

Sanfte Mobilität und alpine Schutzgebiete



Peter Salzmann © bus alpin

Projekte und Erfahrungen



Inhaltsverzeichnis

Einführung	3
Schlussfolgerungen aus dem Seminar “Sanfte Mobilität und alpine Schutzgebiete”	4
Einige Beispiele zu Sanfter Mobilität in alpinen Schutzgebieten	8
	9
1) Beschränkte Nutzung einer Zufahrtsstrasse / Parc national de la Vanoise (F)	
2) „Bus alpin“ - neue Linien im öffentlichen Nahverkehr, um Ausgangspunkte von Wanderungen zu erreichen / Landschaftspark Binntal (CH)	11
3) Förderung Sanfter Mobilität / Nationalpark Hohe Tauern (A)	14
4) Erlebnis-Bus in zwei aneinandergrenzenden Schutzgebieten - Nationalpark Berchtesgaden/D und Naturpark Weißbach/A	18
5) Regionaler Konsens bezüglich der Einschränkung des motorisierten Verkehrs / Krajinski park Logarska dolina (SI)	21
6) Eine Busfahrkarte zum Erkunden der Sternbilder / Parco Nazionale Gran Paradiso (I)	24
7) Ein Verkehrsnetz verschiedenster Transportmittel und ein Kombi-Ticket für eine Vielzahl von Aktivitäten / Parco Naturale Adamello Brenta (I)	28
8) Innovative regionale Abstimmung und Zusammenarbeit / Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen (A)	31
9) Mobilitätsplan für Sanfte Mobilität / Parco Naturale Paneveggio - Pale di San Martino (I)	35
10) Die Kammstraße ohne Auto / Parc naturel régional du Verdon (F)	38
11) Kostenlose Shuttlebusse zwischen den vier Tälern des Parks und „Sherpaservice“ / Parc naturel régional du Queyras (F)	40
Alle erhobenen Projekte von alpinen Schutzgebieten zu Sanfter Mobilität	43
1) Projekte von Schutzgebieten	
2) Projekte, von welchen Schutzgebiete indirekt profitieren	

Einleitung

Dieses Dokument wurde im Rahmen des internationalen Seminars “**Sanfte Mobilität und alpine Schutzgebiete**” (11. Juni 2008, L’Argentière-la-Bessée/F) erarbeitet. Das Seminar wurde von der Task Force Schutzgebiete beim Ständigen Sekretariat der Alpenkonvention für das Netzwerk Alpiner Schutzgebiete – ALPARC in Zusammenarbeit mit dem Französischen Ministerium für Ökologie, Energie, nachhaltige Entwicklung und Raumplanung (MEEDDAT) sowie der Arbeitsgruppe Verkehr der Alpenkonvention organisiert.

Die Inhalte basieren auf **Angaben alpiner Schutzgebiete** und wurden in enger Zusammenarbeit mit folgenden Schutzgebieten redigiert:

<u>Deutschland:</u> Nationalpark Berchtesgaden	<u>Österreich:</u> Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen Naturpark Dobratsch Nationalpark Hohe Tauern Naturpark Weißbach
<u>Frankreich:</u> Parc national de la Vanoise Parc national des Ecrins Parc naturel régional du Massif des Bauges Parc naturel régional du Queyras Parc naturel régional du Verdon	<u>Italien:</u> Parco Naturale Adamello Brenta Parco Naturale Paneveggio – Pale di San Martino Parco Nazionale Gran Paradiso Parco Nazionale dello Stelvio
<u>Slowenien:</u> Krajinski park Logarska dolina	<u>Schweiz:</u> Landschaftspark Binntal (Kandidat) Parc Natiral Ela (Kandidat)

Wir bedanken uns zudem herzlich bei der Internationalen Alpenschutzkommission (den nationalen Vertretungen Frankreichs, Sloweniens und der Schweiz) und bei Mountain Wilderness von Slowenien, der Schweiz und Deutschland für ihre Unterstützung

Diese Arbeit will einen Beitrag leisten zum Bericht der **Arbeitsgruppe Verkehr der Alpenkonvention**, welcher im Rahmen der X. Alpenkonferenz (10.-12. März 2009 in Evian/F) den Ministern der acht Alpenländer präsentiert wird.

Zudem verfolgt die **Arbeitsgruppe “Nachhaltiger Tourismus, kulturelles Erbe und Mobilität”**, welche durch den regionalen Naturpark Vercors/F und die Geschäftsstelle von ALPARC animiert wird, das Thema Sanfte Mobilität auch in Zukunft weiter und baut auf den hier vorliegenden Resultaten auf.

Für weitere Informationen:

- >> <http://de.alparc.org/resources/our-publications/brochures/trains-shuttle-buses-and-carriages-replace-the-private-car>
- >> <http://de.alparc.org/the-alparc-network/a-thematic-network/tourism-heritage-and-mobility-working-group>
- >> <http://de.alparc.org/our-actions/transport-access-and-mobility>
- >> chloe.manfredi@alparc.org

Schlussfolgerungen aus dem Seminar „Sanfte Mobilität und alpine Schutzgebiete“

Nr	Identifizierte Problembereiche	Empfehlungen und Beispiele konkreter Massnahmen
1	<p>Widerstand von lokalen Tourismusanbietern, Einwohnern und Besuchern gegen Einschränkungen des Gebrauchs privater Motorfahrzeuge.</p> <p>Druck von Parkgemeinden, zusätzliche Fahrbewilligung zu erhalten, wo Einschränkungen erlassen wurden.</p>	<p>a) Entwicklung von Angeboten Sanfter Mobilität in Abstimmung mit allen Akteuren vor Ort. Unterstützung der Schutzgebiete bei ihrer Informations- und Sensibilisierungsarbeit gegenüber den Besuchern und Anwohnern.</p> <p>Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regionale Abstimmung und Zusammenarbeit, um den motorisierten Verkehr im Naturpark Logarska Dolina/SI einzuschränken. <i>Siehe Detailbeschreibung Nr. 5</i> • Fruchtbare Zusammenarbeit zwischen dem Naturpark Zillertaler Alpen/A und den regionalen Akteuren, um den Verkehr im Zillergrund einzuschränken. <i>Siehe Detailbeschreibung Nr. 8</i> <p>b) Schaffung von qualitativ hochwertigen Transportangeboten für Parkbesucher, welche bereit sind, auf ihr Privatfahrzeug zu verzichten.</p> <p>c) Entwicklung von Kommunikationsstrategien und -instrumenten auf nationaler und regionaler Ebene.</p> <p>Beispiele:</p> <p>Informationskampagne bezüglich den positiven Auswirkungen von Einschränkungen beim Straßenverkehr auf regionaler wie auch nationaler Ebene (Lebensqualität, Umweltschutz); Schaffung von zusätzlichen und zentral gelegenen Informationsmöglichkeiten bezüglich den Angeboten an Sanfter Mobilität; etc.</p>
2	<p>Zu starke touristische Frequentierung, welche zu einer Beeinträchtigung der schützenswerten Gebiete führt.</p>	<p>a) Maßnahmen und Regelungen im Bereich der vom Tourismus am stärksten in Mitleidenschaft gezogenen Gebieten (kostenpflichtige Parkplätze, Sperrung von Strassen, Schaffung oder Ausbau von Angeboten sanfter Mobilität etc.).</p> <p>Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sperrung der Strasse ins Kötschachtal im Nationalpark Hohe Tauern/A. Im Tal gibt es ganzjährig ein Angebot mit Kutschen, im Sommer gibt es zusätzlich ein Busangebot. <i>Siehe Detailbeschreibung Nr. 3</i> • Projekt „Fahrradroute“ des regionalen Naturparks Luberon/F mit 236 km Fahrradwegen. • Verkehrsbeschränkung auf einer Zufahrtsstrasse ins Gebirge im Vallon d’Entre Deux Eaux im Nationalpark Vanoise/F. <i>Siehe Detailbeschreibung Nr. 1</i> <p>b) Einführung immer strikterer Beschränkungen des motorisierten</p>

	<p>Privatverkehrs in die Schutzgebiete.</p> <p>Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regulierung des motorisierten Verkehrs im Naturpark Logarska dolina/SI. <i>Siehe Detailbeschreibung Nr. 5</i> • Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs im Zillergrund im Naturpark Zillertaler Alpen/A. <i>Siehe Detailbeschreibung Nr. 8</i>
<p>3</p> <p>Hohe Kosten um eine Verkehrsalternative zum Gebrauch des Privatautos zu schaffen.</p>	<p>a) Unterstützung der Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen allen Akteuren vor Ort, um so genannte „Multiservice“-Angebote zu entwickeln, welche Angebote Sanfter Mobilität ebenso beinhalten wie Freizeit- und Bildungsaktivitäten und Besuchern, welche den öffentlichen Verkehr nutzen, zusätzliche spezifische Vorteile bieten.</p> <p>Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Parcocard“ des Naturparks Adamello Brenta/I, welche gratis Parkieren und gratis Busbenutzung ermöglicht sowie freien Eintritt ins Besucherzentrum und den Abenteuerpark gewährt. <i>Siehe Detailbeschreibung Nr. 7</i> • Begleitaktivitäten des regionalen Naturparks Verdon/F während den autofreien Tagen auf der Kammstrasse. <i>Siehe Detailbeschreibung Nr. 10</i> • Projekt „A piedi tra le nuvole“ des Nationalparks Gran Paradiso/I, welches Busbenutzern ein kulturelles Programm sowie weitere Aktivitäten bietet. <i>Siehe Detailbeschreibung Nr. 6</i> • „Sherpa-Service“ des regionalen Naturparks Queyras/F, welcher den Gepäcktransport von Wanderern erleichtert und somit mehrtätige Wanderungen mit kleinem Rucksack ermöglicht. <i>Siehe Detailbeschreibung Nr. 11</i> • Angebot „Umweltbonus“ im Zillergrund im Naturpark Zillertaler Alpen/A. <i>Siehe Detailbeschreibung Nr. 8</i> <p>b) Sensibilisierung der Entscheidungsträger und der Verkehrsnutzer zu Kosten und Angebote im Verkehrsbereich mit Schwerpunkt auf den Vorteilen des öffentlichen Verkehrs.</p>
<p>4</p> <p>Vielfach ungenügende Informationen über Transportalternativen zum privaten Motorfahrzeug; vielfach sind die Informationen auch zu wenig sichtbar und nicht in einem</p>	<p>a) Kooperationen zwischen Verkehrsunternehmen verschiedener Ebenen (national, regional) entwickeln, um ein umfassendes, einfaches und attraktives zentrales Informationsangebot zu allen Transportmöglichkeiten anbieten zu können.</p> <p>b) Verbreitung der Informationen auf regionaler und nationaler Ebene bei den Besuchern und den Anwohnern: in Besucherzentren, per Internetseiten und Newsletter der Parks, per Kampagnen in Zeitungen und Zeitschriften, im Radio, in Übernachtungsstätten, in Tourismusbüros, in öffentlichen</p>

<p>umfassenden Informationssystem zusammengefasst.</p>	<p>Verkehrsmitteln etc.</p> <p>Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommunikationsstrategie und -mittel des Naturparks Paneveggio - Pale di San Martino/I. <i>Siehe Detailbeschreibung Nr. 9</i> • Projekt „Xeismobil“: Informationssystem zu Mobilitätsangeboten für Touristen und Anwohner in der Region des Nationalparks Gesäuse/A. • Website der Mobilitätszentrale von Trièves im regionalen Naturpark Vercors/F, welche alle Transportalternativen umfasst (Zug, Fahrgemeinschaften, Bus, organisierte Mitfahrgelegenheiten). <p>c) Unterstützung und Ermutigung der Schutzgebiete, neue Wege zu finden, ihre Botschaften bei Entscheidungsträgern und Multiplikatoren zu platzieren und verbreiten; bei Tourismuskomitees auf regionaler und Landesebene, bei wichtigen Netzwerken, bei Herausgebern von Gebietsführern etc.</p>
<p>5</p> <p>Ungenügende Organisation des „letzten Kilometers“: ungenügende Abstimmung zwischen dem nationalen Eisenbahnverkehr und regionalen Verkehrsangeboten, mangelnde Angebote, ungenügende Frequenzen; Tendenz zur Abschaffung des existierenden Angebots des öffentlichen Verkehrs; Schwierigkeiten eines Bahnanschlusses für bestimmte Schutzgebiete (geografische Hindernisse);</p>	<p>Verstärkte Kooperation zwischen den Schutzgebieten, allen örtlichen Akteuren und den Verkehrsunternehmen, um öffentlich-private Partnerschaften zu schaffen und so das Verkehrsangebot zu ergänzen und ein integriertes Verkehrsnetz zu schaffen:</p> <p>- Sicherstellung der Verkehrsanbindung der Park- und Parkrandgemeinden.</p> <p>Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projekt „bus alpin“, neue Linien im öffentlichen Nahverkehr, um Ausgangspunkte von Wanderungen im Landschaftspark Binnental/CH zu erreichen. <i>Siehe Detailbeschreibung Nr. 2</i> • Multimodales Verkehrsnetz des Naturparks Adamello Brenta/I. <i>Siehe Detailbeschreibung Nr. 7</i> • Projekt „NaturParkBus“ des Naturparks Dobratsch/A – saisonale Busverbindungen zwischen dem Bahnhof von Villach und den Parkgemeinden. <p>- Schaffung von direkten Zugverbindungen, insbesondere die (Wieder-)Einführung von Nachtzügen (speziell in Frankreich wurden viele Nachtzugverbindungen abgeschafft).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projekt „Fahrziel Natur“ der Deutschen Bahn/D. <p>- Entwicklung anderer Anbindungen an den öffentlichen Verkehr, falls Zuganbindungen nicht möglich sind.</p>

6	Schwierigkeiten, innovative Angebote und Projekte zu entwickeln.	<p>Begünstigen und unterstützen von Pilotprojekten und Forschungsprogrammen in Zusammenarbeit mit und in Schutzgebieten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung und Test von mit Biogas betriebenen Off-Road-Fahrzeugen, um Schutzhütten im Nationalpark Hohe Tauern zu versorgen (in Zusammenarbeit mit der privaten Gesellschaft Magna Steyer)
7	Ungenügende Inwertsetzung bestehender Projekte.	<p>a) Stärkung der Kommunikation und Kooperation zwischen Schutzgebieten auf nationaler und internationaler Ebene.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projekt „Alm-Erlebnis-Bus“ in den grenzüberschreitenden Schutzgebieten Nationalpark Berchtesgaden/D und Naturpark Weißbach/A. <i>Siehe Detailbeschreibung Nr. 4</i> <p>b) Entwicklung von Evaluationsinstrumenten unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Evaluationsmöglichkeiten (Zertifikat ISO 14001, welches der Naturpark Adamello Brenta bereits erhalten hat, Europäische Charta für Nachhaltigen Tourismus in Schutzgebieten etc.).</p>

Einige Beispiele zu Sanfter Mobilität in alpinen Schutzgebieten

1 - Beschränkte Nutzung einer Zufahrtsstrasse

Parc national de la Vanoise (Frankreich)



KONTEXT

Ziele - Motivation : Entwicklung von Mitteln der sanften Mobilität zum Zugang für Touristen in der Sommerperiode zum Kerngebiet des Nationalparks.

Grundaspekte :

Das Projekt stützt sich auf eine schon ältere Realisierung, bei der es darum geht, sie fester zu Verankern durch eine größere Beteiligung der lokalen Akteure (Gemeinden, Departements, Park) und eine Verbesserung der Kommunikation / Informationen (Haus der Vanoise, Website).

DETAILLIERTE BESCHREIBUNG

Kriterien :	Information
Beschreibende Kriterien	
Ort	Tal « Entre Deux Eaux » Nationalpark Vanoise
Projektphase	Schon älteres Angebot : Anfang der 70er Jahre. Optimierungsversuch und Entwicklung des Angebots sanfter Mobilität im Gebirge.
Zielgruppe	Sommerbesucher. Dieses Verkehrsangebot betrifft ebenfalls die örtliche Bevölkerung.
Projektpartner/ Stakeholders	Gemeinde Termignon Verkehrsgesellschaft <i>Transdev Savoie</i>
Art der Tätigkeiten und Massnahmen	Betrieb eines Shuttle-Busses, der mehrere Anfangspunkte für Wanderungen in Richtung Berghütten verbindet. Verbesserung der Verbreitung der Informationen zu diesem Thema (Internet, Verkehrsamt usw.)
Verkehrsmittel	Bus
Zusätzliche Informationen	Transport von Touristen, darunter Wanderer im Verlauf des Sommers (Juli / August) vom Dorf Termignon bis zum Anfangspunkt der Wanderungen. Ein Teil des Parcours ist für jede andere motorisierte Benutzung geschlossen (außer Spezialgenehmigung für die Anwohner und/oder Berufstätige: Landwirte, Hüttenwärter usw.)

	<p><u>Rotation</u>: 2 Hin- und Rückfahrten pro Tag von Termignon nach Entre-Deux-Eaux, 7 weitere Hin- und Rückfahrten von Bellecombe nach Entre-Deux-Eaux.</p> <p><u>Distanz</u>: ungefähr 14 km auf einer Strasse, die für den Normalverkehr zugänglich ist (+ 1000 m Höhenunterschied) danach 7 km auf ansonsten gesperrter Strasse (300 m Höhenunterschied)</p>
Finanzierung	<p>Öffentlicher Dienst</p> <p>Bezahlung durch den Benutzer ohne Beteiligung der öffentlichen Institutionen am finanziellen Gleichgewicht der Dienstleistung.</p>
Qualitative Kriterien	
Bewertung	<p><u>Starke Seiten</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beschränkung des Zugangs zu einer Bergstrasse (Schutz von Natur- und Landschaft, Sicherheit der Benutzer usw.) - Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrssystems <p><u>Schwache Seiten</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nicht ausreichende Frequentierung - Erhalt zahlreicher Genehmigungen für Anwohner durch die Gemeinden - Hoher Tarif: 4,70 € bis 8,70 € pro Fahrt entsprechend des Fahrtziels - Die Größe der Busse ist nicht immer an den Typ des Parcours angepasst, bestimmte Busse sind zu groß
Übertragungsmöglichkeiten	<p>Diese Erfahrung kann übertragen werden in ein anderes Bergtal nach Anpassung an die lokalen Bedingungen</p>
Perspektiven	<p>Die interne Öko-Verantwortlichkeit kann einen Beispielswert haben und sowohl Kollektivitäten als auch Benutzer interessieren.</p> <p>Die Park Charta schafft eine Dynamik der Abstimmung mit den Gemeinden, auf die man sich stützen kann.</p> <p>Eintrag in der zukünftigen Charta, einer Politik der Entwicklung von kollektivem Transport für den Zugang zu den geschützten Stätten.</p>

WEITERE INFORMATIONEN

Parc national de la Vanoise :

Jean-Luc Gosselin,
jean-luc.gosselin@vanoise.com

Parc national de la Vanoise
135 rue du Dr Julliard
BP 705
73007 Chambéry- France
Tel : +33 (0)4 79 62 30 54
E-mail : parc.national@vanoise.com

Website :

www.vanoise.com
www.altibus.com
www.transavoie.com
www.refuges-vanoise.com

2 - „Bus alpin“ - neue Linien im öffentlichen Nahverkehr, um Ausgangspunkte von Wanderungen zu erreichen

Landschaftspark Binnental,
Kandidat für einen regionalen Naturpark
(Schweiz)

weitere Schutzgebiete, die auch Kandidaten sind und am Projekt „bus alpin“ beteiligt sind: Ela,
Gantrisch (Alpen) Chasseral und Thal (außerhalb der Alpen)



Andreas Weissen © bus alpin

KONTEXT

- Der bisherige öV bringt die Gäste nur bis in den Hauptort des Tales Schmidigehisere (Binn).
- Mit dem zusätzlichen Angebot von zwei Bussen, teilweise normale Kurse, teilweise Rufbusse werden WandererInnen zu zwei wichtigen Ausgangspunkten/Endpunkten von Wanderungen gebracht. Wandern im Binnental wird dadurch noch attraktiver

DETAILLIERTE BESCHREIBUNG

Kriterien	Hinweise
Beschreibungskriterien	
Ort	Gemeinde Binn
Projektphase	2006/2007: Versuchsbetrieb; 2008: Normalbetrieb
Zielgruppe	WandererInnen, die bisher mit dem Bus anreisen
Projektpartner/ Stakeholders	u.a. Eidgenossenschaft, Verkehrsclub der Schweiz VCS, Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Schweizer Alpenclub, Pro Natura usw. mit dem Landschaftspark Binnental
Art der Tätigkeiten und Massnahmen	Einführung von zwei neuen Buslinien: a) Binn - Fäld - Brunnebiel b) Binn Heiligkreuz
Verkehrsmittel	Postcar (ca. 50 Plätze), Rufbus (11 Plätze)

Detaillierte Beschreibung der Tätigkeiten und Massnahmen	Während des Sommers (Mitte Juni bis Mitte Oktober) werden die beiden Zielorte neu angefahren, teilweise mit PostAuto mit normalen Bussen und Kursen, teilweise mit einem Kleinbus aus dem Tal täglich mehrmals angefahren.. Im ersten Jahr (2006) haben 7500 Personen, im zweiten Jahr 6800 den busalpin im Binntal benutzt.
Finanzierung	Bund, Kanton, Landschaftspark, Sponsoren Im ersten Jahr (2006), hat der Fahrkartenverkauf 25 % der Kosten für die Realisierung des Projekts gedeckt, und 42 % im Jahr 2007
Qualitative Kriterien	
Bewertung	<p>Die Realisation dieses Projekts hat die Attraktivität der Region gesteigert, die vorher schon interessant war für Wanderer, die große Distanzen bewältigen. Das Projekt hat sehr viel Werbung in der ganzen Schweiz bekommen, sowohl in deutsch als auch in französisch, was dem Tal die Qualitäten Dynamik und Erneuerung gebracht haben.</p> <p>Die Region ist dadurch ein viel sichtbarer und anziehendes Ziel geworden. Die Einrichtung des Alpenbusses hat einen ökonomischen Mehrwert für die ganze Region geschaffen.</p> <p>Die Auswertung der Versuchsphase der vier Pilotprojekte Bus alpin in der Schweiz und der verschiedenen Fragebögen, die an die Benutzer gerichtet wurden, hat gezeigt, dass in 2006 und 2007 mehr als 25000 Passagiere den Bus alpin benutzt haben, was für die Regionen einem Mehrwert von 2 Millionen Schweizer Franken entspricht.</p> <p>Um die Benutzung des Bus alpin noch effizienter zu machen, müsste man gleichzeitig Aktionen durchführen, die den Gebrauch Privatautos in den Tälern verringern.</p> <p>Die Erhöhung der Parkplatzgebühren sowohl die Verringerung der Anzahl der Parkplätze sollten eine Verbindung herstellen zwischen den Bemühungen, das Angebot des öffentlichen Verkehrs zu verbessern, und den privaten Transport zu verringern, Verbindung die heute noch nicht existiert.</p>
Innovativität des Angebots/Produkts	Das Projekt ist gleichzeitig in verschiedenen Regionen eingeführt worden, nicht in einem begrenzten Gebiet. Es handelt sich um eine Kooperation zwischen verschiedenen Regionen, in denen Werbung, Website und touristisches Angebot gemeinsam von allen beteiligten Partnern benutzt werden. Der geschaffene Label Alpenbus erleichtert die Promotion der Initiative auf nationaler Ebene und ermöglicht es für den Touristen, dieses Angebot in verschiedenen Tälern wiederzufinden.

Übertragungsmöglichkeiten	Die Anzahl der in das Projekt Alpenbus eingebundenen Regionen wird dieses Jahr um 4 auf 8 zunehmen, woraus geschlossen werden kann, dass der Transfer eines solchen Projektes in ein anderes Gebiet möglich ist.
----------------------------------	--

WEITERE INFORMATIONEN

Landschaftspark Binntal :

Andreas Weissen

info@andreas-weissen.ch

Landschaftspark Binntal

Postfach 20, 3996 Binn, Suisse

Tel : + 41 (0)27 971 50 51 E-mail : landschaftspark-binntal@busalpin.ch

Website :

www.busalpin.ch

www.landschaftspark-binntal.ch

3 – Förderung Sanfter Mobilität

Nationalpark Hohe Tauern (Österreich)



Der Nationalpark Hohe Tauern (A) hat die Förderung verschiedener sanfter Mobilitätsangebote in seinem Einzugsbereich übernommen. Im Kötschachtal bieten örtliche Landwirte sommers wie winters den Transport mit der Kutsche oder dem Pferdeschlitten an. Nachdem sie ein erstes Stück des Wegs zu Fuß zurückgelegt haben, können die Besucher auf dem Rückweg diese Form der Fortbewegung wählen, die direkt der örtlichen Wirtschaft zugute kommt. Im Seidlwinkltal hat der Nationalpark Kommunikationsmittel für den Shuttleservice zwischen Dorf und Talende entwickelt. Darüber hinaus unterstützt er den Betrieb von 36 Taxis und regelt

deren Fahrtstrecken und Fahrpläne im Parkbereich. Um die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt zu reduzieren, hat der Park zusammen mit den lokalen Akteuren auch an einem Testprojekt für die Versorgung der Berghütten des Obersulzbachtals mit zwei Biogasfahrzeugen mitgewirkt.

3a – Zugtiere für die Fortbewegung im Kötschachtal, Bad Gastein

ZENTRALE ASPEKTE

- Sanfte, originelle und preisgünstige Mobilität das ganze Jahr über: mit Pferdekutschen oder -schlitten im Kötschachtal, in beide Richtungen, auf Privatinitiative der ortsansässigen Bevölkerung. Im Sommer wird die Initiative durch einen regelmäßig verkehrenden Shuttleservice ergänzt.

DETAILLIERTE BESCHREIBUNG

Kriterien	Information
Beschreibende Kriterien	
Ort	Österreich, Salzburg, Bad Gastein, Kötschachtal
Projektphase	Existierte bereits vor Gründung des Parks Status: weiterhin aktiv
Zielgruppe	In erster Linie Besucher
Projektpartner/Stakeholders	Privatinitiative
Art der Tätigkeiten und Massnahmen	Das ganze Jahr über in Betrieb (Kutsche im Sommer und Schlitten im Winter); wird im Winter durch einen regelmäßig verkehrenden Shuttleservice ergänzt.

Verkehrsmittel	Fahren mit Pferdekutschen oder Pferdeschlitten
Detaillierte Beschreibung der Tätigkeiten und Massnahmen	Service auf Anfrage, Entfernung 6 km (Hinfahrt), Abfahrt ab einem Haltepunkt. Beteiligt sind drei Fahrzeuge/lokale Akteure.
Finanzierung	Ausschließlich privat
Qualitative Kriterien	
Bewertung	Typisches und traditionelles Angebot, das einen Teil der Touristen anspricht. <u>Schwierigkeiten:</u> - Hirsche fressen aus den Futterkrippen für Pferde - Das Angebot wird von einigen Besuchern als zu romantisch und überholt empfunden.
Innovativität des Angebots/Produkts	Sanfte, originelle und preisgünstige Mobilität das ganze Jahr über: mit Pferdekutschen oder -schlitten im Kötschachtal, in beide Richtungen, auf Privatinitiative der ortsansässigen Bevölkerung. Im Sommer wird die Initiative durch einen regelmäßig verkehrenden Shuttleservice ergänzt.
Aussichten und Übertragungsmöglichkeiten	Nach der Einrichtung ist diese Initiative nicht teuer und kann daher auf Strecken mit mäßiger Neigung gut nachgeahmt werden.

WEITERE INFORMATIONEN

*Fiaker Gruber, +43 (0) 6434 /2804
Reiterbauer, +43 (0) 6434 /5100
Fiaker Rieser +43 (0) 6434 /3428*

Website :

www.hohetauern.at

Nationalpark Hohe Tauern:

*Hohe Tauern National Park Authority
Kirchplatz 2
9971 Matrei in Osttirol
Austria
+43 (0) 4875 / 5112 - 21
E-mail: npht@tirol.gv.at*

3b - Bus im Seidlwinkltal

ZENTRALE ASPEKTE

- Erhöhung der Taktzeit einer Buslinie im Seidlwinkltal
- Der Service ist im Pauschalangebot für verschiedene Aktivitäten *Salzburger Land Card* enthalten. Dabei handelt es sich um eine Karte für Touristen, durch die der Inhaber das Recht auf Ermäßigungen für unterschiedliche Aktivitäten/Dienstleistungen erwirbt.
- Beteiligung verschiedener lokaler Akteure aus dem Tal (lokale und regionale Tourismusverbände, Park, Fahrer, Landwirte)

DETAILLIERTE BESCHREIBUNG

Kriterien	Information
Beschreibende Kriterien	
Ort	Österreich, Salzburg, Rauris, Seidlwinkltal
Projektphase	1991: Einrichtung eines Busservice - bis 2005 unregelmäßiger Verkehr seit 2005 : regelmäßiger Busverkehr Status: laufendes Projekt
Zielgruppe	In erster Linie Touristen, aber auch einige Einwohner
Projektpartner/Stakeholders	Privatinitiative, in Zusammenarbeit mit dem Park und den lokalen und nationalen Tourismusverbänden, die die <i>Salzburger Land Card</i> herausgeben
Art der Tätigkeiten und Massnahmen	Pauschalangebot für verschiedene Aktivitäten im Rahmen der <i>Salzburger Land Card</i>
Verkehrsmittel	Bus
Detaillierte Beschreibung der Tätigkeiten und Massnahmen	Abfahrt in der Innenstadt von Salzburg (12 km)
Finanzierung	Privat, seit letzter Zeit Unterstützung durch den Park
Qualitative Kriterien	
Bewertung	Verbesserung des Angebots durch Erhöhung der Taktzeit Ergebnisse im Jahr 2007 (normaler Preis / Karteninhaber): Erwachsene 840/690, Kinder 370/295
Innovativität des Angebots/Produkts	- Erhöhung der Taktzeit der Buslinie im Seidlwinkl - Der Service ist im Pauschalangebot für verschiedene Aktivitäten <i>Salzburger Land Card</i> enthalten. Dabei handelt es sich um eine Karte für Touristen, durch die der Inhaber das Recht auf Ermäßigungen für unterschiedliche Aktivitäten/Dienstleistungen erwirbt. - Beteiligung verschiedener lokaler Akteure aus dem Tal (lokale und regionale Tourismusverbände, Park, Fahrer, Landwirte)
Aussichten und Übertragungsmöglichkeiten	Der Erfolg des Projekts beruht in erster Linie auf einer wirksamen Marketingstrategie.

WEITERE INFORMATIONEN

Bus Reisen
Hans Plössnig
Wörtherstrasse 44
A-5661 Rauris Austria
+43-06544-62-08
E-mail : busreisen@rauris.net

Website :

http://ploessnig-reisen.rauris.net/web_neu/default.htm
www.hohetauern.at

Nationalpark Hohe Tauern:

Hohe Tauern National Park Authority
Kirchplatz 2
9971 Matrei in Osttirol
Austria
+43 (0) 4875 / 5112 - 21
E-mail : npht@tirol.gv.at

4 - Erlebnis-Bus in zwei aneinandergrenzenden Schutzgebieten

Nationalpark Berchtesgaden - Regionalpark Weißbach (Deutschland - Österreich)



KONTEXT - AUSGANGSLAGE

Seit über 100 Jahren ist die grenzübergreifende Nationalparkregion ein wichtiger und überregional bekannter Erholungsraum. Das Gebiet zwischen dem Salzburger Saalachtal und dem Nationalpark Berchtesgaden mit dem gemeinsamen Verbindungselement „Hirschbichlpaß“ stellt einen sehr attraktiven Naherholungsraum mit vielen Wandermöglichkeiten, Naturerlebnissen und touristischen Attraktionen dar. Als besonderes Angebot wurde im Jahr

1995 ein Wanderbus ins Leben gerufen, der vom Salzburger Saalachtal ausgehend durch den Nationalpark Berchtesgaden bis zum Hintersee und zurück führt und die beiden Tourismusregionen grenzüberschreitend verbindet. In den vergangenen Jahren sind entlang der Wanderbuslinie viele Angebote entstanden, wie ein Erlebniswanderweg, Nationalparkinformationsstellen und zuletzt auf österreichischer Seite die Einrichtung des Naturparks Weißbach. Was jedoch fehlte, war die grenzüberschreitende gemeinsame Kommunikation und Zusammenführung der vielfältigen Angebote in ein harmonisiertes und zielgruppenorientiertes Gesamtkonzept. Dies schlug sich auch bei der Anzahl der Fahrgäste der Buslinie nieder. Seit dem Beitritt Österreichs zur EU wächst das grenzübergreifende Gebiet zunehmend zu einem gemeinsamen Erholungs- und Freizeitgebiet zusammen. In Folge dessen steigern sowohl die vermehrt grenzüberschreitenden Aktivitäten der einheimischen Bevölkerung als auch die von Gästen der Region die Bedürfnisse nach grenzüberschreitenden Mobilitätsangeboten. Während sich der Individualverkehr problemlos diesen neuen Bedarfen anpassen kann, muss der öffentliche Personennahverkehr gerade in diesem Zusammenhang aufgrund organisatorischer und technischer Rahmenbedingungen und teilweise fehlender Bekanntheit gezielt unterstützt werden.

ZIELE - GRÜNDE

Ziel des Projektes war es daher, mit und über das verbindende Element „Wanderbus“ einen ersten Einstieg in eine gemeinsame, grenzüberschreitende Regionalvermarktung zu schaffen und gleichzeitig einen Beitrag zur Förderung der sanften Mobilität in der Region zu leisten. Dabei bietet sich der Wanderbus als herausragendes Merkmal in besonderem Maße an: Zum einen ermöglicht er den Gästen der Region mit Hilfe des öffentlichen Personennahverkehrs den grenzüberschreitenden Naturraum Berchtesgadener und Salzburger Kalkhochalpen zu durchqueren. Andererseits ermöglicht er die bequeme und rasche Erreichbarkeit von Ausgangspunkten verschiedener Wanderungen, Spaziergänge und Einrichtungen der Naturinformation im Gelände. Mit der Einrichtung des Naturparks Weißbach verbindet er zwei unmittelbar aneinandergrenzende Schutzgebiete und eröffnet auch Gästen mit geringerem Zeitbudget, Familien oder mobilitätseingeschränkten Gästen die Möglichkeit, diese Schutzgebiete mit ihren naturräumlichen und kulturellen Besonderheiten zu besuchen.

Ein harmonisiertes Kommunikationskonzept sollte daher die bestehenden Angebote der verschiedenen Verantwortungsträger in der Region bündeln und gemeinsam diese regionale Besonderheit an Einheimische wie externe Besucher transportieren ohne ein neues Mobilitätsangebot zu schaffen.

DETAILLIERTE BESCHREIBUNG

Kriterien	Information
Beschreibende Kriterien	
Ort	Klausbachtal (Nationalpark Berchtesgaden) und Hinterthal (Naturpark Weißbach)
Projektphase	Laufzeit: Dezember 2005 bis Oktober 2006; Projektstatus: abgeschlossen
Zielgruppe	Prinzipiell Einheimische wie externe Schutzgebietsbesucher; Vorteile entstehen insbesondere für Familien, Besucher mit wenig Zeit, mobilitätseingeschränkte Besucher.
Projektpartner/ Stakeholders	Gemeinde Weißbach bei Lofer, Gemeinde Ramsau, Tourismusverband Salzburger Saalachtal, Tourismusregion Berchtesgaden-Königssee, Landratsamt Berchtesgadener Land, Salzburger Verkehrsverbund, Postbus AG, Regionalverkehr Oberbayern, EuRegio Zudem in die Projektgruppe integriert wurden die Nationalparkverwaltung Berchtesgaden sowie Naturparkplanung.
Art der Tätigkeiten und Massnahmen	Erarbeitung einer grenzübergreifenden Kommunikationsstrategie im Sinne einer touristischen Regionalvermarktung des „Wanderbus“ als regionales Herausstellungsmerkmal.
Verkehrsmittel	Bus
Detaillierte Beschreibung der Tätigkeiten und Massnahmen	Erarbeitung eines Ci's für die grenzüberschreitende Buslinie, Entwicklung eines Folders in hoher Auflage zur kostenlosen Verteilung, Presseveranstaltungen, PR-Arbeit (z.B. AlmErlebnisFest), Entwicklung eines online-Informationsangebotes, Anbringen von Informationstafeln an den Bushaltestellen mit Informationen zur Umgebung.
Finanzierung	Förderung des Projektes aus dem Dispositionsfonds der EuRegio Salzburg-Berchtesgadener Land - Traunstein durch INTERREG III A; Gesamtprojektmittel: 15.200€
Entscheidungskriterien	
Bewertung	Mit der Umsetzung des Projektes wurde ein wesentlicher Beitrag zur nachhaltigen Sicherung des bestehenden Angebots im öffentlichen Personen Nahverkehr erreicht. Die gezielte Einbindung der Schutzgebiete in das regionale Service-Angebot unterstützt die touristische Positionierung der grenzüberschreitenden Region und ihrer regionalen Alleinstellungsmerkmale. Zudem wurde ein Beitrag zur Bewusstseinsbildung und verstärkten Kommunikation hinsichtlich barrierefreier Mobilitätsangebote geleistet.
Innovativität des Angebots/Produkts	Durch den Ausbau der Informationsangebote hinsichtlich der bestehenden Buslinie (z.B. Entwicklung einer grenzüberschreitenden Marke)

	und die Kommunikation dieser durch verschiedenste regionale stakeholder konnte ein bestehendes Mobilitätsangebot attraktiver und damit ein Beitrag zur zukünftigen Tragfähigkeit geleistet werden.
Innovativität der Vorgehensweise	Ein zentraler Innovationsschritt des Projektes besteht darin, dass zwei Tourismusregionen, die am Markt eigentlich in Konkurrenz zueinander stehen, über das Projekt auf regionaler Ebene in eine Zusammenarbeit einsteigen. Durch die Zusammenarbeit von Gemeinden, Buslinienbetreibern, Tourismuseinrichtungen, dem Landratsamt, dem Verkehrsverbund, dem Nationalpark und dem Naturpark werden unterschiedliche Institutionen aus Bayern und Salzburg in dem Projekt miteinander vernetzt, was inhaltlich verschiedene Aspekte einbringt und Synergien entfalten kann. Hinzu kommt, dass durch die Zusammenführung von Angeboten in einem gemeinsamen Werbemittel neben rein touristischen Vermarktungszielen auch ein regionales Binnenmarketing in Richtung der einheimischen Bevölkerung erreicht wird – Wahrnehmung der Grenzregion als gemeinsame Region.
Übertragungsmöglichkeiten	Die methodische Vorgehensweise ist gut in andere Regionen übertragbar, vorausgesetzt die Bereitschaft zur Kooperation ist in ausreichendem Maße gegeben.

WEITERE INFORMATIONEN

Nationalparkverwaltung Berchtesgaden:

Nationalparkverwaltung Berchtesgaden
Doktorberg 6
83471 Berchtesgaden
Deutschland
Tel.: (00 49) (0) 86 52 / 96 86-0
E-mail : poststelle@nationalpark-berchtesgaden.de

Naturparkzentrum Weissbach

Unterweißbach 36
5093 Weißbach bei Lofer
Austria
Tel.: +43 (0) 6582 8352 12
Fax: +43 (0) 6582 8352 32
Email: info@naturpark-weissbach.at

Website:

www.euregio.sbg.at/euregio.asp?ID=237
www.nationalpark-berchtesgaden.de
www.naturpark-weissbach.at

5 - Regionaler Konsens bezüglich der Einschränkung des motorisierten Verkehrs

Krajinski park Logarska dolina (Slowenien)

INHALT UND ZIELE DES PROJEKTES

Seit langer Zeit ist Logarska dolina (das Logar-Tal) ein bekanntes Touristenziel in Slowenien. Die Zunahme des motorisierten Verkehrs während der letzten zwanzig Jahre belästigte mehr und mehr seine Anwohner sowie auch seine Besucher. Durch die Gemeinde Mozirje wurde im Jahre 1987 ein Naturpark gegründet; seinerzeit wurde kein nachhaltiger Managementplan über die touristische Frequentierung geschaffen und das Naturerbe wurde durch das starke Touristenaufkommen sehr in Mitleidenschaft gezogen (Probleme des Verkehrsaufkommens, ungeordnetes Parken von Fahrzeugen, Durchführung von Picknicks in sensiblen Waldgebieten und auf kultivierten Böden, usw.).



Diese kritische Situation stellte den Ursprung für die Erschaffung der Gesellschaft Logarska dolina im Jahre 1992 auf Initiative der Grundbesitzer dar, um eine nachhaltige Entwicklung des Tals zu koordinieren. Ein Entwicklungsprogramm wurde der Gemeinde Mozirje vorgestellt, welche entschied, die Verwaltung des Naturparks Logar Tal der Gemeinschaft der Anwohner zu übertragen.

Die Gesellschaft führte 1992 als Beitrag zum Schutz des Gebietes eine Gebühr für motorisierte Fahrzeuge ein, welche den Zugang in den Naturpark erlaubte. Das Ziel dieser Initiative war, die Einstellung der motorisierten Touristen gegenüber der Umwelt zu ändern, sie zu informieren, welche Verhaltensweisen im Park befolgt werden sollen, die Produkte und Angebote der Gegend zu fördern, sowie die Mittel für die Raumplanung des Parks zu erhalten. Im Jahre 2000 wurde der Zugang zum Tal neu organisiert und in drei Parkzonen unterteilt, mit der Möglichkeit Fahrräder zu leihen. Bei dieser Gelegenheit wurden spezifische Neuerungen wie zum Beispiel der *wissenschaftliche Pfad durch Logarska Dolina* angelegt.

PRINZIPIELLE ASPEKTE

- Progressive Prozesse sowie Planung auf lange Sicht
- Sehr grosse Beteiligung der Akteure in verschiedenen Bereichen : Anwohner, Besucher und Unterstützung (finanziell und inhaltlich) der betroffenen Gemeinden, des Staates und der EU.



DETAILLIERTE PRÄSENTATION

Kriterien	Information
Beschreibungskriterien	
Ort	Die Gemeinde Solčava, der Naturpark Logarska Dolina, der Naturpark Robanov Kot
Projektphase	1992-2013
Zielgruppe	Die Einwohner der Gemeinden Solčava und Luče, die Touristen sowie andere Besucher
Projektpartner/Stakeholders	Die Einwohner der Gemeinde Solčava, die Gemeinden Solčava und Luče, das Ministerium für Umwelt und Raumplanung, andere Partner in Slowenien und in der EU
Art der Tätigkeiten und Massnahmen	Regelung der Touristenfrequentierung und speziell die Verringerung des motorisierten Verkehrs
Verkehrsmittel	Schrittweise Einführung sanfter Transportmittel (Bus, Fahrrad, Kutsche usw.)
Zusatzinformationen	- Anregung zu Wanderungen und zur Fortbewegung mit Fahrrädern oder Kutschen - Unterstützung des lokalen Bustransportes (Biodiesel) im Bereich Solčavsko
Finanzierung	Eintrittsgebühren für motorisierte Fahrzeuge, Beiträge der Gemeinde, Finanzierung des Staates und der Europäischen Union
Qualitative Kriterien	
Bewertung	Direkte Auswirkungen auf alle Bereiche: die Neugestaltung der kommunalen und touristischen Infrastruktur, die Erhaltung der natürlichen Ressourcen, die Bewahrung des außergewöhnlichen Natur- und Kulturerbes, die Schaffung von Arbeitsplätzen im Dienstleistungsbereich, die Entstehung neuer Produkte und die Entwicklung eines Ökotourismus im öffentlichen Interesse. Das Weiterführen dieses Projektes ist das einzige Mittel, die Gemeinde Solčava sozial und wirtschaftlich zu erneuern.
Innovativität des Angebots/Produkts	Pilotprojekt in Slowenien im Sinne des ersten Versuches einer Verminderung des motorisierten Verkehrs und der nachhaltigen Managements der touristischen Frequentierung eines Schutzgebietes. Weiterhin ist es das erste Beispiel der Erhebung einer Eintrittsgebühr für motorisierte Fahrzeuge.
Aussichten und Übertragungsmöglichkeiten	Die Einführung einer Eintrittsgebühr und die Neuordnung der Infrastruktur am Eingang des Parks sind die ersten Schritte im Rahmen einer Gesamtlösung der Umstrukturierung der touristischen Frequentierung in der Gemeinde Solčava. Dieses Modell der touristischen Frequentierung ist größtenteils auf Alpenregionen mit ähnlichen demografischen, geografischen und wirtschaftlichen Grundbedingungen übertragbar.



WEITERE INFORMATIONEN

Krajinski park Logarska dolina :

Avgust Lenar
logarska@siol.net

Krajinski park Logarska dolina
Logarska dolina 11
3335 Solčava
Slowenien
Tel : +386 (0)3 838 90 03

Website :

<http://www.logarska-dolina.si>

6 - "A piedi tra le nuvole", Eine Busfahrkarte zum Erkunden der Sternbilder

Parco Nazionale Gran Paradiso (Italien)



ZIELE - GRÜNDE

Nach zehn Jahren langwieriger Diskussionen, Vorschlägen und Studien zur Frage der Verkehrsüberlastung am Col du Nivolet (2600 m) kam es endlich zu einer Vereinbarung über die Sperrung eines Abschnitts der Passstraße in den Monaten Juli und August. Seit 2003 organisiert der Nationalpark Gran Paradiso nun eine Aktion mit dem Titel „A piedi tra le nuvole“ (zu Fuß durch die Wolken), bei der gleichzeitig zur Verkehrsberuhigung hochwertige Freizeit- und Schulungsaktivitäten organisiert werden: thematische Ausflüge mit den Bergführern des Parks, Pferdewanderungen, Kochkurse zur regionalen Küche sowie mehrere kulturelle Events. Die Besucher können das Auto zuhause oder an einem der eingerichteten Parkplätze stehen lassen, 20 km mit dem Shuttlebus fahren und für den Preis der Fahrkarte an allen Aktivitäten des Tages teilnehmen. Dank dieser Initiative ist das Verkehrsaufkommen an den empfindlichsten Stellen des Col du Nivolet um 90% gesunken.

KONTEXT - AUSGANGSLAGE

- Empfindliches Ökosystem, stark von dem intensiven motorisierten Verkehr betroffen (1 Fahrzeug alle 10 Sekunden).
- Viele Besucher sind kaum oder gar nicht an der Entdeckung der Naturschönheiten interessiert, sondern eher an der Möglichkeit, große Höhen mit dem Auto zu erreichen.

DETAILLIERTE BESCHREIBUNG

Kriterien	Information
Beschreibende Kriterien	
Ort	Orco-Tal, Valsavarenche-Tal, Gemeinden von Ceresole Reale und Valsavarenche (Provinz Turin). <u>Von dem Projekt betroffene Straße:</u> zwischen 1953 und 1963 angelegt, damit die Wasserkraftwerke erreicht werden konnten. Verbindet den Colle del Nivolet (2600 m) mit Ceresole Reale (1600 m).
Projektphase	<u>2002:</u> Unterzeichnung einer Absichtserklärung durch die zuständigen Behörden des Gebiets. <u>2003:</u> Start des Projekts (Juli und August) Das Projekt läuft noch.
Zielgruppe	Besucher, Einwohner



Projektpartner/ Stakeholders	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Öffentliche Körperschaften</u>: die Provinz Turin, der Park, die Gemeinden Ceresole Reale und Valsavarenche, die Autonome Region Aostatal, die Region Piemont. - <u>Öffentliche Verkehrsbetreibergesellschaften</u>: Gruppo Trasporti Torinesi (GTT). - <u>Lokale Verbände</u>: Gastwirte, Berghüttenwirte, Einzelhändler.
Art der Tätigkeiten und Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Shuttlebuservice - Zielgerichtete Informationskampagnen - Freizeitangebot, Wanderungen mit den Parkführern, Wein- und Gastronomieangebote.
Verkehrsmittel	Shuttlebus, Zug
Detaillierte Beschreibung der Tätigkeiten und Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - an allen Wochentagen im Juli und August gültige Verkehrsregelung - Privater Autoverkehr von 9.00 bis 18.00 Uhr untersagt - Shuttlebuservice (48 Plätze) mit Taktzeit (alle 20 Minuten) - umweltfreundlicher Bus - eine Teilstrecke der Straße ist für den Verkehr gesperrt: 6 km, Höhe von 2000 m bis 2600 m - auf etwa 20 km verkehrt der Shuttlebus, damit die Autos in Ceresole Reale (1600 m) geparkt werden können. - Tarif: 2,00 bis 2,50 € für ein Tagesticket
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Provinz Turin</u>: stellt den Shuttlebuservice über den Betreiber GTT zur Verfügung - <u>Park</u>: durch einen Zuschuss der Region Piemont in Höhe von € 80.000. Projektleitung, Bodenpersonal und Begleitangebot, Kommunikation/Erstellung von Informationsmaterial, Unterstützung von kulturellen Initiativen und Angeboten im Bereich Wein und Gastronomie der lokalen Anbieter.
Entscheidungskriterien	
Bewertung	<p><u>Qualität der angebotenen Dienstleistungen und Nachhaltigkeit des Projekts</u>: unter den Fahrgästen des Shuttlebusses wird jedes Jahr eine Umfrage durchgeführt, um die Zufriedenheit zu ermitteln:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 96% der Fahrgäste befürworten die Verkehrsregelungsmaßnahmen - 50% der Besucher kommen jedes Jahr zum ersten Mal in die Region, um dieses Angebot kennenzulernen - 95% der Besucher sind sehr an den Angeboten der Parkführer interessiert. <p>Es werden 50.000 Informationsprospekte pro Jahr verteilt. Jedes Jahr werden Shuttlebus-Fahrkarten im Wert von ca. 13.000 € verkauft.</p> <p><u>Auswirkungen auf verschiedene Bereiche</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs um 90% im empfindlichsten Gebiet des Nivolet - Veränderung des vorwiegenden Besucherprofils: stärker an Umweltfragen interessiert und bereit, zur Finanzierung der Dienstleistungen des Parks beizutragen - Verminderung der von den Besuchern hinterlassenen Abfälle (Zuständigkeit der Gemeinde Ceresole Reale). <p><u>Governance-Ebene</u>: Beteiligung aller in das Projekt involvierten Akteure durch Besprechungen, Beratung und Organisation von Events.</p> <p><u>Andere Erfolge oder festgestellte Schwierigkeiten</u>: Der Prozess zur Einführung der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen hat 10 Jahre Debatten und Diskussionen mit den Gemeinden vor Ort erfordert, die die Verkehrsregelung als Bedrohung für den Tourismus während der für die lokale Wirtschaft wichtigsten Monate</p>



	<p>ansahen. Der Erfolg der Initiative ist in erster Linie einer groß angelegten Kampagne in der lokalen und überregionalen Presse und dem Begleitprogramm zu verdanken (kulturelle Initiativen, Führungen zum Thema Wein und Gastronomie, Neuentdeckung althergebrachten Wissens und traditioneller Kultur, usw.).</p> <p><u>Positive Folgeeffekte:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Auf Anfrage von Personen, die das Auto auch dann nicht benutzen, wenn der Verkehr nicht gesperrt ist, hat die Gemeinde Ceresole Reale (gemeinsam mit der Betreiber-Gesellschaft GTT) seit 2006 einen Shuttlebus mit einer Taktzeit von einer Stunde zwischen der Stadt und den umliegenden Dörfern bis zum Colle del Nivolet eingerichtet. - <u>2008:</u> Die Gemeinde Valsavarenche hat dem Park die Einrichtung eines Shuttlebusservices für Wanderer und Nutzer angeboten. Diese Initiative wird 2009 umgesetzt werden. - Interesse anderer Gemeinden wie Cogne oder Valprato Soana an der Bereitstellung von öffentlichen Verkehrsmitteln zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen den Ortschaften im Park.
Innovativität des Angebots/Produkts	<p><u>Dienstleistung:</u> starke Erhöhung der bestehenden öffentlichen Verkehrsmittel</p> <p><u>Promotion/Kommunikation:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Projekt mit hohem Wiedererkennungswert dank der Erstellung von Logo und Namen («<i>A piedi tra le nuvole</i>»). - Promotion auf institutionellen Websites und anderen Websites zum Thema Schutzgebiete, Tourismus und Natur - jedes Jahr Veröffentlichung von ca. 50 Artikeln in der lokalen und überregionalen Tagespresse, in Wochenzeitschriften mit hoher Auflage und in Zeitschriften - Zusätzliche Inwertsetzung der Umgebung des eigentlich von den Verkehrsregelungsmaßnahmen betroffenen Gebiets (das ganze Orco-Tal).
	<p><u>Kombination der Initiative mit:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Wanderungen und Ausritten - thematische Führungen in Begleitung der Parkführer - Bildungsangebot zur Waldarbeit - Kochkurse für traditionelle Küche - Kulturevents
Innovativität der Vorgehensweise	<p><u>Beziehung zwischen Dienstleistungsanbietern und Nutzern:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Überwachung der Besucherzufriedenheit durch Fragebogen. - Überwachung des Fahrkartenverkaufs für den Shuttlebus - Zählen der geparkten Privatfahrzeuge sowohl an Tagen mit Verkehrsberuhigung als auch an anderen Tagen, um zu prüfen, ob die Verkehrsberuhigung zeitlich ausgeweitet werden kann.
Aussichten und Übertragungsmöglichkeiten	<p>Die Initiative kann im Rahmen der Alpen übertragen werden, wenn die Abstimmung mit der ortsansässigen Bevölkerung so früh wie möglich beginnt, wenn eine so unbeliebte Maßnahme wie die Verkehrsberuhigung durch eine sehr positive Pressekampagne und durch ein attraktives touristisches Angebot begleitet wird und wenn die örtlichen Akteure der Wirtschaft mit einbezogen werden.</p>

Sanfte Mobilität und alpine Schutzgebiete -
Projekte und Erfahrungen



WEITERE INFORMATIONEN

Parco nazionale Gran Paradiso :

Patrizia Vaschetto
patrizia.vaschetto@pngp.it

Parco Nazionale Gran Paradiso
Via Della Rocca 47
10123 Torino - Italy
Tel : +39 (011)-8121305 E-mail : segreteria@pngp.it

Website:

www.pngp.it/nivolet/index.html

7 - Ein Verkehrsnetz verschiedenster Transportmittel und ein Kombi-Ticket für alle Aktivitäten

Parco Naturale Adamello Brenta
(Italien)



ZENTRALE ASPEKTE

- Globaler Ansatz bezüglich der Fragen der Sanften Mobilität
- Multimodales Verkehrsnetz (Zug, Bus, Fahrrad) zur Verbindung der Außenzone mit dem inneren Parkbereich
- Regulierung des motorisierten Individualverkehrs in Verbindung mit Freizeit- und Bildungsangeboten
- Kommunikationsstrategie rund ums Projekt

KONTEXT

Ausgangslage :

- Sehr touristisches Tal mit starkem Automobilverkehr im Sommer
- Keine bestehende Regelung über den Zugang zu den Tälern
- Verschmutzung, Verstopfung und Überlastung durch den Automobilverkehr, der die Lebensqualität gefährdet
- keine bestehenden Verkehrsverbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu den inneren Parktälern

Ziele - Motivation : Kohärente Zugangsregelungen für die Täler entwickeln, den Gebrauch privater Fahrzeuge verringern, einen kollektiven Transport als Alternative zum Auto entwickeln, den Verkehr zwischen Park und der Außenzone vernetzen.

DETAILLIERTE BESCHREIBUNG

Kriterien	Information
Beschreibende Kriterien	
Ort	- Innere Täler : Val Genova, Val di Tovel, Vallesinella, Malga Ritort - Haupttal : Val Rendena - Täler und Almen in der Außenzone des Parks : Valli Giudicarie, Val di Sole, Val di Non und Hochalm Paganella
Projektphase	2003 : Versuchsphase im Tal Genova 2006 : Erweiterung auf das Tovel - Tal und Vallesinella. Entwicklung eines Transportangebots (Bus und Zug) in der Außenzone des Parks zur Schaffung eines Verkehrsnetzes

	2008 : Einführung der Multi-Service Packung « Ferien ohne Auto »
Zielgruppe	Anfangs nur die Parkbesucher (Touristen und Anwohner), danach Ausbreitung auf die lokale Bevölkerung, die das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs ausnutzt.
Projektpartner/ Stakeholders	<u>Prinzipielle Partner:</u> Gemeinden der Täler <u>Außerdem:</u> Die Verkehrsgesellschaft <i>Trentino Trasporti</i> für den Bereich, der nicht von den öffentlichen Nahverkehrsmitteln abgedeckt wird, die lokalen Verkehrsämter und die Abteilung Kommunikation und Verkehr der Provinz Trentin; die Taxigesellschaften
Art der Tätigkeiten und Massnahmen	<u>Kollektives Verkehrsnetz :</u> Shuttle-busse im inneren Parkbereich mit regelmäßigem Fahrplan, die die wesentlichen bewohnten Zentren in der Außenzone abdecken. Verbindung mit der Linie Trento-Maté, die die den Brenner mit dem Tal Non und Sole verbindet. Einbindung der Taxigesellschaften für die abendlichen oder sehr frühzeitigen Fahrten. Einrichtung von Fahrradwegen (Mountain Bike und Stadtrad). Verkauf einer Parkkarte, die das Parken beinhaltet, den Shuttle-Bus (Bergauffahrt) und den Eintritt für das Besucherzentrum und den Abenteuerpark (geführte Besichtigungen inbegriffen). <u>Vorschlag der Multi-Service Packung « Ferien ohne Auto » :</u> Aufenthalt von einer Woche, Fahrten ausschließlich in Shuttle-Bussen ab Ankunftsbahnhof (oder ab Trentin) Angebot von Tagesausflügen im Park.
Verkehrsmittel	Bus, Shuttle-Bus, Zug, touristischer Zug, Fahrrad und Taxi
Detaillierte Beschreibung der Tätigkeiten und Massnahmen	<u>Periode :</u> Juni-September. <u>Frequenz :</u> 20/30 Min in den Innentälern und 30 Min im restlichen Verkehrsnetz. 30-40 000 km werden im Verlauf einer Saison von den Shuttle-Bussen im Parkbereich zurückgelegt und 20 000 km in der Außenzone. Verschiedene Tarife für die Außenzone. Kraftstoff Diesel. Shuttle-Busse in der Außenzone mit Gepäck - und /oder Fahrradträger.
Finanzierung	<u>Der Park</u> für die Shuttle-Busse im inneren des Schutzgebietes. Eigenfinanzierung durch die Fahrkarten, die Parkkosten, die verschiedenen Aktivitäten und die Sponsors. Finanzierung durch die Provinz. <u>Budget für jedes Tal :</u> 100.000 €. Transport in der Außenzone : ungefähr 40.000 €, inklusive einer kleinen Beteiligung der Tourismusagenturen (privat und öffentlich)
Qualitative Kriterien	
Bewertung	Sehr positive Bilanz (Qualität der Dienstleistung und Verbreitung im Einzugsbereich) von Jahr zu Jahr erneuert. Auswirkungen : Umweltschutz (Reduktion der CO ₂ Abgase), kulturell (Sensibilisierung für nachhaltige Mobilität), didaktisch (Vorstellung der Erfahrung in Schulen und für die Besucher) und sozial (Entwicklung eines Bewusstsein der Zugehörigkeit zu den Tälern). Das Projekt wird von den Benutzern sehr geschätzt, aber es ist schwierig, sich gegenüber bestimmten kritischeren lokalen Operatoren durchzusetzen (Hotel- und Restaurantbetreiber usw.) Der Gebrauch von Hybridfahrzeugen ist nicht überzeugend (zu steile Hänge).
Innovativität des Angebots/Produkts	<u>Angebote :</u> 6 Autobusse die mit Bildern und Slogans des Parks geschmückt sind, Verbindung zwischen Eisenbahn, Bus und Shuttle-Bussen der Stadt und des Parks, Fahrradtransport, <i>ParcoCard</i> ; Multi-Service Packung « Ferien ohne Auto » <u>Kommunikation :</u> Plakate und Falblätter spezifisch für jedes Tal. Eigene Seite zum Park. Informationen in den Verkehrsämtern und Hotels für die Packung « Ferien ohne Auto »

Innovativität der Vorgehensweise	Einbindung der lokalen Akteure (Treffen, Partnerschaften, Untersuchungen und Fragebögen, die von Experten ausgewertet werden). Die Zusammenarbeit der drei wichtigen Akteure (Transportunternehmen, Touristenagenturen und der Park) hat die Organisation eines Verkehrsnetzes ermöglicht, das sich weit über die Grenzen des Parks hinaus erstreckt.
Aussichten und Übertragungsmöglichkeiten	Schaffung eines einheitlichen Faltblatts für alle betroffenen Täler Entwicklung eines Transportsystem / Anhaltersystem für die Parkangestellten und die Anwohner. Erneuerbares Modell, das aber an die spezielle Topographie des Tals und die anthroposophische Belastung angepasst werden muss. Benötigt eine sehr große Einbindung der Gemeinden zur Einrichtung der Dienstleistung, die darauf dem Park zur Verwaltung übergeben wird.

WEITERE INFORMATIONEN

Parco Naturale Adamello Brenta :

Matteo Viviani
matteo.viviani@pnab.it

Federico Polla
federico.polla@pnab.it

Parco Naturale Adamello Brenta
Via Nazionale, 24
Strembo 38080 (Trento)
Italien
Tel : +39 0465 806666
E-mail : info@pnab.it

Website :

www.pnab.it/vivere_il_parco/come_muoversi.html

8 - Innovative regionale Abstimmung und Zusammenarbeit

Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen (Österreich)

KONTEXT

Ausgangslage :

Der Zillergrund (Gemeinde Brandberg), in den eine mautpflichtige Straße führt, gehört zu den bedeutendsten Ausflugszielen für Urlauber und Einheimische im hinteren Zillertal (Lit.: Lehar G., 1995). Das ist vor allem auf den landschaftlichen Reiz, die zahlreichen Gastbetriebe sowie den Stausee Zillergründl als Ausflugsziel zurückzuführen. Gleichzeitig stellt der Zillergrund eine der wichtigsten Zugänge zum 1991 gegründeten Schutzgebiet „Naturpark Zillertaler Alpen“ dar. Ein wesentliches Ziel der Naturparkbetreuung ist es, den Erholungsraum aufzuwerten und gleichzeitig den Individualverkehr im Vorfeld des Naturparks einzudämmen.



Der Zillergrund, ein Seitental des Zillertales soll zur verkehrsberuhigten Zone im Vorfeld des Naturparks Zillertaler Alpen werden. Es ergänzen sich dabei restriktive Maßnahmen zur Einschränkung des MIV mit der Förderung öffentlicher Verkehrsmittel, Radfahrer und Wanderer. Anfängliche Widerstände der neun Zillergrundwirte konnten weitgehend ausgeräumt werden und sind einer konstruktiven Zusammenarbeit aller Partner im Verein "Zillergrund aktiv" gewichen. Gesetzte Maßnahmen sind der Umweltbonus (Konsumationsgutschein der Busbenützer), Stundentakt der Buslinie, LKW-Sommerfahrverbot, 100-Pkw Regelung, Radtransport im Bus, Themenweg, Koordinierung und Bewerbung aller Maßnahmen im Verein "Zillergrund aktiv"

Ziele - Gründe:

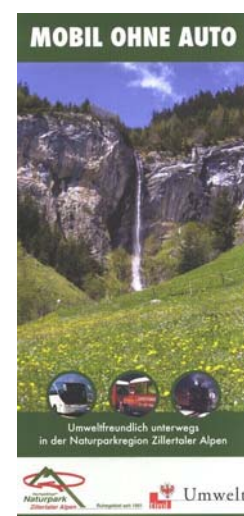
Das Projekt "Umweltbonus Zillergrund" verfolgt zwei Zielebenen. Einerseits ist es ein Anreiz, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Damit soll eine Verkehrsberuhigung im Vorfeld des Naturparks Zillertaler Alpen erreicht werden. Andererseits wurde mit dem Umweltbonus der Grundstock einer positiven und konstruktiven Zusammenarbeit zwischen dem Naturpark, den zehn Gastwirten und den anderen Akteuren im Zillergrund gelegt. Gerade die Gastwirte, die im Eingangsbereich des Naturparks eine Schlüsselrolle in der Vermittlung des Naturparkgedankens haben, waren dem Schutzgebiet gegenüber kritisch eingestellt, da sie durch verkehrsberuhigende Maßnahmen finanzielle Einbußen befürchteten.

PRINZIPIELLE ASPEKTE

Kontinuierlicher Anstieg der Anzahl der Umweltboni von 2388 auf 7745 im Jahr 2007. Etwa zwei Drittel der Busfahrgäste lösen den Umweltbonus auch ein. Generierung eines wirtschaftlichen Mehrwerts. Vor dem Hintergrund der Rückgänge im Sommertourismus im Zillertal konnte mit einer verkehrsberuhigenden Maßnahme in diesem Tal sogar ein Aufschwung erzielt werden.

Der Konkurrenzdruck unter den Gasthäusern im Zillertal ist sehr hoch. Mit Einführung des Umweltbonus und der daraus erwachsenen Zusammenarbeit der Wirte mit Naturpark, Gemeinde, Zillertaler Verkehrsbetrieben und Tauernkraftwerken verbesserte sich die angespannte Grundstimmung wesentlich. Mit der Vereinsgründung im Jahre 2001 wurde eine Plattform geschaffen, in der alle im Zillertal touristisch agierenden Personen und Institutionen konstruktiv zusammen arbeiten.

Konsumationsgutscheine gibt es viele, doch wirkt sich der Umweltbonus direkt verkehrsberuhigend auf das Tal aus. Es wurde also ein Marketinginstrument mit wirtschaftlichem Hintergrund als wirksames Mittel für die Förderung der sanften Mobilität eingesetzt.



Ein Kontakt zu anderen Akteuren im Alpenraum entstand einerseits über die Gemeinde Brandberg und durch das Gemeindeforum Allianz in den Alpen. Vorgestellt wurde der Umweltbonus auf der internationalen Kulturlandschaftstagung in Brandberg 1999, einige Gemeinden (Großraming, Mäder, Tschlin) kamen in eigenen Abordnungen. Weiters gibt es einen Erfahrungsaustausch über das Netzwerk Alpiner Schutzgebiete vorwiegend auf informeller, persönlicher Ebene. Erfahrungen aus anderen Regionen (Tälerbus Lungau, Tälerbus Nationalpark Hohe Tauern, autofreies Matschertal, Werfenweng-Shuttle) wurden mit Interesse verfolgt.

DETAILLIERTE BESCHREIBUNG

Kriterien	Hinweise
Beschreibungskriterien	
Ort	Zillertal (Gemeinde Brandberg)
Projektphase	Laufendes Projekt, unbegrenzt, kontinuierlicher Optimierungsprozess
Zielgruppe	Alle Besucher des Zillertales, in erster Linie die Urlaubsgäste, aber auch die einheimische Bevölkerung.
Projektpartner/ Stakeholders	Naturpark Zillertaler Alpen, Gemeinde Brandberg, Zillertaler Verkehrsbetriebe, Verbund Austrian Hydro Power, Gastwirte im Zillertal
Art der Tätigkeiten und Massnahmen	Schaffung eines Bus-Studentakt Gründung des Vereins „Zillertal Aktiv“ Einführung des Umweltbonus Breite Öffentlichkeitsarbeit (Film, Flyer, Homepage) 100-PKW-Beschränkung
Verkehrsmittel	Bus
Detaillierte Beschreibung der Tätigkeiten und Massnahmen	Nicht zuletzt mit Rücksicht auf die zahlreichen Gastbetriebe im Zillertal wurde keine Aussperrung des Individualverkehrs angestrebt, sondern eine Kontingentierung des Individualverkehrs, verbunden mit einem Anreizsystem für die Busbenutzung. Daher wurde 1993 auf der Mautstraße (öffentlicher Interessenschaftsweg) eine 100 PKW-Beschränkung eingeführt und ein

	<p>Sommerfahrverbot für Lkw beschlossen. Um die Akzeptanz dieser Maßnahme bei den Wirten zu steigern, wurde der Umweltbonus, ein Konsumationsgutschein über 1,50 €, eingeführt. Ab einem Fahrpreis von € 2,00 erhältlich, kann man ihn in einem der Zillergrund-Gasthäuser einlösen. Durch diese Maßnahme konnte das Vertrauen der Wirte gewonnen werden - der Beginn einer konstruktiven Zusammenarbeit.</p> <p><u>1995:</u> Infofahrt in den Zillergrund zum Umweltbonus mit Mitarbeitern der Tourismusverbände, der Zillertaler Verkehrsbetriebe und einigen Hoteliers aus dem Zillertal</p> <p><u>1996:</u> Erweiterung der Linie um 3 km Länge bis auf die Staukrone des Speichers Zillergründl - Pkw dürfen nur bis zum Gasthaus Bärenbad am Fuße der Staumauer fahren.</p> <p><u>1997:</u> erstes autofreies (!) Familien-Fest'l im Zillergrund mit Pendelbussen - ist heute zu einem vielbesuchten Fixtermin geworden.</p> <p><u>1998:</u> zusätzliche Linien für Bergsteiger: um 9:00 Uhr ab Mayrhofen und 16:00 ab dem Stausee</p> <p><u>1999:</u> zusätzliche Linien für Bergsteiger: um 7:00 Uhr ab Mayrhofen und um 18:00 ab dem Stausee</p> <p><u>2000:</u> Errichtung des gebührenfreien Parkplatz Maurach, vor der Mautstelle in den Zillergrund.</p> <p><u>2001:</u> Gründung des Vereins "Zillergrund aktiv"; Mitglieder: alle Gastwirte im Zillergrund, Gemeinde Brandberg, Naturpark Zillertaler Alpen, AustrianHydro Power, Zillertaler Verkehrsbetriebe.</p> <p><u>2002:</u> Eröffnung des "Flurnamenweges Zillergrund" - Themenweg zur Steigerung des Attraktivität des Wanderweges.</p> <p><u>2004:</u> Einführung des Studentakts für den Linienbus.</p> <p><u>2006:</u> Der MIV im Zillergrund wird zurückgedrängt und das Tal kann die Erholungsfunktion für seine Besucher erhalten. Darüber hinaus wird damit das Ziel des Naturparkvereins unterstützt, "Urlaub vom Auto - im Naturpark Zillertaler Alpen" anzubieten. Denn bei entsprechender Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln am Urlaubsort, kann auch auf die Anreise mit dem eigenen Pkw verzichtet werden. Hierzu wurde der Flyer „Mobil ohne Auto“ erstellt, der alle Fahrpläne (Bus, Bahn) in der Naturparkregion praktisch und handlich zusammenfasst.</p>
<p>Finanzierung</p>	<p>Das Projekt wird gefördert vom Land Tirol, Abteilung Umweltschutz sowie vom Verbund Austrian Hydro Power.</p> <p>Die Umweltboni werden über die Gemeinde Brandberg abgerechnet und zu 10 % von den Wirten, 40 % vom Verbund Austrian Hydro Power (ehemalige Tauernkraftwerke) und zu 50</p>

	% vom Land Tirol finanziert (Umsatz im Jahr 2007 ca. € 11.500).
Qualitative Kriterien	
Bewertung	Anfänglich die Idee einer kleinen Gruppe, die mit Hilfe einiger Financiers in die Tat umgesetzt wurde, ergab sich daraus eine wesentlich breitere Zusammenarbeit. Mittlerweile werden alle wichtigen Entscheidungen im Zillergrund im Verein besprochen und gemeinsam umgesetzt.
Innovativität des Angebots/Produkts	Die Bewerbung des Umweltbonus erfolgt mittels eines Folders (Auflage ca. 15.000 Stück im Jahr), der den Fahrplan, die Gasthäuser, den Flurnamenweg und den Naturpark zum Inhalt hat. Daneben wird auch über die Tourismusverbände, im Lokalfernsehen, den regionalen Zeitungen und dem Internet geworben. Ein wichtiger Sympathieträger ist das jährlich stattfindende, autofreie „Familien-Fest'l Zillergrund“ mit mittlerweile weit über tausend Besuchern.
Aussichten und Übertragungsmöglichkeiten	Ein Konsumationsgutschein wie der „Umweltbonus“ ist hochgradig relevant für alle nicht bewohnten Seitentäler mit einer öffentlich befahrbaren Straße und einem oder mehreren Ausflugsgasthäusern.

WEITERE INFORMATIONEN

Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen :

*Sportplatzstraße 307
A-6290 Mayrhofen
Tirol, Autriche
(à partir de mi-juillet 08: A-6295 Ginzling 240,
Tel.: +43 (0)5286 / 5218)
E-mail : naturpark.zillertal@alpenverein.at*

Website :

www.naturpark-zillertal.at

9 - Mobilitätsplan für Sanfte Mobilität

Parco Naturale Paneveggio – Pale di San Martino
(Italien)

INHALT

Bis 2003 existierte kein spezielles Programm, den Transport im geschützten Gebiet betreffend. Danach wurde das Institut *Ökoinstitut Südtirol/Alto Adige (Bozen)* auf Initiative des Parks beauftragt, eine Strategie und einen entsprechenden Aktionsplan zu definieren:

- Einführung eines alternativen Mobilitätsangebots
- Regelung des Verkehrs und des Parkens
- Information und Kommunikation in diesem Bereich

ZIELE UND PRINZIPIELLE ASPEKTE

Verringerung des durch den Gebrauch von Privatfahrzeugen verursachten Verkehrs durch die Einrichtung öffentlicher Transportmittel, um die Lebensqualität zu erhöhen und das empfindliche Ökosystem des Naturparkss zu schützen.

DETAILLIERTE PRÄSENTATION

Kriterien	Information
Beschreibende Kriterien	
Ort	Die Gesamtheit der Schutzzone
Projektphase	2003: Im Mai wurde der Plan der nachhaltigen Mobilität im Park verabschiedet und im Sommer in die Tat umgesetzt. 2007 Beginn des Projekts „Stream“ (<i>Sustainable Tourism and Recreation as an opportunity to promote Alternative Mobility</i>). Noch im Gange
Zielgruppen	Bewohner und Besucher des Parks und Gebiete der Peripheriezone.
Projektpartner/ Stakeholders	Transportgesellschaft Trentino (<i>Società Trentino Trasporti</i>) für den Pendelbusservice, einige Gemeinden (Tonadico), Vereine (Touristeninformation) und Privatbetreiber (Hoteliers) für die Finanzierung bestimmter Angebote.
Art der Tätigkeiten und Massnahmen	Förderung der nachhaltigen Mobilität und Änderung der Verhaltensweise im Hinblick auf das Management der Nachfrage: Entwicklung eines gemeinsamen Verkehrsnetzes, welches Pendelbusangebote (Öffentlich und Privat) und regelmäßige öffentliche Transportangebote (ausschließlich durch die Transportgesellschaft Trentino gewährleistet) vereinigt. Verbesserung der Information für die Benutzer. <ul style="list-style-type: none"> - Ein großes Kapitel (ungefähr 10 Seiten) über die Mobilität im Inneren des Parks in der jährlich vom Park veröffentlichten Broschüre <i>Il Parco in tasca</i>. - Während der Sommersaison Reservierung einer Sendezeit im Lokalradio, um die Öffentlichkeit zu sensibilisieren und anzuregen, die alternativen Transportmöglichkeiten dem Privatauto vorzuziehen. - Verbreitung der Informationen auf der Internetseite des Parks und in der periodisch erscheinenden Zeitschrift

	<p><i>Parco News</i> im Sommer 2008, zudem Entwicklung einer <i>Pocket Card</i>, welche Informationen über Fahrzeiten, Ablauf und Bedingungen der Nutzung der Pendelbusse und die Liste von, Zeiten und Tarifen der alternativen Angebote gegenüber den Privatfahrzeugen (Seilbahn, Taxiservice, Bus etc.)</p> <p>Aktuell besteht kein Vorschlag eines Multipackageangebots (Anreise, Unterkunft und Angebote umweltfreundlicher Mobilität).</p>
Verkehrsmittel	Pendelbusse
Detaillierte Beschreibung der Tätigkeiten und Massnahmen	<p>Angebot entwickelt für die Sommerperiode (Juli bis Anfang September). Verschiedene Kapazitäten der Pendelbusse: 20 bis 30 Sitzplätze, Pendelbusse mit 50 Plätzen stehen bei besonderen Anlässen zur Verfügung. Kostenloser Service für Anwohner und Besucher außer der Verbindung von Primiero nach Paneveggio (35km) und den von Privatunternehmen angebotenen Transportmöglichkeiten (Strecke von Passo Rolle nach Baita Segantini und von San Martino di Castrozza nach Malga Crel).</p> <p>Unterschiedliche Frequenzen der Pendelbusse: von stündlich (unter anderem die Strecke Primiero - Val Canali) bis anderthalbstündlich (Strecke Paneveggio - Val Venegia), wöchentliche Fahrten für bestimmte Pendelbusse (jeden Mittwoch Pendelbusse für die Tour auf dem ethnographischen Weg von Vanoi). Soweit wie möglich decken sich die Zeiten der Pendelbusse mit den Angeboten des öffentlichen Verkehrs. Möglichkeiten der Fahrradmitnahme sind gegeben.</p>
Finanzierung	<p>Jährliches Budget von 68.000,00 €, größtenteils vom Park finanziert (54.000,00 €), aber auch durch öffentliche Einrichtungen (Gemeinde Tonadico € 3.000,00), Tourismusvereine (APT Fiemme € 4.500,00, APT San Martino di Castrozza € 3.000,00) und Privatanbieter (Hotelierniederlassung Bellamonte € 3.500,00).</p>

Qualitative Kriterien	
Bewertung	<p>Keine Bewertung des Umwelteinflusses, wenn auch der Einfluss unbestreitbar positiv ist, da er zur Verminderung des Autoaufkommens führt. Opposition von Gemeinden und Akteuren in einigen Tälern (Val Venegia und Val Canali) in der Anfangsphase des Projekts, die Regelung der zu bezahlenden Parkplätze betreffend, von Besuchern und Anwohnern als wiederholte Preiserhöhung auf Ihre Kosten wahrgenommen.</p> <p>Probleme wurden beseitigt indem die Nutzung der Einnahmen durch Parktickets (Finanzierung der Pendelbusse) und die Ziele des Projekts (Einschränkung der Nutzung von Privatfahrzeugen in den sensiblen Zonen des Parks) erläutert wurden.</p> <p>Einbindung der lokalen Akteure : unterschiedliche Sensibilität je nach betreffendem Handlungsträger. So ist es z.B. noch nicht gelungen die fehlenden Transportleistungen (Anschlüsse, Zeiten, Frequenz) zu entwickeln, die in der oben erwähnten Studie identifiziert wurden. Eine größere Überzeugung der Benutzer (Touristenempfang im Besonderen) wäre wünschenswert, im Sinne einer besseren Kommunikation über diese alternativen Mobilitätsangebote.</p> <p>Es besteht kein Informationssystem zwischen den Benutzern. Bewertung ihrer Bedürfnisse und Erwartungen mehrfach zwischen 2002-2007 durch Fragebögen, die durch die Parkangestellten verteilt wurden. Der Inhalt wurde von dem jeweiligen Berater behandelt und bezüglich der eingesetzten Aktionen und Projekte ausgewertet.</p>
Innovativität des Angebots/Produkts	<p>Integrierter Vorschlag der Orientierung der Aktionen auf das Angebot und auf die Nachfrage bezüglich der Mobilität in sensiblen Naturschutzzonen. Dieses Projekt ist genauso wichtig für eine Umsetzung in den Parks, welche in der Lage sein sollten, nachhaltige Tourismusprogramme zu entwickeln.</p>
Aussichten und Übertragungsmöglichkeiten	<p>Integrierten Programme die sowohl auf das Angebot als auch auf die Nachfrage der Mobilität wirken, sind ausreichend gut entwickelt, um sie auf andere touristische Gebiete im Alpenraum übertragen zu können.</p>

FÜR WEITERE INFORMATIONEN

Parco Naturale Paneveggio – Pale di San Martino :

Roberto Vinante
Roberto.vinante@parcopan.org

Parco Naturale Paneveggio – Pale di San Martino
Villa Welsperg - Casa del Parco
Via Castelpietra, 2
38054 TONADICO (TN)
Italien
Tel : +39 (0)439 64854
E-mail : info@parcopan.org

Website :

www.parcopan.org

10 - Die Kammstraße ohne Auto

Parc naturel régional du Verdon (Frankreich)



KONTEXT UND ZIELE DES PROJEKTS

Die Kammstraße in den Verdonschluchten ist eine touristisch sehr attraktive Straßenverbindung der verschiedenen Dörfer des Parks. Sie leidet unter sehr starkem Verkehr und anarchischem Parkverhalten. Die Aussichtspunkte und andere sehenswerte Stellen sind aufgrund fehlender Information und Kommunikation nicht erkennbar.

Schon dreimal wurden jetzt auf der Kammstraße in der Schlucht des Verdon Tage ohne Auto organisiert um eine neue Empfangsstruktur zu testen und die Reaktion der Besucher zu beobachten.

PRINZIPIELLE ASPEKTE

- Zeitweise Schließung einer touristischen Straße für den Autoverkehr
- Shuttle-Bus « Entdeckung »
- Verleih von Fahrrädern und elektrischen Rollern

DETAILLIERTE PRÄSENTATION

Kriterien	Information
Beschreibung	
Ort	Schlucht des Verdon Panoramische Autoschleife der Kammstraße (23 km) Gemeinde <i>La Palud sur Verdon</i>
Projektphase	Verbesserung des Empfangs auf der Kammstraße, im Rahmen der Aktion « Grosses Gebiet der Verdonschluchten »: Organisation von Testtagen ohne Auto 2003, 2004, 2006: 4 Tage im Ganzen, mit dem Ziel, Überlegungen über ein Valorisierungsprojekt anzuregen.
Zielgruppe	Besucher
Projektpartner/ Stakeholders	Gemeinde, Park, Profis des Tourismus, Taxis, private Händler (Fahrradverleih)
Art der Tätigkeiten und Massnahmen	Recherche neuer Bedingungen für das Herangehen und die Entdeckung einer Straßenschleife, durch Bevorzugung sanfter Praktiken
Verkehrsmittel	Shuttle-Busse, Fahrräder, zu Fuß
Detaillierte Beschreibung der Tätigkeiten und Massnahmen	Zeitweise Schließung einer touristischen Straße für den Autoverkehr und Angebot des Shuttle-Busses « Entdeckung ». Animationen und 15 ausgeschilderte Haltestellen.

	<p>Buskapazität : 50 Plätze. Tarif 2003: gratis, 2004: 1 €, 2006: 3 €. Rotation : 30 pro Tag (alle 15 - 30 Min.)</p> <p>Fahrradverleih (private Anbieter im Ort) und Angebot des Parks von einigen Fahrrädern und elektrischen Rollern.</p>
Finanzierung	<p>Kosten eines Aktionstages : ungefähr 4000 €</p> <p>Beteiligung : Gemeinde, Département, Region, Park</p>

Qualitative Kriterien	
Bewertung	<p>Nach den Ergebnissen einer Umfrage halten es 94 % der Besucher für wichtig, dass die Straße im Sommer für den motorisierten Straßenverkehr gesperrt wird. 62% der Besucher würden Shuttlebusse benutzen wenn sie die Wahl hätten, und 83 % wenn es keine andere Möglichkeit gäbe.</p> <p>Das Projekt ist im Laufe einer öffentlichen Versammlung bewertet worden sowohl auf Basis individueller Interviews (10 % der Anwohner - mehr als 30 Interviews).</p> <p>Sehr guter Rücklauf der an diesem Service interessierten Besucher.</p> <p>Befürchtungen der örtlichen Gewerbetreibenden, die Gästezahlen könnten zurückgehen, wenn der Individualverkehr aufgrund des Fahrverbots ausfällt.</p> <p>Schwierigkeiten: Frequenz und Rotation der Shuttle-Busse zu organisieren, Kosten (Material, Personal und Animateure).</p>
Innovativität der Vorgehensweise	<p>Beratung (Projektteilnehmer und lokale Partner wie die Gemeinde, die Arbeitsgruppe der Anwohner, ehrenamtliche Mitglieder, die Taxigesellschaft, Tourisagenturen, Gewerkschaften usw.) über Organisation und Bilanz des letzten Testtages</p>
Perspektiven und Übertragungsmöglichkeiten	<p>Interessante Erfahrung, deren Prinzip und Organisationsmodus übertragen werden kann.</p> <p>Überlegungen über « saubere » Fahrzeuge (Bus mit Gas / elektrischem Antrieb)</p>

WEITERE INFORMATIONEN

Parc naturel régional du Verdon :

Pierre Cartier
pcartier@parcduverdon.fr

Parc naturel régional du Verdon
Maison du Parc
Domaine de Valx
04360 Moustiers-Sainte-Marie
Tel + 33 (0)4 92 74 68 00
E-mail : info@parcduverdon.fr

Website :

www.parcduverdon.fr

11 - Kostenlose Shuttlebusse zwischen den vier Tälern des Parks und „Sherpaservice“

Parc naturel régional du Queyras
(Frankreich)

INHALT UND ZIELE DES PROJEKTES

- Die Isolierung der Skiorte im Queyras-Massiv durchbrechen
- Den Touristen, welche sich im Gebiet aufhalten, einen einfachen und kostenlosen Transport zwischen den Orten des Queyras-Massives ermöglichen um Ski zu fahren oder um zu wandern

PRINZIPIELLE ASPEKTE

- Kostenloser Bus-Pendelverkehr während des ganzen Jahres
- Gepäcktransportservice für die Besucher

DETAILLIERTE PRÄSENTATION

Kriterien	Information
Beschreibende Kriterien	
Ort	Die vier Täler des Naturparks Queyras : <ul style="list-style-type: none"> - Vallée du Guil (Gemeinden : Ristolas, Abriés, Aiguilles und Château Ville Vieille); - La vallée des Aigues mit Saint Véran und Molines en Queyras; - La vallée de l'Izoard mit der Gemeinde Arvieux; - La vallée du Cristillan bestehend aus der Gemeinde Ceillac.
Projektphase	Seit 10 Jahren existiert ein Gepäcktransportservice. Seit 2 Jahren sind die Täler mit Pendelbussen verbunden. Einzig die Gemeinde Ceillac ist davon auf Grund ihrer abgeschiedenen Lage noch ausgeschlossen.
Zielgruppen	Besucher Kommerzielle und touristische Betriebe der Dorfstationen des Queyras Ständige Anwohner und Besitzer von Ferienwohnungen, die auch zu den Gratisbenutzern gehören
Projektpartner/ Stakeholders	Die Gemeinden und der Gemeindeverbund Escarton du Queyras, das Touristenbüro des Queyras.
Art der Tätigkeiten und Massnahmen	Pendelbusangebote (im Allgemeinen 20 Plätze) um die Täler zu verbinden. Kostenpflichtiger « Sherpaservice », um den Transport des Gepäcks der Besucher von einer Herberge oder einem Hotel zum nächsten zu gewährleisten, während die Gäste auf den Wanderwegen oder den Routen der „Grande Randonnée“ (G.R. / Grosse Wanderung) des Naturparks wandern. 8,80 € pro Gepäckstück bis

	10 kg oder 52 € für eine Wanderung von 6 Tagen.
Verkehrsmittel	Shuttlebusse
Zusatzinformationen	<p>Die Shuttlebusse werden viel in der Wintersaison benutzt, wohingegen der « Sherpaservice » der großen Anfrage der Wanderer im Sommer gerecht wird.</p> <p>Frequenz: Stündliche Pendelbusse im vallée des Aigues, etwas seltener in den anderen Tälern (jeweils 2 am Morgen und 2 am Nachmittag). Die Gästekarte, vom Gastgeber an die Besucher ausgehändigt, befugt zur kostenlosen Nutzung der Pendelbusse.</p> <p>Der „Sherpaservice“ wurde vom Touristenbüro Queyras eingeführt. Er wird von den im Tal ansässigen Busunternehmen durchgeführt.</p> <p>Beide Angebote bestehen im Sommer wie im Winter.</p>
Finanzierung	Die Besucher durch die Kurtaxe, der Gemeindeverbund der Escartons, der Beitrag der Gemeinden wird anteilig der ständigen Bewohner (20 %) und der Einnahmen der Kurtaxe berechnet (80%).
Qualitative Kriterien	
Bewertung	<p>Die Pendelbusse sind im Winter gut ausgelastet, wobei häufige Kritik am Fahrplan und den Fahrstrecken der Busse geübt wird: Es ist kompliziert, von einem Tal ins andere zu kommen. Die Pendelbusse sind noch keine nicht verschmutzenden Fahrzeuge.</p> <p>Der „Sherpaservice“ funktioniert ausgezeichnet. Er hat zu einem Anwachsen der Zahl der Wanderer geführt, die mehrere Etappen planen (im Durchschnitt zwischen 4 und 6 Tagen), aber nicht zu schweres Gepäck tragen möchten. Neue Fahrtziele sind seit 2005 organisiert worden (Berghütten Fonds de Cervières, Maljasset und Basse Rua in der Vallée de l'Ubaye und die Hütte Chianale im Vallée de Varaïta).</p>
Innovativität des Angebots/Produkts	Der « Sherpaservice », welcher die Verbindung zwischen den Unterkünften herstellt und dadurch den Wanderern den Ortswechsel vereinfacht.
Aussichten und Übertragungsmöglichkeiten	<p>Finanzierungsprojekt für umweltfreundliche Fahrzeuge :</p> <p>Entwicklung eines Transportnetzes, welches die Hochtäler unter sich verbindet (Kongruenz der Abfahrtszeiten, häufigere Fahrten um den Ansprüchen der touristischen Klientel gerecht zu werden, etc.).</p> <p>Einführung einer Internetseite für Mitfahrgelegenheiten mit einem Signalfeld um Fahrzeuge, die in das Massiv fahren anzukündigen.</p> <p>Der « Sherpaservice » kann nur auf Gebirgsmassive übertragen werden, welche ein ausreichend großes Straßennetz aufweisen</p>

FÜR WEITERE FRAGEN

Parc naturel régional du Queyras :

Luc Herry
luc.herry@orange.fr

Parc naturel régional du Queyras
La ville
05350 Arvieux, Frankreich
Tél : + 33 (0) 4 92 46 88 20
E-mail : pnrq@pnr-queyras.fr

Website :

www.queyras.com/parc-nature/bus

Communauté de Communes de l'Escarton du Queyras :

M. Jean Claude Catala
jc.catala@cgo5.fr

Communauté de Communes l'Escarton du Queyras
Maison du Queyras
05470 AIGUILLES, Frankreich
Tél: +33 (0)4 92 46 78 00

Alle erhobenen Projekte von alpinen Schutzgebieten zu Sanfter Mobilität

Initiatives carried out by protected areas or directly involving protected areas

N°	Location	Alpine protected areas involved	Title of the initiatives	Type	Categories	Means of transport	Target group	Partners	Progress	Website	Contact
1	Austria	Geschäftsstelle Biosphärenpark Großes Walsertal	Travelling bus	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors	Public	in progress	www.grosseswalsertal.at	info@grosseswalsertal.at
2	Austria	Biosphärenpark Wienerwald	Travelling bus in the Helene valley (Helenenal Wanderbus)	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors	Public and Private	in progress	www.wienerwald-weiderind.at	office@biosphaerenpark-wienerwald.org
3	Austria	Hochgebirgs - Naturpark Zillertaler Alpen	Environmental Bonus	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure, Information / Network	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.naturpark-zillertal.at	naturpark.zillertal@alpenverein.at
4	Austria	Nationalpark Gesäuse	Xeismobil	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport, Information / Network	Train, a-dial-bus	Visitors and inhabitants	Public	in progress	www.xeismobil.at/site	info@nationalpark.co.at
5	Austria	Nationalpark Gesäuse	"Natur & Kultur - Pur"	Mobility within the protected areas	Public transport	Train	Visitors	Public and Private	in progress	www.erlebniszug.at/natur.php	info@nationalpark.co.at
6	Austria	Nationalpark Hohe Tauern	Bus line connecting Zell am See and Großglockner Franz-Josefs-Höhe	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	concluded	www.grossglockner.at www.postbus.at	
7	Austria	Nationalpark Hohe Tauern	Valley taxis	Mobility within the protected areas	Public transport	Taxi	Visitors	Public and Private	in progress	www.busferien.at www.hohetauern.at/index.php?option=com_content&task=view&id=899&Itemid=141&lang=de	
8	Austria	Nationalpark Hohe Tauern	Biogas taxi; Pinzgauer ATV	Mobility within the protected areas	Public transport	Taxi	Visitors	Public and Private	in progress	www.postalm-energie.at/taxi.htm	
9	Austria	Nationalpark Hohe Tauern	Road closure at Kötschachtal - accessible with a horse-drawn carriage all year round; in summer additionally by bus	Mobility within the protected areas	Infrastructure, Specific mobility product	Carriage	Visitors	Public and Private	in progress	www.hohetauern.at	
10	Austria	Nationalpark Hohe Tauern, Nationalpark Nockberge, Naturpark Sölktaier	Valley bus (Tälerbus)	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.hohetauern.at/index.php?option=com_content&task=view&id=899&Itemid=141&lang=de ploessnig-reisen.rauris.net/web_neu/default.htm www.innerhofer-busreisen.at/HTML/Smagdexpress.html	
11	Austria	Naturpark Dobratsch	NatureParkBus	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.naturparkdobratsch.info	robert.heuberger@villach.at
12	France	Parc national de la Vanoise	Navette d'Entre Deux Eaux	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.vanoise.com ; www.altibus.com ; www.transavoie.com ; www.refuges-vanoise.com	jean-luc.gosselin@vanoise.com
13	France	Parc national des Ecrins	Centralising information on the available means of transport and introduction of shuttles in Villard d'Arène	Access to the natural sites	Public transport, Information / Network	Bus	Visitors	Public	concluded	www.les-ecrins-parc-national.fr/	ecrins-parcnational@espaces-naturels.fr
14	France	Parc national des Ecrins	Thématique shuttles	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors	Public	in progress	www.les-ecrins-parc-national.fr/	ecrins-parcnational@espaces-naturels.fr
15	France	Parc national des Ecrins	Managing parking in Chapelle en Valgaudemar	Mobility within the protected areas	Infrastructure	Pedestrian	Visitors	Public	concluded	www.valgaudemar.com ; www.les-ecrins-parc-national.fr/	ecrins-parcnational@espaces-naturels.fr
16	France	Parc national des Ecrins	Stroll with the horse-drawn carriage in Molines en Champsaur	Mobility within the protected areas	Specific mobility product	Carriage	Visitors	Public and Private	concluded	www.les-ecrins-parc-national.fr/	ecrins-parcnational@espaces-naturels.fr
17	France	Parc naturel régional du Luberon	"Véloroute" - Cycling route of Luberon	Mobility within the protected areas	Infrastructure	Bycicle, pedestrian	Visitors and inhabitants	Public	in progress	www.veloisirluberon.com www.parcduluberon.com	
18	France	Parc naturel régional du Massif des Bauges / Parc naturel régional de Chartreuse	Agenda 21 between the NRP Massif des Bauges and Chartreuse and the town of Chambéry	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport, Information / Network, Car sharing	Bus, bicycle	Visitors and inhabitants	Public	in progress	www.mairie-chambery.fr/dd/ACTIONS/DDactionsagenda21.htm http://www.parcdesbauges.com	p.vinit@parcdesbauges.com
19	France	Parc naturel régional du Queyras	Free inter-village transport in shuttles and "sherpa" service	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus, Special initiative	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.queyras.com/template_ete.asp?page=293	luc.herry@orange.fr
20	France	Parc naturel régional du Verdon	Route des Crêtes without your car	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bicycle, pedestrian	Visitors	Public and private	concluded	www.parcduverdon.fr	pcartier@parcduverdon.fr

21	France	Parc naturel régional du Massif des Bauges	Line "Lake and Mountain" connecting Aix-les-Bains and Le Revard	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.agglo-lacdubourget.fr/france/DT1154965943/page/Ligne-Lac-et-Montagne.html http://www.parcdesbauges.com	b.tiberghien@parcdesbauges.com
22	Germany	Nationalpark Berchtesgaden	Hiker and holiday experience bus	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	concluded	www.euregio.sbg.at/euregio.asp?ID=237 ; www.nationalpark-berchtesgaden.de	poststelle@nationalpark-berchtesgaden.de
23	Germany / Switzerland	Nationalpark Berchtesgaden (D), Naturschutzgebiet Allgäuer Hochalpen (D), Parc Nazional Svizzer (CH)	Destination Nature / Fahrtziel Natur	Access to the natural sites	Public transport	Train	Visitors	Private and Citizens	in progress	www.fahrtziel-natur.de	lozza@nationalpark.ch ; m.kuenzl@nationalpark-berchtesgaden.de
24	Italy	Naturpark Schlern Rosengarten / Parco Naturale dello Sciliar Catinaccio	The walking experience	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus, aerial cableway, pedestrian	Visitors	Public and Private	in progress	www.tiers.it	parchi.naturali.bolzano@provincia.bz.it
25	Italy	Parco Naturale Adamello Brenta	Sustainable Mobility Plan	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus, bicycle, pedestrian	Visitors	Public and Private	in progress	www.pnab.it	matteo.viviani@pnab.it ; federico.polla@pnab.it
26	Italy	Parco Naturale Adamello Brenta	On Foot and on Bicycle is Much Better - the valley of Genova	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus, bicycle, pedestrian	Visitors	Public and Private	in progress	www.pnab.it	matteo.viviani@pnab.it ; federico.polla@pnab.it
27	Italy	Parco Naturale Adamello Brenta	Traffic management in the valley of Tovel	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus, bicycle, pedestrian	Visitors	Public and Private	in progress	www.pnab.it	matteo.viviani@pnab.it ; federico.polla@pnab.it
28	Italy	Parco Naturale Paneveggio-Pale di San Martino	Sustainable Mobility Plan	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport, Information / Network	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.parcopan.org	Roberto.vinante@parcopan.org
29	Italy	Parco Nazionale dello Stelvio	Reaching the site of the release of the bearded vulture with public transport	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors	Public	in progress	www.stelviopark.it	segreteria@stelviopark.it
30	Italy	Parco Nazionale dello Stelvio	Road Closure over the pass Cima Coppi	Mobility within the protected areas	Infrastructure	Bycicle	Visitors and inhabitants	Public	in progress	www.stelviobike.com	segreteria@stelviopark.it
31	Italy	Parco Nazionale Dolomiti Bellunesi	Sustainable Mobility Plan	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport, Information / Network	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.dolomitipark.it	info@dolomitipark.it
32	Italy	Parco Nazionale Gran Paradiso	Walking among clouds "A piedi fra le nuvole"	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus, train	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.pngp.it/nivolet/index.html	patrizia.vaschetto@pngp.it
33	Slovenia	Krajski park Logarska Dolina	Traffic management	Mobility within the protected areas	Infrastructure, Specific mobility product	Bus, bicycle, pedestrian, horse-drawn carriage	Visitors and inhabitants	Private and Citizens	in progress	www.logarska-dolina.si	logarska@siol.net
34	Slovenia	Triglavski narodni park	Soft Mobility Plan in the valley of Vrata	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus	Visitors, inhabitants	Public	Concluded	www.tnp.si	obcina@kranjska-gora.si ; triglavski-narodni-park@tnp.gov.si
35	Switzerland	Parc Nazional Svizzer	Holidays without car / Relaxed travelling in the Swiss mountains	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport, Specific mobility product	Bus, train, bicycle, electric bicycle, pedestrian	Visitors	Public and Citizens	in progress	www.nationalpark.ch	samuel.bernhard_ANTI_SPAM_@greenmail.ch
36	Switzerland	Landschaftspark Binntal (candidate), Regionaler Naturpark Gantrisch (candidate)	Bus Alpin	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public, Private and Citizens	in progress	www.busalpin.ch	info@andreas-weissen.ch
37	Switzerland	Parc Natiral Ela (candidate)	Several-day-bus-ticket	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors	Public and Private	in progress	www.parc-ela.ch	info@parc-ela.ch
38	Switzerland	Parc Natiral Ela (candidate)	Summer Travelling Bus	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.parc-ela.ch	info@parc-ela.ch
39	Switzerland	UNESCO Weltnaturerbe Jungfrau - Aletsch - Bietschhorn	Car-free plateau of Riederalp	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Horse-drawn carriage, taxi, sledge	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.riederalp.ch	info@welterbe.ch

Initiatives indirectly benefiting protected areas

N°	Location	Alpine protected areas	Title of the initiatives	Type	Categories	Means of transport	Target group	Partners	Progress	Website
40	Austria	Geschäftsstelle Biosphärenpark Großes Walsertal	Closure of the road leading to Alpe di Laguz	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus	Visitors	Public and Citizens	in progress	
41	France	Parc national de la Vanoise	Brides les Bains gondola lift	Access to the natural sites	Public transport	Gondola lift	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.brides-les-bains.com
42	France	Parc national de la Vanoise	Managing parking in Val-Thorens	Mobility within the protected areas	Infrastructure	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.valthoparc.fr
43	France	Parc national de la Vanoise	The "Arc-en-ciel" funicular between Bourg-Saint-Maurice and Arc Pierre Blanche	Mobility within the protected areas	Public transport	Funicular	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.lesarcs.com
44	France	Parc national de la Vanoise	Free shuttles in Val d'Isère	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Private	in progress	
45	France	Parc national de la Vanoise	Free shuttle connecting Les Chapieux and Ville des Glaciers	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	
46	France	Parc national des Ecrins	Shuttle taxi connecting Vallouise and Entre les Aigues	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors	Private	in progress	
47	France	Parc national des Ecrins	Season shuttle connecting Vallouise and Chambran	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors	Private	in progress	
48	France	Parc national des Ecrins	Obligatory shuttle to reach the Fournel silver mines	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors	Public	in progress	
49	France	Parc naturel régional du Massif des Bauges	Reaching Le Semnoz with a mountain bike on the bus	Access to the natural sites	Public transport	Bus, bicycle	Visitors	Public and Private	in progress	www.agglo-lacdubourget.fr/france/DI1154965943/page/Ligne-Lac-et-Montagne.html www.parcdesbauges.com
50	France	Parc naturel régional du Queyras	"Navettes blanches" - White shuttles from Marseille airport and TGV train station in Aix-en-Provence	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.queyras.com/template_ete.asp?page=293
51	France	Parc naturel régional du Queyras	Shuttles from Montdauphin Guillestre train station	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.queyras.com/template_ete.asp?page=293
52	France	Parc naturel régional du Queyras	Shuttle connecting Saint Véran and La Chapelle de Clausis	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.queyras.com/template_ete.asp?page=293
53	France	Parc naturel régional du Queyras	Trekking with horses or mules	Mobility within the protected areas	Specific mobility product	Pedestrian	Visitors	Private	in progress	www.queyras.com/template_ete.asp?chapitre=243
54	France	Parc naturel régional du Vercors	TrièVoies	Access to the natural sites	Information / Network	Bus, train, car	Visitors and inhabitants	Public	in progress	www.trievoies.c.la
55	France	Parc naturel régional du Vercors	Transdrôme	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public	in progress	www.ladrome.fr/fr/les-services/transports-et-amenagement-du-territoire/transports-se-deplacer-dans-la-drome/transport-a-la-demande/index.html
56	France	Parc naturel régional du Vercors	Trekking and transport with mules	Mobility within the protected areas	Specific mobility product	Pedestrian	Visitors	Private	in progress	www.vercors-gtv.com/mode_emploi.php
57	France	Parc naturel régional du Vercors	Alternative travel in Corrençon	Mobility within the protected areas	Car sharing	Electric car	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.correncon.com

58	France	Parc naturel régional du Vercors	Soft Mobility in Villard de Lans	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure, Car sharing	Electric car, bus, pedestrian, bicycle	Visitors and inhabitants	Public	in progress	www.ot-villard-de-lans.fr www-deplacement_doux-547-FTE-FR-gen.html villardelans.com/documents/mobilitedouce_villard.pdf
59	France	Several protected areas in the Rhône-Alpes Region	Altibus	Access to the natural sites	Information / Network	Bus	Visitors and inhabitants	Public, Private and Citizens	in progress	www.altibus.com
60	France	Special protection area of Mont Blanc	Rack railways in the Mont Blanc Massif	Mobility within the protected areas	Public transport	Rack railway train	Visitors	Private	in progress	www.compagniedumontblanc.fr/pages/reservation_benne_ete.html
61	France	Special protection area of Mont Blanc	The Mont-Blanc Express	Mobility within the protected areas	Public transport	Train	Visitors and inhabitants	Public, Private and Citizens	in progress	www.tmr.ch/english/mtBlanc.html
62	France / Italy / Switzerland	Special protection area of Mont Blanc	Pass Mont Blanc	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus, train, cable car	Visitors	Public and Private	in progress	www.montblancpass.com/mbp/informazioni_o.asp?pk=53
63	France	Grand site Sainte Victoire	La Victorine	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public	in progress	http://www.la-victorine.fr/
64	Germany	Nationalpark Berchtesgaden	Rover ticket for the region of Berchtesgaden	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors	Public and Private	in progress	alpine-pearls.com/alpine_pearls/live/ap_navi/powerslave.id.44.nodeid.44_language.en.html
65	Germany	Nationalpark Berchtesgaden	Toll road - Rossfeld	Mobility within the protected areas	Infrastructure	Car	Visitors and inhabitants	Public	in progress	www.nationalpark-berchtesgaden.bayern.de
66	Germany	Naturschutzgebiet Karwendel und Karwendelvorgebirge	Mountaineering bus to Achensee	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Private and Citizens	in progress	
67	Germany	Nationalpark Berchtesgaden	Managing parking at Königssee	Mobility within the protected areas	Infrastructure	Car	Visitors	Public	in progress	www.nationalpark-berchtesgaden.bayern.de
68	Germany	Naturschutzgebiet Allgäuer Hochalpen	Oberstdorf without your car	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus	Visitors and inhabitants	Public	in progress	
69	Italy	Parco Nazionale dello Stelvio	Restoration of Merano/Malles - Venosta Railway	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport	Train	Visitors and inhabitants	Public	concluded	
70	Italy	Parco Nazionale dello Stelvio	EventCard: Val Venosta on bicycle and on train	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Train, bicycle	Visitors and inhabitants	Public and Private	In progress	www.vinschgauerbahn.it/it/trenoebici.asp
71	Italy	Parco Nazionale Gran Paradiso	Shuttle connecting Ivrea and the pass of Nivolet	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.pngp.it/nivolet/index.html
72	Italy	Several protected areas - Province of Belluno	Put your bicycle on the bus	Access to the natural sites	Public transport	Bus, bicycle	Visitors	Private	in progress	www.dolomitibus.it/dolomitibus/jsp/index.jsp
73	Italy	Parco Nazionale dello Stelvio	Alps Mobility Card in Alta Valtellina	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors	Public and Private	in progress	www.alta-valtellina.it/_eng/editoriale/scheda_editoriale.cfm?IDEditoriale=1995&MENU_HTML=1&SOTTO_MENU_HTML=0

74	Slovenia	Triglavski narodni park	Closure of the road leading to the valley of Krnica	Mobility within the protected areas	Infrastructure	Bicycle, pedestrian	Visitors, inhabitants	Public	in progress	www.tnp.si
75	Slovenia	Triglavski narodni park	Toll road - Mangartsko sedlo	Mobility within the protected areas	Infrastructure	Car	Visitors, inhabitants	Public	in progress	www.tnp.si
76	Slovenia	Triglavski narodni park	Managing parking at the pass of Vrsic	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus	Visitors, inhabitants	Public	in progress	www.tnp.si
77	Switzerland	Landschaftspark Binntal	Binntal taxi	Mobility within the protected areas	Public transport	Taxi	Visitors and inhabitants	Private	in progress	www.binn.ch/info/binntal taxi.pdf
78	Switzerland	Regionaler Naturpark Gantrisch (candidate)	Summer Travelling Bus	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.gantrisch.ch/cms/aktuelles-agenda/news-detail/article/57/wanderbus-20.html
79	Switzerland	Several protected areas	Snow'n rail	Access to the natural sites	Public transport	Bus, train	Visitors	Private	in progress	www.snowrail.ch/index_fr.html
80	Switzerland	Several protected areas	Rock'n rail	Access to the natural sites	Information / Network	Bus, train	Visitors	Private and Citizens	in progress	www.oev-touren.ch
81	Switzerland	Several protected areas	AlpenOnline	Access to the natural sites	Information / Network	Bus, train	Visitors	Public, Private and Citizens	in progress	www.sac-cas.ch/index.php?id=416
82	Switzerland	Several protected areas	AlpenTaxi	Mobility within the protected areas	Information / Network	Taxi, bus	Visitors and inhabitants	Citizens	in progress	www.alpentaxi.ch

Koordination: Chloe MANFREDI

Recherchen: Petra ŠAJN

Redaktion: Jean-Luc GOSELIN/Parc national de la Vanoise (F), Anton HEUFELDER/Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen (A), Michaela KÜNZ/Nationalpark Berchtesgaden (D), Avgust LENAR/Krajinski park Logarska Dolina (SI), Gabriel SEITLINGER/Nationalpark Hohe Tauern (A), Patrizia VASCETTO/Parco Nazionale Gran Paradiso, Matteo VIVIANI/Parco Naturale Adamello Brenta (IT), Andreas WEISSEN/Landschaftspark Binntal (CH), Chloé MANFREDI, Petra ŠAJN.

Übersetzung: Renate BIEDERMANN, Alexandra GEESE

Endversion: November 2008

Das Dokument liegt nur in elektronischer Form und in den Sprachen Französisch, Italienisch und Deutsch vor.

Task Force Schutzgebiete
Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention
256, rue de la République F-73000 CHAMBERY
Tel. +33 . (0)4 79 26 55 00 Fax. +33 . (0)4 79 26 55 01

info@alparc.org www.alparc.org



DIACT



RhôneAlpes Région



alpenkonvention convention alpine
convenzione delle alpi alpska konvencija

ALPARC - das Netzwerk Alpiner Schutzgebiete,
wird von der Task Force Schutzgebiete des Ständigen
Sekretariats der Alpenkonvention koordiniert