

Kurzfassung

Massive Landschaftseingriffe, Kapazitätsengpässe, Treibhausgasemissionen, Lärm- und Luftbelastung, sinkende Aufenthalts- und Lebensqualität: Die Liste der aktuellen, negativen Folgen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Alpenraum ist lang und zukünftig sind weitere Zuwächse des Verkehrs zu erwarten. Hauptursache ist der Freizeitverkehr, der für die Hälfte des Verkehrsaufkommens steht und zu 80 % per MIV bewältigt wird. Im Winterhalbjahr sorgen die Wintersporttouristen mit ihrer Anreise zu den über 1.000 Skigebieten für Überlastungen der Verkehrsinfrastruktur, besonders zur Ferienzeit und an den Wochenenden. Folglich sind neue Konzepte und Maßnahmen zur Förderung der autofreien, sanften Mobilität unerlässlich, um die Attraktivität der Alpentäler auch in Zukunft zu bewahren.

Die vorliegende Master-Thesis setzt an dieser Problematik an und hat das Ziel, die Eignung der Wintersportorte in den Alpen für eine autofreie, ÖV-orientierte Erreichbarkeit und Mobilität vor Ort zu prüfen und den aktuellen Stand ihrer sanften Mobilitätsangebote zu erfassen. Was sind die Bedürfnisse der Wintersporttouristen und woher reisen sie an? Welche Regionen und Ortstypen sind mit der Bahn erreichbar und bieten die besten Voraussetzungen für einen autofreien Aufenthalt? Wie sind Wintersportorte räumlich strukturiert und welche Konzepte zur Förderung der sanften Mobilität werden bereits erprobt? Wo liegen zukünftig die größten Potenziale?

Um diese Fragen zu beantworten, wurden zunächst die Mobilitätsbedürfnisse der Wintersportler, die Entwicklung der Wintersportorte, das alpine Verkehrsnetz sowie der aktuelle Stand der Forschung zur sanften Mobilität anhand von Studien und Best-Practice-Beispielen aufgedeckt und mögliche Untersuchungskriterien zusammengetragen. Aus diesen Indikatoren konnte ein Analyseschema entwickelt werden, das in allgemeine Kenngrößen sowie die Themen Raumstruktur, Erreichbarkeit, Bahnverkehr, Mobilität vor Ort und sanft-mobile Maßnahmen unterteilt ist. Für die anschließende räumlich-strukturelle und verkehrliche Analyse wurden die relevanten Daten zu den 400 bedeutendsten Wintersportorten der Alpen erhoben und ausgewertet.

Die Ergebnisse zeigen: Etwa zwei Drittel der Orte sind für Tagesausflüge und Urlaubsreisen bereits konkurrenzfähig mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) erreichbar, in den Westalpen und an Fernbahnhöfen gelegene Orte sogar schneller als mit dem MIV. Jeder vierte Ort besitzt einen direkten Bahnverkehrszugang. 15 % der Orte sind demgegenüber bisher nur eingeschränkt für eine autofreie Anreise geeignet. Bezüglich der Mobilität vor Ort bietet jeder dritte Wintersportort ideale Voraussetzungen für eine fußläufige Erschließung, weitere 40 % ermöglichen über ein umfassendes Mobilitätsangebot den Verzicht auf das eigene Auto. Weitergehende sanft-mobile Maßnahmen setzen jedoch erst wenige Destinationen um. Zuletzt konnten für jede Alpenregion und jeden Ortstyp die Stärken, Schwächen und zukünftigen Potenziale aufgedeckt werden.

Abstract

Capacity bottlenecks, greenhouse gas emissions, air and noise pollution, decreasing quality of life and public space: The number of the current negative consequences of the motorized private transport in the Alpine region is large and traffic will continue to grow in the future. The main cause is leisure traffic, which accounts for half of the total traffic volume. Private cars are used in 80 % for traveling. During the winter season, winter sports guests overload the transport infrastructure with their journeys to the ski areas. Holiday periods and weekends are particularly problematic. Consequently, new concepts and measures to promote car-free, soft mobility are essential. In this way, the attractiveness of the Alpine valleys can be preserved in the future.

The intention of this master thesis is to examine the suitability of winter sports resorts in the Alps for car-free, public transport-oriented accessibility and mobility on site. In addition, the current status of soft mobility offers is to be determined. What are the needs of winter sports tourists and where are they coming from? Which regions and types of resorts can be reached by train and which offer the best conditions for a car-free stay? How are winter sports resorts spatially structured and which concepts for promoting soft mobility are already being tested? Where are the greatest potentials in the future?

To answer these questions, the mobility needs of winter sports enthusiasts, the development of winter sports resorts, the Alpine transport network and the current state of research on soft mobility were identified on the basis of studies and best practice examples. Furthermore, possible examination criteria were compiled and an analysis scheme could be developed from these indicators. The scheme is divided into general parameters as well as the spatial structure, accessibility, rail-services, local mobility and measures to promote soft mobility. For the subsequent spatial and traffic analysis, the relevant data on the 400 most important winter sports resorts in the Alps were collected and evaluated.

The results demonstrate that two-thirds of the resorts can already be reached for day trips and vacations by public transport. Some resorts in the Western Alps and those with long-distance train stations nearby can even be reached faster by train than by car. Every fourth village has a direct railway connection. In contrast, 15 % of the resorts are only limited suitable for traveling without car. In terms of on-site mobility, every third winter sports resort offers ideal conditions for walking accessibility. Another 40 % of the resorts eliminate the need for car use during the vacation by offering a good local public transport. However, only a few destinations have implemented more extensive measures of soft mobility. Finally, the strengths, weaknesses and future potentials could be determined for each Alpine region and each type of resort.