

Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen



Impressum

Datum

28. 11. 2012

Version

2.0

Grundlagen

SVI 2004/079

Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen

Co-Finanzierung: Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Hochschule Luzern – Wirtschaft HSLU

Helmut Schad, Thomas Diggelmann,

Timo Ohnmacht

Hochschule für Technik Rapperswil HSR

Institut für Raumentwicklung IRAP

Viktoria Slukan, Prof. Dipl.- Ing. Klaus Zweibrücken

Bezug des Berichts: www.mobilityplatform.ch

Herausgeber

SVI Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und

Verkehrsexperten

www.svi.ch

Verfassende des Leitfadens

Hochschule Luzern

Helmut Schad, Thomas Diggelmann

Hochschule für Technik Rapperswil HSR

Institut für Raumentwicklung IRAP

Viktoria Slukan, Prof. Dipl.- Ing. Klaus Zweibrücken

Dieser Leitfaden wurde am 15. Februar 2013 durch den Vorstand der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI genehmigt und zur Veröffentlichung frei gegeben.

Der Leitfaden darf unter Angabe der Quelle vollständig oder auszugsweise kopiert und in Unterlagen sowie Berichte eingefügt werden.

Inhaltsverzeichnis

1.	Zweck und Stellenwert des Leitfadens	1
2.	Aktuelle Situation und Handlungsbedarf	2
3.	Massnahmenbereiche und Planungsfälle	4
4.	Raumplanung	5
5.	Verkehrsplanung	10
6.	Mobilitätsmanagement	14
7.	Finanzierung und Controlling	19
8.	Weiterführende Literatur	22

1. Zweck und Stellenwert des Leitfadens

Dieser Leitfaden bezieht sich auf verkehrsintensive Freizeitanlagen. Dies sind Anlagen, die zur Ausübung von Freizeitaktivitäten aufgesucht werden und an denen durch Besucherinnen und Besucher sowie Beschäftigte täglich mindestens 4'000 Personenwege oder mindestens 2'000 Fahrten mit dem Personenwagen entstehen. Aussagen des Leitfadens können darüber hinaus auf „mittlere“ Freizeitanlagen angewandt werden.

Die nachfolgenden Grundsätze und Empfehlungen richten sich an Verkehrs- und Raumplanerinnen und -planer, Betreiberorganisationen von Freizeitanlagen, Unternehmen mit Freizeitangeboten, Transportunternehmen sowie die Fachöffentlichkeit.

Im Sinne einer Checkliste werden diesen Personengruppen Empfehlungen zur Optimierung der Verkehrsanbindung bestehender Freizeitanlagen gegeben.

Darüber hinaus wird ein Raster für die Prüfung der Ansiedlung von neuen Freizeitanlagen bereitgestellt, wenn beispielsweise geeignete Standorte ausgewählt und die Verkehrsanbindung an diesen Standorten beurteilt werden sollen.

Bei der Umnutzung und Erweiterung von Arealen können die checklistenartigen Empfehlungen dazu genutzt werden, die Arealentwicklung verkehrsverträglich zu gestalten.

In diesem Sinne ist der Leitfaden als ein Arbeitsinstrument für die verschiedenen Akteure zu verstehen, zu deren Aufgaben die Planung, der Betrieb oder die Anbindung von Freizeitanlagen gehört. Der Leitfaden ersetzt nicht die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen respektive die gesetzlichen Prüfverfahren. Er löst auch nicht bestehende Bau- und Planungsnormen ab, sondern er zeigt systematisch die Handlungsmöglichkeiten in den Feldern Verkehrsplanung, Raumplanung, Mobilitätsmanagement sowie Finanzierung/Controlling auf.

2. Aktuelle Situation und Handlungsbedarf

Charakteristika von Freizeitanlagen

Den Charakter von verkehrsintensiven Freizeitanlagen im oben definierten Sinne weisen in der Regel Einrichtungen wie Multiplexkinos, Erlebnisbäder, Zoos, Freizeitparks, grosse Museen sowie Zentren mit kombinierten Angeboten für Einkauf und Freizeit auf. Ähnlich den verkehrsintensiven Einkaufseinrichtungen ziehen grosse Freizeitanlagen Verkehr in beträchtlichem Umfang an und belasten dadurch die Verkehrsnetze in einem nennenswerten Umfang. Im Vergleich zu Einkaufseinrichtungen haben verkehrsintensive Freizeitanlagen einige Besonderheiten:

- Sowohl im Tagesgang als auch im Wochengang und oft auch saisonal ist eine ausgeprägte Variation der Besucherströme festzustellen; es kommt dann temporär zu hohen Belastungen der Verkehrsnetze im Umfeld der Freizeitanlagen. Dies stellt besondere Herausforderungen für die Verkehrsanbindung und die Planung von Verkehrsangeboten dar.
- Ein beträchtlicher Teil der Besucher - in der Regel mehr als die Hälfte - reist aus regionalen und überregionalen Entfernungsbereichen an. Die Qualität der Fernverkehrsanbindung hat deshalb eine vergleichsweise grosse Bedeutung.
- Die Anreisedistanzen sind auch ein Grund dafür, dass motorisierte Verkehrsmittel bei der Anreise dominieren und der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs vergleichsweise niedrig ist.
- Zwischen den verschiedenen Freizeitanlagen variieren die Besuchertypen in Abhängigkeit von der Art der Freizeitangebote stark. Eine Beeinflussung des Reiseverhaltens erfordert deshalb zielgruppenorientierte Ansätze.
- Ein Teil der Freizeitanlagen weist zentrale Standorte auf, während viele grosse Einkaufszentren nicht integriert und schlecht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Die Planung in Bezug auf Freizeitanlagen muss daher kontextsensibel ausgestaltet sein.

Grundlagenstudie

Dies spricht dafür, bei der Planung von verkehrsintensiven Einrichtungen die spezifischen Herausforderungen, die an Freizeitanlagen bestehen, stärker zu berücksichtigen. Zu den verschiedenen Typen von Freizeitanlagen gab es für die Schweiz bislang noch keine vergleichenden Analysen. Diese Aufgabe sollte die Studie „Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen“ erfüllen, die vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) gefördert wurde (Forschungsauftrag SVI 2004/079). Die Arbeit beschränkte sich auf Freizeitanlagen mit dauerhaften Freizeitangeboten, schloss also die Verkehrsanbindung von Messen, Events, reinen Sportanlagen und Wintersportanlagen aus. Die Untersuchung hatte zum Ziel, auf empirischer Basis Empfehlungen zur Optimierung der Verkehrsanbindung und zur Bewältigung der Verkehrsbelastung an Freizeitanlagen zu entwickeln.

Künftiger Handlungsbedarf

Der Trend zu grossen und damit verkehrsintensiven Freizeitanlagen wird nach den vorliegenden Informationen bestehen bleiben. Ein Handlungsbedarf wird sich aufgrund der Standortprofile von verkehrsintensiven Freizeitanlagen vor allem in den Agglomerationsräumen stellen - und zwar sowohl an Standorten in den Kernstädten der Agglomerationen als auch in Gemeinden im Agglomerationsgürtel. Häufig wird es sich dabei um die Umnutzung oder den Umbau von Arealen sowie die Erweiterung bestehender Anlagen handeln. Insofern stellt sich die Frage der Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen nicht nur im Aufgabenbereich der Verkehrsplanung, sondern auch in der Raumplanung auf den Ebenen von Kanton und Gemeinde.

Ein besonderer Fokus wird auf jene Gebiete zu legen sein, in denen in besonderem Masse Probleme der Verkehrsanbindung respektive der Verkehrsabwicklung festgestellt wurden. Dies sind vor allem subzentrale Gebiete, in denen es zu einer Überlagerung des Verkehrs von verkehrsintensiven Freizeitanlagen, verkehrsintensiven Einkaufseinrichtungen und beschäftigungsintensiven Gewerbeeinrichtungen kommt. Hier ist auch ein deutlich niedrigerer Anteil des öffentlichen Verkehrs im Reiseverkehr der Besucher festzustellen – die Unterschiede zu zentralen und integrierten Standorten können 10 Prozentpunkte und mehr betragen.

Auf der Grundlage der durchgeführten empirischen Analysen liegen die wichtigsten Aufgaben der Verkehrsplanung an verkehrsintensiven Freizeitanlagen insbesondere in Folgendem:

- im Management des Strassenverkehrs,
- im Unterbinden des von einer Freizeitanlage ausgehenden Parkdrucks in angrenzenden Ge-

bieten,

- in einer stärkeren Bewirtschaftung des Parkraums an der Anlage,
- im Gewährleisten einer hohen Qualität bei der Erschliessung für den Velo- und den Fussverkehr,
- in der Erhöhung des Anteils der öffentlichen Verkehrsmittel beim Besucherverkehr,
- im Vermeiden von Beeinträchtigungen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs durch den motorisierten Individualverkehr zur Freizeitanlage,
- im Einsatz des Mobilitätsmanagements zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl,
- in der Glättung der Ganglinien des Verkehrs bei jenen Anlagen, die akzentuierte Veranstaltungsbeginn und -endzeiten haben.

3. Massnahmenbereiche und Planungsfälle

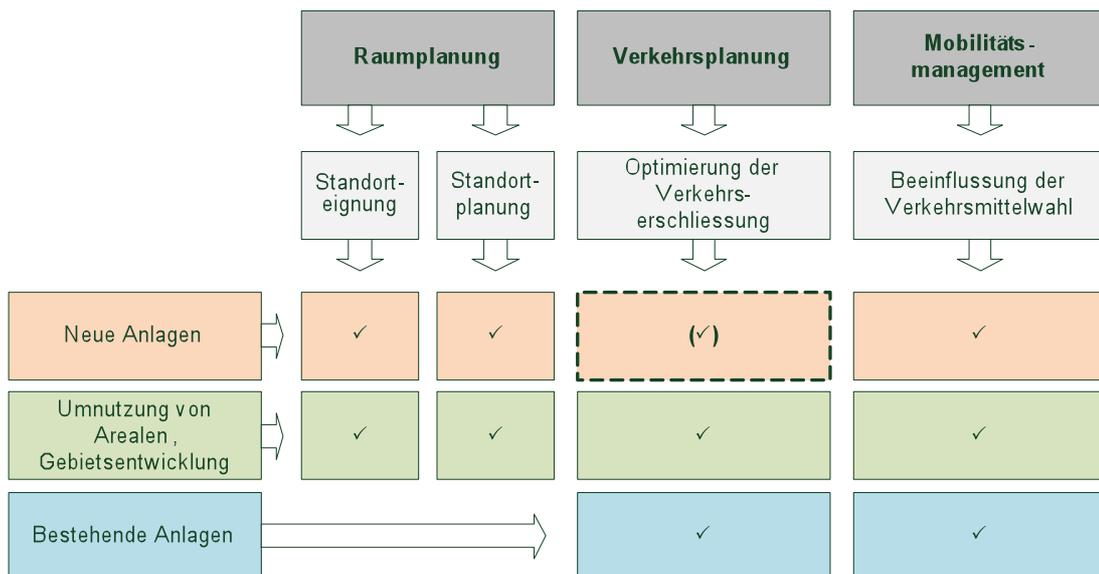
Die Verkehrsanbindung muss im Planungsverlauf möglichst frühzeitig behandelt werden, damit von Beginn an optimale Lösungen gefunden und teure Anpassungsmassnahmen zu späteren Zeitpunkten vermieden werden. Dabei können folgende Planungsfälle unterschieden werden:

- die Entwicklung neuer Freizeitanlagen
 - als Neubau
 - im Zuge einer Umnutzung von Arealen
- die Optimierung an bestehenden Anlagen
 - als Verbesserung der Verkehrsanbindung im Bestand
 - als Verbesserung im Zuge eines Umbaus der bestehenden Anlage.

Zur Optimierung der Verkehrsanbindung und zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung an Freizeitanlagen werden in diesen Planungsfällen im Wesentlichen drei Stossrichtungen empfohlen:

- Raumplanung
Im Sinne einer integrierten Raum- und Verkehrsentwicklung umfasst dieser Ansatz die Prüfung der Eignung von Standorten, die Bestimmung der Standorte sowie grundsätzliche Festlegungen zu deren Verkehrsanbindung und Verkehrserschliessung. Angesichts der grundlegenden Weichenstellung, die von der Raumplanung bei neuen Freizeitanlagen und bei der Umnutzung von Arealen vorgenommen werden kann, hat dieses Massnahmenfeld eine zentrale Rolle bei der Optimierung der Verkehrsanbindung.
- Verkehrsplanung
Dieses Feld umfasst infrastrukturbezogene, verkehrstechnische und verkehrsbetriebliche Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrserschliessung und der Verkehrsabwicklung insbesondere an bestehenden Freizeitanlagen sowie im Falle einer Umnutzung von Arealen oder Gebieten.
- Mobilitätsmanagement
Nicht-infrastrukturelle Massnahmen des Mobilitätsmanagements sind direkt auf die Verkehrsmittelwahl der Besucherinnen und Besucher bezogen; sie sollen die Wirksamkeit der raumplanerischen Festlegungen und der verkehrsplanerischen Massnahmen an bestehenden Anlagen und im Zuge von Umnutzungen erhöhen. Entsprechende Massnahmen zur Nachfragebeeinflussung sind aber auch schon bei der Planung neuer Anlagen einzubeziehen.

Abb. 1: Planungsfälle und Stossrichtungen zur Verbesserung der Verkehrsanbindung



Die Wirksamkeit von Massnahmen in diesen drei aufgeführten Bereichen wird durch geeignete Festlegungen im Bereich der Finanzierung sowie durch ein Wirkungscontrolling gestützt.

4. Raumplanung

Grundsätze

Die Hauptaufgabe der Standortplanung liegt in der Sicherung und Bereitstellung geeigneter Standorte für verkehr-intensive Einrichtungen. In diesem Zusammenhang sollen verbindliche Kriterien für die Beurteilung der Zweckmässigkeit und Verträglichkeit von Nutzungen unter Berücksichtigung von verkehrlichen Kriterien entwickelt und angewendet werden.

In Zukunft ist vermehrt mit dem Ausbau respektive der Umnutzung von Freizeitanlagen an bestehenden, integrierten Standorten zu rechnen. Auch auf diese Planungsfälle muss das raumplanerische Instrumentarium angewandt werden. Denn zum einen haben die Änderungen an bestehenden Standorten in der Regel verkehrliche Konsequenzen; zum anderen können Umnutzungen an diesen Standorten auch eine Alternative zur Planung neuer Standorte darstellen.

Der kantonale Richtplan soll als Instrument für die frühzeitige Abstimmung der Anforderungen an die Standorte von verkehr-intensiven Freizeitanlagen genutzt werden.

Bei der Erstellung neuer Freizeitanlagen wird empfohlen, das Vorhaben mittels Sondernutzungsplanung und Quartierplanung zu entwickeln. Die Sondernutzungsplanung hat die ausdrückliche Aufgabe der Verfahrenskoordination, die bei verkehr-intensiven Freizeitanlagen ein wichtiger Bestandteil der Planung sein sollte.

Die Koordination bei der Suche und Bewertung neuer Standorte erfolgt über alle Planungsebenen.

Empfehlungen

Kantonale Richtplanung

Im kantonalen Richtplan werden im Hinblick auf die anzustrebende räumliche Entwicklung geeignete Standorte für Freizeitanlagen festgelegt.

<i>Standorte für Freizeitanlagen</i>	Es werden Standorte ausgewiesen, die mit Priorität die folgenden Standortkriterien erfüllen: <ul style="list-style-type: none">• Der Standort hat eine hohe Zentralität• Er ist in die Siedlungsstruktur integriert und weist eine hohe gestalterische Qualität auf• Die Voraussetzungen für eine gute ÖV-Erschliessung sind gegeben• Die Erreichbarkeit mit dem nichtmotorisierten Verkehr ist gut• Das erwartete Verkehrsaufkommen ist mit dem Umfeld verträglich• Der Nachweis einer Verträglichkeit mit den Massnahmenplänen zur Luftreinhaltung ist erbracht
<i>Festlegungen zur Verkehrs-anbindung</i>	Der kantonale Richtplan enthält klare Handlungsanweisungen und nicht nur allgemein gehaltene Formulierungen zu folgenden Regelungen: <ul style="list-style-type: none">• Sicherstellung des Anschlusses an den öffentlichen Verkehr; bei verkehr-intensiven Freizeitanlagen mit Priorität ein Schienenverkehrsanschluss (ein Bahnanschluss im Falle eines hohen Anteils überregionaler Besucherinnen und Besucher)• Gewährleistung der Einbindung in regionale und kantonale Fuss- und Velowegnetze• Angabe von angestrebten Zielwerten für den Modal Split• Angabe der maximal zulässigen Fahrten

<i>Empfehlungen von BAFU/ARE (2006)</i>	Es soll erwogen werden, das Nutzungspotenzial der Freizeitanlage wie folgt zu begrenzen: <ul style="list-style-type: none"> • Festlegung einer maximalen Nutzungsfläche • Differenzierung der möglichen Nutzungsarten • Festlegung zur maximalen Anzahl Parkplätze • Festlegung zu den maximalen Fahrten oder Fahrleistungen
<i>Aussagen zu bestehenden Freizeitanlagen</i>	Der Richtplan macht auch Aussagen zu bestehenden Anlagen. Denn es reicht nicht aus, wenn Vorschriften nur auf neue Anlagen ausgerichtet sind und Erweiterungen oder Umnutzungen mit dem Passus „dieselben Forderungen gelten für Erweiterungen“ abgehandelt werden.
<i>Umsetzung</i>	Die Umsetzung in der Nutzungsplanung erfolgt durch Ausweisung entsprechender Nutzungszonen mit den dazugehörigen Vorschriften.

Kommunale Nutzungsplanung

<i>Koordination Kanton-Gemeinde</i>	Die kommunale Ebene ist in Bezug auf Freizeitanlagen unmittelbar gefordert, weil Investoren und Betreiber oft direkt auf die Gemeinden zugehen. Kantonale und kommunale Planungen müssen koordiniert erfolgen, damit die Verkehrsanbindung frühzeitig im Planungsprozess berücksichtigt wird. Die Verkehrsanbindung darf nicht erst auf der Stufe der Projektentwicklung oder im Baubewilligungsverfahren betrachtet werden.
<i>Aufgaben des Kantons</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Der Kanton erstellt eine Studie über Struktur des existierenden Freizeitangebots im Kanton und den Nachbarregionen und schätzt die mögliche Entwicklung ein • Der Kanton beurteilt die potentiellen Standorte unter Berücksichtigung des Massnahmenplans Luft, der erwünschten räumlichen Entwicklung sowie der erlaubten Verkehrszunahme • Der Kanton prüft das Erfordernis kantonaler Bewilligungen
<i>Aufgaben der Gemeinde</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Gemeinde legt die gewünschte Entwicklung der Freizeitangebote im Rahmen der Nutzungsplanung unter Berücksichtigung des regionalen Angebotes und des kantonalen Richtplans fest • Bei verkehrintensiven Vorhaben erarbeitet sie, zusammen mit einer UVP, eine Studie über das Verkehrsaufkommen. Sie nimmt – wenn nötig – eine Festlegung in einem Sondernutzungsplan vor • Die Gemeinde stimmt die Nutzungsplanung mit dem kantonalen Richtplan ab • Die Gemeinde stimmt das Baubewilligungsverfahren auf die kommunale Nutzungsplanung ab

Sondernutzungsplanung

<i>Anlagenspezifische Aussagen</i>	Die Vorschriften und Inhalte sind jeweils anlagenspezifisch zu erarbeiten. Zu den nachfolgenden Themenbereichen sind aber in jedem Fall Aussagen nötig:
<i>Verkehrserreichbarkeit</i>	<ul style="list-style-type: none">• Festlegung der Basis- und Detailerschliessung und Bezeichnung der Erschliessungsanlagen im Sondernutzungsplan• Definition der Zu- und Wegfahrten für den motorisierten Individualverkehr• Bezeichnung der Velo- und Fussgängerverbindungen und deren Anschluss an die übergeordneten Langsamverkehrsnetze• Regelung bezüglich des Kostenbeitrags von Dritten an die Erschliessung
<i>Öffentlicher Verkehr</i>	<ul style="list-style-type: none">• Der Anschluss an den öffentlichen Verkehr wird rechtlich und planerisch gewährleistet• Bei noch nicht vorhandener Anbindung im öffentlichen Verkehr werden die Massnahmen und die Finanzmittel gesichert (beispielsweise Einsatz eines Shuttle-Busses)• Die Massnahmen zur Erhöhung des Modal Split zu Gunsten des ÖV werden aufgezeigt
<i>Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos</i>	<ul style="list-style-type: none">• Standorte und Anzahl der Abstellplätze für Velos werden bestimmt• Veloparkplätze werden in unmittelbarer Nähe zu den Anlageneingängen, gedeckt und ausreichend beleuchtet, vorgesehen• Die Bewirtschaftung aller Besucher- und Beschäftigten-Parkplätze wird festgelegt
<i>Fahrleistungs- und Fahrtenmodelle</i>	<ul style="list-style-type: none">• Die maximal möglichen, zusätzlichen Autofahrten werden auf Basis einer ganzheitlichen Betrachtung über ein grösseres Gebiet festgelegt• Vorab werden Sanktionsmassnahmen für den Fall einer Überschreitung des Fahrtenlimits bestimmt. Diese Massnahmen werden rechtlich verbindlich gemacht• Eine zweckmässige Verwendung der Geldmittel aus solchen Sanktionen wird bestimmt und verankert• Bestehende Anlagen mit grosser Verkehrsintensität werden, in Erweiterung der bisherigen Praxis, ebenfalls mit Fahrtenmodellen belegt• Die Fahrtenerfassung der Anlagebetreiber und die Überwachung wird nachvollziehbar geregelt und transparent ausgestaltet
<i>Besondere bauliche Bestimmungen</i>	Je nach Umfeld und Standort werden weitere Sonderbauvorschriften zu folgenden Aspekten erlassen: <ul style="list-style-type: none">• Verkehrsdosierung• Flankierende Massnahmen auf dem umliegenden Strassennetz• Lärmschutz

Baubewilligungsverfahren

<i>Beurteilung der Standorteignung</i>	<p>Mindestens folgende Kriterien werden bei einer Bauanfrage geprüft, sofern dazu keine übergeordnete Planung vorliegt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zentralität hinsichtlich der räumlichen Zuordnung und Möglichkeit einer Integration in Siedlungsgebiete oder ein städtisches Gefüge • Ausrichtung der Freizeitanlage an bestehenden Infrastrukturen • Angemessenes Verhältnis von Anlagengrösse und Grösse der Ansiedlungsgemeinde • Planung anderer verkehrsintensiver Vorhaben an diesem Standort • Erfordernis eines Masterplans
<i>Beurteilung des Verkehrsaufkommens</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Abschätzung des Verkehrsaufkommens, der Einzugsgebiete und des Modal Split von Besucher- und Beschäftigtenverkehr. Bei gemischten Anlagen soll das Verkehrsaufkommen nach den verschiedenen Nutzungen (Freizeit, Einkauf) differenziert werden • Beurteilung der Verkehrssituation im Falle einer Weiterentwicklung des Standorts der Freizeitanlage und ihres Umfeldes (andere, zusätzliche Nutzungen, Verkehrsmassnahmen usw.)
<i>Beurteilung des angrenzenden Strassennetzes</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Untersuchung, über welche Strassen im Einzugsbereich der Freizeitanlage die Verkehrsanbindung erfolgen soll; Ermittlung der Differenzbelastung (mit/ohne Anlage) • Beurteilung der Auswirkungen auf den Verkehrsablauf, auf die Ganglinien, auf die Luft- und Lärmbelastung und auf die Verkehrssicherheit
<i>Erschliessungskonzept und Verkehrsqualität MIV</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilung der Zweckmässigkeit des gewählten Erschliessungskonzepts und der nötigen Verkehrslenkungsmassnahmen • Darstellung der Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualität (z.B. durch Lichtsignalsteuerung, Knotengestaltung). Überprüfung der Rückstaulängen an Knotenpunkten sowie an Ein- und Ausfahrten der verkehrsintensiven Freizeitanlage • Abstimmung der MIV- und der ÖV-Erschliessungskonzepte
<i>Lenkung des motorisierten Individualverkehrs</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Lenkungskonzepte für den MIV in Form von Wegweisungen, Informations- und/oder Leitsystemen sowie Massnahmen in Bereich des Mobilitätsmanagements • Bestimmung der maximal zulässigen Fahrten und/oder Fahrleistungen
<i>Parkplatzangebot und innere Erschliessung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Die erforderlichen Fahrzeugabstellplätze werden unter Berücksichtigung der Ganglinie der Parkplatzbelegung, des Bewirtschaftungskonzeptes und der Dimensionierung der Parkieranlage abgeleitet • Die zeitliche Verteilung des Zu- und Abflusses wird beurteilt
<i>ÖV-Erschliessungskonzept und Verkehrsqualität</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Erschliessung einer verkehrsintensiven Freizeitanlage soll mindestens auf der Stufe der ÖV-Güteklasse B erfolgen (siehe dazu ARE 2011 zur Bestimmung der ÖV-Güteklassen) • Bei verkehrsintensiven Freizeitanlagen mit einem hohen Anteil von Besuchern aus grösseren Entfernungen wird eine Anbindung im Schienenverkehr (vorzugsweise im Bahnverkehr) vorgesehen - mit einer Haltestelle in einer Entfernung von maximal 300 m (Luftliniendistanz) zur Anlage • Es wird geprüft, durch welche Massnahmen die Erreichbarkeit erhöht und der angestrebte ÖV-Anteil erreicht werden kann • Die ÖV-Erschliessung wird mit den bestehenden und den geplanten

Fusswegverbindungen abgestimmt. Zu gewährleisten sind sichere Fusswegverbindungen zwischen der Freizeitanlage und den Bahnhöfen und Haltestellen

-
- | | |
|--|--|
| <i>Erschliessungskonzept für den Fussverkehr</i> | <ul style="list-style-type: none">• Die Fusswegverbindungen werden auf Direktheit, Barrierefreiheit und Sicherheit hin geprüft; in die Beurteilung wird die Stärke der Fussgängerströme und das Umfeld des Standorts der Freizeitanlage einbezogen• Allfällige Mängel in der Erschliessungsqualität werden behoben und Lücken im Fusswegenetz geschlossen |
|--|--|
-

- | | |
|--|---|
| <i>Erschliessungskonzept für den Veloverkehr</i> | <ul style="list-style-type: none">• Freizeitanlagen werden in das kommunale und das übergeordnete Veloverkehrsnetz einbezogen• Qualitätsmängel in Bezug auf die Dimensionierung, die Durchgängigkeit sowie die Sicherheit des Velonetzes werden behoben• Bei Neuanlagen von Freizeitanlagen wird eine Bedarfsanalyse der Veloabstellplätze für Besucher und Beschäftigte erstellt• Bei Umbauten werden Angebot und Nachfrage nach Veloabstellplätzen überprüft und bei Bedarf angepasst• Die Lage, Anzahl und Qualität der Veloabstellplätze wird bereits im Baubewilligungsverfahren als Auflage gesichert |
|--|---|
-

- | | |
|---------------------------|---|
| <i>Mobilitätskonzepte</i> | <ul style="list-style-type: none">• Es wird empfohlen, bereits im Baubewilligungsverfahren von den Investoren anlagenbezogene Mobilitätskonzepte einzufordern |
|---------------------------|---|
-

- | | |
|---|---|
| <i>Luftschadstoff- und Lärmbelastung am Standort und im betroffenen Strassen-netz</i> | <ul style="list-style-type: none">• Es soll ein Nachweis erbracht werden, wie der Standort der Freizeitanlage sowie die betroffenen Strassenabschnitte und umliegenden Knoten durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen belastet werden• Die Entwicklung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung auf den Zufahrtsstrassen soll aufgezeigt werden |
|---|---|
-

- | | |
|-------------------|--|
| <i>Sicherheit</i> | <ul style="list-style-type: none">• Die Verkehrssicherheit soll unter Einbezug des zusätzlichen Verkehrsaufkommens beurteilt werden• Die soziale Sicherheit (Schutz vor Belästigungen im öffentlichen Raum, z.B. auf Zugangswegen) wird geprüft |
|-------------------|--|
-

5. Verkehrsplanung

Grundsätze

Die Verkehrsplanung soll nicht als Lösungsansatz für grundsätzliche Standortprobleme eingesetzt werden müssen. Grundsätze einer effizienten Verkehrsanbindung von verkehrintensiven Freizeitanlagen sind, als Aufgabe der Raumplanung, bereits bei der Wahl der Standorte von Freizeitanlagen berücksichtigt worden.

Bei der Umnutzung von Arealen, bei der Entwicklung von Gebieten, in denen Freizeitanlagen angesiedelt werden, sowie an bestehenden Freizeitanlagen soll das Instrumentarium der Verkehrsplanung dabei helfen, folgende Ziele zu erreichen:

- *Vermeiden von Überlastungen des Strassennetzes im Umfeld der Freizeitanlagen, insbesondere in den aufkommensstarken Perioden*
- *Verstetigung des Verkehrsflusses*
- *Vermeiden von Behinderungen des öffentlichen Verkehrs durch den MIV*
- *Erreichen von festgelegten Modal Split-Zielen*
- *Vermeiden von Parkdruck in angrenzenden Gebieten*
- *Verringern der Umweltbelastung (Lärm, Luftverschmutzung) entlang der Zufahrtsstrassen zur Freizeitanlage*
- *Gewährleisten einer hohen Verkehrssicherheit*

Beim Einsatz der verkehrsplanerischen Instrumente soll der Tatsache Rechnung getragen werden, dass ein beträchtlicher Teil der Besucher von verkehrintensiven Freizeitanlagen aus grosser Entfernung anreist. Die Anbindung ans nationale Netz des Strassen- wie auch Schienenverkehrs muss daher beachtet werden.

Die Verkehrsplanung soll dazu beitragen, externe Kosten, die aus dem Verkehr zu Freizeitanlagen entstehen (beispielsweise Beeinträchtigungen von Anwohnern entlang der Zufahrtsstrassen) zu vermeiden und Staukosten zu verringern. Gebiete mit verkehrintensiven Freizeitanlagen und allfälligen weiteren starken Verkehrserzeugern sollen daher in allfällige Pilotversuche zu einem Road Pricing einbezogen werden.

Empfehlungen

Öffentlicher Verkehr

Verbesserung der Erschliessungswirkung (neue Haltestellen)

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen in unmittelbarer Nähe der Freizeiteinrichtungen liegen:

- Bushaltestellen in unmittelbarer Nähe des Eingangs
- Haltestellen des schienengebundenen Verkehrs in einer Entfernung von max. 300 (Luftliniendistanz) Meter

<i>Netzoptimierung im öffentlichen Verkehr</i>	<p>Bei der Linienführung werden direkte und möglichst umsteigefreie Verbindungen zwischen der Freizeitanlage und anderen wichtigen Ziel- und Quellpunkten des Verkehrs und zu wichtigen Verknüpfungsstellen gewährleistet.</p> <p>Zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung werden folgende Massnahmen geprüft und bei Bedarf realisiert:</p> <ul style="list-style-type: none">• Verlegung bestehender Linien• Einführung neuer Linien• Verlegung oder Neuanlage von Haltestellen oder Bahnstationen <p>Die Einrichtung von eigenständigen Linien zur Freizeitanlage kann vor allem dann erwogen werden, wenn</p> <ul style="list-style-type: none">• am Standort mehrere verkehrsintensive Nutzungen beisammen liegen oder• zur Freizeitanlage ein annähernd gleichmässiger Besucherstrom über längere Zeiträume auftritt. <p>ÖV-Sonderlinien (z.B. Shuttlebusse) werden allenfalls für Einrichtungen mit stark schwankenden Besucherzahlen und zum Bewältigen von Belastungsspitzen eingerichtet.</p>
--	---

<i>Takt- und Fahrplanverbesserung beim öffentlichen Verkehr</i>	<p>Die Fahrpläne sind grundsätzlich auf die Öffnungszeiten der Anlage oder auf den Veranstaltungsbeginn auszurichten. Dies soll mit einer koordinierten Planung seitens Gemeinde, Betreiber der Anlage und Transportunternehmung bzw. Verkehrsverbund erreicht werden.</p> <p>Bei Anlagen mit Abendbetrieb wird auf ein gutes Nachtangebot im ÖV, nicht nur im lokalen, sondern auch im regionalen und überregionalen Netz hingewirkt.</p>
---	--

<i>Beschleunigungsmassnahmen</i>	<p>Mit folgenden Massnahmen werden allfällige Verlustzeiten auf den Linien des öffentlichen Verkehrs zur Freizeitanlage vermieden:</p> <ul style="list-style-type: none">• separate Spuren für die öffentlichen Verkehrsmittel (ggf. nur auf einzelnen Streckenabschnitten)• Beeinflussung der Lichtsignalanlagen durch die öffentlichen Verkehrsmittel• spezielle Haltestellenformen (z.B. Fahrbahn- oder Kaphaltestellen)
----------------------------------	---

Fuss- und Veloverkehr

<i>Netzausbau und Verbesserung der Netzeinbindung der Freizeitanlage</i>	<p>Für Velofahrende und Fussgänger wird ein feinmaschiges und sicheres Wegenetz bereitgestellt werden, in dem</p> <ul style="list-style-type: none">• die Freizeiteinrichtungen ohne Barrieren und Umwege erreichbar, sowie die Hindernisse und Unterbrüche beseitigt sind• die Haltestellen des ÖV optimal mit der Freizeitanlage verknüpft sind• die Fusswegeverbindungen zusammenhängend sind und den Wunschlinien der Zufussgehenden entsprechen• Sackgassen beseitigt sind• die Verkehrssicherheit mittels baulicher Massnahmen (Mittelinsel, Trottoir usw.) und Beleuchtung gewährleistet ist• die Wege an den Schnittstellen von öffentlichem Raum und den Betriebsgeländen der Anlagen weitergeführt werden• die Haupteingänge der Freizeitanlagen klar gekennzeichnet und gut auffindbar sind• gute Orientierungsmöglichkeiten durch Wegweiser bestehen
--	---

Der Veloverkehr kann im öffentlichen Strassenraum oder auf eigenen Wegen geführt werden. In einem sicheren und feinmaschigen Velonetz sind folgende Kriterien erfüllt:

- Die Haupteinschliessungen zu den Freizeitverkehrsanlagen (auch die Hauptverkehrsstrassen) sind sicher gestaltet
- sicheres Queren, Einspuren und Abbiegen sind möglich (empfohlene Massnahmen: Markierungen, Abbiegespuren, vorgezogene Haltebalken an Knotenpunkten usw.)
- die Durchlässigkeit für den Veloverkehr ist gegeben (z.B. mittels Öffnung von Einbahnstrassen für den Velogegenverkehr u.ä.)
- separat oder gemeinsam mit dem Fussverkehr geführte Velowege bieten eine komfortable Breite und gewährleisten eine ausreichende Sicherheit

<i>Innere Erschliessung</i>	<p>Beim Netzausbau wird der Aspekt der inneren Erschliessung („letzte Meile“) berücksichtigt. Beim Fussverkehr wird auf folgende Gestaltungsaspekte geachtet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anordnung der Eingänge und Zugänge • Wegverbindungen innerhalb des Geländes • Ausgestaltung der Wege bezüglich Breite, Belag und Ausstattung • Witterungsschutz im Eingangsbereich und allenfalls entlang von Gebäuden • Zugang zu den Parkplätzen von Autos und Velos
<i>Verbesserung der Verknüpfung mit dem ÖV</i>	<p>Das Netz für den Velo- und Fussverkehr wird optimal mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft. Folgende Kriterien werden erfüllt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kurze Wege zu den Eingängen der Freizeitanlage • Wegweisung zu den ÖV-Haltestellen innerhalb und ausserhalb des Geländes der Freizeitanlage; an der Haltestelle Wegweisung zur Freizeitanlage, wenn kein Sichtbezug besteht • Komfortable und überdeckte Aufenthaltsmöglichkeiten an den ÖV-Haltestellen • Lage der Haltestellen und Wartebereiche idealerweise unmittelbar vor dem Haupteingang der Anlage • Echtzeit-Informationen zu den Fahrplänen der öffentlichen Verkehrsmittel
<i>Bereitstellung qualitativ hochwertiger Veloabstellplätze</i>	<p>Abstellplätze für Velos bei Freizeitanlagen erhalten in der Planung den gleichen Stellenwert wie solche für Motorfahrzeuge.</p> <p>Zur Quantifizierung der nötigen Anzahl von Veloabstellplätzen können die einschlägigen Normen herangezogen werden (vgl. VSS Normen SN 640 065 / Abstellanlagen Bedarfsermittlung und SN 640 066 / Abstellanlagen Geometrie und Ausstattung). In Spezialfällen muss eine anlagenbezogene Bedarfsanalyse erstellt werden.</p> <p>Folgende Qualitätskriterien für Veloabstellplätze sind an der Anlage erfüllt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ausreichende Abstellplätze sowohl für die Besucher als auch für die Beschäftigten • eingangsnaher Lage und Anordnung der Abstellplätze, möglichst beim Haupteingang und auf ebenem Gelände • Veloabstellplätze bei allen Eingängen • Zufahrt zu den Veloabstellplätzen mit Anbindung an das Velonetz und niveaugleich ausgebildet • leicht auffindbare Abstellplätze; als Option: Wegweisungs- und Signalisationssystem • Witterungsschutz und sichere Abschlussmöglichkeiten, Beleuchtung, genügend Abstand zwischen den Abstellplätzen

<i>Soziale Sicherheit</i>	<p>Folgende Gestaltungsgrundsätze werden aus Gründen der sozialen Sicherheit verwirklicht:</p> <ul style="list-style-type: none">• Verzicht auf Unterführungen bei der Führung von Fuss- und Radwegen• Ausreichende Beleuchtung auf allen Wegabschnitten• „Belebtheit“ und „Einsehbarkeit“ der Wege wie auch der Abstellanlagen für Velos
---------------------------	---

Motorisierter Individualverkehr

<i>Parkplatzbewirtschaftung</i>	<ul style="list-style-type: none">• Die Parkplätze für Autos werden an Freizeitanlagen generell (gebührenpflichtig) bewirtschaftet• Als Lenkungsmassnahme wird eine zeitliche Staffelung der Gebühren mit höheren Gebühren zu nachfragestarken Zeiten vorgenommen• Die generierten Einnahmen werden auch zur Unterstützung von Massnahmen mit Umlagerungseffekten auf andere Verkehrsmittel eingesetzt• Bestehen weitere verkehrsentensive Einrichtungen im Umfeld der Freizeitanlage, ist es erforderlich, ein gemeinsames Parkplatzbewirtschaftungskonzept zu erstellen und Massnahmen für die nähere Umgebung zu entwickeln, um den Suchverkehr zu vermeiden
---------------------------------	--

<i>Strassenverkehrsmanagement</i>	<p>Massnahmen des Strassenverkehrsmanagements kommen zur Anwendung, wenn MIV-Kapazitätsprobleme im Umfeld von verkehrsentensiven Freizeitanlagen bestehen. Empfohlen werden:</p> <ul style="list-style-type: none">• Lichtsignalbeeinflussungen zugunsten des öffentlichen Verkehrs• Anlage von Busspuren• Wechselwegweisungen• Zufahrtsbeschränkungen oder -dosierungen• Fahrverbote• Parkleitsysteme
-----------------------------------	---

Die Massnahmen gründen sich auf eine flächenhafte Betrachtung des Gebietes um den Standort der Freizeitanlage. Die Massnahmen müssen auf das umgebende Strassennetz abgestimmt werden.

Bei dringendem Handlungsbedarf können zunächst provisorische Massnahmen ergriffen werden, um rasch eine Wirkung zu erzielen.

Im Umfeld der Freizeitanlage wird, neben der verkehrlichen Wirkung, auch der Gestaltung des öffentlichen Raums ein hoher Stellenwert beigemessen.

<i>Road Pricing/ Strassenbenutzungsabgaben</i>	<p>Hohe Verkehrsbelastungen ergeben sich nicht nur innerhalb der Zentren, sondern auch in jenen Gebieten am Rand oder ausserhalb der Kernstädte, in denen sich mehrere verkehrsentensive Nutzungen überlagern. Wenn marktwirtschaftliche Instrumente zur Steuerung des Verkehrs pilotartig erprobt werden, sind gerade auch solche Gebiete ausserhalb der Innenstädte als mögliche Demonstrationsfelder in die engere Wahl zu nehmen.</p> <p>In der Schweiz sind Strassenbenutzungsgebühren verfassungsmässig ausgeschlossen. Aber durch eine Ausnahmegewilligung des Parlaments können Städte und Agglomerationen Gebiete festlegen, in welchem im Rahmen von Pilotversuchen Road Pricing gelten soll.</p>
--	---

6. Mobilitätsmanagement

Grundsätze

Mobilitätsmanagement soll auch im Freizeitverkehr dazu eingesetzt werden, nicht unbedingt notwendigen Verkehr zu vermeiden und die Verkehrsmittelwahl zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel oder anderer Formen umweltfreundlicher und sozialverträglicher Mobilität zu verändern.

Momentan ist dieser Ansatz im Freizeitverkehr noch nicht weit verbreitet. Das hohe Verkehrsaufkommen und die gebündelten Verkehre in Verbindung mit verkehrsintensiven Freizeitanlagen rechtfertigen es aber, diesen Ansatz neben der Raumplanung und der Verkehrsplanung vermehrt als dritte Säule zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung an Freizeitanlagen einzusetzen.

Die Anlagenbetreiber und Freizeitdienstleister sollen im Rahmen des Mobilitätsmanagements immer an der Lösung von Verkehrsproblemen beteiligt werden.

Mit den ergriffenen Massnahmen soll erreicht werden, dass

- die Verkehrsteilnehmer gut über die Verkehrsmittelalternativen bei ihren Freizeitwegen informiert sind*
- sie motiviert sind, testweise oder dauerhaft ein nachhaltiges Verkehrsverhalten in der Freizeit zu praktizieren.*

Empfehlungen

Institutionalisierung eines Mobilitätsmanagements für den Freizeitverkehr

Mobilitätsmanager Es wird verwaltungsseitig die Funktion einer Mobilitätsmanagerin/eines Mobilitätsmanagers mit folgenden Aufgaben etabliert:

- für einen grösseren Verkehrsraum (Stadt, Agglomeration oder Kanton) eine Strategie zur nachhaltigen Entwicklung des Freizeitverkehrs zu entwickeln
- die Aktivitäten relevanter Akteure zu koordinieren und
- Mobilitätspläne für verkehrsintensive Freizeitanlagen zu initiieren

Diese Rolle einer vernetzenden Instanz spricht dafür, die Aufgabe des Mobilitätsmanagements in einer öffentlichen Verwaltung anzusiedeln. Alternativ kommt dafür auch ein Leistungsauftrag an einen Verkehrsverbund, ein Verkehrsunternehmen oder eine NGO in Frage.

Mobilitätspläne Mobilitätspläne werden als strategisches Instrument für das Mobilitätsmanagement im Freizeitverkehr eines Verkehrsraums einerseits sowie als Planungsinstrument für verkehrsintensive Freizeitanlagen eingeführt:

- **auf der strategischen Ebene:**
Grundsätzliche Festlegungen und Prozessdefinitionen des Mobilitätsmanagements an den verkehrsintensiven Freizeitanlagen eines Verkehrsraums sollten in kantonale Richtpläne resp. Agglomerationsprogramme eingebunden sein
- **auf der Ebene der Freizeitanlage:**
Anlagenspezifische Mobilitätspläne sollten im Baubewilligungsverfahren für Freizeitanlagen eingefordert werden und dort die verkehrsinfrastrukturellen und verkehrsplanerischen Massnahmen mit Bezug auf die Freizeitanlage synergetisch ergänzen

Anlagenspezifische Mobilitätspläne enthalten folgende Aussagen:

- Zielsetzungen in Bezug auf die Verkehrsabwicklung und den Modal Split des Besucherverkehrs (die idealerweise bereits auf der strategischen Ebene festgelegt wurden)
- Massnahmen des Mobilitätsmanagements, die in Verantwortung der Anlage sowie in Kooperation mit Dritten (z.B. Transportunternehmen, Ämtern für Verkehrsplanung, Mobilitätszentralen) ergriffen werden, namentlich in folgenden Bereichen:
 - Verkehrsangebote
 - Anreize für Besucher (z.B. tarifliche Anreize)
 - Informationen
 - mobilitätsbezogene Services
- relevante Verkehrsinfrastrukturen (z.B. Abstellanlagen) und deren Bewirtschaftung
- betriebsinterne und externe Verantwortlichkeiten in Bezug auf die Massnahmen
- Zeithorizont der Massnahmenumsetzung, Kostenplanung und Finanzierung
- Verfahren und Zuständigkeit des Wirkungs-Controllings, Verfahren im Falle des Nicht-Ereichens von Zielen

Mobilitätszentralen

Servicestellen zum Personenverkehr – „Mobilitätszentralen“ – erhalten den Auftrag, die Bevölkerung

- in Fragen der Freizeitmobilität zu sensibilisieren,
- über die Erreichbarkeit von verkehrintensiven Freizeitanlagen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Verkehrsmitteln des Langsamverkehrs und mit dem Auto zu informieren,
- und Anreize für eine nachhaltige Mobilität in der Freizeit zu setzen.

Eine Mobilitätszentrale definiert Freizeitanlagen als ihre Key Accounts und entwickelt zusammen mit ihnen und weiteren Anbietern (z.B. des öffentlichen Verkehrs) massgeschneiderte Angebote.

Das Mobilitätsmanagement wird als öffentliche Aufgabe definiert. Die Mobilitätszentrale erhält eine Finanzierung durch die öffentliche Hand, damit sie verkehrsträgerübergreifend und neutral im öffentlichen Interesse arbeitet.

Mobilitätsbeauftragte in den Freizeitanlagen

In jeder verkehrintensiven Freizeitanlage werden Mobilitätsbeauftragte ernannt, die die Verkehrsanbindung und Verkehrsabwicklung an der Anlage mit jenen Möglichkeiten optimieren, die der Freizeitanlage selbst zur Verfügung stehen.

Die Mobilitätsbeauftragten in Freizeitanlagen sind auch Ansprechpartner für Mobilitätsmanagerinnen/Mobilitätsmanager, die Mitarbeitenden einer Mobilitätszentrale, Produktmanagerinnen und -manager der Transportunternehmen sowie Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner der Gemeinden.

„Mobilitätsbüro“ in den Freizeitanlagen

Die Freizeitanlagen stellen Besucherinnen und Besuchern sowie Beschäftigten geeignete Informationen zu den Angeboten im öffentlichen Verkehr und im Langsamverkehr bereit.

Im Sinne eines „Mobilitätsbüros“ wird diese Funktion von den Kundenschaltern, „contact points“ oder Rezeptionen der Freizeitanlagen wahrgenommen. Die Mitarbeitenden der Freizeitanlagen mit persönlichem Kundenkontakt an solchen „contact points“ werden daher auch in Bezug auf die offerierten Verkehrsangebote und Mobilitätsservices qualifiziert. In den Internetauftritt der Freizeitanlage wird das „Mobilitätsbüro“ eingebunden.

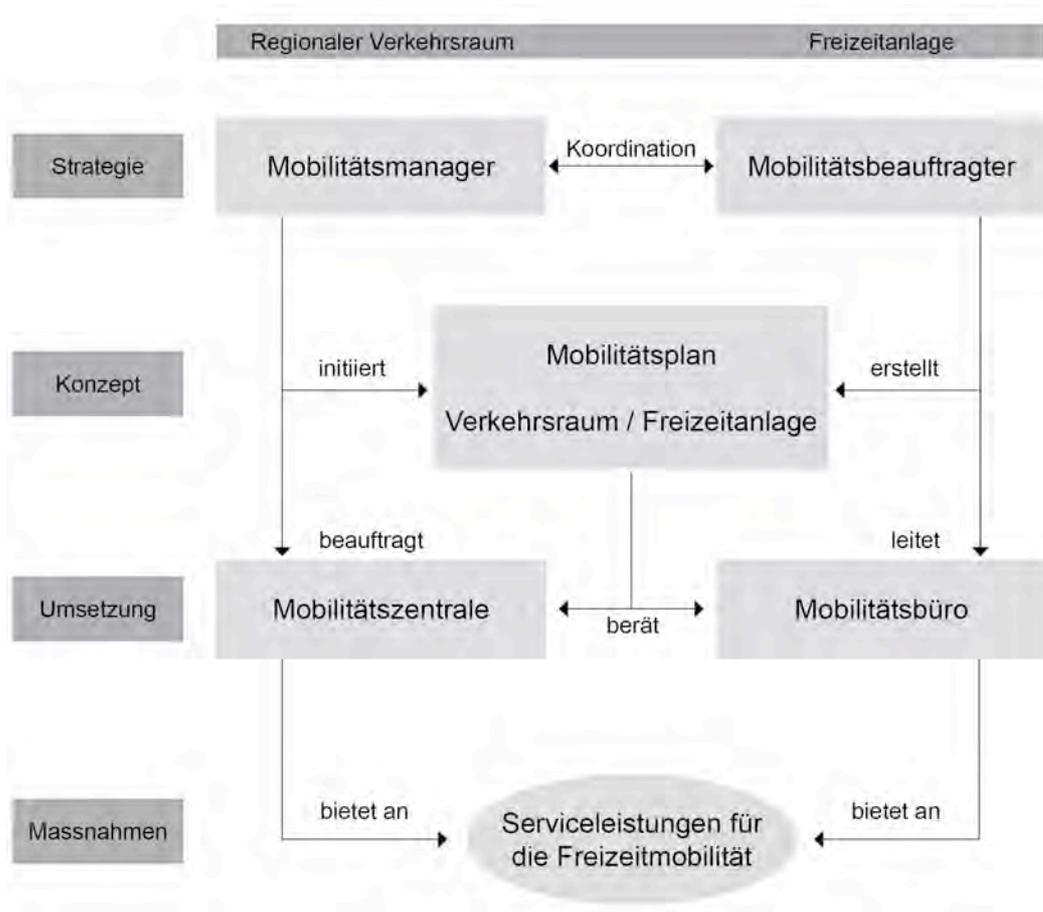


Abb. 2: *Institutionalisierung des Mobilitätsmanagements für Freizeitanlagen*

Mobilitätsdienstleistungen (Services) für die Freizeitmobilität

<i>Mobilitäts- bezogene Information vor der Anreise</i>	<p>Die mobilitätsbezogene Information über die Anreise zur Freizeitanlage haben die Besucherinnen und Besucher schon vor dem Reiseentscheid verfügbar: In allen Medien der Anlagebetreiber und Dienstleister wird detailliert auf die Anreiseoptionen mit dem ÖV und dem LV hingewiesen.</p> <p>Auf temporär hohe Auslastungen der Strassen zur Freizeitanlage wird explizit hingewiesen werden und für diese Zeiten werden Verkehrsmittelalternativen speziell empfohlen.</p> <p>Geeignete Tools werden in die Internet-Seiten der Freizeitanlage integriert und als Applikation für Mobiltelefone verfügbar gemacht (z.B. ein elektronischer Fahrplan und Echtzeit-Informationen zur aktuellen Netzauslastung und zu prognostizierten Zuständen im Strassenverkehr).</p> <p>Die Medien und die Inhalte der Kommunikation sind auf die verschiedenen Besuchersegmente der Freizeitanlage abgestimmt.</p> <p>Das Management von Freizeitanlagen, bei welchen die Adressen von Besuchern (z.B. von Abo-Kunden) bekannt sind, informiert diese Kunden auf dem Wege der Direktkommunikation regelmässig über allfällige Neuerungen bei den Anreiseangeboten und den mobilitätsbezogenen Services.</p>
<i>Mobilitäts- bezogene Information unterwegs</i>	<p>Alle verkehrsintensiven Freizeitanlagen sind als Ziele in den Fussgänger- und Veloleitsystemen sowie in der Signalisation des Strassenverkehrs enthalten.</p> <p>Hinweise auf geeignete Park&Ride-Plätze für die Freizeitanlagen werden in Parkleitsysteme einbezogen.</p> <p>Diese Informationen sind auch in Routenplanern, Navigationssystemen und in mobilen Medien verfügbar.</p>
<i>Mobilitäts- bezogene Infor- mation in der Freizeitanlage</i>	<p>An einem gut sichtbaren und gut erreichbaren Ort in der Freizeitanlage werden alle relevanten mobilitätsbezogenen Informationen bereitgestellt: z.B. in Form von Echtzeithinweisen auf die Fahrplanabfahrten des öffentlichen Verkehrs (siehe Ausführungen oben zum Mobilitätsbüro).</p>
<i>Kombi-Tickets</i>	<p>RailAway-Angebote für die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln gehören zum Standard verkehrsintensiver Freizeitanlagen. Diese Angebote stehen nicht nur temporär zur Promotion, sondern möglichst für eine längere Zeit im Jahr zur Verfügung, insbesondere aber in Zeiträumen mit einem erwarteten starken MIV-Aufkommen.</p> <p>Ticketkooperationen zwischen Verbänden/Transportunternehmen, Anlagebetreibern und Freizeitdienstleistern erhalten generell einen höheren Stellenwert. Zusammen mit den örtlichen und regionalen Transportunternehmen wirken Freizeitanlagen darauf hin, Kombi-Tickets (für Anreise und Eintritt) auch für Besucherinnen und Besucher aus einem lokalen und regionalen Einzugsbereich einzuführen.</p>

<i>Spitzenzeitmanagement in den Freizeitanlagen</i>	<p>In den Freizeitanlagen werden die eigenen Möglichkeiten zur Glättung der Nachfragespitzen geprüft. Entsprechende Massnahmen liegen meistens auch im Interesse der Freizeitanlage respektive der dort ansässigen Anbieter, weil sie so die Kosten der Spitzenbelastungen reduzieren oder den Durchschnittserlös pro Kunde erhöhen können. Zu prüfen sind zum Beispiel:</p> <ul style="list-style-type: none">• zeitlich variable Parkgebühren auf den von der Anlage bewirtschafteten Parkierungsflächen: höhere Gebühren zu den nachfragestarken Zeiten• eine Staffelung der Anfangszeiten bei Kinovorstellungen oder anderen zeitlich parallelen Veranstaltungsprogrammen• spezielle Angebote für früh Anreisende oder spät Wegreisende (z.B. Vergünstigung bei der Konsumation)• Ausbau des gastronomischen Angebots, Kooperation mit anderen Gastronomieanbietern oder ähnliche Anreize, die zum längeren Bleiben oder einem früheren Anreisen motivieren
<i>Kennenlern-Angebote</i>	<p>Zum Aufbau der Kompetenz im Umgang mit dem öffentlichen Verkehrssystem lancieren Gemeinden „Kennenlern-Angebote“; zum Beispiel Gutscheine für Neuzuzüger, die einen rabattierten einmaligen Eintritt bei der Freizeitanlage in Kombination mit einer Gratis-Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel umfassen.</p>
<i>Nutzung von Kundenurteilen</i>	<p>Freizeitanlagen und Transportunternehmen erheben in regelmässigen Abständen Kundenbewertungen zur Verkehrsanbindung der Freizeitanlagen und zu den bereitgestellten Mobilitätsservices; sie nehmen im Rahmen des Beschwerdemanagements verkehrsbezogene Verbesserungsvorschläge der Kundinnen und Kunden auf.</p> <p>Sie nutzen diese Angaben systematisch für Qualitätsverbesserungen.</p>

7. Finanzierung und Controlling

Grundsätze

Die öffentliche Hand trägt die Kosten für die Bewältigung des von verkehrsintensiven Freizeitanlagen erzeugten Verkehrs – zum Beispiel für die erforderlichen Anpassungen der Verkehrsinfrastrukturen und zusätzliche Angebote des öffentlichen Verkehrs – nicht alleine.

Im Sinne des Verursacherprinzips sollen die Betreiber der Freizeitanlagen bzw. die Investoren verstärkt an der Abdeckung dieser Folgekosten beteiligt werden.

Es soll ein Controlling eingeführt werden, mit dem regelmässig geprüft wird, ob die für verkehrsintensive Freizeitanlagen gesetzten Ziele mit den realisierten Massnahmen in den Bereichen Raumplanung, Verkehrsplanung und Mobilitätsmanagement erreicht werden.

Vor der Durchführung des Controllings sollen bereits jene Steuerungsmassnahmen festgelegt werden, die für den Fall gelten, dass gesetzte Ziele nicht erreicht werden.

Empfehlungen

Finanzierungsbeiträge

Vorgehen Kantone und Gemeinden vereinbaren mit den Betreibern von Freizeitanlagen eine Kostenübernahme oder eine Kostenbeteiligung in Bezug auf die Verkehrsanbindung und -erschliessung, das Verkehrsmanagement und das Mobilitätsmanagement.

Die Kostenteilung zwischen den Kantonen, Gemeinden, dem Bund (im Falle von betroffenen Nationalstrassen) und den privaten Investoren wird frühzeitig abgestimmt: bei neuen Anlagen bereits in den Massnahmenblättern des kantonalen Richtplans, in denen Festlegungen zu folgenden Aspekten vorgenommen werden können:

- zu den Kosten für das gesamte Massnahmenpaket
- zur Kostenteilung
- zur Finanzierungsart und
- zum Finanzierungsnachweis

In Quartierplanvorschriften kann festgehalten werden, dass der Betreiber einer Freizeitanlage sich zu einem gewissen Teil an den Kosten neuer ÖV-Angebote zur Erschliessung der Anlage beteiligt.

Bei bestehenden Anlagen, bei denen aufwändige Verbesserungen bei der Verkehrsanbindung, Optimierungen in der Verkehrsabwicklung oder ein Mobilitätsmanagement erforderlich werden, wird angestrebt, solche Finanzierungsbeiträge nachträglich auf dem Verhandlungswege zu erreichen.

<i>Gegenstands- bereiche</i>	<p>Finanzierungsbeiträge können bei folgenden infrastrukturbezogenen Massnahmen gefordert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs (z.B. neue Bushaltestellen) • Anlagen des Velo- und Fussverkehrs • nötige Ausbauten im Bereich des MIV <p>Finanzierungsbeiträge können sich auf Kosten des laufenden Betriebs von Einrichtungen beziehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betrieb von neuen oder zusätzlichen Angeboten des öffentlichen Verkehrs (z.B. Shuttlebusse, Linienverlängerungen, Taktverdichtungen, Nachtbusse) • Sachaufwand für Informationsangebote und Kampagnen, z.B. zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs • Betrieb von Mobilitätszentralen <p>Finanzierungsbeiträge können sich ausserdem auf extern erbrachte immaterielle Leistungen beziehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrs- und Mobilitätskonzepte, Mobilitätspläne, Beratungsleistungen • Informations-, Public Awareness- oder Marketingkonzepte • Ausbildungs- und Schulungsprogramme
----------------------------------	---

Controlling getroffener Festlegungen

<i>Anforderungen an den Prozess</i>	<p>Nach der Inbetriebnahme einer Freizeitanlage und während des Betriebs muss die Einhaltung der getroffenen Festlegungen im Rahmen eines systematischen Controllings überprüft werden.</p> <p>Kontrolliert werden die Durchführung von festgelegten Massnahmen (Durchführungskontrolle), deren Wirkung (Wirkungskontrolle) sowie die Zielerreichung (Erfolgskontrolle).</p> <p>Die Überprüfung erfolgt in einem im Voraus festgelegten Turnus.</p> <p>Es wird sichergestellt, dass die Ergebnisse des Controllings allen betroffenen Instanzen zur Verfügung stehen (Freizeitanlagen, den betreffenden Ämtern der öffentlichen Hand, Verkehrsbetrieben und –verbänden).</p> <p>Weitere Entwicklungsmassnahmen sollen sich an den Ergebnissen des Controllings orientieren.</p>
---	---

<i>Durchführungs- kontrolle</i>	<p>Wesentliche Kriterien der Durchführungskontrolle können sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • der Stand der Umsetzung festgelegter Massnahmen • die Gewährleistung der vereinbarten ÖV-Erschliessung (Modal Split ÖV) • die Einhaltung der vereinbarten Kostenteilung
-------------------------------------	--

<i>Wirkungs- kriterien</i>	<p>Wesentliche Kriterien der Wirkungskontrolle können sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsaufkommen im betroffenen Strassennetz • Parkplatzauslastung und Fahrtenzahlüberschreitung • Umweltbelastungen im betroffenen Strassennetz • Verkehrssicherheit im Umfeld der Anlage • Wirksamkeit der Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement
--------------------------------	--

Erfolgskontrolle Mit Hilfe einer Gegenüberstellung von festgelegten Zielen einerseits und erreichten Wirkungen andererseits wird der Erfolg der getroffenen Massnahmen bestimmt.

In Abhängigkeit vom Grad der Zielerreichung wird der Handlungsbedarf in Bezug auf allfällige weitere Massnahmen zur Optimierung der Verkehrsanbindung der Freizeitanlage ermittelt.

8. Weiterführende Literatur

- Arber, G. & Eiermann, T. (ARV) (2004): Standortpolitik für publikumsintensive Einrichtungen. Empfehlungen aus dem Modellvorhaben. Schlussbericht, Online (19.01.2009): <http://www.arv.zh.ch>
- Beckmann, K. J. (2004): Verkehrskonzepte für Freizeitgroßeinrichtungen. In: Institut für Mobilitätsforschung Ifmo (Hrsg.): Erlebniswelten und Tourismus. Berlin: Springer, S. 199-226.
- Bundesamt für Raumentwicklung (2011): ÖV-Güteklassen. Berechnungsmethodik ARE. Grundlagenbericht für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung. Bern: ARE.
- Bundesamt für Statistik (BFS) (2008): Film- und Kinostatistik Schweiz: Die Multiplex-Kinos in der Kinolandschaft Schweiz. Online (20.01.09): <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/16/02/01/dos/03/02.html>
- Bundesamt für Umwelt (BAFU) & Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) (2006): Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan. Umwelt-Vollzug Nr. 0605. Online (19.01.2009): <http://www.uvek.admin.ch>
- Callies, C. (1999): Das geplante Multi-Themen-Center am Dortmunder Hauptbahnhof: Chancen oder Risiken für die Innenstadt als Einzelhandelsstandort? Arbeitspapier 170. Universität Dortmund: Institut für Raumplanung, online (20.01.2008): <http://www.baufachinformation.de/literatur.jsp?bu=99109006951>
- Dienel, H.-L. & Schmithals J. (2004): Handbuch Eventverkehr: Planung, Gestaltung, Arbeitshilfen. Berlin: ESV Verlag.
- Espace mobilité (2007): Neue Ergebnisse zur Wirkung von Parkgebühren bei Einkaufszentren – Resultate einer repräsentativen Umfrage in den Centres Boujean und Brügg. Bern: Espace mobilité. Online (06.02.2009): <http://www.espacemobilite.ch/>
- Espace mobilité (2008): Studie zur Wirkung der Parkgebühren im Pizolpark und Pizolcenter Mels. Bern: Espace mobilité. Online (06.02.2009): <http://www.espacemobilite.ch/>
- Forschungsgemeinschaft für Strassen- und Verkehrswesen (FGSV) (1998): Verkehrliche Wirkungen von Grosseinrichtungen des Handels und der Freizeit. FGSV-Arbeitspapier 49. Köln: FGSV-Verlag.
- Forschungsgemeinschaft für Strassen- und Verkehrswesen (FGSV) (2006): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Köln: FGSV-Verlag.
- Franck, J. (1999): Urban-Entertainment-Center – Kauf und Vergnügungsstadt. Städte- und Gemeinderat Nr. 53/99, S. 12-14.
- Franck, J. (2000): Erlebnis und Konsumwelten. Entertainment Center und kombinierte Freizeit-Einkaufs-Center. In: A. Steinecke (Hrsg.): Erlebnis und Konsumwelten. München, Wien: R. Oldenbourg Verlag, S. 12-28.
- Gronau, W. (2002): Implikationen der Freizeitmobilitätsforschung für verkehrslenkende Massnahmen im Freizeitverkehr. In: Gather, M. & Kagermeier, A. (Hrsg.): Freizeitmobilität - Hintergründe, Probleme, Perspektiven. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 1. Mannheim: Meta GIS, S. 105 – 118.
- Gronau, W. (2002): Grundlagen für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement an Freizeitgroßeinrichtungen am Beispiel München. In: Kagermeier, A.; Mager, T.J. & Zängler, T.W. (Hrsg.): Mobilitätskonzepte in Ballungsräumen. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 2. Mannheim: Meta GIS, S. 171 – 182.
- Hartmann, R.; Hubacher, P.; Hornung, D.; Röthlisberger, T.; Künzler, P. & Roduner, A. (2009): Nettoverkehr von verkehrsintensiven Einrichtungen (VE). Forschungsauftrag SVI 2003/001. Zürich: VSS.
- Hennings, G. (2000): Freizeit und Erlebniswelten und Raumplanung: Erfahrungen aus der Bundesrepublik Deutschland. Forum Raumplanung, H. 2, S. 31-41.
- Hoesli, B.; Vonrufs, T.; Buhl, T.; Widmer, P. & Briner, H. (2007): Fahrten- und Fahrleistungsmodelle. Erste Erfahrungen. Forschungsauftrag SVI 2000/384. Zürich: VSS.
- Institut für Landes- und Stadtentwicklung NRW (ILS) (1994): Kommerzielle Freizeit-Grosseinrichtungen. ILS-Bausteine, Nr. 17. Dortmund: ILS.

- Kagermeier, A. (2002): Folgen konsumorientierter Freizeitgrosseinrichtungen für Freizeitmobilität und Freizeitverhalten. In: M. Gather & A. Kagermeier (Hg.), Freizeitverkehr. Hintergründe, Probleme, Perspektiven. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 1. Mannheim: Meta-GIS, S. 119 - 140.
- Kanton Aargau Baudepartement, Abteilung Raumentwicklung (2005): Einkaufszentren und Fachmärkte, Vollzugshilfe für die Richt- und Nutzungsplanung (provisorisch, weitere Überarbeitung, vorgesehen), Aarau: Kt. AG.
- Kanton Jura, Département de l'Environnement et de l'Équipement (2005) : Département de l'Environnement et de l'Équipement. Delémont: Kanton Jura.
- Lack-Schneeberger, P. (2007): Standortbeurteilung publikumsintensiver Freizeiteinrichtungen in unterschiedlichen Quartiertypen am Beispiel des Siedlungsraumes Luzern. Unveröffentlichte Lizentiatsarbeit am Geographischen Institut (GIUB). Universität Bern.
- Muggli, R. (2002): Publikumsintensive Einrichtungen. Verbesserte Koordination zwischen Luftreinhaltung und Raumplanung. In: Schriftenreihe Umwelt Nr. 346. Bern: Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) & Bundesamt für Raumentwicklung (ARE).
- Ohnmacht, T.; Götz, K.; Haefeli, U.; Deffner, J.; Matti, D.; Stettler, J. & Jobst, G. (2008): Freizeitverkehr innerhalb von Agglomerationen. Forschungsauftrag SVI 2004/074. Zürich: VSS.
- Opaschowski, H. W. (1998): Kathedralen des 21. Jahrhunderts. Die Zukunft von Ferienparks und Erlebniswelten. Hamburg: BAT Freizeitforschungsinstitut.
- Romeiß-Stracke, F. (2004): Freizeit- und Erlebniswelten: Die europäischen Erfahrungen. In: ifmo (Hrsg.), Erlebniswelten und Tourismus. Berlin: Springer, S. 167-182.
- RZU (2000): Mobilitätsverhalten. Einkaufs- und Freizeitverkehr Glattal. Zürich: Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU). Online (02.02.2009): <http://www.rzu.ch/pdfs/einkaufsverkehr.pdf>
- Schad, H.; Zweibrücken, K.; Slukan, V.; Ohnmacht, T. & Diggelmann, T. (2012): Verkehrsbindung von Freizeitanlagen. Forschungsauftrag SVI 2004/079. Zürich: VSS.
- Schultz, B. & Schilter R. (2003): Publikumsintensive Einrichtungen, Konsum und Freizeit, 1970 bis heute – mögliche Entwicklungen für die Zukunft. Zürich: IRL – Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (2007): Leitfaden zur verkehrlichen Standortbeurteilung und Verkehrsfolgenabschätzung für verkehrsintensive Vorhaben, Arbeitshilfe für die Verwaltung (Kriterien und Prüffragen) und Arbeitshilfe für Verkehrsgutachter (Anforderungskatalog). Berlin.
- Stadt Zürich (2010): Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich. Teilstrategie Einkaufs –und Freizeitverkehr. Standbericht 2009. Zürich: Tiefbauamt Stadt Zürich.
- Stadt Zürich (2010): Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich. Teilstrategie Verkehrsmanagement und -telematik. Standbericht 2009. Zürich: Tiefbauamt Stadt Zürich.
- Stadt Zürich (2007): Leitfaden Fahrtenmodell – eine Planungshilfe. Zürich: Tiefbauamt und Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich.
- VLP-ASPAN (2008): Umgang der Richtplanung (2. Generation) mit verkehrsintensiven Einrichtungen VE-Arbeitspapier. Online: http://www.vlp-aspan.ch/files/documents/ve_im_richtplan_april08.pdf
- Wenzel, C.-O. (2003): Freizeit- und Erlebniswelten: Status Quo und Trends im Freizeitmarkt und Freizeitverkehr. In: Institut für Mobilitätsforschung Ifmo (Hrsg.): Motive und Handlungsansätze im Freizeitverkehr. Berlin: Springer, S. 137-151.
- Willi, E.; Marti, P.; Kim, E.; Leuenberger, Ch.; Hofstetter, S.; Arm, H. & Schweizer, T. (2002): Parkplatzbewirtschaftung bei publikumsintensiven Einrichtungen – Auswirkungsanalyse. Forschungsauftrag SVI 2000/383. Zürich: VSS.
- Willi, E.; Kim, E.; Akar, D.; Christe, P.; Tubandt, N. & Schweizer, T. (2006): Publikumsintensive Einrichtungen PE: Planungsgrundlagen und Gesetzmässigkeiten. Forschungsauftrag 2001/545. Zürich: VSS.