

Nachhaltige Verkehrssysteme in den Alpen

Good Practices und Analyse der Verkehrssysteme

Nov. 2008



Dieser Bericht ist von der Arbeitsgruppe „Verkehr“, und insbesondere von der Unterguppe „sustainable mobility“ gemeinsam erstellt worden.

Die Arbeit wurde, in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Vertretern aller Alpenländer, von der französischen Präsidentschaft der Arbeitsgruppe koordiniert.

Die Redaktion dieses Berichts lag bei CIPRA France (Alexandre Mignotte, Siv Ann Lippert), mit ausdrücklicher Anerkennung der Beiträge der österreichischen, französischen, deutschen, italienischen und schweizerischen Fachleute, die aktiv an den Arbeiten der Arbeitsgruppe und der Unterguppe teilgenommen haben.

Inhaltsverzeichnis

Einführung	4
Der Alpenbogen – touristischer und Binnenverkehr	4
Worum geht es? Transport, Verkehr, nachhaltiger Verkehr.....	5
Besonderheit: Berge – eine Umwelt, die zu zerbrechlich ist, um den Fahrzeugen noch sehr lange standzuhalten.....	5
Größeres Bewusstsein und Umkehrung des Trends zum Auto.....	6
Im Bericht erwähnte Best Practices.....	7
Problemstellung und Methode.....	8
I - Die Initiativen im außerstädtischen Bereich	9
Beschreibende Kriterien	9
Qualitative Kriterien:	9
II - Städtische Mobilität: Analyse gemeinsamer Kriterien	10
Ausgewählte alpine Städte	11
Allgemeine Zusammenfassung und Zukunftserwartungen	12
1. Städtischer Verkehr	12
Verkehr: Qualität – Anpassungsfähigkeit – Regionalplanung	13
2. Governance - Multimodalität – Informationen.....	15

Einführung

Transport und Verkehr stellen eine der größten Herausforderungen (wenn nicht die größte) für die Zukunft unseres Alpenraums dar. Transport verursacht Belastung durch Luftverschmutzung und Lärm und hat eine negative Auswirkung auf die Umwelt und den Menschen. Der Treibhauseffekt ist ohne Zweifel die Umweltpriorität des 21. Jahrhunderts. Im Jahre 2010 wird der Transport der größte Emittent von Treibhausgasen sein. Die Anzeichen der globalen Erwärmung sind heute offensichtlich, sowohl für die Öffentlichkeit, als auch die Politik. Der Transport ist die Hauptquelle dieser Treibhausgasemissionen.

Die Transportinfrastruktur hat einen umfassenden Einfluss auf räumliche Strukturen. Güter- und Personenverkehr in und durch die Alpen spielen eine wichtige Rolle in regionalen und nationalen Wirtschaftssystemen. Deswegen ist die Verkehrspolitik eine der Schlüsselfragen für die Alpenkonvention¹, deren Ziel es ist, die Alpenländer und ihre Institutionen dazu anzuregen, nachhaltige Verkehrskonzepte, -pläne und Produkte zu entwickeln.

Nachhaltiger Verkehr in Gebirgen ist eng verbunden mit der Verkehrspolitik sowohl auf nationaler, als auch auf lokaler Ebene und ist, von Gesichtspunkt der Umwelt aus gesehen, ein zentrales Thema für die Kommunalverwaltungen. Es geht in der Tat um einen Ausgleich zwischen wirtschaftlichen, sozialen, Energie- und Umweltinteressen, wobei die heutigen Bedürfnisse und die Bedürfnisse der kommenden Generationen mit in Betracht zu ziehen sind. Einfache Antworten über das Verhältnis zwischen Verkehr, regionaler Entwicklung und Nachhaltigkeit gibt es jedoch nicht.

Zur Zeit werden die Diskussionen über den Verkehr in den Alpen dominiert von Thema Transitverkehr, obwohl der interne Verkehr einen größeren Prozentsatz am gesamten Verkehr in den Alpen ausmacht: Während das Verkehrsaufkommen (Fahrzeug-Kilometer) des Transitverkehrs nur 8% und des Tourismus und Freizeitverkehr 20% beträgt, beträgt der inneralpine Verkehr 72% des gesamten Verkehrsaufkommens in den Alpen. Im Weiteren sind also Freizeit- und Tourismus und Pendlerverkehr zu besprechen.

Der Alpenbogen – touristischer und Binnenverkehr

Der Alpenbogen ist seit einigen Jahrzehnten ein Gebiet mit einem wichtigen demografischen Wachstum (10,6% zwischen 1981 und 2001). Er hat heute 12,3 Millionen Einwohner² und umfasst die wichtigsten Fremdenverkehrsgebiete im Herzen Europas mit mehr als 95 Millionen Feriengästen und weiteren 60 Millionen Tagestouristen³. Freizeit und Urlaub sind undenkbar ohne Verkehr. Darüber hinaus stellt das tägliche Leben hohe Anforderungen an den Verkehr, abhängig von der Struktur des betreffenden Gebiets, sowie seines Charakters (städtisch ↔ ländlich)⁴. Private Autos und Luftverkehr, die von den Bürgern Europas bevorzugten Verkehrsmittel zum Erreichen ihres Urlaubsorts, erzeugen eine starke Verschmutzung, 50% bis 75% der vom Tourismus erzeugten Umweltverschmutzung geht auf das Konto des Urlaubsverkehrs⁵. Probleme beim Personenverkehr in den Alpen treten hauptsächlich in der Urlaubssaison und an den Wochenenden, und in der Nähe von bekannten touristischen Zielorten auf, sowie auch, wegen des Pendlerverkehrs, an den Engpässen der Alpenagglomerationen. Der motorisierte Transport ist die allgemeine Form des Verkehrs, den die Touristen in vielen Teilen der Alpen benutzen, wo für Touristen geeignete öffentliche Verkehrsmittel in entscheidendem Maße fehlen. Die Europäische Umweltagentur schätzt, dass bis zu 80% aller Reisen von Touristen in den Alpen mit dem Auto stattfinden⁶.

Allgemein gesehen spielt der Personen-Transitverkehr in den Alpen eine wichtige Rolle in der europäischen Wirtschaft, in den Alpenländern und im Tourismus in den Alpen. Es gibt mehrere Gründe für die wachsende Bedeutung des Personenverkehrs, wie z.B. Berufs-Pendelverkehr und Ausbildung (Schulen, höhere Ausbildungen), Fahrten zum Einkaufen und Freizeitverkehr nach der Arbeit und an Wochenenden. Strukturelle

¹ CIPRA International, 2006, *Leisure, tourism and commuter mobility*. Report for the Future in the Alps Program, Schaan, S.4.

² CIPRA International, 2007, *Nous les Alpes, 3^e rapport sur l'Etat des Alpes*, Yves Michel, GaS.

³ Bericht TRAFICO 2008, *PUBLIC TRANSPORT ACCESSIBILITY OF ALPINE TOURIST RESORTS FROM MAJOR EUROPEAN ORIGIN REGIONS AND CITIES - SYNTHESIS REPORT*

⁴ Der Güterverkehr muss noch zum örtlichen und Touristenverkehr hinzugefügt werden. Darauf wird jedoch in diesem Bericht nicht eingegangen. Hier steht der Personenverkehr im Vordergrund.

⁵ Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserhaushalt, 2006, *Environmentally friendly travelling. Challenges and innovations facing environment, transport and tourism*, European expert conference and European contest – Conference brochure, Wien, S.3.

⁶ European Environment Agency, 2003, *Europe's Environment – The Third Assessment*.

Änderungen wie z.B. die Verlagerung der Arbeitsmöglichkeiten vom Lande in kleine und mittelgroße Städte der ländlichen Gebiete tragen bei zum intensiveren Personenverkehr. Aus allgemeinen Gründen von Broterwerb und Dienstleistung findet Personenverkehr statt auf kurzen Strecken, wie z.B. zwischen Kleinstädten, Bezirkshauptstädten und ländlichen Gebieten, aber auch über lange Entfernungen aus geschäftlichen Gründen oder im Urlaub. Das Wachstum des Personenverkehrs ist ungleich verteilt über die verschiedenen Transportarten. Für die Zukunft wird ein weiteres Ansteigen des Personenverkehrs erwartet, sowohl auf der Straße, als auch per Eisenbahn.

Trotzdem wächst die Anzahl der Initiativen für „soft Mobility“. Es sind dies Beispiele, die die gewählten Volksvertreter inspirieren können, auf diesem Feld eine pro-aktive Politik zu vertreten, Fachwissen anzusprechen, Kontakte zu knüpfen usw. Ein Aspekt, der innerhalb der „Soft Mobility“-Initiativen in Bezug hauptsächlich auf den Tourismus, aber auch bezüglich des örtlichen Verkehrs beachtet werden muss, ist eine mehr zusammenhängende und besser gesteuerte Zusammenarbeit auf internationaler Ebene, die versichern soll, dass diese „Soft Mobility“-Initiativen nicht an den Staatsgrenzen enden, sondern dass auf der Ebene der gesamten Alpenregion ein Austausch garantiert wird. Je größer das Gebiet ist, auf das sich ein Erfahrungsaustausch bei gleicher Interessenlage erstreckt, umso mehr Verschiedenheit wird bei den Innovativen Initiativen sichtbar.

Worum geht es? Transport, Verkehr, nachhaltiger Verkehr

Transport und Verkehr sind eng miteinander verbunden, aber nicht identisch. Transport ist ein Mittel der Änderung des Aufenthaltsorts von Personen und Gütern mit dem Zweck, unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht zu werden, wie z.B. zur Schule zu gehen, einzukaufen, Kollegen zu treffen oder Waren zu liefern. Das Ausmaß, in dem Transport bei der Deckung dieser Bedürfnisse notwendig ist, hängt ab von vielen Trends und Handlungsweisen, die die räumliche Organisation der Gesellschaft prägen. Die Benutzung verschiedener Transportarten – zu Fuß gehen, Rad fahren, Auto, Eisenbahn, Lastwagen, Flugzeug usw. – ist abhängig von Entfernung, Frequenz, Verfügbarkeit, Bequemlichkeitsgrad, Preis und – last not least – Gewohnheiten.

Verkehr andererseits ist ein viel abstrakterer und emotional geladener Begriff. Verkehr beinhaltet Bewegungsfreiheit, Erfahrungen machen, Austausch von Waren und Meinungen, Zugang zum Rest der Welt. Verkehr ist essentiell für die Entwicklung der Persönlichkeit, für Innovation, für Handel und Geschäfte, für Kultur, für alles, was Gesellschaft ausmacht.

Verkehr beinhaltet notwendigerweise Transport. Wie viel Transport jedoch, und welche Art des Transports dazu notwendig sind, um eine gewisse Intensität von Verkehr zu ermöglichen, ist abhängig von der räumlichen Organisation der Gesellschaft, von den Transportsystemen und alternativen Kommunikationsmitteln. Die meisten Leute reisen gern weil sie es schön finden. Es gibt aber im täglichen Leben auch viel Verkehr, der gezwungenermaßen stattfindet – „unangenehmer“ Verkehr: Oft täten wir nichts lieber, als das Pendeln zwischen zu Hause und der Arbeitsstätte, der Schule, als Geschäftsreisen, als eine Autofahrt zu einem entfernten Büro oder Krankenhaus, als die Verfrachtung von Waren über große Entfernungen zu unterlassen, wenn nur der Arbeitsplatz, die Schule, Dienstleistung oder Kunden näher wären. Die verschiedenen Lebensweisen und die unterschiedlichen Strukturen, die wir in den Alpen vorfinden, erfordern sehr viele verschiedene Verkehrsmuster. Der Verkehr als Möglichkeit ist in modernen Gesellschaften ein wichtiges Ziel, aber Verkehr als Verpflichtung sollte nie verharmlost werden⁷.

Besonderheit: Berge – eine Umwelt, die zu zerbrechlich ist, um den Fahrzeugen noch sehr lange standzuhalten

Gebirgsregionen werden in besonderem Maße vom Straßenverkehr beeinflusst. Die Landschaftsstruktur verursacht einen erhöhten Verbrauch an Treibstoff und eine Konzentration auf den Verkehr auf der Straße und schafft damit Gegenden mit viel Verkehr auf einigen vorgegebenen Routen (Tälern, Pässen). Der Verkehr kommt an Eingängen zu touristischen Zielen und zu Städten, und in der Nähe von Landesgrenzen usw. zum Erliegen. Darüber hinaus erhöht in Gebirgsgegenden das meteorologische Phänomen der „Deckeleffekt“ die Schädlichkeit des Straßenverkehrs⁸.

Es ist deswegen notwendig, sich der Auswirkung auf die Umwelt des Reisens auf der Straße bewusst zu sein, sowie auch der Risiken, die Gebirgsstraßen in sich tragen (Zufahrt zu Skigebieten und Fahren auf schmalen, kurvenreichen Straßen) und der visuellen und Geräuschauswirkungen auf die Natur, die menschliche Gesundheit und den Verkehrszustand auf den Straßen (Parkplätze, Verkehrsstaus, Bodenerosion usw.).

⁷ Convention alpine, 2007, *Transport et mobilité dans les Alpes, Signaux alpins* – édition spéciale 1, Innsbruck, S.2.

⁸ Im Winter steht die Sonne niedrig über dem Horizont und erwärmt ab dem Vormittag die Bergspitzen, während die Täler im Schatten liegen und darum kalt bleiben. Die leichte Warmluft steigt auf, während die Kaltluft im Tal über der Erde liegen bleibt. Darin verbleiben die im Tal ausgestoßenen Schadstoffe in der Schicht der Kaltluft und werden nicht abgeleitet. In diesen Gegenden entsteht Ozon (durch Umbildung von Stickstoffdioxid durch Wärme) der dann in einem Ring in halber Höhe über dem Tal liegt. Selbst höhere Lagen sind betroffen: Die Schäden durch Verschmutzung sind selbst dort fühlbar. Siehe: Mountain Wilderness France, 2007, *Transports en montagne - Mobilité douce* (Broschüre), Grenoble.

Ein öffentlicher Verkehr, der es seinen Benutzern ermöglicht, in Gebirgsgegenden zu reisen bietet sich aus diesem Grund an als eine wünschenswerte Alternative für Gebirgsstandorte. Diese Verkehrsart ist jedoch in diesen Gegenden weniger entwickelt, als in niedriger gelegenen Gebieten, und die Eigenarten seines Managements sollten nicht als Hindernisse für die Entwicklung dieser Standorte betrachtet werden (Erhöhung des Transportangebots in der Hochsaison, gemeinsames Reisen per öffentlichem Verkehr von Reisenden und Schulkindern, von Pendlern und Besuchern, Fahrzeuge, die an schmale oder schneebedeckte Straßen angepasst sind, usw.). Es sind in der Tat viele zeitlich begrenzte, raumwirtschaftlich (usw.) interessante Anpassungen vorgenommen worden um den Straßenverkehr zu verbessern, einschließlich in besonders schwierigen Geländen. Bewusst dieser schwierigen Umstände und Interessen, fordert die Alpenkonvention „Transport – mit dem Zweck, die Belastung und die Risiken des inneralpiner und transalpiner Transport auf ein Niveau herabzusetzen, das für die Menschen, die Fauna und die Flora und deren Lebensgebiete akzeptabel ist, z.B. durch eine progressive Verlagerung des Transports, insbesondere des Gütertransports, auf die Schiene, und zwar im Besonderen durch die Zurverfügungstellung einer passenden Infrastruktur und durch Marktanreize und auf einer nicht-diskriminatorischen Grundlage.“⁹ In Bezug auf Verkehr und Touristentransport will die Alpenkonvention „zu Maßnahmen ermutigen, die den motorisierten Verkehr in Touristenorten vermindert und die private oder öffentliche Initiativen unterstützen, die dazu beitragen, den Zugang zu touristischen Zielen mithilfe des öffentlichen Verkehrs verbessern...“¹⁰.

Größeres Bewusstsein und Umkehrung des Trends zum Auto

Über eine proaktive Politik hinaus – die an sich grundlegend und auf allen Verwaltungs- und politischen Ebenen unerlässlich ist – ist es nützlich, das Bewusstsein der Alpenbevölkerung für diese Problematik zu schärfen. Dort besteht eine mehr oder weniger tief gewurzelte Gewohnheit (abhängig vom Land) sich als Einzelperson mit dem Auto fortzubewegen. Die Teilnahme der Bürger an diesen Initiativen ist von größter Wichtigkeit. Gewählte Volksvertreter und Verwaltung müssen in Städten und Gebirgsgegenden den Raum für den Autoverkehr verringern und an die Bedürfnisse aller Benutzer angepasste Dienstleistungen der öffentlichen Verkehrsmittel auszuweiten.

Die hier vorliegende Sammlung von Good Practices enthält verschiedene Initiativen von mehrfach interessierten Parteien aus unterschiedlichen geografischen Bereichen, die sowohl die Besucher, als auch die Bewohner der Gebirgsgegenden betreffen. Eine Tabelle mit den Namen der außerstädtischen Initiativen in drei Kategorien (Interessierte und Verwaltung, oder Produktangebote, oder Zugang) und mit den Namen der Beispiele für städtische Good Practices im Verkehr will einen kurzen Überblick verschaffen.

⁹ Alpenkonvention, Protokoll Verkehr, Art. 1, 1a.

¹⁰ Alpenkonvention, Protokoll Tourismus, Art. 13, 1 und 2.

Im Bericht erwähnte Best Practices

Betroffene Alpenländer	Beispiele für Best Practices	Interessierte und Politik/Verwaltung	Produktangebot	Zugang	Städtischer Verkehr
Alle	- Perlen der Alpen (und das Beispiel von Werfenweng)	X	X	X	X
Österreich	- Mobile Tiroler Gemeinden - Weltgymnaestrada Dornbirn 2007 - Nachhaltiger Verkehr initiiert durch Organisationen - Projekt Ski! - Xeismobil - Vislon Rheintal - Transport per Fahrrad (Stadt Salzburg, Vöcklabruck) - BestPrice-Ticket (Klagenfurt, Wels und Steyr) - ÖBB und Rail Tours-Packages für City Breaks	X X	X X	X	X X X X
Frankreich	- Direkte Beförderung von Gästen zu Sport- und Freizeitzentren per Bus (UCPA) - Allo p'ti bus - Ski Line Transisère (Skiligne) - Change your approach! - Altibus - Gratis öffentlicher Verkehr in der Stadt Gap - AlpeAutoPartage (Grenoble)	X X	X	X X	X X
Deutschland	- Interessengemeinschaft Fremdenverkehr ohne Auto - Berchtesgadener Urlaubs-Ticket / Spa card - Bayern-Ticket - Webportale Bike, hike und Wintersport - Garmischer Ski-Express - E-Bike Region Pfronten	X	X X X	X	
Italien	- Multimodales Transportnetzwerk in Gebieten mit hohem natürlichen Wert und Multiservice-Paketen – Naturpark Adamello Brenta - Zu Fuß in den Wolken (A piedi tra le nuvole) - Nationalpark Gran Paradiso - Car sharing (Bozen) - Car pooling (Bozen) - Integrierte Transportsysteme (STI) für Bus, Eisenbahn und Kabelbahnen (Provinz Bozen) - Reservierte Parkplätze für Bewohner in Bozen - Frühwahrung per SMS über Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsstops durch atmosphärische Verschmutzung (Brixen, Meran, Bozen) - Ökoanreize für nicht-verschmutzende Fahrzeuge (Provinz Bozen) - Verkehrseinschränkungen im Stadtzentrum von Cortina d'Ampezzo - Busdienste zu den umliegenden Skipisten in Cortina und Courmayeur - Public Transport-Card im Aostatal - Verkehrsberichte und Online-Informationssystem (Meran und Umgebung) - Sonderbehandlung für das Reisen mit dem Fahrrad in örtlichen Verkehrsmittel (Provinz Bozen) - Info Verkehrsdienste (Meran)		X	X	X X X X X X X X X X X X
Schweiz	- SchweizMobil (Switzerland Mobility) - Allgemeine Zugangscard für die öffentlichen Verkehrsmittel für Touristen – die Fälle STS und STC - Touristenbahn 'Glerner Sprinter' - Übernationaler Direktverkehr in den Alpengebieten der Schweiz(?) - Alpentäler-Bus - Mit der S-Bahn Zürich in die nächsten Skigebiete (Zürich) - Verkehrs-Ticket: Hotelunterkunft und Ticket für öffentlichen Verkehr (Basel)		X X	X X X	X X

Problemstellung und Methode

Wie bereits in der Einführung gesagt, unterliegt der Verkehr in Gebirgsgegenden unterschiedlichen Einflussfaktoren (Gelände, Umwelt-Empfindlichkeit, Engpässe auf Straßen, extrem hohes zeitlich begrenztes Verkehrsaufkommen, Erosion, steile Straßen, usw.) die es den „soft“-Verkehr-Initiativen schwer machen, die richtige Strategie für ein innovatives Angebot zu finden. Die Strategien müssen jeder Einzelsituation angepasst werden. Typologisierung kann dabei helfen, schnell die Erfahrung zu finden, die einer bestimmten Frage und bestimmten Umständen entsprechen können.

Im Folgenden werden verschiedene Arten nachhaltiger Verkehrsstrategien auseinandergesetzt:

Internationale Zusammenarbeit kann dabei helfen, aus internationalen Erfahrungen eine Auswahl von Strategien und innovativen Lösungen zu treffen, die der gegebenen individuellen Situation am besten entsprechen. Darüber hinaus entsteht dadurch die Möglichkeit, Produkte für „soft“-Verkehr über längere Entfernungen zu finden, die Landesgrenzen überschreiten und hauptsächlich Touristen ansprechen.

Die *Infomobility-Strategie* kann für „soft“ Verkehr-Themen benutzt werden, indem man über die bestehenden Angebote eines nachhaltigen Transports informiert. Einerseits hilft dies dabei, die öffentliche Aufmerksamkeit auf diese Themen zu lenken, und andererseits werden damit Informationen verbreitet über bestehende Angebote, die im Allgemeinen noch nicht leicht zugänglich sind.

Eine *Multimodalstrategie* fügt die verschiedenen Arten des nachhaltigen Transports zusammen und ermöglicht es so dem Benutzer, seine ganze Reise mithilfe des nachhaltigen Transports abzulegen, und nicht nur einen Teil.

Die *Multiprodukt-Strategie* kombiniert die verschiedenen Produkte mit einem „soft“-Verkehr-Angebot. Diese Strategie hat viel Erfolg hauptsächlich in Fremdenverkehrsgebieten, weil Verkehr und touristische Angebote leicht zu vereinen sind.

Koordination von Interessen, auch „Politik“ oder „Verwaltung“ genannt, ist eine wichtige Strategie für mehr oder weniger alle Arten Initiativen. Selbst wenn sie im Allgemeinen recht viel Zeit in Anspruch nimmt, hilft diese Strategie dabei, verschiedene Blickwinkel zu ihrem Recht kommen zu lassen, bietet Raum für mehr innovative Ideen und vermeidet Schwierigkeiten bei Verwirklichung und Betrieb. Sie erfordert aber einen hohen Grad an Management-Kapazität, der nicht unterschätzt werden darf.

Innovative Modalitäten für alternative Transportarten können eine Strategie sein des neu Überdenkens von bestehenden Arten des alternativen Transports, und der Anpassung dieser Transportarten an die heutige Situation. Auf diese Weise ist der alte „Postbus“, die älteste Art des öffentlichen Nahverkehrs, in der Schweiz in ein modernes Verkehrsmittel verwandelt worden, das den Zugang zu Gebieten ermöglicht, die nicht von der Eisenbahn erreicht werden.

Das *Fortführen und Evaluieren von Erfahrungen* hilft dabei, bestehende Initiativen zu bewerten, zu verbessern und für sie zu werben. Genau dies ist das Ziel dieses übernationalen Berichts. Durch die Sammlung, Analyse und Verbreitung von Beispielen für nachhaltigen Verkehr in Österreich, Frankreich, Deutschland, Italien und der Schweiz erhalten diese Beispiele für Best Practice internationale Anerkennung. Dies wiederum kann motivierend wirken auf Gebiete, die daran interessiert sind, Initiativen des „soft“-Verkehrs zu unternehmen. Eine gewisse Übertragbarkeit und innovative Motivation ist also eine der Schlüsselfunktionen der für diesem Bericht ausgewählten Beispiele.

Leider sind die meisten der Beispiele für Good Practices und der verschiedenen Strategien nur einer kleinen Gruppe von Spezialisten bekannt und nicht der größeren Zahl der gewählten Volksvertreter, die an einer Änderung der Verkehrspolitik ihres Gebiets in eine nachhaltigere interessiert sind. Dieser Bericht hat also das Ziel, diesen Personen ein Werkzeug in die Hand zu geben, mit dem sie sich einen Überblick über bereits bestehende „soft“-Verkehr-Initiativen und –Strategien aus vier verschiedenen Alpenländern verschaffen können, die ausgezeichnet sind durch ihre Wirksamkeit, Anwendbarkeit, Übertragbarkeit und Innovation.

Der erste Teil der Beispiele für „Good Practices“ betrifft Initiativen aus außerstädtischen Gebieten, der zweite befasst sich mit solchen in Stadtgebieten.

I - Die Initiativen im außerstädtischen Bereich

Die außerstädtischen Initiativen werden nicht nach ihrem nationalen Ursprung, sondern in drei thematisch orientierte Abschnitte unterteilt. Jede Kategorie liefert Einzelheiten über acht Beispiele aus den verschiedenen Teilnehmerländern. Die erste präsentiert ausgezeichnete Initiativen entsprechend dem Thema Interessenten und Politik/Verwaltung, und liefert darum Beispiele interessanter Herangehensweisen seitens des Managements. Die zweite Kategorie zeigt Initiativen betreffend innovativer Produktangebote, die neue und mutige Ideen umfasst, die auf den ersten Blick nicht vor der Hand liegen. Es umfasst Beispiele für eine Multiprodukt und/oder Multimodalstrategie. Darüber hinaus können auch Informationsinitiativen den Verkehr betreffend zu dieser Kategorie gehören, insoweit sie besonders innovativ und bemerkenswert sind. Die dritte und letzte Kategorie zeigt Initiativen, die den Zugang zu verschiedenen Orten ermöglichen. Dies kann dann auf einer technischen Ebene stattfinden, wie z.B. die Schaffung bestimmter Verbindungen (Fußwege, Busverbindungen, Fahrradbenutzung, usw.) zwischen einem Parkplatz außerhalb des touristischen Ziels und der Endbestimmung, oder aber auf einer mehr auf Organisation gerichteten Ebene, wie die Integration bestimmter Verkehrsangebote mit anderen Verkehrssystemen.

Aus jedem der vier teilnehmenden Alpenländer (Österreich, Frankreich, Deutschland, Italien und der Schweiz) hat ein Team von Fachleuten die verschiedenen Beispiele gesammelt, bewertet und ausgewählt, und zwar anhand eines einheitlichen Fragebogens, bestehend aus quantitativen und beschreibenden Kriterien im ersten, und qualitativen Kriterien im zweiten Teil. Der erste Teil zeigt mehr die allgemeinen Merkmale der Struktur der Initiative und die verschiedenen Mitwirkenden usw., während der zweite Teil versucht, qualitative Kriterien zu benutzen als Hilfsmittel für eine Bewertung und Darstellung der Übertragungsmöglichkeiten. Eine genauere Darstellung der zwei Teile wird im Weiteren gegeben.

Beschreibende Kriterien

- Standort des Beispiels für Good Practice
- Betriebszeit
- Transportart (Bus, Zug, Fahrrad, zu Fuß gehen, Straßenbahn, usw.)
- Zielgruppe gibt an, ob eine spezifische Zielgruppe angesprochen wurde, oder ob die „soft“-Verkehr-Maßnahme für alle Zielgruppen geeignet ist. Diese Methode basiert auf der Definition einer regionalen Zielgruppe (nach außen gerichtetes Angebot an „soft“-Verkehr) oder einer örtlichen (nach innen gerichtetes Angebot an „soft“-Verkehr).
- Interessent beinhaltet drei verschiedene Ebenen der Integration der örtlichen Mitwirkenden:
 - o Ebene p: keine Koordinierung mit Außenstehenden in die Vorbereitung
 - o Ebene pp: Integration von privaten Partnern in die Vorbereitung
 - o Verwaltungsebene: Integration aller Mitwirkenden in die Vorbereitung, die vom Verkehrsangebot betroffen sind
- Beschreibung der Initiative (Beschreibung der Dienstleistung und wie diese verwirklicht wurde)
- Betriebsfunktionalität (Transportarten, Betriebszeit, Leistungsfrequenz, Reisezeit, Kapazität von Transport/Unterbringung, Service Providers, Art der benutzten Energie, Preis, usw.)
- Betriebsart (entweder ein spezifisches Verkehrsangebot, oder ein Informationsprodukt, eine oder mehrere Verkehrsdienstleistungen betreffend, oder ein Produktpaket, das ein touristische, kulturelle oder soziale Produkte beinhaltet)
- Finanzierung (Betrag und finanzielle Partner, Verteilung der Finanzlast zwischen öffentlichen und privaten Händen)

Qualitative Kriterien:

- Evaluation/Bewertung (Originalität, Frequenz, Kundenzufriedenheit, Dienstleistungs-Relevanz, Qualität der Dienstleistung, neuerliche Änderungen, Synergie zwischen verschiedenen Verkehrsarten, Politik/Verwaltung, Netzwerke)
- Bedingungen für Erfolg oder Misserfolg – starke und schwache Punkte: guter oder schlechter Betrieb, auf die Erfordernisse abgestimmte Praxis (Integration verschiedener Anwendungsarten), aufgetretene Schwierigkeiten, Nachhaltigkeit der Tätigkeit, Auswirkungen auf Natur und Umwelt, Schaffung eines wirtschaftlichen oder soziokulturellen Mehrwerts
- Übertragungsmöglichkeiten (*Wiederholbarkeit*): Analyse der Hindernisse und der Möglichkeiten bei einer Übertragung der Initiative oder seiner Methode auf ein anderes Gebiet, Multiplikationseffekt
- Änderung des allgemeinen Verkehrsverhaltens (Schulung, Information, Beratungsdienste, Kommunikation in Bezug auf Produkte im Sinne eines „soft“ Verkehrs)

- Produkterneuerung
 - o Dienstleistung: neue, zusätzliche oder geänderte Dienstleistungen (z.B. Bus-Nachrichten, Angebotspakete mit Fahrt zum Hotel und innerhalb des Urlaubsortes)
 - o Tarife: Änderung, Verbesserung (z.B. Gästecard für verschiedene Transportangebote, kulturelle Dienstleistungen und Freizeitaktivitäten)
 - o Promotion/Kommunikation: neue Informationsdienstleistungen oder deren Verbesserung (z.B. internetplattform über alle Verkehrsangebote für ein bestimmtes touristisches Gebiet; Real-Time-Kommunikation über die Situation betreffend die öffentlichen Verkehrsmittel, usw.)
 - o Verbreitung: mögliche Anwendung von Cross-Selling – Integration von Verkehrsdienstleistungen in den Verkauf von anderen touristischen Dienstleistungen
- Zugang (z.B. Fußgängerzonen, Verbindung zwischen Parkplatz und Stadtmitte durch öffentlichen Nahverkehr, multimodale Tickets, Integration des „soft“-Verkehrssystems in andere Verkehrsnetze, usw.)
- Prozesserneuerung
 - o Interne Prozesse und Kombination von Dienstleistungen und Ressourcen: Kommunikation/interne Marketing-Maßnahmen
 - o Prozess der Kombination von Dienstleistungen: Entwicklung von Dienstleistungspaketen
 - o Prozess der Zusammenführung des Anbieters der Dienstleistung mit dem Benutzer: methodische Innovation der Produktentwicklung unter Einbeziehung eines externen Standpunktes (der des Benutzers) in Bezug auf das Produkt/die Dienstleistung
 - o Integration der Beziehung zwischen den Benutzern: Aufwertung oder Erleichterung des gegenseitigen Austauschs bei der Bewertung der Dienstleistung zwischen den Benutzern mithilfe von z.B. Diskussionsforen
- Analyse der Belastungsfähigkeit (Europäische Klassifizierung, die die verschiedenen Niveaus des Gebrauchs von Infrastruktur betrifft; von A = frei bis F = gesättigt)

Es war in vielen Fällen schwierig oder manchmal sogar unmöglich, all diesen Kriterien zu entsprechen. Aus diesem Grund gibt es in Bezug auf einige der hier angeführten Best Practices nicht für alle dieser Kriterien Informationen.

II - Städtische Mobilität: Analyse gemeinsamer Kriterien

Die Analyse der städtischen Mobilität erfolgte entsprechend den Kriterien, die von den Vertretern der Vertragsparteien der Alpenkonvention vereinbart wurden. Dieselben Kriterien werden auch bei der Untersuchung der Best Practices angewandt, die im Endbericht der Untergruppe aufgezählt sind. Insbesondere, wurden folgende konkrete Kriterien berücksichtigt, um die städtische Mobilität in den Alpen zu analysieren:

- Erreichbarkeitsstandard: dieser entspricht dem Verbindungsniveau zwischen dem Stadtgebiet und den wesentlichen Verkehrsnetzen (Autobahnen und Schienen). Erreichbarkeitsstandards werden anhand des „Serviceniveaus“ gemessen (wenn z.B. längs einer Hauptverkehrsader bzw. einer Verbindungsstraße ein Engpass besteht, ist das Niveau der Erreichbarkeit unzulänglich).
- Maßnahmen zum „Verkehrsmanagement“: hiermit ist die Verwaltung des bestehenden Verkehrssystems einer Stadt gemeint. Zum Beispiel; Einbahnstraßen, verkehrsberuhigte Zonen, Fußgängerzonen, integrierte und automatische Ampeln sowie VMS Systeme (Variable Message Signs).
- Maßnahmen zum Management der „Parksysteme“: zu diesen zählen eine Reihe von Maßnahmen zur Verringerung des Verkehrsaufkommens im Stadtzentrum. Der Bau einer höheren Anzahl von Parkflächen außerhalb der Stadtmitte und die Optimierung der öffentlichen Verkehrsmittel, die diese Gebiete mit dem Zentrum verbinden, können dazu beitragen, das Aufkommen der Fahrzeuge im Stadtbereich zu verringern. Dies führt wiederum zu weniger Verkehr und beeinflusst die Neigung der Pendler und Bürger, die Dienste der öffentlichen Verkehrsmittel in Anspruch zu nehmen.
- Maßnahmen bezüglich integrierter Tarifsysteme: hier geht es um ein integriertes System zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Städte und zur Steigerung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Diese Maßnahmen können zur Reduzierung der Fahrzeuge beitragen (z.B. integrierte Park&Ride Systeme oder Verbindungen zwischen den Parkplätzen und der Stadtmitte durch öffentliche Verkehrsmittel oder Aufzüge zu günstigen Tarifen).
- Info-Mobilitäts-Lösungen für innovative und nachhaltige Mobilität: diese Technologien betreffen direkt die Bürger und Bürgerinnen, da sie in Echtzeit entweder per Internet oder Handy, Auskünfte über die Verkehrslage in der Stadt liefern, um den Verkehr flüssiger zu gestalten.

Zur Auswahl der in Erwägung gezogenen Best Practices wurden folgende gemeinsame Kriterien angewandt:

- Anwendbarkeit – ob das Verkehrs- und Mobilitätssystem so ausgebaut ist, dass das Best Practice-Beispiel als relevant bezeichnet werden kann.
- Wirksamkeit – in wie weit die Umsetzung des Best Practice den Wohlstand der Ortsansässigen beeinflusst hat, sowohl in Hinsicht der verringerten Umweltverschmutzung als auch des Verkehrsaufkommens.
- Reproduzierbarkeit – ob es möglich ist, das in einer Stadt entwickelte Best Practice Beispiel, in anderen Städten anzuwenden.
- Innovation – die ökologische Nachhaltigkeit des Mobilitätssystems.

Ausgewählte alpine Städte

Die zur Analyse der städtischen Mobilität ausgewählten Stadtgebiete sollten folgende wesentliche Eigenschaften aufweisen:

International bedeutende Größe und Wirtschaft;

Strategische Lage in Bezug auf transalpine Verkehrsnetze;

Polarisierungselemente der Mobilität auf regionaler sowie lokaler Ebene;

Kritische Elemente im Mobilitätssystem mit Auswirkungen auf die Umwelt;

Bereitstehende Lösungen und Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität.

Auf der Grundlage dieser Kriterien wurden folgende Referenzstädte für die Analyse der städtischen Mobilität im Alpenraum ausgewählt:

Italien: Bozen, Cortina d'Ampezzo, Cuneo, Courmayeur;

Frankreich: Grenoble, Chambéry;

Österreich: Innsbruck;

Schweiz: Lugano, Interlaken.

Die ausgewählten Städte sind nicht in jeder Beziehung repräsentativ für alle urbanisierten Gebiete des Alpenraums. Diese Auswahl kann jedoch als einen bedeutenden ersten Beitrag zur Ermittlung der kritischen Aspekte und der Good Practices eines urbanen Mobilitätssystems im Hinblick auf den Wohnungsbau und den Tourismus liefern.

Allgemeine Zusammenfassung und Zukunftserwartungen

Auf der Grundlage von „Best Practice“, wie in diesem Bericht wiedergegeben, können drei Elemente der Zusammenfassung unterstrichen werden. Diese Beobachtungen zeigen im Wesentlichen drei Haupt-Untersuchungsgebiete. Sie könnten im Rahmen des nächsten Auftrags an die Arbeitsgruppe Verkehr der Alpenkonvention behandelt werden.

Auch könnten diese drei Untersuchungsbereiche Projektvorschläge für das Alpenraumprogramm der Regionalförderung der Europäischen Union (Europäische Territoriale Zusammenarbeit,) generieren.

Die Erfahrungen, der Austausch, die Analysen usw., die im Rahmen des laufenden Auftrags über den städtischen Verkehr in den Alpen stattgefunden haben, zeigten, dass es sehr notwendig ist, diese Frage zu vertiefen, da mehr als 70% der Bevölkerung in den Alpen in städtischen Gebieten wohnen.

Einige Best Practices aus verschiedenen Ländern zeigen, wie wirksam und attraktiv der öffentliche Nahverkehr in seinem Beitrag zu den regionalen Planungsstrategien in den Alpen sein könnte – und sollte. So ergab sich, dass die Qualität und die Anpassungsfähigkeit der Transportdienstleistungen verbessert werden müssen.

Selbst wenn einige Best Practices sich insbesondere auf die Wichtigkeit der Verwaltung und der Politik und auf die Partnerschaft zwischen den interessierten Parteien konzentrieren, alle der Beispiele behandeln verschiedene Arten Menschen und Strukturen und damit verschiedene Zielsetzungen und Konzepte, usw. Eine bessere Verwaltung und Kommunikation zwischen allen interessierten Parteien bezüglich des Verkehrs in den Alpen ist eine wesentliche Vorbedingung für die Einrichtung multimodaler Angebote und effiziente Verkehrsinformationssysteme.

1. Städtischer Verkehr

Auf der Grundlage der in diesem Bericht erscheinenden örtlichen Analyse erweisen sich die hier folgenden Punkte als die kritischen Elemente für in den Alpen liegende Städte, wenn es die Einführung spezifische die Umwelt schützenden Maßnahmen bezüglich des Managements und der Regulierung des Verkehrs betrifft:

- Die spezifisch komplexe Geografie eines Gebiets, in dem das Auftreten von Temperatur-Inversionen und die damit verbundene erhöhen Konzentrationen von Verschmutzung wahrscheinlich sind.
- Die Notwendigkeit, ein Gleichgewicht zu finden innerhalb dessen die Zugänglichkeit städtischer Gebiete mit dem Ziel verbessert wird, die wirtschaftliche Situation der Städte in den Bergregionen positiv zu beeinflussen, und gleichzeitig die empfindliche Umwelt der Alpen zu schützen.
- Die Lage vieler Städte an wichtigen transalpinen Verbindungslinien hat Probleme geschaffen in Bezug auf die Überschneidung des internationalen Güterverkehrs und dem regionalen und städtischen Nahverkehr.

Die allgemeine politische Orientierung auf nachhaltigen Verkehr, auf dem viele Alpenstädte bestehen, enthält, je nach der von den örtlichen Behörden gewählten Entwicklungsstrategie, unterschiedliche technische Lösungsversuche.

Zum Beispiel:

- Wo Städte auf den Handel konzentriert sind, ist die Verkehrspolitik so formuliert, dass sie die wirtschaftliche Nutzung der Gewerbegebiete fördert, z.B. durch Parkgelder und zeitliche Begrenzungen, die den Anreiz geben sollen, das Auto so kurz wie möglich zu parken.
- Wo Städte auf den Tourismus und Umweltschutz setzen, werden weitläufig autofreie Zonen eingerichtet und der öffentliche Nahverkehr verbessert.
- Industriestädte dagegen verfolgen eine modale Integrationspolitik; Parkgebühren benachteiligen Arbeitnehmer und Bewohner, die ihr Auto während längerer Zeiträume geparkt lassen, in geringerem Maße.

In einer Situation, in der die Komplexität und die Verschiedenheit der Lösungsversuche bezüglich eines nachhaltigen Verkehrs allgemein charakterisierend ist, ist es trotzdem möglich, einige Gemeinsamkeiten bei den verschiedenen politischen Maßnahmen der Alpenstädte für eine nachhaltige Umwelt zu entdecken:

- **Zugänglichkeit** – Der Straßenbau ist ein Schlüsselement für die Erschließung vieler Umlandbereiche der Alpenstädte und für das Erreichen neuer Märkte. Die Lage vieler Städte an wichtigen transalpinen Durchgangsrouten zwang viele Stadtverwaltungen, den Zugangsverkehr durch die Einrichtung von (oft kostenlosen Park & Ride-Möglichkeiten einzuschränken, die die Parkplätze mithilfe eines Pendeldiensts mit dem Stadtzentrum verbinden. Einige Städte, die mehr Wert legen auf Tourismus, betrachten die

Eisenbahnverbindungen mit großen europäischen Städten als ein wichtiges Element Ihres „Modal Mix“ . Zunächst ist es wichtig, die Zugänglichkeitskriterien selbst noch einmal im Hinblick auf nachhaltige Mobilität zu bewerten. Zugänglichkeit wird in der Tat regelmäßig – und manchmal ausschließlich - als die Zugänglichkeit für Privatautos gesehen. Wenn manchmal die Zugänglichkeit „optimal“ genannt wird, bedeutet dies oft optimal für Privatautos. Infolge dessen ermutigt die schlechte Zugänglichkeit einer Stadt in vielen Fällen den Bau neuer Straßen, die nicht von der Alpenkonvention vorgesehen sind. Es sollte also eine umfassendere Sicht auf das Problem der Zugänglichkeit entwickelt werden, die alle Transportarten umfasst, und insbesondere den nachhaltigen Transport wie z.B. die Bahn. Es ist für Städte keine wünschenswerte Zielsetzung unter allen Umständen zugänglich zu sein - und hinter mit der Belastung durch Autos und ihre Emissionen zu kämpfen. Es für Städte sehr wichtig, erreichbar zu sein für nachhaltige Transportmittel, so dass sich diese Emissionsbelastung überhaupt nicht erst ergibt.

- **Mobility Management** – Verkehrsmanagement hat sich zu einer Disziplin entwickelt, die eine systematische Herangehensweise fordert, die die ganze Palette der Möglichkeiten integriert, die Transportsysteme bieten: Straßeninfrastruktur, Parkplätze, öffentlicher Nahverkehr, regionaler Schienenverkehr, Kabelbahnen, Fahrradwegen, Fußgängerzonen. Im Allgemeinen zielt diese Strategie ab auf die Wahl eines Verkehrsmittels abhängig von der Nähe zum Stadtzentrum. Italienische Städte z.B. haben weithin Zonen mit einer Verkehrsbegrenzung (ZTL) eingerichtet. Einige städtische Gebiete haben, im Gegensatz, innovative Lösungen eingeführt, die die Verkehrssystem integrieren, wie z.B. Bike & Ride, Car-sharing, Car-pooling. Es gibt einige interessante Fälle in denen Straßenbahnen, O-Busse und Kabelbahnen die Nachfrage nach Transport in Alpenstädten befriedigen.
- **Parkplatz-Management** – Der Gebrauch von Parkplätzen und Parkräumen am Rande der Straßen ist für viele Alpenstädte ein wichtiges Element in ihrer Politik für einen nachhaltigen Verkehr, sowohl bei der räumlichen Verteilung von Parkplätzen und Parkraum am Straßenrand, als auch bei den Gebührenordnungen. Je näher der Stadtmitte sich der Parkplatz befindet, umso höher ist die Gebühr. Auch zeitliche Einschränkungen sind wirksame Mittel in der Regulierung der Parkgewohnheiten der Einkaufspendler.
- **Gebührenpolitik** – Gebühren sind ein wirksames Mittel in Bezug auf den Verkehr in der Stadt. Die charakteristischen Kennzeichen der Alpenstädte zwingen die Ortsverwaltungen, diese Maßnahmen so zu strukturieren, dass sie das Verhalten der Touristen beim Gebrauch von Parkplätzen und öffentlichen Verkehrsmitteln beeinflussen - und damit auch die Auswirkungen des Verkehrs auf Stadtzentren und die umweltmäßig empfindlichsten Gebiete.
- **Infomobility („Verkehrstelematik“)** – „Smarte“ Lösungen für den Verkehr und die Anwendung von ICT beim Verkehrsmanagement werden bisher in Alpenstädten noch nicht weithin angewendet und bieten deswegen Möglichkeiten zur Entwicklung. Ein bemerkenswerter Beitrag zur Verbesserung des Verkehrsflusses ist die Anwendung von integrierten Verkehrsampeln, die dem öffentlichen Verkehr (insbesondere Straßenbahnen und O-Bussen) Vorrang geben. Live Verkehrsinformationen und Informationen über die Verfügbarkeit eines Zugangs zu Naturschönheiten und Wintersportanlagen können durch verschiedene Kommunikationsmittel verbreitet werden. Selbst neue Verkehrs-Informationssysteme über Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs sind geschaffen worden (z.B. in Chambéry/Frankreich). Es ist wichtig, dass solche Arten der Dienstleistung nicht nur für ein einziges Transportmittel gegeben werden: das Auto.

Verkehr: Qualität – Anpassungsfähigkeit – Regionalplanung

Viele Autofahrer wollen nicht auf die Bequemlichkeit verzichten, in ihrer eigenen Umgebung, ihrem Auto, zu fahren, die Möglichkeit zu haben, in ihrem Auto alles mitzunehmen, was sie mitnehmen wollen, wenn sie es für nötig halten, usw. Selbst wenn natürlich der öffentliche Verkehr nicht immer ein Optimum an solchen Bequemlichkeiten und anpassungsfähige Lösungen für einen jeden Bedarf bieten kann, den die Mobilität fordert, zeigen viele Beispiele, dass qualitativ hochwertige und beliebig kombinierbare Transportmittel, angepasst an verschiedene Bedürfnisse und Anwendungen wichtige Plusfaktoren für die nachhaltigen Verkehrsarten darstellen, und insbesondere für den kollektiven Transport. Eine Steigerung der Qualität und der Anpassungsfähigkeit der nachhaltigen Verkehrsmittel ist also abhängig von einer global-regionalen Planung, die alle Aspekte und Eigenschaften der beweglichen Gesellschaft in den Alpen integriert, die arbeitet, in Ferien fährt und ihre Freizeit genießt, zur Schule geht, einkaufen muss, abends Freunde sehen will, Briefmarken kaufen muss, usw.

- Verschiedene Beispiele haben ihre Grundlage in der Verbesserung bestehender Transport- und Dienstleistungsarten, anstelle sie abzuschaffen und mit etwas ganz Neuen ersetzen zu wollen. Eine solche Grundlage muss erwähnt werden, da sie kostspielige Lösungen vermeiden und einen Mehrwert bedeuten kann für ein Tal, ein Ortsgebiet. Die Beibehaltung regionaler oder lokaler Bahnlinien z.B., die Intensivierung ihrer Verkehrsfrequenz und die Schaffung von Verbindungen mit anderen Transportmitteln nützen gleichzeitig einem breiten Spektrum der einheimischen Bevölkerung (Arbeitern und Angestellten, Älteren, Schülern und Studenten, usw.) und den Touristen. Es macht keinen Sinn, eine solche Infrastruktur und ihre Dienstleistungen stillzulegen um sie dann durch mehrere teure spezifische Transportangebote zu ersetzen (Schüler-

Busverkehr, Schnellstraßen, Touristen-Pendeldienste, usw.). Darüber hinaus trägt die Erhaltung der bestehenden lokalen und regionalen Transportangebote, besonders in abgelegenen Gebieten, der Erhaltung wirtschaftlicher und sozialer Dienstleistungen (Geschäfte, öffentliche Dienstleistungen, usw.). Seinerseits fördert das Bestehen solcher Möglichkeiten und Dienstleistungen eine Strategie des „Nicht-Langstrecken-Transports“ (wenn die Bewohner die Dienstleistungen, die sie benötigen, in ihrem Ort angeboten bekommen, brauchen sie nicht viele Kilometer zu fahren, diese Leistungen in der Stadt in Anspruch zu nehmen) die Vermeidung von Verschmutzung, neue infrastrukturelle Bauten, private Kosten, usw. und verstärken die Relevanz und Effizienz der örtlichen und regionalen Transportdienste.

- Die Alpen werden hauptsächlich von Städtern bewohnt, aber die 40% der nicht-städtischen Bevölkerung der Alpen darf nicht vergessen werden, insbesondere wenn wir bedenken, dass die entlegenen Täler und Dörfer die Symbole der Alpen sind und damit auch die hauptsächlichsten Fremdenverkehrsgebiete sind. Die Bevölkerung der Alpentäler, Dörfer und Kleinstädte stellen deswegen besondere räumliche und zeitliche Kennzeichen dar, die sich nicht mit den klassischen Transportstrukturen und -lösungen vereinbaren lassen. Die Beispiele, die sich mit „On-Demand-Mobility“ beschäftigen bezeugen die ausgezeichnete Anpassungsfähigkeit solcher flexibler Bedienungsformen im öffentlichen Verkehr, (Anrufsammeltaxis und Rufbusse) Ihre Verbesserung ist deswegen ein wesentlicher Faktor für eine bessere Anbindung von Dörfern und Dorfteilen zu regulären Linien des öffentlichen Transports und mit Stadtgebieten. Die Qualität und Flexibilität eines solchen Angebots wird insbesondere von Touristen geschätzt, die in ihren Ferien nicht ihr eigenes Auto benutzen wollen und nicht von Fahrplänen abhängig sein wollen, wenn gleichzeitig ein klassisches Verkehrssystem vorhanden ist. Ist dies aber der Fall, wird sich die niedrige Rentabilität dieses klassischen Verkehrssystems (z.B. regelmäßiger Busverkehr) sich auf die Qualität und Bequemlichkeit der Fahrzeuge auswirken und sicher kein System mit einer höheren Frequenz zulassen. Die Verwirklichung eines Auf-Abruf-Dienstes vermeidet alle diese Hindernisse zu vermeiden zugunsten eines anpassungsfähigen und qualitativ hochwertigen Verkehrsangebots, das jedem zur Verfügung steht.
- Das breite Angebot an Beispielen, die in diesem Bericht angeführt werden, unterstreicht die Wichtigkeit eines qualitativ hochwertigen Verkehrsangebots, während der gesamten Reise und für jeden Aspekt einer Reise. Preise z.B. müssen für jeden erschwinglich sein und müssen verschiedene Verkehrsbetriebe und verschiedene Verkehrsnetze übergreifen. Standarddienstleistungen sollten heute von allen Transportbetrieben angeboten werden, unabhängig von der Art des Verkehrs (Gepäckdienste, Fahrradbeförderung, integrierte Angebote und Preise, usw.). Alle dieser Qualitätsaspekte müssen zu transnationalen Normen erhoben werden, die jeder Bewohner der Alpen und jeder Besucher nutzen und erwarten kann. Solche qualitativ hochwertigen Leistungen und die Anpassungsfähigkeit an besondere oder verschiedenartige Nutzungsweisen des Verkehrsangebots können sowohl auf lokaler, als auch auf transnationaler Ebene verbessert werden und auch der örtlichen Wirtschaft zugute kommen (z.B. durch integrierte Angebote, die Tourismus und Kultur mit Transport kombinieren). Darüber hinaus kann Förderung einer angepassten Leistung für Behinderte z.B. einerseits ein Faktor in der Qualitätsstrategie eines Verkehrsbetriebs sein und andererseits die Notwendigkeit herabsetzen, diese Möglichkeiten in größeren Städten und angepassten Dienstleistungen und angepasster Infrastruktur zu suchen, weil solche Möglichkeiten auch in der örtlichen und regionalen Transportdienstleistungen zur Verfügung stehen.
- Die große Verschiedenheit, Reichhaltigkeit und Schönheit der alpinen Landschaft sind für den Tourismus die großen Attraktionen. Die Verkehrsinitiativen in Schutzgebieten oder in entlegenen Tälern bieten einen „sanften“ Zugang zu diesen großartigen Landschaften und sind gleichzeitig ein untrennbares und begehrtes Element im Erlebnis eines jeden Touristen. Um aus dem nachhaltigen Verkehrsangebot eine wirksame Reklame für nachhaltigen Tourismus in den Alpen zu machen, sollte die Qualität und Verschiedenheit der Natur in den Alpen erhalten werden. Es wird durch mehrere Beispiele unterstrichen, dass es sehr wichtig ist, ökologische Korridore und Naturschutzgebiete bereits mit in die Entwurfs- und Verwirklichungsphasen neuer Infrastruktur-Anlagen und Verkehrsangebote zu integrieren, die Ortsgemeinschaften nahe oder in den Schutzgebieten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu versorgen, Räume und Orte, die durch massive Touristenströme beeinflusst werden, zu organisieren und anzupassen, schrittweise den Zugang von Privatwagen zu Schutzgebieten zu begrenzen, Aktivitäten zu entwickeln, die das Angebot des nachhaltigen Verkehrs durch einen Mehrwert unterstützen, die Entwicklung von „sauberen“ Fahrzeugen zu fördern und Verkehrsangebote mit pädagogischen und Freizeitaktivitäten zu kombinieren.

2. Governance - Multimodalität – Informationen

Die meisten dieser Beispiele haben miteinander gemein, dass Zusammenarbeit und Teamwork für den Erfolg sehr wichtig sind, obwohl die betroffenen Parteien auf jeder Ebene verschieden sind. Politische und Verwaltungsprozesse sind darum für die Förderung von nachhaltigem Verkehr eine Grundlage, insbesondere für die Verwirklichung multimodaler Dienstleistungen und für die Einrichtung umfassender Informationsdienstleistungen.

So sind z.B. die Ausarbeitung ausreichender Angebote zum Erreichen der touristischen Zielorte, das Angebot bequemer und informativ gut versorgter Umsteigestationen und die Zurverfügungstellung von ausreichend dimensioniertem öffentlich Nahverkehr vor Ort eine Notwendigkeit. Keines der Beispiele zeigt aber, dass ein einziger Transportbetrieb – nicht einmal eine Gruppe von Betrieben – dies erreichen kann.

- Viele Beispiele (z.B. UCPA Busnetzwerk, WorldGymnaestrada Dornbirn, usw.) bezeugen die Relevanz von gemeinschaftlichen Mitteln und Plattformen der Promotion, Diskussion, Beschlussfassung. Diese Mittel ermöglichten die Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen Transportbetrieben und zwischen Transportbetrieben und Touristikunternehmen. Keine kombinierten und multimodalen Angebote (Transport-Tourismus-Kultur), kein einziges Ticket für eine ganze Reise wäre möglich ohne einen solchen politischen und Verwaltungsprozess – auf lokaler, regionaler, nationaler und internationaler Ebene.
Die heute in den alpinen Stadtgebieten zur Verfügung stehenden integrierten Verkehrsangebote stärken und stimulieren Zusammenarbeitsformen und Partnerschaften zwischen den Transportbetrieben. Aber diese Zusammenarbeit ist noch schwach in die Stadtgrenzen übergreifenden Gebieten, und selbst noch schwächer in nicht-städtischen grenzübergreifenden Gebieten.
- Einige der Beispiele zeigen auch die Beurteilungen der Benutzer. Die Organisation von Befragungen und Erkundigungen sind wesentlich für eine gute Anpassung des Verkehrsangebots an die Fortentwicklung des Verkehrsverhaltens. Solche Bewertungen und solche Herangehensweisen sollten Transportbetrieben besser bekannt sein und sollten vielleicht standardisiert werden, um einen Vergleich zwischen Regionen oder selbst Ländern zu ermöglichen. Die Zurverfügungstellung von Informationen über die Wirksamkeit eines öffentlichen Dienstes (wie z.B. einer Transportdienstleistung) an seine Benutzer ist auch ein Schritt im allgemeinen politischen und Verwaltungsgeschehen. Diese Informationen sollten leicht lesbar und der Öffentlichkeit gut verständlich sein. Ein freier Zugang zu Kontrollsystemen und ihren Ergebnissen sollte zur Verfügung gestellt werden.
- Die Entwicklung der politischen und Verwaltungsprozesse ist wesentlich für den Aufbau umfassender und ergonomischer Verkehrsinformationssysteme (unter Integration von Informationen betreffend Zugänglichkeit, Preise, Verfügbarkeit). Mehrere Beispiele bestehen mehr oder weniger ausdrücklich auf Verkehrszentralen. Einige davon werden jetzt wirklich effizient und in wachsendem Maße transversal (Integration verschiedener Verkehrsarten und touristischen Informationen) und gleichzeitig viel umfassender. Trotzdem kann gesagt werden, dass das Verhältnis zwischen den verschiedenen auf lokaler, regionaler, nationaler und internationaler Ebene entwickelten Verkehrszentralen verbessert werden müssen. Es ist deswegen erforderlich, dass Verkehrsbetriebe in allen Alpenländern dieselbe „Sprache sprechen“ und im Grunde dieselbe oder über Schnittstellen kompatible Software benutzen. Dieser Aspekt ist wirklich entscheidend für die Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrs in den Alpen. Standardinformationen müssen für alle Bewohner der Alpenländer verfügbar sein. Gleichermäßen sollten zumindest die grundlegenden statistischen Kriterien und Daten von jedem Alpenland entwickelt und allgemein eingeführt werden. Die würde die Vergleichbarkeit im gesamten Alpengebiet garantieren und sicherstellen, dass eine regelmäßige und wirksame Kontrolle des Verkehrs in den Alpen stattfindet. Die Verantwortung für das Sammeln und den Austausch von Erfahrungen, Know-how, Kenntnissen und Daten könnte einer föderativ organisierten Untersuchungsorganisation anvertraut werden.
- Die Kommunikation betreffend das Funktionieren von Verkehrszentralen an Kommunen, Einstellungen und Öffentlichkeit ist bei einigen Initiativen wirklich gut geregelt (Bike, Hike und Wintersportportale im Allgäu, SchweizMobil). Manchmal aber ist die Kommunikation ein Schwachpunkt und führt so zu einem geringen Benutzungsgrad dieser Dienstleistungen. Es ist wichtig, diese Dienstleistungen besser zu publizieren, insbesondere durch örtliche Vertreter, die die örtlichen Verkehrsbotschafter sind. Die Kommunikation in Bezug auf nachhaltigen Verkehr sollte vorzugsweise mithilfe umweltfreundlicher Mittel (Flugblätter auf Recycle-Papier, Werbegeschenke aus Recycle-Materials und im Internet usw.) erfolgen.