

Untersuchungen für das Verkehrskonzept VINSCHGAU

**Erste Ergebnisse
Informationen für die Medien
22.12.2005**

Durchgeführt im Auftrag der Bezirksgemeinschaft Vinschgau

von o.Univ. Prof. Dipl. Ing. H. Knoflacher

„Verkehr ist kein rein technisches Fachgebiet, Verkehr ist eine entscheidende politische Angelegenheit“

Um verantwortliche Verkehrslösungen für den Vinschgau zu erarbeiten, sind klare Ziele erforderlich. Da solche Ziele bisher nicht feststanden, mußten sie als Grundlage für das Verkehrskonzept für den Vinschgau erst formuliert werden.

Zur Ermittlung der Ziele wurde gemeinsam mit der Bezirksgemeinschaft und den Bürgerinitiativen ein Fragebogen entworfen. Die Fragen wurden von allen beteiligten Gemeindeverwaltungen und Bürgerinitiativen beantwortet.

An den Zielen sind die Wirkungen sämtlicher Planungsmaßnahmen im Verkehr zu überprüfen. Planungen und Vorhaben, die den Zielen entgegengesetzte Auswirkungen haben, sind folglich entsprechend umzuplanen oder nicht durchzuführen.

Es wurde eine Ordinalskala von 1 bis 10 vereinbart (1 ist die niedrigste und 10 die höchste Bewertung), um eine Bewertung jedes einzelnen Bereiches in dieser Form vornehmen zu können.

Für jeden Zielbereich waren 2 Wertungen abzugeben:

1. Wie wird die Situation heute eingeschätzt
2. Wie soll sie sich in der Zukunft entwickeln

Diese Erhebung hat überraschenderweise für die Zukunft eine enorme Übereinstimmung der Ziele von Gemeindeverwaltungen und Bürgerinitiativen nachgewiesen. Im bestehenden System gibt es zwar erhebliche Unterschiede in der Bedeutung und Einschätzung der Situation, doch zeigt sich, daß in Zukunft sowohl Gemeindeverwaltungen als auch Bürgerinitiativen Zielvorstellungen in die gleiche Richtung haben.

Gemeinsam ist bei der zukünftigen Zielstruktur eine völlige Umreihung der Verkehrsträger sowohl bei den Gemeindeverwaltungen, als auch bei den Bürgerinitiativen nachweisbar.

Der Autoverkehr, heute mit einer sehr hohen Bedeutung versehen, erhält für die Zukunft die niedrigste Zielbewertung, Bus/Bahn, Rad- und Fußgeherverkehr werden deutlich höher gereiht.

Daraus läßt sich eine klare Richtung für das Verkehrskonzept im Vinschgau ableiten:

erforderlich. sind – wenn man diesen Zielen folgt –

massive Verbesserungen

- **für die Bahn und den Bus,**
- **für den Radverkehr und**
- **für Fußgeher**

Hoch bewertet von beiden Gruppen sind darüber hinaus:

- Luftqualität
- Qualität des Landschaftsbildes
- Verkehrssicherheit
- Die Rücksichtnahme auf die Umwelt

Um die Realität diesen Zielen anzupassen, ist in Zukunft die heute sehr hoch angesiedelte Stellung des Autoverkehrs deutlich zurückzunehmen.

Maßnahmen die im Vinschgau realisiert werden sollen, müssen in Zukunft daran gemessen werden ob sie geeignet sind den Autoverkehr zu Gunsten öffentlicher Verkehrsmittel und des Rad- und Fußgängerverkehrs zu reduzieren. Darüberhinaus müssen alle Maßnahmen auf die Umwelt Rücksicht nehmen, sowie die Qualität der Luft und des Landschaftsbildes und die Verkehrssicherheit fördern.

Bild 1: Bewertung der Situation heute durch die Gemeindeverwaltungen

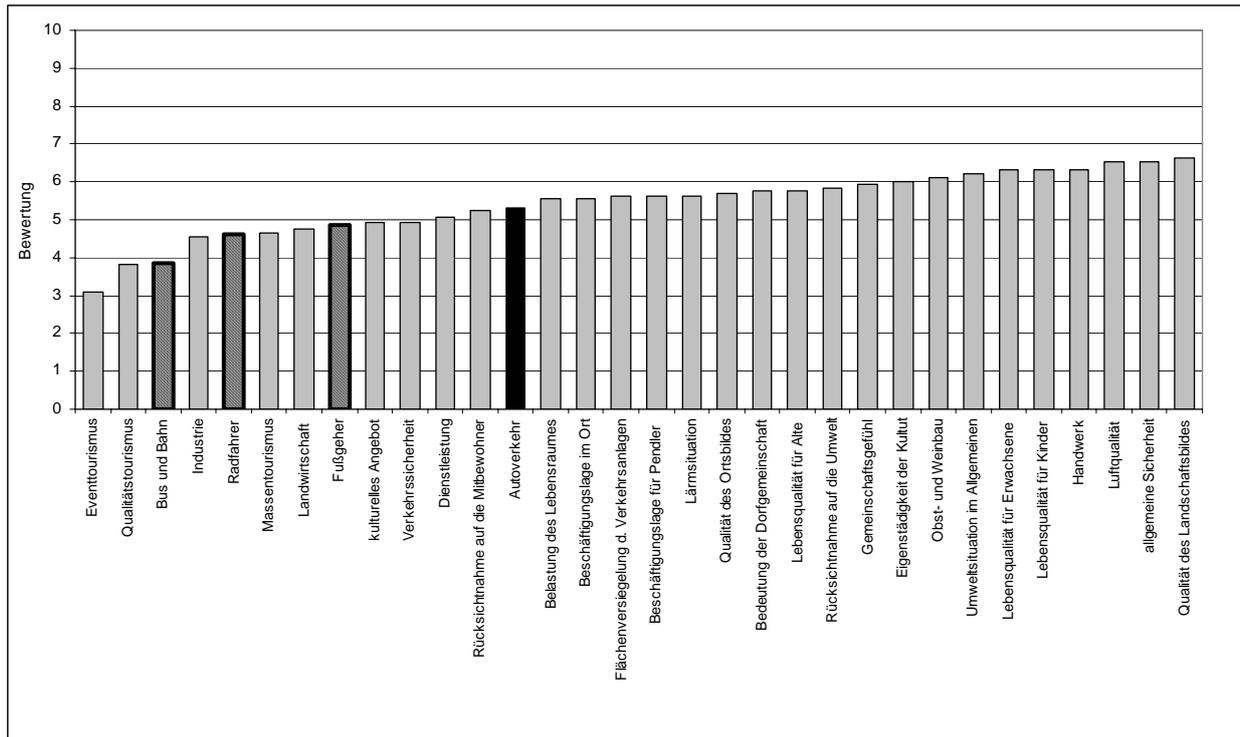


Bild 2: Bewertung der zukünftigen gewünschten Entwicklung durch die Gemeindeverwaltungen

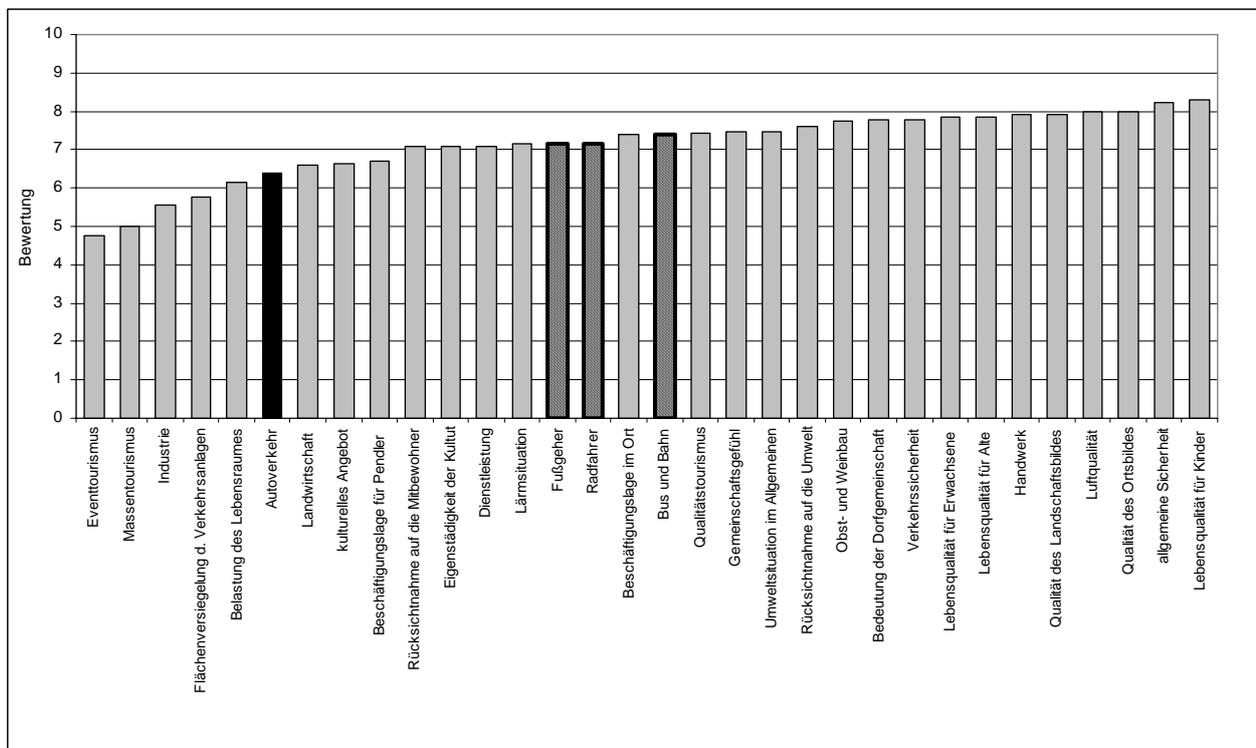


Bild 3: Bewertung der Situation heute durch die Bürgerinitiativen

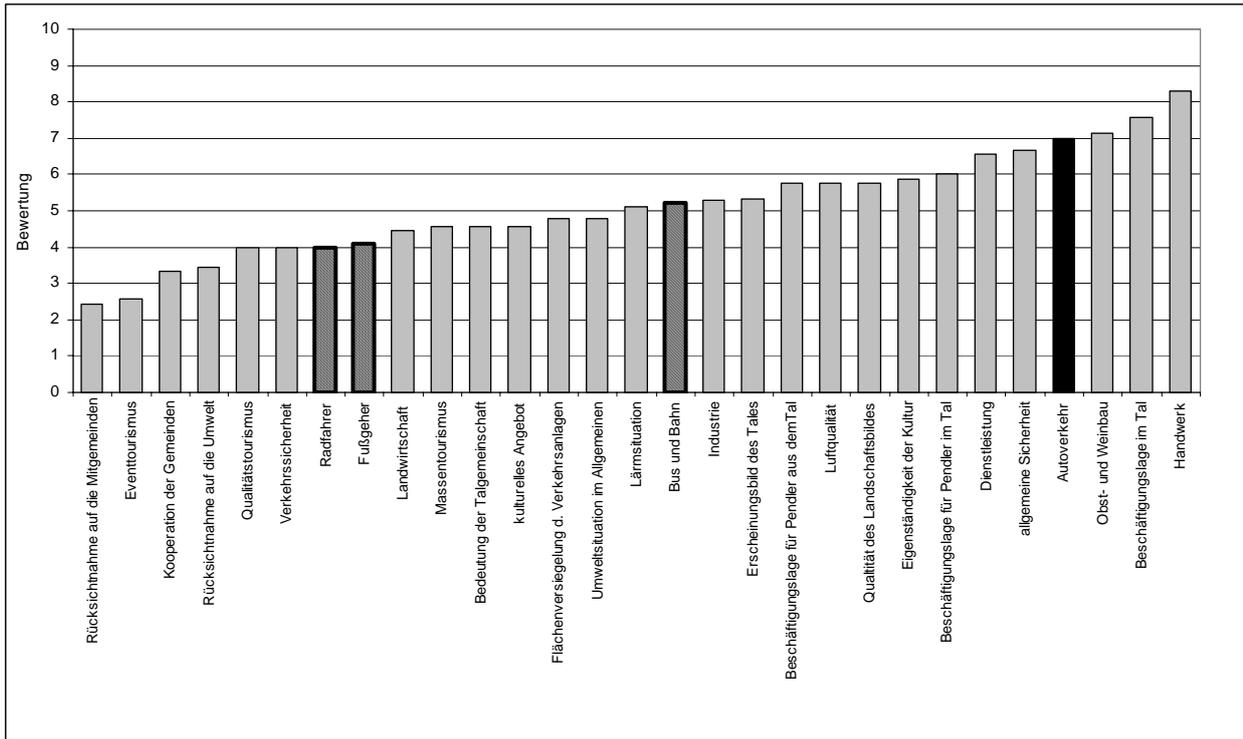


Bild 4: Bewertung der zukünftigen gewünschten Entwicklung durch die Bürgerinitiativen

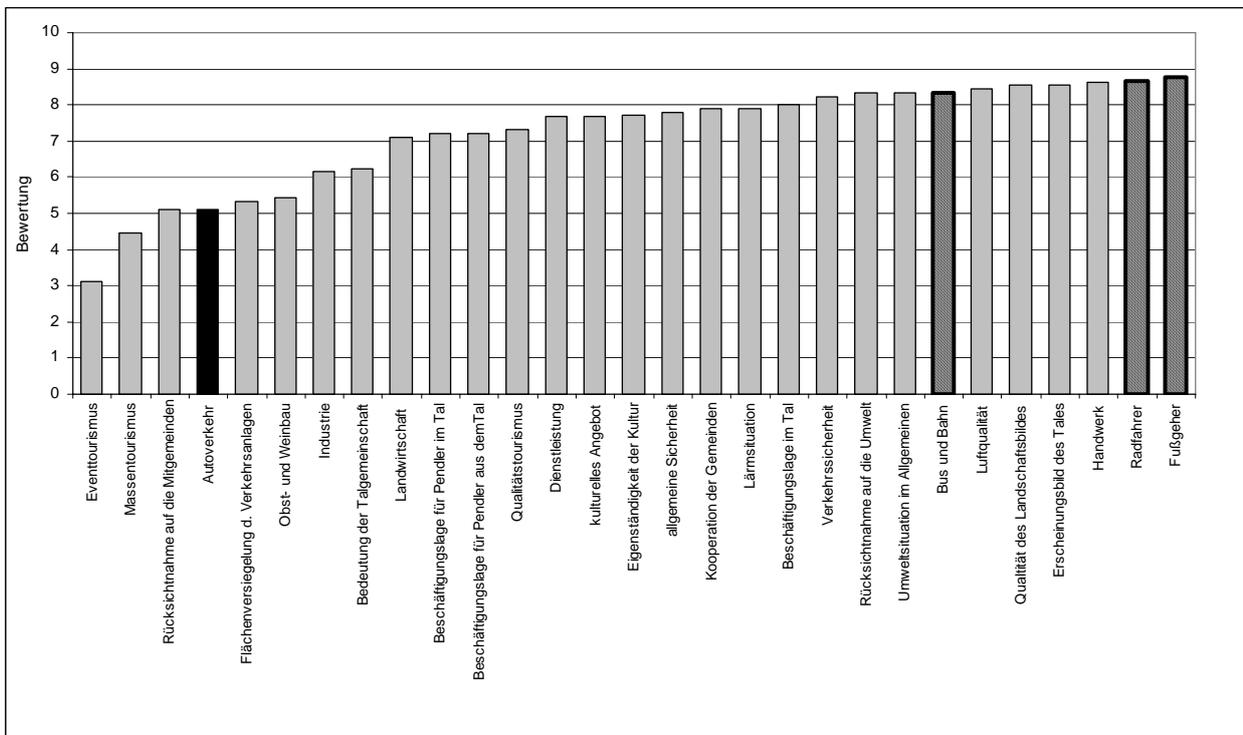
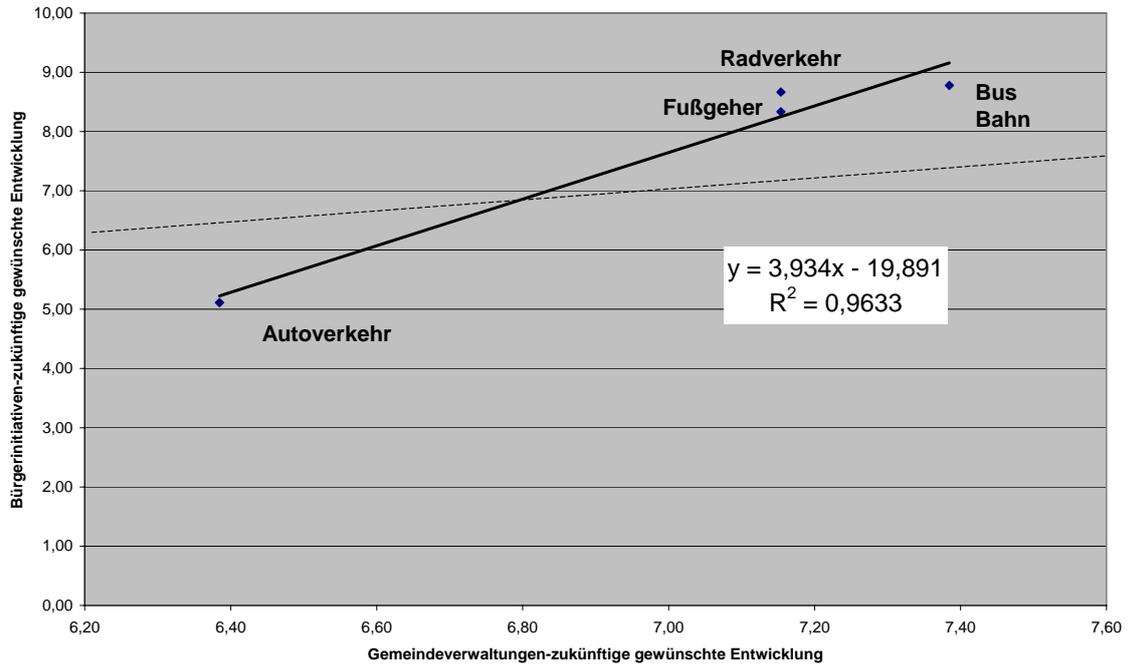


Bild 5: Vergleich Gemeindeverwaltungen – Bürgerinitiativen der Bewertung der zukünftigen gewünschten Entwicklung Verkehr



VERKEHRSZÄHLUNGEN

Ausgehend vom Reschenpaß bis Töll ist ein kontinuierliches starkes Ansteigen der Verkehrsmengen aller Kfz-Arten zu beobachten. Dieser Anstieg ist vor allem durch Kfz mit italienischen Kennzeichen bedingt.

So ist in Töll die Querschnittsbelastung

- durch PKW 4 Mal
- durch LKW 14,3 Mal
- durch LKW-Züge und Sattelschlepper 2,5 Mal

so hoch wie am Reschenpaß. Die Zunahme der Verkehrsbelastungen Reschenpaß-Töll ist getrennt nach der Herkunft der Fahrzeuge:

- durch PKW mit italienischen Kennzeichen 8,6 Mal
- durch PKW mit ausländischen Kennzeichen 1,8 Mal
- durch LKW mit italienischen Kennzeichen 32,5 Mal
- durch LKW mit ausländischen Kennzeichen bleibt gleich
- durch LKW-Züge und Sattelschlepper mit italienischen Kennzeichen 4,4 Mal
- durch LKW-Züge und Sattelschlepper mit ausländischen Kennzeichen 1,2 Mal

Vor Allem in Bild 10 ist die Bedeutung der Handwerkerzonen von Prad, Schluderns/Glurns und Goldrain für den Schwerverkehr zu erkennen

Bild 6: Querschnittsbelastung Route SS 40 – SS 38 und Taufers. Verkehrszählung mit Kennzeichenerfassung. Mittwoch, 8. Juni 2005, 06.00 – 20.00 Uhr
Kfz Verkehr

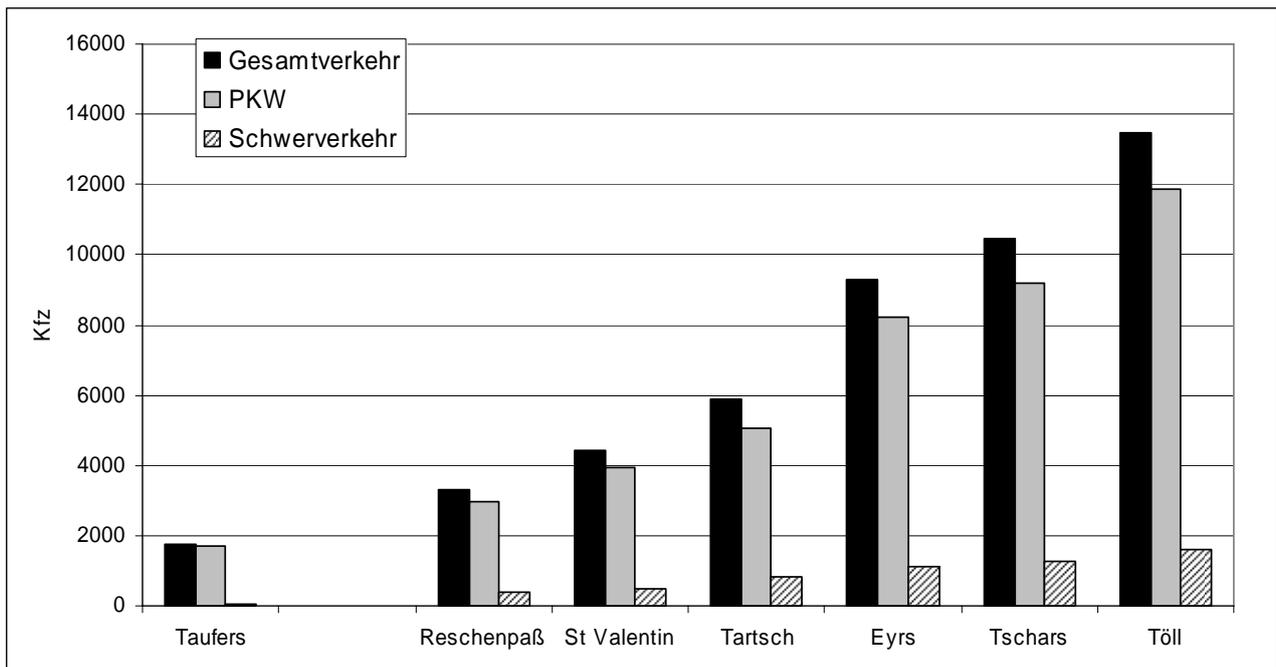


Bild 7: Querschnittsbelastung Route SS 40 – SS 38 und Taufers. Verkehrszählung mit Kennzeichenerfassung. Mittwoch, 8. Juni 2005, 06.00 – 20.00 Uhr
PKW Verkehr

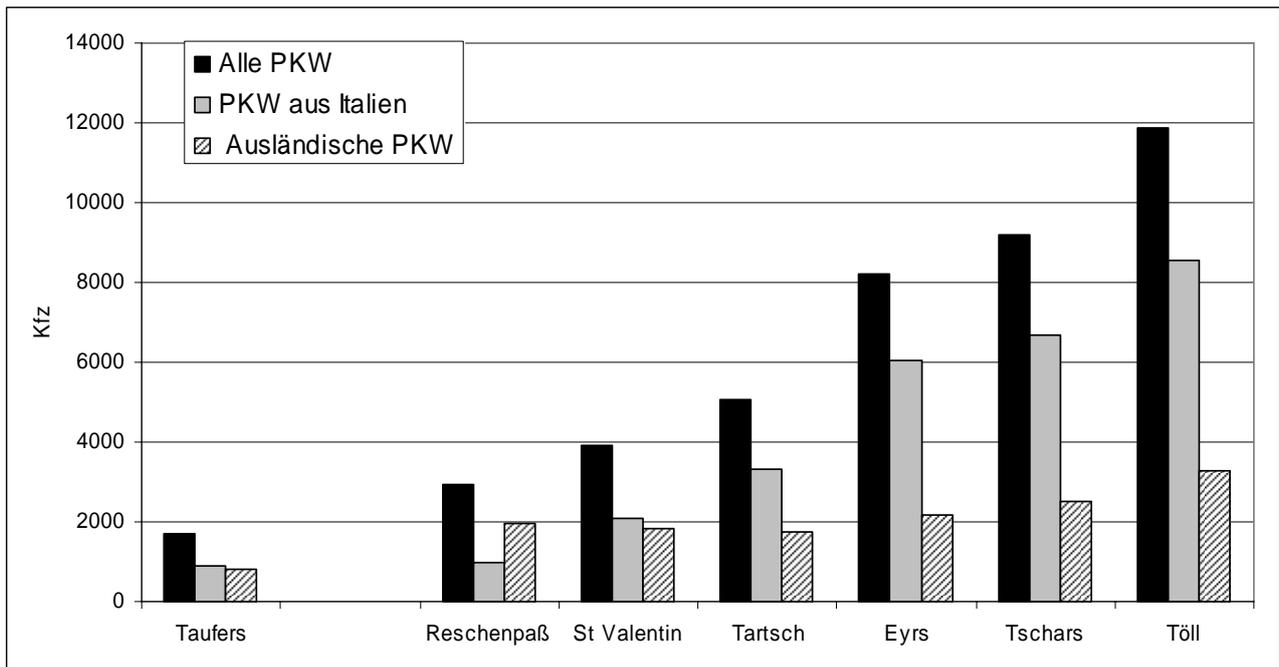


Bild 8: Querschnittsbelastung Route SS 40 – SS 38 und Taufers. Verkehrszählung mit Kennzeichenerfassung. Mittwoch, 8. Juni 2005, 06.00 – 20.00 Uhr
Schwerverkehr

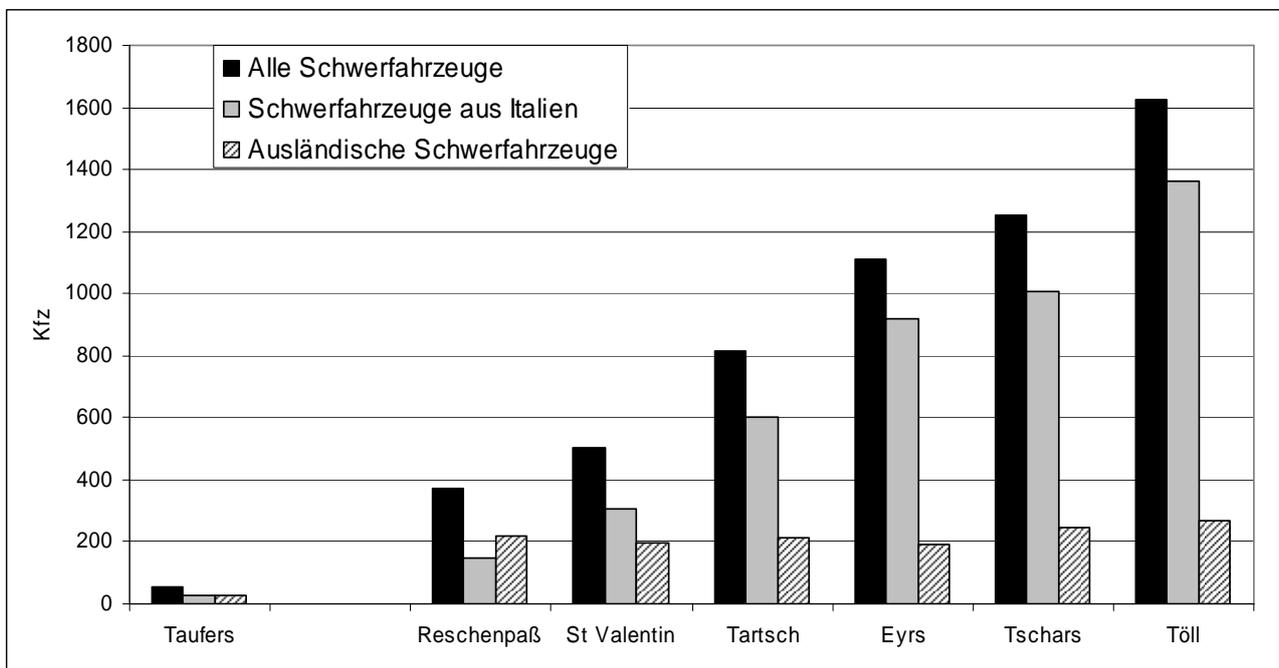


Bild 9 : Querschnittsbelastungen, Verkehrszählung am Dienstag 7. und Mittwoch 8. Juni 2005, 06.00 – 20.00 Uhr
 KFZ Gesamt

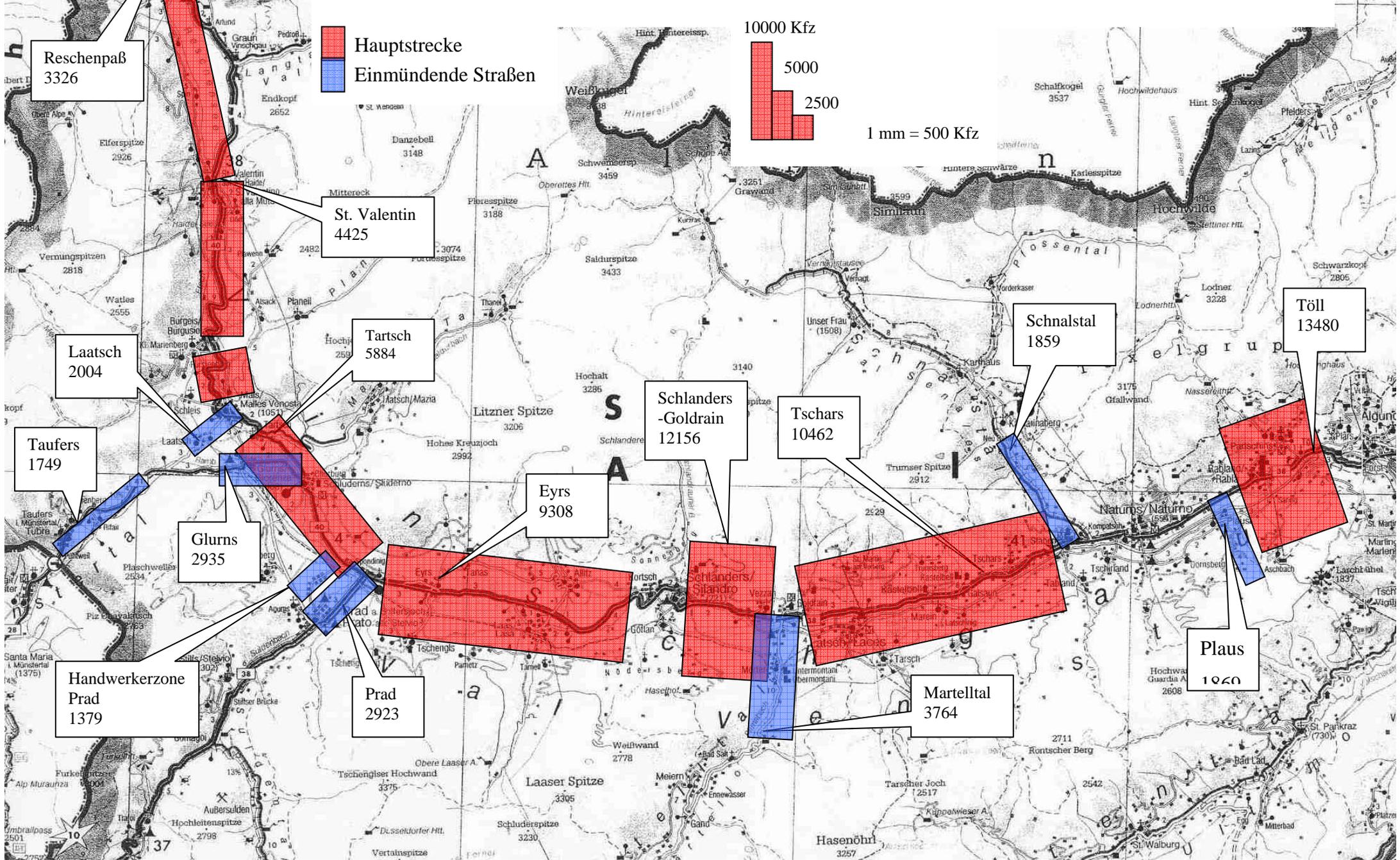
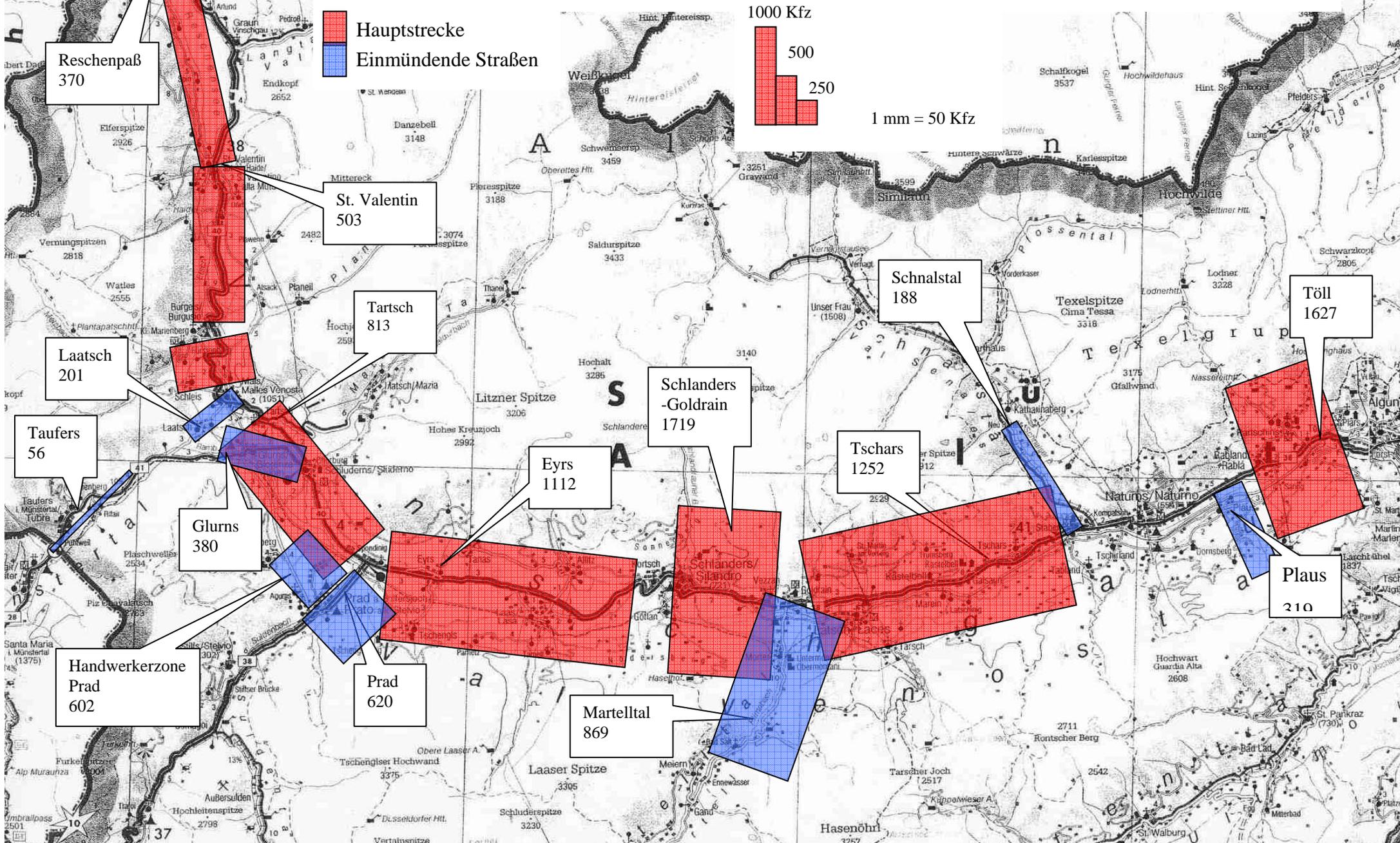


Bild 10 : Querschnittsbelastungen, Verkehrszählung am Dienstag 7. und Mittwoch 8. Juni 2005, 06.00 – 20.00 Uhr
Schwerverkehr (große Lieferwagen, LKW, LKW mit Anhänger, LKW-Züge, Busse)



HAUSHALTSBEFRAGUNG

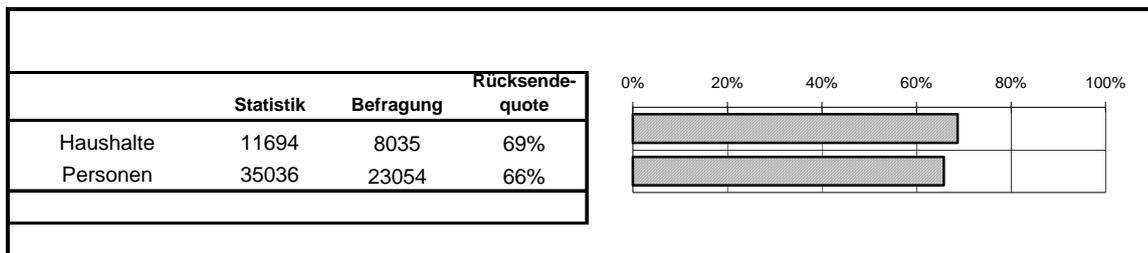
Die Mitarbeit der Bevölkerung im Rahmen der Haushaltsbefragung stellt die Grundbedingung einer bürgernahen Verkehrsplanung und Regionalpolitik dar. Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung geben einen Überblick über die Mobilitätsbedürfnisse und die Einschätzung des Verkehrs- und Umweltzustandes.

Auf dieser Basis können dann jene Maßnahmen verantwortlich geplant und umgesetzt werden, die notwendig sind, um die Verkehrsorganisation im Untersuchungsbereich zu gestalten.

Dank der guten Vorbereitung und der Motivation der Verantwortlichen war die Rücksendequote im Vergleich sehr hoch: bezogen auf die Einwohner 66% und bezogen auf die Haushalte 69%.

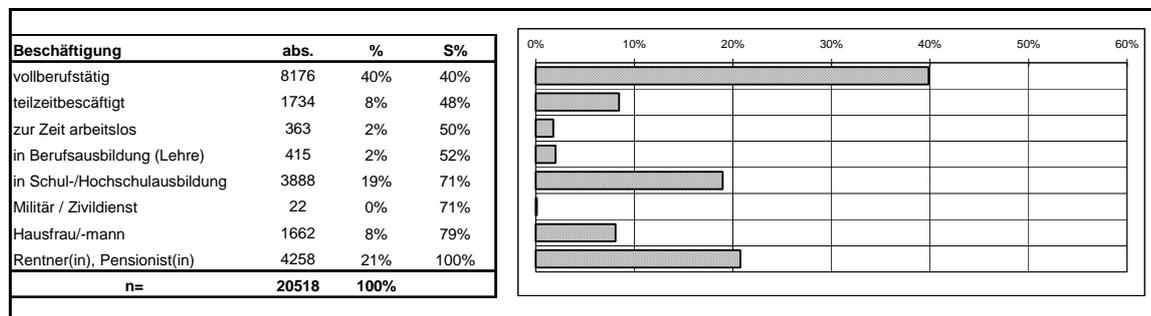
Damit eine ausgezeichnete repräsentative Datenbasis vorhanden, die es erlauben bürgernahe Lösungen für die Verkehrsprobleme im Vinschgau auszuarbeiten. Diese Befragung ist umso wichtiger, weil bisher die Meinung der Bevölkerung (die letztendlich von den Maßnahmen betroffen ist) zu den Verkehrsproblemen nicht dokumentiert war. Diskussionen wurden bisher auf der Basis von Vermutungen geführt.

Bild 11: Rücksendequote der Haushaltsbefragung



Von den Befragten sind 40% voll berufstätig und 8% teilzeitbeschäftigt. Der Beschäftigungsgrad ist überdurchschnittlich: arbeitslos sind 2%. In Ausbildung sind 21%, im Haushalt sind 8% beschäftigt und Rentner sind 21%.

Bild 12: Berufstätigkeit



Der Großteil der Befragten (87%) hat den Arbeitsplatz in einer Gemeinde in der Bezirksgemeinschaft Vinschgau, wobei die meisten in Schlanders, Mals, Latsch und Laas arbeiten. Etwa die Hälfte dieser Beschäftigten pendelt aus einer anderen Gemeinde der Bezirksgemeinschaft Vinschgau ein.

Nur 13% pendeln aus der Bezirksgemeinschaft Vinschgau aus, die Mehrzahl davon in die Schweiz und nach Meran.

Bild 13: Arbeitsort

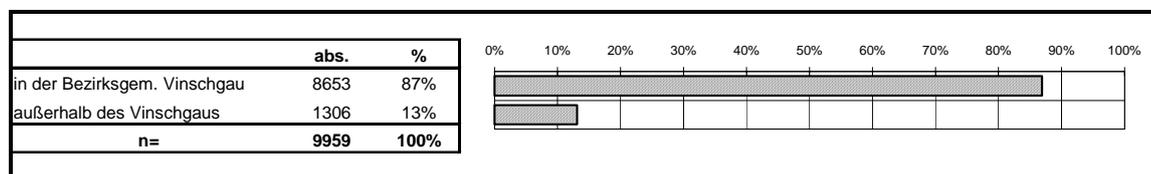
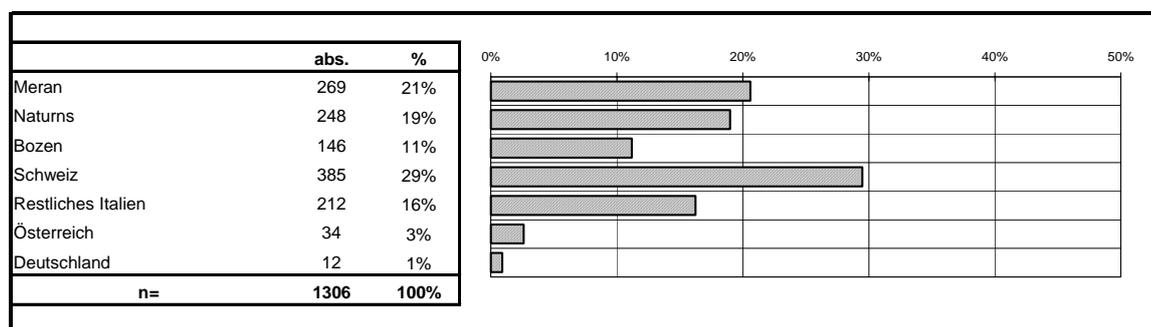


Bild 14: Arbeitsort außerhalb der Bezirksgemeinschaft Vinschgau



Eine wesentliche Randbedingung zur Beurteilung der Verkehrssituation ist die Zuordnung der Strukturen zu den einzelnen Verkehrssystemteilen. Der Weg zur Haltestelle spielt dabei eine entscheidende Rolle. Die Befragung zeigt jenes, aus einer Vielzahl untersuchter Gemeinden, bekannte Ergebnis, daß der Weg zur Haltestelle verglichen mit jenem zum PKW, im Durchschnitt sehr lang ist.

Die Entfernung zur Haltestelle liegt im Vinschgau im Mittel bei 515 Meter. Etwa 30% der Haushalte sind noch weiter entfernt.

Untersucht man die am Stichtag tatsächlich zurückgelegten Wege zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zeigt sich, daß große Entfernungen zurückgelegt werden. Die durchschnittliche Entfernung liegt bei etwa 360 m und 20% der Benutzer mußten weiter als 500m gehen.

Untersucht man die Wege vom Ausgangspunkt zum geparkten Auto zeigt sich, daß 55% der Autobenutzer weniger weit als 10 m gehen müssen. Nur 5% der ÖPNV-Benutzer finden gleich gute Verhältnisse vor. Nach 25 m sind 73% der Pkw-Benutzer und nur 9% der ÖPNV-Benutzer bei ihrem Verkehrsmittel. Nach 50 m sind 88% der Pkw-Benutzer, aber erst 19% der ÖPNV-Benutzer bei ihrem Verkehrsmittel.

Unter diesen Rahmenbedingungen hat der öffentliche Verkehr praktisch keine Chance gegenüber dem Auto. Die Chancengleichheit geht bereits an den Ausgangspunkten verloren.

Bild 15: ÖPNV-Wege am Stichtag nach der Entfernung zur Haltestelle

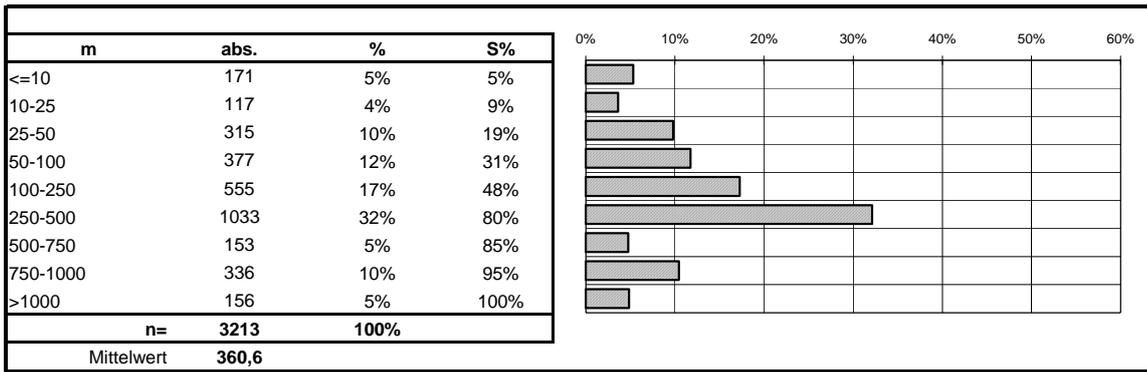
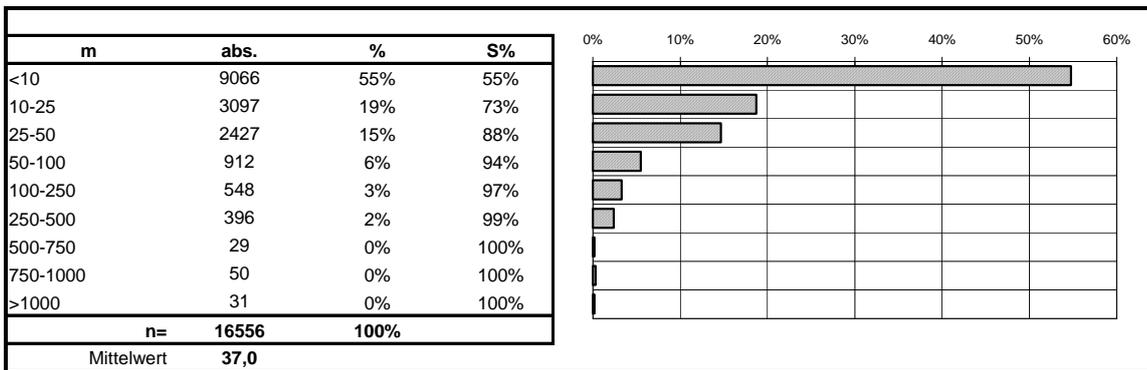


Bild 16: IV-Wege am Stichtag nach der Entfernung zum geparkten PKW

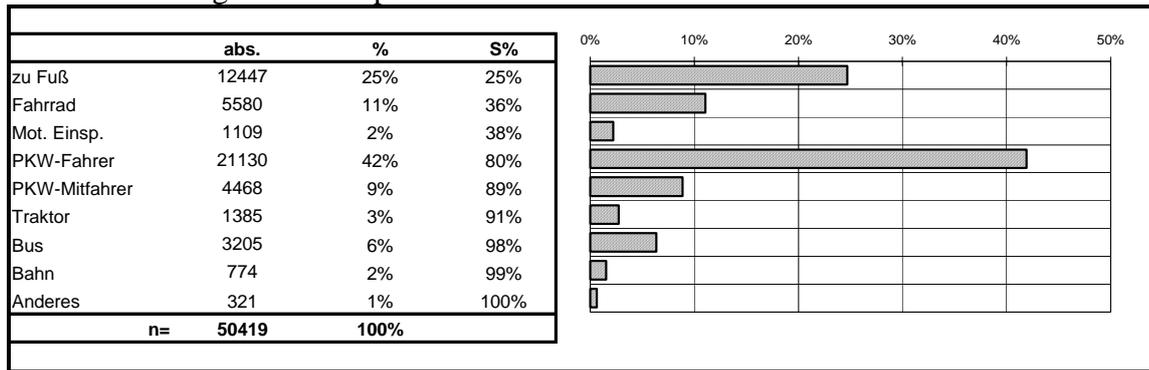


Bei der Erhebung wurden am Stichtag 50.309 Wege erfaßt. Von den Befragten werden im Durchschnitt (wenn man die Bewohner, die keinen Weg zurückgelegt haben, nicht berücksichtigt) 3,17 Wege täglich pro Bewohner außerhalb des Hauses zurückgelegt. Das entspricht den Werten die in einer Vielzahl untersuchter Gemeinden erhoben wurden (zwischen 3 und 3,5 Wegen pro Tag und Person).

Das Verhalten der Bevölkerung drückt sich in der Verkehrsmittelwahl aus. Die Verkehrsmittelwahl ist das Ergebnis der Strukturen, also kein Naturgesetz, sondern das Ergebnis der Randbedingungen durch technische und verkehrspolitische, sowie finanzpolitische Parameter.

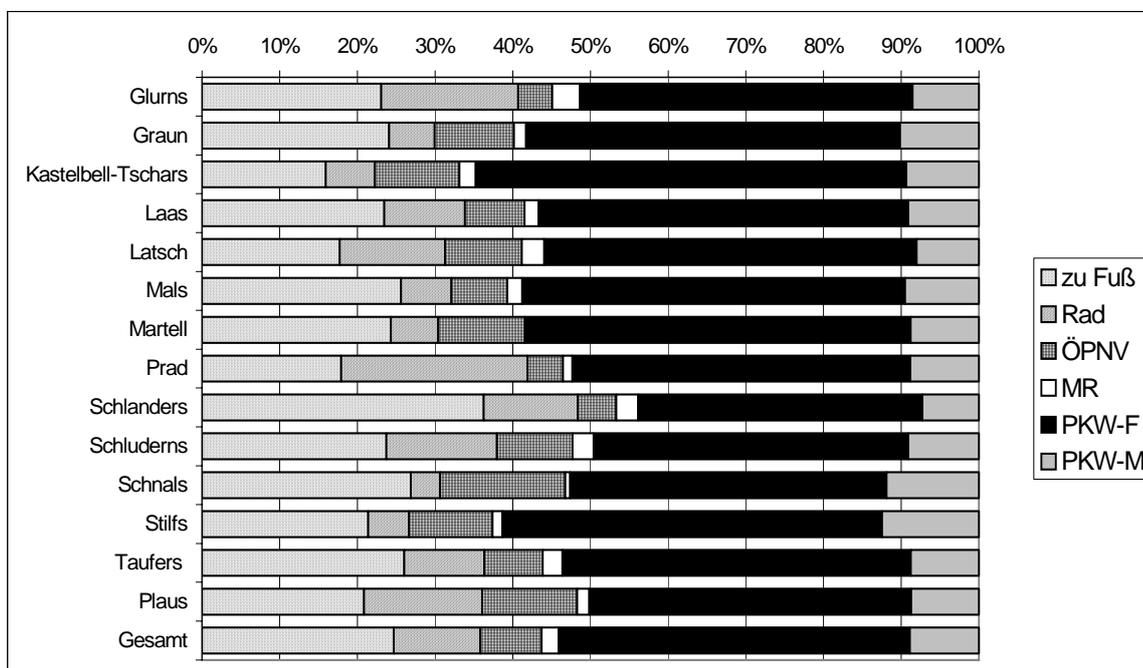
Untersucht man die Verkehrsmittelwahl nach dem Hauptverkehrsmittel zeigt sich daß 25% der Wege der Befragten zu Fuß, 11% mit dem Fahrrad und nur 8% mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Hingegen werden 42% der Wege mit dem Pkw als Fahrer und 9% als Mitfahrer zurückgelegt. Der Besetzungsgrad liegt dabei bei 1,18 Personen/PKW, also sehr niedrig. Traktoren benutzen 3% der Befragten. Einspurige Kfz werden am seltensten benutzt (2%), sie werden allerdings viel stärker wahrgenommen.

Bild 17: Wege nach Hauptverkehrsmittel



Die Gemeinden mit dem mit Abstand höchstem Anteil an Autofahrten sind Kastelbell-Tschars und Stilfs. Den höchsten Anteil bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel weist Schnals auf. ÖV-Anteile über 10% finden sich in den Gemeinden Stilfs, Plaus, Martell, Kastelbell-Tschars, Graun, Latsch und Schluderns. Die höchsten Anteile an Fuß- und Radwegen finden sich in Schlanders, Prad, Glurns und Schluderns, wobei in Schlanders die höchsten Fußgeheranteile und in Prad die höchsten Radfahreranteile auftreten. Diese Unterschiede sind teilweise durch die Struktur und die Topographie der Gemeinden bedingt.

Bild 18: Wege nach Hauptverkehrsmittel und Gemeinde



Je besser eine Region oder eine Gemeinde ihre Aufgaben erledigt und je mehr Möglichkeiten sie anbietet, umso geringer ist der Anteil der Wege die aus der Region oder der Gemeinde hinausführen. Die Bezirksgemeinschaft Vinschgau und ihre Gemeinden verfügen über eine starke Struktur: in der Bezirksgemeinschaft Vinschgau werden 90% aller Wege zurückgelegt und der Anteil der internen Wege innerhalb der Wohngemeinden liegt bei starken 63%. Bei den Wegen innerhalb der Wohngemeinden dominieren die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer und bei den Wegen die aus den Gemeinden hinausführen, der motorisierte Verkehr.

Dieses Bild zeigt sich selbst bei den Arbeitswegen: 59% der Wege zur Arbeit finden innerhalb der Wohngemeinden statt, 39% pendeln in eine andere Gemeinde innerhalb der Bezirksgemeinschaft Vinschgau aus. Nur 13% der Arbeitswege führen aus der Bezirksgemeinschaft Vinschgau hinaus.

Äußerst günstig sind die Verhältnisse vor allem beim Einkauf: 80% der Wege finden in der Wohngemeinde, 15% in einer anderen Gemeinde innerhalb der Bezirksgemeinschaft Vinschgau und nur 5% außerhalb der Bezirksgemeinschaft Vinschgau statt.

Bild 19: Verkehrsmittelwahl bei externen und internen Wegen. Gesamt

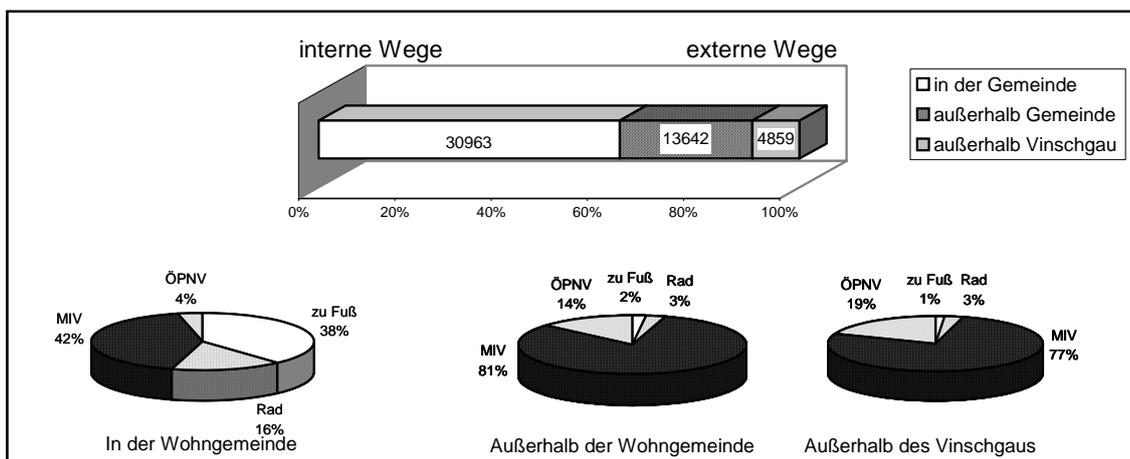
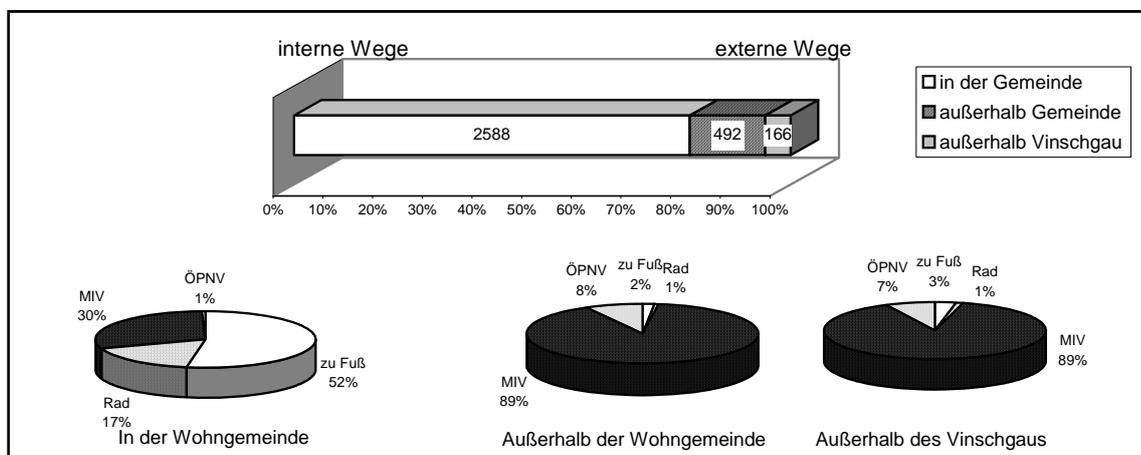


Bild 20: Verkehrsmittelwahl bei externen und internen Wegen. Reisezweck Einkauf



Im Vinschgau dienen 24% der Wege Transporten. Das entspricht den Werten die in einer Vielzahl untersuchter Gemeinden erhoben wurden. Die transportierten Gegenstände haben ein unterschiedliches Gewicht. 94% der Lasten sind aber leichter als 10 kg.

Der Anteil der Pkw-Fahrer und deren Mitfahrer, die nichts transportieren liegt bei 81%, jener der anderen Mobilitätsformen ist, abgesehen von den motorisierten Einspurigen (84%), meist niedriger (öffentlicher Verkehr 58%, Fahrrad 74%, Fußgeher 70%). D.h., nur 19% der Pkw-Wege, aber etwa 26% - 52% der Wege mit dem Umweltverbund (ÖV, Rad, Fußgeher) werden mit Lasten zurückgelegt.

Berücksichtigt man nur jene Autofahrten die Lasten transportieren, die größer sind als die auch üblicherweise von Fußgehern und Radfahrern transportierten (10 kg), dann sind 90% der Autofahrten aus Gründen des Lastentransportes „nicht notwendig“.

Bild 21: Transportiertes Gewicht. Alle Wege

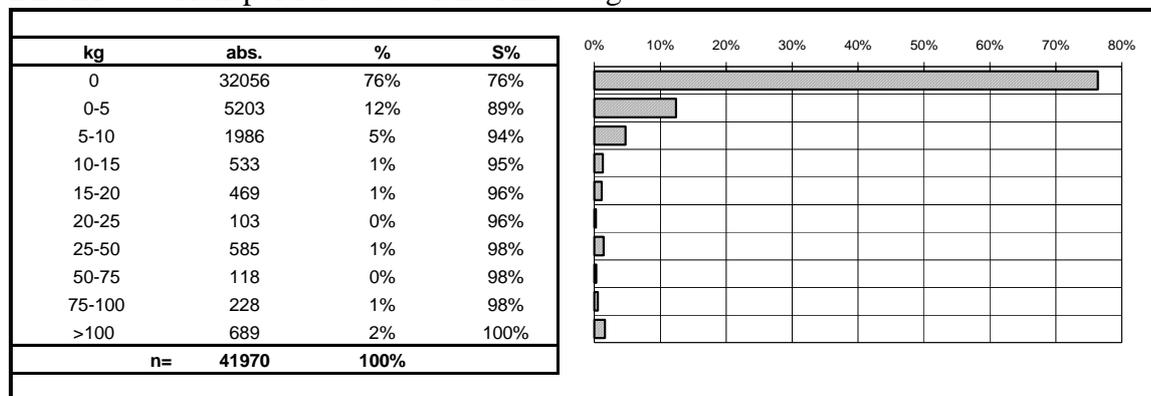


Tabelle 1: Wege nach transportiertem Gewicht und Verkehrsmittel

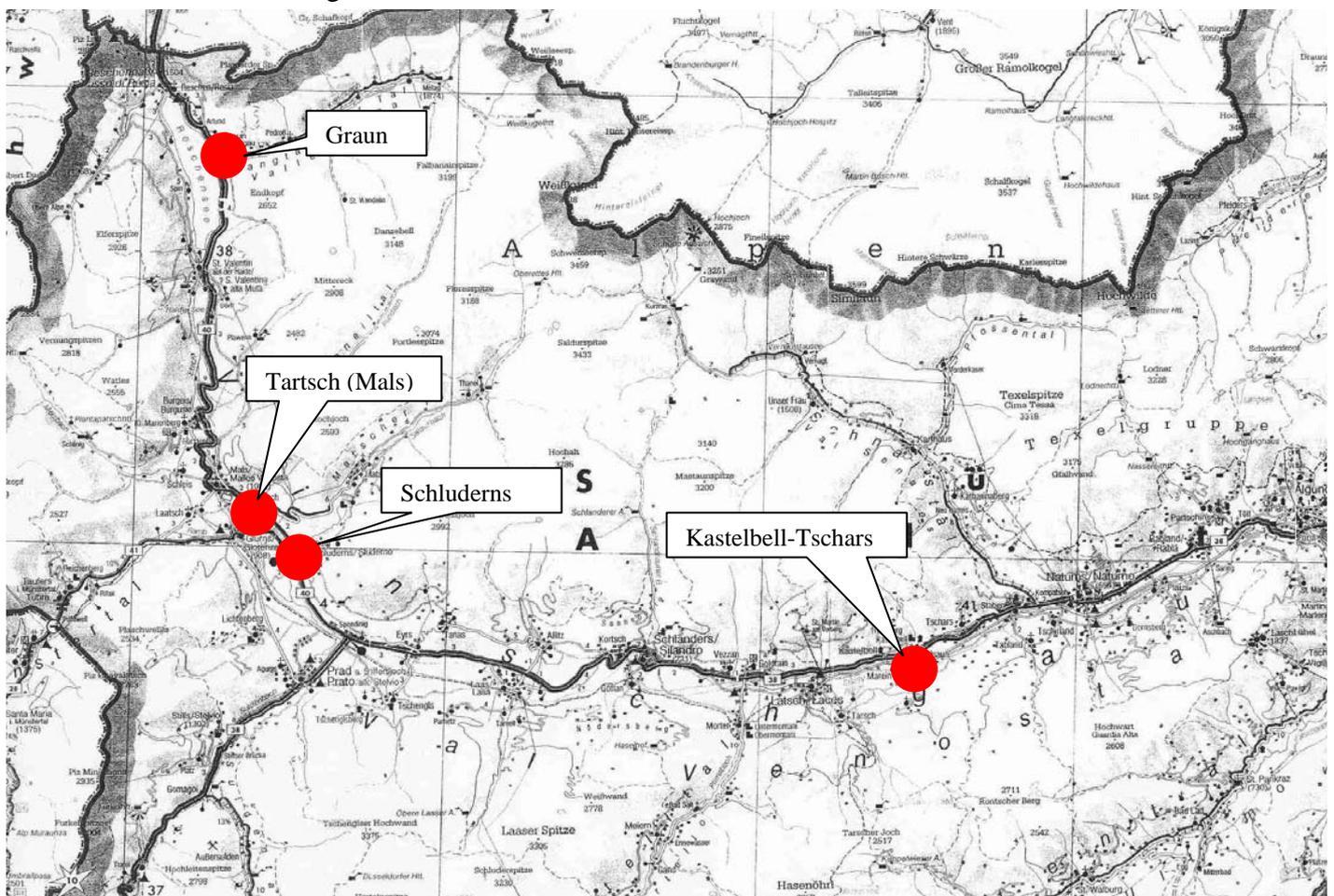
kg	%						
	zu Fuß	Rad	Motorrad	Pkw-F	Pkw-M	ÖPNV	Alle
0	69,9%	73,7%	84,5%	81,7%	81,0%	57,8%	76,4%
0-5	22,8%	19,5%	9,2%	5,1%	9,6%	23,0%	12,4%
5-10	5,5%	5,1%	2,9%	3,0%	4,1%	14,0%	4,7%
10-15	0,9%	1,1%	0,5%	1,2%	0,9%	3,7%	1,3%
15-20	0,5%	0,4%	1,0%	1,6%	1,1%	1,2%	1,1%
20-25	0,1%	0,1%	0,1%	0,4%	0,3%	0,0%	0,2%
25-50	0,3%	0,1%	1,0%	2,4%	1,5%	0,1%	1,4%
50-75	0,0%	0,0%	0,4%	0,5%	0,2%	0,0%	0,3%
75-100	0,0%	0,0%	0,1%	1,1%	0,3%	0,0%	0,5%
>100	0,0%	0,0%	0,2%	3,2%	0,9%	0,2%	1,6%
	30,12%	26,32%	15,49%	18,33%	19,00%	42,19%	23,62%

Lärmbelastigungen durch den Straßenverkehr werden tagsüber von 13% der Befragten als sehr stark, von 19% als stark, von 44% als gering und von den restlichen 24% überhaupt nicht empfunden. In der Nacht ist der Anteil der Belästigten nur geringfügig kleiner.

Aufgrund der starken Belästigungen der Bevölkerung durch Verkehrslärm ist in folgenden Gemeinden Handlungsbedarf dringend erforderlich:

- Schluderns
- Kastelbell-Tschars
- Graun
- Tartsch (Mals)

Bild 22: Gemeinden mit dringendem Handlungsbedarf wegen der starken Belästigungen der Bevölkerung durch Verkehrslärm



Die Befragten sollten aus 18 Kriterien die, die zukünftige Verkehrsorganisation im Vinschgau beschreiben, 10 auswählen und reihen. Das wichtigste Kriterium erhielt die Nummer 1, das zweitwichtigste die Nummer 2, usw.

Wichtig ist den Befragten:

- Förderung der wirtschaftlichen Aktivitäten im Ort
- Weniger Lärm und Abgase durch Verkehr
- Weniger Transitverkehr von PKW und LKW
- Schonung von Umwelt und Landschaft
- Sichere Schul- und Fußwege
- Mehr Verkehrssicherheit

Die Befragten lehnen eindeutig folgende Maßnahmen ab:

- Ausbau der Staatsstraße im Vinschgau zur Schnellstraße: dagegen 84%, dafür 16%
- Ausbau Töll: dagegen 66%, dafür 34%
- Ausbau der Staatsstraße Reschenpaß-Mals: dagegen 72%, dafür 28%
- Neubau der Staatsstraße Mals Spondinig: dagegen 67%, dafür 33%
- Ausbau der Alm- und Forststraßen: dagegen 84%, dafür 16%

Befürwortet werden folgende Maßnahmen:

- Ausbau der Bahn in die Schweiz: dafür 89%, dagegen 11%
- Durchgehende Bus- oder Bahnverbindung nach Landeck: dafür 96%, dagegen 4%
- Nachfahrverbot für LKW: dafür 79%, dagegen 21%
- Durchgehende Zugverbindung Mals-Bozen: dafür 84%, dagegen 16%
- Verkehrsberuhigung in den Ortschaften: dafür 96%, dagegen 4%
- Umfahrungen zur Entlastung der Ortszentren: dafür 60%, dagegen 40%