

Umweltkonformer Tourismus mit Bahn und Bus

Karl Regner

Warum die Förderung des öffentlichen Verkehrs heute nötiger denn je ist, darüber bedarf es wohl keiner langen Vorrede mehr. Von den zahllosen negativen Folgen des Individualverkehrs sei hier nur auf eine Facette hingewiesen: Schauen wir uns einmal bewußt an, wie wir die Landschaft durch Zufahrtsstraßen und gigantische Parkplätze bei Seilbahnen verunzieren oder wie in Talschlüssen die Autos kreuz und quer auf Wiesen herumstehen – und das verursacht von Menschen, die doch eine überdurchschnittliche Beziehung zur Natur haben. Ich möchte hier keinen Glaubenskrieg entfachen, sondern pragmatisch die Frage behandeln, wie in unserem Bereich der übersteigerte Autoverkehr auf ein umweltverträgliches Maß zurückgeschraubt werden kann. Nicht gänzlicher Verzicht sondern maßvoller und gezielter Gebrauch sei die Devise; zumindest dort, wo der öffentliche Verkehr schon heute brauchbare Alternativen bietet, sollte der umweltbewußte Mensch, und sei es nur in Teilstrecken, sein Fahrzeug stehenlassen. Daß die Bereiche, in denen der öffentliche Verkehr konkurrenzfähig ist, ausgeweitet werden, ist ein Ziel, für das es sich unserer Umwelt zuliebe zu kämpfen lohnt! Um Verbesserungen zu erreichen, muß überhaupt zuerst ein Problembewußtsein geschaffen werden, denn mit dem Siegeszug des Autos hat sich die Meinung festgefressen, der öffentliche Verkehr sei nur noch dazu da, um sozusagen aus Gottes Gnade und Barmherzigkeit gesellschaftlichen Randschichten ein Mindestmaß an Mobilität zu gewähren – die Verwendung von Bahn und Bus für den Freizeitbedarf muß geradezu neu entdeckt werden!



Aktueller Anlaß dieses Artikels ist der ab 2. Juni gültige „Neue Austro-Takt“ Die Stärke der Bahn liegt in der leistungsfähigen und raschen Verbindung großer Knotenpunkte; der Taktverkehr nach Schweizer Vorbild wird hier ein für alle Benutzerkreise gleichermaßen gutes und in vielen Relationen auch dem Auto ebenbürtiges Angebot darstellen, das jedoch der Ergänzung in der Fläche durch ein auf ihn abgestimmtes Autobusnetz bedarf. Nachdem nur die wenigsten Touren direkt bei großen Bahnstationen beginnen, steht und fällt die Verwendbarkeit der Eisenbahn mit der Qualität des Verteilernetzes. Trotz zum Teil schon heute guter Fernverbindungen sehen sich auch sehr Umweltbewußte nur deshalb



H. Haitzinger

genötigt, hunderte km auf der Autobahn dem Gebirge zuzustreben, um nicht knapp vorm Ziel hilflos zu stranden. Ein gutes Feinverteilernetz, zu dem nicht zuletzt der Kleinbus des örtlichen Taxiunternehmens zählt, bietet uns allen auch den unschätzbaren Vorteil einer freien Routenwahl, denn mit dem im Talschluß stehenden Auto haben wir uns im eigentlichen und übertragenen Wortsinn in eine Sackgasse manövriert. Befreit von diesem Zwang lassen sich die schönen gebirgsstocküberschreitenden Touren ausführen, die man je nach Lust und Laune verkürzen, verlängern und abändern kann und nicht zuletzt braucht man bei Schlechtwettereinbruch nicht auf Teufel komm raus den Rückzug zum Ausgangspunkt erzwingen, sondern kann sicher ins nächste Tal absteigen.

Was kann der ÖNB dazu beitragen?

Gefordert sind in erster Linie die jeweiligen Funktionäre, aber auch engagierte Leute mit dem nötigen Einblick in die besonderen örtlichen Gegebenheiten.

- ◆ Fahrplanaushänge in den Unterküften: Sie sind manchmal gar nicht vorhanden, nicht selten überaltert, meist aber unvollständig. Zwecks Zeitplanung bei Übergängen müssen alle Talorte des Gebirgsstockes berücksichtigt werden und die Fernverkehrsan-schlüsse ersichtlich sein!
- ◆ Hinweise auf Taxis: Entsprechende Tafeln bei Stationen, Wegtafeln und auf den Hüt-ten. Tunlichst soll eine telefonische Vorbestellung von Hütten aus ermöglicht werden.
- ◆ Kampf um bessere Fahrpläne: Der eigentliche Kampf muß – mit Rückendeckung durch Umweltvereine und -initiativen, die aufgrund ihrer Mitgliederstärke darauf pochen kön-nen, von den lokal Zuständigen ausgefochten werden, umsomehr als die Probleme des Fernverkehrs auf dem besten Weg zur Lösung sind, wogegen die Koordinationsbereit-schaft der Autobusdienste regional unterschiedlich ist.
- ◆ Publizistische Unterstützung und Aufklärungsarbeit: Ich bitte auch die Schriftleitung der Mitteilungsblätter vorrangig solche Tourenvorschläge zu bringen, die auch mit öf-fentlichen Verkehrsmitteln ausführbar sind, Fahrplanverbesserungen gebührend „aus-zutrommeln“ und gleich mit passenden Ausflugstips und Gemeinschaftsausflügen nachzustoßen.

Was jeder einzelne von uns tun kann:

- ◆ Sich einen Stoß geben und eines der Tarifangebote der Bahn nutzen, etwa eine Kilo-meterbank (2000 km zu 85 Groschen/km) erwerben. (Zur Tarifrage in Kürze nur eines: Mit der selbstbetrügerischen Milchmädchenrechnung Benzin = Fahrtkosten kann kein öffentliches Verkehrsmittel mithalten!)
- ◆ Durch praktisch gelebtes Vorbild andere zu gleichem Tun anregen.
- ◆ In Briefen (deren Summe letztlich nicht ganz wirkungslos bleibt) an Zeitungen, Man-datara und Verkehrsbetriebe konkrete Maßnahmen fordern.
- ◆ Wenn es auch den öffentlichen Verkehr nicht fördert, so trägt auch die Bildung von Fahrgemeinschaften zur Umweltentlastung bei!
- ◆ Alle autofahrenden Leser bitte ich herzlichst, in Gebirgstälern andere Touristen mitzu-nehmen. Wenn sich dieser – gottlob vielfach ohnehin vorhandene – Geist der Solida-rität noch mehr ausbreitet, kann auch der autofahrende Tourist selber im Gegenzug mit hoher Wahrscheinlichkeit darauf bauen, beim Abstieg in ein anderes Tal ebenso eine Fahrgelegenheit zu finden. Damit könnte die weitverbreitete und sehr kilometerauf-wendige Methode, mit zwei Autos aufzukreuzen und zwischen zwei Tälern langwierige Verschubmanöver auszuführen, weitgehend eingeschränkt werden.
- ◆ Umweltbewußte Tourenplanung: Es gibt derart viele Möglichkeiten in unserer schönen Bergwelt, daß man den Spieß auch umdrehen kann: Welche schönen Touren kann ich unter Ausnutzung einer bestehenden guten Bahn- und Busverbindung unternehmen?

Das wären also ein paar Gedanken zu diesem Thema. Wem dazu weitere einfallen, möge zu einer fruchtbringenden Diskussion beitragen!

(Adresse des Autors: Mag. Karl Regner vom Verkehrsclub Österreich, Landesgruppe Salzburg, un-ter weitgehender Verwendung eines Artikel von Mag. Alfred Luft in ÖVA-Mitteilungen 3/89.)

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Natur und Land \(vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz\)](#)

Jahr/Year: 1991

Band/Volume: [1991_3](#)

Autor(en)/Author(s): Regner Karl

Artikel/Article: [Umweltkonformer Tourismus mit Bahn und Bus 78-80](#)