



**Verkehrsberuhigung in alpinen
Tourismusregionen:
Das Modell „Südliches Oberallgäu -
Kleinwalsertal“**

Kurzfassungen der Referate

Prof. Dr. rer. pol. Hansruedi Müller

Grenzen des Tourismus - Tourismus ohne Grenzen?

Zusammenfassung

1. These: Triebfeder der Grenzenlosigkeit im Tourismus ist der technische Fortschritt im Verkehrssektor. Zur Massenmobilität ist eine eigentliche Hassliebe entstanden.
2. These: Die Erhaltung der Alpen als Lebens-, Wirtschafts- und Erholungsraum ist nur mit Hilfe einer touristischen Entwicklung möglich. Tourismus setzt Mobilität voraus. Mobilität kann so als eigentlicher Förderer der Lebensqualität verstanden werden.
3. These: Der rituelle, mythische und utopische Charakter von Mobilität und Tourismus bilden in der westlichen Industriegesellschaft eine zentrale Grundlage der kulturellen Identität.
4. These: Mobilität und Tourismus haben sich verselbständigt. Die touristische Entwicklung wird von einem sogenannten Engpassüberwindungsautomatismus dominiert, der eigenen Gesetzen gehorcht.
5. These: Ein Mehr an Mobilität beeinträchtigt - trotz den unbestrittenen Wohlstandsaspekten - zunehmend die Lebensqualität.
6. These: Mobilität als Voraussetzung von Tourismus bedroht immer mehr den Tourismus. Die Selbstzerstörung hat eine neue Dimension erhalten.
7. These: Auf der Suche nach einer neuen Mobilitätsqualität in Ferienorten sind folgende Schienen zu verfolgen:
 - Die Geschwindigkeit drosseln
 - Sich für die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs einsetzen
 - Das Verursacherprinzip konsequent anwenden
 - Emissionsarme Motorfahrzeuge fördern
 - Den rollenden und ruhenden Verkehr besser organisieren

Dr. Gottfried Langer, Prof. Dr. Hermann Witte

Attraktivität von Tourismusregionen

Die Verkehrsqualität als Attraktivitätsfaktor

Anlaß für diese Studie waren die Ergebnisse verschiedener Gästebefragungen im deutschsprachigen Raum, die das Verkehrsgeschehen in Tourismusorten als deutliches Problem herausstellen. Zusätzlich waren Zeitungsmeldungen von überdurchschnittlichen Erfolgen einiger autofreier schweizerischer Bergferienorte (GAST-Orte) ein Forschungsanreiz.

Teil I, Allgemeine Überlegungen

1. Attraktivitätsgrad: Mittelmaß oder Spitze

Die Frage einer Beurteilung der Attraktivität bzw. Anziehungskraft von Tourismusregionen wird hier vom Standpunkt der Gäste aus betrachtet. Der Attraktivitätsgrad ergibt sich - mit unterschiedlichen Akzenten je nach Gästesegment - als Gesamtheit der Bewertung eines touristischen Angebotsbündels (Leistungselemente, Qualitäten und Preise).

Aus diesen Überlegungen heraus ist es naheliegend, den Attraktivitätsgrad einer Tourismusregion möglichst durch Auf- und Ausbau von Stärken oder zumindest durch Abbau von Schwächen vorteilhaft zu beeinflussen. Eine Verminderung von Verkehrsbelastungen kann, sofern Komfort und Flexibilität nicht allzu stark vermindert werden, als Erhöhung der Verkehrsqualität und damit als Schwächenabbau betrachtet werden. Eine Alternative dazu ist es, aus der Lösung von Verkehrsproblemen geradezu eine Stärke und Attraktion zu machen.

2. Realisierungschancen von außergewöhnlichen Verkehrslösungen

Ein wesentlicher Einflußfaktor ist, daß die ortsansässige Bevölkerung in den alpinen Tourismusregionen Entscheidungen für die Bewältigung der Verkehrsprobleme in demokratischen Prozessen mitbestimmt. Dem geschäftlichen Risiko von Umstellungen im Verkehrsbereich sowie auch den mit Umstellungen verbundenen persönlichen Flexibilitäts- und Komfortveränderungen steht die breitere Bevölkerung (nicht nur in Tourismusregionen) in der Regel aber innovations- und risikoscheu gegenüber.

3. Wie kann eine Tourismusregion neuen Nachfragedruck erzeugen?

In einer ausgeprägten Verkehrsberuhigung (Autofreiheit), die ein ganzes Gebiet erfaßt und kennzeichnet, besteht eine herausragende Differenzierungsmöglichkeit, die durch schwere Nachvollziehbarkeit (weil Einheimische dies wie erwähnt eher selten befürworten) auch einen tragfähigen strategischen Vorteil bietet.

Ganz unabhängig davon, wie man persönlich zu Umwelt- und Verkehrsfragen steht, ist allerdings diese Überlegung unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten als mögliche Stärke mit Anziehungskraft in Betracht zu ziehen, woran die Alternativen unter denkbaren Zukunftsinvestitionen und -positionierungen zu messen sind.

4. Nutzen-Kosten-Überlegungen für Verkehrslösungen aus Gäste- und Anbietersicht

Kernpunkt der Überlegungen für Tourismusregionen sind die oftmals gegensätzlichen Nutzenaspekte im Bereich der Verkehrsqualität, die sich folgendermaßen umreißen lassen:

- Hoher Komfort-, Flexibilitäts- und Imagenutzen durch möglichst freie motorisierte individuelle Mobilität bei Anreise und Aufenthalt sowie durch bestmögliche Erreichbarkeit des Hoteleinganges und
- hoher Umweltnutzen durch weitestgehende Freiheit von ästhetischen Verkehrsbelastungen im Hotel- und Ortsbereich.

Nach wie vor dürfte eine große Mehrheit unter den Touristen für eine Kombination dieser Nutzenkategorien in Maximalvarianten eintreten. Es geht somit insgesamt um ein fundiertes Nutzen-Kosten-Kalkül sowohl aus Gästesicht wie auch aus Anbietersicht.

5. Risiken möglicher Wege in die Zukunft

Jede zukunftsbezogene Entscheidung ist mit großen Unsicherheiten verbunden, und je größer die Tragweite sowohl in ökonomischer Hinsicht wie auch unmittelbar bezüglich der Gestaltung der persönlichen Lebensverhältnisse ist, desto schwieriger ist die Entscheidungsfindung. In allen Fällen sind allerdings auch das Risiko der zur Wahl stehenden Alternativen bzw. das Risiko eines passiven Nichtstuns zu beachten.

Teil II, Bericht über eine Pilotstudie

6. Ergebnisse aus Gästebefragungen: Verkehrsbelastungen beeinträchtigen die Urlaubszufriedenheit

Zeitungsmeldungen: Weitgehende Autofreiheit als Tourismusattraktion?

7. Beschreibung der Pilotstudie

Ausgewählte Orte/Regionen: Lech, Kleinwalsertal, Montafon (Vorarlberg), Ischgl, Serfaus, Lermoos, Ehrwald, Seefeld, Neustift/Stubaital (Tirol), Zell am See (Salzburg), Oberstaufer, Oberstdorf, Pfronten (Oberallgäu), Arosa, Klosters (Graubünden), Wengen/Lauterbrunnen (Berner Oberland), Saas Fee, Zermatt (Wallis); zusätzliche Vergleichsorte und -regionen;

8. Befragungsergebnisse

- 8.1 Hauptmotive für die Buchung eines Betriebes bzw. in einem Ort - hat das Verkehrsgeschehen eine Bedeutung?
- 8.2 Imagewirkung des Verkehrsgeschehens
- 8.3 Beurteilung ausgewählter Verkehrsberuhigungsgrade im Hinblick auf den Tourismuserfolg
- 8.4 Lob und Beschwerden: Anteil des Verkehrsbereiches in bezug auf Betriebe, Betriebsumgebung und Ortsgebiet
- 8.5 Unmittelbare Reaktionen auf Verkehrsbelastungen: Umsiedelung im Betrieb, vorzeitige Abreisen, Wiederholungsbuchungen
- 8.6 Auslastungs- und Preiseffekte in der Hotellerie in Zusammenhang mit dem Verkehrsgeschehen
 - 1) Realeffekte in Hotelbetrieben
 - 2) Ergebnisse von hypothetischen Fragestellungen über Veränderungen im Verkehrsgeschehen und deren Erfolgseffekte
 - 3) BEP-Analyse: Auswirkungen von Auslastungs- und Preiseffekten auf die Gewinnsituation von Hotels

9. Fazit

Gesamthaft betrachtet kann als Grund der Angaben von Führungskräften von Bergferienhotels in dieser Stichprobe gesagt werden, daß zum kleineren Teil in besonders stark belasteten Verkehrssituationen ausgeprägte reale Verkehrsschadenseffekte auftreten. Auf breiterer Ebene, bei den zahlreichen mittel belasteten Betrieben, handelt es sich immer noch um nennenswerte Schadenseffekte. Über die Effekte von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen liegen derzeit noch keine eindeutigen Ergebnisse vor.

Auf Ortsebene sind auf Grund der komplexen Vernetzung und unterschiedlichen Gewichtung von Erfolgsfaktoren keine schlüssigen Aussagen möglich. Auffallend ist allerdings, daß weitgehend beruhigte Orte im Vergleich zu allen anderen Orten in den letzten sieben Jahren eine relativ günstige Auslastungsentwicklung aufweisen. Gleichzeitig lassen sich aber auch mittelmäßig belastete Bergferienorte finden, die eine ähnlich günstige Entwicklung hatten.

Prof. Dr. H. Knoflacher

Parkraumbewirtschaftung, öffentlicher Verkehr und Park & Ride: „Was können sich Tourismusregionen leisten?“

Die Erwartungshaltung der Besucher in Tourismusregionen ist unterschiedlich und reicht vom „Konsumtourismus“, also jenem Tourismus, der versucht, möglichst große Gebiete zu konsumieren, bis zum Erholungstourismus, der Ruhe, gute Luft, eine natürliche Umgebung und bodenständige Kultur- und Lebensart akzeptiert, ja sogar sucht. Welche Art des Tourismus entwickelt werden soll, hängt von den Randbedingungen, insbesondere auch des Verkehrssystems ab.

Öffnet man sich bedingungslos dem Kurzzeittourismus, wird der Ort in kurzer Zeit fremdbestimmt und unter der Verkehrslawine des motorisierten Individualverkehrs begraben bzw. erstickt im Parkraum. Strebt man eine hochwertige, dauerhafte Nutzung der Landschaft, Kultur und Wirtschaft an, hat sich die Technik diesen Zielen unterzuordnen und damit auch das Verkehrssystem. So wie in den Städten, ist auch in allen Tourismusorten die Basis des Verkehrs immer der Fußgänger, auf dem die historische Substanz aller sehenswerten Orte der Welt entstanden ist. Als Ergänzung dazu und in weiten Bereichen noch verträglich mit hochwertigen Tourismusansprüchen ist der öffentliche Verkehr, von der Eisenbahn über den Busverkehr bis zu den Seilbahnen und anderen Aufstiegshilfen.

Völlig unverträglich mit einem qualitativ hochwertigen Tourismus (gleichgültig ob in den Alpen, in den Städten oder am Meer) ist die Befriedigung der Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs ohne Ordnungsmaßnahmen. Die zentrale Aufgabe, vor der heute Tourismusorte, die noch nicht autofrei sind, stehen, besteht daher in der Entwicklung von Ordnungsmaßnahmen zur Sicherung und Entfaltung der eigenen primären Tourismus- und Wirtschaftsbedürfnisse. Auf Grund der heute vorherrschenden Reisegewohnheiten ergibt sich daher die Logistikaufgabe, den Autoverkehr so zu organisieren, daß der Übergang zum öffentlichen Verkehr in den Tourismusregionen reibungslos erfolgen kann. Dabei sind die wesentlichen zwei Probleme zu lösen

- a) die Finanzierung und
- b) die physische Unterbringung der Fahrzeuge.

Die Finanzierung ist zwingend an die Parkraumbewirtschaftung gebunden, mit welcher nicht nur die Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr und die Betriebskosten, sondern vor allem die Kosten eines optimierten öffentlichen Verkehrsmittels getragen werden sollen, während die bautechnische Lösung in einer ansprechenden und kostengünstigen Form des Park & Ride mit gesicherten Parkplätzen, einem entsprechenden Informationssystem und einer hervorragenden Umsteige-logistik liegen. Unter der Voraussetzung, daß der Tourist und Gast nicht nachzudenken braucht, die auftretenden Wartezeiten angenehm verbringen oder sie möglicherweise sogar reizvoll nutzen kann, können Parkraumbewirtschaftung, öffentlicher Verkehr sowie Park & Ride das leisten, was zukunftsorientierte Fremdenverkehrsregionen brauchen, nämlich zufriedene Kunden, eine schonend behandelte Landschaft, aber auch eine Bevölkerung, die selbst Schonung bei der Nutzung der Regionen an den Tag legt. Die drei angeführten Elemente sind daher nur Bausteine und Ziele in Richtung auf einen kultivierten Tourismus, unter den heutigen Randbedingungen, mit den zum Teil barbarischen Verkehrsverhältnissen in den Ballungsräumen sind sie aber meist unverzichtbare Bausteine für die längerfristige Sicherung der ökologischen und damit auch wirtschaftlichen Basis klug agierender Tourismusregionen.

Wien, im März 1995

H. Knoflacher

Univ.-Lekt. Dipl.-Ing. Robert Thaler

Wege zur sanften Mobilität im Tourismus

Die Attraktivität vieler Tourismusgemeinden leidet unter den Belastungen durch den Kfz-Verkehr. Damit Österreichs Tourismuswirtschaft und die Tourismusorte auch in Zukunft ihre Marktchancen sichern können, ist die Bewahrung bzw. Wiedererreichung hoher Umwelt- und Aufenthaltsqualität eine der vordringlichsten Aufgaben. Die Lösung der Verkehrsprobleme bei der Anreise, in der Region und im Tourismusort selbst sind dabei die wichtigsten Voraussetzungen.

Um Österreichs Gemeinden Wege aufzuzeigen, die die Lösung der Verkehrsprobleme mit der Entwicklung eines zukunftsorientierten touristischen Qualitätsprodukts verbinden zu lassen, haben das Bundesministerium für Umwelt (BMU) und das Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung (BMWF) eine Grundlagenstudie „Autofreie Tourismusorte in Österreich“ und das Planungshandbuch „Wege zum Autofreien Tourismus“ erarbeiten lassen. (Thaler, Frosch, et. al. VCÖ 1993 und 1994). Ausgehend von dieser Initiative haben sich mehrere innovative Gemeinden zur „Interessengemeinschaft für Sanfte Mobilität in Österreichs Kur- und Tourismusorten“ zusammengeschlossen. Um Impulse zur Umsetzung dieser entwickelten Modelle und Maßnahmenbündel zu setzen, wird vom BMU ein Modellvorhaben geplant.

Grundsätzlich lassen sich folgende Maßnahmenbündel zur Lösung der Probleme im Tourismusverkehr ableiten, was gleichzeitig die Vielschichtigkeit der notwendigen Ansatzebenen für integrierte Maßnahmenbündel illustriert:

- Die „Revitalisierung“ der Ballungsräume ist die Antwort auf die Stadtflicht.
- Im Sinne von „Angebot schafft Nachfrage“ müssen das Infrastrukturangebot für den Umweltverbund massiv ausgebaut und umweltverträgliche Verkehrsmittel gefördert werden.
- Für Anreise und Ausflüge der Gäste wie für die Mobilität der Einheimischen ist insbesondere ein optimal auf die Bedürfnisse der Reisenden abgestimmtes koordiniertes Netz aller öffentlichen Verkehrsmittel im Nahverkehr, Fernverkehr und spezifischen touristischen Verkehr für Personen und Gepäck als Alternative zum Auto erforderlich.

- Als Leitziel für den Tourismus der Zukunft gelten „Sanfte Mobilität und Autofreiheit“, insbesondere die Freihaltung der Ortsbereiche vom Kfz-Verkehr mit Verbrennungsmotoren.
- Tourismus im Umweltverbund ist ein Markenartikel und braucht ein Werbe- und Marketingkonzept, das die Autofreiheit, die Anreise im Umweltverbund und die Umweltqualität am Urlaubsort in einem Packageangebot verbindet.

Die hier vorgeschlagenen Lösungskonzepte und Umsetzungsstrategien erfordern Akteure, die sich auch für deren Realisierung auf verschiedenen Ebenen wie EU, Bund, Länder, Gemeinden, Tourismusverbände und Tourismuswirtschaft, Verkehrsunternehmen und Reiseveranstalter, Umwelt- und Naturverbände u.a. engagieren.

Regierungsdirektor Haus

Immissionsbedingte verkehrliche Entlastungskonzepte: Das Modell „Südliches Oberallgäu - Kleinwalsertal“

Die Ozondiskussion des vergangenen Sommers, der Klimagipfel in Berlin, aber auch das aktuelle Ringen vor Ort um umweltgerechte Verkehrslösungen umreißen das Spektrum und die Notwendigkeit einer verkehrspolitischen Wende. Der Verkehr ist zum Hauptemittenten bei den meisten Luftschadstoffen geworden. Er gefährdet damit Mensch und Natur und wirkt über klima- und ozonrelevante Spurenstoffe weit über den lokalen Bereich hinaus. Leidensdruck wird auf verschiedenen Ebenen spürbar und führt zu der allgemein akzeptierten Zielsetzung, den Verkehr - soweit möglich - zu reduzieren. Nur über den Weg, wie dieses Ziel erreicht werden soll, gehen die Meinungen je nach politischer oder persönlicher Betroffenheit bekanntermaßen auseinander.

Einige Kurorte in Bayern, allen voran Berchtesgaden und Oberstdorf haben im Rahmen des Pilotprojektes „Autofreie Kur- und Fremdenverkehrsorte“ mutig und voller Engagement eine Vorreiterrolle in dem Bemühen übernommen, verkehrsbedingte Umweltbelastungen zu minimieren. Das Bayerische Umweltministerium hat diese zukunftsweisenden Initiativen und Aktivitäten gerne koordinierend und finanziell unterstützt. Ähnliches gilt für das Südliche Oberallgäu, das zusammen mit dem Kleinwalsertal zu einer der beliebtesten Tourismusregionen zählt und das fest entschlossen ist, im Rahmen eines Modellprojekts erstmals gemeindeübergreifend ein umfassendes Entlastungskonzept zu realisieren. Derzeit wird von dem renommierten Gutachterteam, bestehend aus den Professoren Vester und Lang sowie Dr. Dennerlein ganz im Sinne vernetzten Denkens ein integriertes Gesamtkonzept erarbeitet. Strategien zur Vermeidung, Verlagerung und umweltverträglichen Gestaltung des Verkehrs sollen auf regionaler Ebene in Stufen umgesetzt werden. Ergänzt werden sie durch kommunale Maßnahmen, die an den Ursachen des Verkehrs und nicht an den Symptomen ansetzen. Der Umweltverbund, bestehend aus öffentlichem Verkehr auf Schiene und Straße, Fußgänger- und Radverkehr, soll entscheidend gestärkt werden. Bereits in diesem Sommer werden im Rahmen des Projekts der integrale Taktfahrplan für den Busverkehr eingeführt und damit das Leistungsangebot um 25% erhöht. Zusammen mit dem Allgäu-Schwaben-Takt der Bahn entsteht somit ein durchaus attraktives Angebot, das die Entscheidung für die Benutzung des umweltfreundlicheren Verkehrsmittels erleichtern wird.

Ein wichtiger Baustein des Modellprojekts, von dem man sich eine große Signalwirkung erwartet, wird die innerhalb Deutschlands erste Überlandlinie mit Hybridbussen sein. Diese werden innerorts rein batterieelektrisch und damit schadstofffrei, außerorts diesel-elektrisch bzw. besonders schadstoffarm betrieben werden. Die Gutachter haben ausgehend von der Pilotgemeinde Oberstdorf eine Linienführung vorgeschlagen, die über Schöllang und Sonthofen nach Hindelang führt und innerhalb der Saison im Halbstundentakt bedient wird. Der Projektstart ist für Frühjahr 1996 vorgesehen.

Weltweit erstmalig ist der geplante Einsatz eines neuartigen Energiespeichersystems Zink-Luft im Innerortsverkehr von Oberstdorf, mit dem es möglich sein wird, die Reichweite elektrobetriebener Busse gegenüber herkömmlichen Systemen um den Faktor 6 zu erhöhen.

Das Modell „Südliches Oberallgäu - Kleinwalsertal“ wird durch ein umfassendes Bündel von Maßnahmen dem Raum eine neue Qualität von Mobilität vermitteln und mittel- bis langfristig nach dem Willen der Initiatoren und Planer eine Verhaltensänderung anstoßen, ohne die eine nachhaltige Entwicklung für Tourismusräume, aber auch für die übergeordneten Räume zukünftig nicht mehr möglich erscheint.

Prof. Dr.-Ing. H. Lang

Verkehrliche Maßnahmen zur Verringerung negativer Auswirkungen des Verkehrs im südlichen Oberallgäu - Kleinwalsertal

Während in großstädtischen Verdichtungsräumen seit Jahrzehnten über Alternativen zum Kfz-Verkehr nachgedacht wird, ist dies - von wenigen Gegenbeispielen abgesehen - im „ländlichen Raum“ relativ neu. Entsprechend kontrovers werden auch in Fremdenverkehrsgebieten vielfach die Ziele der Verkehrsentwicklung diskutiert, und entsprechend unvorbereitet ist gelegentlich das politische Terrain für weitreichende Planungsschritte.

Negative Auswirkungen des Verkehrs sind vielfältiger Natur. Bei Diskussionen in Gemeinden fällt aber auf, daß bisher vor allem die unmittelbare persönliche Betroffenheit, die Störungen und Gefährdungen im eigenen Wohnumfeld oder in den zentralen Aufenthaltsbereichen, nicht aber eine „globale Verantwortung“ z.B. für den Lebensraum Alpen (Alpenkonvention!) planungsrelevant werden. Die Summe örtlich begrenzter Einzelmaßnahmen kann aber übergreifende, den Verkehrsumfang insgesamt reduzierende Gesamteffekte nach sich ziehen. Dieser Weg, über örtliche bzw. sektorale Einzelmaßnahmen im Sinne einer übergeordneten Zielvorstellung zu einem Wirkungsverbund zu gelangen, wird seit Jahren im südlichen Oberallgäu beschritten.

Folgende Schritte waren und sind dabei von Bedeutung:

- Die Initiative des Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen für autofreie Fremdenverkehrsorte und für den Einsatz abgasfreier/-armer Kraftfahrzeuge
- Die mit dem Pilotprojekt verbundene Aufwertung umweltverträglicher Energiegewinnung, Wirtschaftsweisen und Mobilitätsformen
- Der konkrete Einstieg in die Zielrichtung „Autofreiheit“ in Oberstdorf
- Die Unterstützung der Gemeinde auch in der Konsolidierungsphase des Pilotprojekts durch staatliche Stellen
- Die vom Landkreis initiierte Untersuchung „Tourismus und Verkehr im Oberallgäu“

- Das Pilotprojekt des Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen über ein immissionsbedingtes, verkehrliches Entlastungskonzept für das südliche Oberallgäu
- Die Berücksichtigung des Pilotprojektes in der Nahverkehrsplanung des Landkreises
- Viele Fragen sind noch offen, der große Durchbruch sicher noch nicht erreicht, aber folgende Tendenzen zeichnen sich ab:

Der Gedanke der „Autofreiheit“ leistet, was er leisten sollte, er relativiert die Ansprüche des Autoverkehrs: der öffentliche Personenverkehr wird aufgewertet. Die Politik der kleinen Schritte bewährt sich, da sie von staatlicher Seite in Gange gehalten wird, Maßnahmen unter Einbeziehung der Betroffenen konkretisiert werden und der Dialog mit den Bürgern gesucht wird. Zweifellos ist im südlichen Oberallgäu ein deutliches Interesse an „dauerhaft umweltverträglichen“ Verkehrsformen im Wachsen, das auch auf das Kleinwalsertal ausstrahlen wird.

Dr. Rudolf Dennerlein

Elemente des Modells „Südliches Oberallgäu - Kleinwalsertal“ Verkehrliche, touristische und sozioökonomische Aspekte

Das südliche Oberallgäu mit dem Kleinwalsertal stößt beim Tourismus und beim Verkehr an Kapazitäts- und Akzeptanzgrenzen. Der motorisierte Individualverkehr wird ebenso zum Problem wie die Menschenmassen. Diese Entwicklung trägt dazu bei, daß das wichtigste Kapital des südlichen Oberallgäus, die intakte Natur, bedroht ist.

Der Modellversuch Oberstdorf ist ein erster Schritt in die richtige Richtung. Lokale Anreize allein sind aber nicht ausreichend. Das machen Erfahrungen in vielen Tourismusorten deutlich. Die Einrichtung einer Pilotbuslinie, die mit schadstoffarmen Bussen beschickt wird, macht noch kein „Modell südliches Oberallgäu“ aus. Die flankierenden Maßnahmen sind qualitativ so bedeutsam, daß man von einem integrierten Konzept sprechen muß. Neben einer Verringerung der verkehrsbedingten Immissionen will das Modell auch die lokale Wirtschaftskraft und sein Image als umweltbewußte und touristische Region stärken, um damit auch im interregionalen Wettbewerb zu bestehen.

Eine systemische Betrachtungsweise macht deutlich, daß eine Politik der kleinen Schritte angesagt ist, wenn, trotz aller bekundeter Kritik an den gegenwärtigen Verhältnissen, Maßnahmen zur Abhilfe wie im Kleinwalsertal auf Ablehnung stoßen. Politischer Konsens ist zentrale Voraussetzung. Die Aufklärung der Bevölkerung ist daher zentrales Anliegen des Modellversuchs.

Sofortmaßnahmen sollten kurzfristig umsetzbar, aber auch kurzfristig wirksam sein. Sie sollten wegen der meist ungeklärten Finanzierungsfragen auch möglichst kostengünstig sein. Sie sind einer laufenden Bewertung zu unterziehen, dürfen also keine irreversiblen Wirkungen haben.

Eine wichtige Sofortmaßnahme wäre z.B. die Wiedereinführung des Umwelttickets mit einer professionellen Werbung. Diese Werbung müßte später überführt werden in ein Gesamtmarketing-Konzept für den Kreis. Parallel hierzu wäre die mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes (BayÖPNVG) möglich gewordene und auch vorgeschriebene wirtschaftliche Neugestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einzuleiten.

Hier ist zum einen die Schiene im Rahmen der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs einzubeziehen. Möglicherweise sollten die Dienstleistungen direkt von der Bahn AG unter Einbeziehung des Freistaates eingekauft werden. Zum anderen ist in diesem Zusammenhang ein möglichst bedarfsgerechter nicht-liniengebundener bzw. unkonventioneller ÖPNV als Ergänzung zum Linien-ÖPNV vorzusehen und zu planen. Mit einem attraktiven ÖPNV gelingt es besser, Urlauber auch bei der Anreise verstärkt auf die Schiene zu bringen.

Der nicht-motorisierte Individualverkehr ist verstärkt zu fördern. Ortsdurchfahrten sind zu entschärfen; z.B. sind Fuß- und Radwege zu trennen. Radfahren als Urlaubs- und Freizeitsport ist mit einem verbesserten Radwegenetz zu unterstützen.

Längerfristig müssen neue bzw. bessere Technologien eingesetzt werden. Die Bahnstrecke ist zu elektrifizieren. Es sind Ausbauten erforderlich, um die Taktfrequenz auf der Schiene zu erhöhen und zuverlässiger zu machen. Der Busverkehr ist zu beschleunigen. Telematik als Unterstützung eines optimierten Nahverkehrs ist zu fördern. Intelligente Zahlungssysteme können die Akzeptanz erhöhen, die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV verbessern und eine zielgruppenorientierte Priorisierung ermöglichen.

Der Landkreis sollte möglichst rasch die Gründung eines Zweckverbandes oder einer „Nahverkehrs-GmbH“ in die Wege leiten. Gesellschafter wären der Kreis, die Kommunen und die Wirtschaft, insbesondere das Transport- und Tourismusgewerbe. Eine solche Konstruktion würde auch die Möglichkeit eröffnen, Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung zur Finanzierung des ÖPNV mit zu verwenden. Das Leistungsspektrum eines derartigen Unternehmens sollte auch die Schiene umfassen.

Es sind langfristig orientierte Aktivitäten zur Veränderung von Rechtsvorschriften (insbesondere der Straßenverkehrsordnung (StVO) und des Baurechts) einzuleiten, die Kreis und Gemeinden mehr Lenkungsmöglichkeiten für fließenden und ruhenden Individualverkehr ermöglichen.

Die ersten Ansätze der Tourismusbranche zur verkehrsorientierten Angebotsdifferenzierung sind auszuweiten. Damit können Kapazitätsengpässe aufgehoben werden (Parkplätze) und Immissionen vermieden werden.

Verhaltensänderungen sind auf allen Aktionsebenen (Behörden, Wirtschaft, Einheimische, Urlauber und Ausflügler) mehr oder weniger sanft zu fördern. Verhaltensänderungen und Konsens müssen bei allen Maßnahmen im Auge behalten werden.

Stellvertretender Landrat Gebhard Kaiser

Das Modell "Südliches Oberallgäu - Kleinwalsertal" Ist seine politische Zukunft gesichert?

Der Verkehr ist für den Landkreis Oberallgäu schon seit langem eine große Herausforderung. Der Autoverkehr hat in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Die Verkehrszählungen bestätigen dies. Sowohl Urlauber als auch Einheimische fühlen sich durch den Verkehr gestört, tragen aber andererseits selbst zu seiner Entstehung bei. Gleichzeitig scheint der Tourismus rein mengenmäßig an seine Grenzen zu stoßen. Dies hat eine BASYS-Strategiestudie im Auftrag des Landkreises Oberallgäu ergeben. Eine weitere Zunahme insbesondere der Tagesausflügler könnte gar zu wirtschaftlichen Einbußen führen, wenn die Urlauber deswegen wegbleiben. Der Mehrverkehr beeinträchtigt außerdem das wichtigste Kapital unseres Kreises - Umwelt und Natur.

Der Landkreis hat daher den Modellversuch Oberstdorf begrüßt und unterstützt. Dieser Modellversuch hat die Türe zu mehr Lebensqualität aufgestoßen, auch wenn es nicht immer nur Gewinner gibt. Der Landkreis begrüßt daher die Ausweitung des Modellversuchs auf das südliche Oberallgäu. Die Ausweitung darf aber nicht an der Einrichtung einer Pilotbuslinie mit Hybridantriebskissen haltmachen. Wir brauchen vielmehr eine Kreisverkehrspolitik aus einem Guß. Wir brauchen einen attraktiven ÖPNV. Im Rahmen des zu erstellenden ÖPNV-Planes muß dem nicht-liniengebundenen Nahverkehr eine zentrale Rolle beigemessen werden. Nach der erfolgreichen Einführung des Allgäu-Schwabentaktes (stündlich in alle Richtungen) soll der Taktverkehr im südlichen Oberallgäu auch für Busse eingeführt werden. Des weiteren werden wir den Einsatz neuer Technologien fördern. Wir brauchen aber auch neue organisatorische Lösungen: einen Zweckverband oder eine Nahverkehrs-GmbH, in die auch die Schiene und die Parkraumbewirtschaftung integriert sind.

Der Landkreis will das Modell südliches Oberallgäu umsetzen und auch auf das übrige Kreisgebiet ausdehnen. Einbezogen sollte auch das Kleinwalsertal werden. Der Ausflüglerstrom ins Kleinwalsertal fließt durch das südliche Oberallgäu und stellt in Spitzenzeiten eine erhebliche Belastung dar. Hier sind einvernehmliche Lösungen anzustreben. Das Modell "Südliches Oberallgäu - Kleinwalsertal" bietet eine große Chance.

Auch die Tourismuswirtschaft selbst ist aufgefordert, an den Lösungen der Probleme und der Umsetzung erfolgversprechender Strategien mitzuwirken. Packen wir es gemeinsam an.