



Der Ständige Ausschuss der Alpenkonvention legt das Mandat der Arbeitsgruppe Verkehr alle zwei Jahre neu fest. 2012 wurde in Vorbereitung auf die Alpenkonferenz 2014 ein Überblick über Best Practices und geeignete Strategien für Verkehrslösungen in entlegenen Alpengebieten und die Ausarbeitung von Empfehlungen zur Förderung der Mobilität in diesen Regionen als eines der Themen für die Arbeitsgruppe Verkehr vorgesehen. Das vorliegende Dokument ist eine Zusammenfassung des Abschlussberichts der Arbeitsgruppe Verkehr vom Oktober 2014.

### Identifikation entlegener Alpengebiete

Der erste Arbeitsschritt war die Identifikation der entlegenen Alpengebiete. Um vergleichbare Ergebnisse in allen Ländern der Alpenkonvention sicherzustellen, wurden diese Gebiete anhand bestimmter Merkmale identifiziert. Von den knapp 5.900 Gemeinden im Einzugsbereich der Alpenkonvention gelten demnach über 1.000 als „entlegene Gebiete“.

Zur Identifikation „entlegener“ Gemeinden

wurden folgende Merkmale verwendet:

- Standort ohne städtischen Einfluss;
- begrenzter Arbeitsmarkt;
- Bevölkerungsrückgang;
- unterdurchschnittliche Bevölkerungsdichte;
- begrenztes öffentliches Verkehrsangebot;
- Fehlen von intensivem Tourismus.

### Nachhaltige Verkehrslösungen in entlegenen Alpengebieten: eine Auswahl an Best Practices

Bei der Festlegung nachhaltiger Verkehrslösungen wurden speziell die Anforderungen entlegener Alpengebiete, wie vorstehend erläutert, berücksichtigt. Es wurden aber auch zusätzliche Initiativen außerhalb der betreffenden Gebiete erfasst, vorausgesetzt, sie waren auf entlegene Alpengebiete übertragbar.

Das Spektrum war dabei nicht nur auf Verkehrslösungen im eigentlichen Sinne begrenzt, sondern umfasst auch Ansätze, die den Zugang und die Zugänglichkeit verbessern, beispielsweise durch das Angebot bestimmter Serviceleistungen vor Ort oder durch den Erhalt örtlicher Einzelhandelsstrukturen. Zu den berücksichtigten Best Practices gehören alle Verkehrslösungen mit Ausnahme des individuell genutzten privaten PKW, sämtliche Mobilitätsmanagementmaßnahmen sowie Lösungen und Dienstleistungen, die zur Vermeidung individueller Mobilität beitragen.

Über **50 Best Practices** wurden erfasst. Obwohl die Teilnehmer der Untergruppe versucht haben, eine große Zahl relevanter Initiativen zu identifizieren, erhebt diese Auswahl keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die Best Practices wurden in vier Kategorien eingeteilt (siehe nachstehende Liste). De facto umfassen manche Best Practices mehr als einen dieser Ansätze.

<b>Öffentliche Verkehrsdienste</b>	→	Maßnahmen, die zusätzliche Angebote für <b>öffentlichen Linien- oder On-Demand-Verkehr</b> schaffen.	18 Best Practices
<b>Andere Mobilitätsdienste</b>	→	Maßnahmen, die <b>zusätzliche Mobilitätsangebote</b> schaffen, die <b>über die Reichweite des öffentlichen Verkehrs hinausgehen</b> , darunter Bike-Sharing, Carpooling und Mitfahrgelegenheiten.	12 Best Practices
<b>Andere Serviceleistungen</b>	→	Serviceleistungen, die zu einer <b>Verringerung oder Vermeidung der Individualmobilität</b> beitragen, darunter virtueller Zugang zu öffentlichen Behörden, mobile Geschäfte, Lieferservice, Home-Office, Videokonferenzen usw.	12 Best Practices
<b>Organisation und Mobilitätsmanagement</b>	→	Maßnahmen, die <b>bereits bestehende Angebote verbessern oder sichtbar machen</b> , ohne zusätzliche Mobilitätsangebote zu schaffen, wie Marketing, Kommunikation, Preisgestaltung, Kooperationsmaßnahmen, Mobilitätsinformationen und Schulungsinitiativen für nachhaltige Mobilität.	12 Best Practices

## Hauptergebnisse

Die Hälfte der 50 erfassten Best Practices betreffen direkt die vorstehend erläuterten entlegenen Gemeinden. Obwohl die Versorgung dieser Gebiete mit den üblichen Verkehrsdiensten oft als besonders schwierig gilt (niedrige Bevölkerungsdichte, geringe touristische Attraktivität, weite Entfernungen, erhebliche klimatische und geografische Herausforderungen usw.), zeigt diese Auswahl, dass **die Umsetzung nachhaltiger Verkehrslösungen auch in entlegenen Alpengebieten möglich ist.**

Die meisten der ausgewählten ländlichen oder dünn besiedelten Alpengebiete sind mit ähnlichen Problemen und Trends konfrontiert: niedrige Bevölkerungsdichte auf Grund weiter Entfernungen zwischen den Dörfern und Entfernung zu Dienstleistungen, alternde Bevölkerung auf Grund fehlender Ausbildungs- und Arbeitsmöglichkeiten, unattraktive öffentliche Verkehrsdienste usw. Allerdings **ist das Spektrum der nachhaltigen Mobilitätsinitiativen und -lösungen, die von örtlichen Anbietern angeboten werden, ausgesprochen breit** und reicht von öffentlichen Verkehrsdiensten über Videokonferenz-Infrastrukturen bis hin zu Bike- und Car-Sharing, Mitfahrgelegenheiten, Informationsangeboten oder integrierten Tarifsystemen.

Eine große Herausforderung für nachhaltige Mobilitätsangebote, allen voran für öffentliche Verkehrsangebote in entlegenen oder dünn besiedelten Gebieten, ist die Schwäche der Nachfrage, da **viele Beteiligte die Anwesenheit von Touristen nutzen**, um Mobilitätsangebote einzurichten, die auch von den Einwohnern genutzt werden können.

## Empfehlungen für die Förderung der Mobilität in entlegenen Alpengebieten

Mit Blick auf die wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Herausforderungen, die sich aus der aktuellen Mobilitätssituation mit einer hohen Abhängigkeit vom privaten PKW in entlegenen Gebieten ergeben, stellt sich die Frage, wie Mobilitätsangebote wirtschaftlich entwickelt werden können, die soziale und ökologische Anforderungen gleichermaßen erfüllen. Ausgehend vom Feedback zu den Best Practices formuliert der Abschlussbericht **vier Schlüsselempfehlungen** für die Verbesserung und Förderung nachhaltiger Mobilitätslösungen in diesen Gebieten.

### Lokale Expertise und Berücksichtigung der Anforderungen der Nutzer

Mobilitätsdienste in entlegenen, dünn besiedelten ländlichen Gebieten können keine Kopie der Dienste in Stadtgebieten sein. Sie müssen vielmehr **auf die Bedürfnisse ihrer Anwender zugeschnitten** sein und erfordern spezifische Kenntnisse dieser Bedürfnisse. Örtliche Regierungen, gemeinnützige Organisationen und Gemeindeglieder verfügen oft über **fundierte Kenntnisse der Mobilitätsbedürfnisse** und sollten daher in die Konfiguration der Serviceleistungen ebenso einbezogen werden wie in ihren späteren Betrieb.

### Integrierte Ansätze und verbesserte Koordination

Die Verbesserung der Koordination zwischen den vorhandenen Diensten in funktionaler Hinsicht oder mit Blick auf die Preisstrukturen ist ein preisgünstiger Ansatz zur Verbesserung der generellen Mobilitätssituation dünn besiedelter Gebiete. Vor der Einführung neuer Mobilitätsangebote **sollten vorhandene Mobilitätsangebote integriert und allen Bevölkerungsgruppen zur Verfügung gestellt werden.** Ferner könnten die **Bereitstellung und Aufrechterhaltung von Dienstleistungen** in entlegenen Gebieten den Mobilitätsbedarf erheblich reduzieren. In vielen Fällen wären diese Lösungen effizienter als die Entwicklung zusätzlicher Mobilitätsangebote, obwohl sich diese beiden Ansätze ergänzen können.

### Einfache und leicht verständliche Mobilitätsangebote

Die Transparenz von Mobilitätsangeboten ist für ihren Erfolg entscheidend und umfasst Kommunikation und Marketing in der gesamten Betriebsphase. Potenzielle Nutzer brauchen Zugang zu **zentralisierten, umfassenden und gezielten Informationen** über alle verfügbaren Serviceleistungen. Tarifstruktur, Preisgestaltung und Fahrkartenverkauf sollten so einfach und anwenderfreundlich wie möglich sein.

### Langfristige Finanzierung

Da die Kosten pro Fahrt in entlegenen Alpengebieten besonders hoch sind, ist es in den meisten Fällen nicht möglich, kostendeckend zu operieren, so dass die Finanzierung nachhaltiger Mobilitätsangebote eine echte Herausforderung ist. Diverse Ansätze ermöglichen eine Kontrolle der Betriebskosten: **die Übernahme der Serviceleistungen aus anderen Gebieten** kann zu Skalenerträgen führen; die Bereitstellung von **Serviceleistungen** für alle Bevölkerungsgruppen kann den Wettbewerb reduzieren; durch

---

die **Mobilisierung von Freiwilligen** ist die Einrichtung lebensfähiger Alternativen zu konventionellen öffentlichen Verkehrsmitteln möglich. Die Anhebung der Fahrpreise wäre wahrscheinlich kontraproduktiv, da dadurch die Attraktivität von Mobilitätsangeboten sinkt und ihre soziale Akzeptanz bedroht wird. Die finanzielle Unterstützung der Behörden sollte daher langfristig gesichert werden. Ferner können weitere Beteiligte aus dem öffentlichen und privaten Bereich zur Finanzierung nachhaltiger Mobilitätsangebote beitragen.

Die vorliegende Unterlage ist eine Zusammenfassung des Abschlussberichts der Arbeitsgruppe Verkehr. Die nachstehenden Experten haben an dieser Studie teilgenommen: Inga Ahrens (DE), Paolo Angelini (IT), Ueli Balmer (CH), Franziska Borer Blindenbacher (CH), David Caubel (FR), Daniel Chemin (FR, Koordinator), Hélène Denis (Club Arc Alpin, Beobachterin), David Dubois (FR, Bearbeiter), Wolfgang Grubert (AT), Veronika Holzer (AT), Ernst Lung (AT), Stefan Marzelli (DE), Stefanie Pfändler (CH), Zlatko Podgorski (SI), Christian Rankl (AT), Massimo Santori (IT), Florian Lintzmeyer (DE), Harry Seybert (DE), Raffaele Vergnani (IT).