



Beantworten Sie bitte folgende Fragen im Namen Ihrer **Interessensvertretung**

Interessensvertretung

für die Gesamtregion

oder die Gemeinde

Bitte beurteilen Sie
die unten angeführten Vorschläge
namens Ihrer Interessenvertretung

+3 volle Zustimmung
-3 volle Ablehnung

Stimme voll zu	Bitte ankreuzen!					lehne voll ab
+3	+2	+1	-1	-2	-3	

Bei gleichbleibenden Platzverhältnissen soll dem Öffentliche Verkehr und dem nichtmotorisierte Verkehr (Fußgänger- und Radverkehr) mehr Platz eingeräumt werden (z.B. durch Einführung von Rad- und Busfahrstreifen).

In Ortszentren sollte der Parkraum bewirtschaftet werden, um den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu fördern und die Benutzung öffentlichen Grundes durch parkende Autos abzugelten.

Ein verbessertes Verkehrsangebot für den Rad-, Fuß- und Öffentlichen Verkehr soll durch eine Mobilitätsabgabe und einen angemessenen Beitrag der Gemeinden finanziert werden.

In Ortszentren und sensiblen Gebieten (Wohn- u. Erholungsgebiete) sollte durch die Befreiung von privatem Autoverkehr (ausgenommen Zulieferung und Anrainer) oder durch eine Höchstgeschwindigkeit von max. 30km/h die Lebensqualität und die Sicherheit der Bevölkerung erhöht werden.

Der Straßenverkehr sollte flüssiger werden, auch wenn durch weiteren Straßenneubau und -ausbau Grundflächen verloren gehen.

Bei gleichbleibenden Budgets sollten die Ausgaben für den Straßenbau zu Gunsten des Öffentlichen Verkehrs, des Fußgängerverkehrs und des Fahrradverkehrs verringert werden.

Auf allen Freilandstraßen mit Ausnahme der Autobahnen und Schnellstraßen sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h eingeführt werden.

Sind verkehrspolitische Maßnahmen wie z. B. Parkraumbewirtschaftung, Stärkung des ÖV, Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsverkehr usw. für die Erreichung der Klimaschutzziele erforderlich?

Geringe Siedlungsdichte bzw. die Zersiedlung fördert die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs in den Gemeinden.

Die Gemeinden sollen im "eigenen Wirkungsbereich" der örtlichen Entwicklungs- (ÖEK) und Flächenwidmungsplanung verkehrserzeugenden Aspekten der Raumplanung, wie zB Zersiedelung, entgegen wirken.

In den Siedlungsschwerpunkten sowie den Haltestelleneinzugsbereichen entlang der ÖV-Hauptachsen soll gemäß den regionalen Entwicklungsprogrammen eine Verdichtung der Bebauung erzielt werden.

Die Entwicklungspotentiale für neue Wohn- und Wirtschaftsstandorte in den Gemeinden sollen, unabhängig von einer möglichen ÖV-Erschließung, ausgereizt werden.

Bitte beurteilen Sie
die unten angeführten Vorschläge
namens Ihrer Gemeinderatsfraktion

+3 sehr gut
-3 nicht vorhanden

Bitte ankreuzen!				nicht vorhanden	
sehr gut					
+3	+2	+1	-1	-2	-3

Die Erreichbarkeit Ihrer Region / Gemeinde bzw. wichtiger Ziele in Ihrer Gemeinde / Region, wie Schule, Nahversorger, ÖV Haltestellen, mit dem Fahrrad ist ...	
Die Erreichbarkeit wichtiger Ziele in Ihrer Gemeinde / Region, wie Schulen, Nahversorger, ÖV Haltestellen, zu Fuß ist ...	
Die Erreichbarkeit Ihrer Region / Gemeinde mit Öffentlichen Verkehrsmitteln ist ...	
Die Abend- / Nacht und Wochenendbedienung Ihrer Region / Gemeinde durch öffentliche Verkehrsmittel ist...	
Die Erreichbarkeit Ihrer Region / Gemeinde mit dem Kfz ist...	

Bitte bewerten Sie folgende Aussagen. In Summe sind 100 Punkte zu vergeben.

(Beispiel 1: Frage 1: 80 Punkte; Frage 2: 20 Punkte; Frage 3: 0 Punkte; Frage 4: 0 Punkte
Beispiel 2: Frage 1: 30 Punkte; Frage 2: 25 Punkte; Frage 3: 15 Punkte; Frage 4: 30 Punkte)

	Punkte
1) Faire Mobilitätschancen sind eine Grundvoraussetzung für Lebensqualität. Allen Menschen soll unabhängig von Alter, Geschlecht und sozialer Stellung jene Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen, die Sie zur Erfüllung Ihrer Grundbedürfnisse benötigen.	<input type="text"/>
2) Der Schutz unserer Umwelt sowie das Erreichen der Klimaschutzziele hat einen hohen Stellenwert. Unser Mobilitätsverhalten soll sich verstärkt daran orientieren, damit umweltbezogenen Zielvorgaben eingehalten werden können.	<input type="text"/>
3) Die Finanzierbarkeit des Verkehrssystems muss gewährleistet sein. Beim Einsatz von finanziellen Mitteln sind in der Wirkung auch die Folgekosten, wie zum Beispiel für die Beseitigung von negativen Umwelt- und Gesundheitsauswirkungen oder ungünstige Standortentscheidungen im Rahmen von Prioritätenreihungen miteinzubeziehen.	<input type="text"/>
4) Die Entwicklung von Wohn- bzw. Wirtschaftsstandorten orientiert sich nicht an Verwaltungsgrenzen sondern an der verkehrlichen Erschließung. Die Nichtbeachtung der Wechselwirkung Mobilität – Raumplanung führt langfristig zu Raum- bzw. Siedlungsstrukturen, die immer mehr Ressourcen verbrauchen. Da das für Kommunen bzw. den Einzelnen immer teurer wird, soll sich die künftige Raum- und Siedlungsentwicklung stärker an den Siedlungsschwerpunkten und Hauptachsen orientieren.	<input type="text"/>

