ZUSTIEG

VOM BAHNHOF BIS ZUM BERG

Positionspapier für eine klimafreundliche, zukunftsfähige und gerechte Bergmobilität

POW

PASSION FÜR DIE BERGE, VERANTWORTUNG FÜR DIE ZUKUNFT

Verschneite Gipfel, glasklare Seen und einsame Trails sind unser Erlebnisraum – und das wirtschaftliche Fundament alpiner Regionen. 80 % der Menschen in Europa betreiben Outdoor-Sport; die Outdoor-Branche erwirtschaftet jährlich über 6,2 Milliarden Euro. Doch schmelzende Gletscher, tauender Permafrost und Naturgefahren bedrohen diese Bergwelt direkt.

Der wirksamste Hebel liegt im Verkehr: Rund 70 % aller CO_2-Emissionen im Alpentourismus entstehen bei der An- und Abreise (WWF 2009, DAV 2025). Ein/e Bergsportler*in verursacht allein durch Fahrten zu den Aktivitäten im Schnitt 540 kg CO_2 pro Jahr (DAV 2024).

Eine nachhaltige Bergmobilität ist ökologisch notwendig und ökonomisch klug. Dauerstaus und Parkplatzchaos belasten Orte, Einheimische und Umwelt. Der Ausbau des Umweltverbunds stärkt die regionale Wertschöpfung, schützt Kommunen vor hohen Infrastrukturkosten für neuen Parkraum und sichert einen Ganzjahrstourismus. Damit Klimaschutz nicht zum Privileg wird, braucht es bezahlbare, barrierefreie Alternativen zum Auto. Eine zukunftsfähige Bergmobilität schützt das Klima, steigert die Lebensqualität vor Ort und garantiert allen Menschen den Zugang zur Natur.

WAS BÜRGERMEISTER*INNEN JETZT TUN KÖNNEN

Bürgermeister*innen und Kommunalpolitiker*innen gestalten die Mobilität direkt vor Ort. POW Germany richtet einen klaren Drei-Punkte-Aufruf an alle Kommunen:

Unterstützen: Werden Sie zur starken Stimme Ihrer Region gegenüber Land und Bund. Fordern Sie die dauerhafte Finanzierung des Deutschlandtickets, die Reaktivierung lokaler Bahnstrecken und den Ausbau eingleisiger Engpässe im Schienennetz.

Unterschreiben: Zeichnen Sie die POW-Erklärung für klimafreundliche Bergmobilität als Signal für nachhaltigen Tourismus und lebenswerte Orte.

Umsetzen: Nutzen Sie kommunale Stellschrauben sofort – durch Parkraummanagement mit Einnahmen-Zweckbindung für den ÖPNV, kostenlosen ÖPNV per Kurbeitragskarte, On-Demand-Rufbusse sowie den zügigen Bau geschützter Radwege und sicherer Fahrrad-Abstellanlagen an Ausgangspunkten.

I. KERNFORDERUNGEN AN KOMMUNEN UND STÄDTE

1. Interkommunale Vernetzung schaffen & Engpässe im Nahverkehr beseitigen
Kommunen müssen Mobilität über Gemeindegrenzen hinweg denken. Wir fordern interkommunale Allianzen für abgestimmte ÖPNV-Zubringer von Hauptbahnhöfen in die Alpentäler. Lokale Kapazitätsengpässe müssen durch ÖPNV-Priorisierung (z. B. Busspuren, Ampelschaltungen) beseitigt und Orts- sowie Rufbusse verbindlich mit Zugankünften synchronisiert werden.

2. Garantie der „Letzten Meile" & Verursacherprinzip beim Parken
Der Weg vom Bahnhof zu Bergbahnen, Wanderstartplätzen und Loipen muss lückenlos, verlässlich und im Stundentakt per Rufbus, Skibus oder Wandershuttle erreichbar sein. Parkgebühren an Hotspots sollten marktgerecht gestaltet und die Einnahmen zweckgebunden direkt in den Ausbau von ÖPNV-Shuttles und Radinfrastrukturen reinvestiert werden (Verursacherprinzip).

3. Tourismusförderung & Kurbeiträge an grüne Mobilität koppeln
Öffentliche Fördergelder für Destinationen, Skigebiete und Bergbahnen darf es nur noch mit verpflichtendem CO_2-Reduktions- und Mobilitätskonzept geben. Kurbeitrags- und Gästekarten müssen die freie Nutzung des regionalen ÖPNV automatisch beinhalten – ein direkter Wettbewerbsvorteil für die Region.

4. Integrierte Kombi-Tickets als Standard („Snow, Bike & Rail")
Kombinierte Angebote (Zugreise + Skipass/Bergbahnticket) müssen standardisiert und unkompliziert aus einer Hand buchbar sein. Wer klimafreundlich anreist, muss von spürbaren Preisvorteilen, einfacher Buchung und praktischen Services wie Gepäck- und Sportgerätetransport profitieren.

5. Lückenloser Ausbau der Radinfrastruktur für Anreise, Nahmobilität & Tourismus
Das Fahrrad ist ein vollwertiges Verkehrsmittel für Anreise, Alltagswege und „Bike & Hike". Wir fordern von den Kommunen:
Garantierte Fahrradmitnahme: Busse und Shuttles flächendeckend mit Heckträgern oder Anhängern ausstatten.
Sichere Abstellanlagen & Service: Überdachte Bike-Boxen, Ladestationen und Servicepunkte an Bahnhöfen und Tourenstartplätzen einrichten.
Geschützte Radwege: Baulich getrennte, ganzjährig gepflegte Radnetze entlang der Haupttäler schaffen.

II. KERNFORDERUNGEN AN LÄNDER + BUND

1. Sicherung des Deutschlandtickets & Abbau internationaler Barrieren
Das Deutschlandticket muss durch Bund und Länder dauerhaft finanziell abgesichert und preislich stabil bleiben. Grenzüberschreitende Zugverbindungen in die alpinen Nachbarländer müssen unkompliziert und ohne tarifliche Hürden in europäische Bahntickets integriert werden.

2. Priorisierung des Umweltverbunds & Förderung von Nachtzügen
Der Schienenverkehr muss bei Investitionen oberste Priorität erhalten; fossile Subventionen im Straßen- und Flugverkehr sind abzubauen und umzuschichten. Freiwerdende Mittel müssen gezielt in die Beseitigung von Schienen-Engpässen (z. B. Elektrifizierung, Zweigleisigkeit eingleisiger Strecken) im ländlichen und alpinen Raum fließen.

Nachtzüge bieten eine komfortable, klimaneutrale Alternative zur Fernanreise mit dem Auto oder Flugzeug und verbinden europäische Metropolen direkt mit alpinen Urlaubsregionen. Bund und Länder müssen den grenzüberschreitenden Trassenausbau gezielt fördern, Trassenpreise reduzieren sowie faire, einheitliche Ticketstrukturen schaffen, um das Nachtzugnetz als verlässliches Rückgrat des nachhaltigen Alpentourismus zu etablieren.

3. Verpflichtende Barrierefreiheit, Kapazitätsausbau & Outdoor-Gepäckmitnahme
Garantierte Gepäckmitnahme: Ausgewiesene Mehrzweckabteile für Ski, Snowboards, Gleitschirme und Fahrräder im Regional- und Fernverkehr schaffen.
Lückenlose Barrierefreiheit: Bahnhöfe und Züge barrierefrei gestalten – für Menschen mit Einschränkungen, Familien und Reisende mit Sportgepäck.
Saisonale Kapazitäten: Zu Stoßzeiten im Sommer- und Wintertourismus Züge flexibel aufstocken und Taktungen verdichten.

4. Ausbau der E-Infrastruktur als Schlüssel zum Lückenschluss
Eine erfolgreiche Verkehrswende in den Bergregionen erfordert den gezielten Ausbau einer verlässlichen E-Ladeinfrastruktur an allen zentralen Mobilitätsknotenpunkten. Kommunen, Länder und Bund müssen öffentlich zugängliche Schnellladepunkte für E-Shuttles und E-Busse sowie flächendeckende, sichere Ladestationen für E-Bikes an Bahnhöfen, Tourenstartplätzen und Talstationen bereitstellen. Nur durch eine nahtlose e-mobile Versorgung lässt sich die Lücke auf der „letzten Meile“ nachhaltig schließen und der Umstieg auf emissionsfreie Alternativen beschleunigen.

ABSCHLUSS-STATEMENT

„Der Erhalt unserer Winter, der Schutz vulnerabler Bergökosysteme und die ökonomische Zukunftsfähigkeit unserer Täler hängen davon ab, wie wir uns in die Berge bewegen. Wir fordern von Politik und Tourismus den Mut zu einer echten Verkehrswende: Schiene und Fahrrad müssen Vorrang vor dem Pkw bekommen. Nur wenn nachhaltige Mobilität für alle Menschen bezahlbar, verlässlich und barrierefrei zugänglich ist, bleibt unsere gemeinsame Leidenschaft für den Outdoorsport zukunftsfähig.“

QUELLEN & REFERENZEN

Primärquellen

WWF (2009):
Klimaschutz im Alpentourismus. Anreiseemissionen im Alpentourismus.

DAV (2024):
Mobilitätsanalyse des Deutschen Alpenvereins. CO_2-Fußabdruck von Bergsportler*innen.

Protect Our Winters Europe (2024):
POW EU Manifesto 2024 – Improve & promote low-carbon mobility.

DAV (2025):
Talgebiete die Lebensader der Alpen,
https://www.alpenverein.de/artikel/talgebiete-unter-druck_ec681ddc-c6e6-4c8f-9337-eb8ca6943e53 (Abruf: 28.08.2026)

Sekundärquellen

ADAC e.V. (2025):
Gemeinsam zur Mobilität von morgen: Impulse für 2025 – 2029.

ADFC Baden-Württemberg e.V.:
RadWeg 2026-2031. Positionspapier zur Landtagswahl 2026.

EUSALP Mobility Conference (Pinet et al., 2025):
Shaping Sustainable Tourism Mobility in the Alpine Region.

Access2Mountain Project:
Multimodal Transport and Railways in Mountain Regions (EURAC research).

Tischler, S. & Mailer, M. (2014):
Sustainable Mobility and Living in Alpine Metropolitan Regions. Transportation Research Procedia, 4, 140–153.