

Geographische Rundschau

S 3211

März 3/1996



Tourismus und Umwelt

Verkehrsbelastung in der Schweiz
Regionalentwicklung in den Alpen
Rückbau eines Skigebietes
Nationalparke im Harz
Küstenschutz auf Sylt
Ökotourismus: Beispiel Nepal
Sicht der Tourismusverbände



Foto: H.-W. Besch

Tourismus und Küstenschutz auf Sylt: Strandkörbe wurden von einer Flut an die Beton-Tetrapoden der Promenade von Westerland gedrückt

Landschaft und unberührte Natur werden von vielen Tourismusregionen als vermarktbare Produkt angesehen. Die zunehmende Zahl von Erholung oder schlicht Abwechslung Suchenden hat den Fremdenverkehr zu einem bedeutenden Wirtschaftszweig werden lassen, droht aber zugleich die Grenze zu überschreiten, an der sich jenes Produktimage ins Gegenteil verdreht: verbaute Landschaften, Lärm und Verkehrsstaus. Tourismus und Umweltschutz sind daher auf den ersten Blick kaum zu vereinbarende Kategorien. Bislang haben sich Touristenströme immer neue Wege und Ziele gesucht. Dabei sind ganze Großlandschaften, wie etwa die Alpen, umgeformt worden. Um wirtschaftliche Ziele und Naturschutz in Einklang zu bringen, mag die Lösung dort liegen, wo man sie am wenigsten vermutet: Denn eben jenes Marketing, das die Nachfrage erzeugt, müßte zugleich die planerische und finanzielle Vorsorge leisten, mit der sich Naturschutz in Tourismusregionen um- und durchsetzen läßt.

*Titelfoto
Die touristisch bedingte „Verkehrslawine“ (hier in den 70er Jahren am Fellhorn, Allgäu) erhält im Alpenraum buchstäbliche Bedeutung*

Foto: MAURITIUS / L. Schröter

*Moderator dieses Heftes:
Manfred Meurer*

Tourismus und Umwelt

Manfred Meurer, Hans-Niklaus Müller
Tourismus und Verkehrsbelastung in den Schweizer Alpen 136

Werner Bätzing
Tourismus und nachhaltige Regionalentwicklung im Alpenraum 145

Thomas Dietmann, Lutz Spandau
Renaturierung eines Skigebietes 152
Beitrag zu einem sanften Tourismus im Alpenraum?

Hubert Job
Großschutzgebiete und ihre Akzeptanz bei Einheimischen 159
Das Beispiel der Nationalparke im Harz

Hans-Werner Besch
Tourismus, Küstenschutz und Umweltbelastung auf Sylt 166

Ulrike Müller-Böker
Erlebnis- und Ökotourismus in Nepal 174
Das Beispiel des Chitawan-Nationalparks

Diskussion
Hans Ulrich Behm, Dirk Dunkelberg
Ökologisch verträglicher Tourismus: die Sicht der deutschen Tourismusverbände 180

Verschiedenes

Jamill Sabbagh
Israel und die PLO auf dem Weg zum Frieden 183
Bisherige Ergebnisse der Friedensvereinbarungen im Nahen Osten

Helmer Bachmann
Zur Problematik der Armutsbestimmung 190
Das Beispiel Indonesien

Geolit 194

Impressum 198

werden (Tiefenthaler 1993) und möglichst Schaffung von talübergreifenden Busprojekten (wie z. B. im österreichischen Lungau (Haslacher 1992, S. 37),

● Vermeidung autogerechter Urlaubsorte mit hohem Angebot an innerörtlichen Parkplätzen, Seilbahnen u. ä., die als wichtige Steuergrößen für das Mobilitätsverhalten der Urlauber dienen (Thaler 1992, S. 218),

● Aufbau eines Umweltverbundes für die Anreise der Urlaubsgäste mit optimierter Logistik beim Transport des Gepäcks vom Quell- bis zum Zielort unter besonderer Förderung des innerörtlichen Fußgänger- und Fahrradverkehrs (mit Möglichkeiten zur Ausleihe),

● Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs mit Geschwindigkeitsbeschränkungen, speziellen Parkraumkonzepten (mögliche Regelgrößen: Zahl, Dauer, Preis), Zufahrtbeschränkungen mit zeitlich modifizierten Ausnahmeregelungen für den Dienstleistungsbereich und die Anwohner, Schaffung und Ausweitung von Fußgängerzonen u. ä.,

● Verkehrsvermeidung durch die Beschränkung der Seilbahnkapazität; gesteuert werden kann sie über den Preis, wenn dieser beispielsweise zu den tageszeitlichen Fahrtspitzen deutlich erhöht wird und nur für die mit öffentlichen Verkehrsmitteln angereisten Gäste beibehalten bliebe bzw. ermäßigt würde. ■

Literatur

- Aerni, K.: Der transalpine Güterverkehr durch die Schweiz. GR 43 (1991) H. 9, S. 504-512
- Arbeitsgemeinschaft Alpen-Adria - Kommission für Raumordnung und Umweltschutz (Hrsg.): Wirtschaft, Tourismus und Verkehr als Komponenten der räumlichen Entwicklung im Gebiet der Arbeitsgemeinschaft Alpen-Adria. Gmunden 1986
- Ballmoos-Wehrli, M. v.: Verkehrsplanung in einer Tourismusgemeinde: Das Beispiel Davos. Luzern 1995, S. 517-523 (Luzerner Stadtökologische Studien, Bd. 8)
- Bertel, E.: Umweltbelastung durch den Verkehr in Tirol. 2. Umwelttag an der Universität Innsbruck. „Umwelt und Verkehr“. Innsbruck 1988, S. 9-26 (Veröffentlichungen der Universität Innsbruck, Bd. 166)
- Braun-Fahrlander, C.: Verkehrsbedingte Luftschadstoffe - neue Aspekte: die Rolle von Feinpartikeln. Luzern 1995, S. 101-108 (Luzerner Stadtökologische Studien, Bd. 8)
- Bundesamt für Polizeiwesen/Typenprüfstelle (Hrsg.): Abgas-Meßwerte für Reisebusse. Bern o. J.
- BUS, Bundesamt für Umweltschutz (Hrsg.): Geschwindigkeitsreduktion und Schadstoffausstoß. Bern 1984, S. 32-72 (Schriftenreihe Umweltschutz, Nr. 22)
- Dallinger, R.: Schwermetallanreicherung in einer aquatischen Nahrungskette entlang der Brennerautobahn. 2. Umwelttag an der Universität Innsbruck. „Umwelt und Verkehr“. Innsbruck 1988, S. 97-110 (Veröffentlichungen der Universität Innsbruck, Bd. 166)
- Ehm, H.-E.: Umweltschutzthemen. In: E. Gnaiger und J. Kautzky (Hrsg.): Umwelt und Tourismus. Thaur 1992, S. 154-156
- Gigon, F.: Geschichte und Geschichten über Alpenpässe. Lausanne 1979
- Grössl, L.: Neue Entwicklungen in der europäischen Verkehrswirtschaft und ihre Auswirkungen auf das Gebiet der Arbeitsgemeinschaft Alpen-Adria. In: Arbeitsgemeinschaft Alpen-Adria - Kommission für Raumordnung und Umweltschutz (Hrsg.): Wirtschaft, Tourismus und Verkehr als Komponenten der räumlichen Entwicklung im Gebiet der Arbeitsgemeinschaft Alpen-Adria. Gmunden 1986, S. 114-125

Haslacher, P.: Mosaiksteine für eine umweltverträgliche und sozialverantwortliche Tourismuspolitik in den Alpen. In: E. Gnaiger und J. Kautzky (Hrsg.): Umwelt und Tourismus. Thaur 1992, S. 29-39

Hitzfeld, B., H. Behrendt und U. Krämer: Luftverschmutzung und allergische Atemwegserkrankungen. Luzern 1995, S. 89-100 (Luzerner Stadtökologische Studien, Bd. 8)

Körner, C.: Neue Erkenntnisse zur Frage der Streßbelastung des Tiroler Waldes durch den Straßenverkehr. 2. Umwelttag an der Universität Innsbruck. „Umwelt und Verkehr“. Innsbruck 1988, S. 59-70 (Veröffentlichungen der Universität Innsbruck, Bd. 166)

Kramer, D.: Der sanfte Tourismus. Sozial- und umweltverträglicher Tourismus in den Alpen. Wien 1983

Krippendorf, J.: Die Ferienmenschen. Bern 1984

Ders.: Freizeit und Tourismus - Eine Einführung in Theorie und Politik. Bern 1986 (Berner Studien zum Fremdenverkehr, H. 22)

KWF, Kommission zur Wirtschaftsförderung der Stadt Luzern (Hrsg.): Wirtschaftsdaten der Stadt Luzern 1992. Luzern 1992

Lercher, P.: Straßenverkehr und Gesundheit. 2. Umwelttag an der Universität Innsbruck. „Umwelt und Verkehr“. Innsbruck 1988, S. 27-48 (Veröffentlichungen der Universität Innsbruck, Bd. 166)

Ludin, H.: Autofreie Tourismusorte - Utopie oder Chance? Fremdenverkehr auf neuen Wegen. In: E. Gnaiger und J. Kautzky (Hrsg.): Umwelt und Tourismus. Thaur 1992, S. 259-229

Maier, J., R. Strenger und G. Tröger-Weiß: Wechselwirkung zwischen Freizeit, Tourismus und Umweltmedien. Analyse der Zusammenhänge. In: Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (Hrsg.): Materialien zur Umweltforschung. Mainz 1988

Mayer, B.: Bustourismus in Luzern unter Berücksichtigung ökologischer Aspekte (unveröffentlichte Diplomarbeit). Eichstätt 1992

Meurer, M.: Vergleichende Analysen touristisch bedingter Belastungen des Naturhaushaltes im Südtiroler Gröden- und Villnöß-Tal. GR 40 (1988a) H. 10, S. 28-38

Ders.: Verkehrsbelastungen im Alpenraum und ihre Auswirkungen auf den Naturhaushalt. Jahrbuch des Vereins zum Schutze der Bergwelt. München 1988b, S. 55-79

Ders.: Der Wintersport im Spannungsfeld zwischen Ökologie und Ökonomie dargestellt am Beispiel der nordwestlichen Südtiroler Dolomiten. Regensburg 1990 (Eichstätter Hochschulreden, Nr. 76)

Ders.: Immer höher, immer schneller - Fremdenverkehr als Belastungsfaktor in den Alpen. PRAXIS GEOGRAPHIE 22 (1992) H. 11, S. 34-37

Ders.: Gröden/Südtirol - Fremdenverkehr und Umweltbelastung. Diercke Handbuch. Braunschweig 1995

Meurer, M., und H.-N. Müller: Erfassung der Umweltbelastung in einem Stadtsystem. Das Beispiel Luzern. GR 44 (1992) H. 10, S. 562-567

Mose, L.: Sanfter Tourismus - Alternative der Tourismusentwicklung. In: Oesterreichischer Alpenverein (Hrsg.): Sanfter Tourismus - Theorie und Praxis. Innsbruck 1989, S. 9-23 (Alpine Raumordnung, Nr. 3)

Müller, H.-N. (Hrsg.): Lebensraum Stadt. 1. Luzerner Umweltsymposium 1987. Luzern (Luzerner Stadtökologische Studien, Bd. 1)

Ders.: Luftschadstoffbelastung in der Stadt Luzern. Luzern 1990a, S. 233-243 (Mitteilungen der Naturforschenden Gesellschaft Luzern, Bd. 31)

Ders.: Luftschadstoffsituation in Luzern. Erste Ergebnisse flächenbezogener Messungen. Luzern 1990b, S. 169-182 (Luzerner Stadtökologische Studien, Bd. 3)

Ders. (Hrsg.): Energie in der Stadt unter den Aspekten möglicher Klimaveränderung und zukünftiger Energieversorgung. Luzern 1991 (Luzerner Stadtökologische Studien, Bd. 4)

Ders. (Hrsg.): Mobilität und Verkehr. 4. Luzerner Umweltsymposium. Luzern 1995 (Luzerner Stadtökologische Studien, Bd. 8)

Müller, H.-N., und M. Meurer (Hrsg.): Stadtsökologie Luzern. 2. Luzerner Umweltsymposium zur aktuellen Umweltbelastung 1989. Luzern 1990 (Luzerner Stadtökologische Studien, Bd. 3)

1988, S. 11-16 (FH-Report, Fachhochschule Gießen-Friedberg, 22)

Psenner, R.: Versauerung von Niederschlägen und Gewässern durch Verkehrsemissionen. 2. Umwelttag an der Universität Innsbruck. „Umwelt und Verkehr“. Innsbruck 1988, S. 81-96 (Veröffentlichungen der Universität Innsbruck, Bd. 166)

Riedl, H.: Der Einfluß des Verkehrs auf die Flechtenvegetation entlang der Großglockner-Hochalpenstraße oberhalb der Waldgrenze. In: H. Franz (Hrsg.): Beiträge zu den Wechselbeziehungen zwischen den Hochgebirgs-Ökosystemen und dem Menschen. 1985 (Veröffentlichungen des österreichischen MaB-Programmes, Bd. 9)

Rochlitz, K.-H.: Sanfter Tourismus im Alpenraum. GR 40 (1988) H. 8, S. 14-19

Seger, M.: Umweltschutz: ausgewählte Probleme und Lösungsansätze. GR 47 (1995) H. 1, S. 38-45

Tiefenthaler, H.: Luftverunreinigung durch den Straßenverkehr auf der Inntal- und Brenner-Autobahn. Argumente zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Inntal- und Brenner-Autobahn auf die Schiene. 2. Umwelttag an der Universität Innsbruck. „Umwelt und Verkehr“. Innsbruck 1988, S. 113-115 (Veröffentlichungen der Universität Innsbruck, Bd. 166)

Ders.: Verkehrsprobleme und Verkehrslösungen in Tourismusorten. In: Tourismus im Hochgebirge. Die Region Großglockner. Symposium über ökologische, ökonomische und soziale Fragen in Heiligenblut, 1992. Wien 1993, S. 57-70 (Wiener Geographische Schriften, Bd. 64)

Thaler, R.: Tourismus im Umweltverbund. In: E. Gnaiger und J. Kautzky (Hrsg.): Umwelt und Tourismus. Thaur 1992, S. 209-224

Vock, C.: Der Tages- und Ausflugstourismus in der Stadt Luzern. Eine Studie über Ausmaß, Effekte und wirtschaftliche Bedeutung - Daten, Fakten, Zahlen und Interpretationen. Luzern 1992

Summary

Tourism and Traffic Problems in the Swiss Alps

by Manfred Meurer and Hans-Niklaus Müller

In the past decades, traffic in the Alps region increased continuously and has meanwhile reached levels hardly bearable for the local people. An important component in Switzerland is the transit traffic with a high percentage of heavy duty vehicles, but a higher number of tourists, as can be shown along the Gottard route, as well. Additionally, bus traffic contributes to the congestions, as you can see by the example of the city of Lucerne, an important tourism centre in central Switzerland. Not only motorized traffic but also mountain railways have achieved a high number of passengers, leading to a heavy burden on high altitude sites. Concepts for the reduction of those burdens are urgently needed. Meanwhile, this has been realized by many tourism regions in which car-free and low-noise zones have been established.

Autoren

Prof. Dr. Manfred Meurer, geb. 1947. Institut für Geographie und Geoökologie der Universität (TH) Karlsruhe, Kaiserstraße 12, 76128 Karlsruhe. Arbeitsgebiete/Forschungsschwerpunkte: Landschaftsökologie, Hochgebirgsforschung, Stadtsökologie.

Dr. Dr. Hans-Niklaus Müller, geb. 1948. Leiter des Umweltamtes der Stadt Luzern, Stadt Luzern, Sälistraße 24, CH-6002 Luzern. Arbeitsgebiete/Forschungsschwerpunkte: Hochgebirgsökologie (Glazial- und Klimageschichte, Dendroklimatologie) und Stadtsökologie.

Tourismus und nachhaltige Regionalentwicklung im Alpenraum

Werner Bätzing

Die Alpen scheinen vollständig touristisch erschlossen. Als zentrales Problem für ihre nachhaltige Entwicklung gilt die „Besänftigung des harten Tourismus“. Dieser Eindruck wird weder der aktuellen Situation des Alpenraumes noch dem alpinen Tourismus gerecht, weil er verabsolutiert, was keineswegs für „die Alpen“ typisch ist. Denn für die Herausbildung einer gemeinsamen Alpenpolitik der acht Anrainerstaaten durch die Alpenkonvention ist es wichtig, daß die öffentliche Diskussion nicht durch falsche Vorstellungen geprägt wird. Im folgenden werden die Tourismusstrukturen in den Alpen analysiert und daraus die Grundprinzipien für eine nachhaltige Tourismusentwicklung erarbeitet.

Zahlreiche Publikationen befassen sich zwar mit dem Tourismus im Alpenraum (Brandner et al. 1995; Groier 1993; Gnaiger und Kautzky 1992; Henselmann 1991; Jülg und Staudacher 1993; Messerli 1989; Thiem 1994), aber oft handelt es sich um Fallstudien, deren Allgemeingültig-

keit für die Alpen nicht thematisiert wird. Die Alpen gehören zu acht verschiedenen Staaten, die gerade im Tourismusbereich sehr unterschiedliche Daten erheben. Zwar existieren wichtige nationale Analysen (Anrig 1987; Bartaletti 1994; Gräf 1982; Perret 1993; Zimmermann 1989), aber alpenweite

Analysen sind extrem aufwendig und daher selten (Alpes 1984; Hanns 1982 und 1985). Noch schlechter sieht die Situation bei alpenweiten regionalwirtschaftlichen Analysen aus, die zur Positionierung des Tourismus unverzichtbar sind: Die nationalen Untersuchungen sind nicht miteinander vergleichbar, und daher gab es in diesem Bereich bislang nur qualitative Überlegungen (Birkenhauer 1980; Dematteis 1994; Guichonnet 1980; Knafou 1994; Lichtenberger 1979; Messerli 1992; Ruppert 1993).

Ziel einer Studie des Geographischen Instituts der Universität Bern - ein vom Schweizerischen Nationalfonds finanziertes dreijähriges Forschungsprojekt - war es, ein einheitliches Konzept zur Analyse des regionalwirtschaftlichen Strukturwandels in den Alpen zu erarbeiten. Ausgangspunkt war die Erkenntnis, daß die Gemeinde-Ebene unverzichtbar ist, um die alpinen Disparitäten adäquat wahrzunehmen (Brug-



Abb. 1: Klassifiziertes Berggebiet im Alpenraum

Entwurf: W. Bätzing; Kartographie: A. Brodbeck; © Geographisches Institut Bern 1991

Fallbeispiele unterschiedlicher Tourismusregionen

Bezirk Pongau, Land Salzburg (N-Region)

Der Bezirk Pongau (Land Salzburg) mit der Gemeinde Bad Hofgastein (vgl. Foto 1) ist typisch für die touristisch stark erschlossenen westlichen Ostalpen: Die Landwirtschaft geht kontinuierlich zurück, der Bergbau wurde ganz eingestellt, die Industrie baut Arbeitsplätze ab, und die inneralpine Lage dieses Bezirkes verhindert bisher trotz Autobahn, daß Tagespendler in die Agglomeration Salzburg-Hallein zahlreich werden. Daher besitzt der Tourismus für diesen Bezirk eine zentrale Bedeutung, auch wenn längst nicht alle Seitentäler touristisch so stark erschlossen sind wie das Gasteiner Tal.

Obwohl die touristischen Infrastrukturen seit Anfang der 80er Jahre nicht mehr im großen Stil erweitert werden, steigt die regionalwirtschaftliche Bedeutung des Tourismus weiterhin an, weil im Primären und Sekundären Wirtschaftssektor Arbeitsplätze verlorengehen. Die einzige Gegenbewegung besteht im deutlichen Wachstum der nichttouristischen Dienstleistungen in den beiden Lokalzentren St. Johann und Bischofshofen, die verkehrsgünstig an der Tauernautobahn liegen (Dezentralisierung zentrierter Arbeitsplätze). Noch dominieren in dieser Region die ländlich-touristischen Gemeinden, so daß diese Region weitgehend dem klassischen Alpenbild entspricht.



Foto 1: Bad Hofgastein im Bezirk Pongau (Land Salzburg)

Region Lugano, Tessin (Z-Region)

Die Region Lugano (Tessin) (vgl. Foto 2) weist zwar knapp 7 000 Hotelbetten auf, aber bei einer Agglomerationsbevölkerung von 100 000 Menschen und sehr starken Handels- und Bankenbranchen ist der Tourismus auf Regionsebene nicht dominierend. Alle Groß- und die meisten Mittel- und Kleinstädte im Alpenraum besitzen einen ausgeprägten Besichtigungs-, Kultur-, Durchgangs- und Tagungstourismus, der alpenweit eine wichtige Rolle spielt (die Übernachtungen der Stadt Innsbruck liegen z. B. über denen der meisten österreichischen Tourismusorte), der aber beim Thema Alpentourismus meist übersehen wird.

Die touristische Bedeutung der Z-Regionen kann aber auch dadurch geprägt werden, daß im Haupttal eine große Stadt und oben in den Seitentälern Tourismuskommunen liegen (Beispiel Wallis). In diesem Fall kommt dem Tourismus ein anderer Stellenwert zu: In ländlichen Regionen ist er oft der einzige Arbeitgeber mit Gefahr der Monofunktion, hier dagegen sorgt er für dezentrale Arbeitsplätze und entlastet die alpinen Agglomerationen.



Foto 2: Stadt und Agglomeration Lugano (Tessin)

ger et al. 1984). Im Rahmen dieses Projekts wurden vier Parameter (Gemeindefläche, Seehöhe Gemeindezentrum, Einwohner 1870 und 1990) für alle 5814 Alpengemeinden (Abgrenzung nach Alpenkonvention) erhoben und ausgewertet (vgl. Abb. 1 und 2). Mit weiteren fünf Parametern (Sektoralstruktur, touristische Betten, Pendlerzahlen) wurde die Wirtschaftsstruktur von 2 393 Gemeinden (= 41% aller Gemeinden auf 45% der Alpenfläche) auf Gemeinde-

und Regionsebene erarbeitet. Die Ergebnisse (Bätzing 1993; Bätzing, Perlik und Dekleva 1994; Bätzing, Messerli und Perlik 1995) werden hier in bezug auf eine nachhaltige touristische Entwicklung des Alpenraumes ausgewertet.

Strukturwandel im Alpenraum

Mit dem Eindringen der Industriegesellschaft durchliefen die Alpen einen tiefgreif-

enden Strukturwandel, der die traditionelle Flächennutzung zerstörte und extreme Disparitäten hervorbrachte: Die gut erreichbaren Tal- und Beckenlagen wurden in den Prozeß der europäischen Arbeitsteilung einbezogen, erlebten einen Wirtschaftsaufschwung und bildeten entlang der großen Transitachsen lange Siedlungsbänder aus. Der eigentliche Gebirgsraum dagegen verlor alle wirtschaftlichen Potentiale und entvölkerte sich. Dabei gab es nur zwei Aus-

Fotos: W. Bätzing

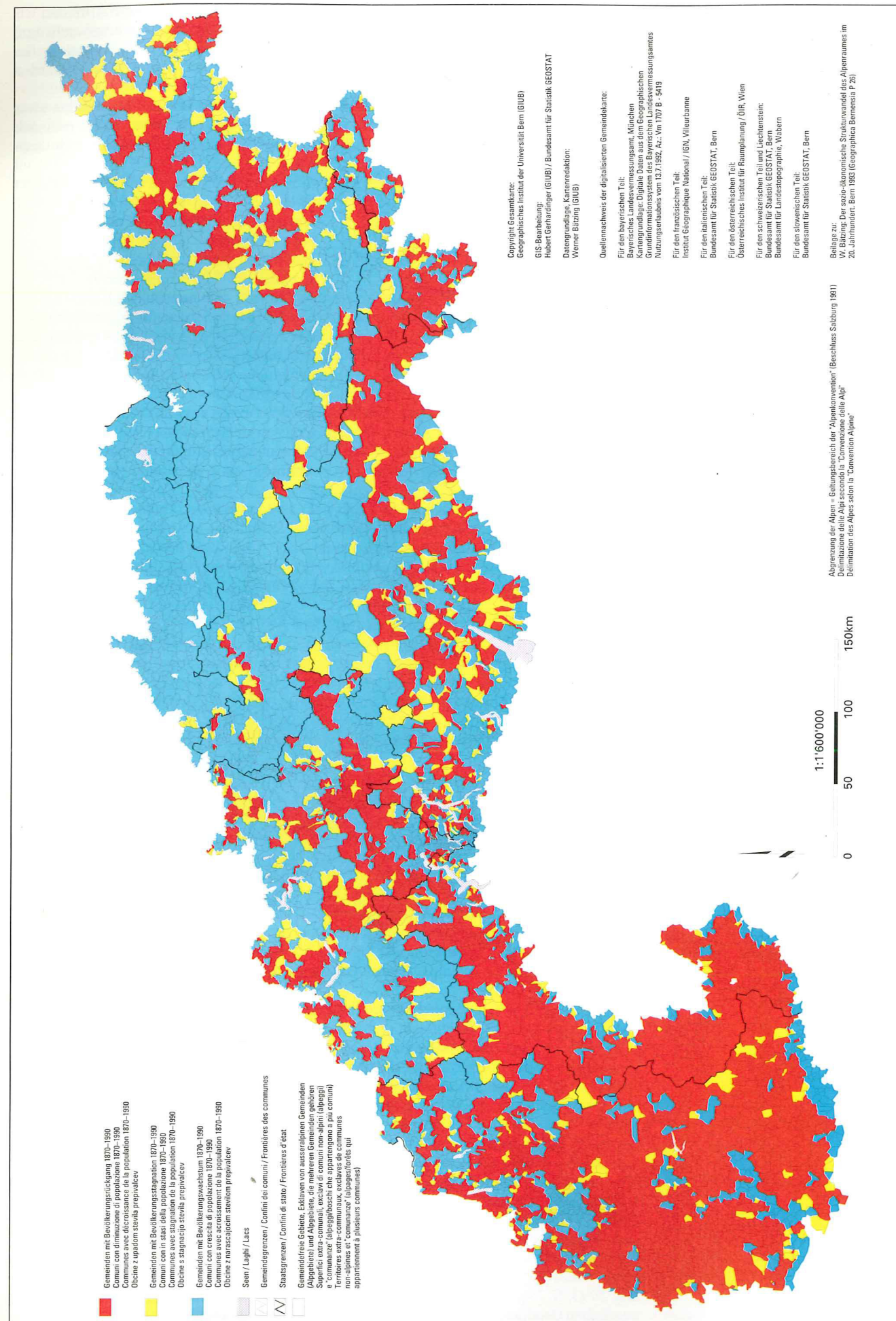


Abb. 2: Bevölkerungsentwicklung 1870 bis 1990 in den Gemeinden des Alpenraumes

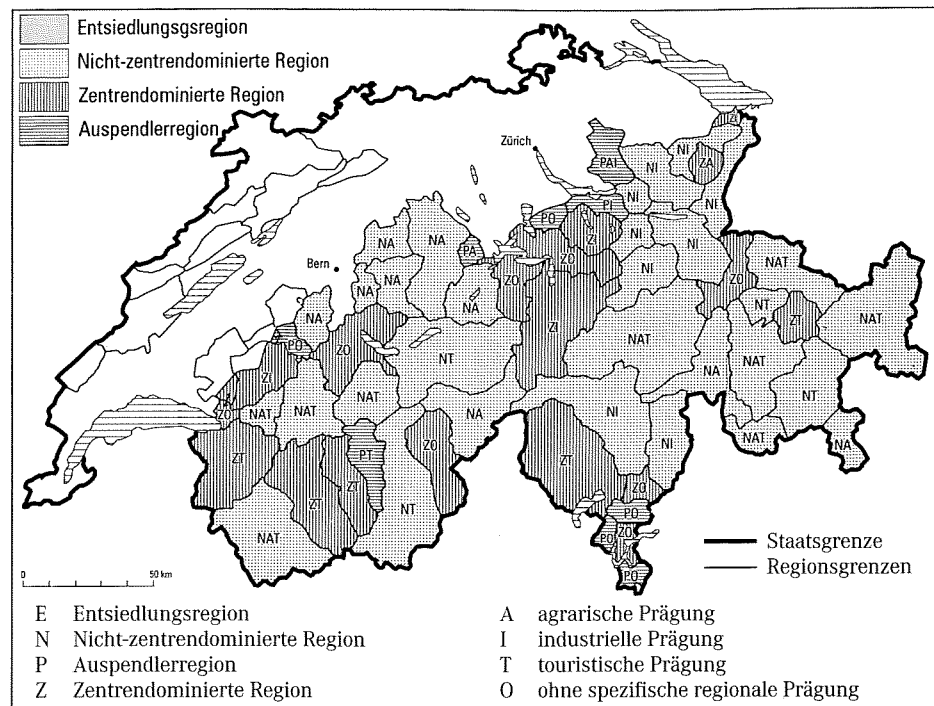


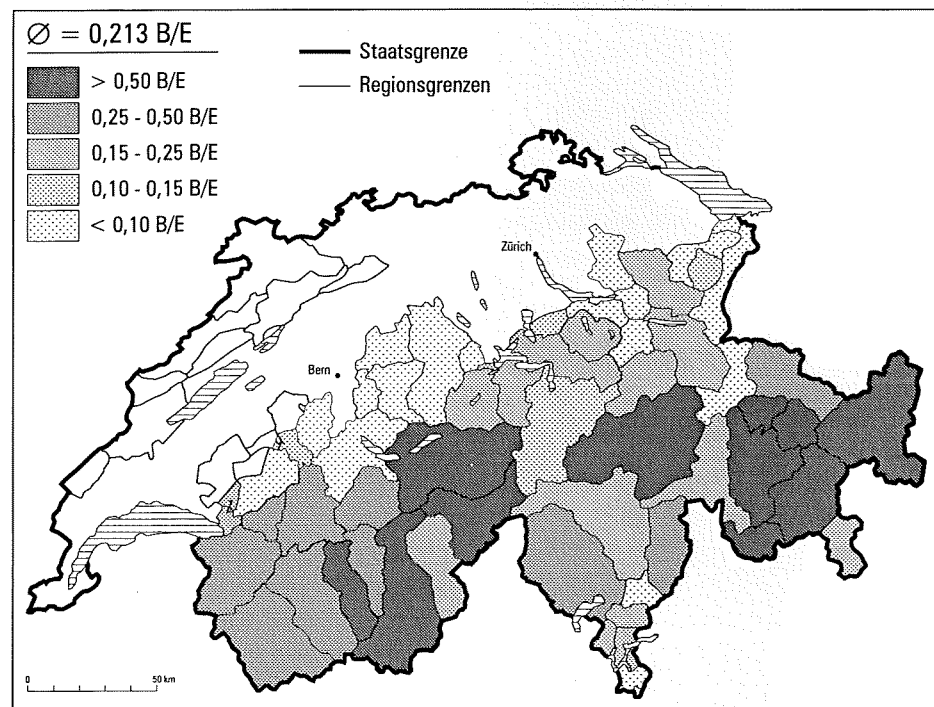
Abb. 3 und 4: Regionale Entwicklungstypen und touristische Intensität in der Schweiz. Die Schweizer Alpen sind 1980 noch relativ stark ländlich geprägt, weil die inneralpinen Städte hier relativ klein sind und die Berggebietspolitik ausgleichend gewirkt hat. Die Z-Regionen finden sich v. a. entlang der großen Transitachsen (Gotthard, Simplon), die N-Regionen sind verkehrsmäßig deutlich schlechter erschlossen und in Graubünden besonders häufig, die P-Regionen liegen mit einer Ausnahme am Alpenrand. Die touristischen Infrastrukturen (vgl. dazu Tab. 2) konzentrieren sich auf Wallis, Graubünden und Berner Oberland, die übrigen Alpenregionen sind wenig, der nördliche Alpenrand überhaupt nicht touristisch erschlossen.

Entwurf: W. Bätzing / M. Perlik
Kartographie: A. Brodbeck
© Geographisches Institut der Universität Bern 1994

Tab. 1: Gemeindetypen im Alpenraum

Gemeindetyp	Anzahl	Anteil in %
Agrargemeinden	81	3
Industriegemeinden	322	13
Dienstleistungsgemeinden	142	6
Tourismusemgemeinden	198	8
Auspendlergemeinden	852	36
Lokalzentren	82	3
Arbeitsplatzzentren	50	2
Ausgeglichene Gemeinden	216	9
Kleingemeinden	450	19
insgesamt	2 393 ¹	100

¹entspricht 41% aller Alpengemeinden
Quellen für Tab. 1-5: Alpengemeinde-Datenbank Bätzing. Aus Gründen der Datenverfügbarkeit beziehen sich die Angaben auf das Jahr 1980/81 (A, CH, I) bzw. auf 1990/91 (D, SLO). Die slowenischen Daten wurden von M. Dekleva, Ljubljana, aufbereitet.



nahmen: In peripheren Alpenregionen, die an strukturschwache Räume angrenzen (v. a. im Südwesten und Süden der Alpen), verzeichneten auch die tiefen Tallagen einen wirtschaftlichen Zusammenbruch mit Bevölkerungsrückgang. Dort, wo der Tourismus Fuß faßte, erlebten die hohen Lagen ein Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum. Allerdings ist der Tourismus keineswegs ein flächenhaftes Phänomen: Von den 109 Gemeinden der Höhenstufe 1 500-2 042 m verzeichnen lediglich 36 Gemeinden ein touristisch verursachtes Bevölkerungswachstum, 63 Gemeinden dagegen einen massiven Bevölkerungsverlust (Bätzing 1993, S. 79). Lediglich im Bereich der westlichen Ostalpen (Vorarlberg, Tirol, Salz-

burg, Kärnten, Bayern, Südtirol) finden wir ein flächenhaftes Bevölkerungswachstum, indem die Tallagen verstärken und die Berglagen touristisch erschlossen werden (vgl. Abb. 2).

Da die hochgelegenen Gemeinden zwar flächenmäßig groß, aber dünn besiedelt sind, spielen sie in wirtschaftlicher Hinsicht nur eine randliche Rolle: Nur 16% aller Alpengemeinden liegen über 1 000 m, hier lebten 1870 10%, 1990 7% der Alpenbevölkerung. Daher erstaunt es auch nicht, daß bei der Typisierung von 41% aller Alpengemeinden nach dominanter Wirtschaftsstruktur die Tourismusemgemeinden mit 8% so schlecht abschneiden (vgl. Tab. 1). Der hohe Anteil der Auspendlergemeinden verweist dagegen auf die starke Verstärkung der tieferen Lagen, derjenige der Kleingemeinden auf die Bedeutung der strukturschwachen Räume.

So weisen zwar 20% aller Gemeinden einen erheblichen Tourismus auf (touristische Intensität größer als 0,5 Betten pro Einwohner), aber darunter sind sehr viele

Klein-Gemeinden (weniger als 300 Einw.). 40% aller Gemeinden sind praktisch tourismuslos (vgl. Tab. 2). Auf Regionsebene sieht das Ergebnis etwas besser aus: Ein Drittel der analysierten Regionen ist stark touristisch geprägt, ein Fünftel weist einen gewissen Tourismus auf, aber fast die Hälfte aller Regionen verzeichnet nur einen geringen oder gar keinen Tourismus. Fazit: Es gibt in den Alpen keine flächenhafte touristische Erschließung.

Um den ablaufenden Strukturwandel besser zu verstehen, ist es sinnvoll, das Mosaik der Gemeindetypen auf Regionsebene zusammenzufassen. Leitfrage ist dabei, wie weit der Alpenraum verstädtert bzw. noch ländlich geprägt ist.

Der Strukturwandel läßt sich nun idealtypisch so beschreiben (vgl. Tab. 3 und beispielhaft für die Schweiz Abb. 3 und 4), daß entlang der großen Transitachsen die inneralpiner Städte so stark wachsen, daß ein Band von Z-Regionen entsteht. In schlechter erreichbaren Alpenräumen bleiben noch längere Zeit N-Regionen bestehen, die in strukturschwachen Räumen zu E-Regionen werden. Am Alpenrand dagegen entstehen v. a. in der Nähe der großen Agglomerationen P-Regionen. 1980 ist der Alpenraum noch eher ländlich geprägt (N + E-Regionen: 60% der Fläche, 57% der Bevölkerung), 1990 dürfte die Bevölkerung der Z + P-Regionen bereits die 50%-Schwelle überschritten haben.

Tourismus und nachhaltige Entwicklung

Die wichtigste Erkenntnis aus dieser Regionstypisierung ist, daß der Tourismus je nach Region unterschiedliche Funktionen, Probleme und Aufgaben aufweist und daß ihm für eine nachhaltige Entwicklung der Alpen ein jeweils unterschiedlicher Stellenwert zukommt.

Der moderne Strukturwandel führt zu gravierenden Zielkonflikten mit Nachhaltigkeit (Bätzing 1994), weil sich fast alle Arbeitsplätze in den engen Tallagen konzentrieren, der eigentliche Gebirgsraum seine produktive Funktion verliert und der Pendlerverkehr eine starke Belastung darstellt. Für eine nachhaltige Entwicklung ist der Erhalt der Alpen als dezentral strukturierter Wirtschafts- und Lebensraum unverzichtbar. Seit der Krise von Landwirtschaft und Industrie im Alpenraum ist der Tourismus praktisch die einzige Wirtschaftsbranche, die noch dezentrale Arbeitsplätze zur Verfügung stellt. Daraus folgt nicht der Aufbau von touristischen Monofunktionen in den wenig oder gar nicht erschlossenen Regionen - solche Monofunktionen sind ökonomisch, sozio-kulturell und ökologisch labil (Messerli 1989) und daher nicht nachhaltig -, sondern eine Aktivierung des brachliegenden touristischen Potentials in umwelt- und sozialverträglichen Formen und in enger Zusammenarbeit mit Landwirtschaft, Handwerk, Gewerbe usw. der Region, um auf diese Weise regionalwirtschaftliche Vernetzungen und so das dezentrale Wirtschaftspotential zu fördern.

Je nach Regionstyp muß diese Aufgabe jedoch sehr unterschiedlich angegangen werden:

- In den wirtschaftlich sehr starken Z-Regionen (von 42 sind nur 10 touristisch geprägt) kommt dem Tourismus die Aufgabe zu, die zentrendominierte Wirtschaftsstruktur etwas zu diversifizieren und dezentrale Arbeitsplätze zu sichern, um das Zentrum etwas zu entlasten.
- In den P-Regionen (von 27 sind nur 5 touristisch geprägt) besteht die Hauptaufgabe darin, die wachsende Außenabhängigkeit zu reduzieren, indem das regionale Wirtschaftspotential gestärkt wird. Dabei kommt auch dem Tourismus eine wichtige Funktion zu, der sich aus Konkurrenzgründen hier aber auf umwelt- und sozialverträgliche und wertschöpfungsintensive Angebote für die benachbarten Agglomerationen konzentrieren sollte.
- Daß von 26 E-Regionen 6 touristisch geprägt sind, bedeutet ein gravierendes Problem: Wenn trotz hoher Tourismusintensität die Bevölkerung weiter zurückgeht, stellt der Tourismus einen ökonomischen und sozio-kulturellen Fremdkörper dar. Seine Integration in die Regionalwirtschaft ist notwendig, scheint aber derzeit kaum lösbar zu sein. In den nicht touristisch erschlossenen E-Regionen geht es unter der Leitidee der nachhaltigen Entwicklung darum, den Zusammenbruch von Bevölkerung, Wirtschaft und Kultur zu vermeiden. Dazu bedarf es „sanfter“, d. h. nicht-technisierter, sozial- und umweltverträglicher Tourismusformen mit sehr enger Vernetzung zu Landwirtschaft und Handwerk, etwa vom Typ des piemontesischen Weitwanderweges „Grande Traversata delle Alpi/GTA“ (Perlik 1993).
- Die N-Regionen, also die „klassischen“ ländlichen Alpenregionen, sind von allen Regionstypen am stärksten erschlossen (von 63 sind 31 touristisch geprägt). Hier treffen wir einerseits auf Regionen mit touristischer Monofunktion, die mit dem Problem der Sättigung

Tab. 2: Touristische Intensität in Alpengemeinden

Zahl der analysierten Gemeinden	Touristische Intensität ¹					
	> 2,5	1,0-2,5	0,5-1,0	0,1-0,5	< 0,1	
Deutschland	95	1	7	18	41	28
Italien	810	2	49	88	359	312
Österreich	410	4	16	34	150	206
Schweiz	1 056	16	105	140	393	402
Slowenien	22	0	0	0	2	20
Gesamt:	2 393	23	177	280	945	968
Prozent:	100	1	7	12	39	40

¹Touristische Betten je Einwohner (B/E), dabei: Hotelbett = Faktor 1, Parahotellerie-Bett = Faktor 0,2, um die unterschiedlichen ökonomischen Auswirkungen zu gewichten

Tab. 3: Regionstypen und ihr jeweiliger Bevölkerungs- und Flächenanteil in den Alpenländern (1980/81 für A, CH, I; 1990/91 für D und SLO)

	% der Bevölkerung	% der Fläche
Deutschland (9 Regionen = Landkreise)		
3 N-Regionen	23	20
4 Z-Regionen	55	60
2 P-Regionen	22	20
Italien (72 Regionen = Comunità montane)		
24 N-Regionen	33	45
13 Z-Regionen	43	20
9 P-Regionen	5	3
26 E-Regionen	19	32
Österreich (17 Regionen = Bezirke)		
4 N-Regionen	25	35
6 Z-Regionen	41	38
7 P-Regionen	33	27
Schweiz (58 Regionen = IHG-Regionen)		
31 N-Regionen	44	65
18 Z-Regionen	46	30
9 P-Regionen	10	5
Slowenien (2 Regionen = Gemeinden)		
1 N-Region		
1 Z-Region		
zusammen	% aller Alpengemeinden	% der Alpenfläche
(158 Regionen =	41	45)
63 N-Regionen	35	48
42 Z-Regionen	45	30
27 P-Regionen	13	11
26 E-Regionen	7	12

Z-Regionen (zentrendominierte Regionen) besitzen ein Zentrum (Stadt/Gemeinde) mit mindestens 10 000 Einw. und einem Kranz von Auspendlergemeinden, und in diesen Gemeindetypen leben mindestens 55% der Regionsbevölkerung.
P-Regionen (Auspendlerregionen) sind auf ein benachbartes außerregionales Zentrum bezogen, weisen sehr viele Auspendlergemeinden und einen Auspendlersaldo von mehr als 18% auf.
N-Regionen (nicht-zentrendominierte Regionen) sind ländliche Regionen ohne großes Zentrum mit ausgeprägter dezentraler Arbeitsplatzstruktur.
Im Kontext der N-Regionen werden dann noch E-Regionen (Entsedlungsregionen) gesondert ausgewiesen (starker Bevölkerungsrückgang 1870-1990, der auch 1980-1990 anhält), weil ihre Lage sich von der der N-Regionen deutlich unterscheidet und spezifische politische Maßnahmen erfordert.

Fallbeispiele unterschiedlicher Tourismusregionen

Region Schwarzwasser, Berner Voralpen (P-Region)

Die Berggebietsregion Schwarzwasser in den Berner Voralpen südwestlich der Stadt Bern (vgl. Foto 3), eine traditionell arme Region ohne touristische Erschließung, gerät seit den 70er Jahren in den Einflusbereich der Agglomeration Bern (Auspendlerquote 1980: 16%, 1990: 18%) und entwickelt sich zu einer typischen Auspendlerregion am Alpenrand. Die gut erhaltenen und kleinräumigen Kulturlandschaften (im Primären Sektor 1990 noch 23% der Beschäftigten) ziehen zwar viele Tagesgäste an (Ausflügler und Erholungssuchende aus Bern), aber einen wirtschaftlich relevanten Aufenthaltstourismus gibt es hier nicht. Diese Situation ist typisch für die meisten Auspendlerregionen am Alpenrand, deren touristische Potentiale brachliegen oder schlecht genutzt werden.

Foto 3: Berggebiet Schwarzwasser, Berner Voralpen



Gemeinde Argentera, Südpiemont (E-Region)

Die Gemeinde Argentera (vgl. Foto 4) in der Valle Stura (Südpiemont) ist ein Beispiel für die touristische Erschließung strukturschwacher Alpenregionen: Spekulationsprojekte auswärtiger Kapitalgeber schaffen zwar eine touristische Infrastruktur mit Skiliften und Eigentumswohnblöcken, aber die einheimische Bevölkerung profitiert davon nicht. Auch der Ertrag wird aus der Region abgezogen, so daß die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen sehr gering sind. Solche Tourismusformen bringen keine Entwicklung, sondern stellen ökonomische, soziale- und ökologische Belastungen dar.

Foto 4: Gemeinde Argentera in der Valle Stura (Südpiemont)



Fotos: W. Bätzing

kämpfen (Frösch 1993), andererseits auf ländliche Industriegebiete und auf Agrarregionen, die heute beide mit großen Strukturproblemen konfrontiert sind. In den Tourismusregionen liegt die zentrale Aufgabe in der ökologischen Sanierung und im „qualitativen Umbau“ (Messerli 1989) des Tourismus, was einen Stopp des weiteren quantitativen Ausbaus voraussetzt und eine systematische Zusammenarbeit mit Landwirtschaft, Handel usw. erfordert, um die regionale Wirtschaftsstruktur zu diversifizieren. In den wenig oder gar nicht touristisch erschlossenen N-Regionen kommt dem Tourismus dagegen die Aufgabe zu, brachliegende Potentiale zu aktivieren und durch regionale Vernetzungen die meist schlechte Wirtschaftsstruktur etwas zu konsolidieren, um die Entwicklung zu P- oder E-Regionen zu verhindern.

lidieren, um die Entwicklung zu P- oder E-Regionen zu verhindern.

Politische Umsetzung

Mit der Alpenkonvention ist erstmalig im Alpenraum eine politische Struktur geschaffen worden, die trotz aller Widersprüche und Probleme (zum aktuellen Stand: CIPRA-Info Nr. 37, April 1995) die Voraussetzungen für eine gemeinsame Tourismuspolitik ermöglicht. Angesichts der Vielfalt alpiner Realitäten kann es dabei aber keine einfachen Patentlösungen geben, sondern man benötigt „regionsspezifische Strategien“, so wie sie hier für den Tourismusbereich erstmals skizziert wurden. Die politische Weiterarbeit ist auf wissenschaftliche Begleitforschung dringend angewiesen.

senschaftliche Begleitforschung dringend angewiesen.

Literatur

Les Alpes - The Alps - Die Alpen - Le Alpi: 25e Congrès International de Géographie. Paris-Alpes 1984
Anrig, P., und U. Schaer: Transportanlagen in Skigebieten - sanfte Bergfahrt in die Zukunft. Bern 1987
Bätzing, W.: Der sozio-ökonomische Strukturwandel des Alpenraumes im 20. Jahrhundert - eine Analyse von „Entwicklungstypen“ auf Gemeinde-Ebene im Kontext der europäischen Tertiärisierung. Bern 1993 (Geographica Bernensia P 26)
Ders.: Nachhaltige Naturnutzung im Alpenraum. In: H. Franz (Hrsg.): Die Gefährdung und der Schutz der Alpen. Wien 1994, S. 15-51 (Veröffentlichungen der Kommission für Humanökologie der Österreichischen Akademie der Wissenschaften 5)
Bätzing, W., M. Perlik und M. Dekleva: Die Alpen zwischen Verstärkung und Verödung - eine Analyse des aktuel-

len sozio-ökonomischen Strukturwandels mittels kommunaler und regionaler „Entwicklungstypen“. Dokumente und Informationen zur schweizerischen Orts-, Regional- und Landesplanung 30 (1994) H. 119, S. 34-39
Bätzing, W., P. Messerli und M. Perlik: Regionale Entwicklungstypen - Analyse und Gliederung der schweizerischen Berggebiete. Bern 1995 (ZRW-Publikationen zur Regionalpolitik 3)
Bartolotti, F.: Le grandi stazioni turistiche nello sviluppo delle Alpi italiane. Bologna 1994
Birkenhauer, J.: Die Alpen. Paderborn 1980 (UTB 955)
Brandner, B., M. Hirsch, H. Meier-Dallach, P. Sauvian und U. Stalder: Skitourismus - von der Vergangenheit zum Potential der Zukunft. Chur, Zürich 1995
Brugger, E.A., G. Furrer, B. Messerli und P. Messerli (Hrsg.): Umbruch im Berggebiet - die Entwicklung des schweizerischen Berggebietes zwischen Eigenständigkeit und Abhängigkeit aus ökonomischer und ökologischer Sicht. Bern, Stuttgart 1984
Danz, W., und S. Ortner (Hrsg.): Die Alpenkonvention - eine Zwischenbilanz. München 1993 (CIPRA-Schriften 10)
Dematteis, L.: Alpinia 2 - le Alpi e la loro gente. Ivrea 1994 (Il tempo delle Alpi 1)
Frischknecht, J., F. Labande, D. Siegrist, H. Spiess und G. Stürzlinger: Alpenglühn - auf TransALPedes-Spuren von Wien nach Nizza. Zürich 1993
Frösch, R.: Sättigung im Tourismus - Probleme und Lösungsmöglichkeiten. Zürich 1993 (Wirtschaftsgeographie und Raumplanung 15)
Gnaiger, E., und J. Kautzky (Hrsg.): Umwelt und Tourismus. Thaur, Wien, München 1992 (Umweltforum Innsbruck 1)
Gräf, P.: Wintertourismus und seine spezifischen Infrastrukturen im deutschen Alpenraum. Berichte zur deutschen Landeskunde 56 (1982) H. 2, S. 239-274
Groier, M.: Bergraum in Bewegung. Almwirtschaft und Tourismus - Chancen und Risiken. Wien 1993
Guichonnet, P. (Hrsg.): Histoire et Civilisations des Alpes. Bd. 1: Destin historique. Bd. 2: Destin humaine. Toulouse, Lausanne 1980

Hannss, C.: Das alpine Fremdenverkehrsgewerbe. Dokumente und Informationen zur schweizerischen Orts-, Regional- und Landesplanung 18 (1982) H. 65, S. 1-14
Hannss, C., und P. Schröder: Touristische Transportanlagen in den Alpen. Dokumente und Informationen zur schweizerischen Orts-, Regional- und Landesplanung 21 (1985) H. 79, S. 19-25
Henselmann, M.: Fremdenverkehr versus Umweltschutz im Alpenraum. München 1991
Jülg, F., und C. Staudacher (Hrsg.): Tourismus im Hochgebirge. Wien 1993 (Wiener Geographische Schriften 64)
Knafou, R.: Les Alpes. Paris 1994 (Que sais-je 1463)

Summary Tourism and Sustainable Regional Development in the Alps by Werner Bätzing

In contrast to the cliché, only one third of all regions in the Alps is influenced by tourism, but nearly one half does not know any of it at all. And in contrast to a widespread opinion that sustainable development means a softening of "hard tourism", this essay demonstrates that the regional diversity demands a different approach in the tourism sector in different regions.

In centre-dominated regions, tourism can contribute to a spatial redistribution of jobs. In regions with a high percentage of commuters, tourism can reduce the external dependency of a region. For regions with a trend of de-settlement, cooperation between agriculture, handicraft, and tourism can stop the collapse of a declining economy, culture, and population.

Lichtenberger, E.: Die Sukzession von der Agrar- zur Freizeitgesellschaft in den Hochgebirgen Europas. In: Leidlmair-Festschrift Bd. 1. Innsbruck 1979, S. 401-436 (Innsbrucker Geographische Studien 5)
Messerli, P.: Mensch und Natur im alpinen Lebensraum - Risiken, Chancen, Perspektiven. Zentrale Erkenntnisse aus dem schweizerischen MAB-Programm. Bern 1989 Ders.: Die Zukunft der Alpen in Europa. GR 44 (1992) H. 7-8, S. 409-415
Perlik, M.: Das Projekt des Weitwanderweges GTA im italienischen Alpenraum als Modellfall für umweltangepassten Tourismus. In: Umweltschutz im Tourismus - vom Umdenken zum Umsetzen. Wien 1993, S. 137-144
Perret, J.: Le développement touristique local - les stations de sports d'hiver. St. Martin-d'Hères 1993 (CEMAGREF-Etudes montagne 4)
Ruppert, K.: Die Alpen - europäische Kulturlandschaft im Blickfeld konkurrierender Interessen. In: K. Ruppert (Hrsg.): Europa - neue Konturen eines Kontinentes. München 1993, S. 259-277
Thiem, M.: Tourismus und kulturelle Identität. Die Bedeutung des Tourismus für die Kultur touristischer Ziel- und Quellgebiete. Bern, Hamburg 1994 (Berner Studien zu Freizeit und Tourismus 30)
Zimmermann, F.: Ende des Wachstums und Umbau des Fremdenverkehrs - Szenarien und Modellrechnungen zum österreichischen Fremdenverkehr im Jahr 2000. In: E. Lichtenberger (Hrsg.): Österreich zu Beginn des 3. Jahrtausends - Raum und Gesellschaft - Prognosen, Modellrechnungen und Szenarien. Wien 1989, S. 177-202 (Beiträge zur Stadt- und Regionalforschung 9)

Autor

Prof. Dr. Werner Bätzing, geb. 1949.
Institut für Geographie der Universität
Erlangen-Nürnberg, Kochstraße 4, 91054 Erlangen.
Arbeitsgebiete/Forschungsschwerpunkte:
Landwirtschaft, Tourismus, nachhaltige
Regionalentwicklung; Alpen, Franken.

Ökosystem in der Krise

R. Létolle, M. Mainguet

Der Aralsee

Eine ökologische Katastrophe

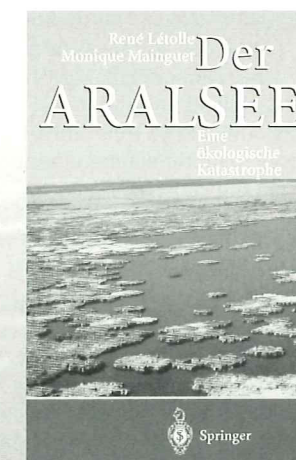
Aus dem Französischen übersetzt von

M. Reichmuth

1996. XIII, 517 S., 230 Abb., 47 in
Farbe, Geb. DM 88,-; öS 642,40; sFr
84,50

ISBN 3-540-58730-6

Die Besonderheit dieser ersten umfassenden Monographie zur Geschichte und Problematik des Ökosystems "Aralsee" liegt in deren multidisziplinärer Betrachtungsweise. Die Spannweite reicht dabei von der Erläuterung der geologischen Entstehung des Aralbeckens über dessen Siedlungs- und Wirtschaftsgeschichte bis hin zur Beschreibung der Ökosystemarene



Zusammenhänge und deren massive, durch Zivilisation und Ökonomie verursachten Beeinträchtigungen. Neben den Ursachen und Mechanismen, die zu dieser bisher größten durch den Menschen ausgelösten ökologischen Krise führten, gehen die Autoren auch auf die sich daraus ableitbaren Konsequenzen sowie mögliche Gegenmaßnahmen ein.

 Springer

Preisänderungen vorbehalten.