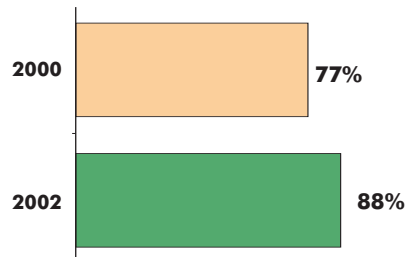


Projektevaluation "Verkehrsparen Langenlois"

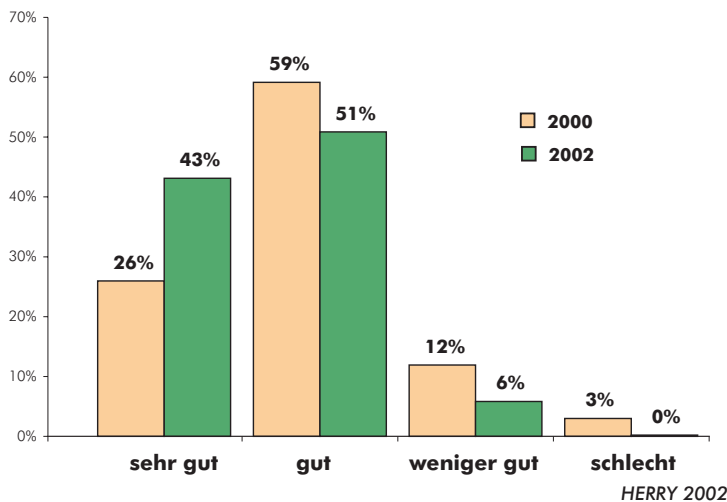
Nahezu 90% der Bevölkerung kennen das Pilotprojekt „Verkehrsparen Langenlois“

Nach einer Laufzeit von nahezu 4 Jahren kennen fast 90% der Langenloiser Bevölkerung das Pilotprojekt „Verkehrspargemeinde Langenlois“ und bewerten das Modellvorhaben positiv (43% mit „sehr gut“ und 51% mit „gut“).

Bekanntheitsgrad des Projektes



Beurteilung des Projektes im Vergleich 2000 und 2002



Im Vergleich zum Jahr 2000 ist der Bekanntheitsgrad des Projektes demnach noch weiter gestiegen und auch die Bewertung des Modellvorhabens hat sich verbessert.

Insbesondere hat der Anteil der Bevölkerung, die das Projekt als sehr gut beurteilt, von 26% im Jahr 2000 auf 43% im Jahr 2002 zugenommen.

Die umgesetzten Maßnahmen und Aktionen zeichnen sich durch einen hohen Bekanntheitsgrad und eine positive Bewertung seitens der Bevölkerung aus.

Nicht nur das Projekt an sich, sondern auch die umgesetzten Maßnahmen sind der Hälfte bis zu zwei Dritteln der Bevölkerung bekannt. Die Maßnahmen mit dem höchsten Bekanntheitsgrad sind dabei die „Mobile Tempoanzeige“, die „Nahkaufinitiative“, die „Beschilderung der Grünen Achse“ und der „Ideenwettbewerb Verkehrsparen“.

	Bekanntheit	Bewertung
Mobile Tempoanzeige	81%	1,6
Beschilderung Grüne Achse	71%	1,6
Nahkaufinitiative	71%	1,8
Ideenwettbewerb Verkehrsparen	71%	1,7
Aktion Radfahrer werden fotografiert	68%	1,8
Test von Elektrorädern	67%	1,9
Artikel in der Gemeindezeitung	66%	1,8
Aufstellung neuer Radständer	65%	1,4
Aktion "Verkehrsparen-Mitfahren"	64%	1,7
Verkehrspar Broschüren	64%	2,0
Teilnahme Autofreier Tag	59%	2,1
Verkehrsparfeste	57%	2,0
Aktion Gratis Radservice	51%	1,4
Aktion "Gehen belebt Körper und Sinne"	50%	1,6
Ankauf von 2 Elektrorädern als Diensträder	48%	2,0
Aktion "Verkehrsparen in Betrieben"	41%	1,7

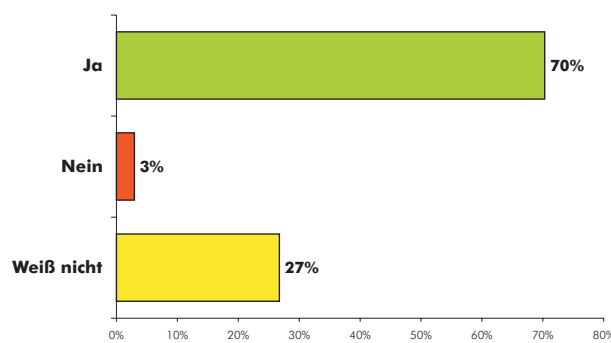
Die Maßnahmen und Aktionen fanden bei der Bevölkerung in Langenlois großen Zuspruch. Alle Maßnahmen wurden von mehr als der Hälfte der Personen, welche die Maßnahmen kannten, mit „sehr gut“ bzw. „gut“ beurteilt.

Die besten Beurteilungen seitens der Bevölkerung bekamen die Aktionen „Gratis Radservice“, die „Aufstellung neuer Radständer“, die „Beschilderung der Grünen Achse“ und die Aktion „Gehen belebt Körper und Sinne“.

Überwiegende Mehrheit der Bevölkerung spricht sich dafür aus, dass Langenlois weiterhin Verkehrspargemeinde bleiben soll.

Auf die Frage, ob Langenlois auch weiterhin Verkehrspargemeinde bleiben soll, antworteten 70% der Befragten mit ja. Lediglich 3% der Befragten sprachen sich dagegen aus. Etwas mehr als ein Viertel der Bevölkerung ist sich noch unschlüssig.

Soll Langenlois weiterhin Verkehrspargemeinde bleiben?



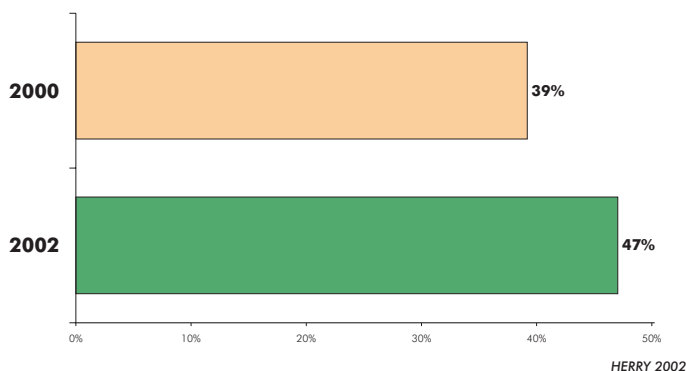
Als Gründe, weiter Verkehrspargemeinde zu bleiben, nennen die Langenloiser vor allem:

- die Vorbildwirkung für andere Gemeinden und Regionen,
- den Umweltaspekt eines derartigen Vorhabens,
- die Bekanntheit und Medienpräsenz als „Verkehrspargemeinde“ und den damit verbundenen Nutzen für den Fremdenverkehr,
- die Verkehrsberuhigung (mehr Radverkehr und Fußgänger anstatt Autofahrten), sowie
- die Verbesserung der Lebensqualität in der Gemeinde.

Wirkungen des Pilotprojektes „Verkehrsparen Langenlois“ - gestiegene Bereitschaft zum Verzicht auf den eigenen Pkw

Waren es bei der Zwischenerhebung 2000 rund 39% der Personen die angaben, dass sie - seit Langenlois Verkehrspargemeinde ist - anstatt des Autos häufiger andere Verkehrsmittel (Rad, öffentliche Verkehrsmittel etc.) benutzen oder öfters zu Fuß gehen, so sind es im Jahr 2002 bereits 47%.

Anteil der Personen, die angeben, häufiger andere Verkehrsmittel statt des Autos zu benutzen



Vor allem das Fahrrad wird von den Personen als Alternative zum Auto in Anspruch genommen, aber auch das „zu Fuß gehen“ stellt eine wachsende Alternative dar.

Ganz generell ist die Langenloiser Bevölkerung seit dem Beginn des Pilotprojektes „Verkehrsparen Langenlois“ aktiver geworden.

So stieg die Anzahl der pro Person und Werktag unternommenen Wege von durchschnittlich 2,9 im Jahr 1998 auf 3,2 Wege pro Tag an.

Dies geht in erster Linie - auf den im Vergleich mit 1998 - stark zugenommenen Radverkehr sowie in weiterer Folge auch auf das Mehr an Fußwegen zurück. Diese zusätzlich unternommenen Fuß- und Radwege werden nahezu ausschließlich innerhalb der Gemeindegrenzen zurückgelegt, wodurch sich der Anteil der innerhalb des Gemeindegebietes zurückgelegten Wege von rund 50% auf über 60% erhöht hat.

Zusätzlich kommt hier auch die Wirkung von Maßnahmen, wie der Nahkaufinitiative, zu tragen.

Die pro Person und Werktag zurückgelegten Radwege haben sich durch die verschiedenen, den Radverkehr belebenden Maßnahmen im Rahmen des Pilotprojektes vervierfacht. Gleichzeitig ging der Anteil der mit dem Pkw unternommen Wege (Lenker und Mitfahrer) von 72% auf 60% zurück.

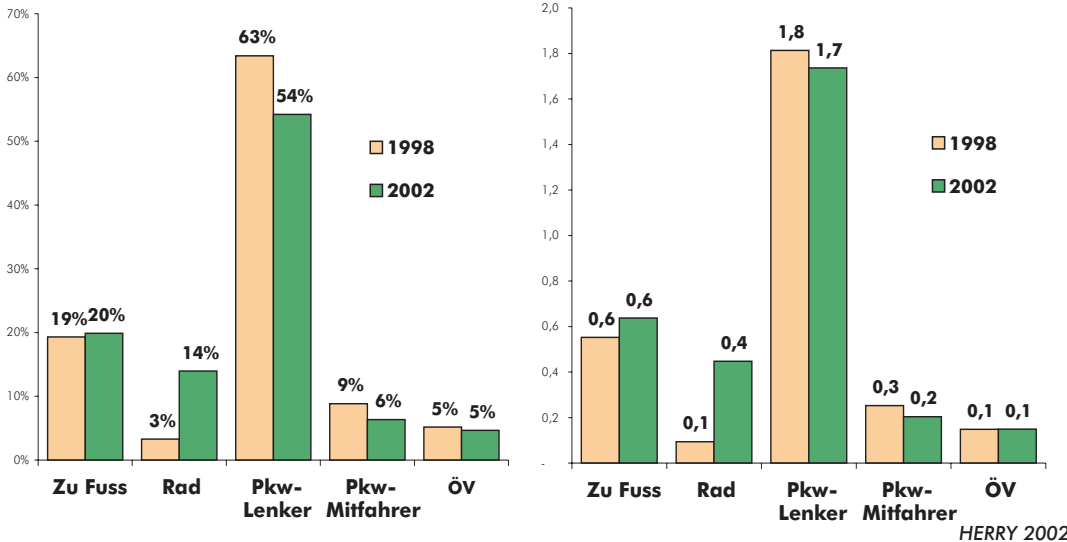
Auf Grund der gestiegenen Wegeanzahl der Bevölkerung relativiert sich dieser Rückgang jedoch. Die Anzahl der Wege, die als Pkw-Lenker durchschnittlich zurückgelegt werden, ging nur leicht von 1,8 auf 1,7 zurück.

Anteil der Wege und Wege pro Person und Tag nach hauptsächlich benutztem Verkehrsmittel (HVM) im Vergleich 1998 und 2002 (werktags)

Personen ab 18 Jahren

Anteil der Wege nach HVM

Wege pro Person und Tag nach HVM



Insgesamt konnte im Zuge des vierjährigen Modellprojektes „Verkehrsparen Langenlois“ der Anteil der Pkw-Fahrten der Bevölkerung ab 18 Jahren also deutlich gesenkt werden (von 63% auf 54%). Der Anteil der Radfahrten der Personen ab 18 Jahren stieg hingegen von 3% auf 14%.

Entgegen dem allgemeinen Trend, mit jährlichen Zuwachsraten im Pkw-Verkehr von rund 1% bis 2% konnte in Langenlois die Zahl der Autofahrten leicht gesenkt werden.

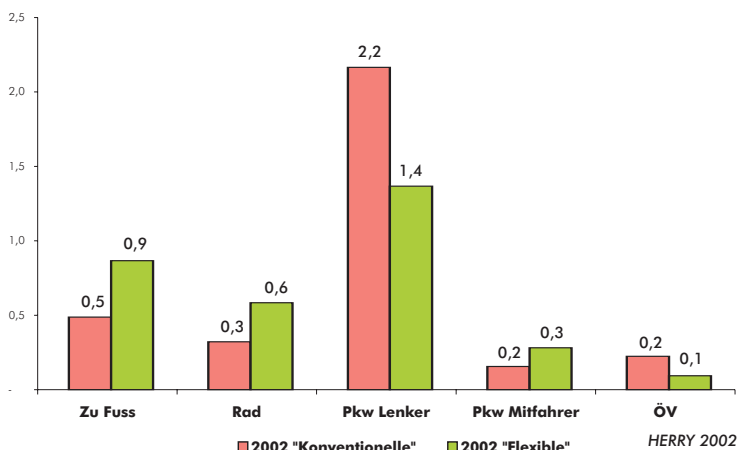
Wirkung der Maßnahmen auf die Mobilität - die „Flexiblen“ und die „Konventionellen“

Um die Auswirkungen der gesetzten Maßnahmen auf die Verkehrsmittelwahl am Stichtag zu analysieren, wurden anhand der Fragestellung „Benutzten Sie anstatt des Autos häufiger andere Verkehrsmittel?“ zwei verschiedene Gruppen gebildet. Jene die angaben, seit Beginn des Pilotprojektes häufiger andere Verkehrsmittel zu benutzen, bilden die Gruppe der „Flexiblen“. Jene die angaben, ihr Verkehrsverhalten nicht geändert zu haben, stellen die Gruppe der „Konventionellen“ dar.

Wege pro Person nach hauptsächlich benutztem Verkehrsmittel (werktags)

Personen ab 18 Jahren

„Konventionelle“ und „Flexible“ Bevölkerungsgruppen im Vergleich



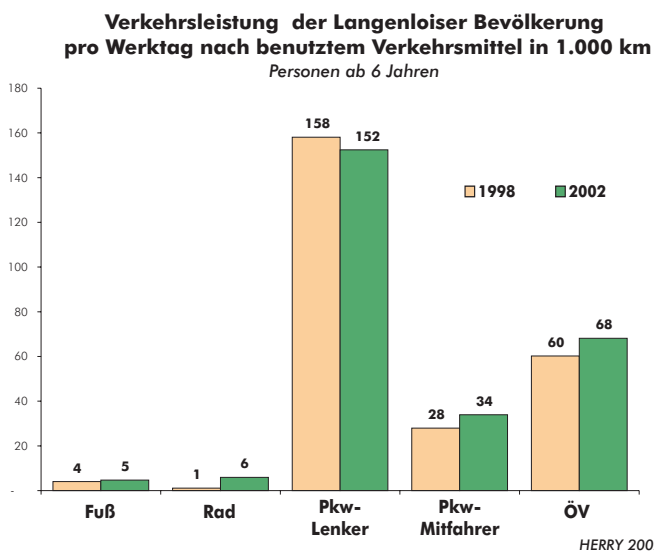
Die Gruppe der „Konventionellen“, also jene, die anstatt des eigenen Pkw's nicht häufiger andere Verkehrsmittel benutzen, unternehmen im Vergleich zum Durchschnitt deutlich mehr Pkw-Wege pro Tag (2,2 im Gegensatz zu 1,7). Auffallend ist bei dieser Bevölkerungsgruppe auch, dass trotz der Angabe, sie würden nicht häufiger andere Verkehrsmittel benutzen, doch auch vermehrt auf das Rad umgestiegen wird.

Die Gruppe der „Flexiblen“, also jene, die auf Grund der gesetzten Maßnahmen ihr Verhalten geändert haben und nun anstatt des Pkw's häufiger andere Verkehrsmittel wie z.B. das Rad nutzen, legen hingegen markant weniger Pkw-Wege pro Tag zurück (1,4 im Gegensatz zu 1,7). Gleichzeitig ist die Anzahl der unternommenen Radwege deutlich höher (0,6 im Vergleich zu 0,1).

Jene Personen, die nach 4 Jahren Modellvorhaben auf die „Pull“-Maßnahmen im Radverkehr nicht reagiert haben, also ihr Verkehrsverhalten nicht geändert haben, sind aller Voraussicht doch nur mit ergänzenden „Push“-Maßnahmen für den Pkw-Verkehr (Fahrverbote, Parkraumbewirtschaftung etc.) zu einem Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu bewegen.

Die Gruppe der „Flexiblen“, die seit Beginn des Projektes „Verkehrsparen Langenlois“ häufiger andere Verkehrsmittel anstatt des Pkw nutzen, macht mit ihrer umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl die Potenziale für eine Weiterverfolgung der Ziele sichtbar.

Rückgang der Verkehrsleistung und Verminderung der Umwelteinwirkungen

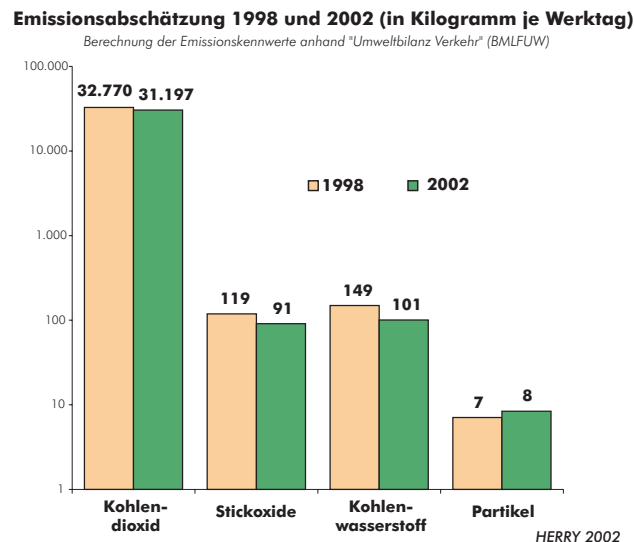


Die als Pkw-Lenker erbrachte Verkehrsleistung - d.h. die mit dem Pkw zurückgelegte Entfernung - der Langenloiser Bevölkerung ging seit Beginn des Modellvorhabens um rund 4% zurück. Legten die Langenloiser 1998 noch 158.000 km pro Werktag mit dem Auto zurück, so waren es im Jahr 2002 nur mehr 152.000 km.

Die stark angestiegen Verkehrsleistung mit dem Rad ist in erster Linie eine direkte Wirkung des Modellvorhabens. So legen die Langenloiser (ab 6 Jahren) im Jahr 2002 insgesamt beinahe 6.000 km pro Tag mit dem Fahrrad zurück.

Die gesetzten Maßnahmen schlugen sich auch in einer Schadstoffreduzierung nieder:

- Reduktion der CO₂-Schadstoffe je Werktag um rund 5% (von rund 33 Tonnen auf 31 Tonnen),
- Reduktion der Stickoxid-Emissionen je Werktag um rund 24%,
- Reduktion der Kohlenwasserstoff-Emissionen je Werktag um rund 33%.
- Jedoch Anstieg der Partikel-Emissionen je Werktag um 19%.



Projektziele konnten mit Hilfe der umgesetzten Maßnahmen erreicht werden

- **Rückgang** des Anteils der Wege als Pkw-Lenker um **9%-Punkte**, von 63% auf 54%.
- **Reduzierung** der mit dem Pkw erbrachten **Verkehrsleistung** um **4%-Punkte**.
- **Reduzierung** des **CO₂-Ausstoßes** um **5%-Punkte**.