

Urs Fuhrer (Hg.)

Ex. RM

WOHNEN
MIT DEM
AAUTO

Ursachen und Gestaltung
automobiler Freizeit

CHRONOS

Urs Fuhrer (Hg.)

WOHNEN MIT DEM AUTO

Ursachen und Gestaltung
automobiler Freizeit

CHRONOS

Umschlag: Fritz Ritzmann

© 1993 Chronos Verlag, Zürich

ISBN 3-905311-16-X

Inhalt

1. Wirken Wohn- und Siedlungsgestaltung verstärkend auf unsere Automobilitätskultur? 7
URS FUHRER

2. Das automanische Heimweh: Thesen zum Autozeitalter 13
PETER FAHR

- I. Ursachen der Freizeitmobilität

3. Freizeit und Freizeitmobilität in der modernen Gesellschaft 33
MANUEL EISNER, MARKUS LAMPRECHT, HANSPETER STAMM

4. Mobilität als Lebenselixier 53
HANS-RUDOLF MÜLLER

5. Orte auf der Strecke 65
PETER RÖLLIN

II. Von den Ursachen zur Gestaltung von Wohnen und Freizeitmobilität

6. Automobile Freizeit: Ursachen und Auswege aus der Sicht der Wohnpsychologie	77
URS FUHRER, FLORIAN G. KAISER, JÜRG STEINER	
7. Zu Hause in den Ferien oder: Siedlungsbau und Wohnqualität	95
JACQUES BLUMER	
8. Freizeit – Verkehr – Planung	99
RUEDI MEIER	
9. Verhaltensänderungen im Ferienverkehr? – Was Touristen vom Auto losbringen könnte	113
JÜRG DIETIKER, STEFAN HOLZINGER	
Autorenverzeichnis	124

II. Von den Ursachen zur Gestaltung von Wohnen und Freizeitmobilität

8. Freizeit – Verkehr – Planung

RUEDI MEIER

Freizeitverkehr als Umweltproblem

Der Freizeitverkehr nimmt seit Jahren massiv zu. Er ist mit einem Anteil von 40% aller zurückgelegten Personenkilometer (Pkm) die bedeutendste Verkehrsart. Die übrigen Verkehrsträger haben geringere Anteile:

- Pendlerverkehr 30% Pkm
- Nutzverkehr 17% Pkm
- Einkaufsverkehr 12% Pkm

Das Auto spielt als Transportmittel die zentrale Rolle: Mehr als 80% der Freizeitmobilität entfallen auf den motorisierten Individualverkehr. Der öffentliche Verkehr folgt mit 15% und rund 5% machen die FussgängerInnen und das Velo aus.

Damit sind in den Agglomerationen, vor allem aber auch in den Erholungsräumen des Rand- und Berggebietes enorme Umweltprobleme verbunden: Hohe Luft- und Lärmbelastungen, Energieverbrauch, anhaltender Bodenverbrauch. Der wachsende Freizeitverkehr droht die intakten Freizeit- und Erholungsräume in Stadt und Land zu zerstören (vgl. den Beitrag von Müller in diesem Band).

Allerdings sind für die Schweiz die Umweltbelastungen der Freizeitmobilität noch nirgends in quantitativer Form erfasst; eine Lücke, die in absehbarer Zeit geschlossen werden sollte. Es lässt sich aber heute schon sagen, dass der Freizeitverkehr eines der grössten Umweltprobleme darstellt.

Und noch ist keine Ende abzusehen – im Gegenteil. Der Freizeitverkehr wird auch in den kommenden Jahren ungebrochen mit jährlich 3%– 4% weiter wachsen. Dies heisst, dass innert rund 15 Jahren eine Verdoppelung des Freizeitverkehrs eintreten wird, wenn keine wirksamen Gegenmassnahmen ergriffen werden oder der eher unwahrscheinliche Fall eintritt, dass die umweltbelastende Freizeitmobilität aufgrund individueller Entscheide zurückgeht.

Bekannte Ursachen

Über die wichtigsten Gründe der Zunahme des Freizeitverkehrs besteht weitgehend Einigkeit. In Stichworten sind als Ursachen zu nennen:

- Die Erwerbsarbeitszeit nimmt ab und die Freizeit nimmt zu. Hinzu kommen steigende Einkommen pro Kopf, die vermehrt in der Freizeit ausgegeben werden.
- Die Mobilität, insbesondere der motorisierte Individualverkehr ist zu billig: Die hohen externen Kosten des Verkehrs werden nicht beachtet. Die individuelle motorisierte Mobilität wird übermässig konsumiert, zum Schaden von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt.
- Neue Freizeitaktivitäten wie Surfen, Deltasegeln sind vielmals mit mehr Verkehr verbunden, vor allem mit mehr motorisiertem Individualverkehr. Die neuen Angebote stossen dabei auf eine rege Nachfrage: Neue Freizeitaktivitäten kommen dem Trend einer wachsenden Individualisierung der Lebenshaltung entgegen. Der moderne Lebensstil verlangt seinerseits, dass immer neue Freizeitaktivitäten eingeübt werden können.
- Die Wohnattraktivität und vor allem das Wohnumfeld verschlechtern sich teilweise durch mehr Verkehr, schlechtere Luft und zunehmende Lärmbelastungen. Fluchtbewegungen in noch intakte Erholungsräume nehmen tendenziell zu, wobei ein intaktes Wohnumfeld noch nicht unbedingt zu weniger Freizeitmobilität führen muss. Ein hohes Einkommen oder ein extrovertierter Lebensstil können auch bei guter Wohnqualität zu mehr Freizeitmobilität führen.
- Mangelhafte Beachtung der Freizeit in der Politik, insbesondere in der Raum-

ordnungspolitik und der Raumplanung: Es fehlt eine Koordination der verschiedenen Politikbereiche, welche auf die Freizeitmobilität einwirken. Die Politik ist gegenüber der Freizeitmobilität relativ ratlos. Langfristige Überlegungen zugunsten einer zielgerichteten Steuerung der Freizeitmobilität fehlen weitgehend.

Der Freizeitverkehr ist auf tiefgreifende Ursachen zurückzuführen, die stark mit der gesamten wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung verwoben sind. Einfache Rezepte zur Beeinflussung der Freizeitmobilität sind deshalb nicht zu erwarten. Trotzdem ist es aber eine vordringende Aufgabe, Strategien und Massnahmen zu entwerfen, die mithelfen, den zerstörerischen Charakter des Freizeitverkehrs zu reduzieren.

Fehlende Strategien

Alle Faktoren weisen darauf hin, dass sich das Spannungsfeld Freizeit–Verkehr weiter verschärfen wird. Obwohl diese Erkenntnis nicht neu ist, erstaunt es doch, dass dem Thema Freizeitverkehr bisher nur eine geringe Aufmerksamkeit zukommt. Während der Pendlerverkehr und der Güterverkehr seit Jahren im Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion stehen und auch erfolgreich Strategien zur Bekämpfung der gravierendsten Folgen entwickelt und teilweise auch angewandt werden, fehlen diese für den Freizeitverkehr weitgehend. Es besteht ein markantes Strategiedefizit, das im wesentlichen auf zwei Gründe zurückzuführen ist:

Erstens ist die Freizeit (noch) kein anerkannter Politikbereich. Meinungsumfragen zeigen, dass dies auch in Zukunft so bleiben soll. Dahinter verbirgt sich der teilweise verständliche Wunsch, dass zumindest die Freizeit frei von Eingriffen des Staates zu bleiben hat. Mit der fehlenden Freizeitpolitik fehlt aber auch eine Grundlage, dass der Freizeitverkehr als eine abgeleitete Nachfrage systematisch angegangen werden kann. Ohne eine Analyse der Freizeitaktivitäten hängen Aussagen über die Freizeitmobilität im luftleeren Raum.

Ein zweiter Grund liegt in der Komplexität des Freizeitverkehrs. Gegenüber dem Pendlerverkehr, der gebündelt und zu bestimmten Zeiten auftritt, ist der Freizeitverkehr in verschiedener Hinsicht diffus, aber auch unberechenbar: Es werden keine

eindeutigen Routen befahren. Sowohl der städtische wie vor allem auch der ländliche Raum wird beansprucht. Zudem spielen das Klima und das Wetter eine zentrale Rolle: Ausgeprägten Spitzenbelastungen stehen flauere Zeiten gegenüber.

Bei der Planung und Steuerung des Freizeitverkehrs kann nicht auf einfache Regelmässigkeiten zurückgegriffen werden. Die Ungewissheiten sind etwa im Vergleich zum Pendlerverkehr grösser. Handlungsorientierte Empfehlungen zugunsten eines umweltverträglichen Freizeitverkehrs erfordern also die Durchdringung komplexer und recht ungewisser Zusammenhänge.

Ziele setzen: Vermeiden – Umlagern – Abbau der Belastungen

Es ist unabdingbar, dass die Probleme des Freizeitverkehrs vermehrt angegangen werden. Gefragt sind Strategien, die nach klaren Zielen ausgerichtet werden.

Vermeiden

In erster Priorität ist anzustreben, dass nicht noch mehr umweltbelastender Freizeitverkehr entsteht. Vermeidungsstrategien sind in den Vordergrund zu rücken. Seit einiger Zeit ist dafür das Schlagwort «Ferien auf Balkonien» geprägt worden. Ein wichtiges Element der Vermeidungsstrategie ist die Aufwertung der häuslichen Tätigkeiten, der lokalen Verbundenheit und der sozialen Kontakte. Dazu gehören die Bereitstellung von Gemeinschaftsräumen oder die Schaffung von Schrebergärten. Ebenfalls sind alle Massnahmen zu beachten, die das Wohnumfeld verbessern. Der Abbau der Umweltbelastungen ist dafür ein entscheidender Ansatzpunkt (vgl. die Beiträge von Fuhrer, Kaiser & Steiner sowie von Blumer in diesem Band).

Umweltverträgliche Verkehrsmittel

In zweiter Linie müssen Umlagerungen von den umweltbelastenden Verkehrsmitteln auf weniger belastende Verkehrsträger erreicht werden. Im Vordergrund steht eine Umlagerung auf den Langsamverkehr (zu Fuss, Velo) und den öffent-

lichen Verkehr. Gefordert ist die gesamte Verkehrspolitik: Die externen Kosten des Verkehrs sind den einzelnen Verkehrsträgern anzulasten und der umweltverträgliche Langsamverkehr ist gerade für den Freizeitbereich entschieden zu fördern.

Reduktion der verbleibenden Belastungen

Die verbleibenden Belastungen aufgrund des Freizeitverkehr sind nach Möglichkeit zu reduzieren. Dazu gehören technische Massnahmen bei den Fahrzeugen, die Errichtung von Lärmschutzwänden oder allenfalls der Bau von Umfahungsstrassen. Die Reduktion der Belastungen ist vielfach mit einer Symptomtherapie gleichzusetzen.

Vielfältige Ansatzpunkte

Abgestützt auf die übergeordneten Ziele sind Massnahmen zu ergreifen. Dabei stehen drei Ebenen im Vordergrund:

- Rahmenbedingungen des Bundes
- Massnahmen in den Agglomerationen oder den Quellgebieten
- Massnahmen in den Erholungsräumen und in peripheren Räumen

Im Folgenden wird in exemplarischer Weise auf einzelne Massnahmen auf Bundesebene und in den Agglomerationen eingegangen. Massnahmen in den Erholungsräumen werden hier nicht behandelt (vgl. den Beitrag von Dietiker & Holzinger in diesem Band).

Die Komplexität und das diffuse Auftreten des Freizeitverkehrs hat zur Folge, dass nicht mit einem Instrument alle Probleme gelöst werden können. Ein Allheilmittel für den Freizeitverkehr gibt es nicht. Vielmehr geht es darum, bestehende Massnahmen noch gezielter zugunsten eines umweltverträglichen Freizeitverkehrs einzusetzen. Der Planung und der Koordination des bestehenden staatlichen Handlungsspielraumes ist somit ein grosser Stellenwert beizumessen. Es müssen aber auch neue Wege gesucht werden, wenn der umweltbelastende Freizeitverkehr tatsächlich in den nächsten Jahren gedämpft werden soll.

Aktionsbereiche des Bundes

Eine Übersicht der wichtigsten Massnahmen des Bundes, die direkt und indirekt auf den Freizeitverkehr wirken (sollten), vermittelt die Übersicht 1. Dabei werden bestehende Tätigkeitsfelder wie die Raumplanung und die Verkehrspolitik, aber auch neue Massnahmen wie die Einführung von Verkehrsabgaben angesprochen.

Übersicht 1: Massnahmen des Bundes

- Strategische Planung des Bundesrates (Regierungsrichtlinien)
- Raumplanung
- Koordinierte Verkehrspolitik: – Strassenbau/Motorisierter Individualverkehr
– Öffentlicher Verkehr
- Verursachergerechte Verkehrsabgaben

Freizeitverkehr als Anliegen des Bundes

Die strategische Planung des Bundesrates, die sogenannten Regierungsrichtlinien, gehen weder auf die Freizeit noch auf den Freizeitverkehr ein. Es fehlt somit eine Grundlage für eine koordinierende Politik für die Bereiche Freizeit und Verkehr.

Eine Neuauflage der übergeordneten Bundesplanung sollte dieses Defizit beheben: Es gilt, die Entwicklungstrends im Freizeitbereich aufzunehmen. Die wichtigsten raumordnungspolitischen Zusammenhänge zwischen Freizeit und räumlicher Entwicklung müssen aufgezeigt werden. Darauf abgestützt können die einzelnen Sachplanungen auf die Thematik Freizeitverkehr eingehen. Im Vordergrund stehen die Raumplanung, der Tourismus und die Verkehrspolitik.

Raumplanung

Im Raumplanungsbericht 1987 des Bundesrates werden wohl Grundsätze für die Aufwertung der Siedlungsräume postuliert, was als Beitrag zur Vermeidung des Freizeitverkehrs gewertet werden darf. So wird eine Begrenzung der Siedlungs-

gebiete vorgeschlagen und die Qualität der überbauten Gebiete soll verbessert werden. Ebenfalls wird auf eine bessere Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der Verkehrsentwicklung hingewiesen, insbesondere mit dem öffentlichen Verkehr.

Der Raumplanungsbericht 1987 geht somit indirekt auf die Aspekte der Freizeit und Verkehr ein. Wie sich aber im Folgenden am Beispiel der Verkehrspolitik zeigt, haben sich diese Grundsätze in der konkreten Sachpolitik bisher kaum durchgesetzt. Ein überarbeiteter Raumplanungsbericht sollte noch stärker auf die Fragen der Freizeit eingehen. Im Vordergrund steht eine Abschätzung der zukünftigen Trends im Freizeitbereich mit ihren räumlichen Auswirkungen. Darauf müssten die Sachplanungen des Bundes (z. B. Verkehrsplanungen) besser abgestützt werden und die nachgeordneten Ebenen (Kantone, Regionen) könnten die notwendigen Koordinationsbestrebungen einleiten und die Flächenansprüche ausweisen.

Verkehrspolitik: Bauphilosophie dominiert

Die Verkehrspolitik des Bundes ist primär durch den weiteren Ausbau der Verkehrswege geprägt. Diese Bauphilosophie führt dazu, dass die Erreichbarkeit innerhalb und zwischen den Regionen laufend verbessert wird. In der Freizeit können längere Strecken in noch kürzerer Zeit zurückgelegt werden. Die zusätzlichen Verkehrsangebote laden dazu ein, noch mehr Freizeit mobil zu verbringen. Gewaltige finanzielle Ressourcen werden für die Förderung der Mobilität gebunden. Die Ziele einer zukunftsgerichteten Freizeitpolitik des Vermeidens, des Umlagerens und des Reduzierens der negativen Auswirkungen bleiben weitgehend auf der Strecke.

Ausbau der National- und Hauptstrassen

Konkret sollen laut Nationalstrassenbauprogramm des Bundesrates in den nächsten Jahren weitere 300 km Nationalstrassen gebaut werden, in den Städten Basel, Bern und Zürich, aber auch als Verbindungen in die ländlichen Erholungsräume. Die Haupt- und Alpenstrassen sollen ebenfalls weiter ausgebaut werden. Pro Jahr sind dafür mehrere 100 Mio. Fr. vorgesehen. Diese Ausbauten werden vor allem den

Tagestourismus weiter anheizen, was nicht im Einklang mit einem umweltverträglichen Freizeitverkehr steht.

Förderung des öffentlichen Verkehrs

Im öffentlichen Verkehr besteht ein ausgezeichnetes Konzept: Bahn+Bus 2000. Die Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr zwischen den Regionen sollen rascher, direkter und bequemer werden. Kapazitätssteigerungen von rund 60% waren damit vorgesehen. Zusammen mit den geplanten Verbesserungen im internationalen Eisenbahnverkehr sind somit ideale Voraussetzungen geschaffen worden, um substantielle Umlagerungen vom motorisierten Privatverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu erreichen. Von diesen zusätzlichen Angeboten könnte vor allem auch der stark wachsende Freizeitverkehr profitieren.

Allerdings ist es inzwischen höchst ungewiss, wann und ob überhaupt das Konzept Bahn+Bus 2000 effektiv realisiert wird. Sechs Jahre nach Annahme von Bahn+Bus 2000 durch das Volk sind nur gerade wenige Aspekte des Konzeptes realisiert worden. Beim Regionalverkehr und den Postautokursen soll das Angebot nicht mehr ausgebaut werden, teilweise sogar abgebaut werden. Die Randregionen und damit der Freizeitverkehr sind davon unmittelbar negativ betroffen.

Die Gründe für die mangelnde Umsetzung des Konzeptes Bahn+Bus 2000 sind primär bei den schiefen Rahmenbedingungen des Verkehrs insgesamt zu suchen:

Einerseits steigen die externen Kosten des Verkehrs laufend an. So weist vor allem der motorisierte Individualverkehr gewaltige Umweltkosten (Lärm, Luft) und Unfallkosten auf, die er selber nicht trägt. Erste Schätzungen gehen von rund 20 Mia. Fr. aus, die in einem erheblichen Ausmass dem Freizeitverkehr zuzurechnen sind.

Andererseits steigen die Defizite des öffentlichen Verkehrs laufend an, da aus Konkurrenzgründen zum motorisierten Privatverkehr die Einnahmen nicht weiter erhöht werden können. Preiserhöhungen des öffentlichen Verkehrs – und damit Einnahmeverbesserungen – wären nur möglich, wenn ein Verlust der Marktanteile des öffentlichen Verkehrs in Kauf genommen würde.

In dieser Situation ist es dringend notwendig, dass die Rahmenbedingungen für das gesamte Verkehrssystem geändert werden, wenn die Ziele eines umweltverträglichen

Freizeitverkehrs erreicht werden sollen. Eine befriedigende Lösung des Freizeitverkehrs erfordert deshalb, dass neben den angebotsorientierten Anstrengungen zur Umlagerung des Verkehrs entschiedene Schritte zur Erstellung der Kostenwahrheit im Verkehr eingeleitet werden. Auf Bundesebene stellt dies die entscheidende Massnahme zur Lösung des Freizeitverkehrs dar.

Verkehrsabgaben: Benzinpreiserhöhung auf drei Franken

Die Internalisierung der externen Kosten beim motorisierten Individualverkehr kann am einfachsten über eine Erhöhung des Benzinpreises realisiert werden. Dabei ist ein etappenweises Vorgehen ins Auge zu fassen. Während mehreren Jahren ist in konstanten Schritten ein Preisanstieg in die Wege zu leiten. Falls eine volle Internalisierung der externen Kosten angestrebt wird, ist eine Verdreifachung des Benzinpreises von heute 1 Fr. pro Liter auf mindestens 3 Fr. anzustreben. Konkret müssten also die Benzinpreise pro Jahr um 20 Rp. ansteigen, damit sie innert zehn Jahren real die Höhe von 3 Fr. erreichen.

Vorteilhafte Auswirkungen

Es stellt sich natürlich die Frage, was derartige Benzinpreiserhöhungen effektiv bewirken: Es ist mit einer Reduktion des Verkehrsaufkommens von mindestens 20% zu rechnen. Die Verkehrsabnahmen sind dabei in den Agglomerationen und beim Freizeitverkehr überdurchschnittlich.

Es werden aber nicht nur die gefahrenen Kilometer in der Freizeit reduziert. Ein Umsteigen auf Motoren mit einem geringeren Benzinverbrauch würde eingeleitet. Damit ist eine Abnahme der Umweltbelastungen verbunden (CO₂-, NO_x-Ausstoss usw.). Zudem werden umweltfreundlichere Verkehrsmittel bessergestellt (zu Fuss gehen, Velo, öffentlicher Verkehr).

Der Tagestourismus über längere Distanzen wird wohl bei höheren Benzinpreisen tendenziell eingedämmt. Die Erholungsräume in den Berggebieten werden damit für den Aufenthaltstourismus attraktiver. Längerfristig werden die wertschöpfungsintensiveren Formen des Tourismus bevorzugt. Die Fremdenverkehrsorte müssen

sich auf eine Entwicklung einstellen, die durchaus in ihrem mittel- und längerfristigen Interesse liegt.

Grundsätzlich ist die Einführung von Verkehrsabgaben die geeignetste Massnahme, den Freizeitverkehr in umweltfreundlichere Bahnen zu lenken. Das anreizorientierte Vorgehen von Verkehrsabgaben kommt einer freiheitlichen Beeinflussung des Verkehrsverhaltens entgegen. Mit sanftem Druck wird ein vernünftigerer Umgang mit der Mobilität eingeleitet.

Agglomerationen

Der Freizeitverkehr nimmt auch in den Agglomerationen laufend zu. Hier sind es – neben den generellen Ursachen der Freizeitmobilität – vor allem die sportlichen Betätigungen, die Teilnahme an kulturellen Veranstaltungen und die Naherholung, die zur Freizeitmobilität beitragen. In Übersicht 2 wird eine Übersicht bereits bestehender und neuer Massnahmen vermittelt, die zu einem umweltfreundlichen Freizeitverkehr beitragen können. Wiederum handelt es sich grösstenteils um Massnahmen, die wohl bereits eingesetzt, aber noch zu wenig gezielt ausgerichtet werden.

Übersicht 2: Massnahmen in den Agglomerationen

Standortpolitik von Freizeitanlagen und Infrastrukturen:

- Planerische Massnahmen
- Festlegung der optimalen Standorte

Verbesserung des Wohnumfeldes in den Agglomerationen

- Wohnstrassen
- Raum- und Platzgestaltung
- Parkplatzpolitik: – Anwohnerprivilegierung/Parkkartenmodell
 - Parkplätze der Privaten
- Tempo 30

Neuorientierung der Planung von Freizeitanlagen

Bisher dominiert meistens eine rein nachfrageorientierte Betrachtung bei der Planung von Freizeitanlagen: Die Bedürfnisse der Direktinteressierten werden aufgenommen, Projekte werden entworfen und Standorte für die konkrete Realisierung werden gesucht. In der Regel richtet sich diese nach der Verfügbarkeit des Bodens. Die Fragen der Verkehrserschliessung werden eher zweitrangig behandelt. Eine hierarchisch logische Einordnung von Freizeitanlagen in bestehende Siedlungsstrukturen findet kaum statt.

Auch bestehen praktisch keine Planungsgrundsätze, welche eine sinnvolle Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr verlangen. Zudem werden Mehrfachnutzungen bei Freizeitanlagen zu wenig geprüft und angewandt.

Eine umfassende Planung ist somit ein dringendes Anliegen. Längerfristig betrachtet kann damit am ehesten ein Beitrag zum Vermeiden von Freizeitverkehr erbracht werden.

Die Wahl der optimalen Standorte von Freizeitanlagen

Der Standort der Freizeiteinrichtungen hat auf das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsmittelwahl einen grossen Einfluss.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass spezialisierte Freizeiteinrichtungen, d. h. Einrichtungen die nur von einem beschränkten Personenkreis beansprucht werden, zentral anzusiedeln sind. Beispielsweise gehört ein Stadttheater aufgrund von Verkehrsüberlegungen ins Zentrum einer Agglomeration. Andernfalls werden riesige Verkehrsströme provoziert, die nicht vom öffentlichen Verkehr aufgenommen werden können.

Hingegen sind die Freizeiteinrichtungen des täglichen Bedarfs mit einem breiten Benutzerkreis möglichst nahe bei den Wohnstandorten zu lokalisieren. Beispielsweise ist es wichtig, dass eine attraktive Umgebung für den täglichen Spaziergang besteht oder Schrebergärten in der Nähe der Wohnstandorte zu finden sind.

Die optimale Lokalisierung von Freizeitanlagen ist vertieft zu untersuchen. Verbesserte Grundlagen müssen in die Planung von Freizeitanlagen einfließen. Nicht

in jedem Fall ist eine reine Durchmischungsstrategie zu empfehlen. Je nach Benutzerkreis einer Freizeitanlage ist die Zentralität im Siedlungssystem anders zu definieren.

Verbesserungen des Wohnumfeldes in den Agglomerationen

In diesem Bereich sind in den letzten Jahren erste Fortschritte erreicht worden. Ende der 70er Jahre wurde das Quartier in der Raum- und Verkehrsplanung zu einem gewichtigen Thema. Auf verschiedenen Ebenen wurde angesetzt.

Wohnstrassen, Raum- und Platzgestaltung

Wohnstrassen stellten anfangs der 80er Jahre den Einstieg zu einem neuen Quartierverständnis dar. In einigen Fällen konnten positive verkehrsberuhigende Wirkungen erzielt werden. Nebenstrassen und Plätze sind zum Verweilen und Spielen eingerichtet worden. Die Abstellplätze für Autos werden konzentrierter angeordnet.

Allerdings sind in verschiedenen Städten der Schweiz nur eine beschränkte Zahl von Wohnstrassen eingerichtet worden. Aus verschiedenen Gründen ist der Elan gebrochen, Wohnstrassen einzurichten: So konnte die ursprünglich vorgesehene Mitwirkung der Bevölkerung bestenfalls in der Startphase erreicht werden. Es stellte sich relativ rasch heraus, dass die Einrichtung von Wohnstrassen mit einem grossen Planungs- und Vollzugsaufwand verbunden ist. Die komplizierten Verfahren schreckten die Bevölkerung zunehmend ab.

Im weiteren konnten die Fragen der Parkplatzregelung und Temporeduktionen (Tempo 30) nicht befriedigend gelöst werden. Ebenfalls ist die Erstellung von Wohnstrassen sehr lokal orientiert. Zu recht wird die reine Verlagerung der Verkehrsprobleme in die benachbarten Strassenzüge beklagt.

Gefragt waren deshalb flächendeckende Konzepte, die vor allem das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsgeschwindigkeit angehen sollten. Langsam setzte sich die Erkenntnis durch, dass die Parkplatz- und Tempofragen umfassend und neu geregelt werden müssen, um wieder eine höhere Wohn- und Freizeitqualität in den Agglomerationen zu erreichen.

Parkplatzpolitik

Die Parkplatzpolitik rückte mehr und mehr ins Zentrum des Interesses. Mit der Einführung von blauen Zonen wurde ein geeigneter Weg gefunden, die Anwohner gegenüber auswärtigen Parkierern zu privilegieren. Die bisherigen Erfahrungen mit der *Anwohnerprivilegierung (Parkkartenmodell)* sind recht ermutigend: Die Anzahl Fahrzeuge in den Quartieren mit blauen Zonen konnte erheblich reduziert werden. Die Pendler können tatsächlich aus den Quartieren verdrängt werden. Eine Abnahme um rund die Hälfte konnte festgestellt werden. Ebenfalls haben sich die Immissionen zurückgebildet (Lärm, Abgase).

Keineswegs ist aber das Parkkartenmodell ein Allheilmittel. Zwei Problemkreise zeichnen sich mit aller Deutlichkeit ab: In zentrumsnahen Gebieten kann das System blaue Zone/Parkkartenmodell zu einer Zunahme des Kundenverkehrs als Kurzparkierer führen. Damit tritt eine Zunahme der Verkehrsbewegungen ein. Das System ist somit nur in relativ peripheren Stadtgebieten tauglich. Zudem werden mit diesem Modell die privaten Parkplätze nicht erfasst. Diese sind im Verhältnis zu den öffentlichen Parkplätzen in der Regel ausschlaggebend für das Verkehrsaufkommen in einem Quartier.

Folglich sind weitere Schritte gefragt, wenn die Wohnattraktivität gesteigert werden soll. Ein Ansatz stellt die *Reduktion des Parkplatznormbedarfes* dar: Es sollte nicht mehr verlangt werden, dass bei neuen Wohnungen oder Umbauten mindestens ein oder sogar zwei Autoabstellplätze erstellt werden müssen. Ebenfalls sind die Anforderungen an die Erstellung von Parkplätzen bei Industrie-, Gewerbe- oder Dienstleistungsgebäuden zu reduzieren. Vorbildlich sind die Werte in der Stadt Bern, indem für 10 Arbeitsplätze 1 Autoabstellplatz und auf 2 Wohnungen ein Autoabstellplatz verlangt werden. Allerdings wird mit der Reduktion des Normbedarfes «nur» das zukünftige Wachstum der Parkplätze gebremst. Die vorhandenen privaten Parkplätze werden nicht angetastet. Erste Schritte zu einer Reduktion der bestehenden Parkplätze werden im Zürcher Baugesetz vorgeschlagen: In speziellen Fällen können die bestehenden Parkplätze reduziert werden. Konkrete Erfahrungen mit dieser neuen Bestimmung bestehen aber noch nicht.

Eine weitere Möglichkeit stellt die Erhebung von Parkplatzabgaben dar. Bei einer

Beachtung der Boden-, Bau- und Unterhaltskosten für Parkplätze müssten je nach Standort und Standard (ungedeckt, überdacht) zwischen 100 Fr. und 400 Fr. pro Monat bezahlt werden. Kostendeckende Parkplatzpreise würden zu einer weiteren Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren führen.

Beurteilung der Verkehrsberuhigungsmassnahmen

Die eingeleiteten Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren stellen einen Fortschritt dar. Ein gewisser Beitrag zu wohnlicheren Umgebungen ist unübersehbar. Ein spürbarer Einfluss auf eine geringere Freizeitmobilität kann aber noch nicht festgestellt werden. Dazu müssen die Anstrengungen entschieden intensiviert werden. Eine Vereinfachung der Massnahmen zur Verkehrsberuhigung ist dringend notwendig. Zudem sind die unterschiedlichen Instrumente wie Tempo 30, Trottoirparkierverbot, Platzgestaltung usw. noch besser aufeinander abzustimmen.

Schlussbemerkungen

Der Freizeitverkehr stellt ein komplexes Phänomen dar, das noch wenig erforscht ist. Ebenfalls fehlen umfassende Strategien, um die massive Zunahme des motorisierten Individualverkehrs einzudämmen. Wohl bestehen einige Ansätze zugunsten eines umweltverträglicheren Freizeitverkehrs. In den Agglomerationen stehen die Bemühungen der Verkehrsberuhigung in den Quartieren im Vordergrund. Die Anstrengungen müssen intensiviert werden, wenn verhindert werden soll, dass der Freizeitverkehr sich nicht alle 15 Jahre verdoppelt. Auf Bundesebene ist die Einführung von Verkehrsabgaben zu befürworten.

Literatur

- Bundesamt für Statistik (1990). Mikrozensus 1987/88. Reiseverhalten der Schweizer Wohnbevölkerung. Reihe 10, Tourismus. Bern.
- Diekmann, A. & Preisendörfer, P. (1991). Umweltbewusstsein, ökonomische Anreize und Umweltverhalten. Empirische Befunde aus einer Umweltbefragung in Bern und München, in: Schweizerische Zeitschrift für Soziologie, (2).
- Dierkes, M. & Fietkau, H.-J. (1988), in: Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (Hg.), Umweltbewusstsein – Umweltverhalten. Materialien zur Umweltforschung. Karlsruhe.
- EVED (Dienst für Gesamtverkehrsfragen) (1991). Verkehr – gestern, heute, morgen. GVF-Bericht 1/91. Bern.
- Hamele, H. (1987). Meinungen über Tourismus und Umweltprobleme, Ergebnisse der Reiseanalyse 1985, in: Studienkreis für Tourismus Starnberg e. V. (Hg.), Tourismus und Umwelt. Bericht über eine Fachtagung am 11. März 1987 in Berlin.
- Koenigs, T. & Schaeffer R. (Hg.) (1991). Fortschritt vom Auto. Umwelt und Verkehr in den 90er Jahren. München: Raben.
- Müller, H.-R. (1986). Tourismus in Berggemeinden: Nutzen und Schaden, in: Schlussberichte zum Schweiz. MAB-Programm, Nr. 19. Bern.

Autorenverzeichnis

Blumer Jacques, Atelier 5, Architekten und Planer, Sandrainstrasse 3, 3007 Bern

Dietiker Jürg, dipl. Ing. ETH, Verkehrs- und Raumplaner, Ländistrasse 15,
5200 Windisch

Eisner Manuel, Dr. phil., Soziologisches Institut der Universität Zürich,
Rämistrasse 69, 8001 Zürich

Fahr Peter, Schriftsteller, Herzogstrasse 20, 3014 Bern

Fuhrer Urs, PD Dr. phil., Institut für Psychologie der Universität Bern,
Muesmattstrasse 45, 3000 Bern 9

Holzinger Stefan, cand. phil. II, Engestrasse 1, 3012 Bern

Kaiser Florian G., Dr. phil., Institut für Psychologie der Universität Bern,
Muesmattstrasse 45, 3000 Bern 9

Lamprecht Markus, lic. phil., Forschungsstelle Sportsoziologie, Abteilung für
Turn- und Sportlehrer, ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich

Meier Ruedi, Dr. oec. publ., Direktionssekretariat der kantonalen Baudirektion,
Reiterstrasse 11, 3013 Bern

Müller Hans-Rudolf, Dr. rer. pol., Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus
(FIF) der Universität Bern, Monbijoustrasse 29, 3011 Bern

Röllin Peter, Dr. phil., Kultur- und Kunsthistoriker, Hintergasse 32,
8640 Rapperswil

Stamm Hanspeter, lic. phil., Soziologisches Institut der Universität Zürich,
Rämistrasse 69, 8001 Zürich

Steiner Jürg, dipl. Geograph, Berner Zeitung, Dammweg 9, Postfach, 3001 Bern

Die Automobilisierung der Gesellschaft hat Städte und Dörfer, ja ganze Landschaften umgestaltet, Wohnräume und Lebensweisen verändert. In diesem Buch beschäftigen sich Raum- und Verkehrsplaner, Ökonomen, Soziologen und Psychologen, ein Architekt, ein Kunsthistoriker, ein Tourismusforscher sowie ein Schriftsteller mit den Zusammenhängen zwischen Wohn- und Siedlungsbau und automobiler Freizeit.

Die einen Autoren leuchten die Ursachen heutiger Freizeitmobilität aus, die anderen richten ihr Augenmerk auf Möglichkeiten, wie die automobiler Freizeit durch alternative Verkehrsangebote, aber auch durch die Wohn- und Siedlungsgestaltung reduziert werden könnte.

Die Zusammenhänge zwischen Siedlungsstrukturen, Wohnen und automobiler Freizeit werfen neue Fragen auf: Ist die rasant angestiegene Automobilität in der Freizeit auch durch unsere Wohn- und Siedlungsräume bedingt? Spiegelt sich in der auf das Auto hin orientierten Freizeitmobilität ein Wohnproblem? Welche Lösungen bieten sich Verkehrs- und Siedlungsplanern sowie Bauherren und Architekten an, um zu verhindern, dass immer mehr Menschen ihr Zuhause in der Freizeit mit dem Auto verlassen? Wie sollen sich Freizeitregionen verhalten, wenn ihre Wohn- und Erholungsqualität durch Tagestouristen mit Autos beeinträchtigt wird?