

Mobilitätsmanagement für verkehrsintensive Freizeitanlagen Pilotstudie und Umsetzung in der Agglomeration St.Gallen

Mobilitätsmanagement für Unternehmen ist bereits seit einigen Jahren etabliert und erprobt. Es macht sich zu Nutzen, dass über den Arbeitgeber als Multiplikator das Mobilitätsverhalten von vielen Arbeitnehmenden beeinflusst werden kann. Ein ähnlicher Multiplikatoreffekt kann über das Mobilitätsmanagement für verkehrsintensive Freizeitanlagen erreicht werden. Auf Basis der Forschungsarbeit SVI 2004/079 „Verkehrsbindung von Freizeitanlagen“ hat die Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee in einem Pilotprojekt mit dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE die 16 frequenzstärksten Freizeitanlagen der Region unter die Lupe genommen und Massnahmenpläne entwickelt. Die Ansätze reichen von der verbesserten Anbindung im Fuss-, im Velo- und im öffentlichen Verkehr bis hin zu Massnahmen des Mobilitätsmanagements: u.a. optimierte Informationen zur An- und Rückreise auf den Websites der Einrichtungen oder Echtzeit-Fahrplan-Anzeigen vor Ort. Die Umsetzungsphase ist nun angelaufen. Je nach Massnahme sind dabei die Betreiber der Freizeitanlagen oder die öffentliche Hand gefordert. (Sprache: de)

Weitere Informationen:

ARE – Freizeitverkehr www.aren.admin.ch/themen/verkehr/00250/00462/index.html?lang=de
Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee www.regio-stgallen.ch
Mobilservice NEWS Dossier zur SVI-Studie “Verkehrsbindung von Freizeitanlagen” (Mai 2013):
www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/news-datenbank.html?&fa_view_generalfolder_module_2077

Gestion de la mobilité pour installations de loisirs à fort trafic Étude pilote et mise en œuvre dans l'agglomération de Saint-Gall

La gestion de la mobilité en entreprise a déjà fait sa place et ses preuves depuis plusieurs années. Elle permet d'influencer le comportement de mobilité de nombreux employé-e-s via leurs employeurs. Un même effet multiplicateur peut être atteint à l'aide de la gestion de la mobilité à l'échelle d'installations de loisirs à fort trafic. Sur la base du mandat de recherche SVI 2004/079 «Raccordement des installations de loisirs au réseau de transports» et dans le cadre d'un projet pilote avec l'Office fédéral du développement territorial ARE, la région Appenzell AR - Saint-Gall - Bodensee a passé sous la loupe les 16 installations de loisirs les plus fréquentées de la région et a développé des mesures. Les approches menées vont d'une amélioration du raccordement aux réseaux de transports (piétons, vélos et transports publics) à des mesures de gestion de la mobilité (par ex. informations optimisées en ligne sur l'accès au site ou affichage d'horaires en temps réel sur place). La phase de mise en œuvre est maintenant démarrée. Selon la mesure, la responsabilité revient aux exploitants des installations de loisirs ou aux pouvoirs publics. (Langue: de)

Pour plus d'informations:

ARE – Trafic de loisirs www.aren.admin.ch/themen/verkehr/00250/00462/index.html?lang=fr
Région Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee (de) www.regio-stgallen.ch
Dossier ACTUALITE Mobilservice sur l'étude SVI “Raccordement des installations de loisirs au réseau de transports” (mai 2013):
www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilitte/tous-dossiers-mobilites.html?&fa_view_generalfolder_module_2077

03.06.2014



Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Freizeitverkehr

Ein gut funktionierendes Freizeitverkehrssystem ist für unser Land von grosser wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Bedeutung, sei es in der Nähe des Wohnumfeldes oder in den Dienstleistungs- und Tourismusstandorten. Aufgrund der grossen Bedeutung, der Vielschichtigkeit und Komplexität des Freizeitverkehrs besteht Bedarf nach einer Gesamtsicht und einer daraus abgeleiteten Strategie im Freizeitverkehr.

Der Freizeitverkehr macht insgesamt 37% aller Wege, 40% aller Distanzen und 47% der gesamten Wegzeit aus. Am meisten Freizeitwege mit je rund einem Fünftel sind Besuchen, der Gastronomie sowie nicht-sportlichen Aussenaktivitäten (z.B. Spaziergänge) gewidmet. Aktiver Sport ist der Grund für rund jeden achten Freizeitweg. Der Freizeitverkehr ist das gewichtigste Verkehrssegment. Der Handlungsbedarf für die Verkehrspolitik, Konzepte für eine nachhaltige Abwicklung des Freizeitverkehrs zu entwickeln, ist dementsprechend gross. Der Handlungsbedarf ergibt sich vorab im Bereich der Besuche von Verwandten und Bekannten, - in etwas geringerem Mass - im Bereich der Gastronomiebesuche sowie - an dritter Stelle - beim aktiven Sport. Mit nochmals geringerer Bedeutung sind zudem Besuche von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen zu beachten.

Auf Bundesebene bestehen einige Möglichkeiten, auf einen nachhaltigen Freizeitverkehr hinzuwirken. Es zeigt sich, dass eine Konzentration auf einzelne, wenige Massnahmen kaum den erwünschten Erfolg bringen wird, sondern dass im Gegenteil ein aufeinander abgestimmtes Paket von verschiedenen Massnahmen notwendig sein wird.

Strategie Freizeitverkehr des Bundes

- Auch im Freizeitverkehr sollen diejenigen Verkehrsmittel zum Einsatz kommen, welche die grössten komparativen Vorteile besitzen. 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.
- Der Bund spielt eine aktive Rolle in einem Netzwerk von Schlüsselakteuren aus Kantonen und Gemeinden, von Verbänden und Interessenorganisationen und der privaten Wirtschaft.



[Strategie Freizeitverkehr](#)

Bericht des Bundesrates

Letzte Änderung: 21.08.2009 | Grösse: 1264 kb | Typ: PDF



[Faktenblatt Strategie Freizeitverkehr des Bundes](#)

Letzte Änderung: 22.05.2012 | Grösse: 543 kb | Typ: PDF



[Strategie Freizeitverkehr des Bundes: Analyse der Aktivitäten Besuche von Verwandten und Bekannten, Gastronomiebesuche und aktiver Sport](#)

Schlussbericht

Letzte Änderung: 24.04.2012 | Grösse: 914 kb | Typ: PDF

[Medienmitteilung vom 26.04.2012: 646 mal um die Erde: grosses Umsteigepotenzial](#)

Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen

Als verkehrsintensive 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.

Empfehlungen zum planerischen Umgang mit verkehrsintensiven 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 verkehrsintensiven Anlagen zu entwickeln.



[Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen: Schlussbericht](#)

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

Gültig ab 01.03.2012 | Grösse: 9363 kb | Typ: PDF



[Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen: Leitfaden](#)

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

Gültig ab 15.02.2013 | Grösse: 377 kb | Typ: PDF



[Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen - Lösungsorientierte Analyse und Definition Handlungsbedarf am Beispiel der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee](#)

Gültig ab 01.03.2014 | Grösse: 19777 kb | Typ: PDF

Weitere Informationen

[Dienstleistungszentrum für innovative Mobilität UVEK](#)

[Verkehrsverhalten](#)

[Verkehrsintensive Einrichtungen](#)

Ihre Ansprechperson: [Peter Schild](#)

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
[Kontakt](#) | [Rechtliche Grundlagen](#)

<http://www.aren.admin.ch/themen/verkehr/00250/00462/index.html?lang=de>



Bundesamt für Raumentwicklung
Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee

Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen

Lösungsorientierte Analyse und Definition Handlungsbedarf
am Beispiel der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee

Region

Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee

Blumenbergplatz 1
9000 St.Gallen
Tel. 071 227 40 70

www.regio-stgallen.ch
info@regio-stgallen.ch

Bearbeitung Teil Mobilitätsmanagement:
Rolf Geiger
Theres Kuster

Arbeitsgruppe für
Siedlungsplanung und
Architektur AG



Spinnereistrasse 29
8640 Rapperswil-Jona
Tel. 055 220 10 60
Fax 055 220 10 61

Bankstrasse 8
8610 Uster
Tel. 044 942 10 11
Fax 055 220 10 61

www.asaag.ch
info@asaag.ch

Bearbeitung Teil Verkehrserschliessung:
Jan Wenzel
Joris Allemann

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung	6
2. Einleitung	9
2.1 Ausgangslage	9
2.2 Auftrag	9
2.3 Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee	10
2.4 Ziele der Studie / Unterschied zur Grundlagenstudie SVI 2004/079	10
2.5 Arbeitsaufteilung	11
2.6 Grundlagen	12
2.7 Struktur der Studie	13
2.8 Vorgehen / Informationsquellen für Charakterisierung und Handlungsbedarf	15
3. Selektion der verkehrsintensiven Freizeitanlagen	17
3.1 Vorgehen Selektion	17
3.2 Quantitatives Kriterium für eine verkehrsintensive Freizeitanlage	17
3.3 Qualitative Kriterien	18
3.4 Ergebnis der Selektion	20
4. Charakterisierung der verkehrsintensiven Freizeitanlagen	21
4.1 Beschreibung der Freizeitanlage	21
4.2 Verkehrsrelevante Ausprägungen der Anlage	21
4.3 Standort / Umfeld der Anlage	24
4.4 Übersicht Verkehrserschliessung	24
4.5 Netzanbindung öffentlicher Verkehr	25
4.6 Netzanbindung Langsamverkehr	27
4.7 Netzanbindung motorisierter Individualverkehr	27
4.8 Anlageprofil öffentlicher Verkehr	27
4.9 Anlageprofil motorisierter Individualverkehr	28
4.10 Schwachstellenanalysen rollender Langsamverkehr und Fussverkehr	28
4.11 Mobilitätsmanagement	29
5. Anforderungsprofil verkehrsintensive Freizeitanlagen	30
5.1 Anforderungsprofil öffentlicher Verkehr	31
5.1.1 Netzgestaltung öffentlicher Verkehr / örtliche Erschliessung	31
5.1.2 Zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehr	32
5.1.3 Abend- und Wochenendangebot öffentlicher Verkehr	32
5.1.4 Busführung im Strassenverkehr	33
5.1.5 Bewältigung Besucherspitzenstage	33
5.1.6 Ausstattung öV-Haltestellen	34
5.2 Anforderungsprofil Veloverkehr	35
5.2.1 Velonetzplanung	35
5.2.2 Regionales Freizeitnetz Veloverkehr	35

5.2.3	Zugänge Freizeitanlagen Veloverkehr	36
5.2.4	Veloabstellanlagen	37
5.2.5	Bike-Sharing / E-Bike	37
5.3	Anforderungsprofil Fussverkehr	38
5.3.1	Zugänge Freizeitanlage Fussverkehr	38
5.3.2	Soziale Sicherheit im Fusswegnetz	38
5.3.3	Orientierung auf den Arealen der Freizeitanlagen	38
5.4	Anforderungsprofil Parkierung und Strassenverkehrsmanagement	39
5.4.1	Parksuchverkehr und Fremdparkierung	39
5.4.2	Temporäres Verkehrsmanagement an Spitzentagen	39
5.4.3	Verkehrssicherheit	40
5.5	Anforderungsprofil Mobilitätsmanagement	41
5.5.1	Institutionalisierung des Mobilitätsmanagements für den Freizeitverkehr	41
5.5.2	Mobilitätsdienstleistungen (Services) für die Freizeitmobilität	41
5.5.3	Parkplatzbewirtschaftung	42
5.5.4	Einführung von Fahrleistungsmodell / Fahrtenmodell	43
6.	Handlungsbedarf	44
6.1	Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr	44
6.1.1	Netzgestaltung öffentlicher Verkehr / örtliche Erschliessung	44
6.1.2	Zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehr	45
6.1.3	Abend- und Wochenendangebot öffentlicher Verkehr	45
6.1.4	Busführung im Strassenverkehr	45
6.1.5	Bewältigung von Spitzentagen	45
6.1.6	Ausstattung Bushaltestellen	45
6.2	Handlungsbedarf Veloverkehr	47
6.2.1	Velonetzplanung	47
6.2.2	Regionales Freizeitnetz Veloverkehr	47
6.2.3	Zugänge Freizeitanlage Velonetz	48
6.2.4	Veloabstellanlagen	49
6.2.5	Bike-Sharing / E-Bike	49
6.3	Handlungsbedarf Fussverkehr	50
6.3.1	Zugänge Freizeitanlage Fusswegnetz	50
6.3.2	Soziale Sicherheit im Fusswegnetz	50
6.3.3	Orientierung auf den Arealen der Freizeitanlagen	50
6.4	Handlungsbedarf Parkierung und Strassenverkehrsmanagement	51
6.4.1	Parksuchverkehr und Fremdparkierung	51
6.4.2	Temporäres Verkehrsmanagement an Spitzentagen	51
6.4.3	Verkehrssicherheit	52
6.5	Übergeordneter Handlungsbedarf Mobilitätsmanagement	53
6.5.1	Mobilitätsmanager	53
6.5.2	Mobilitätspläne	53
6.5.3	Mobilitätszentralen	54
6.5.4	Mobilitätsbeauftragte in den Freizeitanlagen	54
6.5.5	Mobilitätsbüro	54
6.6	Handlungsbedarf Mobilitätsmanagement	55
6.6.1	Mobilitätsbezogene Information vor der Anreise	55
6.6.2	Mobilitätsbezogene Information unterwegs	56
6.6.3	Mobilitätsbüro in den Freizeitanlagen	56
6.6.4	Mobilitätsbezogene Information in den Freizeitanlagen	56
6.6.5	Kombi Tickets	57
6.6.6	Angebotsbezogene Massnahmen in den Freizeitanlagen	57
6.6.7	Kennenlernangebote	58
6.6.8	Nutzen von Kundenurteilen	59

6.6.9	Parkplatzbewirtschaftung	59
6.6.10	Fahrleistungsmodell / Fahrtenmodell	59
7.	Allgemeiner Handlungsbedarf	60
7.1	Allgemeiner Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr	60
7.2	Allgemeiner Handlungsbedarf Veloverkehr	62
8.	Reflexion der Studie / Potenzial Handlungsbedarf	64
8.1	Nutzen der Studie	64
8.2	Potenzialabschätzung Handlungsbedarf 'Verkehrerschliessung'	65
8.3	Potenzialabschätzung Handlungsbedarf 'Mobilitätsmanagement'	66
8.4	Vergleich Potenzial Handlungsbedarf Verkehrsplanung und Raumplanung	67
9.	Weiteres Vorgehen	69
10.	Quellenregister	70

Anhang

Beilage 1:	Listen Übersicht Handlungsbedarf	Seiten 72 - 75
Beilage 2:	Datenblätter	Seiten 76 - 179

1	Olma-Messen St.Gallen	76
2	Theater und Tonhalle St.Gallen	84
3	Stiftsbezirk St.Gallen	92
4	Abenteuerland Walter	100
5	Schaukäserei Stein	108
6	Athletikzentrum St.Gallen	116
7	Sportanlage Gründenmoos St.Gallen	124
8	Sportzentrum Herisau	132
9	Seepromenade Rorschach	140
10	Seepromenade Arbon	148
11	Bergbahn Säntis	156
12	Säntispark Abtwil	164
13	AFG/Shopping Arena	172

Keine Teilnahme am Projekt:

Cinedome Abtwil
 Bergbahn Ebenalp
 Bergbahn Kronberg
 Bergbahn Hoher Kasten

1. Zusammenfassung

Ausgangslage

Im Rahmen des Forschungsauftrages SVI 2004/079 → *[Grundlagenstudie]*, auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI), wurde die Verkehrsanbindung von verkehrsintensiven Freizeitanlagen untersucht. Dabei wurden verkehrsrelevante Ausprägungen der Freizeitanlagen analysiert und umfangreiche Empfehlungen zur Optimierung der Verkehrsanbindung und zur Bewältigung der Verkehrsbelastung formuliert.

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) beabsichtigt im Rahmen ihrer Strategie Freizeitverkehr die Fallanalysen und die Empfehlungen aus dem Forschungsbericht am Beispiel der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee direkt in der Praxis anzuwenden bzw. zu überprüfen. Das erwartete Projektergebnis soll bezüglich der bestehenden Anlagen in der Region Handlungspotenzial/-bedarf im Bereich der Verkehrserschliessung und im Mobilitätsmanagement aufzeigen. Der zu erarbeitende Handlungsbedarf soll in erster Linie die Verkehrsmittelwahl der BesucherInnen zugunsten des Umweltverbunds (öV + LV) verbessern und eine attraktive und komfortable Verkehrserschliessung der jeweiligen Freizeitanlage gewährleisten.

Im Rahmen der Projektvorbereitungen wurde entschieden, dass die asa AG die Erarbeitung des Teils Verkehrserschliessung (öV, Veloverkehr, Fussverkehr) und die Geschäftsstelle der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee die Erarbeitung des Teils Mobilitätsmanagement übernimmt.

Selektion der verkehrsintensiven Freizeitanlagen

In einem ersten Schritt mussten die verkehrsintensiven Freizeitanlagen mittels einer regionsbezogen, flächendeckenden Selektion lokalisiert werden. Nach Grundlagenstudie gilt eine Freizeitanlage als verkehrsintensiv, wenn sie am Spitzentag mindestens 4'000 Personenwege oder mindestens 2'000 Personenwagenfahrten generiert. Dieses quantitative Kriterium für verkehrsintensive Freizeitanlagen musste aufgrund der regionsbezogen, flächendeckenden Selektion verfeinert werden → *[vgl. Kapitel 3. Selektion der verkehrsintensiven Freizeitanlagen]*. Insgesamt wurden 46 potenzielle Anlagen auf ihre verkehrliche Intensität untersucht, 16 dieser Anlage sind als verkehrsintensiv selektiert und in die vorliegende Studie aufgenommen worden.

Charakterisierung der verkehrsintensiven Freizeitanlagen

In der Charakterisierungsphase wurden die Freizeitanlagen anhand von vordefinierten Kennwerten aus der Grundlagenstudie analysiert. Aufgrund der regionalen Betrachtung in der vorliegenden Studie wurden diese Kennwerte verfeinert und durch zusätzliche ergänzt. Insgesamt handelt es sich um Kennwerte wie Funktionstyp, Ein-

zugsgebiet, Besucherfrequenzen, Besucherspitzenzeiten und Umfeld der Anlage sowie um Informationen zur Verkehrserschliessung (öV, LV, MIV) und zum Mobilitätsmanagement → *[vgl. Kapitel 4. Charakterisierung der verkehrsintensiven Freizeitanlagen]*.

Die Dokumentation der Analyseergebnisse erfolgte anhand von einheitlich strukturierten Datenblättern, welche im Bericht erläutert, respektive deren Inhalt zusammengefasst wurde.

Anforderungsprofil verkehrsintensive Freizeitanlagen

Im 'Anforderungsprofil verkehrsintensive Freizeitanlagen' wurden Ziele und Standards zur Verkehrserschliessung und zum Mobilitätsmanagement von verkehrsintensiven Freizeitanlagen definiert. Diese Ziele und Standards basieren auf den Erkenntnissen aus der Grundlagenstudie und auf den Analyseerkenntnissen aus der Charakterisierung → *[vgl. Kapitel 5. Anforderungsprofil verkehrsintensive Freizeitanlagen]*.

Handlungsbedarf

Anhand der Charakterisierungsergebnisse und anhand der Ziele/Standards aus dem Anforderungsprofil wurden in den Datenblättern spezifischer Handlungsbedarf pro Anlage formuliert und im entsprechenden Kapitel zusammengefasst → *[vgl. Kapitel 6. Handlungsbedarf]*. Im Anhang wird der Handlungsbedarf zusätzlich in den Listen 'Übersicht Handlungsbedarf' aufgelistet.

Zur Verkehrserschliessung konnten in den Bereichen Abend- und Wochenendangebot öV, regionale Veloverkehrsanbindung, lokale Velo- und Fussverkehrsanbindung, Parksuchverkehr und Mobilitätsmanagement neue Themenfelder lanciert werden, welche in diesem Kontext in der Region noch nie behandelt wurden. In anderen Bereichen wurden bereits bekannte Defizite und Problemstellungen bestätigt und dessen Bedeutung aus Sicht Freizeitverkehr hervorgehoben.

Mit dem Handlungsbedarf im Mobilitätsmanagement hat die Region nun eine Grundlage um ihren Auftrag aus dem Agglomerationsprogramm für ein aktives Mobilitätsmanagement im Bereich Freizeitverkehr zielgerichtet anzugehen.

Reflexion der Studie / Weiteres Vorgehen

Dem Bund (ARE) steht nun eine Vorgehensstruktur zur Verfügung, die in der Bearbeitungstiefe der regionalen, flächendeckenden Betrachtung gerecht wird. Der umfassend dokumentierte Arbeitsprozess kann nun auf weitere Regionen adaptiert werden. Der detailliert formulierte Handlungsbedarf gibt der Region einen umfassenden Überblick über Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrserschliessung und des Mobilitätsmanagements der einzelnen Freizeitanlagen. Im weiteren Vorgehen wird die Region die Zuständigkeit des jeweiligen Handlungsbedarfs klären und wo nötig die notwendigen Schritte zur Umsetzung einleiten. Die zuständigen Be-

hörden und Institutionen (z.B. öV-Ämter der Kantone SG, TG, AR) erhalten mit dem Handlungsbedarf einen Überblick über die aus Sicht Freizeitanlagen wichtigen Massnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich. Den Anlagenbetreibern steht mit dem Teil 'Mobilitätsmanagement' nun eine umfassende Zusammenstellung der möglichen und notwendigen Massnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens ihrer Besucher und Besucherinnen zur Verfügung. Diese Zusammenstellung bildet die Basis für weitere Gespräche zwischen den Betreibern und der Region, die im Rahmen ihres Auftrags aus dem Agglomerationsprogramm ein aktives Mobilitätsmanagement im Bereich Freizeitverkehr verfolgen will.