



Tagesreisen der Deutschen

Tagesreisen der Deutschen

Grundlagenuntersuchung

finanziert durch Zuwendungen

des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie,
der für Tourismus zuständigen Ministerien und Senate
aller Bundesländer,
der dwif-Consulting GmbH sowie
des ADAC e.V.

Dr. Bernhard Harrer
Silvia Scherr

dwif e. V.
München 2013

Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr e.V.
an der Universität München (dwif e.V.)

Vorstand
Dr. Bernhard Harrer

Hinweis für die Benutzer:

Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung in fremde Sprachen, sind vorbehalten. Ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Herausgebers ist es auch nicht gestattet, dieses Buch oder Teile daraus auf photomechanischem Wege (Photokopie, Mikrokopie etc.) oder auf andere Art zu vervielfältigen oder anderweitig zu verwenden.

Das dwif und die Autoren haben die Ergebnisse dieser Publikation sorgfältig recherchiert und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Grundlage für diese Arbeit sind unterschiedliche Informationsmaterialien und Datenquellen sowie Wertungen und Berechnungen. Der Verlag, das dwif und die Autoren übernehmen weder Garantie oder rechtliche Verantwortung für die Richtigkeit und Vollständigkeit der zur Verfügung gestellten Informationen noch irgendeine Haftung für deren Nutzung für einen bestimmten Zweck. Ansprüche Dritter sind ausgeschlossen.

ISSN 0541-3370

Verlag und Schriftleitung:

Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr e.V.
an der Universität München (dwif e.V.)

Sonnenstraße 27, 80331 München
Tel: 089 – 26 70 91, Fax: 089 – 26 76 13, E-Mail: info@dwif.de
Internet: www.dwif.de

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
I. Definitorische Abgrenzung der Tagesreisen und methodisches Vorgehen	- 9 -
1. Definition des Tourismus.....	- 9 -
2. Abgrenzung der Tagesreisen.....	- 10 -
3. Methodische Grundlagen, Erhebungsumfang und Inhalte.....	- 11 -
3.1 Bedarf an Primärerhebungen und bisherige Grundlagenstudien	- 11 -
3.2 Eckdaten zur aktuellen Befragung	- 12 -
3.3 Befragungsinhalte und Vergleichbarkeit	- 15 -
4. Datenaufbereitung, Ergebnisdarstellung und Zielsetzung	- 17 -
II. Volumen der Tagesreisen von Deutschen zwischen Mai 2012 und April 2013	- 19 -
1. Bestimmungsgrößen für die Berechnung.....	- 19 -
2. Einwohnerzahl in Deutschland	- 19 -
3. Beteiligung der Bevölkerung am Tagesreiseverkehr	- 21 -
3.1 Tagesreiseintensität insgesamt	- 21 -
3.2 Abhängigkeit der Tagesreiseintensität von soziodemographischen Strukturmerkmalen.....	- 21 -
3.3 Gründe für die Nichtteilnahme am Tagesreiseverkehr	- 26 -
4. Häufigkeit von Tagesreisen	- 26 -
4.1 Tagesreisehäufigkeit insgesamt.....	- 26 -
4.2 Abhängigkeit der Tagesreisehäufigkeit von soziodemographischen Strukturmerkmalen.....	- 28 -
5. Tagesreisevolumen insgesamt.....	- 36 -
5.1 Vorgehensweise bei der Berechnung	- 36 -
5.2 Das Volumen des Tagesausflugsverkehrs.....	- 37 -
5.3 Das Volumen des Tagesgeschäftsreiseverkehrs.....	- 38 -
5.4 Das Gesamtvolumen des Tagesreiseverkehrs.....	- 40 -
III. Struktur der Tagesreisen	- 43 -
1. Zeitliche Verteilung der Tagesreisen.....	- 43 -
1.1 Saisonverlauf	- 43 -
1.2 Wochenrhythmus	- 46 -
1.3 Tagesverlauf und Dauer der Tagesreise	- 50 -
2. Hauptanlass der Tagesreisen sowie ausgeübte Aktivitäten	- 56 -
2.1 Hauptanlässe für Tagesausflüge	- 56 -
2.2 Hauptanlässe für Tagesgeschäftsreisen	- 60 -
2.3 Aktivitäten bei Tagesreisen	- 61 -
3. Verkehrsmittelnutzung und zurückgelegte Entfernungen bei Tagesreisen	- 63 -
3.1 Verkehrsmittelnutzung.....	- 63 -
3.2 Zurückgelegte Entfernung.....	- 64 -

IV.	Räumliche Verteilung des Tagesreiseverkehrs.....	- 68 -
1.	Grundsätzliches zur Vorgehensweise.....	- 68 -
2.	Verteilung der Tagesreisen nach Zielen im In- und Ausland.....	- 68 -
3.	Verteilung der Tagesreisen nach Bundesländern.....	- 70 -
4.	Verteilung der Tagesreisen nach dem Typus des Zielortes	- 73 -
5.	Verteilung der Tagesreisen insgesamt nach Reisegebieten.....	- 76 -
V.	Ausgabeverhalten während der Tagesreisen.....	- 82 -
1.	Methodische Herangehensweise und Abgrenzung.....	- 82 -
2.	Ausgabeverhalten der Tagesreisenden generell.....	- 84 -
3.	Differenzierte Darstellung des Ausgabeverhaltens nach dem Hauptanlass	- 88 -
3.1	Tagesausflügler	- 88 -
3.2	Tagesgeschäftsreisende	- 89 -
4.	Differenzierte Darstellung der Ausgaben nach zeitlichen Kriterien	- 91 -
4.1	Saisonale Betrachtung	- 91 -
4.2	Höhe und Struktur der Ausgaben nach dem Wochenrhythmus.....	- 92 -
5.	Einfluss soziodemographischer Merkmale auf das Ausgabeverhalten	- 93 -
6.	Differenzierte Darstellung der Ausgaben nach regionalen Kriterien.....	- 94 -
6.1	Höhe und Struktur der Ausgaben nach in- und ausländischen Zielgebieten .	- 94 -
6.2	Ausgabenhöhe und -struktur nach dem Typus des Zielortes und nach Bundesländern.....	- 95 -
6.3	Höhe und Struktur der Ausgaben nach Bundesländern	- 96 -
6.4	Höhe und Struktur der Ausgaben nach Reisegebieten	- 98 -
7.	Tagesreisen ohne Ausgaben.....	- 105 -
VI.	Wirtschaftliche Bedeutung des Tagesreiseverkehrs in Deutschland.....	- 108 -
1.	Kompetenzen und Herausforderung.....	- 108 -
2.	Umsätze nach Bundesländern und Ausgabenarten.....	- 110 -
2.1	Ermittlung der Bruttoumsätze	- 110 -
2.2	Berechnung der Nettoumsätze	- 118 -
3.	Berechnung der Einkommenseffekte	- 121 -
3.1	Definitive Grundlagen und Vorgehensweise bei der Berechnung	- 121 -
3.2	Direkte Einkommenswirkungen (1. Umsatzstufe)	- 124 -
3.3	Indirekte Einkommenswirkungen (2. Umsatzstufe).....	- 126 -
3.4	Einkommenswirkungen insgesamt.....	- 128 -
3.5	Beitrag des Tagesreiseverkehrs zur Entstehung des Volkseinkommens.....	- 129 -
4.	Ökonomische Effekte durch Fahrtkosten zwischen Quell- und Zielgebiet.....	- 131 -
4.1	Allgemeine Erläuterungen	- 131 -
4.2	Berechnung der Reisekosten für Hin- und Rückreise	- 132 -
5.	Ableitung von Beschäftigungseffekten durch den Tagesreiseverkehr	- 135 -
VII.	Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse.....	- 137 -
VIII.	Anhang	- 140 -

TABELLENVERZEICHNIS

	Seite
Tabelle 1: Aktuelle Verteilung der Einwohner Deutschlands nach Bundesländern.....	- 20 -
Tabelle 2: Abhängigkeit der Tagesreiseintensität vom Wohnorttyp und vom Haushaltstyp	- 22 -
Tabelle 3: Einfluss soziodemographischer Merkmale auf die Tagesreiseintensität in %	- 24 -
Tabelle 4: Häufigkeit von Tagesreisen	- 28 -
Tabelle 5: Abhängigkeit der Tagesausflugshäufigkeit vom Wohnorttyp und vom Haushaltstyp	- 30 -
Tabelle 6: Einfluss soziodemographischer Strukturmerkmale auf die Häufigkeit von Tagesausflügen – Zahl der Tagesausflüge pro Kopf und Jahr	- 31 -
Tabelle 7: Einfluss soziodemographischer Strukturmerkmale auf die Häufigkeit von Tagesgeschäftsreisen – Zahl der Tagesgeschäftsreisen pro Kopf und Jahr	- 34 -
Tabelle 8: Saisonale Verteilung der Tagesreisen nach dem Grundmotiv	- 44 -
Tabelle 9: Saisonale Verteilung der Tagesreisen insgesamt	- 46 -
Tabelle 10: Verteilung der Tagesreisen nach Wochentagen und Grundmotiven – Anteile in % von insgesamt	- 47 -
Tabelle 11: Verteilung der Tagesausflüge nach Wochentag und Alter – in % von insgesamt	- 49 -
Tabelle 12: Verteilung der Tagesausflüge nach Wochentagen und Art der Berufstätigkeit – in % von insgesamt	- 49 -
Tabelle 13: Verteilung der Tagesreisen insgesamt nach Wochentagen	- 50 -
Tabelle 14: Verteilung der Tagesausflüge nach dem Hauptanlass	- 57 -
Tabelle 15: Zusammenhang zwischen Alter und Hauptanlass – Angaben in %.....	- 58 -
Tabelle 16: Zusammenhang zwischen Haushaltsstruktur und Hauptanlass – Angaben in %.....	- 59 -
Tabelle 17: Verteilung der Tagesgeschäftsreisen nach dem Hauptanlass	- 60 -
Tabelle 18: Ausgeübte Aktivitäten während des Tagesausfluges in %	- 62 -
Tabelle 19: Rangordnung der ausländischen Ziele im Tagesreiseverkehr	- 70 -
Tabelle 20: Verteilung der Tagesreisen nach Bundesländern als Quell- und Zielgebiete	- 71 -
Tabelle 21: Verteilung der Tagesreisen nach Zielorttypen und Bundesländern.....	- 74 -
Tabelle 22: Tagesreisen pro Gemeinde nach dem Typus des Zielortes	- 75 -
Tabelle 23: Zahl der Tagesreisen und Übernachtungen in den Reisegebieten und nach Bundesländern	- 78 -
Tabelle 24: Ausgabenhöhe und -struktur nach dem Grundmotiv der Tagesreise.....	- 85 -
Tabelle 25: Veränderungen bei der Ausgabenstruktur der Tagesausflügler und Tagesgeschäftsreisenden zwischen 2004 und 2012/13.....	- 87 -
Tabelle 26: Ausgaben der Tagesausflügler nach dem Hauptanlass	- 88 -
Tabelle 27: Ausgaben der Tagesgeschäftsreisenden nach dem Hauptanlass	- 90 -
Tabelle 28: Ausgaben der Tagesreisenden nach Monaten.....	- 92 -
Tabelle 29: Ausgaben der Tagesreisenden nach Wochentagen	- 93 -
Tabelle 30: Höhe der Ausgaben nach ausgewählten soziodemographischen Strukturmerkmalen	- 94 -
Tabelle 31: Ausgaben der Tagesreisenden nach Zielen im In- und Ausland	- 94 -
Tabelle 32: Ausgaben der Tagesreisenden nach dem Typus des Zielortes	- 96 -
Tabelle 33: Ausgaben der Tagesreisenden nach Bundesländern	- 97 -

Tabelle 34:	Ausgaben der Tagesreisenden nach Ausgabearten und Reisegebieten – pro Person in €	- 99 -
Tabelle 35:	Anteil der Tagesreisen ohne Ausgaben in % nach dem Grundmotiv	- 105 -
Tabelle 36:	Anteil der Tagesreisen ohne Ausgaben in % nach Wochentag und Grundmotiv	- 107 -
Tabelle 37:	Bruttoumsätze durch Tagesreisen nach Bundesländern und Ausgabenarten – gerundete Werte in Mio. € –	- 113 -
Tabelle 38:	Bruttoumsätze durch Tagesreisen nach Reisegebieten (gerundete Werte)	- 114 -
Tabelle 39:	Nettoumsätze durch Tagesreisen nach Bundesländern und Ausgabenarten – gerundete Werte in Mio. € –	- 120 -
Tabelle 40:	Begrifflichkeiten aus der „Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung“	- 122 -
Tabelle 41:	Direkte Einkommenswirkungen nach Bundesländern (1. Umsatzstufe)	- 125 -
Tabelle 42:	Indirekte Einkommenswirkungen nach Bundesländern (2. Umsatzstufe)	- 127 -
Tabelle 43:	Einkommenswirkungen durch Tagesreisen in Deutschland insgesamt nach Bundesländern	- 128 -
Tabelle 44:	Beitrag des Tagesreiseverkehrs zum Volkseinkommen nach Bundesländern	- 130 -

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

	Seite
Abbildung 1: Dauer der Tagesausflüge nach Stundenintervallen	- 51 -
Abbildung 2: Dauer der Tagesgeschäftsreisen nach Stundenintervallen	- 52 -
Abbildung 3: Beginn eines Tagesausfluges im Tagesverlauf	- 54 -
Abbildung 4: Ende eines Tagesausfluges im Tagesverlauf	- 54 -
Abbildung 5: Beginn einer Tagesgeschäftsreise im Tagesverlauf	- 55 -
Abbildung 6: Ende einer Tagesgeschäftsreise im Tagesverlauf	- 55 -
Abbildung 7: Streuung der Entfernung bei Tagesreisen (einfache Strecke) nach dem Grundmotiv	- 65 -
Abbildung 8: Entfernung zwischen Ausgangs- und Zielort bei Tagesausflügen nach dem Hauptanlass (einfache Strecke)	- 66 -
Abbildung 9: Entfernung zwischen Ausgangs- und Zielort bei Tagesgeschäftsreisen nach Hauptanlass (einfache Strecke)	- 67 -
Abbildung 10: Ausgabenstruktur von Tagesausflüglern nach Ausgabenarten in %	- 86 -
Abbildung 11: Ausgabenstruktur von Tagesgeschäftsreisenden nach Ausgabenarten in %	- 86 -
Abbildung 12: Bruttoumsätze durch Tagesreisen der Deutschen im Inland nach Ausgabenarten in %	- 112 -
Abbildung 13: Bruttoumsätze durch Tagesreisen der Deutschen im Inland nach Ausgaben- arten in %	- 137 -
Abbildung 14: Ableitung der Einkommenswirkungen vom Bruttoumsatz	- 138 -

I. Definitorische Abgrenzung der Tagesreisen und methodisches Vorgehen

1. Definition des Tourismus

Begriffsbestimmung durch die Welttourismusorganisation

Aus der nachfrageseitigen Definition der Welttourismusorganisation (UNWTO) ergibt sich folgende Abgrenzung für die Tourismusbranche:

- Alle Aktivitäten von Personen, die an Orte außerhalb ihrer gewohnten Umgebung reisen,
- sich dort zu Freizeit-, Geschäfts- oder bestimmten anderen Zwecken aufhalten und
- nicht länger als ein Jahr ohne Unterbrechung verweilen.

Die Länge des Aufenthaltes außerhalb der gewohnten Umgebung wird nach oben begrenzt („nicht länger als ein Jahr“). Nach unten wird keine Festlegung getroffen. Daraus lässt sich ableiten, dass auch Reisen ohne Übernachtungsaufenthalt, also „Tagesreisen“ zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus sind

- **weder eine zeitliche „Mindestdauer“** (z. B. in Stunden)
- **noch eine zurückgelegte „Mindestentfernung“** (z. B. in Kilometer)

vorgegeben, so dass in dieser Hinsicht keinerlei Einschränkungen gemacht werden müssen. Grundsätzlich ist also zwischen Übernachtungsgästen und Tagesbesuchern zu unterscheiden.

Ergänzende Abgrenzungskriterien

Vor dem Hintergrund dieser definitorischen Festlegungen und mit Blick auf die Anliegen der vorliegenden Grundlagenuntersuchung zu den Tagesreisen der Deutschen besteht insbesondere in zweierlei Hinsicht zusätzlicher Klärungsbedarf:

- Die **„bestimmten anderen Zwecke“** müssen noch genauer bezeichnet werden. Im Sinne einer negativen Abgrenzung kann auch beschrieben werden, welche Zwecke als nicht touristisch anzusehen sind.
- Die **„gewohnte Umgebung“** stellt ebenso keine hinreichend genaue Bestimmung dar. Es muss also detaillierter beschrieben werden, wann in Bezug auf Tagesreisen von einem **„Ortswechsel“** gesprochen werden kann.

Diese Festlegungen sind sowohl für die richtige Einschätzung der Untersuchungsergebnisse als auch für die entsprechende Einweisung der zu befragenden Personen wichtig. Deshalb ist es notwendig, nachfolgend eine klare definitorische Abgrenzung des Begriffs Tagesreisen zu treffen.

2. Abgrenzung der Tagesreisen

Trennung zwischen privatem und geschäftlichem Anlass

Tagesreisen unterliegen unterschiedlichsten Motivationen, können aber grundsätzlich in zwei Schwerpunktbereiche untergliedert werden. Es gibt Tagesreisen

- mit privatem Motiv, die als „**Tagesausflüge**“, und
- mit geschäftlichem Motiv, die als „**Tagesgeschäftsreisen**“

bezeichnet werden.

Diese Unterteilung wird bei einzelnen Detailanalysen vorgenommen, weil sich beide Marktsegmente in ihren Ausprägungen zum Teil stark unterscheiden. Dementsprechend werden auch die definitorischen Bestimmungen für beide Segmente getrennt dargestellt.

Die nachfolgend angeführten Definitionen finden in der Fachwelt allgemeine Akzeptanz und wurden auch bei der Erstellung der Grundlagenuntersuchung „**Wirtschaftsfaktor Tourismus Deutschland – Kennzahlen einer umsatzstarken Querschnittsbranche**“¹ herangezogen.

Definition Tagesausflug

Als Tagesausflug wird jedes Verlassen des Wohnumfeldes bezeichnet, mit dem keine Übernachtung verbunden ist und das

- nicht als Fahrt von oder zur Schule, zum Arbeitsplatz, zur Berufsausübung vorgenommen wird,
- nicht als Einkaufsfahrt zur Deckung des täglichen Bedarfs dient (z. B. Lebensmittel) und
- nicht einer gewissen Routine oder Regelmäßigkeit unterliegt (z. B. regelmäßige Vereinsaktivitäten im Nachbarort, tägliche Krankenhausbesuche, Arztbesuche, Behördengänge, Gottesdienstbesuche).

Ein wichtiger Aspekt ist darüber hinaus, dass Tagesreisen nur in Betracht gezogen werden, wenn die Befragten ihre Aktivitäten **als solche empfinden. Nur wenn diese subjektive „Hürde“ überwunden** wird, werden Tagesreisen in die Erhebung einbezogen, andernfalls werden sie nicht erfasst.

Das Wohnumfeld (gewohnte Umgebung) stimmt bei Städten bis 100.000 Einwohnern in der Regel mit der Ortsgrenze überein, wobei auch hier entfernt gelegene Ortsteile oder Ausflugsziele (z. B. Almen, Berghütten, etc.) schon außerhalb des Wohnumfeldes liegen können. Bei Großstädten (über 100.000 Einwohner) ist das Wohnumfeld im Allgemeinen mit dem eigenen Stadtteil (Stadtbezirk, Stadtviertel) gleichzusetzen.

Dies bedeutet auch, dass nur die vom Wohnort aus angetretenen Tagesausflüge (ohne Übernachtung) berücksichtigt werden. Die während eines Übernachtungsaufenthaltes (z. B. Urlaub, Kur, Be-

¹ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (Hrsg.); Wirtschaftsfaktor Tourismus Deutschland, Berlin 2012. Die Projektleitung dieser Untersuchung lag beim Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft (BTW), die wissenschaftliche Aufbereitung und inhaltliche Durchführung erfolgte durch DIW econ.

kannten- und Verwandtenbesuche) vom Ort der Nächtigung aus durchgeführten Tagesreisen sind in der vorliegenden Untersuchung nicht enthalten.

Definition Tagesgeschäftsreise

Als Tagesgeschäftsreise zählen alle Ortsveränderungen zur Wahrnehmung geschäftlicher Aufgaben, die über die Gemeindegrenze, in der sich der ständige Arbeitsplatz des Betroffenen befindet, hinausführen. Hierunter fallen jedoch

- nicht Fahrten zum ständigen oder wechselnden Arbeitsplatz (z. B. Montage) und
- nicht Fahrten innerhalb der Arbeitsplatzgemeinde (z. B. so genannte „Dienstgänge“).

Auch wenn die definitorischen Vorgaben klar formuliert werden, bleibt es der persönlichen Einschätzung der Befragten überlassen, welche Aufenthalte letztendlich als Tagesreisen empfunden werden. Dies ist aber durchaus im Sinne des Untersuchungszweckes.

3. Methodische Grundlagen, Erhebungsumfang und Inhalte

3.1 Bedarf an Primärerhebungen und bisherige Grundlagenstudien

Grundsätzliche Notwendigkeit von Primärforschung

Die amtliche Statistik liefert keine Informationen zu den Tagesreisen, so dass originäre Befragungen zur Erfassung dieses Marktsegmentes notwendig sind. Befragungen in Zielgebieten können nicht repräsentativ angelegt werden, da die Grundgesamtheit nicht bekannt ist. Dies ist aber als Voraussetzung für die Durchführung einer repräsentativen Erhebung anzusehen, auf deren Basis Ergebnisse auf die Grundgesamtheit hochgerechnet werden sollen. Deshalb müssen bei der Marktforschung zum Tagestourismus Befragungen am Wohnort (Quellgebietsanalyse) durchgeführt werden. Bei dieser Vorgehensweise können die Strukturdaten für die deutsche Bevölkerung (z. B. Alter, Geschlecht, Einwohnerverteilung nach Regionen und Ortsgrößen) aus den amtlichen Statistiken entnommen und für die Anlage des Samples sowie die Gewichtung und Hochrechnung der Befragungsergebnisse herangezogen werden.

Mit Blick auf den diffizilen Untersuchungsgegenstand liefert die Methode einer bevölkerungsrepräsentativ angelegten Einwohnerbefragung (Zufallsstichprobe) die verlässlichsten Ergebnisse zur Darstellung von Struktur und Bedeutung der Tagesreisen.

Vorgängerstudien

Die Entwicklung geeigneter Methoden zur Messung des Tagestourismus wurde vom dwif maßgeblich vorangebracht.² Pretests, die das dwif bereits in den 80er Jahren im Vorfeld der ersten Grundlagenstudie von 1986 durchgeführt hat, haben bereits verdeutlicht, dass die Dauer der **Tagesreise und die Entfernung zum Reiseziel bei der Abgrenzung der „gewohnten Umgebung“** aus Sicht der Befragten keine entscheidende Rolle spielen. Diese Einschätzung wird auch der Definition in der EU-Tourismusstatistik-Verordnung vom 6. Juli 2011 gerecht, die ebenso als wichtige Grundlage für die inhaltliche Abgrenzung der Tagesreisen anzusehen ist.

Die in der Vergangenheit von den Ministerien und Senaten initiierten Grundlagenstudien zum Tagestourismus hat ausnahmslos das dwif erarbeitet. Die Tagesreisen wurden bislang nur in den Jahren 1986, 1993 und 2004 bis 2006 detailliert untersucht. Die definitorischen Grundlagen und inhaltlichen Abgrenzungen sind unverändert geblieben. Die Erfahrungen aus der Vergangenheit haben allerdings gezeigt, dass es auf Grund von Erinnerungsverlusten sinnvoll ist, möglichst kurze Befragungsintervalle zu wählen. Von großem Vorteil in Bezug auf eine möglichst komplette Erfassung der Tagesreisen war in diesem Zusammenhang die Umstellung von einer monatlichen (1993) auf eine wöchentliche Abfrage (2004 bis 2006).

3.2 Eckdaten zur aktuellen Befragung

Vorgehen bei der Primärerhebung

Die Durchführung der Befragungen erfolgte in Kooperation zwischen dwif und TNS Infratest. Vor Beginn der Befragungsaktion wurde ein Pretest zur Überprüfung der Verständlichkeit verwendeter Definitionen und Fragestellungen durchgeführt. Dadurch konnte die Formulierung der Fragen optimiert und eine problemorientierte Einweisung der Interviewer vorgenommen werden. Basis für die vorliegenden Untersuchungsergebnisse ist eine repräsentative Einwohnerbefragung, unter Einsatz eines computergestützten Telefoninterviewprogrammes (C.A.T.I.)³. Für Umfang und Struktur dieser Primärerhebung sind folgende Eckdaten von Bedeutung:

- Es handelt sich um eine Quellgebietsanalyse (Befragungen am Wohnort).
- Die Erhebungen haben sich über ein Jahr verteilt und wurden für den Zeitraum von Mai 2012 bis April 2013 durchgeführt.
- Der Stichprobenumfang liegt bei insgesamt rund 36.400 Interviews und erfüllt damit die Ansprüche, welche an die Untersuchung gestellt werden.

² Die seit mehreren Jahrzehnten intensive Beschäftigung des dwif mit dem Thema Tagesreisen soll insbesondere durch folgende Studien dokumentiert werden, die allerdings nur eine kleine Auswahl der themenbezogenen Kompetenzen des dwif darstellen: dwif (Hrsg.); Tagesreisen der Deutschen, Schriftenreihe Hefte 50 bis 52, München 2005 bis 2007, Autor: Maschke, J.; dwif (Hrsg.); Verhaltensweisen der Tagesausflügler in Abhängigkeit von Reisemotiv und Aktivitäten, in: Jahrbuch für Fremdenverkehr, Jahrgang 42, München 2000, Autoren: Harrer, B., Scherr, S.; dwif (Hrsg.); Tagesreisen der Deutschen, Schriftenreihe Heft 46, München 1995. Autoren: Harrer, B., Zeiner, M., Maschke, J., Scherr, S.; Feige, M.; Zum Ausflugsverkehr in Reisegebieten, in: Schriftenreihe des dwif, Heft 41, München 1991; Dissertation herausgegeben vom dwif; dwif (Hrsg.); Die ökonomische Bedeutung des Ausflugs- und Geschäftsreiseverkehrs (ohne Übernachtung) in der Bundesrepublik Deutschland, Schriftenreihe Heft 39, München 1987. Autoren: Koch, A., Zeiner, M., Feige, M.

³ Computer Assisted Telephone Interview

- Wie bereits in den Jahren 2004 bis 2006 ist der Erhebungsrhythmus wöchentlich. Detailfragen zu den Verhaltensweisen der Tagesreisenden beziehen sich demnach auf die gerade beendete Kalenderwoche. Durch diese zeitnahe Erfassung können Erinnerungsverluste minimiert werden, so dass zuverlässige Werte ermittelt werden können.
- Daraus ergeben sich **insgesamt 52 „Befragungswellen“** und eine Zahl von wöchentlich rund 700 Interviews.
- Es handelt sich um eine mehrfach geschichtete Stichprobe, die gewichtet wird und deren Ergebnisse auf die Grundgesamtheit hochgerechnet werden können.

Durch Einbindung dieser Grundlagenuntersuchung zu den Tagesreisen der Deutschen in eine Mehrthemenumfrage von TNS Infratest ergaben sich Kosteneinsparungen, da beispielsweise die notwendigen soziodemographischen Merkmale nur einmal erhoben werden müssen. In einer derartigen **„Omnibus-Befragung“** wird zu unterschiedlichen Themen von unterschiedlichen Auftraggebern befragt.

Hintergrundinformationen zur Stichprobenauswahl

Die Telefonstichprobe der Mehrthemenumfrage bei TNS Infratest basiert auf der vom ADM-Telefonstichproben-System bereit gestellten Auswahlgrundlage, die alle Festnetzanschlüsse der Bundesrepublik enthält, auch die ohne Eintrag ins Telefonverzeichnis. Die Auswahlgesamtheit des ADM Telefonstichproben-Systems enthält eingetragene und generierte Nummern. Erstellungsbasis dieser Auswahlgesamtheit ist die Rufnummernstammliste der Bundesnetzagentur (BNA) und das aktuelle Telefonverzeichnis. Die BNA weist Nummernblöcke aus, die sie ihrerseits an die Netzbetreibergesellschaften zugeteilt hat. Der BNA-Bestand ist durch 10er-, 100er-, 1.000er- und auch 10.000er-Blöcke gekennzeichnet. Im Rahmen eines Abgleichs der BNA-Daten mit dem aktuellen Telefonbuch werden Kennzeichen vergeben, ob es sich um einen Eintrag handelt oder nicht und – soweit dies anhand des Eintrags erkennbar ist – ob es sich um einen gewerblichen oder privaten Anschluss handelt.

Das Telefonstichprobensystem bei TNS Infratest ist als haushaltsproportionale Gemeindestichprobe konzipiert. Jede Telefonnummer muss eindeutig regional verortet sein. Nicht eingetragene Telefonnummern sind nur dann eindeutig verortbar, sofern sich alle eingetragenen Rufnummern des Blockes in einer einzigen Gemeinde befinden. Ist dies nicht der Fall, wird im TNS-Infratest-System bei den generierten Rufnummern mit mehreren möglichen Gemeindekennziffern eine per Zufall innerhalb des betreffenden Blockes ausgewählt. Diese Zufallsauswahl ist per Bedeutungsgewicht so gesteuert, dass die Häufigkeitsverteilung der Gemeindekennziffern der nicht-eingetragenen Nummern im jeweiligen Block der Verteilung der eingetragenen Nummern entspricht.

Die Auswahlgrundlage enthält also lediglich Telefonnummern und qualifizierende Sekundärmerkmale, jedoch keine Namen und Adressen, da diese für eine anonyme Befragung unerheblich sind. Dieses hochkomplexe Erstellungsverfahren sichert die Inklusion aller vergebenen Rufnummern mit berechenbaren Auswahlwahrscheinlichkeiten. Es garantiert auch die Selektion von Rufnummern ohne Eintrag und ebenso die Auswahl von Nummern, die in Blöcken ohne Eintrag

liegen. Damit sind vor allem auch die Anschlüsse der Haushalte bei den neuen Netzbetreiber-gesellschaften enthalten. Die Nummern aller Teilnehmer, die auf keinen Fall im Zusammenhang mit einer Befragung angerufen werden wollen, werden in der Auswahlgrundlage gesperrt.

Auswahl der Zielpersonen, Gewichtung und Hochrechnung

Bei dieser Erhebung sind alle deutschsprachigen Personen ab 14 Jahren, die in Privathaushalten leben, der Grundgesamtheit zuzurechnen. Bei der Auswahl der zu befragenden Zielpersonen im Haushalt wird folgendermaßen vorgegangen:

- Die Schichtung der Haushaltsstichprobe erfolgt zum einen anhand von Kriterien der amtlichen Gebietseinteilung (Bundesländer, Regierungsbezirke, Kreise), zum anderen anhand der BIK-Gemeindetypen (10er Skala). Innerhalb jeder Zelle des Schichtungstableaus sind die Datensätze der Telefonhaushalte nach Zufallszahlen sortiert. Somit bildet jede Zelle eine Urne im klassischen Sinne. Nicht erreichte Haushalte werden "zurückgelegt" und kommen in größerem zeitlichen Abstand zu anderen Zeiten (aber grundsätzlich nur zwischen 17.00 und 21.00 Uhr (Ausnahmen sind fest vereinbarte Termine) zur "Wiedervorlage". Bei der Mehrthemenbefragung werden bis zu zehn Kontaktversuche vorgenommen, um das Problem der Nicht-Antreffbarkeit von hochmobilen Personen zu minimieren. Diese hohe Kontaktzahl ist sinnvoll, da andernfalls insbesondere Vielreisende unterproportional in der Stichprobe vertreten wären.
- Mit dem beschriebenen Verfahren wird zunächst eine Haushaltsstichprobe nach dem „**Zufallsprinzip**“ gezogen (at random).
- In einer weiteren Auswahl-Stufe wird daraus eine Personenstichprobe gebildet. Dabei wird in jedem der ausgewählten Haushalte nur eine Zielperson für das Interview per Zufall ausgewählt. Hierzu wird der Schwedenschlüssel verwendet. Dieses Verfahren produziert innerhalb des einzelnen Haushaltes gleiche Auswahlchancen für die potenziellen Zielpersonen.

Die Ergebnisse dieser Zufallsstichprobe wurden anhand wichtiger Verteilungskriterien gewichtet und auf die Grundgesamtheit hochgerechnet. Dabei wurden sowohl eine Personengewichtung als auch eine Reisengewichtung vorgenommen.

- Durch das Personengewicht werden die unterschiedlichen Auswahlwahrscheinlichkeiten (z. B. wegen unterschiedlicher Anzahl an Festnetznummern im Haushalt bzw. wegen unterschiedlicher Anzahl an Zielpersonen im Haushalt) ausgeglichen. Die Gewichtung erfolgt insbesondere nach den Kenngrößen Alter, Geschlecht, Schulbildung, Bundesland, Ortstyp (BIK) und Kalenderwoche. Durch Einbeziehung der Kalenderwoche bleibt die zeitliche Gleichverteilung der Interviews über die Wochen bei der Gewichtung gewährleistet.
- Durch das Reisengewicht werden zudem die Häufigkeit und die Verteilung der Reisen berücksichtigt. Damit werden die reisebezogenen Sachverhalte (z. B. Differenzierung zwischen Tagesausflügen und Tagesgeschäftsreisen, Verteilung der Tagesreisen nach Wochentagen) ausgewertet und hochgerechnet. Ausgangspunkt ist der Personengewichtungsfaktor, so dass der durch das Reisengewicht hochgerechnete Datensatz die gleichen Strukturen aufweist wie die personengewichteten Daten.

Mit dieser doppelten Gewichtung wird im Vergleich zu früheren Erhebungen eine weitere Optimierung der Ergebnishochrechnung erreicht. Das Tagesreiseverhalten der deutschen Bevölkerung wird also in hohem Grade verlässlich wiedergegeben. Die dabei einzukalkulierenden Fehlertoleranzen sind tabellarisch im Anhang dargestellt.

Bewertung des ausgewählten Auswahlverfahrens

Das geschilderte Auswahlverfahren stellt eine repräsentative Zufallsstichprobe im strengen methodisch-statistischen Sinn dar und ist damit qualitativ weit hochwertiger und in den Ergebnissen belastbarer als andere Verfahren zur Bildung von Stichproben wie z. B. nur Zufallsauswahl des Haushaltes, nicht aber der Zielperson, Quotenstichproben oder Einschaltungen in bestehende Haushaltspanels bzw. Online-Panels.

TNS Infratest verfügt über umfassende Erfahrung hinsichtlich Online-basierter Marktforschung, hält derzeit eine bevölkerungsrepräsentative Erhebung von Mobilitätsdaten mittels Online-Interviews aber nicht für empfehlenswert, da die Bevölkerung mit Online-Zugang bislang noch nicht repräsentativ für die Gesamtbevölkerung ist. Diese Verzerrung ist im (N)Onliner-Atlas⁴ dokumentiert, den TNS Infratest im Auftrag u. a. der Bundesregierung erstellt hat.

3.3 Befragungsinhalte und Vergleichbarkeit

Befragungsinhalte

Der Fragebogen umfasst alle wesentlichen Kriterien, die zur Bestimmung des Nachfragevolumens, der Motive und Verhaltensweisen (z. B. Ausgabeverhalten, Verkehrsmittelnutzung) der Tagesreisenden sowie deren Struktur benötigt werden. Mit diesem Erhebungsgerüst können zudem die wirtschaftlichen Effekte (Umsätze und Einkommenswirkungen der 1. und 2. Umsatzstufe) durch die Tagesreisen der Deutschen verlässlich ermittelt werden. Bei der Analyse des ökonomischen Stellenwertes ist Kontinuität und Vergleichbarkeit gewährleistet, da im dwif kontinuierlich Wertschöpfungsquoten aus Betriebsvergleichen aktualisiert werden, die eine wichtige Basis für die Berechnung der Einkommenswirkungen sind.

Der Fragebogen wurde vom dwif entwickelt und mit den Projektpartnern abgestimmt. Die inhaltlichen Schwerpunkte des Fragenkataloges orientieren sich an den Vorgängeruntersuchungen und können wie folgt zusammengefasst dargestellt werden:

- Tagesreiseintensität und Tagesreisehäufigkeit der deutschen Bevölkerung
- Tagesreisevolumen differenziert nach Tagesausflügen und Tagesgeschäftsreisen
- Quell-/Zielgebietsverteilung (Wohnort und Reiseziel)
- Wochenrhythmus und Saisonverlauf
- Ausgabeverhalten unter Berücksichtigung der Ausgabenhöhe und -struktur (Gastronomie, Lebensmitteleinkäufe, Einkauf sonstiger Waren, Unterhaltung/Sport/Freizeit, lokaler Transport, Pauschale und sonstige Ausgaben)

⁴ Der (N)Onliner-Atlas steht auf der Website www.d21-digital-index.de zum Download zur Verfügung.

- Hauptanlass der Tagesreise
- Aktivitäten während der Tagesreise
- Verkehrsmittelnutzung und Ticketpreis für Hin- und Rückfahrt (z. B. bei Bahn, ÖPNV)
- Entfernung zwischen Quell- und Zielgebiet
- Reisegruppengröße (Zahl der Personen unter 14 Jahren und insgesamt)
- Dauer der Tagesreise in Stunden und zeitliche Verteilung
- Soziodemographie (z. B. Geschlecht, Alter, Haushaltsgröße und -struktur, Schulbildung, Haushaltseinkommen, Art der Erwerbstätigkeit, Stellung im Beruf, Wohnort)

Bei der Erhebung werden demnach sowohl quantitative als auch qualitative Merkmale erfasst, die das Erscheinungsbild des Tagesreiseverkehrs in unterschiedlicher Hinsicht prägen. Mit diesem umfassenden Befragungsprogramm werden beispielsweise auch die Reisekosten für den Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet ermittelt, die einen nicht zu vernachlässigenden Faktor bei der Darstellung der wirtschaftlichen Bedeutung der Tagesreisen darstellen.

Vergleichbarkeit

Die vorliegende Grundlagenstudie zu den „Tagesreisen der Deutschen“ ist wegen der systematisch gleichen Vorgehensweise (z. B. repräsentativ angelegte Einwohnerbefragung, wöchentlicher Befragungsrhythmus) inhaltlich als Folgeuntersuchung anzusehen und soll die letzten umfassenden Erhebungen zu diesem Marktsegment, die für die Jahre 2004 bis 2006 durchgeführt wurden, aktualisieren. Auch der Erhebungsumfang wurde mit insgesamt 36.400 durchgeführten Interviews gegenüber der Vorgängeruntersuchung beibehalten. Aus diesem Grund folgen Aufbau und Ablauf der Studie so weit wie möglich der damals entwickelten Systematik.

Es wurden jedoch weitere Optimierungen bei der Datenerfassung vorgenommen, wie vor allem die durchgeführte Zufallsstichprobe bei der Auswahl der Tagesreise, über die im Detail berichtet wurde. Bei den Erhebungen zwischen 2004 und 2006 erfolgte die Berichterstattung im Vergleich dazu noch über die zuletzt durchgeführte Tagesreise. Die Sinnhaftigkeit dieser methodischen Umstellung wurde durch die Erfahrungen aus zahlreichen Untersuchungen in den vergangenen Jahren zur wirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus in Städten und Gemeinden abgeleitet.

Mit diesem umfassenden Erhebungsansatz sind auch Sonderauswertungen für Teilsegmente des Tagestourismus (z. B. Anlässe, Entfernungszonen, Verkehrsmittel) möglich und es können Entwicklungen im Vergleich zu früheren Erhebungen aufgezeigt und Ursachen hinterfragt werden.

4. Datenaufbereitung, Ergebnisdarstellung und Zielsetzung

EDV-Aufbereitung und Plausibilitätskontrollen

Die durchgeführten Interviews wurden mit speziellen Dateneingabeprogrammen EDV-gerecht aufbereitet. Damit eine korrekte Interpretation der Ergebnisse gewährleistet werden kann, hat das dwif viel Zeit in die bestmögliche Aufbereitung des Datenmaterials investiert:

- Kontrolle des Datenmaterials auf Plausibilität (z. B. Erstellung einer Quell- und Zielgebietsmatrix mit Übersichten zu Reiseentfernungen und -dauer; Gegenüberstellung mit den Original-Befragungsunterlagen, Überprüfung von Einzelfällen).
- Vorbereitung der Berechnungen (z. B. Zusammenfassung der Einzelnennungen bei offenen Fragen zu homogenen Gruppen; Zielgebietsausweisung durch Zuordnung der erfassten Befragungsorte nach Bundesländern, Großstädten und sonstigen Gemeinden sowie Reisegebieten).

Die eigentlichen Berechnungen sowie die Ergebnisinterpretation begannen erst im Nachgang zu dieser detaillierten Datenanalyse. Das Zahlenmaterial wurde mit dem Statistikprogramm IBM SPSS Statistics ausgewertet.

Ergebnisse im Detail

Die Befragungsergebnisse zum Tagesausflugs- und Tagesgeschäftsverkehr werden sowohl

- in quantitativer (z. B. Anzahl und Häufigkeit der Tagesreisen, Höhe der Tagesausgaben) als auch
- in qualitativer (z. B. Hauptanlass, Aktivitäten, zeitliche und räumliche Verteilung der Nachfrage, Verkehrsmittelnutzung, Struktur der Tagesausgaben, Differenzierung der Verhaltensweisen nach sozio-demographischen Merkmalen)

Hinsicht dokumentiert. Die Ergebnisse sind inhaltlich strukturiert und regional differenziert aufbereitet. Durch den mit dem Ergebnisbericht der Vorgängerstudie vergleichbaren Aufbau ist ein Zeitvergleich zur Entwicklung wichtiger Sachverhalte möglich (z. B. Intensitäten, Häufigkeiten, Ausgabeverhalten, Zielgebietsverteilung, Entfernung).

Ziele der Untersuchung

Das breite Interesse an aktuellen Zahlen zu den Tagesreisen – nicht nur seitens der Tourismuswirtschaft – dokumentiert den Bedarf, die wichtigsten Rahmendaten zu diesem Marktsegment in regelmäßigen Abständen zu erfassen. Trends in Bezug auf das tourismusrelevante Freizeitverhalten der Menschen wechseln immer schneller, weshalb die Branche stets möglichst zeitnahe Daten benötigt. Durch **zyklische Erhebungen können neue „Strömungen“ bzw.** signifikante Verhaltensänderungen und Entwicklungstendenzen erkannt werden. Zudem bietet die Studie Möglichkeiten, bestehende Konzepte auf ihre Stimmigkeit zu prüfen, die Auslastung der Verkehrs- und Freizeitinfrastruktur zu optimieren, Kooperationen zwischen Leistungsträgern zu initiieren, vorhandene Potenziale zu analysieren und die Erfolgchancen innovativer Investitionen realistischer einschätzen zu können. Darüber hinaus sollen die Ergebnisse bei der Ableitung von Strategien und Planungen zur Entscheidungsfindung herangezogen werden.

Ein weiteres zentrales Anliegen dieser Grundlagenstudie ist die Berechnung des aktuellen ökonomischen Stellenwertes der Tagesreisen. Es werden insbesondere die Umsatz- und Einkommenswirkungen des Tagesausflugs- und des Tagesgeschäftstreiseverkehrs ermittelt. Dabei werden sowohl die direkten Wirkungen (1. Umsatzstufe) als auch die indirekten Effekte (2. Umsatzstufe) berücksichtigt.

Mit der vorliegenden Untersuchung werden auch die entsprechenden Anforderungen aus der EU-Verordnung „Tourismusstatistik“ aufgegriffen und berücksichtigt.

II. Volumen der Tagesreisen von Deutschen zwischen Mai 2012 und April 2013

1. Bestimmungsgrößen für die Berechnung

Im Mittelpunkt der Betrachtung stehen die von Deutschland aus durchgeführten Tagesreisen. Hierbei ist zwischen den Binnen-Tagesreisen, bei denen Deutschland nicht verlassen wird, und den Outgoing-Tagesreisen mit Zielen im Ausland zu unterscheiden. Zu den Tagesreisen, die von ausländischen Quellgebieten ausgehen und nach Deutschland führen (Incoming-Tagesreisen), liegen keine Erkenntnisse vor, so dass dieses Segment in den nachfolgenden Betrachtungen nicht enthalten ist.

Für die rein mengenmäßige Quantifizierung des Tagesreisevolumens werden die folgenden drei Bestimmungsgrößen herangezogen:

- Die Bevölkerungszahl und -struktur in Deutschland als Grundgesamtheit für die Hochrechnung der Ergebnisse.
- Die Intensität der Beteiligung der Bevölkerung in Deutschland am Tagesreiseverkehr.
- Die Häufigkeit, mit der derartige Tagereisen unternommen werden.

Nachfolgend werden diese zentralen Rahmendaten zusammengetragen, ausgewertet und zueinander in Beziehung gesetzt.

2. Einwohnerzahl in Deutschland

Im Jahr 2011 wurde in Deutschland der so genannte Zensus durchgeführt. Die Ergebnisse liegen seit Anfang 2013 vor und korrigieren die bislang verwendete Bevölkerungsfortschreibung auf Grundlage der letzten Volkszählung von 1987.⁵ Für Deutschland ergibt sich aktuell – im Vergleich mit den bisher verwendeten Zahlen – folgende Einwohnerverteilung nach Bundesländern:

⁵ Laut Statistischem Bundesamt war in den neuen Bundesländern (einschl. Berlin-Ost) das zentrale Einwohnermelderegister der DDR (Stand Oktober 1990) Grundlage für die Fortschreibung.

Tabelle 1: Aktuelle Verteilung der Einwohner Deutschlands nach Bundesländern

Bundesland	Einwohnerzahl nach Bundesländern		
	Zensus 2011	Bevölkerungsfortschreibung	Differenz
Baden-Württemberg	10.486.660	10.758.047	-271.387
Bayern	12.397.614	12.545.898	-148.284
Berlin	3.292.365	3.471.756	-179.391
Brandenburg	2.455.780	2.499.268	-43.488
Bremen	650.863	660.180	-9.317
Hamburg	1.706.696	1.789.529	-82.833
Hessen	5.971.816	6.070.404	-98.588
Mecklenburg-Vorpommern	1.609.982	1.638.340	-28.358
Niedersachsen	7.777.992	7.914.471	-136.479
Nordrhein-Westfalen	17.538.251	17.835.691	-297.440
Rheinland-Pfalz	3.989.808	3.999.011	-9.203
Saarland	999.623	1.015.336	-15.713
Sachsen	4.056.799	4.141.161	-84.362
Sachsen-Anhalt	2.287.040	2.327.052	-40.012
Schleswig-Holstein	2.800.119	2.833.759	-33.640
Thüringen	2.188.589	2.229.252	-40.663
Deutsche im Ausland ⁶	9.698	-	-
Deutschland gesamt	80.219.695	81.729.155	-1.509.460

Quelle: Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Einwohnerzahlen des Zensus 2011 sowie der Bevölkerungsfortschreibung zum 30.04.2011, Wiesbaden 2013.

Im Vergleich zur bisher angewendeten Bevölkerungsfortschreibung hat sich die Einwohnerzahl in Deutschland um mehr als 1,5 Mio. auf nunmehr 80.219.695 reduziert. Die Zahl der Einwohner hat sich in allen Bundesländern verringert, allerdings unterschiedlich stark. Auf Grund ihrer Aktualität und Zuverlässigkeit werden die Daten aus dem Zensus 2011 für alle weiteren Berechnungen herangezogen. Nicht berücksichtigt werden dabei die fast 10.000 Deutschen im Ausland. Grundgesamtheit für die nachfolgenden Berechnungen sind also insgesamt 80.209.997 Einwohner mit Wohnsitz in Deutschland.

⁶ Laut Informationen der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder handelt es sich hierbei beispielsweise um im Ausland tätige Angehörige der Bundeswehr, der Polizeibehörden und des Auswärtigen Dienstes sowie ihre dort ansässigen Familien.

3. Beteiligung der Bevölkerung am Tagesreiseverkehr

3.1 Tagesreiseintensität insgesamt

Die Tagesreiseintensität benennt den prozentualen Anteil der Bevölkerung (ab 14 Jahre) in der Bundesrepublik Deutschland, der zwischen Mai 2012 und April 2013 mindestens eine Tagesreise unternommen hat. Über alle 52 Befragungswellen ergibt sich folgende Kennziffer:

TAGESREISEINTENSITÄT

83,7 %

Im Vergleich zur letzten Erhebung für das Jahr 2006 liegt die Tagesreiseintensität um weniger als 3 % niedriger. Eine Differenzierung zwischen privat und geschäftlich motivierten Tagesreisen zeigt deutliche Unterschiede:

- Rund 82,7 % der deutschen Bevölkerung ab 14 Jahren nimmt am Tagesausflugsgeschehen teil.
- Bei den Tagesgeschäftsreisen ist der entsprechende Anteil mit rund 48,9 % verständlicherweise deutlich niedriger.

Die Tagesreiseintensität insgesamt liegt höher als die jeweiligen Einzelwerte, da ein kleiner Bevölkerungsanteil offenbar zwar Tagesgeschäftsreisen, aber keine Tagesausflüge durchführt.

Auf die vorhandenen Fehlertoleranzen bei derartigen repräsentativen Einwohnerbefragungen wird an dieser Stelle noch einmal hingewiesen und auf die entsprechende Tabelle im Anhang verwiesen. In den weiteren Ausführungen wird nicht mehr im Detail darauf eingegangen.

3.2 Abhängigkeit der Tagesreiseintensität von soziodemographischen Strukturmerkmalen

Überlagerung verschiedener Einflussfaktoren

Für die korrekte Interpretation der nachfolgend dargestellten Ergebnisse sind einige Erläuterungen sinnvoll und werden deshalb den tabellarischen Zusammenstellungen vorangestellt:

- Die Einflüsse der meisten Kriterien überlagern sich gegenseitig. So bestehen z. B. eindeutige Zusammenhänge zwischen dem (Aus-)Bildungsniveau und dem Einkommen, der Haushaltsstruktur und dem Alter, der Stellung im Beruf und den Einkommensverhältnissen etc.
- Es gibt sicherlich dominante Kriterien, die andere Einflüsse zurück drängen. Dazu zählen beispielsweise das Alter der Befragten, deren Einkommenssituation, ihr berufliches Engagement oder die Haushaltsstruktur.
- Besonders vielen unterschiedlichen Einflüssen unterliegt die Tagesreiseintensität auf Ebene der Bundesländer. In diesem Zusammenhang ist beispielsweise auf Faktoren wie den Grad der Urbanisierung bzw. die Bedeutung der ländlichen Räume, das durchschnittliche Volkseinkommen, die Altersstrukturen oder die vorherrschenden Haushaltsstrukturen hinzuweisen.

Unterschiedliche Abhängigkeitsgrade

Selbstverständlich gibt es auch Merkmale, bei denen die Abweichungen vom Durchschnittswert weniger signifikant sind. Dies ist beispielsweise bei Kriterien der Fall, die in enger Beziehung zum Wohnort der Befragten stehen (z. B. Gemeindegröße, Ballungsraumindikator, Stadt-Land-Indikator).

Die unterschiedlich starke Abhängigkeit der Tagesreiseintensität von ausgewählten Einflussfaktoren soll die Gegenüberstellung der Wechselbeziehungen zwischen dem Wohnort- und dem Haushaltstyp verdeutlichen:

Tabelle 2: Abhängigkeit der Tagesreiseintensität vom Wohnorttyp und vom Haushaltstyp

Gemeindegrößenklassen in Einwohner	Haushaltstyp				
	Ein-Personen-Haushalte	Zwei-Personen-Haushalte ohne Kinder unter 14 Jahren	Mehrpersonen-haushalte ohne Kinder unter 14 Jahren	Familien mit Kind(ern) unter 14 Jahren	Durchschnitt
bis 5.000	77,2 %	80,4 %	90,5 %	92,6 %	85,6 %
5.001 – 10.000	69,6 %	82,1 %	87,7 %	92,3 %	83,8 %
10.001 – 20.000	72,7 %	82,8 %	87,0 %	90,0 %	83,5 %
20.001 – 50.000	74,5 %	82,0 %	90,4 %	92,8 %	84,4 %
50.001 – 100.000	72,6 %	83,1 %	86,9 %	90,5 %	82,9 %
100.001 – 500.000	73,8 %	80,5 %	84,3 %	88,2 %	80,8 %
mehr als 500.000	77,9 %	85,9 %	88,6 %	87,7 %	84,3 %
Insgesamt	74,5 %	82,4 %	88,3 %	90,7 %	83,7 %

Quelle: dwif 2013.

Die dargestellten Ergebnisse lassen sich wie folgt interpretieren:

- Der dominierende Einflussfaktor ist eindeutig die Größe und Struktur des Haushaltes. In obiger Übersicht zeigen sich in der Horizontalen deutlich stärkere Abweichungen, die auch in der Tendenz eindeutig sind. Mit zunehmender Haushaltsgroße bzw. Kinderzahl steigt die Tagesreiseintensität deutlich an.
- Der Einfluss der Einwohnerdichte am Wohnort ist vergleichsweise schwach ausgeprägt und tendenziell eher uneinheitlich (vertikale Betrachtung). Eindeutige Zusammenhänge lassen sich kaum nachweisen.

Die Hypothese, dass die Tagesreiseintensität in einwohnerstarken Städten und Gemeinden signifikant größer ist als in dünn besiedelten Räumen, muss somit angesichts der ermittelten Ergebnisse eindeutig verworfen werden. Der **„Charakter“ des Wohnumfeldes zählt demnach nicht zu den** dominierenden Einflusskriterien und findet in der nachfolgenden Ergebnistabelle deshalb keine Berücksichtigung. Sollten derartige Zusammenhänge tatsächlich bestehen, werden sie durch andere dominante Einflüsse offensichtlich überlagert.

Abweichungen nach soziodemographischen Faktoren

Die durchschnittliche Tagesreiseintensität von 83,7 % unterliegt sehr starken Schwankungen. Zu den wesentlichen Einflussfaktoren zählt die sozio-demographische Struktur der Bevölkerung. Eindeutige Zusammenhänge zeigen sich insbesondere bei folgenden Kriterien:

- Mit zunehmendem Alter nimmt die Tagesreiseintensität deutlich ab, während sie mit zunehmender Haushaltsgröße deutlich ansteigt.
- Ein höheres Einkommen und ein höheres Bildungsniveau sorgen für eine intensivere Teilnahme am Tagesreisegeschehen.
- Berufstätige nehmen deutlich stärker am Tagesreiseverkehr teil als nicht Berufstätige.
- Bei Männern liegt der Anteil an Tagesreisenden deutlich höher als bei Frauen.

Die detaillierten Ergebnisse nach soziodemographischen Kriterien sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Es wird eine polarisierende Darstellungsform gewählt, indem Gruppierungen mit über- und unterdurchschnittlicher Tagesreiseintensität einander gegenübergestellt werden:

Tabelle 3: Einfluss soziodemographischer Merkmale auf die Tagesreiseintensität in %

GRUPPIERUNGEN mit...			
überdurchschnittlicher Intensität	%	unterdurchschnittlicher Intensität	%
Männer	87,1	Frauen	80,5
Jüngere		Ältere	
▪ bis 19 Jahre	94,1	▪ 50 bis 59 Jahre	82,6
▪ 20 bis 29 Jahre	93,0	▪ 60 bis 69 Jahre	81,7
▪ 30 bis 39 Jahre	90,0	▪ 70 bis 79 Jahre	68,5
▪ 40 bis 49 Jahre	88,6	▪ 80 Jahre und älter	52,0
Höheres (Aus-) Bildungsniveau		Niedrigeres (Aus-) Bildungsniveau	
▪ Abitur, Fachhochschulreife	94,2	▪ Hauptschul- oder Volksschulabschluss	73,3
▪ Noch in Schulausbildung	93,4	▪ kein Schulabschluss	50,4
▪ Mittlere Reife, polytechnische Oberschule	87,3		
Höheres Einkommensniveau des Haushaltes ⁷		Niedrigeres Einkommensniveau des Haushaltes	
▪ 5.000 € und mehr	95,8	▪ 1.500 bis unter 2.000 €	82,9
▪ 4.000 bis unter 5.000 €	96,1	▪ 750,- bis unter 1.500 €	71,0
▪ 3.000 bis unter 4.000 €	94,7	▪ 400,- bis unter 750,- €	60,3
▪ 2.500 bis unter 3.000 €	92,5	▪ bis unter 400,- €	61,1
▪ 2.000 bis unter 2.500 €	89,5		
Größere Haushalte		Kleinere Haushalte	
▪ Familien mit Kindern unter 14	90,7	▪ Zwei-Personen-Haushalte ohne Kinder unter 14	82,4
▪ Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder unter 14	88,3	▪ Ein-Personen-Haushalte	74,5
Berufstätige	90,2	Nicht Berufstätige	76,4
▪ Voll- und Teilzeiterwerbstätig (inkl. Mini-Jobs und Altersteilzeit)	90,2	▪ In Ausbildung (Lehrling, Schüler, Studenten, Bufdi ⁸ , freiwilliges Jahr)	93,8
		▪ Hausfrauen/-männer	79,5
		▪ Arbeitslos, Ein-Euro-Job ⁹	71,3
		▪ Rentner/Pensionäre	69,4

Quelle: dwif 2013.

⁷ Gefragt wurde- eingeteilt in Einkommens-Gruppen – nach dem monatlichen Nettoeinkommen des Haushalts, also nach Abzug von Steuern und Sozialversicherung.

⁸ Bufdi = Bundesfreiwilligendienst

⁹ Beide Gruppen wurden zusammengefasst, da sich deren Tagesreiseintensität nur unwesentlich voneinander unterscheidet.

BUNDESLÄNDER mit...			
...überdurchschnittlicher Intensität	%	...unterdurchschnittlicher Intensität	%
Schleswig-Holstein	87,1	Berlin	83,2
Baden-Württemberg	85,5	Nordrhein-Westfalen	82,6
Bremen	85,3	Brandenburg	82,5
Hamburg	85,3	Sachsen	82,0
Bayern	85,0	Mecklenburg-Vorpommern	81,2
Rheinland-Pfalz	84,9	Saarland	81,2
Hessen	84,2	Sachsen-Anhalt	79,5
Niedersachsen	84,2	Thüringen	78,7

Quelle: dwif 2013.

Differenzierte Darstellung nach Berufsgruppen

In Ergänzung zu den dargestellten Strukturmerkmalen sollen auch die unterschiedlichen Berufsgruppen stärker untergliedert dargestellt werden. Als Grundgesamtheit sind hier die Berufstätigen mit einer durchschnittlichen Tagesreiseintensität in Höhe von 90,2 % anzusehen.

Eine überdurchschnittliche Tagesreiseintensität ergibt sich für folgende Berufsgruppen:

- Freiberufler (96,5 %),
- Beamte inkl. Richter, Berufssoldate (96,3 %),
- sonstige Selbständige oder Unternehmer (91,9 %) sowie
- Angestellte (91,8 %),

Demgegenüber unternehmen folgende Gruppierungen seltener Tagesreisen:

- mithelfende Familienangehörige (84,6 %)
- Arbeiter (82,8 %) sowie
- Landwirte (80,9 %)

Innerhalb der einzelnen Berufsgruppen sind weitere Abhängigkeiten festzustellen. So steigt mit zunehmender Qualifikation der Beschäftigten auch die Intensität, mit der Tagesreisen durchgeführt werden. Dieser Zusammenhang lässt sich bei Beamten, Angestellten und Arbeitern gleichermaßen feststellen. Bei den Beamten steigt die Tagesreiseintensität vom einfachen oder mittleren Dienst (93,2 %) über den gehobenen Dienst (97,7 %) zum höheren Dienst (98,1 %) an. Unterschiede sind auch zwischen ausführenden Angestellten wie Verkäufer oder Schreibkräfte (85,1 %), qualifizierten Angestellten wie Sachbearbeiter oder Buchhalter (92,4 %) und hochqualifizierten bzw. leitenden Angestellten wie Ingenieure oder Abteilungsleiter (96,6 %) festzustellen. Die gleiche Tendenz zeigt sich bei der Gegenüberstellung der un- oder angelernten Arbeiter (73,6 %) mit den Facharbeitern (87,5 %) und den Vorarbeitern/Meistern/Kolonnenführern etc. (90,5 %).

3.3 Gründe für die Nichtteilnahme am Tagesreiseverkehr

Hinderungsgründe

Im Untersuchungszeitraum zwischen Mai 2012 und April 2013 haben 16,3 % der deutschsprachigen Bevölkerung, die 14 Jahre oder älter sind, keine Tagesreise unternommen. Mögliche Hinderungsgründe sind einerseits zwar offensichtlich, lassen sich andererseits aber auch aus den dargestellten Abhängigkeiten der Tagesreiseintensität von soziodemographischen Faktoren ableiten. Ein Blick auf die niedrigeren Intensitäten ergibt folgende Zusammenhänge, aus denen sich entsprechende Schlussfolgerungen ableiten lassen:

- Das Alter ist mit Sicherheit als Hauptgrund anzusehen. Bei den über 80-jährigen unternimmt gerade einmal noch jede zweite Person mindestens eine Tagesreise im Jahr.
- Ein geringes zur Verfügung stehendes Einkommen ist an zweiter Stelle zu nennen. Mit sinkendem Einkommen geht auch die Tagesreiseintensität kontinuierlich zurück. Nur mehr rund zwei Drittel der Personen, die in einem Haushalt mit bis 1.500,- € **Monatseinkommen** leben, machen Tagesreisen.
- Der Mangel an freier Zeit ist ebenso als schwerwiegender Hinderungsgrund anzusehen. So nehmen beispielsweise Landwirte und im Familienbetrieb engagierte Personen im Vergleich zu den anderen Berufsgruppen seltener am Tagesreiseverkehr teil.
- Familiäre Gründe, wie die Beaufsichtigung von (Klein-)Kindern oder die Pflege von Angehörigen, spiegeln sich in der unterdurchschnittlichen Tagesreiseintensität von Hausfrauen/Hausmännern wider.
- Zu nennen ist natürlich auch die Immobilität in Folge von Krankheiten, Verletzungen oder sonstigen Behinderungen. Hiervon können alle Gruppierungen betroffen sein, weshalb diese Faktoren in obiger Tabelle keinen direkten Niederschlag finden.

Fazit

Dieser Zusammenstellung folgend sind als typische Nicht-Tagesreisende betagte, allein stehende Personen anzusehen, die über ein geringes Einkommen verfügen und beispielsweise aus gesundheitlichen bzw. familiären Gründen und/oder wegen des Fehlens eigener Beförderungsmittel in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Diese Kriterien überlagern zum Teil auch das für Freizeit Zwecke zur Verfügung stehende Zeitbudget, denn bei Ruheständlern oder Arbeitslosen ist eine deutlich unter dem Durchschnitt liegende Tagesreisintensität festzustellen.

4. Häufigkeit von Tagesreisen

4.1 Tagesreisehäufigkeit insgesamt

Gesamtwert und Entwicklung

Die Tagesreisehäufigkeit beschreibt die Zahl der im Zeitraum zwischen Mai 2012 und April 2013 pro Kopf der deutschsprachigen Bevölkerung (ab 14 Jahre) durchgeführten Tagesreisen. Über alle 52 Befragungswellen ergibt sich folgende Kennziffer:

TAGESREISEHÄUFIGKEIT

37,7

Gegenüber dem letzten Erhebungszeitraum zwischen 2004 und 2006, in dem immer mehr als 40 Tagesreisen pro Kopf und Jahr ermittelt wurden, ist die Tagesreisehäufigkeit demnach zurückgegangen. Die Gründe hierfür können vielfältig sein, sind aber nicht eindeutig nachvollziehbar. Zu nennen sind beispielsweise Aspekte wie die Wettergegebenheiten, Veränderungen des Freizeitverhaltens, Veränderungen im Freizeitangebot, weniger Geschäftstermine außerhalb des Arbeitsplatzes), **andere Lage der „variablen“ Feiertage (evtl. weniger „Brückentage“) oder die Verschiebung der Altersstrukturen.** Zudem **hatte das Jahr 2004 als „Schaltjahr“ 366 Tage.** Im Vergleich zum Erhebungsjahr 1993 (rund 29 Tagesreisen pro Einwohner und Jahr)¹⁰ wurden deutlich mehr Tagesreisen durchgeführt, wenngleich hierbei anzumerken ist, dass damals noch monatlich und nicht wöchentlich befragt wurde, so dass Erinnerungsverluste nicht auszuschließen waren.

Da sich die Tagesreiseintensität bei allen bisherigen Erhebungen bereits auf einem recht hohen Niveau bewegt und in den aktuellen Befragungen relativ geringen Schwankungen unterliegt (zwischen 83,7 % und 86,6 %), ist die Zahl der jährlich unternommenen Tagesreisen das bestimmende Element für die mengenmäßige Bedeutung dieses Marktsegmentes. Auch zukünftig spricht auf Grund der dargestellten Zusammenhänge wenig für einschneidende Veränderungen bei der Größenordnung zur Tagesreiseintensität. Deshalb hängt die weitere Entwicklung des Gesamtvolumens heute und auch in Zukunft in erster Linie von der Häufigkeit ab, mit der Tagesreisen unternommen werden.

Differenzierung zwischen Tagesausflügen und Tagesgeschäftsreisen

Bei der durchgeführten Primärerhebung wurde jeweils nach der Zahl der durchgeführten Tagesreisen während der vorangegangenen Kalenderwoche gefragt. Mit dieser Erhebungsmethode können Erinnerungslücken weitestgehend ausgeschlossen werden. Die Zahl der insgesamt durchgeführten Tagesreisen pro Befragten und pro Jahr ergibt sich aus der Addition von Tagesausflügen und Tagesgeschäftsreisen sowie der Zusammenschau aller Befragungswellen.

Bei den Tagesausflügen ist die Bevölkerung ab 14 Jahren als Grundgesamtheit anzusehen. Bei den Tagesgeschäftsreisenden bezieht sich die Häufigkeit hier auf die Grundgesamtheit der Bevölkerung ab 15 Jahren, da unter 15 Jahren im Prinzip wegen der allgemeinen Schulpflicht keine Tagesgeschäftsreisen durchgeführt werden. Dieser Sachverhalt hat sich für die Gruppe der 14-jährigen durch die Befragungsergebnisse bestätigt.

Die Differenzierung zwischen privat und geschäftlich motivierten Tagesreisen zeigt bei der Tagesreisehäufigkeit deutliche Unterschiede. In der nachfolgenden Tabelle sind auch die Vergleichszahlen für das Erhebungsjahr 2004 dargestellt:

¹⁰ dwif (Hrsg.): Tagesreisen der Deutschen, Schriftenreihe Heft 46, München 1995.

Tabelle 4: Häufigkeit von Tagesreisen

	Ø Zahl der Tagesreisen pro Kopf und Jahr	
	2012/13	2004
Tagesausflüge	30,3	33,3
Tagesgeschäftsreisen	7,4	8,3
Tagesreisen insgesamt	37,7	41,6

Quelle: dwif 2013.

Bei der Ermittlung dieser Häufigkeiten wurden auch Personen einbezogen, die im jeweiligen Zeitabschnitt keine Tagesreise unternommen haben. Sie gehen mit dem Faktor Null in die Berechnung ein. Die tatsächlich am Tagesreiseverkehr teilnehmenden Personen weisen dementsprechend eine deutlich höhere Häufigkeit auf. So unternahm jeder Teilnehmer am Tagesreiseverkehr rund 45 Tagesreisen. Dieser Kennwert hat vorrangig instruktiven Charakter. Für die weiteren Analysen und vor allem für die Berechnung des Tagesreisevolumens kommt die dargestellte Bestimmungsgröße **„Tagesreisen pro Kopf und Jahr“** zur Anwendung.

4.2 Abhängigkeit der Tagesreisehäufigkeit von soziodemographischen Strukturmerkmalen

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass es sich bei der Tagesreisehäufigkeit rein rechnerisch um ein Produkt handelt, das sich aus zwei entscheidenden Faktoren zusammensetzt. Einerseits handelt es sich um den Anteil der Befragten, die sich im jeweiligen Zeitintervall am Tagesreiseverkehr beteiligt haben (Intensität), und andererseits um die Zahl der Tagesreisen, die im Zeitintervall unternommen wurden (Häufigkeit). Dies bedeutet aber auch, dass es bei der Intensität und der Häufigkeit zu unterschiedlichen Ergebnissen und Abhängigkeiten kommen kann.

Mit den nachfolgend aufgeführten Beispielen sollen mögliche Konstellationen verdeutlicht werden:

- Unterdurchschnittlichen Intensitäten können überdurchschnittliche Häufigkeiten gegenüberstehen, wie dies z. B. bei den Einwohnern in Berlin oder Mecklenburg-Vorpommern der Fall ist.
- Hohe Intensitäten werden beispielsweise bei jüngeren Menschen, Gutverdienern mit höherem Bildungsniveau oder Mehrpersonenhaushalten bzw. Familien mit Kindern durch hohe Häufigkeiten noch potenziert.
- Bei älteren Menschen in kleineren Haushalten ohne Kinder, nicht Berufstätigen und Geringverdienern kommt zu einer niedrigen Intensität eine niedrige Häufigkeit hinzu, was diese Gruppen in der Rangordnung noch weiter abrutschen lässt.

Bei der Dokumentation der Tagesreisehäufigkeit ist wiederum eine Trennung zwischen privatem und geschäftlichem Motiv sinnvoll. Nachfolgend wird eine separate Darstellung gewählt, da zwischen beiden Gruppierungen grundsätzliche Unterschiede gegeben sind. Ansonsten werden die Ergebnisse in derselben Form dokumentiert wie bei der Tagesreiseintensität.

4.2.1 Häufigkeit von Tagesausflügen

Gegenüberstellung ausgewählter Einflussfaktoren

Bei der Beschreibung der Tagesreisintensität wurde bereits darauf hingewiesen, dass sich die Einflüsse der unterschiedlichen Strukturmerkmale öfter überlagern und sich der Zusammenhang zwischen den festgestellten Abweichungen und einem ganz bestimmten Einflusskriterium meist nicht eindeutig nachweisen lässt. Diese Feststellung hat auch bei der Tagesreisehäufigkeit Gültigkeit.

Bei der vergleichenden Gegenüberstellung zwischen dem Wohnort- und dem Haushaltstyp zeigt sich wieder die klare Tendenz, dass der Haushaltstyp deutlich stärkeren Einfluss auf die Tagesausflugshäufigkeit nimmt als der Wohnorttyp. Mit zunehmender Haushaltsgröße bzw. Kinderzahl steigt die Tagesausflugshäufigkeit deutlich an. Die Schwankungsbreiten beim Wohnorttyp sind deutlich geringer und eher uneinheitlich. Es bestätigt sich also, dass der Charakter des Wohnortes der Befragten keinen dominanten Einfluss auf die Teilnahme am Tagesausflugsverkehr hat.

Tabelle 5: Abhängigkeit der Tagesausflugshäufigkeit vom Wohnorttyp und vom Haushaltstyp

Gemeindegrößenklassen in Einwohner	Tagesausflüge pro Kopf und Jahr nach dem Haushaltstyp				
	Ein-Personen-Haushalte	Zwei-Personen-Haushalte ohne Kinder unter 14 Jahren	Mehrpersonen-haushalte ohne Kinder unter 14 Jahren	Familien mit Kind(ern) unter 14 Jahren	Durchschnitt
bis 5.000	26,7	25,2	33,8	41,4	31,7
5.001 – 10.000	21,8	30,8	34,9	37,3	31,8
10.001 – 20.000	24,9	28,8	33,6	38,6	31,4
20.001 – 50.000	25,0	28,4	33,7	33,6	29,8
50.001 – 100.000	23,5	29,1	32,3	34,4	29,5
100.001 – 500.000	25,5	27,0	30,0	31,3	27,9
mehr als 500.000	27,5	30,0	31,4	33,4	30,1
Insgesamt	25,3	28,4	33,0	35,9	30,3

Quelle: dwif 2013.

Abweichungen nach soziodemographischen Faktoren

In der nachfolgenden Ergebnisübersicht für den Tagesausflugsverkehr zeigt sich bei der Ausflugshäufigkeit eine große Bandbreite innerhalb derer die Ausprägungen in Abhängigkeit vom jeweiligen Einflusskriterium schwanken. Sie reicht von unter 10 bei älteren Personen bis fast 50 bei **den „Besserverdienern“**. In der zuletzt genannten Gruppe unternimmt jeder Einzelne im Durchschnitt fast in jeder Woche einen Tagesausflug.

Die durchschnittliche Tagesausflugshäufigkeit liegt bei 30,3 Tagesausflügen pro Kopf und Jahr. Mit Blick auf die soziodemographischen Strukturmerkmale sollen wiederum die wesentlichen Abhängigkeiten dokumentiert werden:

- Mit zunehmendem Alter nimmt die Tagesausflugshäufigkeit deutlich ab, während sie mit zunehmender Haushaltsgröße deutlich ansteigt.
- Ein höheres Einkommen und ein höheres Bildungsniveau gehen einher mit einer höheren Anzahl unternommener Tagesausflüge.
- Berufstätige machen deutlich mehr Tagesausflüge als nicht Berufstätige.
- Die großen Unterschiede in Abhängigkeit vom Herkunfts-Bundesland sind sicherlich auf die Kombination und Vielfalt unterschiedlicher Einflussfaktoren zurückzuführen. Eindeutige Abhängigkeiten können nicht herausgearbeitet werden.
- Männer unternehmen deutlich mehr Tagesausflüge als Frauen.

Die detaillierten Ergebnisse nach soziodemographischen Kriterien sind in der nachfolgenden – wiederum polarisiert aufbereiteten – Tabelle dargestellt.

Tabelle 6: Einfluss soziodemographischer Strukturmerkmale auf die Häufigkeit von Tagesausflügen – Zahl der Tagesausflüge pro Kopf und Jahr

GRUPPIERUNGEN mit...			
überdurchschnittlicher Häufigkeit	Zahl	unterdurchschnittlicher Häufigkeit	Zahl
Männer	32,9	Frauen	27,8
Jüngere		Ältere	
▪ bis 19 Jahre	42,7	▪ 50 bis 59 Jahre	26,1
▪ 20 bis 29 Jahre	41,6	▪ 60 bis 69 Jahre	29,7
▪ 30 bis 39 Jahre	34,6	▪ 70 bis 79 Jahre	20,7
▪ 40 bis 49 Jahre	30,5	▪ 80 Jahre und älter	9,5
Höheres (Aus-) Bildungsniveau		Niedrigeres (Aus-) Bildungsniveau	
▪ Noch in Schulausbildung	39,8	▪ Hauptschul- oder Volksschulabschluss	22,2
▪ Abitur, Fachhochschulreife	39,2	▪ kein Schulabschluss	17,3
▪ Mittlere Reife, polytechnische Oberschule	31,9		
Höheres Einkommensniveau des Haushaltes		Niedrigeres Einkommensniveau des Haushaltes	
▪ 5.000 € und mehr	47,5	▪ 1.500 bis unter 2.000 €	30,0
▪ 4.000 bis unter 5.000 €	43,7	▪ 750,- bis unter 1.500 €	20,9
▪ 3.000 bis unter 4.000 €	38,9	▪ 400,- bis unter 750,- €	17,2
▪ 2.500 bis unter 3.000 €	36,6	▪ bis unter 400,- €	19,8
▪ 2.000 bis unter 2.500 €	30,9		
Größere Haushalte		Kleinere Haushalte	
▪ Familien mit Kindern unter 14	35,9	▪ Zwei-Personen-Haushalte ohne Kinder unter 14	28,4
▪ Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder unter 14	33,0	▪ Ein-Personen-Haushalte	25,3

Quelle: dwif 2013.

GRUPPIERUNGEN mit...			
überdurchschnittlicher Häufigkeit	Zahl	unterdurchschnittlicher Häufigkeit	Zahl
Berufstätige	33,3	Nicht Berufstätige	26,8
▪ Voll- und Teilzeiterwerbstätig (inkl. Mini-Jobs und Altersteilzeit)	33,3	▪ In Ausbildung (Lehrling, Schüler, Studenten, Bufdi ¹¹ , freiwilliges Jahr)	42,8
		▪ Hausfrauen/-männer	24,1
		▪ Arbeitslos, Ein-Euro-Job ¹²	22,0
		▪ Rentner/Pensionäre	21,6
Bundesländer mit überdurchschnittlicher Ausflughäufigkeit		Bundesländer mit unterdurchschnittlicher Ausflughäufigkeit	
Schleswig-Holstein	37,5	Saarland	29,6
Rheinland-Pfalz	33,0	Niedersachsen	29,0
Hessen	32,9	Sachsen	27,7
Berlin	32,6	Bremen	26,5
Bayern	31,6	Thüringen	23,2
Mecklenburg-Vorpommern	31,5	Sachsen-Anhalt	21,4
Hamburg	31,3	Brandenburg	21,2
Baden-Württemberg	30,9		
Nordrhein-Westfalen	30,5		

Quelle: dwif 2013

Differenzierte Darstellung nach Berufsgruppen

Wiederum werden – in Ergänzung zu den dargestellten Strukturmerkmalen – auch die unterschiedlichen Berufsgruppen näher betrachtet. Hierfür sind die Berufstätigen als Grundgesamtheit heranzuziehen, die im Durchschnitt jährlich 33,3 Tagesausflüge machen.

Eine überdurchschnittliche Tagesreisehäufigkeit ergibt sich für folgende Berufsgruppen:

- Beamte inkl. Richter, Berufssoldate (38,0),
- Freiberufler (37,9),
- Angestellte (34,9) sowie
- sonstige Selbständige oder Unternehmer (30,6).

¹¹ Bufdi = Bundesfreiwilligendienst

¹² Beide Gruppen wurden zusammengefasst, da sich deren Tagesreiseintensität nur unwesentlich voneinander unterscheidet.

Demgegenüber unternehmen folgende Gruppierungen seltener Tagesreisen:

- Arbeiter (27,8),
- mithelfende Familienangehörige (26,7) sowie
- Landwirte (20,0)

Die Abhängigkeiten innerhalb der jeweiligen Berufsgruppen sind mit den Ausprägungen bei der Tagesreiseintensität vergleichbar. So steigt wiederum bei Beamten, Angestellten und Arbeitern mit zunehmender Qualifikation auch die Tagesausflughäufigkeit. Bei den Beamten steigt die Tagesreisehäufigkeit vom einfachen oder mittleren Dienst (34,6) zum gehobenen und höherem Dienst (40,1) an. Unterschiede sind auch zwischen ausführenden Angestellten wie Verkäufer oder Schreibkräfte (27,1), qualifizierten Angestellten wie Sachbearbeiter oder Buchhalter (35,6) und hochqualifizierten wie Ingenieuren (38,4) bzw. leitenden Angestellten wie Abteilungsleitern oder Prokuristen (43,0) festzustellen. Die gleiche Tendenz zeigt sich bei der Gegenüberstellung der un- oder angelernten Arbeiter (24,2) mit den Facharbeitern (29,2) und den Vorarbeitern/Meistern/Kolonnenführern etc. (34,5).

4.2.2 Häufigkeit von Tagesgeschäftsreisen

Abweichungen nach soziodemographischen Faktoren

Im Durchschnitt werden von der Bevölkerung über 14 Jahren 7,4 Tagesgeschäftsreisen pro Kopf und Jahr unternommen. Die Polarisierung zwischen den einzelnen Gruppierungen ist noch stärker ausgeprägt als bei den Tagesausflügen. Die Bandbreite reicht

- von Gruppierungen, die praktisch keine bzw. verhältnismäßig wenige Tagesgeschäftsreisen unternehmen (z. B. Ältere, Geringverdiener, Hausfrauen/-männer, Rentner/Pensionäre, Arbeitslose),
- über Gruppierungen, die ähnlich viele Tagesgeschäftsreisen wie Tagesausflüge unternehmen (z. B. Freiberufler),
- bis zu Gruppierungen, die mehr Tagesgeschäftsreisen als Tagesausflüge unternehmen (z. B. Unternehmer und sonstige Selbständige).

Tendenziell lässt sich feststellen, dass mit zunehmendem Bildungsstand und höherem Einkommen auch die Zahl der Tagesgeschäftsreisen ansteigt. Des Weiteren machen Männer deutlich mehr Tagesgeschäftsreisen als Frauen, was sicherlich an der intensiveren Berufstätigkeit und der oft besseren Positionierung im Beruf liegt. Mit ansteigender Haushaltsgröße bzw. Kinderzahl zeigt sich zwar auch eine Zunahme der Tagesgeschäftsreisehäufigkeit, hier sind allerdings andere Einflussfaktoren als dominant anzusehen (z. B. Berufstätigkeit, Alter, Einkommensniveau, Bildungsstand). In Bezug auf den Wohnorttyp ist tendenziell ein Rückgang der Tagesgeschäftsreisehäufigkeit mit zunehmender Ortsgröße festzustellen. Dies deutet daraufhin, dass in kleineren Orten mehr Ortsveränderungen zur Wahrnehmung geschäftlicher Aufgaben über die Gemeindegrenze hinweg erfolgen, als dies in größeren Städten notwendig ist.

Die detaillierten Ergebnisse nach soziodemographischen Kriterien sind in der nachfolgenden – wiederum polarisiert aufbereiteten – Tabelle dargestellt.

Tabelle 7: Einfluss soziodemographischer Strukturmerkmale auf die Häufigkeit von Tagesgeschäftsreisen – Zahl der Tagesgeschäftsreisen pro Kopf und Jahr

GRUPPIERUNGEN mit...			
überdurchschnittlicher Häufigkeit	Zahl	unterdurchschnittlicher Häufigkeit	Zahl
Männer	11,9	Frauen	3,1
junge Erwachsene und Mittelalter		Junge und Ältere	
▪ 40 bis 49 Jahre	11,5	▪ 15 bis 19 Jahre	4,2
▪ 20 bis 29 Jahre	10,2	▪ 60 bis 69 Jahre	4,2
▪ 50 bis 59 Jahre	9,9	▪ 70 bis 79 Jahre	0,7
▪ 30 bis 39 Jahre	9,3	▪ 80 Jahre und älter	0,1
Höheres (Aus-) Bildungsniveau		Niedrigeres (Aus-) Bildungsniveau	
▪ Abitur, Fachhochschulreife	12,3	▪ Hauptschul- oder Volksschulabschluss	4,4
▪ Mittlere Reife, polytechnische Oberschule	7,7	▪ kein Schulabschluss	3,2
		▪ Noch in Schulausbildung	2,3
Höheres Einkommensniveau des Haushaltes		Niedrigeres Einkommensniveau des Haushaltes	
▪ 5.000 € und mehr	24,7	▪ 2.500 bis unter 3.000 €	7,2
▪ 4.000 bis unter 5.000 €	16,7	▪ 2.000 bis unter 2.500 €	8,3
▪ 3.000 bis unter 4.000 €	12,4	▪ 1.500 bis unter 2.000 €	5,3
		▪ 750,- bis unter 1.500 €	2,3
		▪ 400,- bis unter 750,- €	1,6
		▪ bis unter 400,- €	1,5

Quelle: dwif 2013.

GRUPPIERUNGEN mit...			
überdurchschnittlicher Häufigkeit	Zahl	unterdurchschnittlicher Häufigkeit	Zahl
Voll- und Teilzeiterwerbstätig (inkl. Mini-Jobs und Altersteilzeit)	12,7	Nicht Berufstätige	1,5
		▪ In Ausbildung (Lehrling, Schüler, Studenten, Bufdi ¹³ , freiwilliges Jahr)	4,5
		▪ Arbeitslos, Ein-Euro-Job ¹⁴	0,8
		▪ Hausfrauen/-männer	0,7
		▪ Rentner/Pensionäre	0,5

Quelle: dwif 2013.

Differenzierte Darstellung nach Berufsgruppen

Bei den Voll- und Teilzeiterwerbstätigen, die im Durchschnitt 12,7 Tagesgeschäftsreisen pro Kopf und Jahr unternehmen, sind wiederum deutliche Abweichungen zwischen den unterschiedlichen Berufsgruppen zu erkennen. Das Feld führen die Selbständigen und Freiberufler mit deutlichem Abstand an. Arbeiter machen die wenigsten Tagesgeschäftsreisen. Im Einzelnen ergibt sich folgende Rangfolge:

- sonstige Selbständige oder Unternehmer (45,6),
- Freiberufler (37,7),
- mithelfende Familienangehörige (15,2),
- Beamte inkl. Richtern, Berufssoldaten (12,8),
- Angestellte (11,0),
- Landwirte (8,2) sowie
- Arbeiter (4,7).

Bei Beamten, Angestellten und Arbeitern steigt mit zunehmender Qualifikation die Tagesgeschäftsreisehäufigkeit tendenziell an. So machen ungelernte, ausführende und geringer qualifizierte Personen weniger Tagesgeschäftsreisen als höher qualifizierte Personen mit Leitungsfunktion. Lediglich bei den Beamten werden im gehobenen Dienst mehr Tagesgeschäftsreisen unternommen als im höheren Dienst; im einfachen und mittleren Dienst wird auch dort am seltensten gereist.

¹³ Bufdi = Bundesfreiwilligendienst

¹⁴ Beide Gruppen wurden zusammengefasst, da sich deren Tagesreiseintensität nur unwesentlich voneinander unterscheidet.

5. Tagesreisevolumen insgesamt

5.1 Vorgehensweise bei der Berechnung

Hochrechnung der Ergebnisse

Zur Berechnung der insgesamt von der deutschen Bevölkerung jährlich durchgeführten Tagesreisen müssen die beiden relevanten Eckdaten miteinander multipliziert werden. Diese sind

- die Tagesreisehäufigkeit pro Kopf der Bevölkerung sowie
- die Einwohnerzahl in Deutschland.

Die im Rahmen der Primärerhebungen gezogene Zufallsstichprobe wurde mit den zentralen Einflussfaktoren und Verteilungskriterien gewichtet, so dass ein repräsentatives Abbild – unter Berücksichtigung der entsprechenden Fehlertoleranzen – der bundesdeutschen Bevölkerung ab 14 Jahre vorliegt. Die dargestellten Befragungsergebnisse können für diesen Teil der Bevölkerung in Bezug auf die Tagesausflüge demnach direkt auf die Grundgesamtheit hochgerechnet werden. Bei den Tagesgeschäftsreisen wird aus den bereits genannten Gründen die Bevölkerung ab 15 Jahre als relevante Grundgesamtheit angesehen.

Verhaltensweisen der Einwohner unter 14 Jahren

So genannte „Repräsentativerhebungen“ werden in der Bundesrepublik Deutschland grundsätzlich erst für die Einwohner ab 14 Jahre durchgeführt. Diese Befragungsanlage hat zur Konsequenz, dass für die jüngeren Bevölkerungsgruppen keine originären Informationen zum Tagesreiseverhalten zur Verfügung stehen. Es steht aber außer Frage, dass auch Kinder und Jugendliche aktiv Tagesreisen durchführen, wobei naturgemäß private und nicht geschäftliche Motive im Vordergrund stehen. Zu denken ist hierbei an Tagesausflüge mit dem Kindergarten/der Schulklasse, dem Verein, der Jugendgruppe etc., wobei unterschiedliche Anlässe gegeben sein können (z. B. Besuch eines Freizeitparks, Radtour, Besichtigung kultureller Sehenswürdigkeiten). Aber insbesondere die Begleitung von Eltern, Großeltern, anderen Verwandten, befreundeten Familien oder Freunden/Innen auf Ausflugsfahrten spielt in diesem Zusammenhang natürlich eine besonders große Rolle.¹⁵

Ohne Berücksichtigung dieser Altersgruppe wäre die Darstellung des Gesamtvolumens an Tagesreisen mit Sicherheit unvollständig. Deshalb soll die Bestimmung ihres zahlenmäßigen Umfangs mit Hilfe plausibler Annahmen vorgenommen werden. Dabei kann – wie noch zu sehen sein wird – auf unterschiedliche Erkenntnisse zurückgegriffen werden.

Bei der Hochrechnung des Tagesreisevolumens insgesamt wird wiederum konsequent zwischen Tagesausflügen und Tagesgeschäftsreisen unterschieden.

¹⁵ In diesem Zusammenhang ist auf eine derzeit laufende Grundlagenuntersuchung zum Kinder- und Jugendtourismus hinzuweisen. Die Projektträgerschaft liegt beim Deutschen Jugendherbergswerk. Gefördert wird die Studie vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi).

5.2 Das Volumen des Tagesausflugsverkehrs

Verhaltensweisen der unter 14 jährigen

Die unter 14 jährigen wurden in der Primärerhebung nicht direkt befragt, so dass keine originären Erkenntnisse zum Tagesreiseverhalten für diese Zielgruppe vorliegen. Dennoch lassen sich zu den Verhaltensweisen der Kinder unter 14 Jahre unterschiedliche Anhaltspunkte ableiten, auf die bei der Einschätzung zugegriffen werden kann:

- Die Angehörigen von Familien mit Kind(ern) unter 14 Jahren unternehmen überdurchschnittlich viele Tagesausflüge. Mit durchschnittlich 35,9 Tagesausflügen pro Kopf und Jahr ergibt sich für diesen Haushaltstyp sogar die höchste Häufigkeit.
- Nicht ganz zwei Drittel aller zum Haushalt/zur Familie gehörigen Kinder (bis unter 14 Jahre) werden im Durchschnitt bei einem Ausflug mitgenommen.
- Bei einem Ausflug werden nicht nur die zum eigenen Haushalt bzw. zur eigenen Familie gehörigen Kinder unter 14 Jahre mitgenommen, sondern oft auch die von Verwandten, Nachbarn oder Bekannten. Der entsprechende Faktor liegt bei 1,36. Wenn also im Schnitt drei eigene Kinder bei einem Tagesausflug dabei wären, käme **noch ein „fremdes“ Kind dazu**. Oder anders ausgedrückt: Über ein Viertel der bei einem Ausflug mitgeführten Kinder (unter 14 Jahre) gehören nicht dem eigenen Haushalt an.
- Bei mehr als 5 % aller Tagesausflüge von Haushalten ohne Kinder unter 14 Jahren werden Kinder unter 14 Jahre von Verwandten oder Bekannten mitgenommen.
- Kinder unter 14 Jahre unternehmen – wie bereits erwähnt – bereits eigenständige Tagesausflüge, wie z. B. Schulausflüge, Wandertage, unregelmäßig stattfindende Vereinsausflüge oder Tierparkbesuche einer Kindergartengruppe. Aber auch Radtouren mit Freunden, Wanderungen mit Pfadfindern etc. sind in diesem Zusammenhang zu erwähnen.

Die Hochrechnung einer repräsentativ angelegten Einwohnerbefragung basiert auf den Verhaltensweisen der befragten Personen. Weder die anderen Haushaltsmitglieder, noch die bei Tagesreisen mitreisenden Begleitpersonen (Reisegruppengröße) werden dabei berücksichtigt. Dies bedeutet, dass im bisher dargestellten Reiseverhalten nicht nur die eigenständig von Kindern und Jugendlichen unter 14 Jahre unternommenen Tagesreisen, sondern auch die zusammen mit Erwachsenen durchgeführten Tagesreisen nicht berücksichtigt sind. Alle Beobachtungen lassen aber darauf schließen, dass die Tagesausflugshäufigkeit von Kindern unter 14 Jahre eher über- als unterdurchschnittlich ist. Ein weiteres Indiz für die hohe Wahrscheinlichkeit dieser Annahme ist die Beobachtung, dass Jugendliche im Alter zwischen 14 und 19 Jahren mit 42,7 Tagesausflügen pro Kopf und Jahr die höchste Häufigkeit unter allen Altersgruppen aufweisen.

Bei Würdigung dieser zusammengetragenen Sachverhalte erscheint es durchaus plausibel, die für die Bevölkerung ab 14 Jahre ermittelte Tagesausflugshäufigkeit auch auf die Kinder unter 14 Jahre zu übertragen. Die aufgezeigten Zusammenhänge legen sogar den Schluss nahe, dass diese Vorgehensweise dem Vorsichtsprinzip gerecht wird.

Berechnung der Tagesausflüge insgesamt

Bei den nachfolgend ausgewiesenen Reisen handelt es sich um die Gesamtheit der von inländischen Quellgebieten ausgehenden Ausflüge. Dabei ist es vorerst nicht von Bedeutung, ob das Zielgebiet im In- oder im Ausland liegt. Im Tagesausflugsvolumen nicht enthalten sind dagegen

- Tagesausflüge, die aus dem Ausland in deutsche Zielgebiete führen, sowie
- Tagesausflüge, die während eines Übernachtungsaufenthaltes angetreten werden (so genannter Urlauberlokalverkehr).

Das zu ermittelnde Gesamtvolumen der im Untersuchungszeitraum über 12 Monate von der bundesdeutschen Bevölkerung von ihrem ständigen Wohnsitz aus durchgeführten Tagesausflüge ergibt sich nun aus der Multiplikation der relevanten Rahmendaten. Die Berechnung erfolgte auf Ebene der Bundesländer. Die Einzelwerte wurden zur Gesamtsumme für Deutschland addiert. Bei der Ausflugshäufigkeit wurden Werte mit mehreren Stellen hinter dem Komma verwendet, sodass sich bei den nachfolgend dargestellten Größenordnungen rundungsbedingte Abweichungen ergeben:

$$\begin{array}{rcll} \text{Einwohner in Deutschland:} & & & \\ 80.209.997^{16} & & & \\ \times & & & \\ \text{Zahl der Tagesausflüge pro Kopf und Jahr:} & & & \\ 30,3 & & & \\ = & & & \\ \text{Zahl der Tagesausflüge von Mai 2012 bis April 2013:} & & & \\ 2.431,7 \text{ Mio.} & & & \end{array}$$

Quelle: dwif 2013.

5.3 Das Volumen des Tagesgeschäftsreiseverkehrs

Verhaltensweisen der unter 14 jährigen

Das Vorgehen zur Ableitung der Bedeutung von Tagesgeschäftsreisen erfolgt im Prinzip auf dieselbe Weise wie beim Tagesausflugsverkehr. Allerdings ergibt sich für die Altersgruppe der unter 14 jährigen eine andere Ausgangssituation, die von Bedeutung für die Quantifizierung des Marktvolumens ist. Auch hier ergeben sich aus der durchgeführten Erhebung keine direkten Hinweise auf die Verhaltensweise dieser Bevölkerungsgruppe, weshalb wieder plausible Annahmen zur Festlegung der weiteren Vorgehensweise herangezogen werden müssen. Anhaltspunkte liefern wiederum Jugendliche bzw. Auszubildende, da diese Gruppen eine relative Nähe zu den Kindern unter 14 Jahren aufweisen:

¹⁶ Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Einwohnerzahlen des Zensus 2011 sowie der Bevölkerungsfortschreibung zum 30.04.2011, Wiesbaden 2013.

- Jugendliche im Alter von 14 bis 19 Jahre unternehmen pro Kopf und Jahr im Durchschnitt 4,2 Tagesgeschäftsreisen.
- Eine Sonderauswertung der befragten 14 jährigen hat gezeigt, dass diese so gut wie nicht am Tagesgeschäftsreiseverkehr teilnehmen.
- Bei den in der Ausbildung befindlichen Personen liegt der entsprechende Wert mit 4,5 in der gleichen Größenordnung. Hierin enthalten sind aber auch Lehrlinge, Studenten, Bufdis oder Personen, die ein freiwilliges Jahr leisten.
- Kinder bzw. Jugendliche unterliegen der gesetzlich geregelten Schulpflicht. Bei einer in der Regel neunjährigen Schulpflicht (4 Jahre Grundschule und 5 Jahre Besuch einer weiterführenden Schule) und einem Schuleintrittsalter von 6 Jahren, sind für die Kinder/Jugendlichen unter 14 Jahren Tagesgeschäftsreisen eher unrealistisch. Selbst wenn Kinder unter 14 Jahren ihre Eltern bei Tagesgeschäftsreisen begleiten, so wären dies – aus Sicht der Kinder – Tagesausflüge, da sie keinen geschäftlichen Zweck verfolgen.

Vor diesem Hintergrund ist es unter Beachtung des Vorsichtsprinzips mit Sicherheit angebracht, für die Quantifizierung der Tagesgeschäftsreisen erst die Personen ab 15 Jahren heranzuziehen. Nennenswerte Tagesgeschäftsreiseaktivitäten werden von den unter 15 jährigen sicherlich nicht ausgehen.

Berechnung der Tagesgeschäftsreisen insgesamt

In die Betrachtung einbezogen werden wiederum alle von inländischen Quellgebieten ausgehenden Tagesgeschäftsreisen im Inland oder ins Ausland. Incoming-Tagesgeschäftsreisen oder Aktivitäten während eines Übernachtungsaufenthaltes sind nicht enthalten. Das Gesamtvolumen der im Untersuchungszeitraum über 12 Monate von der bundesdeutschen Bevölkerung ab 15 Jahren von ihrem ständigen Wohnsitz aus durchgeführten Tagesgeschäftsreisen lässt sich wie folgt ableiten:¹⁷

$$\begin{array}{rcl} \text{Einwohner in Deutschland ab 15 Jahre :} & & \\ 69.431.010^{18} & & \\ \times & & \\ \text{Zahl der Tagesgeschäftsreisen pro Kopf und Jahr:} & & \\ 7,4 & & \\ = & & \\ \text{Zahl der Tagesgeschäftsreisen von Mai 2012 bis April 2013:} & & \\ 515,9 \text{ Mio.} & & \end{array}$$

Quelle: dwif 2013.

¹⁷ Rundungsbedingte Abweichungen sind wiederum auf die Vorgehensweise bei der Berechnung zurückzuführen. Die Ergebnisse für die einzelnen Bundesländer wurden zum Gesamtwert für Deutschland addiert. Bei den Häufigkeiten wurde mit mehreren Stellen hinter dem Komma gerechnet.

¹⁸ Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Zensus 2011, 2013.

5.4 Das Gesamtvolumen des Tagesreiseverkehrs

Zahl der Tagesreisen insgesamt

Die Zahl der insgesamt zwischen Mai 2012 und April 2013 durchgeführten Tagesreisen ergibt sich aus der Zusammenschau der beiden dargestellten Teilmärkte:

Tagesreisevolumen von Mai 2012 bis April 2013:

$$\begin{array}{r} 2.431,7 \text{ Mio. Tagesausflüge} \\ + \quad 515,9 \text{ Mio. Tagesgeschäftsreisen} \\ \hline = 2.947,6 \text{ Mio. Tagesreisen insgesamt} \end{array}$$

Quelle: dwif, 2013.

Der Großteil dieser Tagesreisen spielt sich innerhalb der Grenzen Deutschlands ab. Nur ein vergleichsweise geringer Anteil hat ausländische Destinationen zum Ziel. Der größte Teil der wirtschaftlichen Effekte, die von den Tagesreisen ausgehen, kommt demnach auch der heimischen Wirtschaft zu Gute. Zudem ist zu berücksichtigen, dass auch bei Outgoing-Tagesreisen in der Regel Ausgaben im Inland anfallen.

Vergleich mit den Übernachtungen in gewerblichen Beherbergungsbetrieben

Es ist an dieser Stelle ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass die Relation zwischen Tagesreisen und Übernachtungen keinen ursächlichen Zusammenhang hat und daher nicht als Basis für Berechnungen herangezogen werden kann. Sie dient lediglich zur besseren Einschätzung des Stellenwertes der Tagesreisen. Grundlage sind die in der amtlichen Statistik in Deutschland registrierten Übernachtungen in gewerblichen Beherbergungsbetrieben ab 10 Betten:

- In der Beherbergungsstatistik werden für das Jahr 2012 insgesamt rund 407,3 Mio. Übernachtungen in Deutschland (inkl. Touristkamping auf Campingplätzen) ausgewiesen.¹⁹
- In Relation zu den 2.947,6 Mio. Tagesreisen ergibt sich ein Faktor von etwa 7,2, um den die Zahl der Tagesreisen höher ist als die der ausgewiesenen Übernachtungen.

Der Genauigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass die jeweiligen Eckdaten nicht exakt vergleichbar sind, da bei den Tagesreisen die Outgoing-Reisen enthalten und die Incoming-Reisen nicht enthalten sind, während dies bei den Übernachtungen genau umgekehrt der Fall ist (die Übernachtungen von Ausländern in Deutschland sind enthalten, die Übernachtungen von Deutschen im Ausland nicht). Dies ist im Prinzip aber unmaßgeblich, da hier nur die hohe Bedeutung der Tagesreisen dokumentiert werden soll. Stellt man nur die Inlandsreisen (ohne Incoming und ohne Outgoing) einander gegenüber, so erhöht sich die entsprechende Relation. 2.844,8 Mio. Binnen-

¹⁹ Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Binnenhandel, Gastgewerbe, Tourismus – Ergebnisse der Monaterhebung im Tourismus, Fachserie 6, Reihe 7.1; Wiesbaden 2013.

Tagesreisen im Vergleich zu 338,4 Mio. Übernachtungen von Inländern²⁰ ergibt einen Faktor von rund 8,4.

An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass die in der amtlichen Statistik ausgewiesenen Übernachtungen bei weitem nicht das gesamte Übernachtungsvolumen in Deutschland darstellen. Zu nennen sind beispielsweise die Übernachtungen bei Privatvermietern (z. B. Ferienwohnungen, Zimmer), in Freizeitwohnsitzen, auf Dauercampingstandplätzen, in den Privatwohnungen bei Verwandten oder Bekannten oder Reisemobilisten außerhalb von Campingplätzen²¹. Auch wenn man diese Nächtigungen mit einbeziehen würde, wäre der Tagesreiseverkehr immer noch mit Abstand das größte Marktsegment.

Entwicklung im Zeitverlauf und mögliche Gründe für den Rückgang

Im Vergleich zur letzten Vollerhebung der Tagesreisen im Jahr 2004 zeigt sich ein Rückgang der Tagesreisen auf hohem Niveau. Die Gesamtzahl ist von 3.345 Mio. auf aktuell 2.947,6 Mio. zurückgegangen:

- Die Tagesausflüge sind um rund 318 Mio. auf aktuell 2.431,7 Mio. zurückgegangen.
- Die Tagesgeschäftsreisen sind um rund 79 Mio. auf aktuell 515,9 Mio. zurückgegangen.

Zur möglichen Erklärung dieser Entwicklung sind mehrere Gründe anzuführen, wobei neben objektiv nachvollziehbaren Veränderungen auch Verhaltensänderungen eine Rolle spielen können, die nicht immer nachweisbar sind.

- Die Einwohnerzahl in Deutschland wurde auf Grund des 2011 durchgeführten Zensus deutlich nach unten korrigiert. Im Vergleich zur Bevölkerungsfortschreibung wurden mehr als 1,5 Mio. Einwohner weniger ausgewiesen. Gegenüber den Erhebungen von 2004 sind es sogar mehr als 2,3 Mio. Einwohner weniger.
- Bei den Altersgruppen hat sich eine Verschiebung zugunsten älterer Jahrgänge ergeben, die – wie bereits erläutert – nachweislich deutlich weniger Tagesreisen unternehmen.
- Auch die Wetterverhältnisse nehmen starken Einfluss auf die Tagesreiseaktivitäten. So kann es beispielsweise sehr starke Auswirkungen haben, wenn das Wetter an Sommerwochenenden schlecht ist und statt Ausflügen im Freien (z. B. Baden, Radeln) nicht in gleichem Umfang alternative Indoor-Aktivitäten ausgeübt werden. Insgesamt war der Sommer 2012 eher uneinheitlich (Mai und August eher warm/heiß; Juni und Juli eher wechselhaft). Der Winter 2012/13 begann bereits im Oktober und dauerte verhältnismäßig lang, auch wenn zu Weihnachten frühlingshafte Temperaturen zu verzeichnen waren. Der Frühling 2013 war vergleichsweise sonnenscheinarm und tendenziell eher kühl/trüb und niederschlagsreich. Die überwiegend schlechten Wetterverhältnisse im letzten Befragungshalbjahr (mit Ausnahme der Weihnachtszeit) haben auf jeden Fall Spuren hinterlassen. Laut Informationen des Deutschen Wetterdienstes erlebte Deutschland 2012/13 den sonnenscheinärmsten Winter seit Beginn flächendeckender Messungen.

²⁰ Ebenda; im Jahr 2012 wurden fast 69 Mio. Übernachtungen von Ausländern registriert.

²¹ Insbesondere zu den Verwandten- und Bekanntenbesuchern liegen keine exakten Übernachtungszahlen vor. In allen genannten Unterkunftsformen zusammen (inkl. Beherbergungsbetriebe mit 10 und mehr Betten) ist von mehr als 1 Mrd. Übernachtungen in Deutschland auszugehen.

Bei der dargestellten Entwicklung ist zu berücksichtigen ist, dass sich beispielsweise Indoor- und Outdoor-Aktivitäten im gleichen Zeitraum durchaus gegenläufig entwickeln können. Gleiches gilt auch für unterschiedliche Destinationstypen (z. B. städtische im Vergleich zu ländlichen Regionen, Küstenregionen im Vergleich mit Wintersportregionen). Auch die regionalspezifische Situation (z. B. Kaufkraft, Beschäftigungsverhältnisse, Entwicklung der Mitbewerber am Freizeitmarkt, Innovationen im relevanten Einzugsgebiet) nimmt großen Einfluss auf die Verhaltensweisen der Tagesgäste. Derartige Besonderheiten können nur mit Hilfe detaillierter Analysen in den jeweiligen Untersuchungsregionen ermittelt werden. Hinweise auf mögliche Zusammenhänge lassen sich beispielsweise auch aus den Sparkassen-Tourismusbarometern für einzelne Bundesländer ableiten, in denen die Besucherzahlen von ausgewählten Freizeitangeboten nach unterschiedlichen Kategorien erfasst und deren Entwicklungen im Zeitverlauf dargestellt werden.²²

Da bei der Primärerhebung nicht hinterfragt wurde, ob und ggf. warum sich das Tagesreiseverhalten geändert hat, ist eine exakte Ursachenforschung der Abhängigkeiten nicht möglich. Hinzuweisen soll an dieser Stelle aber zumindest auch auf folgende Gesichtspunkte:

- Anzuführen sind mögliche generelle Änderung der Konsumgewohnheiten und des Freizeitverhaltens (z. B. Beliebtheit von Trendsportarten, Zufriedenheit mit Erlebnisbädern, Freizeitparks etc.). Es ist durchaus auch möglich, dass sich Aktivitäten im Wohnumfeld – dies sind dann keine Tagesausflüge – an bestimmten Tagen (z. B. an Schlechtwettertagen) oder für bestimmte Bevölkerungskreise (z. B. ohne Erwerbstätigkeit, mit geringerem Einkommen) auf Kosten von Tagesreisen außerhalb der gewohnten Umgebung einer zunehmenden Beliebtheit erfreuen. Einfluss kann natürlich auch von weiteren Faktoren ausgehen, die sich auf die Mobilität auswirken (z. B. steigende Benzinkosten).
- Bei geschäftlichen Terminen ist zu hinterfragen, ob inzwischen aus zeitlichen und finanziellen Gründen nicht verstärkt auf Video- oder Telefonkonferenzen zurückgegriffen wird.

Die genannten Effekte lassen sich objektiv aber nicht im Detail quantifizieren. Bei weitgehend unverändert gebliebener Erhebungsmethode (wöchentliche Abfrage) ist aber davon auszugehen, dass die Abweichungen nicht auf die Befragungsmodalitäten zurückzuführen sind.

Fazit

Auch wenn die Zahl der Tagesreisen im Vergleich zu den letzten Erhebungen zwischen 2004 und 2006 zurückgegangen ist, ändert dies nichts daran, dass die Tagesreisen eine enorm wichtige Nachfragegruppe für alle touristischen Destinationen und Freizeitlandschaften sind, da sie für eine ganzjährig befriedigende Auslastung der Infrastruktureinrichtungen sorgen und – wie noch zu sehen sein wird – beachtliche Umsätze in den Zielgebieten generieren.

²² Vgl. hierzu die verschiedenen Veröffentlichungen der Sparkassen-Tourismusbarometer, die das dwif seit vielen Jahren für einzelne Bundesländer ausarbeitet.

III. Struktur der Tagesreisen

1. Zeitliche Verteilung der Tagesreisen

Bei der zeitlichen Verteilung des Tagesreiseverkehrs stehen vor allem drei Aspekte im Mittelpunkt der Betrachtung:

- Der Saisonverlauf, also die Verteilung der Tagesreisen nach einzelnen Monaten.
- Der Wochenrhythmus, also die Verteilung der Tagesreisen nach einzelnen Wochentagen.
- Der Tagesverlauf, also die Verteilung der Tagesreisen nach einzelnen Tageszeiten.

Beim Saisonverlauf ist zu berücksichtigen, dass auf die einzelnen Monate unterschiedlich viele Tage entfallen. Beim Wochenrhythmus wurden Feiertage, die auf Werktage entfallen, mit den Sonntagen zusammengelegt, um mögliche Verzerrung zu vermeiden. Beim Tagesverlauf werden die wichtigsten Zeiträume in Gruppen zusammengefasst, die zeitliche Dauer der Tagesreisen beträgt dabei theoretisch maximal 24 Stunden. Da die zeitliche Verteilung sehr stark von der Art der Tagesreise geprägt ist, wurde auch wiederum zwischen Tagesausflügen und Tagesgeschäftsreisen unterschieden.

1.1 Saisonverlauf

Relative Verteilung nach Grundmotiven und Monaten

In einem ersten Schritt werden die relativen Anteile der einzelnen Monate am Gesamtaufkommen getrennt nach **Tagesausflügen und Tagesgeschäftsreisen** dargestellt. Die „**Monatsnormalen**“ gibt an, welcher Anteil bei Gleichverteilung der Nachfrage über das Jahr rein rechnerisch auf jeden einzelnen Monat entfallen würde.

Die positiven und negativen Abweichungen von dieser „**Monatsnormalen**“ sind ebenso in der nachfolgenden Tabelle dargestellt

Tabelle 8: Saisonale Verteilung der Tagesreisen nach dem Grundmotiv

Monat	Tagesausflüge		„Monatsnormale“ in %	Tagesgeschäftsreisen	
	Relative Abweichung von der Monatsnormalen in %	Anteil in % von insgesamt		Anteil in % von insgesamt	Relative Abweichung von der Monatsnormalen in %
Mai 2012	+8,2	9,2	8,5	9,4	+10,6
Juni 2012	+11,0	9,1	8,2	9,6	+17,1
Juli 2012	+20,0	10,2	8,5	8,8	+3,5
August 2012	+17,6	10,0	8,5	7,3	-14,1
September 2012	-3,7	7,9	8,2	8,4	+2,4
Oktober 2012	+2,4	8,7	8,5	8,1	-4,7
November 2012	-18,3	6,7	8,2	9,5	+15,9
Dezember 2012	-2,4	8,3	8,5	5,3	-37,6
Januar 2013	-17,6	7,0	8,5	8,4	-1,2
Februar 2013	-7,8	7,1	7,7	8,6	+11,7
März 2013	±0	8,5	8,5	8,7	+2,4
April 2013	-11,0	7,3	8,2	8,1	-1,2
Insgesamt	-	100,0	100,0	100,0	-

Quelle: dwif 2013; bei den Spaltensummen sind rundungsbedingte Abweichungen möglich.

Grundsätzlich fällt auf, dass sich die Tagesreisen relativ gleichmäßig über das Jahr verteilen. Zwischen den einzelnen Monaten ergeben sich folgende Schwankungen:

- Bei den Tagesausflügen variieren die jeweiligen Anteilswerte zwischen 6,7 % im November und 10,2 % im Juli. Damit reicht die Bandbreite der Abweichungen von der „Monatsnormalen“ von +20,0 % im Juli 2012 bis -18,3 % im November 2012. Die höchsten positiven Abweichungen von der „Monatsnormalen“ schlagen zwischen Mai und August zu Buche. In diesen Monaten war die Wettersituation teilweise hervorragend geeignet, um Ausflüge ins Freie zu unternehmen. Die Spitzenwerte wurden in der Hauptferien-/Sommerzeit im Juli und August erreicht. Die größten negativen Abweichungen waren im November, Januar und April. Auch hier lässt sich wieder eine deutliche Wetterabhängigkeit bei den Tagesausflügen erkennen. Im Winterhalbjahr war das Wetter tendenziell kühl, sonnenscheinarm und niederschlagsreich, was sich in einer durchweg unterdurchschnittlichen Zahl an Tagesausflügen bemerkbar macht. Mit einer ausgeglichenen Situation stellt der März 2013 eine Ausnahme dar. Auf ihn und den Dezember entfielen am meisten Tagesausflüge in diesem Zeitraum. So war im Dezember zum einen das Wetter zum Teil eher frühlingshaft und zum anderen zählt der Dezember auch wegen der Weihnachtsmärkte und Weihnachtseinkäufe zu den beliebten Ausflugsmonaten.

- Bei den Tagesgeschäftsreisen fällt der Dezember mit einem sehr niedrigen Anteil aus dem Rahmen. Dies ist insbesondere dadurch zu erklären, dass zwischen Weihnachten und Neujahr nur sehr wenige Tagesgeschäftsreisen durchgeführt werden. Auch vor den Feiertagen reduziert sich bereits die Zahl der Tagesgeschäftsreisen. Ansonsten reichen die Schwankungen von +17,1 % im Juni 2012 bis -14,1 % im Hauptferienmonat August 2012 und sind damit etwas geringer als bei den Ausflügen. Die größten Abweichungen von **mehr als 10 % von der „Monatsnormalen“ wurden in den Monaten Mai, Juni, November und Februar erreicht**. Im Ferienmonat August und im Dezember fallen am wenigsten Tagesgeschäftsreisen an.

Absolute Verteilung nach Monaten

Eine Zusammenschau der Tagesausflüge und Tagesgeschäftsreisen zeigt eindrucksvoll, dass die nur einen Tag im Zielgebiet verweilenden Gäste ganzjährig Nachfrage auf hohem Niveau in die Destinationen bringen. Insbesondere in den ausflugsschwachen Monaten November 2012 und Februar 2013 sorgen die Tagesgeschäftsreisenden für einen gewissen Ausgleich. Im August ist die umgekehrte Konstellation gegeben. Nur zwischen Mai und Juli 2012 zeigen beide Marktsegmente positive Abweichungen **von der „Monatsnormalen“**. Das absolut stärkste Tagesreisevolumen im Verlauf der erfassten zwölf Monate ist im Juli 2012 gegeben. Demgegenüber waren im November 2012 und Anfang des Jahres 2013 (Januar und Februar) am wenigsten Tagesreisende unterwegs. Trotz des starken Einbruchs bei den Tagesgeschäftsreisenden im Dezember konnten die besseren Werte bei Ausflügen diesen Monat noch ins obere Feld des Winterhalbjahres führen.

Beide Segmente ergänzen sich demnach zumindest teilweise, so dass sich die Bandbreite zwischen den Monaten etwas verringert. Die Zahl der Tagesreisen insgesamt schwankt zwischen 211,2 Mio. im November 2012 und 293,9 Mio. im Juli 2012. Die Verteilung im Einzelnen ergibt folgendes Bild:

Tabelle 9: Saisonale Verteilung der Tagesreisen insgesamt

Monat	Zahl der Tagesreisen	
	abs. in Mio.	in % von insges.
Mai 2012	272,6	9,2
Juni 2012	270,1	9,2
Juli 2012	293,9	10,0
August 2012	279,5	9,5
September 2012	236,2	8,0
Oktober 2012	252,3	8,5
November 2012	211,2	7,2
Dezember 2012	229,5	7,8
Januar 2013	214,4	7,3
Februar 2013	218,0	7,4
März 2013	250,5	8,5
April 2013	219,4	7,4
Insgesamt	2.947,6	100,0

Quelle: dwif 2013

1.2 Wochenrhythmus

1.2.1 Gesamtüberblick

Grundstruktur des Wochenrhythmus nach dem Grundmotiv

Bei der Verteilung auf Wochentage ist im Gegensatz zum Saisonverlauf eine starke Polarisierung zu erwarten. Erfahrungsgemäß ist davon auszugehen, dass

- Tagesausflüge vorrangig auf die Wochenenden sowie Feiertage gelegt werden und
- Tagesgeschäftsreisen überwiegend an Werktagen stattfinden.

Es stellt sich also insbesondere die Frage, wie hoch der Konzentrationsgrad ist und welche Verteilungen sich im Detail ergeben:

Tabelle 10: Verteilung der Tagesreisen nach Wochentagen und Grundmotiven – Anteile in % von insgesamt

Wochentag	Tagesausflüge		Tagesgeschäftsreisen	
	2012/13	2004	2012/13	2004
Montag	8,1	6,0	16,6	10,1
Dienstag	8,7	8,1	19,2	15,0
Mittwoch	10,0	9,9	19,5	17,6
Donnerstag	9,6	9,4	20,0	20,2
Freitag	13,3	12,7	16,3	22,0
Samstag	24,1	24,5	4,4	7,9
Sonn- und Feiertag	26,2	29,4	4,0	7,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0

Quelle: dwif 2013.

Ergebnisse im Detail

Bei den Tagesausflügen ist ein nahezu stetiges Anwachsen der Anteilswerte von Montag bis zu den Sonn- und Feiertagen zu beobachten. Am Donnerstag wird diese aufsteigende Reihe geringfügig unterbrochen. Dies liegt unter anderem auch daran, dass auf diesen Wochentag jedes Jahr der ausflugsträchtige Himmelfahrtstag („Vatertag“) und in einigen Bundesländern auch Fronleichnam fallen, wodurch der Donnerstag als Werktag an Bedeutung leicht verliert.

Ansonsten ist für die Tagesausflüge zu konstatieren:

- Über die Hälfte der Tagesausflüge finden an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen statt.
- Rechnet man auch den Freitag noch dazu, der für bestimmte Berufsgruppen relativ viel Freizeit bietet (z. B. freier Tag bei Teilzeitbeschäftigten, Arbeitsende bereits am Mittag), entfallen 63,5 % der Tagesausflüge auf das verlängerte Wochenende (einschließlich Feiertage).
- Nur ein starkes Drittel der Ausflüge wird dementsprechend an den restlichen Werktagen von Montag bis Donnerstag durchgeführt.

Bei den Tagesgeschäftsreisen zeigt sich eine relativ gleichmäßige Verteilung an den Werktagen. **Die niedrigsten Anteile sind an den „Randtagen“ Montag und Freitag festzustellen.** Am Wochenende geht der Tagesgeschäftsreiseverkehr deutlich zurück. Der dennoch vorhandene, wenngleich niedrige Anteil (8,4 %) zeigt aber, dass Tagesgeschäftsreisen durchaus auch am Wochenende stattfinden und entsprechende Termine wahrgenommen werden. So finden beispielsweise Messen und Ausstellungen häufig auch über das Wochenende statt und binden sowohl Aussteller als auch Besucher (z. B. Messen, Kongresse, Ausstellungen). Aber auch Tagungen, Kongresse oder klassische Geschäftsreisen werden zum Teil auf Wochenenden gelegt; letztere allerdings vergleichsweise selten.

Im Vergleich zum Erhebungsjahr 2004 sind sowohl die Tagesausflüge als auch die Tagesgeschäftsreisen am Wochenende anteilig zurückgegangen.

1.2.2 Abhängigkeit von soziodemographischen Merkmalen

Es ist davon auszugehen, dass soziodemographische Merkmale, in denen sich beispielsweise auch das berufliche Engagement der befragten Personen abbildet, Einfluss auf den Wochenrhythmus der Tagesausflüge nehmen. In den nachfolgenden Ausführungen werden das Alter und die Stellung im Beruf exemplarisch für eine vergleichende Gegenüberstellung herangezogen.

Einfluss des Alters

Das Ausflugsverhalten der über 60jährigen weicht zum Teil deutlich vom Durchschnitt ab und ist durch folgende Strukturen geprägt:

- Die Tagesausflüge konzentrieren sich in deutlich geringerem Umfang auf die arbeitsfreien Tage; auf die Samstage sowie Sonn- und Feiertage entfallen weniger als 40 % der Ausflüge.
- Von Montag bis einschließlich Donnerstag liegen die Anteilswerte bei den über 60jährigen immer im zweistelligen Bereich, bei den anderen Altersgruppen immer im einstelligen.
- Bei den älteren Personen stellt sich der Montag, wie bei den anderen Altersgruppen auch, als ausflugsschwächster Tag dar.
- Die Bandbreite zwischen dem ausflugsschwächsten und dem ausflugstärksten Wochentag ist bei den älteren Personen relativ gering und liegt nur zwischen 10,2 % an Montagen und 21,9 % an Sonn- und Feiertagen.

Große Abweichungen vom Durchschnitt sind auch bei der mittleren Altersgruppe, den 31 bis 60jährigen, festzustellen. Hier sind die Berufstätigen besonders stark vertreten, so dass es nicht verwundert, dass von dieser Altersgruppe fast zwei Drittel der Ausflüge an Wochenenden und Feiertagen durchgeführt werden und an Wochentagen die Anteile immer am niedrigsten liegen. Die jüngere Bevölkerung ist überdurchschnittlich oft an Freitagen (z. B. Disco-, Lokalbesuch) unterwegs. Für die drei unterschiedlichen Altersgruppen ergeben sich folgende Ergebnisse:

Tabelle 11: Verteilung der Tagesausflüge nach Wochentag und Alter – in % von insgesamt

Wochentag	bis 30 Jahre	31 bis 60 Jahre	über 60 Jahre	Ø-Wert
Montag	8,2	7,2	10,2	8,1
Dienstag	8,5	7,2	12,3	8,7
Mittwoch	9,3	9,0	13,2	10,0
Donnerstag	9,3	8,6	12,8	9,6
Freitag	16,0	11,9	12,5	13,3
Samstag	25,3	26,3	17,1	24,1
Sonn- und Feiertag	23,4	29,8	21,9	26,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0

Quelle: dwif 2013.

Einfluss der Berufstätigkeit

Der Wochenrhythmus zeigt je nach Intensität der Berufstätigkeit eindeutige Verteilungsunterschiede. Wiederum macht die Bedeutung des Wochenendes und der Feiertage die Strukturunterschiede am deutlichsten sichtbar:

- Bei den Berufstätigen konzentrieren sich die Tagesausflüge zu fast 56 % auf die Wochenenden und Feiertage.
- Die Gegenposition nehmen die Rentner und Pensionäre ein, bei denen die Werktage (Montag bis Freitag) auf einen Anteil von mehr als 61 % kommen.
- Samstag oder Sonntag sind durchweg die beliebtesten Wochentage für Ausflüge; am wenigsten beliebt ist entweder der Montag oder der Dienstag.
- An Freitagen sind die in Ausbildung befindlichen Personen und die Arbeitslosen überdurchschnittlich aktiv.

Die Verteilung nach Berufsgruppen zeigt im Detail folgende Unterschiede:

Tabelle 12: Verteilung der Tagesausflüge nach Wochentagen und Art der Berufstätigkeit – in % von insgesamt

Wochentag	Berufstätig Voll-/Teilzeit	In Ausbildung	Hausfrau/-mann	Arbeitslos	In Rente/Pension	Ø-Wert
Montag	7,3	8,3	10,4	10,9	9,9	8,1
Dienstag	7,2	9,1	7,5	8,0	12,7	8,7
Mittwoch	8,7	9,6	11,2	10,6	13,6	10,0
Donnerstag	8,4	9,7	9,2	11,5	12,8	9,6
Freitag	12,5	16,4	12,1	16,0	12,7	13,3
Samstag	26,7	24,7	20,9	24,2	16,9	24,1
Sonn- und Feiertag	29,2	22,2	28,7	18,8	21,4	26,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Quelle: dwif 2013.

Absolute und relative Verteilung der Tagesreisen nach Wochentagen

Die konträren Strukturen beim Wochenrhythmus der Tagesausflügler und der Tagesgeschäftsreisenden führen bei der Zusammenschau zu einer Glättung des Wochenverlaufes. Durch das mengenmäßig deutlich stärkere Gewicht der Ausflüge bleibt dennoch die insgesamt gesehen starke Konzentration auf die Wochenenden und Feiertage erhalten, auf die 43 % der Tagesreisen insgesamt entfallen. Im Einzelnen schwanken die Werte zwischen 9,6 % am Montag bis zu 22,3 % an Sonn- und Feiertagen.

Tabelle 13: Verteilung der Tagesreisen insgesamt nach Wochentagen

Wochentag	Zahl der Tagesreisen	
	absolut in Mio.	in % von insgesamt
Montag	283,4	9,6
Dienstag	310,2	10,5
Mittwoch	343,2	11,6
Donnerstag	338,2	11,5
Freitag	406,1	13,8
Samstag	609,5	20,7
Sonn- und Feiertag	657,0	22,3
Insgesamt	2.947,6	100,0

Quelle: dwif 2013.

1.3 Tagesverlauf und Dauer der Tagesreise

Dauer der Tagesreise

Per Definition unterliegen Tagesreisen keiner zeitlichen Beschränkung. Es darf lediglich keine Übernachtung damit verbunden sein. Tagesreisen können im Prinzip also maximal 24 Stunden dauern. Im Durchschnitt dauert eine Tagesreise knapp 9 Stunden. Bei Tagesgeschäftsreisen ist man im Durchschnitt etwas länger (fast 11 Stunden) unterwegs, Ausflüge nehmen nicht ganz so viel Zeit in Anspruch (8,5 Stunden). Die Realität zeigt, dass die Spannweite von Kurzaufenthalten mit weniger als einer Stunde bis zu Ganztagesreisen von über 20 Stunden reicht. Die Anteile für beide Eckpositionen sind allerdings nur sehr gering.

Zusammengefasst in Gruppen ergibt sich folgende Verteilung nach unterschiedlichen Typen von Tagesreisen:

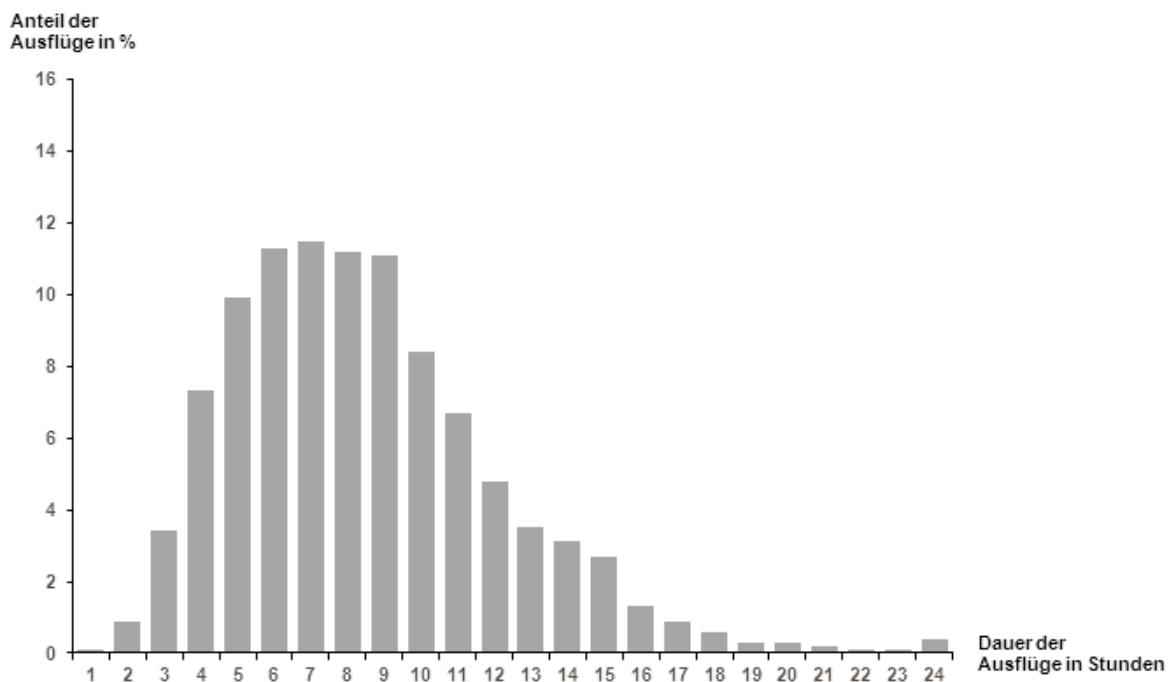
- 4,0 % entfallen auf Kurzreisen mit einer Dauer bis zu 3 Stunden.
- Gut ein Viertel (25,1 %) sind als Halbtagesreisen zu bezeichnen, bei denen man zwischen 3 und 6 Stunden unterwegs ist.
- Der Großteil der Tagesreisen (54,1 %) entfällt auf die Zeitspanne von 6 bis 12 Stunden und ist als kürzere Ganztagesreise zu bezeichnen.

- Bei den längeren Ganztagesausflügen von mehr als 12 Stunden Dauer geht der Anteilswert auf 16,8 % zurück.

Am häufigsten dauern Tagesreisen zwischen 6 und 9 Stunden. Mit Anteilen von jeweils etwas mehr als 10 % entfallen auf diese Zeitspanne mehr als 30 % der Tagesreisen. Bei einer Dauer von weniger als 2 Stunden und von mehr als 15 Stunden geht die Bedeutung der Tagesreisen deutlich zurück. Die Stundenintervalle erreichen hier Anteile von jeweils weniger als 3 %.

Separat aufbereitet für Tagesausflüge und Tagesgeschäftsreisen ergibt sich folgende Verteilung nach Stundenintervallen:

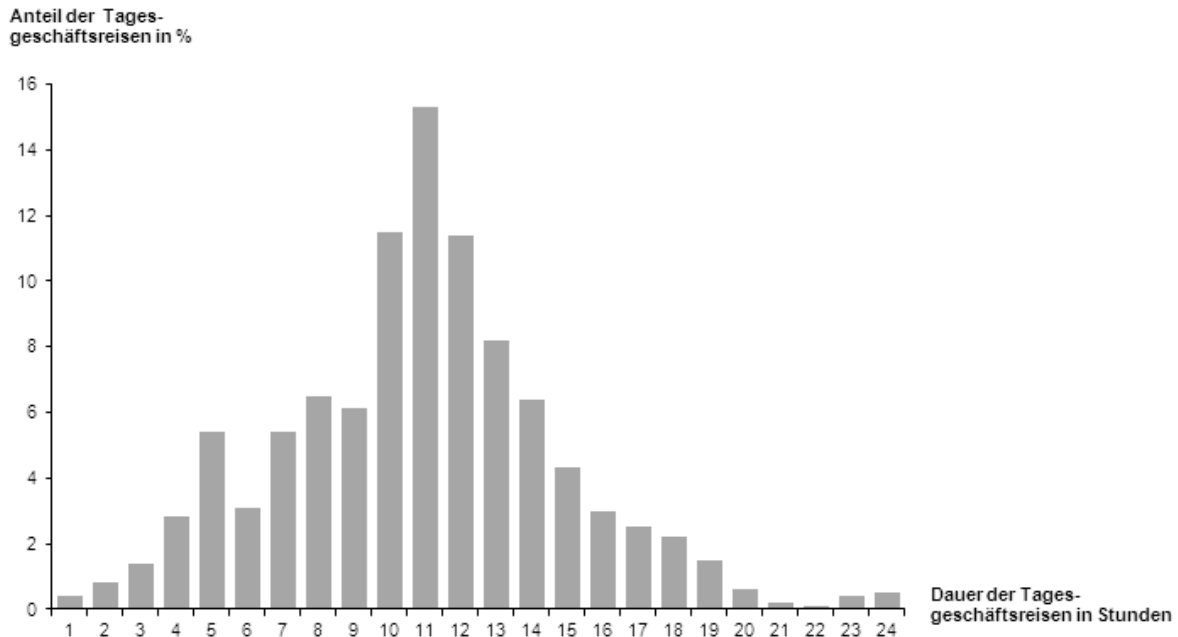
Abbildung 1: Dauer der Tagesausflüge nach Stundenintervallen²³



Quelle: dwif 2013.

²³ Die Legende mit den Stundenintervallen ist so zu verstehen, dass beispielsweise zur Ausflugsdauer von „8“ Stunden alle Ausflüge zählen, die zwischen „7“ und „8“ Stunden gedauert haben.

Abbildung 2: Dauer der Tagesgeschäftsreisen nach Stundenintervallen



Quelle: dwif 2013.

Tagesverlauf

Neben der Dauer der Tagesreise ist insbesondere auch der Tagesverlauf von Bedeutung. Vor diesem Hintergrund wurde die Uhrzeit von Beginn und Ende der Tagesreise abgefragt.

Am häufigsten fällt der Beginn der Tagesreise auf die Vormittagsstunden zwischen 7.00 und 12.00 Uhr. Tagesreisen werden gerne auch nach Mittag, in der Zeit zwischen 14.00 und 15.00 Uhr angetreten. Auf die Mittagszeit zwischen 12.00 und 14.00 Uhr entfällt der Beginn einer Tagesreise demgegenüber etwas seltener. Vor 6.00 Uhr am Morgen und nach 19.00 Uhr am Abend werden kaum noch Tagesreisen angetreten.

Der Beginn der Tagesreise liegt – in Bezug zur Gesamtheit der Tagesreisen – bei

- 3,2 % vor 6.00 Uhr,
- 23,1 % zwischen 6.00 und 9.00 Uhr,
- 35,6 % zwischen 9.00 und 12.00 Uhr,
- 21,0 % zwischen 12.00 und 15.00 Uhr,
- 11,9 % zwischen 15.00 und 18.00 Uhr und
- 5,2 % nach 18.00 Uhr.

Quelle: dwif 2013.

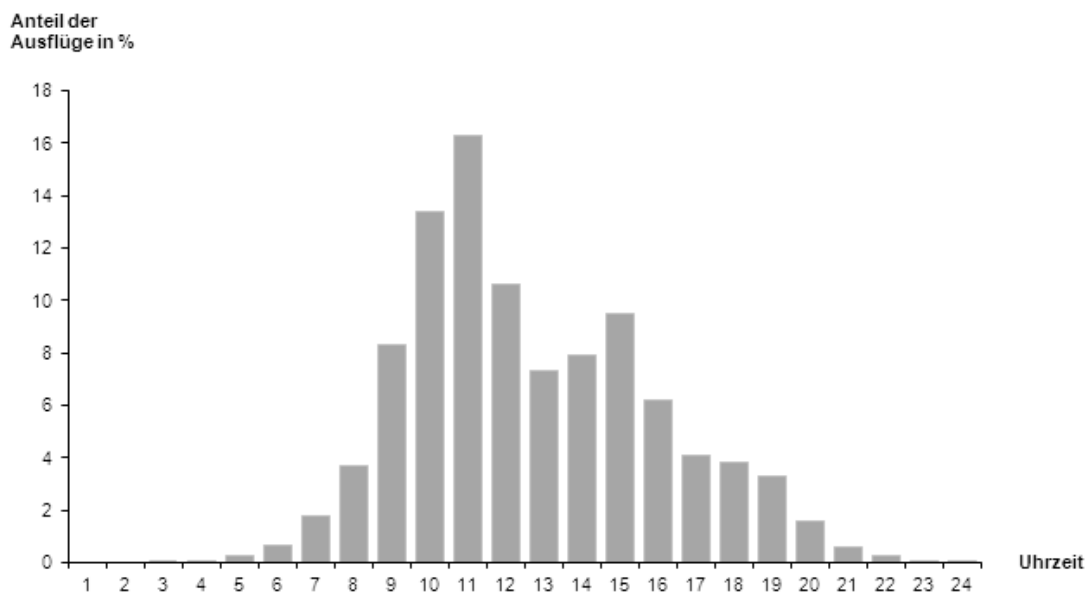
Am häufigsten fällt das Ende der Tagesreisen auf die Abendstunden zwischen 17.00 und 21.00 Uhr. In diesen Stundenintervallen sind Anteile von jeweils mehr als 10 % anzutreffen; zwischen 18.00 und 19.00 Uhr ist der Anteil mit 16,4 % am höchsten. Danach gehen die Anteilswerte wieder zurück, bevor vor Mitternacht wieder ein Anstieg des Rückkehrzeitpunktes einer Tagesreise zu verzeichnen ist. Tagesreisen enden nur sehr selten vor 14.00 Uhr.

Das Ende der Tagesreise liegt – in Bezug zur Gesamtheit der Tagesreisen – bei

- 1,9 % vor 12.00 Uhr,
- 5,6 % zwischen 12.00 und 15.00 Uhr,
- 24,1 % zwischen 15.00 und 18.00 Uhr,
- 40,8 % zwischen 18.00 und 21.00 Uhr
- 27,6 % nach 21.00 Uhr (inkl. der Tagesreisen die zwischen Mitternacht und 6.00 Uhr enden).

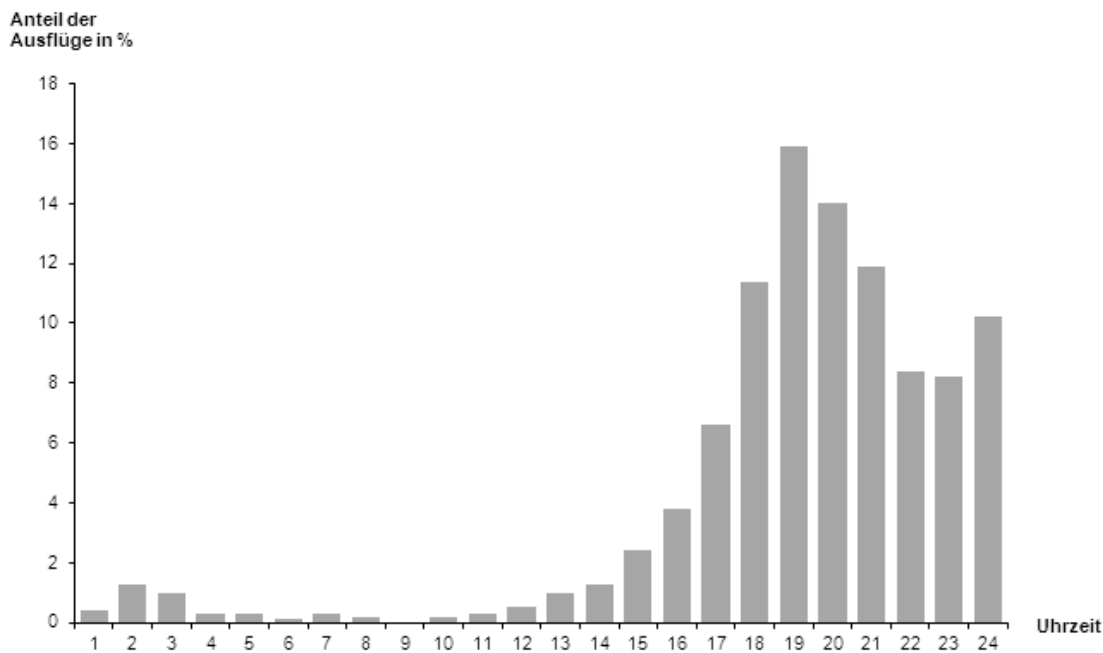
Quelle: dwif 2013.

Eine vergleichende Gegenüberstellung zwischen Tagesausflügen und Tagesgeschäftsreisen verdeutlicht, dass die geschäftlich motivierten Tagesreisen deutlich früher beginnen als private und im Durchschnitt auch etwas früher enden. Im Einzelnen ergibt sich folgender Tagesverlauf:

Abbildung 3: Beginn eines Tagesausfluges im Tagesverlauf²⁴

Quelle: dwif 2013.

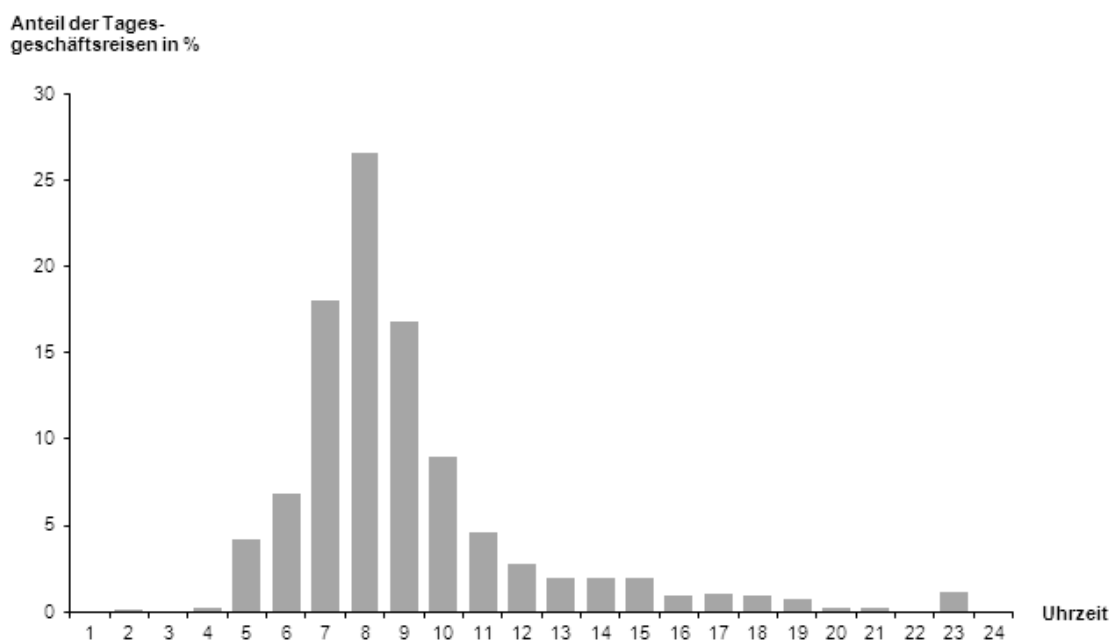
Abbildung 4: Ende eines Tagesausfluges im Tagesverlauf



Quelle: dwif 2013.

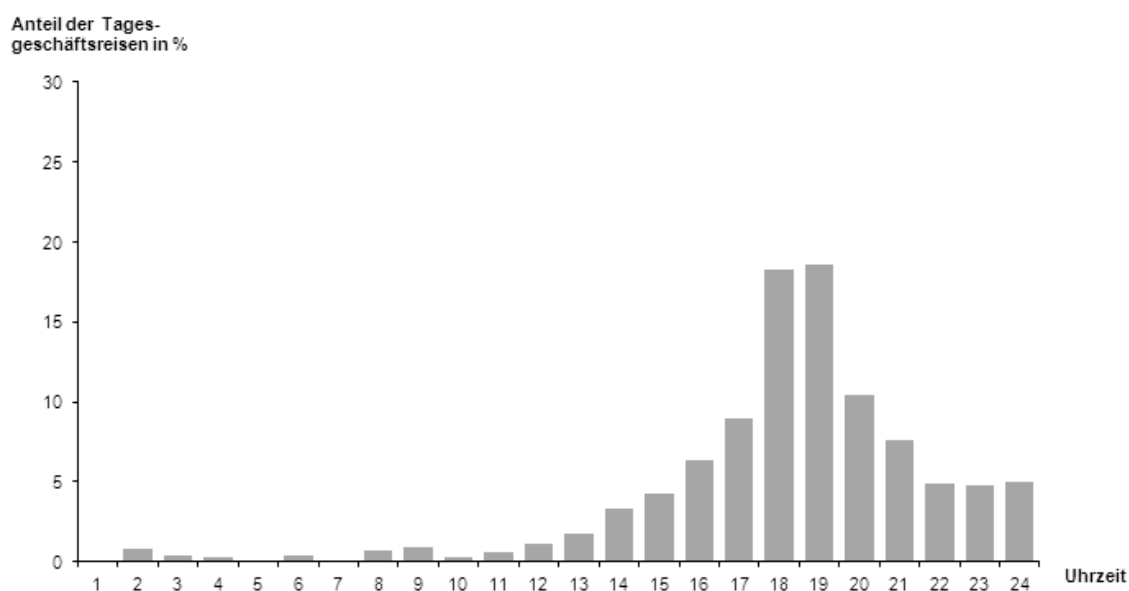
²⁴ Die Legende ist so zu verstehen, dass unter die Uhrzeit „10“ alle Ausflüge fallen, bei denen der Ausflugsbeginn in der 10ten Stunde des Tages, also zwischen 9.00 und 10.00 Uhr, lag.

Abbildung 5: Beginn einer Tagesgeschäftsreise im Tagesverlauf



Quelle: dwif 2013.

Abbildung 6: Ende einer Tagesgeschäftsreise im Tagesverlauf



Quelle: dwif 2013.

2. Hauptanlass der Tagesreisen sowie ausgeübte Aktivitäten

In den bisherigen Ausführungen wurde bereits zwischen den Hauptmotiven „**privat motivierter** Tagesausflug“ und „**beruflich motivierte** Tagesgeschäftsreise“ unterschieden. Die Ergebnisse verdeutlichen, dass der Schwerpunkt eindeutig bei privaten Tagesausflügen liegt, deren Volumen fast fünfmal so groß ist wie das der Tagesgeschäftsreisen. Die Situation stellt sich wie folgt dar:

- Zusätzlich zu den 2.431,7 Mio. Tagesausflügen (82,5 %) wurden
- 515,9 Mio. Tagesgeschäftsreisen (17,5 %) ermittelt.

Diese Grundmotive lassen sich weiter verfeinern, indem ganz spezifische auslösende Momente für die Tagesreise herausgearbeitet werden. Dieser Differenzierungsprozess durchläuft drei Stufen:

- Grundmotive (Tagesausflüge und Tagesgeschäftsreisen)
- Hauptanlässe (z. B. Verwandten-/Bekanntenbesuche, Veranstaltungsbesuch, Ausübung einer speziellen Aktivität, organisierte Fahrt, Teilnahme an Seminaren, Kongressen oder Messen)
- Aktivitäten bei Tagesreisen (z. B. Gastronomiebesuch, Baden, Radeln, Einkaufen, Konzertbesuch, Betriebsausflug)

Es zeigen sich dabei starke Abhängigkeiten zwischen dem Anlass für eine Tagesreise und wichtigen Verhaltensmustern (z. B. Ausgabeverhalten, Wochenrhythmus, Saisonverlauf, zurückgelegte Entfernung). Um diese Zusammenhänge herausarbeiten zu können, sollen die Hauptanlässe nachfolgend differenziert nach den wichtigsten Kategorien zusammengefasst dargestellt werden.

2.1 Hauptanlässe für Tagesausflüge

2.1.1 Gesamtüberblick

Grundstruktur der Hauptanlässe bei Tagesausflügen

Die nachfolgend ausgewiesenen Durchschnittswerte gelten nur für Deutschland insgesamt. Wegen der regionalspezifischen Besonderheiten ergeben sich auf kleinräumlicher Ebene zum Teil gravierende Abweichungen. Die ausgewiesenen Durchschnittswerte dürfen also nicht unreflektiert auf Teilräume übertragen werden.

Das Grundmuster der Motivstrukturen von Ausflüglern wurde bereits in den Vorgängerstudien herausgearbeitet und ist nach wie vor zutreffend und praktikabel. Die Vorgabe möglichst klarer Hauptanlässe ist für den Befragten sehr hilfreich, denn er musste sich für ein einziges übergeordnetes Motiv entscheiden. Alle anderen Aktivitäten konnten dann im Rahmen der abgefragten Aktivitäten angegeben werden, so dass auch untergeordnete Motive Berücksichtigung finden. Der Besuch einer gastronomischen Einrichtung kann also sowohl Hauptanlass sein (z. B. gezielte Fahrt zu einem Ausflugslokal, Treffen mit Freunden im Biergarten), er kann aber auch nur zum begleitenden Rahmenprogramm gehören (z. B. bei Wanderungen, Veranstaltungsbesuchen oder organisierten Besichtigungsfahrten).

Die letztendlich entscheidenden Beweggründe für private Tagesausflüge sind sowohl nach ihrer relativen Bedeutung als auch in Bezug auf das absolute Volumen in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst dargestellt:

Tabelle 14: Verteilung der Tagesausflüge nach dem Hauptanlass

Hauptanlass	Anteil in %	Zahl der Tagesausflüge in Mio.	Rang
▪ Besuch von Verwandten, Bekannten, Freunden	31,4	763,0	1
▪ Einkaufsfahrt (nicht täglicher Bedarf)	13,5	327,7	2
▪ Ausübung einer speziellen Aktivität (z. B. Skilauf, Baden, Wandern, Surfen)	12,4	302,8	3
▪ Besuch von Sehenswürdigkeiten/Attraktionen (z. B. Freizeitpark, Zoo, Kirche, Schloss, Museum, Landschafts- und Naturattraktionen)	12,1	293,5	4
▪ Spazierfahrt/Fahrt ins Blaue	11,4	276,5	5
▪ Besuch einer speziellen Veranstaltung (z. B. Konzert, Theater, Fest, Ausstellung)	10,4	254,2	6
▪ Essen gehen/Lokalbesuche	6,8	164,8	7
▪ Organisierte Fahrt (z. B. Betriebs-, Schul-, Vereinsausflug, Busreise usw.)	2,0	49,2	8
Insgesamt	100,0	2.431,7	

Quelle: dwif 2013.

Ergebnisse im Detail

Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Wie schon in der Vergangenheit zeigen sich die Verwandten- und Bekanntenbesuche mit Abstand als wichtigster Anlass für Tagesausflüge. Dieses Marktsegment ist also nicht nur im Übernachtungstourismus von enormer Bedeutung, sondern gerade beim Ausflugsverkehr als dominantes Motiv anzusehen. Diese Gäste halten sich nicht nur in den Wohnungen auf, sondern sind auch in der Region unterwegs, was sich am Ausgabeverhalten erkennen lässt. Darauf wird an späterer Stelle noch einzugehen sein.
- Die Einkaufsfahrten für den nicht täglichen Bedarf führen inzwischen das Verfolgerfeld an. Auf Grund der hohen Ausgaben, die diese Zielgruppe in den Zielgebieten tätigt, handelt es sich dabei um ein besonders umsatzträchtiges Marktsegment.
- Bei immerhin jedem achten Tagesausflug steht die Ausübung einer speziellen Aktivität im Mittelpunkt. Wandern/Bergsteigen und Baden/Schwimmen/Sonnenbaden führen die Rangliste hierbei an, deutlich vor anderen sportlichen Aktivitäten.
- Von ähnlich hoher Bedeutung ist der Besuch von Sehenswürdigkeiten sowie Vergnügungs- und Freizeiteinrichtungen. **Festzustellen ist dabei, dass „künstliche Attraktionen“**

(z.B. Freizeitparks, Museen, Schlösser, Zoos etc.) mehr Besucher anlocken als Naturattraktionen aller Art (z. B. Aussichtspunkte, Reservate, Parks etc.).

- „**Spritztouren**“, also Spazierfahrten erfreuen sich ähnlich großer Beliebtheit wie der Besuch von Sehenswürdigkeiten/Freizeiteinrichtungen und bleiben damit ein charakteristisches Element des Tagesausflugsverkehrs.
- Veranstaltungsbesuche vervollständigen den Kreis der Anlässe mit annähernd gleichen Anteilen zwischen 10,5 % und 13,5 %. Neben den klassischen kulturellen Ereignissen stehen hier vor allem sportliche Events im Mittelpunkt. Auch Feste und Kinobesuche gehören in diese Kategorie.
- Die Frequentierung gastronomischer Einrichtungen zählt zu den beliebtesten Aktivitäten während eines Tagesausfluges. Bei fast drei von zehn Ausflügen werden Restaurants, Cafés etc. besucht. Als Hauptanlass sind Lokalbesuche verständlicherweise von deutlich geringerer Bedeutung (6,8 %).
- Organisierte Tagesausflüge bilden das Ende der Skala. Mit einem Gesamtvolumen von 50 Mio. Tagesausflügen pro Jahr sind sie allerdings eine nicht zu unterschätzende Zielgruppe (z. B. für Busunternehmen, Musicalstandorte, Gastronomieunternehmen).

2.1.2 Abhängigkeit von soziodemographischen Merkmalen

Einfluss der Altersstruktur

Im nächsten Schritt wird versucht, Abhängigkeiten zwischen soziodemographischen Ausprägungen und dem Hauptanlass der Tagesreise festzustellen. Hier bietet sich insbesondere das Alter der Tagesausflügler an, das in der folgenden Tabelle einer näheren Betrachtung unterzogen wird:

Tabelle 15: Zusammenhang zwischen Alter und Hauptanlass – Angaben in %

	Alter in Jahren			Ø-Wert
	bis 30	31 - 60	über 60	
▪ Besuch von Verwandten, Bekannten, Freunden	34,4	30,6	29,1	31,4
▪ Einkaufsfahrt	16,5	13,4	9,2	13,5
▪ Ausübung einer speziellen Aktivität	12,8	12,5	11,8	12,4
▪ Besuch von Sehenswürdigkeiten/Attraktionen	9,7	12,7	14,2	12,1
▪ Spazierfahrt/Fahrt ins Blaue	8,0	11,8	15,1	11,4
▪ Besuch einer speziellen Veranstaltung	10,5	10,8	9,5	10,4
▪ Essen gehen/Lokalbesuche	5,9	7,1	7,4	6,8
▪ Organisierte Fahrt	2,2	1,2	3,7	2,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0

Quelle: dwif 2013; bei den Spaltensummen sind rundungsbedingte Abweichungen möglich.

Aus der Kreuztabellierung lässt sich ableiten, dass sich die Abweichungen bei den Altersgruppen von den jeweiligen Durchschnittswerten meistens in engen Grenzen halten. Dennoch können ein paar Tendenzen dargestellt werden:

- Für jüngere Menschen sind insbesondere der Besuch von Freunden, Bekannten und Verwandten, Einkaufsfahrten und die Ausübung einer speziellen Aktivität überdurchschnittlich oft Anlass für einen Tagesausflug.
- Bei fortgeschrittenem Alter werden überproportional Sehenswürdigkeiten/Attraktionen besucht und ganz generell Spazierfahrten gemacht. Auch gezielte Lokalbesuche und organisierte Fahrten werden hier als Ausflugsform häufiger genannt als bei den Vergleichsgruppen.
- Im mittleren Alter spielen beispielsweise spezielle Veranstaltungsbesuche eine überdurchschnittliche Rolle. Organisierte Fahrten werden nur selten durchgeführt. Ansonsten liegen die Anteilswerte bei diesen Jahrgängen immer zwischen den Werten für die jüngeren und älteren Generationen.

Einfluss der Haushaltstruktur

Zu erwarten ist, dass sich auch die Haushaltsstruktur auf die Bedeutung der Hauptanlässe für den Tagesausflug auswirkt. Die nachfolgende Tabelle bestätigt dies:

Tabelle 16: Zusammenhang zwischen Haushaltsstruktur und Hauptanlass – Angaben in %

	Haushaltsstruktur				Ø-Wert
	Ein-Personen-Haushalte	Zwei-Personen-Haushalte ohne Kinder unter 14	Familien mit Kindern unter 14	Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder unter 14	
▪ Besuch von Verwandten, Bekannten, Freunden	36,9	30,1	29,4	31,0	31,4
▪ Einkaufsfahrt	9,0	13,3	14,0	17,0	13,5
▪ Ausübung einer speziellen Aktivität	12,7	11,4	13,8	12,3	12,4
▪ Besuch von Sehenswürdigkeiten/Attraktionen	11,8	11,1	16,1	8,8	12,1
▪ Spazierfahrt/Fahrt ins Blaue	12,1	13,7	9,8	9,1	11,4
▪ Besuch einer speziellen Veranstaltung	8,6	11,0	8,9	13,0	10,4
▪ Essen gehen/ Lokalbesuche	6,1	7,6	6,4	6,7	6,8
▪ Organisierte Fahrt	2,7	1,9	1,6	2,1	2,0
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Quelle: dwif 2013; bei den Spaltensummen sind rundungsbedingte Abweichungen möglich.

Wiederum ist festzustellen, dass **keine extremen „Ausreißer“** bei der Verteilung zu beobachten sind. Tendenzen lassen sich dennoch erkennen:

- Bei den Single-Haushalten ragen Besuche bei Freunden, Bekannten und Verwandten sowie organisierte Fahrten über den Durchschnitt hinaus. Die erstgenannte Form von Tagesreisen dürfte sich stärker auf die jüngeren Ein-Personen-Haushalte beziehen, die letztere stärker auf die älteren.
- Bei den Zwei-Personen-Haushalten ohne Kinder haben die Spazierfahrten und die Lokalbesuche ein stärkeres Gewicht.
- Bei den Familien mit Kindern unter 14 stehen bei Tagesausflügen die Ausübung spezieller Aktivitäten und der Besuch von Sehenswürdigkeiten/Attraktionen etwas mehr im Vordergrund.
- Bei den Mehrpersonenhaushalten ohne Kinder bieten Einkaufsfahrten und spezielle Veranstaltungsbesuche häufiger als bei anderen Gruppen den Anlass für einen Ausflug.

2.2 Hauptanlässe für Tagesgeschäftsreisen

Grundstruktur der Hauptanlässe bei Tagesgeschäftsreisen

Das Spektrum der Hauptanlässe ist bei den Tagesgeschäftsreisen deutlich kleiner als bei den Tagesausflügen. Es handelt sich im Prinzip um vier Motive, die den Sektor der beruflich getätigten Tagesreisen weitestgehend abdecken. Gerade eintägige Dienstreisen dienen in der Regel einem klar definierten Zweck und können somit leicht zugeordnet werden.

Die folgende Tabelle zeigt die Marktanteile dieser vier Motive:

Tabelle 17: Verteilung der Tagesgeschäftsreisen nach dem Hauptanlass

Hauptanlass	Anteil in %	Zahl der Tagesgeschäftsreisen in Mio.	Rang
▪ Klassischer Geschäftsbesuch	71,1	366,8	1
▪ Teilnahme an Seminaren, Schulungen usw.	14,3	73,8	2
▪ Teilnahme an Kongressen, Tagungen, Konferenzen, Symposien usw.	9,8	50,8	3
▪ Besuch von Messen, Ausstellungen usw.	4,8	24,5	4
Insgesamt	100,0	515,9	

Quelle: dwif 2013.

Weitere Ergebnisse im Detail

Das Statistische Bundesamt²⁵ weist aktuell rund 40 Mio. erwerbstätige Menschen in Deutschland aus. Bezogen auf diese Grundgesamtheit lassen sich Relationen ableiten. Jeder Erwerbstätige macht demnach im Durchschnitt pro Jahr fast 13 Tagesgeschäftsreisen. Nach dem Hauptanlass teilen diese sich wie folgt auf:

- 9,2 klassische Geschäftsreisen wie z. B. Kundenbesuche, Behördengänge, Außentermine
- 1,8 Teilnahmen an Seminaren oder Schulungs- bzw. Fortbildungskursen
- 1,3 Mitwirkungen an Kongressen oder Tagungen
- 0,6 Besuche von Messen oder Ausstellungen

Nach Berufsgruppen weist die Tagesgeschäftsreisehäufigkeit deutliche Unterschiede auf. Selbständige und Freiberufler weisen eine acht- bis fast zehnfach höhere Tagesreisehäufigkeit auf als die Gruppe der Arbeiter. Diese Berufsgruppen liegen etwa fünf- bis sechsmal über dem Gesamtdurchschnitt aller Berufsgruppen. Weitere Differenzierungen können den bisherigen Erläuterungen zur Tagesgeschäftsreiseintensität und -häufigkeit entnommen werden.

2.3 Aktivitäten bei Tagesreisen

Tagesausflügler

Bei den Tagesausflügen ist das Spektrum der ausgeübten Aktivitäten verständlicherweise deutlich vielfältiger und umfangreicher als bei Tagesgeschäftsreisen. Eine besondere Bedeutung haben – wie bereits beim Hauptanlass deutlich wurde – die Verwandten- und Bekanntenbesuche; sie führen mit einem Anteil von etwa einem Drittel das Feld an. Auch wenn Gastronomiebesuche nur für knapp 7 % der Tagesausflüge als Hauptmotiv verantwortlich zeichnen wird bei fast 3 von **zehn Ausflügen eingekehrt. Der Aktivität „Einkaufen“ wird bei jedem vierten Ausflug nachgegangen.** Die große Bedeutung der Gastronomiebesuche und der Einkaufsaktivitäten wird an späterer Stelle auch beim Ausgabeverhalten deutlich, da darauf die höchsten Ausgabenanteile entfallen. Auf den nächsten Plätze folgen der Besuch von Sehenswürdigkeiten/Vergnügungs-/Freizeiteinrichtungen sowie Veranstaltungsbesuche mit Anteilen von jeweils 16 bis 17 %. Bei den sportlichen Aktivitäten führen **„Wandern/Bergsteigen“ und Baden/Schwimmen/Sonnenbaden“ das Feld** an. Auf Anteilswerte von mehr als 10 % kommt unter den Einzelnennungen ansonsten nur noch **die allgemeine Beschreibung „Erholungs-/Spazierfahrt/Nichts Bestimmtes“.**

Beim Hauptanlass musste sich der Befragte für ein einziges Reisemotiv entscheiden. Bei der Frage nach den Aktivitäten gab es keine derartige Beschränkung. Alle in der folgenden Tabelle aufgeführten Tätigkeiten wurden einzeln abgefragt. Die Top-Ten-Aktivitäten, die während eines Ausfluges ausgeübt werden, zeigt folgende Übersicht:

²⁵ Vgl. www.destatis.de.

Tabelle 18: Ausgeübte Aktivitäten während des Tagesausfluges in %

Art der Aktivität bei Tagesausflügen	Anteile in % (Mehrfachnennungen möglich)
Besuch von Verwandten und Bekannten	33,7
Besuch von Restaurants, Cafés, Kneipen, Bars, Discotheken etc.	28,7
Einkaufen	25,0
Besuch von Sehenswürdigkeiten/Vergnügungs-/Freizeiteinrichtungen	17,0
Besuch von Veranstaltungen/Vorfürhungen	16,3
Wandern/Bergsteigen	15,1
Baden/Schwimmen/Sonnenbaden	12,8
Erholungs-/Spazierfahrt, „Nichts Bestimmtes“	12,0
Besuch von Landschafts-/Naturattraktionen	4,4
Sonstige sportliche und andere Aktivitäten	19,3

Quelle: dwif 2013.

In Ergänzung zu den Ausführungen in der Tabelle sind noch folgende Präzisierungen vorzunehmen:

- Bei der Aktivität **„Einkaufen“** erfreuen sich Besuche von Einkaufszentren Shoppingmalls bzw. Factory-Outlets (auf der grünen Wiese) nicht ganz so hoher Beliebtheit wie das Einkaufen oder der Schaufensterbummel in der City. Allerdings zeigen sich hier in Abhängigkeit von den jeweiligen Angeboten verständlicherweise große regionale Unterschiede.
- Beim Besuch von Sehenswürdigkeiten sind verschiedenste Einrichtungen wie Museen, Ausstellungen, Zoos/Wildparks, Burgen/Schlösser/Kirchen/Denkmäler sowie Vergnügungs- und Freizeitparks subsummiert.
- Beim Besuch von Veranstaltungen/Vorfürhungen sind insbesondere Sportveranstaltungen, Kulturveranstaltungen (z. B. Opern-/Musical-/Konzert-/Theaterbesuche), Volksfeste bzw. Jahrmärkte, Kinos und sonstige Events (z. B. Festspiele; Festivals) hervorzuheben.
- Beim Besuch von Landschafts- und Naturattraktionen stehen Parks und Gärten in der Rangfolge ganz oben.

Die weitere Aufgliederung der **„sonstigen Aktivitäten“** ist auf Grund zu geringer Fallzahlen nicht sinnvoll.

Tagesgeschäftsreisen

Bei den Tagesgeschäftsreisen steht das berufliche Engagement klar im Mittelpunkt der Reise (z. B. Seminar, Schulung, Kongress, Tagung, Messe, Ausstellung, klassische Geschäftsreise). Detailanalysen zeigen, dass die Tagesgeschäftsreisenden dennoch weitere Aktivitäten während ihres Aufenthaltes unternehmen. In Ergänzung zur Erledigung der eigentlichen geschäftlichen Aufgaben ist der Besuch gastronomischer Einrichtungen mit Abstand am wichtigsten. Mit deutlichem Abstand rangiert an **zweiter Position die Aktivität „Einkaufen“**. Darüber hinaus heben sich noch Verwandten/Bekanntenbesuche, der Besuch von Sehenswürdigkeiten/Vergnügungs-/Freizeiteinrichtungen sowie Veranstaltungsbesuche von allen weiteren Nennungen ab.

3. Verkehrsmittelnutzung und zurückgelegte Entfernungen bei Tagesreisen

3.1 Verkehrsmittelnutzung

Bedeutung der unterschiedlichen Verkehrsmittel

Das mit Abstand wichtigste Verkehrsmittel bei Tagesreisen ist erwartungsgemäß der private Pkw. Bei etwas mehr als drei Viertel der Tagesreisen erfolgt der Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet mit dem Auto. ÖPNV und Bahn werden zusammengefasst, da sie sich gerade in den Agglomerationsräumen sehr stark überschneiden; beide zusammen kommen auf 14,5 %. Auf alle weiteren Verkehrsmittel entfallen jeweils weniger als 10 %. Hinzuweisen ist auf den Umstand, dass bei Tagesreisen zum Teil auch mehrere Verkehrsmittel für die Verbindung zwischen Quell- und Zielgebiet benutzt werden. Beispiele wie die Fahrt mit dem Pkw zur Park-and-Ride-Station und die Weiterfahrt mit der Bahn bzw. Fahrzeugen des ÖPNV, die Mitnahme von Fahrrädern mit dem Pkw bzw. der Bahn oder die Fahrt mit dem Taxi zum Flughafen sowie die Weiterfahrt mit einem Leihwagen lassen derartige Mehrfachnennungen plausibel erscheinen.

Unter Berücksichtigung dieser Mehrfachnennungen gliedert sich die Verkehrsmittelnutzung folgendermaßen auf:

- 78,0 % Pkw
- 14,5 % Bahn (Nah- und Fernverkehr) sowie ÖPNV (z. B. U-/S-Bahn, Straßenbahn, Linienbus)
- 5,6 % Bus (ohne ÖPNV)
- 5,6 % mit dem Fahrrad oder zu Fuß (inkl. Inlines etc.)
- 3,7 % Sonstiges (z. B. Mietwagen, Taxi, Flugzeug, Motorrad, Schiff, Reisemobil)

Quelle: dwif 2013.

Bei einer vergleichenden Gegenüberstellung von privaten und geschäftlichen Tagesreisen lassen sich folgende Tendenzen erkennen:

- Bei Tagesausflügen spielen die Verkehrsmittel Auto, Bus, Motorrad und Fahrrad/zu Fuß eine überdurchschnittliche Rolle.
- Demgegenüber sind Tagesgeschäftsreisende häufiger mit Mietwagen, Taxi, Flugzeug sowie per Bahn/ÖPNV unterwegs.

3.2 Zurückgelegte Entfernung

Differenzierung zwischen Tagesausflügen und Tagesgeschäftsreisen

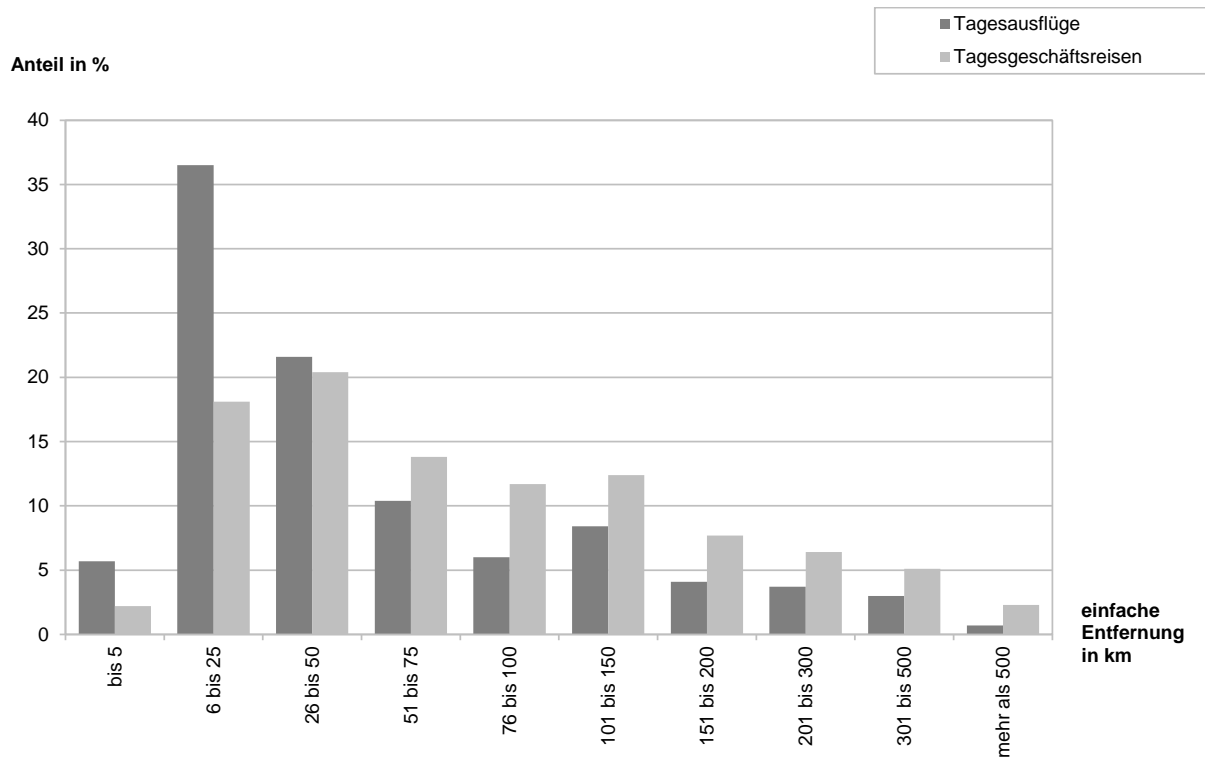
Die definitorische Abgrenzung der Tagesreisen beinhaltet keine Einschränkungen in Bezug auf die zurückgelegten Distanzen zwischen Quell- und Zielgebiet. Nur das Verlassen des Wohnumfeldes, also der gewohnten Umgebung, bei Ausflügen und das Verlassen der Arbeitsplatzgemeinde bei Tagesgeschäftsreisen sind Voraussetzung für das Vorliegen einer Tagesreise. Deshalb ist die Bandbreite der zurückgelegten Wege (einfache Strecke) auch sehr groß und reicht von weniger als 5 km bei Spaziergängen bzw. Wanderungen (zu Fuß oder mit dem Fahrrad) zu attraktiven Ausflugszielen in der Nähe bis zu mehr als 1.000 km bei geschäftlich motivierten Tagesreisen, die mit dem Flugzeug auch ins Ausland führen können. An dieser Stelle ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass sich die nachfolgend genannten Entfernungen nur auf die im Inland verbleibenden Tagesreisen beziehen.

Bei Tagesreisen im Inland werden im Durchschnitt 72,8 km einfache Strecke für den Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet zurückgelegt. Zwischen den Tagesreisen mit privatem und geschäftlichem Motiv zeigen sich große Unterschiede. Die mittlere Entfernung für die einfache Entfernung liegt

- bei Tagesausflügen mit 65,8 km deutlich niedriger als
- bei Tagesgeschäftsreisen mit 105,6 km.

Die Distanzen bei geschäftlich motivierten Tagesreisen liegen also um mehr als die Hälfte über den Entfernungen bei Tagesausflügen. Eine Gegenüberstellung der unterschiedlich großen Wegstrecken, die bei Tagesausflügen und bei Tagesgeschäftsreisen zurückgelegt werden, lässt sich am besten für verschiedene Entfernungszonen darstellen. Die nachfolgende Abbildung zeigt, dass bei den Tagesausflügen die unteren Entfernungszonen deutlich höhere Anteile aufweisen als bei Tagesgeschäftsreisen, bei denen die Entfernungszonen ab 50 km stärker vertreten sind.

Abbildung 7: Streuung der Entfernung bei Tagesreisen (einfache Strecke) nach dem Grundmotiv



Quelle: dwif 2013

Eine Zusammenschau beider Zielgruppen ergibt folgende Verteilung:

- Bei knapp zwei von fünf Tagesreisen liegen Start- und Zielort weniger als 25 km auseinander (37,9 %).
- Bei gut einem weiteren Fünftel liegt die einfache Entfernung zwischen 25 und 50 km (21,4 %).
- Dies bedeutet, dass rund 60 % der Tagesreisen in einem Umkreis von bis zu 50 km stattfinden.
- Größere Entfernungen von mehr als 150 km werden immerhin noch bei 13,4 % der Tagesreisen überbrückt.
- Wegstrecken von mehr als 500 km sind verständlicherweise selten, kommen aber doch auf einen Anteil von rund 1 %.

Die große Bandbreite bei den Entfernungszonen verdeutlichen, dass sowohl „normale“ Tagesausflüge und Dienstreisen in die Betrachtung einbezogen wurden als auch „spektakuläre“, bei denen durchaus auch größere Fahrtzeiten in Kauf genommen werden.

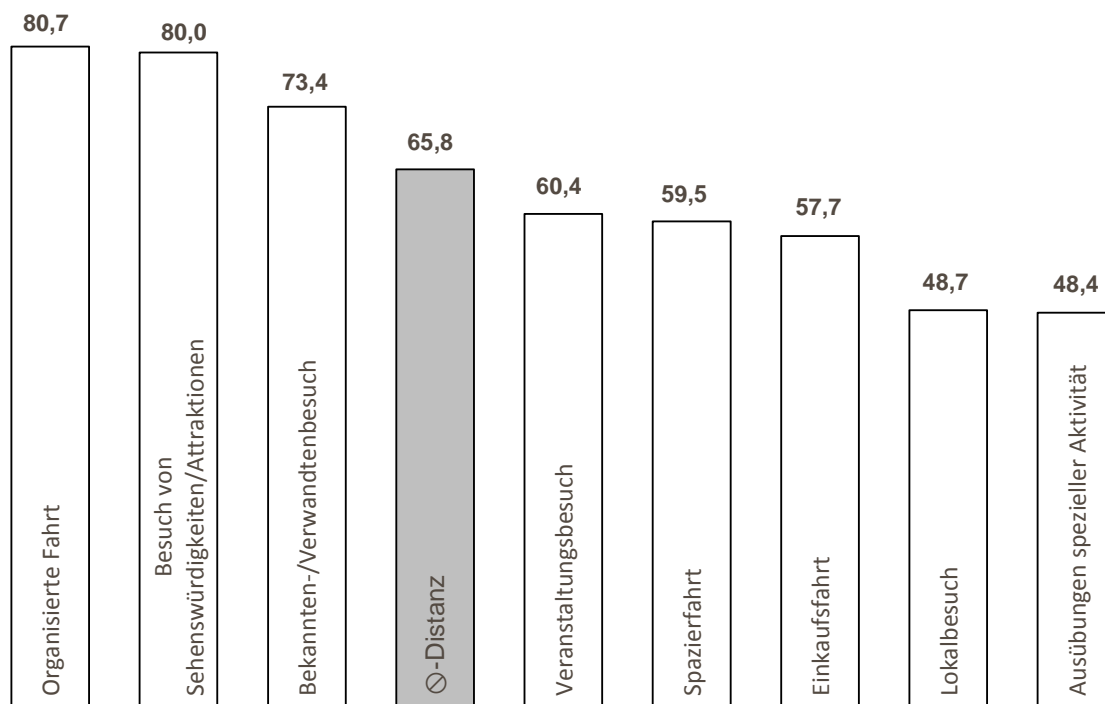
Einfluss des Hauptanlasses auf die Entfernung

Bereits der Vergleich zwischen privaten und geschäftlichen Tagesreisen hat deutliche Unterschiede sichtbar gemacht. Innerhalb dieser Grundmotive sollen nun die Abhängigkeiten nach dem jeweiligen Hauptanlass untersucht werden.

Bei den Tagesausflügen werden im Durchschnitt – wie bereits dargestellt – 65,8 km einfache Wegstrecke zurückgelegt. Die niedrigsten Werte mit durchschnittlichen Entfernungen unter **50 km wurden für die Hauptanlässe „Ausübung einer speziellen Aktivität“ (48,4 km) und „Lokalbesuch“ (48,7 km)** ermittelt; dem stehen durchschnittliche Entfernungen von rund 80 km und mehr **bei „organisierten Fahrten“ (80,7 km) und dem „Besuch von Sehenswürdigkeiten/Attraktionen“ (80,0 km)** gegenüber.

Für die jeweiligen Hauptanlässe bei Ausflügen ergeben sich folgende Durchschnittswerte:

Abbildung 8: Entfernung zwischen Ausgangs- und Zielort bei Tagesausflügen nach dem Hauptanlass (einfache Strecke in km)

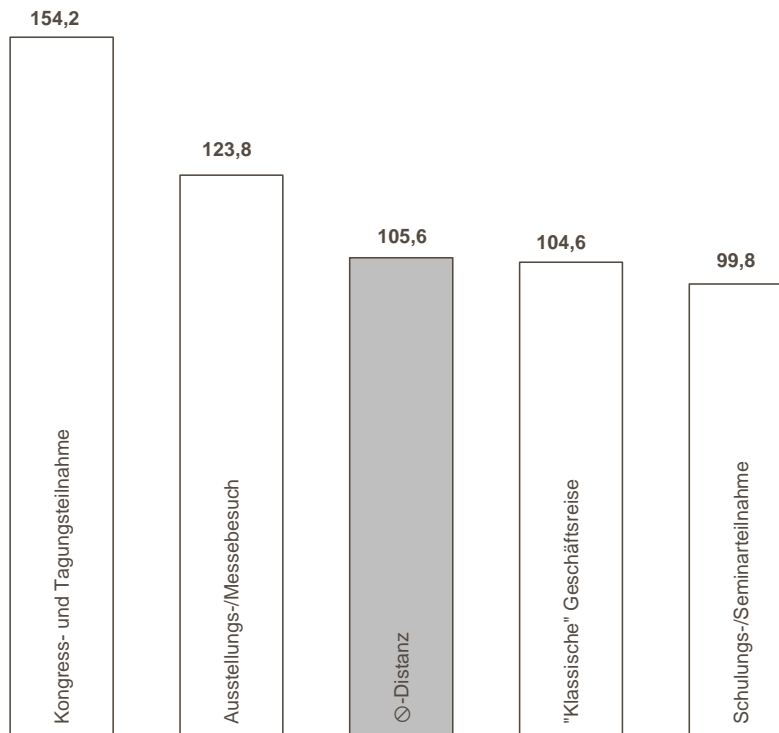


Quelle: dwif 2013.

Für eine durchschnittliche Tagesgeschäftsreise wird eine einfache Wegstrecke von 105,6 km zurückgelegt. Die Bandbreite reicht hier von 99,8 km beim Besuch von Seminaren, Schulungen etc. bis hin zu 154,2 km bei der Teilnahme an Kongressen, Tagungen, Konferenzen etc. Die normale, klassische Geschäftsreise kommt auf 104,6 km und prägt auf Grund ihrer hohen relativen Bedeutung den Durchschnittswert über alle Tagesgeschäftsreisen.

Für die einzelnen Hauptanlässe bei geschäftlich motivierten Tagesreisen ergeben sich folgende Werte:

Abbildung 9: Entfernung zwischen Ausgangs- und Zielort bei Tagesgeschäftsreisen nach Hauptanlass (einfache Strecke in km)



Quelle: dwif 2013.

Ermittlung der Personenkilometer bei Tagesreisen

Mit Hilfe der bislang gewonnen Erkenntnisse können nun die bei Tagesreisen zurückgelegten Personenkilometer berechnet werden. Diese ergeben sich aus der Multiplikation der Zahl der durchgeführten Tagesreisen und den dabei überbrückten Entfernungen für Hin- und Rückfahrt. Differenziert nach privaten und beruflichen Tagesreisen können folgende Berechnungen angestellt werden:

Tagesausflüge:

$$2.431,7 \text{ Mio. Tagesausflüge} \times 65,8 \text{ km} \times 2 = 320,0 \text{ Mrd. Personenkilometer}$$

Tagesgeschäftsreisen:

$$515,9 \text{ Mio. Tagesgeschäftsreisen} \times 105,6 \text{ km} \times 2 = 109,0 \text{ Mrd. Personenkilometer}$$

Aus der Zusammenschau beider Grundmotive lassen sich für die Tagesreisen insgesamt jährlich rund 429 Mrd. Personenkilometer ableiten. Ein Viertel entfällt dabei auf die Tagesgeschäftsreisen und drei Viertel auf die Tagesausflüge.

IV. Räumliche Verteilung des Tagesreiseverkehrs

1. Grundsätzliches zur Vorgehensweise

Bei der bisherigen Analyse wurde meistens eine Trennung zwischen Tagesausflügen und Tagesgeschäftsreisen vollzogen. Dies geht darauf zurück, dass das Hauptmotiv direkten Einfluss auf die Struktur der Tagesreise hat. Bei der nachfolgenden Zielgebietsbetrachtung steht demgegenüber das quantitative Ausmaß der Reisesströme im Mittelpunkt der Analyse und damit die Frage, wie viele Tagesbesucher die Destinationen empfangen haben. Aus diesem Grund werden bei der regionalen Verteilung der Tagesreisen die privaten und geschäftlich motivierten Reisen zusammengefasst dargestellt. Auch bei der Gegenüberstellung mit den in der amtlichen Statistik ausgewiesenen Übernachtungszahlen zählt nur das Gesamtvolumen der durchgeführten Tagesreisen. Dieser Vergleich soll letztendlich die enorm hohe Bedeutung der Tagesreisen veranschaulichen.

Ziel der Untersuchung ist eine möglichst differenzierte Darstellung der unterschiedlichen Reiseziele. In Anlehnung an die Gebietszuschnitte in der Beherbergungsstatistik des Statistischen Bundesamtes erfolgt eine grundsätzliche Unterscheidung nach in- und ausländischen Reisezielen nach Bundesländern und – soweit machbar – auf Ebene der touristischen Reisegebiete. In Ergänzung dazu wird auch der Destinationstyp (z. B. ländlicher Raum, Mittelstädte, Großstädte) in die Betrachtung einbezogen.

2. Verteilung der Tagesreisen nach Zielen im In- und Ausland

Grundsätzliche Strukturen

Von der bundesdeutschen Bevölkerung werden – wie bereits dargestellt – jährlich rund 2.947,6 Mio. Tagesausflüge sowie Tagesgeschäftsreisen durchgeführt. Der weitaus überwiegende Teil dieser Reisen spielt sich innerhalb der Grenzen der Bundesrepublik Deutschland ab. Von den gesamten Tagesreisen führen

- 2.844,8 Mio. bzw. 96,5 % zu inländische Zielen und
- 102,8 Mio. bzw. 3,5 % zu ausländischen Zielen.

Ein reger grenzüberschreitender Tagesreiseverkehr findet speziell in Bundesländer entlang der Bundesgrenze statt. Dieser erfolgt selbstverständlich in beide Richtungen, wobei keine verlässlichen Informationen bzw. keine vergleichbaren Studien zu den Incoming-Tagesreisen aus dem Ausland vorliegen.

Bedeutung der einzelnen Bundesländer für ausländische Destinationen

Bei den Tagesreisen ins Ausland entscheiden im Wesentlichen zwei Faktoren über die Bedeutung der Quellgebiets-Bundesländer. Es handelt sich dabei

- sowohl um die geographische Lage der Bundesländer bzw. die räumliche Nähe und die verkehrstechnische Anbindung zu den Zielgebieten im Ausland
- als auch um die Einwohnerzahl im relevanten Entsendegebiet für Auslandsreisen.

Im Erhebungszeitraum von zwölf Monaten wurden insgesamt etwas mehr als 100 Mio. Tagesreisen ins Ausland durchgeführt. Wegen der teilweise niedrigen Fallzahlen und den daraus resultierenden statistischen Ungenauigkeiten, insbesondere bei den kleineren Bundesländern mit relativ geringen Verflechtungen zu ausländischen Destinationen, werden die Ergebnisse nach Gruppierungen zusammengefasst dargestellt. Zudem liegen Informationen zu den wichtigsten Zielländern vor. Folgende Grundstrukturen lassen sich bei den Tagesreisen ins Ausland erkennen:

- Aus quantitativer Sicht werden die ersten drei Plätze von den Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Bayern und Baden-Württemberg belegt. Von ihnen gehen bereits knapp 70 % aller Tagesreisen ins Ausland aus. Diese Bundesländer weisen mit Abstand auch am meisten Einwohner auf und liegen in direkter Grenzlage zu mehreren ausländischen Ländern. Sie pflegen traditionell einen sehr intensiven Grenzverkehr mit ihren Nachbarländern. Für Nordrhein-Westfalen haben die Niederlande und Belgien die größte Bedeutung. Von Bayern führen die Tagesreisen überwiegend in die benachbarten Länder Österreich, Tschechien und Schweiz. Von der Bevölkerung in Baden-Württemberg werden Frankreich, Österreich und die Schweiz am häufigsten frequentiert.
- Von Rheinland-Pfalz, Sachsen und Niedersachsen gehen jeweils mehr als 5 Mio. Tagesreisen ins Ausland. Auf diese Länder entfallen weitere rund 16 % der Nachfrage in ausländische Destinationen. Je nach Lage sind Frankreich und Luxemburg (für die Rheinland-Pfälzer), Tschechien und Polen (für die Sachsen) sowie die Niederlande und Frankreich (für die Niedersachsen) als wichtigste Zielgebiete anzusehen.
- Die restlichen rund 15 % der Tagesreisen ins Ausland verteilen sich auf die übrigen Bundesländer. Die absolute Größe liegt dabei jeweils zum Teil deutlich unter 5 Mio. Tagesreisen. Am Ende der Skala rangieren die einwohnerschwachen Bundesländer, die zum Teil zudem **als „Binnenländer“ bezeichnet werden können, da sie keine Grenzen zum Ausland aufweisen.**

Rangordnung der wichtigsten Ziele für Tagesreisen ins Ausland

Alle Nachbarländer profitieren von den Tagesreisen der Deutschen. Teilweise gehen die Reichweiten sogar über die direkten Anrainerstaaten hinaus (z. B. Italien, Großbritannien), was wegen der regelmäßigen Flugverbindungen auch problemlos über größere Entfernungen möglich ist. Die fünf wichtigsten Destinationen im Ausland (Niederlande, Österreich, Frankreich, Tschechien, Schweiz) vereinigen aber allein bereits rund vier Fünftel der Tagesreisen aus Deutschland auf sich.

Die Zielgebiete im Westen (vor allem Niederlande und Frankreich) profitieren insbesondere von den einwohnerstarken Quellregionen auf deutscher Seite. Im Süden bilden Österreich und die Schweiz die Hauptanlaufpunkte. Tschechien und Polen werden im Osten am häufigsten besucht. Dänemark im Norden fällt bereits deutlich ab, da Schleswig-Holstein als wichtigstes Quellgebiet nicht einwohnerstark genug ist, um hier für die entsprechenden Potenziale zu sorgen.

Zur richtigen Einschätzung der Ergebnisse ist noch auf folgende Aspekte hinzuweisen:

- Der so genannte „kleine Grenzverkehr“, der sich vor allem als Tank- und Einkaufstourismus darstellt, gehört laut Definition nicht zu den Tagesreisen, denn er dient in erster Linie der Deckung des täglichen Bedarfs.
- Die Zahl der nach Deutschland einströmenden Tagesausflügler, als Pendant zu den Out-going-Tagesreisen, ist leider nicht bekannt.

Die Strukturen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Tabelle 19: Rangordnung der ausländischen Ziele im Tagesreiseverkehr

Zielländer	Zahl der empfangenen Tagesreisen in Mio.	Anteil an allen Tagesreisen mit Ziel Ausland in %
Österreich, Schweiz	32,3	31,4
Niederlande, Belgien	30,1	29,3
Frankreich, Luxemburg	18,1	17,6
Polen, Tschechien	16,4	16,0
Sonstiges	5,9	5,7
Insgesamt	102,8	100,0

Quelle: dwif 2013

3. Verteilung der Tagesreisen nach Bundesländern

Produzierte und empfangene Tagesreisen nach Bundesländern

Der innerhalb der Grenzen der Bundesrepublik Deutschland stattfindende Binnentagesreiseverkehr dominiert eindeutig. Insgesamt 2.844,8 Mio. Tagesreisen im Erhebungszeitraum zwischen Mai 2012 und April 2013 vereinigt dieses Marktsegment auf sich, das damit einen Marktanteil von 96,5 % hat.

Bei der weiteren Analyse werden die einzelnen Bundesländer als Entsender und als Empfänger von Tagesreisen betrachtet. Die gewählte Reihenfolge ergibt sich aus der Bedeutung des jeweiligen Bundeslandes als Quellgebiet, denn hierbei ist die Zuordnung unproblematisch, während bei der Zielgebietsbetrachtung zu berücksichtigen ist, dass hier auch Zielgebiete im Ausland von Bedeutung sind.

Die Bedeutung der jeweiligen Bundesländer als Quell- und Zielgebiet sowie der Saldo zwischen produzierten und empfangenen Tagesreisen ist in der nachfolgenden Tabelle abgebildet:

Tabelle 20: Verteilung der Tagesreisen nach Bundesländern als Quell- und Zielgebiete

Positiver Saldo ²⁶ (in Mio.)	TAGESREISEN					Negati- ver Saldo ³⁰ (in Mio.)
	empfangen		Bundesland	produziert		
	absolut in Mio.	in % von insge- samt		absolut in Mio.	in % von insge- samt	
	376,0	12,8	Baden-Württemberg	404,4	13,7	-28,4
	451,0	15,3	Bayern	460,0	15,6	-9,0
	105,7	3,6	Berlin	122,1	4,1	-16,4
+31,3	92,2	3,1	Brandenburg	60,9	2,1	
+17,5	37,6	1,3	Bremen	20,1	0,7	
+20,0	86,2	2,9	Hamburg	66,2	2,2	
	226,9	7,7	Hessen	246,5	8,3	-19,6
+5,0	66,2	2,2	Mecklenburg- Vorpommern	61,2	2,1	
	253,6	8,6	Niedersachsen	277,3	9,4	-23,7
	574,1	19,5	Nordrhein-Westfalen	635,6	21,6	-61,5
	165,9	5,6	Rheinland-Pfalz	167,5	5,7	-1,6
	27,7	0,9	Saarland	34,8	1,2	-7,1
+8,2	149,4	5,1	Sachsen	141,2	4,8	
	58,8	2,0	Sachsen-Anhalt	65,6	2,2	-6,8
	108,8	3,7	Schleswig-Holstein	122,9	4,2	-14,1
+3,4	64,7	2,2	Thüringen	61,3	2,1	
+102,8 ²⁷	102,8	3,5	Ausland	-	-	
	2.947,6	100,0	GESAMT	2.947,6	100,0	

Quelle: dwif 2013.

Aus der Übersicht lässt sich erkennen, dass die fünf wichtigsten Quellgebiete für Tagesreisen (Nordrhein-Westfalen, Bayern, Baden-Württemberg, Niedersachsen, Hessen) für mehr als zwei Drittel des gesamten Nachfragevolumens (68,6 %) verantwortlich sind. Diese fünf Bundesländer haben ebenso gemeinsam, dass sie alle einen negativen Saldo aufweisen, also für mehr Tagesreisen sorgen als sie insgesamt empfangen. In Bezug auf die ausgewiesenen Salden sind folgende Anmerkungen für die Interpretation der Ergebnisse hilfreich:

²⁶ Der Saldo versteht sich als Differenz zwischen empfangenen und produzierten Tagesausflügen.

²⁷ Ist rein rechnerisch zu verstehen; in Wahrheit stehen diesem Wert aus dem Ausland einströmende Tagesausflüger entgegen, deren Zahl allerdings nicht bekannt ist.

Ein negativer Saldo ist nicht unbedingt Ausdruck einer unterdurchschnittlichen Anziehungskraft, sondern kann beispielsweise zu Stande kommen, wenn

- viele Ausflüge zu Zielen im Ausland führen,
- die angrenzenden Bundesländer relativ dünn besiedelt sind und wenige Ausflüge produzieren bzw.
- es in weiten Teilen gar keine direkten Nachbarn gibt.

Ein positiver Saldo tritt immer dann in besonders ausgeprägter Form auf, wenn attraktive Ausflugs bzw. Geschäftsreiseziele auch von benachbarten Bundesländern aus gut erreichbar sind. Besonders stark ist dieser Effekt ausgeprägt, wenn die benachbarten Quellgebiete sehr große Einwohnerpotenziale aufweisen.

Bedeutung der Binnennachfrage innerhalb der Bundesländer

Auch wenn die Überschreitung von Grenzen zwischen den einzelnen Bundesländern beim Tagesreiseverkehr keine hohe Hürde darstellt, spielt sich der Großteil des Geschehens verständlicherweise innerhalb des eigenen Bundeslandes ab. Bei rund 70 % der im Untersuchungszeitraum insgesamt unternommenen Tagesreisen lagen Ausgangs- und Zielort im selben Bundesland.

Das Gewicht des für die einzelnen Bundesländer als Binnennachfrage zu bezeichnenden Marktsegmentes unterscheidet sich allerdings relativ stark:

- Bei den Stadtstaaten Hamburg, Berlin und Bremen liegen die entsprechenden Anteilswerte für die Binnennachfrage zwischen 30 und 40 %.
- Anteile zwischen knapp 50 und 60 % sind bei den Flächenländern Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Saarland und Rheinland-Pfalz anzutreffen.
- In Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Sachsen, Thüringen und Hessen werden Anteilswerte zwischen 60 und 70 % erreicht.
- Die Binnennachfrage ist in Baden-Württemberg und Mecklenburg-Vorpommern bei Anteilen zwischen 70 und 80 % anzusiedeln.
- Mit Anteilen von etwas mehr als 80 % kommen die größeren und einwohnerstärksten Bundesländer Nordrhein-Westfalen und Bayern auf die höchsten Werte, deren Einwohner verlassen demnach bei Tagesreisen am seltensten das eigene Bundesland.

Wiederum sind neben den geographischen Strukturen der Bundesländer und der regionalen Lage insbesondere die Attraktivität bzw. Anziehungskraft der Destinationen, die verkehrstechnische Anbindung und das Einwohnerpotenzial im Einzugsgebiet als wesentliche Einflussfaktoren auf die dargestellten Ausprägungen zu nennen. Die größeren einwohnerstärkeren Flächenländer (z. B. Nordrhein-Westfalen, Bayern, Baden-Württemberg) geben relativ geringe Teile der Nachfrage an andere Bundesländer ab. In den anderen Flächenländern wächst der Anteil an Tagesreisen, der über die Landesgrenze hinwegführt an, was zum Teil auch an der Anziehungskraft naheliegender Ballungszentren in benachbarten Bundesländern (z. B. Stadtstaaten, Ruhrgebiet, Rhein-Main-/Rhein-Neckar-Raum) liegt. Bei den Stadtstaaten und Bundesländern mit vergleichs-

weise geringer räumlicher Ausdehnung (z. B. Saarland, Sachsen-Anhalt) wird die Wahrscheinlichkeit eines Grenzübertrettes tendenziell größer.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Ausstrahlungseffekte von Tagesreisen sehr groß sind und nicht an Ländergrenzen enden. Auch größere Entfernungen werden bei attraktiven Zielen problemlos im Rahmen von Tagesreisen zurückgelegt. So profitieren die Bundesländer auch gegenseitig voneinander, da Ausflugsströme in alle Richtungen fließen. Es zeigen sich also insgesamt sehr stark ausgeprägte Quell-/Zielgebietsverflechtungen.

Quell-/Zielgebietsverflechtungen mit anderen Bundesländern

Wie bereits aufgezeigt wurde, gibt es verschiedene Faktoren, die für die Quell-/Zielgebietsverteilung im Tagesreiseverkehr verantwortlich sind. Neben der geographischen Lage allgemein nehmen natürlich insbesondere die Einwohnerzahlen in den relevanten Einzugsgebieten, die verkehrstechnische Anbindung/Erreichbarkeit von Herkunfts- und Zielgebiet, die Anziehungskraft der Ausflugsziele (z. B. durch attraktive Freizeiteinrichtungen, kulturelle Highlights, sportliche Events, landschaftliche Reize), oder die Geschäftskontakte der Unternehmen und Behörden Einfluss auf die Strukturen.

Für eine detailliert Darstellung der Quell-/Zielgebietsverflechtungen zwischen den einzelnen Bundesländern reichen die Fallzahlen in der Regel nicht aus. Die intensivsten Austauschbeziehungen im Tagesreiseverkehr bestehen aber verständlicherweise mit den benachbarten Bundesländern. Es soll an dieser Stelle aber auch darauf hingewiesen werden, dass die Reichweiten bei Tagesreisen zum Teil sehr groß sind. Deshalb gestalten sich die regionalen Verflechtungen sehr vielfältig. Auf die tatsächliche Entfernung zwischen Quell- und Zielgebiet wurde in Zusammenhang mit der zurückgelegten Wegstrecke bereits eingegangen. In der Realität ist davon auszugehen, dass – auch wegen der vielfältigen geschäftlichen Beziehungen innerhalb Deutschlands und des hohen Mobilitätsgrades bzw. der guten Erreichbarkeit (z. B. auch über Flughäfen) – wohl zwischen allen Bundesländern untereinander Austauschbeziehungen im Tagesreiseverkehr bestehen.

4. Verteilung der Tagesreisen nach dem Typus des Zielortes

Vielfalt der Reiseziele und Verdichtungsgrad des Zielgebietes als Einflussfaktor

Das Spektrum der Tagesreiseziele im Detail ist sehr vielfältig; es reicht vom Ausflugslokal bis zum Weltkulturerbe, vom Dorffest bis zum Oktoberfest, oder vom Badensee auf dem Lande bis zum Urban Entertainment Center in Ballungsgebieten. Die Nachfrage nach einzelnen Gemeinden bzw. nach einzelnen Freizeiteinrichtungen kann und soll zahlenmäßig mit dieser Grundlagenuntersuchung nicht dargestellt werden, auch wenn die Besucherzahlen hier durchaus mehrere Millionen betragen können. Für derartige kleinräumliche Betrachtungen müssen individuelle Detailanalysen durchgeführt werden, um verlässliche Einschätzungen der vorhandenen Strukturen und Eckdaten zu bekommen.

Es lassen sich aber neben der Quell-/Zielgebietsverteilung noch weitere interessante Sachverhalte aus der Erhebung ableiten. So wirkt sich natürlich auch der generelle Charakter des Zielgebietes auf die Verteilung der Tagesreisen aus. In der nachfolgenden Tabelle werden drei Regionstypen mit unterschiedlichem Verdichtungsgrad des Zielgebietes vergleichend gegenübergestellt. Es handelt sich dabei um

- ländliche Räume, in denen die Einwohnerzahlen der Gemeinden bei weniger als 20.000 liegen,
- Klein- und Mittelstädte mit Einwohnerzahlen zwischen 20.000 und 100.000 sowie
- Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohnern.

Zusätzlich wird in der nachfolgenden Tabelle eine Differenzierung nach Bundesländern vorgenommen:

Tabelle 21: Verteilung der Tagesreisen nach Zielorttypen und Bundesländern

Zielgebiet	Empfangene Tagesreisen im Inland insg.		Davon gingen in:					
			Ländliche Räume		Klein- und Mittelstädte		Großstädte	
	in Mio.	in %	in Mio.	in %	in Mio.	in %	in Mio.	in %
Baden-Württemberg	376,0	100,0	100,2	26,6	118,3	31,5	157,5	41,9
Bayern	451,0	100,0	187,6	41,6	108,2	24,0	155,2	34,4
Berlin	105,7	100,0	-	-	-	-	105,7	100,0
Brandenburg	92,2	100,0	48,9	53,1	26,2	28,4	17,1	18,5
Bremen	37,6	100,0	-	-	-	-	37,6	100,0
Hamburg	86,2	100,0	-	-	-	-	86,2	100,0
Hessen	226,9	100,0	56,7	25,0	59,4	26,2	110,8	48,8
Mecklenburg-Vorpommern	66,2	100,0	35,1	53,1	18,1	27,3	13,0	19,6
Niedersachsen	253,6	100,0	68,9	27,2	89,3	35,2	95,4	37,6
Nordrhein-Westfalen	574,1	100,0	49,3	8,6	159,4	27,8	365,4	63,6
Rheinland-Pfalz	165,9	100,0	85,5	51,5	38,2	23,0	42,2	25,5
Saarland	27,7	100,0	4,8	17,3	11,4	41,1	11,5	41,5
Sachsen	149,4	100,0	47,9	32,1	30,0	20,1	71,5	47,8
Sachsen-Anhalt	58,8	100,0	23,3	39,6	19,5	33,2	16,0	27,2
Schleswig-Holstein	108,8	100,0	55,1	50,6	27,2	25,0	26,5	24,4
Thüringen	64,7	100,0	23,2	35,8	20,1	31,0	21,4	33,2
Deutschland insgesamt	2.844,8	100,0	786,5	27,6	725,3	25,5	1.333,0	46,9

Quelle: dwif 2013.

Aus den Ergebnissen lässt sich ableiten, dass die Großstädte mit einem Anteil von 46,9 % an allen Tagesreisen zu den beliebtesten Tagesreisezielen zählen. So machen sich in den Stadtstaaten und Großstädten ihre Zentralität und zum Teil auch die Sonderposition als Regierungssitz bzw. Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum (z. B. Sitz von Behörden, Geschäftsstellen von Unternehmen etc.) sowie die zur Verfügung stehende spezifische Infrastruktur (z. B. für Messen, Ausstellungen, Kongresse etc.) bemerkbar.

Auf die eher ländlich geprägten Regionen entfällt immerhin ein Anteil von 27,6 % und die Klein- und Mittelstädte können rund ein Viertel (25,5 %) der Nachfrage auf sich vereinigen.

Tagesreisen pro Gemeinde nach dem Typus des Zielortes

Die hohe Bedeutung der Großstädte als Zielgebiet für Tagesreisen lässt sich auch anhand einer Kennziffer verdeutlichen. Auf jede deutsche Großstadt entfallen im Durchschnitt fast 17 Mio. Tagesreisen. Bei den Klein- und Mittelstädten sind es immerhin rund 1,2 Mio. und in den ländlichen Destinationen sind es im Durchschnitt rund 75.000 Tagesreisen pro Gemeinde.

An dieser Stelle muss aber explizit darauf hingewiesen werden, dass die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Durchschnittswerte der Tagesausflüge pro Stadt/Gemeinde alles andere als geeignet sind, um sie für Berechnungen zum Tagesreisevolumen auf kleinräumiger Ebene einzusetzen. Dieses Vorgehen würde die enorm großen Attraktivitätsunterschiede (z. B. Infrastrukturausstattung) sowie weitere relevante Einflussfaktoren (z. B. Wohnereinzugsgebiet) in den verschiedenen Zielgebieten bzw. -gemeinden negieren und käme zu unspezifischen und damit völlig falschen Ergebnissen. Genaue Erkenntnisse zu den einzelörtlichen Strukturen lassen sich nur aus individuellen Analysen ableiten.

Tabelle 22: Tagesreisen pro Gemeinde nach dem Typus des Zielortes

Typus des Zielortes	Zahl der empfangenen Tagesreisen - in Mio.	Zahl der Gemeinden in Deutschland	Ø Zahl von Tagesreisen pro Gemeinde
Ländliche Gemeinden (bis 20.000 Einwohner)	786,5	10.513	74.812
Klein- und Mittelstädte (20.000 – 100.000 Einwohner)	725,3	606	1.196.865
Großstädte (über 100.000 Einwohner)	1.333,0	80	16.662.500
Insgesamt	2.844,8	11.199	254.023

Quelle: dwif 2013.

Bereits ein Blick auf die Zielgebietsverteilung auf Ebene der Bundesländer zeigt, dass die drei Stadtstaaten den für die Gesamtheit der Großstädte gültigen Durchschnittswert weit übertreffen. In Bremen ist die Zahl der Ausflügler mehr als doppelt so hoch wie bei den Großstädten insgesamt und in Hamburg und Berlin wird sogar der fünf- bis mehr als sechsfache Wert erreicht. Auch andere größere, attraktive Städte, wie z. B. aus dem Kreis der **„Magic Cities“** oder der **„Historic Highlights of Germany“**, ziehen sicherlich mehr Besucher pro Jahr an, als der Durchschnittswert vorgibt. Aber auch unter den Klein- und Mittelstädten oder den prädikatisierten Orten (z. B. Heilbäder und Kurorte) gibt es viele, die einen hohen Bekanntheitsgrad und eine entsprechende Anziehungskraft auf Tagesbesucher haben und damit eine Sonderstellung einnehmen.

Die Dominanz der Großstädte ist allerdings nicht als allgemein gültiger Sachverhalt anzusehen. In mehreren Bundesländern sind es die ländlich geprägten Räume, die den größeren Marktanteil auf sich vereinigen. Besonders ausgeprägt ist dies beispielsweise in Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein, Brandenburg und Rheinland-Pfalz zu beobachten, wo auf die Gemeinden mit weniger als 20.000 Einwohnern über die Hälfte der Tagesreisen entfallen. Auch in Bayern stellen die ländlichen Räume mit 41,6 % die stärkste Untergruppe dar. Bei diesen Bundesländern handelt es sich um eher ländlich geprägte Regionen, die zum Teil auch zu den beliebten Ferienregionen zählen (z. B. Hoch- und Mittelgebirge, Nord- und Ostsee, Seen- und Weinanbaugebiete).

5. Verteilung der Tagesreisen insgesamt nach Reisegebieten

Abgrenzung der Reisegebiete

Ziel der Studie ist auch eine möglichst kleinräumige Darstellung. Neben der Aufbereitung der Ergebnisse für die einzelnen Bundesländer bietet sich hier eine Regionalisierung auf Ebene der touristischen Reisegebiete an. Die Abgrenzung der Reisegebiete lehnt sich an die entsprechenden Regionen an, die von den jeweiligen Statistischen Landesämtern bzw. vom Statistischen Bundesamt ausgewiesen werden.²⁸ Diese touristischen „Reisegebiete“ sind in allen Bundesländern klar definiert, gemeindescharf abgegrenzt und beziehen flächendeckend alle Kommunen ein.

Da in einzelnen Bundesländern allerdings auch sehr kleine Reisegebiete in der amtlichen Statistik ausgewiesen werden, müssen zum Teil – wegen zu geringer Fallzahlen – Zusammenlegungen vorgenommen werden. Hierbei wurde darauf geachtet, dass möglichst ähnliche und auf jeden Fall räumlich benachbarte Reisegebiete kombiniert wurden.

Vergleich zwischen Tagesreisen und Übernachtungen

Diese Querverbindung zur amtlichen Statistik ermöglicht eine Gegenüberstellung der Tagesreisen mit den Übernachtungen, die jährlich in den jeweiligen Reisegebieten stattfinden. Bei diesem Vergleich handelt es sich um eine Zielgebietsbetrachtung, bei der alle Tagesreisen und Über-

²⁸ Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Binnenhandel, Gastgewerbe, Tourismus – Ergebnisse der Monatershebung im Tourismus, Fachserie 6, Reihe 7.1; Wiesbaden 2013.

nachtungen relevant sind, die in ein Reisegebiet führen. Dadurch wird eine Einschätzung ermöglicht, welches Gewicht diesen beiden Marktsegmenten in den jeweiligen Regionen zukommt.

In der amtlichen Beherbergungsstatistik sind entsprechend der Erfassungssystematik nur Beherbergungsbetriebe mit 10 und mehr Betten sowie Campingplätze enthalten. Nicht berücksichtigt sind –wie bereits erwähnt– Kleinbetriebe unter 10 Betten (z. B. Privatvermieter, private Ferienwohnungen), Dauercamper, Spezialsegmente des Übernachtungstourismus (z. B. Reisemobilisten außerhalb von Campingplätzen, Freizeitwohnsitze, Hausboote) sowie Verwandten- und Bekanntenbesucher, die in den Privatwohnungen der Einheimischen nächtigen. In Bezug auf den Hauptanlass sind alle Arten von Übernachtungsgästen (z. B. geschäftliche oder private Reisen, Kuraufenthalte) einbezogen. Die Statistik enthält neben den Übernachtungen von Inländern auch die von ausländischen Gästen.

Bei den Tagesreisen der deutschen Bevölkerung sind ebenso alle Motivationen (privat und geschäftlich-beruflich mit den jeweiligen Ausprägungen) erfasst, so dass die Bedeutung dieses Marktsegmentes als Ganzes dargestellt wird. Nicht ausgewiesen werden können dagegen die aus dem Ausland in die deutschen Zielgebiete einströmenden Tagesbesucher. Auch der so genannte Urlauberlokalverkehr, also die vom Übernachtungsort aus getätigten Ausflüge, sind nicht in der Zahl der **„Tagesreisen vom Wohnort“** einbezogen.

Ergebnisse im Detail

Bei der Gegenüberstellung zwischen der Zahl an Tagesreisen, die in ein Reisegebiet führen, und den Übernachtungen, die im entsprechenden Reisegebiet registriert sind, zeigt sich eine enorm große Bandbreite. Diese Kennzahl reicht von 1,5 Tagesreisen pro Übernachtung in den Reisegebieten **„Nordsee“** sowie **„Vorpommern, Rügen und Hiddensee“**, bis zu 21,2 im Ruhrgebiet.

Bei bundesweit insgesamt 2.844,8 Tagesreisen zu Zielen im Inland und 407,3 statistisch erfassten Übernachtungen entfallen

im Bundesdurchschnitt auf jede Übernachtung 7 Tagesreisen.

Diese Relation kann als Anhaltspunkt für die bessere Einschätzung der Situation in den jeweiligen Reisegebieten dienen wie sie in folgender Tabelle dargestellt sind.

An dieser Stelle ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass die **genannte Relation „Tagesreisen je Übernachtung“** nur für die definierten Reisegebiete insgesamt gültig ist und keinesfalls auf Teilregionen in diesen Reisegebieten übertragen werden darf. Die Zahl der Tagesreisen kann bei noch kleinräumigerer Betrachtung zumeist nur mit sehr diffizilen und umfangreichen Analysen in ihrer Größenordnung quantifiziert werden. Hinzukommen müssen dabei zahlreiche Plausibilitätskontrollen, mit denen entsprechende Analysen abgesichert werden können. Die Zahl der Tagesreisen, die in eine Gemeinde/Region führen, ist so stark von deren spezifischer Attraktivität, individueller Infrastrukturausstattung und überregionaler Bekanntheit abhängig, dass die Übertragung von übergeordneten Kennziffern nur zu falschen Ergebnissen führen kann.

Tabelle 23: Zahl der Tagesreisen und Übernachtungen in den Reisegebieten und nach Bundesländern

Bundesland/Reisegebiet	Zahl der Gäste- übernachten- gen ²⁹ - in Mio. -	Zahl der Tages- reisen ³⁰ - in Mio. -	Zahl der Tages- reisen je Über- nachtung
Baden-Württemberg	47,7	376,0	7,9
Nördlicher, Mittlerer und Südlicher Schwarzwald	20,5	102,0	5,0
Nördliches Baden-Württemberg	8,0	80,9	10,1
Region Stuttgart	7,5	99,3	13,2
Schwäbische Alb	3,9	61,3	15,7
Bodensee-Oberschwaben (Württembergisches Allgäu- Oberschwaben, Bodensee und Hegau)	7,8	32,5	4,2
Bayern	84,1	451,0	5,4
München, Münchner Umland, Oberbayerische Städte, Ebersberger Grünes Land	17,9	102,4	5,7
Städteregion Nürnberg und Frankenalb	4,0	44,3	11,1
Rhön, Hassberge, Oberes Maintal-Coburger Land und Spessart-Main-Odenwald	5,6	30,9	5,5
Fränkisches Weinland und Steigerwald	3,9	41,5	10,6
Romantisches Franken, Fränkisches Seenland, Naturpark Altmühltal	3,7	19,5	5,3
Fränkische Schweiz, Fichtelgebirge und Frankenwald	3,0	23,1	7,7
Bayerisch Schwaben	2,7	29,4	10,9
Allgäu	11,2	30,8	2,8
Zugspitz-Region, Tölzer Land, Pfaffenwinkel, Starnberger Fünf-Seen-Land, Ammersee-Lech	5,5	27,7	5,0
Chiemsee-Alpenland, Chiemgau, Alpenregion Tegernsee Schliersee, Inn-Salzach, Berchtesgadener Land	10,4	32,3	3,1
Ostbayerische Städte	1,9	33,3	17,5
Bayerischer Wald, Bayerischer Jura, Oberpfälzer Wald sowie Bayerisches Golf- und Thermenland	14,3	35,8	2,5
Berlin	24,9	105,7	4,2

Quelle: dwif 2013; rundungsbedingte Abweichungen sind möglich.

²⁹ Ergebnisse der Monaterhebung zu den Übernachtungen in gewerblichen Beherbergungsbetrieben (einschl. Camping) seitens des: Statistischen Bundesamtes, Fachserie 6, Reihe 7.1, Binnenhandel-Gastgewerbe-Tourismus, Ergebnisse der monatlichen Beherbergungsstatistik, Dezember und Jahr 2012, Wiesbaden 2013.

³⁰ Tagesausflüge und Tagesgeschäftsreisen zusammen.

Bundesland/Reisegebiet	Zahl der Gäste- übernachten- gen ³¹ - in Mio. -	Zahl der Tages- reisen ³² - in Mio. -	Zahl der Tages- reisen je Über- nachtung
Brandenburg gesamt	11,5	92,2	8,0
Prignitz, Ruppiner Land, Uckermark und Barnimer Land	3,4	22,4	6,6
Seenland Oder-Spree und Dahme- Seengebiet	2,9	19,8	6,8
Fläming, Havelland und Potsdam	3,1	30,9	10,0
Spreewald, Elbe-Elster-Land, Niederlausitz (inkl. Lausitzer Seenland)	2,1	19,1	9,1
Bremen	1,9	37,6	19,8
Hamburg	10,6	86,2	8,1
Hessen	30,0	226,9	7,6
Nordhessen (Kassel Land, Waldecker Land, Werra-Meißner Land, Kurhessi- sches Bergland und Waldhessen)	7,5	39,5	5,3
Marburg-Biedenkopf, Vogelsberg und Wetterau, Spessart-Kinzigtal-Vogelsberg, Hessische Rhön	5,3	39,6	7,5
Rheingau-Taunus, Westerwald-Lahn- Taunus und Lahn-Dill	3,6	33,7	9,4
Main und Taunus	10,3	82,9	8,0
Odenwald-Bergstraße-Neckartal	3,3	31,2	9,5
Mecklenburg-Vorpommern gesamt:	27,9	66,2	2,4
Westmecklenburg, Mecklenburgische Schweiz und Seenplatte	5,8	21,6	3,7
Vorpommern, Rügen/Hiddensee	14,7	22,5	1,5
Mecklenburgische Ostseeküste	7,4	22,1	3,0
Niedersachsen gesamt	40,0	253,6	6,3
Nordseeküste, Ostfriesland und Ostfriesische Inseln	13,8	32,3	2,3
Untere Elbe-Unterweser, Mittelweser und Oldenburger Land	2,3	31,0	13,5
Oldenburger Münsterland und Emsland- Grafschaft Bentheim-Osnabrücker Land	5,4	34,2	6,3
Lüneburger Heide	6,0	37,1	6,2
Harz und Weserbergland Süd-niedersachsen	6,6	38,3	5,8
Hannover-Hildesheim und Braunschwei- ger Land	5,9	80,7	13,7

Quelle: dwif 2013; rundungsbedingte Abweichungen sind möglich.

³¹ Ergebnisse der Monaterhebung zu den Übernachtungen in gewerblichen Beherbergungsbetrieben (einschl. Camping) seitens des: Statistischen Bundesamtes, Fachserie 6, Reihe 7.1, Binnenhandel-Gastgewerbe-Tourismus, Ergebnisse der monatlichen Beherbergungsstatistik, Dezember und Jahr 2012, Wiesbaden 2013.

³² Tagesausflüge und Tagesgeschäftsausflüge zusammen.

Bundesland/Reisegebiet	Zahl der Gästeübernachten ³³ - in Mio. -	Zahl der Tagesreisen ³⁴ - in Mio. -	Zahl der Tagesreisen je Übernachtung
Nordrhein-Westfalen	45,4	574,1	12,6
Eifel und Region Aachen	2,5	37,8	15,1
Niederrhein	3,9	63,8	16,4
Münsterland	3,5	45,0	12,9
Teutoburger Wald	6,5	63,9	9,8
Sauerland und Siegerland-Wittgenstein	7,0	43,0	6,1
Bergisches Städtedreieck und Bergisches Land	2,3	31,5	13,7
Bonn und Rhein-Sieg-Kreis	2,7	29,9	11,1
Köln und Region	6,1	81,1	13,3
Düsseldorf und Kreis Mettmann	5,0	53,2	10,6
Ruhrgebiet	5,9	124,9	21,2
Rheinland-Pfalz	21,1	165,9	7,9
Rheintal und Westerwald/Lahn	3,9	35,1	9,0
Rheinhessen, Hunsrück und Naheland	3,8	39,0	10,3
Eifel, Ahr und Mosel-Saar	9,5	38,7	4,1
Pfalz	3,9	53,1	13,6
Saarland	2,3	27,7	12,0
Sachsen	18,4	149,4	8,1
Dresden, Sächsisches Elbland und Sächsische Schweiz	7,0	46,1	6,6
Chemnitz, Erzgebirge und Vogtland	5,1	41,7	8,2
Leipzig sowie Sächsisches Burgen- und Heidefeld	4,4	45,8	10,4
Oberlausitz-Niederschlesien	1,9	15,8	8,3
Sachsen-Anhalt	7,4	58,8	7,9
Harz und Harzvorland sowie Halle, Saale, Unstrut	4,3	24,8	5,8
Magdeburg, Elbe-Börde-Heide, Altmark sowie Anhalt-Wittenberg	3,1	34,0	11,0

Quelle: dwif 2013; rundungsbedingte Abweichungen sind möglich.

³³ Ergebnisse der Monatserhebung zu den Übernachtungen in gewerblichen Beherbergungsbetrieben (einschl. Camping) seitens des: Statistischen Bundesamtes, Fachserie 6, Reihe 7.1, Binnenhandel-Gastgewerbe-Tourismus, Ergebnisse der monatlichen Beherbergungsstatistik, Dezember und Jahr 2012, Wiesbaden 2013.

³⁴ Tagesausflüge und Tagesgeschäftsausflüge zusammen.

Bundesland/Reisegebiet	Zahl der Gästeübernachten ³⁵ - in Mio. -	Zahl der Tagesreisen ³⁶ - in Mio. -	Zahl der Tagesreisen je Übernachtung
Schleswig-Holstein gesamt:	24,5	108,8	4,4
Nordsee	8,4	12,8	1,5
Ostsee	11,0	49,0	4,5
Holsteinische Schweiz und übriges Schleswig-Holstein	5,1	47,0	9,2
Thüringen	9,7	64,7	6,7
Thüringer Wald, Thüringer Rhön und Thüringer Vogtland	5,2	23,6	4,5
Städte Eisenach, Erfurt, Weimar und Jena	2,0	24,1	12,1
Eichsfeld, Hainich, Kyffhäuser, Saaleland, Südharz und übriges Thüringen	2,5	17,0	6,8
Deutschland insgesamt	407,3	2.844,8	7,0

Quelle: dwif 2013; rundungsbedingte Abweichungen sind möglich.

³⁵ Ergebnisse der Monaterhebung zu den Übernachtungen in gewerblichen Beherbergungsbetrieben (einschl. Camping) seitens des: Statistischen Bundesamtes, Fachserie 6, Reihe 7.1, Binnenhandel-Gastgewerbe-Tourismus, Ergebnisse der monatlichen Beherbergungsstatistik, Dezember und Jahr 2012, Wiesbaden 2013.

³⁶ Tagesausflüge und Tagesgeschäftsreisen zusammen.

V. Ausgabeverhalten während der Tagesreisen

1. Methodische Herangehensweise und Abgrenzung

Grundsätzliches Vorgehen

Ein zentraler Baustein bei den Erhebungen war die Frage zum Ausgabeverhalten während einer Tagesreise. Neben der Höhe der Ausgaben wurde ebenso abgefragt, auf wie viele Personen sich diese beziehen, so dass die durchschnittlichen Ausgaben pro Kopf und Tag ermittelt werden können. Diese werden – neben dem Tagesreisevolumen – für die Berechnung der aus den Tagesreisen resultierenden Bruttoumsätze benötigt.

Der Erhebungsansatz ermöglicht des Weiteren die Darstellung von Abhängigkeiten zwischen dem Ausgabeverhalten und anderen abgefragten Kriterien. Die Auswertungen zeigen, dass es eine Reihe von Sachverhalten gibt, die Einfluss auf die Höhe und Struktur der von Tagesreisenden getätigten Ausgaben nehmen. Für den Nachweis von Querverbindungen bzw. Zusammenhängen zwischen dem Ausgabeverhalten und bestimmten Merkmalsausprägungen sind aus Sicht der touristischen Marktforschung insbesondere folgende Kriterien als besonders wichtig anzusehen:

- Grundmotiv und Hauptanlass der Tagesreise,
- Zielgebiet (z. B. Reisegebiete, Bundesländer, In- versus Ausland, Großstädte versus ländliche Regionen),
- Saisonverlauf und Wochenrhythmus sowie
- ausgewählte soziodemographische Gruppierungen.

Bei den ausgewiesenen Ergebnissen handelt es sich um eine Zielgebietsbetrachtung (ohne Fahrtkosten für den Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet). Dies bedeutet, dass nur Ausgaben erfasst werden, die im Laufe der Tagesreise getätigt wurden. Dabei werden auch jene Tagesreisen einbezogen, bei denen keine Ausgaben getätigt wurden. Die Ergebnisse in diesem Kapitel stellen demnach die durchschnittlichen Ausgaben pro Tagesreisenden dar.

Strukturelle Differenzierung der Tagesausgaben im Zielgebiet

Zur Identifizierung der profitierenden Branchen wurde neben der absoluten Höhe der Ausgaben auch die Struktur der Ausgaben abgefragt. Die Verteilung der Ausgaben auf einzelne Wirtschaftszweige ist auch für die spätere Ableitung der Einkommenswirkungen wichtig, da sich die Wertschöpfungsquoten zwischen den Branchen sehr stark unterscheiden. Auch in Bezug auf die spezifisch anzusetzenden Mehrwertsteuersätze ist die Kenntnis der Art der getätigten Ausgaben unbedingt notwendig.

Es wird nach folgenden Ausgabearten unterschieden:

- Gastronomie, also Essen und Getränke in Restaurants, Gastwirtschaften, Cafés etc.
- Lebensmittel zum Verzehr, also Essen und Getränke in Lebensmittelgeschäften zur Selbstverpflegung (z. B. in Supermärkten, im Kiosk, beim Bäcker, Metzger).

- Einkäufe sonstiger Waren aller Art (z. B. Kleidung, Schuhe, Schmuck, Foto- und Filmartikel, Souvenirs, lokale Produkte zum Mitnehmen). Bei den größeren Anschaffungen wurden die eingekauften Produkte namentlich abgefragt.
- Freizeit / Unterhaltung, also beispielsweise Eintrittsgebühren oder Entgelte für die Nutzung von Erholungs-, Freizeit-, Sport-, Unterhaltungs- und Kultureinrichtungen (z. B. Sportveranstaltungen, Kurse, Erlebnis-/Schwimmbäder, Freizeitparks, Kinos, Discos, Theater, Oper, Konzerte, Musicals, Burgen, Schlösser oder andere Sehenswürdigkeiten).
- Alle weiteren Ausgaben sind unter der **Kategorie „Sonstiges“** zusammengefasst. Hierzu gehören beispielsweise lokale Transportkosten, also Ausgaben für öffentliche Verkehrsmittel zum Personentransport vor Ort (z. B. Taxi, ÖPNV, Bergbahn, Ausflugschiff), im Pauschalarrangement enthaltene Leistungen (z. B. inkludiertes Mittagessen und Museumsbesuch bei organisierten Busreisen) sowie sonstige Ausgaben, die in den obigen Kategorien noch nicht abgedeckt sind. Hierzu gehören auch die Inanspruchnahme von Wellness-, Schönheits- oder Gesundheitsdienstleistungen (z. B. Massagen, Fitnessprogramme) sowie weiterer Dienstleistungen (z. B. Tagungs-/Seminargebühren, Kutschfahrten, Leihgebühren oder Services bei Sportgeräten).

Diese Liste möglicher Ausgaben der Tagesgäste zeigt die große Bandbreite an touristisch relevanten Einrichtungen.

Ausgaben für die Reisevorbereitung (z. B. Einkauf von Reiseproviant, von Informationsmaterial oder von Ausrüstungsgegenständen) und für die Reisenachbereitung (z. B. Entwicklung von Bildern, Ersatzbeschaffungen), welche am Wohnort anfallen, waren nicht Inhalt der Erhebungen und sind deshalb bei den Berechnungen auch nicht berücksichtigt.

Umgang mit „Ausreißern“

Einzelne Ausgaben in den jeweiligen Segmenten nehmen zum Teil beachtliche Größenordnungen von zum Teil weit über 1.000,- € an. Sie sind zwar als durchaus realistisch einzuschätzen, müssen aber dennoch als **„Ausreißer“** betrachtet werden. Es handelt sich dabei um ganz spezielle Einkäufe, die bei Tagesreisen zwar ohne Zweifel auftreten aber nicht alltäglich sind (z. B. Kauf eines Pkw, Erwerb von Möbeln, Antiquitäten oder Schmuck). Diese Ausgaben wurden im Rahmen der Erhebung erfasst, sind aber bei der Berechnung der durchschnittlichen Ausgabenwerte wegen ihres Ausnahmecharakters nicht berücksichtigt.

Da diese **„Ausreißer“** speziell bei kleinräumigeren Betrachtungen sehr stark ins Gewicht fallen und zu erheblichen Verzerrungen der Ausgabenstrukturdaten führen würden, sind so genannte Abschneidegrenzen gebildet worden, die für jede Ausgabenart individuell angesetzt wurden. Fälle, bei denen die Werte höher lagen, wurden nicht in die Auswertungen einbezogen. Dies bedeutet, dass es sich bei den in den folgenden Tabellen ausgewiesenen Beträgen tendenziell um „Mindestwerte“ handelt. Diese Vorgehensweise wurde aus Gründen kaufmännischer und statistischer Vorsicht (z. B. wegen der vorhandenen Fehlertoleranzen und den Unsicherheiten bei der

Hochrechnung) gewählt. Die bei kleinräumiger Ergebnisdarstellung wachsende Fehlerwahrscheinlichkeit rechtfertigt die Eliminierung dieser Sonderfälle.

Umgang mit den Reisekosten

Bei den während der Tagesreise getätigten Ausgaben sind Reisekosten für die Hin- und Rückfahrt explizit nicht inbegriffen. Da die Reisetätigkeit bei der touristisch relevanten Abgrenzung aber mit zu berücksichtigen ist, wurden die Fahrtkosten für den Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet dennoch separat abgefragt. Dabei sind folgende Besonderheiten zu erwähnen:

- Es gibt Verkehrsmittel bzw. Anreisemöglichkeiten, bei denen keine direkten Fahrtkosten in Ansatz zu bringen sind (z. B. Fahrrad, zu Fuß).
- Der Kauf von Reisetickets aller Art für die Nutzung verschiedenster Verkehrsmittel wurden in €-Beträgen konkret erfasst (z. B. Bahn-, Bus-, Flugticket, Fahrscheine für den ÖPNV, Mietwagen, Taxigebühren).
- Bei der Pkw-Nutzung ist die inzwischen meist recht hohe Reichweite einer Tankfüllung zu berücksichtigen, so dass im Zuge der Tagesreise entweder keine Ausgaben für das Betanken anfallen, oder die tatsächlich bezahlten Spritkosten auch für andere Wegstrecken (z. B. Fahrt in die Arbeit) anzurechnen wären und nicht nur der getätigten Tagesreise. Vor diesem Hintergrund wird bei der Ableitung der Fahrtkosten auf Bundesebene versucht, mit Hilfe der zurückgelegten Entfernung, die tatsächlich anfallenden Kosten bei Pkw-Nutzung verlässlicher einzuschätzen.
- Einen speziellen Fall bilden die in einer Pauschale enthaltenen Fahrtkosten (z. B. bei Busreisen oder Kongressgebühren). Sie können, mangels Detailinformationen zur Aufgliederung des Pauschalpreises, nicht herausgerechnet werden und sind deshalb in den „sonstigen Ausgaben“ enthalten.

Auf die quantitative Ermittlung der Reisekosten wird in einem separaten Gliederungspunkt am Ende der Studie eingegangen.

2. Ausgabeverhalten der Tagesreisenden generell

Ausgabenhöhe und Differenzierung zwischen Ausflügen und Tagesgeschäftsreisen

Über alle Zielgruppen wurden im Zeitraum zwischen Mai 2012 und April 2013 bei jeder Tagesreise ins In- und Ausland im Durchschnitt rund

28,30 € pro Kopf

ausgegeben. Im Vergleich zum Erhebungsjahr 2004 bedeutet dies einen geringfügigen Rückgang um weniger als 1 %. Das Ausgabeverhalten hat sich also nominal auf hohem Niveau stabilisiert. In diesem Zusammenhang ist allerdings darauf hinzuweisen, dass der Verbraucherpreisindex im Ver-

gleichszeitraum um rund 15 % angestiegen ist³⁷, so dass es real, also in Preisen des Jahres 2004, zu einer entsprechenden Verringerung gekommen ist.

Die Gegenüberstellung der pro-Kopf-Ausgaben zeigt bei Tagesausflügen im Durchschnitt deutlich höhere Ausgabenwerte als bei Tagesgeschäftsreisen. Dies liegt daran, dass bei beruflich motivierten Tagesreisen das Geschäftsinteresse im Mittelpunkt steht und das Aktivitätenspektrum ansonsten eher begrenzt ist. Zudem stehen die Ausgaben bei den Tagesgeschäftsreisen zum Teil in direktem Zusammenhang zur beruflichen Motivation (z. B. Geschäftsessen, Tagungsgebühr, Kongresspauschale, Taxifahrt zum Termin).

In Bezug auf die absoluten Ausgabenwerte zeigen sich folgende Besonderheiten im Vergleich zwischen Tagesausflüglern und Tagesgeschäftsreisenden:

- Bei beiden Gruppierungen sind die Ausgaben für **„Verpflegung in der Gastronomie“ und „Einkäufe sonstiger Waren“ mit Abstand am höchsten.**
- Ausflügler kehren häufiger ein als Tagesgeschäftsreisende, die durchschnittlichen Ausgaben pro Kopf liegen aber in der gleichen Größenordnung.
- Beim **„Einkauf sonstiger Waren“ und bei den Ausgaben für „Freizeit/Unterhaltung“** sind die Unterschiede zwischen Ausflüglern und Tagesgeschäftsreisenden am größten. In diese Bereiche investieren Tagesausflügler deutlich mehr Geld.
- Geringe Unterschiede zwischen beiden Zielgruppen sind bei den Ausgaben für Lebensmitteleinkäufe festzustellen.
- Mit **Ausnahme der „sonstigen Leistungen“ wird von Tagesausflüglern** in allen Kategorien mehr Geld ausgegeben als von Tagesgeschäftsreisenden, bei denen sich hier z. B. Tagungs-/Seminargebühren, Taxifahrten und ähnliches entsprechend auswirken.

In der nachfolgenden Tabelle sind die absoluten Ausgabenwerte differenziert nach dem Grundmotiv und aufgeteilt nach den verschiedenen Ausgabenarten dargestellt:

Tabelle 24: Ausgabenhöhe und -struktur nach dem Grundmotiv der Tagesreise

Ausgaben für...	Ausgaben pro Person in € (gerundeter Wert)		
	Tagesausflug	Tagesgeschäftsreise	Ø aller Tagesreisen
Verpflegung in der Gastronomie	8,40	8,30	8,40
Lebensmitteleinkäufe	2,30	1,80	2,20
Einkäufe sonstiger Waren	12,20	7,50	11,30
Freizeit / Unterhaltung	3,90	1,60	3,40
Sonstiges	2,80	3,80	3,00
Insgesamt	29,60	23,00	28,30

Quelle: dwif 2013.

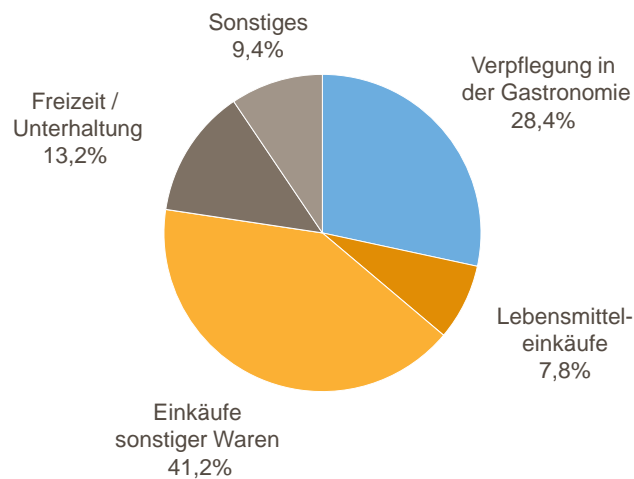
³⁷ Vgl. hierzu die in regelmäßigen Abständen vom Statistischen Bundesamt ausgewiesenen Indizes für die Entwicklung der Verbraucherpreise über alle Wirtschaftszweige.

Ausgabenstrukturunterschiede zwischen Ausflüglern und Tagesgeschäftsreisenden
Auch in Bezug auf die relative Bedeutung der einzelnen Ausgabearten zeigen sich klare Unterschiede:

- Bei Tagesausflügen haben **die Kategorien** „Einkauf sonstiger Waren“ sowie der Bereich „Freizeit/Unterhaltung“ ein deutlich höheres Gewicht.
- Bei den Tagesgeschäftsreisen entfallen dagegen auf **die Ausgabearten** „Verpflegung in der Gastronomie“ und „sonstige Leistungen“ höhere Anteile werte.

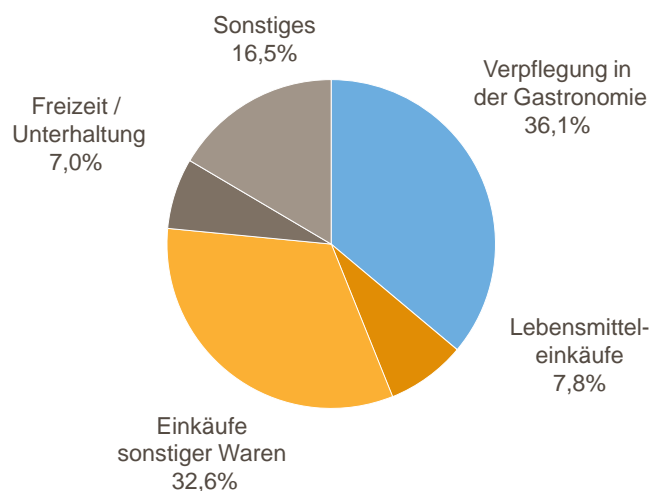
In den nachfolgenden Abbildungen sind die jeweiligen Ausgabenanteile für die beiden Grundmotive dargestellt:

Abbildung 10: Ausgabenstruktur von Tagesausflüglern nach Ausgabenarten in %



Quelle: dwif 2013.

Abbildung 11: Ausgabenstruktur von Tagesgeschäftsreisenden nach Ausgabenarten in %



Quelle: dwif 2013.

Vergleich der Ausgaben zwischen 2004 und 2012/2013

Die Ausgaben der Tagesausflügler und der Tagesgeschäftsreisenden weisen im Betrachtungszeitraum zwischen 2004 und 2012/13 eine unterschiedliche Entwicklungstendenz auf:

- Bei den Tagesausflügen ist der Ausgabenwert absolut leicht von 28,80 € auf 29,60 € angestiegen,
- während sich bei den Tagesgeschäftsreisen ein Rückgang von 27,- € auf 23,- € ergeben hat.

Die Entwicklung der jeweiligen Anteilswerte im Zeitvergleich lässt durchaus auf strukturelle Veränderungen des Konsumverhaltens schließen. So haben sich die Strukturen

- zu Gunsten der Ausgaben für „Freizeit/Unterhaltung“, „sonstige Leistungen“ und „Lebensmitteleinkäufe“ sowie
- zu Lasten des „Besuchs von Gastronomiebetrieben“ und der „Einkäufe sonstiger Waren“ verschoben.

Dies geht aus der Gegenüberstellung der jeweiligen Ausgabenstrukturen für die entsprechenden Berichtsjahre hervor und trifft gleichermaßen für Ausflügler und Tagesgeschäftsreisende zu:

Tabelle 25: Veränderungen bei der Ausgabenstruktur der Tagesausflügler und Tagesgeschäftsreisenden zwischen 2004 und 2012/13

Ausgaben für...	Ausgabenanteile in %			
	Tagesausflügler		Tagesgeschäftsreisende	
	2012/13	2004	2012/13	2004
Verpflegung in der Gastronomie	28,4	29,8	36,1	42,6
Lebensmitteleinkäufe	7,8	5,9	7,8	7,8
Einkäufe sonstiger Waren	41,2	50,7	32,6	33,3
Freizeit / Unterhaltung	13,2	9,4	7,0	3,7
Sonstiges	9,4	4,2	16,5	12,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0

Quelle: dwif 2013.

3. Differenzierte Darstellung des Ausgabeverhaltens nach dem Hauptanlass

3.1 Tagesausflügler

Ausgabenhöhe und –struktur nach Anlässen und Ausgabearten

In erster Linie sind es die ausgeübten Aktivitäten, die großen Einfluss auf das Ausgabeverhalten haben. Da es hierbei aber sehr häufig zu Mehrfachnennungen kommt (z. B. Gastronomiebesuch, Einkäufe und Museumsbesuch), werden die Ausgaben pro Kopf in der nachfolgenden Tabelle nach dem Hauptanlass des Ausfluges dargestellt, der eindeutig definiert ist.

Tabelle 26: Ausgaben der Tagesausflügler nach dem Hauptanlass

Hauptanlass	Ausgaben pro Person in € für...					Gesamt- ausgaben
	Verpflegung in der Gast- ronomie	Lebensmit- teleinkäufe	Einkäufe sonstiger Waren	Freizeit/ Unterhal- tung	Sonstige Ausgaben	
▪ Besuch von Ver- wandten, Bekann- ten, Freunden	5,30	2,20	5,90	1,70	2,80	17,90
▪ Einkaufsfahrt	9,90	4,70	54,10	2,10	2,70	73,50
▪ Ausübung einer speziellen Aktivität	5,70	1,90	2,60	4,90	1,50	16,60
▪ Besuch von Se- henswürdigkei- ten/Attraktionen	10,50	1,80	7,70	8,00	3,30	31,30
▪ Spazierfahrt/Fahrt ins Blaue	9,30	1,80	4,00	2,40	3,20	20,70
▪ Besuch einer spe- ziellen Veranstal- tung	9,10	2,10	6,00	9,70	2,90	29,80
▪ Essen gehen/ Lokalbesuche	18,60	1,80	8,80	1,80	2,40	33,40
▪ Organisierte Fahrt	9,00	1,10	4,70	3,70	6,90	25,40

Quelle: dwif 2013.

Ergebnisse im Detail

Die Bandbreite der gesamten Ausgaben reicht **von 16,60 €** bei der Ausübung einer speziellen Aktivität bis zu **73,50 € bei** Einkaufsfahrten. Es ist an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass in den Ausgabewerten auch Ausflüge enthalten sind, bei denen keine Ausgaben getätigt werden, also mit 0,- € in die Berechnungen eingehen. Es handelt sich demnach also um die durchschnittlichen Ausgaben pro Ausflügler.

Es zeigen sich sowohl in Bezug auf die Höhe der Ausgaben als auch bei deren Struktur deutliche Unterschiede. Im Einzelnen lassen sich folgende Zusammenhänge ableiten:

- Bei keinem Hauptanlass zeigen sich in Bezug auf die durchschnittlichen Ausgaben ausgeprägte Monostrukturen. Das Ausgabenspektrum ist meist vielfältig. Am stärksten ist die Konzentration auf eine einzige Ausgabenart noch bei den Einkaufsfahrten, bei denen fast drei Viertel für den Einkauf sonstiger Waren ausgegeben werden.
- Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Ausflügler insgesamt sehr ausgabefreudig sind. Selbst bei den Bekannten-/ Verwandtenbesuchen wird im Durchschnitt für 17,90 € pro Person konsumiert. Dies bedeutet damit auch, dass die Verwandten- und Bekanntenbesuch nicht nur bei den Besuchten zu Hause verweilen, sondern zum Teil auch aktiv in der besuchten Region unterwegs sind.
- Bei den einzelnen Hauptanlässen bilden die Ausgabenstrukturen auch die Aktivitätsprofile recht gut ab. So wird beispielsweise – wie bereits dargestellt – bei Einkaufsfahrten deutlich mehr eingekauft, als bei anderen Motiven. Bei Veranstaltungsbesuchen bzw. beim Besuch von Sehenswürdigkeiten sind die Ausgaben für Freizeit / Unterhaltung (z. B Ticketkosten, Eintrittsgebühren) überdurchschnittlich hoch, bei Lokalbesuchen die Ausgaben in der Gastronomie oder bei den organisierten Fahrten für die Pauschale.
- Bei fünf der acht aufgeführten Hauptanlässe ist die Gastronomie absolut betrachtet der größte Profiteur. Insgesamt übersteigen aber die Ausgaben für Einkäufe jene für Gastronomie deutlich. An dritter Stelle folgen die Ausgaben für Freizeit / Unterhaltung und alle weiteren Dienstleistungen zusammen.
- Am höchsten sind – je nach Hauptanlass – entweder die Ausgaben für Gastronomie, Einzelhandel oder den Bereich Freizeit / Unterhaltung.

Die aufgezeigte Verteilung verdeutlicht ausgeprägte Unterschiede bei der Höhe und der Struktur der Ausgaben in Abhängigkeit vom Hauptanlass.

3.2 Tagesgeschäftsreisende

Ausgabenhöhe und –struktur nach Anlässen und Ausgabearten

Starke Unterschiede beim Ausgabeverhalten sind auch bei den Tagesgeschäftsreisenden in Abhängigkeit von den verschiedenen Hauptanlässen zu erkennen. Im Einzelnen ergeben sich folgende Ausgabenstrukturen:

Tabelle 27: Ausgaben der Tagesgeschäftsreisenden nach dem Hauptanlass

Hauptanlass	Ausgaben pro Person in € für...					Gesamt- ausgaben
	Verpfle- gung in der Gastrono- mie	Lebens- mittel- einkäufe	Einkäufe sonstiger Waren	Freizeit/ Unterhal- tung	lokalen Transport vor Ort Pauschale Sonstige Leistungen	
Tagungs-, Kon- gressteilnahme	8,30	1,50	6,20	3,30	5,20	24,50
Klassische Ge- schäftsreise	8,10	2,00	7,50	1,10	3,50	22,20
Schulung, Semi- narteilnahme	7,20	1,30	6,40	2,10	3,80	20,80
Messe-, Ausstel- lungsbesuch	14,10	1,00	13,20	4,50	6,30	39,10

Quelle: dwif 2013.

Ergebnisse im Detail

Je nach dem Charakter der geschäftlichen Betätigung zeigen sich Unterschiede beim Ausgabeverhalten:

- Die höchsten Ausgaben werden mit **39,10 € bei Messe-** und Ausstellungsbesuchen getätigt. Sie liegen um etwa 76 % über dem Durchschnitt der klassischen Geschäftsreisenden. Dort reizt anscheinend das spezifische Umfeld zum Gastronomiebesuch und zum Einkaufen, denn diese Ausgaben sind dort im Vergleich zu den anderen Hauptanlässen für Tagesgeschäftsreisen deutlich höher.
- Der **„Schulungs-/Seminarteilnehmer“ gibt mit 20,80 € am wenigsten Geld im Zielgebiet** aus.
- Als größter Profiteur von Tagesgeschäftsreisen erweist sich das Gastgewerbe. Die Ausgaben für gastronomische Leistungen sind bei allen Gruppierungen am höchsten.
- Eine vergleichsweise geringe Bedeutung kommt den Positionen **„Lebensmitteleinkäufe“ sowie „Freizeit/Unterhaltung“** zu.
- Eintrittspreise (z. B. Ausstellungen, Messen), Teilnahmegebühren (z. B. für Seminare, Kongresse) oder Kosten für Schulungsmaßnahmen sind entweder beim Pauschalarrangement oder bei den sonstigen Leistungen enthalten.

Wie schon bei der räumlichen Verteilung der Tagesreisen werden bei den nachfolgenden Darstellungen die Tagesausflügler und die Tagesgeschäftsreisenden zusammengefasst. Auch beim Ausgabeverhalten handelt es sich um eine Zielgebietsbetrachtung, bei der die Ausgabenhöhe insgesamt im Mittelpunkt der Analyse steht und damit die Frage, welche Umsätze durch die Tagesbesucher in den Destinationen generiert werden.

4. Differenzierte Darstellung der Ausgaben nach zeitlichen Kriterien

4.1 Saisonale Betrachtung

Unterschiedliche Einflussfaktoren im Saisonverlauf

Bei der saisonalen Verteilung der Tagesreisen sind verschiedene Faktoren zu berücksichtigen, die Einfluss auf das Ausgabeverhalten nehmen:

- Bestimmte Aktivitäten werden schwerpunktmäßig nur zu bestimmten Jahreszeiten unternommen. Hierzu zählen beispielsweise das Baden oder Surfen am See, das Ski fahren (Ausnahme in den vorhandenen Skihallen), Open-Air-Konzerte oder auch Radtouren.
- Ebenso nehmen Besonderheiten im Jahresverlauf Einfluss auf das Tagesreiseverhalten. Hier sind beispielsweise der Besuch eines Weihnachtsmarktes oder auch der Verlauf der Ferienzeiten zu nennen.

Diese Auswirkungen werden sichtbar, wenn die Ausgaben nach Monaten differenziert betrachtet werden. Es scheint grundsätzlich die Beobachtung Allgemeingültigkeit zu haben, dass die Ausgaben in den Wintermonaten (von Oktober bis März) über den Werten für die Sommersaison (von April bis September) liegen. Dies ist sicherlich auch darauf zurückzuführen, dass im Winter vermehrt Indoor-Aktivitäten stattfinden, die oft gebührenpflichtig sind (z. B. Saunabesuche), oder auch kostenintensivere Freizeitaktivitäten ausgeübt werden (z. B. Ski fahren). Im Dezember ragen die Ausgaben besonders **deutlich über den Durchschnitt hinaus, was auf das „Weihnachtsgeschäft“ mit intensiver Einkaufstätigkeit** zurückzuführen ist. **Mit durchschnittlich 35,60 € ist dies** damit der Monat mit den absolut höchsten Ausgaben. In den Sommermonaten liegen die Ausgaben demgegenüber unter dem Durchschnitt, da hier vergleichsweise oft Aktivitäten ausgeübt werden, die mit geringen Ausgaben verbunden sind (z. B. Baden am See, Rad fahren, Wandern).

Ergebnisse im Detail

Die Saisonverteilung zeigt auch, dass für die Abweichungen bei den Gesamtausgaben im Wesentlichen der Einkauf von sonstigen Waren verantwortlich ist. Die übrigen Ausgabearten unterliegen im Jahresverlauf nur relativ geringen Schwankungen.

Ansonsten zeigen sich keine gravierenden Unterschiede im Monatsverlauf. Im Einzelnen ergibt sich folgendes Bild:

Tabelle 28: Ausgaben der Tagesreisenden nach Monaten

Monat	Ausgaben pro Person in € für...					Gesamt- ausgaben
	Verpfle- gung in der Gastrono- mie	Lebens- mittel- einkäufe	Einkäufe sonstiger Waren	Freizeit/ Unterhal- tung	Sonstige Ausgaben	
Mai	8,00	2,30	8,10	3,50	3,10	25,00
Juni	8,40	2,10	9,10	3,10	3,20	25,90
Juli	8,60	2,20	11,20	3,30	2,70	28,00
August	8,30	1,90	9,00	3,40	2,90	25,50
September	8,30	1,80	10,40	3,30	3,20	27,00
Oktober	9,10	1,80	12,20	3,40	2,90	29,40
November	9,00	2,00	13,00	3,70	3,00	30,70
Dezember	8,80	3,30	16,50	3,70	3,30	35,60
Januar	8,00	2,30	12,70	3,90	2,80	29,70
Februar	8,50	2,30	11,10	3,90	2,90	28,70
März	7,70	2,50	12,20	3,60	3,00	29,00
April	8,20	2,10	10,40	2,80	2,70	26,20
Insgesamt	8,40	2,20	11,30	3,40	3,00	28,30

Quelle: dwif 2013.

4.2 Höhe und Struktur der Ausgaben nach dem Wochenrhythmus

Bei der Interpretation der unterschiedlichen Ausgaben während des Wochenverlaufes müssen insbesondere die spezifischen Öffnungszeiten (z. B. Einzelhandel, Museen, Messen, Freizeitparks) berücksichtigt werden.

So sind beispielsweise die Ladenöffnungszeiten im Einzelhandel regional unterschiedlich, wurden tendenziell aber in den vergangenen Jahren weiter gelockert. Auch die Einkaufsmöglichkeiten an Sonntagen (z. B. in der Vorweihnachtszeit, an verkaufsoffenen Sonntagen) haben sich verbessert. Dennoch ist es logisch, dass wegen der zum größten Teil an Sonntagen geschlossenen Geschäfte die Ausgaben bei Einkäufen deutlich niedriger sind als an anderen Tagen. Auf Grund der hohen Bedeutung des Einzelhandels gehen demzufolge auch die Gesamtausgaben an Sonntagen deutlich zurück. Am meisten eingekauft wird **mit einem Betrag von durchschnittlich 14,70 €** am Samstag. An diesem Tag können die meisten Bevölkerungsgruppen die Ladenöffnungszeiten am intensivsten nutzen, da nur ein vergleichsweise geringer Anteil der Berufsgruppen arbeiten muss.

Es wird aber auch sichtbar, dass an Sonntagen – mit Ausnahme der Ausgaben für „Freizeit/Unterhaltung“ – bei allen anderen Ausgabearten die Tiefststände im Wochenverlauf erreicht werden.

Bei den anderen Ausgabenbereichen sind demgegenüber deutlich geringere Schwankungen zu erkennen. Im Einzelnen ergibt sich folgende Verteilung:

Tabelle 29: Ausgaben der Tagesreisenden nach Wochentagen

Wochentag	Ausgaben pro Person in € für...					Gesamt- ausgaben
	Verpfle- gung in der Gastrono- mie	Lebens- mittel- einkäufe	Einkäufe sonstiger Waren	Freizeit/ Unterhal- tung	Sonstige Ausgaben	
Montag	8,00	2,80	13,60	2,70	2,70	29,80
Dienstag	8,20	1,90	12,30	3,00	3,30	28,70
Mittwoch	8,80	2,40	13,90	3,10	3,40	31,60
Donnerstag	8,50	2,20	10,10	2,90	2,80	26,50
Freitag	9,10	2,90	12,10	3,80	3,30	31,20
Samstag	9,10	2,50	14,70	4,30	3,20	33,80
Sonn- und Feiertag	7,30	1,30	5,20	3,50	2,40	19,70
Insgesamt	8,40	2,20	11,30	3,40	3,00	28,30

Quelle: dwif 2013.

5. Einfluss soziodemographischer Merkmale auf das Ausgabeverhalten

Selbstverständlich ist die Ausgabenhöhe auch abhängig von der Zugehörigkeit des Tagesreisenden zu bestimmten Personengruppen. So steigen tendenziell mit zunehmendem verfügbarem Monatseinkommen und höherer Stellung im Beruf auch die Ausgaben bei Tagesreisen an. In Bezug auf das Alter geben die 20-29 jährigen und die 50-69 jährigen mit durchschnittlich über 30,- € **mehr** Geld in den Zielgebieten aus als die übrigen Altersgruppen. Demgegenüber geben die über 80 jährigen mit weniger als 20,- € **pro Kopf und Tagesreise am wenigsten** aus.

In der folgenden Tabelle ist der Einfluss der zentralen soziodemographischen Merkmale, Alter und Einkommen, auf die Ausgaben dargestellt:

Tabelle 30: Höhe der Ausgaben nach ausgewählten soziodemographischen Strukturmerkmalen

GRUPPIERUNGEN mit...			
überdurchschnittlichen Ausgaben	€	unterdurchschnittlichen Ausgaben	€
Alter			
▪ 60 bis 69 Jahre	30,60	▪ 70 bis 79 Jahre	27,80
▪ 50 bis 59 Jahre	30,30	▪ 40 bis 49 Jahre	27,20
▪ 20 bis 29 Jahre	30,00	▪ bis 19 Jahre	27,00
		▪ 30 bis 39 Jahre	25,50
		▪ 80 Jahre und älter	19,30
Einkommen			
▪ 5.000 € und mehr	41,50	▪ 2.500 bis unter 3.000 €	28,30
▪ 4.000 bis unter 5.000 €	34,40	▪ 1.500 bis unter 2.000 €	26,60
▪ 3.000 bis unter 4.000 €	28,80	▪ 750,- bis unter 1.500 €	23,30
▪ 2.000 bis unter 2.500 €	29,80	▪ 400,- bis unter 750,- €	17,20
		▪ bis unter 400,- €	19,20

Quelle: dwif 2013.

6. Differenzierte Darstellung der Ausgaben nach regionalen Kriterien

6.1 Höhe und Struktur der Ausgaben nach in- und ausländischen Zielgebieten

Bei der regionalen Differenzierung des Ausgabeverhaltens sollen in einem ersten Schritt Zielorte im In- und Ausland einander gegenübergestellt werden. Aus der nachfolgenden Zusammenstellung geht eindeutig hervor, dass bei Tagesreisen in ausländische Zielgebiete eine deutlich höhere Ausgabenbereitschaft gegeben ist. Dies gilt ausnahmslos für alle Ausgabearten. Am deutlichsten sind die Unterschiede beim Einkauf sonstiger Waren:

Tabelle 31: Ausgaben der Tagesreisenden nach Zielen im In- und Ausland

Zielorte im ...	Ausgaben pro Person in € für...					Gesamt- ausgaben
	Verpflegung in der Gastrono- mie	Lebens- mittel- einkäufe	Einkäufe sonstiger Waren	Freizeit/ Unterhal- tung	Sonstige Ausgaben	
Inland	8,30	2,10	11,10	3,40	2,80	27,70
Ausland	12,20	3,90	17,90	5,20	5,90	45,10
Insgesamt	8,40	2,20	11,30	3,40	3,00	28,30

Quelle: dwif 2013.

Bei einer Zielgebietsbetrachtung kommt zum Ausdruck, welche Ausgaben in den besuchten Regionen umsatz- und einkommenswirksam werden. Auch wenn bei Auslandsreisen nicht immer alle Ausgaben außerhalb Deutschlands getätigt werden (z. B. Einkäufe, Gastronomiebesuche vor dem Grenzübertritt), werden sie aus Gründen kaufmännischer Vorsicht bei der Darstellung der wirtschaftlichen Bedeutung der Tagesreisen für Deutschland nicht berücksichtigt. Aus diesem Grund beziehen sich die Ausgabenwerte in den folgenden Darstellungen nur auf die Gruppe der Tagesreisenden mit inländischen Reisezielen (**Ø 27,70 €**).

6.2 Ausgabenhöhe und -struktur nach dem Typus des Zielortes und nach Bundesländern

Differenzierung der Ausgaben im Zielgebiet nach Ortsgrößenklassen

Die Einwohnerdichte des Zielgebietes steht in engem Zusammenhang mit dem Zentralitätsgrad, der Verkehrsanbindung und der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur (z. B. Einzelhandelsgeschäfte, Gastronomiedichte, Kongresszentren, Messen mit entsprechendem Kaufanreiz). Alleine auf Grund der vielfältigen Angebote von Waren und Dienstleistungen in den städtisch geprägten Destinationen ist davon auszugehen, dass die Ausgabenhöhe mit zunehmender Zentralität der besuchten Region ansteigt. Dies gilt nicht nur für die Stadtstaaten, sondern auch für andere städtisch geprägte Destinationen. Bei Zielen im ländlichen Raum liegen die durchschnittlichen Ausgaben dementsprechend erheblich niedriger. Eine Ausnahme stellen hier sicherlich Orte dar, in denen außergewöhnliche Attraktionen gegeben sind (z. B. Science Center, Bergbahn, Freizeitpark, Wellnessstempel), diese haben aber in Bezug auf die Grundgesamtheit aller Orte im ländlichen Raum ein niedriges Gewicht, so dass sie den Durchschnittswert dieses Typs nur wenig beeinflussen.

Es zeigt sich eine klare Polarisierung, bei denen die mit Abstand höchsten Ausgaben in den **„zentralen Orten“** (also nicht nur in den Stadtstaaten) zu Buche schlagen. Die Ausgaben der Tagesbesucher steigen von ländlichen Gemeinden über Klein- und Mittelstädte bis hin zu den Großstädten stetig an. Auch wenn dies nicht ganz durchgängig über alle Ausgabearten der Fall ist (Ausnahmen bilden Lebensmitteleinkäufe und Ausgaben für Freizeit/Unterhaltung), zeigt sich doch eine klare Tendenz. In den ländlichen Zielgebieten mit weniger als 20.000 Einwohnern werden pro Tagesreisenden im Durchschnitt weniger als 20,- ausgegeben. In den Großstädten steigt der Vergleichswert auf fast 35,- € an. **Im Detail zeigen sich folgende Ausgabenstrukturen:**

Tabelle 32: Ausgaben der Tagesreisenden nach dem Typus des Zielortes

Typ des Zielortes	Ausgaben pro Person in € für...					Gesamtausgaben
	Verpflegung in der Gastronomie	Lebensmitteleinkäufe	Einkäufe sonstiger Waren	Freizeit/Unterhaltung	Sonstige Ausgaben	
Ländliche Räume	6,80	2,10	5,00	2,80	2,30	19,00
Klein-/ Mittelstädte (20.000 - 100.000 Einwohner)	7,60	2,30	9,30	2,60	2,60	24,40
Großstädte (mehr als 100.000 Einwohner)	9,50	2,10	15,60	4,10	3,40	34,70
Insgesamt	8,30	2,10	11,10	3,40	2,80	27,70

Quelle: dwif 2013.

Der unterschiedliche Ausstattungsgrad mit entsprechender Infrastruktur (z. B. Vergnügungs-, Veranstaltungs-, Gastronomie-, Einzelhandelsangebot) zeigt insbesondere im Shoppingsektor seine Wirkung. Der Unterschied beim Einkauf sonstiger Waren zwischen Großstädten mit mehr als 100.000 Einwohnern und kleineren Orten mit weniger als 20.000 Einwohner ist hier absolut betrachtet am größten und beträgt mehr als 10,- €.

Bei den Ausgaben für Gastronomiebesuche fallen die absoluten Abweichungen zwischen diesen **unterschiedlichen Destinationstypen mit 2,70 €** moderater aus. Interessant ist dabei, dass in den ländlichen Destinationen die gastronomischen Einrichtungen als größter Profiteur der Tagesreisen anzusehen sind. Die Ausgaben für Verpflegung (ohne Lebensmittel) liegen dort mit knapp 7,- € **um fast 2,- € höher als** für den Einkauf sonstiger Waren. Bei den anderen Ausgabenarten liegen die **absoluten Abweichungen zwischen den unterschiedlichen Ortstypen bei weniger als 1,50 €**. Insgesamt zeigt sich – unabhängig vom aufgesuchten Zielgebiet – erneut die hohe Bedeutung der Einkäufe und des „**Einkehrens**“ **im Rahmen einer Tagesreise**.

6.3 Höhe und Struktur der Ausgaben nach Bundesländern

In der Hauptsache wirken sich die Attraktivität, die Infrastrukturausstattung, der Verdichtungsgrad und die Zentralitätsfunktion in den jeweiligen Bundesländern auf das Ausgabeverhalten der Tagesgäste aus. So heben sich verständlicherweise nur die Stadtstaaten stark vom Bundesdurchschnitt ab:

- Mit insgesamt 38,30 € sind die Ausgaben in der Stadt Hamburg am höchsten. Es folgen Bremen (33,10 €) und Berlin (32,- €).
- Unter den Flächenländern führt Bayern das Feld mit 29,- € an. Neben Bayern liegen auch die Bundesländer Nordrhein-Westfalen, Hessen und das Saarland über dem bundesweiten Durchschnittswert. Mit Tagesausgaben von 25,- € pro Kopf und Tag und weniger liegen die

Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Schleswig-Holstein, Sachsen-Anhalt und Thüringen am unteren Ende der Skala.

Tabelle 33: Ausgaben der Tagesreisenden nach Bundesländern

Reisegebiet	Ø Ausgaben pro Tag und Person in Euro für					Summe
	Verpflegung im Gastgewerbe	Lebensmittelaufkauf	Sonstiger Einkauf	Freizeit/Unterhaltung	Sonstiges	
Baden-Württemberg	7,60	2,00	10,30	3,30	2,90	26,10
Bayern	8,70	2,40	11,30	3,50	3,10	29,00
Berlin	9,10	2,60	12,30	4,80	3,20	32,00
Brandenburg	7,70	2,20	7,80	3,80	2,70	24,20
Bremen	10,60	1,50	13,10	3,60	4,30	33,10
Hamburg	10,50	1,90	16,60	5,10	4,20	38,30
Hessen	8,80	2,10	11,70	3,10	2,60	28,30
Mecklenburg-Vorpommern	7,90	2,90	8,30	2,40	3,50	25,00
Niedersachsen	8,20	2,10	11,00	3,40	2,40	27,10
Nordrhein-Westfalen	8,20	1,90	12,30	3,50	2,50	28,40
Rheinland-Pfalz	8,20	1,90	10,80	2,70	2,80	26,40
Saarland	8,20	1,90	13,80	2,40	1,60	27,90
Sachsen	8,10	2,40	8,90	3,80	3,50	26,70
Sachsen-Anhalt	7,30	2,10	9,10	2,70	2,60	23,80
Schleswig-Holstein	7,40	2,70	8,50	2,50	3,00	24,10
Thüringen	6,70	2,40	8,50	2,40	3,10	23,10
Deutschland insgesamt	8,30	2,10	11,10	3,40	2,80	27,70

Quelle: dwif 2013.

Aus der Gegenüberstellung der einzelnen Bundesländer lassen sich noch weitere Erkenntnisse ableiten:

- Die **Ausgabenhöhe insgesamt wird eindeutig durch die Kategorie „Einkäufe sonstiger Waren“ geprägt**, so dass diese Position auch wesentlich für die Rangordnung der Bundesländer verantwortlich ist; hier werden auch die größten absoluten Abweichungen registriert. Die Bandbreite reicht von **7,80 € in Brandenburg** bis zu **16,60 € in Hamburg**.
- Die Frequentierung gastronomischer Einrichtungen gehört – rein quantitativ betrachtet – zu den wichtigsten Aktivitäten bei einer Tagesreise, unabhängig vom jeweiligen Hauptanlass. Deshalb ist auch die Bedeutung der Ausgaben für gastronomische Leistungen relativ

hoch und rangiert nach den Einkäufen an zweiter Stelle. Die Unterschiede zwischen den Bundesländern sind dagegen vergleichsweise gering; sie schwanken lediglich zwischen durchschnittlich **6,70 € in Thüringen und 10,60 € in Bremen**.

- Durch die bei einzelnen Anlässen auftretenden relativ hohen Ausgaben, z. B. für Eintrittskarten für Musicals, Freizeitparks, Erlebnisbäder oder den Skipass im Winter, nimmt auch die Position Freizeit / Unterhaltung einen nicht zu unterschätzenden Stellenwert ein und folgt bei der Gesamtbetrachtung an dritter Stelle, vor allen weiteren Dienstleistungen und den Lebensmitteleinkäufen.
- Bei den Ausgaben für Lebensmitteleinkäufe lassen sich keine gravierenden Abweichungen zwischen den einzelnen Bundesländern feststellen. Deren absolute Höhe bewegt sich auch auf vergleichsweise niedrigem Niveau. **Die Bandbreite reicht hier von 1,50 € in Bremen bis 2,90 € in Mecklenburg-Vorpommern.**

6.4 Höhe und Struktur der Ausgaben nach Reisegebieten

Wegen der stark ausgeprägten Strukturunterschiede innerhalb der einzelnen Flächenbundesländer überlagern sich dort die verschiedenen Einflussfaktoren zum Teil sehr stark. Vor diesem Hintergrund ist eine regionalisierte Betrachtung der Ergebnisse auf Ebene der touristischen Reisegebiete sinnvoll. Dort wirken sich die Besonderheiten der einzelnen Teilräume unverfälschter auf das spezifische Ausgabeverhalten aus.

So zeigen sich beispielsweise relativ hohe Ausgabenwerte in Reisegebieten, die in hohem Maße durch städtische Agglomerationen geprägt sind. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang zuvorderst die Stadtstaaten; aber auch die Verdichtungsräume Rhein/Ruhr (NRW), Rhein/Main (Hessen) und Rhein/Neckar (Baden-Württemberg) oder einzelne Großstädte wie Hannover, München, Nürnberg, Dresden oder Leipzig sind hier zu nennen. Diese stark städtisch geprägten Teilräume nehmen in den jeweiligen Bundesländern eine Sonderrolle ein. Der höchste Ausgabenwert wird mit **38,30 € im Bundesland Hamburg** erreicht.

Die niedrigsten Ausgaben werden demgegenüber in Reisegebieten ermittelt, die überwiegend ländlich geprägt sind. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang beispielsweise das „Übrige Thüringen“ mit Eichsfeld, Hainich, Kyffhäuser, Saaleland und Südharz (17,90 €), die Gebiete „Thüringer Wald, Thüringer Rhön, Thüringer Vogtland“ (18,00 €) oder die Region „Prignitz, Ruppiner Land, Uckermark, Barnimer Land (18,20 €).

Zur Darstellung der Ausgabenwerte auf Reisegebietsebene sind noch folgende generelle Anmerkungen zu machen:

- Tagesausflügler und Tagesgeschäftsreisende werden vergleichbar zur Betrachtung der räumlichen Verteilung der Tagesreisen auf Ebene der Reisegebiete in ihrer Gesamtheit ausgewiesen. Bei den Tagesgeschäftsreisenden wäre ansonsten wegen der zu geringen Fallzahlen ein separater Ausweis wiederum nicht möglich.

- Trotz Zusammenlegung der Grundmotive reichen in kleineren Reisegebieten die Fallzahlen für eine gesonderte Auswertung nicht aus, so dass in diesen Fällen mehrere Reisegebiete zusammengelegt und gemeinsam ausgewiesen werden müssen.
- Die in der amtlichen Statistik ausgewiesenen Reisegebiete stellen nicht immer homogene räumliche Einheiten dar (z. B. Nebeneinander von Erholungsgebieten und größeren Städten), so dass sich auch hier **Einflüsse überlagern können und die „typischen“ Strukturen verwischt werden.**

In der nachfolgenden Tabelle zeigen sich demnach sehr spezifische Strukturen; der Charakter des Zielgebietes ist als bestimmendes Element für die Unterschiede bei den Ausgaben anzusehen:

Tabelle 34: Ausgaben der Tagesreisenden nach Ausgabearten und Reisegebieten – pro Person in €

Reisegebiet	Ø Ausgaben pro Tag und Person in Euro für					Summe
	Verpflegung im Gastgewerbe	Lebensmitteleinkauf	Sonstiger Einkauf	Freizeit/Unterhaltung	Sonstiges	
Baden-Württemberg	7,60	2,00	10,30	3,30	2,90	26,10
Nördlicher, Mittlerer, Südlicher Schwarzwald	7,40	1,50	7,20	4,10	2,50	22,70
Nördliches Baden-Württemberg	7,20	3,00	10,50	3,50	3,30	27,50
Region Stuttgart	8,40	1,60	14,40	3,00	3,30	30,70
Schwäbische Alb	6,90	2,40	10,10	2,00	2,20	23,60
Bodensee-Oberschwaben	8,30	1,80	7,40	3,50	2,60	23,60

Quelle: dwif 2013.

Reisegebiet	Ø Ausgaben pro Tag und Person in Euro für					Summe
	Verpflegung im Gastgewerbe	Lebensmittel-einkauf	Sonstiger Einkauf	Freizeit/Unterhaltung	Sonstiges	
Bayern	8,70	2,40	11,30	3,50	3,10	29,00
München, Münchner Umland, Oberbayerische Städte, Ebersberger Grünes Land	9,70	3,30	15,80	4,00	4,40	37,20
Städteregion Nürnberg und Frankenalb	8,90	2,30	13,10	3,60	4,10	32,00
Rhön, Hassberge, Oberes Maintal-Coburger Land und Spessart-Main-Odenwald	9,00	2,60	8,20	2,90	2,60	25,30
Fränkisches Weinland und Steigerwald	9,50	1,00	12,70	3,70	2,30	29,20
Romantisches Franken, Fränkisches Seenland, Naturpark Altmühltal	8,70	1,60	10,20	3,80	2,50	26,80
Fränkische Schweiz, Fichtelgebirge und Frankenwald	7,10	3,90	6,40	2,60	2,00	22,00
Bayerisch Schwaben	6,20	1,40	9,10	3,30	2,10	22,10
Allgäu	7,80	1,70	10,50	3,30	2,60	25,90
Zugspitz-Region, Tölzer Land, Pfaffenwinkel, Starnberger Fünf-Seen-Land, Ammersee-Lech	9,50	1,50	6,90	3,20	3,10	24,20
Chiemsee-Alpenland, Chiemgau, Alpenregion Tegernsee Schliersee, Inn-Salzach, Berchtesgadener Land	8,40	1,20	7,50	3,00	2,50	22,60
Ostbayerische Städte	9,50	3,10	14,70	3,40	2,30	33,00
Bayerischer Wald, Bayerischer Jura, Oberpfälzer Wald sowie Bayerisches Golf- und Thermenland	7,20	2,90	7,70	3,30	3,60	24,70

Quelle: dwif 2013.

Reisegebiet	Ø Ausgaben pro Tag und Person in Euro für					Summe
	Verpflegung im Gastgewerbe	Lebensmittel-einkauf	Sonstiger Einkauf	Freizeit/Unterhaltung	Sonstiges	
Berlin	9,10	2,60	12,30	4,80	3,20	32,00
Brandenburg	7,70	2,20	7,80	3,80	2,70	24,20
Prignitz, Ruppiner Land, Uckermark, Barnimer Land	5,90	1,60	5,00	3,40	2,30	18,20
Seenland Oder-Spree, Dahme-Seengebiet	8,20	2,90	5,90	2,40	2,80	22,20
Fläming, Havelland, Potsdam	9,30	2,70	8,60	4,50	2,90	28,00
Spreewald, Elbe-Elster-Land, Niederlausitz (inkl. Lausitzer Seenland)	6,80	1,20	11,60	4,50	3,10	27,20
Bremen	10,60	1,50	13,10	3,60	4,30	33,10
Hamburg	10,50	1,90	16,60	5,10	4,20	38,30
Hessen	8,80	2,10	11,70	3,10	2,60	28,30
Nordhessen (Kassel-Land, Waldecker Land, Werra-Meißner Land, Kurhessisches Bergland, Waldhessen)	8,10	2,80	10,30	3,10	2,70	27,00
Marburg-Biedenkopf, Vogelsberg und Wetterau, Spessart-Kinzig-tal-Vogelsberg, Hessische Rhön	6,80	2,80	10,30	2,10	1,70	23,70
Rheingau-Taunus, Westerwald-Lahn-Taunus und Lahn-Dill	10,40	2,40	9,60	1,90	2,20	26,50
Main und Taunus	9,70	1,40	14,10	4,10	3,70	33,00
Odenwald-Bergstraße-Neckartal	8,40	2,10	10,90	2,90	1,60	25,90

Quelle: dwif 2013.

Reisegebiet	Ø Ausgaben pro Tag und Person in Euro für					Summe
	Verpflegung im Gastgewerbe	Lebensmittel-einkauf	Sonstiger Einkauf	Freizeit/Unterhaltung	Sonstiges	
Mecklenburg-Vorpommern	7,90	2,90	8,30	2,40	3,50	25,00
Westmecklenburg, Mecklenburgische Schweiz und Seenplatte	8,00	2,50	6,50	2,80	3,30	23,10
Vorpommern, Rügen/Hiddensee	7,50	3,50	10,40	2,60	3,40	27,40
Mecklenburgische Ostseeküste	8,20	2,80	7,90	1,80	3,60	24,30
Niedersachsen	8,20	2,10	11,00	3,40	2,40	27,10
Nordseeküste, Ostfriesland und Ostfriesische Inseln	9,90	1,40	10,60	3,70	3,10	28,70
Untere Elbe-Unterweser, Mittelweser, Oldenburger Land	5,90	1,40	10,50	3,10	1,40	22,30
Oldenburger Münsterland, Emsland-Grafschaft Bentheim-Osnabrücker Land	8,00	1,70	10,60	2,60	2,30	25,20
Lüneburger Heide	8,00	2,10	6,60	2,30	2,20	21,20
Harz, Weserbergland-Süd-niedersachsen	8,60	2,10	8,90	3,40	2,70	25,70
Hannover-Hildesheim, Braunschweiger Land	8,30	2,80	14,40	4,30	2,50	32,30

Quelle: dwif 2013.

Reisegebiet	Ø Ausgaben pro Tag und Person in Euro für					Summe
	Verpflegung im Gastgewerbe	Lebensmittel-einkauf	Sonstiger Einkauf	Freizeit/Unterhaltung	Sonstiges	
Nordrhein-Westfalen	8,20	1,90	12,30	3,50	2,50	28,40
Eifel und Region Aachen	9,70	2,90	9,70	2,20	2,40	26,90
Niederrhein	6,00	1,90	10,80	4,00	2,40	25,10
Münsterland	7,20	1,40	12,40	3,00	1,20	25,20
Teutoburger Wald	6,50	2,40	12,90	3,90	2,50	28,20
Sauerland, Siegerland-Wittgenstein	7,40	2,60	8,70	1,90	1,90	22,50
Bergisches Städtedreieck, Bergisches Land	5,40	2,80	7,10	2,00	2,20	19,50
Bonn und Rhein-Sieg-Kreis	9,60	1,10	13,70	3,00	2,90	30,30
Köln und Region	10,80	1,30	14,20	4,70	3,20	34,20
Düsseldorf und Kreis Mettmann	11,00	1,40	16,10	3,00	3,30	34,80
Ruhrgebiet	7,90	1,80	12,80	4,30	2,60	29,40
Rheinland-Pfalz	8,20	1,90	10,80	2,70	2,80	26,40
Rheintal, Westerwald/Lahn	7,50	2,00	12,40	2,90	2,80	27,60
Rheinhessen, Hunsrück, Naheland	6,90	1,90	9,80	2,30	2,50	23,40
Eifel, Ahr, Mosel-Saar	9,10	1,90	8,90	2,70	3,90	26,50
Pfalz	9,00	1,70	11,90	3,00	2,50	28,10

Quelle: dwif 2013.

Quelle: dwif 2013.

Reisegebiet	Ø Ausgaben pro Tag und Person in Euro für					Summe
	Verpflegung im Gastgewerbe	Lebensmitteleinkauf	Sonstiger Einkauf	Freizeit/Unterhaltung	Sonstiges	
Thüringen	6,70	2,40	8,50	2,40	3,10	23,10
Thüringer Wald, Thüringer Rhön, Thüringer Vogtland	5,20	2,30	4,90	2,50	3,10	18,00
Städte Eisenach, Erfurt, Jena, Weimar	8,60	2,70	14,00	3,00	3,50	31,80
Eichsfeld, Hainich, Kyffhäuser, Saaleland, Südharz, übriges Thüringen	6,10	2,10	5,60	1,60	2,50	17,90
Deutschland insgesamt	8,30	2,10	11,10	3,40	2,80	27,70

Quelle: dwif 2013.

7. Tagesreisen ohne Ausgaben

Grundsätzliche Erkenntnisse

Bei rund 23 % aller Tagesreisen wurden in den Zielgebieten keine Ausgaben getätigt. Umso beeindruckender ist die absolute Höhe der dargestellten Gesamtausgaben pro Kopf, in denen auch die Gruppe der Nicht-Ausgeber enthalten ist. Die Gegenüberstellung nach Grundmotiven verdeutlicht, dass bei Tagesausflügen deutlich öfter Geld ausgegeben wird als bei Tagesgeschäftsreisen. Im Vergleich zum Erhebungsjahr 2004 haben sich keine gravierenden Veränderungen ergeben:

Tabelle 35: Anteil der Tagesreisen ohne Ausgaben in % nach dem Grundmotiv

Grundmotiv	Keine Ausgaben getätigt in %	
	2012/13	2004
Tagesausflüge	20,8 %	20,3
Tagesgeschäftsreisen	33,1 %	37,0

Quelle: dwif 2013.

Einfluss des Hauptanlasses

Es gibt Hauptanlässe, die fast zwangsläufig mit Ausgaben verbunden sind (z. B. Einkäufe, Lokalbesuche), ausgenommen man wird eingeladen bzw. bekommt ein Geschenk. Zwischen den einzelnen Hauptanlässen bei Ausflüglern und Geschäftsreisenden gibt es zum Teil deutliche Unterschiede.

Bei den Tagesausflügen zeigen sich folgende Besonderheiten:

- Beim Besuch von Verwandten und Bekannten wird am häufigsten kein Geld im Zielgebiet ausgegeben (38,2 %), dies ist also bei fast zwei von fünf derartigen Ausflügen der Fall.
- Spazierfahrten (21,3 %) und die Durchführung einer speziellen Aktivität (23,2 %), wie z. B. Radfahren, Wandern, Baden etc., zählen ebenso zu den Ausflugstypen, bei denen überdurchschnittlich oft während des Aufenthaltes nichts ausgegeben wird. Bei den speziellen Aktivitäten sind beispielsweise Wanderungen oder Badeaufenthalten am See zu nennen, bei denen alle notwendigen Dinge von zu Hause mitgebracht werden (z. B. Sonnencreme, Essen, Getränke). In dieser Gruppe sind aber auch Aktivitäten mit überdurchschnittlich hohen Ausgaben enthalten (z. B. Skiausflüge).
- Organisierte Fahrten liegen knapp unter dem Durchschnittswert, der Anteil der Teilnehmer ohne (eigene) Ausgaben beträgt hier 19,4 %. Hier ist zu berücksichtigen, dass diese Fahrten einerseits teilweise auf Einladung von Firmen, Verbänden oder Vereinen veranstaltet und damit komplett von Dritten finanziert werden. Andererseits stehen diese organisierten Fahrten oft auch in Verbindung mit einem Pauschalpreis (Eigenleistung) für die enthaltenen Leistungen stehen.
- Veranstaltungsbesuche (10,5 %) oder die Besichtigung von Sehenswürdigkeiten/Attraktionen (7,5 %) sind oft mit Eintrittsgebühren oder Ticketkäufen verbunden, so dass bei diesen Hauptanlässen vergleichsweise wenige Ausflügler keine Ausgaben tätigen.
- Nicht einmal bei Einkaufsfahrten (4,0 %) oder Lokalbesuchen (7,6 %) werden von allen Beteiligten selbst Ausgaben getätigt, weil sie auf Einladung von Dritten erfolgen bzw. als Geschenk zu betrachten sind. Der Anteil an Tagesgästen, die keine Ausgaben tätigen ist bei diesen Anlässen aber entsprechend niedrig.

Bei den Tagesgeschäftsreisen zeigen sich folgende Abweichungen:

- Messe- und Ausstellungsbesuche sind am häufigsten mit Ausgaben verbunden; nur 29,2 % geben während einer derartigen Dienstreise nichts aus.
- Seminar-/Schulungsteilnehmer liegen mit etwa 38,1 % bereits über dem Durchschnitt für Tagesgeschäftsreisende insgesamt und bei den Tagungs- und Kongressteilnehmern ist der Anteil an Nichtausgebern mit 40,0 % am höchsten.
- Im Rahmen einer klassischen Tagesgeschäftsreise geben 31,4 % überhaupt nichts in den Zielgebieten aus. Dieser Wert kommt dem Durchschnittswert am nächsten.

Einfluss des Wochentages

Die zu erwartenden Unterschiede in Abhängigkeit vom Wochentag, an dem die Tagesreise durchgeführt wurde, finden grundsätzliche Bestätigung. Mit einem Anteil von rund 27 % ist der Nicht-

ausgeberanteil an Sonn- und Feiertagen, wohl auch wegen der eingeschränkten Öffnungszeiten im Einzelhandel und bei anderen Dienstleistern, am höchsten. Demgegenüber wird der Samstag wohl besonders häufig auch für Einkäufe genutzt, da an diesem Wochentag die meisten Tagesreisen mit Ausgaben in Verbindung stehen. Alle Werktage reihen sich zwischen den Anteilen für Samstage sowie Sonn- und Feiertage ein. Die nachfolgende Tabelle zeigt aber auch, dass der Einfluss deutlich schwächer ist, als zu erwarten war:

Tabelle 36: Anteil der Tagesreisen ohne Ausgaben in % nach Wochentag und Grundmotiv

Wochentag	Tagesreisen ohne Ausgaben in % von insgesamt
Montag	23,6
Dienstag	26,1
Mittwoch	21,6
Donnerstag	24,9
Freitage	21,1
Samstage	18,1
Sonn- und Feiertage	27,0

Quelle: dwif 2013

VI. Wirtschaftliche Bedeutung des Tagesreiseverkehrs in Deutschland

1. Kompetenzen und Herausforderung

Kontinuität durch permanente betriebs- und volkswirtschaftliche Schwerpunktsetzung

Mit der realisierten Vorgehensweise (methodisch und inhaltlich gleicher Untersuchungsansatz) wird gewährleistet, dass die Ergebnisse im Vergleich zu den Vorgängeruntersuchungen mit der gleichen Systematik ermittelt und daher weitgehend vergleichbar sind. Dies gilt nicht nur für die bislang aufgezeigten Strukturdaten für die Tagesreisen, sondern auch für die wirtschaftlichen Effekte (Umsätze und Einkommenswirkungen der 1. und 2. Umsatzstufe) durch die Tagesreisen der Deutschen.

Zum Erreichen einer derartigen Kontinuität und Vergleichbarkeit ist es notwendig, dass sich das dwif permanent mit betriebs- und volkswirtschaftlichen Fragestellungen beschäftigt. Zudem werden zentrale Rahmendaten zur Tourismuswirtschaft regelmäßige aktualisiert. So gehören folgende Untersuchungen zu den Arbeitsschwerpunkten des dwif:

- Das dwif führt regelmäßig Berechnungen zur wirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus auf allen regionalen Ebenen durch; von Städten und Gemeinden über Landkreise, Gebietszusammenschlüsse, Reisegebiete bis hin zu Bundesländern. Wesentlicher Bestandteil dieser Analysen ist die Quantifizierung des Volumens und der Ausgaben von Tagestouristen.
- Bei der Erstellung des Tourismus-Satellitenkontos für Deutschland konnte das dwif aus seinen zahlreichen bundes- und länderspezifischen Grundlagenstudien (z. B. Tagesreisen der Deutschen, Ausgaben der Übernachtungsgäste in Deutschland) wertvolle Hilfestellung und Zulieferungen an das DIWecon leisten. So finden beispielsweise insbesondere auch die Ergebnisse aus den früheren Studien zu den Tagesreisen der Deutschen (2004 bis 2006), die das dwif für die Ministerien und Senate durchführen durfte, uneingeschränkt Eingang in das bundesweite Tourismus-Satellitenkonto. Die Zuverlässigkeit dieser Ergebnisse hat sich dabei im Zuge unterschiedlichster externer Plausibilitätskontrollen durch DIWecon bestätigt.
- Zum Arbeitsfeld des dwif gehören zudem Berechnungen zum Wirtschaftsfaktor Tourismus für spezielle Infrastruktureinrichtungen (z. B. Effekte durch die Aktivitäten des Münchner Olympiaparks, Bundesgartenschau in München, Kongresse in München, Bergbahnen in Deutschland und in Österreich) und Marktsegmente (z. B. Wirtschaftsfaktor Bustourismus, Städte- und Kulturtourismus, Campingtourismus, Jugendherbergstourismus, Wassertourismus, Fahrradtourismus, Großschutzgebietstourismus in Deutschland) sowie Erhebung für regionalspezifische Analysen (z. B. Wirtschaftsfaktor Tourismus in den Heilbädern und Kurorten in Bayern, in Hessen und in Baden-Württemberg, in den Staatsbädern in Baden-Württemberg, durch den Tourismus am Rothaarsteig, durch die Radfahrer am Ruhrtalradweg, durch Wanderer im Saarland).
- Hinzu kommen weitere Studien zur Analyse des Tourismusmarktes (z. B. Qualitätsmonitor Deutschland-Tourismus, Sparkassen-Tourismusbarometer).

- Darüber hinaus zählen Potenzialanalysen, Tourismuskonzepte, Bedarfsanalysen/ Machbarkeitsstudien für tourismus- bzw. freizeitrelevante Infrastruktureinrichtungen zum Betätigungsfeld des Unternehmens. Bei derartigen Untersuchungen wird in der Regel großer Wert auf eine Vorausschätzung der Zahl an Tagestouristen und ihrer Bedeutung gelegt, da dieses Marktsegment für viele Einrichtungen die wichtigste Zielgruppe darstellt.
- Jahrzehntelange Erfahrungen mit Betriebsvergleichen (z. B. für das Gastgewerbe, Reisebüros)³⁸ runden das Spektrum ab.

Aus den Betriebsvergleichen und weiteren betriebsvergleichenden Analysen, aber auch aus den Erkenntnissen von Bedarfsanalysen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen (z. B. für Erlebnisbäder, Freizeitparks, Nationalparkhäuser), sind dem dwif die Kostenstrukturen zu einer Vielzahl unterschiedlicher Infrastruktureinrichtungen bekannt, aus denen beispielsweise kontinuierlich immer wieder aktuelle Wertschöpfungsquoten abgeleitet werden, die zur Berechnung der Einkommenswirkungen aus der touristischen Nachfrage notwendig sind.

Umgang mit den Rohdaten zur Ausgabenhöhe und -struktur

Die für die Analyse der wirtschaftlichen Bedeutung des Tagestourismus notwendigen Berechnungen und Gewichtungsprozeduren werden mit einer im dwif entwickelten Systematik vorgenommen. Die entsprechenden Rahmendaten hierfür werden vom dwif regelmäßig aktualisiert. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang folgende ausgewählte Aspekte:

- Bei der Ermittlung der Ausgaben auf bundesweiter und regionaler Ebene müssen Abschneidegrenzen bestimmt werden, damit mögliche Ausreißer das realistische Ausgabeverhalten nicht verzerren. Grundlage hierfür sind statistische Berechnungen, die auf Basis der zur Verfügung stehenden Fallzahlen für regionale Auswertungen ermittelt werden. Hierbei ist das vom dwif gesammelte Wissen aus einer Vielzahl derartiger Untersuchungen in den vergangenen Jahrzehnten auf allen regionalen Ebenen von zentraler Bedeutung.
- Die verschiedenen Mehrwertsteuersätze (0 %, 7 %, 19 %) müssen entsprechend der jeweiligen Ausgabenstruktur zueinander gewichtet werden. Aufgrund des beschriebenen Erfahrungsschatzes des dwif mit zahlreichen Detailanalysen zum Ausgabeverhalten, kann eine verlässliche Untergliederung und Zuordnung der Mehrwertsteuersätze erfolgen. Den einzelnen Ausgabearten wird nicht pauschal ein Steuersatz zugeordnet (z. B. Einkauf sonstiger Waren = 19 %), sondern es wird eine entsprechende Differenzierung nach eingekauften Produkten vorgenommen, so dass sich ein vom durchschnittlichen Steuersatz zum Teil stark abweichender Wert ergeben kann.
- Im dwif werden – wie bereits erwähnt –regelmäßig präzise Aktualisierungen der Wertschöpfungsquoten (entsprechen dem Anteil der Löhne, Gehälter und Gewinne am Nettoumsatz) vorgenommen. Dies erfolgt auf der Basis eigener Betriebsvergleiche (z. B. Gastge-

³⁸ Zu nennen sind in diesem Zusammenhang beispielsweise folgende Publikationen: dwif (Hrsg.); Betriebsvergleich für die Hotellerie und Gastronomie in Bayern (seit 1976 im 3-Jahres-Turnus, zuletzt 2010); dwif (Hrsg.); Hotelbetriebsvergleich für Deutschland (seit 1962 im regelmäßigen Turnus, zuletzt 2010); dwif (Hrsg.); Betriebsvergleich für das Gastgewerbe in Thüringen (2011/2012); dwif (Hrsg.); Betriebsvergleich für Reisebüros (2012 - 2014); dwif (Hrsg.); Betriebsvergleich für Campingplätze (1999).

werbe) sowie durch Auswertung zahlreicher Veröffentlichungen von einschlägigen Institutionen und amtlichen Statistiken für alle relevanten Branchen.

Die durchschnittlich anzusetzenden Mehrwertsteuersätze und Wertschöpfungsquoten leiten sich somit aus einer sehr diffizilen Erfassung von Detaildaten und einer sich anschließenden Gewichtung entsprechend dem spezifischen Ausgabeverhalten ab. Deshalb ergeben sich auch für alle Bundesländer individuelle durchschnittliche Mehrwertsteuersätze und Wertschöpfungsquoten.

Mit der beschriebenen Vorgehensweise ist garantiert, dass die wirtschaftlichen Effekte durch den Tagestourismus der Deutschen verlässlich erfasst (Umsätze und Einkommenswirkungen der 1. Umsatzstufe) bzw. abgeleitet (Effekte der 2. Umsatzstufe) und auf Ebene der Bundesländer ausgewiesen werden können.

2. Umsätze nach Bundesländern und Ausgabenarten

2.1 Ermittlung der Bruttoumsätze

Berechnungsweg

Bei der Ermittlung des ökonomischen Stellenwertes des Tagesreiseverkehrs steht die Berechnung des Bruttoumsatzes an erster Stelle. Die Rahmendaten wurden bereits in den vorangehenden Gliederungspunkten zusammengetragen. Die Bruttoumsätze ergeben sich aus der Multiplikation der Gesamtzahl an Tagesreisen (Tagesausflüge und Tagesgeschäftsausflüge), die das jeweilige Zielgebiet empfangen hat, mit den durchschnittlichen Tagesausgaben pro Kopf, die in diesem Zielgebiet getätigt werden:

$$\text{Nachfrageumfang} \times \text{Tagesausgaben pro Kopf} = \text{Bruttoumsatz}$$

In den nachfolgenden Tabellen werden gerundete Werte angegeben. Die Umsatz- und Einkommensberechnungen wurden per Datenbank vorgenommen, deren Basisdaten nicht gerundet sind. Aufgrund dieses Vorgehens kann es bei den nachfolgenden Ergebnissen zu geringfügigen rundungsbedingten Abweichungen kommen. Die Darstellung erfolgt für die Bundesrepublik Deutschland insgesamt und getrennt für jedes Bundesland.

Gewichtungsvorgang

Von besonderer Bedeutung bei der Ergebnisaufbereitung ist es, die regional-, zielgruppen- und strukturspezifischen Besonderheiten zu berücksichtigen. Deshalb fließen bei der Berechnung der durchschnittlichen Ausgabenwerte, die zu den Umsätzen führen, alle relevanten Faktoren ein. Auf die entsprechenden Abhängigkeiten wurde bereits in den bisherigen Ausführungen im Detail eingegangen (z. B. Typus des Zielgebietes, Hauptanlass, Saisonverlauf, Wochenrhythmus, sozio-demographische Strukturmerkmale). Der gewichtete Gesamtdurchschnitt wird individuell für jedes Bundesland berechnet. Er ergibt sich aus einer diffizilen Gewichtung der unterschiedlichen Einflussfaktoren zueinander.

Auf folgende Aspekte ist bei der Berechnung hinzuweisen:

- Die Gruppe der Tagesausflügler und der Tagesgeschäftreisenden sind bei der Darstellung des ökonomischen Stellenwertes entsprechend ihrer jeweiligen Bedeutung zusammengefasst dargestellt. Es geht also um die wirtschaftlichen Effekte der Tagesreisen in ihrer Gesamtheit.
- Auslandsreisen werden bei den nachfolgenden Berechnungen nicht berücksichtigt, da die Umsätze zum großen Teil nicht im Inland anfallen. Die möglicherweise bei der An- oder Rückreise in Deutschland getätigten Ausgaben wurden im Rahmen der Erhebung nicht im Detail erfasst.
- Die berechneten Umsätze sind Bruttowerte, also inkl. Mehrwertsteuer, da sie sich auf die Ausgaben der Tagesgäste beziehen.

Höhe und Struktur der Umsätze nach profitierenden Branchen für Deutschland

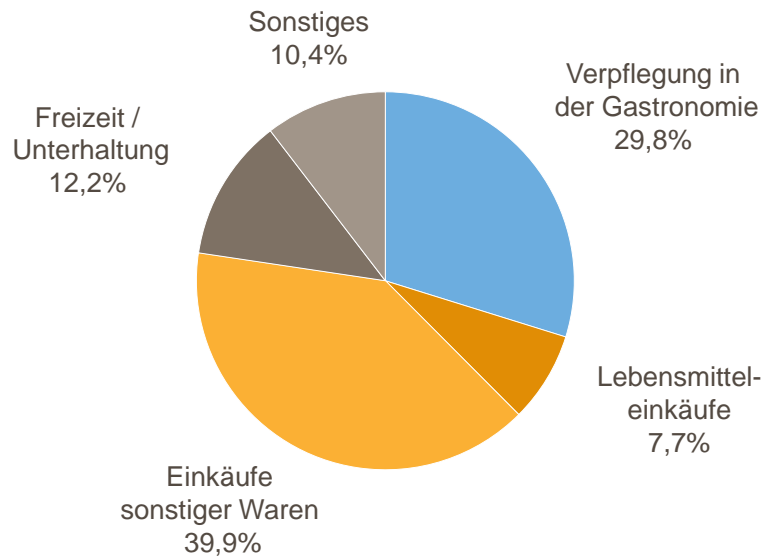
In der vorliegenden Untersuchung wurden die individuellen Berechnungen auf kleinräumiger Ebene durchgeführt. Die Ergebnisse für die nächsthöheren Ebenen (z. B. Bundesländer, Bundesgebiet) ergeben sich schließlich aus der Zusammenschau der regionalspezifischen Analysen. Für die Bundesrepublik Deutschland lassen sich für den zwölfmonatigen Erhebungszeitraum durch die Ausgaben der Tagesreisenden Bruttoumsätze in Höhe von **rund 79 Mrd. €** berechnen:

$$\begin{array}{r}
 2.844,8 \text{ Mio. Tagesreisen im Inland} \\
 \times \\
 27,70 \text{ € Tagesausgaben pro Kopf} \\
 = \\
 78.994,4 \text{ Mio. € Bruttoumsatz}^{39}
 \end{array}$$

Bei der Aufteilung der Bruttoumsätze nach Wirtschaftszweigen zeigt sich eine klare Rangordnung. Mit einem Anteil von 47,6 % rangiert der Einzelhandel insgesamt (inkl. Lebensmitteleinkäufen) deutlich vor der Gastronomie (29,8 % %) und den sonstigen Dienstleistungen (22,6 %). Im Detail zeigen sich folgende Strukturen:

³⁹ Rundungsbedingte Abweichungen sind wiederum auf die Vorgehensweise bei der Berechnung der Umsätze zurückzuführen. Die Ergebnisse für die einzelnen Reisegebiete werden zu Werten für die jeweiligen Bundesländer aggregiert, die dann wiederum zum Gesamtwert für Deutschland addiert werden. Bei den regionalisierten Umsätzen wurde mit mehreren Stellen hinter dem Komma gerechnet, so dass sich Abweichungen bei der Verwendung gerundeter Eckdaten ergeben.

Abbildung 12: Bruttoumsätze durch Tagesreisen der Deutschen im Inland nach Ausgabenarten in %



Quelle: dwif 2013.

Aufteilung der Bruttoumsätze nach Bundesländern

Der bundesdeutsche Wert ergibt sich aus der Addition der länderspezifischen Werte. Für die einzelnen Bundesländer ergeben sich folgende Bruttoumsätze. Diese stellen die Eckwerte für alle weiteren Berechnungen dar.

Im Einzelnen ergibt sich folgende Verteilung:⁴⁰

⁴⁰ Auch hier ist darauf hinzuweisen, dass sich auf Grund der in den Tabellen dargestellten gerundeten Werte Abweichungen bei der Addition von Zeilen- oder Spaltensummen ergeben können.

Tabelle 37: Bruttoumsätze durch Tagesreisen nach Bundesländern und Ausgabenarten
– gerundete Werte in Mio. € –

Bundesländer	Bruttoumsätze in Mio. €					
	Verpflegung im Gastge- werbe	Lebens- mittel- einkauf	Sonstiger Einkauf	Freizeit/ Unter- haltung	Sonstiges	Summe
Baden- Württemberg	2.864,1	760,2	3.873,4	1.235,6	1.069,0	9.802,3
Bayern	3.924,7	1.063,8	5.114,9	1.562,0	1.416,8	13.082,2
Berlin	961,9	274,8	1.300,1	507,4	338,2	3.382,4
Brandenburg	711,8	199,6	716,1	348,7	255,8	2.232,0
Bremen	398,6	56,4	492,6	135,4	161,7	1.244,6
Hamburg	905,1	163,8	1.430,9	439,6	362,0	3.301,5
Hessen	2.005,9	483,9	2.647,2	700,0	604,8	6.441,9
Mecklenburg- Vorpommern	522,8	194,6	549,0	158,8	227,3	1.652,5
Niedersachsen	2.072,3	531,1	2.778,2	867,1	609,0	6.857,6
Nordrhein- Westfalen	4.711,9	1.084,8	7.052,3	2.034,8	1.455,1	16.338,9
Rheinland- Pfalz	1.362,4	308,1	1.793,8	455,3	479,5	4.399,0
Saarland	227,1	52,6	382,3	66,5	44,3	772,8
Sachsen	1.208,7	353,1	1.329,9	568,8	529,3	3.989,8
Sachsen- Anhalt	429,2	123,8	534,6	157,5	151,0	1.396,2
Schleswig- Holstein	804,5	293,0	922,8	267,2	317,7	2.605,3
Thüringen	433,7	155,1	548,2	158,5	200,0	1.495,5
Deutschland insgesamt	23.544,7	6.098,7	31.466,3	9.663,1	8.221,7	78.994,4

Quelle: dwif 2013; rundungsbedingte Abweichungen sind möglich.

Differenzierung der Bruttoumsätze nach Reisegebieten

Neben den Werten für die Bundesländer ist auch die Bedeutung des Tagestourismus auf Ebene der Reisegebiete interessant. In der nachfolgenden Tabelle sind das Tagesreisevolumen (absolute Zahl in Mio.), die durchschnittlichen Ausgaben pro Kopf (in €) und die Bruttoumsätze (in Mio. €) regional differenziert aufbereitet:

Tabelle 38: Bruttoumsätze durch Tagesreisen nach Reisegebieten (gerundete Werte)

Bundesland/ Reisegebiet	Volumen, Ausgaben und Umsätze durch Tagesreisen		
	Zahl der Tages- reisen in Mio.	Ausgaben pro Person und Tag in Euro	Bruttoumsatz in Mio. Euro
Baden-Württemberg	376,0	26,10	9.802,3
Nördlicher, Mittlerer, Südlicher Schwarzwald	102,0	22,70	2.315,4
Nördliches Baden-Württemberg	80,9	27,50	2.224,8
Region Stuttgart	99,3	30,70	3.048,5
Schwäbische Alb	61,3	23,60	1.446,7
Bodensee-Oberschwaben	32,5	23,60	767,0
Bayern	451,0	29,00	13.082,2
München, Münchner Umland, Ober- bayerische Städte, Ebersberger Grü- nes Land	102,4	37,20	3.809,3
Städteregion Nürnberg und Frankenalb	44,3	32,00	1.417,6
Rhön, Hassberge, Oberes Maintal- Coburger Land und Spessart-Main- Odenwald	30,9	25,30	781,8
Fränkisches Weinland und Steiger- wald	41,5	29,20	1.211,8
Romantisches Franken, Fränkisches Seenland, Naturpark Altmühltal	19,5	26,80	522,6
Fränkische Schweiz, Fichtelgebirge und Frankenwald	23,1	22,00	508,2
Bayerisch Schwaben	29,4	22,10	649,7
Allgäu	30,8	25,90	797,7
Zugspitz-Region, Tölzer Land, Pfaf- fenwinkel, Starnberger Fünf-Seen- Land, Ammersee-Lech	27,7	24,20	670,3
Chiemsee-Alpenland, Chiemgau, Alpenregion Tegernsee Schliersee, Inn-Salzach, Berchtesgadener Land	32,3	22,60	730,0
Ostbayerische Städte	33,3	33,00	1.098,9
Bayerischer Wald, Bayerischer Jura, Oberpfälzer Wald sowie Bayerisches Golf- und Thermenland	35,8	24,70	884,3

Quelle: dwif 2013; rundungsbedingte Abweichungen sind möglich.

Bundesland/ Reisegebiet	Volumen, Ausgaben und Umsätze durch Tagesreisen		
	Zahl der Tages- reisen in Mio.	Ausgaben pro Person und Tag in Euro	Bruttoumsatz in Mio. Euro
Berlin	105,7	32,00	3.382,4
Brandenburg	92,2	24,20	2.232,0
Prignitz, Ruppiner Land, Uckermark, Barnimer Land	22,4	18,20	407,7
Seenland Oder-Spree, Dahme- Seengebiet	19,8	22,20	439,6
Fläming, Havelland, Potsdam	30,9	28,00	865,2
Spreewald, Elbe-Elster-Land, Nieder- lausitz (inkl. Lausitzer Seenland)	19,1	27,20	519,5
Bremen	37,6	33,10	1.244,6
Hamburg	86,2	38,30	3.301,5
Hessen	226,9	28,30	6.441,9
Nordhessen (Kassel-Land, Waldecker Land, Werra-Meißner Land, Kurhessi- sches Bergland, Waldhessen)	39,5	27,00	1.066,5
Marburg-Biedenkopf, Vogelsberg und Wetterau, Spessart-Kinzigtal- Vogelsberg, Hessische Rhön	39,6	23,70	938,5
Rheingau-Taunus, Westerwald-Lahn- Taunus und Lahn-Dill	33,7	26,50	893,1
Main und Taunus	82,9	33,00	2.735,7
Odenwald-Bergstraße-Neckartal	31,2	25,90	808,1
Mecklenburg-Vorpommern	66,2	25,00	1.652,5
Westmecklenburg, Mecklen- burgische Schweiz und Seenplatte	21,6	23,10	499,0
Vorpommern, Rügen/Hiddensee	22,5	27,40	616,5
Mecklenburgische Ostseeküste	22,1	24,30	537,0

Quelle: dwif 2013; rundungsbedingte Abweichungen sind möglich.

Bundesland/ Reisegebiet	Volumen, Ausgaben und Umsätze durch Tagesreisen		
	Zahl der Tages- reisen in Mio.	Ausgaben pro Person und Tag in Euro	Bruttoumsatz in Mio. Euro
Niedersachsen	253,6	27,10	6.857,6
Nordseeküste, Ostfriesland und Ost- friesische Inseln	32,3	28,70	927,0
Untere Elbe-Unterweser, Mittelweser, Oldenburger Land	31,0	22,30	691,3
Oldenburger Münsterland, Emsland- Grafschaft Bentheim-Osnabrücker Land	34,2	25,20	861,8
Lüneburger Heide	37,1	21,20	786,5
Harz, Weserbergland- Süd-niedersachsen	38,3	25,70	984,3
Hannover-Hildesheim, Braunschweiger Land	80,7	32,30	2.606,6
Nordrhein-Westfalen	574,1	28,40	16.338,9
Eifel und Region Aachen	37,8	26,90	1.016,8
Niederrhein	63,8	25,10	1.601,4
Münsterland	45,0	25,20	1.134,0
Teutoburger Wald	63,9	28,20	1.802,0
Sauerland, Siegerland-Wittgenstein	43,0	22,50	967,5
Bergisches Städtedreieck, Bergisches Land	31,5	19,50	614,3
Bonn und Rhein-Sieg-Kreis	29,9	30,30	906,0
Köln und Region	81,1	34,20	2.773,6
Düsseldorf und Kreis Mettmann	53,2	34,80	1.851,4
Ruhrgebiet	124,9	29,40	3.672,1
Rheinland-Pfalz	165,9	26,40	4.399,0
Rheintal, Westerwald/Lahn	35,1	27,60	968,8
Rheinhessen, Hunsrück, Naheland	39,0	23,40	912,6
Eifel, Ahr, Mosel-Saar	38,7	26,50	1.025,6
Pfalz	53,1	28,10	1.492,1
Saarland	27,7	27,90	772,8

Quelle: dwif 2013; rundungsbedingte Abweichungen sind möglich.

Bundesland/ Reisegebiet	Volumen, Ausgaben und Umsätze durch Tagesreisen		
	Zahl der Tages- reisen in Mio.	Ausgaben pro Person und Tag in Euro	Bruttoumsatz in Mio. Euro
Sachsen	149,4	26,70	3.989,8
Dresden, Sächsisches Elbland, Sächsische Schweiz	46,1	29,70	1.369,2
Chemnitz, Erzgebirge, Vogtland	41,7	22,70	946,6
Leipzig, Sächsisches Burgen- und Heideland	45,8	29,10	1.332,8
Oberlausitz-Niederschlesien	15,8	21,60	341,3
Sachsen-Anhalt	58,8	23,80	1.396,2
Harz und Harzvorland, Halle, Saale, Unstrut	24,8	21,20	525,8
Magdeburg, Elbe-Börde-Heide, Alt- mark, Anhalt-Wittenberg	34,0	25,60	870,4
Schleswig-Holstein	108,8	24,10	2.605,3
Nordsee	12,8	27,00	345,6
Ostsee	49,0	27,70	1.357,3
Holsteinische Schweiz, übriges Schleswig-Holstein	47,0	19,20	902,4
Thüringen	64,7	23,10	1.495,5
Thüringer Wald, Thüringer Rhön, Thüringer Vogtland	23,6	18,00	424,8
Städte Eisenach, Erfurt, Jena, Weimar	24,1	31,80	766,4
Eichsfeld, Hainich, Kyffhäuser, Saalel- and, Südharz, übriges Thüringen	17,0	17,90	304,3
Deutschland insgesamt	2.844,8	27,70	78.994,4

Quelle: dwif 2013; rundungsbedingte Abweichungen sind möglich.

2.2 Berechnung der Nettoumsätze

Berechnungsweg

Die Nettoumsätze lassen sich durch Abzug der Mehrwertsteuer vom Bruttoumsatz berechnen:

$$\text{Bruttoumsatz} - \text{Mehrwertsteuer} = \text{Nettoumsatz}$$

Seit der Harmonisierung des Steuersystems im Jahre 1967 werden die Begriffe Mehrwertsteuer und Umsatzsteuer synonym verwendet. Mit dieser Steuer wird der Austausch von Leistungen besteuert. Belastet wird dabei der von den Unternehmen erwirtschaftete Mehrwert. Der Endverbraucher hat die Mehrwertsteuer in voller Höhe zu tragen. Die anfallende Mehrwertsteuer fließt in die Bundeskasse und wird unter Zugrundelegung eines bestimmten Verteilungsschlüssels im Rahmen des bundesweiten Steuerverbundes anteilig wieder an Bund, Länder und Gemeinden ausgeschüttet.

Die Ermittlung der Nettoumsätze ist gerade für die spätere Ableitung der Einkommens- und Beschäftigungseffekte sowie für einen Vergleich mit Zahlen aus der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung von Bedeutung.

Unterschiedliche Mehrwertsteuersätze

Von entscheidender Bedeutung für die Berechnung sind die unterschiedlichen Mehrwertsteuersätze, die je nach Branche bzw. Ausgabenart in Ansatz zu bringen sind. In der Bundesrepublik Deutschland ist je nach Betriebs- und Leistungsart zwischen folgenden Mehrwertsteuersätzen zu unterscheiden:

- Seit 1.1.2007 beträgt der **„normale“ Mehrwertsteuersatz 19 %**. Er gilt für die meisten Produkte und Dienstleistungen.
- Der **„ermäßigte“ Steuersatz wurde seit 1983 nicht verändert und** beträgt 7 %. Die begünstigten Leistungsarten sind klar bezeichnet, wie z. B. der Einkauf bestimmter Waren, wie Lebensmittel, Bücher, Zeitungen, Briefmarken, Kunst- und Sammlungsgegenstände, der öffentliche Personennahverkehr (bis 50 km), Taxen, Seilbahnen und Lifte, Fähren, Eintritt in Schwimmbäder, Theater, Konzerte oder Museen (mit Ausnahme der öffentlichen Einrichtungen dieser Art). Seit Anfang 2010 unterliegen auch die Beherbergungsleistungen (ohne Verpflegungsleistungen) der ermäßigten Mehrwertsteuer in Höhe von 7 %. In diesem Katalog gibt es auch Ausnahmen wie z. B. Tafel- und Heilwasser, Werbebroschüren oder Anzeigenblätter, die der vollen Mehrwertsteuer unterliegen.
- Darüber hinaus gibt es Einrichtungen, die komplett von der Mehrwertsteuer befreit sind (0 %). Hierbei handelt es sich beispielsweise um folgende Bereiche: Heilbehandlungen, Reha-Einrichtungen, Mieten (auch Dauerstandplätze), Jugendherbergen, Privatquartiere, Einrichtungen des Bundes, der Länder und der Gemeinden (z. B. Theater, Orchester, Museen, botanische Gärten, Zoos, Büchereien, Denkmäler), kulturelle und sportliche Veranstaltungen, Kurse, Vorträge etc. von Institutionen des öffentlichen Rechts (gemeinnützige Zwecke).

Bei den durchzuführenden Berechnungen ist demnach zu berücksichtigen, dass selbst für einzelne Branchen kein eindeutiger Steuersatz gegeben ist. Zu nennen sind beispielsweise

- das Gastgewerbe, wo bestimmte Leistungsarten (z. B. Verzehr außer Haus, Verkauf über die Straße, Beherbergung) mit dem ermäßigten Mehrwertsteuersatz belegt sind,
- der Lebensmitteleinzelhandel, bei dem eigentlich der ermäßigte Mehrwertsteuersatz dominiert, bestimmte Waren, z. B. aus dem Bereich Genussmittel, aber mit 19 % besteuert werden,
- Verkehrsleistungen vor Ort, welche einerseits von öffentlichen Verkehrsbetrieben (ermäßigter Steuersatz) und andererseits auch von privaten Unternehmen angeboten werden, oder
- Eintrittsgebühren für Theateraufführungen, Konzerte, Museen etc., bei denen – je nach Träger der Einrichtung – unterschiedliche Mehrwertsteuersätze zur Anwendung kommen.

Zur Bestimmung der für die einzelnen Ausgabenarten jeweils zutreffenden Mehrwertsteuersätze werden auch Erfahrungswerte des dwif aus zahlreichen Untersuchungen zum spezifischen Ausgabeverhalten nach unterschiedlichen Umsatz- bzw. Leistungsbereichen herangezogen. Dadurch können innerhalb der einzelnen Ausgabearten Gewichtungen der relevanten Mehrwertsteuersätze zueinander vorgenommen werden. So wird für jede Ausgabenart ein individueller durchschnittlicher Mehrwertsteuersatz ermittelt und für die Berechnungen verwendet. Je nach Zusammensetzung der Umsätze wird demnach – wie die nachfolgende Tabelle verdeutlicht – für die Rückrechnung ein ganz spezifischer Mehrwertsteuersatz verwendet. Die Berechnung erfolgt für jedes einzelne Bundesland und für Deutschland insgesamt.

Differenzierung der Nettoumsätze nach Bundesländern

Für die einzelnen Bundesländer ergeben sich folgende Nettoumsätze. Diese stellen den Ausgangswert für die Ableitung der Einkommens- und Beschäftigungseffekte dar:

Tabelle 39: Nettoumsätze durch Tagesreisen nach Bundesländern und Ausgabenarten
– gerundete Werte in Mio. € –

Bundesland	Brutto- und Nettoumsätze nach Bundesländern		
	Bruttoumsatz in Mio. Euro	Ø Mehrwert- steuersatz in %	Nettoumsatz in Mio. Euro
Baden-Württemberg	9.802,3	14,81	8.538,0
Bayern	13.082,2	14,81	11.394,9
Berlin	3.382,4	14,32	2.958,8
Brandenburg	2.232,0	14,55	1.948,5
Bremen	1.244,6	15,04	1.081,8
Hamburg	3.301,5	14,80	2.875,9
Hessen	6.441,9	15,03	5.599,9
Mecklenburg-Vorpommern	1.652,5	14,91	1.438,1
Niedersachsen	6.857,6	14,89	5.968,9
Nordrhein-Westfalen	16.338,9	14,85	14.225,9
Rheinland-Pfalz	4.399,0	15,12	3.821,2
Saarland	772,8	15,33	670,1
Sachsen	3.989,8	14,63	3.480,5
Sachsen-Anhalt	1.396,2	15,02	1.213,9
Schleswig-Holstein	2.605,3	14,88	2.267,9
Thüringen	1.495,5	14,94	1.301,1
Deutschland insgesamt	78.994,4	14,84	68.785,6

Quelle: dwif 2013; rundungsbedingte Abweichungen sind möglich.

Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass die Übertragung dieser durchschnittlichen Mehrwertsteuersätze für die Bundesländer auf kleinräumige Gebietseinheiten nicht zulässig ist, da sich die Ausgabenstrukturen und damit auch die anzuwendenden Steuersätze regional zum Teil sehr stark unterscheiden.

3. Berechnung der Einkommenseffekte

3.1 Definitorische Grundlagen und Vorgehensweise bei der Berechnung

Abgrenzung im Sinne der „Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung“

Die vorliegende Grundlagenuntersuchung liefert die Basis für die Berechnungen zum ökonomischen Stellenwert des Tagesreiseverkehrs. Das wirtschaftliche Geschehen in der Bundesrepublik Deutschland wird mithilfe der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung dokumentiert (vgl. Tabelle 40). Der Produktionswert **gibt den „Wert der von inländischen Wirtschaftseinheiten getätigten Verkäufe von Gütern (Waren und Dienstleistungen) aus eigener Produktion an andere (in- und ausländische) Wirtschaftseinheiten, ohne Gütersteuern, aber zuzüglich der produzierten und noch nicht verkauften Waren sowie bei Unternehmen auch zuzüglich der selbst erstellten Anlagen“**⁴¹ an. Nach Abzug der Vorleistungen vom Produktionswert ergibt sich die Bruttowertschöpfung. Zieht man von dieser die Abschreibungen ab, resultiert die Nettowertschöpfung daraus.

„Das Bruttonationaleinkommen (früher Bruttosozialprodukt) gilt als die umfassendste Größe für die Einkommen der Inländer. Das Bruttonationaleinkommen umfasst im Gegensatz zum Nettonationaleinkommen zu Marktpreisen (= Primäreinkommen der Volkswirtschaft) auch die gesamtwirtschaftlichen Abschreibungen. Das Primäreinkommen beinhaltet nicht nur die Erwerbs-⁴² und Vermögenseinkommen, sondern auch die vom Staat empfangenen Produktions- und Importabgaben abzüglich der vom Staat geleisteten Subventionen (Nettoproduktionsabgaben), die zu den staatlichen und damit den gesamtwirtschaftlichen Primäreinkommen zählen. Werden nur die Erwerbs- und Vermögenseinkommen ohne ‚Produktions- und Importabgaben abzüglich Subventionen‘ nachgewiesen, entspricht dies dem Nettonationaleinkommen zu Faktorkosten (Volkseinkommen).“⁴³

Der Rechenweg vom Produktionswert zur Nettowertschöpfung bzw. zum Volkseinkommen lässt sich folgendermaßen beschreiben:

⁴¹ Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch Deutschland 2012, Wiesbaden 2012.

⁴² Das Erwerbseinkommen beinhaltet sowohl die von Inländern empfangenen Arbeitnehmerentgelte als auch die Unternehmenseinkommen.

⁴³ Vgl. hierzu die Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder, Statistische Ämter der Länder; Entstehung, Verteilung und Verwendung des Bruttoinlandsprodukts in den Ländern der Bundesrepublik Deutschland 1991–2012, Reihe 1, Länderergebnisse Band 5, Stuttgart 2013.

Tabelle 40: **Begrifflichkeiten aus der „Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung“**

Produktionswert - Vorleistung = Bruttowertschöpfung - Abschreibung = Nettowertschöpfung	Bruttowertschöpfung + Nettogütersteuern = Bruttoinlandsprodukt + Saldo der Primäreinkommen aus der übrigen Welt = Bruttonationaleinkommen (früher Bruttosozialprodukt) - Abschreibung = Nettonationaleinkommen zu Marktpreisen (\triangleq Primäreinkommen der Volkswirtschaft) - Produktions- und Importabgaben abzüglich Subventionen = Volkseinkommen (\triangleq Nettonationaleinkommen zu Faktorkosten)

Quelle: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch 2012 für die Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden 2012.

Als Bezugsgröße für die nachfolgenden Berechnungen zum Einkommensbeitrag der Tagesreisen kommen im Prinzip das Volkseinkommen und die Nettowertschöpfung in Frage, da sie am ehesten als entsprechendes Pendant zur ermittelten Wertschöpfung (Löhne, Gehälter und Gewinne) durch Tagesreisen anzusehen sind. Beide Kenngrößen liegen in ihrer Größenordnung sehr nahe zusammen. Die Nettowertschöpfung wird seitens des Statistischen Bundesamtes nicht auf Ebene der Bundesländer ausgewiesen, so dass bei der Berechnung des relativen Einkommensbeitrages durch den Tagesreiseverkehr das Volkseinkommen als geeigneter Bezugswert herangezogen wird. Damit ist auch die Kontinuität im Vergleich mit den früheren Grundlagenuntersuchungen zu den Ausgaben der Tages- und Übernachtungsgäste, bei denen es sich um nachfrageseitige Zielgebietsanalysen handelt, gewährleistet. Darüber hinaus dienen die in dieser Studie ausgewiesenen Ergebnisse für kleinräumigere Untersuchungen als Referenzwerte, um die relative Bedeutung des Tourismus innerhalb der Gesamtwirtschaft im Vergleich zum Bundes- bzw. Landesdurchschnitt darstellen zu können.

Die dargestellten Ergebnisse zur wirtschaftlichen Bedeutung der Tagesreisen der Deutschen bilden eine wichtige Grundlage für die Ermittlung der volkswirtschaftlichen Effekte des Tourismus in Deutschland (Tourismus-Satellitenkonto), da der Tagesreisemarkt in keiner anderen Untersuchung entsprechend detailliert analysiert wird. Allerdings unterscheidet sich das methodische Vorgehen bei der Erstellung des Tourismus-Satellitenkontos von den nachfolgenden Berechnungen. Beispielsweise werden im Rahmen des Tourismus-Satellitenkontos auch die Umsätze durch Incoming-Tagesreisen, die bei Outgoing-Tagesreisen im Inland verbleibenden Umsätze, die induzierten Effekte und zum Teil auch die Ausgaben für die Reisevor- und -nachbereitung in ihrer Bedeutung eingeschätzt. Beim Tourismus-Satellitenkonto werden die vorhandenen Daten zur Nach-

frageseite aufgegriffen und mit einer umfassenden Erhebung des touristischen Angebotes reflektiert. Die Gesamteffekte durch Tages- und Übernachtungsreisen werden dann – entsprechend der international geltenden Methodik zum Tourismus-Satellitenkonto – letztendlich der Bruttowertschöpfung gegenübergestellt. Ziel ist es dabei, die Verflechtungen der Tourismusbranche mit der übrigen Wirtschaft genauer zu erfassen.

Ermittlung der Wertschöpfungsquoten

Die Wertschöpfungsquoten können aus branchenspezifischen Betriebsvergleichen abgeleitet werden. Sie ergeben sich aus den Kosten- und Ertragsstrukturen der Leistungsträger und beschreiben die Anteile am Nettoumsatz, welche unmittelbar

- für Löhne bzw. Gehälter an die Mitarbeiter – also für Personalkosten – aufgewendet werden und
- zu Gewinnen führen, die bei den Inhabern der Betriebe einkommenswirksam werden.

Den verbleibenden Rest des Nettoumsatzes, der nicht zu Einkommen wird, geben die Unternehmer für den Bezug von Vorleistungen aus. Zu diesen Vorleistungen zählen beispielsweise, neben dem Warenaufwand, den Energiekosten, den Instandhaltungen, den Fremdkapitalzinsen, dem Miet- und Pachtaufwand sowie den sonstigen Betriebs- und Verwaltungsaufwendungen (z. B. Gebühren, Abgaben, Versicherungen, Steuern, Fuhrpark, Bürobedarf, Reinigung, Telekommunikation, Werbung, Rechts-/Steuerberatung), auch die Abschreibungen. Aus den gesamten Vorleistungen können dann die indirekten Einkommenswirkungen der 2. Umsatzstufe abgeleitet werden.

Für die Ermittlung der individuellen Wertschöpfungsquoten wurden unterschiedliche Quellen herangezogen. Zu nennen sind beispielsweise die vorhandenen Betriebsvergleiche für das Gastgewerbe⁴⁴ oder den Einzelhandel⁴⁵, die in der amtlichen Statistik⁴⁶ ausgewiesenen Kostenstrukturen für verschiedene Wirtschaftszweige sowie einzelbetriebliche Detailerhebungen für ausgewählte Verkehrsleistungen bzw. Infrastruktureinrichtungen⁴⁷. Darüber hinaus sind insbesondere auch die EBIL-Daten (elektronische Bilanzanalysen) der Kreditnehmer bei den Sparkassen zu nennen, die im Rahmen des Sparkassen-Tourismusbarometers für Deutschland ausgewertet werden konnten.⁴⁸

Die durchgeführten Detailanalysen zur Ermittlung der Wertschöpfungsquoten haben gezeigt, dass diese sehr branchenabhängig sind und selbst innerhalb der einzelnen Kategorien stark schwanken. Die Bandbreite reicht z. B.

⁴⁴ Vgl. dwif (Hrsg.): Hotelbetriebsvergleich, Sonderreihe Nr. 76, München 2010, oder dwif (Hrsg.) Betriebsvergleich für die Hotellerie und Gastronomie in Bayern, Sonderreihe Nr. 75, München 2010, sowie die Studien des DEHOGA.

⁴⁵ Vgl. beispielsweise die Erhebungen des Instituts für Handelsforschung an der Universität in Köln.

⁴⁶ Vgl. hierzu die Ausführungen und Erläuterungen des Statistischen Bundesamtes (Hrsg.): verschiedene Publikationen, Wiesbaden 2013.

⁴⁷ So hat das dwif beispielsweise (nicht nur im Rahmen von Bedarfsanalysen für bestimmte Freizeiteinrichtungen) bereits zahlreiche Kostenstrukturanalysen für unterschiedliche Einrichtungen durchgeführt (z. B. Erlebnisbäder, Freizeitparks, Museen, Busunternehmen, Bergbahnen).

⁴⁸ Vgl. hierzu u.a. die anonymisierten Auswertungen im Rahmen der Studie des Deutschen Sparkassen- und Giroverbandes (Hrsg.): Sparkassen-Tourismusbarometer Deutschland.

- im Gastgewerbe von rund 20 % bei Imbissbetrieben bis über 60 % in manchen Kurklimen oder bei Privatvermietern,
- im Einzelhandel von rund 10 % im Lebensmitteleinzelhandel bis über 30 % in hochwertigen Einzelhandelssegmenten und
- im Dienstleistungsbereich von rund 30 % in einzelnen Sparten im Bereich Verkehr/Transport bis zum Teil über 70 % bei Therapieeinrichtungen oder einzelnen Tourist-Informationen.

Im Vergleich zur früheren Grundlagenuntersuchungen zu den Tagesreisen der Deutschen ist festzustellen, dass die durchschnittlichen Wertschöpfungsquoten tendenziell deutlich zurückgegangen sind. Verantwortlich hierfür ist unter anderem die Auslagerung von betrieblichen Leistungen („**Outsourcing**“). Es handelt sich dabei um an Fremdfirmen vergebene Leistungen, welche zuvor von den Mitarbeitern des eigenen Betriebes erbracht wurden. Das mögliche Spektrum für die Vergabe von Leistungen an Fremdfirmen ist vielfältig (z. B. Wäschereinigung, Gebäudereinigung, Zimmerreinigung, Lohnbuchhaltung/Rechnungswesen, Controlling, Werbung/Verkaufsförderung, Spülküche, vorgefertigte Gerichte (Convenience), Serviceleistungen etc.). Durch die im Vergleich zur letzten Untersuchung aus dem Jahr 2004 gesunkenen Wertschöpfungsquoten im Rahmen der 1. Umsatzstufe erhöht sich der Stellenwert der 2. Umsatzstufe, da mehr Vorleistungen in Anspruch genommen werden.

Bei den Berechnungen wurden für jede Ausgabenart individuelle Wertschöpfungsquoten angesetzt. Je nach Ausgabenstruktur ergibt sich für jede Untersuchungseinheit eine individuell ermittelte durchschnittliche Wertschöpfungsquote.

3.2 Direkte Einkommenswirkungen (1. Umsatzstufe)

Berechnungsweg

Die 1. Umsatzstufe berücksichtigt alle Einkommenswirkungen, die von den Ausgaben der Tagesgäste direkt ausgehen. Wegen der enormen branchenspezifischen Unterschiede bei den Wertschöpfungsquoten werden die Einkommenswirkungen für alle Ausgabenarten separat ermittelt. Je nach profitierender Branche wird eine spezifische Wertschöpfungsquote angesetzt. Die Summe der Einkommenswirkungen dividiert durch die Nettoumsätze insgesamt ergibt schließlich die durchschnittliche Wertschöpfungsquote. Die Einkommenswirkungen der 1. Umsatzstufe lassen sich also wie folgt ermitteln:

$$\text{Nettoumsatz} \times \text{Wertschöpfungsquote} = \text{Einkommenswirkungen 1. Umsatzstufe}$$

Die Wertschöpfungsquoten wurden dabei für alle Regionen separat ermittelt, sodass sich individuelle Werte ergeben. Eine Übertragung allgemeiner bzw. durchschnittlicher Wertschöpfungsquoten auf einzelne Reisegebiete oder Kommunen würde der Individualität der Zielgebiete nicht gerecht werden.

Einkommenswirkungen der 1. Umsatzstufe absolut

Die durchschnittliche Wertschöpfungsquote auf der 1. Umsatzstufe liegt bundesweit bei rund 29,6 %. Dabei ist nochmals darauf hinzuweisen, dass die Wertschöpfungsquoten innerhalb der einzelnen Ausgabenparten stark variieren. Bei der Berechnung der spezifischen Durchschnittswerte wurden die Ergebnisse aus zahlreichen Untersuchungen des dwif sowie aus anderen Statistiken herangezogen. Setzt man den genannten Wert in Relation zum Nettoumsatz, der durch die Ausgaben der Tagesreisenden am Zielort bewirkt wird, ergibt sich das touristisch relevante Einkommen der 1. Umsatzstufe durch die Tagesreisen der Deutschen im Inland in Höhe von 20.365,6 Mio. €.

Auf Ebene der Bundesländer ergeben sich bezüglich der anzusetzenden Wertschöpfungsquote deutliche Unterschiede, je nach der relativen Bedeutung der einzelnen Umsatzträger. Die Schwankungen reichen von durchschnittlich 27,3 % im Saarland bis zu 31,1 % in Brandenburg. Unterdurchschnittliche Wertschöpfungsquoten deuten im Prinzip auf vergleichsweise hohe Umsatzanteile im Einzelhandel hin, da in dieser Branche deutlich geringere Anteile des Nettoumsatzes zu Einkommen werden. Überdurchschnittlichen Wertschöpfungsquoten sind demgegenüber auf einen hohen Anteil für Ausgaben in der Gastronomie bzw. für sonstige Dienstleistungen zurückzuführen. Im Einzelnen ergibt sich folgende Verteilung:

Tabelle 41: Direkte Einkommenswirkungen nach Bundesländern (1. Umsatzstufe)

Bundesland	Einkommenswirkungen der 1. Umsatzstufe nach Bundesländern		
	Nettoumsatz in Mio. Euro	Wertschöpfungs- quote in %	Einkommen 1. Umsatzstufe in Mio. Euro
Baden-Württemberg	8.538,0	29,74	2.539,4
Bayern	11.394,9	29,66	3.379,3
Berlin	2.958,8	29,78	881,2
Brandenburg	1.948,5	31,11	606,2
Bremen	1.081,8	30,70	332,1
Hamburg	2.875,9	29,77	856,2
Hessen	5.599,9	29,24	1.637,3
Mecklenburg-Vorpommern	1.438,1	30,05	432,1
Niedersachsen	5.968,9	29,34	1.751,5
Nordrhein-Westfalen	14.225,9	29,08	4.137,5
Rheinland-Pfalz	3.821,2	29,59	1.130,8
Saarland	670,1	27,27	182,7
Sachsen	3.480,5	31,02	1.079,7
Sachsen-Anhalt	1.213,9	29,65	359,9
Schleswig-Holstein	2.267,9	29,62	671,8
Thüringen	1.301,1	29,80	387,8
Deutschland insgesamt	68.785,6	29,61	20.365,6

Quelle: dwif 2013; rundungsbedingte Abweichungen sind möglich.

3.3 Indirekte Einkommenswirkungen (2. Umsatzstufe)

Berechnungsweg

Auf der 2. Umsatzstufe finden Einkommenswirkungen Berücksichtigung, die sich aus den Vorleistungsverflechtungen ergeben. Dieser Leistungsaustausch findet zwischen den Erbringern der direkt an die Gäste gerichteten Leistungen und einer großen Zahl von „Lieferanten“ statt, die

- in der Regel keinen direkten Kontakt zum Gast haben,
- ihren Firmensitz nicht unbedingt in den Zielorten der Tagesreisen haben und
- den unterschiedlichsten Branchen angehören wie beispielsweise der Landwirtschaft als Zulieferer für Gastronomie oder Einzelhandel, dem Handwerk (z. B. Goldschmiede), dem produzierenden Gewerbe (z. B. Schuhe, Textilien), dem Groß- und Einzelhandel (z. B. im Rahmen des Einkaufs von Verbrauchsgütern, Ausrüstungsgegenständen, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen) sowie weiteren Dienstleistungsbranchen (z. B. Müllabfuhr).

Für Vorleistungen wird von den Leistungsträgern auf der 1. Umsatzstufe der gesamte Restbetrag des Nettoumsatzes ausgegeben, der nicht direkt zu Einkommen wird. Diese Zulieferungen sind notwendig, um die touristische Dienstleistungsbereitschaft aufrechterhalten zu können. Wie bei der 1. Umsatzstufe wird auch hier nur ein Teil der Umsätze zu Löhnen, Gehältern und Gewinnen.

Die Einkommenswirkungen im Rahmen der 2. Umsatzstufe lassen sich rein rechnerisch folgendermaßen ermitteln:

$$\begin{aligned} &(\text{Nettoumsatz} - \text{Einkommen der 1. Umsatzstufe}) \times \text{Wertschöpfungsquote 2. Umsatzstufe} \\ &= \text{Einkommen der 2. Umsatzstufe} \end{aligned}$$

Im Rahmen der Vorleistungslieferungen werden Güter, Waren und Dienstleistungen eingekauft, die zur Erbringung der betrieblichen Leistungen notwendig sind. Hierzu zählen die unterschiedlichsten Leistungen:

- Lieferung von Waren (z. B. Brötchenlieferung des Bäckers an die Gastwirtschaft, Fleischlieferung des Metzgers an das Restaurant, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe vom Handel, Stromlieferung des Energieerzeugers, Wasserlieferung des Wasserversorgers).
- Bereitstellung von Dienstleistungen (z. B. Prospektgestaltung durch die Werbeagentur, Steuerberatung durch den Steuerberater, Kreditbereitstellung durch die Sparkassen und Banken, Versicherungen).
- Reparaturen, Instandhaltung und Ersatzinvestitionen zur Substanzerhaltung (z. B. Bauunternehmen, Handwerker).

Diese breite Palette der von den Tagesgästen indirekt profitierenden Branchen verdeutlicht den Querschnittscharakter der Tourismuswirtschaft.

Einkommenswirkungen der 2. Umsatzstufe absolut

Die Wertschöpfungsquoten auf der 2. Umsatzstufe sind im Detail nicht nachzuvollziehen. Hier müssten Kostenstrukturanalysen bei einer Vielzahl von Zulieferbetrieben durchgeführt werden, die sehr zeit- und kostenintensiv wären. Als Alternative dazu wurden Erfahrungswerte aus verschiedenen Detailerhebungen herangezogen. So sind beispielsweise die Vorleistungsverflechtungen bei den Betrieben des Gastgewerbes durch die Existenz von Betriebsvergleichen weitgehend bekannt. Für andere Wirtschaftszweige wurden ebenso Richtwerte zusammengetragen. Auf dieser Basis wurde für die Vorleistungen insgesamt eine pauschale Wertschöpfungsquote von näherungsweise 30 % ermittelt und den weiteren Berechnungen zugrunde gelegt. Damit ergibt sich für die 2. Umsatzstufe eine Wertschöpfungsquote, die in etwa der gleichen Größenordnung wie bei der 1. Umsatzstufe liegt.

Die bundesweiten Einkommenswirkungen der 2. Umsatzstufe, die aus indirekten Umsätzen in Höhe von rund 48.420 Mio. € ausgelöst werden und den Lieferanten von Waren, Gütern und Dienstleistungen (2. Umsatzstufe) zufließen, belaufen sich im Erhebungszeitraum auf insgesamt 14.526 Mio. €. Die Bandbreite reicht von unter 150 Mio. € im Saarland bis über 3 Mrd. € in Nordrhein-Westfalen. Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass Zulieferbetriebe ihren Firmensitz in anderen Bundesländern bzw. sogar im Ausland haben können und die Umsätze und Einkommen demzufolge eigentlich beim Ziel-Bundesland in Abzug gebracht werden müssten. Derartige Verflechtungen können ohne umfangreiche Detailerhebungen nicht ermittelt werden. Deshalb wird davon ausgegangen, dass sich Zu- und Abflüsse gegenseitig ausgleichen, was auf Ebene der Bundesländer eine durchaus vertretbare Annahme darstellt. Für die einzelnen Bundesländer lassen sich folgende Ergebnisse ausweisen:

Tabelle 42: Indirekte Einkommenswirkungen nach Bundesländern (2. Umsatzstufe)

Bundesland	Einkommenswirkungen der 2. Umsatzstufe nach Bundesländern		
	Vorleistungen in Mio. Euro	Wertschöpfungs- quote in %	Einkommen 2. Umsatzstufe in Mio. Euro
Baden-Württemberg	5.998,6	30,0	1.799,6
Bayern	8.015,7	30,0	2.404,7
Berlin	2.077,6	30,0	623,3
Brandenburg	1.342,3	30,0	402,7
Bremen	749,7	30,0	224,9
Hamburg	2.019,7	30,0	605,9
Hessen	3.962,6	30,0	1.188,8
Mecklenburg-Vorpommern	1.006,0	30,0	301,8
Niedersachsen	4.217,4	30,0	1.265,2
Nordrhein-Westfalen	10.088,4	30,0	3.026,5
Rheinland-Pfalz	2.690,4	30,0	807,1
Saarland	487,3	30,0	146,2
Sachsen	2.400,8	30,0	720,2
Sachsen-Anhalt	854,0	30,0	256,2
Schleswig-Holstein	1.596,1	30,0	478,8
Thüringen	913,3	30,0	274,0
Deutschland insgesamt	48.420,0	30,0	14.526,0

Quelle: dwif 2013; rundungsbedingte Abweichungen sind möglich.

3.4 Einkommenswirkungen insgesamt

Berechnungsweg

Aus der Addition der Einkommenswirkungen der 1. und der 2. Umsatzstufe ergibt sich der absolute Einkommensbeitrag durch die Tagesreisen der Deutschen im Inland.

$$\begin{aligned} &\text{Einkommen 1. Umsatzstufe} + \text{Einkommen 2. Umsatzstufe} \\ &= \text{Gesamteinkommen} \end{aligned}$$

Einkommenswirkungen 1. und 2. Umsatzstufe absolut

Insgesamt resultieren aus dem Tagesreiseverkehr in Deutschland Einkommen in Höhe von **nahezu 35 Mrd. €**. Diese Effekte sind in Nordrhein-Westfalen mit Abstand am größten (7.164,0 Mio. €) und im Saarland am niedrigsten (328,9 Mio. €). **Von den Einkommenswirkungen** entfallen rund 58,4 % auf die 1. Umsatzstufe und etwa 41,6 % auf die 2. Umsatzstufe.

Die Einkommenseffekte insgesamt setzen sich auf Ebene der Bundesländer wie folgt zusammen:

Tabelle 43: Einkommenswirkungen durch Tagesreisen in Deutschland insgesamt nach Bundesländern

Bundesland	Einkommenswirkungen der 1. und 2. Umsatzstufe nach Bundesländern		
	Einkommen 1. Umsatzstufe in Mio. Euro	Einkommen 2. Umsatzstufe in Mio. Euro	Einkommen insgesamt in Mio. Euro
Baden-Württemberg	2.539,4	1.799,6	4.339,0
Bayern	3.379,3	2.404,7	5.784,0
Berlin	881,2	623,3	1.504,5
Brandenburg	606,2	402,7	1.008,9
Bremen	332,1	224,9	557,0
Hamburg	856,2	605,9	1.462,1
Hessen	1.637,3	1.188,8	2.826,1
Mecklenburg-Vorpommern	432,1	301,8	733,9
Niedersachsen	1.751,5	1.265,2	3.016,7
Nordrhein-Westfalen	4.137,5	3.026,5	7.164,0
Rheinland-Pfalz	1.130,8	807,1	1.937,9
Saarland	182,7	146,2	328,9
Sachsen	1.079,7	720,2	1.799,9
Sachsen-Anhalt	359,9	256,2	616,1
Schleswig-Holstein	671,8	478,8	1.150,6
Thüringen	387,8	274,0	661,8
Deutschland insgesamt	20.365,6	14.526,0	34.891,6

Quelle: dwif 2013; rundungsbedingte Abweichungen sind möglich.

3.5 Beitrag des Tagesreiseverkehrs zur Entstehung des Volkseinkommens

Berechnungsweg

Der relative Einkommensbeitrag durch Tagesgäste lässt sich aus der Gegenüberstellung der Einkommenswirkungen aus der 1. und der 2. Umsatzstufe mit dem gesamten Volkseinkommen ermitteln:

$$\begin{aligned} & (\text{Einkommen 1. Umsatzstufe} + \text{Einkommen 2. Umsatzstufe}) \times 100 \\ & \quad : \text{Volkseinkommen insgesamt} \\ & = \text{Beitrag des Tagesreiseverkehrs zum Volkseinkommen in \%} \end{aligned}$$

Beitrag der Tagesreisenden zum Volkseinkommen absolut und relativ

Bei der „Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung“ der Länder wird von den zuständigen Statistischen Ämtern das Volkseinkommen für Deutschland mit 1.984,6 Mrd. € angegeben⁴⁹. Die aktuellsten vorliegenden Daten beziehen sich auf das Jahr 2011. Die Einkommen durch Tagesgäste in Höhe von rund 34,9 Mrd. € entsprechen einem relativen Beitrag des Tagesreiseverkehrs zur Entstehung des gesamten Volkseinkommens in der Bundesrepublik Deutschland von knapp 1,8 %. Dies zeigt folgende Rechnung:

$$\begin{aligned} & 34,9 \text{ Mrd. € Einkommen durch Tagesgäste (1. und 2. Umsatzstufe)} \times 100 \\ & \quad : \\ & 1.984,6 \text{ Mrd. € Volkseinkommen insgesamt} \\ & = \\ & 1,8 \% \end{aligned}$$

Das Volkseinkommen wird auch für die einzelnen Bundesländer ausgewiesen und ist in der nachfolgenden Tabelle in absoluten Zahlen dokumentiert. Die Bandbreite der relativen Einkommensbeiträge durch Tagesgäste reicht von Baden-Württemberg mit 1,6 % bis gut 3,5 % in Bremen. Anteilswerte von über 2 % erreichen nur die Stadtstaaten sowie die Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Brandenburg.

Dabei wirken sich ganz generell zwei Aspekte auf die Höhe des Einkommensbeitrages aus:

- Die Höhe der aus dem Tagesreiseverkehr resultierenden absoluten Einkommen steht in direkter Relation zur Einwohnerzahl im jeweiligen Bundesland. So ist es folgerichtig, dass auf Grund der Einwohnerstärke des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen und des damit einhergehenden hohen Tagesreiseaufkommens, dort auch am meisten Einkommen durch Tagesgäste generiert wird.
- Die Höhe des Volkseinkommens pro Kopf der Bevölkerung nimmt Einfluss auf die relative Bedeutung des Tagesreiseverkehrs. Tendenziell ist der relative Beitrag durch Tagesreisen in jenen Bundesländern höher, in denen das Pro-Kopf-Einkommen relativ niedrig ist.

⁴⁹ Vgl. hierzu die aktuellen Informationen des Statistischen Bundesamtes.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass der Tagesreiseverkehr für alle Bundesländer ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor ist und einen enorm wichtigen Beitrag für eine gleichmäßig über das Jahr verteilte Auslastung der bereitgehaltenen Infrastruktureinrichtungen leistet. Differenziert nach Bundesländern wurden folgende relativen und absoluten Einkommenseffekte berechnet:

Tabelle 44: Beitrag des Tagesreiseverkehrs zum Volkseinkommen nach Bundesländern

Bundesland	Beitrag der Tagesreisen zum Volkseinkommen in %		
	Einkommen aus Tagesreisen (1. und 2. Umsatzstufe) in Mio. Euro	Volkseinkommen insgesamt in Mio. Euro	Beitrag der Tagesreisen zum Volkseinkommen
Baden-Württemberg	4.339,0	297.646	1,46%
Bayern	5.784,0	356.813	1,62%
Berlin	1.504,5	67.964	2,21%
Brandenburg	1.008,9	47.728	2,11%
Bremen	557,0	15.868	3,51%
Hamburg	1.462,1	50.653	2,89%
Hessen	2.826,1	160.401	1,76%
Mecklenburg-Vorpommern	733,9	27.839	2,64%
Niedersachsen	3.016,7	179.579	1,68%
Nordrhein-Westfalen	7.164,0	437.705	1,64%
Rheinland-Pfalz	1.937,9	101.256	1,91%
Saarland	328,9	22.408	1,47%
Sachsen	1.799,9	72.868	2,47%
Sachsen-Anhalt	616,1	39.293	1,57%
Schleswig-Holstein	1.150,6	67.100	1,71%
Thüringen	661,8	39.500	1,68%
Deutschland insgesamt	34.891,6	1.984.620	1,76%

Quelle: dwif 2013; rundungsbedingte Abweichungen sind möglich.

Würden die aus dem Tagesreiseverkehr resultierenden Einkommenswirkungen nicht dem Volkseinkommen, sondern – analog den Berechnungen zum Tourismus-Satellitenkonto – der Bruttowertschöpfung gegenüber gestellt, müsste in die Einkommen aus Tagesreisen insbesondere auch die Höhe der Abschreibungen einbezogen werden. Nur dann wäre die Gegenüberstellung der zueinander in Beziehung gesetzten Werte auch weitgehend vergleichbar. Nennenswerte Abweichungen des relativen Beitrages durch Tagesreisen wären allerdings nicht zu erwarten, da davon

auszugehen ist, dass beide Bezugswerte in einer ähnlichen Größenordnung ansteigen und die Relation demnach weitgehend unverändert bleibt. Dabei wird unterstellt, dass sich Abschreibungen, Gütersteuern, Produktions- und Importabgaben abzüglich Subventionen sowie der Saldo der Primäreinkommen aus der übrigen Welt bei den für Tagesreisen relevanten Wirtschaftszweigen nicht wesentlich anders verhalten als bei den anderen Branchen. Detailliertere Analysen hierzu wurden im Rahmen der vorliegenden Untersuchung nicht vorgenommen.

Um jedoch eine Vergleichbarkeit der vorliegenden Ergebnisse mit früheren Grundlagenuntersuchungen zu den Ausgaben der Tagesgäste zu gewährleisten, wurde auch in dieser Studie bei der Berechnung des relativen Einkommensbeitrages durch den Tagesreiseverkehr das Volkseinkommen als Bezugswert verwendet.

4. Ökonomische Effekte durch Fahrtkosten zwischen Quell- und Zielgebiet

4.1 Allgemeine Erläuterungen

Vorbemerkungen

Die Reisekosten für den Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet sind unzweifelhaft dem Tourismus zuzurechnen. Dies geht klar aus der anfangs beschriebenen Definition hervor. Bereits in der Grundlagenstudie zu den Ausgaben der Übernachtungsgäste in Deutschland konnte der große Stellenwert der Verkehrsleistungen aufgezeigt werden. So erreichen die Fahrtkosten von Übernachtungsgästen für Hin- und Rückreise einen Anteil von mehr als 31 % der Bruttoumsätze am Aufenthaltsort.⁵⁰ Es ist davon auszugehen, dass – alleine wegen des längeren Aufenthaltes in den Zielgebieten – die Fahrtkosten bei Reisen mit Übernachtung im Vergleich zu den Tagesreisenden eine geringere Rolle spielen.

Nicht nur die Verkehrsträger (z. B. Eisenbahn, Bedarfs- und Gelegenheitsbusverkehr, Luftverkehr, ÖPNV) profitieren davon, sondern auch zahlreiche andere Branchen, wie beispielsweise die Automobilindustrie und ihre Zulieferer, der Kfz-Handel, die Mineralölindustrie, der Fahrzeugbau, die Versicherungsgesellschaften, die Tank- und Servicestationen oder auch die öffentliche Hand (z. B. Steueranteile, Gebühren, Abgaben).

Verzicht auf Regionalisierung der Ergebnisse

Der Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet ist also ein beachtlicher Wirtschaftsfaktor, der allerdings nicht auf Bundesländer- oder gar Reisegebietsebene dargestellt werden kann, sondern nur global für das gesamte Bundesgebiet. Eine Zuordnung der Reisekosten zu den einzelnen Zielgebieten ist nicht möglich, da nicht immer klar ist,

- an welchem Ort die entstehenden Umsätze verbucht werden (z. B. Sitz der Hauptverwaltung der Verkehrsunternehmen, der Mineralölgesellschaften, der Versicherungen),
- zu welchen Anteilen die Leistungen auf einzelne Bereiche entfallen und

⁵⁰ Vgl. dwif (Hrsg.): Ausgaben der Übernachtungsgäste in Deutschland, Schriftenreihe Nr. 53, München 2010.

- wo die Ausgaben für die Fahrt getätigt werden (z. B. Standort des Fahrkartenschalters, der Tankstelle, des Trägers der Kfz-Versicherung, Reparaturwerkstätte etc.).

Darüber hinaus ist in den Reisekosten ein hoher Anteil an Bundessteuern enthalten (z. B. Mineralölsteuer, Kfz-Steuer), die keiner Region zugerechnet werden können. Vor diesem Hintergrund ist auch eine anteilige Umverteilung der gesamten Fahrtkosten auf Ebene der Bundesländer problematisch (z. B. entsprechend den Umsätzen am Aufenthaltsort). Die wirtschaftlichen Effekte durch anfallende Reisekosten werden deshalb nur für die Bundesrepublik Deutschland insgesamt ausgewiesen.

4.2 Berechnung der Reisekosten für Hin- und Rückreise

Die Reisekosten wurden, in Abhängigkeit vom jeweiligen Verkehrsträger, unterschiedlich erhoben (z. B. gefahrene Kilometer bei Reisen mit dem Pkw, Ticketkosten bei anderen Verkehrsträgern). Grundlage für die Berechnung der durchschnittlichen Kosten für Hin- und Rückreise ist eine Differenzierung der Tagesreisen nach der Art des genutzten Verkehrsmittels.

4.2.1 Nutzung kostenpflichtiger Verkehrsmittel (ohne Pkw)

Hintergrundinformationen zu den Ticketkosten in Abhängigkeit vom Verkehrsmittel
Bei der Berechnung der Reisekosten sind insbesondere drei Aspekte zu berücksichtigen, die im Rahmen der Erhebungen mit abgefragt wurden. Dies sind

- die Art des genutzten Verkehrsmittels,
- die Höhe der Ausgaben für die Hin- und Rückreise sowie
- die Reisegruppengröße.

Durch die konkrete Abfrage der Ticketkosten lassen sich die Umsätze bei den Verkehrsträgern relativ genau quantifizieren. Die durchschnittlichen Reisekosten unterscheiden sich in Abhängigkeit vom gewählten Verkehrsträger. Bei Flugreisen schlagen verständlicherweise die mit Abstand höchsten Reisekosten zu Buche. Die durchschnittlichen Fahrtkosten für die Hin- und Rückreise wurden pro Tagesreisenden ermittelt.

Bei den Kosten für die Fahrt vom Wohnort zum Reiseziel sind die Ausgaben für den lokalen Transport vor Ort (z. B. ÖPNV, Bergbahn, Ausflugsschiffahrt, Taxi) nicht enthalten. Einbezogen werden aber

- sowohl die eindeutig definierten Ticketkosten für das kostenpflichtige Hauptreiseverkehrsmittel (z. B. Bahn, Bus, Flugzeug)
- als auch die Transferkosten zum bzw. vom Abfahrts-/Abflugort der Tagesreise (z. B. ÖPNV zum Busterminal, Taxi zum Bahnhof, Bahn zum Flughafen).

Die einzelnen kostenpflichtigen Verkehrsmittel (z. B. Bahn, Bus, ÖPNV) gehen entsprechend ihrer tatsächlichen Bedeutung in die Berechnung ein. So werden beispielsweise bei Fahrten mit dem

Fahrrad oder bei Ausflügen zu Fuß keine Fahrtkosten in Ansatz gebracht. Pauschalreisende wurden bei den Berechnungen nur einbezogen, wenn eine klare Trennung zwischen Fahrtkosten und anderen Ausgaben möglich war.

Umsätze durch Benutzung kostenpflichtiger Verkehrsmittel (ohne Pkw)

Zur Berechnung der Umsätze aus in Anspruch genommenen Verkehrsleistungen für den Transfer zwischen Quell- und Zielgebieten werden folgende Rahmendaten benötigt:

- Gesamtzahl der Tagesreisen zu inländischen Zielen: 2.844,8 Mio.
- Davon mit kostenpflichtigen Verkehrsmitteln (ohne Pkw, Motorrad, Reisemobil, Fahrrad, Inliner etc.) unterwegs: 23 %.
- Durchschnittliche Fahrt(Ticket-)kosten pro Tagesreisenden: 18,- €

Aus diesen Rahmendaten ergibt sich folgende Rechnung:

$$\begin{aligned} 2.844,8 \text{ Mio. Tagesreisen} &\times 23 \% \text{ Anteil kostenpflichtiger Verkehrsmittel (ohne Pkw etc.)} \\ &\times 18,00 \text{ € Fahrtkosten pro Reise und Kopf} \\ &= \mathbf{11,8 \text{ Mrd. € Fahrtkosten}} \end{aligned}$$

Insgesamt lassen also Fahrtkosten bei Benutzung kostenpflichtiger Verkehrsmittel in einer Größenordnung von rund 11,8 Mrd. € ableiten. Im Detail ist nicht feststellbar, wo diese Ausgaben zu Umsätzen führen. Es ist aber davon auszugehen, dass die Zielorte davon kaum profitieren.

4.2.2 Benutzung privater Verkehrsmittel wie Pkw, Motorrad, Reisemobil etc.

Generelle Problematik

Bei der Fahrtkostenberechnung von Reisen mit Pkw, Motorrad, Reisemobil etc. wird nicht auf die anfallenden Ausgaben zurückgegriffen. So stehen mögliche Tankkosten nicht unbedingt in direktem Zusammenhang mit den Ausgaben für die aktuelle Tagesreise, da sie beispielsweise am Wohnort anfallen, wenn vor bzw. nach der Reise getankt wird. In den meisten Fällen wird zudem für die Tagesreise deutlich weniger Sprit verbraucht als getankt wurde. Möglicherweise wird der Tankvorgang bei geringeren Benzinpreisen auch ins nahe gelegene Ausland verlagert (z. B. bei Aufenthalten in Grenzregionen). Neben den Betriebskosten selbst (z. B. Tanken, Reparaturen) fallen zusätzlich Aufwendungen für Versicherungen, Steuern, Abschreibungen etc. an, die in keinerlei direkten Bezug zur einzelnen Tagesreise stehen.

Berechnung der Umsätze

Damit die Gesamtheit dieser Kostenfaktoren berücksichtigt werden kann, wird der für Fahrten im Jahr 2012 steuerlich absetzbare Betrag in Ansatz gebracht. Dieses Vorgehen erscheint eher **konservativ, da die von den „Automobilclubs“ errechneten „durchschnittlichen Kosten pro gefahrenen Kilometer“ deutlich höher liegen.**

Die Berechnung der durchschnittlichen Fahrtkosten bei Tagesreisen mit dem Pkw etc. beruht demnach auf folgenden Parametern:

- Die Gesamtzahl der Tagesreisen zu inländischen Zielen lag bei 2.844,8 Mio. im Erhebungszeitraum über 12 Monate.
- Von diesen Tagesreisen wurden 79 % mit privaten Verkehrsmitteln wie Pkw, Motorrad, Reisemobil etc. unternommen.
- Kosten, die in Zusammenhang mit der Nutzung privater Kraftfahrzeuge stehen (z. B. anteiligen Anschaffungs-, Unterhalts- und Betriebskosten) wurden nicht abgefragt, da nicht abzuschätzen ist, welche Teile davon auf die aktuelle Tagesreise entfallen. Deshalb wird für die weiteren Berechnungen der steuerlich absetzbare Betrag in Höhe von derzeit **0,30 € pro** gefahrenen Kilometer herangezogen.
- Bei den relevanten Tagesreisen wurden im Durchschnitt etwa 140 km Wegstrecke für Hin- und Rückreise zurückgelegt.
- Die Fahrzeuge waren im Durchschnitt mit 2,5 Personen besetzt.

Die Fahrtkosten insgesamt lassen sich dann wie folgt bestimmen:

$$\begin{aligned}
 & (140 \text{ km} \times 0,30 \text{ €}) : 2,5 \text{ Personen} = 16,80 \text{ € pro Reise und Kopf} \\
 & \times 2.844,8 \text{ Mio. Tagesreisen} \times 79 \% \text{ Anteil privater Verkehrsmittel (Pkw etc.)} \\
 & = 37,8 \text{ Mrd. € Fahrtkosten}
 \end{aligned}$$

Bei Benützung privater Verkehrsmittel wie Pkw, Motorrad, Reisemobil etc. fallen dieser Berechnung zufolge Fahrtkosten in einer Größenordnung von insgesamt rund 37,8 Mrd. € an. Im Detail ist nicht feststellbar, wo diese Effekte im Einzelnen wirksam werden. Teile davon werden sicherlich am Wohnort der Tagesreisenden umsatzwirksam, so beispielsweise über Anschaffungs-, Wartungs- und auch Tankkosten. Aber auch entlang der Fahrstrecke, am Zielort und an anderen Orten (z. B. am Firmensitz der Versicherung) werden Umsätze generiert. Eine genaue räumliche Zuordnung ist demzufolge nicht möglich.

4.2.3 Umsätze aus Verkehrsleistungen insgesamt

Aus der Zusammenschau der Fahrtkosten für kostenpflichtige Verkehrsmittel (z. B. Bahn, Bus, ÖPNV, Flugzeug) und der Nutzung privater Verkehrsmittel wie Pkw, Motorrad, Reisemobil etc. ergeben sich **Umsätze aus Transportleistungen in Höhe von etwa 49,6 Mrd. €**. Bei jährlich 2.844,8 Mio. stattfindenden Tagesreisen zu inländischen Zielgebieten bedeutet dies durchschnittliche Ausgaben für die Fahrt zwischen Wohnort und Reiseziel (Hin- und Rückreise) über alle Verkehrsmittel in Höhe von **rund 17,40 €**. Es ergibt sich folgende Rechnung:

$$\begin{aligned}
 & 2.844,8 \text{ Mio. Tagesreisen} \times 17,40 \text{ € Fahrtkosten für Hin- und Rückreise} \\
 & = 49,6 \text{ Mrd. € Umsätze aus Transportleistungen}
 \end{aligned}$$

Die Fahrtkosten von Tagesgästen für Hin- und Rückreise erreichen damit einen Anteil von knapp 63 % der Bruttoumsätze am Aufenthaltsort. Diese Größenordnung verdeutlicht den hohen Stel-

lenwert der Umsätze durch Reisekosten und macht deutlich, dass der Tagesreiseverkehr auf zwei völlig verschiedenen Feldern als Umsatzgenerator wirkt.

- In den inländischen Zielen der Tagesreisenden werden Umsätze in einer Größenordnung von rund **79,0 Mrd. € bewirkt**.
- Bei öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln, Herstellern von touristisch nutzbaren Fahrzeugen aller Art und einer ganzen Reihe von Dienstleistern (z. B. Tankstellen, Versicherungen) werden Umsätze in einer Größenordnung von **49,6 Mrd. € generiert**, die allerdings über ganz Deutschland verteilt und daher nicht exakt lokalisierbar sind. Deshalb werden diese Effekte in ihrer Gesamtheit nur bundesweit ausgewiesen.

5. Ableitung von Beschäftigungseffekten durch den Tagesreiseverkehr

Ausgangsbasis für die Ableitung von Beschäftigungseffekten

Wegen der Vielzahl der von den Tagesreisenden profitierenden Branchen und den dort vorzufindenden sehr komplexen Strukturen, lässt sich eine verlässliche Zahl aller Arbeitsplätze, die von diesem Marktsegment abhängig sind, kaum ermitteln. Mehrere Gründe sind hierfür verantwortlich:

- Die Art der Beschäftigungsverhältnisse die durch die Tagesreisenden bei den profitierenden Wirtschaftszweigen generiert werden ist vielfältig und reicht von Aushilfen und geringfügig beschäftigten Personen bis hin zu Vollbeschäftigten und Mitgliedern von Inhaberbfamilien. Alle Formen müssten entsprechend ihrer jeweiligen Bedeutung bei der Berechnung einbezogen werden. Zu berücksichtigen ist dabei, dass gerade in den von den Tagesreisen besonders profitierenden Branchen, wie dem Einzelhandel und dem Gastgewerbe, oft keiner Vollbeschäftigung nachgegangen wird (z. B. Teilzeitarbeitskräfte, Saisonbeschäftigte, Aushilfen, Geringverdiener, 400,- € Jobs).
- Auch formal dem Tourismus nicht zuzurechnende Wirtschaftszweige verkaufen Leistungen direkt an Tagesreisende direkt Leistungen an. Zu nennen sind z. B. Landwirte, die in Hofläden regionale Produkte anbieten, Einzelhändler ganz generell und eine Vielzahl von Freizeit- und Kultureinrichtungen.
- Selbst tourismusnahe Branchen können nicht komplett der Tourismuswirtschaft zugeordnet werden (z. B. Gastgewerbe), da der Konsum durch Einheimische definitionsgemäß nicht berücksichtigt werden darf.
- Im Besonderen sind aber die indirekt profitierenden Branchen zu nennen, die über die Vorleistungslieferungen profitieren (z. B. Werbeagenturen, die Prospekte erstellen; Bäcker oder Metzger, die Waren liefern; Handwerker, die Renovierungsarbeiten durchführen; Sparkassen und Banken, die Kredite vergeben).
- Erschwerend kommt hinzu, dass viele dieser relevanten Arbeitsplätze nur zu einem – oft sehr kleinen – Teil vom Tagesreiseverkehr abhängig sind (z. B. im ÖPNV, beim Einzelhandel, beim Direktverkauf am Bauernhof als Nebenerwerbsmöglichkeit bzw. bei Personen mit mehreren Beschäftigungsverhältnissen).

Aus dieser Aufstellung wird ersichtlich, dass sehr viele Teilsegmente der Wirtschaft anteilig in unterschiedlich starkem Maße von den Tagesreisenden profitieren. Die breite Palette an profitierenden Wirtschaftszweigen deutet die hohe Intensität der Verflechtungen an, die von Tagesreisen ausgehen.

Hilfsrechnung für die Ermittlung von Beschäftigungseffekten

Vor diesem Hintergrund sollen zumindest Beschäftigungsäquivalente, die durch Tagesreisen bewirkt werden, berechnet werden. Hierzu wird folgende Hilfsrechnung angestellt:

- Berechnungsgrundlage sind die von den Tagesreisenden bewirkten absoluten Einkommen auf der 1. und 2. Umsatzstufe von insgesamt **34.891,6 Mio. €**.
- Das durchschnittliche Volkseinkommen liegt in der Bundesrepublik Deutschland derzeit bei insgesamt 24.268,- **€ pro Kopf**.
- Aus der Gegenüberstellung dieser beiden Indikatoren lässt sich ein theoretisches Äquivalent von 1.438.000 Beziehern eines durchschnittlichen Volkseinkommens pro Kopf durch Tagesreisen in Deutschland ableiten.

Hierbei handelt es sich definitiv nicht um eine konkrete Zahl von Arbeitsplätzen oder Beschäftigten. Die tatsächliche Zahl von Personen, deren Einkommen, direkt oder indirekt, ganz oder teilweise, von Tagesreisen abhängt, ist sicherlich erheblich höher als die Zahl der ausgewiesenen Äquivalente, lässt sich aber nicht genau quantifizieren. Die positiven Auswirkungen der Tagesreisen auf den Arbeitsmarkt sind aber ohne Zweifel beachtlich.

An dieser Stelle ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass bei dieser Darstellung nur die Beschäftigungseffekte durch die Ausgaben der Tagesreisenden in den Zielgebieten enthalten sind, die Wirkungen durch die Verkehrsleistungen für den Transfer zwischen Quell- und Zielgebieten sind hierbei nicht berücksichtigt.

VII. Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse

Untersuchungsgegenstand

In der vorliegenden Grundlagenstudie „Tagesreisen der Deutschen“ wurden das Volumen und die Ausgaben der Tagesausflügler und Tagesgeschäftreisenden detailliert untersucht. Die dafür durchgeführte repräsentativ angelegte Einwohnerbefragung wurde zwischen Mai 2012 und April 2013 telefonisch durchgeführt. Die Stichprobe lag bei mehr als 36.000 Interviews in diesem Erhebungszeitraum. Die Ergebnisse wurden mithilfe eines diffizilen Gewichtungssystems auf Ebene der Reisegebiete, der Bundesländer und des Bundesgebietes insgesamt hochgerechnet. Bei der Gewichtung dienten

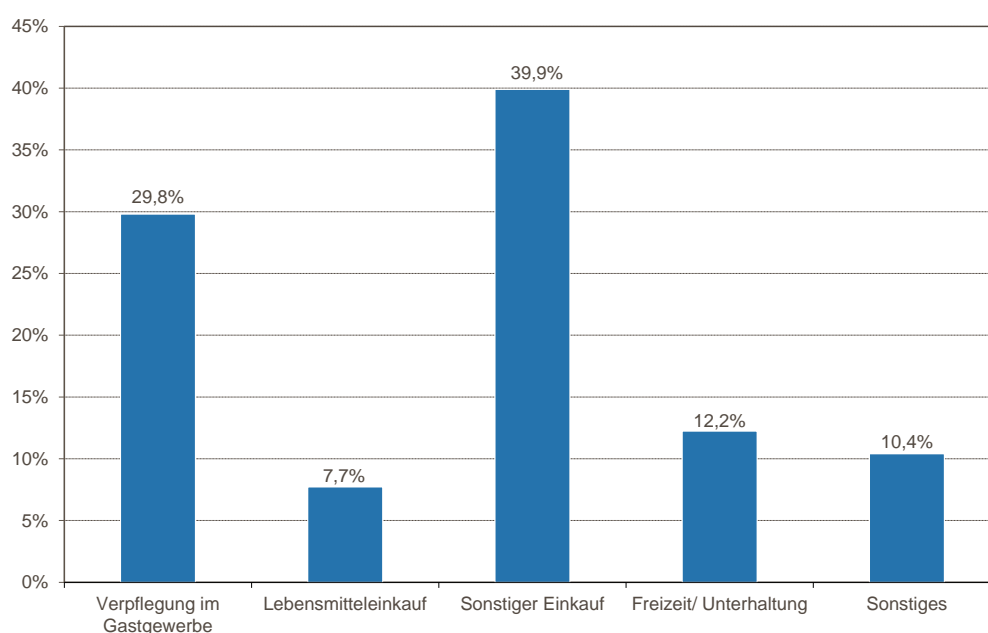
- ein Personengewicht (Berücksichtigung wesentlicher Kenngrößen wie (z. B. Alter, Geschlecht, Schulbildung, Bundesland, Ortstyp (BIK), Kalenderwoche) und
- ein Reisengewicht (Berücksichtigung der Häufigkeit und der Verteilung der Reisen)

als zentrale Berechnungsgrundlage.

Untersuchungsergebnisse

Im Erhebungszeitraum wurden insgesamt rund 2.845 Mio. Tagesreisen der Deutschen zu Reisezielen im Inland durchgeführt. Die gewichteten durchschnittlichen Ausgaben liegen bei rund **27,70 € pro Kopf und Tag**. Aus der Multiplikation dieser Eckdaten lassen sich jährliche Bruttoumsätze in Höhe von insgesamt **rund 79 Mrd. €** berechnen, die sich wie folgt aufteilen.

Abbildung 13: Bruttoumsätze durch Tagesreisen der Deutschen im Inland nach Ausgabenarten in %

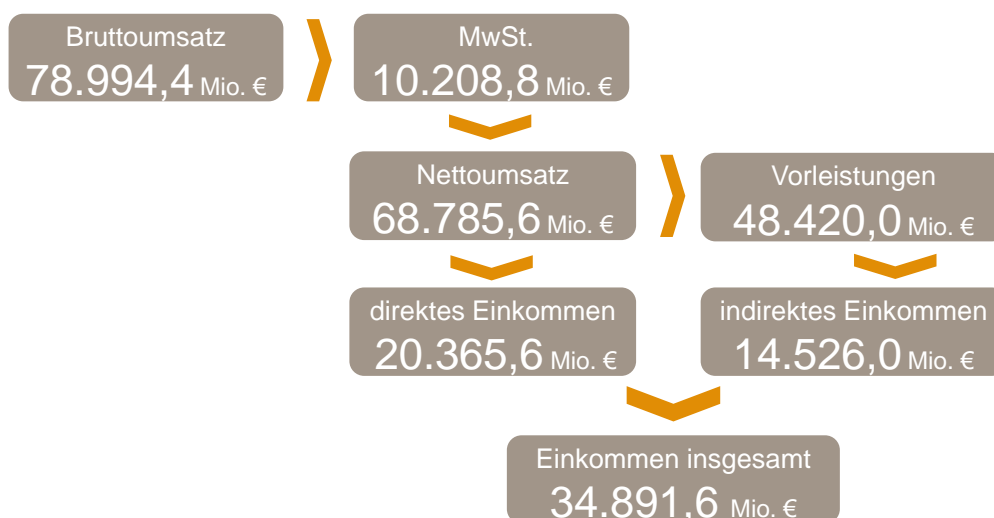


Quelle: dwif 2013.

Aus der Verteilung dieser Bruttoumsätze nach profitierenden Wirtschaftszweigen wird der Querschnittscharakter des Tourismus deutlich, da sich die wirtschaftlichen Effekte durch Tagesreisen auf die unterschiedlichsten Branchen verteilen. Stärkster Profiteur ist der Einzelhandel (47,6 %), gefolgt vom Gastgewerbe (29,8 %) und den sonstigen Dienstleistungen (22,6 %).

Nach Abzug der Mehrwertsteuer vom Bruttoumsatz ergibt sich der Nettoumsatz. Die Einkommen auf der 1. Umsatzstufe resultieren aus Löhnen, Gehältern und Gewinnen bei den direkt profitierenden Unternehmen. Den Teil vom Nettoumsatz, der nicht zu Einkommen wird, geben die direkten Profiteure für Vorleistungen aus. Davon wird wiederum ein Teil zu Löhnen, Gehältern und Gewinnen, woraus Einkommen auf der 2. Umsatzstufe entstehen. Von den gesamten Einkommen **in Höhe von rund 34,9 Mrd. €** entfallen 58,4 % auf die 1. und 41,6 % auf die 2. Umsatzstufe. In Form eines Ablaufdiagrammes stellen sich die Zusammenhänge wie folgt dar:

Abbildung 14: Ableitung der Einkommenswirkungen vom Bruttoumsatz



Quelle: dwif 2013.

Aus der Division der direkten und indirekten Einkommen (1. und 2. Umsatzstufe), die von den Tagesreisenden in den Zielgebieten ausgehen (**34.891,6 Mio. €**), durch das durchschnittliche Volkseinkommen pro Kopf (24.268,- €) lässt sich ein Beschäftigungsäquivalent von etwa 1.438.000 Beziehern eines durchschnittlichen Volkseinkommens pro Kopf ableiten.

Diese Umsätze und Einkommenswirkungen am Aufenthaltsort können um die Reisekosten (Transfer zwischen Quell- und Zielgebieten) ergänzt werden. Bei rund 2.845 Mio. Tagesreisen und durchschnittlich 17,40 € **Fahrtkosten pro Reise und Kopf ergeben sich zusätzlich rund 49,6 Mrd. € Umsatz** durch Verkehrsleistungen. Dies entspricht einem Anteil von knapp 63 % der Bruttoumsätze durch die Ausgaben der Tagesreisenden in den Zielgebieten.

Ausblick

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei den ausgewiesenen wirtschaftlichen Effekten durch Tagesreisende sicherlich um eine Mindestgröße handelt. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang beispielsweise folgende Aspekte:

- Die Auswirkungen der Outgoing-Tagesreisen auf die deutsche Wirtschaft sind in den dargestellten Ergebnissen nicht enthalten (z. B. Einkäufe auf dem Weg ins Ausland, Flugkosten bei deutschen Fluggesellschaften).
- Der Aspekt der Reisevor- und -nachbereitung mit seinen positiven Effekten (z. B. Kauf von Lebensmitteln, Entwicklung von Filmen etc.) wurde nicht berücksichtigt.
- Bei der Berechnung der Ausgaben wurden Abschneidegrenzen zur Eliminierung von **„Ausreißern“** verwendet.
- Incoming-Tagesreisen wurden nicht in die Berechnungen einbezogen, da in den relevanten Nachbarländern keine vergleichbaren Daten vorliegen.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Tagesreisen der Deutschen ist demzufolge mit Sicherheit höher einzuschätzen als hier dargestellt.

Die Tagesreisen haben sich als bedeutender Wirtschaftszweig in der Bundesrepublik etabliert und stellen eine tragende Säule für die deutsche Tourismuswirtschaft dar. Die in Deutschland vorhandene Infrastruktur wäre ohne die durch Tagesreisen generierten Umsätze, in ihrer heutigen Vielfalt, Leistungsfähigkeit und räumlichen Verdichtung, nicht annähernd in dem quantitativ und qualitativ vorhandenen Versorgungsgrad existent.

VIII. Anhang

Fehlertoleranztabelle

TNS

TNS Infratest

Fehlertoleranztabelle

p (%)	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95
n = 100	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
200	(-)	(-)	7.1	8.0	8.7	9.2	9.5	9.8	9.9	10.0	9.9	9.8	9.5	9.2	8.7	8.0	7.1	6.0	4.4
300	(-)	4.9	5.8	6.5	7.1	7.5	7.8	8.0	8.1	8.2	8.1	8.0	7.8	7.5	7.1	6.5	5.8	4.9	3.6
400	(-)	4.2	5.0	5.7	6.1	6.5	6.7	6.9	7.0	7.1	7.0	6.9	6.7	6.5	6.1	5.7	5.0	4.2	3.1
500	(-)	3.8	4.5	5.1	5.5	5.8	6.0	6.2	6.3	6.3	6.3	6.2	6.0	5.8	5.5	5.1	4.5	3.8	2.8
600	(-)	3.5	4.1	4.6	5.0	5.3	5.5	5.7	5.7	5.8	5.7	5.7	5.5	5.3	5.0	4.6	4.1	3.5	2.5
700	(-)	3.2	3.8	4.3	4.6	4.9	5.1	5.2	5.3	5.3	5.3	5.2	5.1	4.9	4.6	4.3	3.8	3.2	2.3
800	(-)	2.9	3.5	4.0	4.3	4.6	4.8	4.9	5.0	5.0	5.0	4.9	4.8	4.6	4.3	4.0	3.6	3.0	2.2
900	(-)	2.7	3.2	3.6	4.0	4.3	4.5	4.6	4.7	4.7	4.7	4.6	4.5	4.3	4.1	3.8	3.4	2.8	2.1
1.000	(-)	2.5	3.0	3.4	3.7	4.0	4.2	4.4	4.4	4.4	4.4	4.3	4.1	3.9	3.6	3.2	2.7	1.9	
1.100	(-)	2.3	2.8	3.2	3.5	3.7	3.9	4.1	4.2	4.2	4.2	4.2	4.1	3.9	3.7	3.4	3.0	2.6	1.9
1.200	(-)	2.1	2.6	3.0	3.3	3.5	3.7	3.9	4.0	4.1	4.1	4.1	4.0	3.9	3.7	3.5	3.2	2.8	1.8
1.300	(-)	1.9	2.4	2.8	3.1	3.4	3.6	3.7	3.8	3.9	3.9	3.9	3.8	3.7	3.6	3.4	3.1	2.8	1.7
1.400	(-)	1.8	2.2	2.6	3.0	3.3	3.5	3.6	3.7	3.8	3.8	3.8	3.7	3.6	3.5	3.3	3.0	2.7	1.6
1.500	(-)	1.6	2.0	2.4	2.7	3.0	3.2	3.4	3.5	3.6	3.6	3.6	3.5	3.4	3.3	3.2	2.9	2.6	1.5
1.600	(-)	1.5	1.9	2.2	2.5	2.8	3.1	3.2	3.3	3.4	3.4	3.4	3.3	3.2	3.1	2.9	2.6	2.2	1.4
1.700	(-)	1.4	1.8	2.1	2.4	2.7	3.0	3.1	3.2	3.3	3.3	3.3	3.2	3.1	3.0	2.7	2.4	2.1	1.3
1.800	(-)	1.3	1.7	2.0	2.3	2.6	2.9	3.0	3.1	3.2	3.2	3.2	3.1	3.0	2.8	2.6	2.3	1.9	1.4
1.900	(-)	1.2	1.6	1.9	2.2	2.5	2.8	2.9	3.0	3.1	3.1	3.1	3.0	2.9	2.7	2.5	2.3	1.9	1.4
2.000	(-)	1.1	1.5	1.8	2.1	2.4	2.6	2.7	2.8	2.8	2.8	2.8	2.7	2.6	2.4	2.3	2.0	1.7	1.2
2.500	(-)	1.0	1.3	1.6	1.9	2.1	2.3	2.4	2.5	2.5	2.5	2.5	2.4	2.2	2.1	1.8	1.5	1.1	
3.000	(-)	0.9	1.2	1.5	1.8	2.0	2.2	2.3	2.4	2.4	2.4	2.4	2.3	2.1	2.0	1.7	1.3	1.0	
4.000	(-)	0.8	1.1	1.4	1.7	1.9	2.1	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.1	2.0	1.8	1.5	1.3	1.0	
5.000	(-)	0.7	1.0	1.3	1.6	1.8	2.0	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.0	1.9	1.7	1.4	1.1	0.8	
6.000	(-)	0.7	0.9	1.1	1.3	1.5	1.7	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.8	1.7	1.6	1.4	1.1	0.9	0.7
8.000	(-)	0.6	0.8	1.0	1.2	1.4	1.6	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.7	1.6	1.5	1.3	1.1	0.9	0.7
10.000	(-)	0.6	0.8	1.0	1.1	1.2	1.3	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4	1.3	1.3	1.2	1.1	1.0	0.8	0.6
15.000	(-)	0.5	0.7	0.9	1.0	1.1	1.2	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.2	1.1	1.1	1.0	0.9	0.8	0.7
20.000	(-)	0.4	0.6	0.7	0.8	0.9	1.0	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.0	1.0	0.9	0.8	0.7	0.6	0.4
25.000	(-)	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	0.9	0.9	0.8	0.7	0.6	0.5	0.4

Kurve zur Bestimmung der Fehlerfortpflanzung bei reduziertem Sicherheitsniveau.

Reduktionsverfahren zu den in der Tabelle ausgewiesenen Fehlergrenzen.

Beispiel:
Einem Sicherheitsniveau von 80 % entspricht in der Grafik der Reduktionsfaktor 0.64 (vgl. gestrichelte Linie). Das nebenstehende Beispiel Bausparern lautet dann: Mit einer Wahrscheinlichkeit von 80 % liegt der wahre Anteil bei $30 \% \pm 1.9 \%$ (2.9 mal $0.64 = 1.9 \%$), d. h. zwischen 28.1 % und 31.9 %.

Beispiel: Eine Stichprobe vom Umfang $n = 2.000$ liefert einen Anteil von 30 % Bausparern. Aus der Tabelle entnimmt man die Fehlergrenzen $\pm 2.9 \%$ (markierter Wert). Mit einer Wahrscheinlichkeit von 95.5 % liegt dann der wahre Anteil in der Grundgesamtheit bei $30 \% \pm 2.9 \%$, d. h. zwischen 27.1 % und 32.9 %.

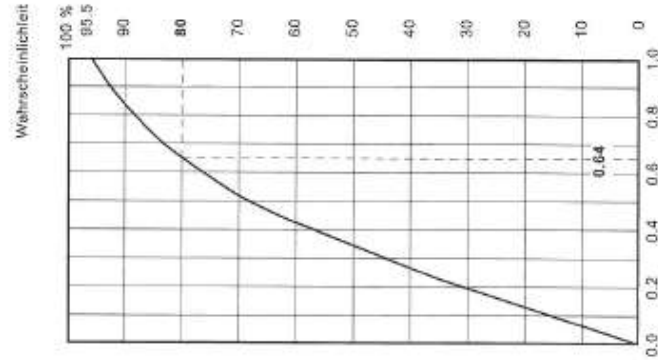
Die niedrigen Anteilswerte aus kleinen Stichproben, bei denen keine Fehlergrenze angegeben ist, sind nur eingeschränkt interpretierbar, weil diese Fehlergrenzen mehr als die Hälfte des Anteilswertes betragen (z.B. $\pm 6.5 \%$ für $n = 100$ und $p = 10 \%$).

$p - t \cdot \sigma \leq p \leq p + t \cdot \sigma$
 $\sigma = \sqrt{2} \cdot \sqrt{\frac{p \cdot (100-p)}{n}}$
 $t = 2 \Rightarrow$ Sicherheitsgrad 95.5 %
 $P =$ Merkmalsanteil in Grundgesamtheit
 $\sqrt{2} =$ Design-Faktor
 $p =$ Merkmalsanteil in der Stichprobe (in %)
 $n =$ Stichprobenumfang
Bitte beachten: Bei Teilgruppenauswertungen muß in der Regel auf den gesamten Stichprobenumfang prozentuiert werden!

TNS Infratest

TNS

Kurve zur Bestimmung der Fehlertoleranz bei reduziertem Sicherheitsniveau.



Reduktionsverfahren zu den in der Tabelle ausgewiesenen Fehlergrenzen.

Beispiel:

Einem Sicherheitsniveau von 80 % entspricht in der Grafik der Reduktionsfaktor 0.64 (vgl. gestrichelte Linie). Das nebenstehende Beispiel Bausparers lautet dann: Mit einer Wahrscheinlichkeit von 80 % liegt der wahre Anteil bei $30 \% \pm 1.9 \%$ ($2.9 \% \text{ mal } 0.64 = 1.9 \%$), d. h. zwischen 28.1 % und 31.9 %.

> **Ökonomische Kompetenz im Tourismus**

Seit der Gründung unseres Institutes im Jahr 1950 durch namhafte Vertreter der Tourismuswirtschaft hat ökonomische Kompetenz im Tourismus in Deutschland und Europa einen Namen: dwif

> **Verbindung von Forschung und Praxis**

Nur mit fundiertem Wissen lassen sich tragfähige Lösungen für den touristischen Alltag erarbeiten. Unser Arbeitsansatz ist daher die enge Verbindung zwischen anwendungsorientierter Forschung und der Praxis vor Ort, wovon unsere Kunden in besonderem Maße profitieren. Dafür sorgen unsere Anbindung an die Universität München und der ständige Austausch mit Praktikern aus dem Tourismus.

> **Wissenstransfer durch Publikationen und Bibliothek**

Unsere Publikationen liefern richtungsweisende Eckdaten für alle Akteure im Tourismus. Der hauseigene Verlag sowie eine Fachbibliothek machen unser Wissen der breiten Fachöffentlichkeit zugänglich.

dwif e.V.

Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches
Institut für Fremdenverkehr e.V. an der
Universität München

Sonnenstraße 27
80331 München
Tel. 089 / 26 70 91
Fax 089 / 26 76 13
info@dwif.de · www.dwif.de

dwife.V.