

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/321161012>

Wohnmobile in Innsbruck–Problem und Chance Studie für die Stadt Innsbruck und den Tourismusverband Innsbruck Wohnmobile in Innsbruck–Problem und Chance 1. Problemstellung

Book · November 2007

CITATIONS
0

READS
777

1 author:



Axel Borsdorf
University of Innsbruck

309 PUBLICATIONS 2,412 CITATIONS

SEE PROFILE

Some of the authors of this publication are also working on these related projects:



Mountains [View project](#)



Urban Geography [View project](#)

Wohnmobile in Innsbruck – Problem und Chance

Studie für die Stadt Innsbruck und den Tourismusverband Innsbruck



O.Univ.-Prof. Dr. Axel Borsdorf
Forschungsstelle für Gebirgsforschung: Mensch & Umwelt
Österreichische Akademie der Wissenschaften
und
Institut für Geographie
Leopold-Franzens-Universität Innsbruck

Wohnmobile in Innsbruck – Problem und Chance

1. Problemstellung	3
2. Wohnmobil-Forschung: State of the Art und Begriffe	5
3. Entwicklung des Bestandes von Wohnmobilen in wichtigen Quellländern des Wohnmobiltourismus	6
4. Strukturdaten zum Reisemobil-Tourismus	7
5. Vor- und Nachteile des Wohnmobiltourismus für die Kommunen	9
6. Offene Fragen	10
6.1. Besonderheiten des Wohnmobiltourismus	10
6.2. Wertschöpfung aus dem Wohnmobil-Tourismus	13
6.3. Erfahrungen in den Nachbarländern	14
6.4. Anforderungen für den Wohnmobil-Stellplatz	17
6.5. Saisonalität der Nachfrage?.....	18
6.6. Bedarf für Wohnmobil-Stellplätze in Innsbruck.....	19
6.7. Kosten-Nutzen-Relation.....	20
6.8. Rechtliche Voraussetzungen	22
6.9. Konkordanz mit Tourismus-/Wirtschaftsleitbild	22
7. Maßnahmen	24
7.1. Suche geeigneter Standorte	24
7.2. Infrastruktur und Management.....	26
6.3. Maßnahmen zur optimierten Kaufkraftabschöpfung	27
Literatur	30
Anhang	33
Planungshilfe für Wohnmobilstellplätze	34

Alle Fotos: © A. Borsdorf

Kontakt: axel.borsdorf@uibk.ac.at
Tel.: 0512-507-5400 und 5401

1. Problemstellung

Die Wohnmobilbranche boomt. Allein in Deutschland bewegen sich 1,1 Mio. Deutsche in Urlaub und Freizeit mit dem Reisemobil, dort sind gut 450.000 Wohnmobile zugelassen. Auch in Italien und Frankreich hat sich der Wohnmobiltourismus stürmisch entwickelt. Allein in diesen drei Ländern, klassischen Quell-Ländern des Innsbrucker Städtetourismus, liegt die Zahl der zugelassenen Reisemobile (ohne Camping-Busse) bei knapp 0,8 Mio Fahrzeugen.

In den genannten Ländern ist in den letzten Jahrzehnten ein flächendeckendes Netz von kommunalen und privaten Stellplätzen (Übernachtungsplätze) für Wohnmobile entstanden. Ursache hierfür ist einerseits die prinzipielle Unverträglichkeit von Reisemobil und Wohnwagen oder Zelt auf Campingplätzen (siehe unten), die Nachfrage nach ortszentrumsnahen Übernachtungsplätzen bei den Wohnmobiliten (Campingplätze liegen meist außerhalb) und der Wunsch nach Abschöpfung der erheblichen Kaufkraft der meist wohlhabenden Wohnmobilbesitzer durch die örtliche Wirtschaft bzw. die Kommune. Der jährlich vom ADAC in Deutschland herausgegebene „Stellplatzführer“ verzeichnet in seinem Jahrgang 2004 insg. über 1200 solcher Übernachtungsplätze. Die Zahl der Stellplätze in Italien und in Frankreich liegt ähnlich hoch, auch dort liegen entsprechende „Führer“ vor. In allen Ländern ist eine rasante Entwicklung zu verzeichnen: In Deutschland wurden 1990 nur 70 freie, mehrheitlich kommunale Stellplätze gemeldet, 2000 waren es 1.400 Plätze, zwei Jahre später 1700 Plätze (plus 620 Plätze auf Bauernhöfen), 2007 werden es 2000 sein, wobei die Zahl der bäuerlichen Stellplatzanbieter in etwa gleich geblieben ist. Von diesen verzeichnet der ADAC Stellplatzführer 1200 getestete und prädikatisierte Plätze, der pro-mobil Stellplatz-Atlas etwa 1800, der Reisemobil-Atlas sogar 3800. Im ADAC-Atlas sind in Bayern bietet 285, in Baden-Württemberg noch einmal 179 Übernachtungsplätze verzeichnet (Stand: 2003). In 30 europäischen Ländern werden von Total Mobil 6.000 Stationen mit 73.000 Einzelstellplätzen gelistet. Österreich, und insbesondere Tirol, haben bislang vom Trend des Wohnmobiltourismus nicht profitiert. Im Gegenteil: Durch restriktive Maßnahmen und Abstrafungen hat sich insbesondere Tirol einen schlechten Ruf erworben. In verschiedenen Reisemobilführern und in den einschlägigen Zeitschriften (Promobil, Reisemobil International) wird regelmäßig vor der Saison vor Übernachtungen in Tirol gewarnt. Dementsprechend werden die beiden Innsbruck-nahen Stellplatz-Angebote (in Kranebitten und Hall) im Verhältnis zu den grenznahen Stellplätzen in Füssen, Garmisch-Partenkirchen, Kochel und Bad Tölz nur schlecht angenommen.

Auf der anderen Seite ist die Landeshauptstadt Innsbruck zu bestimmten Jahreszeiten (Sommer, Advent, Winter) das Ziel vieler, vor allem italienischer Wohnmobile, die sich – oft unter

Berufung auf die Sprachkenntnis – über alle Verbote hinwegsetzen und auf normalen innerstädtischen Parkplätzen übernachten. Die „Wohnmobil-Italiener“ werden freilich als Touristen wenig geschätzt. Das wilde Parkieren trägt dazu bei, erstaunlicherweise wird aber vielfach auch das Verhalten der italienischen Gäste kritisiert. Dies resultiert daraus, dass Italiener – seien es Wohnmobilisten oder Hotelgäste – kaum Trinkgelder geben. Die Kritik trifft – ungerechtfertigter Weise – vor allem die Wohnmobilisten, weil sie als „Billigheimer“ angesehen werden und ihnen nachgesagt wird, dass sie ohnehin alle Esswaren im mobilen Heim mitbrächten. Einer Überprüfung hält dieses Vorurteil jedoch ebenso wenig stand, wie das vom prinzipiellen „Geiz“ der Italiener: Werden diese freundlich bedient, so können auch sie großzügig sein.

In Innsbruck sind jedoch deutsche und niederländische Wohnmobile – von wenigen Ausnahmen abgesehen – nicht anzutreffen. Dass hier jedoch Potentiale bestehen, belegt ein Rosenheimer Wohnmobil: Seine Besitzer haben ein Theaterabonnement und übernachten regelmäßig in Theaternähe und speisen in einem Altstadtlokal. Das Beispiel belegt, dass auch bei deutschen Reisemobilisten eine erhebliche Wertschöpfung erzielt werden kann.

In Deutschland wird das jährliche Ausgabevolumen von Wohnmobilisten auf über 1 Mrd. Euro geschätzt (Krüger 2002, S. 295), von denen freilich nur 280 Millionen € in Deutschland ausgegeben werden, davon 185 Mio. € bei Kurz- und Wochenendreisen (durchschnittlich 2,5 Tage). Aufgrund der bislang restriktiven Haltung österreichischer Kommunen muss aber angenommen werden, dass nur ein sehr geringer Anteil der deutschen Reisemobil-Kaufkraft in Österreich gebunden werden kann.

Aus verschiedenen Gründen erscheint es daher sinnvoll, offizielle Stellplätze für Wohnmobile in Innsbruck zu schaffen. Dies sind:

- die Konfliktminderung von Anwohner und wild parkenden Wohnmobilisten
- die Kanalisierung des Wohnmobilverkehrs auf wenige Zufahrtstraßen zu den Stellplätzen, um den Stadtverkehr flüssig halten zu können
- die Bindung von Kaufkraft der Wohnmobilisten an den Wirtschaftsstandort Innsbruck und die optimierte Wertschöpfung aus diesem Tourismussegment

Aus diesen Gründen haben die Stadt Innsbruck und der Tourismusverband Innsbruck den Berichtersteller beauftragt, eine Studie zu erstellen, in der

- die Potentiale des Wohnmobiltourismus für Innsbruck aufgezeigt,
- offene Fragen geklärt
- und Maßnahmen für die Schaffung von Übernachtungs- oder/und Stellplätzen vorgeschlagen werden.

2. Wohnmobil-Forschung: State of the Art und Begriffe

Wohnmobilmforschung

Obwohl die Wohnmobil-Branche in Europa seit Jahrzehnten in ungebrochenem Aufschwung ist, fehlt es bis heute an wissenschaftlichen Untersuchungen. Überraschenderweise haben sich nur zwei Autoren mit dem Thema auseinandergesetzt, und zwar aus geographischer und sozialpsychologischer Sicht Rainer Krüger (2002) und aus wirtschaftswissenschaftlicher Sicht Gerd Peters (2001). Einen Überblick hat bereits 1997 A. Hierhammer geliefert. Dabei fehlt es nicht an Daten, die regelmäßig von den Verbänden der Tourismus- und Reisemobilbranche veröffentlicht werden (VDWH, EMHC, DFV, FUR u.a.). Regionalwirtschaftliche Untersuchungen oder kommunalpolitische Analysen fehlen bislang jedoch völlig. Die vorliegende Studie betritt daher Neuland, wenn es um die Einschätzung der Potentiale des Reisemobilverkehrs für die Stadt Innsbruck geht.

Begriffsklärungen

In der vorliegenden Studie werden die Begriffe Wohnmobil, Reisemobil und Motorcaravan synonym verwendet. Dabei handelt es sich um Multifunktionsfahrzeuge mit festeingebautem oder abnehmbarem Sonderaufbau, die die Fortbewegung mit eigenem Motor, die Zubereitung von Speisen, das Übernachten sowie das Waschen und Duschen im Fahrzeug erlauben. Zu den gebräuchlichsten Formen gehören das vollintegrierte Wohnmobil, das teilintegrierte Wohnmobil, das Alkoven-Wohnmobil (sog. „Nasenbär“), aber auch der Kastenwagen (sog. „Bus“) und der Pick-Up. Sonderformen sind das Freizeitmobil (sog. „Campingbus“) und das Büro-Mobil. Im Campingbus und in Büro-Mobil sind nicht immer alle Funktionen, die das Mobil autark machen, vorhanden (oft keine Dusche, keine eingebaute Toilette, manchmal auch keine Küche). Sie werden daher in der vorliegenden Studie vernachlässigt. In dieser Studie nicht behandelt werden andere Freizeit- und Campingfahrzeuge, insbesondere die nicht motorisierten Wohnwagen (Wohnanhänger, Caravan, Klappcaravan, Zeltanhänger) und die Mobilheime.

3. Entwicklung des Bestandes von Wohnmobilen in wichtigen Quellländern des Wohnmobiltourismus

Die stürmische Entwicklung des Wohnmobil-Segments im Fremdenverkehr lässt sich aus den Bestands- und Zulassungszahlen von Reisemobilen nachweisen. Im Folgenden wird die Entwicklung in ausgewählten europäischen Ländern dokumentiert, die für den Innsbruck-Tourismus als Quellländer in Frage kommen.

	Bestand Zulassungen				
	1998	1991	1996	1998	2000
Deutschland	443.000	21.700	12600	13800	18350
Österreich	15000	1260	800	560	650
Italien	119000	9700	5100	7700	8850
Frankreich	185000	6200	6600	8300	12300
Schweiz	20000	1100	780	760	930
Niederlande	10000	450	250	400	750
Belgien	16000	550	1100	1120	1400
Großbritannien	75000	3500	3500	4500	4800
Schweden	15000	780	170	700	1050
Gesamt	898.000	45.240	30900	37840	49080
Gesamtbestand 2000					947.080

Tabelle 1: Bestand und Neuzulassungen von Wohnmobilen 1991-2000, nach Krüger 2002, S. 303

Die Entwicklung ist seither noch weitergegangen. Insbesondere ist in den Niederlanden gerade in den letzten Jahren ein starker Boom zu verzeichnen. Es kann davon ausgegangen werden, dass heute eine gute Million Motor-Caravans in wichtigen Quellländern des Tirol-Tourismus zugelassen sind.

4. Strukturdaten zum Reisemobil-Tourismus

Eine im Jahre 2002 durchgeführte repräsentative Befragung von 1381 Reisemobilhaushalten in Deutschland hat folgende Erkenntnisse zur *sozio-demographischen Struktur* der Wohnmobilisten erbracht: 80 % der Befragten leben in einem Zwei-Personen-Haushalt, in lediglich 10 % der Fälle gehören zwei oder mehr Kinder zum Haushalt. Mehr als zwei Drittel der Motorcaravaner sind älter als 50 Jahre. Zwei Drittel verfügen über ein monatliches Nettoeinkommen von mehr als 2000€, ein Drittel gar von mehr als 3000 €. 93 % besitzen ein eigenes Wohnmobil (Obier & Peters 2003, S. 11).

Der große Anteil zu zweit reisender, älterer Reisemobiltouristen ist auch für die *Hauptreisezeiten* verantwortlich. Der stärkste Monat für den Beginn langer Reisen ist der Mai. Alle anderen Monate im Zeitraum April bis Oktober sind nahezu gleich stark (Obier & Peters 2003, S. 29). Die schwächsten Monate sind Jänner, Feber und November. Dies zeigt aber, dass Motorcaravaner nicht nur in der Hauptsaison unterwegs sind, sondern vor allem auch in der Vor- und Nachsaison und somit zu einer gleichmäßigen Auslastung der Urlaubsregionen beitragen.

Nach *Reisedauer* wird die Kurzreise (5-10 Tage: 70 % der Nennungen) bevorzugt, 54 % sind oft bis zu 15 Tage, 53 % bis zu 30 Tage unterwegs, 16 % auch länger. Mehr als die Hälfte der Befragten (52 %) unternimmt zwei bis drei Urlaubsreisen (Reisen mit mehr als 5 Tagen) pro Jahr, ein knappes Drittel (29 %) vier bis fünf Reisen und noch ein Zehntel sechs Fahrten und mehr. Hinzu komme die Kurzreisen. Ein Drittel unternimmt jährlich vier bis fünf, ein Viertel sechs bis zehn und 17 % der Reisemobilisten sind gar mehr als elf Mal pro Jahr auf „Spritztour“. Für solche Kurzreisen werden von 26 % bis zu 120 Minuten Anfahrtszeit, von 32 % 180 Minuten, von manchen auch noch mehr in Kauf genommen.

Für Innsbruck ergibt sich daraus, dass die Stadt durchaus im Radius von Kurzreisen aus München, Verona, Zürich und Linz liegt.

Die *regionalen Präferenzen* der deutschen Motorcaravaner liegen im Heimatland (89 %), Frankreich (45 %) und Italien (42 %) folgen an zweiter Stelle, gefolgt von Skandinavien, Spanien und Kroatien. Österreich, in anderen Tourismussparten ein bevorzugtes Ziel der Deutschen, folgt erst an siebter Stelle: Nur 7 % der Reisemobilisten geben an, dass sie dort gern urlauben.

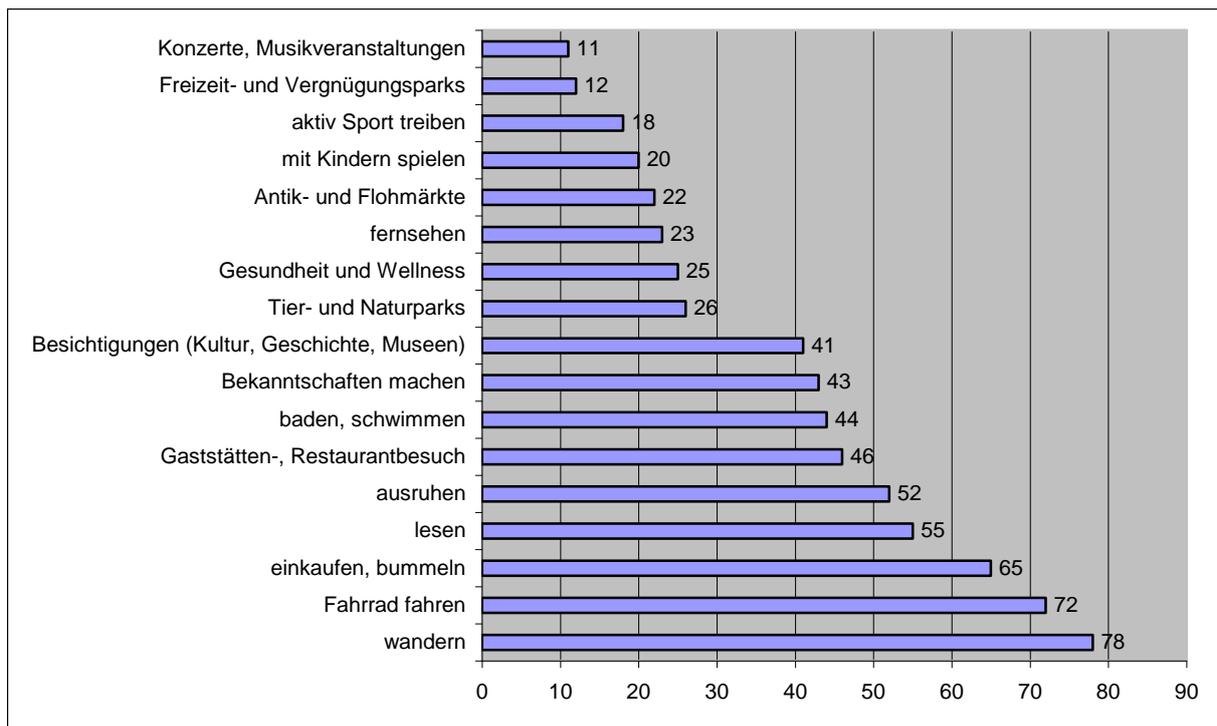


Abbildung 1: Aktivitäten der Reisemobilisten in %, Datenquelle: Obier/Peters 2003, S. 32

Reisemobiltouristen zeichnen sich durch ein breites *Aktivitätsspektrum* in der besuchten Region aus. Fast vier Fünftel gehen Wandern, 72 % fahren Rad, zwei Drittel nennen Einkaufen als sehr häufige oder häufige Aktivität, die Hälfte geht sehr häufig bis häufig in ein Restaurant. Auch die lokalen Sehenswürdigkeiten werden von vielen oft besucht. Ein Viertel der Motorcaravaner nutzt das Gesundheits- oder Wellnessprogramm der Urlaubsregion, ein klarer Beleg für die hochwertige Zielgruppenstruktur dieses Marktsegments (Obier & Peters 2003, S. 33).

Der typische Reisemobilist...

- reist zu zweit
- ist über 50 Jahre alt
- hat ein mittleres bis hohes Einkommen
- bewegt sich aktiv in der Besuchsregion
- wandert und fährt gern Rad
- kauft gern ein
- liebt Kultur und Geschichte
- mag gutes Essen und Wellness
- gibt knapp 50 Euro/Tag in der Region aus
- bevorzugt kommunale Stellplätze
- macht 4-5 Kurzreisen im Jahr
- macht 2-4 Urlaubsreisen pro Jahr
- ist von März-Oktober und im Dezember unterwegs
- meidet bislang Österreich
- fühlt sich als „Vagabund“

5. Vor- und Nachteile des Wohnmobiltourismus für die Kommunen

Der Wohnmobil-Tourismus ist umstritten. Vielfach herrschen in Gemeinden große *Vorbehalte*. Ein Indikator für eine derartige Grundeinstellung sind die Einfahrtstore zu öffentlichen Parkplätzen, die eine Durchfahrtshöhe von 2 m oder 2,10 m aufweisen und somit zwar noch Campingbusse mit Klappdach (Höhe ca. 2 m), aber keine Reisemobile durchlassen. Von diesen Gemeinden wird zumeist ins Feld geführt, dass Wohnmobilisten kein Geld in der Gemeinde lassen, die Parkplätze verschmutzen, Schmutzwasser und Fäkalien „wild“ entsorgen und für Geräuschbelästigung bei den Anwohnern verantwortlich sind. Z.T. wird auch das Argument des „unlauteren Wettbewerbs“ von kommunalen Reisemobilhäfen gegenüber den etablierten Campingplätzen ins Feld geführt (Lang 2001).

Andere Kommunen dagegen setzen auf den Reisemobil-Tourismus und öffnen sich gezielt mit einem auf die Wohnmobile abgestimmten *Angebot*. Dort werden Wertschöpfungspotentiale gesehen. Vielfach gibt sich die Gemeinde auch ein Image als „wohnmobilfreundliche Gemeinde“ und setzt auf den belebenden Faktor der mobilen Gäste, die tagsüber und abends die Lokale und Geschäftsstraßen füllen und dazu beitragen, die touristische Infrastruktur besser zu nutzen. Sie zählen auch auf den Multiplikator- und Werbeeffect, wenn Wohnmobilisten in ihre Heimatgemeinden zurückkommen und von ihren positiven Erfahrungen an den Gaststandorten berichten.

Innsbruck gehört bislang zu den „wohnmobil-kritischen“ Gemeinden. Tatsächlich sind die Erfahrungen auch nicht gut, weil bislang

- der Wohnmobilverkehr unkanalisiert verläuft
- die Mobile die Straßen verstopfen
- wild parken und dabei Anrainer und Durchgangsverkehr belästigen
- mangels Entsorgungseinrichtungen zuweilen „wild“ Müll und Schmutzwasser entsorgen
- die Kaufkraft nur unzureichend abgeschöpft wird und die Wertschöpfung nicht erkennbar ist
- Hoteliers im Wohnmobil Konkurrenz erkennen.

6. Offene Fragen

6.1. Besonderheiten des Wohnmobiltourismus

Die mittlere Verweildauer der Gäste auf *Campingplätzen* (ohne sog. „Dauercamper“) liegt bei etwa acht Tagen. Da hierbei auch die Transit-Übernachtungen eingerechnet sind, kann davon ausgegangen werden, dass Gäste oft auch für zwei, drei oder vier Wochen bleiben. Die Einrichtung des Zeltes und mehr noch die Aufstellung eines Vorzeltes bei Wohnwagen bedeutet einen Aufwand, der sich nur bei längerem Aufenthalt rentiert. Für die Mobilität sorgt das mitgeführte Automobil, mit dem Einkäufe und Besichtigungstouren erledigt werden. Vielfach werden die Autos auf gesondertem Parkplatz nahe der Platzeinfahrt geparkt, um Zelte und Wohnwagen vor Lärm zu schützen.

Wohnmobile dagegen bleiben vielfach nur eine Nacht. Wenn kein Motorroller oder Kleinst-Auto mitgeführt wird, kann Mobilität nur mit dem Mobil erfolgen, was schon tagsüber, vor allem aber abends (Restaurantbesuch) zu erheblichen Lärmbelästigungen bei den Wohnwagen- oder Zeltbesatzungen führt. Wohnmobile sind daher weniger für einen langen Aufenthalt, als vielmehr für Touren mit täglich wechselnden Übernachtungsorten geeignet.

Wohnwagen und Zelte sind hinsichtlich ihrer Ver- und Entsorgung in unterschiedlicher Weise eingeschränkt: Zelte sind gänzlich auf Toiletten und nahe Wasserzapfstellen angewiesen, Wohnwagen benötigen immer einen Stromanschluss, da sie nur über das Zugfahrzeug mit 12-Volt-Strom versorgt werden können (zu vernachlässigen sind die „autarken“ Wohnwagen mit eigener Stromversorgung und geschlossenem Abwassersystem, die sich am Markt nicht durchsetzen konnten). Sie haben in der Regel einen Wassertank (Kanister) mit 10-15 Litern Inhalt und entsorgen Schmutzwasser in der Regel über einen untergestellten offenen Eimer. Im Unterschied zum Zelt verfügen sie zu über 90 % über eine Chemietoilette mit transportablen Deponiebehälter, der über einen eigenen Chemie-Tank auf dem Campingplatz entsorgt werden muss.

Reisemobile sind dagegen weitgehend *autark*. Sie haben eine separate Stromversorgung, die zuweilen sogar über Photovoltaik-Zellen geladen wird. Ihre Wassertanks umfassen mind. 100 Liter, ebenso die (geschlossenen) Abwassertanks. Die Toilettenanlagen sind ähnlich denen der Wohnwagen, haben aber meist größere Tanks, und ihre Spülung erfolgt über die normale Trinkwasseranlage. Vielfach werden sie nicht chemisch desinfiziert, sondern sind mit Bio-Technologie ausgestattet, so dass die Entsorgung nicht über Sondermüll erfolgen muss. Wohnmobile benötigen daher nur alle zwei bis drei Tage eine Versorgungs-

/Entsorgungsstation, müssen diese – im Unterschied zu den Wohnwagen mit ihren Kanistern und Eimern – jedoch anfahren, da die Tanks fest eingebaut sind.

Wohnwagen- und Zeltbesetzungen sind *soziodemographisch* wie folgt zu beschreiben: Mehrheitlich handelt es sich um junge Leute und Ehepaare mit Kindern, mittlere Einkommensschichten und naturorientierte Menschen. Sie orientieren sich an den Schulferien und sind daher ausgesprochen saisonale Nachfrager. Sie wählen die Campingplätze vor allem nach naturräumlichen Gesichtspunkten (reizvolle Lage, „Amenities“), aber auch nach der Ausstattung (Hallenbad, Freibad, Duschen, Küchen etc.) aus. Ihr Leitbild ist – unausgesprochen – die „Verhäuslichung in der Fremde“. Ihr Leben ist auf die Arbeit zentriert, Freizeit dient der Kompensation und Reproduktion der Arbeitskraft. Im Urlaub achten sie daher auf Sicherheit, Sauberkeit (sanitäre Infrastruktur), Geselligkeit, Service und Freizeitangebot (Animation etc.).

Wohnmobilbesetzungen dagegen sind mehrheitlich ältere Menschen, sie reisen oft zu zweit (Ehepaare), verfügen über mittlere bis hohe Einkommen. Sie sind viel unterwegs, vor allem auch in der Nebensaison. Neben der Liebe zur Natur werden sie durch ein starkes Kulturinteresse (Städtetourismus, Besichtigungen, Kulturevents, „Ausgehen“) gekennzeichnet. Dies bedingt eine gewisse Vorliebe für städtische, zentrumsnahe Übernachtungsplätze. Die Ausstattung dieser Stellplätze spielt keine große Rolle, da es unterwegs ausreichende Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten gibt. Ihr Lebensentwurf (bei noch erwerbstätigen Wohnmobiliten) ist durch eine ständige Verschränkung von Arbeit und Freizeit oder durch eine genussvolle Erlebniskultur (bei Pensionisten) gekennzeichnet, die auf Individualisierung und Selbstverwirklichung zielt. Für sie ist die Möglichkeit des spontanen Ortswechsels („Freiheit“) wichtig, die Erlebnisorientierung. Sekundär wird auch von ihnen Geselligkeit und Sicherheit geschätzt.

Aus alledem folgt, dass die Segmente Wohnwagen/Zelt und Reisemobil *sehr unterschiedliche Formen des Reisens* darstellen, sehr unterschiedliche Ansprüche haben und daher nach je spezifischen Angeboten verlangen. Krüger (2002, S. 117) geht davon aus, dass es sich um sehr unterschiedliche „Lebenswelten“ handelt. Demnach ist der normale „Camping-Tourismus“ – ähnlich wie der Hotel-Tourismus – noch der „Moderne“ (Lebensform „Tourist“) verhaftet, der Wohnmobil-Tourismus erfüllt dagegen schon alle Kennzeichen der „Postmoderne“ (Lebensform „Vagabund“). Wenn diese Analyse stimmt, dann wird mittel- und langfristig der Reisemobilverkehr noch deutlich zunehmen, der traditionelle Campingverkehr wie aber auch der Hotel-Tourismus eher stagnieren oder abnehmen.

Vorform: Zelt, Schafsack	Campingplatz	Wohnmobil-Stellplatz	Freies (wildes) Stehen
Kein Wohnwagen oder Reisemobil	Wohnwagen, Reisemobil	Wohnmobil	Wohnmobil, Campingbus
Naturverbundenheit Zivilisationsferne Ungebundenheit Unverhersagbarkeit kultur- und gesellschaftskritische Grundhaltung Risiko-/Abenteuerfreude	Verhäuslichung in der Fremde Ausgleich von Vertrautem und Fremdartigen Sicherheit	Tramper: Viel unterwegs, häufiger Ortswechsel Wenig Festlegung Offenhalten neuer Optionen mittleres Sicherheitsbedürfnis	Ähnlich Vorform Zum Teil Aussteiger freiwillige oder zwangsweise Überlebensstrategie Risiko-/Abenteuerfreude
	Leben durch Arbeit zentriert Freiheit als Kompensation Reproduktion der Arbeitskraft	↔	Leben als permanente Verschränkung von Arbeit und Freizeit
	→ Zunehmende Individualisierung und Selbstverwirklichung →		
	Identität in der Moderne		Postmoderne Leitvorstellung
	"Tourist"	↔	"Vagabund"
	Prioritäten: Sicherheit Sanitäre Infrastruktur Geselligkeit Service und Freizeiteinrichtungen	Prioritäten: Möglichkeit spontaner Ortswechsel individuelles Stehen Erlebnisnähe, Kultur Ver- und Entsorgung episodisch: Geselligkeit Mindestmaß Sicherheit	Prioritäten: Naturnähe individuelles Stehen kein Kontakt mit anderen Abenteuer

Tabelle 2: Lebenswelten im mobilen Tourismus im Spiegel des Stellverhaltens (verändert nach Krüger 2002, S. 117)

Natürlich gibt es „den Wohnmobilisten“ nicht, ebenso wenig wie „den Campingtouristen“. Tabelle 2 kann demnach nur Anhaltspunkte liefern. Natürlich besucht ein Teil der Motorcaravaner auch Campingplätze, sehr gern solche, auf denen separate Zonen für Reisemobile ausgewiesen sind, um die Probleme mit den anderen Campern zu minimieren. Das andere Extrem bilden solche Wohnmobilisten, die ausschließlich „frei“ stehen und nicht einmal kommunale Reisemobilhäfen akzeptieren. Die Aussage eines Motorcaravaners „*Mein Mobil hat noch keinen Campingplatz von innen gesehen!*“ kann hierfür als typisch gelten. Zwischen beiden Extremen befinden sich jene, die ab und zu einen Campingplatz aufsuchen und sonst gern auf kommunalen oder privaten Mobil-Stellplätzen stehen.

Das bedeutet auch, dass mit der Anlage eines kommunalen Reisemobilhafens in Innsbruck das **Problem des „freien“ (wilden) Stehens** nicht ganz aus der Welt geschafft ist. Daher sollten in einem Maßnahmenkatalog auch solche Schritte erwogen werden, das in Innsbruck als

Problem gesehene wilde Parkieren in der Stadt zu unterbinden bzw. in einer akzeptablen Form zu regeln.

6.2. Wertschöpfung aus dem Wohnmobil-Tourismus

Fachleute schätzten 2002 die *Ausgaben* pro Wohnmobil und Kurzreise auf 150 € (Krüger 2002, S. 295). Dabei gehen sie von Tagesausgaben pro Person in Höhe von 30 € aus. Andere Schätzungen liegen noch deutlich höher (Obier Peters 2003, S. 34: 45 €/Person und Tag), wobei diese längere Reisen einbeziehen (dabei werden natürlich mehr Versorgungseinkäufe nötig, und das Tanken muss notwendigerweise unterwegs, also in den bereisten Regionen, erfolgen). Diese Schätzungen bewegen sich zwischen 37 und 50 € pro Person. Alle Schätzer sind sich darüber einig, dass die durchschnittlichen Tagesausgaben von Wohnmobilisten deutlich über denen der Wohnwagenbesatzungen liegen (in einer Schätzung des DFV von 1997: Wohnwagen-Tagesausgaben pro Person 35 DM, Wohnmobil pro Person 60 DM). Diese Ausgaben verteilen sich in etwa wie in Abb. 1 angegeben, wobei die mobilen Kosten für Gas, Wasser, Entsorgung, Treibstoff eingerechnet sind.

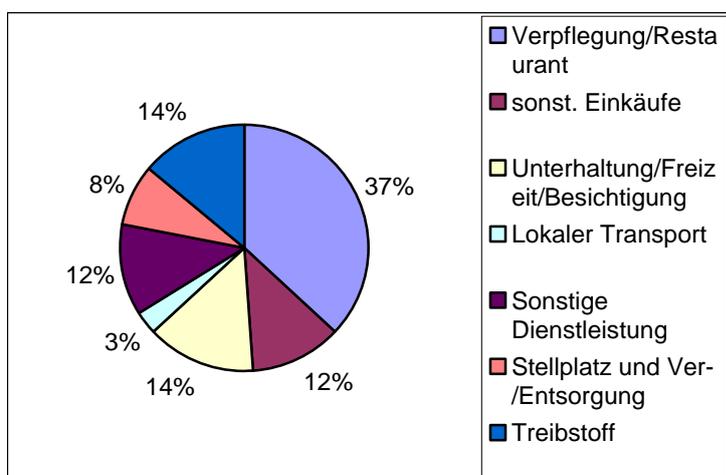


Abbildung 2: Ausgabenstruktur von Wohnmobilisten (eigene Schätzung nach Angaben in CC-Bank 2001, Krüger 2002, Obier/Peters 2003, Schönacher 1998)

Im Vergleich zu anderen Tourismusformen ziehen Obier & Peters (2003, S. 35) den Schluss, dass Reisemobilisten etwas mehr für Einkaufen und Lebensmittel sowie für Freizeitgestaltung in der Region ausgeben. Dies geht zu Lasten der Gastronomie. Im Durchschnitt gibt der Motorcaravaner in der Gastronomie pro Tag 19 € aus, der Tourist in gewerblichen Beherbergungsbetrieben 29,67 € und der in sog. „Privatquartieren“ (Pensionen, Ferienwohnungen etc.) untergebrachte 20,10 €. Die Unterschiede sind nicht so signifikant, dass die in Österreich

noch vielfach zu beobachtende kritische Haltung von Gastwirten gegenüber Wohnmobilen gerechtfertigt wäre. Vor allem in Deutschland sind inzwischen viele Restaurants dazu übergegangen, Reisemobilen Stellplätze anzubieten, um diese als Gäste im Speiselokal zu gewinnen. Da das Wohnmobil dann fußläufig zu erreichen ist, wird auch mehr verzehrt und getrunken.

Alle hier gemachten Angaben beziehen sich nur auf die in den bereisten Regionen getätigten Ausgaben. Die *volkswirtschaftliche Wertschöpfung* aus dem Reisemobil-Sektor ist natürlich wesentlich höher. Die umfasst dann auch die am Quellort getätigten Ausgaben, die Ausgaben für die Anschaffung/Abzahlung bzw. die Mieten des Wohnmobils, für die Versicherung und den Schutzbrief, die Kfz-Steuer, die Clubbeiträge, Autoservices und Reparaturen und die Mautgebühren. Insgesamt entsprechen diese Ausgaben etwa 50 % des Tagesmietwertes. Dieser liegt bei Kastenwagen (2 Personen) bei 65-75 €, bei kleineren und mittleren Wohnmobilen (2-6 Personen) bei 85-110 €, bei größeren Wohnmobilen bei 90-120 €.

Es kann daher davon ausgegangen werden, dass ein Wohnmobil mittleren Größe und Preisklasse (Anschaffungskosten 80.000 €) bei einer Abschreibung von zehn Jahren dem Besitzer pro Tag etwa 40-50 € kostet. Bei der durchschnittlichen Belegung von Reisemobilen mit 2,6 Personen und einer ebenfalls angenommenen Auslastung von 100 Tagen summieren sich die Tagesausgaben von Wohnmobiltouristen (gleich ob mit Miet- oder Eigenmobil) auf etwa 150 Euro pro Person. Wohnmobil-Reisen ist daher – entgegen dem allgemeinen Vorurteil – keine billige, sondern eine ausgesprochen teure Form des Reisens.

Es muss natürlich berücksichtigt werden, dass lokal nur die für die Reisezeit zur Verfügung stehende Kaufkraft abgeschöpft werden kann. In Deutschland haben sich manche Kommunen dazu sehr wirkungsvolle Strategien einfallen lassen. Indirekt aber können mit flächendeckend gutem Stellplatzangebot und dem damit zu erzielenden Zuwachs an Reisemobilzulassungen auch in Österreich erhebliche Wertschöpfungspotentiale erzielt werden, die indirekt auch Tirol zugute kommen können.

6.3. Erfahrungen in den Nachbarländern

Im Nachbarland *Bayern* haben viele Gemeinden schon relativ frühzeitig die Wertschöpfungspotentiale des Wohnmobiltourismus entdeckt und begonnen, diese für sich in Wert zu setzen. „Wer erst einmal für 70.000 € oder mehr ein Wohnmobil erstanden hat, den können wir nicht wieder für ein Hotel gewinnen“ – so oder ähnlich lauten die in Wohnmobil-Zeitschriften veröffentlichten Meinungen der Tourismusverantwortlichen dieser Gemeinden. An der Grenze zu Tirol sind eine ganze Reihe attraktiver Reisemobilhäfen entstanden. In der Nachbarschaft

Innsbrucks verfolgen dabei die Gemeinden Garmisch-Partenkirchen, Kochel, Bad Tölz und Nesselwang sehr unterschiedliche Strategien.

Garmisch-Partenkirchen setzt auf den erlebnisorientierten, zahlungskräftigen Wohnmobiliten und offeriert einen Reisemobilplatz mit guter Ausstattung (Duschen, Toiletten, Ver- und Entsorgung, Café) und persönlicher Betreuung über den ganzen Tag. Für 11 Euro pro Mobil wird darüber hinaus eine Tageskarte für den ÖPNV und ein Eintritt in das örtliche Erlebnisbad geboten. Weitere Gebühren entstehen für Ver- und Entsorgung, Strom und Warmwasserdusche. Der Platz wird hervorragend angenommen. Er umfasst Stellplätze für 100 Wohnmobile (es sind Reserven vorhanden für bis zu 150 Mobile) und ist nach Aussage der Platzleitung



Abbildung 3: Abbildung 2: Stellplatz Garmisch-Partenkirchen

im Jahresdurchschnitt zu 50 % ausgelastet. In der Saison wird es zuweilen nötig, die Mobile neu zu ordnen, um Platz für alle Anreisenden zu schaffen. Die Stellplatzeinnahmen von durchschnittlich mehr als 2000 €/Tag erlauben die ganztägige Betreuung, die in Kombination mit einem Café und der Talstation eines Liftes erfolgt. Sie gibt unaufgefordert Tipps für die Freizeitgestaltung, für Restaurantbesuche und das touristische Angebot des Ortes und trägt somit zur besseren Kaufkraftabschöpfung bei.

Bad Tölz verfügt ebenfalls über einen großen Wohnmobil-Hafen mit Platz für etwa 100 Wohnmobile. Er ist mit kostenpflichtigen Ver-/Entsorgungsautomaten ausgestattet. Die Übernachtung kostet 8 €/Nacht inkl. Kurtaxe. Dieser Betrag wird über einen Parkautomaten (6 Stunden Wohnmobilstehen = 2 €) eingehoben. Frischwasser und Entsorgung je 1 €. Eine persönliche Betreuung erfolgt nicht, doch sind informative Tafeln aufgestellt, die über das touristische Angebot des Ortes informieren (siehe Fotos im Anhang).

Kochel dagegen wendet sich an die Naturliebhaber im Umkreis des Walchensees. Dort sind zwei reine Übernachtungsplätze (19 h – 10 h) eingerichtet, die über jeweils eine Toilette und einen Müll-Container verfügen, aber keine weitere Infrastruktur aufweisen. Tagsüber stehen die Mobile an eigens dafür ausgewiesenen Parkplätzen am See, die nachts geräumt werden

müssen. Die Wertschöpfung erfolgt ausschließlich aus den Gebühren der Mautstraße (5 €/Mobil/Tag).

Nesselwang bietet einen landschaftlich außerordentlich attraktiven Wohnmobil-Platz für bis zu 100 Mobile in unmittelbarer Ortsnähe mit Blick auf die Kirche und die Alpen. Er besitzt ein Toilettenhäuschen mit Ver- und Entsorgung und bietet am Vormittag einen „Semmel-Service, den ein örtlicher Bäcker übernimmt. Die Gebühren (5 €/Mobil) werden persönlich



kassiert, wobei Tipps für die Freizeitgestaltung gegeben werden. Wasser ist gratis, Entsorgung kosten 1 €, Strom wird nach Verbrauch abgerechnet (1 €/kWh) Der Platz ist ganzjährig sehr gut ausgelastet.

Abbildung 4: Stellplatz Nesselwang

Die genannten Kommunen haben überwiegend positive Erfahrungen mit den Wohnmobilisten gemacht. Nach Aussage der Verantwortlichen profitieren sie sehr von der restriktiven Haltung der Tiroler gegenüber Wohnmobilen. Ihre Strategie ist daher stark darauf ausgerichtet, die Alpin-Touristen noch vor der Grenze für sich zu gewinnen.

Unter den *europäischen Ländern* gibt es zwei Gruppen von Staaten: Die einen öffnen sich bewusst dem Wohnmobil-Tourismus, indem sich „Freies Stehen“ erlauben und kommunale Wohnmobil-Häfen anbieten. Die anderen dagegen behandeln die Wohnmobile restriktiv und verbieten u.a. das „Freie Stehen“. Die wichtigsten „wohnmobil-freundlichen“ Länder sind Deutschland, Italien, Frankreich, Schweden und Norwegen. Die Oststaaten dagegen, aber auch Österreich und die Schweiz verbieten das in ihren Augen „wilde Campieren“. Dies gilt in Österreich freilich nicht in den östlichen Bundesländern: Gerade in Kärnten und im Burgenland sind zahlreiche kommunale Wohnmobil-Plätze entstanden.

Besonders gut mit kommunalen Stellplätzen sind *Italien* und *Frankreich* ausgestattet. Vielfach ist die Benutzung dieser im Allgemeinen gut bis mittel ausgestatteten Plätze kostenfrei. In Schweden und Norwegen ist prinzipiell das „Freie Stehen“ überall erlaubt, wenn dadurch die ortsansässige Bevölkerung nicht gestört wird.

6.4. Anforderungen für den Wohnmobil-Stellplatz

Wegen des spezifischen Profils der Wohnmobilstellen und ihrer Bedürfnisse sollte ein idealer Wohnmobilstellplatz folgende *Anforderungen* erfüllen:

- klare Beschilderung (Verkehrsleitung: Anfahrt ab Autobahn, Abfahrt; am Platz: Gebührenpflicht, Zahlungsweise)
- zentrumsnahe Lage = fußläufige Entfernung zum Ortszentrum oder gute ÖPNV-Anbindung an das Zentrum
- Mindestausstattung: Wasserversorgung, Schmutzwasser- und Fäkalienentsorgung, Müllentsorgung (nach Möglichkeit Mülltrennung)
- Ebene oder nur leicht geneigte Stellplätze mit einer Länge von bis zu 15 Metern für „Dickschiffe“, Normalstellplätze etwa 10 Meter Länge, und mind. 4 Meter Breite (also 40-60 m² für den Stellplatz)
- Klares Zahlungssystem mit mehrsprachiger Erläuterung (Automat mit Bargeld und Karte, evt. Schranke, Kassenhäuschen, persönliches Abkassieren)
- Informationen zum touristischen Angebot auf Tafeln, Flyern oder über persönliche Betreuung



Abbildung 5: Beispiel einer Beschilderung, hier: Bad Tölz



Abbildung 6: Automatische Ver- und Entsorgungsstationen, hier gesponsert von Fa. Hymer bzw. Fa. Servo

Für einen solchen Stellplatz werden allgemein Gebühren bis zu 8 €/Mobil akzeptiert.

Es muss festgehalten werden, dass Sanitärhäuser und Stromanschlüsse nicht so wichtig sind wie umweltgerechte Ent- und Versorgungseinrichtungen, Müllcontainer, ebene und befestigte Stellflächen und die Ausschilderung des Stellplatzes vor Ort.

Bessere Stellplätze sollten/können darüber hinaus folgende Infrastrukturen bieten:

- Frischwasser-Toiletten (je eine Toilette für Damen und Herren reicht aus, da Wohnmobile autark sind)
- Münz-Duschen und/oder Waschplätze mit Warmwasser
- Stromanschluss gegen Gebühr
- W-LAN (evt. gegen Gebühr)
- Gas-Flaschen Tausch (weitere Einnahmequelle)
- Bistro (falls der Platz an einen Platzwart verpachtet wird)
- „Semmel-Service“ am Vormittag durch einen ortsansässigen Bäcker
- „Tagespass“ für Besucher (ÖPNV, Eintritte oder Eintrittsermäßigung)



Abbildung 7: Einfache Toilettenanlage Bad Tölz

Für eine solchen Platz können bis zu 12 €/Nacht/Mobil verlangt werden.

6.5. Saisonalität der Nachfrage?

Prinzipiell unterliegt der Wohnmobil-Verkehr einer *geringeren saisonalen Nachfrage* als andere Tourismusformen. Hierfür verantwortlich ist die demographische Struktur der Wohnmobilbesitzer mit einem relativ hohen Anteil an Pensionisten und das Lebensstil-Profil, das auf Erlebnis, Bildung, Kennenlernen ausgerichtet ist. Auf den naturbetonten Stellplätzen im ländlichen Raum ist die Saisonalität etwas stärker ausgeprägt als auf Wohnmobil-Häfen in städtischen Räumen oder in Badeorten, wo ganzjährig Kultur- oder Wellness-Betrieb angeboten und von den Wohnmobilisten auch nachgefragt wird. In Deutschland, Italien und Frankreich haben vor allem Badeorte nach dem Rückgang der Kassenpatienten stark auf den Wohnmobil-Verkehr umgesattelt und erzielen inzwischen gute Umsätze mit diesem Tourismussegment. Dagegen setzen Städte auf die bildungs- und kulturinteressierten Wohnmobilisten und machen ihre Angebote durchaus auch über Anzeigen oder gesponsorte Redaktionsbei-

träge in einschlägigen Zeitschriften bekannt. Der Städtetourismus ist allgemein weniger saisonanfällig. Dies gilt in besonderer Weise auch für den Wohnmobiltourismus.

Dennoch gibt es *Spitzenzeiten*. Dieses ist die Zeit um Ostern und Pfingsten, die Donnerstagsfeiertage im Mai und Juni mit ihren „Fenstertagen“, der Spätfrühling und der Spätsommer, wenn die Familien bereits wieder heimgekehrt sind und – bei entsprechendem Angebot – auch die Adventszeit und der Jahreswechsel. Ein alpiner Standort wie Innsbruck kann dabei seine „Amenities“ besonders ausspielen, gilt das Stadtbild doch als besonders romantisch und attraktiv. Zu spüren ist dies ja bereits an den italienischen Besuchern, die die Adventsmärkte und den Bergsyvester bereits seit Jahren für sich entdeckt haben.

Auf dem Wohnmobil-Stellplatz der durchaus vergleichbaren Stadt Garmisch-Partenkirchen wurden am 4.1. 2007 um die Mittagszeit 37 Wohnmobile gezählt, es kann davon ausgegangen werden, dass sich diese Zahl bis zum späten Abend auf ca. 50 Mobile erhöhte.

6.6. Bedarf für Wohnmobil-Stellplätze in Innsbruck



Abbildung 9: Wohnmobile in Wohnstraße 8.12.2006

plätzen Egger-Lienz-Straße, Fennerareal, in der Höttinger Au sowie verteilt im Stadtgebiet, auch im Bereich von Wohnstraßen. Maria Empfängnis bildet die Jahresspitze, weil an diesem einkaufsfreien Feiertag viele Italiener Innsbruck ansteuern. Ein Stellplatzangebot in Innsbruck, das dann auch für Deutsche, Niederländer und Franzosen interessant wäre, müsste sich an diesem Tag orientieren und bis zu 250 Stellplätze bieten.

Am 8. Dezember 2006 (Maria Empfängnis) wurden in einer Stichprobe in Innsbruck 145 Wohnmobile gezählt, 137 hatten italienische Kennzeichen, darüber hinaus waren ein schweizerische, zwei deutsche und fünf österreichische Motorcaravans auf den öffentlichen Parkflächen auszumachen. Nicht gezählt wurden die Reisemobile auf den beiden Wohnmobilstellplätzen in bzw. vor den Campingplätzen von Kranebitten und Hall. Die Mobile standen vor allem auf den Park-



Abbildung 8: Wohnmobile auf Park&Ride Platz Egger Lienz Straße

Ein Wohnmobilhafen für 250 Mobile benötigt eine reine Stellfläche von 14.000 m² (250*55m²=13.750 m²), darüber hinaus werden Verkehrsflächen und Raum für Infrastruktur benötigt. So kann der Platzbedarf auf ca. 2 ha veranschlagt werden. Wenn freilich an Spitzentagen – wie derzeit am Beispiel des 8.12.2006 verdeutlicht werden kann – Ausweichparkplätze an den ehemaligen Park&Ride-Standorten angeboten werden, auf denen bis zu 100 Mobile Platz finden, reduziert sich der Flächenbedarf deutlich, und ein Platz von etwa 1,2 ha Fläche könnte ausreichen. Auf diesem fänden je nach Aufteilung bis zu 165 Wohnmobile Platz.

Es kann festgehalten werden, dass für Innsbruck ein Stellplatz dieser Größe ausreichend ist.

Platzbedarf für ein Wohnmobil: 55 – 60 m²

6.7. Kosten-Nutzen-Relation

Tab. 3 zeigt die Angebots- und Preisgestaltung auf benachbarten bayerischen und italienischen Wohnmobil-Stellplätzen. Dabei wird deutlich, dass es vor allem in Italien (hier: Südtirol und Trentino) eine ganze Reihe von Übernachtungsmöglichkeiten für Reisemobile gibt, die nichts kosten. Auch in Bayern gibt es solche Optionen, andererseits aber zeigt sich auch, dass durchaus Preise bis über 10 € akzeptiert werden.

Vielfach wird bei gemeindeeigenen Wohnmobilhäfen in den ersten Jahren keine Stellplatzgebühr verlangt, um den Platz erst einmal einzuführen. Ist dieser akzeptiert, wird dann mit zunächst moderaten Gebühren begonnen. In Innsbruck ist eine solche Strategie voraussichtlich nicht nötig, weil bereits jetzt ein erheblicher Nachfragedruck besteht. Auf dieser Voraussetzung beruhen die folgenden Überlegungen.

Auf einem Wohnmobil-Hafen mit 165 Stellplätzen könnten je nach Auslastung im Jahreschnitt und Einnahmen in Höhe von durchschnittlich 11 €/Mobil/Nacht (8 € Stellplatz, 3 € für Dusche oder Wasser oder/und Entsorgung oder/und Strom) die in Tab. 1 wiedergegebenen Einkünfte erzielt werden. Die Schätzung ist relativ konservativ, da die Gebühr mit 8 € als recht günstig angenommen wurde. Eine solche Preisgestaltung wird für die ersten beiden Jahre aber dringend empfohlen, weil dies die Akzeptanz erhöht. Wenn der Platz „angenommen“ wurde, ließen sich die Gebühren sicher bis auf 10 € und mehr erhöhen.

Bei den zu erwartenden Einkünften ließe sich ein „Platzwart“ auf einer 100% Stelle finanzieren (Jahreskosten ca. 25.000-30.000 €). Es kann auch erwogen werden, wie etwa in Gar-

misch-Partenkirchen geschehen, den Platz zu verpachten. Aber auch eine automatische Schranke wäre innerhalb eines Jahres amortisiert.

Ort	Wasser	Abwasser	Chemie-Ents.	Toilette	Dusche	Strom	Müllentsorgung	Sonstiges	Preis pro Mobil	Bemerkung
Garmisch-Partenkirchen	x	x	x	x	x	x	x	W-LAN, Café	9,00	ÖPNV und Hallenbad inbegr.
Bad Tölz	x	x	x	x	x	n.v.	x		6,00	
Füssen	x	x	x	x	x	x	x		10,00	
Kochel	n.v.	x	x	x	n.v.	n.v.	x		0,00	
Lenggries	x	x	x	x	x	x	x		6,00	
Lenggries-Fall	x	x	x	n.v.	n.v.	n.v.	x	Restaurant	0,00	
Mittenwald	n.v.	n.v.	n.v.	x	n.v.	n.v.	x		0,00	
Nesselwang	x	x	x	x	x	x	x		5,00	
Oberaudorf	n.v.	n.v.	n.v.	x	x	n.v.	n.v.	Restaurant	0,00	
Pfronten-Weisbach	x	x	x	n.v.	n.v.	x	x		6,00	
Bozen	x	x	x	n.v.	n.v.	n.v.	x		0,00	
Bruneck	n.v.	n.v.	n.v.	x	x	n.v.	x	Restaurant	0,00	
Klausen	x	x	x	x	x	x	x		12,00	
Trento	x	x	x	n.v.	n.v.	n.v.	x		0,00	
Sterzing	x	x	x	x	x	x	x	Lebensmittel	10,00	

Tab. 3: Ausstattung und Preise in € benachbarter bayerischer und italienischer Reisemobilhäfen 2007 (fettgedruckt: im Preis inbegriffen, sonst Aufpreis)

Neben der Einrichtung des Platzes (ggf. nummerierte Stellplätze, Asphaltierung bzw. Befestigung, Planierung) entstehen je nach Ausstattung Kosten für die Infrastruktur. Die Kosten für eine automatische Ver- und Entsorgungsanlage liegen bei bis zu 5.000 € (vgl. Anlage). Inklusive Tiefbau- und Installationsarbeiten für Wasserleitung und Tanks können sich Gesamtkosten in Höhe von 50.000 bis 65.000 € ergeben. In vielen Reisemobilhäfen werden diese sog. „Sani-Clean“-Stationen von ortsansässigen Firmen oder großen Wohnmobilfabrikanten gesponsort.

Mit solchen Ver- und Entsorgungsstationen, mit Stromanschlüssen, Warmwasserduschen oder dem Angebot eines Wireless-LAN Anschlusses können jedoch auch Einnahmen erzielt werden.

Weiters müssen die Kosten für Reinigung, Müllabfuhr und Wartung kalkuliert werden.

Andererseits entstehen aber über die reinen Stellplatzgebühren hinaus weitere Einnahmen für die Kommune sowie für die örtliche Wirtschaft. Legt man einen mittleren Wert von nur 35 € Tagesausgaben pro Person eines Wohnmobils zugrunde und geht von der mittleren Belegung eines Mobils mit 2,6 Personen aus, so werden 91 €, abzüglich der durchschnittlichen Stellplatzgebühr mit Nebenkosten in Höhe von 11 €, täglich am Urlaubsort ausgegeben.

Dies ergibt je nach Auslastungsgrad des Wohnmobil-Hafens zusätzliche an Innsbruck gebundene Kaufkraft wie in Spalte 3 von Tab. 4 angegeben und ermöglicht der Stadtgemeinde Innsbruck erhebliche Zusatzeinnahmen aus der Kommunalsteuer.

Auslastung im Jahres-schnitt	Einnahmen (bei durchschn. 11€/Mobil/Nacht)	Weitere an Innsbruck gebunden Kaufkraft (80 €/Mobil)
20 %	132.495 €	963.600 €
30 %	198.743 €	1.445.400 €
40 %	264.990 €	1.927.200 €
50 %	331.238 €	2.409.000 €

Tabelle 4: Einnahmen und Wertschöpfung durch Wohnmobile in Innsbruck

6.8. Rechtliche Voraussetzungen

Die derzeitige Rechtslage nach Landesbauordnung erlaubt das „freie Nächtigen“ von Personen in Wohnmobilen nicht. Nächtigungen sind nur in dafür ausgewiesenen Campingplätzen möglich. Vor Einrichtung eines Wohnmobil-Hafens müssen daher die rechtlichen Voraussetzungen durch eine klare Ausweisung des Platzes geschaffen werden.

6.9. Konkordanz mit Tourismus-/Wirtschaftsleitbild

Innsbruck darf sich mit seiner reizvollen Altstadt, seinem Kulturangebot und seinen Sporteinrichtungen und –veranstaltungen sowie der attraktiven Umgebung zu Recht als Attraktionspol des internationalen Städte-, Natur-, Kultur- und Sporttourismus verstehen. Wohnmobilisten sind in ganz Europa bekannt als stadt-, natur-, kultur- und sportorientiert. In der Bevölkerung

haben Reisemobilisten u.a. auch dafür ein gewisses Image: Wer im Wohnmobil unterwegs ist, wird als sportlich, naturliebend und kulturinteressiert eingestuft.

Da der überwiegende Teil der Wohnmobiltouristen dem gehobenen Einkommensspektrum zuzurechnen ist, ergeben sich große Wertschöpfungspotentiale. Wenn es gelingt, den Wohnmobilverkehr zu kanalisieren, kann er darüber hinaus als naturverträglich, sozial verträglich und wirtschaftsstärkend eingestuft werden. Da die Kosten für die nötige Infrastruktur in Relation zur Wertschöpfung gering und die Infrastrukturen wenig pflege- und renovationsbedürftig sind, kann diese Form des Tourismus als außerordentlich nachhaltig bezeichnet werden. Es entstehen nur sehr geringe Kosten für die Infrastruktur-Vorhaltung. Die Stadtbild-Beeinträchtigung ist bei entsprechender Gestaltung des Wohnmobil-Hafens gering, sie kann im Ideal so gehalten werden, dass die Raumbeanspruchung der optischen Raumbeschränkung entspricht. Da der Aufenthalt der Wohnmobile sich in den Nachtstunden konzentriert, ist die Raumwirksamkeit sogar noch geringer. Damit erweist sich das Motor-Caravaning als – aus der Perspektive der Städte – nachhaltigste Form des Fremdenverkehrs. Es ist somit 100prozentig kompatibel mit den Leitbildern der Stadt Innsbruck für Wirtschaft und Tourismus.

Die Nachhaltigkeit wird verstärkt durch den allgemeinen Trend zu postmodernen Freizeitformen in der Risikogesellschaft (vgl. Beck 1986, zur postmodernen Grundhaltung siehe auch Borsdorf 2006). Daher kann die Investition in einen Wohnmobil-Hafen als ausgesprochen zukunftsfähig bezeichnet werden.

7. Maßnahmen

7.1. Suche geeigneter Standorte

Der akute Platzbedarf für 165 Wohnmobile wurde mit einem Hektar beziffert. Es ist daher zu klären, ob ein so großer Platz zur Verfügung steht, oder ob mehrere Wohnmobil-Plätze geschaffen werden müssen/können. Dabei muss darauf hingewiesen werden, dass aus Rentabilitätsgründen ein Platz besser ist als mehrere für Reisemobile ausgewiesene und ausgestattete Flächen. Dennoch sollte überlegt werden, dass für die wenigen Spitzenzeiten des Jahres Ausweichplätze zur Verfügung gestellt werden können.

Während der eigentliche Wohnmobil-Hafen zentrumsnah gelegen sein sollte, können die Ausweichplätze auch dezentral liegen. Ideal wäre es, wenn diese über ÖPNV-Verbindungen an das Stadtzentrum angeschlossen wären.

Unter diesen Gesichtspunkten werden folgende Alternativen diskutiert:

Fenner Areal

Am Fenner Areal besteht bisher der zentrale Omnibushafen für Tagestourismus-Busse. Auf diesem Areal besteht auch eine Übernachtungsmöglichkeit für bis zu 10 Wohnmobile. Der Busparkplatz wäre nach Größe und Lage ideal als Wohnmobil-Übernachtungsplatz. Bei einer klaren Zeittrennung Wohnmobile 19 h – 9 h, Busse 9.30 h bis 18.30 h ließe sich u.U. eine Doppelnutzung vereinbaren – freilich mit Einschränkungen für beide Nutzergruppen.

Mit den sehr geräumigen Luftschutzbunkern stehen jedoch nördlich des Inn in sehr zentrumsnaher Lage Flächen für die Parkierung von Bussen zur Verfügung, die mit relativ geringem Aufwand eingerichtet werden können und den Vorteil der Witterungsunabhängigkeit bieten. Eine solche Lösung könnte im Rahmen einer gesonderten Machbarkeitsstudie analysiert und mittelfristig umgesetzt werden.

Messegelände

Das Gelände der Innsbrucker Messe wird derzeit neu konzipiert. Die Baumaßnahmen werden im Laufe des Jahres 2008 durchgeführt und im Sommer 2009 abgeschlossen sein. Im Rahmen der Neugestaltung ist die Einrichtung eines Wohnmobil-Hafens geplant, der nicht nur während der Messen, sondern ganzjährig geöffnet werden soll. Er bietet auf 5.000 m² Platz für bis zu 90 Reisemobile. Die Messegesellschaft würde u.U. für den Bedarf in Spitzenzeiten weitere Stellplätze im Freigelände anbieten, so dass auch für Spitzenzeiten weitere Kapazitäten bestünden.

Der Platz soll Toiletten, Duschen, Entsorgungseinrichtungen und Stromanschlüsse bieten. Die Messe verfügt über ein W-LAN-System, das gegebenenfalls für Motorcaravaner geöffnet werden könnte. Er würde vom Portier der Messe betreut werden. Die Messengesellschaft ist bereit, touristische Informationen anzubieten, um die Wertschöpfung für die Innsbrucker Wirtschaft zu erhöhen.

Der Platz ist nach der Entfernung zum Stadtzentrum noch akzeptabel. Der Weg ins Stadtzentrum über das Wohnviertel Saggen und den Hofgarten kann als außerordentlich reizvoll bezeichnet werden. Die Nutzung während der Messezeiten müsste freilich mit dem Eigentümer geregelt werden. Ähnliche Lösungen sind aus deutschen Städten bekannt, wo der Wohnmobil-Platz auf Messegelände während der Messen entweder geschlossen wird oder deutlich verteuert wird.

Parkplätze an den Sporteinrichtungen

Die Innsbrucker Sporteinrichtungen am Stadion verfügen über große Parkierungsmöglichkeiten, die nur an verhältnismäßig wenigen Tagen des Jahres genutzt werden. Sie liegen jedoch in zu großer Entfernung zum Stadtzentrum und bieten auch am Abend zu wenige Möglichkeiten zum Ausgehen (Restaurants). Diese Standorte sind daher wenig attraktiv.

Alpenzoo und Hungerburg

Die Parkplätze am Alpenzoo und auf der Hungerburgterrasse wären aufgrund ihrer Lagequalität ausgesprochen attraktiv, könnten freilich nur als Übernachtungsplätze mit relativ später Belegung und früher Räumung genutzt werden. Dabei wäre der Alpenzoo wegen seiner Öffnungszeiten attraktiver als die Talstation der Hafelekar-Bahn, die ihren Betrieb auch in die Abendstunden fortsetzt.

Empfehlung

Erfahrungsgemäß dauert es eine geraume Weile, bis ein kommunaler Wohnmobil-Stellplatz bekannt und „angenommen“ wird. Dieser Zeitraum kann durch redaktionelle Hinweise in den einschlägigen Zeitschriften (ProMobil und Reisemobil International) verkürzt werden. Dennoch: In den ersten Jahren ist – außer an den „italienischen“ Saisontagen mit einer noch relativ geringer Nachfrage zu rechnen. Daher kann der zunächst eingerichtete „Hafen“ auch kleiner dimensioniert werden. Das Areal auf dem Messegelände wird demnach völlig ausreichen.

Ist der „offizielle Wohnmobil-Platz“ der Stadt Innsbruck voll, sollte auf Ausweichmöglichkeiten hingewiesen werden. Hierzu eignen sich die Stellplätze an und vor den Campingplätzen

Kranebitten und Hall, aber auch die alten P&R-Plätze der Stadt, die nachts kaum benutzt werden.

Sollte die Möglichkeit der Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf die Nachtstunden bestehen, können spezifische Parkscheine für die Übernachtung von Reisemobilen ausgegeben werden. Dies wird derzeit z.B. in der Schweizer Stadt Basel praktiziert.

7.2. Infrastruktur und Management

Je nach Standort wird die Frage des Managements spezifisch zu klären sein. Auf gemeindeeigenen Flächen sollte der Stadtmagistrat das Management übernehmen, in anderen Fällen sind vertragliche Einigungen mit den Eigentümern notwendig.

Für die Eintreibung der Stellplatzgebühren stehen folgende Verfahren zur Auswahl:

- automatische Schranke mit code-versehene „Eintrittskarten“ – wie in Parkhäusern
- Parkautomaten – wie in der Innenstadt, Kontrolle durch „group 4“
- Abkassieren durch einen „Stellplatzbetreuer“ (ambulante, Platzwart, Pächter)

Die Einrichtung mit Infrastruktur muss mindestens umfassen:

- klare Beschilderung (mehrsprachig: Gebührenpflicht, Zahlungsweise)
- Wasserversorgung, Schmutzwasser- und Fäkalienentsorgung, Müllentsorgung (nach Möglichkeit Mülltrennung)
- Informationen zum touristischen Angebot auf Tafeln und Flyern



Abbildung 10: Beschilderung suboptimal, da nur einsprachig, im Hintergrund: Sani-Clean-Station

Optional könnten hinzukommen:

- Frischwasser-Toilette (für Damen und Herren)
- Münz-Duschen und/oder Waschplätze mit Warmwasser
- Stromanschluss gegen Gebühr

Darüber hinaus könnten folgende Angebote überlegt werden:

- „Semmel-Service“ am Vormittag
- „Tagespass“ für Besucher (ÖPNV, Eintritte oder Eintrittsermäßigung)

Die Wegweiser-Beschilderung sollte an den Stadtgrenzen bzw. den Autobahnabfahrten beginnen und das internationale Wohnmobil-Symbol aufweisen.



Abbildung 11: Internationales Wohnmobil-Stellplatz Symbol

6.3. Maßnahmen zur optimierten Kaufkraftabschöpfung

Um eine möglichst hohe Wertschöpfung zu erzielen, sollte der Platz beste Information über das touristische Angebot der Stadt Innsbruck, über Freizeitgestaltung und Restaurants im Stadtgebiet, aber auch über Ausflugsziele der Umgebung (mit ÖPNV-Fahrplänen) bieten. Ziel sollte sein, möglichst viel Kaufkraft an die Stadt Innsbruck zu binden, ohne dass die Motor-Caravaner aber das Gefühl haben, „abgezockt“ zu werden.

Informationstafeln

Die Information kann auf übersichtlichen, attraktiv gestalteten Informationstafeln präsentiert werden. In diesem Fall ist jedoch darauf zu achten, dass die Information immer evident gehalten wird. Es wird empfohlen, die Tafeln hinter Glas zu stellen, um Vandalismus zu vermeiden.

Flyer und Prospekte

Jeder Tourist freut sich über einen Stadtplan. Darüber hinaus können Prospekte und Flyer über das aktuelle Angebot informieren. Nachteil: Die Ständer müssen immer nachgefüllt werden, leere Ständer vermitteln keine Information, sie führen im Gegenteil zum Frust.

Informationspaket

Mit dem Parkschein könnte den Wohnmobilisten ein Info-Paket übergeben werden (Inhalt: Stadtplan, Prospekt in der „richtigen“ Sprache). Dies kann auch automatisiert erfolgen. Ein solches Info-Paket ist die persönlichste Form des Willkommens und wird sehr geschätzt. Wenn das Paket auch „Gutscheine“ oder „Rabatt-Bons“ enthält, kann die Wirkung noch gesteigert werden, mit Rabatten kann auch die Verweildauer und die Wertschöpfung gesteigert werden.

Es ist auch möglich, mit dem Parkschein einen Gutschein für ein solches Info-Paket auszugeben, das dann bei der Tourismus-Information abzuholen ist.

Fahrzeugservice

Wenn die Stadt einen Vertrag mit einer Tankstelle abschließt, kann den Reisemobilisten gegen „Volltanken“ ein erweiterter Service (gratis: Luftdruck, Waschwasser, kostenpflichtig ggf. auch Gasflaschentausch) angeboten werden, um die Kaufkraft für Tanken und Gasversorgen ebenfalls an den Standort Innsbruck zu binden. Ein Gutschein für die Gratisleistungen wäre ggf. mit Parkschein oder/und Info-Paket zu übergeben.

„Der rote Faden“

Die – touristisch eigentlich unattraktive – Stadt Hannover hat durch ihre Gassen einen „roten Faden“ auf die Gehwege gemalt, dem die Städtetouristen folgen können, um keine Attraktion zu verpassen. Es gilt als chic, in Hannover „auf den/m Strich gegangen zu sein“. Ziel dieser Maßnahme ist es, die Verweildauer zu verlängern und somit über Restaurants, Cafés und Eintritte mehr Kaufkraft abzuschöpfen. Für Innsbruck hat das Institut für Geographie in Diplomarbeiten und Publikationen mehrere Vorschläge zur Optimierung der Wertschöpfung aus dem Tagestourismus unterbreitet, die freilich nicht umgesetzt wurden. Alle diese Vorschläge könnten auch für Wohnmobilisten in Wert gesetzt werden.

Destinationen-Marketing

Gegenwärtig haben viele, auch in anderen Segmenten gut etablierte Destinationen in Österreich die Zielgruppe der Reisemobilisten noch nicht entdeckt. Hier liegt die Chance Innsbrucks, mit einem vernetzten Angebot und einer zielgruppenorientierten Werbung die Kaufkraft der Motorcaravaner nach Tirol zu ziehen. Über eine entsprechende Angebotsgestaltung und die Integration in regionale Vermarktungsmedien (Internetauftritt, Urlaubsprospekte), aber auch die gezielte Betreuung der Medien und Organisationen in den Quellregionen (Reisemobil-Zeitschriften, Reisemobil-Clubs etc.) kann viel erreicht werden.

Das lokale und regionale Angebot kann für die Wohnmobilisten in einem zielgruppenspezifischen Prospekt zusammengefasst werden. Das bestehende System der Innsbruck-Card könnte bei einer allfälligen Aktualisierung um Leistungen für Reisemobilisten ergänzt werden. Auch ein tirolweiter „Reisemobilpass“ mit Reduzierungen der Stellplatzgebühren oder Gültigkeit der Parkkarte auf verschiedenen Stellplätzen wäre denkbar – andere Regionen haben derartige Strategien bereits mit Erfolg eingeführt (z. B. Gardasee).

Es sind aber auch Marketing-Kooperationen denkbar, etwa zwischen den österreichischen Reisemobilhändlern und –ausrüstern sowie anderen Destinationen in Österreich. So könnten Messeauftritte (München, Tulln etc.) gemeinsam absolviert, Internetauftritte kooperativ gestaltet oder verlinkt werden.

In Deutschland haben sich bereits regionale Arbeitskreise und ERFA-Gruppen gebildet, die Stellplatzbetreiber, kommunale Anbieter, Tourismusverbände und sonstige touristische Leistungsträger an einen Tisch bringen.

Literatur

- ADAC (Hg.) 2004: Stellplatzführer Deutschland. 2. Aufl. München.
- Beck, U. 1986: Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne. Frankfurt/M.
- Borsdorf, A., 1992: Nachdenken und Vordenken. Metatheoretische Reflexionen zur Tourismusforschung und Tourismusplanung. aft-Akzente Innsbruck 4, Innsbruck, S. 7-11.
- Borsdorf, A. 2005: Geographische Gesellschaften in der Postmoderne. In: Kretschmer, I. & G. Fasching (eds.): Österreich in der Welt, die Welt in Österreich. Chronik der Österreichischen Geographischen Gesellschaft 150 Jahre. Wien: 425-437.
- CC-Bank (Hg.) 2001: Grundlagenstudie Caravaning. Hamburg.
- DTV Deutscher Tourismusverband (Hg.) 2002: Planungshilfe für Wohnmobilstellplätze.
- DFV (Hg.) 1997: Campingtourismus in Deutschland. Aktualisierung der Grundlagenstudie von 1990 – unter besonderer Berücksichtigung der neuen Bundesländer. – Neue Fachreihe DFV 11. Bonn.
- Hierhammer, A. 1997: Die Caravan- und Motorcaravanbranche in Deutschland. Phasen der langfristigen Entwicklung, Situation heute, Tendenzen für die Zukunft. Stuttgart.
- Kemmer, A. (Hg.) 2003: promobil Stellplatz-Atlas Deutschland Nord, Deutschland Süd. Stuttgart.
- Krüger, R. 2002: Spur der Freiheit. Menschen im Wohnmobil. Stuttgart.
- Lang, H. 2001: Kommunale Reisemobilhäfen als unlautere Wettbewerber? In: Camping 2001 – Basis schaffen für die Zukunft. Stralsund, S. 24-28.
- Mobil Total (Hg.) 2007: Stellplatzkatalog Europa. Königswinter.
- Obier, C. & G. Peters 2003: Reisemobiltourismus in Deutschland. Eine empirische Grundlagenstudie. Stuttgart.
- Promobil/Caravaning 1998: Freizeit, die ich meine... Aktuelle Daten und Fakten über Deutschlands Reisemobilisten und Caravaner. Stuttgart.
- Schönacher, K. 1998: Sozioökonomische Aspekte des Motorcaravanings aus dem Blickwinkel der Kommunen. Eine Studie anhand von Fallbeispielen. Diplomarbeit FH München.
- Schulz, R. 1998: Allgemeines Wohnmobilhandbuch. Womo-Reihe 5. Mittelsdorf/Rhön.



Abbildung 12: Wohnmobilhafen Garmisch-Partenkirchen am 4. 1. 2007



Abbildung 13: Wohnmobil-Entsorgung in Bad Tölz, daneben Hinweise auf örtlichen Handel



Abb. 14: Klare Beschilderung in Bad Tölz



Abb. 15: Regeln in Garmisch-Partenkirchen

Anhang

Zeitschriften

Camping Revue – Mitgliederzeitschrift des Österreichischen Camping Clubs

FVW International

Mobil Szene aktuell – das Club-Magazin der Reisemobil Union e.V.

Mobil Total – Das Reisemobil Service Magazin.

Promobil – das Reisemobil-Magazin

Reisemobil International

Adressen

Camper Club Italia, Via Michelino, 38, 40127 Bologna. Präsident: Libero Cesari, Tel. 0039.339.49.58.753, adrial@tin.it. Tel/Fax 0039.051.633.18.14 e-mail: camperclubitalia@camperclubitalia.it; <http://www.camperclubitalia.it>.

Deutscher Tourismusverband e.V. Bertha-von-Suttner-Platz 13, D-53111 Bonn. Tel. +49-228-98522-0, Fax +49-228698722, e-mail: kontakt@deutschertourismusverband.de, <http://www.deutschertourismusverband.de>

Euro Motorhome Club e.V., Boschstr. 1, D-56288 Kastellaun. Tel./Fax: +49-700-22553642. e-mail: geschaeftsstelle@euro-motorhome.de, <http://www.euro-motorhome.de>

Österreichischer Camping Club (ÖCC), Schuberttring 1-3, 1010 Wien. Präsident KommRat Alfred Göbhart. Telefon: 01/7136151. Fax:01/71199-2754. email: office@campingclub.at; <http://www.campingclub.at>

Reisemobil Union e.V., Waldebenweg 49, -D47269 Duisburg, Tel. +49-203-761779, Fax +49-203-761779. e-mail: info@reisemobil-union.de, <http://www.reisemobil-union.de>

Anlage:

Planungshilfe für Wohnmobilstellplätze