Freizeitverkehr im Kanton Bern

Ursachen
Zielsetzungen
Handlungsspielräume

Bericht der Arbeitsgruppe Freizeitverkehr zuhanden der Berner Verkehrskonferenz

5. August 1999

Inhaltsverzeichnis

1 Problemstellung und Vorgehen 6

1.1 Problemstellung 6

1.2 Vorgehen 6

2 Ausgangslage und Ursachen des Freizeitverkehrs 8

2.1 Zum Begriff Freizeitverkehr 8

2.2 Bedeutung des Freizeitverkehrs 11

2.3 Ursachen und Trends 19

2.4 Fazit 25

3 Zielsetzung und Handlungsspielraum 28

3.1 Zielsetzungen 28

3.2 Strategisches Credo 29

3.3 Fazit 30

4 Handlungsmöglichkeiten im Kanton Bern 32

4.1 Freizeitnutzungen in bestehende Siedlungsstrukturen optimal integrieren 32

4.2 Qualität des Wohnumfeldes und der Naherholungsräume fördern 35

4.3 Verkehrsarme Einkaufs- und Kernzonen 38

4.4 Planung räumlich integrierter Sportanlagen und Einbezug nachhaltiger Mobilität im Betrieb 40

4.5 Koordination zwischen touristischen Transportanlagen und öffentlichen Verkehrsmitteln 43

4.6 Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln bei Veranstaltungen 46

4.7 Marktabklärung des öffentlichen Verkehrs im Bereich Freizeit 48

4.8 Attraktivierung des Service des öffentlichen Verkehrs 50

4.9 Schaffen rascher und direkter Verbindungen im öffentlichen Verkehr 52

4.10 Sicherstellen der Mobilität in Berg- und Randregionen für Einheimische und Tourismus 54

4.11 Einsatz der Verkehrstelematik 56

5 Verzeichnisse 58

5.1 Literaturverzeichnis 58

5.2 Quellenverzeichnis zu den Abbildungen 60

5.3 Abkürzungen 61

Zusammenfassung

Kapitel 1: Problemstellung und Vorgehen

Eine kantonale Arbeitsgruppe hat Grundlagen für einen nachhaltigen Freizeitverkehr erarbeitet. Der vorliegende Bericht ist in fünf Sitzungen beraten und verabschiedet worden.

Kapitel 2: Ausgangslage und Ursachen des Freizeitverkehrs

Mit 60 Prozent Anteil am Gesamtverkehr der Schweiz ist der Freizeit- und Ferienverkehr der weitaus gewichtigste Verkehrszweck. Es werden davon zwei Drittel von der Schweizer Wohnbevölkerung und ein Drittel von Ausländerinnen und Ausländer (Ausflug-, Transit- und Ferienverkehr) verursacht. Werden Incoming- und Outgoing-Verkehr mitberücksichtigt, der im Ausland anfällt, so verdreifacht sich die gesamte schweizerische Verkehrsleistung. Der Freizeit- und Ferienverkehr ist das dominierende Verkehrssegment, das bisher viel zu wenig beachtet wurde.

Freizeitverkehr umfasst 60 % des Gesamtverkehrs

Für die Freizeit werden vom gesamten frei verfügbaren Zeitbudget von der Schweizer Bevölkerung (nach Abzug von Schlafen, Körperpflege, Essen) ca. 50 Prozent oder 360 Minuten pro Tag eingesetzt. Der „Erwerb" macht bei Männern 41 Prozent des Gesamtbudgets oder durchschnittlich 306 Minuten aus, bei Frauen sind es 14 Prozent oder 101 Minuten. Die Frauen setzen 36 Prozent (271 Minuten), die Männer 6 Prozent (43 Minuten) ihres Zeitbudgets für Hausarbeit ein.

Seit 1984 hat sich das Zeitbudget für den Freizeitverkehr praktisch verdoppelt

Die In-Haus-Aktivitäten (Zeitung lesen, Radio hören, Fernsehen, mit Familie beschäftigen etc.) dominieren in der Freizeit. In den letzten Jahren haben die Freizeitaktivitäten ausser Haus (Einkaufen, Sport treiben, Bekannte/Freunde besuchen etc.) deutlich zugenommen: Seit 1984 hat sich das Zeitbudget für den Freizeitverkehr von durchschnittlich 23 Minuten auf 44 Minuten praktisch verdoppelt. Gesamthaft werden für Mobilität über 80 Minuten pro Tag und Person eingesetzt. Darin ist die Reisezeit für Freizeit und Ferien im Ausland nur beschränkt berücksichtigt.

Gemessen am gesamten Binnenverkehr (ca. 76 Mrd. Pkm) der inländischen Personen macht der Freizeit- und Ferienverkehr rund 50 Prozent oder 38 Mrd. Pkm aus, das heisst es werden rund 17 Freizeitkilometer pro Person und Tag zurückgelegt. Bezüglich Verkehrsleistung hat der Freizeitverkehr in den letzten 15 Jahren massiv von durchschnittlich rund 12 km auf 17 km pro Person und Tag zugenommen.

Gemessen an der Verkehrsleistung dominiert das Auto, gemessen an der Anzahl Wegetappen führt der Fussgängerverkehr

Das Auto ist - gemessen an der Verkehrsleistung - das dominierende Verkehrsmittel im Freizeitverkehr, gefolgt vom öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr. Werden die Anzahl Fahrten bzw. Wege als Beurteilungsgrundlage beigezogen, so zeigt sich, dass am meisten Wegetappen in der Freizeit zu Fuss zurückgelegt werden (ca. 46 Prozent). Das Auto folgt mit ca. 40 Prozent aller Wegetappen und der öffentliche Verkehr mit ca. 10 Prozent. Das Velo hat einen Anteil von 5 Prozent aller Wegetappen. Es zeigt sich auch, dass in den vergangenen Jahren der Langsamverkehr vermehrt gewählt worden ist. Qualitativ betrachtet hat der Langsamverkehr beim Freizeitverkehr bereits heute eine grosse Bedeutung.

Freizeitverkehr spielt sich vor allem am Sonntag ab

Der Freizeitverkehr spielt sich vor allem am Sonntag ab (durchschnittlich 80 Minuten pro Person). An Samstagen sind es immerhin noch 55 und an Werktagen 33 Minuten. Mehr als die Hälfte der Freizeitwege sind kurz und sie werden während dem Tag unternommen. Immerhin ein Viertel der Freizeitwege spielen sich abends oder nachts ab. Die Tendenz ist leicht steigend. Wegen den fehlenden Spätverbindungen des öffentlichen Verkehrs wird vor allem das Auto benutzt. Der öffentliche Verkehr wird vor allem während dem Tag über längere Distanzen beansprucht. Viele Freizeitwege (ca. 75 Prozent) treten in Kombination mit Einkaufen, Arbeiten oder Ausbildung auf. Nur gerade gut 25 Prozent der Freizeitwege werden nur für einen Zweck unternommen. Diese Kombination der Verkehrszwecke erfordert nach Möglichkeit eine konzentrierte Lokalisierung der Freizeitnutzung in der Nähe des Wohnens, Arbeitens und Einkaufens, das heisst kurze Wege zwischen den verschiedenen Lebensgrundfunktionen, wenn vor allem umweltfreundliche Verkehrsmittel (Langsamverkehr, öV) zum Zuge kommen sollen.

Freizeitverkehr hat eine grosse gesellschaftliche und wirtschaftliche Bedeutung

Einerseits ist der Freizeitverkehr mit erheblichen Umweltbelastungen (Emissionen, Lärm etc.), aber auch Verkehrsstaus und Unfällen verbunden. Anderseits darf seine hohe gesellschaftliche und wirtschaftliche Bedeutung - vor allem auch für Rand- und Bergregionen - nicht übersehen werden. Für die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung stellt der Freizeitverkehr eine notwendige Voraussetzung dar. Der Freizeitverkehr ist deshalb nicht zu unterbinden, sondern in umweltverträgliche Bahnen zu lenken. Eine nachhaltige Freizeitverkehrsentwicklung ist gefordert.

In Zukunft ist mit einer weiteren Zunahme des Freizeitverkehrs zu rechnen

Es kann angenommen werden, dass die treibenden Kräfte des Freizeitverkehrs auch in Zukunft anhalten werden: Steigende Einkommen, eine weitere Motorisierung der Bevölkerung, zunehmend frei verfügbare Zeit und tendenziell sinkende Mobilitätskosten werden den Freizeitverkehr weiter anwachsen lassen. Zudem kann das Wachstum angetrieben werden durch disperse Siedlungstrukturen mit Freizeiteinrichtungen, die mit öffentlichen Verkehr schlecht erschlossen sind und/oder fernab der grossen Wohn- und Arbeitsgebiete liegen. Mehr Freizeitverkehr kann auch durch eine sinkende Wohnattraktivität und fehlende Naherholungsmöglichkeiten entstehen.

Freizeitangebote an dezentralen Lagen lassen sich schwierig durch den öffentlichen Verkehr bewältigen

Weiter werden ein erhöhter Anteil Senioren an der gesamten Bevölkerung sowie abnehmende Haushaltsgrössen den Bedarf nach Freizeitverkehr steigern. Vorzüge des Autos wie hohe Verfügbarkeit und Flexibilität sowie fehlende oder mangelhafte Angebote des öffentlichen Verkehrs bzw. des Langsamverkehrs werden dem motorisierten Individualverkehr weiterhin eine dominierende Rolle sichern. Kombiniert mit den steigenden Freizeitangeboten in dezentraler Lage befindet sich der öffentliche Verkehr in keiner leicht zu bewältigenden Situation. Nur in Teilbereichen ist der Langsamverkehr im Freizeitbereich eine echte Alternative. Es müssen grosse Anstrengungen unternommen werden, wenn sich der Modalsplit nicht weiter zugunsten des motorisierten Individualverkehrs verschieben soll.

Zentrale Zukunftsaufgabe

Die treibenden Kräfte des Freizeitverkehrs werden grossmehrheitlich positiv beurteilt und als erwünscht betrachtet (z.B. höhere Einkommen, vermehrte Freizeit). Andere Faktoren sind kaum zu beeinflussen (Alterungsprozess der Bevölkerung, Haushaltsgrössen). Insgesamt wird ein erheblicher zusätzlicher Freizeitverkehr entstehen. Eine

umweltverträgliche Bewältigung dieser Verkehrsströme unter Beachtung der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Vorteile des Freizeitverkehrs stellt eine der zentralen Zukunftsaufgaben dar.

Kapitel 3: Zielsetzung und Handlungsspielraum

Der Freizeitverkehr stellt eine zentrale Herausforderung dar. Einerseits ist er als eine notwendige Voraussetzung der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung grundsätzlich erwünscht und wird mit verschiedenen Massnahmen gefördert. Andererseits zieht der Freizeitverkehr bedeutsame Umweltbelastungen nach sich und steht damit im Spannungsfeld zu den Zielen einer umweltverträglichen Entwicklung.

Eine nachhaltige Freizeitverkehrsentwicklung erfordert deshalb ein koordiniertes Vorgehen, das mögliche Synergien optimal nutzt. Es sind Grundsätze anzuwenden und zu entwickeln, die ein abgestimmtes Handeln innerhalb der Verwaltung erleichtern. Laufende Aktionen und Projekte im Bereiche Freizeitverkehr sollen besser vernetzt werden und neue Projekte sind koordiniert an die Hand zu nehmen.

Kapitel 4: Handlungsmöglichkeiten

Die Siedlungsstrukturen sollen auch im Bereich Freizeitnutzungen und Freizeitinfrastrukturen nach dem Konzept der dezentralen Konzentration mit einer attraktiven Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (S-Bahn, Bahn und Bus 2000, NEAT) entwickelt werden.

Konzept der dezentralen Konzentration ist grundlegend

Flächen an zentralen Lagen sind für Freizeitnutzungen besser verfügbar zu machen. Der Kanton überprüft seine raumplanerischen Instrumente und Projekte (S-Bahn/ Siedlung, ESP, Bahnhof-Plus) im Hinblick auf einen nachhaltigen Freizeitverkehr. Allfällige Konfliktsituationen in überbauten Gebieten zwischen Wohn- und Freizeitnutzungen (Emissionen, Lärm) werden aktiv bereinigt. Der Kanton stellt die notwendigen Grundlagen zur Verfügung, damit Konflikte und Synergien für Freizeitnutzungen mit hohem Publikumsverkehr frühzeitig erkannt und bei konkreten Projekten sinnvolle und rasche Standortentscheide gefällt werden können.

Ein attraktives Wohnumfeld erhöht die Chancen für eine aktive Freizeitgestaltung in der Umgebung

Die Attraktivität des Wohnumfeldes und der Naherholungsgebiete sind weiter zu verbessern, damit die Chancen der aktiven Freizeitgestaltung in der Umgebung eher wahrgenommen werden. Der Kanton setzt sich vermehrt für integrierte Lösungen zur Verbesserung des Wohnumfeldes ein. Beratung und Erfahrungsaustausch zugunsten der Gemeinden werden verstärkt. Die finanziellen Mittel für Massnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes und des Naherholungsgebietes sollen vermehrt im Rahmen von Paketlösungen gesprochen werden.

Freizeit- und Einkaufsstandorte mit einer guten öV-Erschliessung sind zu fördern

Die Freizeit- und Einkaufsattraktivität der Städte und Regionalzentren sollen gefördert werden. Negative Umwelt- und Verkehrsbelastungen werden mit neuen innovativen Ansätzen vermindert, wobei die Verbesserung der Wertschöpfung der Städte und Regionalzentren zu beachten ist. Die gute Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und für den Langsamverkehr ist zu erhalten und gezielt weiter auszubauen, damit neue Kundensegmente angesprochen werden können.

Bei der Erstellung und beim Betrieb von Sportanlagen ist auf eine umweltfreundliche Erschliessung zu achten

Der Kanton unterstützt die Gemeinden in ihren Sportanlagenplanungen. Den neuesten ökologischen Kriterien soll Rechnung getragen werden. Bei der Erstellung und beim Betrieb von Sportanlagen sind flankierende Massnahmen zu treffen, welche umweltverträgliche Verkehrsmittel fördern. Grössere Sportveranstaltungen sollen in Zukunft auch nach umwelt- und verkehrsrelevanten Kriterien geprüft werden. Eine entsprechende Beratung der Veranstalter ist dabei unabdingbar. Es sollen auch Anreize (z.B. Preis) für ein umweltverträgliches Verhalten geschaffen werden. Sowohl auf der Ebene der Planung (bei Neubauten und bei Anlageerneuerungen) wie auch im Betrieb (Bewilligung und Unterstützung grösserer Veranstaltungen) ist die verwaltungsinterne Koordination im Hinblick auf Umweltanliegen zu verbessern.

Touristische Transportanlagen sind optimal auf den öffentlichen Verkehr abzustimmen

Der öffentliche Verkehr soll nach Möglichkeit die Ausgangsstationen der touristischen Transportanlagen optimal erschliessen. Die Betreiber von touristischen Transportanlagen werden beim Ausarbeiten von Parkplatzkonzepten unterstützt. Es sollen Anreize für ein Umsteigen auf eine umweltfreundliche Anreise geschaffen werden. Bei Bedarf übernimmt der Kanton unter den Regionen eine koordinierende Funktion.

Für Veranstaltungen ist ein Leitfaden geplant

Bei Veranstaltungen wird der Anreise mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln ein grösseres Gewicht beigemessen. Auf kantonaler Ebene leiten die KAPO, das AS sowie das AöV, TBA und AGR eine verbesserte Koordination in die Wege. Es wird ein Leitfaden für die umweltverträgliche Anreise bei Veranstaltungen erarbeitet. Anhand von Beispielen wird er auf seine Praxistauglichkeit geprüft.

Es sind vertiefte Informationen über den Freizeitverkehrsmarkt zu erarbeiten. Das AöV und das KAWE initiieren entsprechende Abklärungen bei den Transportunternehmungen. Sie sind für die Koordination und Berücksichtigung der öffentlichen Anliegen (Rahmenbedingungen) zuständig.

Raschere und direktere Verbindungen in touristische Zentren

Der Kanton stellt - zusammen mit dem BAV sicher - , dass die Möglichkeiten von rascheren und direkteren Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr von den bevölkerungsreichen Zentren in touristische Zentren geprüft werden. Im Hinblick auf die Eröffnung der NEAT soll aufgezeigt werden, wie die Verknüpfung der Hochleistungszüge mit den touristischen Zentren möglichst einfach und rasch bewerkstelligt werden kann. Es sollen auch neue technische Möglichkeiten geprüft werden.

Trotz Sparmassnahmen Angebote des öV's erweitern

Der Kanton setzt sich für verbesserte Serviceleistungen beim öffentlichen Verkehr ein. Insbesondere sollen ein leistungsfähiger Gepäckservice von Tür-zu-Tür und das Easy-Ride forciert werden. Der Kanton bietet sich als Pilotregion an. Der Kanton fördert Massnahmen zur Mobilitätsicherung in Rand- und Bergregionen.

Telematik bietet neue Zukunftsperspektiven

Der Kanton setzt sich mit den Möglichkeiten der Telematik im Bereich Verkehr aktiv auseinander. Er kann sich an Pilotprojekten beteiligen.

1 Problemstellung und Vorgehen

1.1 Problemstellung

Seit 90er-Jahren ein Thema

Der Freizeitverkehr ist im Kanton Bern seit anfangs der 90-er Jahre ein Thema. Wichtige Fakten sind:

- Der Freizeit- und Ferienverkehr hat weiter zugenommen. Es zeigt sich, dass sein Anteil am Personenverkehr mit 60 % sogar bedeutend grösser ist als bisher angenommen.
- In Zukunft ist mit einer weiteren Zunahme des Freizeitverkehrs zu rechnen. Ohne aktive Verkehrspolitik wird dieser Zuwachs fast ausschliesslich durch den motorisierten Individualverkehr abgedeckt werden.

Freizeitnutzungen haben stark an Bedeutung gewonnen

- In der Raumplanung haben in den letzten Jahren neue Freizeitnutzungen und Freizeitanlagen erheblich an Bedeutung gewonnen. Golfplätze, Freizeitparks, Casino/ Grand Jeux usw. wurden auch im Kanton Bern zu wichtigen Themen. In Zukunft dürfte auch der Trend, Einkaufen und Freizeit miteinander zu verbinden, sich fortsetzen und zu weiteren Verkehrsströmen führen.
- Touristische Kreise haben in den letzten Jahren erkannt, dass Freizeitverkehr auch Nachteile mit sich bringen kann. Im Projekt Verkehrsentlastung Kandertal (Planungsregion Kandertal, 1998) wurden 1998 erstmals im Berner Oberland spezielle Massnahmen für den Bereich Freizeitverkehr ausgearbeitet.
- Seit 1993 wurden verschiedene neue Grundlagen und Instrumente (Entwurf Veloleitbild, Grundlagenstudie Freizeit-Grosseinrichtungen) und Projekte realisiert, die wegweisend für den Umgang mit dem Freizeitverkehr sein können.

1.2 Vorgehen

Verschiedene kantonale Fachstellen beschäftigen sich mit Aspekten des Freizeitverkehrs

Die Bearbeitung des Berichts Freizeitverkehr wurde von folgender Arbeitsgruppe „Freizeitverkehr" begleitet:

- Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR): Hans Peter Oberli (Leitung), Reto Camenzind
- Amt für öffentlichen Verkehr (AöV): Daniel Schwarz, Jürg von Känel
- Amt für Sport (AS): Martin Strupler
- Kantonspolizei (KAPO): Jakob Keller
- Kantonales Amt für wirtschaftliche Entwicklung (KAWE): Beat Hagmann

- Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (KIGA): Gerrit Nejedly
- Koordinationsstelle für Umweltschutz (KUS): Samuel Hinden
- Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt (SVSA): Paul J. Loosli
- Tiefbauamt (TBA): Claudia Düggeli

Die Federführung lag beim Amt für Gemeinden und Raumordnung. Mit der Redaktion des Berichts wurde Dr. R. Meier, Beratender Ökonom beauftragt. Insgesamt wurden fünf Arbeitsgruppensitzungen und mehrere Gespräche mit den betroffenen Amtsstellen durchgeführt.

Gerade weil der Freizeitverkehr eine sehr grosse Bedeutung hat und Querbezüge zu den verschiedensten Verkehrsbereichen aufweist, muss das Thema Freizeitverkehr auch einen integrierten Bestandteil der bernischen Verkehrspolitik bilden. Die Arbeiten zum Bericht Freizeitverkehr und zur bernischen Verkehrspolitik 2000 (Ecoplan, 1999) sind parallel verlaufen und wurden aufeinander abgestimmt. Der vorliegende Bericht stellt eine Konkretisierung des Themas Freizeitverkehrs der bernischen Verkehrspolitik 2000 dar.

2 Ausgangslage und Ursachen des Freizeitverkehrs

2.1 Zum Begriff Freizeitverkehr

Was bedeutet Freizeitverkehr?

Der Freizeitverkehr stellt ein recht komplexes Phänomen dar. Der Begriff kann am besten verstanden werden, wenn von den verschiedenen Freizeitaktivitäten ausgegangen wird. Es kann zwischen häuslichen Freizeitaktivitäten ohne Folgen im Bereich Mobilität sowie Freizeit- und Touristikaktivitäten mit Auswirkungen auf die Mobilität unterschieden werden.

Abbildung 1:
Freizeitaktivitäten - Freizeitverkehr

Die Freizeitaktivitäten ausser Haus sind vielfältig: Spaziergänge, Besuch von kulturellen Veranstaltungen, Pflege der Geselligkeit, sportliche Aktivitäten, usw. Sie haben alle Mobilität zur Folge, die unterschiedlich bewältigt werden kann: zu Fuss, per Velo, mit dem öffentlichen Verkehr/Car oder mit dem Auto. Es handelt sich in der Regel um den lokalen oder regionalen Freizeitverkehr. Teilweise werden aber auch längere Distanzen zurückgelegt. Es kann vom überregionalen Freizeit- bzw. Ausflugsverkehr gesprochen werden.

Touristische Aktivitäten umfassen mehr oder weniger lange Ferienaufenthalte ausserhalb des ständigen Wohnsitzes und die Geschäftsaufenthalte. Daraus resultiert der Ferien- bzw. der Geschäftsverkehr, der teilweise weit über die kantonalen und nationalen Grenzen hinausführt.

Reisen/Ausflüge und der Besuch kultureller Veranstaltungen (je 37 %) sowie der Besuch von Sportveranstaltungen (19 %).

Grosse Konstanz der Freizeitaktivitäten in den letzten zehn Jahren ...

Die Befragungen der letzten 10 Jahre zeigen, dass sich das Freizeitverhalten der Schweizerinnen und Schweizer insgesamt durch grosse Konstanz auszeichnet. Die meisten Aktivitäten weisen nur geringe Schwankungen auf und nur bei einigen ist tendenziell eine zunehmende Bedeutung festzustellen (z.B. Internet, Fernsehen, Weiterbildung).

... ausser beim Reisen/Ausflüge machen

Grössere, vor allem konjunkturell bedingte Schwankungen bestehen beim Reisen/ Ausflüge machen. So ist für das Reisen/Ausflüge machen für das Jahr 1991 ein Höhepunkt festzustellen: annähernd drei Viertel der befragten Personen gaben an, mindestens einmal im Monat eine Reise oder einen Ausflug zu unternehmen. Fünf Jahre später (1996) lag dieser Wert nur noch bei 41 %. Der starke Rückgang von 1991 bis 1996 dürfte vor allem eine Folge der wirtschaftlichen Entwicklung sein. In den letzten zwei Jahren haben „Reisen/Ausflüge machen" leicht - aber noch nicht signifikant - zugenommen.

Besuch kultureller Veranstaltungen mit grossen konjunkturellen Schwankungen

Noch ausgeprägter als bei den Reisen/Ausflügen waren die Schwankungen in den letzten zehn Jahren beim Besuch kultureller Anlässe. Auch bei dieser Freizeitbeschäftigung war der Höhepunkt 1991, als zwei Drittel der befragten Personen mindestens einmal monatlich aktiv waren und der Tiefpunkt 1996, als dieser Wert nur noch bei 35 % lag. Auch beim Besuch kultureller Anlässe scheint sich eine mögliche Trendwende abzuzeichnen.

Die Rezession hat sich überraschenderweise kaum auf das Ausgehverhalten und die Häufigkeit des auswärts Essen ausgewirkt. Die Freizeitbeschäftigung scheint (zumindest was die Ausübehäufigkeit anbelangt) wesentlich konjunkturresistenter zu sein als Reisen/Ausflüge und kulturelle Aktivitäten. Dabei gilt es aber zu berücksichtigen, dass sich das Ausgabeverhalten in dieser Zeit verändert haben dürfte (z.B. durch die Wahl des Restaurants oder der Speisen und Getränke). Ebenfalls dürften sich die Preis der Restaurants nach unten angepasst haben.

Die ehrenamtliche Arbeit hat in den letzten zehn Jahren deutlich abgenommen. Waren 1989 noch knapp die Hälfte der Befragten (47 %) mindestens einmal pro Monat ehrenamtlich tätig, betrug dieser Anteil im Jahr 1998 nur noch 34 %. Diese Zahlen bestätigen die Schwierigkeiten vieler Vereine und Institutionen, Personen für ihre ehrenamtlichen Tätigkeiten zu rekrutieren.

Als Freizeitverkehr wird im folgenden der lokale, regionale und interregionale Freizeitverkehr sowie der Ausflugs- und der Ferienverkehr verstanden. Der Freizeitverkehr hat somit nur teilweise etwas mit den touristischen Aktivitäten zu tun. Der Geschäftsverkehr als Teil des Tourismusverkehrs wird nicht unter den Freizeitverkehr subsummiert.

Neben dem Freizeitverkehr werden folgende Verkehrszwecke oder Verkehrsarten unterschieden: Arbeits- oder Pendelverkehr, Einkaufs- und Geschäfts- (Nutz-)verkehr.

Freizeitbeschäftigungen: Überblick anhand der UNIVOX-ANALYSEN

Ein Überblick zu den Freizeitbeschäftigungen in der Schweiz vermitteln die periodischen Befragungen des Forschungsprogramms UNIVOX (Abbildung 2). Die Ergebnisse können für den Kanton Bern als repräsentativ angenommen werden: Es zeigt sich, dass die Mediennutzung (Zeitung lesen, Radio/Musik hören, Fernsehen) zu den beliebtesten Freizeitbeschäftigungen gehört. Rund vier Fünftel der befragten Personen sind täglich damit beschäftigt. Hinzu kommt die Internetnutzung: Bereits 6 % tun dies fast täglich und weitere 8 % geben an, mindestens einmal pro Woche im Internet zu surfen. Weitere 33 % nutzen dieses neue Medium mindestens einmal im Monat.

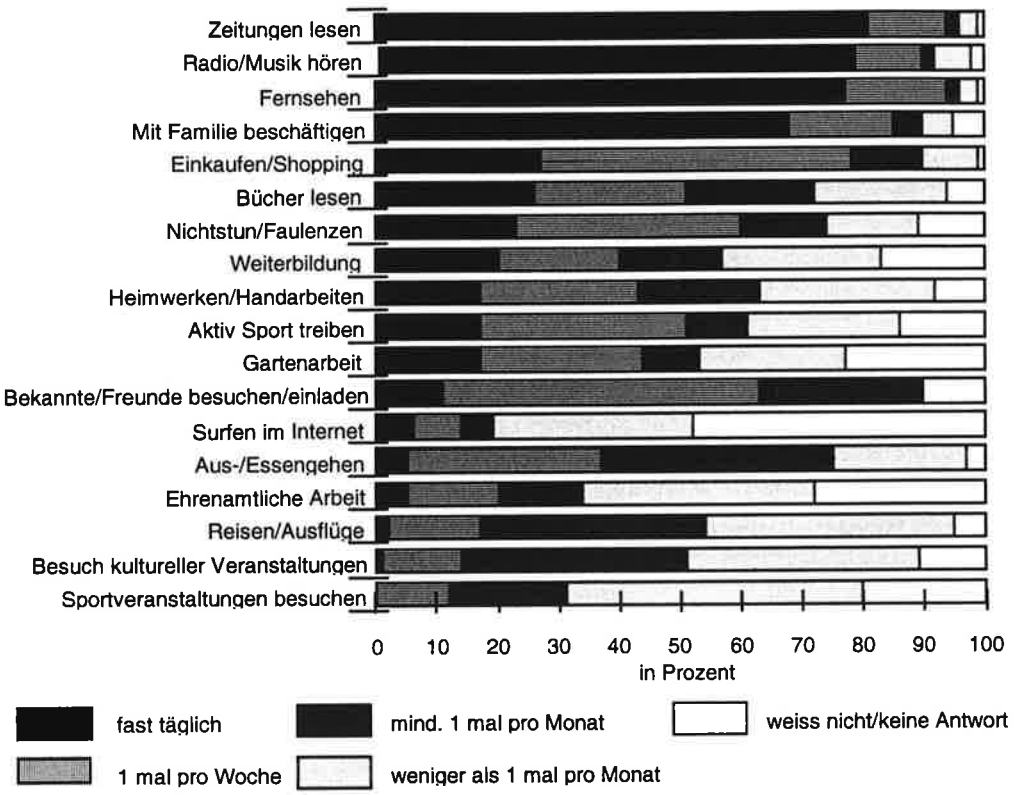


Abbildung 2:
Freizeitbeschäftigungen in der Schweiz: Eine repräsentative Befragung bei 704 Personen im Jahr 1998

Mit der Familie beschäftigen sich täglich 68 % der Befragten. Eine Mehrheit der Befragten geht wöchentlich mindestens einmal einkaufen (78 %), besucht Freunde und Bekannte bzw. lädt diese ein (63 %), faulenzt (60 %), treibt Sport oder liest Bücher (je 51 %). Eher monatlich ausgeübte Aktivitäten sind das auswärts Essen gehen (38 %),

Zeitbudgets für Haushalten, Arbeiten, Bildung, Freizeit

Zu vergleichbaren Ergebnissen gelangte bereits eine Erhebung des Bundesamtes für Statistik zum Thema Freizeit und Kultur im Rahmen eines Mikrozensus. Dabei wurden in dieser Studie auch die Freizeitbudgets untersucht: So werden für eigentliche Freizeitaktivitäten pro Tag im Durchschnitt rund 6 Stunden eingesetzt. Bei den Männern (381 Minuten) sind es etwas mehr als bei den Frauen (341 Minuten). Die freie Zeit wird als „Residualgrösse" nach Erfüllung der Grundbedürfnisse (Schlafen, Körperpflege, Essen) sowie Erwerbstätigkeit, Bildung und Haushalt definiert. Die Zeitbudgets für Freizeit stehen damit klar an erster Stelle. Seit der Untersuchung in den Jahren 1979/ 1980 dürften sich die Werte weiter zugunsten der Freizeit verschoben haben. Für den Haushalt bzw. die Erwerbstätigkeit fallen für Frauen und Männer sehr unterschiedliche Werte an.

Abbildung 3:
Wochenmittelwerte in Minuten pro Tag für Haushalt, Erwerbstätigkeit, Bildung, Freizeit

	Haushalt*		Erwerb		Bildung		Freizeit**	
nach Altersgruppen	**Frau**	**Mann**	**Frau**	**Mann**	**Frau**	**Mann**	**Frau**	**Mann**
alle	271	43	101	306	22	22	346	381
14-19 Jahre	71	22	127	211	123	75	403	444
20-29 Jahre	251	41	156	325	17	45	324	358
30-39 Jahre	344	52	96	361	5	13	314	346
40-49 Jahre	315	40	101	352	9	7	331	360
59-59 Jahre	303	26	104	390	3	5	346	342
60-69 Jahre	295	60	38	223	3	4	378	433
70-79 Jahre	251	99	17	69	5	2	391	510
80 + Jahre	208	90	3	45	0	10	398	438
nach Haushalttypen								
nur Erwachsene	260	42	103	282	6	7	359	398
Erwachsene, Jugendliche	315	31	106	354	3	7	333	365
Erwachsene, Schüler	356	49	62	345	4	9	327	370
Erwachsene, Kleinkinder	413	64	49	368	2	13	302	332
Erwachsene, Jugendliche, Schüler	335	35	92	347	15	6	315	261
Erwachsene, Schüler, Kleinkinder	437	63	34	383	4	21	298	315

Quelle: BfS

* Haushalt, Kinderbetreuung, Einkauf und Einkaufswege, persönliche Geschäfte (Arzt, Coiffeur, etc)
** Zur Verfügung stehende Zeit nach Abzug der Grundbedürfnisse (Schlafen, Körperpflege, Essen) Erwerb, Bildung, Haushalt

2.2 Bedeutung des Freizeitverkehrs

Der Freizeitverkehr im internationalen und nationalen Zusammenhang

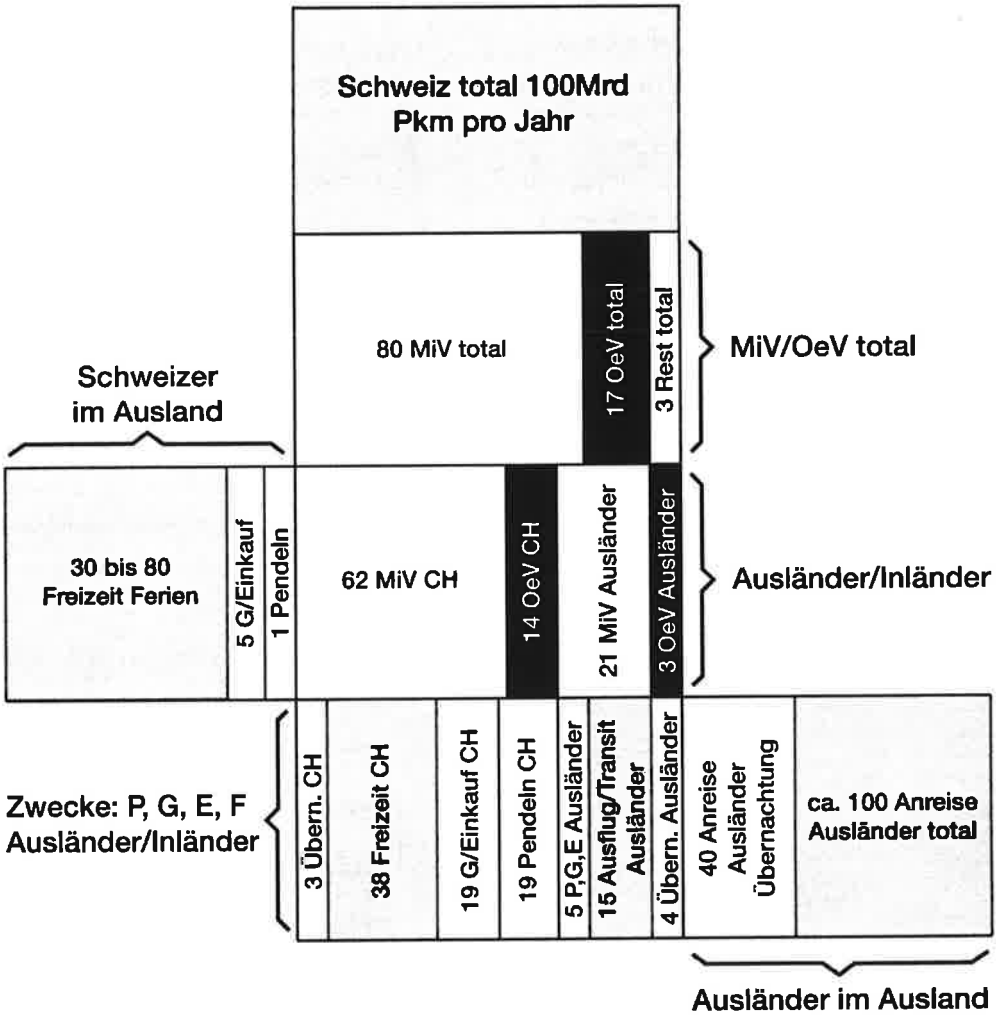
Der Freizeitverkehr ist von allen Verkehrsarten (Arbeits- oder Pendlerverkehr, Einkaufs- und Geschäftsverkehr) am umfangreichsten und sehr bedeutungsvoll. In den vergangenen Jahren hat er stark zugenommen.

Die Bedeutung des Freizeitverkehrs lässt sich in einer ersten Annäherung anhand der Daten der Verkehrsstatistik, des alpen- und grenzquerenden Personenverkehrs und des Übernachtungstourismus erfassen. Es handelt sich um nationale Angaben, die aber auch für den Kanton Bern repräsentativ sind. Spezifische Angaben für den Kanton Bern liegen nicht vor.

In der Abbildung 4: Gesamtverkehr und Freizeitverkehr wird dargestellt, dass in der Schweiz rund 100 Milliarden Pkm pro Jahr gefahren werden, die sich zu 80 Prozent auf den motorisierten Individualverkehr und 17 Prozent auf den öffentlichen Verkehr (Schiene und Strasse) aufteilen. Der „Rest" beinhaltet den Moto- und Mofaverkehr sowie den Langsamverkehr.

Das Total der gefahrenen Kilometer in der Schweiz kann nun einerseits auf die ausländischen Personen, die für einen Tag oder länger in die Schweiz kommen (ohne Grenzgängerverkehr) und anderseits auf die inländischen Personen (Schweizer Wohnbevölkerung und ausländische Personen, die in der Schweiz wohnen) aufgeteilt werden. Es zeigt sich, dass rund 75 Prozent der Personenkilometer von Inländer (ca. 14 Mrd. öV, 62 Mrd. MIV) gefahren werden. 25 Prozent fallen auf Ausländer (ca. 3 Mrd. Pkm öV, 21 Mrd. Pkm MIV).

Abbildung 4:
Gesamtverkehr und Freizeit: Inland und Ausland, in Mia. Pkm pro Jahr



Personen aus dem Aus- und Inland leisten rund 60 Prozent Freizeitverkehr in der Schweiz

Der Verkehr der Personen aus dem Ausland ist in der Schweiz zum grössten Teil Freizeit- und Ferienverkehr (rund 75 % oder ca. 21 Mrd. Pkm Ausflugs-, Übernachtungs- und Transitverkehr). Die übrigen 5 Mrd. Pkm teilen sich auf Einkaufs- und Geschäftsverkehr auf.

Der Verkehr der Personen aus dem Inland ist gemäss Mikrozensus (vergleiche ausführlich dazu weiter unten) zu rund 50 Prozent oder ca. 38 Mrd. Pkm Freizeit- und Freizeitverkehr. Der Rest besteht aus Pendel- (19 Mrd. Pkm) und Geschäfts- und Einkaufsverkehr (ca. 19 Mrd. Pkm). Insgesamt beträgt der Freizeit- und Ferienverkehr, der von inländischen und ausländischen Personen in der Schweiz geleistet wird, rund 60 Prozent am gesamten Binnenverkehr.

Schweiz generiert grosse Verkehrsmengen im Ausland

Neben dem Binnenverkehr generiert der Ferien- und Freizeitverkehr grosse Verkehrsleistungen im Ausland: Einerseits sind die an- und durchreisenden ausländischen Personen zu beachten, die im Ausland nochmals rund 100 Mrd. Pkm pro Jahr zurücklegen. Ein Viertel davon dürfte Flugverkehr sein. Anderseits produziert die inländische Wohnbevölkerung Ferien- und Freizeitverkehr in der Grössenordnung von 60 bis 100 Mrd. Pkm. Wiederum dürfte davon rund ein Viertel Flugverkehr sein. Insgesamt wird die gesamte Verkehrsleistung, die in der Schweiz anfällt, durch den Incoming- und Outgoing-Verkehr verdreifacht. Im folgenden wird das Augenmerk auf den Freizeitverkehr im Inland gelegt.

Spitzenreiter Freizeitverkehr bezüglich Personenkilometer

Gemessen an den gefahrenen Personenkilometern sind gemäss Mikrozensus im Jahr 1994 ca. 50 Prozent oder durchschnittlich 16.8 km pro Person und Tag auf eine Freizeitaktivität zurückzuführen. Wie die Abbildung 5 zeigt, folgt mit 8.5 km pro Tag und Person oder anteilsmässig 25 Prozent der Pendlerverkehr (Arbeit/Ausbildung). Der Nutzverkehr (Geschäft) und der Einkaufsverkehr betragen je 12.5 Prozent oder 4.4 km pro Tag und Person. Es darf angenommen werden, dass die schweizerischen Zahlen auch recht gut die bernischen Verhältnisse widerspiegeln.

Abbildung 5a:

Anteil der Verkehrsarten gemessen an den Anzahl Wegen und Pkm; Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Verkehrszweck in km

MZ = Mikrozensus

	Verkehrszwecke					Mobilität in %
	alle Zwecke	Pendler	Einkauf	Freizeit	Geschäft	
MZ84						
alle Tage	29.4	8.7	3.6	11.9	5.0	**83.5**
Werktage	26.0	11.1	3.2	5.8	5.7	**85.5**
Samstage	30.2	3.7	6.4	17.5	2.7	**83.2**
Sonntage	45.1	2.7	3.1	36.1	3.2	**74.0**
MZ89						
alle Tage	33.1	8.3	4.1	14.4	5.0	**82.4**
Werktage	31.5	10.7	3.8	9.7	6.1	**84.2**
Samstage	36.6	2.7	7.3	22.8	2.5	**81.2**
Sonntage	36.7	2.1	2.1	30.2	2.6	**74.4**
MZ94						
alle Tage	34.0	8.5	4.4	16.8	4.4	**88.2**
Werktage	33.7	11.2	4.7	12.0	5.7	**90.4**
Samstage	35.8	3.2	6.3	25.0	1.3	**87.4**
Sonn/Feiertage	33.9	0.8	1.1	31.2	0.8	**79.1**

Abbildung 5b:

Anteil der Verkehrsarten gemessen an den Anzahl Wegen und Pkm; Mittlere tägliche Unterwegszeit (mit Wartezeiten) pro Person nach Verkehrszweck in Minuten

MZ = Mikrozensus

	Verkehrszwecke					Mobilität in %
	alle Zwecke	Pendler	Einkauf	Freizeit	Geschäft	
MZ84						
alle Tage	69.6	20.4	11.8	22.6	7.8	**83.5**
Werktage	69.0	26.3	12.4	14.6	9.2	**85.5**
Samstage	71.7	9.1	17.0	30.9	5.5	**83.2**
Sonntage	71.5	3.8	3.9	52.8	3.0	**74.0**
MZ89						
alle Tage	77.4	22.2	13.2	31.8	8.3	**82.4**
Werktage	77.1	28.5	13.4	23.2	10.1	**84.2**
Samstage	77.0	8.1	20.0	42.7	4.5	**81.2**
Sonntage	77.7	4.2	4.9	65.9	3.2	**74.4**
MZ94						
alle Tage	83.7	18.3	12.0	43.3	10.2	**88.2**
Werktage	83.3	24.3	13.1	32.6	13.3	**90.4**
Samstage	85.1	7.1	17.1	54.7	3.3	**87.4**
Sonn/Feiertage	84.7	1.3	2.2	78.7	2.4	**79.1**

Massive Zunahmen des Freizeitverkehrs bezüglich Distanzen und ...

Während Pendler-, Einkaufs- und Geschäftsverkehr seit 1984 praktisch stagnieren oder sogar leicht abnehmen, hat der Freizeitverkehr massiv zugelegt: Innert zehn Jahren von 1984 bis 1994 hat er von 11.9 km pro Tag und Person auf durchschnittlich 16.8 km pro Tag und Person zugenommen. Dies entspricht einem Wachstum von insgesamt über 40 Prozent oder 4 Prozent pro Jahr.

... Zeitbudget

Die Unterwegszeiten haben für alle Verkehrszwecke seit 1984 von 70 Minuten auf 84 Minuten zugenommen. Während die durchschnittlichen Zeitbudgets für das Pendeln gar abnahmen (von 20 Minuten auf 18 Minuten), stagnierten sie für das Einkaufen (12 Minuten). Der Geschäftsverkehr hat einen Anstieg von 8 auf 10 Minuten zu verzeichnen. Der Freizeitverkehr verdoppelte sich im gleichen Zeitraum von durchschnittlich 23

nen. Der Freizeitverkehr verdoppelte sich im gleichen Zeitraum von durchschnittlich 23 Minuten auf knapp 44 Minuten. Pro Woche ergibt dies rund zwei Stunden, die zusätzlich für Freizeitwege eingesetzt werden. Gemessen am durchschnittlichen Freizeitbudget werden für Mobilität in der Freizeit gut 10 Prozent eingesetzt.

Dominanz des Autos in Bezug auf Personenkilometer ...

Das Auto spielt beim Freizeitverkehr - gemessen an den zurückgelegten Personenkilometern - mit ca. 75 Prozent an Sonntagen und 66 Prozent an Werktagen eine dominierende Rolle1. Der öffentliche Verkehr (Bahn, Postauto und Bus/Tram) kommt an Sonntagen auf ca. 10 Prozent. An Werktagen sind es rund 20 Prozent öV-Anteil gemessen an den zurückgelegten Distanzen. Der Langsamverkehr (Velo, zu Fuss) verfügt über einen Anteil von knapp 10 Prozent.

... aber Relativierung in Bezug auf Wegetappen, das heisst zurückgelegte Fahrten mit einem Verkehrsmittel

Weniger dominant kommt die Rolle des Autos im Freizeitverkehr zum Ausdruck, wenn die Wegetappen als Beurteilungsgrundlage genommen werden: Die Abbildung 6b zeigt, dass sowohl an Sonntagen wie an Werktagen am meisten Wegetappen zu Fuss (43 Prozent bzw. 47 Prozent) zurückgelegt werden. Das Auto folgt mit 42 Prozent an Sonntagen und 33 Prozent an Werktagen. Der öffentliche Verkehr hat einen Anteil von knapp 8 Prozent an Sonntagen sowie von ca. 10 Prozent an Werktagen. Das Velo liegt bei einem Anteil von etwa 5 Prozent.

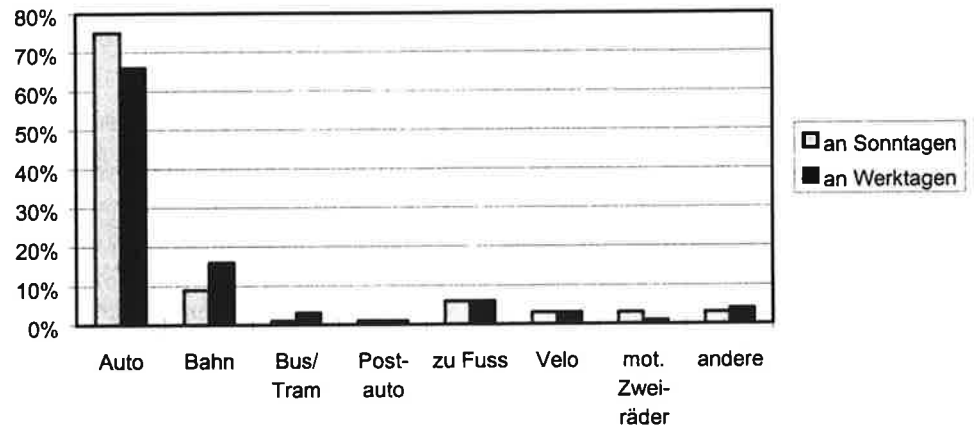
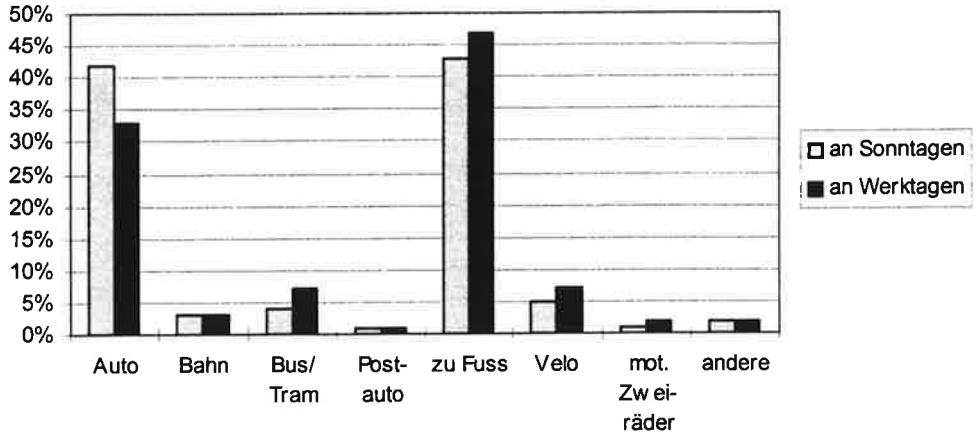


Abbildung 6a:
Die Benutzung der Verkehrsmittel in der Freizeit: Anteil der Distanzen und Wegetappen; Freizeitverkehr an Sonn-, bzw. Werktagen: Anteil der Distanzen nach Verkehrsmitteln

[1] vergleiche dazu: Wege der Schweizer, GVF-Bericht 2/96, Bern 1996, S. 24/25

Abbildung 6b:

Die Benutzung der Verkehrsmittel in der Freizeit: Anteil der Distanzen und Wegetappen; Freizeitverkehr an Sonn-, bzw. Werktagen: Anteil der Wegetappen nach Verkehrsmitteln



Spitzenbelastungen an Sonntagen

An Sonntagen wird mit knapp 80 Minuten am meisten Zeit für Freizeitfahrten eingesetzt. An Samstagen sind es durchschnittlich 55 Minuten und an Werktagen immerhin 33 Minuten. Seit 1984 sind vor allem an Werktagen Zunahmen (von 15 Minuten auf 33 Minuten) zu verzeichnen. Etwa im gleichen Ausmass haben die zurückgelegten Tagesdistanzen zugenommen. Am Sonntag haben die Tagesdistanzen für Freizeit von 36 km pro Person auf 31 km sogar abgenommen.

Kurze Wege tagsüber dominieren

Die Hälfte der Wege (53 %) sind kurze Freizeitwege tagsüber (vergleiche dazu Abbildung 7). Ein Viertel aller Wege (26 %) werden abends oder nachts zurückgelegt. Grössere Ausflüge machen 16 % der Freizeitwege aus, Freizeitreisen 2 %, Wander- und Velotouren 4 %. An Wochenenden werden mehr Wege mit grösseren Distanzen zurückgelegt.

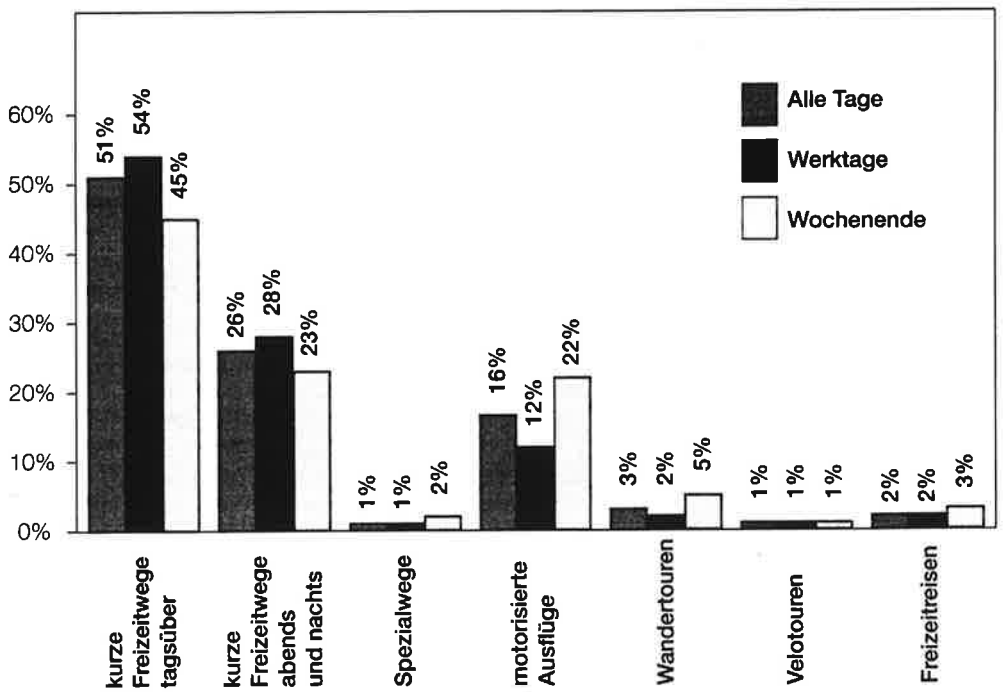
Abbildung 7:

Freizeitwege nach Wegart

Wegarten	1989	1994	Werktage	Wochenende
kurze Freizeitwege tagsüber	52.0%	50.5%	53.8%	44.7%
kurze Freizeitwege abends und nachts	25.2%	26.1%	28.0%	22.8%
Spezialwege		1.3%	1.1%	1.5%
motorisierte Ausflüge	18.3%	15.9%	12.5%	22.0%
Wandertouren	1.5%	3.4%	2.4%	5.1%
Velotouren		0.6%	0.5%	0.9%
Freizeitreisen	3.0%	2.2%	1.7%	3.0%

Abbildung 7:

Freizeitwege nach Wegart (Fortsetzung)



Das Auto wird bei allen Wegarten der Eisenbahn vorgezogen. Es wird vor allem für Ausflüge (54 %) und kürzere Freizeitwege (25 % tagsüber, 47 % abends) benutzt. Der hohe Anteil der Abendwege mit dem Auto weist u.a. auf die fehlenden Spätverbindungen der öffentlichen Verkehrsmittel sowie auf hohe Sicherheitsbedürfnisse hin.

Wegart und Etappenverkehrsmittel

Die Bahn wird vor allem für Wege mit längeren Distanzen verwendet. Bei Freizeitreisen (20 %), Ausflügen (7 %) und längeren Freizeitwegen tagsüber (4.5 % Spezialwege) wird entweder der ganze Weg oder einzelne Etappen mit der Bahn zurückgelegt. Die Spezialwege mit der Bahn sind Wege zwischen 10 und 49 km, die mindestens zwei Stunden dauern. Dabei ist die Dauer des Weges nicht die reine Fahrzeit.

Der Begriff „Motorisierte Ausflüge" ist verwirrend. Er erweckt den Eindruck, das nur die Individualverkehrsmittel damit gemeint sind. Der öffentliche Verkehr, inklusive Eisenbahn, wird jedoch auch dazu gezählt.

Für kurze Freizeitwege ist der öffentliche Verkehr schwach vertreten. Am ehesten haben Bus und Postauto noch eine Chance. Die Eisenbahn ist tagsüber (0.5 %) und am Abend (1.5 %) unbedeutend.

Abbildung 8:
Wegart und Etappenverkehrsmittel

Wegarten und Etappenverkehrsmittel	Fuss-weg	Velo	Auto	Motor-rad	Bahn	Bus	Post-auto
kurze Freizeitwege tagsüber	55.8%	7.8%	25.2%	9.1%	0.5%	5.2%	0.3%
kurze Freizeitwege abends und nachts	37.4%	5.9%	47.9%	18.1%	1.5%	2.5%	0.1%
Spezialwege	36.5%	12.4%	20.4%	7.6%	4.5%	4.9%	1.2%
motorisierte Ausflüge	28.4%	0.6%	54.7%	23.6%	6.6%	3.7%	0.9%
Wandertouren	100.0%	0.0%	2.2%	1.0%	0.6%	0.9%	0.2%
Velotouren	2.1%	100.0%	2.7%	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Freizeitreisen	36.9%	1.3%	24.8%	13.8%	20.5%	5.0%	2.1%

Entwicklung von 1989 bis 1994: Trend zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln

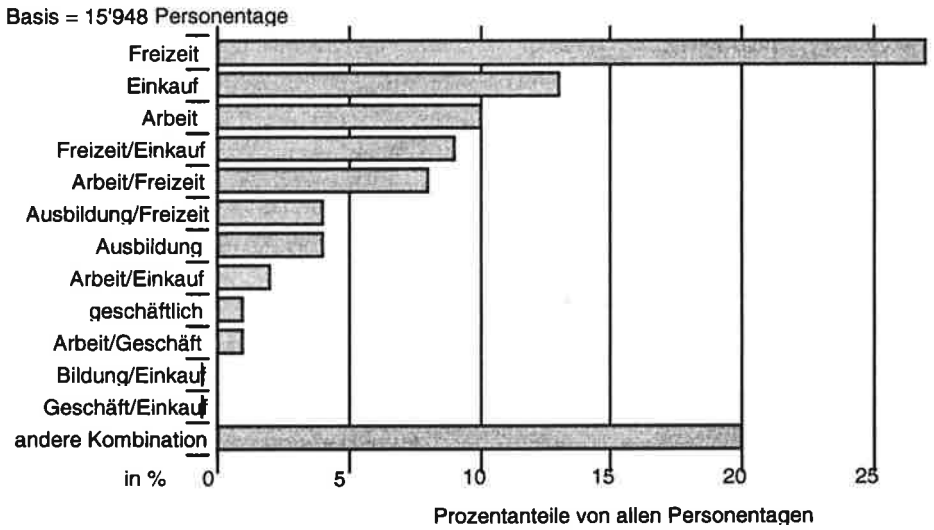
Gegenüber dem Mikrozensus aus dem Jahr 1989 haben die kurzen Freizeitwege tagsüber leicht abgenommen von 52 % auf 50 %. Die Freizeitwege abends haben leicht zugenommen von 25 % auf 26 %.

Zudem hat eine leichte Verlagerung auf verkehrsfreundlichere Verkehrsmittel stattgefunden: Die motorisierten Freizeitwege mit grösseren Distanzen haben zugunsten der Wander- und Velotouren abgenommen. Letztere haben sich von 1.5 % auf 4.0 % mehr als verdoppelt. 1989 wurden 18 % Ausflüge unternommen, 1994 waren es noch 16 %.

Freizeitverkehr pur und in vielfältigen Kombinationen

Gemäss Abbildung 9 dienen 27 % der Wege einem oder mehreren Freizeitzwecken. Freizeitwege treten aber auch in vielfältigen Kombinationen auf: so bestehen 8 % der Tagesabläufe aus kombinierten Arbeits- und Freizeitwegen. Diese beiden Zwecke können nacheinander stehen (Typ „Ausgang nach der Arbeit") - oder sie können ineinandergeschachtelt sein (Typ „Arbeit - auswärts Essen - von der Arbeit nach Hause"). Freizeitwege kommen auch in Kombination mit Einkaufswegen (9 %) und Ausbildungswegen (4 %) vor.

Abbildung 9:
Die häufigsten Wegzweck-Kombinationen pro Tag



Freizeitverkehr im Spannungsfeld von übermässigen Belastungen und wirtschaftlichem Nutzen

Der Freizeitverkehr verursacht einerseits hohe Umweltbelastungen: Entsprechend seinem Anteil an der gesamten motorisierten Mobilität ist er für die hohen Luft- und Lärmbelastungen verantwortlich. Ebenfalls ist mit dem Freizeitverkehr ein erheblicher Energieverbrauch mit hohen CO2-Emissionen verbunden. Er ist aber auch für die nicht gedeckten Unfallkosten mitverantwortlich. Der Freizeitverkehr weist eine überdurchschnittliche Zahl von Unfällen, auch mit Todesfolgen auf.

Manche Erholungsgebiete werden in ihrer Qualität unmittelbar beeinträchtigt: Hohe Verkehrsbelastungen vermindern die Lebens- und Wohnqualität in Agglomerationsgemeinden. Für grössere Touristikorte (z.B. Interlaken) und Erholungsräume (z.B. Gantrischgebiet) sind hohe Verkehrsbelastungen mit erheblichen Imageeinbussen verbunden: Ein staugeplagter Ferienort ist vor allem für den wertschöpfungsintensiven Tourismus kein Aushängeschild. Anspruchsvollere Gäste möchten ihre Ferien in einer intakten Umgebung verbringen.

In den Bergtälern (z.B. Kandertal) wird die ortsansässige Bevölkerung vor allem durch den Durchgangsverkehr beeinträchtigt. Die Lebensqualität wird in einem erheblichen Ausmass vermindert. Es sind deshalb Anstrengungen in die Wege geleitet worden, um die Belastungen nach Möglichkeit zu reduzieren oder zumindest nicht weiter anwachsen zu lassen. Es sind aber auch Langzeitschäden bei der Bevölkerung sowie der Fauna und Flora festzustellen.

Anderseits darf der wirtschaftliche Nutzen des Freizeitverkehrs nicht übersehen werden. Die Bergregionen sind in einem hohen Ausmass vom Tourismus abhängig. Teilweise sind über 50 % der Wertschöpfung auf den Tourismus zurückzuführen. Die Bergregionen sind damit auch auf eine angemessene Erschliessung angewiesen.

Allerdings zieht die Freizeitmobilität nicht in jedem Fall einen wirtschaftlichen Nutzen nach sich. Etwa bei einem übermässigen Ausflugsverkehr kann der wertschöpfungsintensivere Aufenthaltstourismus sogar beeinträchtigt werden. Ebenfalls ist der Naherholungstourismus mit einem geringen wirtschaftlichen Nutzen verbunden.

2.3 Ursachen und Trends

Gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung

Die Ursachen des Freizeitverkehrs sind auf die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung sowie auf individuelle Motive zurückzuführen. Die Darstellung der wichtigsten treibenden Kräfte stellt eine Grundlage dar, um die zukünftigen Entwicklungstrends einzuschätzen.

Eine Übersicht der treibenden Kräfte des Freizeitverkehrs vermittelt die Abbildung 10. Im einzelnen kann auf folgende grundlegenden Zusammenhänge verwiesen werden.

Abbildung 10: Ursachen der Freizeitmobilität - Überblick:

Wirtschaftliche / technische Ursachen	Raumplanung / Raumordnung	Sozialstrukturen / Individuelles Verhalten
• Wohlstand / Einkommen • Technik • Motorisierungsgrad • Verfügbare Freizeit • Mobilitätskosten	• Siedlungsstrukturen • Lokalisierung und Erreichbarkeit der Freizeitanlagen und Freizeitmöglichkeiten • Wohnattraktivität / Wohnumfeld	• Demografie / Alter • Haushaltgrösse • Entscheidungsprozess der Verkehrsmittelwahl: Preis- und Markttransparenz Umweltbewusstsein Verfügbarkeit Transportmittel

Wachsende Einkommen - technische Entwicklung - hoher Motorisierungsgrad

Das frei verfügbare Haushaltseinkommen hat sich in den letzten 40 Jahren im Durchschnitt verdreifacht. Damit stehen mehr Mittel für den Wahl- und Luxusbedarf zur Verfügung, wovon der Freizeitbereich - und damit auch der Freizeitverkehr - stark profitieren.

Die steigenden Einkommen sind wiederum eine Folge, aber auch eine Ursache neuer Techniken mit erhöhter Produktivität, die auch auf das Verkehrssystem grosse Auswirkungen haben: Es werden leistungsfähigere Fahrzeuge entwickelt und angeboten, die auch im Freizeitverkehr eingesetzt werden. Neue Fahrzeugtechnologien (energieeffiziente Fahrzeuge, neue Fahrzeugtypen etc.) eröffnen aber auch Chancen, einen Beitrag für einen umweltfreundlichen Freizeitverkehr zu leisten.

Die steigenden Einkommen ermöglichen ebenfalls die Finanzierung des steigenden Motorisierungsgrades in der Schweiz, der zu einer Dominanz des Individualverkehrs führte. 1994 waren drei von vier Haushalten im Besitz von mindestens einem Personenwagen, 22 % aller Haushalte verfügten sogar über zwei oder mehr Fahrzeuge.

Zunehmend frei verfügbare Zeit - neue Freizeitaktivitäten

Die durchschnittliche Jahresarbeitszeit ist in den letzten 40 Jahren von über 2'000 Stunden um rund 350 Stunden gesunken. Im Ausland hat teilweise ein noch stärkerer Rückgang stattgefunden. In den 90-er Jahren sind die Arbeitszeiten der Beschäftigten bei ca. 1900 Stunden praktisch konstant geblieben. Hingegen ist das Arbeitsvolumen um rund 5 Prozent zurückgegangen.

Allerdings führt die steigende Freizeit nicht zwingend zu mehr Freizeitmobilität. Es können auch zusätzliche Aktivitäten im Haus oder der unmittelbaren Nachbarschaft gewählt werden. Die wachsende frei verfügbare Zeit und die Einkommenszunahmen sind aber eine wichtige Voraussetzung für die hohen Wachstumsraten im Freizeitverkehr.

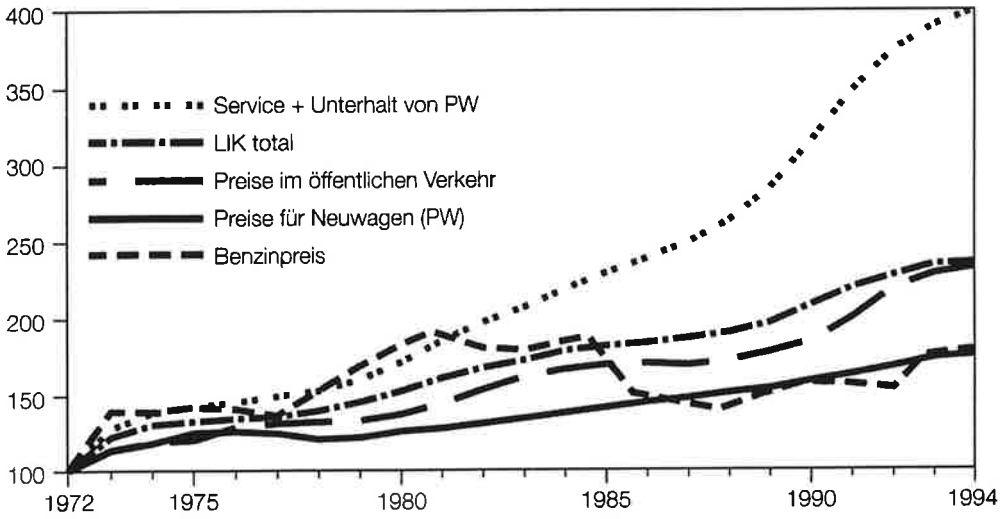


Abbildung 11:
Entwicklung ausgewählter Verkehrspreise seit 1972 (indexiert 1972=100) im Vergleich zum Landesindex der Konsumentenpreise total (LIK)

Mobilitätskosten: MIV bei Anschaffung und Benzin günstiger

Die Mobilitätskosten haben sich sehr unterschiedlich entwickelt (Abbildung 11): Im Vergleich zum Konsumentenindex haben sich die Preise für Neuwagen und die Benzinpreise stark unterdurchschnittlich entwickelt. Für Service und Unterhalt der Autos sind die Preise überdurchschnittlich gestiegen. Die Preise für den öffentlichen Verkehr folgten hingegen ziemlich genau der allgemeinen Teuerung.

Ungedeckte externe Kosten

Mobilitätsfördernd wirken sich zudem die ungedeckten externen Kosten des Verkehrs aus: Für den motorisierten Strassenverkehr sind externe Unfall- und Umweltkosten von fast 3.5 Milliarden Franken geschätzt worden. Im Gegensatz dazu verursacht der Schienenverkehr mit rund 3 Milliarden Franken sehr hohe Infrastruktur- und Betriebskosten. Je besser deshalb die Schieneninfrastruktur ausgelastet wird, desto besser ist auch die Kostendeckung.

Disperse Siedlungsstruktur - Qualität des Wohnumfeldes

In den letzten Jahren sind zahlreiche neue Freizeiteinrichtungen und Aktivitäten entstanden. Dieses Wachstum ist grundsätzlich erwünscht und trägt zur Steigerung der Lebensqualität bei. Teilweise sind die neuen Freizeitangebote und Einrichtungen im Umfeld von Siedlungen errichtet worden oder ihre Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr ist optimal, so dass nur geringe zusätzliche Verkehrsbelastungen entstehen. Gleichzeitig können mehrere Freizeiteinrichtungen in kurzer Abfolge benutzt werden. Es entstehen positive Agglomerationseffekte. Die Freizeiteinrichtungen können optimal mit Langsamverkehrsmitteln oder mit dem öffentlichen Verkehr erreicht werden. Die Einbettung der Freizeitaktivitäten in urbane Siedlungsstrukturen ist mit keinen oder nur geringen nachteiligen Folgen verbunden. Der Standortallokation kommt somit grosse Bedeutung zu.

Dabei kann nicht übersehen werden, dass ein Teil der Freizeitaktivitäten und Einrichtungen nicht innerhalb der Siedlungen oder unmittelbaren Siedlungsgebiet lokalisiert werden können. Beispielsweise sind Golfanlagen auf naturnahe Standorte und grosse Flächen angewiesen. Ebenfalls sind Freizeitaktivitäten mit unvermeidlichen Lärmemissionen im Freien (z.B. Lautsprecheranlagen, Tambouren) nicht im Siedlungsgebiet zuzulassen. Die Wohnqualität wird dadurch in unerträglicher Weise beeinträchtigt.

Der Einfluss des Wohnumfeldes auf die Freizeitmobilität ist umstritten. Neuere Untersuchungen zeigen wohl einen Zusammenhang zwischen geringer Wohnqualität, knappen Platzverhältnissen innerhalb der Wohnung, fehlenden oder nicht zugänglichen Aussenräumen sowie Grün- und Freiflächen im Quartier und ausserhäuslich verbrachter Freizeit bzw. Mobilität (z.B. Fuhrer et al., 1994). Eine geringe Qualität des Wohnumfeldes kann somit zu vermehrter Freizeitmobilität führen. Allerdings trifft der Umkehrschluss - gute Wohnverhältnisse vermindern die Freizeitmobilität - nicht zwingend zu: Gute Wohnverhältnisse, meistens gekoppelt mit relativ hohen Einkommen und einem entsprechenden Lebensstil, hindern nicht daran, in der Freizeit mobil zu sein (Meyrat-Schlee, 1992). Immerhin wird in allen Forschungsergebnissen festgehalten, dass mit einer Verbesserung des Wohnumfeldes die Freizeitaktivitäten stabilisiert werden können.

Veränderte Werthaltungen

In den letzten Jahren haben die Haushaltgrössen (d.h. Anzahl Personen pro Haushalt) laufend abgenommen und die sozialen Kontakte werden vermehrt ausser Haus wahrgenommen, was zu mehr Mobilität führt.

Ebenfalls haben sich die Werthaltungen stärker individualisiert. Die Dorf-, Quartier- und Lebensgemeinschaften haben als integrierender Bestandteil der Freizeit an Wert verloren. Die Freizeitaktivitäten weisen je länger desto mehr eine hohe Vielfalt auf. Sie haben vor allem bei der jüngeren Generation, der aktivsten Gruppe im Freizeitbereich, einen viel grösseren Stellenwert erhalten. Sinkende Geburtenraten und steigende Lebenserwartung haben zudem einen Prozess der „demographischen Alterung" in Gang gesetzt. Mit der Zunahme der Zahl älterer Menschen entsteht eine sowohl wirtschaftlich als auch gesellschaftlich immer bedeutendere Gruppe von freizeitaktiven Senioren. Jugendliche und Senioren suchen spezifische Kontakte in spezialisierten Vereinigungen.

Neue Freizeitaktivitäten

Die Liste neuer Freizeit-Aktivitäten, vor allem für Jugendliche im Bereich Erlebnis-Freizeit, verlängert sich laufend (z.B. Surfen, Segeln, Gleitschirmfliegen, Deltasegeln, Kanufahren, Schlauchbootfahren, Mountain-Bike, Snow-rafting). Sie erfordern vermehrte Mobilität, die vielmals am leichtesten mit individuellen Verkehrsmitteln zu bewältigen ist. Oft sind neue Freizeitaktivitäten kaum vorauszusehen. Entsprechend schwierig ist es, vorausschauend auf neue Entwicklungen zu agieren.

Wohl ist in den letzten Jahren das Umweltbewusstsein breiter Bevölkerungskreise massiv gestiegen. In Meinungsumfragen nehmen die Umweltprobleme immer wieder vorderste Plätze ein. Dies heisst aber noch nicht, dass entsprechende politische Massnahmen mehrheitsfähig sind oder individuell umweltbewusster gehandelt wird. Der Freizeitbereich ist als eines der vermeintlich letzten Freiheits-Reservate besonders sensibel: Gegenüber Interventionen oder höheren Preisen wird teilweise besonders empfindlich reagiert. Demgegenüber wird langfristig gesehen nur ein qualitativ hochstehender Tourismus in einer intakten Umwelt eine Chance haben.

Treibende Faktoren	Entwicklungsaussichten
Bevölkerungs- und Wirtschafts-wachstum	Gemäss den Perspektive-Studien der Bundesverwaltung wird mit einem jährlichen Bevölkerungswachstum von 0.3 % gerechnet. Für die nächsten 20 Jahre bedeutet dies für den Kanton Bern eine Zunahme von ca. 50'000 Einwohnern. Das Bruttoinlandprodukt soll mit jährlich 1.7 % wachsen. Bis zum Jahr 2020 entspricht dies einer Zunahme um rund 30 %. In der gleichen Grössenordnung kann mit einer Zunahme der persönlich verfügbaren Einkommen gerechnet werden.
Technische Entwicklung	Die technische Entwicklung der Verkehrssysteme beinhaltet ein riesiges Effizienzpotential. Z.B. wird eine Absenkung des Teibstoffverbrauchs bei den Fahrzeugen - bei gleichem Komfort - von 2 bis 3 % pro Jahr als problemlos machbar bezeichnet. Auch beim Eisenbahnverkehr wird grundsätzlich ein grosses Effizienzpotential angenommen. Ebenfalls kann von einer deutlichen Steigerung der Geschwindigkeit des öffentlichen Verkehrs auf der Schiene ausgegangen werden.
Motorisierungsgrad	Beim Motorisierungsgrad wird mit einer Zunahme von 450 Fahrzeugen auf 1'000 Einwohner im Jahre 1995 auf ca. 520 Fahrzeuge im Jahre 2020 gerechnet (plus 15 %). Zusammen mit dem Bevölkerungswachstum ergibt sich eine Zunahme der Fahrzeuge von ca. 25 %.
Verfügbare Freizeit	Die verfügbare Freizeit soll bis zum Jahr 2020 insgesamt um rund 20 % zunehmen.
Lokalisierung von Freizeitanlagen und Freizeitaktivitäten	In den Perspektivestudien werden keine expliziten Aussagen über die Zahl von Freizeitanlagen und die zukünftigen Freizeitaktivitäten gemacht. Immerhin wird von einem deutlichen Flächenwachstum für Wohnen und Dienstleistungen von ca. 20 % ausgegangen. Für die Freizeitinfrastrukturen dürfte sich ein weit überdurchschnittliches Flächenwachstum ergeben. Im Vordergrund stehen Anlagen für Sport, Kultur und Unterhaltung. Teilweise müssen neue Verkaufsflächen berücksichtigt werden. Bezüglich der Lokalisierung besteht ein recht grosser Handlungsspielraum: Je eher das Leitbild der dezentral konzentrierten Siedlungsstruktur verfolgt wird, desto geringer werden die Verkehrsströme sein.
Wohnumfeld	Die Attraktivität des Wohnumfeldes hängt weitgehend von der Politik der Gemeinden und des Kantons ab. Im Rahmen von nationalen Entwicklungsperspektiven wird dieser Faktor nicht untersucht.
Altersstruktur	Es wird eine deutliche Verschiebung zugunsten der älteren Einwohner stattfinden. Falls keine dramatischen Änderungen des Verkehrsverhaltens eintritt, wird dies eher zu einer Erhöhung der Freizeitmobilität führen.
Haushaltsgrösse	Es wird mit einem weiteren Rückgang der Haushaltsgrössen gerechnet. Anderseits wird die Zahl der Haushalte nochmals recht deutlich zunehmen (ca. 10 % bis 2020).
Entscheidungsprozesse Verkehrsmittelwahl	Es ist nicht damit zu rechnen, dass sich ohne Veränderung der Rahmenbedingungen (z.B. Verkehrskosten) oder gezielten Anstrengungen von einzelnen Verkehrsunternehmen keine Verhaltensänderungen ergeben werden. Für die Benutzer des MIV sind ein geringer Zeitaufwand für die Mobilitätsbewältigung und ein hoher Komfort (z.B direkte Verbindungen, erleichterter Gepäcktransport) wichtige Entscheidkriterien

Abbildung 12:
Treibende Kräfte des Freizeitverkehrs und Entwicklungsaussichten

Die Verkehrsmittelwahl der Freizeitmobilität ist vielmals durch Gewohnheitsverhalten geprägt, es wird gar nicht abgewogen: Zumindest für einen Teil der Freizeitfahrten wird automatisch das Auto gewählt. Alternativen werden nicht geprüft, obwohl sie weder teurer sind noch andere Nachteile (u.a. Komfort, Zeit) aufweisen. Insbesondere beim öffentlichen Verkehr sind die Angebote nur ungenügend bekannt: Sondertarife (z.B. Snow-Rail oder bei Veranstaltungen) kennen nur ein Teil der potentiellen Kundinnen und Kunden. Der öffentliche Verkehr vergibt sich damit entscheidende Marktchancen.

Anhaltende Trendentwicklung ....

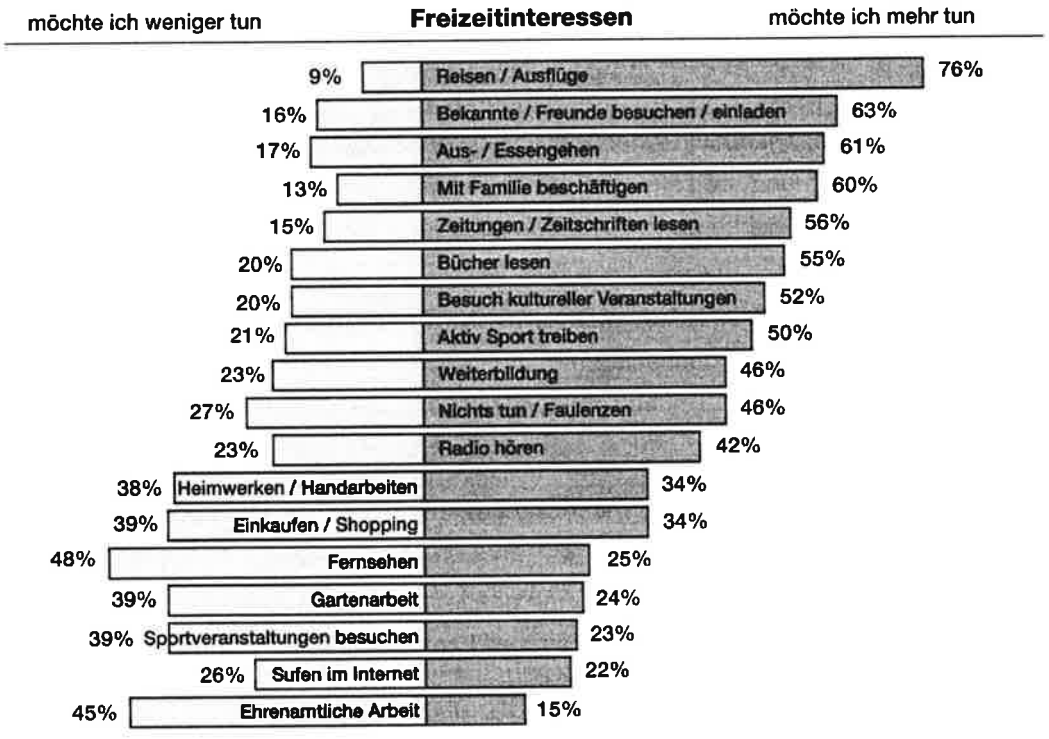
Für den Freizeitverkehr bestehen keine spezifischen Entwicklungsperspektiven oder Szenarien. In den Energieperspektiven des Bundesamtes für Energie wird einzig der Personenverkehr - getrennt nach Strasse und Schiene - szenarienhaft abgeschätzt.

Für die gesamte Schweiz wird von einer jährlichen Zunahme von 1.1 % Personenkilometer pro Jahr ausgegangen. Für den Zeitraum von 1990 bis 2030 wird mit einer Zunahme von 43 % gerechnet. Ein Blick auf die treibenden Faktoren des Freizeitverkehrs zeigt, dass mit einer überdurchschnittlichen Zunahme zu rechnen.

Freizeitinteressen weisen auf massive Zunahmen der Freizeitmobilität hin

Ein Hinweis auf eine deutliche Zunahme des Freizeitverkehrs in den kommenden Jahren geht auch aus der UNIVOX-Befragung hervor (Abbildung 13): Es zeigt sich, dass das grösste Bedürfnis bei den mobilen Freizeitformen Reisen und Ausflügen besteht.

Abbildung 13:
Freizeitinteressen



Die UNIVOX-Forscher sind der Meinung, dass Fernweh und der Wunsch nach örtlicher Abwechslung nicht nur aufgrund der fehlenden Zeit, sondern auch wegen der fehlenden Mittel nicht umfassend gestillt werden können. Dies gilt - weniger ausgeprägt - auch für das auswärts Essen gehen und den Besuch kultureller Veranstaltungen.

2.4 Fazit

Mit 60 Prozent ist der Freizeit- und Ferienverkehr der weitaus gewichtigste Verkehrszweck. In der Schweiz werden davon zwei Drittel von der Schweizer Wohnbevölkerung und ein Drittel von ausländischen Personen (Ausflugs-, Transit- und Ferienverkehr) verursacht. Werden Incoming- und Outgoing-Verkehr mitberücksichtigt, der im Ausland anfällt, so verdreifacht sich die gesamte schweizerische Verkehrsleistung. Der Freizeit- und Ferienverkehr ist das dominierende Verkehrssegment, das bisher viel zu wenig beachtet wurde.

Für Freizeit werden vom gesamten Zeitbudget der Schweizer Bevölkerung (nach Abzug von Schlafen, Körperpflege, Essen) ca. 50 Prozent oder 360 Minuten pro Tag eingesetzt. Der „Erwerb" macht bei Männern 41 Prozent des Gesamtbudgets oder durchschnittlich 306 Minuten aus, bei Frauen sind es 14 Prozent oder 101 Minuten. Die Frauen setzen 36 Prozent (271 Minuten), die Männer 6 Prozent (43 Minuten) ihres Zeitbudgets für Hausarbeit ein.

Die In-Haus-Aktivitäten (Zeitung lesen, Radio hören, Fernsehen, mit Familie beschäftigen etc.) in der Freizeit dominieren. In den letzten Jahren haben die Freizeitaktivitäten ausser Haus (Einkaufen, Sport treiben, Bekannte/Freunde besuchen etc.) deutlich zugenommen: Seit 1984 hat sich das Zeitbudget für den Freizeitverkehr von durchschnittlich 23 Minuten auf 44 Minuten praktisch verdoppelt. Gesamthaft werden für die Mobilität über 80 Minuten pro Tag und Person eingesetzt. Darin ist die Reisezeit für Freizeit und Ferien im Ausland nur beschränkt berücksichtigt.

Gemessen am gesamten Binnenverkehr (ca. 76 Mrd. Pkm) der inländischen Personen macht der Freizeit- und Ferienverkehr rund 50 Prozent oder 38 Mrd. Pkm aus, das heisst es werden rund 17 Freizeitkilometer pro Person und Tag zurückgelegt. Bezüglich Verkehrsleistung hat der Freizeitverkehr in den letzten 15 Jahren massiv von durchschnittlich rund 12 km auf 17 km pro Person und Tag zugenommen.

Das Auto ist - gemessen an der Verkehrsleistung - das dominierende Verkehrsmittel im Freizeitverkehr, gefolgt vom öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr. Werden die Anzahl Fahrten bzw. Wege als Beurteilungsgrundlage beigezogen, so zeigt sich, dass am meisten Wegetappen in der Freizeit zu Fuss zurückgelegt werden (ca. 46 Prozent). Das Auto folgt mit ca. 40 Prozent aller Wegetappen und der öffentliche Verkehr mit ca. 10 Prozent. Das Velo hat einen Anteil von 5 Prozent aller Wegetappen. Es

zeigt sich auch, dass in den vergangenen Jahren der Langsamverkehr vermehrt gewählt worden ist. Qualitativ betrachtet hat der Langsamverkehr beim Freizeitverkehr bereits heute eine grosse Bedeutung.

Der Freizeitverkehr spielt sich vor allem am Sonntag ab (durchschnittlich 80 Minuten pro Person). An Samstagen sind es immerhin noch 55 und an Werktagen 33 Minuten. Mehr als die Hälfte der Freizeitwege sind kurz und sie werden während dem Tag unternommen. Immerhin ein Viertel der Freizeitwege spielen sich abends oder nachts ab. Die Tendenz ist leicht steigend. Wegen den fehlenden Spätverbindungen des öffentlichen Verkehrs wird vor allem das Auto benutzt. Der öffentliche Verkehr wird vor allem während dem Tag über längere Distanzen beansprucht. Viele Freizeitwege (ca. 75 Prozent) treten in Kombination mit Einkaufen, Arbeiten oder Ausbildung auf. Gut 25 Prozent der Freizeitwege werden nur gerade für diesen Zweck unternommen. Diese Kombination der Verkehrszwecke erfordert nach Möglichkeit eine konzentrierte Lokalisierung der Freizeitnutzung in der Nähe des Wohnens, Arbeitens und Einkaufens, das heisst kurze Wege zwischen den verschiedenen Lebensgrundfunktionen, wenn vor allem umweltfreundliche Verkehrsmittel (Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr) zum Zug kommen sollen.

Der Freizeitverkehr ist mit erheblichen Umweltbelastungen (Emissionen, Lärm etc.), aber auch Verkehrsstaus und Unfällen verbunden. Jedoch darf seine hohe gesellschaftliche und wirtschaftliche Bedeutung - vor allem auch für Rand- und Bergregionen - nicht übersehen werden. Für die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung stellt der Freizeitverkehr eine notwendige Voraussetzung dar. Der Freizeitverkehr ist deshalb nicht zu unterbinden, sondern in umweltverträgliche Bahnen zu lenken. Eine nachhaltige Freizeitverkehrsentwicklung ist gefordert.

Es kann angenommen werden, dass die treibenden Kräfte des Freizeitverkehrs auch in Zukunft anhalten werden: Steigende Einkommen, eine weitere Motorisierung der Bevölkerung, zunehmend frei verfügbare Zeit und tendenziell sinkende Mobilitätskosten werden den Freizeitverkehr weiter anwachsen lassen. Zudem kann das Wachstum angetrieben werden durch disperse Siedlungstrukturen mit Freizeiteinrichtungen, die mit öffentlichem Verkehr schlecht erschlossen sind und/oder fernab der grossen Wohn- und Arbeitsgebiete liegen. Mehr Freizeitverkehr kann auch durch eine sinkende Wohnattraktivität und fehlende Naherholungsmöglichkeiten entstehen.

Weiter werden ein erhöhter Anteil Senioren an der gesamten Bevölkerung sowie abnehmende Haushaltsgrössen den Bedarf nach Freizeitverkehr steigern. Vorzüge das Autos wie hohe Verfügbarkeit und Flexibilität sowie fehlende oder mangelhafte Angebote des öffentlichen Verkehrs bzw. von Fuss- und Velowegen werden dem motorisierten Individualverkehr weiterhin eine dominierende Rolle sichern. Kombiniert mit den steigenden Freizeitangeboten in dezentraler Lage befindet sich der öffentliche Verkehr in keiner leicht zu bewältigenden Situation. Nur in Teilbereichen ist der Langsamverkehr im Freizeitbereich eine echte Alternative. Es müssen grosse Anstrengungen gemacht werden, wenn sich der Modalsplit nicht weiter zugunsten des motorisierten Individualverkehrs verschieben soll.

Die treibenden Kräfte des Freizeitverkehrs werden grossmehrheitlich positiv beurteilt und als erwünscht betrachtet (z.B. höhere Einkommen, vermehrte Freizeit). Andere Faktoren sind kaum zu beeinflussen (Alterungsprozess der Bevölkerung, Haushaltsgrössen). Insgesamt wird ein erheblicher zusätzlicher Freizeitverkehr entstehen. Eine umweltverträgliche Bewältigung dieser Verkehrsströme unter Beachtung der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Vorteile des Freizeitverkehrs stellt eine der zentralen Zukunftsaufgaben dar.

3 Zielsetzung und Handlungsspielraum

3.1 Zielsetzungen

Nachhaltigkeit auch im Freizeitverkehr

Eine nachhaltige Verkehrspolitik bildet eine grundlegende Zielsetzung der bernischen Verkehrspolitik 2000. Nachhaltigkeit bezieht sich dabei nicht nur auf die Aspekte der Umwelt, sondern auch auf Wirtschaft und Gesellschaft. Diese Zielsetzung kann sinngemäss auch auf den Freizeitverkehr übertragen werden.

Der Freizeitverkehr verfolgt keine eigenständigen Ziele. Er ist ein wichtiger Bestandteil der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung. Er hat den Zielen in diesen Bereichen zu dienen. Gleichzeitig ist zu beachten, dass der Freizeitverkehr mit erheblichen Umweltbelastungen verbunden ist. Der Freizeitverkehr kann nur als nachhaltig bezeichnet werden, wenn die Interessen der Umwelt, der Gesellschaft und der Wirtschaft berücksichtigt sind. Die wichtigsten Ziele für den Freizeitverkehr unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit können der Abbildung 14 entnommen werden.

Abbildung 14:
Ziele Freizeitverkehr - Teil von Wirtschaft und Gesellschaft

Wirtschaft	Gesellschaft	Umwelt
• Wettbewerbs- und Konkurrenzfähigkeit stärken • Vollbeschäftigung fördern • Wertschöpfungskraft verbessern	• Regional und sozial angepasste Entwicklung • Zugang aller sozialen Schichten zu den Freizeitaktivitäten	• Umweltsituation erhalten und verbessern • Lärm- und Luftbelastung senken • Natur-, Arten- und Biotopschutz

Umweltverträglichen Freizeitverkehr fördern

In den nächsten Jahren ist mit einer weiteren Zunahme des Freizeitverkehrs zu rechnen. Ein grosser Teil dieser Zunahme wird sich in Form von mehr motorisiertem Strassenverkehr abwickeln. Im Bericht zur bernischen Verkehrspolitik 2000 wird für den Freizeitverkehr deshalb als Zielsetzung definiert: Wirtschaftliches Potential von Freizeitaktivitäten nutzen, ohne durch eine PW-orientiertes Mobilitätswachstum die Umweltziele zu gefährden.

Eine zentrale Zielsetzung im Bereich Freizeitverkehr wird deshalb sein, dass zumindest ein Teil dieses Zuwachses umweltverträglich ablaufen wird. Die drei Elemente - Prävention, Organisation und Reduktion - umschreiben grundsätzliche Strategien, wie mit dem Freizeitverkehr umgegangen werden kann. In der Abbildung 15 werden diese drei Strategien kurz beschrieben.

Prävention	Es werden die häuslichen oder quartierorientierten Aktivitäten gefördert, die keine oder nur eine geringe Freizeitmobilität zur Folge haben. Im Vordergrund stehen die Verbesserung der Wohnqualität und die Lebensqualität der unmittelbaren Wohnumgebung.
Organisation	Die Freizeitmobilität soll möglichst umweltverträglich realisiert werden: Förderung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. Bei längeren Distanzen ist es unabdingbar, dass die Verkehrsträger in einem optimalen Mix eingesetzt werden.
Reduktion	Die negativen Folgen des Freizeitverkehrs, vor allem bezüglich Umweltbelastungen (Schadstoffe, Lärm) und Unfällen, sollen reduziert werden. Im Vordergrund stehen Energie- und Ökoeffizienz der Fahrzeuge, aber auch verkehrslenkende und bauliche Massnahmen.

Abbildung 15: Strategien für einen umweltverträglichen Freizeitverkehr

Der kantonale Handlungsspielraum wird im Kapitel 4 beschrieben. Je nach Segment des Freizeitverkehrs kann er sehr unterschiedlich sein. Die ausgewählten Handlungsbereiche sind zudem mit der bernischen Verkehrspolitik 2000 koordiniert.

3.2 Strategisches Credo

Handlungsspielraum ausleuchten und Synergien nutzen

Verschiedenste kantonale Fachstellen beschäftigen sich direkt oder indirekt mit Freizeitaktivitäten (siehe 1.2. Zusammensetzung der Begleitgruppe). In erster Linie sind die möglichen Handlungsbeiträge der verschiedenen Direktionen und Ämter bewusster zu machen und auf mögliche Synergien zu prüfen. Ein gemeinsamer Einsatz vom Massnahmen kann die Wirkungen steigern. Es ist ein beachtliches Potential für ein gezieltes und koordiniertes Vorgehen vorhanden, das in Zukunft weit besser ausgeschöpft werden soll. Dabei ist der Ressourceneinsatz (Personal, Instrumente, Mittel) deutlich zu machen und geplant vorzunehmen.

Aktions- und projektorientiertes Vorgehen

Die vielfältigen Projekte, die aufgrund des Problemdruckes durch den Freizeitverkehrs entstanden sind, sollen in koordinierter Form weiter entwickelt und umgesetzt werden. Im vorliegenden Bericht werden einige Beispiele aufgezeigt und verschiedene Projektideen dargestellt. Ein vernetztes Vorgehen kann vielfältige Synergien nutzen, gegenseitige Lernprozesse einleiten und neue Initiativen auslösen. Oftmals lohnt es sich, über ein Pilotprojekt an einem bestimmten Ort praktische Erfahrungen zu sammeln (z.B. Flanierzone Burgdorf), die sich nach erfolgreichem Abschluss um so wirkungvoller an anderen Orten einsetzen lassen.

Koordination mit verschiedenen Akteuren

Mit einer optimalen Abstimmung der kantonalen Anstrengungen im Bereich Freizeitverkehr kann der Kanton auf regionale, lokale und private Akteure Einfluss nehmen.

Ein Schwerpunkt ist dabei auf einen gegenseitigen Informations- und Erfahrungsaustausch zu legen. Durch eine offene Kommunikation von guten Lösungen kann das Interesse der verschiedenen Partner für neue Lösungen geweckt und ein praktischer Wissenstransfer umgesetzt werden. Aus diesem Grunde sollten die Anliegen des Kantons, der Gemeinden, Regionen und privaten Akteure periodisch ausgetauscht werden, damit sie in die gegenseitigen Tätigkeiten aufgenommen werden können. Eine wichtige Rolle erfüllen beispielsweise die Regionalen Verkehrskonferenzen. Innerhalb von sechs Regionen arbeiten sie zusammen mit den Transportunternehmen und den Gemeinden ein regionales Angebotskonzept aus, das als Grundlage für die mittelfristige Angebotsplanung des Kantons dient.

Verschiedene Anliegen im Bereich Freizeitverkehr können nur gemeinsam mit dem Bund gelöst werden. Der Kanton formuliert seine Anliegen in geeigneter Form zuhanden der Bundesbehörden.

Handlungsmaximen weiter entwickeln

Da sich viele kantonale Stellen mit Aspekten des Freizeitverkehrs beschäftigen, ist es sinnvoll, für die verschiedenen Handlungsbereiche Grundsätze und konkrete Handlungsmaximen auszuarbeiten. Ein solcher „Leitbildprozess" hat eine doppelte Zielsetzung:

- Die kantonalen Fachstellen werden für ihre Handlungsmöglichkeiten sensibilisiert;
- Die verschiedenen Partner des Kantons (Gemeinden, Regionen, Transportunternehmen, touristische Organisationen) sowie eine interessierte Öffentlichkeit werden mit einem „Leitbildprozess" auf das Thema Freizeitverkehr aufmerksam gemacht und können ihre Tätigkeiten nach kantonalen Zielsetzungen ausrichten.

3.3 Fazit

Der Freizeitverkehr stellt eine zentrale Herausforderung dar. Einerseits ist er als eine notwendige Voraussetzung der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung grundsätzlich erwünscht und wird mit verschiedenen Massnahmen gefördert. Anderseits zieht der Freizeitverkehr bedeutsame Umweltbelastungen nach sich und steht damit im Spannungsfeld zu den Zielen einer umweltverträglichen Entwicklung.

Eine nachhaltige Freizeitverkehrsentwicklung erfordert deshalb ein koordiniertes Vorgehen, das mögliche Synergien optimal nutzt. Es sind Grundsätze anzuwenden und zu entwickeln, die ein abgestimmtes Handeln innerhalb der Verwaltung erleichtern. Laufende Aktionen und Projekte im Bereiche Freizeitverkehr sollen besser vernetzt werden und neue Projekte sind koordiniert an die Hand zu nehmen.

Der Informationsaustausch und das gemeinsame Handeln mit lokalen, regionalen und privaten Akteuren wird gefördert und auch die Chancen gegenüber dem Bund sollten genutzt werden.

4 Handlungsmöglichkeiten im Kanton Bern

4.1 Freizeitnutzungen in bestehende Siedlungsstrukturen optimal integrieren

Zielsetzungen

- Mit dezentral konzentrierten Siedlungsstrukturen sind möglichst kurze Wege im Freizeitbereich anzustreben.
- Kompakte Siedlungsstrukturen und eine Siedlungsentwicklung nach innen tragen dazu bei, dass die Vorteile des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs auch für Freizeitaktivitäten optimal genutzt werden können.
- Standorte für neue Freizeitanlagen sind in bestehende Siedlungsstrukturen zu integrieren, und dort, wo ein Standort ausserhalb der Siedlung notwendig ist, sind Massnahmen für eine umweltfreundliche Abwicklung des Verkehrs zu treffen.

Raumplanung stellt eine dauernde und langfristige Aufgabe dar mit dem Ziel, eine zweckmässige Nutzung des Bodens unter Schonung der natürlichen Ressourcen (Boden, Umwelt, Landschaft) zu ermöglichen[2]. Im Kanton Bern wurden in den 90er Jahren in verschiedenen Konzepten und Projekten das Konzept der „dezentralen Konzentration" postuliert (BVE, 1991) und 1992 vom Grossen Rat beschlossen[3]. Es versucht den beiden Grundanliegen der Raumplanung - haushälterischer Umgang mit dem Boden und dezentrale Besiedlung - gerecht zu werden, indem es die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung auf Siedlungszentren konzentriert, die mit dem öffentlichen Verkehr optimal verbunden sind.

Einen wichtigen Meilenstein im Konzept der dezentralen Konzentration bildet die Realisierung der Berner S-Bahn, welche im Rahmen von Bahn 2000 noch erweitert wird.

Das Konzept der Entwicklungsstandorte (ESP) wurde wesentlich erweitert und umfasst heute eine bereite Palette zur Förderung von Standorten mit unterschiedlichen Voraussetzungen: Entwicklungsschwerpunkte an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs, Entlastungsstandorte an Autobahnausfahrten, strategische Arbeitszonen für rasch verfügbare Reserveflächen für Grossprojekte, Wohnstandorte, Kernzonen von Regionalzentren (AG ESP, 1998).

Mit dem Projekt Bahnhof plus konnten die Gemeinden sensibilisiert werden, Nutzungsreserven in Bahnhofsgebieten verfügbar zu machen (AGR, 1994).

---

[2] Bundesgesetz über die Raumplanung vom 2.6.79, Art. 1 und Baugesetz vom 21.3.94, Art.54

[3] Grossratsbeschluss betreffend „Berner S-Bahn/Siedlung" vom 11.11.1992: Art. 2: „Der Kanton strebt eine dezentral konzentrierte Siedlungsentwicklung an. Neben der Förderung von Bern als Hauptzentrum sowie Biel und Thun als Mittelzentren sollen die Regionalzentren (Definition gemäss 3. Wirtschaftsförderungsprogramm) gestärkt werden." Art. 3: „Die Konzepte „Berner S-Bahn" und „Bahn 2000" der SBB und der Privatbahnen bilden das Rückgrat einer umweltfreundlichen, räumlichen Entwicklung des Kantons Bern."

In den vergangenen Jahren sind jedoch zunehmend neue Freizeitnutzungen (wie z.B. Golf, Vergnügungsparks, Casino/Grands Jeux) aktuell geworden, welche wegen ihres teilweise grossen Flächenverbrauchs schwierig an zentralen Standorten zu realisieren sind und eine grosse Herausforderung für das Konzept der dezentralen Konzentration darstellen. Der Kanton Bern hat auf der einen Seite gezielt Grundlagen zur Planung von Golfanlagen (AGR, 1996a), zu den Freizeit-Grosseinrichtungen (AGR, 1998a), zu den Casino/Grands Jeux und zu den Autobahnanschlüssen erarbeitet. Auf der anderen Seite wurde ein Kernteam für Grossprojekte gebildet, das bei Bedarf rasch auf Grossprojekte reagieren kann. Mit der Revision des kantonalen Richtplans aus dem Jahr 1984 besteht zudem die Möglichkeit, für die Regierung ein wirksames Führungs- und Controllinginstrument zur Steuerung der räumlichen Entwicklung zu schaffen (Regierungsrat, 1998a).

Handlungsbereiche

In den nächsten Jahren steht die Raumplanung vor grossen Herausforderungen:

- Zentrale Standorte müssen für Freizeitnutzungen attraktiver gemacht werden unter Wahrung der vorhandenen Umwelt- und Bauvorschriften.
- Für neue, flächen- und publikumsintensive Freizeitnutzungen müssen rasch optimale Standorte gefunden werden, welche in die bestehenden Siedlungsstrukturen integriert und mit einem attraktiven umweltfreundlichen Verkehrssystem erschlossen werden können.
- Freizeittrends müssen frühzeitig erkannt und auf ihre räumlichen Wirkungen überprüft werden.

⇒ Neue Freizeitzone prüfen

Im Bericht zu den Freizeitgrossanlagen (AGR, 1998a) wird beispielsweise eine neue Freizeitzone vorgeschlagen, die mit gelockerten Bauvorschriften der Dynamik von Freizeitparkbetreibern Rechnung tragen würde.

⇒ ESP-Programm auf Freizeitnutzungen prüfen

Das ESP-Programm wird im Hinblick auf mögliche Freizeitnutzungen überprüft.

⇒ Grossprojekte aktiv begleiten

Auf Stufe Kanton wurde ein Kernteam gebildet, dass rasch und kompetent auf Grossprojekte eingehen kann. Ein gutes Beispiel für den Planungsprozess eines Grossprojekt stellt der Freizeitpark „Mysteries of the World", in der Gemeinde Matten dar. Es ist jedoch noch offen, ob das ehrgeizige Ziel, dass 40 % der Besucherinnen und Besucher den öffentlichen Verkehr benützen, erreicht werden kann.

⇒ Chancen des kantonalen Richtplans nutzen

Das Thema Freizeitverkehr wird in geeigneter Form im kantonalen Richtplan aufgenommen werden.

⇒ Regionale Konzepte für Freizeit- und Einkaufsstandorte

Insbesondere die Planungsverbände als Ansprechpartner für die Gemeinden und den Kanton können im Bereich Freizeitnutzungen/Freizeitverkehr eine wichtige Aufgabe übernehmen. Der Verein Region Bern (VRB) arbeitet beispielsweise zur Zeit mit mehreren Gemeinden ein Konzept für Einkaufs- und Freizeitstandorte aus.

Wirkungsmechanismen

In einem frühen Zeitpunkt können Konflikte von neuen Infrastrukturen und Umnutzungen erkannt und angegangen werden. Mit optimierten Standorten für Freizeitinfrastrukturen (zentrale Lage, gute Erschliessung mit öffentlichen Verkehr) werden mittel- und längerfristig in einem erheblichen Ausmass Verkehrskilometer eingespart. Freizeitmöglichkeiten werden besser ausgelastet, es entstehen Synergien und die Umwelt wird weniger belastet.

Voraussetzungen, Kosten

Die gesetzlichen Grundlagen, die Planungsinstrumente und Planungsstellen, um Konflikte des Freizeitverkehrs und Freizeitnutzungen planerisch anzugehen, sind vorhanden. Dabei ist neben den Richt- und Nutzungsplanungen vor allem auch auf flexiblere, projektorientierte Instrumente (z.B. Grossratsbeschluss S-Bahn/Siedlung, ESP, Bahnhof Plus, Regionalzentren) zurückzugreifen. Zudem sind neue Instrumente (z.B. Freizeitzonen) zu prüfen, ohne die Grundanliegen der Raumplanung aufzugeben (AGR, 1998a).

Weiter auszubauen sind Grundlagen (systematische Analysen von Ursachen und Handlungsmöglichkeiten), damit Nutzungskonflikte frühzeitiger erkannt werden. Eine eigentliche Früherkennung für den Bereich „Freizeit/Verkehr" soll geschaffen werden und Entscheidträger sollen frühzeitig informiert werden.

Kosten für Planungen und Grundlagenarbeiten können im Rahmen der bestehenden Kredite finanziert werden. Mit einer frühzeitigen Konfliktregelung können Kosten bei der öffentlichen Hand und bei privaten Investoren eingespart werden.

Mittel- und längerfristig können dank kompakten Siedlungsstrukturen erhebliche Fahrkosten und externe Verkehrskosten gespart werden.

Akteure und Koordination: AGR, AöV, KAWE, TBA

Eine tragende Rolle kommt dem AGR, dem KAWE, dem AÖV und TBA zu. In Zusammenarbeit mit dem KAWE werden die regionalen Entwicklungskonzepte betreut. Über Regional- und Ortsplanungen sowie projektorientierte Instrumente kann der Kanton den Regionen und Gemeinden zur Seite stehen. Die motivierende und beratende Rolle im Bereich Freizeitinfrastrukturen und Freizeitverkehr ist dabei auszubauen.

Fazit 4.1

Die Siedlungsstrukturen sollen auch im Bereich Freizeitnutzungen und Freizeitinfrastrukturen nach dem Konzept der dezentralen Konzentration mit einer attraktiven Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (S-Bahn, Bahn und Bus 2000, NEAT) weiter entwickelt werden.

Flächen an zentralen Lagen sind für Freizeitnutzungen besser verfügbar zu machen. Der Kanton überprüft seine raumplanerischen Instrumente und Projekte (S-Bahn/ Siedlung, ESP, Bahnhof-Plus) im Hinblick auf einen nachhaltigen Freizeitverkehr. Allfällige Konfliktsituationen in überbauten Gebieten zwischen Wohn- und Freizeitnutzungen (Emissionen, Lärm) werden aktiv bereinigt.

Der Kanton stellt die notwendigen Grundlagen zur Verfügung, damit Konflikte und Synergien für Freizeitnutzungen mit hohem Publikumsverkehr frühzeitig erkannt und bei konkreten Projekten sinnvolle und rasche Standortentscheide gefällt werden können.

4.2 Qualität des Wohnumfeldes und der Naherholungsräume fördern

Zielsetzungen

- Ein attraktives Wohnumfeld mit Naherholungsräumen ist für das Wohlbefinden und die Ortsgebundenheit wichtig.
- Notwendige Infrastrukturen für eine aktive Freizeitgestaltung wie Spiel- und Sportplätze, Vereinslokale, Aufenthaltsorte, Fuss- und Velowege sowie in städtischen Gebieten Wohn- und Spielstrassen, als Sport- oder Spielplatz gestaltete Pausenplätze sowie Grünanlagen und naturnahe Freiräume sollten deshalb geschaffen oder erhalten werden.
- Die Verkehrssicherheit, insbesondere für Kinder und Senioren, ist zu erhöhen und die Lärm- und Luftemissionen sollen reduziert werden. Der aktive Einbezug der Bevölkerung soll gefördert werden.

Grundlagen, Stand Vollzug

Die Erhaltung und Förderung der Qualität des Wohnumfeldes und von Naherholungsgebieten stellen primär eine Aufgabe der Gemeinden dar. Der Kanton kann jedoch die Gemeinden und Ferienorte bei ihren Aufgaben unterstützen. Aus diesem Grunde hat er verschiedene Richtlinien und Planungshilfen erarbeitet, u.a. zu Aufenthaltsbereichen und Kinderspielplätzen, zur Mitwirkung der Bevölkerung in der Ortsplanung, zur Realisierung von Tempo 30 (SVSA, 1989), zur Ökologie in der Quartier- und Siedlungsplanung (AGR, 1998b) oder zur Sicherheit im öffentlichen Raum (AGR, 1999).

Im Rahmen der Massnahmenpläne Luftreinhaltung kann der Kanton verschiedenste Massnahmen unterstützen, die zu einer Reduktion der Lärm- und Luftbelastung führen (KIGA, 1999). Neben dem eigentlichen Massnahmenplan wird das KIGA auch einen Vollzugsordner für die Gemeinden und verschiedenste Vollzugshilfen zusammenstellen. Obwohl Fortschritte im Bereich der Luftreinhaltung erzielt worden konnten, sind die Zielsetzungen bei Stickoxiden, Ozon und weiteren Luftschadstoffen immer noch nicht erreicht worden.

Das TBA verfügt im Bereich von Umgestaltungen und Sanierungen von stark belasteten Strassenräumen eine grosse Erfahrung. Im sogenannten „Berner Modell" werden mehrere Ziele verfolgt (TBA, 1998):

- Die Direktbetroffenen werden frühzeitig einbezogen und zu Beteiligten gemacht.
- Es wird ein Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsträger - Fussgänger, Velo, Auto, öffentlicher Verkehr - angestrebt.
- Das Geschwindigkeitsniveau wird deutlich herabgesetzt, dafür wird ein kontinuierliches Fahren ermöglicht, so dass am Schluss sogar ein Zeitgewinn resultieren kann.
- Der Strassenraum wird belebt.

Verschiedene stark belastete Strassen konnten auf diese Weise erfolgreich umgestaltet werden, z.B. die Seftigenstrasse in Köniz oder die Sanierung der Bernstrasse in Zollikofen. Die verschiedenen Massnahmen erhöhen die Wohnqualität, die Verkehrssicherheit und führen zugleich zu einer Reduktion der Immissionen. Aber auch Massnahmen wie Tempo 30, Einführen von Mischverkehr, sichere und attraktive Fuss- und Velowege usw. können bei weniger stark belasteten Strassen zu wesentlichen Verbesserungen des Wohn- und Arbeitsumfeldes führen.

Velofahren ist im Trend: Seit 1980 hat sich der Velobestand in der Schweiz nahezu verdoppelt (Regierungsrat 1998b). Der Kanton Bern verfügt über ein kantonales Veloroutennetz. Es ist geplant, das kantonale Veloroutennetz, welches 400 Kilometer umfasst, durch kommunale Velorouten zu ergänzen und zu verdichten. Um diesen Prozess zu fördern, hat der Kanton Bern ein Veloleitbild erarbeitet. Es zeigt die wesentlichen Ziele und Grundsätze der bernischen Velopolitik auf (Regierungsrat 1999). Basierend auf dem Leitbild Velo erarbeitet der Kanton den kantonalen Richtplan Veloverkehr (Velo-Alltag) und ein Konzept Velowandern (Velo-Freizeit).

Einen grossen Wert zur aktiven Freizeitgestaltung leistet das Fuss- und Wanderwegnetz. Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Planung des Wegnetzes, die Gemeinden müssen für den Bau sorgen. Eine Ausnahme bilden die See- und Flussuferwege und Anlagen, die von touristischer Bedeutung sind. Im Bereich der See- und Flussuferwege kann das TBA die Gemeinden mit finanziellen Mitteln unterstützen. Im Bereich der touristischen Anlagen wie Wanderwege, Velowanderrouten und den notwendigen Werbemitteln verfügt das KAWE über die Möglichkeit, finanzielle Beiträge zu leisten. Zurzeit wird der kantonale Richtplan Wanderwege unter der Federführung des TBA erarbeitet.

Handlungsbereiche

Die Qualität des Wohnumfeldes und Freizeitnutzungen in Wohn- und Naherholungsgebieten sind in erster Linie eine Aufgabe der Gemeinden. Der Kanton kann Verbesserungen in Wohnquartieren vor allem über Massnahmen in den Bereichen „Lufthygiene" und „Lärmschutz" fördern. Freizeitnutzungen können zu neuen Konflikten führen, weshalb oft ein aktives und frühzeitiges Konfliktmanagement erforderlich ist.

⇒ In der Revision lufthygienische Massnahmenplanung Massnahmen zur Verbesserung von Wohnquartieren umsetzen

Massnahmen zur Reduktion des Verkehrs in Wohnquartieren und in Ferienorten haben nicht nur für die Reduktion der Luft- und Lärmbelastung eine wichtige Bedeutung, sondern auch für die Verkehrssicherheit und die Wohn- und Lebensqualität der betroffenen Personen. Im Rahmen des Vollzugs Luftreinhaltung sind mit den verschiedenen Partnern integrale Lösungen zu suchen, die einerseits Basis zur Erreichung der Ziele der lufthygienischen Massnahmenpläne dienen, andererseits aber gleichzeitig Chancen zu einer Aufwertung des Wohnumfeldes nutzen. Der Kanton kann dabei zusammen mit der Gemeinde eine wichtige Führungsrolle übernehmen und die verschiedenen Aktivitäten koordinieren.

⇒ Im Richtplan Wanderwege und Veloverkehr Chancen für einen umweltfreundlichen Freizeitverkehr nutzen

Der Kanton ist daran, einen kantonalen Richtplan Wanderwege und in den nächsten Jahren auch einen Richtplan Veloverkehr zu erarbeiten. Im Rahmen des Richtplans Wanderwege sowie auch im geplanten Richtplan Veloverkehr sind die Chancen für einen umweltfreundlichen Freizeitverkehr zu nutzen.

Voraussetzungen, Kosten

Der Kanton kann die Gemeinden im Rahmen seines Planungsauftrages beraten und in bestimmten Bereichen auch finanzielle Unterstützung leisten (Kantonsstrassen, Luftreinhaltemassnahmen). Bei der Lärm- und Luftsanierung können auch bei Gemeindestrassen von Bund[4] und Kanton Beiträge gesprochen werden. In Zusammenarbeit mit den Gemeinden sind in Zukunft vor allem integrierte Lösungen aufzuzeigen.

Akteure und Koordination: AGR, KAWE, KIGA, SVSA, TBA

Das AGR wirkt in Planungsfragen beratend und es ist zuständig für die Genehmigung der Orts- und Quartierplanungen. Das TBA und das SVSA haben die Federführung im Bereich der Verkehrsmassnahmen und der Fuss- und Wanderwege. Weitere Aufgaben übernimmt das KAWE bei den touristischen Anlagen sowie das KIGA im Rahmen der Luftreinhaltemassnahmen.

Fazit 4.2

Die Attraktivität des Wohnumfeldes und der Naherholungsgebiete ist weiter zu verbessern, damit die Chancen der aktiven Freizeitgestaltung in der Umgebung wahrgenommen werden.

Der Kanton setzt sich vermehrt für integrierte Lösungen zur Verbesserung des Wohnumfeldes ein. Beratung und Erfahrungsaustausch zugunsten der Gemeinden werden verstärkt.

[4] Das Treibstoffzollgesetz vom 22.3.1985 (Art 28ff) ermächtigt den Bund, Beiträge zur Erhaltung, Schonung und Wiederherstellung von schützenswerten Landschaften mit Einschluss der Ortsbilder und Denkmäler zu leisten.

Die finanziellen Mittel für Massnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes und des Naherholungsgebietes sollen vermehrt im Rahmen von „Paketlösungen" gesprochen werden.

4.3 Verkehrsarme Einkaufs- und Kernzonen

Zielsetzungen

- Verkehrsarme Einkaufs- und Kernzonen sollen die Attraktivität der Innenstädte erhöhen. Einkaufs- und Erholungsfunktion werden an zentralen Lagen gestärkt.
- Das Städtesystem im Kanton Bern - als Teil des schweizerischen Städtesystems - wird mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr optimal erschlossen.

Grundlagen, Stand Vollzug

Die Raumplanung und die Verkehrs- und Umweltschutzgesetzgebung stellen für die Schaffung von verkehrsarmen Einkaufs- und Kernzonen ausreichende Grundlagen zur Verfügung. Weitergehende Regelungen werden erprobt (u.a. Burgdorf), die zu neuen Lösungsansätzen führen können.

Erste Schritte für verkehrsarme Einkaufs- und Kernzonen sind in praktisch allen bernischen Städten sowie Mittel- und Regionalzentren realisiert. Eine weitere Ausdehnung wird angestrebt. Konflikte zwischen Verkehrsfreiheit und Verkehrserschliessung sind mit neuen Ansätzen zu lösen.

Handlungsbereiche

Unter der Optik „Freizeit- und Einkaufen" stehen dem Kanton Bern folgende Handlungsbereiche offen:

- Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs auf Freizeit- und Einkaufsbedürfnisse ausrichten.
- Pilotprojekte zur Förderung verkehrsarmer Einkaufs- und Kernzonen testen und umsetzen.
- Zentrale Standorte mit einer guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr unterstützen.

⇒ Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs auf Freizeitbedürfnisse ausrichten

Die bestehenden Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs sind zu erhalten und noch stärker auf die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs auszurichten. Spezielle Angebote für Nachtbusse werden bereits von den Gemeinden unterstützt und bilden insbesondere für Jugendliche ein wichtiges Angebot.

⇒ Modell Flanierzone verbreiten

In vielen Städten und Gemeinden des Kantons Bern sind einzelne Teile bereits verkehrsberuhigt. Die Ergebnisse der Flanierzone Burgdorf (Stadt Burgdorf, 1998) haben jedoch gezeigt, dass es sich lohnt, weitere Versuche durchzuführen und neue Erfahrungen zu sammeln. Auch andere Gemeinden und Städte sollten bei der Einführung des Modells der Flanierzonen Burgdorf von den zuständigen kantonalen Stellen unterstützt werden.

⇒ Pilotprojekte für Hauslieferdienste unterstützen

Pilotprojekte für die Einrichtung von Hauslieferdiensten (Moderner „Milchmann" mit positiven Beschäftigungseffekten und Verkehrsbündelung) sollten unterstützt werden. Ein sehr erfolgreiches Beispiel wurde in Burgdorf im Zusammenhang mit einem Beschäftigungsprogramm realisiert. Im Zeitalter des elektronischen Shopping mit Internet kommt diesem Anliegen eine bevorzugte Bedeutung zu.

⇒ Anlieferungszeiten im ESPACE-Mittelland abstimmen

Die Anlieferungszeiten für Waren sind unter den Städten im ESPACE Mittelland besser abzustimmen und die Zulieferung ist zeitlich begrenzt zu zulassen. Bei der Förderung von effizienten City-Logistik-Systemen steht die private Initiative im Vordergrund.

⇒ Impulse des Projekts „Regionalzentren" nutzen

Es besteht nach wie vor eine Tendenz, flächenintensive Freizeit- und Einkaufszentren in weniger gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebieten zu erstellen. Die Stärken von zentralen Lagen - vielfältiges Dienstleistungsangebot und gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr - müssen genutzt werden. Das Projekt Wettbewerb zur Attraktivierung von Kernzonen in Regionalzentren (AGR, 1998c) kann neue Impulse auslösen.

Wirkungsmechanismen

Bessere Rahmenbedingungen für verkehrsarme Einkaufs- und Kernzonen können die Wertschöpfung in den Städten erhöhen und gleichzeitig den Freizeitwert steigern. Das bestehende Städtesystem erhält tendenziell einen Konkurrenzvorteil. Der hohe Anteil des Einkaufens mit öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr kann erhalten oder gar gesteigert werden. Damit der Druck zur Erstellung von Einkaufszentren und Fachmärkten auf der grünen Wiese vermindert wird, sind jedoch noch weitergehende Massnahmen notwendig.

Voraussetzungen, Kosten

Die laufenden Anstrengungen zur Schaffung von verkehrsarmen Einkaufs- und Kernzonen müssen weiter fortgesetzt werden. Der Kanton unterstützt die Städte im Rahmen seiner Möglichkeiten: Bewilligungsverfahren, Projekt Regionalzentren, Beteiligung an den Aufwertungen von Strassenräumen und Verkehrsberuhigungsmassnahmen.

Von einer besseren Benützung der Dienstleistungen der Einkaufs- und Kernzonen kann auch der öffentliche Verkehr profitieren, indem sich die vorhandenen Kapazitäten besser auslasten lassen. Der Ausbau des Velowegnetzes auf den Kantonsstrassen ist im Rahmen der laufenden Budgets anzugehen.

Akteure und Koordination AGR, AöV, SVSA, TBA

Das AGR ist für die planerischen Grundlagen verantwortlich. Die Arbeiten der Städte und Regionalzentren werden in angemessener Weise begleitet und, soweit nötig, wird ein Erfahrungsaustausch initiiert. Das AöV ist für die Koordination der öffentlichen Verkehrsangebote im Rahmen der Angebotsplanung zuständig. Das TBA ist für Strassensanierungen sowie die Velo- und Fusswegnetze auf den Kantonsstrassen zuständig. Das SVSA begleitet die Versuche der Flanierzonen und ist für die Bewilligenden zuständig. Die Abstimmung der einzelnen Planungen und Umsetzungsschritte wird im Rahmen der bernischen Verkehrskonferenz realisiert. Es wird eine Koordination mit den kommunalen Planungen vorgenommen.

Fazit 4.3

Die Freizeit- und Einkaufsattraktivität der Städte und Regionalzentren soll gefördert werden.

Negative Umwelt- und Verkehrsbelastungen sollen mit neuen innovativen Ansätzen vermindert werden, wobei die Verbesserung der Wertschöpfung der Städte und Regionalzentren zu beachten ist.

Die gute Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Langsamverkehr ist zu erhalten und gezielt weiter auszubauen, damit neue Kundensegmente angesprochen werden können.

4.4 Planung räumlich integrierter Sportanlagen und Einbezug nachhaltiger Mobilität im Betrieb

Zielsetzungen

- Die Grundsätze des kantonalen Sportanlagenkonzepts (ERZ, 1994) sind für die kantonalen Verwaltungsstellen verbindlich und zeigen die Anforderungen des Kantons beim Bau von Sportanlagen auf.
- Beim Bau und Betrieb von Sportanlagen sind die neusten ökologischen Erkenntnisse angemessen zu berücksichtigen.
- Es sind Anreize zu schaffen, damit die An- und Abreise zu Sportanlagen möglichst umweltverträglich realisiert werden. Grosses Gewicht ist auf Grossveranstaltungen zu legen.

Grundlagen, Stand Vollzug

Der Kanton verfügt bereits seit 1992 über ein Sportanlagenkonzept, das u.a. Grundsätze zur Erschliessung beinhaltet. Aufgrund dieses Konzepts wird bei Sportanlagen von überregionaler Bedeutung einer guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ein hoher Stellenwert beigemessen. Der Kanton kann dabei im Rahmen der Raumplanung (Vorprüfung und Genehmigung von Überbauungsordnungen und Ortsplanungen) sowie über die Subventionierung auf den Standort und die Erschliessung von neuen Sportanlagen Einfluss nehmen. Mittlere und grössere Gemeinden sollen kommunale Richtpläne für den Bewegungs- und Erholungsraum erstellen und im Rahmen der Verkehrsplanung die entsprechenden Verkehrsfragen lösen. Für nationale Anlagen/Stadien ist im November 1998 das nationale Sportanlagenkonzept (NASAK) von den eidgenössischen Räten verabschiedet worden (EDI et al. 1997).

Viele Sportarten werden ausserhalb von Sportanlagen und Veranstaltungsorten betrieben. Die Palette dabei reicht vom Jogging über das Skifahren, Gleitschirmspringen, Surfen bis hin zu Rafting, Canyoning oder Hydrospeed. Weil Trendsportarten zu grossen Konflikten führen können, wurde u.a. 1996 zu diesem Thema vom AGR ein Workshop durchgeführt (AGR, 1996b). Aus Sicht des Sportverkehrs muss zwischen Massenveranstaltungen (z.B. Skifahren, Wandern) oder verbreiteten Sportaktivitäten (Jogging, Mountain Biking) und eher weniger verbreiteten Sportarten (Surfen, Rafting, Canyoning, Hydrospeed), unterschieden werden (Stettler J., 1997).

Handlungsbereiche

Der Kanton verfügt über drei Handlungsbereiche, wobei er vor allem in den ersten beiden Handlungsbereichen Einfluss ausüben kann:

- In Zukunft ist den Anliegen der umweltfreundlichen Mobilitätsbewältigung im Sportverkehr noch grössere Beachtung zu schenken. Die Grundsätze des kantonalen Sportanlagenkonzepts bedeuten, dass sowohl bei der Planung und beim Betrieb von Sportanlagen auf die Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel sowie Fuss- und Velowege ein grosses Gewicht gelegt werden muss.
- Im Bereich der Sportveranstaltungen (s. Kap. 4.6).
- Handlungsbedarf besteht zudem im Verkehr von Sportaktivitäten, welche nicht auf Anlagen oder Anlässe konzentriert sind. Dabei ist nach Prioritäten vorzugehen: Massensport (Skifahren, Wandern) und Breitensportarten (Jogging, Mountain-Biking) besitzen eine deutlich höhere Priorität als Sportarten, welche zwar lokal bedeutsam sind (z.B. Gleitschirmspringen, Surfen), jedoch insgesamt von relativ wenig Personen betrieben werden.

⇒ Sportanlagen gut mit öV, Fuss- und Velowegen erschliessen

Die Gemeinden sollten auf ein attraktives Angebot durch öffentliche Verkehrsmittel, durch eine gute Erschliessung von Fuss- und Velowegen sowie spezielle betriebliche Massnahmen (Sonderbusse, Sammeltaxis usw.) bei der Planung und beim Betrieb ihrer Sportanlagen achten und diese Anliegen auch bei ihren kommunalen Planungen berücksichtigen.

⇒ Beratung anbieten

Die Beratung bei Sportanlagenkonzepten und beim Betrieb von Anlagen sowie bei Veranstaltungen soll ausgebaut und verbessert werden. Die dazu notwendigen Mittel sind im AS zu schaffen.

⇒ Parkplatzkonzepte erstellen

Die Anzahl Parkplätze sollte angemessen festgelegt und nicht auf Spitzennutzungen ausgerichtet werden. Möglichkeiten von Mehrfachnutzungen der Parkplätze sind ebenfalls in vielen Fällen möglich. Weitere Ansätze wie das Schaffen von kostendekkenden Gebühren gemäss der kantonalen Parkplatzabgabeverordnung in Kombination mit ausreichenden und gut erreichbaren Veloabstellplätzen können ebenfalls wirksam sein.

⇒ Motivationsstrategien fördern

Es sollen Motivationsstrategien für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs und des Velos lanciert und unterstützt werden. Aus Sportfondsmitteln soll jährlich ein Preis vergeben werden, der Sportverbände und Organisationen auszeichnet, die sich für umweltverträgliche Projekte und Verhaltensweisen im Sport einsetzen.

Im Kanton Bern wird zurzeit ein Pilotprojekt der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland und des Schweizerischen Olympischen Verbandes getestet, das auf dem Ansatz des „Global Action Plan" basiert (Gershon D. et al., 1994).

Wirkungsmechanismen

Bei einer zentralen Lage bzw. einer guten Erschliessung der Sportanlagen mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Fuss- und Velowegen verbessern sich die Voraussetzungen, dass die notwendige Mobilität umweltfreundlich bewältigt wird. Gezielte Parkplatzmassnahmen - flankiert mit Motivationsstrategien - können eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr bewirken.

Voraussetzungen, Kosten

Das Sportanlagenkonzept von 1992 liefert auf kantonaler Ebene die Leitplanken für Planung und Subventionierung von Sportanlagen. Da sich etwa 80 % aller Sportanlagen in Gemeindebesitz befinden, sind die Möglichkeiten zur Reduktion des Freizeitverkehrs noch vermehrt auf kommunaler Ebene zu kommunizieren. Durch eine Subventionierung von kommunalen Richtplänen „Sport und Bewegungsraum" (analog den Subventionen für den Bau von Sportanlagen) aus dem Sportfonds könnte der Kanton für die Gemeinden entsprechende Anreize bieten.

Akteure und Koordination AS, AGR, AöV, SVSA

Die Sportanlagenplanung untersteht dem AS. Das AGR kann im Rahmen der Vorprüfung und Genehmigung von Ortsplanungen und Verkehrskonzepten auf die Standorte neuer Sportanlagen Einfluss nehmen und zusammen mit dem AöV die Anliegen

einer umweltfreundlichen Mobilität bei der Sportanlagenplanung einbringen. Das SVSA verfügt über die Möglichkeit, Auflagen bei bewilligungspflichtigen Anlässen zu verlangen. Ebenfalls kann das AS im Rahmen der Unterstützungsbeiträge Auflagen von Vereinen und Organisatoren verlangen.

Fazit 4.4

Der Kanton unterstützt die Gemeinden in ihren Sportanlagenplanungen. Den neuesten ökologischen Kriterien soll Rechnung getragen werden. Bei der Erstellung und beim Betrieb von Sportanlagen sind flankierende Massnahmen zu treffen, welche umweltverträgliche Verkehrsmittel fördern.

Sowohl auf der Ebene der Planung (bei Neubauten und bei Anlageerneuerungen) wie auch im Betrieb (Bewilligung und Unterstützung grösserer Veranstaltungen) ist die verwaltungsinterne Koordination im Hinblick auf Umweltanliegen zu verbessern.

4.5 Koordination zwischen touristischen Transportanlagen und öffentlichen Verkehrsmitteln

Zielsetzungen

- Im Rahmen des Erneuerungs- und Ergänzungsbedarfs der touristischen Transportanlagen sind Möglichkeiten für eine bessere Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln auszuschöpfen.
- Die Umsteigebeziehungen zwischen touristischen Transportanlagen und öffentlichem Verkehr sind möglichst kurz und schlank zu halten.
- Die Parkplatzbewirtschaftung ist zu optimieren und es sind Anreize für die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu schaffen.

Grundlagen, Stand Vollzug

Grundlegende Zielsetzungen zu den touristischen Transportanlagen werden im touristischen Leitbild des Kantons Bern definiert. U.a. soll das Angebot des öffentlichen Verkehrs verbessert, der Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Ort wie Umweltbeeinträchtigungen durch den Verkehr in Kurorten vermieden werden.

Für die Konzessionserteilung von Anlagen ist das AöV und das Bundesamt für Verkehr (BAV) zuständig. Dabei müssen Aspekte des Natur- und Heimatschutzes[5] sowie die Sachziele des Landschaftskonzepts Schweiz, des Schweizerischen Tourismuskonzept u.a. berücksichtigt werden. Neuerschliessungen sind nur in Ausnahmefällen möglich, wenn sie in einem kantonalen Richtplan aufgeführt sind und den Bestimmungen der Luftseilbahnkonzessionierungsverordnung[6] entsprechen.

[5] Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz vom 1.7.1966, Art. 2b, 3
[6] LKV, Art. 3 Abs. 1-3, Art. 7

Die regionalen Entwicklungskonzepte der Planungsregionen enthalten Aussagen und wichtige Kenngrössen zu den touristischen Transportanlagen. Sie sind behördenverbindlich und dienen als Grundlage für Berggebietsförderungsmassnahmen des Bundes und des Kantons[7].

Handlungsbereiche

Im Bereich der touristischen Transportanlagen verfügt der Kanton und die Gemeinden über verschiedene Handlungsbereiche, die es in Zukunft zu nutzen gilt:

- Der Erneuerungsschub der touristischen Transportanlagen in den nächsten Jahren bietet eine Chance, eine bessere Abstimmung Transportanlagen/öffentlicher Verkehr vorzunehmen.
- Erfahrungen über kundenfreundliche Modelle beim Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr sollten ausgetauscht werden.

⇒ Umsteigefreie Verbindungen realisieren

Die Transportunternehmen und die Gemeinden zeigen auf, wie das öffentliche Verkehrsangebot (Infrastrukturen und Betrieb) zu den touristischen Regionen und den Transportanlagen verbessert werden kann. Es sind möglichst rasche und umsteigefreie Verbindungen zu schaffen. Die Zusammenarbeit mit den Betreibern der touristischen Transportanlagen ist sicherzustellen.

⇒ Verbesserte Anschlüsse in Investitionsplanung aufnehmen

Die verbesserten Anschlüsse sollen in den kantonalen Berichten über die mittelfristigen Angebote und die Investitionsplanung aufgezeigt und in den Angebotsplanungen der regionalen Verkehrskonferenzen aufgenommen werden.

⇒ Regionale Prozesse unterstützen

Regionale Prozesse, wie sie im Kandertal (Planungsregion Kandertal, 1998) und zurzeit auch im Chasseral (Assocation régional Jura-Bienne et al. ,1999) im Zusammenhang mit Verkehrsfragen durchgeführt worden sind bzw. noch werden, sollten in allen touristischen Regionen stattfinden.

⇒ Kundeninformation verbessern

Die Kapazitäten der Parkplätze sind nicht auf den maximalen Spitzenbedarf auszurichten, sondern sollten ergänzend mit dem öffentlichen Verkehr und Cars abgedeckt werden. Flankierende Massnahmen sind notwendig, wobei ein vermehrtes Gewicht auf die Kundeninformation gelegt werden sollte: Weitere Massnahmen sind u.a. die Weiterführung von Kombibilletten, Verbesserungen der Chancen einer Anfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Cars oder dem Car-Pooling. Die touristischen Transport-

[7] Bundesgesetz über die Investitionshilfe für Berggebiete vom 28.6.1974

anlagen sollten zudem Massnahmen im Bereich Parkplatzbewirtschaftung darlegen (Mengen- und Preisregelungen).

⇒ Kostengünstige Vermietung fördern

Es sind neue attraktive Dienstleistungen im Bereich der Vermietung von Winter- oder Sommersportausrüstungen zu suchen, damit Feriengäste oder Tagesausflügler den öffentlichen Verkehr zur Anreise ohne Gepäckprobleme benützen können und zugleich die neusten Modelle oder mehrere Modelle während eines Tages ausprobieren. Denkbar ist auch das Vermieten von grossen Schliessfächern/kleinen Kabinen, in denen häufige Feriengäste beispielsweise ihre Ferienutensilien deponieren können (bei vielen Strandbädern gibt es schon lange solche Angebote für die Sommergäste!).

⇒ Bei Verkehrs- und Parkleitsystemen mitwirken

Längerfristig sollten die touristischen Transportanlagen beim Aufbau von Verkehrs- und Parkleitsystemen mitwirken (Kanton Graubünden, 1995)

Wirkungsmechanismen

Die Rahmenbedingungen für eine Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, Car) und Car-Pooling werden verbessert. Informationen und Anreize können das Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel bewirken und die Auslastung des MIV verbessern. Auslastung und Ertrag des öffentlichen Verkehrs können gesteigert werden. Vor allem in Spitzenzeiten werden Staus vermieden. Die Reisesicherheit wird tendenziell erhöht.

Die touristischen Transportanlagen müssen ihr Parkplatzangebot nicht auf den Spitzenbedarf ausrichten. Die Investitions- und Betriebskosten können tiefer gehalten werden und es sind weniger Eingriffe in Natur und Landschaft nötig. Der öffentliche Verkehr kann mit zusätzlichen Erträgen rechnen.

Voraussetzungen, Kosten

Stimmen die touristischen Transportanlagen und die Transportunternehmen ihre Absichten bei einer Erneuerung der Anlagen frühzeitig ab, so können kostengünstig Synergien genutzt werden: bessere Auslastung des öffentlichen Verkehrs, kundenorientierte Angebote, Abdeckung des Spitzenbedarfs. Vertreter der Bergregionen und des Kantons müssen dafür sorgen, dass solche Prozesse stattfinden können und dass regionale oder überregionale Lösungen angestrebt werden. Der Kanton und der Bund können im Rahmen der Investitionshilfe für Berggebiete, der kantonalen Tourismusförderung sowie der Regionalplanung entsprechende Prozesse im Rahmen der bestehenden Budget finanziell unterstützen.

Akteure und Koordination: AGR, AöV, KAWE, KUS

Regionalplanungsverbände sind in Absprache mit dem Kanton (AöV, AGR, KUS) besorgt, dass die Rahmenbedingungen (Konzessionen, Angebotsbeschlüsse etc.) optimiert werden.

Für die Erteilung der Konzessionen und die Leistungsaufträge sind der Kanton (AöV) und der Bund (BAV) zuständig. Das KAWE ist für die Berggebiets- sowie Tourismusförderung zuständig. Eine sehr wichtige Rolle übernehmen oft auch die Gemeinden, indem sie sich an den Trägerschaften der touristischen Transportanlagen beteiligen.

Fazit 4.5

Die Ausgangsstationen der touristischen Transportanlagen sollten optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Der Kanton kann dieses Anliegen im Rahmen des Erneuerungsbedarfs von touristischen Transportanlagen gezielt fördern.

Die Betreiber der touristischen Transportanlagen werden unterstützt, Parkplatzkonzepte in Zusammenarbeit mit der Gemeinde auszuarbeiten. Es müssen vermehrt Anreize für das Umsteigen auf eine umweltfreundliche Anreise geschaffen werden.

Der Kanton und die Region können eine wichtige Aufgabe übernehmen, indem sie nicht nur die einzelnen Aktivitäten koordinieren, sondern sich aktiv für regionale Lösungen einsetzen. Mit dem Touristischen Leitbild und den regionalen Entwicklungskonzepten bestehen dazu bereits gute Grundlagen, die es zu nutzen gilt.

4.6 Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln bei Veranstaltungen

Zielsetzungen

- Bei Veranstaltungen soll die An- und Abreise mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr gefördert werden.
- Die Verkehrsbelastungen der An- und Abreise und die lokalen/regionalen Belastungen wie z.B. Stau, Belastungen der Wohnquartiere sind zu vermindern.

Grundlagen, Stand Vollzug

Veranstaltungen und weitere Aktivitäten, welche die öffentlichen Strassen über den Gemeingebrauch hinausgehend in Anspruch nehmen, sind bewilligungspflichtig. Die Bewilligung ist von der Ortspolizei zu erteilen[8].

Für sämtliche motorrad- und marschsportlichen Veranstaltungen ist eine Bewilligung[9] vom SVSA erforderlich.

Auflagen durch das SVSA beziehen sich primär auf die Sicherheit der Teilnehmer und Zuschauer. Es werden genügende Schutzmassnahmen für die Zuschauer gefordert. Ein Nachweis über eine Haftpflichtversicherung ist Voraussetzung für die Erteilung einer Bewilligung. Bei motorsportlichen Veranstaltungen werden Umweltschutzanliegen, wie Verunreinigung von Gewässern und Lärmeinwirkungen, als verbindliche Auflagen umschrieben.

[8] Verordnung über die Strassenpolizei und Strassensignalisation vom 11.1. 1978, Art. 27; Strassenpolizeiverordnung

[9] Strassenverkehrsgesetz vom 19.12.58, Art. 52

Grundsätzlich besteht ein grosses Potential, bei Veranstaltungen Umlagerungen auf den öffentlichen Verkehr und - bei lokalen/regionalen Veranstaltungen - den Langsamverkehr zu erreichen. Bei einigen Grossveranstaltungen wurde ein sehr hoher Modalsplit zugunsten des öffentliches Verkehrs erreicht (Heureka in Zürich, Frauenlauf in Bern, Eidgenössisches Turnfest in Bern 1996).

Im Bereich der Sportveranstaltungen - 1998 wurden im Kanton Bern 177 grössere Sportveranstaltungen subventioniert - stehen zur Unterstützung finanzielle Mittel aus dem kantonalen Sportfonds zur Verfügung. Konzepte für eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs wurden bisher nicht verlangt, da einerseits die meist ehrenamtlichen Organisatoren und andererseits auch das für die Beratung zuständige Amt für Sport (AS) nicht über die notwendigen personellen Ressourcen verfügen.

Handlungsbereiche

Bereits heute übernimmt die Polizei im Rahmen der Bewilligungsverfahren eine beratende Funktion, die von den Veranstaltern auch geschätzt wird. Teilweise können Terminkollisionen vermieden werden. Auflagen und Regelungen (z.B. Standort Parkplätze) helfen mit, übermässige Verkehrsbelastungen zu reduzieren. Folgende Handlungsbereiche sind zu prüfen:

⇒ Eintritt und öV-Billette kombinieren

Für Auflagen, wie z.B. die gekoppelte Abgabe von Eintritt und öV-Billett, Parkplatzbewirtschaftung usw., müssen die gesetzlichen Grundlagen geklärt werden.

⇒ Beratung durch die Behörden

Der Einsatz von flankierenden Massnahmen bei Veranstaltungen kann durch Beratung, Information und klare Auflagen durch die Behörden (Orts-, Kantonspolizei) verbessert werden.

⇒ Anreise- und Parkmöglichkeiten wirkungsvoll kommunizieren

Die Veranstalter müssen die zur Verfügung stehenden Möglichkeiten ausschöpfen, Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl zu nehmen. Die Kommunikation über die Anreise- und Parkmöglichkeiten ist zu verbessern.

⇒ Leitfaden als Orientierungshilfe

Der Einsatz von flankierenden Massnahmen soll in einem Leitfaden aufgezeigt werden, der von den involvierten Stellen (KAPO, AGR, AS, AöV) unter Beteiligung der Ortspolizei erarbeitet werden soll. Anhand von Beispielen soll die Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung und die Wirksamkeit des Leitfadens laufend überprüft werden.

Wirkungsmechanismen

Verkehrsemissionen, Staus sowie lokale Belastungen der Wohnquartiere bei Veranstaltungen können wesentlich abgebaut werden. Die Akzeptanz von Veranstaltungen wird damit in breiten Bevölkerungskreisen, die nicht direkt involviert sind, verbessert. Der öffentliche Verkehr kann vorhandene Kapazitäten besser auslasten. Es werden neue Märkte erschlossen.

Für die Teilnehmer kann die An- und Abreise mit dem öffentlichen Verkehr verschiedene Vorteile nach sich ziehen: Geringere Unfallgefahr, Erlebnis durch gemeinsame Reise, kein Steckenbleiben im Stau etc.

Voraussetzungen, Kosten

Die Bewilligungspraxis für Veranstaltungen ist zu überprüfen. Eine koordinierte Politik ist zu entwickeln und ein Leitfaden ist zu erstellen. Die Zusammenarbeit mit den Veranstaltern, den Transportunternehmen und den lokalen Behörden soll ausgebaut werden.

In der Regel sind keine Mehrkosten für die Veranstalter zu erwarten. Die Bahnen haben grundsätzlich ein Interesse an einer Zusammenarbeit. Mehrkosten durch Kombi-Billette können durch Parkplatzeinnahmen abgedeckt werden.

Akteure und Koordination: AS, AöV, KAPO, SVSA, TBA

Das SVSA ist die zuständige Vollzugsbehörde für die Erteilung der Bewilligungen. Die KAPO und das TBA wirken entscheidend mit. Verstärkt sind das AS und das AöV einzubeziehen. Auf kommunaler Ebene ist die Ortspolizei beteiligt.

Die Veranstalter müssen für eine Zusammenarbeit motiviert und teilweise richtig instruiert werden. Auflagen und gewünschte Massnahmen sind frühzeitig mitzuteilen.

Fazit 4.6

Bei Veranstaltungen wird der Anreise mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln ein grösseres Gewicht beigemessen. Auf kantonaler Ebene leiten die KAPO, das AS sowie das AöV, TBA und AGR eine verbesserte Koordination in die Wege.

Es wird ein Leitfaden für die umweltverträgliche Anreise bei Veranstaltungen erarbeitet. Anhand von Beispielen wird er auf seine Praxistauglichkeit geprüft.

4.7 Marktabklärung des öffentlichen Verkehrs im Bereich Freizeit

Zielsetzungen

- Gemeinsame und koordinierte Marktabklärungen der bernischen Transportunternehmen (TU) sind notwendig, damit die Trends der Freizeitaktivitäten bzw. der Freizeitmobilität besser und zukunftsgerichteter erfasst werden.

- Die Marktpotentiale und die Zielgruppen sind zu beurteilen. Ein wirksamer Marketing-Mix ist für den Freizeitverkehr aufzuzeigen und von den Transportunternehmen umzusetzen.

Grundlagen, Stand Vollzug

Das Eisenbahngesetz des Bundes und das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr[10] ermöglichen es seit 1996, Leistungsvereinbarungen mit den Transportunternehmungen abzuschliessen: Bund und Kanton bestellen gemeinsam bei den konzessionierten Transportunternehmen (inkl. SBB und Postautodienst) die Leistungen im Regionalverkehr und bezahlen diese auch gemeinsam.

Diese Neuerungen bilden einen Rahmen, damit öffentliche Transportunternehmungen unternehmerisch tätig sein können. Das Gesetz für den öffentlichen Verkehr und das Gesetz über die Förderung des Tourismus bieten gesetzliche Grundlagen für das Initiieren von Marktabklärungen durch die Transportunternehmen und die Touristikvereine.

Handlungsbereiche

Nachdem die Transportunternehmungen mehr unternehmerischen Spielraum erhalten haben, sollten diese Möglichkeiten auch ausgeschöpft werden. Es sind systematische Informationen über Marktpotentiale, Kundensegmente, Marketing-Mix usw. insbesondere zum Freizeitverkehr notwendig:

⇒ Marktabklärung gezielt an die Hand nehmen

Marktabklärungen zum Freizeitverkehr sind gezielt an die Hand zu nehmen. Die vorhandenen Ansätze der TU sind auszubauen und es sind systematische Informationen über Marktpotentiale, Kundensegmente, Marketing-Mix usw. zu erarbeiten. Die Chancen von gemeinsamen Abklärungen und einer abgestimmten Kommunikation können besser genutzt werden.

Wirkungsmechanismen

Die Marktsegmente mit den Kundenpotentialen werden sichtbar. Die Unternehmensstrategien der einzelnen Transportunternehmen können in einem wichtigen Marktsegment gezielter positioniert werden. Die öffentliche Hand erhält die Möglichkeit, die Rahmenbedingungen für einen nachhaltigen Freizeitverkehr besser mit den Anliegen der Transportunternehmen abzustimmen. Es können erhebliche Synergien mit Kosteneinsparungen erzielt und die Erträge der Transportunternehmen verbessert werden.

Voraussetzungen, Kosten

Der Kanton muss Anreize für eine Zusammenarbeit der Transportunternehmen im Bereich Marktabklärungen und Markbearbeitung schaffen. Vorhandene Mittel an touristische Vereinigungen und Transportunternehmen sind an entsprechende Auflagen zu binden. Institutionelle Voraussetzungen für eine Zusammenarbeit sind zu schaffen. Der Kanton (KAWE, AöV) soll eine Plattform anbieten und bei Bedarf einen Erfahrungs-

[10] Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 16.9.93

austausch moderieren. Es ist mit keinen oder geringen Zusatzkosten zu rechnen. Mittel- bis längerfristig können Kosten gespart werden und die Erträge der Transportunternehmen verbessern sich. Eine gewisse Entlastung der öffentlichen Ausgaben wird möglich.

Akteure und Koordination: AöV, KAWE

In Absprache mit den wichtigsten Transportunternehmen des Kantons ergreifen das KAWE und das AöV die Initiative, damit gemeinsame Marktabklärungen für den Freizeitverkehr realisiert werden.

In einem zweiten Schritt wird die gemeinsame Marktbearbeitung in Teilbereichen in Angriff genommen. Die Inhalte der Abklärungen werden primär durch die Transportunternehmen definiert.

Fazit 4.7

Der Informationsstand über den Freizeitverkehrsmarkt soll verbessert werden. Das AöV und das KAWE initiieren entsprechende Abklärungen bei den Transportunternehmen. Sie sind für die Koordination und die Berücksichtigung der öffentlichen Anliegen (Rahmenbedingungen) zuständig.

4.8 Attraktivierung des Service des öffentlichen Verkehrs

Zielsetzungen

- Trotz knappen finanziellen Mitteln der öffentlichen Hand sind weitere Verbesserungen der Dienstleistungen für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs zu suchen und umzusetzen.
- Im Vordergrund stehen Verbesserungen im Gepäckservice und die einfache elektronische Billettbenützung.
- Dabei sind die Serviceleistungen national abgestimmt und klar terminiert einzuführen. Der Kanton setzt sich für entsprechenden Vorgaben ein und beteiligt sich an Pilotprojekten.

Grundlagen, Stand Vollzug

Der Service für Reisegepäck ist wenig kundenfreundlich. Es fehlt ein leistungsfähiger Haus-zu-Haus-Dienst. Ein optimierter und kostengünstiger Gepäckservice verbessert die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel erheblich.

In der Schweiz sind ca. 4'000 verschiedene Billettarten vorhanden. Für die Kundinnen und Kunden bestehen weder eine Produkte- noch eine Preistransparenz. Für touristische Reisen (vor allem Rundreisen) ist der Billetterwerb (auch nach der Einführung der Billettautomaten und der Internetbestellung) recht umständlich. Es ist vielmals - vor allem bei schönem Wetter oder in Ferienzeiten - mit relativ langen Wartezeiten zu

rechnen. Ein Teil des Transportangebots kann nicht in ein Billett eingeschlossen werden. Es muss ein separates Billett gelöst werden.

Für die Transportunternehmen ist die Tarifierung (Festlegen der Preisstruktur der Billette) mit erheblichen Aufwendungen verbunden. Es fehlen Grundlagen für einen gerechten Kostenverteiler. Zeitraubende Verhandlungen mit über 300 Transportunternehmen sind - unter Federführung der SBB - nötig. Einzelinteressen können sich lähmend auswirken.

Mit der Einführung eines Spezialabonnements ab 19.00 Uhr für Jugendliche (Gleis 7) hat die SBB gezeigt, dass auch eine attraktive Tarifgestaltung aus der Optik von Freizeitkunden möglich ist. Solche Abonnements können jedoch nur eine Übergangslösung darstellen, bis zur vollständigen Umsetzung des elektronischen Billettes „Easy Ride" für den gesamten öffentlichen Verkehr. „Easy Ride" wird die öV-Benutzung wesentlich erleichtern und regionale und zeitliche Preisdifferenzierungen können realisiert werden. Die Kosten des öffentlichen Verkehrs werden - ähnlich wie beim motorisierten Individualverkehr - als fest wahrgenommen. Benutzerhemmnisse werden wegen vermeintlich zu hohen variablen Kosten wegfallen. Für die Transportunternehmen wird die Kostenverteilung mit den transparenten Grundlagen wesentlich vereinfacht. Es werden ausgezeichnete Grundlagen für systematisches Marketing geschaffen und die Entwicklung von massgeschneiderten Produkten wird möglich (z.B. für Schwachlastzeiten).

Handlungsbereiche

Grundlegende Verbesserungen der Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs müssen vor allem in zwei Bereichen gesucht werden:

- Massnahmen zur Erreichung eines kundenfreundlichen Gepäckservice.
- Massnahmen für Vereinfachung der Billett- und Tarifstrukturen.

Der Kanton kann sich für diese Bereiche auf Bundesebene und innerhalb des Kantons einsetzen:

⇒ Auf Bundesebene ein kundenfreundlicher Gepäckservice initiieren

Der Kanton Bern setzt sich auf Bundesebene für die rasche Einführung kundenfreundlicher Gepäckservice ein.

⇒ Mitarbeit beim Easy-Ride

Der Kanton Bern setzt sich für die rasche Einführung des Easy Ride ein und bietet sich an, bei einem Pilotprojekt mitzumachen.

Wirkungsmechanismen

Mit einem leistungsfähigen Gepäckservice kann die Akzeptanz für Freizeitreisen erheblich gesteigert werden. Gegenüber dem motorisiertem Individualverkehr können sogar Komfortvorteile erzielt werden.

Ein elektronisches Billett für den gesamten öffentlichen Verkehr erleichtert die öV-Benützung. Regionale und zeitliche Preisdifferenzierungen können realisiert werden. Die Kosten des öffentlichen Verkehrs werden - ähnlich wie beim motorisierten Individualverkehr - als fix wahrgenommen. Benutzerhemmnisse wegen vermeintlich zu hohen variablen Kosten fallen weg.

Für die Transportunternehmen wird die Kostenverteilung mit den transparenten Grundlagen wesentlich vereinfacht. Es werden ausgezeichnete Grundlagen für ein systematisches Marketing geschaffen. Es können massgeschneiderte Produkte entwickelt werden (z.B. für Schwachlastzeiten).

Voraussetzungen, Kosten

Die öffentliche Hand muss klare Rahmenbedingungen formulieren, damit die Transportunternehmen oder weitere private Anbieter ihren unternehmerischen Handlungsspielraum für die Erstellung von Serviceleistungen wahrnehmen können. Es ist ein Zeitplan für die Einführung eines leistungsfähigen Gepäckservice und der elektronischen Billette festzulegen. Allenfalls ist bei technischen Systementscheiden eine Mitwirkung durch die Besteller der öV-Leistungen nötig. Eine effizientere Koordination unter den über 300 Transportunternehmen ist durch neue öffentliche Rahmenbedingungen zu gewährleisten. Es sind nationale Angebote im Gepäckbereich und bei elektronischen Billetten sicherzustellen (kein kantonaler Alleingang).

Die Kosten sind im Rahmen der Leistungsvereinbarungen zu tragen. Für den öffentlichen Verkehr sind wesentliche Leistungs- und Effizienzgewinne zu erwarten. Die Konkurrenzfähigkeit zum motorisierten Individualverkehr wird in einem erheblichen Ausmass verbessert.

Akteure und Koordination: AöV, Bund

Die Einführung eines Gepäckservices und des elektronischen Billetts ist grundsätzlich eine unternehmerische Aufgabe. Die öffentliche Hand (Bund, Kantone, AöV) hat die Rahmebedingungen für eine effiziente Einführung sicherzustellen. Es sind klare finanzielle und zeitliche Limiten vorzugeben.

Fazit 4.8

Der Kanton setzt sich für verbesserte Serviceleistungen im öffentlichen Verkehr ein. Insbesondere sollen ein leistungsfähiger Gepäckservice von Tür-zu-Tür und das Easy-Ride forciert werden. Der Kanton bietet sich als Pilotregion an.

4.9 Schaffen rascher und direkter Verbindungen im öffentlichen Verkehr

Zielsetzungen

- Die grossen nationalen und internationalen Zentren mit guten ausgebauten Bahninfrastrukturen (u.a. Mailand, Lyon, Paris, Frankfurt) sind weiter mit raschen und direkten Verbindungen zu erschliessen.

- Für die Ferienorte sind rasche und schlanke Anschlussverbindungen sicherzustellen.

Grundlagen, Stand Vollzug

Die internationalen und nationalen Angebote des öffentlichen Verkehrs gehören zum marktwirtschaftlichen Bereich der Transportunternehmen. Die Angebote müssen kostendeckend erbracht werden (variable Kosten). Durch kundengerechte Angebote und aktive Marketingmassnahmen können die Voraussetzungen für erfolgreiche Angebote wesentlich verbessert werden.

In den letzten Jahren sind einige erfolgreiche Produkte lanciert worden (z.B. IC-Deutschland). Andere Angebote wurden nicht oder nur schlecht vermarktet (z.B. Pendolino). Intensive Marktabklärungen und integrierte Angebote stellen eine entscheidende Lücke dar.

Handlungsbereiche

Der Kanton setzt sich dafür ein, dass raschere und direktere Verbindungen von den grossen Bevölkerungszentren aus Mitteleuropa in den Kanton Bern geführt werden. Verschiedene Varianten der Leistungserstellung sollen geprüft werden.

⇒ NEAT-Konzept für rasche Verbindungen in touristische Zentren

Im Hinblick auf die NEAT-Eröffnung im Kanton Bern wird ein Konzept erstellt, das aufzeigt, wie die touristischen Zentren möglichst rasch und schlank an die Hochleistungszüge angebunden werden können.

⇒ Verbesserungen beim Rollmaterial anstreben

Mittel- und längerfristig sind die Möglichkeiten eines effizienteren Rollmaterials zu prüfen, damit raschere öV-Verbindungen realisiert werden können (Leichtbauweise der Züge, Allradantrieb, Spurbreiten von 1 bzw. 1.43 Metern etc.).

Wirkungsmechanismen

Mit raschen und möglichst direkten Verbindungen kann die Wertschöpfung in den touristischen Gebieten verbessert und eine umweltverträgliche An- und Abreise ermöglicht werden. Bei geeigneten Serviceleistungen (vor allem Gepäckservice, Sicherstellen der individuellen Mobilität an Ferienorten) wird der Komfort der Reise bzw. des Aufenthalts wesentlich verbessert.

Voraussetzungen, Kosten

Marktabklärungen und integrierte Marktbearbeitungen für rasche und direkte Züge sollen von den Transportunternehmen intensiver an die Hand genommen werden. Der Kanton hat in Zusammenarbeit mit dem BAV die entsprechenden Anforderungen im Rahmen der Leistungsvereinbarungen zu formulieren. Die Kosten sind als Teil der Entwicklung der Unternehmensstrategie zu tragen. Der Kanton kann im Rahmen der vorhandenen Mittel gezielte Impulse auslösen.

Akteure und Koordination: AöV, Bund

Neue Angebote sind im Prinzip von den Transportunternehmen an die Hand zu nehmen. Der Kanton (AöV) sorgt - zusammen mit dem BAV - für die notwendigen Rahmenbedingungen, damit die notwendigen Abklärungen erarbeitet werden.

Fazit 4.9

Der Kanton stellt - zusammen mit dem BAV sicher - , dass die Möglichkeiten von rascheren und direkteren Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr von den bevölkerungsreichen Zentren in die touristischen Zentren geprüft werden.

Im Hinblick auf die Eröffnung der NEAT soll aufgezeigt werden, wie die Verknüpfung der Hochleistungszüge mit den touristischen Zentren möglichst einfach und rasch bewerkstelligt werden kann. Es sollen auch neue technische Möglichkeiten geprüft werden.

4.10 Sicherstellen der Mobilität in Berg- und Randregionen für Einheimische und Tourismus

Zielsetzungen

- Die Mobilität in Ferienorten und der Umgebung ist für alle Feriengäste - auch öV-Reisende - optimal sicherzustellen.
- Neue Angebotsformen (Mobility, Rufbusse) sollen in Berg- und Randregionen initiiert und das Angebot verbessert werden.

Grundlagen, Stand Vollzug

In den allgemeinen Grundsätzen der Regierung über das Angebot im öffentlichen Verkehr ist u.a. der Grundsatz verankert, dass im ganzen Kanton ein Grundangebot an öffentlichem Verkehr sicherzustellen ist. Die Sicherstellung der Mobilität in Berg- und Randregionen ist jedoch eine schwierige Aufgabe: Wenige Kundinnen und Kunden sind auf ein grosses Gebiet verteilt mit grossen Angebotsschwankungen in der Sommer- und Wintersaison. Neben angepassten Fahrplänen des öffentlichen Verkehrs müssen deshalb auch alternative öffentliche Verkehrsmittel eingesetzt werden.

Mobility (ca. 20'000 Mitglieder) und Rufbusse (ca. 20 Versuchsbetriebe) haben in den letzten Jahren eine beachtliche Ausbreitung erfahren. Die neuen Angebotsformen gewährleisten Personen ohne eigenes Fahrzeug, dass ihre Mobilität praktisch unbeschränkt sichergestellt ist und eignen sich auch zur Sicherstellung der Mobilität in Berg- und Randregionen. Versuche zur Einführung alternativer öffentlicher Verkehrsmittel können im Rahmen des kantonalen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr unterstützt werden. In Emmental wird z.B. im Frühjahr 2000 ein das neue Projekt „Carlos" erprobt: Für Regionen, in denen eine gute Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel kaum möglich ist, wird neu ein organisiertes Mitnahmesystem während zwei bis drei Jahren eingeführt. Im Berner Oberland sind auch erste Abklärungen für Mobility-Angebote

angelaufen, wobei die finanzielle Unterstützung von Mobility durch den Kanton sehr beschränkt sind, da die betreffenden Angebote selbsttragend sein müssen.

Handlungsbereiche

Ein umweltfreundlicher Verkehr in Ferienorten verlangt auch entsprechend attraktive Angebote vor Ort.

⇒ Private Initiativen fördern

Der Kanton klärt die Möglichkeiten für die Mobilitätssicherung in Ferienorten ab. Insbesondere werden entsprechende private Initiativen unterstützt.

⇒ Rufbusssysteme fördern

Rufbusse eignen sich nicht nur für Ferienorte, sondern auch für touristische Randregionen, in denen ein öffentliches Verkehrsangebot mit festem Fahrplan schwierig zu realisieren ist oder nur ungenügende Angebote bietet. Der Kanton unterstützt bereits verschiedene Projekte und testet auch neue Verkehrsangebote.

Wirkungsmechanismen

Die Attraktivität einer öV-Anreise wird mit Mobility- und flexibleren öV-Angeboten erheblich erhöht. Ausflüge in die Umgebung werden ohne teure Taxi- oder Mietautokosten möglich. Die Kundenzufriedenheit und die regionale Wertschöpfung können gesteigert werden. Bei der Anreise in die Ferienorte finden Umlagerungen statt.

Voraussetzungen, Kosten

Die Regionen, Verkehrsvereine und Transportunternehmen müssen klare Vorstellungen über mögliche Mobility-Angebote formulieren. Die Einführungskosten sind gering. Eine Unterstützung durch E-2000 ist möglich. Nach einer Versuchsphase müssen Mobility-Angebote für Feriengäste ihre vollen Kosten decken.

Angebote sind von Mobilitiy entwickelt worden. Die Absprachen mit Bund (Energie 2000) und Kanton sind weit vorangeschritten. Eine bessere Konsolidierung ist bei den regionalen Transportunternehmen nötig. Aufgrund der Ergebnisse der Einführungsphase ist über den definitiven Betrieb zu entscheiden.

Rufbusse können im Rahmen des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr unterstützt werden.

Fazit 4.11

Der Kanton fördert gezielte Massnahmen zur Mobilitätsicherung in Rand- und Bergregionen.

4.11 Einsatz der Verkehrstelematik

Zielsetzungen

- Mit der Verkehrstelematik soll eine umweltschonende, energie- und raumsparende und wirtschaftliche Abwicklung des Verkehrs erreicht werden.
- Dieses Ziel ist sowohl für das Verkehrsgesamtsystem als auch für die Teilsysteme des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs anwendbar.
- Verkehrstelematikprojekte können in Zukunft eine wichtige Rolle bei der umweltfreundlichen Bewältigung des Freizeitverkehrs leisten.

Grundlagen, Stand Vollzug

Verkehrstelematikprojekte werden im Rahmen der gesetzlich festgelegten Zuständigkeiten realisiert und betrieben. Eigentümer und Betreiber der Verkehrssysteme sind nicht immer identisch.

Ein Verkehrsbeinflussungssystem (VBS) wurde als Pilotprojekt zwischen 1994 und 1996 auf der Autobahn A1 realisiert und ist seither erfolgreich im Betrieb. Eine Erweiterung und Ergänzung der bestehenden Pilotanlage auf der A1-Strecke zwischen Bern und der Verzweigung Wiggertal (Kanton AG) ist in Bearbeitung. Folgende Projekte sind im Kanton Bern ebenfalls in Bearbeitung:

- Verkehrssystemmanagement VSM-Bern: Beim VSM-Bern handelt es sich um eine Gemeinschaftsprojekt von Bund, Kanton und Stadt Bern. Es wird ein Instrument für den Betrieb des strassengebundenen Verkehrssystems entwickelt, um die Probleme des Agglomerationsverkehrs koordiniert und auf der Basis einer gemeinsamen Strategie zu lösen.
- TMC-Feldversuch: Es ist ein Pilotversuch geplant, bei dem die Informationen über den Strassenverkehr u.a. im Raum Bern mit einer neuen technischen Lösung aufbereitet und ausgesendet werden.

Auf europäischer Ebene sind viele Telematikprojekte in Bearbeitung und auch einige von ihnen werden vom Bund und Kanton finanziell unterstützt. Auf Bundesebene sind Arbeitsgruppen von Behörden, Interessenvertretern und Fachverbänden tätig, welche die konzeptionellen Fragen der Telematik behandeln. Im Herbst 1999 wird voraussichtlich auch ein Leitbild Verkehrstelematik des Bundes erscheinen. Für den Kanton Bern existiert auch ein Aktionsplan Telematik, welcher u.a., die Idee eines Tourismusinformations- und Direktreservationssystems sowie die Beteiligung des Kantons an nationalen Pilotprojekten zu Verkehrssystem-Management (VSM) vorschlägt.

Handlungsbereiche

Grundlegende Entscheidungen zur Verkehrstelematik werden auf Bundesstufe definiert werden müssen. Trotzdem ist es wichtig, dass der Kanton Bern sich an Pilotprojekten beteiligt und auch auf Bundesebene seine Erfahrungen und Bedürfnisse miteinbringt.

⇒ Auf Bundesebene mitwirken

Es ist wichtig, dass der Kanton sich weiterhin mit den Möglichkeiten der Verkehrstelematik auseinandersetzt. Dabei muss er sich über die Aktivitäten des Bundes und von Dritten auf dem Laufenden halten. Die rasante technische Entwicklung von Telematik-Lösungen stellt eine besondere Herausforderung dar.

⇒ An Forschungsprojekte mitarbeiten und eigene Projekte realisieren

Der Kanton unterstützt Forschungsprojekte auf nationaler und internationaler Ebene und realisiert Telematikprojekte.

⇒ Anwendung der Verkehrstelematik in Ferienorten testen

Es wäre wünschenswert, praktische Anwendungen der Verkehrstelematik auch in Ferienorten zu testen und dabei das System der öffentlichen Verkehrsmittel gezielt einzusetzen.

Wirkungsmechanismen

Mit Verkehrsinformationssystemen kann die Verkehrsmittelwahl beeinflusst werden (z.B. Wahl des öffentlichen Verkehrsmittels bei Staumeldungen). Eine beschränkte Umlagerung auf den öffentlichen Verkehr ist möglich. Dieser Effekt kann bei einer optimalen Information und Marktbearbeitung durch die öffentlichen Transportunternehmungen und ausreichende Kapazität erreicht werden.

Zeiten mit Spitzenbelastungen können tendenziell reduziert werden. Allenfalls werden Routen gewählt, die weniger grosse Belastungen aufweisen. Die bestehenden Verkehrskapazitäten werden besser ausgelastet. Strassenausbauten können verhindert oder zumindest auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden. Die Verkehrsbenutzer können sich Unannehmlichkeiten ersparen. Ferien- und Freizeitreisen sind mit einem grösseren Genuss verbunden.

Voraussetzungen, Kosten

Die Entwicklung ist aufmerksam zu verfolgen. Notwendige Planungs- und Entwicklungsarbeiten können im Rahmen der vorhandenen Budgets abgewickelt werden.

Akteure und Koordination: AöV, TBA, KAWE, SVSA, Bund

Der Kreis der Beteiligten hängt von den Projekten ab. Er kann Behörden von Bund, Kanton und Private umfassen.

Der Kanton muss dort agieren und koordinieren, wo seine Interessen tangiert sind und Grundsätze verwirklicht werden müssen. Je nach Projektinhalt haben das TBA oder AöV unter Mitwirkung weiterer Ämter (z.B. KAWE, SVSA) die Federführung.

Fazit 4.11

Der Kanton setzt sich mit den Möglichkeiten der Telematik im Bereich Verkehr weiter aktiv auseinander und sammelt Erfahrungen, indem er sich an Pilotprojekten beteiligt.

5 Verzeichnisse

5.1 Literaturverzeichnis

AG ESP, 1998: Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) im Kanton Bern, vierter Zwischenbericht an den Regierungsrat des Kantons Bern, unv.

AGR, 1993: Freizeitverkehr im Kanton Bern - Ursachen, Grundsätze und Massnahmen, Entwurf, unv.

AGR, 1994: Bahnhofgebiete, die aktive Entwicklung und Nutzung der Bahnhofgebiete durch Gemeinden, Regionen, Bahnunternehmen, Grundeigentümer und Investoren, AHOP Nr. 94.6d, AGR, Bern.

AGR, 1996a: Golfplätze, Grundlagen und Kriterien für die Realisierung von Golfplätzen im Kanton Bern, Nr. 96.5d, AGR Bern.

AGR, 1996b: Trendsportarten in der Landschaft, Workshop 30. Oktober 1996 - Auswertungsbericht, unv.

AGR, 1998a: Freizeit-Grosseinrichtungen im Kanton Bern - Grundlagenbericht, Aarproject AG, Gesellschaft für Standortanalysen und Planungen AG, unv.

AGR, 1998b: Ökologie in der Quartier- und Siedlungsplanung - Anwendungshilfe mit acht praktischen Fallbeispielen, AHOP Nr. 98.1d, AGR, Bern.

AGR, 1998c: Wettbewerb zur Attraktivierung von Kernzonen in Regionalzentren, Faltblatt, AGR, Bern.

AGR, 1999: Sicher und angstfrei, AHOP Nr. 99.1d, AGR, Bern.

Association régional Jura Bienne et al., 1999: Parc régional Chasseral, présentation du projet, séance d'information du 17.2.99, Tavannes.

AÖV, 1996: Angebotskonzept 1997-2001 öffentlicher Regionalverkehr, AÖV, Bern.

BVE, 1991: Siedlung/Verkehr/Umwelt, Bericht, AGR, Bern.

BVE, 1998: Aktionsplan Telematik des Kantons Bern - „4. Offensive Telekommunikation", Schlussbericht vom November 1998.

Ecoplan, 1999: Bernische Verkehrspolitik 2000 - Grundsätze, Handlungsbedarf, Massnahmen, Bericht der Verkehrskonferenz des Kantons Bern, Juni 1999.

EDI et al., 1997: NASAK, Nationales Sportanlagenkonzept; Ordner, EDMZ, Bern.

ERZ, 1994: Sportanlagenkonzept des Kantons Bern, Kurzfassung, Hrsg: Erziehungsdirektion, Fachkommission für Turn- und Sportfragen, Bern.

Fuhrer U. et al., 1994: Multilokales Wohnen, Freizeitmobilität als räumlich 'verteiltes' Wohnen, Bericht 60, NFP 25, Zürich.

Gershon D., Gilman R., 1994: Das GAP-Handbuch, für einen neuen Lebensstil, GAP Schweiz, Winterthur.

INFRAS AG, 1994: Dezentrale Konzentration - auch eine Sparmassnahme? Grundlagen-Bericht, AGR, Bern, unv.

Kanton Graubünden, 1995: Tourismus- und Freizeitverkehr Graubünden, Raumplanung Graubünden, kant. Drucksachen und Materialzentrale, Chur.

KIGA, 1999: Überarbeitung der lufthygienischen Massnahmenpläne im Kanton Bern, Konzept Luftreinhaltung 2000, Konzeptbeschrieb, Stand 22.4.99

Meier R., 1998: Auswertung Expertengespräche Freizeitverkehr: Strategie- und Massnahmenevaluation, NFP 41, Bern.

Meyrat-Schlee, E., 1992: Mobil sind die Andern, Wohnqualität, Quartierleben und Sesshaftigkeit, Bericht 18, NFP 25, Zürich.

OK ETF, 1997: Sportveranstaltungen und Umwelt - Das Fallbeispiel Eidgenössisches Turnfest, Konzept, Massnahmen, Bilanz und Empfehlungen, Hrsg: Schweizerischer Turnverband (STV), Schweizerischer Olympischer Verband (SOV), Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus (FIF), Universität Bern.

Planungsregion Kandertal, 1998: Arbeitsgruppe Touristischer Verkehr, Kurzbericht mit Massnahmenblättern, Frutigen.

Regierungsrat des Kantons Bern, 1989: Touristisches Leitbild des Kantons Bern, KAWE, Bern.

Regierungsrat des Kantons Bern, 1998a: Raumplanungsbericht '98, Nr. 98.6d, AGR, Bern.

Regierungsrat des Kantons Bern, 1998b: Umweltbericht des Kantons Bern 1998, KUS, Bern.

Regierungsrat des Kantons Bern, 1999: Leitbild Velo, Entwurf für das Mitberichts- und Vernehmlassungsverfahen, TBA, Bern.

VLP, 1994: Sport- und Freizeitaktivitäten in der freien Natur, Information der Dokumentationsstelle Raumplanungs- und Umweltrecht, Bern.

Stadt Burgdorf, et al., 1998: Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf - die Burgdorfer Flanierzone, Stadtbauamt Burgdorf.

Stettler, J., 1997: Sport und Verkehr - Sportmotiviertes Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung, Umweltbelastungen und Lösungsmöglichkeiten, Berner Studien zu Freizeit und Tourismus, 36, Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus, Bern.

SVSA, 1989: Zonensignalisation - Tempo 30, Leitfaden für Bürger und Politiker, Ordner.

Synergo, 1999: Mobilitätsmanagement in der Region, Vorstudie, AGR, unv.

TBA, 1998: Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr - Das Berner Modell in Planung und Praxis, TBA/OIK II, Bern.

5.2 Quellenverzeichnis zu den Abbildungen

Abb. 2: UNIVOX Teil 1 Freizeit 1998, Forschungsprogramm UNIVOX 1998, GfS-Forschungsinstitut, Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus, FIF, Bern 1998, Seite I

Abb. 3: Bundesamt für Statistik 1979/1980

Abb. 4: Meier R. 1999,Freizeitverkehr, Strategien und Massnahmenevaluation, Entwurf Bericht NFP 41.

Abb. 5: Verkehrsverhalten in der Schweiz 1994, Bundesamt für Statistik/GS EVED, GFV, Bern 1996, S. 83.

Abb. 6: Wege der Schweizer. Bundesamt für Statistik, Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Bern 1996, Seite 24/25

Abb. 7: BfS (1996): Mikrozensus Verkehr 1994, Auswertung: Tschantré G. (1997), S. 30

Abb. 8: BfS (1996): Mikrozensus Verkehr 1994, Auswertung: Tschantré G. (1997), S. 31

Abb. 9: Verkehrsverhalten in der Schweiz 1994, Seite 107

Abb. 11: Abay & Meier 1995

Abb. 12: Aktionsprogramm Energie 2000 (1997), S. 60. Meier R., Sozioökonomische Aspeke der Klimaänderungen und Naturkatastrophen, vdf, Zürich 1998, S. 146. Eigene Zusammenstellung.

Abb. 13: Freizeitbeschäftigungen, Freizeitinteressen und touristische Bedeutung von Wellness, UNIVOX Teil 1 Freizeit 1998, Forschungsprogramm UNIVOX 1998, GfS-Forschungsinstitut, Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus, FIF, Bern 1998, S. 8.

Abb. 14: Bericht Freizeitverkehr 1993, leicht verändert

5.3 Abkürzungen

AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung
AöV	Amt für öffentlichen Verkehr
AS	Amt für Sport
BAV	Bundesamt für Verkehr
BE-VK	Bernische Verkehrskonferenz
BE-VP	Bernische Verkehrsplanung
BfS	Bundesamt für Statistik
BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
BVE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
ERZ	Erziehungsdirektion
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
GAP	Global Action Plan
JGK	Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion
KAPO	Kantonspolizei
NASAK	Nationales Sportanlagenkonzept
NFP 41	Nationales Forschungsprogramm Verkehr und Umwelt
MIV	motorisierter Individualverkehr
OIK	Oberingenieurkreis
OK ETF	Organisationskommitee Eidgenössisches Turnfest
öV	öffentlicher Verkehr
Pkm	Personenkilometer
SVSA	Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt
TBA	Tiefbauamt
TU	Transportunternehmungen
KAWE	Kantonales Amt für wirtschaftliche Entwicklung
KIGA	Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit
KUS	Koordinationsstelle für Umweltschutz
VOL	Volkswirtschaftsdirektion