



INFORMATION

Raumplanung/Aménagement du territoire



Freizeitverkehr – Bedeutung und Ursachen

Seite 6

Mobilité et loisirs: Quels enjeux?

page 14

Sozial- und umweltverträglicher Freizeitverkehr: Ja, aber wie? Seite 18

Inhalt/Sommaire

Zeit für Freizeit	3
Freizeitverkehr – Bedeutung und Ursachen	6
Gast: Ueli Sinzig	7
Der öffentliche Verkehr im Berner Oberland	8
Der Besucherverkehr für Freizeitangebote	10
<hr/>	
Droit: Outils pour l'aménagement du paysage	12
Recht: Instrumente für die Landschaftsplanung	13
Le Jura bernois: Mobilité et loisirs: quels enjeux?	14
Verkehrskonzept Kleinwalsertal	16
Sozial- und umweltverträglicher Freizeitverkehr: Ja, aber wie?	18
Bilder zum Thema Freizeitverkehr	20
<hr/>	
Aktuelle Planungsprobleme / L'aménagement au quotidien	22
Aktuelle Projekte des RPA	23
Mini Meinig	24
Übrigens	26
Kolumne	27
Letzte Seite	28

Impressum

Information Raumplanung/Aménagement du territoire

8. Jahrgang Heft 3/8^e année Bulletin 3
erscheint viermal jährlich/paraît quatre fois par an

Herausgeber/Editeur
Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern/
Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne
Raumplanungsamt/Office de l'aménagement du territoire
Reiterstrasse 11, 3011 Bern

Redaktion/Rédaction: Renato Wyss, Christophe Cueni, Donald Keller,
Peter Perren, Peter Rytz
Sekretariat/Secrétariat: Monica Müggenburg
Übersetzung/Traduction: Michel Burnand, Christian Vanderzyppe
Fragen und Antworten/Questions et Réponses: Herbert Wiesmann

Abonnemente/Abonnements
Jahresabonnement/abonnement annuel Fr. 18.—
Einzelnummer/numéro Fr. 4.50

Abdruck erwünscht mit Quellenangabe, Belegexemplar an RPA/
Reproduction autorisée avec mention de la source; copie à l'OAT

Sozial- und umweltverträglicher Freizeitverkehr: Ja, aber wie?

Ruedi Meier, Dr. oec., wissenschaftlicher Mitarbeiter BVED (Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion)

Touristischer Freizeitverkehr ist für die Bergregionen ein unabdingbarer wirtschaftlicher Lebensnerv. Und er kann auch Vergnügen bereiten, sei es eine Fahrt auf dem Töff, dem Velo oder mit der Postkutsche. Nur, das Wachstum von mehr als drei Prozent pro Jahr lässt aufhorchen: Geht es so weiter, bleiben die Freizeiträume immer mehr im Stau stecken. Kein Wunder, wenn sich die Bewohnerinnen und Bewohner an Durchgangsstrassen immer lauter gegen den motorisierten Verkehr wenden und Abhilfe verlangen. Nicht nur ihr Schlaf ist gestört. Unpassierbare Strassen werden angeprangert. Kinder sind gefährdet. Verkehrsgeplagte Orte werden bald nicht mehr auf der Liste der begehrten Ferienorte erscheinen. Auch in den Agglomerationen nimmt der Freizeitverkehr ungebrochen zu: Besuche von Verwandten, kulturelle oder sportliche Veranstaltungen sind eine beinahe unerschöpfliche Verkehrsquelle. Stossend tritt der Freizeitverkehr vor allem im Zusammenhang mit Sportanlässen und kommerziellen Veranstaltungen in Erscheinung.

Der Freizeitverkehr ist ein wichtiger Träger unseres gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens. Je länger desto mehr werden negative Auswirkungen sichtbar. Gefragt sind deshalb Massnahmen, die mithelfen, den Freizeitverkehr möglichst umweltfreundlich zu bewältigen. Auf nationaler und internationaler Ebene sind es vor allem Emissionsgrenzwerte bezüglich Lärm und Luft sowie die Erstellung der Kostenwahrheit, die dazu beitragen können.¹

Die Freizeitmobilität wird in recht vielfältiger Weise bereits heute beeinflusst. Für den Kanton Bern zeigt sich, dass die Raumplanung, der Tourismus, das Verkehrswesen sowie die Planung und der Betrieb von Sportanlagen im Vordergrund stehen. Hinzu kommen Anstrengungen von privaten Akteuren wie Verkehrsvereinen, Regionalplanungsgruppen, aber auch einzelnen Veranstaltern oder Betrieben. Der folgende Überblick soll darlegen, wie die Chancen und Möglichkeiten einer sozial- und umweltverträglichen Freizeitmobilität genutzt werden können.

Raumplanung: Übergeordnete Planungen mit längerfristigen Effekten

Die Raumplanung legt grundsätzlich Nutzungen für Freizeitaktivitäten fest, welche mehr oder weniger Mobilität zulassen. In Teilräumen können Freizeitaktivitäten auch ganz ausgeschlossen werden. In jedem Fall wirkt die

¹ Vergleiche ausführlich dazu: Meier R., *Umweltgerechte Verkehrsabgaben – Vorschläge für eine Neuorientierung*, Chur/Zürich 1993.

Raumplanung nur mittel- bis längerfristig.

Konkret geht es einmal um die übergeordneten Planungen des Kantons (Richtplanung, konzeptionelle Projekte wie S-Bahn/Siedlung, Entwicklungsschwerpunkte, Bahnhof Plus), welche Aussagen über Freizeitanlagen, insbesondere auch Verkehrsanlagen, enthalten. Allerdings zeigt eine kritische Durchsicht, dass die Planungen noch zu sehr auf das Wohnen, Arbeiten und den Verkehr aus Sicht der Pendlerinnen und Pendler ausgerichtet sind. Zukünftig sollten deshalb die Freizeitaspekte vermehrt in die kantonalen Planungen einfließen. Einerseits ist eine bessere Integration im ländlichen Raum (Meliorations-, Forststrassen usw.) anzustreben. Andererseits sind «städtische Freizeitaktivitäten» wiederum vermehrt in die Zentren an die Knoten des öffentlichen Verkehrs zu plazieren.

Beispielsweise ist in den neuen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) gera-

de auch den Freizeitaktivitäten und den Aspekten der Erholung grösseres Gewicht beizumessen, sei es in Form von zukunftsgerichteten Sport- und Fitnessanlagen oder ganz einfach als harmonische Durchmischung von Arbeits-, Wohn- und Erholungsflächen.

Frühzeitiges Erkennen von Freizeittrends?

Bekommt die übergeordnete Planung neue Freizeittrends wie Riverrafting, Golfen, Mountainbiking usw. in den Griff? Falls diese frühzeitig erkannt werden, besteht die Chance einer optimalen Evaluation der räumlichen Auswirkungen und einer verkehrssparenden Einordnung in das bestehende Siedlungsgefüge an gut erschlossenen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Ebenfalls kann eine bessere Abstimmung mit dem Langsamverkehr angestrebt werden: Zusätzliche Verkehrsströme werden tendenziell vermieden oder reduziert. In jedem Fall wäre es falsch, auf neue Freizeittrends nur defensiv zu reagieren.

Verkehrsberuhigungen in den Quartieren

Mit Hilfe der Ortsplanungen können bessere Bedingungen für wohnliche Aussenräume geschaffen werden: Eine attraktive Umgebung erhöht die Chancen, dass zumindest die täglichen Erholungsbedürfnisse ohne viel Mobilität abgedeckt werden. Neben einer gezielten Durchgrünung sind vor allem auch verkehrsberuhigende Massnahmen zu beachten: Ausbau der Gehwege, Schaffung von verkehrsfreien Plätzen und Spielplätzen, Einführung von Tempo 30, Reduktion von Parkplätzen und Einführung des Parkkartenmodells mit Blauen Zonen. Es ist zu hoffen, dass sich die gute Akzeptanz der Bevölkerung zugunsten der Verkehrsberuhigungen weiter durchsetzt. Gleichzeitig ist anzustreben, dass wohnlichere Quartiere ver-

Schema 1: Raumplanung – Einfluss auf den Freizeitverkehr

<p>Bereiche: Übergeordnete Planungen – Richtplanung – S-Bahn/Siedlung, ESP – Sachplanungen – See- und Flussuferplanung – Landschaftsplanung Ortsplanungen Verkehrsberuhigungen</p>	<p>Bestehende und neue Aktivitäten: Einbezug der Freizeitaktivitäten Zuordnung/Durchmischung von Wohnen/Arbeiten/ Freizeit Früherkennung von neuen Freizeittrends: – Evaluation der räumlichen Auswirkungen – optimale Standortwahl Schutz von Erholungsflächen, Uferwegen und Freiflächen zugunsten der Allgemeinheit Koordination der unterschiedlichen Ansprüche (Land- und Forstwirtschaft, Militär, Erholung usw.), Durchsetzen von Ruhezeiten Vermehrte Beachtung der Freizeitaspekte Wohnliche sowie freizeittgerechte Aussen- und Bewegungsräume Blaue Zonen, Tempo 30, verkehrsfreie Zonen</p>
---	--

mehrt aus einer Gesamtopik (nicht «nur» Wohnstrassenoptik) realisiert werden. Von Seite des Kantons (Polizeidirektion) bestehen bereits heute wirksame Beratungsdienste sowie gut verständliche Dokumentationen (zum Beispiel Ordner Tempo 30) über Verkehrsberuhigungen.

Klare Grundsätze für umweltfreundliche Mobilität im Tourismus

Mit dem Tourismusleitbild des Kantons Bern aus dem Jahre 1990 bestehen klare Grundsätze und Massnahmen für einen umweltverträglichen Freizeitverkehr. Beispielsweise wird postuliert, unberührte Lebensräume zu erhalten und vor touristischer Erschliessung zu bewahren; Meliorations- und Forststrassen seien für den touristischen Verkehr zu schliessen; ein qualitativ hochstehendes Fuss- und Wanderwegnetz müsse sichergestellt werden.

In den kommenden Jahren ist die Realisierung des kantonalen Tourismusbildes weiter voranzutreiben. Dazu gehört beispielsweise die Abstimmung der Zonenpläne bei neuen Kurortanlagen mit dem öffentlichen Verkehr. Insbesondere bei touristischen Transportanlagen (unter anderem im Rahmen des Konzessionsverfahrens) ist darauf zu achten, dass möglichst schlanke Transportketten mit dem öffentlichen Verkehr zustande kommen. Das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr würde damit in einigen Touristikorten erleichtert.

Verbesserungen und Ausbauten sind auch bei Ortsbussen in mittleren und grösseren Orten möglich. Die entsprechenden Angebote sollten allenfalls kostenlos bereitgestellt beziehungsweise in die Bergbahnabonnemente eingeschlossen werden.

Parkplatzbewirtschaftung und Freizeitverkehr

Ein grosser Teil des Freizeitverkehrs findet mit dem Auto statt. Dies wird sich in den nächsten Jahren kaum grundlegend ändern. Immerhin ist mit einer wohlndosierten Parkplatzbewirtschaftung eine bessere Auslastung der Autos oder eine Anreise mit dem öffentlichen Verkehr zu bewirken. In den Agglomerationen sind zudem Umlagerungen des motorisierten Freizeitverkehrs auf den Langsamverkehr (zu Fuss, Velo) möglich.

Für eine gezielte Parkplatzbewirtschaftung sind grössere Massnahmenanstaltungen (zum Beispiel Messen wie BEA, Turnfeste usw.) und grössere touristische Infrastrukturen besonders

geeignet. Hier können Abgaben für eine Parkplatzbenutzung erhoben werden. In jüngster Zeit sind Parkplatzabgaben bei der BEA mit zehn Franken pro Tag oder beim Muribad mit fünf Franken mit einigem Erfolg verlangt worden. Mit weiteren flankierenden Massnahmen wie einer guten Informationspolitik und einem optimalen öffentlichen Verkehrsangebot, das im Eintrittspreis eingeschlossen wird, können die Wirkungen der Abgaben gesteigert werden. In den nächsten Jahren sollte es zu einer systematischen Parkplatzbewirtschaftung kommen, wobei angepasste Vorschläge für eine breite Palette von Freizeitaktivitäten auszuarbeiten sind. Dabei könnten praxisorientierte Handlungsanleitungen in Form eines Handbuchs zuhanden der einzelnen Akteure eine wichtige Hilfestellung bieten.

Öffentlicher Verkehr als Rettungsanker?

Der öffentliche Verkehr hat in den letzten Jahren sein touristisches Angebot recht stark ausgebaut. Inzwischen ist er teilweise an Kapazitätsgrenzen gestossen. Immerhin dürfen auch vom abgespeckten Konzept Bahn + Bus 2000 sowie von verbesserten Angeboten im internationalen Eisenbahnverkehr (Neigewagenzüge wie der Pendolino) weitere Verbesserungen erwartet werden, die zusätzliche Umsteigeeffekte bewirken.

Neben diesen Angebotsverbesserungen sind in Zukunft die touristischen Marketingmassnahmen vermehrt auf einen umweltverträglichen Verkehr auszurichten: So sollten bei allen Veranstaltungen oder bei der Anreise in die Erholungsgebiete auf die Benutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Verkehrs hingewiesen werden. In den Agglomerationen können Zeichen zugunsten des Langsamverkehrs gesetzt werden. Damit wird nicht nur das Bewusstsein für ein umweltfreundliches Verkehrsverhalten ge-

stärkt, es können auch notwendige Informationen vermittelt werden.

Entscheidende Privatinitiative

Der Kanton verfügt wohl über einen gewissen Handlungsspielraum, um einen umweltverträglichen Freizeitverkehr zu erreichen. Er darf aber nicht überschätzt werden. Mindestens so wichtig sind private Initiativen, wie sie im Kanton Bern von Verkehrsverbänden, Sportorganisationen usw. erfreulicherweise bereits im Gange sind. Im Schema 2 sind einige Beispiele zusammengestellt.

Insgesamt können die privaten Initiativen als erfreuliche Ansätze bezeichnet werden. Es ist nicht auszuschliessen, dass in absehbarer Zeit weitere Beispiele hinzukommen und sich die Umwelthanliegen mit den kommerziellen Interessen optimal kombinieren lassen.

Wie weiter?

Es besteht kein Zweifel, dass der Freizeitverkehr in seiner Bedeutung zunehmen wird und die Thematik in den kommenden Jahren weitere Diskussionen auslösen wird. Dabei ist auch die Rolle des Kantons als Gestalter und Initiator des Freizeitverkehrs präziser zu definieren. In den kommenden Jahren wird es primär darum gehen, die vorhandenen Ansätze besser aufeinander abzustimmen und tragfähige Lösungen in Richtung sozial- und umweltverträglicher Freizeitmobilität zu finden. Unabdingbar ist dabei die gute Zusammenarbeit mit den direkt Betroffenen, seien es Sportverbände, Freizeitveranstalter, Bahnunternehmungen oder Verkehrsvereine. Erste Gespräche mit massgebenden Kreisen haben gezeigt, dass ein recht hohes Bewusstsein für die anstehenden Probleme besteht und der Wille vorhanden ist, sachgerechte Lösungen zu finden. Es ist zu hoffen, dass diese Ansätze konstruktiv weitergeführt werden können.

Schema 2: Auswahl von privaten Initiativen zugunsten eines umweltfreundlichen Freizeitverkehrs

Velokarte Region Interlaken
 Bunter Herbst – Farbige Preise
 Einschluss des Bahnbilletts ab Wohnort bei längeren Aufenthalten
 Wandervorschläge für das Schwarzenburgerland
 Wandern mit der Berner S-Bahn
 Gepäcktransport für Wanderer im Emmental
 Reduktion des Teilnehmerstartgeldes bei öV-Benutzung bei OL-Läufen
 Checkliste «Reduktion Umweltbelastung»

Träger:
 Bergregion Oberland
 Hotelier-Verein Berner Oberland

Verkehrsverband Schwarzenburgerland
 Verbundkonferenz Bäre-Abi

Sechs Hotelbetriebe im Emmental

Berner Mannschafts-OL
 Haus des Sportes