

Immer seltener mit dem Zug in den Urlaub

Die Entwicklung der Bahn als Urlaubsverkehrsmittel in Deutschland

Dr. Martin Lohmann ^a und P. Michael Link ^b

^a *Geschäftsführer des Instituts für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa (NIT), Kiel*

^b *freier Mitarbeiter des Instituts für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa (NIT), Kiel*

fw international, 17.09.1999

Die Bahn als einer der Wegbegleiter des deutschen Urlaubstourismus hat in den vergangenen Jahrzehnten mächtig an Terrain verloren. Wer diese Entwicklung umkehren will, übernimmt keine leichte Aufgabe. Lediglich bei den Kurzurlaubsreisen hielt sie ihren Marktanteil als Reiseverkehrsmittel mit leicht steigender Tendenz.

Zum Start der Bundesrepublik, im ersten Jahrzehnt nach dem Zweiten Weltkrieg, war die Bahn das wichtigste Reiseverkehrsmittel der Deutschen. Damals lagen die meisten Ziele der Urlaubsreisen im Inland (1954: 85 Prozent), und mehr als die Hälfte der Urlauber reiste mit dem Zug (1954: 56 Prozent). In den darauf folgenden Jahrzehnten hat sich die Situation allerdings grundlegend geändert. Seit 1954 hat sich die Zahl der Urlaubsreisenden mehr als vervierfacht (1998: 48,5 Mio. gegenüber 1954: 10,9 Mio.), von denen ein beachtlicher Teil sogar mehrmals verreist (1998: 11,6 Mio.). Im Gegenzug hat sich der Marktanteil der Bahn bei den Haupturlaubsreisen von 56 Prozent (1954) auf 6,2 Prozent (1998) verringert. Das Volumen reduzierte sich von 6,1 Mio. Haupturlaubsreisen mit der Bahn im Jahre 1954 auf drei Millionen Haupturlaubsbahnreisende 1998.

Erst nahm das Auto, dann das Flugzeug der Bahn Marktanteile ab

Zeitgleich mit dem Rückgang der Bahnreisen in den 60er Jahren erfolgte ein starker Anstieg der Pkw-Reisen: Deren Anteil nahm von 19 Prozent (1954) auf 60 Prozent (1968) zu. In den vergangenen 30 Jahren blieb der Anteil der Autourlauber mit kleineren Schwankungen relativ konstant. Ihre absolute Zahl stieg allerdings von zehn Millionen (1968) auf 23,2 Mio. (1998), weil sich die Zahl der Urlaubsreisenden in diesem Zeitraum fast verdreifachte. Der größte Gewinner der vergangenen drei Jahrzehnte war unter den Reiseverkehrsmitteln jedoch mit Abstand das Flugzeug: Benutzten 1968 nur fünf Prozent der Urlaubsreisenden den Ferienflieger, stieg der Anteil der Reisen mit dem Flugzeug als Hauptreiseverkehrsmittel auf 35,2 Prozent im Jahr 1998 (Abb. 1).

Doch nicht nur bei den Haupturlaubsreisen mit dem Zug hat es in den letzten Jahrzehnten eine rückläufige Tendenz gegeben. Auch bei den zusätzlichen Urlaubsreisen sank der Anteil der Bahnreisen von elf Prozent im Jahr 1987 auf acht Prozent im vergangenen Jahr. Ein ähnliches Bild ergibt sich für Kurzreisen (Reisen mit einer Dauer von zwei bis vier Tagen). Hier ging der Bahnanteil von zwölf Prozent im Jahr 1987 auf etwa sieben Prozent 1998 zurück.

Dabei hat gerade der Bereich Kurzreisen für die Bahn eine besondere Bedeutung: Ausgehend von einem jährlichen Kurzurlaubsreisevolumen von rund 60 Mio. Reisen und einem Marktanteil der Bahn von 6,9 Prozent in diesem Marktsegment in 1998, beträgt die Anzahl der Kurzurlaubsreisen mit der Bahn schätzungsweise etwa 4,1 Mio. Damit liegt die Zahl der Bahnkurzreisen in der gleichen Größenordnung wie die der längeren Urlaubsreisen mit dem Zug. Während jedoch der Marktanteil bei den längeren Urlaubsreisen stagniert, lässt

sich bei den Kurzreisen eine leicht steigende Tendenz feststellen. Anders als bei den Urlaubsreisen wird die Bahn für Geschäftsreisen noch wesentlich häufiger genutzt. Fast 32 Prozent der Geschäftsreisenden nutzten im vergangenen Jahr die Bahn als Verkehrsmittel bei ihren Dienstreisen.

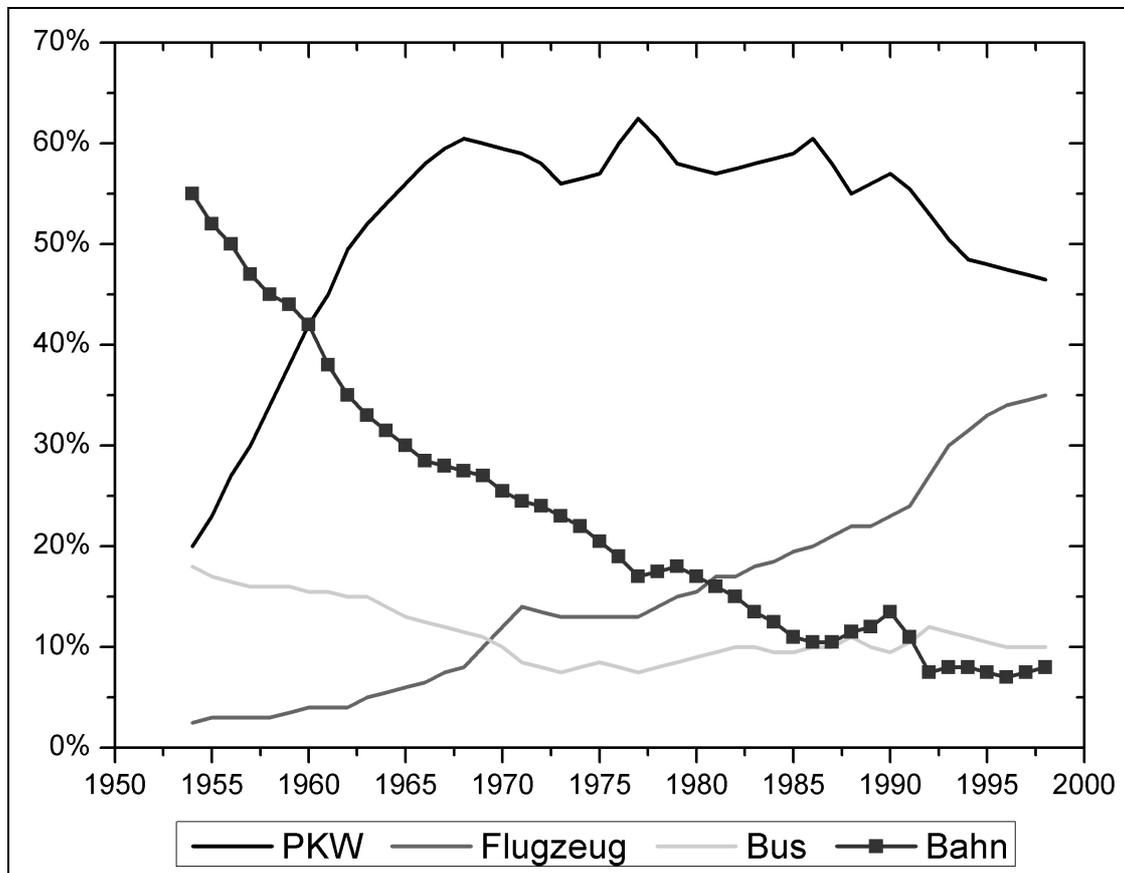


Abb. 1: Verkehrsmittel der Haupturlaubsreisen 1954-1998 (Quelle: 1954-1969: diverse Untersuchungen; 1970-1992: Reiseanalysen des StfT; 1993-1998: FUR 94-RA 99. Anmerkung: Bis 1988 nur ABL; ab 1990 ABL + NBL; Pkw auch einschließlich Wohnmobil, Wohnwagen, Kleinbus

Doch nicht nur die Zahl der Bahnreisen hat sich in den vergangenen Jahren auf deutliche Weise verändert, auch bei der Struktur der Bahnreisen hat es Verschiebungen gegeben. In den vergangenen 25 Jahren ist es zu einer starken Polarisierung in der Altersstruktur der Bahnreisenden gekommen. Besonders häufig gehören diese der Altersgruppe der über 60-Jährigen an. Ihr Anteil stieg von 40 Prozent im Jahr 1972 auf 52 Prozent im vergangenen Jahr. Die Zahl der Jugendlichen und jüngeren Erwachsenen, die mit der Bahn in den Urlaub fahren, war 1998 im Vergleich zu allen Reisenden (22 Prozent) mit 19 Prozent leicht unterdurchschnittlich. Die mittlere Altersgruppe von 30 bis 59 Jahren, die bei den Reisenden insgesamt die größte Gruppe stellen, ist mit lediglich 29 Prozent (alle Reisenden: 54 Prozent) unter den Bahnreisenden nur sehr schwach vertreten.

Dieser Strukturwandel auf der Kundenseite ist für die Bahn problematisch: War sie vor 25 Jahren vor allem für die mittleren und älteren Urlauberguppen interessant, so sind es heute hauptsächlich die über 60-Jährigen, die die Schiene sehr stark als Reiseverkehrsweg nutzen. Dass sich die Bahn nicht darauf verlassen kann, dass die „neuen Alten“ genauso mit dem Zug verreisen wie die vorherige Generation, zeigt sich darin, dass die absolute Zahl der Bahnreisen der über 60-Jährigen im Gegensatz zur Entwicklung des relativen Marktanteils in den vergangenen 26 Jahren um etwa ein Fünftel zurückgegangen sind.

Urlauber, die mit dem Zug in die Ferien fahren, organisieren ihre Reisen eher individuell, als dass sie sich einem Veranstalter anvertrauen. Nach einem Anstieg des Anteils der Pauschalreisen auf 35 Prozent im Jahr 1987 ist der Anteil dieser Organisationsform auf unter 20 Prozent im Jahr 1998 zurückgegangen. Auch der Anteil von Reisenden mit Kindern in der Bahn liegt weit unter dem Durchschnitt aller Reisenden. Bei den Reisen mit Kindern beträgt der Anteil des Schienenverkehrs nur drei Prozent.

Untersucht man die Ziele der Urlaubsreisen mit der Bahn, so zeigt sich deutlich, dass die Feriengebiete der Bahnurlauber sehr häufig im Inland liegen. Mehr als zwei Drittel der Bahnreisen führten im vergangenen Jahr zu Inlandszielen (69 Prozent), während der Anteil der Inlandsreisen unter allen Reisenden des Weiteren lediglich bei 28 Prozent liegt.

Auslandstourismus entzog der Bahn Reisende

Ein Grund für die Marktanteilsverluste der Bahn sind die Veränderungen bei den Reisezielpräferenzen der Deutschen. In den vergangenen Jahren hat sich der Anteil der Reisen ins Ausland stetig erhöht, speziell die Mittelmeer-Länder sind bei den Deutschen als Urlaubsziel sehr beliebt. Gerade bei Auslandsreisen (drei Prozent) und insbesondere bei Reisen in die Mittelmeer-Region spielt die Bahn mit einem Marktanteil von einem Prozent als Verkehrsmittel nur eine marginale Rolle. Einen überdurchschnittlichen Marktanteil hat die Bahn mit 15 Prozent bei den Inlandsreisen und vor allem bei Urlaubsfahrten in die Mittelgebirgsregionen (14 Prozent). Diese Marktsegmente weisen in der jüngeren Vergangenheit jedoch eher rückläufige Tendenzen auf.

Als Ursachen für diese Veränderung in der Zielgebietspräferenz kommen zum einen ein Wandel der touristischen Wertvorstellungen und zum anderen die positive wirtschaftliche Entwicklung in den vergangenen Jahren in Betracht. Heutzutage sind zahlreiche Urlauber in der Lage, sich auf Grund einer soliden finanziellen Situation und eines entsprechend vielfältigen touristischen Angebots lang gehegte Urlaubswünsche zu erfüllen. Es ist davon auszugehen, dass die Bahn bei den meisten dieser Reisen als Verkehrsmittel schlicht nicht mehr in Betracht kommt.

Die geänderte Reisezielwahl allein ist aber als Erklärung für die Rückgänge der Bahn nicht ausreichend. Wenn man die Reiseziele im Einzelnen betrachtet, zeigt sich, dass der Zug insgesamt seltener als Reiseverkehrsmittel gewählt wird. Zum Beispiel fuhr 1972 noch ein Drittel der deutschen Haupturlaubsreisenden auf dem Schienenweg zu seinen Zielen im Inland. Im Jahr 1987 waren es nur noch knapp 20 Prozent. Bis 1998 sank der Anteil sogar auf unter 16 Prozent.

Wahrscheinlich spielen mehrere Faktoren für diesen Rückgang eine bedeutende Rolle: Da ist einerseits die sehr gute Ausstattung der bundesdeutschen Haushalte mit Pkw, die eine Folge der guten gesamtwirtschaftlichen Situation in der jüngsten Vergangenheit ist. Oftmals wird das Auto nicht nur wegen der größeren Bequemlichkeit (Gepäck, kein Umsteigen, Verkehrsmittel am Urlaubsort) gewählt, sondern auch aus psychologischen Gründen: Die Benutzung der Bahn mag für viele gleichbedeutend mit der Aufgabe der eigenen Kontrolle über den Reiseverlauf und die Flexibilität am Urlaubsziel sein, die der Reisende beim Auto zu haben glaubt.

Spezieller Saisonverkehr lohnt sich für die Bahn häufig nicht

Außerdem kann ein recht hohes Preisniveau der Bahn eine Rolle spielen. Auf der anderen Seite ist auch die manchmal mangelhafte Anbindung der Feriengebiete an große Bahnstrecken sowie an den regionalen Nahverkehr von Bedeutung. Bei aller Kritik, die man

an dieser Entwicklung äußern kann, stellt sich natürlich die Frage, ob es für die Bahn vernünftiger wäre, für nur wenige Ferienmonate im Jahr eine ansonsten kaum benutzte Bahnstrecke in Betrieb zu halten, um auf diese Art und Weise Urlaubsreisende für dieses Verkehrsmittel zu gewinnen.

Touristische Chancen ergeben sich des Weiteren im kombinierten Verkehr: mit dem Zug zum Flughafen, mit dem Autozug zur Reduzierung der selbst zu fahrenden Strecke, mit dem Fahrrad in der Bahn und schließlich bei der Verknüpfung von Bahn- und Mietwagennutzung. Darüber hinaus ist es möglich, durch eine Verbesserung des allgemeinen Service Kunden zu halten oder zu gewinnen. Hier ist in der letzten Zeit schon eine Menge geschehen. In Zukunft wird allerdings die weitere Verkürzung der realen Reisezeiten (die wichtiger ist als das Erzielen beeindruckender Höchstgeschwindigkeiten) eine tragende Rolle spielen. Ein zukünftiger Erfolg der Bahn im Urlaubsreisemarkt wird sich jedoch durch Technik und Marketing allein nicht einstellen. Auch eine intensivere Unterstützung von Seiten der Politik wird erforderlich sein, wenn eine teilweise Verlagerung des Urlaubsreiseverkehrs zurück auf die Schiene bewirkt werden soll.