



Europäische Konferenz „Sanft Mobil ans Reiseziel – der Weg der Naturfreunde“

22.5.2009, Salzburg

Positionspapier der Naturfreunde für Mobilität und Tourismus in Zeiten des Klimawandels

Die Europäische Konferenz „Sanft Mobil ans Reiseziel – der Weg der Naturfreunde“ wurde von der Naturfreunde Internationale, den Naturfreunden Österreich und den Naturfreunde Landesverbänden mit Unterstützung der EU Kommission, Generaldirektion Umwelt sowie des Österreichischen Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft am 22. Mai 2009 in Salzburg veranstaltet.

Die große Mobilität, mit der wir leben, hat vielfach positive Aspekte wie etwa den Zugang zu Bildung und Arbeit auch für periphere Regionen. Daneben lassen sich aber auch eine Reihe verkehrsbedingter negativer Umweltauswirkungen festhalten.

Diese Folgen betreffen sowohl die Bevölkerung als auch die Gäste. In Urlaubsorten mit starken Beeinträchtigungen bleiben die Touristen zusätzlich aus, was zu wirtschaftlichen Sekundärfolgen führen kann.

2006 wurden in Europa mehr als 460,8 Mio. internationale Ankünfte verzeichnet. Europa hält somit einen Marktanteil von 54,4 % am Welttourismus. Die Welttourismusorganisation UNWTO prognostiziert für 2010 einen Anstieg auf 527 Mio. und für 2020 sogar auf 717 Mio. internationale Ankünfte. Der Alpenraum liegt derzeit bei etwa 5 Mio. Gästebetten und etwa 450 Mio. Nächtigungen pro Jahr. 75 % des europäischen Reiseverkehrs erfolgt auf der Straße. Eine von der Europäischen Kommission, Generaldirektion Unternehmen, beauftragte europaweite Studie weist nach, dass 50-75 % der Umweltfolgen des Tourismus durch den Reiseverkehr verursacht werden.¹

Eine Reihe von lokalen und regionalen Initiativen in Europa arbeitet bereits an transsektoralen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, zur Verbesserung der Anreise in die Urlaubsregion und der Mobilität vor Ort mit öffentlichen und sanft-mobilen Verkehrsmitteln, zum Einsatz innovativer Verkehrstechnologien, zur Bewusstseinsbildung und zum Mobilitätsmanagement. Die aus den Erfahrungen dieser Projekte und den Ergebnissen der Konferenz abgeleiteten Forderungen der Naturfreunde sind vor dem Hintergrund folgender bestehender politischer Zielsetzungen in Europa zu sehen:

- Die erneuerte Europäische Nachhaltigkeitsstrategie, Mai 2006 (<http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/06/st10/st10917.en06.pdf>);
- Das „Kyoto-Protokoll“, das im Februar 2005 in Kraft getreten ist (<http://www.kyotoprotocol.com>); die Mitteilungen der EU-Kommission zum Thema „Begrenzung des Klimawandels auf 2 Grad Celsius. Der Weg in die Zukunft bis 2020 und darüber hinaus“ und die „Energiepolitik für Europa“ beide Jänner 2007; sowie das EU Klima und erneuerbare Energie Paket (http://ec.europa.eu/environment/climat/climate_action.htm);

¹ Multi- Stakeholder European Targeted Action for Sustainable **T**ourism & Transport. Mustt report, DG enterprise, 2004

- Das Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ der Europäischen Kommission, September 2001; das EU Grünbuch Verkehr 2007 und die Mitteilung der Kommission ‚Ökologisierung des Verkehrs‘ (KOM 2008, 433 endg.) (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0433:FIN:DE:PDF>);
- Die Mitteilungen der EU-Kommission zum Thema „Eine neue EU-Tourismuspolitik, Wege für mehr Partnerschaft für den europäischen Tourismus“, März 2006 und „Agenda für einen nachhaltigen und wettbewerbsfähigen europäischen Tourismus“, Oktober 2007 (http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/docs/communications/com2006_013401_en.pdf und http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/docs/communications/com2007_062101_en.pdf);
- Das Sechste Aktionsprogramm der Europäischen Union für die Umwelt (<http://europa.eu/scad-plus/leg/de/lvb/l28027.htm>);
- Die Alpenkonvention und ihre Durchführungsprotokolle. (http://www.alpconv.org/theconvention/index_de);

Insbesondere wurden bei den Forderungen die **Ergebnisse der Europäischen Fachkonferenz „Umweltfreundlich Reisen in Europa. Herausforderungen und Innovationen für Umwelt, Verkehr und Tourismus“**, die im Rahmen der Österreichischen EU-Ratspräsidentschaft und des Österreichischen Vorsitzes in der Alpenkonvention vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit am 30. und 31. Jänner 2006 in Wien veranstaltet – und von der Naturfreunde Internationale inhaltlich begleitet – wurde, berücksichtigt.

Forderungen der Naturfreunde

Die Prinzipien der nachhaltigen Mobilität und des nachhaltigen Tourismus sind auf alle Tourismusformen unter Berücksichtigung aller drei Säulen der Nachhaltigkeit, nämlich der wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Aspekte, anzuwenden.

Zur Umsetzung der nachfolgenden Forderungen ist die Zusammenarbeit aller Beteiligten in den Sektoren Umwelt, Verkehr, Tourismus sowie Regionalpolitik in den Destinationen über alle Strukturebenen und Grenzen hinweg erforderlich.

Forderungen an Politik und Verwaltung:

- Berücksichtigung des Prinzips der Kostenwahrheit und Internalisierung der externen Kosten als Beitrag zum fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern (Straße, Schiene, Luft).
- Setzen der Rahmenbedingungen, um die Harmonisierung und Integration (z.B. technische Standards, Genehmigungen im grenzüberschreitenden Verkehr, benutzerfreundliche Ausstattung und Leitsysteme, ...) des europäischen öffentlichen Verkehrs voranzutreiben, insbesondere für Eisenbahnsysteme, um grenzüberschreitende Bahnverbindungen zu verbessern.
- Förderung von Bemühungen mit dem Ziel einer europaweit koordinierten Ferienstaffelung.
- Gewinnung zuverlässiger Daten zum Reiseverhalten durch entsprechende Ergänzung der Tourismusstatistiken auf allen Ebenen.
- Besondere Berücksichtigung der umweltfreundlichen Mobilität in den Umsetzungen der „Agenda für einen nachhaltigen und wettbewerbsfähigen Europäischen Tourismus (KOM (2007) 0621_endg)“ und den gerade in der GD Umwelt der Europäischen Kommission in Entwicklung befindlichen Indikatoren für Nachhaltigen Tourismus in Europäischen Destinationen.
- Unterstützung eines umweltfreundlichen Mobilitätsmanagements in Tourismus und Freizeit, um den Einsatz von umweltverträglichen Fahrzeugtechnologien und Treibstoffen, insbesondere solche auf Basis aus nachhaltigen erneuerbaren Energien zu fördern und die Emissionsstandards für

Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zu verbessern und Förderungen gänzlich neuer innovativer umweltfreundlicher Mobilitätsformen (z.B. Testreihen zum möglichen Einsatz von Luftschiffen).

- Zur Limitierung der Treibhausgasemissionen aus dem Flugverkehr rasche und umfassende Umsetzung der Integration des gesamten Flugverkehrs in den Europäischen Emissionshandel und die Post-Kyoto-Verhandlungen.
- Förderung von innovativen, anwendungsorientierten Projekten zur Umsetzung umweltfreundlicher Verkehrskonzepte für Freizeit und Tourismus sowie zielgerichteten Kooperationen zwischen den Sektoren Umwelt, Verkehr und Tourismus in den Programmen der Strukturfonds und in nationalen Förderungsprogrammen.
- Verstärkte Investition in Forschung und Entwicklung innovativer Verkehrstechnologien innerhalb des 7. EU-Rahmenprogramms für Forschung und Entwicklung bzw. dessen Nachfolgeprogrammen und in den nationalen Forschungsförderungsprogrammen, um Raum für Innovationen zu schaffen und ein integriertes, umweltfreundlicheres und intelligenteres gesamteuropäisches Verkehrssystem zu verwirklichen.
- Entwicklung, Förderung und europaweite Anwendung von Wettbewerben, Gütezeichen (Labels) für und Netzwerken von Destinationen wie das Netzwerk der Alpine Pearls (www.alpine-pearls.com), welche sich an nachhaltiger Entwicklung unter Einbeziehung von sanfter Mobilität und eines nachhaltigen Lebensstils orientieren. Ausrichtung des European Destination of Excellence Awards (EDEN) ausschließlich auf nachhaltige Destinationen.
- Förderung bestehender Gütezeichen zur erfolgreichen Positionierung von Destinationen am Tourismusmarkt und Einbeziehung von Kriterien für nachhaltigen Tourismus in das Tagesgeschäft von bereits erfolgreich positionierten Destinationen. Unterstützung eines regelmäßigen Monitorings der Marken- und Gütezeichenvergabe an Destinationen und Schaffung der dazu nötigen Datenbasis.
- Einbeziehung des Themas nachhaltiger Tourismus und sanfte Mobilität in alle Formen von tourismusrelevanter Ausbildung und lebenslanger Lernprozesse.

Forderungen an die Tourismuswirtschaft:

- Verstärkte Integration und Berücksichtigung umweltfreundlicher Mobilität bei der Konzeption touristischer Produkte.
- Integration des Kriteriums der umweltfreundlichen Mobilität in vorhandene Produktkennzeichnungen, Ausweisung von Energie- und Emissionsbilanzen von Angebotspackages.
- Entwicklung attraktiver Angebote und verstärkte Umsetzung von Maßnahmen, um - entgegen den derzeitigen Trends - die Aufenthaltsdauer zu verlängern und den Ganzjahrestourismus zu forcieren.
- Förderung der Bewusstseinsbildung für Nachhaltigen Tourismus und nachhaltige Mobilität bei Anbietern wie KonsumentInnen.
- Vorrangiges Marketing für Angebote mit Sanfter Mobilität zum Aufbau als USP (Alleinstellungsmerkmal) im Tourismusmarketing.

Forderungen an Tourismusdestinationen:

- Integration der Tourismusentwicklung in Strategien für eine nachhaltige Regionalentwicklung (z.B. Lokale Agenda 21).
- Anwendung von Monitoringsystemen für Umsetzung und Fortschritte der nachhaltigen (Tourismus-) Entwicklung.

- Verbesserung im Bereich der sozio-ökonomischen Marktforschung zur Entwicklung zielgruppenspezifischer Tourismusangebote.
- Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln innerhalb der Regionen und in der O/D²-Transportkette; Integration von umweltfreundlicher Mobilität in Tourismus- und Reisekonzepte, politische Strategien und Marketingstrategien aller Destinationen.
- Entwicklung und Förderung von Kooperationen zwischen Destinationen, die die Ziele Nachhaltiger (Tourismus-) Entwicklung mit Schwerpunkt auf Sanfter Mobilität und nachhaltigen Wertesystemen umsetzen.
- Mobilitätsmanagement für Destinationen (z.B. Verkehrsberuhigung und autofreie Zonen, lokale nachfrageorientierte öffentliche Verkehrssysteme sowie muskelbetriebene Fortbewegung)
- Einrichtung einer Quellgebietes-Destinations-Dienstleistungskette und Schaffung spezieller Angebote unter Berücksichtigung der autofreien Anreise und des autofreien Aufenthalts vor Ort.
- Sensibilisierung der Gäste und Schaffung von Anreizen in Richtung einer verstärkten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.
- Schaffung von strategischen Partnerschaften zwischen Tourismuswirtschaft und Verkehrsunternehmen, Tourismusdestinationen und Herkunftsgebieten, um gemeinsam attraktive umweltfreundliche Angebote auf den Markt zu bringen, die Gästen eine Tür-zu-Tür-Mobilitätsgarantie bieten.
- Berücksichtigung der sanften Mobilität im touristischen Marketing und in der Bewerbung der Destinationen (Qualität des Reiseerlebnisses, Event-Charakter oder Vorteile der sanften Mobilität....).

Forderungen an den Bereich Verkehr:

- Sicherstellung des Angebots und der Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs innerhalb der Regionen sowohl für Einheimische als auch für TouristInnen.
- Sicherstellung einer ganzjährig guten Erreichbarkeit der touristischen Ziele mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn, Bus und Schiff).
- Verbesserung und Ausbau des grenzüberschreitenden Personenverkehrs mit direkten Verbindungen im Linienverkehr, inklusive spezieller Pauschalangebote, die u.a. attraktive Kombi-Angebote von Öffentlichem Verkehr und Radfahren beinhalten.
- Schaffung konsumentenfreundlicher Angebote und integrierter Tarifsysteme, die alle öffentlichen Verkehrsmittel einbeziehen, um den Zugang zum gesamten umweltfreundlichen Verkehrssystem zu verbessern – z.B. die Schaffung erschwinglicher Ganzjahresnetzkarten für sämtliche Verkehrsmittel.
- Schaffung konsumentenfreundlicher Logistikketten zur verbesserten Abwicklung der intermodalen An- und Abreise im Reiseverkehr (inklusive Möglichkeiten zum Gepäck- und Fahrradtransport).
- Beseitigung von kundenfeindlichen institutionellen und technischen Barrieren im grenzüberschreitenden Eisenbahn- und Busverkehr.
- Verstärkter Einsatz von neuen Verkehrstechnologien, wie effiziente alternative Antriebe, umweltfreundliche Treibstoffe und Verkehrsmitteltechnologien sowie Innovation in gänzlich neue Mobilitätssysteme (z.B. Luftschiffe).
- Einsatz neuer Informations- und Kommunikationstechnologien im öffentlichen Verkehr zur optimalen Kundeninformation und damit zur Stimulierung der Nachfrage.

² O/D – origin/destination, d: Herkunfts- u. Zielgebiet

Forderungen an Destination mit besonderen Herausforderungen

Viele europäische Länder, insbesondere die neuen Mitgliedstaaten und Kandidatenländer, die südost-europäischen Länder und Balkanstaaten, haben noch unberührte und ökologisch sensible Gebiete, die einen guten Ausgangspunkt für eine nachhaltige Tourismusentwicklung bilden.

In solchen Destinationen mit besonderen Herausforderungen an die Planungen und Tourismusentwicklungen sollten die externen Kosten von Umweltauswirkungen in die Preisgestaltung einbezogen werden, um eine Quer-Finanzierung der nachhaltigen Mobilität in diesen Regionen zu ermöglichen.

Nationale und europäische Finanzierungsinstrumente, wie etwa die Strukturfonds, die zur Finanzierung von Tourismusentwicklung herangezogen werden, sollten verpflichtende Kriterien für Maßnahmen der sanften Mobilität und des Nachhaltigen Tourismus beinhalten sowie die Unterstützung von grenzüberschreitenden und transnationalen Aktivitäten forcieren.

Die besonderen Herausforderungen auf Grund der Sensibilität dieser Gebiete sollten gegenüber TouristInnen und Einheimischen kommuniziert werden, um die Akzeptanz für spezifische Schutzmaßnahmen zu erhöhen.

Berggebiete:

- Auf Grund der Umweltauswirkungen, die durch die besondere Topographie, klimatische Bedingungen und die räumliche Begrenzung verstärkt werden, sind spezielle Maßnahmen, insbesondere im Verkehrsbereich, erforderlich. Da Maßnahmen in der Destination alleine möglicherweise nicht ausreichen, um die Umweltauswirkungen von Verkehrsaktivitäten zu verringern, muss nachhaltige Mobilität auch in den Herkunftsländern der Touristen beworben werden.
- Instrumente wie die Alpenkonvention oder die Karpatenkonvention unterstreichen bereits diese speziellen Erfordernisse und schlagen Maßnahmen für eine nachhaltige Entwicklung vor. Ihre Umsetzungsprozesse könnten international und global als Modell gelten. Jede Bergregion muss jedoch abhängig von ihren besonderen Voraussetzungen ihre eigene politische Herangehensweise unter Integration der Bereiche Verkehr und Tourismus ausarbeiten.
- Konsequente Implementierung der Protokolle der Alpenkonvention, insbesondere des Verkehrs- und Tourismusprotokolls.

Feuchtgebiete:

- Oftmals bilden Flüsse und Seen Grenzen zwischen Staaten, daher sind gerade hier länderübergreifende Ansätze notwendig.
- Die flachen Ufer von Flüssen und Seen bieten ein gutes Potenzial für den Radtourismus; daher sollten Infrastrukturen und Angebotspakete für Radtourismus in Verbindung mit öffentlichem Verkehr (Bus, Bahn, Schiff) zur An- und Abreise gefördert werden.
- Flüsse und Seen sind auch als Transportwege zu sehen. Daher sollten nachhaltig umweltverträgliche Lösungen für die Binnenschifffahrt sowie Freizeit- und Sport-Bootsverkehr umgesetzt werden, unter Einbeziehung von umweltfreundlichen Treibstoffen, der Erneuerung des Bootsbestandes sowie Verkehrsbeschränkungen für sensible Bereiche von Seen und Flüssen.

Städtische Gebiete:

- Umsetzung der in der thematischen EU-Strategie für die städtische Umwelt genannten Maßnahmen im Freizeit- und Tourismusverkehr. (Mitteilung der Kommission vom 11. Januar 2006 über eine thematische Strategie für die städtische Umwelt [KOM(2005) 718 endg.]

- Die städtische Verkehrsplanung muss Wechselwirkungen zwischen städtischen Gebieten und ihrem Hinterland berücksichtigen und sich dabei auf den Freizeitverkehr der Bewohner zu Erholungsgebieten und die Erfordernisse für eine nachhaltig umweltverträgliche O/D-Transportkette konzentrieren. Die Kooperation zwischen städtischen Gebieten und den Erholungsräumen ihrer Bewohner sollte gefördert werden, um eine nachhaltige Freizeitmobilität durchzusetzen.

Küsten:

- Modale Verlagerungen sollten in Richtung Küstenschifffahrt erfolgen, insbesondere in jenen Gebieten mit eingeschränkten Landnutzungsmöglichkeiten und Konflikten.
- Förderung und stärkerer Einsatz von umweltfreundlichen Treibstoffen für Schiffe sowie alternative Antriebe und Erneuerung der Flotten.
- Angepasste Raumplanung in Küstenregionen, um diese Zonen zu schützen und neue hochrangige Infrastruktur zu vermeiden.

Salzburg, Mai 2009