

**Antrag**

**der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen**

**und**

**Stellungnahme**

**des Ministeriums für Umwelt und Verkehr**

**Tourismus und Verkehr**

**hier: umweltverträgliche Mobilität**

**Antrag**

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

I.

zu berichten:

1. Welche vorbildlichen Gesamtkonzepte für eine umweltverträgliche Mobilität in Tourismusorten und -regionen in Baden-Württemberg sind der Landesregierung bekannt?
2. Welche vorbildlichen ÖPNV-Konzepte bestehen innerhalb der Tourismusregionen des Landes?
  - a) Welche speziellen bereits umgesetzten oder geplanten Freizeit-, Tourismus- oder Wanderbuskonzepte liegen vor und welche Erfahrungen gibt es damit?
  - b) Wo kann man mit der Gästekarte kostenlos den öffentlichen Verkehr nutzen bzw. bzw. gibt es Vergünstigungen?
  - c) Welche touristischen Tarifangebote gibt es und wie bewertet die Landesregierung die Kärnten Card und die Vorarlberger Gästekarte, die zur uneingeschränkten Nutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel berechtigen und welche Konsequenzen zieht die Landesregierung aus den Erfolgen der Gästekarten in Kärnten und Vorarlberg?
  - d) Welche Projekte des Freizeitverkehrs in den letzten Jahren wurden in welcher Weise und welcher Höhe finanziell vom Land gefördert?

3. Was unternimmt die Landesregierung, um sensible touristische Gebiete vom motorisierten Individualverkehr freizuhalten?
  - a) Welche Fahrbeschränkungen bzw. Sperrungen bestehen für den Autoverkehr auf Straßen in touristischen Gebieten bzw. zu touristischen Zielpunkten?
  - b) Wie werden Anträge auf saisonale Sperrungen von (Haupt-)Straßen von Kommunen vom Land und seinen nachgeordneten Behörden beschieden?
  - c) Welches Konzept verfolgt die Landesregierung zur Beschränkung des Verkehrs auf der Schwarzwaldhochstraße?

## II.

Folgende Anstrengungen zur Förderung einer umweltverträglichen Tourismusmobilität zu unternehmen:

Durchführung eines Modellprojekts „Umweltfreundliche Tourismusmobilität“ in zwei Modellgebieten, die vom Land finanziell gefördert und begleitet werden.

Das Modellprojekt soll folgende Ansätze zu einem Gesamtkonzept zusammenführen:

- autofreie (Teil-)Gebiete bzw. Straßensperrung in einem touristisch bedeutenden und sensiblen Bereich,
- umfassende Verkehrsberuhigung,
- modellhaftes ÖPNV-Angebot (Wanderbusse, emissionsarme Fahrzeuge, kostenlose Fahrt mit Gästekarte, Kombitickets/Nutzervorteile),
- vergünstigte und erleichterte Anreise mit der Bahn/dem ÖPNV,
- Car-Sharing-Angebote für Ausflüge vor Ort.

06. 09. 99

Walter, Stephanie Günther, Stolz  
und Fraktion

## Begründung

Laut dem Generalverkehrsplan der Landesregierung stehen „den positiven wirtschaftlichen Effekten des Fremdenverkehrs auf der anderen Seite erhebliche Belastungen gegenüber, verursacht vor allem durch die in den letzten Jahren überdurchschnittlich stark gestiegenen Freizeit- und Urlaubsverkehre mit dem eigenen Pkw“. Ebenso wurde von Seiten der Landesregierung darauf hingewiesen, dass ein erheblicher Teil des Ausflugsverkehrs aus den touristischen Gebieten selbst stammt. Mit dem ständig zunehmenden Verkehr und dem damit verbundenen Ruf nach zusätzlichen Straßen wird dem Tourismus in Baden-Württemberg seine Hauptgrundlage, nämlich eine intakte Kulturlandschaft, entzogen. Diese Entwicklung wird noch durch die Tatsache verstärkt, dass der Urlaub in Baden-Württemberg immer kürzer wird. Kurz- und Tagestourismus spielen zunehmend eine wichtige Rolle. Dies wird zu

einer weiteren Zunahme des Individualverkehrs führen, wenn es keine entsprechenden Angebote im Bereich des öffentlichen Verkehrs gibt. Aufgrund der negativen Auswirkungen des Individualverkehrs auf die touristischen Zentren des Landes und der gleichzeitigen Abhängigkeit der Tourismusbranche vom Erhalt der Kulturlandschaft ist die Schaffung einer umweltfreundlichen Mobilität ein Schlüssel für einen erfolgreichen Tourismus in Baden-Württemberg.

Um nicht den Anschluss an andere Bundesländer oder ausländische Konkurrenz mit ähnlich gelagerten Angeboten zu verlieren, muss Baden-Württemberg entsprechende Angebote realisieren. Andere Länder, wie beispielsweise Bayern, sind in der Entwicklung Baden-Württemberg weit voraus. Autoarme bzw. autofreie Orte, wie Oberstdorf wurden in Bayern in den vergangenen Jahren erfolgreich geschaffen. Zum Teil wurde durch diese Konzepte der Individualverkehr um 50 % reduziert, was zu einer enormen Steigerung der Lebensqualität in Tourismus-Kommunen geführt hat. Die Einführung von Elektro- und neuerdings auch Wasserstoff-Bussen wird von der bayrischen Landesregierung großzüig gefördert.

#### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 24. November 1999 Nr. 31-3800.0-00/137 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr im Einvernehmen mit dem Finanzministerium, dem Ministerium Ländlicher Raum und dem Wirtschaftsministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Zu I. 1.:

Die Tourismusorte und -regionen mit hohem Verkehrsaufkommen stehen im eigenen Interesse vor der Aufgabe, sich um eine möglichst umweltverträgliche touristische Mobilität zu bemühen, und zwar sowohl mit Blick auf die Anreise der Übernachtungsgäste und Tagesbesucher als auch hinsichtlich der Mobilität während des Aufenthaltes vor Ort. Dementsprechend werden heute bei fast allen touristischen Angeboten sowohl des Tourismus-Verbandes Baden-Württemberg als auch der Regionalverbände und Gebietsgemeinschaften sowie der einzelnen Orte Gesichtspunkte einer umweltfreundlichen Mobilität besonders hervorgehoben.

Im Einzelnen werden je nach den regionalen oder lokalen Gegebenheiten unterschiedliche Mobilitätskonzepte verfolgt. Regionale Beispiele, die landesweit und teilweise auch darüber hinaus Beachtung gefunden haben, sind

- im Südschwarzwald, insbesondere im Freiburger Raum das schon 1984 eingeführte Umweltschutzticket „Regio-Karte“, das 1993 entwickelte Konzept „Im Zug der Zeit“ des Schwarzwald Tourismusverbands (in Verbindung mit der Deutschen Bahn AG und rund 70 Ferienorten), das über attraktive Anreiseangebote mit der Bahn hinaus eine Gesamtheit von Maßnahmen zum umweltfreundlichen Urlaub im Schwarzwald umfasst sowie die von der SBG SüdbadenBus GmbH vorbildlich vermarktenen Wander- und Freizeitbusangebote, die seit 1987 kontinuierlich ausgeweitet worden sind;
- im Nordschwarzwald: das mit maßgeblicher Landeshilfe entwickelte flächendeckende Freizeitbuskonzept im Landkreis Freudenstadt, dessen Grundgedanken auch von den angrenzenden Kreisen übernommen worden sind;

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

- im Bodenseeraum: das gewachsene System der Bodenseeschifffahrt („Weiße Flotte“, Autofähren, Oldtimer-Schiffe, lokale Pendelverkehre, Solarfähre etc.), das auf der elektronischen Fahrplanauskunft EFA Baden-Württemberg aufbauende Informationssystem für Tourismus, Umwelt und Mobilität „BodenseeClick“, das zu den fortschrittlichsten Angeboten in diesem Bereich gehört, das vom Ministerium für Umwelt und Verkehr initiierte Projekt „Historisch mobil“ sowie zahlreiche weitere Konzepte, die gemeinsam das Ziel einer umweltverträglichen touristischen Mobilität am Bodensee verfolgen.

Unter den Kur- und Tourismusorten des Landes kann neben den bekannten Beispielen Badenweiler (Modell „Umweltfreundlicher, verkehrsberuhigter Kur- und Tourismusort“) und Bad Waldsee (Modell „Lärmärmer Kurort“) neuerdings vor allem auf Bad Wildbad als Beispiel für die vorbildliche Verkehrsberuhigung eines hoch prädikativen Kurortes hingewiesen werden. Wichtigste Voraussetzung dafür war die 1997 erfolgte Inbetriebnahme eines 1.650 Meter langen Entlastungstunnels mit Gesamtkosten von 102 Millionen DM, die überwiegend von Bund und Land aufgebracht worden sind. Für die anschließenden Maßnahmen zur innerörtlichen Verkehrsberuhigung (Ausbau von Fußgängerzonen, verkehrsberuhigte Bereiche etc.) sind von der Stadt weitere rund 30 Millionen DM veranschlagt worden.

Nicht einbezogen sind die Kosten für die geplante Elektrifizierung und Modernisierung der Enztalbahn, durch die die Kur- und Freizeitangebote von Bad Wildbad künftig bequem und umweltverträglich mit der Stadtbahn aus dem Verdichtungsraum Karlsruhe/Pforzheim erreicht werden können, sowie weitere Maßnahmen, wie z. B. das Parkhaus Süd (vgl. Ziffer I. 2. d). Die Beispiele zeigen, mit welchen Kosten-Größenordnungen bei vorbildlichen Lösungen gerechnet werden muss.

Zu I. 2. a):

Es gehört zum heutigen Standard des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg, auch den Bedürfnissen von Touristen und Tagesbesuchern – generell des Freizeitverkehrs – so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Darüber hinaus gibt es in allen touristischen Regionen des Landes spezielle (saisonale) Freizeitverkehrsangebote, die sich an Wanderer, Radwanderer und Wintersportler richten, vereinzelt auch an die Besucher von Thermen, Freizeitparks (wie Europa-Park Rust, Ravensburger Spieleland) und ähnlichen Freizeiteinrichtungen mit größerem Einzugsbereich.

Teilweise werden auch von kleineren Tourismusorten innerörtliche Pendelbusdienste zur Verkehrsberuhigung in der Saison eingerichtet, wie zum Beispiel in Meersburg. Vom benachbarten Uhldingen-Mühlhofen gehen Überlegungen aus, für den gesamten „touristischen Ballungsraum“ Uhldingen-Mühlhofen, Meersburg, Insel Mainau, Hagnau, Immenstaad, Stetten und Daisendorf ein umfassendes Mobilitätskonzept für Einwohner, Urlauber und Tagesbesucher zu entwickeln. Hierzu gehören Einrichtung eines Bus-Shuttle-Netzes unter Einbeziehung der wichtigsten Freizeitziele, Modernisierung des Verknüpfungsbahnhofes Oberuhldingen mit Busbahnhof, Fahrradstation, Park&Ride, Mietwagenangeboten etc. Dabei wird angestrebt, die Busse mit Methangas zu betreiben, das im Rahmen eines lokalen Verbundprojekts gewonnen werden soll. Konzeptionelle Vorarbeiten sind vom Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg gefördert worden.

An Beispielen für bestehende freizeitorientierte Buskonzepte im Land können – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – genannt werden:

**Im Südschwarzwald:**

- das bereits erwähnte System von SBG-Wanderbussen: Freizeitbus Hinterzarten (Raum Feldberg/Titisee, SBG in Verbindung mit einem lokalen Busunternehmen, finanziell unterstützt von den Gemeinden Breitnau, Hinterzarten und der Stadt Titisee-Neustadt), Wanderbus Schwarzwald (Wandergebiet Feldberg, unterstützt von den Gemeinden Feldberg, Hinterzarten, Kirchzarten und Oberried, vom Land Baden-Württemberg/Stiftung Naturschutzfonds sowie vom Landkreis Breisgau Hochschwarzwald), Wanderbus Südschwarzwald (unterstützt von acht Kurverwaltungen in der Region St. Blasien sowie vom Gastwirte- und Hoteliersverein der Region St. Blasien), Wanderbus in die Wutachschlucht (ab Bahnhof Löffingen, 1995 in enger Zusammenarbeit der Landkreise Schwarzwald-Baar-Kreis, Waldshut und Breisgau-Hochschwarzwald eingerichtet, bis 1997, durch das Land im Rahmen des Programms „Verkehrsberuhigung in sensiblen Naturbereichen“ gefördert), Wanderbus in das Naturschutzgebiet Belchen (Pendelverkehr Multen–Belchen, unterstützt vom Landkreis Lörrach), Wanderbus in den Vogelpark Steinen (ab Bahnhof Steinen);
- das naturschutzorientierte Wanderbus-Projekt Feldberg (als Mischung von saisonalen Sperrungen kleiner Stichstraßen und alternativ angebotenen Wander- und Skibussen im Sinne des „Push-and-pull“-Prinzips), 1992 unter Federführung des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald in Zusammenarbeit mit den Anliegergemeinden und der SüdbadenBus GmbH mit dem Ziel entwickelt, das Natur- und Landschaftsschutzgebiet Feldberg vom Individualverkehr zu entlasten (vergleichbar: das Belchen-Projekt);
- im Schwarzwald-Baar-Kreis: der 1999 neu eingerichtete, freizeitorientierte Randen-Bus Schwenningen–Donaueschingen–Blumberg–Schaffhausen (mit Zielen wie „Sauschwänzle“-Bahn, „Solemar“ Bad Dürheim usw.) sowie der bereits seit Mitte der 80er-Jahre bestehende Wanderbus Triberg–Schonach–Elzach;
- im Landkreis Lörrach als Folgemaßnahme des UVM-Modellprojekts „Mobiles Schopfheim“ der Wanderbus Schopfheim–Kleines Wiesental sowie der Nachtbus („Discobus“) im Großen Wiesental (beide unterstützt vom Landkreis Lörrach und der Stadt Schopfheim).

**Im Nordschwarzwald:**

- das 1991 in Betrieb genommene Freizeitbuskonzept im Landkreis Freudenstadt (Umweltpunkt Schwarzwald – Modellvorhaben „Umweltverbund Freudenstadt“), in dessen Rahmen an den Wochenenden auf 19 eigens eingerichteten Freizeitlinien flächendeckend eine Vielzahl von touristischen Attraktionen und Freizeitzielen kostengünstig mit dem Bus erreicht werden können;
- die (in jüngster Zeit allerdings stark reduzierten) Wander- und Skibusangebote in den Landkreisen Calw und Rastatt;

**Im Taubertal:**

- die von der Touristikgemeinschaft „Lieblisches Taubertal“ entwickelte Gesamtkonzeption zu den Themen „Radwandern“ und „Wandern“ (in Verbindung mit Radwanderzügen und einem „Radel-Bus“ zwischen Weikersheim und Rothenburg o. d. Tauber; beteiligt sind u. a. die DB AG, die Omnibusverkehre Franken GmbH sowie die Verkehrsgesellschaft Main Tauber mbH, wobei von Letzterer seit kurzem auch ein kostengünstiges pauschales Touristenticket angeboten wird).

Folgende Beispiele für geplante Konzepte können genannt werden. Im Schwarzwald-Baar-Kreis ist die Einrichtung einer touristischen Busverbindung aus dem Bereich Triberg/Schonach/Schönwald/Furtwangen über die B 500 nach Hinterzarten in der Tradition der früheren „Schwarzwald Post“ geplant. Private Planungen bestehen nach Angaben des WBO Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e. V. im Raum Ehingen, wo sich ein privates Busunternehmen mit der Realisierung eines erlebnisorientierten Freizeitbuskonzepts in Zusammenarbeit mit Brauereien, Gastronomiebetrieben und anderen Einrichtungen befasst. Der WBO hat sich im Übrigen schon länger mit Fragen des Freizeitverkehrs beschäftigt und 1995, im Rahmen eines Innovationsprojektes des Landes, die preisgekrönte Studie „FreizeitMobil – Freizeitverkehr durch öffentlichen Verkehr am Beispiel Nordschwarzwald“ vorgelegt. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs mit herkömmlichen Linienverkehren nur selten befriedigt werden können, vielmehr mit hochwertigen, erlebnisorientierten Dienstleistungspaketen und entsprechend ausgestatteten Freizeitbussen angesprochen werden müssen („FreizeitMobil“).

Freizeitverkehre sind typischerweise stark vom Wetter und anderen wechselnden Einflussfaktoren abhängig. Manchmal besteht eine größere Nachfrage nach öffentlichen Freizeitverkehrsangeboten nur an vergleichsweise wenigen Tagen im Jahr oder nur zu eng begrenzten Tageszeiten. Entsprechend unterschiedlich ist die Auslastung im Einzelfall. Kostspielig sind dabei auch kurzfristig notwendige Einsätze von Verstärkerfahrzeugen. Soweit Zahlenangaben von Freizeitbusverkehren vorliegen, werden in der Regel nur etwa 20 bis 25 Prozent der Betriebskosten durch den Verkauf von Einzelfahrscheinen bzw. Freizeitpässen gedeckt. Der Rest sind öffentliche Zuschüsse oder nicht gedeckte Leistungen der beteiligten Unternehmen. Sobald die Zuschüsse zurückgenommen werden, muss über kurz oder lang auch der jeweilige Leistungsumfang reduziert werden.

Über die Erfahrungen mit den vom Land geförderten Freizeitverkehrsmodellen in den Landkreisen Freudenstadt, Calw und Rastatt ist zuletzt im Rahmen der Antwort der Landesregierung vom 25. August 1993 auf die Große Anfrage der SPD „Sozial- und umweltverträglicher Tourismus in Baden-Württemberg“ (Drucksache 11/2404) berichtet worden. Seither musste der Leistungsumfang in verschiedenen Fällen teilweise deutlich reduziert werden. Der Grund waren die teilweise sehr geringen Fahrgastzahlen, die eine unveränderte Weiterführung der angebotenen Verkehre nicht gerechtfertigt haben. Teilweise wurden auch die Mittelkürzungen des Landes für die Schülerbeförderung als Grund genannt. Im Einzelnen wurden folgende Erfahrungen berichtet:

Im Kreis Freudenstadt ist zunächst noch – beginnend ab 1995, mit dem Wegfall der Schulsamstage – das Freizeitbusangebot auf das gesamte Wochenende ausgedehnt worden. Parallel dazu musste jedoch schon bald der anfängliche Leistungsumfang mit einem jährlichen Betriebskostenzuschuss von ca. 1,9 Millionen DM wegen der angespannten Haushaltsslage in mehreren Stufen auf ein Volumen von heute nur noch 1,1 Millionen DM Zuschussbedarf reduziert werden. Bei der Umsetzung der Einsparungsfordernisse ist man von dem Ziel ausgegangen, das Freizeitverkehrskonzept als Ganzes zu erhalten. Dies ist erreicht worden. Die Fahrgastzahlen konnten im Wesentlichen gehalten, in Teilbereichen sogar leicht gesteigert werden. Heute, nach über achtjähriger Betriebszeit, stellt der Landkreis fest, dass sich der Freizeitbusverkehr sowohl verkehrspolitisch als auch ökologisch betrachtet bewährt hat.

Im Landkreis Rastatt standen nach 1993 zunehmend die Verbundplanungen im Vordergrund. Mit der erfolgten Integration des Landkreises in den Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) wurde der Schwerpunkt der ÖPNV-Planungen auf den Ausbau der Linienverkehre im „Alltagsnetz“ gelegt. Dabei wurden

jedoch auch kleinere Fahrplanverbesserungen im Verkehr zu den Naherholungsgebieten im Schwarzwald eingeführt. Spezielle Freizeitverkehrsangebote wurden hingegen zu Gunsten des regelmäßigen Linienverkehrs und wegen der begrenzten finanziellen Mittel weitgehend eingestellt (Buslinienkonzept Schwarzwald-Hochstraße, Freizeitverkehr zum Kaltenbronn, Skibusse zur Schwarzwald-Hochstraße). Derzeit wird noch der Skibus zum Kaltenbronn an Sonntagen bei guter Schneelage im Stundentakt durchgeführt. Tariflich gilt der Verbundtarif des Karlsruher Verkehrsverbundes. Die Nutzung hängt auch hier weitgehend vom Wetter ab und ist daher sehr schwankend. In der Saison 1999/2000 wird das Angebot zeitlich erweitert und auf den verbesserten Linienverkehr abgestimmt. Der Skibusverkehr wird vom Landkreis Rastatt sowie von den Städten Gernsbach und Gaggenau je zu einem Drittelfinanziert.

Im Landkreis Calw ist es nach der Kürzung der Mittel für die Schülerbeförderung im Jahr 1996 und dem Wegfall der Dynamisierungsklausel zu einer Unterdeckung des ÖPNV-Haushalts in Höhe von 2,3 Millionen DM gekommen. Als Sofortmaßnahme wurden u. a. alle Freizeitbusverkehre gestrichen. Zuvor schon waren allerdings wiederholt auch Auslastungsprobleme bei den Busangeboten beklagt worden. Zum Ausgleich wird jetzt die Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw GmbH verstärkt auf Nutzungsmöglichkeiten des bestehenden Liniennetzes hinweisen (z. B. im Rahmen einer geplanten Wandern Broschüre).

Im Feldberggebiet haben sich die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nach Auffassung des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald im Grundsatz bewährt. Man musste sich allerdings von Anfang an mit erheblichen Widerständen der von den Sperrungen betroffenen Gasthäuser und bewirtschafteten Hütten auseinander setzen. 1993 war in diesem Zusammenhang das Wanderbusangebot erstmalig erweitert worden. In einer weiteren dreijährigen Modellphase 1995 bis 1997 war das Defizit in Höhe von knapp 70.000 DM pro Jahr zu 80 % vom Land (Naturschutzfonds) übernommen worden mit einem Gesamtaufwand (in drei Jahren) in Höhe von rund 160.000 DM. Nachdem sich das Land ab 1998 aus der Förderung weitgehend zurückgezogen hatte, musste das Wanderbusangebot auf Sonn- und Feiertage beschränkt werden. Am gegenwärtigen Defizit in Höhe von 27.000 DM pro Jahr beteiligen sich die Kommunen mit 16.000. Der Rest wird vom Naturschutzfonds und dem Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF) getragen. Die künftigen Erwartungen sind auf eine längerfristige Lösung im Rahmen des Regio-Verkehrsverbundes Freiburg gerichtet (verkehrsträgerübergreifendes Konzept mit dem leistungsfähigen regionalen Schienenverkehr – Höllentalbahn und Drei-Seen-Bahn – sowie der „Regio-Karte“ als Rückgrat).

Auch anderswo sind es derzeit vor allem die Verkehrsverbünde, die im Freizeitverkehr noch unausgeschöpfte Kundenpotenziale sehen und entsprechende Planungen für integrierte Freizeitverkehrskonzepte vorantreiben (z. B. Karlsruher Verkehrsverbund, Ergebnisse einer Arbeitsgruppe sollen bis Anfang des Jahres 2000 vorliegen). Die bisherigen konzeptionellen Freizeitverkehrsansätze der Verbünde haben sich teilweise nur auf besondere Ticketangebote beschränkt (Tageskarten, 3-Tage-Gästetickets, „Regio-Karten“, Gruppen tarife, Kongress-Tickets, etc.). Das Tarifangebot ist mittlerweile so vielfältig, dass auf die verschiedensten touristischen Bedürfnisse und Freizeitinteressen eingegangen werden kann. Ergänzend dazu stellen die Verkehrskooperationen zusammen mit den betroffenen Gebietskörperschaften umfangreiches Informationsmaterial für den Tourismus und für Freizeitaktivitäten zur Verfügung. Als Beispiel sei hier nur die Broschüre des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar und des Neckar-Odenwald-Kreises genannt, die vielfältige Wander- und Besichtigungshinweise für die Ferienregion Neckartal-Odenwald-Bauland enthält.

Zu I. 2. b):

Die Aktion „KurCard“ (Kurkarte = ÖPNV-Fahrkarte) ist von der Gemeinde Schömberg erstmalig im Jahr 1992 versuchsweise ins Leben gerufen und in den Folgejahren mit Landeshilfe erheblich ausgeweitet worden. Heute berechtigen die an die Kurgäste von Bad Herrenalb, Bad Liebenzell, Bad Wildbad und Schömberg ausgegebenen, mit dem Symbol „KurCard“ gekennzeichneten Kurkarten zur kostenlosen Nutzung sämtlicher Buslinien im Gebiet der beteiligten Städte und Gemeinden sowie einiger darüber hinausgehender Linien für Ausflüge in die Region. Die Anlaufphase des Modellvorhabens ist aus dem Kommunalen Ökologieprogramm des Ministeriums für Umwelt und Verkehr zwischen 1993 und 1996 mit insgesamt 500.000 DM gefördert worden. Inzwischen können auch in anderen Tourismusorten die öffentlichen Nahverkehrsangebote mit der Gästekarte kostenlos genutzt werden, zum Beispiel in Konstanz (Stadtbusse, von Ostern bis Oktober) oder z. B. in Bad Säckingen. In Konstanz wurde dies z. B. durch eine 1995 erfolgte Erhöhung der Kurtaxe (um 50 Pfennig auf 1,50 Mark) finanziert.

Vergünstigungen für öffentliche Verkehrsmittel gibt es in den meisten touristischen Regionen, und zwar insbesondere in Form von kostengünstigen Mehrtages-Touristenkarten für das jeweilige Netz. Im Kreis Freudenstadt berechtigt der Jahres-Freizeitpass zu 65 DM (für Ehepaare 90 DM) zur uneingeschränkten Nutzung sämtlicher Freizeitlinien im Kreis während der Geltdauer von 12 Monaten. In der internationalen Bodensee-Region gibt es bisher eine Vielzahl unterschiedlicher Vergünstigungen: Tageskarte VSU (ein Tag freie Fahrt auf der „Weißen Flotte“), Bodenseepass (Halbprix-Modell, für 7 Tage, 15 Tage bzw. als Jahresplass, 50 % Ermäßigung auf allen Schiffen der VSU sowie verschiedenen Bahn- und Buslinien), Bus-Freizeit-Ticket RAB (ein Tag freie Fahrt auf 136 Buslinien im Raum Alb-Bodensee), Tageskarte VHB (Hegau-Bodensee-Verbund), Thurgauer Tageskarte, die verschiedenen Netzkartenangebote in Vorarlberg sowie den „Regionalpass 3 Tage Appenzellerland/Toggenburg“. Zur Schaffung einer einheitlichen „EUREGIO-Tageskarte“ mit Gültigkeit rund um den Bodensee wurde daher von der Internationalen Bodenseekonferenz (IBK) eine Projektgruppe ins Leben gerufen und eine Untersuchung in Auftrag gegeben mit dem Ziel, eine kundenfreundliche, grenzüberschreitende Lösung zu entwickeln. Im südbadischen Raum ist neben der Regio-Karte Freiburg auf das spezielle SBG-WanderBus-Ticket (Hinterzarten, Feldberg, Wutachschlucht) sowie das SBG-Freizeit-Ticket (Tageskarte, gültig auf dem gesamten SBG-Liniennetz an Samstagen, Sonn- und Feiertagen) und den 7-Tage-SüdbadenBus-Pass hinzuweisen. Am Oberrhein (Ortenaukreis) gilt die Tageskarte „Europapass 24 h“ grenzüberschreitend auch im Raum Straßburg.

Zur Förderung des Städtetourismus sind von vielen Großstädten in jüngster Zeit zusätzlich so genannte CityCards entwickelt worden (z. B. „STUTTCARD“), die neben zahlreichen Vergünstigungen beim Besuch von kulturellen Einrichtungen, Gastronomiebetrieben und Ausflugszielen auch die „kostenlose“ Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs im jeweiligen Verbundraum beinhalten. Derartige Städtekarten kosten in der Regel zwischen 20 DM und 30 DM für zwei bis drei Tage. Zur besseren Transparenz der gebotenen Leistungen wird die STUTTCARD ab nächstem Jahr in zwei Versionen angeboten, zum einen mit „kostenloser“ Benutzung des ÖPNV (25 DM), zum anderen ohne ÖPNV-Nutzung (15 DM). Darüber hinaus ist auf die stark verbilligten Freizeit- und Wochenendangebote hinzuweisen, die praktisch von allen Verkehrsverbünden angeboten werden, und zwar auch von den kleineren, wie z. B. das Wochenend-Ticket im Kreis Calw (zum Preis von 15 DM für bis zu vier Erwachsenen). Derartige Angebote richten sich in der Regel an den gesamten Freizeitverkehr und nicht nur an Urlauber.

Zu I. 2. c):

Attraktive touristische Tarifangebote gibt es in Baden-Württemberg zum einen für die Anreise mit der Bahn, wie z. B. das preisgünstige Schwarzwald-Ticket des Schwarzwald Tourismusverbandes oder das Kraichgau-Stromberg-Ticket der Touristikgemeinschaft Kraichgau-Stromberg, beide an die Voraussetzung einer Übernachtung geknüpft und mit zusätzlichen Transferleistungen (Abholung vom Bahnhof, Gepäckservice etc.) verbunden. (Zu weiteren Bahntarifangeboten vgl. Drucksache 12/4377, Angebote im Schienennetzverkehr).

Zum anderen gibt es eine Vielzahl von kostengünstigen Pauschaltickets für die umweltfreundliche Freizeitmobilität vor Ort, wie zum Beispiel:

- Die pauschalen Freizeit-Ticket-Angebote der großen Verkehrsträger: Baden-Württemberg-Ticket, FerienTicket und StadtTicket der DB AG, BodenseePass der VSU, 7-Tage-SüdbadenBus-Pass etc. Davon unterstützt das Land seit 1997 die Verbreitung des FerienTickets mit einer jährlichen Zuwendung in Höhe von 50.000 DM. Die Förderung ist als Anschubfinanzierung gedacht. Sobald das Angebot die notwendige Bekanntheit erreicht hat und sich selber trägt, wird die Zuwendung eingestellt.
- Die regionalen Freizeit-Tarifangebote der Verkehrsverbünde (Tageskarten, Regio-Karten etc.), die in der Regel günstiger sind als überregionale Angebote, wie das Schöne-Wochenend-Ticket. In diesem Zusammenhang sind auch die zahlreichen Varianten von Kombitickets zu nennen, bei denen der Kauf einer Eintrittskarte (für Landesgartenschauen, Freizeitparks, Open-Air-Konzerte, Sportveranstaltungen etc.) gleichzeitig zur Nutzung öffentlicher Nahverkehrsangebote für die Hin- und Rückfahrt berechtigt.
- Lokale Kurkarten-Modelle mit Ticketfunktion ohne Aufpreis (wie z. B. die erwähnte KurCard-Aktion der Gemeinden Bad Herrenalb, Bad Liebenzell, Bad Wildbad und Schömberg) bzw. mit Ticketfunktion gegen pauschalen Aufpreis (Beispiel aus Bayern: Bad Wörishofen, ÖPNV-Nutzung gegen einmalige Zuzahlung in Höhe von 10 DM).
- Regionale touristische Inklusivkarten („IC-Cards“ regionaler Tourismusorganisationen) mit pauschaler Abgeltung von Eintrittspreisen, Ausflugsbahnen, ÖPNV-Leistungen etc., und zwar mit folgenden Varianten:
  - Gästetaxe-Modell: Der Leistungsanspruch wird automatisch mit der Übernachtung in der regionalen Gastronomie erworben, das heißt, die Karte ist im Übernachtungspreis oder in der Gästetaxe inbegriffen. Beispiele sind in Vorarlberg: die Inklusivkarte Arlberg (ab einer Übernachtung), die Bregenzerwald Card (ab drei Übernachtungen) sowie die IC Card Kleinwalsertal.
  - Kauf-Modell: Die Inklusivkarte muss gekauft werden (Beispiele: Kärnten Card sowie die drei Vorarlberger Inklusivkarten für die Regionen Bodensee-Alpenrhein, Alpenregion Bludenz und Montafon). Im Gegensatz zum „Gästetaxe-Modell“ liegt hier die Entscheidung beim Gast. Außerdem können diese Inklusivkarten in der Regel – aus Gründen der Gleichbehandlung – auch von Einheimischen gekauft werden, dann jedoch zumeist nur in einer Version ohne ÖPNV-Berechtigung.

Die 1996 eingeführte und schon im ersten Jahr über 110.000 mal verkaufte Kärnten Card der Kärnten Werbung GmbH (Landestourismusorganisation) ist nicht nur die bekannteste und erfolgreichste Pauschalkarte dieser Art, sondern auch die mit Abstand preiswerteste: Zum Preis von derzeit – 1999 – 385 öS (55 DM) kann ein Erwachsener drei Wochen lang rund 90 Ausflugs-

ziele sowie alle öffentlichen Verkehrsmittel im österreichischen Bundesland Kärnten beliebig oft und ohne Zuzahlungen benutzen, darunter die gesamte Schifffahrt auf den drei Kärntner Seen, aber auch zum Beispiel vier mautpflichtige Panoramastraßen von zusammen fast 100 km Länge, die teilweise durch geschützte Alpengebiete führen. Bei Sonderaktionen, wie dem großen Harley Davidson Treffen 1998, wird gelegentlich auch die Großglockner Hochalpenstraße einbezogen. Die Felbertauernstraße AG zählt ausdrücklich zu den Sponsoren der Karte.

Die Beispiele zeigen, dass es sich bei der Kärnten Card in erster Linie um ein Instrument der Tourismusförderung handelt. Die positiven Umwelteffekte lassen sich dagegen nur schwer quantifizieren, da die ÖPNV-Nutzung anders als die – exakt ermittelte – Frequentierung der regionalen Ausflugsziele im Einzelnen nicht registriert wird (die Karte gilt bei Bussen und Bahnen als Sichtausweis). Als grobes Indiz für Umwelteffekte kann der Anteil der Gäste genommen werden, der die Karte kauft. Dieser Anteil lag zuletzt (1998) bei 7,7 Prozent aller Gäste. Insgesamt wurden 1998 128.000 Kärnten Card an Gäste verkauft.

Von der Gesamtnutzung der Kärnten Card im Jahr 1998 erreichten die 17 Bergbahnen und drei Schifffahrtsbetriebe mit 36 % und 23 % die höchsten Anteile. Danach folgten die vier Panoramastraßen mit 11,5 %. Am ausgeschütteten Kartenumsatz in Höhe von (1998) 31,1 Millionen öS war der Kärntner Verkehrsverbund mit 2,7 Millionen öS (8,7 %) beteiligt. Im Durchschnitt wird die Gästekarte rund 8 mal (pro Aufenthalt) für Ausflüge benutzt. Da ein Kärnten Card Käufer im Durchschnitt etwa 12 Tage in Kärnten Urlaub macht, ist somit die Ausflugsintensität relativ hoch. In wirtschaftlicher Hinsicht trägt sich die Karte nach Auskunft der Kärnten Werbung selbst; lediglich in der Anfangsphase habe es eine Förderung (für die Entwicklung der notwendigen Software) durch die Landesregierung gegeben.

Verglichen mit der flächendeckenden Kärnten Card, die ein Urlaubsgebiet von insgesamt rund 9.500 qkm abdeckt (vergleichbar mit der Größe des Regierungsbezirks Freiburg), fallen die sechs regionalen Vorarlberger Inklusivkarten nicht nur hinsichtlich des räumlichen Geltungsbereichs, sondern auch in sonstiger Hinsicht deutlich ab. Der zeitliche Geltungsbereich liegt z. B. bei den drei „Kauf-Karten“ nur zwischen zwei bzw. drei Tagen (IC Card Bodensee-Alpenrhein) und 7 bzw. 10 Tagen (Bludenz- und Montafon Card). Die Preise liegen zwischen 235 öS (2 Tage-Card Bodensee-Alpenrhein) und 625 öS (10-Tage Montafon Card).

In wirtschaftlicher Hinsicht tragen sich auch die Vorarlberger Kauf-Inklusivkarten weitgehend selbst. Bei den Gästetaxe-Modellen (Arlberg, Bregenzerwald und Kleinwalsertal), bei denen die Karte automatisch mit der Übernachtung erworben wird, erfolgt die Finanzierung durch einen Zuschlag auf die Gästetaxe, somit durch alle Übernachtungsgäste. 1998 wurden in Vorarlberg landesweit knapp 15.000 IC-Cards verkauft; hinzu kommen die statistisch nicht erfassten Nutzer der Gästetaxe-Modelle.

Im Zuge der Überarbeitung bzw. Neueinführung von Gästekarten haben sich auch in Baden-Württemberg die wichtigsten Tourismusorganisationen eingehend mit der Kärnten Card auseinander gesetzt und dieses Modell oftmals als Grundlage ihrer weiteren Überlegungen verwendet. Delegationen aus dem Schwarzwald waren dazu in Kärnten und Kärntner Experten auch im Schwarzwald. Als Ergebnis der Überlegungen ist es beabsichtigt, die bewährte Schwarzwald-Gästekarte mit ihrer Schwarzwald-weiten Anerkennung zu Schwarzwald-Chip-Card mit ÖPNV-Berechtigung weiterzuentwickeln. Die Landesregierung begrüßt diese Bemühungen, würde damit doch den Gästen der größten Urlaubsregion des Landes eine außerordentlich komfortable und umweltfreundliche Lösung für die Mobilität vor Ort geboten. Der besondere

Reiz der Karte läge in ihrem weiten Geltungsbereich, der flächenmäßig mit dem der Kärnten Card vergleichbar wäre.

Auch für die Internationale Bodenseeregion wird nach Angaben der zuständigen Tourismus-Marketingorganisation derzeit an der Entwicklung einer „All-inclusive-Card“ auf der Basis einer elektronischen Chip-Karte mit berührungsloser Technologie gearbeitet. Inhaltlich soll sich die neue Erlebniskarte weitgehend an die erfolgreiche Kärnten Card anlehnen. Als Partnerunternehmen sind vor allem die Vereinigten Schifffahrtsunternehmen für den Bodensee und Rhein (VSU) vorgesehen, womit das touristisch attraktivste Nahverkehrs- und Ausflugsangebot in der Karte eingeschlossen wäre. Aber auch mit den anderen Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs werden Gespräche geführt. Die Markteinführung der Karte ist für Ostern 2000 geplant. Schon mit der nachfolgenden Erlebniskarte 2001 soll der gesamte öffentliche Nahverkehr in das Angebot einbezogen werden, vorausgesetzt, es kann gemeinsam mit den betroffenen Unternehmen eine finanziell tragfähige Lösung gefunden werden.

Zu I. 2. d):

Im Rahmen der Förderung kommunaler Tourismusinfrastrukturprojekte hat das Wirtschaftsministerium in den Jahren 1998 und 1999 folgende Projekte mit Bezug zum Freizeitverkehr anteilig gefördert: Bau einer Wagenhalle für die Kandertal-Museumsbahn (87 TDM), Sanierung eines Brückenbauwerks der „Sauschwänzle“-Museumsbahn Blumberg–Weizen (212,4 TDM), Neubau einer Touristik-Informationsanlage an der Kreuzung L 347/Kreisstraße nach Neubulach (79,7 TDM), Bau eines Parkplatzes und Anbringung von Info-Tafeln an der B 462 bei Bad Rotenfels (60 TDM), Insel Reichenau: Ausbau des Pkw-Parkplatzes bei der Kindlebildkapelle und Befestigung des zur Insel führenden Radweges (120 TDM), Radrundwanderweg in Wangen (129 TDM) sowie Instandsetzung von Wanderwegen in Bad Wimpfen (80 TDM). Darauf hinaus sind Maßnahmen zur Neuordnung des ruhenden und laufenden Verkehrs, Verkehrsberuhigungs- und Verkehrsreduzierungsmaßnahmen förderfähige Sanierungsziele im Rahmen der städtebaulichen Erneuerungsprogramme. Entsprechende Maßnahmen sind in zahlreichen kommunalen Sanierungskonzeptionen enthalten und in vielen Städten und Gemeinden des Landes bereits weitgehend umgesetzt. Detailangaben über darauf entfallende Fördermittelanteile liegen dem Wirtschaftsministerium nicht vor.

Im Geschäftsbereich des Ministeriums Ländlicher Raum wurde für das LEADER-Gebiet Oberschwaben u. a. auch die Entwicklung alternativer Transportmöglichkeiten im Sinne eines ökologisch verträglichen Tourismus untersucht. Dazu wurde vom BUND mit Unterstützung der EU-Gemeinschaftsinitiative LEADER II und der Stiftung Naturschutzfonds ein Konzept entwickelt, das auf eine Gäste-Anreise ohne Pkw abzielt und für die Erreichbarkeit von Ausflugszielen und Veranstaltungen mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln oder dem Fahrrad wirbt. Auch wurde ein umfassendes Konzept für einen Erlebnisradwanderweg erarbeitet, das derzeit umgesetzt wird (Donauradweg). Im Rahmen dieses Konzepts sind verschiedene Projekte über LEADER gefördert worden bis hin zum Bau eines Radfahrsteges für die umweltverträgliche Überquerung eines sensiblen Schutzgebietes. Im LEADER-Gebiet Hohenlohe (24 Gemeinden aus den Landkreisen Schwäbisch Hall, Hohenlohekreis und Ostalbkreis) wird auf der Grundlage eines Gesamtkonzepts („Hohenlohe – das neue Fahrradeldorado“) eine entsprechende tourismusorientierte Infrastruktur geschaffen mit einem geschlossenen Wegenetz, einem Verkehrsleitsystem, Übernachtungsmöglichkeiten und Raststätten sowie speziellen Ferienprogrammen für Fahrradtouristen.

Für die Umwelt- und Verkehrspolitik stellt der Freizeitverkehr einen integralen Bestandteil des Gesamtverkehrs dar. Er wird daher bei den meisten Maßnahmen des Ministeriums für Umwelt und Verkehr ohne besondere Hervorhebung mit berücksichtigt. Das lässt sich u. a. mit den Größenverhältnissen begründen. So beträgt der Anteil des reinen Freizeitverkehrs (ohne Urlaubsverkehr) am motorisierten Individualverkehr 43,4 %, am Eisenbahnverkehr 35,5 %, am öffentlichen Straßenpersonenverkehr 30,0 %, am Luftverkehr 3,0 % (Urlaubsverkehrsanteil 51,0 %!), am Radverkehr 48,4 % und an den Fußwegen 55,6 % (Verkehr in Zahlen, hrsg. vom Bundesministerium für Verkehr, 1998, S. 225). Nimmt man noch den Urlaubsverkehr und die freizeitorientierten Bereiche des Einkaufsverkehrs hinzu, wird deutlich, dass über die Hälfte des Gesamtverkehrs der Kategorie „Freizeitverkehr“ im weiteren Sinn zuzurechnen ist.

Verschiedene Projekte mit dem Ziel, auf bestimmte Merkmale des Freizeitverkehrs Einfluss zu nehmen, sind in den vorangegangenen Ziffern bereits genannt worden (vgl. darüber hinaus auch die Drucksachen 12/4377, Angebote im Schienenverkehr und 12/4378, Angebote für den Radverkehr). Die Maßnahmen knüpfen dabei teils an bestimmten Verkehrsmitteln bzw. der entsprechenden Infrastruktur an (Busse, Bahnen, Fahrrad, Fußwege, historische Verkehrsmittel), teils an der spezifischen Preisgestaltung für den Urlaubs- und Freizeitverkehr (Freizeit- und Ferientickets, Pauschalangebote, KurCard etc.), können aber auch ihren Ausgangspunkt in dem Ziel haben, Erholungsräume und Tourismusorte vom Verkehr zu entlasten (vgl. das einschlägige Kapitel des Generalverkehrsplans „Verkehrskonzepte für Erholungs- und Fremdenverkehrsräume“).

In der Regel handelt sich bei den vom Ministerium für Umwelt und Verkehr geförderten speziellen Projekten des Freizeitverkehrs um vorübergehende Aktionen (keine Dauermaßnahmen). Dementsprechend ist die Förderung als Anschubfinanzierung gedacht. Sobald der Zweck erreicht ist (die umweltfreundlichen Angebote genügend bekannt sind, die weitere Umsetzung in die lokale bzw. regionale Zuständigkeit fällt etc.) wird die Zuwendung eingestellt. Eigene Haushaltsansätze für den Freizeitverkehr stehen nicht zur Verfügung. Die entsprechenden Vorhaben werden aus unterschiedlichen Quellen gefördert, zum Beispiel aus dem Kommunalen Ökologieprogramm oder aus Mitteln zur Gewinnung von Planungs- und Entscheidungshilfen, in der Vergangenheit auch aus dem (zwischenzeitlich ausgelaufenen) Innovationsprogramm ÖPNV.

In den letzten Jahren wurden verstärkt Projekte gefördert, die die Erarbeitung von konzeptionellen Ansätzen für eine umweltverträgliche Urlaubs- und Freizeitmobilität zum Ziel haben. Dazu gehören das Projekt „Umweltfreundlicher Kur- und Fremdenverkehrsort Badenweiler“ (1993 und 1994 aus Mitteln des Kommunalen Ökologieprogramms mit insgesamt 142 TDM gefördert), die Erarbeitung von Grobkonzepten für umweltfreundliche Mobilität in ausgewählten Gemeinden, darunter die Tourismusorte Uhldingen-Mühlhofen, Meersburg, Todtnauberg und Gengenbach (jeweils anteilig zu 50 % gefördert), die Erarbeitung eines Konzepts zur umweltfreundlichen Verkehrsbedienung von Großveranstaltungen in Baden-Württemberg (20 TDM), die Förderung des Projekts „Historisch mobil“ (touristische Vermarktung der Verkehrsgeschichte im internationalen Bodenseeraum, je 15 TDM zur Anschubfinanzierung der Machbarkeitsstudie und der ersten Umsetzungsstufe) sowie die Förderung des Projekts „Ermäßigte Bahncard für Jugend- bzw. Übungsleiter“ (18 TDM für die Begleituntersuchung sowie ca. 50 TDM als anteiliger Finanzierungsbeitrag für die eingeräumten Ermäßigungen auf der Basis von 2.000 Teilnehmern).

Finanziell sehr stärker ins Gewicht fallen die Infrastrukturmaßnahmen zur umweltverträglichen Erschließung bzw. zur Entlastung von Erholungsge-

bieten, Tourismusorten und anderen stark frequentierten Zielen des Freizeitverkehrs. Dazu zählen teilweise Ausbau- und Reaktivierungsmaßnahmen im Schienenverkehr (vgl. Drucksache 12/4377, Angebote im Schienennverkehr), Maßnahmen zur Verbesserung des Radwegenetzes, hier besonders der Radwanderwege (vgl. Drucksache 12/4378, Angebote für den Radverkehr), der Bau einzelner Umgehungsstraßen sowie weitere Maßnahmen, die sich mehr oder weniger stark dem Freizeitverkehr zurechnen lassen. In diesem Zusammenhang können z. B. auch zwei Parkierungsprojekte genannt werden. So wurden in jüngster Zeit das Parkhaus Süd in Bad Wildbad (ca. 10 Millionen DM) sowie die Tiefgarage im Schlosspark Badenweiler (ca. 13 Millionen DM) mittelbar oder unmittelbar vom Land finanziert. Beide Maßnahmen haben zur Verkehrsberuhigung der betreffenden Kurorte beigetragen.

Auch unter den bewusstseinsbildenden Maßnahmen zur Förderung umweltgerechter Verhaltensweisen können zahlreiche Vorhaben zumindest teilweise dem Bereich des Urlaubs- und Freizeitverkehrs zugerechnet werden. Zu nennen sind u. a. das Projekt „Mobiles Schopfheim“ (Förderung des Wanderbus-Angebots mit 20 TDM, des Disco-Bus mit 20 TDM und der Fahrradkarte mit 10 TDM), Broschüren wie z. B. „Blickpunkt Umwelt: Tourismus“ (40 TDM) und „Blickpunkt Umwelt: Nahverkehr“, die Aktionstage „Natürlich mobil am Bodensee“ mit einem Zuschuss in der Größenordnung von jährlich etwa 20 TDM, die Reihe „Mainauer Mobilitätsgespräche“ (mit den Broschüren „Wege zur bewussten Mobilität“ und „Freizeit–Umwelt–Tourismus“), einzelne Veranstaltungen aus der UVM-Vortragsreihe „Anstöße“ sowie Seminare der Akademie für Natur- und Umweltschutz Baden-Württemberg, z. B. im Rahmen der Reihe „Freizeit, Tourismus und Umwelt/Kommunaler Umweltschutz“.

Speziell für den internationalen Bodenseeraum ist auf einschlägige IBK- bzw. INTERREG-Projekte hinzuweisen, die vom Land auf dem Weg über die Mitgliedschaft in der Internationalen Bodenseekonferenz (IBK) oder auf andere Weise mitfinanziert worden sind. Das Ministerium für Umwelt und Verkehr hatte auch langjährig den Vorsitz der IBK-Arbeitsgruppe Tourismus und Umwelt inne. Projekte in dieser Zeit waren neben der Erarbeitung von Grundsatzpositionen u. a. die Aufbereitung und Neuorientierung des Bodensee-Rundwanderwegs (Konzeption und erste Teilstrecke) sowie Workshops für Counter-Kräfte (von Tourismuszentralen, Hotels etc.) mit dem Ziel einer besseren Nutzung von ÖPNV-Angeboten, Fahrplanauskunftsystmen und anderen Bausteinen einer nachhaltigen Tourismusentwicklung.

Zu I. 3. a):

Eine stichprobenartige Umfrage bei den Regierungspräsidien hat folgendes Bild bezüglich Verkehrsbeschränkungen in touristischen Gebieten bzw. zu touristischen Zielen ergeben: In ca. 20 Heilbädern, Kurorten und Erholungs-orten bestehen auf klassifizierten Straßen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 bzw. 40 km/h auf Grund von § 45 Abs. 1 a, Ziff. 1 bis 3 StVO zum Schutz der kurörtlichen Funktionen und der sich in den Kurorten befindenden erholungssuchenden Gäste. Darüber hinaus bestehen aus Lärmschutzgründen in verschiedenen Heilbädern und Kurorten Nachtfahrverbote für Lkw bzw. für Motorräder, und zwar insbesondere in den engen Tälern des Nordschwarzwalds sowie vereinzelt auch in Oberschwaben. Beispiele für weitergehende lokale Zufahrts- bzw. Durchfahrtsbeschränkungen in der Saison finden sich u. a. in Badenweiler (Zufahrtsbeschränkungen in den Ortskern, in der Saison täglich während der Zeit der Mittagsruhe und nachts), in Langenargen (Sperrung der Ortskerndurchfahrt an Wochenenden und Feiertagen) oder zum Beispiel auch in Heidelberg (Sperrung der direkten Zufahrt aus der Altstadt zum Schloss für den Pkw-Verkehr an Wochenenden und Feiertagen).

Im überörtlichen Bereich bestehen Fahrbeschränkungen auf klassifizierten Straßen u. a. in folgenden touristischen Gebieten:

- Schwarzwald: L 123 Utzenfeld–Wieden (Tempo 80), L 126 Todtnau–Notschrei (Tempo 80), L 124 Schauinslandstrecke (Fahrverbot für Motorräder, jeweils von Ende März bis Anfang November, an Wochenenden und Feiertagen), L 142 Multen–Belchen (Fahrverbot für den Individualverkehr, jeweils vom 1. Juli bis 1. November, an Wochenenden und Feiertagen), L 186 Waldkirch–Altersbach–Kandel (Fahrverbot für Fahrzeuge mit einer Breite von mehr als 2,10 m), Achertal (Lkw-Nachtfahrverbot seit 1972, jeweils vom 1. Mai bis zum 31. Oktober, ausgenommen Quellverkehre),
- Bodensee und Schwäbische Alb: L 201 Meersburg–Unteruhldingen (Tempo 60, Überholverbot wegen starkem Radverkehr), L 201 Heiligenberg (zeitliche Lkw-Beschränkungen), L 440 Lochenstrecke, Weilstetten–Tiringen (Tempo 80).

Darüber hinaus bestehen saisonale Wochenend-Fahrverbote auf zahlreichen Gemeinde- und Gemeindeverbindungsstraßen in stark frequentierten Ausflugs- und Erholungsgebieten. Die bekanntesten Beispiele sind die im Rahmen des Schutzkonzepts für das Natur- und Landschaftsschutzgebiet Feldberg/Rinken/Herzogenhorn durchgesetzten Sperrungen verschiedener Stichstraßen (zum Rinken, zur Todtnauer Hütte, zur Krunkelbachhütte, zum Gasthaus Stübenwasen, etc.). Wie die Erfahrung zeigt, sind derartige Maßnahmen auch bei vergleichsweise kleinen Straßen mit einem erheblichen Vorbereitungsaufwand verbunden und können in der Regel nur nach langwierigen Auseinandersetzungen mit den betroffenen Anliegern, Gewerbetreibenden und sonstigen Interessengruppierungen durchgesetzt werden.

Zu I. 3. b):

Grundsätzlich sind bei Sperrungen von Straßen die Vorschriften von § 45 StVO zu beachten. Im Wesentlichen kommen solche Sperrungen in Frage:

- aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs (§ 45 Abs. 1),
- zum Schutz der erholungssuchenden Bevölkerung in entsprechenden Landschaftsgebieten und Ortsteilen (§ 45 Abs. 1 a, Ziff. 4),
- zum Schutz der Erholungsfunktion von Heilbädern, Luftkurorten und Erholungsorten (§ 45 Abs. 1 a, Ziff. 1 bis 3) sowie
- hinsichtlich örtlich begrenzter Maßnahmen aus Gründen des Arten- oder Biotopschutzes (§ 45 Abs. 1 a, Ziff. 4. a).

Saisonale Sperrungen von Durchgangsstrecken kommen dabei nur in Frage, wenn geeignete Umleitungsstrecken vorhanden sind, die eine Mehrbelastung vertragen. Daran fehlt es jedoch in einem dicht besiedelten, topographisch schwierigen Land, wie Baden-Württemberg, in vielen Fällen. Ein Beispiel dafür ist die Gemeinde Dobel (Landkreis Calw). Hier konnten Forderungen, die L 340 an „Schneesonntagen“ für jeglichen Verkehr zu sperren, auch deswegen nicht entsprochen werden, weil es nicht möglich war, den Durchgangsverkehr vom Ziel- und Quellverkehr (Bewohner, Besucher der Skilifte, etc.) zu trennen. Notwendig ist darüber hinaus das Einvernehmen mit den jeweiligen Anrainergemeinden. Unter anderem daran scheiterten zum Beispiel die Vorstöße, den Abschnitt der L 277 im Donautal zwischen Sigmaringen und Beuron für den Kraftfahrzeugverkehr in der Wander- und Radfahrssaison zu sperren.

Zu I. 3. c):

Die Schwarzwald-Hochstraße (B 500) ist seit den 30er-Jahren als „Touristische Straße“ ausgewiesen und nicht nur die älteste sondern auch die bekannteste Straße ihrer Art in Baden-Württemberg. Die Verkehrsbelastung ist im Durchschnitt relativ schwach (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke – DTV – ca. 4.000 Kfz/24h) mit lediglich viel Ausflugsverkehr bei besonderen Wetterlagen. Eine Sperrung der B 500 kommt nicht in Frage, da die von ihr ausgehenden Störungen vertretbar sind. Ein zweijähriger Versuch, in dem nahezu für den gesamten Abschnitt zwischen Sand und Alexanderschanze eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h eingerichtet worden war, hat gezeigt, dass saisonal verstärkt auftretender Motorradverkehr durch derartige Maßnahmen nur unwesentlich beeinflusst werden kann und somit auch die Geräuschemissionen kaum zu verringern sind (vgl. im Einzelnen die Antwort des Ministeriums für Umwelt und Verkehr vom 12. Februar 1999 auf die Kleine Anfrage der Abg. Birgit Kipfer, SPD, Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 500, Drucksache 12/3662). Seither besteht die Beschränkung nur noch zwischen Sand und Ruhestone. Dort befinden sich mehrere Ausflugsstätten bzw. Hotels mit entsprechendem Fußgängeraufkommen, die Straße weist einen deutlich niedrigeren Ausbaustandard auf und auch das Unfallgeschehen ist stärker ausgeprägt. Ein spezielles Konzept zur zeitweiligen Sperrung der B 500 an Wintersporttagen mit besonders hoher Belastung ist vor allem aus finanziellen Gründen gescheitert (aufwändige Einrichtung von Parkplätzen und eines leistungsfähigen Zubringerverkehrs für nur zwei bis drei Wochenenden im Jahr).

Im Übrigen haben die Diskussionen im Rahmen des Projekts „Neue Ordnung Schwarzwald-Hochstraße“ mit dazu beigetragen, dass die Problematik des Freizeitverkehrs bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne seitens der angrenzenden Landkreise angemessene Berücksichtigung gefunden hat. Nahverkehrspläne sind zwar primär keine Konzepte für eine umfassende umweltverträgliche Freizeitmobilität, können aber ÖPNV-Vorgaben enthalten, die den besonderen Anforderungen Rechnung tragen. So nennt der 1998 verabschiedete Nahverkehrsplan des Ortenaukreises unter den Rahmenvorgaben für eine umweltgerechte Mobilität u. a. auch die Reorganisation des Omnibuslinienverkehrs auf der B 500 (Schwarzwald-Hochstraße) und auf den Zulaufstrecken aus den im Ortenaukreis gelegenen Seitentälern, und zwar an Wochenenden und Feiertagen. In der Zwischenzeit ist das entsprechende Konzept des Ortenaukreises in Abstimmung mit dem Freizeitbusverkehr im Landkreis Freudenstadt und unter Einbeziehung bestehender Linienverkehre der RVS Regionalbus Südwest GmbH im Juli 1999 umgesetzt worden. Die Ausfallkosten finanziert der Ortenaukreis zur Hälfte; die anderen 50 % teilen sich die in den Rundverkehr einbezogenen sechs Städte und Gemeinden.

Zu II.:

Erfahrungen mit einzelnen Instrumenten zur Förderung einer umweltverträglichen Tourismusmobilität liegen ausreichend vor; ebenso wenig fehlt es in den Tourismusgebieten am notwendigen Problembewusstsein. Dazu haben die in den voranstehenden Ziffern genannten Projekte und Maßnahmen maßgeblich beigetragen.

Auch der Tourismus-Verband Baden-Württemberg hat sich in der Vergangenheit intensiv mit dem Thema „Tourismus und Umwelt“ und insbesondere mit dem Thema „Tourismus und Verkehr“ beschäftigt. Es wurden Veranstaltungen durchgeführt, Befragungen und Diplomarbeiten betreut sowie mustergültige Einzelansätze in einzelnen Regionen (Freudenstadt, Baiersbronn u. a.) getestet. Die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn z. B. im Bereich der Ferienzüge in den Schwarzwald, die Marketingkooperation mit der Bahn, die Unterstützung von Wanderbuskonzepten im Südlichen Schwarzwald und vie-

les mehr waren Bausteine, die eine umweltverträgliche Mobilität in den Tourismusregionen anregen sollten. Ebenfalls hat der Tourismus-Verband in einzelnen Arbeitsgruppen, z. B. zur Schwarzwald-Hochstraße, mitgearbeitet.

Als Resultat dieser Erfahrungen, aber auch aus Erfahrungen anderer Regionen (Bayern, Schleswig-Holstein, Regionen in den Alpen), stellt sich dieser Themenbereich als außerordentlich komplex dar. Ähnlich wie zu einem erfolgreichen Tourismus eine lückenlose Servicekette gehört – vom ersten Kontakt mit dem Interessenten bis zu der Verabschiedung des Gastes aus dem Urlaubsort und nachfolgenden Erinnerungsschreiben –, muss auch im Bereich der Mobilität eine lückenlose und in allen Teilen auf die Bedürfnisse der Gäste und Nutzer zugeschnittene Infrastruktur und ein dementsprechender Service angeboten werden, damit nennenswerte Veränderungen des Mobilitätsverhaltens erreicht werden können. Das heißt, einzelne Maßnahmen, wie vergünstigte Fahrkarten, Gepäckservice oder durchgehende Bahnverbindungen, reichen in der Regel nicht aus, um nennenswerte Veränderungen der Mobilitätsgewohnheiten zu erreichen. Vielmehr kommt es darauf an, die gesamte Palette der teilweise im Land aber auch in anderen Regionen durchgeführten beispielhaften Maßnahmen einzusetzen, um durch das Zusammenspiel aller Bausteine einen deutlich größeren Effekt zu erreichen, als wenn einzelne Maßnahmen isoliert durchgeführt werden.

Die Landesregierung begrüßt es, wenn ein entsprechendes Vorhaben auf regionaler Ebene zu Stande käme und ist bereit, ein solches Projekt im Rahmen ihrer Möglichkeiten beratend und begleitend zu unterstützen. Sie weist jedoch darauf hin, dass der Grundgedanke eines solchen Vorhabens bereits 1996 von der Arbeitsgruppe „Freizeit und Mobilität“ formuliert worden war, und dass die Idee schon damals nicht die notwendige Resonanz gefunden hat, das heißt, von keiner regionalen Tourismusorganisation aufgegriffen worden ist. Die Empfehlung der vom damaligen Minister für Umwelt und Verkehr eingesetzten Arbeitsgruppe von Persönlichkeiten aus dem Tourismus-, dem Freizeit und dem Verkehrssektor lautete seinerzeit: „Planung und Durchführung eines regionalen Modellprojekts zur ökologischen und ökonomischen Optimierung der Urlaubs- und Freizeitmobilität in einem bestimmten Raum“ (vgl. Abschlussbericht der Arbeitsgruppe Freizeit und Mobilität, Stuttgart 1996, Ziffer 10). Zur Umsetzung dieser Empfehlung hieß es weiter: „Der Landesfremdenverkehrsverband ermittelt im Kontakt mit den interessierten Kommunen und regionalen bzw. örtlichen Fremdenverkehrsorganisationen einen geeigneten Modellraum und erarbeitet zusammen mit dem UVM einen Projektvorschlag (einschließlich Finanzierungsmöglichkeiten).“ Die anschließende Suche nach einem geeigneten Modellraum ist insbesondere vor dem Hintergrund eines erforderlichen finanziellen Eigenengagements des Modellgebietes ergebnislos geblieben. Das heißt, es hat sich keine regionale Tourismusorganisation gefunden, die bereit gewesen wäre, ein solches Modellprojekt zu planen und durchzuführen. Zwischenzeitlich sind die finanziellen Spielräume überall enger geworden, so dass sich die Rahmenbedingungen für ein derartiges Projekt deutlich verschlechtert haben.

Ergänzend werden zu den in Ziffer II. genannten Ansätzen folgende Hinweise gegeben:

Autofreie (Teil-)Gebiete bzw. Straßensperrung in einem touristisch bedeutenden und sensiblen Bereich:

- Zum Thema „Autofreiheit“ hat sich das Ministerium für Umwelt und Verkehr in seiner Stellungnahme zum Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen „Modellprojekt Autofreie Urlaubsorte Baden-Württemberg“ vom 17. Juli 1996 (Drucksache 12/224) ausführlich geäußert. Zwischenzeitliche Untersuchungen haben ergeben, dass sich Tourismusorte mit restriktiver Politik gegenüber dem Individualverkehr in den letzten Jahren nicht besser

(aber auch nicht schlechter) entwickelt haben als der Durchschnitt. Dies gilt neuerdings (1992 bis 1997) auch für die in der Stellungnahme erwähnten neun autofreien Schweizer Tourismusorte (GAST). Ein von der Akademie für Natur- und Umweltschutz Baden-Württemberg in Zusammenarbeit mit dem Tourismus-Verband Baden-Württemberg angebotenes (in der Drucksache 12/224 ebenfalls erwähntes) Folge-Seminar zum Thema „Autofreie Ferienorte in Baden-Württemberg? Vision oder realistische Lösungsansätze?“ fand bei den angesprochenen Städten und Gemeinden keine ausreichende Nachfrage und musste abgesagt werden. Gleiches gilt für ein vom Schweizer Tourismusexperten Prof. Claude Kaspar vorbereitetes, auf Bundesebene angebotenes Seminar der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft – DVWG – mit dem Titel „Autoarme Tourismusdestinationen – Hoffnung oder reale Chance?“ (Bad Pyrmont, Oktober 1998). Interessierten Städten und Gemeinden steht dafür neuerdings das Netzwerk NETS (Europäisches Netzwerk Tourismus mit Sanfter Mobilität) als Plattform des interkommunalen Erfahrungsaustausches zu Fragen der innerörtlichen Verkehrsberuhigung zur Verfügung.

- Die (saisonale) Sperrung eigens entwickelter und vermarkter „Touristischer Straßen“ (wie z. B. Schwarzwald-Hochstraße, Schwarzwald-Bäderstraße, Schwarzwald-Tälerstraße, Badische Weinstraße, Deutsche Alleenstraße etc.) muss unter Gesichtspunkten der Tourismusförderung als kontraproduktiv angesehen werden. Gleiches gilt für das übrige Straßennetz, so weit dieses (auch) der Erschließung von Feriengebieten, Naherholungsräumen und sonstigen touristischen Zielen dient.
- In der Regel kann es nur darum gehen, den motorisierten Verkehr von den empfindlichsten (inneren) Zonen der touristischen Ziele fern zu halten und am Rande davon ausreichende Parkmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen. Sofern es sich bei den sensiblen Bereichen um Natur- oder Landschaftsschutzgebiete handelt, sind die zuständigen Naturschutzbehörden bemüht, Beeinträchtigungen dieser Gebiete durch Besucherlenkungskonzepte zu vermeiden. Soweit es sich um innerörtliche Ziele handelt, wie zum Beispiel Seeuferbereiche, liegt es an den betroffenen Gemeinden, Fußgängerbereiche einzurichten („Seepromenaden“) oder auf andere Weise zum Schutz der empfindlichen Bereiche beizutragen.

#### Umfassende Verkehrsberuhigung:

Wichtigste Voraussetzung für eine umfassende Verkehrsberuhigung sind leistungsfähige Umgehungsstraßen, um den Durchgangsverkehr von den Tourismusorten und Erholungsgebieten fern zu halten. Hierfür sind dringend mehr Straßenbaumittel erforderlich, und zwar sowohl für einzelne Ortsumgehungen als auch für regionale Entlastungsmaßnahmen, wie die B 31 neu am Bodensee. Darüber hinaus haben sich als effektivste innerörtliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen der Ausbau von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen erwiesen, ergänzt durch entsprechende „Auffang“-Parkmöglichkeiten. Das lässt sich auch am Beispiel der in der Begründung des Antrags erwähnten bayrischen „autoarmen“ Tourismusorte nachweisen, insbesondere von Oberstdorf, wo die Fußgängerzone im Rahmen des Pilotprojekts „Autofreie Kurorte“ auf einen Umfang von rund 11 Prozent der Ortsfläche erweitert worden ist. Gerade auch für derartige kommunale Maßnahmen sind erhebliche Mittel erforderlich. Demgegenüber ist die in der Antragsbegründung erwähnte Einführung von Elektro- oder Wasserstoff-Bussen zwar werbewirksam, im Rahmen umfassender kommunaler Gesamtkonzepte jedoch eher nur von ergänzender Bedeutung.

#### Modellhaftes ÖPNV-Angebot:

Für ÖPNV-Angebote sind nach § 6 Abs. 1 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs

(ÖPNVG) die Stadt- und Landkreise als Aufgabenträger zuständig. Die Bedeutung des Freizeitverkehrs für den Gesamtverkehr und die Möglichkeiten, aus diesem Bereich neue Fahrgäste zu gewinnen, sind mittlerweile allgemein bekannt. Angesichts der vielfältigen Aktivitäten aller Beteiligten, die den jeweiligen Bedürfnissen vor Ort gezielt Rechnung tragen, bedarf es keiner zusätzlichen Initiativen des Landes. Darüber hinaus stehen aus dem Verkehrsbereich angesichts der schwierigen Finanzierungsprobleme keine Mittel für Modellprojekte zur Verfügung.

Vergünstigte und erleichterte Anreise mit der Bahn:

Vergünstigungen bei der Anreise mit der Bahn sind nur im Rahmen spezieller Tarife oder bilateraler Vereinbarungen zwischen dem jeweiligen Verkehrsunternehmen und der Tourismusbranche möglich. Soweit es sich um spezielle Tarife handelt, ist es ausschließlich Sache des jeweiligen Verkehrsunternehmens, derartige Angebote einzuführen. Das Land hat rechtlich keine Möglichkeit, Tarifvergünstigungen für die Anreise im Tourismusbereich aufzuerlegen, da es sich hierbei in aller Regel um Fernverkehrstarife handelt, die hinsichtlich der Preise keiner Genehmigung bedürfen. Hinsichtlich der Beförderungsbedingungen liegt die Genehmigungshoheit beim Bund.

Car-sharing-Angebote für Ausflüge vor Ort:

Im landesweiten Wettbewerb zur Lokalen Agenda 21 ist kürzlich u. a. auch das Sammelprojekt „Car-sharing und Tourismus“ ausgewählt worden, an dem 15 Städte und Gemeinden in Südbaden beteiligt sind, darunter ausgeprägte Tourismusorte wie Hinterzarten. Das Projekt wird vom Ministerium für Umwelt und Verkehr mit 40.000 DM gefördert und verfolgt das Ziel, Gäste, die ohne Pkw angereist sind, einen einfachen Zugang zu Car-sharing-Angeboten zu ermöglichen. Die Ergebnisse des Projekts sollen abgewartet werden.

Ulrich Müller  
Minister für Umwelt und Verkehr