

Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen

Institut für Tourismuswirtschaft ITW

Helmut Schad

Dozent

T direkt +41 41 228 99 26
helmut.schad@hslu.ch

Luzern 10. September 2010

Vortrag anlässlich der SVI-Jahrestagung am 8. Sept. 2010
in Olten

FH Zentralschweiz



1. Themenstellung



Anlass (1)

- Seit einigen Jahren kümmert sich Verkehrs- und Raumplanung um grosse Verkehrserzeuger
 - Verkehrsintensive Einrichtungen(VE) Einkauf
 - Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Freizeitanlagen meistens in Studien zu VE Einkauf „mitbehandelt“
- Heterogenität von Freizeitanlagen spricht für anlagenspezifische Studien

Folie 3, 10. September 2010

Anlass (2)

- Neue oder geplante Freizeitanlagen (Beispiele)
 - Westside Bern (Einkauf & Freizeit)
 - Sihlcity (Einkauf & Freizeit)
 - Sportstadien mit Mantelnutzung
 - Aquabasilea Pratteln
 - **Alpine Wellness in Adelboden (2014)**
 - **Rigi Kaltbad Mineralbad & Spa (2011)**
 - **AquaEcopôle, Vennes/Lausanne (2011/12)**
 - **Ebisquare-Erlebniszentrum Ebikon/Luzern (?)**
 - **Wasserlandschaft Rossboden, Chur (?)**

Folie 4, 10. September 2010

Inhalte des Vortrags

1. Themenstellung
2. Methodik
3. Basisanalyse: Vergleich von 20 Freizeitanlagen
4. Analyse der Planungspraxis
5. Detailanalyse von vier Freizeitanlagen
6. Handlungsbedarf
7. Massnahmen der Raumplanung
8. Massnahmen der Verkehrsplanung
9. Massnahmen des Mobilitätsmanagements
10. Fazit

Folie 5, 10. September 2010

Unterschiede zu Einkaufsanlagen

- Sehr heterogene Freizeitangebote
- Starke zeitliche Variation der Besucherströme
 - Im Tages und Wochengang
 - Saisonal und z.T. in Abhängigkeit vom Wetter
- Hoher Anteil Besucher aus überregionalem Einzugsgebiet
- Besuchertypen abhängig vom Angebotstyp
- Relativ zentrale Standorte

Folie 6, 10. September 2010

Verkehrliche Bedeutung

- Alltagsmobilität Mikrozensus 2005:

- Zweck „Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen“
= 6 % der Aktivitäten in der Alltagsfreizeit
- vermutlich untererfasst: Wege zu Freizeitanlagen mit anderen Aktivitäten (z.B. Gastronomie, aktiver Sport, Einkauf in Kombination mit Freizeit)

- Besuch grosser Einkaufseinrichtungen:

- 35% mit Zweck „Freizeit“ (Hartmann et al. 2009)

- Tagesreisen:

- 12% mit Zweck „Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen“

Verkehrliche Bedeutung

- Besucher pro Jahr

- Zoo Zürich: 1,8 Mio.
- Verkehrshaus der Schweiz: 880'000
- Sihlcity: 6 Mio. (teilweise Freizeit)

- häufige Grössenklasse: 150'000 - 300'000 Besucher
- an „starken“ Tagen mehr als 2'000 Besucher/Tag

- Daten nicht für alle Anlagen zugänglich

Untersuchungsziele

- Überblick zum Status quo bei der Verkehrsanbindung
 - U.a. auch Hinweise auf Ganglinien
- Hinweise auf
 - Potenziale für eine Entlastung der Netze
 - die Bewältigung von Spitzenbelastungen
- Empfehlungen in einem Leitfaden
 - Optimierung der Verkehrs- und Raumplanung

Folie 9, 10. September 2010

Kurzprofil zum Projekt

- Team
 - Hochschule Rapperswil, IRAP
 - Hochschule Luzern, Institut für Tourismuswirtschaft
- Finanzierung
 - Forschung Strassenverkehr: 50%
 - Bundesamt für Raumentwicklung: 50%
- Stand
 - In Schlussphase (Berichtsentwurf)

Folie 10, 10. September 2010

Frage ans Plenum

- Kenntnis von aktuellen Neuplanungen von Freizeitanlagen in Ihren Regionen?
- oder Erweiterung bestehender Anlagen?

Folie 11, 10. September 2010

2. Methodik

Folie 12, 10. September 2010

Methoden (1)

- Basisanalyse der Verkehrsanbindung

- 20 ausgewählte grössere Freizeitanlagen
- Deutsch-Schweiz und West-Schweiz
- Quellenanalyse, Internetrecherche, ARE-Web-GIS
- Befragung von Betreibern und Verkehrsplanern

Methoden (2)

- Analyse der Planungspraxis

- Umfrage bei Kantonen
- Detailanalyse Planungsprozess
 - FCS Park Schaffhausen
 - Aquabasilea Pratteln
 - Westside Bern

Methoden (3)

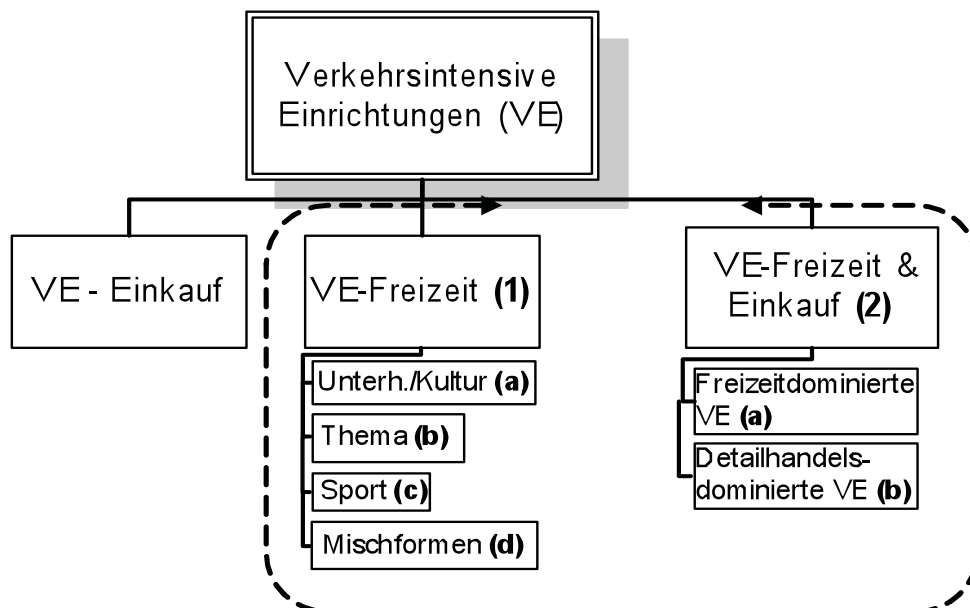
- Detailanalyse von vier Freizeitanlagen

- Besucherbefragung vor Ort
- Befragung von Betreibern und Planern, ÖV-Betrieben
- Kino Maxx Filmpalast Emmenbrücke
- Maag Areal Zürich (Musical etc.) - Übergangsnutzung
- Verkehrshaus Luzern
- Technorama Winterthur



Folie 15, 10. September 2010

Basisanalyse - Anlagentypen



Folie 16, 10. September 2010

Basisanalyse - Einflussgrößen (1)

Kriterium	Ausprägung
Funktion der Anlage	a) „Reine“ Freizeitanlage: - Unterhaltung/Kulturveranstaltung - Thema (z.B. Museum) - Sport, Bad, Wellness - Mischformen b) Freizeit und Einkauf gemischt
Zentralität	a) Zentral (Kernstadt einer Agglom.) b) „subzentral“ (in Agglogürtel) c) periurbaner ländlicher Raum d) peripherer ländlicher Raum

Folie 17, 10. September 2010

Basisanalyse - Einflussgrößen (2)

Kriterium	Ausprägung
Siedlungsintegration	a) integriert (Wohnen, Arbeiten, Freizeit; 500 m Distanz) b) nicht-integriert
Nutzungszeiten	a) Tagesangebot b) Abendangebot c) gemischte Angebotszeiten
Netzanbindung	a) verfügbare ÖV-Angebote (in 250 / 500 m Distanz) b) Anbindung Velowegenetz c) Anbindung Fusswegenetz d) Autobahnanschluss (Distanz)

Folie 18, 10. September 2010

Basisanalyse - Einflussgrößen (3)

Kriterium	Ausprägung
Erschliessungsqualität	a) ÖV-Güteklasse b) Velo-Abstellplätze c) Qualität öffentl. Raum Fussgänger d) Stauabschnitte im Nat.strassen- netz (Distanz) e) örtliche Probleme für MIV (Häufigkeit)
Typische Verkehrsprobleme	Art der Probleme
Umweltsituation	a) Lärmbelastung auf Zufahrtsstrassen b) Luftbelastung Anlagenumgebung

Folie 19, 10. September 2010

3. Ergebnisse der Basisanalyse - Vergleichende Analyse von 20 Freizeitanlagen

Folie 20, 10. September 2010

Basisanalyse - ausgewählte Ergebnisse

- Hohe Zentralität

- Drei Viertel der Anlagen in Agglomerationsräumen
- davon rund die Hälfte in Kernstädten
- wenige Anlagen im peripheren ländlichen Raum
 - Conny Land Lipperswil
 - Aquaparc Le Bouveret
 - Papillorama/Nocturama bei Kerzers

Basisanalyse - ausgewählte Ergebnisse

- Gute Siedlungsintegration

- nur ein Fünftel nicht integriert (z.B. Conny Land)
- häufige Formen der Integration
 - Wohnen - Arbeit - Freizeit
 - Arbeit - Freizeit

Basisanalyse - ausgewählte Ergebnisse

- MIV

- rund Hälfte der Anlagen mit Überlastungen (Stauabschnitten) im übergeordneten Strassennetz
- lokales Strassennetz: Überlastungen v.a. in Agglos
 - bei Anlagen mit anderen verkehrsintensiven Nutzungen in der Umgebung
 - zeitlich stark akzentuierten Besucherströmen (Kino) oder bei schönem Wetter
 - Nebenwirkung: Behinderung des Busverkehrs
- Parken in angrenzenden Gebieten (einige Anlagen)
- Ein Viertel ohne Parkgebühren

Basisanalyse - ausgewählte Ergebnisse

- Langsamverkehr

- Integration ins Velowegenetz stellenweise zu verbessern
- Wegleitung für Fuss- und Veloverkehr nicht immer optimal
- Veloabstellanlagen in Quantität und Qualität örtlich zu verbessern

Basisanalyse - ausgewählte Ergebnisse

- ÖV

- knapp die Hälfte der Anlagen ohne Schienenverkehrsanschluss
- nur ein Teil mit Erschliessungsgüteklasse A
- örtliche Behinderungen des Busverkehrs durch MIV

Basisanalyse - Problemtypen

- Problemtyp A

- subzentraler oder periurbaner Standort
- im Umfeld andere gewerbliche und Freizeit-Nutzungen
- Überlastungen im Strassennetz am Abend (Abendverkauf, Berufsverkehr)
- Behinderungen des Busverkehrs
- Beispiel: Kino Maxx Emmenbrücke

Basisanalyse - Problemtypen

- Problemtyp B

- zentraler Standort mit bereits hoher Grundauslastung des Strassennetzes auch am frühen Abend
- Weiterentwicklung der Freizeitnutzung setzt sehr gute ÖV-Anbindung voraus
- z.T. Behinderungen für Busverkehr
- Beispiel: Maag Areal, Zürich

Basisanalyse - Problemtypen

- Problemtyp C

- zentraler Standort
- Parkdruck in angrenzende Wohngebiete an Spitzentagen
- Beispiel Zoo Zürich und Sihlcity in Anfangsphase

Basisanalyse - ausgewählte Ergebnisse

- (Problemtyp D)

- periurbaner oder peripher ländlicher Standort
- ohne (leistungsfähige) ÖV-Anbindung
- oft in Autobahnnähe
- Beispiel Freizeitparks (Happy Land Granges)
- Probleme:
 - Anreise fast nur mit MIV
 - nur temporäre Probleme der Überlastung im MIV-Netz (z.B. Wochenende), zeitlich verteilte Anreise

Folie 29, 10. September 2010

Frage ans Plenum

- Weitere typische Probleme aus Ihrer Sicht?

Folie 30, 10. September 2010

4. Analyse der Planungspraxis

Folie 31, 10. September 2010

Analyse der Planungspraxis

- aktuell eine Reihe neuer Freizeitanlagen in Planung
- daneben Erweiterung bestehender Anlagen
- Überarbeitung der Vorschriften für verkehrsintensive Anlagen in einer Reihe von Kantonen
 - Positivplanung oder Negativplanung
 - mit Kriterien zur verkehrlichen Anbindung

Folie 32, 10. September 2010

Analyse der Planungspraxis

- Kantonale Richtpläne gewinnen als Steuerungsinstrumente an Bedeutung
- Problematisch
 - Kleinere Kantone noch nicht so weit wie die Anderen
 - Aussagen zu verkehrlichen Kriterien noch recht pauschal
 - Investoren gehen v.a. auf Gemeinden zu
 - lange Planungszeiträume mit vielen Konzeptänderungen

Analyse der Planungspraxis

- Anforderung

- Kriterien zur Verkehrsanbindung schon bei der Standortevaluation differenziert berücksichtigen

- Beispiel Westside Bern

- Integration in Entwicklungsschwerpunkt Brünnen
- Fahrleistungsmodell
- Lenkung MIV von der Autobahn: Verkehrsdosierung, MIV-Sperren
- neue S-Bahn-Haltestelle, Buslinie, Tramlinie
- neue Fuss- und Velowegeverbindungen

Analyse der Planungspraxis

- Beispiel FCS Park Schaffhausen

- Standortevaluation unter Berücksichtigung der Verkehrsanbindung
- Auflage: Mobilitätskonzept für die Baubewilligung
- Modal-Split-Vorgabe: 50% MIV - 50 % ÖV

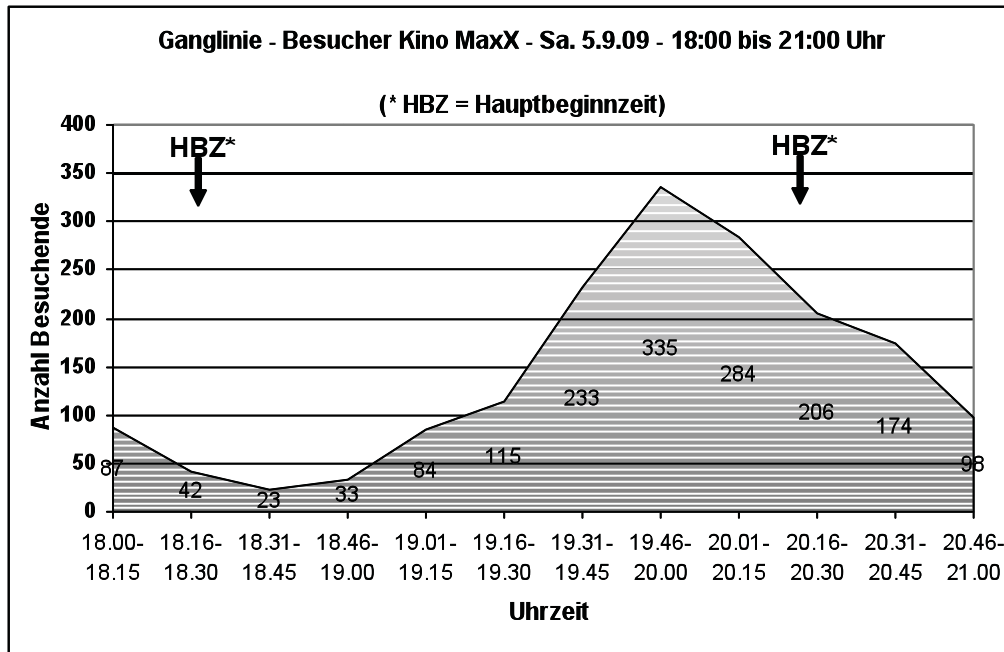
Folie 35, 10. September 2010

5. Detail-Analyse von vier Freizeitanlagen

Folie 36, 10. September 2010

Detail-Analyse: Beispiel Ganglinie

- Unterhaltungsorientierte Anlage (Kino Maxx)



Folie 37, 10. September 2010

Detail-Analyse: Stark- und Schwachlast

Freizeitanlage	Besucher in starker 3-h-Periode	Besucherverhältnis Stark-/Schwachlast
Maxx Filmpalast	1'700	12 : 1
Maag Areal	760	8 : 1
Verkehrshaus	1'350	3 : 1
Technorama	500	23 : 1

Folie 38, 10. September 2010

Detail-Analyse: Anreisedistanzen

Freizeitanlage	Median (km)	Maximum (km)
Maxx Filmpalast	15	113
Maag Areal	23 (Montag) 35 (Samstag)	62 (Mo) 258 (Sa)
Verkehrshaus	43	273
Technorama	56	246

Folie 39, 10. September 2010

Detail-Analyse: Modal-Split

Freizeitanlage	LV (%)	ÖV (%)	MIV (%)
Maxx Filmpalast	1	28	71
Maag Areal	3	57	40
Verkehrshaus	7	41	52
Technorama	6	27	67

Folie 40, 10. September 2010

Frage ans Plenum

- Kennen Sie weitere Freizeitanlagen, für die Modal-Split-Daten (Besucher, Beschäftigte) vorliegen?

Detailanalyse: Einflussfaktoren

- Einflussfaktoren für das Anreiseverkehrsmittel
 - Lage der Freizeitanlage
 - zentral: Verkehrshaus, Maag-Areal
 - subzentral: Kino Maxx, Technorama
 - Qualität der ÖV-Anbindung
 - Schienenverkehrsanschluss: Maag Areal, Verkehrshaus
 - relativ geringes Fahrtenangebot im ÖV: Technorama
 - Angebot für MIV
 - Nähe zur Autobahn: Technorama
 - Parkplatzangebot: Kino Maxx
 - Art des Freizeitangebots
 - Kino Maxx: unterhaltungsorientierte Auto-affine Besucher

Potenziale beim Modal-Split

- Unterhaltungsorientierte Anlagen
 - Kino Maxx vs. Maag Areal (Musical etc.)
 - 30 Prozentpunkte Differenz bei Anteil MIV
- Thematische Anlage (Technik-Museum)
 - Technorama vs. Verkehrshaus
 - 15 Prozentpunkte Differenz beim MIV-Anteil
- Potenzial für Modal-Split-Veränderung
 - 10 Prozentpunkte oder mehr

Potenziale in Bezug auf Ganglinien

- Veränderung der Ganglinie /
Verringerung der Spitzenbelastung im MIV
 - problematische Situation vor allem bei unterhaltungsorientierten Anlagen
 - schwierig beeinflussbare Ganglinie
 - Kundenbeeinflussung auch durch die Anlage selbst
 - z.B. zeitliche Staffelung von Preisen (Parkgebühren, Konsumation)
 - Mobilitätsmanagement an der Anlage

6. Handlungsbedarf

Folie 45, 10. September 2010

Handlungsbedarf: raumbezogen

- Problemtypen v.a. in Agglomerationsräumen
- Zukünftige Entwicklungsdynamik ebenfalls v.a. in Agglomerationsräumen
- Planfälle:
 - Umnutzung von Arealen (neu mit Freizeitnutzungen)
 - Erweiterung bestehender Anlagen
 - Neuansiedlung auf „grüner Wiese“ eher selten

Folie 46, 10. September 2010

Handlungsbedarf: verkehrsbezogen

- Erhöhung Anteil ÖV

- Gewährleisten guter Erreichbarkeit im Schienenverkehr
- hohe Taktfrequenz im Strassen-ÖV
- Angebote für die späte Rückfahrt
- Vermeiden von Behinderungen Busverkehr
- Ausschöpfen des Potenzials von preislichen, vertriebsbezogenen und kommunikativen Massnahmen

Handlungsbedarf: verkehrsbezogen

- Qualitätsverbesserung LV

- Optimale LV-Verbindung zwischen Haltestellen und Freizeitanlage
- Integration in regionales Velowegenetz
- Attraktive Abstellanlagen für Velofahrende
- Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums bei der Freizeitanlage

Handlungsbedarf: verkehrsbezogen

- Management des motorisierten Strassenverkehrs

- Bewältigung Spitzenbelastung v.a. bei unterhaltungsorientierten Freizeitanlagen
- Generelle Bewirtschaftung des Parkraums an den Freizeitanlagen
- Unterbinden von Parkdruck in angrenzenden (Wohn-) Gebieten

Stossrichtungen

Stossrichtung	Anwendung des Instrumentariums
Raum- und Siedlungsplanung <ul style="list-style-type: none">- Kt. Richtplanung- Kommun. Nutzungsplanung/ Sondernutzungsplanung- Baubewilligungsverfahren	teilweise
Verkehrsplanung	teilweise
Mobilitätsmanagement	noch nicht

7. Massnahmen der Raumplanung

Folie 51, 10. September 2010

Raum- und Siedlungsplanung

- Verkehrsanbindung

- frühzeitig
- differenziert und
- mit klaren Vorgaben berücksichtigen

- Instrumente

- Kt. Richtplanung
- kommunale Nutzungsplanung / Sondernutzungsplanung
- Baubewilligungsverfahren

Folie 52, 10. September 2010

Kantonale Richtplanung

- Planfall der „Umnutzung“ von Arealen und die Erweiterung bestehender Anlagen gewinnt gegenüber Neuansiedlungen „auf der grünen Wiese“ an Bedeutung

=> auch spezifische Festlegungen für bestehende Freizeitanlagen vornehmen

Kantonale Richtplanung

- Verkehrliche Anforderungen an Standorte von Freizeitanlagen differenziert festlegen

- sehr gute Anbindung an den ÖV, möglichst im Schienenverkehr
- Einbindung in regionale und lokale Netze des LV
- Zielwerte für den Modal-Split des Anreiseverkehrs
- Angabe maximal zulässiger Fahrten zur Anlage

Kommunale Nutzungsplanung

- Umsetzung der Festlegungen der kantonalen Richtplanung
- Ausweisung entsprechender Nutzungszonen für verkehrsintensive Freizeitanlagen mit dazu gehörigen Vorschriften
- Sondernutzungsplanung für Freizeitanlagen
 - Gestaltungsplan
 - Sonderbauvorschrift
 - Überbauungsplan
 - Quartierplan

Sondernutzungsplanung: Vorschriften

Verkehrerschliessung

- Basis- und Detailerschliessung, Fussgängerverbindungen
- Wegführung
- Kostenbeitrag an die Erschliessung
- Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos
 - Bewirtschaftung der Mfz-Parkplätze vorsehen
- Öffentlicher Verkehr
 - Gewährleistung Anschluss an ÖV planerisch u. rechtlich
 - falls nicht vorhanden: Massnahmen und Finanzierung (z.B. von Shuttle-Bussen)

Sondernutzungsplanung: Vorschriften

- Fahrleistungs- und Fahrtenmodelle
 - Regelungen zu FLM oder FM
- Besondere bauliche Bestimmungen
 - je nach Umfeld und Standort Sonderbauvorschriften, z.B.
 - Verkehrsdossierung
 - flankierende Massnahmen Strassennetz
 - Lärmschutz

Fahrleistungs-/Fahrtenmodelle

- **Fahrleistungsmodell (FLM) - Kt. Bern**
 - regionale Richtpläne zu Standorten verkehrsintensiver Nutzungen
 - je nach Standort und Nutzung definiertes Fahrtenkontingent
 - Transfer bis in Baubewilligung (mit Kontrolle)
- **Fahrtenmodell (FM) - Stadt Zürich**
 - Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiete
 - entstehende zusätzliche Fahrten (objektbezogen)
 - Leistungsfähigkeit Strassennetz definiert mögliche Zu- und Wegfahrten pro Zeiteinheit
 - Regelung in Verträgen, Auflagen, Sondernutzungsplänen

Fahrten- / Fahrleistungsmodelle (2)

- Empfehlung (in Anlehnung an Hesse et al. 2008)

- ganzheitliche Betrachtung für grösseres Gebiet
- Sanktionsmassnahmen bei Überschreiten der Grenzen
 - auch rechtlich verbindlich machen
- Transparente Fahrtenerfassung der Anlagenbetreiber (Controlling)
- nicht nur bei neuen verkehrsintensiven Vorhaben, sondern auch bei bestehenden Anlagen (mit Verkehrsüberlastung) anwenden

Baubewilligungsverfahren

- Anfrage für Bauvorhaben einer Freizeitanlagen
 - Prüfung einer grundsätzlichen Standorteignung
- Differenzierte Beurteilung aus verkehrlicher Sicht (Verkehrsfolgenabschätzung)

Baubewilligungsverfahren: Beurteilungen

- Verkehrsaufkommen

- auch bei Weiterentwicklung des Standorts
- Substitutionseffekte einer Förderung von ÖV und LV
- max. zulässige Fahrten/Fahrleistungen

- angrenzendes Strassennetz

- Verkehrsablauf, Ganglinien, Luft- und Lärmbelastung, Verkehrssicherheit

- MIV

- Zweckmässigkeit des Erschliessungskonzepts und
- Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualität MIV
 - Lichtsignalsteuerung, Knotengestaltung etc.
- Lenkung des MIV
- Parkplatzangebot und innere Erschliessung

Baubewilligungsverfahren: Beurteilungen

- Erschliessungskonzept u. Verkehrsqualität ÖV

- mindestens ÖV-Gütklasse B
- zeigen, wie angestrebter ÖV-Anteil erreichbar ist

- Fuss- und Veloverkehr

- Direktheit, Barrierefreiheit, Sicherheit
- Verknüpfung mit ÖV-Haltestellen

- Mobilitätskonzept

- anlagenbezogenes Mobilitätskonzept
- Beispiel FCS Park Schaffhausen

- Luftschadstoff- und Lärmbelastung

Frage ans Plenum

- Wie ist der aktuelle Stellenwert des raumplanerischen Instrumentariums in Bezug auf verkehrsintensive Freizeitanlagen?
- Wie beurteilen Sie den Nutzen des raumplanerischen Instrumentariums im Vergleich zum verkehrsplanerischen Instrumentarium im engeren Sinne?

Folie 63, 10. September 2010

8. Massnahmen der Verkehrsplanung

Folie 64, 10. September 2010

Verkehrsplanung: ÖV

- Verbesserte Erschliessung der Anlage

- neue Haltestelle
 - z.B. S-Bahn Bern Brünnen, S-Bahn Verkehrshaus

- Netzoptimierung

- Verlegung/Verlängerung des Linienverlaufs
 - Paul Klee Zentrum Bern
- neue Linien
 - Tramlinie Westside Bern
- Shuttle-Busse
 - Zoo Zürich, Aquabasilea Pratteln

Verkehrsplanung: ÖV (2)

- Takt-/Fahrplanverbesserung

- Beisp. Technorama Winterthur
- Ausweitung Nachtverkehr (z.B. Nacht-S-Bahn)

- ÖV-Beschleunigung

- separate Busspuren
- Lichtsignal-Beeinflussung
- spezielle Haltestellenanlagen (z.B. vor Knoten)
- spezielle Haltestellenformen (z.B. Fahrbahnhaltestellen)

Verkehrsplanung: Fuss- u. Veloverkehr

- Netzausbau und sehr gute Einbindung ins LV-Netz
- Verknüpfung mit dem ÖV
 - Zugänglichkeit
 - Wegweisung
 - Fahrplaninformationen (in der Anlage)
 - attraktive Wartemöglichkeit an Haltestellen
- hohes Sicherheitsniveau
 - Einsehbarkeit von Wegen und Abstellanlagen, Belebtheit
- Hochwertige Veloabstellplätze

Folie 67, 10. September 2010

Verkehrsplanung: MIV

- Parkplatzbewirtschaftung
 - für grössere Gebiete, falls weitere Anlagen im Umfeld
 - zeitliche Staffelung der Gebühren zum Kappen von Verkehrsspitzen
 - Finanzierung von flankierenden Massnahmen zur Verkehrsverlagerung
 - Vermeiden von Parkdruck auf angrenzende Wohngebiete
 - Zufahrtsbeschränkungen, Anwohnerparkzonen etc.
 - Temporäre Parkierungsflächen in Spitzenzeiten
 - Beispiel von Freizeitparks

Folie 68, 10. September 2010

Verkehrsplanung: MIV

- Strassenverkehrsmanagement

- flächenhafte Betrachtung
- gebietsbezogener Instrumenteneinsatz
 - Wegweisung/Wechselwegweisung, Parkleitsysteme
 - Zufahrtsbeschränkungen oder -dosierungen
 - Fahrverbote
 - Lichtsignalbeeinflussung
 - bauliche Massnahmen, z.B. an Knotenpunkten

Verkehrsplanung: MIV

- Road Pricing - Strassenbenützungsgebühren

- Ziele:
 - Verringerung von Belastungsspitzen
 - Modale Verlagerungseffekte
- Vorschlag:
 - Pilotversuch in Gebiet mit verschiedenen verkehrsintensiven Einrichtungen lancieren

9. Massnahmen des Mobilitätsmanagements

Folie 71, 10. September 2010

Mobilitätsmanagement

- Ziel ist Nachfragebeeinflussung

- zum Erhalt der Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze
- Gewährleisten der Mobilität für Besucher und Beschäftigte
- Vermeiden von Belastungen für Bevölkerung und Umwelt entlang der Zufahrtswege

- Gemeinsame Aufgabe von

- Betreiber und Anbietern an der Freizeitanlage
- Gebietskörperschaften (Gemeinde, Agglomeration, Kt.)
- Transportunternehmen

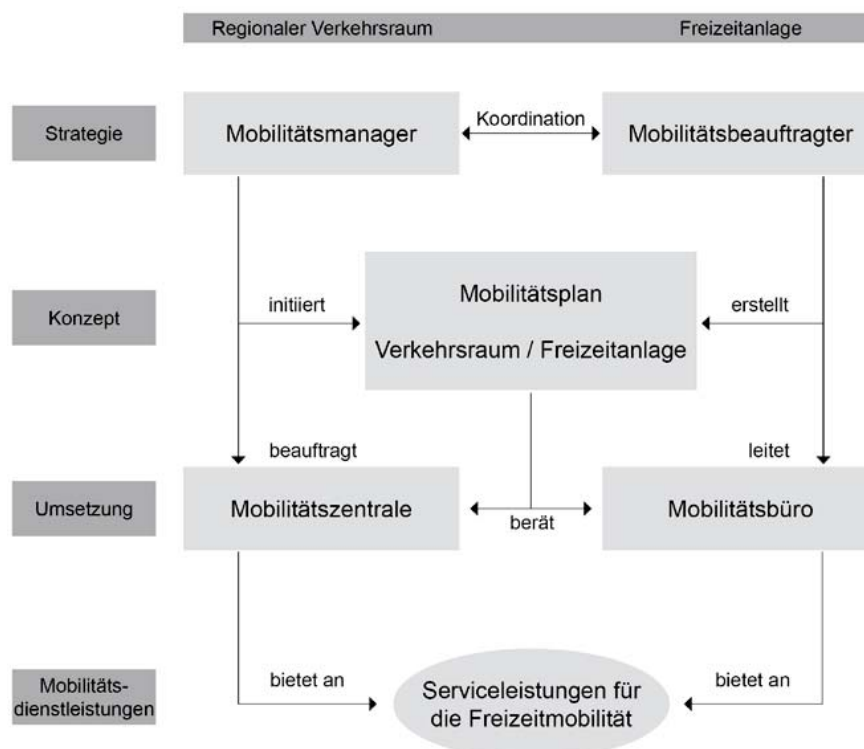
Folie 72, 10. September 2010

Handlungsfelder

- Information
- Motivation /Sensibilisierung
- Setzen von Anreizen
- Organisation
 - anbieter- oder angebotsseitige Kooperation
- Angebot von mobilitätsbezogenen Services

Folie 73, 10. September 2010

Mobilitätsmanagement: Organisation



Folie 74, 10. September 2010

Mobilitätsmanager

- verwaltungsseitiger Koordinator Freizeitverkehr
 - auf Ebene Kanton, Agglomeration oder Region/Grosstadt
- entwickelt Strategie Freizeitverkehr, inklusive Freizeitanlagen
- initiiert Mobilitätspläne für Freizeitanlagen
- beauftragt/betreut Mobilitätszentren

Mobilitätsmanagement: Mobilitätsplan

strategische Ebene (Gesamtraum)

- Ziele, Instrumente, Prozesse für den Freizeitverkehr
- **Anlagenbezogen**
 - Als Elemente des Baubewilligungsverfahrens (Mobilitätskonzept) oder von Sondernutzungsplanungen
 - Mobilitätsbeauftragte der Anlagen wirken an Plan mit
 - Inhalte
 - Ziele
 - Massnahmen und Umsetzung (Zuständigkeiten, Kosten, Finanzierg.)
 - Wirkungskontrolle
- **gebietsbezogen (bei Bedarf)**
 - Gebiete mit bestehenden/geplanten VE Freizeit und Einkauf

Mobilitätsmanagement: Institutionen

- Mobilitätszentrale (Kundencentre)

- Services für Besucher und Beschäftigte der Anlage
- informiert und sensibilisiert
- berät Freizeitanlagen als Key Accounts
- angesiedelt in Verwaltung, bei Verkehrsverbund oder bei TU

Mobilitätsmanagement: Institutionen

- „Mobilitätsbüro“ an der Freizeitanlage

- z.B. Kundenschalter, „contact point“ etc. mit Informations- und Vertriebsaufgaben
- auch virtuell auf Website der Freizeitanlage
- von Mobilitätsbeauftragtem der Freizeitanlage geführt

Mobilitätsservices

- mobilitätsbezogene Information
 - vor der Anreise
 - während der Anreise
 - in der Freizeitanlage
- Kombi-Tickets für Anreise und Eintritt/Angebote
- Kennenlern-Angebote
 - z.B. Gutscheine für Neuzuzüger (Gratis-ÖV und rabattierter Eintritt)

Spitzenzeitmanagement an der Anlage

- zeitlich variable Parkgebühren
 - höher zu nachfragestarken Zeiten
- Entzerrung von Anfangszeiten von parallelen Veranstaltungen in der Anlage (Kino etc.)
- spezielle Angebote für früh Anreisende / spät Abreisende (z.B. vergünstigte Konsumation)
- Ausbau von Angeboten, die zum längeren Verweilen motivieren

Frage ans Plenum

- Welchen Stellenwert messen Sie dem Mobilitätsmanagement im Freizeitverkehr, insbesondere an verkehrsintensiven Freizeitanlagen bei?
- Welche weiteren Massnahmen wären zweckmässig?

Folie 81, 10. September 2010

10. Fazit

Folie 82, 10. September 2010

Fazit

- Freizeitanlagen sind sehr heterogene Planungsgegenstände
- nur Teil der Anlagen hat akute Verkehrsprobleme, typisch sind zeitlich klar umgrenzte Überlastungen
- fall- und gebietsbezogene Lösungsansätze erforderlich
- lange Fristen beachten - frühzeitig steuern
 - grosse Bedeutung der Raumplanung in Bezug auf Standortwahl & Standortentwicklung der Freizeitanlagen
 - Integration von Mobilitätskonzepten und verkehrlichen Wirkungszielen in die Planung der Anlagen

Forschungsbedarf

- Daten zu Modal-Split, Herkunft und Typologie der Besucher von Freizeitanlagen unterschiedlicher Typen
- Wirkungsanalyse von Instrumenten zur Optimierung der Verkehrsanbindung sowie von Instrumenten der Raumplanung
- Einsatz und Wirkungsanalyse von Massnahmen des Mobilitätsmanagements