

**Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation / Bundesamt für Strassen**

**Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de
la communication / Office fédéral des routes**

**Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni / Ufficio federale delle strade**

Perspektiven des Freizeitverkehrs Teil 2: Strategien zur Problemlösung

**Perspectives sur la circulation des loisirs
Part 2: Stratégies de solution**

**Jost Lüking
Ellen Meyrat-Schlee**

**R+R Burger und Partner AG, Baden
Büro Z Arbeitsgemeinschaft für Wohnen + Stadtfragen, Zürich**

**Forschungsauftrag 49/95 auf Antrag der
Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI)**

März 1998

405

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
Bundesamt für Strassen

Perspektiven des Freizeitverkehrs Teil 2: Strategien zur Problemlösung

Perspectives sur la circulation des loisirs Part 2: Stratégies de solution

Forschungsauftrag: 49/95, auf Antrag der Vereinigung
Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI

Mitglieder der Begleitkommission: Dr. Donald Keller (Präsident)
Philippe Gasser
Dr. Gregor Haefliger
Kurt Infanger
Prof. Dr. Claude Kaspar
Hans Koller
Hannes Müller
Dr. Rudolf Röttinger

Diskussionsforum: Werner Glünkin
Dr. Ruedi Meier
Prof. Dr. Hans-Ruedi Müller
Ruedi Ott
Ulrich Sinzig
Gilbert Thélín
Rudolf Zumbühl

Forschungsstellen: R + R Burger und Partner AG, Baden
Büro Z Arbeitsgemeinschaft für Wohnen + Stadtfragen, Zürich

Bearbeitung: Dr. Jost Lüking
Ellen Meyrat-Schlee

Abschluss: März 1998

	Zusammenfassung/Résumé/Summary	i–xiii
1	Abgrenzungen und Vorgehen	1
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Ablauf und Organisation	3
2	Herausforderungen und Ziele	4
2.1	Problembereiche und Planungsaufgaben	4
2.2	Zielsetzungen, Zielsystem	9
3	Freizeitverkehrsarten: Probleme und Potentiale	11
3.1	Unproblematischer und problematischer Freizeitverkehr	11
3.2	Indizien aus der Verkehrsstatistik	14
3.3	Individuelle Freizeitverkehrsprofile	18
3.4	Problem- und Lösungspotentiale	20
4	Die „grossen Themen“ im Umgang mit dem Freizeitverkehr	21
4.1	Infrastrukturplanung	21
4.2	Raumplanung	26
4.3	Öffentliches Verkehrsangebot	30
4.4	Ökonomische Lenkung des Freizeitverkehrs	35
4.5	Persuasive Massnahmen	41
5	Konkrete Massnahmen	46
5.1	Kriterien für die Auswahl der Beispiele	46
5.2	Stadtverkehr tagsüber in der Freizeit und am Wochenende	46
5.3	Naherholungsverkehr	53
5.4	Freizeitverkehr abends und nachts	55
5.5	Verkehr bei Grossveranstaltungen	58
5.6	Sportmobilität	61
5.7	Verkehr in Tourismusgebieten und Tourismusorten	65
5.8	Zusammenfassende Gesamtauswertung	71
6	Erfolg	73
6.1	Massnahmenswerpunkte als Erfolgsindikator	73
6.2	Akzeptanz der Massnahmen	75
6.3	Wirksamkeit der Massnahmen	81
6.4	Lücken, Misserfolge	86
7	Fazit, Empfehlungen	90
7.1	Freizeitverkehr ist „normaler“ Verkehr	90
7.2	Die Herausforderung liegt im Verkehrswachstum	91
7.3	Politische Ziele und Nebenbedingungen	92
7.4	Verkehrseindämmung und Verkehrslenkung: Pro und Contra	92
7.5	Wirksamkeitsgrenzen	99
7.6	Massnahmenpakete und Strategien: Do's and Don'ts	101
	Literaturverzeichnis	103–110
	Glossar und Abkürzungsverzeichnis	111–112

Zusammenfassung

Die Arbeitsgemeinschaft R+R Burger und Partner / Büro Z hat im Dezember 1994 den ersten Teilbericht zum SVI-Forschungsvorhaben „Perspektiven des Freizeitverkehrs“ vorgelegt¹. Dieser Teilbericht enthält eine Analyse der Bestimmungsgründe und Gesetzmässigkeiten des Freizeitverkehrs, der Verhaltensmuster von Freizeitverkehrsteilnehmern sowie eine Abschätzung von Entwicklungslinien. Als Grundlagenstudie liefert er das Referenzsystem für vertiefende Untersuchungen zum vorliegenden zweiten Teil der Forschungsarbeit „Strategien zur Problemlösung“.

Ziel der Studie ist es, **Massnahmen und Strategien für die Verkehrspolitik, die Verkehrsplanung und den Verkehrsbetrieb im Hinblick auf eine Optimierung des Freizeitverkehrs** zu erarbeiten. Dabei konzentriert sie sich schwerpunktmässig auf diejenigen Freizeitverkehrsarten, für die Handlungsherausforderungen für erkannte Probleme bestehen. Die Studie gibt Antwort auf folgende Fragen:

- In welchen **Bereichen** sind Massnahmen zur Lenkung des Freizeitverkehrs möglich/bereits realisiert?
- Auf welchen **Ebenen** der Verkehrsplanung bestehen diese Handlungsmöglichkeiten?
- Welche Massnahmen lassen sich sinnvollerweise zu **Optimierungsstrategien** verknüpfen?
- Welche Strategien sind bereits **angewendet** worden?
- Mit welchem **Erfolg**?

Wie der Vergleich zwischen den Mikrozensen 1989 und 1994 zum Verkehrsverhalten in der Schweiz zeigt, hat der Umfang des Freizeitverkehrs (gemessen in Personenkilometern) stark zugenommen. Sein **Anteil an der gesamten Verkehrsleistung ist heute auf knapp 50 Prozent angestiegen**. Dabei macht der sogenannte alltägliche Freizeitverkehr den weitaus überwiegenden Teil der Freizeitwege aus.²

¹ Lüking, J., Meyrat-Schlee, E.: Perspektiven des Freizeitverkehrs, Teil 1: Determinanten und Entwicklungen. Forschungsauftrag 41/92 auf Antrag der SVI; EVED/ASB Bericht 331, Baden/Zürich, Dezember 1994

² Unter den alltäglichen Freizeitverkehr lassen sich alle jene Freizeitverkehrsarten subsummieren, die in der näheren und weiteren Wohnumgebung oder übers Wochenende stattfinden, wie Freizeitverkehr in die Innenstädte, tagsüber und abends/nachts, Besuch von Sport- und anderen Anlässen, Besuch von Freunden und Verwandten, Naherholung usw.

Das Spektrum von Problembereichen und planerischen Herausforderungen des Freizeitverkehrs ist äusserst vielfältig und betrifft u.a. folgende Aspekte:

- starkes Freizeitverkehrswachstum, Zunahme der Umweltbelastung
- MIV und Luftverkehr als umweltschädliche Wachstumsfaktoren
- Belastung empfindlicher Orte und Naturräume
- Erschliessung versus Attraktivität von Tourismuszielen
- Sportmobilität als umweltschädliche Sekundärmobilität
- Staus im Ferienreiseverkehr und im Tagestourismus
- Freizeitanlagen und Grossanlässe mit besonderen Verkehrsspitzen
- schwierige Erschliessung des Freizeitverkehrs für den ÖV
- Randstundenangebote des ÖV: Wünsche versus Wirtschaftlichkeit

Ebenso vielfältig sind die Massnahmen zur Problemlösung. Um die Vielfalt von Massnahmen systematisch und vergleichbar darzustellen, wird ein **Zielsystem** entwickelt, an dem die Massnahmen gemessen werden können:

- **Personenverkehr gewährleisten**
 - Staugefahren (v.a. im Individualverkehr) vermindern/entschärfen
 - gewünschtes Verkehrsangebot (ÖV) bereitstellen
- **negative Verkehrswirkungen begrenzen/vermindern**
 - Verkehrssicherheit erhöhen
 - Schadstoff-/Lärmbelastung allgemein und lokal senken
 - Energieverbrauch/Ressourcenverzehr vermindern
 - Verkehr am unerwünschten Ort (z.B. wildes Parkieren in der Natur) vermeiden
- **Wirtschaftlichkeit sicherstellen**
 - Freizeitgewerbe und Tourismus fördern
 - Erträge aus Verkehrs- oder Infrastrukturbetrieb erhöhen
 - Massnahmenkosten in Grenzen halten, „angemessene“ Massnahmenkosten

Aufgrund einer **problemorientierten Differenzierung** des Freizeitverkehrs anhand des Mikrozensus 1994 kommt die Studie zum Schluss, dass **die Hälfte bis drei Viertel der Freizeitverkehrskilometer von Einwohnern der Schweiz über die allgemeinen Probleme des Verkehrs hinaus keine zusätzlichen Probleme schaffen**. Dagegen stellen die folgenden **Freizeitverkehrsarten** – im Hinblick auf das Zielsystem – Verkehrsplanung, Verkehrspolitik und Verkehrsbetriebe vor **besondere Herausforderungen**

und haben einen **Anteil von 15 bis 25 Prozent** an der gesamten Verkehrsleistung:

- Ferienreisen,
- Freizeitverkehr bei Grossveranstaltungen und Freizeitanlagen,
- Freizeitverkehr und freizeitähnlicher Einkaufsverkehr samstags tagsüber in die Innenstädte,
- Teile des Freizeitverkehrs abends und nachts,
- der massenhafte Tagestourismus,
- der Freizeitverkehr in Tourismusgebieten allgemein,
- der Naherholungsverkehr im Umkreis grösserer Städte.

Kernstück der Studie bildet die kommentierte und bewertete **Sammlung konkreter Massnahmen**, die als **Handlungsoptionen** auf die als problematisch erkannten Freizeitverkehrsarten bezogen sind. Die dabei ausgewerteten rund **110 Fallbeispiele** aus dem In- und Ausland sind grösstenteils bereits umgesetzt oder zumindest als Vorschläge konkretisiert. Sie werden im Hinblick auf das Zielsystem überprüft, sowie auf ihren **Erfolg** bzw. **Misserfolg** unter Berücksichtigung der **Akzeptanz und Wirksamkeit**. Als **wirksam** hinsichtlich der Verkehrsbewältigung und der Begrenzung negativer Folgewirkungen des Verkehrs erweisen sich **Massnahmen in folgenden Bereichen**:

- Verkehr verteuern
- IV-Infrastruktur knapp halten, „unbequemer“ machen
- Infrastruktur für den ÖV ausbauen
- Freizeitziele mit ÖV-Anschluss fördern
- „nähere“ Freizeitziele fördern
- ÖV attraktiver machen
- „Belohnungen“ für ÖV-Benutzer oder Fahrgemeinschaften

Mit Bezug auf die **übergeordneten Einflussbereiche** auf den Freizeitverkehr gilt dabei folgendes:

Insgesamt übt der **Infrastrukturausbau** – vor allem der Strassenbau – angesichts der erreichten Netzdichte keinen besonderen Impuls auf die Freizeitverkehrsentwicklung mehr aus. Massnahmen wie etwa die Fertigstellung des schweizerischen Nationalstrassennetzes sind für das zu beobachtende Freizeitverkehrswachstum nicht (mehr) ursächlich. Einen rein nachfrageorientierten Infrastrukturausbau – z.B. die massive Vergrösserung des Parkplatzangebots bei Bergbahnen ohne gleichzeitige Verkehrslenkung, Parkplatzbewirtschaftung und ÖV-Aufwertung – gibt es nicht mehr. Infrastruktur-Rückbauten mit dem Ziel, örtliche touristische Attraktivitäten zu erhöhen und unerwünschtes Verkehrsverhalten beschwerlicher zu machen, können je nach den lokalen Gegebenheiten eine beträchtliche positive Wirkung entfalten. Den Interessen von Anwohnern und Gewerbe muss dabei Rechnung getragen werden.

Dass der Freizeitverkehr mit **raum- und stadtplanerischen Massnahmen** beeinflusst werden kann, ist offensichtlich. Punktuell und mit verschiedenen Instrumenten geschieht dies auch, allerdings ist der bedeutende Lebensbereich "Freizeit" noch kein Gegenstand einer umfassenden, selbstverständlichen Sachplanung. Planerische Massnahmen stossen in der Regel an die Grenzen der Finanzierbarkeit. Effektiver als die Bereitstellung öffentlicher Einrichtungen dürften all jene Massnahmen sein, die in Kooperation mit privaten Grundeigentümern und Investoren bei neuen Projekten der Gestaltung und Nutzbarkeit des Wohnraumumfelds grössere Beachtung schenken.

Die Chancen des **öffentlichen Verkehrs** in der Freizeit sind nicht besser oder schlechter zu beurteilen als in anderen Verkehrsbereichen. Die ÖV-Unternehmen haben den Freizeitverkehr seit langem als Möglichkeit entdeckt, die vor allem jenseits des Berufsverkehrs entstehenden Nachfragerücken aufzufüllen und die Ertragssituation zu verbessern. Bestimmte Freizeitverkehrsarten sind ohne ÖV gar nicht mehr denkbar, z.B. der Verkehr bei Grossveranstaltungen. Als erfolgreich erweisen sich vor allem Massnahmen – z.B. tarifarischer Art – im bestehenden Verkehrsangebot. Besonderen "Freizeitlinien" des öffentlichen Verkehrs ist ausser in besonderen Marktnischen – z.B. Nachtbusse – häufig nicht so viel Erfolg beschieden.

Ökonomische Massnahmen sollen die Attraktivität von Freizeitanlässen und -anlagen steigern, Umsteigen auf den ÖV fördern oder unerwünschten Verkehr verteuern; Verteuerungsmassnahmen sind allerdings weniger weit verbreitet. Zu den Massnahmen im Zusammenhang mit Freizeitanlässen und -anlagen zählen die mittlerweile weit verbreiteten Kombibillette; zu den Verteuerungsmassnahmen – auch unter dem Gesichtspunkt der Kostenwahrheit – die diskutierten Besteuerungsmassnahmen, Mauten und Infrastrukturbenutzungsgebühren sowie, als am weitesten verbreitete Massnahme, die Parkplatzbewirtschaftung. Grundsätzlich gilt, dass der Freizeitverkehr auf Verteuerungen nicht anders reagiert als andere Verkehrsarten. Automobilierter Freizeitverkehr ist nicht preis- oder kostenelastischer als automobilierter Berufsverkehr: Er kann oft weniger gut auf den ÖV verlagert werden, weil seine Fahrtziele weiter verstreut liegen und schlechter mit dem ÖV erschlossen sind und weil in vielen Fällen mehrere Personen gemeinsam und allenfalls noch Gepäck, Sportgeräte usw. befördert werden müssen. Der Freizeitverkehr hat objektiv bessere Gründe für die Autobenutzung.

Persuasive Massnahmen im Sinne von Bekanntmachung alternativer (umweltschonender) Massnahmen und zur Behebung von Informationsdefiziten sind nicht per se, sondern als Begleitung „harter“ Massnahmen unerlässlich und erfolgstützend. Darüber hinaus können sie im Sinne der Mobilitätspsychologie durchaus eine Eigendynamik gewinnen, zum Auf-

bau neuer Freizeitwerte und damit eines veränderten Freizeitverkehrsverhaltens.

Die aus der Sicht von Politik, Planung und Verkehrsbetrieben wirksamen Strategien zur Eindämmung des Verkehrswachstums und zur Förderung eines umweltbewussten Verkehrsverhaltens werden in der vorliegenden Studie im Sinne von **Empfehlungen** auf ihre Vor- und Nachteile hin diskutiert. Es wird deutlich gemacht, dass nicht Einzelmassnahmen, sondern **Massnahmenbündel im Rahmen von Verkehrskonzepten** die Grundlage für **situations- und zielspezifische Strategien** bilden.

Ebenso werden die Grenzen der Realisierbarkeit und Wirksamkeit der Massnahmen dargestellt. Solche **Grenzen** liegen z.B. darin, dass Einkommen, Vermögen und verfügbare Freizeit auch weiterhin massgebliche und weitgehend unbeeinflussbare Wachstumsfaktoren des Freizeitverkehrs bleiben werden, dass Kontaktmobilität – ein Hauptgrund für Freizeitverkehr – nur schwer beeinflusst werden kann, dass sich Ferien im Ausland, die einen grossen Teil der Verkehrsleistung von Einwohnern der Schweiz ausmachen, dem Einfluss der einheimischen Politik und Planung weitgehend entziehen und dass Finanzierungshürden vielen planerischen Massnahmen entgegenstehen. Dennoch zeigt die Studie auf, **wieviele** erfolgreiche oder erfolgversprechende Ansätze zur Optimierung des Freizeitverkehrs bereits bestehen. Zum Erfolg gehören neben der realistischen Einschätzung von Handlungsbedarf und Handlungsspielraum Erfindungsreichtum, Pioniergeist und Hartnäckigkeit.

Neben einem ausführlichen Literaturverzeichnis zum aktuellen Stand der Thematik enthält die Studie zahlreiche Abbildungen, Übersichten und ein Glossar. Die Beispielsammlung der Massnahmen kann in einem separaten Ordner bei der Forschungsstelle bezogen werden.

Résumé

En décembre 1994, la communauté de travail R + R Burger et Partner/ Bureau Z présentait la première partie du rapport concernant le projet de recherche SVI "Perspectives sur la circulation des loisirs"¹. Ce rapport partiel contenait une analyse des facteurs déterminants et des lois régissant la circulation des loisirs, des modèles de comportement des participants, ainsi qu'une prévision sur des lignes de développement. Formant étude de base, il définissait le système de références en vue des recherches plus approfondies faisant l'objet de cette seconde partie du rapport: "Stratégies de solution".

Le but de l'étude est d'élaborer des **mesures et des stratégies pour la politique, la planification et le fonctionnement du trafic, en vue d'optimiser la circulation des loisirs**. Pour ce faire, elle se concentre essentiellement sur les formes de circulation de loisirs qui exigent des interventions pour résoudre des problèmes reconnus. L'étude donne réponse aux questions suivantes:

- Dans quels **domaines** des mesures pour contrôler la circulation des loisirs sont-elles possibles / déjà réalisées?
- Sur quels **plans** de la planification du trafic ces possibilités d'intervention se placent-elles?
- Quelles mesures peut-on judicieusement combiner pour constituer des **stratégies d'optimisation**?
- Quelles stratégies ont-elles déjà été **mises en oeuvre**?
- Avec quel **succès**?

Comme le montre la comparaison entre les enquêtes Mikrozensus de 1989 et 1994 sur les habitudes de circulation en Suisse, le volume de la circulation des loisirs (mesuré en kilomètres/ personne) a fortement augmenté. **Mesurée par rapport au volume total du trafic, sa part atteint aujourd'hui presque 50 pour cent**. Ce faisant, la part de circulation des loisirs dite journalière est largement dominante quant aux trajets parcourus².

¹ Lüking, J., Meyrat-Schlee, E.: Perspectives sur la circulation des loisirs, 1ère partie: Déterminants et développements. Projet d'étude 41/92 sur la demande du SVI; EVED/ASB rapport 331, Baden/Zurich, décembre 1994.

² Dans la circulation des loisirs journalière, on totalise toutes les formes de circulation de loisirs ayant lieu aux alentours immédiats, ou non loin de l'habitat, ou lors des week-ends, tels que

Le spectre des domaines problématiques et des besoins de planification ayant trait à la circulation des loisirs est extrêmement étendu et concerne entre autres les aspects suivants:

- Forte croissance de la circulation des loisirs, accroissement des nuisances sur l'environnement
- Circulation routière et trafic aérien comme facteurs de croissance nuisibles à l'environnement
- Pollution de lieux et d'espaces naturels sensibles
- Accessibilité contre attractivité des lieux touristiques
- Mobilité sportive comme mobilité secondaire nuisible à l'environnement
- Encombres à l'époque des vacances et par le tourisme journalier
- Equipements de loisirs et grandes manifestations générant des pointes de trafic particulières
- Difficulté pour les réseaux de transports publics d'assurer la circulation des loisirs
- offre en transports publics aux heures marginales: Souhaits contre rentabilité

Les mesures susceptibles de résoudre les problèmes sont également très variées. Pour pouvoir représenter cette variété de mesures de manière systématique et comparable, on a développé un **système de cibles** permettant d'évaluer les mesures envisagées:

- **Assurer la circulation individuelle**
 - Réduire / atténuer les dangers d'encombrement (notamment en matière de circulation individuelle)
 - Mettre à disposition les moyens de transport publics souhaités
- **Limiter/diminuer les effets négatifs de la circulation**
 - Accroître la sécurité du trafic
 - Diminuer la production de substances nocives/de bruit aux échelons général et local
 - Limiter la consommation d'énergie/des ressources

trajets vers les centres-ville, le jour et le soir/la nuit, les visites de manifestations sportives ou autres, les visites d'amis et de parents, la détente de proximité, etc.

- Eviter la circulation dans des lieux à protéger (p.ex. parking sauvage dans la nature)
- **Assurer la rentabilité**
 - Encourager les activités ayant trait aux loisirs et le tourisme
 - accroître la rentabilité dans l'exploitation de la circulation et des infrastructures
 - Définir les limites du financement des mesures, coût "approprié" des mesures.

Se basant sur une **différenciation concernant les problèmes** et à l'aide de l'enquête Mikrozensus de 1994, l'étude conclut que **de la moitié aux trois quarts des kilomètres parcourus pour les loisirs par les habitants de la Suisse ne créent aucun problème supplémentaire autre que ceux de la circulation dans son ensemble**. En ce qui concerne par contre le système de cibles, des **exigences particulières** sont posées à la planification, à la politique et au fonctionnement du trafic par les **formes de circulation des loisirs** suivantes qui représentent une **part de 15 à 20 pour cent** du trafic total:

- Voyages de vacances,
- trajets vers les grandes manifestations et les équipements de loisirs,
- trajets de loisirs ou similaires parcourus le samedi pour effectuer des achats dans les centres-ville,
- Part de la circulation de loisirs ayant lieu le soir et la nuit,
- tourisme de masse journalier,
- circulation de loisirs dans les régions touristiques en général,
- trajets de proximité pour la détente aux alentours des grandes villes.

L'essentiel de l'étude est constitué par la **série de mesures concrètes** commentées et qualifiées comme **possibilités d'action** sur les formes de circulation de loisirs reconnues comme problématiques. Les **110 cas concrets** suisses et étrangers sélectionnés pour ce faire sont, pour une grande part, déjà mis en oeuvre ou pour le moins concrétisés sous forme de propositions. Ils ont été vérifiés par rapport au système de cibles ainsi qu'en fonction de leur **réussite**, resp. de leur **échec**, en tenant compte de l'**acceptance et de l'efficacité**. Pour la maîtrise du trafic et la limitation de ses effets négatifs, on a constaté l'**efficacité des mesures suivantes**:

- Rendre la circulation plus coûteuse
- Limiter les infrastructures pour le trafic individuel, le rendre "mal-commode"
- Aménager les infrastructures pour les transports publics
- Favoriser la desserte des lieux de loisirs par les transports publics
- Avantager les lieux de loisirs "proches"
- Rendre les transports publics plus attrayants
- "Récompenser" les utilisateurs de transports publics ou les déplacements collectifs.

En ce qui concerne l'**influence générale** sur la circulation des loisirs, on peut constater ce qui suit:

En raison de la densité du réseau atteinte, notamment dans le domaine des routes, les aménagements infrastructurels n'apportent généralement plus d'impulsion particulière au développement de la circulation des loisirs. Des mesures telles que l'achèvement du réseau des routes nationales suisses ne génèrent (plus) aucune croissance sensible de la circulation des loisirs. On ne peut plus concevoir un aménagement infrastructurel orienté sur la demande, p.ex. une extension massive de l'offre en parkings près des remontées mécaniques, sans un contrôle simultané du trafic, un système de parkings payants et une revalorisation des transports publics. Des ouvrages bâtis accompagnant l'infrastructure ayant pour but d'accroître l'attractivité touristique locale et de dissuader d'habitudes de circulation fâcheuses peuvent, selon les circonstances, avoir un effet positif important.

Ce faisant, les intérêts des habitants et des commerçants riverains doivent être pris en compte.

Il va de soi que la circulation des loisirs peut être influencée par des **mesures de planification spatiales et urbanistiques**. Ceci se réalise d'ailleurs ponctuellement à l'aide d'instruments divers; mais dans l'important domaine des "loisirs", il n'existe pas encore de planification générale systématique. Les mesures planificatrices se heurtent généralement aux limites de financement. Pour dépasser l'efficiencia de la mise à disposition d'équipements publics, on devrait attacher une plus grande importance à toutes les mesures prises en coopération avec des propriétaires fonciers et des investisseurs privés dans le cadre des nouveaux projets organisant et utilisant l'environnement des habitats.

Les chances des **transports publics** pour les loisirs ne sont ni plus ni moins faciles à évaluer que dans les autres domaines de la circulation. Depuis longtemps, les entreprises de transports publics ont découvert la circulation des loisirs comme potentiel susceptible de combler les vides de demande en dehors de la circulation professionnelle et d'améliorer les possibilités de gain. Certaines formes de circulation de loisirs ne sont plus pensables sans les transports publics, p.ex. les trajets vers les manifestations de masse. Dans les lignes de transport existantes, certaines mesures ont été positives, ainsi les avantages tarifaires; cependant, certaines "lignes de loisirs" spéciales ont été moins bien accueillies, sauf dans les créneaux de demande particuliers comme les autobus de nuit.

Des mesures économiques doivent venir accroître l'attractivité des manifestations et des ensembles de loisirs, favoriser le recours aux transports publics ou rendre les formes de circulation indésirables plus coûteuses; certes, les mesures de renchérissement sont peu courantes. Parmi les mesures prises en faveur des manifestations et des ensembles de loisirs, les billets combinés se sont largement répandus; en ce qui concerne les moyens de renchérissement - également dans l'optique de la vérité des coûts - on compte les mesures d'imposition toujours très discutées, les péages et les taxes d'infrastructure, ainsi que le principe, de loin le plus répandu, des parkings payants. Fondamentalement, on sait que la circulation des loisirs ne réagit pas différemment aux renchérissements que les autres formes de circulation. La circulation automobile des loisirs n'est ni plus ni moins élastique aux prix et coûts que la circulation automobile professionnelle. Elle peut moins souvent recourir aux transports publics, car ses itinéraires sont plus divergents, mal desservis par les réseaux existants et, dans de nombreux cas, plusieurs personnes doivent se déplacer ensemble en transportant aussi des bagages, des équipements sportifs, etc. En bref, la circulation des loisirs a objectivement de meilleures raisons pour se faire en voiture individuelle.

Les mesures de persuasion en forme de renseignements sur des solutions alternatives (conformes à l'environnement) et pour pallier un déficit d'information, ne sont pas indispensables en elles-mêmes, mais comme accompagnement aidant au succès de mesures plus "contraignantes". Par ailleurs dans le sens de la psychologie de la mobilité, elles peuvent parfaitement acquérir une autodynamique revalorisant la qualité des loisirs et modifier par là le comportement de la circulation correspondante.

Dans la présente étude, les stratégies susceptibles de limiter efficacement la croissance du trafic et encourageant un comportement plus conforme à l'environnement, sont discutées avec leurs avantages et inconvénients, dans l'optique de la politique de planification et du fonctionnement de la circulation; elles sont présentées sous la forme de

recommandations. on y voit nettement que ce ne sont pas des mesures isolées, mais des **faisceaux de mesures prises dans le cadre de concepts de circulation** qui constituent le fondement des **stratégies spécifiques aux situations et aux objectifs.**

De même, les limites de faisabilité et d'efficacité y sont représentées. Ces **limites** résident dans le fait que dans la circulation des loisirs, les revenus, les moyens financiers et le temps disponible sont et restent des facteurs essentiels très peu influençables; le fait que la mobilité de contact - un des mobiles principaux de la circulation des loisirs - est elle aussi très difficilement modifiable; que les vacances à l'étranger qui provoquent la plus grande part des déplacements des habitants de la Suisse, échappent largement à l'influence de la politique et de la planification nationale et que l'obstacle du financement s'oppose à nombre de mesures planificatrices.

Pourtant, l'étude montre aussi les **nombreux** éléments de réussite ou prometteurs déjà présents dans l'optimisation de la circulation des loisirs. Au delà du réalisme dans l'évaluation des besoins et des possibilités d'intervention, le succès implique de la richesse d'invention, un esprit pionnier et de la ténacité.

Outre un index de littérature détaillé sur l'état actuel de la thématique, l'étude comporte de nombreuses illustrations, des vues d'ensemble et un glossaire. La collection d'exemples concrets en classeur séparé peut être demandée auprès de notre bureau de recherche.

Summary

In December 1994, the first part of a study on the perspectives of leisure traffic was presented.¹ It contains an analysis of the determinants, of behaviour patterns and an outlook on the development of leisure traffic. Based on this study, a second part is now presented, titled „Strategies for Solutions“.

The aim of the second part of the leisure traffic study is to assemble means and strategies for transport policy, transport planning and transport companies to optimize leisure traffic. The spectrum of problems and challenges associated with leisure traffic is broad:

- strong growth of leisure traffic, increasing environmental stress
- special environmental problems with automobile and air traffic where growth is particularly strong
- stress on sensitive villages and countryside
- access to vs. attractiveness of tourist spots
- environmental damages of sport mobility
- congestion caused by holiday traffic and day trips
- traffic peaks caused by leisure and sport events
- suitability of public transport for leisure traffic
- late-hour leisure traffic: demands on public transport vs. economic feasibility

However, 50 to 75 percent of leisure traffic (kilometers of Swiss inhabitants) do not cause special problems. The types of leisure traffic which *do* present a challenge to politicians, planners and transport companies are

- holiday traffic peaks
- traffic associated with major leisure, cultural or sport events
- „leisure-like“ shopping traffic, particularly on Saturdays in the city centres
- leisure traffic at night (partly)
- day trips with traffic peaks, e.g. in winter sport areas
- leisure traffic in tourist regions in general
- recreational traffic in the vicinity of major cities

About 110 examples for strategies to deal with these types of leisure traffic were analyzed for the study. The following strategies were found particularly effective:

¹ Lükking, J., Meyrat-Schlee, E.: Perspektiven des Freizeitverkehrs, Teil 1: Determinanten und Entwicklungen. Forschungsauftrag 41/92 auf Antrag der SVI; EVED/ASB Bericht 331, Baden/Zürich, Dezember 1994

-
- increase traffic costs
 - keep infrastructure for automobiles scarce and „uncomfortable“
 - extend infrastructure for public transport
 - make leisure traffic destinations accessible with public transport
 - support leisure traffic destinations within close distance to origins
 - make public transport more attractive
 - rewards for users of public transport or car pools

The limits to strategies for optimization of leisure traffic are determined by the following factors:

- Income, personal wealth and disposable leisure time will continue to be unalterable factors for leisure traffic growth.
- It is difficult to exert an influence on „contact mobility“ – visits to friends and relatives – , a main purpose of leisure traffic.
- Vacations abroad account for much of the leisure traffic of the Swiss population; they are hard to influence.
- Restrictions to public finance are a hurdle to public planning.

In general, it can be said that no single measure alone is ever adequate to solve leisure traffic problems. Instead, in order to attain the optimal, acceptable solution, measures should be combined according to specific situations and objectives.

1 Abgrenzungen und Vorgehen

1.1 Ausgangslage

Die Arbeitsgemeinschaft R + R Burger und Partner / Büro Z hat im Dezember 1994 den ersten Teilbericht zum SVI-Forschungsvorhaben „Perspektiven des Freizeitverkehrs“ vorgelegt¹. Dieser Teilbericht enthält eine Analyse der Bestimmungsgründe und Gesetzmässigkeiten des Freizeitverkehrs, der Verhaltensmuster von Freizeitverkehrsteilnehmern sowie eine Abschätzung von Entwicklungslinien. Als Grundlagenstudie liefert er das Referenzsystem für vertiefende Untersuchungen zum vorliegenden zweiten Teil der Forschungsarbeit „Strategien zur Problemlösung“.

Befasste sich der erste Teil der Arbeit in erster Linie mit den Determinanten des Freizeitverkehrs, so geht es im folgenden Teil um Massnahmen zum Umgang mit dem Freizeitverkehr. Die Auftragsumschreibung lautet: „Die Arbeitsgemeinschaft wird beauftragt, die durchgeführten Arbeiten fortzusetzen und eine fachtechnische Analyse der Möglichkeiten zur Optimierung des Freizeitverkehrs in der Schweiz vorzunehmen. Es ist eine kommentierte Sammlung pragmatischer und innovativer Massnahmenvorschläge zum Umgang mit dem Freizeitverkehr aufzustellen. Konkrete pragmatische und innovative Strategien sind zu identifizieren, anhand der bisher gewonnenen Erkenntnisse auf Treffsicherheit und Wirksamkeit zu prüfen und hinsichtlich ihrer Effizienz (Nutzen-Kosten), Konsensfähigkeit sowie hinsichtlich der Wahrung von Freiheits- und Gerechtigkeitsansprüchen zu beurteilen. Ferner ist eine qualitative und – falls und soweit möglich – quantitative Abschätzung der Folgen für Verkehr, Wirtschaft und Umwelt vorzunehmen, u.a. anhand der ermittelten Wirkungszusammenhänge zwischen den Einflussfaktoren und den Ausprägungen des Freizeitverkehrs.“²

Arbeiten über die Lenkung des Verkehrsverhaltens generell – mit informativ-erzieherischen, dirigistischen, planerischen und marktwirtschaftlichen Mitteln – liegen mittlerweile in grosser Zahl vor. Zum Freizeitverkehr im Besonderen gibt es verschiedene Studien, die sich mit speziellen Planungs- oder Freizeitverkehrsbereichen beschäftigen. Auch Kata-

¹ Lükking, J., Meyrat-Schlee, E.: Perspektiven des Freizeitverkehrs, Teil 1: Determinanten und Entwicklungen. Forschungsauftrag 41/92 auf Antrag der SVI; EVED/ASB Bericht 331, Baden/Zürich, Dezember 1994

² Bundesamt für Strassen, Forschungsauftrag Nr. 49/95 7277.02, Bem 21.12.1995

loge von Einzelmassnahmen zur Optimierung des Freizeitverkehrs sind bereits vorhanden. Hingegen bestehen **Forschungslücken**

- hinsichtlich einer **Gesamtschau und Systematisierung** von Massnahmen: angezielte Freizeitverkehrsart, angezielte Personengruppe, Investitionsbedarf und Kosten, Entscheidungsträger,
- im Bereich der **Wirksamkeitsanalyse** und der Effizienzbeurteilung, unter besonderer Berücksichtigung der Opportunitätskosten im Freizeit- und Fremdenverkehrsgewerbe,
- bezüglich der **Akzeptanz und Konsensfähigkeit** unter Berücksichtigung von Freiheitlichkeits- und Gerechtigkeitsansprüchen.

Diese Forschungslücke zu schliessen und **Massnahmen und Strategien für Verkehrspolitik, Verkehrsplanung und Verkehrsbetriebe im Hinblick auf eine Optimierung des Freizeitverkehrs** zu erarbeiten, ist das Ziel der vorliegenden Studie. Demzufolge stehen folgende Fragen im Vordergrund:

- In welchen **Bereichen** sind Massnahmen zur Lenkung des Freizeitverkehrs denkbar/möglich?
- Auf welchen **Ebenen** der Verkehrsplanung bestehen diese Handlungsmöglichkeiten?
- Welche Massnahmen lassen sich sinnvollerweise zu **Optimierungsstrategien** verknüpfen?
- Welche Strategien sind bereits **angewendet** worden?
- Mit welchem **Erfolg**?

Im Teil 1 der Studie wurde darauf hingewiesen, dass der Umfang des Freizeitverkehrs (gemessen in Personenkilometern) in Zukunft wachsen dürfte. Bereits der Vergleich zwischen den Ergebnissen des Mikrozensus 1989 mit dem Mikrozensus 1994 zeigt, dass der Freizeitverkehr schneller gewachsen ist als der übrige Verkehr. Ebenso machte die im Teil 1 dargestellte Analyse zum Freizeitverkehrsverhalten deutlich, dass der sogenannte alltägliche Freizeitverkehr den weitaus überwiegenden Teil der Freizeitwege ausmacht.³

³ Unter den alltäglichen Freizeitverkehr lassen sich alle jene Freizeitverkehrsarten subsummieren, die in der näheren und weiteren Wohnumgebung oder übers Wochenende stattfinden, wie Freizeitverkehr in die Innenstädte, tagsüber und abends/nachts, Besuch von Sport- und anderen Anlässen, Besuch von Freunden und Verwandten, Naherholung usw.

Im Hinblick auf die Ausrichtung des zweiten Teils der Studie, Optimierungsmöglichkeiten aufzuzeigen, wird die breite Betrachtung des Freizeitverkehrs beibehalten. Die Studie konzentriert sich dabei schwerpunktmässig auf diejenigen Freizeitverkehrsarten, für die Handlungs-herausforderungen für erkannte Probleme bestehen.

1.2 Ablauf und Organisation

Das Schwergewicht der Arbeit liegt auf der Sammlung von Beispielen, die anhand definierter Kriterien beurteilt und beschrieben werden und zusammen einen umfangreichen **Massnahmenkatalog** bilden. Die Beispiele stammen einerseits aus der Literatur, andererseits handelt es sich dabei um bei verschiedenen Stellen, Organisations und Institutionen gesammelte Massnahmen, die bisher noch nicht dokumentiert und ausgewertet wurden. Sie bilden die Basis für die Erarbeitung von Vorschlägen für Handlungsmöglichkeiten in definierten Problemfeldern des Freizeitverkehrs.

Die Arbeit wurde betreut von einer fachlich breit abgestützten **Begleitgruppe**, welche bereits den ersten Teil der Forschungsarbeit begleitet hat. Es fanden insgesamt sechs Sitzungen statt, an denen die Mitglieder anhand von Zwischenberichten die Arbeit kritisch und anregend unterstützten. Mitglieder der Begleitgruppe:

- Dr. D. Keller Präsident der Begleitgruppe
 Regionalplanung Zürich und Umgebung
- Ph. Gasser Roland Ribi & Associés SA, Lausanne
- Dr. G. Haefliger Schweizerischer Wissenschaftsrat, Bern
- K. Infanger Generalsekretariat EVED, Dienst GVF, Bern
- Prof. C. Kaspar St. Gallen
- H. Koller Schweizerischer Strassenverkehrsverband, Bern
- H. Müller Müller & Romann, Zürich
- Dr. R. Röttinger SBB GD Traktion und Zugsdienste, Bern

Neben der Begleitgruppe wurde ein **Diskussionsforum** aus weiteren Freizeitverkehrs- und Tourismusexperten eingesetzt, das die im Laufe der Arbeit entwickelten Vorschläge, Beispiele und Empfehlungen prüfen und ergänzen sollte. Das Diskussionsforum tagte zweimal und hat die Arbeit mit Hinweisen, kritischen Fragen und Beiträgen aus dem Erfahrungshintergrund der Teilnehmer bereichert. Mitglieder des Diskussionsforums:

- W. Glünkin Kt. Graubünden, Fachstelle öffentlicher Verkehr
- Dr. R. Meier Kt. Bern, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
- Prof. H.R. Müller FIF Universität Bern
- R. Ott Stadt Zürich, Verkehrsplanung TED
- U. Sinzig OSST/BTI Langenthal
- G. Thélin BUWAL, Abteilung Landschaftsschutz
- R. Zumbühl TCS, Genf

2 Herausforderungen und Ziele

2.1 Problembereiche und Planungsaufgaben

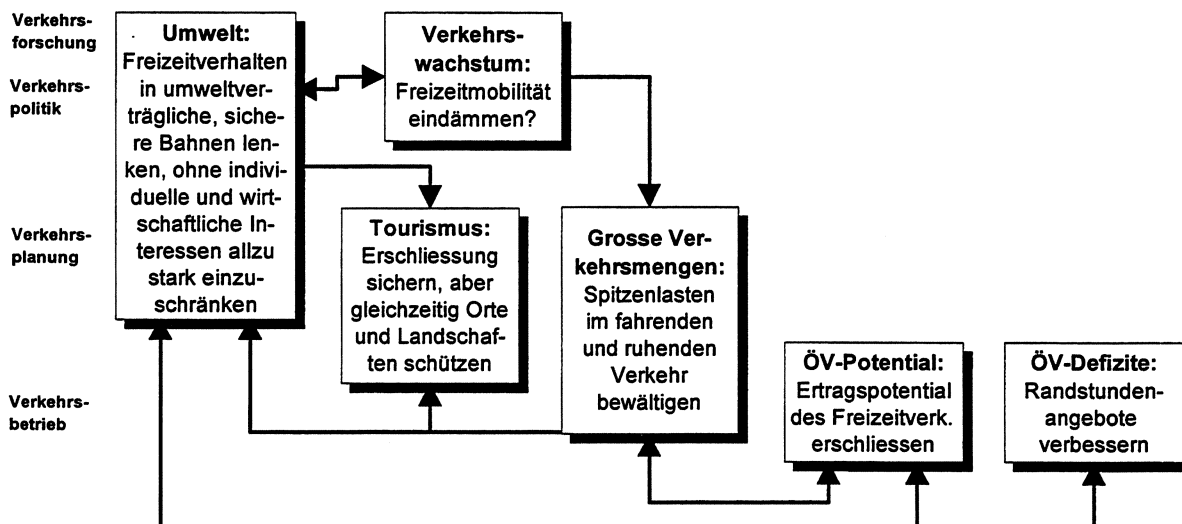
Es gibt eine Vielzahl von politischen, planerischen und betrieblichen Herausforderungen des Freizeitverkehrs. Je nach Interessenlage von Öffentlichkeit und Entscheidungsträgern stehen dabei unterschiedliche Problembereiche des Freizeitverkehrs im Vordergrund:

- Verkehrspolitik und Freizeitverkehrsforschung sind sehr stark auf die Umweltaspekte des Freizeitverkehrs fokussiert.
- In der Verkehrsplanung besteht eine wesentliche Herausforderung in der Bewältigung der grossen, lokal und zeitlich konzentrierten Freizeitverkehrsmengen. Die Glättung von Verkehrsspitzen wirkt natürlich positiv auf die Umwelt zurück.
- Bei den Verkehrsbetrieben geht es hauptsächlich darum, das Ertragspotential zu erschliessen, das im grossen Volumen des Freizeitverkehrs steckt. Sonderproblem ist die Bereitstellung von Randstundenangeboten. Der angestrebte Umsteigeeffekt ist wiederum positiv für Umwelt und Verkehrsbewältigung.

Herausforderungen des Freizeitverkehrs

Entscheidungs-
ebenen:

Problembereiche:



Umwelt

Vorliegende Forschungsarbeiten und laufende Forschungsvorhaben zum Umgang mit dem Freizeitverkehr beziehen sich vor allem auf die Umweltauswirkungen (vgl. Herzog u.a., 1994a, S.1; Kt. Bern, 1993, S.3)⁴. Die besonderen Umweltauswirkungen des Freizeitverkehrs ergeben sich durch das „Wachstum motorisierter Wunschverkehre in der Freizeit“ als grösstem Wachstumsbereich des Verkehrs (Heinze/Kill, 1997, S.11) sowie durch die Belastung der Freizeiträume in einer Masse, dass sie „für ihre primären Zwecke (z.B. Land- und Forstwirtschaft) kaum mehr nutzbar sind, gleichzeitig aber auch ihre Funktion als Erholungsraum nicht mehr erfüllen“ (Herzog u.a., 1994a, S.1).

Von vielen wird der Freizeitverkehr allein schon wegen des grossen Anteils an motorisiertem Individualverkehr (MIV) als besonderes Umweltproblem betrachtet. Das ist insofern nicht richtig, als der MIV-Anteil im Freizeitverkehr nicht grösser ist als bei anderen Verkehrsarten und die

⁴ Unter den laufenden Forschungsarbeiten in der Schweiz vgl. NFP41, „Freizeitverkehr – Zukunftsgerichtete Strategie- und Massnahmenevaluation“, NFP41 „Umweltverantwortliches Verkehrsmanagement in Ferienorten“, SVI 96/5 „Verkehrstelematik im Verkehrsmanagement in Tourismusgebieten“.

Autos im Freizeitverkehr mit mehr Personen besetzt sind⁵; das Auto wird also effizienter benutzt. Das besondere Umweltproblem des Freizeitverkehrs liegt nicht darin, dass so viele Autos unterwegs sind, sondern dass so viele Freizeitfahrten (mit oder ohne Auto) empfindliche Orte und Landschaften zum Ziel haben: Konzentrationserscheinungen in den Zielgebieten von Naherholungsaktivitäten; disperse Nutzung der Zielgebiete durch den Verkehr („nichts ist vor dem Verkehr sicher“); Überlastungen in den Zufahrtsbereichen (vgl. *Henz/Müller, 1987, S.3*). Im übrigen gilt das Auto – ob zu recht oder zu unrecht – als wesentlicher Auslöser des Freizeitverkehrswachstums.

Ein weiterer, zunehmend wichtiger Teilaspekt der Umweltproblematik sind die Ferienreisen mit dem Flugzeug („Engadin oder Karibik: 140mal mehr Energie und 740mal höherer CO₂-Ausstoss“, *Aargauer Zeitung vom 18.10.97, S.7, mit Bezug auf eine Studie des EVED*). Im Luftverkehr sind in den letzten 40 Jahren grössere Produktivitätssteigerungen erreicht worden als bei den anderen Verkehrsträgern. Zugleich ist der Luftverkehr in der Lage, diese Produktivitätsgewinne durch sehr dynamische Preisdifferenzierung an die Freizeitreisenden weiterzugeben. Ausserdem erschliesst der Luftverkehr Reiseziele, in denen man für wenig Geld Ferien machen kann. All dies hat massgeblich zur Steigerung von Reiseweiten und Freizeitverkehrsleistungen beigetragen.

Verkehrswachstum: Grenzen der Mobilität

Das starke Verkehrswachstum im Freizeitverkehr wird oftmals als Problem an sich thematisiert. Indem man das Verkehrswachstum eindämmt, würde man einer Zunahme der Umweltschäden vorbeugen. Gelänge dies ohne allzu negative Folgen für Individuen und Wirtschaft, wäre dies von grossem Vorteil für die Gesellschaft.

Im Zusammenhang mit dem Freizeitverkehr schwingt dabei unterschiedlich die Auffassung mit, es handele sich vielfach um „unnützen“ Verkehr, den man problemlos beschränken könnte (vgl. dazu *ADAC, 1987, S.8*). Pendler-, Einkaufs- und Geschäftsverkehr sind quasi eine Voraussetzung für das Sozialprodukt und beschreiben auch aufgrund der ihnen zugrundeliegenden Sachzwänge eine untere Grenze der Mobilität. Impliziert wird, dass Freizeitmobilität als nicht gebundener Verkehr über diese Grenze notwendiger Mobilität hinausgeht und deshalb prinzipiell disponibel ist.

⁵ MIV-Anteil an den Personenkilometern im Freizeitverkehr am Sonntag 75%, an Werktagen 66%; im Berufsverkehr 69 %, im Geschäftsverkehr 72 %, im Einkaufsverkehr 78 % (*BFS/GVF, 1996, S.24ff.*). Im Freizeitverkehr wird ein Auto im Durchschnitt von 2,07 Personen benutzt, im Berufsverkehr von 1,14 (*BFS, 1996, S.92*).

Eine so undifferenzierte Problematisierung wird jedoch gerade in der tourismusorientierten Schweiz nicht akzeptiert. *Güller u.a. (1991, S.46 f.)* halten fest, dass es zunehmend schwieriger wird, überzeugende Argumente für eine allfällige Vorzugsbehandlung des Pendler-, Einkaufs- und Geschäftsverkehrs zu finden; „der Freizeitbereich ist zu einem tragenden Pfeiler unserer derzeitigen Wirtschaftsgestaltung geworden“. *Heinze/Kill (1997, S.7)* weisen zudem darauf hin, dass auch die Freizeitmobilität zunehmenden Sachzwängen gehorcht und kaum ohne weiteres beschränkt werden kann.

Tourismus

Die Herausforderung, Tourismusgebiete für grosse Freizeitverkehrsmengen zu erschliessen, aber gleichwohl die Attraktivität der Orts- und Landschaftsbilder zu gewährleisten, ist unbestreitbar das Hauptthema von Freizeitforschung, -planung und -politik in der Schweiz. Für die einen gilt der Tourismus als Paradebeispiel für die Komplementarität von Ökologie und Ökonomie: Massnahmen zum Erhalt der touristischen Umwelt sind Voraussetzung für die Prosperität des Fremdenverkehrs. Für die anderen sind verkehrsbeeinflussende Massnahmen tabu: Zurückgehende Besucherzahlen und sinkende Umsätze werden befürchtet.

Ein besonderes Sorgenkind des Tourismus sind die Tagesausflüge, speziell im Winter mit hohen Verkehrsspitzen und starken Belastungen, aber nur mit geringer Wertschöpfung. Im Zusammenhang mit dem Tourismus rückt auch die Sportmobilität – als Sekundärverkehr am Tourismusziel – in den Blickpunkt des Interesses. *Müller u.a. (1997, S.83)* schätzen die Sportmobilität in der Schweiz auf rund 12 Prozent des gesamten Personenverkehrsaufkommens; davon entfällt mehr als ein Drittel auf Naturräume. Alpiner Skisport gilt puncto Flächenbeanspruchung, Schadstoffeintrag, Störwirkung und mechanischer Einwirkung als Sportart mit den stärksten Umweltbelastungen (*vgl. Müller u.a., 1997, S.100f.*).

Bewältigung grosser Verkehrsmengen

Ein Thema mit grosser Öffentlichkeitswirksamkeit („Stau am Gotthard“) ist die Bewältigung der typischen Freizeitverkehrsspitzen im Ferienreiseverkehr, an Feiertagen, im Tagestourismus – vor allem bei grösseren Freizeitanlagen und im Wintersport – sowie bei Grossveranstaltungen. Aus Sicht der Verkehrsplaner geht es dabei um Dimensionierung, Bewirtschaftung und Management von Verkehrsanlagen in einer Weise, die eine möglichst reibungslose Abwicklung des Spitzenverkehrs, aber auch eine ausreichende Kapazitätsauslastung jenseits der Spitzenzeiten

erlaubt. Das betrifft sowohl den fahrenden Verkehr (Verkehrswege) als auch den ruhenden Verkehr (Parkplätze). Die Bewältigung grosser Verkehrsmengen ist schliesslich auch die Domäne des öffentlichen Verkehrs.

Freizeitverkehr als ÖV-Potential

Das grosse Freizeitverkehrsvolumen anzuzapfen, stellt eine besondere Herausforderung für den öffentlichen Verkehr dar. Weil die Freizeit als individualistisch geprägt gilt, werden dem ÖV gemeinhin wenig Chancen im Freizeitverkehr eingeräumt. Dem steht die Beobachtung entgegen, dass der Modal Split im Freizeitverkehr kaum anders aussieht als bei anderen Verkehrszwecken (*vgl. Fussnote 5*). Auch für den öffentlichen Nahverkehr, der eher als eine Domäne des Pendlerverkehrs gilt, werden erstaunlich hohe Freizeitverkehrsanteile angegeben (*vgl. Burmeister, 1996, S.19*). Grossveranstaltungen z.B. sind ohne öffentlichen Verkehr gar nicht denkbar.

Die ÖV-Betriebe verfolgen eine Vielzahl von Marketingstrategien im Freizeitverkehr. Diese richten sich vielfach auf die ohnehin ÖV-affinen Kundengruppen – Jugendliche, Ruheständler – , sollen aber auch andere Nachfrager gewinnen. Oberstes Ziel ist dabei ganz klar die Ertragssteigerung. Eher mittelbar werden die Freizeitverkehrsteilnehmer zum Umsteigen angeregt, was wiederum positive Rückwirkungen auf die Umwelt hat. Mit Sonderangeboten wird aber auch neue Freizeitverkehrsnachfrage erzeugt, was im Hinblick auf die vielfach geforderte Eindämmung des Verkehrswachstums kritisch angemerkt wird.

Defizite im Angebot des öffentlichen Verkehrs

Im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr werden immer wieder Klagen laut über das ungenügende Angebot in den von Freizeitverkehr genutzten Randzeiten – abends/nachts und am Wochenende. Besonders ernstzunehmen sind die Wünsche nach einer Verbesserung des ÖV vor allem im Hinblick auf die nächtlichen Freizeitunfälle junger Fahrer (*vgl. z.B. Kühnen u.a., 1995, S.7*).

Wegen der schlechten Auslastung folgen die ÖV-Betriebe den Wünschen der Öffentlichkeit nach besserer Bedienung der Randzeiten oftmals nur widerwillig. Die Herausforderung besteht darin, das Randstundenangebot im Hinblick auf günstige Kosten und gute Auslastung zu gestalten und zu verkaufen.

2.2 Zielsetzungen, Zielsystem

Das Spektrum von Problembereichen und planerischen Herausforderungen des Freizeitverkehrs ist also ausgesprochen vielfältig. Als Beispiele seien hier rekapituliert:

- starkes Freizeitverkehrswachstum, Zunahme der Umweltbelastung
- MIV und Luftverkehr als umweltschädliche Wachstumsfaktoren
- Belastung empfindlicher Orte und Naturräume
- Erschliessung versus Attraktivität von Tourismuszielen
- Sportmobilität als umweltschädliche Sekundärmobilität
- Staus im Ferienreiseverkehr und im Tagestourismus
- Freizeitanlagen und Grossanlässe mit besonderen Verkehrsspitzen
- schwierige Erschliessung des Freizeitverkehrs für den ÖV
- Randstundenangebote des ÖV: Wünsche versus Wirtschaftlichkeit

Ebenso vielfältig wie die Probleme und die betroffenen Freizeitverkehrsarten sind die Massnahmen zur Problemlösung. Die vorliegende Studie hat zum Ziel, die Vielfalt von Massnahmen systematisch und, wo immer möglich, vergleichbar darzustellen. Eine solche vergleichende Darstellung benötigt allgemeingültige Kriterien. Zu diesem Zweck wird ein Zielsystem entwickelt, an dem die Massnahmen gemessen werden können.

Im Hinblick auf das Zielsystem sind zu unterscheiden:

- Leitbilder: Allgemein formulierte Zielsetzungen und Nebenbedingungen ohne direkt quantifizierbaren Hintergrund, deren Erreichung nicht ohne weiteres überprüft werden kann; Schlüsselwörter in Leitbildern sind z.B. „umweltverträglich“ oder „wirtschaftlich“.
- Ziele: Differenzierung und Konkretisierung der in den allgemeinen Leitbildern festgehaltenen Grundanforderungen an den Verkehr mit der Absicht, konkrete Handlungsempfehlungen zu geben und Zielerreichungsgrade zu bestimmen. Beispiele: „Verringerung der CO₂-Emissionen“ oder „geringe Massnahmenkosten“.
- Stossrichtungen: Angestrebte Primäreffekte von Massnahmen vor dem Hintergrund bestimmter Zielsetzungen, z.B. „Verkehr umlagern“ (= Erhöhen des ÖV-, Vermindern des MIV-Anteils) mit dem Ziel einer Verminderung von Schadstoffbelastung und Energieverbrauch.

Herzog u.a. (1994a, S.1) nennen folgendes Leitbild ihrer auf bessere Umweltverträglichkeit des Freizeitverkehrs ausgerichteten Studie: „Es gilt, das Freizeitverhalten in sinnvolle, umweltverträgliche Bahnen zu lenken, möglichst ohne dass dabei individuelle Lebensqualitäten verlorengehen und allzu viele wirtschaftliche Interessen tangiert werden.“ Als Stossrichtungen werden die Einschränkung des Aktionsradius und die Wahl alternativer Verkehrsmittel genannt (S.112ff.). Die Massnah-

menbeurteilung erfolgt im Hinblick auf die Kriterien Akzeptanz, Effizienz und Realisierbarkeit (S. 117ff.).

Heinze/Kill (1997, S.XVI) formulieren ein vergleichbares Leitbild: „Eine freizeitorientierte Verkehrspolitik muss ihre negativen Folgewirkungen verringern und zugleich ein hohes Mobilitätsniveau erhalten.“ Ihre Massnahmenanalyse erfolgt vor dem Hintergrund der ‚Instrumentenlogik‘ „Verkehr vermeiden“, „Verkehr verlagern“, „Verkehr entschärfen“ und „Verkehr begrenzen“ (S.143). In einer Massnahmenstudie des Kantons Bern werden als Stossrichtungen einer umweltverträglichen Freizeitmobilität „Vermeiden“, „Umlagern“ und „Reduzieren der negativen Auswirkungen“ genannt (*Kanton Bern, 1993, S.15*).

Das den Untersuchungen in der vorliegenden Studie zugrundeliegende Zielsystem für den Umgang mit dem Freizeitverkehr wird folgendermassen definiert:

- **Personenverkehr gewährleisten**
 - Staugefahren (v.a. im Individualverkehr) vermindern/entschärfen
 - gewünschtes Verkehrsangebot (ÖV) bereitstellen
- **negative Verkehrswirkungen begrenzen/vermindern**
 - Verkehrssicherheit erhöhen
 - Schadstoff-/Lärmbelastung allgemein und lokal senken
 - Energieverbrauch/Ressourcenverzehr vermindern
 - Verkehr am unerwünschten Ort (z.B. wildes Parkieren in der Natur) vermeiden
- **Wirtschaftlichkeit sicherstellen**
 - Freizeitgewerbe und Tourismus fördern
 - Erträge aus Verkehrs- oder Infrastrukturbetrieb erhöhen
 - Massnahmenkosten in Grenzen halten, „angemessene“ Massnahmenkosten

Mit diesem Zielsystem wird nicht nur versucht, die Vielfalt der Problembereiche und Lösungsmassnahmen unter einen Hut zu bekommen. Es geht auch darum, die Zielkompatibilitäten und Zielkonflikte darzustellen, die in den Massnahmen stecken. Ein Beispiel für Zielkompatibilitäten sind die Marketinganstrengungen öffentlicher Verkehrsbetriebe im Hinblick auf den Freizeitverkehr, deren primäres Ziel in der Erhöhung der Verkehrserträge liegt: Wenn dadurch Verkehrsteilnehmer zum Umsteigen auf den ÖV bewegt werden können, wirkt das positiv auf die Umwelt zurück. Beispiele für Zielkonflikte finden sich, wie erwähnt, in der

Verkehrsbewirtschaftung von Tourismusgebieten: Beeinflussung des Verkehrs versus Umsatzziel des lokalen Tourismusgewerbes.

3 Freizeitverkehrsarten: Probleme und Potentiale

3.1 Unproblematischer und problematischer Freizeitverkehr

Die meisten der in Kapitel 2.1 genannten Herausforderungen und Probleme beziehen sich auf spezielle Freizeitverkehrsarten. Will man diesen Herausforderungen begegnen, muss man die speziellen Ausprägungen der jeweiligen Freizeitverkehrsart berücksichtigen: Beschaffenheit, Empfindlichkeit und Erschliessung der Freizeitverkehrsziele, typische Fahrtstrecken, zeitliche oder örtliche Konzentrationstendenzen, den typischen Teilnehmerkreis, besondere Transportbedürfnisse usw. Zum Beispiel: Naherholungsverkehr und Verkehr in Tourismusgebieten haben andere Ausprägungen und stellen den Verkehrsplaner vor andere Aufgaben als der Verkehr abends in die Zentren der Grossstädte.

Betrachtet man die Freizeitverkehrsmotive oder -ziele, so fallen insbesondere als problembehaftet auf:

- der Ferienreiseverkehr,
- der Freizeitverkehr bei Grossveranstaltungen und Freizeitanlagen,
- Freizeitverkehr und freizeitähnlicher Einkaufsverkehr samstags tagsüber in die Innenstädte,
- Teile des Freizeitverkehrs abends und nachts,
- der massenhafte Tagestourismus, z.B. in Skigebiete,
- der Freizeitverkehr in Tourismusgebieten allgemein sowie
- der Naherholungsverkehr im Umkreis grösserer Städte.

Unabhängig von den Freizeitmotiven und Zielen sind die Freizeitwege mit dem Auto und mit dem Flugzeug – wie Autofahrten und Flüge bei anderen Verkehrsarten auch – puncto Umweltbelastung und Energieverbrauch ein Problem.⁶

⁶ Wie bereits erwähnt, ist diese Aussage wegen des hohen Besetzungsgrades von Autos im Freizeitverkehr zu relativieren. Zu erwähnen ist auch, dass ein Personenkilometer mit dem Auto

In der folgenden Tabelle sind die Hauptprobleme der jeweiligen Freizeitverkehrsart aufgeführt. Zum Beispiel: Das Hauptproblem des Freizeitverkehrs bei Grossveranstaltungen liegt bei den konzentrierten Verkehrsmengen und der damit verbundenen Staugefahr. Im Einzelfall können aber auch die Erschliessung mit dem ÖV oder lokale Umweltbelastungen für den Grossveranstaltungsverkehr problematisch sein. Umweltbelastung und Energieverbrauch gehören ganz allgemein zu den Problemen des Verkehrs und wären von daher bei allen Freizeitverkehrsarten zu nennen.

Neben den mit speziellen Problemen behafteten Freizeitverkehrsarten gibt es solche, die eigentlich keine besondere Herausforderung an Verkehrspolitik und -planung darstellen, bei denen aber trotzdem noch Effizienzsteigerungen möglich sind. *Vetterli (1995)* hat z.B. in einer Studie gezeigt, dass in der Mobilität im Mannschaftssport noch ein erhebliches Potential für Energieeinsparungen und Umweltentlastungen ruht.

Zu den Freizeitverkehrsarten ohne besondere Problemrelevanz lassen sich die kurzen Wege von weniger als zwei Kilometern zählen, die problemlos zu Fuss oder mit dem Velo bewältigt werden könnten. Wenig problematisch ist auch der Besuchsverkehr als Kontaktmobilität von Wohnung zu Wohnung („VFR“ = visiting friends and relatives), der sich im Raum verteilt und jenseits der Engpässe des übrigen Verkehrs stattfindet. Zum Problem werden solche Wege dann, wenn das Auto gebraucht wird, obwohl grundsätzlich auch langsame oder öffentliche Verkehrsmittel ohne Qualitätsverlust benutzt werden könnten.

Zusammenfassend kann man also festhalten:

- Die politische und planerische Herausforderung liegt nicht pauschal im grossen Gesamtvolumen und Gesamtwachstum des Freizeitverkehrs.
- Es gibt problematische und unproblematische Freizeitverkehrsarten.
- Bei den problematischen Freizeitverkehrsarten treten jeweils spezifische Probleme auf, für die spezifische Lösungen gesucht werden müssen.

kaum mehr Energie kostet als beim Regionalzug, weil dieser im allgemeinen schlecht ausgelastet ist. Auch hinsichtlich des Luftverkehrs ist zu relativieren: Ein Langstreckenflugzeug verbraucht *pro Personenkilometer* geringfügig weniger Energie als Auto und Regionalzug. Energieintensiv ist vor allem der Kurzstreckenluftverkehr (*vgl. Maibach u.a. 1997*).

Mit besonderen Problemen behaftete Freizeitverkehrsarten

Freizeit- verkehrs- art	Problembereiche, Herausforderungen					
	Verkehrs- Bewältigg.		Umwelt und Sicherheit			Wirt- sch.
	Staugefahr, Engpässe allgemein	systembedingte Defizi- te im ÖV-Angebot	besondere Verkehrs- sicherheitsprobleme	Umweltbelastung und Energieverbrauch allg.	lokale Umwelt- belastungen	Förderung des Aufent- haltstourismus
Freizeitverkehr mit Auto und Flugzeug (allg.)						
Ferienreiseverkehr: An- und Abreiseverkehr inkl. Transitverkehr an den Wochenenden zu Beginn und Ende der Schulferien sowie an den verlängerten Feiertagswochenenden						
Freizeitverkehr bei Grossveranstaltungen ⁷						
Verkehr zu und von grösseren Freizeitanlagen						
Freizeitverkehr und freizeitähnlicher Einkaufsverkehr samstags tagsüber in die Innenstädte						
Freizeitverkehr abends und nachts in die Innenstädte und zu Beizen, Diskos usw. in der Nachbarschaft von Wohngebieten						
Massenverkehr im Tagestourismus, z.B. an schönen Winterwochenenden in Skigebieten						
Freizeitverkehr in Tourismusgebieten allgemein: An- und Abreise, Verkehr am Ort und im Gebiet, Sekundärverkehr abseits öffentlicher Verkehrswege						
Naherholungsverkehr ⁸ in den Naturgebieten rund um grössere Städte und Agglomerationen						

Angeichts knapper Mittel stellt sich dabei die Frage nach Prioritäten: Bei welchen der problematischen Freizeitverkehrsarten ist aus der übergeordneten politischen Optik, z.B. aus der Perspektive des Bundes, eine Optimierung vordringlich? Wie gross ist das Entlastungspotential? Welcher Aufwand ist hinsichtlich der möglichen Entlastung zu rechtfertigen? Lohnt es sich z.B., die verfügbaren Mittel hauptsächlich auf die Tourismusgebiete zu konzentrieren und dafür andere Freizeitverkehrsarten zu vernachlässigen?

⁷ Veranstaltungen mit über 500 Teilnehmern/Besuchern (vgl. Kt. Graubünden, 1996, S. 1).

⁸ Vom Tourismus zu unterscheiden durch den Ausgangspunkt „Wohnort“ und das in kurzer Zeit (z.B. in weniger als einer Stunde) erreichbare Erholungsziel.

3.2 Indizien aus der Verkehrsstatistik

Es ist nicht möglich, mit den vorliegenden statistischen Grundlagen ein Gesamtbild des Freizeitverkehrs zu zeichnen, in dem nach den im Kapitel 3.1 als problembehaftet identifizierten Freizeitverkehrsarten differenziert wird.

Mit dem Mikrozensus 1994 zum Verkehrsverhalten in der Schweiz kommt man der problemorientierten Differenzierung des Freizeitverkehrs am nächsten, wenn man die Freizeitwege nach den zurückgelegten Entfernungen und nach der Tageszeit differenziert (*vgl. Tabelle auf der folgenden Seite*).

Im Diagramm auf Seite 16 ist die Entwicklung des Freizeitverkehrs von 1989 bis 1994 dargestellt. Insgesamt ist der Verkehrsanteil gestiegen; das zeigt, dass das Freizeitverkehrswachstum im Vergleich mit dem Gesamtverkehr überdurchschnittlich ist. Besonders stark hat der Freizeitverkehr in der mittleren Distanzklasse – Weglänge zwischen 10 und 250 Kilometer – zugenommen. Diese Wege haben jetzt einen Gesamtanteil an der Verkehrsleistung von etwa 40 Prozent. Überwiegend handelt es sich um Freizeitwege im Binnenland, die durch einheimische Politiker und Planer beeinflusst werden können. Die „grosse“ Freizeitverkehrspolitik, z.B. auf der Ebene des Bundes, sollte demnach hauptsächlich diesen Freizeitverkehrsbereich im Auge behalten.

Der Mikrozensus 1994 deutet im übrigen darauf hin, dass der Fernreiseverkehr in der Freizeit (und damit z.B. der Luftverkehr) noch kein Thema für die „grosse“ Freizeitverkehrspolitik ist. Der Fernverkehrsanteil an der Freizeitverkehrsleistung ist nur gering; er hat von 1989 bis 1994 sogar abgenommen.⁹

Von den als problembehaftet eingestuften Verkehrsarten lässt sich aus den Wegedaten des Mikrozensus mit einfachen Mitteln speziell noch der Freizeitverkehr abends und nachts sowie der teilweise freizeitähnliche Einkaufsverkehr am Samstag ermitteln.

⁹ Inwieweit methodische Veränderungen im Mikrozensus dieses Ergebnis beeinflusst haben, bleibt jedoch dahingestellt. Z.B. wurde der Mikrozensus 1989 hauptsächlich im April, der Mikrozensus 1994 aber während des ganzen Jahres durchgeführt.

Differenzierung des Freizeitverkehrs auf Basis des Mikrozensus 1994

Freizeitwege...	Anteil am Wegeaufkommen	Anteil an den Personenkilometern (Pkm)	Entwicklung des Pkm-Anteils 1989–1994	Ein Teil des genannten Verkehrs muss gerechnet werden zum							
				Ferienreiseverkehr	Verkehr bei Grossveranstaltungen	Verkehr bei Freizeitanlagen	Problemvk. tagsüber in die Innenstädte	Problemverkehr abends und nachts	Massenverkehr im Tagestourismus	Problemverkehr in Tourismusgebieten	Problematischer Naherholungsverkehr
...unter 2 km Länge	+	–	~								
...tagsüber ¹⁰ , 2–< 10 km Länge	+	–	~								
...tagsüber, 10–< 50 km Länge	~	+	+								
...abends/nachts, 2–< 50 km Lge.	~	~	+								
...von 50–< 150 km Länge	–	+	+								
...von 150–< 250 km Länge	–	~	+								
...von 250 und mehr km Länge	–	–	–								
Einkaufswege samstags/sonntags ¹¹	~	–	–								

"+" = gross/Zunahme; "–" = klein/Abnahme; "~" = Durchschnitt/Stagnation.

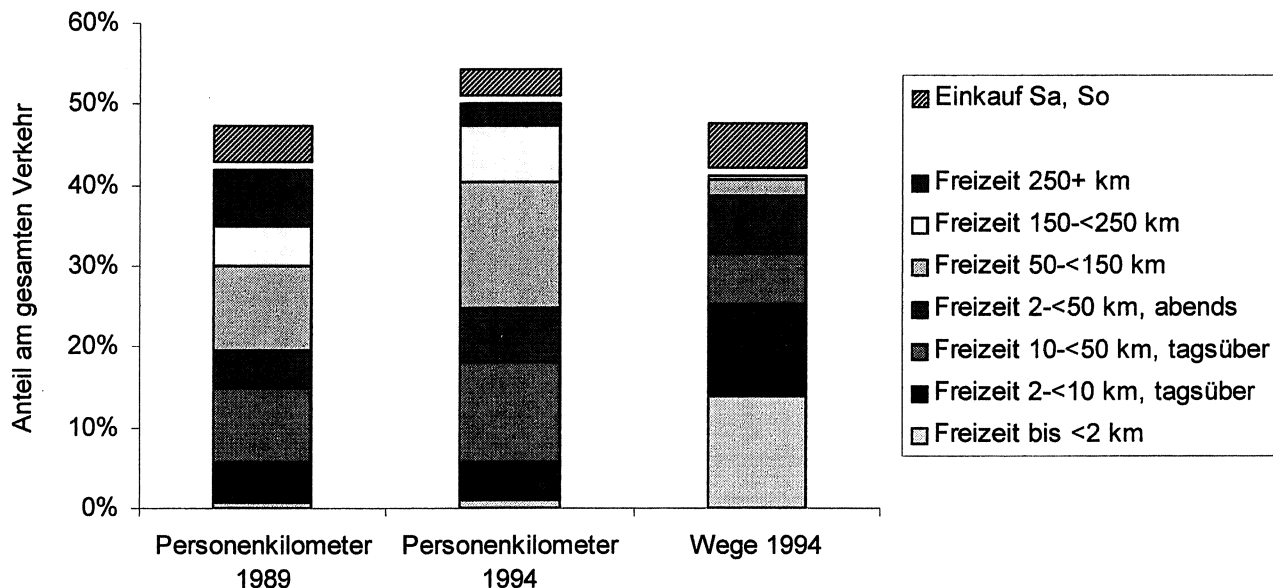
- Das folgende Diagramm zeigt, dass der Freizeitverkehr abends und nachts im Distanzbereich von 2 bis 50 Kilometern einen relativ grossen und zunehmenden Anteil an der gesamten Freizeitverkehrsleistung hat. Wegen des grossen Anteils an unproblematischer Kontaktmobilität kann jedoch nur ein Teil des Freizeitverkehrs abends und nachts wirklich als problembehaftet bezeichnet werden.

¹⁰ Tagsüber = zwischen 5 und 18.59 Uhr; abends/nachts = zwischen 19 und 4.59 Uhr

¹¹ Einkaufswege am Wochenende sind teilweise „freizeitähnlich“, aber kein Freizeitverkehr im verkehrsstatischen Sinne.

Freizeitverkehrsanteile am gesamten Verkehr

Ergebnisse des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten in der Schweiz



- Der Verkehrsleistungsanteil des Einkaufsverkehrs am Wochenende hat von 1989 bis 1994 abgenommen. Gemessen an der *gesamten* Verkehrsleistung ist er nicht sehr bedeutend; *lokal* kann er den Verkehrsplaner aber durchaus vor Herausforderungen stellen. Allerdings dominiert auch am Wochenende das Versorgungsmotiv und nicht das Shopping-Erlebnis. Freizeitmotive spielen also eine eher untergeordnete Rolle (vgl. Lüking/Meyrat-Schlee, 1994, S.144f.).

Innerhalb des oben als Problempotential bezeichneten Freizeitverkehrs mit einer Weglänge zwischen 10 und 250 Kilometern gibt es ebenfalls *mehr* oder *weniger* problembehaftete Wege. Weniger problemrelevant sind diejenigen Wege, die werktags tagsüber¹² stattfinden oder die zur Kontaktmobilität zu zählen sind.

- Der Freizeitverkehr werktags tagsüber ist die Domäne von älteren Leuten, mit relativ hohem ÖV-Anteil (vgl. Lüking/Meyrat-Schlee, 1994, S.24; Greuter/Hilty, 1997, S.91ff.). Er hat einen Anteil von 10–15 Prozent an allen Verkehrswegen (vgl. Lüking/Meyrat-Schlee, 1994, S.22), aber wegen der, verglichen mit dem Wochenendverkehr, nur etwa halb so grossen durchschnittlichen Fahrtenweite

¹² Montag bis Freitag, zwischen 5 und 18.59 Uhr.

(vgl. *BFS/Dienst GVF, 1996b, S.22*) nur einen Anteil von rund 5 Prozent an allen Personenkilometern von Einwohnern der Schweiz.

- Kontaktmobilität, also der Besuchsverkehr zu Freunden und Verwandten, ist, wie schon erwähnt, räumlich dispers, ohne ausgeprägte Verkehrsspitzen. Für den Verkehrsanteil gibt es nur vage Indizien. Im ersten Teil der Forschungsarbeit wurde festgestellt, dass der Hauptteilnehmerkreis der Kontaktmobilität¹³ zwischen 50 und 60 Prozent aller Freizeitverkehrsteilnehmer umfasst. Aus den Zielen des Freizeitverkehrs lässt sich ableiten, dass mindestens 50 Prozent der Wege abends und nachts und mindestens 40 Prozent der "Ausflüge"¹⁴ zur Kontaktmobilität zu rechnen sind (*Lüking/Meyrat-Schlee, 1994, S. 103, 122, 128f.*).

Insgesamt lässt das darauf schliessen, dass **die Hälfte bis drei Viertel der Freizeitverkehrskilometer von Einwohnern der Schweiz über die allgemeinen Probleme des Verkehrs hinaus keine zusätzlichen Probleme schaffen**. Diejenigen Freizeitverkehre, welche die Verkehrspolitik zumindest teilweise vor **besondere Herausforderungen** stellen, wie

- Ferienreisen,
- Freizeitverkehr bei Grossveranstaltungen und Freizeitanlagen,
- Freizeitverkehr und freizeitähnlicher Einkaufsverkehr samstags tagsüber in die Innenstädte,
- Teile des Freizeitverkehrs abends und nachts,
- der massenhafte Tagestourismus,
- der Freizeitverkehr in Tourismusgebieten allgemein,
- der Naherholungsverkehr im Umkreis grösserer Städte,

haben damit aber immer noch einen **Anteil von 15 bis 25 Prozent** an der gesamten Verkehrsleistung. Man vergleiche dies mit den Verkehrsanteilen der Arbeits- und Ausbildungswege (25 %), der Einkaufswege (13 %) und der geschäftlichen Wege (13 %, vgl. *Dienst GVF/BFS, 1996, S.20*).

¹³ Junge Erwachsene, Singles, Paare ohne Kinder, Ruheständler.

¹⁴ Wege ab 10 km Länge mit bis zu zwei Stunden Dauer.

3.3 Individuelle Freizeitverkehrsprofile

Zur illustrativen Ergänzung der Datengrundlagen aus dem Mikrozensus wurden im Rahmen dieser Studie zusätzlich für vier Personen aus typischen Lebensstilgruppen Detailangaben zu den Jahresverkehrsleistungen erfragt. Es handelt sich um folgende Personen:

- „Single“

Geschlecht:	männlich
Altersgruppe:	30–40
Erwerbstätigkeit:	vollzeit
eigenes Auto verfügbar:	jederzeit
- „Partnerin ohne Kinder“¹⁵

Geschlecht:	weiblich
Altersgruppe:	30–40
Erwerbstätigkeit:	vollzeit
eigenes Auto verfügbar:	jederzeit
- „Familienmutter“

Geschlecht:	weiblich
Altersgruppe:	40–50
Erwerbstätigkeit:	teilzeit
eigenes Auto verfügbar:	nein
- „Familienvater“

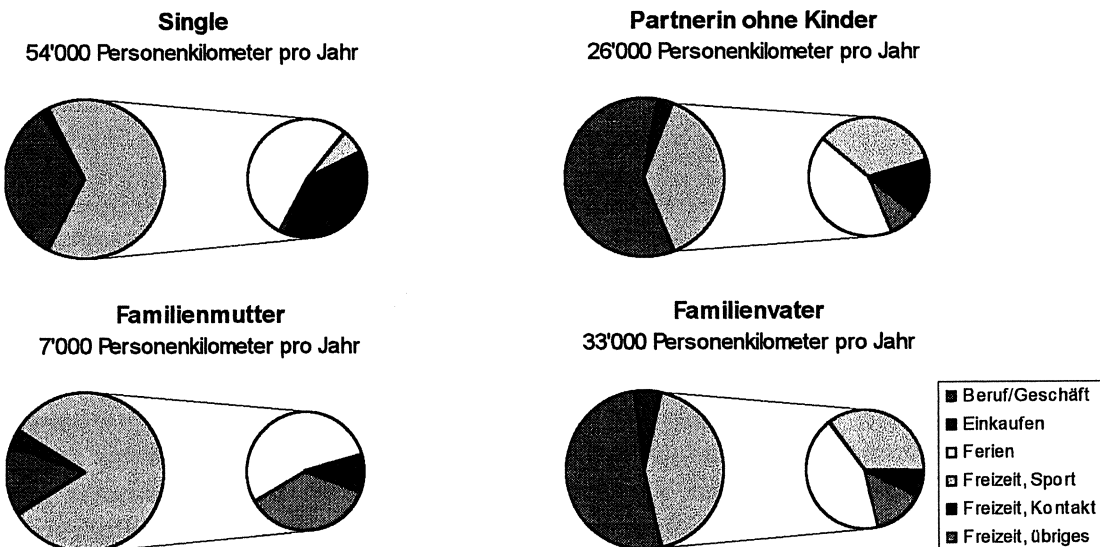
Geschlecht:	männlich
Altersgruppe:	40–50
Erwerbstätigkeit:	vollzeit
eigenes Auto verfügbar:	jederzeit

Auch bei den Befragten unterstreicht die Differenzierung der Jahresverkehrsleistung nach Verkehrsarten die grosse Bedeutung des Freizeitverkehrs. Beim befragten Single ist der Freizeitverkehr sogar bestimmend für die – vergleichsweise – ausserordentliche Verkehrsleistung.

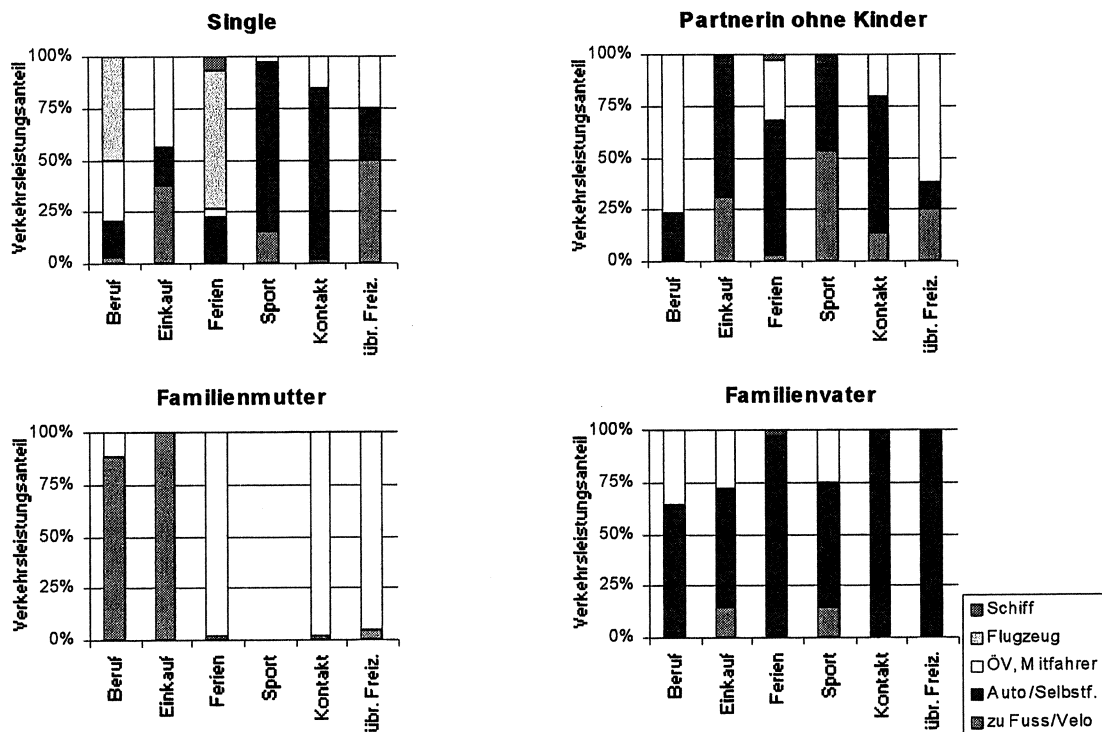
Bei allen Befragten wird die grösste Freizeitverkehrsleistung in den Ferien erzeugt. Drei von den vier Befragten haben in den Ferien Reisen ins Ausland unternommen. Auch auf die Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer bezogen lässt sich der Schluss ziehen, dass sich mit den Ferien im Ausland ein wichtiger Teil des Freizeitverkehrs von Einwohnern der Schweiz dem Einfluss der einheimischen Politik und Planung entzieht.

¹⁵ D.h. aus der Lebensstilgruppe „Paare ohne Kinder“. Vgl. Lüking/Meyrat-Schlee, 1994, S.73.

Anteile der Verkehrsarten an der individuellen Jahresverkehrsleistung¹⁶



Verkehrsartenspezifischer Modal Split



¹⁶ Der grosse Kreis gilt für die gesamte Verkehrsleistung; das hellblaue Segment bezeichnet den Freizeitverkehrsanteil insgesamt. Im kleinen Kreis wird dieser Freizeitverkehrsanteil weiter differenziert.

Erwartungsgemäss entfällt ein grosser Teil des Freizeitverkehrs beim befragten Single und – weniger ausgeprägt – bei der Partnerin ohne Kinder auf Besuche von Freunden und Verwandten (Kontaktmobilität) und damit auf einen eher unproblematischen Bereich des Freizeitverkehrs. Bei drei von den vier Befragten spielt aber auch die problematische Sportmobilität (i. Zsgh. mit aktiver Sportausübung) eine Rolle.

Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl ergibt sich ein uneinheitliches Bild. Für den befragten Single ist das Auto eigentliches Freizeitverkehrsmittel; für andere Verkehrsarten braucht er es weniger intensiv. In den Ferien legt der befragte Single einen grossen Teil der Kilometer auch mit dem Flugzeug zurück. Die Partnerin ohne Kinder benutzt das Auto – mit Ausnahme des Berufspendelverkehrs – generell recht häufig. Freizeitwege legt sie aber auch häufig zu Fuss, mit dem Velo, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder als Beifahrerin zurück. Der Familienmutter steht kein eigenes Auto zur Verfügung; ein Drittel ihrer Freizeitkilometer bewältigt sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zwei Drittel als Beifahrerin. Der Familienvater ist „heavy user“ des Automobils; in der Freizeit tendenziell mehr als im Berufs-, Geschäfts- und Einkaufsverkehr.

3.4 Problem- und Lösungspotentiale

Zusammenfassend lässt sich festhalten:

- Aus der Perspektive der „grossen“ Verkehrspolitik unterscheidet sich der Freizeitverkehr kaum von anderen Verkehrsarten.
- Grosse Teile des Freizeitverkehrs sind nicht problematischer als andere Verkehrsarten. Trotzdem: 15 bis 25 Prozent der gesamten Verkehrsleistung von Einwohnern der Schweiz entstehen durch Freizeitverkehrsarten, bei denen mit besonderen Problemen zu rechnen ist.
- Die von der Öffentlichkeit besonders wahrgenommenen Problemverkehre in der Freizeit – Ferienreiseverkehr im Sommer und an Feiertagswochenenden, Verkehr bei Grossveranstaltungen, Massentransport im Tagestourismus – haben am Gesamtphänomen Freizeitverkehr nur einen kleinen Anteil.
- Das Wachstum des Freizeitverkehrs scheint trotz der individuellen Bedeutung von Ferien-Fernreisen noch überwiegend ein nationales Binnenverkehrsproblem zu sein.
- Die meisten der Freizeitverkehrsprobleme entstehen lokal und sind auch nur lokal zu lösen.

4 Die „grossen Themen“ im Umgang mit dem Freizeitverkehr

Trotz des starken Lokalbezugs der Freizeitverkehrsprobleme gibt es auch allgemeine Themen über den Umgang mit dem Freizeitverkehr, die weitgehend unabhängig vom eigentlichen Motiv, Zweck oder Ziel eines Freizeitweges behandelt werden können. Dazu gehören z.B. folgende Fragen:

- Welchen Einfluss hat der Ausbau – und allenfalls der Rückbau – der Verkehrsinfrastruktur auf den Freizeitverkehr?
- Wie sollten Stadt- und Raumplanung im Hinblick auf den Freizeitverkehr ausgestaltet sein?
- Welche Chancen hat der öffentliche Verkehr in der Freizeit?
- Wie wirken ökonomische Lenkungsinstrumente im Freizeitverkehr?
- Welche Rolle können persuasive Massnahmen bei der Optimierung des Freizeitverkehrs spielen?

4.1 Infrastrukturplanung

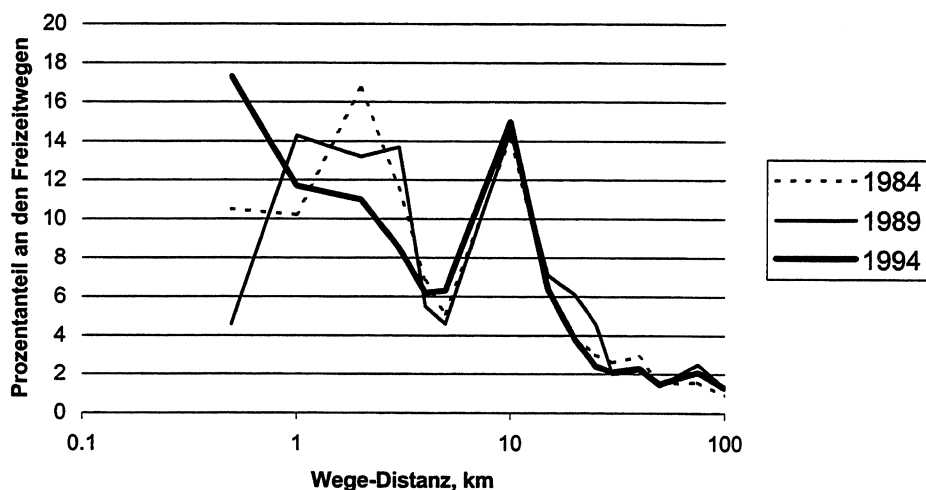
Hat der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zum rasanten Wachstum des Freizeitverkehrs beigetragen? Kann man mit grösserer Zurückhaltung beim Infrastrukturbau einen massgeblichen Beitrag zur Eindämmung des Freizeitverkehrswachstums leisten? Wie kann man Bau und Bewirtschaftung der Verkehrsinfrastruktur zur Lösung der Freizeitverkehrsprobleme einsetzen?

Zum freizeitverkehrswirksamen Infrastrukturausbau gehören zum Beispiel eine neue Strasse, der Ausbau einer Strasse von zwei auf vier Spuren, der Bau von Parkplätzen, eine neue Haltestelle für die Bahn oder der Flughafenausbau. Solche Infrastrukturausbauten erhöhen die Systemgeschwindigkeit im Verkehr, indem sie Verkehrswege abkürzen, Staugefahren abbauen, Suchfahrten nach freien Parkplätzen vermeiden, Umsteigenotwendigkeiten beseitigen, höhere Fahrplanfrequenzen mit kürzeren Wartezeiten zwischen den Zügen möglich machen. Der Aktionsradius für zeitgebundene Freizeitfahrten – z.B. Tagesausflüge – steigt, die mittlere Fahrtenweite steigt, und damit steigt auch die Verkehrsleistung. Im Freizeitverkehr dürfte der Beschleunigungseffekt von Infrastrukturausbauten unmittelbarer auf die Verkehrsleistung wirken als

z.B. im Berufsverkehr, weil dieser zumindest kurzfristig an die Fahrstrecke zwischen dem gegebenen Wohn- und Arbeitsort gebunden ist.

Trotz des beträchtlichen Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur in den letzten zehn Jahren kann eine Verlängerung der Freizeitwege bei Einwohnern der Schweiz aber *nicht* festgestellt werden.¹⁷ Das folgende Diagramm zeigt anhand der Mikrozensus 1984 bis 1994 zum Verkehrsverhalten in der Schweiz, dass der Anteil der Wege ab etwa 4 km Länge an allen Freizeitwegen ziemlich konstant geblieben ist.

Relative Häufigkeit der Wegelängen im Freizeitverkehr
gemäss Mikrozensus zum Verkehrsverhalten in der Schweiz



Auch bei konkreten Massnahmen in Freizeitverkehrskorridoren – z.B. beim A3-Lückenschluss im Herbst 1987 am Walensee, mit dem die grossen Verkehrsstaus am Wochenende auf einen Schlag behoben wurden – lässt sich nicht feststellen, dass es langfristig zu einer besonderen Verkehrszunahme gekommen wäre. Folgende Tabelle zeigt, dass die Fahrzeugzahlen am Walensee nicht stärker zugenommen haben als auf anderen Nationalstrassenabschnitten.

¹⁷ Möglicherweise ist das auf die Befragungsmethode im Mikrozensus zurückzuführen.

Durchschnittlicher täglicher Verkehr auf Nationalstrassen in der Schweiz
Auswirkung des A3-Lückenschlusses Walensee im Herbst 1987

Nationalstrassenabschnitt	Zählquerschnitt	DTV (Fz.)		Veränderung
		1985 7-21 Uhr	1995 24 Std.	
A1 Winterthur St. Gallen	Gossau	16'800	37'600	124%
A9 St. Maurice Martigny	Martigny	11'500	24'600	114%
A13 St. Margr. Sargans	Trübbach	11'300	23'200	105%
A2 Luzern Bellinzona	Gotthardtunnel	9'000	17'500	94%
A8 Luzern Sarnen	Loppertunnel	7'600	14'000	84%
A1b Zürich Winterthur	Brüttisellen	39'100	70'800	81%
A1 Lausanne Genève	Rolle	26'200	46'400	77%
A3 Zürich Sargans	Walensee/Kerenzerberg	13'900	24'400	76%
A2 Bellinzona Lugano	Monte Ceneri-Tunnel	18'400	31'600	72%
A2 Basel Bern	Belchentunnel	24'700	42'000	70%
A2 Basel	Hagnau	56'700	96'400	70%
A6 Bern Thun	Kiesen	24'800	41'600	68%
A3 Basel Zürich	Oeschgen	7'900	13'200	67%
A12 Lausanne Fribourg	Cont. de Bulle	15'500	25'500	65%
A4 Schaffh. Winterthur	Kleinandelfingen	12'300	20'200	64%
A1 Bern	Schönbühl	36'000	56'400	57%
A1 Bern Zürich	Hunzenschwil	31'500	49'100	56%
A13 Thuisis Bellinzona	San Bernardino-Tunnel	3'800	5'700	50%
A8 Spiez Interlaken	Leissigen	11'200	14'900	30%

Quelle: Schweizerische Strassenverkehrszählung 1985 und 1995.

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und die damit verbundene „Beschleunigung“ des Verkehrs dürfte also – zumindest heutzutage – kaum mehr ein entscheidender Auslöser für das überdurchschnittliche Freizeitverkehrswachstum sein. Das bedeutet aber auch, dass das *generelle* Freizeitverkehrswachstum durch „Entschleunigungsstrategien“ (Heinze/Kill, 1997, S.75) mit Rückbau der Verkehrsinfrastruktur oder Nutzungsbeschränkung – Verkehrssperrungen, Tempolimits usw. – vermutlich auch nicht entscheidend *gebremst* werden kann.¹⁸

„Personenverkehr gewährleisten“ (vgl. Kapitel 2.2) ist das Ziel der meisten infrastrukturellen Massnahmen, im Freizeitverkehr wie in anderen Verkehrsbereichen. „Negative Verkehrswirkungen begrenzen/vermindern“ ist dabei aber eine entscheidende, durch die gesetzliche Vorschrift von Umweltverträglichkeitsprüfungen verankerte Nebenbedingung. Aus diesem Grund, aber selbstverständlich auch wegen der Kosten, richten sich Massnahmen zunächst auf die optimale, alle Verkehrsträger integrierende **Bewirtschaftung** der vorhandenen Infrastrukturkapazität, bevor physische **Ausbauten** zur Kapazitätserweiterung projiziert werden. Information der Verkehrsteilnehmer und Verkehrslenkung spielen dabei eine grosse Rolle. Die dafür nötigen Systeme sind

¹⁸ Der *lokale* Freizeitverkehr dürfte dagegen durch „Entschleunigungsstrategien“ beeinflussbar sein.

Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur und setzen entsprechende Investitionen voraus. Beispiele finden sich vor allem dort, wo mit starken Verkehrskonzentrationen zu rechnen ist, also im massenhaften Tagestourismus und bei Grossveranstaltungen. Mit Investitionen von etwa einer halben Million Franken wurde zur Jahreswende 1994/95 das Verkehrsinformations- und Parkleitsystem Surselva und Savognin in Betrieb genommen, bei dem Parkplatzkoordinatoren der Bergbahnen und ein zentraler Verkehrskoordinator zusammenarbeiten (*Badilatti, 1995, S.15*). Für die schweizerische Landesausstellung „Expo 2001“ in den Regionen Biel/Neuenburg/Murten soll unter anderem ein Radio Data System eingesetzt werden, mit dem die Automobilisten laufend und umfassend informiert und gelenkt werden (*Verein Landesausstellung, 1996, S.113*).

Im Hinblick auf die Parkraumplanung für Freizeitanlagen und Grossveranstaltungen, aber auch für die Innenstädte allgemein, wird vorgeschlagen, die Fussdistanzen zwischen Parkplatz und eigentlichem Zielort genügend gross und unbequem zu gestalten (während die ÖV-Haltestellen möglichst dicht an den Zielen liegen sollten), um die Verkehrsteilnehmer durch den physischen „Leidensdruck“ zum Umsteigen auf den ÖV zu veranlassen. Solche Massnahmen gehen lokal in Richtung der oben angesprochenen „Entschleunigungsstrategien“.

„Verkehr am unerwünschten Ort vermeiden“ ist das Ziel von Infrastrukturausbauten, die den Verkehr **umlenken und kanalisieren**. Beispiele finden sich in Tourismusorten, die vom Durchgangsverkehr entlastet werden sollen. In Gstaad wurde kürzlich für rund 30 Millionen Franken eine Umfahrungsstrasse gebaut, die „nicht die Strassenkapazitäten erhöht, sondern Verkehrsräume so organisiert, dass sie allen dienen“ (*Zitat D. Schaer-Born, in NZZ, 28.10.97, S.14*). Zusammen mit zwei Parkhäusern, die in den nächsten Jahren zu bauen sind, erlaubt die Entlastung der Ortsdurchfahrt eine Umgestaltung der Dorfstrasse in eine Fussgängerzone sowie den Umbau des Bahnhofplatzes, also eine Reihe von weiteren Infrastrukturaus- und -umbauten. Der Nutzen dieser Investitionen – und damit auch deren finanzielle Rechtfertigung – liegt in der touristischen Aufwertung des Dorfes. Damit wird insbesondere auch das Ziel „Freizeitgewerbe und Tourismus fördern“ verfolgt.

Wie das Beispiel Gstaad zeigt, setzen **Verkehrsberuhigungsmassnahmen** oder Verkehrssperrungen ihrerseits Infrastrukturausbauten – vor allem Parkplätze – voraus, um den Verkehr vor dem gesperrten Gebiet ab- und aufzufangen. In der Gemeinde Täsch, die als „Parkplatzgemeinde“ für das autofreie Zermatt fungiert, gibt es 3'200 PW-Stellplätze, davon 2'000 auf Parkplätzen im Freien. „Das beschert der Gemeinde Täsch zwar durchaus lukrative Einnahmen, die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist allerdings sehr hoch“ (*Kautzky, 1996, S.22*).

Beispiele für einen bewussten **Rückbau** von Verkehrsinfrastruktur zum Abbau lokaler oder allgemeiner Umweltbelastungen lassen sich so gut wie gar nicht finden. Es ist sicherlich weniger sinnvoll, Engpässe bewusst zu erzeugen und den Verkehr durch negative Stauerlebnisse abzuschrecken, als, zum Beispiel, mit Infrastruktur-Benutzungsgebühren für eine Änderung des Verkehrsverhaltens zu sorgen.

Eher gibt es den **bewussten Verzicht auf den Ausbau von Verkehrsanlagen**, der nach den hergebrachten Regeln der Verkehrsplanung aus Kapazitätsgründen eigentlich erfolgen müsste. Beim eidgenössischen Turnfest 1996 in Bern, das während zehn Tagen von insgesamt 275'000 Menschen besucht wurde, verzichtete man angesichts eines aufwendigen ÖV-Konzeptes bewusst auf zusätzliche Parkplätze (über die 660 vorhandenen Parkplätze hinaus), ohne dass es schliesslich zu Überlastungen gekommen wäre (*Müller u.a., 1997, S.35*). Voraussetzung ist rechtzeitige und umfassende Information der potentiellen Teilnehmer über die vorhandenen Verkehrsalternativen. Die Akzeptanz eines Verzichts auf den Ausbau von Verkehrsanlagen hängt allerdings davon ab, ob Überlastungen, Staus oder unerwünschte Belastungen an einem anderen Ort erwartet werden müssen.

Im **öffentlichen Verkehr** haben Infrastrukturausbauten Erschliessungsfunktionen, oder sie dienen dazu, die touristische Attraktivität des Verkehrsmittels selbst zu erhöhen. Hauptziel ist dann meist die Erhöhung der ÖV-Erträge. Die Einrichtung einer SBB-Haltestelle und der Anschluss an die Zürcher S-Bahn hat „Ausflügler in Scharen“ ins mittelalterliche Kaiserstuhl gebracht (*NZZ, 18.4.97, S.57*). Seit langem wird die „dritte Schiene“ zwischen Interlaken und Zweisimmen diskutiert, die unter dem Stichwort „Golden Pass“ eine direkte Schmalspurbahnverbindung zwischen Luzern und Montreux schaffen soll (*SER, 1997, S.504*).¹⁹ Die Einrichtung einer TGV-Haltestelle am Euro-Disneyland in Paris hat nicht nur Erschliessungsfunktion für den öffentlichen Verkehr; sie gehört sozusagen zum Euro-Disney-Image dazu. Für das eidgenössische Turnfest 1996 in Bern wurde eine provisorische SBB-Station Wylerfeld eingerichtet (*Müller u.a., 1997, S.33*).

Fazit: Lokales Kapazitätsmanagement, Verkehrskanalisierungen, Unterstützung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind Hauptgründe für freizeitverkehrsorientierte Massnahmen in der Infrastruktur für den Individualverkehr. Im öffentlichen Verkehr sind freizeitorientierte Infrastrukturmassnahmen angesichts des gut ausgebauten Strassen- und Schie-

¹⁹ Nach neuesten Schätzungen wird für den „Golden Pass“ mit einem Investitionsvolumen von knapp 56 Millionen Franken gerechnet. Ein gutes Drittel der Investition soll als Subvention vom Bund und den durchfahrenen Kantonen, der Rest über Bankkredite finanziert werden. Die Amortisation soll in dreissig Jahren möglich sein. Gebaut und betrieben werden soll die „Golden Pass“-Verbindung von einer Aktiengesellschaft der betroffenen Gemeinden.

nennetzes eher selten. Wegen des hohen Finanzierungsbedarfs werden Infrastrukturmassnahmen immer häufiger mit Bewirtschaftungsmassnahmen kombiniert. Insgesamt übt der Infrastrukturausbau keinen besonderen Impuls auf die Freizeitverkehrsentwicklung aus. Generelle „Entschleunigungsstrategien“, die sich auf die Verkehrsinfrastruktur beschränken, dürften das Freizeitverkehrswachstum kaum wesentlich dämpfen.

4.2 Raumplanung

Im Bereich der Raumplanung wird der Freizeitverkehr auf zwei Ebenen diskutiert. Einmal im Zusammenhang mit der „Kompensationsthese“, die davon ausgeht, dass ein grosser Teil des Freizeitverkehrs die Folge von Fehlentwicklungen in der Gesellschaft und vor allem in der Siedlungsentwicklung sei. Eine Verbesserung der Siedlungs-, Wohnumfeld- und Wohnqualität führt demzufolge zu weniger Freizeitmobilität. Die andere Ebene der raumplanerischen Diskussion betrifft die Bedeutung und die Möglichkeiten der Planung als Steuerungsinstrument für eine neue Flächennutzungs politik, die die ökologischen Schutzziele wie Erhalten naturnaher Landschaften mit den Bedürfnissen der Bevölkerung an Erholung in der Freizeit in Einklang bringen soll.

Hinsichtlich der „Kompensationsthese“ wird unterschiedlich differenziert argumentiert: Die bekannteste und weit verbreitete Ansicht ist, dass die unwirtschaftlichen Wohnbedingungen, schlechte Wohnumfeldqualität und fehlende Grün- und Freiflächen insbesondere im städtischen Raum die Menschen dazu veranlassen, in der Freizeit aus dieser unattraktiven Umgebung zu fliehen. Darüber hinaus beeinflussen auch soziale Ursachen wie soziale Kontakte, Einbindung in das Quartierleben, Lebenssituation usw. das Freizeitverhalten, wie verschiedene Untersuchungen nachweisen (*Meyrat-Schlee, 1992, Lüking/Meyrat-Schlee, 1994, Herzog u.a. 1994a*). Die „naive Fluchtthese“ relativieren *Heinze/Kill (1997, S.115)* und argumentieren auf der Basis einer generellen Gesellschaftskritik – die Entfremdung des Menschen in der modernen Gesellschaft – und der (verfehlten) „räumlichen Organisation unserer (Wirtschafts-) Gesellschaft“ (*1997, S.107*). Zwar seien Verbesserungen des Wohnumfeldes sicherlich notwendig, aber keinesfalls hinreichend. Vielmehr sei es sinnvoller, die „Defizitbereiche gesellschaftlicher Dynamik“ abzudecken und „Auffanglösungen mit Gefühls- und Erlebniswerten zu entdecken“ (*1997, S.106*). Sie plädieren daher für „Nähe, Gruppe und Identität als (neue) Freizeitwerte“, das heisst für ein „Siedlungsgehäuse, das Zugehörigkeitsgefühl stiftet“ (*1997, S.102*) und den Drang in die Ferne reduziert. Die geforderte Aufwertung der ‚Nähe‘ kann erreicht werden mit planerischen Massnahmen wie sie – wenn auch in einem engeren

Begründungszusammenhang – auch andere Autoren vorschlagen (*Güller, 1994a und 1994b, Herzog u.a., 1994a, Meyrat-Schlee, 1992, Heinze/Kill, 1997*).

Darunter fallen alle planerischen Massnahmen, die eine „Einschränkung des Aktionsradius“ (*Herzog u.a. 1994a, S.112*) in der Freizeit fördern oder herbeiführen sollen wie

- eine generelle Verbesserung der Wohn- und Wohnumgebungsqualität
- vermehrte Funktionsmischung von Wohnen und Arbeiten
- Sport- und Erholungsmöglichkeiten in Wohngebieten
- Aufwertung und Ausweitung vorhandener Freizeiteinrichtungen im Nahbereich
- Belebung der Quartiere durch kontaktfördernde Infrastrukturen
- Innenverdichtung
- Wiederbelebung des öffentlichen Raumes generell
- Vermeiden von Siedlungsstrukturen, die Mehrverkehr schaffen
- Optimieren der Siedlungsrandzonen als Frei- und Erholungsräume.

Letztlich zielen diese Vorschläge darauf, unüberschaubare, monofunktionale (städtische) Gebiete umzuwandeln in kleinere, überschaubare Raumeinheiten, mit denen die Menschen sich identifizieren und an deren Gestaltung sie partizipieren können. *Heinze/Kill (1997, S.110)* verlangen denn auch ein Umdenken in der Verkehrspolitik und -planung zugunsten einer „neuen Nähe“: ‚Nähe‘ müsse wieder marktfähig werden. Dazu gehören nicht nur die Öffnung und verbesserte Zugänglichkeit öffentlicher Räume, sondern auch erweiterte Nutzungsmöglichkeiten. Pointiert ausgedrückt: „Grillieren im Park zu verbieten, ist schlechte Verkehrspolitik“ (*ebda, S.107*).

Zu diesem Angebot gehören, besonders in dicht besiedelten städtischen Gebieten, alle Freizeiteinrichtungen wie Begegnungszentren, Quartierhäuser, Einrichtungen für bestimmte Bevölkerungsgruppen (ältere Menschen, Ausländer/innen, Jugendliche usw.), aber auch andere städtische Angebote auf privater Basis wie beispielsweise Cafés als Treffpunkte. Gerade in den reinen Wohngebieten der 60er und 70er Jahre fehlen solche Einrichtungen.

Die enge Verknüpfung von ‚Aufwertung der Nähe‘ und ‚Stärkung des sozialen Zusammenhalts‘ wird in der Stadt Zürich mit dem Projekt „Soziokultur“ angestrebt. Obwohl die Initiative dieses gesamtstädtischen Projektes nicht von einem Stadtplanungsamt, sondern vom Sozialdepartement initiiert wurde, sind dabei durchaus auch planerische Massnahmen vorgesehen wie der Ausbau neuer Quartierzentren. Um die Bevölkerung möglichst früh in diese ‚Planung‘ einzubeziehen, hat das Sozialdepartement 1996 einen öffentlichen Ideenwettbewerb ausgeschrieben

für den Aufbau eines Quartierzentrums mit dem Ziel, Ideen und Vorschläge zur Belebung eines Stadtkreises zu erhalten (*Projekt Soziokultur, 1996*). Ebenfalls in der Stadt Zürich wurde von der Exekutive ein mehrjähriges Projekt zur Verbesserung der Lebensqualität in einem belasteten Stadtkreis lanciert, bei dem u.a. ein entwidmetes Strassenstück auf Initiative der Bewohner mit Hilfe des Tiefbau- und Schulamtes nutzbar gemacht wurde für Kinder und Jugendliche durch Einrichten von Skateranlagen und einer minimalen Infrastruktur für ‚Freizeitsport‘ in der unmittelbaren Wohnumgebung (*Meyrat-Schlee, 1996/1997*).

Die Stadt Genf hat ganz explizit planerische Instrumente entwickelt zur Förderung von innerstädtischen Freiflächen für Freizeitnutzungen. Über den gesamtstädtischen Nutzungsplan hinaus wurde ein quartierspezifischer Nutzungsplan entwickelt, der vorsieht, dass bei allen Neu- und Umbauprojekten, deren Grundstücksgrenzen grösser als 1000 m² sind, ein Anteil von 25 bis 40 % der Fläche nicht überbaut werden darf und den Bewohnern als ‚Freiraum‘ zu Verfügung steht (*Wiedmer/Dozio, 1994*).

Mit diesen und ähnlichen Massnahmen wird zwar nicht direkt versucht, Einfluss auf den Freizeitverkehr zu nehmen, indirekt tragen sie jedoch dazu bei, indem das Wohnumfeld – insbesondere in wenig attraktiven städtischen Quartieren – aufgewertet und für die Wohnbevölkerung als Lebensraum nutzbar gemacht wird. Durch entsprechende Freizeitangebote in Wohnnähe und die Unterstützung des Quartierlebens – die Verquickung von Sozialpolitik mit Infrastrukturpolitik kann so der ‚Zwang‘ in der Freizeit zu ‚fliehen‘ abgebaut werden.

Unter dem Titel „Griffigere Raumplanung“ (*Güller, 1994b*) wird ganz generell und nicht nur im Hinblick auf den Freizeitverkehr ein Beitrag von der Raumplanung zur Reduktion von der Mobilität beziehungsweise des Mobilitätsweges gefordert mit übergeordneten Massnahmen wie

- eine Anordnung und Form der Siedlungen so, dass die Abhängigkeit von hoher Mobilität vermindert und die ÖV-Erschliessung erleichtert wird (*Güller, 1994b, S.42*) das heisst
- mobilitätssparende Siedlungsstrukturen und Wohnformen und
- ÖV-gerechte Siedlungsstrukturen (*Güller, 1994a, S.148*).

Allerdings sind Massnahmen auf dieser Ebene nicht kurzfristig realisierbar, sondern Leitlinien für längerfristige Entwicklungen. Auch müssen dabei neben den raumplanerischen verkehrsplanerische und städtebauliche Aufgaben ineinandergreifen.

Was den Beitrag der Raumplanung für eine ökologische und nachhaltige Flächennutzung und den haushälterischen Umgang mit Flächen betrifft,

so verläuft der Konflikt zwischen Naturschutz auf der einen Seite und dem Anspruch an Erholung (in der Landschaft, in der Natur) auf der anderen (*Gerber, 1994, S.29*). Während die Erhaltung naturnaher Landschaften und Erholungsräume gemäss dem Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) ausdrücklich eine raumplanerische Aufgabe ist (*Meier, H., 1994, S.22*), existiert bis heute keine eigenständige Freizeitplanung. Freizeit und daraus resultierende Ansprüche an die Raumnutzung werden entweder in Teilrichtplänen (z.B. Landschaft oder Verkehr) behandelt oder im Bereich Infrastrukturplanung. Zwar wird beispielsweise im Richtplan des Kantons Zürich unter den Ausführungen zu den Leitlinien hervorgehoben, dass „durch geeignete Gestaltung der Aussenräume verbesserte Naherholungsmöglichkeiten entstehen und durch gute Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten in den einzelnen Wohngemeinden deren Attraktivität gesteigert werden und damit unter anderem auch der Einkaufs- und Freizeitverkehr möglichst gering gehalten werden könnten“ (*Beiner, 1994, S.26*), Freizeit war aber bei der Revision des kantonalen Richtplanes (1994) kein Thema. Bislang fehlt ein Gesamtkonzept für Freizeitplanung, das sich von der herkömmlichen Vorstellung, Freizeit sei gleichbedeutend mit ‚Erholung im Grünen‘ löst, und weitere Aspekte der Freizeit mitberücksichtigt. Insbesondere die Festlegung von Standorten für grossflächige Freizeiteinrichtungen macht das Dilemma zwischen zum Teil kurzlebigen Freizeitbedürfnissen und der Sicherung von landschaftlichen Erholungswerten deutlich.

Verschiedentlich wird daher eine räumlich und sachlich umfassende Erholungsplanung verlangt (*Gerber, 1994, S.29*) bzw. eine stärkere Berücksichtigung der Freizeit Aspekte in übergeordneten kantonalen Planungen (Richtplanung) und auf kommunaler Ebene (Ortsplanung) (*Meier, R., 1993, S.18*). Nur so, wird argumentiert, können die an sich bekannten und auch anerkannten planerischen Massnahmen zum Schutz von Naturräumen, zur Reduzierung von Freizeitverkehr wirksam umgesetzt werden. Gleichzeitig müssten Ueberlegungen zu Mobilitätseffekten von Freizeitaktivitäten jeweils im Rahmen von Projekten in die Planung einfließen (*Kanton Bern, 1993, S.24*).

Es ist offensichtlich, dass mit planerischen Massnahmen das Freizeitverhalten und der Freizeitverkehr beeinflusst werden können. Punktuell und mit verschiedenen Instrumenten geschieht dies auch, allerdings ist der bedeutende Lebensbereich ‚Freizeit‘ (noch) keine umfassende, selbstverständliche Sachplanung.

Ebenso wichtig ist aber auch die Zusammenarbeit zwischen kantonalen und lokalen Behörden mit den betroffenen privaten Organisationen und Verbänden wie sie im Kanton Bern im Hinblick auf einen umweltfreundlichen Freizeitverkehr erfolgreich praktiziert wurde. Etwa „Velokarte Region Interlaken“, „Bunter Herbst – Farbige Preise“ usw., Aktionen,

bei denen direkt auf das Freizeitverkehrsverhalten Einfluss genommen wird (*Meier, R., 1993, S.19*).

Ein anderes Planungsinstrument, das bisher in der Freizeitplanung fehlt, besteht in einem ausgebauten Informationssystem zu Strukturdaten im Bereich Freizeit. Hier wird ein „Freizeitkataster“ vorgeschlagen, der, integriert in das bestehende Geographische Informationssystem (GIS), eine Verknüpfung von Daten zur Raumbeobachtung und freizeitrelevanten Daten darstellt und als Basis für Freizeitplanungen und zur Stärkung dieser Sachplanung dienen soll (*Steingrube, 1994, S.40*).

Vielen planerischen Massnahmen, die eine Aufwertung oder Verbesserung des Freizeitangebotes in bestehenden Strukturen anstreben wie Ausbau von Freizeit- und Sportanlagen, oder die Zugänglichkeit zu Naturräumen erhöhen, wie zum Beispiel die 1982 vom Berner Volk angenommene Initiative für „Freie See- und Flussufer“, stehen Umsetzungshindernisse gegenüber (*Breitenmoser, 1994, S.28*). In der Regel stossen sie an die Grenzen der Finanzierbarkeit. Die aktuelle finanzielle Situation der Kommunen erlaubt es immer weniger, zusätzliche, kostenintensive (Erstellung und Unterhalt) Einrichtungen zu realisieren. (Man denke nur an Hallenbäder und ähnliche Angebote, die heute aus Kostengründen geschlossen werden müssen.) Effektiver dürften all jene planerischen Massnahmen sein, die in Kooperation mit privaten Grundeigentümern und Investoren bei neuen Projekten der Gestaltung und Nutzbarkeit des Wohnumfeldes grössere Beachtung schenken, wie dies beispielsweise bei Umnutzungen von ehemaligen Industriearealen in Zürich und an anderen Orten geschieht (*Scholz 1996 und 1997*).

4.3 Öffentliches Verkehrsangebot

Naturgemäss eignen sich öffentliche Verkehrsmittel besonders bei zeitlich wie örtlich stark gebündeltem Verkehrsaufkommen. So sind zum Beispiel Grossveranstaltungen wie Sport- oder Kulturveranstaltungen oder Messen heute ohne den Einsatz öffentlicher Verkehrsmittel für die An- und Abreise von Teilnehmern und Besuchern kaum noch denkbar. Da diese Veranstaltungen häufig innerhalb städtischer Ballungsräume stattfinden, ist meist auch die entsprechende Infrastruktur vorhanden und steht bei Bedarf zur Verfügung (z.B. Tramhaltestellen in der Nähe von Sportanlagen oder Messehallen). In diesen Bereichen kann der öffentliche Verkehr seine spezifischen Vorteile, insbesondere seine Massenleistungsfähigkeit, am besten ausspielen.

Als Stärken des öffentlichen Verkehrs können, wenn auch nur mit geringem Vorsprung gegenüber dem Individualverkehr, die Kriterien „Funk-

tionalität“ und „Zuverlässigkeit“ betrachtet werden, während die Schwächen vor allem in den Bereichen „Freiheit“ und „individuelle Flexibilität“ liegen (vgl. *Baumbach 1996, S.48*). Der Verkehrsteilnehmer im ÖV ist hinsichtlich seiner Bewegungsfreiheit eingeschränkt oder muss in Vergleich zum Individualverkehrsmittel Komforteinbussen hinnehmen, wenn das Fahrplanangebot für ihn ungünstig ist, er sein Ziel vielleicht nicht auf direktem Wege erreichen kann, noch längere Wege zur oder von der ÖV-Haltestelle zu Fuss zurücklegen muss oder sperriges Gepäck oder Sportgeräte transportiert.

Als wesentliche Bestimmungsfaktoren für die Attraktivität des ÖV-Angebots gelten die Reisezeiten im Vergleich zum IV und die Höhe der Fahrpreise (vgl. *Birgelen u.a., 1996, S.9ff.*). Im Nahverkehr, insbesondere ausserhalb der Ballungsräume, sind heute die Fahrzeiten öffentlicher Verkehrsmittel in der Regel deutlich länger als mit dem eigenen Fahrzeug (oder werden vielfach von den potentiellen Benutzern als deutlich länger eingeschätzt; vgl. *dazu auch Socialdata, 1994, S.17*), insbesondere dann, wenn umgestiegen werden muss. Teuer wird der ÖV vor allem dort, wo mehrere Personen gemeinsam reisen: Vier Personen in einem Auto zahlen pro Kopf einen geringeren „Fahrpreis“ als vier Personen in einem Zug. Gruppenrabatte, Familienabonnemente usw. sollen dieser Tendenz entgegenwirken.

Die heterogene Struktur des Freizeitverkehrs führt zu vielfältigen Anforderungen an die Verkehrsmittel. Dabei ist klar, dass es Freizeitverkehrsarten gibt, bei denen öffentliche Verkehrsmittel keine grosse Chance am Markt haben. So sind öffentliche Verkehrsmittel nur schlecht in der Lage, disperse Nachfragestrukturen, wie sie zum Beispiel im Ausflugsverkehr am Wochenende auftreten, zu befriedigen (vgl. *Birgelen u.a., 1996, S.10*).

Grundsätzlich ist aber festzustellen, dass der Freizeitverkehr für die Anbieter öffentlicher Verkehrsleistungen bereits heute von grosser Bedeutung ist. Für den Verkehrsverbund Rhein-Sieg wird beispielsweise ein Freizeitverkehrsanteil von über 30 Prozent angegeben (*Burmeister 1996, S. 19*). Dabei wird der grösste Teil des Freizeitverkehrs im Rahmen des regulären, fahrplanmässigen Angebotes der Verkehrsunternehmen bewältigt, das eigentlich durch andere Reisezwecke als den Freizeitverkehr definiert wird. So unterscheiden sich die Fahrplanangebote der Eisenbahnen kaum zwischen Werktags- und Wochenendbetrieb: der InterCity, der Montags bis Freitags Pendler und Geschäftsreisende befördert, dient am Wochenende vor allem den Freizeitreisenden – bei grundsätzlich identischen Fahrplänen und Tarifen.

Für die öffentlichen Verkehrsunternehmen ist der Freizeitverkehr aber auch deshalb von Bedeutung, weil er die Infrastruktur hauptsächlich

ausserhalb der Spitzenzeiten nutzt und so für eine gleichmässigere Auslastung über den ganzen Tag sorgt.

Die Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs haben das Potential des Freizeitverkehrs erkannt und bieten eine Reihe von Leistungen an, die sich aufgrund ihrer örtlichen und/oder zeitlichen Positionierung ganz gezielt an Freizeitreisende wenden. Dazu gehören unter anderem

- Linienverkehr im Agglomerationsraum zu Naherholungsgebieten oder Sportstätten: Z.B. werden resp. wurden in einigen Ruhrgebietsstädten wie Düsseldorf, Duisburg oder Krefeld an den Sommerwochenenden spezielle Buslinien zu ortsnahen Strandbädern angeboten (*Burmeister, 1996, S.19ff.*).
- Freizeitorientierte Ausflugslinien in Tourismusgebieten: Z.B. Freizeitbus im Landkreis Freudenstadt, touristische Buslinien im Nationalpark Bayerischer Wald oder im Landkreis Oberallgäu (*Burmeister 1996, S.30 ff.*).²⁰
- Nachtbusse in Agglomerationsräumen, insbesondere an Wochenenden (*vgl. Kapitel 5.4*).
- Möglichkeit für Velotransporte in öffentlichen Verkehrsmitteln (z.B. entsprechende Angebote der SBB)

Diese Beispiele zeigen, dass der Freizeitverkehr als ein Marktsegment erkannt worden ist, dessen gezielte Förderung und Entwicklung sich lohnt. Dennoch bleiben diese speziellen Angebote für viele Verkehrsunternehmen in ihrem Ausmass eher Nischenangebote.

Von wesentlich grösserer Bedeutung sind jedoch die Angebote, die nicht ausdrücklich auf den Freizeitverkehr ausgerichtet sind, sondern der Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im allgemeinen dienen. Dennoch dürfte eine Reihe dieser Angebote aufgrund seiner Ausrichtung vor allem Freizeitreisende ansprechen. Dafür einige Beispiele:

- Gute **Erschliessung** touristisch bedeutender Regionen oder landschaftlich reizvoller Strecken, z.B.
 - Anbindung der Fremdenverkehrsregionen an das Fernverkehrsnetz der Bahn mit Direktverbindungen zwischen Bevölkerungszentren und Tourismusgebieten (direkte InterCity- und EuroCity-Verbindungen nach Chur, Interlaken und Brig)

²⁰ Diese speziellen Freizeitlinien sind dort zu finden, wo das öffentliche Verkehrsnetz jenseits des Berufsverkehrs weniger dicht ist, z.B. in Deutschland. In der Schweiz ist das öffentliche Verkehrsangebot räumlich und zeitlich so dicht, dass spezielle Freizeitlinien i.a. nicht nötig sind.

SBB – Positionierung Freizeitangebote

Sortiments- teil	Freizeitideen	Discount-Angebote		Aktuell- Angebote	Gruppen- reisen
		Tages- ausflüge	Skipässe		
Inhalt/ Angebot	Ausflugsde- stationen, thematisch gegliedert	Tagespauschalangebote mit Zusatzleistung			Reiseideen für Gruppen, geografische gegliedert
Beispiele	• Papilliora- ma • Tierpark Goldau • Weissen- stein	• Verkehrs- haus • Alpamare • Rigi	• Skipass Grischa • Alpes vaudoises • Ski Gstaad	• Autosalon • Ausstel- lungen • Museen	• Rösslifahrt • Schiffs- rundfahrt • Nostalgie- zug
Saison	Frühjahr bis Herbst, Winter separat		Winter	Sporadisch während dem ganzen Jahr	ganzes Jahr
Aufhänger und Positio- nierung	Ideenvielfalt; praktische, handliche Ideen zum Sammeln.	Limitierte Auswahl an Top-Ange- boten mit Bahnrabatt.	Preisvorteil mit der Bahn, inkl. Skitageskar- te. Alternati- ve zu Car- Angebot.	Aktuell, zeit- lich limitiert. Mit Zusatz- nutzen für Bahnfahrer.	Ideenvielfalt, qualitativ hochste- hend.
Zielgruppe	Gelegenheits- und Vielfahrer		Jüngere Gelegen- heits- und Vielfahrer	Gelegen- heits- und Vielfahrer	Initiatoren von Grup- penreisen
Preis- gestaltung	Halber Nor- maltarif und Tageskarten	Pauschal- preis mit Bahn und Zusatzlei- stung. 1/1 und ½-Tax mit 20 % Bahnrabatt	Pauschal- preis mit Bahn und Zusatzlei- stung. 1/1 und ½-Tax mit 30 % Bahnrabatt	Pauschal- preis mit Bahn und Zusatzlei- stung. 1/1 und ½-Tax mit Zusatz- nutzen (z.B. Gratis- Eintritt)	Gruppentarif mit %-Rabatt und Freifahr- ten
Kommunika- tionsmittel	Ideenkärt- chen im Format A7	Prospekt- blätter A4	Prospekt- blätter oder Folder A4	Prospekt- blätter A4	Katalog und Mailing-Set A4
Tonalität	Kurz, klar, schnell, sammelfähig	Dominanter Rabatt-Flash, schnelle Zielort- Erkennung	Aktiv, Snow- board und Ski, eher jung, saison- bezogen	Dominanter Flash mit Zusatznutzen für Bahnfah- rer	Anspruchs- voll, informa- tiv

Quelle: SBB P GD 22, 11.7.1996

- Passfahrten mit dem Postauto
- **Tarifgestaltung:** Tarifangebote öffentlicher Verkehrsunternehmen zur vergünstigten Nutzung ausserhalb der Stosszeiten des Berufs- und Pendlerverkehrs, z.B.
 - Herbst-(S)pass (1995), 10 Fr.-AttrAktionsPass (1996) oder 9-Uhr-Pass (1997) des ZVV
 - „Gleis 7“-Jugendkarte der SBB
 - „Schönes-Wochenende-Ticket“ (Netzkarte für Fahrten mit Regionalzügen am Wochenende) oder „Guten-Abend-Ticket“ (Pauschalpreis für Fahrten zwischen 19 und 2 Uhr) der Deutschen Bahn
- **Pauschalangebote:** Komplettangebote (Kombibilette) für den Besuch von Sehenswürdigkeiten und Attraktionen, z.B.
 - SBB-Tagesausflüge mit Bahnreise, allfälligen Transfers und Eintritt sowie z.T. zusätzlichen Leistungen
 - Ski-Tageskarten mit Bahnticket für An- und Abreise sowie Postautoverbindungen direkt in die Skigebiete für die Regionen Ostschweiz/Graubünden und Berner Oberland/Wallis/Waadt
- **Komfort:** Attraktive Fahrzeuge, um den touristischen Charakter bestimmter Strecken herauszustellen und die Reise mit einem zusätzlichen, über den reinen Transport hinausgehenden Nutzen zu versehen (z.B. SBB-Panoramawagen am Gotthard, neue Postautos zwischen Chur und Bellinzona, Doppelstock-Postautos im Appenzell).
- **Touristische Nebenleistungen beim Transport:** „Speisen beim Reisen“, Auto im Reisezug, Partytram, Jasswagen, Gepäckservice ...

Grundsätzlich sind diese Angebote darauf ausgelegt, zusätzliche Nachfrage zu generieren und den Verkehrsunternehmen damit zusätzliche Erträge zu verschaffen. Bisherige Kunden werden dazu animiert, häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren, es werden aber auch völlig neue Kundenkreise angesprochen. Öffentlichkeitswirksame Sondertarife oder Angebotsverbesserungen bringen das ÖV-Unternehmen aber auch ganz allgemein ins Gespräch und fördern eine positive „Corporate Identity“.

Bei den Sondertarifen ist deutlich zu spüren, dass die Verkehrsunternehmen zusätzliche Nachfrage gezielt vor allem dort schaffen wollen, wo die Auslastung innerhalb des bestehenden Angebots nicht ausreichend ist. Die zusätzlichen Erträge werden bei einem unveränderten Angebot und dadurch ohne zusätzliche Kosten erzielt.

Zahlreiche dieser Feststellungen gelten natürlich auch für das Verkehrsangebot des (privaten) **Bus- und Carverkehrs**. Die privaten Anbieter von Car- und Busreisen spielen im Freizeitverkehr (insbesondere zu

Grossveranstaltungen und Feriendestinationen) eine zunehmende Rolle. Mit Reiseccars werden gemäss schweizerischer Verkehrsstatistik mehr als zehn Prozent der gesamten Personenverkehrsleistung des „kollektiven“ Schienen- und Strassenverkehrs erbracht.

Im Hinblick auf „kollektive“ Transportlösungen wäre ausserdem auf die mittlerweile beträchtlich ausgeweiteten und professionalisierten Car-Sharing-Systeme hinzuweisen. Die Genossenschaft „Mobility“ bietet derzeit 15'000 Nutzern und Genossenschaftlern an 350 Standorten der Schweiz 700 Fahrzeuge verschiedener Typenklassen an. Die nicht der Genossenschaft angehörenden Nutzer zahlen einen Jahresbeitrag sowie eine gestaffelte Nutzungsgebühr. Genossenschaftler leisten eine Einlage von 1'000 Franken, zahlen eine einmalige Eintrittsgebühr von 200 Franken und haben dann Anrecht auf Fahrzeugnutzung zum Vorzugstarif.

Fazit: Die Chancen des ÖV im Freizeitverkehr sind nicht besser oder schlechter zu beurteilen als in anderen Verkehrsbereichen. Die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs haben seit langem den Freizeitverkehr als Möglichkeit entdeckt, die durch den Berufs-, Pendler- und Einkaufsverkehr entstehenden Nachfragspitzen im Sinne einer effizienteren Bewirtschaftung der zur Verfügung stehenden Kapazitäten auszugleichen und die Ertragssituation zu verbessern. Damit entsprechen die Zielsetzungen der Verkehrsunternehmen einerseits den übergeordneten verkehrspolitischen Zielsetzungen, die eine Verlagerung des Freizeitverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel befürworten. Andererseits wird jedoch – insbesondere durch günstige Sondertarife – auch Neuverkehr induziert, was vor dem Hintergrund einer allgemeinen Mobilitätskritik gelegentlich beanstandet wird.

4.4 Ökonomische Lenkung des Freizeitverkehrs

Die Beeinflussung des Verkehrs mit ökonomischen Mitteln ist zur Zeit eines der Hauptthemen der schweizerischen Verkehrspolitik. Ein wesentlicher Impuls in Richtung Effizienz und Umweltverträglichkeit wird von der Verbesserung der Kostenwahrheit erwartet. Dabei soll jeder Verkehrsteilnehmer möglichst viel von den ihm zurechenbaren internen und externen Infrastruktur- und Betriebskosten zahlen. Lässt sich der Freizeitverkehr leicht oder nur schwer mit ökonomischen Instrumenten beeinflussen?

Fahrleistungsabhängige Abgaben im Individualverkehr

Treibstoffzoll und Mineralölsteuer sind die derzeit angewandten Abgabensysteme, mit denen Energieverbrauch und Fahrleistung der Teilnehmer am motorisierten Individualverkehr belastet werden. Auch andere Systeme werden erwogen (Ökobonus, CO₂-Abgabe, Energieabgabe, fahrleistungsabhängige und verbrauchsabhängige Motorfahrzeugabgabe, vgl. SPAZ, 1991, S.7ff.), die aber grundsätzlich in dieselbe Richtung gehen.

Eine grosse Zahl in- und ausländischer Studien lässt auf eine allgemeine Treibstoffpreiselastizität der PW-Fahrleistung von kurzfristig 0,1 bis 0,15 schliessen.²¹ Das heisst, eine Erhöhung des Treibstoffpreises durch Besteuerung um 10 Prozent würde unter sonst gleichen Bedingungen zu 1 bis 1,5 Prozent weniger Automobilkilometern führen (R. Meier, 1993, S.43)²². Zugleich werden vermehrt Autos mit geringerem Treibstoffverbrauch eingesetzt; insgesamt wird „verbrauchsbewusster“ gefahren. Die Treibstoffpreiselastizität der Nachfrage nach Benzin und Diesel und damit auch der Umwelteffekt ist deshalb grösser.

Ob die Treibstoffpreiselastizität der PW-Fahrleistung speziell im Freizeitverkehr grösser ist als bei anderen Verkehrsarten, ist nicht klar. Viele Autoren gehen davon aus, dass Freizeitfahrten grundsätzlich disponibler sind als z.B. Berufsfahrten: Auf eine Freizeitfahrt kann man verzichten, auf den Weg zur Arbeit (kurzfristig) nicht. Daraus leiten sie eine überdurchschnittliche Freizeitverkehrselastizität ab (Mummert, 1990). Unberücksichtigt bleibt dabei, dass die Ziele z.B. des Berufsverkehrs im allgemeinen besser mit dem ÖV erschlossen sind als die Ziele des Freizeitverkehrs und dass der Berufsverkehr bei höheren Treibstoffpreisen eher vom Auto auf den ÖV umsteigen kann. Das gilt sowohl örtlich wie auch zeitlich, z.B. im Hinblick auf das ausgedünnte ÖV-Angebot abends und nachts. Im Pendlerverkehr gibt es im allgemeinen auch keine speziellen Transportbedürfnisse wie im Freizeitverkehr, wo teilweise z.B. Sportgeräte befördert werden. Aus einer Verkehrsbefragung für die Stadt Zürich ergibt sich, dass 64 Prozent der PW-Freizeitwege wegen fehlender Verkehrsalternativen und aus Sachzwängen objektiv an das Auto gebunden sind, aber nur 43 Prozent der PW-Pendlerwege (Socialdata, 1994, S6ff.). Die beiden Effekte – grössere Disponibilität von Freizeitwegen, aber stärkere Bindung an das Auto – gleichen sich ten-

²¹ Schmid (1996, S.71) hält die öfters genannten Elastizitätswerte von über 0,2 oder sogar 0,3 – zumindest bezogen auf den gesamten Autoverkehr – für zu hoch. Bei einer Erhöhung des Treibstoffpreises von heute rund 1,25 auf 5 Franken würden bei einer Preiselastizität der PW-Fahrleistung von 0,2 zwei Drittel des Autoverkehrs entfallen.

²² Diese Werte hängen unter anderem davon ab, von welchem Treibstoffpreisniveau man ausgeht und ob der Treibstoffpreis auf einmal oder in mehreren Schritten erhöht wird.

denziell aus, so dass die Treibstoffpreiselastizität der Auto-Fahrleistung im Freizeitverkehr genauso gross sein dürfte wie bei anderen Verkehrsarten.

Schmid ermittelt speziell für den Freizeitverkehr eine Treibstoffpreiselastizität der PW-Fahrleistung von 0,13, einen Wert also in derselben Grössenordnung wie im Autoverkehr insgesamt (1996, S.113). Mit einer auf Befragungen abgestützten Simulationsrechnung für Deutschland schätzt er ab, dass bei einer jährlichen Erhöhung der Treibstoffpreise um 45 Pfennig die PW-Fahrleistung im Freizeitverkehr innert 10 Jahren um 30 Prozent reduziert werden könnte. Der Treibstoffpreis würde dabei von heute DM 1,50 auf DM 6,-- pro Liter steigen.²³ Bei der Wirkungsanalyse berücksichtigt er, dass die Leute nach und nach auf verbrauchsgünstigere Fahrzeuge umsteigen und dass der Treibstoffverbrauch von Autos aufgrund des technischen Fortschritts generell zurückgeht. Ausserdem nimmt er jährliche Realeinkommenssteigerungen an.

Zu berücksichtigen wäre in langfristiger Perspektive noch eine Veränderung der Siedlungsstrukturen (*R. Meier, 1993, S.41*). In der Schweiz als kleinem Land schränken darüberhinaus Ausweichmöglichkeiten ins Ausland („Benzintourismus“) die Treibstoffpreiselastizität der PW-Fahrleistung ein, wenn der Treibstoffpreis unilateral über das ausländische Niveau angehoben wird (*SPAZ, 1991, S.6*).

Fahrleistungsunabhängige Motorfahrzeugabgaben

Darüber, dass die fahrleistungsunabhängigen Motorfahrzeugabgaben auf dem derzeitigen Niveau in der Schweiz kaum auf den Verkehr wirken, herrscht in der Literatur weitgehend Einigkeit (*SPAZ, 1991, S.9; R. Meier, 1993, S.46f.*). Speziell fokussiert auf den Freizeitverkehr wäre allenfalls an eine prohibitive Besteuerung von Zweitwagen, PWs mit „Freizeitappeal“ (Geländewagen, Cabrios) und Motorrädern zu denken. Wenn sich die Leute solche ‚Freizeitmobile‘ nicht mehr leisten können, würden vermutlich die Freizeit-Fahrleistungen – nicht unbedingt die Personenkilometer – sinken, weil mehr Leute bei anderen mitfahren würden.²⁴ Ganz abgesehen von der Frage, ob solche drastischen Massnah-

²³ Bezogen auf den gesamten Verkehr schätzt Schmid ein Reduktionspotential der PW-Fahrleistung von 19 Prozent ab. Dabei nimmt auch er eine geringere Treibstoffpreiselastizität bei beruflichen und geschäftlichen Fahrten an (*Schmid, 1996, S.182*).

²⁴ Der hier unterstellte Zusammenhang zwischen Motorisierungs- und Autobesetzungsgrad ist im Freizeitverkehr aber nicht ganz so klar. Zwar zeigt sich im Mikrozensus 1994 sehr deutlich, dass der Autobesetzungsgrad im Verkehr allgemein mit zunehmender Anzahl Autos pro Haushalt abnimmt. Speziell im Samstags-, Sonn- und Feiertagsverkehr hat der Besetzungsgrad von

men wünschenswert oder durchsetzbar wären, ergäben sich Probleme wahrscheinlich schon daraus, „notwendige“ von „nicht notwendigen“ Zweitwagen, Motorrädern usw. unterscheiden zu müssen. Hohe Kaufsteuern auf Automobile gibt es z.B. in Dänemark, wo sie einen erkennbaren Einfluss auf den Motorisierungsgrad und auf das Verkehrsverhalten haben. Solche einmaligen Steuern üben aber einen besonderen „Amortisierungsdruck“ auf die (wenigen) Autobesitzer aus, der sie zu besonders intensiver Nutzung des künstlich verteuerten Fahrzeugs veranlasst.

Zugangsgebühren zu Verkehrsinfrastruktur und Freizeiträumen

Flexibelstes Instrument zur ökonomischen Beeinflussung des Individualverkehrs sind Zugangsgebühren zu Verkehrsinfrastruktur und Freizeiträumen. Parkplatzgebühren sind heute schon fast eher die Regel als die Ausnahme; Strassenbenutzungsgebühren und Mautsysteme sind weit verbreitet (allerdings nicht in der Schweiz). Auch kompliziertere Spielarten für Zugangsgebühren zu Freizeiträumen werden praktiziert. Auf diejenigen ostfriesischen Inseln, auf denen privater Autoverkehr erlaubt ist, kommt man nur mit teuren Autofähren und muss sein Auto dann zu hohen Parkgebühren auf Parkplätzen in der Peripherie der Inseldörfer abstellen.

Gebührensysteme für den Zugang zur Infrastruktur können auf lokale Gegebenheiten zugeschnitten und, z.B. im Sinne von Spitzenlastpreisen, differenziert werden. Mit Gebührenrückerstattungen für Konsumenten lokaler Produkte und Dienstleistungen lassen sich wertschöpfungsstarke Verkehrssegmente fördern.

Für die verkehrslenkende Wirkung von Parkgebühren gibt es Abschätzungen, teilweise auch mit Bezug zum Freizeitverkehr. *Infras* rechnet bei einer Anhebung der Parkgebühren in Zürich um einen Franken pro Stunde mit einer Fahrleistungsreduktion im Stadtgebiet von maximal einem halben Prozent (*Maibach u.a., 1992, S.153f.*). Das Parkgebührenmodell von *Ecoplan* für Bern soll unter anderem dazu beitragen, den Verkehr von hochzentralen Parkplätzen in der Innenstadt auf periphere Parkplätze, möglichst von Park-and-Ride-Anlagen, zu verlagern. Tagsüber sind höhere Parkgebühren vorgesehen als abends. Bei einer festen Grundabgabe pro Parkvorgang auf Parkplätzen im Kernbereich der Innenstadt von 2 Franken und zeitabhängigen Abgaben pro Stunde zwischen 3 und 4 Franken tagsüber und 0,5 bis 1,5 Franken abends rech-

1989 bis 1994 jedoch trotz gestiegenem Motorisierungsgrad deutlich *zugenommen* (vgl. *Dienst GVF, 1992, S.120; BFS/Dienst GVF, 1996a, S.92; BFS/Dienst GVF, 1996b, S.10f.*).

nen sie für das Stadtgebiet von Bern mit einer Fahrleistungsreduktion von 20 Prozent (*Ecoplan, 1992, S.120ff.*). Für das Parkieren bei Grossveranstaltungen und Einkaufszentren wird ein fester, nicht von der Parkdauer abhängiger Preis von 4 bis 6 Franken vorgesehen. An den entsprechenden Parkplätzen werden bis zu 20 Prozent weniger Fahrzeuge erwartet. Allerdings schliessen *Ecoplan* nicht aus, dass „Verhaltensänderungen beim Einkaufen und beim Besuch von Grossanlässen nur schwerlich zu erzielen“ sein könnten (*ebenda, S.127*).

Mautsysteme sind im Freizeitverkehr z.B. auf Alpenstrassen bekannt (Rossgeldringstrasse Berchtesgaden, Grossglockner-Hochalpenstrasse, Silvretta), sowie auf den grossen ausländischen, u.a. vom Ferienreiseverkehr benutzten Alpenübergängen (Tauernautobahn, Brenner, Montblanc-Tunnel), wo sie vor allem zur (Re-) Finanzierung von Bau und Unterhalt dienen. Die verkehrslenkende Funktion von Mautsystemen ist vor allem für den Zugang zu Innenstädten untersucht worden. *Abay/Zehnder (1992, S.23ff.)* führen viele Beispiele aus dem Ausland an, mit allerdings unterschiedlichen Erfahrungen über Erfolg und Wirksamkeit. Ihr eigener Vorschlag für ein elektronisches Road Pricing-System in Bern sieht Stauabgaben für PWs in den Morgen- und Abendspitzen des Verkehrs (8–12 Rappen pro Fahrzeugkilometer) sowie darüberhinaus eine tageszeitunabhängige Umweltabgabe (15 Rappen pro Fahrzeugkilometer) vor. Ausgehend von recht hohen Werten für die Preiselastizität der Fahrleistung (0.5) schätzen sie eine Reduktion der Fahrleistung von 16 bis 18 Prozent in den Spitzenstunden und von 6 Prozent in den Randstunden des Verkehrs ab (*Abay/Zehnder, 1992, S.48ff.*). *Ecoplan (1992, S.81 ff.)* erwägen für Verkehrsspitzenzeiten ein Vignettensystem für den Zugang zur Innenstadt von Bern. Im Freizeitverkehr würden solche Spitzenlastvignetten vor allem am Samstag vormittag wirken. *Maibach u.a. (1992, S.151f.)* schlagen vor, dass die Autofahrer für die Fahrt in die Innenstadt von Zürich für 3 Franken pro Tag eine tageszeitunabhängige Stadtvignette kaufen müssen. Der Transitverkehr bliebe davon ausgenommen. Sie schätzen ab, dass die Fahrleistungen im Ziel-Quell- und im Binnenverkehr von Zürich mit der Stadtvignette und einem flankierenden, scharfen Bussensystem um 20 Prozent reduziert werden könnten.

Preise des öffentlichen Verkehrs

Freizeitverkehrsorientierte Preisangebote des öffentlichen Verkehrs gibt es in grosser Zahl. Im allgemeinen geht es dabei darum, dem ÖV neue Nachfragepotentiale aus dem Freizeitverkehr zu erschliessen. Eine Lenkungsfunction haben die Preise insoweit, als Sonderangebote vielfach für einen Ausgleich von verkehrlichen Schwachlastzeiten sorgen sollen, und vor allem dann, wenn günstige Preise darauf gerichtet sind, Autofahrer zum Umsteigen auf den ÖV zu bewegen. Ausserdem werden

spezielle ÖV-Preisangebote auch zur Förderung der touristischen Attraktivität von Regionen eingesetzt.

Beispiele für Sonderangebote, die für eine stärkere Auslastung des ÖV in den **Randstunden** des Verkehrs sorgen sollen, sind die SBB-Jugendkarte „Gleis 7“, ein Jahresabonnement auf abendliche ÖV-Fahrten für junge Leute bis 25 Jahren, oder die auf September und Oktober beschränkte Aktion „Herbst-(S)pass“ des Verkehrsverbunds Zürich (ZVV), eine werktags ab 9 Uhr gültige Tagesnetzkarte. Bei diesen Aktionen werden Kunden angesprochen, die ohnehin nicht in den Verkehrsspitzenzeiten unterwegs wären; von daher kann man kaum von einer verkehrlichen Lenkungsfunktion sprechen.

Klar auf das Umsteigen vom Auto auf den ÖV gerichtet sind die mittlerweile weit verbreiteten **konditionellen Nulltarife**. Beispiele: In den Zürcher Theaterabonnements ist die kostenlose Benutzung des ÖV im Bereich des Verkehrsverbunds Zürich eingeschlossen. Die Teilnehmernummer am Volkslauf „Sola-Staffette“ rund um Zürich berechtigt ebenfalls zur kostenlosen Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im ZVV. Reisebüros schenken Pauschalreisenden SBB-Billetts für die Anfahrt zum Flughafen. In Hotel-Arrangements für mindestens drei Übernachtungen im Berner Oberland ist ein Bahnbillett ab Wohnort bzw. Schweizer Grenze eingeschlossen.

Kombibillette verknüpfen ÖV-Preis und Eintritt bzw. Benutzungsentgelt einer bestimmten Stätte, eines bestimmten Anlasses oder eines anderen Verkehrsmittels zu einem günstigen Gesamtangebot. Verbunden mit entsprechenden Werbekampagnen zeigen sie neue Freizeitalternativen auf. Sie können dazu beitragen, dass sich ein Kunde gegen eine andere Freizeitalternative entscheidet, die mit einer Autofahrt verbunden wäre, sind aber meist nicht auf dieses spezielle Ziel ausgerichtet.

In Tourismusorten werden Gratisangebote des ÖV, kostenlose Sonderbusse zu den Talstationen der Skigebiete usw. als Sonderleistung für den Gast mit dem Ziel der **touristischen Attraktivitätssteigerung** per se geschaffen (also nicht nur im Sinne der Substituierung lästigen Autoverkehrs). Besonders weit geht dabei z.B. die Region Berner Oberland, die ein Ferien-Generalabonnement für fünf Tage anbietet.

Subventionen, Belohnungen, Sponsoring

Viele Freizeitanlagen und -anlässe sind auf Subventionen angewiesen. Denkbar wäre eine besondere oder gezielte Förderung von Anlässen, die die Verkehrsbewältigung unter ökologischen Aspekten in ihre Planung einbeziehen. Im Rahmen eines Versuches wurden in der Stadt Zug etwa 30 Generalabonnemente der Verkehrsbetriebe abgegeben. Den Empfän-

gern wurde zur Auflage gemacht, Fahrtenbücher zu führen. Das Ziel der Massnahme, einen Anreiz zu geringerer Autobenutzung zu geben, wurde jedoch nicht in der erhofften Masse erreicht. Sponsoring ist im Sport – Förderung von Vereinen oder Wettkämpfen – gang und gäbe; der Sponsor stellt z.B. Mannschaftsbusse bereit oder sorgt für den Transport der Zuschauer von und zum Bahnhof. Das Möbelhaus Ikea in Dietlikon bei Zürich zahlt an den Betrieb eines Busses im Halbstundentakt zwischen Bahnhof Dietlikon, Ikea, Glattzentrum und Bahnhof Stettbach (*vgl. Kapitel 5.2, S. 52f.*).

Fazit

Fahrleistungsabhängige Abgabenbelastungen wie zum Beispiel Steuern auf Treibstoffzölle wirken auf den Freizeitverkehr nicht anders als auf den übrigen Verkehr. Um eine massgebliche Reduktion der Automobilkilometer zu erzielen, wäre eine erhebliche Erhöhung der Abgabenbelastung nötig, die sich allenfalls schrittweise erzielen liesse. Erhöhungen der Motorfahrzeugsteuern sind nur auf kantonaler Ebene möglich, dort aber nur schwer durchzusetzen. Denkbar wäre eine Sondersteuer („Luxussteuer“) für „Freizeitmobile“: Cabrios, Geländewagen und Motorräder in Haushalten mit mehr als einem MIV-Mittel; Definitionsprobleme („Wann ist ein Zweitwagen ein Freizeitmobil?“) würden eher dagegen sprechen. Flexibel und zielgerichtet einsetzbar sind Gebührensysteme für den Zugang zur Verkehrsinfrastruktur oder zu bestimmten Gebieten; dabei ist auf den Erhebungsaufwand zu achten. Die Preispolitik des öffentlichen Verkehrs ist in vielfältiger Weise auf den Freizeitverkehr gerichtet, hat aber oftmals keine besondere Lenkungsfunktion. Subventionen, Belohnungen und Sponsoring lassen sich vor allem zur Lösung lokaler Freizeitverkehrsprobleme einsetzen.

4.5 Persuasive Massnahmen

Unter den verschiedenen verkehrspolitischen Strategien wie Anreiz-, Planungs-, Technik- und Zwangsstrategie kommt der Wissens- und Informationsstrategie eine besondere Bedeutung zu, weil sie mit sogenannt „weichen“ oder eben persuasiven Massnahmen operiert. Sie stellt quasi den Gegenpol zur Zwangsstrategie dar und appelliert an Freiheitlichkeit und Einsicht des Einzelnen.

Persuasive Massnahmen wie Information, Werbung, Öffentlichkeitsarbeit usw. sollen das Mobilitätsverhalten im allgemeinen und das Freizeitmobilitätsverhalten im besonderen beeinflussen. Dabei geht man

von der Vorstellung aus, es fehle den Betroffenen an Wissen beziehungsweise an der Bereitschaft, ihr Verkehrsverhalten in eine umweltverträglichere Richtung zu ändern. Mittels entsprechender Informationen (Wissen) und Appelle (Einstellung) sollen diesbezügliche Defizite behoben werden. Die Wirkung dieser persuasiven Massnahmen ist umstritten. So billigt ihnen *Oetterli (1988)* zwar eine hohe Konsensfähigkeit und tiefe monetäre Kosten zu, stuft ihre Wirksamkeit aber tief ein. Im Rahmen des Schweizer Umweltsurvey 1994 kommen *Diekmann, Franzen (1995a, S.3)* zum Schluss: „Aufklärungskampagnen, Appelle an das Umweltbewusstsein und verstärkte Umwelterziehung allein können die Lücke zwischen Bewusstsein und tatsächlichem Verhalten nicht schliessen.“ Gerade beim Autoverkehr seien die beobachteten Diskrepanzen zwischen Einsicht und eigenem Handeln gross. Die Autoren stellen fest, dass das „Umweltbewusstsein immerhin einen mässigen Einfluss auf das Umwelthandeln hat“, dass aber „das Gewicht des Umweltwissens relativ gering“ ist (*Diekmann, Franzen, 1995b, S.8*). Zu ähnlichen Ergebnissen kommen *Foppa u.a.*: „Informations- und Aufklärungskampagnen allein genügen offenbar nicht. Zwar ist Wissen über die Zusammenhänge... eine notwendige Voraussetzung umweltverantwortlichen Handelns, aber eben nur eine unter mehreren relevanten Bedingungen für entsprechendes Handeln“ (*1995, S.15*).

Diekmann, Franzen vertreten die Ansicht, „dass ökonomische Anreize wie Preis- und Zeitvorteile in konsistent höherem Masse Verhaltensänderungen hervorrufen als die Schärfung des Umweltbewusstseins“ (*1995b, S.10*), und *Foppa u.a.* sind sogar der Überzeugung, „dass nur über eine erhebliche Erhöhung der unmittelbaren Kosten umweltschädigenden Verhaltens-Veränderungen erreicht werden könnten“ (*1995, S.17*).

Ähnlich argumentiert *Bachofner (1997, S.80)*, der in seiner Studie zum Ergebnis kommt, „dass Sport- (und möglicherweise auch andere) Vereine keine geeigneten Institutionen sind, um umweltverantwortliches Mobilitätsverhalten zu propagieren und Verhaltensänderungen auszulösen“. Er plädiert dafür, das Problem des unnötigen und übermässig wachsenden (Freizeit-) Verkehrs künftig mit restriktiven Massnahmen anzugehen: „Restriktionen, vorab ökonomische, sollen lenkend Einfluss nehmen auf die Entscheidung für oder gegen eine vorgesehene Mobilitäts-handlung“ (*ebda, S.80*), weil der Bereich Mobilität ein besonders schwer zu beeinflussender Bereich ist. Weniger auf die ‚Zwangsstrategie‘, sondern auf ‚freiwillige Motivation‘ setzt *Vetterli (1995)* und erarbeitet für den Bereich Mannschaftssportverkehr einen breiten Massnahmenkatalog für „Sportbewegte und -Bewegende“ mit dem Zweck, „Denkprozesse, Gespräche und neue Handlungsweisen auszulösen, die von möglichst vielen Sportler/innen mitgetragen werden, weil sie als (ökologisch und sozial) sinnvoll erlebt werden“ (*1995, S.127*). Seine Massnahmen enthalten insbesondere auf der Verbands- und Vereinse-

bene viele ‚persuasive‘ Mittel wie Propaganda und Information, Werbung/Sponsoring und Kurse/Versammlungen. Viele dieser Massnahmen, beispielsweise Werben für Verkehrsvermeidung und umweltfreundlichen Verkehr bei den Verbands- bzw. Vereinsmitgliedern und gezielte Suche nach Sponsoren, die ÖV-Fahrten zu den Wettkämpfen verbilligen, sind nach seinen Untersuchungen in der Praxis bereits mit Erfolg praktiziert worden (1995, S.128ff). Ansatzpunkte für „Handlungsmöglichkeiten mit Wirkungen auf den Mannschaftssport“ (der nach seinen Schätzungen immerhin 3 bis 5 Prozent des Freizeitverkehrs verursacht (S.2)) sieht Vetterli im Bereich Information und Propaganda vor allem in der Schule (Wertorientierung beeinflussen) und in der Wirtschaft über Sponsoring, das heisst den Geldmittelfluss an ökologische Auflagen zu knöpfen. Vetterli sucht nach Lösungen, den Mannschaftssportverkehr auf freiwilliger Basis zu vermindern und durch Schärfung des Problembewusstseins bei den Beteiligten auf allen Ebenen mit Aufklärung und Überzeugungsarbeit das Ziel zu erreichen. Dabei betont er die Wichtigkeit verschiedener, auch restriktiver Massnahmen, also die **Kombination** von persuasiven Massnahmen mit Anreiz- und finanziellen ‚Bestrafungs‘-Strategien.

Appelle an die ‚Änderung im Kopf‘ richtete auch die Aktionsgruppe ‚Treibstoff‘ von Energie 2000 mit TV-Spots, mit denen in der Schweiz zum Kauf von Autos mit tieferem Verbrauch und zu sparsameren Fahrverhalten aufgerufen wird (*Tagesanzeiger* vom 24.3.94). Wenngleich diese nicht direkt und speziell auf den Freizeitverkehr abzielen, so wird auch hier versucht, mit den Mitteln der Information Verhaltensänderungen zu einem umweltfreundlicheren Verkehr zu erreichen.²⁵

Zwei bekannte und ausgewertete Beispiele für die Anwendung und Wirksamkeit von persuasiven Massnahmen im Freizeitverkehr sind die Heureka-Ausstellung 1991 in Zürich und das Eidgenössische Turnfest Bern 1996. Bei beiden Grossveranstaltungen wurden Information und Motivation explizit in ein umfassendes Massnahmenkonzept eingebettet und vorgängig geplant. Das Konzept „für eine möglichst umweltschonende, stadtverträgliche Verkehrsabwicklung“ (Dietrich, 1993, S.10) der Heureka 1991 sah u.a. ein aktives und vielseitiges Marketing (Information zur guten Erreichbarkeit mit dem ÖV) und gegenseitige Unterstützung von Veranstalter und den Verkehrsbetrieben VBZ vor (Plakate und Aushänge an Haltestellen, Kombibilletts usw.). Gemäss der Auswertung waren die kombinierten Massnahmen ein Erfolg, konnte doch der Anteil von ÖV-Benutzern von sonst üblichen 35 Prozent auf 64 Prozent angehoben werden (Dietrich, 1993, S.10). Neben planerischen Massnahmen wurde die Verkehrsmittelnutzung der Benutzer „durch mehrere aufeinander abgestimmte Elemente beeinflusst“ (ebda.),

²⁵ Über die Wirksamkeit dieser Kampagne liegen unseres Wissens noch keine Ergebnisse vor.

deren Basis ein „lokal und regional abgestütztes, vom Veranstalter vorgelegtes Verkehrskonzept“ war. Die eingeschlagene Kommunikationsstrategie vermittelte Handlungsalternativen, „wobei den Interessenten die Wahl letztlich nicht abgenommen wird“, aber in Kombination mit anderen flankierenden ‚harten‘ Massnahmen offensichtlich erleichtert wurde zugunsten umweltschonender Verkehrsmittel.

Beim Eidgenössischen Turnfest Bern 1996 ging es nicht nur um eine umweltschonende Verkehrsbewältigung, sondern um ein umfassendes Umweltschutz-Konzept. In der Bilanz kommen die Autoren zum Schluss, „wie wichtig eine umfassende Information aller Beteiligten ist“ und weisen gleichzeitig darauf hin, „dass Information allein kaum zu Verhaltensänderungen führt“ (*Müller u.a., 1997, S.39*). Vor allem, so betonen sie, sei Information nicht mit Motivation gleichzusetzen. Die breit angelegte Umweltschutz-Kampagne des 5-Phasen Planes sah eine dreijährige „Philosophie- und Akzeptanzphase“ von 1992 bis Ende 1994 vor, die zu einer breiten Akzeptanz der Umweltanliegen bei der Geschäftsleitung und den Komitees führte (*ebenda, S.13*). Im Bereich Transport und Logistik war die Leitidee ganz auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet. Neben der erwähnten Information, der breiten Akzeptanz des Konzeptes, waren finanzielle Vergünstigungen (während 10 Tagen unbeschränkt gültiges Generalabonnement) und eine enge Kooperation zwischen den beteiligten Verkehrsbetrieben die Voraussetzungen, die in Kombination zum Erfolg führten. In ihrem Fazit schreiben die Autoren: „Als ‚erfolgreich‘ können die folgenden Massnahmen gewertet werden: Das Verkehrskonzept mit dem ambitionierten Ziel, das gesamte Verkehrsaufkommen durch öffentliche Verkehrsmittel bewältigen zu lassen“ (*ebda, S.44*). Dass Information als Mittel zur Schaffung von Akzeptanz und zur Verbreitung von Handlungsalternativen auch hier unabdingbar eine zentrale Rolle spielte, beweist der Erfolg der eingeschlagenen Strategien: auf verschiedenen Ebenen Massnahmen ergreifen.

Unter dem Titel „Wie verkaufe ich einen autofreien Kurort?“ setzte der Kurdirektor von Mürren 1988 voll auf ein Marketingkonzept für autofreie Kurorte. Sie sollten wie Produkte mit eigener Identität ‚vermarktet‘ werden, mit Hilfe einer gezielten Propaganda („Marktnischenpolitik“) (*Egger, 1988*). Die vorgesehenen planerischen und organisatorischen Massnahmen für autofreie Ferienorte waren nur mittels Werbung und das heisst auch Information dem anvisierten Zielpublikum näher zu bringen. Das dem Informations- und Werbekonzept daher eine grosse Bedeutung zukam, um das Anliegen überhaupt bekannt zu machen, ist naheliegend. Obwohl dabei in erster Linie ein bereits ‚sensibilisiertes‘ Publikum angesprochen werden sollte, das bereits Verhaltensänderungen vollzogen hatte, lag das Interesse auch auf der Ausweitung des Kundenkreises. Die Bemühungen zeigten Erfolg: der Zusammenschluss von Ferien- und Kurorten zur „Gemeinschaft Autofreier Schweizer Tou-

rismusorte“ GAST ist heute eine etablierte Alternative zu ‚autofreundlichen‘ Kurorten. Information als reine Massnahme zur Verbreitung einer neuen Idee war ein Aspekt der Kampagnen. Der andere lag und liegt darin, Bewusstseins- und Verhaltensänderungen im Hinblick auf ein umweltschonendes Verkehrsverhalten zu bewirken mit ‚Persuasion‘. Statt mit „onkelhaften Belehrungen“ und „moralgetränkten Verzichtsappellen“ (Hilgers, 1994, S.1055ff.) wird hier mit positiven Anreizinformationen ‚überzeugt‘.

Opaschowski, der bekannte Freizeitexperte, empfiehlt denn auch Planern und Politikern, sich in Zukunft nicht nur mit Verkehrsplanung, sondern auch mit Verkehrspsychologie zu beschäftigen (1995, S.40). Statt nur an die Vernunft, Einsicht und Unterstützung zu appellieren, sollten nach seiner Ansicht die Autofahrer mehr erlebnispsychologisch angesprochen werden. „Vernunft muss mit Emotionen verkauft werden“ (ebda, S.41). Sein Ansatz einer „Mobilitätspsychologie“ geht davon aus, dass die derzeit in der Öffentlichkeit diskutierten verkehrspolitischen Massnahmen bei Autofahrern (noch) nicht mehrheitsfähig seien (ebda, S. 35). Zwar erhöht ein grösseres Umweltbewusstsein die Akzeptanz der Bevölkerung für umweltbezogene politische Massnahmen, aber gerade im Bereich Freizeitgewohnheiten zeigt sich ein grosses Beharrungsvermögen. Deshalb sei „ein langwieriger Überzeugungsprozess“ (ebda, S.35) nötig, bis Meinungsbildung und Massnahmendurchsetzung mehrheitsfähig werden: „Eine Realisierungschance zeichnet sich erst weit nach dem Jahr 2000 ab“ (ebda S.36). Nur durch Anreize, nicht durch Verbote, lassen sich dauerhafte Verhaltensänderungen erreichen. Die finanziellen Vorteile beispielsweise eines Umsteigens vom Auto auf den öffentlichen Verkehr müssen aber ‚erlebnispsychologisch‘ unterstützt werden, mit entsprechenden Botschaften und Bildern. Opaschowski erwähnt in diesem Zusammenhang eine Aktion der Deutschen Bahn, das „Schöne Wochenend-Ticket“, mit dem die DB rund 40 Prozent neue Kunden gewonnen hat (ebda, S.41). Mit seinem Konzept der Mobilitätspsychologie geht er weit über Massnahmen der Information und Aufklärung hinaus: „Die Verkehrspolitik muss in Zukunft mehr freizeit- und mobilitätspsychologische Kompetenz erwerben, um für **Freizeitstimmungen, Lebensgefühle und positive Identifikationsmöglichkeiten** sensibel zu sein. Andernfalls sind Fehleinschätzungen und Fehlprognosen vorprogrammiert“ (ebda, S.40).

Fazit: Persuasive Massnahmen im Sinne von Bekanntmachung alternativer (umweltschonender) Massnahmen und zur Behebung von Informationsdefiziten durch Informationskampagnen (Kautzky, 1996, S.32) sind nicht per se, sondern als Begleitung der ‚harten‘ Massnahmen unerlässlich und erfolgstützend. Darüberhinaus können sie, im Sinne der erwähnten Mobilitätspsychologie, durchaus eine Eigendynamik gewinnen, zum Aufbau neuer Freizeitwerte und damit eines veränderten Freizeitverkehrsverhaltens.

5 Freizeitverkehrsarten: Konkrete Massnahmen

5.1 Kriterien für die Auswahl der Beispiele

In Kapitel 3 wurden die Freizeitverkehrsarten identifiziert, die im Sinne der in Kapitel 2 erarbeiteten Zielsetzungen „Personenverkehr gewährleisten“, „negative Verkehrswirkungen begrenzen“ und „Wirtschaftlichkeit sicherstellen“ für Verkehrsplanung und Verkehrspolitik besondere Herausforderungen bieten. In Kapitel 4 wurden die übergeordneten Einflussbereiche diskutiert, mit denen der Freizeitverkehr durch Planung und Politik beeinflusst wird bzw. werden kann. Im Kapitel 5 werden nun die Handlungsoptionen auf die spezifischen Freizeitverkehrsarten bezogen. Dabei stehen Massnahmenbeispiele im Vordergrund, die möglichst bereits umgesetzt oder zumindest als Vorschläge konkretisiert sind.²⁶

Folgende Freizeitverkehrsarten werden betrachtet:

- Verkehr im städtischen Umfeld
- Naherholungsverkehr
- Verkehr abends und nachts
- Verkehr bei Grossveranstaltungen
- Sportmobilität
- Verkehr in Tourismusgebieten und Tourismusorten

Damit sind, mit Ausnahme des Ferienreiseverkehrs, der aus Schweizer Sicht zu einem grossen Teil im Ausland entsteht (Transitverkehr durch die Schweiz; Ferienverkehr von Schweizern im Ausland) und in der Schweiz nur wenig beeinflusst werden kann, alle der in Kapitel 2 als problembehaftet identifizierten Freizeitverkehrsarten behandelt.

5.2 Stadtverkehr tagsüber in der Freizeit und am Wochenende

Im Hinblick auf den Freizeitverkehr ist eine typische Stadt von folgenden Gegebenheiten geprägt:

²⁶ Rund 110 Fallbeispiele wurden analysiert. Der Ordner mit den Analyseergebnissen (Massnahmenblätter) kann bei der Forschungsstelle bezogen werden (R + R Burger und Partner, Haselstrasse 1, CH-5401 Baden).

- räumlich:
 - Historische Stadtzentren als Ziel des Tourismus, aber gleichzeitig auch des Einkaufsverkehrs → touristische Attraktivität fördern, aber gleichzeitig Verkehrserschliessung im Interesse von Handel und Gewerbe gewährleisten.
 - “Verkehrsmagneten” in der Peripherie: Einkaufszentren, Sportstätten, Zoo, Messegelände, Flughafen → grosse, konzentrierte Verkehrsströme bewältigen.
 - Wohnquartiere mit teilweise unterdurchschnittlicher Wohnqualität, z.B. Hochhaussiedlungen, Wohnquartiere an Hauptverkehrsachsen → Anwohnerbelastung in Grenzen halten, Wohnumgebung fördern, “Freizeitflucht” vermeiden.²⁷
- zeitlich:
 - Stadt als bevorzugtes Ziel des Verkehrs in Randzeiten: abends und nachts, Wochenende → Verkehrsangebot gewährleisten, Belastung der Anwohner in Grenzen halten.
- hinsichtlich der Verkehrserschliessung:
 - Hochbelastete Ein- und Ausfallstrassen, knappe Flächen für öffentliche Parkplätze → Anwohnerbelastung in Grenzen halten, optimale Parkplatzbewirtschaftung im Spannungsfeld zwischen Ertragsmaximierung, Suchverkehr, wildem Parkieren, ökologischen Anliegen.
 - Gut ausgebautes ÖV-Angebot, das aber eher auf die Bedürfnisse des werktäglichen Verkehrs zugeschnitten ist → Auslastung des ÖV jenseits des Pendlerverkehrs fördern, ÖV-Bedarf in Randzeiten gewährleisten.

Die vorliegenden Informationen und Fallbeispiele deuten darauf hin, dass der alltägliche Freizeitverkehr im Rahmen der städtischen Verkehrsplanung keine allzu herausgehobene Rolle spielt. Als Ausnahmen zu erwähnen sind selbstverständlich die Tourismusorte (*vgl. unten Kapitel 5.7*) sowie besondere Einzelereignisse wie z.B. Grossveranstaltungen (*vgl. unten Kapitel 5.5*).

²⁷ Massnahmenbeispiele zu diesem Aspekt der städtischen Freizeitmobilität finden sich im Kapitel 4.2 der vorliegenden Studie (*vgl. insbesondere S.28*).

Parkplatzbewirtschaftung

Im Hinblick auf die grossen Verkehrsströme in die City, z.B. im „Shoppingverkehr“ am Samstag, kommt es darauf an, ein ausreichendes Angebot an öffentlichen Parkplätzen am richtigen Ort vorzuhalten und dieses optimal zu bewirtschaften. In den meisten Städten stehen deshalb am Rande der Fussgängerzonen Parkhäuser zur Verfügung, von denen aus der Citybesucher, ohne zwischendurch den ÖV benutzen zu müssen, Sehenswürdigkeiten oder Geschäfte erreichen kann. Je attraktiver die Stadt, desto lukrativer der Betrieb solcher Parkhäuser, trotz der, vor allem wegen der teuren Bodennutzung, hohen Investitionen. Vom Betrieb der Parkhäuser profitiert teilweise auch der öffentliche Verkehr – z.B. die Eisenbahn, die an den zentralen Bahnhöfen häufig selbst Parkhäuser betreibt.

Die umgekehrte Strategie, eine Reduktion des öffentlichen Parkplatzangebots, ist im Massnahmenplan Lufthygiene der Stadt Zürich vorgesehen. Gleichzeitig sollen die Massnahmen gegen illegales Parkieren verschärft werden. Dass dieses Vorgehen aufgrund des Widerstandes im Citygewerbe zu den vom Stadtplanungsamt angesprochenen „vielfältigen Umsetzungsproblemen“ mit dem Massnahmenplan führen dürfte, versteht sich (SPAZ 1992).

Für die Gebühren auf Parkplätzen im Stadtzentrum gilt häufig ebenfalls der Zusammenhang mit der Attraktivität des Zielorts: Je attraktiver die Innenstadt, desto höher die Parkgebühren. Dabei wird die hohe Zahlungsbereitschaft der City-Besucher ausgenutzt; das hohe Gebührenniveau ist in dem Sinne nicht zur Begrenzung des Automobilaufkommens gedacht. Mit einer Staffelung des Parkgebühreenniveaus nach Parkdauer lässt sich z.B. der „wertschöpfungsstarke“ Shoppingverkehr vor dem „nicht einkaufenden“ Kurzzeitparker bevorzugen.

Die im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms vorgeschlagenen Parkgebührenregime für Grossstädte (Bern: *Ecoplan*, 1992; Zürich: *Maibach u.a.*, 1992) nehmen keinen besonderen Bezug auf den innerstädtischen Freizeit- und Shoppingverkehr; hier geht es ganz generell um die Reduktion des Automobilverkehrs in der City durch Internalisierung der externen Kosten (Umweltschäden, Staus). Am differenziertesten dabei der Vorschlag von *Ecoplan*, mit einer starken Degression der Parkgebühren bei zunehmender Entfernung vom Stadtzentrum, tageszeitlicher Staffelung und besonderen Gebührenkonzepten für Grossveranstaltungen, Einkaufszentren und Freizeitanlagen.

Trotz des auf den Shoppingverkehr zugeschnittenen Angebots an öffentlichen Parkplätzen sind City-Parkhäuser an den bekannten Einkaufswochenenden häufig überlastet. Über Radiomeldungen werden die Besucher der deutschen Grossstädte an Samstagvormittagen regelmässig darüber informiert, dass in den City-Parkhäusern keine Parkplätze

mehr vorhanden sind. Stadtbewohner werden auf den öffentlichen Verkehr verwiesen, auswärtige Besucher auf die vorhandenen Park-and-Ride-Anlagen.

In Bern besteht ein Parkleitsystem, das den Verkehr weiträumig – bereits ab der Autobahn vor dem Stadtgebiet – gezielt zu den Parkhäusern führen soll und damit zur Verminderung des Parksuchverkehrs (bisher ca. 80 Prozent des Verkehrs in der Innenstadt von Bern) beiträgt. Die Besonderheit liegt dabei in der privaten Trägerschaft (Parkleitsystem Bern AG) aus Betreibern und Eigentümern der sieben einbezogenen Parkhäuser; die Stadt ist an der Finanzierung nicht beteiligt. Die Investitionskosten lagen bei 2,5 Millionen Franken, die jährlichen Betriebskosten werden auf knapp 600'000 Franken geschätzt. Der Systemlieferant hat die Anlage an die Betreibergesellschaft geleast (*Mögerle 1998*).

Park-and-Ride-Anlagen stehen auf dem Wunschzettel der Verkehrsplaner ganz oben. Im Massnahmenplan Lufthygiene der Stadt Zürich sind sie für „alle S-Bahn-Stationen im Umland“ vorgesehen (*SPAZ, 1992*). Für den ortunkundigen Touristen gilt in diesem Zusammenhang aber häufig, dass „eine frühzeitige Motivation, sein Auto ausserhalb der Innenstadt zu lassen, zu selten erfolgt. Vielmehr ermuntert die Beschilderung zur ‚Stadtmitte‘ gerade dazu, mit dem PW in die Innenstadt hineinzufahren... Hinweise auf öffentliche Verkehrsmittel gelangen erst dann zu den Touristen, wenn sie bereits in die Stadt hineingefahren sind“ (*ADAC, 1991, S.44f.*). Im Shoppingverkehr stellt sich bei Park-and-Ride zusätzlich das Problem des Gepäcktransports vom Stadtzentrum zum Parkplatz.

ÖV im Stadtverkehr

Die Stadt ist eine Domäne des öffentlichen Verkehrs. Aufgrund seiner Massenleistungsfähigkeit ist das städtische ÖV-Angebot vor allem auf die konzentrierten Pendlerströme zugeschnitten. Im Freizeitverkehr ist die Massenleistungsfähigkeit des ÖV vor allem bei Grossveranstaltungen gefragt (*vgl. unten Kapitel 5.5*). Umgekehrt stellt sich in den vom Freizeitverkehr bevorzugten Randstunden die Frage, wie die grosse ÖV-Kapazität effizient genutzt werden kann (*vgl. unten Kapitel 5.4*). Eine speziell auf den Freizeitverkehr zugeschnittene städtische ÖV-Infrastruktur gibt es – abgesehen von der Anbindung bestimmter, für den Freizeitverkehr wichtiger Ziele (Zoo, Flughafen) an das bestehende ÖV-Netz – im allgemeinen nicht.

Tarifarische Massnahmen sollen die Bewohner der Stadt und ihres Umlands auf das vorhandene ÖV-Angebot locken. Für die Regenbogenkarte der VBZ Züri-Linie wird sehr stark im Hinblick auf Freizeitaktivitäten und Freizeitverkehr geworben. Kombinierte Angebote (Benutzung des vor-

handenen ÖV-Angebots plus Teilnahme an Freizeitveranstaltungen bzw. Besuch von Freizeitzielen) gibt es vor allem im Bereich der Naherholung (vgl. unten Kapitel 5.3).

Im Shoppingverkehr hat der ÖV wegen des schwierigen Gepäcktransports grundsätzliche Nachteile. Beispiele für einen Gepäckservice für ÖV-Benutzer (Gepäckaufbewahrung, Hauslieferdienst), organisiert von den öffentlichen Verkehrsbetrieben oder von den örtlichen Gewerbeverbänden, gibt es; wegen der Kosten, der mangelhaften Dienstleistungsqualität und der mangelnden Benutzung durch die Einkaufenden aber bis jetzt eher wenig Erfolgsfälle.

Als Beispiel für einen Ansatz, mit dem das vorhandene ÖV-Angebot als Verkehrsmittel speziell für den „Shopping-Verkehr“ profiliert werden soll, kann die bestehende Trolleybuslinie 31 der „VBZ Züri-Linie“ gelten. Nach der Einrichtung einer neuen Haltestelle am Letzipark wird diese Buslinie mit einer Werbekampagne als „Shopping-Bus“ verkauft, der die Einkaufszentren Altstetten, Letzipark sowie das Stadtzentrum von Zürich links und rechts der Limmat erschliesst. Für die Benutzung des Shopping-Busses wird die Tageskarte des Zürcher Verkehrsverbundes vorgeschlagen (Fr. 5,60, 24 Stunden Gültigkeit auf allen ÖV-Linien im gesamten Stadtgebiet).

Auch als eigentliche Freizeitattraktion werden Stadtbusse und -bahnen wiederentdeckt. „Klassiker“ sind die Cable Cars in San Francisco, die Strassenbahnen von New Orleans und Lissabon oder die Doppeldeckerbusse in London. In Nordamerika, aber mehr und mehr auch in Europa gibt es viele Beispiele für Sightseeing-Trams (z.B. in Dresden, Rotterdam, Mailand), für Restaurant-Trams (z.B. in Zürich, Bern, Basel, Turin) oder Party-Trams (z.B. in Zürich). Als Erfolgsbeispiel für den Einsatz der touristischen Strassenbahn wird Rotterdam genannt. Erfolgsfaktoren sind: Regelmässige Abfahrten, normale Tickets können benutzt werden, Passagiere können überall zusteigen, Vorausbuchungen sind nicht nötig. Besonders attraktiv ist der Einsatz „historischer“ Fahrzeuge. Mittlerweile gibt es Hersteller von Strassenbahnwagen, die neue Fahrzeuge in historischem Stil anbieten (Porcu, 1995).

Auch die SBB engagieren sich im Städtetourismus. Ausstellungs- und Museumszubringer werden angeboten, mit (um 20 Prozent) verbilligtem SBB-Fahrpreis, kostenloser Benutzung des innerstädtischen ÖV sowie verbilligten Eintrittspreisen in die Museen. Spezielle Prospektblätter mit Fahrplan- und Tarifinformationen sowie Informationen über Lage und Öffnungszeit der betreffenden Museen werben für das Angebot.

Verkehrsberuhigungen in der Innenstadt

Verkehrsberuhigungen in den Innenstädten mit dem Ziel einer Steigerung der Attraktivität für Tourismus und Shopping lösen im allgemeinen ganze Bündel von flankierenden Massnahmen aus: im Strassen- und Parkplatzbau wie auch im öffentlichen Verkehr. Ein umfassendes und aufwendiges Verkehrsberuhigungskonzept für ein grossstädtisches Zentrum ist die von den Bayerischen Motorenwerken (BMW) erarbeitete „Blaue Zone München“, mit welcher der MIV in der Münchner City zumindest zeitweise eingeschränkt werden soll. Die Eckdaten des Münchner Cityverkehrs: 200'000 Pendler, 90'000 Touristen (300 bis 400 Touristenbusse), 450'000 Einkaufsbesucher pro Werktag. Das Konzept sieht vor, den privaten Autoverkehr mit Barrierenanlagen aus der City herauszuhalten. Mit speziellen, umweltschonenden Citybussen wird im Citygebiet jedoch eine nahezu gleichwertige Transportmöglichkeit angeboten. Im Stadtgebiet können so neue Fussgängerzonen und Grünanlagen geschaffen werden. Dem „blauen Ring“ sind Park-and-Ride-Anlagen mit raumsparenden, als vollautomatische Liftanlagen funktionierenden Parkhäusern vorgelagert. Für Einkaufsbesucher wird ein Gepäckservice angeboten. Die Kapazität der U-Bahn-Linien, welche die City durchqueren, soll erhöht werden, langfristig auch die U-Bahn-Infrastruktur. Für die grosse Zahl der Touristenbusse soll ausserhalb der City ein neues Terminal eingerichtet werden, von dem aus eine gesonderte Shuttlebuslinie in die Innenstadt verkehrt.

Eine privatwirtschaftliche City-GmbH, eingebunden in den Münchner Verkehrs- und Tarifsverbund, könnte das Konzept umsetzen. Als Finanzierungsmittel werden u.a. die Parkgebühren sowie die Erlöse aus den City-Bus-Tickets genannt. „Ein schlüssiges betriebswirtschaftliches Gesamtkonzept kann jedoch erst nach Absicherung des technischen Konzepts erfolgen“ (*Janssen, 1993, S.7*). Aufgrund der erheblichen wirtschaftlichen Risiken wäre vor einer Umsetzung in grossem Stil zunächst nur an eine räumlich begrenzte Pilotphase zu denken.

Ein wesentlich weniger „investitionsintensiver“ Ansatz wird im Rahmen eines Modellversuchs für die deutsche Kleinstadt Schopfheim verfolgt. Mit Hilfe einer individuellen Mobilitätsberatung sollen dabei eine rationellere Automobilbenutzung sowie das Umsteigen auf ÖV und Langsamverkehr gefördert werden. Die Verkehrsteilnehmer sollen die Ziele ihrer Aktivitäten bewusster wählen, Ausser-Haus-Aktivitäten besser verknüpfen, einen energiesparenden Fahrstil pflegen, das Auto vermehrt gemeinsam benutzen. Adressaten sind aber nicht nur die Verkehrsteilnehmer, sondern ebenso die Entscheidungsträger in Verwaltung und Betrieben. Begleitend werden u.a. Job-Tickets für Betriebe eingeführt, Verknüpfungen von ÖV und Car Sharing gefördert sowie Nachtbuslinien geschaffen. Der Aufwand für die Massnahmen wird auf DM 15 pro Einwohner und Jahr geschätzt.

Schliesslich sind noch die radikalen Initiativen für autofreie Städte zu erwähnen, wie z.B. die ZAF! Züri autofrei-Initiative, die in der Zürcher Volksabstimmung vom 3. März 1997 scheiterte. Die Initianten strebten ein möglichst weitgehendes Verbot des privaten Autoverkehrs in Zürich an und verwiesen auf den ÖV sowie auf das Velo als verfügbare alternative Verkehrsmittel. U.a. schlugen sie auch ein neues Konzept für ein ÖV-Generalabonnement („GA Trio“) vor (*umverkehRen*, 1997).

Einkaufszentren

Die Bewältigung des Shoppingverkehrs an den Einkaufszentren in der städtischen Peripherie ist vor allem am Wochenende ein Problem. Dem Anliegen der Verkehrsplanung, den Verkehr mit seinen Umweltfolgen und seinen Ansprüchen an den Infrastrukturausbau in Grenzen zu halten, steht das Interesse der Betreiber der Einkaufszentren an möglichst vielen Kunden gegenüber. Bisher sind vor allem raumplanerische Massnahmen zur Kanalisierung des Shoppingverkehrs getroffen worden (Obergrenzen für die Parkplatzzahl).

Der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) listet eine Reihe von Handlungsfeldern für die Planung von Einkaufszentren und den Umgang mit dem Einkaufsverkehr dorthin auf (*VCS Sektion Zürich*, 1998, S.13–27):

- Aufwertung der Orts- und Quartierzentren
- Zuordnung der Einkaufszentren zu den nächsten Ortszentren
- Grössenbeschränkung, allenfalls Einkaufszentrenverbote
- Kostendeckende Parkplatzbewirtschaftung
- „Fussgänger-Bonus“, z.B. Gratiskaffee oder Gratisbillette
- Genügend sichere und gedeckte Velo-Abstellplätze
- Hauslieferdienste, Telefonbestellservice, Nettopreise auch für Nicht-abholer usw.
- Mindeststandards der ÖV-Erschliessungsqualität
- Verpflichtung der Betreiber von Einkaufszentren zu Beiträgen an Netz und Betrieb des öffentlichen Verkehrs

Bewilligungen für den Bau von Einkaufszentren oder Grossmärkten für Verbraucher werden heute vielfach an die Verbesserung der ÖV-Anschlüsse dorthin geknüpft, für welche die Betreiber der Zentren beträchtliche Zuschüsse zahlen müssen. Mit Eröffnung eines Grossmarkts in Hinwil wurde der Busbetrieb zwischen Wetzikon und Hinwil mit 16 zusätzlichen Kursen zum Halbstundentakt verdichtet. Dafür muss der Grossmarktbetreiber „einige hunderttausend Franken jährlich“ zahlen (*NZZ vom 19. März 1998*, S.57). Ikea muss für sein neues Möbelhaus in Dietlikon gemäss Baubewilligung während zwei Jahren eine Busverbindung zum Bahnhof Dietlikon mit ca. 2 Millionen Franken subventionieren, obwohl die Ikea-Kunden trotz des mittlerweile eingerichteten

Hausliefersystems nach wie vor eher zu den Selbstabholern zählen und das eigene Auto bevorzugen. Diese ÖV-Subvention hat Ikea mit dem Verkehrsclub der Schweiz vereinbart, der als Gegenleistung seinen Rekurs gegen die Zahl der Parkplätze zurückgezogen hat. Ab 1998 wird ein Bus im Halbstundentakt zwischen dem Bahnhof Dietlikon, Ikea, dem Glattzentrum (einem weiteren Einkaufszentrum) und dem Bahnhof Stettbach verkehren (*Schmid, 1997*). Zur ÖV-Erschliessung des Einkaufszentrums „Shopy-Land“ in Schönbühl wurde eine neue S-Bahn-Haltestelle eingerichtet.

Strassenverkehrsbeschränkungen und raumplanerische Massnahmen sollen den Verkehr mit den Einkaufszentren in Spreitenbach bei Zürich kanalisieren. Der Einkaufsverkehr führt dort insbesondere am Mittwochabend und am Samstag zu Überlastungen des Kantonsstrassennetzes. Im Sinne eines Verkehrsmanagements wird der vom Shopping Center auf die Kantonsstrasse ausfahrende Verkehr mit Lichtsignalen dosiert. In Richtung Zürich wurde 1996 auf Initiative und mit den Mitteln des Spreitenbacher Gewerbes eine parallele Entlastungsstrasse zur K274 gebaut. In Richtung Baden wurden auf der K274 eine Busspur eingerichtet und Taktverdichtungen im Busverkehr eingeführt. Zwischen der S-Bahn-Station Spreitenbach und den Einkaufszentren verkehren drei Buslinien. Ein Autobahn-Halbanschluss Richtung Baden ist geplant. Um das Verkehrswachstum zu bremsen, ist der Ausbau der Einkaufsflächen und der Parkplätze in Spreitenbach beschränkt (*Baudepartement Kt. Aargau, 1997*).

Im Gegensatz zu den Konzepten, welche die Verkehrsprobleme an den Einkaufszentren durch Internalisierung der externen Kosten entschärfen wollen, ist das Parkieren an den Einkaufszentren in Spreitenbach jedoch nach wie vor kostenlos. *Ecoplan (1992)* schlägt dagegen in seinem Konzept zur ökonomischen Verkehrsbeeinflussung in der Region Bern vor, für das Parkieren an Einkaufszentren eine Grundabgabe von 3–5 Fr. und zusätzliche Gebühren von bis zu 2 Fr. pro Stunde einzuführen.

5.3 Naherholungsverkehr

Naherholungsverkehr findet zwischen dem Wohnort und Erholungszielen statt, die in relativ kurzer Zeit erreichbar sind. Naherholungsverkehr ist insbesondere in den Naturräumen rund um grössere Städte ein Problem. Diese Naturräume liegen häufig in Gebieten, die vielfältig und dispers genutzt sind (vor allem noch als Wohnorte; vgl. *Henz/Müller, 1987, S.5*). Ihre Erschliessung für den MIV ist deshalb schwierig; Durchgangsverkehr und Parkierungen führen zu besonderen Belastungen.

Naherholungslinien

Im Umkreis grösserer Städte bietet der Naherholungsverkehr zugleich aber auch gute Chancen für den öffentlichen Verkehr. Naherholungsverkehr findet in Randzeiten des ÖV-Geschehens statt, in denen genügend Fahrzeugkapazitäten freigestellt werden können. Spezielle Naherholungslinien des öffentlichen Verkehrs lassen sich also ohne grossen Zusatzaufwand einrichten.

Trotzdem ist der Erfolg solcher Naherholungslinien nicht selbstverständlich. In der vorliegenden Studie wurden sechs Fallbeispiele für ÖV-Angebote im Naherholungsverkehr ausgewertet, von denen drei nach kurzer Zeit wieder eingestellt werden mussten.

Eine gute Inanspruchnahme und damit eine längerfristige „Überlebensperspektive“ haben z.B. der Wanderbus Lauenburgische Seenplatte (vor den Toren Hamburgs) mit einem sehr niedrigen Fahrpreis, weil man bewusst auf Kostendeckung (Deckungsgrad ca. 30 %) verzichtet hat. Als sehr gut wird auch die Benutzung der Rothseelinie des Verkehrsverbundes Grossraum Nürnberg bezeichnet, die u.a. auch eine spezielle Velobeförderung bietet. Mit dem ebenfalls gut genutzten „Schwarzwaldbus“, der den Landkreis Calw mit dem Grossraum Stuttgart verbindet, werden die Fahrt und der Besuch von Freizeiteinrichtungen je nach angezieltem Teilnehmerkreis (Senioren, Familien) kombiniert (*Schiefelbusch, 1995, S.50–58; Burmeister, 1996, S.19–23*).

Eingestellt werden mussten dagegen Naherholungslinien im Raum Potsdam, der auf jugendliche Benutzer ausgerichtete „Sommer-Sonne-See-Express“ der städtischen Werke Krefeld sowie der „Odenwald-Express“ im Raum Mannheim/Ludwigshafen. In letzterem Fall führte ein für den ganzen Verkehrsverbund Rhein-Neckar eingeführter Sondertarif dazu, dass das spezielle Naherholungsangebot preislich nicht mehr mithalten konnte (*Burmeister, 1996, S.19–23*).

Im Angebot des öffentlichen Personen-Nahverkehrs der Schweiz, das auch in Randzeiten dicht bedient wird, drängen sich Sonderlinien zur Bedienung des Naherholungsverkehrs weniger auf. Aber auch im vorhandenen Netz sind wirksame Angebotsverbesserungen möglich. Die Verlegung einer Haltestelle der S-Bahn Zürich näher an das mittelalterliche Aargauer Städtchen Kaiserstuhl hat dort bei vergleichsweise geringen Investitionen zu einem erheblichen Zuwachs des Ausflugsverkehrs per ÖV geführt (*NZZ vom 18.4.97, S.57*).

Ein Thema speziell für den Naherholungsverkehr ist die Möglichkeit, das Velo in Bus oder Bahn mitnehmen zu können. Auch hier gibt es unterschiedliche Erfahrungen. Ansätze vor allem aus dem Ausland haben gezeigt, dass es sich nicht lohnt, speziell für den Velotransport (um-)gebaute Fahrzeuge einzusetzen; die Beschaffung ist teuer, und die

Möglichkeiten, die Fahrzeuge für andere Zwecke einzusetzen, sind beschränkt. Gute Erfahrungen hat man dagegen mit einer Velomitnahme in normalen Bussen und Bahnen und mit Veloanhängern gemacht (*Burmeister, 1996, S.19–23*).

Sondertarife und Kombiangebote im bestehenden ÖV-Netz

Der Naherholungsverkehr wird von den ÖV-Betrieben auch dazu ausgenutzt, das bestehende ÖV-Angebot jenseits der Verkehrsspitzenzeiten besser auszulasten. Im Zürcher Verkehrsverbund gibt es entsprechende Fahrpreisaktionen, die teilweise mit dem Besuch von Freizeiteinrichtungen oder Veranstaltungen verbunden sind.

Der sogenannte AttrAktionsPass wird für die Zeit von September bis November angeboten. Es handelt sich um eine Tageskarte für 10 bis 34 Franken, verknüpft mit Vergünstigungen beim Besuch von Veranstaltungen und einer grossen Zahl von Ausflugsrestaurants in der Umgebung von Zürich. Über das Angebot informiert ein umfangreicher Prospekt. Zielgruppe sind in erster Linie Senioren.

Ebenfalls im September und Oktober findet die Aktion Herbst-(S)pass statt. Dabei wird eine Tagesnetzkarte des ZVV für 7 bis 24 Franken angeboten, verbunden mit Tips zu Ausflugszielen und Veranstaltungen, die sich hauptsächlich an Familien richten. Ziel der Aktion ist explizit

- die Animation zur ÖV-Benutzung in der Freizeit
- die bessere Nutzung der ÖV-Kapazitäten in den Nebenverkehrszeiten
- der Verkauf von 350'000 Billetten (1995)
- das Erzielen von Mehreinnahmen in Höhe von 500'000 Fr. (1995)

Diese Ziele konnten 1995 weitgehend erreicht werden. Allerdings hat eine Umfrage ergeben, dass 57 Prozent der Billettverkäufe „kannibalisiert“ sind, d.h. der Käufer wäre auch zum normalen Fahrpreis gefahren. Dennoch ist damit zu rechnen, dass der Werbeeffect für die Aktion Herbst-(S)pass auch unter den traditionellen ÖV-Kunden zusätzliche Fahrten angeregt hat (*Postauto Zürich, 1996*).

5.4 Freizeitverkehr abends und nachts

Massnahmen im Freizeitverkehr abends und nachts konzentrieren sich darauf, zu später Tageszeit ein öffentliches Verkehrsangebot bereitzustellen, das die ÖV-Betriebe wegen mangelnder Auslastung und allen-

falls höheren Betriebskosten (z.B. wegen Nachtarbeitszuschlägen für die Fahrer) normalerweise nicht vorhalten würden. Daneben gibt es auch Ansätze, mit denen die *vorhandene* ÖV-Kapazität besser ausgelastet werden soll.

Nachtbusse

Nachtbusse fahren in den frühen Morgenstunden aus den Innenstädten oder von besonderen Freizeiteinrichtungen (Gasthäuser, Discos, Veranstaltungen) in die Wohngebiete, zu Zeiten also, wenn der normale ÖV-Betrieb ruht. Damit vermeiden sie Autofahrten, die sonst mangels ÖV-Angebot „nolens, volens“ stattfinden würden, ersparen dem Verkehrsteilnehmer allfällige teure Taxifahrten und tragen im Hinblick auf Alkohol im Verkehr zu höherer Sicherheit bei. Nicht zuletzt erschliessen sie Freizeiteinrichtungen und führen diesen neue Kunden zu. Deshalb werden einige Nachtbusangebote in der Schweiz auch von Restaurantbesitzern oder Freizeitveranstaltern organisiert und getragen.

In der Schweiz haben sich Nachtlinien des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren weit verbreitet. Im offiziellen Kursbuch der Schweiz waren Ende 1995 120 Nachtkurse verzeichnet; Ende 1997 waren es bereits 160.²⁸ 38 der 45 Gemeinden des Kantons Genf werden ab der Genfer Innenstadt mit 10 Nachtbuslinien bedient. Das bereits weit ausgebauten Nachtbusliniensystem von Bern ist jetzt unter der Bezeichnung „Moonliner“ zusammengefasst und weiter in die Agglomeration ausgedehnt worden. In Zürich verkehren am Wochenende acht „Nachtspektakel“-Linien in die Agglomeration (*LITRA 1998, S.23–35*).

Bei den Nachtbussen sind folgende Konzepte zu unterscheiden:

- Normaler Busbetrieb auf festgelegten Linien (viele Beispiele aus allen Schweizer Grossstädten; Zürich hat z.B. acht innerstädtische und elf regionale Nachtbuslinien; in Bern werden fünf Nachtlinien angeboten)
- Bedarfsbusbetrieb mit festgelegten Haltestellen in den Innenstädten oder an Freizeiteinrichtungen; die Fahrgäste werden an der Haustür abgesetzt bzw. abgeholt (Beispiele eher im klein- bis mittelstädtischen Raum: PubliCar Frauenfeld, Telebus Horw, „Metzgete-Bus“ im Schenkenbergertal)

²⁸ Züge, Busse und Seilbahnen, die nach 1 Uhr und vor 5 Uhr verkehren. Ohne rein saisonale Angebote sowie Kurse, die lediglich eine einzige Station anfahren. Quelle: LITRA 1998.

- Sonderfahrten bei grösseren Freizeitveranstaltungen (z.B. bei den Solothurner Filmtagen, nach Bern und Zürich)

Der typische schweizerische Nachtbus verkehrt Freitag- und Samstagnacht zwischen 1 und 3 Uhr jeweils ein- bis dreimal. Ein Umlauf dauert um die zwei Stunden. Der Fahrpreis ist im allgemeinen höher als tagsüber.²⁹ In einigen Fällen werden zur Steigerung der Attraktivität und zur Erhöhung der Sicherheit für die Fahrgäste Zusatzleistungen angeboten (Nachtspektakel-Busse Zürich: Mobiltelefon an Bord, mit dem die Fahrgäste Taxis zur Bushaltestelle bestellen können; Nachtbus Glattal: Gratis-Taxisanschluss ab Bahnhof Uster nach Pfäffikon; Nachtlinien der Städtischen Verkehrsbetriebe Bern: Zubringerbusse von den Discos zum Hauptbahnhof). Um die Zielgruppe – junge Leute – wird mit speziellen Kampagnen geworben.

Erwartungsgemäss ist die Auslastung der Nachtbusse im allgemeinen geringer als bei Bussen tagsüber. Die höheren Betriebskosten, der Werbeaufwand und die geringe Auslastung führen trotz der höheren Fahrpreise zu Defiziten, die grossenteils durch Beiträge der Zielgemeinden gedeckt werden müssen. Ausserdem spielt Sponsoring eine grosse Rolle. Ein Sonderfall ist der Verein Nachtbus Glattal, der das entsprechende Nachtbusangebot trägt und teilweise auch aus Mitgliedsbeiträgen finanziert. Die Mitglieder brauchen dafür keinen „Nachtbuszuschlag“ zum Fahrpreis zu zahlen.

Die jährlichen Defizite liegen pro Kurs im allgemeinen zwischen 5'000 und 15'000 Franken (selbst wenn der Werbeaufwand schon durch Sponsoring abgedeckt ist). Absolut gesehen sind das zwar keine allzu hohen Beträge; bezogen auf die eher geringe Inanspruchnahme kann der Zuschuss für die einzelne Personenfahrt aber beträchtlich sein. Für den Telebus Horw, der als Pilotprojekt für Luzern gelten sollte, wurde ein jährliches Defizit von 9'000 Franken budgetiert, das an den durchschnittlich acht Fahrgästen pro Kurs gemessen werden muss (budgetiert waren 30) und bei angenommenen 100 Betriebstagen pro Jahr leicht in der Grössenordnung von 10 Franken pro Personenfahrt liegen kann. Da die Gemeinde Horw nicht bereit war, dieses Defizit zu übernehmen, wurde der Telebus nach viermonatigem Versuchsbetrieb wieder eingestellt (*Hertach, 1997*). In Lech am Arlberg wurde ein nächtliches Anrufsammeltaxisystem auf Linienbetrieb umgestellt. Seitdem sind die Fahrgastzahlen um ein vielfaches gestiegen. „Einmal mehr eine Bestätigung für die Vorzüge des Linienbetriebes gegenüber einem halbherzigen bedarfsabhängigen System“ (*H. Müller; Gemeinde Lech 1997*).

²⁹ Die Fahrten mit den Nachtspektakel-Bussen von den Aussenstationen ins Stadtzentrum von Zürich sind gratis.

Tarifaktionen der Eisenbahn

Mit offenbar grossem Erfolg werden für das bestehende Zugsangebot im Nah- wie auch im Fernverkehr von den Eisenbahnen nächtliche Sondertarife angeboten. Diese haben insbesondere im Fernverkehr ganz klar zum Ziel, mit neuer Nachfrage für eine bessere Auslastung der abendlichen Züge zu sorgen.

In Deutschland gibt es schon seit einigen Jahren das sogenannte „Gute-Nacht-Ticket“, mit dem das Netz der Deutschen Bahn zwischen 19 Uhr abends und 2 Uhr morgens zu einem (niedrigen) Einheitspreis befahren werden kann. In der Schweiz wurde Mitte 1997 die Jugendkarte „Gleis 7“ eingeführt, ein Jahresabonnement für Fahrten junger Leute bis 25 Jahre ab 19 Uhr im gesamten Netz der SBB und zahlreicher Privatbahnen zum Preis von 79 Franken.

5.5 Verkehr bei Grossveranstaltungen

Die Verkehrsbewältigung bei Grossveranstaltungen ist neben dem Verkehr in Tourismusorten derjenige Aufgabenbereich der Verkehrsplanung, der am ehesten nach Gesamtstrategien und Massnahmenpaketen verlangt. Mit ihren konzentrierten Besucherströmen sind Grossveranstaltungen ideal für den Einsatz des öffentlichen Verkehrs geeignet. Der vom Kanton Graubünden herausgegebene Leitfaden für das Mobilitätskonzept bei Grossveranstaltungen stellt deshalb ein attraktives ÖV-Angebot in den Vordergrund. Mit flankierenden Massnahmen – Sperrung der unmittelbaren Zufahrtsstrassen, eingeschränktes Parkplatzangebot, Parkgebühren – sowie einem entsprechenden Informations- und Kommunikationskonzept, das die Vorteile des ÖV unterstützt und herausstreicht und die Beschränkungen des Autoverkehrs rechtzeitig bekanntgibt, ist die ÖV-Benutzung zusätzlich zu fördern (*Kanton Graubünden, 1996*). Wie das Gesamtkonzept aussieht, hängt von der Art der Grossveranstaltung ab: Das Verkehrskonzept für eine mehrmonatige, weiträumig angelegte Landesausstellung unterscheidet sich von dem einer abendlichen Sport- oder Konzertveranstaltung im innerstädtischen Stadion.

ÖV-Konzept

Zunächst und vor allem ist der ÖV gefragt, wenn es um die Kapazität zur Bewältigung der grossen Verkehrsmengen geht. Das Spektrum der

Massnahmen reicht vom Infrastruktur(aus)bau bis zu tarifarischen Massnahmen zur Förderung des „Umsteigens“.

Der Zuschauerverkehr zur den Fussballweltmeisterschaftsspielen im neu gebauten „Stade de France“ in Paris soll ausschliesslich mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt werden; die 5'000 Parkplätze am Stadion sind für Journalisten, Funktionäre und Betreuer reserviert. Drei neue Métro- bzw. RER-Stationen entstehen rund um das Stadion. Für Sponsoren werden spezielle „Mobifoot“-Tickets angeboten.

Zu grossen Wochenendveranstaltungen – Messen, mehrtägige Festveranstaltungen – werden Extrazüge und Sonderbusse eingesetzt. Dabei dürften sich die ÖV-Betriebe auch von der Erwartung leiten lassen, die Zusatzkosten dieser Extraangebote durch die zusätzlichen Fahrgäste decken zu können. Im Einzelfall müssen provisorische Haltestellen erstellt werden – z.B. am Schwing- und Älplerfest 1995 in Chur (Festbahnhof der Rhätischen Bahn, Busterminals am Bahnhof und am Festgelände) oder am Eidgenössischen Turnfest 1996 in Bern (Station Wylerfeld) – , für deren Einrichtung, Betrieb und Abbau besondere Kosten entstehen. Das ÖV-Angebot muss zeitlich auf die Anforderungen der Grossveranstaltung abgestimmt sein. Wichtig sind auch kurze, klar beschilderte Fusswege von den Haltestellen zu den Eingängen des Veranstaltungsortes.

Wesentlicher Erfolgsfaktor für die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist das Tarifkonzept. Es scheint mittlerweile in der Schweiz kaum noch eine grössere Veranstaltung zu geben, bei der im Eintrittspreis nicht zugleich die kostenlose Benutzung des öffentlichen Verkehrs – zumindest im Umkreis des Veranstaltungsortes, wenn nicht sogar für An- und Abfahrt im Fernverkehr – eingeschlossen wäre (sogenanntes Kombibillet). Die mit dem Kombibillet verbundenen Einsparungsmöglichkeiten können für den Veranstaltungsbesucher erheblich sein. Der „Muba-Super-Spar-Kombi“, der die An- und Abreise zur Mustermesse Basel mit den SBB, den Tramtransfer vom Bahnhof zum Messegelände sowie den Eintrittspreis selbst umfasst, ist gegenüber den einzelnen Preisen um mehr als 40 Prozent günstiger.

Darin liegt verständlicherweise zugleich die Gefahr, dass der öffentliche Verkehr nicht auf seine Kosten kommt. Tatsächlich ist z.B. bei den SBB für die Leistungen zum Eidgenössischen Turnfest 1996 ein beträchtliches Defizit entstanden, u.a. weil zu wenig von denjenigen Eintrittskarten verkauft wurden, in deren Preis das für die zehntägige Dauer des Festes gültige ÖV-Generalabonnement enthalten war. Umgekehrt ist auch nicht auszuschliessen, dass ein kostendeckendes Kombibillet für diejenigen, die trotzdem das Auto benutzen würden oder müssten, so teuer wäre, dass sie die Veranstaltung nicht mehr besuchen würden. In dem Zusammenhang fällt auf, dass an der Open-Air-Konzertveranstal-

tung „Out in the Green“ 1997 in Frauenfeld im Gegensatz zu früheren Jahren kein Kombibillet mehr angeboten wurde; stattdessen berechnete das Festivalticket zum Kauf eines verbilligten Bahnbilletts.

Parkierungskonzept, Parkplatzbewirtschaftung

Gelingt es, den Grossveranstaltungsverkehr in weiten Teilen mit dem ÖV zu bewältigen, braucht kein allzu umfangreiches Parkplatzangebot mehr bereitgestellt zu werden. Im Gegenteil, indem man die potentiellen Autofahrer rechtzeitig über die Knappheit der Parkplätze und allfällige hohe Parkgebühren informiert, schafft man einen zusätzlichen Anreiz für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs. An der Heureka-Ausstellung 1991 in Zürich gaben die mit öffentlichen Verkehrsmitteln angereisten Autobesitzer als Hauptgrund an, dass sie mit Parkierungsproblemen gerechnet hätten (*vgl. SPAZ, 1993, S.6*).

Mehr und mehr geht man daher dazu über, auf zusätzliche Parkplätze bei Grossveranstaltungen zu verzichten, z.B. an der Heureka-Ausstellung in Zürich oder am Eidgenössischen Turnfest 1996 in Bern. In beiden Fällen wurde dies von den Besuchern nicht als besonderer Nachteil empfunden. Wo man nicht auf zusätzliche Parkplätze verzichten kann, wird empfohlen, diese nicht direkt am Veranstaltungsort anzusiedeln, sondern sie in weiterer Entfernung anzulegen und allenfalls ein Park-and-Ride-System anzubieten, dessen Kosten durch entsprechende Parkgebühren gedeckt werden könnten (z.B. am „Out in the Green“-Konzertfestival 1997 in Frauenfeld). Auf der einen Seite entlastet man damit die Zufahrten für den Dienstleistungsverkehr und, nicht zuletzt, für die Anwohner, auf der anderen Seite schafft man eine zusätzliche Unbequemlichkeit für Autobenutzer, die den ÖV wiederum attraktiver werden lässt. Z.B.: Das Gebiet rund um die Eishalle des Eishockeyvereins Zug wird bei Heimspielen abgesperrt; Autofahrer müssen einen jenseits dieses Kordons liegenden Parkplatz benutzen, von dem aus sie die Eishalle zu Fuss erreichen.

Auch bei der Landesausstellung EXPO 2001, die sich in mehreren Zentren über ein grosses Gebiet im Berner und Neuenburger Seeland erstrecken wird, will man auf spezielle Infrastrukturbauten weitgehend verzichten. An Spitzentagen werden provisorische Parkplätze jedoch unumgänglich sein; sie sollen dann aber auch mit Spitzengebühren belegt werden. Zur kontinuierlichen Lenkung der grossen Verkehrsmengen in der beschränkten Strassenkapazität soll das bis dahin zu realisierende Nationale Verkehrsinformationssystem (NAVIS) eingesetzt werden.

Information und Kommunikation

Wie bereits erwähnt, sind Information und Kommunikation unbedingt erforderlich und rechtzeitig vorab einzuleiten, um die Verkehrsteilnehmer über die Vorteile des öffentlichen Verkehrs und die Beschränkungen für den Autoverkehr zu informieren. Neben den üblichen Medien wird dabei mehr und mehr das Internet eingesetzt. Die Verbindung zu Informationen über grosse Veranstaltungen kann häufig bereits über die Homepage der Internet-Provider hergestellt werden; zugleich ist der Link zu Fahrplaninformationen der Verkehrsbetriebe bis hin zur Bestellung von Fahrscheinen und Eintrittskarten möglich (z.B. bei „Out in the Green“ 1997 in Frauenfeld).

5.6 Sportmobilität

Die Einwohner der Schweiz legen etwa 12 Milliarden Personenkilometer pro Jahr im Zusammenhang mit aktiver Sportausübung (10 Mrd. Pkm), als Betreuer oder Sportfunktionäre (500 Mio. Pkm) oder als Zuschauer von Sportveranstaltungen (1,7 Mrd. Pkm) zurück. Der Anteil der Sportmobilität an der gesamten Personenverkehrsleistung der schweizerischen Wohnbevölkerung wird auf etwa 12 Prozent bzw. auf rund ein Viertel der gesamten Freizeitverkehrsleistung geschätzt (*vgl. Stettler, 1997, S. 86ff.*).

Neben den typischen Problemen des Freizeitverkehrs entstehen bei der Sportmobilität besondere Belastungen, z.B. Umweltbelastungen durch sogenannte Sekundärmobilität in Naturräumen: Skifahren, Wandern, Mountainbiking usw. Bei der Lösung dieser Probleme ist zunächst der Sportler bzw. Sportverkehrsteilnehmer selbst gefragt:

- Er soll die ausgeübte Sportart verkehrs- und umweltbewusst wählen
- Er soll den Ausübungsort verkehrs- und umweltbewusst wählen, z.B.
 - Nähe zum Wohnort bevorzugen
 - ÖV-Anbindung bevorzugen
- Er soll ÖV oder Velo häufiger benutzen und häufiger zu Fuss gehen
- Er soll Fahrgemeinschaften bilden
- Er soll die Sportausrüstung am Ausübungsort mieten, statt sie zu kaufen und mit dem Auto transportieren zu müssen
- usw.

Beeinflussen lässt sich das individuelle Verhalten durch die Sportvereine und -verbände, durch die Betreiber von Sportstätten, durch die Sportveranstalter, durch Sportgerätehersteller und -händler, durch Sport- und

Verkehrspolitik, durch Verkehrs- und Raumplanung sowie durch die ÖV-Betriebe. Folgender Auszug in Stichworten aus vorliegenden Katalogen für Handlungsoptionen (*vgl. Vetterli, 1995; Stettler, 1997*):

Handlungsoptionen auf Vereinsebene:

- Information und Beratung der Mitglieder
- Erarbeiten eines umweltverantwortlichen Vereinsleitbildes
- Mitglieder- und Nachwuchswerbung auf den Vereinsort beschränken
- für Fahrten zu Wettbewerben, Ausflüge usw. ÖV benutzen oder
- Kleinbusse einsetzen
- Abholservice vom Bahnhof für Gastmannschaft/Schiedsrichter
- eigene Ausrüstung der Gastmannschaft zur Verfügung stellen
- Trainingsanlagen/-lager in der Nähe und mit ÖV-Anschluss wählen
- Trainingszeiten auf ÖV-Fahrpläne abstimmen
- Jugendtrainings über Mittag an den Schulanlagen organisieren
- An weiter entfernten Orten seltener, dafür länger trainieren
- Trainingslager zusammen mit anderen Vereinen durchführen (vermeidet besondere Fahrten zu Trainingsspielen)
- Zahl der Sitzung und Kurse beschränken, zentrale Sitzungsorte mit ÖV-Anschluss wählen, Sitzungszeiten mit Fahrplänen abstimmen, im Einladungsschreiben auf ÖV oder Möglichkeit für Fahrgemeinschaften hinwirken

Handlungsoptionen auf Verbandsebene:

- Mobilitätsberatung für Vereine
- „Öko-Audits“ für Vereine, Anlagen und Veranstaltungen
- Modellvereine mit umweltbewusstem Verkehrsverhalten entwickeln
- umweltverantwortliches Verbandsleitbild entwickeln
- Fahrspesen nur bei ÖV-Benutzung entschädigen, oder
- auslastungsabhängige Entschädigung der Autobenutzungskosten
- Sportveranstaltungen nur an Standorte mit ÖV-Anschluss/umweltbewusstem Verkehrskonzept vergeben
- Einrichten eines Sportbus-Mietsystems
- Regionalisieren des Verbandsgebietes
- Wettkämpfe: Turniere statt Einzelveranstaltungen organisieren
- Turnierort und -zeit auf ÖV-Streckennetz und -Fahrplan ausrichten
- Schiedsrichter möglichst nahe beim Wohnort einsetzen
- Aktiver Einsatz auf der politischen Ebene für umweltbewusste verkehrs- und raumplanerische Massnahmen

Handlungsoptionen für die Betreiber von Sportstätten:

- umweltbewusster Anlagenbau (z.B. Lage, Architektur, Haustechnik)
- genügend attraktive Veloabstellplätze bereitstellen
- Parkplatzangebot möglichst knapp halten
- Zugang vom Parkplatz zur Anlage erschweren (z.B. Distanz)
- Parkplatzgebühren erheben
- bestehende Anlagen systematisch prüfen und verbessern

Handlungsoptionen für die Veranstalter von Sportveranstaltungen:

- Veranstaltungsort mit guter ÖV-Erreichbarkeit wählen
- ÖV- und langsamverkehrsorientiertes Verkehrskonzept ausarbeiten
- Infrastruktur: Handlungsoptionen wie für Betreiber von Sportstätten
- Einsetzen eines Umwelt- und Verkehrsverantwortlichen
- Frühzeitige Absprache mit Behörden, Polizei, ÖV-Betrieben
- Abstimmen des Veranstaltungsprogramms mit den ÖV-Fahrplänen
- Veranstaltung nur für ÖV- oder Velobnutzer und Fussgänger öffnen
- Kombibillette anbieten (Eintrittskarte/Teilnehmerausweis = ÖV-Billett)
- Besucher/Teilnehmer rechtzeitig auf ÖV-Vorteile und MIV-Beschränkungen hinweisen

Handlungsoptionen für Sportgerätehersteller und -händler:

- ÖV-transportable Ausrüstungen entwickeln
- Mietmöglichkeiten für Ausrüstung am Ausübungsort verbessern

Sportorientierte Handlungsoptionen auf der politischen Ebene:

- Genehmigungsaufgaben für Anlagen und Anlässe hinsichtlich Verkehrserschliessung und Verkehrskonzept erlassen
- Finanzielle Förderung von Vereinen, Anlagen oder Anlässen an Auflagen bezüglich Verkehrserschliessung und Verkehrskonzept binden
- Sportarten mit geringen Umwelt- und Verkehrsbelastungen gezielt fördern
- Nationale, kantonale und lokale Sportanlagenkonzepte auf Umwelt- und Verkehrsanliegen ausrichten

Handlungsoptionen der ÖV-Betriebe:

- bessere Möglichkeiten/Dienstleistungen für Ausrüstungstransporte schaffen (Velos, Ski...)
- Sonderfahrpläne und -dienstleistungen (z.B. Pendelbusse) bei Sportveranstaltungen, Sportanlagen, im Sporttourismus (z.B. an Winterwochenenden in Skigebiete) anbieten
- Beteiligung an Kombibilletten und Pauschalarrangements

Bachofner (1997, S.14ff.) hat die Handlungsoptionen nach ihrer Machbarkeit und ihrer erwarteten Wirkung beurteilen lassen. Viele der Massnahmen werden als erfüllt, in der Praxis bewährt oder zumindest als wünschenswert bezeichnet. Aber auch limitierende Faktoren werden genannt, z.B.

- die beschränkte Anzahl an einsatzwilligen Funktionären, die arbeitsintensive Massnahmen erschwert,
- die beschränkte Verfügbarkeit von Anlagen, die einer idealen Orts- und Zeitplanung Grenzen setzt,

- die in Erfahrung begründete Einsicht, dass schriftliche und mündliche Aufforderungen oder Leitbilder keine Verhaltensänderungen bewirken,
- die von den Autofahrern geforderte Gleichbehandlung und ihre Ablehnung besonderer Vergünstigungen für Velo- und ÖV-Benutzer,
- das höhere Gewicht der „Sport- und Spassziele“ vor den Umweltzielen: Forderung sportoptimaler Anlagen auch für den Breitensport, Bevorzugung des unberührten Naturraums durch Individualsportler,
- das soziale Beziehungsnetz, das z.B. Sportler nach einem Wohnortwechsel vom Wechsel zum nähergelegenen Verein abhält.

Konkrete Massnahmenbeispiele mit speziellem Bezug zur Sportmobilität gibt es vor allem im Zusammenhang mit Grossveranstaltungen – angefangen bei lokalen Fussballspielen über Grossereignisse wie die Kunstturn-Weltmeisterschaften 1997 in Lausanne, mit umfassendem ÖV-Konzept, bis hin zur Bewerbung des Wallis um die olympischen Winterspiele 2006 – sowie im Skitourismus (*vgl. dazu Kapitel 5.7*). Ansonsten sind auf den Ebenen der Politik, der Planung, der Verbände und im öffentlichen Verkehr noch nicht sehr viele Massnahmen umgesetzt.

- Das Nationale Sportanlagenkonzept NASAK (Februar 1996) erwähnt den Sportverkehr explizit nur im Bereich der Raumplanung: „Hoher Erschliessungsgrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln.“ Verschiedene Ziele des NASAK enthalten verkehrliche Aspekte zumindest implizit (gute Zugänglichkeit von Anlagen usw.).
- Der Schweizerische Landesverband für Sport (SLS) gibt eine Checkliste „Reduktion der Umweltbelastungen“ für Sportveranstalter heraus.
- Der schweizerische Orientierungslauf-Verband hat ein umweltbezogenes Veranstaltungskonzept erarbeitet, das u.a. Anreize und Beschränkungen zur Verminderung des Privatverkehrs empfiehlt.
- Die Teilnehmernummer bei der Sola-Staffette rund um Zürich berechtigt zur kostenlosen Benutzung des öffentlichen Verkehrs im Zürcher Verkehrsverbund.
- Am Seeland-Marathon im Kanton Bern wird ein Gratisbus vom Bahnhof Lyss zum Startplatz angeboten. Die Teilnahmeunterlagen enthalten Fahrplanauskünfte für die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Unter der Produktbezeichnung „Snow’n’Rail“ bieten die SBB ermässigte Pauschalangebote für die Fahrt in bestimmte Skigebiete im Alpenraum an, die zur ermässigten Weiterbeförderung von den jeweiligen Bahnstationen in das gewählte Skigebiet und zum Erwerb ermässigter Skipässe (Tageskarten) berechtigen. Die ausführlichen

Snow'n'Rail-Prospekte enthalten auch Fahrplaninformationen. Das Angebot richtet sich erkennbar an junge Leute und findet lebhaften Zuspruch.

- Im Skipass Obersimmental-Saanenland-Pays d'Enhaut ist die kostenlose Bahn- und Busbenutzung im Gebiet eingeschlossen.

5.7 Verkehr in Tourismusgebieten und Tourismusorten

Der Verkehr in Tourismusgebieten und Tourismusorten steht mit seinen Herausforderungen und Problemen ganz klar im Zentrum des Interesses von Planung, Politik, Betrieben und schliesslich auch der Forschung. Wegen des eminenten wirtschaftlichen Interesses am Tourismus, verbunden mit der Tatsache, dass Verkehrs- und Umweltbelastungen am ehesten beim Tourismus im Geldbeutel spürbar sind, ist das nur zu verständlich. Hinzu kommt, dass aufgrund der Einnahmen aus dem Tourismusgewerbe (und dem damit verbundenen Steueraufkommen) in diesem Bereich des Freizeitverkehrs das meiste Geld für die Finanzierung von Lösungsmassnahmen zur Verfügung steht.

Die vorliegende Studie beschränkt sich auf die Auswertung von 36 Fallbeispielen vor allem aus der Schweiz und dem benachbarten Alpenraum, bezogen auf Verkehrsberuhigungskonzepte, autofreie Orte, Infrastruktur- und Parkplatzbewirtschaftung sowie ÖV-, Mitfahr- und Langsamverkehrskonzepte. U.a. wurde dafür die Studie „Tourismus und Freizeitverkehr Graubünden“ des kantonalen Amts für Raumplanung und der Fachstelle öffentlicher Verkehr vom Dezember 1995 herangezogen. Für eine weiterführende, umfassende Übersicht mit einem vielfältigen Katalog von Lösungsideen, Erfahrungen aus der Praxis sowie 29 weiteren Fallbeispielen sei hier auch auf die Publikation des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs ADAC, „Verkehr in Fremdenverkehrsgebieten“, München 1993, verwiesen.

Verkehrsberuhigungskonzepte

Kaum ein Tourismusort kann heute auf ein Verkehrsberuhigungskonzept verzichten. Für die vorliegende Studie wurden Beispiele aus Scuol, Sils im Engadin, Arosa, Gstaad und Leukerbad sowie aus dem Ausland, aus Bad Reichenhall und dem Kleinwalsertal, ausgewertet.

Im Vordergrund steht bei jeder Verkehrsberuhigung das Parkplatzproblem. Mit Parkhäusern oder Sammelparkplätzen ausserorts bzw. in der

Peripherie sollen die Ortszentren entlastet werden. Parkleitsysteme sollen die Autofahrer ohne Zeitverlust zu den Parkplätzen führen. Soweit nötig, wird der öffentliche Verkehr mit neuen Linien, Fahrplänen und Tarifen aufgewertet. In den entlasteten Ortszentren werden Fussgängerzonen eingerichtet. Auf den Bau von Umfahrungsstrassen wird in den untersuchten Beispielen (mit Ausnahme von Gstaad) verzichtet.

Widerstände erwachsen den Verkehrsberuhigungskonzepten vor allem wegen des zumeist hohen Investitionsbedarfs sowie aus dem ortsansässigen Gewerbe, das ein Ausbleiben der kaufkräftigen Autofahrer befürchtet. Demgegenüber verzeichnen Ex-post-Untersuchungen eine hohe Akzeptanz der Verkehrsberuhigungen bei den Touristen sowie eine – wegen der höheren Wertschöpfung begrüssenswerte – Verlängerung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer. Als Erfolgsfaktor für die Umsetzung der Verkehrsberuhigungskonzepte wird genannt, dass zu Beginn als Initialzündung eine Massnahme von genügender Wirkung realisiert wird, „so dass sich bezüglich der Realisierung weiterer Massnahmen eine gewisse Eigendynamik einstellt“ (*Kt. Graubünden, 1995, Anhang II-3*).

Autofreie Tourismusorte

Gewissermassen den Extremfall der Verkehrsberuhigung stellen die autofreien Tourismusorte dar, für die die Schweiz exemplarisch ist. In vielen Fällen ist die „Autofreiheit“ im quasi unfreiwilligen Verzicht auf den schwierigen und kostspieligen Strassenbau in den Berggebieten begründet und erst spät als touristisches „Gütesiegel“ erkannt worden.

In einer Untersuchung für den Kurort Saas-Fee wird zwar festgestellt, dass das Preisniveau in einem autofreien Tourismusort u.a. wegen der besonderen Versorgungskosten um ca. 20 Prozent über dem anderer Tourismusorte liegt, dass die höheren Kosten aber als Preis für die besondere touristische Qualität des Ortes akzeptiert werden. In einem autofreien Ort hält sich der Tourist im Durchschnitt länger auf (und gibt dort mehr Geld aus). Die Zunahme der Logiernächte lag in Saas-Fee bisher über dem schweizerischen Durchschnitt.

Der Nachteil autofreier Orte liegt hauptsächlich darin, dass der Autoverkehr insgesamt nicht weniger wird; er belastet nach wie vor die Zufahrtsstrassen und wird in der näheren oder weiteren Umgebung auf grossen, hässlichen Parkplätzen abgefangen. In der letzten Zeit mehren sich zudem die Klagen über den verbleibenden Verkehr im Dorf, der dieselben Verkehrsflächen benutzt wie die Fussgänger. In Zermatt müssen Passanten „alle 20 Meter einem Fahrzeug ausweichen – nur sind es dort Elektromobile“ (*van de Graaf, zitiert bei Siegwart 1996*). In Wengen im Berner Oberland sind neben 90 Elektromobilen mindestens

ebenso viele Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren unterwegs, die vor allem den Einheimischen dienen. Die Gemeinschaft der autofreien Schweizer Tourismusorte (GAST) will mit Richtlinien dafür sorgen, dass die Belastungen aus dem automobilen Restverkehr möglichst klein gehalten werden.³⁰

In Saas-Fee wird ein „Road pricing“ zur Einschränkung des Elektromobilverkehrs eingeführt. Die Gebührenbelastung ist nach Strassen und Tageszeiten gestaffelt; sie gilt nur während vier Stunden am Tag. Die Gebührenerfassung erfolgt elektronisch über On-board-units in den Fahrzeugen und stationäre Erfassungsbaken.

Infrastrukturmanagement und Parkplatzbewirtschaftung

Infrastruktur- und Parkplatzbewirtschaftung richten sich zumeist auf die Bewältigung der Verkehrsspitzen im Tagestourismus, z.B. an den Skiwochenenden bei den Bergbahnstationen. Parkleitsysteme führen den ankommenden Verkehr zu freien Parkplätzen und vermeiden Suchfahrten. Parkplatzentleerungskonzepte mit Ausfahrtsdosierungen vermeiden Staus bei der Rückfahrt und schaffen dem Busverkehr freie Bahn. Erfolgreiche Beispiele finden sich in der Surselva und Savognin sowie im Gebiet Lenzerheide-Valbella.

Parkplatzgebühren werden z.B. in Laax und im Gebiet Bergün (Val Turs) verlangt. In Laax hat die Zahl der abgestellten Fahrzeuge seit Einführung der Parkplatzgebühren deutlich abgenommen. Das Aufkommen auf der Bergbahn ist dagegen nur leicht zurückgegangen. Auf dem Regionalbus haben die Fahrgastzahlen zugenommen. All das deutet darauf hin, dass das Ziel einer Verlagerung der bisherigen Autobenutzer auf den ÖV erreicht werden konnte (vgl. *Kt. Graubünden, 1995, Anhang II-9*).

In Lech am Arlberg werden die Tageskarten für Skifahrer kontingentiert. Parkplatzgebühren und ein Parkleitsystem, das bereits an der Autobahn auf besetzte Parkplätze hinweist, wirken auf eine weitere Reduktion des Tagestourismus hin. Das Verkehrsaufkommen im Ort ging in etwa um das angestrebte Mass zurück. Der Anteil der Tagesausflüger sank massiv; die verbleibenden Gäste bleiben jetzt länger im Ort. Damit ist Raum

³⁰ Ein aufwendiges Beispiel für die Bewältigung des Restverkehrs liefert das autofreie Oberlech, wo für die Belieferung von dreizehn Hotels und Pensionen eine unterirdische Schleife für Anlieferungen und Gepäcktransporte geschaffen wurde. Über einen 300 m langen Zufahrtstunnel gelangen Lastwagen zu Lager- und Umschlagsräumen, von denen aus Elektrofahrzeuge die Verteilung übernehmen. Gesamtinvestition ca. 11,2 Millionen Franken (*Treichler 1998, S. 75*).

geschaffen für ein Verkehrs- und Ortsplanungskonzept, mit dem u.a. der Langsamverkehr gefördert werden soll (*vgl. Oberli, 1994, S.8*).

Am Eingang zum Kleinwalsertal wurde ein grosser Sammelparkplatz geschaffen; gleichzeitig wurde die Parkplatzzahl im Tal drastisch verringert. Zusammen mit einem grosszügigen Ausbau der öffentlichen Verkehrs (*s.u.*) und neuen Seilbahnen konnte eine beträchtliche Verkehrs-entlastung erzielt werden. Die beabsichtigte Totalsperrung des Tales für den Autoverkehr wurde jedoch in einer Volksabstimmung abgelehnt (*Kt. Graubünden, 1995, Anhang II*).

Für die Zufahrt ins Valle Verzasca im Tessin wird eine Eintrittsgebühr vorgeschlagen, die in erster Linie zur Finanzierung von Infrastruktur- und ÖV-Verbesserungen dienen soll (*vgl. Singer/Medici, 1994*). Bei einer Taxe von bis zu Fr. 7,50 ändert sich am Tourismusaufkommen im Tal, das hauptsächlich aus Tagesgästen besteht, nichts. Will man die Besucher mit der Eintrittsgebühr zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel veranlassen, muss man sie höher ansetzen. Auf neue, zusätzliche Parkplätze soll bewusst verzichtet werden. Stattdessen soll das ÖV-Angebot mit privat betriebenen Bedarfsbussen zu Spitzenzeiten aufgewertet werden. Gegen diese Vorschläge regt sich allerdings Widerstand im örtlichen Gewerbe.

ÖV-, Mitfahr- und Langsamverkehrskonzepte

Wie bei fast allen Freizeitverkehrsarten sind die meisten Fallbeispiele auch beim Verkehr in Tourismusgebieten auf das „Umsteigen“ vom Auto auf weniger umweltschädliche Verkehrsmittel gerichtet. Das beginnt bei einfachen Informationsstrategien:

- Der Verkehrsverband Berner Oberland stellt den Gästen einen handlichen Regionalfahrplan zur Verfügung, der mit touristischen Zusatzinformationen und Auskünften über günstige Fahrausweise angereichert ist (*vgl. Twerenbold, 1993, S.8*).
- Die Regionalgruppe Bern des Vereins Mountain Wilderness Schweiz gibt eine Broschüre unter dem Titel „AlpenTaxi“ heraus. Darin sind private Taxi- und Busunternehmen aufgelistet, mit denen Alpinisten auch entlegene Berggebiete ohne das eigene Auto erreichen können (*vgl. Mountain WilderNews 2/1996, S.9*).
- Die Bergregion Oberland-Ost veröffentlicht eine Velokarte Region Interlaken, die Freizeitalternativen ohne Benutzung motorisierter Verkehrsmittel aufzeigt (*vgl. Kt. Bern, 1993, Anhang 2*).

- Eine Werbeaktion der SBB listet mittlerweile eine grosse Zahl von Ideen für Tagesausflüge per Bahn in Form einer Kartei auf, die wichtige touristische Informationen sowie Preisbeispiele für die Hin- und Rückfahrt enthält. Daneben gibt es bei den SBB touristische Sonderangebote mit Preisermässigungen, z.B. für Fahrten auf das Jungfrauoch, auf die Rigi, ins Freilichtmuseum Ballenberg oder zu den SBB-Jubiläumsveranstaltungen 1997.

Beispiele für neu geschaffene, speziell auf den Tourismus ausgerichtete ÖV-Netze sind u.a. aus Deutschland bekannt, z.B. aus dem Nord-schwarzwald (Freudenstadt), aus dem Oberallgäu oder aus dem Naturpark Hessische Rhön (vgl. *Burmeister, 1996, S.30ff.*; *Birgelen u.a., 1996, S.9ff.*). Die hohen Betriebskosten, denen zur Einführung des Angebots häufig niedrige Benutzungstarife gegenüberstehen, stellen eine wirtschaftliche Gefahr für solche Neukonzeptionen dar. Im Verkehrskonzept Hessische Rhön wird das ÖV-Netz durch ein Park-and-Ride-System mit Parkplatzbewirtschaftung ergänzt und durch die Einnahmen aus Parkgebühren quersubventioniert.

Für die Erschliessung des Naturparks Bayerischer Wald ab den Parkplätzen werden Elektrobusse eingesetzt, die als Pilotprojekt vom Staat gefördert und von den Energieversorgungsunternehmen gesponsort werden. Ausserdem verkehrt ein Erdgasbus mit Veloanhänger. Ein Ringbus-system mit Erdgasbussen ist als Bestandteil eines umfassenderen Park-and-Ride-Angebots in Planung (vgl. *Burmeister, 1996, S.30ff.*).

In den Kurorten des Oberallgäus (Berchtesgaden, Oberstdorf, Bad Wö-rishofen) verkehr(t)en seit 1992 ebenfalls unkonventionell angetriebene Busse, allerdings mit teilweise unbefriedigender Leistungsfähigkeit und grossem finanziellen Aufwand (vgl. *Heitmeier, 1996*).

In vielen Tourismusorten, z.B. im Berner Oberland oder in Graubünden, ist das örtliche Busangebot gratis. Die Betriebskosten der Gratisbusse werden in Graubünden fast zur Hälfte von den Bergbahnen und zu rund einem Drittel von den Gemeinden getragen; den Rest bezahlen die Verkehrsvereine (vgl. *Oberli, 1994, S.7*). Der Verkehrsverband Berner Oberland bietet ein regionales Generalabonnement mit Gültigkeit für fünf Tage an, die innerhalb von zehn Tagen zu beziehen sind. Der Hotelier-Verein Berner Oberland veranstaltete unter dem Titel „Bunter Herbst – Farbige Preise“ eine Aktion, bei welcher der Gast bei der Buchung von mindestens drei Übernachtungen kostenlos ein Bahnbillett ab Wohnort bzw. ab Schweizer Grenze erhielt (vgl. *Kt. Bern, 1993, Anhang 2*).

Seit Dezember 1995 verkehrt im Kleinwalsertal der „Walserbus“ zum Nulltarif für Übernachtungsgäste. Er wird über die Gästetaxe finanziert, die dafür um 25 Prozent (von vier auf fünf DM) erhöht wurde. Parallel zum Angebotsausbau wurde breite Öffentlichkeitsarbeit getrieben. In

der ersten Betriebssaison wurden im Kleinwalsertal fast viermal soviel Fahrgäste mit dem Linienbus befördert wie vor Einführung des Angebots (*Metron 1997*).

In Lech am Arlberg wurde im Sommer 1997 ein voll vertaktetes Ortbussystem eingerichtet, das ebenfalls zu einem grossen Teil über die Gästetaxe finanziert wird und (von den Gästen) zum Nulltarif benutzt werden kann. Ein konsequentes Marketing, vom Design der Fahrzeuge bis zum Markteinführungsevent, hat zu einem „beeindruckenden Fahrgastzuwachs“ beigetragen (*Gemeinde Lech 1997*).

Für Mehrtagesgäste und Einheimische im Oberengadin wurde unter dem Titel „Engadin Card“ ein Konzept entwickelt, das einen Nulltarif für den regionalen ÖV mit einem Parkplatzbewirtschaftungskonzept verknüpfte. Das Betriebsbudget von rund 10 Millionen Franken pro Jahr hätte zu 65 Prozent aus einem Zuschlag auf die Kurtaxe, zu 10 Prozent aus der Parkplatzbewirtschaftung sowie aus Zuschüssen des Kantons und der Kreismunicipalitäten finanziert werden sollen. Wegen dieser Finanzierungsbelastung und in der Furcht, durch die Erhöhung der Kurtaxe könnten Übernachtungsgäste abgeschreckt werden, wurde das Konzept in einer Volksabstimmung jedoch abgelehnt (*vgl. Giovanoli, 1996*).

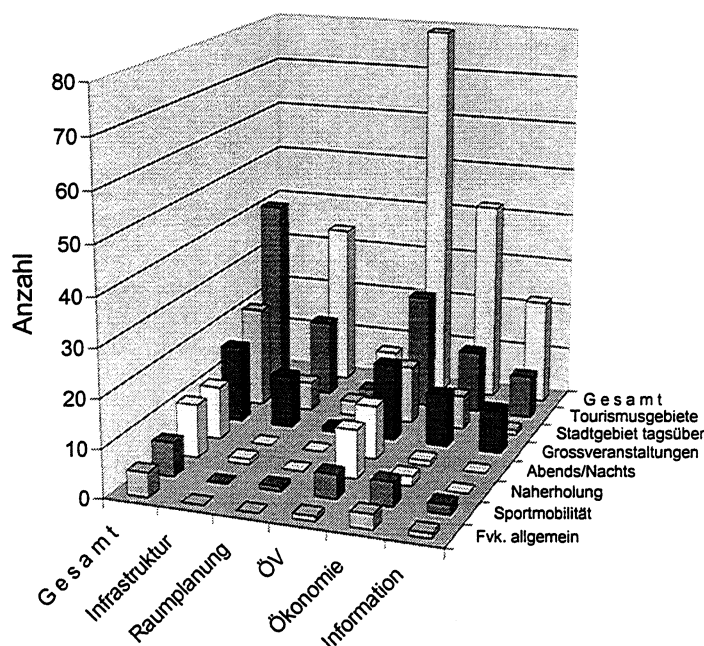
Als Paradebeispiel für ein unkonventionelles Verkehrsmittel an einem Tourismusort sei schliesslich noch die Serfauser Dorfbahn aus Österreich erwähnt, eine Untergrundbahn mit Luftkissenbetrieb, die das Dorfzentrum mit den Bergbahnstationen verbindet. Der Ortskern ist weitgehend autofrei (Gäste dürfen nur mit Zimmernachweis mit dem Auto ins Dorf – Buchungsautomat am Dorfeingang), aber mit Linienbussen kaum zu bedienen. Die mit grossem Aufwand gebaute Untergrundbahn verkehrt zum Nulltarif und kann im Durchschnitt mit 3 Minuten Fussweg erreicht werden. „Die Verkehrsberuhigung vermittelt der Dorfbahn hat wesentlich zur Imagebildung von Serfaus beigetragen. Der Bekanntheitsgrad des Ortes ist stark gestiegen“ (*Tschuggmall, 1996*).

Als spezielles Projekt zur Förderung des Umsteigens von eigenen Auto – in diesem Fall auf ein fremdes – sei zum Schluss noch das Projekt Ferienmobilität in Obergoms erwähnt. Im Rahmen eines Forschungsprojekts wurde die „Mitfahrzentrale Goms“ eingerichtet, als Ersatz für das ungenügende ÖV-Angebot. Im ganzen Versuchsjahr kamen jedoch nur zehn erfolgreiche Vermittlungen zustande. „Bis eine Mitfahrzentrale einen namhaften Beitrag an eine Verkehrsreduktion (in Tourismusgebieten) leisten kann, ist ein unverhältnismässiger Aufwand nötig, denn nur ein Bruchteil der deponierten Mitfahrangebote bzw. Mitfahrwünsche ist sich so ähnlich, dass eine Vermittlung zustandekommt“ (*Kt. Graubünden, 1995, Anhang II-11*).

5.8 Zusammenfassende Gesamtauswertung

Die meisten der uns genannten Fallbeispiele für Massnahmen oder Massnahmenpakete entfallen auf den Freizeitverkehrsbereich „Tourismusgebiete“, gefolgt vom Freizeitverkehr tagsüber im Stadtgebiet und vom Verkehr bei Grossveranstaltungen. Die wenigsten Fallbeispiele liegen für den Freizeitverkehrsbereich „Sportmobilität“ vor.

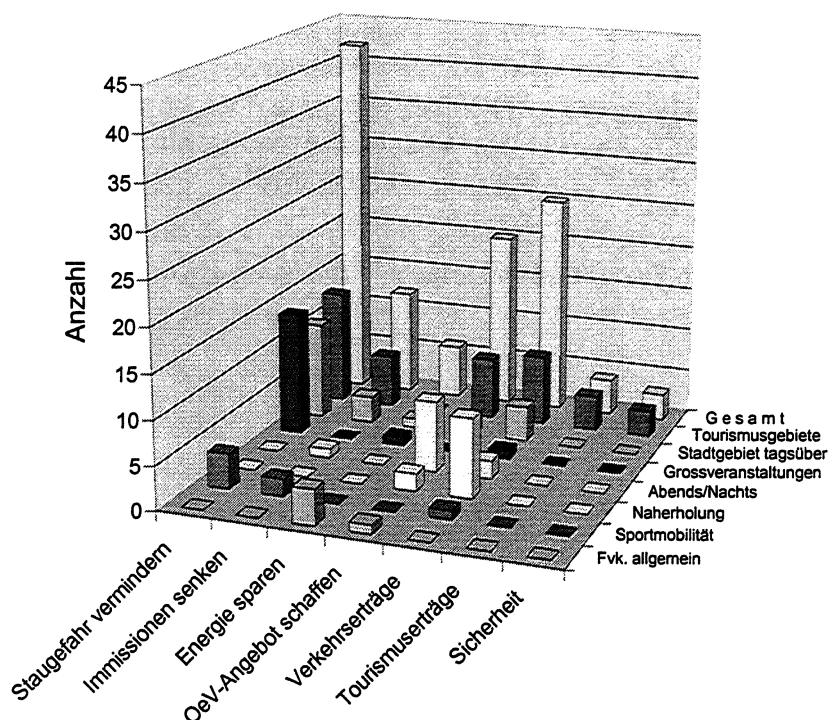
Massnahmen nach Freizeitverkehrsarten und Handlungsebenen



Der weitaus grösste Teil der Fallbeispiele enthält Massnahmen des öffentlichen Verkehrs. Viele Fallbeispiele enthalten ökonomische Instrumente, Infrastrukturmassnahmen und (meist unterstützende) Informations- und Werbemassnahmen. Raumplanerische Massnahmen, denen in der Literatur recht breiter Raum gewidmet wird, sind weniger häufig anzutreffen.

Bei der überwiegenden Zahl der uns genannten Fallbeispiele steht das Ziel „Staugefahr vermindern“ im Vordergrund. Bei einer grossen Zahl von Fallbeispielen geht es primär oder sekundär um das Erzielen oder Erhöhen von Einnahmen aus dem Verkehrs- oder Infrastrukturbetrieb. Viele Fallbeispiele zielen auf die Bereitstellung eines gewünschten, aber bisher nicht vorhandenen öffentlichen Verkehrsangebots. Ökologische Zielsetzungen – Immissionssenkung, Energieeinsparung, Verbesserung der Verkehrssicherheit – stehen dagegen nur bei wenigen der uns genannten Fallbeispiele im Vordergrund.

Massnahmen nach Freizeitverkehrsbereichen und wichtigsten Lösungszielen

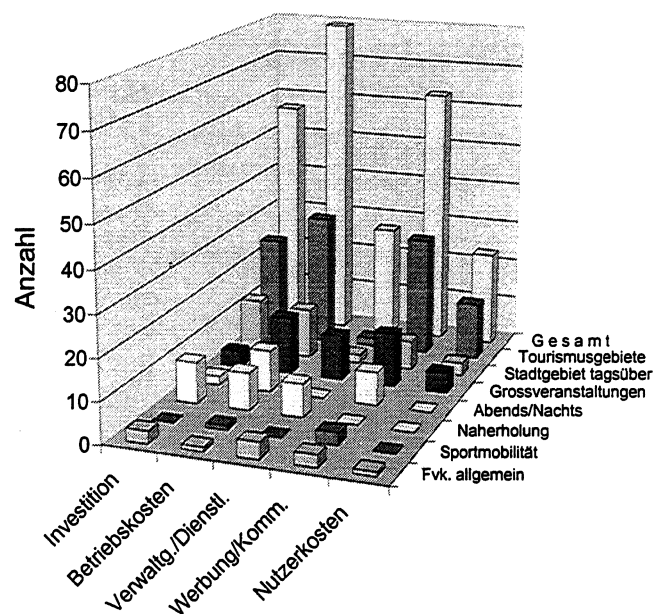


Hinsichtlich der mit den untersuchten Massnahmen verbundenen Kosten lässt sich folgendes feststellen: Die meisten Massnahmen verursachen (zusätzliche) Betriebskosten von Anlagen oder Verkehrsmitteln. Die mit vielen Massnahmen verbundenen Werbungs- oder Kommunikationsstrategien sind ebenfalls ein häufiger Kostenfaktor. Viele Massnahmen bedingen Investitionen in Verkehrsanlagen oder Verkehrsmittel. Besondere Verwaltungskosten, Kosten für Dienstleistungen oder ausserordentliche Planungskosten entstehen demgegenüber bei vergleichsweise wenig Massnahmen. Eher selten sind auch Massnahmen, die den Verkehrsteilnehmern („Nutzern“) oder Dritten unfreiwillig zu zahlende Zusatzkosten aufbürden (z.B. Benutzungsgebühren für bisher gratis zugängliche Anlagen und Infrastrukturen).

Ertragsausfälle im Verkehrsbetrieb – z.B. wegen Preissenkungen im öffentlichen Verkehr – werden in den vorliegenden Dokumentationen über Massnahmenwirkungen als Kostenfaktor nur selten zugegeben. Defizite entstehen z.B. regelmässig bei Nachtbuslinien; sie werden über Beiträge privater Trägerschaften oder der öffentlichen Hand und durch Sponsoring gedeckt, wenn der Nachtbusbetrieb aufrechterhalten werden soll. In einer Auswertung der „Herbst-(S)pass“-Aktion des ZVV wird angegeben, dass das Umsatzziel aus dem Verkauf des vergünstigten Billetts zwar erreicht wurde, dass aber über die Hälfte der Fahrten „kannibalisiert“ worden, das heisst auch zum Normalpreis unternommen worden wären (*Postauto Zürich 1996*). – Für Ertragsausfälle Dritter durch Frei-

zeitverkehrsbeeinflussung gibt es in den uns vorliegenden Untersuchungen über *realisierte* Massnahmen keine Belege, was wohl nicht zuletzt darauf zurückzuführen ist, dass die politische Umsetzung von Massnahmen, bei denen solchen Ertragsausfällen (z.B. im Tourismusgewerbe) nicht in akzeptablem Masse vorgebeugt wird, so gut wie unmöglich ist.

Massnahmen nach Freizeitverkehrsbereichen und verursachten Kosten



6 Erfolg

6.1 Massnahmenswerpunkte als Erfolgsindikator

Bestimmte Freizeitverkehrsarten stehen klar im Mittelpunkt des Interesses von Politik und Planung, während andere weniger Beachtung finden. Einerseits deutet das darauf hin, in welchen Bereichen des Freizeitverkehrs die dringendsten Probleme bestehen, andererseits zeigt es, wo die Wissenslücken am grössten sind. Bei den Massnahmen zur Lösung der spezifischen Probleme gibt es ebenfalls Favoriten. Das ist ein Indiz dafür, mit welchen Massnahmen man sich den grössten Erfolg verspricht.

In der Reihenfolge des Interesses, das die Freizeitverkehrsarten in Politik und Planung auslösen, wären aus der Sicht der vorliegenden Arbeit zu nennen (vgl. Kapitel 4 und 5):

Massnahmenswerpunkte

	wissensch. Grundlagen	Massnahmen-vorschläge	Fallbeispiele	bevorzugte Handlungsoptionen
1. Freizeitverkehr in Tourismusorten und -gebieten	umfassend	viele, umsetzungsorientiert	viele	Verkehrsberuhigungen, begleitet von flankierenden Massnahmen in der Verkehrsinfrastruktur, in der Verkehrstechnik und in der Verkehrslenkung.
2. Verkehr im Wohnumfeld	umfassend	viele, eher theoretisch	einige	vielfältig, einzelfallspezifisch, keine eigentlich bevorzugten Massnahmen
3. Verkehr bei Grossveranstaltungen	praxisorientiert	viele, praxisorientiert	viele	ÖV-Konzepte, Kombibillette, flankiert mit restriktivem Parkplatzangebot, Parkplatzbewirtschaftung
4. Nahverkehr	praxisorientiert	einige, in der Schweiz hauptsächlich tarifierorientiert	einige	ÖV-Preisangebote, ÖV-Aktionen, Verknüpfung von Aktivitäten/Aktionen mit dem ÖV
5. Stadtverkehrsüber, inkl. Einkaufsverkehr	umfassend in Richtung ökonom. Instrumente	in Richtung Ökonomie, Verkehrslenkung, Städtetourismus	pragmatische Ansätze	Parkplatzkonzepte, Verkehrslenkung, ÖV-Angebot inkl. Park-and-Ride, ÖV-Zusatzleistungen (z.B. Hauslieferdienste)
6. Verkehr abends und nachts	praxisorientiert: Verkehrssicherheit, Akzeptanz von nächtlichen Angeboten	einige	einige	Nachtbusse, Sammeltaxis, Taxigutscheine, Zusammenarbeit zwischen ÖV und Taxi-gewerbe
7. Sportmobilität	v.a. in letzter Zeit problematisiert	viele: Massnahmenkataloge	wenige, v.a. im Zusammenhang mit Grossveranstaltungen	vielfältig, einzelfallspezifisch: Spektrum reicht von persönlicher Organisation/Logistik bis auf die politische Ebene

6.2 Akzeptanz der Massnahmen

Wie eine ökologische Verkehrspolitik ausgestattet werden müsste und durch welche Massnahmen die Umwelteffizienz der einzelnen Verkehrsmittel gesteigert werden könnte, darüber weiss man heute gut Bescheid (*Maibach u.a. 1997*). Woran es fehlt, ist die Umsetzung der Massnahmen oder die politische Akzeptanz. „Der heutige Wissensstand ist bezüglich der technischen Potentiale relativ gut. Auf der anderen Seite sind die **Kenntnisse über notwendige Verhaltensänderungen** (etwa bezüglich eines Wertewandels im Mobilitätsbereich, bezüglich der **Akzeptanz von neuen und innovativen Verkehrslösungen** zur Steigerung der Umwelteffizienz) **noch gering**,“ (*Maibach u.a., 1997, S. 77*), stellen die Autoren fest. Diese Feststellung bezieht sich auf den gesamten Verkehr, sie gilt aber im Besonderen auch für den Freizeitverkehr. Denn hier sind Verhaltensänderungen aus verschiedenen Gründen noch schwieriger zu erreichen.

„Die erlebnispsychologische Bedeutung des Autos als Freizeitmobil muss bisher als das grösste Hindernis für die Akzeptanz verkehrs- und umweltpolitischer Massnahmen angesehen werden“ (*Opaschowski, 1995, S.35*). Gerade im Freizeitbereich klaffen Eigeninteressen und Umweltinteressen auseinander: Gewohnheiten, ‚Freiheitsgefühle‘, Bequemlichkeit, Erlebnisorientierung sind nach wie vor für eine Mehrheit mit Freizeit eng verbunden. Verkehrspolitische Massnahmen werden daher in diesem Bereich als Zumutung empfunden. Eine im März 1995 in Deutschland durchgeführte Befragung von Autofahrern zur Akzeptanz von verkehrspolitischen Massnahmen ist ernüchternd: 15 Prozent würden autofreie Feriengebiete akzeptieren, nur ein Pkw pro Haushalt 9 Prozent und drastisch erhöhte Bezinpreise noch 5 Prozent (*Opaschowski, 1995, S.36*). Ähnliche Ergebnisse zeigt eine Untersuchung in der deutschen und französischen Schweiz vom April 1994: Auf die Frage, wie man auf eine Benzinpreiserhöhung auf Fr. 5,-- pro Liter reagieren würde, antworteten 25 Prozent „viel weniger fahren“, je 23 Prozent würden „etwas weniger fahren“ bzw. „nur in Ausnahmefällen fahren“ und nur gerade 14 Prozent geben an, das „Autofahren praktisch einzustellen“ (*Demoscope, Luzern 1994; vgl. dazu auch Kapitel 4.4*).

Neue (und wirksame) verkehrspolitische Lösungen müssen auf **nationaler und lokaler Ebene mehrheitsfähig** sein, damit sie politisch durchsetzbar sind. Wie schafft man die nötige Akzeptanz? Akzeptanz bedeutet, dass die vorgesehenen Massnahmen vom Einzelnen getragen, das heisst in Verhalten umgesetzt werden. Es geht also um neue Verhaltensweisen, die im Falle der Mobilität und insbesondere der Freizeitmobilität als beschränkend empfunden und mit Verzicht assoziiert werden. Denn in der Regel stellen die im Hinblick auf ein umweltgerechtes Handeln vorgeschlagenen Massnahmen tatsächlich eine Einschränkung dar (beispielsweise der sparsame oder gar kein Gebrauch des Autos) oder

verlangen eine Veränderung von Verhaltensroutinen (z.B. Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel).

Hinsichtlich der Akzeptanz bzw. der Konsensfähigkeit verkehrspolitischer Massnahmen gibt die folgende Übersicht Hinweise:

Unterschiedliche Strategien bei der Planung verkehrspolitischer Massnahmen

Strategie	Bevorzugte Massnahmenart	monetäre Kosten	Konsensfähigkeit	Wirksamkeit
Wissens- und Informationsstrategie	Weiche „kommunikative“ Massnahmen der Verkehrspolitik	tief	hoch	tief
Anreizstrategie	Attraktivitätsverbesserung ÖV Tarifpolitik ÖV und IV	hoch tief	hoch t/mittel	t/mittel
Planungsstrategie	Massnahmen zur Änderung der Siedlungsstrukturen	tief	tief	tief (kurzfr.)
Technikstrategie	Umweltschutz an der Quelle, technische Problemlösungen	hoch	mittel/h	mittel/h
Zwangsstrategie	„Drastische“ Umweltschutzmassnahmen im Bereich Verkehr zur Reduktion der Mobilität und Einschränkung der Verkehrsmittelwahl-freiheit	tief	tief	mittel/h

Quelle: Oetterli, 1988, S.3

Obwohl es sich dabei um generelle, nicht spezifisch auf den Freizeitverkehr ausgerichtete Massnahmen handelt, wird deutlich, dass einerseits die ‚weichen‘, persuasiven Massnahmen (vgl. Kapitel 4.5) und andererseits Anreize, vor allem positive, konsensfähig und damit akzeptabel sind, im weiteren Massnahmen, die keine oder nur geringe Verhaltensänderungen nach sich ziehen und die Problemlösung an die Technik delegieren. Das entspricht der Diskussion über die Wirksamkeit von Einstellungen (sozialwissenschaftliche Sicht) und materieller Anreize (ökonomische Sicht) auf umweltbezogenes Verhalten: Während die sozialwissenschaftlichen Studien dem Umweltbewusstsein und der Handlungsbereitschaft „signifikant positive Effekte auf das Umweltverhalten“ nachweisen (Diekmann/Preisendörfer, 1991, S.221), wird ebenso betont, „dass ökonomische Anreize das tatsächliche Umwelthandeln in starkem Masse beeinflussen“ (ebda, S.228). Im Dilemma ‚Moral contra Ökonomie‘ dürfte die ‚Low-cost-Hypothese‘ Gültigkeit haben: Moral ist dann wirksam, wenn die Verhaltenskosten gering sind (ebda, S.229). Mehr noch als in anderen umweltsensiblen Handlungsfeldern spielen im Bereich Freizeit und Freizeitverkehr Aspekte wie Bequemlichkeit, Unabhängigkeit usw. eine viel bedeutsamere Rolle, weshalb Massnahmen, die diese ‚Werte‘ tangieren, eher auf Widerstand stossen als beispielsweise im Berufsverkehr (Opaschowski, 1995, S.35).

Über den Zusammenhang zwischen Umweltbewusstsein und Verkehrsverhalten beziehungsweise der Akzeptanz umweltpolitischer Massnahmen lassen sich aus dem „Schweizer Umweltsurvey“ folgende Schlüsse ziehen (*Franzen, 1997*):

- Das Umweltbewusstsein hat keinen oder nur einen geringen Einfluss auf das alltägliche Mobilitätsverhalten (*S. 105*).
- Das Umweltbewusstsein hat eine starke Wirkung auf die Akzeptanz umweltpolitischer Massnahmen (*S. 142*).
- Autobesitzer, am ehesten von den Massnahmen betroffen, stimmen den verkehrspolitischen Massnahmen deutlich weniger zu (*S. 118*).
- Auf die tägliche Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsort/zum Ausbildungsplatz üben weder Umweltbewusstsein, -wissen, -betroffenheit noch ein umweltbewusstes soziales Umfeld einen nennenswerten Einfluss aus. Die Entscheidung hängt ab von der Autoverfügbarkeit und der Qualität des öffentlichen Verkehrsmittels (*S. 141*).

Die beiden letzten Ergebnisse aus dem „Schweizer Umweltsurvey“ von 1994 weisen auf die ‚Resistenz‘ der Autobesitzer gegenüber umweltpolitischen Massnahmen hin. Nachdem man weiss, dass alltägliche Verhaltensweisen auch in die Freizeit übertragen werden, ist es fraglich, wieweit das (Auto-) Mobilverhalten sich hier verändert, bzw. ob einschneidende verkehrspolitische Massnahmen hier eher akzeptiert würden.

Was die Akzeptanz verkehrspolitischer Massnahmen betrifft, wird deutlich, dass Massnahmen, die im Hinblick auf die Reduktion des Autoverkehrs (sehr) wirksam sind, weniger Zustimmung (aller Befragten) erfahren als wirkungslosere:³¹

- Die grösste Akzeptanz finden **Informationskampagnen** (Überzeugung) (*S. 122*).
- Eine relativ hohe Akzeptanz haben **Verbote** (Schliessen der Stadtzentren für Autoverkehr/Einschränkung der Parkiermöglichkeiten in Städten (nur lokal/regional wirksam)) (*S. 115*).
- Geringe Zustimmung finden Massnahmen über **Preise/Steuern** (CO₂-Steuer/Benzinpreiserhöhung inklusive Ökobonus, Umweltsteuern auf Privatautos) (*S. 115, 122*).

³¹ Ergebnisse aus dem Schweizer Umweltsurvey zu „Akzeptanz verkehrspolitischer Massnahmen“ und „Zustimmung zu verkehrsreduzierenden Massnahmen“ (Einstellungsfragen). Zit. nach *Franzen 1997*.

Im Hinblick auf die Akzeptanz von verkehrs- und umweltpolitischer Massnahmen und auf ein umweltfreundliches Verkehrsverhalten (generell) werden im „Schweizer Umweltsurvey“ zwei **Empfehlungen** gegeben:

1. Entscheidungsträger in Politik, Behörden, Verbänden sollten **„gezielte Informationskampagnen und Bewusstseinsförderung auf die Akzeptanz effizienter umweltpolitischer Massnahmen richten, damit diese über den Abstimmungsprozess implementiert werden“ (S.143).**
2. Weil umweltfreundliches **Verhalten** nur geschieht, wenn dem Einzelnen daraus **keine entscheidenden Kosten oder Nachteile** entstehen, können **Umsteigeeffekte** auf den ÖV erreicht werden, „indem die **Bequemlichkeit** sowie der **Fahrtakt** der öffentlichen Verkehrsmittel **erhöht** und die **Fahrzeit und Fahrkosten verringert** werden“ (S.143).

Ähnlich argumentieren auch *Diekmann/Preisendörfer (1991)*, wenn sie schreiben, dass **„Anreizlösungen** wesentlich wirkungsvoller sein können als das Vertrauen auf die Selbstdisziplin umweltbewusster Verbraucher“ (S.228). Gleichzeitig betonen sie, dass die Chancen der Verwirklichung von umweltpolitischen Massnahmen steigen, wenn die **Notwendigkeit** verantwortlichen Umwelthandelns von der Mehrheit der Bevölkerung erkannt wird: „Ist die Umweltsensibilität in der Bevölkerung stärker ausgeprägt, werden Umweltmassnahmen auch umso eher auf die **notwendige Akzeptanz** der Wahlbevölkerung stossen“ (S.230).

Innerhalb der Bevölkerung scheint sich zwischen den Generationen ein Umdenken hinsichtlich verkehrspolitischer Massnahmen abzuzeichnen. In der erwähnten Befragung von 1995 in Deutschland (*Opaschowski, 1995, S.36*) zeigt sich, dass die jüngere Generation (18 bis 34 Jahre) verkehrspolitischen Massnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs deutlich häufiger zustimmt als die ältere Generation. Das gilt besonders für „autofreie Innenstädte generell“, „öffentliche Mitfahrrzentrale“, „Teilnahme an Mitfahrgemeinschaften“ und „autofreie Feriengebiete“, die von 20 bis 40 Prozent der Jüngeren akzeptiert würden. Damit sind diese Massnahmen noch nicht mehrheitsfähig, aber die jüngere Generation hat gegenüber der älteren einen Einstellungswandel vollzogen.³²

Eine systematische Auswertung über die Akzeptanz von verkehrspolitischen Massnahmen im Freizeitbereich steht noch aus.³³ Im folgenden

³² Ähnliche Untersuchungen für die Schweiz existieren unseres Wissens nicht.

³³ Zur Zeit befassen sich zwei Projekte des Nationalen Forschungsprogramms NFP 41 „Verkehr und Umwelt“ explizit mit dieser Thematik, ein Hinweis auf entsprechende Forschungslücken (*Müller 1996/Meier 1996*).

werden die akzeptanzstützenden Massnahmen zusammengestellt, soweit sie aus den Beispielen (vgl. Kapitel 5 ‚Konkrete Massnahmen‘) herleitbar sind. Dabei kommt der **Information** eine zentrale Bedeutung zu neben Anreizen bzw. Belohnung. Pointiert ausgedrückt: „Förderung von Verhaltensänderung: Mehr eine Frage der Kommunikation denn der Technik“ (*Dietiker, 1993, S.120*). Generell ist die Akzeptanz von Massnahmen umso grösser, je weniger Nachteile subjektiv davon erwartet werden (Einschränkung Mobilität, Kosten, Zeit, Bequemlichkeit, Wirtschaftlichkeit usw.). Die erwarteten Nutzen bzw. Kosten zu kommunizieren, ist Voraussetzung für die Akzeptanz

- von Massnahmen, die dem Gemeinwesen Kosten verursachen (verkehrsplanerische, siedlungsplanerische Projekte)
- von gesetzgeberischen Massnahmen (national, alle betreffend, Verbote, Steuern, Preise)
- von Massnahmen, die individuelle Verhaltensänderungen intendieren/bewirken (Freiwilligkeit, z.B. Umsteigeanreize).

Akzeptanzunterstützende Massnahmen

1 Information

11 Information zur Förderung des Problembewusstseins

- Sensibilisierung der Öffentlichkeit (Medien / gezielte Kampagnen/ kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit)
- spielerische Vermittlung der Anliegen
- Aufgreifen der Thematik durch Fachkreise (Verbände, Organisationen, Schulen, Ausbildung usw.)

12 Information bei konkreten Massnahmen

- Information frühzeitig (lange Vorlaufzeit) und transparent
- Nutzen der Massnahmen für verschiedene Interessen muss vermittelt werden (Lebensqualität, Wirtschaftlichkeit usw.)/ win-win Situation
- positive Auswirkungen bei minimalen erwarteten subjektiven Kosten (Zeit, Geld) kommunizieren
- eigene Mobilität muss sichergestellt sein/ adäquate Alternativen aufzeigen

13 Informationsdefizite beheben

- Faktenwissen über bestehende ÖV-Angebote vermitteln (Wartezeiten, Verbindungen, Kosten etc.)
- Preis-Zeit-Vorteile (lokal, regional) vermitteln
- gezielte Information/Werbung für neue Angebote, Aktionen usw.
- gut kommunizierbare Angebote schaffen / beibehalten (Taktfahrplan)

14 Imageverbesserung

- imagebildende Botschaften für spezielle Massnahmen (Anlässe, neue Massnahmen) mittels Logo, Slogan
- Aufwertung Image ÖV (Trendsetter, Prestige, Mode usw.)
- Exklusivität, Qualitätsmerkmal (z.B. ‚autofrei‘)

2 Partizipation/ Kooperation

- früher Einbezug der Beteiligten und Betroffenen bei der Ausgestaltung der Massnahmen (insbesondere bei lokalen/regionalen Projekten)
- die Massnahme/n zur eigenen Sache machen (aktives Mitgestalten statt passives Reagieren)
- Verantwortliche mobilisieren, Schlüsselpersonen gewinnen (Multiplikatoreffekt)
- gemeinsames Auftreten von Anbietern/Veranstaltern, gemeinsames Produkt ‚verkaufen‘

3 Lernen durch Handeln

- Einstellungs- und Verhaltensänderung unterstützen durch positive Erfahrungen (Aktionen für neue Erfahrungen)
- Anreize schaffen für neue Verhaltensweisen (Belohnung)
- kurzfristig wirksame Massnahmen: Erfolg ist rasch sichtbar
- Testen von konsensfähigen Massnahmen (Versuche, Erfolgskontrolle)

6.3 Wirksamkeit der Massnahmen

Im Sinne der in Kapitel 2 erarbeiteten Zielsetzungen ist eine Massnahme – vorausgesetzt, sie wird akzeptiert – wirksam, wenn sie insbesondere zur Verkehrsbewältigung beiträgt und die negativen Folgewirkungen des Verkehrs in Grenzen hält.

Die Stossrichtungen dafür liegen, zusammengefasst, in folgenden Bereichen:

- Verkehr verteuern
- IV-Infrastruktur knapp halten, „unbequemer“ machen
- Infrastruktur für den ÖV ausbauen
- Freizeitziele mit ÖV-Anschluss fördern
- „nähere“ Freizeitziele fördern
- ÖV attraktiver machen
- „Belohnungen“ für ÖV-Benutzer oder Fahrgemeinschaften

In diesem Sinne kann das Spektrum der Massnahmen zur Lösung der Freizeitverkehrsprobleme folgendermassen beurteilt werden.

Massnahme	Beitrag zur Verkehrsbewältigung	Beitrag zur Begrenzung negativer Folgewirkungen	Reichweite der Massnahme	Kostenwirksamkeit
Verkehr verteuern				
Treibstoffsteuer im IV erhöhen	mittelbar: Verkehrswachstum wird reduziert	gut bei starker Erhöhung	wirksam im gesamten Verkehr; kein Unterschied in den Treibstoffpreiselastizitäten des Freizeit- und des übrigen Verkehrs	gut
Motorfahrzeugsteuer generell oder für ‚Freizeitmobile‘ erhöhen	mittelbar: Verkehrswachstum wird reduziert	gut bei starker Erhöhung und zweckmässiger Differenzierung	wirksam im gesamten Verkehr; aber grosse Akzeptanzprobleme!	gut
Road pricing: Strassenbenutzungsgebühren; Gebietszugangsggebühren einführen	gut; peak-load-pricing möglich	lokal gut; aber Risiko von Verkehrsverlagerungen	auf den gesamten Verkehr gerichtet; lokal wirksam	Vignette: gut; Fahrleistungsabhängige Gebühren: Kostenfolgen für Erfassungssysteme und Mautstellen beachten

Massnahme	Beitrag zur Verkehrsbewältigung	Beitrag zur Begrenzung negativer Folgewirkungen	Reichweite der Massnahme	Kostenwirksamkeit
Parkplätze verteuern	gut; peak-load-pricing möglich	lokal gut	auf den gesamten Verkehr gerichtet; lokal wirksam	gut; Attraktivitätsverlust des Freizeitziels möglich
Treibstoffsteuer im gewerblichen Luftverkehr einführen	gering	vermutlich eher gering, bei niedriger Preiselastizität des Flugangebots	auf den gesamten Luftverkehr gerichtet; insgesamt aber nur geringe Wirkung	gut
Landegebühren auf Flughäfen erhöhen	gut; peak-load-pricing möglich	vermutlich eher gering, bei niedriger Preiselastizität des Flugangebots; emissionsabhängige Staffelung möglich	geringe Wirkung wegen des kleinen Kostenanteils der Landegebühren; Akzeptanzprobleme der Flughäfen!	gut; allenfalls Attraktivitätsverlust des Flughafens einkalkulieren
Passagiergebühren/ Flugscheinsteuern erheben/erhöhen	eher gering	eher gering	auf den gesamten Luftverkehr gerichtet; aber nur geringe Elastizität der Fluggastnachfrage zu erwarten	gut; allenfalls Attraktivitätsverlust des Flughafens einkalkulieren
IV-Infrastruktur knapp halten, „unbequemer“ machen				
Parkplatzangebot verknappen	gute lokale Wirkung	Risiko von Such- und Ausweichverkehr	lokal	gut
Spürbare Distanzen für Fusswege vom Parkplatz zum eigentlichen Ziel einplanen	mittelbar	mittelbar	lokal wird gute Wirksamkeit wird wegen des Lerneffekts aus der „physischen“ Belastung der Verkehrsteilnehmer erhofft	grundsätzlich gut; aber Attraktivitätsverlust des Freizeitziel einkalkulieren
Auf Ausbauten im Strassennetz verzichten	als weitreichende Strategie eher kontraproduktiv: Verkehr schreckt vor Engpässen nicht zurück	an Engpässen möglicherweise grössere Belastungen	allenfalls, einzelfallspezifisch, lokale Entlastungswirkung zu erreichen	lokales Gewerbe muss gegebenenfalls auf „Erschliessungsimpuls“ verzichten
Tempolimits einführen	gut durch Verstetigung des Verkehrs	Sicherheitsgewinn / geringere Emissionen	angesichts der best. Tempolimits sind eher lokale Massn. denkbar	gut

Massnahme	Beitrag zur Verkehrsbewältigung	Beitrag zur Begrenzung negativer Folgewirkungen	Reichweite der Massnahme	Kostenwirksamkeit
Verkehrsdosierungen einführen	gut	eventuell Verlagerung der Probleme an einen anderen Ort	lokale Wirkung	je nach System können die Kosten hoch sein
Infrastruktur für den ÖV ausbauen, Freizeitziele mit ÖV-Anschluss fördern				
Nationale Grossprojekte (Bahn 2000, NEAT) vorantreiben	gut, speziell bei der NEAT	gut, aber Umweltbelastungen durch Infrastrukturbau	breite Wirkung	nach vorliegenden Studien eher schlecht
Anbindung von Freizeitanlagen oder Freizeitor-ten an den ÖV sicherstellen	gut, speziell bei grossen Freizeitanlagen und Grossveranstaltungen	lokal gut; Information der Verkehrsteilnehmer wesentlich, damit sie das ÖV-Angebot wahrnehmen	lokal	einzelfallabhängig
ÖV-Anlage als eigentliches Freizeitziel oder Freizeiterlebnis ausbauen („Golden Pass“ Luzern–Montreux)	nein	mittelbar, indem vormaligen Autofahrern eine neue Freizeitalternative mit ÖV-Anschluss geboten wird	auf spezielles Verkehrssegment begrenzt; keine eigentlich verkehrslenkende Wirkung; andere Zielsetzungen stehen im Vordergrund	Massnahme sollte rentabel sein (sonst wird nicht investiert)
Busbevorzugung (Busspuren) im Strassennetz einrichten	gut für den ÖV, teilweise behindernd für den Strassenverkehr (z.T. beabsichtigt)	mittelbar, indem der Verkehr auf den ÖV gebracht wird	lokal	gut
Förderung / Subventionierung von Freizeitanlagen und -anlässen an Vorlage eines ökologischen Konzeptes binden	gut	gut	lokal, eventuell auch zeitlich begrenzt	im Einzelfall von der Höhe des Zuschusses abhängig

Massnahme	Beitrag zur Verkehrsbewältigung	Beitrag zur Begrenzung negativer Folgewirkungen	Reichweite der Massnahme	Kostenwirksamkeit
„Nähere“ Freizeitziele fördern				
Freizeiteinrichtungen im Wohnumfeld fördern, Qualität des Wohnumfeldes generell verbessern	mittelbar/ langfristig	mittelbar / langfristig	vermutlich nicht sehr weitreichend: wesentliche Freizeitbedürfnisse lassen sich nicht substituieren (z.B. im Hinblick auf weitmaschige Kontaktnetze)	tendenziell eher schlecht
Naherholungsgebiete erschliessen	allenfalls lokal	ambivalente Verkehrswirkung: Werden eher die langen Fahrten ersetzt, oder doch womöglich die kurzen Fahrten ausgedehnt?; ausserdem: Belastung der Naturräume nimmt zu	lokal; im Umfeld von grossen Agglomerationen kann die Wirkung aber auch weitreichend sein	unsicher, einfallabhängig
Ferien im eigenen Land propagieren	nein; Verkehrsbelastung der heimischen Tourismusgebiete steigt eher	in dem Masse, wie Fernreisen durch „Nahreisen“ ersetzt werden	angesichts des bestehenden Preisgefälles zwischen in- und ausländischen Ferientzielen eher geringe Wirkung	gut; geringe Massnahmekosten; Impuls für das heimische Tourismusgewerbe
„Wegminimale“ Standorte für zentrale Freizeitanlagen oder Austragungsorte für Sportwettkämpfe wählen	gering	Randbereich als verkehrsbezogene Wirksamkeit	„Randbereich“ des Verkehrs, begrenzte Wirksamkeit	gut

Massnahme	Beitrag zur Verkehrsbewältigung	Beitrag zur Begrenzung negativer Folgewirkungen	Reichweite der Massnahme	Kostenwirksamkeit
ÖV attraktiver machen				
Randstundenangebote verbessern	nein	ermöglicht Umsteigen auf den ÖV; Verbesserung der Verkehrssicherheit insbes. im Verkehr abends und nachts	räumlich breite Wirkung möglich; betrifft aber nur Randbereiche des Verkehrs	eher schlecht: mit schlechter Auslastung des ÖV in den Randstunden ist trotz Umsteigern vom Auto zu rechnen
Fahrpläne besser abstimmen	dort gut, wo es lokale Fahrplanlücken und -konflikte gibt	lokal	eher lokal: national ist mit dem integrierten Taktfahrplan bereits eine gute Fahrplanabstimmung erreicht; Defizite im grenzüberschreitenden Verkehr	gut
Öffentliche Bedarfsverkehre einrichten („Rufbus“)	gering	unterschiedliche Erfahrungen über die Benutzung (und Umsteigeeffekt) liegen vor	lokal	einzelfallabhängig
ÖV-Linien bedarfsgerecht bis zu den Freizeitzielen ausdehnen (z.B. am Wochenende o. bei Grossveranstaltungen)	im Einzelfall gut	lokale Belastungen können durch Umsteigen vom PW auf den ÖV gut abgebaut werden	lokal	gut
ÖV-Angebote mit Freizeitangeboten kombinieren, kostenlose ÖV-Benutzung beim Besuch bestimmter Einrichtungen oder Anlässe	bei grossen Freizeitanlagen oder Veranstaltungen gut	lokale Belastungen können durch Umsteigen vom PW auf den ÖV gut abgebaut werden	lokal	bei Kombibilletten gut: Autobenutzer „bezahlen“ die ÖV-Verbilligung mit (Eintrittspreis für PW-Benutzer gleich teuer wie Kombibillet für ÖV-Benutzer); sonst eher ambivalent, setzt treffsichere Nachfrageabschätzungen voraus

Massnahme	Beitrag zur Verkehrsbewältigung	Beitrag zur Begrenzung negativer Folgewirkungen	Reichweite der Massnahme	Kostenwirksamkeit
Besondere Preisangebote des ÖV für den Freizeitverkehr einführen	bei zielgerichtetem Einsatz von Sonderangeboten (z.B. für massenhaften Tagestourismus) gut	Umsteigeeffekt darf insgesamt nicht allzu optimistisch beurteilt werden	von „lokal“ bis „flächendeckend“	Rentabilität sollte im Interesse des ÖV-Betriebes gewährleistet sein
Freizeitgerechte Fahrzeuge einsetzen	nein	Umsteigeeffekt ist willkommen, aber nicht das Hauptziel der Massnahme	eher lokal; Massnahme kann aber auch einen nationalen Werbeeffect für den ÖV-Betrieb auslösen	Rentabilität sollte gewährleistet sein (sonst wird nicht investiert)
Gepäcktransport organisieren/verbessern	nein	Massnahme kann vor allem in Fernverkehr einen Umsteigeeffekt vom PW auf den ÖV fördern	weitreichend, lokale Wirksamkeit eher begrenzt	Organisationsbedarf und Systemkosten entstehen
„Belohnungen“ für ÖV-Benutzer und Fahrgemeinschaften				
Eintrittsgelder, Teilnahme-, Benutzungsgebühren für Anlagen oder Veranstaltungen für ÖV-Benutzer oder Fahrgemeinschaften senken; Rückerstattungen	lokal gut	lokal	lokal	gut

Für alle Massnahmen gilt: Die Wirksamkeit ist durch rechtzeitige Information über die Vorteile für den Verkehrsteilnehmer, über Beschränkungen und die dafür vorgesehenen Verkehrsalternativen usw. sicherzustellen bzw. zu steigern.

6.4 Lücken, Misserfolge

Der Erfolg oder Misserfolg einer Massnahme muss sich grundsätzlich an den Zielen messen, die der entsprechenden Massnahme zugrundeliegen.

Oft hängt die Beurteilung des Erfolges auch von der individuellen Perspektive ab; eine Massnahme kann durchaus ein Ziel erfüllen (z.B. zur Reduktion der Umweltbelastung führen) und ein zweites Ziel oder eine zentrale Randbedingung verletzen (z.B. erheblich mehr kosten als budgetiert). In einem solchen Falle hängen Aussagen über den Gesamterfolg der Massnahme vor allem von den Prioritäten der Beurteilenden ab.

Kriterien für die Beurteilung des Massnamenerfolges sind daher genauso vielfältig wie die Ziele, die mit den Massnahmen erreicht werden sollen. Um dennoch eine einheitliche Messlatte anlegen zu können, wird in dieser Studie das in Kapitel 2.2 definierte Zielsystem zur Erfolgsbeurteilung angewendet. Wird eines der drei Ziele

- Personenverkehr gewährleisten
- Negative Verkehrswirkungen begrenzen/vermindern
- Wirtschaftlichkeit sicherstellen

nicht in erwartetem Masse erfüllt, muss der Erfolg der Massnahme in Frage gestellt werden. Ein Indiz für den Misserfolg ist, wenn die Massnahme nach einiger Zeit wieder rückgängig gemacht oder zurückgezogen wird oder gar nicht erst in die Umsetzungsphase gelangt.

In der für diese Studie durchgeführten Sammlung von rund 110 Fallbeispielen finden sich nur acht, die auch von den Beteiligten selbst als Fehlschlag bezeichnet werden:

Beispiele für erfolglose Massnahmen im Freizeitverkehr

Engadin Card

Nulltarifverbund im OeV für Mehrtagesgäste und Einheimische. Angebotsverbesserungen. Flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung, zweckgebundene Erträge z.G. OeV. Änderung der Kreisverfassung zur Kompetenzzuweisung des regionalen OeV an den Kreis. "Für die entstehenden Ertragsausfälle und die erforderlichen OeV-Mehrleistungen hätten jährlich rund 10 Mio. Fr. zur Verfügung gestellt werden müssen." Finanzierung zu 65 % aus einem Zuschlag auf die Kurtaxe, 10 % aus der Parkplatzbewirtschaftung, 8 % Zuschuss Kanton, 17 % Zuschuss der Kreismunicipalitäten. Am 30. April entschied sich die Oberengadiner Bevölkerung klar gegen die Engadin Card bei einer Stimmbeteiligung von 42 %. Nur zwei der elf Gemeinden stimmten dem Projekt zu." (*Giovanoli 1996*).

Projekt Ferienmobilität in Obergoms (Mitfahrzentrale)

Promotion und Betrieb einer "Mitfahrzentrale Goms" als Ersatz für das ungenügende OeV-Angebot. - Geringer Gebrauch der MFZ mit insgesamt lediglich 10 erfolgreichen Vermittlungen im ganzen Versuchsjahr. "Bis eine MFZ einen namhaften Beitrag an eine Verkehrsreduktion leisten kann, ist ein unverhältnismässiger Aufwand nötig, denn nur ein Bruchteil der deponierten Mitfahrangebote bzw. Mitfahrwünsche sind sich so ähnlich, dass eine Vermittlung zustandekommt." (*Kanton Graubünden 1995*).

Potsdam: Ausflugslinien des ÖPNV

Einrichtung von Ausflugslinien und gesonderte Vermarktung mit eigenem Erscheinungsbild, Sondertarifen und zusätzlichen Leistungen während der Fahrt (Erläuterungen zu den touristischen Zielen, spezielle Ausflugskarte). Sehr erfolgreiche Linie zum Park des Schlosses Sanssouci. Die anderen drei Linien (Strassenbahntour durch die Altstadt von Potsdam, Linie in die umliegenden Ausflugsgebiete, Bäderlinie zum Strandbad Templin) wurden mangels Inanspruchnahme wieder eingestellt. Wiederbelebung der Strassenbahntour durch neuen Träger; neu: Bewirtung während der Stadtrundfahrt. "Im Freizeitbereich wird der Fahrgast vorrangig durch einen besonderen Service angelockt." (*Burmeister 1996, S.19-23, S.30-32*).

Odenwald-Express (vs. "Ticket 24 Plus")

Buslinie von Ludwigshafen über Mannheim nach Fürth und von dort über zahlreiche Gemeinden des Odenwaldes bis Wald-Michelbach. Einheitsfahrpreis 15 DM, Kinder in Begleitung fahren kostenlos. Zunächst rege Nachfrage, dann Nachfragerückgang. Grund: Einführung des "Ticket 24 Plus" des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar: Tagesticket für 15 DM, ermöglicht an Wochenenden die kostenlose Mitnahme eines weiteren Erwachsenen sowie von drei Jugendlichen. "Daher dürften viele Fahrgäste des Odenwald-Express auf die preisgünstigeren Normalverbindungen innerhalb des VRN umgestiegen sein." Odenwald-Express wurde daher wieder eingestellt (*Burmeister, a.a.O.*).

"Sommer-Sonne-See-Express" der Städtischen Werke Krefeld AG

Verbindung des Krefelder Stadtteils Erfrath mit dem Erfrather See. Umfangreiche Werbemassnahmen, insbesondere zielgerichtet auf jugendliche Kunden. Trotzdem nur geringe Nachfrage. Angebot wurde nach zwei Saisons wieder eingestellt (*Burmeister, a.a.O.*).

Velotransport im ÖPNV - Spezielle Fahrzeugeinrichtungen

Verschiedene Projekte für spezielle Fahrradbuslinien mit Fahrzeugen, die für den Velotransport speziell umgebaut wurden (Wanne-Eickel, Wuppertal, Saarbrücken, Heinsberg). Umbauaufwand, mangelnde Inanspruchnahme und fehlende Einsatzalternativen führten zu Defiziten. Alle Projekte wurden wieder eingestellt (*Burmeister, a.a.O.*).

ZAF! Züri autofrei

Bürgerinitiative zum weitgehenden Verbot des Autoverkehrs in der Zürcher Innenstadt. Als Alternativen wird auf den ÖV und das Velo verwiesen. Vorschlag für ein modifiziertes ÖV-Generalabonnement ("GA Trio"). In der Zürcher Volksabstimmung im März 1997 wurde die ZAF!-Initiative abgelehnt (*umverkehren - magazin für nachhaltige Mobilität. Heft 21, Februar 1997*).

Telebus Horw

Testbetrieb einer Nachtbuslinie an den Wochenenden bis vor die Haustür von Luzern nach Horw-Kriens, auf Initiative eines privaten Anbieters. Betrieb wurde nach vier Monaten wieder eingestellt, wegen zu geringer Nachfrage. Finanzielle Unterstützung der Gemeinde (9000 Fr/a) erging nicht. Weil zu wenig finanzielle Mittel da gewesen seien, habe der Anbieter auch keine Werbung machen können (*Hertach 1997*).

Die Ablehnung der geplanten Ökotaxe im Oberengadin durch die Bevölkerung Ende April 1995 zeigt das grosse Konfliktpotential umfassender Massnahmenbündel auf. Als **Gründe für das Scheitern** dieser Idee ist vor allem das Finanzierungsmodell, das auf **Zwangsbeiträgen** der Bewohner und der Logiengäste beruht, anzuführen. Viele Abstimmende empfinden den ÖV als unattraktiv und wollen nicht auf Bahn oder Bus umsteigen. Sie sind nicht bereit, sich an der Finanzierung eines Angebotes zu beteiligen, das sie selbst nicht nutzen möchten. Ebenso wird auch die gleichzeitig einzuführende Parkplatzbewirtschaftung abgelehnt.

Als weitere Gründe für die Ablehnung werden unter anderem genannt:

- die Komplexität der Vorlage
- die befürchtete **Verlagerung politischer Kompetenzen** (Verletzung Gemeindeautonomie)
- Verschlechterung der Wettbewerbsfähigkeit der Region für Nicht-ÖV-Benutzer

Insgesamt zeigt die Tatsache, dass die Vorlage im Kreisrat mit grosser Mehrheit angenommen wurden, dass die Meinungen und Einstellungen der letztlich entscheidenden Stimmbürger(innen) der Region auf politischer Ebene nicht richtig eingeschätzt wurde. Die Bereitschaft, das individuelle Mobilitätsverhalten zu ändern und die entsprechenden Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, ist offenbar wesentlich geringer als erwartet (*vgl. Frey Marti 1996, S.185ff.; Rapp 1995*).

Ähnlich wird das Scheitern des Projektes „Ferienmobilität im Oberengadin“ beurteilt. Als Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Ferienorten wurde von November 1990 bis Oktober 1991 eine Mitfahrzentrale Goms eingerichtet und betrieben, die das ungenügende ÖV-Angebot ergänzen sollte. Zudem wurde im September 1991 ein Experiment „Fünf Tage ohne Auto und fünf Tage mit Auto“ mit Feriengästen durchgeführt und ausgewertet.

Der insgesamt geringe Gebrauch der Mitfahrzentrale wird aber auch auf die **mangelnde Flexibilität** eines solchen Angebotes zurückgeführt, bei der kurzfristige Fahrtwünsche nicht berücksichtigt werden können. Es wird der Schluss gezogen, dass eine wirklich nennenswerte Verkehrsreduktion durch den Betrieb einer Mitfahrzentrale nur mit einem unverhältnismässig **hohen administrativen Aufwand** zu erreichen wäre. (*Kanton Graubünden 1995, Anhang S.21*). Das Experiment mit den Ferien ohne und mit Auto hat gezeigt, dass der Verzicht auf das Auto „grundsätzlich nicht als grosse Einschränkung empfunden“ wurde, aber dass auch keiner der Teilnehmer sich zu einer spontanen Weiterführung entschlossen hat (*ebda, Anhang S.21*).

Dagegen zeigen die Erfahrungen mit dem Eidgenössischen Turnfest Bern 1996, dass die Beurteilung des Massnahmenerfolges durchaus zwiespältig sein kann. Hinsichtlich der verkehrlichen Zielsetzungen ist es gelungen, wie erhofft den weitaus grössten Teil der Teilnehmer mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu und von den Wettkampfstätten zu befördern. Dies wurde vor allem durch das Angebot eines günstigen, für die 10 Veranstaltungstage unbegrenzt gültigen Generalabonnements ermöglicht. Seitens der öffentlichen Verkehrsunternehmen wurde zur Bewältigung des enormen Verkehrsaufkommens eine ganze Reihe zusätzlicher Leistungen erbracht (*vgl. Müller u.a., 1997*).

Nach Abschluss des Turnfestes wurde jedoch festgestellt, dass die wirtschaftlichen Zielsetzungen nicht erreicht werden konnten. Die SBB mussten auf ein Viertel ihrer budgetierten Erträge verzichten, da offenbar nicht alle Festkarten von den Teilnehmern bezahlt worden sind.

Damit wird deutlich, dass Wirtschaftlichkeits- und Finanzierungsaspekte oft von ausschlaggebender Bedeutung für den Erfolg oder Misserfolg einer Massnahme sind. Massnahmen zur Beeinflussung des Freizeitverkehrsverhaltens sind in der Regel mit Kosten oder Ertragseinbussen für Einzelne oder das Gemeinwesen verbunden, die abgedeckt werden müssen. Die **Bereitschaft zu finanziellen Beitragen** ist aber oft **nur gering**. Daher ist ein frühzeitiger Einbezug der Betroffenen und eine zutreffende Einschätzung ihrer Bedürfnisse und Erwartungen eine wesentliche Voraussetzung dafür, Misserfolge zu vermeiden (*vgl. Kapitel 7.6*).

7 Fazit, Empfehlungen

7.1 Freizeitverkehr ist „normaler“ Verkehr

Das Verkehrsverhalten ist im Freizeitverkehr nicht weniger „rational“ und umweltbewusst als bei anderen Verkehrsarten:

- Individualverkehr und öffentlicher Verkehr werden im Freizeitverkehr genauso häufig benutzt wie bei anderen Verkehrsarten.
- Die meisten Autos befördern im Freizeitverkehr mehr Fahrgäste als bei anderen Verkehrsarten.

- Die Ziele des Freizeitverkehrs sind räumlich verstreuter als bei anderen Verkehrsarten; sie sind mit öffentlichem Verkehr schlechter erschlossen. Deshalb sind Autofahrten im Freizeitverkehr vielfach besser begründet als Autofahrten z.B. im Berufsverkehr, die häufig ohne höhere Kosten oder grösseren Zeitaufwand durch eine Bus- oder Bahnfahrt ersetzt werden könnten.

7.2 Die Herausforderung liegt im Verkehrswachstum

Die besondere Herausforderung des Freizeitverkehrs liegt in seinem überdurchschnittlichen Wachstum: Freizeitverkehr prägt die Verkehrsentwicklung zur Zeit massgeblich. Die wesentlichen Gründe dafür:

- Im Bevölkerungsdurchschnitt nimmt die Lebensarbeitszeit ab: Kürzere Wochenarbeitszeiten, mehr Ferien, späterer Berufseinstieg junger Leute, zunehmender Bevölkerungsanteil von Rentnern und Pensionären, Arbeitslosigkeit.
- Die Babyboomer der 50er und 60er Jahre haben jetzt Einkommens- bzw. Vermögenspositionen erreicht, die ihnen mobilitätsfördernden Luxuskonsum ermöglichen: Zweitwagen, Fernreisen, mobilitätsintensive Sportarten usw.
- Die Teilnahmekosten am motorisierten Individualverkehr haben sich in den letzten 10 bis 15 Jahren real nicht wesentlich verändert. Im öffentlichen Verkehr ist das Normalpreisniveau real gestiegen; zugleich ist aber eine Vielzahl von Sondertarifen eingeführt worden. Die relativen Preise haben sich also nicht zu Ungunsten des Freizeitverkehrs verändert.
- Grosse Produktivitätsfortschritte haben den Luftverkehr zum Massenverkehrsmittel werden lassen. Der Luftverkehr erschliesst preiswerte Reiseziele. Viele Ferienreisen ins ferne Ausland sind, summa summarum, billiger als Reisen zu Ferienzeilen in der Schweiz.

Andere Faktoren, die noch vor dreissig Jahren eine grosse Rolle für die (Freizeit-) Verkehrsentwicklung gespielt haben: der Ausbau des Strassen- und Schienennetzes, haben heutzutage keine so grosse Bedeutung für das Verkehrswachstum mehr.

7.3 Politische Ziele und Nebenbedingungen: Verkehrsbewältigung, Begrenzung negativer Folgen, Wahrung der wirtschaftlichen Interessen

Vor dem Hintergrund des starken Verkehrswachstums setzen sich Verkehrspolitik und Planung folgende Ziele:

„Personenverkehr gewährleisten“: Unmittelbare Aufgabe für Verkehrspolitik und Verkehrsplanung ist es, den Verkehr zu bewältigen, einerseits, um die Mobilitätsansprüche der Gesellschaft zu befriedigen, aber auch, um lokale Spitzenbelastungen des Verkehrssystems und der Umwelt zu vermeiden.

„Negative Verkehrswirkungen begrenzen/vermindern“: Das grosse Verkehrsvolumen muss so sicher und umweltschonend wie möglich bewältigt werden. Es gilt, ein umweltbewusstes Verkehrsverhalten zu fördern: ÖV- statt Autobenutzung, hohe Autobesetzungsgrade, kurze statt lange Fahrdistanzen. Mittelfristig sollte versucht werden, das Verkehrswachstum einzudämmen.

„Wirtschaftlichkeit sicherstellen“: Massnahmen zur Begrenzung der negativen Verkehrswirkungen dürfen nicht zu Lasten der Wirtschaft gehen. Insbesondere sind die Interessen des Tourismus- und Freizeitgewerbes und der ÖV-Betriebe zu wahren. Der Aufwand für Massnahmen muss in angemessenem Verhältnis zur angestrebten Wirkung stehen.

7.4 Verkehrseindämmung und Verkehrslenkung: Pro und Contra

Im Sinne der genannten Zielsetzungen und Nebenbedingungen liegen die grössten Unsicherheiten für Verkehrspolitik und Planung in der Aufgabe, das starke Verkehrswachstum einzudämmen und ein umweltbewusstes Verkehrsverhalten zu fördern. Was ist für die Verkehrsteilnehmer noch akzeptabel? Was lässt sich erreichen? Wie sind Massnahmen zu gestalten, damit sie den Interessen insbesondere des Tourismusgewerbes nicht zuwiderlaufen?

Zur Eindämmung des Verkehrswachstums und zur Förderung eines umweltbewussten Verkehrsverhaltens bieten sich für Verkehrspolitik und Planung folgende Stossrichtungen an:

- Verkehr verteuern
- IV-Infrastruktur knapp halten, „unbequemer“ machen
- Infrastruktur für den ÖV ausbauen

- Freizeitziele mit ÖV-Anschluss fördern
- „nähere“ Freizeitziele fördern
- ÖV attraktiver machen
- „Belohnungen“ für ÖV-Benutzer oder Fahrgemeinschaften

In der vorliegenden Forschungsarbeit wird dazu folgendes festgestellt:

Massnahme	Vorteile	Nachteile
Verkehr verteuern		
Treibstoffsteuern/-zölle für den motorisierten Individualverkehr anheben	+ Die Treibstoffpreiselastizität im Freizeitverkehr ist nicht geringer (aber auch nicht grösser) als im übrigen Verkehr + Der Einsatz verbrauchsgünstiger Fahrzeuge und ein ökologischerer Fahrstil werden gefördert + Die Massnahmenkosten sind gering	– Hohe Steueranhebung nötig, um spürbare Effekte zu erzielen – Steuergerechtigkeit muss mit flankierenden Massnahmen gesichert werden (z.B. durch Rückerstattung der Mehreinnahmen)
Luxussteuern auf ‚Freizeitmobile‘: Zweitwagen, Motorräder, die überwiegend in der Freizeit benutzt werden	+ Grundsätzlich wäre eine Luxussteuer eine wirksame Massnahme zur Dämpfung der PW-Fahrleistungen (Beispiel Skandinavien: Weniger Autos = weniger Fahrleistung)	– Die Umsetzung auf Kantonsebene ist schwierig – Die politische Akzeptanz ist extrem schlecht – Definitionsprobleme: Welche Zweitwagen werden überwiegend in der Freizeit benutzt?
Road pricing: Strassenbenutzungsgebühren oder Gebietszugangsggebühren einführen	+ Hohe Verursachungsgerechtigkeit bei fahrleistungsabhängigen Entgelten + Eine allfällige Out-of-pocket-Belastung an einer Mautstelle wird vom Autofahrer als besondere Belastung empfunden (auch wegen des allfälligen Zeitverlusts); durch diese Zusatzbelastung wird dieverkehrliche Lenkungsfunktion gesteigert + Peak-load-pricing ist möglich + Geringer Aufwand bei Vignettenlösungen + Strassenbenutzungsgebühren erbringen einen direkten Beitrag zur Infrastruktur-Refinanzierung	– Neben den bestehenden, zweckgebundenen Treibstoffabgaben sind Strassenbenutzungsgebühren häufig schwierig zu rechtfertigen – Vignetten sind entweder zu billig für eine Lenkungsfunktion, oder sie veranlassen die Vignetteninhaber womöglich noch zur <i>Erhöhung</i> der Fahrleistung – Verdrängung des Verkehrs auf frei benutzbare Strassen → Verlagerung der Belastungen – Werden Entgelte fahrleistungsabhängig erhoben, entsteht möglicherweise grosser Aufwand (Betrieb von Mautstellen, Investition und Betrieb von Erfassungssystemen) – Mautsysteme mit Zahlstellen im Strassennetz stossen auf Akzeptanzprobleme

Massnahme	Vorteile	Nachteile
Parkplätze verteuern	+ Differenzierte Ausgestaltung von Abgabesystemen möglich, inkl. peak-load-pricing + Im Einzelfall ist eine gute Entlastungswirkung zu erwarten + Parkplatzabgaben erbringen einen direkten Beitrag zur Infrastruktur-Refinanzierung	– Wirkung lokal begrenzt – eventuell unerwünschte Verkehrsverlagerungen
Treibstoffsteuer im gewerblichen Luftverkehr einführen	+ Geringer Zusatzaufwand für die Erhebung der Steuer	– Internationaler Konsens erforderlich, damit durch Unterschiede in den Treibstoffpreisen keine Ausweichmöglichkeiten und keine Wettbewerbsnachteile für Fluggesellschaften entstehen – Der Luftverkehr deckt seine „internen“ Kosten gut (Flughafen-, Flugsicherungsgebühren). Eine Treibstoffbesteuerung lässt sich deshalb politisch nur schwer begründen (die Argumentation mit externen Kosten ist schwierig: Wie hoch sind sie genau? Werden andere Verkehrsträger auch belastet?) – Hohe Steuer ist nötig, um spürbare Wirkung zu erzielen
Landegebühren auf den Flughäfen erhöhen	+ Die Landegebühren sind in der Schweiz im Vergleich mit den Konkurrenzflughäfen eher unterdurchschnittlich. Ein Erhöhungspotential ist darum gegeben. + Höhere Landegebühren erbringen einen direkten Beitrag zur Infrastruktur-Refinanzierung + Peak-load-pricing möglich	– Landegebühren haben nur einen geringen Anteil an den direkten Flugbetriebskosten → grosse Erhöhung ist nötig, um spürbare Wirkungen zu erzielen – Internationale Flughafenkonkurrenz: Grosse Erhöhung ist aus Sicht der schweizerischen Flughäfen nicht wünschenswert, weil sonst Fluggesellschaften und Passagiere ins Ausland abwandern
Passagiergebühren/Flugscheinsteuern erheben/erhöhen	+ Die verkehrliche Wirksamkeit ist im Vergleich mit den anderen Alternativen für eine Verteuerung des Luftverkehr vermutlich am besten	– An den Gesamtkosten einer Reise hat der Flugpreis i.a. nur einen kleinen Anteil – Die Passagiere könnten ins Ausland abwandern (belastet CH-Flughäfen und -Fluggesellschaften) – Die Preiselastizität der Passagiernachfrage wird in Europa als relativ gering eingestuft

Massnahme	Vorteile	Nachteile
-----------	----------	-----------

IV-Infrastruktur knapp halten, „unbequemer“ machen

Parkplatzangebot verknappen	+ Die Wirksamkeit einer Parkplatzverknappung ist gut. Voraussetzung: Geeignete, kostengünstige Verkehrsalternativen stehen zur Verfügung. Die Knappheit der Parkplätze und die verfügbaren Verkehrsalternativen müssen den potentiellen Benutzern rechtzeitig mitgeteilt werden + Investitionen in Parkplätze werden vermieden (stattdessen jedoch ggf. Investitionen in ÖV-Anlagen)	– Wirkung lokal begrenzt – Können nicht alle potentiellen Verkehrsteilnehmer vorab informiert werden, drohen Überlastungen, Suchverkehr oder „wildes Parkieren“ – Attraktivität des Fahrziels wird eingeschränkt: Evtl. Wirtschaftlicher Nachteil für das Tourismusgewerbe
Spürbare Distanzen für den Fussweg vom Parkplatz zum eigentlichen Ziel einplanen	+ Lerneffekt durch physische Belastung	– (Befürchteter) Attraktivitätsverlust führt zu Akzeptanzproblemen bei den Betreibern von Freizeitanlagen, Ladenbesitzern, Hoteliers usw. – Der politische Einfluss auf Auto-Abstellmöglichkeiten ist vor allem im Wohnbereich eingeschränkt: Wohnhäuser <i>müssen</i> mit Autoabstellmöglichkeiten ausgestattet werden – Wirkung lokal begrenzt
Auf Ausbauten im Strassennetz verzichten	+ weniger Verkehr wird angestrebt (auch lokal) + Investitionen und spätere Unterhaltskosten werden vermieden	– Bei der erreichten hohen Dichte des Strassennetzes ist zweifelhaft, ob neue Strassen weiteren Freizeitverkehr generieren – Unbeseitigte Engpässe schaffen erhebliche lokale Belastungen
Tempolimits einführen	+ Umweltentlastung und höhere Verkehrssicherheit sind allenfalls ohne Reduktion der Verkehrsleistung möglich + Die Leistungsfähigkeit einer überlasteten Strasse wird erhöht + Geringe Massnahmenkosten	– Statt den Verkehr einzudämmen, könnte es aufgrund des stetigeren Verkehrsflusses und der damit verbundenen Kapazitätserhöhung allenfalls auch zu mehr Verkehr kommen – Auf Schweizer Strassen bestehen bereits vielfältige Geschwindigkeitsbeschränkungen. Neue, grossräumige Geschwindigkeitsbeschränkungen stossen deshalb auf Akzeptanzprobleme.

Massnahme	Vorteile	Nachteile
Verkehrsdosierungen einführen	+ Mit einer Verkehrsdosierung (Pfortneranlage) ist ein Management lokaler Engpässe auch ohne bauliche Investitionen möglich	– Wirkung lokal begrenzt – Überlastungsprobleme werden eventuell an einen anderen Ort verlagert

Infrastruktur für den ÖV ausbauen, Freizeitziele mit ÖV-Anschluss fördern

Nationale Grossprojekte (Bahn 2000, NEAT) vorantreiben	+ Die umfassende Modernisierung des ÖV bringt massgebliche Produktivitäts-, Attraktivitäts- und Kapazitätssteigerungen mit sich + Die Corporate Identity der Bahn wird durch Grossprojekte gefördert („TGV“)	– Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist kritisch – lokale Umweltbelastungen durch Infrastrukturbau – Finanzierungsprobleme
Anbindung von Freizeitanlagen oder Freizeitorten an den ÖV sicherstellen	+ Bei konzentriertem Verkehr, z.B. bei Grossveranstaltungen oder grossen Freizeitanlagen, ist eine hohe verkehrliche Wirksamkeit zu erwarten + Für das erschlossene Ziel bedeutet die ÖV-Erschliessung einen wichtigen wirtschaftlichen Impuls + Ertragsgewinne für den ÖV-Betrieb sind möglich	– Bei bereits hoher Haltestellendichte sind durch die Erschliessung neuer Freizeitorte <i>netzweit</i> verkehrliche Wirkungen nur noch schwer zu erzielen – Im Einzelfall muss allenfalls mit hohen Kosten gerechnet werden
ÖV-Infrastruktur als eigentliches Freizeitziel bzw. Freizeiterlebnis ausbauen („Golden Pass“ Luzern–Montreux)	+ Weiträumige Wirkung möglich + Das Gewerbe profitiert von der zusätzlichen Attraktivität der betreffenden Region	– Die Wirkung geht eher in Richtung Verkehrserzeugung, weniger in Richtung Verkehrslenkung
Busbevorzugung (Busspuren) im Strassennetz einrichten	+ Mit Busspuren wird eine Leistungssteigerung des ÖV mit geringem Aufwand erreicht + Bessere Produktqualität für den ÖV (Pünktlichkeit) + Der Strassenverkehr wird unattraktiver, was die Automobilisten zum Umsteigen auf den ÖV veranlassen könnte	– Überlastungsprobleme im Strassenverkehr (die insbesondere zu Lasten unbeteiligter Dritter gehen) werden verschärft – Dadurch können auch Akzeptanzprobleme auftreten
Förderung v. Freizeitanlagen oder -veranstaltungen an ÖV-Konzept binden	+ Die Planung erfolgt durch den Betreiber bzw. Veranstalter. Eigenverantwortung wird gefördert + ÖV-Betrieb wird involviert	– lokal oder zeitlich begrenzte Wirkung

Massnahme	Vorteile	Nachteile
„Nähere“ Freizeitziele fördern		
Freizeiteinrichtungen im Wohnumfeld fördern, Qualität des Wohnumfelds generell verbessern (Grünflächen, Durchmischung...)	+ Das kleinräumige Kontakt- und Beziehungsnetz wird gefördert → Potential zur Reduktion von Kontaktmobilität + Aufwertung des Wohnwertes und damit auch der Immobilienwerte	– Hohe Kosten öffentlicher Investitionen – Neue Planungshindernisse für Bauherren können entstehen und Akzeptanzprobleme schaffen – Die Wirtschaftlichkeit eines kleinräumigen Netzes hochinvestiver kommerzieller Anlagen ist zweifelhaft – verkehrl. Wirkung begr. (bestehende Kontaktnetze werden erweitert, nicht ersetzt)
Naherholungsgebiete erschliessen	+ Der Freizeitwert einer Stadt (und damit auch das Immobilienpreisniveau) wird durch die freizeitorientierte Erschliessung des Umlands erhöht	– Naturräume oder schützenswerte Ortsbilder werden höheren Belastungen ausgesetzt – Die verkehrliche Wirkung ist ambivalent: Werden längere Freizeitwege durch kurze ersetzt, oder womöglich kurze Freizeitwege durch längere?
Ferien im eigenen Land propagieren	+ Impuls für das einheimische Tourismusgewerbe	– Der Handlungsspielraum wird von Politik und Verbänden bereits weitgehend ausgeschöpft – Die Wirksamkeit bleibt aufgrund des bestehenden Kostengefälles zu vielen ausländischen Reisezielen begrenzt
„Wegminimale“ Standorte für zentrale Freizeitanlagen oder Austragungsorte für Sportwettkämpfe wählen	+ Eigenverantwortung der Betreiber bzw. Veranstalter	– „Randbereich“ des Verkehrs, begrenzte Wirksamkeit

ÖV attraktiver machen

Randstundenangebote verbessern	+ Ein freizeitverkehrstypisches ÖV-Defizit wird beseitigt + Nächtliche ÖV-Angebote tragen erheblich zu besserer Verkehrssicherheit bei + Mit flankierenden Informations- und Werbekampagnen wird eine gute verkehrliche Wirksamkeit erzielt	– Die Wirtschaftlichkeit von Randstundenangeboten des ÖV ist kritisch. Sie sind deshalb i.a. auf Subventionierung/Sponsoring angewiesen – Randstundenangebote sind „Randbereich“ des Verkehrs. Das Verhältnis zwischen Aufwand und Wirkung ist besonders zu beachten
--------------------------------	---	---

Massnahme	Vorteile	Nachteile
Fahrpläne besser abstimmen	+ Den Fahrgästen wird die lästige „Planungsarbeit“ (Kursbuchstudium) abgenommen. Die Entscheidung für den ÖV fällt leichter	– Bei bereits guter Fahrplanabstimmung ist die verkehrliche Wirkung einer weiteren Verbesserung der Fahrpläne vermutlich gering
Öffentliche Bedarfsverkehre einrichten („Rufbus“)	+ Im Rahmen der Möglichkeiten des ÖV ist ein spezieller Zuschnitt auf die Bedürfnisse der Benutzer möglich + Die „Fläche“ kann besser erschlossen werden	– Besondere Investitionen in Fahrzeuge und Rufsysteme sind nötig – Bei Bedarfsverkehren sind die „ÖV-Qualitäten“ Regelmässigkeit und Massenleistungsfähigkeit eingeschränkt
ÖV-Linien bis zu den Freizeitzielen ausdehnen (z.B. am Wochenende oder bei Grossveranstaltungen)	+ Linienverlängerungen in der vorhandenen Infrastruktur sind kostengünstig	– Längere Umlaufzeiten erzeugen zusätzlichen Bedarf an Fahrzeug- und Personalkapazität – Bei täglichen/tageszeitlichen Auslastungsunterschieden kann es sinnvoll sein, die Linienverlängerung auf bestimmte Tage oder Tageszeiten zu beschränken. Das stellt allenfalls besondere Anforderungen an die Fahrplanung
ÖV-Angebote mit Freizeitangeboten kombinieren, kostenlose ÖV-Benutzung beim Besuch bestimmter Einrichtungen oder Anlässe	+ Das Umweltimage des Betreibers oder Veranstalters von Anlagen oder Anlässen wird aufgebessert: Werbeeffect + In Einzelfällen (besondere Anlagen oder Anlässe) ist eine koordinierte Angebotsplanung zwischen ÖV-Betrieb und Freizeitgewerbe möglich	– Bei besonderen Anlagen oder Anlässen entsteht eher eine verkehrserzeugende als eine verkehrslenkende Wirkung
Besondere Preisangebote des ÖV für den Freizeitverkehr einführen	+ Die Preise sind oft ein wichtiges Argument gegen den ÖV. Sonderangebote sollten von daher besonders positiv aufgefasst werden. Kommunikation/Werbung ist entscheidend.	– Viele Sonderangebote bestehen bereits. Es besteht die Gefahr, dass die verkehrliche Wirksamkeit auf typische Kundensegmente beschränkt bleibt – Sonderangeboten und Aktionen haftet der Makel des „Massentourismus“ und des „Discounts“ an → Herausforderung an die Ausgestaltung der Sonderangebote und an die Werbung – Die Transparenz der ÖV-Tarife leidet – Die Bahn verliert durch Altkunden, die statt der Normal- die Sondertarife nutzen, Ein-

Massnahme	Vorteile	Nachteile
		nahmen („Kannibalisierung“ des eigenen Verkehrs)
Freizeitgerechtes Rollmaterial einsetzen	+ Gute Öffentlichkeitswirksamkeit, hoher Werbeeffect („Panoramic-Express“)	– Investitionsbedarf – Eher verkehrserzeugende als verkehrslenkende Wirkung – Eventuell eingeschränkte Tauglichkeit der speziellen Fahrzeuge im übrigen Verkehr
Gepäcktransport organisieren/verbessern	+ Beseitigung einer wichtigen „Umstiegshürde“ für Autobenutzer	– Organisationsbedarf, Kosten – Allenfalls entstehen Schnittstellenprobleme oder Interferenzen mit dem eigentlichen Personentransport (Gepäckwagen am Perron)

„Belohnungen“ für ÖV-Benutzer und Fahrgemeinschaften

Eintrittsgelder, Teilnahme-, Benutzungsgebühren für Anlagen oder Veranstaltungen für ÖV-Benutzer und Fahrgemeinschaften senken, Rückerstattungen	+ Einfache Massnahme mit hoher Akzeptanz + Freizeit-Veranstalter oder Betreiber einer Freizeitanlage kann sich als umweltbewusst profilieren. Werbeeffect, öffentlicher Goodwill wird gefördert, nicht zuletzt auch bei den Genehmigungsbehörden	– Die verkehrliche Wirkung ist im Hinblick auf die Herkunft des Freizeitverkehrs, auf die Transportnotwendigkeiten sowie im Hinblick auf die bereits guten Besetzungsgrade im automobilen Freizeitverkehr eingeschränkt.
--	---	--

7.5 Grenzen für Wirksamkeit und Realisierbarkeit

Vielen Massnahmen und Massnahmenideen kann man attestieren, dass man mit ihnen zumindest die *lokalen* Probleme des Freizeitverkehrs gut lösen kann. Nötig sind dafür Pioniergeist, Hartnäckigkeit und Überzeugungskraft.

Der Beeinflussung des Freizeitverkehrs sind aber auch deutliche Grenzen gesetzt. Verkehrspolitikern und Planern wird es kaum möglich sein, zwei der wesentlichen Bestimmungsfaktoren der Freizeitverkehrsentwicklung zu steuern: **Einkommen bzw. Vermögen** der Verkehrsteilnehmer sowie ihre verfügbare Freizeit. Trotz der Globalisierungstendenzen wird der relative Reichtum der Industrieländer vorläufig erhalten bleiben und ihren Einwohnern überdurchschnittlichen Freizeitkonsum und Freizeitmobilität ermöglichen. Neue Länder werden zum Kreis der Industrienationen hinzukommen. Zugleich wird die Freizeit der Einwohner in den

Industrieländern – ob freiwillig oder unfreiwillig – zunehmen (zumindest nicht abnehmen). Von daher bleibt der Trend zum weiteren Freizeitverkehrswachstum bestehen.

Die **Kontaktbedürfnisse** sind ein weiteres Hindernis für die wirksame Beeinflussung des Freizeitverkehrs. Ein grosser Teil der Freizeitwege – aufgrund vorliegender statistischer Indizien möglicherweise bis zu 50 Prozent – geht „von privat zu privat“. Planerische Massnahmen zur Anlage und Gestaltung von Freizeitanlagen – die in der Literatur breiten Raum einnehmen – greifen bei dieser Art Freizeitverkehr wenig. Wegen der dispersen Natur der Kontaktmobilität sind auch die infrastrukturellen Möglichkeiten und die Chancen des öffentlichen Verkehrs zur Beeinflussung der Freizeitmobilität eingeschränkt. Es bleiben für eine Beeinflussung damit praktisch nur die allgemeinen ökonomischen Strategien – z.B. Treibstoffsteuern – , deren Akzeptanz und Durchsetzbarkeit aber als gering eingestuft werden muss.

Der Handlungsspielraum von (einheimischer) Politik und Planung erreicht seine Grenze auch im Hinblick auf den zunehmenden Anteil von **Ferien im Ausland**. Ferien im Ausland sind nicht nur wegen der guten Erreichbarkeiten im Fernverkehr attraktiv, sondern auch wegen der hohen Kaufkraft des Schweizer Frankens. Ein massgeblicher Teil der Freizeitverkehrsleistung entfällt auf Ferien (An- und Abreise, Verkehr vor Ort); finden diese im Ausland statt, entziehen sie sich insbesondere der einheimischen Raumplanung und zu einem grossen Teil auch der Verkehrsplanung.

Inwieweit die Beeinflussbarkeit speziell des Freizeitverkehrs durch besondere **Einstellungen und Werthaltungen** der Verkehrsteilnehmer wie z.B. ein besonderer Freiheitlichkeitsanspruch, der Wunsch nach besonderer Bequemlichkeit usw. beschränkt ist, muss nach wie vor dahingestellt bleiben. Die Ausprägungen des Freizeitverkehrs im Vergleich mit anderen Verkehrsarten deuten nicht darauf hin, dass im Freizeitverkehr grundsätzlich andere Einstellungen und Werthaltungen gelten als bei anderen Verkehrsarten.

Für die konkrete Massnahmenumsetzung sind **Investitions- und Finanzierungsbedarf sowie Folgekosten** ein greifbares Hindernis. Entsprechend den genannten Zielsetzungen und Nebenbedingungen für die Massnahmenplanung ist die Effizienz der Massnahmen für Politik und Planung eine der wichtigsten Herausforderungen.

7.6 Massnahmenpakete und Strategien: Do's and Don'ts

Bestimmte Massnahmen zur Beeinflussung des Freizeitverkehr sind nur in Kombination mit anderen Massnahmen zu verwirklichen. Beispiele: Verkehrsberuhigungen, Infrastrukturrückbauten oder lokale Nutzungsbeschränkungen müssen Auffang- oder Ausweichlösungen (Parkplätze, Umfahrungsstrassen) vorsehen und/oder mit Alternativen z.B. im öffentlichen Verkehr unterstützt werden. Die Wirksamkeit von Parkgebühren muss durch Kontrollen und Bussensysteme, also mit „Zwangsmassnahmen“, gewahrt werden.

Massnahmenpakete und Umsetzungsstrategien sind vor allem im Hinblick auf ihre Akzeptanz und Durchsetzbarkeit zu prüfen. Sowohl **kostenwirksame** als auch **verhaltenswirksame Massnahmen** stossen in der Regel auf mehr oder weniger Widerstände. Im Rahmen von Umsetzungsstrategien kommen der **Information und Kommunikation** eine zentrale Bedeutung zu. Einmal zur Behebung von **Informationsdefiziten** (was sind Alternativen? wie sieht das Angebot aus?), andererseits zur Schaffung von **Goodwill**, beziehungsweise, um generell die Bereitschaft für **verändertes Mobilitätsverhalten** zu erhöhen. Die dabei eingesetzten Massnahmen bilden einen **integralen Bestandteil** der Umsetzungsstrategien.

In Bezug auf **akzeptanzfördernde Massnahmen** im Rahmen von **Verkehrskonzepten** (Massnahmenbündel) sind keine allgemeingültigen 'Patentrezepte' sinnvoll, sondern **situations- und zielspezifische** Strategien. So sind bei der vorauslaufenden bzw. begleitenden Information von geplanten, den Freizeitverkehr beeinflussenden Massnahmen folgende Aspekte zu prüfen:

- **Ansprech-/Zielpublikum:** Autobesitzer, spezifische Gruppen (z.B. Sportler/-innen, junge Leute, Feriengäste), Stimmbürger/-innen, die Bevölkerung
- **Reichweite:** lokal, regional, national
- **Anlass:** Einzelereignis (z.B. Grossveranstaltung), Implementation verkehrsplanerischer Massnahmen, Gesetzesänderung, Umsteigeanreize (Auto – OeV), fiskalische Massnahmen, generelle Verhaltensänderung
- **Zeitrahmen:** kurzfristige, einmalige Massnahme/n, längerfristige Massnahmen(z.B. in Tourismusgebieten, Wohnumfeld, Infrastruktur)
- **Inhalte:**

Wissensvermittlung über alternative Angebote (Fakten)

Aufklärung über angestrebte Wirkung von Massnahmen

Appelle/Überzeugung, unspezifische Informationen zur Sensibilisierung (Umweltbewusstsein)

Mobilitätspsychologie: vermitteln von freizeitspezifischen Stimmungen, Identifikationsmöglichkeiten

- **Informationsvermittlung:** Werbung, PR, Kampagnen, Veranstaltungen, Diskussionen/Dialog, Sponsoring, spielerisch, langer zeitlicher Vorlauf
- **Transparenz:** Offenlegen der Vor- und Nachteile (Nutzen/Kosten) für die verschiedenen Betroffenen/Interessen
- **Entscheidungsprozesse:** frühzeitiger Einbezug aller jeweils Beteiligten, gemeinsamer Auftritt, Kooperation aller am Verkehrskonzept Beteiligten.

Neben den Informationsstrategien, die letztlich an die Einsicht und die Freiwilligkeit appellieren, sind **Anreizlösungen** in das Massnahmenpaket bzw. das Verkehrskonzept einzubeziehen. Das heisst **finanzielle Vergünstigungen** (individuell) oder wirtschaftliche Vorteile oder **Zeitvorteile**. Es gilt: Massnahmen, die subjektiv als wenig einschneidend empfunden werden (oder gar mit Vorteilen verbunden sind), finden für die Umsetzung eine hohe Akzeptanz. Fraglich ist, ob eine Kombination von 'sanften' mit 'harten' (die Mobilität einschränkenden) Massnahmen als Gesamtpaket mehrheitsfähig ist, das heisst, ob ein positiver 'Mitschlepp-effekt' entsteht. Auf jeden Fall ist die Gefahr zu beachten, dass ganze Massnahmenpakete nicht durchgesetzt werden können, weil ein einziger Bestandteil als „unangenehm“ empfunden wird.

Eine wichtige, aktuelle Rahmenbedingung betrifft die **Finanzierung** von verkehrsplanerischen Massnahmen. In konjunkturell schlechten Zeiten sind hier vor allem lokal die Widerstände gewachsen, Geldmittel für technische Lösungen oder allgemeine Vergünstigungen zu bewilligen. Das gleiche gilt für längerfristige Massnahmen (z.B. den Ausbau von Freizeitinfrastruktur und kommunale Wohnumfeldverbesserungen). Gerade hier erweisen sich die Kommunikation mit der Bevölkerung und frühzeitige Information als unabdingbar, um die Akzeptanz für solche Massnahmen zu erhöhen.

Literatur

Aargauer Zeitung, 18. Oktober 1997, Bahn immer noch am besten, aber Vorsprung schmilzt langsam – Studie Umweltverträglichkeit der verschiedenen Verkehrsmittel untersucht. (sda)

Abay, G., Zehnder, C. (1992), Road Pricing für die Agglomeration Bern - ein Vorschlag, Bericht Nr. 16 des nationalen Forschungsprogramms Stadt und Verkehr, Zürich.

ADAC (Hg.) (1987), Mobilität. Untersuchungen und Antworten des ADAC zu den Fragen: Was ist eigentlich Mobilität? Wie wird sich Mobilität in Zukunft entwickeln? Kann man Mobilität beeinflussen? München

ADAC (Hg.) (1989), Neues Denken im Tourismus - Ein tourismuspolitisches Konzept für Fremdenverkehrsgemeinden. Büro für Freizeit- und Sozialforschung Braunschweig, Dr. Felizitas Romeiss-Stracke. München

ADAC (Hg.) (1991), Städtetourismus - Eine Planungs- und Orientierungshilfe für Klein- und Mittelstädte. Büro für Sozial- und Freizeitforschung München, Autoren May Britt Pürschel, Dr. Felizitas Romeiss-Stracke, München

ADAC (Hg.) (1993), Verkehr in Fremdenverkehrsgebieten - Eine Planungshilfe für Ferienorte mit praktischen Beispielen. München

ADFC (Hg.) (1993), Handreichung zur Förderung des Fahrradtourismus.

Air Vision (1997), Konzeptmaterial AirVision - Dance Festival For Nature

Alves, K. (1996), Nachfahrt für Agglos - Mit dem 'Scho müed?'-Spezial nach Glattbrugg, in: Tagesanzeiger vom 21.10.96

Bachofner, D. (1997), Sportlich unterwegs. Eine sozialgeografische Untersuchung über das Mobilitätsverhalten von Sportlerinnen und Sportlern. Diplomarbeit Uni Bern 1997

Badener Woche vom 18.9.1997, An die Metzgete ohne Promille-Angst

Badilatti, M. (1995), Mit Lenkungsmaßnahmen gegen Stress und Ärger. Verkehrsmanagement im Skigebiet, in: NZZ Nr. 17 vom 21./22.1.1995, S.15

Basler Zeitung/Sonderbeilage Muba (1997), Muba-Super-Spar-Kombi

Baudepartement Kanton Aargau (1997), A1-Halbanschluss Spreitenbach, Beurteilung der Zweckmässigkeit, Oktober 1997.

Baumbach, R. (1996), Freizeitverkehr aus Sicht der Bahnen. In: B 192 - Freizeitverkehr im Zeichen wachsender Freizeitmobilität, Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V. - DVWG, Bergisch Gladbach 1997, S. 48-55

Beiner, H. (1994), Freizeit – (k)ein Thema in der Zürcher Richtplan-Revision. in: Collage 1/94

Bieler, C. (1996), Überlastete Ferienorte - Wenn der Autoverkehr dem Fremdenverkehr schadet, in: Tagesanzeiger vom 28.3.96

Birgelen, A., Plank-Wiedenbeck, U., Lüttinghaus, M. (1996), Freizeitverkehr – Chance für ÖPNV. In: Der Nahverkehr 7-8/96, S. 9-13

Breitenmoser, B. (1994), Erfahrungen mit dem Berner See- und Flussumgesetz. in: Collage 1/94

BFS/Dienst GVF (Bundesamt für Statistik, Dienst für Gesamtverkehrsfragen) (Hrsg.) (1996a), Verkehrsverhalten in der Schweiz 1994 – Mikrozensus Verkehr 1994, Bern

BFS/Dienst GVF (Bundesamt für Statistik, Dienst für Gesamtverkehrsfragen) (Hrsg.) (1996b), Wege der Schweizer – Ergebnisse des Mikrozensus Verkehr 1994, Bern

Burmeister, J. (1996a), Mit dem ÖPNV in Freizeit und Urlaub (Teil 1). In: Nahverkehrs-Praxis Nr. 3/1996, S. 19-23

Burmeister, J. (1996b), Mit dem ÖPNV in Freizeit und Urlaub (Teil 2). In: Nahverkehrs-Praxis Nr. 4/1996, S. 30-32

Cross, B. (1995), The tramways of Genova - Casella line begins to realise tourist potential, in: Light Rail and Modern Tramway, S.295-296

Demoscope, Befragung April 1994, Bulletin Demoscope, 1994, S.12

Diekmann, A., Franzen, A. (1995a), Resultate des Schweizer Umweltsurvey 1994. Dossier Pressekonferenz vom 16. Juni 1995 Bern

- Diekmann, A., Franzen, A. (1995b), Umwelthandeln zwischen Moral und Ökonomie. in: UNI PRESS Nr. 85, Juni '95, S.7 ff, Pressestelle Universität Bern, Bern
- Diekmann, A., Preisendörfer, P. (1991), Umweltbewusstsein, ökonomische Anreize und Umweltverhalten. in: Schweizerische Zeitschrift für Soziologie, Vol. 17 Nr. 2/91, Zürich 1991
- Dienst für Gesamtverkehrsfragen (Hrsg.) (1992), Verkehrsverhalten in der Schweiz 1989 – Mikrozensus 1989, Berichtband GVF-Bericht 6/91, Bern
- Dienst für Gesamtverkehrsfragen (Hrsg.) (1992), Verkehrsverhalten in der Schweiz 1989 – Mikrozensus 1989, Tabellenband zu GVF-Bericht 6/91; Bern
- Dietiker, J., Holzinger, S. (1993), Verhaltensänderungen im Ferienverkehr? – Was Touristen vom Auto losbringen könnte. in: Fuhrer, U. (Hrsg.) (1993), Wohnen mit dem Auto, Zürich 1993
- Dietrich, W. (1993), Der Besucherverkehr für Freizeitangebote. in: Information Raumplanung 3/93, 8. Jhg. Heft 3, Bern
- Dörnenburg, K. (1993), Erschliessungskonzept Weissenstein. VCS Sektion Solothurn (Hg.), Mai
- Eberhard, J., und P. Gwiasda (1986), Verkehrswirksamkeitsanalyse städtebaulicher Entscheidungen - Ex-post-Analyse am Beispiel der Stadt Rheinbach, in ExWoSt-Informationen Städtebau und Verkehr 06.8, Bonn
- ECOPLAN (1992), Externe Kosten im Agglomerationsverkehr - Fallbeispiel Region Bern, Berichte Nr. 15 a und b des Nationalen Forschungsprogramms Stadt und Verkehr, Zürich.
- Eggen, K. (1988), Autofreie Kurorte – Organisation und Verkaufsstrategien. Beitrag Seminar Freizeitverkehr, VCS Sektion Bern, Interlaken 22.123. Nov. 1988 (Tagungsunterlagen)
- Eidgen. Sportschule Magglingen (1996), Nationales Sportanlagenkonzept (NASAK), Februar
- Entwicklungsschwerpunkt Bern-Wankdorf (Hg.) (1996), Umweltbericht, Bern 18.12.1996
- ETF Bern 96 (Hg.) (1997), Sportveranstaltungen und Umwelt - Das Fallbeispiel Eidgenössisches Turnfest Bern 96. Konzept, Massnahmen, Bilanz und Empfehlungen, Bern
- EVED-Stab für Gesamtverkehrsfragen, Bundesamt für Statistik, IPSO (Hrsg.) (1986), Verkehrsverhalten in der Schweiz 1984 – Bericht über den Mikrozensus 1984 zum Thema "Verkehr und Umwelt", GVF-Bericht 2/86, Bern
- Ferrari, M., Ratti, R. (1993), Die Mobilität im System Gesellschaft – Raum – Umwelt: Welches Gleichgewicht?, Bericht Nr. 124a/1993 des Schweizerischen Wissenschaftsrat, Bern
- Fields, W., Read, B. B. (1995), Tourist Travel by Trolley - More and more cities are waking up to the tourist potential of light rail transit and vintage trolleys, in: New York Streetcar News, July/Aug 1995, S.4-7
- Foppa, K., Tanner, C. u.a. (1995), Was hindert uns daran, zu tun, was wir tun müssen? in: UNI PRESS Nr. 85, Juni '95, S. 15 ff, Pressestelle Universität Bern, Bern
- Franzen, A. (1997), Umweltbewusstsein und Verkehrsverhalten. Empirische Analysen zur Verkehrsmittelwahl und der Akzeptanz umweltpolitischer Massnahmen. Chur/Zürich 1997
- Frauenfeld, PubliCar-Nachtbus (1997), <http://www.thurgauonline.ch/doc/stadt/publi.htm>
- Frey Marti, C. (1996), Verkehrs- und Umweltproblematik in touristischen Gebieten. Analyse, Lösungsansätze, Auswirkungen. Untersucht am Beispiel Oberengadin, Vlg. Paul Haupt, Bern
- Gemeinde Arosa (1996), Gemeinde-Entwicklungsleitbild Arosa
- Gemeinde Lech (1997), Dokumentation über den Ortsbus der Gemeinde Lech, Dezember
- Gemeinschaftsplanung von Stadt und Kanton Bern, Ittigen, Ostermundigen, BEA bern expo und SBB zum Entwicklungsschwerpunkt Bern-Wankdorf (Hrsg.) (1996), Richtplan Entwicklungsschwerpunkt Bern-Wankdorf – Koordinationsblätter und Karten (Richtplan nach Art. 68 BauG), Bern 1996
- Gemeinschaftsplanung von Stadt und Kanton Bern, Ittigen, Ostermundigen, BEA bern

expo und SBB zum Entwicklungsschwerpunkt Bern-Wankdorf (Hrsg.) (1996), Gesamtplan Entwicklungsschwerpunkt Bern-Wankdorf. Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern, 1996

Gerber, V. (1994), Beispiel Aaretal: Ungelöste Konflikte trotz Uferschutzplanung. in: Collage 1/94

Giovanoli, B. (1996), Ökotaxe Oberengadin - Warum ist ein innovatives Finanzierungsmodell gescheitert?, Referat an der 1. Flimser Verkehrstagung am 22.3.1996.

Gloor, D., Fierz, G., Schumacher, B. (1993), Freizeit, Mobilität, Tourismus. Studie im Auftrag des Schweiz. Wissenschaftsrates im Rahmen Forschungspolitische Früherkennung (FER). Zürich/Basel

Greuter, B., Hilty, D. (1997), Werktäglicher Freizeit- und Einkaufsverkehr an kleinräumigen Beispielen des Kantons Zürich. In: Statistische Berichte des Kantons Zürich, Heft 3/1997, S. 87-96

Gstaad Saanenland No. 13 / 1997, Gstaad without traffic - a pedestrian paradise!, S.29

Güller, P. (1994a), Mobilität in der Schweiz. Grundlagenbericht. GVF-Auftrag Nr. 220, Zürich/Bern

Güller, P. (1994b), Mobilität in der Schweiz. Bericht zuhanden der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates. GVF-Bericht 1/94, Bern/Zürich

Güller, P. u.a. (Hrsg.) (1991), Untere Grenzen der Mobilität. Forschungsauftrag 17/88 Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute, Zürich/Bern

Hartmann, P. (1996), Lösungsansätze für Tourismusorte in Graubünden - damit die Ferienecke nicht zur Stauenecke verkommt, Referat an der 1. Flimser Verkehrstagung, 22. März 1996.

Heinze, W.G., Kill, H.H. (1997), Freizeit und Mobilität. Neue Lösungen im Freizeitverkehr. Hannover

Heitmeier, W. (1996), Konzepte und Erfahrungen 'autofreier' Kur- und Fremdenverkehrsorte, Manuskript eines Vortrags an der Universität Kaiserslautern am 12.12.1996.

Henz, H.R., Müller, H. (1987), Arbeitsgruppe Verkehr und Erholungsgebiete AVE:

Untersuchungsergebnisse und Empfehlungen. Windisch

Hertach, D. (1997), Horwer Telebus fährt nicht mehr, in: Luzern heute vom 20.2.97

Herzog, St., Schäfli, B., Rapp, P., Gros, D. (1994a und b), Freizeit - Freizeitverkehr - Umwelt. Tendenzen und Beeinflussungsmöglichkeiten. NFP 25 Stadt und Verkehr, Bericht Nr. 58 (A und B), Zürich

Hilgers, M. (1994), Psychische Widerstände gegen eine verkehrspolitische Wende. Bedingungen für die Akzeptanz neuer Verkehrskonzepte. In: UNIVERSITAS Nr. 11 (1994), S. 1055-1065

Hofer, G. (1997), Gratis-Taxi nach Pfäffikon, in: Tages-Anzeiger vom 22.5.1997

Internationales Verkehrswesen 1 + 2/97 (49), Mineralölsteuererhöhung und Freizeitverkehr, S.7 (Institut für Strassen- und Verkehrswesen der Universität Stuttgart)

Janssen, L. J. (1993), City-Konzept Blaue Zone München, in: Internationales Verkehrswesen, Heft 4, 1993.

Jazzfestival Schaffhausen (1997), So kommen Sie spät nach Hause, <http://is.eunet.ch/jsl/shjazz97>

Jenni + Gottardi / synergo (1996), Systematische Wirkungsanalysen umweltbezogener verkehrspolitischer Massnahmen, EVED/ASB (Hg.), Forschungsauftrag 1/94 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute, Dezember

Kanton Bern (Hg.) (1993), Freizeitverkehr im Kanton Bern - Ursachen, Grundsätze und Massnahmen, Entwurf 20.4.93

Kanton Graubünden (1995), Fachstelle öffentlicher Verkehr, Tourismus- und Freizeitverkehr Graubünden, Chur, Dezember 1995.

Kanton Graubünden, Fachstelle öffentlicher Verkehr (Hg.) (1996), Grossveranstaltungen und Verkehr - Leitfaden für ein modernes, zukunftsbezogenes Mobilitätskonzept bei Grossveranstaltungen. Bearbeitet von P. Landert, Tuffli & Partner, Chur. April 1996

Kaspar, C., Prof.Dr. u.a. (Hrsg.) (1993), Freizeit, Mobilität und Tourismus. Projekt "Forschungspolitische Früherkennung", Institut für Tourismus an der Hochschule St. Gallen, St. Gallen

- Kautzky, R. (1996), Autofreie Tourismusorte in Österreich – Utopie oder Chance? Eine Vergleichsstudie Schweiz – Österreich. IRUB Universität für Bodenkultur Wien, Nr. 28, Wien, 1996
- Klewe, H. (1997), Mobilitätsmanagement und Mobilitätsservice im Freizeitverkehr, Manuskript eines Vortrags am 23.1.97 an der Universität Kaiserslautern.
- Komitee 2 x Nein am 30. April (Hg.) (1995), Material gegen die Engadin Card. 1995
- Komitee Pro Engadin Card (Hg.) (1995), Warum eine Engadin Card? Material zur Volksabstimmung am 30.4.95. Chur 1995
- Kreis Oberengadin (1995): Botschaft des Kreises Oberengadin zur Volksabstimmung vom 30.4.1995 betreffend (1) Teilrevision der Kreisverfassung Art. 2 und 14 und (2) Erlass des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs des Kreises Oberengadin
- Küchler, R. (1996), Öffentlicher Personenverkehr bei Freizeitanlagen und Grossveranstaltungen, Manuskript eines Vortrags am 28.11.96 an der Universität Kaiserslautern
- Kühnen, M. A., Pöppel-Decker, M. (1995), Regionalstruktur nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrer. Berichte der Bundesanstalt für Strassenwesen (BAST), Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 38, Bergisch Gladbach
- Landeshauptstadt Kiel (1993), Klimaschutzaktion Nordlicht, Flugblatt 1993
- LITRA (1998), Der öffentliche Verkehr schläft nicht, in: tour 2/98, S.23-25
- Lüking, J., Meyrat-Schlee, E. (1994), Perspektiven des Freizeitverkehrs, Teil 1: Determinanten und Entwicklungen, EVED, Bundesamt für Strassenbau, Baden/Zürich, Dezember 1994
- Luzern heute vom 17.7.96, Spätnachts nach Horw mit dem Bus
- Luzerner Regionalkonferenz Landi 1991 (LRL), Schweiz 1991, Luzern, Februar 1991
- Maibach, M. u.a. (1997), Umweltindikatoren im Verkehr, Kennziffern für einen ökologischen Vergleich der Verkehrsmittel. GVF-Bericht 1/97, Bern 1997
- Maibach, M., Iten, R., Mauch, S. (1992), Internalisieren der externen Kosten des Verkehrs - Fallbeispiel Agglomeration Zürich. Bericht Nr. 33 des Nationalen Forschungsprogramms Stadt und Verkehr, Zürich.
- Meier, H. (1994), Flächen für Freizeitaktivitäten. in: Collage 1/94
- Meier, R. (1993), Sozial- und umweltverträglicher Freizeitverkehr: Ja, aber wie? in: Information Raumplanung RPA/OAT 3/93
- Meier, R. (1993), Umweltgerechte Verkehrsabgaben – Vorschläge für eine Neuorientierung. VCS, Politik und Information, Verlag Rüegger AG, Chur/Zürich
- Meier, R. (1996) Forschungsprojekt "Strategien im Freizeitverkehr" im Rahmen des NFP 41 "Verkehr und Umwelt", in Arbeit
- Merz, H.-U. (1997), Welche Mobilität braucht der Mensch? - Verkehrspolitische Sachverstand oder Ideologie?, in: NZZ Nr. 136 vom 16.6.97, S.15
- Metron (1997), Walserbus: Nulltarif im Kleinwalsertal, Verkehrskonzept und Nachfrageanalyse, Brugg
- Meyrat-Schlee, E. (1992), Mobil sind die anderen. Wohnqualität, Quartierleben und Sesshaftigkeit. Bericht Nr. 18 des NFP "Stadt und Verkehr", Zürich
- Meyrat-Schlee, E., (1996/1997), 1. und 2. Jahresbericht zum Projekt „Pro Langstrass-Quartier“ Polizeidepartement der Stadt Zürich, Zürich
- Mögerle, R. (1998), Parkleitsystem Bern, unveröffentlichter Kurzbeschrieb
- Mountain WilderNews 2/1996, S.9, Neu in der Schweiz: Alpentaxi!
- Müller, H. R. u.a. (1996), Forschungsprojekt "Umweltverantwortliches Verkehrsmanagement in Ferienorten – Lenkungsmassnahmen, Akzeptanzprobleme, Implementierungsprozesse", im Rahmen des NFP 41 "Verkehr und Umwelt", in Arbeit
- Müller, H. R., Bolliger, H.J., u.a. (1997) → ETF Bern 96
- Mummert und Partner (1990), Wie reagieren Autofahrer auf Veränderungen des Kraftstoffpreises, Essen
- Nachtbus Glattal (1997), <http://www.fides.ch/nachtbus/>

- NZZ Nr. 91 vom 20.4.1995, S.13: Eine Öko-Taxe im Oberengadin? Die Tourismusregion vor einem wichtigen Entscheid
- NZZ Nr. 13 vom 29.1.97, S. 51: "Züri mobil" mit erweitertem Angebot
- NZZ Nr. 30 vom 6.2.97, S.58: Broschüre Alpentaxi
- NZZ Nr. 89 vom 18.4.97, S.57, Von Weiach-Kaiserstuhl nach Kaiserstuhl: Ausflügler in Scharen dank neuer S-Bahn-Haltestelle
- NZZ Nr. 102 vom 5.5.97, S.27: Donnerrollen für einen guten Zweck - Tausende von Harleys am 5. Love Ride in Dübendorf
- NZZ Nr. 116 vom 23.5.97, S.57: Neuer Thermal-Baden-Bus mit Anschluss
- NZZ Nr. 180 vom 28.10.1997, S.14, Echte Verkehrsfreiheit ohne Elektromobile – Gstaad erhält dank Umfahrungsstrasse eine Fussgängerzone
- NZZ Nr. 65 vom 19.3.1998, S.57, Ein Jumbo Maximo in Hinwil – Halbwegs vergessene Busbenützer
- Oberli, H. P. (1994), Verkehrsplanung/-management in Tourismusregionen: Besonderheiten und Lösungsansätze. Referat am Workshop Tourismus und Ortsplanung vom 1.11.1994 in Bern
- Oetterli, J. (1988), Freizeitverkehr: Bedeutung, Strukturen, Strategien. Beitrag Seminar Freizeitverkehr, VCS Sektion Bern, Interlaken 22./23. Nov. 1988 (Tagungsunterlagen)
- OK ETF Bern 96 (1997) → ETF Bern 96
- Opaschowski, H. W. (1995), Freizeit und Mobilität. Analyse einer Massenbewegung. Band 12 der Schriftenreihe zur Freizeitforschung. B.A.T. Hamburg, 1995
- OSST (Hg.) (1996), OptiBahn 2000 - ÖV-Bedürfnisanalyse mit Promotions-Element auf der Basis eines 1:1-Tests auf der RVO/SNB-Linie der OSST. Bearbeitet durch Z-Analyse, Hergiswil, 7.12.1996
- Out in the Green (1997), Informationen, <http://www.outinthegreen.ch/info/info.html>
- Polyquest (1996), TOP Swiss Tourismus Profil Schweiz - Tagestourismus, Version Städtetourismus, Bern, Juli 1996
- Polyquest, TOP Swiss - Tourismus Profil Schweiz: Übernachtungstourismus, Version Tourismus in Ferienorten, Bern o.J.
- Porcu, E. (1995), A Tram's Tourist Potential, in: Kineo, Heft 8/1995
- Postauto Zürich (1996), Herbst-(S)pass 1. September bis 31. Oktober 1995 - Eine Aktion des Zürcher Verkehrsverbundes, Schlussbericht vom 3.1.1996.
- Price, J. H. (1995), Sightseeing by historic tram - a personal view of Dresden, in: Light Rail and Modern Tramway, July 1995, S.219
- Projektgemeinschaft Alpinismus und Umwelt (1996), bergfART - Büro für Geographie, Alpinismus und Umwelt, Studie im Auftrag von Mountain Wilderness Schweiz, Zürich.
- Rapp Ingenieure und Planer (1995), Projekt Engadin Card. Foliensätze für SVI Werkstattgespräche, September 1995, und Vorlesung Soziologie und Politologie des Verkehrs, SS95 ETHZ
- Regenass, R. (1996), Zug macht vor. Umsteigen vom Auto. in: Via. Das Magazin der Bahn 1/96
- Regionalverkehr Bern-Solothurn (1996), Durchgehender Halbstundentakt auf der Linie SE - Erfahrungsbericht 93-95 zu Händen des Bundesamtes für Verkehr, Worblufen, 29.4.1996.
- Renzen & Partner Werbeagentur (1996), ZVV Konzept Promotion Senioren, Zürich 7.3.1996.
- Rote Fabrik Zürich (1997), Reiseplan, <http://www.hugo.ch/clubs/rote/howtoget>
- SBB (1997), Werbematerial Freizeitideen à la carte, Freizeit-Ideenpaket, Top of Europe 1996/97
- SBB (1997), Werbematerial für die Jubiläumsveranstaltungen 1997
- SBB (1997/8), Werbematerial für die Aktion Snow'n'Rail
- Schad, H. (1996), Intelligente Mobilität, prognos trendletter 1/96, S. 8
- Schaupp, R. (1996), Erfahrungen aus den bayrischen autofreien Kur- und Fremdenverkehrsorten, Referat an der 1. Flimser Verkehrstagung vom 22.3.1996.

- Schiefelbusch, M. (1995), Freizeitverkehre im ländlichen Raum, in: Der Nahverkehr Nr. 12/95, S. 50-58
- Schmid, J. (1997), Ikea zahlt an Busbetrieb, in: Tagesanzeiger vom 14. März 1997.
- Schmid, M. (1996), Auswirkungen der Kraftstoffbesteuerung auf die PKW-Fahrleistungen im Freizeitverkehr, Universität Stuttgart, Institut für Strassen- und Verkehrswesen, Stuttgart
- Schneider, F. (1997), Ökologisch orientierte Wirtschaftspolitik - eine Unmöglichkeit? NZZ Nr. 123 vom 31.5.1997, S.93
- Scholz, R. W. u.a. (Hrsg.) (1996), Industrialreal Sulzer-Escher Wyss. UNS-Fallstudie 1995, vdf Zürich
- Scholz, R. W. u.a. (Hrsg.) (1997), Zentrum Zürich Nord. Stadt im Aufbruch. UNS-Fallstudie 1996. vdf Zürich
- Schweizer Eisenbahn-Revue, Nr. 11/97, Golden Pass-Verbindung Montreux - Luzern ab 2001. (sda/an), S. 504
- Seethaler, R. (1988), Die Wirkung des Öko-Bonus auf den Verkehr, die Umwelt und insbesondere auf den Tourismus. Uni Bern, 25.1.1988
- SER/an (1997), Regiosprinter der Dürener Kreisbahn als "Konzertzug" in der Zentralschweiz, in: Schweizerische Eisenbahn-Revue, Heft 10/1997, S.479
- Siegwart, Ch. (1996), Klagen über den Stoos-Verkehr - Wieviel Verkehr verträgt ein autofreier Tourismusort?, in: Tagesanzeiger vom 23.9.1996
- Singer, C., Medici, F. (1994), Valle Verzasca, Nuova Zona Ricreativa, Diplomarbeit am FIF Uni Bern
- Socialdata GmbH, Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung, München (1993): Mobilität in Zürich, Band 1: "Verhalten". Ergebnisse und Analyse des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung der Stadt Zürich. Bauamt I der Stadt Zürich (Hrsg.)
- Socialdata GmbH, Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung, München (1993): Mobilität in Zürich, Band 2: "Einschätzungen". Ergebnisse und Analyse des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung der Stadt Zürich. Bauamt I der Stadt Zürich (Hrsg.)
- Socialdata GmbH, Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung, München (1994): Mobilität in Zürich, Band 3: "Potentiale". Ergebnisse und Analyse des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung der Stadt Zürich. Bauamt I der Stadt Zürich (Hrsg.)
- Sola-Staffette (Ausschreibung) (1997)
- Solothurner Filmtage (1997), Informationen über Nachtbus nach Zürich und Bern, <http://frodo.cuenet.ch/filmtage/prog>
- Solothurner Filmtage (1997), Programm, <http://frodo.cuenet.ch/filmtage/prog/sonder.html>
- Sonntags-Initiative (Hg.) (1997), Diverses Informationsmaterial
- Sonntagszeitung vom 30. März 1997: Jugend-Jagd
- Sozialdepartement der Stadt Zürich (Hrsg.) (1996), Soziokulturelle Leistungen in den Quartieren. Einladung zur Offertstellung für den Kreis 4. Zürich
- SPAZ (Stadtplanungsamt Zürich) (1991), Ökonomische Instrumente in der Verkehrsplanung - Ein Diskussionspapier. Dezember 1991/Wü
- SPAZ (Stadtplanungsamt Zürich) (1992), Stadtverkehr Zürich - Unterlagen für eine Fallstudie der OECD, Zürich
- SPAZ (Stadtplanungsamt Zürich) (1993), Der Besucherverkehr für Freizeitangebote - am Beispiel der Heureka-Ausstellung 1991 in Zürich. Zürich, Februar 1993/W.D.
- Spillmann, A., Blöchliger, H., Staehelin-Witt, E. (1993), Marktwirtschaftliche Massnahmen im Agglomerationsverkehr: Soziale Gerechtigkeit und politische Akzeptanz. NFP 25 Stadt und Verkehr, Bericht Nr. 63, Zürich 1993
- Stadt Bad Reichenhall (1995), Ihr aktueller Verkehrsführer - Auf die (Park-) Plätze, fertig, los!, 1995.
- Städtische Verkehrsbetriebe Bern SVB (1997), Nachtlinien der SVB - Neu: Dritter Kurs um 03.15 Uhr, Medien-Orientierung vom Dienstag, 21.1.1997, sowie zus. Pressematerial vom 26.2.1997.
- Steingrube, W. (1994), Freizeitplanung - eine Notwendigkeit in der räumlichen Planung. in. Collage 1/94

- Steininger, K., Novy, P. (1997), Die Fahrleistungswirkung von Car-Sharing-Organisationen: Ein kontrolliertes Experiment, in: Internationales Verkehrswesen (49) 3/97, S.116-119
- Stettler, J. (1997), Sport und Verkehr. Sportmotiviertes Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung – Umweltbelastungen und Lösungsmöglichkeiten, Berner Studien zu Freizeit und Tourismus, Nr. 36, Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus (FIF) der Universität Bern
- Tagesanzeiger, 24. März 1994, Etwas läuft verkehrt im Stadtverkehr. (Guggenbühl, H.)
- Tagesanzeiger vom 28.3.96: Vor der Abfahrt die Autofahrt - Sportler sind sehr mobil, aber nicht besonders gut zu Fuss
- Tagesanzeiger vom 24.5.96, Zusatz-Nachtbus ab Winterthur
- Tagesanzeiger vom 20.12.96: Ferienpark im Bauerndorf
- Tagesanzeiger vom 22.5.97: Gratis-Taxi nach Pfäffikon - Erweitertes Nachtbusangebot und neue Ideen
- Treichler, R. (1998), Oberlech hat eine überraschende Unterwelt – Der österreichische Wintersportort ist autofrei dank einem weltweit einzigartigen Tunnelsystem, in: Tagesanzeiger vom 27.2.1998, S.75
- Tschuggmall, S. (1996), Das Verkehrsberuhigungskonzept Serfaus - 10 Jahre Erfolgsbilanz, Referat an der 1. Flimser Verkehrstagung vom 22.3.1996.
- Twerenbold, W. (1993), Der öffentliche Verkehr im Berner Oberland, in: Information Raumplanung, Heft 3/1993, S.8
- Umverkehr/ZAF! Züri Autofrei (Hg.) (1997), Diverses Informationsmaterial i. Hbl. Auf eine Volksinitiative für weniger Autos und mehr Lebensraum 1997
- umverkehrRen - magazin für nachhaltige Mobilität. Heft 21, Februar 1997
- UPI Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg e.V. (1997), Ein neuer Trend: Die autofreien Erlebnistage. UPI-Bericht 37, 3. Aufl., Februar 1997
- VBZ Züri-Linie (1994-1997), diverse Veranstaltungsprospekte
- VBZ Züri-Linie (1997), Jetzt noch attraktiver: Zürichs umweltfreundlicher Shopping-Bus. Werbeprospekt.
- VBZ Züri-Linie (1997), Regionale Nachtbusangebote, <http://www.vbz.ch/fahrplan/nocturne/nachtbus.htm>
- VBZ Züri-Linie/Tages-Anzeiger (1997), Werbematerial Nachtspektakel-Busse
- VCÖ (Hg.) (1994), Wege zum autofreien Tourismus. Wien
- VCS (Hg.), Auto-Teilet - Ein Leitfaden für gemeinschaftliches Autonutzen, Herzogenbuchsee o.J.
- VCS Sektion Bern (Hg.) (1989), Beitrag zur Diskussion über motorfahrzeugfreie Erholungsgebiete am Modellfall Gantrisch, Bern 1989
- VCS Sektion Zürich (Hg.) (1998), Einkaufsverkehr und Umwelt am Beispiel des Kantons Zürich – Eine Trendanalyse und Forderungen aus umweltpolitischer Sicht, Zürich
- Verein Landesausstellung (Hg.) (1996), EXPO 2001 Machbarkeitsstudie, Neuchâtel
- Verkehrsbetriebe Zürich (Hg.) (1997), Diverse Prospekte für Freizeitangebote und verbilligte Billette 1997
- Verkehrsbetriebe Zürich (1997), Nachtspektakel - Der Bus für die Nacht, <http://www.vbz.ch/biet06>
- Verkehrs-Club Deutschland (Hg.) (1991), Freizeit ohne Auto, August
- Vetterli, M. (1995), Mobilität im Mannschaftssport. Eine sozialwissenschaftliche Untersuchung des Reisens im deutschschweizer Breitensport, Uni Zürich, Geographisches Institut
- Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich (1991), Randstundenangebote Buslinien - Pilotversuche 1987 - 1990, infrar, Zürich, Oktober 1991.
- von Weissenfluh, GAST - Gemeinschaft Autofreier Schweizer Tourismusorte, Saas-Fee, o.J.
- Wälti, H. (1993), Der öffentliche Verkehr ermöglicht urbane Grossausstellungen. "Heureka" - ein Fallbeispiel aus dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), in: Verkehr und Technik, Heft 11/1993, S.488-490

Wälti, H. (1994), Marketing-Konzeption nach R. Kühn am Fallbeispiel des öffentlichen Zubringerverkehrs zur Ausstellung 'Heureka', Diskussionspapier o.O., dat. 30.1.94

Wiedmer-Dozio, M.-J. (1994), Amélioration des Quartiers pour activité temps libre. in: Collage 1/94

Zimmermann, M. (1997), Welche Mobilität braucht der Mensch? - Die Strassen gehören allen, in: NZZ Nr. 136 vom 16.6.97, S.15

Zimmermann, U. (1990), BFU-Disco-Aktion 1990 'Auf dem Heimweg passiert's'. Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung, 1990

Zürcher Verkehrsverbund (Hg.) (1996), Wer im Zürcher Verkehrsverbund fährt, erlebt jetzt einiges. Mit dem 10 Fr.-AttrAktions-Pass. Prospekt

Glossar und Abkürzungsverzeichnis

abends/nachts Zeitraum zwischen 19 Uhr und 4.59 Uhr

Alltäglicher Freizeitvk. Unter den alltäglichen Freizeitverkehr lassen sich alle jene Freizeitverkehrsarten subsummieren, die in der näheren und weiteren Wohnumgebung oder übers Wochenende stattfinden, wie Freizeitverkehr in die Innenstädte (tagsüber oder abends/nachts), Besuch von Sport- und anderen Anlässen, aktive Sportmobilität nach Feierabend oder am Wochenende, Besuche von Freunden und Verwandten, Naherholung usw.

ASB Bundesamt für Strassenbau

ASTRA Bundesamt für Strassen

BFS Bundesamt für Statistik

Dienst GVF Dienst für Gesamtverkehrsfragen

EVED Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement

FRS Fédération Routière Suisse

Grossveranstaltung Veranstaltung mit mehr als 500 Teilnehmern/Besuchern.

Kontaktmobilität Wege, die mit dem Zweck unternommen werden, Personen zu treffen.

MIV Motorisierter Individualverkehr: Personenwagen, Motorräder und Mofas.

Nachtlinie Zwischen 1 Uhr und 5 Uhr fahrplanmässig verkehrendes öffentliches Verkehrsmittel

Naherholungsverkehr Freizeitwege von/nach Naturräumen oder Tourismusorten im näheren Umkreis des Wohnorts (erreichbar z.B. innerhalb einer Stunde)

ÖV Öffentlicher Verkehr.

PW Personenwagen

SPAZ Stadtplanungsamt Zürich

Arbeitsgemeinschaft R + R Büro Z

Sportmobilität	Wege, die mit Sportausübung zusammenhängen (Hin- und Rückfahrt von Sportlern, Betreuern und Zuschauern zu/von Sportstätten/Sportgebieten; Wege im Rahmen aktiver Sportausübung). Es gibt definitorische Überschneidungen mit dem Verkehr bei Grossveranstaltungen (Sportveranstaltungen) oder mit dem Tagestourismus (z.B. Wintersport).
Tagestourismus	Gleichtägige Hin- und Rückwege einer Person zu/von einem Freizeitziel jenseits des Naherholungsbereichs, ohne Übernachtung am Freizeitziel.
tagsüber	Zeitraum zwischen 5 Uhr und 18.59 Uhr
TCS	Touringclub der Schweiz
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VCS	Verkehrsclub der Schweiz
Verkehrsaufkommen	Total der Personen, die innerhalb eines Zeitraums unterwegs waren.
Verkehrsleistung	Total der pro Zeiteinheit von Personen auf Wegen zurückgelegten Kilometer.
Weg	Ein Weg beginnt immer dann, wenn sich jemand mit einem bestimmten Ziel oder zu einem bestimmten Zweck ausser Haus in Bewegung setzt.

Forschungsberichte auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI)
Rapports de recherche sur proposition de l'Association suisse des ingénieurs en transports
 (erschienen im Rahmen der Forschungsreihe des EVED/parus dans le cadre des recherches du DFTCE)

- 1980 **Velo- und Mofaverkehr in den Städten**
(R. Müller)
- 1980 **Anleitung zur Projektierung einer Lichtsignalanlage**
(Seiler Niederhauser Zuberbühler)
- 1981 **Güternahverkehr, Gesetzmässigkeiten**
(E. Stadtmann)
- 1981 **Optimale Haltestellenabstände beim öffentlichen Verkehr**
(Prof. H. Brändli)
- 1982 **Entwicklung des schweizerischen Strassenverkehrs ***
(SNZ Ingenieurbüro AG)
- 1983 **Lichtsignalanlagen mit oder ohne Uebergangssignal Rot-Gelb**
(Weber Angehrn Meyer)
- 1983 **Güternahverkehr, Verteilungsmodelle**
(Emch + Berger AG)
- 1983 **Parkraumbewirtschaftung als Mittel der Verkehrslenkung ***
(Glaser + Saxer)
- 1984 **Le rôle des taxis dans les transports urbains (franz. Ausgabe)**
(Transitec)
- 1984 **Park and Ride in Schweizer Städten ***
(Balzari & Schudel AG)
- 1986 **Verträglichkeit von Fahrrad, Mofa und Fussgänger auf gemeinsamen Verkehrsflächen ***
(Weber Angehrn Meyer)
- 1987 **Verminderung der Umweltbelastungen durch verkehrsorganisatorische und -technische Massnahmen ***
(Metron AG)
- 1987 **Provisorischer Behelf für die Umweltverträglichkeits-Prüfung von Verkehrsanlagen ***
(Büro BC, Jenni + Gottardi AG, Scherrer)
- 1988 **Bestimmungsgrössen der Verkehrsmittelwahl im Güterverkehr ***
(Rapp AG)
- 1988 **EDV-Anwendungen im Verkehrswesen**
(IVT, ETH Zürich)
- 1988 **Forschungsvorschläge Umweltverträglichkeitsprüfung von Verkehrsanlagen**
(Büro BC, Jenni & Gottardi AG, Scherrer)
- 1989 **Vereinfachte Methode zur raschen Schätzung von Verkehrsbeziehungen ***
(P. Widmer)
- 1990 **Planungsverfahren bei Ortsumfahrungen**
(Toscano-Bernardi-Frey AG)
- 1990 **Anteil der Fahrzeugkategorien in Abhängigkeit vom Strassentyp**
(Abay & Meyer)
- 1991 **Busbuchten, ja oder nein?***
(Zwicker und Schmid)
- 1991 **EDV-Anwendung im Verkehrswesen, Katalog 1990**
(IVT, ETH Zürich)
- 1991 **Mofa zwischen Velo und Auto**
(Weber Angehrn Meyer)
- 1991 **Erhebung zum Güterverkehr**
(Abay & Meier, Albrecht & Partner AG, Holinger AG, RAPP AG, Sigmaplan AG)
- 1991 **Mögliche Methoden zur Erstellung einer Gesamtbewertung bei Prüfverfahren**
(Basler & Partner AG)
- 1992 **Einsatzkonzepte und Integrationsprobleme der Elektromobile***
(U. Schwegler)
- 1992 **UVP bei Strassenverkehrsanlagen, Anleitung zur Erstellung von UVP-Berichten***
(Büro BC, Jenni & Gottardi AG, Scherrer)
erschieden auch als Mitteilungen zur UVP Nr. 7/Mai 1992 des BUWAL
- 1992 **Von Experten zu Beteiligten - Partizipation von Interessierten und Betroffenen beim Entscheiden über Verkehrsvorhaben**
(J. Dietiker)

- 1992 **Fehlerrechnung und Sensitivitätsanalyse für Fragen der Luftreinhalte: Verkehr - Emissionen - Immissionen ***
(INFRAS)
- 1993 **Indikatoren im Fussgängerverkehr ***
(RAPP AG)
- 1993 **Velofahren in Fussgängerzonen**
(P. Ott)
- 1993 **Vernetztes bzw. ganzheitliches Denken bei Verkehrsvorhaben**
(Jauslin + Stebler, Rudolf Keller AG)
- 1993 **Untersuchung des Zusammenhanges von Verkehrs- und Wandermobilität**
(synergo, Jenni + Gottardi AG)
- 1993 **Einsatzmöglichkeiten und Grenzen von flexiblen Nutzungen im Strassenraum**
(Sigmaplan AG)
- 1993 **EIE et infrastructures routières, Guide pour l'établissement de rapports d'impact**
(Büro BC, Jenni + Gottardi AG, Scherrer)
erschieden als Mitteilungen zur UVP Nr. 7(93) / Juli 1993 des BUWAL/parus comme informations concernant l'étude de l'impact sur l'environnement EIE No. 7(93) / juillet 1993 de l'OFEFP
- 1993 **Handlungsanleitung für die Zweckmässigkeitsprüfung von Verkehrsinfrastrukturprojekten, Vorstudie**
(Jenni + Gottardi AG)
- 1994 **Leistungsfähigkeit beim Fahrstreifenabbau auf Hochleistungsstrassen**
(Rutishauser, Mögerle, Keller)
- 1994 **Perspektiven des Freizeitverkehrs, Teil 1: Determinanten und Entwicklungen***
(R + R Burger AG, Büro Z)
- 1995 **Verkehrsentwicklungen in Europa, Vergleich mit den schweizerischen Verkehrsperspektiven**
(Prognos AG / Rudolf Keller AG)
erschieden als GVF-Auftrag Nr. 267 des GS EVED Dienst für Gesamtverkehrsfragen / paru au SG DFTCE Service d'étude des transports No. 267
- 1996 **Einfluss von Strassenkapazitätsänderungen auf das Verkehrsgeschehen**
(SNZ Ingenieurbüro AG)
- 1997 **Zweckmässigkeitsbeurteilung von Strassenverkehrsanlagen**
(Jenni + Gottardi AG)
- 1997 **Verkehrsgrundlagen für Umwelt- und Verkehrsuntersuchungen**
(Ernst Basler + Partner AG)
- 1998 **Entwicklungsindices des Schweizerischen Strassenverkehrs**
(Abay + Meier)
- 1998 **Kennzahlen des Strassengüterverkehrs in Anlehnung an die Gütertransportstatistik 1993**
(Albrecht & Partner AG / Symplan Map AG)
- 1998 **Was Menschen bewegt. Motive und Fahrzwecke der Verkehrsteilnahme**
(J. Dietiker)
- 1998 **Das spezifische Verkehrspotential bei beschränktem Parkplatzangebot**
(SNZ Ingenieurbüro AG)
- 1998 **La banque de données routières STRADA-DB somme base de modèles de trafic**
(Robert-Grandpierre et Rapp SA / INSER SA / Rosenthaler & Partner AG)
- 1998 **Perspektiven des Freizeitverkehrs. Teil 2: Strategien zur Problemlösung**
(R + R Burger und Partner, Büro Z)

Die Berichte können bezogen werden bei / Les rapports peuvent être commandés au:

SVI Sekretariat, Postfach 421, 8034 Zürich
Telefon: 01 984 18 84, Telefax 01 984 25 65
E-Mail: ganz2@swissonline.ch

* vergriffen: Diese Exemplare können auf Wunsch nachkopiert werden /
 épuisé: Selon désir, ces rapports peuvent être copiés.