

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	XV
Abkürzungsverzeichnis	XIX

1.	Einleitung	1
1.1	Ausgangspunkt, Fragestellung und Abgrenzung	1
1.1.1	Ausgangspunkt	1
1.1.2	Fragestellung	1
1.1.3	Abgrenzung	2
1.2	Methodisches Vorgehen	3
1.2.1	Ansatz der Umweltökonomie: Problemanalyse und Lösungsansätze	3
1.2.2	Situations-, Standort- und Strukturansatz: Abschätzung der regionalen Auswirkungen von verkehrlenkenden Massnahmen	4
1.3	Aufbau der Arbeit	6

TEIL I: THEORETISCHER UND METHODISCHER BEZUGSRAHMEN

2.	Tourismus, Verkehr und Umwelt - Ausgangslage	9
2.1	Dimensionen der mobilen Freizeit	9
2.1.1	Wirtschaftliche Dimension	10
2.1.2	Ökologische Dimension	14
2.1.3	Soziale Dimension	17
2.2	Perspektiven der Tourismus- und Verkehrsentwicklung	18
2.2.1	Veränderungen im Umfeld von Freizeit und Reisen	18
2.2.2	Veränderungen im Freizeit- und Reiseverhalten	22
2.2.3	Chancen und Gefahren für Schweizer Tourismusgebiete	24

2.3	Wirtschaft, natürliche Umwelt und Nachhaltigkeit	26
2.3.1	Von der Cowboy- zur Raumschiff-Ökonomie	26
2.3.2	Nachhaltigkeitsprinzip	28
2.4	Tourismus-, Verkehrs- und Umweltpolitik	31
2.4.1	Internationale Tourismus-, Verkehrs- und Umweltpolitik	32
2.4.2	Nationale Tourismus-, Verkehrs- und Umweltpolitik	34
2.4.3	Kantonale und kommunale Tourismus-, Verkehrs- und Umweltpolitik	42
2.4.4	Zwischenfazit	45
2.5	Folgerung	46
3.	Analyse der Umweltproblematik: Fehlende Eigentumsrechte, öffentliche Güter und externe Effekte	49
3.1	Natürliche Umwelt als wertvolles Gut	49
3.1.1	Verwendungskonkurrenz um Umweltgüter	50
3.1.2	Konsumtive und nichtkonsumtive Werte der natürlichen Umwelt	51
3.1.3	Zwischenfazit	54
3.2	Ausgangslage des Umweltproblems: Nichtausschliessbarkeit vom Konsum	55
3.2.1	Theorie der Eigentumsrechte	55
3.2.2	Theorie der öffentlichen Güter	56
3.2.3	Zwischenfazit	60
3.3	Externalitätenanalyse	61
3.3.1	Wohlfahrtsökonomie und Pareto-Kriterium	61
3.3.2	Definition und Typen von externen Effekten	63
3.3.3	Klassische Externalitätenanalyse	65
3.3.4	Reziproker Charakter von externen Effekten und die Bedeutung von Eigentums-, Nutzungs- und Verfügungsrechten	73
3.3.5	Zwischenfazit	75
3.4	Tourismuszirtschaft und Touristen: Verursacher und Empfänger von externen Effekten	76
3.4.1	Externe Effekte in der Produktion	77

3.4.2	Externe Effekte im Konsum	80
3.4.3	Externe Effekte zwischen Produktion und Konsum	81
3.4.4	Zwischenfazit	82
3.5	Zusammenfassung	85
4.	Externe Effekte des Verkehrs und Lenkungsmöglichkeiten	87
4.1	Möglichkeiten und Probleme der Erfassung der externen Effekte des Verkehrs	87
4.1.1	Wieso Monetarisierung der externen Effekte des Verkehrs?	87
4.1.2	Abgrenzungsmöglichkeiten zur Bestimmung der externen Effekte	89
4.1.3	Ansätze zur Bewertung externer Kosten	90
4.1.4	Unsicherheiten	93
4.1.5	Zwischenfazit	95
4.2	Empirie: Höhe der externen Kosten des Verkehrs	97
4.2.1	Vorbemerkungen	97
4.2.2	Ungedeckte Verkehrsinfrastruktur- beziehungsweise Wegekosten	99
4.2.3	Unfallfolgekosten	102
4.2.4	Zeitkosten	102
4.2.5	Kosten der Luftverschmutzung	104
4.2.6	Kosten des Treibhauseffekts	105
4.2.7	Kosten der Lärmbelästigung	106
4.2.8	Weitere externe Kosten	107
4.2.9	Bilanz: Externe Grenzkosten des Personenverkehrs	108
4.3	Externe Nutzen?	116
4.3.1	Abgrenzung: Sozialer, interner und externer Nutzen des Verkehrs	116
4.3.2	Empirie: Höhe des externen Nutzens des Verkehrs	120
4.4	Lenkungsmöglichkeiten	121
4.4.1	Vorbemerkungen	121
4.4.2	Marktwirtschaftliche Massnahmen	123
4.4.3	Polizeirechtliche Massnahmen	141
4.4.4	Technische und planerische Massnahmen	147
4.4.5	Information, Moral Suasion und Umwelterziehung	151

4.4.6	Weitere Massnahmen	152
4.4.7	Zwischenfazit	154
4.5	Probleme bei der Umsetzung	157
4.5.1	Juristische Engpässe	157
4.5.2	Vollzugsprobleme	158
4.5.3	Akzeptanzprobleme	160
4.6	Zusammenfassung	165
5.	Grundlagen zur Abschätzung der regionalen Auswirkungen alternativer Lösungsansätze im Verkehr	170
5.1	Grundidee: Transmissionsmechanismus verkehrlenkender Massnahmen	170
5.2	Mikroebene: Verhalten der Verkehrsteilnehmer	173
5.2.1	Raumwiderstand, Verkehrsverhalten und Elastizitäten	173
5.2.2	Kennzahlen der Mikroebene	174
5.3	Mesoebene: Attraktivität von Untersuchungseinheiten und Austauschbeziehungen	175
5.3.1	Austauschbeziehungen mit einer Untersuchungseinheit als Ziel der Raumüberbrückung des Individuums	175
5.3.2	Kennzahlen der Mesoebene	176
5.3.3	Verknüpfung von Meso- und Mikroebene	177
5.3.4	Auswirkungen der Veränderung von Austauschbeziehungen	177
5.4	Makroebene: Natürliche Umwelt, Wirtschaft und Bevölkerung im Untersuchungsraum	178
5.5	Zusammenfassung	181

TEIL #: FALLBEISPIEL OBERENGADIN

6.	Verkehrs- und Umweltproblematik im Oberengadin - Analyse	185
6.1	Bevölkerung, Wirtschaft und natürliche Umwelt im Oberengadin	186
6.1.1	Bevölkerungsentwicklung und Siedlungsstruktur	186
6.1.2	Wirtschaft	187
6.1.3	Natürliche Umwelt	193
6.2	Oberengadin als Freizeit- und Tourismusregion	195
6.2.1	Touristisches Angebot	195
6.2.2	Touristische Nachfrage	196
6.3	Verkehrssituation ins und im Oberengadin	198
6.3.1	Überregionales Verkehrsaufkommen	198
6.3.2	Regionales Verkehrsaufkommen	202
6.4	Zusammenfassung	206
7.	Verkehrs- und Umweltproblematik im Oberengadin - Lösungsansätze und Auswirkungen	208
7.1	Benzinpreiserhöhung: Zunahme der Fahrzeugkilometer-Kosten um 7 Rp./km	210
7.1.1	Auswirkungen auf die touristische Verkehrsmenge sowie die Verkehrsmittelwahl ins und im Oberengadin	211
7.1.2	Auswirkungen auf die Umweltqualität im Oberengadin	218
7.1.3	Auswirkungen auf die (Tourismus-)Wirtschaft im Oberengadin	220
7.1.4	Auswirkungen auf die Raumnutzung im Oberengadin	225
7.1.5	Fazit: Auswirkungen einer Benzinpreiserhöhung auf Verkehr, Bevölkerung, Wirtschaft und natürliche Umwelt im Oberengadin	227
7.2	Konzept Ökotaxe: Tarifverbund Oberengadin / Engadin-Card / Ökotaxe / Parkplatzbewirtschaftungspflicht und -abgabe	229
7.2.1	Auswirkungen auf die touristische Verkehrsmenge sowie die Verkehrsmittelwahl ins und im Oberengadin	231
7.2.2	Auswirkungen auf die Umweltqualität im Oberengadin	239

7.2.3	Auswirkungen auf die (Tourismus-)Wirtschaft im Oberengadin	241
7.2.4	Auswirkungen auf die Raumnutzung im Oberengadin	243
7.2.5	Fazit: Auswirkungen des "Ökotaxe-Konzeptes" auf Verkehr, Bevölkerung, Wirtschaft und natürliche Umwelt im Oberengadin	245
7.3	Benzinpreiserhöhung <i>und</i> Konzept Ökotaxe	248
7.3.1	Auswirkungen auf die touristische Verkehrsmenge sowie die Verkehrsmittelwahl ins und im Oberengadin	248
7.3.2	Auswirkungen auf die Umweltqualität im Oberengadin	253
7.3.3	Auswirkungen auf die (Tourismus-)Wirtschaft im Oberengadin	254
7.3.4	Auswirkungen auf die Raumnutzung im Oberengadin	255
7.3.5	Fazit: Auswirkungen einer Benzinpreiserhöhung und des "Ökotaxe-Konzeptes" auf Verkehr, Bevölkerung, Wirtschaft und natürliche Umwelt im Oberengadin	257
7.4	Weitere Lenkungsmöglichkeiten	258
7.4.1	Marktwirtschaftliche Massnahmen	259
7.4.2	Weitere Massnahmen	265
7.5	Zusammenfassung	266
8.	Verkehrs- und Umweltproblematik im Oberengadin - Lösungsvorschläge	271
8.1	Rahmenbedingung: Umsetzbarkeit von verkehrslenkenden Massnahmen	271
8.1.1	Akzeptanz bei den Touristen	272
8.1.2	Akzeptanz bei der einheimischen Wirtschaft und Bevölkerung	273
8.2	Lösungsvorschläge	275
8.2.1	Mittelfristig: Ökotaxe-Idee mit neuem Finanzierungskonzept	275
8.2.2	Längerfristig: Neuer Verkehrsträger Oberengadin	278
8.3	Zusammenfassung	281

TEIL III: SCHLUSSBETRACHTUNG

9.	Verkehrs- und Umweltproblematik in touristischen und in städtischen Regionen - Gegenüberstellung	285
9.1	Verkehr, Wirtschaft und natürliche Umwelt in touristischen und in städtischen Regionen - Ausgangslage	286
9.1.1	Regionstyp und Verkehrsproblematik	286
9.1.2	Wirtschaftsstruktur	289
9.1.3	Natürliche Umwelt und ihre Bedeutung	290
9.2	Verkehrslenkende Massnahmen und Auswirkungen - nach Verkehrsart und Regionstyp	291
9.2.1	Verkehrsbezogene Auswirkungen bei einer Erhöhung der Fahrzeugkilometer-Kosten um 7 Rp./km	291
9.2.2	Verkehrsbezogene Auswirkungen bei einer "kombinierten Strategie"	295
9.2.3	Zwischenfazit	299
9.3	Fazit: Übertragbarkeit der Ergebnisse?	301
10.	Schlussbetrachtung	302
10.1	Modell zur Abschätzung der regionalen Auswirkungen von verkehrslenkenden Massnahmen - kritische Würdigung	302
10.2	Verkehrs- und Umweltproblematik in touristischen Gebieten - Kurzzusammenfassung	303
10.2.1	Zur Rekapitulation: Fragestellung und methodisches Vorgehen	303
10.2.2	Hauptergebnisse in Kürze	304
10.3	Schlusswort und Ausblick	308
	Literaturverzeichnis	309
	Verzeichnis der Kontaktpersonen im Oberengadin	320

Anhang zu Kapitel 7 (nicht publiziert)

Einzusehen bei: *Institut für Tourismus und Verkehrswirtschaft an der Universität St. Gallen*, Varnbuelstr. 19, CH - 9000 St. Gallen, Tel. 071/30'25'25, Fax 071/30'25'36

- A1. Modell zur Abschätzung der regionalen Auswirkungen von verkehrslenkenden Massnahmen**
sämtliche Mikro- und Meso-Dateien auf elektronischem Datenträger
(7 Disketten)

- A2. Ausdruck der Meso-Dateien**

- A3. Ausdruck der Modell-Ergebnisse**
(d.h. Auszug aus den Mikro-Dateien, mit integriertem "KZmeso")