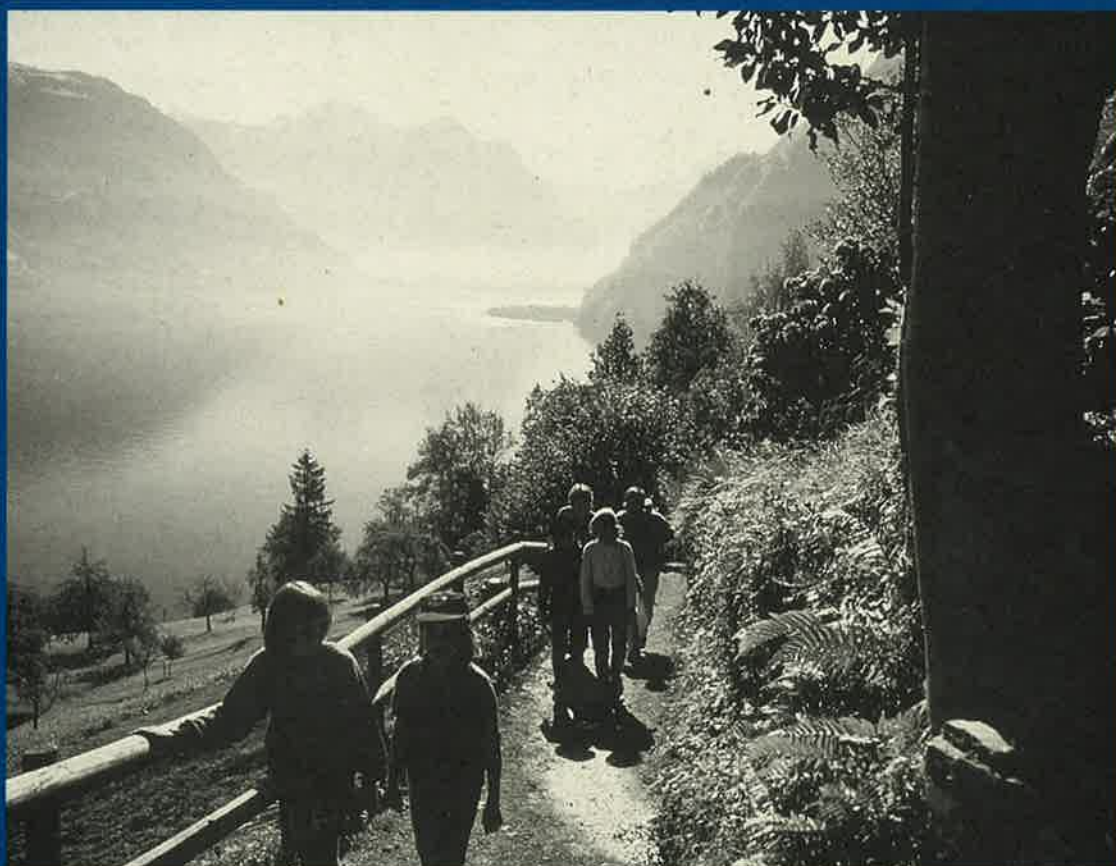


**Freizeitaktivitäten – ein Thema der Raum-
ordnungspolitik?
Freizeit – ein wichtiger Teil des Lebens
Freizeit und Erholung im Freien**

**Les activités de loisirs – une préoccupation
de la politique d'organisation du territoire?
Les loisirs – un part importante de notre vie
Détente et loisirs de plein air**

**Le attività del tempo libero – un tema della
politica d'ordinamento del territorio?
Il tempo libero – parte importante della vita**



Freizeitverkehr: Nachhaltigkeit in Sicht?

Dr. Ruedi Meier, Bern*

Mit rund 60 Prozent der zurückgelegten Personenkilometer in der Schweiz ist der Freizeitverkehr das mit Abstand wichtigste Verkehrsegment und er ist sogar um 10 Prozent grösser als dies bisher aufgrund der Daten des Mikrozensus (50% Freizeitverkehr) behauptet wurde. Einerseits erfüllt der Freizeitverkehr wichtige soziale und wirtschaftliche Funktionen, andererseits ist er mit hohen Schadstoff- und CO₂-Emissionen sowie Bodenbelastungen zum Umweltproblem Nummer 1 avanciert. Weitere Kehrseiten sind Verkehrsstaus sowie Unfälle mit Verkehrstoten und Verletzten. Der Freizeitverkehr ist heute nur sehr beschränkt nachhaltig.

Wichtigster Verkehrszweck und Umweltproblem Nummer 1

Freizeitverkehr entsteht auf Grund von Freizeitaktivitäten. Ein recht grosser Teil der Freizeitaktivitäten findet ausser Haus statt und es entsteht Mobilität. Bereits heute stellt der Freizeitverkehr mit 60 Prozent oder rund 60 Mrd. Personenkilometern (Pkm) pro Jahr den weitaus wichtigsten Verkehrszweck in der Schweiz dar. Es werden davon zwei Drittel von der Schweizer Wohnbevölkerung und ein Drittel von AusländerInnen (Ausflug-, Transit- und Ferienverkehr) verursacht.

Der Freizeitverkehr verletzt vor allem die Umwelt- und Ressourcenziele des Nachhaltigkeitskonzeptes erheblich. Der automobilzentrierte Freizeitverkehr (Anteil ungefähr 80 Prozent) trägt wesentlich zu den zu hohen CO₂-, NO_x- und Partikelemissionen bei. Ebenfalls ist er entscheidend verantwortlich für teilweise massiv überhöhte Lärmbelastungen in den Wohn- und Erholungsgebieten. Zudem werden die Sicherheitsziele (Anzahl Tote und Verletzte) deutlich verfehlt und Druck wird erzeugt, weitere Verkehrsinfrastrukturen mit zusätzlichem Boden- und Land schaftsverbrauch zu erstellen.

Wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Beitrag

Hingegen leisten der Freizeitsektor und die Freizeitmobilität wichtige Beiträge an die Wertschöpfung und die gesellschaftlichen Ziele einer nachhaltigen Entwicklung. Wirtschaftswachstum und Beschäftigung, vor allem auch in Rand- und Bergregionen, sowie die gesellschaftliche Partizipation und die individuelle Selbstverwirklichung werden positiv beeinflusst. Defizite bestehen hingegen bezüglich der Effizienz der Zielerfüllung: Der Anteil Freizeitverkehr am motorisierten Individualverkehr (MIV) weist externe Kosten in Milliardenhöhe auf, bei den öffentlichen Verkehrsmitteln fallen markante Defizite an und der Wirkungsgrad des gesamten Freizeitverkehrs könnte (v.a. auch durch effizientere Fahrzeuge) wesentlich gesteigert werden. Bei anhaltender Trendentwicklung – d.h. einem weiteren Wachstum des Freizeitverkehrs ohne deutliche politische Gegenmassnahmen – entfernt sich der Freizeitverkehr noch weiter weg von einer nachhaltigen Entwicklung. Der Ruf des Freizeitverkehrs als Umweltproblem Nummer 1 verschärft sich.

Bestimmende Faktoren

Die Freizeitaktivitäten und der Freizeitverkehr werden durch höhere Einkommen, mehr Freizeit, neue Freizeitangebote, neue Verkehrsangebote und teilweise zu tiefe Mobilitätskosten gefördert. Dezentrale Siedlungsstrukturen und Freizeitanlagen, die mit dem öffentlichen Verkehr schlecht erreichbar sind, tragen dazu bei, dass individuelle Verkehrsmittel – auf längere Distanzen vor allem das Auto – eine dominierende Position einnehmen.

Für die detailliert untersuchten Freizeitaktivitäten «Besuch von Veranstaltungen», «Ski- und Snowboard-Tagesausflüge» sowie «Übernachtungstourismus», die rund 40 Prozent des gesamten inländischen Freizeitverkehrs ausmachen, zeigt sich, dass die Faktoren «Raumstrukturen» (wo befindet sich der Wohnstandort und der Ort der Freizeitaktivität) sowie «Autoverfügbarkeit» einen prädeternie-

renden Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr ausüben: Haushalte mit einer zentralen räumlichen Lage und bei einer guten Erschliessung der gewünschten Freizeitstandorte benutzen sehr viel häufiger den öffentlichen Verkehr, um lange Distanzen zu bewältigen. So wird von der Stadtberner Bevölkerung selbst für Skitagesausflüge zu mehr als 50 Prozent der öffentliche Verkehr (ÖV) benutzt, bei Bewohnern in peripheren Lagen im Mittelland sind es höchstens 10 Prozent. Die Raumstrukturen und der Autobesitz sind als entscheidende strategische Variablen zu betrachten, wenn der Freizeitverkehr mittel- und längerfristig nachhaltiger gestaltet werden soll.

Beispiel: Ski- und Snowboard-Tagesausflüge

Gemäss Untersuchungen in Adelboden und Saanenmöser im Berner Oberland wird der Ski- und Snowboard-Tagesausflugsverkehr zu über 80 Prozent mit dem privaten Auto bewältigt. Knapp 15 Prozent reisen mit dem ÖV und 5 Prozent mit dem Car. In den letzten Jahren hat der ÖV ganz leicht Marktanteile gewonnen. Aber: Wer über ein Auto verfügt, setzt es für Ski- und Snowboard-Tagesausflüge in der Regel auch ein. Es sind eigentlich nur Personen ohne Autoverfügbarkeit und Ansässige in zentralen Wohnlagen, die den öffentlichen Verkehr für einen Ski- oder Snowboard-Tagesausflug benutzen. Aus sozioökonomischer Sicht reisen vor allem Jugendliche mit dem öffentlichen Verkehr.

Für die nächsten Jahre kann eine Umlagerung auf den ÖV von ca. 10 Prozent der MIV-Reisenden bei Ski- oder Snowboard-Tagesausflügen geschätzt werden. Dies würde 30-prozentige Steigerungen der ÖV-Kunden beim Ski- und Tagesausflug bedeuten. Mittel- und längerfristig ist nicht auszuschliessen, dass etwa 20 Prozent Autoreisende umsteigen, was zu mehr als einer Verdoppelung des ÖV-Anteils führen würde. Am ehesten könnte der öffentliche Verkehr Autoreisende bei Ski- und Snowboard-Tagesausflügen gewinnen, wenn seine Angebote direkter, rascher und komfortabler würden. Insbe-

Die Anhänger von Winter-Trendsportarten, zumeist auch Autofahrer, reagieren empfindlich auf Staus und Parkplatzgebühren – attraktive ÖV-Angebote könnten das Problem lösen helfen

sondere müsste das Umsteigen deutlich reduziert werden (2 Mal oder weniger), d.h. heisst, dass vermehrt direkte ÖV-Angebote von den Wohnorten in die Skigebiete zu realisieren sind.

Parkplatzbewirtschaftung

Bei knappen Parkplätzen, vor allem aber bei höheren Parkplatzgebühren – das heisst mehr als etwa 15.- Franken pro Parkplatz – werden Ski- und Snowboardausflügler zumindest teilweise abgeschreckt, einen Wintersportort für einen Tag aufzusuchen. So geben bei Parkgebühren von Fr. 20.- 55 Prozent der befragten Autoreisenden an, dass sie einen anderen Ort aufsuchen würden, bei Fr. 40.- sind es sogar 63 Prozent. «Stau» und «Parkplätze» sind für die Kundschaft von Skistationen offensichtlich ein sensibles Thema. Mit einer Parkplatzbewirtschaftung oder vermehrten Staus können somit deutliche Effekte erzielt werden: Primär wird aber eine Umlagerung auf andere Wintersportorte – bei einem isolierten Vorgehen an einem Ort – mit wirtschaftlichen Einbussen initiiert. Angebotsorientierte Massnahmen wie Parkplatzbewirtschaftung und Engpässe bei der Strasseninfrastruktur sind deshalb im regionalen Alleingang nur dosiert einzusetzen. Negative Effekte können durch ein regional oder noch besser interregional koordiniertes Vorgehen weitgehend aufgefangen werden. In jedem Fall muss jedoch gleichzeitig der öffentliche Verkehr entschieden verbessert werden.

Beispiel: Übernachtungstourismus

Übernachtungstouristen in der Schweiz benutzten gemäss einer breiten Erhebung im Sommer bzw. Winter 1997/1998 zu 67 Prozent das Auto. Der ÖV-Anteil folgt mit 20 Prozent, Flugreisende machen 7 und Carreisende 4 Prozent aus. Relativ hohe ÖV-Anteile werden bei einer guten ÖV-Erschliessung erreicht: So beträgt der MIV-Anteil ins Berner Mittel- bzw. Ober-



land nur rund 50 Prozent. Hingegen liegen für das Tessin und die Region Freiburg/Neuenburg/Jura die ÖV-Anteile unter 15 Prozent. Relativ hohe ÖV-Anteile haben auch Hotelgäste (23% ÖV, 25% Car/Flug, 52% MIV) sowie jüngere Gäste (ca. 40% ÖV unter 30 Jahren) und ältere Personen (25%). Ferienwohnungen werden überdurchschnittlich mit dem MIV (über 80%) erreicht. Zudem wird der MIV im Winter noch stärker beansprucht als im Sommer.

Strategien – auf zentrale Bedürfnisse achten

Eine nachhaltige Freizeitverkehrspolitik kann drei Ebenen unterscheiden:

- **Erstens** sind Ansätze zu beachten, die generell zu einer nachhaltigeren Mobilität führen. Dazu sind die Förderung von autofreien Haushalten, die Durchsetzung der Kostenwahrheit, die Parkplatzbewirtschaftung und die Förderung von energieeffizienten Fahrzeugen zu zählen.

- **Zweitens** beruht sie auf Politikansätzen, die bereits heute eingesetzt werden, den spezifischen Bedürfnissen des Freizeitverkehrs aber besser Rechnung tragen sollen. Dazu gehören die strategischen Planungen, Raumordnung bzw. Raumplanung, Infrastruktur- und Verkehrspolitik sowie Umwelt- und Energiepolitik.

- **Drittens** sind aus Sicht von Freizeitaktivitäten und Freizeitverkehr deutlich neue Akzente zu setzen indem beispielsweise spezifische Analysen zum Freizeitverkehr erarbeitet werden oder zusätzliche Serviceleistungen und Angebote erbracht werden.

Eine nachhaltige Freizeitverkehrsstrategie erfordert somit das Weiterentwickeln und Ergänzen bestehender Politikansätze und das Setzen von neuen Akzenten. Es ist jedoch entscheidend, dass eine Neuorientierung der Bereiche Raumordnung, Verkehr und Umwelt/Energie in Kenntnis der Entwicklungstrends, Verhaltensweisen und Entscheidungsmechanismen des Freizeitverkehrs an die Hand genommen und umgesetzt wird. Im Einzelnen ist auf die wichtigsten Strategieelemente für einen nachhaltigen Freizeitverkehr zu verweisen.

Generelle Ansätze

Auf die generelle Ansätze für einen nachhaltigen Freizeitverkehr wird hier nicht näher eingegangen. Einzig bezüglich Parkplatzbewirtschaftung kann darauf verwiesen werden, dass auch aus Sicht des Freizeitverkehrs das Vollkostenprinzip (Verrechnung der direkten und teilweise externen Kosten) durchgesetzt und Subventionen an Parkanlagen (z.B. über das Investitionsgesetz) unterlassen werden sollten. Entsprechende Unterstützungsgelder können im Rahmen der ÖV-Förderung wesentlich effizienter eingesetzt werden.



Die Personen-Transportmittel auf dem Wasser haben heute vorwiegend Freizeit- und Tourismus-Charakter wie hier in Brunnen, am Vierwaldstättersee

Politikbereiche

- In den **strategischen Planungen** und den **Sachplanungen** sind für die Freizeitaktivitäten und den Freizeitverkehr Ziele festzulegen, die sich an der Nachhaltigkeit orientieren. Gleichzeitig sollen Aktionsbereiche und Querbezüge definiert werden.
- Die **Raumordnung** bzw. **Raumplanung** soll *erstens* das Wohnen an zentralen Lagen fördern und die Zersiedelung verhindern, damit die Freizeitaktivitäten mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar werden. *Zweitens* sind Freizeitbedürfnisse frühzeitig zu erfassen und bedeutende Infrastruktureinrichtungen an zentralster Lage mit optimaler ÖV-Erreichung zu lokalisieren. Naturnahe Infrastrukturanlagen sollen nach Möglichkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln optimal erschlossen werden. *Drittens* ist die Freizeit in der Nähe zu stärken. Neben der physischen Verbesserungen des Wohnumfeldes (u.a. weniger Lärm, mehr Verkehrssicherheit) geht es auch um die Verbesserung von Sozialkontakten und der Partizipation.
- Die **Strasseninfrastrukturpolitik** ist auf den Unterhalt der bestehenden Anlagen zu konzentrieren und der Verkehrs-

fluss ist mit Telematik zu optimieren. Neue Umfahrungsstrassen zur Entlastung von Wohn- und Erholungsgebieten dürfen nur in Verbindung mit entlastenden Massnahmen realisiert werden. Das Angebot und die Sicherheit von Velowegen sind innerorts und ausserorts deutlich zu verbessern. An den konzeptionellen Arbeiten und den Infrastrukturkosten für den Langsamverkehr müssen sich Bund und Kantone beteiligen.

- Der **öffentliche Verkehr** ist qualitativ deutlich zu verbessern und gezielt auszubauen. Aus Sicht des Freizeitverkehrs stehen direkte, rasche und komfortable Verbindungen unter den Zentren sowie von den Zentren in die Erholungsgebiete im Vordergrund. Gleichzeitig ist zu beachten, dass die Bedienung der Erholungsgebiete mit öffentlichen Verkehr eine räumliche Konzentration erfordert. Im Regionalverkehr sind in Ergänzung zum bestehenden ÖV-Angebot neue flexible Angebote zu erbringen. Im Hinblick auf die neuen Angebote von Bahn 2000 und der NEAT sind im Berg- und Randgebiet optimierte Anschlüsse sicherzustellen, die rasch in die Ferienorte führen. Es sind möglichst optimale Angebote unter der Beachtung der Aspekte Zeit und Komfort auf der Schiene oder der Strasse anzubieten.

Neue Akzente setzen

- Die **Serviceleistungen des öffentlichen Verkehrs** in Koppelung mit den Freizeitbedürfnissen sind deutlich zu verbessern und auszubauen. Im Vordergrund steht ein leistungsfähiger Gepäckservice, der innert 24 Stunden eine Zustellung von Tür zu Tür gewährleistet.
- **Umweltverträgliche Verkehrsmittel** bei Veranstaltungen fördern: Die Anreise mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu Veranstaltungen ist mit qualitativ besseren Angeboten und nachfrageleitenden Massnahmen zu fördern.

Nachhaltigkeit mit Bündel von Massnahmen

Bei der Abschätzung der Wirkungen der einzelnen Strategieelemente – was im Rahmen des NFP-Projektes Freizeitverkehr teilweise ausführlich getan wurde – gilt es zu beachten, dass letztlich das Zusammenspiel der verschiedenen einzelnen Massnahmen entscheidend ist. Eine Abschätzung der Gesamtwirkungen ist deshalb mit erheblichen Problemen verbunden und mit den zur Zeit verfügbaren Methoden nur qualitativ möglich. Generell kann festgehalten werden, dass bei einer umfassenden Realisierung der prä-sentierten Strategieelemente sehr wohl qualitative Sprünge eintreten können, welche den Freizeitverkehr auf einen nachhaltigen Pfad führen. □

* Im vorliegenden Artikel werden einige Resultate des Projektes «Freizeitverkehr – Analysen, Strategien» vorgestellt, das im Rahmen des Nationalen Forschungsprogrammes «Verkehr und Umwelt» NFP 41 von Dr. Ruedi Meier, Bern und der Mitarbeit von Marc Trösch, Bern sowie Silvia Amrein und Elisabeth Herzog, beide Basel, erarbeitet wurde (Ruedi Meier, Freizeitverkehr – Analysen, Strategien, NFP 41, Bericht D5, EDM Nr. 801.658.d. Dieser Bericht kann beim Autor bestellt werden: ruedimeier@bluewin.ch)

Hinweis auf eine Veranstaltung: Zu diesem Thema findet am 16. August 2000 in Zürich eine Veranstaltung statt, Informationen hierzu: ruedimeier@bluewin.ch

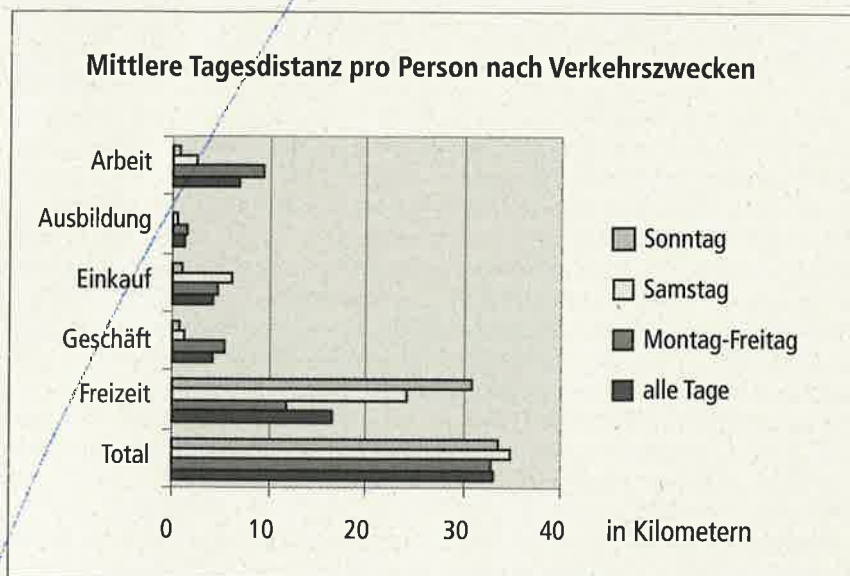
Freizeitverkehr

Der Freizeitverkehr nimmt einen grossen Platz ein: Die Hälfte aller an einem durchschnittlichen Tag von der Schweizer Wohnbevölkerung ab 10 Jahren zurückgelegten Kilometer spielt sich in der Freizeit ab oder hat direkt mit der Freizeit zu tun. An Sonntagen beträgt der Anteil des Freizeitverkehrs sogar 92 Prozent. Trotzdem werden dann nicht mehr Kilometer zurückgelegt als an anderen Tagen.

An den Werktagen dominieren eher kurze Freizeitwege, währenddem an Samstagen und Sonntagen deutlich längere Wege zurückgelegt werden. So ist beispielsweise an Werktagen nur jede zehnte Freizeitweg länger als 20 Kilometer, an Samstagen und Sonntagen sind es dagegen rund 20 Prozent.

Grosse Unterschiede im Freizeitverhalten gibt es zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen. Auffällig sind besonders folgende Zusammenhänge:

- Männer legen zu Freizeitzielen pro Tag rund 20 Prozent mehr Kilometer zurück als Frauen.
- Mit Abstand die grösste Distanz pro Tag im Zusammenhang mit Freizeit weisen jedoch Jugendliche und junge Erwachsene im Alter von 18-25 Jahren auf.
- Recht tief fällt die täglich in der Freizeit zurückgelegte Distanz der Generation zwischen 31 und 40 Jahren aus.



- In späteren Lebensabschnitten gewinnen Freizeitaktivitäten wieder vermehrt an Bedeutung.

Ein Ortswechsel bedingt immer die Wahl eines Reisemittels. Die Kilometeranteile der verschiedenen Verkehrsmittel sehen an Werktagen und Samstagen sehr ähnlich aus:

- Das wichtigste Verkehrsmittel in der Freizeit ist das Auto. Allerdings ist seine Bedeutung an Werktagen etwas kleiner als an Sonntagen (66 resp. 75 Prozent aller in der Freizeit zurückgelegten Kilometer).
- Mit der Bahn werden rund 16 Prozent aller Kilometer zurückgelegt.
- Der Anteil der übrigen Verkehrsmittel ist an Werktagen mit 4 Prozent und an Sonntagen mit 1 Prozent sehr klein.

Bezogen auf die einzelnen Wegetapen zeigt sich ein etwas anderes Bild: Der Anteil des Autos geht stark und jener der Bahn deutlich zurück, währenddem die öffentlichen Verkehrsmittel Bus und Tram, das Velo und – besonders markant – das Zu-Fuss-Gehen an Bedeutung gewinnen. So zeigt sich, dass im Freizeitverkehr an Sonntagen gleich viele Ortsveränderungen zu Fuss wie per Auto erfolgen und an Werktagen das Zu-Fuss-Gehen in der Freizeit deutlich häufiger ist als die Autobenutzung.

*Brigitte Schelble
Bundesamt für Statistik, Neuchâtel*

**Freizeitverkehr:
Kilometeranteil am Gesamtverkehr**

