

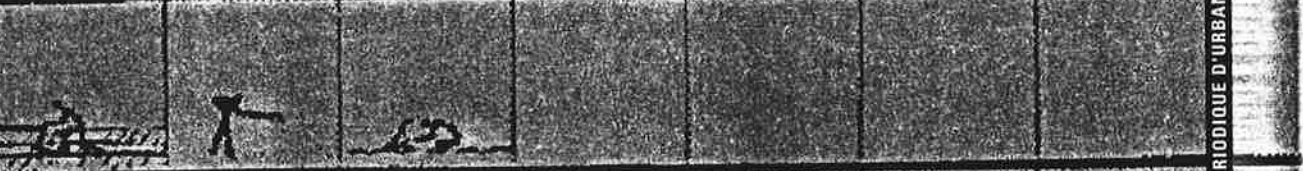
Urbania

ZEITSCHRIFT FÜR PLANNING, UMWELT UND STADTBAU / PERIODIQUE D'URBANISME, D'AMENAGEMENT ET D'ENVIRONNEMENT

0-2



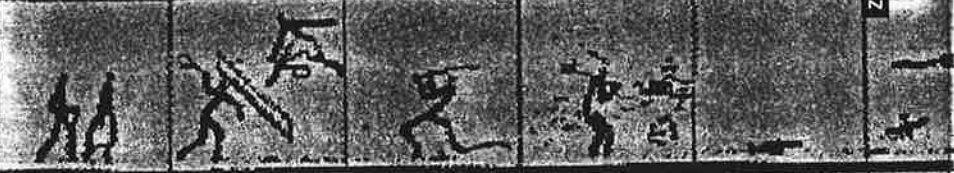
3-6



7-14



15-24

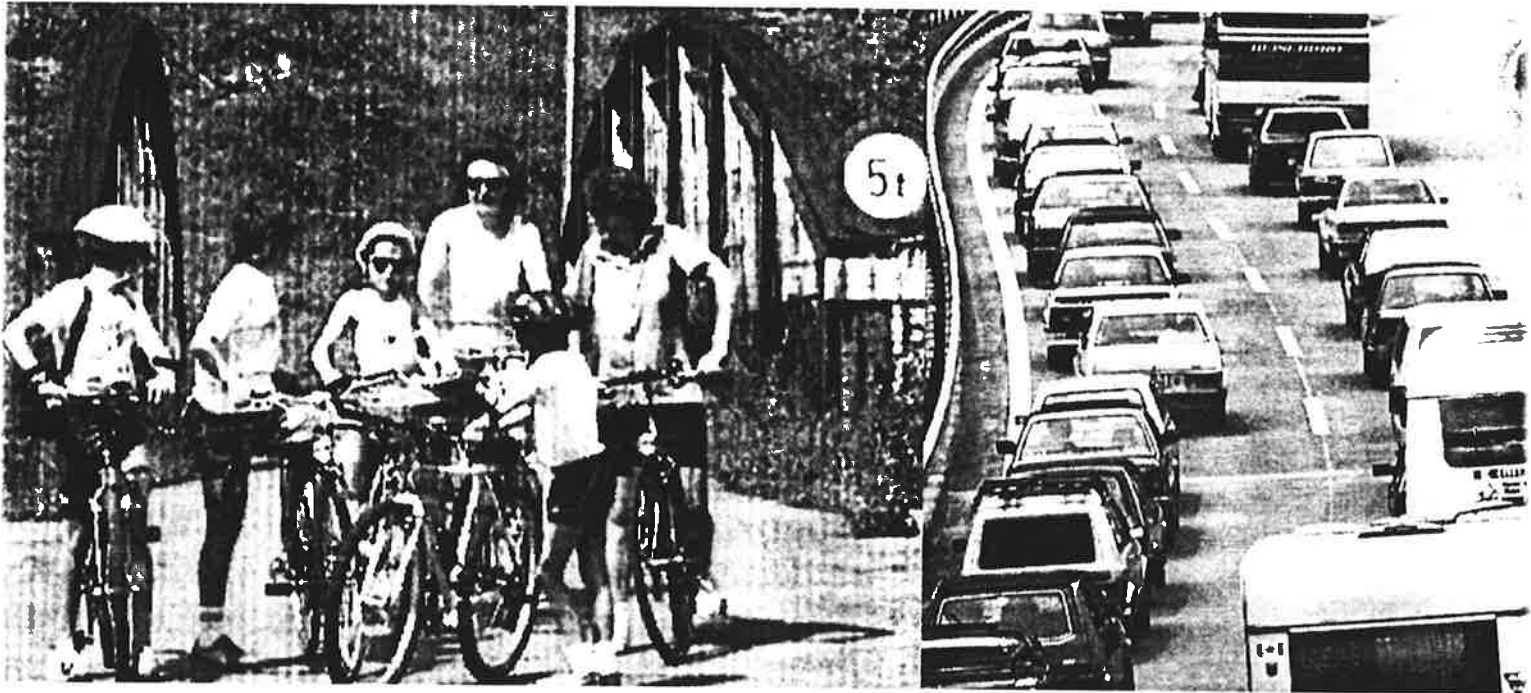


50+



AKTIVE FREIZEIT-
PASSIVE RAUMPLANUNG
LOISIRS ACTIFS -
URBANISME PASSIF

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 EINE VORDRINGLICHE AUFGABE, STRATEGIEN UND MASSNAHMEN ZU REALISIEREN, UM DEN TEILWEISE ZERSTÖRERISCHEN CHARAKTER DES FREIZEITVERKEHRS ZU REDUZIEREN.



Freizeitverkehr eine neue Aufgabe

► Dr. Ruedi Meier,
Wissenschaftlicher
Mitarbeiter des Bau-,
Verkehrs- und Energie -
Departements des
Kantons Bern.
Publikationen im
Rahmen der Raum-
planung, Regional-,
Struktur, Verkehrs-
und Umweltpolitik.

► Dr. Ruedi Meier,

**Ziele setzen: Vermeiden / Umlagern /
Abbauen der Belastungen**

Eine wirksame Freizeitpolitik zugunsten eines umweltverträglicheren Freizeitverkehrs setzt klare Zielsetzungen voraus.

Vermeiden

Erstens ist das Vermeiden von noch mehr umweltbelastendem Freizeitverkehr anzustreben. Konkret kann dies mit einer Aufwertung der häuslichen Tätigkeiten, der lokalen Verbundenheit und verbesserter sozialer Kontakte im Nahbereich erreicht werden. Dazu gehören die Bereitstellung von Gesellschaftsräumen oder die Schaffung von

Schrebergärten. Ebenfalls sind alle Massnahmen zu beachten, die das Wohnumfeld verbessern und zum Abbau bestehender Umweltbelastungen beitragen. Ein zentraler Stellenwert kommt der Aufwertung des Naherholungsraumes zu.

Umweltverträgliche Verkehrsmittel

Zweitens ist eine Umlagerung von umweltbelastenden Verkehrsmitteln auf weniger belastende Verkehrsträger anzustreben. Im Vordergrund steht eine Umlagerung auf den Langsamverkehr (zu Fuss, Velo) oder auf den öffentlichen Verkehr. Gefordert sind auch nachfrageseitige Massnahmen. So sind die externen Kosten des Verkehrs den einzelnen Verkehrsträgern anzulasten und der umweltverträgliche Langsamverkehrs ist insbesondere für den Freizeitbereich entschieden zu fördern.

Reduktion der verbleibenden Belastungen

Die verbleibenden Belastungen aufgrund des Freizeitverkehrs sind nach Möglichkeit zu reduzieren. Dazu gehören technische Massnahmen bei den Fahrzeugen, die Errichtung von Lärmschutzwänden oder allenfalls der Bau von Umfahrungsstrassen.

Verkehrsabgaben als eine Schlüsselgrösse

Auf Bundesebene ist eine bessere Verzahnung der Raumplanung mit den Freizeitanliegen gefordert. Die umweltverträglichen Verkehrsträger sind stärker zu fördern.

Neu ist die Internalisierung der externen Kosten zu realisieren, insbesondere beim motorisierten Individualverkehr. Am einfachsten ist dies über eine Erhöhung des Benzinpreises möglich, wobei sich ein etappenweises Vorgehen empfiehlt: Während mehrerer Jahre ist in konstanten Schritten ein Preisanstieg in die Wege zu leiten. Falls eine volle Internalisierung der bisher monetarisierten externen Kosten angestrebt wird, müsste mindestens eine Verdoppelung des Benzinpreises von heute 1 Franken 20 auf rund 2 Franken bis zum Jahr 2000 angestrebt werden.¹

Vorteilhafte Auswirkungen

Damit ist eine Stabilisierung des Freizeitverkehrs zu erwarten, der ohne Verkehrsabgaben jährlich um mehrere Prozent zunehmen dürfte. Die Umweltbelastungen (CO₂, NO_xAusstoss) werden reduziert. Umweltfreundlichere Verkehrsmittel (zu Fuss gehen, Velo, öffentlicher Verkehr) werden besser gestellt. Der Tagestourismus über längere Distanzen würde wohl tendenziell gedrosselt. Die Erholungsräume in den Berggebieten werden hingegen für den Aufenthaltstourismus attraktiver. Die wertschöpfungsintensiveren Formen des Tourismus sind Gewinner, was durchaus im mittel- bis längerfristigen Interesse der Fremdenverkehrsorte liegt.

Raumplanung und Freizeitverkehr auf kantonaler Ebene

Die Raumplanung ist noch zu sehr auf das Wohnen, Arbeiten und den Verkehr aus Sicht der Pendler und Pendlerinnen ausgerichtet. Zukünftig sollten die Freizeit Aspekte vermehrt in die Planung einfließen. Einerseits ist eine bessere Integration von Freizeitaktivitäten mit anderen Tätigkeiten im ländlichen Raum (z.B. bei Meliorations- und Forststrassen) anzustreben. Andererseits sind städtische Freizeitaktivitäten wiederum vermehrt an die Knoten des öffentlichen Verkehrs zu plazieren. Beispielsweise ist im bernischen Projekt «Entwicklungsschwerpunkte (ESP)» für Arbeitsplätze gerade 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 Planung neue Freizeittrends wie Riveryrafting, 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 defensiv zu reagieren.

Verkehrsberuhigung in den Quartieren

Mit Hilfe der Ortsplanungen können bessere Bedingungen für wohnliche Aussenräume geschaffen werden: Eine attraktive Umgebung erhöht die Chancen, das 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, Einführen von Tempo 30, Reduktion von Parkplätzen und Einführen des Parkkartenmodells mit blauen Zonen.

Klare Grundsätze für umweltfreundliche Mobilität im Tourismus

Mit dem Tourismuseleitbild 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, oder Meliorations und Forststrassen für den rein touristischen Verkehr zu schliessen. Ein qualitativ hochstehendes Fuss- und Wanderwegnetz soll

¹ Ruedi Meier, Umweltgerechte Verkehrsabgaben Vorschläge für eine Neuorientierung, Rüegger Verlag, Zürich/Chur 1993, 120 Seiten, Fr. 19.80



Bilder: Amt für Gemeinden und Raumordnung, Bern

sichergestellt werden. Weiter ist für die Abstimmung neuer Kurortanlagen mit dem öffentlichen Verkehr zu sorgen. Insbesondere bei touristischen Transportanlagen ist u.a. im Rahmen des Konzessionsverfahrens darauf zu achten, dass möglichst schlanke Transportketten mit dem öffentlichen Verkehr zustandekommen. 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 ebenfalls kostengünstig bereitgestellt bzw. in die Bergbahnabonnements eingeschlossen werden.

Parkplatzbewirtschaftung und Freizeitverkehr

Ein grosser Teil des Freizeitverkehrs findet heute mit dem Auto statt. Dies wird sich in den nächsten Jahren kaum grundlegend ändern. Immerhin ist mit einer wohl dosierten Parkplatzbewirtschaftung anzustreben, die Autos besser auszulasten oder eine Anreise mit dem öffentlichen Verkehr zu bewerkstelligen. In den Agglomerationen sind damit Umlagerungen des motorisierten Freizeitverkehrs auf den Langsamverkehr (zu Fuss, Velo) möglich.

Für eine gezielte Parkplatzbewirtschaftung sind grössere Massenveranstaltungen (Messen wie BEA, Turnfeste) und grössere touristische Infrastrukturen besonders geeignet. Hier können Abgaben für eine Parkplatzbenutzung erhoben werden. In jüngster Zeit sind Parkplatzabgaben bei der BEA mit 10 Franken oder bei einem Schwimmbad mit 5 Franken pro Tag 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.

Es besteht kein Zweifel, dass der Freizeitverkehr in seiner Bedeutung zunehmen wird und die Thematik in den kommenden Jahren weitere Diskussionen auslösen wird. Es ist zu hoffen, dass die Raumplanung ihrer Aufgabe gerecht werden kann und dazu beiträgt, zukunftsgerichtete Lösungen zu finden. ■