

C: Verkehrskonzept

In diesem Kapitel werden die Bedeutung von Verkehrskonzepten als Planungsinstrument, der Ablauf der Erstellung sowie der Inhalt von Verkehrskonzepten erläutert.

Inhalt Teil C:

1. Die Bedeutung von Verkehrskonzepten als Planungsinstrument.	1
2. Vor der Auftragsvergabe	2
3. Der Ablauf der Erstellung	4
4. Leitlinien, Leitbild und Ziele	11
5. Maßnahmen	12
6. Konzept zur Realisierung und Finanzierung	15
7. Aspekte des Tourismus im Verkehrskonzept.	16
8. Beurteilung von Verkehrskonzepten.	18

Verkehrskonzept

1. Die Bedeutung von Verkehrskonzepten als Planungsinstrument

Planung ist ein Prozess, um Lösungswege zu erkunden – das Ergebnis besteht aus Vorschlägen für Handlungen oder Abfolgen von Handlungen innerhalb eines überschaubaren Zeitrahmens.

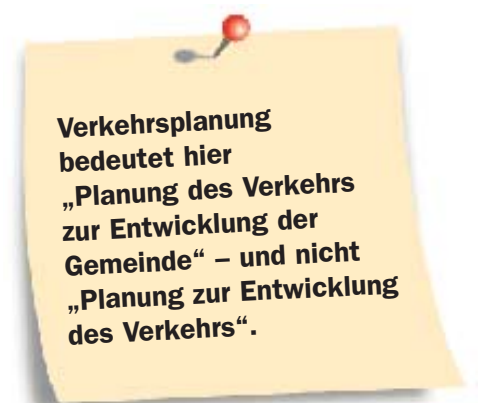
Die Neukonzeption und Umsetzung der verkehrsrelevanten Planungen in einer Gemeinde kann nur sehr selten in einem Schritt vollzogen werden. Angesichts des häufig entstehenden Kostenaufwandes ist dies weder finanzierbar, noch in einem Schritt bautechnisch realisierbar. Bei einem großen Teil der Bürger würde eine derartige Vorgangsweise auf Unverständnis stoßen. Ziel sollte es sein, aufgrund einer generellen Planung (Verkehrskonzept) eine Umsetzung in aufeinander abgestimmten Schritten zu realisieren. Ein Verkehrskonzept ist im Idealfall die zusammenfassende Darstellung von kurz- bis mittelfristig im Gemeindegebiet umsetzbaren Maßnahmen. In einem derartigen Verkehrskonzept muss die Gemeinde und eventuell die Region als Ganzes begriffen werden. Es sollten alle Verkehrsarten sowie alle Nutzungs- und Gestaltungsansprüche Berücksichtigung finden.

Die Stellung und der Wert des Verkehrskonzeptes als Instrument im Umsetzungsprozess ist keine Selbstverständlichkeit. Es kann nur dann auf das tatsächliche Geschehen Einfluss nehmen, wenn über seine Notwendigkeit Konsens besteht.

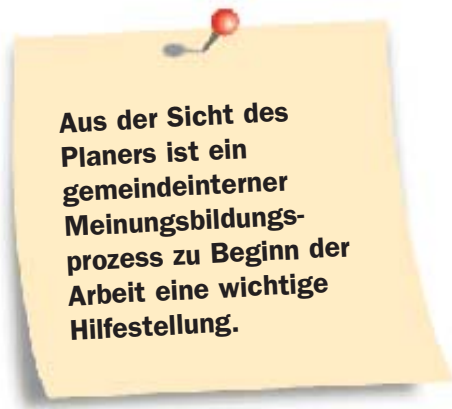
Gerade in Tourismusgemeinden verfolgt ein Verkehrskonzept neben der Verkehrsentwicklung folgende Ziele:

- Durch die Vermittlung von Basiswissen soll ein Ansatzpunkt für intensivierete Diskussionen zur Entwicklung der Gemeinde geboten werden.
- Die verkehrsrelevanten Entwicklungen des Tourismus (Tourismuskonzept) sollen abgeschätzt und gegebenenfalls positiv beeinflusst werden.

➔ Einzelentscheidungen verschiedener Behörden haben in Summe gesehen wesentlichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen – ohne verbindliche Leitlinien (Verkehrskonzept) können sich daraus auch Probleme ergeben.



2. Vor der Auftragsvergabe



In diesem Abschnitt wird auf Fragen eingegangen, die vor der Auftragsvergabe an den Planer zu klären sind. Hierzu gehört primär die Abwägung der Vor- und Nachteile eines umfassenden Verkehrskonzeptes gegenüber der alleinigen Betrachtung einzelner Verkehrsprobleme. Diese Entscheidung ist der wesentlichste Eckpunkt für die Formulierung des Auftrages an den Planer. Vor der Auftragsvergabe sollte auch geprüft werden, ob es nicht eine Unterstützung von anderen Gebietskörperschaften für die Erstellung des Konzeptes gibt.

Bei der Auftragsvergabe sollte dem Planer auch der Finanzrahmen für die kurz- bis mittelfristige Umsetzung von Maßnahmen genannt werden – nur so kann eine umsetzungsreife Planung erfolgen.

Gesamt- oder Einzelfallbetrachtung?

Aufgrund einiger Anzeichen wie z.B. Staus, gehäuften Beschwerden über eine Verkehrssituation etc. ergeben sich aus Sicht der Gemeinde „allgemeine Verkehrsprobleme“. Meist wird dann ein umfassendes Verkehrskonzept für das gesamte Gemeindegebiet in Auftrag gegeben.

Eine andere Möglichkeit ist die Erstellung eines Konzeptes für ein oder mehrere Einzelprobleme.

- Bei der Beauftragung eines umfassenden Verkehrskonzeptes ist der Planer in die Ideenfindung einbezogen, Ziele werden gemeinsam formuliert.
- Bei der Lösung von Einzelproblemen wird der Planer mit der Umsetzung eines vorgegebenen Zieles beauftragt.

Folgende Einzelprobleme sind häufig Gegenstand von Konzepten:

- Gestaltung der Ortsdurchfahrt
- Stau im Zentrum und Parkplatzmangel

Zur Lösung dieser Probleme werden meist Konzepte zur Verkehrsorganisation oder zur Parkraumbewirtschaftung im Zentrum erstellt. Weitere häufige Konzepte zu Einzelproblemen sind Radverkehrskonzepte und Pläne zu öffentlichen Verkehrsmitteln – in beiden Fällen ist meist eine Behandlung auf regionaler Ebene zweckmäßig.

*Verkehrsorganisation
und Parkraumbewirtschaftung
in Zentren*

Vor- und Nachteile beider Ansätze zur Erstellung eines Verkehrskonzeptes

Umfassendes Verkehrskonzept

Pro	Contra
<ul style="list-style-type: none"> ● Da Einzelmaßnahmen zusammenwirken und sich ergänzen, ist es sinnvoll, sie von Beginn an gemeinsam zu betrachten. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Umsetzungsreife Maßnahmen werden in der Regel kurz- bis mittelfristig geplant – meist ist nur ein Teil der Maßnahmen finanzierbar, somit veraltet in vielen Fällen der übrige Teil des Konzeptes ungenutzt.
<ul style="list-style-type: none"> ● Eine verkehrsplanerische Gesamtbetrachtung des Ortes ist auch für eventuell auftauchende kurzfristige Probleme und Fragen als Grundinformation tauglich (z. B. durchgeführte flächendeckende Verkehrsstromerhebungen, Zählungen). 	

Konzept für Einzelproblem

Pro	Contra
<ul style="list-style-type: none"> ● Wenn das Hauptproblem übereinstimmend als solches erkannt wird, kann in der Bearbeitung mit gleichem Aufwand größere Detaillierung erreicht werden. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Oft beruht diese Übereinstimmung nur auf einigen subjektiven Meinungen.






Ein Beispiel, wie es nicht sein sollte:

Eine Gemeinde wünscht den Bau einer Umfahrungsstrasse – das Geld für die Planung wird vergeben; es stellt sich heraus, dass Ausschlussgründe vorliegen (z. B. eine „rote Zone“ laut Gefahrenzonenplan) und überdies die Chance auf Realisierung aufgrund der finanziellen Situation nicht gegeben ist – Fazit: es wurde Geld in ein Konzept investiert, der Wunsch nach Verbesserungen war da, aber es kommt zu keinen Änderungen.

3. Der Ablauf der Erstellung

MODELL ZUM ABLAUF DER ERSTELLUNG EINES VERKEHRSKONZEPTE

Schritt	Aktion	Inhalt
<p>Start der Aktivitäten</p> <p>☞ TEIL B</p>	<ul style="list-style-type: none"> • politische Zielfindung • Gründung eines Verkehrsausschusses • Voruntersuchung der Verkehrssituation • Abstecken des Budgetrahmens • Auftragsvergabe an Planer • Klärung möglicher Eigenleistungen der Gemeinde 	<ul style="list-style-type: none"> • Fundament für einen erfolgreichen Planungsprozess
<p>Analyse Bestand</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erhebungen, Zählungen, andere Planungen (Flächenwidmung ...) • Darstellung von Verkehrsangebot und Schätzung der mittelfristig zu erwartenden Nachfrage • Begehungen, Befahrungen – Erfassung von Mängeln und Chancen 	<ul style="list-style-type: none"> • Datensammlung und -auswertung • Objektive Darstellung der Situation • erste grundlegend mögliche Wege erörtern • erste Ideen zu Szenarien
<p>Zwischenbericht Präsentation</p> <p>☞ TEIL D 11 – MARKETING UND INFORMATION</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Unterrichtung von Gemeinderat bzw. Verkehrsausschuss • 1. Aussendung Bürgerinformation • Informationsabend 	<ul style="list-style-type: none"> • Darstellung der ausgewerteten Erhebungsdaten • Darstellung von Problemen – Vergleich mit der subjektiven Problemsicht der Betroffenen

Schritt	Aktion	Inhalt
Ziele, Leitlinien	<ul style="list-style-type: none"> • Festlegung quantitativer und qualitativer Ziele • 2. Aussendung Bürgerinformation (Möglichkeit zur Stellungnahme) • Gemeinderatsbeschluss zu den Zielen 	<ul style="list-style-type: none"> • Anhaltspunkt für die Vorauswahl der Maßnahmen
Konzept Maßnahmen Diskussion Maßnahmenplan	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen zu Verkehrswegen bzw. -organisation und öffentlichem Verkehr • Ausarbeitung der Szenarien für den „Planungsnullfall“ und für die Anwendung bestimmter Maßnahmenbündel • interne Diskussion von Vorschlägen • Ausstellung mit Informationsabend • Arbeitskreise, Arbeitsgruppen mit Bürgern • Festlegung von Pilotprojekten • Beispielhafte Vorschläge zur Gestaltung oder Organisation • Medienkampagne • Prüfung von Fördermöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Katalog des Möglichen • Bewertung der Maßnahmen hinsichtlich ihrer Auswirkungen in den Szenarien • Bewertung der Maßnahmen hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den Zielen des Konzeptes • Akzeptanz der Maßnahmen  TEIL B 7 – KONFLIKTPUNKTE • Katalog des Machbaren  TEIL D, E, F • mittelfristig umsetzbare Maßnahmen mit Kostenschätzung und Prioritäten
Konzept Realisierung Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • Zeit- und Finanzierungsplan • Beschluss im Gemeinderat • Festlegung der Umsetzungskontrolle – Berichtlegung des Verkehrsausschusses • 3. Aussendung Bürgerinformation 	<ul style="list-style-type: none"> • Informationsabend • an Budget- und Förderungsmöglichkeiten angepasster kurz- bis mittelfristiger Plan  TEIL E

Mit dem auf der vorangegangenen Seite dargestellten Modell zum Ablauf der Erstellung eines Verkehrskonzeptes wird ein sehr umfassender Ansatz skizziert. Die Zeitpläne für einen derartigen Ablauf müssen mit einem halben bis zu einem Jahr veranschlagt werden. Verkürzungen können bewusst vorgenommen werden (wenn z. B. nur eine generelle Studie zur Machbarkeit gewünscht ist), sollten aber nicht durch zu späten Start der Aktivitäten erzwungen werden.

Analyse des Bestandes

Die Bestandsanalyse umfasst die Sammlung und Auswertung aller relevanten Daten und Unterlagen aus Erhebungen, Zählungen, aus anderen Planungen (v. a. Flächenwidmungsplanung und, falls vorhanden, Tourismuskonzept), aus Befahrungen und Begehungen, etc. Es geht um eine objektive Darstellung von Mängeln und Chancen.

**Auftretende Mängel:
fehlende Querungsmöglichkeiten für
Fußgänger und Radfahrer, Gestaltungsmängel, Unfallhäufungsstellen etc.**

Informationsmaterial zu aktuellen Fragen muss während des gesamten Planungsprozesses beschafft werden. Deshalb ist die häufig strikte Trennung zwischen Analyse und Planung nicht sinnvoll. Von Beginn an muss über Probleme und Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden. Neue Informationen müssen verarbeitet werden und neue Möglichkeiten können entstehen. Wesentliche Hilfestellung leistet eine Voruntersuchung der Verkehrssituation seitens der Gemeinde. Die Erfahrungen engagierter langjähriger Mitarbeiter des Bauamtes und der Gendarmerie werden hierbei eingebracht. Dies hilft, Probleme vorab einzugrenzen.

➔ Vorsicht vor frühzeitigen Detailplanungen – zuerst sollen Zusammenhänge und die Auswirkungen auf andere Bereiche überprüft werden.

Aus Sicht der Gemeinde ist eine griffige Formulierung der wichtigsten Aussagen nötig: In der Situationsanalyse ist es beispielsweise günstiger, mit Vergleichen zu arbeiten als mit Bezug auf abstrakte Grenzwerte (vgl. Argumentation mit Lärm- und Schadstoffbelastungen).

Erhebungen und Zählungen

Den zeit- und kostenaufwendigen Schwerpunkt der Analyse bilden die Erhebungen vor Ort. Dabei sind allerdings wesentliche Hilfestellungen bis hin zu echten Eigenleistungen durch die Gemeinde möglich. Deshalb wird hier besonders auf diesen Punkt eingegangen.

Früher wurden in erster Linie Grundlagen für die Erweiterung der Infrastruktur für das Auto erhoben. Jetzt geht es zunehmend um die Erfassung sämtlicher Verhaltensweisen von Verkehrsteilnehmern.

Grundlegend wird unterschieden zwischen:

- **verkehrstechnischen Erhebungen** –
d. h. Zählungen, Messungen und dergleichen
- **verkehrsverhaltensbezogenen Erhebungen** –
d. h. Beobachtungen und Befragungen.

Situationsbezogen sind folgende Erhebungen möglich:

- Geschwindigkeitsmessungen –
z. B. zur Begründung von Maßnahmen in Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen
- Lärmmessungen –
z. B. in Kurbereichen oder bei Konzentration von Quartieren

Die Verkehrsstromerhebung

... ist eine der besonders wichtigen Verkehrserhebungsarten – Verkehrsarten bezogen auf ein festgelegtes Untersuchungsgebiet werden ermittelt:

- Zielverkehr ist Verkehr, der sein Ziel im Untersuchungsgebiet hat
- Quellverkehr kommt aus dem Untersuchungsgebiet
- Durchgangsverkehr durchfährt das Gebiet
- Binnenverkehr ist der Verkehr innerhalb des Gebietes

Diese Art der Erhebung erlaubt Aussagen darüber, ob der Verkehr „hausgemacht“ oder fremdverursacht ist – dies ist eine der Voraussetzungen, um geeignete Maßnahmen der Verkehrssteuerung und -lenkung zu setzen.



Mögliche Eigenleistungen der Gemeinde bei den verschiedenen Phasen der Bestandsanalyse

Verringerung des finanziellen Aufwandes für die Planung und Definition der Aufgabenstellung

Voruntersuchung der Situation

- Daten zu Einwohnern, Beschäftigten, Pendlern, Tourismus
- Tourismusziele der Gemeinde
- Groberhebungen zur Unfall- und Parkplatzsituation
- Zusammenstellung wichtiger Planungsgrundlagen: geltende regionale oder sektorale Entwicklungsprogramme der Raumordnung, Flächenwidmungs- und Bebauungspläne
- Planungen zu Arbeiten an Installation (Kanalisation, Leitungen etc.)

Planung notwendiger Erhebungsarbeiten

- Hinweise zur räumlichen Abgrenzung von Erhebungsgebieten
- Information zu Erhebungszeiträumen – Spitzentage, jahreszeitliche Verteilung ...

Voruntersuchung der Zählstellen

- z. B. durch das örtliche Bauamt oder Vertreter des Bauausschusses

Bestandsanalyse

- Hilfestellung für Planer durch Kontaktherstellung zum Kanton (evtl. vorhandene Ergebnisse von Zählungen für Kantonsstrassen etc.), zu Betreibern im öffentlichen Verkehr oder zu lokalen Unternehmen
- Information aller Entscheidungsträger im Ort über das Vorhaben
- Hintergrundinformationen zu vergangenen Konflikten
- Fremdenverkehrskonzept – hier ist evtl. auch die weitere Verwendung von Informations- oder Beteiligungsstrukturen möglich

Erhebungen

- Nach kurzer Einschulung können einige Zählungsarten oder Befragungen, z. B. in Kooperation mit örtlichen Schulen, durchgeführt werden – in Tourismusorten ist allerdings zu berücksichtigen, dass sich Schulferien und Saison meist decken.

Automatische Zählungen

In der Schweiz gibt es insgesamt 239 automatische Zählstellen. Davon befinden sich rund die Hälfte auf Nationalstrassen, die andere Hälfte auf übergeordneten Strassen. Diese Daten werden ergänzt durch periodische Zählungen der Kantone.

Die Strassenverkehrszählungen liefern gute Daten, meist können wertvolle erste Anhaltspunkte gewonnen werden.

Die Dichte des Zählstellennetzes ist allerdings für Betrachtungen auf Gemeindeebene gering.



Kurze Voruntersuchung von Zähl- und Messstellen

Die Verkehrsorganisation rund um die Zähl- oder Messstelle muss bekannt sein. Dabei ist auf Ampeln oder Bahnübergänge zu achten – eine Zählstelle dahinter kann selbst bei geringem Gesamtverkehrsaufkommen Probleme machen. So sind z. B. bei Kennzeichenerhebungen anfahrende Fahrzeugkolonnen schwer erfassbar. Baustellen oder Umleitungen, die in irgendeiner Weise den Strassenabschnitt oder das Untersuchungsgebiet betreffen, sind ebenfalls zu berücksichtigen.



Erhebungszeiträume

Meist kann der ungefähre Spitzenzeitraum (Tages- und Jahreszeit) grob angegeben werden – dann wird rd. 3 Stunden in diesem Zeitraum gezählt. In Tourismusgemeinden ist neben den Spitzenzeiträumen bei Fußgängern und Radfahrern natürlich auch das Wetter zu beachten.

Die stärkste Stunde wird als *maßgeblicher stündlicher Verkehr* – MSV – bezeichnet. Diese Größe ist mitentscheidend für die Dimensionierung von Anlagen. Eine Hochrechnung über den gesamten Tag ergibt den *durchschnittlichen Tagesverkehr* – DTV.

➔ Als grobe Annäherung gilt: MSV x 10 = DTV

Inhalte von Erhebungsblättern und Fragebögen

Erhebungsblätter

Fließender Verkehr	Ruhender Verkehr
<ul style="list-style-type: none"> ● Datum, Zählzeit, Name des Zählers, Name der Zählstelle ● Fahrtrichtungen ● Zeilen mit Zählintervallen ● Spalten für Fahrzeugarten und Summen ● Raum für Bemerkungen (z. B. Unfall, Unterbrechung wegen Kontrolle), um nachträglich Brüche in der Zählung erklären zu können 	<ul style="list-style-type: none"> ● Art der Anlage (ebenerdig offen, Garage ...) ● Gesamtanzahl der Stellplätze ● Besitzverhältnisse (öffentlich, privat) ● Bewirtschaftungsart (Kurzparken ...) ● Ge- und Verbote (befristete Parkverbote ...)

Fragebögen

Form	Inhalt
<ul style="list-style-type: none"> ● ausreichend große Schrift und Leerräume ● allgemeine Erläuterungen, Zweck auf der ersten Seite ● Telefonnummer für Rückfragen des Befragten angeben ● bei Angaben des Befragten zu seiner Person vertrauliche Behandlung sicherstellen 	<ul style="list-style-type: none"> ● plausible Reihenfolge der Fragen ● Eindeutigkeit der Antwort beachten



Tipp

Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen - Arbeitsgruppe Verkehrsplanung (1991), Empfehlungen für Verkehrserhebungen, Köln 1991.



4. Leitlinien, Leitbild und Ziele

Ein Prozess, der unmittelbar mit der politischen Zielfindung zusammenhängt, ist die Erstellung genereller Leitlinien bzw. eines Leitbildes.

Die zentrale Aufgabe eines guten Verkehrskonzeptes für eine Tourismusgemeinde ist das Aufzeigen des Weges zu einem Leitbild, das mit stufenweise realisierten Maßnahmen erreicht werden kann.

Vom Verkehrsplaner sollte gefordert werden, dass er einerseits möglichst ein „Bild zum Anfassen“ entwirft, d.h. nicht nur abstrakte Zahlen darstellt, andererseits Zahlen als bindendes und überprüfbares Ziel für die Entscheidungsträger erbringt.

Für die Abrundung übergeordneter Ziele durch Ziele aus lokaler Sicht ist eine Abstimmung mit Einwohnern bzw. Bürgerinitiativen sinnvoll. Bürgerinitiativen formieren sich fast immer aufgrund lokaler Betroffenheit, daher ist von ihnen für regionale Fragestellungen kaum ein inhaltlicher Beitrag zu erwarten.

Ziele einer nachhaltigen Verkehrspolitik für das Berggebiet

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) fordert in ihrem Positionspapier Verkehrspolitik (2003) folgende Leitziele:

1. Verkehrsanbindung des Berggebietes flächendeckend verbessern
Ohne ein zweckmässig ausgebautes und gut unterhaltenes Strassen- und Schienennetz ist eine nachhaltige Entwicklung des Berggebiets als Lebens- und Wirtschaftsraum nicht möglich.
2. Belastung von Umwelt und Bevölkerung minimieren
Die Schadstoff- und Lärmbelastung muss speziell entlang der Transitachsen deutlich reduziert werden. Zudem ist die Beeinträchtigung von Natur und Landschaft und der Kulturlandverlust durch Verkehrsinfrastrukturen zu minimieren.
3. Sicherheit verbessern
Verschiedene gravierende Unfälle zeigen, dass die Mobilitätszunahme der letzten Jahre erhebliche Sicherheitsprobleme mit sich bringt. Zudem ergeben sich für das Berggebiet aus topografischen und klimatischen Gründen besondere Risiken.

*Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für
die Berggebiete (SAB), www.sab.ch*



**Sanfte Mobilität
als aktueller Planungsansatz**

Die Prüfung von festgelegten Leitlinien durch die Bürger ist aber sehr wohl sinnvoll.

Ein aktueller Ansatz bei der Erstellung eines Leitbildes ergibt sich durch die „sanfte“ oder „nachhaltige“ Mobilität. Mobilität umfasst nicht nur Verkehrsangebote und Verkehrsmittel, sondern auch subjektive Betrachtungen – Lebensstil, Einstellung und Gewohnheiten. Vielen Verkehrsteilnehmern ist heute bewusster als früher, welche Auswirkung die eigene Bequemlichkeit auf die Lebensqualität anderer hat.

5. Maßnahmen

Meist findet durch die Festlegung von Leitlinien eine Vorauswahl der Maßnahmen statt. Eine Hilfestellung für die Prüfung, ob bei der ersten Maßnahmensuche alles erfasst wurde, bietet die folgende Matrix:

Handlungsfeld	Fußgänger	Radfahrer	Autoverkehr - MIV	Öffentlicher Verkehr	Güterverkehr
Netz					
Strassenraum					
Bewußtseinsbildung					

- Prüfung bei umfassenden Konzepten: Sind zum Großteil der Felder Maßnahmen da?
- Prüfung bei Konzepten zu Einzelproblemen: Ist das Einzelproblem in allen Facetten behandelt?

Beurteilung von Alternativen

In vielen Fällen gibt es mehrere Maßnahmen zur Lösung eines Verkehrsproblem. Die Beurteilung möglicher Alternativen vor dem Hintergrund beschlossener Ziele, ausgearbeiteter Prognosen und Szenarien bildet den Schritt von einer Sammlung möglicher zu einer Auswahl tatsächlich durchführbarer Maßnahmen.

Neben Prognosen und Szenarien gibt es auch so genannte formale Verfahren zur Beurteilung von alternativen Lösungen – so v. a. Kosten-Nutzen-Analysen, Kosten-Wirksamkeits-Analysen, Nutzwert-Analysen. Ziel dieser Verfahren ist eine Beurteilung verschiedener Lösungen nach messbaren Kriterien. Verfahren



dieser Art sind allerdings sehr aufwändig und als alleinige Entscheidungsgrundlage nicht brauchbar. Besser, es erfolgt in der ersten Phase eine eher grobe Erfassung aller Blickwinkel, als es werden ausgewählte Dinge genau messbar gemacht.

➔ Die größte Hilfeleistung eines Planers bei der Maßnahmenbeurteilung ist einerseits sein breiter Blickwinkel bei der Betrachtung möglicher Auswirkungen und andererseits der klare Hinweis auf die wesentlichsten Konsequenzen.

special

SZENARIEN UND PROGNOSEN

Szenarien sind ein Entwurf von Bildern der Zukunft gemäß gewissen Regeln – sie bieten die Chance, Überlegungen zu künftigen Entwicklungen leicht fassbar aufzubereiten. Meist werden in einem Szenario auch Prognosen für einzelne Entwicklungen verwendet.

Vor der Ausarbeitung von Szenarien und Prognosen sind folgende Fragen zu überlegen:

- Welche Fragen sollen beantwortet werden? – z.B. künftige Verkehrsbelastung bei gleichbleibender Verkehrsorganisation.
- Welche Faktoren werden in die Zukunft projiziert? – z.B. Ergebnisse von Zählungen an Querschnitten.
- Wie wirken ausgewählte Faktoren zusammen? – z.B. Gästezahlen und Verkehrsbelastung.
- Besteht die Notwendigkeit von Alternativen aufgrund unerwünschter Konsequenzen? – z.B. sinkende Attraktivität als Kurort durch Verkehrslärm und daher ein Szenario für Tempo 30.



Bürgerbeteiligung ist in dieser Phase sehr sinnvoll, in der es zunehmend um konkrete räumliche Maßnahmen geht. Der Verkehrsplaner in der Rolle des Beraters muss vor allem „Egoismen“ und „Floriani-Prinzipien“ aufdecken.

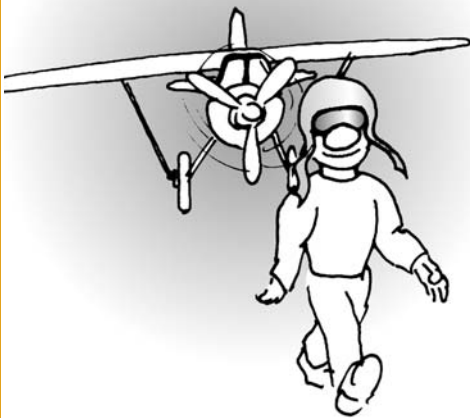
Lieber wirkungsvolle
Maßnahmen in aus-
gewählten Bereichen
als kaum wirksame
Einzelmaßnahmen
über die Gemeinde
verstreut!

Maßnahmenplan

Der Maßnahmenplan sollte, nach Fristigkeit und Dringlichkeit geordnet, die künftig umzusetzenden Maßnahmen enthalten. Weiters sollte für die einzelnen Maßnahmen bereits geklärt sein, welche Behörden bei der Umsetzung kontaktiert werden müssen. Neben diesen Koordinationsfragen mit anderen Behörden ergibt sich bei größeren Gemeinden für die Abstimmung der Maßnahmenentwürfe innerhalb der eigenen Verwaltung ein nicht unerheblicher Aufwand. Ein gemeinsamer Termin mit allen zuständigen Vertretern ist unerlässlich.

Gerade in Tourismusgemeinden spielen Gestaltungsaspekte eine große Rolle. Gibt es größere Gebiete mit ähnlichen Strukturen und Problemlagen, so stellt sich besonders die Frage, wo mit der Maßnahmensetzung begonnen werden soll. Im Regelfall ist es nicht sinnvoll, zu einem Zeitpunkt flächendeckend detaillierte Gestaltungspläne für eine Gemeinde zu machen. Die Erstellung eines Beispielkataloges für die wichtigsten Querschnitte und Kreuzungen sowie die Festlegung eines Pilotprojektes ist der günstigere Weg.

Pilotprojekte



Verkehrsplanung kann nicht im Labor erprobt werden – die „Versuchsbedingungen“ sind von Gemeinde zu Gemeinde verschieden. Pilotprojekte als Praxistests bieten folgende Vorteile:

- Sie sind ein Signal für Handlungsbereitschaft und Entschlossenheit.
- Man gewinnt mehr Erfahrung über konkrete Probleme in der Umsetzung.
- Interessen und daraus folgende Konflikte werden transparenter und dadurch leichter fassbar.

Sobald die Maßnahmenbündel Form annehmen, ist es sinnvoll, sich nach Förderungsmöglichkeiten zu erkundigen – ein zu spät eingebrachter Antrag kann viel Geld kosten.

6. Konzept zur Realisierung und Finanzierung

Ein solides Konzept zur Realisierung und Finanzierung verkehrsrelevanter Planungen bedeutet viel internen Aufwand für die Gemeinde – ein Aufwand, der sich langfristig aber mehr als bezahlt macht.

Den Kern des Konzeptes bilden ein Zeit- und Finanzplan. Eine wesentliche Hilfestellung ist es, wenn die Gemeinde eine mittelfristige Finanzplanung als Grundlage zur Verfügung hat. Das heißt, dass die Gemeinde über Schätzungen zur Entwicklung ihrer wichtigsten Einnahmen und Ausgaben (Personalkosten, Schuldendienst etc.) verfügt. Auch diese mittelfristigen Schätzungen haben, ebenso wie verkehrsplanerische Überlegungen, einen starken Zusammenhang mit der gesamten Entwicklung der Gemeinde: Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung, aber auch Fragen der Raumordnung, wie v. a. die Baulandprognose, oder auch gesetzlich verordnete Investitionen wie Abwasserreinigungsanlagen sind für das kommunale Budget wichtig. Bei Tourismusgemeinden sind v.a. einnahmenseitige, saisonabhängige Ausfälle schwer kalkulierbar.

Diese mittelfristigen Überlegungen zur Haushaltsplanung sind ein unentbehrliches Werkzeug für gute Konzepte zu Realisierung und Finanzierung von Investitionen in den verschiedensten Teilbereichen, wie eben im Verkehrsbereich. Nur auf dieser Grundlage kann seriös geprüft werden, ob eine Realisierung im gewünschten Ausmaß möglich ist. Wichtige Eckpunkte für ein derartiges Konzept sind der Zeitpunkt, zu dem die jeweiligen Kosten anfallen (z. B. bei einer Umsetzung in Stufen), und die Folgekosten, das sind v. a. Kosten für Personal, Sachaufwand, Instandhaltung und Schuldendienst. Auf der Einnahmenseite sind direkte Einnahmen sowie evtl. Förderungen oder Sponsorengelder zu verbuchen. Eine doppelte Prüfung der Kalkulation ist ratsam: einerseits eine eigene Schätzung im Voraus, andererseits der Vergleich mit anderen Gemeinden, die Ähnliches bereits realisiert haben.

Mit der verwaltungsinternen Projektorganisation sollte auch eine Instanz der Umsetzungskontrolle geschaffen werden, welche diese mittelfristigen Kalkulationen prüft.



7. Aspekte des Tourismus im Verkehrskonzept

Das Verkehrskonzept einer Gemeinde muss auch Lösungen zu jenen Verkehrsproblemen anbieten, die vom Tourismus verursacht werden. Ein gutes Konzept stellt hierbei ein wesentliches Steuerungselement dar, das über die Grenzen der Gemeinde hinausreichen kann – und soll. Zur Unterstützung bei der Kontrolle, ob das Verkehrskonzept einer Gemeinde auch die wesentlichen tourismusrelevanten Faktoren berücksichtigt, werden nachfolgend einige Anhaltspunkte gegeben.

Finden die wesentlichen touristischen Verkehrseinflussfaktoren Berücksichtigung?

Sowohl die Kapazität als auch die Attraktivität der tourismusrelevanten Einrichtungen – wie Gaststätten, Beherbergungsbetriebe und Fremdenverkehrsattraktionen – haben entscheidenden Einfluss auf das Verkehrsgeschehen. In unmittelbarem Zusammenhang damit ist die Zahl der Gästeankünfte und die durchschnittliche Aufenthaltsdauer zu sehen.

Die Parkplatzkapazitäten bei den verschiedenen Einrichtungen sowie vorhandene Zufahrts- und Parkbeschränkungen sind für das Verkehrsaufkommen ebenso relevant.

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs in der Gemeinde sollte einer qualitativen Beurteilung unterzogen werden: Sind die Angebote für die touristischen Aktivitäten auch brauchbar und komfortabel genug, ist bei der Anreise mit der Bahn die Weiterfahrt zum Hotel bzw. der Gepäcktransport organisiert etc.? Generell sollte ein Vergleich hinsichtlich der Erreichbarkeit des Ortes mit Auto oder Bahn aus wichtigen Herkunftsgebieten angestellt werden.

Werden die wichtigsten, vom Tourismus verursachten Verkehrsprobleme genannt?

Als ein Grundproblem bei den vom Tourismus verursachten Verkehrsströmen kann deren unregelmäßiges Auftreten genannt werden. Die Verkehrsspitzen sind oft saisonal, und innerhalb der Saison gibt es wiederum meist ausgeprägte Wochenendspitzen bzw. den so genannten „Schichtwechsel“ der Urlauber. Die für derartige Spitzen ausgelegten Einrichtungen, wie z. B. Strassen

Kapazität und Attraktivität tourismusrelevanter Einrichtungen

unregelmäßig auftretende sowie saisonale Verkehrsspitzen

und Parkplätze, müssen betrieben und erhalten werden. Im Falle von Parkhäusern z. B. ist dies jedoch kaum rentabel.

Gibt es verkehrsrelevante Inhalte im Tourismuskonzept?

Das Tourismuskonzept kann auf das Verkehrsgeschehen Einfluss nehmen, indem es z. B. Maßnahmen zur Lenkung von Besucherströmen und die Fernhaltung der Hauptströme von sensiblen Bereichen beinhaltet. Die Nutzung von Verkehrsmitteln als Fremdenverkehrsattraktion, eine umweltverträgliche Verkehrerschließung und die Definition von Hauptzielgruppen mit speziellen Verkehrsaktivitäten (Radfahren, Wandern etc.) können verkehrsrelevante Punkte eines Tourismuskonzeptes darstellen.

Maßnahmen zur Lenkung des Verkehrsgeschehens

Sind die vorgeschlagenen Lösungen tourismusverträglich?

Verkehrslösungen sollten mit den Zielen im Tourismuskonzept abgestimmt werden und klar verständlich und nachvollziehbar sein – auch für ausländische Gäste. Bei Änderungen im Strassenraum im Zuge der Umsetzung von Maßnahmen sollte auf die Verträglichkeit mit dem Ortsbild geachtet werden. Zuletzt ist zu bemerken, dass die positive Einstellung der lokalen Entscheidungsträger im Tourismus zu den Maßnahmen auch positive Auswirkungen auf Akzeptanz und Zusammenarbeit hat.

Abstimmung mit den Zielen des Tourismuskonzeptes

8. Beurteilung von Verkehrskonzepten

Analyse des Bestandes

- Ist die Analyse umfassend genug und das Ergebnis verständlich – sind die Hauptprobleme und Mängel deutlich benannt?
- Wurden die Merkmale als Tourismusgemeinde berücksichtigt?
- Gibt es für Hauptstrassen aktuelle Verkehrsbelastungswerte in den sog. gebietsbezogenen Verkehrsarten (Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr)?
- Parkplatzkapazitäten – wie ist die Auslastung?
- Park- und Verkehrsverhalten – Einhaltung von Vorschriften?

Berücksichtigung anderer Planungen

- Sind Veränderungen an den entscheidenden Hauptverkehrsachsen (Schiene und Strasse) berücksichtigt?
- Gibt es Ausbaupläne von Nachbargemeinden bzw. überörtliche oder regionale Planungen?

Prognose und Alternativen

- Gibt es eine Status-Quo-Prognose – Was passiert, wenn nichts passiert?
- Wurde die Wirksamkeit von Maßnahmen geprüft?
- Werden mehrere Lösungsmöglichkeiten vorgeschlagen?
- Wird begründet, warum gewisse Lösungen nicht in Frage kommen?

Maßnahmenplan

- Kosten, wie Errichtungskosten, Folgekosten im Betrieb – was kostet es einmal, was auf Dauer?
- Zuständigkeiten und rechtliche Voraussetzungen – wer kann sich und wer setzt sich für welche Maßnahmen ein?

Konzept zur Umsetzung – Realisierung

- Prioritäten – was soll in welcher Reihenfolge geschehen?
- Termine - bis wann werden die festgelegten Schritte realisiert?