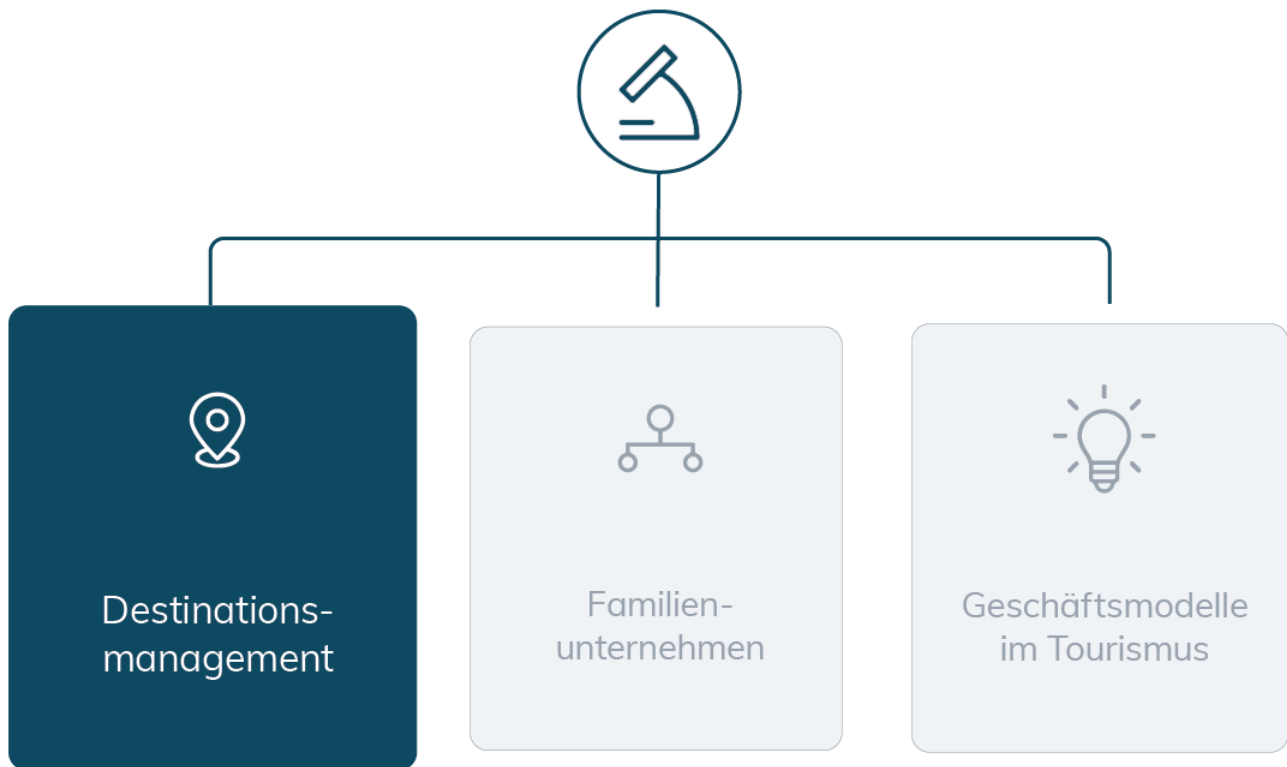


# Forschungsbereich

## I. Destinationsmanagement



**DER STELLENWERT VON MOBILITÄT IM  
GESUNDHEITSORIENTIERTEN TOURISMUS**

## Der Stellenwert von Mobilität im gesundheitsorientierten Tourismus

### (a) Fact Box

- Die Anreise in die Urlaubsregionen erfolgt primär mit dem Auto. Die Gründe sind hohe Flexibilität und Komfort.
- Gäste haben wenig Kenntnis über das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel in der jeweiligen Ferienregion.
- Die wichtigste Informationsquelle für die Planung der Aktivitäten und der damit verbundenen Mobilität im Urlaub ist das Hotelpersonal.
- 7% der Befragten ändern ihr Verhalten im Alltag durch gesundheitsorientierte Mobilitätsangebote in Ferienregionen (z.B. Fahrrad, zu Fuß gehen).
- Urlaubsangebote können ein Impuls für nachhaltigere und vor allem körperlich gesündere Nutzung von Verkehrsmitteln bzw. Bewegung im Alltag sein.

### Projektteam:

Universität Innsbruck/UMIT: Philipp Schlemmer, Martin Schnitzer (Institut für Sportwissenschaft, Fakultät für Psychologie und Sportwissenschaften), Bartoz Bursza, Markus Mailer (Institut für Infrastruktur, Fakultät für Technische Wissenschaften), Eva Posch, Robert Steiger (Institut für Geographie, Fakultät für Geo- und Atmosphärenwissenschaften), Cornelia Blank (UMIT – the health and life sciences university, Hall)

Kontakt: [martin.schnitzer@uibk.ac.at](mailto:martin.schnitzer@uibk.ac.at)

## (b) Zielsetzung und Forschungsfrage

In Anbetracht der Wechselwirkungen zwischen nachhaltigem Tourismus, gesundheitsbezogenem Tourismus und Mobilitätsverhalten haben wir folgende vier Forschungsfragen gestellt:

- Wie unterscheidet sich das Reiseverhalten im Urlaub vom Alltagsleben? Welche Rolle spielt sportliche Aktivität? (RQ1)

Wir haben insbesondere versucht zu verstehen, ob körperliche Aktivität eine Motivation für die Nutzung aktiver Verkehrsmittel (Radfahren, Gehen) im Urlaub oder im täglichen Leben sein kann. Darüber hinaus sollte die Studie Antworten darauf geben, ob gesundheits- und sportorientierte Touristen eher zu aktiven Verkehrsmitteln tendieren oder nicht. Schließlich sollte RQ1 Aufschluss darüber geben, ob die Verwendung von aktiven Verkehrsmitteln Sport- und Fitnessaktivitäten ersetzt.

- Bleiben die Mobilitäts- und Aktivitätsmuster, die sich während eines Urlaubs entwickelt haben, nach der Rückkehr nach Hause bestehen und lösen eine nachhaltigere tägliche Mobilität aus? (RQ2)
- Warum entscheiden sich Gäste für ein bestimmtes Transportmittel bei der Ankunft und am Zielort? (RQ3)

Wir wollten insbesondere verstehen, ob die Wahl der Touristen in ihren Transportmitteln von gesundheitlichen oder nachhaltigen Erwägungen abhängt. Schließlich zielt RQ3 darauf ab zu verstehen, was die Menschen dazu motiviert, am Zielort nachhaltigere Verkehrsmittel zu nutzen.

Die oben formulierten Fragen wurden unter Verwendung einer Mischung aus qualitativen und quantitativen Ansätzen untersucht und die erhaltenen Daten wurden mit statistischen Verfahren untersucht.

## (c) Vorgehensweise

Die vorliegende Studie wurde in Tirol durchgeführt. Tirol ist eine klassische Alpenregion, die durch ihre Abhängigkeit vom Tourismus im Allgemeinen und dem touristischen Winterinteressen im Besonderen gekennzeichnet ist. Der Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftszweig, wobei der Wintertourismus in Tirol nach wie vor im Vordergrund steht. Die große Bedeutung von Skigebieten und Wintertourismusdestinationen lässt sich am Beispiel von Ischgl / Tirol zeigen, wo 91% aller Übernachtungen pro Jahr auf die Wintersaison entfallen (Steiger, 2012). Um einen detaillierten Überblick über die Mobilitätssituation in Tirol zu erhalten, wurden in der vorliegenden Studie drei charakteristische Tourismusdestinationen (Innsbruck und seine Feriendörfer, Pitztal und Hohe Salve) betrachtet, die die aktuelle Tourismuslage in ganz Tirol abbilden. Insgesamt nahmen 588 Personen im gesamten Erhebungszeitraum teil, davon 127 Touristen aus der Ferienregion Hohe Salve (36,6% weiblich; 63,7% männlich), 402 Touristen aus der Ferienregion Innsbruck und seine Feriendörfer (57,4% weiblich; 42,6% männlich) und

59 Touristen aus der Ferienregion Pitztal (43,1% weiblich; 56,4% männlich). Das Mindest- bzw. Höchstalter betrug 18 Jahre und 81 Jahre, was zu einem Durchschnittsalter von etwa 46,4 ( $\pm 14,1$ ) Jahren führte. Die durchschnittliche Anzahl der Übernachtungen betrug 4,6 ( $\pm 4,2$ ) Tage.

Die vorliegende Studie verwendete einen gemischten qualitativen und quantitativen Forschungsansatz, indem Touristen in drei Tiroler Urlaubsregionen (Hohe Salve, Innsbruck und Pitztal) unter Verwendung qualitativer Fokusgruppen sowie eines quantitativen Online-Fragebogens befragt wurden. Die Studie wurde im Zeitraum von Mai 2016 bis Februar 2017 durchgeführt und von jeder teilnehmenden Urlaubsregion unterstützt.

Vor Durchführung einer quantitativen Analyse wurden sechs Fokusgruppeninterviews mit Urlaubsgästen aus allen drei Untersuchungsregionen durchgeführt. Ziel dieser Workshops war es, dass Mobilitätsverhalten der Gäste in der jeweiligen Urlaubsregion und zu Hause sowie deren Bewegungs- und Gesundheitsaspekte zu untersuchen. Dieser qualitative Ansatz diente dazu, die Bedürfnisse der Gäste und ihr Verhalten besser zu verstehen, um eine Grundlage für die anschließende quantitative Umfrage zu schaffen. Die Workshops fanden in fünf Hotels (2x Hohe Salve, 2x Innsbruck, 2x Pitztal) statt, die vom jeweiligen Tourismusverband empfohlen wurden. Die Workshopteilnehmer wurden von der spezifischen Hotelleitung angesprochen und ausgewählt; und mussten die Anforderung erfüllen, dass sie mindestens einen vorherigen Urlaub an einem der angegebenen Urlaubsziele verbracht hatten. Die Fokusgruppen diskutierten (gesundheitsbezogene) Mobilitäts- und Transportgewohnheiten im Alltag und im Urlaub sowie deren mögliche gegenseitige Interaktion. Der Workshop fand in moderierter Form statt und wurde anhand von zwei Flipcharts zum Thema „Mobilität“ sowie „sportliche Aktivitäten“ strukturiert. Hier wurden die Teilnehmer gebeten, die für sie zutreffenden Kategorien mit einem Klebepunkt zu markieren. Die daraus resultierende Stimmung der Teilnehmer wurde anschließend in der Gruppe diskutiert, um tiefere Einblicke in die Themen (gesundheitsbezogene) Mobilität, Verkehr und Zufriedenheit zu erhalten. Die Fokusgruppen wurden - je nach Nationalität der Teilnehmer - in englischer, deutscher oder italienischer Sprache durchgeführt. Alle Fokusgruppen wurden nach den von Patton (2012) angegebenen ethischen Richtlinien und Kriterien durchgeführt. Anschließend wurden die Fokusgruppen in ihrer Originalsprache wörtlich transkribiert und das Rohmaterial nach der qualitativen Inhaltsanalyse von Mayring und Fenzl (2014).

Die Online-Umfrage wurde zwischen dem 1. Dezember 2016 und dem 28. Februar 2017 durchgeführt. Der Fragebogen bestand aus drei allgemeinen Themen; soziodemografische Daten, tätigkeitsbezogene Interessen, sowie Mobilitätsmuster im Alltag und in der Ferienumgebung. Die Touristen wurden durch den Newsletter der einzelnen Tourismusregionen angesprochen, der einen Link zum spezifischen Fragebogen der einzelnen Urlaubsziele enthielt. Im Detail wurden alle Touristen gebeten, ihre Angaben zu ihrem letzten Urlaub (egal ob Winter- oder Sommerurlaub) in einem dieser drei Tiroler Urlaubsziele zu machen. Die vorliegende Studie wurde von der Ethikkommission der Universität Innsbruck genehmigt. Die soziodemografischen Daten umfassten Informationen zu Geschlecht, Alter, Bildungsstand, Einkommen, Beruf, Herkunft und körperlicher Aktivität.

Das Mobilitätsverhalten umfasste Fragen zur Alltagsmobilität, zur Mobilität vor Ort sowie zu entscheidenden Motivationsmustern. Die Struktur der täglichen Mobilität wurde

im Fragebogen erfasst, indem nach der Nutzungshäufigkeit eines bestimmten Verkehrsträgers gefragt wurde. Es wurden sieben Verkehrsträgerkategorien unterschieden: Gehen, Radfahren, E-Biken, öffentlicher Verkehr (Bus, Bahn usw.), privates Auto / Motorrad als Fahrer, privates Auto / Motorrad als Passagier und Carsharing. Darüber hinaus wurden fünf Häufigkeitskategorien angewendet: 4-7 Tage pro Woche, 1-3 Tage pro Woche, 1-3 Tage pro Monat, seltener, nie. Basierend auf diesen Nutzungshäufigkeiten wurden für jeden Verkehrsträger zwei Ebenenkategorien erstellt: Aktiv mobil (mehr als 1 Tag / Woche) und Passiv mobil (weniger als 3 Tage / Monat). Die Befragten wurden in eine dieser Kategorien eingeteilt. Die Mobilität im Urlaub wurde gemessen, indem die Befragten gefragt wurden, welches der folgenden 11 Verkehrsmittel sie am Zielort als Hauptverkehrsmittel verwendeten: Privatwagen, Mietwagen, Wohnmobil, Motorrad, Reisebus, Zug, Bus, Taxi, Fahrrad, E-Fahrrad zu Fuß.

Der Grad der körperlichen Aktivität wurde mithilfe des Godin-Fragebogens zur Freizeitaktivität (Godin & Sheperd, 1997) bewertet, in dem die Befragten in drei Gruppen eingeteilt wurden. Die Kategorisierung wurde über die vorgeschlagene Formel, dem Godin-Score durchgeführt.

Ausmaß wöchentlicher Freizeitaktivität =  $(9 \times \text{anstrengend}) + (5 \times \text{moderat}) + (3 \times \text{leicht})$

Die Werte für anstrengende, moderate und leichte Aktivitäten werden in der Frage angesprochen: Wie oft üben Sie durchschnittlich die folgenden Arten von Übungen aus (anstrengendes Training - Herz schlägt schnell; mäßiges Training - nicht anstrengend; leichtes Training - minimaler Kraftaufwand) für mehr als 15 Minuten in Ihrer Freizeit in einem typischen Zeitraum von 7 Tagen (eine Woche)? Die angegebenen Informationen zu anstrengenden, moderaten und leichten Aktivitäten werden mit neun, fünf bzw. drei multipliziert und weiter unterteilt in die Gruppen; nicht ausreichend aktive / sitzende Personen (< 14 Einheiten), moderat aktive Personen (14-23 Einheiten) und aktive Menschen (> 24 Einheiten).

#### (d) Kernergebnisse

Auffällig war zu Beginn, dass die Studie sehr große regionale Unterschiede in der Anzahl der beantworteten Fragebögen zeigt. Wie bereits erwähnt, wurde der Fragebogen von 127 Personen in der Ferienregion Hohe Salve, 402 Personen in Innsbruck und seinen Feriendörfern und 59 Personen in der Ferienregion Pitztal ausgefüllt. Die Anzahl der ausgefüllten Fragebögen war signifikant unterschiedlich zwischen den Ferienregionen.

Die Verteilung des Geschlechts im Fragebogen zeigte ebenfalls signifikante Unterschiede ( $\chi^2(2) = 18,67, p < 0,001$ ). Auch das Durchschnittsalter der Gäste in den Ferienregionen war signifikant unterschiedlich ( $F(2,141,18) = 21,98, p < 0,001$ , Hohe Salve  $54,17 \pm 11,71$  Jahre, Innsbruck  $46,26 \pm 14,08$  Jahre, Pitztal  $53 \pm 13,82$  Jahre), wobei der Tamhane-Post-Hoc-Test hoch signifikante Unterschiede zwischen den Ferienregionen zeigt Hohe Salve und Innsbruck ( $p < 0,01$ ) sowie Innsbruck und die Ferienregion Pitztal ( $p < 0,01$ ). Auch die Urlaubsfrequenz in der jeweiligen Urlaubsregion unterschied sich signifikant ( $F(2,240,23) = 11,99, p < 0,01$ ). In der Ferienregion Hohe Salve waren die befragten Gäste bereits  $6,75 \pm 11,45$  Mal im Vergleich zu 5.02

$\pm 12.08$  mal in der Ferienregion Innsbruck und ihren Feriendörfern und  $2.16 \pm 3,61$  mal in der Ferienregion Pitztal, was laut Post-hoc Analyse (Hohe Salve / Pitztal,  $p < 0,01$ ; Innsbruck / Pitztal;  $p < 0,01$ ).

Auch in Bezug auf die Verweildauer sind signifikante Unterschiede zu beobachten ( $F(2565) = 3,95$ ,  $p = 0,02$ ). Mit durchschnittlich  $6,64 \pm 7,91$  Tagen in der Ferienregion Hohe Salve,  $4,94 \pm 5,37$  Tage in Innsbruck und  $5,05 \pm 3,81$  Tage im Pitztal, wobei der Bonferroni-Post-hoc Test nur den Unterschied ( $p = 0,017$ ) zwischen den Regionen Hohe Salve und Innsbruck. Die Zufriedenheit der Touristen mit dem spezifischen Hotelangebot unterschied sich nicht wesentlich zwischen den Regionen. Laut Godin & Shepherd (1997) war die körperliche Aktivität der Touristen im Urlaub deutlich höher ( $61,62 \pm 113,71$ ) als zu Hause ( $48,7 \pm 132,16$ ;  $T(350) = -3,63$ ,  $p < 0001$ ); Es gab jedoch keine signifikante Wechselwirkung ( $p > 0,05$ ), was die Ähnlichkeit der Ziele bestätigt (Tabelle 1). Dieser deutliche Anstieg in allen Urlaubsregionen sind körperliche Aktivitäten zu beobachten ( $\eta^2 = 0,036$ ,  $p < 0,01$ ). Die Urlaubsdauer zeigt keinen Zusammenhang mit dem Ausmaß der körperlichen Aktivität zu Hause oder im Urlaub ( $p > 0,05$ ) und auch die innerregionale Sicht führte zu keinem signifikanten Ergebnis ( $p > 0,05$ ). Im Allgemeinen zeigte das Ausmaß der körperlichen Aktivitäten im Urlaub keine geschlechts-, alters-, bildungs- oder einkommensbedingten Unterschiede, auch die Urlaubsplanung hatte keine Auswirkung ( $p > 0,05$ ).

**Tabelle 1.** Mittelwerte und Standardabweichungen nach Ferienregionen

| Score                          | Holiday Region      | Mean Value | Standard Deviation |
|--------------------------------|---------------------|------------|--------------------|
| Godin score in everyday-life   | Hohe Salve (n = 67) | 39.7       | 28.7               |
|                                | Innsbruck (n = 244) | 51.3       | 156.9              |
|                                | Pitztal (n = 40)    | 47.9       | 41.7               |
|                                | Total (n = 351)     | 48.7       | 132.2              |
| Godin score in holiday setting | Hohe Salve (n = 67) | 65.8       | 73.9               |
|                                | Innsbruck (n = 244) | 60.2       | 129.7              |
|                                | Pitztal (n = 40)    | 63.4       | 44.5               |
|                                | Total (n = 351)     | 61.6       | 113.7              |

Die Ergebnisse zeigen, dass das vorherrschende Verkehrsmittel für die Mobilität vor Ort im Urlaub das private Auto (46,2%) ist, gefolgt von Bussen (20,0%), zu Fuß gehen (18,6%) und E-Bikes (6,6%). Ein ähnliches Bild ergibt sich bei der Betrachtung verschiedener Verkehrsmittel im täglichen Leben. Am häufigsten wird das private Auto genannt, gefolgt von zu Fuß gehen, öffentlichen Verkehrsmitteln und Radfahren.

Unsere anfängliche Hypothese, dass es einen statistischen Zusammenhang zwischen dem täglichen Mobilitätsmuster und dem Muster der Urlaubsmobilität geben könnte, wurde in den Daten nicht widerspiegelt. Mit Hilfe von Chi-Quadrat- und Fisher-Tests zwischen Urlaub / Alltag und aktiver / passiver Nutzung haben wir festgestellt, dass es keinen Zusammenhang zwischen der Häufigkeit der Nutzung bestimmter Verkehrsträger im täglichen Leben und der Entscheidung gibt, motorisierte oder nicht motorisierte Verkehrsträger zu verwenden Transport im Urlaub. Es wurden keine signifikanten Unterschiede zwischen den Gruppen festgestellt.

Ein weiterer Aspekt dieser Fragestellung bestand darin, festzustellen, ob es Unterschiede zwischen den Sportaktivitätsgruppen bei der Wahl des nichtmotorisierten (aktiven / nachhaltigen) und des motorisierten Verkehrs am Bestimmungsort gibt. Der Chi-Quadrat-Test ergab einen Wert von 4,484 beim  $p$ -Wert = 0,106, was darauf hinweist, dass sich die Verteilung in Bezug auf die Wahl der Mobilität nicht unterscheidet.

Eine ähnliche Analyse wurde durchgeführt, um nach Zusammenhängen zwischen täglicher Mobilität und sportlichem Aktivitätsniveau zu suchen. Der Pearson Chi-Quadrat-Test wurde verwendet, um zu untersuchen, ob es signifikante Unterschiede zwischen den drei Aktivitätsstufengruppen für jede der sieben im täglichen Leben verwendeten Transportarten gibt. Die signifikanten Unterschiede wurden in drei Gruppen festgestellt: Gehen, Radfahren und das Benutzen eines privaten Autos / Motorrads als Fahrer.

Betrachtet man die Verteilung mit der Transportwahl „Gehen“, so stellt man fest, dass ein hoher Anteil der sportlich aktiven Befragten auch aktive Wanderer sind. Die Ergebnisse deuten jedoch nur darauf hin, dass Personen in der sitzenden Gruppe signifikant seltener (als erwartet) in der gehaktiven Gruppe und signifikant häufiger in der gehpassiven Gruppe waren ( $p < 0,05$ ).

Es gibt einen wesentlichen Unterschied in der Nutzung von Fahrrädern für Transportzwecke bei den Befragten mit Bewegungsmangel, während die aktiven und mäßig sportlichen Personen relativ gleichmäßig in die aktiven und passiven Nutzergruppen fallen. Die sesshaften Befragten waren in der radsportaktiven Gruppe signifikant unterrepräsentiert (bei  $p < 0,001$ ) und in der radsportpassiven Gruppe signifikant überrepräsentiert (bei  $p < 0,01$ ), was darauf hindeutet, dass die sportliche Aktivität im täglichen Leben unzureichend ist geht nur sehr selten mit dem Fahrrad einher (weniger als 3 Tage im Monat). Es wurde festgestellt, dass keine anderen Unterschiede zwischen den Gruppen signifikant sind. Was das Fahren des Pkws betrifft, kann man beobachten, dass die Mehrheit der Fahrer im täglichen Leben körperlich aktiv ist. Es kann jedoch berichtet werden, dass die sitzenden Befragten signifikant häufiger (bei  $p < 0,05$ ) in die Gruppe der passiven Fahrer fielen, was bedeutet, dass eine unzureichende sportliche Betätigung im täglichen Leben nicht nur selten „zu Fuß“ oder mit dem Fahrrad ausgeführt wird, sondern auch seltener das Auto benutzt wird. Es wurde festgestellt, dass keine anderen Unterschiede zwischen den Gruppen signifikant sind.

In Bezug auf Frage 2 (RQ2) haben wir analysiert, ob Mobilitäts- und Aktivitätsmuster, die sich während eines Urlaubs entwickelt haben, nach der Rückkehr nach Hause bestehen bleiben und eine nachhaltigere tägliche Mobilität auslösen. Wir konnten feststellen, dass 94% der Befragten in allen drei Gruppen mit körperlicher Aktivität ihre täglichen Mobilitätsgewohnheiten nach ihrer Rückkehr aus dem Urlaub nicht geändert haben.

In Bezug auf Frage 3 (RQ3) haben wir festgestellt, dass die Mehrheit (74%) der Befragten angab, dass ihr privates Auto das Haupttransportmittel für die Reise in den Ferienort war. Die Hauptgründe für die Anreise mit dem Auto sind vor allem Mobilität vor Ort, Flexibilität, Gepäcktransport, Komfort und Reisezeit. Neben den genauen Gründen für die Wahl eines bestimmten Verkehrsträgers für die Ankunft oder das Reisen an den Bestimmungsorten haben wir auch deren Einstellungen zur Nachhaltigkeit im Verkehr untersucht. Es besteht eine breite Akzeptanz für einen positiven Beitrag zum Klima-

und Naturschutz. Über 80% der Befragten sind jedoch nicht bereit, auf Reisen Kompromisse in Bezug auf Flexibilität und Komfort einzugehen. Sie möchten auch (mit Rabatten, Gutscheinen usw.) für ihr umweltfreundliches Verhalten belohnt werden. Auf der anderen Seite macht es fast einem Drittel der Befragten nichts aus, die einzigen zu sein, die umweltfreundliche Verkehrsmittel nutzen.

#### (e) Implikationen und Empfehlungen

Die Ergebnisse dieser Untersuchung zeigen mehrere Implikationen, die sowohl von Tourismusdestinationen als auch von politischen Entscheidungsträgern in Betracht gezogen werden sollten. Da nachhaltiges Transportwesen und Mobilität Kern einer vorausschauenden Tourismusplanung bilden, ist eine effektivere Kenntnis der touristischen Verhaltensmuster, Ankunfts Muster usw. der Touristen von wesentlicher Bedeutung. Aktive Mobilitätsmuster werden als eine einfache Möglichkeit angesehen, nützliche körperliche Aktivität in das tägliche Leben der Menschen einzubeziehen, wobei aktive Mobilität oder Transport als jede Art von Transportbewegung verstanden wird, die menschliche körperliche Kraft erfordert (De Bloom, Guerts, & Kompier, 2013). In Abhängigkeit von der Zugänglichkeit sind aktive Verkehrsmodalitäten für die Auswahl des Verkehrsmittels sowie für die Gestaltung der Gemeinschaft von entscheidender Bedeutung (Burbidge, & Goulias, 2009). In diesem Zusammenhang reflektieren Handy und Clifton (2001) die Zugänglichkeit als die Einfachheit, gewünschte Aktivitäten ohne den Einsatz motorisierter Transportmittel zu erreichen. Darüber hinaus können die infrastrukturellen Umstände die körperliche Aktivität erleichtern oder einschränken. Saelens, Sallis und Frank (2003) behaupten, dass das Verhältnis zwischen gebauter Umwelt und physisch aktiven Transport- oder Fahrmitteln differenziert werden muss. Frühere Untersuchungen stimmen ferner darin überein, dass die Gestaltung der Gemeinschaft auch die Rolle und Wahl des verwendeten Verkehrsmittels unterstützt (Handy, 2005). Die Dichte und Intensität der Entwicklung, die Funktionalität der Ziele, die ästhetischen Eigenschaften bestimmter Ziele und die Konnektivität des Straßennetzes sind Merkmale von aktivitätsfreundlichen Zielen oder Gemeinden (Saelens, Sallis und Frank, 2003), die auch als begehbare Gemeinden bezeichnet werden (Lo, & Houston, 2018). Untersuchungen zeigen außerdem, dass Bewohner von fußgänger- oder fahrradorientierten Reisezielen sich körperlich aktiver fortbewegen als andere (Ruseski et al., 2014). Dies deutet darauf hin, dass das Beispiel für einen aktiven Lebensstil sowie die klare Präferenz für aktive Verkehrsmittel für Touristen berücksichtigt werden.

Die vorliegende Arbeit wurde in der wissenschaftlichen Zeitschrift „Sustainability“ bereits publiziert. Weitere Details zur Studie können dort eingesehen werden:

Schlemmer, P.; Blank, C.; Bursa, B.; Mailer, M.; Schnitzer, M. Does Health-Oriented Tourism Contribute to Sustainable Mobility? *Sustainability* 2019, 11, 2633.



## LITERATUR

- Burbidge, S., & Goulias, K. (2009). Active travel behavior. *Transport Letters*, 1, 147-167.
- De Bloom, J., Guerts, S., & Kompier, M. Vacation (after-) effects on employee health and well-being, and the role of vacation activities, experiences and sleep. *Journal of Happiness Studies*, 14, 613–633.
- Godin, G., & Shephard, R.J. (1997). Godin leisure-time exercise questionnaire. *Medicine & Science in Sports & Exercise*, 26, 36-38.
- Handy, S., & Clifton, K. (2001). Evaluating Neighborhood Accessibility: Possibilities and Practicalities. *Journal of Transportation and Statistics*, 4(2/3), 67 –78..
- Handy, S. (2005). Critical Assessment of the Literature on the Relationships Among Transportation, Land- Use, and Physical Activity. Transportation Research Board and the Institute of Medicine Committee on Physical Activity, Health, Transportation, and Land Use: Washington.
- Lo, A., & Houston, D. (2018). How do compact, accessible, and walkable communities promote gender equality in spatial behaviour? *Journal of Transport Geography*, 68, 42-54.
- Mayring, P., & Fenzl, T. (2014). Qualitative Inhaltsanalyse. In Baur, N. & Blasius, J. (Eds.), *Handbook of Methods of Empirical Social Research* (pp. 543-556). Springer: Wiesbaden, Germany.
- Patton, M.Q. (2012). *Qualitative Research and Evaluation Methods*. SAGE Publications, Inc.: Thousand Oaks.
- Ruseski, J.; Humphreys, B., Hallman, K., Wicker, P., & Breuer, C. (2014). Sport Participation and Subjective Well-Being: Instrumental Variable Results from German Survey Data. *Journal of Physical Activity and Health*, 11, 396-403.
- Saelens, B., Sallis, J., & Frank, L. (2003). Environmental correlates of walking and cycling: findings from the transportation, urban design, and planning literatures. *Annals of Behavioural Medicine*, 25, 80-91.
- Steiger, R. (2012). Scenarios for skiing tourism in Austria: integrating demographics with an analysis of climate change. *Journal of Sustainable Tourism*, 20, 867-882.