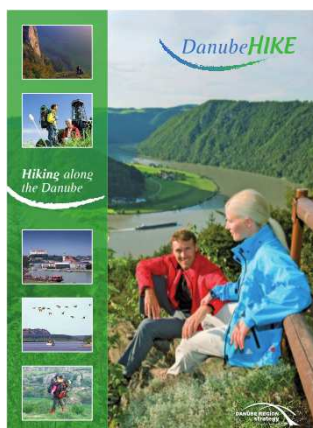


Datenblatt: Sammlung „Gute Praxisbeispiele“

In der Sammlung der „guten Praxisbeispiele“ wurden nachhaltige Mobilitätsbeispiele aus ganz Europa, mit einem starken Fokus auf die regionale Implementierung der Europäischen Strategie für die Donauregion (EUSDR), gesammelt. Die ausgewählten Beispiele wurden im Stil eines Datenblattes erstellt, um Transparenz und Vergleichbarkeit zu ermöglichen. Jedes Datenblatt enthält eine Beschreibung der „guten Praxisbeispiele“ einschließlich einer allgemeinen Projektbeschreibung, Fakten über die Initiatoren und beteiligten Akteure, den finanziellen Hintergrund, flankierende Maßnahmen und weitere Punkte. Die „guten Praxisbeispiele“ werden nach Kategorien eingeteilt:

- Sanfte Mobilitätsangebote und geschnürte Pakete
- Transport und Tourismusinformationssystem
- Strategien und Pläne

Weiterhin werden die Beispiele sortiert in diesen Kategorien nach Ländern aufgeführt: - entlang der Donau von der Donauquelle bis zur Donaudelta - grenzübergreifende Projekte sowie Beispiele aus den Nicht-Donauländern. Die Beispiele als solche werden nicht übertragbar sein, aber die Analyse liefert einige gewonnene Erkenntnisse. Einige Aspekte können in anderen Projekten verwendet werden, um eine erfolgreiche Entwicklung und einen Innovationsfortschritt zu erreichen. Aus diesem Grund können die Beispiele für die Partner im Transdanube Projekt als Referenz- bzw. Anhaltspunkt gesehen werden. Weitere Informationen über die Sammlung „guter Praxisbeispiele“ finden Sie auf der Projektwebseite: www.transdanube.eu



Angebote und geschnürte Pakete zur Sanften Mobilität

Verschiedene eingebundene Servicetickets oder spezielle vergünstigte Tickets veranlassen sowohl Einheimische als auch Touristen öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen.

Manche Angebote laufen auch grenzübergreifend. Auch die Kombination von öffentlichen Verkehrsmitteln und Eintrittsmäßigungen zu Sehenswürdigkeiten und Orten sind beliebte Angebote.

Sanfte Mobilitätsangebote sind oft mit Naturtourismusangeboten verbunden und daher kann die Vermarktung dieselbe Zielgruppe betreffen. Die wichtigste treibende Kraft hinter diesen Angeboten sind Tourismusverbände oder Verkehrsanbieter und die finanziellen Ressourcen werden meistens von der öffentlichen Hand getragen.

Im Vergleich spielen die Schutzgebiete als Anbieter der nachhaltigen Mobilität keine große Rolle. Aufgrund der Lage in abgelegenen Gebieten sind Schutzgebiete sehr oft mit problematischen Transportbedingungen verbunden. Diese haben aber auch andere Kernaufgaben als Mobilitätsangebote bereit zu stellen.



Wandertourismus, vor allem der Trend zu thematischen Langstreckenwanderungen, braucht eine gute öffentliche Verkehrsanbindung. Entlang der oberen Donau wurden in den letzten Jahren innovative und erfolgreiche Wanderwege entwickelt. Sie fördern die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln. Eine Studie in einem EU-Projekt hat großes Entwicklungspotential, aber nur geringe Anzahl ähnlicher Angebote in anderen Regionen stromabwärts der Donau bewiesen.

Die andere parallele touristische Bewegung entlang der Donau, nämlich das Radfahren, hat europaweit bereits ein positives Bild. Die EuroVelo 6 verbindet alle Donauländer, wobei hier dennoch ein West-Ost-Gefälle festgestellt werden konnte:

Je näher man in den östlichen Teil Europas kommt, desto geringer wird die Radfahrdichte. Die Hauptaufgabe mehrere aktueller Projekte besteht darin, zusätzliche Angebote entlang der mittleren und unteren Donau zu schaffen, um die Radfahrer in der Region länger zu halten.

Mehrere Tourismusdestinationen haben den Fokus auf E-Bikes gelegt, um für sich einer neuen Radfahrerzielgruppe zu nähern.

Datenblatt: Sammlung „guter Praxisbeispiele“

Verkehrs- und Tourismusinformationssysteme

Verschiedene elektronische Systeme wurden identifiziert: auf der einen Seite Verkehrskontrollsysteme, die zwar oft für die Fahrgäste bzw. Touristen nicht sichtbar sind, jedoch zum größeren Komfort beitragen.

Auf der anderen Seite gibt es verschiedene direkte Informationssysteme, wie zum Beispiel webbasierte allgemeine Verkehrsinformationen, meist gestützt auf interaktive Karten und Suchoptionen für Strecken bzw. Routen, sowohl webbasiert als auch zunehmend als Apps für Smartphones.



Während die Tourismuswirtschaft und -verwaltung meist webbasierte allgemeine Informationssysteme nutzt, werden die Streckeninformationssysteme hauptsächlich von Transportdienstleistern und kleinere IT-Startups entwickelt. Was scheinbar fehlt, ist die Zusammenführung beider Ansätze für einen besseren Komfort für Touristen. Das ultimative Werkzeug würde ein kombiniertes Navigations- und Informationssystem für alle Verkehrsträger darstellen, einschließlich relevanter touristischer Informationen - webbasiert und mit mobilen Anwendungen synchronisiert.

Aber der Donauraum entwickelt sich in unterschiedlichen Geschwindigkeiten - wir müssen eine West-Ost-Unterscheidung vornehmen. Zur gleichen Zeit, wenn flussaufwärts gelegene Länder an die Integration verschiedener Ansätze denken, müssen einige Länder im mittleren und unteren Donauraum im ersten Schritt einen national integrierten Zeitplan für Züge und Busse online stellen. Ganz zu schweigen von Sprachbarrieren und immer noch bestehenden einsprachigen Angeboten. Perfekte Beispiele für benutzerfreundliche integrierte Informationssysteme konnten außerhalb der Donau-region, aber auch in einigen anderen lokalen Ebenen gefunden werden. Verbesserte Informationssysteme könnten eingerichtet werden, bräuchten aber eine

bessere Zusammenarbeit von Verkehrsdienstleistern, sowohl grenzüberschreitend als auch verkehrsträgerübergreifend, sowie Zusammenarbeit zwischen privaten und öffentlichen Verkehrs-unternehmen und Akteuren aus der Tourismusbranche. Auch eine bessere Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Ministerien und Behörden wäre allenfalls erforderlich.

Strategien und Pläne

Strategische Ansätze unter Berücksichtigung nachhaltiger Verkehrssysteme sind nicht sehr üblich. Das österreichische Beispiel klima:aktiv mobil ist wirklich außergewöhnlich, da es strategische Ansätze auf lokaler und regionaler Ebene und sogar teilweise die Umsetzung finanziert.

Eine Ausnahme ist das Stadtradeln: Obwohl das einzige Beispiel für einen strategischen Ansatz im Bereich Radfahren in diesem Bericht der Budapester Plan mit der Entwicklung des lokalen Radverkehrs durch die Erhöhung des gemeinschaftlich-öffentlichen Radfahrverkehrsystems darstellt, stehen bereits ähnliche Systeme in mehreren europäischen Städten zur Verfügung und Durchführbarkeitsstudien mit weiteren Punkten sind derzeit in Bearbeitung. Das Ergebnis beruht weniger auf dem politischen Bewusstsein und der politischen Bereitschaft, als auf dem Mangel an Geld. Generell ist es immer noch eine große Herausforderung, das Thema nachhaltigen Verkehr sowohl in die Umwelt-, als auch in Verkehr- und Tourismusstrategie zu integrieren und die Tourismus-, und Marketingkörperschaften zu überzeugen, das Potential bei der Aufstellung bestimmter Marketingmaßnahmen für umwelt- und klimafreundliche Formen des Tourismus zu sehen. Um dieses Ziel zu erreichen sollte eine bessere Kommunikation, sowohl auf formeller als auch auf informeller Weise zwischen verschiedenen Akteuren als auch neue Regierungsstrukturen geschaffen werden.

