

Züge, Shuttlebusse und Kutschen ersetzen den Pkw

Die alpinen Schutzgebiete, Förderer der sanften Mobilität

Ernst Kren © Nationalpark Gesäuse





VERKEHR UND UMWELT IN DEN ALPEN – HERAUSFORDERUNG FÜR ALLE STAKEHOLDER

Will man die Einmaligkeit der alpinen Naturlandschaften sowie die Attraktivität der Regionen in den Alpen erhalten, dann müssen vor allem umweltfreundliche Lösungen für den Verkehr gefunden und sanft-mobile Urlaubsangebote entwickelt werden. Beides gemeinsam trägt zur langfristigen Sicherung hoher Umwelt- und damit auch Urlaubs- und Lebensqualität bei.

VERKEHR UND TOURISMUS IN DEN ALPEN - GELEBTE MOBILITÄT MIT BEDENKLICHEN FOLGEN

Die große Mobilität, mit der wir leben, hat vielfach positive Aspekte wie etwa den Zugang zu Bildung und Arbeit auch für periphere Regionen. Daneben lassen sich aber auch eine Reihe negativer Umweltauswirkungen festhalten:

- Globale Auswirkungen wie der Klimawandel
- Kontinentweite Auswirkungen wie saurer Regen
- Belastung der Luftqualität und entsprechende gesundheitliche Folgen
- Direkte Beeinträchtigung der Ökosysteme und Naturlandschaften durch Bauten und Infrastruktur
- Lärmbelästigung

All diese Auswirkungen betreffen Einheimische wie Gäste. Wo die touristische Qualität einer Region jedoch vom Verkehr zu stark beeinträchtigt wird, führt das Ausbleiben von Gästen bald auch zu wirtschaftlichen Sekundärfolgen.

2006 wurden in Europa mehr als 460,8 Mio. internationale Ankünfte verzeichnet. Europa hält somit einen Marktanteil von 54,4 % am Welttourismus. Die UNWTO prognostiziert für 2020 einen Anstieg auf 717 Mio. internationale Ankünfte¹. Der Alpenraum liegt derzeit bei etwa 5 Mio. Gästebetten und etwa 450 Mio. Nächtigungen pro Jahr². 75 % des europäischen Reiseverkehrs erfolgt auf der Straße (PKW und Busse). Eine von der Europäischen Kommission beauftragte europaweite Studie³ weist nach, dass 50-75 % der Umweltfolgen des Tourismus durch den Reiseverkehr verursacht werden.

HERAUSFORDERUNGEN: NACHHALTIGER TOURISMUS, VERHALTENSÄNDERUNGEN DER EINHEIMISCHEN

Menschen wollen heute in ihrer Arbeits- und Freizeit flexibel, unabhängig und vor allem selbstbestimmt sein. Appelle an Verhaltensänderungen, die mit „erhobenem Zeigefinger“ umweltfreundliches Verhalten einfordern, sind meist von vorn herein zum Scheitern verurteilt. Das bedeutet, dass die Bereitstellung öffentlicher Verkehrsangebote sich nicht nur an der Rentabilität orientieren darf, sondern als öffentliche Aufgabe betrachtet werden muss. Andererseits muss das touristische Angebot hohe Qualität aufweisen und dabei sanfte Mobilität integrieren. Das Marketing muss positiv erlebte Elemente des Reiseerlebnisses selbst (Ruhe und Verlangsamung, Naturerlebnis, etc.) gezielt in den Vordergrund stellen.

Damit das Verkehrsangebot die geforderte Qualität erreicht, müssen viele Faktoren berücksichtigt und integrierte Maßnahmen von unterschiedlichen Stakeholdern ergriffen werden:

¹ Parkplatz am Nivoletpass (2600 m) vor der Schließung der Straße im Jahr 2002 (I).





- Der **Verkehrssektor** muss ein qualitativ hochwertiges, kundenorientiertes Angebot an umweltfreundlichen Mobilitätsmöglichkeiten insbesondere mit Bahn und Bus zur Verfügung stellen. Weiters muss es lückenlose umweltfreundliche Wegeketten geben und eine optimale Reise- und Gepäckslogistik. Das Verkehrsangebot muss bereits die Situation am Herkunftsort einbeziehen.
- Der **Technologiesektor** muss neue, emissionsarme und lokal emissionsfreie Antriebstechnologien entwickeln. Kundenfreundliche Lösungen der Informations- und Kommunikationstechnologie, wie beispielsweise Fahrplanauskunftssysteme von Tür zu Tür, die alle öffentlichen Verkehrsmittel, auch Anrufsammeltaxis, enthalten und über Internet leicht abfragbar sind, erleichtern die Information über Angebote öffentlicher Verkehrsmittel vor dem Fahrtantritt. Auch während der Reise tragen innovative Kommunikationssysteme zu mehr Kundenfreundlichkeit bei: Zum Beispiel durch die Anschlusssicherung zwischen Bahn und Bus im Verspätungsfalle oder durch routenbezogene Informationen per SMS für registrierte Kunden.
- Die **Regionen** müssen in Verknüpfung mit den überörtlichen Verbindungen, die die An- und Abreise ermöglichen, die umweltfreundliche Mobilität innerhalb der Regionen sicherstellen (öffentlicher Verkehr, flexible Verkehrsmittel wie Anrufsammeltaxis, Verleih von Verkehrsmitteln mit alternativen Antriebsformen, Fußwege, Radwege, Pferdegesspanne etc).
- Die **Tourismuskwirtschaft und die Schutzgebietsverwaltungen** müssen attraktive neue Tourismusangebote kreieren, die umweltfreundliche Mobilität berücksichtigen, und dazu ein entsprechendes Marketing entwickeln.

Aber es geht auch um Bewusstseinsbildung bei den Kunden selbst: Hier sind Besucherzentren in den Schutzgebieten, Bildungsinstitutionen, aber auch die Herkunftsregionen der Gäste angesprochen. Sie können die Auswirkungen von wenig umweltverträglichem Reisen bewusst machen und Alternativen aufzeigen.

Das oberste Prinzip ist Zusammenarbeit. Bei allen aufgezeigten Maßnahmen ist eine integrierende Herangehensweise – vertikal und horizontal – unerlässlich. Die Sektoren müssen untereinander, die übergeordneten Ebenen (europäische und nationalstaatliche Ebene) müssen eng mit den Regionen und Gemeinden kooperieren, die Quell- mit den Zielgebieten. Das gilt sowohl für die praktische Umsetzung der Maßnahmen als auch für die Setzung der politischen Rahmenbedingungen.

INNOVATION RECHNET SICH!

Die Gemeinde Werfenweng (A) besitzt mit dem Fokus auf Sanfte Mobilität inzwischen europaweit einen USP⁴, der sich auch wirtschaftlich in Wertschöpfung und Nächtigungszahlen nachlesen lässt. Die umwelt- wie klimapolitisch gewünschte sanfte Mobilität kann sowohl „teuer“ als auch „günstig“ sein: Wenn eine Destination dem Mobilitätsvorbild Werfenweng folgen will, bedarf es einer Finanzkraft, die ein übliches Gemeindebudget übersteigt. Nationale und europäische Stellen sind bei solchen Modellprojekten gefordert. Zum Klimaschutz können aber auch kleinere Maßnahmen beitragen: Die 900 Seelen-Gemeinde Langenegg (A) finanziert aus der Gemeindekasse ein Car-Sharing-Auto und einige Jahreskarten für das Autobus-Netz. Zu einem eher symbolischen Preis können Netzkarten für einen Tag „geliehen“ werden. Inzwischen steigen auch jene um, die bislang nie den Autobus von innen gesehen haben.

Für sanfte Mobilität, die ihre Angebote auf rücksichtsvollem Verkehrsverhalten der Einheimischen und authentischem Erleben für die Gäste aufbaut, werden Investitionen in Innovation, Kooperation, Ausbildung und Training benötigt. Klimaschonender Verkehr braucht Menschen mit Herz, Hirn und Verstand, um erfolgreich zu sein.

¹ Motorradtreffen im Maiental (Kanton Uri) in der Nähe des Sustenpass, ebenfalls zugänglich mittels öffentlicher Verkehrsmittel (CH).

² Verleih von Elektrofahrzeugen für Besucher und Bewohner in der Gemeinde Werfenweng (www.werfenweng.org), Mitglied des Netzwerks Alpine Pearls (A).

³ Familienausflug mit verschiedenen Fortbewegungsmitteln (Zug/Fahrrad) im Rahmen des österreichischen Programms „klima:aktiv mobil“ – nachhaltiges Mobilitätsmanagement im Freizeit- und Tourismusverkehr (www.freizeitmobil.klimaaktiv.at). Die Naturparke und einige Nationalparke haben sich dieser Initiative angeschlossen (A).

¹ UNWTO; Tourism Highlights 2007 Ed.

² Ein genauer Wert ist durch die unterschiedlichen Statistiken und die wahrscheinliche Nichtmeldung sämtlicher Gästenachtungen nicht möglich.

³ Feasibility and preparatory study regarding a Multi-stakeholder European Targeted Action for Sustainable Tourism & Transport – kurz „MuSTT“.

⁴ Unique Selling Proposition (USP) ist ein Alleinstellungsmerkmal, das - in diesem Fall - eine Destination von anderen unterscheidbar macht.



DIE ALPINEN SCHUTZGEBIETE, FÖRDERER DER SANFTEN MOBILITÄT

In den Alpen leben über 12,3 Millionen Menschen - eine Bevölkerung die stärker wächst als die Gesamtbevölkerung Europas¹. Die Alpen sind außerdem eines der wichtigsten Reiseziele in Europa. Doch die empfindlichen Naturräume der Alpen sind direkt von den negativen Auswirkungen dieser starken menschlichen Nutzung betroffen. Diese kritische Situation ist der Ursprung diverser vielversprechender Initiativen, die im Rahmen der Schutzgebiete entstanden sind.

SCHUTZ DER ÖKOSYSTEME UND STEIGERUNG DER LEBENSQUALITÄT

Auch wenn der Verkehr kein schutzgebietsspezifisches Thema ist, so sind diese Gebiete doch unmittelbar davon betroffen. Ca. 30.000 Tier- und 13.000 Pflanzenarten leben in den Alpen². Die außergewöhnlichen und sensiblen alpinen Ökosysteme reagieren sehr empfindlich auf den menschlichen Einfluss und die sich daraus ergebenden Störungen (Zerschneidung der Habitate, Störungen [der Fauna], Boden-, Wasser- und Luftverschmutzung usw.). Mit mehr als 100 Millionen Besuchern pro Jahr, von denen 80%³ mit dem eigenen Pkw anreisen, sind die Schutzgebiete jedoch teilweise selbst für den Massentourismus in den Alpen mit verantwortlich.

Abgesehen von ihrem Auftrag die Biodiversität zu erhalten, und von den Erwartungen, die diesbezüglich an sie gerichtet werden, spielen die Schutzgebiete eine wichtige Rolle für die Entwicklung eines nachhaltigen Tourismus und für die Gewährleistung der Lebensqualität auf ihrem Gebiet. Die Attraktivität der Alpenregionen erhalten und gleichzeitig die Erhaltung der Habitate und den Artenschutz gewährleisten - dieser anspruchsvollen Herausforderung stehen die Schutzgebiete täglich gegenüber. Oft liegen sie in der Nähe von Ballungsräumen oder dicht besiedelten Tälern und sind teilweise sogar selbst bewohnt. Je nach Schutzstatus ist die Förderung einer umweltfreundlichen Lokalentwicklung und die Lebensqualität der örtlichen Bevölkerung teil ihres Auftrags. Eigentlich ist der hohe natürliche Wert der Gebiete der Hauptanziehungspunkt für Besucher, jedoch wirkt sich bei Überschreiten einer bestimmten Schwelle der Pkw-Verkehr negativ auf die Attraktivität dieser Regionen aus. Diese Gebiete sind bedroht, nicht nur weil viele die Schutzgebiete als Museum betrachten und „konsumieren“, sondern auch, weil mit diesen Verhaltensweisen von Besuchern und Einwohnern nur geringe wirtschaftliche Vorteile, dafür aber hohe Umweltkosten verbunden sind.

ZÜGE, SHUTTLEBUSSE UND KUTSCHEN ERSETZEN DEN PKW

In dieser kritischen Situation liegt der Ursprung einiger vielversprechender Initiativen, die von Schutzgebieten ins Leben gerufen wurden. Schutzgebiete vertreten die Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung, die oft die Grundlage ihrer Entstehung sind. Sie besitzen außerdem eine reichhaltige und vielfältige Erfahrung im Bereich des Managements touristischer Besucherströme sowie der lokalen Entwicklung. Sie fördern bestehende Konzepte, gehen jedoch oft auch vollkommen neue Wege. Um das steigende Verkehrsaufkommen zu beschränken haben sie zu allererst in den am stärksten betroffenen Gebieten entsprechende organisatorische und ordnungspolitische Maßnahmen ergriffen. Spezielle Aktionen zur Verkehrsregelung, Zufahrtssperren zu den zentralen Tälern der Schutzgebiete sowie der Ausbau von Parkmöglichkeiten zur Vermeidung „wilder“ Parkplätze sind oft der erste Schritt auf dem Weg zu einer globaleren Regelung und Limitierung des Zugangs zu Schutzgebieten mit privaten Kraftfahrzeugen (Beispiele 1 und 5).



Je nach vorhandenen Mitteln und Eigendynamik der örtlichen Akteure haben die Schutzgebiete auch verschiedene Möglichkeiten ausprobiert, Alternativen zur Anreise mit dem eigenen Pkw anzubieten. So wurden beispielsweise Informationen zu bestehenden privaten Transportangeboten weiterverbreitet und teilweise sogar aktiv beworben oder die Schaffung neuer Zufahrtslinien zu abgelegenen, mit dem Auto nicht erreichbaren Orten unterstützt. Sogar die Häufigkeit der Fahrten öffentlicher Verkehrsmittel zu Gemeinden am Rand oder innerhalb der Täler der Schutzgebiete konnte in einigen Fällen erhöht werden (*Beispiele 2 bis 4*).

Die Schutzgebiete versuchen außerdem, Aktivitäten sowohl für Touristen wie auch für die lokale Bevölkerung zu entwickeln, die soweit wie möglich der wirtschaftlichen und sozialen Situation ihres Gebiets Rechnung tragen und gleichzeitig ihren eignen Auftrag und ihre Werte respektiert. In manchen Fällen wurde es möglich, durch eine enge und erfolgreiche Kooperation mit den lokalen Akteuren touristische Angebote zu entwickeln, die einen Beitrag zum Umweltschutz leisten ohne von den Besuchern und Einwohnern als Zwang wahrgenommen zu werden. Die Entwicklung von Kombi-Angeboten verleiht darüber hinaus dem Angebot sanfter Mobilität einen Mehrwert. Dadurch wird es möglich, Projektkosten zu senken und Besuchern, die die Angebote zur sanften Mobilität annehmen, Vorteile zu bieten (*Beispiele 6 bis 8*).

ZUSAMMENARBEIT ERFORDERLICH

Die Versuche den Kraftfahrzeugverkehr am Zugang und innerhalb der Alpentäler zu beschränken erfordern den Aufbau eines dauerhaften Dialogs mit den Anwohnern und den lokalen Betrieben. Es ist dabei nicht unbedingt einfach, einen Konsens zu erzielen. Obwohl den Schutzgebieten zur Lenkung der Besucherströme oft nur begrenzte Mittel zur Verfügung stehen, waren und sind sie oft in der Lage, sowohl die örtlichen wie auch die nationalen Akteure in ihre Initiativen mit einzubinden – Kooperationen, die sich auf allen Ebenen entwickeln lassen. Information, Fortbildung und Aufklärung der Entscheidungsträger, der lokalen Partner und der Öffentlichkeit sind vor allem zu Beginn von großer Bedeutung. Die Beteiligung von Schutzgebieten an Forschungsprogrammen oder Pilotprojekten, beispielsweise zum Thema Energie, könnte ebenfalls dazu beitragen, Synergien bezüglich dieser Themen zu finden, die zu oft als rein städtische Probleme angesehen werden. Eine Zusammenarbeit zwischen den Schutzgebieten und den Verkehrsunternehmen ist Voraussetzung für die Entwicklung der Anreisemöglichkeiten mit umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln (Bahn, ÖPNV oder, falls das nicht möglich ist, Fahrgemeinschaften). Dadurch wird auch die Möglichkeit geschaffen, die von den Schutzgebieten entwickelten sanften Mobilitätsangebote auf regionaler Ebene zu nutzen und zu ergänzen.

¹ Der Alpenbus in der Moosalp-Region, einer von vier Pilotregionen des 2006 gestarteten Projekts zur Schließung der Lücken des öffentlichen Verkehrsnetzes in Berggebieten (CH).

² Wanderung ab Bahnhof Lus-La-Croix-Haute mit professionellem Wanderführer, auf Initiative von Mountain Wilderness, um die Besucher zum Entdecken der Berge mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzuregen (F).

³ Kletterer am Bahnhof Zürich auf dem Weg ins Tessin haben die Bahn gewählt, um Staus im Gotthard-Straßentunnel zu vermeiden (CH).

⁴ Das Maskottchen des Naturparks Adamello Brenta soll die Besucher auffordern, ihren Pkw stehen zu lassen und sanfte Verkehrsmittel zu wählen (I).

¹ Wir Alpen! Menschen gestalten Zukunft. 3. Alpenreport, CIPRA International, 2007.

² Die Alpen: das einzigartige Naturerbe. Eine gemeinsame Vision für die Erhaltung ihrer biologischen Vielfalt, WWF, 2004.

³ Verkehr und Mobilität in den Alpen. Alpenzustandsbericht, Alpensignale der Alpenkonvention, Sonderserie 1, 2007.



Vermeiden, dass die wenigen letzten Kilometer vor dem Ziel zu Entscheidungen gegen umweltfreundliche Verkehrsmittel führen; die Schutzgebiete per Bahn erreichbar machen oder kombinierte Anreisevarianten anbieten - all dies sind Möglichkeiten, um in den Schutzgebieten sanfte Mobilität zu fördern und zu unterstützen. Bereits das Aufrechterhalten bestehender Transportangebote kann die Isolation bestimmter Orte verhindern. So konnten im Rahmen des Projekts „NaturParkBus“ Saison-Shuttlebusse vom Bahnhof Villach in die Gemeinden des Regionalparks Dobratsch (Österreich) eingerichtet werden. Werbung für sanfte Mobilitätsangebote der Schutzgebiete im Rahmen der Tourismuspolitik und über Touristikunternehmen (regionale und überregionale Verkehrsämter, Herausgeber von Reiseführern usw.) kann dafür sorgen, dass die Informationen einer breiten Öffentlichkeit zugänglich werden. Wo Zufahrtsmöglichkeiten zu Schutzgebieten ohne Pkw vorhanden sind, kann die Verteilung von Broschüren über die Parke und die Transportmöglichkeiten bei den örtlichen und den landesweiten Verkehrsunternehmen die Praxis des sanften grünen Tourismus fördern. Als Beispiel lässt sich das Projekt „Fahrtziel Natur“ erwähnen, bei dem die Deutsche Bundesbahn und vier große deutsche Umweltverbände⁴ Informationen über Wandermöglichkeiten in Schutzgebieten und über die entsprechenden Zufahrtsmöglichkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln geben.

DIE SOZIALE UND ÖKOLOGISCHE DIMENSION ALPINER SCHUTZGEBIETE

Die beschriebenen Beispiele beweisen die Bedeutung und die positiven Beiträge der Schutzgebiete zum Management der Touristenströme und zur Förderung einer sanften Mobilität. Die starke regionale Verankerung ist oft eine Erfolgsgarantie für die Projekte zur sanften Mobilität. Dass vergleichbare lokale Initiativen auch in den anderen Alpenstaaten zu finden sind beweist die Praxis in den verschiedenen Schutzgebieten. Eine enge internationale Zusammenarbeit ermöglicht den Erfahrungsaustausch und bietet die Möglichkeit, neue Lösungsansätze für das alpenübergreifende Transportproblem zu finden.

Die Entwicklung eines Nachbarschaftstourismus, das Angebot von Aufenthalten, bei denen der Transport inbegriffen ist (Shuttlebusse, Mietwagen, kostenloser ÖPNV, Elektrofahrräder usw.) sind weitere Möglichkeiten für die Schutzgebiete, das Interesse an ihrem Gebiet durch Betonung eines qualitativ hochwertigen und sinnvollen Tourismus zu erwecken. Die Förderung solcher Praktiken und deren Aufwertung durch das Image der Schutzgebiete und der für nachhaltige Entwicklung sensibilisierten Akteure tragen zur Erhaltung lebendiger und innovativer Berggebiete bei. Durch die Unterstützung einer sanften Mobilität für Besucher und Anwohner können die Schutzgebiete auch zur Reduzierung und Regelung des Energieverbrauchs beitragen und somit den Ausstoß von Treibhausgasen verringern. Auch wenn dies teilweise vielleicht nicht als die ureigene Funktion eines Schutzgebiets angesehen wird, so ist diese soziale und ethische Dimension ein wichtiger Beitrag zu ihrem Auftrag, die biologische Vielfalt zu erhalten.

1 „Schalte den Motor ab und hör den Bergen zu“ - Privater Kraftfahrzeugverkehr am Col du Nivolet ist im Sommer verboten. Mit ihrer Wahl den Pass mit dem Fahrrad zu erklimmen unterstützen die Radfahrer diese Initiative und profitieren gleichzeitig davon (I).

2 Informationszentrum des Naturparks Adamello Brenta an einer Haltestelle des Park-Shuttlebusses, wo man sich über Wanderungen informieren und Fahrräder mieten kann (I).

⁴Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU), Verkehrsclub Deutschland (VCD), WWF.



EINIGE BEISPIELE

FÜR SANFTE MOBILITÄT IN DEN ALPINEN SCHUTZGEBIETEN

Genauere Angaben zu den hier beschriebenen Projekten sowie zu weiteren Initiativen sanfter Mobilität in alpinen Schutzgebieten finden Sie auf der Website des Netzwerks ALPARC: www.alparc.org



1. BESCHRÄNKTE NUTZUNG EINER ZUFAHRTSSTRASSE IM NATIONALPARK VANOISE (FRANKREICH)



Im Nationalpark Vanoise kann man im Sommer mit einem Shuttlebus vom Dorf Termignon aus die Ausgangspunkte mehrerer Wanderwege im Tal Entre Deux Eaux erreichen, die zu verschiedenen Berghütten führen. Man hat so die Möglichkeit, mit einem sanften Transportmittel ins Herz des Parks vorzudringen. Ein Teil der Strecke ist für alle anderen Kraftfahrzeuge gesperrt (abgesehen von Sondergenehmigungen für Einwohner bzw. lokale Berufstätige: Landwirte, Berghüttenbetreiber usw.). Dieses Angebot, das sich auch an die Einheimischen richtet, hat seinen Ursprung bereits zu Beginn der siebziger Jahre, und soll nun durch eine stärkere Einbeziehung der lokalen Akteure (Gemeinden, Departements, Park) und durch verstärkte Bekanntmachung („Maison de la Vanoise“, Website des Parks) im Rahmen der Ausarbeitung der neuen Charta des Parks gestärkt werden.

Weitere Informationen: www.vanoise.com



2. BUS ALPIN, NEUE LINIEN IM ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR, UM AUSGANGSPUNKTE VON WANDERUNGEN IN DEN SCHUTZGEBIETEN BINNTAL UND GANTRISCH ZU ERREICHEN, DIE AUF DER KANDIDATENLISTE FÜR REGIONALEN NATURPARK STEHEN (SCHWEIZ)

LANDSCHAFTSPARK
BINNTAL

Das Projekt Bus alpin wurde gleichzeitig in mehreren Regionen umgesetzt und ist ein Beispiel für erfolgreiche Zusammenarbeit auf nationaler Ebene. Die Seltenheit bzw. das Fehlen von Zufahrtsmöglichkeiten zu diesen Schutzgebieten mit öffentlichen Verkehrsmitteln trotz ihrer großen touristischen Attraktivität hat vier Schweizer Regionen dazu gebracht, 2006 und 2007 neue Buslinien sowie Zusatzangebote zu bestehenden ÖPNV-Angeboten zu testen. Dieses Pilotprojekt wurde im Binntal in enger Zusammenarbeit mit dem Landschaftspark Binntal durchgeführt. Die guten Ergebnisse haben vier neue Regionen angeregt, 2008 dem Interessenverbund Bus alpin beizutreten. Das für das Projekt geschaffene Label sowie die Werbung, die Website und das für die Partner entwickelte Angebot erleichtern die Förderung der Initiative auf nationaler Ebene und verleihen ihr bei den Besuchern in verschiedenen Tälern Wiedererkennungswert.

Weitere Informationen: www.busalpin.ch
www.landschaftspark-binntal.ch





3. FÖRDERUNG SANFTER MOBILITÄT IM NATIONALPARK HOHE TAUERN (ÖSTERREICH)

Der Nationalpark Hohe Tauern (A) hat die Förderung verschiedener sanfter Mobilitätsangebote in seinem Einzugsbereich übernommen. Im Kötschachtal bieten örtliche Landwirte sommers wie winters den Transport mit der Kutsche oder dem Pferdeschlitten an. Nachdem sie ein erstes Stück des Wegs zu Fuß zurückgelegt haben, können die Besucher auf dem Rückweg diese Form der Fortbewegung wählen, die direkt der örtlichen Wirtschaft zugute kommt. Im Seidlwinkltal hat der Nationalpark Kommunikationsmittel für den Shuttleservice zwischen Dorf und Talende entwickelt. Darüber hinaus unterstützt er den Betrieb von 36 Taxis und regelt deren Fahrtstrecken und Fahrpläne im Parkbereich. Um die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt zu reduzieren, hat der Park zusammen mit den lokalen Akteuren auch an einem Testprojekt für die Versorgung der Berghütten des Obersulzbachtals mit zwei Biogasfahrzeugen mitgewirkt.

Weitere Informationen: www.hohetauern.at



TVB Bad Gastein © Nationalpark Hohe Tauern



4. ERLEBNIS-BUS IN DEN GRENZNAHEN SCHUTZGEBIETEN DES NATIONALPARKS BERCHTESGADEN (DEUTSCHLAND) UND DES REGIONALPARKS WEISSBACH (ÖSTERREICH)



© Regionalverkehr Oberbayern GmbH

Eine grenzüberschreitende Buslinie zwischen dem Nationalpark Berchtesgaden und dem Regionalpark Weißbach konnte dank einer koordinierten Informations- und Kommunikationskampagne über diesen Service erhalten bleiben. Zur Förderung der nachhaltigen Mobilität und der grenzüberschreitenden Region wurde eine Buslinie mit einem speziellen Label, das dies- und jenseits der Grenze verwendet wird, geschaffen. Zur Stärkung des Labels wurden Broschüren über den Erlebnis-Bus herausgegeben. Alle Bushaltestellen wurden mit Informationstafeln über Wanderwege ausgestattet, die auch Tipps zum Entdecken der Region enthalten. Außerdem wurden die Abfahrtszeiten mit den Startzeiten der geführten Wanderungen durch die Schutzgebiete abgestimmt. Der Abschluss der Werbekampagne bot Anlass zu einer Feier auf einer Alm, bei der das neue Erlebnis-Bus-Label den Einwohnern, Besuchern und der Presse vorgestellt wurde.

Weitere Informationen: www.nationalpark-berchtesgaden.de
www.naturpark-weissbach.at



5. ÖRTLICHER KONSENS BEZÜGLICH DER EINSCHRÄNKUNG DES MOTORISIERTEN VERKEHRS IM NATURPARK LOGARSKA DOLINA (SLOWENIEN)



Tomo Jesenčič © Krajski park Logarska dolina

Die Verwaltung des Naturparks Logarska dolina wurde 1992 einer Gesellschaft von Einwohnern übergeben, die mit dem Ziel gegründet wurde, die Besucherströme im Tal nachhaltig zu regeln. Die negativen Auswirkungen des steigenden Pkw-Verkehrs wurden immer belastender, sowohl für die ortsansässige Bevölkerung wie auch für die Umwelt. Daher führte die Gesellschaft, der die Gemeinde die Verwaltung des Parks übertrug, einen „Beitrag zur Erhaltung des Schutzgebiets“ in Form einer Zufahrtsgebühr für Pkws ein. Im Jahr 2000 wurde die Zufahrt zum Tal mit drei Parkplätzen neu organisiert. Verschiedene Angebote alternativer Verkehrsmittel wurden nach und nach eingeführt, um mit diesem kontinuierlichen Prozess ebenfalls eine Einstellungsänderung bei den motorisierten Besuchern herbeizuführen.

Weitere Informationen: www.logarska-dolina.si



6. EIN VERKEHRSNETZ VERSCHIEDENSTER TRANSPORTMITTEL UND EIN KOMBI-TICKET FÜR ALLE AKTIVITÄTEN IM NATURPARK ADAMELLO BRENTA (ITALIEN)



Ausgehend vom Ansatz der sanften Mobilität ist es dem Naturpark Adamello Brenta gelungen, verschiedene ineinandergreifende Projekte zu entwickeln. Die Verkehrsberuhigung wird durch eine kohärente Zufahrtsregelung zu den Tälern des Parks erzielt: eine Limitierung der Anzahl der Privatkraftfahrzeuge, die Verwaltung des öffentlichen Nahverkehrs und die Vernetzung bestehender Nahverkehrsangebote im Park und in den Randgebieten. Die Shuttlebusse innerhalb des Parks sind außerdem mit der Bahn und dem Bus- und dem Shuttlebus-Liniennetz der umliegenden Städte verbunden. Der Kauf der „Parcocard“ eröffnet Parkmöglichkeiten, die Benutzung des Shuttlebusses (Aufstieg) und den Eintritt in das Besucherzentrum und den Erlebnispark (einschließlich Führung). Seit 2008 bietet ein Kombi-Ticket „Vacanza Senz'Auto“ (Ferien ohne Auto) die Möglichkeit, die Aktivitäten des Parks eine Woche lang zu nutzen und sich dabei, ab Ankunft am Bahnhof, ausschließlich mit dem Shuttlebus zu bewegen.

Weitere Informationen: www.pnab.it/vivere_il_parco/come_muoversi.html



7. EINE BUSFAHRKARTE ZUM ERKUNDEN DER STERNBILDER MIT DEN BERGFÜHRERN DES NATIONALPARKS GRAN PARADISO (ITALIEN)



Nach zehn Jahren langwieriger Diskussionen, Vorschlägen und Studien zur Frage der Verkehrsüberlastung am Col du Nivolet (2600 m) kam es endlich zu einer Vereinbarung über die Sperrung eines Abschnitts der Passstraße in den Monaten Juli und August. Seit 2003 organisiert der Nationalpark Gran Paradiso nun eine Aktion mit dem Titel „A piedi tra le nuvole“ (zu Fuß durch die Wolken), bei der gleichzeitig zur Verkehrsberuhigung hochwertige Freizeit- und Schulungsaktivitäten organisiert werden: thematische Ausflüge mit den Bergführern des Parks, Pferdewanderungen, Kochkurse zur regionalen Küche sowie mehrere kulturelle Events. Die Besucher können das Auto zuhause oder an einem der eingerichteten Parkplätze stehen lassen, 20 km mit dem Shuttlebus fahren und für den Preis der Fahrkarte an allen Aktivitäten des Tages teilnehmen. Dank dieser Initiative ist das Verkehrsaufkommen an den empfindlichsten Stellen des Col du Nivolet um 90% gesunken.

Weitere Informationen: www.pngp.it/nivolet.index.html

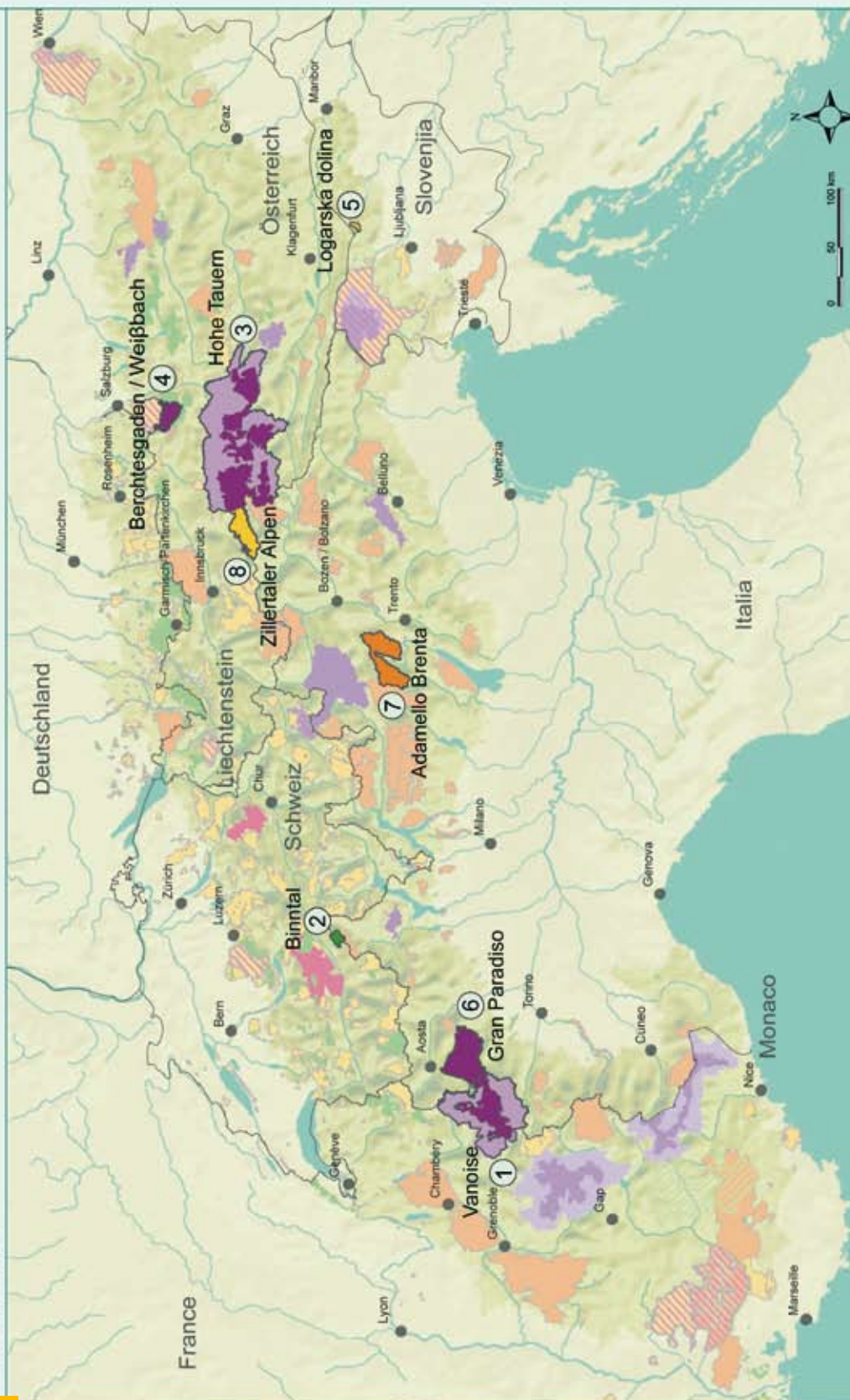


8. INNOVATIVES ZUSAMMENSPIEL DER ÖRTLICHEN AKTEURE IM NATURPARK ZILLERTALER ALPEN (ÖSTERREICH)

Das Verkehrsberuhigungsprojekt im Zillertal basiert auf einer positiven und konstruktiven Zusammenarbeit zwischen dem Naturpark Zillertaler Alpen, der Gemeinde, dem Verkehrsbetrieb und den örtlichen Restaurantbesitzern. Um die Wirtschaft des Tals nicht zu schädigen, wurde der Individualverkehr nicht verboten, sondern reglementiert. Dabei wurde die Nutzung der Shuttlebusse durch Einführung des Umweltbonus Zillertal attraktiver gemacht. Dabei handelt es sich um einen Verzehrgutschein für Shuttlebus-Nutzer, der in den Restaurantbetrieben des Tals eingelöst werden kann. Diese gemeinsame Aktion hat 2001 zur Gründung des Vereins Zillertal Aktiv geführt. Mit dem Pauschalangebot „Urlaub vom Auto“ werden die Besucher außerdem ermutigt, ohne ihren Pkw in die Region zu reisen und sich an ihrem Urlaubsort mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewegen, wobei zahlreiche Alternativen zur Verfügung stehen.



Weitere Informationen: www.naturpark-zillertal.at



① Exemple correspondant
Esempio corrispondente
Entsprechendes Beispiel
Posamezni primer

Parc national
Parco Nazionale
Nationalpark
Narodni park
Parc naturel régional
Parco Regionale o Naturale
Regionaler Naturpark
Regijski park
Zone périphérique
Zona periferica
Außenzone
Robno območje
Réserve naturelle
Riserva naturale
Naturschutzgebiet
Naravni rezervat
 Patrimoine mondial naturel de l'UNESCO
UNESCO Patrimonio naturale mondiale
UNESCO Weltnaturerbe
UNESCO svetovna naravna dediščina
 Réserve de biosphère
Riserva della Biosfera
Biosphärenreservat
Biosferni rezervat
 Réserve naturelle géologique
Riserva naturale geologica
Geologisches Naturschutzgebiet
Geološki naravni rezervat
 Protection particulière
Protezione particolare
Sonderschutzform
Posebna zaščita
 Zone d'application de la Convention alpine
Limite di applicazione della
Convenzione delle Alpi
Anwendungsgebiet der Alpenkonvention
Območje izvajanja konvencije
 Réseau hydrographique
Rete idrologica
Gewässernetz
Vodotoki
 Limite d'Etat
Confine di Stato
Staatsgrenze
Državna meja
 Ville
Città
Stadt
Mesto

This map is not exhaustive.
 Contact: info@alparc.org
 http://www.alparc.org

This map is compiled from different official sources.
 Alpi 09/2008
 alparc

Alpine Convention - Alpenkonvention - Alpi - Alpi - Alpi

HINTERGRUNDINFORMATIONEN

Netzwerk ALPARC

ALPARC ist das Netzwerk Alpiner Schutzgebiete, das seit 1995 Nationalparks, Natur- und Regionalparks, Naturschutzgebiete, Biosphärenreservate und andere Schutzgebietskategorien im gesamten Alpenraum vereint. Das Thema Verkehr und sanfte Mobilität wurde im Netzwerk im Rahmen der Arbeitsgruppe „Nachhaltiger Tourismus“ behandelt, in der die Schutzgebietsverwalter ihr Know-how und ihre Erfahrungen austauschen können.

www.alparc.org (f, d, i, si, e)

Alpenkonvention

Völkerrechtlicher Vertrag für den Schutz und die nachhaltige Entwicklung des Alpenraums, der das Ziel verfolgt, das Alpenmassiv (in seiner ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Dimension) zu erhalten und zu schützen und dabei unter den Vertragsparteien die Prinzipien der Prävention und der Kooperation anzuwenden. Neun Fachprotokolle decken verschiedene Bereiche ab, darunter den Bereich Verkehr. Es besteht auch eine spezielle Arbeitsgruppe zu diesem Thema.

www.alpconv.org (f, d, i, si)

CIPRA - Zukunft in den Alpen

Die Internationale Alpenschutzkommission (CIPRA) hat im Rahmen des Projekts Zukunft in den Alpen eine Datenbank mit Publikationen, Projekten und Links zum Thema Mobilität angelegt. Ziel des Projekts war der Austausch von Kenntnissen und die Verbreitung von Praxiswissen.

www.cipra.org (f, d, i, si, e)

Naturfreunde

Nichtregierungsorganisation für die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung.

www.nfi.at (f, d, e)

RESPECT – The Institute for Integrative Tourism and Development

Institut für die Förderung eines nachhaltigen Tourismus und einer integrierten Lokalentwicklung.

www.respect.at (d, e)

Mountain Wilderness

Nichtregierungsorganisation mit Vorreiterrolle bei der Förderung der sanften Mobilität.

www.mountainwilderness.org (f, d, i, si, e)

Alpen Initiative

Nichtregierungsorganisation für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene.

www.alpeninitiative.ch (f, d, i, e)

Alps Mobility II - Alpine Pearls

Netzwerk öko-touristischer Angebote in 22 Alpenorten.

www.alpine-pearls.com, www.alpsmobility.net (f, d, i, si, e)

Alpine Awareness

Europäisches Projekt zur Förderung sanfter Beförderungsmöglichkeiten in die Tourismusorte der Alpen.

www.alpineawareness.net (f, d, i, e)

Mobil Alp

Europäisches Projekt für die Entwicklung innovativer Mobilitätsangebote und -dienstleistungen für Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel auf lokaler und regionaler Ebene.

www.mobilalp.com (f, d, i, e)

Nachhaltiger umweltfreundlicher Verkehr und Tourismus in sensiblen Gebieten

Europäisches Projekt zur Entwicklung sanfter Verkehrsmittel an sensiblen Naturstandorten und in grenzüberschreitenden Regionen.

www.sensiblegebiete.at (d, e, si, h)

Europäische Verkehrsinitiative

Netzwerk verschiedener Organisationen, die sich gegen den aktiven Transitverkehr im Alpenraum und anderen sensiblen Regionen Europas wehren.

www.ite-euro.com (f, d, i, e, es)

Network for Soft Mobility in European Tourism

Europäisches Netzwerk von Umweltorganisationen, Tourismus- und Verkehrsunternehmen für die Entwicklung des Ökotourismus und des sanften Verkehrs.

www.soft-mobility.com (d, e)

Diese Broschüre wurde anlässlich der Generalversammlung und der internationalen Konferenz der alpinen Schutzgebiete „Leben in den Alpen - die neuen Herausforderungen“ erstellt, die zusammen mit dem Nationalpark Triglav (Slowenien) von der Task Force Schutzgebiete des Ständigen Sekretariats der Alpenkonvention für ALPARC organisiert wurde. Wir danken den alpinen Schutzgebieten, die sich an dieser Arbeit beteiligt haben, sowie den Naturfreunden, der CIPRA und Mountain Wilderness herzlich für ihre hilfreiche Mitarbeit.



Mit der Unterstützung von:



ALPARC – Netzwerk Alpiner Schutzgebiete

Koordiniert von:

Task Force Schutzgebiete des Ständigen Sekretariats der Alpenkonvention

Maison des parcs et de la montagne
256, rue de la République
F-73000 CHAMBERY

Tel. +33 . (0)4 79 26 55 00

Fax. +33 . (0)4 79 26 55 01

info@alparc.org www.alparc.org

Koordination: Guido PLASSMANN

Gestaltung: Petra ŠAJN, Chloé MANFREDI

Redaktion: Christian BAUMGARTNER/International Friends of Nature
(christian.baumgartner@nfi.at), Petra ŠAJN, Chloé MANFREDI

Graphik: Naturaprint

Übersetzung: Lea CAHARIJA, Reinhold FERRARI, Nathalie FERRETTO, Alessandro MICHELUCCI,
Sergej SMOLIČ, Christine WEISE

Bilder: Fototheke des Netzwerks ALPARC, des Vereins Mountain Wilderness, der CIPRA,
der Interessengemeinschaft Bus Alpin und des TVB Werfenweng;
Fotographie und Bilder von Bernhard BERGMANN
(www.reportagefotografie.com/inhalt.html), Fulvio BERNARDINI (www.fulber.it),
Ernst KREN (www.mma.co.at), Peter SALZMANN (www.alpevents.ch)
und Marco VOLKEN (www.marcovolken.ch).



Mit pflanzlicher Tinte auf Recycling-Papier gedruckt. Naturaprint (F), im September 2008