



Buslenker dürfen die Terminals in der Stadt Salzburg (hier Paris-Lodron-Straße) nur nutzen, wenn sie online ein Zeitfenster von 20 Minuten gebucht und 24 Euro bezahlt haben.

BILD: SN/ROBERT RAEZLER

Die touristischen Grenzen sind erreicht

Durch die touristische „Disneyfizierung“ verlieren die historischen Zentren internationaler Welterbe-Städte ihre Funktion als urbaner Lebensraum. Wie können soziale, kulturelle, ökologische und ökonomische Dimension ineinandergehen?

KURT LUGER

Alle wollen die attraktivsten Orte dieser Welt sehen, und wenn es alle gleichzeitig machen, büßen die Einheimischen an Lebensqualität ein, wird die Umwelt geschädigt und haben auch die Touristen kein Vergnügen, denn die erlebte Wirklichkeit kann mit den schönen Bildern im Kopf nicht mithalten. Ganz besonders trifft dies auf die Perlen des Tourismus zu, jene einzigartigen Städte von universeller Bedeutung, die von der UNESCO als Welterbe ausgezeichnet wurden. Hauptattraktion sind deren historische Altstadt, und je kleiner die neue Stadt um das Zentrum herum, desto größer das Problem. Dies trifft auf Venedig oder Florenz zu, auf Český Krumlov, Graz und besonders auf Salzburg. In allen genannten Orten haben sich die touristischen Nüchternungen wie auch der Tagestourismus in den vergangenen zehn Jahren vervielfacht.

Salzburg verzeichnete im Jahr 2017 erstmals drei Millionen touristische Nächtigungen, sieben Prozent mehr als im Vorjahr, und das sind die zirka 800 Airbnb-Wohnungen nicht mitgerechnet! Mit allen

Tagestouristen – die Schätzungen rangieren zwischen sechs und neun Millionen – bedeutet dies eine erhebliche, in manchen Stadtteilen eine unzumutbare Belastung der heimischen Bevölkerung.

So positiv sich dieses Wachstum auf die Hotel- und Gastronomiewirtschaft beziehungsweise angrenzende Sektoren auswirkt, es sind auch eine Reihe von negativen Faktoren damit verbunden. Die Kritik konzentriert sich auf die unergiebige Verkehrssituation im Zentrum wie auf den Zufahrtsstraßen, auf Umweltbeeinträchtigungen wie Lärm und Müllaufkommen, welche das Wohnen massiv belasten. Der enorme Ausstoß von Treibhausgasen durch den zusätzlichen Pkw-Verkehr und die 50.000 Reisebusse pro Jahr, die Bodenversiegelung durch Errichtung von Parkraum und steigende Mietpreise durch kurzzeitige Vermietungen sind weitere Faktoren, die zur zunehmenden Kritik an der Politik und an diesem Tourismus geführt haben. Gleichzeitig verändert sich der sozioökonomische Organismus der Innenstadt, wandert die lokale Bevölkerung aus der Altstadt ab, weil sich die Wohnqualität zusehends

verschlechtert. Durch touristische „Disneyfizierung“ des historischen Zentrums verliert dieses zusehends seine Funktion als urbaner Lebensraum.

Stadtentwicklungsplanung und Tourismuspolitik sind gut beraten, wenn sie die Nutzung des öffentlichen Raums an den Bedürfnissen der hier lebenden Menschen und der Besucher ausrichten. Wie in anderen touristisch stark frequentierten Städten erfordert dies regulierende Maßnahmen hinsichtlich der Ansiedlung von Souvenirläden und Fast-Food-Ketten, die nahezu ausschließlich auf den Massentourismus fokussiert sind und Läden des täglichen Bedarfs weitestgehend verdrängt haben. Auch die große Zahl der Events in der Altstadt ist zu überdenken: Für eine lebendige Altstadt reicht ein geringeres Maß an Spektakeln, womit den öffentlichen Plätzen ihre ursprüngliche städtebauliche und ästhetische Funktion wieder vermehrt zugewiesen werden könnte.

Zur Regulierung des massenhaften Tagestourismus, der ein Hauptproblem darstellt, wäre es notwendig, die Terminals für Reisebusse von der Altstadt hinaus an die Peri-

pherie zu verlagern und einen abgasfreien Zubringerdienst für die Besucher einzurichten. Dies würde Verkehrsaufkommen wie Treibhausgase verringern, deren Höchstwerte an manchen Stellen die Grenzen überschreiten. Nur durch eine erhebliche Stärkung des öffentlichen Verkehrs wäre die Mobilität in der Stadt signifikant zu verbessern.

In allen genannten Welterbestädten gehört der Tourismus zu den tragenden Säulen der lokalen Ökonomie. Ihn zukunftsfähig zu gestalten hieße, sich an einer Nachhaltigkeitsskizzen verpflichteten Stadt- und Tourismusentwicklung zu orientieren, bei der soziale, kulturelle, ökologische und ökonomische Dimensionen in einem strategischen Rahmen gesehen und in Abstimmung aufeinander die Entscheidungen getroffen werden.

Kurt Luger ist Professor auf dem UNESCO-Lehrstuhl „Kulturelles Erbe und Tourismus“ am Fachbereich Kommunikationswissenschaft der Universität Salzburg und Vorsitzender von INIT – Institut für Interdisziplinäre Tourismusforschung
KURT.LUGER@SBG.AC.AT
WWW.KURT-LUGER.AT

16. Internationale Verkehrstage

Augenmaß

Der Tourismus steht im Zentrum der 16. Internationalen Salzburger Verkehrstage. Positive Beispiele aus touristischen Regionen und Städten illustrieren das Thema „Mobilität mit Augenmaß – nachhaltige Lösungen für den touristischen Verkehr“.

Große Aula

Die 16. Internationalen Salzburger Verkehrstage finden vom 15. bis 17. Oktober 2018 in der Großen Aula der Universität Salzburg, Max-Reinhardt-Platz, statt. Programm und Anmeldung: WWW.FORUM-MOBIL.AT/SALZBURGER-VERKEHRSTAGE



Die Web-Plattform – für verantwortungsbewusste und engagierte Salzburger*innen

Die Fachzeitschrift – für verantwortungsbewusste und engagierte Vertreter*innen aus Politik und Wirtschaft
Abo-Bestellung: <http://forum-mobil.at/abo/>

... wenn es um innovative, nachhaltige Mobilitätslösungen geht!

Sanfte Mobilität in der Alpenregion

Im Alpentourismus dominiert nach wie vor das Auto, sowohl bei der An- und Abreise als auch bei der Mobilität am Urlaubsdomizil. Was wäre zu tun, um die Bahn und den öffentlichen Ortsbus attraktiver zu machen?

JOSEF BRUCKMOSE

Über die Verkehrsentwicklung im Alpentourismus sprachen die SN mit Dominik Siegrist, Geograf und Landschaftsplaner an der Hochschule für Technik Rapperswil.

SN: Wie entwickelt sich der Alpentourismus?

Siegrist: Es gibt im Winter starke Konzentrationsprozesse bei den Skigebieten. Mittelfristig werden wenige große überleben. Schon jetzt ist der Trend spürbar, dass mittelgroße Destinationen noch zu den großen aufsteigen möchten, um dabei zu sein. Konkret habe ich mir das an der Skiwelt Aramo anschaut. Dort hängen sich kleinere Orte Tal für Tal mit Skischuteln an die großen an und machen sich mit einer beinahe flächendeckenden künstlichen Beschneung technisch fit. Dafür werden Hunderte Millionen Euro investiert.

SN: Kleine Skigebiete können nicht überleben?

Viele haben schon zugemacht. Die Ausnahme sind nicht kommerzielle Modelle, das heißt, dass eine Genossenschaft oder ein Verein einen Skilift betreibt. Eine Art Dorfskilift auf ehrenamtlicher Basis. Skitourismus wird es in diesen kleinen, tief gelegenen Destinationen aber nicht mehr geben. Allenfalls Langlauf.

SN: Ist der Grund dafür der Klimawandel?

Auch, ja, aber keineswegs allein. Es ist eine Kombination mehrerer Faktoren. Das beginnt mit der Stagnation des Skimarkts. Die Skier-Days (Normgröße für einen Skifahrer) stagnieren alpenweit. Die Menschen, die Ski fahren, werden weniger. Dazu kommt, dass die größeren Skidestinationen auch durch ihre Marketingkraft die Kleinen verdrängen. Da spielen also ökonomische Effekte eine große Rolle, nicht nur die Klimaerwärmung.

SN: Beim Berufsverkehr werden große Anstrengungen unternommen, um den Individualverkehr einzudämmen. Beim Tourismusverkehr scheint sich wenig zu tun.

90 Prozent des Tourismusverkehrs entfallen auf An- und Abreise. Der Rest ist der Ortsverkehr. Beides hängt aber eng zusammen, denn wenn die An- und Abreise öffentlich erfolgen soll, ist ein entsprechender Ortsverkehr zwingend.

Die großen Tourismusorte haben heute bereits ähnlich große Verkehrsprobleme wie die Städte. Der Leidensdruck ist allerdings noch nicht ganz so groß. Das Problembewusstsein wächst jedoch, weil die Gäste den Qualitätsverlust durch



Naturerlebnis mit der Schafbergbahn bei St. Wolfgang im Salzkammergut. BILD: SANROBERT FOTZER

den vielen Verkehr spüren. Das hat dazu geführt, dass man autofreie Zentren schafft, dass man Ortsbusse einrichtet, dass man neue Mobilitätskonzepte umsetzt.

SN: Wie könnte man Touristen auf die Bahn bringen?

Es darf grundsätzlich nicht sein, dass die Straße billiger ist als die Bahn. Es kann nicht sein, dass die Vollkostenrechnung das Auto bevorzugt. Wir haben im Modal Split im Alpentourismus derzeit unter zehn Prozent An- und Abreise mit dem öffentlichen Verkehr. Einzelne Orte kommen immerhin auf 30 Prozent. Dahin muss die Reise gehen.

SN: Wo muss als Erstes dafür angesetzt werden?

Sowohl bei der An- und Abreise als auch beim Ortsverkehr. Wer ohne Auto Urlaub macht, braucht am Bahnhof den Bus, der ihn ins Hotel bringt. Und er braucht den Ortsbus, der ihn zum Ausgangspunkt einer Wanderroute bringt. Die sanfte Mobilität vor Ort ist eine notwendige Bedingung dafür, dass sich bei der An- und Abreise etwas ändert. Dazu gehört auch die Verbesserung des Langsamverkehrsnetzes, also der Wege für Fußgänger und Radfahrer. Ortsbusse müssen mit den Nachbarorten verbunden sein und auch die Randzeiten bedienen.

Bei der An- und Abreise ist eine der größten Hürden das Umsteigen: Maximal zwei Mal nimmt der Tourist das bei der Reise in den Ur-

laubort in Kauf. Ebenso wichtig ist der Gepäcktransport vom Wohnort direkt zum Hotel am Urlaubsort. Und es braucht hohe Fahrplansicherheit. Dass der Zug in den Bahnhof einfährt und der Ortsbus dem Gast in diesem Moment vor der Nase davonfährt, toleriert er nicht.

SN: Die Botschaft an den Gast ist: Wenn du zu uns nicht mit dem Auto kommst, bist du vor Ort trotzdem voll mobil.



„Fernbusse tragen ihre Kosten nicht.“
Dominik Siegrist, Geograf

Das beste Beispiel dafür ist noch immer Werfenweg. Ein solches Projekt lässt sich auf dem Markt aber unter den heutigen Kostenstrukturen nicht realisieren. Das würde große Zuschüsse der öffentlichen Hand erfordern. Es braucht andere Rahmenbedingungen, damit Beispiele wie Werfenweg auf dem Markt attraktiv werden. Das Kostenprinzip muss auch bei den Umweltkosten umgesetzt werden.

SN: Wie viel Einschränkung bei der Fahrt in den Urlaub mit dem Auto muss sein?

Eine der wichtigsten Maßnahmen, die teils schon erfolgt ist, sind die autofreien Ortskerne. Ein anderes

Feld sind die Talschlüsse, die an den Wochenenden oft mit Pkw verstopft sind. Da wurde zum Teil schon begonnen, Maststrecken einzurichten, wie im Rauriser Tal – was übrigens ein jahrelanger Kampf war. Der nächste Schritt wäre, dass man ganze Destinationen autofrei macht. Das gibt es vorerst nur in den autofreien Tourismusorten in der Schweiz, die an den Enden von Straßen oder Tälern liegen. Das ist z. B. Braunwald im Glarnerland, das sich als autofreie Familienzone mit starken Elektromobilen präsentiert.

SN: Klar ist, dass solche Initiativen subventioniert werden müssen? Ja, das Beispiel dafür ist die Politik zugunsten der erneuerbaren Energie in Deutschland, die durch eine zweckgebundene Abgabe subventioniert wird.

SN: Als großes Problem werden in Salzburg Reisebusse gesehen.

Die Klage, dass die Reisebusse die Straßen in den Städten verstopfen, weil sie die Reisenden nahe ans Zentrum bringen müssen, ist meines Erachtens die falsche. Das Verkehrsproblem in den Städten ist durch den starken Autoverkehr entstanden, nicht durch Bustouristen. Die Städte sind durch Privat-Pkw verstopft. Hätte man längst andere Verkehrslösungen für die Innenstädte, wären Reisebusse kein Problem. Denn ein Reisebus ist grundsätzlich eine relativ effiziente Lösung, um Leute zu transportieren.

SN: Also Privat-Pkw raus, Reisebusse rein?

Der Reisebus muss seine Leute nahe dem historischen Stadtzentrum ausladen können. Denn genau dafür haben die Menschen dieses Angebot gewählt. Wenn der Reisebus an der Peripherie anhalten muss und die Touristen dann mit Straßenbahn oder Bus in die Stadt fahren müssen, ist das Ziel verfehlt.

Allerdings möchte ich dezidiert einschränken: Ich bin dagegen, dass man Eisenbahnlinien durch Fernbusse ersetzt oder konkurrenziert. Diese sogenannte Liberalisierung des Fernverkehrs ist ein schlechter Weg. Die Fernbusse sollen dort eingesetzt werden, wo es keine entsprechende Bahnverbindung gibt, zum Beispiel in Osteuropa, wo sie ergänzend zur Bahn ein Angebot sind.

Wenn wir in Mitteleuropa die Reisenden statt mit der Bahn mit Bussen in die Städte bringen, haben wir tatsächlich ein Platzproblem. Wir haben sehr gute Bahnverbindungen, deren Angebote qualitativ gestärkt werden sollten.

SN: Die Bahn ist mit ihren Preisen gegen die Fernbusse nicht konkurrenzfähig.

Die Fernbusse sind billiger, weil sie ihre Umweltkosten bei Weitem nicht tragen müssen. Das ist ein Konkurrenznachteil der Bahn, der durch eine entsprechende Kostenwahrheit für den Straßen- und Autobahnverkehr ausgeglichen werden müsste.

Einer für alle

Offiziell:

Appfahrt!

www.salzburger-verkehr.at

KOSTENLOSE
Fahrplanauskunft
am Handy

für
Android
und iOS

MIT
HANDY-
TICKET

Die Salzburg Verkehr App

- + Mobile Ticket
- + Fahrplanauskunft
- + Abfahrtsmonitor
- + Reisezeitvergleich
- + Und noch viele weitere Features

Amsterdam reguliert und lockt

Für Amsterdam gehört der Tourismus zum internationalen Charakter der Stadt. Die Lebensqualität für die Einwohner hat aber im Programm „City in Balance“ klar Vorrang.

AMSTERDAM, SALZBURG. Von elf Millionen im Jahr 2005 auf 18 Millionen im Jahr 2017 hat in Amsterdam die Zahl der Besucher zugenommen. Ein weiterer Anstieg wird erwartet. Entsprechend wichtig ist der Tourismus als Wirtschaftsfaktor für die Stadt. Etwa jeder zehnte Arbeitsplatz hängt daran, und im Jahr 2015 haben die Touristen 6,3 Milliarden Euro in der Hauptstadt der Niederlande gelassen.

Spätestens seit 2014 sind in Amsterdam aber die negativen Folgen



Claartje van Ette arbeitet an der „City in Balance“.

BILD: SHARALDI/SHIX

spürbar angewachsen, zumal in den populären Stadtvierteln wie dem Dam Square oder dem Rotlichtviertel. „Einige Teile des historischen Zentrums von Amsterdam sind mit ihren engen Straßen und Alleen schlicht und einfach zu klein für die große Besucherzahl“, sagt Claartje van Ette, die für das Programm „City in Balance“ verantwortlich ist. „Diese negativen Auswirkungen des Tourismus gehen einher mit einer wachsenden Zahl von Geschäften und Dienstleistungen, die aus-



Der Damrak in Amsterdam zieht durch viele Geschäfte und Restaurants die Touristen an.

BILD: SHIN/STADT AMSTERDAM

schließlich auf die Touristen fokussiert sind.“ Durch immer mehr Fahrradverleihe und Souvenirläden habe die Vielfalt der Geschäfte im Stadtzentrum sehr gelitten.

Im Oktober 2017 hat Amsterdam die Notbremse gezogen. Seither werden im Stadtzentrum keine neuen Touristenshops mehr genehmigt. „In einigen Zonen darf kein Hotel mehr gebaut werden. Die Vermietung von Privatwohnungen an Touristen über Plattformen wie Airbnb wurde stark reguliert. Ein-

wohner dürfen ihre Wohnung an maximal vier Gäste für maximal 60 Tage im Jahr vermieten. Ab 2019 sind es nur mehr 30 Tage im Jahr.

Den Touristen selbst begegnet die Stadt mit einem Mix aus Einschränkungen und neuen Angeboten. Die populären Bierbike-Touren wurden in Teilen der Stadt verboten. Fahrradtaxi und Segways werden limitiert. Stadtführungen auf dem Dam Square und im Rotlichtviertel sind auf 20 Personen und bis spätestens 23 Uhr beschränkt.

Locken will das Amsterdamer Stadtmarketing die Touristen durch Angebote in der Region und in weniger bekannten Stadtvierteln. Denn eines steht für Claartje van Ette auch außer Zweifel: Der Tourismus gehöre zum internationalen Charakter Amsterdams. Allerdings dürften die negativen Folgen die positiven Seiten nicht überschatten. „Wir brauchen eine neue Balance, in der die Einwohner die erste Priorität sind und Besucher willkommen bleiben.“

JOB

Hallstatt achtet auf Einwohner

In der Weltkulturerbe-Region ist der Tourismus explodiert.

HALLSTATT. Die Marktgemeinde Hallstatt am Westufer des Hallstätter Sees im österreichischen Salzkammergut hatte im Jahr 2010 etwa 60.000 Nächtigungen, 2018 werden es knapp 150.000 sein. Vor allem in Asien genießt die Weltkulturerbe-Region wegen des Nachbaus in der chinesischen Stadt Boluo-Huizhou in der Provinz Guangdong enorme Popularität.

Negative Folgen sind wie in Amsterdam inklusive. „Seit einigen Jahren steigt die Zahl der Tagessgäste in Hallstatt vehement. Die vielen Pkw und Busse belasten unsere Bevölkerung sehr stark und verursachen großen Unmut“, sagt Bürgermeister Alexander Schütz. Ein Busterminal (Ein- und Ausstiegsstelle), zwei Pkw-Parkdecks und ein Busparkplatz mit zirka 35 Busabstellplätzen stehen bereit. Eine Einfahrt in das Ortszentrum ist tagsüber aber nur den Bewohnern und Warenzustellern erlaubt. Pkw-Stellplätze im Ortszentrum stehen ausschließlich der Hallstätter Bevölkerung zur Verfügung. Die Hotelgäste werden mit dem „Hallstatt-Shuttle“ der Hallstatt PEB GmbH zu den Berbergsbergbetrieben in das Ortszentrum gebracht.

Bundesministerium
Verkehr, Innovation
und Technologie

Nachhaltigkeit hält auch auf der Straße Einzug



Engelthische Einrichtung

bmvit.gv.at

Aktionspaket Elektro- Mobilität

Jetzt noch
bis 31.12.2018
bis zu 4.000 Euro abholen!

Bundesministerium
Nachhaltigkeit und
Tourismus



Kostenlose Beratung für Betriebe und Gemeinden unter
www.klimaaktivmobil.at
Förderinitiative zum Aktionspaket Elektro-Mobilität unter
www.umweltfoerderung.at

Österreich will bis 2050 einen weitestgehend klimaneutralen Verkehrssektor erreichen. Mit dem Ausbau der Elektromobilität auf den heimischen Straßen, kommt man diesem Ziel einen Schritt näher, denn E-Mobilität reduziert Treibhausgas und hilft gleichzeitig, Klimaziele zu erreichen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) ist federführend, was Forschung und Förderung in diesem zukunftsweisenden Bereich betrifft.

Damit der Umgang mit einem Elektroauto auch reibungslos funktioniert, hat das BMVIT jüngst eine Broschüre zum Thema „Wie lade ich mein Elektroauto?“ herausgegeben. Insgesamt zwei Bände informieren Sie über wichtige Punkte fürs Laden von Elektroautos.

Wie man sein Elektroauto richtig lädt, samt rechtlichen Hinweisen, kann man nun hier nachlesen:

https://www.bmvit.gv.at/elektroauto_laden

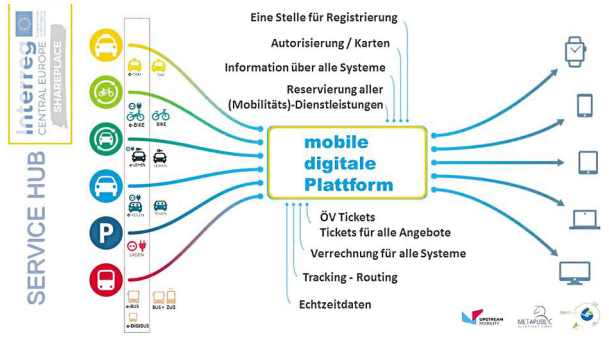
Mit allen Vehikeln von Tür zu Tür reisen

Neue Plattformen versuchen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs so einfach wie möglich zu gestalten – ohne Unterschied, welche Verkehrsträger und Verkehrsmittel benötigt werden. Wie schaut die Bestpreis-Zukunft aus?

JOSEF BRUCKMOSE

SALZBURG. Es war im Rallé von Salzburg nach St. Anton am Arlberg, von wo es mit dem Bus nach Langen Weitergehen sollte. Die App der ÖBB sagte, dass in Landeck die Anschlüsse in St. Anton angezeigt würden. Tatsächlich zeigte sie weitere Anschlüsse ab St. Anton, allerdings nur die Züge der ÖBB. Die Frage, wann der Bus von St. Anton nach Lech fahren würde, blieb un beantwortet. Dieses kleine Beispiel aus dem Alltag des Fahrgastes vom September 2018 zeigt, wohin die Reise der öffentlichen Verkehrsmittel gehen muss: zu einer dichten Vernetzung, die nicht dort aufhört, wo das Angebot eines einzelnen Verkehrsträgers endet.

Genau das ist das Ziel von „shareplace“, einer digitalen Plattform mit dem Anspruch, dem Fahrgast alle Fahrtmöglichkeiten anzuzeigen. Ob es mit der Bahn, dem Bus, dem gemieteten Auto, Fahrrad oder anderen Verkehrsmitteln ist, zeigt es binnen Sekunden die schnellsten Fahrtmöglichkeiten verbunden „mit einem einzigen Ticket für alle Fahrten von Tür zu Tür“. Die Ziele sind leicht über eine Bildbibliothek zu finden, mit dem individuell günstigsten Angebot. Der Nutzer muss nicht mehr checken, ob nun das Seniorenticket oder der Spar-



Einziges Hub, das alle Verkehrsmittel für die gesamte Mobilität einschließt.

preis am günstigsten ist oder ob vielleicht eine Tagesaktion gibt. „Unser vorrangiges Ziel ist die absolute Einfachheit des Systems für den Nutzer“, sagt Günther Penzendorfer von Metapublic-Relations. „Das Tür-zu-Tür-Angebot bringt den Fahrgast voran, ohne dass er sich um Schnittstellen zwischen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln kümmern muss.“

Mit an Bord sind Bergamo und Crema in Italien, Fuschlsee-Mond-

seeland/FUMO in Österreich, Osijek in Kroatien, Ulm in Deutschland und Zalaegerszeg in Ungarn. Die erste Demoversion dieses „Service Hub“ wird bei den 16. Internationalen Salzburger Verkehrstagen gezeigt. Mit einem Ticket geht es von Salzburg-Stadt auf den Scharberg und zurück, mit Postbus, Digibus, Bikesharing, Wolfgangsee-Straßenbahn und Scharberghahn.

Ein wesentlicher Partner der neuen Plattform ist Fairtiq. Die Fair-

tiq-App funktioniert nach dem Ciaco-Prinzip (Check In – Assisted Check Out). Am Beginn der Reise checkt der Kunde mit einem Klick ein und erhält dadurch ein gültiges Ticket für den gesamten Verbund. Nach der Reise checkt man mit einem weiteren Klick wieder aus. Das System erkennt dank Standortermittlung des Mobiltelefons die gefahrene Strecke und verrechnet das passende Ticket auf das hinterlegte Zahlungsmittel. Dank Bestpreis-

Systematik wird immer das optimale Ticket verrechnet. Übertreffen die an einem Tag gemachten Fahrten den Preis einer Tageskarte, bezahlt man nur die Tageskarte.

Ähnliche Ziele verfolgt das mzi-Projekt, die integrierte Mobilität in der Region Ile-de-France. Dieses zielt darauf ab, eine neue Generation von Informationssystemen und Tools für die Mobilität zu entwickeln, die alle Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote integriert. Durch Crowdsourcing soll der Nutzer sogar erfahren können, wie voll besetzt der von ihm angestrebte Bus oder die Tram ist. Naturgemäß geht es dabei auch um zufriedenstellende Antworten, die sich angesichts einer Menge von zehn Milliarden Datensätzen pro Tag eine Herausforderung ist. „Dieses System wird Echtzeit- und vorausschauende Informationen über die gesamte Reisekette in einer multimodalen Weise bereitstellen“, sagt Werner Kutil von Cityway. Treiber sind die Olympischen Spiele 2024, die in Paris stattfinden.

In Südtirol haben viele Ferienregionen attraktive Ticketmodelle in Form von Gaskarten geschaffen. Diese ermöglichen die Nutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel und sind meist mit zusätzlichen Vergünstigungen für Schwimmbäder, Museen und Ähnliches verbunden.

Nur solange die Bevölkerung mitzieht, sind Gäste aus aller Welt willkommen

STANDPUNKT

Peter Haibach



Die Salzburger Verkehrstage, die heute bereits zum 16. Mal stattfinden, suchen seit ihrem Bestehen – jeweils aus verschiedenen Gesichtspunkten – nach Wegen, um ein ökologisches Augenmaß im Mobilitätsverhalten aufzuzeigen und neue Wege zu beschreiben. 2018 liegt der Schwerpunkt unter dem Titel „Mobilität mit Augenmaß – nachhaltige Lösungen für den touristischen Verkehr“ auf einem Bereich der Mobilität, der zunehmend an seine Grenzen stößt. Dabei sind, im Zusammenhang mit dem Tourismus, auch der Pendler- und Freizeitverkehr zu berücksichtigen.

Wer im Ballungsraum von Städten und Regionen sein Mobilitätsverhalten menschen- und umweltgerecht lebt, wird dies auch im Freizeitverkehr suchen und sich dementsprechend den Bedürfnissen anderer Städte und Regionen anpassen. Zu den positiven Beispielen gehören Länder wie Tirol oder Südtirol. Sie setzen ihre Mobilitätskonzepte so um, dass zunächst die heimische Bevölkerung angesprochen wird. Diese lebt den Gästen die sanfte Mobilität vor und kann sie ihnen auch auf hohem Niveau anbieten, z. B. mit SüdtirolPass oder Tirol Card. So profitieren beide, weder Touristen noch Einheimische fühlen sich an die Wand gedrängt.

Wo die Stadtbevölkerung bereits durch einen starken Individualverkehr und durch ansteigende Pendlerströme in Mitleidenschaft gezogen wird, sorgt der touristische Mehrverkehr für Unmut und Frust, z. B. in Salzburg und Umgebung. Wenn Politik und Tourismuswirtschaft diese Zeichen der Zeit nicht erkennen, kommt es zu Konflikten zwischen der heimischen Bevölkerung und den Gästen. Zumeist ist die Tourismus-

wirtschaft noch einiges drauf, indem sie jährlich die steigenden Gäste- und Nächtigungszahlen als großen Gewinn ansieht. Es greift aber zu kurz, nur Umsatzerfolge zu feiern und mit einem Mehr an Arbeitsplätzen zu argumentieren. Denn nur wenn auch die eigene Bevölkerung gewonnen wird und mitzieht, wird sie sich über die Gäste aus vielen Ländern freuen und diesen entsprechend gastfreundlich begegnen.

Politik und Tourismuswirtschaft sind daher gefordert, Strategien zu entwickeln, die Touristen aus aller Welt die Möglichkeiten bieten, ökologisch anzureisen und das vielfältige öffentliche Verkehrsangebot zu nutzen. Verfehlt wäre es, die hohe Zahl der Autoreisenden (90 Prozent) als gegeben hinzunehmen. Der Musterort der sanften Mobilität, Werfenweg, darf nicht die große Ausnahme bleiben!

Der jährlich in Salzburg stattfindende Mobilitätskongress will nicht nur zukunfts-trächtige Mobilitätslösungen aufzeigen, die in der Regel nicht überall eins zu eins umgesetzt werden können, sondern es wird auch kritisch die Ist-Situation analysiert und hinterfragt. Dabei wird auf die Innovationskraft namhafter österreichischer und europäischer Mobilitätsanbieter aus Wirtschaft und Industrie gesetzt, die unterstützend auftreten. Deren Innovationen wären von den Entscheidungsträgern nur abzuholen – was leider viel zu selten geschieht.

Die Internationalen Salzburger Verkehrstage erheben den Anspruch, sowohl Experten aus der Wissenschaft zurate zu ziehen als auch den Studierenden von Universitäten und Hochschulen in Form eines Ideenwettbewerbs ein Forum zu bieten. Besonders erfreulich ist, dass die Paris-Lodron-Universität Salzburg und die Fachhochschule Salzburg 2018 erstmals als wertvolle Kooperationspartner dabei sind.

Programm und Anmeldung:

WWW.FORUM-MOBILITATS/SALZBURGER-VERKEHRSTAGE

ÖBB Immer in Bewegung

DIE NEUE GENERATION

Reiseflex der neuen Generation

Nightjets der neuen Generation

Wallpaper®

Alle Infos unter: oebb.at/day-night