



## **Der Weitwanderweg GTA durch die piemontesischen Alpen**

### **15 Jahre konkrete Erfahrungen mit einem exemplarischen "Ökotourismus"-Projekt**

Da es in Europa wenige funktionierende Beispiele für einen "sanften", "alternativen", "anderen" oder "Ökotourismus" gibt, taucht seit Jahren immer wieder der Hinweis auf den piemontesischen Weitwanderweg "Grande Traversata delle Alpi/GTA" auf. Da dieses Projekt inzwischen seit 15 Jahren existiert, sind hier wertvolle Erfahrungen angefallen, die für ähnliche Projekte nützlich sein können, auch wenn eine *direkte* Übertragung nicht möglich ist: Das GTA-Projekt wird auf den ersten Blick durch viele unkalkulierbare Zufälle geprägt. Man muß sich auf dieses "Chaos" einlassen, um zu verstehen, daß hinter diesen Zufällen doch eine gewisse "Logik" steckt. Diese wird am Schluß dieses Artikel herausgearbeitet und ihre Kenntnis dürfte für ähnliche Projekte sehr hilfreich sein.

Die Ausführungen stützen sich auf eine 15-jährige Vertrautheit und ein fast ebenso langes praktisches Engagement für dieses Projekt, das zwischendurch immer wieder wissenschaftlich reflektiert wurde (BÄTZING 1988, 1991, 1992) und das in diesem Text erstmalig ausführlich bilanziert wird.

### **Der Beginn der GTA in Frankreich**

In den Südwestalpen (zwischen Grenoble - Marseille - Savona - Turin - Aosta) bricht seit 1850 die gesamte Wirtschaft und Kultur zusammen; heute gibt es hier vollständig entsiedelte Seitentäler und große, fast menschenleer gewordene Gebiete (BÄTZING 1993). Da die französische Tourismus- und Regionalpolitik an diesen Räumen lange Zeit kein Interesse hatte und sich auf die Wintersportzentren und die Nationalparke konzentrierte, entstand aus dem abgelegenen Queyras heraus die Idee einer "Grande Traversée des Alpes", eines Weitwanderweges durch die gesamten französischen Alpen vom Genfer See zum Mittelmeer mit Übernachtungsmöglichkeiten im Abstand von Tagesetappen in Bauerndörfern und -weilern, damit der ökonomische Ertrag vor Ort verbleibt. Die Idee, die sich an den in Frankreich sehr beliebten Weitwanderwegen, den "Sentiers de Grande Randonnée (G.R.)" orientierte, wurde ab 1971 realisiert: Zuerst entstand die GTA von St. Gingolph nach Nizza mit 35 Etappen, dann eine voralpine Route "Le Balcon des Alpes" von Thonon-les-Bains über

Grenoble und Digne nach Cannes mit 70 Etappen und zum Schluß vier einwöchige Rundwanderwege in ausgewählten Gebirgsgruppen ("Tours de Massifs"). Dieses Angebot wurde ein großer Erfolg, wobei es eine wichtige Rolle spielte, daß diese Wanderwege in die französische Alpensommerwerbung aufgenommen wurden und daß es ein Tourismusbüro in Grenoble gab, das als Informations- und Auskunftszentrum gut funktionierte. Weil der Sommertourismus in den französischen Alpen fast eine rein innerfranzösische Angelegenheit ist, ist die französische GTA jedoch jenseits der Grenzen bis heute kaum bekannt.

### **Die Konzeption der piemontesischen GTA**

Im benachbarten italienischen Piemont, wo man vor den gleichen Problemen stand, verfolgte man diese Initiative sehr aufmerksam. Als sich ihr Erfolg abzeichnete, gingen verschiedene Menschen, die sich für die Alpen engagierten und die teilweise aus diesen Alpentälern stammten (Journalisten, Schriftsteller, Bergführer und -wanderer, Buchhändler) daran, etwas Vergleichbares zu realisieren. Obwohl in Italien in der zweiten Hälfte der 60er Jahre sehr erfolgreiche Höhenwege ("alte vie") in den Dolomiten und zehn Jahre später im Aosta-Tal entstanden waren, griffen sie bewußt die französische Idee von Etappenunterkünften in Bergbauerdörfern (franz.: "gîte d'étape", ital.: "posto tappa") auf, um den Ertrag des Weges wortwörtlich im Dorf zu lassen und um teure und ökologisch problematische Neubauten in der empfindlichen Höhenregion zu vermeiden. Das Ziel war es, die Betreiber einer noch bestehenden Gastwirtschaft, eines Restaurants oder eines kleinen Hotels dazu zu motivieren, ein Massenlager einzurichten und den GTA-Wanderern Verpflegung bzw. Abendessen/Frühstück anzubieten. Gab es solche Strukturen in einem Dorf nicht mehr, wurden leerstehende Schulen oder Gemeindehäuser als einfachste posti tappa genutzt.

Die Wegführung wurde so gewählt, daß die wenigen Tourismuszentren dieser Region umgangen und der Weg durch strukturschwache Regionen geführt wurde. Bei der Wegauswahl wurde darauf geachtet, keine neuen Wege anzulegen, sondern die GTA auf die Alm- und Saumwege, die alten Militärstraßen, zweimal sogar auf Reste von Römerstraßen zu legen, die aber oft erst mühsam wieder hergerichtet werden mußten (Verwachsungen wegen längerer Nichtgebrauchs, Wegstabilisierungen bei Rutschungen u.ä.). Damit wurde ein doppeltes ökologisches Ziel erreicht: Der Weg ist gegen Trittschäden unempfindlich (festes Wegbett, teilweise gepflastert) und oft durch Buschreihen und Steinmauern gegenüber der Flur abgegrenzt (wenig Flurschäden durch Wanderer, die den Weg abschneiden oder verlassen). Die Besucher werden auf diese Weise dazu geführt, die alpine Umwelt aus der Perspektive der Bergbauern wahrzunehmen, denn die alte Wegführung ist Ausdruck und Teil der traditionellen Landnutzung; die üblichen touristischen Wanderwege, die sich an der Aussicht oder an Einkehrmöglichkeiten orientieren, können gerade diese Erfahrungen nur sporadisch vermitteln.

Weiterhin ist die Weganlage so konzipiert, daß die GTA durch fast alle Naturschutzgebiete der piemontesischen Alpen führt, um auf diese Weise ihre meist wenig nachgefragten Angebote eines "sanften" Tourismus zu stärken. Die Aufgabe der GTA ist hier keine andere als auf den anderen Etappen, denn alle Naturschutzgebiete sind ehemalige Kulturlandschaften, die heute ebenso verwildern wie die gesamte Region und die keine andersartigen Umweltprobleme aufweisen.

Ziel der GTA ist es, durch den Aufbau eines dezentralen, sozial- und umweltverträglichen Wandertourismus die weitere Entvölkerung dieser Alpentäler zu stoppen. Natürlich war es allen Beteiligten klar, daß ein Projekt wie die GTA dazu allein nicht in der Lage ist, sondern daß es weitere Initiativen braucht, über die jahrzehntelang diskutiert und gestritten wurde. Das zentrale Element der GTA ist ihre "komplementäre Multifunktionalität": Die Betreuung einer GTA-Unterkunft soll kein Haupterwerb sein, sie läßt sich aber ideal mit den verschiedensten Aktivitäten (Restaurant-, Hotelbetrieb, Führen eines Lebensmittelladens oder Bauernbetriebes, Zuerwerb für Hausfrau usw.) kombinieren, und der GTA-Betrieb fördert unmittelbar lokale Wirtschaftsnetzwerke (Handwerker: Ausbau und Renovierung des posto tappa; Landwirtschaft: Verkauf von Lebensmitteln). Mit einer solchen Stärkung der lokalen Wirtschaftspotentiale - die oft noch vor Ort vorhanden sind, aber wegen Unternutzung bzw. mangelnder Nachfrage keine Zukunft haben - soll der Abwanderungsdruck reduziert, die Funktion der Alpen als Lebens- und Wirtschaftsraum der Einheimischen gestärkt und ihre kulturelle Identität gekräftigt werden. Diese sozio-ökonomischen Aufwertungen sind zudem mit positiven ökologischen Konsequenzen verbunden: Durch die Reduzierung der Abwanderung soll die weitere Bewirtschaftung der ökologisch besonders wertvollen traditionellen Kulturlandschaften ermöglicht werden (siehe dazu CIPRA 1992) und soll die Bereitschaft der Einheimischen zu umweltzerstörerischen Groß- und Spekulationsprojekten reduziert werden.

Bei der Organisation der GTA-Struktur orientierte man sich an den in Piemont existierenden Strukturen der Regional- und Berggebietspolitik, wobei man die Verantwortlichkeiten möglichst dezentral verankerte. Die Basis-Träger der GTA sind die Gemeinden und die "comunità montane" (= Berggebietsregionen, unterste Ebene der italienischen Berggebietspolitik), durch die die GTA führt. Sie sind zuständig für die Wegführung und den Wegunterhalt, und sie sollen darüber hinaus die GTA in ihre gesetzlich vorgeschriebenen "sozio-ökonomischen Entwicklungsprogramme" einbeziehen, um eine verantwortungsbewußte umwelt- und sozialverträgliche Gesamtentwicklung der Alpentäler zu gewährleisten. Damit sind die Voraussetzungen gegeben, daß das GTA-Projekt auch Gelder aus der staatlichen und europäischen Regionalförderung erhalten kann.

Auf der nächst höheren Verwaltungsstufe sollen die vier Provinzen (Cuneo, Torino, Vercelli, Novara) dafür sorgen, daß die GTA einen entsprechenden Stellenwert in der Entwicklungsplanung der Provinzen erhält und daß die GTA aus dem Provinzhaushalt Geldmittel erhält. Auf der Ebene der Region Piemont schließlich werden die Provinz-

Aktivitäten koordiniert und weitere Geldmittel für die GTA bereitgestellt. In Turin wurde 1979 als "Dachorganisation" für die gesamte GTA der Verein "Associazione GTA" gegründet, der die Aufgabe hat, Werbung und Öffentlichkeitsarbeit für die gesamte GTA durchzuführen, als öffentliche Informationszentrale für alle Auskünfte zur Verfügung zu stehen und für die Koordination aller dezentralen GTA-Aktivitäten zu sorgen.

Mit dieser dezentralen Struktur und der bewußten Einbindung der GTA in die Entwicklungsplanungen auf den verschiedenen politischen Ebenen entspricht das GTA-Projekt allen Anforderungen einer sog. "endogenen Regionalpolitik". Und da Wegverlauf und Infrastruktur sowie die übergeordneten Ziele bewußt an sozial- und umweltverträglichen Kriterien ausgerichtet werden, kann man hier zu recht von einem exemplarischen Konzept eines "Ökotourismus" sprechen.

### **Die Entwicklung in Piemont 1979 - 1995**

1979 wurden mit großem publizistischen Echo die ersten sechs Etappen eingeweiht, wobei die gesamte italienische Alpenpresse das Projekt begeistert feierte. Bis 1985 wurden jedes Jahr neue Etappen eröffnet, allerdings in einer chaotischen Reihenfolge, die sich nach den lokalen Gegebenheiten und Schwierigkeiten richtete. 1985 war dann die GTA mit 55 Etappen vom Anzasca-Tal/Walliser Alpen bis in die Ligurischen Alpen am Mittelmeer einschließlich verschiedener Parallel- und Rundwanderwege (insgesamt 70 Etappen) fertig. Parallel dazu erschienen die italienischen GTA-Führer in einem bekannten Bergverlag. Sie führten in Natur, Geschichte, Kultur und aktuelle Probleme der durchwanderten Alpenregionen hervorragend ein, hatten aber den Nachteil, daß in jedem Band geographisch sehr verschiedene Wegteile - so wie sie jeweils gerade eröffnet worden waren - beschrieben wurden.

Wenn man die Innovationsabwehr dieser Alpenregionen kennt und weiß, daß zahlreiche vorbildliche und ökonomisch attraktive Landwirtschaftsprojekte kläglich scheiterten (BÄTZING 1988), dann stellt dieser zügige Aufbau der GTA-Infrastruktur eine Sensation dar: Die positive Aufnahme liegt daran, daß Aufbau und Betreuung eines GTA-posto tappa innerhalb der traditionellen Familienwirtschaft als ergänzende Tätigkeit erfolgen kann und dabei deren latente Überkapazitäten (Gebäude, Arbeitskraft) sinnvoll genutzt werden. Deshalb hat die Einrichtung eines posto tappa auch in keinem einzigen Fall einen fremden Investor angezogen. Größtes Problem der Anfangszeit war es, daß man nicht überall dort, wo es vom Wegverlauf her nötig gewesen wäre, einen engagierten Einheimischen fand, so daß Kompromisse gewählt wurden (Überredung von Personen, die daran eigentlich nicht interessiert waren), was eine Hypothek für die kommenden Jahre darstellte.

Ein noch größeres Problem entstand aber aus spezifisch italienischen Urlaubsgewohnheiten: Die Italiener - ganz im Gegensatz zu den Franzosen - wandern nicht oder kaum, und schon

gar nicht von Ort zu Ort. Werbung für die GTA bedeutete daher, zuerst einmal Werbung für das Wandern überhaupt zu machen. Die Associazione GTA wurde dabei zwar von allen Alpenzeitschriften unterstützt, aber diese verlangten für ihre umfangreichen Berichte jeweils *neue* Wegabschnitte und erwähnten die vom letzten Jahr überhaupt nicht mehr. Die italienischen Wanderer ließen sich durch die begeisterten Darstellungen motivieren und kamen tatsächlich zum Wandern auf die GTA - aber immer nur auf die jeweils neuen Etappen. Dies veranlaßte die Associazione GTA, jedes Jahr mittels der Anlage von Rund- und Parallelwegen möglichst viele neue GTA-Etappen zu eröffnen, um die GTA im Gespräch zu halten. Das Ende dieser verfehlten Politik kam 1986: Die GTA war mit 70 Etappen für die vorhandenen Geldmittel viel zu groß geworden, eine Reihe von *posti tappa* mußte wegen Mangel an Betreuung geschlossen werden oder funktionierte miserabel, und darüber hinaus blieben jetzt, nach Fertigstellung der GTA, die Zeitschriftenberichte und damit auch die italienischen Wanderer aus. 1988 und 1989 wurden zwar nochmals zwei GTA-Führer veröffentlicht, die jetzt geographisch geordnet waren (Provinz Cuneo, Provinz Turin), jedoch nur Nachdrucke der alten Texte enthielten. Sie wurden bald Ladenhüter, und die fehlenden Bände (Provinzen Vercelli und Novara) wurden dann gar nicht mehr gedruckt. Das mit so großer Euphorie und so vielen Vorschußlorbeeren gestartete Projekt schien gescheitert.

Lange Jahre tat sich dann von italienischer Seite wenig oder gar nichts auf der GTA. Im Sinne einer sinnvollen Konzentration der vorhandenen Mittel auf wenigstens *eine* durchgehende Route gab die Associazione GTA zahlreiche Parallel- und Rundwanderwege im Süden (auch "GTA-Ostroute" genannt) auf, die aus kulturellen Gründen ganz besonders interessant waren. Dies sorgte aber wenigstens dafür, daß *ein* durchgehendes Wanderangebot aufrechterhalten, die GTA-"Idee" also nicht zerstört wurde. Am unbefriedigenden Anfang und Ende der GTA wurde jedoch nichts geändert, obwohl dies jahrelang angekündigt wurde: Erste und letzte GTA-Etappe sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln derzeit mühsam oder gar nicht zu erreichen; dabei wäre es relativ leicht, die GTA beide Male an internationalen Bahnlinien beginnen bzw. enden zu lassen, so daß man gleich vom Bahnhof aus loswandern könnte.

Je weniger Italiener auf die GTA kamen, desto mehr geriet die GTA in Italien und in Piemont in Vergessenheit - das alpine Modethema der Jahre 1980-85 verschwand so schnell wieder, wie es gekommen war. Daß seit 1986 allmählich immer mehr und seit 1992 sogar recht viele deutschsprachige Wanderer kamen, bemerkten nur die *posto tappa*-Betreiber. Die GTA blühte im Verborgenen auf. Anfang der 90er Jahre fanden in der Associazione GTA Vorstandsneuwahlen statt, und zwar ausgerechnet am 15. August, dem höchsten italienischen Feiertag, also *de facto* unter Ausschluß der Öffentlichkeit: Der seitdem im Amt befindliche dreiköpfige Vorstand engagiert sich nicht bloß nicht für die GTA, sondern blockt sogar alle Versuche von außerhalb aktiv ab. Höhepunkt seiner Destruktion war die Weigerung, den neuen großen Weitwanderweg durch ganz Italien - "Sentiero Italia" - in Piemont auf die GTA zu legen, was nur mit viel Druck korrigiert werden konnte.

Diese kontraproduktive Haltung der Associazione GTA löste dann aber auch einen positiven

Impuls aus: Posto tappa-Betreiber, die die neuen Möglichkeiten der GTA unmittelbar erlebten, begannen sich untereinander zu treffen, um die anstehenden GTA-Probleme in eigener Verantwortung ohne die Associazione GTA zu lösen. Dies funktioniert in einigen Regionen gut, wodurch die endogene Dimension der GTA deutlich gestärkt wird.

Im Herbst 1992 gab es - zur Überraschung aller Beteiligten - eine neue Initiative von unten: Die comunità montana Valle Maira hatte die neuen Perspektiven, die die GTA bot, erkannt und eröffnete einen Rundwanderweg in ihrem Tal ("sentiero di valle" bzw. "percorsi occitani" genannt) mit 14 Etappen, der nach den GTA-Grundsätzen angelegt wurde. Wegen der Probleme mit der Associazione GTA führte die comunità montana dieses Projekt eigenständig durch und wählte auch bei der Weganlage eine GTA-unabhängige Variante; aber trotzdem ergänzen sich beide Wege auf eine sehr gute Weise.

Und zur noch größeren Überraschung aller fand der Maira-Rundwanderweg sofort im ersten Jahr (1993) eine große Nachfrage im deutschsprachigen Raum: Auf der GTA, die ständig die recht kurzen Alpentäler quert, ist man bei fast allen Tagesetappen zu relativ großen Höhenunterschieden gezwungen (oft 1.000 Höhenmeter) - der Maira-Weg ist dagegen weniger anstrengend, was offenbar von vielen Wanderern geschätzt wird. Und zweitens führt die GTA in einer fremden Alpenregion stets von einem Tal ins nächste, während der Mairaweg es ermöglicht, in Ruhe erst einmal ein einziges Tal näher kennen zu lernen. Es liegt auf der Hand, daß beide Wegkonzeptionen sich gegenseitig sehr sinnvoll ergänzen.

1994 tritt plötzlich ein weiteres Tal, die comunità montana Val Pellice, mit dem Projekt eines Talrundweges an die Öffentlichkeit, und das Grana-Tal möchte 1995 den Maira-Weg auf sein Gebiet ausweiten - es sieht so aus, als ob an der Basis die neuen Möglichkeiten erkannt würden.

### **Der Beginn der Unterstützung der GTA von Deutschland aus**

Im Jahr 1977 entdeckte ich die damals in Deutschland unbekanntem piemontesischen Alpen und war von ihnen so begeistert, daß ich fortan jedes Jahr dorthin fuhr. Im Jahr 1978 durchwanderte ich in drei Monaten mit dem Zelt die Ligurischen, See-, Cottischen und Grajischen Alpen, wobei ich sehr häufig die Route der späteren GTA benutzte. Während dieser Wanderung stieß ich das erstmal auf das GTA-Projekt und setzte mich gleich mit der Associazione GTA in Verbindung.

In den folgenden Jahren vertiefte ich meine persönliche Kenntnis dieser Täler immer mehr, wobei sich das Wander- und Urlaubsinteresse allmählich mit einem wissenschaftlichen Interesse an den ökonomischen, sozio-kulturellen und ökologischen Problemen dieser strukturschwachen Alpenregion verband (siehe dazu BÄTZING 1991, S. 21-31). In meiner Magisterarbeit im Fach Geographie (BÄTZING 1988) und in meiner Dissertation (BÄTZING 1991) stellte ich die Ergebnisse vor, so daß seitdem für deutschsprachige Interessenten eine

detaillierte Einführung in die spezifischen Probleme diese Alpentäler zur Verfügung steht.

Auf diese Weise lernte ich die GTA-Realität von der Basis her sehr genau kennen. Aus Überzeugung für dieses Projekt führte ich im Auftrag der Associazione GTA in den Jahren 1984, 1985 und 1987 Pressekampagnen im deutschsprachigen Raum durch und veröffentlichte GTA-Artikel in verschiedenen Alpenzeitschriften, so daß die GTA in einschlägigen Kreisen eine gewisse Bekanntheit erreichte.

Die Schwierigkeiten für deutschsprachige Wanderer waren aber fast unüberwindbar: Die Informationszentrale der GTA in Turin sprach nur Italienisch und stellte sich bald als unzuverlässig und wenig informiert heraus, die unverzichtbaren Wanderkarten eines Turiner Verlages waren in Deutschland praktisch nicht erhältlich und die italienischen Führer für Deutsche nicht verständlich - nur einzelne Menschen überwandten diese Hürden und kamen nach Piemont. Vor Ort stellte sich noch ein spezifisch kulturelles Problem: Alle deutschsprachigen GTA-Wanderer suchten zwar gezielt eine einsame und nicht-touristische Alpenregion, hatten dann aber oft Probleme damit, wirklich in tiefster Einsamkeit zu wandern und keine Gleichgesinnten zu treffen. Die so wichtige persönliche Weiterempfehlung der GTA im Freundes- und Bekanntenkreis war in dieser Pionierphase sehr mühsam.

Mir war von Anfang an klar, daß eine deutsche Unterstützung der GTA nur dann Zweck hatte, wenn es in Deutschland selbst einen Ansprechpartner gab und auch ein deutschsprachiger GTA-Führer herausgegeben würde. Deshalb suchte ich die Zusammenarbeit mit dem Buchhändler Reinhard Riesinger, der in Friedberg/Bayern eine eigene Buchhandlung mit Schwerpunkt "Berge" eröffnete, die er auch als Versandbuchhandlung führte. Die Idee war, daß sich mögliche GTA-Interessenten an ihn wendeten, gegen Unkostenerstattung Informationen über die GTA erhielten und anschließend dort die italienischen Wanderkarten und -führer, vielleicht auch andere Literatur kauften, so daß sich sein GTA-Engagement auch ökonomisch lohnen sollte.

Nachdem sich der Informationsversand in den Jahren 1984 und 1985 sehr positiv entwickelt hatte, entschlossen sich Reinhard Riesinger und ich für die Herausgabe eines deutschsprachigen GTA-Führers in zwei Bänden. Ich entwarf dafür ein Konzept, dessen Ziel es war, im deutschsprachigen Raum ein Verständnis für diese so fremde Alpenregion zu wecken - Verständnis für ihre Natur, ihre Geschichte, Kultur, ihre Menschen und ihre aktuellen Probleme. Den Grundsatz "Man sieht nur, was man weiß" hatte ich selbst auf zahllosen Wanderungen in diesen Tälern immer wieder erfahren, und ich versuchte jetzt, dies mittels des Führers weiterzugeben.

Der Führer über den Nordteil der GTA erschien 1986 bei Reinhard Riesinger als kleine, unscheinbare Broschüre in bescheidener Auflage. Obwohl der Verkauf nicht schlecht lief, zögerte Reinhard Riesinger, den zweiten Teil über den Süden der GTA herauszubringen: Während sein Buchladen florierte, brachte ihm das Versandgeschäft nur rote Zahlen. Im Herbst 1988 schließlich gab er das Versandgeschäft ganz auf und stellte auch sein GTA-

Engagement ein. Zu dieser Zeit war ich gerade ans Geographische Institut der Universität Bern geholt worden und hatte keine Zeit, mich um Alternativen zu kümmern - der Tiefpunkt der deutschen GTA-Aktivitäten war erreicht, und es war unklar, wie und ob es überhaupt mit der GTA weitergehen könnte.

### **Neue Perspektiven für die GTA in Deutschland**

Dann kam die überraschende Wende - die Zusammenarbeit mit Gert Trego, ohne die der heutige Erfolg der GTA nicht möglich geworden wäre. Der Betriebswirt Gert Trego geht seit mehr als 50 Jahren in seiner Freizeit ins Gebirge, hat alle Viertausender der Alpen bestiegen und begann Anfang der 80er Jahre, sich für das Weitwandern zu interessieren. Er stellte fest, daß kaum vernünftige Informationen über die europäischen Weit- und Fernwanderwege zu erhalten waren und begann daher, diese systematisch zu sammeln, was er nach seiner Pensionierung Mitte der 80er Jahre noch intensivierete. Auf Drängen von Wanderfreunden stellte er sein großes Archiv auch anderen zur Verfügung und gründete mit Gleichgesinnten den "Freundeskreis Archiv für Langstreckenwandern e.V." als Selbsthilfeorganisation mit dem Motto "Wanderer helfen Wanderern", der sich ganz bewußt vollständig aus eigenen Mitteln finanziert (Mitgliederbeiträge, Unkostenbeiträge für Auskünfte u.ä.), um seine Unabhängigkeit wahren zu können.

Gert Trego hatte sich bereits 1986 mit mir in Verbindung gesetzt, weil ihn die GTA und das GTA-Konzept sehr interessierte. In der kritischen Situation des Herbstes 1988 bot er mir an, mit seinem Archiv Anlauf- und Informationsstelle für die GTA zu werden und die deutschen GTA-Führer im Eigenverlag herauszubringen. Damit wurde die Arbeit für die GTA in Deutschland auf eine neue Grundlage gestellt: Gert Trego arbeitete mit seinem Archiv zwar ehrenamtlich (er war nicht gezwungen, damit seinen Lebensunterhalt zu bestreiten), aber durch und durch professionell, so daß die GTA-Informationen sehr effektiv, präzise und verläßlich wurden, die umfangreiche GTA-Korrespondenz mit den GTA-Wanderern gut geführt wurde, und die Führer eine optimale Gestaltung (kompromißloses handliches Taschenformat unter Verzicht auf Fotos, um leicht und preiswert zu bleiben, dabei aber ein Maximum an Sachinformation) sowie eine hervorragende verlegerische Betreuung erfuhren. Gert Trego übernahm jetzt auch die extrem zeitaufwendige, aber zentral wichtige Aufgabe der Dokumentation *aller* Veränderungen auf der GTA (Verlegung von Unterkünften, Änderungen von Adressen und Telefonnummern, Wegänderungen usw.), wofür er gezielt Teilbegehungen der GTA durchführte. Ein solch langer Wanderweg ist ja laufend kleineren und größeren Veränderungen unterworfen, und die Qualität des gesamten Weges und des Führers hängt stark davon ab, daß die unendlich vielen "Kleinigkeiten" am Weg wirklich stimmen. Aus diesem Grund wählte Gert Trego von vornherein bewußt eine geringere Auflagenhöhe als sonst in der Branche bei vergleichbaren Führern üblich, um in kürzeren Zeitabständen aktualisierte Auflagen herausbringen zu können. Ein kommerzieller Buchverlag hätte sich dieses Vorgehen aus Kostengründen nicht leisten können - zum

Nachteil der GTA!

Neben Gert Trego fanden sich in der zweiten Hälfte der 80er Jahre weitere Personen, die von der GTA und vom GTA-Konzept begeistert waren, die die GTA genau kennenlernten, und die sich dann dafür auf verschiedene Weise engagierten:

- Gerhard Fitzthum (Salzböden bei Gießen) setzt sich besonders für die aufgegebene GTA-Ostroute ein und bietet dort geführte Wanderungen an. Er berichtet regelmäßig über die GTA und die piemontesischen Alpen in überregionalen Zeitungen. Sein großer FAZ-Artikel über das Maira-Tal (von der Redaktion als "Aufmacher" der Reisebeilage platziert) war sogar der italienischen Zeitung "La Stampa" einen eigenen Artikel wert.
- Manfred Kasper (Marburg) lebte zur Erarbeitung seiner von mir betreuten Examensarbeit ein dreiviertel Jahr im Maira-Jahr, lernte dort die Situation dieser Region hervorragend von innen heraus kennen und setzt sich derzeit mit geführten Wanderungen und Vorträgen für die GTA ein.
- Manfred Perlik (Basel, Bern) führte während vieler Jahre in Verbindung mit dem Bildungswerk des Landessportbundes Hessen Bildungswochen im Stura-Tal (incl. GTA) durch und engagiert sich derzeit in Artikeln für die GTA.
- Eberhard Neubronner (Ulm) stellte die GTA in einem großformatigen Bild-Textband vor, in dem er mit sehr einfühlsamen Texten und aussagekräftigen Fotos seine GTA-Wanderung dokumentiert. Für dieses 1992 erschienene Buch (2. Aufl. 1994) erhielt er 1994 den DAV-Literaturpreis. Neben zahlreichen Vorträgen und Zeitungsartikeln über die GTA drehte er für das Bayerische Fernsehen einen Film über die GTA, der auf Grund des großen Erfolges sogar ein zweites Mal ausgestrahlt wurde.
- Das deutsch-österreichische Ehepaar Andreas und Maria Schneider hat sich seit 1980 eine wirtschaftliche und kulturelle Existenz im Maira-Tal aufgebaut (Italienisch-Sprachkurse für Deutsche, Kochkurse, Kultur-, Ökologie- und Wanderprogramm u.ä.) und betreut seit 1992 auch einen posto tappa des Maira-Weges. Sie haben vielen Deutschen das Kennenlernen dieser fremden Region erheblich erleichtert und durch viel Vermittlungsarbeit (zur comunità montana Valle Maira, zu Behörden und Politikern) die GTA gefördert.

Allen beteiligten Personen ist gemeinsam, daß sie von der GTA selbst und von der GTA-Konzeption voll überzeugt sind - ohne diese Voraussetzung wäre dieses vielfältige und große Engagement nie entstanden. Nur so wurde es möglich, daß über die GTA seit 1984 regelmäßig in den verschiedensten Medien berichtet wurde; dies wäre über eine bezahlte Werbung gar nicht oder nur mit einem extrem großen Aufwand möglich gewesen. Und umgekehrt setzen sich all diese Personen ihrerseits aktiv dafür ein, daß die Umwelt- und Sozialverträglichkeit der GTA unbedingt erhalten bleibt und nicht zu Gunsten kurzfristiger Vorteile oder Gewinne aufgegeben oder verwässert wird.

## **Der Durchbruch der GTA im deutschen Sprachraum und die neuen Probleme**

13 Jahre nach Beginn der GTA und sieben Jahre nach ihrer Vollendung war es dann 1992 soweit, daß endlich der Durchbruch erzielt wurde: Die Wanderer aus Deutschland, den Benelux-Ländern, der Schweiz und Österreich wurden auf der GTA so zahlreich, daß viele posto tappa-Betreuer wieder anfangen, an die Zukunft der GTA zu glauben. Genaue Übernachtungszahlen für die GTA sind grundsätzlich nicht zu erhalten, weil dieser Wirtschaftszweig - wie viele andere in Italien - als "Schattenwirtschaft" betrieben wird, aber es dürfte sich um mehrere hundert Personen pro Jahr handeln, die in der Mehrzahl ein bis zwei Wochen auf der GTA wandern. Dies sind zwar keine gewaltigen Zahlen, aber sie sind hoch genug, um in dieser strukturschwachen Region spürbare wirtschaftliche Impulse auszulösen.

Dieser Durchbruch ist am Verkauf der GTA-Führer ablesbar: Seit 1992 wurden so viele Exemplare verkauft, daß es möglich wurde, jedes Jahr im Wechsel einen der beiden GTA-Führer in aktualisierter Form neu aufzulegen.

Mit der neuen Attraktivität der GTA und der verstärkten Nachfrage entstanden aber neue Probleme: Zum einen machten sich verschiedene kommerzielle Anbieter das positive Image und die Attraktivität der GTA zu nutze und boten geführte GTA-Wanderungen an, ohne sich mit der Associazione GTA oder dem Archiv für Langstreckenwandern in Verbindung zu setzen. Aus wirtschaftlichen Zwängen wählen solche Anbieter oft relativ große Gruppenstärken, so daß die äußerst unerfreuliche Situation entstand, daß solche Gruppen die GTA-Unterkünfte komplett belegten, so daß für GTA-Einzelwanderer nur noch provisorische Schlafplätze übrigblieben bzw. sie in manchen Fällen sogar abgewiesen wurden: Da die GTA von Einzelwanderern und nicht von (relativ wenigen) Gruppen lebt, ist diese Entwicklung kontraproduktiv. Die Situation wurde teilweise noch dadurch verschärft, daß die Gruppenleiter die Preise zu drücken versuchten, sich unangemessen fordernd verhielten und so für ihren kurzfristigen Vorteil die Sozialverträglichkeit der GTA unterliefen. Da "man" diese Gruppen nicht kennt, ist es nicht möglich, diese Probleme direkt zu lösen. Daher müssen sich die einzelnen posto tappa-Betreuer individuell mit diesem Problem auseinandersetzen. Nach verschiedenen negativen Erfahrungen gibt es mittlerweile posti tappa, die Gruppen grundsätzlich ablehnen.

Ein weiteres Problem mit Gruppen besteht darin, daß manche Gruppen nicht in den Tälern selbst, sondern in den Kleinstädten am Alpenrand übernachten, die Wanderer mit dem Bus tagtäglich zur Wanderung hin und zurückfahren und sich dabei nur bestimmte "Rosinen-Touren" herauspicken. Solche Gruppen hinterlassen in den Tälern nichts weiter als ihren Müll und ihre Busabgase und können durch ihre "Rosinenpickerei" auch nicht den GTA-spezifischen Landschaftsbezug herstellen, so daß es sich um eine sozial- und umweltunverträgliche GTA-Nutzung handelt. Ein sanftes Tourismusprojekt kann auch

"unsanft" genutzt werden.

Das zweite Problem, das durch die stark steigende Zahl der GTA-Wanderer jetzt auftrat, bestand darin, daß verschiedene GTA-Unterkünfte nur sechs, acht oder zehn Übernachtungsplätze haben und damit schnell zu klein waren. Dies war besonders stark im Norden der GTA ausgeprägt, der von italienischer Seite aus relativ stiefmütterlich behandelt worden war, weil die Italiener fast alle vom Süden nach Norden wanderten (dabei aber meist nicht sehr weit kamen) und weil die Provinzen Vercelli und Novara die GTA kaum unterstützen. Die deutschsprachigen Wanderer begannen dagegen praktisch alle ihre GTA-Wanderung im Norden, im Anzasca-Tal, also in der Nähe noch vertrauter Alpenregionen, und wanderten dann südwärts "ins Unbekannte". So trafen sie gerade zu Beginn ihrer Wanderung - und natürlich gehäuft an Wochenenden mit Ferienbeginn in großen deutschen Bundesländern - auf die kleinsten Unterkünfte (und die am schlechtesten markierten Etappen).

Die bauliche Vergrößerung einer GTA-Unterkunft oder gar die Erteilung einer Neukonzession sind aber in Italien sehr bürokratische Angelegenheiten. Dabei kommt dem Bürgermeister ein entscheidender Stellenwert zu, ohne daß er öffentlich kontrolliert werden kann (Stichwort "tangenti" - Bestechungsgelder). Die klassischen Rivalitäten zwischen zwei Familienclans, die in jedem Dorf der piemontesischen Alpen zu finden sind, hatten schon in der Vergangenheit vereinzelt zu absurden Situationen auf der GTA geführt, indem der eine Familienclan die Carabinieri einschaltete, um dem anderen Familienclan sein Geschäft mit der GTA zu verderben (deutsche Wanderer wurden hin und wieder abends "offiziell" von der Polizei gewarnt, im posto tappa zu übernachten, weil sie dort ausgeraubt, vergiftet oder ermordet würden). Jetzt aber, wo es auf einmal mit der GTA etwas mehr zu verdienen gab, brachen die alten Clanrivalitäten häufiger auf und blockierten eine Reihe von Erweiterungen und Neueinrichtungen von posti tappa. Trotz aller bewundernswerten Improvisationskünste der Einheimischen kam es in den Jahren 1992 und 1993 auf den ersten GTA-Etappen im Norden an bestimmten Wochenenden zu Übernachtungsengpässen, und einige deutschsprachige Wanderer brachen daraufhin ihre Wanderung nach wenigen Etappen erbst ab.

Gert Trego und ich bewerteten dies als sehr problematisch, denn die GTA lebt von Wiederholern (viele GTA-Wanderer kommen in den folgenden Jahren wieder) und von persönlichen Empfehlungen im Freundes- und Bekanntenkreis. Einige negative Erfahrungen können relativ schnell das in vielen Jahren mühsam erarbeitete positive Image der GTA gefährden, so daß wir uns veranlaßt sahen, direkt in Italien zu intervenieren.

Im Kreis der regelmäßigen deutschsprachigen GTA-Wanderer gab es in dieser Situation die Meinung, man solle die GTA-Probleme direkt von Deutschland aus lösen, z.B. mittels Markierung und Freischneiden vernachlässigter GTA-Etappen durch deutsche Arbeitseinsätze (verschiedene Freiwillige hatten sich dafür bereits gemeldet) oder mittels finanzieller Unterstützung bestimmter posti tappa ("Patenschaften" für Problemfälle). In Kenntnis der

italienischen Situation war Gert Trego und mir aber klar, daß ein solches Verhalten erstens juristisch äußerst problematisch war und zweitens in Piemont als "kolonialistische" Bevormundung aufgefaßt worden wäre. Daher entschieden wir uns für eine andere Strategie: Wir verfaßten im Frühsommer 1993 einen offenen Brief, in dem wir die aktuelle Situation der GTA sehr detailliert darstellten (Tenor: Jetzt, wo die GTA nach 14 Jahren zum erstenmal für die Alpentäler ökonomisch interessant wird, verhindern einige Mängel diesen Erfolg, und keiner kümmert sich darum) und den wir an etwa 80 uns persönlich bekannte Personen in Piemont verschickten (Associazione GTA, Regions- und Provinzpolitiker, Vertreter von comunità montane, Alpenvereinsvertreter, Journalisten, okzitanische Gruppen, Genossenschaften im piemontesischen Alpenraum, posto tappa-Betreiber). Dieses Engagement wurde dadurch gefördert, daß Gert Trego im Herbst 1993 der "Premio Valle Maira" der comunità montana Valle Maira und die Verdienstmedaille der Provinz Cuneo verliehen wurde. Dadurch gelang es, die Probleme der GTA wieder ins öffentliche Bewußtsein zu bringen und ein neues Engagement für die GTA zu wecken, wobei die stärkste Unterstützung durch Teresio Valsesia (Präsident des Italienischen Alpenclubs CAI) und die Provinzregierung Cuneo erfolgte. In der Folgezeit wurden viele der aufgezeigten Probleme - teilweise verblüffend unbürokratisch - gelöst, so daß uns in den Jahren 1994 und 1995 trotz weiter steigenden Wanderzahlen auf der GTA kaum Mängel gemeldet wurden. Damit scheint sich die GTA - nach 15 Jahren - offenbar endgültig durchgesetzt zu haben.

### **GTA-Bilanz: Die Umsetzung eines exemplarischen "Ökotourismus"-Projektes**

Die bisher dargestellten Probleme zeigen, daß theoretisch vorbildliche Konzepte durch Schwierigkeiten in der Umsetzung leicht scheitern können. Zusammenfassend lassen sich folgende Bewertungen festhalten:

#### *1. Aufbau der GTA-Infrastruktur und Stärkung endogener Potentiale vor Ort in umwelt- und sozialverträglichen Formen:*

Dieser Punkt ist nach 15 Jahren weitgehend realisiert (gewisse Blockaden durch kulturelle Erstarrung und Clan-Strukturen als Einschränkung), und die damit verbundenen Ziele und Erwartungen sind erfüllt, auch wenn der *direkte* ökonomische Ertrag kaum meßbar ist. Insbesondere ist darauf hinzuweisen,

- daß die posti tappa überall von der angestrebten "richtigen" Zielgruppe betreut werden (meist Einheimische, gelegentlich Rückkehrer aus der Stadt in die Alpentäler), so daß der Ertrag wirklich in den Tälern verbleibt;
- daß die GTA wirklich durch strukturschwache Alpentäler führt und daß bei der Wegführung auch später keine Kompromisse eingegangen wurden;
- daß der Versuchung widerstanden wurde, zur Steigerung der touristischen Attraktivität der GTA auf neuen Teilstücken den Charakter einer "alta via" zu geben; diese Gefahr besteht gerade bei Erfolgen der GTA immer wieder, und es ist keineswegs selbstverständlich, daß dies bislang nicht realisiert wurde;

- daß die konkrete Wegführung durch Nutzung der traditionellen Weginfrastruktur wirklich umweltverträglich und kulturell besonders interessant gestaltet wurde, auch wenn damit erhebliche körperliche Anstrengungen für die Wanderer verbunden waren.

## 2. *Stärkung lokaler Wirtschaftskreisläufe und Stärkung der kulturellen Identität:*

Der zweite Teil kann auf Grund zahlreicher Beobachtungen als realisiert bezeichnet werden - sehr viele Einheimische sind stolz darauf, daß so viele Menschen von so weit her kommen, um gerade in ihren "vergessenen Tälern" Urlaub zu machen. Anstelle der Tourismuskümmigkeit großer Tourismuszentren steht hier noch die kulturelle Bereicherung durch "Gäste" und gegenseitigen Austausch. Was die Stärkung lokaler/regionaler Wirtschaftskreisläufe betrifft, so gibt es darüber kaum Informationen, insbesondere nicht zum Einkaufsverhalten der *posto tappa*-Betreiber. Was auffällt, ist aber die Tatsache, daß sie nicht sehr häufig auf die Herkunft ihrer Lebensmittel hinweisen und sich im Restaurant auch wenig um besondere Qualitätsprodukte oder ein regionaltypisches Angebot bemühen. Hier sind noch erhebliche Defizite, aber auch ökonomische Potentiale vorhanden.

## 3. *Aufbau einer dezentralen GTA-Struktur und Einbezug der GTA in die zuständigen politischen Strukturen:*

Dies muß als gescheitert bewertet werden, auch wenn es dabei einzelne positive Erfahrungen gibt. Die dezentrale GTA-Struktur wurde durch die Arbeit der *Associazione GTA* anfangs gefördert, dann behindert und schließlich aktiv gestört, wobei die Ursachen in gesamtitalienischen Faktoren liegen dürften (Krise des gesellschaftlichen und politischen Systems). Die Einbeziehung der GTA in die sozio-ökonomischen Entwicklungspläne der *comunità montane* hat nicht funktioniert, weil die betroffenen Vertreter diese Möglichkeit nicht erkannt haben. Ähnlich sieht es auf der Provinz-Ebene aus, wo allein die Provinzregierung Cuneo die GTA dauerhaft aktiv unterstützt hat - allerdings realisierte sie gleichzeitig Tourismusprojekte wie die "strada intervalliva" (Asphaltierung der alten Militärstraßen, die bis in die Alm- und Gipfelregion führen und ihre Öffnung für den privaten Ausflugsverkehr), die die GTA *direkt* stören und entwerten, so daß von einem Einbezug in einen größeren Zusammenhang eigentlich keine Rede sein kann. Am negativsten ist die Behandlung der GTA durch die Regionsregierung Piemont: Sie stellt zwar gelegentlich Geldmittel für die GTA zur Verfügung, aber die GTA wird in der piemontesischen Tourismuswerbung im In- und Ausland in allen 15 Jahren nicht erwähnt. Und zweitens macht die Region Piemonte keinerlei Anstrengungen, die vier betroffenen Provinzen zu einem gemeinsamen GTA-Handeln zu motivieren oder die Arbeit der *Associazione GTA* zu überprüfen. Allerdings macht sich gerade auf dieser Ebene die italienische Krise deutlich bemerkbar, die dazu führte, daß die Regionsregierung längere Zeit nicht handlungsfähig war bzw. nicht existierte. Es liegt auf der Hand, daß es unter solchen politischen Rahmenbedingungen fast unmöglich ist, für das GTA-Projekt Gelder aus der nationalen bzw. europäischen Berggebiets-/Regionalpolitik zu erhalten.

#### *4. Aufbau eines umweltverträglichen Tourismus mit dem Ziel der Umweltbildung:*

Bezogen sich die ersten drei Punkte auf die Anbieter, so zielt dieser Punkt auf die Nachfrager, also die GTA-Wanderer. Zu einem umweltverträglichen Tourismus gehört nicht nur ein entsprechendes Angebot, sondern auch der Urlaub selbst darf nicht ein beliebig austauschbares Konsumgut sein: Erst wenn die körperliche und geistige Regeneration und das Interesse am Kennenlernen neuer "Welten" (als zwei legitime Urlaubsgrundbedürfnisse) mit einem bewußten Erleben von Natur verbunden werden, kann man von einer wirklichen Umweltverträglichkeit sprechen. Das Wander-Konzept der GTA bietet dafür ideale Voraussetzungen, indem man beim Wandern sich selbst, seinen eigenen Körper und Geist in Wechselwirkung mit der Natur unmittelbar wahrnimmt (Bezug zur eigenen Natur des Menschen) und zugleich immer wieder mit Natur als "Landschaft" (vom Menschen gestaltete und veränderte Natur) konfrontiert wird. Um diese doppelte Naturerfahrung bewußt zu erleben und zu vertiefen, wurde dieses Thema immer wieder gezielt angesprochen (in den deutschen GTA-Führern, im Buch und Film von E. Neubronner, in zahlreichen Vorträgen und Zeitungsartikeln). Es ist zwar schwer zu überprüfen, inwieweit dieses Ziel auch tatsächlich erreicht wurde, aber Gert Trego und ich haben in all den Jahren viele Briefe von Wanderern erhalten, die berichten, wie sie auf der GTA "sehen" gelernt und damit ein erweitertes, vertieftes Umweltverständnis erhalten haben, so daß dieser Punkt wohl in großen Teilen erfüllt sein dürfte.

#### *5. Aufbau eines sozialverträglichen Tourismus in Form einer respektvollen, gleichberechtigten Kommunikation zwischen Anbietern und Nachfragern:*

Auf der GTA treffen zwei verschiedene Welten direkt aufeinander, womit erhebliche Konfliktpotentiale verbunden sind. Schon die italienischen GTA-Führer brachten gezielt Hinweise zum richtigen Verhalten im Gebirge, denn der normale italienische Städter verhält sich als Ausflügler sehr oft "kolonialistisch" (Parken des PKW mitten in der Wiese, Blumenpflücken aus privaten Gärten, überhebliches Verhalten gegenüber Einheimischen). Mit dem Rückgang der italienischen und dem Anwachsen der deutschsprachigen Wanderer verschwand dieses Konfliktpotential weitgehend auf der GTA (Ausnahme: einige kommerzielle Gruppen), weil sich diese Besucher in der Regel in der ihnen fremden Region betont zurückhaltend und verständnisvoll verhielten. Wenn man sich das Verhalten deutscher Urlauber anderswo im Ausland ansieht, dann ist diese Situation keineswegs selbstverständlich und dürfte unmittelbar mit der GTA-Konzeption und dem GTA-Angebot zusammenhängen.

Faßt man die fünf Punkte zusammen, muß man feststellen, daß die vorbildliche GTA-Konzeption heute an der Basis in der beabsichtigten Weise funktioniert, daß die übrigen Ebenen jedoch gar nicht bzw. nur in Ausnahmefällen funktionieren. Diese Situation ist für viele italienische Projekte typisch und dürfte allgemein dort häufig anzutreffen sein, wo eine staatliche Organisation und Verwaltung nicht gut oder gar nicht funktioniert.

## Die Zukunft der GTA

Ein komplexes Projekt wie die GTA ist kein "Selbstläufer", sondern benötigt auch in Zukunft ein Engagement nach innen (gemeinsame Bewältigung der jeweils neu entstehenden Probleme durch die Anbieter) und nach außen (permanente Information und Werbung). Nur unter der Voraussetzung, daß dies gesichert ist, kann man überhaupt über die Zukunft der GTA nachdenken.

Es ist sinnvoll, an dieser Stelle auf die Erfahrungen mit der französischen GTA hinzuweisen, deren Entwicklung viel weiter als in Piemont vorangeschritten ist. Hier trat bei der Nachfrage nach vielen Jahren allmählich eine Sättigung ein, denn ein Wanderurlaub auf der GTA erfordert bestimmte körperliche und geistige Voraussetzungen und ist daher nur für eine kleinere Zielgruppe geeignet bzw. attraktiv. Und da die französische Werbung die potentielle Zielgruppe sehr geschickt und effektiv angesprochen hatte, erzielte sie hohe Übernachtungszahlen (im August herrscht hier schon teilweise Überfüllung), die sich seitdem aber nicht mehr wesentlich steigern lassen. Anlässlich des 20. Jahrestages der französischen GTA wurden daraus für die französischen Alpen folgende Konsequenzen gezogen (nach CHIARETTA 1992):

Die "klassische" GTA wird weiterhin als zentrales Angebot beibehalten, aber sie soll durch zwei zusätzliche Angebote erheblich erweitert werden: Einmal durch ein umfangreiches Angebot von geführten GTA-Wanderungen (incl. Einführung in Geologie, Botanik, Ökologie, Kultur, Geschichte; jeweils mit unterschiedlichen Schwerpunkten für verschiedene Zielgruppen) für all diejenigen Personen, die sich nicht allein ins fremde Hochgebirge wagen und die zugleich fachliche Einführungen erhalten möchten, und zum anderen durch luxuriösere Unterkünfte (Ein-/Zweibettzimmer statt Massenlager, qualitativvolleres Essen u.ä.) und Gepäcktransport für Personen, die die GTA-Wanderung mit größeren Annehmlichkeiten kombinieren und dafür auch entsprechend mehr bezahlen wollen. Damit hofft man, neue Zielgruppen für einen Urlaub auf der GTA ansprechen zu können.

*Wenn* diese Innovationen umwelt- und sozialverträglich gestaltet werden, was prinzipiell keine Schwierigkeiten zu machen braucht, *dann* handelt es sich um eine sinnvolle Erweiterung der GTA, weil sie mit einer erhöhten Wertschöpfung und neuen Qualitätsarbeitsplätzen (Wanderführer) verbunden ist.

Im Piemont sieht die Lage noch erheblich anders aus: Die GTA hat noch nicht alle potentiellen Interessenten erreicht und ist noch lange nicht überlaufen (wenn man von den nördlichsten Etappen zu bestimmten Zeiten absieht), so daß eine Ausweitung der Zielgruppe wie in Frankreich derzeit nicht als sinnvoll erscheint. Ein Wanderurlaub auf der GTA spricht jedoch prinzipiell nur eine Minderheit aller Urlauber an. Nach einer repräsentativen Analyse der Urlaubsmotive der Deutschen (FAZ 5.10.1995) spielen die GTA-relevanten Motive "Sich Bewegung verschaffen" (nur für 14,5 % der befragten Deutschen ist dies ein wichtiges Urlaubsmotiv), "Kontakt zur einheimischen Bevölkerung suchen" (14,3 %), "Auf Entdeckung

gehen und ein Risiko auf sich nehmen" (10 %), nur eine geringe Rolle gegenüber Motiven wie "Abschalten und Ausspannen" (59 %) oder "Aus dem Alltag herauskommen, Tapetenwechsel" (65 %). Und zweitens verlangt die GTA zwar größere körperliche Anstrengungen und ein Sich-Einlassen auf eine fremde Welt, stößt aber gleichzeitig Menschen ab, die einen (modischen) Survival- oder Abenteuer-Urlaub suchen. Auf dem Freizeitmarkt stellt die GTA-Zielgruppe also nur ein kleines Segment dar, und diese Urlaubsform steht zudem ziemlich quer zu den üblichen Urlaubsaktivitäten (traditionelle Wanderer gehen in die bekannteren Alpengebiete, modische in außereuropäische Gebirge bzw. steigen auf Abenteuer-Urlaub um). Die Nachfrage zeigt jedoch, daß diese Zielgruppe groß genug ist, um die GTA langfristig zu tragen, und es verfestigt sich der Eindruck, daß die GTA bisher noch längst nicht alle potentiellen Interessenten im deutschsprachigen Raum und in den Beneluxländern erreicht hat, so daß eine weitere Steigerung der Nachfrage erwartet werden kann. Die Italiener dagegen lassen sich derzeit kaum zu einer Wanderung auf der GTA motivieren, und es dürfte noch Jahre dauern, bis die GTA hier eine Zielgruppe findet, auch wenn derzeit eine ganz langsame Verbesserung festzustellen ist.

Die Zahl der Wanderer auf der GTA ist aber inzwischen so groß geworden, daß es inhaltlich und ökonomisch interessant wäre, die Idee des Maira-Rundwanderweges zu verallgemeinern und der GTA ein flächenhaftes Konzept zu geben: In jedem der relativ kurzen piemontesischen Alpentäler wäre ein Tal-Rundwanderweg aus landschaftlichen (Nachfrage-Seite) und regionalökonomischen Gründen (Anbieter-Seite) sehr interessant und notwendig. Und wenn man alle diese Talrundwanderwege durch die GTA - durch eine Westroute in der Nähe des Alpenhauptkammes (= die bestehende Route) und durch eine Ostroute in der Nähe des Alpenrandes (in Bruchstücken existent, teilweise aufgegeben, teilweise ganz neu anzulegen) - miteinander verbindet, dann erhielte man eine optimale dezentrale Wanderinfrastruktur, die der gesamten Region flächenhafte und nicht bloß linienförmige Impulse vermitteln könnte.

### **Der Beitrag der GTA zum "Naturschutz durch Naturgenuß"**

Im dicht besiedelten Europa, wo es schon seit Jahrhunderten keine wirklichen Naturlandschaften mehr gibt, ist der Gegenstand des Naturschutzes nicht "die Natur", sondern menschlich veränderte Natur = Kulturlandschaft. Und in den strukturschwachen Regionen Europas, in denen moderne Intensivnutzungen fehlen, ist die Hauptaufgabe des Naturschutzes weniger die Verhinderung von Naturzerstörung durch neue Nutzungen als vielmehr das Engagement für die Erhaltung der traditionellen Kulturlandschaften, deren ökologische und landschaftliche Vielfalt durch Nutzungseinstellung und Verwilderung gefährdet ist (CIPRA 1992).

Der so verstandene Naturschutz benötigt ein sehr breites Instrumentarium, das über dasjenige des klassischen Naturschutzes weit hinausgeht, und bei dem die Stärkung der endogenen Wirtschaftspotentiale und der Aufbau von regionalwirtschaftlichen Vernetzungen in umwelt-

und sozialverträglichen Formen eine große Bedeutung besitzt. Das GTA-Projekt ist dafür ein wichtiger Baustein, weil es 1. sozial- und umweltverträglich strukturiert ist, 2. wichtige regionalwirtschaftliche Verflechtungen ermöglicht und 3. die endogenen Wirtschaftspotentiale der Region stärkt. Erst diese drei Punkte in ihrer Gesamtheit - und nicht bloß die konkrete umweltverträgliche Ausgestaltung im Einzelnen - machen dieses Projekt zu einem exemplarischen Ökotourismusprojekt. Der Tourismus stärkt hier also vermittelt höherer wirtschaftlicher Wertschöpfung *direkt* das nachhaltige Wirtschaften in der Region und damit *indirekt* den Naturschutz. Indem Einheimische dadurch bessere Lebensperspektiven erhalten, sinkt die Akzeptanz von exogen initiierten Groß- und Spekulationsprojekten, womit *indirekt* Naturzerstörung verhindert wird.

Die klassische Gefahr solcher Ökotourismusprojekte, nämlich zu große Menschenmengen in attraktive, aber sensible Naturräume zu holen, wird bei der GTA auf dreifache Weise vermieden: 1. Das GTA-Projekt konzentriert sich nicht auf die relativ kleinen Naturschutzgebiete, sondern führt durch die gesamten Südwestalpen (Dezentralisierungseffekt). 2. Die Übernachtungen finden im Dauersiedlungsraum, nicht in der sensiblen Almregion statt, und die Wegführung erfolgt auf den traditionellen befestigten Weganlagen (Konzentration und Kanalisierung der touristischen Nutzung auf ökologisch weniger empfindliche Teilbereiche). 3. Die körperlichen Anforderungen (Bergwanderung mit erheblichen Höhenunterschieden) und die fehlenden "Sehenswürdigkeiten" ("sehenswert ist, daß es keine Sehenswürdigkeiten gibt", und: "Man sieht nur, was man weiß") üben eine starke Filterfunktion aus, die große Besucherzahlen abschreckt - und zwar ohne Verbote, sondern lediglich durch die spezifische Angebotsgestaltung!

Zu einem Ökotourismusprojekt gehört aber nicht bloß die Angebots-, sondern auch die Nachfrageseite. Die Erfahrungen auf der GTA haben gezeigt, daß es auch sozial- und umweltunverträgliche Nutzungen von sozial- und umweltverträglichen Strukturen gibt. Um ein angemessenes Verhalten der Nachfrager zu erreichen, steht bei der GTA die persönliche, unmittelbare Naturerfahrung in zweifacher Weise im Zentrum: 1. Die Erfahrung des eigenen Körpers in Wechselwirkung mit der Natur beim Wandern. 2. Das Erleben alpiner Natur vermittelt der traditionellen bäuerlichen Infrastruktur. Beides führt dazu, daß die GTA-Wanderer fast unmerklich dazu motiviert werden, sich mit Natur, ihrem Naturbild und mit den ablaufenden Naturveränderungen in der durchwanderten Landschaft auseinanderzusetzen. Auch hier gilt wieder, daß dieses Ziel fast von selbst durch die spezifische GTA-Struktur und nicht durch aufgesetzte Didaktik-Programme erreicht wird, so daß eine "falsche" Nutzung der GTA ein eher seltenes Faktum bleibt.

Durch die GTA wird den meist aus Städten kommenden Wanderern eine Naturerfahrung vermittelt, bei der Natur als Kulturlandschaft und die Verwilderung einer Landschaft durch den Rückzug des Menschen nicht als Idylle erscheint. Mit dieser Naturwahrnehmung werden tendenziell falsche, romantisierende Naturbilder ("städtische" Naturbilder) zerstört, die für den Naturschutz in Industriestaaten große Blockaden darstellen. Die GTA kann auf diese

Weise über den Urlaub hinaus *indirekt* Impulse für einen besseren Naturschutz in den Ballungsräumen vermitteln.

### **Prinzipielle Erkenntnisse für einen Ökotourismus aus der Sicht der GTA**

Die Punkte eins bis drei sind aus der Sicht der Anbieter, die Punkte vier bis sechs aus der Sicht der Nachfrager formuliert.

1. Es gibt keine überall anwendbaren Patent-Konzepte, sondern jedes Projekt muß einzeln sorgfältig auf seine jeweils spezifische Umwelt und Umgebung abgestimmt werden. Das GTA-Konzept zeigt exemplarisch, welche Schwierigkeiten es macht, es von Frankreich nach Italien zu übertragen, selbst dann, wenn die lokal-regionale Situation ganz ähnlich ist.
2. Mit einem "sanften" Tourismusprojekt verbindet sich normalerweise die Vorstellung eines kleinen Mitteleinsatzes und einer relativ einfachen und schnellen Realisierung. Das ist falsch: Der Vorteil, der durch nicht notwendige, umfangreiche und teure Investitionen und Baumaßnahmen entsteht, muß durch eine sehr intensive sozio-kulturelle Arbeit kompensiert werden: In solch wenig erschlossenen strukturschwachen Regionen herrscht häufig ein Klima der kulturellen Erstarrung, der Selbstblockade, das sich erst einmal gegen *alle* Innovationen richtet (BÄTZING 1988 und 1991) und das nur in sehr mühsamer und langwieriger Überzeugungsarbeit von innen heraus aufgebrochen werden kann.
3. Die Konzeption eines solchen Projektes verlangt eine intensive Vernetzung ökonomischer, sozio-kultureller und ökologischer Aspekte, weil andernfalls eine ökonomische Aufwertung endogener Potentiale in umwelt- und sozialverträglicher Form nicht möglich ist - zum Schaden der Einheimischen, der kulturellen Identität, der sozialen Gerechtigkeit oder der Umwelt. Neben dieser horizontalen Vernetzung verlangt ein solches Projekt seine systematische vertikale Einbindung in die jeweiligen regionalpolitischen Strukturen, damit seine positiven Auswirkungen nicht durch andere gegenläufige Entwicklungen zunichte gemacht werden.
4. Der Erfolg eines solchen Projektes bei den Nachfragern steht und fällt mit seiner Konzeption: Wenn es nach außen nicht unmißverständlich und eindeutig inhaltlich überzeugend wirkt, dann hat es keine Chance, auf dem riesigen Markt der Angebote (von denen sich viele mit "Öko-" und sonstigen Titeln schmücken) wahrgenommen zu werden bzw. dort eine Marktnische zu finden. "Überzeugend" bedeutet dabei, daß der ökonomische Ertrag dieses Projektes sichtbar zur Lösung der Probleme der Region in umwelt- und sozialverträglicher Form beiträgt und daß durch dieses Projekt gleichzeitig die bestehenden Urlaubsbedürfnisse in umwelt- und sozial-verträglichen Formen gedeckt werden.

5. Zur Realisierung eines solchen Projektes braucht es eine gezielte Vermittlung zwischen den beiden Welten der Angebotsregion (meist strukturschwache, ländliche, periphere Regionen) und der Nachfrageregion (meist Städte/Agglomerationen). Das setzt Personen voraus, die *beide* Welten gut kennen: Z.B. Menschen aus den Alpentälern, die zwischendurch lange genug in einer europäischen Stadt gelebt haben und dorthin regelmäßige Kontakte haben, oder Menschen aus der Stadt, die diese Alpentäler sehr gut kennen gelernt haben und dorthin regelmäßig Verbindung halten. Ohne solche Vermittler kann die teuerste Werbung nicht effizient sein, und ein Ökotourismusprojekt steht und fällt mit solchen Personen.
6. Für die Öffentlichkeitsarbeit und Vermarktung eines solchen Projektes bedarf es einerseits einer hohen Professionalität (sonst wird das Angebot in unserer überinformierten Mediengesellschaft kaum wahrgenommen), andererseits paßt ein solches Projekt nicht in die bestehenden professionellen Tourismusstrukturen, die vom Primat des Verkaufens eines austauschbaren Freizeitproduktes geprägt sind. Es wirft deshalb selbst nicht genügend Mittel ab, um professionelle Arbeit auch professionell zu bezahlen. Zur Lösung dieses sehr heiklen Problems gibt es keine Patentrezepte; bei der GTA spielte eine entscheidende Rolle, daß es verschiedene Personen mit professionellen Qualifikationen gab, die sich aus inhaltlichen Gründen voll und über viele Jahre hinweg für die GTA engagierten. Eine solche Motivation dürfte einen Schlüsselfaktor für ein Ökotourismusprojekt darstellen.

Faßt man alle Punkte zusammen, dann kann man feststellen, daß der Erfolg eines solchen Projektes einerseits von seiner inhaltlich überzeugenden Konzeption, andererseits von seiner langfristigen, professionell organisierten Betreuung in der Region selbst sowie gegenüber den Nachfragern abhängt. Weder ein großes, aber unprofessionelles Engagement, noch ein hoher Geldeinsatz alleine reichen aus - man braucht statt dessen eine ausgeklügelte Balance zwischen Engagement und Professionalität, um einem solchen Projekt auch zu einem ökonomischen Erfolg zu verhelfen.

## **Literaturverzeichnis**

### *1. Italienische GTA-Führer*

Titel aller Bände: "Grande Traversata delle Alpi". Band 1 (1981) im Verlag Centro Documentazione Alpina, Torino; alle anderen Bände im Verlag Priuli & Verlucca, Ivrea:

GTA 1981: Percorso e posti tappa dalla Valle Po alla Dora Baltea. 1981, 154 S.

GTA 1982: Nuovi sentieri dalla valle Stura di Demonte alla valle Po; due anelli nel parco Orsiera e in val Chiusella. 1982, 176 S.

GTA 1983: Nuovi sentieri da Quincinetto alla valle Anzasca; l'anello delle valli Valdesi; l'anello fra le valli Maira, Varaita e Po. 1983, 157 S.

GTA 1985: Nuovi sentieri dalla val Tanaro alla valle Stura; l'anello delle valli Stura, Maira e Varaita; il prestigioso anello intorno al Monviso; il Sentiero Balcone della bassa val di Susa. 1985, 155 S.

GTA - Provincia di Cuneo. 1988, 208 S.

GTA - Provincia di Torino. 1989, 255 S.

## *2. Deutschsprachige GTA-Führer*

Autor und Titel aller Bände: Werner Bätzing: "Die Grande Traversata delle Alpi - der große Weitwanderweg durch die piemontesischen Alpen". Band 1 (1986) erschienen im Verlag der Buchhandlung in der Ludwigstraße, Friedberg/Bayern, alle anderen Bände im Verlag der Weitwanderer, Oldenburg.

Ausgabe jeweils in zwei Bänden: Teil 1, "der Norden", umfaßt die GTA von der Valle Anzasca bis Susa; Teil 2, "der Süden", umfaßt die GTA von Susa bis zur Valle Tanaro.

Teil 1: 1986, 100 S.

Teil 2: 1989, 176 S.

Teil 1, 2. Aufl.: 1992, 176 S.

Teil 2, 2. Aufl.: 1993, 264 S.

Teil 1, 3. Aufl.: 1994, 168 S.

Teil 2, 3. Aufl.: 1995, 264 S.

## *3. Sonstige Literatur*

Bätzing, W. (1988): Die unbewältigte Gegenwart als Zerfall einer traditionsträchtigen Alpenregion. Bern (= Geographica Bernensia P 17)

Bätzing, W. (1991): Welche Zukunft für strukturschwache, nicht-touristische Alpentäler? Bern (= Geographica Bernensia P 21)

Bätzing W. (1992): Auf der "Grande Traversata delle Alpi" vom Monte Rosa zum Meer. In: Neue Zürcher Zeitung Nr. 252 vom 29.10.1992 (Beilage Alpinismus)

Bätzing, W. und Mitarbeiter (1993): Der sozio-ökonomische Strukturwandel des Alpenraumes im 20. Jahrhundert. Bern (= Geographica Bernensia P 26)

Chiaretta, F. (1992): 20 anni di Grande Traversée. In: ALP no. 82, S. 11-12

CIPRA (1992): Die Erhaltung der bäuerlichen Kulturlandschaft in den Alpen. Basel (= CIPRA-Schriften 9)

Neubronner, E. (1992): Der Weg - Vom Monte Rosa zum Mittelmeer. Grande Traversata delle Alpi (GTA). München (2. Aufl. 1994)

Perlik, M. (1993): Das Projekt des Weitwanderweges GTA im italienischen Alpenraum als Modellfall für umweltangepaßten Tourismus und raumplanerische Hilfen. In: W. Pillmann/A. Wolzt (Hrsg.): Umweltschutz im Tourismus - vom Umdenken zum Umsetzen. Wien, S. 137-144.