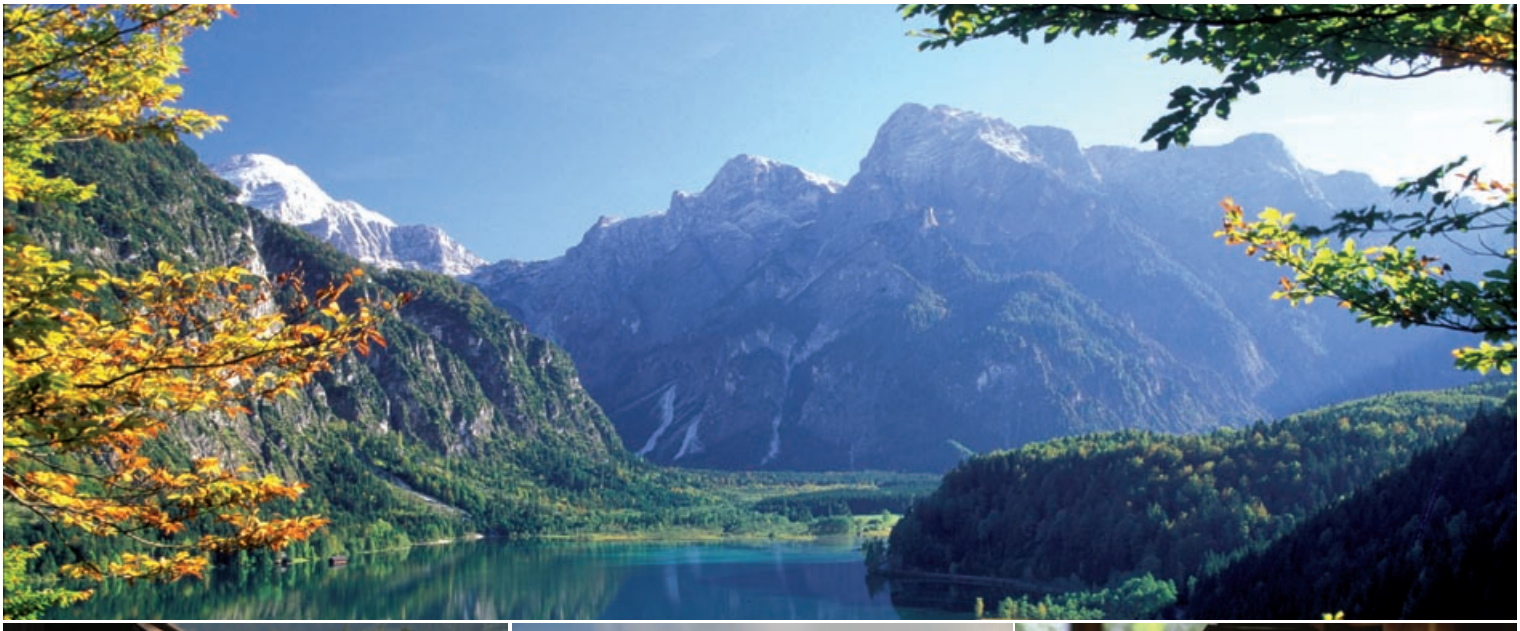
BERGSTEIGER
DÖRFER



Ideen - Taten - Fakten Nr. 3
Tagung Grünau im Almtal / Oberösterreich, 18. - 19. September 2009

JAHRESTAGUNG BERGSTEIGERDÖRFER

Öffentlicher Verkehr in peripheren Räumen

MIT UNTERSTÜTZUNG VON BUND UND EUROPÄISCHER UNION

Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums: Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete.

LE 07-13
Entwicklung für den ländlichen Raum

lebensministerium.at

BERGSTEIGERDÖRFER

Öffentlicher Verkehr in peripheren Räumen

Tagung Grünau im Almtal, 18.-19. September 2009

Ideen - Taten - Fakten Nr. 3

Herausgeber: Oesterreichischer Alpenverein, Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz
Olympiastr. 37, 6020 Innsbruck

Titelbild: Karl Redtenbacher: Der Almsee mit dem Toten Gebirge;
Hannes Schlosser: Bus, Almtalbahn und Display Bergsteigerdörfer

Bilder der Tagung: Hannes Schlosser

Textbearbeitung: Projektteam Bergsteigerdörfer

Übersetzungen Deutsch - Englisch: Steve Tomlin

Redaktion: Regina Stampfl und Christina Schwann

Grafik: Suess.Design.de

Layout: Regina Stampfl

Druck: Aristos, Innsbruck

Finanziert aus Mitteln des Österreichischens Lebensministeriums und dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums.

Ein herzliches Dankeschön gebührt Bürgermeister Alois Weidinger und seinem Team für die Organisation vor Ort.

www.bergsteigerdoerfer.at

Innsbruck, November 2009

DAV Deutscher Alpenverein

Grünau im Almtal

ALPENKONVENTION
Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention www.alpconv.org

Inhalt

Vorwort
Peter Haßlacher - Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz des OeAV 7

Preamble
Peter Haßlacher - Department of Regional Development/Nature Conservation 8

1. TAG: FACHTAGUNG

Verankerung des Öffentlichen Verkehrs in der Alpenkonvention
Ewald Galle - Lebensministerium, focal point Alpenkonvention 9

Umsetzungsmöglichkeiten im Öffentlichen Personennahverkehr -
Alpine Pearls und andere erfolgreiche Projekte
Ernst Lung - Bundesministerium f. Verkehr, Innovation und Technologie 13

Nachhaltige Mobilität - Vom Schlagwort zur Realität
Leonhard Höfler - Amt der Oberösterreichischen Landesregierung 19

Sanfte Mobilität im Tourismus - Eine Analyse mit Lösungsansätzen
Romain Molitor - Geschäftsführer KOMOBILE Wien 23

Verkehrskonzept im Großarltal - Bergsteigerdorf Hüttschlag
Thomas Wirnsperger - TVB-Direktor Großarltal 27

Die Almtalbahn in Grünau - Attraktivierung und touristische Entwicklung
Alois Weidinger - Bürgermeister Grünau im Almtal 31

Animationskonzepte für Öffentlichen Personennahverkehr - Möglichkeiten der Sektionen
Gudrun Wallentin - Naturschutzreferentin OeAV-Sektion Salzburg 33

klima:aktiv mobil - Mobilitätsmanagement für Freizeit und Tourismus
Veronika Holzer - Lebensministerium 37

Zusammenfassung der Diskussionsrunden
Regina Stampfl - Projektteam Bergsteigerdörfer 41

2. TAG: ARBEITSSITZUNG

Ein ereignisreiches Jahr - Die Aktivitäten im Zeitraum November 08 bis September 09
Christina Schwann, Projektteam Bergsteigerdörfer 45

Alpinkompetenz und Infrastruktur
Professionelle Wegebetreuung im Zillertal
Paul Steger - 1. Vorsitzender OeAV-Sektion Zillertal 49

Angebotsentwicklung mit Alpinkompetenz
Packageangebote im Lesachtal
Erwin Soukup - Tourismusberater Lesachtal 51

Wander- und Bergführerausbildung
Helmut Steinmassl - staatlich geprüfter Berg- und Skiführer 53

Hochwertige Ausrüstung als Bestandteil alpiner Kompetenz
Werner Koch - Geschäftsführer Koch alpin GmbH 55

Nutzen der Bergsteigerdörfer aus Sicht der Sektionen
Vorteile für einzelne Sektionen
Robert Strasser - 1. Vorsitzender OeAV-Sektion Klagenfurt 57

Erfahrungen und Anregungen der Sektion Linz
Peter Reinberg - 1. Vorsitzender OeAV-Sektion Linz 59

Erste Erfolge im Projekt Bergsteigerdörfer
Feedback der Partner - Zusammenfassung
Regina Stampfl - Projektteam Bergsteigerdörfer 61

Organisationsstruktur
Erarbeitung einer zukünftigen Organisationsstruktur
Peter Haßlacher - Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz des OeAV 63

Resümee
Roland Kals - Projektteam Bergsteigerdörfer 65

Summary
Roland Kals - Projektteam Bergsteigerdörfer 67

Vorwort

Peter Haßlacher - Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz des OeAV

Peter Haßlacher - Oesterreichischer Alpenverein, Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz.

Die Alpenkonvention soll in ihrem Anwendungsbereich einen Mehrwert für die darin lebende und wirtschaftende Bevölkerung entfachen. Das war Idee, Motivation und Auftrag der Gründungsväter der Alpenkonvention, was es jetzt seit ihrem In-Kraft-Treten am 18. Dezember 2002 umzusetzen gilt. Die acht Durchführungsprotokolle und die Deklaration „Bevölkerung und Kultur" bilden dafür den inhaltlichen Rahmen. Knapp 65 Prozent der österreichischen Staatsfläche liegen im Anwendungsbereich der Alpenkonvention, in welchem rund 40 Prozent der österreichischen Bevölkerung wohnen.

Mehrere Protokolle befassen sich mit dem Ländlichen Raum und seiner Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Für die Mehrheit der im OeAV-Projekt „Bergsteigerdörfer" mitwirkenden Berggemeinden ist dieses Verkehrsthema von zentraler Bedeutung für die künftige Daseinsvorsorge; die umweltfreundliche Mobilität und die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln stellen zugleich aber auch für die Bergsteigerdörfer einen wichtigen Wettbewerbsvorteil im Alpintourismus gerade bei Gebirgsüberschreitungen und einen nicht zu unterschätzenden Imagefaktor im an Bedeutung gewinnenden Segment des sanften Bergtourismus dar. Die Alpenkonvention ist nämlich damit angetreten, „eine nachhaltige Politik einzuleiten, welche die Wettbewerbsfähigkeit des naturnahen Tourismus stärkt und damit einen wichtigen Beitrag zur sozioökonomischen Entwicklung des Alpenraumes leistet" (Tourismusprotokoll Art. 6, Abs. 2). Diese Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit soll in erster Linie den im ländlichen Raum gelegenen, gegen die Entleerung und die Ausdünnung von öffentlichen Diensten ankämpfenden Berggemeinden zu Gute kommen. Sie weisen eine hohe landschaftliche Qualität auf und verzichten auf die Übertechnisierung der touristischen Agglomerationen. Die ausgewählten Orte suchen ihre eigenständige Weiterentwicklungschance auf dem Boden und in der Tradition des an Ort und Stelle entstandenen Bergsteigertourismus mit all seinen neuen aktuellen Ausprägungen. Der Oesterreichische Alpenverein unterstützt sie dabei, gefördert aus Mitteln für die Ländliche Entwicklung Österreichs des Lebensministeriums und der Europäischen Union.

Die nunmehr dritte Schwerpunktveranstaltung im Bergsteigerdorf Grünau im Almtal – nach Ginzling im Juli 2008 und Mallnitz im November 2008 – setzt sich mit der schwierigen Thematik des umweltfreundlichen und öffentlichen Verkehrs in ländlich-peripheren Berggebieten auseinander. Ohne Zweifel befindet sich dieser zurzeit in einem spiralförmig nach unten gerichteten Abwärtstrend. Immer neue Hiobsbotschaften von Streckenauflassungen, Reduktion von Zug- und Buspaaren und Auflassen von Haltestationen dringen an die Öffentlichkeit. Die Erfolge in die Gegenrichtung zur Aufwertung und Stärkung der umweltfreundlichen Anreise in die Berge erscheinen deshalb oft nur als der berühmte Tropfen auf den heißen Stein. Wie für die „Alpine Pearls", welche sich der klimafreundlichen Mobilität in ihren Gemeinden verschrieben haben, gilt es jetzt auch für die Bergsteigerdörfer, maßgeschneiderte Programme und Sondertarife zu erreichen. Die Umsetzung der Alpenkonvention muss auf konkrete und nachvollziehbare Maßnahmen zugespitzt werden und darf sich nicht auf zahllose zahnlose Einzelinitiativen und diplomatisches Geplausche einengen lassen. Sonst wird nichts aus dem erhofften Mehrwert für die Alpenbevölkerung.

Preamble

Peter Haßlacher - Department of Regional Development/Nature Conservation,

Austrian Alpine Association

The Alpine Convention should result in an added value for the population living and working in the areas covered by it. This was the idea, the motivation and the commission of the founding fathers of the Alpine Convention that needed to be implemented since it came into being on 18th December 2002. The eight executive protocols and the declaration "Population and Culture" form the contextual framework for this. Almost 65 per cent of Austrian territory lies within the area covered by the Alpine Convention, in which some 40 per cent of the Austrian population lives.

Several protocols deal with rural areas and their accessibility by public transport. For the majority of the mountain communities taking part in the OeAV project "mountaineering villages", this issue of transport is of central importance to the future general-interest services; but environmentally-friendly mobility and accessibility with public transport at the same time represents for the mountaineering villages an important competitive advantage in Alpine tourism, particularly where travelling across mountains is concerned, and an image factor that should not be underestimated in the increasingly important segment of sustainable mountain tourism. The Alpine Convention has namely begun to introduce "a sustainable policy which reinforces the competitiveness of nature-based tourism and thus makes and important contribution to the socio-economic development of the Alpine region" (Tourism protocol Art. 6, para. 2). This strengthening of competitiveness is intended primarily to be of benefit to those mountain communities in rural areas that are struggling in the face of public services being cut back and run down. They offer some tremendous scenery, and do without the overtechnification of the tourist conglomerations. The chosen villages are finding the opportunity to develop independently on the ground and in the tradition of the mountaineering tourism that has arisen on their doorsteps, with all its current new developments. The Austrian Alpine Association supports them here, with resources for the rural development of Austria from the Ministry of Life and the European Union.

Now the third focus event, in the mountaineering village of Grünau im Almtal – after Ginzling in July 2008 and Mallnitz in November 2008 – tackles the difficult subject of eco-friendly and public transport in rurally peripheral mountain regions. Without doubt this currently finds itself caught in a downwards spiral. More and more bad news comes out about closing down branch lines, reducing bus and train combinations and closing train stops. This is why successes in the other direction, upgrading and strengthening eco-friendly travel to the mountains, often seem to be just the famous 'drop in the ocean'. Just as with the "Alpine Pearls", which have devoted themselves to climate-friendly mobility in their communities, , it is now necessary for the mountaineering villages to set up tailor-made programmes and special rates. The implementation of the Alpine Convention must be concentrated on measures that are transparent, and must not be distracted by numerous, toothless individual initiatives and diplomatic small talk. Otherwise nothing will become of the hoped for added value for the Alpine population.

Das Verkehrsprotokoll

Verankerung des Öffentlichen Verkehrs in der Alpenkonvetnion

Ewald Galle, Lebensministerium

Die Verkehrsfrage war von Anfang an jene, an der die Ernsthaftigkeit und der tatsächlich vorhandene Wille der Vertragsparteien, ein umfassendes politisches Programm für den Alpenraum mit entsprechendem Mehrwert zu verabschieden, gemessen wurde. Das Verkehrsprotokoll war damit ein Jahrzehnt lang der Prüfstein für die Alpenkonvention und der Gradmesser für die Bemühungen der Alpenstaaten und der EG. Ein Misserfolg der Verhandlungen zum Verkehrsprotokoll hätte wohl unweigerlich zu einem Scheitern des gesamten Alpenkonventionsregimes geführt, was auch die sehr emotionale Geschichte des Verkehrsprotokolls dokumentiert.

Ansätze in den Protokollen

Der Öffentliche Verkehr tritt in der Alpenkonvention und vor allem ihren Protokollen schon Jahre vor einem Verkehrsprotokoll an diversen Stellen auf. Das erste Protokoll, das sich diesem Thema stellte, war das Raumplanungsprotokoll, das in Artikel 9, Absatz 5 zum Bereich Verkehr festlegt, dass Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots öffentlicher Verkehrsmittel für die ansässige Bevölkerung und Gäste zu ergreifen sind. Neben dieser allgemeinen Aufforderung gibt es in diesem Protokoll keine weiteren Aussagen, was aber nichts daran ändert, das gerade bei finanz- und wirtschaftspolitischen Maßnahmen auch solche unverbindlichen Aussagen eine Relevanz erhalten.

In einem anderen, Jahre danach, aber immer noch vor dem Verkehrsprotokoll verabschiedeten Tourismusprotokoll gibt es eine weitere Aussage zum Öffentlichen Verkehr, und zwar in Artikel 13, wonach öffentliche oder private Initiativen zur Erreichbarkeit touristischer Orte und Zentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu verbessern sind und die Benutzung solcher Verkehrsmittel durch die Touristen gefördert werden soll.

Das Verkehrsprotokoll

Die meisten Anhaltspunkte zum Öffentlichen Verkehr finden sich klarerweise im Verkehrsprotokoll.

Als Zielvorgabe zum Verkehr formuliert die Alpenkonvention im Artikel 2, Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, u. a. durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize, ohne Diskriminierung aus Gründen der Nationalität.

Die Verhandlungen

Noch bevor mit der Ausarbeitung der Alpenkonvention gestartet worden war, wurde die Schweiz anlässlich der 1. Internationalen Alpenkonferenz von Berchtesgaden (Oktober 1989) beauftragt, den Vorsitz in einer Subarbeitsgruppe „Verkehr" zur Ausarbeitung eines Verkehrsprotokolls zu übernehmen. Schon die ersten Entwürfe der sehr von Verkehrsinteressen gesteuerten ExpertInnen wurden einer äußerst harschen Kritik unterzogen.

Bereits zu diesem Zeitpunkt war die Verhand-

Ewald Galle - Lebensministerium.

lungsposition Österreichs Stein des Anstoßes. Die Kernaussage dabei bestand im Bestehen auf der Verpflichtung, den Straßenbau auf die unbedingt nötigen Vorhaben und Verbindungen zu beschränken und keine neuen, umweltbelastenden, hochrangigen, alpenquerenden Straßenverkehrsachsen zu errichten. Mit dieser Formulierung sollte verhindert werden, dass zu den bereits vorhandenen Nord-Südachsen eine neue hinzukommt.

Die Haltung Österreichs hatte ihren Ausgangspunkt in einem Beschluss der Landeshauptmänner vom Mai 1993, dass eine offizielle Zustimmung der Republik Österreich erst dann abgegeben werden darf, wenn ein Verkehrsprotokoll vorliegt, wonach keine neuen, hochrangigen, alpenquerenden Hauptverkehrsachsen errichtet werden dürfen und das die Zustimmung aller Bundesländer erhält.

Die unterschiedlichsten Versuche, zunächst durch die Arbeitsgruppe, die mangels Erfolg 1996 aufgelöst wurde, dann in bi- und trilateralen Runden zwischen Österreich, Italien und Deutschland und in einer internationalen Expertenrunde im Dezember 1995 in Wien, scheiterten. Erst ein neuer Vorstoß Österreichs

1998 führte dazu, dass eine Verhandlungsrunde, bestehend aus Umwelt- und VerkehrsexpertInnen, nach Wien eingeladen wurde, um einerseits hochrangige, alpenquerende Straßenprojekte im Alpenraum, die bis zu diesem Zeitpunkt von Vertragsstaaten und Signataren der Alpenkonvention geplant waren oder mit deren Bau bereits begonnen wurden, aufzulisten und andererseits die seit Jahren ständig aufgeschobene Diskussion über Definitionen von unbestimmten Begriffen in Angriff zu nehmen. In zwei Runden (März und Juni 1998) konnte diese wertfreie, sachliche Diskussion vorhandene Zwänge und jahrelange Irrtümer beseitigen, wodurch erstmalig eine Atmosphäre des Verständnisses und des Dialogs geschaffen und damit eine Neuverhandlung erst möglich wurde.
Nach zähem Ringen um die Frage der Sinnhaftigkeit einer Neuverhandlung kamen die MinisterInnen anlässlich der MinisterInnenkonferenz in Bled (Oktober 1998) überein, eine neue Arbeitsgruppe unter dem Vorsitz Liechtensteins einzusetzen. In mehreren Sitzungsrunden konnte im Herbst 1999 ein Entwurf der ExpertInnen präsentiert werden. Und Österreich forderte - auf Drängen der Bundesländer - erneut eine Neuformulierung des Straßenartikels, wonach neue, hochrangige Hauptverkehrsachsen im Gegensatz zu sonstigen hochrangigen Straßenprojekten ausnahmslos verboten sein sollten. Erst ein Gewaltakt der DelegationsleiterInnen im Zuge der 15. Sitzung des Ständigen Ausschusses, im März 2000 in Château d'Oex (Schweiz), brachte den entscheidenden Durchbruch und vor allem eine von allen mitgetragene Formulierung des Straßenverkehrsartikels.
Im Vorfeld der zur Annahme und Verabschiedung des Verkehrsprotokolls geplanten VI. MinisterInnenkonferenz im Oktober 2000 in Luzern sorgte ein Anbringen der Vorarlberger Landesregierung für neuerliche Unruhe. Darin wurde eine Interpretative Erklärung der Republik Österreichs anlässlich der Unterzeichnung des Protokolls Verkehr gefordert. Ausgangspunkt für die Vorarlberger Intervention waren zwei Straßenprojekte: Die S 18-Bodensee Schnellstraße, die sich zwischenzeitig von selbst erledigt hat und die B 191-Liechtensteiner Straße (Letzetunnel). Diese Straße, die der Umfahrung der Stadt Feldkirch dienen sollte, war zum damaligen Zeitpunkt lediglich durch einen Erlass des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten vorgegeben, fiel daher nicht unter den Ausnahmenkatalog des Artikels 8 (2) und war daher dem Verkehrsprotokoll unterworfen. Letztendlich bekräftigte Österreich anlässlich der MinisterInnenkonferenz mündlich, dass gemäß den Vorgaben der Alpenkonvention die Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß gesenkt werden müssen, welches für Menschen, Fauna und Flora erträglich ist. In diesem Sinne sei aus österreichischer Sicht davon auszugehen, dass örtliche Umfahrungsstraßen, die weder Autobahnen sind, noch baulich getrennte Richtungsfahrbahnen aufweisen, noch kreuzungsfrei sind, nicht als hochrangige Straßen im Sinne des Verkehrsprotokolls gelten.
Unmittelbar vor der beschließenden MinisterInnenkonferenz ersuchte noch Italien um Einrichtung einer Arbeitsgruppe zur Umsetzung des Verkehrsprotokolls sowie um eine gemeinsame Erklärung bezüglich der Rolle und Miteinbeziehung der lokalen Gebietskörperschaften.
Die letzte Forderung Italiens konnte verhältnismäßig unproblematisch abgehandelt werden. Die Forderung nach Einsetzung einer Arbeitsgruppe zur Begleitung der Umsetzung ab dem Zeitpunkt der Unterzeichnung stieß hingegen auf breiten Widerspruch. Es waren politische Erwägungen, da es nur schwer erklärbar wäre, wenn MinisterInnen einen Vertrag annehmen und unterzeichnen, um gleichzeitig eine Arbeitsgruppe zur Überprüfung der Ergebnisse dieses Vertrages einzusetzen. Ein solches Mandat wäre wohl das falsche Signal nach außen gewesen.

Die Umsetzung des Protokolls Verkehr

Schließlich wurde das Verkehrsprotokoll anlässlich der VI. MinisterInnenkonferenz, im Oktober 2000 in Luzern, angenommen und unterzeichnet, wodurch die schon tot gesagte Alpenkonvention auch als Instrument einer nachhaltigen Umwelt- und Verkehrspolitik im Alpenraum wieder belebt wurde.
Das Potenzial des Verkehrsprotokolls ist in Österreich bis dato noch zu wenig genutzt und ausgelotet worden. Das bedeutet auch, dass konkrete Umsetzungsschritte noch sehr rar sind. Hinzu kommt noch, dass die bis dato ausständigen Ratifikationen durch Italien, die Schweiz und die EG einer alpenkonventionskonformen und alpenweit abgestimmten Verkehrspolitik nicht zuträglich sind.

Art. 2, Begriffsbestimmungen
Erstmals wurde in einem Protokoll der Versuch einer weit gehenden Begriffsbestimmung unternommen. Begriffe wie „inneralpiner Verkehr", „hochrangig" oder „Umweltqualitätsziele", „Umweltqualitätsstandards" und „Umweltindikatoren" werden erstmals umschrieben. Neu eingeführt wird der Begriff der „Zweckmäßigkeitsprüfung". Dieses Prüfverfahren umfasst dabei die Abklärungen der verkehrspolitischen Notwendigkeit sowie der verkehrlichen, ökologischen, ökonomischen und soziokulturellen Auswirkungen.

Art. 3, Nachhaltiger Verkehr und Mobilität
Darin wird die Verpflichtung der Vertragsparteien festgeschrieben, mit einer aufeinander abgestimmten Umwelt- und Verkehrspolitik zur Begrenzung verkehrsbedingter Belastungen und Risiken sowohl den Belangen der Umwelt, als auch der Gesellschaft und der Wirtschaft durch Maßnahmenbündel Rechnung zu tragen und auf Grund der besonderen Topographie der Alpen verstärkte Maßnahmen zur Lärmbekämpfung zu ergreifen.
Diese Verpflichtung stellt auf die Entwicklung eines unter den Vertragspartnern abgestimmten, nachhaltigen Verkehrssystems ab, das unter anderem die Freisetzung von Stoffen auf ein Maß reduziert wird, welches die Tragfähigkeit der betroffenen Umweltmedien nicht überfordert.
Die Vertragsparteien werden zudem verpflichtet, in Übereinstimmung mit geltenden nationalen und internationalen Rechtsvorschriften

nationale, regionale und lokale Zielvorgaben, Strategien und Maßnahmen zu entwickeln, welche die Entwicklung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen durch eine Kombination von ökonomischen Instrumenten, Raumordnungs- und Verkehrsplanungsmaßnahmen beschränken.
Bis dato gibt es keine Ansätze zur Realisierung dieser Kooperationsverpflichtungen.

Art. 7, Allgemeine verkehrspolitische Strategie
Als weiterer inhaltlicher Ansatz ist eine rationelle und sichere Abwicklung des Verkehrs in einem grenzüberschreitenden Verkehrsnetzwerk verankert worden, das Verkehrsträger, Verkehrsmittel und Verkehrsarten aufeinander abstimmt sowie die Intermodalität begünstigt. Überdies sind im Alpenraum bestehende Verkehrssysteme und –infrastrukturen, u. a. durch den Einsatz von Telematik, bestmöglich zu nutzen.
Die Umsetzung dieser Forderung ist in Österreich bislang noch unzureichend, wobei auf gemeinschaftsrechtliche Aspekte zu achten ist. Mit raumordnerischen und strukturellen Maßnahmen ist eine Verkehrsbeeinflussung zu Gunsten der Verlagerung der Transportleistungen im Personen- und Güterverkehr auf das jeweils umweltverträglichere Verkehrsmittel zu begünstigen.
Ausgehend vom mancherorts gegebenen Defizit der überörtlichen Raumplanung, kann aus dieser Forderung ein Anpassungsbedarf bzw. das Erfordernis einer stärkeren gesetzlichen Verankerung abgeleitet werden. Eine verbindliche Planung im Sinne dieses Artikels besteht in Österreich nicht.
Ausgehend vom elementaren Gedanken der Verkehrssicherheit sind zudem die Verkehrswege vor Naturgefahren zu sichern, sowie die Schadstoff- und Lärmemissionen besonders belasteter Gebiete auf Grundlage der bestverfügbaren Technologie schrittweise zu reduzieren (Abs. 2).

Art. 9, Öffentlicher Verkehr
Art. 9 lautet: *„Zur nachhaltigen Aufrechterhaltung und Verbesserung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur sowie der Erholungs- und Freizeitattraktivität des Alpenraumes verpflichten sich die Vertragsparteien, die Einrichtung und den Ausbau kundenfreundlicher und umweltgerechter öffentlicher Verkehrssysteme zu fördern."*
Der Öffentliche Verkehr spielt im Verkehrsprotokoll keine große Rolle. Er ist eine von mehreren Maßnahmen zur Verkehrsreduktion und Verkehrsverlagerung auf umweltverträglichere Verkehrsträger.
Gleichzeitig wird aber auch der integrativen Sichtweise in der Alpenkonvention Rechnung getragen: Die Etablierung von Öffentlichen Verkehrssystemen stellt nicht nur auf die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs ab, sondern bezieht auch die Aufrechterhaltung und Verbesserung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur mit ein.
Allein die Formulierung des Art. 9 lässt den Schluss zu, dass es sich um eine Absichtserklärung handelt mit einem sehr vorsichtigen Bekenntnis zum Öffentlichen Verkehr. Es wird größtenteils die Ansicht vertreten, dass sich Art. 9 primär an die Gebietskörperschaften richtet und damit als Prioritätensetzung für das budgetäre Gebaren der Gebietskörperschaften verstanden wird.

Art. 10, Eisenbahn- und Luftverkehr
Die zentrale Norm für den Eisenbahnverkehr ist Artikel 10, der ein Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Bahninfrastruktur und des Schienenverkehrs, wie etwa betriebliche Optimierung und Modernisierung der Eisenbahn, die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene oder die verstärkte Nutzung der Eisenbahn und die Schaffung kundenfreundlicher Synergien zwischen dem Personenfern- und dem Regional- sowie Ortsverkehr, vorsieht. Diesem Bereich sind auch vielfältige Unterstützungs- und Fördermaßnahmen zugedacht; ganz anders ja der Bereich des Straßenverkehrs, wo der Verzicht und Restriktionen im Vordergrund stehen.
Die Wirklichkeit zeigt aber immer noch, dass im Spannungsfeld zwischen Warenverkehrsfreiheit und Umweltschutz das Pendel nach wie vor zugunsten der Warenverkehrsfreiheit ausschlägt.

Art. 11, Straßenverkehr
In diesem zentralen, den Straßenverkehr betreffenden und unmittelbar anwendbaren Artikel verzichten die Vertragsparteien nunmehr nicht nur auf den Bau neuer, hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr. Ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr kann zudem nur unter bestimmten und teilweise restriktiven Voraussetzungen realisiert werden: Erreichen der in der Alpenkonvention festgelegten Zielsetzungen, bessere Auslastung bestehender Straßen- und Bahnkapazitäten, positives Ergebnis einer Zweckmäßigkeitsprüfung, die ergeben hat, dass das Projekt wirtschaftlich ist und die Risiken beherrscht werden, und wenn letztlich den Raumordnungsplänen/-programmen und der nachhaltigen Entwicklung Rechnung getragen wird.

Art. 13, Touristische Anlagen
Im Zusammenhang mit touristischen Aktivitäten sind die verkehrlichen Auswirkungen weiterer Erschließungen mit touristischen Anlagen unter Berücksichtigung der Ziele dieses Protokolls zu überprüfen und soweit erforderlich, Vorsorge- und Ausgleichsmaßnahmen zur Erreichung der Ziele dieses oder anderer Protokolle zu ergreifen. Dabei ist dem Öffentlichen Verkehr ein Vorrang einzuräumen, woraus die Verpflichtung für eine stärkere verfahrensmäßige Rücksichtnahme auf die Zielsetzungen dieses Protokolls abgeleitet werden kann.
Überdies sind die Schaffung und Erhaltung von verkehrsberuhigten und verkehrsfreien Zonen, die Einrichtung autofreier Tourismusorte sowie Maßnahmen zur Förderung der autofreien Anreise und des autofreien Aufenthalts von Urlaubsgästen zu unterstützen.
Da es sich im Vergleich zum vorherigen ersten Absatz um eine unverbindlichere Formulierung handelt, ist eine unmittelbare Verpflichtung nicht ableitbar. Künftige Planungen und Vorhaben sollten diese Parameter aber nach Möglichkeit berücksichtigen. Mittlerweile zeigen erste Umsetzungsbeispiele, dass begonnen wird, nicht nur diesen Artikel, sondern das Protokoll als Ganzes wahrzunehmen und zu nutzen.

Art. 14, Kostenwahrheit
Um auf die Verkehrslenkungseffekte durch eine bessere Einrechnung der wahren Kosten der verschiedenen Verkehrsträger hinzuwirken, ist im Hinblick auf die Umsetzung des Verursacherprinzips die Entwicklung und Anwendung des Berechnungssystems zur Ermittlung der Wegekosten und der externen Kosten weiter zu entwickeln. Ziel ist es, schrittweise verkehrsspezifische Abgabensysteme einzuführen, die es erlauben, auf gerechte Weise die wahren Kosten zu decken. In diesem Zusammenhang sollen Systeme eingeführt werden, die den Einsatz der umweltfreundlichsten Verkehrsträger und -mittel begünstigen, zu einer ausgewogenen Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen führen und Anreize bieten, Potenziale ökologischer und sozioökonomischer Belastungsminderung mit strukturellen und raumordnerischen Maßnahmen der Verkehrsbeeinflussung vermehrt zu nutzen. Regelungen über die zweckgebundene Verwendung der Einnahmen bzw. Fragen der Querfinanzierung und Umschichtung sind hier offensichtlich bewusst unterlassen worden.

Umsetzungsprojekte

Neben diesem rechtliche Gerüst, dem man sich in Österreich, noch recht zaghaft nähert, gibt es viele Bemühungen und auch schon einige Projekte, die versuchen, die umfassenden und komplexen Vorgaben des Verkehrsprotokolls in konkrete Vorhaben zu gießen.
Herausgreifen möchte ich dabei eine Veranstaltung, die zu Beginn der letzten österreichischen EU-Präsidentschaft im Jänner 2006 in Wien durchgeführt wurde und an der über 500 ExpertInnen aus ganz Europa teilnahmen. Dass Verkehr nicht isoliert betrachtet werden kann, sondern nur in Zusammenschau mit anderen Bereichen, insbesondere Umwelt und Tourismus, erfolgreich und nachhaltig gestaltet werden kann, liegt nicht nur auf der Hand, sondern entspricht gerade der integrativen Sichtweise der Alpenkonvention. Die in dieselbe Richtung zielenden Bemühungen Österreichs, das Verkehrsprotokoll nicht nur aus der Negativliste der Europäischen Gemeinschaft zu entfernen und in weiterer Folge – letztlich erfolgreich - das Verkehrsprotokoll einer Unterzeichnung durch die EG zuzuführen, zeigen den Bedarf nach Regelungen auch auf europäischer Ebene.
Aber nicht nur auf der europäischen Bühne, sondern auf der kleineren, regionalen gibt es mittlerweile Projekte basierend auf den Vorgaben des Verkehrsprotokolls, die ganz wesentlich dazu beitragen, nicht nur die Alpenkonvention umzusetzen, sondern sie den Menschen vor Ort näher zu bringen und damit auch verständlich und nutzbar zu machen. Hervorheben möchte ich dabei den Ankauf eines Elektrofahrzeuges in der Region Südkärnten („Solare Mobilität Südkärnten“), das in einem wahren Katalysatoreffekt dazu geführt hat, dass mittlerweile viele Gemeinden in dieser Region die Rolle des Verkehrs und allfälliger Alternativen hinterfragen. Besonders gelungen ist damit zusammenhängend ein grenzüberschreitendes Projekt, im Rahmen dessen ein Konzept für Elektrofahrräder entwickelt wurde, das die Karawankenregion im Süden Österreichs mit dem Landschaftspark Logarska dolina (Logartal) im Norden Sloweniens verbindet und damit Natur- und Schutzgebiete für die Touristen erlebbar und sichtbar gemacht hat.

Rolle der Bergsteigerdörfer

Es ist gerade der Verkehrsbereich, der - wahrscheinlich mehr als andere Sektoren - geradezu prädestiniert ist, dass die Bergsteigerdörfer eine Vorreiterrolle einnehmen und Impulse setzen können, die mit Sicherheit weit über Ortsgrenzen hinaus wahrgenommen werden. Ein solch innovativer Weg, der auf jeden Fall touristische Aspekte mit einschließen sollte, bedingt auch, sich den konkreten, vor Ort oft sehr unterschiedlichen Fragestellungen im Zusammenhang mit Bereitstellung von sinnvollen Verkehrssystemen zu stellen. Es sollte aber eine Chance für die Bergsteigerdörfer sein, mit Hilfe von passenden, die jeweiligen Gegebenheiten erfassenden Verkehrskonzepten zu beweisen, dass Umwelt, Tourismus und Verkehr und im besonderen der Öffentliche Verkehr sich nicht gegenseitig behindern oder gar ausschließen, sondern sich gegenseitig bedingen. Es wird – wie generell bei den Bergsteigerdörfern - nicht möglich sein, ein auf alle anwendbares Rezept zu entwickeln, denn dafür sind die betroffenen Gemeinden und die damit einhergehenden Ausgangslagen zu unterschiedlich. Aber es ist denkbar und möglich in einzelnen Bergsteigerdörfern, unter Beteiligung der Touristiker und der Verkehrsanbieter Lösungsansätze zu entwerfen, von denen nicht nur der Ort oder die Gemeinde, sondern das Tal oder die ganze Region profitieren können.

Resümee

Aber erst wenn auch die säumigen Vertragsparteien der Alpenkonvention, Italien, Schweiz und die EG, ihre jeweiligen Ratifikationsverfahren abschließen, erst dann wird auch das Protokoll Verkehr jene Wirkungen entfalten können, die ihm zu Recht zugeschrieben werden, denn es bleibt wohl unbestreitbar, dass man das Verkehrssystem den Alpen anpassen muss und nicht umgekehrt.

Informationen zum Autor

Ewald Galle, geboren am 25.02.1965 in Villach. Aufgewachsen und Schule am Faaker See und Villach; Matura in Villach. Ab 1984 Studium der Rechtswissenschaften in Wien. Ab 1990 im Umweltministerum. Von Beginn an zuständig für Belange der Alpenkonvention, in den ersten Jahren vor allem für internationale Aufgabenbereiche, danach auch für alle nationalen Fragestellungen.
Im Jahre 2002 Veröffentlichung des Buches „Alpenkonvention“.

Umsetzungsmöglichkeiten im Öffentlichen Personennahverkehr

Alpine Pearls und andere erfolgreiche Projekte

Ernst Lung, Bundesmisterium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT)

Vorteile des Öffentlichen Verkehrs

Der Verkehr hat derzeit einen Anteil von 27,6% an den Treibhausgasemissionen (Klimaschutzbericht 2009, Umweltbundesamt, Wien 2009), bei nach wie vor steigender Tendenz. Nahezu alle Klimafachleute sind sich einig, dass der durch den Menschen verursachte zusätzliche Treibhauseffekt auf die Alpen gravierende Auswirkungen hätte (Abschmelzen der Gletscher, keine Schneesicherheit mehr in mittleren Höhenlagen, Auswirkungen auf Pflanzen- und Tierwelt).
Gerade die Verlagerung des Urlaubsreiseverkehrs auf die Schiene bedeutet eine erhebliche Verbesserung der Treibhausgasbilanz: Kommen beispielsweise Gäste aus dicht besiedelten Regionen Deutschlands in die Alpen , so kann die Entfernung für An- und Abreise mit dem Pkw insgesamt 1.500 km betragen, dies entspricht einer Größenordnung von 10% der Jahresfahrleistung eines Pkw und der verursachten Treibhausgasemissionen. Demgegenüber kommt in den Alpen der Großteil der Traktionsenergie für Züge aus heimischer Wasserkraft, in Österreich über 80%. Bahnfahren stellt daher einen wirkungsvollen Beitrag zum Klimaschutz dar.
Trotz technischer Verbesserungen an den Kraftfahrzeugen ist der Straßenverkehr nach wie vor eine wesentliche Ursache für Partikel- (Feinstaub) und Stickoxidemissionen. Durch die zunehmenden Kfz –Fahrleistungen werden Entlastungswirkungen kompensiert.
Die Verkehrsunfallstatistik 2008 des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (Wien 2009) zeigt den Sicherheitsvorteil von Bahnen und Bussen: Nur 0,02% aller Verletzten waren im Bahnverkehr und 1,37% im Busverkehr, aber 57,3% im Pkw-Verkehr zu beklagen. Demgegenüber erbringen Bahnen und Busse gemeinsam immerhin rund ein Viertel der gesamten Personenverkehrsleistung in Österreich.

Neben Umwelt- und Sicherheitsvorteilen bieten öffentliche Verkehrsmittel – einen attraktiven, den Bedürfnissen der Fahrgäste angepassten Fahrplan vorausgesetzt – gerade im Freizeit- und Tourismusverkehr weitere wesentliche Vorteile:

- Anfangs- und Endpunkt einer Wander- oder Bergtour müssen nicht identisch sein. Interessante Überquerungen sind möglich, da man nicht zum Parkplatz zurückkehren muss. Einige Busse und die meisten Regionalverkehrszüge nehmen auch Fahrräder mit.
- Während der Fahrt kann man die Landschaft genießen und muss sich nicht auf den Verkehr konzentrieren.
- Will man eine schöne Tour mit erfrischendem Bier oder einem Glas Wein ausklingen lassen, stellt das kein Problem dar: Man kann ohne Angst, Promillegrenzen zu überschreiten, genießen.
- Attraktive öffentliche Verkehrsmittel für den touristischen Verkehr bewirken auch Verbesserungen für die Mobilitätsbedürfnisse der einheimischen Bevölkerung, z.B. bei Erledigungen, im Freizeitverkehr und beim von Hol- und Bringverkehr mit Pkw („Elterntaxi“).

Trotz dieser Vorteile öffentlicher Verkehrsmittel darf nicht vergessen werden, dass die Fahrt mit dem eigenen Pkw ebenfalls wesentliche Vorteile bietet, vor allem räumliche und zeitliche Flexibilität und die einfache Mitnahme von Gepäck. Wenn in öffentlichen Verkehrsmitteln keine preisgünstigen Fahrkarten angeboten werden, ergeben sich bei der Pkw-Nutzung durch mehrere Personen – vor allem bei ausschließlicher Betrachtung der laufenden Kosten (Treibstoff, Parkgebühren) – **auch Kostenvorteile**. Das bedeutet, die Angebote öffentlicher Verkehrsmittel müssen attraktiv und dennoch für die Benutzer preiswert sein, damit sie angenommen werden. In der Praxis erfolgreiche Beispiele öffentlicher Verkehrsmittel im touristischen Verkehr beweisen, dass dies möglich ist, wenn alle Verantwortlichen (öffentliche Verwaltung, Verkehrsunternehmen, Tourismuswirtschaft, Alpine Vereine u.a.) konstruktiv zusammenarbeiten.

Motivation der Bundesministerien

Ressortübergreifend sprechen folgende Gründe für ein Engagement für einen umweltverträglichen und sicheren Verkehr im Tourismus:

- Verminderung und Vermeidung von negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Gesundheit und Umwelt
- Stärkung der österreichischen Wirtschaft durch innovative und ökologisch verträgliche touristische Angebote, die neue Kundengruppen im Tourismus erschließen
- Entwicklung und praktische Anwendung innovativer Verkehrs- und Kommunikationstechnologien, insbesondere aus Österreich (Das BMVIT unterstützt mit verschiedenen Förderprogrammen u.a. die Entwicklung nutzerfreundlicher Informations- und Kommunikationstechnologien sowie alternative, umweltfreundliche Fahrzeugantriebe und Technologien zur Erhöhung der Verkehrssicherheit).

Aus der Sicht des BMVIT sind darüber hinaus Aktivitäten für „sanfte“ Mobilität auch aus folgenden Gründen sinnvoll:
Die Investitionen in das Schienennetz in Österreich bis 2014 (inklusive dem aktuellen Konjunkturpaket) betragen 13,9 Milliarden Euro. Das verbesserte Bahnnetz soll auch im Personenverkehr gut genützt werden. In der Schweiz fährt jede Person durchschnittlich über 1.900 Bahn-Kilometer pro Jahr, fast doppelt so viel wie in Österreich (Quelle: www.bahnfakten.at).
Der Tourismus stellt in Österreich ein noch wenig ausgeschöpftes Marktpotenzial der Bahn dar: Der Marktanteil der Schiene am Urlaubsverkehr der ÖsterreicherInnen betrug im Jahr 2008 13,4% im Inlands- und 5,8% im Auslandsverkehr, das bedeutet bei allen Urlaubsreisen einen Bahnanteil von unter 10% (Statistik Austria, 2009).

Für eine stärkere Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im touristischen Verkehr sprechen auch betriebswirtschaftliche Gründe: Die stärkste Nachfrage in Freizeit- und Tourismus tritt zumeist außerhalb der Verkehrsspitzen des Schüler- und Berufspendlerverkehrs auf: Wenn Schüler in der Schule und Beschäftigte in ihren Betrieben sind, starten die Touristen zu Ausflügen. Dadurch können bestehende Fahrzeug- und Personalkapazitäten gleichmäßiger ausgelastet werden, die touristische Nachfrage ergänzt die Nachfrage der Einheimischen zwischen den Verkehrsspitzen.

Projekterfahrungen

Das BMVIT hat sich gemeinsam mit zahlreichen in- und ausländischen Partnern bereits an einigen Projekten beteiligt, die zur umweltverträglichen und sicheren Bewältigung des touristischen Verkehrs – entsprechend den oben erläuterten Zielen – beitragen. Auch in naher Zukunft ist die Beteiligung an einschlägigen Projekten geplant, die Vorarbeiten dazu sind derzeit im Gang. Beispielhaft werden hier die Projekte „Alps Mobility II – Perlen der Alpen“, „Alpine Awareness“ und „Mobilalp“ kurz vorgestellt.

Alps Mobility II - Parlen der Alpen
Österreichische Projektpartner in diesem Projekt im Interreg III B Alpenprogramm der EU-Regionalförderung waren:

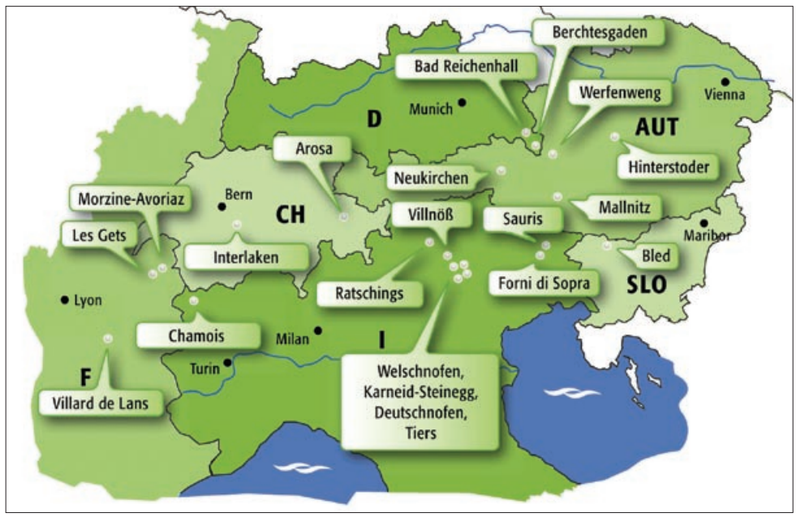
- das Lebensministerium (Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, kurz BMLFUW)
- das Wirtschaftsministerium (Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend, kurz BMWFJ)
- das Verkehrsministerium (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, kurz BMVIT)
- das Land Salzburg
- die Modellgemeinden Werfenweng, Bad Hofgastein und Neukirchen am Großvenediger

Ausländische Projektpartner kamen aus Deutschland, Italien, Frankreich und der Schweiz. Umsetzungspartner waren zahlreiche Unternehmen aus Verkehr und Tourismus.
Wesentliche Arbeitspakete des Projekts „Alps Mobility II – Perlen der Alpen“ an denen sich auch das BMVIT finanziell und durch fachliche Betreuung beteiligte, waren:

- Die Erarbeitung einer Studie, die einen guten Überblick zu Angeboten für Freizeit und Tourismus im Öffentlichen Verkehr in mehreren europäischen Staaten vermittelt.
- Die Entwicklung von Angeboten zur umweltverträglichen An- und Abreise in alpine Ferienregionen, insbesondere mit der Bahn.
- Die Entwicklung eines touristischen Produkts „Perlen der Alpen“ : dabei handelt es sich um Tourismusorte, die sich verpflichten, strikte ökologische Kriterien einzuhalten. Die erste österreichische Perle war Werfenweng, die Gemeinden Neukirchen am Großvenediger, Hinterstoder und das Bergsteigerdorf Mallnitz folgten.

Für Bergsteigerdörfer interessant sind die Kriterien, zu deren Einhaltung sich die Perlen der Alpen verpflichten:

- Perlen der Alpen sind gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.
- Das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel vor Ort und in der Urlaubsregion entspricht den Anforderungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs (Linienverkehr, Anrufsammeltaxis und Rufbusse).



21 Alpine Pearls gibt es im Alpenraum. Neuestes Mitglied ist das Bergsteigerdorf Mallnitz. Grafik: www.alpine-pearls.com

- Die „Perlen“ bieten attraktive Angebote für Freizeitmobilität: Wandern, Nordic Walking, Mountainbiken, Reiten, Elektrofahrzeuge, Wassersport, Langlaufen.
- Es gibt Bereiche, die frei von konventionellem Autoverkehr, Lärm und Abgasen sind (Fußgängerzonen, autofreie Seitentäler).
- Das Engagement für den Naturschutz ist sehr hoch.
- Die Nutzung erneuerbarer, nachhaltiger Energiequellen wird forciert.
- Auf die Erhaltung kultureller und kulinarischer Vielfalt unter Berücksichtigung der regionalen Traditionen wird großer Wert gelegt.
- Es wird auf die Bewahrung eines ästhetischen Ortsbildes mit alpinem Charakter geachtet.

Die derzeit 21 Perlen repräsentieren rund zwei Millionen Gäste und elf bis zwölf Millionen Gästenächtigungen jährlich. Wenn es gelingt, einen Teil dieser Gäste (etwa rund ein Viertel wie in der Gemeinde Werfenweng) mit guten Angeboten zur Bahnanreise zu bewegen, stellt dies ein erhebliches Kundenpotenzial für den Bahn-Fernverkehr dar.

Im Projekt „Alps Mobility II – Perlen der Alpen“ konnten folgende Schlüsselfaktoren für mehr Bahnreisende zu den alpinen Feriendestinationen identifiziert werden:

- direkte Zugverbindungen in die Urlaubsregionen
- Haus-zu-Haus Gepäckservice
- wettbewerbsfähige Packagepreise
- gute Information über die Angebote in verschiedenen Medien und kundenfreundliche Buchungsmöglichkeiten
- gute - den Bedürfnissen der Urlaubs- und Ausflugsgäste entsprechende - Angebote öffentlicher Verkehrsmittel in den Urlaubsregionen (Vorbild Schweiz) sowie attraktive Rad- und Fußwegenetze

„Sanft mobile“ Urlaubsangebote sind für die beteiligten Tourismus- und Verkehrsunternehmen durchaus auch wirtschaftlich lohnend.
Werfenweng, die erste österreichische „Perle“ konnte den Bahnanteil bei der Anreise in der Wintersaison von vorher rund 9% auf über 25% erhöhen (Saison 2000/2001 gegenüber 1998/99) und diesen Anteil halten. Das bedeutet eine Verminderung um ca. 1,2 Mio. Pkw-Kilometer und um über 200 Tonnen Treibhausgase. Ein wichtiger Erfolgsfaktor dabei ist die Abholung der Gäste mit Anrufsammeltaxis vom IC-Bahnhof Bischofshofen mit dem „Werfenweng Shuttle“. In Werfenweng sind die Nächtigungen in der „Angebotsgruppe Urlaub ohne Auto“ im Winter um 109% und im Sommer um 59% (1997-2004) gestiegen.

Die ÖBB bieten ein „Alpenperlenticket“ zur Anreise in die österreichischen Perlen der Alpen an, das als flexibel verwendbare Netzkarte (3 bis 14 Tage innerhalb eines Monats) für Bahn und ÖBB Postbus in ganz Österreich verwendbar und über Railtours Austria buchbar ist.
Das Projekt „Alps Mobilty II – Perlen der Alpen“ war ein Erfolg, es ist Vorbild für weitere Projekte zur nachhaltigen Mobilität im Tourismus und lieferte Inputs für die Verkehrsarbeitsgruppe und die Unterarbeitsgruppe „Sanfte Mobilität“ zur Umsetzung des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention.

Alpine Awareness
In diesem Projekt standen verschiedene Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung für umweltverträgliche und sichere Mobilität im Vordergrund. In Österreich sind vor allem folgende Teilprojekte hervorzuheben:

- Verbesserte Führerscheinausbildung, v.a. zur verkehrsmittelübergreifenden Betrachtung von Sicherheit und Umwelt, (Kooperation von Landjugend und Fahrschule): Im Rahmen dieser Ausbildung wurden u.a. Abgasmessungen unter Anleitung eines Umweltmediziners und ein Spritsparwettbewerb mit verschiedenen Fahrschulfahrzeugen durchgeführt. Der Fachverband der Fahrschulen hat diese erweiterte Ausbildung positiv aufgenommen und bei seinen Mitgliedsunternehmen propagiert.
- Projekte mit Schulkindern: z.B. der Schulweg als Erlebnis als Alternative zum Mitfahren im Auto der Eltern in Werfenweng und Neukirchen am Großvenediger

Erfreulich war die Begeisterung mit der junge Menschen bei den umweltbezogenen Projekten mitgemacht haben. Auch die italienischen Partner aus der Provinz Belluno konzentrierten sich auf die Bewusstseinsbildung bei Jugendlichen. Die Firma Dolomitibus setzte im Rahmen des Projekts Alpine Awareness zahlreiche Maßnahmen um, die junge Fahrgäste auch als Erwachsene als Kunden für öffentliche Verkehrsmittel binden soll.
Weitere Informationen unter: http://www.ubz-stmk.at/projekte

Mobilalp
In diesem Projekt, in dem in Österreich u.a. die Region Eisenerz-Gesäuse und das Land Steiermark mitwirkten, wurden folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Entwicklung und Umsetzung von regionalen Verkehrskonzepten einschließlich bedarfsorientierter Bedienungsformen (Rufbusse, Anrufsammeltaxis). Das Konzept für die Region Eisenerz-Gesäuse kann als Modell für ländliche, dünn besiedelte alpine Regionen in Österreich betrachtet werden. Die weitgehende Einstellung des Bahn-Personenverkehrs durch das Gesäuse im September 2009 erforderte kurzfristig eine erneute Umplanung und erschwert die Anreise ohne Auto in das beliebte Bergwander- und Klettergebiet.
- Einrichtung eines Netzwerks zur Mobilitätsinformation und -beratung für Einheimische und Gäste: Tourismusbüros in der Region Eisenerz-Gesäuse wurden mit Unterstützung der Mobilitätszentrale Graz in die Lage versetzt, umfassend Auskunft zu öffentlichen Verkehrsmittel zu geben, hervorzuheben ist Admont, siehe: www.xeismobil.at.
- Schulprojekte, beispielsweise ein Wettbewerb zur attraktiven Gestaltung von Bushaltestellen
- Formulierung einer Charter zur „sanften Mobilität“ in den Alpen
- Konferenz „Umweltverträglich Reisen in Eu-

ropa" mit rund 700 TeilnehmerInnen in der Wiener Hofburg und gleichnamiger Wettbewerb (siehe www.eco-travel.at)
- Entwicklung eines GIS-basierten Reiseinformationssystems für die Region Eisenerz-Gesäuse mit Fahrplanauskunft, Routenbeschreibung, nützlichen Adressen wie Gaststätten, Geschäfte, Ärzten

Geplante Projekte

Die Erfolge bereits abgeschlossener Projekte zum touristischen Nutzen haben die beteiligten Bundesministerien (Lebensministerium, Wirtschaftsministerium und das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) motiviert, auch in der aktuellen Programmperiode zur territorialen Zusammenarbeit im Rahmen der Regionalförderung der Europäischen Union Projekte gemeinsam vorzubereiten und einzureichen:
- Nachhaltig verträglicher Verkehr und Tourismus in den Alpen und Karpaten (Nutzung von regionalen Gebirgsbahnen für den Tourismus)
- „Mit der Bahn in die Alpen" (Beteiligung von Bahnen, attraktive Anreisepackages)
- „Nachhaltig verträglicher Verkehr und Tourismus im Donauraum (Packages mit Bahn, Bus, Rad und Schiff)
- Nutzung transeuropäischer Bahn-Achsen für den Tourismus: Projekte auf der Baltisch- adriatischen Achse
- Netzwerk Mobilitätsmanagement für Mittel- und Südosteuropa (Dieses Projekt ist bereits genehmigt, u.a. sollen für Gäste aus Südosteuropa umweltfreundliche Reiseangebote in die Alpen und für UrlauberInnen aus Österreich Reisemöglichkeiten ohne Auto z.B. an die Adriaküste entwickelt werden)

Interreg-Projekte

Die Beteiligung an von der EU-Kommission geförderten Projekten bedeutet für die Partner erheblichen administrativen Aufwand. Dennoch lohnt es sich, wenn man gute Projektideen hat und interessierte Partner im In- und Ausland findet, eine Einreichung zu versuchen. Im Alpenraumprogramm zur transnationalen Zusammenarbeit beträgt der Finanzierungsanteil der Europäischen Union in der aktuellen Förderperiode bis zu 76%.

Für das BMVIT hat sich die internationale Zusammenarbeit bewährt, daraus haben sich neue Ideen entwickelt und wurden auch in die Praxis umgesetzt. Die Teilnahme an internationalen Projekten verbessert die Qualität der Zusammenarbeit in Österreich: mehrere Bundesministerien arbeiten konstruktiv mit Ländern, Gemeinden sowie Verkehrs- und Tourismusunternehmen zusammen.

Im Lungau wird der Tälerbus unter anderem mit Elektrofahrzeugen betrieben. Foto: www.taelerbus.at

Ausflug mit Flyer-Elektrofahrrädern.
Foto: www.alpine-pearls.com

Projekte als Beitrag zur Umsetzung der Alpenkonvention

Die Durchführung von Projekten zum touristischen Verkehr hat sich auch als hilfreich für die Umsetzung des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention erwiesen. Frankreich koordiniert im Rahmen der Alpenkonvention die Aktivitäten der Arbeitsgruppe Verkehr und ihrer Unterarbeitsgruppen. In der Gruppe „nachhaltige Mobilität" stellt der touristische Verkehr derzeit einen inhaltlichen Schwerpunkt dar. Folgende Erfolge konnten bisher erreicht werden:
- Aktive und konstruktive Beteiligung der Bahnen an der Konferenz „Nachhaltiger Verkehr" im Juni 2008 in Bonn und Interesse an weiterführenden Projekten
- Durchführung von detaillierten Studien zur Erreichbarkeit alpiner Ferienregionen mit dem Schwerpunkt Bahnanreise
- Zusammenstellung von Good Practice Beispielen für Anreise und regionale Mobilität in den Ferienregionen
- verbesserte Erreichbarkeit alpiner Ferienregionen durch neue Direktzüge von der Tauernstrecke und von Graz kommend über das Ennstal nach München und darüber hinaus

Aktuelle Schwerpunkte der Arbeitsgruppen zur Umsetzung des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention sind:
- die Verbesserung der Information zur Anreise in die Alpen und zur regionalen Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Empfehlungen für ein koordiniertes Vorgehen von Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Tourismusverbänden sollen erarbeitet werden
- In einem weiteren Projekt werden die Gesundheitswirkungen des Verkehrs in den Alpen analysiert. Dabei werden nicht nur negative Einflüsse durch Lärm- und Schadstoffemissionen und Maßnahmen zu deren Verminderung behandelt, sondern auch positive Gesundheitswirkungen nicht motorisierter Mobilität (Gehen, Nordic Walking, Radfahren,...) aufgezeigt.

Von allen Arbeitsgruppen wird eine engere Zusammenarbeit mit den EU-Regionalförderprogrammen angestrebt.

Erfolgreiche Beispiele touristischer Regionen

Ein attraktives, der touristischen Nachfrage entsprechendes Angebot von Bussen und Bahnen, trägt nicht nur zur umweltfreundlichen Mobilität von Urlaubs- und Ausflugsgästen und der einheimischen Bevölkerung bei, sondern kann für Bus- und Bahnunternehmen auch ein zusätzliches wirtschaftliches Standbein darstellen. Die touristische Nachfrage ist zumeist außerhalb der Schüler- und Berufsverkehrsspitzen am größten und gewährleistet eine bessere Fahrzeug - und Personalauslastung im Tagesverlauf.

Wanderbusse in den Wiener Alpen
Die Fa. Retter hat vom Postbus Buslinien in den Wiener Hausbergen übernommen. Dazu gehören beispielsweise die Verbindungen vom Bahnhof Payerbach-Reichenau ins Höllental (Talstation der Raxseilbahn) und zum Preiner Gscheid sowie Verbindungen in die Bucklige Welt. Das Busunternehmen ist bemüht, auch am Wochenende für den Ausflugsverkehr attraktive Verbindungen anzubieten und diese Angebote gut zu bewerben. Zur Wahrung der Fahrgastinteressen wurde ein Fahrgastombudsmann bestellt, der sich engagiert für die Verbesserung des Fahrtenangebots für Bergwanderer einsetzt.
Die Auslastung der Busse ist wetterabhängig, bei gutem Bergwetter beträgt sie bis zu über 70 Fahrgäste je Bus. Die Busse verkehren im Verkehrsverbund Niederösterreich Süd, bei den Tarifangeboten sind noch Verbesserungen möglich (z.B. regionale Netzkarten, Anerkennung der Vorteilscard Classic,...)
Weitere Informationen: http://linien.retter.at

Lungauer Tälerbus
Mit dem Tälerbus wurde ein integriertes Umweltverbund-Verkehrssystem für abgelegene Ortschaften geschaffen, auf optimale Verknüpfungen mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln (andere Buslinien, Murtalbahn, Seilbahnen,...) wird besonders geachtet.
Die Tälerbusse fahren in den Tourismusregionen Lungau, Murau, Nockberge und Sölk und verkehren seit 1989. Eine wichtige Erweiterung des Angebots waren die Einführung des Lungau-Taktes (1997) und des Murau-Taktes (2000). Der Tälerbus wurde bereits mit mehreren Umweltpreisen ausgezeichnet. Seit Beginn wurden insgesamt rund 300.000 Fahrgäste gezählt. Anreize für die Benutzung der Tälerbusse sind die kostenlose Benützung mit Gästekarten und die Möglichkeit in Bereiche zu fahren, die für den Pkw-Verkehr gesperrt sind. Das Riedingtal hat dabei eine Vorreiterrolle eingenommen.
Zur Finanzierung ist hervorzuheben, dass der Tälerbus auf einigen autofreien Strecken kostendeckend ist, der Zuschussbedarf der übrigen Linien wird über Verkehrsverbünde und Beiträge von Gemeinden finanziert. Für die Sölker Linien wird auch die Bundes-Bestellerförderung in Anspruch genommen. Die Öffentlichkeitsarbeit für den Tälerbus wird vom Lebensministerium finanziell unterstützt.
Weitere Informationen: www.taelerbus.at

Werfenweng-Shuttle
Die Anrufsammeltaxis verbinden den IC-Bahnhof Bischofshofen mit dem Tourismusort Werfenweng (rund 900 Einwohner und 1.800 Gästebetten). In der Regel werden von 7 bis 22 Uhr Fahrten im Zweistundentakt angeboten, die den Linienbusverkehr, der sich an den Bedürfnissen des Schüler- und Berufspendlerverkehrs orientiert, ergänzen.
Das Werfenweng-Shuttle ist in den Salzburger Verkehrsverbund integriert und hat rund 14.000 Fahrgäste jährlich. Es werden erdgasbetriebene Kleinbusse (9 Sitzplätze inkl. Lenker) eingesetzt. Der Kostendeckungsgrad durch Fahrgeldeinnahmen beträgt ca. 30%, die Gesamtkosten ca. EUR 80.000,- jährlich. Die übrige Finanzierung erfolgt durch das Land Salzburg, den Regionalverband Pongau-Takt und die Gemeinden Werfenweng, Bischofshofen und Pfarrwerfen. 2009 sind je Gemeinde rund EUR 6.900,- vorgesehen.
Weitere Informationen: www.werfenweng.org

E-Test 200 auf einer Seehöhe von 1.300 m. Im Hintergrund das Naturschutzgebiet Vellacher Kotschna in den Karawanken (auf dem Weg ins slowenische Logartal über den Paulitschsattel). Foto: Gerald Hartmann

Finanzierung

Das Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 - ÖPNRV-G 1999, BGBl. I Nr. 204/1999 sieht in den Paragraphen 24 (2) und 26 (3) die so genannte Bestellerförderung für Länder und Gemeinden vor, die Dienstleistungen im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr bestellen. Im heurigen Budget sind dazu ca. 12,5 Millionen Euro für die Bestellungen der Länder und Gemeinden vorgesehen. Diese Mittel sind für ganz Österreich nicht unbedingt großzügig bemessen, daher ist das BMVIT bemüht, neue Verkehrsdienste, von denen eine erhebliche Verminderung von Treibhausgasemissionen zu erwarten ist, beim Klima – und Energiefonds zur Förderung einzureichen.

Eine weitere Unterstützungsmöglichkeit bietet das Förderprogramm des Lebensministeriums „klima:aktiv mobil", das von Kollegin Holzer vorgestellt wird. Aber auch finanzielle Unterstützung von Seiten der Länder ist möglich.
Schließlich zeigen immer mehr Beispiele, dass schon mit moderaten Zuschlägen zur Kurtaxe für Nächtigungsgäste eine kostenlose Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel ermöglicht und deren Auslastung gesteigert werden kann. Generell können die Tourismuswirtschaft allgemein und Seilbahnbetriebe davon profitieren, wenn weniger Gäste mit dem Pkw kommen und daher weniger Parkplätze bereit gestellt werden müssen.

Schlussfolgerungen für periphere Regionen

Die im Rahmen der Tagung gezeigten Beispiele belegen, dass Reise- und Ausflugsangebote ohne Auto am Tourismusmarkt durchaus erfolgreich sein können, wenn alle Beteiligten wie Gemeinden und Tourismusverbände, Verkehrs- und Tourismusunternehmen, Landes- und Bundesstellen konstruktiv zusammenarbeiten. Wesentliche Beiträge dazu können auch die Ferien- und Ausflugsdestinationen, also beispielsweise die Bergsteigerdörfer, leisten:

- Gäste über Anreisemöglichkeiten und die Mobilitätsangebote in der Region mit öffentlichen Verkehrsmitteln und mit umweltfreundlichen Mietfahrzeugen (Fahrräder, Elektroräder und Scooter etc.) in allen Kommunikationsmedien (Internet, Broschüren, Folder und natürlich persönlich) informieren
- auf preisgünstige Angebote hinweisen: z.B. Familienurlaub von Rail Tours Austria für , „Einfach-raus-Ticket" der ÖBB für Tagesausflüge
- Haus zu Haus Gepäckservice
- Kostenlose Benützung von Anrufsammeltaxis, Bussen und Bahnen in der Urlaubsregion mit Gästekarten (Beispiele: Sanft mobil Schlüssel in Werfenweng, Neusiedler See Card), Finanzierung über Kurtaxen
- Vorteile der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel kommunizieren, z.B.:
  - Ausgangs- und Endpunkt einer Tour müssen nicht identisch sein
  - gute – aber alkoholische - Getränke können mit gutem Gewissen genossen werden

Vor Ort sollen Besucher ohne Auto konkrete Vorteile haben, beispielsweise

- Bahn- und Bushaltestellen liegen näher beim Ziel (z.B. bei Seilbahntalstationen Busstationen näher zum Eingang als Pkw-Parkplätze),
- attraktive Kombiangebote: Liftkarten beinhalten Bus- und Bahnanreise aus der Region
- Busse und Anrufsammeltaxis, insbesondere solche mit emissionsarmen oder lokal emissionsfreien Antrieben dürfen in sensible Bereiche fahren, die für den konventionellen Kfz-Verkehr gesperrt sind (Beispiel Tälerbusse)
- Schließfächer für Sportausrüstung an Seilbahn-Talstationen und beliebten Ausgangspunkten für Bergtouren

Gäste ohne eigenes Auto bedeuten auch Vorteile für Gemeinden und die Tourismuswirtschaft:

- Weniger Flächenverbrauch für Kfz-Stellplätze: Ein Kfz-Stellplatz nimmt netto ca. 10 Quadratmeter in Anspruch, einschließlich der benötigten Zufahrten und Rangierflächen bis zu 25 Quadratmeter. Diese Flächen können gerade bei knappen Flächen im Gebirge oft besser verwendet werden und das Landschaftsbild weniger beeinträchtigen.
- weniger Lärm und bessere Luft: Hohe Umweltqualität wird vom überwiegenden Teil der Urlaubs- und Ausflugsgäste in alpinen Destinationen erwartet. Je glaubwürdiger den potenziellen Gästen diese Umweltqualität vermittelt werden kann, um so erfolgreicher können sich Destinationen am Tourismusmarkt positionieren (siehe „Perlen der Alpen" oder auch „GAST" – Gemeinschaft autofreier Schweizer Tourismusorte
- Höhere Verkehrssicherheit: Weniger Autoverkehr bedeutet höhere Verkehrssicherheit. Wenn ein großer Teil der Gäste ohne Pkw anreist, können in den Zielorten leichter Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Zonen eingerichtet werden.

Informationen zum Autor

Ernst Lung, geboren 1956 in Wien, Studium der Raumplanung und Raumordnung an der Technischen Universität Wien;
seit 1989 Mitarbeiter im Verkehrsministerium;
absolvierte 1995/96 ein Beamtenpraktikum in der Generaldirektion XI, Abteilung D3 der Europäischen Kommission;
seit 2007 Mitarbeit in der Abteilung I/K2 Wege- und externe Kosten, Maut , Verkehr und Umwelt im BMVIT, Schwerpunkte Projekte in EU – Regionalprogrammen u.a. zum touristischen Verkehr, zu Verkehr und Umwelt, Klimaschutzagenden, Alpenkonvention

Nachhaltige Mobilität

Vom Schlagwort zur Realität

Leonhard Höfler, Amt der Oberösterreichischen Landesregierung

Problemstellung

Verkehr wird immer mehr als Problem wahrgenommen. In den Städten sind es Staus, Umweltbelastungen und die Beeinträchtigung der Urbanität; in ländlichen Räumen die Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Verkehr und die Sicherstellung von Mindesterreichbarkeiten von Zentren und Arbeitsplätzen. Mittlerweile sind die wechselseitigen Abhängigkeiten so groß, dass eine zukunftsfähige Entwicklung nur bei einer zielgerichteten Kooperation der Akteure sichergestellt werden kann.
Die Herausforderungen des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum sind mehrfach und bestehen nicht in der Bewältigung des großen Verkehrsaufkommens, sondern in der Sicherstellung der Mindestbedienung. Notwendig erscheinen tägliche Verbindungen (mit Rückfahrtmöglichkeiten) von allen größeren Siedlungsteilen in die höherrangigen Zentren, mehrmalige Anschlüsse an die nächstliegenden Zentren und Wirtschaftsräume und die Vernetzung der Gemeinden untereinander und in der Gemeindeerschließung, vor allem für die ältere Bevölkerung. Trotz mehrmaliger Anläufe ist es bisher nicht gelungen, Standards der Mindestbedienung zu definieren oder gar für verbindlich zu erklären. Innerhalb der nächsten Jahrzehnte werden sich aufgrund der demographischen Veränderung die Anforderungen deutlich verändern. Der derzeitige Linienverkehr als Standardform der Verkehrserschließung kann dem Effizienzgebot immer weniger entsprechen. Alternativen werden entwickelt werden müssen.
In einer Reihe von Regionen wurde mit großem Engagement der öffentlichen Stellen (Land, Gemeinden), der Verkehrsunternehmen und privater Initiativen Modelle zur verbesserten ÖV-Erschließung entwickelt. Die Erfahrungen sind unterschiedlich; die Erfolge zeigen jedoch, dass im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung, der Sicherstellung der Erreichbarkeit auch für nicht über einen Pkw-verfügenden Personen und allgemein aus Gründen des Umweltschutzes und der Energieeffizienz zusätzliche Potenziale angesprochen werden können und die Initiativen professionell und engagiert fortgeführt werden sollen. Überzeugend sind Erfolgsmodelle, regional initiierte ÖV-Angebote und Kooperationen. Trotz nachweisbarer Erfolge konnten spürbare Verlagerungen von der Straße zum Öffentlichen Verkehr nur in Ausnahmefällen erreicht werden.
Es besteht ein breiter Konsens, dass der Verkehr mittlerweile ein Ausmaß erreicht hat, das den Kriterien der Nachhaltigkeit eklatant widerspricht. Trotz dieses ernüchternden Befundes verläuft die Entwicklung quantitativ und qualitativ in die gegenteilige Richtung. Die etablierte Politik reagiert mit umfangreichen Programmen, um den negativen Effekten der Massenmotorisierung und des Straßengütertransportes zu begegnen. Dauerhafte Erfolge sind bislang ausgeblieben. Die privaten Verkehrsteilnehmer (Haushalte und Unternehmen) organisieren ihre Mobilität und Transporte nach dem Prinzip der kurzfristigen Nutzenmaximierung; ökologische Zielsetzungen finden dabei nur soweit Berücksichtigung, soweit damit klar erkennbare Vorteile verbunden sind.
Die aktuelle Situation der Mobilität ist vor dem Hintergrund des Stellenwerts des Autos zu sehen. Der private Pkw ist nicht nur ein technisches Mobilitätsinstrument, sondern strukturiert die Erreichbarkeitsverhältnisse von Standorträumen, determiniert die gesellschaftlichen

Leonhard Höfler ist als Verkehrsplaner bei der oberösterreichischen Landesregierung tätig.

Zeitstrukturen und bestimmt Wertvorstellungen und Erwartungshaltungen. Der wirtschaftliche Stellenwert des Pkw geht weit über seine Bedeutung als Mittel zur Raumüberwindung hinaus; Einkommen und Wohlstand ganzer Regionen sind von einer florierenden Kfz-Wirtschaft abhängig („Kfz-Cluster"). Alle Initiativen zu alternativen Formen der Erschließung ländlicher Räume müssen vor diesem Hintergrund gesehen werden.

Sollen Konzepte für den Verkehr in ländlichen Räumen mit stärkerer Betonung alternativer Formen der Mobilität entwickelt und umgesetzt werden, müssen diese den Stellwert des Pkw in der Mobilitätsorganisation sowie den begrenzenden Korridor institutioneller Vorgaben berücksichtigen. Im folgenden Beitrag wird im Kontext der Entwicklung der Mobilität, der verkehrspolitischen Handlungsspielräume und der siedlungsstrukturellen Vorgaben das Zukunftskonzept der „nachhaltigen Mobilität" als Basis von Mobilitätskonzepten für ländliche Räume thematisiert. Zielsetzung sind Handlungskonzepte für die Verbesserung der Erreichbarkeit und die Erhöhung der Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs; dadurch sollen Wege zur Verminderung der Pkw-Abhängigkeit bei Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit abgeleitet werden. Die Zielsetzungen sind mehrfach und betreffen die Mobilitätsvorsorge, die Qualität der Regionen und Verkehrslösungen für sensitive Räume als Beitrag zur Zukunftsvorsorge.

Vor allem im ländlichen Raum sank in den letzten Jahren der Anteil des öffentlichen Verkehrs.

Grünau im Almtal ist sowohl mit dem Bus als auch mit der Bahn gut erreichbar.

Ausgangslage für den Verkehr in ländlichen Räumen

Die Zunahme der Pkw-Bestände und der Fahrten mit dem privaten Pkw zählen zu den interessantesten Wachstumsphänomenen der Verkehrs– und Zivilisationsgeschichte der letzten Jahrzehnte. Die exorbitante Steigerung wird in den europäischen Staaten mit Beginn der 1950er Jahre angesetzt. Die Breitenwirkung des privaten Pkw – zurecht als Massenmotorisierung bezeichnet – hat die Mobilitätsgewohnheiten strukturell verändert. Kennzeichnende Größen sind die Fahrten mit dem Pkw, die Fahrtweiten und die Zahl der erreichbaren Ziele. Die Grenzen gegensteuernder Strategien werden durch die Gewohnheiten der Verkehrsteilnehmer, durch objektive Zwänge und auch durch den Wettbewerb markiert.

Innerhalb der letzten 30 Jahre hat der Mobilitätsmarkt einen deutlichen Wandel erfahren. Mit zunehmender Pkw-Verfügbarkeit wird der private Pkw zum Qualitätsmaßstab der Verkehrsmittelwahl und zu einem „trendsetter" der künftigen Entwicklung. Bei steigender Pkw-Verfügbarkeit muss die Qualität des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) als Konkurrenzsystem ständig steigen, um im intermodalen Wettbewerb einen vergleichbaren Standard anbieten zu können. Die Verkehrsmittelwahl orientiert sich nicht mehr an den Vorgaben der Anbieter, sondern an den Erwartungen der Nachfrager. Dieser Strukturwandel ist kein Spezifikum des Öffentlichen Verkehrs, sondern hat sich in vielen Bereichen, unter anderem auch in Sektoren der Konsumgüterversorgung, ergeben. Damit legt der Mobilitätsmarkt fest, wie der Öffentliche Verkehr gestaltet sein muss, um neue Fahrgäste zu gewinnen und dadurch die von der Politik festgesetzten Ziele zu erreichen.

Die motorisierte Mobilität durchdringt alle Räume, Sektoren und Lebensbereiche; auch ländliche Regionen oder periphere Räume sind keine Reservate, sondern in das Wirtschaftsleben integrierte Regionen; die Anbindung an Zentrale Orte mit Einkaufs- und Besorgungsmöglichkeiten, die Zugänglichkeit zu Arbeitsplätzen und die Erreichbarkeit von Freizeiteinrichtungen ist eine Basisvoraussetzung für die demographische Stabilität und wirtschaftliche Prosperität. Infrastruktur stellt die Erreichbarkeit von Bezugs- und Absatzmärkten sicher. Agrarisch strukturierte Räume, Auspendlerregionen oder Fremdenverkehrsräume weisen im Hinblick auf die Erfordernisse der Mobilität spezifische Erfordernisse auf.

Es besteht zunehmende Bereitschaft, die gewohnten Verhaltensweisen im Verkehr kritisch auf ihre Zukunftsfähigkeit zu hinterfragen. Dabei zeigt sich, dass Freizeitmobilität nicht isoliert, sondern in Kontext der Gesamtmobilität gesehen werden muss, und Mobilität wiederum in Wechselwirkung mit der Lebensorganisation, dem Konsumverhalten und der Standortwahl bewertet werden müssen. Nachhaltige Mobilität organisiert sich darum nicht selbst, sondern braucht initiative und kooperative Akteure mit Engagement und Weitblick.

Öffentlicher Verkehr im ländlichen Raum

In den letzten Jahren hat der Öffentliche Verkehr im ländlichen Raum deutlich Anteile verloren. Trotz erheblicher Anstrengungen der Verkehrsunternehmen und der Länder kann die gegenwärtige Angebotsdichte außerhalb der Städte weder den Erwartungen der Öffentlichkeit, noch denen der Politik entsprechen. Obwohl laufend technische Innovationen eingeführt werden, entfernt sich der Sektor zunehmend von den Anforderungen des Mobilitätsmarktes. Die chronische Marktschwäche des Öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum muss vor dem Hintergrund der Siedlungsstruktur gesehen werden.

Die räumliche Organisation der Standorte und das Verkehrsverhalten verhalten sich zueinander wie zwei Seiten einer Medaille. Veränderungen der Siedlungsstruktur haben Rückwirkungen auf die Erreichbarkeit, die Mobilität der Bevölkerung und die Verkehrsmittelwahl; Änderungen der Mobilitätsmöglichkeiten beeinflussen wiederum die Siedlungsstruktur. Wesentliche Triebkräfte sind der Wunsch nach Wohnlagen im Grünen und der zunehmende Berufspendlerverkehr in die Arbeitszentren.

Trotz der Anstrengungen, den Öffentlichen Verkehr zu verbessern, gibt es in der Erschließung der Regionen erhebliche Unterschiede. Wie das Beispiel Oberösterreich zeigt, kommen diese Disparitäten deutlich beim Vergleich der Erreichbarkeiten von hochrangigen Zentren (Linz, Wels, Steyr und im Einzugsbereich auch Salzburg) zum Ausdruck. Der Anteil der Bevölkerung, der innerhalb von 50 Minuten ein solches Zentrum mit dem ÖPNV erreichen kann, hat im Zeitraum 1980 bis 2000 von rund 60% auf rund 47% abgenommen, während die Erreichbarkeit mit dem Pkw von 87% auf rund 88% zugenommen hat.

Noch deutlichere Unterschiede gibt es bei der Erreichbarkeit regionaler Zentren (vom Typ Bezirkshauptstadt). Der Anteil der Bevölkerung, der innerhalb von 30 Minuten das nächstliegende Zentrum im öffentlichen Verkehr erreichen kann, ist im Zeitraum 1980 bis 2000 von rund 68% auf rund 56% zurückgegangen. Während dieser Zeit erhöhte sich die Pkw-Erreichbarkeit dieser Zentren von rund 94% auf rund 99%. Mittlerweile ist mit dem Pkw eine Vollerschließung des Landesgebietes gegeben.

Bereits derzeit gibt es auf lokaler und regionaler Ebene eine Reihe von Initiativen, die auch im ländlichen Raum eine Verbesserung der Angebote des Öffentlichen Verkehrs anstreben. Dabei werden die Zielsetzungen der Verringerung der Pkw-Abhängigkeit, Sicherstellung der Mindesterreichbarkeit auch für Personen ohne Pkw und auch Beiträge zu einem nachhaltigen Lebensstil genannt. In Einzelfällen konnten deutliche Fahrgaststeigerungen erreicht werden, die auch Beispielswirkungen auf andere Regionen haben. Erfolge beruhen meist auf Initiative, Engagement und Überzeugungskraft von Einzelpersonen, denen es gelingt, die kommunale Zuschussfinanzierung sicherzustellen. Bisher vorliegende Erfahrungen bestätigen, dass derartige Ansätze eine längere Vorlaufzeit, Planungsstabilität und Finanzierungssicherheit brauchen.

Folgerichtig wird argumentiert, dass bei der Rückführung des Öffentlichen Verkehrs aus den ländlichen Räumen entsprechend den strikten Effizienzkriterien mittel- bis längerfristig Folgewirkungen in den Standortstrukturen auftreten können, die in weiterer Folge zusätzliche Kosten an anderer Stelle bewirken; der Öffentliche Verkehr ist im Kontext der gesamten regionalen Bedienung zu sehen. Nach wie vor gilt die Stabilität ländlicher Regionen als weitgehend außer Streit gestelltes politisches Ziel, das jedoch durch die Ausdünnung der Versorgungseinrichtungen und der Verschlechterung der Erreichbarkeit zunehmend in Frage gestellt wird.

Die theoretische Basis für nachhaltige Verkehrsentwicklung ist relativ breit; Nachholbedarf besteht in der Umsetzung konkreter Projekte.

Konzepte alternativer Verkehrsbedienung in ländlichen Räumen müssen die Angebots- und Nachfragebedingungen, sowie die Finanzierbarkeit beachten, um eine längerfristige Systemstabilität zu gewährleisten.

Was kann bzw. muss getan werden?

Die Ansatzpunkte zur Vorgangsweise sind mehrfach:

- **Aufbau auf vorhandenen Strukturen:**
  Etablierte und von den Fahrgästen akzeptierte Angebote bilden eine gute Ausgangsbasis für eine zielorientierte Weiterentwicklung; in Räumen mit Schienenverkehr ist es sinnvoll, die Bahnachse zu einem Rückgrat der regionalen Verkehrsbedienung auszubauen.

- **Komplettierung der Angebote:**
  Verkehrsteilnehmer wollen einen den jeweiligen Bedürfnissen entsprechenden Fahrplan; Vorsaussetzung für eine breite Akzeptanz sind dichte Bedienung während der Hauptverkehrszeit und Abendverbindungen zur Rückfahrt. Es ist zur Kenntnis zu nehmen, dass die letzte Verbindung in der Regel schlecht ausgelastet ist, jedoch die Voraussetzung für die Akzeptanz darstellt (HÖFLER, HÖLZL, 2001).

- **Angebote für alle Mobilitätsbedürfnisse:**
  Berufs- und Schülerverkehr bilden während der Hauptverkehrszeit den Großteil des Aufkommens; in den Schwachlastzeiten werden vorwiegend Fahrten im Einkaufs- und Besorgungsverkehr sowie im Freizeitverkehr durchgeführt. Der Fahrplan hat allen Bedürfnissen Rechnung zu tragen.

- **Alternative Bedienungsformen:**
  In Räumen und Zeiten schwachen Verkehrsaufkommens ist der herkömmliche Linienverkehr mit Standardbussen eine extrem unwirtschaftliche Bedienung.

Rufbusse und Sammeltaxen könne bei Integration in das Tarifsystem der Verkehrsverbünde wirtschaftlichere Angebote sicherstellen. Schlanke Anschlüsse an den Verknüpfungspunkten sind sicherzustellen. Im Bereich der bedarfsorientierten Systeme bestehen große Handlungsmöglichkeiten.

- **Umfassendes Mobilitätsmanagement:**
  Die umfassende Information gewinnt zunehmend an Bedeutung. Mobilität wird zunehmend professionalisiert und überfordert Verkehrsteilnehmer ohne Ortskenntnis oder ältere Personen. In kooperativ organisierten Mobilitätszentralen können weitere Dienste (Wanderberatung, Veranstaltungskarten etc) angeboten und dadurch Synergien erzielt werden.

- **Kooperation aller Akteure:**
  Es ist sinnvoll, alle mit Mobilität, sowie mit vor- und nachgelagerten Diensten Befassten zu integrieren; institutionelle und regionale Kooperationen können die Effizienz steigern und die Akzeptanz deutlich erhöhen.

- **Den technologischen Fortschritt nutzen:**
  Die modernen Kommunikationstechnologien erschließen neue Möglichkeiten der Informationsbeschaffung. Eine bedarfsgerechte Konzeption kann den Systemzugang deutlich erleichtern und eine wirtschaftlichere Betriebsform ermöglichen.

- **Information und Marketing:**
  Unerlässlich ist die laufende Information der Verkehrsteilnehmer (Mobilitätswilligen) über alternative Angebote; beispielsweise bestehen bei Formen außerhalb des herkömmlichen Linienverkehrs (Anrufsammeltaxen, Rufbusse, etc.) gewisse Zugangsschwellen, die bei rechtzeitiger Information abgebaut werden können.

- **Gesamtkonzept für den ÖPNV:**
  Es ist denkbar, dass die Anforderungen an Organisation und Technologie die Akteure vor Ort überfordern; professionelle Unterstützung im Rahmen eines Gesamtkonzeptes für nachhaltige Verkehrsbedienung kann Hilfestellung bei der Entwicklung günstiger und bedarfsgerechter Angebote schaffen.

Bereits derzeit liegen in verschiedenen Räumen breite Erfahrungen über alternative Konzepte vor. Es ist sinnvoll diese zu nutzen und den jeweiligen Erfordernissen anzupassen. Die Erfahrungen sind umfangreich dokumentiert (siehe beispielsweise: BMVIT, 2004), auch internationale Erkenntnisse sind für den Planungsprozess wichtig (ARTS, 2003).

Zusammenfassung und Schlussfolgerung

Nachhaltige Mobilität in ländlichen Räumen steht vor zusätzlichen Herausforderungen; geringe Aufkommensdichte, Konzentration auf wenige Stunden des Tages, zum Teil auch demographische Ausdünnung der Regionen bringen den herkömmlichen Öffentlichen Verkehr in wirtschaftlichen Zugzwang. Alternative Ansätze werden im „abgestuften Bedienungsmodell" gesehen, das die Angebote je nach Aufkommensdichte sinnvoll zu einem Gesamtangebot verknüpft. Entsprechend der Mobilitätskette sollen ein schlankes Umsteigen, eine barrierefreie technische Ausstattung und ein umfassendes Informationssystem verfügbar sein.
Über Erfolg oder Misserfolg der Trendwende zur nachhaltigen Mobilität wird in der Praxis entschieden. Die derzeit vorherrschende breite theoretische Debatte ist auf die operative Ebene zu bringen. In ländlichen Räumen hat sich in den letzten Jahren – mehr als in den Städten – der Pkw als beherrschende Mobilitätsform etabliert; auf den Öffentlichen Verkehr entfallen oft nur mehr bis zu 5% aller Wege. Darum ist hier die Herausforderung einer Umorientierung besonders groß. Mittlerweile liegen umfangreiche Erfahrungen aus einer Reihe von Räumen vor, die zielorientiert weiterentwickelt werden können.

Informationen zum Autor

Dipl.-Ing. Dr. Leonhard Höfler, geboren 1950; Ausbildung Raumplaner/Verkehrsplaner: nach Tätigkeit im BMVIT seit 1987 beim Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, derzeit zuständig für Gesamtverkehrsplanung und Planung des Öffentlichen Verkehrs; Höfler hat sich 2004 an der Technischen Universität Wien im Bereich „Verkehrspolitik" habilitiert und hält Vorlesungen an der TU Wien und TU Graz;
Seit Juni 2009 ist Höfler an der FH-Steyr als Professor für Verkehrslogistik tätig, Mitarbeiter bei Projekten im Logistikum / Steyr.

Literatur:

HÖFLER L., HÖLZL K. (2000): Regionale Verkehrskonzepte – Ein Beitrag zur Lösung des Öffentlichen Verkehrs in Oberösterreich, in: Österreichische Gemeinde-Zeitung, Nr. 2 / 2000.

BMVIT (2004): Autofreie Mobilität in kleinen Gemeinden, Wien.

ARTS-Knonsortium (2003): Handbuch Öffentlicher Person Pennahverkehr im ländlichen Raum, gefördert mit Mitteln der DGTREN.

Sanfte Mobilität im Tourismus

Eine Analyse mit Lösungsansätzen

Romain Molitor, Geschäftsführer KOMOBILE Wien

Einleitung

Die Alpen wurden Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts mit Hilfe der Eisenbahn touristisch erschlossen; die großen Alpenüberquerungen wie Semmering (KOS, 1992) - oder Tauernbahn haben den Bau von großen Hotels und die Bildung heute bekannter Tourismusorte ermöglicht. Der Bau von Straßen fand erst später statt; in den 1930er Jahren mit der Großglocknerstraße (RIGELE, 1998), in den 1960er Jahren mit den Autobahnen. Entsprechend dieser Entwicklung hat sich auch die Wahl der Verkehrsmittel und generell das Verhalten verändert: heute dominiert das Auto für die Urlaubs- und Ausflugsfahrt.

Analyse

Die Daten über die Wahl des Verkehrsmittels für Ausflüge, Touren oder den Kurzurlaub sind lückenhaft, eine umfassende Darstellung ist nicht möglich. Für Urlaubsfahrten nach Österreich stehen für die wichtigsten Herkunftsländer der Urlauber Daten aus der Gästebefragung der Österreich Werbung zur Verfügung (siehe Tabelle).
Der Anteil der sanften Mobilität, d.h. des Fußgänger-, Fahrrad- und Öffentlichen Verkehrs, ist bei der Anreise zum Urlaubsort gering. Aufgrund der Entfernungen bei Urlaubsfahrten sind naturgemäß das Fahrrad (ausgenommen bei Fahrradreisen als Urlaubsziel, z.B. entlang der Donau) und die eigenen Füße als Verkehrsmittel ungeeignet. Der Öffentliche Verkehr (Bahn und Bus) erreicht Anteile zwischen 7 und 17%, das Auto liegt in der Regel über 80%.
Im Jahr 2005 wurde die Verkehrsmittelwahl bei Bergtouren in Österreich erhoben. Dabei wurden Wanderer auf Berghütten im gesamten Alpenraum Österreichs befragt. Die Erhebung zeigt folgendes Bild: Das Auto ist das dominierende Verkehrsmittel bei der Anreise und erreicht Anteile über 80% (überwiegende bzw. häufige Nutzung des Autos zur Anreise) (MUHAR et al., 2008, S. 28). Der Grund liegt einerseits in der Flexibilität und den zeitlichen Vorteilen, die das Auto im Vergleich zum Öffentlichen Verkehr bietet, andererseits in der schlechten Erreichbarkeit der alpinen Orte und der Ausgangspunkte von Touren mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
Ist bei der Anreise das Auto das bevorzugte Verkehrsmittel, so ist die Situation für Wege der Gäste innerhalb des Urlaubsortes eine völlig andere: Das Auto wird während des Aufenthalts offenbar stehen gelassen, wie das Beispiel einer detaillierten Mobilitätserhebung in Bad Hofgastein 1998/19994 zeigt (SAMMER, 1999). Bad Hofgastein gehört mit rund 6.800 Betten, 6.800 Einwohnern und 1,1 Mio. Übernachtungen zu den größten Tourismusorten in Österreich (Statistik Austria, 2008).

	Herkunftsland						
Verkehrsmittel	**BRD**	**AUT**	**NL**	**UK**	**CH**	**ITA**	**HU**
Eigenes Auto	81 %	84 %	81 %	7 %	80 %	72 %	84 %
Motorrad	0 %	1 %	0 %	0 %	1 %	1 %	1 %
Wohnwagen/-mobil	2 %	1 %	9 %	0 %	1 %	2 %	0 %
Bahn	5 %	8 %	3 %	4 %	8 %	10 %	4 %
Bus	7 %	4 %	4 %	8 %	5 %	7 %	9 %
Flugzeug	4 %	0 %	2 %	79 %	4 %	7 %	1 %
Sonstige	1 %	2 %	1 %	2 %	1 %	1 %	1 %
Gesamt	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Verkehrsmittelwahl für Urlaubsfahrten nach Österreich.
Quelle: Österreich Werbung (2008), T-MONA Gästebefragung 2006/2007, Sonderauswertung

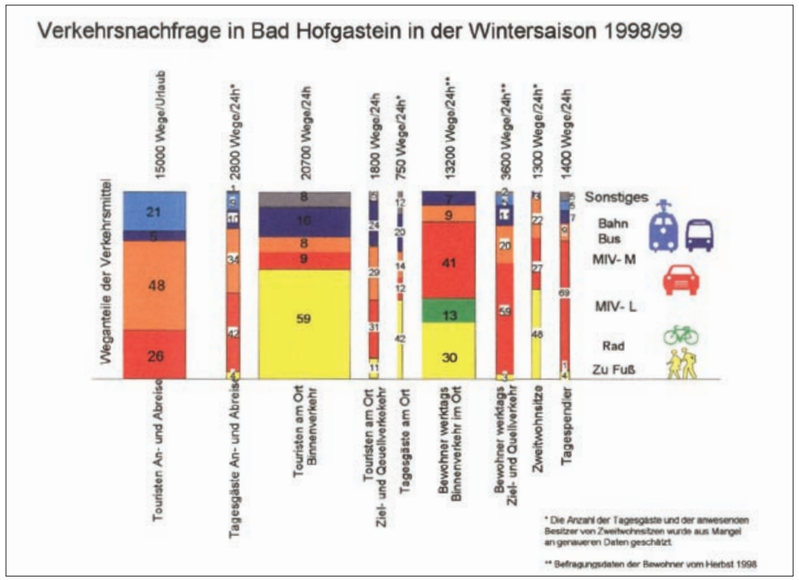


Abb. 1: Verkehrsnachfrage in Bad Hofgastein in der Wintersaison 1998/99.

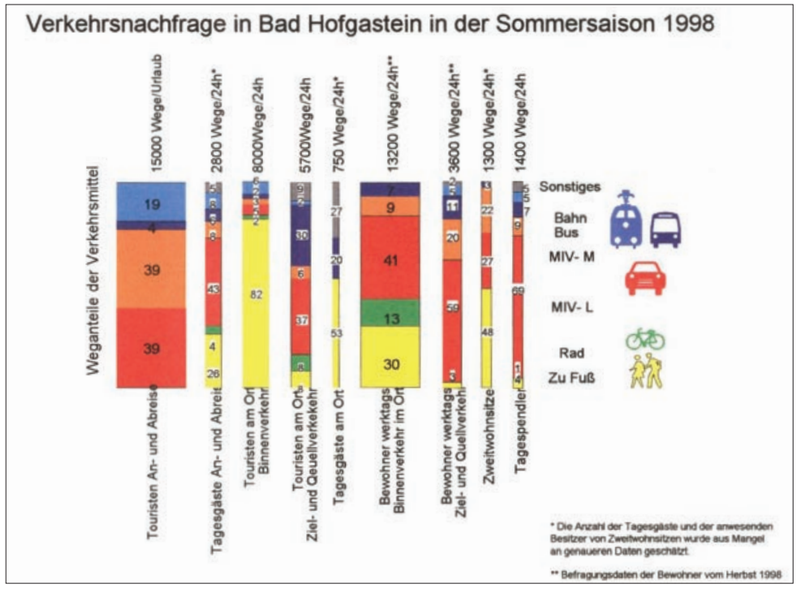


Abb. 2: Verkehrsnachfrage in Bad Hofgastein in der Sommersaison 1998.

Im Winter dominiert die sanfte Mobilität mit einem Anteil von 75% innerhalb des Urlaubsortes (siehe Abb. 1). Bad Hofgastein verfügt über ein flächendeckendes Angebot an Schibussen, die die Gäste zur Talstation bringen. Viele Ziele innerhalb von Bad Hofgastein sind fußläufig erreichbar. Im Sommer ist der Anteil mit 90% noch höher, die Zahl der Wege innerhalb des Urlaubsortes jedoch bedeutend niedriger. Der Aktionsradius der Gäste ist im Sommer größer, was an der Zahl der Wege im Ziel- und Quellverkehr der Gäste ablesbar ist. Der Anteil des Autos ist mit 43% (Fahrer und Mitfahrer) aber verhältnismäßig niedrig (siehe Abb. 2).

Die Folgen des Wandels im Verkehrsverhalten seit der touristischen Erschließung der Alpen sind vielschichtig und spürbar. Auto (und Flugzeug) gehören zu den Verkehrsmitteln mit dem höchsten spezifischen Energie-„verbrauch" und damit auch den höchsten spezifischen CO_2-Emissionen (vgl. MOLITOR et al., 1997). Die CO_2-Emissionen werden zu den klimaschädigenden Gasen gezählt (Treibhausgase), die zu einer globalen Erwärmung führen. Gerade der Verkehr, der neben der Industrie zu den größten Einzelemittenten in Österreich zählt, weist die höchste Wachstumsrate aller Sektoren auf (siehe Abb. 3).

Die Folgen der anthropogenen Temperaturerhöhung sind beispielsweise Veränderungen von Eis, Schnee und gefrorenem Boden (Permafrost), und dadurch eine Vergrößerung und vermehrte Anzahl von Gletscherseen. Dies bringt ein erhöhtes Risiko durch Fluten nach Gletscherseeausbrüchen mit sich. Eine weitere Folge ist die erhöhte Instabilität des Bodens in Permafrostgebieten (z.B. Berggipfel), wodurch es zu vermehrten Berg- und Felsstürzen kommen kann (IPCC, 2007, S. 3 u. 5). In Gebirgsregionen ist auch mit einem Artenverlust (in Hochemissions-Szenarien wird mit einem Artenverlust bis zu 60% bis 2080 gerechnet (IPPC, 2007, S. 13)) und einem Rückgang der Schneedecke zu rechnen.

Die Konsequenzen des gemessenen und prognostizierten Temperaturanstiegs sind für den Wintertourismus in den Alpen, besonders in den Ostalpen besorgniserregend. Modellrechnungen ergeben je nach Temperaturanstieg einen deutlichen Rückgang der Schneesicherheit in bestehenden Schigebieten (siehe Abb. 4). Entsprechende Rückgänge im Wintertourismus könnten die Folge sein. Die „natürliche" Schneesicherheit nimmt aufgrund der Höhenlage der meisten Schigebiete in Österreich durch den Temperaturanstieg dramatisch ab. In der Abbildung 4 ist die Zahl der Schigebiete mit natürlicher Schneesicherheit in Abhängigkeit des Temperaturanstiegs dargestellt.

Neben den Folgen der Erderwärmung sind auch weitere Folgen des Autoverkehrs spürbar und sichtbar: Autoverkehr im Urlaubsort oder an den Ausgangspunkten der Touren verursacht hohe Schadstoffemissionen (Stickoxide, Staub, etc.), hohe Lärmbelastung mit negativen Folgen für die Gesundheit und mindert die Aufenthaltsqualität und den Erholungswert, derentwegen die Alpen aufgesucht werden.

Sichtbare Folgen sind große Flächen für Straßen und Parkplätze in einem ohnehin eingeengten Raum. In den Alpen ist nur ein Teil der Flächen für den Menschen nutz- und besiedelbar. Nur 11,8% der Fläche Tirols ist als Dauersiedlungsraum ausgewiesen (Statistik Austria, 2008, S. 36). Es kommt zur Nutzungskonkurrenz zwischen Wohnen, Erholung, Landwirtschaft und Verkehr.

Urlaub, Bergtouren am Wochenende oder Ausflüge hängen naturgemäß direkt mit dem Verkehr zusammen; sie beginnen und enden jeweils mit einer Fahrt. Es stellt sich die Frage, wie diese Fahrten möglichst klimaschonend – also über die sanfte Mobilität – abgewickelt werden können. Einige Lösungsansätze sind kurz- bis mittelfristig in der jeweiligen Region oder vor Ort umsetzbar, andere erfordern eine Verbesserung „auf höherer Ebene".

Lösungsansätze

Bei der Entwicklung von Verbesserungen ist es nötig, zielgruppenorientiert vorzugehen. Sollen Tagesausflügler oder Bergtourengeher angesprochen werden? Soll die Bevölkerung zur Verlagerung der täglichen Wege auf die sanfte Mobilität angeregt werden oder ist die Zielgruppe der Urlaubsgast, der ohne Auto anreist? Eine sinnvolle Kombination der verbesserten Angebote kann für alle Zielgruppen Vorteile bringen, es ist jedoch ein Fokus zu setzen.

Entscheidende Erfolgsfaktoren für eine sanft mobile Anreise sind:

- direkte Verbindungen aus den Hauptherkunftsgebieten, wobei die Direktverbindungen besonders bei der Anreise im Urlaub eine wichtige Rolle spielen (Umsteigen mit Gepäck, Unsicherheit in der „Fremde")
- Servicequalität, insbesondere auch bei Unregelmäßigkeiten.

Beides sind Aspekte, die in der Regel nicht vor Ort oder in der Region gelöst, aber unterstützt werden können.

Wie bereits in der Analyse erwähnt, sind die Angebote im Öffentlichen Verkehr derzeit fallweise unzureichend. Entweder liegt die nächstgelegene Haltestelle des ÖV z.B. zu weit von der Einstiegstelle der Bergtour entfernt, oder die Haltestelle wird am Wochenende nicht oder nur sporadisch angefahren. Doch nicht in allen Fällen ist das Angebot im Öffentlichen Verkehr unzureichend. Informationen über eine klimaschonende Anreise oder die konsequente Orientierung von Touren mit Ausgangspunkten an Haltestellen und Bahnhöfen des ÖV samt Beschilderung können schon einiges bewirken.

Gute Angebote mit Anreizen (z.B. attraktive Tickets oder Tageskarten) in Kombination mit Information können erfolgreich sein. In der Schweiz liegt der Anteil des Öffentlichen Verkehrs bei Bergsteigern bei 45%, also fast dreimal so hoch wie in Österreich (MUHAR et al., 2008, S. 38).

Speziell zugeschnittene Angebote, wie der Lungauer Tälerbus (REGNER, 2009, S. 52), das Werfenweng-Shuttle oder die Alpentäler-Busse in der Schweiz sind erfolgreich und werden von den angesprochenen Zielgruppen genutzt.

Die Information spielt eine ganz entscheidende Rolle bei der Wahl der Verkehrsmittel. Gibt es eine Verkehrsmittel übergreifende Tür-zu-Tür-Information? Gibt es eine Rückreisemöglichkeit beim Ausstieg einer Bergtour? Gibt es ein attraktives ÖV-Angebot für Gäste, die länger als einen Tag bleiben?

Hier sind sowohl die Destinationen, also die Anbieter im Tourismus, als auch die ÖV-Unternehmen gefragt, entsprechende Informationen anzubieten. Letztere bieten in der Zwischenzeit adressenscharfe Tür-zu-Tür Informationen

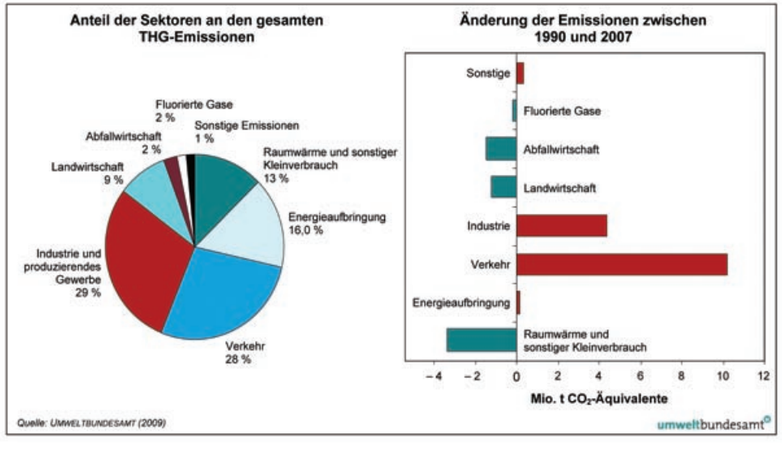


Abb. 3: Treibhausgasemissionen in Österreich 2007 und Änderung der Emissionen zwischen 1990 und 2007.

Informationen zum Autor

Dipl.- Ing. Dr. Romain Molitor, (geb. 1959 in Luxemburg); Geschäftsführer von Komobile Wien;
Studium des Bauingenieurwesens (Studienzweig Verkehrswesen und –wirtschaft) an der TU Wien; Assistent am Institut für Straßenbau und Verkehrswesen sowie am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik an der TU Wien; seit 1996 freischaffender Ingenieur in Luxemburg und in Wien (komobile Wien);
1997-1998 Lektor an der TU-Wien, 2003-2004; Lektor an der FH Wien und seit 2008 Lektor für Verkehrsplanung an der Université du Luxembourg.

Literatur

Agrawala S. OECD (2007): Climate Change in the European Alps, Adapting Winter Tourism and Natural Hazards Management, Paris

IPCC (2007), Klimaänderung 2007; Auswirkungen, Anpassung, Verwundbarkeit, Zusammenfassung für Entscheidungsträger, Genf

Kos, W. (Hg., 1992), Die Eroberung der Landschaft, Semmering, Rax, Schneeberg, Wien

MOLITOR R. et al., (1997) ; Umweltbilanz Verkehr 1950 – 1996, in Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie (Hrsg.), inkl. separater Zahlenspiegel, Wien

Muhar A., Schauppenlehner T., Brandenburg C., Arnberger A. (2008), Trends- und Handlungsbedarf im Sommer-Bergtourismus, in OeAV-Dokumente Nr. 5, Aktivierungsprogramm umweltfreundliche Anreise in die Berge, Innsbruck

Österreich Werbung (2008), T-Mona Gästebefragung 2006/2007, Sonderauswertung

Regner K. (2009), 20 Jahre Tälerbus, Gut organisierter Öffentlicher Verkehr im dünnbesiedelten Dreiländer-Eck, in: Regionale Schienen, H. 2/2009; www.taelerbus.at

Rigele G. (1998), Die Großglockner-Hochalpenstraße: zur Geschichte eines österreichischen Monuments, Wien

SAB, VCS, SAC (2008), Alpentäler-Bus, Die Erschließung touristisch interessanter Ausflugsziele mit öffentlichem Verkehr, Schlussbericht, Zürich

Sammer G. (1999), Integriertes Verkehrskonzept für die Marktgemeinde Bad Hofgastein, Graz; Herry M. (1999), Modellvorhaben Autofreier Tourismus, Mobilitätsanalyse Gemeinde Bad Hofgastein, Wien

Schwärzel J., Regli P. (2004), Alpenretour, Kurzfassung, Bern

Statistik Austria (2008), Statistische Jahrbuch der Republik Österreich 2007

Umweltbundesamt (2009), Klimaschutzbericht 2009, Wien

an. Oft bieten aber Tourismusbetriebe oder –verbände nur eine mehr oder weniger exakte Beschreibung der Erreichbarkeit mit dem Auto an; größere Tourismusorte bieten Abholdienste vom nächst gelegenen Flughafen an: Angebote über Abholdienste vom nächstgelegenen Bahnhof sind deutlich seltener. Informationen über eine Anreise mit dem ÖV werden weniger prominent platziert angeboten, Informationen zur sanften Mobilität in der Region wiederum deutlich seltener.

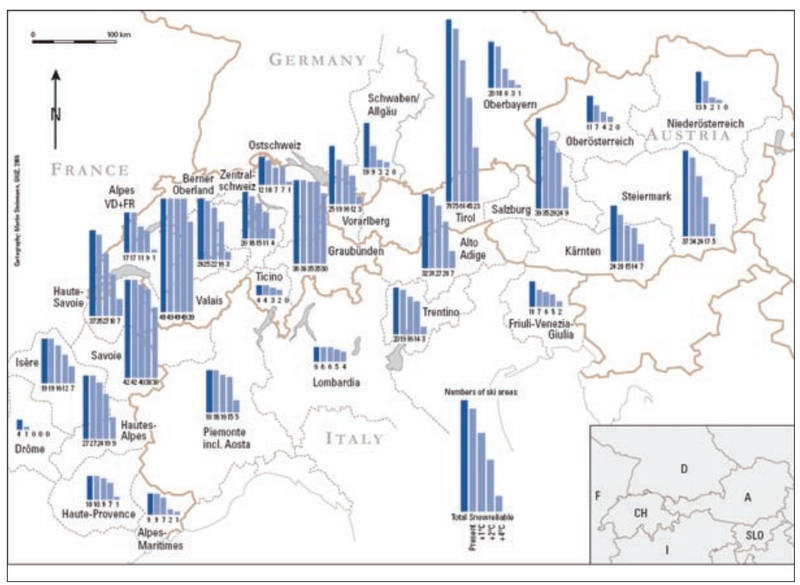


Abb. 4: Natürliche Schneesicherheit in alpinen Schigebieten bei der Annahme bestehender Bedingungen und unter der Annahme eines Temperarturanstiegs von 1, 2 und 4°C .

Für einen Gast, der ohne Auto anreist, ist eine „Mobilitätsgarantie“ vor Ort ein wichtiges Kriterium. Motiv für die Mitnahme des eigenen Autos ist oft die Sicherheit, auch vor Ort im Urlaub mobil zu sein. Daher sind die Tourismusorte und –regionen gefragt, entsprechende Angebote, die nicht nur dem Gast sondern auch den Einwohnern und Arbeitenden im Ort zugutekommen, aufzubauen. Dabei ist zu beachten, dass das Angebot klar, leicht verständlich und einfach zu nutzen ist. Die zahlreichen Schibusse im Winter sind ein solches praktikables Beispiel.

Ein wichtiger Punkt ist die Kommunikation des vorhandenen ÖV-Angebotes. Eine enge Kooperation zwischen den Akteuren der Sektoren Tourismus und Verkehr ist erforderlich, um sicherzustellen, dass die Information beim Gast ankommt.

Verkehrskonzept im Großarltal

Bergsteigerdorf Hüttschlag

Thomas Wirnsperger, TVB-Direktor Großarltal

Großarltal - „Sackgasse“ mit großer Ausdehnung

Das Großarltal im Süden des Salzburger Landes (ca. 70 km südlich der Mozartstadt Salzburg) zählt mit seiner Größe von rund 215 km² und einer Nord-Südausdehnung von ca. 30 km zu den längsten Tälern der Hohen Tauern. Im Süden und Westen ist es durch die Ankogelgruppe begrenzt, im Osten durch die Radstädter Tauern. Mit seinen 14 Seitentälern und seinem malerischen Talschluss ist es ein beliebtes Wanderziel für Jung und Alt. In etwa der Mitte des Tales, von wo auch das größte der Seitentäler – das Ellmautal – in östliche Richtung von der Großarler Ache abzweigt, liegt der Hauptort Großarl (924 m) mit rund 3.700 Einwohnern und 4.500 Gästebetten. Weitere 8 km taleinwärts befindet sich auf einer Höhenlage von rund 1.020 m das 970 Einwohner zählende Bergsteigerdorf Hüttschlag mit rund 520 Gästebetten. Ab hier schlängelt sich die Straße nochmals rund 7 km bis in den Talschluss am Fuße des Keeskogels (2.884 m) und der Arlscharte (2.252 m), die den Übergang ins südlich benachbarte Maltatal bildet. Die nächstgelegene Bahnstation befindet sich in St. Johann im Pongau.
Das Großarltal ist bis in eine Höhenlage von rund 1.250 m besiedelt. Darüber befinden sich ausgedehnte Wald-, Weide- und Almflächen mit rund 40 bewirtschafteten Hütten, die dem Tal auch den Namen „Tal der Almen“ eingebracht haben. Die Ausgangspunkte der Wanderwege liegen großteils nicht im Ortszentrum, sondern am Ende der zahlreichen Güterwege zu den hoch gelegenen Bauernhöfen.

Bereits vor Jahren wurde die Notwendigkeit erkannt, Gästen vor Ort eine Fortbewegung mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzubieten und zwar aus dreierlei Überlegungen:

Öffentlicher Verkehr aus mehreren Gründen

Zum einen als Service für jene Gäste, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen. Zum anderen, um Gästen, die mit Bus-Gruppenreisen im Tal urlauben, aber nicht am täglichen Ausflugsprogramm teilnehmen, die Möglichkeit zu bieten, die Ausgangspunkte der Wanderwege bequem zu erreichen.
Zu guter letzt natürlich auch, um jene Gäste, die mit dem Pkw anreisen anzuregen, das Auto

Hüttschlag im Großarltal (1.020 m). Foto: Thomas Wirnsperger.

Auch an den Ausgangspunkten der Touren werden die Fahrpläne ausgehängt. Foto: Thomas Wirnsperger

Fahrplan des Großarler Wandertaxis.
Foto: Thomas Wirnsperger

Im Großarltal fahren Gäste mit dem Postbus zum halben Preis.
Foto: Thomas Wirnsperger

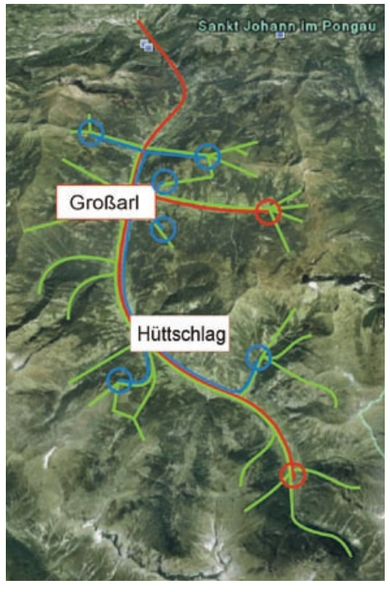
einmal stehen zu lassen und zugleich ausgedehntere Wanderungen mit unterschiedlichen Ausgangs- und Zielpunkten zu unternehmen.

Postbus zum „halben Preis“

Der Anfang erfolgte bereits vor rund 15 Jahren. Gästen mit gültiger Gästekarte wird seither der im Talboden von St. Johann im Pongau über Großarl und Hüttschlag bis in den Talschluss verkehrende Postbus zum „halben Preis“ angeboten. Bei der Anreise genügt es, anstatt der Gästekarte eine schriftliche Reservierungsbestätigung eines Vermieters aus Großarl oder Hüttschlag vorzuweisen. Der Postbus verkehrt während der Woche täglich, an den Wochenenden hingegen als Rufbus. Die Kostenersparnis für den Gast liegt dabei bei 50%. Dieser Betrag wird der ÖBB-Postbus-AG vom Tourismusverband Großarltal in voller Höhe je nach getätigter Fahrten abzüglich eines kleinen Mengenrabattes von 10% ersetzt und beläuft sich auf rund EUR 8.500,- pro Jahr, wobei mehr als die Hälfte dieser Summe auf die Wandermonate August bis Oktober entfällt. Der Winter spielt eine untergeordnete Rolle, da die meisten Gäste zum Schifahren kommen und bei Bedarf ohnedies mit gültigem Schipass den kostenlosen Schibus nutzen.
Seit zwei Jahren gibt es nun auch einen Linienbus der Post ins Ellmautal. Auch diese Linie kann zum halben Preis genutzt werden, der Kostenaufwand dafür beträgt rund EUR 2.000,- pro Jahr.

Weit verzweigtes Wegesystem

Mit diesen beiden Linien können allerdings nur rund ein Drittel der Wander-Startplätze bedient werden. Deshalb entstand vor rund sieben Jahren die Idee, die sechs wichtigsten Ausgangspunkte zu den Wanderwegen mit einem Taxidienst zu versorgen. Die einzelnen Wegstrecken betragen vom Ortszentrum von Großarl aus gerechnet 3 bis 13 km und sind sternförmig angeordnet. Das heißt, sie können nicht sinnvoll mit einer Buslinie zu einem Rundkurs verbunden werden. Erschwerend kommt hinzu, dass die meist schmalen Güterwege mit einem großen Bus (Postbus oder 50-Sitzer-Reisebus) nicht befahren werden können. Bis dato war es der Fall, dass jene Gäste, die vor Ort nicht mobil waren, mit den unterschiedlichen Taxiunternehmen des Tales zu ihren Ausgangspunkten gefahren sind und insbesondere bei unterbesetzten Taxibussen über hohe Preise klagten.
Was tun? Vom Tourismusverband wurde ein provisorischer Fahrplan ausgearbeitet und eine Kostenrechnung erstellt. Mit diesem wurde man dann bei der Mobilitätszentrale in Bischofshofen, die für die Koordination des Öffentlichen Verkehrs im Bezirk St. Johann im Pongau verantwortlich ist, **vorstellig. Mit einem** niederschmetternden Ergebnis: Grundsätzlich wäre ein Wanderbus im Großarltal machbar, so die damalige Aussage des Regionalmanagements, die Kosten würden das vorhandene Budget um ein Vielfaches übersteigen, selbst bei bestmöglicher Förderquote von über 50%.



Übersicht der Post- und Wanderbuslinien im Großarltal.
Quelle: Thomas Wirnsperger

Ernüchtert von dieser Auskunft folgte dann der Versuch, das Problem selbst in die Hand zu nehmen – mit Erfolg, wie sich später herausstellte.

Kostenreduktion durch Konzentration

Nach Absprache mit allen lokalen Taxiunternehmen wurde durch den Tourismusverband ein Fahrplan erarbeitet, bei dem jeder Wanderausgangspunkt von nur einem Taxibetreiber mit 9-Sitzer-Bussen (Fahrer und maximal acht Passagiere) angefahren wird und zwar zu vorgegebenen Zeiten jeweils am frühen Vormittag und am späten Nachmittag. Dies geschieht bei der Hälfte der Wander-Startplätze am Sonntag, Dienstag und Donnerstag, bei der anderen Hälfte am Montag, Mittwoch und Freitag. Zudem muss der Gast seine Fahrt am Vortag bis 20.00 Uhr anmelden (= Rufbus). Erfolgt keine Anmeldung, wird die Fahrt auch nicht durchgeführt. Durch diese Konzentration auf einzelne Anbieter zu bestimmten Zeiten werden die Busse nun leichter voll.

Informationen zum Autor

Thomas Wirnsperger, geb. 1970 in Großarl; Tourismusausbildung an der Tourismusschule Bischofshofen und HLF Salzburg/Kleßheim; seit 1991 Geschäftsführer des Tourismusverbandes Großarl bzw. des Tourismusverbandes Großarltal seit 1997 (nach Fusionierung der beiden Verbände Großarl und Hüttschlag zu einem gemeinsamen Talverband); Einer der größten touristischen Erfolge ist sicherlich die Positionierung des Großarltales als „Tal der Almen“ und der damit einhergehende Ausbau des Sommertourismus mit einer nahezu Verdoppelung der Sommer-Übernachtungszahlen innerhalb der letzten 15 Jahre. Unter anderem Mitarbeit am erfolgreichen Konzept des „Salzburger Almsommers“ und am Wander- & Bergwegekonzept für das Bundesland Salzburg.

Kostentransparenz durch einheitliche Fixpreise

Jede Einzelfahrt für Erwachsene kostet fortan innerhalb der Gemeinde EUR 2,50,-, jene für Kinder EUR 1,-, woraus sich ein Familienpreis für eine 4-köpfige Familie von EUR 7,- ergibt, was als durchaus günstig zu bezeichnen ist und auch motiviert, das eigene Auto einmal stehen zu lassen. Fahrten über das Gemeindegebiet hinaus (von Großarl zu einem Fahrziel in Hüttschlag bzw. umgekehrt) kosten EUR 4,-/Erwachsenen und EUR 2,-/Kind. Die Haltestellen liegen jeweils beim Gemeindeamt und an der Gondelbahn-Talstation. Ein voll besetzter Bus ist bei dieser Kostenrechnung von sich aus kostendeckend. Für teilbesetzte Busse bezahlt der Tourismusverband den Fehlbetrag zwischen den tatsächlich erzielten Einnahmen durch Fahrgäste und dem mit den Unternehmern für die jeweilige Route vereinbarten Gesamtbetrag, der – je nach Fahrziel – bei EUR 15,- bis EUR 30,- liegt. In Summe kostet dieses Wanderbus-Modell dem Tourismusverband Großarltal rund EUR 3.500,- pro Jahr, was für die angebotene Serviceleistung als Minimalbetrag einzustufen ist.
Nach einem ähnlichen Modell passieren Fahrten zu exponierten Punkten wie etwa die Abholung in Kleinarl (Nachbartal) nach einer Talübergangswanderung über den Tappenkarsee, die Fahrt von der Aualm (Alm, die über eine Höhenwanderung vom Skigebiet aus gut erreichbar ist) und die Sonnenaufgangsfahrt. Hier gibt es wiederum pro Fahrziel nur je einen Anbieter zu fix definierten Zeiten. Dadurch sind die Busse eher voll besetzt, woraus sich ein günstigerer Preis pro Person ergibt. Diese Linien müssen von sich aus kostendeckend geführt werden – werden also vom Tourismusverband nicht bezuschusst. Demgemäß zahlen zwei Personen für eine Fahrt pro Person natürlich mehr, als bei einem voll besetzten Bus mit acht Personen pro Person verrechnet wird.

Vermarktung

Beworben werden die Busse mittels Postwurf an jeden Haushalt im Tal, durch Aushang an allen Haltestellen und Wander-Startplätzen, Versand der Fahrpläne an alle Sommer-Gästeanfragen und durch das Internet mit Downloadmöglichkeit für den aktuellen Fahrplan.

Ein besonderes Erlebnis: bei Sonnenaufgang am Gipfel stehen. Erleichtert wird dies durch die angebotene Sonnenaufgangsfahrt.
Foto: Thomas Wirnsperger

Das Bergsteigerdorf Hüttschlag

Hüttschlag ist eines von zwei Bergsteigerdörfern im Bundesland Salzburg. Im Gegensatz zum großen Nachbarn Großarl sind hier die Hänge und Gipfel von technischen Aufstiegshilfen frei geblieben. Wie im gesamten Tal prägen auch in Hüttschlag die Almen das Bild der mittleren montanen Stufe. Die extensive Berglandwirtschaft gehört zur traditionsreichen Kulturlandschaft Hüttschlags und bietet angenehme Einkehrmöglichkeiten mit einer großer Auswahl an regionalen Almköstlichkeiten.
Aber auch Bergsteiger im klassischen Sinne kommen in Hüttschlag voll auf ihre Kosten: Im hintersten Talschluss, nach den Ortsteilen Karteis und Maurach, ausgehend vom nunmehr verlassenen Seegut, kann man auf den Spuren der alten Wallfahrtsroute nach Maria Luschari durch das wilde, oftmals von Hochwässern und Muren heimgesuchte Schödertal in die Arlscharte und weiter ins kärntnerische Maltatal und damit in das Bergsteigerdorf Malta gelangen.

OeAV-Nationalpark-Patentreffen 2010
Im nächsten Jahr findet das Nationalpark-Patentreffen vom 28. August bis zum 4. September im Bergsteigerdorf Hüttschlag statt.

Weitere Informationen:
Willi Seifert
Oesterreichischer Alpenverein
Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz
Tel.: +43/(0)512/59 547-15
Fax: +43/(0)512/59 547-40
e-mail: willi.seifert@alpenverein.at

Ausgehend von Hüttschlag bieten sich eine Reihe von lohnenden Gipfelbesteigungen an: Draugstein (2.359 m), Keeskogel (2.886 m), Kreuzeck (2.205 m), Kreuzkogel (2.324 m) und Gamskarkogel (2.467 m).
Hinzu kommt das Thema Klettersteig. In Großarl gibt es bereits seit einigen Jahren einen sehr interessanten Klettersteig am so genannten Saukarkopf im Schwierigkeitsgrad C/D (Schlüsselstelle D/E), einer steilen Felswand auf der Ostseite des Tales.
Neu sind die Klettersteige durch die Hüttschlager Wand. Jeder, der nach Hüttschlag kommt, wird magisch von der steilen Felswand angezogen, die in einem seltsamen Graugrün im Sonnenlicht glänzt. Im Sommer 2009 wurde nur ca. 10 Gehminuten von der Landesstraße entfernt der 140 Höhenmeter überwindende Kupfergeist-Klettersteig (D/E) sowie der leichte Übungsklettersteig „Gletschergoaß“ in schönem, festen Fels errichtet.
Nähere informationen zu den Klettersteigen und allen andern Touren finden sie in der Bergsteigerdorfbroschüre „Hüttschlag - Almen und Bergmähder im Großarltal“ sowie auf der Homepage www.bergsteigerdoerfer.at.

Das Bergsteigerdorf Hüttschlag mit der Hüttschlager Wand und dem Schöderhorn.
Foto: Foto Gruber

Die Almtalbahn in Grünau

Attraktivierung und touristische Entwicklung

Alois Weidinger, Bürgermeister Bergsteigerdorf Grünau im Almtal

Geschichte der Almtalbahn

Am 14. Oktober 1893 wurde der erste Abschnitt der Almtalbahn von Wels nach Sattledt eröffnet, als Teil der damals noch bestehenden Verbindung nach Rohr.
Neben dem Ziel der Verwertung des Holzreichtums und der Förderung der Eisenindustrie war schon vor hundert Jahren die Erschließung des an Naturschönheiten reichen Almtales für den Fremdenverkehr Anlass für den Weiterbau der Strecke nach Grünau. Nach nur knapp 2 Jahren Bauzeit wurde der zweite Abschnitt am 23. Mai 1901 dem Verkehr übergeben.

Attraktivierungsmaßnahmen

Entscheidender Meilenstein für den Erhalt und den heutigen Stellenwert der Almtalbahn sowie die positive Entwicklung war der Beschluss der ÖBB im Jahr 1989, die Almtalbahn in das Attraktivierungsprogramm der Regionalbahnen aufzunehmen.
Durch die Anhebung der Fahrtgeschwindigkeit gelang eine deutliche Verkürzung der Reisezeit. Zahlreiche schienengleiche Eisenbahnkreuzungen wurden aufgelassen. Daneben bildete die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur durch Neuschaffung von Haltestellen, Park & Ride Anlagen und Errichtung von Fahrradständern einen wichtigen Bestandteil der Attraktivierungsmassnahmen. Die architektonisch liebevoll gestalteten Bahnhofsgebäude wurden renoviert. Als gutes Beispiel ist hier der Endbahnhof Grünau zu nennen, der sich in einem anspruchsvollen Gesamtbild zeigt. Reisendenunterstände wurden im Design „Almtal“ erneuert oder errichtet.

Wichtig für die erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen einerseits und die positive Entwicklung der Nachfrage war neben der Verbesserung und Verdichtung des Zugangebotes die intensive Kooperation mit den Gemeinden entlang der Bahnlinie. Die betroffene Bevölkerung, vertreten durch die Gemeinden, wurde in die Planungen maßgebend eingebunden. Die Kommunen haben sehr wesentlich zur Realisierung durch ihre Unterstützung und auch in Form von Mitfinanzierung beigetragen.
Damit wurde in der Region eine Identifikation mit der Bahn geschaffen, der Grundstein für die beispielhaft positive Entwicklung der Inanspruchnahme der Bahn.

Den finanziellen Rückhalt erhielt die Bahnlinie durch den Abschluss und die Weiterentwicklung des Grund-Verkehrsdienstevertrages zwischen ÖBB und dem Land Oberösterreich.
2005 hat das Land Oberösterreich im Zuge der Umsetzung des Bezirksverkehrskonzeptes zur Ausweitung des Verkehrsangebotes einen weiteren Verkehrsdienstevertrag mit der ÖBB abgeschlossen. 2007 wurde die Bestellung noch wesentlich ausgeweitet. Und mit Dezember dieses Jahres wird eine weitere Verbesserung des Angebotes vom Land Oberösterreich bestellt und von den ÖBB umgesetzt. Die Bestellung beinhaltet auch den Einsatz von Servicepersonal in den Zügen und am Endbahnhof in Grünau zur Unterstützung und Information der Reisenden.
Ergänzt wird das Bahnangebot, das als Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs gesehen wird, durch ein optimal auf das Bahnangebot abgestimmtes Buskonzept. Das Fahrplanangebot wird vom Land Oberösterreich im Rahmen der Bezirksverkehrskonzepte gemeinsam mit den

Die Almtalbahn dient als wichtige Verbindung in die Messestadt Wels.

Die Renovierung des Bahnhofs war ein wichtiger Bestandteil der Attraktivierung.

Gemeinden und mit fachlicher Unterstützung durch die Verkehrsunternehmen entwickelt.
Die Almtalbahn bietet der Bevölkerung eine rasche, komfortable und umweltfreundliche Verbindung in die Industrie-, Schul- und Messestadt Wels, die Landeshauptstadt Linz sowie Anschlüsse in alle Richtungen. Und in der Gegenrichtung dem Zentralraum ein ideales Angebot für Ausflüge in die Region.

Verbesserung des touristischen Angebotes

Dem Regionalmanagement der ÖBB-Personenverkehrs AG war und ist die Entwicklung von attraktiven touristischen Angeboten ein besonderes Anliegen - der zweite wichtige Erfolgsfaktor für eine erfolgreiche Regionalbahn. So wurde zum Beispiel das ÖBB-Snow & Fun Ticket – ein all inclusive Angebot: Bahnfahrt, Bustransfer und Skitageskarte – das es mittlerweile in mehreren Bundeländern gibt, mit dem Skigebiet Grünau-Kasberg entwickelt und erfolgreich eingeführt. Dieses Angebot erfreut sich großer Beliebtheit.
Ebenso wichtig sind der Radtourismus - in allen Zügen ist die Fahrradmitnahme möglich - und der Tagesausflugsverkehr. Zum Beispiel zum Wandern und Bergsteigen mit dem *„Einfach-Raus-Ticket“* der ÖBB oder dem tollen Familienangebot der ÖBB. Sehr beliebt sind auch Fahrten zu den ausgezeichneten Gastronomiebetrieben entlang der Strecke.

Große Bedeutung hat auf der Almtalbahn der Messeverkehr. 1992 wurde die Haltestelle Wels Messe mitten im Messegelände errichtet. An geraden Jahren an denen auch die Welser Herbstmesse stattfindet frequentieren an ca. 30 Öffnungstagen 80.000 bis 100.000 Personen diese Haltestelle. Gemeinsam mit der Welser Messe bieten die ÖBB einen kostenlosen Shuttleverkehr zwischen Wels Hbf und Wels Messe, sowie zusätzliche Züge bis Sattledt und Grünau an. Das ÖBB-Messeticket beinhaltet Bahnanreise und Messeeintritt.

Erfolgreiche Bilanz

Zum Abschluss eine statistische Bestätigung des erfolgreichen Weges der Zusammenarbeit zwischen ÖBB-Personenverkehr, Gemeinden und Land Oberösterreich, eine Bestätigung des dargestellten Erfolgsmodelles:

Informationen zum Autor

Alois Weidinger, geb. 1951 in Grünau im Almtal, ist seit 2003 Bürgermeister der Gemeinde.
Seit seiner Kindheit eng mit den Bergen verbunden: Leiter der Schischule Grünau-Kasberg und des Skiverleihs. Engagiert sich bereits seit 39 Jahren bei der Bergrettung.
Die Bergsteigerdörfer sind ihm eine Herzensangelegenheit geworden.

Gattin Margit betreibt im eigenen Landgut die Frühstückspension "Oberschwiebel".

Reisendenfrequenz auf der Almtalbahn pro Jahr (ohne Messeverkehr):

- 1990: 191.000 vor bzw. am Beginn der Attraktivierung
- 2000: 268.561 +40% Zuwachs in zehn Jahren
- 2008: 330.885 +73% Zuwachs in achtzehn Jahren

Somit konnte mit über 400.000 Reisenden inklusive Messeverkehr im Jahr 2008 das Gesamtaufkommen seit Beginn der Attraktivierung mehr als verdoppelt werden.

Die Regionalbahnen in Oberösterreich sind ein wichtiger Bestandteil der Regionen. Für die Bevölkerung, die Pendler, Schüler und insbesondere auch für einen sanften und umweltfreundlichen Tourismus und für eine nachhaltige Entwicklung der Region. Weitere Erfolgsmodelle in Oberösterreich sind insbesondere auch die Mühlkreisbahn und die Donauuferbahn.

Eine Bahn in der Region und das Reisen mit der Bahn ist Lebensqualität!

Der Bahnhof von Grünau im Almtal.

Animationskonzepte für Öffentlichen Personennahverkehr

Möglichkeiten der Sektionen

Gudrun Wallentin, OeAV-Sektion Salzburg

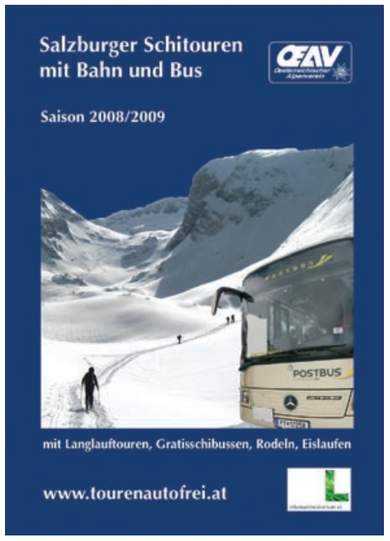
Aus der Sicht des umweltbewussten Bergsteigers bedarf es nicht selten einiger Hartnäckigkeit in der Tourenplanung, um alle Informationen über die sanft-mobile Anreise zu einer Bergtour zu bekommen. Häufig findet man in der Führerliteratur zwar umfassende Beschreibungen zur Anreise mit dem Pkw, doch zweckdienliche Informationen über Haltestellen und aktuelle Fahrpläne sind spärlich. Neben dem Studium von Tourenverlauf und Wetter müssen im Zuge der Tourenplanung also auch noch die Busverbindungen ausgeforscht und studiert werden. Für die Gruppe der computerorientierten Berggeher empfiehlt sich dazu der Einsatz von Google Maps, das seit vorigem Jahr ein Routingservice auch für öffentliche Verkehrsmittel anbietet. Hat man dann die richtige Verbindung gefunden, so folgt meist auch schon die nächste Enttäuschung: mit dem Pkw wäre man deutlich schneller am Ziel. So muss für die Anfahrt von Salzburg zum Ausgangspunkt des Zustiegs zur Eckberthütte im Blühnbachtal laut Google Maps eine Stunde und acht Minuten für die Bahn veranschlagt werden, im Gegensatz zu 37 Auto-Minuten.

Herausforderung für Sektionen

Angesichts dieser Erfahrungen ist es für eine Alpenvereinssektion eine große Herausforderung, ein griffiges Animationskonzept zur sanften Mobilität zu entwickeln. In erster Linie gilt es gute Argumente für die Verwendung öffentlicher Verkehrsmittel zu finden. Als Naturschutzreferentin der Sektion Salzburg fällt mir dazu selbstverständlich auch gleich ein schlagendes Argument ein: Ein Alpenvereinsmitglied reist mit Bus und Bahn zur Bergtour an, weil der Alpenverein für einen Ressourcen schonenden, sanften und klimaschutzkonformen Bergtourismus steht. Doch mir ist klar, dass diese Argumentation kaum jemanden dazu bewegen wird, lange eingeübte Verhaltensmuster aufzugeben und auf die Bequemlichkeit des Autos zu verzichten. Dazu müssen schon handfestere Argumente gefunden werden.
Sieht man sich die Mitgliederstatistik des Alpenvereins an, so wird man feststellen, dass rund ein Drittel der Mitglieder Kinder und Jugendliche sind, die für selbstständige Bergtouren auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind. Auch organisierte Ausflüge der Alpenvereins-

Eine großzügige Hochgebirgstour mit Öffis: vom Grimselpass zum Jungfraujoch und zurück mit Bus und Bahn. Im Bild das Panorama von der Wengernalpbahn ins Lauterbrunnental.” Foto: Andreas Katzengruber.

Mit diesem Logo werden im Programmheft der Sektion Salzburg umweltfreundliche Touren gekennzeichnet.



Handlich für den Rucksack: die Broschüre „Salzburger Schitouren mit Bahn und Bus' erscheint seit 2004 jährlich in aktualisierter Auflage.

Jugend greifen oft auf Züge, Linienbusse oder den guten alten Sektionsbus zurück. Erwachsene schätzen autofreie Flexibilität besonders dann, wenn sie Überschreitungen, Weitwanderungen oder Radtouren planen. Wer nach dem Gipfelsieg gerne einkehrt, kann das ohne Autoschlüssel wesentlich mehr genießen. Der Alltagsstress durch starken Rückreiseverkehr, Staus und Baustellen entfällt.

Letztlich ist der Verzicht auf das Auto aber eine Frage des persönlichen Lebensstils. Wollen und können wir Bergsteiger uns in unserer Freizeit dem Diktat der Zeiteffizienz entziehen? Auf der Suche nach Ruhe und Entschleunigung, erlebt das Wandern heute nicht zufällig eine Renaissance. In der selben Logik könnte auch die Eisenbahn und der gute alte Postbus wieder entdeckt werden und die Anreise Teil des Erlebnisses sein. In 37 Minuten ins Blühnbachtal hetzen, Parkplatzgebühr zahlen und Stau auf der Heimreise – warum eigentlich?
Es gibt durchaus gute Gründe für eine umweltschonende Anreise, die auf den erhobenen Zeigfinger verzichten, sondern vielmehr mit handfesten Vorteilen belegt und dem Zeitgeist entsprechend vermittelt werden könnten.
Ein erfolgreiches Animationskonzept für autofreie Bergtouren darf nicht das Image einer Bürde haben, die Wanderer der Umwelt zuliebe auf sich nehmen sollten. Vielmehr muss der bewusste Verzicht auf das Auto als der Ausdruck eines modernen Lebensstils wahrgenommen werden.

Einer Alpenvereinssektion stehen drei vorrangige Handlungsfelder zur Verfügung, im Rahmen derer sie aktiv auf die sanfte Mobilität im Bergtourismus hinwirken kann:

- die Animation der Mitglieder zum Verzicht auf den Privat-Pkw für Bergfahrten
- die Beispielwirkung durch sanft-mobile Sektionstouren
- das Lobbying für ein bergsteigerfreundliches Angebot von öffentlichem Verkehr

In der Alpenvereinssektion Salzburg haben sich einige Personen zusammengefunden, die sich dem Themenbereich sanfte Mobilität widmen.

Animation von Mitgliedern zur sanften Mobilität

Im Folgenden wird eine Reihe von konkreten Maßnahmen vorgestellt, die bereits umgesetzt wurden. Weitere Ideen harren noch ihrer Verwirklichung.
Mit über 15.000 Mitgliedern ist die Sektion Salzburg die sechstgrößte Sektion im Oesterreichischen Alpenverein und bietet damit für die Umsetzung konkreter Maßnahmen in diesem Bereich ein interessantes Betätigungsfeld.
Nicht für jede Bergtour gibt es eine Möglichkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzureisen. Doch es gibt erstaunlich viele Ziele, die sehr gut ohne Auto erreichbar sind.

Salzburger Skitouren mit Bus und Bahn

Der Verkehrsgeograph Karl Regner sammelt systematisch genau jene Berg-, Rad- und Skitouren rund um Salzburg, die sich gut mit Bus und Bahn umsetzen lassen. In den von ihm ständig aktualisierten und jahreszeitlich angepassten Tourentipps auf der Homepage der Sektion www.alpenverein-salzburg.at/tourentipps sind nun immerhin schon 120 Tourenvorschläge zu finden – mit dieser Fülle an Möglichkeiten ist wohl auch ein passionierter Wanderer oder Bergsteiger eine Zeit lang beschäftigt.
Fürs Erste waren die Tourentipps auf die Stadt Salzburg als Ausgangspunkt ausgelegt. Doch entgegen der Vermutung Vieler sind Touren mit Bus und Bahn auch aus dem ländlichen Raum möglich. Die Ausweitung der Tourentipps auf drei Herkunftsregionen außerhalb der Landeshauptstadt stieß daher auf große Aufmerksamkeit und wurde beim Wettbewerb „landauf" preisgekrönt. Für alle, die lieber ein Druckwerk in der Hand halten, gibt Karl Regner gemeinsam mit Roland Kals die Broschüre „Salzburger Schitouren mit Bahn und Bus" heraus. Dieses Heft ist Dank der Unterstützung durch das Lebensministerium kostenlos bei der Sektion Salzburg erhältlich.
Damit auch vor Ort keine Verwirrungen entstehen, achtet der Beschilderungswart Hermann Karigl darauf, dass die gelben Tafeln gleich von der Haltestelle den richtigen Weg weisen.
Zuguterletzt stellten Geographiestudenten der Universität Salzburg im Auftrag der Sektion ihr Können im Internet unter Beweis. Sie programmierten zur Bewerbung der Sektionshütten eine online-Karte – ein Klick und alle Informationen über die gewünschte Hütte können abgerufen werden. Selbstverständlich inklusive kartographisch dargestellter Anreiseinformationen mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Beispielwirkung von Tourenführern

Leiter von ausgeschriebenen Sektionstouren können als Multiplikatoren wirken. Entscheidet sich der Tourenführer nach Möglichkeit für eine Anreise mit Bus und Bahn, so bleibt zu hoffen, dass der ein oder andere Teilnehmer auch bei privaten Bergtouren auf das Auto verzichtet. In der Sektion Salzburg ist es der Initiative einiger Tourenführer zu verdanken, dass Touren ausgeschrieben sind, die ausdrücklich mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt werden. Um dieses Angebot zu fördern, entwickelten wir ein Logo mit der Aufschrift „autofrei – Mobil ohne Auto", das als Gütesiegel diese Touren im Programmheft herausstreicht. Erfreulicherweise fanden sich Nachahmungstäter unter den Tourenführern und die Tendenz im Angebot ist steigend.

Bergsteigerfreundliches ÖPNV-Angebot

Auch wenn sich bei genauerer Betrachtung erstaunlich viele Bergunternehmungen von Salzburg aus ohne Auto realisieren lassen, so liegt das Angebot aus Sicht eines Bergsteigers doch oft im Argen. Frühmorgendliche „Bergsteigerbusse" werden kaum angeboten und gerade an Sonn- und Feiertagen ist die Frequenz sehr niedrig. Genau genommen wurde die Sektion Salzburg schon selbst zum Anbieter von öffentlichen Verkehrsmitteln: der Pächter der Kürsingerhütte hat die Konzession für das Obersulzbachtal und betreibt auf Wunsch der Sektion das „Kürsingertaxi". Weiters stehen seit kurzem in der Geschäftsstelle der Sektion zwei Elektromopeds zur Ausleihe bereit. Ob Elektrofahrzeuge in Sachen sanfte Mobilität allerdings der Weisheit letzter Schluss sind, sei dahingestellt, denn der Elektromotor ändert nichts am hohen Ressourcenverbrauch des Individualverkehrs. Der Alpenverein als Verkehrs-Anbieter soll und wird jedenfalls eine Randerscheinung bleiben. Wesentlich wichtiger ist es, als Sektion im Bereich der eigenen Arbeitsgebiete Lobbying für ein bergsteigerfreundliches Angebot öffentlicher Verkehrsmittel zu betreiben.

Visionen und Ideen

Das Ziel aller Aktivitäten der Sektion Salzburg zur sanften Mobilität ist es, die Planung und Durchführung von Bergtouren mit öffentlichen Verkehrsmitteln so bequem, flexibel und ein-

Einige Tourenführer der Sektion Salzburg gehen mit gutem Beispiel voran und organisieren die Anreise zu ihren Touren mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Foto: Gudrun Wallentin

fach wie möglich zu gestalten. In unseren Köpfen schwirren daher derzeit Ideen zu einem Handy-basierten Tourenplanungstool. Wie das Navi im Auto könnte ein GPS-Handy Wanderer und Bergsteiger auf der Tour unterstützen. Über dieses „Bergsteiger-Navi für Beine, Bus und Bahn“ könnten Wanderwege, Hütten, Haltestellen, Fahrpläne und allfällige Bus-Verspätungen ständig aktuell und flexibel abgerufen werden. Der Vorteil wäre eine ständig aktuelle Information, wie sie bei Druckwerken nie geboten werden kann.

Der Knackpunkt all dieser Initiativen ist allerdings, ob sie bei den Adressaten auch ankommen. Momentan kennen wir das Mobilitätsverhalten unserer Mitglieder nicht und noch viel weniger können wir abschätzen, ob und in welchem Ausmaß unsere Angebote angenommen werden. Die Kenntnis darüber, warum ein Mitglied bei einer Bergtour bewusst auf das Auto verzichtet, wäre jedoch eine Voraussetzung für die Entwicklung treffsicherer Maßnahmen. Weiters würde eine Erhebung des Status quo in Sachen Anreiseverhalten einen Referenzpunkt schaffen, an dem der Erfolg unserer Bemühungen gemessen werden kann. Nur wenn wir nachweisen können, dass wir im eigenen Bereich erfolgreiche Maßnahmen setzen, wird unsere Forderung nach einem bergsteigerfreundlichen Angebot bei den Betreibern öffentlicher Verkehrsmittel entsprechend Gehör finden.

Informationen zur Autorin

Mag. Gudrun Wallentin, seit zwei Jahren Naturschutzreferentin der OeAV-Sektion Salzburg. Studium der Ökologie in Innsbruck, von 1999 bis 2005 Geschäftsführerin im Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen, von 2005 bis 2006 GIS-Msc.-Studium und Forschungsassistentin an der University of Edinburgh, Schottland.
Seit 2007 an der Österreichischen Akademie der Wissenschaften in Salzburg.

Begeisterte Bergsteigerin und engagierte Leiterin des Naturschutzteams der Sektion Salzburg.

Die OeAV-Sektion Salzburg

Die Sektion Salzburg wurde im Jahr 1869 gegründet und ist mit über 16.000 Mitgliedern eine der größten Sektionen im Oesterreichischen Alpenverein.
Die Sektion betreut in verschiedenen Arbeitsgebieten des Landes Salzburg (Untersberg, Osterhorngruppe, Tennengebirge, Hoher Göll/Hagengebirge, Venedigergruppe) etwa 450 km alpine Wege und besitzt vier bewirtschaftete Schutzhütten und mehrere Selbstversorgerhütten.
Neben der Stammsektion in der Stadt Salzburg gibt es 7 Ortsgruppen im Salzburger Zentralraum und im angrenzenden Oberösterreich.
In der Geschäftsstelle können Alpenvereinsmitglieder ein umfangreiches Serviceangebot nutzen: Verleih von Ausrüstung, Karten, Alpinliteratur, Nutzung des digitalen Kartenmaterials (Österreich, Schweiz) Verkauf von Alpenvereinskarten, Internetrecherche, Beratung in alpinen Angelegenheiten, Ausbildungskurse und vieles mehr.
Die vierteljährlich erscheinende Mitgliederzeitschrift „Salzburger Alpenvereinsnachrichten“ informiert über ein umfangreiches Tourenprogramm für jeden Geschmack und jede Altersstufe und dokumentiert das aktuelle Vereinsgeschehen.
Die Homepage www.alpenverein-salzburg.at liefert aktuelle Tourentipps mit Bus und Bahn, Ankündigungen und Berichte über die Aktivitäten des Alpenvereins innerhalb und außerhalb der Sektion.

Kontakt: Oesterreichicher Alpenverein, Sektion Salzburg, Nonntaler Hauptstraße 86, 5020 Salzburg. Tel.: +43/(0)662/82 26 92, service@alpenverein-salzburg.at

Blick auf die Salzburger Altstadt mit der Festung auf dem Mönchsberg. Foto: Bluhm Gerhard

klima:aktiv mobil

Mobilitätsmanagement für Freizeit und Tourismus

Veronika Holzer, Lebensministerium

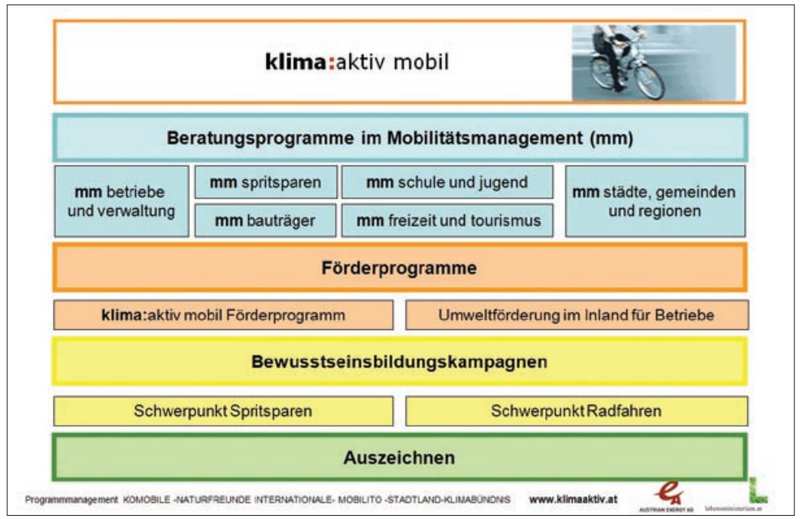
Ausgangslage

Unsere Berge sind – sommers wie winters - ein sehr beliebtes Erholungsgebiet, gleichzeitig aber ein ökologisch besonders schützenswerter Bereich. Der steigende Straßenverkehr verursacht hier beträchtliche Belastungen durch Abgase, Lärm und Flächenverbrauch. Dies hat gerade in Berggebieten negative Auswirkungen auf die Umwelt aber auch für die Lebens- und Urlaubsqualität für BewohnerInnen und BesucherInnen.
Eine mobile Gesellschaft bedarf daher zukunftsweisender und umweltverträglicher Mobilitätskonzepte. Zahlreiche Projekte und Maßnahmen in Österreich haben schon gezeigt, dass dies möglich ist: Mobilitätsmanagement im touristischen Bereich ist ein besonders vielversprechender Ansatz, um nachhaltiges Verkehrsverhalten zu initiieren und umwelt- und energiepolitische Zielsetzungen (Reduktion der CO_2-Emissionen, Luftreinhaltung, Lärmminderung, Energiesparen) zu erreichen.

Das Beratungsprogramm klima:aktiv mobil

Im Rahmen dieses Programms bietet das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Lebensministerium) kostenlose Beratung zum Mobilitätsmanagement an. Ziel dieses Programms ist es, eine Trendumkehr des Treibhausgas-Ausstoßes im Verkehrsbereich durch Förderung von klimafreundlicher und nachhaltiger Mobilität zu forcieren. Unterstützt werden diese Aktivitäten durch das klima:aktiv mobil Förderungsprogramm sowie durch die Förderschiene „Umweltförderung im Inland – Betriebliche Verkehrsmaßnahmen“ sowie Bewusstseinsbildungskampagnen.

Die bisherige Gesamtbilanz aller klima:aktiv mobil Programme (Stand Juli 2009) kann sich sehen lassen:
592 klima:aktiv mobil Projektpartner sparen bereits 301.293 Tonnen CO_2 pro Jahr.
Die Bilanz des klima:aktiv mobil - Beratungsprogramms für Freizeit und Tourismus ist ebenfalls schon beachtlich:
59 Projektpartner sparen bereits seit dem Start des Programms im Jahr 2006 jährlich rund 65.000 Tonnen CO_2, davon rund 37.000 Tonnen pro Jahr in Österreich.



Die Grafik gibt einen Überblick über das GEsamtangebot von klima:aktiv mobil. Quelle: komobile

klima:aktiv mobil Beratungsprogramm für Freizeit und Tourimus

Das klima:aktiv mobil - Beratungsprogramm für Freizeit und Tourismus bietet kostenfreie Beratung von der Projektidee zur Fördereinreichung und Umsetzung für

- Tourismusregionen (Gemeinden und Tourismusverbände)
- Ausflugsziele
- Freizeit- und Tourismusbetriebe
- Veranstaltungen

Mobilitätsmanagement für Freizeit und Tourismus bietet die Möglichkeit, eine umweltfreundlichere Mobilität bei der An- und Abreise zu forcieren, öffentliche Verkehrsangebote zu etablieren, Radverkehr und Zufußgehen zu fördern, spezielle touristische Pakete zu schnüren und auch Potenziale zum Spritsparen zu nutzen. Dies zahlt sich in mehrfacher Hinsicht aus:

- Einsparungen durch Umstellung des Fuhrparks auf emissions- und treibstoffsparende Technologien
- Einsparungen durch geringeren Treibstoffverbrauch und effizientere Nutzung von Fahrzeugen
- zusätzliches Angebot für Radverkehr und Öffentlichen Verkehr steigert die Attraktivität für Gäste und Besucherinnen und Besucher, zusätzlich profitieren auch die Bediensteten und Einheimischen
- Parkplätze für Kunden und Kundinnen können eingespart werden und die Flächen stehen anderen Nutzungen zur Verfügung,
- stressfreie und sichere Anreise zum Urlaubsort oder Ausflugsziel
- Imagegewinn und touristische Positionierung durch umweltbewusstes und zukunftsorientiertes Agieren
- mögliche Inanspruchnahme einer finanziellen Unterstützung durch das Lebensministerium.

Die Grafik zeigt einen Überblick über die am klima:aktiv mobil - Beratungsprogramm für Freizeit und Tourismus teilnehmenden Projektpartner.

Zahlreiche Projekte aus ganz Österreich profitieren vom klima:aktiv mobil-Beratungsprogramm.
Quelle: komobile

Beispiele

Weltgymnaestrada Dornbirn 2007
Zur 13. Weltgymnaestrada im Juli 2007 in Dornbirn wurden rund 22.000 Teilnehmer aus 56 Ländern und über 85.000 Besucher registriert.
Im Rahmen des klima:aktiv mobil Programms konnte ein vielfältiges Maßnahmenpaket im Bereich der Mobilität umgesetzt werden. Einen wichtigen Anteil nahm das Anreisemanagement. Die Teilnehmer- und Besucherkarte galt gleichzeitig als Fahrschein für das gesamte öffentliche Verkehrsnetz des Verkehrsverbundes Vorarlberg. Weiters wurden der Takt stark verdichtet, die Betriebszeiten ausgedehnt und Doppelstockgarnituren eingesetzt. Darüber hinaus fanden Umbauten am Dornbirner Bahnhof sowie an weiteren Haltestellen statt. Mobilitätspläne für jede Unterkunft wurden erstellt, eine mehrsprachige Mobilitätsplattform als Informationsstelle wurde installiert und mit mobilen Endgeräten ergänzt. Gut beschilderte Fuß- und Radwege, Fahrradservicestationen, Fahrradabstellplätze und eigene „HPV-Wege“ (HPV=Human Powered Vehicles wie z.B. Inlineskates, Scooters) attraktivierten und verbesserten das Angebot. Verschiedenste Ausflugsfahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln wurden angeboten.
Die Weltgymnaestrada 2007 gilt als gelungenes Gesamtbeispiel für die Durchführung einer Großveranstaltung als „greening event“, einer Initiative des Lebensministeriums.

Das Projekt brachte eine CO_2-Einsparung von 809,6 Tonnen pro Jahr, davon 596,1 Tonnen pro Jahr in Österreich.

Sanft - mobile Angebote in den Jugend- & Familiengästehäusern Steiermark
Die Jugend- und Familiengästehäuser (JFGH) Steiermark GmbH wollen in einer ersten Phase vier Gästehäuser im Murtal (Murau, Judenburg, Oberwölz und Seckau) mit den Möglichkeiten der sanften Mobilität erschließen und vernetzen, um so insgesamt in dieser Tourismusregion den Gästen attraktive Angebote offerieren zu können:

- sanfte An- und Abreisemöglichkeiten: Kooperation mit Bus & Bahn

- Verknüpfung touristischer Ziele des Murtals mit einem eigenen, umweltfreundlichen JFGH-Reisebus
- mit dem Bike durchs Murtal: Bike- und Mountainbike Supportcenter (Tourenangebote, Bikeguides, Radverleih, Reparaturwerkstätten etc.)
- gut zu Fuß durchs Murtal: Soft-Sports-Supportcenter (Geführte Touren, Wandertipps und Kartenmaterial, Wandern mit Bus und Bahn etc.)
- begleitendes Marketing, Werbung, Motivation: spezielle „All-Inclusive-Packages“, Aufnahme des Themas in JFGH – Publikationen, Infocorner zum ÖV in allen Gästehäusern, Events und Wettbewerbe zum Thema, Einführung einer „Ich reise sanft“ – Rabattkarte, Mitarbeiterschulungen.

Das Projekt bringt eine CO_2-Einsparung von 194,8 Tonnen pro Jahr.

Ausbau des sanft - mobilen Angebotes in der Modellgemeinde Werfenweng
In Werfenweng, der Modellgemeinde des Projektes „Sanfte Mobilität – Autofreier Tourismus“, wurden in den letzten Jahren viele Maßnahmen für einen „Urlaub vom Auto“ umgesetzt.
Werfenweng ist ebenfalls Gründungsmitglied des Vereins „Alpine Pearls“.
Der Schwerpunkt liegt in erster Linie in der umweltfreundlichen Bahnanreise, die auch weiterhin im Mittelpunkt der Anstrengungen steht. In zweiter Linie werden die mit dem eigenen Auto anreisenden Gäste eingeladen, den Autoschlüssel für die Dauer des Urlaubs abzugeben und das SAMO (=sanft mobile)-Angebot zu nutzen.
Folgende Projekte werden nun im Rahmen von klima:aktiv mobil umgesetzt um den bereits vor 12 Jahren eingeschlagenen Weg weiter zu gehen und neue Schritte in Richtung Autofreiheit zu setzen:

- Ein bestehendes als Shuttle-Fahrzeug (Werfenweng-Shuttle und Elois) eingesetztes Diesel-Fahrzeug wird durch ein Erdgas-Fahrzeug ersetzt. Damit kann der Shuttle-Betrieb umweltfreundlicher abgewickelt werden.
- Bereits derzeit wird im Rahmen des SAMO-Angebotes den Gästen für Ausflugsfahrten ein Hybridfahrzeug zur Verfügung gestellt. Da die Nachfrage nach dem SAMO-Angebot immer größer wird, ist die Anschaffung eines zweiten Hybrid-Autos notwendig.
- Um das Angebot an SAMO-Leihfahrzeugen vielseitig und aktuell zu halten, werden zwei Selbstbalance-Roller für den Elektrofahrzeuge-Fuhrpark angeschafft.
- Das sanft-mobile Mobilitätsangebot hat aufgrund der stark steigenden Nachfrage in den letzten Jahren stark zugenommen. Es umfasst sämtliche Shuttledienste, den E- und Hybrid-Fahrzeuge-Fuhrpark, Rad- und Sportgeräteverleih und Radtaxi sowie Schibus und Ausflugsfahrtenangebot. Um trotz der starken Nachfrage die erforderliche Qualität in der Organisation des Mobilitätsangebotes bieten zu können, plant die Gemeinde die Einstellung eines/r Mobilitätsbeauftragten, der/die Aufgabe hat, die sanfte Mobilität in Werfenweng zu organisieren, zu managen und ihre Qualität sicherzustellen.
- Der Mitarbeiterstand bei den Mietwagenlenkern wird um einen Mitarbeiter/eine Mitarbeiterin aufgestockt, was ebenfalls durch die starke Zunahme der Nachfrage nach SAMO-Leistungen erforderlich geworden ist.

Das Projekt bringt eine CO_2-Einsparung von 193,5 Tonnen pro Jahr, davon 88,6 Tonnen pro Jahr in Österreich.

Das klima:aktiv mobil Förderprogramm

Begleitend zu den Beratungsprogrammen und ergänzend zur Förderschiene „Betriebliche Verkehrsmaßnahmen“ im Rahmen der Umweltförderung im Inland hat das Lebensministerium das klima:aktiv mobil Förderungsprogramm gestartet.

Der Förderungssatz beträgt bei Gemeinden und anderen öffentlichen Gebietskörper-

Mit dem Rad durch das Murtal. Ein attraktives Angebot der Jugend- und Familiengästehäuser Steiermark. Foto: www.jfgh.at

Bei der Weltgymnaestrada in Dornbirn wurd ein berites Maßnahmenpaket umgesetzt. Foto: Weltgymnaestrada 2007

Bei solch einem vielseitigen Angebot wie in Werfenweng kommt auch der Spaß nicht zu kurz. Foto: TVB Werfenweng

schaften bis zu 50% der förderungsfähigen Kosten, bei Betrieben zwischen 7,5% und 30%. Diese können sich in Abhängigkeit des Förderungsgegenstandes aus Investitionen, Betriebskosten der ersten 3 Jahre und Kosten von extern erbrachten immateriellen Leistungen zusammensetzen.
In Abhängigkeit von der durch die geplanten Maßnahmen erzielten CO_2-Einsparung sind die förderungsfähigen Kosten begrenzt. Zusätzliche Einsparungen bei Feinstaub- oder Stickoxidemissionen können eine Erhöhung dieses Kostendeckels bewirken.
Die klima:aktiv mobil Förderschiene für Freizeit und Tourismus richtet sich an sämtliche natürliche und juristische Personen zur Ausübung gewerbsmäßiger Tätigkeit z.B. an Kommunen, Verkehrsverbünde, Tourismusverbände und -organisationen, Tourismus-, Freizeit- und Beherbergungsbetriebe, Freizeit-, Natur- und Umweltorganisationen, Großveranstalter und Vereine, die CO_2-relevante Maßnahmen für ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten innerhalb ihres Verantwortungsbereiches ergreifen.

Sonderförderaktion „Elektrofahrräder“
Als Anreiz für den Einsatz von Elektro-Fahrrädern bietet das Lebensministerium im Rahmen des klima:aktiv mobil Förderprogramms die Sonderförderaktion „Förderung-Elektro-Fahrräder“ an. Hier wird die Anschaffung von bis zu 10 E-Fahrrädern pauschal mit EUR 400,- bei nachgewiesenem Ökostrom bzw. EUR 200,- Euro bei normalem Strom gefördert.

Förderpauschale für alternative Fuhrparks
Neue attraktive Förderpauschalen für alternative Fuhrparks werden in Abhängigkeit unterschiedlicher Mehrkosten für die verschiedenen Antriebstechnologien und Kraftstoffe gewährt. Die Förderpauschale ist für Flottenumstellungen bis zu 10 Fahrzeugen vorgesehen. Details der Förderung können von der Kommunalkredit Public Consulting GmbH und deren Homepage entnommen werden.

Roadmap zur Förderung

- Nehmen Sie Kontakt mit den Beratern des klima:aktiv mobil Programms „Mobilitätsmanagement für Freizeit und Tourismus“ auf und vereinbaren Sie die weitere Vorgangsweise.
- Finden Sie gemeinsam mit den Beratern klimafreundliche Mobilitätsmaßnahmen und entwickeln Sie Ideen zur CO_2-Reduktion.
- Reichen Sie Ihr Förderansuchen bei der Kommunalkredit Public Consulting GmbH ein. Die Berater des Programms „Mobilitätsmanagement für Freizeit und Tourismus“ helfen Ihnen dabei!

Informationen zur Autorin

Veronika Holzer arbeitet im Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft in der Abteilung Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen und Lärm. Koordinatorin des Programms „Mobilitätsmanagement für Freizeit und Tourismus“.

Wichtige Kontakte:
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Abt. Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen und Lärm:
Gesamtkoordination von klima:aktiv mobil:
DI Robert Thaler, DI Iris Ehrnleitner
Koordination des Programms „Mobilitätsmanagement für Freizeit und Tourismus“:
Dr. Veronika Holzer
Tel.: +43 (0)1 / 51522-1210
Email: veronika.holzer@lebensministerium.at

Das Beratungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Freizeit und Tourismus“ wird im Auftrag des Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft betreut von:
komobile – Naturfreunde International – stadtland – mobilito - Klimabündnis:
DI Dr. Romain Molitor, DI Waltraud Wagner
komobile Wien
Tel.: +43 (0)1 / 89 00 681
Email: freizeit.mobil@komobile.at
www.klimaaktivmobil.at.

Das Förderprogramm wird abgewickelt von:
Kommunalkredit Public Consulting GmbH
DI Wolfgang Löffler
Tel.: +43 (0)1 / 31631–220
Email: w.loeffler@kommunalkredit.at

Zusammenfassung der Diskussionsrunden

Regina Stampfl, Projektteam Bergsteigerdörfer

Diskussionsrunde Vormittag

Gerhard Sailer ist beim **BMVIT** für die Fördermöglichkeiten von Landbussen zuständig. Er sehe sich als Verkehrsreferent des VAVÖ oft mit dem Problem konfrontiert, dass Sektionen fordernd an ihn herantreten. Da jedoch die Fahrpläne vom Land bestellt und von den Unternehmen gemacht würden, hätte man als Sektion alleine keine Möglichkeit, etwas zu bewirken. Nur Gebietskörperschaften könnten einen Förderantrag einreichen.
Sailers Standpunkt zu den Einstellplänen der ÖBB ist pragmatisch: es sei sinnlos, die in manchen Regionen unrentablen Bahnlinien aufrechtzuerhalten, wenn es dafür einen gut funktionierenden Busverkehr gebe. Die guten Emissionswerte der Bahn seien nur dann gegeben, wenn der Zug auch voll sei. Ein Zug mit zwei Fahrgästen sei ökologisch sinnlos. Der Bus sei auch energieeffizient und für wenige Fahrgäste energiesparender als ein tonnenschwerer Zug. Gerhard Sailer bestätigt, dass nur ein Bus mit gutem Fahrplan Sinn macht. Ansonsten solle bei den zuständigen Unternehmen und beim Land interveniert werden.

Martin Ploderer, Bürgermeister der Gemeinde Lunz am See, kennt das Problem der Nebenbahnen, da die Ybbstalbahn in seiner Gemeinde auch von der Schließung bedroht sei. Es hätte zwar bereits Treffen mit dem zuständigen Ministerium gegeben, doch eine Entscheidung für die Bahn konnte noch nicht erreicht werden. Die ÖBB scheine generell wenig Freude mit den wenig ertragreichen Nebenbahnen zu haben. Manchmal erscheine es so, als würden Nebenbahnen absichtlich herabgewirtschaftet, um die Auflassung zu rechtfertigen.
Für den Bürgermeister ist es besonders wichtig, dass auch in entlegenen Gemeinden mit geringer Bevölkerung, zu denen viele Bergsteigerdörfer zählen, eine Grundversorgung gewährleistet wird. Es würden nie viele Leute die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen, weil einfach nicht viele Leute da seien, aber die Versorgung müsse auch für entlegene und dünn besiedelte Gebiete gegeben sein. Ökonomisch wichtig sei, nicht an einem einzigen Verkehrsmittel festzuhalten.
Die Zusammenarbeit mit der ÖBB in puncto Schienenersatzverkehr funktioniere in Lunz grundsätzlich nicht so schlecht.

Ernst Lung, BMVIT, will keine Grundsatzdiskussion bezüglich Bus oder Bahn führen, man solle jedoch immer im Sinne der Fahrgäste das sinnvollste Verkehrsmittel einsetzen.
Die ÖBB mache aber vor allem im touristischen Verkehr viele Fehler. Es gäbe gute Ansätze, wie den Erlebniszug im Ennstal, der meistens auch einen Speisewagen führe, mit guten touristischen Angebotspaketen. Dieser Zug sei nun vor zwei Jahren wieder zum normalen Regionalexpress geworden ohne die touristischen Angebotspakete und seither sei die Nutzung stark zurückgegangen.
Auch im Selzthal stelle ein kleines Museum kombiniert mit Nostalgiezügen eine Attraktion für den Tourismus dar. Doch diese Aktivitäten würden von der ÖBB nicht gefördert. Dabei könne man Nostalgiezüge mit Anschluss an den regulären Fahrplanverkehr führen.
Weitere Beispiele, die zeigen würden wie man auch mit Nebenbahnen erfolgreich sein könne, sind die Pinzgaubahn seit der Übernahme der Salzburger Lokalbahn und die Zillertalbahn.

Leonhard Höfler, OÖ Landesregierung, betont, dass die Debatte um die Auflassung von Regionalbahnen nicht neu ist. Die Frage sei nur, ob man sich das Netz einer Regionalbahn leisten könne. Man könne den Schienenverkehr zwar noch kosteneffizienter gestalten, aber trotzdem bliebe der Schienenverkehr relativ teuer. Die Kosten eines Zug-Kilometers lägen bei EUR 8 bis 12,-, ein Bus-Kilometer koste hingegen nur EUR 2 bis 3,-.

Gerhard Sailer, links, BMVIT, Franz Kneißl, Bürgermeister von Steinbach am Attersee.

Bürgermeister Klaus Unterweger, rechts, und Kaspar Unterberger vom Tourismusverband Kals am Großglockner.

Martin Ploderer, Bürgermeister von Lunz am See.

Gudrun Steger, Buchautorin Alpingeschichte Ginzling.

Veronika Holzer, Lebensministerium und Benedikt Sauer, Autor Alpingeschichte Villgratental.

Werner Stiller, TVB Krakautal.

Selbstverständlich hätte jede Region Anspruch auf eine adäquate Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, egal ob dicht oder dünn besiedelt, aber die Erschließung müsse kosteneffizient erfolgen. Die vernünftigste Herangehensweise wäre zu überlegen, wie man mit dem vorhandenen Budget das beste Angebot erreichen könne. Zu oft hänge man an Nostalgievorstellungen, deshalb sei es besonders wichtig, völlig emotionsfrei und rational zu überlegen, wie man mit den bestehenden Mitteln Bestmögliches leisten könne. Eventuell seien neue Konzepte sogar besser als das bisherige System (Bus statt Nebenbahn).

Ewald Galle, Lebensministerium, argumentiert, dass die Alpenkonvention den internationalen Rahmen bietet und die Verpflichtung der Alpenstaaten zusammenzuarbeiten. Diese Verpflichtung zur Zusammenarbeit sei ein wesentlicher Mehrwert.
Das Verkehrsprotokoll stelle einen Rahmenvertrag dar, weshalb die Tiefenwirkung hier eher gering sei. Auch die übrigen Bestimmungen seien allgemein gehalten, aber diese Bestimmungen würden sehr wohl als Argumentationshilfe bei Interessenschwerpunkten dienen können.
Zum Beispiel bestehe die Verpflichtung der Anrainerstaaten zum Ausbau der Öffentichen Verkehre.

Peter Haßlacher bestätigt, dass es in diesem Rahmen schwierig ist, die Alpenkonvention auf die rechtliche Ebene herunter zu brechen. Für mehr Informationen zur rechtlichen Umsetzung fände im Oktober eine Konferenz in Salzburg statt. Die Bergsteigerdörfer hingegen seien ein Projekt der anderen Ebene, der Projektebene. Es sei schwierig von der Rechtsebene wegzukommen, um zu sehen, dass es eine Balance zwischen den Projekten und der rechtlichen Ebene brauche.
Bezüglich des „Alpenperlentickets“ stelle sich die Frage, ob es Möglichkeiten gäbe, dieses Ticket auf die Bergsteigerdörfer zu übertragen.

Für **Thomas Wirnsperger, TVB Großarl,** ist es unverständlich, dass Flugbenzin nicht besteuert ist, obwohl es das ineffizienteste und Co_2-belastenste Verkehrsmittel ist. Die Kostenwahrheit bei einem Flug um EUR 29,- von Hamburg nach Salzburg sei unrealistisch, wenn selbst das Taxi mehr koste. Dieses Problem solle auf internationaler Ebene angegangen werden.

Roland Kals sieht für interessante Pakete und Kombinationen eine gute Chance der Förderung, da die Fördertöpfe noch nicht ausgeschöpft seien.

Gerhard Sailer zeigt sich beeindruckt von der guten Arbeit der Sektion Salzburg und betont, wie wichtig die Sektionsarbeit im Bereich Öffentlicher Verkehr sei. Vor allem mit entsprechenden Tourenausschreibungen könne viel bewirkt werden. Selbstverständlich sei dies für Großstadtsektionen einfacher. Bei Sektionen am Land werde bei Vereinstouren fast nur in Fahrgemeinschaften gefahren.
Außerdem sei die Bewusstseinsbildung schwierig. Gerade bei Sitzungen und Tagungen von Ausschüssen werde der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs zugestimmt, doch die Realität sei eine andere. Hier würde man vermehrt auf versteckte Widerstände stößen.

Gudrun Steger, Ginzling, bestätigt, dass es für Sektionen im ländlichen Raum etwas schwieriger sei. Doch es gäbe auch begrüßenswerte Initiativen wie die Bergsteigerdörfer, die eine gute Plattform darstellen würden, um für den ländlichen Raum adäquate Konzepte zu entwickeln.

Bernd Schröder, DAV-Sektion Berlin, ist überzeugt, dass sich hier etwas bewege. Er sei selbst mit dem Zug angereist, doch der Umstand, dass eine Online-Buchung für ein Ticket Berlin-Grünau nicht möglich sei, sei indiskutabel. Seit zehn Jahren bestehe zwischen der ÖBB, der Deutschen Bahn und der Schweiz eine Arbeitsgemeinschaft, die es aber nicht zustande gebracht hätte, durchgehende Fahrkarten für grenzüberschreitende Bahnverbindungen anzubieten. Ein weiterer wichtiger Punkt wäre der Gepäcktransport, vor allem bei Familien mit mehr Gepäck.

In der Sektion Berlin seien ganz neue Ansätze bei der Tourenplanung aufgetreten: Gegenden, die früher niemanden interessiert haben, würden nun aufgrund der Billigflieger zu beliebten Tourenzielen. Dies seien Fakten, die man zur Kenntnis nehmen müsse.
Aber die Entscheidung für das Auto werde oft nicht bewusst gefällt und man solle vor allem bei der Sektionsarbeit die Leute nicht unnötig angreifen. Für viele sei das Auto eine Ideologie, für ältere Leute verlängertes Wohnzimmer, für jüngere Ausrüstungskammer und vor allem sei es oft Gewohnheit. Von den Gewohnheiten ausschließlich das Auto für die Anreise in die Berge zu benutzen, würden wir nur weg kommen, wenn man Alternativen bieten würde. Man dürfe nicht immer nur an das Schuldbewusstsein plädieren, sondern man müsse auch Möglichkeiten anbieten. Vielleicht wird es der Sektion Berlin in Zusammenarbeit mit Vent und Ginzling gelingen, Konzepte zu entwickeln.

Roland Kals erkundigt sich bei Frau Holzer, ob eine solche Kooperation zwischen einer Gemeinde und einer Sektion förderbar wäre.

Veronika Holzer vom **Lebensministerium** bestätigt die Fördermöglichkeit eines Projektes zwischen Gebietskörperschaften und NGOs, förderbar wäre allerdings nur der Teil, der für Österreich anfalle.

Peter Haßlacher weist darauf hin, dass der Alpenverein mit seinen 350.000 Mitgliedern Abbild der österreichischen Gesellschaft sei und deshalb verschiedenste Charaktere und Wertvorstellungen vertreten seien.
Generell habe der Alpenverein viel erreicht und bewirkt, wenn er sich was in den Kopf gesetzt hat.
Durch die Initiative des Lebensministeriums wäre die Möglichkeit der Beratung entstanden, die nun von den Sektionen aktiv angenommen werde. In der nächsten Zeit fänden Workshops für die Sektionen statt, in denen diese auf die Möglichkeiten der Zusammenarbeit und Förderung hingewiesen werden. Besonders gute Beispiele würden immer wieder in den AV-Medien vorgestellt werden. Es sei nicht hoffnungslos, wenn man mit einer gewissen Zähigkeit und Hilfestellung von Fachleuten die Ideen verfolge. Als Maßnahme für die Bergsteigerdörfer wäre ein Kombiticket wünschenswert.

Roland Kals unterstreicht die unterschiedlichen Rahmenbedingungen in den Bergsteigerdörfern und den Umstand, dass es wahrscheinlich keine Einheitslösungen geben wird.

Leonhard Höfler, OÖ Landesregierung, erläutert die Zukunftsperspektiven im Öffentlichen Verkehr. Die bisherige Entwicklung würde durch verschiedene Phasen gekennzeichnet: Die erste Phase, in der noch Wenige einen eigenen Pkw zur Verfügung gehabt hätten und auf den Öffentlichen Verkehr angewiesen gewesen wären, gelte als die goldene Zeit der Verkehrsunternehmen. In der zweiten Phase, der Sozialphase, hätte vor allem für jene, die keinen Pkw hatten oder haben wollten die Versorgung durch den Öffentlichen Verkehr gewährleistet werden sollen. Als dritte Phase wäre die Öko-Phase gefolgt. Die jetzt aktuelle Phase sei die Marktphase, in der sich der Öffentliche Verkehr auf dem Markt bewähren müsse!
Der Öffentliche Verkehr werde in Zukunft nur existieren können, wenn er sich auf dem Markt bewähren kann. Das würde nicht bedeuten, dass die momentanen Kostendeckungsgrade von 20-50% von den Fahrgästen nach oben gehoben werden müssen, aber die Verkehrsunternehmen würden Einnahmen erzielen müssen. Es müsse ein Besteller da sein, dies seien traditionell die Länder, auch Gemeinden, es könnten aber auch private Dritte sein (NGOs). Darin sieht Höfler die Herausforderung für die Zukunft. Eine Förderung der Projekte sei wichtig, aber nur als Anschub. Auf Dauer müsse ein Projekt Flügel bekommen.
Der Öffentlicher Verkehr müsse sich von der Vergangenheit abkoppeln, als Verkehrsunternehmen Leistungen ohne Rücksicht auf die Kostendeckungsgrade angeboten zu habe. Es gäbe Querfinanzierungen vom Güter- zum Personenverkehr, niemand wüsste mehr, wer was bezahle. Auch im Verkehr der Zukunft werde es so sein, dass es kein Mittagessen gibt, ohne dass jemand bezahle. Die zukünftigen Leistungen der öffentlichen Verkehrsmittel dürften nicht an den Maßstäben von vorgestern gemessen werden, sondern mit den Annehmlichkeiten der heute bevorzugten Verkehrsmittel.
Höfler zeigt sich von der breiten Bekenntnis zum Öffentlichen Verkehr begeistert, betont jedoch, dass der verwöhnte Verkehrsteilnehmer ein einheitliches und einfaches Angebot will. Daher gelte es, steigende Anforderungen der Benutzer und das Marktmodell zu vereinbaren.

Roland Kals stimmt den Ausführungen zu, betont aber, dass hier eine Übergangszeit notwendig sein wird.

Veronika Holzer, Lebensministerium,betont je mehr es Richtung Marktorientierung gehe, desto mehr müssten Verkehrsunternehmen auf Kunden eingehen. Der Freizeitverkehr stelle eine große Herausforderung dar, da es hier mehr Flexibilität brauche, Bedienungen zu Tagesrandzeiten und eventuell auch ein Bedarfsverkehr erforderlich sein werden.

Gudrun Steger, Ginzling, findet, dass das Einholen von Informationen und Organisieren für die Anreise und das Umsteigen für einen Bergsteiger kein Problem sein sollte, da er ja auch die Tour plane. Warum funktioniere das bei der Anreise nicht. Die meisten Leute fänden sich ja auch am Flughafen zurecht! Bei der Anreise mit dem Öffentlichen Verkehr sei man zu bequem!

Leonhard Höfler, OÖ Landesregierung, merkt an, dass es bei Flügen oft keine Alternative gäbe. Sobald bequemere Alternativen vorhanden seien, werden diese genutzt. Das heiße, der Öffentliche Verkehr müsse sich in der Konkurrenz bewähren.

Bei der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs müsse man sich organisieren. Bergsteiger seien es gewohnt, Tourenplanungen durchzuführen. Diese Tourenplanung solle laut **Roland Kals** auch die Anreise einschließen. Dieser Prozess vollziehe sich jedoch nicht über Nacht. Eine Hoffnung wäre, dass der Öffentlicher Verkehr vielleicht einmal „schick“ werde, so wie pilgern.

Christina Schwann bricht das Thema noch einmal auf die Ebene der Bergsteigerdörfer herunter: Diese seien sehr unterschiedlich in ihren Ausgangslage. Das Referat von Thomas Wirnsperger hätte gezeigt, was ein einzelnes Tal mit seiner spezifischen Ausgangslage und seinem budgetären Rahmen realisieren könne. Jede Gemeinde, jedes Tal müsse selbst überlegen, was unter den speziellen Gegebenheiten möglich sei. Es seien auch schon gute Ideen und Ansätze vorhanden. Der Austausch sei ganz wichtig, um aus den Erfahrungen zu lernen.
In den Einzelbroschüren sei nicht nur die Anreise, sondern auch die Mobilität vor Ort aufgeführt. Wichtig sei die Info an den Mann zu bringen: die Fahrpläne müssten ausgehängt und bei der Anfrage mit gesendet werden. Diese Art von Serviceleistungen sei von besonderer Bedeutung.

Besonders stolz ist **Ernst Lung, BMVIT,** auf das „Alpenperlenticket" und betont noch einmal, dass alle Institutionen, die nachhaltige Mobilität fördern würden - dazu zähle auch der Alpenverein - günstige Angebote für den Öffentlichen Verkehr bekommen sollten. Diese Organisationen würden dem Öffentlichen Verkehr zusätzliche Kunden bringen und es lasse sich auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht argumentieren. Die Auslastung zu sonst weniger frequentierten Fahrzeiten könne erhöht werden. Bei guten Konzepten, wie sie beispielsweise die Sektion Salzburg erarbeitet hätte, sieht er gute Chancen auf Vergünstigungen und erklärt sich bereit, die nötigen Kontakte herzustellen.

Das Problem in der Praxis sei, dass solche Spezialangebote zu wenig beworben würden.
Der Begriff „Marktwirtschaft" dürfe aber im Bezug zum ÖV nicht überstrapaziert werden, da die Versorgung mit ÖV auch eine Daseinsgrundfunktion darstelle. Streng marktwirtschaftlich gesehen, rentiere sich auch jede weniger frequentierte Landesstraße nicht. Natürlich müsse versucht werden, kosteneffizient und kundengerecht zu arbeiten, aber ein gewisses Element sei eben auch die Sicherung der Mobilität. Wenn man schon betriebswirtschaftlich denke, dann dürfe man aber andere Verkehrsmittel nicht außer Acht lassen. Der Hinweis auf den Flugverkehr sei hier ganz wichtig. Hier stehe Österreich einer Kerosinsteuer nicht abgeneigt gegenüber.
Zu den Kosten zeige das Beispiel der Vinschgaubahn, dass regionale Bahnen oft kostengünstiger arbeiten als Staatsbahnen. Bei der Kostenwahrheit müsse man überdies noch berücksichtigen, dass Busse keine leistungsabhängige Maut für die Benützung von Bundes- und Landesstraßen zahlen, die Bahn jedoch sehr wohl pro Schienenkilometer ein Infrastruktur-Benutzungs-Entgelt entrichten muss.

Franz-Ferdinand Türtscher, Bürgermeister Sonntag, bestätigt, dass es auch im Großen Walsertal Sorgen mit der ÖBB gäbe. Gute Beispiele wären die Vinschgaubahn und auch die Montafoner Bahn in Vorarlberg.
In der Gemeinde Sonntag gäbe es eine kleine Seilbahn, der es wirtschaftlich sehr schlecht gehe und die Gemeinde immer dazu zahlen musste. Aus diesem Grund hätte sich die Gemeinde dazu entschieden, die Bahn zu schließen. Daraufhin wäre sofort ein Förderverein gegründet worden, der hinter der Seilbahn stehe, woraus sich für die Gemeinde eine deutliche Entlastung ergäbe.

Martin Ploderer, Bürgermeister Lunz am See, bestätigt die Wichtigkeit des wirtschaftlichen Aspektes, aber gerade Bergsteigerdörfer könnten sich nicht nur dem Diktat der Marktwirtschaft beugen, sonst blieben diese peripheren Regionen außen vor. Marktwirtschaftlich würde sich die Aufrechterhaltung des Öffentlichen Verkehrs in entlegenen Regionen niemals rechnen.

Von **Veronika Holzer, Lebensministerium**, kommt das Angebot einer Beratung für die Bergsteigerdorf-Angebotsgruppe. Hier seien zwei verschiedene Aspekte zu beachten: Zum einen könne man als Angebotsgruppe Anliegen zum Beispiel gegenüber der ÖBB leichter durchsetzen. Diese Beratungstätigkeit wäre der eine Aspekt. Der zweite Aspekt wäre vor allem auf die Unterschiedlichkeit der Gemeinden im Detail einzugehen. Die Erfahrung hätte gezeigt, dass durch eine gute Beratungstätigkeit viele Ideen umgesetzt werden könnten.
„Gemeinsam ist man stärker." Das gelte auch – oder vor allem - wenn es politisch etwas durchzusetzen gilt.
Frau Holzer ist gerne bereit, die Bergsteigerdörfer mit Beratung und Förderprogrammen zu unterstützen.

Christian Unterguggenberger, TVB Lesachtal.

Ferdinand Trautwein, Autor Alpingeschichte und Christoph Hüthmayr , Amtsleiter aus Grünau im Almtal.

Christina Schwann, Projektteam Bergsteigerdörfer/OeAV.

Ein ereignisreiches Jahr

Die Aktivitäten im Zeitraum November 08 bis September 09

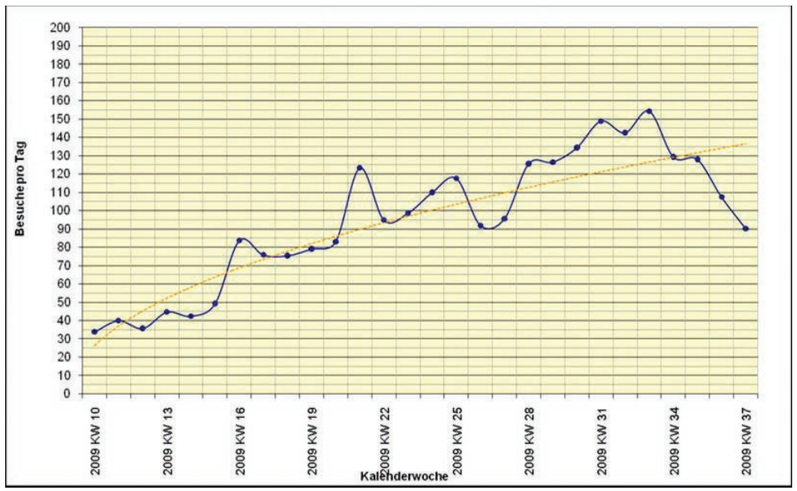
Christina Schwann - Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz des OeAV

Kriterien für Bergsteigerdörfer

Seit der letzten Jahrestagung im November 2008 im Bergsteigerdorf Mallnitz hat sich einiges getan. Während wir bis dahin mit viel Vorbereitungsarbeiten, wie der Entwicklung des Logos, des grafischen Erscheinungsbildes von Webseite und Broschüren und der Diskussion über die konkreten Kriterien für die Bergsteigerdörfer beschäftigt waren, konnten wir jetzt voll und ganz durchstarten.
Nach einer intensiven Diskussionssitzung im Jänner 2009 in Salzburg mit einigen Vertretern aus den Bergsteigerdörfern, konnten die Kriterien der Bergsteigerdörfer fixiert werden. Die Ausschluss-, Pflicht- und Zielkriterien wurden in allen Bergsteigerdörfern im Gemeinderat besprochen und angenommen. Zur Zeit fehlen nur noch die Bestätigungen von drei Gemeinden, die aber sicher auch bald beim OeAV eintreffen werden.
Bereits im Tagungsband zur Sitzung in Mallnitz, wurden die Kriterien in Deutsch und Englisch aufgelistet. Im Weiteren sind sie für jedermann auf der Webseite unter der Rubrik „Qualität" einsehbar.
Ein großes Dankeschön an alle Gemeinden, die sich mit dem Gemeinderatsbeschluss hinter das Projekt „Bergsteigerdörfer" stellen.

Webseite

Bereits im Februar 2009 – gut einen Monat früher als geplant – konnte die neue Webseite **www.bergsteigerdoerfer.at** online gehen. Ein Dank an unseren Programmierer Bernd Schlackl, der Regina Stampfl und mir in nur einer Stunde alle wesentlichen Funktionen zur Eingabe der Daten in die Webseite erklärt hat. Eben aus diesem Grund – weil das so genannte „Interface" der Webseite logisch und reibungslos läuft – konnten Regina und ich die Daten zu den einzelnen Bergsteigerdörfern rasch eingeben.
Seitdem nutzen wir die Webseite nicht nur für allgemeine Informationen, sondern auch für die Ankündigung von Veranstaltungen in den Bergsteigerdörfern. Im Zeitraum Februar bis September 2009 waren beinahe alle Bergsteigerdörfer mehrmals auf der Webseite vertreten.
Alle Bergsteigerdörfer sind weiterhin herzlich eingeladen, uns relevante Veranstaltungstipps mitzuteilen, damit wir sie auf die Startseite der Webseite stellen können.



Grafik: Webseitenstatistik

Die Neuauflager der Gesamtbroschüre „Kleine und feine Bergsteigerdörfer zum Genießen und Verweilen".

Die ersten vier Einzelbroschüren: Johnsbach im Gesäuse, Hüttschlag, Lunz am See und die Steirische Krakau.

Unser Programmierer betreute die Webseite auch nach der Online-Schaltung weiter, was sehr wichtig ist, da die Seiten auf häufig gefragte Suchbegriffe abgestimmt werden müssen, so dass alle gängigen Suchmaschinen unsere Webseite ausfindig machen können.
Außerdem können wir täglich nachsehen, wie viele Leute sich unsere Webseite ansehen.
Die Besucherzahlen auf der Webseite korrelieren stark mit den Erscheinungsdaten des „Bergauf" – der Mitgliederzeitschrift des OeAV. Da in jedem neuen „Bergauf" – beginnend mit Heft Nr. 2/09 – mindestens ein Artikel zu einem Bergsteigerdorf enthalten ist, schnellen die Besucherzahlen mit den Erscheinungsdaten jeweils in die Höhe.
Abgesehen davon, berichtete uns Bernd Schlackl, dass die Verweildauer mit rund vier Minuten pro Person außergewöhnlich lang ist, was auf die Qualität der Seiten und den Informationsgehalt schließen lässt – kurz, die Leute lesen unsere Texte.

Printmedien

Ein besonderes Anliegen war uns die Neuauflage der Gesamtbroschüre „Kleine und feine Bergsteigerdörfer zum Genießen und Verweilen". Die 124 Seiten umfassende Broschüre wurde in einer Auflage von 25.000 Stück gedruckt. 600 Stück gingen direkt an jede Gemeinde, aber auch die ortsansäßigen Sektionen, die Hüttenwirte und die Partnerbetriebe haben Exemplare erhalten. Im Laufe des Sommers wurden die Bestände der Gemeinden kontinuierlich aufgefüllt. Die Broschüre erfreut sich regen Interesses und wird auch gerne direkt über die Webseite angefordert.
Neben der Gesamtbroschüre war von Anfang an geplant, Einzelbroschüren zu jedem Bergsteigerdorf zu entwickeln. Diese Broschüren im Format DIN A5 enthalten umfangreiche Informationen zu den Besonderheiten, den Tourentipps für Sommer und Winter, Kartenausschnitte, Schlechtwetteralternativen und natürlich ausführliche Beschreibungen zur Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie der Mobilität vor Ort. Von Seiten des Projektes kann pro Gemeinde eine Auflage von 7.000 Stück finanziert werden.
Die erste fertig gestellte Broschüre war „Johnsbach im Gesäuse" (Auflage 7.000 Stück) im Juni 2009. Ein großes Dankeschön gilt Bürgermeister Ludwig Wolf von Johnsbach, der sich nicht scheute, diese Vorreiterrolle einzunehmen.
Im Weiteren folgten die Broschüren „Hüttschlag im Großarltal" (Auflage 15.000 Stück), „Lunz am See" (Auflage 7.000 Stück) und die „Steirische Krakau" (Auflage 10.000 Stück). In den Startlöchern stehen „Vent im Ötztal", „Mallnitz", „Das Tiroler Gailtal" und „Ginzling im Zillertal".
Bis Ende 2010 sollen alle 17 Einzelbroschüren fertig gestellt sein.

Alpingeschichte kurz und bündig

Alle Autoren und Autorinnen, die seit der Startkonferenz im Juni 08 in Ginzling für das Projekt Alpingeschichte kurz und bündig der Bergsteigerdörfer gewonnen werden konnten, sind sehr intensiv damit beschäftigt, in ihren Gemeinden zu recherchieren, Dachböden mit privaten Bildersammlungen und historischem Textmaterial zu durchstöbern, Interviews zu führen und die Sektionsarbeit der Vereine ans Licht zu holen. Hannes Schlosser stützt als Redakteur das gesamte Projekt und das OeAV-Museum in Innsbruck steht bei der Suche nach Bildern und historischen Texten zur Verfügung. Erfreulicherweise konnte bereits ein Buch fertig gestellt werden: „Alpingeschichte kurz und bündig - Großes Walsertal" von Ingeborg Schmid-Mummert. Am 26. Oktober 2009 fand in Faschina im Großen Walsertal die Buchpräsentation statt.
In naher Zukunft werden die Bücher für Ginzling im Zillertal und das Tiroler Gailtal fertig.

Öffentlichkeitsarbeit

Selbstverständlich werden für die Öffentlichkeitsarbeit primär die AV-eigenen Medien wie das „Bergauf", die Mitgliederzeitschrift des OeAV sowie das „Panorama", die Mitgliederzeitschrift des DAV genutzt.

Folgende Artikel waren bis jetzt in den Zeitschriften vertreten:
Ausgabe Nr. 2/09:
„Bergsteigerdörfer reloaded", Roland Kals
Vorwort: „Bergsteigerdörfer, Berg- und Weitwandern", Fritz Käfer
„Johnsbach im Gesäuse – ein Bergsteigerdorf wie aus dem Bilderbuche", Christina Schwann
Ausgabe Nr. 3/09:
„Verborgenes Paradies – das Bergsteigerdorf Hüttschlag im Großarltal", Christina Schwann
Ausgabe Nr. 4/09:
„Die Farbe Grün – Bergsteigen in der Steirischen Krakau", Roland Kals
„Wurzeln und Fundament – die Alpingeschichte der Bergsteigerdörfer", Peter Haßlacher
Für die Winterausgabe Nr. 5/09 wird ein Artikel zum Tiroler Gailtal erscheinen. (Erscheinungsdatum: 6.11.2009)
Im Panorama erschien im Heft Juni 2009 ein entsprechender Artikel zu den Bergsteigerdörfern inklusive Webadresse und Bestelladresse für Broschüren.
Roland Kals verfasste außerdem Textmodule für Sektionen des Alpenvereins und für Gemeinden. Damit sollte es den Verantwortlichen für Gemeindezeitungen und Sektionsheften erleichtert werden, das Thema Bergsteigerdörfer bestmöglich zu verbreiten.

Damit auch die Bevölkerung der Bergsteigerdörfer bestmöglich über das Projekt Bescheid weiß, wurden kleine Folder mit allen wesentlichen Inhalten zur Philosophie der Bergsteigerdörfer, dem Nutzen für die Gemeinden sowie dem Konnex zur Alpenkonvention entwickelt und per Postwurf oder gemeinsam mit der Gemeindezeitschrift an alle Haushalte verschickt.

Veranstaltungen

Es ist uns ein Anliegen, vermehrt Alpenvereins-Veranstaltungen in den Bergsteigerdörfern abzuhalten. Dazu zählen vor allem die Naturschutzwartetreffen (einmal im Jahr) und die Nationalpark-Patentreffen (alle zwei Jahre) der OeAV-Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz. Das diesjährige OeAV-Naturschutzwartetreffen fand Mitte Juli in Lunz am See statt. Diese Gelegenheit wurde für eine außergewöhnliche Pressekonferenz genutzt: Landesrat Stephan Pernkopf, Marco Onida (Generalsekretär der Alpenkonvention), Gerhard Heilingbrunner (Präsident des Umweltdachverbandes) und sogar Finanzminister Josef Pröll waren anwesend. Ein sichtbares Zeichen dafür, dass das Thema „Alpenkonvention" mit all seinen kleinen Mosaiksteinen, zu denen ganz besonders die Bergsteigerdörfer zählen, auch politisch von großer Bedeutung ist. Bei traumhaftem Wetter kam die von Bürgermeister Martin Ploderer gehisste Bergsteigerdorffahne ausnehmend gut zur Geltung.
Das Nationalpark- Patentreffen 2010 findet übrigens im Bergsteigerdorf Hüttschlag im Großarltal statt. Die Vorbereitungsarbeiten sind in vollem Gange.

Und von noch einer herausragenden Gegebenheit darf hier berichtet werden: Am 24. August 2009 besuchte Umweltminister Niki Berlakovich das Bergsteigerdorf Ginzling im Zillertal.
Er zeigte sich von dem Projekt „Bergsteigerdörfer" sehr angetan und besichtigte mit großem Interesse den neuen und vom Projekt teilfinanzierten Naturparkklettersteig, den Mitglieder der Bergrettung Ginzling eindrucksvoll präsentierten.

Projektabwicklung

Der letzte große Punkt ist die Projektabwicklung. Bis jetzt konnte primär der Naturpark-Klettersteig in Ginzling finanziell mit getragen werden. Dazu kamen Anfang des Sommers die beiden neuen Klettersteige in der Hüttschlager Wand: Gletschergoaß und Kupfergeist.
Weitere Projekte sind die Gestaltung und Produktion von Gipfelbüchern im Großen Walsertal, die Unterstützung des Kulturprojektes „ArteVent" in Vent sowie die Herstellung eines Prototypen eines Projektaufstellers in Lunz am See. Der Aufsteller wurde von einer ortsansäßigen metallverarbeitenden Firma in Lunz am See gefertigt. Das Logo Bergsteigerdörfer

Bei der Naturschutzwartetagung in Lunz am See wurde erstmals die Bergsteigerdorf-Fahne gehisst. Foto: Ch. Schwann

Pressekonferenz in Lunz am See.
Foto: Christina Schwann

Umweltminister Niki Berlakovich zu Besuch im Bergsteigerdorf Ginzling. Foto: Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen

Bürgermeister Martin Ploderer, Lunz am See, bei der Präsentation des neuen Bergsteigerdorf-Aufstellers.

Detail des Bergsteigerdorf-Aufstellers.

Christina Schwann und Josef Schett bei der Informations-Veranstaltung im Villgratental. Foto: R. Stampfl

ist dabei in Durchbruchform abgebildet und der obere Rand des Aufstellers zeigt die Bergsilhouette des Hausberges von Lunz am See. Dieser Aufsteller, Bürgermeister Martin Ploderer konnte ihn im Rahmen der 2. Jahrestagung persönlich präsentieren, erfreut sich so großen Interesses, dass wir beschlossen haben, je einen derartigen Aufsteller für alle Gemeinden zu fördern. Jeder Aufsteller wird dabei individuell angefertigt.

Sonstiges

Um das Projekt „Bergsteigerdörfer" besser sichtbar zu machen, wurden Plaketten entwickelt, die an geeigneter Stelle in den Bergsteigerdörfern angebracht werden können. Zusätzlich gibt es für jede Gemeinde eine Fahne und Aufkleber.
Mittlerweile konnte eine ganze Reihe von Partnerbetrieben identifiziert werden, die auf der Webseite sowie in den Einzelbroschüren angeführt und verlinkt werden. Diese Betriebe müssen gewisse Kriterien erfüllen, unter anderem eine 10%-ige Ermäßigung für Mitglieder Alpiner Vereine. Eine eigene Veranstaltung für Gastronome im Villgratental, an der Regina Stampfl und ich auf Einladung von Josef Schett teilnahmen, fruchtete offenbar: Für das Villgratental haben sich rund 30 (!) Partnerbetriebe angemeldet. Die Partnerbetriebe sind uns außerdem bei der Verbreitung von Gästefragebögen behilflich, die im Herbst 2009 eingesammelt werden und einen ersten Status Quo zum Bekanntheitsgrad des Projektes darlegen.

Abschließend darf ich mich bei allen Vertretern der Gemeinden, Tourismusverbände und den Sektionen der Alpinen Vereine sehr herzlich für die ausgezeichnete Zusammenarbeit und das große Engagement bedanken, ohne dass die Einzelbroschüren nicht entstehen könnten und das Projekt vor Ort nicht verankert wäre.

Informationen zur Autorin

Christina Schwann (geb. 1977), Ökologin. Geboren in Graz, aufgewachsen in Saalfelden (S), Studium in Innsbruck. Seit 2002 im Oesterreichischen Alpenverein für das Interreg-Projekt „Via Alpina" zuständig; seit 2008 in der Fachabteilung Raumplanung - Naturschutz zusätzlich für die Initiative „Bergsteigerdörfer".

Literatur

Fankhauser, Günther, Peter Haßlacher und Rudolf Klausner (2003): Das Bergsteigerdorf Ginzling in der Naturparkregion Zillertaler Alpen. Ein Modellprojekt für die nachhaltige Entwicklung von Bergsteigerdörfern im Alpenraum (Projektskizze). Mayrhofen, 16 S.

Kals, Roland (2006): bergsteigerdörfer.at – ein Tourismusprojekt des Alpenvereins zur Umsetzung der Alpenkonvention – Eckpunkte der Angebotsentwicklung. In: Haßlacher, P. (Red.): Mosaiksteine zur Umsetzung der Alpenkonvention – Bergsteigerdörfer, Alpintourismus in Österreichs Alpen (Fachbeiträge des Oesterreichischen Alpenvereins – Serie: Alpine Raumordnung Nr. 28). Innsbruck, S. 50-63.

Klausner, Rudolf (2008): Das Bergsteigerdorf Ginzling. In: Oesterreichischer Alpenverein, Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz (Hrsg.): Startkonferenz Bergsteigerdörfer. Bergsteigerdorf Ginzling, 10.-11. Juli 2008. Reihe: „Bergsteigerdörfer Ideen, Taten, Fakten." Nr. 1. Innsbruck, S. 18-19.

Oesterreichischer Alpenverein, Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz – Hrsg. (2006): Kleine und feine Bergsteigerdörfer zum Genießen und Verweilen. Innsbruck, 2., aktualisierte und erweiterte Auflage, 148 S.

Oesterreichischer Alpenverein, Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz – Hrsg. (2008): Startkonferenz Bergsteigerdörfer. Bergsteigerdorf Ginzling, 10.-11. Juli 2008. Reihe: „Bergsteigerdörfer Ideen, Taten, Fakten." Nr. 1. Innsbruck, 36 S.

Oesterreichischer Alpenverein/Sektion Zillertal – Hrsg. (2008): Sonderinfo „Entwicklung des Hochgebirgs-Naturparkes „Zillertaler Alpen" bis zur Entstehung des Naturparkhauses. Ginzling, Mayrhofen, Innsbruck, 44 S.
(Kap. III: Bergsteigerdorf Ginzling-Dornauberg – ein Modell für die nachhaltige Entwicklung von Bergsteigerdörfern im Alpenraum; mit Beiträgen von Peter Haßlacher, Willi Seifert, Paul Steger und Gudrun Wallentin).

Schwann, Christina (2008): Die Bergsteigerdörfer – ein Beitrag zur Umsetzung der Alpenkonvention in ausgewählten Gemeinden. In: Die Alpenkonvention – Nachhaltige Entwicklung für die Alpen Nr. 52, S. 2-3.

Süß, Christian (2008): Corporate Design Bergsteigerdörfer. In: Oesterreichischer Alpenverein, Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz (Hrsg.): Startkonferenz Bergsteigerdörfer. Bergsteigerdorf Ginzling, 10.-11. Juli 2008. Reihe: „Bergsteigerdörfer Ideen, Taten, Fakten." Nr. 1. Innsbruck, S. 20-22.

Alpinkompetenz und Infrastruktur

Professionelle Wegebetreuung im Zillertal

Paul Steger, 1. Vorsitzender OeAV-Sektion Zillertal

Die Gründung der ARGE-Höhenwege

Im hinteren Zillertal, welches weitgehend vom Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen umfasst wird, sind zehn Sektionen des DAV tätig, die ihren Sitz weit weg von den Arbeitsgebieten haben. Dies hat dazu geführt, dass bereits 1982 aus der Not heraus die ARGE-Höhenwege gegründet wurden. Damit wurde für die Sektionen eine Institution geschaffen, die sofort einsatzfähig war, wenn es darum ging, bei besonderen Ereignissen wie Hochwässern, Murschäden oder weggerissenen Wegen tätig zu werden.
In der ARGE-Höhenwege sind nicht nur die DAV-Sektionen vertreten, sondern es sind auch die Gemeinden in der Umgebung des Naturparks beteiligt. Dies sind Mayrhofen, Finkenberg, Brandberg, Hippach, Schwendau, Ramsau und Tux. Selbstverständlich sind auch die Tourismusverbände und die Seilbahnen beteiligt. Auch die ehemalige Kraftwerksgesellschaft Tauernkraftwerke AG, heute Austrian Hydro Power AG, ist Mitglied.
Alle Aufgezählten leisten ihre Beiträge, wobei von den Gemeinden und den Tourismusverbänden der Hauptteil übernommen wird, um die erforderlichen Arbeiten durchführen zu können.

In den vielen Jahren seit Bestehen der ARGE ist auch der finanzielle Aufwand stark gewachsen:
1998 wurden ungefähr 1.000 Stunden geleistet und hiefür ca. EUR 14.000,- ausgegeben.
2006 waren es 2.100 Stunden, wobei der finanzielle Aufwand auf ca. EUR 70.000,-gestiegen ist.
Mittlerweile wurden 2008 3.138 Stunden (davon 1.000 Stunden Fremdleistungen) geleistet. Der finanzielle Aufwand betrug EUR 88.000,-.

Die Sektionen sollen ihre Arbeitsgebiete nicht aus der Hand geben. Diese Argumentation kann ich bestätigen, muss aber sagen, dass in der heutigen Zeit allein hinsichtlich der rechtlichen Situation Probleme anders zu beurteilen sind, als in früherer Zeit. Verletzte sich in der Vergangenheit ein Mensch am Berg, dann war das eben so und es passierte nichts. Heute genügt bereits ein Unfall am Gehsteig, um Schadenersatz bzw. Verdienstausfall geltend zu machen. Das ist für mich der Punkt, der dazu führt, dass die Erhaltung der Wege besser und professioneller erledigt werden muss.

Sicherlich ist es gut, wenn es Wegewarte gibt, die im DAV wie im OeAV ehrenamtlich tätig sind. Wie aber soll die Arbeit erledigt werden, wenn der Wegewart bis zu 1.000 Kilometer von der Hütte entfernt wohnt?
Deshalb muss ich einfach eine Lanze dafür brechen, dass man eine Institution schafft, die für die Wegehaltung zuständig ist, wobei die Aufgaben in gutem Einvernehmen mit den örtlichen Institutionen erledigt werden müssen.
Besonders wichtig ist dabei, dass die Zuständigkeiten genau geregelt werden. So fällt der Hüttenanstieg in die Kompetenz der jeweiligen Sektion. Leistungen auf diesen Wegen werden zwar von der ARGE-Höhenwege zeitweise ausgeführt, es erfolgt jedoch eine Verrechnung an die Sektion.

Die Erhaltung der Wege ist besonders im Hochgebirge schwierig. Foto: ARGE Höhenwege Zillertal

Arbeitseinteilung

Generell ist bei Saisonsbeginn ohne Aufforderung eine Kontrollbegehung des jeweiligen Gebietsbetreuers erforderlich. Bei dieser Begehung sollen die erforderlichen Brücken aufgestellt, kleinere Mängel behoben bzw. größere Arbeitseinsätze abgeschätzt werden.
Eine zusätzliche Aufgabe ist es, die vorhandenen bzw. notwendigen Hinweistafeln aufzustellen oder zur Reparatur ins Tal mitzunehmen. Ebenso soll bei Saisonsende unaufgefordert eine Schlussbegehung stattfinden.
Meldungen über Wegverlegungen, Wegabbrüche, defekte Brücken, fehlende Hinweistafeln usw. die von Gästen oder Einheimische an den verantwortlichen Stellen eingehen, sind dem Einsatzleiter zu melden.

Zuständigkeitsbereich

Generell wird festgelegt, dass die ARGE-Höhenwege Zillertal nur jene Wege betreut, welche eindeutig als Höhenwanderwege (Übergänge von Hütte zu Hütte) bezeichnet werden können. Es werden auch bereichsüberschreitende Wege mit ins Betreuungsnetz aufgenommen, wobei diese jeweils vorher mit den zuständigen Tourismusverbänden abgestimmt werden müssen.

Im Arbeitsgebiet befinden sich 32 Brücken verschiedener Bauart sowie 16 Seilsicherungen. Weiters sind die gesamten Markierungen laufend instand zu halten bzw. fallweise zu erneuern. Dies gilt auch für die Beschilderungen nach dem Wander- und Bergewegekonzept des Landes Tirol.

Nicht in den Betreuungsbereich fallen:
- Wege, welche als reine Mountainbikestrecken ausgewiesen sind
- Wanderwege im Tal (diese Zuständigkeit liegt jeweils bei den einzelnen Tourismusverbänden)
- generell alle Aufstiege zu den Hütten
- Gipfelanstiege (Kennzeichnung „Alpiner Steig“)
- sämtliche Klettersteige, welche vom Tourismusverband Mayrhofen/Hippach betreut werden
- Kletterrouten, welche direkt vom Hochgebirgsnaturpark Zillertaler Alpen oder der OeAV-Sektion Zillertal betreut werden.
- Ausnahme mit Kostenbeteiligung der Betroffenen, bilden Katastrophensituationen, welche immer separat und unbürokratisch verhandelt werden.

Die Arbeit wird im wesentlichen auf zehn Gebietsbetreuer aufgeteilt, welche jährlich ab 1. Mai bis Ende Oktober über den Tourismusverband Mayrhofen als geringfügig beschäftigt gemeldet sind.

Auf unser Gebiet bezogen ergeben sich durch meine Tätigkeit in der Gemeinde günstige Rahmenbedingungen. Das wird nicht überall in dieser Art und Weise möglich sein. Ich sitze direkt neben dem Bürgermeister, habe tagtäglich mit Bauen zu tun und kann damit die Anliegen der Sektionen sofort und unbürokratisch an den Bürgermeister weitergeben, wodurch Vieles leichter zu erledigen ist.

Fördernd ist natürlich der Kontakt der auswärtigen Sektionen mit der örtlichen Sektion, wobei der Blick zum Hauptverein nicht außer Acht gelassen werden darf.

Zusammenarbeit mit dem Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen

Jährlich treffen sich die DAV-Sektionen gemeinsam mit der OeAV-Sektion Zillertal, der ARGE-Höhenwege sowie dem Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen zum Erfahrungsaustausch. Dort wird gemeinsam mit der Sektion Zillertal und dem Verein Naturpark alles besprochen, was wichtig ist und was zum Wohle der Hütten und zum Wohle der alpinen Bergwelt beiträgt. Dies hat auch im weitesten Sinne dazu geführt, dass im Zillertal ein Schutzgebiet entstanden ist. Der Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen mit 378 Quadratkilometern umfasst praktisch alle Hütten.
Ich denke, dass der Naturpark eine riesige Chance ist, um den AV-Sektionen zu helfen, ihre Hütten zu erhalten und zu beleben und damit den Sommertourismus zu stärken.

Lassen Sie mich zum Abschluss meiner Ausführungen noch einen Blick in die Zukunft werfen: Um künftig den Aufgaben der Wegbetreuung mit allen sich dabei ergebenden Problemen gerecht zu werden, erscheint es mir notwendig, den Südtiroler Weg zu beschreiten.
Allein im Naturpark Riesenferner/Ahrntal sind von April bis November vier Arbeiter voll beschäftigt und leisten dabei 3.000 Arbeitsstunden.
Die Finanzierung erfolgt über das Amt für Naturparke. Der Südtiroler Weg würde künftig wesentlich höheren finanziellen Aufwand erfordern, der die Mitglieder der ARGE auf eine harte Probe stellen wird.

Unabdingbar ist daher meine Forderung, keine neuen Wege zu bauen, da die Erhaltung des bestehenden Wegenetzes eine Aufgabe darstellt, die kaum mehr bewältigt werden kann.

Informationen zum Autor

Ing. Paul Steger ist beruflich seit 37 Jahren als Bauamtsleiter der Marktgemeinde Mayrhofen tätig;
seit 1996 ist er 1. Vorsitzender und seit 1986 Naturschutzwart der Sektion Zillertal;

Die Sektion Zillertal wurde 1871 gegründet und hat 1.500 Mitglieder. Die Sektion besitzt keine eigene Hütte, engagiert sich jedoch stark in ihrem Arbeitsgebiet.

Angebotsentwicklung mit Alpinkompetenz

Packageangebote im Lesachtal

Erwin Soukup, Tourismusberater

Die meisten auf Webseiten angebotenen Pauschalen sind nur eine Zusammenfassung von üblichen, meist sowieso inkludierten Leistungen, die gebündelt werden um etwas für das „Schaufenster“ Internet zu offerieren. Dabei wird vielfach die Frage nach buchungsentscheidenden Inhalten nicht gestellt. Einige solcher Pauschalen wurden vorgetragen.

Die neue Lust am Wandern

Gehen war in der Menschheitsgeschichte die einzige Form der Fortbewegung. Heute ist Wandern wieder „in“. Es geht um Naturerleben als Lebensstil, Wanderungen werden von Prominenten medienwirksam unternommen oder als Event zur Belustigung von Massen eingesetzt. Marken wie Jack Wolfskin, Salewa, Mammut uvm. prägen Sehnsüchte in ihrer Werbung nach den Bergen und der Natur. Dabei werden neue Technologien eingesetzt um das Outdoorerlebnis angenehm erlebbar zu machen. Es gibt eine Vielzahl von Wandermagazinen, Internetseiten und Berichten in Zeitungen über das Thema. Wandern ist in aller Munde!

Hape Kerkeling schreibt in seinem Buch „Ich bin dann mal weg“ über seine Erfahrungen am Jakobsweg. Durch diese medienwirksame Aktion eines Prominenten kamen Pilgerreisen wieder in aller Munde. Nicht nur am Jakobsweg sind jährlich tausende Pilger unterwegs. Auch in Österreich sind am Hemmaweg oder zu den bekannten Wallfahrtsorten Maria Zell oder Maria Luggau (um nur einige zu nennen) viele Pilger und Gruppen unterwegs. Die Suche nach dem Sinn aber auch der Eventcharakter dieser Wallfahrten machen den Erfolg aus.

Veranstalter Wanderreisen

Der Wanderreisemarkt ist vielfach umkämpft. Es gibt in diesem Bereich viele Anbieter, die sich auf dieses Segment spezialisiert haben. Das Angebot geht von Europa (vielfach wenig zu finden) hinaus in alle Welt. Indien, Tibet, Marokko aber auch die Mongolei zählen zu den derzeit interessantesten Destinationen. Professionelle Anbieter sind unter anderem ASI (Alpinschule Innsbruck), Weltweitwandern, Wikinger Reisen, Grauland, **DAV-Summit Club uvm. Jeder Anbieter** hat seine speziellen Schwerpunkte.

Angebotsvergleich

Vergleicht man die Angebote von Hotels und Reiseveranstaltern, so zeigen sich große inhaltliche Unterschiede.

Hotelangebote:
- Leistungsaufzählung (Hotelleistungen)
- Thema nicht ersichtlich
- kein konkretes Programm
- Gültigkeitsdauer über Monate
- geringe Attraktivität
- Preis Leistungsverhältnis schlecht
- provisionsfreier Verkauf
- Vertrieb direkt über das Hotel

Angebote von Reiseveranstaltern:
- konkrete Themen
- geplanter Programmablauf
- buchbar zu bestimmten Terminen
- tägliche Leistungen genau beschrieben
- Vertrieb über Reisebüro, Online, …
- Provisionen an viele Partner

Inhalte eines Angebotes

Eine gute Angebotspauschale sollte folgende Punkte beinhalten:
- klares Thema
- Höhepunkte im Überblick
- Beschreibung (eventuell mit Karte/Skizze)
- genaues Programm
- Preise und Zeiten
- Leistungen im Detail
- Teilnehmeranzahl (bei Gruppenreisen)
- schnell buchbar
- Bildsprache

Beispielpauschale „Schneeschuhwandern im Lesachtal“

Erleben Sie Winterlandschaften: Lautlos bewegen wir uns auf den Schneeschuhen durch verschneite Wälder, malerische Almen hinauf zu anmutigen Gipfeln. Die Natur zeigt sich von der stillsten Seite. Schnee wirkt: Als Schutzschicht für Boden und Pflanzen, als optisches Highlight, als Spiegel der die Sonnenstrahlen bricht und als Zeichenpapier für unsere Spuren.

Schneeschuhwanderung auf die Samalm. Foto: Erwin Soukup

Wer den Winter aktiv abseits von Massen, Gemütlichkeit in gediegener Atmosphäre, bäuerliches Ambiente und echte Gastfreundschaft erleben will fühlt sich hier sicher aufgehoben. Die notwendige Ausrüstung steht zur Verfügung.

Geplantes Programm:
1. Tag: Individuelle Anreise ins Lesachtal.
Auf Anfrage Abholung vom Bahnhof oder Flughafen Klagenfurt möglich. Wir treffen uns bis 18 Uhr in unserem Quartier zum gemeinsamen Abendessen. In gemütlicher Runde bekommen Sie anschließend Informationen über die Touren der kommenden Tage.

2. Tag: Eingewöhnungstag
Frühstück mit Produkten aus der eigenen Landwirtschaft. Die Jause für die Tour können Sie sich am Frühstücksbuffet selbst zubereiten. Tee für die Tour steht bereit. Nach der Einweisung folgt die Ausgabe der Schneeschuhe, Stöcke und Gamaschen für die Tourenwoche. Bei Spielen im Schnee vergisst man die Schneeschuhe und erlernt leicht das Laufen mit diesen. Anschließend gemütliche Wanderung entlang der Gail. Abendessen in der Unterkunft.

3. Tag: Assing, Oberrasteralm, Motalpe
Nach dem Frühstück fahren wir nach Assing (höchstes Bergdorf des Tales) auf 1.424 m. Mit den Schneeschuhen geht es gemütlich zur Oberrasteralm. Nach der Jause in der urigen Hütte geht's weiter zur Motalpe (1.814 m) und hinter dem Grünkofel retour zum Ausgangspunkt. Abendessen im Quartier.

Viele Betriebe im Lesachtal, wie der Familienbauernhof Mesner, bieten spezielle Winterpauschalen. Foto: Erwin Soukup

4. Tag: St. Lorenzen, Lakenalm
Nach dem Frühstück fahren wir zum Ausgangspunkt nach St. Lorenzen (1.128 m). Über einen malerischen Waldweg führt die Route hinauf zur Lakenalm (1.610 m). Die Strecke zurück nach St. Lorenzen macht wegen der Tiefschneeläufe viel Spass. Nach dem Abendessen Verkostung von selbst gebrannten Schnäpsen.

5. Tag: Samalm
Nach dem Frühstück gibt es heute die Genießertour auf die Samalm. Von St. Lorenzen aus geht es über Xaveriberg hinauf zum Samalmkreuz (1.960 m). Gemütliches Abendessen mit regionalen Spezialitäten.

6. Tag: Obergail, Gamskofel
Nach dem Frühstück geht es nach Obergail, von wo uns die Gipfeltour auf den Gamskofel (2.122 m) führt. Nach dem Abstieg Möglichkeit zum Entspannen in der Sauna und Abendessen.

7. Tag: Heimreise
Nach dem Schlemmerfrühstück individuelle Heimreise.

Ausrüstungsliste:
- Rucksack, ca. 30 Liter Inhalt
- Bergschuhe oder Trekkingschuhe, wasserdicht und atmungsaktiv
- lange Berghose
- Anorak, atmungsaktiv und wasserdicht
- Shirts zum wechseln während der Tour
- Pullover, Haube, Handschuhe
- Wasserflasche, ev. kleine Thermoskanne (es gibt in der Unterkunft Leihthermoskannen)
- 2 Teleskopwanderstöcke
- Schneeschuhe, Stöcke und Gamaschen werden die ganze Woche zur Verfügung gestellt

Termine:
10.01.10 - 16.01.10 € 525,-
24.01.10 - 30.01.10 € 525,-
14.02.10 - 20.02.10 € 575,-
07.03.10 - 13.03.10 € 525,-
21.03.10 - 27.03.10 € 525,-

Leistungen:
- Unterkunft: 6 Nächte in sehr gemütlichen und großzügigen Appartements mit Dusche, WC, Kühlschrank, Sat-TV
- Wellnessbereich mit Sauna, Infrarotkabine, uvm.
- Schneeschuhe, Stöcke, Gamaschen für die gesamte Woche
- alle Transfers vor Ort
- geselliger Hofabend mit Informationen über die Woche, das Leben der Bergbauernfamilien im Tal, die Touren
- Schnapsverkostung mit Einführung ins Schnapsbrennen
- 1 Einstiegstour zum gewöhnen an die Schneeschuhe
- 4 Tagestouren mit staatlich geprüften Wanderführern
- Frühstücksbuffet mit Produkten aus der eigenen Landwirtschaft
- täglich Jause (vom Buffet) und Tee (inkl. Leihthermoskannen) für die Touren
- Abendessen mit regionalen Spezialitäten
- Wanderinformationen (Kartenmaterial, Beschreibung, etc.)
- Frühbucher-Dankeschön: Hochwertiger Rucksack (Buchung 3 Mon. vor Abreise)
- Bonuskarte -15% bei unserem Ausrüstungspartner „Northland Professional"

Informationen zum Autor

Erwin Soukup, Dipl. Tourismusmanager, Tiroler Wanderführer, Ski- und Snowboardlehrer; Studium Tourismusmanagement in Klagenfurt;
10 Jahre im TVB Lesachtal, leitet einen Tourismusbetrieb mit Landwirtschaft und arbeitet als selbständiger Tourismusberater mit dem Schwerpunkt Wandern, alternativer Winterurlaub, Coaching von kleinen und mittleren Betrieben, Webberatung und Kooperationen;

Wander- und Bergführerausbildung

Helmut Steinmassl, staatlich geprüfter Berg- u. Schiführer

Wir konzentrieren uns nicht auf Details der Ausbildungen, sondern auf die Kernfrage: Wer darf Gäste in die Berge führen beziehungsweise wer hat auch rechtlich die notwendigen Voraussetzungen?

Der klassische Bergführerberuf hat besonders durch eine immer stärker abenteuer- und erlebnisorientierte Welt in den letzten 15 Jahren eine starke Veränderung durchgemacht. Dies fordert jeden Bergführer (s)eine spezielle Richtung einzuschlagen. Viele Angebote mussten hin zu kurzweiligen Erlebnisangeboten angepasst werden.

Neue Berufsbilder

Innerhalb der letzten 10 Jahre erlebte der Outdoormarkt eine wahre Explosion der Outdoorberufssparten. Hier ein kleiner Auszug aus dem Internet:
Erlebnispädagoge, Natur- und Erlebnispädagoge, Erlebnistrainer, Outdoortrainer, Outdoorlehrwart, Outdoor Coach, Outsidetrainer, Outdoor Development Trainer, Incentivetrainer, Mountainbiketrainer, Langlauftrainer, Alpin Trainer, Wanderleiter, Schneeschuhführer, Hochseiltrainer, Rope Course Trainer, Trainer für niedere Seilaufbauten, Trainer für hohe Seilaufbauten, Wildnis-Trainer, Kanuguide, Raftingguide, Sportkletterführer, Kletterbetreuer, Canyoningführer, Canyoningguide, Canyoningbegleitguide, Schluchtenführer, Höhlenführer.

Die immer breitere Fächerung und Spezialisierung der Bergsportarten schlägt sich auch in den neuen Bezeichnungen der Ausbildner Alpiner Vereine nieder.

Die Ausbildung zum *staatlich geprüften Instruktor* gibt es für die Bereiche Schitouren, Snowboardtouren, Schihochtouren, Schi Alpin, Snowboard, Sportklettern, Wandern und Winterwandern, Paddeln, Klettern Alpin, Mountainbike.
Der Instruktor (bis 2002 „Lehrwart") in Österreich entspricht dem „Fachübungsleiter" beim Deutschen Alpenverein.

Wer darf Was anbieten?

Es war immer klar, ein vom Alpenverein ausgebildeter Instruktor oder Fachübungsleiter darf nur vereinsinterne Ausbildungen und Führungen unternehmen. Instruktoren und Fachübungsleiter arbeiten ausschließlich ehrenamtlich.
Gewerblich dürfen nur Berg- und Schiführer, Canyonführer und Wanderführer mit staatlicher Anerkennung und Autorisierung führen.
Tirol war das erste Land in dem kommerzielles Führen von Bergwandertouren durch die Landesregierung gesetzlich geregelt wurde. Im „Tiroler Bergsportführerverband" sind heute die Berufsgruppen Berg- und Schiführer, Bergwanderführer und Schluchtenführer zusammengefasst.
Auch Vorarlberg und Oberösterreich haben nachgezogen und Regelungen mit Ausbildung und Authorisierung getroffen.

Nach erfolgreich abgeschlossener Ausbildung muss laut Landesgesetz bei der zuständigen Bezirkshauptmannschaft die Befugnis zum autorisierten und geprüften Bergwanderführer erworben werden.
Für Wanderführer gilt in Tirol eine Einschrän-

Neue Trendsportarten fordern auch erweiterte Ausbildunen. Foto: Heli Steinmassl

Unter fachkundiger Leitung ist die Begehung eines Klettersteiges für Kinder ein spannendes Erlebnis. Foto: Heli Steinmassl

Für die Arbeit in Vereinen bietet sich die Ausbildung zum Instruktor an. Foto: Heli Steinmassl

kung auf blaue (leichte) und rote (normale) Wanderwege; schwarze Wanderwege, auf denen Absturzgefahr **gilt, dürfen nicht geführt** werden. Die anderen Bundesländer werden vermutlich nachziehen.
Für den Winter gilt: Wanderführer bzw. alle Nicht-Bergführer müssen im schneebedeckten Gelände mit ihren Gästen in Bereichen unter 30 Grad Steilheit bleiben, wobei auch die Einzugsbereiche der Lawinen mit berücksichtigt werden müssen.

Bis vor 4 Jahren war die Welt noch in Ordnung. Doch plötzlich hat ein OGH Urteil in Salzburg diese Grundwerte zerschlagen:
Die Entscheidung fiel zugunsten der Sportkletterinstruktoren: Mit einem Gewerbeschein können kommerzielle Sportkletter- und Boulderkurse abgehalten werden. Wenn das Tätigkeitsfeld gemäß Gewerbeschein nicht über den eingeengten Spezialbereich des Instruktors hinausgeht, ist darin auch keine zusätzliche Gefährdung der Teilnehmer zu sehen.
Am Rande sei erwähnt, dass die Regelung der Berg- und Skiführer Landessache ist, wodurch sich Unterschiede zwischen einzelnen Bundesländern ergeben. (Auszüge bergundsteigen, Dr. Thomas Zivny.)

Informationen zum Autor

Helmut Steinmassl, Tischler, staatlich geprüfter Berg- und Schiführer, Canyon- und Höhlenführer, Bergrettungsmitglied. Arbeitet seit 18 Jahren hauptberuflich als Bergführer, am liebsten mit Kinder- und Jugendgruppen. Entdeckte 1999 die Klarahöhle - benannt nach seiner Tochter - im Nationalpark Kalkalpen. Verheiratet, zwei Söhne, eine Tochter.

Literatur & weiterführende Information

www.alpenverein.at/Ausbildung
www.bergfuehrer.at
www.bspa.at/innsbruck
www.vavoe.at

Wanderführer, Bergwanderführer

- *befähigt zum gewerblichen Führen von Gästen im alpinen Gelände; Ausbildung über den VAVÖ (Verband Alpiner Vereine Österreichs) oder den Tiroler Bergsportführerverband (Tiroler Bergwanderführer)*
- *Ausbildungsdauer in Tirol: jeweils einwöchiges Sommer- und Wintermodul,*
  Ausbildungsdsdauer VAVÖ: Grund- und Intensivmodul (4 Tage), fakultativ das Modul Winterwandern (4 Tage)
- *Nach erfolgreich abgeschlossener Ausbildung muss laut Landesgesetz bei der zuständigen Bezirkshauptmannschaft die Befugnis zum autorisierten und geprüften Bergwanderführer erworben werden.*
- *Mitgliedschaft bei Alpinem Verein bzw. Bergsportführerverband*

Staatl. geprüfter Berg- und Schiführer

- *befähigt zum gewerblichen Führen von Gästen im Sommer und Winter im alpinen Gelände (Fels, Eis,...)*
- *Ausbildungsdauer 2 Jahre*
- *Vorraussetzung ist eine erfolgreich abgelegte Eignungsprüfung und ein vollständiger Tourenbericht*
- *Ausbildung bei der Bundessportakademie Innsbruck*
- *Nach erfolgreich abgeschlossener Ausbildung muss je nach Landesgesetz bei der zuständigen Bezirkshauptmannschaft um die Autorisierung zum staatlich geprüften Berg- und Schiführer angesucht werden*
- *Mitgliedschaft beim Bergführerverband*

Staatl. geprüfter Instruktor

- *für ehrenamtliche Tourenführer und Betreuer in Vereinen und Schulen*
- *Eignungsprüfung erforderlich*
- *Voraussetzung: Bestätigung des Vereins über ehrenamtliche Mitarbeit*
- *Veranstalter: Die Bundessportakademien Innsbruck, Linz, Wien und Graz*
- *Qualifikationen: Instruktoren für Schitouren, Schihochtouren, Snowboard, Hochtouren, Klettern Alpin, Sportklettern, Mountainbike, Wandern, Winterwandern;*
- *Mitgliedschaft bei Alpinem Verein*

Hochwertige Ausrüstung als Bestandteil alpiner Kompetenz

Werner Koch, Geschäftsführer Koch alpin GmbH

Zusammenarbeit mit den Bergsteigerdörfern

Wesentliche Bestandteile der alpinen Kompetenz eines Bergsteigerdorfes ist einerseits die Palette an Natursportarten und andererseits die Verfügbarkeit hochwertiger Ausrüstung in der Region.
Im Einklang mit der Idee der Bergsteigerdörfer stehen nicht Fun, Action oder Fitness im Vordergrund, sondern eine ganzheitliche körperliche Herausforderung verbunden mit echtem Erleben und Naturgenuss. Die alpine Bergwelt bildet den Fokus dieser Aktivitäten und ist nicht bloße Kulisse.
Bergsteigerdörfer haben die einzigartige Möglichkeit, die Nische zwischen „Wohlfühl"- Destinationen auf der einen Seite und „Halligalli"-Regionen auf der anderen Seite zu besetzen und sich am touristischen Markt als Ziel „Bergaffiner" Touristen eindeutig zu positionieren. Unter "Berg-affin" verstehen wir dabei nicht nur ambitionierte Alpinisten, sondern alle, die sich in alpiner Umgebung und weitgehend unverfälschter alpiner Natur und Kultur wohl fühlen.

Um dieses Ziel zu erreichen, müssen Bergsteigerdörfer ein optimal aufbereitetes Angebot an naturverträglichen Aktivitäten anbieten.
Folgende Fragen sollen dabei für den Gast rasch beantwortet werden können:

- Welche Sportarten/Aktivitäten sind im jeweiligen Ort möglich?
- Wer bietet geführte Touren (Schitouren, Schneeschuhtouren, Bergtouren, Klettern, Canyoning, Paddeln, usw.) an? In welchem Zeitraum, zu welchen Preisen?
- Welchen Risiken bin ich dabei ausgesetzt?
- Welche Ausrüstung kann ich vor Ort ausleihen oder kaufen?
- Welches Service bekomme ich vor Ort?

Ziel sollte sein, dass jeder Partnerbetrieb eine Basisausstattung an Leihausrüstung anbietet und es daneben ein Netzwerk an alpinen Partnerbetrieben gibt, die geführte Touren veranstalten oder Ausrüstungsverleih, - verkauf und –service anbieten (z.B. Alpinschulen, Verleihbetriebe und Sportfachhändler vor Ort). Als Teil der Kooperation würde die Firma Koch alpin diesen Partnerbetrieben ein maßgeschneidertes Produktsortiment zu günstigen Konditionen anbieten und diese Betriebe laufend betreuen, mit den Produktschwerpunkten Schitourengehen und Schneeschuhwandern.

Erlebnis Schitour

Schitouren bieten eine einzigartige Kombination aus Ruhe, Einsamkeit und Naturerlebnis beim Aufstieg sowie einem besonderen „Kick" bei der Abfahrt im Pulverschnee. Allerdings sind die Anforderungen an das Können, das Verantwortungsbewusstsein und die Sicherheit hoch. Daher wird es gerade in den Bergsteigerdörfen großen Bedarf an geführten Touren in unterschiedlichen Anforderungsklassen geben.
Zusätzliche Qualitätskriterien, mit denen sich Bergsteigerdörfer von anderen Destinationen abheben können, sind Kursangebote (z.B. Lawinenkunde), ergänzt durch ein besonders hochwertiges Verleih- und Serviceangebot (Ausrüstung, Karten- oder Führermaterial).

Mit der richtigen Ausrüstung wird der Aufstieg zum Genuss. Foto: Archiv KochAlpin

Koch alpin bietet ein breites Angebot unterschiedlichster Steigfelle für jede Art von Touren- oder Freerideschi, Fellzubehör zum Imprägnieren oder Nachbeschichten der Felle und ein perfektes Serviceangebot für Fachhändler und Verleihbetriebe.

Schneeschuhwandern

Im Vergleich zu Schitouren stellen Schneeschuhwanderungen geringere Anforderungen, sie eignen sich daher besonders für Familien und Gruppen. Das Spektrum reicht dabei von der stimmungsvollen Fackelwanderung am Abend bis zur anspruchsvollen 2-Tagestour mit Iglu-Übernachtung. Hier kann ein sorgfältig zusammengestelltes Angebot an geführten Touren ein entscheidendes Kriterium für die Wahl des Urlaubsziels sein.
Schneeschuhwanderungen lassen sich auch bei geringerer Schneelage durchführen. Ein weiterer Pluspunkt ist der leichte Transport von Schneeschuhen gerade bei Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
Speziell ausgeschilderte Schneeschuh-Routen in Verbindung mit Tourenbeschreibungen oder Foldern erleichtern Anfängern den Einstieg in diesen Sport.
Auch bei Schneeschuhen sollte das Verleihangebot nicht auf ein Produkt beschränkt bleiben. Es sollten Schneeschuhe in Damen- und Herrenausführung für einfache Wanderungen, aber auch für alpinen Einsatz (ausgestattet mit Steighilfe) verfügbar sein. Fachkundige Beratung zu Produkten und empfehlenswerter Zusatzausrüstung sowie zu Risiken, Gefahren und Verhaltenstipps beim Zusammentreffen mit Wildtieren könnten die Projektpartner in den Bergsteigerdörfern besonders auszeichnen.
Koch alpin bietet im Schneeschuhbereich für jeden Einsatzzweck das passende Produkt aus dem aktuellen Sortiment von über 40 Modellen, ein umfassendes Zubehörprogramm (Transporttaschen, Gamaschen, Teleskopstöcke), eine fachkundige und zielgerichtete Beratung und ein optimales Service in unserem Betrieb in Mils/Tirol.
Für alle, die ein besonderes Erlebnis suchen, haben wir mit der IceBox ein Iglubauwerkzeug im Angebot, mit dem Iglus z.B. während einer Schneeschuhtour zeitsparend und relativ einfach errichtet werden können.

Service

Damit der Verleih und der Verkauf von Bergsportausrüstung in den einzelnen Bergsteigerdörfern optimal funktioniert, sind für jedes einzelne Gebiet die möglichen Anbieter zu erheben. Idealerweise übernimmt ein Sportfachhändler die Rolle des lokalen Ansprechpartners für Hotels und kleinere Tourenveranstalter.
Koch alpin steht dem Fachhandel und allen gewerblichen Kunden mit detaillierten Produktinformationen, fachkundiger Beratung und einem maßgeschneiderten Angebot zur Verfügung.

Informationen zum Autor

Mag. Werner Koch, Geschäftsführer der Firma Koch alpin GmbH

Früher Einstieg in den Familienbetrieb mit Schwerpunkt auf der Herstellung von Steigfellen für Skitourengeher, sukzessiver Ausbau des Großhandelsprogramms im Outdoor-Bereich; Neben der beruflichen Tätigkeit abgeschlossenes Studium Politkwissenschaften in Innsbruck, 15 Jahre ehrenamtliche Tätigkeit für den Zweig Innsbruck des Österreichischen Alpenvereins.
Kontakt: Koch alpin GmbH, Voldererbrücke 9, A 6068 Mils, Tel. (0)5223 45594-0, Fax-94, office@kochalpin.at, www.kochalpin.at

Koch alpin
Mit dem Hintergrund eines Produktionsbetriebes von Tourenfellen der Marken colltex und contour bietet Koch alpin ein ausgewähltes Großhandelsprogramm an Wintersport- und Outdoorausrüstung. Folgende Kriterien sind bei uns ausschlaggebend für die Auswahl unserer Produkte:

- *Naturverträglichkeit: Wir bieten ausgewählte Produkte für Natursportarten wie Skitourengehen, Schneeschuhwandern, Trekking oder Expeditionen an.*
- *Weltweite Markführerschaft: Alle Marken in unserem Programm sind in ihrem Produktsegment weltweit anerkannt und führend, was Innovation und Qualität betrifft.*

Neben den Steigfellen aus der eigenen Produktion umfasst unser Sortiment folgendes Großhandelsprogramm:

- *Schneeschuhe und Teleskopstöcke der US-Marken Tubbs und MSR*
- *Outdoor-Ausrüstung der Marken Therm-a-Rest (Isomatten), MSR (Kocher, Zelte), Platpyus (Trinksysteme)*
- *Outdoor-Zubehör der schwedischen Marke Light-my-Fire*

Vor allem mit dem Schneeschuh-Sortiment arbeiten wir seit vielen Jahren intensiv mit touristischen Anbietern zusammen. Zu unseren Partnern zählen hier unter anderem die Tiroler Wanderhotels, die Angebotsgruppe „Langlaufen und Winterwandern in Österreich", die Testcenter der „Best-of-Wandern Regionen", Tauern Alpin oder die Alpine Pearls Gemeinden.

Schneeschuhwandern erfreut sich immer größerer Beliebtheit.
Foto: Archiv Koch alpin

Nutzen der Bergsteigerdörfer aus der Sicht der Sektionen

Vorteile für einzelne Sektionen

Robert Straßer, 1. Vorsitzender der OeAV-Sektion Klagenfurt

Die Alpinen Vereine wurden zur Erschließung der Bergwelt gegründet. Seit geraumer Zeit hat man erkannt, dass sich der Alpenverein in verstärktem Maße dem Schutz der unberührten Bergwelt widmen muss.
Heute ist es vor allem der Zweck des Vereins, das Bergsteigen, alpine Sportarten und das Wandern zu fördern und zu pflegen, die Schönheit und Ursprünglichkeit der Bergwelt zu erhalten, die Kenntnisse über die Gebirge zu erweitern und zu verbreiten und dadurch auch die Liebe zu Volk und Heimat zu pflegen. Die Erschließung der Bergwelt erachtet der Alpenverein als abgeschlossen.
Über 360.000 Menschen bekennen sich zum Oesterreichischen Alpenverein. 22.000 ehrenamtliche Mitarbeiter opfern darüber hinaus Freizeit, Energie und meist auch eigene Mittel dem Alpenverein, weil sie sich mit Herz und Seele zu den Zielen des Vereins bekennen. Weil auch große Teile der übrigen Bevölkerung für die Erhaltung der Schönheit und Ursprünglichkeit der Bergwelt eintreten, ist die Mitgliederzahl ständig steigend.
Wir leben heute im Überfluss der Angebote und der Kunde ist bestrebt das Beste zum günstigsten Preis zu erhalten. Der Anbieter ist gezwungen, auf sich aufmerksam zu machen - mit immer spektakuläreren, herausragenderen Angeboten zu werben, wobei vermehrt durch Inszenierungen nachgeholfen wird. So wird beispielsweise suggeriert, dass die Fahrt mit einer Seilbahn für sich ein besonderes Naturerlebnis sei. Tatsächlich wird die Natur nur völlig passiv, wie beim Fernsehen oder im Kino konsumiert.
Die Spirale, der Berg als Sportgerät, als Eventpark - immer größer, immer lauter - dreht sich nun schon seit Jahrzehnten auch in unseren Bergen. Mittlerweile gibt es auch in Österreich so stark erschlossene Gebiete, dass sie alpinistisch völlig entwertet sind und ihren landschaftlichen Reiz verloren haben. Jeder Schritt zur Förderung des sanften Tourismus unterstützt daher nicht nur die Arbeit der Sektionen, sondern verwirklicht die Satzung des Alpenvereins und unterstützt die Intentionen der Alpenkonvention.
Der Alpenverein ist massiv bestrebt der Zerstörung der Bergwelt entgegen zu wirken. Er bemüht sich nicht nur ernsthaft, dem überbordenden Erschließungswahn Einhalt zu gebieten, sondern er ist auch in der Lage, vor allem durch seine Hütten und Wege die nötige Infrastruktur für den sanften Tourismus zur Verfügung zu stellen.
Immer größer wird die Zahl der Menschen, die die Natur beschaulich und in Ruhe genießen, die sich nach Bergtouren ohne Massenauflauf sehnen. Ich persönlich bin fest davon überzeugt, dass die Zahl jener, die man dafür begeistern kann, noch viel, viel größer ist. Bedauerlich an unserer gesellschaftlichen Entwicklung

Die OeAV-Sektion Klagenfurt
Die mit 11.300 Mitgliedern neuntgrößte Sektion des OeAV ist heute Eigentümer der Klagenfurter Hütte, des Glocknerhauses, des Fraganter Schutzhauses, einer Jugendherberge in der Fragant, zweier kleinerer Hütten und eines Biwaks.
Dazu leisten 19 ehrenamtlich tätige Wegebetreuer der Sektion durch die Instandhaltung von 500 km Wegen und Klettersteigen in den Karawanken, Norischen Alpen, der Saualpe, Goldberg- und Glocknergruppe einen wesentlichen Beitrag zur Erschließung dieser Gebiete und damit zum Fremdenverkehr.
Große Bedeutung misst der Alpenverein Klagenfurt der Jugendarbeit bei, die aus sieben Kursen in den Sommermonaten und einer Winterveranstaltung in der Fraganter Jugendherberge, einem Frühlingsfest, zuletzt auf dem Gelände der UNI Klagenfurt und verschiedenartigen Veranstaltungen im Jugendraum in der Klagenfurter Geschäftsstelle bestehen. Zur Jugendarbeit zählen natürlich auch jeweils 10 Kinder- und Jugend-Sportkletterkurse im Herbst und im Frühjahr, sowie die drei Gruppen des Sportkletter-Wettkampfteams.
Jährliche Schitechnik-, Schitouren-, Fels-, Eis-, Klettersteig- und Orientierungskurse, so wie wöchentlich mehrere Wander- und Alpin-Führungstouren, Mehrtages-Führungstouren und Auslandsfahrten bilden das Angebot für unsere interessierten Mitglieder.
Das Jugend und Tourenprogramm wird noch wesentlich durch das Angebot der 5 Ortsgruppen der Sektion Klagenfurt ergänzt.
Kontakt: Oesterreichischer Alpenverein, Sektion Klagenfurt, Völkermarkter Straße 9, 9020 Klagenfurt, Tel.: +43/(0)463/513056; office@alpenverein-klu.at;

Das Glocknerhaus im Nationalpark Hohe Tauern.
Foto: OeAV Sektion Klagenfurt

ist, dass die, die sich im Grunde ihrer Seele nach Entschleunigung, nach Ruhe sehnen, auch erst mit Werbung, am besten gleich mit einer guten Inszenierung, auf ihre ureigensten Wünsche aufmerksam gemacht und ihnen lohnende Ziele angeboten werden müssen.
Peter Haßlacher und sein Team im Oesterreichischen Alpenverein sind seit vielen Jahren bemüht, Naturjuwele nicht nur zu schützen sondern sie auch in das öffentliche Interesse zu rücken.
Das Projekt „Bergsteigerdörfer" stellt eine großartige Initiative dar, die Interessen der einheimischen Bevölkerung und des Alpenvereins zu verbinden und die beteiligten Dörfer bei ihrem Bemühen zu unterstützen, sich am Erschließungswahn nicht zu beteiligen. Das gesamte Projekt verursacht weder den Gemeinden noch den Sektion und den Partnerbetrieben zusätzliche Kosten.
Die Broschüre „Kleine und feine Bergsteigerdörfer zum Genießen und Verweilen" ist schon etwas ganz Besonderes. Alleine ihr Erscheinungsbild macht so richtig Lust auf Urlaub. Dazu bieten die Bergsteigerdörfer für jeden etwas. Es wird nicht nur der Wanderer sonder auch der Bergsteiger mit interessanten Tourenvorschlägen angesprochen.
Die ersten beiden Auflagen mit insgesamt 25.000 Exemplaren sind bereits vergriffen. Heuer erschien die 3. aktualisierte und erweiterte Auflage mit 50.000 Exemplaren. Diese werden nicht nur an die beteiligten Sektionen, Partnerbetriebe, Gemeinden, Tourismusvereine und Hütten sondern auch an andere Gemeinden und Sektionen ausgegeben. Die breite Streuung verspricht einen tollen Werbeerfolg.
Die ersten Bergsteigerdörfer wurden nach sehr klaren Richtlinien ausgewählt. Sie entsprechen jedenfalls den Vorstellungen eines sanften Tourismus. Es sind Gemeinden, die trotz ihrer besonderen landschaftlichen Schönheit wirtschaftlich und touristisch benachteiligt sind.
Sie bieten ihren Besuchern, sich bei ihnen ohne technische Hilfsmittel, mit eigener Kraft am Berg zu bewegen. Dabei werden Klettern, Bergtouren, Schitouren, Wandern, Schneeschuhwandern, Langlaufen usw. angeboten.
Bei all diesen Aktivitäten handelt es sich um Kernbereiche des Alpenvereins, die er immer gefördert hat.
Mit dem Projekt „Bergsteigerdörfer" will der OeAV auch die Präsenz der Sektionen in ihren Arbeitsgebieten stärken. Es soll auch der Bevölkerung und den Gästen die Tatsache ins Bewusstsein gerufen werden, dass die alpine Infrastruktur, mit der Erhaltung von Hütten und Wegen und der Wegemarkierung, nur durch die ehrenamtliche Tätigkeit vieler Vereinsmitglieder gewährleistet ist.
Der Hauptverein wird im Rahmen der Aktion „Bergsteigerdörfer" den Sektionen Hilfestellung zur besseren Hüttenauslastung und zur vermehrten Annahme des Sektions-Tourenangebotes anbieten. Der Erfolg dieser Hilfestellung hängt aber naturgemäß immer sehr vom Engagement der einzelnen Sektionen ab.
Der Hauptverein ist bemüht, Sitzungen und andere Veranstaltungen, auch außerhalb des Projektes „Bergsteigerdörfer", beispielsweise Paten- und Naturschutzwartetreffen, in Bergsteigerdörfern abzuhalten. Solche Veranstaltungen sind meist mit einer Exkursion verbunden, die in enger Zusammenarbeit mit der ortsansässigen Sektion geplant und durchgeführt wird. Dabei ist das gegenseitige Kennenlernen ein sehr gewollter Nebeneffekt.

Zusammenfassend können die Ziele des Projekts „Bergsteigerdörfer" folgend umrissen werden.

- Der Alpenverein bewirbt naturfreundliche Tourenziele. Er fördert das Verständnis für Natur und Umwelt. Das Besondere ist die enge Zusammenarbeit zwischen Gemeinden und Alpenverein.
- Durch die Broschüre „Kleine und feine Bergsteigerdörfer zum Genießen und Verweilen" werden nicht nur den betroffenen Dörfern und Sektionen, sonder auch der gesamten Bevölkerung die Ziele des Alpenvereins durch faktisches Handeln nahe gebracht.
- Die Broschüre ist ein starker Anreiz, die vorgestellten Gebiete zu besuchen.
- Die Aktion macht generell Lust auf unberührte Landschaft und stellt den Eventpark Alpen in Frage.
- Sie stärkt die betroffenen Sektionen hinsichtlich besserer Hüttenbewirtschaftung und Bettenauslastung
- Die Wertschätzung der ehrenamtlichen Mitarbeit wird der Bevölkerung nahe gebracht.
- Gute Auslastung der sektionseigenen Tourenveranstaltungen ist ein wirtschaftliches Ziel dieses Projekts.
- All diese Vorteile verursachen weder den beteiligten Alpenvereinssektion noch den Gemeinden und Partnerbetrieben zusätzliche Kosten.

Abschließend darf ich feststellen, dass es in diesem Projekt viele Gewinner geben wird:

- die Bergwelt, die Natur
- alle, im Besonderen aber die direkt betroffenen Sektionen des Alpenvereins
- die Bergsteigerdörfer Partnerbetriebe
- die Einheimische Bevölkerung und die Gemeinden
- alle Alpinen Vereine
- die gesamte Bevölkerung

Informationen zum Autor

Robert Straßer, geb. 1940, verheiratet, drei erwachsene Söhne; pensionierter Beamter der Stadt Klagenfurt; Tourenführer sowie von 1992 bis 1996 Bergrettungswart in der Sektion Klagenfurt;
Seit 1996 1. Vorsitzender der Sektion; in dieser Zeit wurden vor allem das Glocknerhaus und das Fraganter Schutzhaus generalsaniert, eine Kletterhalle errichtet und eine wesentlich größere Geschäftsstelle angemietet und schließlich angekauft; von besonderer Bedeutung war für ihn der Ausbau der Jugendarbeit;

Erfahrungen und Anregungen der Sektion Linz

Peter Reinberg, 1. Vorsitzender der OeAV-Sektion Linz

Aktuelle Erfahrungen mit dem Projekt „Bergsteigerdörfer"

Die Aktion als solche ist noch wenig bekannt, freilich führen Touren der Sektion Linz in viele dieser Orte, ohne dass sich die Gruppen und Tourenführer des Kriteriums „Bergsteigerdorf" bewusst wären. Auch ist unklar, wie sich die Bergsteigerdörfer von anderen Marketingbegriffen wie Wanderdörfer unterscheiden.
Eine Umfrage bei Ortsgruppenobleuten ergab Vorbehalte gegenüber den Preiskategorien der Unterkünfte. Es besteht zumindest der Eindruck – mag dieser auch unrichtig sein – dass eher höhere Hotelkategorien angeboten werden, während die Gruppen eine „Schmerzgrenze" bei einem Halbpensionssatz von EUR 40,- haben. Die Wandergruppen, Radfahrergruppen etc. bevorzugen ihre Stammhotels und -pensionen, mit denen sie bei entsprechender Gruppengröße gute Konditionen aushandeln.

Aktivierungsüberlegungen und Ziele in der Sektionsarbeit

Wir werden in der Sektion Linz versuchen, diese interessante Initiative in mehrfacher Weise zu unterstützen und zu fördern. Anfang November erschien in der Sektionszeitschrift „Linz alpin", Heft 03/2009, Seite 34, ein Bericht über die Bergsteigerdörfer mit Karte und Bildern.
Von der Jahreshauptversammlung in Hallein wurden 40 Exemplare der Broschüre mitgenommen und an die Kundinnen und Kunden der Geschäftsstelle weitergegeben.
Im Weiteren werden folgende Punkte angestrebt:

- Einholung näherer Informationen über Unterkünfte und Tourenmöglichkeiten
- Erfahrungsaustausch mit anderen Sektionen
- Verstärkte Einbeziehung der Bergsteigerdörfer in das Tourenangebot

Beim Ortsgruppentag am 13. November 2009 referierte Roland Kals vom Gesamtverein sowohl über die Bergsteigerdörfer als auch über den öffentlichen Verkehr

Das Bergsteigerdorf Grünau im Almtal und das Tote Gebirge: traditionsreiche und beliebte Tourenziele der Sektion Linz.
Foto: Karl Redtenbacher

Jedenfalls zeigt sich, dass die aufgelegten Broschüren über die Bergsteigerdörfer von den Kundinnen und Kunden der Geschäftsstelle gerne mitgenommen werden.

Öffentlicher Verkehr

Zum Thema des ersten Tags der Tagung kann ich folgendes berichten:
Bahn und Bus werden bei der Sektion Linz und ihren Ortsgruppen hauptsächlich im Kinder- und Jugendprogramm, bei Seniorenwanderungen und Radreisen verwendet. Hierbei werden allerdings hauptsächlich Busse von Privatunternehmen genutzt.
Auch bei den Wander- und Schiwochen überwiegt die Nutzung von Bussen von Privatunternehmen. Fahrgemeinschaften mit Privat-Pkws kommen vorwiegend bei Tages- und Wochenendtouren zum Einsatz.
Die Initiativen der Sektion Salzburg für Schitouren mit öffentlichen Verkehrsmitteln und eine entsprechende Kennzeichnung dieser autofreien Touren (siehe Bergauf, Heft 4/2009 sowie den Vortrag von Frau Mag. Wallentin im Rahmen der Jahrestagung Bergsteigerdörfer) werden wir uns zum Vorbild nehmen und das Thema in unserer Sektion weiter behandeln.

Informationen zum Autor

Dr. Peter Reinberg, am 4.10.1943 geboren, war bis 2008 aktiver Beamter des Landes Oberösterreich; seit 27. März 2009 ist er Präsident der Sektion Linz, bei der er bereits seit 36 Jahren Mitglied ist;
seine Lieblingswandergebiete liegen in Oberösterreich, besonders gerne geht er ins Tote Gebirge; seine Kondition testete er kürzlich bei der 24 Stunden-Wanderung mit Hans Kammerlander;

Die OeAV-Sektion Linz

Die Sektion Linz wurde 1874 gegründet, sie hat derzeit 15.000 Mitglieder und hält den Österreichrekord mit der Zahl von 18 Ortsgruppen in großen Teilen Oberösterreichs.
Die Sektion Linz ist im Besitz von drei Schutzhäusern (Linzerhaus/Wurzeralm in Oberösterreich, Linzer Tauplitzhaus in der Steiermark und Hofpürglhütte in Salzburg), drei Selbstversorgerhäusern und zwei Aussichtswarten (Sternsteinwarte/Bad Leonfelden, Gisela-warte/Lichtenberg – letztere wurde heuer zum Denkmal erklärt). Unsere Geschäftsstelle liegt zentral in Linz am Hauptplatz 23.

Kletterpark Linz-Urfahr

Verschiedene Ortsgruppen haben in den letzten Jahren Kletterwände in Schulturnsälen und ähnlichen Gebäuden eingerichtet, die Hofpürglhütte hat einen Boulderraum sowie einen großen Klettergarten in unmittelbarer Nähe. In Linz-Süd gibt es die zweitgrößte Kletterhalle Österreichs im Sportpark Auwiesen, die von den Naturfreunden betreut wird.
Die Sektion hat daher vor zwei Jahren mit der Planung einer Sportklettermöglichkeit in Linz nördlich der Donau begonnen. In enger Kooperation mit der Linzer Union ADM, die in Linz-Nord unter anderem eine Tennishalle betreibt, und der im Vergabeverfahren siegreichen Firma DCD (Wien/Waidhofen a.d.Ybbs) wurde zunächst im März 2009 eine umgebaute Squashbox mit 120 m² Kletterfläche für Vorstieg und Bouldern eröffnet, und am 12.9.2009 konnte in festlichem Rahmen der 15 m hohen ÖAV und Oberbank-Kletterturm als Outdooranlage mit 850 m² Kletterfläche – die größte derartige Anlage in Österreich - eröffnet werden. Der Zuspruch zu dieser neuen Kletteranlage im Universitätsviertel von Linz ist sehr zufriedenstellend, die Kurse sind ausgebucht.

Der neue KLetterpark Linz-Urfahr. Foto: Sektion Linz

Erste Erfolge im Projekt Bergsteigerdörfer

Feedback der Partner - Zusammenfassung

Regina Stampfl, Projektteam Bergsteigerdörfer

Im **Großen Walsertal** mache sich die Initiative noch wenig bemerkbar, da heuer viele andere Themen präsent gewesen wären. **Monika Bischof** vom **Biosphärenpark** betont, wie wichtig aber die Partnerbetriebe und die Mitwirkung der Region für die Umsetzung seien.
Christina Schwann weist auf die zwei durchgeführten Projekte, den Klettergarten Wandfluh und die Gipfelbücher, hin. Gemeinsam solle nun Schritt für Schritt noch mehr erreicht werden.
Matthias Danninger vom **Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen** findet das Projekt besonders interessant, da die Fraktion Ginzling und der Naturpark intensiv zusammenarbeiten würden, gemeinsam würden neue Ideen entwickelt. Die Präsentation könnte noch stärker forciert werden. Wichtig seien auch die Partnerbetriebe, wobei es hier vielleicht gelingen könnte, zwischen den Naturpark-Partnern und den Bergsteigerdorf-Partnern Gemeinsamkeiten zu finden.
Erwin Soukup, Lesachtal, sieht die Bergsteigerdörfer als gute Version aus der Masse heraus zu leuchten, als Alternative und Chance für eine kleine Region in einem gemeinsamen Netzwerk etwas zu bewegen. Durch die Unterstützung eines solch potenten Partners wie dem Alpenverein, bestünden gute Chancen, an eine breite Kundenschicht zu kommen.
Die Partnerbetriebe sollten strengeren Kriterien bezüglich der Alpinkompetenz unterliegen. Auch ein kleiner, symbolischer Mitgliedsbeitrag wäre sinnvoll, um die Ernsthaftigkeit der Mitgliedschaft des Betriebes zu unterstreichen. Beim Layout wäre vor allem bei den Einzelbroschüren mehr Übersicht für die Orte verknüpft mit aussagekräftigeren Bildern wünschenswert.
Christina Schwann betont, dass die Bilder von den Gemeinden, Sektionen, Tourismusverbänden und vielfach auch von privaten Personen zur Verfügung gestellt werden würden. Eine bessere Abstimmung auf die Texte wäre sicher noch notwendig. Positiv sei aber zu bemerken, dass bis jetzt noch für kein Bild gezahlt hätte werden müssen.
Das schlichte Layout solle bewusst eine Abhebung von üblichen Tourismusprospekten sein. Eine Anforderung an die Partnerbetriebe sei die Gewährung von 10% Rabatt für AV-Mitglieder. Der Vorteil solle direkt an die Mitglieder der Alpinen Vereine weitergegeben werden. Der Prozentsatz der Partnerbetriebe sei stark vom Ort selbst abhängig. In Johnsbach beispielsweise gäbe es drei Gastbetriebe, die alle drei Partnerbetriebe seien.
Ludwig Wolf, Bgm. Johnsbach, erklärt, dass es bei einer kleinen Gemeinde einfacher sei, dass alle dabei sind. Es hätte nur einiger Telefonate bedurft und alle Betriebe wären sofort dabei gewesen. Alle seien sehr stolz auf die Broschüre und die Betriebe würden selbst nach der Broschüre fragen. Wichtig sei auch, dass es eine Broschüre und kein Prospekt sei, das man sich aufhebe und auch später noch einmal zur Hand nehme.
Für die Gemeinde Johnsbach sei die Initiative ein Riesenerfolg. Trotz der kurzen Phase würden bereits zahlreiche Gäste wegen der Bergsteigerdorf-Initiative kommen. Eine Anregung wäre noch, auf den Aufklebern die Webadresse aufzudrucken.
Martin Ploderer, Bgm. Lunz am See, berichtet, dass in Lunz das Projekt sehr gut angenommen werde. Generell seien die Bergsteigerdörfer eine Organisation mit einem breiten Angebot. Die Bergsteigerdörfer seien keine Konkurrenz untereinander, sondern würden sich gegenseitig ergänzen. Für jeden sei etwas dabei, die Bergsteigerdörfer seien so unterschiedlich wie die Alpenvereinsmitglieder selbst. Die Broschüren seien gut gelungen. Wichtig seien erste Erfolge, auch in Lunz am See seien bereits Gäste wegen der Bergsteigerdörfer gekommen. Entscheidend sei aber auch die Akzeptanz bei der Bevölkerung. Die Idee hätte sich schon gut in den Köpfen festgesetzt. Wichtig sei, sich der eigenen Stärken bewusst zu werden und mit professioneller Hilfe gut zu präsentieren. Knackpunkt in Lunz wäre die OeAV-Naturschutzwarte-Tagung gewesen, wo die Bevölkerung gemerkt hätte, dass die Initiative wirklich Gäste nach Lunz bringe. Viele Veranstaltungen in die Bergsteigerdörfer zu bringen, sich gut zu präsentieren und das Logo überall unterzubringen, sei ein zentraler Punkt. Beim Ortseingang könnten ähnliche Tafeln wie der Kopf des Aufstellers platziert werden. Herzlichen Dank an das Team!
Gerhard Moser, Vent, bestätigt die vorbildliche Bewerbung des Projektes durch den Alpenverein, allerdings solle die internationale Presse noch mehr angesprochen werden. Bei der Reaktivierung der Venter Schirunde habe die Pressearbeit durch Stephanie Haug einen großen Mehrwert nach sich gezogen.
Die Handhabung der Partnerbetriebe sei auch in Vent noch etwas unklar.
Christina Schwann weist darauf hin, dass mit Stephanie Haug bereits Gespräche geführt werden würden. Ihre Pressearbeit wäre ein großer Gewinn für die Bergsteigerdörfer, da sie das Feingefühl hätte, diejenigen Medien herauszusuchen, die am meisten Erfolg versprechen würden. Die Partnerbetriebe würden derzeit auf der Webseite und in der Broschüre beworben. Die zukünftige Handhabung bezüglich Mitgliedsbeitrag sei noch nicht geklärt und hänge von den weiteren Fördermöglichkeiten ab. Auf jeden Fall müssten die Partnerbetriebe noch mehr nach außen transportiert werden. Die Partnerbetriebe stünden erst im Anfangsstadium und Erfahrungswerte müssten gesammelt werden.
Klaus Küchenhoff, DAV-Sektion Breslau, ist seit 42 Jahren Gast des Hotels Post, und begrüßt den Rabatt für Alpenvereinsmitglieder. Vor allem aber würde die Möglichkeit geschätzt, bei einem Aufenthalt von einer Woche auch einmal zwei Tage auf der Breslauer Hütte verbringen zu können, ohne in dieser Zeit das

Hotel bezahlen zu müssen. Vent hebe sich von Sölden ab und das sei sehr wichtig.
Gudrun Wallentin, OeAV-Sektion Salzburg, schließt sich Herrn Reinberg und Herrn Straßer an. Die Bergsteigerdörfer seien ein Vorbildprojekt des Alpenvereins, wie der Alpenverein in seinen Arbeitsgebieten arbeite. Leider sei der Begriff der Arbeitsgebiete bei vielen Sektionen ins Hintertreffen geraten. Der Auftrag sei nun, die Idee mehr in Sektionen hineinzutragen, sodass sich der eine oder andere Tourenführer in ein Bergsteigerdorf verirre. Als Alpenvereinsmitglied solle man sich mit den Grundideen des Alpenvereins identifizieren und in ein Bergsteigerdorf fahren, weil es ein Alpenvereins-Projekt ist.
Hannes Schlosser berichtet über den Stand der Alpingeschichte-Bücher. Es würden insgesamt zehn Bücher herausgegeben. Das erste sei bereits fertig, zwei weitere seien kurz vor der Fertigstellung. Die Bergsteigerdörfer seien so unterschiedlich, dass sie auf den ersten Blick nicht viel gemeinsam hätten. Durch die Aufarbeitung der Alpingeschichte würde aber sichtbar werden, wie ähnlich sie sich in gewisser Weise doch sind und dass alle ein gemeinsamen Ziel verfolgen würden.
Karl-Heinz Hesse, ARGE-Tauernhöhenwege, lobt die gute Zusammenarbeit zwischen den Bergsteigerdörfern Mallnitz und Malta und der ARGE-Tauernhöhenwege. Eine wichtige Aufgabe der Sektionen sei es, Wege und Hütten zu erhalten, was gerade für alpenferne Sektionen oft schwierig sei.
Die ARGE-Tauernhöhenwege habe eine eigene Homepage, auf der zu den Bergsteigerdörfern verlinkt werden könne. Auch bei Tagungen würden die Broschüren aufgelegt. Möglich wären im weiteren Beiträge in den Sektionsnachrichten der beteiligten Sektionen.
Christina Schwann begrüßt die vorgebrachten Ideen von Herrn Hesse und betont wie wichtig es sei, dass jeder einen Beitrag leiste.
Bernd Schröder, DAV-Sektion Berlin, richtet großes Lob für die professionelle Arbeit an das Team. Ein wichtiges Element sei es, zurück zu den Quellen zu gehen und den Gedanken von Franz Senn weiterzuführen und die wirtschaftliche und touristische Entwicklung zu fördern. Die Not zu lindern, wie damals Franz Senn, sei heute nicht mehr so wichtig. Es solle sich dahingehend entwickeln, dass die Talorte wieder an Bedeutung gewinnen. Oft gelange man mit dem Auto bis zum Ausgangspunkt der Tour und komme gar nicht mehr ins Dorf. Es bestehe kein Kontakt und keine Bindung an den Talort. Ginzling würden die wenigsten aus der Sektion kennen, da man ja bis zum Schlegeis hochfahren kann und von dort viel schneller auf der Hütte sei. Die Bergsteigerdörfer sollten in der Sektion wieder mehr verankert und die Berge und Talorte wieder enger vernetzt werden.
Ludwig Wolf, Johnsbach, merkt noch an, dass immer nur einer alleine reden könne, aber singen könnten alle gemeinsam. Vielleicht wäre das ein guter Gedanke, ein gemeinsames Liederbuch für die Bergsteigerdörfer zu entwickeln und Sängerwochenenden auf Hütten zu organisieren, um die Leute zu motivieren und das Hüttenleben wieder aufzufrischen.
Alois Weidinger, Bgm. Grünau im Almtal, bestätigt, dass die Bergsteigerdörfer-Initiative für Grünau schon viel bewirkt habe, auch Dinge die man nicht gleich bemerke. Als Beispiel wäre hier der Klettersteig zu nennen. Durch die Unterstützung der Sektion Wels und die Argumentation, wie wichtig ein Klettersteig für ein Bergsteigerdorf sei, konnte der Leader-Ausschuss schneller überzeugt werden.
Vier Betriebe wären bereits als Bergsteigerdorf-Partnerbetriebe und AV-Partnerhäuser aufgenommen worden. Bei der Bevölkerung bestehe noch Aufholbedarf. Bürgermeister Alois Weidinger selbst ist durch die Bergsteigerdorf-Initiative wieder AV-Mitglied geworden.
Der Bürgermeister richtet seinen Dank an das Team, die Gemeinde Grünau als Tagungsort gewählt zu haben und für die partnerschaftliche und kollegiale Zusammenarbeit.

Zusammenfassung:
Das Projekt ist gut angelaufen, erste Erfolge stellen sich ein. Die Broschüren werden gut angenommen und finden großen Anklang. Wichtig ist die Identifikation der Bevölkerung und der Akteure mit dem Projekt.
Die Pressearbeit muss vor allem international noch verstärkt werden, es gibt dazu aber bereits Gespräche mit einer renommierten Agentur. Auch bezüglich der Partnerbetriebe ist noch viel Arbeit zu leisten, hier werden strengere Kriterien hinsichtlich der Alpinkompetenz gewünscht. Eine Verbesserung hinsichtlich Struktur und Bildsprache wird bei den Broschüren angeregt.

Klaus Küchenhoff, DAV-Sektion Breslau.

Bürgermeister Ludwig Wolf, Johnsbach.

Bernd Schröder, DAV-Sektion Berlin.

Organisationsstruktur

Erarbeitung einer zukünftigen Organisationsstruktur

Peter Haßlacher - Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz des OeAV

Wie der Literatur über das Projekt „Bergsteigerdörfer" gut zu entnehmen ist, steht die Entwicklung und Verwirklichung dieser Projektidee in sehr engem Zusammenhang mit dem Oesterreichischen Alpenverein. Nach zahlreichen (Planungs-)Gesprächen gab das Präsidium des Oesterreichischen Alpenvereins in seiner 34. Sitzung vom 18.2.2008 „grünes Licht" zur Durchführung des Projekts in der Fachabteilung Raumplanung/Naturschutz.
Durch die Finanzierung des Projekts aus Mitteln des Lebensministeriums und der Europäischen Union LE 07-13 besteht selbstverständlicherweise eine enge Abstimmung zwischen dem Alpenverein als Projektträger und der im Lebensministerium zuständigen Abteilung V/9 (MR Dr. Ewald Galle).

Operativer Ausschuss

Im Laufe der letzten Monate hat sich die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer breiter aufgestellten Projektsteuerungsstruktur als sinnvoll herausgestellt.
Demnach wird ein **operativer Ausschuss** eingesetzt, welcher aus Vertretern der Gemeinden mit einer guten Ost-West-Verteilung der Bürgermeister, einer OeAV-Sektion, nach Möglichkeit einer DAV-Sektion mit Arbeitsgebiet in einem Bergsteigerdorf, des Tourismus, eines Partnerbetriebes sowie des Oesterreichischen Alpenvereins als Projektträger zusammengesetzt sein soll. Selbstverständlich ist das für die unmittelbare Umsetzung verantwortliche **Projektteam** (Peter Haßlacher/ Leiter der Fachabt. Raumplanung/Naturschutz des OeAV; Christina Schwann/in der Fachabt. Raumplanung/Naturschutz tätige Koordinatorin des Projekts Bergsteigerdörfer; Roland Kals und Regina Stampfl als externe Mitglieder des Projektteams vom Salzburger Planungsbüro arp planning.consulting.research) ebenso in diesem operativen Ausschuss vertreten.
Zu den Hauptaufgaben des operativen Ausschusses werden die Festlegung der strategischen Ausrichtung des Projekts, die Beratung der jährlichen Arbeitsprogramme mit den darin enthaltenen Meilensteinen, die Qualitätssicherung der ergriffenen Schritte, die Nachschärfung der beschlossenen Aufnahmekriterien für die Bergsteigerdörfer, usw., zählen. Jedenfalls werden die „big points" allen Gemeinden anlässlich der jährlich stattfindenden Tagungen zur Debatte und Beschlussfassung vorgelegt.

Weisenrat

Derartige Leuchtturmprojekte zur nachhaltigen Entwicklung des Ländlichen Raumes im Berggebiet bedürfen jedoch auch einer externen fachlichen Begleitung. Diese soll die Sicht von außen in das Projekt einbringen und zwar aus der raumwissenschaftlichen, alpinphilosophischen, touristischen, jung-dynamischen Perspektive sowie aus dem Blickwinkel eines erfahrenen Gastes. Dieser Weisenrat verkörpert zusammen mit dem Alpenverein den wichtigen „think tank" für die laufende Projektadaptierung, nimmt die Funktion eines Evaluierers von laufenden Gemeindeentwicklungsprozessen in Hinblick auf das OeAV-Projekt Bergsteigerdörfer wahr und gibt u.a. auch Stellungnahmen zu möglichen Neuzugängen für das Netzwerk der Bergsteigerdörfer ab.

Projektbegleitende Arbeitsgruppe

Auf Initiative des Lebensministeriums gibt es auch noch in unregelmäßigen Abständen stattfindende Treffen, an welchen VertreterInnen des Lebensministeriums, des Bundesministeriums für Wirtschaft, Jugend und Familie sowie des OeAV-Projektteams teilnehmen und die Kanäle zur Österreich Werbung bzw. zu weiteren Fördermöglichkeiten öffnen sollen.
Projektteam und operativer Ausschuss stehen jedenfalls in sehr engem Kontakt. Der Weisenrat berät den operativen Ausschuss und steht in direktem Kontakt zum Projektteam. Die Sitzungen sollen auf ein praktisches Minimum beschränkt bleiben, jedoch die Kommunikation zwischen den Mitgliedern des Projektteams und dem operativen Ausschuss rege sein. Regelmäßige Ortsbesuche durch das Projektteam müssen ebenso Priorität haben wie die gegenseitige Vernetzung unter den ausgewählten Gemeinden.
Gerade in Hinblick auf die Verlängerung des Projekts Bergsteigerdörfer von 2011 bis 2013 innerhalb der Programmperiode LE 07-13 stellt das Know-how und die Erfahrung sowohl des Weisenrates als auch der Bürgermeister eine ganz wichtige Wissensquelle dar. So soll dabei auch darüber diskutiert werden, ob es Sinn macht, das vom OeAV in Österreich initiierte Projekt mit Hilfe des Ständigen Sekretariats auf weitere Alpenstaaten im Anwendungsbereich der Alpenkonvention auszudehnen.
Jedenfalls ist es nunmehr mit dieser Organisationsstruktur gewährleistet, dass dieses Projekt fachlich und politisch gut abgefedert seinen harmonischen Lauf nimmt.

Der Ötztaler Bus im Bergsteigerdorf Vent. Foto: Ötztal Tourismus.

„Es sollte aber eine Chance für die Bergsteigerdörfer sein, mit Hilfe von passenden, die jeweiligen Gegebenheiten erfassenden Verkehrskonzepten zu beweisen, dass Umwelt, Tourismus und Verkehr und im besonderen der Öffentliche Verkehr sich nicht gegenseitig behindern oder gar ausschließen, sondern sich gegenseitig bedingen."

Ewald Galle, Lebensministerium, Grünau, 2009.

Resümee

Roland Kals, Projektteam Bergsteigerdörfer

Tagung

Engagement pur: Das ist der Gesamteindruck der diesjährigen Bergsteigerdörfer Jahrestagung. Die Organisatoren haben gerufen und (fast) alle sind gekommen: Bürgermeister, Touristiker, Autoren und Vertreter von Alpenvereinssektionen trafen sich mit dem Projektteam zu einem zweitägigen überaus intensiven Gedankenaustausch.

Die Thematik hatte es in sich: Wie kann in „peripheren Gebieten" - und um solche handelt es sich bei den Bergsteigerdörfern zumeist - eine angemessene Mobilitätsqualität abseits des individuellen Personenkraftwagens langfristig gesichert werden?

Dies vor dem Hintergrund sich fundamental verändernder Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel der unübersehbare Rückzug ehemals staatstragender Mobilitätsdienstleister aus der Fläche und die damit einhergehende Verschlechterung des Angebotes, was vor allem die Mobilitätsbedürfnisse der Tourismusakteure betrifft.

Diesem schwierigen Thema muss im Gesamtkonzept der Bergsteigerdörfer ein wichtiger Stellenwert eingeräumt werden, da die Finanzierung der Bergsteigerdörfer-Initiative aus Mitteln der Ländlichen Entwicklung erfolgt, die für die Umsetzung der Alpenkonvention vorgesehen sind. Und eine der Grundverpflichtungen in der Alpenkonvention ist die Senkung der aus dem Verkehr entstehenden Belastungen auf ein für Menschen, Tiere und Pflanzen verträgliches Maß.

Die Verankerung des Öffentlichen Verkehrs in der Alpenkonvention war dann auch der Titel des Grundsatzvortrages von Ewald GALLE, in dem er zunächst die Stoßrichtung des Verkehrsprotokolles (Verhinderung weiterer alpenquerender Straßentransitrouten) und den daraus resultierenden jahrelangen Verhandlungsmarathon schilderte. Anschließend wurden einige interessante Protokollinhalte näher beleuchtet, unter anderem die präzisen Definitionen verkehrspolitischer Schlüsselbegriffe oder die Pflicht zur Begünstigung der Intermodalität und zur Verlagerung der Transportleistungen im Güter- und Personenverkehr auf das jeweils umweltverträglichste Verkehrsmittel.

Wie ein roter Faden zieht sich auch durch das Verkehrsprotokoll die Frage nach der unmittelbaren Anwendbarkeit einzelner Bestimmungen. Dabei ist zwischen den rechtlich-normativen und den „(umwelt)politischen" Bestandteilen des Vertragswerks zu unterscheiden. Eine große Rolle spielt auch, wie man die Alpenkonvention grundsätzlich auffasst. Denn: Nirgends steht geschrieben, dass Vertragsbestandteile nicht unmittelbar umgesetzt werden dürfen. Das heißt, abseits der von manchen als lästige Pflicht empfundenen unmittelbaren Rechtsverbindlichkeit steht es Bund, Ländern und Gemeinden frei, Initiativen zur Förderung der Alpenkonventionsziele zu starten. Ewald Galle ist beizupflichten, wenn er meint, der Verkehrsbereich sei prädestiniert für die Bergsteigerdörfer, jene innovativen Impulse zu setzen, die weit über die Gemeindegrenzen hinaus wahrgenommen werden können.

Anregungen dazu lieferte das Referat von Ernst LUNG, der verschiedene Initiativen zur Entwicklung regionaler Gesamtverkehrskonzepte sowohl für touristische als auch für alltägliche Bedürfnisse präsentierte. Dabei zeigt sich, dass „autofreie" Reise- und Urlaubsangebote attraktiv und erfolgreich sein können, wenn die Zusammenarbeit aller Beteiligten klappt. Und dann gibt es einige durchaus beabsichtigte Nebennutzen, wie z. B. der geringere Fahrzeug-Stellplatzbedarf innerhalb und außerhalb der Ortschaften, die verringerte Lärmbelastung, die erhöhte Luftgüte oder das verringerte Unfallrisiko.

Diesem „Setting" einer erfolgreichen Zusammenarbeit für ein attraktives ÖV-Angebot widmete sich Leonhard HÖFLER in seinem ausführlichen Grundsatzreferat. In peripheren Räumen ist die große Herausforderung, die im Mobilitätsmarkt mittlerweile klaffende Lücke zwischen den Anforderungen und den (im Regelfall dürftigen) Angeboten zu verringern. Dabei geht es um eine längerfristige Systemstabilität auf den Fundamenten: ausreichende Vorlaufzeit, sorgfältige Angebotsplanung und nachhaltige Finanzierung dieses Angebotes. Die Lösung kann ein „abgestufes Bedienungsmodell" sein, das auf schlanke Mobilitätsketten und Barrierefreiheit setzt, wobei letztere nicht auf die fahrzeugtechnische Ausstattung beschränkt bleiben darf, sondern auch die umfassende Information über die Mobilitätsangebote einschließt.

In die selbe Kerbe schlägt Romain MOLITOR, der auf den Umstand aufmerksam macht, dass in der frühen Tourismuserschließung der Alpen die Eisenbahn das Standardverkehrsmittel gewesen ist. Während heute das eigene Auto im weitaus überwiegenden Ausmaß für die An- und Abreise verwendet wird, trifft dies interessanterweise für die Mobilität am Urlaubsort in wesentlich geringerem Ausmaß zu - ein entsprechendes Mobilitätsangebot vorausgesetzt. Wird dieses Angebot sogar zur „Mobilitätsgarantie" für den Gast, dann hat man einen echten Wettbewerbsvorteil, wie das Paradebeispiel Werfenweng deutlich zeigt.

Ein bestens funktionierendes Beispiel aus der Praxis stellte Thomas WIRNSPERGER vom Tourismusverband Großarl, dem auch das Bergsteigerdorf Hüttschlag angehört, vor. Das langgestreckte Großarltal mit seinen 14 Seitentälern hat sich in den vergangenen Jahren als Wanderparadies etabliert. Der Wanderbus Großarl/Hüttschlag ist ein touristisches Transportsystem, das die in der Region vorhandenen Ressourcen intelligent verknüpft. Einerseits durch die Nutzung der Postbuslinien zu Sondertarifen, andererseits durch fahrplanmäßig verkehrende Taxidienste zu günstigen Fixpreisen. Der sorgfältigen Planung des Angebotes und der konsequenten Koordinierung

der Anbieter ist es zu verdanken, dass der Zuschussbedarf für diese Dienstleistung überraschend gering gehalten werden kann.
Wie man eine Regionalbahn (wieder) attraktiv machen kann, erläuterte Alois WEIDINGER am Beispiel der Almtalbahn. Neben der Beschleunigung der Reisegeschwindigkeit durch verschiedene technische Maßnahmen und die Verdichtung der Zugfolgen wurde auch der „Wohlfühlfaktor“ für die Reisenden nicht vergessen, etwa durch liebevolle Restaurierung von Bahnhofsgebäuden oder die Einrichtung neuer Haltestellen, P&R-Anlagen und Fahrradabstellanlagen. Durchaus gegen den Trend wird weiterhin auf Servicepersonal in den Zügen, aber auch am Endbahnhof Grünau gesetzt. Damit ist unter anderem ein wesentlicher Baustein für ein funktionierendes Gästeinformationsangebot gesichert.
Gudrun WALLENTIN schilderte anhand typischer Beispielsfälle die Schwierigkeiten, auf die man stößt, wenn Bergtouren mit Hilfe öffentlicher Verkehrsmittel geplant werden. Gleichzeitig eröffnen sich jedoch Variationsmöglichkeiten, die bei der Standardanreise mit dem Auto nicht genutzt werden können (Stichwort: Zwang zur Rückkehr an den Ausgangspunkt der Tour). Letztlich ist es aber eine Frage der Gewohnheit, in welcher Weise sich Bergbegeisterte dem Objekt ihrer Begierde annähern. Bei der Wiedergewinnung einer sanfteren Mobilität kommt den Alpinvereinen eine wichtige Aufgabe zu: Motivierung, Angebotsentwicklung im Bereich der geführten Touren, aber auch Lobbying in Richtung bergsteigerfreundlicher ÖV-Angebote. Als Vision steht im Raum, dass der bewusste Verzicht auf das Auto nicht als Opfer, sondern als Ausdruck eines neuen alpinen Lebensstils etabliert werden kann.
Gute Ideen brauchen zur Umsetzung auch Unterstützung. Welche Möglichkeiten es dafür gibt, wurde von Veronika HOLZER am Beispiel des Beratungsprogrammes klima:aktiv mobil erläutert. Der Schwerpunkt liegt dabei auf dem klimafreundlichen Mobilitätsmanagement für Freizeit und Tourismus, ergänzt durch Umweltförderungen für betriebliche Verkehrsmaßnahmen und Bewusstseinsbildungskampagnen.

Die Diskussion der Vorträge erbrachte einige interessante Ansätze für die Bergsteigerdörfer-Initiative, von denen einige hervorgehoben seien: Etwa der Gedanke, nach dem Vorbild des „Alpenperlentickets“ ein Kombiticket für die An- und Abreise in die Bergsteigerdörfer zu entwickeln. Oder die Überlegung der Alpenvereins-Sektion Berlin, ein Kooperationsprojekt mit den Bergsteigerdörfern Vent und Ginzling zu starten.
Konkret hat der Oesterreichische Alpenverein das Beratungsangebot von klima:aktiv mobil bereits angenommen und führt zur Zeit Arbeitskreissitzungen in den großen Sektionen durch. Spannend ist in diesem Zusammenhang die Frage, in wie weit es gelingt, die An- und Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln (wieder) zum integrativen Bestandteil der Tourenplanung zu machen.
Derzeit vielleicht noch ungewöhnlich ist die Idee, dass auch große Nichtregierungsorganisationen, wie z.B. die Alpinen Vereine, als Besteller von Verkehrsdienstleistungen am Markt auftreten könnten. Zunächst wäre es jedenfalls sinnvoll, wenn der Alpenverein mit den großen Anbietern über Spezialangebote für Vereinsmitglieder verhandelt und diese im Gegenzug auch breit kommuniziert.

Rudolf Klausner, Ortsvorsteher Ginzling.

Franz-Ferdinand Türtscher, Bürgermeister Sonntag.

Arbeitssitzung

Der zweite Sitzungstag widmete sich dem Thema Alpinkompetenz und Infrastruktur in den Bergsteigerdörfern. Paul STEGER erläuterte die Organisationsstruktur der Alpinwegebetreuung im Zillertal, die ganz auf den Einsatz professioneller Akteure setzt. Diese werden aus einem Pool finanziert, der von den zuständigen Alpenvereinssektionen, den Gemeinden, den Tourismusverbänden und den Seilbahnunternehmen gespeist wird.
Erwin SOUKUP schilderte anhand anschaulicher Beispiele aus dem Lesachtal, wie gut gestaltete Packageangebote aussehen müssen, um eine entsprechende Gästenachfrage auszulösen. Heli STEINMASSL gab einen Überblick der Qualifikationen, die im Bereich kommerzieller Outdoor-Angebote erforderlich sind, nicht ohne kritische Seitenblicke auf die unterschiedlichen rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Bundesländer und die Unwägbarkeiten der ständigen Rechtssprechung in diesem Zusammenhang.
Werner KOCH präsentierte das Angebotsspektrum des Ausrüstungsanbieters Koch Alpin insbesondere für winterliche Unternehmungen und erörterte die grundsätzlichen Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit der Bergsteigerdörfer-Initiative.
Abgerundet wurde die Tagung durch Peter REINBERG (Linz) und Robert STRASSER (Klagenfurt), die sich mit den Möglichkeiten großer Alpenvereinssektionen beschäftigten, die Zusammenarbeit mit den Bergsteigerdörfern zu intensivieren.
Als letzten Tagesordnungspunkt präsentierte das Projektteam den Entwurf einer Organisationsstruktur, auf deren Grundlage die weitere Zusammenarbeit und Qualitätssicherung erfolgen soll. Dieser Vorschlag wurde von den Teilnehmern einhellig angenommen.

Summary

Roland Kals, Projektteam Bergsteigerdörfer

Congress

Commitment pure: This is the overall impression of this year's mountaineering villages annual congress. The organisers put the word out, and (almost) all came: Mayors, tourism professionals, authors and representatives of Alpine association branches met with the project team for an extremely intensive two-day exchange of views.
The subject was a complex one: How, in "peripheral areas" - and these are what the mountaineering villages generally are - can an appropriate quality of mobility without individual passenger cars be safeguarded in the long term?
This is to the backdrop of fundamentally changing prevailing conditions, such as the incalculable withdrawal of former state-supporting mobility service providers from the area, and the associated deterioration in what is offered, which above all affects the mobility needs of those taking an active part in tourism.
This complicated subject must be given priority in the overall concept of the mountaineering villages, since the mountaineering villages initiative is financed through rural development funds, which are set aside to put the aims of the Alpine Convention into practise. And one of the basic commitments in the Alpine Convention is to lower the pollution caused by traffic to a level acceptable to man, animals and plants.
The anchoring of public transport in the Alpine Convention was then also the title of the principle lecture by Ewald GALLE, in which he described the approach of the transport protocol (prevention of further cross-Alpine road transit routes) and the marathon of negotiations resulting from this, lasting several years. Afterwards a number of interesting protocol contents were studied in more detail, including the precise definitions of key transport political concepts, or the commitment to favouring intermodality and transferring transport services in goods and passenger traffic to the most environmentally-compatible means of transport in each case.
The question of the direct applicability of individual regulations is also a recurring theme in the transport protocol. Distinction must be made here between the legal-regulatory components and the (environmental-) political components of the treaty. A large role is also played by how the Alpine Convention is interpreted in principal. Because: nowhere does it say that contract components may not be implemented immediately. This means that, without direct legal force, felt by many to be an irritating obligation, the State, Federal States and communities are at liberty to start initiatives for the support of Alpine Convention targets. You have to agree with Ewald Galle when he says that the area of transport is predestined for mountaineering villages to create innovative impulses that could reverberate far beyond the borders of the communities.
Some suggestions for these were provided in the lecture by Ernst LUNG, who presented various initiatives on the development of regional integrated transport concepts, both for tourist and for day-to-day requirements. It is shown here that "car-free" travel offers can be attractive and successful if there is cooperation between all those involved. And then there are a number of certainly intended side benefits, such as the lower number of vehicle parking spaces needed inside and outside the villages, the reduced noise pollution, the increased air quality or the reduced risk of accidents.
Leonhard HÖFLER dedicated his detailed keynote speech to this "setting" of a successful cooperation for an attractive public transport provision. In peripheral areas, the great challenge is to close the by now huge gap in the mobility market between demand and the (generally poor) supply. What is at stake here is a long-term, fundamental system stability: sufficient preparation time, careful planning of

Visiting the Konrad-Lorenz research station.

Presentation of the display.

Intense disussions even during the breaks.

offers and sustainable financing of these offers. The solution may be a "graduated operating model", based on slender mobility chains and wheelchair access, whereby the latter must not be restricted to the technical fittings of vehicles but should also include extensive information on the mobility provisions available.
The same line is taken by Romain MOLITOR, who draws to our attention the fact that in the early tourist development of the Alps, the railway was the standard means of transport. Whereas today the private car is used to a very great extent to reach the region and return home, interestingly this is much less the case for mobility in the holiday resort itself – provided that there are sufficient transport options available. If this transport provision even becomes a "guarantee of mobility" for the guest, then you have a real competitive advantage, as the shining example of Werfenweng clearly demonstrates.
A practical example that is working very well is introduced by Thomas WIRNSBERGER from the Großarl tourism association, to which the mountaineering village of Hüttschlag also belongs. The extended Großarltal, with its 14 side valleys, has established itself as a paradise for hikers in recent years. The Großarl / Hüttschlag hiking bus is a tourist transport system that intelligently links the existing resources in the area. On the one hand through the use of post bus lines at special rates, on the other through regular scheduled taxi services at favourable fixed prices. It was down to the careful planning of the service and coordination of the service providers that the subsidy requirements for this service can be kept surprisingly low.
How you can make a regional railway attractive (again) is explained by Alois WEIDINGER, taking the Almtal railway as an example. Apart from the journey speed increasing, through various technical measures, and having more trains running, the "feelgood factor" for travellers was not forgotten, for example through the affectionate renovation of station buildings or the installation of new stops, P&R facilities or bicycle-parking stands. In contrast with current trends, emphasis is placed on having service staff in the trains, but also at the terminus of Grünau. Among other things, this safeguards an important component for a functioning access to information for guests.
Using typical case examples, Gudrun WALLENTIN described the difficulties encountered when mountain tours are planned with the help of public transport. At the same time this opens up different possibilities, which cannot be used when arriving by car (keyword: being forced to return to the starting point of the tour). But ultimately the way in which those who enthuse about the mountains approach their object of desire just comes down to people's habits. The Alpine associations are faced with an important task in moving towards a more gentle form of mobility: Motivation, developing resources for guided tours, but also lobbying for the provision of mountaineering-friendly public transport. There is a tentative vision that deliberately doing without cars need not be a disadvantage, but can be established as an expression of a new alpine lifestyle.
Good ideas also need support for them to be implemented. What options there are are explained by Veronika HOLZER, using the example of the consultation programme, klima: aktiv mobil ['climate:active mobile']. The main emphasis here is on climate-friendly mobility management for leisure and tourism, supplemented by environmental subsidies for operational transport policies und awareness creation campaigns.
The discussion of the lectures resulted in a number of interesting approaches for the mountaineering villages initiative, a few of which stand out: such as the idea, following the example of the "Alpine Pearls Tickets", to offer a combined ticket for travelling to and from the mountaineering villages. Or the consideration by the Berlin branch of the Alpine Association to start a cooperation project with the mountaineering villages of Vent and Ginzling.
Specifically the Austrian Alpine Association has already accepted the consulting offer of klima: aktiv mobil, and is currently holding meetings of working groups in the large branches. In this context, the issue is very interesting as to what extent it will (again) be possible to make travelling to and from the area by public transport an integrative component of tour planning.
One idea that is currently perhaps still unusual is that large non-governmental organisations, such as the Alpine associations, could enter the market as customers for transport services. First it would make sense, however, for the Alpine association to negotiate with the large providers about special rates for members, and to communicate this widely.

Second Day

The second day of the meeting was devoted to the subject of Alpine competence and infrastructure in the mountaineering villages. Paul STEGER explained the organisational structure of the Alpine trail supervision in the Zillertal, which relies entirely on the use of professionals. These are financed from a pool supported by the relevant Alpine association branches, the communities, tourism associations and cable railway companies.
Erwin SOUKOP described, using illustrative examples from the Lesachtal, what well-designed package offers need to look like to create an appropriate demand for guests. Herbert STEINMASSL gave an overview of the qualifications that are required in the field of commercial outdoor offers, not without a critical look at the different legal frameworks of individual Federal States and the unpredictability of the constant jurisdiction in this context. Werner KOCH presented the range of offers from outdoor equipment manufacturer Koch Alpin, particularly for undertakings in winter, and explained the basic possibilities of cooperating with the mountaineering villages initiative.
The congress was rounded off by Peter REINBERG (Linz) and Robert STRASSER (Klagenfurt), who looked at the possibilities of intensifying cooperation between the large Alpine association branches and the mountaineering villages.
As the final item on the agenda, the project team presented the draft of an organisation structure on the basis of which further cooperation and quality assurance should continue. This suggestion was accepted unanimously by the participants.

Anhang

Teilnehmerliste

Referenten und Referentinnen

GALLE	Ewald	Lebensministerium, internationale Umweltangelegenheiten
HÖFLER	Leonhard	Amt der Oberösterr. Landesregierung, Gesamtverkehrsplanung u. öffentl. Verkehr
LUNG	Ernst	Bundesminsterium für Verkehr, Innovation und Technologie
HOLZER	Veronika	Lebensministerium, Abt. Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen u. Lärm
MOLITOR	Romain	Geschäftsführer KOMOBILE Wien
WIRNSPERGER	Thomas	Direktor Tourismusverband Großarl
WALLENTIN	Gudrun	Naturschutzreferentin der OeAV-Sektion Salzburg
STRASSER	Robert	1. Vorsitzender der OeAV-Sektion Klagenfurt
SOUKUP	Erwin	Tourismusverband Lesachtal
REINBERG	Peter	1. Vorsitzender der OeAV-Sektion Linz
HASSLACHER	Peter	Team Bergsteigerdörfer, OeAV-Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz
SCHWANN	Christina	Team Bergsteigerdörfer, OeAV-Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz
STAMPFL	Regina	Team Bergsteigerdörfer, arp-Salzburg
KALS	Roland	Team Bergsteigerdörfer, arp-Salzburg
STEGER	Paul	1. Vorsitzender der OeAV-Sektion Zillertal
KOCH	Werner	Geschäftsführer Koch alpin
STEINMASSL	Helmut	Staatlich geprüfter Berg- und Schiführer

Teilnehmer und Teilnehmerinnen

PLODERER	Martin	Bürgermeister Lunz am See
MAYR	Hans	Obmann TVB Lunz am See
SCHRÖDER	Bernd	Geschäftsführer der DAV-Sektion Berlin
MOSER	Gerhard	Partnerbetrieb Vent im Ötztal
KÜCHENHOFF	Klaus	2. Vorsitzender der DAV-Sektion Breslau

BISCHOF	Monika	Tourismusverband und Biosphärenpark Gr. Walsertal
TÜRTSCHER	Franz Ferdinand	Bürgermeister Sonntag, Gr. Walsertal
HESSE	Karl-Heinz	ARGE Tauernhöhenwege
SAUER	Benedikt	Buchautor Alpingeschichte Villgratental
TRAUTWEIN	Ferdinand	Buchautor Alpingeschichte Grünau im Almtal
KENDLER	Sepp	Obmann OeAV-Ortsgruppe Hüttschlag
STEGER	Gudrun	Buchautorin Alpingeschichte Ginzling
KLAUSNER	Rudolf	Ortsvorsteher Ginzling
DANNINGER	Matthias	Geschäftsführer Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen
KLENOVEC	Chrisine	Geschäftsführerin Naturpark Weißbach
GUGGENBERGER	Christian	Tourismusverband Lesachtal
WOLF	Ludwig	Bürgermeister Johnsbach
HOFSTÄTTER	Beatrix	Tourismusverband Grünau im Almtal
SCHMID-MUMMERT	Ingeborg	Buchautorin Alpingeschichte Gr. Walsertal
UNTERWEGER	Klaus	Bürgermeister Kals am Großglockner
UNTERBERGER	Kaspar	Tourismusverband Kals am Großglockner
STOCK	Brita	Naturschutzwartin OeAV-Sektion Waidhofen/Ybbs
STRASSER	Peter	Arbeitsgruppe UNESCO Welterbegebiete d. Alpenkonvention
DRECHSLER	Thomas	Alpenregion Nationalpark Gesäuse
SAILER	Gerhard	BM f. Verkehr, Innovatin und Technologie
KNEISSL	Franz	Bürgermeister Steinbach am Attersee
SCHLOSSER	Hannes	Redakteur Alpingeschichte
WOLFSTEINER	Stefan	Zivildiener OeAV-Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz
STILLER	Werner	TVB Krakautal
HÜTHMAYR	Christoph	Amtsleiter Gemeinde Grünau im Almtal
WEIDINGER	Alois	Bürgermeister Grünau im Almtal
DRACK	Fritz	TVB Grünau Kasberg-Almen

Adressen

Ruth Moser, Monika Bischof
Biosphärenpark Großes Walsertal
Jagdbergstr. 272
6721 Thüringerberg
info@grosseswalsertal.at

Bürgermeister Alois Klammer
Gemeindeamt Kartitsch
HNr. 80
9941 Kartitsch
gemeindeamt@kartitsch.at

Bürgermeister Klaus Unterweger
Gemeindeamt Kals am Großglockner
Ködnitz 69
9981 Kals am Großglockner
bgm@kals.at

Bürgermeister Günther Novak
Gemeindeamt Mallnitz
HNr. 11
9822 Mallnitz
gemeinde@mallnitz.at

Bürgermeister Martin Ploderer
Marktgemeinde Lunz am See
Amonstraße 16
3293 Lunz am See
info@lunz.gv.at

Bürgermeister Ludwig Wolf
Gemeinde Johnsbach
8912 Johnsbach
info@johnsbach.at

Bürgermeister Wenzel Steinhart
Gemeinde Krakaudorf
HNr. 120
8854 Krakaudorf
gde@krakaudorf.steiermark.at

Bürgermeister Konrad Esterl
Gemeindeamt Krakaumühlen
8854 Krakauhintermühlen 11
gde@krakauhintermuehlen.steiermark.at

Bürgermeister Otto Esterl
Gemeindeamt Krakauschatten
8854 Krakauschatten 28b
gde@krakauschatten.steiermark.at

Bürgermeister Franz Guggenberger
Gemeindeamt Lesachtal
9653 Liesing, 29
lesachtal@ktn.gde.at

Bürgermeister Matthias Scherer
Gemeindeamt
Dorf 4
9942 Obertilliach
gemeinde@obertilliach.gv.at

Bürgermeister Robert Mößler
Gemeindeamt
HNr. 62a
9943 Untertilliach
gde.untertilliach@lesachtalonline.at

Bürgermeister Johann Ledolter
Gemeindeamt Reichenau
Hauptstraße 63
2651 Reichenau a. d. Rax
gemeindeamt2651@reichenau.at

Gemeinderat Konrad Klotz
Rofen 35
6458 Vent
info@geierwallihof.at

Ortsvorsteher Rudolf Klausner
Dornauberg-Ginzling
Naturparkhaus
6295 Ginzling 229
ortsvorstehung@ginzling.net

Bürgermeister Michael Hohentwarter
Gemeindeamt
Unterweißbach 36
5093 Weißbach
buergermeister@weissbach.at

Bürgermeister Hans Toferer
Gemeindeamt Hüttschlag
HNr. 19
5612 Hüttschlag
info@grossarltal.info

Bürgermeister Alois Weidinger
Im Dorf 17
4645 Grünau im Almtal
bgm.weidinger@gruenau.ooe.gv.at

Josef Schett
Obmann Tourismusverband Villgraten
9932 Innervillgraten, 116
office@villgraternatur.at

Bürgermeister Klaus Rüscher
Gemeindeamt Malta
9854 Malta
malta@ktn.gde.at

Bürgermeister Franz Kneißl
Gemeinde Steinbach am Attersee
HNr. 4
4853 Steinbach am Attersee
gemeinde@steinbach-attersee.ooe.gv.at

Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention
www.alpconv.org
sekretariat@alpconv.org

Sitz in Innsbruck
Herzog-Friedrich-Straße 15
A-6020 Innsbruck
Österreich
Tel.: +43/(0)512/588589-0

Außenstelle in Bozen
Drususallee 1
I-39100 Bozen
Italien
Tel.: +39/0471/055357

Ewald Galle
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
Abteilung V/9: Internationale Umweltangelegenheiten
Stubenbastei 5
1010 Wien
Tel.: +43/(0)1/515 2216-17
ewald.galle@lebensministerium.at

Projektteam Bergsteigerdörfer:

Peter Haßlacher, Christina Schwann
Oesterreichischer Alpenverein
Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz
Olympiastr. 37
6020 Innsbruck
Tel.: +43/(0)512/59547-31
peter.hasslacher@alpenverein.at
christina.schwann@alpenverein.at

Roland Kals, Regina Stampfl
arp - planning.consulting.research
Bittsolweg 16
5023 Salzburg
Tel.: +43/(0)662/644777
roland.kals@bergsteigerdoerfer.at
regina.stampfl@bergsteigerdoerfer.at

BERGSTEIGER
DØRFER

www.bergsteigerdoerfer.at