©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Laufener Seminarbeitr. 3/92, 51-62 • Akad. Natursch. Landschaftspfl. (ANL) - Laufen/Salzach 1992

Umweltverträglicher Tourismus im Alpenraum – Konzepte und ihre Verwirklichung

Karl-Heinz Rochlitz

1. Einführung

1991–1981: Ein Blick zehn Jahre zurück zeigt, daß der Umweltschutz im Alpenraum binnen weniger Jahre einen erheblichen Wandel erfahren hat. Noch vor zehn Jahren wurde der „Kampf gegen die Erschließerlobby" – ich setze diese Worte bewußt in Anführungszeichen – von den Auseinandersetzungen um neue Skigebiete – beispielsweise im Pitztal oder im Virgental auf der Großvenediger-Südseite – dominiert. Liest man die damals geschriebenen Artikel in Zeitungen und Zeitschriften nach, so finden sich darin aus heutiger Sicht eine Fülle von Übertreibungen und elitären Sichtweisen, die zu einem bisweilen unüberbrückbaren Gegeneinander von Erschließungsbefürwortern und -gegnern führte.

Diese Phase eines rein „verhindernden Umweltschutzes" kann man heute als weitgehend überwunden bezeichnen: Ein Großteil der noch vor zehn Jahren angestrebten Erschließungsprojekte ist entweder verwirklicht worden oder war ohnehin – meist aus wirtschaftlichen Gründen – nicht zu realisieren; echte Neuerschließungen werden kaum mehr diskutiert. Institutionen wie die CIPRA, die Internationale Alpenschutzkommission, haben es geschafft, das Augenmerk auch auf Themen wie den Verkehr oder die alpine Landwirtschaft zu lenken, die neben und zusammen mit dem Tourismus eine ebenfalls sehr wichtige Rolle für die Zukunft des Alpenraums spielen. Die Diskussion um den „sanften Tourismus" hat vor dem Hintergrund eines zunehmend positiveren Umweltschutz-Images überraschend schnell zu Ergebnissen in der Fremdenverkehrswirtschaft geführt: Selbst „Tirol", die Werbezeitschrift der „Tirol Werbung", quillt bisweilen von Umweltschutz-Beiträgen zu aktuellen Problemen über. Als Fremdenverkehrsverantwortlicher auch ökologisch argumentieren zu können, gehört inzwischen weitgehend zum guten Ton.

Doch sind damit die Probleme gelöst? Die folgende Bestandsaufnahme zur Umweltverträglichkeit des Tourismus im Alpenraum soll zeigen, daß sich entscheidende Erfolge trotz einer jahrzehntelangen Diskussion bis heute **nicht** eingestellt haben. Zwar gibt es inzwischen zahlreiche Projekte eines „naturschonenden Bildungs- und Erlebnistourismus", von denen einige im Rahmen dieses Symposiums vorgestellt werden, doch obwohl diesen Projekten eine erhebliche Vorbildfunktion zukommt, ist gleichwohl die Frage zu stellen, welchen Beitrag diese Projekte dazu leisten können, die wichtigsten Hemmnisse eines umweltverträglichen Tourismus im Alpenraum abzubauen.

2. Bestandsaufnahme zur Umweltverträglichkeit des Tourismus im Alpenraum

Die Umweltverträglichkeit des Tourismus im Alpenraum zu untersuchen, stellt eine ausgesprochen umfangreiche Aufgabe dar, die im Rahmen dieses Vortrages nicht bewältigt werden kann. Im folgenden möchte ich deshalb die beiden mir als am wichtigsten erscheinenden Probleme darstellen:

- Entsprechend dem Motto „Erlaubt ist, was Spaß macht" hat der Alpentourismus erheblich hedonistischere Züge als bislang angenommen; das Image des Alpenurlaubs hat sich deutlich gewandelt;
- gleichzeitig wird der Verkehr, neben der Abfallproblematik sicher das wichtigste Umweltproblem in den 90er Jahren, im Hinblick auf den Tourismus bislang kaum diskutiert.

2.1 Erlaubt ist, was Spaß macht: Der Image-Wandel des Alpentouristen

Noch vor zehn Jahren wurde der Tourismus-Umwelt-Konflikt in den Alpen weitestgehend auf eine einzige Sportart reduziert: Auf das Pistenskifahren. Verantwortlich für diese einseitige Sichtweise waren insbesondere zwei Aspekte: Der Bau von Skipisten stellte in den 70er Jahren erhebliche Eingriffe in die Landschaft dar. Zum zweiten wurde der Protest gegen diese Erschließungen vor allem von den Alpenvereinen und von Alpinjournalisten getragen, die sich als Lobby von Wanderern, Bergsteigern und Tourenskigehern in ihrem Aktionsraum beeinträchtigt, ja manchmal auf weniger attraktive Räume zurückgedrängt fühlten. Unterschwellig spielte das Aufeinandertreffen zweier sehr unterschiedlicher „Tourismusstile" eine wichtige Rolle: Die anfangs relativ elitäre Natursportart Skifahren hatte sich seit den 50er Jahren zum Massenvergnügen auf Kosten der Natur entwickelt, dem Bergsteiger, Wanderer und Tourenskifahrer mit wenig Verständnis gegenüberstanden. Angesichts dieses für den Tourismus typischen, wenngleich für die Betroffenen schmerzvollen Verdrängungsprozesses wurde die überfällige Frage nach der „idealen Fremdenverkehrsverteilung" im alpinen Raum bis heute kaum diskutiert: Ohne Zweifel ist aber die heutige „dezentrale Konzentration" des Tourismus im Alpenraum wesentlich umweltver-

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

träglicher als eine völlige und damit alle Täler in gleicher Weise erfassende „Dekonzentration" (vgl. ROCHLITZ 1988c:234).

Um 1983 setzt jedoch ein Prozeß ein, durch den nicht mehr nur das Pistenskifahren, sondern zunehmend auch andere alpine Freizeitaktivitäten in Frage gestellt werden. Die Zahl der Freizeitsportler steigt so stark an, daß Umweltschäden – zunächst vor allem beim Klettern in den Mittelgebirgen, dann aber auch durch das Bergwandern an vielbegangenen Hüttenaufstiegen und Gipfeln in den Alpen – nicht mehr zu übersehen sind (vor allem: Abschneiderproblematik).

Hintergrund dieser Entwicklung ist der Wandel des Tourismus: Zwischen etwa 1960 und 1983 konnten vor allem die Winterferien in den Alpen als Sporturlaub, die Sommerferien jedoch eher als Erholungsurlaub gelten; auch sprachlich schlug sich diese Unterscheidung in den Begriffen „Wintersport" und „Sommerfrische" nieder, zu denen es bis heute keine – sprachlichen – Gegenstücke gibt. Seitdem haben sich aber mit neuen Formen des Kletterns, mit dem Mountainbiking, Drachen- und Gleitschirmfliegen, mit dem Wildwasser-Rafting und mit anderen Freizeitaktivitäten vor allem neue „Sommersport"-Arten entwickelt, die den zunehmend hedonistisch, also auf Vergnügung hin orientierten Bedürfnissen des „Freizeitmenschen" entsprechen. Selbst der bis dahin eher konservative Alpenverein beginnt sich massiv zu wandeln: Aus der DAV Berg- und Skischule wird ein „Summit Club" und aus Bergwander- und Hochtourenführern werden „Fachübungsleiter" Mit dem Werbeprospekt „Erlebnis Berg – im Stil von heute" wird nicht mehr primär der „Bergwanderer im rotkarierten Hemd", sondern der „kajakskifahrende Wanderkletterer" angesprochen.

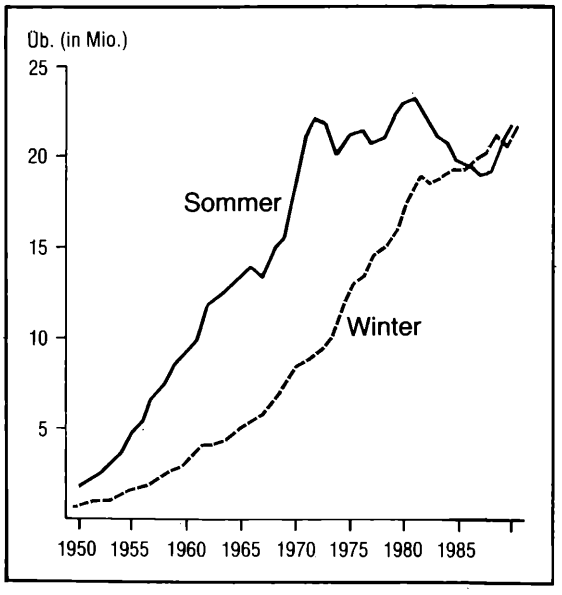


Abbildung 1

Nächtigungsentwicklung in Tirol 1950 – 1989
Quelle: Der Fremdenverkehr in Österreich im Jahre hrsg. v. Österr. Stat. Zentralamt, Wien.

Auch wenn dieser Wandel des Images des Alpenurlaubs noch relativ jung ist, schlägt er sich bereits in der Fremdenverkehrsstatistik nieder: In Tirol hatte beispielsweise das sommerliche Übernachtungsaufkommen seit 1972 stagniert und sich 1985 bis 1988 bei deutlich unter 20 Millionen Nächtigungen eingependelt; gleichzeitig waren 1987 und 1988 im Winter deutlich höhere Übernachtungszahlen als im Sommerhalbjahr zu verzeichnen. Nachdem inzwischen die Fremdenverkehrswerbung die „Zeichen der Zeit" erkannt und mit einer auf den sportlich ambitionierten Sommertouristen ausgerichteten Werbung reagiert hat – hinzu kommen allerdings zahlreiche andere Gunstfaktoren für den österreichischen Fremdenverkehr wie die Verschmutzung des Mittelmeeres – kam es 1989 zu einem deutlichen Aufwärtstrend: Die Zahl der Nächtigungen im Sommerhalbjahr erhöhte sich auf fast wieder 21 Millionen. Die weitere Beobachtung dieses Prozesses wird allerdings in den kommenden Jahren erheblich durch die Öffnung der Grenzen im Osten erschwert, da die von dort zu erwartende touristische Nachfrage Änderungen der Übernachtungszahl durch den Wandel des Tourismus überlagern wird und vorübergehend touristische Verhaltensmuster, wie sie in den 60er und 70er Jahren dominant waren, wieder eine größere Rolle spielen dürften.

Welche Auswirkungen hat die beschriebene „Hedonisierung der Freizeitaktivitäten" auf die Umweltverträglichkeit des Tourismus im Alpenraum? Die Eingriffe in Natur und Landschaft durch die „neuen Sportarten" werden häufig überschätzt, was sich insbesondere beim Mountain-Bike recht deutlich zeigt: Denn nur dann, wenn Aufstiegsanlagen die Mitnahme von Mountain-Bikes ermöglichen und zusätzlich massiv vermarkten, kommt es durch das Querfeldeinfahren zu erwähnenswerten Eingriffen; folglich reduziert sich die Kritik des Mountain-Bikes im wesentlichen auf die Ablehnung seitens derjenigen Touristen, die sich durch Mountain-Biker gestört fühlen. Der positive Aspekt des Mountain-Bikes, mit dem selbst lange Forst- und Almstraßen-„Hatscher" relativ angenehm und umweltverträglich gemeistert werden können, kommt in Diskussionen in der Regel zu kurz, ja er wird beispielsweise in Tirol konterkariert: Dann nämlich, wenn Forststraßen die Erlebnisqualität für den Wanderer beeinträchtigt, ja gelegentlich zerstört haben und gleichwohl für den Mountain-Biker gesperrt sind.

Weitaus wichtiger als die durch die „neuen Sportarten" verursachten Landschaftseingriffe ist die sich ändernde Einstellung der Touristen durch den gegenüber früher weit ausgeprägteren „Konsum des Erlebnisses Berg": Rücksichtnahme – sei es auf andere Touristen oder auf die Umwelt – wird seltener, auch wenn diese Verhaltensänderung kaum konkret nachweisbar und zudem durch zahlreiche Umweltschutzinitiativen – von der Mülltrennung in den Tälern bis hin zum Leinenschlafsack auf Alpenvereinshütten – überlagert wird. Selbst die „klassischen Freizeitdiszi-

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

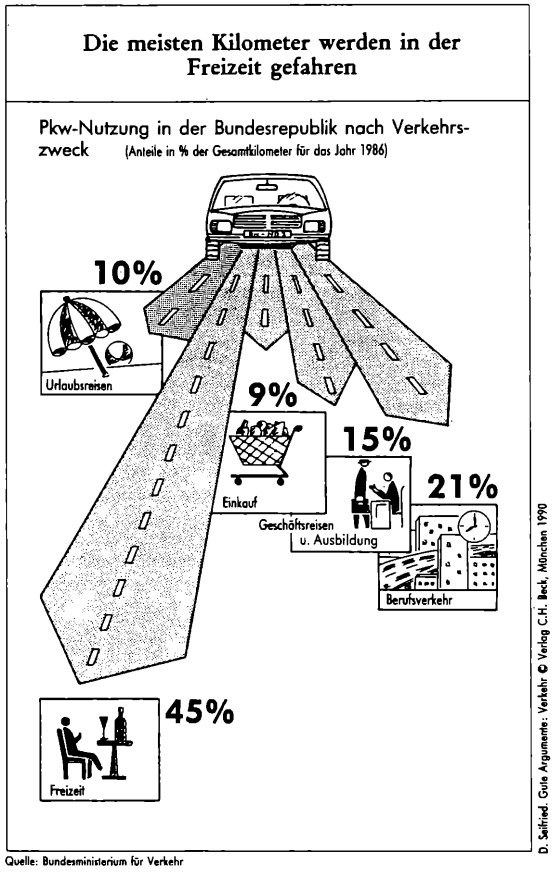
plinen" Bergwandern und Bergsteigen erscheinen inzwischen als völlig in die touristischen Vermarktungs- und Konsummechanismen einbezogen: Zeitschriften drucken massenweise und passend zur entsprechenden Jahreszeit Tourenvorschläge ab, und Wanderführer ermöglichen durch gleich miteingedruckte Tourenkärtchen überaus bequeme, wenngleich längst vorgedachte Erlebnisse. Die bekannten „100 lohnendsten Wanderungen, Bergtouren, Klettertouren" von Walter Pause, die vor allem in den 60er und 70er Jahren große Verbreitung fanden, haben inzwischen eine vielfache, in der Regel aber weit stärker auf die Bedürfnisse von „Bergkonsumenten" ausgerichtete Nachfolge erfahren.

2.2 „Fast jeder Freizeitsportler ist zunächst einmal Motorsportler": Verkehr

Ohne Zweifel und ungeachtet der in den vergangenen Jahren geführten Diskussionen zur Umweltverträglichkeit wird der Tourismus-Umwelt-Konflikt beim Verkehr am deutlichsten: Selbst die geradezu paradoxe Verhaltensweise, daß Bergsteiger und Wanderer heute in der Regel möglichst weit mit dem eigenen Pkw ins Gebirge hinauffahren, um dann – erst dann! – Natur und Landschaft zu erleben, ist kaum einem dieser Touristen bewußt. Auch nahezu sämtliche Wander- und Tourenführer sowie die Bergsteigerzeitschriften, die sich so gern ihres Einsatzes für den Schutz der Alpen brüsten, verdrängen diese Problematik, und selbst der Alpenverein, der aufgrund jahrelanger Tourismus-Umwelt-Konflikte für diese Problematik eigentlich besonders sensibilisiert sein müßte, nähert sich gegenwärtig dem Verkehrsthema nur ausgesprochen zögernd.

Da die Umweltbeeinträchtigungen durch den Verkehr im allgemeinen hinlänglich bekannt sind, kann ich meine Ausführungen auf spezielle Probleme des Alpenraums beschränken. Insbesondere möchte ich versuchen, diejenigen Aspekte darzustellen, über die bislang ungeachtet ihrer großen Bedeutung kaum diskutiert werden.

Festzustellen ist zunächst einmal vor allem, daß der motorisierte Individualverkehr in den Alpen durch seinen Landschaftsverbrauch und seine Lärm- und Abgasemissionen am stärksten die Umweltverträglichkeit des Tourismus gefährdet. Bemerkenswerterweise ist diese Tatsache außerhalb der Alpen weitgehend unbekannt, obwohl in den Ballungsräumen mittlerweile selbst Verbände, die man der Autolobby zurechnen muß, fordern, den Pkw-Verkehr zurückzudrängen. Hinterfragt man diese Forderungen jedoch näher, so beschränkt sich die Kritik am Auto weitestgehend auf die Innenstädte und auf den Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr; kaum bekannt ist demgegenüber, daß 55% aller in Deutschland zurückgelegten Pkw-Kilometer im Freizeitverkehr anfallen. Selbst die Autolobby kann aber damit leben, das Auto nur aus den Innenstädten – in denen es als Massenverkehrsmittel ganz offensichtlich versagt – zu verbannen, wenn es damit nicht grundsätzlich, also vor allem auch für den Freizeitbereich, infragegestellt wird.



Quelle: Bundesministerium für Verkehr

Abbildung 2

Die meisten Kilometer werden in der Freizeit gefahren

Zusätzlich zu dieser Problematik werden die Verkehrsprobleme im Alpenraum bei Diskussionen außerhalb der Alpen bislang vor allem als Probleme des Gütertransitverkehrs begriffen.

Die Wirklichkeit sieht anders aus: Neben dem Gütertransit spielt der touristische Transitverkehr als Belastungsfaktor eine erhebliche Rolle, und man kann ihn auf keinen Fall auf diejenigen Touristen beschränken, welche die Alpen auf dem Weg in die Mittelmeerländer durchfahren: Auch der Stuttgarter, der ins Südtiroler Unterland fährt, ist Teil des Transitproblems in den Alpen – in diesem Fall wahrscheinlich längs der Route Kempten – Pfronten – Außerfern – Fernpaß – Oberinntal – Vinschgau. Da in Deutschland zunehmend das Verlassen der überlasteten Autobahnen empfohlen wird, leiden inzwischen viele Regionen im Alpenraum unter dem Transit; beispielsweise sind im westlichen Tirol die Straßen durch das Außerfern, das Oberinntal und den Vinschgau monatelang überlastet. Fordert die Bevölkerung jedoch Umgehungsstraßen, so entstehen bis heute in der Regel überdimensionierte Schnellstraßen, die zwar vorübergehend Städte und Dörfer entlasten, mittelfristig aber als gute Alternativen zu den Autobahnen voll angenommen werden und langfristig ohne grundsätzlichen Wandel in der Verkehrspolitik zu neuen Autobahnen zu werden drohen. Zwar hat sich das Land Tirol in einem augenscheinlichen Umdenk-

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

prozeß gegen die geplante Autobahn „Ulm-Mailand" ausgesprochen – die Geländearbeiten an der Umfahrung von Reutte dienten einem sechsspurigen Ausbau, während die Straße selbst dann aber nur noch zweispurig gebaut wurde –, doch nach wie vor ist das Autobahnprojekt nicht vom Tisch: Das gesamte westliche Nord- und Südtirol sowie das oberitalienische Veltlin, in denen die touristische Sättigungsgrenze zum Teil noch lange nicht erreicht ist, sind bis heute nur mit dem Auto halbwegs gut zu erreichen.

Zwei wichtige Faktoren fördern die Anfahrt in die Alpen mit dem Auto: Zum einen die überaus hohen Fahrpreise der Deutschen Bundesbahn, die im Vergleich mit den variablen Kosten des Autos und bei mehreren gleichzeitig Reisenden in keiner Weise konkurrenzfähig ist. Zum zweiten sind viele Alpenregionen schon bei der Anreise nur schlecht bis fast gar nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Während nahezu alle Orte in den mittleren Alpen – auch die höchstgelegenen Fremdenverkehrsorte! – aus der gesamten südlichen Hälfte Deutschlands mit dem Pkw in kaum mehr als drei bis sechs Stunden Anfahrt und damit problemlos selbst für Wochenendurlaube zu erreichen sind, benötigt man mit öffentlichen Verkehrsmitteln oft die doppelte Anfahrtszeit. Hinzu kommen noch die Notwendigkeit häufigen Umsteigens und die Ungewißheit des Busanschlusses vom nächstgelegenen Bahnhof zum eigentlichen Ziel.

Neben dem Transitverkehr ist auch der touristische Ausflugsverkehr im Alpenraum zu beachten; unter „Ausflugsverkehr" verstehe ich insbesondere die Anfahrt der Touristen von ihrem Urlaubsquartier zum Ausgangspunkt ihrer täglichen Aktivitäten. Vor allem der Bergsteiger und –wanderer, der sich, oberflächlich betrachtet, besonders umweltverträglich zu verhalten scheint, ist heute in der Regel ein ausgesprochen mobiler Tourist, der im Laufe seines Urlaubs verschiedenste Ausgangspunkte für seine Touren ansteuert; Fahrleistungen von bis zu 1000 Kilometern **in** einem dreiwöchigen Urlaub – also ohne An- und Abreise – können durchaus erreicht werden. In kaum einer Alpenregion enspricht das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln dem heute verbreiteten Mobilitätsbedürfnis der Touristen; die Busse fahren meist für die Anfahrt zur Tour zu spät oder am Abend zu früh, und mit dem Auto gelangt man fast immer ins eigentliche Gebirge weiter hinein oder hinauf als der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel. Stundenlange Märsche auf Forststraßen bleiben folglich dem autofahrenden Touristen meist erspart.

Es liegt natürlich auf der Hand, daß der wenig attraktive öffentliche Personennahverkehr in den Alpen auch wieder den Transitverkehr „in die Alpen" mit dem Auto fördert.

Fassen wir zusammen: Im Mittelpunkt der Diskussionen um einen umweltverträglichen Tourismus im Alpenraum stand in den 70er und 80er Jahren vor allem die Neuerschließung von Skigebieten, die man – bezogen auf den Gesamtraum und selbst unter Einbezug des Siedlungsausbaus in den Tälern – als punktuelle Eingriffe bezeichnen muß. Der Verkehr hingegen wirkt linien- bis flächenhaft: Längs der Transitrouten kommt es selbst dann zur Verlärmung ganzer Täler, wenn es sich „nur" um starkbefahrene Straßen handelt; beispielsweise stellt im Vinschgau, in dem es bislang noch keine Autobahn gibt, der Verkehrslärm oft noch 1200 Höhenmeter über der Talsohle eine Störung dar. Die Ozonwerte, die vielerorts, wenngleich insgesamt leider viel zu wenig gemessen werden, sind besorgniserregend, zumal das Ozon im Hochgebirge in der Nacht – anders als in den Ballungsräumen – kaum abgebaut wird; 1988 übertraf an der Seegrube oberhalb von Innsbruck der Achtstundenmittelwert den Wert für die „maximale Arbeitsplatzkonzentration" (MAK-Wert) – er liegt bei 200 ug/m^3 – an 32 Tagen. (Tiroler Forstzeitung 4/88) Eine Untersuchung der Verkehrsbelastungen im Grödner Tal kam 1985/86 zu dem Ergebnis, daß sich „eindeutig verschlechterte Lebensbedingungen für die ortsansässige Bevölkerung und infolge der reduzierten Erholungseignung erhebliche Attraktivitätsverluste für die Urlaubsgäste" ergeben, die sich „mit hoher Wahrscheinlichkeit ... in absehbarer Zeit auch im ökonomischen Sektor spürbar niederschlagen" werden; selbst das Langental als vom Grödner Tal abzweigendes, optisch noch intaktes Hochgebirgstal weist erhebliche Immissionsbelastungen durch den touristisch bedingten Verkehr auf (MEURER 1988:71).

3. Anspruch und Wirklichkeit des „sanften Tourismus"

Welche Rolle spielt nun in diesem Zusammenhang die Diskussion des „sanften Tourismus"? Über zehn Jahre sind vergangen, seit Robert JUNGK 1980 und die Virgental-Aktion des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins, die von 1980 bis 1982 dauerte, den Begriff des „sanften Tourismus" bekanntgemacht und eine über Jahre hinweg intensiv geführte Diskussion eingeleitet haben. Doch während bereits 1984 eine Definition (CIPRA 1985 auf der Basis von ROCHLITZ 1984) entwickelt werden konnte, die in ihren wesentlichen Aussagen bis heute Bestand hat, scheint die Diskussion in den letzten Jahren auf der Stelle zu treten. Das verdeutlichen nicht zuletzt die immer noch häufigen Hemmungen verschiedener Autoren, den Begriff des „sanften Tourismus" zu verwenden: „Der neue Tourismus" von LUDWIG/HAS/NEUER (1990), eine der wichtigsten neueren Veröffentlichungen, ist in dieser Hinsicht bezeichnend, zumal der ziemlich nichtssagende Begriff des „neuen Tourismus" auch für das bereits zuvor beschriebene neue hedonistische Verhalten vieler Touristen, also für das Gegenteil eines „sanften Tourismus" Verwendung finden könnte.

Doch ist die Angst vor dem sanften Tourismus als „Schlagwort" überhaupt berechtigt? Wer die CIPRA-Definition Wort für Wort interpretiert, findet bereits in ihren nur zwei Sätzen alle wesentlichen Merkmale, um ernstzunehmende Projekte von Etikettenschwindeln unterscheiden

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

zu können. Dazu ein außeralpines Beispiel: Wenn die neueste ADAC-Broschüre „Mehr wissen, mehr handeln" (ADAC 1991) ausgerechnet den Naturpark Altmühltal aufgrund seines dominierenden Radfahr-Tourismus als „Baustein einer umweltverträglichen Tourismusentwicklung" bezeichnet, so mag das durchaus angehen; ihn jedoch – wie dies gleichzeitig geschieht – als Beispiel eines „sanften Tourismus" anzusehen, geht an der Realität vorbei. Denn während die CIPRA-Definition festlegt, daß beim „sanften Tourismus" die „Erholungssuchenden vor allem die in einem Raum vorhandenen Einrichtungen der Bevölkerung mitbenutzen", empfiehlt der Leiter des Naturpark-Informationszentrums über die örtliche Presse den Einheimischen, „an den großen Feiertagen ... die Radwege möglichst zu meiden, denn da wird's garantiert eng" Die Einheimischen dürfen also – umgekehrt, als es die Definition vorsieht! – die Touristen-Radwege mitbenutzen; die Zielsetzungen des sanften Tourismus sind folglich in ihr Gegenteil verkehrt. Zusätzlich blockiert der Werbeslogan „Radwandern abseits der Straßen" den Ausbau eines auch für Einheimische attraktiven Radverkehrsnetzes im Naturpark Altmühltal, in das – bei Entschärfung weniger Gefahrenstellen – durchaus auch wenig befahrene Straßen einbezogen werden könnten.

Der **Anspruch** des „sanften Tourismus", so wie ihn die CIPRA-Definition umreißt, dürfte wohl kaum das Problem der jetzigen Diskussion darstellen, zumal jeder Schritt in Richtung eines „sanfteren Tourismus" bereits als Erfolg gewertet werden kann (vgl. STRASDAS 1988:166, These 7). Wenn trotzdem die Diskussion des „sanften Tourismus" im Moment eher auf der Stelle tritt, so – aus meiner Sicht – vor allem deshalb, weil die sich von Anfang an öffnende „Schere" zwischen den beiden Ansätzen des „sanften Tourismus" als „Nischentourismus" oder „neue Tourismusideologie" (vgl. ROCHLITZ 1987:145, 1988a) bis heute sowohl theoretisch als auch praktisch nicht bewältigt worden ist.

Doch lassen sich heute beide Ansätze nicht sinnvoll miteinander verbinden? Anders als 1987/88, als sich diese „Schere" noch als „entweder-oder-Alternative" darstellte, ist inzwischen „die Bewußtseinsbildung bei den Touristen zugunsten eines 'mündigen', also um die Probleme der Sozial- und Umweltverträglichkeit wissenden Touristen" (ROCHLITZ 1987:145) im Sinne einer neuen Tourismusideologie erheblich fortgeschritten (vgl. den Vortrag von Herbert Hamele und einige seiner Veröffentlichungen). Die Gefahr, die verschiedensten Initiativen in Richtung eines „sanfteren Tourismus" zu überschätzen, besteht damit in erheblich geringerem Maß – zumindest dann, wenn man sie vor dem Hintergrund der beiden bereits aufgezeigten Hauptthemmnisse eines umweltverträglicheren Tourismus im Alpenraum sieht. Angesichts eines zunehmend verbreiteten, gegenüber früher ausgeprägteren Hedonismus kommt den Modellen eines „sanften Tourismus" eine zwar wichtige, keineswegs aber überragende Rolle zu; immerhin zeigen sie, daß ein erheblich „sanfterer Tourismus" durchaus vorstellbar ist. Die meist nicht oder viel zu wenig beachtete Verkehrsproblematik macht aber zugleich deutlich, daß eine weitergehende Annäherung an die Utopie eines „sanften Tourismus" in den kommenden Jahren – neben der Fortführung der bestehenden und ähnlicher Projekte – der **Ergänzung** durch grundsätzlichere Konzepte bedarf.

Im folgenden möchte ich den Versuch unternehmen, solche grundsätzlichen Konzepte sowie Wege zu ihrer Realisierung aufzuzeigen.

4. Konzepte für einen umweltverträglicheren Tourismus im Alpenraum

Ohne einen umwelt- und sozialverträglichen touristischen Verkehr ist ein „sanfterer Tourismus" nur eingeschränkt vorstellbar. Aus diesem Grund wende ich mich bei den Konzepten für einen umweltverträglichen Tourismus im Alpenraum zunächst dem Verkehr zu.

Die ohne Zweifel sinnvollste Strategie zur Minderung der Umweltprobleme durch den Verkehr stellt eine Dreistufen-Strategie dar, die aus den Schritten „vermeiden" – „verlagern" – „verträglicher gestalten" besteht. Im Hinblick auf den Tourismus ist bereits bei der Reisemotivation anzusetzen, denn oft sind es just Verkehrsprobleme, welche die Lebensqualität am Wohnort massiv beeinträchtigen und zur Flucht vor dem Auto – mit dem Auto! – Anlaß geben; die „Verkehrsvermeidung" muß vor allem bei Kurz- und Wochenendaufenthalten in den Alpen ansetzen. Da es dabei um Alternativen zum Tourismus und um die umfassende Problematik der „Humanisierung des Alltags" geht, die allgemein und nicht nur bezogen auf den Alpenraum zu diskutieren sind, können wir uns gleich dem zweiten Schritt, der „Verkehrsverlagerung", zuwenden. Dabei sind immer zwei sich gegenseitig bedingende Aspekte zu berücksichtigen: Einerseits die **Anreise in die Alpen** und andererseits der **Verkehr in den Alpen**.

4.1 Tourismus und Verkehr I: Anreise

1987 reiste nur jeder 20. (!) der 148 Mio. Auslandstouristen in Österreich mit den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln Bahn und Schiff ein (HUTTER 1990:1); auch im Inlandstourismus dominierte der Pkw. Zentrales Hindernis für einen umweltverträglicheren Verkehr ist die Verkehrspolitik, die vor allem in Deutschland, zum großen Teil aber auch in allen anderen europäischen Ländern seit vier Jahrzehnten eine Auto-Vorrang-Politik ist. Auch die seit drei Jahren zunehmenden Aussagen der Politiker zugunsten der Eisenbahn haben in Deutschland an dieser unbefriedigenden Situation nichts geändert.

Vor allem die Verkehrsmittelkosten benachteiligen die Schiene gegenüber der Straße: Die Kilometerkosten sind beim Auto erheblich geringer als bei der Eisenbahn. Auf der Basis des verbreiteten Autobesitzes – sei es aus Prestige-

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

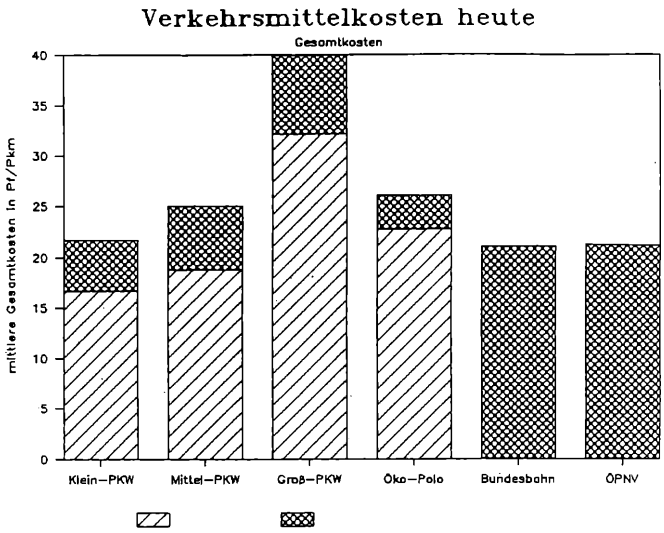
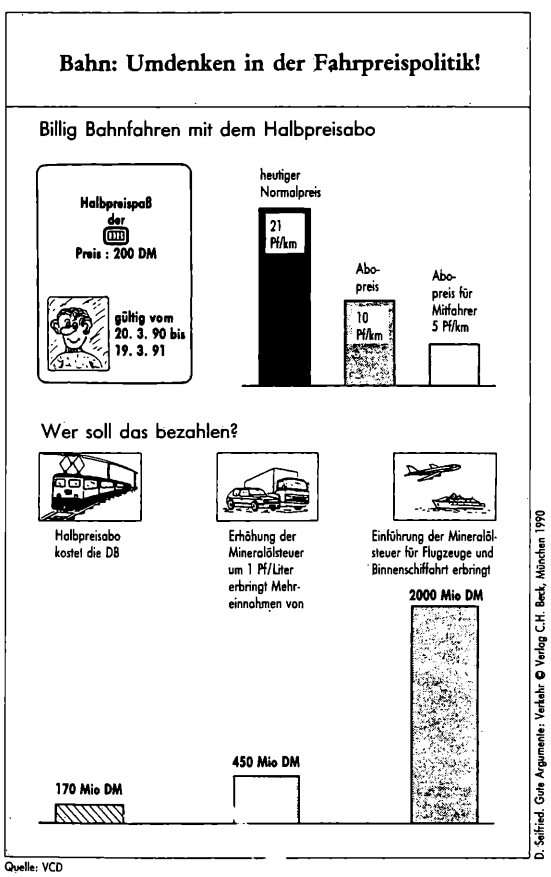


Abbildung 3

Verkehrsmittelkosten heute (UPI)

gründen oder wegen der Notwendigkeit im ländlichen Raum – beziffert das Umwelt- und Prognose-(UPI-)Institut Heidelberg die variablen Kosten für einen „Personenkilometer" – ein Auto ist im Schnitt mit 1,4 Personen besetzt – auf fünf bis acht Pfennig; andere Berechnungen kommen auf zehn bis 15 Pfennig. Die Deutsche Bundesbahn verlangt hingegen pro Kilometer einen Regelpreis von 22 Pfennig. Der Bundesbahn-Werbeslogan „Mitfahrer fahren für die Hälfte" entpuppt sich bei näherem Hinsehen als Eigentor: Denn Mitfahrer beim Pkw fahren faktisch umsonst, und da im Urlaubsverkehr mehr Personen als sonst im Auto sitzen, ist der Pkw das preislich weitaus attraktivere Verkehrsmittel. Vor allem für die weniger gut verdienende Bevölkerung in Deutschland stellt mittlerweile die Benutzung der Bahn als persönlicher Beitrag zum Umweltschutz oft einen ausgesprochenen Luxus dar. Zwar gibt es einige wenige Sonderangebote – vor allem Sonderrückfahrkarten – bei denen die Bundesbahn durchaus auch gegenüber dem Auto konkurrenzfähig ist, doch vermitteln diese Angebote keine sinnvolle Perspektive, weil sie im „Tarifdschungel" untergehen.



Quelle: VCD

Abbildung 4

Der Halbpreispaß

Dringend erforderlich ist deshalb auch in Deutschland die Einführung des „Halbpreispasses", den es in der Schweiz und in Österreich seit Jahren und mit großem Erfolg gibt. Für einen Betrag von 100 bis 200 DM könnten die Bahnkunden diesen Paß erwerben und dafür ein Jahr lang zum halben Preis fahren; gleichzeitig könnte der „Tarifdschungel" bei der Deutschen Bundesbahn drastisch reduziert werden. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) beziffert die Kosten eines solchen Halbpreispasses auf jährlich 170 Mio. DM; auch Berechnungen des Bundesverkehrsministers kommen auf eine ähnliche Größenordnung. Bereits die Erhöhung der Mineralölsteuer um einen Pfennig würde jährlich 450 Mio. DM bringen; bedenkt man die volkswirtschaftlichen Kosten des Autos, die sich auf mindestens 50 Mrd. DM pro Jahr belaufen, so steht die Finanzierbarkeit des Halbpreispasses völlig außerfrage. Offensichtlich fehlt aber der politische Wille, wirklich Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Der Halbpreispaß wäre allerdings nur ein erster Schritt in die richtige Richtung, weil er das Preisgefälle zwischen Auto und Bahn noch nicht völlig abbauen würde. Weitergehende Vorschläge wie das Öko-Bonus-Modell des Umwelt- und Prognose-Instituts Heidelberg sind jedoch ebenfalls zu diskutieren: Durchaus überlegenswert ist die Verteuerung des Benzinpreises um 2 DM je Liter mit der gleichzeitigen, jährlichen Zahlung eines Öko-Bonus von rund 1500 DM an jeden Bundesbürger – wobei man mit dem Öko-Bonus

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

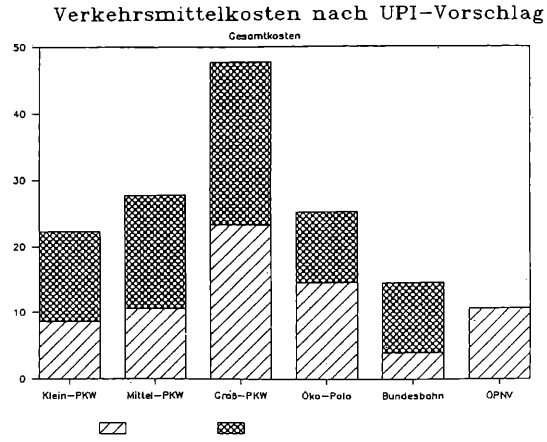


Abbildung 5

Verkehrsmittelkosten nach Einführung des Öko-Bonus

sehr stark zwischen Gebieten mit gutem oder schlechtem Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln differenzieren könnte. Dieses Modell würde die endgültige Einführung des Verursacherprinzips auch im Verkehrsbereich bedeuten: Wer viel mit dem Auto fährt, wird entsprechend zur Kasse gebeten, während Bürger ohne Auto oder umweltbewußte Autofahrer erheblich profitieren würden.

Nahezu ebenso wichtig wie der Preis ist beim Bahn-Auto-Vergleich die Erreichbarkeit der Urlaubsorte in den Alpen. Auch dabei zeigen sich erhebliche Probleme: Vor allem in den mittleren Alpen fehlt zwischen Bodensee und Garmisch-Partenkirchen, auf 110 Kilometern, eine leistungsfähige, in die Alpen hineinführende Eisenbahnstrecke. Während die Autobahn Hamburg-Kempten abgesehen vom „Flaschenhals" Nesselwang/Pfronten mit einer relativ leistungsfähigen Straße über Fern- und Reschenpaß ihre Fortsetzung durch West- und Südtirol bis Meran und Bozen findet, sind die Außerfernbahn Kempten-Garmisch-Partenkirchen und die Vinschgaubahn Meran-Mals von der Stillegung bedroht. Im Bereich des Alpenhauptkamms klafft sogar eine noch weit größere Lücke: Abgesehen von der straßenbahnähnlichen, wenig leistungsfähigen Eisenbahn Chur-St. Moritz-Tirano über Albula- und Berninapaß gibt es zwischen dem St. Gotthard und dem Brenner auf 210 Kilometern ein „Loch", das im Mitteleuropa trotz des Rückzugs der Eisenbahnen aus der Fläche ziemlich einmalig ist.

In diesem Zusammenhang ist nicht nur dieses Loch im Eisenbahnnetz, sondern auch ein anderes Loch von Bedeutung: Das „Milliarden-Verschlingungs-Loch" des Brenner-Basistunnels, der für die Entwicklung eines leistungsfähigen und attraktiven Eisenbahnnetzes im Alpenraum keinerlei Fortschritt darstellt. Ein echter Fortschritt wäre demgegenüber der Bau der bereits seit Jahrzehnten projektierten Eisenbahnstrecke Füssen-Rovato, weil sie die umweltverträgliche Alternative zur Autobahn Ulm-Mailand darstellt. Baut man diese Eisenbahn zwischen Landeck und Tirano zudem nur für den Personenverkehr aus – beim Güterverkehr sollte ohnehin die Strategie der Verkehrsvermeidung Vorrang haben – so könnte diese Strecke den Reschenpaß über- statt mittels eines Tunnels unterfahren und würde ihren längsten, etwa 17 Kilometer langen Tunnel unter dem Umbrailpaß hindurch benötigen. Zum Vergleich: Der Brenner-Basistunnel soll 55 Kilometer lang werden!

Sehr viel kurzfristiger als eine neue Eisenbahnstrecke sind Verbesserungen des bestehenden Angebots zu realisieren: Dringend erforderlich ist – nach dem Vorbild des schweizerischen Bahnkonzepts „Bahn 2000" – die Optimierung des Zugangebots mit vertakteten Zügen und mehr Direktverbindungen. Ein bezeichnendes und typisches Beispiel für die heute geringe Attraktivität ist die von der Deutschen Bundesbahn angebotene Zugverbindung von Eichstätt – dem Wohnort des Referenten – zum Tagungsort Hollersbach: Für 200 Kilometer Luftlinie, die mit dem Auto auf durchweg gutausgebauten Straßen problemlos in drei bis vier Stunden zu bewältigen sind, benötigt man mit der Bahn sieben Stunden und 40 Minuten; selbst mit dem Bus Kufstein-Mittersill sind immer noch sechs Stunden erforderlich. Da in der Regel Anfahrten in die Alpen mehrfaches Umsteigen mit erheblichen Zeitverlusten erfordern, könnte eine verbesserte Organisation des öffentlichen Verkehrs ohne jeden Eingriff in die Umwelt zu erheblichen Verkürzungen der Reisezeiten führen.

Alle diese Maßnahmen setzen einen Wandel der Verkehrspolitik voraus, der sich zudem – wie beim Öko-Bonus-Modell – möglichst staatenübergreifend vollziehen muß; entsprechend schwer ist dieser Teil des Verkehrskonzepts zu realisieren. Den verbalen Aussagen der Politiker zugunsten der Schiene müssen endlich auch Taten wie die Einführung des Halbpreispasses bei der Bundes- und Reichsbahn in Deutschland folgen. Kann aber überhaupt ein Umdenken bei den Politikern bewirkt werden? Gehen nicht deren Überlegungen und die Privatisierungsabsichten bei den Bahnen in Deutschland – einschließlich eines drohenden weiteren Rückzugs aus der Fläche – in eine völlig andere Richtung? Strebt die Bahn überhaupt einen wesentlich höheren Anteil am Verkehrsaufkommen an? Ganz sicher wird es keinen grundsätzlichen Wandel geben, solange es keine politisch wirksame Lobby für eine umweltverträglichere Verkehrspolitik gibt. Hoffnung vermitteln allenfalls die inzwischen seit drei bis dreizehn Jahren bestehenden Verkehrsclubs in der Schweiz, in Österreich und in Deutschland – VCS, VCÖ und VCD –, die sich gemäß ihren Satzungen als

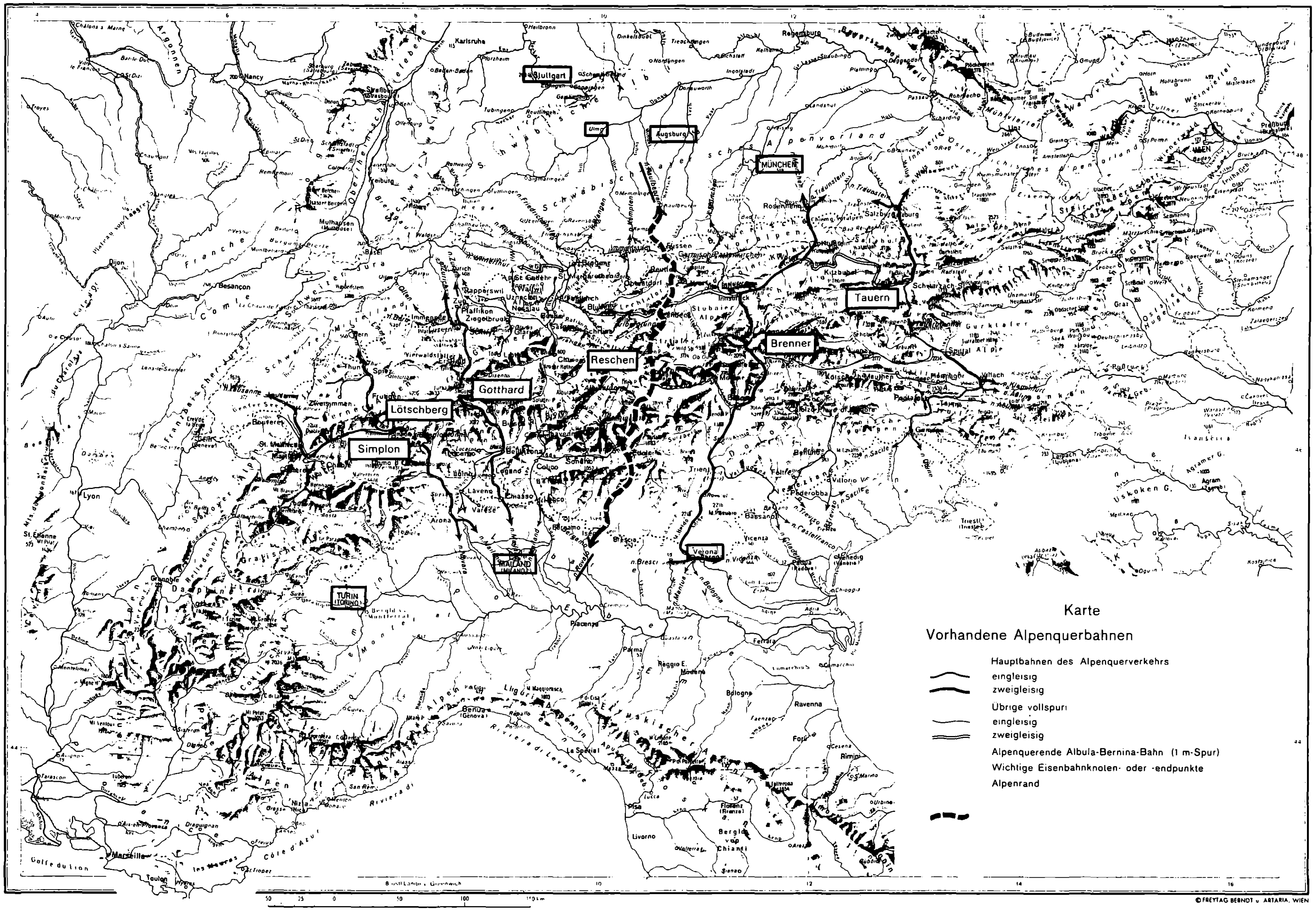


Abbildung 6

Das Projekt einer „Reschen-Eisenbahn" in den mittleren Alpen
Quelle: ROCHLITZ 1991 nach RUTZ 1969 (verändert)

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Interessenvertretungen für den öffentlichen Verkehr verstehen. Während jedoch der VCS in der Schweiz inzwischen 130.000 Mitglieder zählt, haben VCD und VCÖ mit ihren zusammen 60.000 Mitgliedern angesichts bislang fehlender professioneller Strukturen nur wenig politisches Gewicht.

4.2 Tourismus und Verkehr II: Vor Ort im Alpenraum

Weniger auf die Preise als auf die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel kommt es an, wenn der touristische Verkehr im Alpenraum selbst umweltverträglicher gestaltet werden soll. Auch hier geht es um die Zurückdrängung des Autos, vor allem

- durch die Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel, aber auch
- durch Verkehrsvermeidung und die verträglichere Gestaltung des Verkehrs.

Weit verbreitet ist immer noch der Stolz in vielen Alpentälern, wenn die bis in den Talschluß führende Straße „endlich" entsprechend fragwürdigmodernen Verkehrsbedürfnissen ausgebaut worden ist. Die Folgen – der auch in „blind" endenden Tälern morgens hinauf- und abends hinunterflutende Duchgangsverkehr und der immense Flächenverbrauch für Großparkplätze an den oft schönsten Stellen des Tales, im Talschluß - werden bis heute kaum der Kritik unterzogen.

Da jedoch das Auto zunehmend als Belastungsfaktor angesehen wird, streben derzeit vor allem größere Erholungsorte Verkehrsberuhigungen bis hin zur völligen Autofreiheit an; besondere Bekanntheit hat dabei die „Gemeinschaft Autofreier Schweizer Tourismusorte (GAST)" erlangt. Trotz der Erkenntnis, daß sich „Ferien vom Auto" positiv vermarkten lassen und einen wichtigen Teil zur allgemeinen Bewußtseinsbildung darstellen, bleiben aber die Fortschritte dieser Initiative punktuell beschränkt, wie vor allem die Großparkplätze in Saas-Fee und im Mattertal zeigen.

Weitaus wichtiger als die punktuelle Zurückdrängung des Autos ist die Schaffung attraktiver Verkehrsverbund-Angebote, mit denen die Mobilitätsbedürfnisse am Urlaubsort und in seiner Umgebung befriedigt werden können. Nur selten entsprechen derzeit die Verkehrszeiten der Busse touristischen Bedürfnissen oder ermöglichen – als wichtiger Vorzug gegenüber dem Auto! – die Rückkehr zum Urlaubsort, wenn man von einem Tal ins andere gewandert ist. Nur so ist es zu verstehen, daß der Österreichische Alpenverein in Fügen im Zillertal bei einer Verkehrszählung zwischen 7 und 19 Uhr fast 19.000 Fahrzeuge zählen konnte (HUTTER 1990:2); der touristische Ausflugsverkehr kann also durchaus zu Belastungen führen, die denen des Transitverkehrs nicht unähnlich sind.

Gelegentlich eröffnen jedoch schon heute Busse ausgesprochen gute Möglichkeiten, wenn Ausgangs- und Endpunkt einer Wanderung innerhalb eines Tales liegen und es frühmorgens oder spätabends verkehrende Busse gibt; durchweg fehlt es aber an der Information der Touristen über diese Möglichkeiten. Ein „Tälerbus-Projekt" im Lungau, bei dem flexible Kleinbusse eingesetzt werden, erzielt sogar einen Kostendekkungsgrad von 40%, der für jeden öffentlichen Nahverkehr im ländlichen Raum beachtlich ist; besonders positiv im Sinne des „sanften", also eines umwelt- **und** sozialverträglichen Tourismus ist die Ausarbeitung dieses Projektes durch einen Arbeitskreis der Volkshochschule in Tamsweg.

Ein bislang viel zu einseitig diskutiertes Problem bedeutet der Bau zahlreicher Forst-, Alm- und Höfestraßen in den vergangenen Jahrzehnten: Denn oft stellen sie nicht nur schwerwiegende Eingriffe in das Landschaftsbild, sondern auch in die Erlebnisqualität dar. Auf vielen dieser Straßen kann man mittlerweile erlaubt oder zumindest geduldet bis nahe an die Waldgrenze hinauf- oder in viele Hochtäler hineinfahren, und häufig ist es gleichzeitig zum Verfall der bisherigen Fußwege gekommen, so daß der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel oder der besonders umweltbewußte Tourist gegenüber dem Autofahrer erheblich benachteiligt ist. Daraus sind folgende konzeptionellen Forderungen, die durchaus realisierbar sind, abzuleiten:

- Das eigentliche Gebirge oberhalb der Dauersiedlungsgrenze muß autofrei werden, so daß die Erlebnisqualität größerer autofreier Regionen wieder erlebbar wird.
- Die früheren Fußwege müssen erhalten oder, in manchen Fällen, Alternativwege zu langweiligen Forst- und Almstraßen neugeschaffen werden. Anzustreben ist die Verlagerung der heute oft massenhaft im sensiblen Hochgebirgsbereich auftretenden Touristen in tiefergelegene, meist auch wettermäßig bevorteilte Tal- und Hangregionen, die zudem oft auch kulturell weitaus attraktiver sind.
- Ganz wichtig ist: Öffentliche Verkehrsmittel müssen immer mindestens ebenso weit wie das Auto fahren (vgl. „Tälerbus"-Projekt im Lungau). Heikel sind jedoch Taxidienste, die bei entsprechender Nachfrage und ohne die verbindliche Festlegung von Ausbaugrenzen zu ähnlichen Belastungen wie Touristenautos werden können. Wo Straßen auf hochgelegene Bergbauernhöfe oder zu Almen hinaufführen und gleichzeitig attraktive Wandergebiete erschließen, sind Kleinseilbahnen weitaus umweltverträglichere Verkehrsmittel als das Auto (Taxi), zumal sie auch der einheimischen Bevölkerung zugutekommen; ein positives Beispiel stellen die zahlreichen „Bauernbahnen" im Untervinschgau dar, auch wenn bei ihnen der Personentransport offiziell meist verboten ist.

Die Zurückdrängung des Autos aus dem Hochgebirge kann zugleich die Tendenz der Umwandlung zahlreicher Schutzhütten in Wirtshäuser umkehren und ökologisch sensible Hochlagen vor einem Massenansturm zuvieler Touristen bewahren. Die Vorbildfunktion eines weitgehend autofreien Hochgebirges wäre erheblich. Die Umsetzung dieses Konzepts kann auf kommuna-

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

ler und regionaler Basis erfolgen; Schwierigkeiten kann allerdings die bislang häufig noch fehlende Problemsensibilisierung bereiten: Selbst viele Sektionen des „Naturschutzverbandes" Alpenverein markieren zur Zeit in ihrem Betreuungsgebiet nur die Wanderwege vom Ende der Forststraßen zum Gipfel, und im Matscher Tal im Vinschgau hat eine Sektion des Südtiroler Alpenvereins noch Ende der 80er Jahre mit dem Bau einer entlegenen Schutzhütte eine regelrechte Autolawine in ein bis dahin weitgehend autofreies Hochtal in Gang gebracht.

4.3 Für eine neue Reisepädagogik I: „In der Landschaft lesen"

Ohne Zweifel ist das Image des Alpentourismus im vergangenen Jahrzehnt zunehmend von einem sportlich ambitonierten, sehr hedonistischen Freizeitverhalten dominiert worden; vor allem die Sportartikel-Industrie war und ist ein wichtiger Förderer dieser Entwicklung. Gleichwohl gibt es aber auf dem Reisemarkt eine bislang in Bezug auf den Alpenraum zu wenig beachtete zweite Entwicklung, die schon seit Jahren auch weltweit tätige Reiseunternehmen wie etwa die Touristik Union International (TUI) beschäftigt und deshalb durchaus als Gegenbewegung interpretiert und gefördert werden kann: Viele Reisende – die sich durchaus nicht unbedingt vom sportlich ambitionierten Touristen unterscheiden müssen – haben zunehmend das Bedürfnis, mehr Informationen über das Reiseland zu erhalten. „Assoziationen an Ferienvolkshochschulen oder an die Bildungsreise klassischen Zuschnitts," so Produktberater Horst-Martin MÜLLENMEISTER (1986:133) von der TUI, „wären jedoch völlig irrig. Es handelt sich um die Vermittlung von Informationen als Serviceleistung. Weil ein uninformierter Urlauber allzu häufig ein ungeschickter, ein glückloser, ein unzufriedener, ein informierter Urlauber dagegen ein tüchtiger, ein fröhlicher, ein erfolgreicher Urlauber ist."

Ohne Zweifel wächst die Zahl der – im weitesten Sinn – geographisch interessierten Touristen; Vorstellungen wie die einer „Länderkunde für Urlauber", der „Spurensuche" oder des „in-der-Landschaft-Lesens" werden in verschiedenen freizeitpädagogischen Zeitschriften, aber auch auf verschiedensten Tourismustagungen zunehmend diskutiert. Das Hauptproblem ist dabei gegenwärtig das Fehlen entsprechend geschulter Reiseleiter und einer diesen Bedürfnissen entsprechenden Reiseleiter-Ausbildung – noch einmal MÜLLENMEISTER (1988:129) von der TUI: „Urlaubsberater, die ihr Handwerk gelernt haben, Animateure, die Urlauber tatsächlich aktivieren können (statt abends auf der Clubbühne Kasperle zu spielen), Freizeitpädagogen, die keine hochschulgebundenen Wissenschaftler, sondern zu praktischer Tätigkeit fähige Urlauberbetreuer sind, kann man vorläufig nicht einstellen, weil es sie nicht gibt."

Leider ist in den vergangenen Jahrzehnten das Bewußtsein für die Alpen als eine der touristisch-geographisch interessantesten Landschaften, die man sich überhaupt vorstellen kann, weitgehend verlorengegangen: Der Wandel der alpinen Landwirtschaft, deren traditionelle Wirtschaftsweisen sich nach wie vor als „Spuren" im Bild der Landschaft erhalten, wird bis heute in der umfangreichen touristischen Literatur über die Alpen kaum bemerkt, so daß heute immer noch das Klischee des Bergbauern als autark wirtschaftender „König auf seinem Hof" fortbesteht. Auch der Alpenverein, dessen Satzung als eine der vier Hauptaufgaben – neben der Förderung des Bergsteigens, der Jugendarbeit und dem Naturschutz – die Förderung der Kenntnis alpiner Gebirge vorsieht, hat diese Aufgabe eklatant vernachlässigt. Seit wenigen Monaten scheint sich jedoch beim Deutschen Alpenverein (DAV) eine Trendwende zu vollziehen: Mit der Integration ökologischer Inhalte in die Ausbildung der Fachübungsleiter, für die ein neugeschaffenes „Naturschutz-Lehrteam" sorgt, und vor allem mit der Schaffung eines DAV-„Wanderleiters" als „Naturwanderführer" könnte sich im immerhin über 500.000 Mitglieder zählenden DAV eine Entwicklung anbahnen, aufgrund derer die alpine Landschaft nicht mehr nur als Sportstätte für die verschiedensten Freizeitaktivitäten begriffen wird.

Die Vorzüge des Konzepts, sich als Tourist mit der bereisten Landschaft auseinanderzusetzen und sich damit zwangsläufig umweltverträglicher zu verhalten, liegen auf der Hand. Obwohl sich dazu das „in-der-Landschaft-Lesen" anbietet – schon der Begriff beinhaltet ein ungefähres Programm – beginnen die eigentlichen Schwierigkeiten bei der konkreten Umsetzung des Konzepts in die Praxis: Denn wie vermittelt man dem Touristen möglichst interessant und ohne pädagogischen Zeigefinger Wissenswertes? Wie vermeidet man den Eindruck, es gehe um die Aneignung von Wissen als Selbstzweck? Gefragt sind auf keinen Fall geographisch-wissenschaftliche Exkursionen: Viel wichtiger ist das von spontaner Neugier bestimmte Interesse, bei dem sich in Gruppen jedes Mitglied entsprechend seinen Neigungen einbringen kann. Nicht das Erfassen von komplexen Systemen, sondern das Ausgehen von Details, von „Spuren", ist das primäre Ziel. Fragen aufzuwerfen, ist pädagogisch weit geschickter, als mit raschen Antworten die Neugier bereits im Keim zu ersticken. Trifft man im Alpenraum beispielsweise in großer Höhe auf einen sehr guten Weg, so drängt sich sofort eine Vielzahl von Fragen auf – etwa: Warum ist dieser Weg hier oben gepflastert? Warum bereichert er das Landschaftsbild, statt es – wie die „modernen" Fahrwege – auf Jahrzehnte zu zerstören? Warum verfallen diese Wege heute sehr oft? Durchaus können solche „Spuren" in der Landschaft Ausgangspunkte für Diskussionen über den alpinen Wege- und Straßenbau, über Landschaftsästhetik und Ökologie, über Landwirtschaft und Agrobusiness bis hin zu grundsätzlichen Fragen der Gesellschaftspolitik sein.

Das Konzept des „in-der-Landschaft-Lesens" basiert auf einer Verbindung von Pädagogik und

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Geographie. Besonders die Geographie mit ihrer traditionell wichtigsten Arbeitsweise, der Geländebeobachtung, wird jedoch in diesem Kontext ihrer Rolle kaum gerecht: Denn „trotz des Glaubens der Geographen, am ehesten in der Lage zu sein, eine ausgewogene länderkundliche Information zu vermitteln, und trotz der alltagsweltlichen, naiven Dimension der Geographie ist es zu keiner besonderen Kultivierung der Erfassung der Alltagswirklichkeit in laienzugänglicher Form gekommen ... Die offizielle Geographie (d.h. die Hochschul- und Schulgeographie) hat es bei aller Sorge um die Zukunft ihrer Disziplin bisher versäumt, auf das Interese an einer touristischen Länderkunde mit einer Revitalisierung ihres traditionellen Kernparadigmas zu reagieren." (ISENBERG 1989:40). Dringend erforderlich sind die Sammlung und der interdisziplinäre Austausch der Erfahrungen zu allen Aktivitäten, die sich mit dem „Lesen einer Landschaft" in Zusammenhang bringen lassen; neben der Reisebranche mit entsprechenden Versuchen sowie Reiseleitern und Verbänden wie Naturfreunden und Alpenverein sind insbesondere die Nationalparks gefordert, weil zu ihren originären Aufgaben die „Freizeitpädagogik" gehört und Erfahrungen vorliegen, die für die Reiseleiter-Ausbildung bislang nicht genutzt wurden.

4.4 Für eine neue Reisepädagogik II: Alpine Reiseführer

Der überwiegende Teil aller Touristen im Alpenraum gehört zur Gruppe der Individualreisenden und kann damit allenfalls sporadisch von „Reiseleitern" angesprochen werden, beispielsweise bei Wanderangeboten der örtlichen Fremdenverkehrsverbände. Überaus bedeutsam ist gerade für den Alpintouristen die Literatur von „Führern", deren Palette vom klassischen Alpenvereinsführer über Wander- und Spezialführer, Kulturführer und Informationen der Verkehrsverbände bis hin zu den als „alpine Rezeptbücher" bekannten Auswahlführern reicht.

Auch diese alpinen Reiseführer könnten sich einer „kritischen Alltagsgeographie" (ISENBERG 1989:40) bedienen, um im Sinne des sanften Tourismus für mehr Umweltverträglichkeit zu sorgen. Eine Analyse zeigt jedoch, daß in der Regel das beschriebene Gebiet beschönigend dargestellt wird: Schließlich wird der Verkaufserfolg beispielsweise eines Wanderführers über die Ötztaler Alpen durch kritische Bemerkungen zu den vier Gletscherskigebieten in diesem Gebiet weitaus stärker infragegestellt als einige kritische Bemerkungen in einem Reiseführer über ein Fernreiseziel, das gerade voll im Modetrend liegt. Zum zweiten wird in Wander- und insbesondere in den Alpenvereinsführern der Berg meist zum Gerüst bergsteigerisch-sportlicher Aktivitäten degradiert; kulturlandschaftliche und ökologische Aspekte bleiben unberücksichtigt.

Die Frage drängt sich auf, inwieweit solche Reiseführer noch zeitgemäß sind. Auch alpine Führer sollten möglichst viele Informationen über das besuchte Gebiet in einer an den Erkenntnissen der Freizeitpädagogik orientierten Weise vermitteln. Die üblichen landeskundlichen Kapitel, welche die Alpenvereinsführer, aber auch viele andere Reiseführer in immer derselben, schematischtrockenen Weise einleiten, werden wohl kaum gelesen; beispielsweise gehören Ausführungen zur Geologie nur dann in einen Führer, wenn es sich auch um ein geologisch wirklich interessantes Gebiet handelt, und am besten sind sie dort aufgehoben, wo der Tourist die Geologie im Zusammenhang mit seiner Tour unmittelbar nachvollziehen kann.

Ausgesprochen heikel sollte für jeden Führerautor der Umgang mit Forststraßen und Pistensportanlagen sein: Handelt es sich nicht um einen Auswahlführer, müssen in der Regel auch Wanderungen und Bergtouren im Bereich dieser wenig umweltverträglichen Eingriffe in die Landschaft beschrieben werden. „Zwischen den Zeilen" ist jedoch Kritik – nicht: Polemik! – durchaus möglich. Schließlich findet sich eine Bemerkung wie „Aus Naturschutzgründen ist von einer Besteigung abzuraten", weil es zu „erheblichen Trittschäden auch schon bei nur wenigen Besteigungen im Jahr" kommt (ROCHLITZ 1990:163), leider in kaum einem Führer, obwohl Führerautoren erhebliche Verantwortung für die „Besucherlenkung" in den von ihnen beschriebenen Gebieten innehaben.

Ohne Zweifel können die Autoren alpiner Führer einen erheblichen Beitrag für einen umweltverträglicheren Tourismus leisten, indem sie sich um eine kritische Reflexion der Folgen ihrer Werke und um die Vermittlung von mehr Wissenswertem im Sinne eines „in-der-Landschaft-Lesens" bemühen. Auch anderen Medien wie Zeitschriften, Hörfunk-, Fernseh- und Videoproduktionen kommt erhebliche Verantwortung zu, der sie bis heute nicht gerecht werden. Insbesondere die Alpenvereine sind zu dieser Problematik gefordert: Diskussionen mit den Führerautoren bis hin zu einem „Gütesiegel für umweltverträgliche Publikationen" sind überfällig, wie die Verleihung eines „Preises zum Schutz der Bergwelt" für das Maßstäbe setzende Alpen-Buch von Werner BÄTZING (1991) durch „Geobuch" München belegt.

5. Zusammenfassung

Ganz bewußt habe ich in diesem Referat versucht, der Vielzahl der aufgezeigten Modelle eines umweltverträglicheren Tourismus im Alpenraum einige grundsätzliche Gedanken zur Seite zu stellen: Verkehr und ein zunehmender Hedonismus sind Probleme, die meines Erachtens neben den konkreten Modellen eines „sanften Tourismus" mitdiskutiert werden müssen. Einfache Konzepte zur Bewältigung der beiden genannten Probleme gibt es ohne Zweifel zur Zeit nicht.

Beim Verkehr habe ich gleichwohl den Ausflug in die Verkehrspolitik nicht gescheut, weil diese mittels der Verkehrsmittelkosten über die Art der Anreise in die Alpen entscheidet. Wesentlich einfachere Lösungsmöglichkeiten und Ansätze

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

zur Konzeptrealisierung („Tälerbus") gibt es immerhin beim Verkehr **in** den Alpen; weniger Auto und mehr Umweltverbund aus öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrrad und Zu-Fuß-Gehen heißt die einfache Devise, wenngleich über die Finanzierbarkeit attraktiver Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs auch wieder die Verkehrspolitik mitentscheidet.

Das Konzept des „In-der-Landschaft-Lesens" ist durchaus geeignet, das Freizeitvergnügen in umweltverträglichere Bahnen zu lenken und ein Gegenmodell zum „Erlaubt ist, was Spaß macht" darzustellen. Während es im Hinblick auf Reiseleiter einer noch zu diskutierenden Verbindung von Pädagogik und Geographie bedarf, erfordern umweltverträglichere alpine Reiseführer vor allem das Engagement der alpinen Verbände.

Literatur

ADAC (Hrsg., 1991):
Mehr wissen – mehr handeln. Bausteine für eine umweltverträgliche Tourismusentwicklung. Eine Planungs- und Orientierungshilfe für Anbieter im Tourismus. Text von H. Hamele und D.v. Laßberg, Studienkreis für Tourismus, Starnberg. München.

BÄTZING, W. (1990):
Vom verhindernden zum gestaltenden Umweltschutz. Perspektiven für eine integrale Umweltschutzpolitik im Alpenraum der neunziger Jahre. – In: Geographica Helvetica, 45. Jg., H. 3, S. 105-112.

BÄTZING, W. (1991):
Die Alpen. Entstehung und Gefährdung einer europäischen Kulturlandschaft. (Völlige Neufassung von „Die Alpen – Naturbearbeitung und Umweltzerstörung. Eine ökologisch-geographische Untersuchung", Frankfurt 1984). München.

CIPRA (1985):
Definition des sanften Tourismus („Deklaration von Chur 1984"). – In: Sanfter Tourismus: Schlagwort oder Chance für den Alpenraum? Schlußbericht mit Referaten, schriftlichen Beiträgen, Nachlese sowie Bibliographie der CIPRA-Jahresfachtagung vom 5./6. Oktober 1984 in Chur/Schweiz (= CIPRA-Schriften 1). Vaduz. S. 284-287.

HUTTER, M. (1990):
Vom Freizeitverkehr zur Zeit ohne Verkehr? Referat anläßlich der Tagung „Verkehr wohin" der Österr. Ges. f. Natur- und Umweltschutz am 8.6.1990 in Feldkirch. Hektographiert vertrieben vom VCÖ (Verkehrsclub Österreich, Dingelstedtgasse 15, A-1150 Wien). 8 Seiten.

ISENBERG, W. (1989):
Spontane Länderkunde. Der Beitrag der Geographie zu Inhalt und Methodik der Studienreise. – In: Animation, 10. Jg., H. 2., S. 38-42.

LUDWIG, K./M. HAS u. M. NEUER (Hrsg., 1990):
Der neue Tourismus. Rücksicht auf Land und Leute, München.

MEURER, M. (1988):
Verkehrsbelastungen im Alpenraum und ihre Auswirkungen auf den Naturhaushalt. Zwei Beispiele aus Südtirol. – In: Jb. d. Vereins zum Schutz der Bergwelt 53, S. 55-79.

MÜLLENMEISTER, H-M. (1986):
Animation durch Information – Länderkunde für Urlauber als Service eines Touristikunternehmens. – In: Freizeitpädagogik. Zeitschrift für kritische Kulturarbeit, Freizeitpolitik und Tourismusforschung. 8. Jg., H. 3-4, S. 127-134.

ROCHLITZ, K-H. (1984):
Das Virgental in Osttirol: Ein Modell für den „sanften Tourismus"? Unveröffentl. Diplomarbeit Bochum. Leicht verändert veröffentl. in: Naturnaher Tourismus im Alpenraum – Möglichkeiten und Grenzen (= Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung). Bayreuth 1986, S. 1-233.

ROCHLITZ, K-H. (1987):
Das Virgental in Osttirol – ein Modell für den sanften Tourismus? – In: Tourismus und Umwelt. Bericht über eine Fachtagung des Studienkreises für Tourismus e.V. im Rahmen der 21. Internationalen Tourismus-Börse am 11. März 1987 in Berlin. Starnberg. S. 135-147.

ROCHLITZ, K-H. (1988a):
Begriffsentwicklung und -diskussion des „sanften Tourismus" – In: Freizeitpädagogik. Zeitschrift für kritische Kulturarbeit, Freizeitpolitik und Tourismusforschung. 10. Jg., H. 3-4, S. 105-115.

ROCHLITZ, K-H. (1988b):
Der Alpenraum im Spannungsfeld von Sport, Tourismus und Umweltschutz. – In: Zeitschrift für Angewandte Umweltforschung (ZAU), 1. Jg., H. 4, S. 329-342. Berlin 1988.

ROCHLITZ, K-H. (1988c):
Sanfter Tourismus: Entwicklungsfaktor für den ländlichen Raum in den Alpen? In: Probleme des ländlichen Raumes im Hochgebirge. Ergebnisse einer Tagung der Kontaktgruppe französischer und deutscher Geographen vom 18. bis 20. September 1986 in Innsbruck. Hrsg. v. P. Haimayer (=Innsbrucker Geographische Studien 16). Innsbruck. S. 233-244.

ROCHLITZ, K-H. (1990):
Vinschgau. Ortler- und Sesvennagruppe, Ötztaler Alpen (= Südtirol für Bergwanderer, Bd. 1). Bozen/München.

STRASDAS, W. (1988):
Der sanfte Tourismus – Theorie und Praxis (= Arbeitsmaterialien 8 der Schriftenreihe d. Inst. f. Landschaftspflege und Naturschutz am Fachbereich Landespflege der Univ. Hannover). Hannover.

Anschrift des Verfassers:

Karl-Heinz Rochlitz
Verkehrsclub der Bundesrepublik
Deutschland e.V.
Postfach 1301
8078 Erlstätt

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Laufener Spezialbeiträge und Laufener Seminarbeiträge (LSB)

Jahr/Year: 1992

Band/Volume: 3_1992

Autor(en)/Author(s): Rochlitz Karl-Heinz

Artikel/Article: Umweltverträglicher Tourismus im Alpenraum - Konzepte und ihre Verwirklichung 51-62