

FREIZEITVERKEHR AUS DER SICHT DER TOURISMUSORTE

Drs. Claudia Frey Marti & Christian Laesser

Mehr Mobilität - mehr Wohlstand? (Stefan Rommerskirchen)

Freizeitverkehr aus der Sicht der Tourismusorte bedeutet in zunehmendem Mass die Findung eines Gleichgewichts zwischen Wirtschafts- und Umweltfaktoren und führt zwangsläufig zu folgender Frage: Sind Verkehr und Tourismus Partner oder Gegner? Wieviel Verkehr und welche Art von Verkehr benötigen wir für den Tourismus bzw. wieviel Verkehr verträgt der Tourismus? Welche Art von Tourismus wollen bzw. brauchen wir, welche nicht?

1. VERKEHR UND TOURISMUS - AUSGANGSLAGE

Es ist allgemein bekannt, dass eine Fahrt oder ein Transport normalerweise nicht Selbstzweck hat, sondern *Mittelcharakter* besitzt. Dies gilt im Tourismus aus vielen Gründen vielleicht nicht ganz so ausgeprägt wie bei anderen Motiven der Verkehrsteilnahme (i.e. Pendeln, Einkaufen, usw.), kann aber dennoch angenommen werden. Die Verkehrsleistung ist somit ein *Komplementärgut*, welches in den meisten Fällen in Kombination mit der Aktivität bzw. Tätigkeit „Freizeit/ Tourismus“ nachgefragt wird.

Die Zahl der gesamten jährlichen Ortsveränderungen pro Person sowie die dabei verwendete Zeit hat sich in der Nachkriegszeit kaum verändert. Eine deutliche Anhebung der durchschnittlichen *Reisegeschwindigkeit* wie die verbesserte *Verfügbarkeit* über *Fortbewegungsmittel* hat in Sachen Verkehr allerdings zu einer erheblichen *Ausweitung* der individuellen *Streckenbudgets*, einem entsprechenden Anstieg der Nachfrage und daraufhin des Angebots geführt.¹ Dies gilt insbesondere in bezug auf den Freizeitverkehr: An Tagen, welche der mehr oder weniger freien Disponibilität unterliegen (bspw. Sonntag) und Aktivitäten frei gewählt werden können, werden bspw. mehr PKW-Wege zurückgelegt als an Tagen mit eingeschränkten Freiräumen. An solchen Tagen ist die Mobilität oftmals zweckgebunden. Nimmt die Dispositionsfreiheit einer Person zu, hat sie also vor allem Zeit für wahlfreie Aktivitäten, so hat dies grundsätzlich mehr Verkehrsnachfrage zur Folge.² Dass das Auto als Gewinner dieser Entwicklung hervorgegangen ist, dürfte heute wohl unbestritten sein, die gegenwärtige Perspektive ebenfalls: Cete-

¹ CERWENKA/ ROMMERSKIRCHEN (1985), 84; ROMMERSKIRCHEN (1991), 165

² LAESSER (1996), 115

ris paribus wird die Zunahme der Freizeit und damit die Dispositionsfreiheit ohne gegensteuernde Massnahmen den Verkehr - insbesondere auf der Strasse und damit auch in den Touristenorten - weiter zunehmen lassen.

Aus kurzfristiger wirtschaftlicher Sicht ist dies an sich wünschenswert: Der Aktivität „Freizeit“ bzw. „Tourismus“ liegt in den meisten Fällen - in verallgemeinernder Sicht - ein konsumtiver Austausch von Gütern oder Dienstleistungen zu Grunde. Für einen touristischen Ort bedeutet dies konkret „Umsatz“, d.h. letztlich wirtschaftliche Basis des regionalen Wohlstandes. Die Funktionen des Verkehrs und damit die hervorgerufenen Effekte sind wohl unbestritten. Dazu gehören:³

- Produktionsfunktion/ Wertschöpfungseffekt
- Einkommensfunktion/ Multiplikatoreffekt
- Beschäftigungsfunktion

Freizeitregionen hängen in den meisten Fällen einkommens- und beschäftigungsmässig stark vom Tourismus ab. Dies gilt in besonderem Mass für das Berggebiet. Illustrieren lässt sich dies beispielhaft an der Region Mittellanden, wo total etwa 70% des regionalen BIP tourismusinduziert sind.⁴

Die Höhe und Intensität des Einflusses der Austauschbeziehungen auf die Zielregion hängt jedoch stark von folgenden Faktoren ab:

- *Umfang des Stroms von Austauschsubjekten*, i.e. Touristen (Mengenkomponente) und Höhe der Austauschwerte, i.e. Ausgaben (monetäre Dimension)
- *Struktur der Austauschbeziehungen* mit der zentralen Frage: Woher kommen die Vorleistungen (Importe)?

Neben den ökonomischen Dimensionen gewinnen seit längerer Zeit auch ökologische an Bedeutung. Ein eigentliches Alarmzeichen gab vor etwa vier Jahren der St. Moritzer Kurdirektor in der Neuen Zürcher Zeitung: "Es ist schon zehn nach zwölf!" - Umdenken im Bündner Tourismus.⁵

Als wichtige, wenn nicht wichtigste Basis des Tourismus gilt eine *intakte Umwelt*. Tourismus und Umwelt beeinflussen sich gegenseitig. Die Beziehungen sind allerdings keineswegs gleichgewichtig: Der Tourismus profitiert gegenwärtig viel stärker von der natürlichen Umwelt als umgekehrt.⁶ Für den Erholungssuchenden sind Umweltfaktoren wie ein ansprechendes Landschaftsbild, reine Luft, sauberes

³ FREY MARTI (1996), 12ff, LAESSER (1996), 7

⁴ GRISCHCONSULTA (1993), 109; FREY (1996), 10

⁵ NZZ 29.2./1.3.92, S. 23

⁶ MÜLLER/KRAMER/KRIPPENDORF (1993), 64

Wasser, Ruhe etc. an vorderer, vielleicht sogar an vorderster Stelle bei der Wahl seiner Ferienregion.⁷ Somit ist die Gewährleistung gewisser Umweltstandards auch wirtschaftliche Notwendigkeit.⁸

Nicht nur in der Ferienecke der Schweiz, in Graubünden, treten die Schattenseiten des Tourismus - vor allem die verkehrsbedingte Umweltbelastung - immer deutlicher zu Tage. Insbesondere der Tagesausflugsverkehr wird immer mehr zum Problem, gleichermassen für Einheimische wie für Feriengäste. Darüber hinaus besteht die Gefahr von noch nicht absehbaren Langzeitwirkungen.

Zu diesen verkehrsbezogenen Beeinträchtigungen, welche eine wichtige Basis des Tourismus, d.h. die Umweltqualität, direkt betreffen, können gezählt werden:

- Luftverschmutzung
- Treibhauseffekt/ globale Klimaerwärmung
- Lärmbelästigung
- Trenneffekte durch Verkehrsinfrastruktur
- Beeinträchtigung der Landschafts- und Ortsbilder:
- Unsicherheit und Unfälle in touristischen Orten

Einige Vorstösse in Sachen „Verkehr“ zeugen allerdings davon, dass die betroffenen Regionen und Kommunen nach Lösungen suchen. Erwähnen möchten wir hier beispielsweise das Pilotprojekt "Verkehrsmanagement in Ferienregionen"⁹ der Region Lenzerheide-Churwalden, Savognin und Surselva im Kanton Graubünden.¹⁰ Mit den verschiedenen Massnahmen - wie zum Beispiel der Erweiterung des regionalen und lokalen Busangebotes, mit Gratis-Bussen und Gratis-Bahnbilletten für Hotelgäste, mit dem Bau von Parkhäusern, innerörtlichen Fahr- und Parkverbieten, Elektroautos, Vignetten, Barrieren oder grossräumigen Absperungen - wird gegenwärtig auch in anderen Touristenorten versucht, die Verkehrs- und Umweltbelastungen, die vor allem der motorisierte Individualverkehr in den Tourismus- und Naherholungsgebieten verursacht, einzudämmen. Wir werden später noch näher auf Lösungsmöglichkeiten und deren Auswirkungen eingehen.

Zunächst setzten wir uns jedoch noch kurz mit den verschiedenen Typen des Freizeitverkehrs auseinander.

⁷ vgl. z.B. GFS/FIF (1993)

⁸ TSCHURTSCHENTHALER (1986), I

⁹ vgl. ZEGG/MATTER (1992)

¹⁰ BADILATTI (1994), 15

2. TYPEN DES FREIZEITVERKEHRS

Freizeitverkehr aus der Sicht der Tourismusorte ist eine sehr heterogene Erscheinung, *den* Freizeitverkehr an sich gibt es nicht. Zu unterscheiden ist vielmehr nach folgenden Typen:

- Übernachtungstourismus: An- und Abreise
- Tagestourismus innerregional
- Tagestourismus überregional

Abbildung 1 fasst die wichtigsten Unterschiede zusammen.

Abbildung 1: Die Typen des Freizeitverkehrs in der Übersicht

Merkmals-kategorie	Übernachtungs-tourismus (An- / Abreise)	Tagestourismus innerregional (Übernach-tungstourismus)	Tagestourismus überregional
Aktivitäts-entscheidung	wahlfrei	eher Zwang	wahlfrei
räumliche Allokation	eher wahlfrei	Zwang/wahlfrei	eher wahlfrei
zeitliche Allokation	Zwang/wahlfrei	Zwang	Zwang/wahlfrei
Verkehrsmittelwahl	wahlfrei/Zwang	wahlfrei/Zwang	wahlfrei/Zwang
Qualitätsanforderungen an OeV	Bequemlichkeit	Bequemlichkeit	Bequemlichkeit Zeit
Modalsplit	eher tief	mittel	tief
Auftreten der Aktivität	Ferienzeiten	täglich (aber nur während den Ferien)	Wochenende Feiertage
Häufigkeit der Fahrt und Aktivität	tief	hoch (während den Ferien täglich)	mittel-tief
Distanz	hoch	eher tief	eher hoch
Aufenthalts-dauer	hoch	mittel	mittel
Austauschwert der Aktivität	sehr hoch	mittel-tief	mittel

Quelle: LAESSER (1996), 456; FREY MARTI (1996), 288

Um den Verkehr in touristischen Regionen genauer zu charakterisieren, sei bisweilen ein Vergleich mit dem städtischen Verkehr gestattet.

- *Aktivitäten*, deren Ziele sich in einer touristischen Region befinden, erfolgen eher wahlfrei. Dies gilt auch für die räumliche und zeitliche Allokation. Eine Ausnahme bildet der innerregionale Ausflugsverkehr der Übernachtungsgäste: Die Aktivitätsentscheidung erfolgt nicht 100%-ig wahlfrei ("Man muss doch etwas unternehmen, wenn man schon in den Ferien

ist."). Ebenso ist die zeitliche und räumliche Allokationsmöglichkeit eingeschränkt (Ausflüge müssen während dem Ferienaufenthalt stattfinden und im Normalfall innerhalb der Region).

- Die *Distanzen* der meisten Wege, welche in einem Naherholungsgebiet enden, sind im Vergleich zu denjenigen, welche ein touristisches Gebiet zum Ziel haben, vergleichsweise *kürzer*. Dies hängt zusammen mit dem jeweiligen Einzugsgebiet: Während dasjenige eines Naherholungsgebietes im allgemeinen durch die Grenzen der entsprechenden Verkehrsregion einer Stadt begrenzt ist, haben Feriengebiete einen Einzugsbereich, welcher oftmals über die Landesgrenzen hinausgeht. Entsprechend sind auch touristische Orte klar zu typisieren (Naherholung/ Ferienort).
- Unterschiedlich zu beurteilen sind sodann die *Verkehrsspitzen*: In einer Stadt entstehen sie nahezu täglich (Morgen- und Abendspitzen durch den Pendlerverkehr), während die Verteilung in touristischen Gebieten lediglich durch den Ausflugsverkehr an Wochenenden einer Regelmässigkeit unterliegt. Ferienzeiten treten dagegen nicht regelmässig auf.
- Für die Erscheinungsart des Verkehrs in einer Region sind auch die *OeV-Anteile* von Bedeutung. Aufgrund des vergleichsweise schlechteren Modalsplits im Freizeitverkehr muss in einer touristischen Region von - *relativ zur Bevölkerung* - mehr PKW-Verkehr ausgegangen werden als in einer Stadt und ihrer Umgebung, d.h. in einem touristischen Gebiet erzeugt eine kleinere Bevölkerung vergleichsweise mehr PKW-Verkehr.
- Unterschiedlich zu beurteilen sind ebenfalls die Anforderungen an die *Qualität des öffentlichen Verkehrs*. In einem städtischen Gebiet, wo der Pendler- und Einkaufsverkehr dominieren, spielen vor allem die Komponente Zeit sowie in geringerem Ausmass die Kosten und Bequemlichkeit eine wichtige Rolle. Anders in touristischen Regionen: Der öffentliche Verkehr wird primär nach seiner Bequemlichkeit und vereinzelt auch nach Zeitfaktoren beurteilt.

3. TOURISMUS UND TOURISMUSORTE: WELCHE ART VON TOURISMUS SOLL MAN WOLLEN?

Im Zuge der zunehmenden Verkehrsproblematik in den touristischen Orten aber auch Naherholungsgebieten steht man heute vor der Entscheidung, welche Tourismusformen überhaupt förderungswürdig bzw. „gut“ für einen Ort sind und welche nicht. In gewissen Fällen reduziert sich diese Frage auf „Welche Touristen dürfen wir wollen?“. Unter dem Verkehrsaspekt erweisen sich - selbst bei vertiefter Betrachtung - die meisten Tagestouristenformen als wenig "förderungswürdig"¹¹: Erfolgt die Reise mit dem PKW - was heute dem Normalfall entspricht - belasten sie die regionale Verkehrsinfrastruktur und die natürliche Umwelt überdurchschnittlich. Wirtschaftlich bringen sie mit ihrem Aufenthalt im Ferienort der Region bedeutend weniger als die Feriengäste. In der Schweiz bspw. gibt ein Hotelgast pro Aufenthaltstag umgerechnet etwa DM 340.- aus, der nichtübernachtende Tagestourist etwa DM 75.-. Vier Tagestouristen lösen also geringere ökonomische Effekte aus als ein Übernachtungstourist, verursachen jedoch ein beträchtlich höheres Verkehrsaufkommen mit all den zu erwartenden Beeinträchtigungen.

Der Tourismusort kann allerdings oftmals keine klare Haltung gegenüber des ihn betreffenden Freizeitverkehrs einnehmen, da die Interessenslage der touristischen Leistungsträger oftmals zu unterschiedlich ist.

- Auch der aufgrund obiger Überlegungen weniger wünschenswerte Tagesausflugsverkehr hat Gewinner. Im Alpengebiet sind dies oftmals die Bergbahnen und die ihnen angegliederten Betriebe, im Flachland bspw. Vergnügungsparks u.ä. Die Einnahmen, welche im Übernachtungstourismus breit gestreut entstehen, konzentrieren sich beim Tagestourismus auf einige wenige Anbieter.
- Da die *Bedeutung der Umweltqualität in touristischen Regionen* überdurchschnittlich ist, kann auch von einer vergleichsweise hohen Sensibilität gegenüber entsprechenden Beeinträchtigungen ausgegangen werden. Dies gilt jedoch nicht für alle touristischen Erscheinungsformen gleichermaßen. So sind beispielsweise Tagesskitouristen gegenüber Lärmbelästigungen, Luftverschmutzung und verbauten Landschaften weniger sensibel als Erholungstouristen.

Ökologie und Ökonomie müssen also - unabhängig von der Art des in einem Ort auftretenden Tourismus - mehr als in jeder anderen Branche Partner sein und dürfen nicht zu Gegnern werden. Dies gilt auch in Zukunft bei der Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme mittels der im folgenden noch zu diskutierenden verkehrslenkenden Massnahmen.

¹¹ KASPAR/ FREY (1993a), S. 122f.

4. AUSWEGE AUS DER VERKEHRSPROBLEMATIK UND IHRE AKZEPTANZPROBLEME

Eine Reihe von Massnahmen wird mittlerweile diskutiert. Eine Übersicht über die entsprechenden Möglichkeiten gibt Abbildung 2. Zur Vertiefung sei auf die entsprechende Spezialliteratur verwiesen.

Obwohl Verkehrs- und Umweltbelastungen von den meisten Gästen und Einheimischen in zunehmendem Mass als störend empfunden werden, ist die Reduktion solcher Belastungen (mit den entsprechenden Einschränkungen und/ oder Kosten für den Verkehrsteilnehmer) nicht immer erwünscht und wird teilweise heftig bekämpft. Aufgrund der mangelnden gesellschaftlichen und politischen Akzeptanz, welche oftmals auf Informationsdefizite und Unsicherheiten zurückzuführen ist, kann die Umsetzung gefährdet sein, auch wenn die Vorschläge verhältnismässig effektiv und effizient wären.

Verkehrslenkende Massnahmen, welche das Auto betreffen, werden vom (motorisierten) Tourist vielfach als Schikane empfunden. Das Auto gilt für viele als "Ersatz für eingeeengte Verhaltensspielräume und verlorene Lebensqualität".¹² Die Beschränkung der Auto-Mobilität wird demnach als *Gefährdung des persönlichen Freiheits- und Bequemlichkeitsanspruchs* aufgefasst. In seiner Wohnumgebung ist sich der Gast meist grössere Verkehrsbelastungen gewohnt und zieht in seinen Ferien Bequemlichkeit der Verkehrsarmut vor.¹³ In der Folge können verschiedene Reaktionen auftreten, vom stillschweigenden Tolerieren der Massnahme bis zum "Boykott", das heisst der Wahl einer anderen Ferien- oder Ausflugsdestination (oder dem Unterlassen der Aktivität). Letzteres hat äusserst negative wirtschaftliche Auswirkungen für die Zielregion, was sich auch auf die Einstellung der einheimischen Wirtschaft und Bevölkerung zu verkehrsplanerischen und -politischen Themen auswirkt.

¹² BURGER UND PARTNER/ BÜRO Z (1994), 178

¹³ BIEGER/ BERITELLI/ STEIGER (1994), 8

Abbildung 2: Massnahmen zur Reduktion der Umweltproblematik des Verkehrs

Ansatz	nationale Ebene (Bund)	regionale und lokale Ebene (Regionen und Kommunen)
marktwirtschaftliche Regulierung	• (fahrleistungs-) und emissionsabhängige PKW-Besteuerung (kantonal) • Treibstoff-, CO₂-Abgabe u.ä.	• lage- und tageszeitabhängige Parkplatzabgaben • Road Pricing / Vignetten • Preiserhöhungen von Aktivitäten im Zielort
Subventionen	• OeV-Förderung (Ausbau des Verkehrsnetzes, vertiefte Abonnementspolitik) • Forschungsförderung	• Förderung von Bahn und Bus (Ausbau des Verkehrsnetzes, Gratis-Busse, Gratis-Bahnbillett für Hotelgäste etc.) • Förderung des Fahrrad- und Fussgängerverkehrs • Förderung des Car-Pooling • Förderung umweltfreundlicher Technologien
polizeirechtlich	• technische Auflagen (Luftschadstoff- und Lärmgrenzwerte, Sicherheitsanforderungen etc.)	• Parkraumbewirtschaftung (Menge, Parkdauer) • Sperren von Zufahrtsstrassen, Ortsteilen etc. • Einführung von Sperrzeiten • Kontingentierung der Tagesausflügler u.ä. • Tempolimiten
technisch-planerisch	(technische Auflagen an die Verkehrsteilnehmer, siehe oben)	• Verkehrs-Verbund • Park and Ride • Verkehrsentflechtung • Umfahrungsstrassen für den Durchgangsverkehr • autofreier Ort • Verkehrsleitbilder und -konzepte • bauliche und planerische Massnahmen zum Lärmschutz
freiwillig	• Informations- und Aufklärungskampagnen • konkrete "Öko-Aktionen"	• Informations- und Aufklärungskampagnen • konkrete "Öko-Aktionen" • Verkehrsleit- und Informationssysteme
weiteres		• umfassende Wintersportangebote • flexible Leistungsangebote der örtlichen Leistungsträger • Verbesserung des Freizeitangebotes im Wohnumfeld • Flexibilisierung der Arbeits- und Schulzeiten

Quelle: FREY MARTI (1986), 155f.

Die Akzeptanz von verkehrslenkenden Massnahmen seitens der Touristen und ihre Reaktionen hängen insbesondere von folgenden Faktoren ab:

- *Art der Massnahme*, zum Beispiel:
 - Wie dirigistisch ist die Massnahme? Beziehungsweise: Hat der Verkehrsteilnehmer gewisse Wahlmöglichkeiten?
 - Falls es sich um eine monetäre Massnahme handelt: Wie stark wird das Portemonnaie beansprucht (insbesondere im Vergleich zu den Gesamtausgaben der Aktivität)? Oder: Wie gross ist die Belohnung für umweltgerechtes Verhalten?
 - Wird die Massnahme als gerecht empfunden?¹⁴
- Werte und Einstellungen des Verkehrsteilnehmers sowie Motive der Verkehrsteilnahme¹⁵
- Weitere Faktoren, zum Beispiel:
 - Welche Alternativen zum Auto sind vorhanden? Neben dem Langsamverkehr ist vor allem das OeV-Angebot entscheidend (Erschliessung, Bedienungshäufigkeit, Bequemlichkeit, Tarife etc.).
 - Wie attraktiv wird die Zieldestination eingeschätzt? Welche Alternativen sind vorhanden, und wie sieht deren Verkehrspolitik aus?
 - Wie und wie gut wird der Verkehrsteilnehmer über die verkehrslenkende Massnahme sowie die Gründe ihrer Ergreifung informiert?
 - Welche weiteren Marketing-Massnahmen werden ergriffen?

Während die Touristen ihr totales Missfallen gegenüber verkehrslenkenden Massnahmen nur mit ihrem Fernbleiben ausdrücken können, haben die Einheimischen die Möglichkeit, ihre Interessen in Abstimmungen zu äussern. Die Verkehrsvorlagen müssen daher mehrheitsfähig sein. Sie sind es nicht, wenn

- eine Mehrheit eine Schlechterstellung ihrer Situation bei Annahme der Vorlage befürchtet;
- eine Minderheit mit einer beträchtlichen Benachteiligung rechnet und ihre Interessen organisiert;
- aufgrund mangelnder Information oder Fehlinformation über die Vorlage und die zu erwartenden Auswirkungen sowie infolge mangelnder Bürgerbeteiligung in der Bevölkerung (latente) Ängste und Desinteresse vorhanden sind, die zu Widerständen führen.

Diesen Widerständen kann mit einer eingehenden Analyse der Auswirkungen solcher Massnahmen ein Stück weit begegnet werden. Die Struktur des entsprechenden Transmissionsmechanismus, welcher auf einer Partialanalyse gründet,

¹⁴ Wenn auch alle anderen ein "Opfer" zum Erreichen kollektiver Ziele bringen müssen, ist die Akzeptanz sicherlich grösser.

¹⁵ D.h.: Erfolgt die Aktivität zwangsweise oder wahlfrei?

5. AUSWIRKUNGEN VERKEHRSLENKENDER MASSNAHMEN: ZWEI BEISPIELE AUS DEM OBERENGADIN (SCHWEIZ)

Im folgenden werden zwei Massnahmenbündel einem Vergleich unterzogen. Der quantitative Vergleich der Auswirkungen in der untersuchten Region, dem Oberengadin, beschränkt sich dabei auf den Verkehrsaspekt. Es werden insbesondere Kosten-, Verhaltens- und Wegezahlveränderungen gegenübergestellt.

- Benzinpreiserhöhung von Fr. -.70/ l beziehungsweise Erhöhung der Fzkm-Kosten auf der Berechnungsgrundlage des gegenwärtig durchschnittlichen Flottenverbrauchs um Fr. -.07/ km auf nationaler Ebene
- Kombinierte Strategie bestehend aus
 - Benzinpreiserhöhung auf nationaler Ebene von Fr. -.70/ l
 - Konzept „Ökotaxe“¹⁶ auf regionaler Ebene, bestehend aus:
 - Tarifverbund aller Talverkehrsbetriebe
 - Verbesserung des Angebotes des öffentlichen Regionalverkehrs in quantitativer und qualitativer Hinsicht
 - Engadin-Card: berechtigt zur uneingeschränkten Benutzung der Talverkehrsbetriebe
 - Ökotaxe: Gästeübernachtungstaxe von Fr. 1.80 pro Übernachtung, womit der Gast sich das Recht auf die Benützung der Engadin-Card erwirbt
 - Parkplatzgebühren von Fr. 5.- pro Tag bei den Bergbahnen

5.1. Verkehrsbezogene Auswirkungen einer Benzinpreiserhöhung (auf nationaler Ebene)

Die wichtigsten verkehrsbezogenen Auswirkungen einer Benzinpreiserhöhung von 70 Rp./l beziehungsweise einer Erhöhung der Fzkm-Kosten um 7 Rp./km sind in Abbildung 4 zusammengestellt.

Zu den einzelnen Auswirkungskategorien:

- Δ *Kosten MIV*: Bei einer Benzinpreiserhöhung entstehen die deutlichsten relativen Kostenzunahmen den *überregionalen Tagestouristen*. Diese nehmen am Ziel einen Austausch mit einem geringen Wert vor. Weiter fällt die vergleichsweise grosse zurückzulegende Distanz im überregionalen Tagesausflugsverkehr ins Gewicht. Dagegen ist die Kostenzunahme im *innerregionalen Tagesausflugsverkehr* kaum spürbar (kurze Distanzen). Als kostensteigerungs-dämpfend beim *Übernachtungstourismus* erweist sich der höhere Austauschwert der zugrundeliegenden Aktivität (Ferien).

¹⁶ Dieses Konzept wurde im Oberengadin diskutiert, in einer Volksabstimmung vom April 1995 allerdings verworfen.

- **Vorwiegende Verhaltensänderung:** Die wahrscheinlichste Reaktion der Verkehrsteilnehmer liegt bei nahezu allen Verkehrsarten in der Substitution des Zielortes, welche durch das Bestreben, die zu fahrende Distanz zu verkürzen, noch verstärkt wird. Ebenfalls wirtschaftlich negativ zu beurteilen ist auch die Gefahr, dass einer Aktivität nicht mehr nachgegangen wird.

Abbildung 4: Verkehrsbezogene Auswirkungen einer Benzinpreiserhöhung

Auswirkungs-kategorien	Übernachtungs-tourismus	Tages-tourismus innerregional	Tagestourismus überregional
Δ Kosten MIV für Wege ins untersuchte Ziel ($\emptyset$)*	~ +1.25%	~ +0.75%	~ +8.60%
Δ Kosten OeV für Wege ins untersuchte Ziel ($\emptyset$)*	keine	keine	keine
vorwiegende Verhaltensänderung	Substitution Zielort Unterlassen Aktivität Verkürzung Distanz	Substitution Zielort Verkürzung Distanz Unterlassen Aktivität	Substitution Zielort Unterlassen Aktivität Verkürzung Distanz
Δ Wege MIV ins untersuchte Ziel	~ -0.40%	~ -0.25%	~ -2.20%
Δ Wege OeV ins untersuchte Ziel	~ +0.75%	~ +0.05%	~ +0.50%
OeV-Anteil Ausgangslage	eher tief	durchschnittlich	tief
Sensitivität 1a	~ -0.30	~ -0.33	~ -0.26
Sensitivität 1b	~ 0.60	~ 0.07	~ 0.05
Sensitivität 2a	~ -0.006	~ -0.004	~ -0.037
Sensitivität 2b	~ 0.0125	~ 0.0008	~ 0.0008

* Betrachtet wird stets die Summe aus Transport-, Aufenthalts- und Aktivitätskosten.

Quelle: FREY MARTI (1996), 292; LAESSER (1996), 460

Erklärungen:

Sensitivitätstyp	Definition	Notation
1a	Sensitivität der Wegezahl MIV auf eine Kostenerhöhung der Gesamtaktivität MIV durch eine Benzinpreissteigerung	$\frac{\Delta \text{Wege MIV}}{\Delta \text{Gesamtkosten MIV}}$
1b	Sensitivität der Wegezahl OeV auf eine Kostenerhöhung der Gesamtaktivität MIV durch eine Benzinpreissteigerung	$\frac{\Delta \text{Wege UV}}{\Delta \text{Gesamtkosten MIV}}$
2a	Sensitivität der Wegezahl MIV auf eine Benzinpreiserhöhung	$\frac{\Delta \text{Wege MIV}}{\Delta \text{Benzinpreis MIV}}$
2b	Sensitivität der Wegezahl OeV auf eine Benzinpreiserhöhung	$\frac{\Delta \text{Wege UV}}{\Delta \text{Benzinpreis MIV}}$

- $\Delta \text{Wege MIV}$: Mit der deutlichsten MIV-Abnahme ist beim *überregionalen Tagesausflug* zu rechnen. Somit kann festgehalten werden, dass dem Peak-Problem des Tagesausflugsverkehrs relativ gut begegnet werden kann und der ökologische Nutzen einer solchen Massnahme gut zu bewerten ist, da relativ deutliche MIV-Reduktionen zu erwarten sind. Entsprechend ist beim Tagesausflugsverkehr jedoch auch mit den vergleichsweise grössten wirtschaftlichen Auswirkungen zu rechnen: Die MIV-Wegezahlabnahme und die damit verbundenen direkten Umsatzausfälle betragen bei dem vom Tagestourismus profitierenden Gewerbe etwa 2% (insb. Bergbahnen, Gaststätten).
- **Sensitivitäten:** Die *aktivitätsbezogene Betrachtung (Sensitivität 1a und 1b)* zeigt auf, wie deutlich die MIV-Wege reduziert (1a) beziehungsweise die OeV-Wege erhöht (1b) werden, wenn die Treibstoffpreiserhöhung auf die gesamten Aktivitätskosten umgerechnet werden.¹⁷ Bei Gegenüberstellung der beiden Sensitivitäten pro Verkehrsart lassen sich die Reduktions- und Substitutionswahrscheinlichkeiten abschätzen. Dabei ist unbedingt die anfängliche Verkehrsteilung mitzubersichtigen.
 - *Übernachtungstourismus:* Bei einer ersten Betrachtung könnte fälschlicherweise auf eine grosse Umsteigewahrscheinlichkeit geschlossen werden. Da jedoch der OeV-Anteil in der Ausgangslage gering ist, bedeutet selbst ein grosser relativer OeV-Wegezuwachs (0.60) nur eine marginale absolute Zunahme (et vice versa beim MIV). Übernachtungstouristen bleiben demnach tendenziell weg und steigen nur selten um.
 - *Tagestourismus:* Insbesondere beim *überregionalen* Tagestourismus ist nur eine MIV-Reduktion zu erwarten (und beinahe keine OeV-Zunahme). Beim *innerregionalen* Ausflugsverkehr können zwar ähnliche Werte verzeichnet werden wie im überregionalen Fall. Diese müssen aber anders interpretiert werden: Da die anfänglichen OeV-Anteile im innerregionalen Ausflugsverkehr wesentlich höher sind, bedeutet der

¹⁷ Eine einprozentige Verteuerung eines Tagesausflugs ins Oberengadin hat beispielsweise eine Reduktion der MIV-Wege von 0.26% zur Folge.

Wert 0.07 (Sensitivität 1b) - absolut interpretiert - eine deutlich höhere OeV-Zunahme als beim überregionalen Ausflugsverkehr.

Die Reaktionen der Verkehrsteilnehmer auf eine *Benzinpreiserhöhung* (*Sensitivität 2a und 2b*) fallen im Oberengadin relativ deutlich aus. Speziell die Reduktion der MIV-Wegezähl der überregionalen Tagestouristen tragen wesentlich zu diesem Ergebnis bei. Eine einprozentige Benzinpreiserhöhung führt in diesem Fall zu einer Wegezählreduktion von 0.037%.

Fazit: Die verkehrsbezogenen Auswirkungen einer Benzinpreiserhöhung sind in einer touristischen Region wie dem Oberengadin klar ersichtlich und - dies hat ein Vergleich mit einer ähnlichen Untersuchung in einer Stadt¹⁸ gezeigt - relativ stärker.

5.2. Verkehrsbezogene Auswirkungen bei einer "kombinierten Strategie"

Abbildung 5 zeigt die wichtigsten verkehrsbezogenen Auswirkungen auf, die aufgrund der oben skizzierten „kombinierten Strategie“ (d.h. Benzinpreiserhöhung, regionale OeV-Förderung, Parkplatzabgaben) resultieren.

Zu den einzelnen Auswirkungskategorien:

- Δ *Kosten MIV*: Bei dem untersuchten Massnahmenbündel entstehen die deutlichsten relativen Kostenzunahmen wiederum den *überregionalen Tagestouristen*, deren konsumtiver Austausch nur einen geringen monetären Wert aufweist. Das verteuerte Benzin wirkt sich aufgrund der vergleichsweise grossen Anfahrtswege deutlich am stärksten aus, wogegen Parkplatzabgaben in Höhe von Fr. 5.- pro Tag das Kostenniveau der Aktivität nurmehr geringfügig erhöhen. Beim *Übernachtungstourismus* bleibt die Gästeübernachtungstaxe - im Verhältnis zu den hohen Austauschbeträgen der gesamten Aktivität (Ferien) - nahezu unbemerkt.
- Δ *Kosten OeV*: Monetarisierete Zeitersparnisse und Fahrpreisreduktionen unterscheiden sich bei den vorgeschlagenen Massnahmen nur unwesentlich, weshalb nicht näher darauf eingegangen wird.

¹⁸ LAESSER (1996)

Abbildung 5: Verkehrsbezogene Auswirkungen einer „kombinierten Strategie“

Auswirkungs-kategorien	Übernachtungs-tourismus	Tagestourismus inner-regional	Tagestourismus überregional
Δ Kosten MIV für Wege ins untersuchte Ziel ($\emptyset$)*	~ +2.20% (+0.95%)	~ +4.00% (+3.25%)	~ +11.00% (+2.40%)
Δ Kosten OeV für Wege ins untersuchte Ziel ($\emptyset$)*	~ +0.80% (+0.80%)	~ -1.20% (-1.20%)	~ -1.00% (-1.00%)
OeV-Anteil Ausgangslage	eher tief	durchschnittlich	tief
vorwiegende Verhaltensänderung	Substitution Zielort	Verlängerung Aufenthaltsdauer	Verlängerung Aufenthaltsdauer
	Unterlassen Aktivität	Umsteigen auf OeV	Substitution Zielort
	Verkürzung Distanz	Substitution Zielort	Unterlassen Aktivität
Δ Wege MIV ins untersuchte Ziel	~ -0.70% (-0.30%)	~ -1.10% (-0.85%)	~ -2.80% (-2.30%)
Δ Wege OeV ins untersuchte Ziel	~ -0.70% (-0.85%)	~ +1.00% (+0.95%)	~ +0.60% (+0.10%)
Sensitivität 3	~ 0.36	~ 0.33	~ 0.42

* Betrachtet wird stets die Summe aus Transport-, Aufenthalts- und Aktivitätskosten.

Werte in Klammern: Beitrag der Massnahmen, welche über eine Benzinpreiserhöhung hinausgehen. Beispiel: Die gesamte Kostensteigerung MIV im Fall Übernachtungstourismus beträgt 2.20%: 1.25% sind auf die Benzinpreiserhöhung zurückzuführen, 0.95% entstehen durch die zusätzlichen Massnahmen.

Quelle: FREY MARTI (1996), 296, LAESSER (1996) 464

Erklärungen:

Sensitivitätstyp

3

Definition

Relative Veränderung Wegezah MIV zu OeV pro relative Kostenveränderung MIV zu OeV

Notation

$$\frac{\Delta \text{ Wege MIV} / \Delta \text{ Wege UV}}{\Delta \text{ Gesamtkosten MIV} / \Delta \text{ Gesamtkosten UV}}$$

- *Vorwiegende Verhaltensänderung:* Insbesondere die *fixen* Parkplatzgebühren im Oberengadin führen dazu, dass *Tagestouristen* von innerhalb wie ausserhalb der Region vor allem ihre Aufenthaltsdauer vor Ort verlängern (sofern möglich). Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, dass Personen, welche *innerhalb* des Oberengadins einen Tagesausflug unternehmen, auf den OeV umsteigen. Solche, die von *ausserhalb* des Oberengadins anreisen, substituieren hingegen eher den Zielort oder unterlassen die Aktivität. Damit gehen - mit Ausnahme des innerregionalen Tagestourismus - die Reaktionen im Oberengadin in eine (in wirtschaftlicher Hinsicht) eher unerwünschte Richtung.
- Δ Wege MIV und Δ Wege OeV: Die deutlichste MIV-Abnahme verzeichnet wiederum der überregionale Tagesausflugsverkehr. OeV-Zuwachsraten sind insbesondere beim innerregionalen Ausflugsverkehr zu erwarten. Hervorgehoben sei noch der Tatbestand, dass durch das Konzept "Ökotaxe" auch beim Übernachtungstourismus OeV-*Abnahmen* zu erwarten sind (infolge der Verteuerung der Übernachtung für alle, d.h. unabhängig davon, mit welchem Verkehrsmittel sie anreisen).

Abbildung 6 zeigt, zu welchen Anteilen die Benzinpreiserhöhung beziehungsweise die zusätzlichen Massnahmen (Parkplatzgebühren, Attraktivitätssteigerung des OeV, Gästeübernachtungstaxe) zur MIV-Reduktion und zur OeV-Zunahme beitragen.

Abbildung 6: *Beitrag der einzelnen Massnahmen zur Veränderung der Verkehrszusammensetzung*

Massnahmen	Übernachtungs- tourismus	Tagestourismus innerregional	Tagestourismus überregional
- MIV: Benzinpreis zus. Massn.	58% 42%	23% 77%	79% 21%
+ OeV: Benzinpreis zus. Massn.	n.v. ¹⁹ n.v.	5% 95%	83% 17%

- Beim *überregionalen Tagesausflugsverkehr* trägt die Benzinpreiserhöhung am deutlichsten zur Reduktion des MIV beziehungsweise zum Wachstum des OeV bei: 79% des MIV-Rückgangs beziehungsweise 83% der OeV-Zunahme sind auf die Benzinpreiserhöhung von 70 Rp./l zurückzuführen. Diese zusätzlichen Massnahmen wirken sich ebenfalls beim *innerregionalen Tagesausflugsverkehr* positiv auf die Verkehrszusammensetzung aus.

¹⁹ n.v. = nicht vergleichbar

Fazit: Eine Benzinpreiserhöhung ist vor allem dann von Wirkung, wenn die Distanz gross und die Austauschwerte gering sind. Aus diesem Grund ist der überregionale Tagesausflugsverkehr die einzige Verkehrsart, welche durch eine solche Massnahme wesentlich beeinflusst werden kann.

- *Sensitivität 3*: Diese Sensitivitätskennziffer zeigt die relative Wegezahlveränderung in Relation zur relativen Kostenveränderung auf, wobei unter "relativ" das Verhältnis von MIV zu OeV verstanden wird. Die grösste Sensitivität in bezug auf eine klein- und grossräumig angesetzte Kosten-erhöhung im MIV beziehungsweise Kostenreduktion im OeV weist der *überregionale Tagesausflugsverkehr* auf: Pro Prozentpunkt, um welchen sich die Aktivität MIV mehr verteuert (verbilligt) als sich die Aktivität OeV verbilligt (verteuert), reduzieren (vergrössern) sich die MIV-Wege um 0.42 Prozentpunkte deutlicher als die OeV-Wege zunehmen (abnehmen). Der Zwangs- beziehungsweise Gelegenheitscharakter einer Aktivität erklärt die Resultate weitgehend: Der überregionale Tagestourismus erfolgt in den meisten Fällen wahlfrei. Beim innerregionalen Ausflugsverkehr dagegen ist auf Seiten der Übernachtungstouristen ein gewisses Ausmass an Zwang gegeben, weshalb die Sensitivität geringer ausfällt.

Grossräumige verkehrslenkende Massnahmen - wie die untersuchte Benzinpreiserhöhung von 70 Rp./l beziehungsweise die Erhöhung der Fzkm-Kosten um 7 Rp./km - bleiben für touristische Regionen nahezu ohne Wirkung. Vergleichsweise deutlich reagieren nur die *überregionalen Tagestouristen*, bei denen die Distanzkosten einen hohen Anteil an den Gesamtausgaben haben und die Benzinpreiserhöhung aufgrund der relativ grossen Distanz zu einer spürbaren Zunahme eben dieser Distanzkosten führt.

Regionale und kommunale Massnahmen - wie beispielsweise der Ausbau des öffentlichen Regionalverkehrs oder die Bewirtschaftung von Zielparkplätzen - wirken vergleichsweise stärker, da sie schwergewichtig auf den *kleinräumigen*, das heisst *hausgemachten* Verkehr abzielen. Dieser fällt in der betrachteten Region relativ stark ins Gewicht.

Die Reduktion der Anzahl motorisierter Wege wirkt sich auch auf die *Luft- und Lärmsituation* aus. Mit den diskutierten Massnahmen (insb. "kombinierte Strategie" von Ökotaxe-Konzept und Benzinpreiserhöhung) kann die *Luftqualität* leicht verbessert werden. Ob die Touristen und Einheimischen sowie die touristischen Anbieter dies allerdings honorieren, ist aufgrund der hohen Erwartungen an eine touristische Region fraglich. Für die *Lärmbekämpfung* sind alle diskutierten Massnahmen ungenügend, da aufgrund physikalischer Gesetzmässigkeiten die geringe Lärmreduktion nicht wahrgenommen werden kann.²⁰ Wirksamere Methoden der

²⁰ Eine gegenwärtige Emissionsquelle an einem Ort muss um 90% abnehmen, bis dies der Mensch als eine Halbierung der Lärmquelle empfindet (BUNDESMINISTER FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND REAKTORSICHERHEIT (HRSG.); UMWELTBUNDESAMT (VERF.) 1986, 10f.).

Lärmbekämpfung wären zum Beispiel die Senkung der Fahrtgeschwindigkeit, das Erreichen einer anderen Verkehrszusammensetzung (z.B. kein Schwerverkehr) oder Strassenbelagsverbesserungen, also Massnahmen, welche polizeirechtlicher und baulich-technischer Natur sind.

6. FAZIT

Angeichts der sich verschärfenden Verkehrs- und Umweltproblematik in touristischen Ballungszentren sind *verkehrslenkende Massnahmen gesucht, welche das congestion- und pollution-Problem effektiv und effizient angehen und auch politisch akzeptiert werden*. Dies bedingt zum einen die *Diagnose der Problemursachen* und zum anderen die (ungefähre) *Kenntnis über die verkehrsmässigen, ökonomischen, ökologischen und raumbezogenen Veränderungen*, die aufgrund von konkreten Verkehrsvorlagen zu erwarten sind.

Jede einzelne *Region* muss - ausgehend von der dominierenden Verkehrsart, der spezifischen Verkehrsproblematik und der eigenen Gewichtung der umweltpolitischen Ziele - ihren geeigneten *Massnahmenmix* finden. Erkenntnisse über dessen Auswirkungen sind nur bei einer vergleichbaren Ausgangslage bezüglich Verkehr, Wirtschafts- und Siedlungsstruktur sowie natürliche Umwelt auf andere Regionen übertragbar.

Erfolgsversprechende und innovative Ideen zur Reduktion der congestion- und pollution-Problematik sind durchaus vorhanden, scheitern allerdings noch zu oft an der mangelnden *politischen Akzeptanz*. Daher sind ein schrittweises Vorgehen, der frühzeitige Einbezug aller betroffenen Kreise sowie eine offene Information der Bevölkerung über zu erwartende Auswirkungen unumgänglich, wenn die Visionen Realität werden sollen.

QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS

BADILATTI, MARCO (1994): Von der Alibiübung zur Knochenarbeit. Ökologie und Tourismus in Graubünden. Zürich: Neue Zürcher Zeitung, Nr. 158, 9./10.7.94

BIEGER, T./ BERITELLI, P./ STEIGER, M. (1994): Engadin 2010: Unternehmung Engadin - wohin? Samedan: Institut für Tourismusmanagement MTS

BUNDESMINISTER FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND REAKTORSICHERHEIT (HRSG.); UMWELTBUNDESAMT (VERF.) (1986): Was Sie schon immer über Lärmschutz wissen wollten. Stuttgart

BURGER UND PARTNER & BÜRO Z (1994): Perspektiven des Freizeitverkehrs: Zwischenbericht, Sept. 1994 (Entwurf).Baden/Zürich: SVI 41/92

CERWENKA, P./ ROMMERSKIRCHEN, S. (1985): Personenverkehrsprognosen für die Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2000. Frankfurt: Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (DVA), Nr. 48

FREY MARTI, C. (1996): Verkehrs- und Umweltproblematik in touristischen Gebieten - Analyse, Lösungsmöglichkeiten, Auswirkungen - Untersucht am Beispiel Oberengadin. St. Galler Beiträge zum Tourismus und zur Verkehrswirtschaft, Reihe Tourismus Nr. 28, Bern/ Stuttgart/ Wien: Haupt

GRISCHCONSULTA (1993): Die wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus in Graubünden. Chur: Grischconsulta

KASPAR, C./ FREY, C. (1993): Tagestourismus - Ausmass, Effekte und wirtschaftliche Bedeutung. Arbeitsunterlage zum Tourismus Nr. 4, 1. Auflage. St. Gallen: Institut für Tourismus und Verkehrswirtschaft

LAESSER, CH. (1996): Verkehrs- und Umweltproblematik in städtischen Gebieten - Analyse, Lösungsmöglichkeiten, Auswirkungen - Untersucht am Beispiel der Stadt und Verkehrsregion St. Gallen. St. Galler Beiträge zum Tourismus und zur Verkehrswirtschaft, Reihe Verkehrswirtschaft Nr. 16, Bern/ Stuttgart/ Wien: Haupt

MÜLLER, H.R./ KRAMER, B./ KRIPPENDORF, J. (1993): Freizeit und Tourismus. Eine Einführung in Theorie und Politik, 2. Auflage, Berner Studien zu Freizeit und Tourismus Heft 28, Bern: Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus der Universität Bern

ROMMERSKIRCHEN, S. (1991): Mehr Mobilität - mehr Wohlstand? In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Nr. 3/1991, S. 158-170

TSCHURTSCHENTHALER, P. (1986): Das Landschaftsproblem im Fremdenverkehr - dargestellt anhand der Situation des Alpenraums. Eine ökonomische Analyse. Bern/Stuttgart: Haupt

ZEGG, R. / MATTER, H.-J. (1992): *Verkehrsmanagement in Ferienregionen*. Chur: Grischconsulta

ABKÜRZUNGEN

BIP	Bruttoinlandsprodukt
Δ	Veränderung (Delta)
Fzkm	Fahrzeugkilometer
Fr.	Franken
i.e.	id est
km	Kilometer
l	Liter
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NZZ	Neue Zürcher Zeitung
OeV	Oeffentlicher Verkehr
PKW	Personenkraftwagen
PW	Personenwagen
UV	Umweltverbund (OeV + Langsamverkehre)