

## Ergebnisse der Gästebefragung

(in Hinblick auf die zu erwartenden Nutzen bzw. Kosten von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen)

- Autofreie Ort(sbereich)e stellen insgesamt eine großteils gewünschte zusätzliche Urlaubsqualität für die Urlauber dar – diese Zonen sollten die touristischen Grunderfordernisse<sup>4</sup> ergänzen!
- Eine überwiegende Mehrheit der Gäste ist für weitergehende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen bei entsprechenden Infrastrukturvoraussetzungen.
- Mit dem Begriff „Autofreiheit“ kann geworben werden, da die Gäste damit überwiegend positive Assoziationen haben. „Autofreiheit“ eignet sich zu zusätzlicher Profilierung eines Urlaubsortes, Produktwahrheit vorausgesetzt!
- Weitgehende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen treffen nur bei gleichzeitig ausreichender ÖV-Qualität auf überwiegende Zustimmung seitens der Gäste – auch zu den wichtigsten Ausflugszielen in der Region!
- Nur ein attraktives, d.h. leicht buchbares, kundenfreundliches, preisgünstiges Bahnreiseangebot inklusive Transfers kann nennenswerte Gästegruppen zum „Umsteigen“ veranlassen!
- Die Kosten des ÖV-Ausbaus, ÖV-Betriebes und der Anreise sollten nicht 1:1 an den Kunden/Gast weitergegeben werden.
- Vorteile wie bessere Luft, mehr Platz für Fußgänger etc. sollen in der Werbung/Information betont und Nachteile wie Gepäcktransport, eingeschränkte Mobilität etc. in der Angebotsgestaltung und Kommunikation behoben werden.

Eine Befragung zum Reiseverhalten in der Schweiz hat ergeben, dass 41% das hohe Verkehrsaufkommen als Umweltproblem wahrnehmen.<sup>5</sup> Auch die Gästebefragung Österreich (GBÖ) weist die Beeinträchtigung durch den motorisierten Verkehr als zentralen Schwachpunkt aus. Bei den befragten Gästen fanden einzelne Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen, verkehrsfreie Zonen, Nachtfahrverbote) hohe Zustimmung.<sup>6</sup>

### **Akustische Beeinträchtigung**

Eine Befragung von Führungskräften in Tourismusbetrieben und -orten hat ergeben, dass übermäßiger Verkehr bzw. Lärm den wirtschaftlichen Erfolg negativ beeinflussen kann.<sup>7</sup> Dabei ist auffallend, dass ein großer Teil der Beschwerden den Verkehr

<sup>4</sup>) Unterkunft, touristische Attraktionen, Landschaft etc.

<sup>5</sup>) Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus (2000), Tourismus und Umweltverhalten, Befragung zum Reiseverhalten 2000, Bern.

<sup>6</sup>) ÖGAF, GBÖ 1991



**Bei knappen Finanzmitteln** können zu Beginn der längerfristigen Umorientierung der örtlichen und regionalen Verkehrspolitik „Software-Maßnahmen“ eingesetzt werden. Beispiele dazu wären organisatorische Maßnahmen, Mobilitätsberatung, Optimierung der Fahrpläne und offensive Informationspolitik. Gemeinden bzw. Träger von Maßnahmen sollten darauf achten, daß die laufenden Kosten getragen werden können.

Die nachfolgende Checkliste hilft bei der Abschätzung der Kosten von notwendigen und realisierbaren Maßnahmen. Die Aufstellung orientiert sich an den angeführten Maßnahmen im Teil D.

### 1.5 Maßnahmenspezifische Kostenarten

Maßnahmenspezifisch treten verschiedene Kostenarten auf – hier kann noch einmal geprüft werden, ob die wesentlichsten Positionen berücksichtigt wurden – situationsspezifische Ergänzungen sind aber notwendig. Gleichzeitig können Überlegungen angestellt werden, wie die Finanzierung erfolgen soll.

Maßnahmenbereich	Projektkosten Errichtung, Anschaffung, u. a.	Folgekosten pro Jahr (Betrieb, Instandhaltung etc.)	Finanzierung Art, Förderung etc.
------------------	--	---	--

#### Öffentlicher Verkehr

• Konzeption, Planung			
• Anschaffung Fuhrpark (Busse und zum Betrieb benötigte Einrichtungen, Betriebskosten etc. bzw. Kostenbeiträge)			
• Öko-Fuhrpark (ggf. Anschaffung von E-Fahrzeugen, Betriebskosten etc.)			
• Verträge Partnerbetriebe (ev. Vertragskosten, Abgeltungen, Beiträge etc.)			
• Ergänzende Verkehrserschließung			
• Verkehrsorganisation, Markierungen			
• Haltebuchten, Wendeplätze, Haltestelleneinrichtung			
• Abholdienste (Fuhrpark, Betrieb, Personal, Versicherung etc.)			
• Auto-Teilen/Car-Sharing			

Maßnahmenbereich	Projektkosten Errichtung, Anschaffung u. a.	Folgekosten pro Jahr (Betrieb, Instandhaltung etc.)	Finanzierung Art, Förderung etc.
------------------	---	---	--

### Parkplätze - Ruhender Verkehr

• Planung			
• Dauerparkplätze, Garagen (Errichtung, Erhaltung und Betrieb)			
• Sonderparkflächen (bei Loipen, Bädern, Bahn-, Busstationen u.Ä.)			
• Kurzparken und sonstiges Park- raummanagement (Automaten, Park- scheine, Markierungen, Signalisation, Information und Überwachung)			
• Parkleitsystem (z.B. Signalisation)			

### Fuß- und Radverkehr in der Gemeinde

(Maßnahmen für den nichtmotorisierten Verkehr)

• Planung			
• Errichtung von Gehsteigen			
• Errichtung Fuß- und Radwegenetz			
• Gestaltungsmaßnahmen (Grünflächen, Bepflanzung etc.)			
• Organisatorische Maßnahmen (Signalanlagen, Beschilderungen, Verkehrslentsystem etc.)			
• Information (Arbeitsgruppe, Radwegkarte etc.)			

### Strassen- und Ortsbereich

• Planung			
• Strassenerriehung (z.B. Umfahrung)			
• Umbau-, Rückbaumaßnahmen be- stehender Strassen (Aufpflasterungen, Verengungen, Kreuzungsbereiche etc.)			
• Grundbeschaffung (Grundabtretung, Grunderwerb)			
• Fußgängerzonen, -bereiche			
• Gestaltungsmaßnahmen (Grünflächen, Bepflanzung, Möblierung etc.)			
• Organisatorische Maßnahmen (Wohn- strasse, Tempo 30-Zone, Signalanlagen, Beschilderungen, Verkehrslentsystem etc.)			

Maßnahmenbereich	Projektkosten Errichtung, Anschaffung u. a.	Folgekosten pro Jahr (Betrieb, Instandhaltung etc.)	Finanzierung Art, Förderung etc.
------------------	---	---	--

### Öffentlichkeitsarbeit/Information

• Planung/Konzeption			
• Beschilderungen, Verkehrsleitsystem ...			
• Informationsmaterialien (Ortspläne mit verkehrsberuhigten Bereichen, Fahrpläne, Radwegkarten etc.)			
• Veranstaltungen (Bürgerversammlungen, Ausstellungen, Seminare/Tagungen etc.)			
• Touristische Werbemittel (Hinweis auf Anreise mit Bahn, ÖV-Fahrpläne, Radnetz, Plakate, Folder etc.)			

Maßnahmenbereich	Kosten/ Nutzenentgang direkt	Folgeeffekte	Finanzierung
------------------	------------------------------------	--------------	--------------

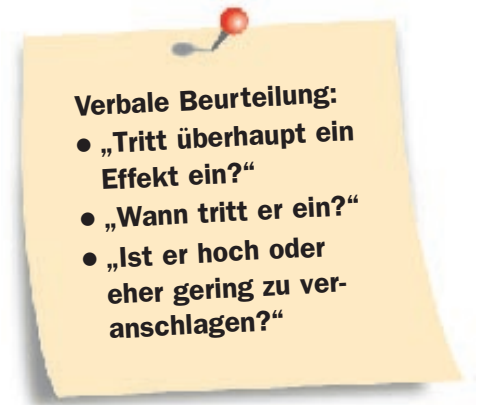
### Sonstige Kosten, entgangener Nutzen

• Abgeltungen, Schadenersätze			
• Ausfälle Steuern/Abgaben (inkl. Verwaltungsabgaben, -strafen o.Ä.)			
• Ausfälle Gebühren			
• Allgemeine Aufwandserhöhung (nicht zuordenbar – z. B. Personal, Sachaufwand, Energie, Instandhaltung, Reinigung, Beratung, Versicherung ...)			

### 1.6 Unmittelbare langfristige Folgeeffekte

Direkte Effekte und indirekte Wirkungen sollen weitgehend erfasst werden – erstere sind z.B. Steuererträge aus größeren Baumaßnahmen, letztere z.B. Ertragssteigerungen oder Mehreinnahmen aufgrund höherer Frequenzen und Umsätze in Handel und Gastronomie. Nutzeffekte lassen sich nur schwer, nicht direkt, oder gar nicht in Zahlen angeben.

Soweit möglich, sollte der Versuch gemacht werden, die Effekte zu beziffern. Ist dies nicht möglich, sollte eine Einschätzung mit Worten versucht werden. Über konkrete Maßnahmen hinaus kann versucht werden, indirekte Effekte (z.B. entgangener Nutzen) abzuschätzen. Nachfolgende Tabelle soll dafür Hinweise liefern:



Nutzenwirkungen/Mehrerträge von Verkehrsberuhigung	Projekteffekte unmittelbar	Folgeeffekte pro Jahr
1. Steuerertrag bei der Projektumsetzung z.B. bei Baumaßnahmen zur Verkehrsberuhigung: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunalabgabe</li> <li>• Getränkesteuern</li> </ul> Dazu eventuell angeben: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dauer der Maßnahme in Tagen</li> <li>• Beschäftigte an der Baustelle .... (allenfalls geschätzter Bruttolohn)</li> </ul>		
2. Steigerung des Steuerertrages durch positive Folgewirkungen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeindeabgabe (Mehrbeschäftigung)</li> <li>• Getränkesteuern</li> <li>• Grundsteuern</li> <li>• Kurtaxen</li> <li>• Sonstige</li> </ul>		
3. Gebühren (inkl. allfälliger Parkgebühren, Transporterlöse ...)		
4. Interessentenbeiträge		
5. Sonstige Beiträge, Zuweisungen, Zuschüsse (Kanton, Bund, andere Gemeinden, ...)		