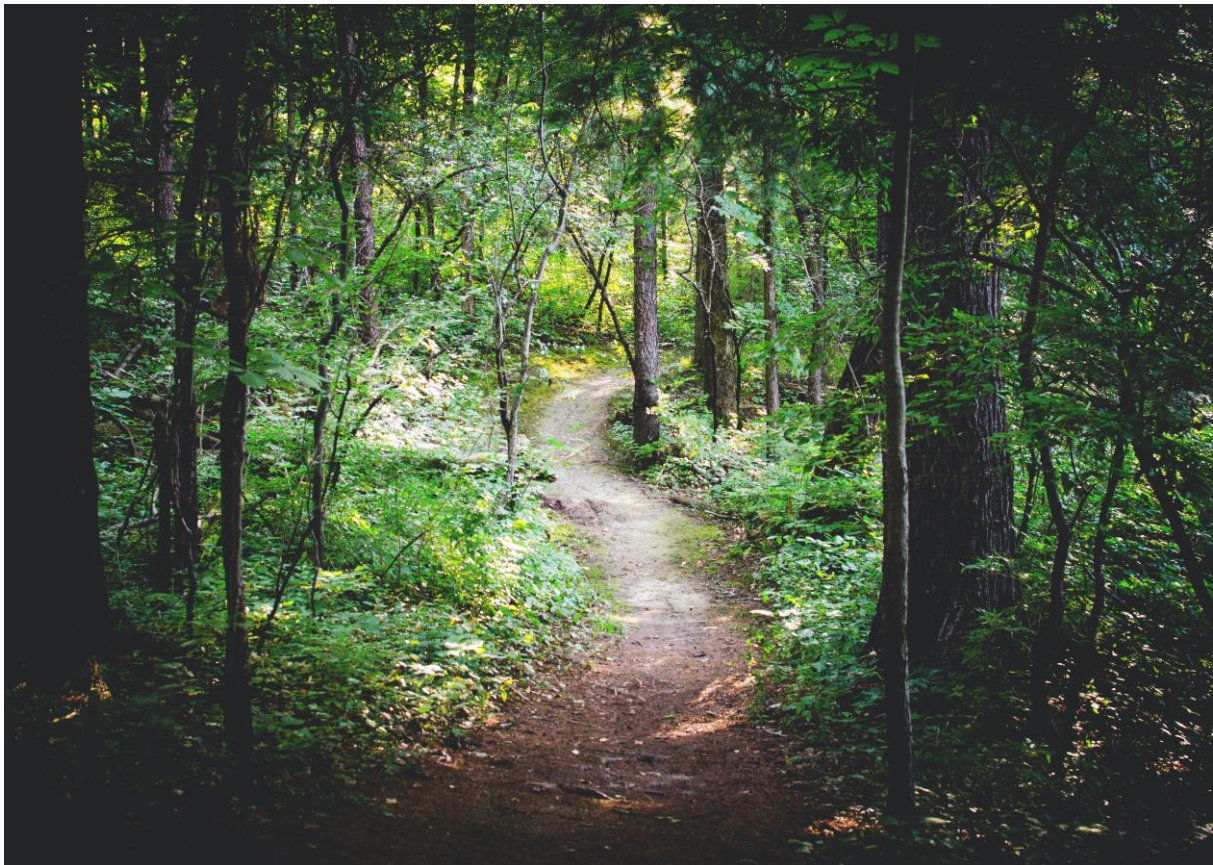


# WALDBESUCHE IM FOKUS #2

Wald – Freizeitnutzung – Infrastruktur



## ENDBERICHT

Dezember 2023

Mit Unterstützung von:

 **Bundesministerium**  
Land- und Forstwirtschaft,  
Regionen und Wasserwirtschaft

- Herausgeber:** CIPRA Österreich im Umweltdachverband  
Dresdner Straße 82/7.0G  
1200 Wien  
Tel. 01/401 13-DW 32  
www.cipra.org
- Projekttitel:** „Waldbesuche im Fokus #2“ - Workshopreihe
- Fördergeber:** Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,  
Regionen und Wasserwirtschaft
- Coverbild:** © Zack Silver, unsplash
- Abbildungen:** Sämtliche Daten entstammen der durchgeführten Umfrage zur Freizeitnutzung im Wald, die mit Unterstützung von Google-Forms als Online-Umfrage durchgeführt wurde. Ergänzende Abbildungen wurden zu ausgewählten offenen Fragen von CIPRA Österreich im Umweltdachverband erstellt.

## Inhalt

<b>Einleitung</b> .....	<b>4</b>
<b>Ziele</b> .....	<b>4</b>
<b>Partizipation relevanter Akteur:innen</b> .....	<b>5</b>
<b>Projektbeirat und Kernarbeitsgruppe</b> .....	<b>5</b>
<b>Umfrage zur Freizeitnutzung im Wald</b> .....	<b>6</b>
<b>Informationen zu den Teilnehmer:innen der Umfrage</b> .....	<b>6</b>
<b>Freizeitnutzungsdruck</b> .....	<b>7</b>
<b>Anreise – Erreichbarkeit von Erholungsgebieten</b> .....	<b>9</b>
<b>Parkraumbewirtschaftung</b> .....	<b>10</b>
<b>Infrastruktur</b> .....	<b>11</b>
<b>Nutzungskonflikte</b> .....	<b>12</b>
<b>Besucher:innenlenkungsmaßnahmen</b> .....	<b>13</b>
<b>Erkenntnisse und Schlussfolgerungen</b> .....	<b>15</b>
<b>Workshop</b> .....	<b>17</b>
<b>Teil 1: Infrastruktur</b> .....	<b>17</b>
<b>Teil 2: Verkehrskonzepte und Parkraummanagement</b> .....	<b>18</b>
<b>Teil 3: Kommunikation und Kooperation</b> .....	<b>19</b>
<b>Arbeitsgruppen</b> .....	<b>20</b>
<b>Ergebnisse und Lösungsansätze</b> .....	<b>23</b>

## Einleitung

CIPRA Österreich hat im Jahr 2021 im Auftrag des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft (in Folge BML) unter dem Namen „Waldbesuche im Fokus“ eine Workshopreihe gestartet, die sich mit den vielfältigen Herausforderungen in Bezug auf die Freizeitnutzung im Wald und ganz generell in der Natur befasst. Anlass gaben die Überlastungen zahlreicher Regionen während der COVID-19 Pandemie. Im Rahmen dieses Projekts wurde die Bedeutung vorhandener bzw. eben nicht vorhandener Infrastrukturen sowie An- und Abreisemöglichkeiten erhoben bzw. erkannt. Angefangen bei der Verkehrsinfrastruktur (Zufahrtstraßen, Öffentliche Anbindung, Parkplätze), über Einkehrmöglichkeiten (Verpflegung, Sanitäranlagen) bis hin zu Müllkübeln bzw. Müllinseln und vorhandenen Geh-, Wander- und Radwegen, stellen diese Infrastrukturen einen Kristallisationspunkt für Freizeit- und Erholungsnutzung dar. Im Rahmen des Projekts kam auch wiederkehrend das Thema eines Monitorings zur Freizeitnutzung im Wald ins Gespräch. Umso erfreulicher sind die Bestrebungen des Bundesforschungszentrums für Wald in Kooperation mit der Universität für Bodenkultur Wien im Projekt REFOMO, finanziert durch den Waldfonds, zur erstmaligen Ergänzung des bestehenden Waldmonitoringsystems um die Erholungswirkung des Waldes.

Aufbauend auf den Erkenntnissen des ersten Projekts wurde das Augenmerk des zweiten Projekts „Waldbesuche im Fokus #2“ auf Infrastruktur, Verkehr und Mobilität sowie dessen Wirkung auf die Freizeitnutzung gelegt. Dabei wurde der Frage nachgegangen, welche Lenkungseffekte von Infrastruktur, Verkehr und Mobilität ausgehen und wie diese genutzt werden können, Nutzungskonflikte im Bereich der Freizeitnutzung zu verringern. Im Rahmen des Projekts wurde zu diesen Themen in Kooperation mit den Land&Forst Betrieben Österreich, dem Österreichischen Alpenverein und den Naturfreunden Österreich eine Umfrage durchgeführt sowie ein Workshop mit relevanten Akteur:innen veranstaltet. Die gesammelten Ergebnisse werden nachfolgend in diesem Bericht dargestellt und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

## Ziele

Zu den wesentlichen Projektzielen zählten

- *Evaluierung von Konflikt- und Problemfeldern in Bezug auf Infrastruktur*
- *Zusammenführung von Wald- und Grundbesitzer:innen sowie relevanten Akteur:innen verschiedener Nutzungsgruppen*
- *Erarbeitung von Lösungskonzepten für Freizeitnutzung im Zusammenhang mit Infrastruktur, Mobilität und Verkehr.*
- *Sammlung von Good-Practice-Beispielen*
- *Fortlaufende Vernetzung und Erfahrungsaustausch*

## Partizipation relevanter Akteur:innen

Die seit zwei Jahren fortdauernde Auseinandersetzung mit der Thematik der Freizeitnutzung im Wald hat die dringende Notwendigkeit einer Zusammenarbeit und Beteiligung der relevanten Akteur:innen, wie Grundbesitzer:innen, Land- und Forstbetriebe, Umweltorganisationen, Jagd und Gebietskörperschaften klar hervorgehoben. Umso erfreulicher ist es, dass die Beteiligung und Kooperation verschiedener Interessensvertretungen gelungen ist und im Rahmen des Projekts „Waldbesuche im Fokus #2“ fortgeführt werden konnte. Dies spiegelt auch die zahlreichen Berührungspunkte wider, die sich aus den Funktionen des Waldes, wie der Schutz-, Nutz-, Erholungs- und Wohlfahrtsfunktion, ergeben.<sup>1</sup> Während die Erholung als ein Grundbedürfnis des Menschen betrachtet werden kann, stellen der Wald und die Natur land- und forstwirtschaftliche Nutzfläche dar, oder gewährleisten Schutz vor Naturgefahren. Die damit verbundenen unterschiedlichen Interessen führen oftmals zu Konflikten zwischen den verschiedenen Nutzungsgruppen. Aus diesem Grund wurde der interessenübergreifende Ansatz weiterverfolgt, in dem die verschiedenen Interessengruppen eingebunden wurden. Um dies zu gewährleisten, wurden für dieses Projekt ein Projektbeirat und eine Kernarbeitsgruppe eingerichtet.

### *Projektbeirat und Kernarbeitsgruppe*

Der **Projektbeirat** wurde zur Sicherstellung eines gemeinsamen großen Bildes zu den wesentlichen Projektzielen eingerichtet. Seine Aufgabe war es, als „Sparringpartner“ die Objektivität und Ergebnisse aus dem Projekt zu sichern. Der inhaltliche Rahmen und die Projektziele wurden von CIPRA Österreich in Abstimmung mit dem Projektbeirat festgelegt, auf deren Grundlage die Kernarbeitsgruppe tätig wurde.

Bei der Zusammensetzung des Projektbeirates wurde – wie auch bei der Kernarbeitsgruppe – auf ein möglichst ausgewogenes Gleichgewicht in der inhaltlichen Ausrichtung des Projekts geachtet. Der Projektbeirat setzte sich aus Vertreter:innen folgender Organisationen zusammen:

- *Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft (BML)*
- *CIPRA Österreich*
- *Bundesforschungszentrum für Wald (BFW)*
- *Land&Forst Betriebe Österreich (LFBÖ)*
- *Verband alpiner Vereine Österreichs (VAVÖ)*

Die **Kernarbeitsgruppe** setzte sich aus den Steuerungsgruppenmitgliedern des vorangegangenen Projekts zusammen und führte die erfolgreiche Zusammenarbeit fort. Die Steuerungsgruppe setzte sich aus Vertreter:innen folgender Organisationen zusammen:

- *DI Ronald Huber/BML, Abt. III/1, Waldpolitik, Waldökonomie und Waldinformation*

---

<sup>1</sup> Diese Funktionen sind in § 1 Abs 1 sowie § 6 Abs 2 Forstgesetz 1975, BGBl. Nr. 440/1975 idgF, verankert.

- Mag. Paul Kuncio/CIPRA Österreich
- Mag.<sup>a</sup> Doris Pennetzdorfer/Umweltdachverband
- DI<sup>in</sup> Regina Hrbek/Naturfreunde Österreich
- Alois Schuschnigg M.Sc/Bundesforschungszentrum für Wald (BFW)
- DI<sup>in</sup> Valerie Findeis/Land&Forst Betriebe Österreich
- Mag.<sup>a</sup> Birgit Kantner/Österreichischer Alpenverein (ÖAV)
- Lutz Molter, Bakk. phil /Dachverband Jagd Österreich
- DI Thomas Leitner/Landwirtschaftskammer Österreich (LKÖ)

Aufgabe der Kernarbeitsgruppe war es, anhand des vom Projektbeirat festgelegten Themenschwerpunkts und den Zielen, die relevanten Fragestellungen zu erarbeiten, die im Rahmen des Workshops beantwortet werden sollten. Außerdem galt es, mit der Kernarbeitsgruppe die gesammelten Ergebnisse auszuwerten und daraus Lösungskonzepte abzuleiten.

Die nachfolgend dargestellten Ergebnisse wurden in Abstimmung mit Projektbeirat und Kernarbeitsgruppe ausgearbeitet und bilden damit ein auf Konsens basiertes Ergebnis des Projekts „Waldbesuche im Fokus #2“.

## **Umfrage zur Freizeitnutzung im Wald**

In einem ersten Schritt wurde gemeinsam mit Projektbeirat und Kernarbeitsgruppe ein Konzept zur Durchführung einer Umfrage mittels Online-Fragebogen ausgearbeitet. Ziel dieser Umfrage war es, Erfahrungswerte in Bezug auf die (nicht) vorhandene Infrastruktur und die daraus resultierenden Konfliktfelder verschiedener Nutzungsgruppen zu erörtern. Als Zielgruppen wurden Freizeitnutzer:innen sowie Grundbesitzer:innen und Bereitsteller:innen von Infrastruktur festgelegt. In weiterer Folge wurden an die Zielgruppen angepasste Fragebögen erarbeitet.

Um die Zielgruppen bestmöglich zu erreichen, wurde – über die Zusammenarbeit mit Projektbeirat und Kernarbeitsgruppe hinaus – mit den Land&Forst Betrieben Österreich, dem Österreichischen Alpenverein und den Naturfreunden Österreich kooperiert, die eine zielgruppenspezifische Ansprache ermöglicht haben. Während der Laufzeit von sechs Wochen haben insgesamt 1.824 Freizeitnutzer:innen und 127 Grundbesitzer:innen an der Umfrage teilgenommen.

### **Informationen zu den Teilnehmer:innen der Umfrage**

Den Fragebogen für **Grundbesitzer:innen und Bereitsteller:innen** haben 127 Personen, davon 86 % Privatgrundbesitzer:innen, beantwortet. Die meisten Teilnehmer:innen wurden aus Niederösterreich und der Steiermark verzeichnet – generell zeigte sich über alle Bundesländer verteilt ein „Abfall“ Richtung Westen.

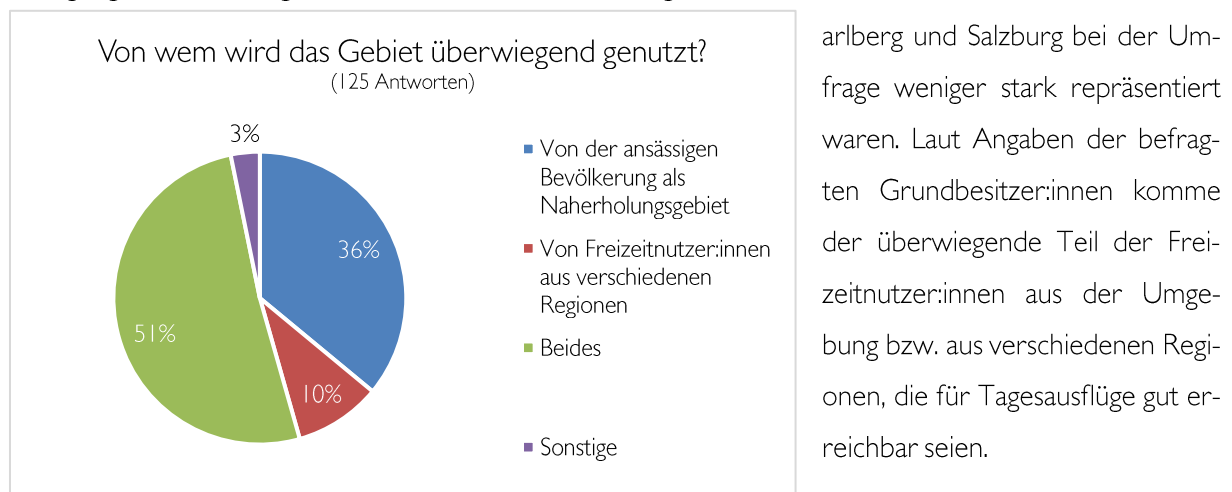
Der überwiegende Anteil der Teilnehmenden verfügt über einen Grundbesitz von mehr als 100 ha und rund 61 % gaben an, ihr Grundstück sei Teil eines Erholungsgebietes.

1.824 teilnehmende **Freizeitnutzer:innen** aus allen Bundesländern, wobei Niederösterreich, Oberösterreich und die Steiermark am stärksten vertreten waren, wurden explizit nach ihrem regelmäßig bevorzugten Erholungsgebiet befragt. Bezüglich der Frage, welche Landschaftsformen im Gebiet vorkommen würden, gaben über 90 % an, dass Wälder dazu zählen, gefolgt von Wiesen, Almen, Flusslandschaften und Felsregionen.

### Freizeitnutzungsdruck

Zwei Drittel der befragten Grundbesitzer:innen taten kund, dass ihr Grundstück stark bis sehr stark von Freizeitnutzer:innen frequentiert sei, dies jedoch zumeist nur Teile des Gebiets betreffe. Rund 70 % der Befragten teilten mit, dass die Freizeitnutzung in den vergangenen Jahren zugenommen habe, wodurch sich der Trend zu steigendem Nutzungsdruck bestätigte. Die höchste Auslastung wird an Wochenenden und Feiertagen erreicht, wobei nach Angaben der Grundbesitzer:innen Sommer und Herbst die beliebtesten Saisonen darstellen.

Im Vergleich dazu zeigt sich nach Angaben der Freizeitnutzer:innen eine gleichmäßige Verteilung über alle Saisonen, wobei die Freizeitnutzung im Winter etwas schwächer ausgeprägt ist. Dies könnte unter Berücksichtigung der Verteilung über alle Bundesländer daran liegen, dass die westlichen Bundesländer Tirol, Vorarlberg und Salzburg bei der Umfrage weniger stark repräsentiert waren.

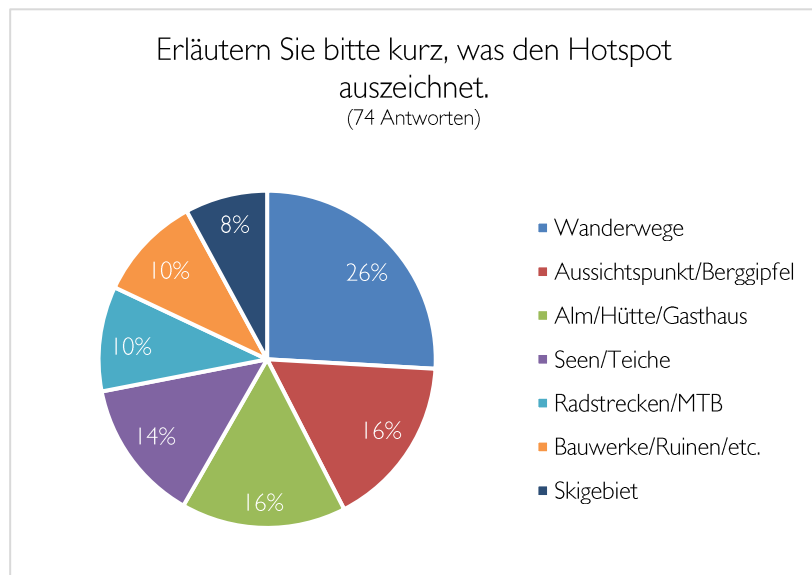




**Freizeitaktivitäten:** Passend zu den Erkenntnissen aus dem ersten Projekt sowie aus Gesprächen mit verschiedenen Akteur:innen sind Wandern und Spaziergehen mit 89 % die Spitzenreiter punkto Freizeitaktivitäten, gefolgt von Fahrradfahren und Mountainbiken. Skifahren bzw. Skitourengehen sind ebenfalls gefragt, aber mit rund 21 % bzw. 31 % wesentlich seltener vertreten.

**Aufenthaltsdauer und Frequenz:** Die befragten Freizeitnutzer:innen befinden sich durchschnittlich mehrere Stunden im Erholungsgebiet. Am häufigsten wurde eine Aufenthaltsdauer von mehr als vier Stunden (35 %) ausgewiesen, gefolgt von einer Dauer von zwei bis vier Stunden (ca. 31 %). Rund zwei Drittel der Freizeitnutzer:innen sind ein bis zwei Mal pro Monat auf Erholungssuche. Mit knapp 30 % gibt es aber eine ebenfalls große Gruppe, die wöchentlich in das Erholungsgebiet zurückkehrt und knapp 22 % führen Freizeitaktivitäten mehrmals wöchentlich durch.

**Hotspots:** Unter Hotspots werden Gebiete verstanden, die einem hohen Freizeitnutzungsdruck ausgesetzt sind. Lediglich ein Drittel der teilnehmenden Grundbesitzer:innen und Bereitsteller:innen meldete, dass es keinen Hotspot in ihrem Gebiet gebe. In zwei Dritteln der Gebiete kommen ein (ca. 21 %) oder mehrere (ca. 45 %) Hotspots vor. Bei den angegebenen

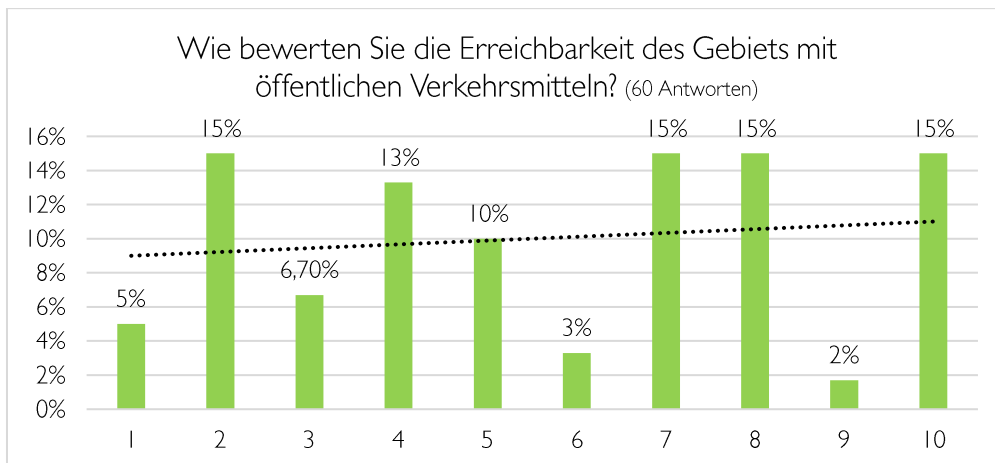


Hotspots handelt es sich vor allem um Wanderwege (rund 36 %) sowie Aussichtspunkte inklusive Berggipfel, Seen, Hütten und Radstrecken. Einschränkungen in der Bewirtschaftung des betroffenen Gebietes sind unter anderem negative Folgen der Freizeitnutzung. Dies betrifft u.a. die Jagdausübung sowie die Land- und die Forstwirtschaft.



## Anreise – Erreichbarkeit von Erholungsgebieten

Die Umfrage hat gezeigt, dass die Anreise zum Erholungsgebiet am häufigsten mittels motorisierten Individualverkehrs erfolgt. Diesbezüglich decken sich die Angaben der Grundbesitzer:innen und der Freizeitnutzer:innen. Rund 50 % der Grundbesitzer:innen gaben an, dass ihr Gebiet mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sei – ob dies auch ohne großen Aufwand möglich wäre blieb allerdings offen. Im nachfolgenden Diagramm wird dargestellt, wie Grundbesitzer:innen die Erreichbarkeit der Erholungsgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln einschätzen (1 steht hierbei für „sehr schlecht“ und 10 für „sehr gut“):



Laut befragten Grundbesitzer:innen reisen die meisten Personen (ca. 67 %) allerdings mit dem PKW bzw. Motorrad an, selbst wenn das Gebiet öffentlich erreichbar ist. 10 % gaben an, dass die meisten Besucher:innen mit dem Fahrrad oder zu Fuß anreisen, woraus abgeleitet werden kann, dass es sich hierbei um Freizeitnutzer:innen aus der Umgebung handelt oder um Tourist:innen, deren Unterkunft sich in der Nähe des besuchten Gebietes befindet. Keine einzige befragte Person äußerte, dass der Großteil der Besucher:innen mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreise. Die befragten Freizeitnutzer:innen gaben mehrheitlich (55 %) an, mit dem PKW oder Motorrad anzureisen und lediglich 18 % bevorzugten die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

**Kriterien für die Wahl des Verkehrsmittels:** Die Freizeitnutzer:innen wurden bezüglich wesentlicher Auswahlkriterien für das jeweils bevorzugte Verkehrsmittel befragt. Als ausschlaggebend bei der Wahl des Verkehrsmittels erwiesen sich Flexibilität und Schnelligkeit der An- und Abreise. Die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln hat ebenfalls hohen Stellenwert. Der Schluss liegt also nahe, dass infolge begrenzter und wenig flexibler Zeitfenster für Outdoor-Aktivitäten der PKW auch bei prinzipiell guter öffentlicher Erreichbarkeit vorgezogen wird.

**Saisonbedingte Unterschiede:** Für etwa zwei Drittel der Befragten gibt es keine saisonalen Unterschiede hinsichtlich der Wahl des Verkehrsmittels. Für das verbleibende Drittel spielt die jeweilige Saison sehr wohl eine Rolle. Während im Sommer zahlreiche Freizeitnutzer:innen das Fahrrad zur Anreise nutzen, greift man im Winter auf den PKW zurück. Mehrmals wird angeführt, dass im Winter die Anreise inklusive Ausrüstung

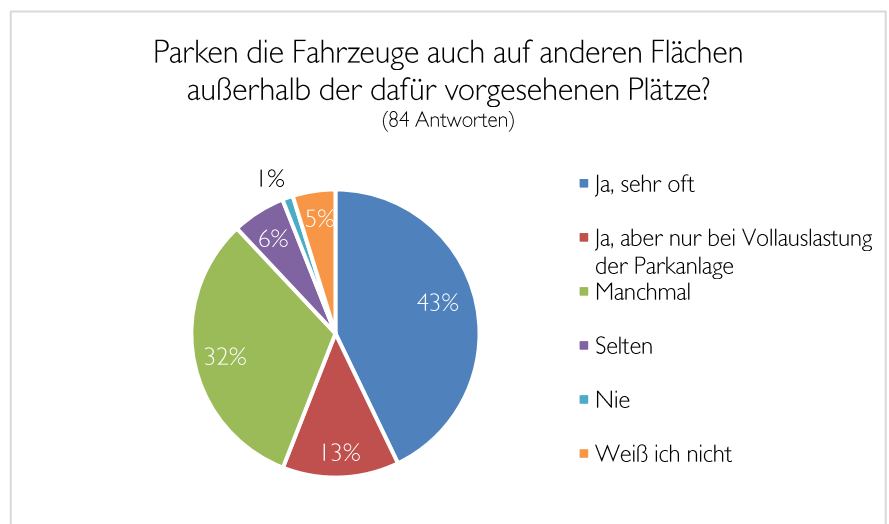
eine Erschwernis darstellt und zudem die öffentliche Anbindung schlechter ist. Zudem seien zahlreiche Bahnhöfe unbeheizt, wodurch längere Wartezeiten als unangenehm empfunden werden.

**Anreisedauer:** Die von Freizeitnutzer:innen tolerierte Anreisedauer ist ein Indikator für die Größe des Einzugsgebietes von Erholungsgebieten. Der überwiegende Anteil der Befragten gab an, zwischen 30 Minuten und einer Stunde Anreise (39,5 %) in Kauf zu nehmen. Die zweitgrößte Gruppe erklärte, zwischen ein und zwei Stunden Anreise auf sich zu nehmen, um in ihr regelmäßig besuchtes Erholungsgebiet zu gelangen. Der Umstand, dass laut Umfrage mehr als die Hälfte der Personen mit dem PKW anreisen, lässt auf ein großes Einzugsgebiet schließen, was u.a. nahelegt, dass zahlreiche Personen auch Regionen besuchen, die nicht zu ihren unmittelbaren Naherholungsgebieten zählen.

### Parkraumbewirtschaftung

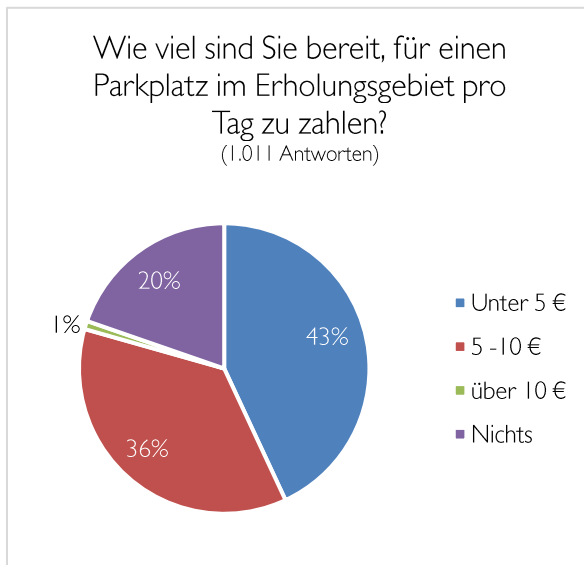
Regionen, die infolge von Freizeitnutzung stark belastet sind, berichten vielfach von Problemen mit überfüllten Parkplätzen bzw. auch am Straßenrand, vor Einfahrtsstraßen, Forststraßen oder anderen ungeeigneten Orten abgestellten Fahrzeugen. Daher wurde dieser Aspekt auch in der Umfrage mitberücksichtigt. Rund 65 % der Grundbesitzer:innen und Bereitsteller:innen gaben bekannt, dass in ihren Gebieten Parkplätze zur Verfügung stehen, wobei nur 15 % der befragten Grundbesitzer:innen Kostenpflichtigkeit derselben einräumten. Am häufigsten seien Parkplätze an den Wochenenden und Feiertagen ausgelastet. Betrieben werden die Parkplätze überwiegend von Gemeinden und Grundbesitzer:innen.

**Falschparken:** Voll ausgelastete Parkanlagen können desgleichen zu Nutzungskonflikten beitragen. Selbst wenn eine Parkanlage nicht voll ausgelastet ist, parken nach Angaben der befragten Grundbesitzer:innen Besucher:innen häufig auch auf Flächen außerhalb der vorgesehenen Parkplätze.



96 % der Freizeitnutzer:innen gaben an, dass in ihrem bevorzugten Erholungsgebiet Parkplätze vorhanden seien. Im Vergleich zu den Angaben der Grundbesitzer:innen stellen diese Angaben eine nicht unwesentliche Abweichung zu den 65 % der Grundbesitzer:innen dar. Genaue Schlüsse, worauf dieser Unterschied zurückzuführen ist, lassen sich aus den Antworten beider Zielgruppen nicht ziehen. Eine Möglichkeit wäre,

dass Freizeitnutzer:innen nicht dafür vorgesehene Flächen als Parkmöglichkeit nutzen, oder die Grundstücke der befragten Grundbesitzer:innen nicht Teil eines öffentlich ausgewiesenen Erholungsgebietes sind.



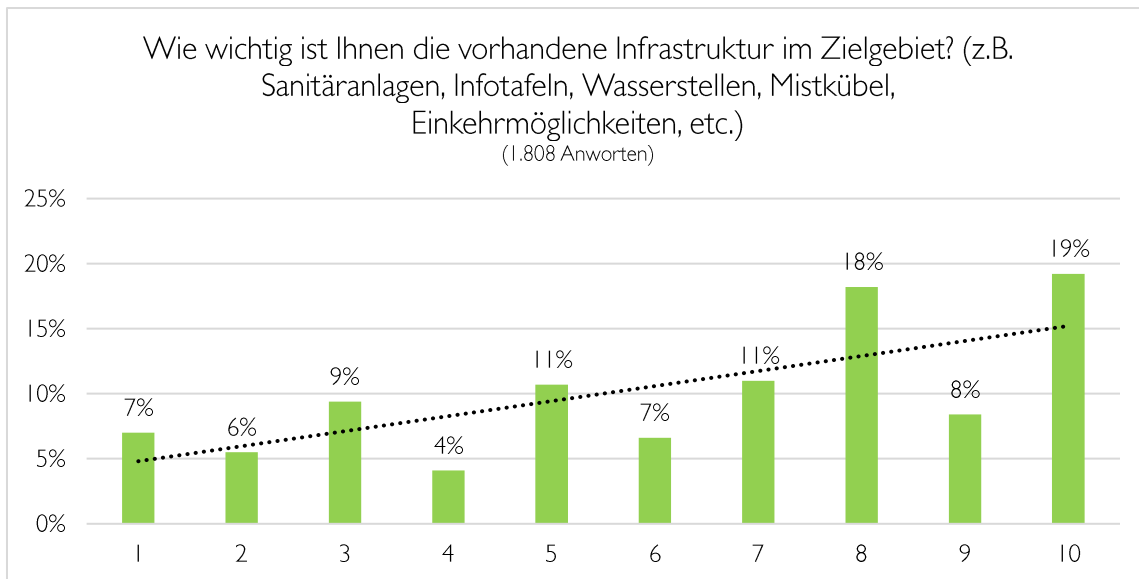
**Parkgebühren:** Nach Angaben der Grundbesitzer:innen werden bei kostenpflichtigen Parkplätzen pro Tag überwiegend zwischen € 5,- und € 10,- eingehoben. Etwa 42 % geben an, dass der Parkplatz unter € 5,- pro Tag kostet. Verglichen dazu geben die Freizeitnutzer:innen an, bereit zu sein, unter € 5,- (44,2 %) bzw. zwischen € 5,- und € 10,- zu bezahlen (35,6 %). Ein Anteil von 19,3 % ist nicht bereit für die Benutzung des Parkplatzes Gebühren zu entrichten. Grundsätzlich kann aber von hoher Bereitschaft zur Bezahlung von Parkgebühren ausgegangen werden.

## Infrastruktur

Beide Zielgruppen wurden zur vorhandenen bzw. nicht vorhandenen Infrastruktur in Erholungsgebieten befragt. Damit sollte erhoben werden, welche Infrastruktur bereitgestellt, bzw. seitens der Erholungssuchenden erwartet wird.

**Erholungsinfrastruktur:** Etwa die Hälfte der befragten Grundbesitzer:innen und Bereitsteller:innen führten an, immer oder teilweise Infrastruktur für die Freizeitnutzung zur Verfügung zu stellen. Dabei gibt es über das Jahr betrachtet zum Teil saisonale Unterschiede. So stehen in der jeweiligen Hauptsaison mehr nutzbare Angebote zur Verfügung, was zugleich mit einem höheren Betreuungs- und Instandhaltungsaufwand einhergeht. Klassische Spazier- und Wanderwege, gesäumt von Informationstafeln, Wegemarkierungen und ausgestattet mit Parkplätzen erwiesen sich als Spitzenreiter punkto bereit gestellter Infrastruktur.

**Infrastrukturbedürfnisse:** Etwa 19 % der befragten Freizeitnutzer:innen bemerkten, dass die vorhandene Infrastruktur für sie sehr wichtig sei. Die Umfrage dazu hat allgemein gezeigt, dass Freizeitnutzer:innen Wert auf Infrastrukturangebote im jeweiligen Erholungsgebiet legen. Freizeitnutzer:innen erwarten sich zum Teil mehr Infrastruktur als in ihren bevorzugten Erholungsgebieten zur Verfügung steht. Der Wunsch nach Sanitäranlagen, Mountainbike-Strecken, Mistkübeln und Wasserspendern wird mehrfach geäußert. Vergleicht man die Angaben der Erholungssuchenden mit jenen der Grundbesitzer:innen, ist eine gewisse Diskrepanz zwischen dem Infrastrukturangebot und der -nachfrage zu erkennen.



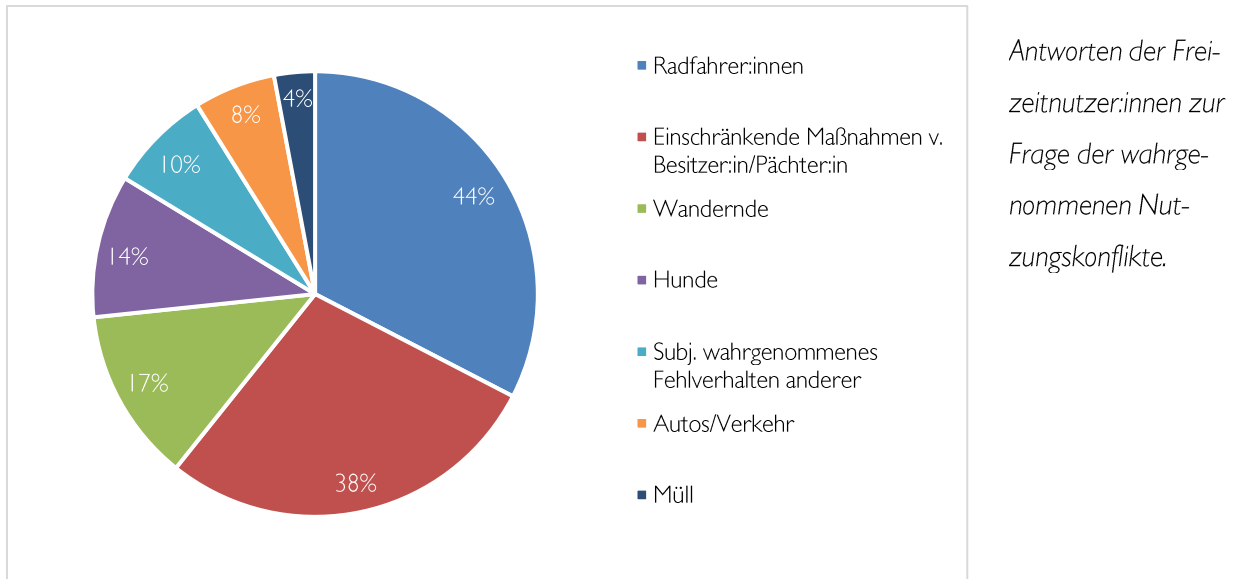
### Nutzungskonflikte

Im Rahmen der Befragung wurden bereits gemachte Erfahrungen in Bezug auf Nutzungskonflikte erhoben. Die Antworten von Freizeitnutzer:innen und Grundbesitzer:innen weisen differente Beobachtungen auf. Während 80 % der Grundbesitzer:innen angaben, schon Konflikte im Gebiet erlebt zu haben, gaben nur 35 % der Erholungssuchenden an, Konflikte wahrgenommen zu haben. Hierbei bleibt aber zu berücksichtigen, dass Grundbesitzer:innen sich generell mit sämtlichen Freizeitnutzer:innen konfrontiert sehen, während Freizeitnutzer:innen primär auf andere Freizeitnutzer:innen stoßen.

**Aus Sicht der Grundbesitzer:innen:** Nach Angaben der Grundbesitzer:innen finden die meisten Konflikte zwischen Freizeitnutzer:innen und Grundbesitzer:innen statt, dicht gefolgt von Freizeitnutzer:innen und Jagd ausübenden (75 %). Als Problemfelder wurden vor allem Müll, Missachtung von Verboten, nicht angeleinte Hunde und Störung von Wildtieren (über 70 % der Befragten) durch Verlassen der ausgewiesenen Wege angeführt. Zu den häufigsten Nutzungskonflikten zählen jene mit Mountainbiker:innen bzw. Radfahrer:innen, was vergleichbar mit den Angaben der Erholungssuchenden ist. Weitere häufig vorkommende Konflikte betreffen die Missachtung forstlicher und jagdlicher Maßnahmen, wie etwa Wegsperrungen, Fahrverbote für Fahrräder sowie widerrechtlich abgestellte PKW, die eine Bewirtschaftung von land- und forstwirtschaftlichen Flächen behindern. Nutzungskonflikte werden jedenfalls durch vielfältige Fehlverhalten ausgelöst: Dazu zählen u. a. Lärm und mangelnder Respekt vor Grundstückseigentümer:innen, Pächter:innen und der Natur sowie der Verstoß gegen Vorgaben des Forstgesetzes, wie etwa Pilze in großen Mengen zu sammeln, oder das Entzünden eines offenen Feuers im Wald wie auch wildes Campen.

**Aus Sicht der Freizeitnutzer:innen:** Bemerkenswert ist der hohe Anteil von Konflikten zwischen den Freizeitnutzer:innen selbst. Laut befragter Freizeitnutzer:innen betrifft dies gut die Hälfte aller Konflikte, gefolgt von Konflikten mit Grundbesitzer:innen (38 %). Unter den Freizeitnutzer:innen gibt es nach Angaben der Erholungssuchenden Konflikte mit Radfahrer:innen bzw. Mountainbiker:innen. Die Ursache dafür liegt in

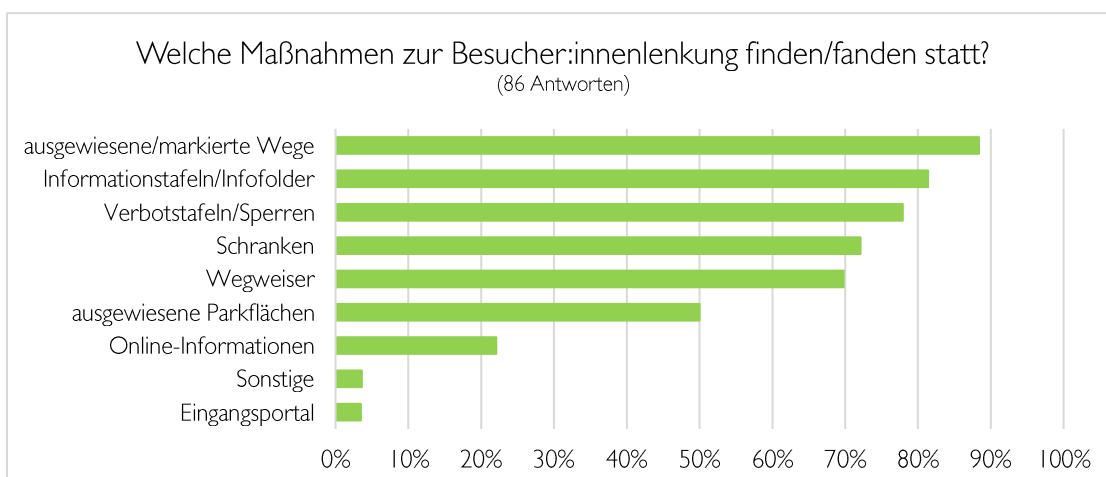
überhöhter Geschwindigkeit auf Wander- und Forstwegen und mangelnder Rücksichtnahme auf andere Erholungssuchende.



**Einschränkende Maßnahmen:** Insgesamt 38 % der befragten Freizeitnutzer:innen gaben an, Nutzungskonflikte in Zusammenhang mit Verboten, Wegsperrungen oder ähnlichen Maßnahmen erlebt zu haben. Ein Grund dafür liegt nach Ansicht der Freizeitnutzer:innen an der nicht vorhandenen Nachvollziehbarkeit von Maßnahmen, die eine Freizeitnutzung erschweren oder verhindern, wie etwa unerwartete Zäune auf Wanderwegen oder gesperrte Gebiete für forstliche oder jagdliche Maßnahmen.

### Besucher:innenlenkungsmaßnahmen

Wesentliche Bestandteile zur Lenkung von Besucher:innenströmen und zur Vermeidung von Nutzungskonflikten in der Freizeitnutzung stellen Besucher:innenlenkungsmaßnahmen dar. In knapp 67 % der betroffenen Gebiete der befragten Grundbesitzer:innen wurden bereits entsprechende Maßnahmen gesetzt, wobei klassische Wegemarkierungen, Informationstafeln und Verbotstafeln bzw. Sperrungen zu den häufigsten Maßnahmen zählen.



Zunehmende Freizeitnutzung: Ein Großteil der befragten Grundstücksbesitzer:innen und Bereitsteller:innen führte an, dass Besucher:innenlenkung im Gebiet bereits seit mehr als drei Jahren stattfindet. 16 % gaben an, erst in den vergangenen ein bis drei Jahren Maßnahmen umgesetzt zu haben und 3,5 % haben erst vor sechs Monaten bis einem Jahr Maßnahmen eingeführt.

**Weiterführende Informationen zu Ge- und Verboten:** 73 % der Erholungssuchenden gaben an, dass sie an Informationen über Verbote und Gebote im jeweiligen Gebiet interessiert wären, vorzugsweise auf Informationstafeln vor Ort. Aus der Beantwortung der Fragen wurde ersichtlich, dass Freizeitnutzer:innen bestimmte einschränkende Maßnahmen, wie etwa – auch temporäre – Wegesperren, nicht nachvollziehen können und infolgedessen ablehnen würden. Entsprechende Informationsbereitstellung über Ver- und Gebote vor Ort hat somit Potenzial zur Verringerung von Konflikten. Laut Erholungssuchenden findet sich diese nämlich nur in einem Drittel der Gebiete.

Informationstafeln dürften auch öfters übersehen werden, denn rund 50 % der Bereitsteller:innen geben an, dass Informationstafeln im Gebiet vorhanden seien. Zugleich glauben nur rund 20 % der Grundbesitzer:innen, dass Besucher:innenlenkungsmaßnahmen ihren Zweck erfüllen. Ersichtlich wird auch, dass Verbote, wie etwa Wegesperren, oftmals ignoriert werden. Knapp über 50 % der Freizeitnutzer:innen haben selbst angegeben, sich nicht an Ge- und Verbote zu halten, der Rest hält sich laut Angabe nur teilweise an Verbote.

Die Aussagen hinsichtlich der Wirksamkeit von Besucher:innenlenkungsmaßnahmen decken sich mit jenen der Grundbesitzer:innen. Doch welche Besucher:innenlenkungsmaßnahmen funktionieren und welche nicht? Hier gaben einige Grundbesitzer:innen an, dass sich Besucher:innen nicht an Sperren sowie Verbotstafeln halten. 26 von 42 Personen, die die offene Frage „*Welche Maßnahmen funktionieren Ihrer Ansicht nach (nicht)?*“ beantwortet haben, erklärten, dass Sperren, Informations- und Verbotstafeln vor allem von Radfahrer:innen und Mountainbiker:innen oft missachtet werden. Von 72 Antworten zur offenen Frage „... beschreiben Sie bitte kurz den/die häufigste/n Nutzungskonflikt/e“ gaben 47 Personen an, dass sie ein Problem in der Missachtung von Sperren und Verbotstafeln durch Radfahrer:innen und Mountainbiker:innen sehen. Da aber nur rund ein Drittel der befragten Erholungssuchenden angaben, dass im jeweiligen Erholungsgebiet Informationsschilder vorhanden seien, stellt sich die Frage, ob diese auch in ausreichender Zahl vorhanden und gut sichtbar platziert sind.

**Tourenplanung:** Aus der Umfrage für Freizeitnutzer:innen wurde auch ersichtlich, dass rund 73 % der Befragten ihren Aufenthalt gerne im Voraus planen. Fast 97 % nutzen Wetterberichte, 62 % Portale, die Informationen über die Anreise bereitstellen, 61 % Tourenportale und 36 % besuchen vor dem Aufenthalt die Website der jeweiligen Region. Bei der Bereitstellung aktueller Informationen zum Gebiet herrscht daher entsprechendes Potenzial, die Besucher:innen besser und aktueller über Verbote, Sperren, etc. aufzuklären, um Nutzungskonflikte vor Ort zu verringern. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass sich die Vorab-Informationen mit den Gegebenheiten vor Ort decken. Etwa 50 % der befragten Erholungssuchenden

hinterfragen die vorab gewonnenen Informationen. Im Fall unkorrekter Angaben im Internet (z.B. Tourenportale, Touren-Apps) wäre es hilfreich, wenn Informationstafeln vor Ort auf die aktuellen Ge- und Verbote hinweisen. Nach Angaben der Freizeitnutzer:innen (82 %) stimmen die zuvor eingeholten Informationen mit den vor Ort vorzufindenden Verhältnissen meistens überein und kann als positiv erachtet werden. Jedoch hält sich nur 55 % der befragten Freizeitnutzer:innen an abweichende Gegebenheiten wie Umleitungen oder Sperrungen. Mit 43 % geben verhältnismäßig viele Erholungssuchende an, die abweichenden Verhältnisse vor Ort nur teilweise zu beachten.

### **Erkenntnisse und Schlussfolgerungen**

Die Auswertung der Fragebögen hat gezeigt, dass Wälder einen wesentlichen Bestandteil zahlreicher Erholungsgebiete darstellen, was die Bedeutung der Erholungsfunktion des Waldes unterstreicht. Außerdem wurde der Trend einer steigenden Freizeitnutzung bestätigt. Die Lage hat sich zum Teil mit Ende der COVID-19 Pandemie beruhigt. Die Freizeitnutzung gewinnt dennoch immer mehr an Bedeutung.

Freizeitnutzer:innen erwarten sich entsprechende Basisausstattung für An- und Abreise bzw. entsprechende Erholungsinfrastruktur. Diese wird von Grundbesitzer:innen und Bereitsteller:innen allerdings nicht immer zur Verfügung gestellt. Vor allem Mistkübel, Sanitäranlagen, Radwege oder Mountainbike-Strecken werden von den Erholungssuchenden gewünscht. Gerade aber Radwege und Mountainbike-Strecken seien in den Gebieten der befragten Grundbesitzer:innen unterrepräsentiert. Nur rund 8 % gaben an, dass auf dem Grundstück Radwege oder MTB-Strecken vorhanden seien, während 40 % der Nutzer:innen angaben, dass ihnen diese besonders wichtig seien. Dieser **Unterschied in Angebot und Nachfrage birgt ein Konfliktpotenzial** zwischen Freizeitnutzer:innen und Grundbesitzer:innen bzw Bereitsteller:innen. Rund 65 % der befragten Grundbesitzer:innen bemängelten, dass Radfahrer:innen und Mountainbiker:innen sich nicht an Sperrungen und Verbote halten. Hier stellt sich die Frage, ob durch mehr ausgewiesene Radstrecken und bessere Beschilderung Nutzungskonflikte reduziert werden könnten. Weitere Faktoren für Nutzungskonflikte sind aus Sicht zahlreicher Grundbesitzer:innen Müll (66 %) und Fäkalien (40 %) in den jeweiligen Gebieten. Freizeitnutzer:innen wünschen sich passend dazu mehr Möglichkeiten zur Abfallentsorgung und zahlreichere Sanitäranlagen. Daraus sollte aber nicht der alleinige Ausbau von Infrastruktur als Lösungsansatz abgeleitet werden. Vielmehr wird es eine für den jeweiligen Ort angepasste Strategie benötigen, die nach Möglichkeit die Errichtung zusätzlicher Infrastruktur hintanhält.

Eine weitere Herausforderung stellt die **Bereitstellung von Informationen über Ver- und Gebote** im jeweiligen Gebiet dar. Informationstafeln vor Ort oder Informationen aus dem Internet werden oft schlichtweg missachtet oder stimmen zum Teil nicht überein. Fraglich ist, ob diese von den Nutzer:innen nicht wahrgenommen oder bewusst missachtet werden. Sollte Ersteres der Fall sein, könnten besser sichtbare

und in größerer Zahl aufgestellte Informationstafeln über Ver- und Gebote im Gebiet eventuell zu einer Verringerung von Nutzungskonflikten führen. Diese These wird von rund 73 % der Freizeitnutzer:innen gestärkt, die weiterführende Informationen über das Gebiet – entweder vor Ort oder online – grundsätzlich begrüßen würden. Während die online abrufbaren Informationen an Bedeutung gewinnen, kann den Antworten auch entnommen werden, dass zahlreiche Freizeitnutzer:innen das besuchte Erholungsgebiet bereits sehr gut kennen, weswegen Sie geneigt sind, Onlineinformationen nicht abzufragen bzw. auch Informationen vor Ort zum Teil zu übersehen oder zu ignorieren. Die Übereinstimmung der verfügbaren Informationen, sei es online über Apps oder vor Ort, kann dazu beitragen, das Vertrauen auf die Korrektheit und Aktualität zu verbessern und die Nachvollziehbarkeit bestimmter Ge- und Verbote zu steigern.

Das **An- und Abreiseverhalten der Freizeitnutzer:innen** bestätigt, dass der motorisierte Individualverkehr die bevorzugte Anreiseart darstellt, womit auch in bestimmten Regionen entsprechender Bedarf an Parkflächen entsteht. Die Bereitschaft, für diese Parkflächen Entgelt zu bezahlen, ist grundsätzlich vorhanden. Öffentliche Verkehrsmittel sind im Vergleich zum PKW aufgrund der längeren Anreisedauer, der unregelmäßigen Intervalle oder wegen der Schwierigkeit, Ausrüstung (Mountainbike, Tourenski) mitzunehmen, unattraktiv. Alternative Mobilitätskonzepte für Erholungsgebiete gibt es nach Angaben der Grundbesitzer:innen aber allzu selten. Neue Parkraumbewirtschaftungsvarianten, wie etwa die Nutzung von Apps, sind nur sehr selten vorzufinden. Individuelle Lösungsansätze mit digitaler Unterstützung könnten neben Parkraumregulierung auch zusätzliche Einkünfte für die Grundbesitzer:innen ermöglichen.

Aus den Antworten der beiden Zielgruppen lässt sich ein gewisser Lenkungseffekt durch Infrastruktur ableiten. Vorhandene Infrastruktur kann zu einer teilweisen Verringerung von Nutzungskonflikten beitragen: Sei es durch bessere Beschilderung im Gebiet, ausreichende und aktuelle Informationen vorab, oder durch mehr Mistkübel und Sanitäreinrichtungen. Aus der Umfrage wird jedoch nicht ersichtlich, wie man der Missachtung klar ausgewiesener Wegsperrungen, wie Schranken oder Zäunen, entgegenwirken könnte. Wichtig ist es hervorzuheben, dass nicht in allen Fällen der Ausbau von Infrastruktur zielführend sein wird und es jedenfalls einer an die örtlichen Gegebenheiten angepassten Strategie zur Freizeitnutzung mit gezielten Maßnahmen bedarf.



## Workshop

Auf Grundlage der Umfrageergebnisse wurde in Abstimmung mit Projektbeirat und Kernarbeitsgruppe entschieden, drei wesentliche Aspekte im Rahmen des Workshops zu beleuchten.

- *Lenkungspotenzial von Infrastruktur, insbesondere in Hinblick auf Sanitäreanlagen und Abfallmanagement.*
- *Verkehrskonzepte mit Fokus auf Parkraummanagement.*
- *Bedeutung von Kommunikation und Kooperation.*

Am 20. November 2023 fand in Salzburg der Workshop „Waldbesuche im Fokus #2: Infrastruktur – Wald – Verkehr“ mit rund 40 Teilnehmer:innen statt. Die Teilnehmenden setzten sich aus Vertreter:innen aus dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft (BML), Landesbehörden, Land- und Forstbetrieben, Jagdwirtschaft, Interessensvertretungen wie alpinen Vereinen, Forschung und Umweltschutzorganisationen, zusammen. Damit ist es gelungen, relevante Akteur:innen für den Workshop zu gewinnen und einen Raum für einen bereichsübergreifenden Austausch zu schaffen.

Ziel des Workshops war es, effektive Strategien und Ansätze zur Lösung von Konflikten im Zusammenhang mit der Freizeitnutzung in Wäldern zu erforschen. Die Eröffnung des Workshops erfolgte durch **Stephan Tischler**, Vorsitzender von **CIPRA Österreich**, der in einem Vergleich hervorhob, welches Privileg wir in Österreich genießen, große Teile des Naturraums, wie den Wald, für die Erholungsnutzung betreten zu dürfen. In Nordamerika zum Vergleich erlebe man teils sehr strikte Beschränkungen und die Notwendigkeit von Bewilligungen, um bestimmte Gebiete betreten zu dürfen. Anschließend präsentierte **Paul Kuncio**, Geschäftsführer von **CIPRA Österreich**, Erkenntnisse aus der oben angesprochenen Umfrage zur Freizeitnutzung in Österreichs Wäldern.

### *Teil 1: Infrastruktur*

Der erste Teil des Workshops konzentrierte sich auf die **nachhaltige Entwicklung von Infrastrukturen**. **Arne Arnberger** von der **BOKU Wien** erörterte, wie Infrastruktur zur Besucher:innenlenkung eingesetzt werden kann. Neben Ergebnissen aus der Forschung, präsentierte er auch einige Fallbeispiele zum Thema. Damit unterstrich er die Kernaussage seines Vortrags, dass eine Lenkung der Besucher:innen nur dann möglich sei, wenn man auch deren Bedürfnisse kenne. Infrastruktur zu bauen sei nicht in allen Fällen sinnvoll und müsse von weiteren Maßnahmen begleitet werden. Als Beispiel nannte Arnberger Grillplätze auf Zypern, deren Erholungsinfrastruktur basierend auf repräsentativen Befragungen der Grillenden errichtet wurde. Etwa gibt es dort ein nationales Grillplatzmanagement mit Parkplatzanweiser:innen und Raddurchsagen zur Auslastung des Erholungsgebietes. Die Errichtung von Erholungsinfrastruktur, z. B. Sanitäreanlagen und Abfallbehälter, sei besonders an jenen Punkten geeignet, die ausreichend frequentiert seien.

Michael Sinnhuber von Mittersill plus Tourismus stellte daraufhin ein Fallbeispiel zum Hintersee im Mittersiller Felbertal vor. Er beschrieb vor allem die Situation rund um die dortige Müll- und Parkproblematik. Da das Gebiet in den vergangenen Jahren an Bekanntheit zulegte, reisten viele neue Gäste zum Hintersee, was zu einer Überlastung der dortigen Mistkübel, Sanitäranlagen und Parkplätze führte. Die überlastete Parkplatzanlage wurde durch einen größeren, kostenpflichtigen Parkplatz, auf dem sich auch die einzige groß angelegte Müllinsel im gesamten Nutzungsgebiet befindet, abgelöst. Mehrere kleine Mistkübel im ganzen Gebiet verteilt, verringerten die Müllproblematik jedoch nicht, sondern verstärkten diese. Der Abfall wurde über das gesamte Gebiet rund um den Hintersee verteilt und neben den vorhandenen Mistkübeln abgelegt bzw. hingeworfen. Die Vergrößerung der Parkplatzanlagen hat zu einer wesentlichen Verbesserung geführt. Begleitend dazu wurde die WC-Anlage an die Auslastung angepasst und freundlicher gestaltet. Zur Bewältigung des Müllproblems wurde testweise ein Picknickverbot ausgesprochen, was mediale Aufmerksamkeit erzeugte, aber keinen positiven Effekt auf die Verschmutzung des Gebiets hatte. Hingegen hat die Entfernung sämtlicher Mistkübel mit Ausnahme einer Müllinsel beim Parkplatz große Wirkung gezeigt und die Verschmutzung wesentlich reduziert. Mit einer neuen Zonierung des Besucher:innenbereichs wurden weniger frequentierte Wege vollständig entfernt und der Fokus auf beliebte Abschnitte gelegt, was ebenfalls einen positiven Effekt auf die Verteilung der Besucher:innen hatte.

Eine Diskussionsrunde aller Anwesenden bildete den Abschluss des ersten Vortragsblocks mit Fokus auf Infrastruktur. Es gab einige Fragen bezüglich der Parkgebühren im Mittersiller Felbertal, mit der die gesamte Infrastruktur und die Instandhaltung des Gebietes finanziert wird. Besucher:innen, die die Parkgebühren nicht bezahlen, stellen kein Problem dar. Sollte doch ein:e Besucher:in auf die Gebühr vergessen, wird diese meist auf Nachforderung erstattet.

## *Teil 2: Verkehrskonzepte und Parkraummanagement*

Der zweite Teil widmete sich den Bereichen **Verkehrskonzepte und Parkraummanagement**. Helmut Köll von Planoptimo zeigte auf, wie Parkraumbewirtschaftung in einem hochtouristischen Gebiet, wie Sölden weiterentwickelt wurde. Im gesamten Ort, auch auf Parkplätzen der Einkaufszentren und Banken, wurden kostenpflichtige Parkplätze mit einheitlichen Tarifen eingeführt, um die dortigen Probleme in Bezug auf die Parkflächen zu lösen. Die verfügbaren Stellflächen waren oftmals durch Tourismus- und Freizeitgäste vollständig ausgelastet. Köll betonte, dass es eine sehr anspruchsvolle Aufgabe sei, sämtliche Aspekte in Sachen Parkraummanagement ausreichend zu berücksichtigen. Man müsse sich bewusst sein, dass die **Situation regelmäßig zu evaluieren ist**, um zu sehen, ob die Maßnahmen den gewünschten Effekt entfalten oder neue Herausforderungen nach sich ziehen. Begleitet werden die Maßnahmen mit einer Schnellbuslinie für Pendler:innen sowie der ganzjährigen Führung von Bussen in entlegene Weiler. Überwacht wird der Off-Street Parkraum mittels moderner Systeme, die bei der Ein- und Ausfahrt in die Parkplatzanlage die Kennzeichen der PKW speichern. Die Tickets können an Automaten oder via App gelöst werden. Die On-Street Parkplätze werden von Parkwächter:innen überwacht. Die Tickets können auch via App oder über

Parkautomaten gelöst werden. Etwa 20 % der Gebühreneinnahmen werden für Verwaltung, Kontrolle, Systemerhaltung und zur Querfinanzierung des öffentlichen Verkehrs zweckgewidmet.

**Florian Schublach, Geschäftsführer des Naturparks Ötscher-Tormäuer**, präsentierte ein weiteres Fallbeispiel zur Parkraumbewirtschaftung. Die Region erlebte in den vergangenen Jahren einen starken Anstieg der Besucher:innenzahlen, was unter anderem zu Problemen in Bezug auf die Parkraumbewirtschaftung rund um das Naturparkhaus bzw. am Zugang zum Naturpark führte. Um die Situation zu entschärfen, wurden einige Grundstücke von verschiedenen Grundbesitzer:innen gepachtet und auf diesen kostenpflichtige Parkraumanlagen errichtet. Herr Schublach betonte die Wichtigkeit der Kommunikation zwischen den verschiedenen Stakeholdern. Auch Anrainer:innen wurden in die Kommunikation miteinbezogen, da die Parkgebühren auch für diese gelten. Die Parkgebühren werden gut angenommen, finanzieren einen Teil der Arbeit des Teams Naturpark Ötscher-Tormäuer und werden für weitere Besucher:innenlenkungsmaßnahmen sowie Mobilitätslösungen eingesetzt. Hinzugekommen sind auch Camper:innen und Nutzer:innen von Wohnmobilen, die auch auf den Parkplätzen übernachten. Eine Lösung dafür konnte mit der App „Like to Camp“ gefunden werden, in der die Nächtigungstaxe mitberechnet werden kann.

Die anschließende Diskussionsrunde drehte sich insbesondere um die Frage vorhandener Systeme für die Parkraumbewirtschaftung, ihre Kosten und Grenzen. Der Markt bietet bereits verschiedene Systeme: angefangen vom klassischen Parkautomaten über vollautomatisierte Erfassung mittels Kamera und digitalen Lösungen bis hin zu Park-Applikationen. Die Kosten können zwar stark variieren, jedoch haben die präsentierten Beispiele gezeigt, dass sich die Investitionen binnen weniger Monate durch die Einnahmen amortisieren.

### *Teil 3: Kommunikation und Kooperation*

Der Nachmittag widmete sich dem **dritten Teilbereich** des Workshops, der sich auf **kooperative Ansätze zur Konfliktlösung** konzentrierte. **Maria Köck-Röck von Moebius** betonte die Bedeutung von Kommunikation und Kooperation als Erfolgsfaktoren und unterstrich dies mit einigen Fallbeispielen. Von Bedeutung sei es, im Austausch die eigenen Positionen zu verlassen und die Interessen der Akteur:innen kennenzulernen und zu verstehen. Bei der Freizeitnutzung bestehe die Herausforderung einer offenen und diversen Zielgruppe. Dies erschwere es, eine bzw. wenige Vertreter:innen zu finden, die gemeinsam im Interesse der Zielgruppen Lösungsansätze erarbeiten können. Weitere Faktoren für gute Kommunikation und kooperatives Klima seien eine neutrale Prozess- oder Gesprächsbegleitung sowie eine gute Strukturierung durch Moderation bzw. Mediation.

**Christopher Gruber von der NLW Tourismus Marketing GmbH** stellte im Anschluss das Projekt „Naturforum 4.0“ vor, das sich auf die gemeinsame Gestaltung unseres Lebensraums konzentriert. Nach dem Erkennen eines dringenden Handlungsbedarfs wurden Betriebe und Organisationen gesucht, die sich an der Neugestaltung der Region Weissensee in Bezug auf die Freizeitnutzung und den Tourismus beteiligten.

Das Beispiel zeigte eindrücklich, dass es eines fort dauernden Prozesses bedarf, an dem die relevanten Akteur:innen beteiligt sind und der sich aus verschiedenen Maßnahmen zur Besucher:innenlenkung zusammensetzt. Zu den Maßnahmen zählten etwa die Überarbeitung der zielgruppenorientierten Wege- und Routenpläne, die Evaluierung und Optimierung des Info- und Leitsystems sowie die Initiierung des Naturforums 4.0 am Weissensee als künftige Diskussions- und Lösungsplattform für die nachhaltige Entwicklung eines Lebensraumes unter besonderer Bedachtnahme auf die Symbiose von Tourismus- und Landwirtschaft.

## **Arbeitsgruppen**

Im Anschluss an die Impulsvorträge wurden die Teilnehmer:innen **Arbeitsgruppen** zugeteilt, um die Themen Infrastruktur, Verkehr/Mobilität und Kommunikation/Kooperation zu vertiefen. Hierzu wurde die sogenannte „Walt-Disney-Methode“ angewandt, in der die Teilnehmer:innen in drei Rollen (Träumer:in, Macher:in, Kritiker:in) schlüpfen, um gemeinsame Lösungsansätze zu erarbeiten und zu diskutieren.

### Arbeitsgruppe 1: Infrastruktur

In dieser Arbeitsgruppe befasste man sich anhand eines fiktiven Beispiels mit der Frage, ob und wie man Infrastrukturmaßnahmen einsetzen kann, um Problemfeldern wie Müllverschmutzung und Verschmutzung durch Fäkalien im Wald zu begegnen. Die Teilnehmer:innen haben als „Optimallösung“ ein Erholungsgebiet entworfen, in dem nicht mehr, sondern weniger Infrastruktur vorhanden ist und ein Schilderwald vermieden wird. Die Erholungssuchenden nehmen aufgrund der allgemein anerkannten Norm sämtlichen Müll, der während ihrer Aktivitäten entsteht, wieder mit. Für die Notdurft wird an geeigneten Punkten auf verfügbare WC-Anlagen hingewiesen, es sollten aber keine weiteren errichtet werden. Außerdem sollten Wanderwege ausgewiesen werden, die bei Einkehrmöglichkeiten wie etwa Hütten/Gaststätten vorbeiführen. Aus Sicht der Macherin/des Machers sollte als Maßnahme eine breite Informationskampagne gestartet werden (z. B. im Vorabendprogramm vor der ORF ZIB 1). Betreffend Abfallentsorgung werden die vorhandenen Mistkübel mit einem automatisierten System ausgestattet, welches den verantwortlichen Personen (eventuell Gemeinde) mitteilt, wann die Behälter zu entleeren sind. Außerdem wurde ein Pfandsystem für sämtliche Verpackungen angeregt, um Littering zu reduzieren. Hinsichtlich der Sanitäranlagen wurden biologisch abbaubare WC-Artikel oder Alternativen („Sackerl fürs Gackerl“) vorgeschlagen. Die Teilnehmer:innen waren sich generell einig, dass der bedeutendere Lösungsansatz hier eine langfristige Änderung des Bewusstseins der Bevölkerung darstellt. Man müsse bereits in der Schule damit beginnen, ein Umdenken und neues Handeln zu etablieren und dies auch in der Eltern generation verankern. Es sei daher eine Generationenfrage, die Zeit brauche. Um negative Konnotation zu vermeiden, sollte man zudem von „Geboten“ statt „Verboten“ sprechen. Aus der Sicht der Kritikerin/des Kritikers wird vorgebracht, dass besonders die Frage der Bewusstseinsbildung und der Sensibilisierung der Bevölkerung für ein respektvolles Verhalten in der Natur sehr zeit- und damit auch personal- und finanzressourcenintensiv ist. Unabhängig von

Lösungsansätzen bleibe außerdem immer die Herausforderung bestehen, es mit einer heterogenen und nicht abschließend definierbaren Zielgruppen zu tun zu haben. Daher sei die generelle Bewusstseinsbildung ein wichtiger Ansatz, der zahlreiche Problemfelder an der „Wurzel“ packe. Es müsse mehr Verantwortungsbewusstsein geschaffen werden, damit ein respektvoller Umgang zwischen den Nutzungsgruppen und zwischen Menschen und Natur geschaffen werde.

### Arbeitsgruppe 2: Verkehrskonzepte und Parkraummanagement

Diese Gruppe befasste sich mit der Problemstellung eines durch Freizeitnutzung überlasteten Gebietes, in dem besonders das unsachgemäße bzw. widerrechtliche Abstellen von Fahrzeugen zu Konflikten führt. Die Teilnehmer:innen haben als optimale Lösung festgehalten, dass der Ort gut und schnell mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein soll und das auch an Tagesrandzeiten. Außerdem sollte darum geworben werden, dass bei Anreise mit dem PKW dieser zumindest voll besetzt werde. Bevor Erholungssuchende am Zielort ankommen, sollten bereits am Talanfang Informationen zur Auslastung (Parkplätze) sowie über die Machbarkeit der Wanderung (z. B. Hinweis auf Sperrungen) zur Verfügung stehen, um unnötigen Verkehr zu vermeiden. Ortskerne sollten möglichst verkehrsfrei gestaltet sein, indem Park+Ride zur Verfügung gestellt werden. Ferner müsse man darauf achten, dass auch die Mitnahme von Fahrrädern möglichst einfach gestaltet werde. Aus der Perspektive der Macherin/des Machers haben die Teilnehmer:innen die Umsetzung eines Rufbusses als möglichen Lösungsansatz festgehalten. Dazu sollen Gemeinden mit Unterstützung durch das Land zusammenarbeiten und eine Querfinanzierung durch Tourismusabgaben gesichert werden. Zu den weiteren Lösungsansätzen zählen die Schaffung von Kostenwahrheit durch Maut oder etwaige andere monetäre Maßnahmen mit begleitenden Anreizen, wie etwa Gutscheine für Nächtigungen, wenn die Anreise öffentlich erfolgt. Hervorgehoben wird, dass die Einheimischen bei den Maßnahmen unbedingt mitbedacht werden müssen und es zielgruppenorientierter Lösungsansätze bedarf. In der Rolle der Kritikerin/des Kritikers hat die Arbeitsgruppe die Kostenbelastung als Hürde hervorgehoben, da diese von der Allgemeinheit mitgetragen werden müsse. Außerdem stelle sich die Auslastung und Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln als Herausforderung dar. Erschwerend wirken auch die subjektive Einschränkung und ein eingeschränkter Komfort bei Mitnahme von Ausrüstung, Gepäck oder auch Kindern. Als **Erfolgsfaktoren** haben die Teilnehmer:innen sogenannte „Treiber“ für die Umsetzung, „Anlässe“ wie Ski-WM oder andere Ereignisse zur Bündelung der Ressourcen und einen entsprechenden Leidensdruck genannt. Ein weiterer wichtiger Faktor sei erfolgreiche Kommunikation, die die Vorteile für alle hervorhebe, ausreichend über Maßnahmen informiere und Best-Practice-Beispiele aufzeige. Ziel solle sein, eine Vision zu schaffen, die Hoffnung auf verbesserte Verhältnisse schüre. Insgesamt sei eine Vernetzung der relevanten Akteur:innen besonders wichtig. Zudem brauche es für die politisch Verantwortlichen „verkaufbare“ Erfolge, um die Umsetzung von Maßnahmen realistischer machen.

### Arbeitsgruppe 3: Kommunikation und Kooperation

Diese Arbeitsgruppe hat sich mit der Frage befasst, wie aufkommende Konfliktsituationen in einer Region zwischen verschiedenen Nutzungsgruppen gelöst werden können, indem auf entsprechende Kommunikation und Kooperation geachtet wird. Als „Optimallösung“ haben die Teilnehmer:innen ein gemeinsames Treffen und Aktivitäten der betroffenen Akteur:innen hervorgehoben, in dem die gemeinsamen Interessen ausgelotet und gemeinsames Verständnis aufgebaut wird. Es gelte, den Nutzen von Maßnahmen darzustellen und einen Konsens zu finden, hinter dem alle Akteur:innen stehen können. Gleichberechtigte Kommunikation sei diesbezüglich maßgeblich für den Erfolg. In der Rolle der Macherin/des Machers wird festgehalten, dass es für die Umsetzung einen Auftraggeber:in, Geldgeber:in und Durchführer:in braucht, der/die eine neutrale Position hat, um zwischen den Betroffenen vermitteln zu können. Außerdem bedarf es einer Stakeholderanalyse, um diverse Gruppen zielgerecht ansprechen zu können. Vorteilhaft sei es, wenn einzelne Vertreter:innen der verschiedenen Akteur:innengruppen gefunden werden können, damit der Kreis der Personen geringgehalten werden kann. Dies ermögliche eine bessere und weniger aufwändige Kommunikation. Auch ein klarer Prozessrahmen sei von Bedeutung, in dem Ziele und Nicht-Ziele festgelegt werden. Zur Unterstützung sollen bei Bedarf auch Expert:innen beigezogen werden. Aus Sicht der Kritikerin/des Kritikers hat die Arbeitsgruppe festgehalten, dass die Herausforderung darin bestehe, Vertreter:innen für die Freizeitnutzer:innen zu finden sowie die Tatsache, dass man nicht alle Akteur:innen zufriedenstellen könne. Eine wesentliche Hürde stelle auch die Schaffung einer guten respektvollen Gesprächsbasis dar, die durch eine neutrale Moderation/Mediation getragen wird. Auch sei die Finanzierung solcher Prozesse sowie die tatsächliche Umsetzung schwierig. Als Finanzgeber:in wird unter anderem die öffentliche Hand in Betracht gezogen, wobei die finanzielle Unterstützung vom politischen Interesse an diesen Themen abhängig sei.

## Ergebnisse und Lösungsansätze

### INFRASTRUKTUR

- Für eine zweckmäßige Planung von Erholungsinfrastruktur sind Kenntnisse über die Bedürfnisse der Erholungssuchenden maßgeblich.
- Für die Erarbeitung gezielter Maßnahmen sind Kenntnisse der Besucher:innenstruktur wichtig.
- Erholung ist ein Grundbedürfnis des Menschen (und lässt sich nicht verbieten). Es ist zwischen realen Bedürfnissen und Werthaltungen zu unterscheiden.
- Infrastruktur-Maßnahmen müssen auf Landschaft, Nutzungsdruck und Erholungserlebnis abgestimmt sein.
- Datengrundlagen zur Erholungsnutzung sind ein Schlüssel zum Erfolg: Es bedarf systematischer Untersuchungen, um Besucher:innenlenkungsmaßnahmen erfolgreich zu gestalten.
- Eine Wirkungsfolgenabschätzung von Erholungsinfrastruktur auf die Erholungsnutzung ist wichtig, um daraus etwaig resultierende neue Problemfelder abzuschätzen.

**Lösungsansatz:** Bei der Errichtung von Erholungsinfrastruktur bzw. Besucher:innenlenkungsmaßnahmen bedarf es einer nach Zielgruppen ausgerichteten Analyse der Bedürfnisse und daran angepasste Maßnahmen. Infrastrukturelle Maßnahmen können bei fehlender Berücksichtigung der Wirkungsfolgen auch negative Effekte erzeugen. Angemessen erscheinen Infrastrukturmaßnahmen in Gebieten, die auch eine entsprechende Auslastung durch Freizeitnutzung verzeichnen.

### VERKEHR MOBILITÄT

- Die Zusammenarbeit mehrerer Akteur:innen (Gemeinden, Betriebe, Tourismus) ist essenziell, um langfristige Konzepte zur Verringerung des Freizeitverkehrs zu erstellen.
- Es gibt verschiedene Systeme für die Durchführung eines Parkraummanagements, die auch miteinander kombiniert werden können. Investitionen lohnen sich meist bereits nach kurzer Zeit und können weiterführende Maßnahmen querfinanzieren.
- Kombinierte Angebote und Anreize für Erholungssuchende können die Nutzung des öffentlichen Verkehrs fördern (z. B. Gutscheine für Übernachtungen, Gratisparkplätze bei P+R bei Kauf eines Öffi-Tickets).
- Ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept ist eine komplexe Aufgabe, die ausreichend Ressourcen benötigt und während ihrer Realisierung bei Bedarf auch adaptiert werden muss.

**Lösungsansatz:** Abhängig von der Anzahl der Erholungssuchenden, die mittels motorisierten Individualverkehrs anreisen, bedarf es kleinräumiger individueller Parkraumbewirtschaftungskonzepte oder großräumiger Konzepte, die mit weiteren Mobilitätsmaßnahmen wie etwa Mikro-ÖV (z. B. Shuttlebusse, Ruftaxi) oder anderen Anreizen, wie kombinierten Angeboten, begleitet werden, die einen reduzierenden Effekt auf das Verkehrsaufkommen haben. Eine Zusammenarbeit und Abstimmung mit Gemeinden, Betrieben, Tourismus und Grundbesitzer:innen ist wichtiger Bestandteil einer erfolgreichen Umsetzung.

### KOMMUNIKATION UND KOOPERATION

- Eine ausführliche Stakeholderanalyse bildet das Fundament konfliktlösender Kommunikation und Kooperation, die eine Einbindung aller relevanten Akteur:innen ermöglicht.
- Die Schaffung einer neutralen Koordinationsstelle in der jeweils betroffenen Region ermöglicht es, Positionen einzelner zu verlassen und auf einer Interessensebene gemeinsame Lösungsansätze zu erarbeiten.
- Kommunikation auf Augenhöhe und gegenseitiges Verständnis für die jeweiligen Interessen bilden Erfolgsfaktoren für die Umsetzung von Maßnahmen.

- *Bei der Initiierung eines gemeinsamen Prozesses zur Umsetzung von Maßnahmen sind für eine erfolgreiche Durchführung Finanzierungsmöglichkeiten von Beginn an mitzudenken.*

**Lösungsansatz:** Die relevanten Akteur:innen müssen eruiert und miteinbezogen werden. Es gilt, eingefahrene Positionen zu verlassen und die Interessen aller beteiligten Nutzungsgruppen zu erkennen. Um den Kreis der Kommunizierenden möglichst gering zu halten, ist es ratsam, Vertreter:innen der verschiedenen Nutzungsgruppen zu finden. Kommunikation auf Augenhöhe sowie eine neutrale Gesprächs- und Prozessbegleitung erhöhen die Chancen, Lösungen zu finden, die von allen Akteur:innen mitgetragen werden.