

Nutzungsdruck im Schweizerischen Nationalpark

Autor(en): **Lozza, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(2009)**

Heft 2

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957340>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Nutzungsdruck im Schweizerischen Nationalpark

HANS LOZZA

Leiter Kommunikation
beim Schweizerischen
Nationalpark

Rund 150 000 Besucher zählt der Schweizerische Nationalpark (SNP) pro Jahr. Diese Wanderer suchen gemäss Umfragen eine strikt geschützte Naturoase auf, um Tiere zu beobachten und unberührte Natur zu erleben. Doch die meisten reisen mit dem Privatwagen an. Mit dem Auto auf der Suche nach Natur pur? Der Mobilitätsdrang der Gesellschaft führt auch hier zu einer erhöhten Umweltbelastung durch Lärm und Abgase. Durch gezielte Information und einer engen Zusammenarbeit mit Partnern des öffentlichen Verkehrs versucht die Parkverwaltung das Umsteigen auf Bahn und Bus zu fördern – bis jetzt mit bescheidenem Erfolg.

Der Schweizerische Nationalpark liegt im östlichsten Teil Graubündens und umfasst eine Fläche von 170 km². Er wurde 1914 gegründet und ist damit der älteste Nationalpark der Alpen. Gemäss der Weltnaturschutzunion IUCN gehört er zur Kategorie 1a (Wildnisgebiet). Da er aus einer einzigen, strikt geschützten Zone besteht, entspricht er nicht der heutigen Definition eines Nationalparks. Solche umfassen eine Kern- und eine Umgebungszone.

Der strikte Schutz hatte von Anfang an zum Ziel, das Gebiet vor menschlichen Einflüssen zu schützen und sämtliche natürlichen Prozesse wie Lawinen oder Murgänge zuzulassen. Es werden keine Bäume gefällt oder weggeräumt, keine Tiere gejagt oder Wiesen gemäht. Dieser Totalschutz ist für die dicht besiedelte Schweiz aussergewöhnlich und gehört zu den Markenzeichen des Nationalparks. Acht Parkwächter sorgen dafür, dass die strikten Verhaltensregeln von den Besuchern befolgt werden. Im Wesentlichen sind das folgende Punkte:

- Die markierten Wege dürfen nicht verlassen werden.
- Der Park darf ausschliesslich zu Fuss begangen werden. Es sind keine Velos, Pferde, Skis oder Fluggeräte erlaubt.
- Hunde dürfen nicht in den Park mitgenommen werden, auch nicht an der Leine.
- Übernachten und feuern sind im Nationalpark nicht erlaubt.

Zum Glück müssen die Parkwächter nur selten eingreifen und Besucher verzeigen, die sich nicht an die Parkordnung halten. Viele Besucher sind beispielsweise sogar froh darüber, dass auf den insgesamt 80 Kilometer langen Wanderwegen keine Bikes und Hunde zugelassen sind. So können sie sich ungehindert ganz der Natur widmen. Die Hälfte der Nationalparkbesucher sind wiederkehrende Gäste. Das heisst, dass das Angebot geschätzt und auch immer wieder genutzt wird. So strikt die Parkregeln auch sind, eines konnten sie nicht verhindern: Die Mobilität hat in den bald 100 Jahren Existenz des Nationalparks enorm zugenommen und der Ausbau der Ofenpassachse wurde in den Parkverträgen explizit ausbedungen, weil sie die Verbindung in die Val Müstair auf der anderen Seite des Ofenpasses sicherstellt. Bereits in den 1970er-Jahren wurde die Verkehrszunahme zum Problem.



[ABB. 1]

Besuchersfrequenzen und Verkehrsverhalten

Der Nationalpark wird jährlich von Mai bis Oktober von rund 150 000 Personen besucht (Besucherbefragung 2006). Diese stammen zu drei Vierteln aus der Schweiz. Ebenfalls drei Viertel der Gäste besuchen den Park mit dem Privatwagen. Dies trotz sehr guter Abdeckung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. So erschliesst die Rhätische Bahn als Zubringer das Engadin durch den 1999 eröffneten Vereina-Tunnel komfortabel und im Stundentakt. Die Reise von Zürich nach Zerneu dauert mittlerweile knapp 2.5 Stunden. Postautos fahren stündlich über den Ofenpass und haben in Mals (I) Anschluss an die Vinschgerbahn, die ihrerseits die Verbindung nach Meran und Bozen sicherstellt. Der Engadinbus bedient das Oberengadin und fährt auch den Besuchermagneten Val Trupchun an. Zwar konnte seit der letzten grossen Befragung 1993 eine vermehrte Umsteigetendenz auf die öffentlichen Verkehrsmittel festgestellt werden (von 13 auf 23.5 Prozent), doch der grosse Durchbruch lässt wie anderswo noch auf sich warten.

Der Nationalpark hat in den letzten Jahren die Zusammenarbeit mit den Anbietern des öffentlichen Verkehrs intensiviert und weist die Gäste in Publikationen und im Internet darauf hin, dass die Verwendung von Bahn und Bus praktisch ist und die Umwelt schont. Gemeinsam geschnürte Pakete mit RhB, SBB und DB AG bieten den Besuchern attraktive Pauschalangebote. Im Rahmen des Projekts Fahrtziel Natur (www.fahrtziel-natur.de) ist der Nationalpark das erste Schutzgebiet ausserhalb Deutschlands, das von der DB aktiv auf deren vielfältigen Kommunikationskanälen beworben wird. Im Zentrum des Projekts steht das Ziel, dass Gäste

[ABB. 1] Die Ofenpassstrasse, welche zu Ausflugsfahrten mit Auto und Motorrad einlädt, sowie der gezielte individuelle Anreiseverkehr zum Nationalpark sind die grössten Nutzungskonflikte für die naturbelassene Landschaft des Nationalparks im Engadin.



[ABB. 2]

[ABB. 2] Idyllische Landschaft – Idylle pur? Besucherinnen und Besucher des Nationalparks suchen unberührte und ökologisch wertvolle Landschaften. Leider reisen drei Viertel auf unökologische Weise mit dem Privatauto an, obwohl die Erschliessung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sehr gut ist. Der Schweizerische Nationalpark unternimmt grosse Anstrengungen, um den Modal Split zu Gunsten des ÖV zu verbessern.

aus Deutschland vermehrt mit der Bahn ins Engadin reisen und ihr Auto zuhause lassen. Denn Gäste, die bereits umweltfreundlich anreisen, verursachen mit hoher Wahrscheinlichkeit auch in ihrer Feriendestination keinen individuellen Mehrverkehr.

Die meisten Nationalparkbesucher verbringen in der Region ihre Ferien. Während dieser Zeit sollte eine gezielte Information über die Reismöglichkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln möglich sein. Trotzdem – während den Ferienwochen ist die Blechlawine nicht zu übersehen. Auf den Parkplätzen an der Ofenpassstrasse und insbesondere eingangs Val Trupchun stehen jeweils zahlreiche Autos. Keine Rede von Ruhe und Natur pur.

Nationalpark als Verkehrskorridor?

Doch es sind nicht nur die naturliebenden Nationalparkbesucher, die mehr oder weniger unbewusst das Schutzgebiet mit Lärm und Abgasen belasten. Weit verheerender ist der Transitverkehr über den Ofenpass und durch den Tunnel Munt la Schera nach Livigno, einem Zollfreigebiet im nahe gelegenen Italien. Nicht weniger als 260 000 Fahrzeuge haben 2008 diesen einspurigen Tunnel befahren, der in den 1960er-Jahren für die Realisierung der Engadiner Kraftwerke gebaut wurde. Diese Durchreisenden sind sich teilweise nicht einmal bewusst, dass sie einen Nationalpark durchqueren. So verkommt die Strecke zwischen Zernez und Punt la Drossa zum reinen Verkehrskorridor. Dieser Zustand ist für die Parkverwaltung ein grosses Sorgenkind. Doch die Ofenpassstrasse ist eine Kantonsstrasse, die Strasse nach Livigno sogar eine internationale Verbindung mit einem Privattunnel. Für verkehrsregulierende Massnahmen sind die kantonalen Behörden zuständig.

Ein immer gravierenderes Problem sind die Motorräder auf der Ofenpassstrasse. Deren Zahl hat in den letzten Jahren enorm zugenommen. In den einschlägigen Motorradmagazinen und Internetseiten wird die Fahrt über den Ofenpass wegen der landschaftlichen Schönheit und dem attraktiven Strassenverlauf angepriesen. Es vergeht kaum ein schönes Sommerwochenende, an dem nicht mindestens ein Motorradunfall auf der Ofenpassachse registriert wird. Viele dieser Motorradfahrer sind zu schnell und mit nicht gesetzeskonformen Lärmmissionen unterwegs. Erschwerend kommt hinzu, dass zahlreiche ausländische Motorradfahrer in grösseren Gruppen mit hochgezüchteten Maschinen als Tagesausflügler die Strassen benützen. Geschwindigkeits- und Lärmkontrollen müssten häufiger durchgeführt werden. Die Besucherbefragung 2006 hat ergeben, dass die Lärmmissionen der Motorräder als grösste Beeinträchtigung des Nationalparkbesuchs empfunden werden.

Glücklicherweise sind weite Gebiete des Nationalparks nicht durch Strassen tangiert. In Täler wie Tantermozza, Diavel, Ftur oder Foraz führen nicht einmal Wanderwege. Hier kann sich die Natur ohne menschliche Einflüsse entwickeln. Und viele andere Täler wie Müschauns, Cluozza oder Mingèr können ohne Beeinträchtigung durch Verkehrslärm begangen werden; hier werden die Erwartungen an unberührter Natur erfüllt.

Der Besucherdruck konzentriert sich auf einzelne Gebiete. Es sind dies insbesondere die Val Trupchun und das Ofenpassgebiet. Hier tummeln sich pro Sommersaison je bis zu 40 000 Gäste. An einzelnen Tagen kann dort mit bis zu 1000 Besuchern auch die Schmerzgrenze erreicht werden. Doch bis heute musste die Parkverwaltung keine Massnahmen zur Reduktion der Besucherzahlen ergreifen. Dank des Wegegebots sind die Besucherströme auf klar definierten Routen unterwegs und die Tiere haben sich daran gewöhnt. Problematisch sind eher Lärm und Abfall.

RÉSUMÉ

Le Parc National Suisse sous pression

Le règlement très strict du Parc National Suisse permet de canaliser la pression exercée sur le paysage par les visiteurs, qui acceptent la plupart du temps la discipline et les restrictions qui leur sont imposées. Mais ce règlement ne protège pas de toutes les influences indésirables. Pour l'administration du parc, en effet, le principal problème n'est pas le nombre des randonneurs, mais le nombre des voitures qui empruntent la route du col d'Ofen. Comme il s'agit d'une route cantonale, le Parc National Suisse ne peut, de sa propre initiative, prendre des mesures de restriction du trafic, assorties de mesures d'accompagnement telles que la mise en place de bus-navettes. Le fait que le problème concerne aussi des liaisons internationales ne facilite pas la recherche de solutions. Par ailleurs, la route du col d'Ofen permet aussi aux visiteurs de se rendre en transports publics jusqu'au départ de leur itinéraire de randonnée.

WEITERFÜHRENDE LINKS

<http://www.nationalpark.ch>, <http://www.fahrtziel-natur.de>