

Studien zum Freizeitverkehr in der Schweiz Entwicklung seit 1994 und SVI-Leitfaden für Freizeitanlagen

Der Freizeitverkehr ist das gewichtigste Verkehrssegment und macht insgesamt 37% aller Wege, 40% aller Distanzen und 47% der gesamten Wegzeit aus. Die deutliche Mehrheit der Freizeitwege findet innerhalb und zwischen den Agglomerationen statt. Das Auto ist dabei das dominierende Verkehrsmittel. Doch entgegen der öffentlichen Meinung ist der Freizeitverkehr im Alltag zwischen 2005 und 2010 zurückgegangen. Eine Mikrozensus-Analyse durch die Hochschule Luzern zeigt, dass der Freizeitverkehrsanteil an den gesamten Tagesdistanzen fast 5% abgenommen hat. Die Studie geht möglichen Gründen dafür nach und zeigt ein facettenreiches Bild der verschiedenen Einflussfaktoren. Die Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen war das Thema einer SVI-Forschungsarbeit, bearbeitet durch die Hochschulen Luzern (HSLU) und Rapperswil (HSR). Die Studie analysierte die spezifische Situation von verkehrsintensiven Freizeitanlagen wie Multiplexkinos, Erlebnisbäder, Zoos und Freizeitparks und gibt Empfehlungen zum planerischen Umgang und zur Nutzung der Potenziale des ÖVs und des Langsamverkehrs. Mit dem kürzlich erschienenen SVI-Leitfaden sind die zentralen Forschungsergebnisse und Handlungsmöglichkeiten im Sinne einer Checkliste für die verschiedenen Akteure aufbereitet. (Sprache: de)

Weitere Informationen:

ARE-Strategie Freizeitverkehr www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00462/index.html?lang=de
HSLU Hochschule Luzern – Wirtschaft, ITW www.hslu.ch/itw
Merkblätter und Leitfäden der SVI www.svi.ch/index.php?id=12

Études sur le trafic de loisirs en Suisse Évolution depuis 1994 et guide SVI pour les équipements de loisirs

En couvrant 37% de l'ensemble des déplacements, 40% des distances et 47% du temps de trajet, le trafic de loisirs est le motif de déplacement le plus important. La grande majorité des déplacements de loisirs se fait au sein ou entre les agglomérations. La voiture en est le moyen de transports le plus dominant. Pourtant, contrairement aux idées reçues, le trafic de loisirs quotidien a diminué entre 2005 et 2010. Une analyse du microrecensement montre que la part du trafic de loisirs aux distances journalières a diminué de près de 5%. L'étude explore plusieurs raisons possibles et montre une image aux nombreuses facettes des différents facteurs d'influence. La desserte en transports des installations de loisirs était le thème d'un projet de recherche SVI traité par les hautes écoles de Lucerne (HSLU) et de Rapperswil (HSR). L'étude a permis l'analyse du cas spécifique d'installations à forte fréquentation telles que cinémas multiplexes, parcs aquatiques, zoos et parcs de loisirs et donne des recommandations pour la planification et l'utilisation du potentiel des transports publics et de la mobilité douce. Avec le nouveau guide SVI, les résultats principaux et les possibilités d'intervention sont présentés sous la forme d'une check-list pour les différents acteurs. (langue: allemand)

Pour plus d'informations:

Stratégie de l'ARE www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00462/index.html?lang=fr
Haute école de Lucerne (HSLU) www.hslu.ch/itw
Fiches techniques et lignes directrices SVI www.svi.ch/index.php?id=12&L=1

01.05.2013



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

b a s e s

Freizeitverkehr in der Schweiz

Entwicklung seit 1994 und Analyse des
Rückgangs 2005 bis 2010

Impressum**Herausgeber**

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Projektleitung

Matthias Kowald (ARE)

Autoren

Helmut Schad (Hochschule Luzern – Wirtschaft)
Dr. Martin Lutzenberger (Hochschule Luzern – Wirtschaft)
Dr. Timo Ohnmacht (Hochschule Luzern – Wirtschaft)
Davide Marconi (Planidea S.A.)

Projektbegleitung

Kurt Infanger (ARE)
Peter Schild (ARE)
Kathrin Rebmann (BFS)

Produktion

Stabsstelle Information, ARE

Zitierweise

ARE (2013), Freizeitverkehr in der Schweiz Entwicklung seit 1994 und Analyse des Rückgangs 2005 bis 2010, Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

Bezugsquelle

www.are.admin.ch

03.2013

Abstract

Die vorliegende Expertise untersucht, welche Gründe zum Rückgang des Freizeitverkehrs der Schweizer Wohnbevölkerung zwischen 2005 und 2010 geführt haben. Es werden dazu deskriptive sowie multivariate statistische Analysen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr mit Daten seit dem Jahr 1994 durchgeführt. Mit weiteren Quellen wird eine Analyse der Umfeldentwicklung vorgenommen, um Hinweise auf gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklungen zu finden, die Auswirkungen auf den Freizeitverkehr haben können. Die Studie identifiziert drei Hauptgründe für den Rückgang des Freizeitverkehrs zwischen den Jahren 2005 und 2010. Diese gründen auf Veränderungen beim Tagesablauf und beim Aktivitätenprogramm der Verkehrsteilnehmer (1), dem Rückgang der Wegedistanzen bei Freizeitaktivitäten im Inland (2) und Substitutionseffekte der alltäglichen Freizeit durch Tagesreisen ins Ausland (3).

Abrégé

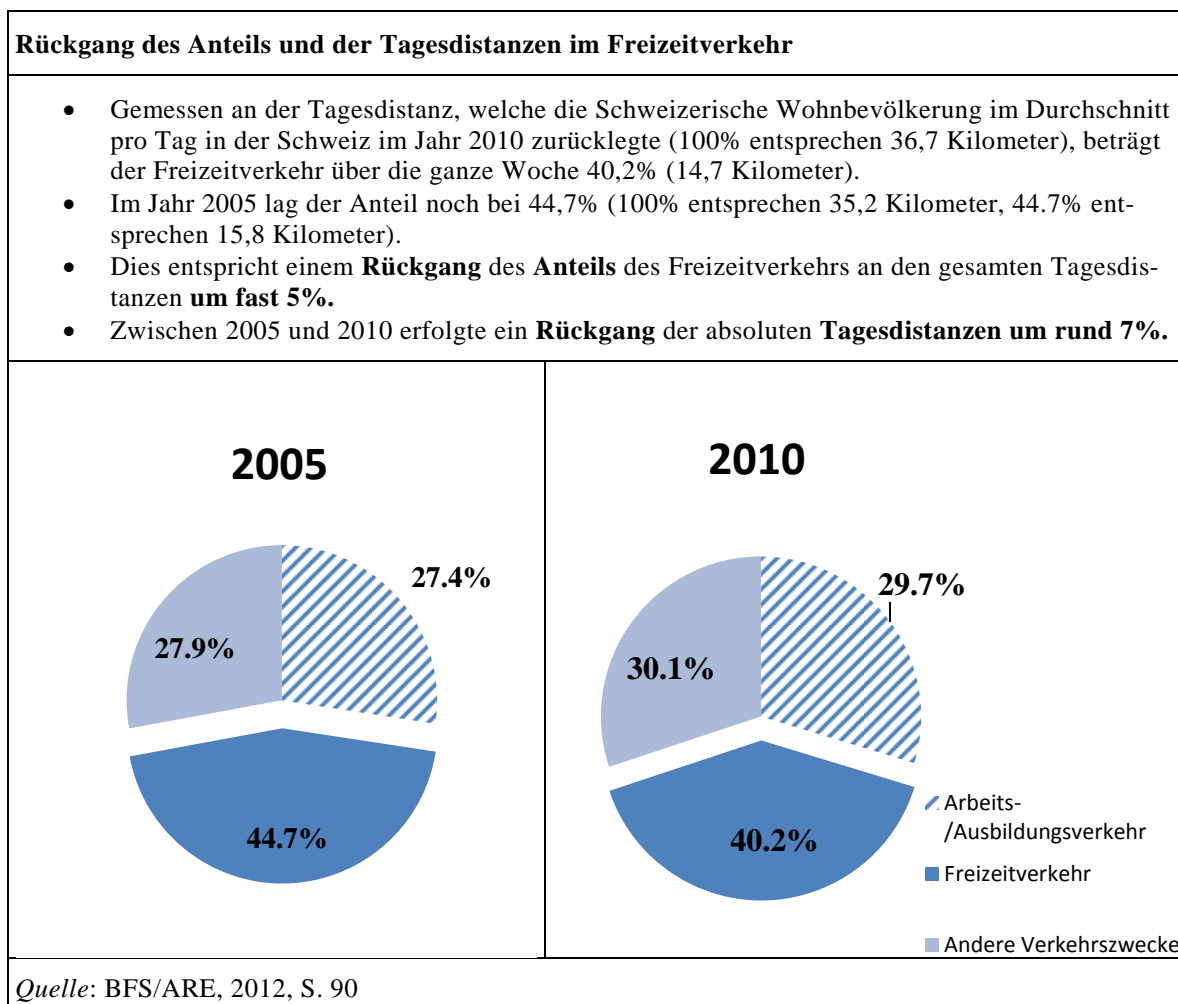
Le présent rapport d'experts est destiné à dégager les causes du recul du trafic de loisirs dans la population résidente en suisse entre 2005 et 2010. La démarche s'appuie sur des analyses statistiques du Microrecensement Mobilité et transports, aussi bien descriptives que multivariées, exploitant des données remontant jusqu'en 1994. L'analyse du contexte s'appuie sur des données supplémentaires qui visent à mettre en évidence des évolutions économiques et sociétales susceptibles d'avoir une répercussion sur le trafic de loisirs. L'étude distingue trois raisons majeures expliquant le recul de ce type de trafic de 2005 à 2010 : premièrement, une modification du programme d'une journée et des activités ; deuxièmement, un recul des distances parcourues pour les loisirs sur le territoire national et troisièmement un effet de substitution des loisirs quotidiens par des déplacements d'une journée à l'étranger.

Abstract

This report examines the reasons for the decrease in leisure traffic among the Swiss residential population between 2005 and 2010. It contains descriptive and multivariate statistical analyses of samples of the Swiss Microcensuses on Transport and Mobility since 1994. By drawing on additional statistical sources, it also offers an analysis of how the leisure environment has developed, to find evidence of social and economic dynamics that may have affected leisure traffic. The study identifies three main reasons for the decrease in leisure traffic in Switzerland between 2005 and 2010. First, dynamics based on changes in daily routines and the activity schedules of road users can be found. Second, inland distances travelled for leisure activities were shorter on average, which points to the increasing importance of activities in the local area. Third, everyday leisure trips have been partly substituted by day trips taken abroad.

Zusammenfassung

Entgegengesetzt gängiger Perspektiven und Prognosen zeigen die Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 auf, dass der Freizeitverkehr im Alltag mit rund 40% zwar immer noch den grössten Anteil an den zurückgelegten Tagesdistanzen in der Schweiz einnimmt, jedoch eine Abnahme dieses Verkehrsanteils im Vergleich zum Jahr 2005 um rund 5% zu beobachten ist.



Die Expertise identifiziert folgende **drei Hauptgründe** für den Rückgang des Freizeitverkehrs zwischen den Jahren 2005 und 2010:

1. **Veränderungen beim Tagesablauf und beim Aktivitätenprogramm der Verkehrsteilnehmer** (vgl. u.a. Abbildung 9, S. 15)
 - Das Aktivitätenprogramm der Schweizer Bevölkerung hat sich im Jahr 2010 hin zu Aktivitäten mit stärker verpflichtendem Charakter verschoben (Einkauf, Begleiten von Personen). Dies zeigt vor allem die grössere Bedeutung des Verkehrszwecks Arbeit und Ausbildung im Jahr 2010 (siehe Abbildung).
2. **Rückgang der Wegedistanzen bei Freizeitaktivitäten** (vgl. u.a. Abbildung 13, S. 18)
 - Die Zielwahl und damit auch die Länge von Freizeitaktivitäten haben sich geändert. Es wurden vermehrt kürzere Freizeitwege für Aktivitäten zurückgelegt, also eher Ziele in der Nähe respektive in der gleichen Region aufgesucht. Bei den Wegedistanzen für Freizeitaktivitäten, bei denen eine Abnahme der Wegedistanzen festzustellen war (vor al-

lem Besuche, Gastronomiebesuch und aktiver Sport) ist zudem eine Zunahme des Langsamverkehrsanteils festzustellen.

3. Substitutionseffekte der alltäglichen Freizeit durch Tagesreisen und Reisen ins Ausland (vgl. u.a. Abbildung 16, S. 21)

- Es fand eine Substitution von Alltagsfreizeitwegen im Inland durch nicht-alltägliche Freizeitwege statt. Insbesondere der Anteil Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen ins Ausland ist in der Schweiz angestiegen.

Des Weiteren kann für den Rückgang des Freizeitverkehrs im Bereich der Alltags-Freizeitmobilität gemäss den Ergebnissen dieser Analysen das Zusammenwirken einer Reihe von weiteren Einzelentwicklungen verantwortlich gemacht werden:

- Es nahm bereits die Partizipation an Freizeitaktivitäten ausser Haus ab. Es kam also offenbar zu einer Verschiebung von ausserhalb zu innerhalb des Hauses ausgeübten Freizeitaktivitäten. Dies gilt in besonderem Masse für Frauen, für 18-24-Jährige Personen, über 79-Jährige sowie Teilzeitangestellte.
- In einzelnen Gruppen der Bevölkerung fanden relativ starke Veränderungen im Verhalten statt, mit Konsequenzen für die zurückgelegten Distanzen. So vor allem bei jungen Erwachsenen, bei Seniorinnen und Senioren ab 80 Jahren, aber auch bei Personen mit einer nur zeitweisen Verfügbarkeit eines Personenwagens, die allesamt gegenüber dem Jahr 2005 deutlich geringere Distanzen zurücklegten.
- Eine Reihe von Entwicklungen innerhalb des Verkehrssystems und in dessen Umfeld kann als Erklärung für Verhaltensänderungen der Haushalte respektive einzelner Personengruppen angeführt werden: die Preise für Verkehr sind gestiegen; die Haushalte haben ihre Ausgaben für Verkehr aber nicht erhöht, sondern mussten offenbar anderen Ausgabenpositionen den Vorrang einräumen; die Stausituation auf Nationalstrassen hat sich verstärkt; das Wetter war im Jahr 2010 schlechter als im Jahr 2005; die Arbeitsstunden der Erwerbstätigen sind gestiegen; der Anteil der Bevölkerung in Städten ist leicht gewachsen; die Zahl von Freizeitangeboten hat sich vergrössert; allerdings hat das Angebot und die Preisentwicklung im internationalen Luftverkehr offenbar auch zur Durchführung von mehr internationalen Reisen motiviert.
- Trotz eines Anstiegs der Wohnbevölkerung zwischen 2005 und 2010 ist die inländische Verkehrsleistung im Freizeitverkehr der Schweizer Bevölkerung nicht gestiegen. Es ergaben sich allerdings starke Verschiebungen bei den im Freizeitverkehr benutzten Verkehrsmitteln zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs.

Aus diesen Ergebnissen werden einige Schlussfolgerungen in Bezug auf die Weiterentwicklung von Mobilitätshebungen, auf die Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs sowie die Strategie Freizeitverkehr des Bundes abgeleitet. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die festgestellten Entwicklungen im Sinne der Ziele der Strategie Freizeitverkehr des Bundes sind: Die Wegdistanz in der Freizeit, d.h. der Aufwand für die ausgeübten Freizeitaktivitäten, ist zurückgegangen. Im Zeitraum von 2005 bis 2010 haben sich infolge der geänderten Verkehrsmittelwahl deutliche Verschiebungen im Freizeitverkehr zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs ergeben.



Faktenblatt Strategie Freizeitverkehr des Bundes

Der Freizeitverkehr ist dominierend auf Schweizer Strassen und Schienen. Rund 40% aller Fahrten in der Schweiz sind Freizeitfahrten.

Freizeitverkehr findet vor allem in Kernstädten und Agglomerationen, in geringerem Umfang aber auch im ländlichen Raum statt. Das dominierende Verkehrsmittel im Freizeitverkehr ist das Auto. Um langfristig eine Umlagerung auf umweltverträglichere Verkehrsmittel zu erreichen, ist ein aufeinander abgestimmtes Paket von verschiedenen Massnahmen notwendig.

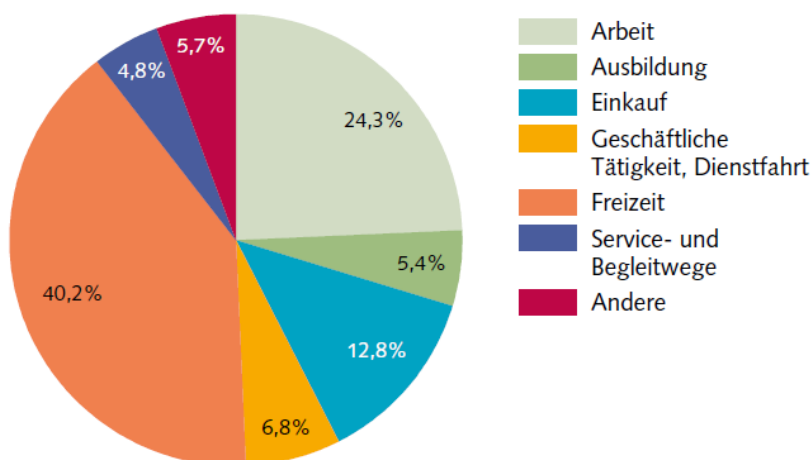
1. Zahlen und Fakten zum Freizeitverkehr

Definition: Freizeitverkehr ist – unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel – jener Verkehr, der in Zusammenhang mit Freizeittätigkeiten (Tätigkeiten des Menschen für Erholung und Abwechslung) entsteht. Kein Freizeitverkehr in diesem Sinne ist Verkehr für unbezahlte Arbeit wie Hausarbeit, Betreuen und Begleiten von Kindern und älteren Menschen, unbezahlte Mitarbeit in Vereinen und politischen Organisationen. Einkaufen wird in der Regel nicht als Freizeitaktivität eingestuft.

Alle 5 Jahre werden seit 1974 in der Schweiz statistische Erhebungen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung durchgeführt (Mikrozensus zum Verkehrsverhalten), letztmals im Jahr 2010. Um ein detailliertes Bild des Freizeitverkehrs zu erhalten, werden nachfolgend als Einführung einige Zahlen und Fakten vorgestellt.

Abbildung 1: Anteile der Verkehrszwecke an der Tagesdistanz (Quelle: BFS/ARE 2012)

Anteile der Verkehrszwecke an der Tagesdistanz

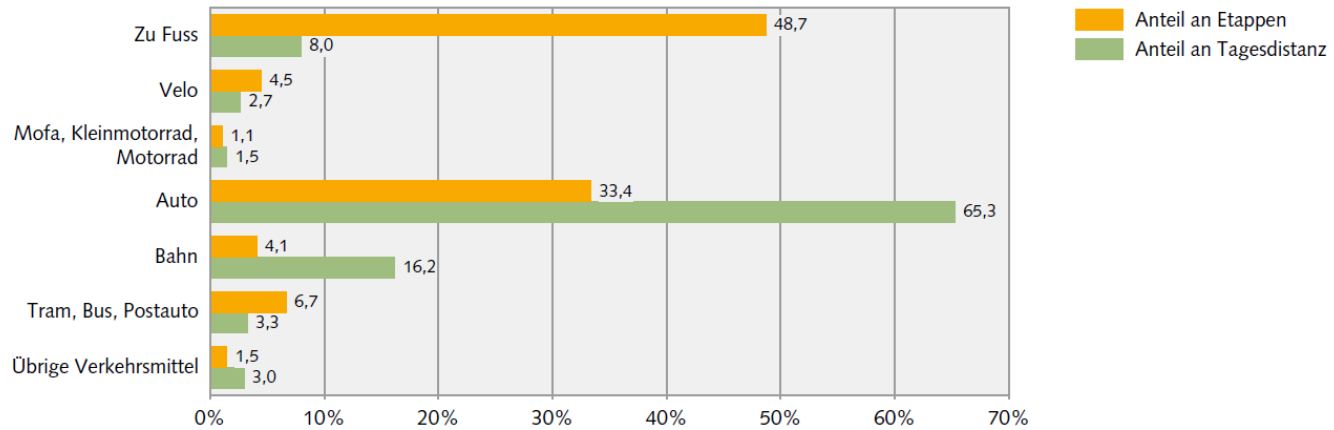


© BFS/ARE

Der Freizeitverkehr ist der dominierende Verkehrszweck im schweizerischen Verkehrssystem (siehe Abbildung 1). Für die meisten Freizeifahrten wird das Auto gewählt (siehe Abbildung 2). Der Freizeitverkehr findet zudem vor allem in den Agglomerationen statt (siehe Abbildung 3).

Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr (Quelle: BFS/ARE 2012)

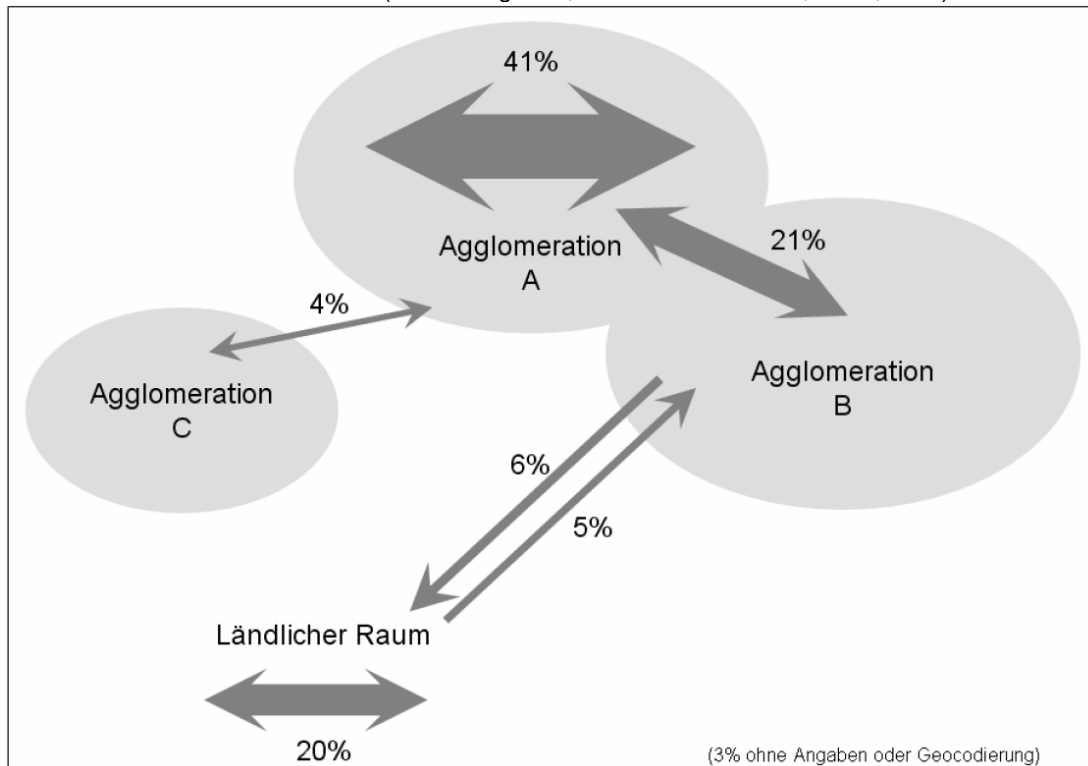
Verkehrsmittelwahl bei Freizeitwegen (in %)



Basis: 114 932 Freizeitetappen im Inland

© BFS/ARE

Abbildung 3: Räumliche Verteilung des Freizeitverkehrs innerhalb und zwischen (zusammenhängenden) Agglomerationen sowie dem ländlichen Raum (Darstellung ARE; Quelle: Ohnmacht T., et. al., 2008)



Um den Ansprüchen einer nachhaltig orientierten Gesellschaft gerecht zu werden, braucht es Anstrengungen, um den Freizeitverkehr zukünftig umweltverträglicher zu gestalten.

Bisherige verkehrspolitische und verkehrsplanerische Strategien waren in erster Linie auf den Arbeitspendlerverkehr sowie auf den Fernverkehr ausgerichtet. Thema war zudem die fahrzeugseitige technische Emissionsminderung. Die spezifischen Aspekte des Freizeitverkehrs wurden in der Vergan-

genheit zu wenig intensiv in die Überlegungen zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik einbezogen. Entsprechend gross sind heute der Handlungsbedarf und das Handlungspotenzial in diesem Bereich.

Die hier nur in einem groben Abriss dargestellte Vielschichtigkeit und Komplexität des Freizeitverkehrs zeigen den Bedarf nach einer Gesamtsicht und einer daraus abgeleiteten Strategie im Freizeitverkehr bereits deutlich auf.

2. Die Strategie Freizeitverkehr des Bundes

Vision nachhaltiger Freizeitverkehr:

- Die Schweizer Bevölkerung und die ausländischen Gäste decken im Jahre 2020 ihre Freizeitmobilitätsbedürfnisse nachhaltiger ab als heute.
- Der Modalsplit im Freizeitverkehr hat sich im Vergleich zum Jahre 2005 zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs verschoben. Die mit motorisierten Individualverkehrsmitteln zurückgelegte Anzahl Personen- und Fahrzeugkilometer im Freizeitverkehr hat sich stabilisiert.
- Die negativen Auswirkungen des Freizeitverkehrs auf Umwelt und Raum nehmen ab, ohne dass erhebliche Einschränkungen auf der individuellen Ebene notwendig sind.

Ziele für den Freizeitverkehr:

1. Generell verträglichere Freizeitmobilität
 - verringerte Umweltbelastung durch Freizeitmobilität
 - kürzere Freizeitwege
 - umweltverträgliche und verbrauchsärmere Fahrzeuge
 - besser ausgelastete Fahrzeuge und Infrastrukturen (Besetzungsgrad, Kapazitäten)
 - sicherere Fahrzeuge und Infrastrukturen
2. Attraktiveres Verkehrsangebot im Bereich des Öffentlichen Verkehrs (ÖV), des Langsamverkehrs (LV) und der kombinierten Mobilität für den Freizeitverkehr
 - Veränderung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV (unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit), des LV sowie der kombinierten Mobilität
 - Erhöhen des Anteils der bewegungsaktiven Bevölkerung aus Gründen der Volksgesundheit
3. Erkennen und nutzen wirtschaftlicher Potenziale in allen Landesteilen, die mit nachhaltigerem Freizeitverkehr verbunden sind
 - Verbesserung der Wirtschaftskraft (Wertschöpfung, Ertragskraft) im Freizeit- und Tourismusbereich, beispielsweise durch Schaffen von Angeboten, welche die Inlandnachfrage erhöhen
4. Erhalt und Erhöhung der Lebensraumqualität, der kulturellen Vielfalt und des gesellschaftlichen Austauschs als Voraussetzung für einen attraktiven Freizeitstandort Schweiz
 - Guter Zugang zu Freizeitaktivitäten für alle sozialen Schichten
 - Schaffen von Freizeitangeboten im näheren Alltagsumfeld
 - Fördern von umweltverträglichen Angeboten in Tourismusregionen

Strategie Freizeitverkehr des Bundes:

- Auch im Freizeitverkehr sollen diejenigen Verkehrsmittel zum Einsatz kommen, welche die grössten komparativen Vorteile besitzen¹. Aus Sicht einer nachhaltigen Verkehrspolitik ist eine Verlagerung vom MIV auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr anzustreben.
- Reduktion des MIV-Wachstums im Freizeitverkehr, ohne dass ein allgemeines Wirtschaftswachstum in Frage gestellt wird.
- Kürzere Wege (attraktive Ziele in Wohnortsnähe, kombinierte Mobilität)
- Attraktive und konkurrenz- und marktfähige Angebote im Freizeitverkehr
- Es soll hauptsächlich mit Anreizen und attraktiven Angeboten gearbeitet werden und weniger mit Geboten und Verboten.

¹ Bei der Beurteilung der komparativen Vorteile sind die externen Kosten bzw. die Umweltwirkungen mit zu berücksichtigen.

- Der Bund spielt eine aktive Rolle in einem Netzwerk von Schlüsselakteuren aus Kantonen und Gemeinden, von Verbänden und Interessenorganisationen und der privaten Wirtschaft.

Im Freizeitverkehr muss die Stossrichtung in Richtung attraktiver Alternativen zum motorisierten Individualverkehr gehen. Die Tatsache, dass die Bevölkerung zwar für neue Lösungen aufgeschlossen ist, sich aber eher gegen zusätzliche finanzielle Belastungen ausspricht, erhöht die Herausforderung zusätzlich.

3. Stossrichtungen und Massnahmen

Werden die Aktivitäten im Freizeitverkehr bezüglich der mittleren Distanz, dem MIV-Anteil und dem Anteil am gesamten Freizeitverkehr analysiert, ergibt sich folgendes Bild:

Abbildung 4: Anteil der Freizeitaktivitäten (in % aller Freizeitwege im Inland) (Quelle: BFS/ARE 2012)

Freizeitaktivität	Mo–Fr	Sa	So	Total
Besuche	17,7	21,5	22,4	19,2
Gastronomiebesuch	24,8	20,7	13,5	22,2
Aktiver Sport	13,0	8,6	8,8	11,5
Wanderung	2,7	3,1	4,6	3,1
Velofahrt	0,6	0,7	1,1	0,7
Passiver Sport	1,0	2,2	1,8	1,3
Nicht-sportliche Aussenaktivität	19,2	17,2	26,0	20,0
Medizin/Wellness/Fitness	1,2	0,6	0,4	1,0
Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen	4,1	8,0	5,8	5,1
Unbezahlte Arbeit	2,0	2,0	1,0	1,8
Vereinstätigkeit	1,8	1,3	0,7	1,6
Ausflug, Ferien	0,4	1,0	1,0	0,6
Religion (Kirche, Friedhof, Pilgerfahrt)	1,1	1,8	4,6	1,8
Auswärtige Freizeitaktivitäten im Haus	1,1	1,1	1,0	1,1
Essen ohne Gastronomiebesuch	0,6	0,6	0,6	0,6
Einkaufsbummel / Shopping	1,8	2,1	0,3	1,6
Rundreise	0,2	0,4	0,3	0,3
Anderes	3,6	3,8	2,2	3,4
Mehrere Aktivitäten	3,0	3,4	3,9	3,2

Basis: 52 430 Freizeitwege im Inland (Hinwege und Wege von zu Hause nach Hause)

Abbildung 5: Verteilung der Wegdistanzen im Freizeitverkehr nach Aktivitätstyp (in %) (Quelle: BFS/ARE 2012)

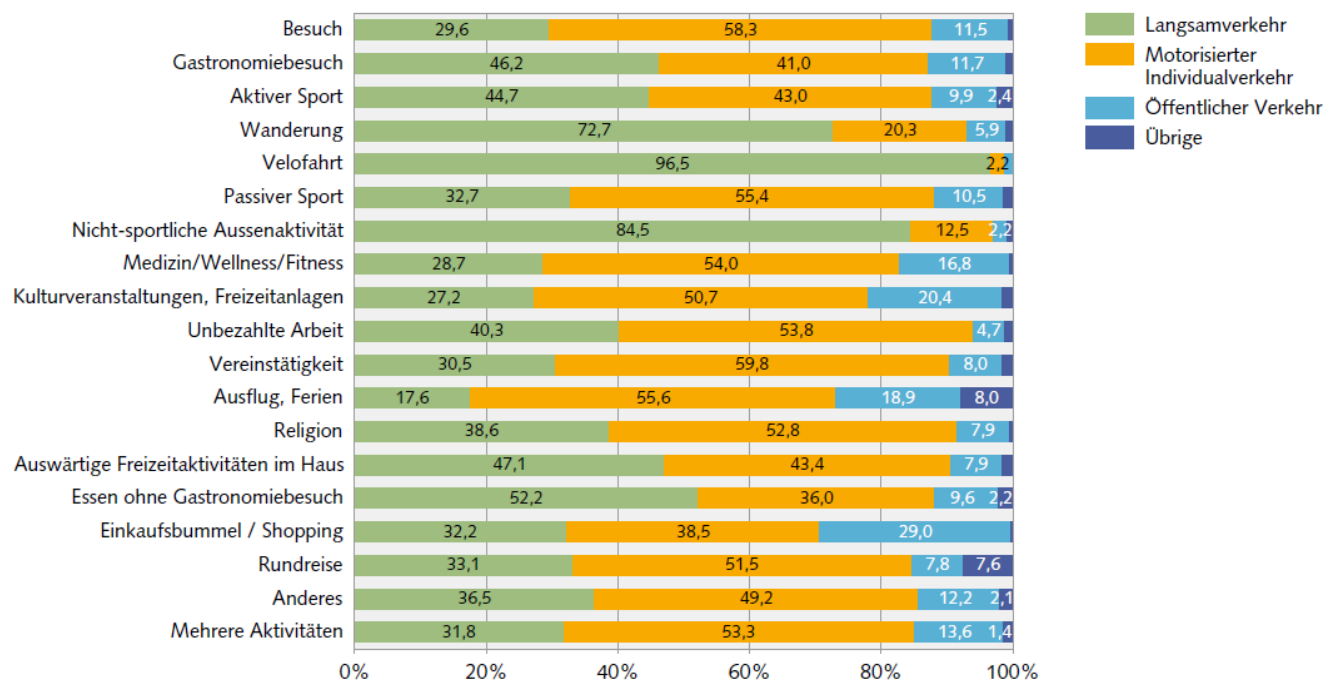
Verteilung der Wegdistanzen im Freizeitverkehr nach Aktivitätstyp (in %)

Freizeitaktivität	Wegdistanz			
	< 2,0 km	2,1 bis 10,0 km	10,1 bis 20,0 km	> 20,0 km
Besuche	36,7	32,5	12,8	17,9
Gastronomiebesuch	53,1	27,6	8,1	11,2
Aktiver Sport	34,2	42,5	12,1	11,2
Wanderung	33,0	46,5	9,7	10,7
Velofahrt	19,6	34,1	17,5	28,8
Passiver Sport	29,6	35,6	13,0	21,9
Nicht-sportliche Aussenaktivität	49,9	42,8	4,1	3,2
Medizin/Wellness/Fitness	36,1	38,5	12,5	12,9
Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen	30,7	35,0	12,9	21,4
Unbezahlte Arbeit	52,1	34,1	6,2	7,5
Vereinstätigkeit	42,0	38,3	8,5	11,2
Ausflug, Ferien	11,9	32,5	16,1	39,5
Religion (Kirche, Friedhof, Pilgerfahrt)	51,6	31,5	7,1	9,9
Auswärtige Freizeitaktivitäten im Haus	51,8	34,2	7,1	6,9
Essen ohne Gastronomiebesuch	56,5	22,9	9,3	11,3
Einkaufsbummel / Shopping	34,6	34,4	12,8	18,1
Rundreise	22,3	27,0	11,5	39,2
Anderes	42,5	33,4	9,5	14,7
Mehrere Aktivitäten	18,5	39,5	15,5	26,4
Total	42,4	35,6	9,5	12,5

Basis: 52 430 Freizeitwege im Inland (Hinwege und Wege von zu Hause nach Hause)

Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl nach Freizeitaktivität (in % der Freizeitwege) (Quelle: BFS/ARE 2012)

Verkehrsmittelwahl nach Freizeitaktivitäten (in % der Freizeitwege)



Basis: 52 430 Freizeitwege im Inland (Hinwege und Wege von zu Hause nach Hause)

© BFS/ARE

Bezüglich des Anteils am gesamten Freizeitverkehr sind vor allem Gastronomiebesuche, die Besuche von Verwandten und Bekannten sowie nicht-sportliche Aussenaktivitäten massgebend (siehe Abbildung 4). Bei letzteren handelt es sich aber um kurze Wege mit einem sehr tiefen Anteil MIV, sodass hier kaum Handlungsbedarf gegeben ist (siehe Abbildungen 5 und 6). Bei den Gastronomiebesuchen ist der Anteil des MIV doch deutlich höher, sie sind aber vor allem auch aufgrund des hohen Anteils am gesamten Freizeitverkehr relevant. Bei den Besuchen von Verwandten und Bekannten schliesslich ist sowohl aufgrund des hohen Anteils am gesamten Freizeitverkehr als auch aufgrund des hohen Anteils des MIV ein Handlungsbedarf klar erkennbar.

Weiter fällt auf, dass diejenigen Teile des Freizeitverkehrs mit sehr hohem MIV-Anteil in der Regel mengenmässig eine kleine Bedeutung von unter 1% bis ca. 2% aufweisen (z.B. Vereinstätigkeit; Medizin, Wellness und Fitness; Religion) und daher daraus kein spezifischer Handlungsbedarf abgeleitet werden kann.

Aufgrund des recht hohen Anteils des MIV und des relevanten Anteils am gesamten Freizeitverkehr sind zudem auch die Themen aktiver Sport sowie Besuche von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen relevant, letztere zudem auch wegen der vergleichsweise höheren zurückgelegten Distanzen.

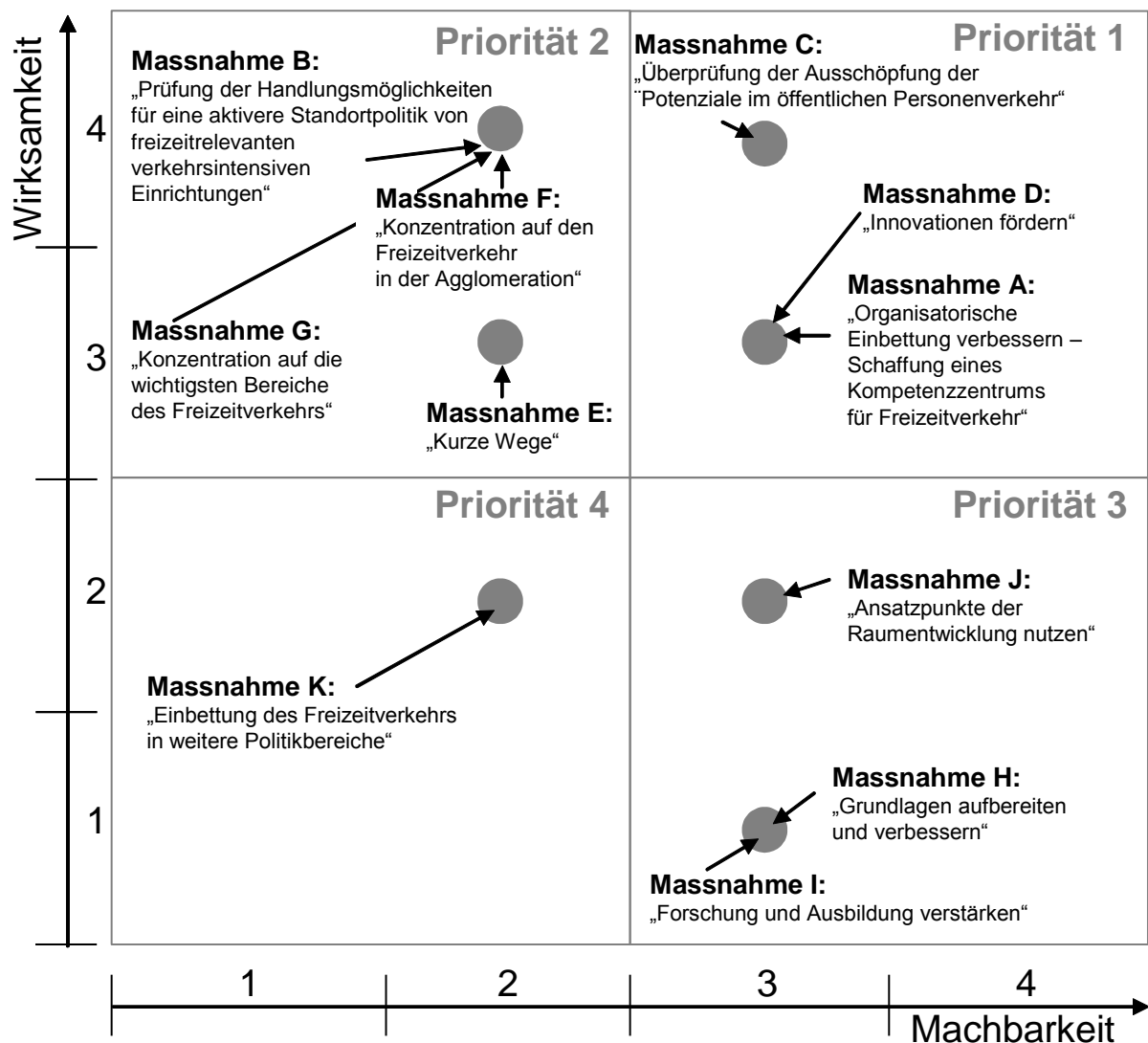
Es lassen sich folgende drei *Stossrichtungen* ableiten, in denen sich die verschiedenen Massnahmen bündeln lassen:

1. Handlungsfähigkeit verbessern – Partnerschaften bilden, Organisation verbessern
2. Handlungsspielraum ausnutzen – bestehende Instrumente konsequent anwenden, eingeleitete Massnahmen weiterführen und optimieren
3. Handlungen konzentrieren – Schlüsselthemen weiterentwickeln

Um einen nachhaltigen Erfolg der Strategie zu garantieren, ist der Umsetzung mindestens eben so grosses Gewicht beizumessen. Für die Umsetzung sind schwergewichtig die Kantone und Gemeinden verantwortlich. Je nach Politikbereich sind zudem verschiedene Bundesstellen (in unterschiedlichem Ausmass) ebenfalls in die Umsetzung involviert. Um den Umsetzungserfolg jedoch zu überwachen und schlussendlich sicherzustellen, ist eine übergreifende Koordination notwendig.

Massnahmen: Sollen die gesetzten Ziele erreicht werden, sind möglichst realistische und konkrete Massnahmen umzusetzen. Dabei soll der Fokus gezielt auf die wirksamsten und Erfolg versprechendsten Massnahmen gelegt werden.

Abbildung 7: Herleitung der Prioritäten (eigene Darstellung)



Wie oben bereits erwähnt, wird der Fokus gezielt auf die wirksamsten und Erfolg versprechendsten Massnahmen gelegt (Prioritäten 1 und 2).

Massnahme A: „Organisatorische Einbettung verbessern – Schaffung eines Kompetenzzentrums für Freizeitverkehr“

Das Kompetenzzentrum für Freizeitverkehr im ARE wurde Ende 2009 gegründet. Es wurde dazu eine Koordinationsgruppe Freizeitverkehr des Bundes unter der Leitung des ARE konstituiert. Die Bundesämter für Energie BFE, Verkehr BAV, Umwelt BAFU, Strassen ASTRA, Zivilluftfahrt BAZL, Gesundheit BAG, Sport BASPO, Statistik BFS sowie das Staatssekretariat für Wirtschaft SECO sind darin mit je einem Mitarbeiter bzw. Mitarbeiterin vertreten. Das Ziel ist, dass die Arbeiten der verschiedenen Bundesämter koordiniert werden und zudem in der Regel einmal im Jahr ein Auftrag zur Bearbeitung ausgewählter Schlüsselthemen (siehe Massnahmen der Prioritäten 1 und 2) vergeben wird (der erste Auftrag befasste sich mit den wichtigsten Bereichen des Freizeitverkehrs – siehe Massnahme G).

Massnahme B: „Prüfung der Handlungsmöglichkeiten für eine aktivere Standortpolitik von freizeitrelevanten verkehrsintensiven Einrichtungen“

Bei publikumsintensiven Einrichtungen und Veranstaltungen bestehen in mehrfacher Hinsicht relativ günstige Bedingungen für eine Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl und teilweise auch der Reisedistanzen im Freizeitverkehr mit den Instrumenten der Raum- und Verkehrsplanung. Es gibt auch schon eine Reihe von guten Beispielen dafür, wie mit der Thematik planerisch umgegangen werden kann. Standorte von solchen Einrichtungen in einer Stadt sind in der Regel einem Standort im regionalen Umland vorzuziehen, weil sich so die durchschnittlichen Wegstrecken verringern und die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs beeinflussen lassen.

Massnahme C: „Überprüfung der Ausschöpfung der Potenziale im öffentlichen Verkehr“

Eine Evaluation soll die Frage beantworten, wie die vorhandenen Potenziale des öffentlichen Verkehrs im Freizeitverkehr besser ausgeschöpft werden können. Dabei können u.a. folgende Punkte untersucht werden: Weitere Förderung der kombinierten Mobilität und durchgängiger Transportketten; Erweiterung der angebotenen Fahrausweise im öffentlichen Verkehr in Kombination mit Kulturanlässen und -einrichtungen; Abklärungen für ein Freizeit GA; Überprüfung der Abgeltungen im regionalen Personenverkehr im Hinblick auf einen nachhaltigen Freizeitverkehr; Prüfung neuer Finanzierungsmodelle für die Angebote des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität zur Erstellung von marktfähigen Lösungen für die Erhaltung des Service Public und der touristischen Attraktivität.

Massnahme D: „Innovationen fördern“

Das ARE betreibt seit 2006 das Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK (DZM). Am DZM sind nebst dem ARE auch die Bundesämter für Umwelt BAFU, Energie BFE, Verkehr BAV, Strassen ASTRA und Gesundheit BAG beteiligt.

Das Zentrum unterstützt neue, zukunftsweisende Mobilitätsprojekte in Ergänzung zur Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes. Ausserdem stellt das Zentrum für alle Interessierten eine gemeinsame Ansprechstelle zur Verfügung. Die Aktivitäten des Dienstleistungszentrums fokussieren auf die Schnittstellen der verschiedenen Verkehrsträger und sollen die Leistungsfähigkeit und die Nachhaltigkeit des gesamten Verkehrssystems verbessern. Die finanzielle Unterstützung ist zeitlich limitiert und konzentriert sich auf neue, zukunftsweisende Ideen mit guten Marktchancen.

Massnahme E: „kurze Wege“

Die Förderung kurzer Wege bedingt eine Steigerung der Attraktivität der näheren Umgebung z.B. durch eine Verbesserung der Freizeitmöglichkeiten bzw. eine verbesserte Zugänglichkeit und Bekanntheit der Angebote in der näheren Umgebung.

Das Herstellen einer verträglichen Nutzungsmischung, das Schaffen einer hohen Freiraum- und Wohnumfeldqualität und die Standortplanung von öffentlichen Freizeiteinrichtungen gehören zum Aufgabengebiet der kommunalen Nutzungsplanung. Aber auch mit Instrumenten der kommunalen Verkehrsplanung kann auf eine hohe Qualität des Wohnumfeldes und eine stärkere Identifikation mit dem Nahbereich hingewirkt werden, so zum Beispiel mit der Schaffung von Begegnungszonen und mit attraktiven Wegenetzen für den Fuss- und Veloverkehr. Nebst der Steigerung des nahen Wohnumfeldes ist v.a. auch der Qualität und der Erreichbarkeit von möglichst nahe gelegenen Erholungsgebieten aber auch von Freizeiteinrichtungen Beachtung zu schenken.

Anfang 2012 hat das Kompetenzzentrum Freizeitverkehr einen zweiten Auftrag vergeben, welcher sich dieser Thematik annimmt.

Massnahme F: „Konzentration auf den Freizeitverkehr in der Agglomeration“

Der Freizeitverkehr in und zwischen den Agglomerationen ist von grosser Bedeutung. Die Ausgangssituation für den Freizeitverkehr ist in den Agglomerationen gut. Dort besteht in der Regel ein gut ausgebaut und dichtes ÖV-Angebot, das aber vermehrt auf die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs ausgerichtet werden muss. Gibt es zum vorwiegend motorisierten Freizeitverkehr Alternativen, eröffnet sich ein grosses Umsteigepotenzial, da der Anteil des MIV im Freizeitverkehr höher ist als im Gesamtverkehr. Gleichzeitig können auch Langsamverkehr und kombinierte Mobilität gefördert werden.

Massnahme G: „Konzentration auf die wichtigsten Bereiche des Freizeitverkehrs“

Von grosser Relevanz sind die drei Bereiche der Besuche von Verwandten und Bekannten, die Gastronomiebesuche sowie der aktive Sport (siehe Abbildung 4). Alle drei Aktivitäten sind aus sozialer, volkswirtschaftlicher sowie gesundheitspolitischer Sicht sehr erwünscht. Die Stossrichtung kann daher lediglich in die Richtung einer Beeinflussung des gewählten Verkehrsmittels und allenfalls die Wahl nahe gelegener Zielorte für die Ausübung von sportlichen Aktivitäten sowie die Gastronomiebesuche gehen.

Wie unter Massnahme A bereits erwähnt, vergab das Kompetenzzentrum für Freizeitverkehr des ARE im Jahr 2010 einen ersten Auftrag, der sich mit dieser Thematik befasste. Der Schlussbericht kann über die Webseite (siehe Kap. 4 – wichtige Grundlagen) eingesehen werden.

4. Nächste Schritte und weitere Informationen

Das Kompetenzzentrum für Freizeitverkehr wurde Ende 2009 gegründet. Die Koordinationsgruppe Freizeitverkehr des Bundes wurde konstituiert. Je nach personellen und finanziellen Ressourcen werden externe Aufträge für die Bearbeitung der oben beschriebenen prioritären Massnahmen skizziert, ausgeschrieben, vergeben und durch die Koordinationsgruppe begleitet (Mitte 2010 – Ende 2011: Massnahmen G, Anfang 2012 – bis Ende 2012: Massnahme E, 2013: noch offen).

Die beteiligten Ämter haben zudem die Möglichkeit, eigene Ideen einzubringen und wichtige Schwerpunkte zu setzen, die ebenfalls vertiefter bearbeitet werden sollen.

Wichtige Grundlagen:

- Strategie Freizeitverkehr des Bundes:
<http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00462/index.html?lang=de>
- Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK:
<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/index.html?lang=de>
- Mikrozensus zum Verkehrsverhalten:
<http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00256/00499/index.html?lang=de>

Kontakt:

Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Sektion Verkehrspolitik, 3003 Bern

- Reto Lorenzi, Leiter Sektion Verkehrspolitik / Hauptautor Strategie Freizeitverkehr
Tel. 031 322 55 57, Mail: reto.lorenzi@are.admin.ch
- Peter Schild, Programmleiter Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK / Mitautor Strategie Freizeitverkehr
Tel. 031 322 55 55, Mail: peter.schild@are.admin.ch



Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen

Raccordement des installations de loisirs au réseau de transports

Access situation of leisure facilities

Hochschule Luzern – Wirtschaft (HSLU)
Helmut Schad
Thomas Diggelmann (ab 1. 6. 2009)
Timo Ohnmacht (bis 31. 5. 2009)

Hochschule für Technik Rapperswil (HSR)
Klaus Zweibrücken
Viktoria Slukan

**Forschungsauftrag SVI 2004/079 auf Antrag der Schweizerischen
Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI)**

Zusammenfassung

Herausforderung für die Planung

Als verkehrsentensive Freizeitanlagen (VE) gelten Einrichtungen wie Multiplexkinos, Erlebnisbäder, Zoos, Freizeitparks, grosse Museen sowie kombinierte Einrichtungen für Einkauf und Freizeit. Ähnlich den publikumsintensiven Einkaufseinrichtungen ziehen grosse Freizeitanlagen Verkehr in beträchtlichem Umfang an und erzeugen dadurch lokale Belastungen der Verkehrsnetze. Im Vergleich zu Einkaufseinrichtungen weisen verkehrsentensive Freizeitanlagen einige Besonderheiten auf:

- Die Besucherströme variieren im Tagesgang, im Wochengang und oft auch saisonal sehr stark. Bei vielen Anlagen treten ausgeprägte Belastungsspitzen innerhalb von kurzen Zeiträumen auf. Dies stellt besondere Herausforderungen für die Verkehrsanbindung und die Planung von Verkehrsangeboten dar.
- Ein beträchtlicher Teil der Besucher reist aus grösseren Entfernungsbereichen - auch im Fernverkehr - an. Der Fernverkehrsanbindung muss aus diesem Grund eine grosse Bedeutung beigemessen werden.
- Je nach Art der Freizeitangebote ziehen die Freizeitanlagen spezifische Besuchertypen mit jeweils einem spezifischen Verkehrsverhalten an. Die Beeinflussung des Anreiseverkehrs erfordert daher zielgruppenorientierte Ansätze.
- Verkehrsentensive Freizeitanlagen sind sowohl in zentralen, suburbanen als auch ländlichen Räumen zu finden. Damit sind sehr unterschiedliche Bedingungen der Verkehrsanbindung und des räumlichen Umfeldes verbunden. Die Planung in Bezug auf Freizeitanlagen muss daher in hohem Masse kontextsensibel ausgestaltet sein.

Empfehlungen zum planerischen Umgang mit verkehrsentensiven Einrichtungen wurden bisher vor allem aus der Analyse von grossen Einkaufseinrichtungen abgeleitet. Die spezifische Situation bei Freizeitanlagen spricht dafür, Massnahmenvorschläge gezielt für diesen Typ von verkehrsentensiven Anlagen zu entwickeln.

Ziel und Vorgehen

Zu den verschiedenen Typen von Freizeitanlagen gibt es für die Schweiz bislang noch keine vergleichenden Analysen. Diese Aufgabe soll die vorliegende Studie erfüllen. Sie beschränkt sich auf Freizeitanlagen mit dauerhaften Freizeitangeboten. Nicht betrachtet werden Anlagen, die lediglich zeitweise oder nur für eine bestimmte Saison (wie z.B. Wintersportanlagen) betrieben werden. Die Untersuchung hat zum Ziel, auf empirischer Basis Empfehlungen zur Optimierung der Verkehrsanbindung und zur Bewältigung der Verkehrsbelastung an Freizeitanlagen zu entwickeln. Dem dienen die folgenden Analysen:

- In einer vergleichenden Untersuchung wird der Status quo der Verkehrsanbindung an 20 Freizeitanlagen unterschiedlicher Typen dokumentiert und es werden typische Problemlagen bezeichnet.
- Mit einer Analyse der Planungsgeschichte von drei Freizeitanlagen (FCS Park Schaffhausen, Aquabasilea Pratteln, Westside Bern) wird exemplarisch ermittelt, inwieweit das Kriterium der Verkehrsanbindung bei der Standortsuche und der Standortentwicklung Berücksichtigung fand.
- Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl der Besucher und der kleinräumigen Verkehrserschliessung - auch für den Fuss- und Veloverkehr - werden mit Hilfe von Kundenbefragungen, Vor-Ort-Erhebungen sowie ergänzenden Expertengesprächen an vier exemplarischen Freizeitanlagen untersucht: Kino MaxX Emmenbrücke, Maag Areal in Zürich, Verkehrshaus in Luzern und Technorama in Winterthur.

Die Analysen münden in umfangreiche Empfehlungen, die für drei Handlungsfelder formuliert werden: Raumplanung, Verkehrsplanung und Mobilitätsmanagement. Diese Empfehlungen sind für Planer, Anlagenbetreiber und die weitere Fachöffentlichkeit auch in einem separaten Leitfaden dokumentiert.

Verkehrsanbindung im motorisierten Individualverkehr

Bei rund der Hälfte der untersuchten Freizeitanlagen weist das übergeordnete Strassennetz (Nationalstrassen) in Anlagennähe Staubereiche auf. In diesen Fällen kann die Strassenkapazität durch das von Freizeitanlagen hervorgerufene zusätzliche Verkehrsaufkommen merklich beeinträchtigt werden. Im nachgeordneten lokalen oder regionalen Strassennetz kommt es vor allem bei folgenden Situationen zu Problemen:

- A: Freizeitanlagen an meistens subzentralen Standorten der Agglomerationen und manchmal an periurbanen Standorten, bei denen Überlastungen des Strassennetzes im Umfeld der Anlage infolge der Überlagerung mit anderen benachbarten verkehrssintensiven Nutzungen auftreten (in der ausgedehnten Abendspitze, Beispiel Kino MaxX in Emmenbrücke).
- B: Anlagen in den Kernstädten der Agglomerationen, bei denen über den Tag hinweg bereits eine generell hohe Auslastung des Strassennetzes in unmittelbarer Nähe zur Anlage besteht und damit kaum noch ein Spielraum für zusätzliche anlagenbedingte Fahrten existiert (Beispiel: Maag Areal in Zürich).
- C: Freizeitanlagen in den Kernstädten der Agglomerationen mit einem Parkdruck auf angrenzende Wohngebiete zu Zeiten mit hohen Besucherzahlen (Beispiel Zoo Zürich).

Das Potenzial der Parkraumbewirtschaftung an den Anlagen wird noch nicht voll ausgeschöpft: Rund ein Viertel der Anlagen mit eigenen Parkplätzen erhebt gar keine Parkgebühren, bei anderen Anlagen sind die Parkgebühren relativ niedrig.

Bei Anlagen mit zeitlich stark akzentuierten Freizeitnutzungen (z.B. festen Programmzeiten oder ausgeprägter wetterabhängiger Nachfrage) verschärfen sich die Belastungsprobleme noch einmal.

Verkehrsanbindung im öffentlichen Verkehr

Knapp die Hälfte der verkehrssintensiven Freizeitanlagen verfügt, trotz eines überregionalen Einzugsgebiets, nicht über einen nahegelegenen Anschluss im Schienenverkehr. Die Güteklasse der ÖV-Erschliessung – gemessen an der Taktfrequenz und der Entfernung zu ÖV-Haltestellen – erreicht nur bei knapp einem Drittel der untersuchten Freizeitanlagen die höchste Qualitätsstufe A (Datenstand 2005). Dies verweist auf Defizite im Planungsprozess, die bereits bei der Standortfestlegung respektive -auswahl aufgetreten sind. Bei der Neuplanung von Anlagen muss dem Kriterium der Verkehrsanbindung in Zukunft ein höheres Gewicht beigemessen werden. Und an einer recht grossen Anzahl von bestehenden Anlagen herrscht ein Handlungsbedarf darin, die ÖV-Bedienung der Anlagen nachträglich zu verbessern. Allerdings sind auch die Datengrundlagen zur ÖV-Güteklasse selbst zu verbessern.

Verkehrsanbindung im Fuss- und Veloverkehr

Die Anbindung im Fuss- und Veloverkehr ist überwiegend garantiert, vereinzelt sind aber die Anbindung ins regionale Velowegenetz, die Signalisation für Zufussgehende und Velofahrende sowie die Qualität der Veloabstellplätze noch zu verbessern.

Modal-Split

Die Datenlage zum Modal-Split im Reiseverkehr der Besucher ist generell schlecht. Eine Standortentwicklung, die an verkehrlichen Zielen orientiert ist, ist auf dieser Grundlage nicht möglich. Und die Wirksamkeit der an den Anlagen ergriffenen Massnahmen kann so nicht kontrolliert werden.

Planungspraxis in drei Beispielen

In zwei der drei untersuchten Planungsbeispiele waren im Sinne einer Positivplanung vorab Gebiete festgelegt worden, in denen Freizeitanlagen prinzipiell angesiedelt werden können: bei Westside Bern und Aquabasilea Pratteln. Verkehrliche Kriterien waren dabei berücksichtigt worden. Beim FCS Park Schaffhausen wurden stattdessen Standortevaluationen durchgeführt, bei denen verkehrliche Kriterien (ohne Langsamverkehr) berücksichtigt wurden. In allen Beispielen wurden allerdings Standorte gewählt, die aufwändige zusätzliche Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsanbindung erfordern (neue ÖV-Haltestellen, -Fahrplanangebote respektive -Linien, Ausbauten beim MIV, Neubauten

beim LV).

Beim Westside Bern und im Quartierplan Pratteln (Aquabasilea) wurden Fahrleistungsmodelle eingesetzt, die eine Begrenzung des MIV ermöglichen. In der Baubewilligung des FCS Parks hat die Bauherrschaft die Auflage erhalten, ein detailliertes Mobilitätskonzept zu erarbeiten, in dem unter anderem das Ziel eines Modal-Split von ÖV zu MIV von 50% zu 50% und auch ein Wirkungscontrolling der zu ergreifenden Massnahmen festgeschrieben wurde. Dies kann als gutes Beispiel für andere Freizeitanlagen angesehen werden.

Die untersuchten Fälle lassen erkennen, dass die Anbindung von verkehrsintensiven Freizeitanlagen nicht kleinräumig, sondern mindestens in einem regionalen oder kantonalen räumlichen Kontext betrachtet werden muss: Anlagenbezogene Verkehrskonzepte müssen in Gesamtverkehrskonzepten auf regionaler und kantonaler Ebene eingebettet werden. Sehr lange Planungs- respektive Realisierungszeiträume erfordern es, die verkehrskonzeptionellen Arbeiten mehrmals neuen Rahmenbedingungen und Planungsvarianten anzupassen. Im Falle von Angebotserweiterungen an bestehenden Standorten müssen die Massnahmen zur Verkehrsanbindung in Etappen ausgestaltet werden können.

Detailanalyse der Verkehrsanbindung und -nachfrage

Die Detailanalyse zur Verkehrsnachfrage und zum Verkehrsangebot an vier Freizeitanlagen deckt Anlagen unterschiedlicher Art und Lage ab: zwei zentral in einer Agglomerationskerngemeinde gelegene Anlagen (Verkehrshaus Luzern und Maag Areal in Zürich) sowie zwei Anlagen im Agglomerationsgürtel (Kino MaxX Emmenbrücke und Technorama Winterthur); darunter hat das Kino ausgeprägte Programmbeginn- und -endzeiten, ganz überwiegend abends.

Ganglinien und Besucheraufkommen:

- Es zeigen sich hohe Tages- und Wochen-Variationen im Besucheraufkommen. In der stärksten 3-Stunden-Periode liegt das Aufkommen bei zwei Anlagen um das 12-fache respektive 23-fache über dem Aufkommen der schwächsten untersuchten Periode.
- Zwei Anlagen (Kino MaxX und Verkehrshaus) erreichen bereits in einer starken 3-Stunden-Periode eine Besucherzahl von rund 2'000 Personen.

Anreisedistanzen:

- Vor allem die Museen und am Samstag auch das Maag Areal haben zu einem beträchtlichen Anteil (über die Hälfte) Besucher aus einem überregionalen Herkunftsgebiet (Median der Anreisedistanz beim Technorama z.B. 56 km).

Modal-Split an vier Anlagen:

- Der Modal-Split der vier exemplarisch untersuchten Anlagen (Kino MaxX, Maag Areal, Verkehrshaus und Technorama) ist stark vom motorisierten Individualverkehr geprägt. Der MIV-Anteil reicht von 40% (Maag Areal) bis 71% (Kino MaxX).
- Bezogen auf den ÖV-Anteil gliedern sich die Anlagen in drei Gruppen: hoher ÖV-Anteil (57%) beim Zürcher Maag Areal, mittlerer Anteil beim Verkehrshaus der Schweiz (42%), eher niedriger Anteil bei dem ausserhalb der Kernstadt gelegenen Kino MaxX (28%) und dem Technorama (27%).
- Der Anteil eigenständiger Wege im Langsamverkehr (ohne Verkehrsmittelkombinationen) betrug über alle Anlagen hinweg 4%. An den Anlagen sind deshalb vor allem die Langsamverkehrswege in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr von Bedeutung.
- Wichtige Faktoren, die den Modal-Split beeinflussen, sind die Zentralität der Lage und die Qualität der Verkehrsanbindung (auch im Schienenverkehr).

Handlungsbedarf

Ausgehend von den Analysen lässt sich vor allem folgender Handlungsbedarf an Freizeitanlagen feststellen:

- Verbesserung des Planungsprozesses: Optimierung des Prozesses der Standortfestlegung respektive der Standortwahl; besseres Ausschöpfen der Möglichkeiten, die das

raumplanerische Instrumentarium bietet; konkrete Festlegung von Zielen und verkehrsbezogenen Massnahmen, Finanzierung mit Beteiligung von Freizeitanlagen, Controlling von Festlegungen der Raumplanung und Massnahmen der Verkehrsplanung

- Management der Spitzenbelastung im PW-Verkehr sowie im öffentlichen Verkehr vor allem bei jenen Freizeitanlagen mit akzentuierten Veranstaltungsbeginnzeiten
- Abbau von Belastungen und Staus auf Zufahrtswegen
- Vermeiden von Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum
- Bewirtschaften des Parkraums an Freizeitanlagen und in ihrem Umfeld
- Unterbinden des von einer Freizeitanlage ausgehenden Parksuchverkehrs in angrenzenden Gebieten
- Erhöhen der Anteile der öffentlichen Verkehrsmittel im Besucherverkehr
- Gewährleisten einer hohen Qualität der Erschliessung für Zufussgehende und Velofahrende, unter Berücksichtigung der Wege zwischen den Freizeitanlagen und den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

Empfehlungen zur Raumplanung

Bei den Empfehlungen wird ein starkes Gewicht auf die Raumplanungsinstrumente der Kantone und Gemeinde gelegt, die auf die Prüfung der Standorteignung und im weiteren Verlauf auf eine nachhaltige Standorterschliessung und -entwicklung ausgerichtet sein müssen. Die Verkehrsanbindung muss im Planungsverlauf möglichst frühzeitig behandelt werden, damit von Beginn an optimale Lösungen gefunden werden können. So können teure Anpassungsmassnahmen im Verkehrsbereich zu späteren Zeitpunkten vermieden werden.

In Zukunft wird vor allem der Planungsfall einer Umnutzung von Arealen respektive einer Gebietsentwicklung mit neuen Freizeitanlagen in Agglomerationsräumen betrachtet werden müssen. Ein weiterer, bisher noch nicht so häufig betrachteter Planungsfall stellt die Verbesserung der Verkehrsanbindung der Freizeitanlagen im Bestand dar, die im Zuge eines Umbaus bestehender Freizeitanlagen oder aufgrund einer defizitären Erschliessung erforderlich wird. Der bisher im Mittelpunkt stehende Neubau von Freizeitanlagen „auf der grünen Wiese“ dürfte im Vergleich dazu in Zukunft weniger häufig auftreten.

Im raumplanerischen Handlungsfeld müssen die Instrumente der kantonalen Richtplanung, der kommunalen Nutzungsplanung respektive der Sondernutzungsplanung für Freizeitanlagen sowie das Baubewilligungsverfahren mit Bezug auf verkehrsintensive Freizeitanlagen noch besser ausgenutzt werden.

Im kantonalen Richtplan sollen geeignete Standorte für verkehrsintensive Freizeitanlagen auf der Basis einer umfassenden Prüfung der Standorteignung festgelegt werden. Zu garantieren ist, dass die Anlagen in die Siedlungsstruktur integriert sind, das erwartende Verkehrsaufkommen mit dem Umfeld verträglich ist und der Standort eine hohe gestalterische Qualität aufweist. Der Richtplan soll auch Aussagen zu bestehenden Anlagen enthalten. Anstelle allgemein gehaltener Formulierungen sollen klare anlagenspezifische Regelungen vorgenommen werden:

- Zielwerte für den Modal-Split werden festgelegt
- Maximal zulässige Fahrten werden bestimmt
- der Anschluss an den öffentlichen Verkehr – und hier möglichst auch den Schienenverkehr – sowie die Einbindung in das regionale und lokale Langsamverkehrsnetz ist sichergestellt.

Gemeinden sollten bei verkehrsintensiven Freizeitanlagen Festlegungen in einem Sondernutzungsplan vornehmen, die mindestens die folgenden Themenbereiche umfassen:

- Basis- und Detailerschliessung im Verkehr, inklusive des Kostenbeitrags von Dritten zur Erschliessung
- Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos, inklusive deren Bewirtschaftung

- Art der Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel und Massnahmen zur Steigerung des Anteils des ÖV; bei neuen Angeboten auch Aussagen zur Finanzierung
- Limiten für maximal mögliche zusätzliche Autofahrten, im Rahmen von Fahrleistungs- oder Fahrtenmodellen (neu auch für bestehende Anlagen mit grosser Verkehrsintensität), Festlegung von Sanktionsmassnahmen bei Überschreitung der Limiten und Aussagen zur Verwendung der Geldmittel aus solchen Sanktionen
- je nach Standort weitere bauliche Bestimmungen, z.B. zur Verkehrsdosierung, zu flankierenden Massnahmen auf dem angrenzenden Strassennetz und zum Lärm-schutz.

Bei einer Anfrage für den Bau einer verkehrsintensiven Freizeitanlage wird empfohlen, im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens eine umfassende Prüfung der Standorteignung aus Sicht des Verkehrs unter anderem für folgende Bereiche vorzunehmen:

- Beurteilung des Verkehrsaufkommens und des Modal Split; Beurteilung der Verkehrssituation im Falle einer Weiterentwicklung des Standorts
- Beurteilung der Auswirkungen auf Verkehrsablauf, Ganglinien, Luft- und Lärmbelastung sowie Verkehrssicherheit im angrenzenden Strassennetz
- Zweckmässigkeit des gewählten Erschliessungskonzepts und der nötigen Verkehrslenkungs-massnahmen
- Verkehrsqualität des öffentlichen Verkehrs; anzustreben ist bei der Erschliessung die höchste Güteklasse, die Entfernung zwischen Freizeitanlage und Haltestellen soll maximal 300 m betragen.
- Erschliessungskonzepte für den Fuss- und Veloverkehr, Auflagen für Veloabstellplätze.

Es wird empfohlen, bereits im Baubewilligungsverfahren anlagenbezogene Mobilitätskonzepte von den Investoren einzufordern.

Empfehlungen zur Verkehrsplanung

In Bezug auf den motorisierten Individualverkehr muss das Instrumentarium der Parkplatzbewirtschaftung an der Freizeitanlage und an allfälligen weiteren verkehrsintensiven Anlagen im Umfeld besser ausgenutzt werden. Dabei soll auch eine zeitliche Steuerung der Nachfrage (mittels gestaffelter Gebühren) vorgenommen werden. Die generierten Einnahmen sollen vermehrt zur Finanzierung von anderen verhaltensbeeinflussenden Massnahmen im Bereich des Strassenverkehrsmanagements, des ÖV und des Langsamverkehrs sowie des Mobilitätsmanagements genutzt werden. Wenn umliegende Wohnquartiere von einer möglichen Verlagerung des Parksuchverkehrs betroffen sind, sind auch dort Massnahmen zu treffen (z.B. mit Zufahrtsbeschränkungen, Einführung von Anwohnerparkzonen u.ä.).

Unterstützend sollen Massnahmen des Strassenverkehrsmanagements im grösseren Umkreis verkehrsintensiver Freizeitanlagen immer dann realisiert sein, wenn temporäre oder dauerhafte Kapazitätsüberlastungen im Strassenverkehr auftreten (z.B. Verkehrsdosierung, Parkleitsysteme mit Ausweichparkplätzen, Wechselwegweisung). Gebiete mit verkehrsintensiven Freizeitanlagen und allfälligen weiteren verkehrsintensiven Einrichtungen sollten in allfällige Pilotversuche zum Road Pricing einbezogen werden.

Eine Verlagerung eines grösseren Teils des Besucherverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel und den Fuss- und Veloverkehr hilft dabei, anlagenbedingte Belastungsspitzen im motorisierten Individualverkehr zu glätten und die Belastungen von Anwohnern und Umwelt aus dem Strassenverkehr zu reduzieren.

Bei einer Reihe von Freizeitanlagen ist örtlich noch eine Verbesserung der Erschliessung im öffentlichen Verkehr vorzunehmen: In Frage kommen hierfür Änderungen in der Linieneinführung oder der Lage von Haltestellen sowie die Erhöhung der Taktfrequenz auf vorhandenen Linien. Angesichts des hohen Fahrtenaufkommens ist die höchstmögliche Hal-

testellengüteklasse, möglichst mit einer Anbindung im Schienenverkehr, anzustreben. Respektive die Freizeitanlage sollte aus dem Netz des Fernverkehrs möglichst direkt erreichbar sein.

Insbesondere an Standorten mit mehreren verkehrsintensiven Einrichtungen oder bei Freizeitanlagen mit annähernd gleichmässigem Besucherstrom bietet sich die Einführung eigener ÖV-Linien zum betreffenden Standort an. Angebotsausweitungen im öffentlichen Verkehr sollen mit der Nutzungsplanung im Umfeld der Standorte abgestimmt sein; mit integrierten Standorten und einem Nutzungsmix im Umfeld kann ein tragfähiges ÖV-Angebot am ehesten garantiert werden, weil so eine hohe und über den Tag hinweg gleichmässige Auslastung bewirkt werden kann. Ins sonstige Liniennetz schlecht integrierte Sonderlinien zu Freizeitanlagen (z.B. in Form von Shuttle-Bussen) sollen demgegenüber nur als letzte Lösung in Ausnahmesituationen in Betracht gezogen werden.

Bei Anlagen mit Abendbetrieb ist ein für die Heimfahrt nutzbares Nachtangebot des öffentlichen Verkehrs eine wichtige Anforderung. Die Fahrpläne des ÖV sollen auf die Öffnungszeiten der Anlage oder auf die Veranstaltungsbeginn- und -endzeiten ausgerichtet sein.

An einigen Freizeitanlagen muss eine staufreie Anbindung des Busverkehrs sichergestellt werden, was z.B. mit separaten Busspuren, Lichtsignalbeeinflussung und speziellen Haltestellenanlagen erreicht werden kann. Die ÖV-betrieblichen Massnahmen müssen stärker als bisher durch Massnahmen in den Bereichen Kommunikation und Tarif gestützt werden (siehe Abschnitt Mobilitätsmanagement weiter unten).

Freizeitanlagen sind in die überregionalen und lokalen Netze des Fuss- und Veloverkehrs einzubinden. Angesichts der hohen Bedeutung der öffentlichen Verkehrsmittel bei der Anreise müssen die Wegeverbindungen zu den Haltestellen optimal ausgestaltet sein: Integration in das Leitsystem für Zufussgehende und Velofahrende, direkte Wegführung, ausreichende Dimensionierung, Beleuchtung, hohe Qualität der Umfeldgestaltung sowie hohe Verkehrssicherheit (bei Strassenquerungen etc.). Auch die innere Erschliessung auf dem Areal der Anlage ist ein wichtiges Handlungsfeld. An den Eingängen zur Freizeitanlage braucht es gut auffindbare und qualitativ hochwertige Veloabstellplätze mit Witterungsschutz und ausreichender Beleuchtung.

Empfehlungen zum Mobilitätsmanagement

Für den Freizeitverkehr insgesamt und verkehrsintensive Freizeitanlagen im Besonderen ist ein Mobilitätsmanagement zu entwickeln, das die Wirksamkeit der ergriffenen infrastruktur- und angebotsbezogenen Massnahmen noch erhöhen soll. Das Potenzial von Massnahmen des Mobilitätsmanagements ist bei weitem noch nicht ausgeschöpft.

Verwaltungsseitig soll dazu die Funktion eines Mobilitätsmanagers etabliert werden, der u.a. eine Strategie für den Freizeitverkehr und Mobilitätspläne für verkehrsintensive Freizeitanlagen initiiert.

Vorhandene Servicestellen der öffentlichen Hand oder der Transportunternehmen zum Personenverkehr – sogenannte Mobilitätszentren – sollen genutzt oder allenfalls neu etabliert werden, um Informationsservices für die Freizeitmobilität, darunter auch die Mobilität in Verbindung mit Freizeitanlagen, anzubieten.

Das Mobilitätsmanagement muss aber verstärkt auch zu einer Aufgabe der Freizeitanlagen respektive der dortigen Anbieter von Freizeitdienstleistungen werden: Hier findet der Kontakt zu den Besuchern statt und eine Reihe von Massnahmen können hier am wirkungsvollsten umgesetzt werden. Zudem haben die Freizeitanlagen respektive die ansässigen Freizeitdienstleister angesichts des ausgelösten umfangreichen Verkehrsaufkommens eine besondere Verantwortung wahrzunehmen.

In den Freizeitanlagen sollten Mobilitätsbeauftragte die Aufgabe übernehmen, die Verkehrsanbindung und Verkehrsabwicklung an der Freizeitanlage auf der Basis von anlagenbezogenen oder allenfalls auch gebietsbezogenen Mobilitätsplänen zu optimieren. In

diesen Mobilitätsplänen sollen die Ziele, zu realisierende Massnahmen, Verantwortlichkeiten, Umsetzungsschritte und Massnahmen zur Wirkungskontrolle festgehalten werden. Zu diesem Zweck sollten die Mobilitätsbeauftragten der Freizeitanlagen mit weiteren relevanten Akteuren zusammen arbeiten (z.B. Freizeitdienstleister an der Anlage, Transportunternehmen, Mobilitätsmanager der öffentlichen Hand). Massnahmen, die in Verantwortung der Freizeitanlage allein oder in Kooperation mit Dritten ergriffen werden, sollen namentlich in den folgenden Bereichen bezeichnet werden:

- Angebote des öffentlichen Verkehrs
- preisliche Anreize für Besucher (z.B. zeitliche Staffelung von Gebühren/Preisen)
- Informations- und Kommunikationsmassnahmen
- Verkehrsinfrastrukturen/Abstellanlagen und deren Bewirtschaftung
- sonstige mobilitätsbezogene Services (z.B. Kombi-Tickets)

Verkaufs- oder Kundenshalter an den Freizeitanlagen sollen die vorhandenen Mobilitätsservices im Sinne von „Mobilitätsbüros“ aktiv kommunizieren und dabei auch die vorhandenen Multi-Media-Kanäle nutzen (Webseiten, Applikationen für das Mobiltelefon).

Für Besucher aus dem überregionalen und regionalen Einzugsgebiet sollten standardmässig Kombi-Tickets für die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln und den Eintritt verfügbar und online buchbar sein. Die Freizeitanlagen und deren Leistungsträger sollten selbst in Form eines anlagenbezogenen Zeitmanagements darum bemüht sein, Belastungsspitzen im Besucherverkehr zu glätten (z.B. mit zeitlich variablen Parkgebühren, einer Entzerrung der Anfangszeiten von parallelen Veranstaltungen oder speziellen Offer-ten für Früh-Anreisende respektive Spät-Abreisende).

Finanzierung

Kantone und Gemeinden sollten mit Freizeitanlagen frühzeitig eine Kostenbeteiligung vereinbaren, wenn durch anlagenbedingte Belastungen der Verkehrsnetze zusätzliche Massnahmen im Bereich der Verkehrsanbindung, des Verkehrsmanagements respektive des Mobilitätsmanagements erforderlich werden.

Controlling

Eine Kontrolle der Wirkung von Festlegungen der Raumplanung und von Massnahmen der Verkehrsplanung findet in Bezug auf Freizeitanlagen bislang kaum statt. Die in den verschiedenen Planungsdokumenten vorgegebenen verkehrsbezogenen Ziele und definierten Massnahmen sollen künftig einem systematischen Controlling unterzogen werden. Darin soll der Grad der Umsetzung festgelegter Massnahmen (Durchführungskontrolle), deren Wirkung (Wirkungskontrolle) und die daraus resultierende Zielerreichung (Erfolgskontrolle) in festgelegten Abständen evaluiert werden. Die methodischen Grundlagen hierfür sind teilweise noch zu erarbeiten.