

Hochpustertal (I)

Portrait und Ausgangslage im Verkehrsbereich

Das Pustertal im Südtirol (I) verbindet Franzensfeste (Fortezza) an der italienischen Brenner-Zufahrt mit Lienz in Österreich. Die Region Hochpustertal umfasst den direkt an der Grenze zu Österreich liegenden Teil des Pustertales sowie einige Nebentäler. Die Hauptorte der Region sind Toblach (Dobbiaco) und Innichen (S. Candido). Insgesamt hat das Hochpustertal ca. 10'000 Einwohner und Einwohnerinnen. (PÖRNBACHER ET AL. 1996, S. 6ff.)

Der Tourismus ist der wichtigste Wirtschaftszweig der Region. Mit 13'250 Betten werden pro Jahr ungefähr 1.5 Millionen Übernachtungen erzielt, der Hauptteil davon im Winter. Neben dem alpinen Skisport spielt Langlauf eine wichtige Rolle. (PÖRNBACHER ET AL. 1996, S. 6ff.)

Der Grossteil der Gäste reist mit dem PKW an und benutzt diesen für die Aktivitäten vor Ort (PÖRNBACHER 1996, S. 41). Die dezentrale Lage der Ski- und Langlaufanlagen führt zu einem grossen innerregionalen Verkehrsaufkommen mit Staus in den Spitzenzeiten. Bei den Bergbahnen und in den Ortszentren besteht zudem ein Parkplatzmangel.

Seit Anfang der 80er Jahre wird im Winter neben dem gebührenpflichtigen Bus-Liniendienst ein Gratis-Skibus für die Gäste betrieben. Das Nebeneinander von zwei Bussystemen mit zum Teil gleicher Linienführung, aber unterschiedlichen Fahrplänen und Gebühren, bewirkte eine grosse Unübersichtlichkeit für Gäste und Einheimische. Zudem wurde der gebührenpflichtige Liniendienst im Winter wegen dem Gratis-Skibus weniger häufig benutzt. Dies führte zu einem Abbau des Liniendienstes, was sich vor allem in der Zeit ohne Skibus sehr negativ auf das Angebot im öffentlichen Verkehr auswirkte.

Verkehrsmassnahmen

Beschreibung der Verkehrsmassnahmen

Nach einer eingehenden Analyse (vgl. PÖRNBACHER, 1996, ÖKOINSTITUT SÜDTIROL, 1996, PÖRNBACHER, 1997) sind folgende Massnahmen eingeführt worden:

Gästekarte Hochpustertal: Sie berechtigt für 5000 Lire pro Woche (ca. SFr. 5.-) die Benützung aller Busse der Region (Linien-/Skibusse) sowie Benützung der Night-Line (Anrufsammeltaxi) zu einem reduzierten Tarif (URLAUB VOM AUTO, 1998). Im Winter 1997/98 sind rund 11'000 Gästekarten verkauft worden. D. h. dass rund 10 Prozent der Gäste eine Gästekarte gekauft haben. Dieses respektable Ergebnis bildet die Basis für die verschiedenen geplanten Erweiterungen und Verbesserungen der Gästekarte.

Skibus Hochpustertal: Der Skibus verbindet seit dem Winter 1997/98 die Ortschaften mit den Bergbahnen mit einem verbesserten Fahrplanangebot (vier Linien und ein Anrufsammeltaxi für den Abend und die Nacht zusätzlich zu den Linienbussen). Für die Gäste besteht damit seit dem Winter 1997/98 ein übersichtliches und mit dem gleichen Zahlungsmittel (Gästekarte) benützbare Bus-Angebot. Eine Erhöhung der Fahrplandichte ist geplant.

Parkplatzbewirtschaftung: Im weiteren ist geplant, die Parkplätze bei den Bergbahnen zu bewirtschaften.

Auswirkungen der Verkehrsmassnahmen auf die Umwelt

Die Umweltauswirkungen der getroffenen Massnahmen sind wegen fehlenden Untersuchungen nicht bezifferbar. Ein Umsteigeeffekt, der sich auf den Parkflächen, den Strassen sowie in der Luft- und Lärmbelastung bemerkbar machen würde, ist (noch) nicht auszumachen. Die eingeleiteten Massnahmen sind als erste Schritte auf dem Weg zu einem umweltorientierten Verkehrsmanagement im Hochpustertal zu werten.

Aufgrund der Datenlage, dem Stand des Umsetzungsprozesses und der Struktur des Beispiels Hochpustertal (Talschaft mit verschiedenen Orten) ist die Zusammenstellung der Umweltauswirkungen in einer Tabelle nicht sinnvoll und kaum möglich.

Implementierungsprozess

Beschreibung des Implementierungsprozesses

Der Implementierungsprozess unterscheidet sich aus zwei Gründen stark von den Implementierungsprozessen in den schweizerischen Fallbeispielen: Erstens beschränken sich die Verkehrsmassnahmen nicht auf das Gebiet einer Gemeinde. Deshalb nimmt im Prozess auch nicht die Gemeinde sondern der Tourismusverband Hochpustertal die zentrale Stellung ein. Zweitens hat die Bevölkerung im Prozess keine institutionelle Rolle und war an keiner Entscheidung massgeblich beteiligt. Dafür nehmen die Gemeinden und die Bergbahnen, die den Prozess über die Finanzierung stark mitprägen, eine wichtige Rolle ein.

Aktueller Stand

Durch die weitere Entwicklung des Bussystems sollen vor allem die Gästebedürfnisse noch besser befriedigt und mit den Einnahmen aus den Gästekarten der Kostendeckungsgrad des Busses erhöht werden können. Der erste Punkt betrifft insbesondere die Bedürfnisse der Langläufer, die in dem bisher stark auf die Bergbahnen ausgerichteten Bussystem besser berücksichtigt werden sollen. Der zweite Punkt hängt damit zusammen, dass sowohl die Bergbahnen wie auch die Gemeinden ihre Finanzierungsbeiträge weiter senken bzw. ganz aufheben wollen. Das heisst, dass das Bussystem nur mit höheren Einnahmen aus der Gästekarte oder anderen Beiträgen aus dem Tourismus wird aufrechterhalten werden können.

Beurteilung des Implementierungsprozesses

Wird die Relevanz einzelner Elemente des Prozesses für den Erfolg der Umsetzung betrachtet, ergeben sich folgende Haupterkennnisse:

Schlüsselvoraussetzungen: Beurteilung / Kommentar:

+ Gründung des Tourismusverbandes Hochpustertal	Der Tourismusverband Hochpustertal spielt aufgrund seiner Grösse sowie aufgrund der politischen Gegebenheiten (regionale statt lokale Verkehrsmassnahmen) bei der Umsetzung der Verkehrsmassnahmen die entscheidende Rolle.
---	---

Schlüsselprozesse:

+ Datenerfassung und Gästebefragung	Die Datenerfassung und Gästebefragung lieferten die Grundlagen für die Erarbeitung und die argumentative Durchsetzung des Betriebs- und Finanzierungsmodells.
+ Erarbeitung des Finanzierungsmodells	Das Finanzierungsmodell hat die Umsetzung des Bussystems erst ermöglicht. Die Aufteilung der Kosten wurde als gerecht empfunden. Dies erhöht die Akzeptanz des Busses und die Bereitschaft zur Mitfinanzierung.

Schlüsselereignisse:

+ EU-Kredit für Grundlagenarbeit 1994	Ohne den EU-Kredit wäre es nicht möglich gewesen, die konzeptionelle Arbeit zu leisten, die der Umsetzung hinsichtlich des Betriebs (Linien-führung, Fahrplan etc.) und der Finanzierung zugrunde liegen.
+ Ankündigung der Massnahmen durch den Tourismusverband (Dez. 1997)	Dieser radikale Schritt war notwendig, um den verbesserten Busbetrieb aufrecht erhalten zu können. Die Finanzierung des Busbetriebes hing wesentlich von der Einführung der Gästekarte und der Aufhebung der strikten Trennung von Linien- und Skibussen ab.

Schlussfolgerungen

1. Auswirkungen auf die Umwelt

Obwohl keine Untersuchungen zu den Umweltauswirkungen vorliegen, ist aufgrund der realisierten Nachfrage nach Gästekarten und Busleistungen von einer tendenziellen Entlastung der Umwelt auszugehen. Die weiteren, vorgesehenen Massnahmen werden zeigen, ob sich diese Tendenz erhärten lässt.

2. Die richtige Institution muss den Prozess tragen

Da sich die Verkehrsmassnahmen im Hochpustertal nicht auf eine einzelne Gemeinde beschränken, ist auch nicht vorgegeben, wer den Prozess zu tragen hat. Diese Tatsache macht deutlich, wie wichtig es ist, dass die "richtige" Institution den Prozess trägt und voranbringt.

3. Gute konzeptionelle Vorarbeit führt zum Erfolg

Der Erfolg eines Bussystems hängt wesentlich davon ab, dass es den Bedürfnissen der Gäste entspricht. Die empirische Untersuchung der innerregionalen Gästemobilität bot eine gute Grundlage für die Konzeption des Bussystems. Dafür spricht auch die Zunahme der Busfahrten nach der Einführung des neuen Bussystems von gegen 20%.

4. Finanzierungsmodell ermöglicht Umsetzung

Mit Abtretung des Busbetriebes an den Tourismusverband verfolgten die Bergbahnen vor allem auch das Ziel, nicht mehr für die Finanzierung aufkommen zu müssen. Auch für die Gemeinden ist eine Kosteneinsparung vorrangiges Ziel. Aus diesen Gründen ist ein gutes, von allen Partnern als gerecht empfundenes Finanzierungsmodell Grundvoraussetzung für den Betrieb überhaupt.

5. Entschlossenheit und Ausdauer ist nötig und trägt Früchte

Einmal mehr zeigt sich, dass Veränderungen im Verkehrsbereich nur mit grosser Entschlossenheit und Ausdauer zu erreichen sind. Im Gegensatz zu schweizerischen Verhältnissen waren diese Eigenschaften aber vor allem gegenüber der Landesregierung in Bozen und weniger gegenüber der Bevölkerung bzw. dem Gewerbe notwendig.

Quelle:

Nationales Forschungsprogramm 41 «Verkehr und Umwelt» - Verkehrsmanagement in Ferienorten, Bern, 1999 - Hochpustertal (I), S. 59-62