



universität
wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Sanfte Mobilität im Alpentourismus: Möglichkeiten und Grenzen nachhaltiger Mobilitätskonzepte in der Region Naturpark Ötscher-Tormäuer“

verfasst von / submitted by
Mag. Christian Auer, BEd

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Education (MEd)

Wien, 2021 / Vienna 2021

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

UA 199 500 510 02

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Masterstudium Lehramt Sek (AB)
UF Bewegung und Sport UF Geographie und Wirtschaft

Betreut von / Supervisor:

ao. Univ.-Prof. Dr. Norbert Weixlbaumer

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	III
Tabellenverzeichnis	III
Abkürzungsverzeichnis	IV
1. Einleitung	1
1.1. Zielsetzung und Forschungsfragen	5
2. Nachhaltiger Tourismus	6
2.1. Definitionen und Abgrenzung	9
2.2. Naturnaher Tourismus nach SIEGRIST et al. 2015	14
2.3. Großschutzgebiete	24
2.3.1. Österreichische Naturparke und deren Entwicklung	28
3. Sanfte Mobilität	32
3.1. Aktuelle Konzepte	36
3.2. Praxisbeispiel 1: Werfenweng	38
3.3. Praxisbeispiel 2: Hochgebirgs-Naturpark Zillertal	41
4. Beschreibung der Untersuchungsregion	45
4.1. Prädikatslandschaft Naturpark Ötztal-Tormäuer und seine Schutzgebiete	55
4.2. Verkehrsinfrastruktur	58
5. Methode	65
6. Ergebnisse der Interviews mit regionalen AkteurInnen und Gästen	75
6.1. Wahrnehmung der derzeitigen Mobilitätsverhältnisse	76
6.2. Strategien und Maßnahmen für nachhaltige Mobilität	82
6.3. Grenzen in der Umsetzung nachhaltiger Mobilität	88
6.4. Diskussion und Zusammenfassung	92
6.4.1. Schlussfolgerungen im Zusammenhang mit den Praxisbeispielen	93
6.4.2. Zusammenfassung der Ergebnisse aus den Interviews	96
6.4.3. Interpretation wesentlicher Kategorien aus den Interviews	99
6.5. Empfehlungen und Ausblick	104
6.5.1. Schlussfolgerung	104
6.5.2. Empfehlungen	108
6.5.3. Trends und Prognosen für die Mobilität im ländlichen Raum	109
7. Literatur	112
8. Anhang	125
8.1. Interviewleitfaden für regionale AkteurInnen	125
8.2. Interviewleitfaden für Gäste	126

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Treibhausgasemissionen in Österreich 2017 (Umweltbundesamt 2019: 4)	2
Abb. 2: CO ₂ -Ausstoß in g/Personenkilometer verschiedener Verkehrsmittel (myclimate 2020: 37)	2
Abb. 3: Das Nachhaltigkeitsdreieck (Bundesregierung 2016: 24)	6
Abb. 4: Naturorientierung und Nachhaltigkeit unterschiedlicher Tourismusformen (SIEGRIST et al. 2015: 20) ..	12
Abb. 5: Die wichtigsten AkteurInnen im naturnahen Tourismus (SIEGRIST et al. 2015: 14)	17
Abb. 6: Die naturnahe Tourismuspyramide (SIEGRIST et al. 2015: 33)	18
Abb. 7: Großflächige Schutzgebiete der Alpen (KÖHLER 2013: 14)	25
Abb. 8: Strategiepapier der Österreichischen Naturparke: 4-Säulen-Modell (VNÖ 2020)	29
Abb. 9: Die Untersuchungsregion Naturpark Ötscher-Tormäuer (Umap 2020 / eigene Darstellung)	45
Abb. 10: Stadt-Land-Typologie (KOSCHUH 2018:2)	47
Abb. 11: Bevölkerungsentwicklung der Naturparkgemeinden 1991-2019 (Land Niederösterreich 2020 / eigene Darstellung)	49
Abb. 12: Die LEADER-Regionen in Niederösterreich (Land Niederösterreich 2019)	50
Abb. 13: Erwerbstätige nach Sektoren 2017 (Land Niederösterreich 2020 / eigene Darstellung)	51
Abb. 14: Nächtigungen in der Region NuP Ötscher-Tormäuer 2010-2019 (Statistik Austria 2020 / eigene Darstellung)	53
Abb. 15: Ankünfte in der Region NuP Ötscher-Tormäuer 2010-2019 (Statistik Austria 2020 / eigene Darstellung)	54
Abb. 16: Natura 2000-Europaschutzgebiet Ötscher – Dürrenstein (LAND NÖ 2009)	58
Abb. 17: Prozessmodell induktiver Kategorienbildung (MAYRING 2010: 86)	72
Abb. 18: Wahrnehmung des derzeitigen Mobilitätsangebotes in der Region NuP Ötscher-Tormäuer (eigene Darstellung)	76
Abb. 19: Von den InterviewpartnerInnen vorgeschlagene Maßnahmen zur Implementierung nachhaltiger Mobilität in der Region NuP Ötscher-Tormäuer (eigene Darstellung)	83
Abb. 20: Hürden in der Umsetzung nachhaltiger Mobilität in der Region Naturpark Ötscher-Tormäuer (eigene Darstellung)	89
Abb. 21: Darstellung des sozio-technischen Transportsystems (GEELS 2006: 165)	100

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bedeutung des Tourismus in den Naturparkgemeinden 2019 (Statistik Austria 2020a / eigene Berechnung)	48
Tabelle 2: Aus- und EinpendlerInnen der Naturparkgemeinden 2017 (Land Niederösterreich 2020)	52
Tabelle 3: Nächtigungen von 2010-2019 aufgeteilt nach Gemeinden und Saison (Statistik Austria 2020 / eigene Darstellung)	53
Tabelle 4: Ankünfte von 2010-2019 aufgeteilt nach Gemeinden und Saison (Statistik Austria 2020 / eigene Darstellung)	54
Tabelle 5: Motorisierungsgrad nach Bezirken 2008 und 2018 (ÖROK 2020)	59
Tabelle 6: Übersicht der InterviewpartnerInnen	66
Tabelle 7: Nächtigungen und Ankünfte 2019 in den Vergleichsregionen (Statistik Austria 2020)	95
Tabelle 8: Nächtigungen pro Kopf 2019 (Statistik Austria 2020)	95

Abkürzungsverzeichnis

°C	
Grad Celsius.....	3
Abb	
Abbildung.....	1
AG	
Aktiengesellschaft	42
ALPARC	
Das Netzwerk Alpiner Schutzgebiete	24
BMK	
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie	9
BMLFUW	
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft	37
BMLRT	
Bundesministerien für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus	9
BMNT	
Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus.....	3
BMU	
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit	105
BMWFW	
Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft.....	35
BMWi	
Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie	101
CIPRA	
Commission International pour la Protection des Alpes.....	1
CLIMCHALP	
Climate change, impacts and adaptation strategies in the Alpine Space	3
CO ₂	
Kohlenstoffdioxid	1
ELER	
Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes.....	49
et al.	
und andere.....	3
EU	
Europäische Union	20
IPCC	
Intergovernmental Panel on Climate Change	3
IUCN	
International Union for Conservation of Nature and Natural Resources	26
Kap.	
Kapitel	20
km	
Kilometer.....	39
km ²	
Quadratkilometer.....	39
LAG	
lokale Aktionsgruppe	49
LEADER	

Liaison entre actions de développement de l'économie rurale	48
MAB	
Man and the Biosphere –Programm	26
MIV	
motorisierter Individualverkehr	1
NGO	
Non Governmental Organisation	17
NÖ	
Niederösterreich	3
NÖVOG	
Niederösterreichische Verkehrsorganisations GmbH	62
NuP	
Naturpark	3
ÖBB	
Österreichische Bundesbahnen	30
OÖ	
Oberösterreich	55
ÖPNV	
öffentlicher Personennahverkehr	30
ÖROK	
Österreichische Raumordnungskonferenz	20
ÖV	
öffentlicher Verkehr	3
PKW	
Personenkraftwagen	2
samo	
sanfte Mobilität	39
STMK	
Steiermark	55
THG	
Treibhausgase	1
u. a.	
unter anderem	24
UN	
United Nations	7
UNESCO	
United Nations Educational Scientific and Cultural Organization	24
usw.	
und so weiter	18
VNÖ	
Verband der Österreichischen Naturparke	2
VOR	
Verkehrsverbund Ost-Region	60
WÖFFI	
wandern mit öffentlicher Anreise	43
z. B.	
zum Beispiel	19

Kurzzusammenfassung

Tourismus und Mobilität sind untrennbar miteinander verbunden. In den Alpen reist der bei weitem größte Teil der Gäste mittels privaten PKW in die Urlaubsdestination. Dadurch wird auch innerhalb der Urlaubsregion vorzugsweise das Auto für weitere Ortswechsel zu den verschiedenen Ausflugszielen verwendet. In alpinen Tourismusregionen entstehen immer mehr Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr. Überfüllte und hochfrequentierte Straßen, Lärm und Abgase mindern die Lebensqualität sowohl für Einheimische als auch für Gäste. Außerdem ist das erhöhte Verkehrsaufkommen durch den Tourismus und der damit einhergehende Ausstoß von klimaschädlichen Emissionen mitverantwortlich für den globalen Klimawandel.

Die Region Naturpark Ötscher-Tormäuer in liegt im ländlich-peripheren Niederösterreich. Die fünf Naturparkgemeinden wollen in Zukunft für Gäste und die einheimische Bevölkerung ein nachhaltiges Mobilitätssystem implementieren. Ein Konzept für bedarfsorientierte Mobilität in Form eines Anrufsammeltaxi-Systems wurde bereits präsentiert.

Das Ziel dieser Arbeit ist es daher aus der Sicht von regionalen AkteurInnen und Gästen die Möglichkeiten und Grenzen in der Umsetzung nachhaltiger, umweltfreundlicher Mobilität in der Untersuchungsregion zu explorieren.

Es wurden neun semistrukturierte Leitfaden-Interview – fünf mit regionalen AkteurInnen und vier mit Gästen – geführt. Die Interviews mit einer Dauer von sechs bis 38 Minuten wurden aufgenommen, transkribiert und anhand der qualitativen Inhaltsanalyse nach MAYRING (2010) ausgewertet.

Die InterviewpartnerInnen erkennen eine Zweiteilung der Untersuchungsregion in punkto Mobilität. Begünstigter für die touristische Mobilität sind die südöstlichen Naturparkgemeinden entlang der Mariazellerbahn. Benachteiligt ist der nordwestliche Teil, da hier viele Ausflugsziele ohne PKW nicht erreichbar sind. Ein Ziel bzw. Wunsch für regionale AkteurInnen und Gäste ist es daher eine *funktionierende innerregionale Mobilität* zu erreichen. Dieses Ziel könnte aus Sicht der InterviewpartnerInnen am besten durch zusätzliche Wanderbusse bzw. Ruftaxis, einer Verbesserung der Fahrradinfrastruktur, e-Mobilität und car-sharing, Investitionen in den öffentlichen Verkehr bzw. der Implementierung eines Anrufsammeltaxi-Systems erreicht werden. Als Grenzen in der Umsetzung nachhaltiger Mobilität wurden sich ändernde gesellschaftspolitische Prioritäten, Finanzierungsprobleme, die Topographie der Region als auch der Verlust von Flexibilität und Komfort für Gäste identifiziert.

Vergleicht man die Region Naturpark Ötscher-Tormäuer mit anderen Tourismusdestinationen, die bereits nachhaltige Mobilitätssysteme im jeweiligen Tourismuskonzept verankert haben, so ergeben sich Unterschiede hinsichtlich der Gästezahlen, der Bevölkerungsentwicklung, der Topographie und damit einhergehend mit der Siedlungsentwicklung. Um nachhaltige Mobilität in der Untersuchungsregion erfolgreich zu gestalten, wird es verschiedene Anreize für die Gäste als auch für die einheimische Bevölkerung brauchen. Zudem sollte nachhaltige Mobilität nicht isoliert betrachtet werden, sondern die gesamte Servicekette mit Beherbergung und Verpflegung sollte nachhaltig gestaltet werden. Außerdem wäre es sinnvoll aufgrund bereits bestehender Kooperationen, die benachbarte Tourismusregion Ybbstaler Alpen bei der Entwicklung nachhaltiger Mobilität zu integrieren.

Abstract

Tourism and mobility are inextricably intertwined. In alpine tourism, visitors mainly travel by car to their destinations. Thus, tourists predominantly use cars during their stay to move between different places. As a consequence of motorised individual transport, alpine tourism destinations increasingly have to put up with overcrowded streets, traffic noise and exhaust fumes. This is reducing quality of life for both, locals and visitors. Furthermore, augmented traffic and car emissions through tourism accelerate global warming.

The natural preserve Ötscher-Tormäuer is located in rural Lower Austria. The five municipalities of the tourism destination “Naturpark Ötscher-Tormäuer” want to implement a sustainable transport system for locals and visitors. A demand-oriented mobility concept was presented to local authorities.

The main aim of this master thesis is to explore possibilities and limitations of sustainable mobility in the region of interest. Both, from the point of view of local authorities and visitors.

The findings are based on nine semi-structured interviews – five with local authorities and four with visitors. Interviews with duration from six to 38 minutes were recorded, transcribed and a qualitative content analysis approach was applied (MAYRING 2010).

Interview partners recognise a dichotomy regarding mobility in the region of Naturpark Ötscher-Tormäuer. The south-eastern part of the region along the Mariazeller-railway line is better developed for touristic transport. The north-western part is more secluded and lots of places of interest are not accessible without car. Hence, regional authorities and visitors want to create a *good working intraregional transport-system*. From their perspective this objective could be achieved by implementing additional taxis and busses for hikers, improvement of infrastructure for cyclists, e-mobility and car-sharing systems, investment in public transport, respectively a dial-a-ride system. Changing socio-political priorities, funding problems, the topography of the region as well as loss of flexibility and comfort for visitors were identified as limitations in implementing sustainable transport systems. Additional obstacles could be a shrinking population and a comparatively small number of tourists in the region.

To make sustainable mobility a success story in the region of Naturpark Ötscher-Tormäuer, various incentives for both, visitors and locals could be a promising strategy. Moreover, sustainability has to be pursued in all respects, sustainable mobility should therefore be aligned with sustainable accommodation and sustainable catering as part of an environmentally sound service for visitors. Additionally, it would be reasonable to integrate the neighbouring tourism destination Ybbstaler Alpen in the development of a sustainable transport system because of existing close mutual cooperation.

1. Einleitung

Warum braucht man nachhaltige Mobilitätskonzepte im Alpentourismus?

Sanfte Mobilität bzw. nachhaltige Mobilitätskonzepte für Tourismusdestinationen in den Alpen werden immer wichtiger. Zum einen entstehen in alpinen Tourismusregionen immer mehr Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV). Überfüllte und hochfrequentierte Straßen, Lärm und Abgase mindern die Lebensqualität sowohl für Einheimische als auch für Gäste. Zum anderen ist das erhöhte Verkehrsaufkommen durch den Tourismus und der damit einhergehende Ausstoß von klimaschädlichen Emissionen mitverantwortlich für den globalen Klimawandel. In weniger frequentierten Tourismusregionen kann das Konzept sanfte Mobilität zusätzlich ein Motor für die Regionalentwicklung und ein Alleinstellungsmerkmal sein.

In den Alpen ist der Tourismus ein bedeutender Wirtschaftsfaktor und macht bei weitem den größten Anteil an Übernachtungen und Gästebetten im gesamten österreichischen Tourismus aus (vgl. BÄTZING 2016: 379; STEIGER 2010: 2). Er ist mitverantwortlich für die Zunahme von Wohlstand und Reichtum vieler alpiner Regionen seit dem Beginn des (Winter-) Massentourismus Mitte der 1950er Jahre (vgl. BÄTZING 2002; CIPRA 2017). Neben vielen positiven Effekten gibt es aber auch negative Auswirkungen durch den Tourismus. Der damit einhergehende Verkehr durch die An- und Abreise der Gäste, aber auch die Mobilität innerhalb einer Destination sind mit großen Belastungen für die Menschen und die Umwelt verbunden. Neben dem Lärm gehört der CO₂-Ausstoß zu den gravierendsten Auswirkungen. 75% der touristischen CO₂-Emissionen werden durch den Verkehr verursacht und 84% der Urlaubsreisen in den Alpen werden mit dem eigenen Auto unternommen (vgl. CIPRA 2017: 4f; BMNT 2019: 7).

Da der Verkehr für einen beträchtlichen Teil an Klimagasen verantwortlich ist, kommt es zu problematischen Auswirkungen des Tourismus auf das Klima. Abb. 1 zeigt, dass der Verkehr einer der Hauptverursacher von Treibhausgasen (THG) ist. Er ist in Österreich mit einem Anteil von 29 %, hinter dem Sektor Industrie und Energie, an zweiter Stelle der nationalen THG-Emissionen. Während seit 1990 die meisten anderen Bereiche die THG-Emissionen reduzieren bzw. bei geringen Zuwächsen halten konnten, haben die THG-Emissionen im Sektor Verkehr um 9,9 Mio. Tonnen zugenommen. Allein von 2016 auf 2017 kam es zu einer Erhöhung von 0,7 Mio. Tonnen bzw. um 2,9 % an Klimagasen (vgl. MOLITOR 2019: 290).

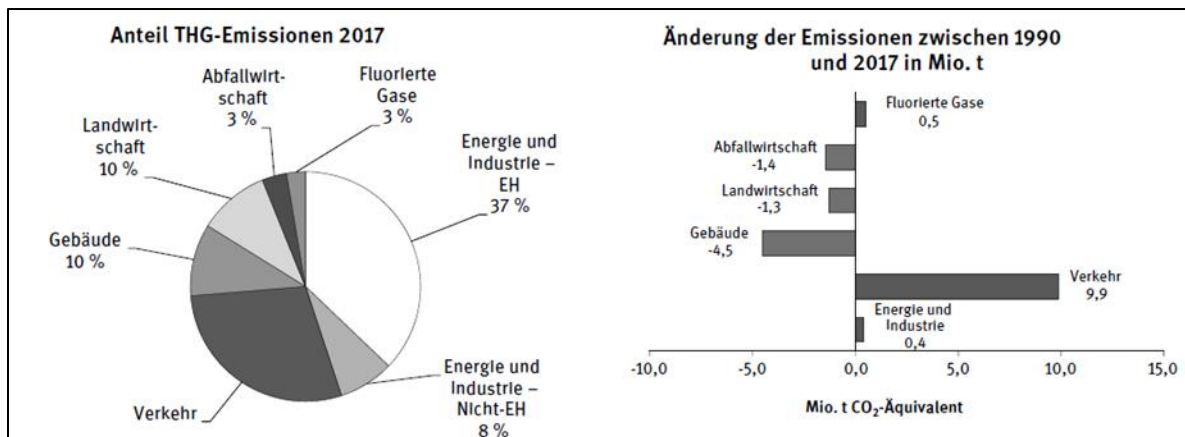


Abb. 1: Treibhausgasemissionen in Österreich 2017 (Umweltbundesamt 2019: 4)

Da Mobilität und Tourismus zusammenhängen werden auch die THG-Emissionen im Tourismus maßgeblich vom Verkehr verursacht. Das Ausmaß klimaschädlicher Emissionen hängt jedoch vom gewählten Verkehrsmittel bei An- und Abreise ab. Für die Anreise der Österreich-Urlaubenden dominiert der PKW (vgl. MOLITOR 2019: 289; UNWTO 2017: 10). Der Verband der Österreichischen Naturparke (VNÖ) ging im Jahr 2010 davon aus, dass An- und Abreise in die österreichischen Naturparke zu 99 % mit den privaten PKW geschah (vgl. WAKONIGG 2010: 136). Betrachtet man Abb. 2 wird offensichtlich welche Vorteile punkto Reduktion des CO₂-Ausstoßes eine Anreise mit der Bahn oder Reisebus verglichen mit dem Auto bzw. Flugzeug in sich birgt. Die Angabe beim Auto bezieht sich auf eine Person im Wagen, bei mehr Insassen sinkt der individuelle CO₂-Fussabdruck. Beim Flugzeug wird eine durchschnittliche Auslastung von Economy und Business Class gemittelt (vgl. myclimate 2020: 37).

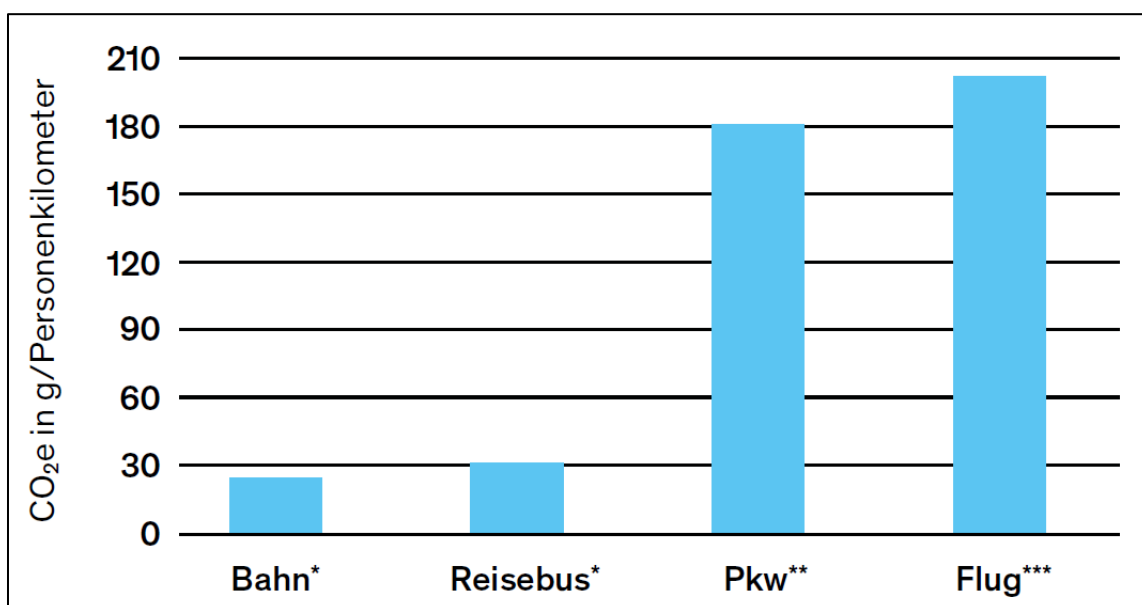


Abb. 2: CO₂-Ausstoß in g/Personenkilometer verschiedener Verkehrsmittel (myclimate 2020: 37)

Bei Befragungen in österreichischen Berghütten ermittelten MUHAR et al. (2006) die Mobilitätsansprüche von BergwanderInnen und BergsteigerInnen. Hinsichtlich der Wahl des Verkehrsmittels wird sowohl bei der Anreise in die Urlaubsregion als auch bei der Mobilität innerhalb der Region, das Auto bevorzugt. Die Bahn wurde nur von 9% in Anspruch genommen und andere öffentliche Verkehrsmittel stellten praktisch keine Alternative dar (MUHAR et al. 2006: 14).

Das Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) berichtet, dass menschliche Aktivitäten etwa 1,0 °C globale Erwärmung gegenüber vorindustriellem Niveau verursacht haben und die globale Erwärmung 1,5 °C wahrscheinlich zwischen 2030 und 2052 erreicht, wenn sie mit der aktuellen Geschwindigkeit weiter zunimmt (vgl. IPCC 2018: 8). Im Alpenraum geht man davon aus, dass die Temperatur zum globalen Mittel stärker ansteigen wird. Man rechnet bereits bis 2030 mit einem Temperaturanstieg im Sommer bis 2,6°C und im Winter bis 1,8°C (vgl. FREI 2004: 6)

Der Alpenraum reagiert aufgrund spezifischer topographischer und ökologischer Voraussetzungen besonders stark auf den Klimawandel und es kommt bereits zu nachweislich erkennbaren Auswirkungen des globalen Klimawandels wie Hitzesommer, Hochwasser, Murenabgänge, Felsstürze und Gletscherschwund (vgl. CLIMCHALP 2008:13f). Um die Beschleunigung des globalen Klimawandels, wie beim Pariser Klimaabkommen im Dezember 2015 beschlossen, auf deutlich unter 2° C gegenüber vorindustriellen Werten zu begrenzen (Europäische Kommission 2016), ist u. a. auch die Tourismusbranche gefordert, innovative Lösungen für das Verkehrsproblem zu erarbeiten. Verschiedene Institutionen und Umweltorganisationen fordern daher nachhaltige Mobilitätskonzepte für den Tourismus (vgl. BMNT 2019a; CLIMALPTOUR 2011; Alpenkonvention 1991).

Beim Konzept des naturnahen Tourismus nach SIEGRIST et al. (2015) ist sanfte Mobilität ein integraler Bestandteil. Sanfte Mobilität steht dabei für nachhaltige, klimafreundliche und umweltschonende Fortbewegung (vgl. SIEGRIST et al. 2015: 51). Das Konzept des naturnahen Tourismus kann eine Chance für Tourismus-Destinationen sein und lässt sich besonders gut in Großschutzgebieten, wie etwa Naturparks umsetzen (vgl. SIEGRIST et al. 2015: 57; 153f).

Ein Großschutzgebiet im alpinen Mostviertel in Niederösterreich (NÖ) ist der Naturpark (NuP) Ötscher-Tormäuer. Er wurde 1970 aus dem Widerstand gegen ein geplantes Wasserkraftwerk gegründet. Der mit rund 170 km² größte NuP Niederösterreichs erstreckt sich über die fünf Gemeinden Gaming, St. Anton an der Jeßnitz, Puchenstuben, Annaberg und Mitterbach am Erlaufsee (vgl. Naturpark Ötscher 2020). Annaberg, Mitterbach und Puchenstuben sind durch die Mariazeller Bahn von St. Pölten für die Gäste des Naturparks Ötscher-Tormäuer mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) gut zu erreichen. Schwieriger gestaltet sich die Anreise mit dem ÖV zu den nordwestlich des NuP gelegenen Gemeinden Gaming und St. Anton/Jeßnitz (vgl. Mariazellerbahn 2020; Verkehrsmittel Österreich 2019). Für die Mobilität innerhalb des NuP gibt es den Naturpark-Wanderbus. Dieser verkehrt von 1. Juni bis Ende September an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen bei Schönwetter zweimal täglich von

Puchenstuben zur Ötscher-Basis Wienerbruck und retour. Für die Rückfahrt von Wanderungen abseits des öffentlichen Verkehrs bieten sich verschiedene private Wandertaxis an (vgl. Mariazellerbahn 2020; Naturpark Ötscher 2020). Trotz der dargestellten alternativen Transportmöglichkeiten sind Gäste der Naturparkgemeinden Gaming und St. Anton/Jeßnitz und den dort befindlichen Eingängen in den NuP völlig auf private PKW angewiesen (vgl. Mostviertel Tourismus 2020). Besonders aus den nördlich und westlich des NuP gelegenen Bezirken Amstetten, Scheibbs und Waidhofen/Ybbs gibt es für Gäste keine attraktiven Möglichkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzureisen.

Laut Auskunft der Geschäftsführung Mostviertel Tourismus (2020) besuchen in der Sommersaison etwa 150.000 Gäste den NuP Ötscher-Tormäuer. Die Mariazellerbahn befördert in dieser Zeit etwa 18.000 Gäste zu den Naturparkeingängen in Annaberg und Mitterbach. Das entspricht rund 12% der Gäste. Trotz stetig steigender BesucherInnen, die mit der Bahn an- und abreisen, wird von Seiten des Mostviertel Tourismus erwähnt, dass diese Zahl noch ausbaufähig sei. Im Winter werden die im NuP gelegenen Schigebiete in Lackenhof am Ötscher und der Gemeindealpe zum Schifahren, Schitouren gehen und Schneeschuhwandern genutzt. Berücksichtigt man die Wintersaison, dann würde sich der Anteil derer, die mit dem öffentlichen Verkehr reisen, wesentlich verringern. Weiters wird bestätigt, dass es für Gäste der Naturparkgemeinden Gaming und St. Anton/Jeßnitz kaum praktikable Reisemöglichkeiten mit dem öffentlichen Verkehr gibt (vgl. Mostviertel Tourismus 2020).

Aus diesem Grund entstanden bereits 2013 und 2014 rund um den NuP Ötscher-Tormäuer und das benachbarte Schigebiet Hochkar zwei Mobilitätskonzepte. Diese beschäftigten sich mit Verbesserungsmöglichkeiten der regionalen sowie touristischen Mobilität. Darüber hinaus zielen auch immer wieder lokale Initiativen auf die Verbesserung der Mobilitätsangebote ab. Das Mobilitätsmanagement von „NÖ Regional GmbH“ nahm diese Bemühungen zum Anlass, den BürgermeisterInnen und GemeindevertreterInnen das Thema „bedarfsorientierte Mobilität“ näher zu bringen und einen diesbezüglichen Projektvorschlag zu unterbreiten. Von der Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten des Landes Niederösterreich (NÖ) wurden die Möglichkeiten zur Umsetzung eines bedarfsorientierten Mobilitätssystems für Gemeinden und Regionen präsentiert. Es handelt sich dabei um ein gemeindeübergreifendes Anrufsammeltaxi-System, welches mithilfe einer Software, die Fahrten der einzelnen Fahrzeuge optimiert. Dieses Modell stellt eine Ergänzung zum ÖV dar und es soll die Mobilität der einheimischen Bevölkerung als auch der TouristInnen erhöhen (vgl. NÖ Regional 2017).

Bereits 2018 wurde ein Konzept für Mikromobilität in der Region Ötscher und Ybbstal in Auftrag gegeben und vorgelegt (vgl. Ist_Mobil 2018). Bis zuletzt wurde dieses Vorhaben aber nicht umgesetzt.

1.1. Zielsetzung und Forschungsfragen

Durch den MIV in den Tourismusregionen der Alpen entstehen beträchtliche Belastungen für Mensch und Natur. Zum einen mindert das hohe Verkehrsaufkommen auf den Straßen, der Lärm und die Abgase die Lebensqualität sowohl für Einheimische als auch für die Gäste. Zum anderen haben Transport und Verkehr im Tourismus einen hohen Anteil an CO₂-Emissionen und sind mitverantwortlich für den globalen Klimawandel. Einige Tourismusregionen in den österreichischen Alpen haben sich dieser Problematik bereits früh angenommen und haben sanfte Mobilitätskonzepte entwickelt und etabliert. Sanfte bzw. nachhaltige Mobilität beinhaltet dabei die Anreise zu und Abreise von den Tourismusdestinationen, als auch die Vorort-Mobilität bzw. Mikromobilität zu den diversen Ausflugszielen und Beherbergungsbetrieben innerhalb einer Tourismusregion.

In den Gemeinden der Region NuP Ötscher-Tormäuer gibt es Bestrebungen sanfte Mobilitätsformen zu forcieren bzw. bis dato vom ÖV benachteiligte Gemeinden besser zu erschließen. Daher ist es das Ziel dieser Masterarbeit, die Möglichkeiten und Grenzen eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts für den Tourismus in der Region NuP Ötscher-Tormäuer darzustellen und den verantwortlichen AkteurInnen zu übermitteln. Dazu sollen bereits etablierte, nachhaltige Mobilitätskonzepte in zwei Großschutzgebieten bzw. Tourismusregionen Österreichs (Werfenweng und Hochgebirgs-NuP Zillertaler Alpen) analysiert und mit den topographischen Gegebenheiten und Ressourcen der Region NuP Ötscher-Tormäuer verglichen werden. Darauf aufbauend werden anhand qualitativer, semistrukturierter Interviews mit regionalen AkteurInnen und Gästen des NuP Ötscher-Tormäuer Strategien für die Umsetzung nachhaltiger Mobilität in der Region exploriert. Die Ergebnisse der Interviews sollen in Beziehung zu den Mobilitätskonzepten der beiden Fallbeispiele gesetzt werden.

- Welche Möglichkeiten und Grenzen in der Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte ergeben sich aus der vergleichenden Analyse der beiden Praxisbeispiele Werfenweng und NuP Zillertaler Alpen mit der Region NuP Ötscher-Tormäuer?
- Welche Maßnahmen halten regionale AkteurInnen und Gäste in der Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte für wünschenswert und zugleich realisierbar?
 - Wie nehmen die InterviewpartnerInnen das derzeitige Mobilitätsangebot in der Untersuchungsregion NuP Ötscher-Tormäuer wahr?
 - Wie stellen sich Gäste (nachhaltige) Mobilität in der Untersuchungsregion NuP Ötscher-Tormäuer in Zukunft vor?
 - Welche Chancen und Hürden in der Umsetzung nachhaltiger Mobilität erkennen die InterviewpartnerInnen?

2. Nachhaltiger Tourismus

Der nachhaltige Tourismus basiert auf dem Konzept der nachhaltigen Entwicklung. Den Ausgangspunkt für die nachhaltige Entwicklung bildeten die Arbeiten der Brundtland-Kommission und die Rio-Konferenz 1992, deren Agenda 21 in der Folge auch von touristischen Kreisen aufgegriffen und adaptiert wurde. Die bis heute gängige Definition für nachhaltige Entwicklung wurde 1987 im Bericht „Our Common Future“ der bereits erwähnten Brundtland-Kommission veröffentlicht. Demzufolge ist eine Entwicklung dauerhaft nachhaltig, wenn sie den Bedürfnissen der heutigen Generation genügt, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu gefährden, deren eigene Bedürfnisse zu befriedigen. (vgl. HAUFF 1987: 46; SCHEURER und JOST 2012: 92; Bundesamt für Raumentwicklung 2020).

Erreicht werden kann nachhaltige Entwicklung, durch das gleichrangige Nebeneinander der ökonomischen, ökologischen und sozialen Dimension. Diese drei Säulen der Nachhaltigkeit werden in neueren Ansätzen in einem gleichschenkeligen Dreieck dargestellt, dessen Eckpunkte Umwelt, Wirtschaft und Soziales abbilden (siehe Abb. 3). Die Abbildung zeigt einen wesentlichen Aspekt, nämlich die Endlichkeit der natürlichen Ressourcen des Planeten Erde in Bezug auf die Sicherstellung der menschlichen Lebensgrundlagen. Diese Grenzen der Tragfähigkeit der Erde verdeutlichen, dass der ökologischen Nachhaltigkeit die eigentlich tragende Rolle zukommt. Die Argumentation, dass sich die Wirtschaft den Bedürfnissen der Menschen, also dem Sozialen unterordnen soll, würde zu einem hierarchischen Modell der drei Nachhaltigkeitsaspekte führen (vgl. REIN und STRASDAS 2017: 12).



Abb. 3: Das Nachhaltigkeitsdreieck (Bundesregierung 2016: 24)

In diesem Zusammenhang weisen REIN und STRASDAS (2017) noch auf die Begriffe Effizienz, Suffizienz und Konsistenz hin. Effizienz ist eine Nachhaltigkeitsstrategie, die zum Ziel hat, mit geringerem

Ressourceneinsatz und weniger Umweltbelastung den gleichen Output zu produzieren und wird daher auch als „schwache Nachhaltigkeit“ bezeichnet. Beispiele aus dem Tourismus wären der Einsatz von erneuerbaren Energien in einem Luxushotel bzw. wenn die Mobilität im Tourismus weiter vom MIV geprägt bleibt, aber von Verbrennungsmotoren auf Elektroantriebe umgestellt wird. Der Suffizienzansatz („starke Nachhaltigkeit“) geht hingegen davon aus, dass Selbstbeschränkung bzw. Änderungen im NutzerInnenverhalten, Veränderung der Märkte, der Infrastrukturen sowie von Politikansätzen und Institutionen notwendig sind, um zu einer nachhaltigen Entwicklung zu kommen (vgl. GEELS 2001: 2). Dies könnte beispielsweise darin bestehen, auf eine luxuriöse Unterkunft zu verzichten und stattdessen in einer Jugendherberge zu übernachten oder anstatt mit dem PKW in Tourismusdestinationen anzureisen auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Das Konsistenzprinzip schließlich beinhaltet die Orientierung an natürlichen Prozessen und Kreisläufen, wie beispielsweise die Verwendung von Holz als Baumaterial oder die Kompostierung von Küchenabfällen (vgl. REIN und STRADAS 2017: 14f).

Nachhaltiger Tourismus gilt heute als *„umfassendster und gebräuchlichster Begriff, um den Beitrag des Tourismus zu einer ökologisch, sozial und wirtschaftlich nachhaltigen Entwicklung auf globaler Ebene zu beschreiben“* (STRASDAS 2011: 518).

Dem nachhaltigen Tourismus liegt eine ganzheitliche Perspektive zugrunde. Das heißt es müssen auch die Interessen, nicht-touristischer regionaler und eventuell überregionaler AkteurInnen (z. B. Klimaschutz oder Fairtrade), explizit vertreten werden (vgl. SIEGRIST et al. 2015:18; REIN und STRASDAS 2017: 20).

Im Folgenden werden einige der wichtigsten Organisationen und Initiativen genannt, die sich mit Tourismus und nachhaltiger Tourismusentwicklung beschäftigen.

Der vielleicht prominenteste Vertreter ist die UN-Welttourismusorganisation (UNWTO) mit Sitz in Madrid. Die UNWTO ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen (UN), die auf ihrem Gebiet international führend ist. Sie versteht sich als internationales Forum für Tourismuspolitik und als Plattform für den Informations- und Wissensaustausch. Sie vereint 162 Länder und Regionen und zählt über 400 angeschlossene Mitglieder, die den privaten Sektor, Bildungseinrichtungen, Tourismusverbände und lokale Tourismusbehörden repräsentieren. Die UNWTO spielt eine zentrale und maßgebliche Rolle bei der Förderung der Entwicklung eines verantwortungsvollen, nachhaltigen und universell zugänglichen Tourismus, wobei sie sich besonders der Interessen der Schwellenländer annimmt, insbesondere durch ihren „Globalen Ethikkodex“. Im April 1995 organisierte die UNWTO auf Lanzarote (Kanarische Inseln) die erste Weltkonferenz über nachhaltigen Tourismus, die in der „Charta für nachhaltigen Tourismus“ einen Aufruf an die internationale Gemeinschaft richtete. In der Folge

wurden zahlreiche Leitfäden für die Entwicklung von nachhaltigem Tourismus sowie Klimawandel und Tourismus veröffentlicht (vgl. Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention 2013: 17):

- A Practical Guide to the Development and Use of Indicators of Sustainable Tourism (1997),
- Policies and Tools for Sustainable Tourism – A Guide for Policymakers (2005),
- Tourism and Sustainability: an Overview (2005),
- Climate change and Tourism (2008),
- Tourism and biodiversity (2010).

Die „Alpenkonvention“ ist ein völkerrechtlicher Vertrag und hat den Schutz und die nachhaltige Entwicklung der Alpen zum Ziel. Acht Alpenländer haben dieses transnationale Abkommen unterzeichnet. Der ständige Sitz der Konvention befindet sich in Innsbruck (Alpenkonvention 2020).

Die Alpenkonvention versteht Tourismus als eine wirtschaftliche Aktivität, die Arbeitsplätze schafft und die lokale bzw. regionale Entwicklung unterstützt. Tourismus basiert auf der Förderung und Inwertsetzung natürlicher, historischer, kultureller und sozialer Ressourcen. In vielen Gebieten ist er eine der wirtschaftlichen Säulen und in manchen sogar die einzige, die es der Bevölkerung ermöglicht, in ihrer Heimatregion zu leben und zu arbeiten. Deshalb ist die nachhaltige Entwicklung der Tourismuswirtschaft eine große Herausforderung, wenn es darum geht, Nachhaltigkeit zu erreichen, ohne die zugrunde liegenden Ressourcen zu beeinträchtigen. Beispielsweise soll Nachhaltigkeit nicht durch Verlust von Arbeitsplätzen für die lokale Bevölkerung erreicht werden. Mobilität und ihre Auswirkungen auf den Klimawandel, Erhaltung der natürlichen Ressourcen (Wasser, Land, sensible Lebensräume usw.), Verringerung von Verschmutzung und Abfällen, Sicherstellung einer räumlich und zeitlich ausgewogenen Verteilung der Besucherströme und Wahrung der sozialen und kulturellen Traditionen und Identität, sind einige der Herausforderungen, die es anzugehen gilt. Diese Herausforderungen gelten unabhängig vom Standort, egal ob entwickelte Länder oder Entwicklungsländer, oder der Art des Tourismus (Massen- oder Nischentourismus) und unter Berücksichtigung von Indikatoren wie Tragfähigkeit und entsprechende Schwellen der Unumkehrbarkeit (vgl. Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention 2013: 14).

Ganz ähnlich beschreibt die Europäische Kommission (2003) die Herausforderungen und Aufgaben des Tourismus. Einerseits soll durch die Nachhaltigkeit des Tourismus die Wettbewerbsfähigkeit sowie der geschäftliche und wirtschaftliche Erfolg und die Möglichkeit für alle BürgerInnen, am Tourismus teilzunehmen, gute Beschäftigungsbedingungen im Tourismussektor und Vorteile aus Tourismusaktivitäten für lokale Gemeinschaften sichergestellt bleiben. Andererseits wird darauf hingewiesen, dass Nachhaltigkeit den Erhalt der kulturellen Integrität, die Einbeziehung von Umweltschutzaspekten und den Schutz von Kulturgütern bei tourismusbezogenen Maßnahmen

erfordert. Die Herausforderung ist, Rücksicht auf die Grenzen der zugrunde liegenden Ressourcen und auf deren Regenerationsfähigkeit zu nehmen, ohne den kommerziellen Erfolg zu beeinträchtigen. Denn das Produkt Tourismus beruht zu einem großen Teil auf der Qualität von Umwelt, Kultur und sozialem Umfeld. Wird keine Nachhaltigkeit gewährleistet, läuft die Branche Gefahr, ihre eigene gewinnbringende Ressourcengrundlage aufzubrechen bzw. sich selbst zu entziehen, das heißt wirtschaftlich und sozial nicht nachhaltig zu sein. Daher plädiert die Europäische Kommission in der nachhaltigen Tourismusentwicklung für mehr Qualität statt Quantität und sieht als Voraussetzung das Qualitätsbewusstsein der TouristInnen (vgl. Europäische Kommission 2003: 5).

Die beiden österreichischen Bundesministerien für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus (BMLRT) sowie für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) beschäftigen sich intensiv mit den Themen nachhaltiger Tourismus und sanfter Mobilität im Tourismus. Die beiden Bundesministerien haben ihre Zusammenarbeit durch die Gründung einer Arbeitsgruppe „Nachhaltige Mobilität im Tourismus“ seit Dezember 2013 intensiviert. Es wurden bisher sechs Tourismusmobilitätstage in den Jahren 2014 bis 2019 von dieser Arbeitsgruppe organisiert. Seit April 2016 wurde die Zusammenarbeit mit relevanten PartnerInnen für eine nachhaltige touristische Mobilität im Rahmen der „Plattform nachhaltige Mobilität im Tourismus“, die auch Projekte entwickeln und begleiten soll, forciert. In dieser Plattform arbeiten neben Fachleuten aus der Verkehrs- und Tourismuswirtschaft auch VertreterInnen der Länder und Gemeinden mit (vgl. BMK 2020a). Das BMLRT hat im Jahr 2018 in einem breiten Beteiligungsprozess verschiedenster AkteurInnen des Tourismus den „Plan T – Masterplan für Tourismus“ erarbeitet. Die Leitmaxime des Masterplans ist es, Österreich auf den Weg zur nachhaltigsten Tourismusdestination der Welt zu bringen (BMLRT 2019: 1). Dabei wird Nachhaltigkeit im Tourismus zum Grundprinzip erhoben. Die intakten Natur und die vielfältige Landschaft, die für viele Gäste die Hauptmotive in Urlaub und Freizeit sind, sollen geschützt und erhalten werden. Es geht um qualitätsvolle Lebensräume, in denen sich sowohl die Gäste als auch die Bevölkerung wohlfühlen. Außerdem soll der Tourismus auch seiner globalen Verantwortung gerecht werden und einen Beitrag zur Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen leisten (vgl. BMLRT 2019: 7ff).

2.1. Definitionen und Abgrenzung

Wie bereits erwähnt, basiert der nachhaltige Tourismus auf dem weiter gefassten Konzept der nachhaltigen Entwicklung. Daher finden sich die gleichen Nachhaltigkeitskomponenten in den verschiedenen Definitionen wieder, die manchmal mit tourismusspezifischen Ergänzungen versehen sind oder unterschiedliche Schwerpunktsetzungen aufweisen. So zeigt beispielsweise die Definition

der deutschen Nichtregierungsorganisation „Forum Umwelt und Entwicklung“ von 1999 eine Betonung sozialer und ökologischer Aspekte und einen eher bewahrenden Ansatz (vgl. REIN und STRASDAS 2017: 21):

„Nachhaltiger Tourismus muss soziale, kulturelle, ökologische und wirtschaftliche Verträglichkeitskriterien erfüllen. Er ist langfristig, das heißt. in Bezug auf heutige wie auf zukünftige Generationen, ethisch und sozial gerecht und kulturell angepasst, ökologisch tragfähig sowie wirtschaftlich sinnvoll und ergiebig.“ (zit. n. STRASDAS 2001: 7).

Die UNWTO definiert nachhaltigen Tourismus als *„Tourismus, der die aktuellen und zukünftigen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen, die Bedürfnisse der Gäste, der Industrie, der Umwelt und der Gastgemeinden voll berücksichtigt“* (UNWTO 2020).

Nachhaltiger Tourismus sollte laut UNWTO:

- Umweltressourcen, die ein Schlüsselement für die Tourismusentwicklung darstellen, optimal nutzen und dabei wesentliche ökologische Prozesse erhalten und helfen, Naturerbe und Biodiversität zu bewahren;
- die soziokulturelle Authentizität der Gastgemeinden respektieren, ihr bestehendes kulturelles Erbe und ihre traditionellen Werte bewahren und zu interkulturellem Verständnis und Toleranz beitragen;
- rentable, langfristige wirtschaftliche Aktivitäten sicherstellen und allen Beteiligten sozioökonomische Vorteile bringen, die gerecht verteilt werden. Dazu gehören stabile Arbeitsplätze und Einkommensmöglichkeiten, soziale Dienstleistungen für gastgebende Gemeinden und der Beitrag zur Armutsbekämpfung.

Außerdem spricht die UNWTO davon, dass die Entwicklung von nachhaltigem Tourismus die informierte Einverständnis aller relevanter Stakeholder sowie eine starke politische Führung braucht, um umfassende Partizipation und Konsensbildung zu sichern. Nachhaltiger Tourismus ist ein andauernder Prozess und braucht regelmäßiges Monitoring und falls nötig ein Anpassen der Maßnahmen. Zudem soll nachhaltiger Tourismus eine hohe TouristInnenzufriedenheit sicherstellen und eine bedeutende Erfahrung für TouristInnen darstellen. Das Bewusstsein für Nachhaltigkeits-Belange soll gesteigert und Praktiken des nachhaltigen Tourismus sollen unter den Gästen gefördert werden (vgl. UNWTO 2020).

Die Europäische Kommission definiert nachhaltigen Tourismus als *„Tourismus, der wirtschaftlich und sozial verträglich ist, ohne die Umwelt und die lokale Kultur zu beeinträchtigen“*, was einen

ausgewogenen Ansatz für die drei Säulen der Nachhaltigkeit bedeutet. (vgl. Europäische Kommission 2003: 6).

Das BMLRT bezieht sich in seinem Masterplan für Tourismus auf die UNWTO und schließt sich in seiner Definition dem ganzheitlichen Verständnis von nachhaltigem Tourismus an. „*Nicht mehr der Gast allein steht im Mittelpunkt unserer Tourismuspolitik, genauso wichtig sind die Bedürfnisse unserer Unternehmerinnen und Unternehmer und ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, aber auch der heimischen Bevölkerung und der Umwelt*“ (BMLRT 2019: 7).

Wie bereits erwähnt ähneln einander die Definitionen des nachhaltigen Tourismus zwar stark und dennoch treten bei einigen Institutionen und Organisationen wirtschaftliche Interessen stärker in den Vordergrund und man kann vermuten, dass im Umweltbereich auch Kompromisse möglich sind. In diesem Zusammenhang kommt man nicht darum herum, die Frage zu stellen, inwieweit Tourismus überhaupt nachhaltig sein kann. Im Sinn eines nachhaltigen Konsums kann grundsätzlich die Frage gestellt werden, ob Urlaubsreisen als ein nicht lebensnotwendiges Konsumgut von Wohlstandsgesellschaften etwa mit Zielen des Klimaschutzes überhaupt vereinbar sind. Oder ob etwa Massentourismus per se den Anforderungen von nachhaltigem Tourismus widersprechen muss (vgl. REIN und STRADAS 2017: 25). Frühere Ansätze betrachteten Nachhaltigkeit und Massentourismus als nicht überbrückbare Gegensätze. Heute herrscht eine Haltung vor, die ein Kontinuum und fließende Übergänge zwischen den beiden Polen sieht (vgl. WEAVER 2012:1033). Massentourismus kann zwar konzentriert massive negative Auswirkungen haben, doch gilt dies auch für unkontrollierten Individualtourismus, der stärker in die Fläche geht. Massentourismus ist zwar im Allgemeinen negativ konnotiert, doch gibt es auch Stimmen, die es als soziale Errungenschaft ansehen, dass breite Bevölkerungsschichten es sich leisten können zu verreisen. Nachhaltiger Massentourismus bedarf einer entschiedenen Steuerung und hat den Vorteil der räumlichen Konzentration. Gelingt dies, dann erzielt man damit eine größere Breitenwirkung als durch das Agieren in kleinen Nischen. Letztere bieten jedoch den Vorteil, dass sie meist innovativer und von nachhaltigkeitsaffineren AkteurInnen geprägt sind. Letztlich gilt es die Vorteile beider Strategien zu verbinden (vgl. REIN und STRASDAS 2017: 25f).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass nachhaltiger Tourismus komplex und dynamisch ist und nicht als starrer Zustand, den es zu erreichen gilt, zu verstehen ist. Vielmehr ist er ein lebendiger Prozess, der sich den ständig ändernden Bedingungen und den unterschiedlichen Voraussetzungen in den verschiedenen Regionen anpassen muss. Monitoring und Forschung sind Instrumente, die notwendige Adaptionen aufzeigen können.

Es gibt eine Reihe weiterer Tourismusformen, die mehr oder weniger eng mit dem nachhaltigen Tourismus zusammenhängen (siehe Abb. 4). Dargestellt werden die verschiedenen Ansätze im Schnittpunkt des nachhaltigen und naturnahen Tourismus. Die Positionierungen sind keineswegs fix, sondern als grobe Orientierung zu verstehen (vgl. SIEGRIST et al. 2015: 20f).

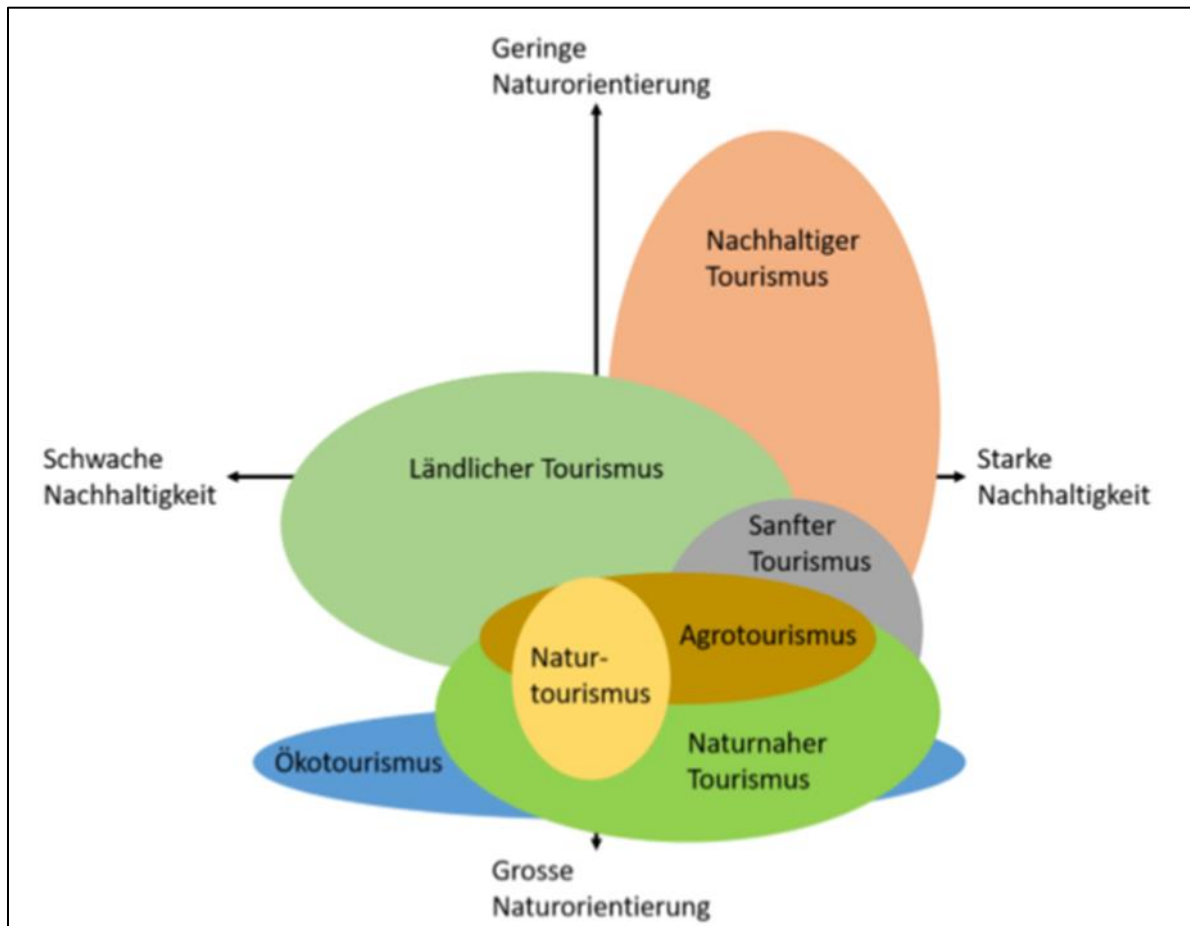


Abb. 4: Naturorientierung und Nachhaltigkeit unterschiedlicher Tourismusformen (SIEGRIST et al. 2015: 20)

Der „Agrotourismus“ wird öfter auch als Urlaub auf dem Bauernhof bezeichnet und ist ein Segment des ländlichen Tourismus. Beide besitzen eine Verwandtschaft mit dem nachhaltigem Tourismus. Es handelt sich um einen Tourismus, der eng mit Landwirtschaft, Bauernhöfen und ländlichen Gebieten verbunden ist. Er bringt TouristInnen die Natur und die mit der Landbewirtschaftung und Landschaftspflege verbundenen Aktivitäten näher. UrlauberInnen auf einem Bauernhof bringen den LandwirtInnen ein direktes Einkommen und Ermöglichen ihnen, ihre Wirtschaftsgrundlage zu diversifizieren. Ein weiterer positiver Effekt ist, dass Urlaub auf dem Bauernhof die bestehende Tourismusinfrastruktur nutzt und zu einer gleichmäßigeren Verteilung des Tourismus in ländlichen Gebieten beiträgt. Beide Ansätze sind relativ breit angelegt und besitzen bezüglich Naturorientierung

und Nachhaltigkeit unterschiedliche Ausprägungen (vgl. Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention 2013: 15; SIEGRIST et al. 2015: 21).

„Ökotourismus“ oder „Grüner Tourismus“ ist Urlaub in einer natürlichen Umgebung, bei dem Umwelt- und Ressourcenschutz, Bildung und sozioökonomischer Nutzen für die lokale Bevölkerung im Zusammenhang mit dem Tourismus in Entwicklungsländern eine große Rolle spielen (vgl. Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention 2013: 15). Er entstand ursprünglich aus dem Ferntourismus in Großschutzgebiete Afrikas, Asiens und Lateinamerikas. Ökotourismus soll in den intakten Naturgebieten die Biodiversität und die natürlichen Ressourcen erhalten und gleichzeitig soll dadurch ausreichend Wertschöpfung für die Finanzierung der Schutzgebiete und Einkommensmöglichkeiten für die lokale Bevölkerung geschaffen werden. Kritikpunkte am Ökotourismus sind seine einseitige Fixierung auf Schutzgebiete und in der Praxis die oft fehlende Nachhaltigkeit. Zudem muss durch die Nachhaltigkeit von Fernreisen in Bezug auf die Klimawirkung angezweifelt werden. Für den dicht besiedelten Alpenraum ist das Konzept des Ökotourismus nur begrenzt anwendbar, da es in den Alpen eine lange touristische Tradition gibt, die nicht bloß auf Schutzgebiete konzentriert ist, sondern sich an den gesamten Werten der alpinen Natur- und Kulturlandschaften orientiert (vgl. SIEGRIST et al. 2015: 19f).

Ein Versuch den Begriff Ökotourismus auf Westeuropa zu adaptieren, findet mit der Bezeichnung „Naturtourismus“ statt. Dabei wird jede Form von Tourismus verstanden bei der die natürliche Umwelt als Kulisse oder Attraktion dient. Sehr oft sind damit Aktivurlaube in der Natur verbunden bzw. sportliche- oder Gesundheitsaktivitäten, aber auch Naturbildung und Naturbeobachtung können inbegriffen sein (vgl. DANIELLI und SONDEREGGER 2009: 19; REIN und SCHULER 2012 4f).

„Ethischer Tourismus“ oder „Verantwortungsvoller Tourismus“ sind weniger eigene Formen von Tourismus als vielmehr ein moralisches Ziel, das für alle oben genannten Tourismusformen gelten kann. Der Zweck ist die Umsetzung der Ziele des 1999 von der UNWTO beschlossenen Globalen Ethikkodex für Tourismus; dieser lautet: Toleranz, Menschenrechte und Freiheit, Respekt gegenüber anderen ethnischen Gruppen, Traditionen und Religionen, Erziehung und Bildung. Er bezieht auch die Kapstadt-Erklärung von 2002 zum verantwortungsvollen Tourismus mit ein (vgl. UNWTO 2019; Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention 2013: 15).

„Fairer Tourismus“, wie das Fair-Trade-Siegel, sorgt dafür, dass ein Teil der Tourismuseinnahmen an die lokalen Gemeinschaften fließen. Es handelt sich hauptsächlich um Öko- bzw. grünen Tourismus, aber auch um ländlichen oder städtischen Tourismus. Er versucht, die touristischen Interessen mit dem Respekt für die lokale Bevölkerung und ihre Kultur und ihren Lebensstil in Einklang zu bringen. Diese Form des Tourismus findet man häufig in weniger fortgeschrittenen Ländern, vor allem in den südlichen Regionen und im globalen Süden (vgl. Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention 2013: 15).

2.2. Naturnaher Tourismus nach SIEGRIST et al. 2015

Naturnaher Tourismus und nachhaltiger Tourismus sind nicht ident, denn letzterer muss nicht ausschließlich in Natur- und naturnahen Kulturlandschaften stattfinden. Dennoch kann der naturnahe Tourismus eine Ausprägung des nachhaltigen Tourismus sein. Im Alpenraum genügt das Konzept des naturnahen Tourismus am ehesten den Nachhaltigkeitskriterien der UNWTO. SIEGRIST et al. (2015) beschreiben in ihrem Ansatz Qualitätsstandards für sanftes Reisen in den Alpen, wobei auch nachhaltige Mobilität eine wesentliche Größe darstellt. Was aber verstehen die AutorInnen genau darunter und wie entstand der naturnahe Tourismus?

Der naturnahe Tourismus bildet ein wichtiges Element einer ökologisch-nachhaltigen Entwicklung im Alpenraum. Geeignet ist er vor allem für Räume mit hohen landschaftlichen und ökologischen Qualitäten. Unter naturnahem Tourismus wird ein verantwortungsbewusster Aufenthalt in Naturgebieten und naturnahen Kulturlandschaften verstanden. Regionale Beteiligung, Mitbestimmung aller Beteiligten sowie Umwelt, soziale, kulturelle und wirtschaftliche Gegebenheiten sollen geachtet, dauerhaft geschützt, gefördert und finanziert werden. Der naturnahe Tourismus macht die vielfältigen natur- und kulturlandschaftlichen Werte einer Region für die BesucherInnen mit allen Sinnen erlebbar. Nicht zuletzt soll er der Bevölkerung vor Ort Arbeitsplätze und regionale Wertschöpfung bringen. Typische Aktivitäten des naturnahen Tourismus sind umweltbildende Angebote mit einer hohen Sensibilisierungswirkung, verbunden mit Wandern sowie Alpinen- und Natursportarten wie Bergsteigen, Schitouren, Mountainbiken und Schneeschuhwandern. Wie bereits erwähnt, ist die Unterscheidung zwischen nachhaltigem Tourismus und naturnahem Tourismus räumlich bedingt. Während nachhaltiger Tourismus weiter gefasst ist und auch den Städtetourismus umfassen kann, weist der naturnahe Tourismus per Definition eine hohe Naturorientierung auf und findet häufig in peripheren Regionen bzw. Großschutzgebieten der Alpenländer statt (vgl. SIEGRIST et al. 2015: 21).

Nach SIEGRIST und STREMLow (2009) handelt es sich beim naturnahen Tourismus nicht bloß um ein eigenständiges touristisches Produkt wie einzelne Wanderpauschalen, Natursportangebote oder Naturexkursionen. *„Der naturnahe Tourismus umfasst vielmehr das gesamte Spektrum der touristischen Wertschöpfungskette, von der ökologisch hochwertigen Unterkunft und Verpflegung über das wertschöpfungsstarke Angebot, die nachhaltige Mobilität bis hin zur professionellen Information und Vermarktung.“* (SIEGRIST und STREMLow 2009 zit. n. SIEGRIST et al. 2015: 23).

RÜTTER-FISCHBACHER et al. (2011) versuchen, den in der Schweiz bereits gut etablierten Begriff des naturnahen Tourismus zu präzisieren und benennen zusätzlich Ausschlusskriterien, um negative Auswirkungen zu vermeiden (vgl. SIEGRIST et al. 2015:23). Beim naturnahen Tourismus steht eine ethische Grundhaltung aller beteiligten AkteurInnen im Zentrum. Er beinhaltet eine räumliche Dimension mit Bezug auf Natur und Landschaft und eine normative Dimension, welche die Orientierung

an der Nachhaltigkeit darstellt. Nach der Auffassung der AutorInnen muss die Aufenthaltsregion über eine hohe landschaftliche Qualität und mindestens über eine naturnahe Kulturlandschaft verfügen. Schutzgebiete müssen nicht zwingend vorhanden sein und auch in Tourismuszentren kann naturnaher Tourismus stattfinden. Zugangs- oder Aufstiegshilfen dürfen benützt werden, um den Ort der Aktivität zu erreichen (räumliche Dimension). Die normative Dimension betreffen die Aktivitäten und Auswirkungen seitens der Gäste und der AnbieterInnen. Es gilt grundsätzlich, dass naturnahe Aktivitäten keine Schäden an Umwelt, Flora, Fauna und Landschaft und nur einen minimalen CO₂-Ausstoß verursachen dürfen. Bei der An- und Abreise der Gäste wird dieser Aspekt großzügig interpretiert. Jedoch sollten AnbieterInnen nachweisen können, dass sie Anstrengungen unternehmen, damit ihre Gäste mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen können. (Fun-)Sportarten und ähnliche Aktivitäten welche Natur und Landschaft als „Spielplatz“ benützen sind tendenziell nicht naturnah. Ausgeschlossen vom naturnahen Tourismus ist der Motorsport. Mechanische Aufstiegshilfen sind erlaubt aber nur als einmaliger Zugang zur Aktivität. Daraus ergibt sich, dass der alpine Schisport in Schigebieten nicht als naturnah gilt. Kulturelle Aktivitäten mit Bezug zur Region sind hingegen naturnah. Insgesamt soll der naturnahe Tourismus zu einer nachhaltigen Entwicklung bei den Aspekten Verkehrsmittel, Übernachtungsart, Infrastruktur, Beitrag zu Wertschöpfung und positive gesellschaftliche Wirkungen beitragen (vgl. RÜTTER-FISCHBACHER et al. 2011: 3; 5f).

Derartige Arbeiten, die zu einer Präzisierung der Begriffs „Naturnaher Tourismus“ führen, tragen zur Allgemeinen Verständlichkeit bei. Da aber an den Alpen mehrere Länder Anteil haben und verschiedene Sprachen gesprochen werden, ist der Umgang mit den unterschiedlichen Bezeichnungen des naturnahen Tourismus eine Herausforderung. Vor allem in der Schweiz hat sich der Begriff „Naturnaher Tourismus“ gut etabliert, während in Deutschland manchmal vom „Naturtourismus“ und in Österreich eher vom „Ökotourismus“ gesprochen wird. In den Alpenländern Frankreich, Italien und Slowenien existiert keine wörtliche Übersetzung für naturnahen Tourismus. Das führt dazu, dass je nach gebräuchlichem Begriff unterschiedliche thematische Schwerpunkte gesetzt werden und manchmal ökologische, dann wieder soziale oder wirtschaftliche Belange stärker im Vordergrund stehen. Dieses Problem kann nicht vollständig gelöst werden. Durch alpenweite Diskurse können Unterschiede aber transparent gemacht werden (vgl. SIEGRIST et al 2015: 24).

Entstehung des naturnahen Tourismus

Der weltweite Aufschwung des naturnahen Tourismus in seinen verschiedenen Ausprägungen beginnt am Anfang des 21. Jahrhunderts (vgl. KUENZI und MCNEELY 2008). Vor allem das Bedürfnis nach Erholung in intakter Natur einer sich weiter urbanisierenden Gesellschaft dürfte ein Hauptgrund dafür sein. LEHAR und FRISCHHUT (2009) betrachten die Naturentfremdung von breiten Teilen der Gesellschaft als Hintergrundphänomen für naturnahe Angebotsgestaltung. Durch technologischen

Fortschritt und einfaches, sicheres und vor allem kostengünstiges Reisen werden neuerdings auch entlegene Destinationen einem breiten und internationalen Publikum zugänglich. Häufig finden naturnahe Tourismusaktivitäten in peripheren Randregion bzw. Großschutzgebieten statt, wo die Auswirkungen der Urbanisierung und Industrialisierung noch weniger sichtbar sind (vgl. LEHAR und FRISCHHUT 2009: 186; LUNDMARK und MÜLLER 2010: 379). Die weltweit wichtigsten Destinationen des naturnahen Tourismus liegen außerhalb der europäischen Alpen in Nord- und Südamerika, Australien und Neuseeland, Zentralasien und im Himalaya und in Skandinavien (vgl. HALL und BOYD 2005). Aber auch die europäischen Alpen sind von einer Vielzahl von Natur- und Landschaftsräumen geprägt, welche für den naturnahen Tourismus ideale Möglichkeiten schaffen (SIEGRIST et al. 2015: 14).

Die Alpen gelten als Wiege des Fremdenverkehrs und haben seit 200 Jahren alle Epochen, von der frühen Alpenbegeisterung und dem Bergsteigertourismus des 18. und 19. Jahrhunderts, über den mit dem Wintersport Einzug haltenden Massentourismus des 20. Jahrhunderts bis hin zu den neuerdings populären ökologischen Formen des Tourismus, durchlaufen. Heute wird in den Alpen ein steigende Nachfrage nach naturnahen Angeboten verzeichnet. Gäste wünschen sich authentische Erlebnisse in der Natur und Speisen aus regionaler Produktion. Die Tourismusdestinationen reagieren darauf mit der Begründung neuer Großschutzgebiete und dem Fokus attraktive Naturerlebnisse für TouristInnen zu schaffen. Immerhin ist der Trend zu naturnahem Tourismus auch ein wirtschaftlicher Aspekt für die Gemeinden und Regionen (vgl. BÄTZING 2002: 178; SIEGRIST et al. 2015:14).

AkteurInnen im naturnahen Tourismus

Trotz unverkennbarer Trends ist der naturnahe Tourismus kein Selbstläufer. Geeignete Rahmenbedingungen und die Kooperation verschiedener Institutionen sind nötig, um den naturnahen Tourismus zu etablieren. Der Tourismus, der häufig in strukturschwachen Randregionen angesiedelt ist, ist Zielgebiet der Regionalpolitik der Europäischen Union und es gibt zahlreiche staatliche Fördermöglichkeiten (vgl. Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention 2013: 18). Mit der Nachfrage nach naturnahem Tourismus steigt auch die Zustimmung in der Bevölkerung. Es bedarf aber der Zusammenarbeit zwischen dem Tourismus und den Vertretern des Natur- und Landschaftsschutzes und auch die lokale (Land-) Wirtschaft und Industrie können dazu beitragen. Diese Kooperation kann ein wichtiger Beitrag sein, um die Überlebens- und Zukunftsfähigkeit einer ganzen Region, selbst in Krisen des Tourismus, zu sichern (vgl. SIEGRIST et al. 2015: 279; 282).

Das Konzept des naturnahen Tourismus bedient sich der grundlegenden Perspektive der beteiligten AkteurInnen in der Region. Denn diese sind es, die den naturnahen Tourismus in entscheidender Weise fördern und ermöglichen können. Diese AkteurInnen sind im Viereck und Spannungsfeld zwischen Destination, Gästen, der Bevölkerung vor Ort und dem Alpenschutz angesiedelt (siehe Abb. 5).

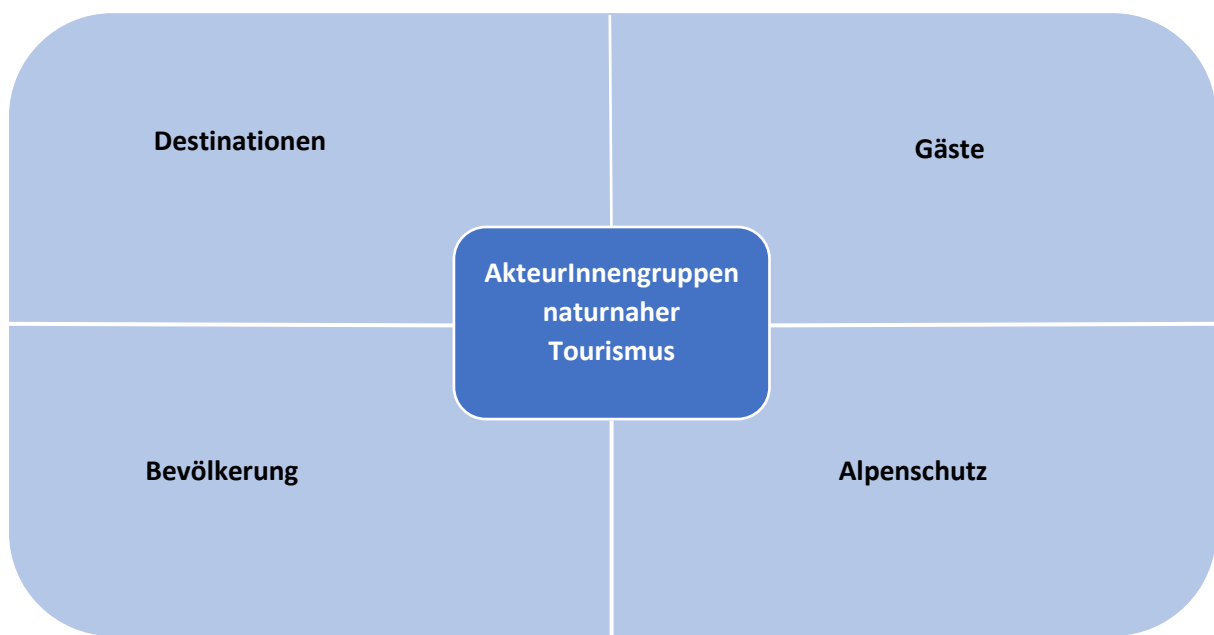


Abb. 5: Die wichtigsten AkteurInnen im naturnahen Tourismus (SIEGRIST et al. 2015: 14)

Den Destinationen bzw. Regionen fällt bei der Förderung des naturnahen Tourismus eine wesentliche Rolle zu. Denn dort organisieren sich die touristischen Leistungsträger sowie die weiteren AkteurInnen. Das Destinationsmanagement entwickelt das naturnahe Angebot und kommuniziert das touristische Produkt gegenüber dem Markt. Die Gäste verkörpern die Marktseite. Sie stellen eine maßgebliche Größe im Spannungsfeld dar, da ihre Nachfrage über den wirtschaftlichen Erfolg oder Misserfolg entscheidet. Eine weitere AkteurInnengruppe ist die Bevölkerung vor Ort. Sie hat häufig andere Interessen als die Destination und es bedarf oft langwieriger Aushandlungsprozesse für neue Projekte und Angebote. Hinzu kommen AkteurInnen aus Politik und NGOs, die zwar oft nicht direkt vor Ort ansässig sind, denen Schutz und nachhaltige Entwicklung der Alpen aber wichtig sind (vgl. SIEGRIST et al. 2015: 15).

Die naturnahe Tourismuspypamide

SIEGRIST et al. (2015) stellen das System des naturnahen Tourismus als Pyramide dar (siehe Abb. 6). Die Basis bildet die „Erste Natur“ in Form der Natur, Landschaft und Biodiversität der Berggebiete und auch die kulturellen Werte der Alpenregionen. Auf der zweiten Ebene finden sich Politiken und Instrumente, welche unter den Überbegriffen Raumordnung, Naturschutz und Großschutzgebiete subsumiert sind. Die „Zweite Natur“ baut auf den Grundlagen der ersten Natur auf. Dazu gehören die Entwicklung des naturnahen Tourismus in den Tourismusdestinationen und -regionen sowie die touristischen Infrastrukturen und das Marketing. Beeinflusst wird die naturnahe Tourismuspypamide von einer Reihe externer Faktoren. Diese sind der Markt und die Nachfrage, gesellschaftliche Trends,

demographischer Wandel sowie die Verfügbarkeit von Wissen und Informationen (vgl. SIEGRIST et al. 2015: 33f).

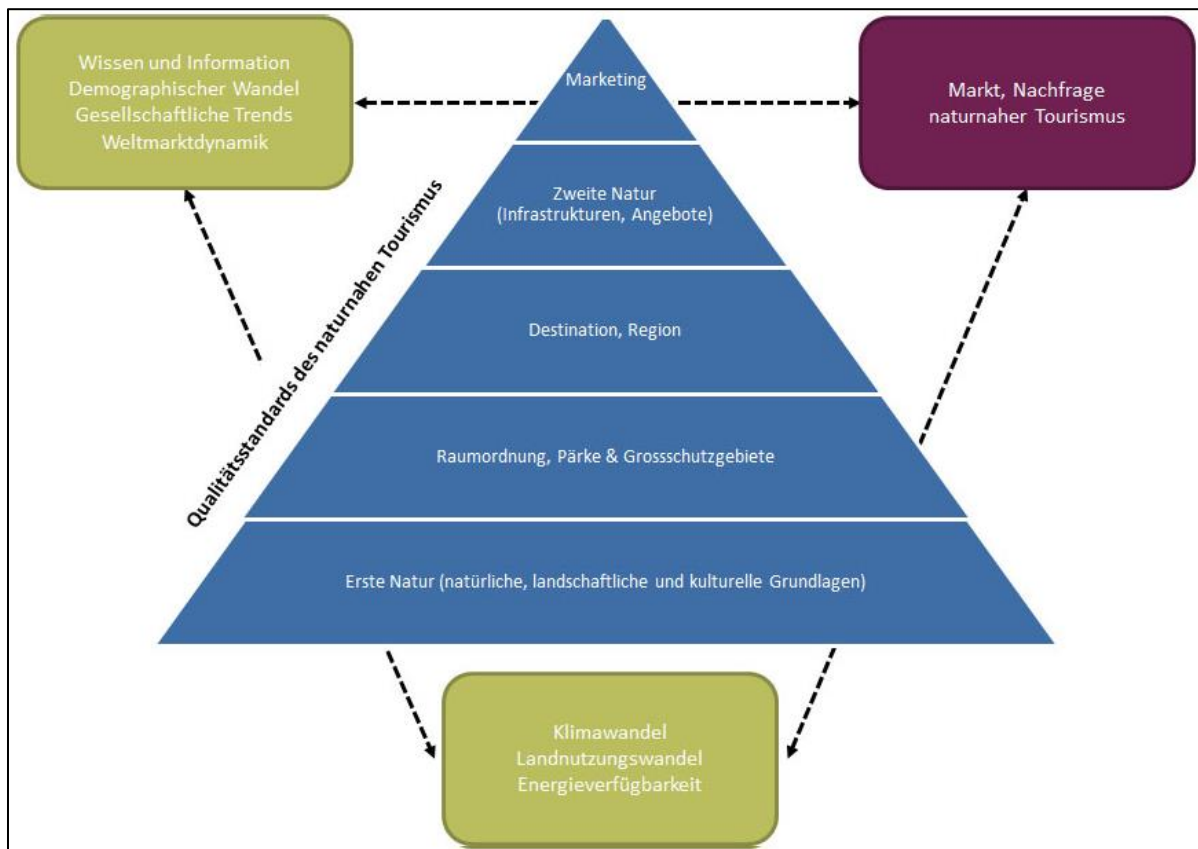


Abb. 6: Die naturnahe Tourismuspyramide (SIEGRIST et al. 2015: 33)

Die „Erste Natur“ in Form der Landschaft und Biodiversität der Alpen, stellt eine besondere Stärke der Alpenregionen dar und ist auch die Grundlage des naturnahen Tourismus. Diese gilt es zu erhalten, denn ohne der Biodiversität ist global betrachtet das Ziel der nachhaltigen Entwicklung von Wirtschaft und Gesellschaft nicht erreichbar (vgl. BIELING 2009; SIEGRIST et al. 2015: 34). Seit einigen Jahrzehnten sind die vielfältigen Alpenlandschaften vermehrt Gefahren ausgesetzt. Die Biodiversität in allen Ökosystemen der Alpen erlitt eine starke Degradierung. Da der Verlust der Biodiversität schleichend erfolgt, wird er von der Gesellschaft zu wenig wahrgenommen. Zwischen den Verlusten der Biodiversität und der touristischen Nutzung der Landschaft besteht ein Zusammenhang. Auch der naturnahe Tourismus, in Form der Natursportaktivitäten (Klettern, Canyoning, Mountainbiken, Klettersteige, Schitouren usw.), dringt in bisher wenig genutzte Räume ein und ist daher nicht davon ausgenommen (vgl. BAFU 2012; 5; BIELING 2009: 4).

Die landschaftlichen und natürlichen Voraussetzungen wie die Topographie, die Höhenlage, das Lokalklima, die Gewässer, die Vergletscherung sowie die Fauna und Flora bestimmen in entscheidendem Maße, welche Art der touristischen Aktivitäten in einem Gebiet ausgeübt werden und

mit welcher Intensität. Randalpine und teils agglomerationsnahe Gebiete sind prädestiniert für das Wandern und das Mountainbiken – häufig als Tagestourismus. In höheren Lagen kommt im Winter der naturnahe Schneesport dazu. Die inneralpine Zone ist von größerer mittlerer Meereshöhe und kontinentalem Klima geprägt (vgl. SIEGRIST et al. 2015: 37). Hier liegen einige der bekanntesten Hochtourengebiete der Alpen und große Schigebiete mit ihren Belastungen für Natur, Landschaft und Biodiversität. Der enorme Wasserverbrauch für künstliche Beschneigung und Hotellerie in immer höheren Lagen, Erosion der Schipisten und Verlust an CO₂-Speicherkapazität durch Verbreiterung bestehender und Eröffnung neuer Schipisten führen zu großen Schäden an der Natur (vgl. DE JONG 2012).

Besonders gravierende Auswirkungen auf die Natur und die Biodiversität hat der menschlich verursachte globale Klimawandel. Wie bereits angeführt sind die Alpen besonders vulnerabel und die Erderwärmung schreitet hier schneller und stärker voran als in anderen Teilen Europas (vgl. IPCC 2018: 8; CLIMCHALP 2008: 13f). Auch für den naturnahen Tourismus ergeben sich dadurch Herausforderungen. Betroffen durch klimatische Veränderungen ist der naturnahe Tourismus bei der Sicherheit von Verkehrswegen, Wanderwegen, alpinen Routen und bei der Schneesicherheit. Zunehmende Naturgefahren, wie Bergstürze, Muren und Steinschläge verursachen für die Tourismusdestinationen zusätzliche Kosten für teure Sicherungseinrichtungen (vgl. BRAUN 2009: 116). Zwar ist der naturnahe Tourismus tendenziell widerstandsfähiger gegen die Folgen des Klimawandels und die Schneelage ist nicht von so großer Bedeutung, da man nicht auf kostenintensive Anlagen wie Bergbahnen angewiesen ist. Dennoch ist auch der naturnahe Tourismus gut beraten, sich über eine neue Klimakultur Gedanken zu machen und Verhaltensänderungen bei AnbieterInnen und Gästen zu unterstützen (LUTHE et al. 2012: 849). Grundsätzlich wird im Zuge der Klimawandelproblematik zwischen Anpassungsstrategien und Vermeidungsstrategien unterschieden. Vermeidungsstrategien zielen vordergründig darauf ab, die Auswirkungen des Tourismus auf das Klima zu verringern. Im Tourismus gehen vor allem der Verkehr und die Beherbergung mit hohen CO₂-Emissionen einher. Demzufolge müssen Vermeidungsstrategien bei der Verhinderung der Ursachen des Klimawandels ansetzen (vgl. SIEGRIST und GESSNER 2011: 180; MÜLLER und LEHMANN-FRIEDLI 2011: 134). Anpassungsstrategien wiederum zielen darauf ab, das bestehende System (z. B. Schitourismus) auch bei klimatischen Veränderungen aufrechtzuerhalten und so die Auswirkungen für Gesellschaft und Wirtschaft soweit wie möglich zu reduzieren. Letzteres kann insbesondere durch technischen Fortschritt, wie etwa die Optimierung von Beschneiungsanlagen, erreicht werden (vgl. ELSASSER und BÜRKI 2002: 255; MAYER et al. 2007: 175). Obwohl die Verknüpfung von Vermeidungs- und Adaptionsstrategien von der Forschung heute weitgehend akzeptiert ist, ist festzuhalten, dass die Wintersportdestinationen überwiegend die Anpassungsstrategie und hier vor allem die Bedeutung der

technischen Schneeproduktion, im Fokus haben (TRAWÖGER und STEIGER 2012: 29; ABEGG et al. 2007; MATASCI et al. 2014).

Da naturnaher Tourismus als nachhaltiger Tourismus verstanden wird, kann dieser aktiv zur Vermeidung des klimaschädlichen Verhaltens beitragen. Ganz besonders, wenn es um die Mobilität (Stichwort Anreise mit dem öffentlichen Verkehr), die Beherbergung in energiesparenden Unterkünften und um die Konsumation von regional hergestellten Speisen, geht (vgl. MOLITOR 2019: 289; SIEGRIST et al. 2015: 44).

In der naturnahen Tourismuspypamide stellt die nächsthöhere Ebene die Raumordnung und der Naturschutz sowie Großschutzgebiete dar. Letztere werden ausführlich in Kap. 2.3. behandelt. Raumordnung und Raumplanung wird in Österreich von Bund, Ländern und Gemeinden umgesetzt. Der Bund wird aufgrund der sektoralen Zuständigkeiten tätig, etwa wenn es um ein hochrangiges Straßennetz oder die Bahn geht. Die Länder verfügen über die Kompetenz bei Landesraumordnungskonzepten oder Raumordnungs-Sachprogrammen für das gesamte Landesgebiet. Die Vollziehung der örtlichen Raumplanung fällt in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden. Dabei geht es konkret um das örtliche Entwicklungskonzept sowie die Flächenwidmungsplanung und die Bebauungsplanung. Zusätzlich gibt es eine regionale Ebene mit regionalen Raumordnungsprogrammen und regionalen Raumordnungs-Sachprogrammen (vgl. Umweltbundesamt 2020). Zusätzlich ist die europäische Dimension der Raum- und Regionalpolitik zu beachten. Sie ist eng verwoben mit der nationalen Regionalpolitik. Insbesondere die Kohäsionspolitik und die Politik zur Entwicklung des ländlichen Raumes werden unmittelbar auf nationaler Ebene wirksam. Die von der Europäischen Union (EU) kofinanzierten Programme spielen dabei eine wichtige Rolle (vgl. ÖROK 2018: 42). Eine funktionierende Raumordnung ist ein zentrales Element für den naturnahen Tourismus. Landschaftsschutz, Naturschutz oder gar naturnaher Tourismus entstehen nicht im freien Spiel der Marktkräfte. Damit private AkteurInnen (z. B. der Tourismus) ihre Grundlagen, nämlich die intakten Natur- und Kulturlandschaften nicht selbst zerstören, muss die Öffentlichkeit die unterschiedlichen Interessen des Gemeinwohls wie auch öffentlicher und privater AkteurInnen berücksichtigen (vgl. SIEGRIST et al. 2015: 45).

Ein für den naturnahen Tourismus besonders wichtiges, übergeordnetes Instrument stellt die Alpenkonvention dar. Sie setzt sich für den Schutz und die nachhaltige Entwicklung in den Alpen ein. Die Alpenkonvention ist ein völkerrechtlicher Vertrag und wurde 1991 von den acht Alpenländern und der EU unterzeichnet und trat 1995 in Kraft. Damit wurde eine Grundlage für die Alpenweite Zusammenarbeit in wichtigen Bereichen wie Natur-, Landschafts- und Umweltschutz, Energie und Klima, Raumordnung und Verkehr, Tourismus sowie Land- und Forstwirtschaft, geschaffen. Auch Österreich ist seit 1995 Vertragspartei der Alpenkonvention. Die Alpenkonvention und ihre Protokolle sind selbstständige völkerrechtliche Verträge mit Rechtswirkung für deren Vertragsparteien, die

Alpenstaaten und die EU. Für den naturnahen Tourismus hängt viel vom umsichtigen Einsatz der raumordnerischen Instrumente ab. Tendieren Staaten und Regionen zu einer weiteren touristischen Intensivierung der Alpendestinationen, reduzieren sich zusehends die naturtouristischen Möglichkeiten (vgl. Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention 2004: 4; SIEGRIST et al. 2015: 48f).

Für diese Masterarbeit von besonderem Interesse sind die Protokolle zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Verkehr und im Bereich Tourismus.

Protokoll Tourismus Artikel 6 und 13:

„Die Vertragsparteien leiten eine nachhaltige Politik ein, welche die Wettbewerbsfähigkeit des naturnahen Tourismus im Alpenraum stärkt und damit einen wichtigen Beitrag zur sozioökonomischen Entwicklung des Alpenraums leistet. Dabei sind Maßnahmen zu bevorzugen, welche die Innovation und die Diversifizierung des Angebots fördern“ (Alpenkonvention Protokoll Tourismus 1991: 6).

„Die Vertragsparteien fördern Maßnahmen, die auf eine Einschränkung des motorisierten Verkehrs in den touristischen Zentren abzielen. Sie unterstützen zudem private oder öffentliche Initiativen, welche die Erreichbarkeit touristischer Orte und Zentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern und die Benutzung solcher Verkehrsmittel durch die Touristen fördern sollen“ (Alpenkonvention Protokoll Tourismus 1991: 9).

Im Protokoll Verkehr wird die besondere Eignung der Eisenbahn für den Transport über lange Distanzen sowie ihr Netz für die wirtschaftliche und touristische Erschließung der Alpenregion anerkannt.

Protokoll Verkehr Artikel 10 und 13:

„Die Vertragsparteien verpflichten sich im Rahmen ihrer Zuständigkeiten a) die Bahninfrastrukturen durch den Bau und die Entwicklung großer alpenquerender Achsen einschließlich der Anschlüsse und angepasster Terminals zu verbessern und b) die weitere betriebliche Optimierung sowie Modernisierung der Eisenbahn, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr; Touristische Anlagen zu forcieren“ (Alpenkonvention Protokoll Verkehr 1991: 9).

Des Weiteren verpflichten sich die Vertragsparteien, 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 Vorrang einzuräumen. Die Vertragsparteien unterstützen 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“ (Alpenkonvention Protokoll Verkehr 1991: 11).

Der An- und Abreiseverkehr und der Ortsverkehr in den Tourismusdestinationen haben in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen. Der touristische Verkehr in den gesamten Alpen ist für rund 20 % der mit Autos gefahrenen Kilometer verantwortlich. Etwa die Hälfte des gesamten Personenverkehrs in den Alpenländern ist auf den Freizeitverkehr zurückzuführen. Zum Freizeitverkehr zählen neben dem Tourismusverkehr auch Ausflüge, Einkaufen oder der Besuch von Kultur- und Sportveranstaltungen außerhalb der Arbeitszeit. Demgegenüber beträgt der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel in keinem Alpenland mehr als 20 % und in einigen Ländern sogar deutlich unter 10 %. Für die Auswirkungen des Tourismus auf das Klima ist der Verkehr für den größten Anteil der klimaschädlichen Emissionen verantwortlich. Die Verkehrsplanung als Teil der Raumordnung ist daher geeignet, die Belastungen aus dem Tourismusverkehr zu verringern; ganz besonders wenn es darum geht Voraussetzungen für den ÖV und „Langsamverkehrsangebote“ zu schaffen. Aber auch die Verhinderung einer weiteren Zersiedelung in den Tourismusdestinationen erleichtert den Gästen die Anreise abseits des eigenen Autos (vgl. Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention 2007; SOLÈR et al. 2014).

Die „Zweite Natur“ besteht aus den touristischen Infrastrukturen und Angeboten, die auf den Gegebenheiten der Ersten Natur aufbauen. Dreh- und Angelpunkt ist dabei die Tourismusdestination bzw. Tourismusregion. Die Tourismusdestination ist die Plattform, auf der die unterschiedlichen AkteurInnen der Region zusammenarbeiten. Welcher Stellenwert dem naturnahen Tourismus zukommt, hängt von der gewählten Positionierung und Strategie der Destination ab. Ein wichtiger Treiber der Destination ist die Nachfrage der BesucherInnen sowie übergeordnete Rahmenbedingungen und tourismuspolitische Vorgaben von Ländern und Bund sowie die vorhanden natürlichen Grundlagen wie Berglandschaften, Gewässer, Wälder usw. (vgl. SIEGRIST et al. S. 80). Die Destinations-Management-Organisation ist zuständig für Planung, Angebotsgestaltung, geschlossene Servicekette und Marketing. Sie ist gefordert zusammen mit den Leistungserbringern der Tourismusregion, ein umfassendes naturnahes touristisches Angebot zu erstellen. Dazu ist es nötig dem naturnahen Tourismus den gebührenden Stellenwert im Rahmen der Destinations-Management-Organisation zuzugestehen und auch einzelne LeistungserbringerInnen müssen eingebunden und sensibilisiert werden (vgl. LUNDBERG und FREDMANN 2012: 657). Besonders relevant ist dabei die Schnittstellenarbeit mit benachbarten Handlungsfeldern wie etwa der Regionalentwicklung, der Land- und Forstwirtschaft, der Raumordnung oder den Großschutzgebieten. Funktionierende Kooperation und Netzwerke zwischen den verschiedenen touristischen AkteurInnen sind für die Destinationsentwicklung zentral. Beispiele dafür sind die Zusammenarbeit mit der Hotellerie, der Gastronomie, den Bergbahnen, dem öffentlichen Verkehr, den Schischulen usw. (GLANZER et al. 2005).

Um naturnahen Tourismus zu ermöglichen werden seitens der Destinations-Management-Organisation zusehends Kooperationen mit AkteurInnen forciert, die man auf den ersten Blick nicht direkt mit dem Tourismus verbindet. Sie sind oft nicht formell an der Destination beteiligt, übernehmen aber trotzdem relevante Aufgaben. So können gewisse Angebote im naturnahen Tourismus erst durch das Wissen dieser AkteurInnen entwickelt und durchgeführt werden. Natursportarten können vom Know-how von OutdoorkennerInnen profitieren, Kulturführungen brauchen die Expertise von Kulturfachleuten und Schutzgebiete das Wissen von NaturschützerInnen sowie der Land- und Forstwirtschaft. Als wesentlich für die Etablierung von sanfter Mobilität in einer Urlaubsdestination, zählt die Zusammenarbeit mit den regionalen Verkehrsverbund (vgl. SIEGRIST et al. 2015: 84f).

Ein weiterer zentraler Punkt ist die Angebotsentwicklung und das Marketing im naturnahen Tourismus. Attraktive Natur und Landschaft für sich allein bilden noch kein touristisches Angebot. Es muss also klar identifizierbare, buchbare Angebote oder Dienstleitungen für die Gäste geben. In vielen Fällen handelt es sich im naturnahen Tourismus um individuelle Aktivitäten der Gäste. In Österreich sind aber Pauschalangebote verbreiteter als in anderen Alpenländern. Pauschalangebote von Unternehmen, die sich im naturnahen Bereich positionieren, nutzen diese Möglichkeit, um für sich zu werben. Dabei wird häufig versucht auf weitere Angebote, etwa im direkten Umfeld eine Beherbergung, aufmerksam zu machen. Vorrangiges Ziel von Angeboten im naturnahen Tourismus ist, dass die negative Auswirkungen auf Natur- und Kulturlandschaft vermieden werden bzw. minimal sind. Als Beispiel kann ein minimaler CO₂-Ausstoß angeführt werden, wobei für das Angebot die An- und Abreise miteingerechnet werden soll (vgl. RÜTTER-FISCHBACHER 2010: 4).

Ein wichtiger Begriff der naturnahen Angebotsentwicklung ist die touristische Servicekette. Diese beginnt mit der Information der Gäste zuhause und reicht über die Anreise einschließlich dem Gepäcktransport, die Ankunft und den Bezug der Unterkunft, über die Verpflegung, die Aktivitäten vor Ort bis zur Abreise und Nachbetreuung der Gäste. Naturnahe Angebote und Aktivitäten sind meist verlinkt zu allen Elementen der Servicekette. Wenn es etwa um das Natursportangebot Wandern geht, wollen Gäste vorab unter verschiedenen Tourenmöglichkeiten auswählen können, über den öffentliche Zubringer, wie Wanderbusse Bescheid wissen und wo es bewirtschaftete Berghütten mit regionaler Verpflegung gibt (vgl. SIEGRIST et al. 2015: 88). Im naturnahen Tourismus sind die Anspruchsmuster ähnlich wie von Gästen bei „normalen“ Destinationen. Um dem stetig steigenden Anspruchsniveau der TouristInnen gerecht zu werden, sind GastgeberInnen angehalten, eine Reihe von Anforderungen an die Angebote umzusetzen:

- leicht buchbare Angebote, z.B. als Leistungsbündel,
- rasche Buchbarkeit der Angebote, vor allem über Internet,
- stressfreie An- und Rückreise, inkl. geschlossene Mobilitätsketten im öffentlichen Verkehr,

- Gewährleistung der Mobilität vor Ort, auch ohne eigenes Auto,
- Support und Service in Hotels und Gasthöfen und
- Multioptionalität, das heißt gleichzeitig breite Wahlmöglichkeit zwischen den Angeboten (vgl. KAPPLER et al. 2009: 14).

2.3. Großschutzgebiete

Unter den Begriff Großschutzgebiete fallen u. a. Nationalparks, Biosphärenreservate und, die in Österreich häufig anzutreffenden, Naturparke. Anfänglich sollten sie überwiegend die Funktion von Landschafts- und Naturschutz erfüllen; heutzutage bilden sie je nach Ausrichtung die Schnittstelle zwischen Naturschutz und Regionalentwicklung. Die neuzeitliche Entwicklung des Naturschutzes und die daraus resultierende Ausweisung von Schutzgebieten in Europa können auf das 18. und 19. Jahrhundert datiert werden. Erste Nationalparks und Naturreservate wurden Anfang des 20. Jahrhunderts in Schweden, Großbritannien und der Schweiz gegründet. Schon beinahe 100 Jahre früher wurden Wälder auf Sizilien und der Drachenfels im Siebengebirge für den Naturschutz erworben. Das erste in Österreich gegründete Schutzgebiet war 1962 der Naturpark Sparbach (vgl. WEIXLBAUMER 2010: 14f).

Die Auswirkungen der Industrialisierung auf Natur und Umwelt im 18. und 19. Jahrhundert führten zur Gründung von Großschutzgebieten mit dem vorrangigen Zweck des Natur- und Landschaftsschutzes. Der bis in die 1960er Jahre übliche, segregierte Landschaftsschutz, wurde durch einen Paradigmenwechsel zu einem stärker integrativen Naturschutz. Diese Weiterentwicklung führte zu einer zusätzlichen Ausrichtung auf die touristische Nutzung der Schutzgebiete. Ausgehend vom ersten integrativen Nationalpark (Parc Naturel Régional) in Frankreich im Jahr 1967, griffen dieses Konzept weitere Staaten auf, insbesondere als Förderhilfe für ländlich periphere Gebiete. Dank dem Park- und Schutzgebietstourismus können Großschutzgebiete heute die Steuerung der Regionalentwicklung unterstützen und einen erheblichen Beitrag zu regionaler Wertschöpfung leisten (LANGE und JUNGMEIER 2014: 17; HAMMER 2003: 187; WEIXLBAUMER 2010: 17).

Kritik an Schutzgebieten

Gemäß dem Netzwerk alpiner Schutzgebiete (ALPARC), gibt es in den Alpen fast 1.000 Schutzgebiete mit einer Fläche von über 53.000 km². Das entspricht rund 28 % der alpinen Flächen bzw. des Anwendungsgebietes der Alpenkonvention. Abb. 7 zeigt die unterschiedlichen Schutzgebiete, die in den Alpen vorkommen. Es sind 14 Nationalparks, 75 Naturparke, 275 Naturschutzgebiete, zehn Biosphärenreservate, acht UNESCO-Weltnaturgebiete, drei Geologische Reservate sowie ca. 520

Sonderschutzformen, wie Landschaftsschutzgebiete und Ruhegebiete, die sich aber häufig mit existierenden Schutzgebieten überschneiden (vgl. KOHLER 2013: 14).

Im Vergleich zum Flachland ist der Prozentsatz geschützter Flächen in den Alpen hoch; etwa drei Mal so hoch wie in den übrigen Gebieten Europas. Der Naturschutz ist per Definition die Kernaufgabe von Schutzgebieten (vgl. ALPARC 2019), auch wenn dies oftmals nicht der Realität entspricht. Zum Beispiel wird der Schutzgrad häufig als ungenügend betrachtet, da verschiedene alpine Ökosystemtypen nicht oder kaum vertreten sind. Zudem sind höhere Lagen stärker geschützt als tiefere Lagen mit höherer Biodiversität. Viele Gebiete wurden nach regionalen Interessen und nicht nach Schutzkriterien ausgewählt. Weitere Kritik gibt es an der Begrifflichkeit. Begriffe wie National- oder Regionalpark (in Österreich Naturpark) sagen wenig über den Schutzgrad, die Artenvielfalt oder die ökologische Bedeutung der Schutzgebiete aus. Die Bestimmungen werden von den einzelnen Staaten oder wie in Österreich von den Ländern gemacht. Gleiche oder ähnliche Begriffe und Konzepte sind unterschiedlich definiert, in vielen Schutzgebieten hat der Naturschutz keine Priorität und sie werden (touristisch) intensiv genutzt (vgl. HAMMER 2003: 189ff).

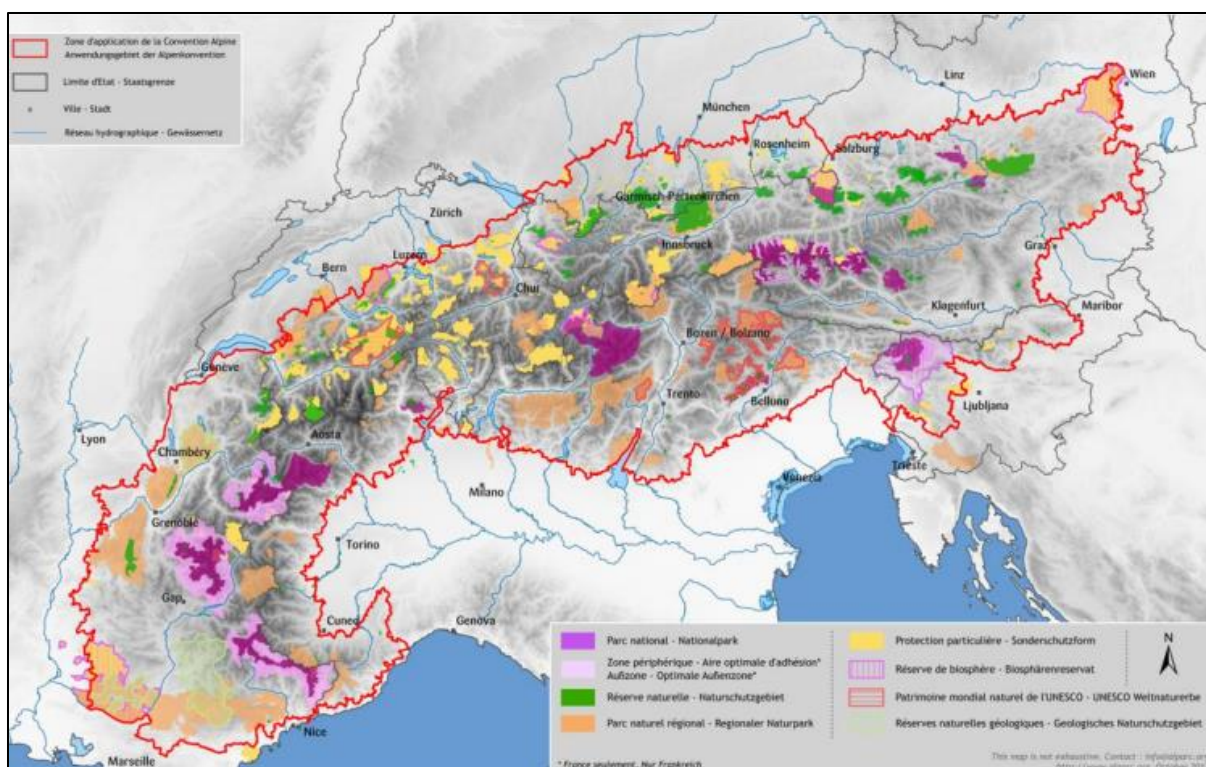


Abb. 7: Großflächige Schutzgebiete der Alpen (KOHLER 2013: 14)

Schutzgebietskonzepte in den Alpen

Folgende wichtige Schutzgebietskonzepte sind häufig im Alpenraum anzutreffen:

- *Nationalpark*

In diesen ausgewählten Gebieten hat Naturschutz absolute Priorität. In Österreich gibt es bis dato sechs Nationalparks. Darunter der Nationalpark Donau-Auen, Nationalpark Gesäuse bzw. Nationalpark Kalkalpen. Ein Nationalpark ist ein großflächiges Schutzgebiet mit besonders wertvollen Naturräumen, die durch den Menschen wenig beeinflusst sind. Hier kann sich die Natur weitgehend ungestört entfalten und sie unterliegen gesetzlich geregelten, internationalen Naturschutzverpflichtungen. Der Verzicht auf jede wirtschaftliche Nutzung auf mindestens 75 % der Fläche ist Voraussetzung für die Anerkennung als Schutzgebiet gemäß der International Union for Conservation of Nature and Natural Resources (IUCN) Management-Kategorie II und somit auch Zielsetzung der österreichischen Nationalparks. Zu den weiteren Zielen und Aufgaben, die im Nationalpark verfolgt werden, zählen wissenschaftliche Forschung, Bildung, das Erlebbar-Machen für BesucherInnen, Naturraum-Management und der Schutz der Biodiversität (vgl. Nationalparks Austria 2020).

- *UNESCO-Biosphärenpark*

Diese Schutzgebietskategorie wurde 1971 von der UNESCO (Organisation der Vereinten Nationen für Erziehung, Wissenschaft und Kultur) eingeführt. Es gibt vier anerkannte Biosphärenparke in Österreich (Großes Walsertal, Wienerwald, Salzburger Lungau und Kärntner Nockberge und das Untere Murtal). Forschung und Wissenschaft spielen eine zentrale Rolle in Biosphärenparks. Das Man and the Biosphere –Programm (MAB) der UNESCO wurde 1973 gegründet und ist das erste zwischenstaatliche Umweltprogramm, das der Erforschung der Mensch-Umweltbeziehungen diene und über Fragen des reinen Umweltschutzes hinaus auch die Vereinbarkeit von Ökologie, Ökonomie und Sozialem untersuchte. Kern des Programms ist das globale Netzwerk der UNESCO-Biosphärenparks. Diese Modellregionen machen es sich zur Aufgabe, Naturschutz, Erhaltung der biologischen Diversität und Regionalentwicklung in Einklang zu bringen. Weltweit gibt es 669 Gebiete in 120 Ländern (vgl. UNESCO 2020).

- *Natura-2000 Schutzgebiete*

In der jüngeren Vergangenheit des Gebietsschutzes ist eine zunehmende Internationalisierung ihrer Politik erkennbar. Dies zeigt sich im Besonderen an den Natura-2000-Europaschutzgebieten und auch bei der Ausweisung neuer Biosphärenreservate (vgl. WEIXLBAUMER 2010:17).

Als rechtliche Grundlagen des Biotop- und Artenschutzes innerhalb der Europäischen Union, sind die Vogelschutzrichtlinie sowie die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, auch FFH-Richtlinie

genannt. Hauptziel ist der Aufbau des europaweiten Schutzgebietsnetzes "Natura-2000". Mit dem Schutzgebietsnetz sollen die natürlichen Lebensräume Europas dauerhaft gesichert werden. In einigen Naturschutzgesetzen (Burgenland, Wien, Vorarlberg) ist die Schutzkategorie "Europaschutzgebiet" vorgesehen. Für alle Schutzgebiete des Natura-2000-Netzwerkes müssen die Mitgliedstaaten Erhaltungspläne vorlegen und ein Monitoring-Programm durchführen. Dieses soll Auskunft über die Wahrung des günstigen Erhaltungszustandes der zu schützenden Arten und Lebensräume geben. Mit Stand Dezember 2017 wurden in Österreich 204 Europaschutzgebiete naturschutzrechtlich verordnet. Dazu gehören in Wien etwa der Nationalpark Donauauen und das Naturschutzgebiet Lainzer Tiergarten und in Niederösterreich das Europaschutzgebiet Ötscher – Dürrenstein. Das Europaschutzgebiet Ötscher-Dürrenstein integriert nun auch einen Teil des Naturparks Ötscher-Tormäuer sowie große Teile des Landschaftsschutzgebiets Ötscher-Dürrenstein und des Wildnisgebiets Dürrenstein (vgl. Naturland NÖ 2018; Umweltbundesamt 2020).

- *UNESCO Weltnaturerbe*

Die UNESCO führt eine Liste mit besonders schützenswerten Kultur- und Naturstätten. Derzeit enthält diese Liste 1.121 Welterbestätten, die sich auf 167 Vertragsstaaten der Welterbekonvention verteilen. 869 Stätten sind Weltkulturerbestätten, 213 Weltnaturerbestätten und 39 sind gemischte Stätten. Das Ziel ist es, die einzigartigen Zeugnisse der Menschheits-, Natur- und Kulturgeschichte in Form von Denkmälern, Bauten, Orten oder Naturlandschaften auf der ganzen Welt, zu schützen und zu erhalten. Um diese für kommende Generationen zu bewahren, wurde 1972 ein völkerrechtliches Instrument geschaffen, das die Basis für die internationale Zusammenarbeit zum Schutz dieser Stätten bildet; die Welterbekonvention. Weltnaturerbestätten spiegeln den natürlichen Reichtum der Erde sowie ihre biologische und geologische Vergangenheit wider und sind aufgrund ihrer wissenschaftlichen Bedeutung oder ihrer herausragenden Schönheit von außergewöhnlichem universellen Wert. Unter den 239 Weltnaturerbestätten befinden sich bekannte Naturmonumente wie das Great Barrier Reef in Australien oder der Grand Canyon in den USA. In den Alpen zählen etwa die italienischen Dolomiten und die schweizerischen Alpen Jungfrau-Aletsch zu den Weltnaturerben (vgl. UNESCO 2020). Ein Teil des Europaschutzgebietes Ötscher - Dürrenstein, nämlich das Wildnisgebiet Dürrenstein wurde im Sommer 2017 von der UNESCO zum ersten Weltnaturerbe in Österreich ernannt. Dieses Gebiet liegt somit in unmittelbarer Nähe des NuP Ötscher-Tormäuer und bewahrt den größten Urwaldrest des Alpenbogens, den Rothwald (vgl. Wildnisgebiet 2019).

Bestehende Welterbestätten haben die Verpflichtung regelmäßig über die verschiedenen Maßnahmen zum Schutz der einzelnen Stätten zu berichten und die Richtlinien der Welterbekonvention anzuwenden (vgl. UNESCO 2020).

- *Naturpark: (siehe Kap. 2.3.1.)*

2.3.1. Österreichische Naturparke und deren Entwicklung

Eine Schutzgebietskategorie, die in Österreich häufig anzutreffen ist, ist der Naturpark. Er ist ein geschützter Landschaftsraum, der aus dem jahrhundertelangen Zusammenwirken von Mensch und Natur entstanden ist und so seine heutige Gestalt bekommen hat. Die Menschen, die in diesen Gebieten leben und (land-)wirtschaften, sollen durch schonende Formen der Landnutzung und der Landschaftspflege diese Prädikatslandlandschaften erhalten und BesucherInnen zugänglich machen. Die reizvollen Natur- und Kulturlandschaften in den NuP werden für die BesucherInnen durch spezielle Einrichtungen erschlossen und als Erholungsraum zugänglich gemacht. In Österreich gibt es derzeit 47 NuP, die zusammen eine Fläche von rund 500.000 Hektar umfassen. Die geographischen Schwerpunkte der NuP liegen in Ostösterreich, in den Bundesländern Niederösterreich, Steiermark und Burgenland sowie im westlichen Tirol (vgl. KETTERER und SIEGRIST 2009:7). Der größte niederösterreichische NuP ist mit 16.000 Hektar der NuP Ötscher-Tormäuer.

Nach der Errichtung der ersten österreichischen Naturparke in den 60er und 70 Jahren des 20. Jhdt. führte diese Schutzgebietskategorie sogleich ein Schattendasein. Es gab zu wenige finanzielle wie auch personelle Ressourcen. Erst Mitte und Ende der 1990er Jahre kam wieder etwas Dynamik in die Naturparkepolitik in Österreich. Ausgehend von der Steiermark und dann speziell 1999 durch das „Jahr der Naturparke“ kam es zu einer Neupositionierung der Naturparkepolitik. 1995 wurde dann auch der Verband der Naturparke Österreichs (VNÖ) gegründet, mit der Aufgabe der österreichweiten Koordination der Naturparke-Agenden. Neben den bereits bestehenden Konzepten von Schutz, Bildung und Erholung, sollte ein weiterer vierter Bereich, die Regionalentwicklung, zum Tragen kommen. Durch die neue Kategorie der Regionalentwicklung sollten NuP zukünftig „Modellregionen für nachhaltige Entwicklung“ werden (vgl. HEINTEL und WEIXLBAUMER 2004: 154; VNÖ 2020).

Nachdem die NuP gesetzlich dem Naturschutz zugeordnet sind, wurde bis Mitte der 1990er Jahre hauptsächlich auf Länderebene gearbeitet. Dadurch kam es auch zu einem inhaltlich unterschiedlichen Verständnis, was ein NuP im Grunde ist (vgl. KETTERER und SIEGRIST 2009: 7). Häufig war der Begriff NuP irreführend, da der Naturschutz bei weitem nicht die suggerierte Wichtigkeit erfuhr. Vielmehr handelte es sich um „schöne Kulturlandschaften“, die als Tourismusgebiete dienten und nur einem geringen Landschaftsschutz unterlagen (vgl. HEINTEL & WEIXLBAUMER 2004: 154). Als sich 1995 die

Österreichischen NuP zum VNÖ als gemeinsame Interessensvertretung zusammenschlossen, wurde der Verband als Verein organisiert, deren Mitglieder die einzelnen NuP Österreichs sind. Zielsetzung des VNÖ war und ist es, eine österreichweit koordinierte Entwicklung im Bereich der NuP einzuleiten und ein gemeinsames Leitbild zu schaffen. Durch diese Maßnahmen haben sich die österreichischen NuP sehr positiv weiterentwickelt. Zahlreiche Aktivitäten auf Länderebene und österreichweit koordinierte Marketing- und Entwicklungsprojekte konnten die Sichtbarkeit der NuP in der österreichischen Tourismuslandschaft wesentlich erhöhen. Die gemeinsam erarbeitete Positionierung durch das „4-Säulen-Modell“ (siehe Abb. 8), mit gleichrangigem Miteinander der vier Funktionen Schutz, Erholung, Bildung und Regionalentwicklung, das einheitliche Erscheinungsbild (Webauftritt) und die öffentlichkeitswirksamen Aktivitäten finden auch im Ausland große Beachtung (vgl. KETTERER und SIEGRIST 2009: 7). Das Strategiepapier des VNÖ sieht vor, dass die vier Säulen bzw. vier Funktionen von den NuP erfüllt werden müssen. Ein NuP soll demnach auch als Instrument einer integrierten, nachhaltigen Regionalentwicklung dienen und Entwicklungsimpulse, z.B. durch Kooperationen mit der Landwirtschaft oder dem Tourismus, schaffen. Als Herausforderung, aber gleichzeitig auch wichtig für die Unterscheidung zu anderen Schutzgebieten, ist das gleichrangige mit- und nebeneinander der vier Funktionen. Gelingt dies, können die NuP zurecht als Modellregionen für nachhaltige Entwicklung bezeichnet werden (vgl. VNÖ 2020).

Strategiepapier der Österreichischen Naturparke			
Die Herausforderung ist das gleichrangige Miteinander von			
Schutz	Erholung	Bildung	Regionalentwicklung
⇒ Ziel ist, den Naturraum durch nachhaltige Nutzung in seiner Vielfalt und Schönheit zu sichern und die jahrhundertlang geprägte Kulturlandschaft zu erhalten. ○ Besucherlenkung ○ Vertragsnaturschutz (ÖPUL) ○ Schutzgebietsbetreuung, -management ○ „Sanfte Mobilität“ ○ Naturkundliche Informationen ○ Maßnahmen zum Schutz und Erhalt der biologischen Vielfalt	⇒ Ziel ist, dem Schutzgebiet und dem Landschaftscharakter entsprechend, attraktive und gepflegte Erholungseinrichtungen anzubieten. ○ Wanderwege ○ Rad-, Reitwege ○ Rast-, Ruheplätze ○ „Betreuungspersonal“ ○ Der naturräumlichen Situation angepasste Spielplätze ○ Familienfreundlichkeit ○ Barrierefreiheit ○ Keine Belastung durch Emissionen	⇒ Ziel ist, durch interaktive Formen des Naturbegriffens und -erlebens Natur, Kultur und deren Zusammenhänge im Sinne einer Bildung für nachhaltige Entwicklung erlebbar zu machen. ○ Themenwege ○ Infostelle, -zentren, -tafeln ○ Naturpark-Erlebnisführungen ○ Informationsmaterialien ○ Seminare, Kurse, Ausstellungen ○ Kulturlandschaftliche Zusammenhänge und entsprechende Bildungsangebote ○ Laufende Kooperation mit Forschungseinrichtungen ○ Zielgruppenspezifische Angebote ○ Mitarbeiteraus- und -weiterbildung ○ Naturpark-Schulen ○ Naturpark-Kindergärten	⇒ Ziel ist, über den Naturpark Impulse für eine regionale Entwicklung zu setzen, um damit die regionale Wertschöpfung zu erhöhen sowie die Lebensqualität zu sichern. ○ Kooperation Naturschutz, Landwirtschaft, Tourismus, Gewerbe und Kultur ○ Sozial- und umweltverträglicher Tourismus ○ Naturpark-Spezialitäten nach definierten Kriterien ○ Arbeitsplätze durch Naturparke ○ Naturpark-Gaststätten ○ Marketing – Informationsmaterialien
↓	↓	↓	↓
MODELLREGIONEN für NACHHALTIGE ENTWICKLUNG			

Abb. 8: Strategiepapier der Österreichischen Naturparke: 4-Säulen-Modell (VNÖ 2020)

Unter der Kategorie „Schutz“ des Strategiepapiers der Österreichischen Naturparke, wird auch „sanfte Mobilität“ angeführt. Verschiedene NuP in Österreich haben das erhöhte Verkehrsaufkommen durch den MIV bzw. die teilweise Einstellung oder Reduzierung des ÖPNV im ländlichen Raum zum Anlass genommen, nachhaltige, sanfte Mobilitätskonzepte zu entwickeln, um das regionale Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Umweltfreundliche Mobilität soll durch innovative Partnerschaftsprogramme mit den NuP, private und öffentliche Verkehrsbetriebe, lokale Betriebe und Einrichtungen sowie NutzerInnen (regionale Bevölkerung und Gäste) erreicht werden. Häufige Maßnahmen sind die Konzeption von Wanderbussen, regionale Shuttleservices in Kooperation mit größeren Hotelbetrieben, Ausbau und Bewerbung der Fahrradinfrastruktur, Einführung von e-Mobilität, Marketingkooperationen mit der ÖBB zum Zwecke verbilligter An- und Abreise in Naturparkregionen usw. Außerdem sind auf der Homepage des VNÖ die sanften An- und Abreisemöglichkeiten inklusive Fahrplänen aller Naturparke in Österreich bereitgestellt. Der VNÖ informiert über sanfte Mobilitätsmöglichkeiten auch via Printmedien und Newsletter. Teil der Strategien sind aber auch Restriktionen, wie etwa die Sperre von Straßen in Seitentäler, Parkraumbewirtschaftung oder mautpflichtige Straßen (vgl. BALDAUF 2010; HEUBERGER 2013: 119; DANNINGER 2010; KRISTL et al. 2010; WAKONIGG 2010). Eine detaillierte Beschreibung nachhaltiger, sanfter Mobilitätsstrategien in alpinen Tourismusdestinationen erfolgt anhand der Praxisbeispiele in Kap. 3.2 und 3.3.

Wie Abb. 8 zeigt, haben NuP über ihre Leitbilder und Managementprogramme jeweils hohe Ansprüche definiert. Sehr oft zeigt sich, dass die Umsetzungen damit nicht Schritt halten können. Erfolgsbasis ist hier einerseits die Bewusstwerdung des Wertespektrums, welches mittels NuP transportiert wird und andererseits eine realitätsbezogene, auf die jeweiligen regionalen Verhältnisse abgestimmte, Erwartungshaltung (vgl. WEIXLBAUMER 2010: 20). Wirft man einen Blick auf das Wertespektrum das Schutzgebiets Landschaften repräsentieren, so wird ihr Potential ersichtlich. KÜPFER (2000) unterscheidet in Gebrauchswerte und Nicht-Gebrauchswerte (vgl. KÜPFER 2000 zit. n. WEIXLBAUMER 2010: 20):

- *Gebrauchswerte*
 - Direkter Wert: Tourismus (Wertschöpfung, Beschäftigung), Imagewirkung, Identitätstiftung, Forschung, Landwirtschaft usw.
 - Indirekter Wert: Regulationsfunktion (Regulation der Landschaftsentwicklung, Aufrechterhaltung der Artenvielfalt, Klimawirkung usw.).
 - Optionswert: Potentielle zukünftige Nutzung – Offenhalten von Möglichkeiten beziehungsweise von Wertzuweisungen: Schnittstelle zu Nicht-Gebrauchswerten.

- *Nicht-Gebrauchswerte*

- Existenzwert: „Freude“ bzw. „Befriedigung“ beim Wissen um die Existenz von Schutzgebieten.
- Vermächtniswert: Erhalt für zukünftige Generationen.
- Intrinsischer Wert: Eigenwert bzw. Eigenrecht von Natur.

Naturparke und Tourismus

Häufig passiert nachhaltiger bzw. naturnaher Tourismus im ländlichen Raum in Großschutzgebieten. (vgl. SIEGRIST et al. 2015: 58). Beim Entstehen von neuen Großschutzgebieten, ist das Argument der möglichen positiven regionalwirtschaftlichen Effekte besonders wichtig für die lokale Bevölkerung und die Politik. Die lokale Bevölkerung erwartet insbesondere bei NuP eine Stärkung der regionalen Wirtschaft durch die Förderung von Erholung und Tourismus (vgl. PRÖBSTL-HAIDER 2013: 24).

KETTERER und SIEGRIST (2009) präsentieren in einer Studie Abschätzungen zur touristischen Wertschöpfung österreichischer NuP. Sie betonen, dass die Abschätzung der erzeugten Wertschöpfungseffekte von regionalen Projekten als auch von externen Einflüssen beeinflusst sind. Derzeit sind sowohl auf der Ebene des Bundes als auch der Länder, Regionen und Gemeinden verschiedenste Initiativen im Gang, deren Umsetzung direkte und indirekte Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der NuP haben. Die vorliegende Abschätzung ermittelt für die österreichischen NuP eine touristische Gesamtwertschöpfung von gut 144 Millionen Euro pro Jahr. Davon entfallen rund 63 Millionen Euro auf Nächtigungsgäste und etwa 81 Millionen Euro auf Tagesgäste. In allen Bundesländern überwiegt die Wertschöpfung durch Tagesgäste; ausgenommen in Tirol. Durch die hohe Zahl an Nächtigungen ist Tirol auch das Bundesland mit der höchsten Wertschöpfung gefolgt von Niederösterreich und der Steiermark. Es wird darauf hingewiesen, dass die Abschätzung einzig die Einnahmen, die durch den Aufenthalt der Gäste im NuP direkt erzielt werden, betrifft und dass keine weiteren Überlegungen zu den Wertschöpfungseffekten der NuP in anderen Bereichen, z.B. durch die Landwirtschaft oder durch das Gewerbe gemacht wurden (vgl. KETTERER und SIEGRIST 2009: 22f).

Eine Untersuchung vom Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien an burgenländischen NuP zeigte, dass die regionale Wertschöpfung durch Übernachtungsgäste bei 63 Euro, durch Tagesgäste bei 33 Euro und durch Naherholer bei 19 Euro pro Person liegt. Durchschnittliche Ausgaben ohne Nächtigungen sind 31 Euro pro Kopf und Tag. Davon entfallen 50 % auf die Gastronomie, 33 % auf den Handel und 18 % auf den Dienstleistungssektor wie etwa Sport-, Freizeit- und Unterhaltungsangebote und Transportmittel (vgl. HEINTEL und WEIXLBAUMER 2009: 319).

PRÖBSTL-HAIDER (2013) erwähnt, dass verschiedene regionalwirtschaftliche Effekte möglich, aber nicht selbstverständlich sind. Förderlich sind Produkte der Region und auch eine attraktive touristische Angebotsvielfalt. Eine deutliche Aufwertung kann durch innovative Beiträge wie Events und Souvenirs erreicht werden und wenn NuP-Produkte regionale Authentizität besitzen. Muss ein NuP sowohl Produkte als auch touristische Infrastruktur erst aufbauen, kann nicht mit raschen regionalökonomischen Effekten gerechnet werden (vgl. PRÖBSTL-HAIDER 2013: 36).

3. Sanfte Mobilität

Mobilität hat mehrere Bedeutungen, wird aber allgemein als Begriff für Positionsveränderungen jeglicher Art verwendet. In den Sozialwissenschaften wird von räumlicher und sozialer Mobilität gesprochen. Unter räumlicher Mobilität wurden ursprünglich demografische Wanderungsbewegungen verstanden. Als Soziale Mobilität wird die gesellschaftliche Positionsveränderung bezeichnet. Soziale Mobilität wird des Weiteren in horizontale und vertikale Mobilität getrennt. Horizontale Mobilität betrifft den Wechsel von Berufs- oder Tätigkeitsfeldern. Vertikale Mobilität meint die Veränderungen im Sinne von beruflichen Auf- oder Abstiegen, also einer Veränderung der sozioökonomischen Position. Daneben gibt es zahlreiche andere Mobilitäten wie die geistige Mobilität, die Mobilität von Gütern, Kapitalien und Informationen bis hin zur Mobilität als Ziel der Behindertengerechtigkeit. Zu Begriffsverwirrungen kann es kommen, da in der Geographie und der Verkehrswissenschaft ebenfalls von horizontaler Mobilität gesprochen wird; hier dient der Terminus als Synonym für räumliche Mobilität. Es werden dabei aber viele Arten menschlicher Ortsveränderung eingeschlossen; nicht mehr allein Wanderungsprozesse. Im verkehrswissenschaftlich-planerischen Kontext wird jegliche physische Ortsveränderung des Menschen mit dem Oberbegriff horizontale Mobilität bzw. räumliche Mobilität belegt (vgl. SPODE 2017:24; SCHELLENBERG et al. 2015:316).

In dieser Arbeit wird unter Mobilität die horizontale bzw. räumliche Mobilität, also eine Ortsveränderung von Personen verstanden. Dennoch ist diese Unterscheidung noch nicht ausreichend, da es um Mobilität im Kontext Tourismus geht. Im Bereich des nicht motorisierten Verkehrs – ebenso wie im Bereich des MIV und des ÖV – ist prinzipiell zwischen den zwei grundlegenden Verkehrsarten „Zweckmobilität“ und „Erlebnismobilität“ zu unterscheiden:

- *Zweckmobilität*

Zweckmobilität bedeutet, dass die Mobilität mit einem ganz bestimmten Absicht verbunden ist. Ein Weg wird zurückgelegt, um an ein Ziel zu gelangen. Die mobile Person wird versuchen, den Weg mit möglichst wenig Aufwand hinter sich zu bringen. Typische Wegzwecke sind das Erreichen des Arbeitsplatzes, der Schule oder der Weg zum Einkaufen. Das Fahrrad oder der Fußweg werden als Teil dieser täglichen Mobilitätskette betrachtet.

- *Erlebnismobilität*

Davon unterscheidet sich die Erlebnismobilität, bei der weniger das Erreichen eines bestimmten Zielpunkts die Ursache für das Zurücklegen eines Weges ist, sondern viel mehr das Unterwegssein. Somit ist der Weg das Ziel. Erlebnis- oder Freizeitmobilität setzen sich zum einen aus Freizeitverkehr im Alltag, wie beispielsweise Fahrten in das Schwimmbad, Spaziergehen, Radausflüge oder Spazier- oder Ausflugsfahrten mit ein- oder mehrspurigen Kraftfahrzeugen als auch aus Ausflügen, Kurzreisen und Urlauben zusammen (vgl. GÖTZ und STEIN 2018:323). Bei der Erlebnismobilität spielen Freizeitaktivitäten und Tourismus als Grund der Ortsveränderung die größte Rolle (BMK 2020b).

Somit ist in dieser Arbeit im weiteren Sinne von der Erlebnismobilität, oder im engeren Sinne von der Ortsveränderung von Personen zu freizeittouristischen Aktivitäten, die Rede. Der Begriff Freizeit- oder touristische Mobilität sagt noch nichts über die Nachhaltigkeit der verwendeten Verkehrsmittel, die für den Personentransport bzw. die Ortsveränderung zum Einsatz kommen, aus. Es kann in mehr oder weniger nachhaltige Verkehrsmittel unterschieden werden.

Das österreichische Klimaschutzministerium definiert als „sanfte Mobilität“ *„die Fortbewegungsarten Radfahren und zu Fuß gehen. Als „sanft“ werden sie bezeichnet, weil sie nur sehr geringe negative externe Effekte und Begleiterscheinungen für Mitmenschen mit sich bringen. Sie werden viel mehr mit zahlreichen positiven Effekten für die Umwelt und die Gesundheit der Menschen verbunden“* (BMK 2020b).

RAMMLER (2017: 137) beschreibt das Ziel der nachhaltigen Gestaltung von Mobilität als die *„ökologisch verträgliche und sozial gerechte Gestaltung und Gewährleistung der Erreichbarkeit von Einrichtungen auf der Grundlage nicht fossiler energetischer Ressourcen“*.

Beide Definitionen sind sehr eng, da sie jegliche öffentliche Verkehrsmittel, die mit fossilen Brennstoffen betrieben werden, ausschließen. In dieser Arbeit werden unter nachhaltiger Mobilität explizit Bus- und Bahn sowie Ruftaxis und auch Fahrzeuge mit alternativen Antriebsarten, wie e-

Mobilität, miteingeschlossen. Nicht eingeschlossen ist der MIV (PKW und Motorräder) basierend auf fossilen Brennstoffen bzw. die Anreise per Flugzeug.

Das Konzept der nachhaltigen Entwicklung und des nachhaltigen und naturnahen Tourismus wurde bereits beschrieben. Um eine umfassende Nachhaltigkeit im Tourismus zu erlangen, muss die Mobilität als integraler Bestandteil berücksichtigt werden. SOLÈR et al. (2014) skizzieren den konkreten Beitrag, den die sanfte Mobilität zur nachhaltigen Entwicklung einer Tourismusdestination leisten kann:

- *Wirtschaft*

Mobilitätsdienstleistungen wie beispielsweise ein neuer Ortsbus oder ein e-Bike- Verleih sind direkt in die Wirtschaft eingebunden. Dadurch entstehen Wertschöpfung und Arbeitsplätze, meist innerhalb der Tourismus- oder der Mobilitätsbranche direkt in der Region (AnbieterInnen des ÖV, Taxiunternehmen, VermieterInnen von Fahrrädern, ReiseveranstalterInnen usw.). Es entwickeln sich zusätzlich indirekte positive Auswirkungen für die Tourismusdestination. Aus Forschungsarbeiten in Städten ist bekannt, dass eine Verkehrsberuhigung die Aufenthaltsqualität für Passanten verbessert. Dadurch verlängert sich die durchschnittliche Aufenthaltsdauer und es sind Umsatzsteigerungen in den angrenzenden Geschäften möglich. Höhere Einnahmen können sogar einen Wandel der Ladenstruktur auslösen und die gute Aufenthaltsqualität lässt Gäste gerne wiederkehren.

- *Ökologie*

Sanfte Mobilität reduziert den Energieverbrauch, insbesondere den Einsatz fossiler Brennstoffe. Dadurch sinkt der Ausstoß von THG und Luftschadstoffen und die natürlichen Ressourcen werden geschont. Bisher hat beim Verkehr, der durch den Tourismus verursacht wird, keine Trendwende stattgefunden, weil insbesondere der MIV und der Flugverkehr weiter Zuwachsraten verzeichnen. Speziell bei der An- und Abreise ist das Potenzial der sanften Mobilität für einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung substanziell, besonders was den Klimaschutz angeht. Durch eine Förderung der sanften Mobilität leisten Destinationen somit einen Beitrag zur Erreichung des Pariser Klimaabkommens von 2015.

- *Gesellschaft*

Die bereits erwähnten Beschäftigungseffekte vor Ort sind auch gesellschaftlich relevant. Durch die Reduktion von Verkehrslärm und Stress verbessert sich die Lebensqualität. Die Zahl der Menschen und Betriebe, die vor Ort von sanften Mobilitätsangeboten profitieren können, ist groß. Neben kommerziellen Anbietern sind auch Initiativen, die die Zweckmobilität der Bevölkerung berücksichtigen, wie ein Bürgerbus oder Car-Sharing-Gemeinschaften denkbar (vgl. SOLÈR et al. 2014: 5f).

Die Tourismusmobilität „zum“ und „vom“ Urlaubort

Sie wird häufiger als An- und Abreise zur Tourismusdestination bezeichnet und stellt einen wesentlichen Aspekt der nachhaltigen Mobilität dar. Geschehen An- und Abreise mit nachhaltigen Verkehrsmitteln wie der Bahn, dann ergibt sich das größte Potential an Reduktion der CO₂-Emissionen. Zudem sind Gäste, die mit dem ÖV anreisen, meist auch bei der Vorort-Mobilität an nachhaltigen Mobilitätslösungen interessiert (vgl. MOLITOR 2019: 289; UNWTO 2017: 10).

Ausschlaggebend für die Wahl eines bestimmten Verkehrsmittels sind Faktoren, wie Angebot und Erreichbarkeit (lückenlose Verbindungen, günstige Abfahrts- und Ankunftszeiten, Abholung am Zielbahnhof oder Zielflughafen), Bequemlichkeit und Komfort (Gepäcktransport), Reisezeit und Pünktlichkeit, Preis, Flexibilität, geringer Planungsaufwand, lückenlose Information, Umweltfreundlichkeit und Image. Charakteristisch ist, dass Tourismusdestinationen meist weniger Einfluss auf überregionale Zugverbindungen, die für die An- und Abreise der Gäste relevant sind, haben. Worauf sie aber Einfluss haben, ist das Schnittstellenmanagement zwischen An- und Abreise und der Vorortmobilität. Lückenlose Verbindungen von Haustür zu Hoteltür, mit möglichst wenigen Umstiegen und Wartezeiten, sind unabdingbare Voraussetzungen dafür, dass eine Reise ohne den eigenen PKW möglich und seitens der Gäste auch realisiert wird. Es gilt daher, verstärkt die Schnittstellen entlang der gesamten touristischen Mobilitätskette zu optimieren (vgl. BMWFW 2014: 16).

Vorort-Mobilität

Neben der An- und Abreise ist die zweite Säule einer funktionierenden sanften Mobilität das Angebot vor Ort. Es empfiehlt sich den ÖPNV im ländlichen Raum mit Sharing-Modellen zu kombinieren, Fahrradtaxi wie in Großstädten einzusetzen, attraktive Geh- und Radwege zu bauen und Parkraumbewirtschaftung einzuführen. Ganz wichtig sind auch Angebote für Einheimische, die sollen und können von diesen autofreien Angeboten profitieren. Zum Beispiel kann man SchülerInnenbusse mit Wander- und Schibussen kombinieren bzw. ergänzen. Einige Tourismusdestinationen setzen auf angepasste Angebote, wie bedarfsorientierte Verkehre und bieten zielgruppenorientierte Lösungen wie Wanderbus, Anrufsammeltaxi, Transfers vom Bahnhof („Bahnhofshuttle“) oder Heurigentaxi an, um die Lücken im ÖV zu schließen. Dadurch kann eine Mobilitätsgarantie abgegeben werden, auch am späteren Abend, was ganz wichtig ist, gerade im Tourismus. Entscheidend sind die Information und Kommunikation, und zwar schon vor der Buchung. Informationen vor Ort müssen intuitiv und selbsterklärend sein. Damit sanfte Mobilität vor Ort funktioniert, muss eine Bewusstseinsbildung bei allen Beteiligten in der Tourismusregion stattfinden. Sanfte Mobilität muss in der Region konzeptionell verankert sein und vor Ort gelebt werden (vgl. Wirtschaftsverband 2017; MOLITOR 2019: 294).

Wie sanfte Mobilitätskonzepte in alpinen Tourismusdestinationen umgesetzt wurden, wird nachfolgend anhand zweier Praxisbeispiele beschrieben (siehe Kap. 3.2 und 3.3).

„Erste und letzte Meile“

Die „erste und letzte Meile“ in der Mobilitätskette beeinflussen die Wahl des Verkehrsmittels erheblich. Als erste Meile wird der Start in den Urlaub von zu Hause und die Rückkehr nach Hause bezeichnet. Um die Hürden bei der „Meile am Wohnort“ (erste Meile) zu nehmen und den Zugang zu einer vergleichbar komfortablen und leistbaren Mobilitätskette zu begünstigen, ist eine übergeordnete Strategie der Hauptverkehrsträger (Bahn- und Fluggesellschaften, Taxiunternehmen) erforderlich. Darauf haben die Tourismusdestinationen in den Zielgebieten meist keinen Einfluss (vgl. BMWFW 2014: 16).

Die letzte Meile bedeutet das Erreichen der Unterkunft und die Abreise von dort. Nicht immer gibt es jedoch ein passendes Angebot auf der individuellen letzten Meile, also zwischen höherrangiger Haltestelle und der ausgewählten Unterkunft oder auch anderen touristischen Zielen in der Region, die während des Aufenthalts relevant werden. Dies stellt ein Hindernis für den autofreien Urlaub dar.

Die „Meile am Urlaubsort“ (letzte Meile) ist von der lokalen und regionalen Tourismuspolitik steuerbar. Hier können Kooperationen von Tourismus- und MobilitätsanbieterInnen initiiert und Angebote umgesetzt werden. Bedarfsorientierte Systeme wie Rufbusse, Anrufsammeltaxis oder Shuttles, Car-sharing, Mobilitätskarten, usw. sind grundsätzlich geeignet, die letzte Meile effizienter zu überbrücken, da sie in der Linienführung bzw. der Bedienungszeit flexibel sind und somit kurzfristig auf den tatsächlichen Bedarf reagieren können. Ein Mehrfachnutzen, so dass diese Angebote auch für die Alltagsmobilität der Wohn- und Arbeitsbevölkerung genutzt werden können, ist explizit anzustreben. Somit kann die letzte Meile als ein Teil der Vorort-Mobilität bezeichnet werden (vgl. ZEHETGRUBER 2019: 300; BMWFW 2014: 16).

3.1. Aktuelle Konzepte

Tourismusdestinationen in Österreich haben unterschiedliche Voraussetzungen um das Ziel, einen klimaneutralen Verkehr zu erreichen und die Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr entscheidend zu verbessern. Insbesondere für Destinationen in ländlichen Regionen ist das eine große Herausforderung. Die einzelnen Destinationen unterscheiden sich in ihrer topographischen und geographischen Lage, gepaart mit einer niedrigen Bevölkerungsdichte sind diese oft unzureichend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Tourismusdestinationen in Österreich liegen mehrheitlich in ländlich geprägten Regionen, wobei rund zwei Drittel der Übernachtungen auf das Gebiet der Alpen entfallen (vgl. MOLITOR 2019: 294).

Förderprogramm klimaaktiv mobil

In Österreich gibt es bereits eine Reihe von Beispielen, wie sanfte Mobilität in verschiedenen Bereichen umgesetzt wurde. Eine Vielzahl dieser Beispiele wurde mit Unterstützung von „klimaaktiv mobil“, einer Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT), realisiert. Mit einem speziellen Beratungs- und Förderprogramm „Mobilitätsmanagement für Tourismus und Freizeit“ unterstützt das BMNT seit 2006 bei der Realisierung von sanften Mobilitätsangeboten. Das Programm hat bereits beachtliche Erfolge erzielt. Die Anzahl der klimaaktiv mobil Projektpartnerschaften liegt bei rund 11.600 Projekten, davon sind ca. 900 Tourismusprojekte. Alle ProjektpartnerInnen sparen mit ihren Mobilitätsmaßnahmen in Summe 640.000 Tonnen CO₂ jährlich ein, die Tourismusprojekte tragen dazu rund 80.000 Tonnen CO₂ pro Jahr bei (vgl. BMLFUW 2017: 5).

Anreizsystem Gästekarten

Viele ländliche Tourismusdestinationen sind mit der Bahn nur schwer erreichbar, da es meist nur Zugverbindungen in die größeren Städte der Region gibt. Stattdessen werden Anreize für die ÖPNV-Nutzung am Urlaubsort gesetzt. Als ein mittlerweile etabliertes Anreizsystem können Gästekarten betrachtet werden, die dem Gast eine Kombination von Aktivitäts- und Mobilitätsleistungen bieten. Der Gast profitiert dabei neben einem vergünstigten bzw. sogar kostenfreien Leistungsangebot in der Destination auch von der ÖPNV-Nutzung. So können Synergieeffekte erzielt werden, da Gäste, die sich für die Aktivitätsangebote vor Ort interessieren, auch für die ÖPNV-Nutzung gewonnen werden. Zu den verschiedenen Kartenmodellen mit integrierter ÖPNV-Nutzung gehören All-Inclusive Cards, die einen Urlaub ohne Nebenkosten bieten. Diese Kartenmodelle werden meist durch ein Umlageverfahren finanziert, bei dem die Beherbergungsbetriebe Geld an die Freizeiteinrichtungen und die Verkehrsunternehmen zahlen, damit diese von ihren Gästen kostenfrei und beliebig oft genutzt werden können. Erfolge dieses Modells sind häufig eine verstärkte ÖPNV-Nutzung seitens der Gäste und Übernachtungszuwächse bei den beteiligten Gastgebern. Des Weiteren gibt es hybride Karten. Diese Karten müssen durch den Gast gekauft werden und sind nur für einen bestimmten Zeitraum (meist für die Dauer des Aufenthaltes) gültig. Dieses Modell bietet dem Gast neben der ÖPNV-Nutzung auch ein kostenfreies und ermäßigtes Leistungsspektrum in der Destination an. Darüber hinaus gibt es die klassischen Gästekarten, die über die Kurtaxe finanziert werden. Mittels eines Umlageverfahrens führen die beteiligten Gemeinden einen Teil der Kurtaxe an die Verkehrsbetriebe ab. Ein weiterer Teilbetrag wird für notwendiges Marketing und Verwaltungskosten für die Gästekarte verwendet (vgl. DÜRKOP und GROSS 2012: 1f)

Alpine Pearls

Wie können nun ganzheitliche Konzepte für nachhaltige, sanfte Mobilität im Alpentourismus in der Realität aussehen?

Als Musterbeispiel für nachhaltigen, klimafreundlichen und umweltschonenden Urlaub wurden im Jahr 2006 die Alpine Pearls mit 17 Mitgliedsorten gegründet. Dies war eines der Ergebnisse der zwei EU-Projekte Alps Mobility und Alps Mobility II. Beide gehen auf die Initiative des Österreichischen Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zurück (BMLFUW). Der Schwerpunkt lag auf der Schaffung innovativer, nachhaltiger und klimaschonender Tourismus-Angebote. Die Ergebnisse dieser EU-Projekte werden in der alpenweiten, transnationalen Dachorganisation Alpine Pearls in die Realität umgesetzt. Bis 2016 wurden weitere neue Mitglieder aufgenommen, die auf sanften Tourismus, Klimaschutz und nachhaltigen Urlaub setzen. Heute gibt es 21 Perlen der Alpen in fünf Ländern (Deutschland, Italien, Österreich, Schweiz und Slowenien), in denen umweltfreundlich und bewusst Urlaub gemacht werden kann (vgl. Alpine Pearls 2020).

Die Destinationen der Alpine Pearls werben vor allem mit umweltfreundlicher Mobilität. Sie definieren sanfte Mobilität als nachhaltige, klimafreundliche und damit umweltschonende Fortbewegung. Es wird auf nachhaltigen Urlaub bei gleichzeitiger voller Mobilitätsgarantie vor Ort gesetzt. Diese beginnt bereits bei der autofreien Anreise mit Bahn und Bus. Vor Ort stellen Shuttledienste, Wander- und Skibusse, Taxis, Elektro-Autos, Fahrräder und e-Bikes die nachhaltige Bewegungsfreiheit der Gäste sicher. Gäste- und Mobilitäts-Cards gewährleisten die kostenfreie Nutzung des ÖPNV und komplettieren den Service rund um den Urlaub in den Alpen mit umweltfreundlicher Mobilität (vgl. Alpine Pearls 2020).

3.2. Praxisbeispiel 1: Werfenweng

Die Gemeinde Werfenweng liegt im Bezirk St. Johann im Pongau im Bundesland Salzburg. Werfenweng ist eingebettet in das Bergpanorama des Tennengebirges und ist eine der Alpine Pearls Destinationen. In Werfenweng sind sanfte Mobilität und nachhaltiger Tourismus bereits seit 1994 bestimmendes Thema. Diese Vorreiterrolle ging vom damaligen Bürgermeister aus (vgl. Tourismusdirektion Werfenweng 2020).

Werfenweng zählt etwa 1.000 EW und die Fläche der Gemeinde beträgt 45 km². Es liegt in unmittelbarer Nähe der Tauernautobahn A10 und rund 50 km südlich der Stadt Salzburg. Fährt man in Pfarrwerfen von der A10 ab, dann kommt man auf der Straße L229 nach 5 km in Werfenweng an. Die L229 führt weiter bis zu den Bergbahnen Werfenweng und endet dort. Es gibt nur diese eine Zufahrtsmöglichkeit in die Gemeinde. Entlang der A10 verläuft die Tauern-Bahnstrecke. Von Salzburg

Hauptbahnhof ist man mit dem Zug in rund einer Stunde am Bahnhof Bischofshofen. Von dort sind es etwa 11 km mit dem Auto nach Werfenweng.

Werfenweng ist bekannt für den Wintertourismus und verfügt über ein eigenes Schigebiet mit 27 Pistenkilometern, Langlaufloipen, Rodelbahnen und Winterwanderwege. Im Umkreis von 20-30 km befinden sich die großen Salzburger Wintersportressorts Hochkönig, Wagrain, Flachau oder Zauchensee. Im Sommer lockt Werfenweng mit Berg- und Alpentourismus im Tennengebirge, Mountainbiken und Nordic Walking sowie einer Bademöglichkeit im Wengensee (vgl. Werfenweng 2020).

Werfenweng hat sich dem Motto „Sanfte Mobilität – Urlaub vom Auto und trotzdem mobil sein“ verschrieben. Wer ohne Auto anreist oder vor Ort im Tourismusbüro den Autoschlüssel abgibt bekommt die „samo-Card“ und kann in Werfenweng zusätzliche und teils exklusive Angebote gratis oder vergünstigt buchen. Darüber hinaus stehen dem Gast beispielsweise Shuttle-Busse, Elektromobile und e-Bikes zur Verfügung (vgl. SOLÈR et al. 2014: 4).

Die samo-Card

Sie ist eine Gästekarte deren Abkürzung samo steht für „sanfte Mobilität“. Gäste erhalten die samo-Card für die Dauer ihres Aufenthaltes in einer der samo-Unterkünfte, wenn sie zusätzlich mit einem öffentlichen Verkehrsmittel angereist sind. Zur Bestätigung der Anreise mit dem ÖV müssen die Tickets vorgezeigt werden. Falls Gäste doch mit dem eignen PKW anreisen, aber die Autoschlüssel für die Dauer des Aufenthaltes im Tourismusbüro abgegeben, so haben sie ebenfalls Anspruch auf die samo-Card. Die Karte kostet pro Person 10 Euro und es werden Leistungen im Wert von 350 Euro angeboten (vgl. Werfenweng 2020).

Welche Leistungen können mit der samo-Card in Anspruch genommen werden?

Werfenweng organisiert die Anreise mit der Bahn und bietet Mobilitätsgarantien vor Ort mit Elektrofahrzeugen, Pferdekutschen, dem persönlichen Privatchauffeur „e-LOIS“ und umweltfreundlichen Fahrzeugen. Der Fuhrpark umfasst über 80 umweltfreundliche Fahrzeuge. Darunter sind Elektroautos, zahlreiche Fun-Fahrzeuge wie Elektroscooter aber auch Golfcars, Segways und Kinderfahrzeuge, die mit der samo-Card kostenlos genutzt werden können. Wer nicht selbst fahren will, den bringt e-LOIS – ein Ruftaxi – innerhalb Werfenweng überall hin.

Außerdem werden samo-Gäste, die mit der Bahn nach Werfenweng reisen, vom Bahnhof Bischofshofen, Werfen oder Pfarrwerfen kostenlos vom W³-Shuttle abgeholt und direkt zum jeweiligen Gastgeber in Werfenweng gebracht. Diese Angebote sollen die vermeintlichen Einschränkungen ohne eigenen PKW mehr als wett machen (vgl. Werfenweng 2020; SOLÈR et al. 2014: 34).

Samo-Card Gäste benutzen den Werfenweng-Shuttle nicht nur für die An- und Abreise gratis, sondern während des gesamten Urlaubs. Per Anruf kann jeder Gast den persönlichen Chauffeur e-LOIS für

kostenlose Fahrten innerhalb von Werfenweng kontaktieren. Der Dienst steht täglich von 9.00 – 22.00 Uhr zur Verfügung. Nachtschwärmer können zwischen 19.00 und 4.00 Uhr das Nachtmobil rufen, das während der Wintersaison täglich, im Sommer immer freitags und samstags bereitsteht. Des Weiteren können folgende e-Mobility-Fahrzeuge in Kombination mit der samo-Card gratis ausgeliehen werden: zahlreiche e-Autos (Peugeot iOn, Mitsubishi iMiev, Renault ZOE, Renault Twizy); e-Bikes und Pedelecs; e-Scooter und Segways und e-Fun-Vehikel.

Die Akkus der e-Fahrzeuge werden mit Strom vom Solarpark Werfenweng aufgeladen. Es ist vorgesehen, dass man nur einmal pro Woche ein e-Auto ausleihen darf.

Zusätzlich ermöglicht die samo-Card je nach Saison die Nutzung folgender gratis Angebote: Ausflugsfahrten in die Stadt Salzburg, die Eisriesenwelt und die Erlebnisburg Hohenwerfen; geführte Almwanderungen, Kräuterwanderungen und Nordic Walking; Eintritt zum Badensee; Langlaufausrüstung und gratis Benutzung der Langlaufloipen; Pferdekutschenfahrt; Rodelverleih; Eislaufen; Schneeschuhwandern und Lamatrekking (vgl. Werfenweng 2020; SOLÈR et al. 2014: 34).

In der Modellgemeinde Werfenweng konnte der Anteil der Nächtigungsgäste, die im Winter mit der Bahn anreisen, von neun Prozent (vor den Maßnahmen zur Erleichterung der Bahnreise) auf 25 Prozent fast verdreifacht werden. Der hohe Anteil von Bahnreisenden besteht nun schon seit einigen Jahren. Insgesamt hat sich seit in den 1990er Jahren mit der Umsetzung des Konzepts begonnen wurde, die Zahl der Gäste, die mit der Bahn anreisen, auf 28 Prozent vervierfacht und die Zahl der Übernachtungen ist um 29 Prozent gestiegen. Diese Zuwächse waren ohne nennenswerte weitere Innovationen möglich, die das Ergebnis anderweitig erklären könnten. Durch die Verlagerung der An- und Abreise der Nächtigungsgäste lässt sich eine Einsparung von 1,2 Millionen PKW-Kilometern und eine Einsparung der CO₂-Emissionen in der Höhe von rund 220 Tonnen gegenüber dem landesweiten Trend errechnen (vgl. BMK 2020a; SOLÈR et al. 2014: 4).

Im Jahr 2019 gab es in Werfenweng etwa 37.000 Ankünfte im Sommer und 35.000 im Winter (gesamt 72.000). Die Zahl der Nächtigungen lag 2019 bei 300.000, davon entfielen 200.000 Nächtigungen auf die samo-Betriebe. Derzeit werden 6.000 – 7.000 samo-Cards pro Jahr verkauft. Bis vor einigen Jahren wurden bis zu 12.000 Karten jährlich ausgegeben. Damals war der Preis für die samo-Card schon in den Übernachtungen inbegriffen und jeder Gast, auf den die oben angeführten Kriterien zutrafen, erhielt die Karte automatisch. Neuerdings müssen/dürfen Gäste entscheiden, ob sie die samo-Card für einen Preis von 10 Euro erwerben wollen oder nicht. Da der Erwerb der samo-Card jetzt optional ist, dürften sich speziell Gäste, die mit dem Auto anreisen weniger häufig für die Karte entscheiden. Derzeit nutzen etwa 10 % der Übernachtungsgäste die samo-Card (vgl. Tourismusdirektion Werfenweng 2020).

Zusätzlich gibt es in Werfenweng das Projekt „wir-samo“. Dadurch werden für Einheimische Anreize angeboten, damit diese mehr als bisher umweltverträglich mobil sind. Zu günstigen Preisen können

Mobilitäts-Pakte von der lokalen Bevölkerung erworben werden. Das Innovative an der Idee ist mit einem Projekt zwei Herausforderungen zu bearbeiten. Erstens die Bewusstseinsbildung für Möglichkeiten umweltverträglicher Mobilität im ländlichen Raum und zweitens lernen die BürgerInnen die Mobilitätsangebote für Urlaubsgäste besser kennen und werden so zu BotschafterInnen der sanften Mobilität (vgl. VCÖ 2020; Tourismusdirektion Werfenweng 2020).

3.3. Praxisbeispiel 2: Hochgebirgs-Naturpark Zillertal

Der Hochgebirgs-NuP Zillertaler Alpen, befindet sich im Bezirk Schwaz im Bundesland Tirol. Das Zillertal ist das größte südliche Seitental des Inntales und reicht von Strass im Zillertal bis Mayrhofen und wird von Süd nach Nord vom Fluss Ziller durchlaufen. Es wird begrenzt von den Tuxer Alpen im Westen, den Kitzbühler Alpen im Osten und die Grenze zu Südtirol bilden die Zillertaler Alpen (vgl. Austrian Map 2020). Ab Mayrhofen teilt sich das Zillertal in das Tuxertal, das Zemtal, das Stilluptal und den Zillergrund. Der Hochgebirgs-NuP erstreckt sich im hinteren Zillertal vom Bergsteigerdorf Ginzling bis zum höchsten Gipfel, also über alle alpinen Höhenstufen von rund 1.000 bis 3.500 Meter Seehöhe. Er umschließt fünf Seitentäler, die auch „Gründe“ genannt werden und erstreckt sich auf einer Fläche von 422 km². Anteil am NuP haben die vier Naturparkgemeinden Brandberg, Finkenberg, Mayrhofen und Tux (vgl. Tirol 2020; Naturpark Zillertal 2020), wo etwa 7.600 EW leben. Die bei weitem einwohnerstärkste Gemeinde ist Mayrhofen mit ca. 3.900 EW.

Mit über 50.000 Betten und mehr als 7 Mio. Nächtigungen im Jahr stellt das Zillertal die größte Tourismusregion Tirols dar (vgl. Planungsverband Zillertal 2014). Im Jahr 2019 gab es in den vier Naturparkgemeinden rund 607.000 Ankünfte und knapp drei Millionen Übernachtungen. Der mit Abstand größte Teil der Gäste entfällt dabei auf die Gemeinden Mayrhofen und Tux. Im Winter ist der Anteil der Ankünfte und Übernachtungen etwas höher als im Sommer. In der gesamten Tourismusregion Zillertal Alpen wurden im Jahr 2018 4,6 Millionen Nächtigungen im Winter und 3,1 Millionen im Sommer gezählt (vgl. Statistik Austria 2020; Land Tirol 2019).

Verkehrstechnisch gibt es nur einen Hauptzugang in das Zillertal für diese enorm hohe Zahl an Gästen. Entweder man fährt mit dem Auto über die Bundesstraße 169 (B169) bzw. nimmt man die Züge der Zillertalbahn. Die B169 bietet einen Anschluss an die Inntalautobahn. Da der Großteil der Gäste mit dem Auto anreist, ist die B169 dementsprechend stark frequentiert; die hohe Verkehrsbelastung der B169 lässt sich an den durchschnittlichen Tagesverkehrswerten ablesen. Im Mittel wurde ca. 17.500 Fahrzeugbewegungen im Bereich des Brettfalltunnels und Maxima von ca. 30.000 Fahrzeugen pro Tag gemessen. Dies überschreitet die Leistungsfähigkeit der B169 (vgl. Planungsverband Zillertal 2014), mit dem Resultat, dass die Akzeptanz der einheimischen Bevölkerung für den Tourismus sinkt. Die

regelmäßigen Staus führen aber auch bei Gästen zu Unmut. Mögliche Lösungen, die von regionalen AkteurInnen im Zillertal diskutiert werden, sind ein großer PKW-Abstellparkplatz für Gäste beim Eingang ins Zillertal, um die Gäste dann mittels öffentlicher Verkehrsmittel zu den weiteren Ausflugszielen zu transportieren. Mit dem PKW könnte dann nur noch die Wohnbevölkerung ins Zillertal fahren (vgl. GF Naturpark Zillertal).

Es besteht noch eine weitere Möglichkeit auf der B165 von Salzburg über den Gerlospass ins Zillertal zu gelangen. Der Gerlospass liegt auf 1531 Meter Seehöhe und daher ist die B165 nicht für die massenhafte An- und Abreise von TouristInnen ins Zillertal geeignet (vgl. Austrian Map 2020). Die B169 zweigt in Strass/Zillertal von der B171 ab und die Zillertalbahn ist eine Nebenbahn der Westbahnstrecke und wird von der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG betrieben. Die Züge der Zillertalbahn verkehren im Halbstundentakt von Jenbach bis Mayrhofen und somit bis direkt in eine der Naturparkgemeinden. Zusätzlich verfügen die Zillertaler Verkehrsbetriebe über zahlreiche Buslinien und sind im Zillertal der meistfrequentierte öffentliche Verkehrsanbieter (vgl. Zillertalbahn 2020).

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens im gesamten Zillertal gibt es weitreichende Pläne, um die Mobilität für die Bevölkerung als auch für Gäste zu verbessern und nachhaltig zu gestalten. Im Zillertaler Mobilitätsplan ist vorgesehen, die Zillertalbahn mit „grünen“ Wasserstoff anzutreiben, der aus den regionalen, erneuerbaren Ressourcen Strom und Wasser gewonnen werden soll, anstatt fossile Brennstoffe zu importieren. Dadurch soll die Zillertalbahn völlig ohne CO₂ Ausstoß betrieben werden. Außerdem soll das Bus- und Bahn-Angebot ausgeweitet werden. Geplant sind eine Verbesserung des Park & Ride Angebots und ein Ausbau der Fahrradinfrastruktur. Diese Maßnahmen sollen dazu führen, dass es zu weniger Anreisen mit dem PKW kommt (vgl. Mobilitätsplan 2020).

Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen

Der Hochgebirgs-NuP Zillertaler Alpen wurde vor 25 Jahren gegründet. In den 1980ern gab es Bestrebungen durch das Zillertal bis nach München eine Autobahn zu bauen, weitere Pässestraßen und Seilbahnen sollten errichtet werden. Vor allem der Österreichische Alpenverein trat gegen diese Projekte und für den Schutz der hochalpinen Landschaft ein. 1991 wurde das heutige Gebiet des NuP vom Land Tirol zu Ruhezone erklärt. Somit ist ein weiteres Erschließen durch Seilbahnen und Straßen nicht mehr erlaubt (vgl. Naturpark Zillertal 2020).

Das Naturpark-Projekt verfolgt das Ziel den Erholungsraum Zillergrund durch die Einschränkung des MIV aufzuwerten. Es ergänzen sich dabei restriktive Maßnahmen zur Einschränkung des MIV mit der gezielten Förderung des ÖPNV, der RadfahrerInnen und Wandergäste. Zur Verkehrseinschränkung wurde die gesamte Straße im Zillergrund mautpflichtig. Eine 100-PKW Tagesbeschränkung und ein LKW-Sommerfahrverbot wurden eingeführt. Die letzten Kilometer bis zur Staukrone sind lediglich mit

der öffentlichen Buslinie erreichbar. Eine Stundentaktung der Buslinie, ein gratis Parkplatz am Taleingang mit der Möglichkeit zum Busumstieg sowie ein Radtransport im Bus und ein Flurnamen-Themenweg mit Begleitbüchlein sind gezielte Maßnahmen zur sanften Mobilitätssteigerung (vgl. DANNINGER 2010: 131).

Die Naturparkgemeinden und die Naturparkbetreuung im Zillertal haben in den letzten Jahren viel unternommen, um vor allem Wandergäste mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu transportieren. Das Zillertal ist im Sommer sehr gut mit dem ÖPNV erreichbar. Die Anreise ist mit der Bahn bis Mayerhofen möglich und zusätzlich gibt es zahlreiche Buslinien und Wandertaxis in die Seitentäler. Folgende Maßnahmen wurden bereits umgesetzt bzw. sind in Planung:

- „WÖFFI“

Um Wanderungen mit öffentlicher Anreise für Gäste noch attraktiver zu machen wurde das Büchlein „WÖFFI“ (Wandern mit öffentlicher Anreise) erarbeitet. Es beinhaltet 16 Wander- und Bergtouren in verschiedenen Schwierigkeiten inklusiver sanfter Touren für SeniorInnen und Familien. Bei Durchquerungen, Überschreitungen und Mehrtagestouren muss man nicht zum Parkplatz zurück, sondern man kann sich vom Endpunkt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bequem zum gewünschten Punkt zurückbringen lassen. Das innovative an WÖFFI ist, neben der Beschreibung der Wandertouren, der integrierte Fahrplan für die An- und Abreise. So hat man auf einen Blick die Anschlüsse an die öffentlichen Verkehrsmittel und den Tourenverlauf vor sich und spart sich das zeitaufwändige Planen mit Wanderführer, Karte und Internet¹. WÖFFI wurde in der Erstauflage mit 30.000 Stück gedruckt. Derzeit wird das Büchlein überarbeitet und wieder neu aufgelegt. Als besonderen Anreiz für die Anreise zu Wanderungen öffentliche Verkehrsmittel zu verwenden, enthielt die Erstauflage von WÖFFI bei ausgewählten Touren einen Gutschein, wo nur die Hinfahrt bezahlt werden musste und die Rückfahrt gratis war (GF Naturpark Zillertal 2020).

- *Bergsteiger-Frühbus*

Durch das gemeinsame Engagement der Gemeinden Brandberg, Mayrhofen und dem Naturparkmanagement wurde Im Jahr 2018 ein Bergsteiger-Frühbus in den Zillergrund eingeführt. Der Bus fährt vom Bahnhof in Mayrhofen um 7:50 Uhr ab und erreicht die Staukrone des Speichers Zillergründl auf 1.900 Meter schon um 8:47 Uhr. Damit verbessern sich die Tourenmöglichkeiten im Zillergrund deutlich. So kann man auch mit dem ÖPNV schon sehr zeitig Ausgangspunkte für viele Tagestouren erreichen, was den Verzicht auf den eigenen PKW wesentlich erleichtert. Dieser Frühbus hat sich binnen kurzer Zeit etabliert und wird von Gästen sehr gut angenommen (vgl. Zillertalbahn 2020, GF Naturpark Zillertal).

¹ <https://www.naturparke.tirol/wandern-mit-oeffentlicher-anreise/downloads-woeffi-broschueren/>

- *Umweltbonus Zillergrund*

Wer die Busse der Zillergrundlinie benützt, bekommt mit dem Busticket einen Konsumationsgutschein („Umweltbonus“), im Wert von 1,50 Euro, der bei der Mindestkonsumation von 6,- Euro in den Gastbetrieben im Zillergrund eingelöst werden kann (vgl. Naturpark Zillertal 2020).

- *Zillertal Aktivcard*

Die Zillertal Aktivcard wird nur an Gäste verkauft. Für eine Drei-Tageskarte zahlen Erwachsene 64,- Euro, Kinder zahlen die Hälfte. Kaufen zwei Erwachsene je eine Aktivcard, dann ist die Karte für Kinder gratis. Inkludiert sind bei der Karte u. a. die kostenfreie Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie täglich eine Berg- und Talfahrt bei einer der zehn Bergbahnen. Diese Gästekarte wird jährlich an etwa 80.000 Personen verkauft (vgl. Zillertal 2020).

Derzeit wird an einem Konzept gearbeitet, eine kostenfreie Gästekarte zur Verfügung zu stellen. Finanziert soll diese Karte über die Tourismus- bzw. Ortstaxe werden und sie wäre gleichzeitig als Ticket für die öffentlichen Verkehrsmittel gültig (vgl. GF Naturpark Zillertal).

Im Kapitel 2 wurde gezeigt, wie es zur Entwicklung von nachhaltigem und naturnahem Tourismus in den Alpen kam und auf welchen Konzepten diese basieren. Kapitel 3 beschreibt, wie Modellregionen idealtypisch ausgestattet sein können bzw. sollen, um Nachhaltigem Tourismus und Sanfter Mobilität gerecht zu werden. Insbesondere bereits bestehende Schutzgebiete wie Naturparke bieten dafür gute Voraussetzungen, sind aber wie das Beispiel Werfenweng zeigt nicht, die einzige Grundlage dafür. Klar ersichtlich ist, dass das Ziel Sanfte Mobilität nicht anhand eines einzigen Projektes erreicht wird, sondern als Prozess zu verstehen ist, wo ständige Anpassungen und Innovationen gefragt sind. Genauso wichtig ist es unterschiedliche regionale AkteurInnen als auch die Wohnbevölkerung der Region für das Vorhaben zu gewinnen, ihnen die Möglichkeit der Partizipation anzubieten und auf Benefits für die einheimische Bevölkerung durch Regionalentwicklung hinzuweisen. Neben der Unterstützung der regionalen und überregionalen Politik, und damit einhergehend finanzieller Ressourcen, spielen weitere Aspekte wie die Topographie einer Region, die wirtschaftliche Ausrichtung (Tourismus) oder die Bevölkerungsentwicklung entscheidende Rollen für die Etablierung von nachhaltigen Mobilitätslösungen im Tourismus. Deshalb werden diese und weitere Aspekte bei der Beschreibung der Untersuchungsregion NuP Ötscher-Tormäuer im folgenden Kapitel herausgearbeitet, um sie mit den Modellregionen Werfenweng und Hochgebirgs-NuP Zillertaler Alpen zu vergleichen. Aus diesen Vergleichen können mögliche Erschwernisse in der Umsetzung nachhaltiger Mobilität abgeleitet oder bereits bestehende Ressourcen identifiziert werden.

4. Beschreibung der Untersuchungsregion

Das Untersuchungsgebiet dieser Masterarbeit ist die Region NuP Ötscher-Tormäuer in Niederösterreich. Damit ist die gesamte Fläche der fünf Naturparkgemeinden gemeint, in deren Mitte sich das Schutzgebiet NuP Ötscher-Tormäuer befindet (siehe Abb. 9). Die fünf Naturparkgemeinden sind Annaberg, Gaming, Mitterbach am Erlaufsee, Puchenstuben und St. Anton an der Jeßnitz. Gaming, Puchenstuben und St. Anton liegen im Bezirk Scheibbs, Annaberg und Mitterbach gehören zum Bezirk Lilienfeld. Innerhalb der grünen Linie befindet sich der NuP Ötscher-Tormäuer. Die schwarze Linie stellt die Route der Mariazellerbahn dar, die durch den östlichen Teil des NuP führt. Das gesamte Untersuchungsgebiet weist eine Fläche von 485 km² auf, wovon 170 km² auf den NuP entfallen. Insgesamt wohnen 5.547 Personen in der Region; mehr als die Hälfte, nämlich 3.059 Personen leben allein in der Gemeinde Gaming (vgl. Naturpark Ötscher 2020; Land Niederösterreich 2020).

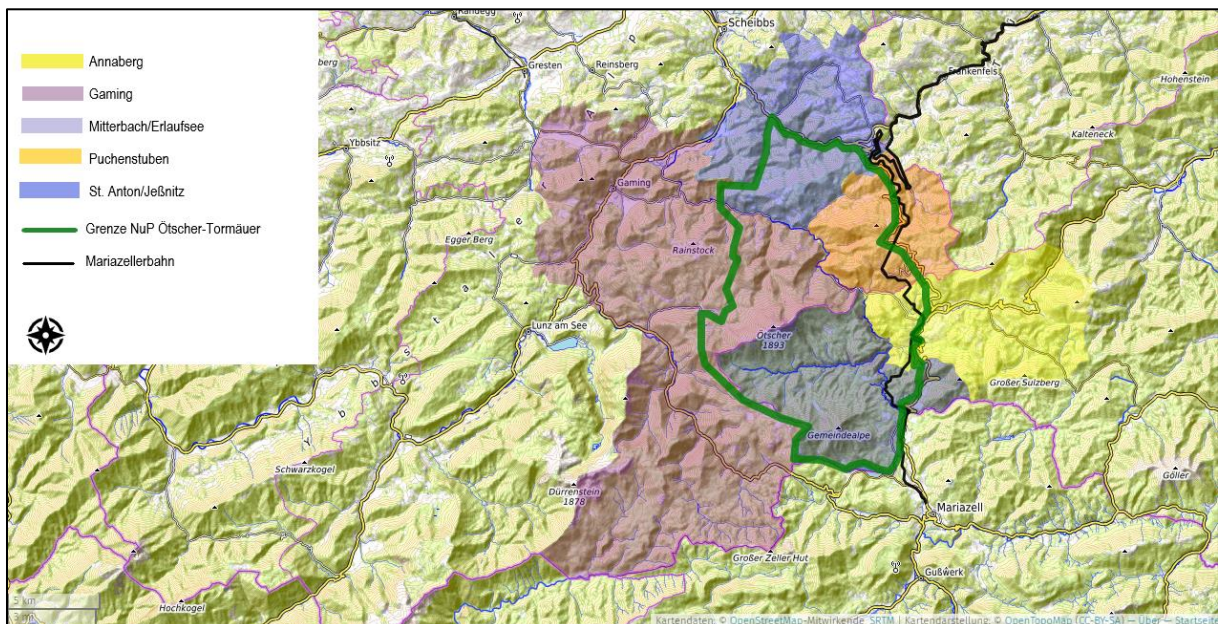


Abb. 9: Die Untersuchungsregion Naturpark Ötscher-Tormäuer (Umap 2020 / eigene Darstellung)

Lage und Raumtyp

Das Untersuchungsgebiet NuP Ötscher-Tormäuer liegt im süd-westlichen Niederösterreich und grenzt an das Bundesland Steiermark. Geologisch gehört das Gebiet zu den nördlichen bzw. steirisch-niederösterreichischen Kalkalpen (vgl. BAUMGARTNER und TIPPELT 2015: 133). Naturräumlich wird die Region durch die Flüsse Erlauf und Ybbs sowie den Tünnitzbach und die Ybbstaler- und Tünnitzer Alpen geprägt. Die Ybbstaler Alpen umfassen den westlichen Teil des Untersuchungsgebietes samt der höchsten Erhebung im Untersuchungsgebiet, dem Ötscher mit 1.893 Metern. Die Ybbstaler Alpen werden im Osten vom Erlauftal begrenzt, im Süden vom Salztal und im Westen

vom oberösterreichischen unteren Ennstal. Östlich davon befinden sich die Türnitzer Alpen. Sie erstrecken sich vom Erlauftal im Westen bis zum Traisental im Osten und im Süden werden sie durch das Salzatal begrenzt. Der Talverlauf der Flüsse und die Gipfel bestimmen die Topographie und somit die Verkehrsachsen und die Siedlungsentwicklung. Die Untersuchungsregion ist verkehrstechnisch schlecht erreichbar, speziell was den öffentlichen Verkehr betrifft. Dies lässt sich u. a. auf die Topographie zurückführen (vgl. BAUER et al. 2015: 326; GRASSLER 1984).

Laut der „Urban-Rural Typologie“ von Statistik Austria (2016) wird das Untersuchungsgebiet dem ländlichen Raum zugerechnet. Dieser ist gekennzeichnet durch schwache funktionale Verflechtungen mit den urbanen und regionalen Zentren. Die Typologie unterscheidet weiter in zentralen ländlichen Raum, intermediären ländlichen Raum und peripheren ländlichen Raum. Als Abgrenzungskriterien werden die Erreichbarkeit einer städtischen Kernzone bzw. eines regionalen Zentrums mittels MIV angeführt. In Abb. 10 ist die Naturpark-Region innerhalb des grünen Kreises dargestellt. Die Gemeinden Annaberg und Mitterbach/Erlaufsee werden dem peripheren ländlichen Raum zugeteilt (Nr. 430 in Abb. 10) und Gaming, Puchenstuben und St. Anton/Jeßnitz dem intermediären ländlichen Raum (Nr. 420 in Abb. 10). Zwar ist von keiner der fünf Gemeinden mittels MIV eine städtische Kernzone in weniger als 30 Minuten zu erreichen, aber von der Gemeinde Gaming, Puchenstuben und St. Anton/Jeßnitz aus ist man mit dem Auto in weniger als 20 Minuten in einem regionalen Zentrum, nämlich der Bezirkshauptstadt Scheibbs. Daher die Unterscheidung in intermediären und peripheren ländlichen Raum (vgl. Statistik Austria 2016: 5). Somit ergeben sich aufgrund der topographischen Beschaffenheit für die fünf Naturparkgemeinden zwei Bezugszentren. Wie man in Abb. 10 gut erkennen kann, orientieren sich die Gemeinden im Südosten des Untersuchungsgebietes, Annaberg und Mitterbach, um Mariazell und in Richtung St. Pölten. Für Gaming, Puchenstuben und St. Anton/Jeßnitz dient aufgrund der räumlichen Nähe die Stadt Scheibbs als Bezugsort (vgl. KOSCHUH 2018: 2).

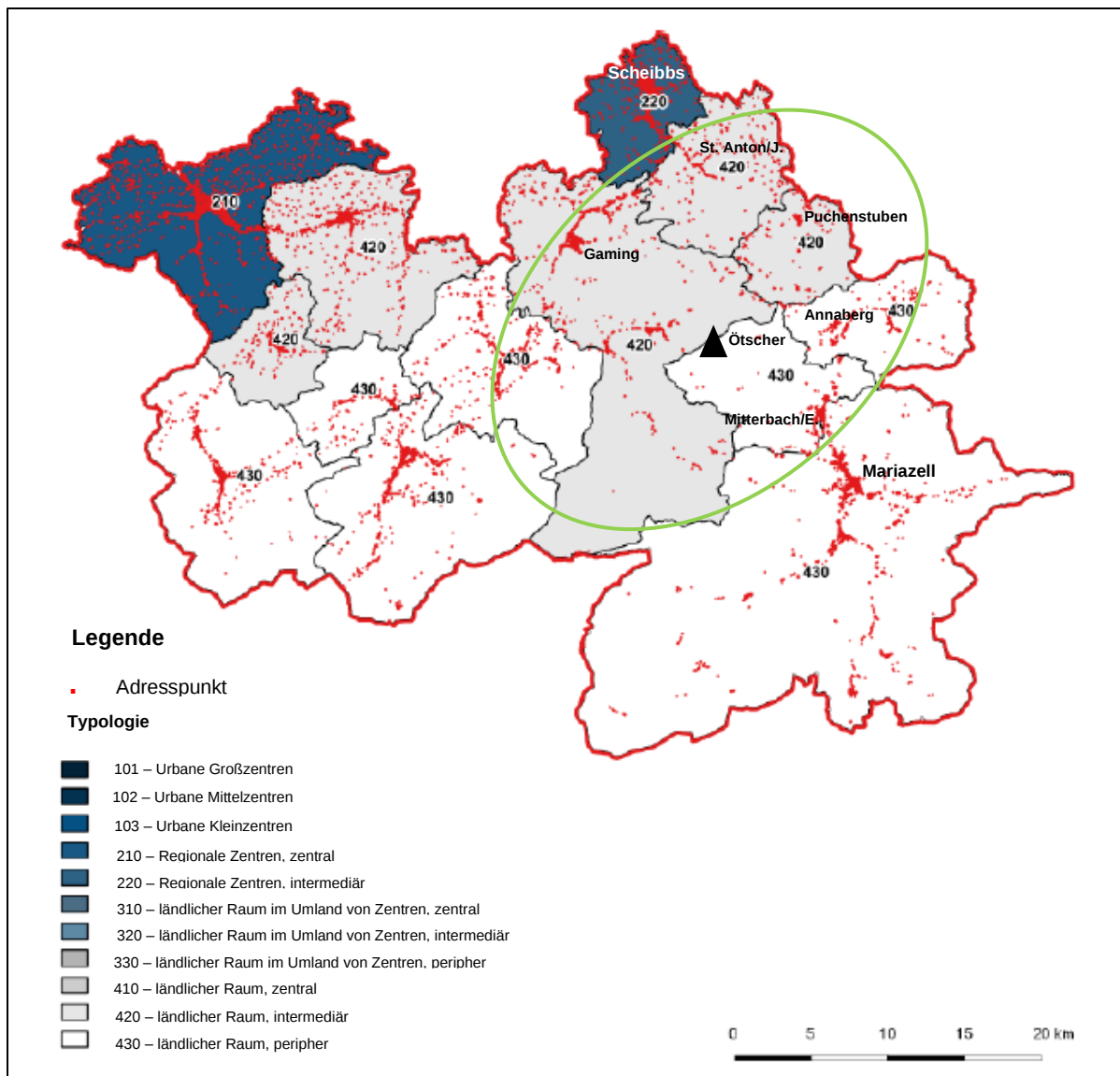


Abb. 10: Stadt-Land-Typologie (KOSCHUH 2018:2)

Als zusätzliche Informationsebene kann für jede Gemeinde die Bedeutung des Tourismus anhand der Nächtigungen pro Jahr und der Nächtigungen pro Kopf ermittelt und speziell ausgewiesen werden. Jene Gemeinden, welche eine Anzahl von Jahresnächtigungen und Nächtigungen pro Kopf über dem österreichischen Durchschnitt aufweisen (60.000 Nächtigungen pro Kalenderjahr, 30 Nächtigungen pro Kopf), werden als Gemeinden mit überdurchschnittlicher Bedeutung für den Tourismus klassifiziert (vgl. Statistik Austria 2016: 12-14). Dieses Kriterium trifft im Jahr 2019 nur für die Gemeinde Annaberg mit 61.000 Nächtigungen pro Kalenderjahr und 120 Nächtigungen pro Kopf zu (siehe Tab. 1). Gaming erfüllt zwar mit rund 83.000 Nächtigungen eines der Kriterien, aufgrund der höheren EinwohnerInnenzahl kommt Gaming aber nur auf 27,3 Nächtigungen pro Kopf. Bei den Gemeinden Mitterbach und Puchenstuben trifft aufgrund der geringen EinwohnerInnen das Kriterium

Nächtigungen pro Kopf zu, die Hürde 60.000 Nächtigungen pro Kalenderjahr schafft aber keine weitere Gemeinde (vgl. Statistik Austria 2020a).

	Nächtigungen/Kalenderjahr	Nächtigungen/Kopf
Annaberg	61.003	120,1
Gaming	83.359	27,3
Mitterbach	28.744	59,8
Puchenstuben	14.877	49,6
St. Anton	4.485	3,7

Tabelle 1: Bedeutung des Tourismus in den Naturparkgemeinden 2019 (Statistik Austria 2020a / eigene Berechnung)

Bevölkerungsentwicklung

Während es in den nördlichen Gemeinden der LEADER-Region Eisenstraße NÖ und Mostviertel Mitte, begünstigt durch die gute Anbindung an die Westbahn und Westautobahn (A1), Bevölkerungszuwächse gibt, verzeichnen die fünf Naturparkgemeinden eine negative Bevölkerungsentwicklung (siehe Abb. 11). Maßgeblich dafür ist vor allem die negative Wanderungsbilanz (vgl. BAUER et al. 2015: 330f).

Der Bevölkerungsstand der Region NuP Ötscher-Tormäuer betrug per Jahresbeginn 2019 insgesamt 5.547 EW. Die bevölkerungsreichste Gemeinde ist Gaming mit derzeit 3.059 EW, gefolgt von St. Anton/Jeßnitz mit 1.199 Personen. In Annaberg leben 508, in Mitterbach 481 und in Puchenstuben 300 Personen. Im Jahre 1991 lebten in der Untersuchungsregion noch 6.990 Personen. Das entspricht einem Minus von 21 % seit dem Jahr 1991. In Abb. 11 ist zu erkennen, dass alle Naturparkgemeinden eine negative Bevölkerungsentwicklung aufweisen. Am stärksten davon betroffen ist die Gemeinde Annaberg mit einem Minus von rund 43 % (vgl. Land Niederösterreich 2020). Die niedrige Bevölkerungsdichte von 11 EW/km² ergibt sich aus der vorherrschenden Topographie mit einem hohen Gebirgsanteil, damit liegt diese bei nur rund einem Zehntel des österreichischen Durchschnittswertes von 105 EW/km² (vgl. Statistik Austria 2020b).

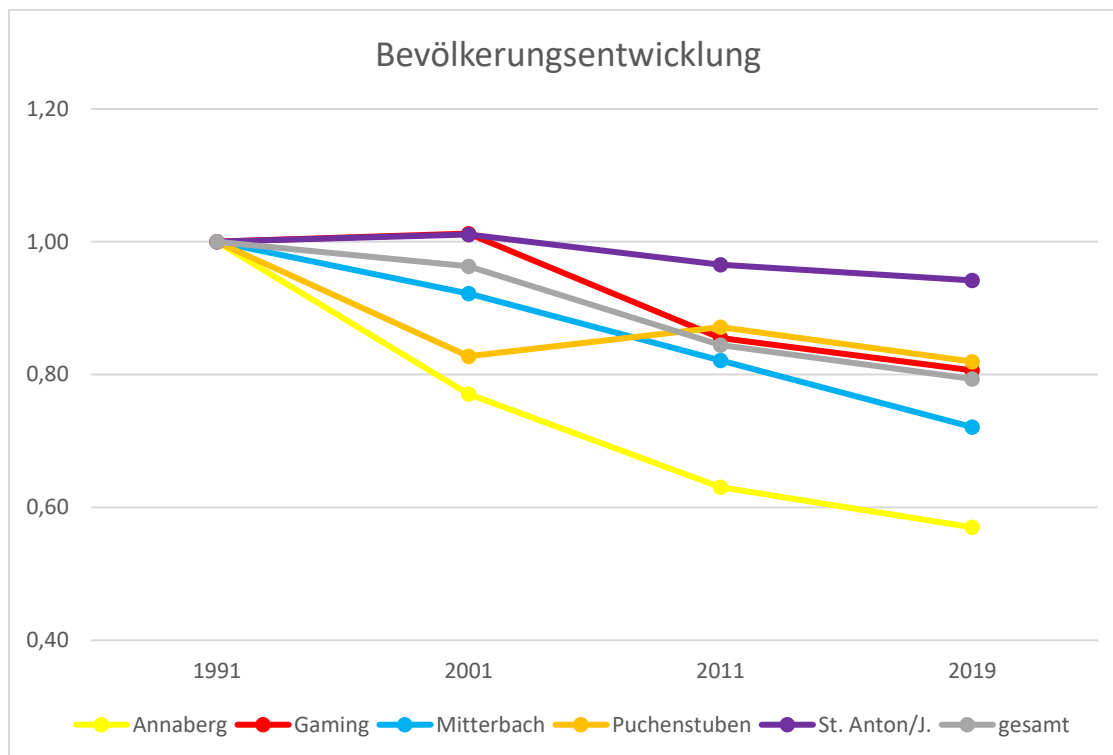


Abb. 11: Bevölkerungsentwicklung der Naturparkgemeinden 1991-2019 (Land Niederösterreich 2020 / eigene Darstellung)

Die Naturparkgemeinden in den LEADER-Regionen NÖ

Bei LEADER handelt es sich um eine EU-kofinanzierte Fördermaßnahme für die Entwicklung ländlicher Regionen unter Einbindung der lokalen Bevölkerung. LEADER ist die französische Abkürzung für „Liaison entre actions de développement de l'économie rurale" und bedeutet „Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft". Laut EU-Vorgaben sollen mindestens 5 % der EU-Mittel des Programms ländliche Entwicklung mit Hilfe der LEADER-Methode verausgabt werden. Die EU-Mittel für LEADER stammen aus dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes (ELER). Basis jeder LEADER-Arbeit ist eine gebietsbezogene, lokale Entwicklungsstrategie, die von der Lokalen Aktionsgruppe (LAG) erarbeitet wird. Jede LAG muss zu Beginn der Periode im Rahmen eines Beteiligungsprozesses eine lokale Entwicklungsstrategie ausarbeiten, die sich auf ein abgegrenztes Gebiet bezieht und die regionalen, sozio-ökonomischen und ökologischen Gegebenheiten berücksichtigt. Die LEADER-Region muss ein zusammenhängendes Gebiet umfassen, das geographisch, wirtschaftlich und sozial gesehen eine homogene Einheit bildet und über ausreichend Ressourcen und wirtschaftliches Potenzial für eine nachhaltige regionale Entwicklung verfügt. Die LEADER-Methode kann nur im ländlichen Raum erfolgen. Städte und Gemeinden mit über 30.000 EW sind davon ausgenommen (vgl. Land Niederösterreich 2019).

Die Abb. 12 zeigt die Verortung der Naturparkgemeinden in den niederösterreichischen LEADER-Regionen. Die Gemeinden Gaming und St. Anton/Jeßnitz sind Teil der LEADER-Region Eisenstraße

Niederösterreich. Diese umfasst insgesamt 24 Gemeinden aus den Bezirken Amstetten, Melk, Scheibbs und Waidhofen/Ybbs. Zur Unterstützung der ländlichen Entwicklung wurde die LEADER-Region in vier Kleinregionen, in denen sich mehrere Gemeinden strategisch zusammengeschlossen haben, unterteilt. Die Gemeinden Gaming und St. Anton/Jeßnitz gehören zur Kleinregion Großes Erlauftal (vgl. EISENSTRASSE NÖ 2019).

Die Gemeinden Annaberg, Mitterbach und Puchenstuben sind Teil der 39 Gemeinden umfassenden LEADER-Region Mostviertel Mitte. Auch hier gibt es Unterteilungen in Kleinregionen, wobei Annaberg und Mitterbach der Kleinregion Traisen-Gölsental angehören und Puchenstuben in keiner Kleinregion vertreten ist.

Die Naturparkgemeinden sind zwar Teil unterschiedlicher LEADER-Regionen und Kleinregionen und mit umfassenden EU-Regionalfördermaßnahmen ausgestattet (vgl. HEINTEL & WEIXLBAUMER 2004: 150), dennoch können aufgrund der unterschiedlichen Zugehörigkeiten verschiedene Entwicklungsstrategien der LAG bestehen, was ein Hindernis für ein gemeinsames Mobilitäts-Konzept in der Naturparkregion darstellen könnte.

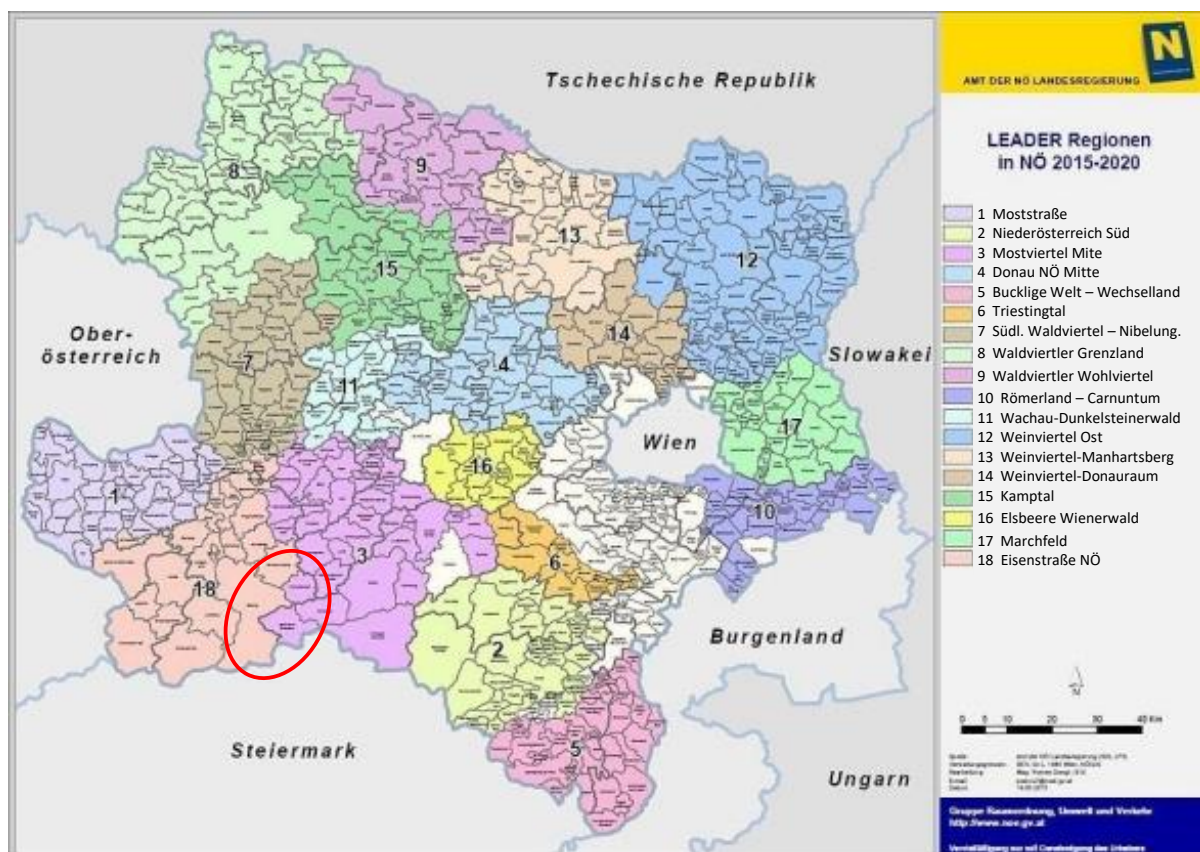


Abb. 12: Die LEADER-Regionen in Niederösterreich (Land Niederösterreich 2019)

Wirtschaft und Tourismus

Das Gebiet der niederösterreichischen Eisenwurzen (auch LEADER-Region Eisenstraße Niederösterreich) mit den Naturparkgemeinden Gaming und St. Anton/Jeßnitz zählt zu den traditionsreichsten Regionen der Eisen und Metall verarbeitenden Industrie Österreichs. Ab dem späten 19. Jahrhundert setzte aufgrund der ungünstigen Verkehrsanbindung zwar Deindustrialisierung ein, aber einige Unternehmen konnten sich behaupten und sind heute Leitbetriebe in der Region (vgl. NATMESSNIG und RESCH 2015: 302). Eines dieser Unternehmen ist die Fa. Worthington Cylinders in der Gemeinde Gaming mit etwa 400 ArbeitnehmerInnen. Weitere Metall verarbeitende Industrie gibt es zwar entlang des Erlauftals und des Ybbstals, diese Standorte liegen aber außerhalb des Untersuchungsgebietes.

Die Untersuchungsregion NuP Ötscher-Tormäuer hat zwar eine industrielle Geschichte, der wirtschaftliche Schwerpunkt sind jedoch Landwirtschaft und Tourismus, und hier speziell der Wintertourismus. Der überwiegende Teil der Erwerbstätigen (rund 1.800) arbeitete im Jahr 2017 im Dienstleistungssektor (rund 800). Diesem werden Handel, Beherbergung und Gastronomie (Tourismus), sowie Verwaltung und andere Dienstleistungen zugerechnet (vgl. BAUER et al. 2015: 326). Etwa 1.000 Erwerbstätige verteilen sich auf die beiden Sektoren Land- und Forstwirtschaft sowie Industrie und Gewerbe. Abb. 13 zeigt die Anteile der Erwerbstätigen in den drei Wirtschaftssektoren im Jahr 2017. Nennenswerte Arbeitsplätze in der Industrie gibt es nur in Gaming. St. Anton weist überdurchschnittlich viele Erwerbstätige in der Land- und Forstwirtschaft auf. In den anderen drei Gemeinden dominiert der tertiäre Sektor (vgl. Land Niederösterreich 2020).

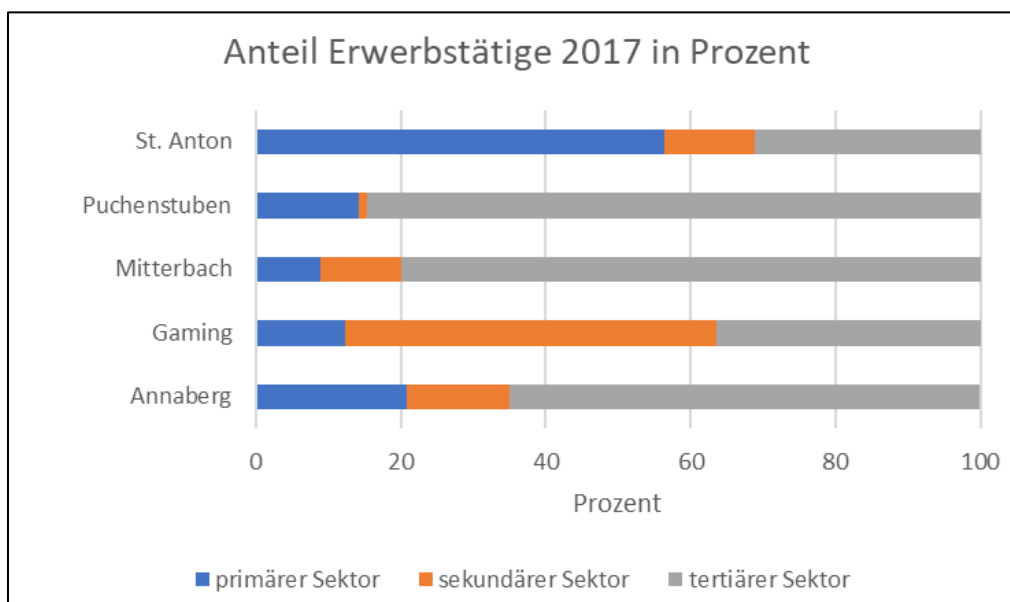


Abb. 13: Erwerbstätige nach Sektoren 2017 (Land Niederösterreich 2020 / eigene Darstellung)

In Tab. 2 sind die Ein- und AuspendlerInnen der Naturparkgemeinden im Jahr 2017 in absoluten Zahlen dargestellt. In jeder Gemeinde gibt es mehr Aus- als EinpendlerInnen. Speziell St. Anton/Jeßnitz verfügt über nur wenige Arbeitsplätze im sekundären und tertiären Wirtschaftssektor was in einer besonders hohen Zahl an AuspendlerInnen resultiert. In der gesamten Untersuchungsregion gibt es etwa 1.600 Personen, die für die Arbeit aus dem Wohnort auspendeln müssen, und rund 750 Personen pendeln für die Arbeit aus anderen Gemeinden ein (vgl. Land Niederösterreich 2020).

	AuspendlerInnen	EinpendlerInnen
Annaberg	119	70
Gaming	806	508
Mitterbach/E.	145	91
Puchenstuben	83	57
St. Anton/J.	485	40

Tabelle 2: Aus- und EinpendlerInnen der Naturparkgemeinden 2017 (Land Niederösterreich 2020)

BAUER et al. (2015) haben die LEADER-Region Eisenstraße bezüglich Tourismus untersucht. Es hat sich gezeigt, dass sowohl die Ankünfte als auch die Nächtigungen von 2005 bis 2014 rückläufig waren. Dagegen haben die Nächtigungen, ebenso wie die Ankünfte, im gleichen Zeitraum im Bundesland Niederösterreich stetig zugenommen. Daten zum Tagestourismus (Wandern, Schifahren usw.) liegen leider nicht vor. Dieser spielt aber abseits von den Nächtigungen eine wichtige Rolle, genauso wie die Freizeitaktivitäten der regionalen Wohnbevölkerung (vgl. BAUER et al. 2015: 338).

Wie bereits weiter oben erwähnt, zeigt sich in Abb. 14, dass bei den Nächtigungen das Winterhalbjahr stärker als das Sommerhalbjahr zu Buche schlägt; zumindest bis zum Jahr 2013. 2010 stehen ca. 85.000 Nächtigungen im Winter, rund 80.000 Nächtigungen im Sommer gegenüber. Ab 2014 verändert sich das Verhältnis zu Gunsten der Nächtigungen im Sommerhalbjahr und das bleibt ohne Ausnahme bis 2019 so. Die Zahl der Nächtigungen über das gesamte Jahr gesehen erreicht 2014 einen Tiefpunkt (ca. 140.000), steigt aber ab der Niederösterreichischen Landesausstellung mit dem Titel „Ötscher:Reich“ im Jahr 2015 wieder konstant an und liegt derzeit bei ca. 192.000 pro Jahr. Für den Zuwachs der Jahres-Nächtigungen ist aber überwiegend der Sommertourismus verantwortlich, der Wintertourismus hat sich nach dem Tiefpunkt 2014 wieder etwa auf das Ausgangsniveau im Jahr 2010 stabilisiert.

Die Tab. 3 zeigt die Nächtigungen der einzelnen Naturparkgemeinden von 2010 bis 2019 in absoluten Zahlen. Die bei weitem meisten Nächtigungen im Winterhalbjahr gibt es in Gaming gefolgt von Annaberg. Im Sommerhalbjahr kehrt sich das Verhältnis im Jahr 2016 zu Gunsten von Annaberg um. 2019 entfallen auf Annaberg und Gaming mehr als 140.000 Nächtigungen der 192.000 Nächtigungen in der Untersuchungsregion. Weitere 30.000 Nächtigungen pro Jahr entfallen auf

Mitterbach/Erlaufsee. Die restlichen rund 20.000 Nächtigungen verteilen sich auf Puchenstuben und St. Anton/Jeßnitz, speziell in letzterer Gemeinde sind die Nächtigungen im Vergleich verschwindend gering.

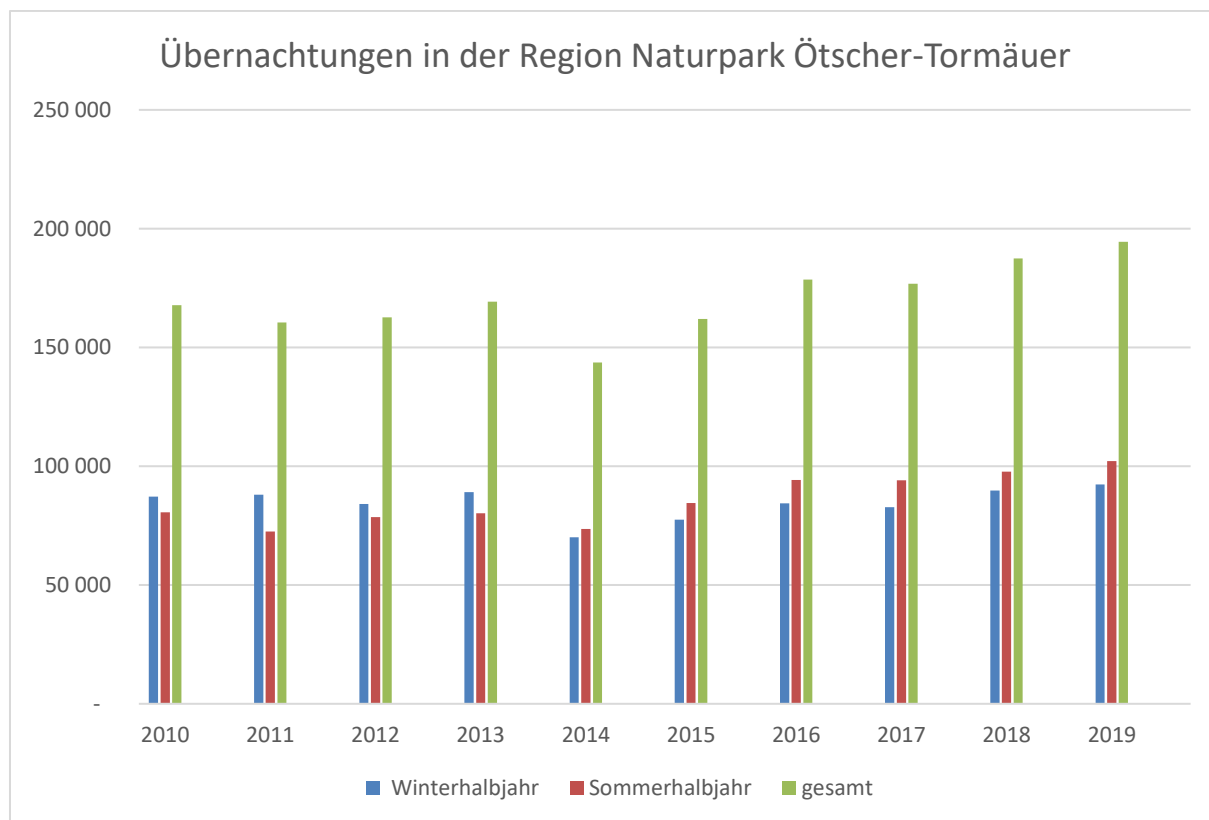


Abb. 14: Nächtigungen in der Region NuP Ötscher-Tormäuer 2010-2019 (Statistik Austria 2020 / eigene Darstellung)

Übernachtungen	Annaberg	Gaming	Mitterbach / Erlaufsee	Puchenstuben	St. Anton / J.	Winter gesamt	Übernachtungen	Annaberg	Gaming	Mitterbach / Erlaufsee	Puchenstuben	St. Anton / J.	Sommer gesamt	Jahres-summe
Winterhalbjahr 2010	25 290	45 935	9 348	4 112	504	85 189	Sommerhalbjahr 2010	26 270	28 952	15 716	7 657	1 964	80 559	165 748
Winterhalbjahr 2011	24 875	47 718	9 261	3 747	430	86 031	Sommerhalbjahr 2011	20 627	27 256	15 351	7 560	1 736	72 530	158 561
Winterhalbjahr 2012	20 250	48 523	8 979	3 929	425	82 106	Sommerhalbjahr 2012	23 959	31 703	13 241	7 770	1 896	78 569	160 675
Winterhalbjahr 2013	20 070	54 002	6 995	4 386	1 600	87 053	Sommerhalbjahr 2013	25 318	30 138	14 723	7 722	2 255	80 156	167 209
Winterhalbjahr 2014	13 724	44 496	5 097	4 279	448	68 044	Sommerhalbjahr 2014	22 556	28 152	13 071	8 168	1 604	73 551	141 595
Winterhalbjahr 2015	18 461	45 644	6 419	4 354	651	75 529	Sommerhalbjahr 2015	27 684	27 721	16 340	10 168	2 552	84 465	159 994
Winterhalbjahr 2016	25 117	45 976	6 340	4 285	602	82 320	Sommerhalbjahr 2016	39 223	29 426	14 431	8 798	2 354	94 232	176 552
Winterhalbjahr 2017	25 415	42 738	7 096	4 905	648	80 802	Sommerhalbjahr 2017	35 477	28 556	18 082	9 752	2 153	94 020	174 822
Winterhalbjahr 2018	24 995	47 459	9 174	5 232	948	87 808	Sommerhalbjahr 2018	35 923	29 927	18 719	10 569	2 549	97 687	185 495
Winterhalbjahr 2019	24 313	50 644	9 389	4 524	1 491	90 361	Sommerhalbjahr 2019	36 690	32 715	19 355	10 353	2 994	102 107	192 468

Tabelle 3: Nächtigungen von 2010-2019 aufgeteilt nach Gemeinden und Saison (Statistik Austria 2020 / eigene Darstellung)

Geringfügig anders zeigt sich das Bild der Ankünfte von Gästen im Zeitraum von 2010 bis 2019 (siehe Abb. 15 und Tab. 4). Bei der Anzahl der Ankünfte war schon im Jahr 2010 das Sommerhalbjahr stärker als das Winterhalbjahr, wobei sich die Kluft zwischen Winter- und Sommertourismus weiter verstärkt

hat. Auch bei den Ankünften gab es 2014 einen Tiefpunkt (ca. 50.000) und seither konnte die Zahl auf ca. 78.000 im Jahr 2019 gesteigert werden. Naturgemäß gibt es so wie bei den Nächtigungen die meisten Ankünfte in den Gemeinden Annaberg und Gaming, allerdings hat Mitterbach/Erlaufsee seit dem Sommerhalbjahr 2017 stark zulegen können. Derzeit entfallen pro Jahr nur knapp 9.000 Ankünfte auf Puchenstuben und St. Anton/Jeßnitz.

Diese Zahlen zeigen deutlich, dass die meisten Gäste auf die Gemeinden mit den Wintersportdestinationen entfallen und diese auch als Magnet für den Sommertourismus fungieren. Mitterbach kann mit dem Erlaufsee im Sommer zusätzlich Badegäste anziehen.

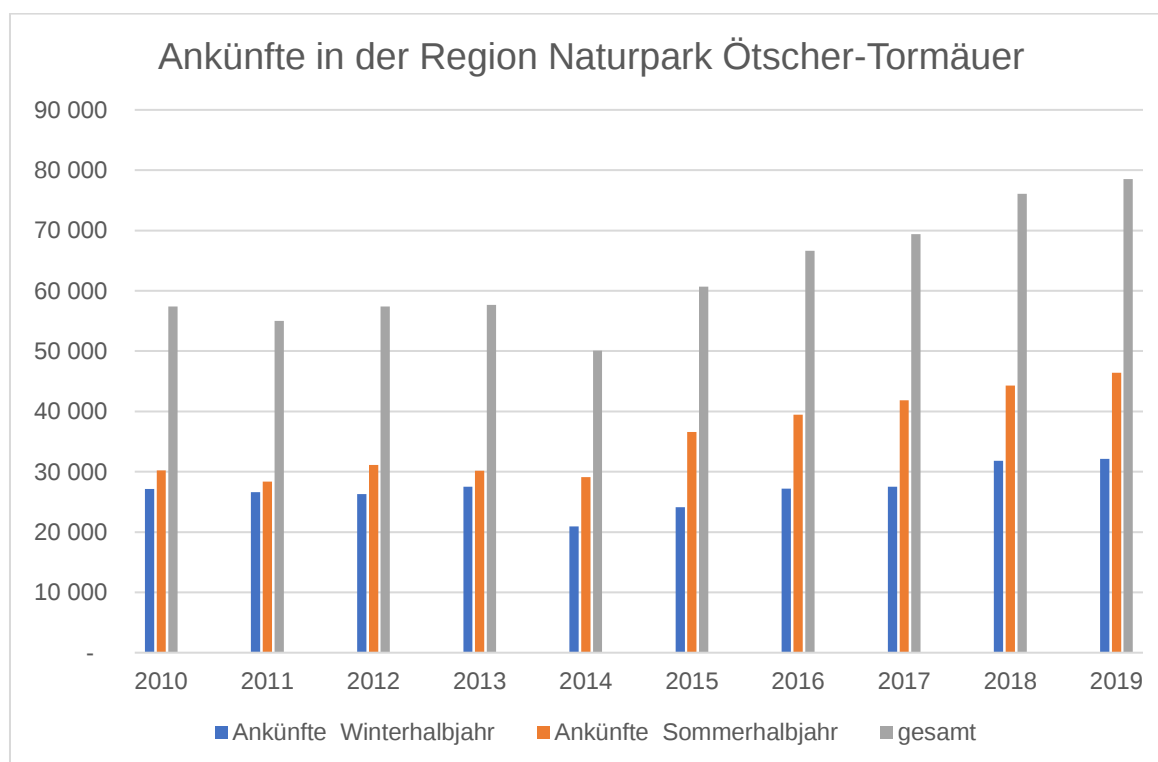


Abb. 15: Ankünfte in der Region NuP Ötscher-Tormäuer 2010-2019 (Statistik Austria 2020 / eigene Darstellung)

Ankünfte	Annaberg	Gaming	Mitterbach / Erlaufsee	Puchenstuben	Sankt Anton i.J.	Winter gesamt	Ankünfte	Annaberg	Gaming	Mitterbach / Erlaufsee	Puchenstuben	Sankt Anton i.J.	Sommer gesamt	Jahres-summe
Winterhalbjahr 2010	7 945	14 542	2 802	1 718	161	27 168	Sommerhalbjahr 2010	9 080	11 068	5 593	3 640	836	30 217	57 385
Winterhalbjahr 2011	7 903	14 213	2 872	1 469	184	26 641	Sommerhalbjahr 2011	7 678	9 867	6 072	4 004	773	28 394	55 035
Winterhalbjahr 2012	6 767	14 898	2 742	1 663	230	26 300	Sommerhalbjahr 2012	9 959	11 343	5 082	3 899	827	31 110	57 410
Winterhalbjahr 2013	6 833	16 387	2 075	1 808	390	27 493	Sommerhalbjahr 2013	9 729	10 900	4 835	3 804	894	30 162	57 655
Winterhalbjahr 2014	4 604	13 060	1 379	1 689	199	20 931	Sommerhalbjahr 2014	9 185	10 364	4 861	4 012	701	29 123	50 054
Winterhalbjahr 2015	5 999	13 895	2 139	1 826	241	24 100	Sommerhalbjahr 2015	11 223	11 748	7 445	4 967	1 202	36 585	60 685
Winterhalbjahr 2016	9 381	13 486	2 251	1 804	266	27 188	Sommerhalbjahr 2016	15 367	12 480	6 458	4 159	988	39 452	66 640
Winterhalbjahr 2017	9 611	13 258	2 368	2 067	233	27 537	Sommerhalbjahr 2017	14 998	12 445	8 876	4 610	947	41 876	69 413
Winterhalbjahr 2018	10 530	14 957	3 606	2 290	430	31 813	Sommerhalbjahr 2018	15 802	12 752	9 685	4 984	1 068	44 291	76 104
Winterhalbjahr 2019	9 542	16 325	3 655	2 047	542	32 111	Sommerhalbjahr 2019	15 180	14 741	10 244	5 083	1 150	46 398	78 509

Tabelle 4: Ankünfte von 2010-2019 aufgeteilt nach Gemeinden und Saison (Statistik Austria 2020 / eigene Darstellung)

4.1. Prädikatslandschaft Naturpark Ötscher-Tormäuer und seine Schutzgebiete

Der NuP Ötscher-Tormäuer besteht seit 1970 und ist mit 170 km² der größte NuP Niederösterreichs. Durch dessen Gründung konnte ein Aufstau der Erlauf zwischen Toreck und Trübenbach zur Energiegewinnung verhindert werden (BAUMGARTNER und TIPPELT 2015: 148). Die Region NuP Ötscher-Tormäuer ist dünn besiedelt und kann als weitläufiges Bergwaldgebiet bezeichnet werden. Das durch Wiesen und Almen sowie Seen und Moore gekennzeichnete Gebiet ist daher Teil von verschiedenen Schutzgebieten (siehe Abb. 16). Außergewöhnlich und charakteristisch für die Ötscherregion sind die tiefen Taleinschnitte der Erlauf und des Ötscherbaches. Diese Schluchten werden die Vorderen- und Hinteren Tormäuer und die Ötschergräben genannt. Letzterer wird auch als „Grand Canyon Österreichs“ bezeichnet. Anzutreffen sind seltene Tierarten wie Birkhuhn, Auerhuhn, Alpenbock und Luchs. Typisch sind Streuobstwiesen und alpiner Kalkrasen. Insbesondere der Kalkrasen ist Lebensraum alpiner Pflanzen wie der Clusius Primel, Bursers Steinbrech und Aurikel (vgl. Land NÖ 2009). Der Ötscher stellt mit 1.893 Meter Seehöhe die höchste Erhebung dar und bildet den räumlichen Kern dieses Schutzgebietes. Da aber solche Naturräume für die Menschen in der Geschichte meist trennende Räume darstellten, verlaufen die politische Grenzen von Staaten, Bundesländern und Bezirken heute mitten durch sie hindurch. Der einheitliche Naturraum der Region NuP Ötscher-Tormäuer wird durch Gemeinde- und Bezirksgrenzen zerschnitten und geteilt und ist wie bereits erwähnt, Teil zweier unterschiedlicher LEADER-Regionen (vgl. BÄTZING 2019: 8; Naturpark Ötscher 2020). Außerdem ist das Untersuchungsgebiet eingebettet in die länderübergreifende LEADER-Region oberösterreichische, niederösterreichische und steirische Eisenstraße und umgeben von zahlreichen benachbarten Schutzgebieten. Zu nennen sind der NuP Ybbstal (NÖ), NuP Eisenwurzen (STMK), Nationalpark Kalkalpen (OÖ) und der 2002 gegründete Nationalpark Gesäuse (STMK). Der NuP Ötscher Tormäuer ist das am zeitlich längsten etablierte Schutzgebiet in der Region (vgl. HEINTEL & WEIXLBAUMER 2004: 154).

Im NuP Ötscher-Tormäuer befinden sich zwei Wintersportdestinationen. Eines ist das Schigebiet Lackenhof am Ötscher und gehört zur Gemeinde Gaming. Lackenhof liegt auf 847 Meter und bietet 19 Pistenkilometer bis auf eine Höhe von 1420 Meter. Es gibt acht Liftanlagen, davon einen Doppelsessellift, zwei Vierersessellifte, drei Schlepplifte und zwei Zauberteppiche (vgl. Skisport Ötscher 2020). Das zweite Schigebiet befindet sich auf der Gemeindealpe in Mitterbach. Das Schigebiet startet direkt im Ort auf 789 Meter Seehöhe und reicht bis zum Gipfel der Gemeindealpe auf 1.626 Meter. Es stehen ein Vierersessellift, ein Doppelsessellift, ein Schlepplift und ein Übungslift auf 15,5 Pistenkilometern zur Verfügung (vgl. Gemeindealpe 2020). Ein weiteres Schigebiet in Annaberg befindet sich zwar im Untersuchungsgebiet, aber nicht im NuP. Das Familienschigebiet Annaberger

Lifte wartet mit 12,5 Pistenkilometern auf. Die Talstation befindet sich auf 896 Meter Seehöhe und die Bergstation liegt auf 1.300 Metern (vgl. Annaberg.info 2020).

Im und rund um den NuP Ötscher-Tormäuer gibt es zahlreiche Wanderrouen in den verschiedensten Schwierigkeitsstufen. Die Palette reicht von leichten Wanderungen, die auch für SpaziergängerInnen geeignet sind, bis hin zu Bergtouren für erfahrene AlpinistInnen und KletterInnen. Erstere verlaufen auf breiten Wegen oder Forststraßen und in steilerem Gelände auf gut abgesicherten Steigen. Die objektiven Gefahren halten sich in Grenzen, je nach Distanz bzw. Höhenunterschied ist aber Ausdauer erforderlich. Anspruchsvolle Wanderungen und Bergtouren im alpinen oder hochalpinen Gelände sind für erfahrene WanderInnen oder sportliche, schwindelfreie UrlauberInnen. Zu den Extremwanderungen zählt etwa der Rauhe Kamm auf den Ötscher. Diese Touren sind für erfahrene AlpinistInnen, die auch im weglosen und schroffen Gelände sicher unterwegs sein können, geeignet (vgl. BAUMGARTNER und TIPPELT 2015:10f).

Als Klassiker ist die Bergtour auf den Ötschergipfel von Lackenhof aus zu nennen. Man startet in Lackenhof und geht von dort bis zum Ötscherschutzhaus auf 1.420 Meter und weiter über den Hüttenkogel und das Weiße Mäuerl auf den Gipfel des Ötschers. Alternativ kann der Sessellift bis zum Ötscherschutzhaus für den Auf- oder Abstieg genutzt werden. Die Tour ohne Aufstiegshilfe weist einen Höhenunterschied von rund 1.050 Metern auf. Eine zweite Möglichkeit, um auf den Ötscher zu gelangen ist die Variante über den Rauhen Kamm. Dabei startet man bei der Nestelbergsäge und geht weiter zur Bärenlacke. Von dort gelangt man steil durch einen Buchenwald bis zum Einstieg des Rauhen Kammes und weiter auf den Ötschergipfel. Es muss ein Höhenunterschied von ca. 1.150 Metern überwunden werden. Diese Variante ist wie bereits erwähnt erfahrenen AlpinistInnen vorbehalten. Gelegentlich müssen die Hände zum Halten des Gleichgewichts eingesetzt werden und absolute Trittsicherheit und Schwindelfreiheit sind erforderlich. Der Abstieg erfolgt über das Ötscher Schutzhaus nach Lackenhof (vgl. Naturpark Ötscher 2020).

Die wahrscheinlich bekannteste Tour abseits von der Besteigung des Ötschergipfels ist eine Wanderung durch die Ötschergräben. Diese Tour ist konditionell weniger fordernd, da nur rund 400 Höhenmeter im Ab- und Aufstieg überwunden werden müssen, aber landschaftlich überaus lohnend. Schroffe Felsen, tosende Wasserfälle und ein Schluchtensystem geformt durch die Kräfte des Ötscherbaches liegt dem Ötscher zu Fuß. Man startet bei der Ötscher-Basis in Wienerbruck, wo sich auch eine Haltestelle der Mariazellerbahn befindet, und wandert von dort zum Ötscherhias. Schließlich gelangt man zum fjordartigen Erlaufstausee und weiter nach Mitterbach. Für diese Tour ist aufgrund des genannten Bahnanschlusses eine autofreie Anreise empfehlenswert (vgl. Naturpark Ötscher 2020). Ein wichtiger Ausgangspunkt für viele Wanderungen und ein hochfrequentierter Zugang zum NuP ist die bereits erwähnte Ötscher-Basis in Wienerbruck. Sie liegt direkt am Wienerbrucker Stausee und an der Mariazellerbahn. Das 2015 errichtete Naturparkzentrum ist Informationsstelle und Ausgangspunkt

für viele Wanderungen und Naturvermittlungen im NuP Ötscher-Tormäuer. Gemäß den vier Säulen eines NuP – Bildung, Schutz, Erholung und Regionalentwicklung – wird in der Ötscher-Basis an vielfältigen anderen Projekten gearbeitet. Das reicht von Aktionen mit den Naturparkschulen über Obstanbau in höheren Lagen bis hin zu Festen und Feiern. Zudem befindet sich dort ein Restaurant mit Seeterrasse, wo regionale Köstlichkeiten angeboten werden (vgl. Naturpark Ötscher 2020).

Entwicklung des Naturparks Ötscher-Tormäuer

Von der Gründung des NuP im Jahr 1970 zur Verhinderung eines Wasserkraftwerkes bis Anfang der 2000er Jahre führte der NuP ein Schattendasein. Es fehlte an einem regionalen Management, um Gebietsschutzstrategien zu forcieren und die vier Säulen der NuP (Schutz, Regionalentwicklung, Bildung und Erholung) zu koordinieren und aufeinander abzustimmen. Auch eine Vernetzungstätigkeit zwischen und mit den fünf Naturparkgemeinden und den umliegenden Schutzgebieten, u. a. zum koordinierten Mitteleinsatz der Zielgebietsförderung und Gemeinschaftsinitiativen, kam zu kurz. Dennoch kam es im Jahr 2001 zu einer Erweiterung des NuP, um das Gebiet südlich des Ötschers, genannt die Ötschergräben. Das konnte als großer Erfolg gewertet werden, da sich dadurch die Fläche des Schutzgebietes in etwa verdoppelt hat und diese Süderweiterung des NuP als regionales Bemühen für zukünftigen Gebietsschutz und Regionalentwicklung gewertet werden konnte. Dennoch bleibt festzuhalten, dass Großgrundbesitzer ihre Vorbehalte haben und die Flächenerweiterung kleiner ausfiel als ursprünglich geplant (vgl. HEINTEL & WEIXLBAUMER 2004: 150).

2007 wurde das Gebiet Ötscher-Dürrenstein zum Natura 2000-Europaschutzgebiet gemäß der Vogelschutzrichtlinie und der Fauna-Flora-Habitat Richtlinie erklärt (siehe Abb. 13). Das Europaschutzgebiet Ötscher-Dürrenstein integriert nun auch einen Teil des Naturparks Ötscher-Tormäuer und große Teile des Landschaftsschutzgebiets Ötscher-Dürrenstein und des Wildnisgebiets Dürrenstein (vgl. Naturland NÖ 2018). Dies kann als zusätzliche Gebietserweiterung gewertet werden. Aktuell ist auch noch anzumerken, dass das Wildnisgebiet Dürrenstein im Sommer 2017 von der UNESCO zum ersten Weltnaturerbe in Österreich ernannt wurde. Dieses Gebiet bewahrt den größten Urwaldrest des Alpenbogens, den Rothwald (vgl. WILDNISGEBIET 2019).

Durch die niederösterreichische Landesausstellung 2015 hat sich einiges zum positiven für die Region entwickelt hat. Basierend auf dem Erfolg der Landesausstellung 2015 wurde im Herbst 2017 mit der Erarbeitung eines Naturparkkonzepts begonnen, indem die strategischen Leitlinien für die kommende Zeit festgelegt werden sollen. Mit diesem Plan erfüllt der Naturpark nicht nur seinen gesetzlichen Auftrag, sondern hat auch die Möglichkeit eine selbstbestimmte, nachhaltige Entwicklung in der Region voranzutreiben. Österreichweit gilt dieser Prozess als Pilotprojekt (vgl. Naturpark Ötscher 2020).

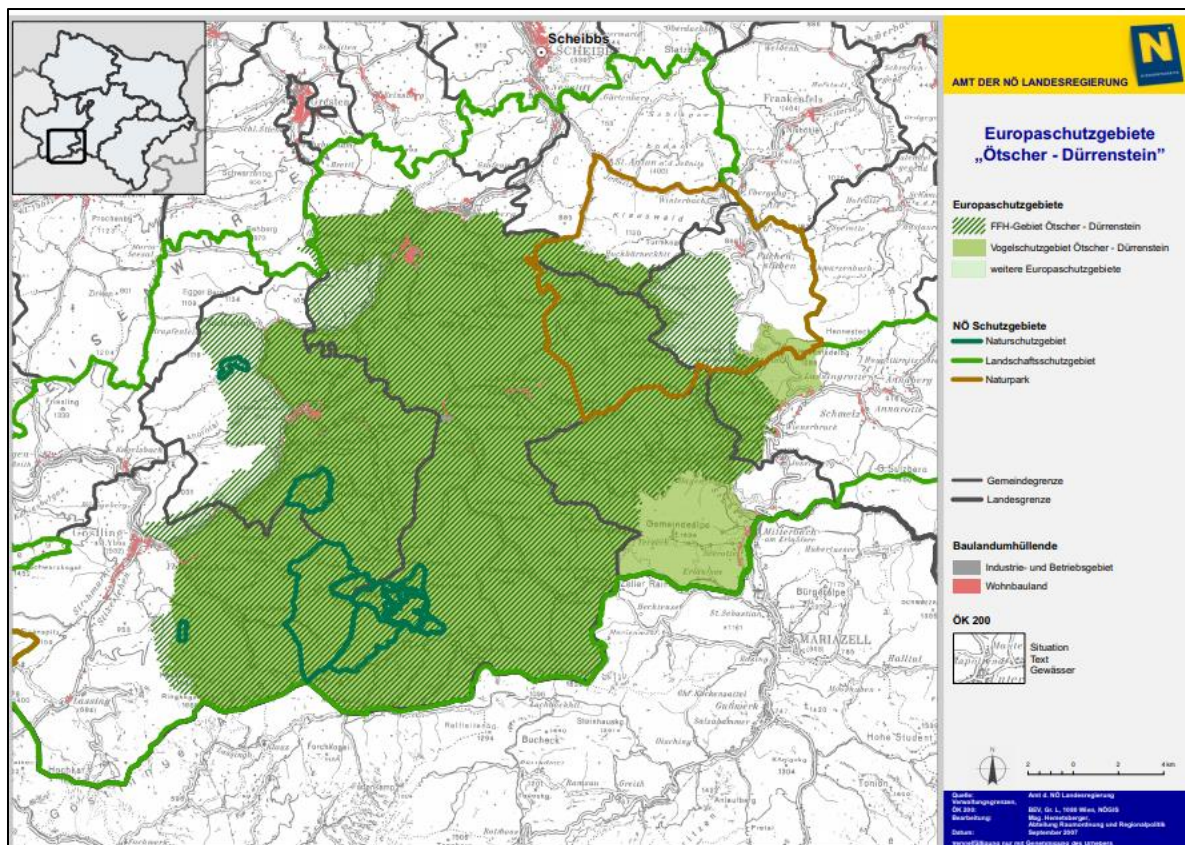


Abb. 16: Natura 2000-Europaschutzgebiet Ötscher – Dürrenstein (LAND NÖ 2009)

4.2. Verkehrsinfrastruktur

Die Verkehrsinfrastruktur spielt eine Schlüsselrolle für die räumliche Entwicklung und beeinflusst damit indirekt die Tourismusentwicklung. Der Fremdenverkehr tendiert in naturnahen Gebieten, die nicht leicht zugänglich sind, meist zu niedriger Intensität (vgl. JOB et al. 2014: 336).

Die bisherige Analyse hat bereits ergeben, dass die Untersuchungsregion in Bezug auf Tourismuskennzahlen österreichweit unter dem Durchschnitt liegt. Im folgenden Abschnitt sollen die Verkehrsinfrastruktur und ganz besonders der ÖV in der Region NuP Ötscher-Tormäuer dargestellt werden.

Motorisierungsgrad

Der Motorisierungsgrad, der die PKW/1.000 EW angibt ist ein guter Indikator für die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung. Er ist in den letzten Jahren vor allem in den peripheren Randgebieten stark gestiegen. Da die PKW-Anzahl für politische Bezirke erhoben wird, ist eine Ermittlung des Motorisierungsgrades für die Untersuchungsregion bzw. einzelne Gemeinden nicht möglich (vgl. Eisenstraße Niederösterreich 2018: 5).

Der Motorisierungsgrad beträgt österreichweit 554 PKW/1.000 EW. Der Wert für Österreich ohne Wien ist 605 und ohne die Landeshauptstädte 624 PKW/1.000 EW. Hohe Motorisierungsgrade mit über 650 PKW/1.000 EW erreichen vor allem periphere Randgebiete, zu denen auch die Untersuchungsregion Naturpark Ötscher-Tormäuer zählt. Spitzenreiter sind die Waldviertler Bezirke Waidhofen an der Thaya mit 720 PKW/1000 EW und Zwettl mit 704 PKW/1000EW.

In den betreffenden Bezirken der Untersuchungsregion (Scheibbs und Lilienfeld) lag der Motorisierungsgrad im Jahr 2008 bei 557 bzw. 539 PKW/1.000 EW. In beiden Bezirken kam es seither zu einer Zunahme von über 13% auf nunmehr 633 bzw. 614 PKW/1.000 EW (siehe Tab. 5). Da es einen Zusammenhang zwischen dem Motorisierungsgrad und der Erreichbarkeit im ÖV gibt, signalisiert der hohe Motorisierungsgrad im Untersuchungsgebiet, dass eine Abhängigkeit vom eigenen PKW aufgrund mangelnder Alternativen im öffentlichen Verkehrsnetz, speziell für die letzte Meile (beispielsweise vom ÖV-Knotenpunkt zum Wohnort) vorhanden ist. Die Entscheidung für einen zusätzlichen PKW im Haushalt hängt auch mit den bestehenden Erreichbarkeitsverhältnissen des Wohnortes zusammen. Können regionale und überregionale Zentren auch bequem mit dem ÖV erreicht werden, ist die Benutzung des PKW nicht zwingendermaßen notwendig. Eine schlechte Erreichbarkeit der regionalen und überregionalen Zentren im ÖV bedingt in weiten Teilen Österreichs einen überdurchschnittlich hohen Motorisierungsgrad (vgl. ÖROK 2020).

Man kann davon ausgehen, dass insbesondere die letzte Meile und die Erreichbarkeit überregionaler Zentren auch im Tourismus zwei Kriterien darstellen, um sich bei der An- und Abreise in die Urlaubsdestination gegen den PKW und für die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu entscheiden. Gerade die Erreichbarkeit von überregionalen und regionalen Zentren mit ihren größeren Kultur- und Freizeitangeboten (Kino, Hallenbäder, Bowling, Kletterhallen usw.) stellen für viele Gäste ein wichtiges Alternativangebot bei Schlechtwetter dar.

	2008	2018	Zunahme in %
Scheibbs	557	633	13,6
Lilienfeld	539	614	13,9

Tabelle 5: Motorisierungsgrad nach Bezirken 2008 und 2018 (ÖROK 2020)

Bestehende Mobilitätssysteme in der Region Ybbstal-Ötscher

Die Region weist für den Tourismus lokale Angebote für die Erlebnismobilität auf. Die Angebote werden zum Teil durch die Gemeinden und deren Tourismusverbände oder durch Vereine eigenwirtschaftlich betrieben. Im Folgenden werden Transportsysteme beschrieben, die als Mikro-ÖV-Systeme bezeichnet werden können und der Vorort-Mobilität dienen. Deren Einbindung in das

geplante regionale Anrufsammeltaxi-System wäre möglich und wünschenswert (vgl. Naturpark Ötscher 2020; Eisenstraße NÖ 2018):

- *Wandertaxis*

Im Raum Mariazell und NuP Ötscher-Tormäuer werden verschiedene Wandertaxis für die Hinfahrt zu bzw. Rückfahrt von Wanderungen abseits des ÖV angeboten. Die jeweiligen AnbieterInnen mit Rufnummern findet man auf der Website des Naturpark Ötscher-Tormäuer.

- *Naturpark Wanderbus*

Der Naturpark Wanderbus verkehrt bei Schönwetter gemäß Fahrplan von 29. Mai bis 4. Oktober - Samstag, Sonn- und Feiertage zwischen Puchenstuben, Sulzbichl, Trübenbach, Erlaufboden und Wienerbruck. Er kann maximal acht Personen transportieren; größere Gruppen sind im Voraus telefonisch anzumelden. Erwachsene zahlen für die Fahrt 7,- Euro und Kinder von sechs bis 14 Jahren 3,50 Euro. Ins Leben gerufen wurde er durch eine Kooperation zwischen den Naturparkgemeinden, dem NuP und der Mariazellerbahn. Durch den Wanderbus werden weitere sehr attraktive Wanderungen, wie zum Beispiel der Trefflingfall – Vordere Tormäuer – Trübenbach, oder auch Ötscher-Basis – Hintere Tormäuer – Erlaufboden besser erschlossen. Damit dient er einer Entzerrung der Wanderströme in den Ötschergräben und auch der Lückenschluss zwischen Erlaufboden und Wienerbruck oder Puchenstuben und Sulzbichl kann durch den Bus gewährleistet werden. Dieser Bus ermöglicht durch die Abstimmung mit den Zügen der Mariazellerbahn einen Rücktransport zu deren Haltestellen und somit sogar eine autofreie Anreise in den NuP (vgl. Mariazellerland-blog 2020).

- *Museumsbahn Ötscherland-Express*

Seit 1989 wird der Ötscherland-Express als Museumsbahn geführt und fährt mit Einheimischen und TouristInnen gleichermaßen entlang der historischen „Bergstrecke Ybbstalbahn“ von Kienberg bei Gaming nach Lunz am See. Maximal 25 km/h erreicht die historische Dampflokomotive durch die wildromantische Landschaft und gilt als steilste Schmalspurbahn Österreichs. Zwei eindrucksvolle Trestlework-Brücken aus Stahl zeigen eine technische Meisterleistung, sind sie doch 1890 erbaut worden und erinnern an so manchen Western-Film. Insgesamt gibt es in Österreich nur drei solcher Brücken. Die liebevoll restaurierte Bahn ist an Wochenenden von Ende Mai bis Oktober im Einsatz (vgl. Mostviertel 2020a).

- *Gratis Schibus*

Im letzten Winter von Jänner bis April 2020 gab es erstmals in der Region Ybbstaler Alpen das Angebot die öffentlichen Buslinien des Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) gratis zu nutzen. Sowohl Einheimische als auch Gäste konnten in Wintersportbekleidung gratis von Waidhofen an der Ybbs bis Kienberg/Gaming fahren und dabei die Schigebiete Forsteralm, Lackenhof am Ötscher, Hochkar oder die Schilifte Königsberg oder Maiszinken ansteuern. Zudem konnten

auch das Eisenerlebnismuseum Ferrum in Ybbsitz oder das 5-Elemente-Museum in Waidhofen/Ybbs gratis erreicht werden (vgl. Verein Ybbstaler Alpen 2020). Erreichbar sind durch dieses Angebot nur die Partnergemeinden des Vereins Ybbstaler Alpen, zudem die Naturparkgemeinde Gaming gehört. Nicht erreichbar sind daher die Wintersportgebiete Gemeindealpe in Mitterbach/Erlaufsee und das Familienschigebiet Annaberg.

- *Wilde Wunder Gäste-Card*

Die kostenlose Wilde Wunder Card ist eine Gästekarte, die UrlauberInnen bei der Übernachtung bei einem Wilde Wunder-Beherbergungsbetrieb automatisch für die Dauer des Aufenthalts erhalten. Neben vielen Attraktionen und Programmen, die kostenlos rund um Ötscher, Hochkar, Gemeindealpe, in Mariazell und im Pielachtal besucht werden können, berechtigt die Gästekarte zu ermäßigten Fahrten mit Bus und Bahn. Mit der Wilde Wunder Card zahlt man auf vielen Strecken in den Mostviertler Alpen 50 % des vollen Fahrpreises. Diese Vergünstigungen gelten für die nachstehend angeführten regionalen Buslinien, sowie für Fahrten mit der Mariazellerbahn und dem Ötscherland-Express (vgl. Mostviertel 2020c).

Regionale Buslinien

Des Weiteren verkehren verschiedene Buslinien als Anschlussverbindungen vom Bahnhof in Scheibbs in die Naturparkgemeinden:

- *Buslinie 654*

Sie startet beim Bahnhof in Scheibbs und fährt über St. Anton/Jeßnitz und Puchenstuben bis zum Bahnhof Laubenbachmühle. Diese Buslinie stellt eine Verbindung der Erlauftalbahn mit der Mariazellerbahn dar. An Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen fährt der Bus diese Strecke vier bzw. fünfmal täglich, bleibt aber nie in Puchenstuben stehen.

- *Buslinie 655*

Diese Linie führt von Scheibbs nach Göstling und hat eine Haltestelle in der Naturparkgemeinde Gaming. Die Dauer der Fahrt beträgt 18 Minuten und die Busse fahren stündlich in Scheibbs ab. Will man von Scheibbs nach Lackenhof/Ötscher gelangen ist ein weiterer Umstieg am Grubberg (Abzweigung nach Mariazell) in die Linie 653 nötig.

- *Die Linie 653* fährt von Lunz über die Abzweigung nach Mariazell nach Lackenhof. Die Fahrdauer beträgt 25 Minuten und an den Wochenende fährt der Bus viermal täglich (vgl. VOR 2019).

Überregionaler öffentlicher Verkehr

- *Mariazellerbahn*

Die Mariazellerbahn ist eine Schmalspurbahn und verkehrt von St. Pölten nach Mariazell und retour. Sie wurde 1907 eröffnet und war damals noch im Dampfbetrieb unterwegs, aber bereits ab 1911 wurde der elektrische Betrieb aufgenommen. In Folge der Verlegung des Schwerverkehrs von der Bahn auf die Straße galt die Mariazellerbahn nach 1990 als verlustreichste Nebenbahn Österreichs. Kurz vor der Einstellung übernahm 2010 die NÖVOG (Niederösterreichische Verkehrsorganisations GmbH) die Bahn und bis 2012 erfolgte die bauliche Sanierung (vgl. BAUMGARTNER und TIPPELT 2015: 156). Heute ist sie ein beliebtes Ausflugsziel und die Garnituren der „Himmelstreppe“ von der Haltestelle Laubenbachmühle bis Mariazell entsprechen dem neuesten technischen Stand. Der tiefe Niederflerboden und die großen Einstiege machen die Himmelstreppe zu einem modernen und kundenorientierten Verkehrsmittel. Das moderne Interieur und technische Highlights wie Klimaanlage oder Fahrgastinformations-System (inklusive Frontkamerasicht für das Fahrgastsystem, Halte-Anzeigen, touristische Informationen) und Laptop-Steckdosen sind weitere Merkmale der neuen Triebzüge. Geräumige Mehrzweckabteile für Räder, Kinderwagen und mobilitätseingeschränkte Personen sowie geräumige Gepäck- und Kofferablagemöglichkeiten erleichtern das Reisen. Durch die großzügig geplanten Abstellmöglichkeiten kann die Mitnahme von Fahrrädern problemlos erfolgen (vgl. Naturpark Ötscher 2020).

Die Fahrt mit der längsten Schmalspurbahn Österreichs (84 km) gestaltet sich sehr eindrucksvoll und führt über 19 Viadukte und durch 21 Tunnel. Die Mariazellerbahn hat durch die Anbindung an die Westbahn das Potential Gäste aus dicht besiedelten, urbanen Gebieten wie Wien, Linz oder der Region St. Pölten ohne Auto direkt in den NuP Ötscher-Tormäuer zu bringen. Mit dem ÖV erreichbar ist der NuP an sieben Naturpark-Haltestellen in Winterbach, Puchenstuben, Gösing, Reith, Wienerbruck, Erlaufklause und Mitterbach. In stündlichem Takt verkehrt die Bahn von St. Pölten bis Laubenbachmühle. Dort beginnt die Bergstrecke mit den Naturpark-Haltestellen weiter bis Mariazell, wo immerhin noch etwa alle zwei Stunden ein Zug abfährt. Es gibt bereits eine Kooperation der Mariazellerbahn und des NuP in Form eines Kombitickets. Mit dem NuP-Kombiticket fahren Erwachsene um 6,- Euro und Kinder (6-15 Jahre) um 3,- Euro mit der Mariazellerbahn zwischen den sieben Stationen im NuP Ötscher-Tormäuer. Inkludiert ist auch der Eintritt in den NuP. Rund 18.000 Gäste nutzen in der Sommersaison bereits dieses Angebot (vgl. Mariazellerbahn 2020; Mostviertel 2020b).

- *Erlaufthalbahn*

Die Erlaufthalbahn zweigt von der Westbahnstrecke ab und wird als Schmalspurbahn betrieben. 1877 wurde die Erlaufthalbahn eröffnet und verband damals Pöchlarn, Wieselburg, Purgstall,

Scheibbs und Kienberg (Gemeinde Gaming). Später fuhr die Bahn sogar weiter bis Gaming. Der Abschnitt von Kienberg bis Gaming wurde 1986 aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt. In den letzten Jahren wurde dann auch der Bahnhof in Kienberg aufgegeben, so dass die Erlauftalbahn heute nur noch von Pöchlarn in die Bezirkshauptstadt Scheibbs fährt. Eigentümer und Betreiber sind die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Die Fahrt von Pöchlarn nach Scheibbs dauert knapp 50 Minuten. Die Züge fahren in stündlichen Intervallen von den Bahnhöfen ab (vgl. ÖBB 2019, Wieselburg 2020). Ab Scheibbs stehen Anschlussverbindungen mit Bussen der Mostviertellinie bzw. Bussen von VOR oder Postbussen nach St. Anton/Jeßnitz, nach Gaming und Lackenhof/Ötscher zu Verfügung und sogar eine Busverbindung von Scheibbs zur Mariazellerbahn (Laubenbachmühle) wurde eingerichtet (vgl. VOR 2020)

Die Erlauftalbahn ist im Vergleich mit der Mariazellerbahn für Gäste, die in die Region NuP Ötscher-Tormäuer anreisen wollen, mit mehr Aufwand verbunden. Ein Nachteil ist, dass sie vom Bahnhof Pöchlarn abfährt und dort halten nur die Züge des Regionalexpress. Somit müssen Gäste, die aus Linz oder Wien anreisen einen langsameren Regionalzug nehmen, da die Intercity Züge in Pöchlarn nicht halten. Zudem muss man in Scheibbs in den Bus umsteigen, um in die Naturparkgemeinden zu gelangen. Eine Anreise mit dem ÖPNV zu den Naturparkeingängen Hochbärneck, Eibenboden oder Raneck in Lackenhof ist nicht möglich.

- *Buslinie 169*

Eine weitere überregionale Anreisemöglichkeit stellt die Buslinie 169 von VOR dar. Sie führt vom Hauptbahnhof in Wien bis Mariazell und fährt auch die Naturparkgemeinden Annaberg und Mitterbach sowie den wichtigen Naturparkeingang Wienerbruck an. Die Linie 169 ist seit 2019 in Betrieb und die Fahrt in eine Richtung dauert drei Stunden (vgl. Verkehrsmittel Österreich 2019).

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass sich derzeit die Anreise mit dem ÖPNV für Gäste in der Untersuchungsregion recht unterschiedlich gestaltet. Die Mariazellerbahn führt von St. Pölten bis direkt in den NuP Ötscher-Tormäuer und bietet sich aufgrund der modernen Ausstattung sowohl für TagesausflüglerInnen als auch für Übernachtungsgäste an. Die Vorteile liegen klar auf der Hand. Ohne Umsteigen kann man bis direkt zu diversen Naturparkeingängen fahren und die Wanderung beginnen. Außerdem gestaltet sich eine Anreise aus Wien bzw. Linz leichter, da die Fernverkehrszüge in St. Pölten halten. Benachteiligt sind Gaming und St. Anton, da es keine Möglichkeiten gibt direkt mit dem ÖV in den NuP zu gelangen. Es gibt zwar die Erlauftalbahn von Pöchlarn bis Scheibbs, aber von dort müsste man mit Bussen entlang der Bundesstraße 25 (B25) bis Gaming fahren. Von der Ortsmitte in Gaming sind es dann aber immer noch rund zehn km bis zum Naturparkeingang Eibenboden und rund 15 km

bis Lackenhof. Nach Lackenhof fährt zwar ein Bus, das ist dann aber mit einem weiteren Umstieg am Grubberg verbunden. Zu diesen Hürden kommt noch hinzu, dass der Bahnhof in Pöchlarn nur von Regionalzügen der ÖBB angefahren wird und die Westbahn bzw. ÖBB Fernverkehrszüge hier nicht halten. Somit ist beispielsweise eine Anreise von Wien oder Linz in die nordwestlichen Gemeinden des NuP wenig attraktiv und direkt in die dort gelegenen Naturparkeingänge sogar schlicht unmöglich. Puchenstuben wird zwar von der Mariazellerbahn bedient, kann aber von der nur rund 20 Autominuten entfernten Bezirkshauptstadt Scheibbs mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreicht werden. Immerhin wird Puchenstuben vom oben beschriebenen Wanderbus an Wochenenden angefahren und so können mit einem Umstieg die attraktiven Naturparkeingänge zu den vorderen und hinteren Tormäuern bzw. das Erlebnisdorf Sulzbichl erreicht werden. Die Vorort-Mobilität, beispielsweise vom letzten Verkehrsknotenpunkt zum Beherbergungsbetrieb, gestaltet sich im gesamten Untersuchungsgebiet als schwierig.

Zwischen-Fazit und Ausblick

Die Untersuchungsregion ist angesichts der geringen Siedlungsdichte und aufgrund der Topographie nur mäßig gut mit dem ÖV erschlossen. Insbesondere periphere Ortsteile, Siedlungen und Ausflugsziele sind ohne eigenes Auto schlecht bzw. nicht erreichbar. Das bestehende Angebot weist hinsichtlich des Fahrplans und der Bedienungsqualität noch Ausbaupotential auf. Problematiken sind Taktlücken, unterschiedliche Bedienqualität über das Gebiet gesehen und saisonale Unterschiede; unterschiedliche Sommer- und Winterfahrpläne aufgrund Wanderangebote, Skifahren usw. Die Herausforderung in dem Gebiet besteht u.a. darin, ein öffentliches Verkehrsangebot zu schaffen, das die Anforderungen der SchülerInnen, PendlerInnen und TouristInnen gerecht wird. Einzelne Ansätze für bedarfsorientierte Mobilitätslösungen in der Region hat es bereits gegeben, etwa im touristischen Bereich den Schi-Bus zwischen Lackenhof, Lunz am See und Göstling-Hochkar oder das NuP Taxi im NuP Ötscher-Tormäuer (vgl. VCÖ 2018; Eisenstraße Niederösterreich 2018).

Um eine nachhaltige Mobilitätslösung für die gesamte Region zu schaffen, wurde im Auftrag des Vereins Eisenstraße Niederösterreich ein Konzept für ein regionales Anrufsammeltaxi für die Region Ybbstal-Ötscher im Rahmen des LEADER-Projekts „Bedarfsorientierte Mobilität Ybbstal-Ötscher“ ausgearbeitet. Die Ziele, die mit diesem Projekt erreicht werden sollen, sind die Schaffung einer nachfrageorientierten Mobilitätsgrundversorgung mit Anschluss an das bestehende Angebot des ÖV, leistbare Mobilität für BewohnerInnen und Gäste, Schaffung neuer Möglichkeiten für eine autofreie An- und Abreise sowie eine einfache Buchung der Mobilitätsleistungen über eine zentrale Hotline bzw. eine APP (vgl. Ecoplus 2018).

Es soll ein regionales Anrufsammeltaxi-System geschaffen werden, das sowohl auf Sommer- und Wintersaison, Schul- und Ferienzeit abgestimmt ist und folgende Aspekte berücksichtigt (vgl. Eisenstraße NÖ 2018):

- Erschließung der Gemeinden in der Fläche und damit bessere Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete für BewohnerInnen und bessere Vorort-Mobilität für Gäste,
- Anschluss peripherer Gebiete an Hauptverkehrsachsen,
- Schließung von Taktlücken im ÖV,
- Schaffung von Verbindungen zwischen Ötscher Ost und Ötscher West ins Ybbs- und Erlauftal,
- Anschluss an Freizeitziele in der gesamten Projektregion (u.a. Attraktionen und Betriebe der Wilden Wunder Card) und
- Möglichkeiten zur Entzerrung der Wanderströme im NuP Ötscher-Tormäuer.

Konkrete Vorstellungen wie die bedarfsorientierte Mobilität in Form eines Anrufsammeltaxisystems ausgestaltet sein soll und welche Ziele damit erreicht werden sollen sind somit bereits definiert. Anhand meiner Untersuchung sollen insbesondere Gäste der Region NuP Ötscher-Tormäuer sowie regionale AkteurInnen (Tourismus, Naturparkmanagement, Gemeindepolitik) ihre Vorschläge, Strategien bzw. Bedürfnisse in punkto Tourismusmobilität (An- und Abreise als auch Mobilität innerhalb der Untersuchungsregion) darlegen können.

5. Methode

Um die Forschungsfragen dieser Arbeit zu beantworten, wurden verschiedene Zugänge angewandt. Die Analyse und Beschreibung der Praxisbeispiele Werfenweng und NuP Zillertal und ihrer Mobilitätskonzepte wurde durch Literaturrecherche, Internetrecherche, Daten von Statistik Austria und anhand zweier Telefoninterviews mit VertreterInnen der Naturparkorganisation bzw. des Tourismusverbandes erreicht. Die Erkenntnisse daraus wurden danach mit den topographischen Gegebenheiten und touristischen Kennzahlen der Untersuchungsregion NuP Ötscher-Tormäuer verglichen und Schlüsse für Möglichkeiten und Limitationen in der Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte gezogen.

Die Aussagen zur Wahrnehmung der Mobilitätsverhältnisse und möglicher Strategien zur Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte wurden anhand semistrukturierter Leitfadeninterviews mit

regionalen AkteurInnen und Gästen in der Untersuchungsregion gewonnen. Der Prozess der Datenerhebung und -auswertung gestaltete sich wie folgt:

Auswahl der Stichprobe

Während bei den meisten quantitativen Arbeiten statistische Repräsentativität angestrebt wird, wird mit qualitativen Untersuchungen eher versucht die Generalisierbarkeit der Ergebnisse zu erreichen. Bei der qualitativen Forschung geht es darum, dass der Untersuchungsgegenstand facettenreich erfasst wird. In der Praxis bedeutet das, dass in Organisationen nicht alle Interviewten aus der gleichen Hierarchieebene kommen oder einer Abteilung angehören sollen. Es sollten nicht nur „günstige“ Fälle einbezogen werden, die den bisherigen Wissensstand bestätigen, sondern auch „ungünstige“ bzw. kritische Beispiele herangezogen werden, um eine maximale Variation der Stichprobe zu erreichen (vgl. MERKENS 2009: 290f).

In dieser Masterarbeit wurde versucht ein möglichst facettenreiches und umfassendes Bild vom Untersuchungsgegenstand zu erhalten, indem eine möglichst heterogene Stichprobe ausgewählt wurde. Das heißt es wurden sowohl Gäste als auch regionale AkteurInnen des Untersuchungsgebietes befragt. Als regionale AkteurInnen gelten regionale PolitikerInnen und MitarbeiterInnen von regionalen Tourismusverbänden bzw. des Naturparks Ötscher-Tormäuer. Als Gäste kamen Personen in Frage, die zum Zeitpunkt der Befragung ihren Urlaub oder ihre Freizeit in der Untersuchungsregion verbrachten oder bereits mindestens einmal als Besucher in der Region waren. Außerdem wurde darauf geachtet, dass die Interviews mit den Gästen im NuP sowohl an Werktagen und an Wochenenden geführt wurden und an verschiedenen Plätzen im Untersuchungsgebiet stattfanden (siehe Tab. 6).

Interview-PartnerInnen	Kategorie	Funktion / Stellung	Ort bzw. Medium
1	Gast		online Video
2	reg. AkteurIn	Lokalpolitik	online Video
3	Gast		Naturparkeingang Erlaufboden
4	reg. AkteurIn	Naturfreunde Gaming	Naturparkgemeinde Gaming
5	reg. AkteurIn	Mostviertel Tourismus	Wien
6	Gast		online Video
7	Gast		NuP Jausenstation Ötscherhias
8	Gast		NuP Jausenstation Ötscherhias
9	reg. AkteurIn	Naturpark-Management	Ötscherbasis Wienerbruck

Tabelle 6: Übersicht der InterviewpartnerInnen

Feldzugang und Ablauf der Interviews

Der Kontakt zu den InterviewpartnerInnen wurde bei den regionalen AkteurInnen via E-Mail hergestellt. Diese konnten durch Recherchieren im Internet herausgefunden werden. Potentielle InterviewpartnerInnen wurden angeschrieben und über Thema und Zweck der Masterarbeit informiert. Bei Interesse wurde ein Termin für das Interview ausgemacht. Diese fanden dann entweder als face-to-face Interviews mit physischer Präsenz statt oder aufgrund der COVID-19 Krise per online Video Chat (Microsoft Teams, Zoom). Die Gäste wurden bis auf eine/n direkt im Untersuchungsgebiet angesprochen und vor Ort gebeten am Interview teilzunehmen. Bevor die freiwillige Zustimmung der TeilnehmerInnen erfolgte, wurden sie mündlich über Zweck, Dauer und Aufzeichnung des Interviews sowie über ihre Rechte und den Datenschutz unterrichtet. Ab diesem Zeitpunkt wurde das Aufnahmegerät (Smartphone) aktiviert und das Interview wurde anhand des semistrukturierten Leitfadens durchgeführt.

Wie bereits angesprochen waren die Settings der Interviews sehr unterschiedlich. Von online-Video Chats, über Treffen in einem Kaffeehaus bis zu den Vorort-Interviews im Untersuchungsgebiet waren die Gesprächssituationen sehr variabel. Dennoch war es einigermaßen leicht die InterviewpartnerInnen für die Befragung zu gewinnen. Nur einmal wollte ein Gast bei einem Vorort-Interview nicht teilnehmen. Durch diese hohe Bereitschaft war es leicht, die Gespräche am Laufen zu halten und es herrschte eine sehr offene und angenehme Atmosphäre. Die Interviews dauerten zwischen sechs und 38 Minuten. Tendenziell war die Dauer bei den Gästen geringer.

Datensammlung

Zur Befragung der InterviewpartnerInnen kam ein semistrukturierter Interviewleitfaden zum Einsatz. Bei dieser Interviewtechnik werden die Fragen vorher festgelegt, allerdings gibt es keine Antwortvorgaben und somit können die Befragten ihre Erwartungen, Motive, Strategien und Erfahrungen frei artikulieren. Der Vorteil dieser zielgerichteten Methode ist, dass von allen InterviewpartnerInnen ähnliche Daten erfragt werden können, man schneller in den Problembereich vordringen kann und somit Zeit beim Interview und bei der Auswertung gespart werden kann. Trotzdem muss die Reihenfolge der Fragen nicht strikt eingehalten werden und es obliegt dem/der InterviewerIn, wann bei einem Thema weiter ins Detail gegangen wird. Fragen, die im Lauf des Interviews schon beantwortet wurden, können weggelassen werden (vgl. HOLLOWAY und WHEELER 1998: 68; HOPF 2009a: 351).

Die Datensammlung kann im Allgemeinen beendet werden, wenn Datensättigung erreicht ist. Diese tritt ein, wenn keine neuen, bedeutsamen Variationen oder Dimensionen mehr in Bezug auf eine Kategorie auftauchen und die Kategorieentwicklung dicht ist (vgl. STRAUSS und CORBIN 1996: 159).

Die aufgezeichneten Interviews wurden anschließend wortwörtlich transkribiert und dabei in die deutsche Schriftsprache übersetzt.

Der Fragebogen für das semistrukturierte Interview

Das Grundgerüst für den Interview-Leitfaden ist für Gäste und regionale AkteurInnen das gleiche. Für letztere ist der Leitfaden etwas umfangreicher, weil von Gästen nicht erwartet werden kann, dass sie über mögliche oder geplante Mobilitätsstrategien in der Region Bescheid wissen. Dies ist ein Grund warum die Interviews der regionalen AkteurInnen länger dauerten. Zur Entwicklung der spezifischen Fragen wurden das Vorwissen und die Erkenntnisse der Literatursuche miteinbezogen und genutzt. Folgende Themenkomplexe bzw. konkreten Fragen wurden mit den InterviewpartnerInnen abgehandelt, um die Forschungsfragen zu beantworten:

- *Wahrnehmung des Ist-Standes*
 - Wie werden die An- und Abreise sowie Vorort-Mobilität in der Untersuchungsregion abseits vom MIV derzeit wahrgenommen?
 - Was könnte verbessert oder geändert werden?
- *Mobilitätskonzept bzw. -strategie (nur für regionale AkteurInnen)*
 - Gibt es ein Mobilitätskonzept und wie sieht es aus?
 - Was ist das Ziel – was soll dadurch erreicht werden?
 - Wer ist dafür verantwortlich?
 - Welche Chancen bieten dieses Mobilitätskonzept?
 - Welche Herausforderungen gibt es bei der Umsetzung?
- *Anreizsystem*
 - Gibt es bereits Anreize für Gäste, um auf den PKW zu verzichten?
 - Wie sehen die Anreize aus?
- *Antizipation der Zukunft*
 - Wie wird das Mobilitätsverhalten von Gästen in 10 Jahren eingeschätzt?
 - Wie ist die Region darauf vorbereitet?
- *Wunschfrage (nur für regionale AkteurInnen)*
 - Wenn sie völlig frei schalten und walten könnten, wie würden sie die Region in Punkto Mobilität für den Tourismus gestalten?
 - Wie könnte der Wunsch umgesetzt werden?
 - Woran liegt es, dass dieser Wunsch nicht umgesetzt werden kann?
- *Phantasiefrage: Stellen sie sich vor, sie sind ein Gast und wollen mit ihrer Familie/PartnerIn ein paar Tage in der Region verbringen, aber ohne Auto anreisen.*
 - Wie stellen sie sich die Mobilität innerhalb der Region vor?

- *Könnten sie sich derzeit vorstellen ohne PKW in der Region einige Urlaubstage zu verbringen?
Begründen sie ihre Antwort!*

Der erste Fragenteil soll dazu dienen, dass die InterviewpartnerInnen die derzeitigen Mobilitätsverhältnisse in der Untersuchungsregion reflektieren können. Es wird aber auch gleich nach möglichen Ideen für Veränderungen oder Verbesserungen gefragt. Im zweiten Teil sollen die regionalen AkteurInnen zu einem bereits vorhandenen oder in geplantes Mobilitätskonzept befragt werden. Der Fokus verlagert sich damit zusehends vom Ist-Zustand zu zukünftigen bzw. bereits in Planung befindlichen Strategien. Die Frage zu bereits bestehenden Anreizen, um auf den PKW zu verzichten ist sowohl an Gäste als auch an regionale AkteurInnen gerichtet. Bei den nächsten Fragekomplexen steht das mittel- bis langfristige Mobilitätsverhalten von Gästen im Mittelpunkt. Worauf könnten Gäste etwa aufgrund von gesellschaftspolitischen Trends in Zukunft Wert legen und wie ist die Region darauf vorbereitet? Regionale AkteurInnen wurden mit der fiktiven Frage konfrontiert, wie sie sich die Mobilität in der Region vorstellen würden, wenn finanzielle Ressourcen oder etwaige andere Beschränkungen keine Rollen spielen würden. Zu guter Letzt sollten sich wieder alle InterviewteilnehmerInnen in die Rolle von Gäste hineinversetzen, die einige Tage Urlaub in der Region verbringen und ihre Vorstellungen zur Mobilität kundtun. Thema war dabei auf was man keinesfalls verzichten möchte bzw. auf was es leichter wäre zu verzichten. Die Abschlussfrage war dann sehr konkret, ob man sich vorstellen könnte derzeit ohne Auto anzureisen und einige Tage hier zu verbringen.

Datenauswertung

Die Datenauswertung der transkribierten Interviews erfolgt durch die qualitative Inhaltsanalyse nach MAYRING (2010). Das Ziel der Inhaltsanalyse ist die systematische Bearbeitung von Kommunikationsmaterial. Sie kann in eine (a) zusammenfassende, (b) erklärende und (c) strukturierende Technik unterschieden werden. Bei dieser Arbeit werden die Daten nach der zusammenfassenden Technik analysiert.

Ziel der zusammenfassenden Analyse ist es, das Material so zu reduzieren, dass die wesentlichen Inhalte erhalten bleiben. Das abstrahierte Datenmaterial soll noch immer ein Abbild des Grundmaterials sein (vgl. MAYRING 2010:67). Die durch Abstraktion des Datenmaterials entstandenen Kategorien, genannt induktive Kategorienbildung, wurden möglichst in der Sprache des Materials und ohne Verzerrungen durch Vorannahmen beschrieben (vgl. MAYRING 2010:86). Erst später wurden die fertigen Kategorien anhand aktueller Forschungsliteratur diskutiert und interpretiert.

Das Verfahren der zusammenfassenden Inhaltsanalyse ist durch mehrere Analyseschritte geprägt:

- Bestimmung der Analyseeinheit: legt fest was der kleinste und was der größte Textbestandteil ist, der unter eine Kategorie fallen kann.
- Paraphrasierung der inhaltstragenden Textstellen: die einzelnen Kodiereinheiten werden auf eine knappe, nur dem Inhalt beschränkte Form umgeschrieben. Überflüssige, ausschmückende Textbestandteile werden fallengelassen.
- Bestimmung des angestrebten Abstraktionsniveaus und Generalisierung der Paraphrasen unter diesem Abstraktionsniveau: das Abstraktionsniveau wird aufgrund des vorliegenden Materials bestimmt und alle Paraphrasen, die unter diesem Niveau liegen, werden verallgemeinert. Paraphrasen über dem Abstraktionsniveau werden zunächst belassen.
- Erste Reduktion durch Selektion, streichen bedeutungsgleicher Paraphrasen: unwichtige und sich wiederholende Paraphrasen werden gestrichen.
- Zweite Reduktion durch Bündelung, Konstruktion, Integration von Paraphrasen auf dem angestrebten Abstraktionsniveau: in diesem Reduzierungsschritt werden mehrere sich aufeinander beziehende Paraphrasen zusammengefasst und durch eine neue Aussage wiedergegeben.
- Zusammenstellung der neuen Aussagen als Kategoriensystem: Überprüfung, ob die neuen Aussagen das Ausgangsmaterial noch abbilden
- Rücküberprüfung des zusammenfassenden Kategoriensystems am Ausgangsmaterial (vgl. MAYRING 2010: 70).

Im Einzelnen wurden in dieser Arbeit die obigen Schritte wie folgt umgesetzt:

- *Bestimmung der Analyseeinheit*
Kodiereinheit: Jede Aussage zu Wahrnehmungen, Feststellungen, Erfahrungen, Strategien, Bewertungen, Vorschläge oder Erwartungen in Bezug auf die Mobilität in der Untersuchungsregion.
Bsp. 1: „Auf der herüberen Seite hast die Mariazellerbahn als leistungsfähiges und modernes Verkehrsmittel“ (I/3). Kategorie: „Begünstigter Südosten – Goldgriff Mariazellerbahn“
Bsp. 2: „Dass ich mir als Gast ein e-Mobil ausleihen kann und zwischen Bahnhof und JUFA Hotel fahren kann“ (F/132) Kategorie: „Car-sharing und e-Mobilität“
- *Paraphrasierung der inhaltstragenden Textstellen*
Alle nicht-inhaltstragenden Textteile innerhalb einer Analyseeinheit bzw. Aussagen, die irrelevant für die Forschungsfrage sind, werden fallengelassen.

Bsp. 3. „Ah. Weil der (Anm. Beherbergungsbetrieb) sagt halt, wenn du mit dem Zug kommst dann hole ich dich, weil egal ich hole dich.“ (I/131). Paraphrasierung: Der Beherbergungsbetrieb sagt, wenn du mit dem Zug kommst, hole ich dich ab.

- *Bestimmung des angestrebten Abstraktionsniveaus und Generalisierung der Paraphrasen unter diesem Abstraktionsniveau*

Das Abstraktionsniveau lehnte sich vorerst eng an den Begriffen der InterviewpartnerInnen an.

Bsp. 4: Paraphrase: Von Lackenhof holt dich auf Anfrage die Hotellerie ab. (D/198).

Generalisierung: „Abholservice durch Beherbergungsbetriebe“

- *Erster und zweiter Reduktionsschritt*

In diesem Schritt wurden durch Reduktion bedeutungsgleicher Paraphrasen und durch Anhebung des Abstraktionsniveaus vorläufige Kategorien gebildet. Jede Kategorie wurde im Kodierleitfaden eingetragen, definiert und mit Ankerbeispielen versehen. Durch dieses Vorgehen am gesamten Datenmaterial bestand der Kodierleitfaden aus vielen vorläufigen Kategorien. Als weiterer Schritt wurde das Abstraktionsniveau noch einmal angehoben und ähnliche Kategorien wurden zusammengefasst.

Bsp. 6: Die vorläufige Kategorie „Problematik der letzten Meile“ fiel schließlich unter die Kategorie „Schlechte innerregionale Mobilität“.

- *Zusammenstellung der neuen Aussagen als Kategoriensystem und Rücküberprüfung des zusammenfassenden Kategoriensystems am Ausgangsmaterial*

In diesem Schritt wurde der Kodierleitfaden immer wieder auf Verständlichkeit überprüft und die Definitionen der einzelnen Kategorien wurden durch Rücküberprüfung am Ausgangsmaterial erweitert und verdichtet. Durch die Definitionen sind die einzelnen Kategorien besser voneinander abgegrenzt und einzelne Aussagen (Kodes) aus dem Datenmaterial sollen dadurch eindeutig einer Kategorie zuordenbar sein.

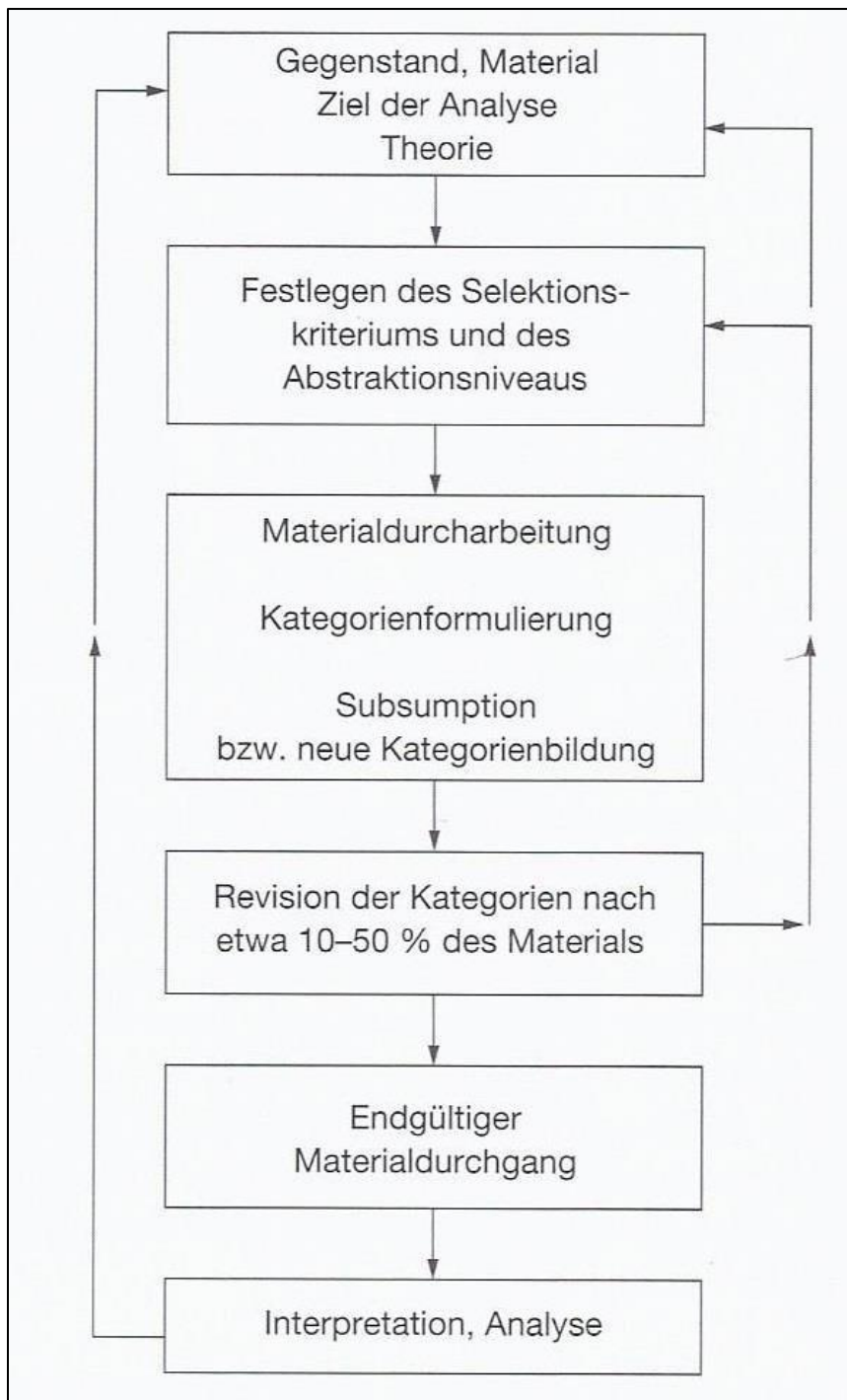


Abb. 17: Prozessmodell induktiver Kategorienbildung (MAYRING 2010: 86)

Die Kategorien wurden induktiv aus dem Datenmaterial heraus entwickelt und sind daher gegenstandsverankert (siehe Abb. 17). Das Vorwissen durch die Literaturrecherche wurde in die Generierung der Kategorien nicht miteinbezogen, könnte aber bei der Benennung von Kategorien unbewusst eine Rolle gespielt haben. Die Kategorien entstanden nicht theoriegeleitet, da kein bereits bestehendes Kategoriensystem an das Datenmaterial herangetragen wurde. Erst im Kap. 6.4. (Diskussion und Zusammenfassung) wurden die Kategorien anhand bereits bestehender Forschungsliteratur interpretiert.

Der Prozess der Datenerhebung und Datenanalyse ist nicht als linearer Verlauf zu verstehen, sondern wie es für die qualitative Forschung typisch ist, als zirkulärer Ablauf (WITT 2001: 5f). Demnach wurde bereits nach dem ersten Interview mit der Transkription begonnen und erste Überlegungen und Anmerkungen zur Analyse der Daten entstanden. Simultan wurden neue InterviewpartnerInnen rekrutiert und weitere Interviews geführt. So konnten bereits gewonnene Erkenntnisse aus den Analysen der ersten Interviews für spätere genutzt werden und es kam zu einer ständigen Interaktion zwischen Sammlung und Auswertung der Daten. Z.B. wurde eine Frage für die regionalen AkteurInnen, um eine Unterfrage erweitert, da der Fokus der Antworten überwiegend auf motorisierte Mobilitätskonzepte gerichtet war. („Wenn sie die gesamte Region NuP Ötscher-Tormäuer betrachten, gibt es ein Mobilitätskonzept oder – strategie für den Tourismus in der Region?“). Folgende Unterfrage wurde daher in den Interviewleitfaden aufgenommen: „Gibt es außer öffentliche Verkehrsmittel noch andere Mobilitätskonzepte, die interessant sein könnten?“.

Gütekriterien

Die bei dieser Arbeit angewendeten Kriterien entsprechen den Gütekriterien für qualitative Forschung. Kernkriterien qualitativer Forschung nach MAYER (2002: 79f) und STEINKE (2009: 320f) sind:

- *Kommunikative Validierung (auch Glaubwürdigkeit oder interne Validität)*
Die „Beforschten“ sollen die Daten auf ihre Gültigkeit hin überprüfen. Dieser Vorgang wird häufig als „Membercheck“ bezeichnet. Es kann auch eine kommunikative Validierung der Ergebnisse im ForscherInnenteam gemeint sein.
- *Triangulation*
Der Einsatz komplementärer Methoden, Theorien, Daten oder Forscher soll in einer Untersuchung zu einem Erkenntniszuwachs führen und soll Einseitigkeiten und Verzerrungen kompensieren.
- *Validierung der Interviewsituation*
Interviews und InterviewpartnerInnen werden auf Aufrichtigkeit der Aussagen überprüft. Es soll zu keinem Arbeitsbündnis und keinem Machtgefälle zwischen ForscherIn und InformantIn kommen.
- *Intersubjektive Nachvollziehbarkeit*
Da qualitative Forschung dem Anspruch der intersubjektiven Überprüfbarkeit auf Grund der geringen Standardisierbarkeit nicht entsprechen kann, soll intersubjektive Nachvollziehbarkeit eine Bewertung der Ergebnisse ermöglichen. Wichtig sind dafür die Dokumentation des Forschungsprozesses, der Erhebungsmethoden und des Erhebungskontextes, der Transkriptionsregeln sowie der Auswertungsmethoden. Die Interpretation der Daten soll in Gruppen erfolgen. Dies kann durch „peer

debriefing“ und „external audit“ erfolgen. Beim peer debriefing geht es darum eine kompetente Person zu finden, die Fragen stellt und mit der die qualitative Arbeit besprochen wird, um so die Genauigkeit zu erhöhen. Ein external Auditor überblickt das gesamte Projekt und steht als Supervisor während des gesamten Forschungsprozesses zur Verfügung.

Die oben angeführten Kriterien wurden wie folgt umgesetzt:

- *Triangulation*

Durch eine zweckmäßige Stichprobe wurde versucht maximale Variation der InterviewpartnerInnen zu erreichen. Ziel dieser speziellen Vorgehensweise war vordergründig zu einem tieferen Verständnis des untersuchten Gegenstands und zu mehr Erkenntnissen zu gelangen.

- *Validierung der Interviewsituation*

Es gab keine Anzeichen, dass die InterviewpartnerInnen falsche Angaben machten oder nicht aufrichtig waren. ForscherIn und InterviewpartnerIn gingen kein Arbeitsbündnis ein. Es wurde versucht eine vertrauensvolle Beziehung zu den Informanten herzustellen und das Machtgefälle so klein als möglich zu halten.

- *Authentizität (Glaubwürdigkeit, interne Validität)*

Es wurden Zitate der InterviewpartnerInnen verwendet, um ein plastischere Beschreibungen der Kategorien zu erhalten. Die Aussagen der InterviewpartnerInnen wurden nicht aus dem Kontext gerissen und die Zitate wurden mit der Fallbezeichnung des Interviews und der Zeilenangabe versehen (z. B. F/202), so dass eindeutig nachvollzogen werden kann, woher das Zitat stammt.

- *Intersubjektive Nachvollziehbarkeit*

Das Vorwissen zum Gegenstandsbereich wurde im Theorieteil der Masterarbeit offengelegt. Die Erhebungsinstrumente wurden beschrieben und auf die Entwicklung des semistrukturierten Leitfadens wurde eingegangen. Außerdem wurde eine detaillierte Beschreibung der Untersuchungsregion sowie der Interviewsettings vorgenommen.

Ethische Überlegungen

Die Berücksichtigung forschungsethischer Aspekte verlangt bei qualitativer Forschung besondere Sensibilität, da tiefe Einblicke in sonst eher verschlossene gesellschaftliche Teilbereiche gewonnen werden und durch ihre subjektbezogene Vorgehensweise eventuell Würde und Interessen der Person berührt werden. Wichtige Aspekte sind dabei die Freiwilligkeit der Teilnahme an den Interviews, die Absicherung der Anonymität sowie die Vermeidung von Schädigungen der TeilnehmerInnen (HOPF 2009b: 591-594). Der in dieser Arbeit gewählte Untersuchungsgegenstand ist aber weniger anfällig

wie etwa die Befragung von Missbrauchsoptionen oder Menschen die illegale Suchtmittel konsumieren. Dennoch muss die Anonymität gewahrt bleiben.

Die InterviewpartnerInnen wurden entweder per E-Mail kontaktiert, über das Forschungsthema informiert und um die Teilnahme als InterviewpartnerIn gebeten (regionale AkteurInnen) oder direkt im Untersuchungsgebiet angesprochen um ad hoc als InterviewpartnerIn zur Verfügung zu stehen. Vor dem Interview wurden die TeilnehmerInnen mündlich über den Zweck und den Ablauf der Interviews informiert und der Datenschutz wurde zugesichert. Außerdem wurde erwähnt, dass das Interview jederzeit ohne Angabe von Gründen abgebrochen werden kann.

Die Tonbandaufnahmen wurden nach der Transkription gelöscht und die Datenauswertung erfolgte in anonymisierter Form. Das heißt die transkribierten Interviews sind nur mit einem Buchstaben versehen und nicht mit dem Namen der InterviewpartnerInnen. Außerdem wurde in den Transkripten das Datum des Interviews, das Geschlecht und ob Gast oder regionaler Akteur dokumentiert. In den Transkripten wurden die Aussagen der InterviewpartnerInnen mit dem Buchstaben „T“ für TeilnehmerIn und die Fragestellung der ForscherIn mit dem Buchstaben „I“ für InterviewerIn abgekürzt.

6. Ergebnisse der Interviews mit regionalen AkteurInnen und Gästen

Die Datenerhebung fand im Zeitraum von Ende April bis Ende Juni 2020 statt. Es wurden neun Interviews geführt, wovon vier der InterviewpartnerInnen regionale AkteurInnen und fünf Gäste waren. Fünf Männer und vier Frauen nahmen an den Befragungen teil und die Interviews dauerten zwischen sechs und 38 Minuten.

In den folgenden Kap. 6.1. bis 6.3. werden die aus dem Datenmaterial der Interviews gewonnen Kategorien zur besseren Übersicht zuerst anhand einer Abbildung dargestellt. Anschließend werden die einzelnen Kategorien beschrieben und an passenden Stellen mit anonymisierten Zitaten der InterviewpartnerInnen ergänzt. In Klammer nach den Zitaten befindet sich jeweils ein Kürzel, welches angibt aus welchem Interview das Zitat stammt und in welcher Zeile des Transkripts es zu finden ist. Beispielsweise bedeutet (C/45), dass das Zitat im Interview C in der Zeile 45 zu finden ist.

6.1. Wahrnehmung der derzeitigen Mobilitätsverhältnisse

Wie nehmen die InterviewpartnerInnen das derzeitige Mobilitäts-Angebot für Gäste abseits vom PKW wahr? Und gibt es schon jetzt Anreize, um auf den PKW zu verzichten?



Abb. 18: Wahrnehmung des derzeitigen Mobilitätsangebotes in der Region NuP Ötscher-Tormäuer (eigene Darstellung)

Der Ötscher als verbindendes, namensgebendes, aber auch trennendes Element

Die InterviewpartnerInnen, sowohl Gäste als auch regionale AkteurInnen erkennen, dass die Mobilität abseits vom PKW in der Region NuP Ötscher-Tormäuer zweigeteilt ist. „Naja, das ist quasi zweigeteilt, jetzt auf den Naturpark bezogen“ (I/3). Maßgeblich dafür verantwortlich ist die Topographie, im Besonderen der mit 1893 Metern alles überragende Ötscher. Der Ötscher ist zwar einerseits das verbindende und namensgebende Element der Region, aber in Bezug auf die Mobilität trennt er die Gemeinden der Untersuchungsregion. Da die Gemeinden der Naturparkregion rund um den Ötscher liegen und der Ötscher somit im Zentrum steht, gibt es keine direkten Verkehrswege zwischen den Orten der Naturparkgemeinden. Der Berg muss daher großräumig umfahren werden, um etwa von Gaming nach Mitterbach/Erlaufsee oder Annaberg zu gelangen. Diese Gegebenheit führt dazu, dass sich die AnbieterInnen von Wanderbussen oder Ruftaxis entweder auf die Gebiete südöstlich oder nordwestlich des Ötschers konzentrieren. Will man mit dem ÖV von einem Ausflugsziel auf der einen Seite des Ötscher auf die andere Seite, dann ist das äußerst zeitaufwendig und meist nur durch mehrmaliges Umsteigen machbar. „Aber wenn ich jetzt in Annaberg bin, oder egal wo, da komm ich ja gar nicht nach Lackenhof“ (A/219). Das Problem wird dann offensichtlich, wenn man etwa die beliebte

Wanderung bzw. Wallfahrt nach Mariazell quer durch den NuP bewältigen will oder man eine Ötscherüberquerung mit Start oder Ziel in Lackenhof plant. Viele Gäste lösen, das Problem mit einem Zweitauto das schon am Vortag am Ende der Wanderung geparkt wurde oder rufen Familie/Freunde an und lassen sich von denen mit dem PKW abholen. *„Im Endeffekt ist es so, dass ich jetzt meistens Bekannte, Familie fragen muss, ob sie mich von dort vielleicht holen können und wieder zum Auto bringen“ (B/41).* *„Da kannst es wie die meisten machen, ein Auto nach Mariazell stellen, dass man wieder zurückkommt“ (D/35).*

Zusätzlich unterscheiden sich die Naturparkgemeinden südöstlich und nordwestlich des Ötschers in deren Erreichbarkeit durch den ÖV. Daher konnten aus den Interviews folgende Kategorien entwickelt werden, die diese Erkenntnis stützen:

- begünstigter Südosten - Goldgriff Mariazellerbahn
- benachteiligter Nordwesten
- mangelnde innerregionale Mobilität – funktionierende ÖPNV entlang der Hauptverkehrsrouten

Begünstigter Südosten – Goldgriff Mariazellerbahn

In den Interviews wird immer wieder erwähnt, dass der südöstliche Teil des NuP ohne PKW leichter zu erreichen ist, dass dieser Teil begünstigt ist und dieser Vorteil ist beinahe ausschließlich auf die Mariazellerbahn zurückzuführen.

Wollen Gäste ohne eigenen PKW anreisen, so sind die südöstlichen Gemeinden der Untersuchungsregion, also Annaberg, Mitterbach/Erlaufsee und auch Puchenstuben, einfacher zu erreichen als Gaming und St. Anton/Jeßnitz. *„Ich finde, wie gesagt, im Osten, Südosten oder was das ist, ist es eh gut erschlossen“ (A/35).* Aber nicht bloß die Ortszentren dieser Gemeinden sind besser an den öffentlichen Verkehr angeschlossen, auch die Ausgangspunkte vieler Wanderungen und Naturparkeingänge lassen sich ohne Umsteigen direkt mit der Mariazellerbahn erreichen. *„Auf der herüberen Seite hast die Mariazellerbahn als leistungsfähiges und modernes Verkehrsmittel“ (I/3).*

Die Mariazellerbahn verkehrt, wie schon beschrieben, von St. Pölten bis Mariazell und retour. Sie bietet durch die gute Anbindung an die Westbahn viel Potential, um vermehrt Gäste aus urbanen Gebieten von St. Pölten, Linz oder Wien in die Region NuP Ötscher-Tormäuer zu befördern. *„Da kann ich von Linz nach St. Pölten in 20 Minuten. Und dann in die Mariazellerbahn umsteigen und dann bin ich schon im Naturpark“ (A/11).* Vor allem die landschaftlich eindrucksvolle Bergstrecke ab der Haltestelle Laubenbachmühle, genannt Himmelstreppe, ist bei Gästen besonders beliebt und bekannt. Deren Bekanntheitsgrad hat sich auch in der Datenerhebung widerspiegelt, da in jedem Interview mindestens einmal die Mariazellerbahn erwähnt wurde. Zudem gab es nur positive Aussagen über die Mariazellerbahn. In einem Interview wurde sie als wichtiger Partner des NuP und als Goldgriff

bezeichnet. *„Die Mariazellerbahn ist für uns als Naturpark ein strategisch extrem wichtiger Partner auf der einen Seite des Ötschers“ (F/5).* Immer wieder wurde auch von Gästen in den Interviews das Kombiticket Mariazellerbahn und NuP-Eintritt erwähnt. *„Wir haben mittlerweile mehr als ein Drittel, bzw. fast die Hälfte der Gäste nehmen das (Anm. Kombiticket) in Anspruch“ (F/7).* Wie bereits erwähnt, führt die Mariazellerbahn im Südosten des Untersuchungsgebietes bis an Ausgangs- und Endpunkte von Wanderungen in den Hinteren Tormauern und den Ötschergräben. In einem Interview wird dieser Umstand als „funktionierende touristische Dienstleistungskette“ bezeichnet. *Neben schöner Landschaft und einer Versorgungsstation entlang der Wanderung hat man am Ende der Wanderung bei der Rückfahrt noch das Zugerlebnis (I/24).*

Die Mariazellerbahn ist somit schon jetzt ein wichtiger Aspekt in Bezug auf sanfte Mobilität im südöstlichen Teil des NuP, sowohl was die An- und Abreise in die Region betrifft als auch in puncto Vorort-Mobilität bei der Rückfahrt von Wanderungen zum Ausgangspunkt. Speziell das Kombiticket, indem der Preis des Naturparkeintrittes schon inbegriffen ist, stellt einen Anreiz für Gäste dar, um auf das Auto zu verzichten.

Benachteiligter Nordwesten

Gemeint ist damit der nordwestliche Teil des Untersuchungsgebietes mit den Gemeinden Gaming und St. Anton sowie die zur Gemeinde Gaming gehörende Wintersport- und Wanderdestination Lackenhof am Ötscher. Außerdem fallen in diese Kategorie Aussagen über Anreisemöglichkeiten aus dem nordwestlichen Einzugsgebiet wie etwa aus den Bezirken Amstetten, Scheibbs und Waidhofen/Ybbs. *„Ich kann auch von Amstetten weiter nach St. Pölten, aber irgendwie ist es so ein um's Eck fahren“ (A/15).*

Die An- und Abreisemöglichkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Naturparkgemeinden Gaming und St. Anton/Jeßnitz sind zwar möglich, aber wesentlich umständlicher als im südöstlichen Teil der Untersuchungsregion. *„Die andere Seite hat halt keine Mariazellerbahn. Da hast die Mostviertelbusse, da hast teilweise Postbusse, die kommen und fahren. Aber da ist es natürlich um einiges schwieriger.“ (I/9)*

Es gibt zwar die Erlauftalbahn, als Nebenbahn der Westbahnstrecke, die in Pöchlarn abzweigt, aber nur bis Scheibbs fährt. Als Anschlussverbindung in die Naturparkgemeinden müssen Gäste in Scheibbs schon mindestens einmal auf einen Bus umsteigen. Will man nach Lackenhof, ist ein weiterer Umstieg vonnöten. Auch wenn eine Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Ortskerne der nordwestlichen Gemeinden möglich ist, sind Aussagen in den Interviews dazu wesentlich negativer gefärbt. Als eklatanten Nachteil nordwestlich des Ötschers erkennen die InterviewpartnerInnen, dass zu den Naturparkeingängen wo die Wanderungen starten, überhaupt keine öffentlichen Buslinien oder Wanderbusse verkehren. *„Ja der Naturparkeingang Eibenboden, wie schon gesagt vorher, ist mit*

öffentlichen Verkehrsmittel nicht zu erreichen“ (D/15). Letztgenannte Tatsache ist insbesondere problematisch, da aus den Analysen hervorgeht, dass die Gemeinde Gaming die meisten Nächtigungen und Ankünfte verzeichnet, die Abhängigkeit vom PKW für Gäste aber wesentlich größer ist als im Südosten mit der Mariazellerbahn. „Aber da haben wir halt tatsächlich die Problematik in Gaming und Lackenhof die wir irgendwie lösen müssen. Weil dort Kapazitäten wären aber der öffentliche Verkehr dort eigentlich de facto nicht funktioniert“ (F/144).

Mangelnde innerregionale Mobilität – funktionierender ÖPNV entlang der Hauptverkehrsrouten

Sehr oft haben Gäste und regionale AkteurInnen erwähnt, dass zwar die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln bis in die Ortskerne der Naturparkgemeinden prinzipiell funktioniert. *„Busse sind nicht schlecht, aber nur entlang der B25“ (D/69).* Ergänzt wurden diese Aussagen meist umgehend um die schlechte innerregionale Mobilität, die dazu führt, dass man ohne eigenen PKW im jeweiligen Ort oder in der Beherbergung festsitzt. *„Dass nicht nur Hauptverbindungen funktionieren, sondern auch Nebenverbindungen“ (B/301).*

So wurde in beinahe jedem Interview erwähnt, dass die Vorort-Mobilität bzw. die Mobilität vom letzten Knotenpunkt des ÖV zu Ausflugszielen oder Beherbergungsbetrieben nicht gut funktionieren. *„Also der Bus fährt Wien – Mariazell – retour. Na gut, den hab ich. Und dann bin ich aber im JUFA gefangen, dann komm ich von dort nicht weg“ (F/60).*

Ausgenommen sind davon die Wanderungen entlang der Mariazellerbahn. Auch die Problematik der „Letzten Meile“, die vom Linienverkehr nicht bewältigt werden kann, wurde genannt. *„Das ist immer die Problematik, das sind die letzten Meilen quasi wie das so schön heißt, dass ich die auch schließen muss und da sind wir momentan noch sehr weit weg“ (B/22).* Für Gäste, die einige Tage in der Region verbringen wollen, stellt eine mangelnde innerregionale Mobilität eine große Hürde dar, um sich zwischen den Ausflugszielen zu bewegen. *„Aber du hast dann ein Problem, wennst da bist. Weil du kannst nirgends hin. Gerade im Sommer. Du hast sehr viele Startpunkte von Ausflugszielen bzw. Wanderungen, wo kein öffentlicher Verkehr hinführt (D/57).* Familien weisen bei längerem Aufenthalt in der Region daraufhin, dass es bei Schlechtwetter, oder wenn man alternative Freizeitangebote wie ein Hallenbad oder Freibad besuchen möchte, ohne Auto schwierig ist von einer Destination zur anderen zu gelangen. *„Nachteile hast auf alle Fälle wennst kein Auto mithast, dass du zu keinem Geschäft kommst bzw. wenn es jetzt schlechtes Wetter hat, kannst nirgends hinfahren“ (C/92).*

Schibusse im Winter

Immer wieder wurde über die gratis Schibusse in den Interviews gesprochen. Dies weist auf die Bedeutung des Wintertourismus in der Region hin. Seit einigen Jahren gibt es bereits ein Schishuttle zwischen den beiden bedeutendsten Schigebieten Lackenhof am Ötscher und dem Hochkar in den

Ybbstaler Alpen. Mit einer gültigen Liftkarte können die Gäste mit dem Schishuttle zwischen den beiden Schigebieten hin und her wechseln. Es wurde aber auch angemerkt, dass bei diesem Schishuttle nicht immer alles reibungslos läuft. *„Der Bus zwischen Lackenhof und Hochkar, das war diese Saison etwas schwieriger, weil die Zeiten anders waren. Dadurch hatte der Gast Wartezeit und musste noch umsteigen“. (B/179). „Es hat einen Transfer gegeben von Lackenhof aufs Hochkar, aber keine Rückfahrt“ (F/84).*

Es gab erstmals im Winter 2020 von Jänner bis April einen gratis Schibus in den Gemeinden des Tourismusvereins Ybbstaler Alpen, bei dem auch Gaming Mitglied ist. Entlang diverser Buslinien konnten die verschiedenen Schigebiete der Ybbstaler Alpen und sogar zwei Museen mit Winterbekleidung gratis erreicht werden. *„Im Winter zum Schifahren ist es kein Problem mit Schibus, den man gratis nutzen kann von Gaming weg aufs Hochkar und Lackenhof“ (D/45).* Außerdem dürfte der gratis Schibus bereits in der ersten Saison sehr gut von den Gästen angenommen worden sein. *„Der gratis Schibus im Winter, das wird total gut genutzt“ (B/177).*

Nicht angefahren werden mit dem gratis Schibus die Schigebiete der Naturparkgemeinden Annaberg und Mitterbach/Erlaufsee, da sie nicht dem Tourismusverein Ybbstaler Alpen angehören. Hier zeigt sich wieder die Zweiteilung der Untersuchungsregion in puncto Mobilität.

Außerdem wurde erwähnt, dass es immer wieder Bemühungen gibt, Gäste aus Wien mit Bussen in die Schigebiete zu bringen. *„Wir haben da eine Kooperation mit einem Busunternehmen im Winter - Ski for School und Fahrten zum Schnee. Wo man quasi versucht, Wiener, die kein Auto haben mit dem Bus rauszubringen. Das funktioniert nur am Hochkar ein bisschen (F/111).*

Zumindest der gratis Schibus entlang der Ybbstaler Alpen ist ein echter Anreiz, um auf das Auto zu verzichten, auch wenn ein großer Teil der Naturparkgemeinden nicht miteingeschlossen ist.

Naturpark-Wanderbus und Ruftaxis

Beinahe in allen Interviews werden der bereits beschriebene Wanderbus im NuP oder Wander- bzw. Ruftaxis erwähnt. Diese Transportmittel haben zum Ziel, die wandernden Gäste wieder zurück zum Ausgangspunkt der Wanderung, entweder zum Auto, zum nächsten öffentlichen Verkehrsmittel oder zum Beherbergungsbetrieb, zu bringen. *„Da gibt es so einen Wanderbus. Der fährt von Puchenstuben da her, nimmt die Leute wieder mit und fährt über die Panoramastraße wieder nach Puchenstuben“ (C/16). „Wir sind mit dem Taxi von Mitterbach auf den Zellerrain gefahren“ (D/84).*
„Wir haben einen Wanderbus von Puchenstuben runter“ (F/165).

Fahrrad und e-Bike als Transportmittel

Als tatsächlich sanfte alternative zum PKW können Fahrräder und e-Bikes gezählt werden. In der Wahrnehmung vieler InterviewpartnerInnen wäre das Fahrrad schon jetzt eine gute Möglichkeit sich

fortzubewegen. „Mit dem e-Bike sind auch Berge und Distanzen kein Problem“ (F/345). „Als e-biker komm ich jetzt auch schon überall hin, also sehr weit“ (D/99).

Auch wenn die Wahrnehmung über die Möglichkeit von Fahrrädern und e-Bikes als Transportmittel noch nichts über deren tatsächliche Nutzung aussagt, so könnten in Zukunft speziell e-Bikes für die Vorort-Mobilität eine Rolle spielen. „Ich kann die ganze Gegend mit dem Radl erkunden, wo es halt mit Radwegen geht“ (G/33). Ob eine Nutzung von Fahrrädern für den Vorort-Verkehr tatsächlich aussichtsreich ist, hängt nicht zuletzt von einem gut ausgebauten Radwegenetz ab. „Und wir als Gemeinde haben von Kienberg nach Gaming den Radweg erneuert oder installiert jetzt direkt neben der B25“ (B/231). Tatsächlich hat der Fahrradtourismus in den letzten Jahren in der Region stark zugenommen. Insbesondere der Ybbstalradweg von Waidhofen/Ybbs nach Lunz ist sehr beliebt und beschert der Region immer mehr Gäste im Sommer.

Wandern

Als eine weitere Form der sanften Mobilität wird vereinzelt in Interviews das Wandern genannt. Überwiegend kommen Gäste in den NuP Ötscher-Tormäuer, aber auch in die erweiterte Region, zum Wandern. „Bei uns geht es ums Wandern (I/220). Das umfangreiche Wanderwegenetz wurde insbesondere vor der niederösterreichischen Landesausstellung im Jahr 2015 saniert und neu beschildert; etliche Brücken, Steige und Sicherheitseinrichtungen wurden erneuert. Eine besondere Tradition haben die Pilgerwege in den bekannten Wallfahrtsort Mariazell, die auch durch die Region NuP Ötscher-Tormäuer führen. Dabei legen PilgerInnen meist mehrere Tagesetappen auf dem bekannten Pilgerweg Via Sacra von Wien nach Mariazell zurück. Es gibt aber noch weitere Pilgerwege nach Mariazell aus verschiedenen Bundesländern. „Dieses Pilgern, Weitwandern ist auch durchaus auch Thema. Und von Wien nach Mariazell zu gehen ist durchaus auch eine Option“ (F/344).

Transport durch Beherbergungsbetriebe

Als eine Ressource das Problem der „Letzten Meile“ zu lösen, weisen einige InterviewpartnerInnen auf den Abhol- oder Bringservice der Beherbergungsbetriebe hin. Erwähnt wird immer wieder die Möglichkeit, dass GastgeberInnen gerne bereit sind ihre Gäste vom Bahnhof oder der Bushaltestelle abzuholen. „Und es gibt auch Pensionen, die bringen dich da her, da braucht man kein Auto“ (C/84). „Weil der sagt halt, wenn du mit dem Zug kommst dann hole ich dich, weil egal ich hole dich, weil die paar Gäste die die haben, das ist ja machbar“ (I/131).

Parkraumbewirtschaftung

Als bereits bestehender Anreiz auf die Anreise mit dem PKW zu verzichten wird von zwei regionalen AkteurInnen die Parkraumbewirtschaftung genannt. Mittlerweile sind alle Parkplätze bei den

Eingängen zum NuP gebührenpflichtig und es wurde ein Parkautomat installiert. *„Und wir versuchen mit dem Parkraummanagement im Sinne von Parkraumbewirtschaftung auch was dazu beizutragen, dass sich die Leute zusammentun, dass weniger mit dem PKW gefahren wird und mehr auf den öffentlichen Verkehr zugegriffen wird“ (F/12).*

Wilde Wunder Card

Wiederum zwei regionale AkteurInnen nennen die „Wilde Wunder Card“ als weiteren Anreiz die öffentlichen Verkehrsmittel in der Region zu nutzen. Diese Karte erhalten alle Gäste gratis, wenn sie bei einem „Wilde Wunder Gastgeber“ nächtigen. Sie gilt als Eintrittskarte für zahlreiche Attraktionen und es gibt 50% Ermäßigung auf öffentliche Verkehrsmittel in der Region Pielachtal und Ybbstal und somit auch im NuP Ötscher-Tormäuer.

„Wir haben ja die Wilde Wunder Card. Und dort haben wir drinnen seit einigen Jahren mit dem VOR, dass Gäste mit der Card 50% Ermäßigung auf den öffentlichen Verkehr bekommen. Es wird auch halbwegs angenommen, aber das hängt halt mit dem Angebot zusammen (F/155). Wie bereits im Zitat erwähnt, ist eine Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel durch Gäste allein durch günstige Preisgestaltung nicht erreichbar. Stark abhängig ist sie unter anderem vom Ausbau der Buslinien und deren Taktung.

6.2. Strategien und Maßnahmen für nachhaltige Mobilität

Welche Strategien und Maßnahmen zur Implementierung nachhaltiger Mobilitätskonzepte halten die InterviewpartnerInnen für wünschenswert und zugleich realisierbar?

Im ersten Teil der Analyse konnte anhand der Interviews eine mangelnde innerregionale Mobilität in der Untersuchungsregion ausgemacht werden. Daher ist es der Wunsch der Gäste und das Ziel regionaler AkteurInnen eine besser „funktionierende innerregionale Mobilität“ zu erreichen. Diese Hauptkategorie hat dabei sowohl die Vorort-Mobilität als auch die Mobilität innerhalb der gesamten Untersuchungsregion sowie die Verbindung mit der angrenzenden bzw. zum Teil überlappenden Tourismusregionen Ybbstaler Alpen im Blick. *„Dass nicht nur Hauptverbindungen funktionieren, sondern auch Nebenverbindungen“ (B/301).*

Um zu einer besser funktionierenden innerregionalen Mobilität zu gelangen, konnten durch die Interviews einige Strategien bzw. Vorschläge und Ideen abgeleitet werden. Folgende Maßnahmen konnten identifiziert werden (siehe Abb. 19):

- zusätzliche Wanderbusse und Ruftaxis,

- Investitionen in öffentliche Verkehrsmittel,
- bedarfsorientierte Mobilität,
- Car-sharing und e-Mobilität und
- Verbesserung der Fahrradinfrastruktur.

Kategorien, die die Umsetzung dieser Maßnahmen erleichtern könnten, sind:

- Synergiepotentiale erkennen und nutzen sowie
- Marketing und Bewusstseinsbildung.

Gewünschte positive Effekte und Chancen durch funktionierende innerregionale Mobilität sind:

- Besucherlenkung,
- Benefits für die Bevölkerung und
- Erweiterung des Gästesegments.

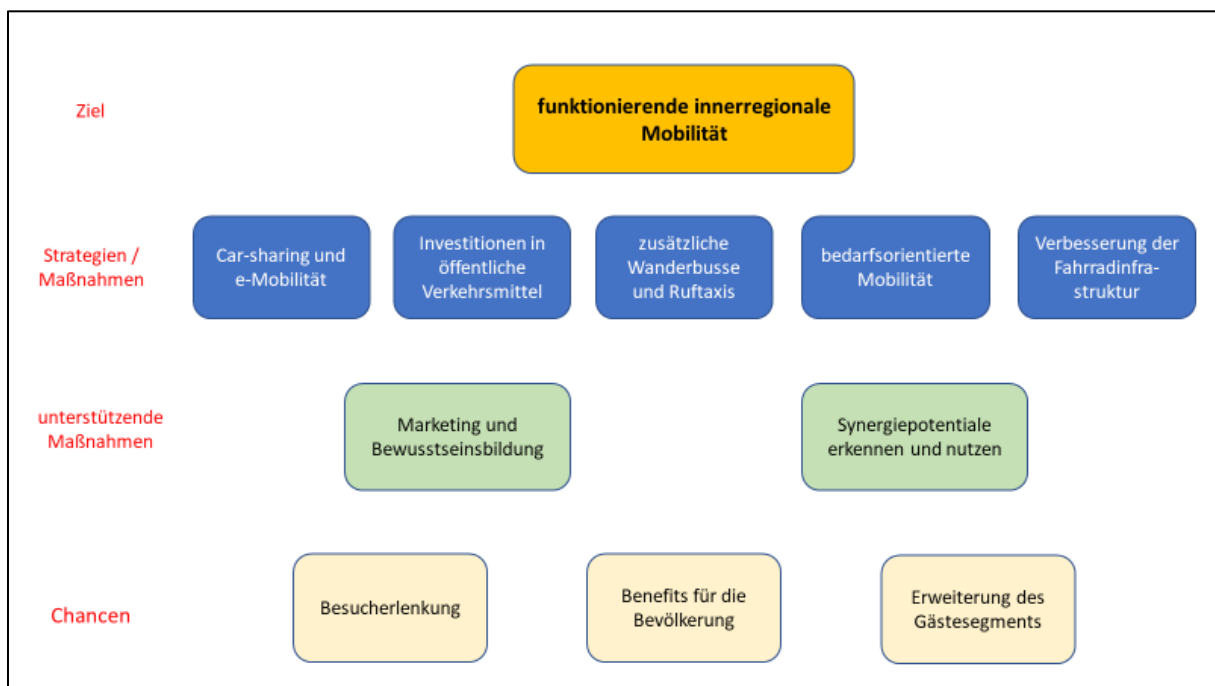


Abb. 19: Von den InterviewpartnerInnen vorgeschlagene Maßnahmen zur Implementierung nachhaltiger Mobilität in der Region NuP Ötscher-Tormäuer (eigene Darstellung)

Zusätzliche Wanderbusse und Ruftaxis

Vor allem Gäste erwähnen immer wieder, dass es zusätzliche Wanderbusse oder Ruftaxis geben sollte, um von Wanderungen wieder zurück zum Ausgangspunkt zu gelangen. Insbesondere in den nordwestlichen Gemeinden Gaming und St. Anton/Jeßnitz wird diese Form der Mobilität immer wieder

gefordert, da hier die Naturparkeingänge vom Linienverkehr gar nicht angefahren werden und Ruftaxis auch nicht vorhanden sind. *„Dann müsste man das von Scheibbs her mit einem Wanderbus erschließen“ (A/51).* *„In Gaming sollte es ein Wandertaxi geben“ (D/80).* Anhand einiger Aussagen lässt sich erkennen, dass Wanderbusse mit einem fixen Fahrplan nicht ausreichend sind, sondern auch der Wunsch nach mehr zeitlicher Flexibilität geäußert wird. *„Mit Ruftaxis, dass die immer abrufbar sind“ (E/116).* Die Gäste erkennen aber, dass Wanderbusse und Ruftaxis nicht rund um die Uhr verfügbar sein können, sondern aus wirtschaftlichen Gründen eine gewisse Auslastung gegeben sein muss. Es wird daher vorgeschlagen, dass Wanderbusse an höher frequentierten Tagen angeboten werden. *„An Wochenenden, wo viele Leute fahren, damit es sich auszahlt“ (A/56).*

Investitionen in öffentliche Verkehrsmittel

Gäste, aber auch regionale AkteurInnen, wünschen sich Fahrpläne, die auf die Bedürfnisse des Tourismus besser abgestimmt sind. Damit ist gemeint, dass durch zusätzliche Routen Ausgangspunkte von Wanderungen im NuP mit Linienbussen erreichbar sind. *„Wenn über den Zellerrain mal ein Bus fahren würde, würde er sicher angenommen werden, schätze ich mal“ (D/30).* Außerdem könnten die Takte von Linienbussen und der Erlauftalbahn verdichtet werden. *„Dass der öffentliche Verkehr auch ein bisschen mehr wird. Mit Ausbau von Bus und Zug. Dass die Intervalle dichter werden, auch bei den kleinen Nebenregionalbahnen“ (A/163).* Wie in einem Interview erwähnt wird gibt es offensichtlich bereits konkrete Pläne die Erlauftalbahn auszubauen. *„Die Erlauftalbahn wird wieder hochgerüstet eine Spur und auch die Takte werden verdichtet“ (F/296).*

Der Unterschied zwischen Wanderbussen und Linienbussen ist jener, dass Wanderbusse von Tourismusvereinen bezahlt werden und einzig auf den Transport von Gästen ausgelegt sind. Während Linienbusse des ÖPNV sowohl für den Bedarfsverkehr als auch auf freizeittouristische Aktivitäten ausgerichtet sind. Wie der Name schon sagt, werden sie von der öffentlichen Hand finanziert.

Bedarfsorientierte Mobilität

Sprechen Gäste in den Interviews häufig von zusätzlichen Ruftaxis oder Wanderbussen, so setzen regionale AkteurInnen auf das Modell der bedarfsorientierten Mobilität. Sie werden häufig als Anrufsammeltaxis bezeichnet. Es ist klar zu erkennen, dass regionale AkteurInnen mit diesem Konzept verstärkt auf die Individualität von Gästen reagieren wollen und dies als Ergänzung zum ÖV mit den vorgegebenen Fahrplänen sehen. *„Gerade als Wanderer, wenn ich mich jetzt abhetzen muss, dass ich diesen Bus erreiche... (B/123).*

Wie beschrieben wurde von der LEADER-Region Eisenstraße bereits ein Umsetzungskonzept für bedarfsorientierte Mobilität in Auftrag gegeben. Ein Ziel dieses Konzepts ist die Schaffung einer nachfrageorientierten Mobilitätsgrundversorgung mit Anschluss an das bestehende Angebot des ÖV.

Dieses Mobilitätskonzept ist sowohl für BewohnerInnen als auch für Gäste gedacht. In einer Kernzeit, etwa von 7:00 Uhr bis 19:00 Uhr, kann bei Bedarf via APP oder Hotline an fixen Haltestellen zugestiegen werden. Die Vorlaufzeit bei der Buchung beträgt etwa eine Stunde. Der Vorschlag der Gäste mehr Ruftaxis zur Verfügung zu stellen, widerspricht dem Konzept der bedarfsorientierten Mobilität keineswegs. Die operative Umsetzung der bedarfsorientierten Mobilität wäre dabei sowieso von den MobilitätspartnerInnen vor Ort, etwa Taxi- oder BusunternehmerInnen, vorgesehen. Das heißt bestehende Ruftaxis oder Wandertaxis würden in diesem Modell integriert sein und die Fahrten werden von den regionalen AnbieterInnen durchgeführt. Anfragen nach Transfers werden aber von einer gemeinsamen Zentrale entgegengenommen und an die passenden Fahrzeuge weitergeleitet. *„Die Mobilitätspartner vor Ort haben ein Tablet und kriegen ein Bereitschaftsgeld für die Fahrzeuge“ (F/206).* Bestellt ein Gast via APP oder Hotline ein Fahrzeug, so geht diese Meldung in der Zentrale ein und wird an das nächstgelegene Bereitschaftsfahrzeug weitergeleitet. Gibt es zeitgleich mehrere Anfragen im selben Gebiet, so wird versucht möglichst viele Personen in einem Fahrzeug zu transportieren. Die bedarfsorientierte Mobilität wäre zudem keine Konkurrenz zum öffentlichen Linienverkehr, sondern eine Ergänzung, die mit dem Linienverkehr kombiniert werden soll. *„Und da müsste man viel flexibler Linienverkehr mit Bedarfsverkehr irgendwie kreuzen“ (F/87).* Dadurch sollen Destination abseits der Hauptverkehrsrouten, wie etwa Start- und Endpunkte von Wanderungen, leichter für Gäste erreichbar sein.

Car-sharing und e-Mobilität

Weitere Ideen, um die Vorort-Mobilität oder innerregionale Mobilität für Gäste zu erhöhen sind Car-sharing Modelle bzw. e-Mobilität. Diese sharing-Modelle wären dann im Gegensatz zu Ruftaxis, welche in ein Konzept der bedarfsorientierten Mobilität integriert werden, ein zusätzliches Angebot für Gäste. Ein/e InterviewpartnerIn nennt den Vorschlag am Bahnhof Scheibbs, der Endstation der Erlauftalbahn, einen e-Auto bzw. einen e-Bike Verleih einzurichten. *„Dass man öffentlich nach Scheibbs fährt und dass da halt mehrere Autos stehen, die man sich ausborgen kann. So e-Autos oder e-Räder“ (E/58).* Der Vorteil bei sharing-Modellen liegt bei der individuellen Mobilität. Gäste müssen sich nicht an einen Fahrplan halten und können bis direkt zum Beherbergungsbetrieb oder dem Ausflugsziel fahren. Offensichtlich ist schon ein e-Mobilitäts-Projekt zwischen der Mariazellerbahn und einem Hotel in Vorbereitung. *„Es gibt ein Projekt der Mariazellerbahn mit dem JUFA Hotel mit e-Fahrzeugen. Dass ich mir als Gast ein e-Mobil ausleihen kann und zwischen Bahnhof und JUFA Hotel fahren kann“ (F/132).* Auch bei erfolgreichen Tourismusregionen werden anleihen genommen. *„Wenn man sich Regionen anschaut, die das gut machen, muss man sich auch e-Bike Angebote überlegen“ (I/111).*

Verbesserung der Fahrradinfrastruktur

Als eine wesentliche Strategie, um den Anteil der Gäste, die ohne PKW anreisen zu erhöhen, wird der Ausbau und die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur erkannt. Als Region NuP Ötscher-Tormäuer versucht man am Boom des Ybbstalradweges teilzuhaben und eine Anbindung mit der Nostalgiebahn Ötscherland-Express vom Bahnhof Kienberg/Gaming zum Start- bzw. Endpunkt des Radweges in Lunz/See zu schaffen. *„Man muss die Verbindung jetzt schaffen bei uns mit dem Ötscherland-Express. Da haben wir die Möglichkeit, dass man nur bis Kienberg fährt, dort einsteigt in den Zug, das Stück bis Lunz fährt und dann einfach sich auf das Radl setzt und den Ybbstalradweg fährt (B/222).* Der Ausbau des Fahrradwegenetzes wird sich dabei auf die Hauptverkehrsrouten rund um den Naturpark herum konzentrieren. *„Wir haben auf der einen Seite den Naturpark, wo der Fahrradausbau nicht möglich ist“ (B/217).* Eine weitere Idee ist es, einen Fahrradweg von Gaming in den Nachbarort Gresten zu errichten, um von dort den Anschluss an den Ybbstalradweg nach Waidhofen/Ybbs zu schaffen. *„Mein Wunsch wäre immer einen Radweg von der Maut (Anm. Gaming) nach Gresten zu haben“ (B/233).* Als eine mögliche Maßnahme, um die Fahrradinfrastruktur zu erweitern werden e-Bike Verleihsservices genannt. Einerseits könnten FahrradtouristInnen auf dem Ybbstal- bzw. Pielachtalradweg ohne ihren privaten Fahrräder leichter mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen und andererseits, um den Gästen die Möglichkeit zu geben e-Bikes als Transfer zwischen dem Beherbergungsbetrieben und Ausflugszielen ohne PKW zu ermöglichen. *„Ich könnte mir vorstellen, dass das den Leuten auch gefällt, weil das was anderes ist, etwas Action dabei ist, wenn man mit dem e-Bike zur Unterkunft fahren muss, oder überhaupt noch weiter“ (E/103).*

Synergiepotentiale erkennen und nutzen

Als wesentliche Kategorie wurden die schlechte innerregionale Mobilität bzw. die umständlichen und zeitaufwendigen Verbindungen zwischen südöstlichem und nordwestlichem Teil des Untersuchungsgebietes genannt. Dabei spielt die Topographie und der Ötscher als trennendes Element eine große Rolle. In einem Interview wurde erkannt, dass es bereits bestehende Infrastruktur gibt, die den Transfer insbesondere für den Wandertourismus, zwischen den beiden Teilen entscheidend verbessern könnte. *„Da gäbe es eine Forststraße über die Bärenlacke aufs Raneck, wäre viel kürzer. Das ist ja schon eine MTB Strecke. Das wäre ideal, dass nur für den Bus bzw. das Wandertaxi zu öffnen“ (D/19).* Die Forststraße vom Naturparkeingang Raneck in Lackenhof (Gemeinde Gaming) nach Trübenbach würde eine Anbindung an den NuP-Wanderbus ermöglichen und die Transferzeit nach Puchenstuben, Annaberg und Mitterbach entscheidend verkürzen.

Wenn es um Verbesserung der innerregionalen Mobilität geht, gilt es Synergiepotentiale zu nutzen. *„Und das Mobilitätsproblem der Einheimischen und der Gäste muss man wahrscheinlich ein Stück weit gemeinsam denken (I/83).* Es wurde angeführt, dass sanfte Mobilität leichter finanzierbar ist, wenn

Einheimische und Gäste die gleiche Infrastruktur nutzen. Dies würde bei der bedarfsorientierte Mobilität zutreffen. Leichter finanzierbar könnte eine Mobilitätslösung außerdem sein, wenn nicht jede Gemeinde oder Kleinregion ihre eigene entwickelt, sondern wenn es sinnvolle Zusammenschlüsse gibt. *„Ich glaube es kann nur eine gemeinschaftliche Lösung geben, weil sich keiner eine einzelne Mobilitätslösung leisten kann“ (I/144).* Als wichtig wird zusätzlich erkannt, dass neben den beteiligten Gemeinden regionale und überregionale Organisationen wie der NuP Ötscher-Tormäuer, Mostviertel Tourismus, die LEADER-Regionen und das Land NÖ in die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätslösung miteinbezogen werden müssen.

Marketing und Bewusstseinsbildung

Regionale AkteurInnen und einige Gäste sind sich der Tatsache bewusst, dass die Etablierung eines neuen Mobilitätskonzeptes auf Marketing, Lobbying und Bewusstseinsbildung angewiesen ist. Es wurde der Vorschlag gemacht, für die Region eine Person anzustellen, die eigens für sanfte Mobilität zuständig ist und dieses Thema immer wieder forciert. *„Es bräuchte so was wie einen Mobilitätsbeauftragten, Mobilitätsbeauftragte. Irgendwen der das Heft der Mobilität in der Region in der Hand hat. Dass die Mobilität immer in den ganzen Werbemitteln mitgenommen wird, dass die Mobilität halt ganz einfach thematisiert wird“ (I/101).* Als Beispiele wurden erwähnt, dass Wandern und die öffentliche Anreise gemeinsam kommuniziert werden sollten oder dass man damit werben kann sich einerseits einer „tollen Natur“ und gleichzeitig auch der neuen Medien zu bedienen. Die letzte Aussage bezieht sich auf das Wandern im NuP und der Möglichkeit das Anrufsammeltaxi (bedarfsorientierte Mobilität) durch eine APP zu ordern. Die Kommunikation der Mobilitätsmöglichkeiten soll neben den „neuen Medien“ aber auch als Broschüren bzw. Informationsfolder zur Verfügung stehen. Informationen sollen aber nicht nur an die Gäste gelangen, weitere Stakeholder, wie etwa die Beherbergungsbetriebe, könnten stärker in die Mobilitätslösung miteinbezogen werden, um das Problem der „Letzten Meile“ zu verringern. *„Es soll auch die awareness bei den Beherbergern irgendwie gesteigert werden, dass die die Gäste animieren (Anm. mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzureisen). Im Sinne von Service, ich hole euch und bringe euch“ (F/286).*

In den Bereich des Marketings gehört es auch Anreize zu setzen, um einem Umstieg auf andere Verkehrsmittel, und somit eine Verhaltensänderung, zu erleichtern. Ein Gast äußert den Vorschlag bei Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf Belohnungen zu setzen. Etwa in Form von Getränkergutscheine in Partnerbetrieben oder freie bzw. ermäßigte Eintritte bei regionalen Ausflugszielen. Ein weiterer Vorschlag war, die Wilde Wunder Card, mit der Übernachtungsgäste bereits jetzt 50% Ermäßigung auf öffentliche Verkehrsmittel erhalten, für das in Planung befindliche Mobilitätskonzept mit den Anrufsammeltaxis, auszweiten.

Besucherlenkung

Ein gewünschter Effekt durch funktionierende innerregionale Mobilität soll die Besucherlenkung im NuP sein. Das Gästeaufkommen im südöstlichen Teil des NuP, im Bereich der Ötschergräben, ist bereits sehr stark frequentiert und stößt an Belastungsgrenzen. *„Wir würden uns sehr stark Entzerrungen wünschen in den Ötschergräben“ (F/22).* Alternativen zu diesen Wanderungen können sinnvoller Weise aber nur beworben werden, wenn auch in den Naturparkeingängen in Gaming und Lackenhof die Mobilität ähnlich wie entlang der Mariazellerbahn funktioniert.

Benefits für die Bevölkerung

Da das Konzept bedarfsorientierte Mobilität in Form von Anrufsammeltaxis generell für die einheimische Bevölkerung als auch für touristische Mobilität vorgesehen ist, könnten sich dadurch Vorteile für die BewohnerInnen ergeben. *„Weil auch die Einheimischen vielleicht nur ein Auto statt zwei brauchen (B/140).* Punktuell stark durch den touristischen Verkehr belastete Gebiete, beispielsweise durch unerlaubtes Parken von PKW auf Privatgrundstücken, können für die Bevölkerung auf ein ertragbares Maß reduziert werden. Haben Gäste die Möglichkeit mit einem Bus, anstatt mit dem eigenen PKW zu Ausflugszielen zu gelangen, dann sind die jeweiligen Parkflächen weniger ausgelastet. *„Durch begrenzte Parkraummöglichkeiten gibt es immer wieder Beschwerden und Anzeigen“ (F/38).*

Erweiterung des Gästesegments

Durch einfacheres An- und Abreisen und verbesserte innerregionale Mobilität, erhoffen sich regionale AkteurInnen zusätzliche Gästesegmente zu erschließen oder noch stärker anzusprechen. Insbesondere Gäste aus städtischen Gebieten, wo der Motorisierungsgrad geringer als am Land ist bzw. ältere Personen, die möglicherweise nicht (mehr) selbst fahren wollen, könnten verstärkt angesprochen werden. *„Eine Möglichkeit, dass man in den Städten andere Gäste anspricht“ (I/262).* *„Wenn ich mir heute die Jugend anschau wie gern die mittlerweile wandern gehen und wie viel Jugend es heute gibt die in der Stadt studieren oder ihren Lebensmittelpunkt in der Stadt haben und selber kein Auto mehr haben“ (B/298).*

6.3. Grenzen in der Umsetzung nachhaltiger Mobilität

Den InterviewpartnerInnen ist bewusst, dass eine erfolgreiche Implementierung nachhaltiger Mobilitätsstrategien von vielerlei Faktoren und Ebenen abhängig ist. Grenzen bzw. Hindernisse wurden

auf gesellschaftspolitischer, wirtschaftlicher, räumlicher und auf der individuellen Verhaltensebene erkannt (siehe Abb. 20).



Abb. 20: Hürden in der Umsetzung nachhaltiger Mobilität in der Region Naturpark Ötscher-Tormäuer (eigene Darstellung)

Gesellschaftspolitische Prioritäten

Werden dem globalen Klimawandel und der Bekämpfung der Klimakrise mangelnde gesellschaftspolitische Wichtigkeit beigemessen, weil andere Themen prioritär behandelt werden, dann wirkt sich das negativ in der Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte aus. „Ich habe immer das Gefühl alles was eine grüne Bewegung ist, das ist ein Eigentor, alles was gegen die Wirtschaft ist, ist mal ein Eigentor“ (H/79).

Das Implementieren nachhaltiger Mobilität ist maßgeblich von der Überzeugungsarbeit aller Stakeholder abhängig, um die notwendigen finanziellen Mittel zu lukrieren. Fördergelder werden überwiegend von Ländern, Gemeinden und den LEADER-Regionen bereitgestellt. Die InterviewpartnerInnen stellen fest, dass sich gesellschaftspolitische Prioritäten schnell ändern können. „Man sieht eh Corona, wie so Sachen gleich wieder aus dem Sinn kommen. Weil jetzt redet keiner vom Klimawandel. Ob dann Geld für Umwälzungen im Verkehr da ist?“ (A/152).

„Wir haben jetzt natürlich eine Delle durch Corona, die uns noch lange finanziell beschäftigen wird. Ob das jetzt für die Gemeinden auf der Agenda weiter so weit vorne liegt, das werden wir sehen“ (F/234).

Bestätigt wurde diese Annahme in einem anderen Interview. Hier wurde die mangelnde Priorisierung

der sanften Mobilität auf Gemeindeebene erwähnt. *„Das war dann den Gemeinden im Ybbstal zu teuer und die haben die Entscheidung im Gemeinderat nicht durchgebracht“ (F/57).*

Finanzierungsproblem

Eng verbunden mit gesellschaftlicher Priorität ist die Kategorie „Finanzierungsproblem sanfter Mobilität“. Es besteht die Sorge, dass sich auf Grund von zu geringem Fahrgastaufkommen Busse oder Züge nicht rentieren und dass der ÖPNV in der Region immer von Fördergeldern abhängig sein wird und sich nie selbst finanzieren kann. *„Jede einzelne Gemeinde muss schon sehr viel Geld in die Hand nehmen, dass das überhaupt funktioniert“ (B/31).* Alle InterviewpartnerInnen sind sich einig, dass zusätzliche Wanderbusse und Ruftaxis (bedarfsorientierte Mobilität) sowie die Verdichtung der Takte öffentlicher Verkehrsmittel allein durch die NutzerInnen (Ticketverkauf) nicht kostendeckend ist. *„20 Leute transportieren wird sich als Busunternehmer oder Wandertaxi nicht rentieren, 600 schon“ (D/227).* *„Es gäbe das ganze (Anm. sanfte Mobilität) schon, wenn es nur lukrativ genug wäre“ (D/175).* Durch diese Aussagen wird offensichtlich, dass sich sanfte Mobilität in der Region NuP Ötscher-Tormäuer als privates Transportunternehmen nicht erfolgreich umsetzen lässt und man auf Förderungen angewiesen ist. *„Ich bin mir nicht sicher, ob sich mit Mobilität am Land auf privatwirtschaftlicher Ebene jemals Geld verdienen lässt“ (I/187).* Die Gemeinden wollen daher die Balance zwischen Förderungen zur Finanzierung der sanften Mobilität und Einnahmen aus den Ticketpreisen schaffen. *„Gewisse Dinge müssen sich ohne Förderung auch rechnen. Ich muss irgendwann damit rechnen, dass die Fördermittel weniger werden“ (B/118).*

Preislich attraktiv und somit finanzierbar müssen Alternativen zum PKW aber auch für die NutzerInnen sein, damit die Angebote angenommen werden. Derzeit werden Hürden bei Alternativen zum PKW häufig an hohen Ticketpreisen für öffentliche Verkehrsmittel festgemacht, speziell wenn man als Familie reist. *„Familienwirtschaftlich wäre es auch nicht“ (H/284).* Die direkten Reisekosten spielen für viele Gäste eine große Rolle, wenn es darum geht mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu reisen oder mit dem PKW. *„Das Geld ist einem doch am nächsten“ (H/84).*

Rechtliche und organisatorische Bestimmungen

Auch Vorschriften und Gesetze werden in den Interviews als Hürden in der Umsetzung nachhaltiger Mobilität genannt. Etwa wenn es um genaue Bestimmungen zu Sitzplätzen in Fahrzeugen geht oder bei Sicherheitsvorkehrungen an Haltestellen. *„Wir haben derzeit so viele Gesetze die gewisse Dinge um so viel teurer machen“ (B/309).* Zudem sind Vorschriften bei der Ausschreibung von Aufträgen zu beachten. *„Da hängen wir momentan auf der Landesebene, weil es da unterschiedliche Rechtsauffassungen gibt. Im Sinne von, muss ich das gleich ausschreiben?“ (F/51).* Ein weiteres Problem stellt die Finanzierung der bedarfsorientierten Mobilität da, die sowohl von EinwohnerInnen

(Zweckmobilität) als auch von Gästen (Erlebnismobilität) genutzt werden soll. *„Das wäre gestützt von Seiten des Landes, aber nur der Bedarfsverkehr und nicht der touristische Verkehr“ (F/75).* Im Konzept bedarfsorientierte Mobilität sollte ursprünglich auch Mariazell integriert werden. Da Mariazell aber in der Steiermark liegt ist es äußerst schwierig vom eigenen Bundesland Fördermittel für ein Projekt, das überwiegend in Niederösterreich lokalisiert ist, zu bekommen. *„Bundesländerübergreifend und ressortübergreifend, das ist der volle Wahnsinn da Lösungen zu finden“ (F/105).*

Entlegene Destinationen

Eine Tatsache, die sich kaum beeinflussen lässt, sind die vielen entlegenen Destinationen und Ausflugsziele in der Untersuchungsregion. In Verbindung mit der ungünstigen Topographie und der schlechten innerregionalen Mobilität kommt es zu einer starken Abhängigkeit vom eigenen PKW. *„Weil weitläufig ist sie schon die Region, das stell ich mir eigentlich schlecht vor ohne Auto“ (A/205).* Diese Gegebenheiten erschweren die Umsetzung sanfter Mobilitätslösungen aus finanzieller und logistischer Sicht erheblich. Sind jedoch viele Ausflugsziele und Beherbergungsbetriebe auf engem Raum bzw. zentralisiert, dann lässt sich Mobilität wirtschaftlich leichter darstellen, da es zu einer höheren Auslastung kommt und die Wege kürzer sind. *„Man hat ein große Fläche und wenige Einwohner und die touristische Dichte ist auch nicht so, dass es gleich mal ein Renner ist“ (F/95).*

Viele Aussagen der InterviewpartnerInnen beziehen sich daher auf die die großen Distanzen oder Strecken zwischen den verstreuten Destinationen in der Region, wodurch Mobilitätslösungen teuer werden. *„Das ist zu weitläufig, dann mit dem Wanderbus über Annaberg oder über den Zellerrain zurück. Das ist halt eine große Wegstrecke“ (D/158).* *„Das ist natürlich bei uns schwierig, weil wir so in der Fläche drinnen sind und wir sehr viele periphere Standorte haben“ (F/277).* Aber nicht nur viele Ausflugsziele und die Ortskerne der Naturparkgemeinden liegen weit voneinander entfernt, auch die Beherbergungsbetriebe sind häufig sehr entlegen. *„Unsere besten Partner sind Urlaub am Bauernhof und Privatzimmer. Die sind meist entlegen. Dort kannst du das Mobilitätsproblem de facto nicht lösen“ (F/178).*

Tagesgäste aus der unmittelbaren Region

Entscheidend ist zudem zu wissen, welches Gästesegment überwiegend Freizeit und Urlaub in der Region verbringt und woher die Gäste anreisen. *„Wir haben viele Gäste aus der unmittelbaren Umgebung. Die haben sowieso ein Auto. Weil die wohnen alle am Land “ (I/254).* Das führt zu dem Problem, dass für Tagesgäste aus den benachbarten Bezirken die Anreise mit dem ÖPNV höchst umständlich ist, und direkte Anreise mit dem PKW wesentlich weniger Zeit in Anspruch nimmt. Etwa wenn man von Amstetten oder vom Gölsental mit der Mariazellerbahn anreisen will. *„Da muss man von Amstetten zuerst nach St. Pölten rausfahren und dann wieder reinfahren“ (C/46).* *„Ich fahre ja nicht*

vom Gölsental mit dem Auto ins Pielachtal, damit ich mich dort in die Mariazellerbahn setzte und da herfahre“ (I/258). Es gilt somit zu berücksichtigen, dass speziell Tagesgäste aus den benachbarten Bezirken weder durch eine Taktverdichtung des Linienverkehrs noch mit dem Konzept der bedarfsorientierten Mobilität zu erreichen sind.

Verlust von Flexibilität und Komfort

Aussagen zu dieser Kategorie beziehen sich auf einen möglichen Verlust von Flexibilität und Komfort bei einem Aufenthalt in der Region ohne eigenes Auto. „Man ist halt nicht so flexibel, wie wenn man mit PKW anreisen würde“ (E/13). Insbesondere wenn man als Familie mit Kindern anreist wird zu bedenken gegeben, dass viel Gepäck mitgenommen wird. „Mit Familie hat man schon viel Gepäck zu tragen. Ob jeder auf den Luxus verzichten will?“ (A/171). Es wird erkannt, dass spontane Ortswechsel ohne PKW erschwert werden. „Nachteile hast auf alle Fälle wennst kein Auto mithast, dass du zu keinem Geschäft kommst bzw. wenn es schlechtes Wetter hat kannst nirgends hinfahren“ (C/92). Unsere Gesellschaft ist in den letzten Jahrzehnten stark vom Besitz und der Nutzung eines privaten PKW gekennzeichnet. Diese Entwicklung und das damit einhergehende Verhalten sehen viele InterviewpartnerInnen als Problem beim Umstieg auf sanfte Mobilität. „Schwierigkeiten sehe ich, dass es nicht angenommen wird, da schon viele Leute selber fahren wollen“ (A/121). „So lange es geht fährt man einfach mit dem Auto, weil es einfach besser ist“ (G/12). Aus den Interviews geht hervor, dass jeder als Gast eine gewisse Flexibilität beibehalten möchte. Dennoch wird der Umstieg auf sanfte, umweltverträglichere Mobilität im Urlaub und bei Freizeitaktivitäten nicht ohne eine veränderte Erwartungshaltung von Seiten der Gäste einhergehen können. Eine attraktive Preisgestaltung der Tickets und möglichst wenige Umstiege bei der An- und Abreise sowie bei der Vorort-Mobilität sind trotzdem Voraussetzungen, um eine nachhaltige Verhaltensänderung der Gäste zu bewirken. Ansonsten wird befürchtet, dass nur „überzeugte ÖffifahrerInnen“ von den Angeboten der sanften Mobilität Gebrauch machen und keine zusätzlichen Gäste zum Umstieg bewegt werden können.

6.4. Diskussion und Zusammenfassung

Das Ziel dieser Arbeit war es herauszufinden, welche nachhaltigen Mobilitätskonzepte und -strategien für den Tourismus in der Region NuP Ötscher-Tormäuer Gäste und regionale AkteurInnen für durchführbar halten. Neben einer Einschätzung der derzeitigen Mobilitätssituation durch die InterviewpartnerInnen ging es auch darum, mit Hilfe von Praxisbeispielen die Möglichkeiten und Grenzen nachhaltiger Mobilitätsstrategien für die Region NuP Ötscher-Tormäuer auszuloten.

Im folgenden Abschnitt werden die Erkenntnisse aus den beiden Praxisbeispielen mit der Untersuchungsregion verglichen und Schlüsse gezogen. Zentrale Kategorien der Interviews werden anhand aktueller Forschungsliteratur analysiert und interpretiert, die Ergebnisse werden zusammengefasst und die Forschungsfragen beantwortet.

6.4.1. Schlussfolgerungen im Zusammenhang mit den Praxisbeispielen

Vergleicht man die in Kap. 3.2. und 3.3. beschriebenen Praxisbeispiele aus Werfenweng und dem Hochgebirgs-Naturpark Zillertal Alpen, die schon sehr elaborierte, nachhaltige Mobilitätskonzepte aufweisen, mit der Region NuP Ötscher-Tormäuer, so lassen sich folgende Gemeinsamkeiten und Unterschiede feststellen:

Topographie und Geographie

Wenig Gemeinsamkeiten zwischen den Praxisbeispielen und der Region NuP Ötscher-Tormäuer gibt es hinsichtlich der Topographie. Während das Zillertal und Werfenweng von hohen Bergen begrenzt sind und es nur einen Hauptzugang gibt, durch den die gesamte An- und Abreise stattfindet, ist die Region NuP Ötscher-Tormäuer von mehreren Seiten zugänglich und die höchste Erhebung liegt im Zentrum des Untersuchungsgebietes. Zudem liegen die Tourismusdestinationen im Zillertal und Werfenweng am Ende eines Tales, wo es keinen Durchzugsverkehr in die benachbarten Täler gibt. Auch wenn sich das Zillertal südlich von Mayrhofen in mehrere Seitentäler aufteilt, so sind die Verkehrswege in diese kleineren Täler nur Stichstraßen. Ganz anderes verhält sich das im Untersuchungsgebiet NuP Ötscher-Tormäuer. An- und Abreise finden von verschiedenen Seiten statt und die Ausflugsziele sind nicht von einem zentralen Ort bzw. einem einzigen zentralen Verkehrsweg erreichbar. Das hat den Vorteil, dass das Verkehrsaufkommen auf einzelnen Straßen nicht so hoch ist. Durch die Verteilung der Besucherströme und der damit einhergehenden geringeren Auslastung von öffentlichen Verkehrsmitteln, ist es aber schwieriger Alternativen zum PKW anzubieten.

Ähnlich verhält es sich mit der Siedlungsstruktur. Im Zillertal und in Werfenweng liegen die Siedlungsgebiete aufgrund der begrenzenden Berge in Talnähe und somit unmittelbar an den Hauptverkehrsrouten. Wohingegen die Siedlungsgebiete in der Region NuP Ötscher-Tormäuer sehr verstreut in der Fläche liegen und selbst mit dem PKW teils nur aufwendig zu erreichen sind. So dauert laut der Routenplanung von Google Maps die Fahrt zwischen den Naturparkgemeinden Annaberg und Gaming mit dem Auto 45 Minuten und es muss eine Wegstrecke von 42 Kilometern zurückgelegt werden. Will man die Strecke zwischen den beiden Orten mit dem ÖPNV zurücklegen, so dauert die Fahrt (via St. Pölten) laut Google Maps vier Stunden und 25 Minuten (4:25 Std.) und es sind vier

Umstiege nötig. Im Zillertal sind alle fünf Orte der vier Naturparkgemeinden mit dem Auto zwischen sechs und 20 Minuten erreichbar.

Da nachhaltige Mobilitätsangebote idealerweise von der einheimischen Bevölkerung als auch von Gästen genutzt wird, spielt die Bevölkerungsentwicklung eine entscheidende Rolle. Auch bei diesem Parameter unterscheiden sich die ausgewählten Praxisbeispiele mit der Region NuP Ötscher-Tormäuer. Die Zahl der EW des Zillertals nahm seit den 1960er Jahren um über zwei Drittel zu. In den letzten Jahren stieg die Anzahl der Wohnbevölkerung stetig; sowohl die Geburtenbilanz als auch die Wanderungsbilanz tragen dazu bei (vgl. Planungsverband Zillertal 2014). Auch in Werfenweng gibt es seit 1991 einen Bevölkerungszuwachs von damals 615 auf derzeit knapp über 1.000 EW (vgl. Statistik Austria 2019). Wie bereits dargestellt, gibt es in der Region NuP Ötscher-Tormäuer in allen Gemeinden eine negative Bevölkerungsentwicklung.

Gästeaufkommen

Das Gästeaufkommen in den drei Vergleichsregionen wird anhand der Nächtigungen, Ankünfte und Nächtigungen pro Kopf dargestellt. Daten zu Tagesgästen liegen leider nicht vor, weil es äußerst schwierig ist vergleichbare Daten aus allen drei Regionen zu erhalten. Dennoch spielt der Tagestourismus, genauso wie die Freizeitaktivitäten der regionalen Wohnbevölkerung, eine wichtige Rolle, insbesondere wenn es um die Ausarbeitung nachhaltiger Mobilitätskonzepte geht (vgl. BAUER et al. 2015: 338).

Durchaus ähnlich ist die Anzahl der Nächtigungen und Ankünfte der Region NuP Ötscher-Tormäuer und Werfenweng. Werfenweng weist zwar ein Drittel mehr Nächtigungen auf, dafür gibt es etwas mehr Ankünfte im NuP Ötscher-Tormäuer. Das bedeutet, dass die Aufenthaltsdauer der Gäste dort durchschnittliche kürzer ist als in Werfenweng. Völlig anders stellt sich das Bild dar, wenn man zusätzlich die Nächtigungen pro Kopf miteinbezieht². Verzeichnet die Region NuP Ötscher-Tormäuer im Jahr 2019 34,7 Nächtigungen/Kopf, so ist diese Zahl in Werfenweng mehr als das 8,5-fache, nämlich 297,2 Nächtigungen/Kopf. Auch die räumliche Verteilung der Gäste stellt sich unterschiedlich dar. Im Gemeindegebiet Werfenweng sind die Beherbergungsbetriebe auf einer Fläche von 45 km² verteilt und in der Untersuchungsregion verteilen sich diese auf mehr als der zehnfachen Fläche (485 km²). Außerordentlich hoch ist die Zahl der Nächtigungen und Ankünfte in den Naturparkgemeinden des Zillertales. Im Jahr 2019 wurden beinahe drei Millionen Nächtigungen und mehr als 600.000 Ankünfte verzeichnet. Die Nächtigungen/Kopf sind noch einmal höher als in Werfenweng und liegen bei 387,1 (siehe Tab. 7 + 8).

² Ab 30 Nächtigungen pro Kopf werden Gemeinden als überdurchschnittliche bedeutsam für den Tourismus klassifiziert (vgl. Statistik Austria 2016: 12-14).

Die Zahlen belegen eindeutig, dass das Gästeaufkommen in der Region NuP Ötscher-Tormäuer wesentlich geringer ist als in der Vergleichsgebieten. Die Rechtfertigung nachhaltige Mobilitätskonzepte in einer Tourismusregion umzusetzen hängt zwar nicht allein vom Gästeaufkommen ab, dennoch spielt eine gewisse Auslastung der angebotenen Infrastruktur eine wichtige Rolle, um langfristig rentabel zu sein.

Nächtigungen			
	Winterhalbjahr 2019	Sommerhalbjahr 2019	Gesamt
NuP Ö-T	90.361	102.107	192.468
Wefenweng	145.904	153.936	299.840
NuP Zillertal	1.788.339	1.158.191	2.946.530

Ankünfte			
	Winterhalbjahr 2019	Sommerhalbjahr 2019	Gesamt
NuP Ö-T	32.111	46.398	78.509
Wefenweng	35.144	36.965	72.109
NuP Zillertal	342.210	265.404	607.614

Tabelle 7: Nächtigungen und Ankünfte 2019 in den Vergleichsregionen (Statistik Austria 2020)

	Nächtigungen / Jahr	EW	Nächtigungen / Kopf
NuP Ö-T	192.468	5.547	34,7
Werfenweng	299.840	1.009	297,2
NuP Zillertal	2.946.530	7.612	387,1

Tabelle 8: Nächtigungen pro Kopf 2019 (Statistik Austria 2020)

Neben den vielen Unterschieden wie dem Gästeaufkommen, der Verkehrsinfrastruktur, der Topographie und der Bevölkerungsentwicklung, gibt es auch einige Gemeinsamkeiten.

So verfügen alle drei Tourismusgebiete über ein Gästekarte, mit diversen Einsparungsmöglichkeiten, auch beim ÖPNV. In der Region NuP Ötscher-Tormäuer bekommen Übernachtungsgäste bei Wilde Wunder-GastgeberInnen die Wilde Wunde Card sogar kostenlos, wodurch die ÖPNV-Fahrkarten für die Dauer des Aufenthalts um 50 % vergünstigt sind. Gemeinsam haben das Zillertal und der Region Ötscher-Tormäuer die Schutzgebietskategorie, den Naturpark. Hier können sich die Naturpark-Organisationen eventuell untereinander austauschen und voneinander lernen. Speziell in der

Kommunikation von Wanderungen mit öffentlicher Anreise (siehe WÖFFI), welche federführend vom NuP Zillertal ausgeht, könnte man lernen und angepasst an die eigenen Voraussetzungen ein Wanderbüchlein erstellen. Auch der „Umweltbonus“ in Form eines Konsumationsgutschein bei Kauf eines Bustickets von Wanderbussen im Zillergrund könnte eventuell auf den Naturpark-Wanderbus übertragen werden. So könnte ein Anreiz geschaffen werden verstärkt auf diesen Wanderbus zuzugreifen und die lokale Gastronomie könnte auch davon profitieren.

Als Fazit kann festgehalten werden, dass die Topographie mit der Siedlungsstruktur und der Verkehrsinfrastruktur, das Gästeaufkommen, die weit verstreuten Ausflugsziele und die Bevölkerungsentwicklung in der Region NuP Ötscher-Tormäuer im Vergleich zu den beiden Praxisbeispielen für einige Herausforderungen in der Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsstrategien sorgen könnten.

6.4.2. Zusammenfassung der Ergebnisse aus den Interviews

Zusammenfassend kann die Frage nach der Wahrnehmung des derzeitigen Mobilitätsangebote in der Untersuchungsregion und über bestehende Anreize, um auf den privaten PKW zu verzichten, wie folgt beantwortet werden:

- Es wird erkannt, dass die Mobilität in der Region NuP Ötscher-Tormäuer zweigeteilt ist. Die südöstlichen Gemeinden Annaberg und Mitterbach/Erlaufsee aber auch Puchenstuben sind durch die Mariazellerbahn und deren Kooperation mit dem NuP stärker begünstigt.
- Die nordwestlichen Gemeinden Gaming und St. Anton/Jeßnitz sind nur mit Bussen erreichbar und die Wandereingänge in den NuP und viele weitere Ausflugsziele in diesen Gemeinden sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln gar nicht erreichbar.
- Die InterviewpartnerInnen weisen darauf hin, dass im Grunde zwar alle Orte der Naturparkgemeinden mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind – die An- und Abreise entlang der Hauptverkehrsrouten funktioniert – dass aber die Vorort-Mobilität zu den Beherbergungsbetrieben oder den Ausflugszielen mangelnd ist. Auch die innerregionale Mobilität zwischen den einzelnen Naturparkgemeinden wird als mäßig wahrgenommen.
- Echte Anreize, um als Gast auf das Auto zu verzichten sind die Mariazellerbahn, der gratis Schibus im Winter, die Wilde Wunder Card oder auch die Parkraumbewirtschaftung im NuP.

Die Frage nach wünschenswerten und zugleich realisierbaren Strategien und Maßnahmen zur Implementierung nachhaltiger Mobilitätskonzepte, beantworten die InterviewpartnerInnen folgendermaßen:

- Die mangelnde innerregionale Mobilität soll anhand unterschiedlicher, sich ergänzender Maßnahmen verbessert werden. Zum einen fordern Gäste weitere Wanderbusse und Ruftaxis; regionale AkteurInnen wollen das Konzept bedarfsorientierte Mobilität (auch Anrufsammeltaxis) einführen. Bestehende Wanderbusse und Ruftaxis könnten in dieses Konzept integriert werden. Die bedarfsorientierte Mobilität soll die Zweckmobilität der ansässigen Bevölkerung und die Erlebnismobilität der Gäste gleichermaßen berücksichtigen. Angefordert sollen die Anrufsammeltaxis durch eine zentrale Hotline bzw. über eine APP werden.
- Der ÖV soll weiter ausgebaut werden und insbesondere an günstig liegenden Bahnhöfen sind e-Bike Verleihstellen bzw. Car-sharing Angebote zum Erreichen der Ausflugsziele gewünscht.
- Als weitere wichtige Strategie ist der Ausbau der Fahrradinfrastruktur geplant, um einen Anschluss an den gut frequentierten Ybbstalradweg zu schaffen.
- Unterstützt bzw. erleichtert können die genannten Strategien und Maßnahmen durch Bewusstseinsbildung, Marketing und Synergieeffekte werden. Konkret genannt wurde Lobbying für sanfte Mobilität zu machen oder das Bewusstsein für sanfte Mobilität bei den Beherbergungsbetrieben zu erhöhen. Synergiepotentiale ergeben sich, wenn bereits vorhandene Infrastruktur für sanfte Mobilität zur Verfügung gestellt werden könnte oder wenn aus wirtschaftlichen Gründen die Zweckmobilität von Einheimischen und die Erlebnismobilität von Gästen von derselben Mobilitätsinfrastruktur abgedeckt werden kann.
- Durch eine Verbesserung der innerregionalen Mobilität durch sanfte, umweltverträglichere Verkehrsmittel erhoffen sich die InterviewpartnerInnen, die teils stark frequentierten Ötschergräben zu entlasten. Außerdem sollen neue Gästesegmente aus dem großstädtischen Bereich und vermehrt FahrradtouristInnen angesprochen werden.

Folgende Hürden, Erschwernisse bzw. Grenzen in der Umsetzung nachhaltiger Mobilität werden von den InterviewpartnerInnen angeführt:

- Den InterviewpartnerInnen ist bewusst, dass sich gesellschaftspolitische Prioritäten immerzu ändern können. Durchgängig wurde dabei das Thema COVID-19 erwähnt und die Befürchtung, dass zu wenig finanzielle Mittel von FördergeberInnen bereitgestellt werden könnten und die Akzeptanz für Klima- und Umweltschutz in Politik und Gesellschaft durch einseitige Berichterstattung in den Medien sinkt.
- Finanzierungsprobleme werden durch eine zu geringe Auslastung nachhaltiger Mobilitätsformen befürchtet. Eine Kostendeckung durch den Fahrkartenverkauf wird nicht erwartet, sondern dass sanfte Mobilität dauerhaft auf Förderungen angewiesen ist.

- Rechtliche Bestimmungen werden zu Hürden, wenn es um bundesländerübergreifende Projekte geht. Ursprünglich sollte Mariazell in der Steiermark in das Konzept bedarfsorientierte Mobilität miteinbezogen werden. Sicherheitsrelevante Aspekte, etwa bei Haltestellen, können vieles teurer machen und somit erschweren.
- Insbesondere die räumliche Dimension könnte für sanfte Mobilität eine Grenze darstellen. Viele entlegene Beherbergungsbetriebe und Ausflugsziele, die weit verstreut in einer große Fläche liegen, könnten auch durch bedarfsorientierte Mobilität nicht zur Gänze abgedeckt werden.
- Die große Mehrheit der Gäste des NuP kommt aus den angrenzenden Bezirken und sind somit Tagesgäste bzw. NaherholerInnen. Für sie ist die Anreise mit dem ÖPNV teils nicht möglich oder nicht zumutbar.
- Häufig wird der Verlust von Flexibilität und Komfort ohne privaten PKW befürchtet. Familien mit Kindern haben viel Gepäck und schätzen die Vorzüge des eigenen, geräumigen PKW. Nächtigungsgäste befürchten, dass bei Schlechtwetter Museen, Hallenbäder usw. ohne PKW nur umständlich erreichbar sind.

Was wurde in den Interviews NICHT erwähnt?

In der Literatur wird als einer der drei wesentlichen Gründe für nachhaltige Mobilität die Reduktion der ökologischen Auswirkungen durch den Verkehr beschrieben. Insbesondere der Energieverbrauch und der Einsatz fossiler Brennstoffe sollen sinken, um dadurch den Ausstoß von THG und Luftschadstoffen zu verringern sowie die natürlichen Ressourcen und das Klima zu schonen (vgl. SOLÈR et al. 2014: 5).

In den Interviews wurden die regionalen AkteurInnen nach Strategien- bzw. Konzepten in der Untersuchungsregion für nachhaltige Mobilität gefragt. In diesem Kontext wurde gefragt, was dadurch erreicht werden soll oder welche Ziele damit verbunden sind. Gäste wurden nach den Vorteilen gefragt, wenn man ohne Auto anreist bzw. mit dem ÖPNV. Es wurde in den Interviews auch gefordert sich als regionale/r AkteurIn in die Gästerolle hineinzuversetzen und deren Nachfrageverhalten zu antizipieren. Interessant war, dass auf keine dieser Fragen die Begriffe Reduktion des CO₂-Ausstoßes oder Klimaschutz gefallen sind. Nur beiläufig oder indirekt wurden in wenigen Interviews die Begriffe Umweltschutz, Klimaschutz, Klimawandel, oder CO₂-Ausstoß gestreift. Im Leitfaden für die Interviews wurden diese Begriffe bewusst nicht in den Fragen verwendet, um das Antwortverhalten der InterviewpartnerInnen nicht zu beeinflussen. Gründe für die Aussparung des Umwelt- und Klimathemas seitens der InterviewpartnerInnen könnten sein, dass diese bei den regionalen AkteurInnen überwiegend aus den Bereichen Tourismus und Lokalpolitik kamen und deren Hauptaugenmerk auf regionalwirtschaftliche Effekte gerichtet ist. Eventuell hat auch die

Berichterstattung in den Medien durch die „Corona-Krise“ dazu beigetragen, weil dieser Begriff tatsächlich des Öfteren gefallen ist. Möglicherweise war es aber auch zu offensichtlich, dass sanfte, nachhaltige Mobilität umwelt- und klimaschonend sein soll und es wurde deswegen in den Interviews nicht explizit erwähnt.

Indirekte Hinweise auf Klima- bzw. Umweltschutz konnten vereinzelt ausgemacht werden. *„Dass man sich ein bisschen besinnt und nicht irgendwie leere Kilometer mach“ (B/291).*

Beispielsweise wurde Klimaschutz im Zusammenhang mit der Corona-Krise erwähnt. *„Weil jetzt redet keiner vom Klimawandel großartig, jetzt schaut jeder wieder dass die Wirtschaft rennt. Ob da noch Geld für Umwälzungen im Verkehr da ist?“ (A/150).*

„Ich glaube, dass sich da viel ändern wird diesbezüglich (Anm. nachhaltige Mobilität) und ich glaube auch der Umweltgedanke spielt viel mit, dass sich da viel ändern wird“ (B/290).

Was wurde explizit gesagt?

Zum Abschluss der Interviews wurden Gäste als auch regionale AkteurInnen danach gefragt, ob man sich vorstellen könnte ohne PKW für einige Tage in der Region NuP Ötscher-Tormäuer Urlaub zu machen.

Die Antworten fielen durchwegs einheitlich aus. Zwar haben einige regionale AkteurInnen mit „ja“ geantwortet, aber niemand hätte es sich ohne Bedenken zugetraut. In diesem Zusammenhang wurde erwähnt, dass man derzeit nur mit Spezialwissen ausgestattet gut ohne Auto Urlaub in der Untersuchungsregion machen kann. Bereits bestehende Mobilitätsmöglichkeiten sind nämlich häufig nicht oder nur schlecht für nicht ortskundige Gäste abrufbar. Das weist auf bestehende Mängel in der Kommunikation nachhaltiger Mobilität hin und naturgemäß noch ganz generell auf das Fehlen von tourismustauglicher, nachhaltiger Mobilitäts-Infrastruktur. Die meisten InterviewpartnerInnen haben auf die Frage mit einem klaren „nein“ bzw. „derzeit nicht“ geantwortet. Gründe die oft genannt wurden, sind die fehlenden Mobilitätsangebote, Verlust von Flexibilität, Kostengründe, usw.

6.4.3. Interpretation wesentlicher Kategorien aus den Interviews

Das Mobilitätsverhalten im österreichischen Tourismus kann als stabiles System betrachtet werden. Für die Anreise der Österreich-Urlaubenden dominiert der PKW. Der VNÖ ging im Jahr 2010 davon aus, dass die Anreise in die österreichischen NuP zu 99 % mit privaten PKW geschah (vgl. MOLITOR 2019: 289; UNWTO 2017: 10; WAKONIGG 2010: 136). GEELS (2001: 5) spricht von stabilen sozio-technischen Systemen in denen technologische sowie soziale Aspekte meist eng miteinander verwoben sind. Als Beispiel ist in Abb. 21 das automobilbasierte Mobilitätssystem angeführt. Es braucht ein Zusammenspiel verschiedener Elemente, durch welche sich das momentan vorherrschende

Mobilitätssystem im Laufe der Zeit entwickeln konnte. Dazu gehören Straßeninfrastruktur, Treibstoffversorgungssystem, Verkehrsregeln, DienstleisterInnen für Reparaturen und Versicherungen, AutoherstellerInnen sowie ZulieferInnen und das NutzerInnenverhalten, widergespiegelt durch kulturelle und symbolische Bedeutungen wie Freiheit und Individualität (vgl. GEELS 2006: 165).

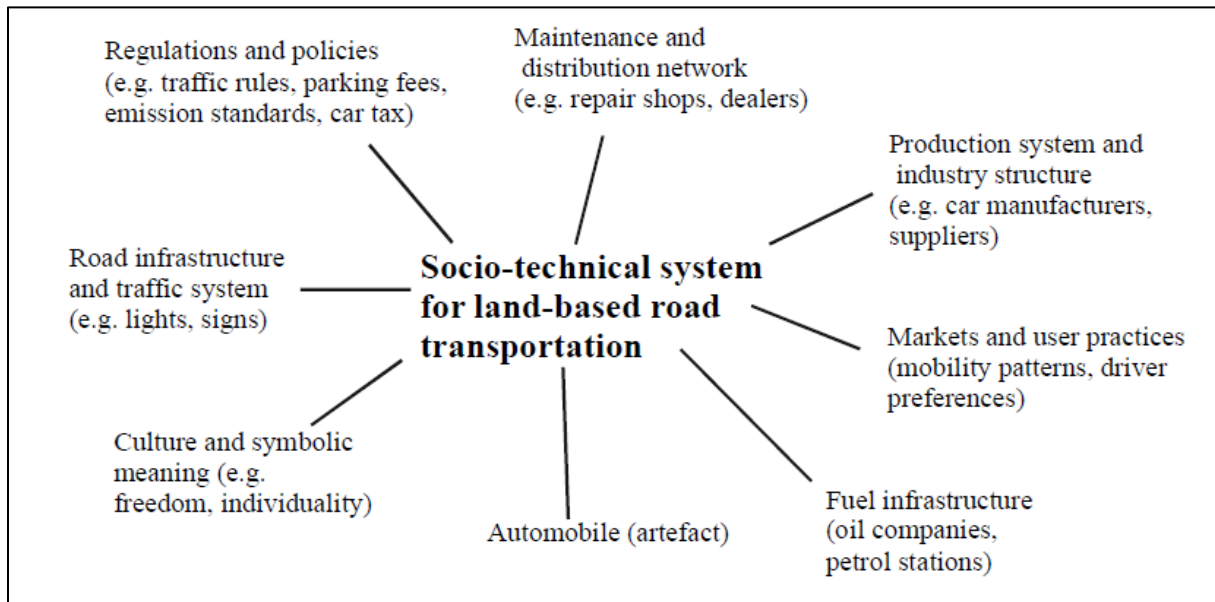


Abb. 21: Darstellung des sozio-technischen Transportsystems (GEELS 2006: 165)

Sozio-technische Systeme sind oft sehr stabil und unbeweglich. Dieses Verharren in einem sozio-technischem System resultiert aus den Verbindungen zwischen den verschiedenen Elementen (siehe Abb. 21). Diese Verbindungen sind nicht von vornherein vorgegeben, sondern werden durch Aktivitäten von AkteurInnen kreiert und erhalten. Die Straßeninfrastruktur z. B. wird von Verkehrs- bzw. Infrastrukturministerien gebaut und erhalten. NutzerInnenverhalten und Mobilitätsmuster entstehen durch den täglichen Gebrauch von Autos durch verschiedene NutzerInnengruppen (vgl. GEELS 2001: 5). Durch die Stabilität in einem sozio-technischem System können z. B. die Energiewende bzw. die Abkehr vom MIV nur sehr schleppend von statten gehen. Das beste Beispiel ist das automobilbasierte Mobilitätssystem. Auch wenn aus ökologischen Gründen, beispielsweise durch den Zusammenhang zwischen CO₂-Ausstoß und Erderwärmung, schon längst ein sozio-technischer Wandel nötig wäre, schreitet dieser nur sehr langsam voran. Das Problem, das die Politik hier hat, ist ein gut integriertes sozio-technisches System mit den etablierten Praktiken und Gewohnheiten der NutzerInnen, so zu ersetzen, dass es zu keinen sozialen Problemen bzw. Verlust an Wohlstand kommt (vgl. KEMP et al. 2001: 278).

Diese stabilisierenden Kräfte führen zu einem „lock-in“ und einer Pfadabhängigkeit in bestehenden sozio-technischen Systemen. Die Frage ist, wie ein Übergang in ein neues System ablaufen kann (vgl. GEELS 2006: 170).

Es ist allein für eine regionale Tourismusdestination eine schier unmögliche Aufgabe, einen Wandel im starren automobilbasierten sozio-technischen System herbeizuführen. Was aber in den Praxisbeispielen Werfenweng und NuP Zillertaler Alpen gezeigt werden konnte ist, zumindest eine sinnvolle Alternative zum MIV für Gäste anzubieten. Welche Aspekte förderlich bzw. hemmend auf nachhaltige Mobilitätsalternativen zum MIV sein können, wird im folgenden Abschnitt diskutiert.

Verhaltensänderung durch Anreize und Restriktionen

Eine entscheidende Frage wurde von einem Interviewpartner (Gast) im Zusammenhang mit Verhaltensänderungen hin zur Inanspruchnahme von nachhaltiger Mobilität gestellt. *„Das ist die Frage, wie trainiere ich die Leute? (H/64)“*. Touristische Destinationen haben die Möglichkeit durch Push- oder Pull-Strategien die Inanspruchnahme von Verkehrsmitteln zu steuern. Push-Strategien sind beispielsweise eine Limitierung oder Kostenintensivierung der Nutzung von Privatfahrzeugen durch Parkraumgebühren oder Zufahrtssperren für private PKW. Unter Pull-Strategien versteht man die kostenlose bzw. stark vergünstigte Nutzung des ÖV. Dadurch kann eine nachhaltigere Ausgestaltung von touristisch induziertem Verkehr ermöglicht werden. Tatsächlich können die Pull-Strategien als Verkehrsverbesserung, die Push-Strategien als Verkehrsvermeidung eingeordnet werden (vgl. SCUTTARI et al. 2013: 617). In der Untersuchungsregion finden beide Strategien Anwendung. Die Wilde Wunder Gäste-Card, der gratis Schibus sowie das Kombiticket mit der Mariazellerbahn können der Pull-Strategie zugeordnet werden und das Parkraummanagement der Push-Strategie.

Verhaltensänderung durch Verfügbarkeit nachhaltiger Mobilität

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Verfügbarkeit nachhaltiger Mobilität. Ob sich Gäste für oder gegen ein bestimmtes Verkehrsmittel entscheiden hängt in erster Linie von dessen Verfügbarkeit ab. MobilitätsexpertInnen sind der Meinung, dass bei der An- und Abreise die Verkehrsmittelwahl nicht einfach zu beeinflussen ist. Direkte, schnelle Verbindungen, Komfort (inklusive Transport des Gepäcks) und attraktive Packages sind die wichtigsten Ansatzpunkte. Flexibler bei der Verkehrsmittelwahl sind die Gäste vor Ort. Dort sind sie befreit von Zeitdruck und Gepäck und zu Experimenten bereit (SOLÈR et al. 2014: 9). Die Verfügbarkeit nachhaltiger Mobilität für die An- und Abreise ist am ehesten im „begünstigten“ Südosten der Region NuP Ötscher-Tormäuer durch die Mariazellerbahn gegeben. Im Nordwesten, für die Gemeinden Gaming und St. Anton, trifft dies nicht zu. Für die Vorort-Mobilität wäre die Wilde Wunder Gäste-Card zwar schon jetzt ein brauchbares Instrument regionale öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, durch die derzeit mangelnde Verfügbarkeit (schlechte innerregionale

Mobilität) ist sie dennoch kein effektiver Anreiz für Gäste, um auf den eigenen PKW zu verzichten. Die Verfügbarkeit nachhaltiger Mobilität für die NutzerInnen und gleichzeitig leistbare sanfte Mobilität, müssen Hand in Hand gehen und können nicht isoliert stattfinden.

Investitionen in öffentlichen Verkehr

In der Tourismuspolitik steht vor allem die Vorort-Mobilität im Fokus, da insbesondere in ländlichen Regionen die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV nicht oder nur mit Komforteinbußen gegenüber dem MIV gewährleistet ist. Mobilitätsketten werden unterbrochen oder touristische Anforderungen wie eine Fahrradmitnahme können nicht erfüllt werden (vgl. BMWi 2013: 4f). Umso wichtiger sind Investitionen in und der Ausbau des ÖV. Zwar sind Investitionen in den ÖV von regionalen Tourismusdestinationen wenig beeinflussbar, dennoch sind sie für das Funktionieren von nachhaltiger Vorort-Mobilität wichtig. Denn reisen die Gäste bereits mit öffentlichen Verkehrsmitteln an, verursachen sie auch während des Aufenthalts keinen Stau und die Umweltbelastung der gesamten Reise geht stark zurück (vgl. SOLÈR et al. 2014: 4). Auch wenn der Einfluss der Tourismusdestinationen auf den Ausbau des ÖV marginal ist, so gibt es dennoch gelungene Kooperationen zwischen Tourismusdestinationen und ÖV-AnbieterInnen wie den ÖBB. Beispielsweise hat es der NuP Zirbitzkogel-Grebenzen in einem Marketingprojekt mit den ÖBB geschafft, für Gäste, die mit der Bahn in die Naturparkregion anreisen, verbilligte Zugtickets für die An- und Abreise anzubieten (vgl. BALDAUF 2010: 130).

Fahrradinfrastruktur

Es wurde in einem Interview der Vorwurf in den Raum gestellt, dass es den regionalen PolitikerInnen hauptsächlich darum geht, durch den Boom im Fahrradtourismus die lokale Gastronomie und Beherbergung zu stärken und weniger um umweltverträgliche Mobilität. Sanfte Mobilität wie Fahrradtourismus wird eher mit regionaler Wertschöpfung in Verbindung gebracht. *„Weil die Wertschöpfung, die ich dort habe, der Radfahrer kommt ja und nächtigt und fährt nächsten Tag weiter.“ (B/244).*

WEIXLBAUMER (1998) schreibt dazu, dass der Naturschutz in Regionalparks und NuP häufig eine untergeordnete und instrumentelle Stellung einnimmt und mit naturnahen und traditionellen Kulturlandschaften und Produktionsformen wertschöpfungsintensive Tourismusformen gefördert und die Abwanderung abgefedert werden sollen (vgl. WEIXLBAUMER 1998: 112; 118). Diese Feststellung konnte durch die Interviews bestätigt werden. Wurden regionale AkteurInnen danach gefragt, was mit nachhaltiger Mobilität erreicht werden soll, dann wurden überwiegend die Sicherung von Arbeitsplätzen, Verringerung der Abwanderung, Erschließung neuer Gästesegmente bzw. die Erschließung von bisher touristisch weniger frequentierten Wanderwegen im NuP genannt. Betrachtet man in der Untersuchungsregion die sinkenden Nächtigungszahlen und Ankünfte im Winterhalbjahr,

dann ist aus Sicht der lokalen Politik zu verstehen, dass man diesen Verlust durch den Sommertourismus bzw. den Radtourismus ausgleichen will.

Eine Studie des österreichischen Lebensministeriums (2009) hebt die direkten Wertschöpfungseffekte des Radtourismus hervor. Mehr als die Hälfte der Summe aller Wertschöpfungseffekte (53 %) entfielen auf den Radtourismus. Im Vergleich haben der Fahrradhandel nur rund 23 % und die Produktion nur 9 % Anteil an den gesamten direkten Effekten. Es wird aber erwähnt, dass sich gerade im Hinblick auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz Österreichs Radtourismus-AnbieterInnen noch viel stärker im Radtourismus profilieren könnten. Radurlaub und Radtourismus könnten noch viel stärker als Lernraum für einen nachhaltigen Lebensstil vermarktet werden. Integrierte Lösungen mit Service-AnbieterInnen, Transportunternehmen und Tourismus sollten verstärkt angeboten und mit hochwertigen Informationsangeboten kombiniert werden. Vorreiter ist die alpine Schweiz mit ihrem an der nachhaltigen Mobilität orientierten Programm „Schweiz-Mobil“; es gibt eine landesweit einheitliche Infrastruktur, einfache Rad-Transportlösungen mit Bahn und Bus, individuelle Buchbarkeit, zentrale Koordinationsstelle usw. (Lebensministerium 2009: 10f).

Kooperation über die Naturparkgrenzen hinweg

Es ist auffallend, dass die Naturparkgemeinde Gaming in Bezug auf den Tourismus und die Tourismusmobilität viele Berührungspunkte mit den Ybbstaler-Gemeinden Lunz/See und Göstling aufweist; oft mehr als mit den restlichen Naturparkgemeinden. Nicht zuletzt ist Gaming seit kurzem Mitglied im Tourismusverband Ybbstaler Alpen. Die enge Kooperation mit den Ybbstaler-Gemeinden erklärt sich durch die Topographie, das Wildnisgebiet Ötscher-Dürrenstein und der Verkehrsinfrastruktur, da die Gemeinden Gaming, Lunz/See und Göstling über B25 erreichbar sind. Der gratis Schibus verkehrt zwischen den Gemeinden der Ybbstaler Alpen; exkludiert sind die Schigebiete von Annaberg und Mitterbach/Erlaufsee südöstlich des Ötschers. Diese Zweiteilung der Naturparkgemeinden kann aber auch als Chance für den „benachteiligten Nordwesten“ der Naturparkgemeinden gesehen werden. Göstling und Lunz/See sind Tourismusgemeinden mit hohen Gästezahlen, sowohl im Sommer als auch im Winter.³ Es wäre ratsam diese Gemeinden in nachhaltige Mobilitätslösungen miteinzubeziehen, da der langfristige Erfolg sanfter Verkehrsinfrastruktur stark mit deren Auslastung korreliert.

Tagesgäste und Gästeaufkommen

Laut Literatur besteht der überwiegende Teil der BesucherInnen in den Naturparks aus Tagesgästen. Dies trifft laut den Interviews mit regionalen AkteurInnen auch auf den NuP Ötscher-Tormäuer zu. Die

³ Siehe Bachelorarbeit „Globaler Klimawandel und Wintertourismus in den Ybbstaler Alpen – Strategien und Innovationen“ Christian Auer, 2019

Wertschöpfung in den österreichischen NuP wird zu 56 % von Tagesgästen lukriert. Wenn man berücksichtigt, dass die Wertschöpfung pro Tagesgast nur rund die Hälfte von Nächtigungsgästen und von NaherholerInnen nur rund ein Drittel ausmacht, dann kann geschlussfolgert werden, dass wesentlich mehr als 56 % der BesucherInnen Tagesgäste bzw. NaherholerInnen sind. (KETTERER und SIEGRIST 2009: 24; HEINTEL und WEIXLBAUMER 2009: 319). Für diese Zielgruppe wird es besonders schwierig sein, geeignete nachhaltige Mobilitätsangebote zu schaffen, da sie meist aus der unmittelbaren Umgebung kommen. Derzeit ist eine Anreise mit dem ÖPNV aus den benachbarten Gemeinden und Bezirken aber wie bereits beschrieben besonders umständlich, nicht zumutbar bzw. gar nicht möglich. Diese Tatsache muss bei der Berechnung der touristischen Auslastung eines bedarfsorientierten Mobilitätssystems berücksichtigt werden.

6.5. Empfehlungen und Ausblick

Im nachfolgenden Teil werden die wichtigsten Ergebnisse aus der Analyse der Interviews sowie dem Vergleich mit den Modellregionen Werfenweng und dem NuP Zillertaler Alpen dargestellt. Daran anschließend werden basierend auf den Ergebnissen dieser Arbeit Empfehlungen für die regionalen AkteurInnen formuliert und zu guter Letzt wird ein Ausblick auf die Mobilität im ländlichen Raum gewagt.

6.5.1. Schlussfolgerung

Die Region Naturpark Ötscher-Tormäuer liegt im ländlich-peripheren Niederösterreich mit dem namensgebenden 1893 m hohen Ötscher im Zentrum. Die aus fünf Naturparkgemeinden bestehende Region will in Zukunft für Gäste und die einheimische Bevölkerung ein nachhaltiges Mobilitätssystem implementieren. Ein Konzept für bedarfsorientierte Mobilität in Form eines Anrufsammeltaxi-Systems wurde bereits präsentiert.

Das Ziel dieser Arbeit war es daher aus der Sicht von regionalen AkteurInnen und Gästen die Möglichkeiten und Grenzen in der Umsetzung nachhaltiger, umweltfreundlicher Mobilität in der Untersuchungsregion zu explorieren und mögliche Empfehlungen für die Implementierung nachhaltiger, touristischer Mobilität abzuleiten. Dies erfolgte anhand von neun semistrukturierte Leitfaden-Interviews – vier mit regionalen AkteurInnen und fünf mit Gästen. Außerdem wurden die zwei Modellregionen Werfenweng und der Hochgebirgsnaturpark-Zillertaler Alpen als positive Beispiele für die Etablierung sanfter Mobilität analysiert und mit den Voraussetzung der Untersuchungsregion NuP Ötscher-Tormäuer verglichen, um etwaige Potentiale bzw. Hürden in der Umsetzung nachhaltiger Mobilität für den Tourismus zu identifizieren.

Der Vergleich der Untersuchungsregion NuP Ötscher-Tormäuer mit den beiden Praxisbeispielen Werfenweng und dem Hochgebirgsnaturpark-Zillertaler Alpen zeigt, dass bereits Instrumente bzw. Anreize für nachhaltige Mobilität im Tourismus vorhanden sind. Insbesondere sind die Mariazellerbahn, die Wilde Wunder Card oder etwa der gratis Schibus positiv hervorzuheben. Große Unterschiede zu den beiden Modellregionen bestehen aber in topographischer Hinsicht, bei der Verkehrsinfrastruktur, bei der Bevölkerungsentwicklung und bei touristischen Kennzahlen. Die Region NuP Ötscher-Tormäuer weist eine größere Distanz zu Fernverkehrsrouten auf, es gibt mehr als nur einen Taleingang, von dem die Region für Gäste erreichbar ist und touristische Destinationen sind häufig weit voneinander entfernt. Hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung handelt es sich um eine schrumpfende Region und die Anzahl der Nächtigungen und Ankünfte von Gästen ist erheblich geringer als in den Vergleichsregionen Werfenweng und NuP Zillertaler Alpen. Diese Gegebenheiten führen dazu, dass ein bedarfsorientiertes Mobilitätssystem viele Straßenkilometer zwischen den einzelnen Destinationen abdecken muss, bei möglicherweise geringer touristischer Nachfrage bzw. Auslastung.

Die Ergebnisse aus den Interviews mit den regionalen AkteurInnen und Gästen wurden in drei Schwerpunkte unterteilt. Diese sind:

- i. die Wahrnehmung der derzeitigen Mobilitätsangebote in der Untersuchungsregion,
- ii. die Frage nach wünschenswerten Strategien und Maßnahmen zur Implementierung nachhaltiger Mobilitätskonzepte und
- iii. welche Hürden, Erschwernisse bzw. Grenzen in der Umsetzung nachhaltiger Mobilität erwartet werden.

i. Analyse der Wahrnehmung derzeitiger Mobilitätsangebote in der Untersuchungsregion:

- **Raum, Topographie**

Die InterviewpartnerInnen erkennen, dass die Mobilität in der Region NuP Ötscher-Tormäuer zweigeteilt ist. Die südöstlichen Gemeinden Annaberg und Mitterbach/Erlaufsee, aber auch Puchenstuben, sind durch die Mariazellerbahn und deren Kooperation mit dem NuP stärker begünstigt. Die nordwestlichen Gemeinden Gaming und St. Anton/Jeßnitz sind nur mit Bussen und die Wandereingänge in den NuP und viele weitere Ausflugsziele in diesen Gemeinden sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln gar nicht erreichbar.

- **mangelnde innerregionale Mobilität**

Die InterviewpartnerInnen weisen darauf hin, dass im Grunde zwar alle Orte der Naturparkgemeinden mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind – die An- und Abreise entlang der Hauptverkehrsrouten funktioniert – dass aber die Vorort-Mobilität zu den Beherbergungsbetrieben oder den Ausflugszielen mangelnd ist. Auch die innerregionale Mobilität zwischen den einzelnen Naturparkgemeinden wird als mäßig wahrgenommen.

- **bestehende Anreize und nachhaltige Mobilität**

Echte Anreize, um als Gast auf das Auto zu verzichten sind die Mariazellerbahn, der gratis Schibus im Winter, die Wilde Wunder Card oder auch die Parkraumbewirtschaftung im NuP. Viele Gäste kennen bereits den Naturparkwanderbus, Fahrräder und e-Mobilität werden vermehrt als Transportmittel wahrgenommen und der Abhol- bzw. Bringservice durch Beherbergungsbetriebe wird erwähnt.

ii. *Die Frage nach wünschenswerten und zugleich realisierbaren Strategien und Maßnahmen zur Implementierung nachhaltiger Mobilitätskonzepte, beantworten die InterviewpartnerInnen folgendermaßen:*

- **Ziel – funktionierende innerregionale Mobilität**

Die mangelnde innerregionale Mobilität soll anhand unterschiedlicher, sich ergänzender Maßnahmen verbessert werden. Zum einen fordern Gäste weitere Wanderbusse und Ruftaxis; regionale AkteurInnen wollen das Konzept bedarfsorientierte Mobilität (auch Anrufsammeltaxis) einführen. Bestehende Wanderbusse und Ruftaxis könnten in dieses Konzept integriert werden. Die bedarfsorientierte Mobilität soll die Zweckmobilität der ansässigen Bevölkerung und die Erlebnismobilität der Gäste gleichermaßen berücksichtigen. Angefordert sollen die Anrufsammeltaxis durch eine zentrale Hotline bzw. über eine APP werden. Abgesehen davon soll der ÖV weiter ausgebaut werden und insbesondere an günstig liegenden Bahnhöfen sind e-Bike Verleihstellen bzw. Car-sharing Angebote zum Erreichen der Ausflugsziele gewünscht. Als weitere wichtige Strategie ist der Ausbau der Fahrradinfrastruktur geplant, um einen Anschluss an den gut frequentierten Ybbstalradweg zu schaffen.

- **unterstützende Maßnahmen**

Unterstützt bzw. erleichtert können die genannten Strategien und Maßnahmen durch Bewusstseinsbildung, Marketing und Synergieeffekte werden. Konkret genannt wurde Lobbying für sanfte Mobilität zu machen oder das Bewusstsein für sanfte Mobilität bei den Beherbergungsbetrieben zu erhöhen. Synergiepotentiale ergeben sich, wenn bereits vorhandene Infrastruktur für sanfte Mobilität zur Verfügung gestellt werden könnte oder wenn aus wirtschaftlichen Gründen die

Zweckmobilität von Einheimischen und die Erlebnismobilität von Gästen von derselben Mobilitätsinfrastruktur abgedeckt werden kann.

- **beabsichtigte Effekte**

Als Auswirkung einer verbesserten innerregionalen Mobilität durch sanfte, umweltverträglichere Verkehrsmittel erhoffen sich die InterviewpartnerInnen, die teils stark frequentierten Ötschergräben zu entlasten. Außerdem sollen neue Gästesegmente aus dem großstädtischen Bereich und vermehrt FahrradtouristInnen erreicht werden.

iii. Folgende Hürden, Erschwernisse bzw. Grenzen in der Umsetzung nachhaltiger Mobilität werden von den InterviewpartnerInnen angeführt:

- **Gesellschaftspolitische Dimension**

Den InterviewpartnerInnen ist bewusst, dass sich gesellschaftspolitische Prioritäten immerzu ändern können. Durchgängig wurde dabei das Thema COVID-19 erwähnt und die Befürchtung, dass zu wenig finanzielle Mittel von FördergeberInnen bereitgestellt werden könnten und die Akzeptanz für Klima- und Umweltschutz in Politik und Gesellschaft durch einseitige Berichterstattung in den Medien sinkt. Finanzierungsprobleme werden durch eine zu geringe Auslastung nachhaltiger Mobilitätsformen befürchtet. Eine Kostendeckung durch den Fahrkartenverkauf wird nicht erwartet, sondern dass sanfte Mobilität dauerhaft auf Förderungen angewiesen ist. Rechtliche Bestimmungen werden zu Hürden, wenn es um bundesländerübergreifende Projekte geht; ursprünglich sollte Mariazell in der Steiermark in das Konzept bedarfsorientierte Mobilität miteinbezogen werden. Sicherheitsrelevante Aspekte, etwa bei Haltestellen, können vieles teurer machen und somit erschweren.

- **räumliche Dimension**

Insbesondere die räumliche Dimension könnte für sanfte Mobilität in der Region NuP Ötscher-Tormauer eine hohe Hürde darstellen. Viele entlegene Beherbergungsbetriebe und Ausflugsziele, die weit verstreut in einer große Fläche liegen, könnten auch durch bedarfsorientierte Mobilität nicht zur Gänze abgedeckt werden. Außerdem kommt die große Mehrheit der Gäste des NuP aus den angrenzenden Bezirken und sind somit Tagesgäste bzw. NaherholerInnen. Für sie ist die Anreise mit dem ÖPNV teils nicht möglich oder nicht zumutbar.

- **individuelle Verhaltensebene**

Häufig wird der Verlust von Flexibilität und Komfort ohne privaten PKW befürchtet. Familien mit Kindern haben viel Gepäck und schätzen die Vorzüge des eigenen, geräumigen PKW. Nächtigungsgäste befürchten, dass bei Schlechtwetter Museen, Hallenbäder usw. ohne PKW nur umständlich erreichbar sind.

6.5.2. Empfehlungen

Empfehlung 1: Wilde Wunder Card

Die Wilde Wunder Gäste-Card ist ein brauchbares, bereits vorhandenes Instrument für die vergünstigte Nutzung des regionalen ÖPNV. Sie sollte Gästen als Fahrschein für die kostenlose Nutzung der regionalen ÖV zur Verfügung stehen. Wird in nächster Zeit ein bedarfsorientiertes Mobilitätssystem (Anrufsammeltaxi) umgesetzt, wäre es ratsam, wenn die Gäste-Card auch dafür als Fahrschein genutzt werden kann. Es empfiehlt sich die Gäste-Card weiterhin gratis anzubieten und eine Kostenbeteiligung an der Infrastruktur über die Tourismustaxe einzuheben. Am Beispiel Werfenweng zeigt sich, dass Gäste-Karten, wenn sie optional sind und Gäste selbst dafür aufkommen müssen, deutlich weniger oft in Anspruch genommen wird; man kann schlussfolgern, dass das genauso für die sanfte Mobilität zutrifft.

Empfehlung 2: „gratis Schibus“

Um das Image der Region für kostenlose, umweltverträgliche Mobilität zu steigern, sollte der erstmals in der Wintersaison 2019/20 eingeführte gratis Schibus beibehalten werden. Zudem ist dieses Angebot wichtig, um Verhaltensänderungen in puncto Mobilität bei zukünftigen Generationen zu bewirken. Insbesondere Jugendliche aus der Region können so die Vorzüge des ÖPNV kennenlernen und deren Einstellung hinsichtlich sanfter Mobilität kann positiv beeinflusst werden.

Empfehlung 3: touristische Servicekette und Destinationsentwicklung

Sollte das Konzept bedarfsorientierte Mobilität, z. B. in Form von Anrufsammeltaxis, in der Untersuchungsregion umgesetzt werden, empfiehlt es sich alle relevanten Stakeholder „an Bord“ zu holen. Die verschiedenen touristischen AkteurInnen und auch die regionale Landwirtschaft und DienstleisterInnen sind für die Destinationsentwicklung entscheidend. Speziell die Naturpark-Organisation könnte eine Wander-Informationsbroschüre als „download im PDF-Format“ bzw. als Printversion, ähnlich dem Wanderbüchlein WÖFFI im NuP Zillertaler Alpen, erstellen. Idealerweise sollte dabei die gesamte touristische Servicekette berücksichtigt werden. Informationen zur An- und Abreise mit nachhaltiger Mobilität, wo es ökologisch hochwertige Unterkünfte gibt und wo Naturparkprodukte erstanden werden können. Denn allein durch „isolierte“ nachhaltige Mobilität werden die regionalwirtschaftlichen Effekte weniger stark ausfallen; es muss die gesamte touristische Infrastruktur mitgedacht werden (vgl. PRÖBSTL-HAIDER 2013: 36).

Empfehlung 4: Hol- und Bringservice durch Beherbergungsbetriebe

Um Gästen seitens der Tourismusregion die An- und Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erleichtern, wäre ein garantierter Abhol- und Bringservice zur und von der letzten Bus- bzw.

Bahnhaltestell empfehlenswert. Insbesondere die Endstation der Erlauftalbahn in Scheibbs muss hier mitbedacht werden, da hier ein Umstieg auf Busse notwendig wird, aber Ausflugziele und die meisten Beherbergungsbetriebe nicht von den Bussen angefahren werden. Diese Tatsache bedeutet einen weiteren Umstieg oder in den meisten Fällen das Ziel erst gar nicht zu erreichen. Hervorragend verbinden ließe sich der Hol- und Bringservice wieder mit der Wilde Wunder Gäste-Card, die einen kostenlosen Transfer von der letzten Haltestelle zum Beherbergungsbetrieb und umgekehrt ermöglichen sollte.

Empfehlung 5: Kooperation mit den Gemeinden der Ybbstaler Alpen

Aus den bereits genannten Gründen, wie dem gemeinsamen Schutzgebiet Ötscher-Dürrenstein, der Verkehrsinfrastruktur und bereits bestehenden Tourismus- und Mobilitätskooperationen, wäre es sinnvoll zumindest die Ybbstaler-Gemeinden Lunz/See und Göstling in nachhaltige Mobilitätskonzepte miteinzubeziehen.

Empfehlung 6: Umweltbonus für den Naturpark-Wanderbus

Um die Attraktivität für den Naturpark-Wanderbus zu erhöhen, könnte ähnlich wie im NuP Zillertaler Alpen das Busticket als Konsumationsgutschein (z. B. im Wert von 1,50 Euro bei Konsumation von mindestens 6,- Euro) bei Gastronomiebetrieben im NuP Ötscher-Tormäuer eingelöst werden. Dieser Anreiz für die Verwendung nachhaltiger Mobilität könnte als Umweltbonus vermarktet werden und gleichzeitig wird die lokale Gastronomie gestärkt.

Empfehlung 7: bedarfsorientierte Mobilität für Einheimische und Gäste

Um eine möglichst hohe Auslastung für die geplante bedarfsorientierte Mobilität zu gewährleisten, ist die Berücksichtigung der Mobilität von Einheimischen wie Gästen wünschenswert. Anreize, wie günstige Fahrtickets, sollten auch für die einheimische Bevölkerung zur Verfügung stehen. Anzudenken wären z. B. Monats- oder Jahrestickets nach gestaffelten Preisen für SchülerInnen, Erwachsene und PensionistInnen.

6.5.3. Trends und Prognosen für die Mobilität im ländlichen Raum

Eine Analyse von WEISS (2020) zur Mobilität und Mobilitätswende in ländlichen Regionen in Deutschland bescheinigt der Verkehrspolitik ein schlechtes Zeugnis. Die Ausgangslage ist in Deutschland ähnlich wie in Österreich. Der ÖV wurde in den letzten Jahrzehnten im ländlichen Raum ausgedünnt und oft bis auf den SchülerInnen-Transport reduziert. Gleichzeitig steigt der Motorisierungsgrad in ländlichen Regionen weiter an und liegt bei über 600 PKW pro 1000 EW.

Während in den urbanen Zentren die Mobilitätswende bereits voranschreitet, werden ländliche Regionen immer abhängiger vom eigenen PKW (vgl. WEISS 2020). STEIN und FRÖLICHER (2020: 117) zeigen in ihrer Analyse, dass die Verlagerung des MIV auch im ländlichen, vom privaten PKW geprägten Raum, auf den ÖV erfolgen muss, wenn die Klimaschutzziele erreicht werden sollen.

Der ländliche Raum kann sich nicht auf urbane Trends wie der „sharing economy“ oder „Ride-Pooling⁴“ verlassen, denn in der Fläche sind die meisten dieser Angebote nicht wirtschaftlich. Zudem ist die Klimaschutzwirkung von Car-sharing im Vergleich zu anderen umweltfreundlichen Systemen (Bus, Bahn) eher gering, dennoch sind die eingesetzten Fahrzeuge im Car-sharing durchschnittlich wesentlich kleiner und niedriger motorisiert als die privaten PKW, was sich wiederum positiv auf die Verbrauchs- und Emissionswerte auswirkt (vgl. BMU 2018).

Für den ländlichen Raum kann Ride-Pooling eine große Chance sein, den ÖPNV effizient auszubauen, indem bedarfsgerechte Angebote und Fahrzeuge geschaffen bzw. eingesetzt werden. Aber es ist vor allem politischer Wille gefragt, denn für den rein privatwirtschaftlichen Sektor könnte der ländliche Raum wirtschaftlich zu unattraktiv sein (vgl. SCHALLER 2018: 8). Dieses System müsste daher mit Förderungen bzw. durch Subventionen gestützt werden.

Eine vielversprechende neue Technologie könnte das automatisierte oder autonome Fahren sein, welches im ländlichen Raum als große Chance betrachtet wird. Durch den fahrerlosen Betrieb von Fahrzeugen im ÖPNV könnten Personalkosten eingespart werden, die für den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes eingesetzt werden könnten. Außerdem könnte der ÖPNV mit angepassten, effizienten (und elektrischen) Fahrzeugen durchgeführt werden. Als Beitrag für die ländliche Mobilitätswende wird automatisiertes Fahren aber zu spät kommen, da die Technologie noch in den Kinderschuhen steckt, um den notwendigen Paradigmenwechsel im ländlichen ÖPNV voranzutreiben. Außerdem ist zu befürchten, dass durch das autonome Fahren der MIV gestärkt werden könnte, wenn die Verlagerung von Verkehrsströmen vom ÖPNV auf Einzelbeförderung mit automatisierten PKW erfolgt (vgl. PITZEN 2019: 14f zit. n. WEISS 2020).

MobilitätsexpertInnen erwarten, dass der Druck auf den Verkehrssektor steigen wird und dass damit auch Steuersubventionen wie die Pendlerpauschale oder das Dieselpriileg hinterfragt werden. Dies wird besonders die Bevölkerung in ländlichen Regionen treffen. Spätestens dann wird sich die Frage stellen, ob diese Räume sich selbst überlassen werden sollen oder ob der Paradigmenwechsel hin zu einer ökologisch nachhaltigen Verkehrspolitik angegangen werden soll (vgl. WEISS 2020).

Für Österreich bleibt abzuwarten, wie sich das ab der ersten Jahreshälfte 2021 erhältliche 1-2-3 Jahres-Klima-Ticket für den öffentlichen Verkehr auf den ländlichen Raum auswirken wird. Sollte das 1-2-3 Ticket regionale Vorort-Mobilitätssysteme, die von Gemeinden und Bundesländern finanziert und

⁴ Ride-Pooling ist mit bedarfsorientierter Mobilität z. B. in Form von Anrufsammeltaxis zu vergleichen

gefördert sind, miteinschließen, dann könnte das ein Schritt in Richtung nachhaltiger Mobilität im ländlichen Raum sein.

Regionale AkteurInnen in der Region NuP Ötscher-Tormäuer erkennen die zukünftigen Herausforderungen einer schrumpfenden peripheren ländlichen Region. Das Gebiet verzeichnet seit Jahren einen Bevölkerungsrückgang und der Anteil an SeniorInnen steigt. Der ÖPNV wurde zurückgefahren; der Schienenverkehr wurde schrittweise reduziert und durch Busse ersetzt. Durch Zersiedelung werden die Distanzen der Zweckmobilität für die Einheimischen immer größer, was die Abhängigkeit vom PKW weiter fördert. Gleichzeitig verliert der traditionelle, wertschöpfungsstarke Wintertourismus an Gewicht und wird zusehends vom Sommertourismus ausgeglichen. Diese Umstände und die nationale Verpflichtung zur Reduktion der THG-Emissionen, bergen sowohl Möglichkeiten als auch Herausforderungen für die geplante Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätssystems in der Region NuP Ötscher-Tormäuer. Die regionale Politik reagiert innovativ auf diese Herausforderung durch die geplante Einführung eines nachhaltigen Mobilitätssystems, das sowohl die Zweckmobilität der Bevölkerung als auch die Erlebnismobilität der Gäste berücksichtigt. Es bleibt abzuwarten wann und in welcher Form der Ausbau des Mikro-ÖV umgesetzt wird und welche Gemeinden sich neben den Naturparkgemeinden anschließen werden. Sollte das Projekt umgesetzt werden, braucht es hohe Anreize, sowohl für die Bevölkerung als auch für Gäste, um sich als echte Alternative zum MIV zu etablieren.

7. Literatur

ABEGG, B., AGRAWALA, S., CRICK, F., DE MONTAFALCON, A. (2007). Climate change impacts and adaptation in winter tourism. In: *Adapting Winter Tourism and Natural Hazard Management*, von S. AGRAWALA, S. 25-60. Paris.

ALPARC (Netzwerk Alpiner Schutzgebiete) (2019). Gemeinsam für die Alpen. Die Schutzgebiete. Aufgerufen am 25.9.2020 unter <https://alparc.org/de/>

Alpenkonvention (2020). Geschichte der Alpenkonvention. Aufgerufen am 8.10.2020 unter <https://www.alpconv.org/de/startseite/>

Alpenkonvention Protokoll Tourismus (1991). Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Tourismus. Aufgerufen am 31.5.2020 unter https://www.alpconv.org/fileadmin/user_upload/Convention/DE/Protocol_Tourism_DE.pdf

Alpenkonvention Protokoll Verkehr (1991). Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Verkehr. Aufgerufen am 31.5.2020 unter https://www.alpconv.org/fileadmin/user_upload/Convention/DE/Protocol_Transport_DE.pdf

Alpine Pearls (2020). Natürlich sanfter Urlaub. Aufgerufen am 17.9.2020 unter <https://www.alpine-pearls.com/>

Annaberg.info (2020). Daten und Fakten. Aufgerufen am 3.7.2020 unter <https://www.annaberg.info/daten-fakten>

Austrian Map (2020). Österreichische Karte 1:500 000 (ÖK 500). Aufgerufen am 18.9.2020 unter <http://www.austrianmap.at/amap/index.php?SKN=1&XPX=637&YPX=492>

BAFU (2012). Strategie Biodiversität Schweiz. In Erfüllung der Massnahme 69 (Ziel 13, Art. 14 Abschnitt 5) der Legislaturplanung 2007-2011: Ausarbeitung einer Strategie zur Erhaltung und Förderung der Biodiversität. Bern: BAFU. Aufgerufen am 28.5.2020 unter <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/biodiversitaet/publikationen-studien/publikationen/strategie-biodiversitaet-schweiz.html>

BALDAUF, M. (2010). „natürlichMobil“ – Ländliche Verkehrs- und Besucherlenkung im Naturpark Zirbitzkogel-Grebenzen als Modellregion. In: Verband der Naturparke Österreichs (Hrsg.), *Neue Modelle des Natur- und Kulturlandschaftsschutzes in den Österreichischen Naturparken*. Graz: Verband der Österreichischen Naturparke, S. 129-130.

BAUER, R., GRUBER, E., HEINTEL, M. (2015). Die demographische und wirtschaftliche Entwicklung der LEADER-Region Kulturpark Eisenstraße-Ötscherland. In: BRUCKMÜLLER, E. (Hrsg.), *Im Reich des Ötschers. Zur Vielfalt einer Region*. Wien: new academic press, S. 325-360.

BÄTZING, W. (2002). Der Stellenwert des Tourismus in den Alpen und seine Bedeutung für eine nachhaltige Entwicklung des Alpenraumes. In: L UGER, K. und REST, F. (Hrsg.), Der Alpentourismus. Entwicklungspotenziale im Spannungsfeld von Kultur, Ökonomie und Ökologie. Tourismus: transkulturell & transdisziplinär, Bd. 5. Innsbruck: Studien-Verlag. S. 175-196.

BÄTZING, W. (2002). Die räumliche Konzentration des Tourismus in den österreichischen Alpen. Aufgerufen am 17.2.2020 unter https://www.archiv.geographie.uni-erlangen.de/wp-content/uploads/publ_wba/wba_publ_304_BorsdorfFestschrift2.pdf

BÄTZING, W. (2019). Naturparkkonzept Ötscher-Tormäuer. Aufgerufen am 1.7.2020 unter <https://www.naturpark-oetscher.at/unser-naturparkkonzept>

BIELING, C. (2009). Landschaftserhaltung durch Tourismus – Chance oder Utopie? Online aufgerufen via Researchgate am 28.5.2020 unter https://www.researchgate.net/publication/265160269_Landschaftserhaltung_durch_Tourismus_-_Chance_oder_Utopie

BMK (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) (2020a). Nachhaltige Mobilität im Tourismus erfordert kooperative Lösungen. Aufgerufen am 8.5.2020 unter https://www.bmk.gv.at/themen/alternative_verkehrskonzepte/tourismus/kooperativ.html

BMK (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) (2020b). Sanfte Mobilität. Aufgerufen am 16.9.2020 unter https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/fuss_radverkehr/verkehrsarten.html

BMNT (Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus) (2019a). Wie wird meine Tourismusdestination nachhaltig mobil? Anleitung für Praktikerinnen und Praktiker. Aufgerufen am 20.2.2020 unter https://www.bmlrt.gv.at/umwelt/luft-laerm-verkehr/verkehr/mobilitaetsmanagement/MM_tourismus/LeitfadenMMft.html

BMNT (Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus) (2019b). Integrierter nationaler Energie- und Klimaplan für Österreich. Aufgerufen am 24.2.2020 unter https://www.bmlrt.gv.at/umwelt/klimaschutz/klimapolitik_national/nationaler-energie-und-klimaplan.html

BMLFUW (Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft Umwelt und Wasserwirtschaft) (2017). Klimaaktiv mobil Förderprogramm. Heute investieren in die emissionsfreie Mobilität von Morgen. Aufgerufen am 17.9.2020 unter https://www.publicconsulting.at/fileadmin/user_upload/media/publicconsulting/kamobil_Leistungsbericht2017.pdf

BMLRT (Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus) (2019). Plan T – Masterplan für Tourismus. Aufgerufen am 7.5.2020 unter https://www.bmlrt.gv.at/tourismus/masterplan_tourismus.html

BMU (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit) (2018). Carsharing aus Umweltsicht. Aufgerufen am 6.10.2020 unter https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Verkehr/carsharing_umweltsicht_bf.pdf

BMWWF (Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft) (2014). Nachhaltige Mobilität im Tourismus. Leitfaden https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:a3d83af4-66bf-4dc9-8778-a2ae0a17a436/leitfaden_mobilitaet.pdf

BMWi (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie) (2013). Tourismusperspektiven in ländlichen Räumen. Band 2: Kurzreport Mobilität. Abgerufen am 4.10.2020 unter <https://www.projectm.de/sites/default/files/2016-04/tourismusperspektiven-mobilitaet.pdf>

BRAUN, F. (2009). Sommer-Bergtourismus im Klimawandel: Szenarien und Handlungsbedarf am Beispiel des hochalpinen Wegenetzes. Dissertation, Universität für Bodenkultur Wien. Aufgerufen am

Bundesamt für Raumentwicklung (2020). 1987: Brundtland-Bericht. Aufgerufen am 14.5.2020 unter <https://www.are.admin.ch/are/de/home/nachhaltige-entwicklung/internationale-zusammenarbeit/agenda2030/uno--meilensteine-zur-nachhaltigen-entwicklung/1987--brundtland-bericht.html>

Bundesregierung. (2016). Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie. Berlin.

CARIUS, A., TÄNZLER, D. und SEMMLING, E. (2019). The Rise of the Green Economy. A New Paradigm for the Developing World? München: Ökom Verlag.

CIPRA (2017). Sonnenwende im Wintertourismus. Aufgerufen am 17.2.2020 unter https://www.cipra.org/de/positionen/wintertourismus/CIPRA%20Positionspapier_Sonnenwende%20im%20Wintertourismus.pdf/inline-download

CLIMALPTOUR (2011). Climate Change and its Impact on Tourism in the Alpine Space. Final project report of the Alpine Space Interreg project ClimAlpTour. Ljubljana. Aufgerufen am 20.2.2020 unter https://www.researchgate.net/publication/270567515_ClimAlpTour_-_Climate_Change_and_its_Impact_on_Tourism_in_the_Alpine_Space_Final_project_report_of_the_Alpine_Space_Interreg_project_ClimAlpTour/link/56bc68db08ae58832000b707/download

CLIMCHALP (2008) Climate Change, Impacts and Adaptation Strategies in the Alpine Space Strategic Interreg III B Alpine Space Project. Aufgerufen am 20.2.2020 unter http://www.progettostrada.net/media/climchalp_common_strategic_paper_en.pdf

DANIELLI, G. und SONDEREGGER, R. (2009). Kompaktwissen Naturtourismus. Zürich, Chur: Rüegger.

DANNINGER, M. (2010). Sanfte Mobilität im Hochgebirgsnaturpark Zillertaler Alpen. In: Verband der Naturparke Österreichs (Hrsg.), *Neue Modelle des Natur- und Kulturlandschaftsschutzes in den Österreichischen Naturparken*. Graz: Verband der Österreichischen Naturparke, S. 131-133.

DE JONG, C. (2012). Zum Management der Biodiversität von Tourismus- und Wintersportgebieten in einer Ära des globalen Wandels. In: Jahrbuch des Vereins zum Schutz der Bergwelt (München), (76./77.), S. 131-168.

DÜRKOP, D. und GROSS, S. (2012). ÖPNV-Gästekarten im Tourismus – Ein Beitrag zur Sanften Mobilität in deutschen Tourismusregionen. Verkehrszeichen 03/2012, S. 18-22. Aufgerufen am 17.9.2020 unter

Ecoplus (2018). Region Ybbstal-Ötscher: neues Konzept für bedarfsorientierte Mobilität. Aufgerufen am 27.7.2020 unter <https://www.ecoplus.at/newsroom/region-ybbstal-oetscher-neues-konzept-fuer-bedarfsorientierte-mobilitaet>

Eisenstraße NÖ (2019). LEADER-Region Eisenstraße NÖ. Zugriff am 30.6.2020 unter <http://www.eisenstrasse.info/index.php?id=32>

ELSASSER, H. und BÜRKI, R. (2002). Climate change as threat to tourism in the Alps. *Climate Research* (20), S. 253-257.

Europäische Kommission (2003). Mitteilung der Kommission an den Rat, das europäische Parlament, den europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen. Grundlinien zur Nachhaltigkeit des europäischen Tourismus. Aufgerufen am 28.4.4.2020 unter <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2003/DE/1-2003-716-DE-F1-1.Pdf>

Europäische Kommission (2016). Pariser Übereinkommen. Aufgerufen am 24.2.2020 unter https://ec.europa.eu/clima/policies/international/negotiations/paris_de

FLICK, U., VON KARDOFF, E. und STEINKE, I. (2009). Was ist qualitative Forschung? Einleitung und Überblick. In FLICK, U., VON KARDOFF, E. und STEINKE, I. (Hrsg.), *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, S. 13–29.

FREI, C. (2004). Die Klimazukunft der Schweiz – Eine probabilistische Projektion. *ETH Zürich*. Aufgerufen am 24.2.2020 unter <http://www.occc.ch/products/ch2050/ch2050-scenarien.pdf>.

GEELS, F. W. (2001). Technological transitions as evolutionary reconfiguration: A multi-level perspective and a case-study. *Nelson and Winter Conference*. Aalborg, Dänemark, S. 1-39.

GEELS, F. W. (2006). Multi-Level Perspective on System Innovation: Relevance for Industrial. In: WIECZOREK, X. und OLSHOORN, A. J. (Hrsg.), *Understanding Industrial Transformation: Views from Different Disciplines*. Niederlande: Springer, S. 163-186.

Gemeindealpe (2020). Skifahren und Snowboarden. Aufgerufen am 3.7.2020 unter <https://www.gemeindealpe.at/skifahren-snowboarden-1>

GLANZER, M., FREYER, B., MUHAR, A., SCHAUPPENLEHNER, T., VILSMAIER, U. (2005). Leben 2014 - Perspektiven der Regionalentwicklung in der Nationalparkregion Hohe Tauern/Oberpinzgau. Dokumentation der Ergebnisse. Neukirchen/Großvenediger: Verlag Tauriska.

GÖTZ, K. und STEIN, M. (2018). Freizeitmobilität und –verkehr. In: SCHWEDES, O. (Hrsg.), *Verkehrspolitik – Eine interdisziplinäre Einführung*. (2. Aufl.). Wiesbaden: Springer Fachmedien GmbH, S. 323-346.

GRASSLER, F. (1984). Alpenvereinseinteilung der Ostalpen (AVE). In: Deutscher und Österreichischer Alpenverein und Alpenverein Südtirol (Hrsg.): *Berg '84 Alpenvereins-Jahrbuch*. Nr. 108. München: Bergverlag Rudolf Rother GmbH, S. 215–224.

GF Naturpark Zillertal (2020). Telefonat am 13.3.2020 mit Willi Seifert von der Naturpark Geschäftsführung.

HALL, M. und BOYD S. (2005). Nature-based tourism in peripheral areas. Development or Disaster? Clevedon, Buffalo: Channel View Publications.

HAUFF, V. (1987). Unsere gemeinsame Zukunft: der Brundtland-Bericht der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung. Eggenkamp: Greven.

HEINTEL, M. und WEIXLBAUMER, N. (2004). Gebietsschutz und Regionalmanagement. Erfahrungen und Empfehlungen anhand des Naturparks Ötztal-Tormäuer. In: WOHLISCHLÄGL, H. (Hrsg.), GJB, Bd. 60/61, S. 149-174.

HEINTEL, M. und WEIXLBAUMER, N. (2009). Die regionalökonomische Bedeutung des österreichischen Naturparktourismus. *Natur und Landschaft* (7/84), S. 315-321.

HEUBERGER, R. (2013). Naturtourismus und sanfte Mobilität im Naturpark Weissensee. In: Verband der Naturparke Österreichs (Hrsg.), *Naturparke und nachhaltige Regionalentwicklung*. Graz: Verband der Österreichischen Naturparke, S. 118-120.

HOLLOWAY I. und WHEELER, S. (1998). Qualitative Pflegeforschung. Grundlagen qualitativer Ansätze in der Pflege. Wiesbaden: Ullstein Medical.

HOPF, C. (2009a). Qualitative Interviews. Ein Überblick. In: FLICK, U., VON KARDOFF, E. und STEINKE, I. (Hrsg.), *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, S. 349-360.

HOPF, C. (2009b). Forschungsethik und qualitative Forschung. In: FLICK, U., VON KARDOFF, E. und STEINKE, I. (Hrsg.), *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, S. 589-600.

Ist_Mobil (2018). Mikromobilität in der Region Ybbstal-Ötztal. Ergebnispräsentation - adaptiert 3. Oktober 2018, Neubruck.

IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) (2018). Zusammenfassung für politische Entscheidungsträger. Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus. Aufgerufen am 24.2.2020 unter https://www.bmnt.gv.at/umwelt/klimaschutz/internationales/wissenschaftliche_grundlagen/sonderbericht15grad.html.

JOB, H., MAYER, M. und KRAUS, F. (2014). Die beste Idee, die Bayern je hatte: der Alpenplan. Raumplanung mit Weitblick. *GAIA - Ecological Perspectives on Science and Society* (23/4), S. 335-345.

KAPPLER, A., FORSTER, S. und SIEGRIST, D. (2009). Wertschöpfung in Naturparks durch Tourismus. Ein praxisorientierter Leitfaden von der Strategie zum marktgerechten Angebot. Kurzfassung. Aufgerufen am 29.6.2020 unter <https://www.seco.admin.ch/dam/seco/de/dokumente/Standortfoerderung/Tourismus/Archiv/Kurzfassung%20Wertsch%C3%B6pfung%20P%C3%A4rke.pdf.download.pdf/SECO-Kurzfassung%20D-Leitfaden%20Wertsch%C3%B6pfung%20P%C3%A4rke-Juni%202009-2017.pdf>

KEMP, R., RIP, A. und SHOT, J. (2001). Constructing Transition Paths Through the Management of Niches. In: KAMOE, R. und GARUD, P. (Hrsg.), *Path Dependence and Creation*. Mahwah: Lawrence Erlbaum Associates Publishers, S. 269-299.

KETTERER, L. und SIEGRIST, D. (2009). Touristische Potenziale der Österreichischen Naturparke. *Schriftenreihe des Institut für Landschaft und Freiraum*, Nr. 5. Aufgerufen am 22.9.2020 <https://www.naturparke.at>

KOHLER, Y. (2013). Die Rolle der Schutzgebiete in der Regionalentwicklung – Eine Reise durch die Alpen. In: Verband der Naturparke Österreichs (Hrsg.), *Naturparke und nachhaltige Regionalentwicklung*. S. 14-23.

KRISTL, A., GFRERER, F. und RESSEL, M. (2010). Das Talerbusprojekt in den Naturparks Sölktäler, Zirbitzkogel-Grebenzen und Riedingtal in Zederhaus. In: Verband der Naturparke Österreichs (Hrsg.), *Neue Modelle des Natur- und Kulturlandschaftsschutzes in den Österreichischen Naturparks*. Graz: Verband der Österreichischen Naturparke, S. 133-135.

KUENZI, C. und MCNEELY, J. (2008). Nature-based tourism. In: RENN, O. und WALKER, K. (Hrsg.), *Global risk governance. Concept and practice using the IRGC framework*. Chapter 8. Dordrecht: Springer.

KÜPFER, I. (2000). Die regionalwirtschaftliche Bedeutung des Nationalparktourismus. *Naturpark-Forschung in der Schweiz*. Zürich: Geographisches Institut der Universität Zürich-Irchel.

Land Niederösterreich (2019). LEADER in der Programmperiode 2014-2019. Aufgerufen am 30.6.2020 unter http://www.noel.gv.at/noel/LaendlicheEntwicklung/Foerd_LEADER_in_der_Programmperiode_2014_2020.html

Land Niederösterreich (2020). Gemeindedaten. Aufgerufen am 19.3.2020 unter <http://www.noel.gv.at/noel/Zahlen-Fakten/Statistik-Gemeinden.html>

Land Tirol (2019). Regionsprofil Zillertal Planungsverband 25. Abgerufen am 19.9.2020 unter https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/statistik-budget/statistik/downloads/Regionsprofile/Stat_profile/Planungsverbaende/PV_Zillertal.pdf

LANGE, S. und JUNGMEIER, M. (2014). Parks 3.0 – Protected Areas for the Next Society. Klagenfurt: Johannes Heyn,

Lebensministerium (2009). Kurzstudie Wirtschaftsfaktor Radfahren. Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Radverkehrs in Österreich. Aufgerufen am 3.10.2020 unter https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:ec5165d4-1e19-4335-9919-ade917451e5d/Studie_Wirtschaftsfaktor_Radfahren.pdf

LEHAR, G. und Frischhut, B. (2009). Naturnahe Angebotsentwicklung im Tourismus. In: SILLER, H. und ZEHRER, A. (Hrsg.), *Schriftenreihe Tourismus & Freizeitwirtschaft*. Band 3. Innsbruck: Studia Verlag, S. 185-193.

LUNDBERG, C. und FREDMAN, P. (2012). Success factors and constraints among nature-based tourism entrepreneurs. *Current Issues in Tourism* (15/7), S. 649-671 <https://www.tandfonline.com.uaccess.univie.ac.at/doi/pdf/10.1080/13683500.2011.630458?needAccess=true>

LUNDMARK, L. und MÜLLER, D. K. (2010). The supply of nature-based tourism activities in Sweden. *Tourism Review* (58/4), S. 379-393.

LUTHE, T., WYSS, R. und SCHUCKERT, M. (2012). Network governance and regional resilience to climate change: empirical evidence from mountain tourism communities. *Regional Environmental Change* (12/4), S. 839-854. Aufgerufen am 29.5.2020 unter https://www.researchgate.net/publication/257480544_Network_governance_and_regional_resilience_to_climate_change_empirical_evidence_from_mountain_tourism_communities#fullTextFileContent

Mariazellerbahn (2020). Wanderzüge im Naturpark Ötztal-Tormäuer. Aufgerufen am 20.2.2020 unter <https://www.mariazellerbahn.at/wanderzuege-mzb>

Mariazellerland-blog (2019). Neues Mobilitätsangebot im Naturpark Ötztal-Tormäuer. Aufgerufen am 27.7.2020 unter <https://www.mariazellerland-blog.at/neues-mobilitaetsangebot-im-naturpark-oetscher-tormaeuer/allgemein/48294/>

MATASCI, C., KRUSE, S., BARAWID, N., THALMANN, P. (2014). Exploring barriers to climate change adaptation. *Mitig Adapt Strateg Glob Change* (19), S. 1239–1254.

MAYER, H. (2002). Einführung in die Pflegeforschung. Wien: Facultas.

MAYER, M., STEIGER, R. und TRAWÖGER, L. (2007). Technischer Schnee rieselt vom touristischen Machbarkeitshimmel – Schneesicherheit und technische Beschneigung in westösterreichischen Skidestinationen vor dem Hintergrund klimatischer Wandlungsprozesse. *Mitteilung der Österreichischen Geographischen Gesellschaft* (149), S. 157-180.

MAYRING, P. (2015). Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. (12. Aufl.), Weinheim, Basel: Beltz.

MERKENS, H. (2009). Auswahlverfahren, Sampling, Fallkonstruktion. In: FLICK, U., VON KARDOFF, E. und STEINKE, I. (Hrsg.), *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, S. 286-299.

Mobilitätsplan (2020). Zillertaler Mobilitätsplan. Aufgerufen am 21.9.2020 unter <https://mobilitaetsplan.at/>

MOLITOR, R. (2019). Mobilität und Tourismus, ein Überblick über die Entwicklung in Österreich. *Zeitschrift für Tourismuswirtschaft* Volume 11 (2), S. 289-298.

Mostviertel (2020a). Mit der Museumsbahn Ötscherland-Express unterwegs. Aufgerufen am 27.7.2020 unter <https://www.mostviertel.at/oetscherlandexpress>

Mostviertel (2020b). Naturpark Ötscher-Tormäuer. Erlebniswelt, Naturerlebnis. Aufgerufen am 29.7.2020 unter <https://www.mostviertel.at/alle-ausflugsziele/a-naturpark-oetscher-tormaeuer-1>

Mostviertel (2020c). Wilde Wunder Card. Aufgerufen am 11.10.2020 unter <https://www.mostviertel.at/wilde-wunder-card>

Mostviertel Tourismus (2020). Korrespondenz per E-Mail vom 17.3.2020.

MUHAR, A., SCHAUPPENLEHNER, T., BRANDENBURG, C. und ARNBERGER, A. (2006). Trends und Handlungsbedarf im Sommer-Bergtourismus Befragung von Bergwanderern und Bergsteigern in den österreichischen Alpen. Aufgerufen am 21.2.2020 unter https://www.academia.edu/817195/Trends_und_Handlungsbedarf_im_Sommer-Bergtourismus

MÜLLER, H., LEHMANN-FRIEDLI, T. (2011). Tourismus im Klimawandel: Herausforderungen für die Tourismusforschung. *Zeitschrift für Tourismuswissenschaft* (3/2), S. 125-138.

myclimate (2020). Klimawandel und Klimaschutz in der Schweiz. Klimabooklet. Aufgerufen am 22.2.2021 unter https://www.myclimate.org/fileadmin/user_upload/myclimate_Klimabooklet_2020_CH.pdf

Nationalparks Austria (2020). Unsere Nationalparks. Aufgerufen am 27.9.2020 unter <https://www.nationalparksaustria.at/de/>

NATMESSNIG, C. und RESCH, A. (2015). BU-RI-WE-WI-WO - Fünf "Hidden Champions" aus dem Ötscherland. In: E. BRUCKMÜLLER (Hrsg.), *Im Reich des Ötschers. Zur Vielfalt einer Region*. Wien: new academic press, S. 302-324.

Naturland NÖ (2018). Europaschutzgebiet Ötscher-Dürrenstein. Aufgerufen am 25.9.2020 unter <https://www.naturland-noe.at/europaschutzgebiet-oetscher-duerrenstein>

Naturpark Ötscher (2020). Naturpark Ötscher-Tormäuer. Aufgerufen am 20.2.2020 unter <https://www.naturpark-oetscher.at/>

Naturpark Zillertal (2020). Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen. Aufgerufen am 18.9.2020 unter <https://www.naturpark-zillertal.at/>

NÖ Regional (2017). Region Ötscher-Ybbstal soll mobiler werden. Aufgerufen am 3.3.2020 unter <https://www.noeregional.at/aktuelles/news/news-details/artikel/region-oetscher-ybbstal-soll-mobiler-werden/>

ÖROK (Österreichische Raumordnungskonferenz) (2018). Raumordnung in Österreich und Bezüge zur Raumentwicklung und Regionalpolitik. ÖROK Schriftenreihe Nr. 202. Aufgerufen am 31.5.2020 unter https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/Bilder/5.Reiter-Publik

ÖROK (Österreichische Raumordnungskonferenz) (2020). Mobilität und Erreichbarkeit. Aufgerufen am 26.7.2020 unter <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/81>

VNÖ (Verband der Naturparke Österreichs) (2020). Strategie der Naturparke. Aufgerufen am 28.9.2020 unter <https://www.naturparke.at/ueber-uns/ueber-naturparke/strategie/>

PITZEN, C. (2019). Umweltfreundlich mobil in ländlichen Räumen – Stellschrauben für eine flächendeckende Verkehrswende. Heinrich-Böll-Stiftung e.V. (Hrsg.), S.14-15. Aufgerufen am 6.10.2020 unter <https://doi.org/10.25530/03552.38>

Planungsverband Zillertal (2014). Klima- und Energiemodellregion Zillertal Umsetzungskonzept. Aufgerufen am 23.9.2020 unter https://www.planungsverband-zillertal.at/files/images/pdfs/Umsetzungskonzept_2014.03.04_ww_KEM_Zillertal.pdf

PRÖBSTL-HAIDER, U. (2013). Regionalwirtschaftliche Effekte von Naturparks. In: Verband der Naturparke Österreichs (Hrsg.), *Naturparke und nachhaltige Regionalentwicklung*. S. 24-38.

RAMMLER, S. (2017). Volk ohne Wagen – Streitschrift für eine neue Mobilität. Frankfurt am Main: Fischer Verlag GmbH.

REIN, H. und SCHULER, A. (2012). Tourismus im ländlichen Raum. Wiesbaden: Springer-Gabler.

REIN, H. und STRASDAS, W. (2017). Nachhaltiger Tourismus. Einführung. (2. Aufl.), Konstanz und München: UVK Verlagsgesellschaft.

RÜTTER-FISCHBACHER, U., SCHMID, C. und MÜLLER, H. (2011). Zusammenfassung Vorstudie Indikator naturnaher Tourismus. Im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt (BAFU). Bern, Rüchlikon. Aufgerufen am 13.5.2020 unter <http://www.ruetter-soceco.ch/wp-content/uploads/2016/07/ZusammenfassungVorstudieIndikatornaturnaherTourismus.452.pdf>

SCHALLER, B. (2018). The New Automobility: Lyft, Uber and the Future of American Cities. Aufgerufen am 6.10.2020 unter <http://www.schallerconsult.com/rideservices/automobility.pdf>

SCHELLENBERG, C., SCHMAEH, N., HÄFELI, K. und HÄTTICH, A. (2015). Horizontale und vertikale Mobilität in Berufsverläufen vom Jugendalter bis zum 49. Lebensjahr. Ergebnisse einer Längsschnittstudie. In: HÄFELI, K., NEUENSCHWANDER, M., SCHUMANN, S. (Hrsg.), *Berufliche Passagen im Lebenslauf*. Wiesbaden: Springer Verlag, S. 305-333.

SCHEURER, T. und JOST, S. (2012). Sustainable Mountain Development Beyond Rio+20: Regional and National Perspectives. *Mountain Research and Development* (32/1), S. 92-95.

SCUTTARI, A., LUCIA, M. D. und MARTINI, U. (2013). Integrated planning for sustainable tourism and mobility. A tourism traffic analysis in Italy's South Tyrol region. *Journal of Sustainable Tourism* (21/4), S. 614–637.

SIEGRIST, D. und STREMLow, M. (Hrsg.) (2009). *Landschaft Erlebnis Reisen: Naturnaher Tourismus in Parks und UNESCO-Gebieten*. Zürich: Rotpunktverlag.

SIEGRIST, D. und GESSNER, S. (2011). Klimawandel: Anpassungsstrategien im Alpentourismus. Ergebnisse einer alpenweiten Delphi-Befragung. *Zeitschrift für Tourismuswissenschaft* (3/2), S. 179-194.

SIEGRIST, D., GESSNER, S. und KETTERER BONNELAME, L. (2015). *Naturnaher Tourismus. Qualitätsstandards für sanftes Reisen in den Alpen*. Bern: Haupt.

Skisport Ötcher (2020). Lackenhof am Ötcher. Sagenhaft alpin. Aufgerufen am 3.7.2020 unter <https://www.skisport.com/Otscher/de>

SOLÈR, R., SONDEREGGER, R., VON ARX, W. und CEBULLA, L. (2014). *Sanfte Mobilität für Ihre Gäste. Ein Handbuch für alpine Destinationen mit 21 Praxisbeispielen*. Aufgerufen am 18.6.2020 unter <https://www.hslu.ch/de-ch/hochschule-luzern/forschung/projekte/detail/?pid=85>

SPODE, H. (2017). Mobilität, Reisen, Tourismus. Transformationen der Terminologie zwischen Fremdenverkehrslehre und Mobility Turn. In: PECHLANER, H. und VOLGGER, M. (Hrsg.), *Die Gesellschaft auf Reisen – Eine Reise in die Gesellschaft*. Wiesbaden: Springer Verlag, S. 23-46.

Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention (1991). Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Verkehr. Protokoll Verkehr. Aufgerufen am 20.2.2020 unter https://www.alpconv.org/fileadmin/user_upload/Convention/DE/Protocol_Transport_DE.pdf

Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention (2004). *Alpenkonvention konkret. Ziele und Umsetzung. Alpensignale 2*, Innsbruck: Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention. Aufgerufen am 31.5.2020 unter https://www.alpconv.org/fileadmin/user_upload/Publications/AS/AS2_DE.pdf

Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention (2007). *Verkehr und Mobilität in den Alpen. Alpenzustandsbericht 11. Alpensignale – Sonderserie (1)*, Innsbruck: Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention

Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention (2013). Nachhaltiger Tourismus in den Alpen. Alpenzustandsbericht 4. Alpensignale – Sonderserie (4), Innsbruck: Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention. Aufgerufen am 20.4.2020 unter https://www.alpconv.org/fileadmin/user_upload/Publications/RSA/RSA4_DE.pdf

Statistik Austria (2016). Urban-Rural-Typologie von Statistik Austria. Aufgerufen am 16.6.2019 unter https://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/stadt_land/index.html

Statistik Austria (2019). Einwohnerzahl und Komponenten der Bevölkerungsentwicklung. Aufgerufen am 23.9.2020 unter <https://www.statistik.at/blickgem/pr1/g50425.pdf>

Statistik Austria (2020a). Ankünfte und Übernachtungen der fünf Naturparkgemeinden aufgeteilt nach Sommer- und Winterhalbjahr von 2010 bis 2019. Daten erhalten per e-Mail. Herausgeber: STATISTIK AUSTRIA am 24.3.2020.

Statistik Austria (2020b). Bevölkerung. Bevölkerungsstand und -struktur. Aufgerufen am 26.7.2020 unter https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/index.html

STEIGER, R. (2010). Klimawandel und Wintertourismus. *GW-Unterricht* (117). Aufgerufen am 17.2.2020 unter http://www.gw-unterricht.at/images/pdf/gwu_117_002_010_fachaufsatz_steiger.pdf

STEIN, A. und FRÖLICHER, J. (2020). Verkehrswende im ländlichen Raum – Implikationen für die Erreichbarkeit. In: HERGET et al. (Hrsg.), *Tagungsband MobilEr 2020*, S. 117-120. Aufgerufen am 6.10.2020 unter: https://literatur.thuenen.de/digbib_extern/dn062125.pdf

STEINKE, I. (2009). Gütekriterien qualitativer Forschung. In: FLICK, U., VON KARDOFF, E. und STEINKE, I. (Hrsg.), *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, S. 319-331.

STRASDAS, W. (2001). Ökotourismus in der Praxis – Zur Umsetzung der sozioökonomischen und naturschutzpolitischen Ziele eines anspruchsvollen Tourismuskonzeptes in Entwicklungsländern. Ammerland: Studienkreis für Tourismus und Entwicklung.

STRAUSS, A. und CORBIN, J. (1996). *Grounded Theory: Grundlagen Qualitativer Sozialforschung*. Weinheim: Psychologie Verlags Union.

Tirol (2020). Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen. Aufgerufen am 18.9.2020 unter <https://www.tirol.at/reisefuehrer/ausflugstipps/naturjuwele/hochgebirgs-naturpark-zillertaler-alpen>

TRAWÖGER, L. und STEIGER, R. (2012). Schnee von gestern? Klimawandelanpassung im Skitourismus. *Ökologisches Wirtschaften* (3), S. 27-29.

Tourismusedirektion Werfenweng (2020). Korrespondenz per Telefon mit Tourismusedirektor Hr. Berkers am 19.3.2020.

Umweltbundesamt (2020). Rechtliche Grundlagen. Aufgerufen am 31.5.2020 unter https://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/raumordnung/rp_gesetze/

UMAP (2020). Die Untersuchungsregion Naturpark Ötscher-Tormäuer. Aufgerufen am 5.10.2020 unter https://umap.openstreetmap.fr/de/map/region-nup-otscher-tormauer_458511#11/47.8733/15.1199

Umweltbundesamt (2020). Natura 2000. Aufgerufen am 27.9.2020 unter <https://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/naturschutz/schutzgebiete/natura2000>

UNESCO (Organisation der Vereinten Nationen für Erziehung, Wissenschaft und Kultur) (2020). Österreichische UNESCO-Kommission. Aufgerufen am 27.9.2020 unter <https://www.unesco.at/>

UNWTO (Welttourismusorganisation der Vereinten Nationen) (2017). World Conference on Tourism and Future Energy – Unlocking Low-carbon Growth Opportunities. EXPO 2017, Astana, Kazakhstan 26–27 June 2017. Aufgerufen am 18.9.2020 unter http://worldlist.travel/files/1523/doc_1531.pdf

UNWTO (Welttourismusorganisation der Vereinten Nationen) (2019). Framework Convention on Tourism Ethics. Aufgerufen am 11.5.2020 unter https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2020-01/a23_10_unwto_framework_convention_EN.PDF

UNWTO (Welttourismusorganisation der Vereinten Nationen) (2020). Sustainable Development. Aufgerufen am 28.4.2020 unter <https://www.unwto.org/sustainable-development>

VCÖ (Verkehrsclub Österreich) (2018). Vorbildhafte Mobilitätsprojekte. Bedarfsorientierte Mobilität Ybbstal-Ötscher. Aufgerufen am 27.7.2020 unter <https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/bedarfsorientierte-mobilitt-ybbstal-tscher-2018>

VCÖ (Verkehrsclub Österreich) (2020). wir samo Werfenweng. Aufgerufen am 17.9.2020 unter <https://www.vcoe.at/voting/online-voting-vcoe-mobilitaetspreis-kategorie-mobilitaetsmanagement-arbeitswege-schulwege/wir-samo-werfenweng>

Verein Ybbstaler Alpen (2020). Wintermobilitätsfahrplan. Mit dem Bus durch die Ybbstaler Alpen. Aufgerufen am 27.7.2020 unter <https://www.ybbstaler-alpen.at/action/download?id=%7B57d54e9d-faea-6b22-5efb-0d7e7bd2cb7d%7D>

Verkehrsmittel Österreich (2019). Linie 169. Wien Hauptbahnhof – Mariazell. Aufgerufen am 21.2.2020 unter <https://www.verkehrsmittel.info/linie-169-vor/>

VOR (Verkehrsverbund Ost-Region) (2019). Mobil im Mostviertel und Alpenvorland. Aufgerufen am 29.7.2020 unter https://www.vor.at/fileadmin/CONTENT/Downloads/Folder/Fahrplanfolder/Mobil_im_Mostviertel_und_Alpenvorland.pdf

WAKONIGG, G. (2010). Mobilitätsmanagement für Freizeit- und Tourismusverkehr in den Österreichischen Naturparks. In: Verband der Naturparke Österreichs (Hrsg.), *Neue Modelle das*

Natur- und Kulturlandschaftsschutzes in den Österreichischen Naturparks. Graz: Verband der Österreichischen Naturparke, S. 136-137.

WEAVER, D. B. (2012). Organic, incremental and induced paths to sustainable mass tourism convergence. *Tourism Management* (33), S. 1030-1037.

WEISS, C. (2020). Zukunft Mobilität. Stand der Mobilitätswende in ländlichen Regionen. Aufgerufen am 6.10.2020 unter <https://www.zukunft-mobilitaet.net/171427/analyse/laendliche-regionen-mobilitaetswende-zukunft-der-mobilitaet-auf-dem-land/#fn-171427-27>

WEIXLBAUMER, N. (1998). Gebietsschutz in Europa: Konzeption - Perzeption - Akzeptanz. Ein Beispiel angewandter Sozialgeographie am Fall des Regionalparkkonzeptes in Friaul Julisch Venetien. (= Beiträge zur Bevölkerungs- und Sozialgeographie. 8) Wien: Institut für Geographie der Universität Wien.

WEIXLBAUMER, N. (2010). Großschutzgebiete in Europa – Ansprüche, Entwicklungen und Erfolgsfaktoren. In: Verband der Naturparke Österreichs (Hrsg.), *Neue Modelle des Natur- und Kulturlandschaftsschutzes in den Österreichischen Naturparks*. Graz: Verband der Österreichischen Naturparke, S. 14-23.

Werfenweng (2020). Alle Zeit der Welt. Aufgerufen am 17.9.2020 unter <https://www.werfenweng.eu/>

Wieselburg (2020). Erlauftalbahn. Aufgerufen am 29.7.2020 unter www.wieselburg.gv.at/Erlauftalbahn

Wirtschaftsverlag (2017). Mobilität im Tourismus wird immer wichtiger. Aufgerufen am 18.9.2020 unter <https://www.die-wirtschaft.at/industrieevents/mobilitaet-im-tourismus-wird-immer-wichtiger-156707>

ZEHEZGRUBER, C. (2019). LAST MILE – Rahmenbedingungen für flexible nachhaltige Mobilitätslösungen auf der „letzten Meile“ im Tourismus. *Zeitschrift für Tourismuswirtschaft* Volume 11 (2), S. 299-308.

Zillertal (2020). Zillertal Aktivcard. Aufgerufen am 21.9.2020 unter <https://www.zillertal.at/tipps/sommer/zillertal-aktivcard.html>

Zillertalbahn (2020). Zillertalbahn. Zug – Bus – Dampf. Aufgerufen am 21.9.2020 unter <https://www.zillertalbahn.at/page.cfm?vpath=index>

8. Anhang

8.1. Interviewleitfaden für regionale AkteurInnen

Wahrnehmung des Ist-Standes

- Wenn sie die Reisemöglichkeiten in der Region NuP Ötscher-Tormäuer betrachten. Wie sehen sie das derzeitige Angebot für Gäste abseits vom eigenen PKW?
 - In Bezug auf die An- und Abreise
 - In Bezug auf die Mobilität innerhalb der Region, speziell für Übernachtungsgäste
- Welche Dinge würden sie gerne ändern/verbessern?
- Warum würden sie das ändern wollen?

- Wenn sie die gesamte Region NuP Ö-T betrachten, gibt es ein Mobilitätskonzept oder –strategie für den Tourismus in der Region?
 - Wenn ja, wie sieht es aus?
 - Wer ist dafür verantwortlich?
 - Was ist das Ziel?
 - Was soll dadurch erreicht werden?
 - Welche Herausforderungen gibt es dabei?
 - Was kann leichter umgesetzt werden? (Was ist schon vorhanden?)
 - Wenn nein, warum glauben sie gibt es kein Mobilitätskonzept?

- Wenn sie die eigene Gemeinde⁵ /die Region NuP Ö-T⁶ betrachten, gibt es Anreize für Gäste, um auf den PKW zu verzichten? Würde besseres Öffi Netz Leute dazu animieren umzusteigen?
 - Wie sehen die Anreize aus?
 - Was wird gut von Gästen angenommen?
 - Weshalb glauben sie wird es gut angenommen?
 - Was wird weniger gut angenommen?
 - Warum wird es nicht so gut angenommen?

Antizipation der Zukunft

- Blicken sie 10 Jahre in die Zukunft. Wie schätzen sie das Mobilitätsverhalten/Reiseverhalten von Gästen in 10 Jahren ein?
 - Wie ist die Region darauf vorbereitet?

Fiktion

- Wunschfrage: Wenn sie völlig frei schalten und walten könnten, wie würden sie die Region in Punkto Mobilität für den Tourismus gestalten?
 - Wie könnte der Wunsch umgesetzt werden?
 - Woran liegt es, dass dieser Wunsch nicht umgesetzt werden kann?

⁵ nur für Gemeinde-VertreterInnen

⁶ für Vertreter der gesamten Untersuchungsregion (z. B. Mostviertel Tourismus)

- Phantasiefrage: Stellen sie sich vor, sie sind ein Gast und wollen mit ihrer Familie/PartnerIn ein paar Tage in der Region verbringen, aber ohne Auto anreisen. Wie stellen sie sich die Mobilität innerhalb der Region vor?
 - Welche Vorteile/Nachteile hätte eine Anreise ohne Auto?
 - Auf was wollen sie keinesfalls verzichten und warum?
 - Auf was könnten sie leichter verzichten und warum?

8.2. Interviewleitfaden für Gäste

Wahrnehmung des Ist-Standes

- Wenn sie die Mobilitätsmöglichkeiten in der Region NuP Ö-T betrachten. Wie sehen sie das derzeitige Angebot für Gäste abseits vom eigenen PKW?
 - In Bezug auf die An- und Abreise
 - In Bezug auf die Mobilität innerhalb der Region, speziell für Übernachtungsgäste
- Welche Dinge würden sie gerne ändern/verbessern?
- Warum würden sie das ändern wollen?
- Wenn sie die Region NuP Ö-T betrachten, welche Anreize gibt für sie als Gast, um auf den PKW zu verzichten?
 - Wie sehen die Anreize aus?
 - Wie haben sie davon erfahren? (Internet, Werbung, ...)
 - Was könnte die Absicht dahinter sein?
 - Wie praxistauglich sind die Anreize?
 - Wo sehen sie Schwierigkeiten?

Antizipation der Zukunft

- Blicken sie 10 Jahre in die Zukunft. Wie schätzen sie ihr Mobilitätsverhalten/Reiseverhalten in 10 Jahren ein?
 - Wie glauben sie ist die Region darauf vorbereitet?

Fiktion

- Phantasiefrage: Stellen sie sich vor, sie wollen mit ihrer Familie/PartnerIn ein paar Tage in der Region verbringen, aber ohne Auto anreisen. Wie stellen sie sich die Mobilität innerhalb der Region vor?
 - Welche Vorteile/Nachteile hätte eine Anreise ohne Auto?
 - Auf was wollen sie keinesfalls verzichten?
 - Auf was könnten sie leichter verzichten?