475	3,11	0,874
weiblich	498	2,57	0,892	435	2,49	0,957	479	3,12	0,837
Signifikanz (2-seitig)		$p = 0,309$			$p = 0,013$			$p = 0,124$	
Alter									
16-29 Jahre	177	2,73	0,914	162	2,53	0,951	175	3,15	0,773
30-49 Jahre	290	2,57	0,926	251	2,43	0,993	278	3,12	0,848
50-69 Jahre	331	2,42	0,841	305	2,44	0,983	324	3,04	0,894
≥ 70 Jahre	180	2,47	0,964	167	2,31	1,027	177	3,21	0,869
Signifikanz (2-seitig)		$p = 0,002$			$p = 0,002$			$p = 0,004$	
Bildung									
kein Abitur	626	2,56	0,902	565	2,51	0,985	610	3,12	0,883
Abitur	352	2,48	0,921	319	2,29	0,982	344	3,11	0,806
Signifikanz (2-seitig)		$p = 0,798$			$p < 0,001$			$p = 0,300$	
Haushaltsgröße									
1 Person	242	2,50	0,935	214	2,41	1,011	237	3,08	0,908
2 Personen	396	2,50	0,878	358	2,41	0,927	385	3,11	0,848
≥ 3 Personen	340	2,58	0,927	313	2,46	1,044	332	3,14	0,827
Signifikanz (2-seitig)		$p = 0,908$			$p = 0,164$			$p = 0,037$	
Kinder im Haushalt									
ja	730	2,51	0,905	660	2,43	0,985	714	3,11	0,854
nein	248	2,57	0,924	224	2,44	1,005	240	3,12	0,861
Signifikanz (2-seitig)		$p = 0,506$			$p = 0,516$			$p = 0,365$	
Haushaltseinkommen									
< 2.500 Euro	351	2,62	0,950	317	2,42	1,032	340	3,17	0,877
≥ 2.500 Euro	456	2,49	0,898	420	2,41	0,960	449	3,11	0,845
Signifikanz (2-seitig)		$p = 0,002$			$p = 0,190$			$p = 0,009$	
Busreiseerfahrung									
ja	201	2,81	0,979	186	2,62	1,108	201	3,33	0,878
nein	777	2,46	0,877	699	2,38	0,950	753	3,06	0,840
Signifikanz (2-seitig)		$p < 0,001$			$p < 0,001$			$p < 0,001$	
Busreiseinteresse									
ja	420	2,79	0,905	388	2,61	1,042	417	3,29	0,808
nein	559	2,33	0,861	496	2,29	0,922	537	2,98	0,867
Signifikanz (2-seitig)		$p < 0,001$			$p < 0,001$			$p < 0,001$	
Pkw im Haushalt									
ja	815	2,52	0,907	734	2,43	0,990	793	3,11	0,858
nein	163	2,55	0,923	150	2,44	0,990	161	3,15	0,846
Signifikanz (2-seitig)		$p = 0,001$			$p = 0,199$			$p < 0,001$	
ÖPNV-Busnutzung									
mind. 1 Tag pro Monat	418	2,66	0,946	386	2,53	1,012	411	3,17	0,868
seltener, nie	560	2,43	0,868	499	2,35	0,964	543	3,07	0,844
Signifikanz (2-seitig)		$p = 0,075$			$p = 0,092$			$p < 0,001$	

Tab. 8: Wahrgenommene Eignung des Reisebusses je Komponente im Vergleich zur Bahn nach ausgewählten personenbezogenen Merkmalen

Signifikanztest: Kruskal-Wallis-Test; * Hinweis: Die Stichprobengröße der Komponenten wird auf Basis der Befragten mit gültigen Nennungen der Einzelitems berechnet. Mögliche Abweichungen um $n = 1$ zu den Gesamtwerten ergeben sich durch Rundungsdifferenzen infolge der Datengewichtung. Die Angabe zum Haushaltseinkommen war keine Pflichtangabe, daher ist die Anzahl der Befragten mit gültigen Nennungen bei diesem Merkmal geringer.

4.3 Gegenüberstellung der Wichtigkeits- und Eignungsfrage

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Wichtigkeits- und der beiden Eignungsfragen gegenübergestellt (vgl. Abb. 6 und 7), um mögliche argumentative Ansätze für die Bewerbung des Reisebusses als Anreiseverkehrsmittel bei erdgebundenen Urlaubsreisen (bei bestimmten Bevölkerungsgruppen) abzuleiten. Die zentralen Argumente ergeben sich dabei aus solchen Aspekten, die für die Verkehrsmittelwahl eine hohe Relevanz haben und zugleich als Vorteil des Reisebusses gegenüber dem Pkw bzw. der Bahn wahrgenommen werden.

Für die repräsentierte deutsche Bevölkerung sind preisliche Aspekte und darunter insbesondere das gegenüber der Kostengünstigkeit als noch wichtiger eingeschätzte Preis-Leistungs-Verhältnis zentrale Argumente für die Bevorzugung des **Reisebusses gegenüber dem Pkw** (vgl. Abb. 6). Die Hauptkomponentenanalyse hat gezeigt, dass preisliche und zeitliche Aspekte im Entscheidungsprozess in enger Verbindung stehen. Da der Bus mit zeitlichen Aspekten gegenüber dem Pkw nicht punkten kann, hängt die Frage, inwieweit preisliche Argumente im Entscheidungsprozess zum Tragen kommen können,

jedoch möglicherweise davon ab, wie entscheidend zeitliche Faktoren im jeweiligen Reisekontext sind. Neben Kostenaspekten sind das entspanntere Fahrerlebnis sowie – bei bestimmten Zielgruppen (70+ Jährige, Personen aus Haushalten mit geringerem Einkommen bzw. ohne Pkw sowie Busreiseerfahrene und Busreiseinteressierte) – auch kombinierte sicherheits- und komfortbezogene Gründe relevante Argumente für die Bevorzugung des Reisebusses gegenüber dem Pkw. Der dem Reisebus zugeschriebene Umweltvorteil wird als Argument am ehesten bei den älteren Zielgruppen, Personen aus kleineren Haushalten sowie Busreiseinteressierten zum Tragen kommen, denen Umweltaspekte im Zuge der Verkehrsmittelwahl signifikant wichtiger sind als den restlichen Teilen der Bevölkerung, wenngleich sie unter allen betrachteten Aspekten immer noch von geringster Relevanz sind.

Auch gegenüber der Bahn sind es preisliche Aspekte und in besonderem Maße das bessere Preis-Leistungs-Verhältnis, die zentrale Argumente für den Reisebus liefern (vgl. Abb. 7). Als weiteres tragendes Argument für den Reisebus ergibt sich der als am wichtigsten eingeschätzte zeitliche Aspekt – die größere zeitliche Flexibilität bei den Reisezeiten.

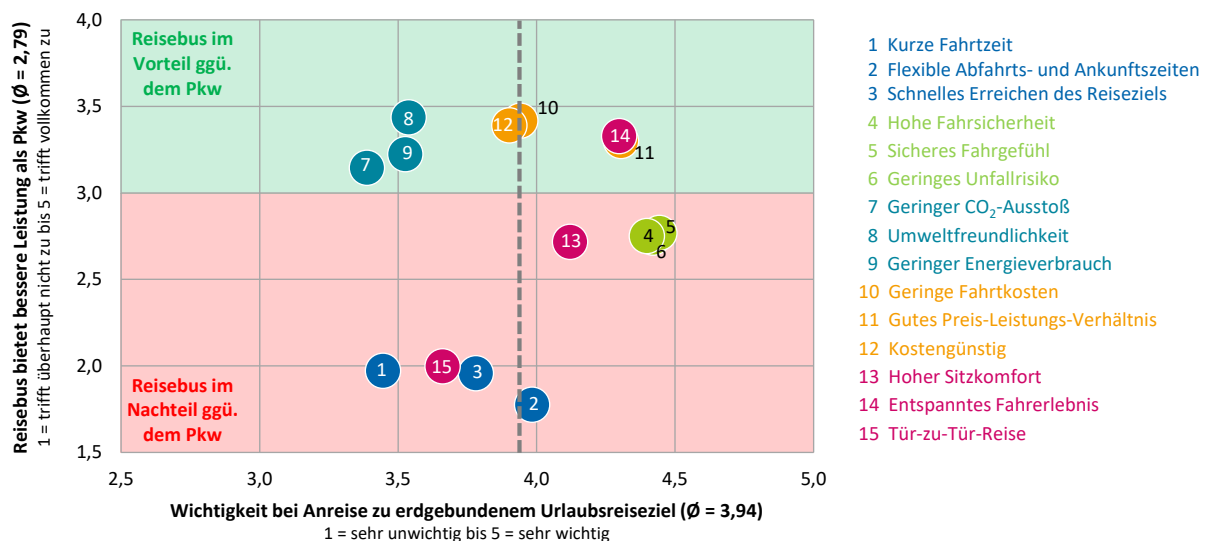


Abb. 6: Gegenüberstellung Wichtigkeits- und Eignungsfrage im Vergleich zum Pkw
Mittelwerte; Befragte mit gültigen Angaben (n = mind. 846); Skalen sind verkürzt dargestellt

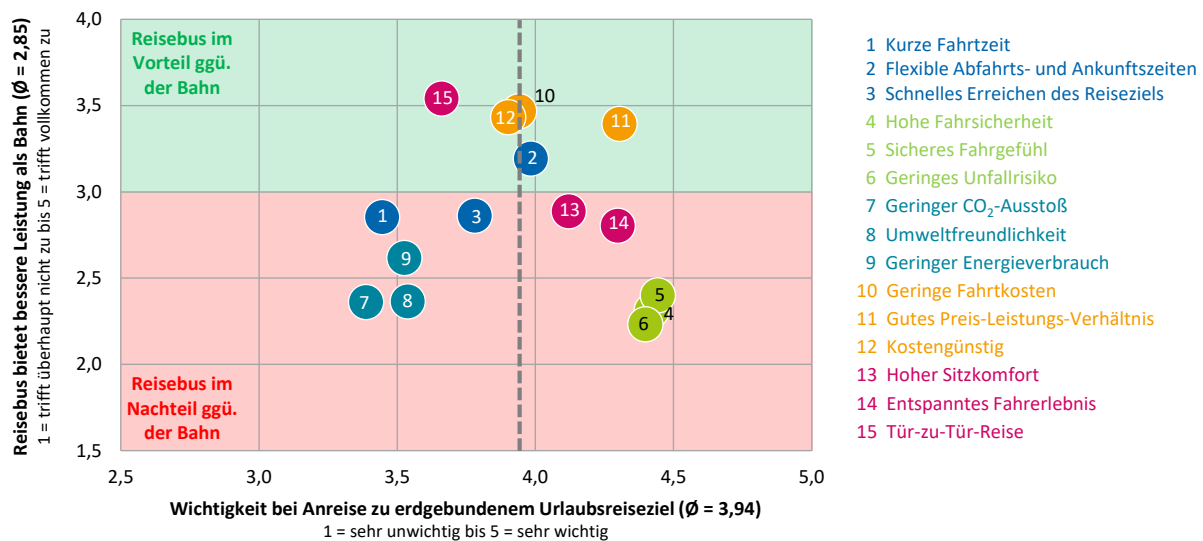


Abb. 7: Gegenüberstellung Wichtigkeits- und Eignungsfrage im Vergleich zur Bahn
 Mittelwerte; Befragte mit gültigen Angaben (n = mind. 771); Skalen sind verkürzt dargestellt

5 Fazit und Ausblick

In der vorliegenden Studie wurden die Präferenzen der deutschen Wohnbevölkerung hinsichtlich ausgewählter verkehrssystemabhängiger Faktoren bei der Verkehrsmittelwahl für die Anreise zu erdgebundenen Urlaubsreisezielen sowie die Eignung des Reisebusses bezüglich dieser Faktoren im Vergleich zum Pkw und zur Bahn untersucht. Aus der Gegenüberstellung beider Fragestellungen ergeben sich mögliche Argumentations- und Handlungsansätze für eine Förderung des Reisebusses als Anreiseverkehrsmittel bei Urlaubsreisen. Durch eine zusätzliche differenzierte Untersuchung der Fragestellungen nach verschiedenen Personenmerkmalen konnten zudem nachfragegruppenspezifische Unterschiede in den Einstellungen und Sichtweisen analysiert werden. Eine solche Betrachtung ist für Entscheidungsträger*innen aus Bereichen wie Destinationsmanagement, Busreiseveranstaltung und Verkehrsplanung von hoher Relevanz, sind sie doch vor dem Hintergrund der zwingenden Notwendigkeit zur Reduzierung touristisch verursachter Treibhausgasemissionen dazu angehalten, durch entsprechende Angebote und Maßnahmen die Nutzung emissionsärmerer Verkehrsmittel – darunter auch des Reisebusses – zu fördern.

Aus der vorliegenden Analyse ergibt sich nur eine relativ begrenzte Anzahl an gewichtigen Argumenten für den Reisebus gegenüber dem Pkw und der Bahn als

Hauptverkehrsmittel für die Reise zwischen Wohnort und Urlaubsreiseziel. Sowohl im Vergleich zum Pkw als auch zur Bahn sprechen in erster Linie preisliche Gründe für den Reisebus. Dabei ist der deutschen Bevölkerung ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis merklich wichtiger als die Kostengünstigkeit, was in der Produktgestaltung entsprechend zu berücksichtigen ist. Im Vergleich zum Pkw spricht weiterhin das entspanntere Fahrerlebnis für den Reisebus, was sich laut früheren Studien insbesondere daraus ergibt, dass das Fahrzeug nicht selbst geführt werden muss (vgl. Kap. 2.3). Gegenüber der Bahn spricht zudem die größere zeitliche Flexibilität bei den Reisezeiten für den Reisebus.

Grundsätzlich hat die Analyse gezeigt, dass sich die Deutschen im Zuge der Wahl des Anreiseverkehrsmittels für ihre erdgebundenen Urlaubsreisen weitestgehend einig sind in ihrer höheren Präferenz für die eher affektiven Sicherheits- und Komfortaspekte gegenüber den kognitiven Kosten-, Zeit- und Umweltattributen. Die Einigkeit gilt auch für ihre Einschätzung zur Eignung des Reisebusses bezüglich dieser Faktoren, jedoch mit einer Ausnahme: In Bezug auf die eng miteinander in Verbindungen stehenden und zugleich als am wichtigsten im Zuge der Verkehrsmittelwahl eingeschätzten Sicherheits- und Komfortaspekte sehen einige Bevölkerungsgruppen den Reisebus gegenüber dem Pkw im Vorteil. Dies gilt für 70+ Jährige, Personen

aus Haushalten mit geringerem Einkommen bzw. ohne Pkw sowie Busreiseerfahrene und Busreiseinteressierte. Diese Zielgruppen wären somit auch mit diesbezüglichen Argumenten für eine Reisebusnutzung leichter erreichbar.

In der Untersuchung konnten mit der höheren Umweltfreundlichkeit des Reisebusses im Vergleich zum Pkw und der besseren Tür-zu-Tür-Verbindung im Vergleich zur Bahn weitere wahrgenommene Vorteile des Reisebusses identifiziert werden. Da diesen Aspekten im Zuge der Verkehrsmittelwahl jedoch nur eine vergleichsweise geringe Wichtigkeit zugeschrieben wird, werden sie bei der repräsentierten Bevölkerung derzeit kaum als tragende Argumente in der Überzeugung zur Nutzung des Reisebusses wirken. Mit Blick auf die notwendige Emissionsreduktion im Tourismus und die hier diskutierten Chancen des Reisebusses ist es umso mehr erforderlich, das Umweltbewusstsein bei den Nachfragenden im Allgemeinen sowie in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl im Speziellen stetig weiter zu fördern, um aus diesem bereits wahrgenommenen Vorteil des Reisebusses auch ein gewichtiges Argument für seine Nutzung zu machen. Weiterhin hat die Analyse gezeigt, dass auffallend große Bevölkerungsteile die Umweltwirkung des Reisebusses nicht einschätzen können, womit sich auch in dieser Hinsicht eine weitergehende Aufklärungsnotwendigkeit seitens der handelnden Akteure in der Reisebusbranche ergibt.

Weiteren Handlungsbedarf zeigen die Analyseergebnisse in Bezug auf die wahrgenommene Sicherheit des Reisebusses. Besonders im Vergleich zur Bahn, aber auch im Vergleich zum Pkw wird der Reisebus im Nachteil gesehen – zugleich wird den Sicherheitsaspekten unter den untersuchten verkehrssystemabhängigen Faktoren die höchste Wichtigkeit zugeschrieben. Vor dem Hintergrund der sehr hohen Entscheidungsrelevanz und zugleich ausgeprägten Sensibilität des Sicherheitsthemas gilt es, durch kommunikative Maßnahmen der beteiligten Akteur*innen die Wahrnehmung der deutschen Bevölkerung positiv zu beeinflussen sowie zugleich den geforderten hohen Sicherheitsansprüchen mit den angebotenen Leistungen stetig nachzukommen. Auch kommunikative und produktgestalterische Maßnahmen zur Förderung des (wahrgenommenen) Reisekomforts sind im Hinblick auf die Schaffung von Argumenten für den Reisebus vielversprechend – der Reisekomfort hat eine hohe Entscheidungsrelevanz und zugleich wird der Reisebus nur vergleichsweise geringfügig im Nachteil gegenüber den anderen beiden Verkehrsmitteln gesehen.

Die Verkehrsmittelwahl für die Anreise zum Reiseziel ist eine von vielen Entscheidungen, die die Reisenden

im Zuge ihrer Urlaubsreisen zu treffen haben. Das Wahlverhalten ist dabei das Ergebnis eines Zusammenspiels einer Vielzahl von personen-, reisesituations- und verkehrssystemabhängigen Faktoren (vgl. Kap. 2.2). Um der Komplexität dieses Entscheidungsprozesses – die anzunehmenderweise vor dem Hintergrund der stetigen Zunahme auch der Komplexität der Verkehrssysteme weiter steigen wird – gerecht zu werden, bedarf es zu einer umfänglichen Untersuchung weit größere Modellentwicklungen und -anwendungen, als dies in der hier vorgestellten Studie erfolgt ist. Die in dieser Studie für einzelne konkrete Fragestellungen des Gesamtentscheidungsprozesses gewonnenen Ergebnisse sollten jedoch in derartigen größeren Erhebungs- und Modellierungskontexten berücksichtigt werden – darunter die wahlbestimmenden verkehrssystemabhängigen Faktoren, die ermittelten Vor- und Nachteile der betrachteten Verkehrsmittel und vor allem des Reisebusses sowie auch die Einflüsse durch verschiedene Personenmerkmale.

Zukünftiger Forschungsbedarf resultiert aus der vorliegenden Studie insbesondere dahingehend, dass die Ergebnisse keine konkreten Rückschlüsse darauf zulassen, ob schlechtere Eignungseinschätzungen des Reisebusses gegenüber den anderen beiden Verkehrsmitteln in erster Linie in tatsächlichen Leistungsnachteilen begründet sind oder aber aus Informations- bzw. Wahrnehmungsdefiziten der Befragten resultieren. Da die Eignungseinschätzung des Reisebusses durch die busreiseerfahrenen Befragten sowie auch die häufigeren ÖPNV-Busnutzer*innen zuallermeist nicht entscheidend von der der Befragten ohne Busreiseerfahrung bzw. mit seltener bzw. keiner ÖPNV-Busnutzung abweicht, ist davon auszugehen, dass nachteilige Einschätzungen nicht ausschließlich auf Unkenntnis bzw. eine eingeschränkte Wahrnehmung der Reisebusleistung zurückzuführen sind. Gleichwohl wäre eine derartige Ursachenanalyse in künftigen Studien zu vertiefen, um noch konkretere Handlungserfordernisse in Bezug auf die Förderung der Reisebusnutzung ableiten zu können.

Die vorliegende Studie beschränkt sich zudem auf die Einstellungen und Wahrnehmungen der deutschen Bevölkerung, die auch von den spezifischen Rahmenbedingungen im Land geprägt sind. Zu nennen ist hier beispielsweise die im Vergleich zu anderen Ländern noch lange Zeit bestehende starke Regulierung des Buslinienfernverkehrs (vgl. Kap. 2.3). Um die erzielten Ergebnisse weitergehend einordnen zu können, wäre eine Erweiterung der Analyse auf andere Länder und Kulturkreise – darunter auch solche, in denen der Reisebus als Verkehrsmittel im Fernlinienverkehr auf eine längere Historie blickt – von hohem Interesse.

Literaturverzeichnis

- Ajzen, I. (1991): The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes* 50, 179–211. 10.1016/0749-5978.
- Alreck, P. L. und Settle, R. B. (2004): *The survey research handbook*. 3. Auflage.
- Bamberg, S., Hunecke, M. und Blöbaum, A. (2003): Social context, personal norms and the use of public transportation: Two field studies. *Journal of Environmental Psychology* 27 (3), 190–203. 10.1016/j.jenvp.2007.04.001.
- Bajada, X. und Titheridge, H. (2017): The attitudes of tourists towards a bus service: implications for policy from a Maltese case study. *Transportation Research Procedia* 25, 4110–4129. 10.1016/j.trpro.2017.05.342.
- Bieland, D., Sommer, C. und Witte, C. (2017): Uncommon leisure traffic – Analyses of travel behaviour of visitors. *Transportation Research Procedia* 25, 3971–3984. 10.1016/j.trpro.2017.05.236.
- Böhler, S., Grischkat, S., Hausteil, S. und Hunecke, M. (2006): Encouraging environmentally sustainable holiday travel. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 40 (8), 652–670. 10.1016/j.tra.2005.12.006.
- Bünstorf, M. (2022): Einflussfaktoren der touristischen Verkehrsmittelwahl. *Zeitschrift für Tourismuswissenschaft* 14 (1), 22–41. 10.1515/tw-2021-0021.
- Can, V. V. (2013): Estimation of travel mode choice for domestic tourists to Nha Trang using the multinomial probit model. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 49, 149–159. 10.1016/j.tra.2013.01.025.
- Cowhey, A., O`Leary, S. und O`Connor, N. (2012): The Motivations of International Coach Tourists to Visit the Shannon Region (Ireland). *International Hospitality and Tourism Student Journal* 4 (4), 385–398.
- Dileep, M. R. (2019): *Tourism, Transport and Travel Management*. Abingdon, New York.
- Eisenstein, B. (2021): Einführung. In: Schulz, A., Eisenstein, B., Gardini, M. A., Kirstges, T. H. und Berg, W. (Hrsg.): *Grundlagen des Tourismus*. 3. Auflage. München.
- Field, A. (2018): *Discovering statistics using IBM SPSS statistics*. 5. Auflage. London.
- Filimonau, V., Dickinson, J. E. und Robbins, D. (2014): The carbon impact of short-haul tourism: A case study of UK travel to Southern France using life cycle analysis. *Journal of Cleaner Production* 64, 628–638. 10.1016/j.jclepro.2013.07.052.
- Fowler, F. J. (2014): *Survey research methods*. 5. Auflage. London.
- Freyer, W. (2015): *Tourismus - Einführung in die Fremdenverkehrsökonomie*. 11. Auflage. Berlin, München, Boston.
- Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR) (Hrsg.) (2023a): *Reiseanalyse 2023 – Erste Ergebnisse*. Verfügbar unter: http://reiseanalyse.de/wp-content/uploads/2023/04/RA2023_Praesentation-EE.pdf. [Zuletzt geprüft am 18.04.2024].
- Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR) (Hrsg.) (2023b): *Reiseanalyse Business – Ergebnisse der RA Business 2023 (unveröffentlichter Ergebnisbericht)*.
- Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR) (Hrsg.) (2023c): *Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen: Bewusstsein und Nachfrageentwicklung und ihre Einflussfaktoren*. Kiel. Verfügbar unter: http://reiseanalyse.de/wp-content/uploads/2023/09/UBA_Nachhaltigkeit_bei_Urlandsreisen_Bericht2023_FINAL.pdf. [Zuletzt geprüft am 08.05.2024].
- Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR) (Hrsg.) (2024a): *RA 2024 face-to-face (eigene, unveröffentlichte Datenauswertung)*.
- Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR) (Hrsg.) (2024b): *Reiseanalyse 2024 – Erste ausgewählte Ergebnisse der 54. Reiseanalyse*. Verfügbar unter: http://reiseanalyse.de/wp-content/uploads/2024/04/RA2024_Erste_Ergebnisse_Broschuere_20240301.pdf. [Zuletzt geprüft am 02.08.2024].
- Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR) (Hrsg.) (2024c): *RA 2024 online (eigene, unveröffentlichte Datenauswertung)*.
- Gössling, S. und Peeters, P. (2015): Assessing tourism's global environmental impact 1900–2050. *Journal of Sustainable Tourism* 23 (5), 639–659. 10.1080/09669582.2015.1008500.
- Grimm, B. und Schmücker, D. (2014): Entwicklungen und Perspektiven im Bereich der Urlaubsmobilität. In: Egger, R. und Luger, K. (Hrsg.): *Tourismus und mobile Freizeit - Lebensformen, Trends, Herausforderungen*. Norderstedt, 93–108.
- Groß, S. (2024): *Handbuch Tourismus und Verkehr – Verkehrsunternehmen, Strategien und Konzepte*. 3. Auflage. München.

- Groß, S. und Grimm, B. (2019): Umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl in der Urlaubsregion - Determinanten der ÖPNV- und Fahrrad-Nutzung in deutschen Destinationen. *Zeitschrift für Tourismuswissenschaft* 11 (1), 109–148. 10.1515/tw-2019-0007.
- Guiver, J., Weston, R., Davies, N., McGrath, P. und Pulido-Ortega, A. (2013): Providing Public Transport for Tourists in Rural Areas. International Conference on Rural Tourism, September 2013, 1–13. Verfügbar unter: https://clok.uclan.ac.uk/7606/5/7606_Guiver.pdf. [Zuletzt geprüft am 07.05.2024].
- Guiver, J., Lumsdon, L., Weston, R. und Ferguson, M. (2007): Do buses help meet the tourism objectives? The contribution and potential of scheduled buses in rural destinations areas. *Transport policy* 14 (4), 275–282. 10.1016/j.tranpol.2007.02.006.
- Hall, C. M., Le-Klähn, D.-T. und Ram, Y. (2017): Tourism, Public Transport and Sustainable Mobility. *Tourism Essentials*, 4. Bristol, Blue Ridge Summit.
- Hergesell, A. (2017): Environmental commitment in holiday transport mode choice. *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality Research* 11 (1), 67–80. 10.1108/IJCTHR-09-2015-0118.
- Hergesell, A. und Dickinger, A. (2013): Environmentally friendly holiday transport mode choices among students: The role of price, time and convenience. *Journal of Sustainable Tourism* 21 (4), 596–613. 10.1080/09669582.2013.785555.
- Hibbert, J. F., Dickinson, J. E., Gössling, S. und Curtin S. (2013): Identity and tourism mobility: An exploration of the attitude-behaviour gap. *Journal of Sustainable Tourism* 21 (7), 999–1016. 10.1080/09669582.2013.826232.
- Ho, C. Q. und Mulley, C. (2013): Multiple purposes at single destination: A key to a better understanding of the relationship between tour complexity and mode choice. *Transport Research Part A: Policy and Practice* 49, 206–219. 10.1016/j.tra.2013.01.040.
- Høyer, K. G. (2000): Sustainable Tourism or Sustainable Mobility? The Norwegian Case. *Journal of Sustainable Tourism* 8 (2), 147–160. 10.1080/09669580008667354.
- Jeng, J. und Fesenmaier, D. R. (2002): Conceptualizing the Travel Decision-Making Hierarchy: A Review of Recent Developments. *Tourism Analysis* 7 (1), 15–32. 10.3727/108354202108749925.
- Kaspar, C. (1998): Das System Tourismus im Überblick. In: Haedrich, G., Kaspar, C., Klemm, K. und Kreilkamp, E. (Hrsg.): *Tourismus-Management*. 3. Auflage. Berlin, 15–32.
- Kelly, J., Haider, W. und Williams, P. W. (2007): A Behavioral Assessment of Tourism Transportation Options for Reducing Energy Consumption and Greenhouse Gases. *Journal of Travel Research* 45 (3), 297–309. 10.1177/0047287506292700.
- Kim, E.-J., Kim, Y., Jang, S. und Kim D.-K. (2021): Tourists' preference on the combination of travel modes under Mobility-as-a-Service environment. *Transportation Research Part A*, 150, 236–255. 10.1016/j.tra.2021.06.016.
- Krygsman, S., Arentze, T. und Timmermans, H. (2007): Capturing tour mode and activity choice interdependencies: A co-evolutionary logit modelling approach. *Transport Research Part A: Policy and Practice* 41 (10), 913–933. 10.1016/j.tra.2006.03.006.
- Last, J. und Manz, W. (2003): Unselected mode alternatives: What drives modal choice in long-distance passenger transport? Conference paper, 10th International Conference on Travel Behaviour Research, Lu-cerne, 10. - 15. August 2003, 1–17. Verfügbar unter: https://archiv.ivt.ethz.ch/news/archive/20030810_IATBR/last.pdf. [Zuletzt geprüft am 18.04.2024].
- Lau, G. und McKercher, B. (2006): Understanding Tourist Movement Patterns in a Destination: A GIS Approach. *Tourism and Hospitality Research* 7(1), 39–49. 10.1057/palgrave.thr.6050027.
- Le-Klähn, D.-T., Gerike, R. und Hall, M. C. (2014): Visitor users vs. non-users of public transport: The case of Munich, Germany. *Journal of Destination Marketing & Management* 3, 152–161. 10.1016/j.jdmm.2013.12.005.
- Le-Klähn, D.-T. und Hall, C. M. (2015): Tourist use of public transport at destinations – a review. *Current Issues in Tourism* 18 (8), 785–803. 10.1080/13683500.2014.948812.
- Lew, A. und McKercher, B. (2006): Modelling Tourist Movements: A Local Destination Analysis. *Annals of Tourism Research* 33 (2), 403–423. 10.1016/j.annals.2005.12.002.
- Lumsdon, L., Downward, P. und Rhoden, S. (2006): Transport for tourism: Can Public Transport Encourage a Modal Shift in the Day Visitor Market? *Journal of Sustainable Tourism* 14 (2), 139–156. 10.1080/09669580608669049.
- Luo, F., Becken, S. und Zhong, Y. (2018): Changing travel patterns in China and 'carbon footprint' implications for a domestic tourist destination. *Tourism Management* 65, 1–13. 10.1016/j.tourman.2017.09.012.

- Malhado, A. C. M. und Rothfuss, R. (2013): Transporting 2014 FIFA World Cup to sustainability: exploring residents' and tourists' attitudes and behaviours. *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure & Events*, 1–18. 10.1080/19407963.2013.801159.
- Peng, J., Zhi-cai, J. und Lin-jie, G. (2014): Application of the Expanded Theory of Planned Behavior in Intercity Travel Behavior. *Discrete Dynamics in Nature and Society*, 1–10. 10.1155/2014/308674.
- Reilly, J., Williams, P. und Haider, W. (2010): Moving towards more eco-efficient tourist transportation to a resort destination: The case of Whistler, British Columbia. *Research in Transportation Economics* 26 (1), 66–73. 10.1016/j.retrec.2009.10.009.
- Rhoden, S. und Kaaristo, M. (2020): Mobile landscapes and transport tourism: The visual experience of mobility during cruises and coach tours. *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality Research* 14 (3), 307–319. 10.1108/IJCTHR-01-2020-0036.
- Romão, J. und Bi, Y. (2021). Determinants of collective transport mode choice and its impacts on trip satisfaction in urban tourism. *Journal of Transport Geography* 94, 1–9. 10.1016/j.jtrangeo.2021.103094.
- Rohrmann, B. (1978): Empirische Studien zur Entwicklung von Antwortskalen für die sozialwissenschaftliche Forschung. *Zeitschrift für Sozialpsychologie* 9, 222–245.
- Ryan, M., Deegan, J., Moloney, R. und Sjöström, W. (2014): Niche Markets in Irish Tourism: The Case of North American Coach Tourists. *Irish Business Journal* 9 (1), 94–114. Verfügbar unter: <https://sword.cit.ie/cgi/viewcontent.cgi?article=1037&context=irishbusinessjournal>.
- Schoenau, M. und Müller, M. (2017): What affects our urban travel behavior? A GPS-based evaluation of internal and external determinants of sustainable mobility in Stuttgart (Germany). *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 48, 61–73. 10.1016/j.trf.2017.05.004.
- Schulz, A. (2019): Verkehrsträger. In: Schulz, A., Eisenstein, B., Gardini, M. A., Kirstges, T. H. und Berg, W. (Hrsg.): *Grundlagen des Tourismus*. 3. Auflage. Berlin, Boston, 193–270.
- Scott, D., Peeters, P. und Gössling, S. (2010): Can tourism deliver its “aspirational” greenhouse gas emission reduction targets? *Journal of Sustainable Tourism* 18 (3), 393–408. 10.1080/09669581003653542.
- Tang, X., Wang, D., Sun, Y., Chen, M. und Waygood, E. O. D. (2020): Choice behavior of tourism destination and travel mode: A case study of local residents in Hangzhou, China. *Journal of Transport Geography* 89. 10.1016/j.jtrangeo.2020.102895.
- Umweltbundesamt (2024). Treibhausgas-Emissionen im Personenverkehr. Verfügbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/emissionsdaten#verkehrsmittelvergleich_personenverkehr_tabelle. [Zuletzt geprüft am 18.04.2024].
- World Tourism Organization (UNWTO) und United Nations Environment Programme (UNEP) (2008): *Climate Change and Tourism - Responding to Global Challenges*. Madrid, Paris. Verfügbar unter: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284412341>. [Zuletzt geprüft am 18.04.2024].
- World Travel & Tourism Council (WTTC) (2022): WTTC unveils world-first global Travel & Tourism climate footprint data. Verfügbar unter: <https://wtcc.org/news-article/wttc-unveils-industry-leading-and-ground-breaking-global-travel-and-tourism-sustainability-data-291122>. [Zuletzt geprüft am 18.04.2024].
- Zamparini, L., Domènech, A., Miravet, D. und Gutiérrez, A. (2022): Green mobility at home, green mobility at tourism destinations: A cross-country study of transport modal choices of educated young adults. *Journal of Transport Geography* 103, 1–10. 10.1016/j.jtrangeo.2022.103412.
-