

Zudem ist der Flugverkehr die derzeit einzige Verkehrssparte, die nennenswerte Gesamtverkehrsanteile von anderen Verkehrsträgern an sich zieht.

Betrachtet man die Mengen an ausgestoßenem CO<sub>2</sub>, dann ist bei einer Flugzeugauslastung von 65% die Emissionsmenge pro Reisekilometer größer als beim PKW. Vor allem aber: Die durchschnittliche Reiseweite bei Flugreisen ist weit größer!

Noch viel zu wenig wissen wir heute über die Wirkung des von Flugzeugen ausgestoßenen Wasserdampfs, der unter bestimmten Bedingungen als Kondensstreifen sichtbar ist.

### Lösungsaspekte:

Grundsätzlich wären viele Flugreisen vermeidbar: Bewohner einer Region mit internationalem Flughafen reisen derzeit doppelt so oft mit dem

Flugzeug wie der Bevölkerungsdurchschnitt.

Die technische Innovation ist zwar hilfreich, geht aber viel zu langsam: Nach einer Boeing-Prognose werden im Jahr 2015 noch 2/3 aller 1995 ausgelieferten Flugzeuge in Gebrauch sein – der Großteil davon in Entwicklungsländern.

Auch die Logistik kann verbessert werden: Beispielsweise funktionieren europäische Luftfrachtsysteme derzeit nach dem Nabe-Speiche-Prinzip – d. h. alle Güter werden zu einem zentralen Umladepunkt gebracht und von dort wieder verteilt. Dadurch entstehen Transportweiten, die weit größer als die Entfernung zwischen dem Aufgabe- und Empfangsort einer Warensendung sind.

*Dr. Reinhold Christian, Geschäftsführer der Österreichischen Gesellschaft für Ökologie*

## Tagung Wege zum autofreien Tourismus

**Für viele Urlauber ist die Umweltsituation am Urlaubsort eines der wichtigsten Entscheidungskriterien bei der Wahl des Urlaubsortes. Da die Belastung des Autoverkehrs zu den Hauptstörfaktoren gehört, sind umweltfreundliche Verkehrsmodelle wichtige Voraussetzungen zur Förderung des Qualitätstourismus.**

**F**achleute diskutierten anlässlich der Tagung Strategien und Maßnahmen für nachhaltige Verkehrslösungen im Ort und bei der Anreise. So-

## Die Österreichische Gesellschaft für Ökologie fordert daher:

- **Stop der einseitigen Bevorzugung des Flugverkehrs:** beispielsweise die Aufhebung des Verzichts auf die Kerosinbesteuerung. Einzelne europäische Staaten wären dazu schon jetzt entschlossen. Durchsetzbar ist eine Flugtreibstoffbesteuerung ohne Wettbewerbsverzerrung aber nur im internationalen Gleichklang.
- **Kostenwahrheit:** durch angemessene finanzielle Belastung entsprechend den Umweltschäden.
- **Ausbaustop der Infrastruktur:** Kurzfristig soll sich die umwelt- und klimaorientierte Flugverkehrspolitik auf den Boden kon-

zentrieren, da die Kapazitätsgrenzen der Flughäfen die einzigen rasch wirksamen Schranken einer ungehemmten Entwicklung sind.

- **Abwracken** veralteten Fluggerätes bzw. Einbau neuer Triebwerkstechnik statt Verkauf in die 3. Welt.
- **Anbieten von Alternativen:** von der Telekommunikation bis zum Ausbau des Bahnnetzes.
- **Umdenken in den Verkehrskonzepten:** Stabilisierung statt weiterer Förderung.
- Berücksichtigung von Anrainerinteressen, z. B. **Nachtflugverbote**.

wohl ökologische als auch ökonomische Aspekte wurden durchleuchtet. An Beispielen aus Österreich, der Schweiz und der BRD wurden mögliche autofreie Verkehrsmodelle für Tourismusorte aufgezeigt und alternative Transportmittel,

wie Elektro- und Solarfahrzeuge präsentiert.

Obwohl die Anreise zum Urlaubsort mit dem Auto als Belastung und Streß empfunden wird, reisen im Sommer 70% aller Österreicherurlauber mit dem eigenen PKW an. Im Winter sind es trotz drohendem Schneechaos sogar 75%.

Verkehrsbedingte Umweltbeeinträchtigungen wie Lärm, Abgase, Landschaftszerstörung sind einerseits die meist genannten Kritikpunkte an der Umweltsituation im Urlaubsland Österreich.

Andererseits sind sowohl Gäste als auch Einheimische nur schwer zum „Urlaub vom Auto“ zu bewegen. Es besteht die Angst am Urlaubsort nicht mobil zu sein.

Autofreier Tourismus bedeutet nicht nur den Transport der Gäste mit der Bahn vom Ort A nach B. **Neuer Qualitätstourismus** bedeutet:

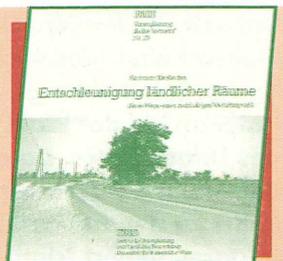
- weniger Autoverkehr
- höhere Aufenthaltsdauer
- dem Mobilitätsbedürfnis der Gäste entgegenzukommen

### Folgende Umsetzungsstrategien für die sanfte Mobilität im Tourismus werden gefordert:

1. Förderung der autofreien Anreise
2. Schaffung eines ausreichenden Angebotes für die autofreie Mobilität in der Region (z. B. Tälerbusprojekt)
3. Verkehrsberuhigung und autofreie Bereiche
4. Einsatz innovativer Verkehrsmittel
5. Marketing für autofreien Urlaub
6. Einbeziehung der Bevölkerung und Wirtschaft

DI Koch, Trafico  
Verkehrsplanung

B  
-  
T  
H  
U  
C  
B



Hermann Knoflacher:

### Entschleunigung ländlicher Räume

Neue Wege einer nachhaltigen Verkehrspolitik, BOKU Reihe extracts/29, 1997, 32 Seiten.

A-1190 Wien  
Peter-Jordan-Straße 82

## VCÖ-Zeitung gratis bis Jahresende

Jetzt zum Kennenlernen.

### Der VCÖ

Der VCÖ Verkehrsclub Österreich steht für eine zeitgemäße Verkehrspolitik, die Verkehr, Umwelt und Ökonomie ernst nimmt, Konzepte für ihre Umsetzung erarbeitet und ihre Verwirklichung vorantreibt. Denn Mobilität beginnt im Kopf. Und Verkehrspolitik ist mehr als Autopolitik.

### Die VCÖ-Zeitung

Zur Meinungsvielfalt die Mobilitätsvielfalt – aktuelle Berichte, innovative Beispiele und Hintergrundinformationen.

**Wichtig:** Das Gratis-Abo gilt nur für Ne abonntenen. Sie erhalten die VCÖ-Zeitung bis 31.12.97 und gehen darüber hinaus keine Verpflichtung ein.



### VCÖ-Gutschein

#### Ja, ich bestelle

**VCÖ-Zeitung-Abonnement bis Ende 1997**  
Jetzt gratis zum Kennenlernen

Name		Titel		Vorname	
Straße/Hausnummer					
Postleitzahl			Ort		Geburtsjahr
Beruf			Telefon		
Telefax			e-mail		

An: VCÖ, 1150 Wien, Dinkelstedtg. 15, Tel. (01) 893 26 97, Fax 893 24 31

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://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: 1997

Band/Volume: [1997\\_3](#)

Autor(en)/Author(s): Anonymus

Artikel/Article: [Tagung - Wege zum autofreien Tourismus 23-24](#)