EUROPARC
DEUTSCHLAND

Tagungsband

„Schutzgebiete und Verkehr – alles in Bewegung?“

Tagung 10. und 11. Oktober 2002
Landesgartenschau, Eberswalde

Vorträge
Diskussionen

NATURPARK
BARNIM Großschutzgebiet
der Länder Brandenburg und Berlin

Inhaltsverzeichnis

Moderation der Veranstaltung: Petra Bierwirth (MdB), Reinhold Dellmann (MdL)

3 Vorwort

5 Grußwort

Fachbeiträge

6 Rolle und Chancen von Schutzgebieten in einer Gesamtstrategie für nachhaltige Mobilität
Joachim Hugo

9 Verkehr in Großschutzgebieten – sind wir schon am Ziel?
Prof. Dr. Hubert Job

18 Gesundheit, Bewegung und Naturerleben
Dr. Hans-Joachim Schemel

Praxisberichte

26 Umweltfreundliche Reiselogistik
Rolf Eberhardt

29 Öffentliche Verkehrsmittel als Basis nachhaltiger Tourismusentwicklung im Naturpark Barnim
Dr. Peter Gärtner

35 Machbarkeitsstudie VERENA – Verkehrserschließung Naturpark Barnim
Stephan Koch

39 Alles in einem – das Kursbuch des Naturparks Thüringer Schiefergebirge/Obere Saale
Christine Kober

Umwelt und Gesundheit

42 Freizeitverkehr: Nationalparke als Psychotope
Dr. Wolf-Eberhard Barth und Stephanie Glagla-Dietz

50 Natur für alle – Planungshilfen zur Barrierefreiheit
Dr. Sigrid Arnade und H.-Günter Heiden

Politik und Wirtschaft

56 Auf holprigen Wegen zur sanften Mobilität? Erfahrungen aus dem Müritz-Nationalpark
Martin Kaiser

60 ÖPNV – Akzeptanz durch Spaß und Zusatznutzen
Christina Wibmer-Schmid

66 Subvention und öffentlicher Verkehr in Großschutzgebieten – ein Widerspruch?
Wolfram Pohl

69 Die BiberBahn – Lückenschluss zwischen ÖPNV und Besucherzentrum
Kathrin Succow-Hoffmann

73 Praxisbericht: Touristenbuslinie Werbellinsee
Sabine Pohl

76 Der Werbellinseebus – von der Idee zur Umsetzung
Frank Wruck

80 IMPULS 2005 – Ziele und erste Ergebnisse für mehr Mobilität
Petra-Juliane Wagner

84 **Fazit**

87 Teilnehmerliste

92 Partner

92 Impressum

Schutzgebiete und Verkehr – alles in Bewegung?

Vorwort

Schutzgebiete umfassen die wertvollsten Landschaften Europas. 1994 hat die Weltnaturschutzunion (The World Conservation Union (IUCN)) gemeinsam mit Partnern „Parke für das Leben“ veröffentlicht und damit den „Aktionsplan für die Schutzgebiete in Europa“ vorgelegt. Der Plan skizziert erforderliche Strategien und Aktionen, um ein Netz von Schutzgebieten zu knüpfen bzw. zu erhalten und deren Management zu verbessern.
Die Publikation „Parke für das Leben“ macht Ausführungen zu den wichtigsten, schutzgebietsrelevanten Themen, darunter auch zu Schlüsselbereichen der Politik, wie das Verkehrswesen.
Dazu findet sich folgender Beitrag:

„Der motorisierte Verkehr, insbesondere der Straßenverkehr, beeinträchtigt die Schutzgebiete in steigendem Maße: Luftverschmutzung, Stau, Lärm, die visuellen Belästigungen und nicht zuletzt der Straßenbau selbst. Die Errichtung eines Netzes von Schutzgebieten mit Verbindungskorridoren in Europa wird dadurch gehemmt, dass der Kontinent durch ein immer dichter werdendes Straßennetz zerstückelt wird.

Neue und ‚bessere‘ Straßen sind eine Bedrohung für viele Schutzgebiete; einige Projekte sind von europäischer Bedeutung und stützen sich auf internationale Geldgeber. Die Kanalisierung von Flüssen bedroht Feuchtgebiete und Trassen, die für Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnen ausgewählt werden, zerstören wertvolle Lebensräume. Schiffstransporte – oft handelt es sich um Gefahrgut – können Küstenzonen Schaden zufügen.

Bei Planungen im Verkehrsbereich wird der potentielle Schaden für Schutzgebiete meist unterschätzt oder schlichtweg ignoriert. Wie schwer es ist, ein großes Straßenbau-Projekt mit den Bedürfnissen eines Schutzgebietes zu vereinbaren, wird besonders dann deutlich, wenn große Schutzgebiete an den Verbindungsstrecken zwischen Ballungsräumen liegen.

Es gibt aber auch Alternativen, zumindest, was die Fortbewegung vor Ort anbetrifft. Einige Schutzgebiete haben Programme aufgestellt, mit deren Hilfe die Autofahrer dazu bewegt (oder gezwungen) werden sollen, ihre Fahrzeuge am Rande des Parks oder in der Nähe stehen zu lassen und alternative Transportmittel zu benutzen, etwa Busse, Fahrräder, Boote oder die eigenen Füße. Einige Parke versuchen sogar, die Städter schon bei der Anreise zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel zu ermuntern.

So wünschenswert lokale Maßnahmen auch sind, es bleibt doch die Notwendigkeit, dass die Länder selbst in dieser Richtung aktiv werden und bei der Verkehrspolitik alternative Wege beschreiten. Eine veränderte Verkehrspolitik ist aus Umweltgesichtspunkten von globalen Ausmaß bitter nötig – es geht um die Verminderung der Treibhausgase und die Verschmutzung durch Stickoxide. Änderungen würden sich aber immer auch positiv auf die Schutzgebiete auswirken. Nur sind Fortschritte in diesem Bereich nicht leicht zu erzielen: Verkehrspolitik beeinflusst die Lebensweise von Millionen von Menschen und Nachhaltigkeit heißt in diesem Zusammenhang, eine Neubewertung unseres Verhältnisses zu dem nach dem eigenen Heim geschätzten Gut, dem eigenen Auto, vorzunehmen.“

Der „Aktionsplan für die Schutzgebiete in Europa“ ist derart aufgebaut, dass sämtliche Themen mit konkreten Maßnahmen enden.
Für das Verkehrswesen sind dies zwei:

1. Eine andere, nachhaltige Verkehrspolitik entwickeln
2. Spezielle Verkehrskonzepte für Schutzgebiete schaffen

▶ *Die einzelnen Vorträge wurden von den Zuhörern gespannt aufgenommen.*

EUROPARC Deutschland hat vor diesem Hintergrund gemeinsam mit der Landesanstalt für Großschutzgebiete (LAGS) des Landes Brandenburg, vertreten durch die Verwaltung des Naturparks Barnim, im Oktober 2002 eine Tagung zum Thema: „Schutzgebiete und Verkehr – alles in Bewegung?“ ausgerichtet.

Unserer Einladung sind Wissenschaftler, Bundestagsabgeordnete, Mitarbeiter aus Behörden und Ministerien, Schutzgebietsexperten, Unternehmer und NGO-Mitglieder gefolgt.
Die Veranstaltung stand unter der Schirmherrschaft von Stephan Hilsberg, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Auf den folgenden Seiten finden Sie sämtliche Vorträge und eine Zusammenfassung der Diskussionen abgedruckt. Damit gewährleisten wir, dass die Ergebnisse für weitere Erörterungen zur Verfügung stehen.

Die vorgestellten konkreten Lösungsmöglichkeiten aus Schutzgebietsregionen möchten wir als Anstoß verstanden wissen, selbst aktiv zu werden und das Thema Verkehr im Sinne einer Daueraufgabe zu bearbeiten. Es ist nie zu spät, „erste Schritte“ einzuleiten.

In diesem Sinne bedanken wir uns bei den Partnern für die Unterstützung und bei allen Referenten und Diskutanten für die Beiträge. Ihnen wünschen wir viel Spaß bei der Lektüre.

Dr. Peter Gärtner
Leiter Naturpark Barnim

Axel Tscherniak
Geschäftsführer EUROPARC Deutschland

Grußwort

Das Fragezeichen hinter dem Tagungsthema stellt die Frage nur an den zweiten Halbsatz. Sicherlich ist alles in Bewegung. Aber in welche Richtung? Mit welchen Auswirkungen? Und welche Entwicklungen sind zu erwarten?

Steigende Mobilität und steigendes Verkehrsaufkommen sind allgemeine Erscheinungen in der modernen Marktwirtschaft. Veränderungen im Freizeitverhalten der deutschen Urlauber und das zunehmende Besucherinteresse für die großen Schutzgebiete in Deutschland lassen auch in diesen sensiblen Landschaften einen wachsenden Individualverkehr erwarten. Spannungsfelder tun sich auf zwischen dem sich ändernden Urlaubsverhalten, das mehr Ruhe fordert und dem steigenden Verkehrslärm.

Andere Probleme sind: Sensible Ökosysteme und eine große Biodiversität, wie wirkt die Zerschneidung durch die Verkehrsinfrastruktur und was bedeuten zunehmende Fahrzeugzahlen?
Abgelegene Landstriche mit dünner Besiedlung, wie kann man sie mit umweltverträglicher Verkehrsgestaltung erreichen? Welche umweltfreundlichen Fortbewegungsformen kann man in das bestehende Verkehrsnetz der Schutzgebiete sinnvoll integrieren?
Die Problemsituationen sind in den einzelnen Schutzgebieten ähnlich und die Lösungsansätze sehr vielseitig. Deshalb war es für EUROPARC Deutschland als Dachverband für die Nationalparke, Biosphärenreservate und Naturparke an der Zeit sich diesem Thema zu widmen.
Gemeinsam mit der Naturparkverwaltung Barnim wurde diese Veranstaltung vorbereitet und wird sie durchgeführt. Viele Referenten aus den unterschiedlichen Schutzgebieten, von Ministerien und Verkehrsverbänden stellten ihr Wissen und ihre Erfahrungen zur Diskussion. Praktische Beispiele werden demonstriert und Lösungsvarianten empfohlen.

Ich glaube, wir haben tragfähige Beispiele zusammengetragen, die Bausteine für eine umweltgerechte Verkehrspolitik sein können.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Veranstaltung.

Dr. Eberhard Henne
Vorsitzender EUROPARC Deutschland

◀ *Podiumsdiskussion (von links): Dr. Hartmut Kretschmer, Prof. Dr. Hubert Job (verdeckt), Dr. Eberhard Henne, Petra Bierwirth, MdB, Joachim Hugo, Bodo Ihrke, Dr. Hans-Joachim Schemel (Bilder: EUROPARC Deutschland).*

Rolle und Chancen von Schutzgebieten in einer Gesamtstrategie für nachhaltige Mobilität

Joachim Hugo

Referent der Projektgruppe Bundesverkehrswegeplanung im BMVBW

Nachhaltigkeit ist spätestens seit dem Weltgipfel für nachhaltige Entwicklung in Johannesburg im August dieses Jahres in aller Munde.

Die Bundesregierung hat das Thema Nachhaltigkeit ebenfalls aufgegriffen. Der Bericht „Perspektiven für Deutschland – Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung", den die Bundesregierung letztes Jahr vorgestellt hat, fasst Überlegungen und Schlussfolgerungen zum Thema Nachhaltigkeit zusammen.

Was ist die zentrale Botschaft der Nachhaltigkeit? Die Bedürfnisse der heutigen Generationen werden mit den Lebenschancen zukünftiger Generationen verknüpft. Was bedeutet diese wünschenswerte, aber etwas abstrakte Aussage konkret für den Bereich Verkehr? Auch hier wurden Indikatoren für eine nachhaltige Entwicklung definiert. Ein solcher Indikator ist z. B. die Verlagerung des Güterverkehrs hin zur Schiene.

„So soll der Schienengüterverkehr überproportional am erwarteten Verkehrswachstum teilhaben und im Jahr 2015 eine doppelt so große Verkehrsleistung erbringen wie im Jahr 1997."

Verkehr als Ortsveränderung von Personen und Gütern bedeutet immer die Inanspruchnahme von Fläche. So werden in Deutschland derzeit pro Tag ca. 130 ha neu als Siedlungs- und Verkehrsfläche ausgewiesen. Rund 20% entfallen auf die Verkehrsfläche. Auch hier wurde ein Indikator definiert („Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche"). Hier fordert die nationale Nachhaltigkeitsstrategie, den Flächenverbrauch für Siedlung und Verkehr bis 2020 auf ca. 30 ha pro Tag zu reduzieren.

Die Bundesregierung hat noch in einem weiteren hier relevanten Bereich in den letzten vier Jahren gehandelt: Sie hat das Bundesnaturschutzgesetz novelliert. Dessen Novellierung war zuvor mehrfach gescheitert. Die wesentlichen Verbesserungen unter dem Blickwinkel des Gebietsschutzes sind u. a.:

- Es wird ein Biotopverbundsystem geschaffen, das mindestens 10% der Fläche Deutschlands umfasst.
- Das Verhältnis von Naturschutz und Landwirtschaft wird neu definiert.
- Hinweisen möchte ich auch auf die naturschutzfachlichen Vorgaben, die sich in Form der Flora-Fauna-Habitat- und der Vogelschutz-Richtlinie durch das EU-Recht ergeben.

Welche Rolle spielen nun Schutzgebiete in einer Gesamtstrategie für nachhaltige Mobilität? Diese Frage möchte ich gerne anhand eines Beispiels beantworten. Im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird derzeit die Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 1992 durchgeführt. Im Frühjahr 2003 soll das Bundeskabinett den neuen BVWP 2003 beschließen, der zugleich Grundlage der Novellierung der Bedarfsplangesetze ist.
Der Bundesverkehrswegeplan ist einerseits abstrakt, da auf Generalplanungsebene bewertet wird, wo es gesamtwirtschaftlich sinnvoll ist, in den Aus- oder Neubau von Bundesverkehrswegen zu investieren. Eine Finanzierungsverpflichtung entsteht dem Bund durch diese Überlegungen allerdings nicht.
Er ist andererseits aber auch durchaus konkret, da die aus dem Bundesverkehrswegeplan resultierenden Bedarfspläne verbindlich festlegen, mit welchem Verkehrsträger und im allgemeinen auch in welchem Ausbauzustand der erwartete Verkehrsbedarf durch den Aus- oder Neubau von Verkehrswegen befriedigt wird.
Grund genug, die Auswirkungen des erwogenen Verkehrswegebaus auf Natur und Landschaft bereits hier genau unter die Lupe zu nehmen. Dies geschieht im Rahmen der Umweltrisikoeinschätzung. Eine Untersuchung im Hinblick auf die

Nachhaltigkeitsindikatoren „Entwicklung der Bestände ausgewählter Tierarten“ sowie „Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche“ ist damit zwar noch nicht detailscharf möglich; jedoch liefern die Umweltrisikoeinschätzungen bereits Hinweise auf Konflikte mit diesen Nachhaltigkeitsindikatoren.
Die Umweltrisikoeinschätzung untersucht auch, ob Konflikte zwischen erwogenen neuen Verkehrswegen und Nationalparken, Biosphärenreservaten und Naturparken auftreten können. Sie zeigt gegebenenfalls Möglichkeiten auf, Beeinträchtigungen zu vermeiden und formuliert Maßgaben und Hinweise für die weitere Fachplanung. Alle diese Arbeiten erfolgen übrigens in enger fachlicher Abstimmung mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

Da sich EUROPARC den länderübergreifenden Gebietsschutz zum Ziel gesetzt hat, sei hier noch folgende Anmerkung erlaubt: Ein weiterer fachlicher Schwerpunkt der Umweltrisikoeinschätzung ist die konsequente Berücksichtigung der Gebiete, die durch EU-Recht geschützt sind: die FFH- und die Vogelschutzgebiete sowie die Important Bird Areas. Wir denken also auch in diesem Bereich europäisch.

Wie sehen die Überlegungen und Ergebnisse konkret aus, die wir im Rahmen der Umweltrisikoeinschätzung anstellen? Vor der Erarbeitung der eigentlichen Umweltrisikoeinschätzungen durchlaufen alle angemeldeten Projekte das Früherkennungssystem des Bundesamtes für Naturschutz. Hier wird grob geprüft, ob ein erwogenes Projekt ein naturschutzfachlich wertvolles Gebiet tangieren oder zerschneiden kann.
Eine Umweltrisikoeinschätzung wird, vereinfacht gesagt, vor allem dann erarbeitet, wenn ein Neubauprojekt ein besonders sensibles Gebiet (also zum Beispiel ein FFH-Gebiet) zerschneiden kann. Aufgrund dieser Auswahlregeln wird derzeit von etwas über 700 Straßenprojekten eine URE erarbeitet. Bei einer Gesamtzahl von rund 1.800 angemeldeten Projekten bedeutet dies, dass wir von mehr als 40 % der angemeldeten Straßenbauprojekten eine URE erarbeiten. Dies ist ein deutlich höherer Anteil als es im BVWP 1992 der Fall war. Darüber hinaus wird noch von 13 Schienen- und von 7 Wasserstraßenprojekten eine Umweltrisikoeinschätzung erarbeitet.

▲ *Siedlungsfläche (Bild: Ina Schulze Steinen)*

Wie gehen wir mit den Erkenntnissen dieser Umweltrisikoeinschätzungen um? Um es vorweg zu sagen: Einen Projektausschluss allein aufgrund von umwelt- und naturschutzfachlichen Konflikten bei gleichzeitigem hohem Verkehrswert trauen wir uns auf dieser Ebene noch nicht zu. Dazu sind die Informationen, die die Umweltrisikoeinschätzung liefert, dann doch noch zu lückenhaft.
Die Aufgabe eines Projekts aufgrund von umwelt- und naturschutzfachlichen Konflikten kann demnach erst in der weiteren Fachplanung erfolgen, wenn weitere Informationen über die Auswirkungen des Projekts auf Natur und Umwelt vorliegen. Erst wenn auch diese detaillierten Unterlagen keine Möglichkeit erkennen lassen, wie die umwelt- und naturschutzfachlichen Konflikte aufgehoben oder zumindest minimiert werden können, kann meines Erachtens auf ein Projekt verzichtet werden.

Wenn wir aufgrund der Ergebnisse der Umweltrisikoeinschätzung Projekte mit einer besonderen Konflikthäufung

erkannt haben – im allgemeinen betrifft dies Zerschneidungen von wertvollen Gebieten durch Neubauprojekte – so nehmen wir gemeinsam mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit Kontakt mit der jeweils planenden Stelle vor Ort auf.
Häufig gelingt es uns bereits hier, Konflikte mit ökologisch wertvollen Gebieten zu vermeiden. Können die Probleme im Rahmen dieser Einzelfallprüfung nicht gelöst werden, so werden die betreffenden Projekte im Bundesverkehrswegeplan und in den Bedarfsplänen mit einer Markierung versehen, die auf die noch ungelösten umwelt- und naturschutzfachlichen Probleme hinweist. Mit dieser Markierung verbunden ist die Pflicht für die weitere Fachplanung, hier in besonderem Maße nach verträglichen Lösungen zu suchen und die Öffentlichkeit über den Erfolg dieser Arbeiten regelmäßig zu unterrichten.

„Was haben diese Arbeiten mit nachhaltiger Mobilität zu tun? Für den Bereich Verkehrswegebau kann ich Ihnen darauf folgende Antworten geben: …“

1. Die Berücksichtigung der möglichen Zerschneidung oder Tangierung von ökologisch wertvollen Gebieten beginnt bereits auf der Generalplanungsebene. Bereits hier können für eine Vielzahl von Projekten Lösungen gefunden werden, die Beeinträchtigungen dieser Gebiete vermeiden.

2. Um den Flächenverbrauch für Verkehrswegebau zu minimieren, gilt für uns: Ausbau vor Neubau. Auch hier liefert die Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 1992 einen wertvollen Beitrag, indem geprüft wird, ob z. B. der Neubau einer Bundesstraße nicht durch den Ausbau des bestehenden Landesstraßennetzes ersetzt werden kann.
Jedoch ist es nicht möglich, bereits auf der Ebene Bundesverkehrswegeplanung eine verbindliche Aussage zu treffen, ob der bis 2020 angestrebte Wert des Nachhaltigkeitsindikators „Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche“ auch tatsächlich erreicht wird. Dafür ist diese Ebene zu abstrakt. Der Bundesverkehrswegeplan kann jedoch die Grundlagen dafür schaffen, dass die weitere Entwicklung in die Richtung läuft, dass der Wert (30 ha pro Tag für Siedlung und Verkehr) erreicht werden kann.

3. Dieser Punkt hat zwar nichts mit den oben erwähnten Nachhaltigkeitsindikatoren „Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche“ bzw. „Entwicklung der Bestände ausgewählter Tierarten“ zu tun; er ist dennoch unter dem Blickwinkel „nachhaltiger Mobilität“ von Bedeutung. Indem wir die Investitionsmittel von Schiene und Straße einander angleichen, schaffen wir die infrastrukturellen Voraussetzungen zur Verdopplung des Schienengüterverkehrs bis 2015 (vgl. Indikator „Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung“).

Worin liegen die Chancen für Schutzgebiete in einer Gesamtstrategie für nachhaltige Mobilität im Bereich Verkehrswegebau? Wenn wir ein Projekt derzeit gesamtwirtschaftlich bewerten, so erfolgt diese Bewertung eingebettet in das gesamte das Projekt umgebende Verkehrsnetz. Dies bedeutet eine optimierte Variante.
In Einzelfällen kann dies sogar mit dem Rückbau des bestehenden Netzes einhergehen. Ich will nicht bestreiten, dass diese Fälle derzeit noch die Ausnahmen sind. Wenn wir aber den Nachhaltigkeitsgedanken auch im Hinblick auf den Flächenverbrauch ernst nehmen, so denke ich, dass wir gut daran tun, generell bei künftigen Verkehrswegeplanungen im Rahmen der Optimierung des Verkehrsnetzes auch den Rückbau einzelner Verbindungen zu untersuchen. Auch hierfür leistet die Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 1992 wertvolle Dienste. Diese Überlegungen stellen sich natürlich in ökologisch wertvollen Räumen besonders.

Verkehr in Großschutzgebieten – sind wir schon am Ziel?

Prof. Dr. Hubert Job
Ludwig-Maximilians-Universität München

1. Allgemeiner Themenüberblick

Bei einer Diskussion des als Fragestellung formulierten Themas „Verkehr in Großschutzgebieten – sind wir schon am Ziel?“ ist vorweg die Frage zu klären, worauf dieser Titel abzielt.

Grundsätzlich geht es um die beiden Raumnutzungsfunktionen Verkehr und Großschutzgebiet, deren Aufgaben und die entscheidende Frage, wie sich diese als sich gegenseitig limitierende Faktoren beeinflussen. Sie stehen in Konflikt und das Ziel wird und muss es sein, eine Balance zwischen den beiden Raumnutzungsfunktionen zu erhalten bzw. zu schaffen. Bislang besteht ein Ungleichgewicht.

Einerseits hat die Ausweisung von Großschutzgebieten in den vergangenen Jahren zugenommen, was mit der Wiedervereinigung zusammenhängt, aber auch auf einen verbesserten gesetzlichen Rahmen sowie auf ein verändertes Umweltbewusstsein schließen lässt. Andererseits ist Naturschutz offenbar nur noch durch die Schaffung solcher Rückzugsgebiete, also segregativ möglich. Selbst dort wurden, wie in der gesamten Bundesrepublik, in den vergangenen Jahren viele, bislang unzerschnittene große Räume durch Verkehrswege – und dies sind im überwiegenden Autostraßen – zerteilt.

Die Kombination „Verkehr“ und „Großschutzgebiet“ steht in engem Zusammenhang mit den konkurrierenden Hauptaspekten Naturschutz und Landschaftspflege auf der einen Seite und dem steigenden Erholungs- und Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung auf der anderen. Großschutzgebiete ohne Besucher sind allein schon wegen des Gedankens der Umweltaufklärung und -erziehung genauso wenig zielführend wie von Autotouristen überfüllte Reservate mit verstopften Straßen, verschmutzter Luft und viel Lärm. Da Großschutzgebiete, neben dem Naturerlebnis und der Erholungsvorsorgefunktion für die Bevölkerung, ganz wesentlich von ihren Besuchern selbst und deren Bewusstsein für die schützenswerte Natur – insbesondere den nationalparkspezifischen Gedanken „Natur Natur sein zu lassen“ – sowie der Akzeptanz zur Entwicklung solcher Räume abhängig sind, lässt sich folgendes Ziel ableiten: Neben dem regulären „Einheimischenverkehr“, bedarf es eines kontrollierten Besucherverkehrs. Dieser muss so organisiert sein, dass er einerseits die Erwartungshaltungen der Gäste, das zielgruppenspezifisch teilweise recht unterschiedliche Erholungsbedürfnis, befriedigt, andererseits aber verkehrlich induzierte Umweltbelastungen weitgehend vermeidet.

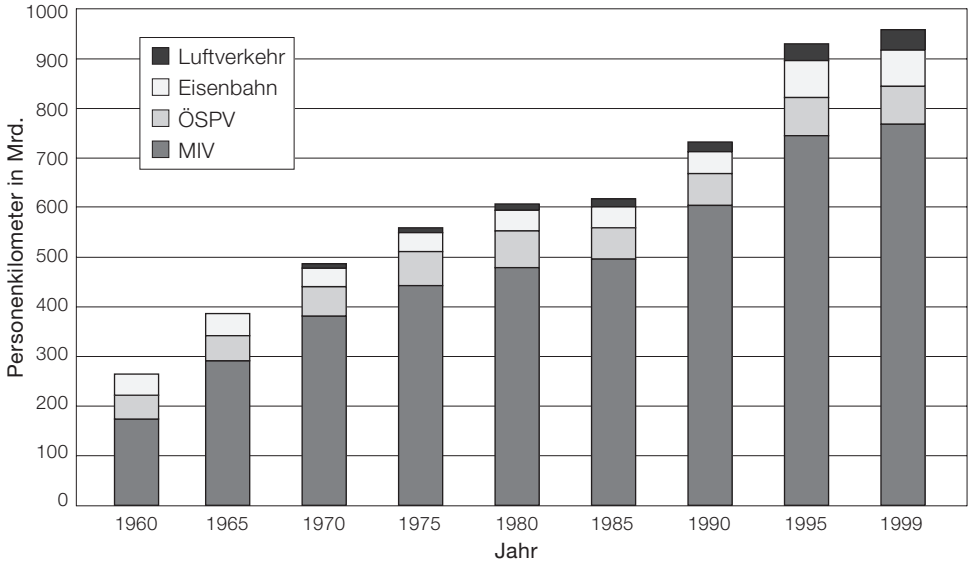
Basierend auf diesen Überlegungen sollen wesentliche Aspekte dieser Problematik im Folgenden beleuchtet werden.

2. Entwicklung der Verkehrsleistung

Da der Verkehr in Großschutzgebieten eng mit den allgemeinen Trends im Verkehr verknüpft ist, soll zunächst die historische Entwicklung des Verkehrs in Deutschland dargestellt werden (vgl. Abb. 1).

„Generell ist ein starker Anstieg der Mobilität, insbesondere des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Deutschland seit den 60er Jahren festzustellen.“

Waren es 1960 im MIV noch 170,9 Mrd. Personenkilometer (Pkm), so ist die Verkehrsleistung innerhalb von 40 Jahren um mehr als das Vierfache gestiegen. Im Jahr 1999 wurden bereits 765,9 Mrd. Pkm (MIV) im Bundesgebiet zurückgelegt. Die hohen Zuwachsraten zu Beginn des Betrachtungszeitraumes sind auf die Jahre des Wirtschaftswunders in Deutschland zurückzuführen, welche allerdings durch die Ölkrisen 1973 und 1979/80 unterbrochen wurden. Im Öffentlichen Verkehr (ÖV), hierzu zählen die zurückgelegten Pkm mit der Eisenbahn, des Öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV) und des Luftverkehrs, hat sich die Zahl innerhalb der letzten 50 Jahre verdoppelt.



▶ *Abb. 1: Entwicklung der Verkehrsleistung in Deutschland 1960–1999 (eigene Darstellung, Datenquelle: Bundesministerium für Verkehr 2000).*

Dabei stieg das Flugzeug seit den 1970er Jahren zum Massenverkehrsmittel auf. Die gefahrenen Personenkilometer im ÖSPV haben sich im Zeitraum zwischen 1950 und 1999 trotz der Wiedervereinigung lediglich verdreifacht und sind seit 1990 sogar leicht rückläufig. Interessant ist ferner die direkte Gegenüberstellung von ÖV und MIV. Das anteilige Verhältnis an den zurückgelegten Personenkilometern in Deutschland zeigte 1960 noch 34,8% (ÖV) zu 65,2% (MIV). Den höchsten Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen weist das Jahr 1990 auf. 82,7% MIV standen lediglich 17,3% ÖV gegenüber. Seit diesem Zeitpunkt verändert sich das Verhältnis nur geringfügig.

3. Verkehrsleistung im Personenverkehr nach Fahrtzwecken

Mit einem Anteil von über 39% kristallisiert sich der Freizeitverkehr[1] als quantitativ bedeutendster Fahrtzweck in Deutschland heraus. Zählt man hierzu noch den Urlaubsverkehr mit 7,4%, so wird fast die Hälfte aller Verkehrsleistungen zum privaten Vergnügen zurückgelegt (vgl. Abb. 2a, 2b).

Besonders auffällig ist die Zunahme der Personenkilometer im Urlaubsverkehr seit Mitte der 1970er Jahre. Herbeigeführt wurde diese Entwicklung durch ein verändertes Freizeitverhalten im Sinne einer Zunahme von Ausflügen und Kurzreisen in immer weiter entfernte Destinationen innerhalb Deutschlands.

[1] Das Bundesministerium für Verkehr schließt in der Begrifflichkeit Freizeitverkehr z. B. Wochenendfahrten, Besuche von Verwandten und Bekannten, Fahrten zu kulturellen Veranstaltungen sowie Fahrten zu Hobbyaktivitäten mit ein (vgl. BMV 2000: 213).

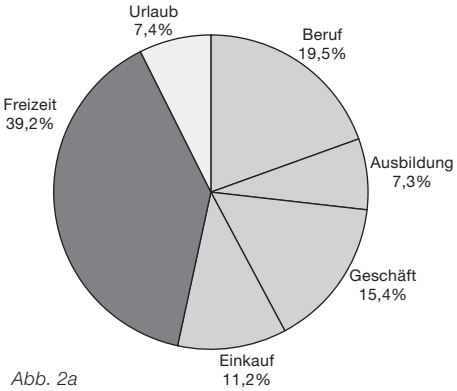


Abb. 2a

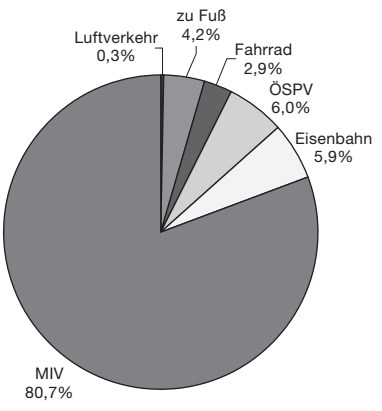


Abb. 2b

▶ *Abb. 2a: Verkehrsleistung im Personenverkehr nach Fahrtzwecken in Deutschland 1998 (Pkm) (eigene Darstellung, Datenquelle: Bundesministerium für Verkehr).*

▶ *Abb. 2b: Modal split im Freizeitverkehr in Deutschland 1998 (Pkm) (eigene Darstellung, Datenquelle: Bundesministerium für Verkehr).*

Der MIV nimmt dabei den stärksten Anteil an allen Fahrtzwecken ein.
Im Gegensatz zum Urlaubsverkehr zeigt sich im Freizeitverkehr eine abweichende Verteilung der Verkehrsmittelanteile (vgl. Abb. 2b). Der Modal split im Freizeitverkehr hat sich in den letzten 25 Jahren dabei unwesentlich verändert. Der Luftverkehr spielt mit 0,3% eine sehr geringe Rolle. Hingegen wird vor allem bei kurzen Strecken auf die Fortbewegungsmittel Fuß und Fahrrad gesetzt. Dominierender Verkehrsbereich bei den Freizeitfahrten ist auch hier mit über 80% nach wie vor der MIV.
Zu dieser Entwicklung tragen noch immer zahlreiche Faktoren bei, insbesondere die zunehmende Sub- und Periurbanisierung.

Beim Urlaubsverkehr[2] verzeichnet der Luftverkehr einen besonders starken Zuwachs am Anteil der Verkehrsleistung in Pkm (vgl. Abb. 2c).

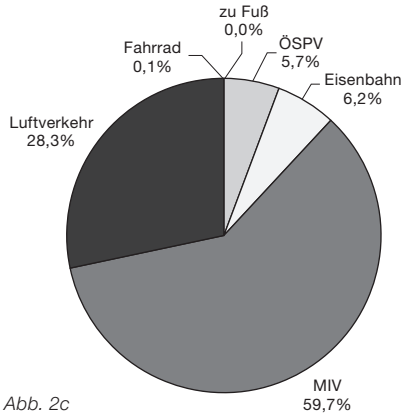


Abb. 2c

Gestiegene Mobilität und Wohlstand sowie der Anstieg von Billigflugangeboten lassen die Deutschen immer mehr Reisen in weiter entfernte Regionen unternehmen. Waren es 1976 noch 8,6%, so kletterte der Luftverkehr 1998 auf einen Anteil von 28,3% an den zurückgelegten Pkm. Die Zunahme der Fernreisen ist sicherlich auch ein Grund, weshalb der Anteil der Pkm des MIV am Urlaubsverkehr in den letzten 25 Jahren gemäß dem Bundesministerium für Verkehr kontinuierlich gefallen ist. Gleichzeitig sind die Anteile der Pkm von Eisenbahn und ÖSPV gesunken.
Mit einem Anteil von 6,2% (1998) ist der Eisenbahnverkehr um über die Hälfte im Vergleich zu 1976 gefallen.

4. Merkmale des Ausflugs- und Reiseverkehrs

Die heutige Freizeitgesellschaft hat mit neuen Problemen zu kämpfen:
Dient die Freizeit zum Zwecke der Erholung oder der Aktivitätenorientierung?
Um beiden Bedürfnissen gerecht zu werden und im Zusammenspiel mit den zuvor genannten Gründen des veränderten Freizeitverhaltens, geht die Tendenz hin zu immer mehr Kurzurlaubsreisen (2 bis 4 Tage) und Tagesausflügen, wobei auf den Haupturlaub mit einer Dauer von knapp 14 Tagen keineswegs verzichtet wird (vgl. HARRER 1995: 55). Kennzeichnend für dieses Verhalten sind die wachsende Flexibilität, Unabhängigkeit sowie Spontanität der modernen Gesellschaft.

Die Gruppe der Tagesausflügler bildet für touristische Destinationen ein enorm wichtiges Potenzial, da sie als Dauergäste von morgen gesehen werden können (vgl. HEINZE/KILL 1997: 98). Aber genau diese Einheit stellt wiederum die größte ökologische Belastung für den Zielort dar. Besonders starke negative Auswirkungen birgt der MIV, da der Pkw-Anteil und die Anzahl der Personenkilometer mit der Dauer des Aufenthaltes abnehmen. Die im Durchschnitt zurückgelegte Entfernung pro Ausflug liegt bei 70 km einfacher Strecke (vgl. HARRER 1995: 56).

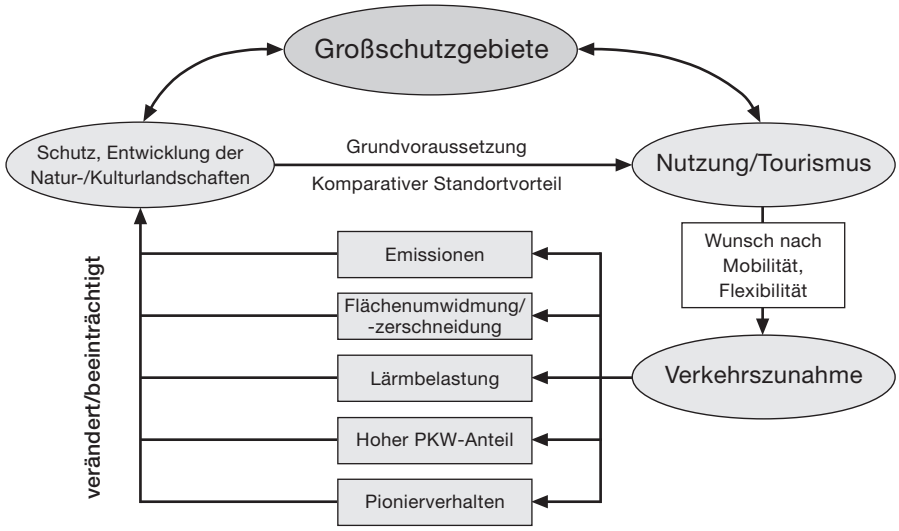
5. Verkehr in Großschutzgebieten

Die in Deutschland existierenden Großschutzgebiete befinden sich in einem Interessenskonflikt. Nationalparke, Biosphärenreservate und Naturparke übernehmen wichtige Funktionen im Bereich des Naturschutzes, der Landschaftspflege und der Sicherstellung naturnaher Erholungsvorsorge, sind jedoch

[2] Als Urlaubsverkehr definiert man die „Summe aller Freizeitfahrten mit 5 und mehr Tagen" (BMV 2000: 213).

◀ *Abb. 2c: Modal split im Urlaubsverkehr in Deutschland 1998 (Pkm) (eigene Darstellung, Datenquelle: Bundesministerium für Verkehr).*

gleichzeitig Räume touristischer Aktivitäten. Erschwert wird diese Gratwanderung durch die Tatsache, dass sich die Schutzgebiete immer häufiger zu Zielorten der immer weiter ansteigenden Naherholung, den vermehrten Kurzurlauben und Tagesausflügen entwickeln und von der Tourismuswirtschaft zunehmend als attraktive Reisegebiete erkannt werden. Bereits heute wünschen sich 41% der Deutschlandurlauber einen Aufenthalt abseits der Massen in ursprünglicher Umgebung und sehnen sich nach Authentizität innerhalb ihrer Region.



▲ *Abb. 3: Konflikt Verkehr – Großschutzgebiet (eigene Darstellung).*

Die Zeitschrift Nationalparke (2/2001: 20) konstatierte im Februar 2001 einen Boom in den Nationalpark-Regionen. So haben in der Müritz-Region die Übernachtungen in Privatquartieren explosionsartig um 18,3% und in gewerblichen Beherbergungsstätten gar um 35,5% zugenommen. Der Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft registrierte seit 1992 eine Steigerung seiner Besucherzahlen von rund 1,6 auf 2,8 Millionen. Dieser Trend ist freilich mit einer Erhöhung der Freizeitzentralität und folglich einem Anstieg des Verkehrsaufkommens verbunden (vgl. FEIGE 1991: 253ff).

Bei der Betrachtung von Verkehr in Großschutzgebieten ist stets zu beachten, dass es sich dort um ökologisch sensible Räume handelt, wo sich die durch den Verkehr allgemein verursachten Probleme wie Schadstoffeintrag in Luft, Wasser, Boden, Verlärmung, Zerschneidung von Habitaten, Störung der Eigenart von Landschaftsbildern und Flächenumwidmung besonders gravierend auswirken.

Die durch Eingriffe des Menschen ohnehin bedrohten Refugialräume innerhalb einer im Allgemeinen intensiv genutzten Landschaft, werden durch die entstehenden Raumansprüche des Verkehrs weiter eingeschränkt. Fortschreitende Flächenversiegelung und Flächenzerschneidung gefährden die Erfüllung der Aufgaben von Großschutzgebieten. Mehr als die Hälfte der Gesamtfläche der Großschutzgebiete liegt in mittlerweile stark vom Verkehr beeinflussten Räumen, die durch Infrastrukturbauten stark zerschnitten sind (vgl. JOB 2000a: 34). Besonders betroffen sind die Naturparke in der Nähe von Ballungsräumen, die vorwiegend der Naherholung dienen und zudem im Mittel wesentlich größer sind als die Nationalparke. In Rheinland-Pfalz liegt beispielsweise der Anteil unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UVR) in Großschutzgebieten mit 8% unwesentlich über dem Landesdurchschnitt mit 6% (vgl. JOB 2000b: 114).

Die nahezu ausschließlich in peripheren Räumen lokalisierten und zudem strenger geschützten Nationalparke sind von dem genannten Problem weniger betroffen. Nationalparke sind überwiegend zentrifugal verteilte, überregionale und vom Urlaubsverkehr geprägte Touristenziele. Die viel stärker von der kulturellen Überprägung charakterisierten Naturparke ziehen demgegenüber stärker Tagesausflugs- und Naherholungsverkehr auf sich, an dem sich vorwiegend die Bevölkerung der jeweils nächsten Ballungsräume beteiligt. Allerdings muss auch hier die geographische Verortung berücksichtigt werden. So liegt

das Verhältnis aller Tagesausflüge zur Anzahl der Übernachtungen im abgelegenen Bayerischen Wald bei 2,2. Im nahe Hannover gelegenen Naturpark Steinhuder Meer dagegen bei 26,5 (vgl. HARRER 1995: 43ff).

Während sich der Sekundärverkehr, also der Verkehr innerhalb des Zielortes, oftmals auf wenige Kilometer pro Tag beschränkt, nimmt der Primärverkehr (An- und Abreise), insbesondere bei den genannten Naherholungsnaturparken damit die dominierende Stellung beim Verkehrsaufkommen ein, was ein weiteres großschutzgebietsspezifisches Problem darstellt.
Anders als in Verdichtungsräumen sind Großschutzgebiete wegen ihrer Lage und Größe von einem kundenfreundlichen und aufeinander abgestimmten öffentlichen Personennahverkehr weitestgehend ausgeschlossen, womit dem Pkw als Verkehrsmittel eine überdurchschnittliche Bedeutung zukommt.
Ein Ausweichen auf Bus oder Bahn scheitert oftmals nicht allein an der Bequemlichkeit der Touristen oder auch der Einwohner sondern schlichtweg an der mangelhaften Erschließung dieser Räume oder auch der dürftigen Kommunikation von Konzepten, die eine Alternative bereitstellen. Die An- und Abreise und als Folge daraus auch der Sekundärverkehr konzentrieren sich damit fast vollständig auf der Straße. Dabei ist der Energiebedarf gegenüber der Schiene um ein Sechsfaches höher, der Flächenbedarf gar um ein Zwanzigfaches (vgl. JOB/METZLER: in Druck). Zieht man nun in Betracht, dass mit abnehmender Aufenthaltsdauer die Zahl der pro Tag durchschnittlich zurückgelegten Personenkilometer steigt und gerade in Naturparken der Anteil der Tagesausflügler extrem hoch ist, so werden die durch den Verkehr induzierten Effekte logischerweise noch verstärkt.

Die Tendenz zum Massentourismus führt schließlich zum Pionierverhalten bei einzelnen Personen, die auf der Suche nach Ruhe und Natur noch weitgehend unberührte Räume erschließen, da ihr Erholungsbedürfnis nicht mehr befriedigt werden kann. So dringt der Verkehr immer weiter und in seiner zerstörerischsten Form in Gebiete vor, die vor allem der Erhaltung der naturnahen Umwelt dienen. Intensive Naturerlebnisse, also jene für den Tourismus maßgeblichen Eigenschaften der Großschutzgebiete, werden dadurch erschwert. Langfristig geht dem Großschutzgebiet damit letztlich sein Markenzeichen verloren und der Tourismus dringt weiter in andere vom Menschen weniger stark beeinflusste und von Verkehr kaum betroffene Gebiete vor.

6. Lösungsansätze

Die oben dargestellten Entwicklungen sollen aufzeigen, dass ein nachhaltiges Verkehrskonzept mitentscheidend ist, um sowohl die Naturgegebenheiten als auch die komparativen Standortvorteile als touristische Region langfristig zu wahren. Die im Folgenden vorgestellten Maßnahmen sind ihrer Intensität nach geordnet und unterscheiden sich daher in Durchführbarkeit und Wirksamkeit (vgl. Abb. 4). Für eine tatsächliche Umsetzung der Konzepte ist eine Kombination und Koordination von verschiedenen Maßnahmen am zielführendsten und auf weite Sicht unverzichtbar.

▼ *Abb. 4: Lösungsansätze (eigene Darstellung).*

Steuerungsmöglichkeiten des Reise- und Urlaubverkehrs

- Restriktive Maßnahmen:
  - Preispolitisch (z. B. Maut-/Parkplatzgebühren, Ökosteuer)
  - Ordnungspolitisch (z. B. Zufahrtsbeschränkungen)
  - Infrastrukturell (z. B. Straßenrückbau)
- Marketingorientierte Ansätze/Kooperationen:
  - Gütesiegelvergabe (z. B. Viabono)
  - Verknüpfung der Verkehrsträger statt Konkurrenz (z. B. Fahrtziel Natur)
  - Finanzielle Anreize (z. B. Chipcard)
- Public awareness:
  - Umweltbildung/Bewusstsein schaffen

6.1 Restriktive Maßnahmen für den MIV

„Die hohe Nachfrage nach Freizeit- und Urlaubsverkehr ist auch das Ergebnis künstlich niedriger Mobilitätspreise durch unvollständige Kostenrechnung“ (HEINZE 1997: 64). Den MIV über eine Erhöhung der Gebühren für die Kfz-Nutzung zu verringern ist ein Mittel, dem sich kein Verkehrsteilnehmer entziehen kann. Um preispolitischen Maßnahmen wie z. B. Road Pricing, Autobahnvignetten (z. B. Schweiz, Österreich), Mineralölbesteuerung (Ökosteuer) zu entgehen, wird der Reisende dazu motiviert, sich mit alternativen Anreiseformen auseinanderzusetzen.

Die Gestaltung des ordnungspolitischen Handlungsrahmens für einen umweltschonenden Freizeitverkehr kann anhand von Geschwindigkeits- oder Zufahrtsbeschränkungen (z. B. Zermatt, Schweiz) oder einer sinnvollen Parkraumbewirtschaftung vorgenommen werden. Ordnungspolitische Steuerung ist damit eine wirksame, auf gesetzliche Grundlage gestützte, Methode zur Beeinflussung des Verkehrs.

Einen wichtigen Schritt hin zu einer neuen Kultur der Mobilität ist beispielsweise die Einführung eines Gesetzes in Italien, welches Gemeinden im Aostatal seit August 2000 erlaubt, in eigener Kompetenz restriktive Maßnahmen (Maut, Sperrungen) für die Benutzung außerörtlicher Straßen zu erheben.

„Durch den Rückbau von Straßen, die Reduzierung von Parkplätzen oder durch die Einführung verkehrsberuhigter Zonen können infrastrukturelle Maßnahmen Einfluss auf den Verkehr nehmen.“

Die Umnutzung einer Wiese zur Parkfläche oder die Nutzung der Standspur bei dichtem Verkehr können beispielsweise als Mittel eingesetzt werden, wenn ein kurzfristiger und/oder temporärer Bedarf besteht.

Die restriktiven Instrumente zur Verringerung des Verkehrs zugunsten alternativer Anreiseformen bzw. Fortbewegungsmittel innerhalb eines Großschutzgebietes weisen eine starke Saisonalität auf.

6.2 Marketingorientierte Maßnahmen und Kooperationen

Da der MIV nicht als „erzwungene“ sondern vielmehr als „Erlebnismobilität“ empfunden wird, werden restriktive Maßnahmen insbesondere im Urlaubs- und Freizeitverkehr als Einschränkung persönlicher Freiheit empfunden und als Dirigismus abgelehnt (vgl. RAUCH 1993: 170). Marketingorientierte Ansätze sind eine sanftere Methode, um umweltverträglichen Verkehr zu fördern.

Über die Einführung eines Umweltgütesiegels für ökologisch verträgliche Reisen können Anreize für einzelbetriebliche, lokale und regionale Maßnahmen geschaffen werden. Nach zehnjähriger Diskussion wurde im Jahr 2000 z. B. die einheitliche Umweltdachmarke „Viabono“ vorgestellt, in der umweltverträgliche Reiseangebote gebündelt werden. Langfristig soll dem Gast über einen professionellen Marketing-Mix zeitraubendes Suchen erspart werden und zu verstärkter Nachfrage nach umweltverträglichen Angeboten führen.
Zu den Viabono-Partnern der ersten Stunde zählen die Naturparke Steinhuder Meer, Frankenwald, Uckermärkische Seen und Hohes Venn-Eifel (vgl. BFN/VDN 2002: 18).

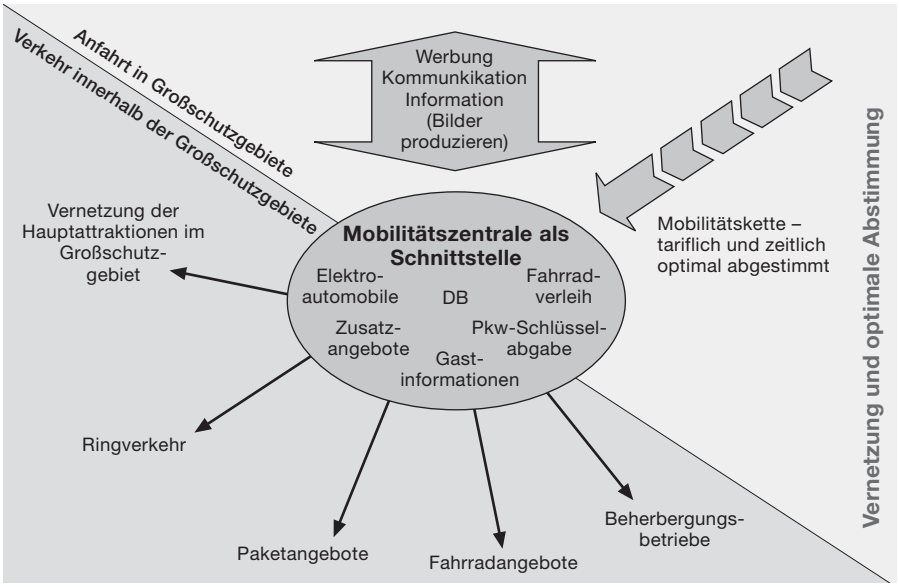
Möchte man den „Urlaub vom Auto“ erfolgreich vermarkten, muss ein attraktives und vor allem lückenloses Angebot geschaffen werden. Die Erneuerung des ÖV muss auch für Pkw-Fahrer attraktiv gestaltet und freizeitverkehrsfähig verbessert werden. Gerade weil der MIV in wachsendem Maße wieder ÖV-fähig wird, gilt dies als Entwicklung zum „Neuen ÖPNV“. In Nischenbereichen wie dem Verleih von Pkws, car sharing,

car pooling und elektronischen Informations- und Navigationssystemen ist dieser Ansatz bereits erkennbar. Es muss zu einer Kombination aus individuellen und kollektiven Fortbewegungsmitteln unter einer dezentralen und doch einheitlichen Organisation kommen. Beispiel hierfür wäre die Einführung von Minibussen, Rufbussen und Anrufsammeltaxen. Durch die Vielfalt und Fahrplanunabhängigkeit wird den Nutzern unterschiedlichster Lebensstile entgegengekommen und kann ein neues Selbstverständnis des ÖPNV implizieren (vgl. HEINZE 1997: 127ff).

Urlaubsgebiete eignen sich ebenfalls gut als Testräume für lokale Pilot- und neuartige Verbundkonzepte (neue Antriebssysteme, attraktivere ÖV-Systeme). So kann nicht nur für den Urlaubsort, sondern auch für die Entwickler neuartiger Systeme ein PR-Erfolg erzielt werden. Bei einer Finanzierung über den Staat können aus werbewirksamen Projekten parteipolitische Erfolge hinsichtlich einer zukunftsorientierten Politik erreicht werden. Dies führt zu einer Interessenharmonie, welche zugleich von Bürgern, Besuchern und Umweltschützern getragen wird (vgl. RAUCH 1993: 172). Die erdgasbetriebenen „Igelbusse“ im Bayerischen Wald sind ein Beispiel dafür.

Das am 25. April 2001 gestartete Projekt „Fahrtziel Natur“ ist ein gemeinsamer Beitrag der Deutschen Bahn AG mit den vier großen deutschen Umweltverbänden Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) e.V., dem Naturschutzbund (NABU) e.V., der Umweltstiftung WWF-Deutschland und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V. im Rahmen des Internationalen Jahres des Ökotourismus 2002. Die Träger haben dafür zehn deutsche Großschutzgebiete, in denen jeweils mindestens einer der Träger durch Informationseinrichtungen vertreten ist, ausgewählt.
Die Projektidee ist hierbei, dass durch die Kooperation die regionale Wertschöpfung gestärkt werden soll, woraus eine verbesserte Akzeptanz der Schutzgebiete in der Region folgt. Sie soll Wissen über Natur- und Kulturlandschaften verbreiten und die von der Freizeitnutzung ausgehenden Belastungen für die Schutzgebiete besonders durch die An- und Abreise mindern. Die Erreichbarkeit mittels attraktiver Angebote soll dauerhaft gesichert werden. Mit der Verschiebung des Modal split zu Gunsten umweltfreundlicher Verkehrsträger können sowohl reale Umweltentlastungen erreicht, als auch wachsende Besucherzahlen bewältigt werden.

▼ *Abb. 5: Modell zum Anbieterverbund (eigene Darstellung).*



Um diese Ziele umzusetzen, betreiben die Träger ein verstärktes und koordiniertes Marketing für vorhandene Angebote der öffentlichen Verkehrsmittel. Durch die gezielte Darstellung attraktiver Ausflugstipps und entsprechender Reisemöglichkeiten per ÖV wird konkret für den Besuch der Schutzgebiete geworben. In Zukunft sollen auch verstärkt (elektronisch buchbare) Komplettangebote umgesetzt werden. Parallel dazu werden gemeinsam mit den Bestellerorganisationen des regionalen Nahverkehrs regionale „Schwachstellen“ (fehlende Anschlüsse, Routenänderungen, Radmitnahme, ungenügende Haltepunkte etc.) abgebaut.

Weitere Ziele bestehen darin, die punktuelle Dichte, die Qualität und Vernetzung der öffentlichen Verkehrsangebote durch Partnerschaften mit örtlichen Verkehrsunternehmen zu verbessern sowie eine einheitliche Ticketabgabe einzuführen.

„Derzeit bietet ‚Fahrtziel Natur' über 120 Angebote in ganz Deutschland."

Neben denen der Bahn (Ameropa) werden auch Angebote Dritter präsentiert. Alle Angebote sind über den ÖV erreichbar und drehen sich um regionale Besonderheiten und Naturerleben. Auch zielgruppenspezifische Angebote, z. B. mit Fahrtziel Natur auf Klassenfahrt, werden aufgelegt.

Finanzielle Anreize wie z. B. die Begünstigung von Fahrgemeinschaften beim Parken (z. B. Schweiz), stellen ebenfalls eine Möglichkeit dar, Besucherverhalten zu beeinflussen. Vorstellbar ist die Einführung einer „Chipkarte", die einerseits ein ÖV-Ticket darstellt und zugleich Vergünstigungen für die Hauptattraktionen einer Region bietet. Sinn solcher Karten ist die Bündelung aller touristischen Angebote und Freizeiteinrichtungen inklusive Nutzung von ÖPNV, Schifffahrt, Zug usw. Eine Art Shuttle, also regelmäßige Verbindungen zwischen den Attraktionen und den Unterkünften/Ausgangspunkten der Gäste ermöglicht eine reibungslose Lenkung der Besucher. Diese sparen dadurch Zeit und Mühe für die Parkplatzsuche und genießen Ermäßigungen, da der Pauschalpreis der Karten weit unter den Einzeleintritts- und Transportpreisen liegt. Besonders für Wanderer, Rad- und Bootsfahrer bietet ein attraktives Shuttle-System Vorteile. Neben der Vermeidung von Verkehr und einer größeren Zufriedenheit der Gäste, verbessert eine solche Bündelung des Angebots das Destinationsmanagement und dient gleichzeitig als Marketinginstrument. Im Schwarzwald, der Bodenseeregion oder auf Rügen, um nur einige Beispiele zu nennen, sind solche Chipkarten bereits erfolgreich eingeführt worden, die aber nicht speziell auf die Großschutzgebiete ausgerichtet sind.

6.3 Umweltbildung

Die Aufgabe von Fremdenverkehr oder zur Naherholung genutzter Schutzgebiete sollte es sein, die Besucher für die Wahrnehmung ökologischer Sachverhalte zu sensibilisieren und zu einem Umstieg auf den ÖV zu bewegen. Neben der Ausgabe von Informationsmaterial und Bildungs- und Erlebnisangeboten innerhalb der Parks bietet der ÖV eine Chance, den Gast während der Fahrt über den ihn umgebenden Raum und die Aufgabenstellung der Großschutzgebiete zu informieren (z. B. Königsseeschifffahrt oder Brockenbahn).

7. Netzwerk der Akteure

Nehmen wir zum Abschluss noch einmal den als Frage formulierten Teil des Titels auf: „Sind wir schon am Ziel?" Die Erläuterungen haben verdeutlicht, dass wir gerade erst am Anfang stehen und ein Jahr des Ökotourismus in einem gesellschaftlichen Lernprozess sicherlich nicht ausreicht, um in Zukunft die Tourismuswirtschaft zu reformieren (vgl. EUROPARC DEUTSCHLAND 2001). Ebenso wenig reicht das Engagement von Einzelpersonen oder einer Institution mit Sicherheit nicht, um in Großschutzgebieten maßgebliche Veränderungen einzuleiten. Vielmehr ist ein Netzwerk von Akteuren, begleitet von einem qualifizierten Besucher- und sozioökonomischen Monitoring im Großschutzgebietsmanagement, bei der Umsetzung neuer Verkehrs- und Tourismuskonzepte nötig, um damit die Balance zwischen den Raumnutzungsfunktionen zu erhalten und wieder zu schaffen.

Gefordert sind dabei zum einen natürlich die Großschutzgebiete und deren Verwaltung selbst, deren Aufgabe es sein wird, die entsprechenden Konzepte zu erstellen und zu kommunizieren. Das

wird ohne entsprechende Unterstützung von Unternehmen der freien Wirtschaft (z. B. DB, Radverleihe, Kanuverleihe, regionale Busunternehmen, Fähr- und Bootsfirmen) genauso wenig funktionieren, wie ohne das Vorhandensein eines politischen Handlungsrahmens, der die entsprechenden steuernden Voraussetzungen schafft. Gleichzeitig sind die betroffenen Regionen und Gemeinden mit ihren Bürgern und Touristikunternehmen sowie -zentralen in die Pflicht genommen, kooperativ mitzuwirken, um sich auf ihr Potenzial, die natürlichen und kulturellen Begebenheiten, zu besinnen. Zu guter Letzt wird jedes noch so intelligente Vorhaben scheitern, wenn nicht der Kunde selbst, also der Besucher von Großschutzgebieten, durch ein besseres Umweltverhalten all diese Konzepte annimmt, seine Freizeitaktivitäten – aus ökologischer Sicht – sinnvoll plant und sich dabei vielleicht eines Satzes des ersten Bundespräsidenten Theodor Heuss aus dem Jahre 1953 entsinnt: „Vergesst ein Element des Verkehrs nicht ganz: die zwei Beine und die Füße."

Literatur

BFN (Bundesamt für Naturschutz)/ VDN (Verband Deutscher Naturparke) (Hrsg.) (2002): Nachhaltiger Tourismus in Naturparken – ein Leitfaden für die Praxis, Bispingen.

BMV (Bundesministerium für Verkehr) (2000): Verkehr in Zahlen, Hamburg.

DEUTSCHE SHELL (Hrsg.) (2002): Jugend 2002. Zwischen pragmatischem Idealismus und robustem Materialismus, Hamburg.

EUROPARC DEUTSCHLAND (2001): EUROPARC Deutschland. Zehn Jahre, Berlin.

FEIGE, M. (1991): Zum Ausflugsverkehr in Reisegebieten. (= Schriftreihe des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr, Heft 41) München.

HARRER, B. (1995): Tagesreisen der Deutschen. Struktur und wirtschaftliche Bedeutung des Tagesausflugs- und Tagesgeschäftsreiseverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. (Schriftreihe des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr, Heft 46) München.

HEINZE, W./KILL, H. (1997): Freizeit und Mobilität. Neue Lösungen im Freizeitverkehr. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover.

JOB, H. (2000a): Naturparke – Erholungsvorsorge und Naturschutz. In: Freizeit und Tourismus. Becker, C. und Job, H. (Hrsg.), Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland Bd. 10, 34–38, Leipzig.

JOB, H. (2000b): Unzerschnittene verkehrsarme Räume (UVR) als neue Kategorie des Freiraumschutzes. In: Wissenschaftliches Jahrbuch des grenzüberschreitenden Biosphärenreservates Pfälzerwald – Voges du Nord, Bd. 8, 109–119, La Petite-Pierre.

JOB, H./METZLER, D. (2002): Wege zu einem umweltverträglichen Tourismus. In: Freizeit und Tourismusräume. Stonjek, D. (Hrsg.), Handbuch des Geographieunterrichts, Bd. 6, Köln.

NATIONALPARKE (2001): Boom in Nationalpark-Regionen. In: Nationalparke. Heft 2.

RAUCH, B. (1993): Natur und Freizeit im Verkehrsraum Berchtesgaden – Konzepte integrierter Regionalpolitik. In: Frankfurter Wirtschafts- und Sozialgeographischen Schriften, Heft 62, Frankfurt.

REINER, M. (1998): Beispielhafte Projekte und Initiativen für eine sanfte Mobilität. In: Alpenreport – Daten, Fakten, Lösungsansätze. CIPRA. (Hrsg.), Bern, Stuttgart, Wien.

VDN (Verband Deutscher Naturparke e.V.) (Hrsg.) (2001): Die deutschen Naturparke. Aufgaben und Ziele. 2. Fortschreibung, Bispingen.

WESTENBERGER, P. (2002): Fahrtziel Natur. Projektbeschreibung, München.

Gesundheit, Bewegung und Naturerleben

Dr. Hans-Joachim Schemel

Büro für Umweltforschung, Stadt- und Regionalentwicklung, München

1. Einleitung

Wie aus der Einladung zur Tagung hervorgeht, spannt unsere heutige Veranstaltung einen weiten thematischen Bogen über das „Beziehungsgeflecht Verkehr, Wirtschaft, Gesundheit, Politik und Großschutzgebiete“. Der Schwerpunkt liegt auf Möglichkeiten nachhaltiger Mobilität im Zusammenhang mit Schutzgebieten. Mein Beitrag wird einen Themenbereich beleuchten, der in dieser Tagung vielleicht etwas am Rande angesiedelt ist, der jedoch – so meine ich – sehr gut in das „Beziehungsgeflecht“ hineinpasst und Ihre Aufmerksamkeit auf bedenkenswerte Aspekte lenken möchte, die sonst vielleicht übersehen würden.

Ich werde den Begriff der Bewegung nicht gleich mit motorisierten Verkehrsmitteln in Verbindung bringen, sondern mir geht es um die körperliche Bewegung. Ich werde das Naturerleben unter dem Blickwinkel der Bewegung sowie der physischen und psychischen Gesundheit thematisieren.

Auch werde ich die Natur und das Erleben von Natur nicht primär auf Großschutzgebiete beziehen, sondern habe dabei vor allem nicht-geschützte Landschaften bzw. städtische Freiräume im Sinne.

„Es geht mir um die ‚Natur vor der Haustür‘ und um die ‚Natur in der eigenen Region‘, also um Natur in Räumen, die vielleicht dazu beitragen, dass man auch ganz gern mal auf längere Reisen und Fahrten verzichtet nach dem Motto: ‚warum in die Ferne schweifen, liegt das Gute doch so nah!‘.“

Viele Ausflüge sind ja bekanntlich schon Fluchtbewegungen aus städtischen und ländlichen Räumen, die selbst keine naturnahen Aufenthaltsqualitäten bieten und den Bewohner auf der Suche nach Natur aus seinem Wohnumfeld geradezu forttreiben.

In meine Ausführungen fließen Ergebnisse aus drei abgeschlossenen Forschungsprojekten ein, die jeweils in Buchform veröffentlicht sind (siehe Literaturverzeichnis).

Das erste Projekt (im Auftrag des Umweltbundesamtes in Kooperation mit dem Deutschen Städtetag und dem Deutschen Sportbund) mit dem Titel „Bewegungsraum Stadt“ hat mehr als 50 best-practice-Fälle ermittelt, analysiert und kommentiert. Diese Beispiele zeigen Möglichkeiten auf, wie in unterschiedlicher Weise auch im knappen städtischen Raum mehr Gelegenheiten und Flächen für Spiel, Sport und Bewegung geschaffen werden können.

Das zweite Projekt (im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz) mit dem Titel „Naturerfahrungsräume“ konzentriert sich auf naturnahe Bewegungsraum-Angebote und entwickelte eine neue Flächenkategorie sowohl für den städtischen als auch für den ländlichen Raum. Auf diese Flächenkategorie „Naturerfahrungsraum“ werde ich später noch vertieft eingehen. Zur Zeit begleiten wir wissenschaftlich im Auftrag der Stiftung Naturschutzfonds Baden-Württemberg die praktische Erprobung/Umsetzung des städtischen Naturerfahrungsraum-Konzepts in Stuttgart, Freiburg, Karlsruhe und Nürtingen.

Das dritte Projekt (im Auftrag des Umweltbundesamtes) mit dem Titel „Kommunikation und Umwelt im Tourismus“ hat auf empirischem Wege (über Einzelbefragungen und Gruppengespräche) Grundlagen und Konzeptbausteine für ein nachhaltiges Verbraucherverhalten im Urlaub erarbeitet.

2. Lust an der Bewegung

Die Frage, die uns alle – nicht nur bei dieser Tagung – umtreibt, ist doch die nach einem Verhalten, das die natürlichen Ressourcen respektiert und für kommende Generationen erhält. Wie kann sich ein solches Verhalten auch

ohne Verbote und ständige Kontrollen so durchsetzen, dass es zum Regelverhalten wird und nicht Ausnahme bleibt?

Bei dem letztgenannten Projekt wurde deutlich, dass selbst bei relativ hohem Umweltbewusstsein meist eine tiefe Kluft zum tatsächlichen Verhalten bestehen bleibt. Die weit überwiegende Mehrheit unter uns Menschen neigt – nicht nur als Urlauber – dazu, sich nur dann umweltfreundlich zu verhalten, wenn uns das keine nennenswerten Verzichte oder Einschränkungen abverlangt.

So etwa ist der Verzicht auf das Auto bzw. die Inkaufnahme von Unbequemlichkeit, Stress oder höheren Kosten bei der Nutzung alternativer Verkehrsmittel im Interesse der Umwelt bzw. der Allgemeinheit kaum zu erwarten. Aber wie kommt es dann, dass sich doch recht viele Menschen umweltbewusst verhalten, wenn sie z. B. ihre Kurzstreckenfahrten in der Stadt, ihre Ausflüge in die Umgebung oder sogar ihre Reisen über weite Strecken mit dem Fahrrad unternehmen? Die Antwort ist einfach: weil es ihnen Spaß macht. Es geht dabei nicht um das Einhalten von Vorschriften, nicht um Verzicht oder Einschränkung, sondern ganz im Gegenteil: das eigene Bedürfnis nach körperlicher Bewegung und die Freude daran stehen im Vordergrund. Wir kennen ja den enormen Boom, den das Fahrrad in den letzten Jahren erlebt hat. Und zu diesem Boom hat nicht etwa ein verändertes Umweltbewusstsein geführt, sondern die Freude, die Lust an der Bewegung mit dem Fahrrad.

Zur Lust an der körperlichen Bewegung gesellt sich ein weiterer auffälliger Trend in unserer Gesellschaft, nämlich die gestiegene Wertschätzung von Gesundheit, Fitness und Wellness. Wollen wir umweltfreundliches Verhalten erreichen, dann müssen wir bei geeigneten Verhaltensangeboten an den realen Bedürfnissen von Menschen anknüpfen, z. B. an dem Bedürfnis nach Bewegung und Gesundheit.
Wir wissen, dass körperliche Bewegung und Gesundheit in engem Wirkungszusammenhang stehen. Bewegungsarmut schadet unserer Gesundheit. Aber allein dieses Wissen reicht meist nicht, um Menschen dazu zu motivieren, sich mehr zu bewegen. Entscheidend ist auch hier, dass die Bewegung Freude macht. Die meisten Menschen, die sich viel bewegen, tun dies, weil sich bei ihnen individueller Nutzen mit dem Spaßfaktor verbindet. Die entscheidende Frage lautet: „Wie können wir umweltschonende Gelegenheiten zur Bewegung schaffen, die Genuss bereiten?“
Hier sind wir mit unserem Gedankengang bei den Möglichkeiten des Raumes angelangt.

„Meine These ist: Die Natur bietet ungeahnte Möglichkeiten, sich nicht nur körperlich zu bewegen, sondern auch alle Sinne zu aktivieren und dabei Freude zu empfinden.“

3. Entfremdung von Natur

Wenn ich hier die Natur ins Spiel bringe, dann mögen manche stutzen. Passt das Wortpaar Natur und Spaß überhaupt zusammen? Sind wir nicht gewohnt, das Wort Natur mit Schutz, mit Verzichten und Einschränkungen in Verbindung zu bringen – also mit eher unlustigen Assoziationen wie Pflichterfüllung und Verantwortlichkeit? Es gibt Untersuchungen, die belegen, dass die meisten Jugendlichen sofort ein schlechtes Gewissen bekommen, wenn sie im Wald die Wege verlassen, weil sie glauben, die Natur würde darunter leiden (BRÄMER 1998).

Der Naturschutz hat in der öffentlichen Wahrnehmung ein lustfeindliches Image von Einschränkung und Verboten. Hier ist eine von den Vertretern des Naturschutzes bisher zu wenig beachtete Gefahr entstanden.
Ich denke jetzt nicht so sehr an die allseits beklagte Akzeptanzproblematik

des Naturschutzes, sondern ich meine die schleichende Entfremdung des Menschen von der Natur. Eine solche Entfremdung stellt sich ein, wenn Menschen in ihrer Kindheit und Jugendzeit keine Gelegenheit hatten, sich spielerisch in naturnaher Umgebung aufzuhalten. Ich betone das Spielerische im Umgang mit Natur.

„Denn es reicht nicht aus und kann sogar kontraproduktiv wirken, wenn wir dem Heranwachsenden die Bedeutung von Natur nur über kognitives Lernen in der Schule nahe bringen wollen."

Wenn nur der Kopf, nicht aber die sinnliche Erfahrung in einer räumlichen Situation angesprochen wird, wenn das Spielen nur noch in gestalteten und mit Geräten ausgestatteten, von Erwachsenen kontrollierten und pädagogisch betreuten Freiräumen möglich ist und der eigenen Phantasie und Kreativität kaum Spielräume lässt, dann reißt die emotionale Verbindung zwischen Mensch und Natur ab bzw. kann gar nicht erst entstehen.

Einerseits fehlen also im alltäglichen Wohnumfeld Gelegenheiten, der Natur zu begegnen, andererseits werden die Menschen aus den wenigen noch naturnahen Räumen in der Stadt oder auf dem Lande herausgehalten. Der Mensch gilt dem Naturschutz vielfach als Störfaktor.

Ich möchte an dieser Stelle gleich ein mögliches Missverständnis ansprechen und ausräumen. Meine Ausführungen sind kein Plädoyer gegen Schutzverordnungen. Schutzgebiete für die Natur sind notwendig und wir brauchen mehr davon – nämlich dort, wo die Lebensräume von störempfindlichen Tierpopulationen und Pflanzengesellschaften durch Erholungsaktivitäten – verbunden mit Trittbelastung bzw. Beunruhigung – bedroht sind und deshalb von solchen Aktivitäten freigehalten werden müssen. Schutzgebiete, in denen die Wege aus guten Gründen nicht verlassen werden dürfen, sind für das Erleben von Natur allerdings nur eingeschränkt tauglich. Deswegen brauchen wir – um der Entfremdung des Menschen von der Natur entgegenzuwirken – naturnahe Gebiete, in denen nicht der Schutz, sondern nachhaltige Formen der Erholung Vorrang genießen. Hier sind wir bei der neuen Flächenkategorie „Naturerfahrungsraum", auf die im 5. Abschnitt näher eingegangen wird.

4. Naturerfahrung und Schutzgebiete

Aus zahlreichen Untersuchungen aus Großschutzgebieten wissen wir, wie fasziniert Besucher von ursprünglicher Natur, speziell von urwaldartigen Arealen sind. Sich selbst überlassene Landschaftsbereiche – natürliche Sukzession, Urwald – ebenso auch sehr extensiv genutzte oder gepflegte Landschaften üben auf viele Menschen einen ganz besonderen Reiz aus. Touristiker haben das schon lange erkannt und beziehen deshalb ihre Vermarktungsstrategien nicht nur auf kulturelle Besonderheiten, sondern auch auf die Qualität „ursprüngliche Natur", sofern sie – wie bei Großschutzgebieten – tatsächlich noch vorhanden ist.

Dem Naturschutz geht es ja – wie wir alle wissen – nicht primär um den Schutz, sondern in erster Linie um die Natur. Der Schutz ist das notwendige Übel, um die Natur erhalten zu können. Wir wollen die Natur gegen solche Nutzungen schützen, die ihre Natur-Qualitäten bedrohen, z. B. schützen wir ihre Vielfalt gegen Vereinheitlichung und Monotonie, wir schützen ihre Ruhe gegen Verlärmung, wir schützen ihre Großtierarten vor jagdlicher Nachstellung und Beunruhigung, wir schützen ihre selbstregulierenden Kräfte gegen stoffliche Einwirkungen, wir schützen ihre charakteristischen Landschaftsbilder im Kleinen gegen herumliegenden Abfall und im Großen gegen störende Bauwerke.

Warum setzen wir uns für den Erhalt der Natur ein? Sicherlich spielen dabei ethische – also uneigennützige – Motive eine Rolle, aber die meisten Menschen – sofern sie sich überhaupt noch für Natur interessieren – haben ein ganz dominantes Motiv: sie wollen Natur erleben. Sie lassen sich von den vielfältigen Reizen der Natur bezaubern, Jung und Alt wollen sich in ihr bewegen, wollen sich von ihr anregen lassen, suchen in ihr Entspannung beim Wandern, beim Spielen, beim Beobachten, beim Radfahren, beim Graben im Boden, beim Klettern auf Bäume u.s.w.

Zur Zeit erfüllen die kleinen und großen Naturschutzgebiete eine ungeheuer wichtige Aufgabe, die weit über den Arten- und Biotopschutz hinausgeht: Sie erhalten uns Zivilisationsmenschen, die wir in den Freiräumen fast nur noch intensive Landnutzung bzw. durchgestylte Grünanlagen vorfinden, die Möglichkeit der Erfahrung von Natur.
Ohne Schutzgebiete würden wir ursprüngliche Natur in unseren Breiten nur noch aus Schilderungen und Bildern der Vergangenheit kennenlernen können. Auch wenn die Naturerfahrung in Schutzgebieten – wie gesagt aus guten Gründen – eingeschränkt werden muss, sind diese Räume fast die einzigen, deren naturnaher Charakter noch nicht durch Intensivnutzungen zerstört worden ist, sondern wo wir erfahren können, wie „wilde“ Natur aussieht, welche Empfindungen sie in uns auslösen kann, was man in ihr tun und erleben kann. Es ist höchste Zeit, dass wir die Möglichkeiten des Naturerlebens erweitern, indem wir auch außerhalb von Schutzgebieten vielfältige Gelegenheiten für unreglementierte Naturbegegnung schaffen.

◀ *Abbildungen: Das Spielen in der Natur macht Spaß. Hier finden Kinder vielfältige Anregungen für kreative Betätigungen. So entsteht eine nachhaltige Verbindung zur Natur über Gefühle (Bilder: H.-J. Schemel).*

5. Naturerfahrungsräume des städtischen und des ländlichen Typs

Naturerfahrungsräume sind außerhalb streng geschützter Gebiete solche naturnahen Bereiche, die vorrangig der nachhaltigen Erholung – dem Spiel, der Ruhe und der körperlichen Bewegung – dienen, sei es in Städten oder in ländlichen Gebieten. Die Flächenkategorie Naturerfahrungsräume gibt die Nähe zur Natur (das Erleben naturnaher Räume) zum „Genuss frei“, um es mal etwas salopp auszudrücken. Hier können sich Menschen – in ländlichen Gebieten – ganz auf die vielfältigen Formen des Erlebens von Natur einlassen – auch

Der **Naturerfahrungsraum (NER)** ist ein naturnahes Gebiet mit dem Vorrang nachhaltiger Formen des Landschaftserlebens. Es gibt drei Typen von NER, die unterschiedlichen Konzepten folgen. Mit den Typen II und III wird im Vergleich zur Ausgangssituation eine ökologische Aufwertung erzielt.

Flächenkategorie: Naturerfahrungsraum (NER)					
NER-Typen		Konzept			
	Größe	Charakter	Zielgruppe	pädagogische Betreuung	Reglementierung
NER in Schutzgebieten (TYP I)	kleinräumig (1–5 ha)	integriert in einen Bereich mit hoher Schutzwürdigkeit und geringer ökologischer Belastbarkeit, Teilflächen belastbar	vorrangig Erwachsene	Information und pädagogische Anleitung, Aufklärung über Schutzziele, evtl. Besucherzentrum	stark reglementiert, Einschränkung und Lenkung der Besucher
ländlicher NER (TYP II)	großräumig (mindestens 100 ha)	ökologisch belastbar, hoher Flächenanteil mit historischen/traditionellen Nutzungsformen und/oder nutzungsfrei ("Urwald")	vorrangig Erwachsene und Jugendliche	Information und pädagogische Anleitung sinnvoll, aber nicht erforderlich, evt. Besucherzentrum	kein Wegegebot, unmerkliche Besucherlenkung
städtischer NER (TYP III)	kleinräumig (2–10 ha)	ökologisch belastbarer, wohnungsnaher Spiel- und Bewegungsraum, weitgehend natürliche Sukzession, extensive Pflege auf Teilflächen, keine Infrastruktur (z.B. Geräte)	vorrangig Kinder und Jungendliche	keine pädagogische Betreuung außerhalb der Schulzeit, nur Information über Sinn und Zweck des NER	kein Wegegebot, unreglementiert (nur Sicherung des NER-Charakters)

▲ *Überblick über die Konzepte der drei NER-Typen (aus Schemel u. a. 1998).*

abseits von Wegen – und müssen sich nicht den Einschränkungen unterwerfen, die ihnen sonst in naturnahen Bereichen aus Gründen des Naturschutzes, der Forstwirtschaft und/oder der Jagdausübung auferlegt werden.

Sie brauchen – in städtischen Gebieten – nicht mit der „Natur“ der gepflegten Grünanlagen Vorlieb nehmen, müssen sich auch nicht von naturnahen Flächen, die als Biotope geschützt sind, fernhalten, sondern können „wilde“ (ungestaltete) „Gebrauchsnatur“ ohne Geräte und Infrastruktur in freiem Spiel nutzen. Es geht bei beiden hier nur angedeuteten Typen von Naturerfahrungsräumen (vgl. Abbildung) um das Angebot von mehr oder weniger großen Flächen, in denen sich Natur und Mensch nicht im Wege stehen, sondern wo der Mensch die Gelegenheit zu unmittelbarem Naturkontakt ergreift und wieder Freude in einem naturnahen Spiel- und Bewegungsraum erleben kann. In Naturerfahrungsräumen kann sich bei der Begegnung mit Natur eine positive emotionale Bindung des Heranwachsenden zu wilden, ungestalteten Flächen entwickeln.

Wenn sich später der Erwachsene an die wilden Räume erinnert, wo er als Kind unbeaufsichtigt entweder allein oder mit Spielkameraden in die Vielfalt der Natur eintauchen konnte, wo er seinen kreativen Impulsen folgte, wo er als Kind glückliche Momente erlebt hat, dann wird sich das auf sein Verhältnis zur Natur bzw. auf seine Einstellung zum Wert von naturnahen Räumen auswirken. Oder anders ausgedrückt:
Ein Mensch mit solchen Erfahrungen wird etwas vermissen, wenn sich in seiner städtischen oder ländlichen Wohnumgebung nur noch Intensivnutzflächen oder intensiv gestaltete Grünanlagen befinden, und er wird sich dann viel eher dafür einsetzen, dass in unseren Dörfern, in unserer Kulturlandschaft und in unseren Städten wieder „echte“ Natur erlebt werden kann.

Er wird es für unsinnig halten, mit dem Auto von seinem Wohnort entfliehen zu müssen auf der Suche nach Restnatur in einem entfernten Großschutzgebiet.
Am dringlichsten sind kleinräumige (ca. 2 ha große) städtische Naturerfahrungsräume in Wohnungsnähe, das sind weitgehend sich selbst überlassene, nur in Teilräumen extensiv gepflegte und für das Spiel attraktive Brachflächen mit bewegter Geländeform, vielleicht mit Wasserflächen, wo sich Kinder und Jugendliche frei bewegen können – ohne pädagogische Aufsicht und Betreuung. Alle Aktivitäten (außer Motorsport) sind hier möglich.
Aber auch Naturerfahrungsräume des ländlichen Typs sind notwendig: das sind größere Landschaftsräume, die ihre touristische Anziehungskraft auf Naturnähe aufbauen. Ich denke hier an Waldflächen mit Urwaldcharakter, vielleicht mit einem Wildpark wie in der nahen Schorfheide, und an Offenlandflächen mit traditionell geprägter naturnaher Vielfalt. Es geht in der offenen Flur um eine extensive Nutzung durch Landwirtschaft, die nicht nur gesunde Bio-Nahrung erzeugt und direktvermarktet, sondern darüber hinaus auch ein Landschafterleben besonderer Art ermöglicht. Die naturnahe Vielfalt einer solchen Kulturlandschaft entsteht z. B. durch traditionelle Bewirtschaftungsformen und Beweidung mit alten Nutztierrassen.
Denkbar ist auch ein „inszenierter“ (etwa historisch geprägter) bäuerlicher Lebens-, Wirtschafts- und Freizeitraum, der den Besucherkindern die Möglichkeit bietet, sich reitend, kutschierend, fütternd, Tiere beobachtend und pflegend – also spielerisch – zu betätigen in einer spannenden Umgebung, die die eigene Kreativität anregt und mehr Spaß verspricht als die Nutzung von Spielgeräten, das Fernsehen und das Computerspielen. Solche Naturerfahrungsräume des ländlichen Typs in der Größenordnung von einem Quadrat-Kilometer könnten in jeder Region entstehen – ohne lange Anfahrtswege.

Es liegt auf der Hand, dass solche Räume von touristischer Bedeutung sind. Sie tragen sich wirtschaftlich selbst, sofern sie gut gemacht sind, also eine hohe Anziehungskraft entfalten. Jeder dieser Räume sollte auch einem Urwaldbereich zugeordnet sein, wo Kinder nicht auf Wegen gehalten werden, sondern sich im Dickicht, auf Lichtungen, auf umgestürzten alten Bäumen spielerisch bewegen, sich verstecken, Tiere und Pflanzen sehen, riechen, anfassen und ihre Erfahrungen damit machen können.

▼ *Dieser bei Kindern sehr beliebte „Matschberg“ in München musste einer gepflegten Grünanlage weichen. Alle Proteste waren vergeblich (Bild: Christoph Wechsler).*

6. Naturerfahrung und Gesundheit

Lassen Sie mich am Ende meiner Ausführungen noch vertieft auf das Thema Gesundheit und Naturerfahrung eingehen – anhand von Zitaten. Dabei geht es nicht so sehr um die physische Gesundheit, für die körperliche Bewegung besonders wichtig ist, sondern um die Wirkung von Naturkontakt auf die psychische Gesundheit im Sinne der gesunden Entwicklung einer gefestigten und kreativen Pesönlichkeit.
Schon vor etlichen Jahren hat der bekannte Psychologe Mitscherlich die Bedeutung von Naturerfahrung im Blick auf die psychische Gesundheit erkannt: „Jeder junge Mensch ... ist weitgehend

ein triebbestimmtes Spielwesen. Er braucht deshalb seinesgleichen, nämlich Tiere, überhaupt Elementares: Wasser, Dreck, Gebüsch, Spielraum. Man kann ihn auch ohne das alles aufwachsen lassen, mit Teppichen, Stofftieren oder auf asphaltierten Straßen und Höfen. Er überlebt es – doch man soll sich dann nicht wundern, wenn er später bestimmte soziale Grundleistungen nie mehr erlernt, z. B. ein Zugehörigkeitsgefühl zu einem Ort und Initiative. Um Schwung zu haben, muss man sich von einem festen Ort abstoßen können, ein Gefühl der Sicherheit erworben haben ... Je weniger Freizügigkeit, je weniger Anschauuung der Natur mit ihren biologischen Prozessen, je weniger Kontaktanregung zur Befriedigung der Neugier, desto weniger kann ein Mensch seine seelischen Fähigkeiten entfalten und mit seinem inneren Triebgeschehen umzugehen lernen“ (MITSCHERLICH 1965).
Inzwischen ist der Zusammenhang von sinnlicher Naturerfahrung und Gesundheit von zahlreichen Wissenschaftlern der Pädagogik, der Psychologie und Anthropologie bestätigt worden (vgl. zusammenfassend U. GEBHARD 1994).

„Laut PIPEREK (1975) erleidet ein Mensch ohne hinreichende Stimulierung durch natürliche Umwelt physische und psychische Schäden.“

Er nennt in diesem Zusammenhang z. B. Konzentrationsstörungen, Kontaktarmut sowie Mangel an Selbstvertrauen und Initiative.
FISCHERLEHNER et.al. (1993) fassen die Befunde der Psychologie zur Mensch-Natur-Beziehung in folgenden Punkten zusammen:

- Naturelemente haben als Spielobjekte eine wichtige Bedeutung.
- Erleben von Natur kann Orientierung bieten und eine Hilfe für das Erkennen eines eigenen Standpunktes im System der Welt sein.
- Das Erleben von Natur fördert soziale Interaktionen in verschiedenen Bereichen.
- eine intensive Beziehung zu natürlichen Umwelten kann die autonome Handlungsfähigkeit, die kognitive Entwicklung sowie die Kreativität fördern.
- Um eine Beziehung zur Natur herstellen zu können, muss das Kind konkrete Naturerfahrungen gemacht haben.

Der positive Einfluss von Naturkontakt auf die Psyche gilt auch für die Entwicklung von Wertvorstellungen. Empirische Studien von LANGENHEINE/ LEHMANN (1986) haben ergeben, dass Naturerfahrung in der Kindheit als der wesentliche Bedingungsfaktor für die Genese umweltbewusster Einstellungen und vor allem Handlungsbereitschaft anzusehen sind. Andere Faktoren (wie Schule, Massenmedien) haben sich dagegen in dieser Hinsicht als ausgesprochen nachgeordnet herausgestellt.

7. Schlussbemerkung
Ich wollte Ihnen einen dreifachen Gedanken nahe bringen, nämlich

… dass sich die Erhaltung und Entwicklung von weitgehend ursprünglicher Natur durchaus mit dem Spaß an der freien Bewegung vereinbaren lässt. Das Naturerleben ist innerhalb von Schutzgebieten möglich, aber vor allem auch außerhalb von Schutzgebieten in attraktiven naturnahen Bereichen, wo Spiel, Sport und Bewegung ohne Wegegebote und sonstige das Erleben einschränkende Verbote ausgeübt werden können.

… dass die Bewegung in der Natur und das Erleben von Natur einen wichtigen Beitrag zu unserer physischen bzw. psychischen Gesundheit leisten,

… dass mit der neuen Flächenkategorie „Naturerfahrungsraum“ in der Stadt und

auf dem Lande ein Ansatz verfolgt wird, der Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen die Möglichkeit bietet, Natur im alltäglichen Wohnumfeld bzw. in der eigenen Region zu erleben und zu genießen, gerade ohne lange Anfahrtswege.

Alltägliche Naturerfahrungen schon in frühen Altersphasen sind entscheidend wichtig, um naturnahe Raumsituationen in ihrem hohen Wert schätzen zu lernen. Menschen werden sich in Zukunft nur soweit für die Erhaltung und Entwicklung von Natur einsetzen, wie sie unmittelbar und nicht nur über Medien vermittelt Natur erfahren konnten.
Auf diese Weise kann eine Wertschätzung der Natur entstehen, die im Gefühl verankert ist. Und diese Verankerung im Gefühl geschieht über Erlebnisse in und mit der Natur, über eine „persönliche aktive Aneignung“ von Natur, bei der Freude empfunden wird und an die man sich auch später noch gern erinnert.

Literatur

BRÄMER, R.: Was Jugendliche unter Natur verstehen. In: Schemel u. a. 1998 a.a.O., S.82.

FISCHERLEHNER, B.: Über die Bedeutung von Naturerleben für das 9–13 jährige Kind. In: Seel/ Sichler/ Fischerlehner (Hrsg.): Mensch – Natur. Zur Psychologie einer problematischen Beziehung. Opladen 1993.

GEBHARD, U.: Kind und Natur. Die Bedeutung der Natur für die psychische Entwicklung. Opladen 1994.

HOPPE, J.R.: Bedeutung von Naturerfahrungen für die psychologische Entwicklung von Kindern, in: Schemel u. a. 1998 a.a.O.

LANGENHEINE, R./ LEHMANN, J.: Die Bedeutung der Erziehung für das Umweltbewusstsein, Kiel 1986.

MITSCHERLICH, A.: Die Unwirtlichkeit unserer Städte. - Frankfurt/M. 1965.

PIPEREK, M.: Umweltpsychohygiene, Wohn- und Baupsychologie. Wien 1975.

SCHEMEL, H.J. u. a.: Naturerfahrungsräume. H. 19 der Reihe „Angewandte Landschaftsökologie“, Bundesamt f. Naturschutz (Hrsg.), Bonn-Bad Godesberg 1998.

SCHEMEL, H.J. / STRASDAS, W.: Bewegungsraum Stadt – Bausteine zur Schaffung umweltfreundlicher Sport- und Spielgelegenheiten. Meyer+Meyer Verl. Aachen 1998.

SCHEMEL, H.J./ MEYER W. u. G./ v. LASSBERG, D. /VIELHABER, A: Kommunikation und Umwelt im Tourismus – Empirische Grundlagen und Konzeptbausteine für ein nachhaltiges Verbraucherverhalten im Urlaub. Berichte 2/01 des Umweltbundesamtes, Erich Schmidt-Verl. Berlin 2001.

SCHEMEL, H.J./ WEDEKIND, K.-C./ BRÜCKMANN, T.: Umweltqualität als kommunaler Standortfaktor. Ganzheitliche Planung nachhaltiger Entwicklung im ländlichen Raum am Beispiel der sächsischen Kleinstadt Kohren-Sahlis, im Auftrag der Wüstenrot-Stiftung, IRB Stuttgart 1994.

SCHEMEL, H.J./ UFER, C.: Gesamtkonzept für das Biosphärenreservat Spreewald – ein Schutz-, Sanierungs- und Entwicklungskonzept mit besonderer Berücksichtigung von Landwirtschaft und Tourismus als Erwerbsquellen. Auftraggeber: Umweltbundesamt, UBA-Texte 23/93, Berlin 1993.

ZUCCHI, H.: Naturentfremdung bei Kindern und was wir entgegensetzen müssen. In: Planung contra Evolution? Bd 5 der Reihe Natur- und Kulturlandschaft, Gerken/Görner (Hrsg.), Höxter/ Jena 2002, S. 135–152.

Umweltfreundliche Reiselogistik

Rolf Eberhardt
Biosphärenreservat Berchtesgaden

Das Projekt
Im Rahmen des gemeinsamen EU-Aktionsprogrammes Raumordnung im Alpenraum (Art. 10 EFRE) wurde von Kooperationspartnern aus Österreich, Deutschland und Italien ein „Pilotprojekt für umweltfreundliche Reiselogistik verknüpft mit elektronischen Buchungs- und Informationssystemen in alpinen Tourismusregionen“ durchgeführt. Die daraus entstandene Arbeitsgruppe hat sich den Namen „Alps Mobility“ gegeben. Seit Herbst 2001 ist das Projekt abgeschlossen.

„Die Grundidee des Pilotprojektes zu einer ökologisch verträglichen Steuerung des touristischen Verkehrs in den Alpen bestand darin, umweltschonende Lösungen für die Reise in die Alpen und Mobilität am Urlaubsort zu entwickeln.“

Projektmotivation deutscher Anteil
Die Regionen Berchtesgadener Land und Oberallgäu haben sich aus unterschiedlichen Gründen als Bearbeitungsschwerpunkte für den Bayerischen Projektteil angeboten. Einzelne Gemeinden innerhalb dieser beliebten Ferienregionen am Alpennordrand haben schon seit 1993 in der IAKF (Interessensgemeinschaft für autofreie Kur- und Fremdenverkehrsorte) Maßnahmen für die Reduzierung des Individualverkehrs ergriffen. Der südliche Teil des Landkreises Berchtesgadener Land wurde von der UNESCO mit dem Prädikat Biosphärenreservat ausgezeichnet, einzelne Gemeinden tragen die Auszeichnung „Luftkurort“ und sind als Ferienregion in Europa sehr beliebt. Die Urlauber, die diese Regionen besuchen, reisen in der Mehrzahl mit dem eigenen PKW an. Deren Fixierung auf das eigene Auto führt hier (ganz im Gegensatz zum Berufsverkehrsproblem in Ballungszentren) zu einem Verkehrsproblem am Wochenende und während der Ferienzeit. Da ein Teil der Lärm-, Staub-, Abgas- und Stauproduktion von den Erholungssuchenden selbst verursacht wird, wird dem bayerischen Projektteil, der eine zentrale Informationsplattform für den Besucher schafft und einen Schwerpunkt auf die Beauskunftung des ÖPNV legt, ein erheblicher Stellenwert zum Immissionsschutz in den Projektgebieten beigemessen.

Ziel
Die geschaffene Informationsplattform verknüpft Urlaubsideen und Ausflugsziele mit der Information, wie der Gast umweltfreundlich mit Bus oder Bahn diese Ziele erreichen kann. Der Gast kann sich im Internet vor seiner Abfahrt von Zuhause, bzw. von seinem Urlaubsort aus erkundigen, welche für ihn attraktiven Ziele vorhanden sind und welche Öffnungszeiten bestehen. Außerdem bekommt er dazu immer die Information, wie er umweltfreundlich zu seiner Auswahl gelangen und auch wieder zur Unterkunft zurückkehren kann. Die Informationen bezüglich des öffentlichen Personennahverkehrs werden sowohl in Textform als auch in Kartenform dem Informationssuchenden zur Verfügung gestellt. Dadurch wird erreicht, dass der Gast im Urlaubsgebiet gut informiert ist. Trotz Verzicht auf das eigene Auto behält er seine Mobilität und genießt einen schönen und interessanten Urlaub.

Vorarbeiten
Um die Informationsplattform in dieser Form im Internet zur Verfügung zu stellen, waren verschiedenste Vorarbeiten notwendig. Einerseits mussten viele Vertreter von Verbänden und Vereinen für eine Zusammenarbeit gewonnen werden, zum anderen musste eine Vielzahl von Daten, die das Informationssystem erst interessant machen, gesammelt, aufbereitet und geokodiert d. h. mit einer Lagebezeichnung versehen werden. Im Oberallgäu sind dazu ca. 1.900 Bushaltestellen und 70 Buslinien aufbereitet worden, wozu die Zusammenarbeit mit den verschiedensten Verkehrsanbietern notwendig war.

Ebenso wurden für das Berchtesgadener Land 1.500 Bushaltestellen eingemessen und 51 Buslinien georeferenziert. Diese Daten können nicht nur im Auskunftssystem genutzt werden, sondern stehen hinterher auch noch für andere Dinge zur Verfügung, so z. B. für ein Verkehrsverbundsystem bzw. für die Optimierung bei den Verkehrsanbietern oder für eine Berechnung von Nutzwagenkilometern. Das alles sind Verbesserungen, die dem ÖPNV zugute kommen.

Für das Oberallgäu liegen in dem Bereich touristische „points of interest" mittlerweile über 3.700 eingegebene Datensätze vor. Für das Berchtesgadener Land sind 7.170 Datensätze eingegeben und davon 5.640 georeferenziert. Alle eingemessenen Datensätze, sowohl die points of interest, als auch die Datensätze zum öffentlichen Personennahverkehr sind als direkter Mehrwert anzusehen, die den Landkreisen Oberallgäu und Berchtesgadener Land auch für Informationsarbeiten außerhalb der Projektergebnisse von Alps Mobility zur Verfügung stehen.
Die Informationen wurden in Kategorien aufgeteilt, die ein systematisches Abfragen der Datenbank durch den Nutzer ermöglichen. Bei der Suche z. B. eines Restaurants kann dieser zwischen verschiedenen Kategorien wie Gaststätten, ausländische Spezialitäten, Cafes und Eisdielen, SB-Restaurants, Bistros, Unternehmung am Abend, sowie Berggaststätten und Ausflugsziele unterscheiden und auswählen. So bietet das Informationssystem für jeden Anspruch die passende Information, die gekoppelt ist mit der Information: „Wie komme ich umweltfreundlich zu Fuß, mit dem Bus oder mit anderen Verkehrsmitteln zu diesem Ziel."

Innovativer Anteil

Die entstandene Informationsplattform hat den Vorteil, dass sie weltweit im Internet zur Verfügung steht und für alle Personen, die sich für umweltfreundlichen Urlaub oder auch einfach nur für Informationen aus der Region interessieren, einen direkten Zugang bietet. Durch die Kombination der Informationen zum ÖPNV mit den Informationen über Attraktionen in der Region, Unterkünften, Urlaubszielen und der Möglichkeit zur Erweiterung dieser Informationsdatenbank, gibt es einen Mehrwert und eine Auskunftsmöglichkeit rund um die Region. Diese hat vor allem das Ziel, den öffentlichen Personennahverkehr zu fördern, aber zum anderen auch insgesamt eine touristische Bewerbung der Region zu ermöglichen. Da auf Grundlage eines Geographischen Informationssystems gearbeitet wird, ist immer ein räumlicher Bezug vorhanden, d. h. alle Informationen werden dem Auskunftssuchenden mit Landkarte und Textbeschreibung angeboten.
Neu ist die Verknüpfung der lokalen Bushaltestellen mit dem Auskunftsserver der Deutschen Bahn AG. Der Nutzer muss so z. B. nicht mehr wissen, wie die Haltestelle, von der er im Urlaubsort eine Busfahrt beginnen will heißt, sondern er kann durch Anklicken in der Karte oder durch eine Umkreisabfrage sofort den Fahrplan der für ihn in Frage kommenden Haltestelle abfragen und sich seine Verbindung anzeigen lassen.

„Ein erstes Nahziel zur Weiterführung des transnationalen Projektes wurde durch die Ausweitung der Informationsplattform auf die Region Pongau (Österreich) erreicht."

Weitere Informationssysteme können auch angekoppelt werden, so könnte z. B. das Informationssystem einen wichtigen Grundstock für ein Kommunales Informationssystem (KIS) darstellen.

Technische Details

Die Software-Basis für das Internet-Portal bildet das von dem Münchener Softwarehaus GEVAS software

GmbH entwickelte Internet-Auskunftssystem LAGIS/imz®. Es kombiniert in der bereits laufenden Grundversion eine Darstellung des regionalen Angebots auf Kartenhintergrund mit einer rubrikbezogenen Datenbankabfrage. Das System wurde um die Möglichkeit einer individuellen Routenplanung sowie einer Fahrplanauskunft für Bus und Bahn ergänzt. Die Fahrplanauskunft erfolgt durch Abfrage des Bahnauskunftsservers. LAGIS/imz® besteht aus mehreren Software-Modulen, deren zentraler Teil der Internet-Server darstellt. Er basiert auf einem ESRI ArcIMS®-GIS-Server, der über ArcSDE® auf eine zentrale Oracle®-Datenbank zugreift.
Der Nutzer im Internet kann mit einem gängigen Browser (Internet Explorer ab 5.5, Netscape ab 6.0, Mozilla ab 1.0) alle Funktionen des Auskunftssystems sofort nutzen, Downloads sind nicht nötig.

▼ *Reiseinformationssystem Pongau im Internetportal www.mobilito.at*

Erfolg

Die Ideen und Programme, die in der Arbeitsgruppe „Kompetent Mobil“ erarbeitet worden sind, werden von der „Zukunft Biosphäre GmbH“ weitergeführt und ausgebaut.
Obgleich sich die Vermarktung des Produkts innerhalb der Regionen noch schwierig gestaltet, konnten schon erste Erfolge verzeichnet werden. So wurde das Auskunftssystem bereits beim österreichischen Projektpartner, der Mobilitätszentrale im Pongau „mobilito“, eingerichtet und ist gerade in den Dauerbetrieb übergegangen (www.mobilito.at). Auch im Innviertel, wo die Firma GEVAS software GmbH das Forschungsprojekt „Dietmar“ betreibt, konnte das System erfolgreich installiert werden (www.inn4tel.info). Mit weiteren Interessenten bestehen Gespräche.
Auch die Zugriffszahlen für das Internet-Portal des Berchtesgadener Landes (www.info-bgl.de) stimmen zuversichtlich. Obgleich die überregionale Bewerbung noch sehr zurückhaltend betrieben wurde, konnten im September 2002 bereits 27.000 PageViews, Tendenz steigend, verzeichnet werden.
Durch die steigenden Zugriffszahlen wird das System zunehmend für die Gewerbetreibenden in der Region interessant. Jeder Interessierte kann wichtige Informationen zu seinem Betrieb in Form von individuell gestalteten Visitenkarten innerhalb des Portals gegen eine Gebühr frei schalten lassen. Erste Teilnehmer sind bereits gewonnen worden. Für das Internet-Portal im Oberallgäu (www.region-oa.info) muss eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit sowie die Vermarktung intensiviert werden.

Ideen für die Zukunft

Das innovative Internet-Portal soll auch über allgemein erreichbare Terminals, z. B. in den Geldautomatenräumen von Banken und Sparkassen zugänglich gemacht werden. Mittelfristig sollen vor Ort handliche, ausleihbare Taschencomputer die Orientierung für Urlauber und Touristen erleichtern, zu aktuellen Veranstaltungen weisen und dabei immer eine möglichst optimale Anbindung an den ÖPNV gewährleisten.
Zusätzlich soll eine bessere Verknüpfung bzw. Abstimmung von Rad- und Wanderaktivitäten und dem ÖPNV-Angebot erreicht werden.
Hinter dieser Zielsetzung steckt selbstverständlich die Idee der Nachhaltigkeit und passt somit hervorragend in die Gedankenstruktur eines UNESCO-Biosphärenreservats.

Öffentliche Verkehrsmittel als Basis nachhaltiger Tourismusentwicklung im Naturpark Barnim

Dr. Peter Gärtner
Naturpark Barnim

Einleitung

Der Naturpark Barnim umfasst rund 750 km^2 naturnahe Erholungslandschaften im Berliner Nordosten. Als länderübergreifendes Großschutzgebiet zwischen Brandenburg und Berlin besteht seine langfristige Aufgabe in Erhalt und Entwicklung der historisch gewachsenen Barnimer Kulturlandschaft als Grundlage eines naturverträglichen stadtnahen Tourismus.

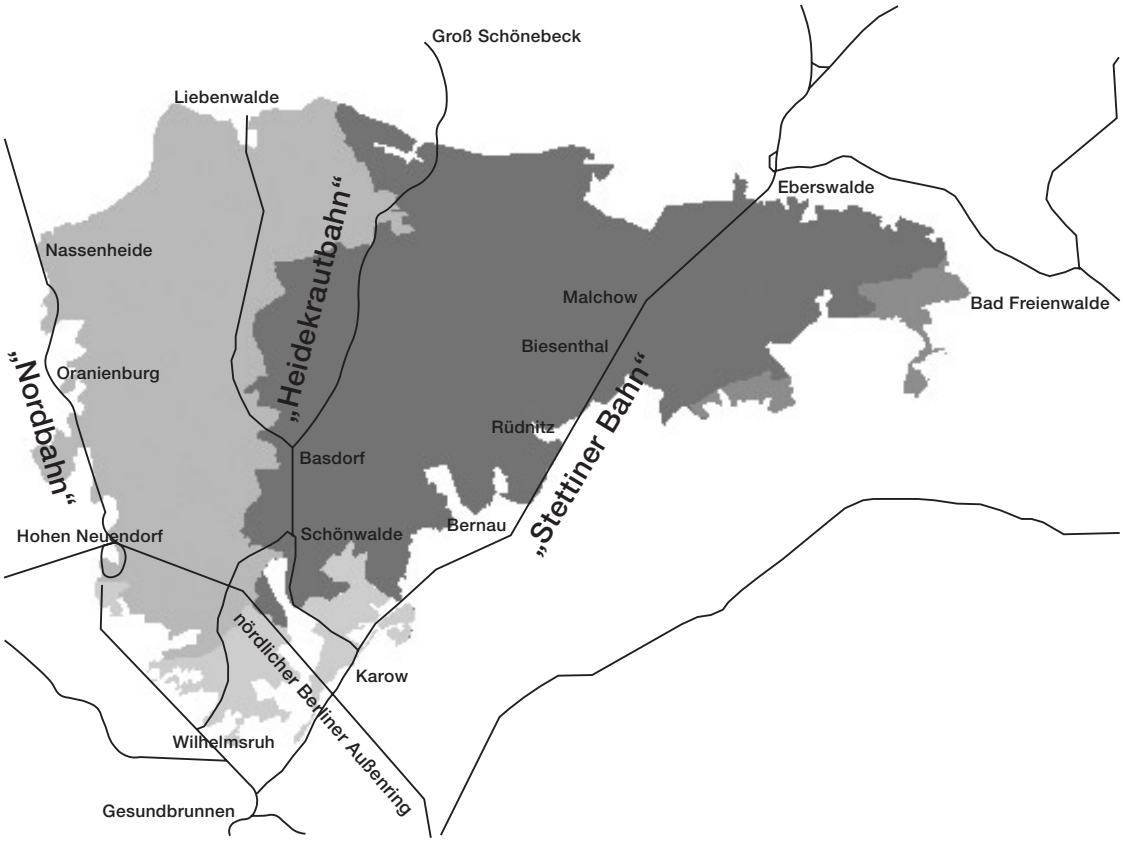
Die räumliche Nähe zu Berlin führte nach der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert zur Entwicklung eines dichten Netzes öffentlicher Verkehrsmittel, das seit dem Mauerfall sukzessiv erneuert wird und eine sehr gute Erreichbarkeit des Naturparks mit öffentlichen Verkehrsmitteln sichert. Ein besonderes Potenzial bilden dabei die 47 Bahnhöfe der S-Bahn, Heidekrautbahn und Regionalbahn.

Trotz dieser außerordentlich günstigen Ausgangsbedingungen ist das Verhältnis zwischen der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und dem motorisierten Individualverkehr im Hinblick auf den Erholungsverkehr wenig befriedigend.

Seit Gründung im Jahre 1999 hat sich der Naturpark deshalb zum Ziel gestellt, seine touristische Entwicklung langfristig mit den ökologischen Vorzügen des ÖPNV zu verbinden. Gemeinsam mit Verkehrs- und Tourismusanbietern sollen nach Ansätzen für attraktive verkehrliche Lösungen im Erholungsverkehr gesucht werden, die ökonomisch tragfähig sind und mit wirtschaftlichen Impulsen für die Region verbunden werden können.

Zur besonderen Struktur des SPNV/ÖPNV im Naturpark Barnim

Der Naturpark Barnim wird radialstrahlig aus dem Berliner Stadtgebiet durch drei SPNV Achsen erschlossen. Die sogenannte „Nordbahn“, die zwischen Berlin und Oranienburg verkehrt sowie die „Stettiner Bahn“, die den östlichen



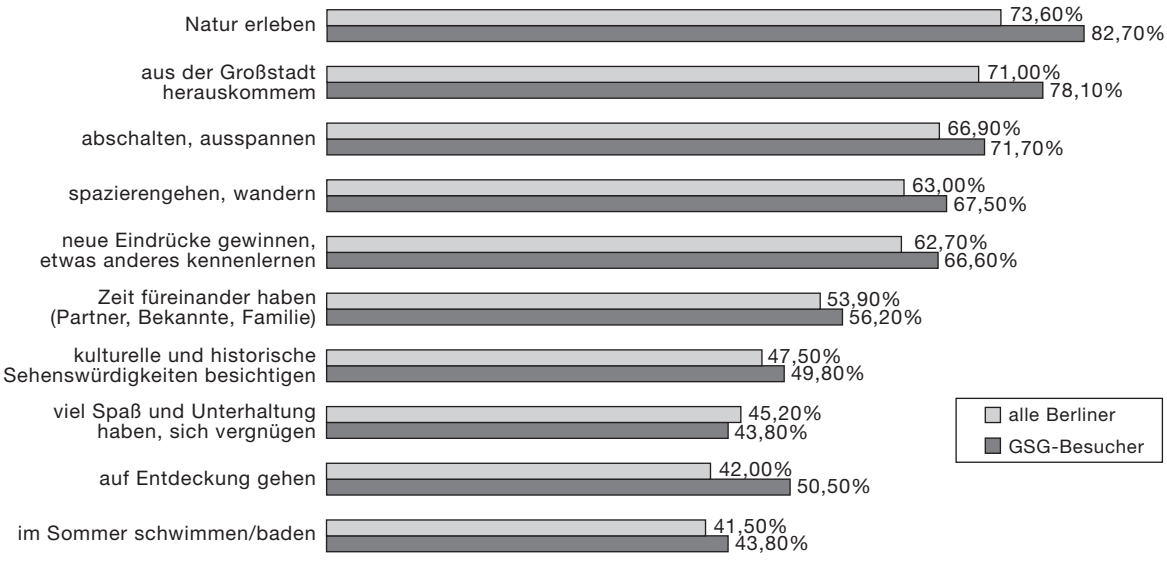
▼ *Abb. 1: SPNV-Linien im Naturpark Barnim (HAUSWIRTH 2001).*

Teil zwischen Berlin und Eberswalde erschließt, befinden sich in Besitz der DB Regio AG. Die traditionsreiche „Heidekrautbahn“ zwischen Berlin-Karow und Groß Schönebeck bzw. Liebenwalde gehört der Niederbarnimer Eisenbahngesellschaft. Beide Strecken werden von der DB Regio auf den Linien RE 3, 5, 7 und RB 12, 20, 22, 27, 63 bedient. Nach Fertigstellung des Berliner Außenrings werden die Linien RE 3 und 5 sowie zwei Regionalbahnen über den Bahnhof Gesundbrunnen den Naturpark direkt erreichen. Eine Fahrradmitnahme ist mit Einschränkungen in allen Zügen grundsätzlich möglich. Alle Linien erlauben eine Fahrzeit von unter einer Stunde aus Berlin in den Naturpark über die ganze Woche.

Das Netz der S-Bahn-Berlin GmbH fährt auf dem Gebiet des Naturparks auf sechs Linien (S 1, 2, 25, 4, 8, 85), auf denen die Fahrradmitnahme zu jeder Zeit möglich ist. Die Züge verkehren im 20 min Takt während der ganzen Woche. Insgesamt werden durch die verschiedenen Betreiber 47 Bahnhöfe auf dem Gebiet des Naturparks bedient.
Auf der Fläche des Naturparks Barnim sind des Weiteren 3 Busgesellschaften aktiv. Die Barnimer Busgesellschaft (BBG) und die Oberhavelländische Busgesellschaft (OVG) bedienen dabei die Strecken der Landkreise Barnim und Oberhavel. Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) befahren Berliner Strecken und in Teilen Abschnitte in den Landkreisen. Insgesamt verkehren 57 Buslinien auf dem Territorium des Naturparks. Der Busverkehr konzentriert sich in den Landkreisen Barnim und Oberhavel auf den Berufs- und Schülerverkehr zwischen Montag und Freitag. Der Ausflugsverkehr insbesondere an Wochenenden ist bisher als Geschäftsfeld der Busgesellschaften nicht entwickelt.

Leitlinien für den SPNV/ÖPNV gestützten Erholungsverkehrs im Naturpark Barnim

Unter dem Blickwinkel einer in allen formellen und informellen Planungen für das Gebiet des Naturparks allgemein vorgesehenen verstärkten Förderung des ÖPNV gegenüber dem MIV ist dies insbesondere für den Erholungsverkehr zu fordern, weil gerade an Erholungsschwerpunkten die negativen Auswirkungen des hohen Verkehrsaufkommens im MIV besonders deutlich werden. Zu nennen sind an dieser Stelle die Lärmbelästigung, ein Mangel an Parkplätzen, Staus bei der An- und Abreise und die daraus resultierende Stressbelastung.



▼ *Abb. 2: Motive der Besucher von Großschutzgebieten (aus: HAEDRICH ET AL. 1999, S. 68).*

Für die langfristige Entwicklungen des öffentlichen Personennahverkehrs in einem Großschutzgebiet besteht bei dieser Situation besonderer Handlungsdruck, der unter den aktuellen Entwicklungen einer erhöhten Individualmotorisierung und den damit einhergehenden gestiegenen Mobilitätsansprüchen sowohl auf Angebots- als auch auf Nachfragenseite noch verstärkt wird.

Mit der Schaffung attraktiver, vielseitiger Angebote des ÖPNV bei gleichzeitigen restriktiven Maßnahmen für den Individualverkehr kann eine nachhaltige Verlagerung des Erholungsverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel erreicht werden.

Eine Erhöhung des ÖPNV Anteils im Besucherverkehr ist ein wichtiges Ziel bei der Pflege- und Entwicklungsplanung des Naturparks (IFÖN 2000) und schlägt sich bei der Formulierung der Leitbilder für Erholungsnutzung und Verkehr des Naturparks nieder:

- Förderung eines ÖPNV-orientierten Tourismus durch die Optimierung von Anreisemöglichkeiten und Verbindung touristisch attraktiver Ziele per ÖPNV;
- Steigerung der Attraktivität von geeigneten Ortschaften, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sind, als Ausgangspunkte einer stillen landschaftsbezogenen Erholung durch den naturverträglichen Ausbau lokaler, gut ausgeschilderter Wanderwege mit Anbindung an das regionale Wegenetz, durch die Schaffung von Informationsmöglichkeiten zum Tourismusangebot und zu Natur und Landschaft und durch das Angebot von Fahrrad- und Bootsverleihen, von Parkraum, Übernachtungsmöglichkeiten und Gastronomie, etc.;
- Verbesserung der Angebote im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) insbesondere durch engere Taktfolgen, attraktive Wochenendangebote, Ausbau der Busverbindungen sowie die Wiedereinrichtung des regionalen Zugverkehrs auf z. Z. stillgelegten Strecken. Zusätzliches Angebot von Haltepunkten, wie Bushaltestellen Bedarfshaltestellen und Regionalbahnhöfen in landschaftlich attraktiver Lage;
- Entwicklung ausgewählter Haltepunkte und Bahnhöfe zu Naturparkbahnhöfen;
- Erhalt verkehrsarmer Erholungsräume sowie Vermeidung der Schaffung zusätzlicher Verkehrswege;
- Schaffung von „Park and Ride“-Angeboten und Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Bahnhöfen;
- Verbesserung der Möglichkeiten zur Mitnahme von Rollstühlen, Fahrrädern, Kinderwagen und Faltbooten in den öffentlichen Verkehrsmitteln;
- Schaffung von Angeboten zum Fahrrad- oder Bootsverleih und von Reiterhöfen in der Nähe von Haltepunkten des ÖPNV;
- Schaffung von attraktiven Ausgangspunkten für Wander-, Rad-, Reit- und Bootstouren in der Umgebung von oder direkt ab den Haltepunkten nebst zugehöriger Infrastruktur, wie Gastronomie, Übernachtungsmöglichkeiten und Informations- und Bildungsangeboten;
- Förderung von bewirtschaftetem Parkraum im Bereich besonders attraktiver Naherholungsziele.

„Notwendigerweise sollte die Umsetzung dieser Leitlinien mit einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit bzw. Werbung für den ÖPNV im Naturpark verbunden werden.“

Dadurch wird neben der Förderung des ÖPNV die Bedeutung des Naturparks als vielseitiges Tagesausflugsziel herausgestellt. Mit dem Leitbild kann eine Kanalisierung des Ausflugsverkehrs auf günstig zu erreichende Ziele gefördert werden, zusammen mit dem Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr und das Wandern. Weiterhin können sich die beteiligten Unternehmen des ÖPNV als

ökologischer Verkehrsträger sowie die partizipierenden Tourismusanbieter entsprechend profilieren.
Eine wesentliche gemeinsame Aufgabe aller Beteiligten ist eine frühzeitige Einbeziehung der Bevölkerung in die Planung und Realisierung der einzelnen Maßnahmen.

Beispielprojekte
Naturparkbahnhof Melchow
Bahnhöfe sind insbesondere für Naturparke Schnittstelle zwischen Anreise und Erholung. Sie sind dabei neben dem Eingangsbereich zum Schienenverkehr ebenfalls Eingangstore zu den Großschutzgebieten. Grundsätzlich erfüllen alle 47 Bahnhöfe des Naturparks Barnim diese Funktion de facto ohne sie zur Zeit qualitativ auszufüllen.

„Durch die spezielle geographische Lage des Schienennetzes im Naturpark Barnim sollen vier Bahnhöfe als spezielle ‚Naturparkbahnhöfe' mit herausgehobenen Funktionen und mit Beispielwirkung entwickelt werden."

An dieser Stelle sei der Stand der Arbeiten im Naturparkbahnhof Melchow dargestellt.
Melchow, ein Ort mit ca. 1.000 Einwohnern, liegt an der Bahnlinie Berlin–Eberswalde–Stralsund, im Nordosten des Naturparks Barnim. Seit 1904 besitzt der Ort einen Bahnhaltepunkt mit einem kleinen Bahnhofsgebäude. Gegenwärtig verkehrt die Bahn im 1-Stunden-Takt von und nach Berlin sowie nach Eberswalde bzw. Stralsund. Das in Ziegelbauweise errichtete Bahnhofsgebäude, das bis heute nahezu originalgetreu erhalten ist, stellt aufgrund seiner besonderen Bauform eine Seltenheit dar und hat denkmalschützerischen Wert.
Im Februar 2000 gründete sich der Verein „Naturparkbahnhof Melchow e.V.". Er hat sich zum Ziel gesetzt, das Bahnhofsgebäude zu erhalten und mittels Umbau und Modernisierung zu einem attraktiven Ausgangspunkt für die naturverträgliche touristische Erschließung des Nordostbereiches des Naturparks Barnim zu entwickeln.
Der Bahnhof Melchow spielt aufgrund seiner günstigen Lage im Nordostbereich des Naturparks und seiner guten Anbindung (35 min Fahrtzeit vom Bahnhof Bln.-Lichtenberg, 25 min von Bln.-Hohenschönhausen, 10 min vom S-Bahnhof Bernau) eine wichtige Rolle im Konzept „ÖPNV-gerechter Naturpark".

Als Hauptzielgruppe des Projektes sieht der Verein Tages- und Wochenendgäste aus Berlin, die angeregt werden sollen, mit der Regionalbahn hierher zu kommen und von hier aus die nähere und weitere Umgebung zu erkunden oder Melchow als Endpunkt für ihren Ausflug zu wählen. Natürlich sollen aber auch Gäste, die sich längere Zeit in der Region aufhalten und Touristen, die mit dem Auto anreisen, von der Maßnahme profitieren und hier nützliche Informationen und Anregungen erhalten.
Dazu sollen der Bahnhof und sein Umfeld attraktiv gestaltet und den Besuchern ein breitgefächertes Informations- und Serviceangebot bereit gestellt werden. Dies soll folgendes beinhalten:

- eine kleine (ständige) Ausstellung/ Information über den Naturpark Barnim (seine Ziele und Angebote, seine landschaftlichen Reize und Naturschönheiten)
- detaillierte Informationen über mögliche Wanderungen und Radtouren vom Bahnhof in die nähere und weitere Umgebung und über lohnende Ausflugsziele der Region
- Informationen zu gastronomischen Einrichtungen und Übernachtungsmöglichkeiten in Melchow und den Nachbarorten
- Informationen zum Zugverkehr und Fahrscheinverkauf
- Verkauf von Wanderkarten und Reiseführern, kleines Angebot an Reisebedarf
- Fahrradverleih

Darüber hinaus hat sich der Verein zum Ziel gestellt, regelmäßige Umweltbildungsangebote und Veranstaltungen zu organisieren. Darunter:

- geführte Wanderungen und Radtouren zu verschiedenen natur- und landeskundlichen Themen
- Vorträge und kleine Ausstellungen
- Verkauf regionaler Produkte und Durchführung von Festen
- Nutzung der Außenanlage und des Gebäudes zu Anschauungszwecken bzgl. ökologischen Bauens und Verhaltens

Die Realisierung des Projektes stellt für den Ort Melchow eine wichtige infrastrukturelle Maßnahme dar, die den Tourismus als ein wirtschaftliches Standbein in einer strukturschwachen und von hoher Arbeitslosigkeit geprägten Region deutlich befördern könnte. Ein attraktiveres Bahnhofsumfeld mit Fahrradabstellmöglichkeiten und Parkplätzen käme darüber hinaus auch den einheimischen Bahnnutzern zugute.
Zur Zeit unterstützen folgende Institutionen das Vorhaben: Bundesanstalt für Arbeit, MSGAF/LASA Brandenburg, Gemeinde Melchow, Amt Biesenthal, Umweltstiftung WWF Deutschland, GA-Mittel, VBB, Deutsche Bahn AG, Bereich Service and Station.

Die Barnim-Bonus-Karte

Realisierbare Konzepte zur schrittweisen Erweiterung des vorhandenen öffentlichen Personennahverkehrsnetzes müssen aus Gründen der Wirtschaftlichkeit der betroffenen Verkehrsunternehmen einhergehen mit einer Steigerung der Nutzungsintensität der Verkehrsmittel. Ohne eine deutliche Attraktivitätssteigerung der vorhandenen Angebote (Verkehrsanbindung, touristische Infrastruktur, Preisgestaltung) ist ein höhere Auslastung öffentlicher Verkehrsmittel kaum zu erwarten.
Die Bonus-Karte ist ein spezielles Angebot, um Besucher des Naturparks auf die besonderen Möglichkeiten der Anreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Regional- und S-Bahn) oder dem Fahrrad aufmerksam zu machen und dabei das Marketing touristischer Leistungsanbieter stärker mit dem ÖPNV zu verbinden.
Dabei erhalten Besucher, die mit den genannten Verkehrsmitteln anreisen, nach Inanspruchnahme einer touristischen Dienstleistung in den beteiligten Gaststätten, Hotels, Fahrradläden, Schifffahrtsunternehmen etc. bei Vorlage einer gültigen Fahrkarte oder einer Luftpumpe die Bonuskarte und einen Stempel mit der Rotbauchunke, dem Wappentier des Naturparks, verbunden mit dem Namen des jeweiligen touristischen Anbieters.

Wer sechs verschiedene Stempel gesammelt hat, nimmt dann an der Verlosung attraktiver Preise teil, die durch die mitwirkenden touristischen Dienstleister gestiftet wurden. Eine Liste dieser Einrichtungen ist während der Saison auf den Internet-Seiten des VBB (www.vbbonline.de) und des Tourismusvereins Naturpark Barnim e.V. zu finden (www.niederbarnim.com/tourismusverein). Erkenntlich sind diese Einrichtungen von außen durch ein Willkommens-Schild mit dem Wappentiers des Naturparks.

▲ *Abb. 3: Die traditionsreiche Heidekrautbahn zwischen Berlin-Karow und Liebenwalde.*

Zum Auftakt der ersten Barnim-Bonus-Karte anlässlich des 3. Europäischen Tags der Parke nahmen nach intensiver Bewerbung ca. 20 touristische Anbieter im Naturpark teil, darunter zahlreiche renommierte Hotels und Restaurants, Sportclubs, Strandbäder und Museen, aber auch zentral gelegene Fahrradläden.

Initiatoren der Barnim-Bonus-Karte sind der Tourismusverein Naturpark Barnim e.V., der Naturpark Barnim und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB).

Literatur

BUNDESFORSCHUNGSANSTALT FÜR LANDESKUNDE UND RAUMORDNUNG (Hrsg.) (1996): Informationen zur Raumentwicklung, Heft 7/8, Ballungsraumverkehr – Integrierte Verkehrsplanung und Verkehrsvermeidung.
Bonn, BfLR, 515 S.

DRÄGER, T. (2000): Analyse der touristischen Infrastruktur im Naturpark Barnim, Humboldt-Universität Berlin, Fachbereich Geografie, o. S.

FRANKENPLAN (1997): Studie zur Verkehrsentwicklung im geplanten Naturpark Barnim. Berlin – Eberswalde: Landesanstalt für Großschutzgebiete, 93 S.

HAUSWIRTH, M; (2000): Naturpark Barnim – 1. ÖPNV – gerechtes Großschutzgebiet Brandenburgs – FH Eberswalde, FB Landschaftsnutzung und Naturschutz, Diplomarbeit.

HAEDRICH, G.; KLEMM, K.; LÜTTERS, H. (1999): Das Ausflugsverhalten der Berliner, Berichtsband, Berlin: Freie Universität Berlin, Willy-Scharnow-Institut für Tourismus, 73 S.

INSTITUT FÜR ÖKOLOGIE UND NATURSCHUTZ (2000). Vorstudie zum Pflege- und Entwicklungsplan des Naturparks Barnim, Eberswalde.

INGENIEUR CONSULT VERKEHRSTECHNIK GMBH (1997): Machbarkeitsstudie Personennahverkehr NEB, Berlin: Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB), 102 S.

KLEINTEICH, T. (2001): Naturparkbahnhof Melchow e. V.: Projektantrag für die Aufnahme des Naturparkbahnhofs Melchow in die IWK des Landkreises Barnim.

KREIBICH, R.; NOLTE, R. (Hrsg.) (1996): Umweltgerechter Verkehr – Innovative Konzepte für den Stadt- und Regionalverkehr, Berlin–Heidelberg–New York: Springer-Verlag, 148 S.

LAND BRANDENBURG (1996): Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr 1996–2001 (SPNV-Plan), Potsdam: Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Brandenburg,
Nr. 28, 124 S.

LANDKREIS BARNIM (1996): Nahverkehrsplan für den übrigen ÖPNV des Landkreises Barnim im Zeitraum 1997 bis 2001, Berlin: Zentrum für innovative Verkehrslösungen GmbH, 79 S.

LANDKREIS OBERHAVEL (1996): Studie zum IVK Prignitz – Oberhavel, Berlin: Zentrum für innovative Verkehrslösungen GmbH, 193 S.

MINISTERIUM FÜR UMWELT NATURSCHUTZ UND RAUMORDNUNG DES LANDES BRANDENBURG (1995): Landschaftsplanerisches Gutachten engerer Verflechtungsraum Brandenburg – Berlin, 2. überarbeitete Auflage,
Potsdam: MUNR, 99 S.

MÜLLER, S. (1998): Naturpark – Bahnhöfe Uckermärkische Seen, Potsdam: Landesagentur für Struktur und Arbeit LASA Brandenburg GmbH, 33 S.

MÜLLER, S.; SCHULZ , J. (1997): DSSW -Arbeitshilfe, Bahnhöfe – Revitalisierung durch touristische Nutzung, DSSW -Schriften 24, Bonn: Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft DSSW,
39 S.

UMWELTSERVICE GMBH (1996): Materialien zu den Pflege- und Entwicklungsplänen für die Großschutzgebiete Brandenburgs, Positionspapier Tourismus, Eberswalde: Landesanstalt für Großschutzgebiete, 115 S.

SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG (Hrsg.) (2001): Mobilität der Stadt – Berliner Verkehr in Zahlen.

Machbarkeitsstudie VERENA – Verkehrserschließung Naturpark Barnim

Stephan Koch
Technologiezentrum Hennigsdorf

Ausgangslage und Hintergrund

Der im Jahre 1999 gegründete Naturpark Barnim ist eines der zahlreichen Brandenburger Großschutzgebiete und somit nach den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung für die Erholung oder den Fremdenverkehr vorgesehen. Er erstreckt sich auf einer Fläche von 748 km² vom nördlichen Rande Berlins bis etwa an den Finowkanal, umfasst das Gebiet von 57 Gemeinden und wird in seiner Lage begrenzt von Bernau im Osten, Eberswalde und Liebenwalde im Norden und Oranienburg im Westen. Die flächenmäßig größten Anteile befinden sich in den Landkreisen Barnim (422 km²) und Oberhavel (268 km²), kleinere Teile in Märkisch-Oderland und Berlin (18 bzw. 40 km²), womit der Naturpark Barnim das einzige länderübergreifende Großschutzgebiet der Region ist.
Er bildet die „grüne Lunge“ für den Norden Berlins und wird an Wochenenden von bis zu 100.000 Gästen besucht, wobei es sich in der Mehrzahl um Tagesausflügler aus dem Raum Berlin handelt.

Den Hintergrund für das vorliegende Konzept der Machbarkeitsstudie verdeutlichen folgende Zahlen: Die Personenverkehrsleistung in Deutschland ist in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten kontinuierlich gestiegen und lag Ende der 90er Jahre bei knapp 950 Mrd. Pkm (1997). Das Wachstum hat seine Ursache sowohl in einem gewachsenen Verkehrsaufkommen als auch in der gestiegenen mittleren Reiseweite, d. h. die Menschen fahren häufiger und vor allem dabei auch weiter als früher.
Wesentlichen Anteil an dieser Entwicklung hat der motorisierte Individualverkehr (MIV), der aus der anhaltend wachsenden Motorisierung der privaten Haushalte resultiert. Ursache dieses Wachstums sind steigende Ansprüche, Erfordernisse und Erwartungen an die Mobilität seitens der Bevölkerung. Der Anteil des MIV an der Gesamtverkehrsleistung liegt heute bei etwa 80%. Bezüglich der Fahrzwecke haben der Freizeit-, Ausflugs- und Urlaubsverkehr mit 48% sowie der Berufs- und Ausbildungsverkehr mit 25% die größten Anteile an der Personenverkehrsleistung.

Parallel sind in der Summe stagnierende oder teilweise gar rückläufige Beförderungszahlen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), insbesondere in der Fläche, zu verzeichnen. Dadurch werden i. d. R. neue wirtschaftliche Zwänge auf Seiten der Verkehrsunternehmen ausgelöst, die sich wiederum in Angebotsreduzierungen niederschlagen. Dies führt zu einer weiter sinkenden Nachfrage und somit zu einem sich selbst verstärkenden Abwärtstrend.

Das gesteigerte Bedürfnis nach stadtnahen Entspannungs- und Erholungsmöglichkeiten ist somit eng mit einer sich ausweitenden Nutzung des privaten Pkw verbunden. Der dadurch partiell drohende Verkehrskollaps, steigende Lärm- und Abgasemissionen und der damit einhergehende Trend zu wachsender Landschaftszerschneidung und Flächenverbrauch durch ausgebaute Verkehrswege bilden eine Entwicklung, die im Grunde dem Zweck der Erholung für den gestressten Großstädter in naturnahen Räumen mit wichtigen Rückzugsgebieten für Flora und Fauna zuwider läuft. Eine Änderung des Mobilitätsverhaltens auch und gerade im Freizeitverkehr, die weg vom MIV und hin zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel führt, ist daher dringend geboten.

◀ *Der Naturpark Barnim – die „grüne Lunge“ für den Norden Berlins.*

Der ÖPNV muss daher auch auf diesem Gebiet attraktive, zweckmäßige und damit konkurrenzfähige Alternativangebote zur Nutzung des eigenen Autos bieten, um den geschilderten Trend zu durchbrechen.

„Das Konzept zur Machbarkeitsstudie VERENA ‚Verkehrserschließung Naturpark Barnim' befasst sich mit der Umsetzung von im ökologischen Sinne verkehrsoptimierenden und -reduzierenden Maßnahmen des MIV in einem landschaftlich sensiblen und schützenswerten Raum."

Am Beispiel des Naturparks Barnim soll modellhaft untersucht werden, inwieweit ein sanftes, naturverträgliches und gleichzeitig wirtschaftliches und bedarfsgerechtes Verkehrskonzept für die touristische Erschließung entwickelt und umgesetzt werden kann.

Ziel ist die Reduzierung des MIV durch innovative, attraktive Angebote im ÖPNV, speziell im Freizeitverkehr. Dabei soll auf Restriktionen und Verbote im MIV, die in den letzten Jahren zahlreich und erfolglos gestartet wurden, verzichtet werden. Vielmehr sollen positiv und exemplarisch die Vorteile eines „anderen ÖPNV" aufgezeigt und umgesetzt werden. Mit maßgeblichen regionalen Akteuren aus der mittelständischen Wirtschaft, den Kommunen und aus touristischen Organisationen sollen interdisziplinär und wissenschaftlich begleitet Konzepte und Handlungsstrategien entwickelt werden.

ÖPNV-Erreichbarkeit und tatsächliche Verkehrmittelnutzung

Prinzipiell kann die Erreichbarkeit des Naturparks Barnim mit dem ÖPNV bereits heute als gut bezeichnet werden. Drei S-Bahnlinien (S 1, S 2, S 26) und je zwei Regionalexpress- und Regionalbahnlinien (RE 3, RE 5, RB 12, RB 60) erschließen ihn vom Rande her, die Regionalbahn RB 27 („Heidekrautbahn") führt von Berlins Norden her mitten hindurch. Die Taktzeiten reichen von 20 Minuten (S-Bahn) bis zu maximal 2 Stunden. Es sind mehrere Buslinien vorhanden, die auch am Wochenende verkehren. Jedoch mangelt es an einer internen Vernetzung dieser Angebote, insbesondere beim Busverkehr, dessen Linienführung vornehmlich auf den Schüler- und Berufsverkehr innerhalb der Woche zugeschnitten und stark an den Landkreisgrenzen orientiert ist. Auch im Bereich der Informationen für den Ausflugsverkehr sind erhebliche Verbesserungspotenziale vorhanden.

Der Naturpark Barnim ist mit Anfahrtzeiten von bis zu einer Stunde ohne größeren Aufwand von Berlin aus erreichbar. In Zusammenhang mit dieser guten Erreichbarkeit sowohl für den MIV als auch mit Einschränkung für den ÖPNV könnte das „vor der Haustür" liegende Erholungs- und Freizeitangebot hervorragend zur Ankurbelung des Fremdenverkehrs in der Metropolregion Berlin-Brandenburg beitragen. Dieses Angebot wird insbesondere von Autofahrern zunehmend angenommen; die Zahl der ÖPNV-Benutzer dagegen wächst nicht proportional mit, teilweise ist sie sogar rückläufig. Dies liegt u. a. an:

- einer unzureichenden internen Vernetzung der öffentlichen Verkehrsmittel
- den fehlenden Informationen
- der verbreiteten Meinung, die Anreise mit dem Pkw böte mehr Komfort
- den besseren Transportmöglichkeiten im Pkw (Fahrrad, Spiele, verschiedene Kleidung, Decken etc.)
- den im Vergleich zum Pkw insgesamt höheren „Netto-Anreisekosten" für eine Familie

Alle diese Gründe führen dazu, dass der potenzielle Besucher letztlich eher zum Pkw „vor seiner Haustür" tendiert, obwohl eine Anreise mit dem ÖPNV zumindest bis zu den S- und Regionalbahnhöfen im Naturpark Barnim möglich ist.

Ziele der Machbarkeitstudie VERENA

Plakativ gesprochen soll die Machbarkeitsstudie ein Konzept liefern, den Naturpark Barnim zu einem ÖPNV-gerechten Naturpark zu entwickeln. Projektziel ist es, den Besuchern des Naturparks attraktive Angebote mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu unterbreiten und damit den ÖPNV anzukurbeln, ohne den MIV bezüglich der Verkehrserschließung durch restriktive Maßnahmen einzudämmen. Grundvoraussetzung für den möglichen Erfolg sind ausreichende, bündelungsfähige Verkehrspotenziale im Freizeitverkehr und die breite und aktive Kommunikation sowie Bewerbung der Angebote. Mit diesem Ziel soll ein wirtschaftlich tragfähiges, bedarfsgerechtes und ökologisches Verkehrskonzept entwickelt und modellhaft angewendet werden.

Die optimale touristische Erschließung des Naturparks Barnim soll auf umweltverträgliche Art und Weise u. a. erreicht werden durch:

- Verkehrs-Verlagerungs-Konzepte (flexible und dem Freizeitverkehr angepasste ÖPNV-Angebote)
- eine modellhafte Verknüpfung der äußeren und inneren Verkehrserschließung (Konzepte für eine Kombination aus ÖPNV und MIV)
- bedarfsgerechte Beförderungsangebote
- Einsatz umweltgerechter Fahrzeuge im ÖPNV
- Planung und Finanzierung der verkehrlichen Erschließung und der touristischen Vermarktung (enge Verbindung von Verkehrs- und Marketingkonzept)
- Handlungsempfehlungen für die Projektrealisierung (sanfter Tourismus und Attraktivitätssteigerung des Naturparks Barnim)
- Erhöhung der Attraktivität der Angebote des ÖPNV durch Informations- und Unterhaltungsangebote während der Nutzung

▲ *Erreichbarkeit des Naturpark Barnims mit öffentlichen Verkehrsmitteln, die für eine touristische Nutzung geeignet sind (Stand 17.09.2001).*

Mit der Machbarkeitsstudie soll aufgezeigt werden, wie diese Ziele unter Beachtung der vorhandenen Rahmenbedingungen zu erreichen und welche Restriktionen, Chancen und Potenziale dazu vorhanden sind.

Neben der Verbesserung des Verkehrsangebotes selbst werden weitere Schwerpunkte der Studie in der Verbesserung der Kommunikation und des Marketings liegen. Gemeinsam mit regionalen Akteuren aus dem Tourismusbereich (z. B. Gaststätten, Fahrrad- und Bootsverleihe) soll ein ganzheitliches Informationsangebot geschaffen werden. Da, wo sich heute der Besucher die Informationen aus vielen Quellen zusammen suchen muss, sind Gesamtangebote mit Informationen über ein komplettes Ausflugsprogramm anzustreben, die sowohl im Vorfeld (z. B. mit Broschüren oder via Internet) als auch vor Ort (Beschilderung) übersichtlich und verständlich über die Gestaltungsmöglichkeiten eines ganzen Ausflugstages inklusive der entsprechenden An- und Abfahrt mit Bus und Bahn informieren. Die Situation, dass der Ausflügler an einem Bahnhof im Naturpark ankommt und sich fragt, „Was mache ich nun und wie komme ich dort hin?“, soll vermieden werden. Diese Fragen sollen ihm durch gemeinsame Information und auch mittels ganzheitlicher Vertriebs-

konzepte abgenommen werden. So sind z. B. Komplett-Tickets denkbar, die in Zusammenarbeit der beteiligten Anbieter etwa eine Boots- oder Fahrradausleihe, ein Mittagessen und einen Museumsbesuch einschließlich der entsprechenden ÖPNV-Nutzung umfassen.
Für eine entsprechende Konzeptrealisierung sollen die erforderlichen Maßnahmen vorgeschlagen und ihre möglichen Wirkungen diskutiert werden. Als Ergebnis wird somit ein umsetzungsreifes, abgestimmtes Gesamtkonzept erwartet, das die realen Bedingungen für den Modellversuch „Naturpark Barnim“ einbezieht und gleichzeitig verallgemeinerungsfähige, nachhaltige Lösungen anbietet.

Ausblick

Mit der Machbarkeitsstudie werden Vorschläge und Entscheidungshilfen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den ÖPNV unterbreitet.

„Die Studie soll zeigen, inwieweit z. B. durch flexible Bedienformen, wie Anruf-Sammel-Taxi oder Anruf-Bus, attraktive Direktverbindungen im herkömmlichen Linienverkehr und/oder die Kombination mit Sonderfahrausweisen einen Wandel in der Wahl der Verkehrsmittel herbeigeführt werden kann.“

Ein zweiter wesentlicher Aspekt der Studie ist die Übertragbarkeit auf andere Regionen. Dabei müssen die lokalen Faktoren von den allgemeingültigen Prämissen getrennt werden.
Mit der Machbarkeitsstudie werden die Verlagerungspotenziale aufgezeigt, die bei konsequenter Förderung des ÖPNV im Naturpark Barnim zu einer Reduzierung des MIV führen werden. Das erarbeitete Marketingkonzept wird nach seiner Umsetzung die lokale Verbesserung der Verkehrsmittelanteile zugunsten des ÖPNV sowie eine generelle Stärkung des Umweltverbundes durch die Förderung der Verkehrsmittelkombination ÖPNV – Fahrrad nach sich ziehen. Die Belange des Freizeitverkehrs können frühzeitig in Telematik-Produkte für den ÖPNV integriert werden. Der Naturpark Barnim erfährt eine deutliche Attraktivitätssteigerung.
Im folgenden Hauptprojekt soll die konkrete Planung und Realisierung der optimalen Variante insbesondere unter der Maßgabe der Nachhaltigkeit und späteren Übertragbarkeit auf weitere potenzielle Anwendungsfälle erfolgen.
Bezüglich der verkehrlichen Erschließung und der Einrichtung bedarfsgerechter Verkehrsangebote im Naturpark ist eine enge Zusammenarbeit mit dem derzeit laufenden Forschungs-Verbundvorhaben IMPULS 2005, das vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg geleitet wird und an dem das TZV Hennigsdorf als Partner beteiligt ist, denkbar und sinnvoll (siehe auch Beitrag von Frau Wagner, VBB, zu dieser Tagung).

Projektorganisation

Projektträger ist die Technologiezentrum Verkehrstechnik GmbH Hennigsdorf. Sie betreibt gemeinsam mit der Brandenburgischen Technischen Universität in Cottbus (BTU) die Projektleitstelle Mobilität und Verkehr des Landes Brandenburg.
Die Machbarkeitsstudie wird in enger Zusammenarbeit mit der Landesanstalt für Großschutzgebiete (Naturpark Barnim) durchgeführt. Kommunen, kommunale Gesellschaften und übergeordnete Ämter haben die Bereitschaft zur Mitarbeit signalisiert. Vor allem aber ist die Beteiligung der mittelständischen Wirtschaft, insbesondere lokaler Verkehrsunternehmen, Tourismusinitiativen und Planungsgesellschaften beabsichtigt.
Die Projektlaufzeit ist zunächst auf 12 Monate begrenzt. Im Anschluss an die Machbarkeitsstudie ist die unmittelbare Realisierung der ermittelten optimalen Verkehrslösung in Teilschritten vorgesehen. Eine Förderung der Machbarkeitsstudie durch die Deutsche Bundesstiftung Umwelt (DBU) ist beantragt und mehrere regionale Partner haben ihre finanzielle Beteiligung in kleinerem Umfang zugesagt, jedoch ist die Finanzierung noch nicht abschließend geklärt.

Alles in einem – das Kursbuch des Naturparks Thüringer Schiefergebirge/Obere Saale

Christine Kober
Naturpark Thür. Schiefergebierge/Obere Saale

Haben Sie auch schon einmal Touristen in Ihrem Schutzgebiet beobachtet, die – bepackt mit einem Stapel Faltblätter zu den touristischen Sehenswürdigkeiten, Museen u. ä. – versuchen, sich gleichzeitig in der Wanderkarte zu orientieren? Vielleicht ist es Ihnen auch schon selbst einmal so in Ihrem Urlaub ergangen. Wollten Sie sich dann parallel noch in den Fahrplänen des öffentlichen Nahverkehrs über die An- und Abreise zum ausgewählten Ziel informieren ...? Wenn man dazu wie bei uns die Fahrpläne von drei Busgesellschaften, der Deutschen Bahn und anderer Transportunternehmen benötigt, hat man schnell einen ganzen Billardtisch belegt. Und nur wenige Autofahrer und noch weniger Wanderer führen bisher einen GPS-gestützten Routensucher mit sich.

Die Alternative ist unser Naturpark-Kursbuch. Aufgebaut aus verschiedenen Teilen – Textteil, Wanderkarte und den aktuellen Fahrplanauszügen der notwendigen Routen der Busse, Bahn, Schifffahrtslinien, demnächst auch der wiedereröffneten Bergbahn und der Pferdebahn – findet man in den Übersichtstafeln schnell alle wichtigen Informationen. Es ist einer unserer Beiträge zur Verbesserung der touristischen Infrastruktur und unser Verkaufsschlager.

Welche Ausgangslage ist zu berücksichtigen?

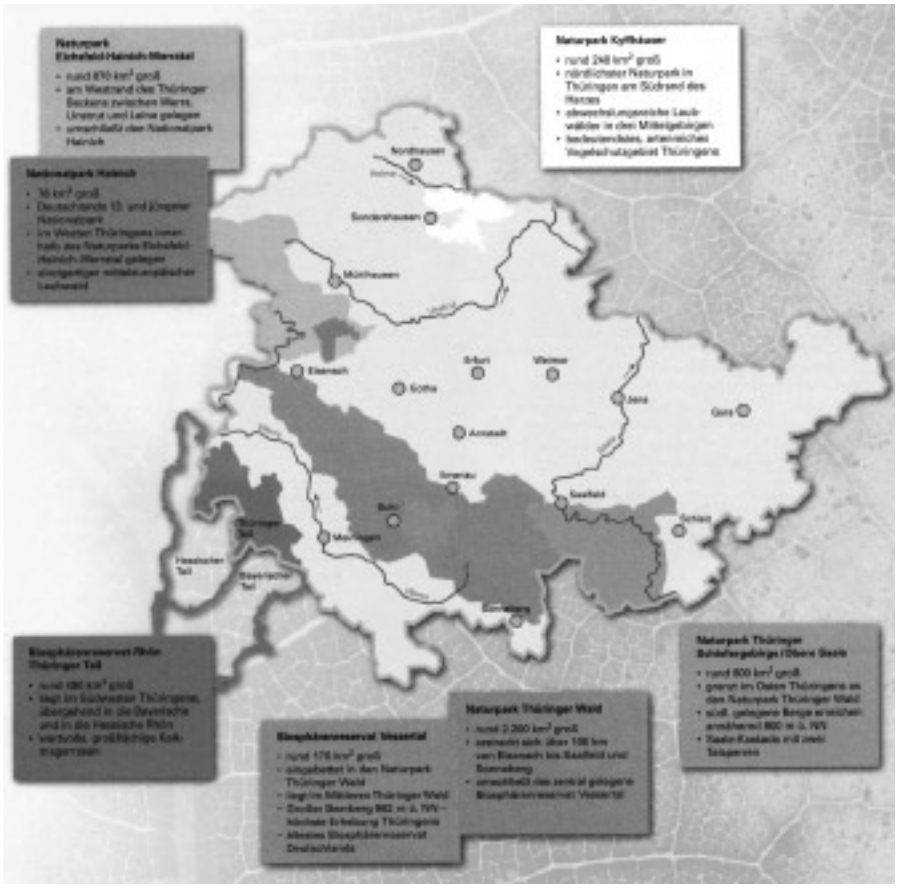
In Thüringen gibt es sieben Großschutzgebiete, darunter vier Naturparke (Abb. 1). Unser Naturpark liegt in Ostthüringen und grenzt dort an den Naturpark Thüringer Wald und den Naturpark Frankenwald in Bayern. Eine Besonderheit sind die fünf ganz unterschiedlichen Landschaften, die sich im Naturpark treffen, darunter das Tal der Oberen Saale und die Rennsteigregion. Es ist eine relativ dünn besiedelte, ländliche Region. Die größte Stadt im Naturpark hat etwa 7.000 Einwohner, die Ortschaften 100–300 Einwohner. Unsere Urlauber kommen überwiegend aus der Region Halle/Leipzig und Berlin, außerdem sind gerade die Stauseen der Oberen Saale ein beliebtes Naherholungsgebiet. Die drei Bahnstrecken – sehr attraktiv mit zahlreichen Tunneln, denkmalgeschützten Viadukten und wunderschönen Ausblicken auf die Landschaft – erlauben eine „Naturpark-Rundreise“ (Abb. 2).

Wie ist die Idee entstanden?

Ausschlaggebend waren zunächst eigene Erfahrungen der Kollegen der Naturparkverwaltung, wie oben geschildert: Es wurde eine Zusammenfassung der verfügbaren Informationen zu Ausflugszielen gesucht, die mit den ÖPNV- und Bahnangeboten verknüpft werden, aber auch aktuell bleiben sollten.

Durch das damals neue ÖPNV-Gesetz in Thüringen und durch Strukturänderungen dort und bei der Bahn hätte man zur Orientierung mindestens drei unterschiedliche Fahrpläne benötigt, eine

▼ *Abb. 1: Die sieben Großschutzgebiete in Thüringen.*



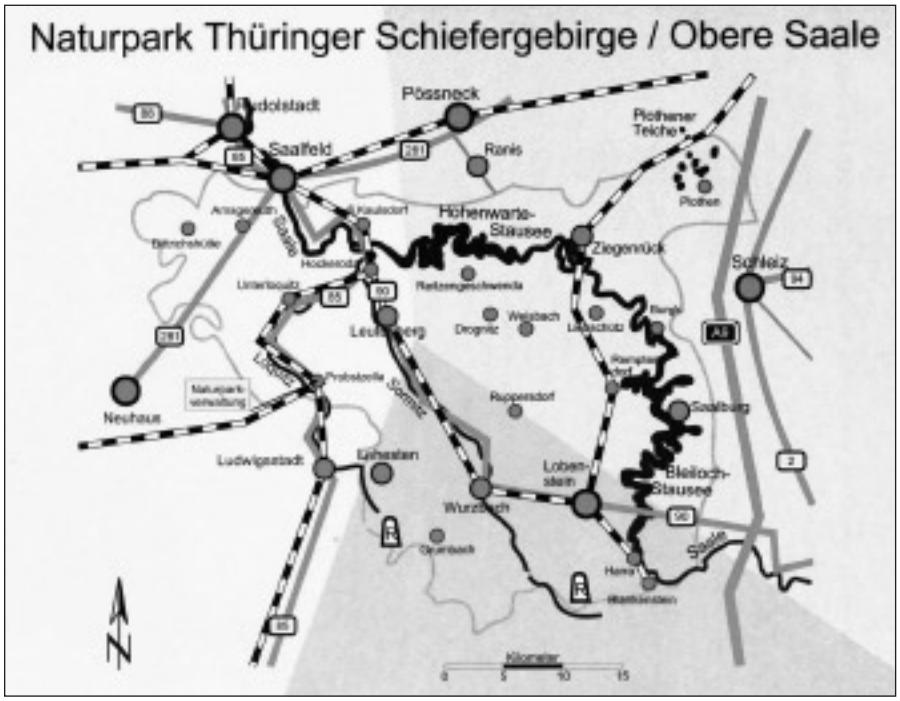
gezielte Besucherinformation bis hin zu den Öffnungszeiten allerdings damit noch lange nicht verwirklicht.

▶ *Abb. 2: „Naturpark-Rundreise“*

Wie ist das Kursbuch aufgebaut?
Derzeit besteht es aus drei Teilen, davon sind zwei – Fahrplanteil und Wanderkarte der Region – jederzeit veränderbar. Je nach unseren Möglichkeiten und der Aufarbeitung der Daten ist auch geplant, weitere Teile zu ergänzen, wenn der Kunde das gezielt möchte:
eine Wasserwanderkarte und eine Fahrradwanderkarte mit Jugendherbergen und Zeltplätzen.

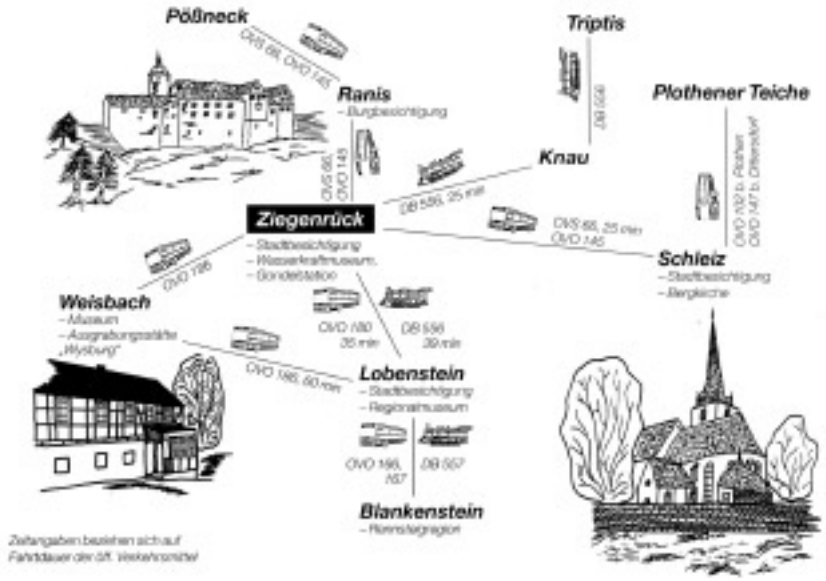
Fester Grundbestandteil ist der Textteil des Kursbuches. Entsprechend dem Netz der Bahnstrecken ist der Text in drei Landschaftsbereiche mit jeweils einer Strecke und den entsprechenden Busquerverbindungen gegliedert (Abb. 3).
In jedem Bereich werden die Orte mit Bahnhof, die meist auch gleichzeitig Busknotenpunkte sind, nach dem gleichen Schema beschrieben. Besonderer Wert wird auf die Übersichten zu weiteren Verbindungen, vor allem zu den Sehenswürdigkeiten und Museen gelegt. Die dort genannten Linien findet man dann im Fahrplanteil (Abb. 4).
Das System und seine Handhabbarkeit wurde von den 13 Fremdenverkehrsämtern im Naturpark eine Saison lang getestet. Aber selbstverständlich haben wir das Risiko, womöglich irgendwann am Wochenende einmal unglücklich und einsam von einer Bushaltestelle aus doch nach Hause trampen zu müssen, nicht nur anderen überlassen, sondern auch selbst geprüft.
In den fünf Jahren seit dem Erscheinen des Kursbuches und bei 5.000 Verkaufsexemplaren haben wir keine Kritik der Benutzer erhalten.

▼ *Abb. 3: Gliederung der drei Landschaftsbereiche mit Bahnstrecken und Busquerverbindungen.*



Wie wurde das Kursbuch realisiert?
Von der Ausarbeitung über die Testphase (1 Saison) und Einarbeitung der Änderungen, die Anfertigung von Zeichnungen bis hin zur Druckvorlage waren zwei Jahre notwendig. In dieser Zeit gab es auch mehrere Abstimmungsgespräche mit der Deutschen Bahn AG, die übrigens den Namen „Naturpark-Kursbuch“ sehr interessant fand und sofort ihre Zustimmung zur Verwendung des Begriffs „Kursbuch“ gegeben hat, und den Busgesellschaften.
Es wurde ein rucksackfreundliches A5-Format gewählt. Der Außeneinband ist

zusätzlich mit einer durchsichtigen Plastikhülle geschützt, die ausreichend groß ist, um innen den Einschub für Fahrplan- und Wanderkartenteil zu liefern, evtl. später auch für die Wasser- und Radwanderkarten.
Zur besseren Orientierung im Textteil wurden für die einzelnen Bahnstrecken- und Landschaftsbereiche drei unterschiedliche Papierfarben gewählt.
Die Gesamtkosten für 5.000 Stück wurden mit 50.000 DM veranschlagt.
Die Finanzierung war über das EU-Förderprogramm LEADER II möglich, der notwendige Eigenanteil wurde vom Naturparkverein und über Spenden der Verkehrsbetriebe aufgebracht.
Durch den Einsatz der Fördermittel war der Verkaufspreis mit 6,50 DM sehr günstig, er wird sich mit der nächsten Auflage ohne Fördermittel deutlich erhöhen. Hauptabnehmer waren und sind die Fremdenverkehrsämter und Hotels und Pensionen. Es gehen auch jetzt noch Bestellungen ein, die Kursbücher sind aber bereits seit Mitte des Jahres restlos ausverkauft. (Dabei haben wir den Verkauf allerdings immer gebremst, wir hätten noch wesentlich mehr Exemplare absetzen können.)



▲ *Abb. 4: „Fahrplanteil"*

eines Servicetelefons für Bus und Bahn, der Abbau von doppelten Beförderungsangeboten auf der gleichen Strecke, die Kopplung von Angeboten Bus und Fähre. Ebenso stellen immer mehr Hotels ihre Anreisemöglichkeiten per Bahn dar und das Kursbuch war auch eine konkrete Hilfe für Landrat und Bürgermeister für den Erhalt einer der Bahnstrecken. Nicht zuletzt loben viele Einwohner, Touristen und die Fremdenverkehrsämter diese Broschüre.

Ist damit alles gesagt?
Die Erfolgsstory „Naturpark-Kursbuch" klingt gut, für eine sachliche Bewertung fehlt aber die Frage nach dem tatsächlichen Nutzen. Der lässt sich allerdings nur schwer konkret beziffern. Es ist keine gesicherte Aussage zur Förderung des ÖPNV oder der Bahnnutzung möglich, dafür ist die Stückzahl zu gering und andere Ereignisse, wie die Erhöhung der Bahnpreise oder der Benzinpreise oder neue Ausflugsziele wie die Eröffnung der Landesgartenschau u. a. haben wesentlich stärkeren Einfluss.

Aber schon die Beratungen vor der Fertigstellung des Kursbuches haben Ergebnisse gebracht, die unbedingt ein Erfolg waren, z. B. der beschleunigte Aufbau und die gemeinsame Nutzung

Wir werden das Kursbuch auf jeden Fall weiterentwickeln, weil es sich für uns lohnt. Nachahmung ist willkommen.

▼ *Abb. 5: Kursbuchinnenteil (Ausschnitt)*

Schwarzatal und Oberweißbacher Bergbahnregion

Freizeitverkehr: Nationalparke als Psychotope

Dr. Wolf-Eberhard Barth und Stephanie Glagla-Dietz
Nationalpark Harz

1. Naturnahe Gebiete als touristische Zielgebiete von Fluchtbewegungen?
Wie würden wir wohl reagieren, wenn ein Scheich aus Saudi-Arabien auf die Idee käme, Rothirsche aus Deutschland importieren zu wollen, um sie dort frei leben zu lassen? Sehr schnell würde unsere Argumentation gegen diese Idee um den völlig artfremden Lebensraum kreisen, in den die Hirsche auszusetzen Tierquälerei bedeuten würde. Da sich auch der Rothirsch, genau wie alle Lebewesen, im Verlauf seiner Evolution optimal an seinen Lebensraum angepasst hat, würden wir ganz selbstverständlich mit Erkenntnissen aus der Evolutionsbiologie gegenhalten. Alle Wechselwirkungen mit Tieren und Pflanzen dieses – und nur dieses – mitteleuropäischen Wald-Lebensraumes wurden genetisch fixiert. An Änderungen kann sich eine Art genetisch nur anpassen resp. sich wohl fühlen, wenn sie im Verlaufe tausender Generationen erfolgen.

Wenn uns dieses (provokative!) Beispiel zu an der Evolution orientierten Gegenargumenten führt, warum legen wir nicht einen ähnlichen Maßstab bei der „Tierart" Mensch an? Der Mensch ist eine Primatenart, deren Entwicklungsgeschichte in afrikanischen Urwäldern begonnen hat. Unsere nächsten Verwandten sind Schimpansen, deren Gene mit unseren heute noch zu 98,4% übereinstimmen. Urwälder sind strukturreich und reich an Lichtungen, also von großen Pflanzenfressern baumfrei gehaltenen Wiesen. Auch heute noch empfinden wir Naturwälder als ästhetisch schön und erholsam, da der Strukturreichtum bedeutet, dass sie farblich äußerst vielfältig und reich an Licht-Schatten-Effekten sind.

Die Entwicklung unseres Gehirns, unseres genetisch fixierten Verhaltens vollzog sich ganz im Sinne der Erkenntnisse Darwins. In stetigen Wechselwirkungen zum Lebensraum entstanden Bahnungen im Gehirn, die sich zu festen Verhaltensmustern fügten und so das Überleben sicherten. Ein entscheidender Motor ist dabei die Angst bzw. der darin zum Ausdruck kommende Streß (HÜTHER 2001). Zukunftsorientiertes Handeln in unseren Lebensräumen sollte derartige evolutionäre Entwicklungen endlich mehr berücksichtigen!

Auch in 10.000 oder gar 100.000 Jahren konnte sich unser „genetisches Grundmaterial" nicht verändern. Demgegenüber rast die kulturelle Evolution, die auf der Weitergabe von Wissen durch Sprache und Schrift beruht, in kaum noch erfassbarer (geschweige denn beherrschbarer) Geschwindigkeit voran. Gerade der Mensch ist erfolgreicher Spezialist für schnelle Veränderungen seines Lebensraumes durch Werkzeuge. Die genetischen Veränderungen hinken jedoch den Veränderungen in unserem Lebensraum mit immer größerem Abstand sozusagen hinterher, immer noch sind wir auf einen abwechslungsreichen, reich strukturierten Wald „programmiert". Diese immer größer werdende Schere zwischen unserem ursprünglichen „Psychotop" und unserem tatsächlichen Lebensraum suchen wir in unserer Freizeit zu überwinden – meist motorisiert. Viele Menschen legen große Strecken zurück, um ihrem modernen, verlärmten Lebensumfeld (z. B. der Großstadt mit Cotoneaster-Einheitsgrün und Beton-Monotonie oder auch großräumigen Monokulturen und „zerschönten" und „verlangweilten" Orten) zu entfliehen und einen Teil ihrer Freizeit instinktiv in Wäldern, in baumreichen Landschaften oder sogar in neu entstehender Wildnis in Nationalparken zu verbringen.

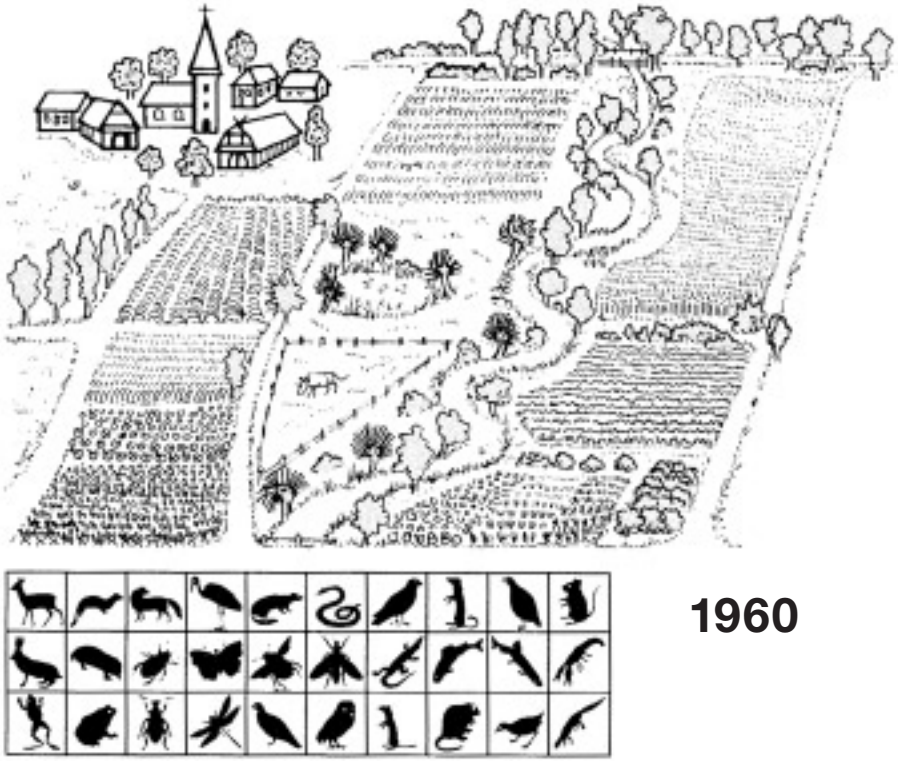
Etwa die Hälfte der landwirtschaftlichen Fläche, also rund ein Viertel von Deutschland, ist heute – hochsubventioniert! – so ausgeräumt worden, dass nicht nur jegliche naturnahe Lebensraumfunktion, sondern insbesondere auch die Erholungseignung für die Bevöl-

kerung verloren gegangen ist. Kaum ein Mensch „verirrt“ sich noch dorthin. Das bedeutet letztlich, dass die für eine „artgemäße“ und naturnahe Erholung der Bevölkerung geeignete Fläche um etwa dieses Viertel abgenommen hat. Mit etwa 130 ha zusätzlicher Versiegelungsfläche pro Tag (!) geht diese Entwicklung beängstigend schnell weiter. Die Folge ist, dass die Bevölkerung immer weitere Wege zurücklegen muss, wenn sie sich in Naturräumen erholen will. Hinsichtlich der fußläufigen Erreichbarkeit von naturnahen Erholungsmöglichkeiten wird damit nicht nur die städtische, sondern sogar die ländliche Bevölkerung zunehmend verinselt: über 50% des Verkehrs ist heute Freizeitverkehr. Handelt es sich dabei nicht zum Teil schon um Fluchtbewegungen aus normierten und z.T. tot wirkenden Lebensräumen in naturnähere „Ersatzlebensräume“?

2. Eine folgenreiche Ursache für den hohen Anteil des Freizeitverkehrs

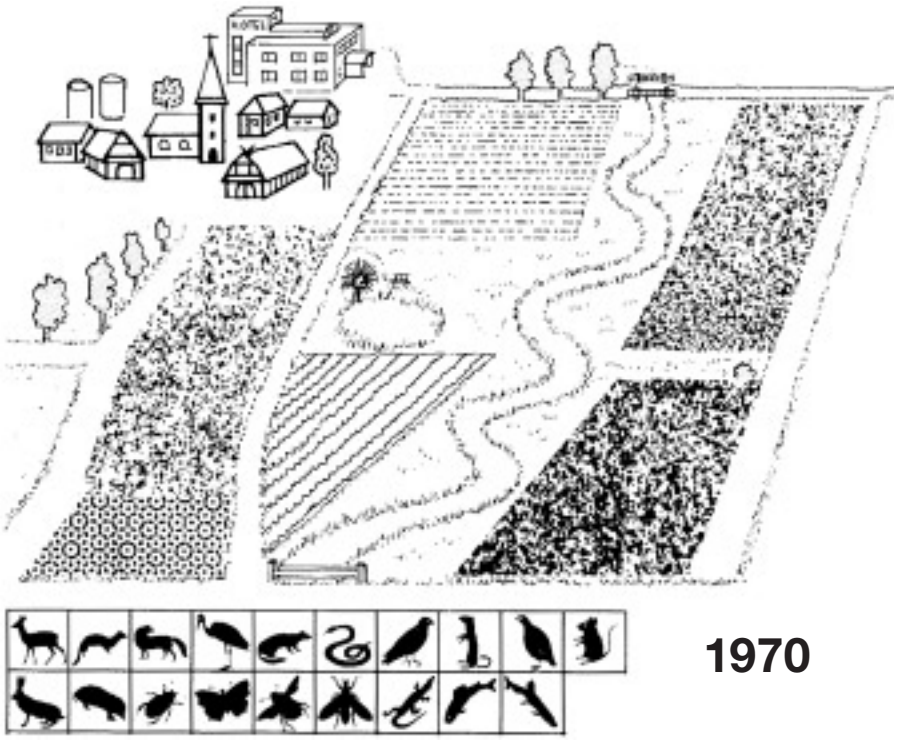
Die Natur ist die Grundlage unseres Lebens. Dessen ungeachtet übernutzen wir unsere natürlichen Ressourcen, zerstören und entfernen Lebensräume voneinander, als ob Lebewesen auf kleinen Restinseln ihres Lebensraumes weiterleben könnten. Die Isolation erschwert den Austausch von Individuen zwischen ihren Lebensräumen. Dies führt zu einer genetischen Verarmung aller getrennten und verkleinerten Populationen und gefährdet dadurch ihr Überleben. Damit stören wir nicht nur die evolutiven Prozesse immer mehr, sondern löschen ganze Ökosystemtypen aus, so dass breite Wege der Evolution unwiederbringlich beendet werden!

Alte Kulturlandschaften werden von uns auch als ästhetisch schön empfunden, allerdings nur, wenn sie kleinräumig abwechslungs- und strukturreich sind! Nur dann kommen sie unserem „Psychotop“, unserem Herkunftslebensraum aus farbenprächtigen Wäldern und Wiesen, besonders nahe. Der infolge höherer Personalkosten bei gleichbleibenden Energiekosten seit den 1960er Jahren zunehmende Einsatz großer Maschinen

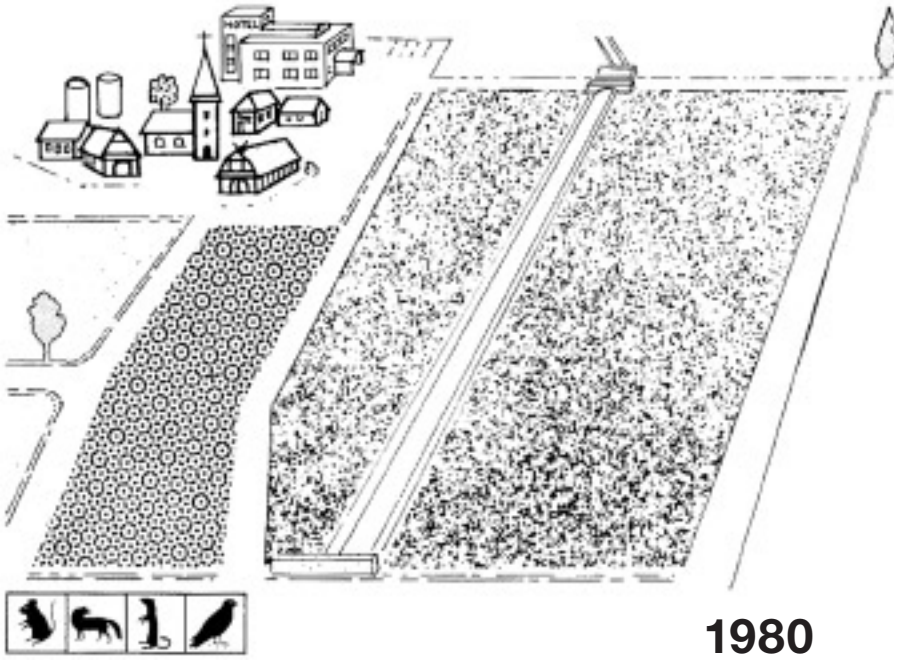


◀ *Abb. 1: Unbeabsichtigte Folgen der landwirtschaftlichen Intensivierung und der Landschafts-Ausräumung (aus BARTH 1995, S. 233).*

Große Abwechslung bei den Kulturpflanzen; viele Hecken und Bäume an den naturfesten Wegen; Krautreichtum an den Wegerändern; ein naturnaher Bach mit hoher Selbstreinigungskraft und erlebnisreicher Struktur; wechselnde und stets reiche Blütenpracht; beste Lebensgrundlagen für viele Tierarten; geringer Pestizideinsatz, weil die Eigenregulation durch Artenvielfalt noch „funktioniert“ und das Risiko von Massenvermehrungen minimiert; bester Erholungswert auch für die örtliche Bevölkerung; attraktiv auch für zahlende Gäste; heute Ziel für Freizeitverkehr, also Gebiet, das unserem „Psychotop“ nahekommt.



Geringe Abwechslung bei den Kulturpflanzen; die meisten Hecken und Bäume sind beseitigt; die Wege sind asphaltiert und verinseln viele Tierpopulationen; die Krautvielfalt an den Wegerändern wird mit begiftet und beseitigt; der von Erlen und Weiden entblößte Bach hat nur noch eine sehr geringe Selbstreinigungskraft und eine erlebnisarme Struktur; nur noch wenige Blütenpflanzen beleben die Landschaft; viele Tierarten haben keine Lebensgrundlage mehr und sterben aus; der Pestizideinsatz wird höher, weil die Eigenregulation wegen Artenverarmung stark eingeschränkt ist und Massenvermehrungen von Schadorganismen häufiger werden; der Erholungswert auch für die örtliche Bevölkerung ist wesentlich verringert; die Attraktivität für zahlende Gäste schwindet, das neue Hotel klagt über mangelnde Bettenauslastung.



Reines Ackerland, keine Abwechslung bei den Kulturpflanzen; alle Naturreste sind bis auf drei Bäume als „Feigenblatt-Naturschutz“ beseitigt; der Bach ist kanalisiert und hat keine Selbstreinigungskraft und keinen Erlebniswert mehr; nur wenige Tierarten können hier die häufigen Nahrungs- und Deckungsengpässe überleben; (Schad-)Organismen neigen bei weniger werdenden Gegenspielern zunehmend zu Massenvermehrungen, so dass der Pestizideinsatz maximiert wird, weil infolge der Artenverarmung eine Eigenregulation nicht mehr möglich ist; diese Landschaft hat keinen Erholungswert mehr, auch die örtliche Bevölkerung „flieht“ zur Kurzerholung in andere, noch naturnahe Gebiete und trägt dort zur Massierung bei; das Hotel ist pleite und steht leer.

▲ *Fortsetzung Abb. 1: Unbeabsichtigte Folgen der landwirtschaftlichen Intensivierung und der Landschafts-Ausräumung (aus BARTH 1995, S. 233).*

in der Bewirtschaftung unserer Kulturlandschaften – eine Antwort auf die große Nachfrage nach billigen Lebensmitteln – zog folgenreiche Veränderungen auf die Artenvielfalt und zugleich auf die Erholungseignung nach sich:

„Alte landwirtschaftliche Kulturlandschaften waren geprägt von einem Mosaik aus Feldern, Grünland, Waldresten, Obstbäumen, Hecken, Alleen, Feldrainen, Steinhaufen, Gräben, Tümpeln, Dornengebüschen und Brachland. ... Die Vielfalt der Strukturen, geschaffen durch die kleinflächige landwirtschaftli-

che Nutzung, hat erst den Artenreichtum dieser Biozönosen ermöglicht“ (BARTH 1995, S. 228). Wie ästhetisch wertvoll und existentiell bedeutend kleinräumig abwechselnde Strukturen für die Erholungseignung sind, ist in Abb. 1 modellartig durch das Hotel veranschaulicht. „Der Tourismus lebt ganz wesentlich vom Gefälle der Umweltqualität zwischen Herkunftsgebiet und Urlaubsort“ (BARTH 1995, S. 394). Jegliche menschliche Tätigkeit – Land- und Fremdenverkehrswirtschaft sind lediglich Beispiele – verkehrt die Absichten ins Gegenteil, wenn sie als großflächig normierende Industrie die Grenzen der Belastbarkeit der Natur überschreitet. Wir konnten das z. B. in Südeuropa wiederholt in Fremdenverkehrs-Regionen erleben: Die (zahlungskräftigen) Gäste bleiben in denaturierten Gebieten aus, der (hohe Gewinne bringende) Markt verlagerte sich, „starb aus“. Horst Stern hat dies treffend als „Selbstmorddynamik des Tourismusgewerbes“ bezeichnet. Diese unbeabsichtigte Folge der Landschafts-Ausräumung betrifft heute ein Viertel von Deutschland.

Außerhalb jeder Zukunftsorientierung liegt allerdings derjenige, der dem einzelnen Landwirt die Schuld für diese Entwicklung zuschiebt. Es sind die politischen wie wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Mechanisierung und Personaleinsparung, die den um seine Existenz kämpfenden Landwirt in einen naturzerstörenden „Strudel“ – auf Kosten der Allgemeinheit – zwingen.

Sind wir diesen Entwicklungen ausgeliefert oder zeigt uns ein Lichtblick einen Ausweg? In wissenschaftlichen Untersuchungen in den USA und in Schweden ist nachgewiesen worden, dass Krankenhauspatienten mit Blick auf eine naturnahe, reich strukturierte Umgebung gegenüber Vergleichspatienten mit Blick auf eine Häuserzeile schneller gesund werden, weniger Schmerz- und Schlafmittel benötigen, weniger nörgeln und insgesamt zufriedener sind. Daraus folgt, dass extrem denaturierte Gebiete auch im Tourismus die Verlierer und insbesondere die noch oder wieder naturnahen Gebiete die Gewinner sein werden. Der Lichtblick liegt also in unserer eigenen Psyche, in unserem genetisch fixierten Grundverhalten, für unser Wohlbefinden und unsere Gesundheit naturnahe Gebiete aufzusuchen.

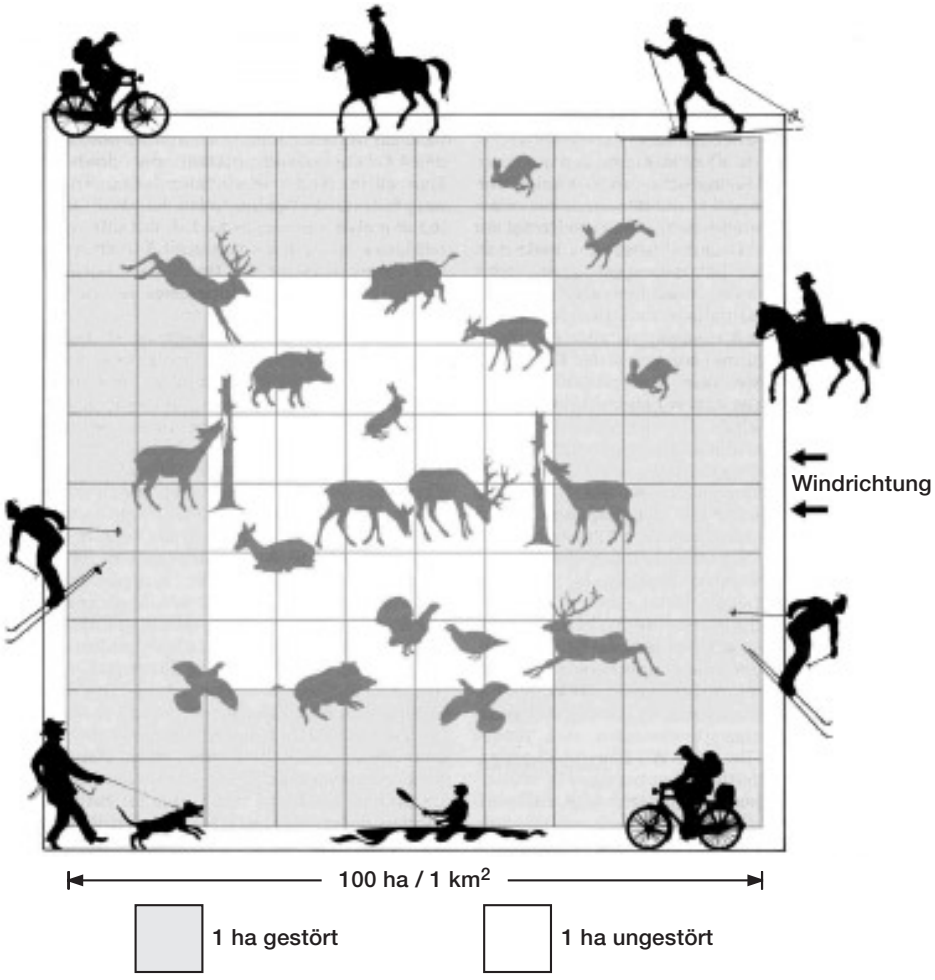
Deshalb lässt eine Wende der Agrarpolitik hoffen, dass ein Reformkurs nicht nur die Mindestforderungen des Verbraucher-, Tier- und Umweltschutzes, sondern auch die Entwicklung von Verbundsystemen für die Natur – und damit besonders auch für die erholungssuchende Bevölkerung – umsetzt. Das Leitbild der deutschen Naturschutzpolitik – die Erhaltung der biologischen Vielfalt als unsere Lebensgrundlage – bedeutet, dass Natur und Landschaft als Lebensräume unserer Pflanzen- und Tierarten, gerade auch im Interesse der Bevölkerung, weder zerstört noch übernutzt werden dürfen.

3. Zunehmender Freizeitverkehr als Problem oder als Chance für Schutzgebiete?

Zweifellos ist der zunehmende Freizeitverkehr ein Problem für die Lebensräume in Schutzgebieten. Wir können das Bedürfnis nach Naturnähe jedoch gerade in den Schutzgebieten auch als Chance begreifen, Mehrheiten in der Bevölkerung für Naturschutz und einen ökologisch nachhaltigen Umgang mit natürlichen Ressourcen zu gewinnen. Politiker richten ihre Maßnahmen nach den „Topthemen“ der Mehrheit der Bevölkerung aus!

Auf zehn Prozent der Fläche des Harzes wird die natürliche Walddynamik langfristig in Nationalparken (Nationalpark Harz und Nationalpark Hochharz) garantiert. Die umgebenden Naturparke und ein Biosphärenreservat sowie zahlreiche Naturschutzgebiete bilden ein

Mosaik von Schutzgebieten, das von der erholungssuchenden Bevölkerung gerne angenommen wird. Als das nördlichste deutsche Mittelgebirge zählt der Harz jährlich 10 Mio. Gästeübernachtungen und 43 Mio. Besuche. Damit kann man von 0,6 Mrd. Euro Umsatz der Tourismusbranche im Harz ausgehen. Auch das ist eine Chance für die Schutzgebiete und ihre Regionen. Damit aus dieser Chance hoher Besuchszahlen in Schutzgebieten kein Problem wird, ist die naturschützende Besucherlenkung allerdings die Maßnahme, die perfekt umgesetzt werden muß.



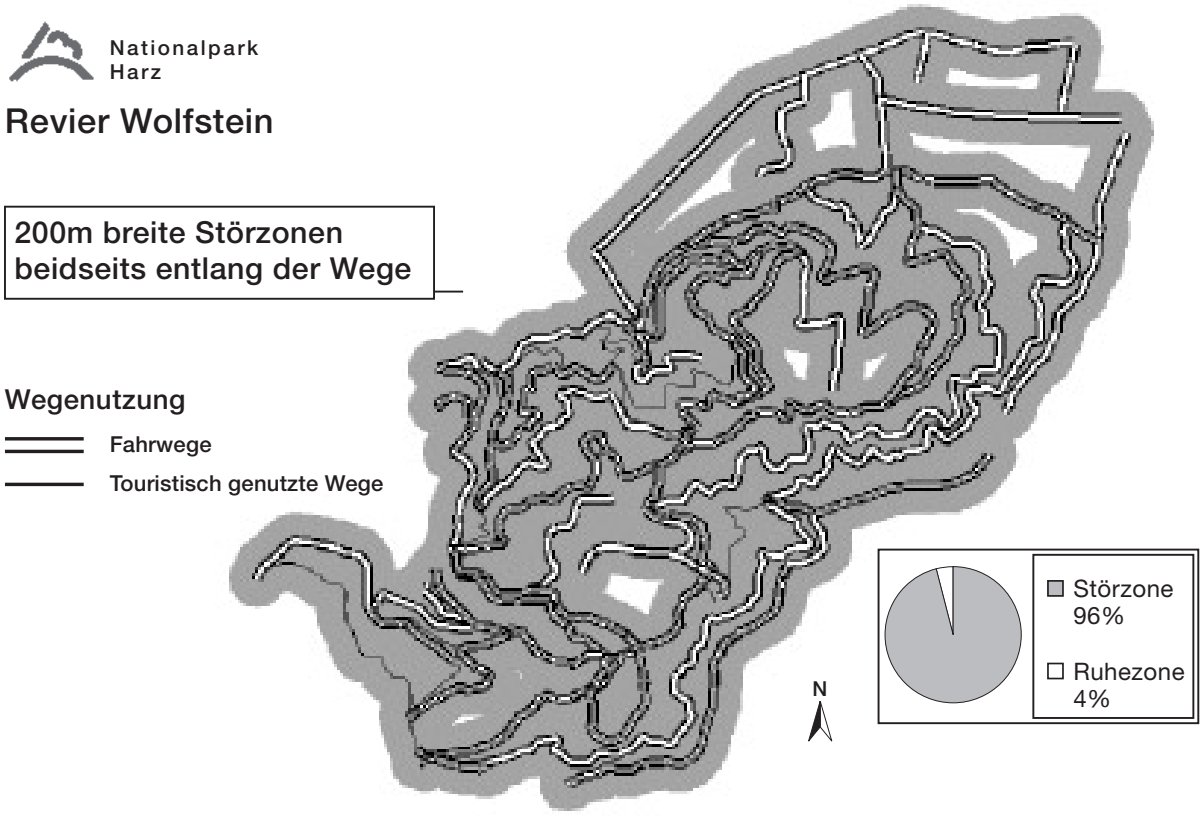
▲ *Abb. 2: Modell der Störzonen in einem touristisch genutzten Waldgebiet (aus BARTH 1995, S. 399).*

4. Erfolgreiche Renaturierung und Besucherlenkung (Gewinner-Gewinner-Strategie)

„Schutzgebiete können nur erfolgreich sein, wenn sie in das öffentliche Bewußtsein gut integriert sind." (IUCN 1994, S. 8). Sie können nur gedeihen, „wenn die örtliche Bevölkerung hinter ihnen steht" (ebda., S. 10). Das bedeutet, dass eine „Gewinner-Gewinner-Strategie" für die Erfüllung des Auftrages von Nationalparken von grundlegender Bedeutung ist.

Das Modell (Abb. 2) und das Beispiel aus dem Nationalpark Harz (Abb. 3) machen die Notwendigkeit der Besucherlenkung in unseren Wäldern, die zur Minimierung der Holztransportkosten von einem dichten Wegenetz durchzogen sind, deutlich.

Der Rothirsch – das einzige noch verbliebene Großsäugetier unserer Heimat – ist gegenüber wechselnden Ursachen eine besonders störempfindliche Wildtierart, deren Fluchtdistanz, je nach Windrichtung, bei 300–500 m liegt. An seinem Beispiel lässt sich die negative Kettenreaktion verdeutlichen: Aus betriebswirtschaftlichen Gründen wurde in den vergangenen vier Jahrzehnten zum einen das forstliche Wegenetz verdoppelt und zum anderen dient ein Viertel von Deutschland der Bevölkerung (vgl. Abb. 1) nicht mehr zur Erholung. Dies führte in unseren Wäldern zu einer Vervielfachung der anthropogenen Störungen, die von den Wegen ausgehend in die Flächen hineinreichen. Hinzu kommen die für Wildtiere völlig unkalkulierbaren Störungen, wenn Wald-Besucher die Wege verlassen. Die Störungen durch menschliche Freizeitaktivitäten beeinträchtigen den Energiehaushalt, den Biorhythmus (die Tiere werden nachtaktiv) und das Sozialverhalten der Tiere. Auf den Resten des für den Rothirsch noch nutzbaren Lebensraumes nimmt die Schäl- und Verbissintensität auf nachwachsende Laubbäume zwangsläufig zu. Immer häufiger wird zu Unrecht die Rothirsch-Population wei-



▲ *Abb. 3: 200 m breite Störwirkungszonen beidseits entlang der Wege in einem Revier im Nationalpark Harz zeigen, dass störempfindliche Tierarten nur noch auf kleinen Resten ihres ursprünglichen Lebensraumes unbeeinflusst leben können (GIS: B. Ludwig).*

ter reduziert, obwohl die Ursache für Schälschaden und Verbiss in der o. g. Kettenreaktion liegen kann.

Wie konnte nun bewirkt werden, dass die Bevölkerung der Nationalpark-Region den Rückbau möglichst vieler Wege akzeptiert? Während mehrerer Veranstaltungen in den Nationalpark-Gemeinden wurden die natürlichen Überlebensstrategien der Wildtiere, die winterliche Aktivitätsreduktion und schließlich die in den Abb. 2 und 3 dargestellte Problematik erläutert. Die zur Diskussion eingeladene Bevölkerung hat sofort die Auswirkungen auf ihre Heimat verstanden und zunächst generell einem Rückbau von Wegen zugestimmt. Doch welche aus Naturschutzsicht rückzubauenden Wege stimmen mit denen aus Sicht der Bevölkerung überein? Nach schriftlicher Versicherung seitens der Nationalpark-Verwaltung, keine Wege zurückzubauen, auf die nicht auch die Mehrheit der Bevölkerung verzichten kann, kamen zahlreiche Vorschläge, nicht nur der Gemeindevertreter, sondern auch der Anwohner. Nach Abstimmung mit den noch notwendigen forstlichen Maßnahmen konnte so ein Vorschlag des Wegeplans erstellt werden, der den Bürgern einige Wochen in den Rathäusern zur kritischen Beurteilung ausgelegt wurde. Nach Berücksichtigung der letzten Einwände und Überarbeitung konnte der Nationalpark Harz seinen Wegeplan – erstellt in Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung – im Frühjahr 2002 vorlegen.

Diese Gewinner-Gewinner-Strategie wird im Nationalpark Harz ohne Ausnahme angewendet und funktioniert auch mit 10 Mio. Besuchern. Im Nationalpark Harz gibt es keine Verbotsschilder. Die Besucherlenkung bei offensichtlichen Lenkungsmaßnahmen findet ausschließlich durch Handläufe und – wo erforderlich – verständliche Erläuterungen statt, die so von allen Besuchern akzeptiert werden. Monitoring der kritischen Begrenzungen der Badestellen, Moore und Rastplätze führt zur ständi-

gen Verbesserung der für den Schutz der Natur notwendigen Maßnahmen.
Die Akzeptanz von Einschränkungen konnte deutlich erhöht werden, als besonders erholungswirksame Biotope, insbesondere Feuchtgebiete, renaturiert und kleine Bereiche durch Bohlenstege erschlossen wurden. Die Bevölkerung akzeptiert zunehmend, dass sowohl die Natur als auch der Mensch durch den Nationalpark gewinnen.
Vervollständigt wird diese Strategie durch eine eindeutige und ggf. erläuternde Beschilderung (Wege, Loipen, Nationalpark-Gemeinden, Buswartehäuschen), die in allen Nationalparken der Welt in einem auch für ganz fremde Besucher einfach wiederzuerkennenden Corporate Design gefertigt wird.
Eine notwendige Maßnahme, die in einigen deutschen Nationalparken (Bayerischer Wald, Müritz u. a.) bereits vorbildlich entwickelt wurde, ist in großen, landkreisüberschreitenden Nationalparken ein langwieriger Prozess: die Umsetzung eines besucherfreundlichen ÖPNV-Systems.

„Erst nach psychologischer, fachlicher und vor allem finanzieller Einigung der vielen Akteure in diesem Bereich kann ein an die Freizeitaktivitäten der Besucher angepasstes Bussystem angeboten und dann auch der Rückbau des lokalen Individualverkehrs eingeleitet werden – eine Maßnahme für Natur und Mensch zugleich!“

5. Verantwortung jenseits der Nationalpark-Region:
Global denken – lokal handeln

„Zentrales Anliegen bei der Erhaltung der biologischen Vielfalt muss die flächendeckende Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit, gegebenenfalls auch die Wiederherstellung des Naturhaushaltes sein. [...] Dies schließt die Erhaltung von dynamischen Prozessen in Natur und Landschaft ein, die in der Vergangenheit zu wenig berücksichtigt worden sind“ (BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND REAKTORSICHERHEIT 2000, S. 29).
Warum und nach welchem Prinzip Lebensräume vernetzt sein müssen, um das Leben der Arten zu gewährleisten, können wir an folgendem Beispiel – das auf andere Arten ebenso wie auf andere Maßstäbe übertragen werden kann – verstehen und erleben! Nachdem der Luchs 1818 endgültig im Harz ausgerottet worden war, leben seit dem Sommer 2000 wieder Luchse in Freiheit mitten in Deutschland. Die ersten im Harz wieder in Freiheit geborenen Luchse konnten bereits im Sommer 2002 beobachtet werden. Wenngleich weitere Luchse ausgewildert werden sollen, liegt die geschätzte Anzahl, die sich durch das Raumverhalten der Luchse natürlich einpendeln wird, für den gesamten Harz (rd. 250.000 ha) als Lebensraum bei lediglich 20 bis 30 Tieren. Für das langfristige Überleben aller großen Säugetiere geht man heute von einer Mindestpopulation von 500 Individuen aus; weniger als 50 Individuen gefährden die Art durch Inzucht hochgradig. Worin besteht nun die Chance der Harzer Luchspopulation?
Bei diesem Projekt geht es um mehr als nur um die Wiederansiedlung einer Tierart. Der Luchs ist Botschafter für ein neues Naturverständnis (vgl. auch BARTH & POHLMEYER 2000): Als Sympathieträger kann und soll er dazu beitragen, den Bau von Grünbrücken und Natur-Korridoren zu forcieren und bei Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren durchzusetzen. Wenn wir die sympathische Großkatze langfristig nicht nur in Gehegen, sondern auch wildlebend wissen wollen, müssen wir dafür sorgen, dass sie „Anschluss“ an andere Populationen bekommt, z. B. im Böhmerwald und nach Südosten bis in die Karpaten. Natur-Korridore und Grünbrücken müssen gemäß unserem Naturschutzgesetz zerschnittene Lebensräume wieder verbinden: Der Luchs soll vom Harz aus in andere Gebiete gelangen können.

Seit dem 4. April 2002 gilt das neue Naturschutzgesetz in Deutschland, nach dem die Vernetzung in unseren Landschaften mit Natur-Korridoren auf mindestens 10% der Fläche Deutschlands anzustreben ist. Diese Natur-Korridore werden als Naturvorrangflächen bezeichnet, die durchaus auch (allerdings besonders naturnah) bewirtschaftet werden können. Die Finanzierbarkeit von Naturvorrangflächen auf mindestens 35.700 km^2 scheint jedoch nur umsetzbar zu sein, wenn ein großer Teil dieser Gebiete keine Pflegemaßnahmen erfordert. Nationalparke, in denen „Natur Natur sein lassen“ großräumig erprobt wird, können sozusagen als „Testgebiete“ für kleinere Gebiete (Trittsteine, Korridore) gelten. Da diese kleineren Gebiete für Tiere und Pflanzen, zusätzlich aber auch für den Menschen als siedlungsnahe Erholungsgebiete fungieren, ist es denkbar, dass dadurch langfristig auch der belastende Freizeitverkehr reduziert wird.

„Ohne den Mut zur Wildnis kann Naturschutz nicht wirklich der Schutz von Natur sein“ (NABU 2002, S. 3). Aber: Naturschutz kann nur mit allen Menschen erfolgreich sein, und nur, wenn sein Sinn im Bewußtsein der Bevölkerung integriert ist. „Die Vision muss ein Naturschutz sein, der ‚von unten‘ gewollt wird, weil die örtliche Bevölkerung sich davon eine Steigerung ihrer Lebensqualität verspricht“ (ebda., S. 40).

Literatur

BARTH, W.-E.: Naturschutz: Das Machbare. Praktischer Umwelt- und Naturschutz für alle. Ein Ratgeber. Hamburg (Paul Parey) 1995. 467 S.

BARTH, W.-E.: Immer noch kleinkariert statt vernetzt. 5 Jahre nach Rio: Naturschutz in Deutschland. In: Nationalpark, Umwelt · Natur, Nr. 97, 1997, Heft 4, S. 27-32.

BARTH, W.-E. u. POHLMEYER, K.: Das Wiederauswilderungsprojekt im Harz, mitten in Deutschland. Der Luchs als Botschafter für ein neues Naturverständnis (= Erweiterter Sonderdruck, Niedersächsischer Jäger, 45. Jg., 2000, 13-16). 12 S.

BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND REAKTORSICHERHEIT (Hrsg.): Umweltpolitik. Umweltgutachten 2000 des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen. „Schritte ins nächste Jahrtausend“. Kurzfassung. Bonn 2000. 79 S.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR (Hrsg.): Bio-ökologische Wirksamkeit von Grünbrücken über Verkehrswege (= Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 756). Bonn-Bad Godesberg 1997. 590 S.

HÜTHER, G.: Biologie der Angst. Wie aus Streß Gefühle werden. Göttingen (Vandenhoeck & Ruprecht) 2001. 130 S.

IUCN (CNPPA): Parke für das Leben: Aktionsplan für Schutzgebiete in Europa. Gland 1994. 150 S.

NABU – NATURSCHUTZBUND DEUTSCHLAND: Naturschutz in Deutschland. Ziele und Handlungsansätze zum Schutz der biologischen Vielfalt. Bonn 2002. 45 S.

SUCCOW, M.: Intensiv genutzte Agrarlandschaft heute (= Die Krise als Chance – Naturschutz in neuer Dimension, S. 114-125). Neuenhagen (Findling) 2001.

Natur für alle – Planungshilfen zur Barrierefreiheit

Dr. Sigrid Arnade und H.-Günter Heiden M.A.
JoB.-Medienbüro Berlin

Persönliche Einleitung

Beginnen möchte ich mit einer Geschichte, die inzwischen 15 Jahre zurückliegt: Damals, 1987, fuhr ich mit meiner Freundin Katja – wir waren beide etwa 30 Jahre alt – nach British Columbia im Westen Kanadas, um dort die Natur in den Nationalparks zu erleben. Damit realisierten wir einen Plan, den wir vier Jahre zuvor gefasst hatten, als wir auf einer gemeinsamen Reise von den australischen Nationalparks begeistert waren. Inzwischen hatte sich allerdings einiges geändert, was wir in der Planungsphase nicht geahnt hatten: 1987 war ich bereits seit einem Jahr zur Fortbewegung auf einen Rollstuhl angewiesen. Wir fuhren trotzdem. Mir war klar, dass ich mich hauptsächlich auf den Parkplätzen in der Nähe unseres gemieteten Wohnmobils aufhalten würde, während Katja die Naturschönheiten erwandern würde. Aber es war o. k. für mich, und ich packte jede Menge Lesestoff ein.

Es kam ganz anders: Die Wege zu den meisten Wasserfällen, Aussichtspunkten und anderen Naturschauspielen waren so angelegt, dass auch ich sie recht problemlos benutzen konnte. Das großartigste Erlebnis hatte ich im Pacific Rim National Park auf Vancouver Island, einer der Westküste Kanadas vorgelagerten Insel.

„Schon das mehrstöckige, ganz aus Holz erbaute Besucherzentrum war auf allen Ebenen auch für mich zugänglich, da eine Holzrampe sich in Serpentinen von Etage zu Etage schlängelte."

Das Beste aber war ein etwa ein Kilometer langer Wanderpfad durch ein Feuchtgebiet hinter den Dünen. Dank eines Holzbohlenweges konnte ich problemlos ganz in der Natur sein. Katja ahnte wohl, was das für mich bedeutete: Sie blieb beim Auto, während ich den Weg gleich dreimal hintereinander zurücklegte. Ich roch die salzige Luft, spürte den Wind im Gesicht und an den Armen, lauschte dem Kreischen der Möwen, beobachtete das Farbenspiel des Lichts. Ich konnte mit all meinen Sinnen die Natur in mich aufnehmen.
Die meisten Bücher brachte ich übrigens ungelesen wieder zurück nach Deutschland.

In Kanada wie auch in anderen angloamerikanischen Staaten ist es längst selbstverständlich, Nationalparks und andere Erholungsangebote in natürlicher Umgebung weitgehend für alle Menschen zugänglich und nutzbar zu machen. Dabei wird nicht nur an rollstuhlfahrende Gäste gedacht, sondern oft auch an blinde, schwerhörige, gehörlose, lern- und gehbehinderte BesucherInnen. Europa steht in dieser Entwicklung noch am Anfang.

Barrierefreiheit – eine neue Design-Philosophie

Ein solches Naturerlebnis, wie es gerade geschildert wurde, ist leider die Ausnahme. Im Alltag dominiert der Frust von Millionen behinderter Frauen und Männern:
Wer etwa zur Fortbewegung auf einen Rollstuhl angewiesen ist, scheitert an Stufen, Treppen, fehlenden Aufzügen und fehlenden Toiletten. Blinde Menschen scheitern an nur visuell ausgerichteten Informationen. Sehbehinderte Personen scheitern an fehlenden kontrastreichen Markierungen. Schwerhörige Bürgerinnen und Bürger scheitern an fehlender technischer Hörverstärkung oder am nicht vorhandenen Hörersatz. Wer gehörlos ist, scheitert an nicht vorhandener Gebärdensprachdolmetschung in Kommunikationssituationen, im Fernsehen, im Kino und Theater. Menschen mit sogenannter geistiger Behinderung scheitern an unverständlicher Sprache und Fremdworten in der Alltags- und Geschäftskommunikation. Die Zahl der Barrieren für behinderte Frauen und Männer ist also unermesslich.

Entstanden sind sie durch die konventionelle Planung von Gütern und Dienstleistungen, die sich an einem fiktiven „Durchschnittsmenschen“ orientiert. Die berühmte Proportionsstudie von Leonardo da Vinci aus dem Jahr 1509 scheint dabei Pate gestanden zu haben. Frauen, Kinder, ältere Menschen, Menschen mit körperlichen und geistigen Funktionsverlusten kamen in einer solchen Betrachtungsweise nicht vor.

Mit einer „behindertengerechten“ Planung versuchte man deshalb lange Zeit, einige dieser Barrieren zu beseitigen. Doch was genau unter „behindertengerecht“ zu verstehen war, blieb oft unklar: Was für Menschen im Rollstuhl gut war, musste nicht unbedingt sinnvoll für blinde oder gehörlose Personen sein. Doch seit einigen Jahren gibt es ein neues Gestaltungsprinzip namens „Universal Design“, „Design for all“ oder auch „Barrierefrei-Design“. Was ist darunter zu verstehen?

Die Anfänge von Barrierefreiheit: Das „Barrier-free-movement“ in den USA

Die Anfänge der „Barrier-free-Bewegung“ entstammen den 1950er Jahren in den USA. Dort waren es die behinderten Kriegsveteranen und einige Behindertenorganisationen, die auf die physischen Barrieren in der bebauten Umwelt hinwiesen und Chancengleichheit in den Bereichen Ausbildung, öffentlich zugänglicher Einrichtungen, Verkehr und Telekommunikation forderten.

Diese Aktivisten wiesen bereits damals darauf hin, dass eine derart gestaltete Umwelt auch Vorteile für alle Menschen hat – für dicke Menschen, für alte Menschen, für Eltern mit Kinderwagen, für Leute mit Gipsbein und so weiter ...
Im Jahr 1961 wurde die erste Barrierefrei-Norm des American Standard Institut veröffentlicht. Weitere gesetzliche Regelungen folgten, im Jahr 1990 der weitreichende „Americans with Disabilities Act-ADA“ – ein Gesetz zur Gleichberechtigung behinderter Bürgerinnen und Bürger.

Mit dem Baubereich und DIN-Normen fing es in Deutschland an

Der „Barrierefrei-Gedanke“ fand in Deutschland Ende der 1980er/Anfang der 1990er Jahre einen ersten Eingang in die bestehende „Behinderten-Bau-DIN“ 18025 Teil 1 und Teil 2, die seitdem „Barrierefreie Wohnungen – Wohnungen für Rollstuhlbenutzer“ und „Barrierefreie Wohnungen“ heißen.
1998 folgte die Norm 18024 Teil 1 und Teil 2, die die barrierefreie Gestaltung von öffentlichen Gebäuden und Arbeitsstätten, Straßen, Wegen und Plätzen beschreibt. Beide Baunormen wurden kürzlich überarbeitet und sind zusammengefasst in der DIN 18030 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen“.

Weitere Barrierefrei-Normen im baulichen Bereich sind die DIN 33492 „Barrierefreie Spielplatzgeräte“ und die Aufzugsnorm TRA 1300 „Vereinfachte Personenaufzüge“.
Ein Barrierefrei-Prüfsiegel ist über die Gesellschaft DIN CERTCO mittlerweile auch schon erhältlich.

Barriefreiheit betrifft alle „gestalteten Lebensbereiche“

Der neue Begriff des „barrierefreien Bauens“ wurde also schnell populär.
Leider wird er oft nur als reiner Etikettenwechsel verwandt nach dem Motto: „Behindertengerecht sagt man nicht mehr, das ist out, man sagt jetzt barrierefrei!“ Das ist falsch!

„‚Barrierefreiheit‘ bedeutet ‚Gestalten für alle‘ und schließt damit behinderte Menschen natürlich nicht mehr automatisch aus!“

Barriefreiheit ist damit auch eine neue Philosophie, die auf dem Bürgerrechtsgedanken (also der gleichen Nutzbarkeit für alle) fußt. Sie geht weit über

den reinen Baubereich hinaus und umfasst auch die Bereiche Verkehrsmittel und Verkehrstechnik, Informations- und Kommunikationsanlagen und natürlich auch alle Produkte und Konsumgüter von der Gabel über den Videorecorder bis zum Internet. Um dies technisch umsetzen können, wurde aktuell der DIN-Fachbericht 124 „Gestaltung barrierefreier Produkte“ ausgearbeitet.

„Besonders aktuell sind ferner die Bemühungen um ein barrierefreies Internet, das auch von blinden und sehbehinderten Menschen genutzt werden kann.“

Technisch ist die Umsetzung gar nicht so schwer, wenn die Richtlinien der „Web Accessibitity Initiative-WAI“ beachtet werden. Die Homepage des Deutschen Bundestages wurde bereits 1999 mit dem „Gordischen Webknoten in Gold“ für ihre barrierefreie Homepage ausgezeichnet und auch die Bundesregierung und viele Bundesministerien haben ihre Homepages schon barrierefrei zugänglich gestaltet.

Barrierefreiheit ist gesetzlich geregelt

Die DIN-Normen und DIN-Berichte sind leider nicht unmittelbar verpflichtend, doch seit kurzem gibt es in Deutschland eine erste bundesgesetzliche Regelung für die Barrierefreiheit. Im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) findet man eine umfassende Definition von Barrierefreiheit.

Dort heißt es in § 4: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Fahrzeuge, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie unabhängig von der Form der Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“ Die nachfolgenden Paragraphen regeln die Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bauen, Verkehr, Kommunikation und Informationstechnik.

Eine ähnliche Formulierung wird auch in kommenden Landesgleichstellungsgesetzen verankert werden, die aufgrund des föderalen Systems erforderlich sind. In Berlin gibt es ein Landesgesetz seit 1999, in Sachsen-Anhalt seit November 2001. Das Bundesgleichstellungsgesetz ist am 1. Mai 2002 in Kraft getreten, im Jahr 2003 werden viele neue Landesgesetze folgen. Diese Regelungen zur Barrierefreiheit betreffen zuallererst die Bundes- bzw. die Landeseinrichtungen, für die sie verpflichtend sind. Für private Unternehmen sieht das Bundesgesetz den Abschluss von „Zielvereinbarungen“ vor. Behindertenverbände können dann mit privaten Einrichtungen zivilrechtliche Verträge zur Erreichung der Barrierefreiheit schließen.

Zusatzkosten oder neues Marktpotential?

Bleibt die Frage, was Barrierefreiheit kostet. In Bezug auf die Umrüstung bestehender Infrastruktur liegen Zahlen aus den USA vor: In 80 Prozent aller Umbaumaßnahmen nach dem amerikanischen Gleichstellungsgesetz von 1990 bewegten sich die Kosten bis 500 US Dollar pro Maßnahme. Bei Neubauten beziehungsweise einer Neuplanung bewegen sich nach einer deutschen Studie die Zusatzkosten etwa bei 2 bis 3 Prozent, was vorwiegend auf die vertikale Erschließung durch Aufzüge zurückzuführen ist. Nicht gegengerechnet ist allerdings die Kostenersparnis, die dadurch erzielt wird, dass bei rechtzeitiger Barrierefrei-Planung weniger spätere kostenintensive Umrüstungen und Sonderlösungen erforderlich sind.

Auch die Industrie erkennt zunehmend, dass eine konsequente barrierefreie Gestaltung von Gütern und Dienstleis-

tungen neue Marktpotentiale erschließen und einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil darstellen kann. Die US-Firma Oxo International, die Esshilfen herstellt, konnte so in den Jahren 1990 bis 1995 jährliche Zuwachsraten von 40 bis 50 Prozent verzeichnen. Nach einer Untersuchung des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) aus dem Jahr 1996 kann eine konsequente barrierefreie Gestaltung des Eisenbahnverkehrs für ältere und behinderte Personen bis zu 50 Prozent mehr Kunden einbringen. Dieser denkbare Zuwachs an Besucherpotenzial gilt natürlich auch für Biosphärenreservate, Natur- und Nationalparke. Eine Gesellschaft also, die ihre Dienstleistungen und Konsumgüter konsequent barrierefrei plant, hilft allen Bürgerinnen und Bürgern.

Und mit dem Stichwort „Planung" gebe ich weiter zu Sigrid Arnade, die Ihnen das Projekt „Planungshilfen zur Barrierefreiheit" vorstellt.

Natur für alle – Planungshilfen zur Barrierefreiheit

Wie es anfing

Beginnen möchte ich allerdings etwas früher – 1999. Seinerzeit begann die Lebenshilfe Wittmund e.V., die Idee des barrierefreien Naturerlebens und der barrierefreien Umweltbildung, also der „Natur für alle", zu verbreiten. 1999 führte sie mit Partnerorganisationen in den Niederlanden und in Dänemark ein Modellprojekt „Naturerlebnis ‚Küste' für alle!" durch, das aus Mitteln der Europäischen Kommission, der Niedersächsischen WattenmeerStiftung und der Umweltlotterie Bingo-Lotto finanziert wurde. Seinerzeit ging es in einem Workshop und drei Exkursionen darum, beispielhafte Möglichkeiten für barrierefreies Naturerleben im Bereich des Wattenmeers aufzuspüren und in einer Publikation zusammenzustellen.

Dieser Ergebnisband mit dem Titel „Naturerlebnis ‚Küste' für alle!" ist in der Schriftenreihe des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer erschienen und dort gegen eine Schutzgebühr zu beziehen.

Eine Erfahrung bei diesem Projekt war, dass bei den Verantwortlichen im Bereich des Naturerlebens und der Umweltbildung einerseits eine große Offenheit für das Thema besteht. Andererseits herrscht aber gleichzeitig eine große Unsicherheit darüber, wie die Barrierefreiheit realisiert werden kann.

Was jetzt passiert – sieben Planungshilfen, eine Tagung

Damit das Rad nicht immer wieder neu erfunden werden muss, wurde deshalb das Projekt „Natur für alle! Planungshilfen zur Barrierefreiheit" entwickelt.
Es ist ein Gemeinschaftsprojekt der Lebenshilfe Wittmund e.V. und des Regionalen Umweltbildungszentrums (RUZ) Schortens e.V.

▲ *Planungshilfe 1: „Basisinformationen"*

„Das Gemeinschaftsprojekt wird von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) und der Niedersächsischen WattenmeerStiftung finanziert. Bis zum Mai 2003 werden sieben Planungshilfen zur Barrierefreiheit erarbeitet."

PH 1: Basisinformationen: Die erste Planungshilfe ist bereits erschienen.
In dieser Planungshilfe wird unter anderem die Philosophie zur Barrierefreiheit vorgestellt, also etwa das, was Ihnen Günter Heiden eben erzählt hat.
Außerdem finden sich in dieser Planungshilfe Checklisten, was alles im Außen- und Innenbereich bedacht werden muss. Es wird noch nicht konkret beschrieben, wie die Anforderungen umzusetzen sind – das geschieht dann in den folgenden Planungshilfen.
Aber drei Faustregeln zur Barrierefreiheit werden vorgestellt, die ich Ihnen heute auch mit auf den Weg geben möchte:

- F 1: Die Räder-Füße-Regel: Fragen Sie sich, ob Ihre Angebote sowohl für rollstuhlnutzende als auch für gehende BesucherInnen durchgängig nutzbar sind.
- F 2: Die Zwei-Kanal-Regel: Sind Ihre Informationen durch mindestens zwei der Sinne (Sehen, Hören, Fühlen) wahrnehmbar?
- F 3: Die KISS-Regel: Bieten Sie Ihre Informationen nach dem Prinzip „Keep it Short and Simple“ (Drücke es einfach und verständlich aus) an?

(Die Zwei-Kanal-Regel wurde von TRACE, The Center for Universal Design, NC State University entwickelt, die KISS-Regel stammt aus der Open-Space-Konferenzmethode nach OWEN.)

PH 2: Beobachtungs- und Aussichtspunkte: Die zweite Planungshilfe ist derzeit im Druck. In dieser Planungshilfe wird es konkret: Wie kann man barrierefreie Beobachtungsstände oder Aussichtspunkte anlegen? Was ist zu beachten? Welche Maße gelten?

Ein gelungenes Beispiel für einen barrierefreien Vogelbeobachtungsstand ist vom NABU im NSG Leyhörn gebaut worden.

▼ *Einen vorbildlich barrierefreien Vogelbeobachtungsstand hat der NABU-Altkreis Norden im NSG Leyhörn (Ostfriesland) erbaut.*

PH 3: Wassererkundung: Diese Planungshilfe werden wir als nächste erstellen: Dabei geht es beispielsweise darum, wie Menschen im Rollstuhl auf einen Fischkutter gelangen. Auch Kanufahrten werden eine Rolle spielen oder Strand- und Watterkundungen.

▶ *Mit dem Hublift auf den Krabbenkutter – einen einfachen, barrierefreien Zugang bietet die Emmie TX 10 auf Texel.*

PH 4: Wegkonstruktionen: Barrierefreie Wege können einen Beitrag zum Umweltschutz liefern. Wenn Holzbohlenwege über Gebiete mit empfindlicher Vegetation führen, ist das nicht nur für die BesucherInnen bequem, sondern gleichzeitig wird die Vegetation geschützt, weil sie nicht zertrampelt wird. Bei der Anlage barrierefreier Wege sind auch bestimmte Aspekte zu beachten: Das fängt bei Mindestbreiten an, führt über Tastkanten für blinde Menschen, möglichst ein Geländer für BesucherInnen, die sich unsicher bewegen, Raststellen in gewissen Abständen bis zum Belag und den Abständen zwischen den Bohlen. Das alles und noch viel mehr werden Sie in der vierten Planungshilfe finden.

PH 5: Ausstellungsplanung: Wenn eine Ausstellung barrierefrei geplant und gestaltet wird, profitieren wie von allen barrierefreien Angeboten nicht nur behinderte Menschen, sondern alle Besuchergruppen davon.
Ein Element solch einer Ausstellung könnte beispielsweise solch ein tastbarer Reliefplan sein, der der Zwei-Kanal-Regel entspricht und im wahrsten Sinne des Wortes einen plastischen Eindruck der Gegend vermittelt.

◀ *Wer nicht sehen kann, muss fühlen. Barrierefreie Umweltkommunikation muss Angebote für alle Sinne bieten.*

PH 6: Umweltvermittlung in leichter Sprache: Das kennt doch jede und jeder von uns: Wieder so eine Anleitung, die viel zu klein und viel zu kompliziert geschrieben wurde. Das passiert bei den modernen Heizungscomputern, bei der Waschmaschine, beim Videorekorder. Wünschen Sie sich nicht auch manchmal, jemand wäre in der Lage, die Geschichte ganz einfach und verständlich auszudrücken?
Ich habe mal eine Wahlhilfe für Menschen mit geistigen Einschränkungen gelesen, in der die Bedeutung von Erst- und Zweitstimme erläutert wurde: Phantastisch – das sollte man flächendeckend in den Wahllokalen auslegen!

Das Problem stellt sich bei der Umweltvermittlung genauso: Für die Leute, die tagtäglich mit den Themen zu tun haben, ist es nicht die Kunst, jedes Detail zu wissen, sondern komplizierte Sachverhalte nach dem Motto „Weniger ist mehr“ einfach auszudrücken.
Davon profitieren letztlich alle Gäste!
Deshalb wollen wir in dieser Planungshilfe einige Grundregeln der Leichten Sprache erläutern und häufig verwandte Begriffe aus der Umweltkommunikation in leichte Sprache übersetzen. Das könnte zum Beispiel der Begriff der Nachhaltigkeit oder der Photosynthese sein.

PH 7: DIN-Normen: In der letzten Planungshilfe werden die gültigen DIN-Normen zusammengefasst, um Ihnen Orientierung für Ihre Barrierefrei-Planung zu geben.

▼ *Naturerlebnis Nordsee – über Holzbohlenwege kommen auch Gäste im Rollstuhl an den Strand der Insel Langeoog (alle Bilder: H.-Günter Heiden, JoB.-Medienbüro Berlin).*

Informationen

Die Planungshilfen sind in Papierform beim Regionalen Umweltbildungszentrum (RUZ) Schortens e. V. mit oder ohne Sammelordner gegen eine Schutzgebühr zu beziehen.
Sie können aber auch auf der Homepage www.natur-fuer-alle.de eingesehen und heruntergeladen werden, und sie werden gegen Projektende auf CD-ROM veröffentlicht.
Im Februar 2003 findet eine Tagung in den Räumen der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) in Osnabrück statt, zu der noch eingeladen wird. Informationen zum aktuellen Planungsstand finden Sie auf der Homepage unter Termine.

Auf holprigen Wegen zur sanften Mobilität? Erfahrungen aus dem Müritz-Nationalpark

Martin Kaiser
Müritz-Nationalpark

1. Einleitung

Für das Gebiet des Müritz-Nationalparks hat Mobilität eine besondere Bedeutung. Bezogen auf die Landfläche ist das 322 km² große Schutzgebiet der größte Nationalpark Deutschlands.
Abgesehen vom Ostufer der Müritz ist der Nationalpark mit seinen zwei Teilgebieten von allen Richtungen erreichbar.
Deswegen stellt die Mobilität im Müritz-Nationalpark das größte Spannungsfeld zwischen Naturschutz und Tourismus dar.

Aufgrund des bundesweiten Bekanntheitsgrades von Nationalparken ist in der Regel ein höheres Besucheraufkommen als an anderen touristischen Anziehungspunkten zu verzeichnen. Im Müritz-Nationalpark sind jährlich etwa eine halbe Million Besucher zu Gast.

Nationalparkbesucher stellen nach bisherigen Erfahrungen eine spezielle Zielgruppe dar. Für sie steht das Erleben von Natur noch stärker im Vordergrund als dies ohnehin beim „Durchschnittstouristen“ der Fall ist.
Deswegen haben diese Besucher den Anspruch, dass Verkehrsbelastungen erst gar nicht auftreten oder zumindest reduziert werden. Dies kommt z. B. in den Ergebnissen der Besucherbefragung vom vergangenen Jahr zum Ausdruck: Von 180 im Rahmen der Befragung gemachten Verbesserungsvorschlägen entfielen 20 Nennungen auf die Reduzierung des Straßenverkehrs im Schutzgebiet.

„Innerhalb der vergangenen 12 Jahre seit Gründung des Müritz-Nationalparks konnten mit Projekten im Bereich der Mobilität im Schutzgebiet einige Erfolge erzielt werden.“

Bestimmte Forderungen zum Straßenverkehr des Nationalparkamtes konnten jedoch bisher nicht umgesetzt werden, so dass hier eine Stagnation zu verzeichnen ist.

2. Zielstellungen zur Mobilität im Müritz-Nationalpark

Grundsätzlich sind für eine Nationalparkverwaltung die Möglichkeiten, auf wachsende Mobilität als gesamtgesellschaftliches Phänomen Einfluss zu nehmen, ganz unterschiedlich ausgeprägt. Sie erstrecken sich auf:

1. das nicht-öffentliche Wegenetz,
2. das öffentliche Straßen- und Wegenetz sowie auf
3. Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung beim Aufenthalt von Besuchern im Schutzgebiet sowie bei der An- und Abreise.

2.1 Nicht-öffentliches Wegenetz

Die stärkste Position hat das Nationalparkamt Müritz im Rahmen seiner Zuständigkeit als Untere Forst- und Naturschutzbehörde beim Netz der nicht-öffentlichen Straßen und Wege. Hier herrscht zwar das geringste Verkehrsaufkommen, doch bei einem Waldanteil von 72 Prozent im Nationalpark hat allein das Waldwegenetz eine Länge von ca. 1.250 km.

Zielstellungen:

- den Nutzungsgrad des Waldwegenetzes (v. a. durch betrieblichen Verkehr) reduzieren, um Störungen des Naturraumes zu reduzieren
- die Netzdichte des Waldwegenetzes zu reduzieren, um die Zerschneidungen z. B. durch Schneisen zu verringern und so den Natürlichkeitsgrad des Waldes zu erhöhen
- öffentliche Straßen und Wege ohne bzw. geringster Verkehrsbedeutung zu Waldwegen entwidmen.

Letzteres stellt ein Streitthema mit den Nationalparkgemeinden als Baulastträger dar, da diese in der Regel ihr öffentliches Wegenetz im gewohnten Umfang beibehalten möchten.
Dennoch konnten hier in der Vergangenheit Erfolge erzielt werden, insbe-

sondere im Zusammenhang mit dem Ausbau von Strecken im Rahmen des ländlichen Wegebaus. Durch Bündelung von motorisiertem Verkehr auf neu ausgebaute Strecken konnten eine Vielzahl ehemals öffentlicher Wege zu Waldwegen entwidmet werden.

2.2 Öffentliches Straßen- und Wegenetz

Geringer Einfluss für eine Nationalparkverwaltung besteht bei dem Ziel, den motorisierten Kraftfahrzeugverkehr auf öffentlichen Straßen zu reduzieren, da diese sich in der Baulast der Gemeinden und Landkreise befinden. Möglichkeiten bestehen hier lediglich durch Teileinziehungen bei Einverständnis der Baulastträger entsprechend des Straßen- und Wegegesetzes Mecklenburg-Vorpommern sowie auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung.

Zielstellungen:

- schlüssige Vorwegweisung zum Schutzgebiet, um motorisierten Suchverkehr zu vermeiden
- Trennung des im Schutzgebiet erforderlichen motorisierten Verkehrs der Einwohner im Nationalpark vom touristischen motorisierten Individualverkehr, um die Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren
- Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen im Nationalpark

1998 wurde bereits ein Vorwegweisungssystem umgesetzt, dass motorisierte Besucher von der Autobahn A 19 über das anschließende Bundestraßennetz bis zu den Eingangsbereichen des Müritz-Nationalparks leitet.
Weniger erfolgreich ist bis zum jetzigen Zeitpunkt der Stand bei einer Trennung des im Schutzgebiet erforderlichen motorisierten Verkehrs der Einwohner vom touristischen motorisierten Individualverkehr. Eine solche Regelung wurde vor allem für die Strecke zwischen den Orten Speck und Boek gefordert.
Diese ca. 7 km lange Strecke ist in Form einer 2,5 m breiten Betonspurbahn ausgebaut und stellt die am stärksten befahrene Gemeindestraße im Nationalparkgebiet dar.

„Bei einer Belastung von bis zu 500 Kraftfahrzeugen pro Tag ist das Erleben des Schutzgebietes für nicht motorisierte Besucher stark eingeschränkt.“

Verkehrsgefährdungen von Radfahrern durch Kraftfahrzeuge sind hier an der Tagesordnung. Da diese Strecke häufig durch touristisch motivierten motorisierten Durchgangsverkehr genutzt wird, ist bei einer Einschränkung der Strecke lediglich auf Berechtigtenverkehr eine Halbierung der Belastung realistisch.
Folgende Varianten wurden zwischen Nationalparkamt, Nationalparkgemeinden und Landkreisen für die Strecke zwischen den Orten Speck und Boek diskutiert bzw. vorbereitet. Die bisherigen Verhandlungen mit den Gemeinden, den Verkehrsbehörden und der Polizei haben bis jetzt 3 Jahre in Anspruch genommen.

Regelung per Beschilderung:

Eine Trennung des erforderlichen motorisierten Verkehrs der Einwohner von motorisiertem touristischen Verkehr kann mit einer Allgemeinverfügung gem. § 46 der Straßenverkehrsordnung gelöst werden. Im Ergebnis dieses komplizierten straßenverkehrs- bzw. straßenrechtlichen Verfahrens wurde das Zusatzschild „Berechtigte frei“ durch das Wirtschaftsministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern genehmigt.
Mit diesem Schild ist die motorisierte Nutzung der Strecke bei einem Verkehrsverbot für Kraftfahrzeuge für einen exakt definierten Berechtigtenkreis erlaubt. Die Regelung bedarf der Genehmigung des Landkreises Müritz.
Der positive Effekt einer Verkehrsberuhigung hängt dabei im wesentlichen

von einer kontinuierlichen Kontrolle der Polizei (Zuständigkeit für fließenden Verkehr) ab.

Regelung per Maut:
Die Durchführung dieser Variante ist auf öffentlichen Straßen in Deutschland bisher nicht gesetzlich möglich.
Obwohl eine Kontrolle mit Schranken relativ einfach möglich wäre, ist ein positiver Effekt der Verkehrsberuhigung bisher nicht abschätzbar. Eine geringe Maut würde den Nutzungsgrad durch motorisierten touristischen Individualverkehr wahrscheinlich nicht reduzieren. Ob hohe Mautgebühren mit einem zu erwartenden positiven Effekt der Verkehrsberuhigung politisch durchsetzbar wären, ist fraglich.
Mögliche Interessenkonflikte zwischen Schutzzweck des Nationalparks und einer möglichst sprudelnden Einnahmequelle für die als Straßenbaulastträger zuständigen Nationalparkgemeinden könnten die Folge sein.

Die Suche nach einer schlüssigen Form der Verkehrsregelung auf der Strecke Speck–Boek war innerhalb der letzten zwölf Monate ein lokales Politikum, da der zuständige Landrat bis zuletzt eine Regelung per Maut vorgezogen hätte, um hier weiterhin touristischen Kraftfahrzeugverkehr zuzulassen.

Es wurde jedoch bekannt, dass die bisher ausstehende Genehmigung der Allgemeinverfügung für die Strecke Speck–Boek durch den Landkreis Müritz in Kürze erfolgen soll.

▶ *Bus des Müritz-Nationalparktickets an der Steinmole in Waren (Bild: Jens Brüggemann).*

2.3 Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung beim Aufenthalt im Schutzgebiet sowie bei der An- und Abreise von Besuchern
Da restriktive Maßnahmen wie die unter Punkt 2.2 genannten Varianten allein nicht erfolgversprechend sind, hat das Nationalparkamt seit Mitte der 1990er Jahre Alternativangebote zu den beabsichtigten Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs unterstützt. Erfolgreiche Beispiele für Besucherangebote sind das Projekt des Müritz-Nationalpark-Tickets und die positiven Entwicklungen im Fahrradtourismus.

2.3.1 Müritz-Nationalpark-Ticket
Das Müritz-Nationalpark-Ticket wurde 1996 erstmalig auf der Strecke zwischen Waren (Müritz) und Boek während eines Monats erprobt. Die positive Resonanz hat dazu geführt, den Linienverkehr ab 1997 auf die Saison von Mai bis Oktober auszudehnen und weitere Linien anzubieten.

Nach Auslaufen einer finanziellen Förderung durch das Wirtschaftsministerium des Landes stellen sich heute aus Sicht des Nationalparkamtes die Angebote wie folgt dar:

Stärken …
- kostenloser Fahrradtransport auf allen Linien und Schiffen
- interessante Streckenführungen
- Kombination Bus-Schiff möglich
- Führungsangebot des Müritz-Nationalparks auf Buslinien abgestimmt
- Minderung von CO^2-Emmissionen durch umweltfreundlichen ÖPNV
- Müritz-Linie von Mai bis Oktober im 1-Stunden-Takt
- Betrieb der Müritz-Linie seit 1999 kostendeckend

Schwächen …
- Ticket-Kombination Bahn-Bus wurde eingestellt
- Marketing der Ticketlinien läuft weitestgehend separat

- zusätzliche touristische Leistungen im Preis des Tickets kaum enthalten
- keine Entwicklungen in Richtung umweltfreundlicherer Busantriebsarten
- Betrieb der Fischadlerlinie seit Beginn mit hohem Defizit
- Fischadlerlinie auf Sommerferien und wenige Buspaare beschränkt

2.3.2 Radfahren im Müritz-Nationalpark

Mit 61 Prozent ist Radfahren die häufigste aller Besucheraktivitäten im Gebiet des Müritz-Nationalparks. Diese Form der umweltfreundlichen Fortbewegung hat im Nationalparktourismus in den vergangenen Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen.
Hierfür stehen 93 km Radwanderwege, davon 54 km Fernradwege im Schutzgebiet zur Verfügung. Ein weiteres Indiz für die herausragende Rolle des Radfahrens ist die Zahl von ca. 12.000 in diesem Jahr mit dem Nationalpark-Ticket transportierten Fahrrädern.
Die Schwerpunkte, um Radfahren in der Müritz-Nationalparkregion noch attraktiver zu machen, sind folgende:

- Verbesserung des Wegebelages insbesondere auf Fernradwegen
- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs
- Bau weiterer straßenbegleitender Radwege
- mehr Service im Bereich der Information, der Hotellerie, Gastronomie und des ÖPNV

Teilweise wurden die Möglichkeiten zur Verbesserung des Radwegenetzes bislang zu wenig genutzt, wie z. B. der Ausbau selbständig geführten Radwegen oder es steht zu wenig Geld zur Verfügung, wie z. B. für straßenbegleitende Radwege an Bundes- oder Landesstraßen.

Wie hartnäckig das Ziel verfolgt werden muss, motorisierten Individualverkehr auszuschließen, um einen Streckenabschnitt eines Fernradweges auszubauen, zeigt das Beispiel Ziegeleiackerweg zwischen den Orten Waren (Müritz) und Federow. Dieser im August 2002 fertiggestellte, selbständig geführte Radweg auf einer ehemals von Kraftfahrzeugen befahrenen Strecke konnte erst ausgebaut werden, nachdem die Einziehung für den motorisierten Verkehr erfolgt ist. Dieser Klärungsprozess zwischen zwei Nationalparkgemeinden, dem Landkreis Müritz und dem Nationalparkamt führte zu einem Planungszeitraum vom 6 Jahren!

3. Ausblick

Das Ziel, die Verkehrslenkung im Müritz-Nationalpark zu verbessern und motorisierten Verkehr im Schutzgebiet weitestgehend zu reduzieren, stellt eine ständige Aufgabe dar, die sich vor allem an den zukünftigen Entwicklungen im Tourismus orientieren muss, da der regionale Kraftfahrzeugverkehr der Einwohner des Nationalparkgebietes weitestgehend konstant bleiben wird.
Neben der notwendigen Qualitätssteigerung im Bereich der Angebote zur umweltfreundlichen Fortbewegung in der Nationalparkregion, sind Kooperationen zwischen Tourismusanbietern, Verkehrsträgern und Schutzgebieten zu verstärken, um auch bei der An- und Abreise von Nationalparkbesuchern den bisherigen Trend zur stärkeren Nutzung des motorisierten Individualverkehrs zu stoppen.

▲ *Der Aussichtsturm „Binnenmüritz" ist eine Attraktion im Verlauf des Müritz-Rundweges (Bild: Barbara Lüthi-Herrmann).*

▼ *Neubau eines Radweges zwischen Waren und Federow (Bild: Martin Kaiser).*

ÖPNV – Akzeptanz durch Spaß und Zusatznutzen

Christina Wibmer-Schmid
Landratsamt Regen

▲ *Billet „Bayerwald-Ticket“*

… oder: Der widerspenstigen Autofetischisten Zähmung im Wilden Wald
Im Gegensatz zu den meisten bisher vorgestellten Projekten bewegen wir uns am Nationalpark Bayerischer Wald nicht mehr in der Theorie- und Modellphase, sondern können auf eine mehrjährige Praxiserfahrung zurückblicken. Aber was hilft das beste Verkehrskonzept, wenn es nicht ausreichend genutzt wird und kostendeckend betrieben werden kann. Andererseits fließen finanzielle Hilfen auf Dauer nur, wenn eine gewisse Akzeptanz gezeigt werden kann.

Ein Hauptproblem ist das schlechte Image und mangelnde Lobby für den ÖPNV. Gerade in ländlichen Gebieten ist es eine allgemein verinnerlichte Einstellung, dass man ohne Auto nicht sein kann, ohne auf einen gewissen Lebensstandard und vor allem auf Mobilität zu verzichten. Aber mit dem erhobenen Zeigefinger und Argumenten, die an die Vernunft appellieren, kommt man nicht weiter. Gerade in der Freizeit setzt man auf Bequemlichkeit und will in der Regel mit dem Auto bis zum Ziel, sprich zum Wanderausgangspunkt im Wald oder Schutzgebiet, fahren. Selbst „Erschwernisse“ werden dabei murrend, aber billigend in Kauf genommen. Über hohe Parkkosten wird geschimpft, aber sie werden bezahlt, weil‘s bequem ist. Die tatsächlichen Autohaltungskosten werden schöngerechnet und lediglich mit den Spritpreisen kalkuliert. Negative Umwelteinflüsse werden gänzlich ignoriert. Eine schwierige Ausgangssituation, um die Akzeptanz des ÖPNV und SPNV zu verbessern.

Im und zum Nationalpark Bayerischer Wald ist die Nahverkehrssituation auch außerhalb des Schülerverkehrs relativ dicht, vernünftig vertaktet und preiswert. Zudem wird das Angebot ständig verbessert (siehe Eckdaten/Igelbusse/Bayerwald-Ticket).
Hauptaufgabe für uns ist derzeit, die Attraktivität des ÖPNV durch massive Lobbyarbeit zu stärken. Das Angebot und seine Nutzung muss aktiv im Gespräch gehalten werden, damit es verinnerlicht wird. Die Arbeit setzt dabei sowohl bei der einheimischen Bevölkerung an, als auch bei den Naherholungs- und Feriengästen. Nur wenn die örtliche Bevölkerung das Angebot nutzt und kennt, kann es den Gästen weiterempfohlen werden. Zudem wird durch das Bayerwald-Ticket der Fahrschein zu einem Freizeiterlebnis, das auch für den Tourismus ein zusätzliches Angebot darstellt. Denn es erschließt Touren, die früher nur mit je einem Auto am Start- und Zielpunkt möglich waren und bietet zudem noch weitere Zusatznutzen. Als wirksames Mittel, die Öffentlichkeit zu gewinnen, haben sich Veranstaltungen in der Waldbahn erwiesen und auch die Zusammenarbeit mit Veranstaltern und anderen Leistungsanbietern haben sich bewährt.

Nachfolgend sind die wichtigsten Maßnahmen kurz vorgestellt.

Das Bayerwald-Ticket, ein Verbundfahrschein für den Bayerischen Wald
1. Das Bayerwald-Ticket kann als eigenständiges Produkt optimal nach Marketinggesichtspunkten beworben und verkauft werden. In der Praxis haben sich dabei folgende Werbemittel bewährt, wobei noch an der Entwicklung z. B. von Giveaways gearbeitet wird.

1.1 Allgemeine Info-Faltblätter, ausführliche Broschüre mit Fahrplänen und konkreten Ausflugsvorschlägen, ausgewählte Tourenvorschläge mit den Abfahrts- und Ankunftszeiten an den Hauptorten, Plakate
1.2 Internetpräsenz unter der Adresse www.Bayerwald-Ticket.com und Bannerwerbung auf den wichtigsten Seiten für den Bayerischen Wald
1.3 Partner, die bei Vorzeigen des Bayerwald-Ticket besondere Vergünstigungen bieten (verbilligte Eintritte, Warenproben, verbilligte Wanderkarten, Rabatte)

1.4 Partner, die als Multiplikatoren wirken: Prospektauflage bei Outdoor-Geschäften, Einbindung von Schulen, Wandervereinen, Bürgermeister, Tourismusämter, Wanderkartenverlagen
1.5 Radiowerbung, die auf Spaß und Freizeit abzielt: „Bayerwald-Ticket, Bayerwald-Ticket, Bayerwald-Ticket, ...“ (wird im Zugrhythmus immer schneller). „Ohne Stress – gemütlich einkehren, bequem unterwegs. Ab 5 Euro den ganzen Tag quer durch den Bayerischen Wald. Das Bayerwald-Ticket bringt Sie mit Bus und Bahn auf Touren www.bayerwaldticket.com auf zum Urlaub vor der Haustür.“
1.6 Berücksichtigung des Bayerwald-Tickets bei Großveranstaltungen und Festen; nach dem Motto „Keine Parkplatzprobleme, keine Führerscheinsorgen – mit der Waldbahn zum Glasstraßenfest. Besonders preiswert fahren Sie mit dem Bayerwald-Ticket! Fahrpläne der Waldbahn unter der Adresse: www.Bayerwald-Ticket.com“
1.7 Starke Öffentlichkeitsarbeit in Absprache mit der Lokalredaktion; nahezu eine Berichterstattung pro Woche

2. Preis- und Angebotsgestaltung Bayerwald-Ticket:

2.1 Äußerst günstiger Fahrpreis: Tagesticket ab 5 Euro pro Person bei einer Netzlänge von rund 800 Kilometer, mit werktäglich 106 Zügen und 315 Busfahrten
2.2 Kombination von Bus und Bahn möglich, beliebig oft umsteigen, einheitlicher Tarif auf allen Partner-Verkehrsmitteln
2.3 Ein als Billet gestalteter Fahrschein mit Sammlerwert, der am Geltungstag vom Fahrgast entwertet wird und somit auch als Geschenk oder Teil einer touristischen Pauschale eingesetzt werden kann

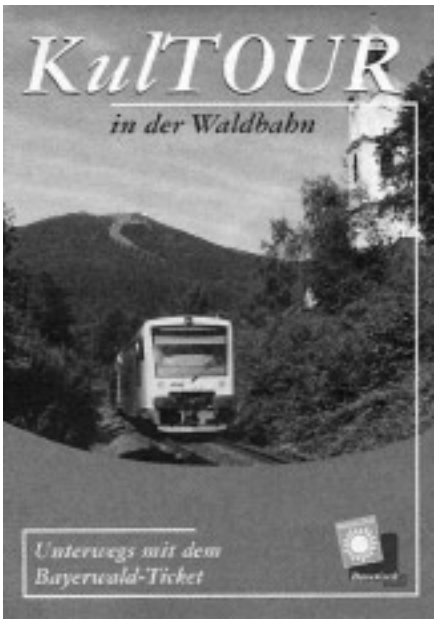
3. Das Bayerwald-Ticket und auch die Igelbusse als attraktive Freizeitangebote für den Tourismus

3.1 Die Touristinformationen bekommen ausgearbeitete Tourenvorschläge und Informationsmaterial für ihre Gäste
3.2 In Touristinformationen und Hotels können auch Fahrscheine gekauft werden. Die Touristinformationen bekommen entsprechende Verkaufsprovisionen, die Tickets können in Pauschalen eingebaut werden
3.3 Künftig muss eine noch bessere Schulung der Verkehrsämter erreicht werden, um ihre Position als Multiplikator und Erstkontakt der Gäste zu nutzen.

▲ *Tarifgebiet „Bayerwald-Ticket“*

BEG-Referenzstrecke – neues, sympathisches Profil für die Waldbahn

Die Waldbahn ist eine der Referenzstrecken der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG).
Die BEG unterstützt mit modellorientierten Maßnahmen die Entwicklung und Attraktivitätssteigerung der Waldbahn. Dadurch soll eine bessere Profilierung als modernes und attraktives Verkehrsmittel für den Alltag, aber auch für den Freizeitverkehr, erreicht werden. Neben allgemeinen Maßnahmen zum verbesserten Service und Informationsvermittlung (Infovitrinen, Lautsprecherdurchsagen, etc.), einem stärkeren Marketing, neues Design für die Shuttles, gilt dem Thema KulTOUR ein besonderes Interesse. Hintergrund dieser Philosophie ist die zunehmende touristische und freizeitorientierte Nutzung der Waldbahn. Zudem befährt die Wald-



▲ *Veranstaltungsreihe: „KulTOUR in der Waldbahn“*

bahn eine der landschaftlich schönsten Bahntrassen Bayerns, den Natur- und Kulturraum des Bayerischen Waldes. Mit KulTOUR in und um die Waldbahn wird dieser Bahnlinie ein eigenständiges und unverwechselbares Profil gegeben.
Hervorzuheben sind dabei folgende Maßnahmen:

1. KulTOUR in der Waldbahn
ist eine Sonderveranstaltungsreihe, die den Freizeitwert unserer Regionalbahn hervorheben soll.
1.1 Jeweils am zweiten Wochenende im Monat gibt es naturkundlich begleitete und moderierte Zugfahrten durch die Kulturlandschaft des Naturparks Bayerischer Wald. Am Sonntag werden die Fahrgäste mit Musik und Theater unterhalten. Die Veranstaltungen sind kostenlos, ein gültiger Fahrschein genügt.
1.2 Die Fahrten der Saison 2002 wurden sukzessive immer besser angenommen. Es wird in 2003 eine Fortsetzung geben. Das Thema Natur wird sogar den Winter über durch den LBV und den Naturpark abgedeckt.
1.3 Mit den Fahrten konnte jeweils eine effektive Pressearbeit verbunden werden. Es wurden viele Neukunden angesprochen, die schon seit längerem nicht mehr Zug gefahren waren. Die Fahrt selbst wird zur Freizeitaktivität, das Ziel ist zweitrangig.
1.4 Die Resonanz bei den Fahrgästen war hervorragend – viele aufmunternde Stimmen zu dieser guten Idee.
1.5 Die einzelnen KulTOUREN werden nach der Testphase in diesem Jahr künftig stärker in die regionale Veranstaltungsplanung aufgenommen. So hat sich beispielsweise die literarische Waldbahnfahrt gut bewährt, wo man mit Unterhaltung zum verkaufsoffenen Sonntag der Start- und Zielstädte kam.

2. Kunstwettbewerb: Waldbahn KulTOURen
Anlässlich der 125-Jahr-Feier der Waldbahn wurde kürzlich mit Unterstützung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) über den Berufsverband Bildender Künstler ein Kunstwettbewerb ausgelobt. Gesucht und ausgestellt werden Beiträge, die sich mit dem Thema Waldbahn auseinandersetzen.
Auch hier gilt wieder, möglichst viele Partner sollen sich mit dem Thema auseinandersetzen und sich mit diesem regionalen Verkehrsmittel identifizieren. Mit diesen Aktionen soll unterstrichen werden, dass ÖPNV mehr ist als ein Fortbewegungsmittel. So kann eine positive Grundstimmung erreicht werden.
Der Netzwerkgedanke sorgt für eine breite Basis, so dass Partner aus verschiedenen Interessenskreisen eingebunden werden. Über die anschließende Ausstellung wird das Thema zudem einem weiteren Interessentenkreis zugänglich gemacht (vgl. Ausschreibung).

3. WaldbahnSkulpTOURen
Diese Projektplanungen sehen die Attraktivierung der Trasse mit Glas-Skulpturen vor. Die Planungsphase läuft bereits. Die ersten Installationen sollen im Sommer 2003 umgesetzt sein. Begleitend zur Kunstaktion wird ein Reiseführer zu den WaldbahnSkulpTOURen erscheinen.
Auch diese Aktion wird in Zusammenarbeit mit dem Berufsverband Bildender Künstler erarbeitet und umgesetzt.

4. Neues Design für die Waldbahn
Die bisherige Lackierung der Regionalshuttles war eher in Tarnfarben gehalten. Mit einem frischen Design und einem neuen Logo wird der Auftritt der Waldbahn künftig augenfälliger, freundlicher und moderner.

▶ *Neues Logo für die Waldbahn.*

wald▲bahn

Es ist davon auszugehen, dass all diese Aktivitäten die Akzeptanz wesentlich erhöhen. Die Nutzung des ÖPNV wird nicht länger als notwendiges Übel

betrachtet, sondern erhält einen gewissen Unterhaltungswert. Die Fahrt mit Zug und Bus muss Spaß machen und interessant sein, wenn man auf Dauer Fahrgäste binden und neue hinzugewinnen will. Durch die gesamte Öffentlichkeitsarbeit wird das Thema ständig ins Bewusstsein gebracht. Die Leute, und hier vor allem ÖPNV-Muffel, sollen neugierig werden. Nur mit entsprechenden Fahrgastzahlen kann das Angebot gerechtfertigt und aufrecht erhalten werden, um langfristig eine Verkehrsentlastung im Nationalpark und damit im Freizeitverkehr zu erreichen.

◀ *ÖPNV erhält gewissen Unterhaltungswert – die Fahrt mit Bus und Bahn muss Spaß machen und interessant sein.*

Eckdaten zum Nationalpark-Verkehrskonzept:

- Der Nationalpark wird jährlich von über 1 Mio. Gästen besucht
- Die Landkreise Freyung-Grafenau und Regen verzeichnen jährlich ca. 650.000 Gästeankünfte
- 1990 kamen rund 90% der Nationalpark-Besucher mit dem PKW
- Noch heute ist das Auto das wichtigste Anreiseverkehrsmittel in die Region. Bei einer Mobilitätsbefragung im Sommer 2001 kamen von 978 Gästen 84% mit dem Auto, 8% mit Bus, 7% mit der Bahn, 1% Motorrad; nach einer Tourismusstudie der Uni Passau sind sogar 93% der Urlauber im Landkreis Regen mit eigenem PKW angereist.
- Lärm, Staus und Verkehrschaos gehörten zum „Waldbild“.
- Durch das Igelbus-System wird seit 1996 im Nationalpark-Gebiet (Alt-Nationalpark) eine wesentliche Entlastung vom Individualverkehr erreicht
- Die Nationalpark-Erweiterung 1997 brachte neue Erfordernisse

Igelbussystem – was ist das?

Als die Verkehrsbelastung im Nationalpark akut wurde, etwa 1990 zu Zeiten des Tourismusbooms im Bayerischen Wald, gab es kein brauchbares ÖPNV-Angebot in der Nationalpark-Region. Zusammengefasst die Ausgangssituation:

- Alte, unattraktive Dieselbusse fahren nur montags bis freitags hauptsächlich im Schülerverkehr
- Kein Taktfahrplan
- Während der Ferien fahren noch weniger Busse
- Nach 17:00 Uhr und am Wochenende fahren kaum noch Busse
- Das Tarifsystem und die Fahrpläne sind unübersichtlich und alles andere als kundenfreundlich
- Die einzelnen Busunternehmen arbeiten in Bezug auf Fahrpläne und Tarife nicht zusammen
- Busfahrer sind unmotiviert, oft unfreundlich, informieren nicht immer über Tarife, halten ihre Fahrzeiten teilweise nicht ein
- Gültige Fahrpläne sind kaum erhältlich
- Es gibt keine Ansprechpartner vor Ort

1992 wurde ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, auf dessen Grundlage ein neues ÖPNV-Angebot speziell für den Nationalpark erarbeitet werden sollte.
1996 sind nach ca. 4 Jahren die Fragen der Trägerschaft, der Fördermöglichkeiten, der Wirtschaftlichkeitsberechnung und die öffentliche Entscheidungsfindung gelöst.
Die neue Konzeptidee geht an den Start.
Die Hardware (Busse) wird über die Jahre zunehmend attraktiver.

Wirtschaftliche, organisatorische und technische Daten des Igelbussystems

Projektpartner der Igelbusse sind:

- Landkreis Freyung-Grafenau ist Träger des Bussystems
- RBO (Regionalbus Ostbayern GmbH) ist zuständig für Betrieb, Fahrzeugwartung, Fahrkartenverkauf, Fahrplanerstellung
- Fa. Neoplan stellte die ersten Erdgasbusse für den ländlichen Raum her
- Der Betreiber (RBO GmbH) kauft 10 ergasbetriebene Busse mit Förderung des Bundesministeriums für Umwelt und Reaktorsicherheit (ca. 1 Mio. DM)
- Die Ferngas Nordbayern GmbH errichtet auf eigene Kosten eine Schnellbetankungsanlage
- Nationalparkverwaltung sichert Projektfinanzierung und Erfolg, Anlaufstelle für Beschwerden, Konfliktbewältigung, Öffentlichkeitsarbeit

Spezielle Aufgaben seitens des Nationalparks sind:

- Nationalpark richtet Koordinationsstelle ein 1996–1998
- Führungsangebot wird auf Busangebot abgestimmt
  - Sommer 15.05.–31.10.
    Winter 01.11.–14.05.
  - Igel-Haltestellen sind Treffpunkt für Führungen
  - Das Igelangebot wird bei der Betreuung von Fachexkursionen und Schulklassen berücksichtigt
- Flurbezeichnungen statt Parkplatznamen bei Wanderbeschreibungen
- Mitarbeiterschulung und Information/ Konfliktvorbereitung

Kosten:

- Die laufenden Betriebskosten von ca. 1 Mio. DM werden aufgebracht von
  - je 250.000 DM aus Mitteln des Bayerischen Landwirtschafts- und des Wirtschaftsministeriums
  - ca. 250.000 DM Fahrgeldeinnahmen
  - ca. 250.000 DM Landkreis- und kommunale Mittel
- Investitionskosten für Busse und Tankanlage rund 4,2 Mio. DM
- Bau P+R-Anlage in Spiegelau rund 1,2 Mio. DM

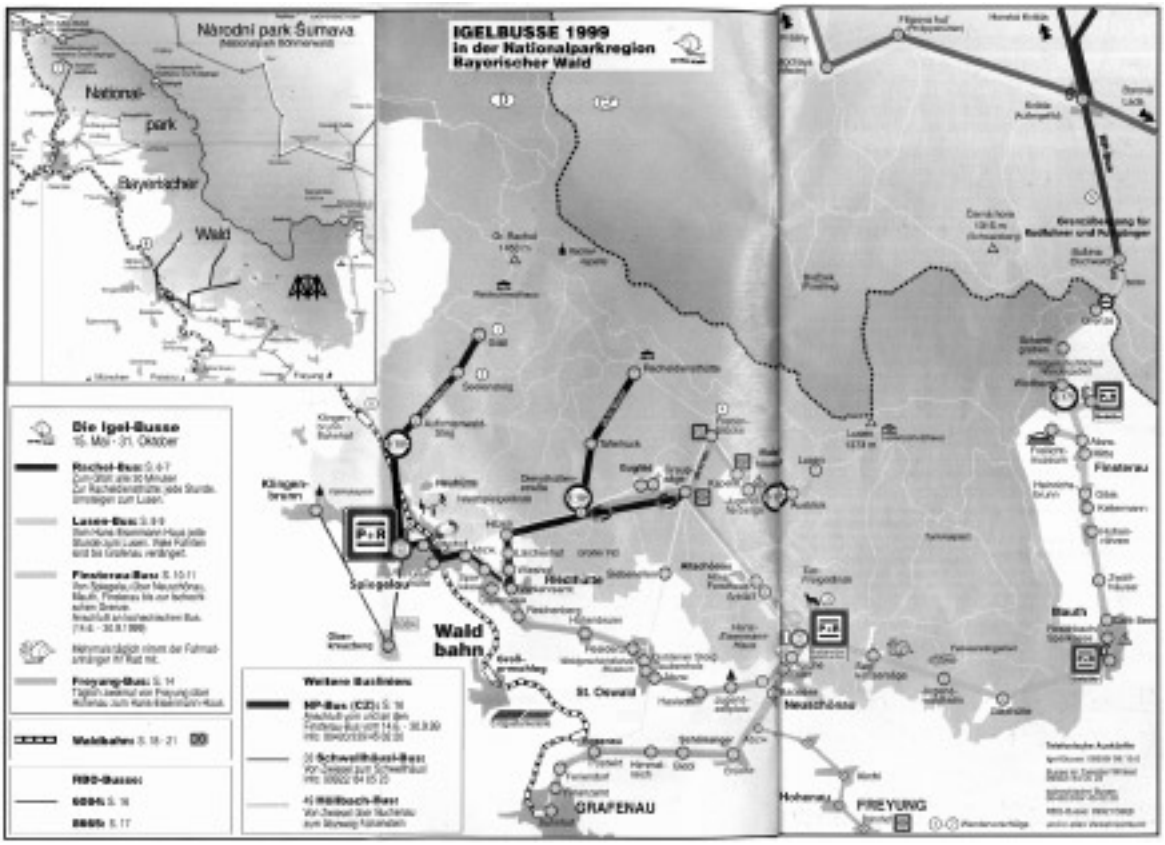
Maßnahmen/Akzeptanz/Fahrgastzahlen/ Marketing:

- Begleitende straßenverkehrliche Maßnahmen (Straßensperrungen, P+R-Parkplätze)
- Einhergehend: Verkehrsberuhigung in den Erholungsorten
- Erstellen von Informationsmaterial (Fahrpläne mit Ausflugstipps)
- „Igel-Öffentlichkeitsarbeit“: Logoerstellung, Faltblätter, Plakate, Pressearbeit, Aktionstage, Ansteckpins, Zusammenarbeit mit regionalem Tourismus
- „Igel-Infrastruktur“: Informationstafeln, Verkehrsleitsystem, P+R-Anlage, 30- und 60-Minuten-Takt
- Imagesteigerung für die Region
- Rund 90.000 beförderte Personen pro Jahr
- Ticketverkauf: Pro Monat rund 10.000 Einzelfahrscheine und 2.000 Tagestickets, ca. 150 Saisonkarten

Grundlagen Nationalpark-Verkehrskonzept

- Startphase:
  - 1996 Kabinettsbeschluss, ein Verkehrsgutachten zur Vermeidung zusätzlicher Verkehrsbelastung im Nationalpark in Auftrag gegeben
  - Dezember 1997 Verkehrsgutachten abgeschlossen
  - April 2000 Ministerrat erstellt Rahmenkonzept zur Umsetzung der aus dem Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen,
    Regierung von Niederbayern wird zur Koordination der Maßnahmen beauftragt
  - September 2000: Lenkungsgruppe

▼ *Logo: „Igelbus-System“*



tagt erstmals und legt Umsetzungsrichtung und Arbeitsgruppen fest
- Praktische Umsetzung
  - Ab Oktober 2000
  - Projektbüro = Koordinierungsstelle für drei Jahre
  - Koordination einzelner Arbeitsgruppen
  - Knackpunkt: Notwendigkeit für ÖPNV zum Unterbinden einer zusätzlichen Verkehrsbelastung wird noch nicht gesehen
  - Hauptaufgabe: positive Grundstimmung für die gezielte ÖPNV-Benutzung in der Freizeit schaffen, bevor konkrete Maßnahmen, wie P+R, Parkgebühren, Verkehrsleitsystem, Angebots-Verdichtung umgesetzt werden
- Waldbahn als Rückgrat im Nationalpark-Verkehr
- Im Gegensatz zum „Alt"-Nationalpark gibt es im Erweiterungsgebiet bereits ein relativ gut funktionierendes ÖPNV-Angebot
- Eine komplette Neustrukturierung der bestehenden Linien ist aus finanziellen und konzessionsrechtlichen Gründen nicht möglich
- Aktuelle Probleme durch Planungsverzögerungen
  - Signaltechnik
  - Straßenbau
  - Schnittstellensituation, Bahnhofsumfeld
  - Fahrplanoptimierung incl. Abstimmung Bahn-Bus verschoben
- Das Bestehende optimieren
  - Imageverbessernde Maßnahmen
  - Bayerwald-Ticket
  - KulTOUR und sonstige Waldbahnaktivitäten
  - Fahrtziel-Natur
  - ÖPNV ständig im Gespräch halten/ Zusammenarbeit mit Tourismus
  - Sanfte Angebotsverbesserung (Verdichtung)
- Referenzstrecke Waldbahn

▲ *Aktuelles Igel-Streckennetz: Das gut funktionierende Igel-System hat sich bewährt und ist als Nationalpark-Einrichtung unverzichtbar. Doch mit der Nationalpark-Erweiterung wurden neue Konzepte notwendig.*

Subvention und öffentlicher Verkehr in Großschutzgebieten – ein Widerspruch?

Wolfram Pohl
Biosphärenreservat Schaalsee

Die Schaffung bzw. Fortführung von Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs in Großschutzgebieten ist in allen Fällen mit der Frage nach einer entsprechenden Finanzierung verbunden. Nur wenige Beispiele in den meist ländlich geprägten Räumen der Großschutzgebiete sind von Beginn an ohne Gelder aus den öffentlichen Haushalten finanzierbar. Der folgende Vortrag beschäftigt sich deswegen mit der Frage, ob und inwieweit Subventionen[1] im Zusammenhang mit öffentlichem Verkehr in Großschutzgebieten gerechtfertigt sind. Dies wird vor allem aus der Sicht eines Biosphärenreservates beleuchtet, vieles ist allerdings auch auf andere Großschutzgebietskategorien übertragbar.

1. Praxisbeispiel: Die Linie 538 im Biosphärenreservat Schaalsee

Die Linie 538 durch das Biosphärenreservat Schaalsee wurde im Jahre 2001 in Kooperation zwischen der Ludwigsluster Verkehrsgesellschaft, dem Amt für das Biosphärenreservat Schaalsee und dem Förderverein Biosphäre Schaalsee e.V. ins Leben gerufen.

„Finanziert wird diese Linie durch Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf und eine degressiv gestaltete Förderung des Wirtschaftsministeriums des Landes Mecklenburg-Vorpommern."

Diese Förderung ist auf einen Zeitraum von drei Jahren begrenzt. Mittel für ein Marketing der Buslinie wurden von einem regionalen Getränkemittelhersteller zur Verfügung gestellt.
Im Jahr 2001 verkehrte die sogenannte „Bios-Fähre" zwischen Zarrentin im Süden des Biosphärenreservates und Thandorf im Nordbereich des Biosphärenreservates Samstags und Sonntags in der Zeit von April bis Anfang Oktober.
Aufgrund der niedrigen Fahrgastzahlen wurde zu Beginn des Jahres 2002 über eine verbesserte und effizientere Gestaltung des Busangebotes nachgedacht. Im Ergebnis wurden folgende Punkte gegenüber dem Jahr 2001 verändert:

- Anbindung der Städte Ratzeburg und Mölln
- Verbindung mit dem aus Lübeck kommenden Salzstraßenexpress in Ratzeburg
- Beschränkung der Buslinie auf die Samstage und jeweils ersten Sonntage eines Monats in der Zeit von Mai bis September

Für die Strecke Mölln–Zarrentin mussten zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten gefunden werden, da von Seiten des Landes und der Ludwigsluster Verkehrsgesellschaft keine weiteren Finanzmittel zur Verfügung standen.

Nach einigen Koordinierungsgesprächen konnten einige Kommunen und der Förderverein Biosphäre Schaalsee e.V. für eine finanzielle Unterstützung dieser Fahrtstrecke gefunden werden.
Zwar sind für das Jahr 2002 steigende Fahrgastzahlen zu verzeichnen, eine Kostendeckung oder gar ein Überschuss ist in naher Zukunft jedoch nicht zu erwarten.

Für das Jahr 2003 werden deshalb erneut Gespräche und Verhandlungen notwendig sein, um die Ausgestaltung und Finanzierung der Buslinie 538 weiterzuentwickeln bzw. abzusichern.
Die Zukunft der Linie 538 wird sich letztendlich an der Frage entscheiden, ob weitere Subventionen durch Land, Landkreise und Kommunen erfolgen, da ohne Subventionen der Betrieb der Buslinie mittelfristig nicht aufrechterhalten werden kann.

▶ *Eröffnung der Buslinie 538 am 1. April 2001 in Zarrentin. Mecklenburgs Wirtschaftsminister Eggert und der Landrat des Landkreises Ludwigslust Christiansen zerschneiden das Band.*

[1] Als Subventionen werden hier alle Geldleistungen aus öffentlichen Haushalten verstanden, die einem Unternehmensbereich im Rahmen der Wirtschafts- und Forschungsförderung gewährt werden, d. h. auch defizitäre Haushaltstitel von Gebietskörperschaften.

2. Die Bedeutung von öffentlichem Personennahverkehr und Biosphärenreservaten

Gemäß dem Leitbild für die Biosphärenreservate in Deutschland haben Biosphärenreservate eine dreifache Funktion:

- Schutzfunktion: Schutz von Kulturlandschaften und wertvollen Lebensräumen
- Entwicklungsfunktion: Entwicklung nachhaltiger Wirtschaftsweisen
- Logistische Funktion: Bereitstellung von Anschauungsbeispielen für Umweltbildung wie für wissenschaftliche Forschung.

Die Modellfunktion von Biosphärenreservaten wird durch folgende Formulierung im Leitbild für die Biosphärenreservate in Deutschland deutlich:
„Die Biosphärenreservate haben einen klaren kommunikativen und pädagogischen Auftrag. Sie vermitteln ein Verständnis von gesellschaftlichen Werten, die am ausbalancierten Miteinander von Mensch und Natur ihre ethische Begründung erfahren."
Die Notwendigkeit einer Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Biosphärenreservaten lässt sich aus der Perspektive aller genannten Funktionen ableiten.

Aus der Perspektive der Schutzfunktion leistet der öffentliche Personennahverkehr einen Beitrag zur Minimierung des Schadstoffausstoßes und damit zu einer geringeren Belastung von Landschaften und Lebensräumen für Pflanzen, Tiere und Menschen. Die Möglichkeiten der Besucherlenkung, die sich aus einem funktionierendem System des öffentlichen Personennahverkehrs und aus dessen Anbindung an das Besucherleitsystem ergeben, entlasten zudem naturschutzfachlich sensible Bereiche eines Großschutzgebietes.

Aus der Perspektive der Entwicklungsfunktion trägt der öffentliche Personennahverkehr dazu bei, Landschafts- und Naturnutzung durch den Menschen mit den Natur- und Umweltschutzzielen in Einklang zu bringen. Er gewährleistet damit eine umfassende Nachhaltigkeit in ihren sozialen, ökonomischen und ökologischen Dimensionen.

Aus der Perspektive der logistischen Funktion kann der öffentliche Personennahverkehr ein Bestandteil konkreter Umweltbildung sein, indem er deutlich vor Augen führt, welche Bewusstseins- und vor allem Handlungsänderungen für eine zukunftsfähige Entwicklung von Mensch und Natur notwendig sind. Damit kann der öffentliche Personennahverkehr herkömmliche Umweltbildungsprogramme ergänzen, indem er positive Anreize für eine Verhaltensänderung schafft.

▼ *Die Linie 538 unterwegs im Biosphärenreservat.*

Doch nicht nur anhand des Leitbildes für Biosphärenreservate lässt sich die Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs in Biosphärenreservaten darlegen. Auch die „Kriterien für Anerkennung und Überprüfung von Biosphärenreservaten der UNESCO in Deutschland" fordern unter Punkt 24 die Aufstellung und Umsetzung „umwelt- und ressourcenschonender Verkehrskonzepte".

Damit zeigen Leitbild und Kriterien die große Bedeutung, die der Entwicklung eines funktionierenden öffentlichen Personennahverkehrs in Biosphärenreservaten zugeschrieben wird. Dabei wird deutlich, dass eine kurzfristig angelegte, rein betriebswirtschaftliche Betrachtungsweise zu kurz greift.

Die Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs in Biosphärenreservaten liegt auch bzw. schwerpunktmäßig im Bereich der Umwelt- und Ressourcenschonung sowie auf der Ebene der Pädagogik und der Ethik.

▼ *Die Linie 538 – der Fahrrad- und Wanderbus am Schaalsee (alle Bilder: Archiv des Amtes für das Biosphärenreservat Schaalsee).*

3. Schlussfolgerungen

Da rein betriebswirtschaftliche Betrachtungen die Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs nur unzulänglich erfassen, ist die generelle Forderung nach einer Kostendeckung oder sogar Gewinnerzielung des öffentlichen Personennahverkehrs in Biosphärenreservaten ebenfalls zu oberflächlich.
Um alle im öffentlichen Interesse stehenden Funktionen (Schutz-, Entwicklungs- und logistische Funktion) des öffentlichen Personennahverkehrs zu gewährleisten, ist es deshalb auch gerechtfertigt, zur Sicherung dieser Leistungen öffentliche Gelder einzusetzen und den öffentlichen Personennahverkehr zu subventionieren.

Zusammenfassend lassen sich folgende Gründe nennen, die eine Subventionierung rechtfertigen:

- Die positiven Leistungen, die vom öffentlichen Personennahverkehr für Natur und Mensch ausgehen, lassen sich betriebswirtschaftlich nur schwer quantifizieren und sind deshalb auch nicht mit konkreten Einzahlungen für das Unternehmen verbunden. Dieses Defizit kann durch Subventionierung ausgeglichen werden.
- Biosphärenreservate sind Modellregionen, in denen beispielhaft Modelle für ein harmonisches Miteinander von Mensch und Natur entwickelt werden sollen. Dies erfordert in vielen Fällen eine Anschubfinanzierung, die durch eine öffentliche Subventionierung gesichert werden kann.
- Pädagogische und ethische Aspekte, die von öffentlichem Interesse sind, lassen sich vielfach nur mit öffentlichen Geldern finanzieren. Der volkswirtschaftliche Nutzen einer veränderten Verhaltensweise auf breiter Ebene überwiegt die Kosten der Subventionierung. Eine Subventionierung dieses Bereiches kann somit eine lohnende Investition darstellen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten: Die Subventionierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Biosphärenreservaten ist deshalb kein Widerspruch, sondern vielfach notwendige Voraussetzung, um den ganzheitlichen Ansatz und die Ziele eines Biosphärenreservates wirksam umsetzen zu können und den Anspruch des man-and-biosphere-Programmes auch qualitativ zu erfüllen. Dass eine in vielen Fällen notwendige Subventionierung nicht davon befreit ist, den öffentlichen Personennahverkehr möglichst nachfrageorientiert, kundenfreundlich und wirtschaftlich effizient zu gestalten, dürfte eine Selbstverständlichkeit sein.

Die BiberBahn – Lückenschluss zwischen ÖPNV und Besucherzentrum

Kathrin Succow-Hoffmann
NABU-Erlebniszentrum Blumberger Mühle

Das NABU-Erlebniszentrum Blumberger Mühle vor den Toren Berlins 1997 eröffnete das Hauptinformationszentrum im Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin „Blumberger Mühle“ bei Angermünde seine Pforten.

Das vom Naturschutzbund Deutschland (NABU) e.V. betriebene Zentrum in Gestalt eines riesigen Baumstumpfes, ca. 90 km vor der nordöstlichen Stadtgrenze Berlins gelegen, ist umgeben von einer 13 ha großen vielgestaltigen Naturerlebnislandschaft mit Aussichtstürmen, schwankenden Moorstegen und seit kurzem einer begehbaren Schauanlage für Europäische Sumpfschildkröten. Daran schließen sich ca. 250 ha Teichlandschaft, das Naturschutzgebiet „Fischteiche Blumberger Mühle“, an. Hier betreibt der NABU über einen Pächter eine extensive Teichwirtschaft im Sinne der Leitlinien eines Biosphärenreservates. Hier sind Seeadler und Fischadler, aber auch Elbebiber und Fischotter zu Hause.

Jährlich besuchen rund 35.000 Besucher das ganzjährig geöffnete Zentrum und genießen hier neben den großzügigen Freianlagen, verschiedenen Ausstellungen und der außergewöhnlichen Architektur die hauseigene Gastronomie (Träger der Regionalmarke Schorfheide-Chorin, Viabono-Lizenznehmer), wo beispielsweise die Fischsuppe mit Hechtklößchen aus den Blumberger Fischteichen auf der Speisekarte steht.

▼ *Areal des NABU-Erlebniszentrums Blumberger Mühle im Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin.*

Spezielle Angebote, wie „Der Biber als Baumeister“ oder „Ins Reich des Froschkönigs“ richten sich an die jüngeren Gäste aus Berlin und Brandenburg.
Bei der „Großeltern-Enkel-Tour“ oder der „Land & Leute-Tour“ hingegen geht´s auf Entdeckung im Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin bzw. in die historische Altstadt von Angermünde.

Das Problem: die Erreichbarkeit mit ÖPNV

70 Prozent der Gäste kommen aus Berlin und dem Umland. Das bedeutet, unsere Marketingaktivitäten richten sich vorwiegend auf den Ballungsraum Berlin-Brandenburg, wo das NABU-Erlebniszentrum Blumberger Mühle mittlerweile zu den bekannten und beliebten Ausflugszielen gehört.

Bislang war die Blumberger Mühle mit dem Pkw über die BAB 11 bzw. B 2/ B 198 zu erreichen oder aber mit dem ÖPNV problemlos bis Angermünde in ca. 50 Minuten ab Berlin-City in Richtung Stralsund per Interregio oder Regionalbahn (RE 3).

▼ *Anfahrt zum NABU-Erlebniszentrum Blumberger Mühle im Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin.*

Weitaus schwieriger hingegen gestalteten sich die daran anschließenden ca. 5 km Strecke vom Bahnhof Angermünde bis zum NABU-Zentrum, lediglich mit den Bussen der Stadtlinie (L 494) zu bewältigen, sofern man nicht gut zu Fuß ist bzw. das Rad dabei hat …
Das Problem sind die komplett unterschiedlichen Bedarfe: der morgendliche Zubringer aus den eingemeindeten Dörfern, der die Leute nachmittags wieder heimfährt – und ein Ausflugsverkehr, der erst am Vormittag anrollt und gegen Abend endet. In den Schulferien und an Winterwochenenden gab es nicht einmal diese Stadtlinie!

Die vortrefflich verkehrsgünstige Lage der Blumberger Mühle, direkt an der benannten Bahnstrecke im Gleisdreieck (die Strecke Berlin–Stettin quert unser Haus ebenfalls), war damit von keinerlei Bedeutung – die Idee eines Bedarfshaltepunktes wurde in frühen Planungsphasen diskutiert, später verworfen.
Nach wie vor reisten mehr als 90 Prozent aller Besucher in das „Naturschutzzentrum“ und umfuhren die inzwischen liebevoll restaurierte Altstadt von Angermünde auf der Umgehungsstraße.

Die Lösung heißt: „BiberBahn“

Vor diesem Hintergrund entstand die Vision der heutigen BiberBahn, eine Idee des Bürgermeisters von Angermünde, der sich auf diese Weise Impulse für die touristische Entwicklung seiner Stadt versprach. Ziel war die Etablierung einer attraktiven Verkehrsverbindung zwischen dem Bahnhof Angermünde (wird in den kommenden Jahren als Baudenkmal saniert und modernisiert) und der Blumberger Mühle, unter Einbeziehung der historischen Altstadt.

Ein diesbezüglicher Beschluss der Stadtverordnetenversammlung wurde gefasst; entsprechende Mittel aus dem Gemeindefinanzierungsgesetz wurden in Höhe von 150.000 DM bereitgestellt, ergänzt um 30.000 DM städtische Eigenmittel. Projektbeginn war im Jahr 2000. Viel Zeit für Planungsvorlauf blieb den Beteiligten nicht: Jede „verschlafene“ Saison kostet uns alle Gäste und damit einen Marktvorteil.

So „kreierte“ das Angermünder Bildungswerk, unter fachlicher Anleitung der Personenverkehrsgesellschaft mbH Schwedt/Angermünde, nach Maßgabe des späteren Eigentümers, der Stadt Angermünde, die BiberBahn, die damals noch ein no name product war.
Ein werksneuer Sprinterbus samt Hänger wurden umgerüstet: Im amtlichen Fahrzeugschein ist zu lesen: „Typ und Ausführung: Biber I“.

Dank eines Namensfindungswettbewerbs in der regionalen Presse kam die BiberBahn zu ihrem Namen; das Preisgeld stiftete das NABU-Zentrum, späterer Nutznießer der Initiative.

Am 17.06.2001 war es soweit: Der neue Touristenshuttle wurde auf einem großen Volksfest auf dem Angermünder Bahnhofsplatz und der Blumberger Mühle erstmals der Öffentlichkeit präsentiert.
Seitdem verkehrt der „Biber“, wie er inzwischen liebevoll genannt wird, alljährlich von April bis Oktober im Stundentakt, auf die aus Berlin ankommenden Züge getaktet, zwischen dem Bahnhof Angermünde, der historischen Altstadt, Bauernmarkt Gut Kerkow und der Blumberger Mühle.

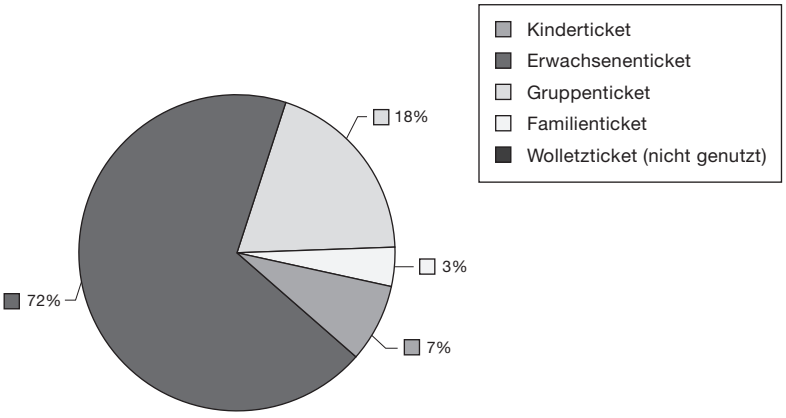
Betreiber ist die PVG mbH Schwedt/Angermünde, die die Strecke im Linienverkehr fährt. Eigentümer des 20 und 13 Plätze umfassenden, 80 kW starken Mobils ist die Stadt Angermünde.
Die Fahrpreisgestaltung richtet sich nach den Tarifen der Stadtlinie, was die Ausflügler zur Blumberger Mühle, aber auch die Anwohner sehr genießen.

Bereits in der Saison 2002 gab es ein gestaffeltes Kombiticket, gemeinsam vom Betreiber und dem NABU-Zentrum entwickelt, das zur BiberBahn-Fahrt und zum Eintritt in die Blumberger Mühle berechtigt. So zahlt beispielsweise eine Familie mit 2 Kindern 11,00 Euro für einen „Naturerlebnistag in der Blumberger Mühle und BiberBahn-An- und Abreise“.
Zum Abschluss der Saison 2002 bleibt festzustellen, dass bereits 15 Prozent aller Gäste im NABU-Zentrum nunmehr per ÖPNV, dank BiberBahn, anreisen.

Der vergleichsweise sehr hohe Anteil verkaufter „Erwachsenentickets“ ist das Ergebnis einer Partnerschaft zwischen der Fachklinik Wolletzsee, PVG, Stadt Angermünde und dem NABU-Zentrum: Wöchentlich besuchen Patienten der Herz- und Kreislaufklinik die Blumberger Mühle und nehmen an einem speziellen Naturerlebnisangebot als rehabilitationsbegleitende Maßnahme teil.
Dieses Beispiel soll zeigen, welche Kooperationsmöglichkeiten sich nunmehr für alle Beteiligten erschließen lassen.

◀ *Plakat zur Eröffnung der BiberBahn am 17. Juni 2001 in Angermünde.*

▼ *Nutzung der unterschiedlichen Preisstaffeln der Kombitickets.*



„Per BiberBahn ins Naturerlebnis“: Das Marketing

Die in der Region vorhandenen, begrenzten Mittel reichten für die Entwicklung und in bescheidenem Maße die Markteinführung, jedoch gab es bislang kein Werbebudget – das gesamte Projekt wurde komplett in regionaler Eigeninitiative und in kürzester Zeit umgesetzt, ohne Subventionen und Fördermittel!

Die Jahresbilanz 2002 fällt erwartungsgemäß vergleichsweise positiv aus. Es ist nun an uns allen, die BiberBahn zu einer festen „Institution“ auszubauen. Das erfordert systematisches, kontinuierliches und abgestimmtes Marketing. Hier ist insbesondere das NABU-Zentrum Blumberger Mühle gefragt, denn ein Naturtourismusangebot ohne ÖPNV-Anbindung ist auf Dauer unglaubwürdig!

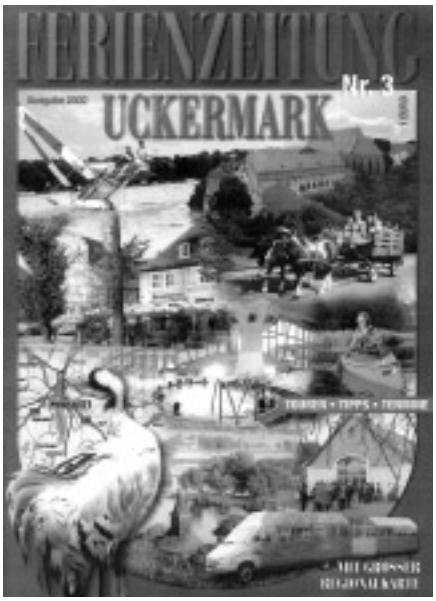
So entsteht zum Saisonstart 2003 der erste Flyer ausschließlich zur Bewerbung der BiberBahn mit Serviceteil, Hintergrundinformationen, aber auch Angeboten rund um den Biber, der in der Naturerlebnislandschaft rund um die Blumberger Mühle in einer gesunden Population zuhause ist und dessen Spuren (z. B. Biberspäne) von den Besuchern bestaunt werden.

Eine Förderung der DB-Verbände-Kooperation „Fahrtziel Natur“ (die Blumberger Mühle war eines der ersten „Fahrtziele Natur“!) macht dieses Marketinginstrument möglich.

Der Flyer entsteht unter Federführung und im Erscheinungsbild des NABU-Infozentrums, kofinanziert von der PVG und weiteren Partnern.

Aber auch im laufenden Jahr gibt es gemeinsame Angebote und Pauschalen, aufgelegt z. B. vom Tourismusverein Angermünde und dem NABU-Zentrum, wie etwa den Familientag in der Blumberger Mühle (Herausgeber: DB AG/BUZ-Flyer) oder Schülerprogramme in der Reihe „Erlebnis Bahn“ (Herausgeber: DB Regio). Auf Wunsch schnürt das NABU-Erlebniszentrum besondere „Pakete“ für individuelle Wünsche.

Das unverwechselbare Äußere des Gefährts (Alleinstellungsmerkmal) widerspiegelt sich zunehmend in Abbildungen, wie z. B. der Titelseite der Ferienzeitung Uckermark, Ausgabe 2002.



▶ *Titelseite der Ferienzeitung „Uckermark“, Ausgabe 2002.*

Fazit

Das beschriebene Projekt BiberBahn steht beispielhaft für Synergien, die sich aus dem gemeinsamen Wirken verschiedenster Akteure in der Region ergeben. Alle Partner lassen sich leiten von dem gemeinsamen Interesse, die Entwicklung ländlicher Regionen, wie die Uckermark (27 Einwohner/km^2; 22% Arbeitslosigkeit; 60% Anteil Nationalpark, Biosphärenreservat, Naturpark), voranzutreiben und somit letztlich weiterer Abwanderung vorzubeugen. So gesehen stellen derartige Initiativen durchaus einen Beitrag zur Partizipation von Großstadt und ländlichem Raum durch Attraktivitätserhöhung dar. Darüber hinaus gehört die Etablierung attraktiver ÖPNV-Angebote als Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu den Leitlinien für eine nachhaltige Regionalentwicklung in Großschutzgebieten.

In diesem Kontext steht das Projekt BiberBahn ebenso wie die Werbellinsee-Linie modellhaft für zeitgemäße Verkehrskonzepte im Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin.

▼ *BiberBahn-Flyer*

Praxisbericht: Touristenbuslinie Werbellinsee

Sabine Pohl
Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin

Der Vortrag stellt die Zielsetzungen des Biosphärenreservates Schorfheide-Chorin für das Themenfeld „touristischer Verkehr“ und in einem zweiten Punkt die Werbellinseebuslinie 917 vor.

Einleitung
Das Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin (BRSC) ist eins der 15 Großschutzgebiete Brandenburgs. Es liegt ca 50 km nördlich von Berlin, umgeben von den Städten Eberswalde, Angermünde und Templin. Das Verkehrsnetz wird gebildet durch die Bundesautobahn A 11 und ein mittlerweile gut ausgebautes Bundes- und Landstraßensystem. Der öffentliche Personennahverkehr kann auf die Bahnstrecken von Berlin über Eberswalde nach Angermünde-Stralsund bzw. Templin von Eberswalde nach Bad Freienwalde aufbauen. In Groß-Schönebeck ist zudem der Endpunkt der „Heidekrautbahn“.
Die Landschaft hat einen UNESCO-Schutzstatus als eiszeitlich geprägte Kulturlandschaft mit einer reichen Naturausstattung. Eine herausragende Qualität der Landschaft ist ihre Unzerschnittenheit. Hierzu zählen insbesondere die Schorfheide und die Choriner Endmoräne. Diese Landschaftsqualität ist aber durch die Zunahme des Straßenausbaus, insbesondere des ländlichen Wegebaus, flächendeckend gefährdet.
Aufgabe des BRSC ist eine umwelt- und sozialverträgliche Landnutzung und eine dem Naturraum angepasste Infrastruktur dafür zu entwickeln. Dies soll als Modell für andere Regionen Beispiel geben.

Von einer umwelt- und sozialverträglichen regionalen Entwicklung im Bereich Tourismus und Verkehr werden wirtschaftliche Effekte für die Region erwartet. Insbesondere naturbezogene Aktivitäten wie Radfahren und Wandern stehen dabei im Vordergrund, da sie auf bestehender Infrastruktur durchgeführt werden können, aber auf gute Dienstleistungsangebote angewiesen sind (z. B. Beschilderung, Angebot regionaler Produkte, Übernachtungsmöglichkeiten, Gepäckservice). Dies könnte Arbeitsplätze in dieser strukturschwachen Region bedeuten. An diesen Projektfeldern arbeitet auch die Verwaltung des BRSC.

1. Zielsetzungen des BRSC für das Themenfeld „Touristischer Verkehr“
Für den Bereich Tourismus und Verkehr werden folgende Ziele verfolgt:

1.1 Aufenthalt unter gesunden Umweltbedingungen (Erhalt und Verbesserung der Umweltqualität)
1.2 Schaffung von Möglichkeiten des Naturerlebens und für naturbezogene Aktivitäten
1.3 Gute Erreichbarkeit des Gebietes mit ÖPNV
1.4 Gute innere Erschließung und gute Umstiegsmöglichkeiten für Touristen auf umweltverträgliche Verkehrsmittel
1.5 Unterstützung regionaler Wirtschaftskreisläufe

Die Situation zur Zeit:
Zu 1.1: Die Umweltqualität und Naturausstattung wird durch den Freizeitverkehr stark belastet. Insbesondere der Werbellinsee ist traditionell ein bedeutendes Ausflugsziel, das heute allerdings sehr intensiv für Wassersport genutzt wird. Im Sommer sind Überlastungserscheinungen zu verzeichnen: Parkplätze sind übervoll, geparkt wird schon auf dem Seitenstreifen der B 198 sowie im Unterholz an Waldwegen. Abends im Rückstau nach Berlin ist der Erholungseffekt des Aufenthaltes dahin. Das BRSC versucht u. a. durch die Schaffung von Angebotsalternativen zur Verlagerung auf den ÖPNV beizutragen.

Zu 1.2: Natur ist das Hauptmotiv für den Besuch der Region Schorfheide-Chorin, wie Untersuchungen der FU-Berlin zum Ausflugsverhalten der Berliner zeigen. Die Naturausstattung ist mit dem Werbellin-, Grimnitz- und Parsteinsee, der Vielzahl an Kleingewässern, den

großen unzerschnittenen Waldbereichen hervorragend. Das BRSC arbeitet zur Förderung der naturbezogenen Erholung an dem Aufbau von Naturerlebnispunkten wie dem Vogelbeobachtungsturm in Althüttendorf.

„Aber nur Natur reicht für eine Ausweitung der touristischen Nachfrage nicht aus. Erreichbarkeit und Mobilität vor Ort ist für die Zufriedenheit des Gastes äußerst wichtig und damit auch wichtiger Bestandteil zur Entwicklung eines Reisegebietes."

Zu 1.3: An sich besteht eine gute überregionale Erreichbarkeit des BRSC im Stundentakt mit der Bahn von Berlin aus. An den Bahnstrecken sind mit 14 Haltestellen im Gebiet alle wesentlichen Sehenswürdigkeiten und Naherholungsgebiete angeschlossen.

Zu 1.4: Aber innerhalb des Gebietes ist der Umstieg auf andere Verkehrsmittel wie Bus oder Rad insbesondere an den Wochenenden kompliziert bis unmöglich. Das Bussystem ist auf den Schülerverkehr abgestellt, eine Radausleihe nur punktuell möglich.
Eine Erweiterung des lokalen ÖPNV-Netzes für die Belange des Tourismus muß zudem auf andere Verkehrsträger gut abgestimmt und bequem sein und möglichst einen besonderen Service bieten, um angenommen zu werden.

Zu 1.5: Im BRSC sind touristische Angebote und Dienstleistungen zwar etabliert aber zu wenig vernetzt, um voneinander profitieren zu können oder gar als Wirtschaftskreislauf bezeichnet zu werden.

Im Verkehrskonzept des BRSC von 1995 wurden bereits zur Verbesserung der Situation des Ausflugverkehrs und zur Erreichung oben genannter Ziele zwei Wochenendbuslinien mit Radanhänger vorgeschlagen.
Folgende Voraussetzung wurden für die Routen angenommen:

- Erschließung von Hauptattraktionen des BR
- mindestens 2 Bahnhöfe müssen angefahren werden
- ein wichtiges Naherholungsgebiet sollte angeschlossen werden

Es wurden zwei Routen vorgeschlagen: Die Werbellinlinie mit Ausgangspunkt Groß-Schönebeck (Endpunkt der „Heidekrautbahn" und Besuchermagnet „Wildpark Schorfheide"), die den Werbellinsee als eines der bedeutsamsten Erholungsgebiete des BRSC erschließt. Die Chorinlinie von Eberswalde ausgehend, Kloster Chorin, den Parsteinsee und das Schiffshebewerk anbindend, ist ebenfalls eine sehr attraktive Runde.

Hierfür wurde das Kundenpotenzial aufgrund der Auslastung der Parkplätze in den Sommermonaten ermittelt und errechnet, dass 10% der PKW-Nutzer zum Umstieg bewegt und eine gleiche Anzahl an Personen mobilisiert werden müsste, die sonst nicht kommen würden, weil sie nicht motorisiert sind.

In anderen Schutzgebieten wie dem Müritz-Nationalpark, dem Biosphärenreservat Schaalsee, dem Naturpark Frankenwald etc. wurden zwischenzeitlich solche Touristenbuslinien mit Fahrradanhänger etabliert. Hierfür bestanden aber auch vergleichsweise günstige Rahmenbedingungen wie die Förderung durch das Wirtschaftsministerium in Mecklenburg oder die Erreichung eines Alleinstellungsmerkmals der Buslinie durch Sperrung von Straßen für den Individualverkehr.

Im BRSC hat die Umsetzung etwas länger gedauert, da solche Voraussetzungen nicht vorliegen.
Erst musste eine breite Basis aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Forschung geschaffen werden, die das Projekt Werbellinseebus unterstützt hat.

2. Was ist nun die Touristenbuslinie und wie ist sie entstanden?
Zunächst hat sich Ende 2000 aufgrund der Diskussion auf der regionalen Touristenplattform der FH-Eberswalde eine Arbeitsgruppe, bestehend aus der Tourismusgemeinschaft Barnimer Land, dem Landkreis Barnim, der Barnimer Busgesellschaft, der FH-Eberswalde sowie dem BRSC, gegründet.
Es wurde folgende Ausflugsbuslinie konzipiert und für die Dauer der Landesgartenschau in Eberswalde im Jahr 2002 in Betrieb genommen:

- Route: Bahnhof Eberswalde als Ausgangspunkt, Anbindung des Werbelinsees, drei Bahnhöfe werden angefahren. Die Strecke wurde im Gegenverkehr im Stundentakt ab Eberswalde Bahnhof zwischen 9 und 20 Uhr an Wochendenden und Feiertagen im Zeitraum April–September bedient.
- 53 Haltestellen wurden in einer Umlaufzeit von 106 min. angefahren.
- Preis: Tageskarte 5 Euro, Familienkarte 12 Euro, der Ein- und Ausstieg ist an jeder Station möglich, Einzelfahrscheine nach Tarif.
- Service: Fahrradmitnahme im Anhänger, Radverleih im Bus, die Abfahrtszeiten sind auf die Züge abgestimmt.
- Bonussystem: 19 touristische Dienstleister entlang der Linie beteiligten sich durch verschiedene Bonusangebote (Ermäßigungen, Freigetränk, Rabatte, Bereitstellung eines Fahrrades, Wanderkarte etc).
- Begleitprogramm durch Führungen der Naturwacht.
- Durch das BR wurde das Faltblatt finanziert mit Informationen zur Route, zum Fahrplan, zu den Sehenswürdigkeiten und den Bonusangeboten entlang der Linie.
- Öffentlichkeitsarbeit: Veröffentlichung im Gastgeberverzeichnis und „VBB in Fahrt“, 3 Pressetermine für Tageszeitungen, 2 Veranstaltungen für Kommunen und Leistungsanbieter in der Region, Information in der U-Bahn in Berlin und im Regiopunkt S-Bahnhof Friedrichstraße, Aufkleber.
- Evaluierung: im Sommer wurde eine Gästebefragung an zwei Wochenenden durchgeführt. Die FH-Eberswalde hat dafür den Fragebogen entwickelt. Im Winter soll eine Befragung regionaler Akteure und Dienstleister durch die FH-Eberswalde durchgeführt sowie die Kundenbedürfnisse in Berlin ermittelt werden, um das Angebot ggf. zu modifizieren.
- Dauer: eine Fortsetzung ist für die nächsten Jahre vorgesehen, aber noch nicht finanziert. (Hierzu Vortrag von Herrn Wruck, ebenso zu Auswertung der Ticketverkäufe und Gästebefragung.)

Zusammenfassend lässt sich werten:
Der Werbellinseebus 917 stellt ein besonderes Erholungsangebot für Einheimische und Gäste dar und schließt eine wichtige Angebotslücke. Er fördert den naturbezogenen Tourismus und die innere Erschließung des Gebietes. Es entstand ein einmaliges Netzwerk aus Kommunen, Leistungsträgern, Verkehrsunternehmen und der Verwaltung. Nur durch die Kooperation einer Vielzahl von Akteuren wurde die Umsetzung möglich. Dies kann für die Fortsetzung ein Problem bedeuten, da das Weiterbestehen vom Engagement vieler abhängig ist. Es bietet aber auch Vorteile, da das Risiko verteilt wird. Wichtig wäre insbesondere, die Kommunen und die touristischen Leistungsträger für das zu verbessernde Marketing zu gewinnen.

„Die Fortsetzung der Linie wird nur durch die Fortsetzung der Kooperation zwischen Wirtschaft, Politik, Forschung und Verwaltung möglich sein.“

Ein solches Zusammenwirken wäre auch bei anderen Regionalentwicklungsprojekten sinnvoll.

Der Werbellinseebus – von der Idee zur Umsetzung

Frank Wruck
Barnimer Busgesellschaft

Durch das Biosphärenreservat Schorfheide und die Tourismusgemeinschaft Barnimer Land wurde die Idee und die erforderlichen Grundlagen für eine touristische Linie um den Werbellinsee erarbeitet. Eine Machbarkeitsstudie zeigte auf, dass das Konzept der touristischen Linie langfristig wirtschaftlich tragfähig sein kann. Der Werbellinseebus soll den Werbellinsee und das angrenzende Biosphärenreservat Schorfheide mit der Bahnlinie Berlin–Stralsund verbinden und insbesondere Berliner diese landschaftlich reizvolle Natur erschließen, ohne dafür einen PKW benutzen zu müssen. Im Projekt hatte die Möglichkeit der Fahrradmitnahme von vornherein einen hohen Stellenwert.

Zur Umsetzung der Idee wurde die Barnimer Busgesellschaft mbH als Verkehrsunternehmen gewonnen. Die Barnimer Busgesellschaft mbH ist ein kommunales Unternehmen, was den ÖPNV im Landkreis Barnim und in Teilen des Landkreises Märkisch Oderland erstellt. Das Unternehmen verfügt über 125 eigene Busse und beschäftigt 250 Arbeitnehmer.

Ein Verkehrsunternehmen wie die Barnimer Busgesellschaft mbH hat auf das Vorhaben der Einführung einer touristischen Linie einen anderen Blickwinkel als die Organisatoren bzw. Entwickler. Im Vordergrund für die Barnimer Busgesellschaft mbH stand von Anfang an, dass die Linie kostendeckend betrieben werden kann. Ohne diese Kostendeckung ist die Linie langfristig nicht finanzierbar und wird nach einer kurzen Phase sehr schnell wieder eingestellt.

Die touristische Linie durfte auch in der Barnimer Busgesellschaft mbH kein zusätzliches Defizit erzeugen, da der jährliche Ausgleich durch den Eigentümer begrenzt wurde. Aus dieser Sichtweise heraus musste die Barnimer Busgesellschaft mbH zuerst Illusionen bei den Projektentwicklern zerstören, da die bestehenden Vorstellungen von einem Stundentakt in jeder Fahrtrichtung ausgegangen sind.
Es stellte sich sehr schnell heraus, dass der dabei entstehende Aufwand nicht finanzierbar war. Um den erforderlichen Aufwand zu senken, verständigten sich die Partner des Vorhabens auf einen

▼ *Abb. 1: Der Werbellinseebus mit Fahrradanhänger.*

Stundentakt, jedoch mit gegenläufiger Fahrtrichtung. Diese Variante stellt zum einen sicher, dass jeder Regionalexpress der Deutschen Bahn AG aus und in Richtung Berlin an die touristische Linie angebunden werden konnte und zum anderen entsteht auf der Linie selbst ein 2-Stundentakt, der noch eine ausreichende Bedienung sicherstellt.

Die Kalkulation dieser Variante zeigte jedoch wieder auf, dass damit immer noch keine finanzierbare Lösung gefunden wurde. Nach einigem Überlegen und mehreren Beratungen wurde die Lösung darin gefunden, die bestehenden Wochenendverkehre der Linien 910 und 915 in die touristische Linie mit einzubinden. Dieser Linienverkehr des ÖPNV wird vom Landkreis Barnim bestellt und somit auch finanziert. Zur Integration der Linienverkehre musste nur die Linienführung nochmals geringfügig verändert werden, da jetzt alle Haltestellen der bestehenden Linien bedient werden mussten.

Somit war eine Lösung gefunden die finanzierbar erschien und nach dem Einwerben von Mittel der Anliegergemeinden auch umgesetzt werden konnte (vgl. Abb. 2).

Mit der Integration der beiden bestehenden Linien tauchte jedoch ein neues Problem auf. Die Barnimer Busgesellschaft mbH ist Mitglied des Verkehrsverbundes Berlin Brandenburg und muss somit alle VBB-Fahrausweise anerkennen. Hieraus entstand jedoch wiederum die Problematik, dass die zur Finanzierung des Werbellinseebusses eingeplanten Fahrgeldeinnahmen nun aller Wahrscheinlichkeit nach jetzt in Berlin entstehen (Zielgruppe Berliner Bürger).

Es besteht zwar zwischen den Verkehrsunternehmen des Verkehrsverbundes eine Einnahmenaufteilung. Bevor diese jedoch wirksam geworden wäre, würde der Werbellinseebus wahrscheinlich wegen der fehlenden Einnahmen bereits wieder eingestellt werden.

Mittelherkunft	Planung	Ist im 1. Jahr
Tourismusgemeinschaft	2.556,00 EUR	2.556,00 EUR
Stadt Eberswalde	512,00 EUR	512,00 EUR
Stadt Joachimsthal	512,00 EUR	512,00 EUR
Gemeinde Finowfurt	512,00 EUR	512,00 EUR
Amt Groß Schönebeck	512,00 EUR	512,00 EUR
Hotel und Gaststättenverband	512,00 EUR	0,00 EUR
Fahrgeldeinnahmen	4.500,00 EUR	2.564,00 EUR
Summe	**9.616,00 EUR**	**7.168,00 EUR**

▲ *Abb. 2: Finanzierung von Mittel der Anliegergemeinden.*

Der Werbellinseebus musste zu einem touristischen Angebot erklärt werden, das nur vor Ort gekauft werden konnte. Nachdem, mit der Bereitschaft der Anliegergemeinden und der Tourismusgemeinschaft Barnimer Land, die Finanzierung gesichert war, mussten die nächsten Hürden genommen werden.

„Durch die Tourismusgemeinschaft Barnimer Land wurde eine Marketingkonzeption erarbeitet und die Barnimer Busgesellschaft mbH machte sich daran, für die Beschaffung der Fahrradanhänger Fördermittel zu erhalten.“

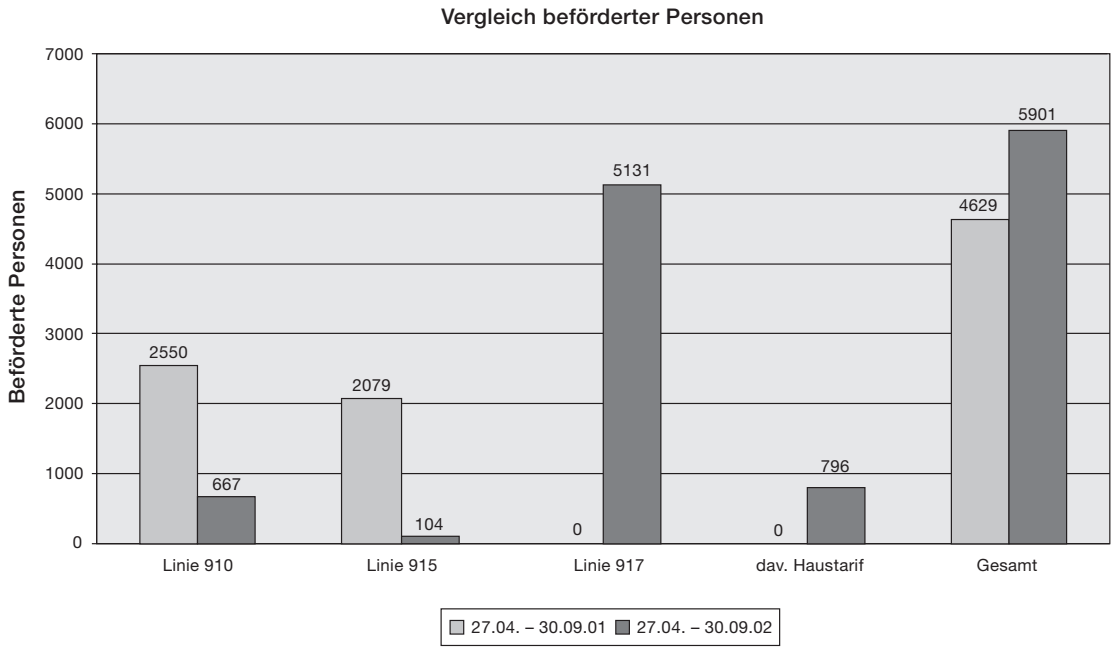
Hierbei stellte sich sehr schnell heraus, dass es zwei grundlegende Probleme gab. Da waren zum einen der Zeitrahmen der Förderrichtlinie, der von einer Antragstellung, Prüfung und Genehmigung bzw. Ablehnung des Antrages ein Jahr im voraus ausgeht. Erst nach der Genehmigung des Förderantrages darf eine Ausschreibung der Lieferung der Fahrradanhänger erfolgen. Insgesamt ein Zeitraum der den Start des Werbellinseebusses zur Eröffnung der Landesgartenschau in Eberswalde verhindert hätte, da die Finanzierung erst zum Ende des Jahres 2001 stand. Das zweite und auch schwierigere Problem bestand darin, das Fahrradanhänger nicht in der

Förderichtlinie enthalten sind. Lediglich eine kurze Passage innerhalb der Förderichtlinie, die Landesregierung erlaubt auch Dinge zu fördern, die Sie für den ÖPNV als sinnvoll erachtet, stellte den einzigen Weg dar. Es folgte somit zuerst auch eine Ablehnung der Förderung mit dem Hinweis, dass Fahrradanhänger nicht in der Richtlinie enthalten sind. Nach einigen Gesprächen mit einem MdL, der wiederum mit dem zuständigen Ministerium sprach, erfolgte dann doch eine 50% Förderung durch das Land Brandenburg. Somit stand dem Start des Werbellinseebusses nichts mehr im Wege.

Im Rahmen der Erarbeitung der Marketingkonzeption wurden zwei zusätzliche Angebote entwickelt. Ein ortsansässiger Fahrradverleiher konnte gewonnen werden, die beiden Fahrradanhänger mit je zwei Leihfahrrädern auszustatten. Hierdurch sollten auch sporadische Fahrradtouren für Gäste ermöglicht werden. Des Weiteren konnten einige Gastronomen und Freizeiteinrichtungen entlang der Linienführung gewonnen werden, Fahrgästen des Werbellinseebusses ein besonderes Angebot bzw. einen Rabatt beim Vorlegen des Fahrausweises zu gewähren. Um das Angebot bekannt zu machen, wurde ein Flyer mit Informationen zur Linienführung, den Abfahrtszeiten und den zusätzlichen Angeboten hergestellt.

Nach dem ersten Jahr des Betreibens des Werbellinseebusses lässt sich feststellen, dass die Anzahl der Fahrgäste um 27% im Vergleich zu den beiden vorherbestehenden Linien 910 und 915 gesteigert werden konnte (vgl. Abb. 3). Innerhalb des ersten Jahres wurden 120 Fahrräder transportiert. Es ist festzustellen, dass die Nutzung des Angebotes stark von den Witterungsbedingungen abhängig war. Entgegen den ersten Annahmen, wurde die Möglichkeit des Fahrradverleihs gar nicht genutzt. Ob der Fahrradverleiher zu einem weiteren Engagement bewegt werden kann, ist zur Zeit unklar. Die Fahrgeldeinnahmen sind auch im Vergleich zum Vorjahr der beiden Linien 910 und 915 um 45% bzw. 2.564 Euro gestiegen. Das Ziel bei den Fahrgeldeinnahmen wurde jedoch nicht erreicht.

▼ *Abb. 3: Entwicklung der Fahrgastzahlen (Auswertung des 1. Jahres).*



An zwei Wochenenden wurden durch die Fachhochschule Eberswalde Fahrgastbefragungen durchgeführt. An einem Wochenende im Juni vor den Ferien in den Ländern Brandenburg und Berlin und an einem Wochenende im Juli während der Ferien.

Die Ergebnisse dieser Fahrgastbefragung lauteten:

- Herkunft der Gäste
  - 43% aus Eberswalde (Naherholung)
  - 38% aus dem Zielgebiet Berlin
- Wie beurteilen Sie das Abgebot?
  - 29% Möglichkeit der Fahrradmitnahme ist wichtig
  - 24% ein gutes Angebot
  - 13% flexible Fahrzeiten
  - je 7% gute Verbindung und Sauberkeit in den Bussen
- Welche Verkehrsmittel benutzen Sie sonst?
  - 34% Bus und Bahn
  - 21% Fahrrad
  - 12% PKW
- Wo bzw. von wem haben Sie von der Buslinie erfahren?
  - 31% Presse
  - 24% Bekannte
  - 22% Fahrplan der Haltestelle
  - 19% Handzettel (Marketingaktion zum Start der Linie)

Interessanterweise hatten 74% der befragten Fahrgäste keine Vorschläge zur Verbesserung des Angebots.

Dass bei der Wahl des Preises für das Angebot offensichtlich die richtige Höhe getroffen wurde, zeigt die Tatsache, dass nur 2% der Befragten den Preis kritisierten.

Ein Anteil von 12% wünschten sich eine Ausweitung des Angebots auf weitere Linien.

▲ *Fragebogen zur Fahrgastbefragung.*

Schlussfolgerungen:
Aus den Erfahrungen des 1. Jahres und den Ergebnissen der Fahrgastbefragung lassen sich folgende Schlussfolgerungen ziehen:

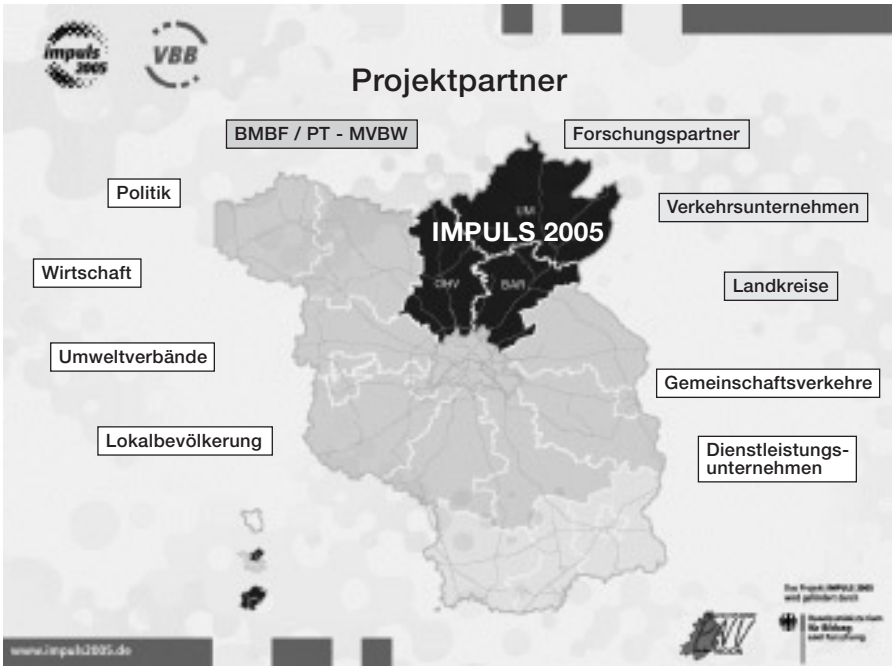
- Verbesserung des Marketings
  - Information für den Fahrgast über Radwege, Veranstaltungen und Tourvorschläge
  - Information über das Angebot in Berlin
- Bessere Verknüpfung mit touristischen Attraktionen
- Ausbau der Rad- und Wanderwege und Kennzeichnung
- Ausbau der touristischen Infrastruktur
- Umbau der Fahrradanhänger, da Beladung schwierig
- Ausbau des Angebots in andere Regionen/Zusatznutzen schaffen

IMPULS 2005 – Ziele und erste Ergebnisse für mehr Mobilität

Petra-Juliane Wagner
VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Ausgangssituation

Die strukturellen Veränderungen im ländlichen Raum, wie der fortschreitende Bevölkerungsrückgang, die Zentralisierung der Versorgungseinrichtungen und der Wandel der Arbeitswelt, haben vielerorts dazu geführt, dass eine nennenswerte Verkehrsnachfrage im öffentlichen Personenverkehr größtenteils nur noch im Schülerverkehr festzustellen ist. Ein am Schülerverkehr ausgerichtetes Minimalangebot an klassischen ÖPNV-Leistungen vermag jedoch die Mobilitätsbedürfnisse der übrigen Bevölkerung nicht mehr zu befriedigen. Diese Entwicklung mündet in einen Teufelskreis, der dazu führt, dass das ÖPNV-Angebot in der Fläche fast nur noch auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist, aber auch fast nur noch von Schülern nachgefragt wird, da es für sonstige Nutzer nicht mehr attraktiv ist.



▼ *Forschungsgebiet IMPULS 2005, die Projektpartner.*

Folge ist das stetige Anwachsen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und die Abhängigkeit von Mitfahrgelegenheiten verschiedenster Art für jeden, der nicht über ein eigenes Fahrzeug verfügt. Dem Rückgang des traditionellen ÖPNV in den letzten Jahren steht daher ein deutliches Wachstum im Individualverkehr sowie solcher Gemeinschaftsverkehrsformen gegenüber, die zunehmend Funktionen des traditionellen ÖPNV mit übernehmen.

Neue Impulse für Mobilität

Die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) hat gemeinsam mit seinen Partnern ein Forschungsprojekt ins Leben gerufen, das in seiner Art das größte in den neuen Bundesländern ist. Das Projekt IMPULS 2005 des VBB qualifizierte sich innerhalb der BMBF-Forschungsinitiative „Personennahverkehr für die Region“ als förderungswürdig. Nominiert wurden hier zehn von insgesamt 57 Bewerbungen.
Von Juni 2001 bis 2004 wird IMPULS 2005 mit einem Volumen von rund neun Mio. Euro umgesetzt. Das BMBF fördert das Projekt in einer Größenordnung von rund fünf Millionen Euro.

Das Projektziel

Hauptziel von IMPULS 2005 ist es, ein neues integriertes System mit Personen- und Güterverkehrsangeboten zu entwickeln und zu demonstrieren. Linienverkehre mit Bus und Bahn, flexible Bedienungsformen, nicht öffentliche Verkehre und sogenannte „heimliche öffentliche Verkehre“ werden zusammengeführt und integriert angeboten. Die Verkehrsunternehmen werden als zukünftige Mobilitätsdienstleister über neue Dispositions-, Kommunikations- und Angebotsmöglichkeiten verfügen.

Der Einsatz bedarfsgerechter und flexibler Verkehrsangebote wird nicht nur die Mobilität der Bevölkerung verbessern, sondern bietet Touristen die passenden An- und Abfahrten zum gewünschten Zielort mit den „Öffentlichen“. Eine Stärkung der ländlichen Region als Wirtschafts- und Tourismusstandort geht damit einher. Einerseits erhalten Mobilitätsdienstleister die Chance, ihre vorhandenen Fahrzeuge optimal auszunutzen und durch deren Einsatz für

alternative Bedienformen zusätzliche Einkommensquellen zu erschließen. Andererseits können neben dem einzelnen Endverbraucher zum Beispiel auch touristische Dienstleister diese flexiblen Angebote nutzen, um etwa Gäste oder Güter bequem an ihr Ziel zu befördern. Um dieses Verkehrskonzept in die Wirklichkeit umzusetzen, sind eine optimale Disposition, eine kostengünstige Fahrzeugausstattung und -ortung sowie eine zuverlässige Anschlusssicherung nötig. Weiteres Ziel im Projekt IMPULS 2005 ist somit auch die Kombination von Mobilitätsangeboten und Telematikkomponenten und der damit für den alltäglichen Betrieb notwendigen technischen und organisatorischen Voraussetzungen. Hierzu zählt auch die Beschreibung des rechtlichen Regelungsbedarfs. Alle konzeptionellen Arbeiten des dreijährigen Vorhabens münden in einer umfassenden Demonstration im dritten Projektjahr.
IMPULS 2005 steht daher für:
„Integrierte Mobilitätsplanung – Umsetzung – Lenkung – Services für einen neuen Gemeinschaftsverkehr in der Region 2005“.

Die Beteiligten
18 starke Partner aus Berlin, Brandenburg und anderen Wissenschaftszentren engagieren sich finanziell, materiell und personell und mit ihrem Know-how an dem Forschungsprojekt. Damit ist es gelungen, die Bedeutung des VBB, seiner Partner und der Region Berlin-Brandenburg als Kompetenzzentrum erheblich zu steigern und privates Kapital in das Projekt einzubinden.

Die Forschungslandschaft in Berlin ist durch die Teilnahme der TU Berlin (Institut für Straßen- und Schienenverkehr), Nexus – Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung, IVU Traffic Technologies AG, BLIC Beratungsgesellschaft für Leit-, Informations- und Computertechnik sowie Intranetz Gesellschaft für Informationslogistik vertreten. Weitere Partner sind: Technologiezentrum Verkehrstechnik GmbH (TZV), Gesellschaft für Qualität (GQV), T-Systems GEI GmbH und BMW Group.

Das Forschungsgebiet
Beispielhaft realisiert wird das Forschungsprojekt in den Landkreisen Barnim, Oberhavel und Uckermark im Bundesland Brandenburg. Diese Kreise sind mit einer starken Pendlerverflechtung zu Berlin, bis hin zu ausgeprägt ländlichen Strukturen, ein geeignetes Demonstrationsfeld. Die Auswahl von benachbarten Landkreisen bietet dabei außerdem die Möglichkeit, gleichzeitig organisatorische und rechtliche Aspekte eines Kreis- und damit Aufgabenträger übergreifenden Konzeptes zu behandeln. Die in den Landkreisen ansässigen Verkehrsunternehmen Barnimer Busgesellschaft mbH, Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH, Verkehrsgesellschaft Uckermark, Personenverkehrsgesellschaft mbH Schwedt/Angermünde und DB Regio sind hier die Praxispartner. Die Landkreise als Aufgabenträger für den ÖPNV arbeiten ebenfalls an den neuen Konzepten mit.

„Die aktive Einbindung der Bürgerinnen und Bürger sowie wichtiger Schlüsselpersonen der Region in das Projekt IMPULS 2005 ist für die erfolgreiche und dauerhafte Umsetzung eines bürgernahen, bedarfsgerechten Verkehrssystems eine wesentliche Voraussetzung.“

Die Arbeiten im Projekt IMPULS 2005 gliedern sich in vier Bereiche mit mehreren Unterpaketen, die in der letzten Projektphase als Gesamtprodukt demonstriert werden.

1. Mobilitätsnachfrage und Mobilitätsangebote
Kern ist die strukturierte Analyse des Personenverkehrs in der Untersuchungsregion. Die Erforschung der aktuellen Verkehrsnachfrage ist die

▶ *Mobilitätsnachfrage und Angebotskonzepte im Testgebiet.*

Grundlage für die Konzeption des Verkehrsangebotes. Die Gewohnheiten und Bedürfnisse der aktuellen und potenziellen Fahrgäste bei ihren Fahrten in der Untersuchungsregion sowie zwischen der Untersuchungsregion und dem Ballungsraum wurden bereits erhoben und werden fortlaufend beobachtet.

Im Rahmen des Forschungsprojektes führte der VBB in Zusammenarbeit mit der TU Berlin und dem Institut Nexus als Projektpartner in den Landkreisen Oberhavel, Barnim und Uckermark eine qualitative Befragung durch. Diese Befragung richtete sich dort an die Bevölkerung, öffentliche Einrichtungen und Unternehmen. Neben der Erfassung der ÖPNV-bezogenen Marktpotenziale erfolgte im Februar 2002 eine Erfassung von Mobilitätswünschen und Dienstleistungswünschen unter Nutzung des Call-Centers des VBB. Im Ergebnis lassen sich Senioren und Behinderte, Touristen und Arbeitspendler als potenzielle Nutzer der neuen Mobilitätsangebote definieren.

Ebenso erfolgte auch eine Bewertung der Defizite aus Sicht der Verkehrswissenschaft, der Nachfrager und Betreiber sowie aus Sicht der Politik. Im Ergebnis liegt ein vollständiges Konzept für ein integriertes Mobilitätsangebot in der Aktionsregion in Form eines Betreiberstrukturmodells und Betriebskonzeptes vor, das nun in der zweiten Projektphase realisiert werden soll. Im Rahmen von Informationsveranstaltungen, Workshops und Arbeitskreisen werden potenzielle Mobilitätsanbieter und -nutzer am Projekt aktiv beteiligt. Taxi- und Mietwagenunternehmen sind nur ein Beispiel für neue Akteure im künftigen Gemeinschaftsverkehr.

Erste Systemtests in der „IMPULS-Region“ und im gesamten VBB-Gebiet zeigen die beispielhafte Umsetzung einiger neuer Angebote sowie auch die Übertragbarkeit der Konzepte außerhalb der Projekt-Region:

- LK Uckermark: Anrufbus im Amtsbereich Gartz
- LK Teltow-Fläming: Rufbussystem für die Fläming-Skate
- LK Oberhavel: Anrufsammeltaxi als Ferienangebot im Altkreis Gransee
- LK Barnim: Anrufbussystem in der Region Joachimsthal–Oderberg–Britz
- LK Uckermark: Anrufbus zum mittelalterlichen Spektakel in Prenzlau
- LK Uckermark: Theaterbus zu den Uckermärkischen Bühnen Schwedt/O.

Anhand der Ergebnisse können auf die Planungs- und Umsetzungsprozesse reagiert und Rückschlüsse auf den schrittweisen Übergang in die Demonstrationsphase gezogen werden.

▼ *Umsetzungsbeispiel Fläming-Skate (Teltow-Fläming).*

2. Mobilitätsmanagement

Mit modernen Telematikkomponenten werden Informationen für alle Verkehrsbeteiligten auf traditionellen und neuen Medien bereitstehen. Das Informationsangebot ist Verkehrsträger übergreifend und bietet interaktive Kommunikationsmöglichkeiten: Wo Mobilitäts- oder Informationsbedarf vorhanden ist, werden passende Angebote und Informationen auf traditionellem Wege, per Telefon, oder über neue Medien vermittelt.
Hierzu wird ein Mobilitätsservice- und

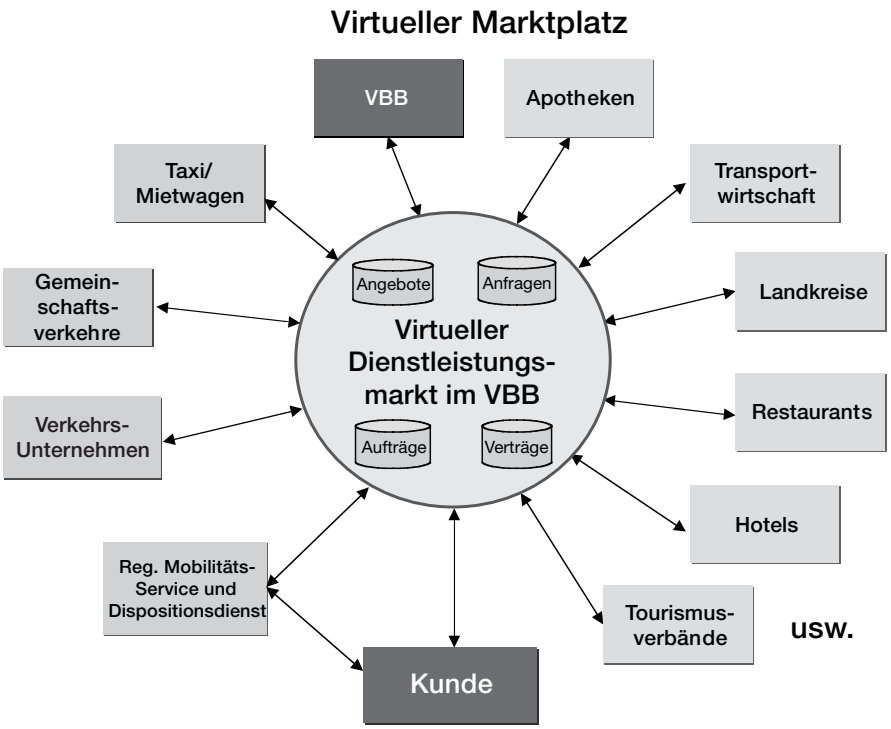
Dispositionsdienst aufgebaut, der eine längerfristige Einbindung in einen virtuellen Marktplatz vorsieht. Dies bietet für den ländlichen Raum völlig neue Kommunikations- und Dienstleistungsmöglichkeiten. Ziel ist die Konzeption eines regionalen Dienstleistungsnetzwerkes, das als virtueller Marktplatz sowohl für Mobilitätsdienste als auch für die Vermittlung beliebiger anderer Dienstleistungen und Dienstleistungspakete bspw. im Tourismusbereich nutzbar ist.

3. Fahrzeugortung und Anschlusssicherung

Eine hohe Angebotsqualität in einem integrierten ÖPNV-Netz mit konventionellen Linienverkehren und neuem Gemeinschaftsverkehr erfordert eine funktionierende Fahrzeugkommunikation und Anschlusssicherung sowie eine zuverlässige Fahrgastinformation. Die Grundlage im ÖPNV bilden hierfür rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (RBL). Schnittstelle zwischen der Disposition von Kundenwünschen und Mobilitätsangeboten, der Fahrzeugortung und Anschlusssicherung ist die „Fahrzeugausstattung“. Mit geeigneter Hardware (Endgeräte in den Fahrzeugen) als auch Software wird die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Disponent sichergestellt, ebenso die Einbindung in das Tarifsystem. Grundlage für die neuen Angebote ist der VBB-Tarif, ergänzt um einen Komfortzuschlag.

4. Innovationshemmnisse und Dienstleistungsstrategien

Diesen technischen Lösungen und Konzepten stehen derzeit einige Innovationshemmnisse gegenüber, beispielsweise bestehende Gesetze und Verordnungen auf Bundes-, Länder- und kommunaler Ebene sowie die Gesetze der Gebietskörperschaften. Inwiefern sie einen strukturellen Wandel im ÖPNV unterstützen und zulassen, muss vor dem Hintergrund der Flexibilität geprüft werden. Auf der Basis der Analyse wird ein Vorschlag für die Anpassung der betreffenden Gesetzte und Verordnungen unterbreitet. In Workshops wurden Themen wie Schülerverkehrsoptimierungen, Förderchancen und Hemmnisse bei der Umsetzung von Gemeinschaftsverkehren sowie betriebliche Rahmenbedingungen behandelt.



▲ *Regionales Dienstleistungsnetzwerk als virtueller Marktplatz.*

Anhand der räumlichen, administrativen, rechtlichen, technischen und betrieblichen Rahmenbedingungen wird eine praxistaugliche Dienstleistungsstrategie entwickelt, die unter Berücksichtigung der Angebots- und Nachfragepotenziale ein erweitertes und optimiertes Mobilitätsangebot darstellt.

Aussicht

Die Demonstration und Übertragungsmöglichkeit dieser Projektergebnisse auf andere Mobilitätsanbieter oder Regionen spielt für das Forschungsprojekt eine wichtige Rolle. Ein Erfolg des Projektes hat zweifellos eine positive Wirkung auf die Wirtschaftskraft der Region, verbunden mit einer Erhöhung der touristischen Relevanz durch flexible Verkehrsangebote.

Tagungsbegleitende Diskussionen

Fazit

Allgemein:
Die Tagung „Schutzgebiete und Verkehr – alles in Bewegung?“ machte deutlich, dass negative Effekte des Verkehrs an den Grenzen zu Schutzgebieten nicht Halt machen. Zu nennen sind unter anderem Lärm und Schadstoffausstoß, Material-, Energie- und Landschaftsverbrauch wie auch Gesundheitsschädigungen und Unfallgefahren für Mensch und Tier. Insbesondere die Diskrepanz von Erholungseffekten bei einem Besuch der Schutzgebiete und die Auswirkungen des Verkehrs durch die Transportleistungen stellen eine Herausforderung dar.

Schutzgebietsverwaltungen in ganz Deutschland stellen sich zunehmend den Fragen der Verkehrsbeeinflussung innerhalb von Schutzgebieten als auch der Steuerung des Zubringerverkehrs in Schutzgebiete.

Im Rahmen der Tagung wurden drei Hauptfelder für Strategien der verantwortlichen Akteure diskutiert:

- Verkehrsvermeidung
- Verkehrsverlagerung
- sowie technische, organisatorische und ökologische Optimierung des Verkehrs.

▼ *Tagungsteilnehmer auf dem Gelände der Landesgartenschau (Bild: EUROPARC Deutschland).*

Dabei ging es vor allem darum:

- zukunftsfähige Lösungen vorzustellen und zu diskutieren
- modulare Systembausteine zu identifizieren
- und Wege der Übertragbarkeit für andere Schutzgebiete aufzuzeigen.

Da die angeregte Diskussion nicht im einzelnen sinnvoll wiederzugeben ist, sollen die aus Sicht der Veranstalter zentralen Themen der Diskussion im Folgenden zusammengefasst werden.

Diskussionsschwerpunkte

1. Themenfeld Übergreifende Fachbeiträge/ Politik und Wirtschaft

Im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) existieren Überlegungen und erste konkrete Ansätze für Rückbaumaßnahmen von nicht mehr genutzten Straßenverbindungen.
Die Vertreter der Schutzgebiete machten deutlich, dass dieser Weg bisher die Ausnahme darstellt und nicht als eine Strategie für die Minimierung des Flächenverbrauchs durch den Bund, die Länder und Landkreise genutzt wird bzw. gesetzlich fixiert ist. Dieser Ansatz sollte zukünftig eine viel größere Rolle spielen und daher auch juristisch stärker verankert werden.

Von Seiten des Ministeriums und des Landkreises Barnim wurde unter anderem am Beispiel der Befragung zur Ostseeautobahn darauf verwiesen, dass oftmals eine Bevölkerungsmehrheit den Neubau von Straßenverbindungen fordert und das in vielen Fällen ausschliesslich ökonomische Gesichtspunkte für Kreis- oder Länderentscheidungen maßgeblich sind. Großschutzgebiete sollten aber grundsätzlich bei Entschei-

dungsfindungen entsprechend ihres hervorgehobenen Status eine besondere Rolle spielen. Dies muss in der Zukunft eine stärkere Berücksichtigung finden, um die Anstrengungen zur Erreichung eines Biotopverbundes von mindestens 10% der Fläche in Deutschland zu verwirklichen.

Kontrovers wurde der Begriff der Nachhaltigkeit im Hinblick auf den Verkehrswegebau diskutiert. Gesichtspunkte wie Minimierung der Lärmbelastung kontra Biotopvernichtung beim Bau von Umgehungsstraßen von Städten und Dörfern unterstrichen die besondere Ambivalenz dieses Themenkomplexes.

Das „Naturerleben mit allen Sinnen“ wurde als ein Zukunftsmarkt des inländischen Tourismus identifiziert. Dafür bieten gerade Schutzgebiete wichtige Angebote und erzeugen damit Verkehrsströme. Es wurde daher betont, dass es wichtig wäre, Naturerfahrung auch im unmittelbaren Wohnumfeld von insbesondere städtischer Bevölkerung zu ermöglichen. Neben den positiven Effekten auf die menschliche Psyche selbst, verringert bzw. vermeidet es gerade Tagesbesuche in Schutzgebietsregionen. Der Rückzug der Bahn aus der Fläche bedeutet für den momentan Stand – es existieren kaum Naturerfahrungsräume in stark verdichteten Räumen – allerdings einen großen Hemmfaktor im Hinblick auf die An- und Abreise von Gästen mit dem SPNV.

2. Praxisberichte

Das ÖPNV bezogene Internetinfo- und Buchungssystem im Biosphärenreservat Berchtesgaden ist sehr professionell, stößt aber vor allem bei kleinen Betrieben aufgrund der Buchung über das Medium Internet auf Misstrauen (Anonymität).
Man sucht sich lieber seine Gäste selbst „an der Haustür“ aus, als auf diesem Wege Anmeldungen zu erhalten.
In Königssee beträgt der MIV-Anteil 80%. Wegen der damit verbundenen Einnahmen durch die Parkraumbewirtschaftung am Großraumparkplatz für die Überfahrt nach St. Bartholomä ist das Interesse der Kommune gering, hier ändernd einzugreifen. Das „Kirchturmdenken“ einer Kommune steht der positiven Entwicklung der Gesamtregion somit in diesem Fall entgegen.
Für den Naturpark Barnim wird von einem Potential von 5–10% hinsichtlich einer Verlagerung des MIV zum ÖPNV ausgegangen. Besonders hinderlich sind für die Ausschöpfung dieser Potentiale die ungenügende Abstimmungen über Länder- und Landkreisgrenzen hinweg.

3. Themenfeld Umwelt und Gesundheit

Zentrale Aufgabe der Verwaltungen der Schutzgebiete ist es, die Bevölkerung für ihre Ziele zu gewinnen. Das kann schrittweise durch „vertrauensbildende Maßnahmen“, Umsetzung der „Gewinner-Gewinner-Strategie“ oder durch den Verzicht auf Verbotsschilder umgesetzt werden. Oftmals stehen der erfolgreichen Realisierung aber Schutzgebietsverordnungen und darin nicht verankerte Zuständigkeiten entgegen.

Menschen mit Behinderung nehmen wie alle Menschen Natur auf ihre ganz persönliche Weise war. Allein deshalb sollten Sonderlösungen für die sinnliche Wahrnehmung von Behinderten nicht notwendig sein – vielmehr ist ein Weg für alle anzustreben! Das Gleichstellungsgesetz aus dem Jahre 2002 wird dringend benötigte Veränderungen einleiten.
Breite Aufnahme fanden die Ideen aus dem Vortrag zur Barrierefreiheit. Im kommenden Jahr 2003 haben die Vereinten Nationen das Jahr für Menschen mit Behinderungen ausgerufen. Es muss Ziel sein, diese publikumswirksame und politisch sehr wichtige Initiative durch konkrete Projekte in vielen Großschutzgebieten zu untermauern.

Konkrete Ideen in Großschutzgebieten müssen unter dem Blickwinkel von Men-

schen mit Behinderung oft neu überdacht werden. Beispielsweise werden in sensiblen Bereichen enge Wege angeboten, um die Unterhaltungen der Besucher untereinander zu minimieren. An sich eine gute Besucherlenkung. Oberstes Ziel in diesem Bereich soll das Erleben und die Konzentration auf die Natur sein. Für Rolli-Fahrer bedeutet dies in gleichem Maße eine Aussperrung, weil die nötige Spurbreite fehlt. Hier sollte zukünftig im Vorfeld eine Absprache getroffen werden und die Planung um die Sicht der Menschen mit Behinderung erweitert werden.

4. Fachbeiträge am Freitag

Die Subventionierung von Buslinien für den Besucherverkehr sollte sich an den Fahrgastzahlen orientieren. Bei deutlichen Diskrepanzen muss über andere Formen nachgedacht werden. Marketing, Zusatznutzen und kontinuierliche Arbeit mit allen Akteuren wurden als wichtige Instrumente herausgearbeitet.

Es wurde festgestellt, dass gut organisierte Zubringer zu Besucherzentren (BiberBahn, BR Schorfheide-Chorin) höhere Besucherzahlen bedeuten können. Dabei wurde deutlich, dass auch unkonventionelle Wege zum Erfolg führen und nicht für jede praktische Umsetzung eine große Studie nötig ist.
Die Koordination der Werbelinseebuslinie im Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin erfolgt durch die Tourismusgesellschaft. Die Finanzierung ist zum jetzigen Zeitpunkt gesichert. Zukünftig muss aber versucht werden, durch besseres Marketing Defizite abzubauen.

Impulse bei der Zusammenarbeit hinsichtlich eines einheitliche Marketings für Brandenburg mit Berücksichtigung aller Zielgruppen (z. B. rollstuhlgerechte Gestaltung) ist erst in den Anfängen begriffen.

Das umfangreiche Vorhaben IMPULS 2005 bildet durch Vorbestellung eine höhere Bedienqualität. Durch diesen hohen Grad an Flexibilität besteht eine wirkliche Konkurrenz zu ansässigen Taxiunternehmen, die in dieses Konzept integriert werden sollen. Versicherungstechnische Fragen im Zusammenhang mit diesem Projekt sind noch nicht abschließend gelöst!

Schlussbemerkung:

Die Diskussion hat die Aktualität und die Vielschichtigkeit des Themenkomplexes untermauert.
Neue Punkte wurden aufgeworfen und zukünftige Arbeitsfelder beschrieben. Auf offene Fragen konnten Antworten gegeben und konkrete Lösungen vorgestellt werden. Häufig muss das Rad nicht neu erfunden werden.

Wir hoffen, dass Ihnen die Fachbeiträge, die Praxisbeispiele und die Hinweise aus den Diskussionen Anregungen für Ihre eigene Arbeit geben.

Wir wünschen uns für die Zukunft einen umwelt- und sozialverträglicheren Verkehr inner- und ausserhalb von Schutzgebieten als wir ihn heute haben.
Wir werden unsere Bemühungen weiter fortsetzen, um dieses Ziel nicht aus den Augen zu verlieren.

▼ *Gruppenerlebnis im Biosphärenreservat Südost-Rügen: Eine Fahrt mit dem „Rasenden Roland“ (Bild: EUROPARC Deutschland).*

Teilnehmerliste

Arnade, Dr. Sigrid
Journalismus ohne Barrieren-
Medienbüro (JoB), Geschäftsführerin
Krantorweg 1
13503 Berlin
Tel.: 0 30/4 36 44 41
Fax: 0 30/4 36 44 42

Barth, Dr. Wolf-Eberhard
Nationalpark Harz, Leiter
OT Oderhaus
37444 St. Andreasberg
Tel.: 0 55 82/9 18 90
Fax: 0 55 82/91 89 19
e-mail:
poststelle@npv.niedersachsen.de

Behrens, Jan
Fachhochschule Eberswalde, FB II
Nachhaltiger Tourismus, Student
Friedrich-Ebert-Str. 28
16225 Eberswalde

Beyer, Dörte
Fachhochschule Eberswalde, FB II
Nachhaltiger Tourismus, Dipl.-Ing.
Friedrich-Ebert-Str. 28
16225 Eberswalde
Tel.: 0 33 34/6 57-3 28
e-mail: dbeyer@fh-eberswalde.de

Bierwirth, Petra
Mitglied des Bundestages (MdB)
Platz der Republik
10011 Berlin

Blanco, Fatima
Fachhochschule Eberswalde, FB II
Nachhaltiger Tourismus, Studentin
Friedrich-Ebert-Str. 28
16225 Eberswalde

Böhl, Sylke
Oberhavel Holding Besitz- und
Controlling Verwaltungs GmbH,
Leiterin
Annahofer Str. 1a
16767 Germendorf
Tel.: 0 33 01/69 93 30
Fax: 0 33 01/69 93 33
e-mail: boehl@ohbv.de

Bolek, Agnieszka
Fachhochschule Eberswalde, FB II
Nachhaltiger Tourismus, Studentin
Friedrich-Ebert-Str. 28
16225 Eberswalde

Brockmann, Jan
NaturSchutzFonds, Leiter Naturwacht
Joachimsthaler Str. 16a
16348 Gross Schönebeck
Tel.: 03 33 93/6 38-0
Fax: 03 33 93/6 38-11
e-mail: brockmann@naturwacht.de

Dellmann, Reinhold
Mitglied des Landtages (MdL)
Berliner Straße 33
16321 Bernau
e-mail: dellmann.spd@t-online.de

Dreke, Bernd
Tourismusverband Land Brandenburg e.V.
Am Neuen Markt 1
14467 Potsdam
Tel.: 03 31/2 75 28 26
Fax: 03 31/2 75 28 10

Eberhardt, Rolf
Zukunft Biosphäre GmbH,
Projektmanager
Dachlmoosweg 6
83489 Bischofswiesen
Tel.: 0 86 52/9 47 97-0
Fax: 0 86 52/9 47 97-20
e-mail: r.eberhardt@ko-mo.de
Internet: www.zukunftbiosphaere.de

Ehrke, Dr. Herr
Büro MdB Voß, Mitarbeiter
Platz der Republik
10011 Berlin

Engemann, Cindy
Erich-Schulz-Str. 20
16816 Neuruppin

Ernst, Herr
Gemeinde Hellenthal, Bürgermeister
c/o Weiherstr. 31
53949 Dahlem-Schmidtheim
Tel.: 0 24 47/82 85

Fax: 0 24 47/3 24
e-mail: 02447324-0001@t-online.de

Fetsch, Thomas
Fachhochschule Eberswalde, FB II
Nachhaltiger Tourismus, Student
Friedrich-Ebert-Str. 28
16225 Eberswalde

Flach, Daniela
Fachhochschule Eberswalde, FB II
Nachhaltiger Tourismus, Studentin
Friedrich-Ebert-Str. 28
16225 Eberswalde

Flöter, Dirk
Fachhochschule Eberswalde, FB II
Nachhaltiger Tourismus, Student
Friedrich-Ebert-Str. 28
16225 Eberswalde

Gärtner, Dr. Peter
Naturpark Barnim, Leiter
Kirchstr. 11
16348 Wandlitz
Tel.: 03 33 97/69 70
Fax: 03 33 97/6 97 13
e-mail:
np-barnim@lags.brandenburg.de

Garbe, Doreen
Fachhochschule Eberswalde, FB II
Nachhaltiger Tourismus, Studentin
Friedrich-Ebert-Str. 28
16225 Eberswalde

Glagla-Dietz, Stephanie
Nationalparkhaus Sankt Andreasberg, Leiterin
Erzwäsche 1
37444 Sankt Andreasberg
Tel.: 0 55 82/92 30 74
Fax: 0 55 82/92 30 71
e-mail: nationalparkhaus.st-andreasberg@bund.net

Groß, Synthia
Fachhochschule Eberswalde, FB II
Nachhaltiger Tourismus, Studentin
Friedrich-Ebert-Str. 28
16225 Eberswalde

Haase, Andreas
Fachhochschule Eberswalde, FB II
Nachhaltiger Tourismus, Student
Friedrich-Ebert-Str. 28
16225 Eberswalde

Hager, Dr. Johannes
NaP Eichsfeld-Hainich-Werratal, Leiter
Dorfstr. 19
37318 Fürstenhagen
Tel.: 0 360 83/46 63
Fax: 03 60 83/4 66 41
e-mail: naturpark-ehw@t-online.de

Hasse, Julia C.
Fachhochschule Eberswalde, FB II
Nachhaltiger Tourismus, Studentin
Friedrich-Ebert-Str. 28
16225 Eberswalde

Hastedt, Ulrike
BR Flusslandschaft-Elbe-Brandenburg
Neuhausstr. 9
19322 Rühstädt
Tel.: 03 87 91/98 00
Fax: 03 87 91/9 80 11
e-mail:
ulrike.hastedt@lags.brandenburg.de

Heiden, H.-Günter
Journalismus ohne Barrieren-Medienbüro (JoB), Geschäftsführer
Krantorweg 1
13503 Berlin
Tel.: 0 30/4 36 44 41
Fax: 0 30/4 36 44 42

Henne, Dr. Eberhard
EUROPARC Deutschland, Vorsitzender
Marienstr. 31
10117 Berlin
Tel.: 0 30/28 87 88 20
Fax: 0 30/2 88 78 82 16
e-mail: info@europarc-deutschland.de

Heydemann, Bärbel
Landkreis Mecklenburg-Strelitz, Mitarbeiterin
Woldegker Chaussee 35
17221 Neustrelitz

Tel.: 0 39 81/48 11 23
Fax: 0 39 81/48 14 02

Hoffmann, Volker
Förderverein Nationalpark Eifel e.V.,
Stellvertretender Vorsitzender
Weiherstr. 31
53949 Dahlem-Schmidtheim
Tel.: 0 24 47/82 85
Fax: 0 24 47/3 24
e-mail: 2447324-0001@t-online.de

Hugo, Joachim
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Referent
Invalidenstr. 44
10115 Berlin
Tel.: 0 30/20 08 26 94
Fax: 0 30/20 08 20 39
e-mail: vops-h1@bmvbw.bund.de

Ide, Uli
Fachhochschule Eberswalde, FB II
Nachhaltiger Tourismus, Student
Friedrich-Ebert-Str. 28
16225 Eberswalde

Ihrke, Bodo
Landkreis Barnim, Landrat
Heegermühler Str. 75
16225 Eberswalde
Tel.: 0 33 34/21 47 01
Fax: 0 33 34/23 97 60

Iwannek, Marika
Fachhochschule Eberswalde, FB II
Nachhaltiger Tourismus, Studentin
Friedrich-Ebert-Str. 28
16225 Eberswalde

Job, Prof. Dr. Hubert
Ludwig-Maximilians-Universität
Institut für Wirtschaftsgeographie
Ludwigstr. 28 VG
80539 München
e-mail: job@bwl.uni-muenchen.de

Kaiser, Martin
Müritz-Nationalpark, Mitarbeiter Sachgebiet Tourismus-Verkehrsplanung
Schloßplatz 3
17237 Hohenzieritz
Tel.: 03 98 24/2 52 37
Fax: 03 98 24/2 52 50
e-mail: info@nationalpark-mueritz.de

Knieps, Herr
Gemeinde Schleiden
c/o Weiherstr. 31
53949 Dahlem-Schmidtheim
Tel.: 0 24 47/82 85
Fax: 0 24 47/3 24
e-mail: 02447324-0001@t-online.de

Kober, Christine
Naturparkverwaltung Thüringer Schiefergebirge/Obere Saale,
Leiterin
Wurzbacher Str. 16
7338 Leutenberg
Tel.: 03 67 34/23 09-0
Fax: 03 67 34/2 30 99
e-mail: poststelle.schiefergebirge@br-np.thueringen.de
Internet: www.thueringer-schiefergebirge-obere-saale.de

Koch, Stephan
Technologiezentrum Verkehrstechnik GmbH, Projektkoordinator
Neuendorfstr. 18a
16761 Henningsdorf
Tel.: 0 33 02/55 91 75
Fax: 0 33 02/55 91 07
e-mail: projektleitstelle@tvz-henn.de

Kretschmer, Dr. Hartmut
Landesanstalt für Großschutzgebiete,
Stellvertretender Direktor
Tramper Chaussee 2
16225 Eberswalde
Tel.: 0 33 34/6 62 60
Fax: 0 33 34/66 26 50

Krien, Adele
Landkreis Mecklenburg-Strelitz,
Amtsleiterin
Woldegker Chaussee 35
17221 Neustrelitz
Tel.: 0 39 81/48 11 23
Fax: 0 39 81/48 14 02
e-mail: akrien@lra-mst.de

Krüger, Dr. Marina
Naturpark Barnim
Kirchstr. 11
16348 Wandlitz
Tel.: 03 33 97/69 70
Fax: 03 33 97/6 97 13
e-mail:
np-barnim@lags.brandenburg.de

Kullmann, Katja
Landesanstalt für Großschutzgebiete
Tramper Chaussee 2
16225 Eberswalde
Tel.: 0 33 34/6 62 60
Fax: 0 33 34/66 26 50

Lopez Bauer, Stefanie
Fachhochschule Eberswalde, FB II
Nachhaltiger Tourismus, Studentin
Friedrich-Ebert-Str. 28
16225 Eberswalde

Maron, Bernhard
Förderverein Nationalpark Eifel e.V.
Weiherstr. 31
53949 Dahlem-Schmidtheim
Tel.: 0 24 47/82 85
Fax: 0 24 47/3 24
e-mail: 2447324-0001@t-online.de

Mattes, Monika
EUROPARC Deutschland,
Praktikantin
Marienstr. 31
10117 Berlin
Tel.: 0 30/28 87 88 20
Fax: 0 30/2 88 78 82 16
e-mail: info@europarc-deutschland.de

Mehl, Ulrike
MdB, Umweltpoltische Sprecherin der
Fraktion der SPD
Platz der Republik
10011 Berlin

Phoenix, Jürgen
Nationalpark Sächsische Schweiz,
Sachgebietsleiter
An der Elbe 4
1814 Bad Schandau
Tel.: 03 50 22/9 00 71
Fax: 03 50 22/9 00 66
e-mail:
juergen.phoenix@npv.smul.sachsen.de

Pohl, Wolfram
Biosphärenreservat Schaalsee
Wittenburger Chaussee 13
19246 Zarrentin
Tel.: 03 88 51/30 20
Fax: 03 88 51/3 02 20
e-mail: info@schaalsee.de

Pohl, Sabine
Biosphärenreservat Schorfheide-
Chorin
Hoher Steinweg 5-6
16278 Angermünde
Tel.: 0 33 31/3 65 40
Fax: 0 33 31/36 54 10
e-mail:
sabine.pohl@lags.brandenburg.de

Porzelt, Martina
Fachhochschule Eberswalde, FB II
Nachhaltiger Tourismus, Studentin
Friedrich-Ebert-Str. 28
16225 Eberswalde

Rein, Dr. Hartmut
BTE Tourismusmanagement,
Geschäftsführender Gesellschafter
Friedbergstr. 19
14057 Berlin
Tel.: 0 30/3 27 93 10
Fax: 0 30/3 24 26 78
e-mail: berlin@bte-tourismus.de

Schemel, Dr. Hans-Joachim
Büro für Umweltforschung, Stadt- und
Regionalentwicklung, Inhaber
Altostr. 111
81249 München
Tel.: 0 89/8 63 29 71
Fax: 0 89/8 63 12 66
e-mail: schemelhj@aol.com
Internet: www.umweltbuero-schemel.de

Schmidt, Matthias
BTE Tourismusmanagement,
Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Friedbergstr. 19

14057 Berlin
Tel.: 0 30/3 27 93 10
Fax: 0 30/3 24 26 78
e-mail: berlin@bte-tourismus.de

Schumacher, Heiko
Bernauer Heerstr. 60
16225 Eberswalde
Tel.: 01 71/5 36 73 95

Smettan, Claudia
dwif-Büro Berlin, Projektleiterin
Werderstr. 14
12105 Berlin
Tel.: 0 30/75 79 49-0
Fax: 0 30/7 51 65 10

Succow-Hoffmann, Kathrin
NABU-Erlebniszentrum Blumberger Mühle, Leiterin
Blumberger Mühle 2
16272 Angermünde
Tel.: 0 33 31/2 60 40
Internet: www.blumberger-muehle.de

Tscherniak, Axel
EUROPARC Deutschland, Geschäftsführer
Marienstr. 31
10117 Berlin
Tel.: 0 30/28 87 88 20
Fax: 0 30/2 88 78 82 16
e-mail: info@europarc-deutschland.de

Voß, Sylvia
Mitglied des Bundestages (MdB)
Platz der Republik
10011 Berlin

Wagner, Petra-Juliane
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, Prokuristin
Hardenbergplatz 2
10623 Berlin
Tel.: 0 30/25 41 40
Fax: 0 30/25 41 41 12

Weise, Sylvia
Technologiezentrum Verkehrstechnik GmbH, Geschäftsführerin
Neuendorfstr. 18a
16761 Henningsdorf
Tel.: 0 33 02/55 91 50
Fax: 0 33 02/55 91 50

Wibmer-Schmid, Christina
Landratsamt Regen, Beauftragte für das Verkehrskonzept NLP Bayer.Wald
Amtsgerichtstr. 6–8
94209 Regen
Tel.: 0 99 21/90 55 04
Fax: 0 99 21/97 00 23 60

Wruck, Frank
Barnimer Busgesellschaft, Geschäftsführer
Poratzstr. 68
16225 Eberswalde
Tel.: 0 33 34/5 20
Fax: 0 33 34/2 22 04
e-mail: info@bbg-eberswalde.de

Zarges, Christine
Fachhochschule Eberswalde, FB II
Nachhaltiger Tourismus, Studentin
Friedrich-Ebert-Str. 28
16225 Eberswalde

Zeppenfeld, Runa
Fachhochschule Eberswalde, FB II
Nachhaltiger Tourismus, Studentin
Friedrich-Ebert-Str. 28
16225 Eberswalde

Zimmermann, Kolja
Fachhochschule Eberswalde, FB II
Nachhaltiger Tourismus, Studentin
Friedrich-Ebert-Str. 28
16225 Eberswalde

Partner

Wir danken unseren Partnern, die die Ausgestaltung der Tagung in Eberswalde und die Realisierung des vorliegenden Tagungsbandes ermöglicht haben:

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

LANDKREIS BARNIM

REGIO NATOUR Gesellschaft für nachhaltigen Tourismus mbH

DB Regio

Impressum

Herausgeber:
EUROPARC Deutschland
Bundesgeschäftsstelle
Marienstraße 31
D-10117 Berlin
Telefon: 0 30/2 88 78 82-0
Telefax: 0 30/2 88 78 82-16
e-mail: info@europarc-deutschland.de
Internet: www.europarc-deutschland.de

Naturpark Barnim*
Naturparkverwaltung
Kirchstraße 11
D-16348 Wandlitz
Telefon: 03 33 97/6 97-0
Telefax: 03 33 97/6 97-13
e-mail: np-barnim@lags.brandenburg.de

Projektleitung:
Dr. Peter Gärtner, Naturpark Barnim;
Axel Tscherniak, EUROPARC Deutschland

Redaktion:
Ina Schulze Steinen, swimmingfish. agentur für gestaltung; Dr. Peter Gärtner, Naturpark Barnim; Monika Mattes und Axel Tscherniak, EUROPARC Deutschland

Konzept und Gestaltung:
swimmingfish. agentur für gestaltung, Berlin
Internet: www.swimmingfish.de

Druck: 01/2003
agit-druck GmbH, Berlin
Papier: RecyMago, 100% Recyclingpapier

Redaktionsschluss: 12/2002

Auflage: 250

Die Herausgeber übernehmen keine Gewähr für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung privater Rechte Dritter. Die in den Beiträgen geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen der Herausgeber übereinstimmen.

Nachdruck, auch auszugsweise, sowie fotomechanische und elektronische Wiedergabe nur mit Genehmigung der Herausgeber.

(*im Auftrag der Landesanstalt für Großschutzgebiete, LAGS, des Landes Brandenburg)