

# **NACHHALTIGE TOURISTISCHE MOBILITÄT IN DEN ALPEN**

**A - ENTWICKLUNG DER ERREICHBARKEIT VON TOURISMUSORTEN MIT ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTELN**

**B - PUBLIC TRANSPORT ACCESSIBILITY OF ALPINE TOURIST RESORTS FROM MAJOR EUROPEAN ORIGIN REGIONS AND CITIES - SYNTHESIS REPORT**

# **Entwicklung der Erreichbarkeit von Tourismusorten mit öffentlichen Verkehrsmitteln**

Die IX. Alpenkonferenz in Alpbach beauftragte die Arbeitsgruppe "Verkehr", die Entwicklungsmöglichkeiten der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für die Erreichbarkeit alpiner Tourismusgebiete (Wintersportorte, Städte, Schutzgebiete,...) zu untersuchen und dabei insbesondere den Schienenfernverkehr und die Umsteigemöglichkeiten auf nachhaltige Verkehrsmittel zum Erreichen der Zielorte zu betrachten.

Der bei der X. Alpenkonferenz vorgelegte Bericht fasst die laufenden Arbeiten zusammen und schlägt Maßnahmen vor, die die Mitgliedsstaaten, die Gebietskörperschaften sowie die Tourismus- bzw. Verkehrsunternehmen einbinden.

Zur Umsetzung des ihr von den Ministern erteilten Mandats forderte die Arbeitsgruppe zunächst die Delegationen der Mitgliedsstaaten auf, eine Beurteilung der für die Abdeckung der alpinen Tourismusgebiete wesentlichen Standorte durchzuführen und die ersten Ergebnisse mitzuteilen. Diese Analyse beruht auf vorhandenen Studien und spezifischen Regionen und wurde mit Hilfe von Österreich, Deutschland, Frankreich und der Schweiz ausgeführt; einen besonderen Beitrag leistete außerdem Italien zum Thema der touristischen Mobilität in Stadtgebieten.

Frankreich und Österreich koordinierten daraufhin die Erstellung einer Zusammenfassung der einzelstaatlichen Projekte und die Organisation eines internationalen Seminars, bei dem verschiedene privatwirtschaftliche und öffentliche Akteure aus der Verkehrs- und der Tourismusbranche mehrerer Alpenländer zusammentrafen. Das Seminar fand am 26. und 27. Juni 2008 in Bonn (Deutschland) statt und wurde von Deutschland organisiert und finanziert, während die Schweiz einen Beitrag zur Sitzungsleitung leistete.

Die IX. Alpenkonferenz hat parallel dazu die Ausarbeitung von "Best practices" zur nachhaltigen Mobilität in den Alpen gefordert. Einige dieser Praktiken betreffen die Beförderung von Touristen und ergänzen daher die für den vorliegenden Bericht durchgeführte Auswertung.

Bei der Untersuchung der länderspezifischen und der multilateralen Projekte gelang es, abgesehen von unterschiedlichen Berufskulturen und von Unterschieden in der geographischen bzw. wirtschaftlichen Situation, gemeinsame Auswertungsbereiche und Verbesserungsvorschläge zu entwickeln, die den Rahmen des Abschlussberichts bilden.

Der Bericht beschränkt sich auf die Inhalte der Auswertung und auf die Vorschläge, die den Ministern der X. Alpenkonferenz in Anknüpfung an die länderspezifischen Projekte zur Billigung vorgelegt werden. Der Anhang enthält eine Zusammenfassung dieser Projekte sowie die Ergebnisse des internationalen Seminars von Bonn. Die länderspezifischen Projekte sind nur in der jeweiligen Originalfassung verfügbar. Die diesem Bericht beigefügte Tabelle enthält jedoch eine Zusammenfassung jedes einzelnen Projekts. Slowenien hatte zum damaligen Zeitpunkt die Präsidentschaft der Europäischen Union inne und konnte sich daher nicht an dem Projekt beteiligen. Slowenien betonte jedoch seine Unterstützung für dieses nützliche Vorhaben.

Die in diesem Bericht zitierten statistischen Daten entstammen den im Rahmen der länderspezifischen Studien durchgeführten Untersuchungen der Untergruppe "sanfte Mobilität". Dabei handelt es sich entweder um Schätzungen von Experten oder um anerkannte länderspezifische oder europäische Veröffentlichungen.

## I – Der Alpentourismus – einige Schlüsselement zur Erinnerung

**1 – Der Tourismus ist für die Alpen ein wichtiger kultureller und wirtschaftlicher Faktor, stellt aber auch eine wesentliche Belastungsquelle für die alpine Umwelt dar.**

Die Alpen weisen eine außergewöhnliche Landschaft auf, die insbesondere durch weltweit berühmte Hochgebirgsgipfel und durch Orte mit großer historischer Bedeutung - für die Alpenländer und ganz Europa - geprägt ist.

Der Tourismus macht jedes Jahr einen großen Teil der alpinen Wirtschaftstätigkeit aus.

Nach den Schätzungen der Arbeitsgruppe ergeben sich, ausgehend von den länder-spezifischen Daten, folgende Zahlen:

- 95 Millionen Urlauber mit längerem Aufenthalt, davon 60% aus dem Inland und 40% aus dem Ausland;
- 60 Millionen Kurzurlaubstage, auch von Touristen, die nicht aus Grenzgebieten kommen.

Insgesamt sind im Gebiet der Alpenkonvention mehr als 400 Millionen Übernachtungen zu verzeichnen.

Der Tourismus ist immer noch zum großen Teil mit dem Wintersport verbunden. Es gibt 300 Urlaubsgebiete mit mehr als 600 Dörfern, in denen die Tourismusintensität sehr unterschiedlich ist – in den Gebieten mit der höchsten Tourismusintensität kann die Anzahl der Gästebetten die Einwohnerzahl um ein Vielfaches übersteigen. Die wichtigsten NUTS 2-Regionen (nach Anzahl der Übernachtungen in Hotels oder ähnlichen Unterkünften) sind die autonome Provinz Bozen, Tirol, Salzburg und die autonome Provinz Trient, außerdem Chamonix (Mont Blanc).

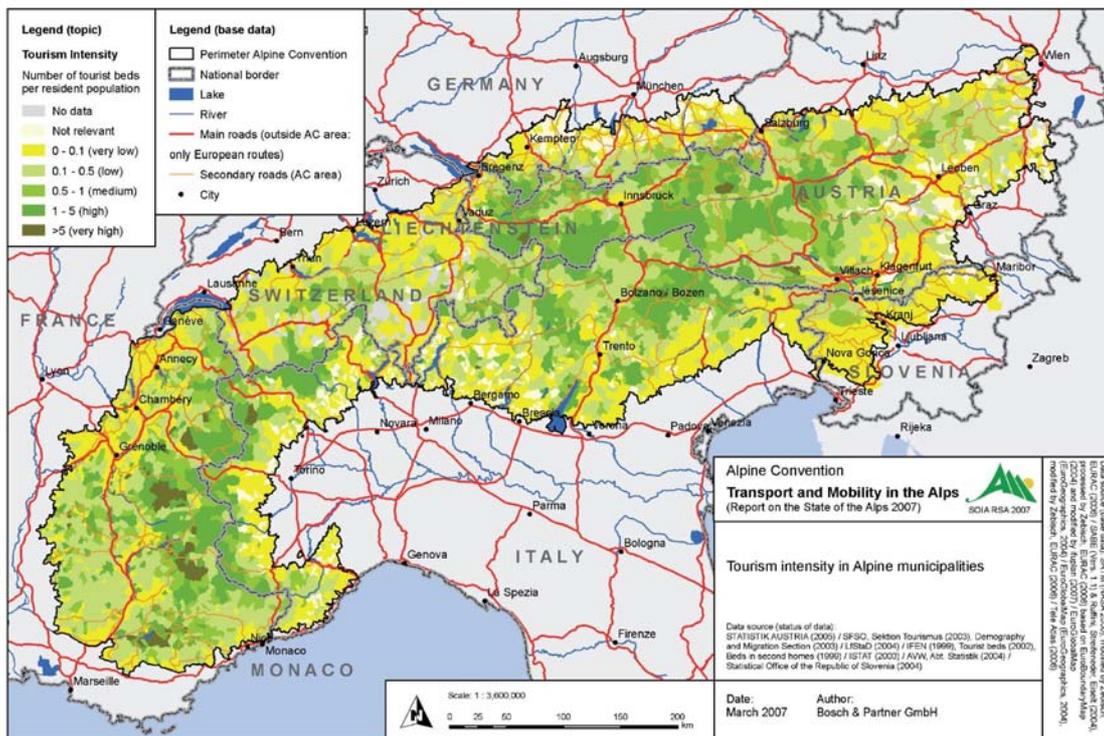
Auf lokaler Ebene ist die höchste Tourismusintensität in Frankreich, Italien und teilweise in der Schweiz zu verzeichnen, wo die Anzahl der Gästebetten pro Einwohner in den Urlaubsorten über 5 liegt. In Österreich, Deutschland und Slowenien ist die

Tourismusintensität geringer. Die Tourismusorte mit den höchsten Bettenzahlen befinden sich in Frankreich, Italien und in der Schweiz (Wallis).

Die Tourismuswirtschaft weist in den verschiedenen Alpenländern große Unterschiede auf. Sie konzentriert sich in der Winter- und Sommersaison auf etwa 5% der Gemeinden.

Die räumliche und zeitliche Konzentration führt nicht nur zu einer vorübergehend sehr hohen Intensität, sondern auch zu Störungen der zu den Tourismusorten führenden Verkehrsachsen (Staus auf den Zufahrtsstraßen sowie überfüllte Bahnhöfe und Flughäfen).

Abbildung 1: Tourismusintensität im Alpenraum

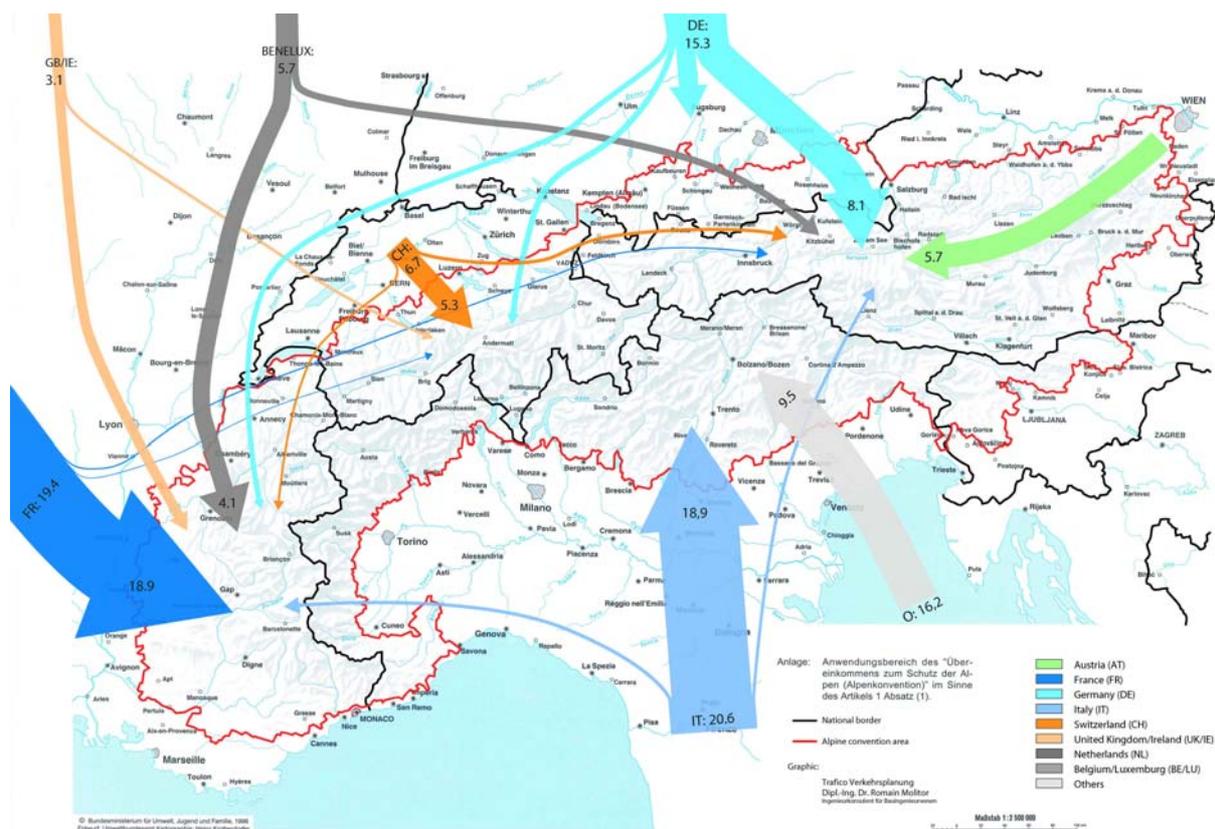


Quelle: Alpenkonvention

Im Gebiet der Alpenkonvention ist in den Mitgliedsstaaten mit hoher Einwohnerzahl und großem Staatsgebiet der Anteil der Inlandstouristen relativ hoch, während in den kleineren Mitgliedsstaaten die ausländischen Touristen überwiegen. In Österreich ist

der Anteil des Inlandstourismus mit 28% am geringsten: 40% der dortigen Touristen kommen aus Deutschland und 6% aus den Niederlanden. In der Schweiz kommen 14% der Touristen aus Deutschland und 5% aus den USA; der Anteil der Inlandstouristen beträgt 54%. Die ausländischen Touristen in den Alpen, die nicht aus Alpenländern kommen, reisen größtenteils aus Großbritannien und aus den Benelux-Staaten an. Die Ostalpen sind zunehmend Reiseziel für Besucher aus Osteuropa und Russland. In die Schweiz hingegen kommen zahlreiche Besucher aus den USA und anderen außereuropäischen Ländern.

Abbildung 2: Herkunftsländer der Touristen im Alpenraum (Ankünfte pro Jahr in Millionen, 2006/2006)



Quelle: Alpine Convention, Molitor R. (2008)

Die Alpen sind eine der ökologisch am sensibelsten Regionen Europas in Bezug auf ihre Wasserressourcen, ihre Luftqualität und ihre Artenvielfalt. Gleichzeitig sind sie

für Millionen Menschen eine der wichtigsten Freizeitregionen Europas und in den Alpentälern konzentriert sich der internationale Verkehr.

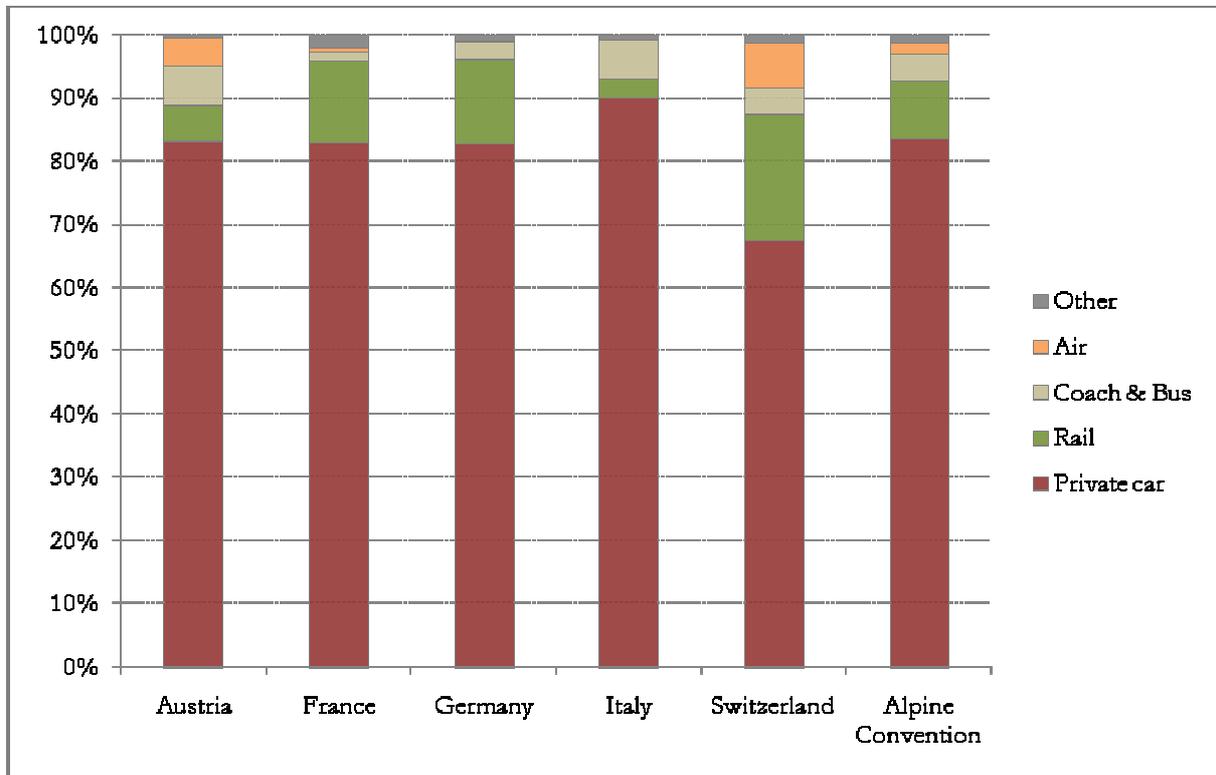
Der Massentourismus in den Alpen ist einerseits wirtschaftlicher Wachstumsfaktor und Entwicklungsfaktor für verschiedene alpine Kulturen, andererseits wirkt er sich stark auf die Umwelt aus und wird von dieser beeinflusst.

Die Alpen sind ein bemerkenswertes Beispiel für ein Gebiet, in dem Umwelt und Ökosysteme bedroht sind. Die Topographie und das Klima der Alpen sowie das Bestehen von Naturgefahren, insbesondere im Winter, können diese Anfälligkeit zum Teil erklären. Die Talformen (V- oder U-förmige Täler) und die besonderen Witterungsbedingungen (Inversionswetterlage) führen zu einem Stau der Verbrennungsemissionen. Die Luftverschmutzung in den Tälern erreicht oft Spitzenwerte, die mit denen in Stadtgebieten vergleichbar sind. Auch die Ozonkonzentration kann sehr hohe Werte erreichen. Aufgrund der Topographie der Täler erhöht sich die Lärmbelastung deutlich.

Der Klimawandel, der in den Alpen bereits spürbar wird, wirft die Frage nach der Entwicklung touristischer Praktiken auf, die die negativen Auswirkungen mildern und gleichzeitig Verhaltensänderungen fördern könnten (dem verringerten Schneefall vorbeugen).

**2 – Ein großer Teil der Urlaubsreisen wird im Auto zurückgelegt und die Qualität der öffentlichen Verkehrsmittel, die als Ersatz dienen könnten, ist sehr unterschiedlich.**

Abbildung: Wahl des Verkehrsmittels für Urlaubsreisen (Abreiseort - Zielort)



Das Straßen- und Autobahnnetz, das in die Alpen führt, ist gut ausgebaut und stark befahren. Durchschnittlich 84% der Urlaubsreisen in die Alpen werden mit dem Pkw unternommen. Dieser Prozentsatz kann von Land zu Land variieren: in Italien liegt er bei 90%, in Österreich, in Frankreich und in Deutschland bei ca. 83% aber nur bei 67% in der Schweiz (ein dem europäischen Durchschnitt von 57% vergleichbarer Wert, wobei dort der Anteil der touristischen Flugreisen mit 25% höher liegt).

Der Schienenverkehr war zwar am Anfang des vergangenen Jahrhunderts vorherrschend und historisch mit der Entwicklung des Alpentourismus um die Jahrhundertwende verbunden, stellt aber heute nur noch ca. 9% des touristischen Reiseverkehrs dar (8% im europäischen Durchschnitt).

Das Schienennetz in den Mitgliedsstaaten der Alpenkonvention ist relativ neu, es wurde Ende des 19. Jahrhunderts erstellt, da Gebirgsübergänge angelegt werden mussten. 31% des Streckennetzes von 8300 km Länge sind für Hochgeschwindigkeitszüge geeignet. Die höchste Netzdichte pro Einwohner findet sich in der Schweiz und in Österreich.

Der Flugverkehr wird trotz der 35 Alpen- und Lokalf Flughäfen in den Alpen nur wenig genutzt (2% der Ankünfte). Sein Anteil am Reiseverkehr liegt hier wesentlich geringer als der europäische Durchschnitt von 25%. Die Mehrheit der mit dem Flugzeug reisenden Touristen kommt aus Regionen, die weniger als 1000 km entfernt liegen, die meisten legen weniger als 500 km zurück. Von den Briten wird das Flugzeug allerdings häufig genutzt.

Reisebusse haben wie Flugzeuge eine eher marginale Bedeutung (ca. 4% der Ankünfte), auch wenn sie für den Fernverkehr aus Großstädten genutzt werden. Dieses praktische Verkehrsmittel, das einen Service bis direkt vor die Tür bietet, leidet unter seinem negativen Image in Bezug auf Komfort und Sicherheit.

Unter dem Aspekt des Erreichbarkeitspotentials<sup>1</sup>, liegt der westliche Alpenraum über dem europäischen Durchschnitt; sein Erreichbarkeitspotential liegt höher als das der Süd- und Ostalpen (Slowenien sowie Kärnten und die Steiermark in Österreich).

Mehrere Faktoren prägen die immer engere Verbindung zwischen Alpentourismus und Verkehrsaufkommen:

- steigende Anzahl von Zweitwohnungen;
- räumliche und zeitliche Konzentration der Besucherströme im Winter bzw. an Wochenenden;
- geringere Tourismusintensität im Sommer;
- Anstieg der Anzahl der Fahrten trotz einer Verringerung der Aufenthaltsdauer,

---

<sup>1</sup> Das Erreichbarkeitspotential ist definiert durch die Dauer der Fahrten zwischen den Regionen, den unterschiedlichen Integrationsgrad in Europa und die unterschiedlichen Sprachen und Kulturen. Die Potentiale der verschiedenen Regionen richten sich nach ihrer Bevölkerung; dem entspricht die Vorstellung, dass die Erreichbarkeit stark bevölkerter Regionen wichtiger ist als die dünn besiedelter Regionen (s. ESPON (2004)).

- mehr Mobilität in der Freizeit, sowohl in der Familie als auch mit Freunden;
- zahlreiche Kurzurlaube am Wochenende und Tagesausflüge.

Trotzdem wurden bisher nur wenige ernsthafte Untersuchungen über die Beziehung zwischen Verkehr und Tourismus durchgeführt, da es angeblich an einer praktischen Verbindung der beiden mangelt.

## **II – Touristische Erreichbarkeit, öffentliche Verkehrsmittel und Schienenverkehr: Zwänge und Hindernisse**

Welche Faktoren bei Touristen die Wahl des Verkehrsmittels bestimmen, ist durchaus bekannt:

- die Gesamtdauer der Fahrt bis zum Reiseziel, insbesondere bei Kurzaufenthalten;
- Fahrtkosten (insbesondere direkte Kosten, denn nur diese werden vom Benutzer tatsächlich berücksichtigt);
- Reisekomfort;
- angemessener Service, insbesondere Gepäck- und Fahrradbeförderung;
- Informationen bezüglich der Verkehrsmittel vor Ort;
- Bestehen einer Direktverbindung ohne Umsteigen;
- Angebot an Verkehrsmitteln in der Region.

Dennoch ist die Gewährleistung nachhaltiger Mobilität ohne Pkw am Urlaubsort, insbesondere für Tagesaktivitäten während der Urlaubssaison (Sommer und Winter) ein entscheidender Faktor. Die Mobilitätskette ist hier von grundlegender Bedeutung.

Diese Auswertung stellt daher die Frage wichtiger Fortschritte in den Vordergrund, die in den Alpen in verschiedenen Bereichen erzielt werden sollten: globale Erreichbarkeit mit dem Fernverkehr und Servicequalität, Verbindung zwischen den Verkehrsmitteln und Mobilitätsmöglichkeiten auf lokaler Ebene, Informationen, Tarife und Fahrkarten, Kooperation zwischen öffentlichen und privaten Akteuren.

In diesem Rahmen fällt die Schweiz durch eine konsequentere Politik auf, die auf die systematische Nutzung von Taktfahrplänen, auf die Kombination von Verkehrsmitteln und auf ein hohes Serviceniveau setzt.

**1 – Erreichbarkeit des nächsten Fernverkehrsbahnhofs und Servicequalität: gute Versorgung der Touristenorte, aber große Unterschiede in Versorgung und Service (wobei letzterer manchmal völlig fehlt).**

Mehrere Alpenländer (Deutschland, Österreich und die Schweiz) verfügen über ausgezeichnete Schienennetze in allen ihren Tourismusregionen. In Frankreich sind die Tourismusorte der Nordalpen gut mit dem Hochgeschwindigkeitszug TGV erreichbar, aber in den Südalpen ist das Bahnverkehrsangebot geringer.

Direkte Zugverbindungen (insbesondere im internationalen Schienenverkehr), von denen es nicht sehr viele gibt (und die in manchen Fällen auf die Urlaubssaison beschränkt sind), stehen im Wettbewerb mit dem Flugverkehr. In Richtung Schweiz gibt es häufige internationale Direktverbindungen, seltener sind diese in Richtung Österreich oder Frankreich.

Nachtzüge gibt es für die tagsüber von Hochgeschwindigkeitszügen angefahrenen Orte kaum.

Früher wurden diese im Fernverkehr häufig eingesetzt, aber ihre Zahl ist stark gesunken.

Trotzdem erwarten die lokalen Akteure in den Alpen viel von einem solchen Angebot: im Nachtzug fiel die Länge einer Reise nicht mehr so stark ins Gewicht (z.B. in Frankreich eine Tagesreise zwischen Paris und den Skigebieten um Briançon in den Südalpen).

Die Schweiz richtet derzeit einen sehr effizienten Global Service ein: das System der Inlandspreise gilt unabhängig vom Verkehrsmittel und dem Zielort und das zentrale Vertriebs- und Marketingsystem wird von allen Betreibern gemeinsam genutzt.

Der Gepäckbeförderungsservice wird in Deutschland, Österreich, Frankreich und der Schweiz sehr unterschiedlich gehandhabt und die Wartezeiten können von einem Tag (Österreich, Inlandsservice, und bestimmte Bahnhöfe in der Schweiz) bis zu sechs Tagen (Österreich, Auslandsservice) betragen. Der Haus-zu-Haus-Gepäckservice, den Fernverkehrsunternehmen in Europa anbieten, ist in Frankreich kaum bekannt und ziemlich teuer. Es gibt auch nur wenige Angebote für den Fahrradtransport.

Wenn die Basisinfrastruktur auch recht gut ausgebaut ist, so wird ihre volle Ausnutzung doch durch mangelnde Servicequalität behindert. Im Übrigen wird die Infrastruktur in bestimmten Alpenregionen zu den Spitzenzeiten, darunter an einigen Wochenenden, sehr stark genutzt und ist somit praktisch ausgelastet.

## **2 – Der «letzte Kilometer»: Unterschiede in der Servicequalität bei den Verbindungen zwischen Fernverkehrsstrecken und Zielorten**

Um Touristen zum Verzicht auf den Pkw zu bewegen, muss ihnen problemlose Mobilität bis zum Ende ihres Aufenthalt gewährleistet werden. Dazu gehören einerseits gute Umsteigemöglichkeiten vom Zug oder Flugzeug auf andere gut erreichbare Verkehrsmittel und andererseits geeignete Lösungen im Nahverkehr am Urlaubsort.

Allerdings sind die Umsteigemöglichkeiten an den Ankunftsbahnhöfen in den einzelnen Ländern verschieden.

In Österreich haben einige Regionen insbesondere für die Reiseverbindungen vom Ankunftsbahnhof zum Urlaubsort Taktfahrpläne eingeführt (Busse, manchmal Service auf Abruf), während andernorts nur ungenügende Umsteigemöglichkeiten vorhanden sind. In Deutschland gibt es an den meisten bayrischen Bahnhöfen Taktfahrpläne für Zug- bzw. Busverbindungen («Bayern-Takt»).

Interessante Erfahrungen wie die der Tourismusorte und Dörfer des Netzwerks «Alpine Pearls» sind noch zu selten (Shuttlebusdienst für Besucher des Dorfes Werfenweng in Österreich). In Frankreich haben die Tourismusorte „Les Gets“ und „Morzi-

ne-Avoriaz“ einen täglichen Shuttlebusdienst für die Dörfer im Tal und die Tourismuszentren eingerichtet.

Informationen bezüglich der Serviceangebote und der Umsteigemöglichkeiten an Flughäfen waren nicht Bestandteil der länderspezifischen Studien. Allerdings sind in Frankreich die Shuttle-Dienste für Ab- und Anreise an den Flughäfen in Alpennähe für ihre effiziente Organisation bekannt. Dies gilt insbesondere für das Netzwerk „Navettes Blanches“ („weiße Shuttlebusse“), das den Flughafen Marseille-Provence mit den Tourismusorten der Südalpen verbindet. In anderen Regionen werden Flughafen-Shuttlebusse (meistens Kleinbusse) von Tourismusorten oder Hotels betrieben.

### **3 – Informationen zum Nahverkehrsangebot: unterschiedlich, schlecht koordiniert und schlecht geeignet für internationale Strecken.**

Die Informationen könnten mithilfe neuer Technologien leichter übertragen werden und müssten sich auf bestimmte Punkte konzentrieren:

- Verkehrsmittel für die Anfahrt zu den Touristenorten
- Nahverkehrsangebot am Urlaubsort
- Serviceleistungen während der Fahrt
- Serviceleistungen in Umsteigezentren
- Erreichbarkeit des örtlichen Tourismusangebots ohne Pkw.

Angesichts der Attraktivität der Alpen für den internationalen Tourismus sollten diese Informationen in mehreren Sprachen zur Verfügung stehen.

Die Auswertung hat jedoch ergeben, dass verkehrsmittelübergreifende Informationen nicht für alle europäische Länder erhältlich sind, da sie oft (in Frankreich) nur einzeln und meist nur in einer Sprache vorliegen. Das Informationsniveau bezüglich der Verkehrsmittel am Urlaubsort ist außerdem sehr unterschiedlich.

Es ist jedoch festzustellen, dass die verkehrsmittelübergreifenden Informationen für öffentliche Verkehrsmittel und touristische Aktivitäten in der Schweiz sehr gut organi-

siert sind (dort wird das Informationsmanagement von der Schweizer Bundesbahngesellschaft SBB durchgeführt).

#### **4 – Tarife und Fahrkarten: Abweichungen, mangelnde Transparenz und mangelhafte Gesamtübersicht über das Leistungsangebot**

Es hat sich aufgrund der Unterschiede bei den Methoden und den Informationen als unmöglich erwiesen, die Preise der verschiedenen Verkehrsmittel für Kurz- und Langstrecken auf internationaler Ebene zu vergleichen.

Das internationale Fahrkartenangebot ist bei weitem unzureichend. Im Allgemeinen ist es unmöglich, am Abfahrtsort eine Haus-zu-Haus-Fahrkarte für die gesamte Fahrtstrecke zu reservieren bzw. zu kaufen, insbesondere für internationale Strecken. Die neuen Kommunikationstechnologien wie das Internet werden nicht ausreichend genutzt und präsentieren nur einen geringen Teil der in den Alpen verfügbaren Angebote. Erwähnenswert ist allerdings, dass die Schweiz ausländischen Touristen ein Kombi-Ticket anbietet, das ihnen zu allen öffentlichen Verkehrsmitteln des Landes Zugang bietet.

#### **5 – Koordination und Kooperation der Verkehrs- und der Tourismusbranche**

Das Auswertungsergebnis ist für alle Alpenländer – mit Ausnahme der Schweiz – das selbe: die Kooperation ist auf nationaler Ebene unzureichend und auf internationaler Ebene noch geringer. Es besteht jedoch großer Bedarf in diesem Bereich, insbesondere für den Nahverkehr.

Es sind Lücken im Informationsaustausch festzustellen: das gilt sowohl für die Tourismusorte und die Verkehrsunternehmen als auch für die internationalen Verkehrsträger, insbesondere in Deutschland und Frankreich. Es gibt allerdings auch einige Positivbeispiele, insbesondere in Österreich und der Schweiz.

Die Personenbeförderung als Tourismusprodukt ist Thema einiger örtlicher Initiativen (Schutzgebiete, Gruppen oder Tourismusorte mit dem Label „Alpine Pearls“, Naturparke). Einige Reiseveranstalter bieten bereits die Kombination „Tourismus + Verkehrsmittel“ an.

### **III - Zusammenfassung der Auswertung und Arbeitsleitlinien**

1 – Der Alpentourismus, der Reisende aus den verschiedensten Orten in die Alpen bringt, bietet wirtschaftliche Chancen und stellt gleichzeitig eine Gefahr für die Umwelt in den Alpen dar. Zwischen diesen beiden Aspekten muss ein Gleichgewicht gefunden werden, das auch die Anreisemöglichkeiten und das Nahverkehrsangebot vor Ort betrifft. All dies muss Bestandteil der Ziele der nachhaltigen Entwicklung, der Erhaltung der außergewöhnlichen Umweltqualität in den Alpen und der Lebensqualität ihrer Bewohner sein.

2 – Wenn die Bahn und andere öffentliche Verkehrsmittel für die Fahrt bis zum Urlaubsort so attraktiv sein sollen wie der eigene Pkw, dann muss den Touristen ein Gesamtservice angeboten werden, der die Vorteile des eigenen Pkw ausgleicht oder übertrifft. Um das zu erreichen, muss ein komplettes Beförderungssystem von der Haustür des Touristen bis zu seinem Urlaubsziel eingerichtet werden. Am Urlaubsort ist es wichtig, attraktive Mobilitätsangebote zu schaffen, die mit Tourismusangeboten kombiniert werden können. Diese Serviceangebote müssen möglichst auf übergeordneter Ebene organisiert und je nach Saison und Land bzw. Region gestaltet werden.

Es ist im Übrigen absolut notwendig, für die Planung einer Reise über zugängliche, zuverlässige und vergleichbare Informationen bezüglich der verschiedenen Verkehrsmittel zu verfügen. Diese Informationen müssen mit Hilfe der neuen Kommunikationstechnologien das gesamte System der Verkehrsmittel und der dazugehörigen

Serviceleistungen abdecken (einschließlich praktischer Informationen über die Mobilität ohne Pkw am Urlaubsort).

3 – Um eine spürbare Verbesserung des Angebots zu erzielen ist die Zusammenarbeit aller Beteiligten unbedingt erforderlich.

Daher müssen alle Akteure der Branchen Tourismus, Verkehr und Umwelt auf lokaler, regionaler, nationaler und internationaler Ebene die erforderlichen Maßnahmen zur Schaffung einer nachhaltigen Mobilität sowie zur Gestaltung attraktiver und umweltfreundlicher Angebote ergreifen.

Dies ist zur Anpassung des Gesamtangebots, zur Entwicklung integrierter Produkte und zur Gestaltung gut strukturierter Informationen überaus wichtig.

4 – Die Umsetzung der Empfehlungen, die an die verschiedenen Akteure gerichtet werden können, um diese bei Fortschritten in diesen Bereichen zu unterstützen, erfordert viel Zeit und die Berücksichtigung der Gegebenheiten jedes einzelnen Landes. Es wäre jedoch sehr nützlich, Informationen über die globale Wirtschaftsstruktur und über die externen Kosten des Tourismusverkehrs an den verschiedenen Tourismusstandorten der Alpen auszutauschen. Dies könnte den Ortsbehörden Investitionsentscheidungen erleichtern und würde die Organisation von Nahverkehrsangeboten vereinfachen. Es würde außerdem den Touristen helfen, das für sie richtige Verkehrsmittel zu wählen.

5 – Das Ziel, die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (Zug und Bus) für den Alpentourismus zu entwickeln, muss die Zwänge berücksichtigen, die sich für den Schienenverkehr durch die vorhandene und geplante Infrastruktur und durch die Konzentration des Verkehrsaufkommens ergeben.

Zu diesem Ziel gehören direktere Verbindungen (internationale Verbindungen, grenzüberschreitende Regionalverbindungen, Nachtzüge), die Optimierung der verfügbaren Plätze, das Angebot gezielter Dienstleistungen, ein effizienterer Gepäckservice, eine Beförderungsgarantie für den «letzten Kilometer» und ein angemessenes Nahverkehrsangebot am Urlaubsort.

In bestimmten Regionen ist das Schienennetz der Alpen während der Hauptreisezeit im Winter praktisch ausgelastet (insbesondere in Frankreich), wenn man die Ferientermine der umliegenden Länder berücksichtigt. Es ist also daher kaum realistisch, einen Großteil des Straßenverkehrs auf das alpine Schienennetz verlegen zu wollen, das zu den Hauptreisezeiten bereits überlastet ist.

Trotzdem könnte man sich das Ziel setzen, den Anteil der Bahnreisen im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln erheblich zu steigern. Dies wäre insbesondere in der Nebensaison durchaus machbar, würde allerdings die Einrichtung entsprechender Angebote voraussetzen.

#### **IV – Vorschläge zur Entwicklung nachhaltiger Verkehrsdienstleistungen zur Reise in die Tourismusgebiete der Alpen**

Um die erforderlichen Fortschritte zu erzielen, ist auf zwei Ebenen eine enge Zusammenarbeit erforderlich:

- Auf internationaler Ebene, um eine komplette Beförderungskette vom Wohnort bis zum Urlaubsort zu organisieren und um ein effizientes System für das Management internationaler Informationen einzurichten;
- auf lokaler Ebene zwischen den Tourismus- und Verkehrsunternehmen sowie den zuständigen Behörden, um die Mobilität vor Ort zu organisieren.

##### **1- Verbesserung des Fernverkehrsangebots vom Abreiseort bis zum Reiseziel:**

- Erstellung eines ausreichenden Angebots an direkten Bahnverbindungen für die wichtigsten Abreise- und bzw. Zielorte, für jede Jahreszeit sowie für die Hoch- bzw. Nebensaison, mit angemessenen Fahrplänen entsprechend der Schienennetzkapazität;

- Ausarbeitung der günstigsten Verbindungen zwischen internationalen und regionalen Zügen oder anderen Verkehrsmitteln, mit kurzen Wartezeiten beim Umsteigen, geeigneten Warteräumen und mit Informationen an den Umsteigeorten, die den internationalen Charakter der Strecken berücksichtigen;
- Fortsetzung der Bestrebungen für eine bessere europaweite Verteilung und Koordinierung der Ferienzeiten und – mithilfe der daraus resultierenden Verringerung des Spitzenverkehrsaufkommens in den Ferienzeiten – eine optimierte Nutzung der touristischen Infrastruktur und des Schienennetzes;
- Sensibilisierung der Busreiseunternehmen für die Notwendigkeit, das Image von Busfernerreisen auch im Hinblick auf die Einhaltung der Sicherheitsregeln zu verbessern;
- Prüfung der Möglichkeit, über sehr große Entfernungen Nachtzüge einzusetzen;
- Fernverkehrsunternehmen und die für Umsteigezentren Zuständigen müssen aufgefordert werden, den Begleitservice für Reisende spürbar zu verbessern (insbesondere in Bezug auf den Gepäck- und Fahrradtransport) und dabei die Nachteile des Umsteigens zu verringern (durch Informationen, Erreichbarkeit, Serviceangebote und Wartebereiche).
- Bemühung um Gewährleistung einer Beförderungskette vom Abreise- bis zum Zielort, mit besseren intermodalen Umsteigemöglichkeiten, um die Angebote von Bahn, Bus, Taxi und Shuttlebus (einschließlich Gepäckservice) besser kombinieren zu können.

## **2 – Schaffung der praktischen Voraussetzungen, um Touristen am Urlaubsort die Beförderung ohne Pkw zu garantieren**

- Auf lokaler Ebene sollten systematische Anschlussmöglichkeiten mit einem Verkehrsmittel ab dem letzten Bahnhof der Reise oder ab dem Ankunftsflughafen bis zum Zielort organisiert werden, wobei die Nutzung von zuverlässigen Verkehrsmitteln (Reisebus, Taxi, Shuttlebus, usw.) bevorzugt werden sollten;
- Dieses Angebot sollten auf Beförderungsmöglichkeiten beliebiger Art vor Ort ausgedehnt werden, um dem Pkw ein alternatives Angebot entgegenzusetzen;

- in diesem Rahmen sollte die Möglichkeit der Einrichtung eines umfassenden Ticketdienstes (Verkauf und Reservierung) untersucht werden, das für die gesamte Beförderungskette (von der Haustür bis zur Haustür) gilt;
- Förderung der Entwicklung von Mobilitätszentren, die für ausreichend große Urlaubsgebiete zuverlässige Informationen über örtliche Verkehrsmittel sowie Reservierungs- und Kaufmöglichkeiten geben sowie die Koordinierung und Förderung der Schaffung integrierter Tourismus- und Verkehrsangebote (Mobilitätspass oder Inklusivangebote).

### **3 – Das Informationsnetzwerk für nachhaltige Mobilität sollte ein wesentliches Element des nachhaltigen Tourismus in den Alpen werden**

Ab sofort sollte die Tourismusbranche ihre Kunden über Angebote der öffentlichen Verkehrsmittel informieren und dafür werben; dies gilt sowohl für die Hin –und Rückreise, als auch für die Angebote am Urlaubsort selbst. Informationen über öffentliche Verkehrsmittel müssen auf jeder Ebene in alle Marketingunterlagen aufgenommen werden (Hotels, örtliche und regionale Tourismusvereine und staatliche Einrichtungen).

Nach einer Analyse der bestehenden EDV-Systeme schlagen wir vor, an erster Stelle den gemeinsamen Inhalt der Informationen festzulegen und darauf zu achten, dass dieser Inhalt vernetzt werden kann und den Erwartungen der Touristen entspricht. Eine solche Maßnahme könnte sich auf die vorhandenen Mobilitätszentren stützen und nach dem Beispiel der Informationsdienste des Flugverkehrs ausgerichtet sein, die bereits auf ein internationales Informationsmanagement ausgelegt sind.

Ein langfristiges Ziel sollte darin bestehen, für den gesamten Alpenraum gut strukturierte, vernetzte und verlässliche Informationen über tourismusbezogene Verkehrsverbindungen verfügbar zu machen.

Dies setzt die Koordinierung des Informationsmanagements voraus, wobei jedes Unternehmen sein eigenes Informationsmanagement beibehalten kann.

Es könnte vorgeschlagen werden, ein Testprogramm für transalpine Kooperation zu lancieren, um Basisinformationen zum Verkehr in den Alpen zusammenzustellen, Testspezifikationen aufzustellen und ein Netzwerk von Partnern sowohl von öffentlicher Seite als auch aus der Privatwirtschaft zu bilden. Das Projekt würde der Europäischen Kommission zur finanziellen Unterstützung vorgelegt.

Gleichzeitig könnte jedes Land sich bemühen, die bereits auf nationaler Ebene von den Akteuren der beiden Branchen und von den Ortsbehörden eingerichtete Informationsstruktur zu verbessern.

Diverse Hindernisse verzögern die Einrichtung einer wirksamen Struktur für praktische Informationen: finanzielle Beschränkungen der Netzwerkarbeit, geringe Bereitschaft der Unternehmen zur Herausgabe firmeninterner Informationen, unterschiedliche Ansichten verschiedener Alpenstaaten bezüglich der Notwendigkeit, die öffentliche Hand in die Finanzierung des Systems einzubeziehen, erforderlicher Zeitaufwand für die Fertigstellung des Systems.

Gerade weil es viel Zeit kosten wird, dieses Projekt zu entwickeln, schlagen wir vor, so schnell wie möglich einen Dialog einzuleiten, um die gewünschte Art und Struktur der Informationen festzulegen.

#### **4 – Nachhaltige Mobilität als Instrument der Förderung eines nachhaltigen Tourismus in den Alpen**

Die «Alpine Pearls» und das Netzwerk alpiner Schutzgebiete ALPARC stehen am Anfang eines neuen Image für Tourismus- und Freizeitaktivitäten in den Alpen. Das gilt insbesondere für die «Alpine Pearls» mit ihrem Tourismusangebot, das das Prinzip der nachhaltigen Mobilität mit schönen und interessanten Tourismusorten verbindet. Das von Österreich initiierte europäische Projekt «Mit der Bahn in die Alpen» folgt ebenfalls der Zielsetzung einer nachhaltigen Mobilität.

Lokale, regionale und staatliche Behörden sollten diese Initiativen und Kriterien nutzen, um nachhaltige Mobilität in den Tourismusgebieten der Alpen zu fördern, nach dem Motto «Kommen Sie ohne Auto, wir übernehmen den Rest».

Eine solche Vorgehensweise, mit der in den Alpen ein dem Klimawandel besser angepasster Tourismus entwickelt werden könnte, sollte mit der Aufforderung an die Tourismusorte in den Alpen verknüpft werden, ihren CO<sub>2</sub>-Footprint offenzulegen, der von den verschiedenen Verkehrsmitteln mit Sicherheit beeinflusst wird.

Die örtlichen und staatlichen Behörden müssten über Möglichkeiten nachdenken, diesen globalen Ansatz zu entwickeln und zu unterstützen und Europa in dessen Förderung einzubeziehen, um aus den Alpen ein Versuchslabor für neue Formen des Tourismus zu machen.

## **5 – Entwicklung der Kostentransparenz für den Tourismusverkehr in den Alpen**

Die örtlichen Behörden müssten aufgefordert werden, gemäß ihrer Mittel und gemäß den Merkmalen ihrer Region die kollektiven Kosten und Nutzen zu errechnen, die durch Reisen und Verkehr im Tourismus entstehen.

Eine solche Errechnung der globalen Kosten der individuellen Mobilität im Tourismus für Urlaubsorte und Tourismusregionen würde es dann ermöglichen:

- den Behörden bei der Entscheidung zu helfen, welche Investitionen getätigt oder welche Initiativen unterstützt werden sollen;
- die Reisekosten am Zielort sowie des öffentlichen Fernverkehrs transparent zugänglich zu machen, um einen Vergleich der Gesamtkosten mit denen des Individualverkehrs zu ermöglichen;
- den Touristen zu helfen, das für sie richtige Verkehrsmittel zu wählen.

Diese Berechnung würde außerdem im Hinblick auf eine internationale nachhaltige Mobilität eine wirksame Argumentationshilfe zugunsten eines integrierten Verkehrsmittelangebots ermöglichen.

