forum

raumentwicklung
du développement territorial
sviluppo territoriale

Informationsheft
Bulletin d'information
Bollettino d'informazione

are

Bundesamt für Raumentwicklung
Office fédéral du développement territorial
Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Federal Office for Spatial Development

Freizeitverkehr

Zum Vergnügen unterwegs

Trafic de loisirs

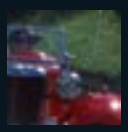
Le plaisir déplace...

Il traffico del tempo libero

Spostarsi per diletto

1 | 2004

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC



Inhalt

Editorial 3

Freizeitverkehr als grosse Zukunftsaufgabe 5

Interview mit Ständerat Peter Bieri: «Den Freizeitverkehr als wachsende Grösse ernst nehmen» 8

Die Nächte gehören den Männern 12

Freizeit-Mobilitätsstile in Deutschland 15

Freizeit von Jugendlichen: Mobil, aber regionsverbunden 19

Klimaschutz auch beim Flugverkehr 22

Fünf Fragen an den Verkehrsclub der Schweiz (VCS) und an den Touringclub der Schweiz (TCS) 23

Freizeitmobilität in den Alpen nachhaltig gestalten 26

Mit Kombi-Angeboten den öffentlichen Verkehr fördern 29

«Alpen retour» – die Mobilitätskampagne des Schweizer Alpen-Clubs 31

Sport treiben auch ohne Auto 33

Expo.02: Grossereignis setzte auf öffentlichen Verkehr 35

SBB-Freizeitanbieter RailAway boomt 37

Freizeitverkehrs-Situation am Greifensee verbessern 39

Info 41

Impressum 79

Sommaire

Editorial 42

Gérer le trafic de loisirs, la tâche importante de demain 44

Interview du conseiller aux Etats Peter Bieri: «La croissance du trafic de loisir est à prendre au sérieux.» 47

Les hommes fréquentent les bars de nuit 52

La mobilité des loisirs en France 55

Un urbanisme innovant: l'exemple de l'Ouest lausannois 58

Cinq questions à l'Association Transports et Environnement (ATE) et au Touringclub Suisse (TCS) 62

Info 65

Impressum 79

Sommario

Editoriale 66

Il traffico del tempo libero: un importante compito per il futuro 68

Intervista con Peter Bieri, Consigliere agli Stati: «Il traffico del tempo libero: una dimensione in crescita di cui va preso atto» 71

Le notti appartengono agli uomini 76

Impressum 79

Editorial

Christian Küng
Vizedirektor ARE
christian.kueng@are.admin.ch

Im Jahr 2000 hat der Freizeitverkehr den Berufsverkehr klar übertroffen. Der Anteil des Freizeitverkehrs beträgt mittlerweile 44 Prozent des Gesamtverkehrs, der Anteil des Berufsverkehrs macht nur noch 29 Prozent aus.

Für diese Entwicklung gibt es vor allem vier Gründe:

- **Die Arbeitszeit hat im Durchschnitt abgenommen – wir verfügen über mehr Freizeit.**
- **Das Verkehrsangebot ist stark ausgebaut worden – wir verfügen über eine Vielzahl von Möglichkeiten, uns fortzubewegen.**
- **Die Bevölkerung nimmt weiterhin zu – immer mehr Menschen bewegen sich auch in der Freizeit, auch die ältere Generation wird zunehmend mobiler**
- **Der Verkehr ist insgesamt billiger geworden: War früher ein Flug nach Amerika noch ein Luxus, so ist er heute fast für jedermann erschwinglich. Die Kaufkraft ist gestiegen, auch zu Gunsten des Freizeitverkehrs.**

Die Freizeitmobilität ist eindeutig ein Bedürfnis und oft auch ein Genuss. Zudem ist sie für unser Land ein wichtiger Wirt-

schaftsfaktor. Es ist uns aber bewusst, dass die Freizeitmobilität – wie die Mobilität überhaupt – auch ihre Kehrseiten hat. Denken wir nur etwa an den Lärm, die Abgase und die Unfälle.
Beim Freizeitverkehr fällt der hohe Autoanteil von rund 68 Prozent der zurückgelegten Kilometer auf. Weil ein Drittel der Autofahrten kürzer als drei Kilometer ist, sind die Möglichkeiten zu einer Verlagerung auf den Langsamverkehr und auf den öffentlichen Verkehr noch bei weitem nicht ausgeschöpft. Ausserdem liegen viele Freizeitangebote an ungünstigen Standorten oder sind schlecht erschlossen. Mit raumplanerischen Massnahmen – Stichwort kurze Wege – und einer besseren Anbindung durch den öffentlichen Verkehr können diese Nachteile wirksam reduziert werden.

Die Strategie des ARE für einen nachhaltigen Freizeitverkehr bewegt sich im Spannungsfeld zwischen dem Bedürfnis nach Freizeitverkehr und der Verpflichtung, mit den Ressourcen schonungsvoll umzugehen. In dieser Strategie wollen wir aufzeigen, welche Massnahmen zu einem schonungsvolleren Freizeitverkehr führen. Dabei legen wir besonderen Wert auf Win-Win-Massnahmen. Dadurch soll der Freizeitverkehr nicht nur schonungsvoller, sondern auch attraktiver werden.

Ob wir dieses Ziel erreichen, steht keineswegs fest. Denn es hängt auch davon ab, dass möglichst viele mitmachen. In diesem Heft soll deshalb ein Grundstein gelegt werden, um die Diskussion über den Freizeitverkehr breiter anzugehen.

Freizeitverkehr als grosse Zukunftsaufgabe

Ulrich Seewer
ARE-Sektion Verkehrspolitik,
Projektleiter Strategie Freizeitverkehr

Freizeitverkehr stand in Verkehrsplanung und -politik bisher nicht im Vordergrund. Der Handlungsbedarf ist aber aufgrund der grossen wirtschaftlichen Bedeutung und der starken Zunahme des Freizeitverkehrs offensichtlich. Was getan werden kann, wird die Strategie Freizeitverkehr zeigen, die das ARE derzeit ausarbeitet.

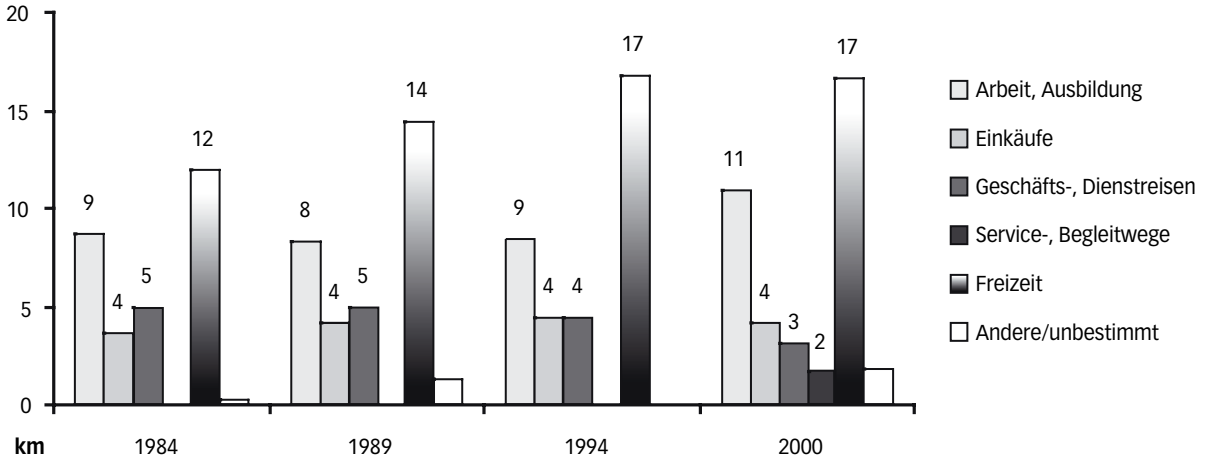


Abb. 1: Entwicklung der Verkehrszwecke nach Distanz (zurückgelegte km pro Tag und Person); Service- und Begleitwege wurden bis 1994 zusammen zur Freizeit gerechnet
Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Statistik, 2001. Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Bern und Neuenburg

Freizeitverkehr lässt sich unterscheiden in alltäglichen Freizeitverkehr, Ausflugsverkehr und Ferienverkehr. Seine Bedeutung hat in den letzten Jahrzehnten stetig zugenommen (s. Abb. 1). Diente 1974 nur rund ein Viertel aller Wege der Freizeit, so waren es 1989 bereits 32% und 2000 40%.[1] In der Freizeit unterwegs zu sein wurde immer mehr zu einem alltäglichen Verhalten. Das Auto hat im Freizeitverkehr verglichen mit den anderen Verkehrszwecken überdurchschnittliche und zunehmende Bedeutung. Das ist nicht zuletzt auch darauf zurückzuführen, dass sich die Ziele des Freizeitverkehrs in die Agglomerationsgürtel verschoben haben, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Langsamverkehr schlechter erreichbar sind.
Bei den Ferienreisen und Ausflügen hat ebenfalls eine dynamische Entwicklung stattgefunden. Während die Dauer der Reisen seit den Siebzigerjahren des vergangenen Jahrhunderts abgenommen hat, ist die Zahl der Reisen gestiegen. Die Schweiz verlor als Ferienland für die Schweizer Bevölkerung etwas an Bedeutung. Der inländische Anteil an allen Reisezielen ist mit rund 44% aber immer noch vergleichsweise gross. Der Anteil der Reisen in Länder ausserhalb Europas ist in den letzten Jahren stark gewachsen. Diese Ländergruppe macht als Zieldestination insgesamt nur rund 10 % aus, die allerdings punkto Distanz stark ins Gewicht fallen. Bei den Verkehrsmitteln haben Auto und Flugzeug zugelegt, während der Anteil der Eisenbahn stark zurückgegangen ist.[2]

Freizeitverkehr muss effizienter werden

Bisher hat sich die Verkehrspolitik im Personenverkehr auf den Pendlerverkehr und auf den Fernverkehr konzentriert, hier konnten Erfolge erzielt werden. Der Freizeitverkehr dagegen stand nicht im Vordergrund. Doch bereits heute ist er verantwortlich für die grössten Spitzenbelastungen auf dem Verkehrsnetz, was entsprechende Auswirkungen auf Mensch, Umwelt und räumliche Strukturen hat. Der Freizeitverkehr weist in den letzten Jahren das grösste Wachstum aus, sein Anteil wird aufgrund der zunehmenden Zahl nicht erwerbstätiger Personen (vor allem RentnerInnen) und der höheren Kaufkraft weiter zunehmen. Entsprechend steigt die Nachfrage nach neuen Angeboten und teuren Infrastrukturen. Die gesellschaftlichen Bedürfnisse nach Freizeitmobilität sollen weiterhin befriedigt werden und die ökonomischen Potenziale erhalten bleiben, ohne die natürlichen Grundlagen zusätzlich zu belasten und teure Infrastrukturen notwendig zu machen. Dafür muss der Freizeitverkehr als Ganzes effizienter und nachhaltiger werden. Die Strategie Freizeitverkehr soll zeigen, wie dies geschehen kann.

Strategie Freizeitverkehr als Antwort

Von politischer Seite verlangt das Postulat von Ständerat Bieri[3] die Ausarbeitung eines Berichts zum Freizeitverkehr. Das zuständige Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) gab dem ARE den Auftrag, in Zusammenarbeit mit den weiteren betroffenen Akteuren eine Strategie Freizeitverkehr auszuarbeiten.
Den ersten Entwürfen der Strategie liegt die Vorgabe zu Grunde, dass die Bedürfnisse nach Freizeitmobilität im Jahr 2020 nachhaltiger abgedeckt sein sollen als heute. Dabei soll sich der Modalsplit im Vergleich zum Jahr 2000 zu

Gunsten des öffentlichen und des Langsamverkehrs verändern. Zudem soll die mit motorisierten Individualverkehrsmitteln zurückgelegte Anzahl Personenkilometer stabilisiert werden. Die negativen Auswirkungen des Freizeitverkehrs auf Umwelt und Raum sollen abnehmen, ohne dass Einschränkungen auf der individuellen Ebene notwendig sind.

Freizeitverkehrspolitik ist eine Querschnittsaufgabe, welche die Bereiche nachhaltige Entwicklung, Raumplanung, allgemeine Verkehrspolitik, Tourismusförderung, Umweltpolitik, Energiepolitik sowie Sport und Gesundheit auf allen politischen Ebenen betrifft. Diese werden bei der Ausarbeitung und Umsetzung von Massnahmen berücksichtigt. Die Strategie zum Freizeitverkehr wird aufzeigen, wie ein auf politische Akzeptanz stossendes Massnahmenprogramm aussehen könnte.[4] Um im Freizeitverkehr aktiv werden zu können, muss der Bund zuallererst Handlungsfähigkeit erlangen und den eigenen Aktionsspielraum ausnutzen. Dazu gehört unter anderem, dass der Bund seinen Einfluss geltend macht, die vorhandenen Instrumente einsetzt, entsprechende Arbeitshilfen bereitstellt und Informationen aufbereitet. So kann er wichtige Themen aktiv weiterentwickeln und Innovationen bei Forschung und Umsetzung fördern.

Auf Partner angewiesen

Der Bund und insbesondere das ARE sind in diesem Bereich schon heute aktiv. Verschiedene Forschungs- und Pilotprojekte sollen Fragen beantworten, Lösungsansätze aufzeigen und so eine Grundlage für die Erarbeitung und Umsetzung der Strategie bilden.[5] Da die Bedürfnisse und Ansprüche im Freizeitverkehr sehr unterschiedlich sind, werden in den einzelnen Pilotprojekten spezifische Zielgruppen angesprochen. Beispielsweise die Bergsportler mit «AlpenRetour» oder die in Vereinen aktiven Breitensportler im Projekt «Sportlich zum Sport». Im Greifensee-Projekt steht das Freizeitverkehrsverhalten in zentrumsnahen Erholungsgebieten im Vordergrund, während «New Mobility» ein nachhaltiges Verkehrsverhalten auf dem Weg zu Tourismusdestinationen fördern will. Mit «SchweizMobil» soll ein nationales Angebot in den Bereichen Velofahren («Veloland Schweiz»), Wandern, Skaten und Paddeln ausgebaut beziehungsweise neu geschaffen werden.

Der Bund kann die gesetzten Ziele aber nicht allein erreichen. So stellen beispielsweise die SBB mit RailAway zahlreiche attraktive Freizeitangebote bereit, die mehrheitlich sehr erfolgreich sind und genutzt werden.[6] Auf städtischer Ebene hat Zürich im Rahmen der Erarbeitung und Umsetzung der neuen Mobilitätsstrategie eine Teilstrategie zum Freizeit- und Einkaufsverkehr erarbeitet.[7]

Mit der Verabschiedung einer konsolidierten Strategie Freizeitverkehr durch den Bundesrat soll ein Zeichen gesetzt werden, das diese Anstrengungen unterstützt und für eine Multiplikation im ganzen Land sorgt. Dies wird möglich sein, wenn die wichtigen Akteure vernetzt aufs gleiche Ziel hinarbeiten. ●

ulrich.seewer@are.admin.ch

Anmerkungen

1 Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Statistik, 2001. Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Bern und Neuenburg, und Meier R., 2002: Den Freizeit- und Tourismusverkehr auf Nachhaltigkeit ausrichten. In: Forum 3/02: 8 – 11.

2 Laesser, Christian, 2002. Travel Market Switzerland 2001. Basic Report and Variables Overview. St. Gallen.

3 02.3733; Interview mit SR Bieri in diesem Heft.

4 ARE (Bundesamt für Raumentwicklung), 2003: Workshop «Freizeitverkehr wohin – Gibt es Strategien für eine nachhaltige Entwicklung?» Auswertungsbericht – Schlussfolgerungen – Weiteres Vorgehen. Bern: Download www.freizeitverkehr.ch.

5 S. dazu die Beiträge in diesem Heft. Mehr Informationen zu den verschiedenen Projekten auch unter www.freizeitverkehr.ch

6 www.railaway.ch

7 Stadtrat von Zürich, 2002: Mobilität ist Kult(ur), die neue Mobilitätskultur - wie wir miteinander weiterkommen, Ziele und Elemente, Schwerpunkte, Beispiele aus dem Alltag. Zürich.

Das Velo – beliebtes Verkehrsmittel, nicht nur von Kindern und Jugendlichen

«Den Freizeitverkehr als wachsende Grösse ernst nehmen»

Interview: Pieter Poldervaart
Fotos: Julia Konstantinidis

Einkaufen und Wochenendausflug, Ausgang und Ferien: Freizeit ist ohne Verkehr undenkbar. Entsprechend unseren Lebensgewohnheiten wächst der Anteil des Freizeitverkehrs am Gesamtaufkommen. Ständerat Peter Bieri fordert, dem Freizeitverkehr die nötige Aufmerksamkeit zu schenken und entsprechende Lösungen in die bestehende Gesamtverkehrspolitik einzubetten. Denn Projekte des Agglomerationsverkehrs oder «Bahn 2000» könnten nicht isoliert betrachtet werden, sondern seien auch Beiträge für eine nachhaltige Entwicklung im Freizeitverkehr.

Peter Bieri, 1952, ist Zuger CVP-Ständerat und Präsident des Informationsdienstes für den öffentlichen Verkehr (LITRA). Im Ständerat ist er unter anderem Mitglied der Kommission Verkehr und Fernmeldewesen. Peter Bieri studierte an der ETH Agronomie und arbeitet als Fachlehrer und Betriebsberater am Landwirtschaftlichen Bildungs- und Beratungszentrum Schluechthof in Cham/ZG.

Herr Bieri, Sie sind nicht ganz unbeteiligt daran, dass es überhaupt zu diesem Heft gekommen ist. Mit Ihrem Postulat haben Sie Ende 2002 den Bundesrat beauftragt, eine Gesamtschau zum Freizeitverkehr vorzulegen. Weshalb das?

In der Vergangenheit hat die öffentliche Hand relativ viel unternommen in Sachen Güterverkehr – Stichwort NEAT. Man hat auch mit «Bahn 2000» zur Verbesserung des Personenfernverkehrs einiges getan. Derzeit steht der Agglomerationsverkehr im Zentrum des Interesses. Doch wenn man weiss, dass 44 Prozent der Verkehrsleistungen auf den Freizeitverkehr entfallen, ist klar, dass auch hier etwas passieren muss. Ich wollte deshalb vom Bundesrat wissen, ob es zur Bewältigung dieses wachsenden Segments Sonderleistungen des Bundes oder der Kantone braucht. Ein zweiter Aspekt ist die Schweiz als klassisches Tourismusland. Selbstverständlich macht man sich beispielsweise im ARE schon länger Gedanken dazu. Trotzdem bin ich überzeugt, dass ein entsprechender Support aus dem Parlament wichtig ist, um einen umfassenden Bericht der Lage zu erhalten. Die Thematik bedarf auch einer öffentlichen Diskussion.

44 Prozent Verkehrsanteil sind beachtlich – warum geriet der Freizeitverkehr nicht schon früher ins Visier der Politik?

Die Probleme wurden woanders geortet, insbesondere bei der zunehmenden Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse. Oder man erkannte den drohenden Verkehrskollaps auf den Autobahnen – und fand die Antwort im Programm «Bahn 2000». Während Jahrzehnten lief der Freizeitverkehr diffus im Gesamtverkehr mit. Doch die Bedürfnisse der Bevölkerung wandeln sich seit einigen Jahren massiv: Wir haben mehr Freizeit zur Verfügung, wir können uns Mobilität auch leisten, immer mehr Menschen stehen nicht mehr im Arbeitsprozess, sind aber noch rüstig genug, um zu reisen – und machen von ihren Möglichkeiten Gebrauch. Auch die Jugendlichen sind heute in der Freizeit weit mobiler als wir es noch waren. Diese Entwicklung wird erst seit einigen Jahren als solche erkannt.

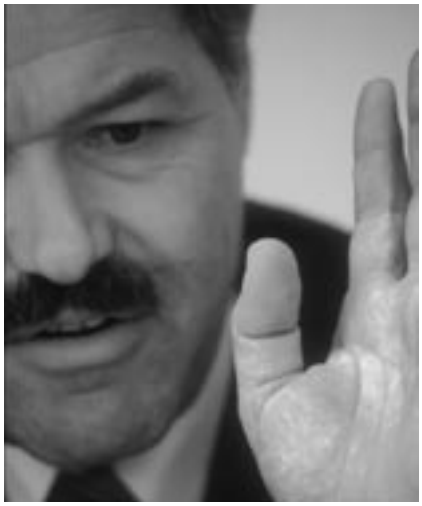
Die Schweiz wird älter, der Wohlstand nimmt – abgesehen von Schwächeperioden – eher zu. Wird somit auch der Trend zu mehr Freizeitmobilität weitergehen?

Davon bin ich überzeugt. Kommt dazu, dass selbst die werktätige Bevölkerung in der Tendenz immer mehr Zeit zur Verfügung hat. Sei es durch die Reduktion der Arbeitszeiten, sei es durch eine andere Nutzung der Freizeit: Wenn man früher mehr Zeit für Hausarbeit oder zur Nahrungsbeschaffung – etwa im eigenen Garten – aufwendete, haben viele Menschen heute deutlich mehr Möglichkeiten, diese Freiräume durch nicht arbeitsbesetzte Tätigkeiten zu nutzen – und zu reisen.

Der Bericht Freizeitverkehr erscheint im kommenden Herbst – welche Erwartungen setzen Sie in die Studie?

Der Bericht soll eine Situationsanalyse sein und Impulse geben, die sich in die verkehrspolitischen Überlegungen der anderen Bereiche einbetten. Denn selbstverständlich ist Freizeitverkehr Bestandteil der gesamten Verkehrspolitik. Doch er hat andere Schwergewichte und muss anders organisiert werden als beispielsweise der Güterverkehr. Seine Markenzeichen sind etwa, dass er nicht regelmässig anfällt oder dass die notwendigen Kapazitäten rasch wechselnd sind – sei dies örtlich oder zeitlich – ganz im Unterschied zum Arbeitsverkehr.

Freizeitverkehr ist eng mit dem Tourismus verknüpft. Trägt das heutige Angebot den Bedürfnis-



sen dieses wichtigen Wirtschaftszweigs genügend Rechnung?

Der Modalsplit beim Freizeitverkehr ist punkto Nachhaltigkeit ungünstig, 70 Prozent entfallen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV), ein beträchtlicher Teil davon auf Sportveranstaltungen oder beliebte Wochenenddestinationen, was grosse Ströme zu bestimmten Zeiten verursacht – eine ideale Ausgangslage für den öffentlichen Verkehr, dem MIV Anteile abzujagen. Dass die Tourismusbranche dafür offen ist, zeigen die vielfältigen ÖV-Angebote für ausländische Gäste, die ohne Auto anreisen.

Wer müsste mehr tun, um den Tourismusverkehr in Richtung Nachhaltigkeit zu lenken?

Das beginnt bei den Gemeinden, die sich bewusst sein müssen, dass autofreie Ferienorte sehr gefragt sind. An Zermatt etwa ist nicht nur das Matterhorn attraktiv, sondern auch die Abwesenheit von Lärm und Abgasen. Grindelwald seinerseits finanziert mit der Kurtaxe den Nulltarif für den Bus zu den Bergbahnen. Auch städtische Gemeinden haben viele Möglichkeiten, etwa Tickets für Messen oder Sportanlässe, in denen die Benutzung des Bus- oder Tramnetzes inbegriffen ist. Die Gemeinden haben es auch in der

Hand, wenn sie in Sachen Raumplanung ihre Möglichkeiten wahrnehmen, wenn neue Sportanlagen und Einkaufszentren an ein Verkehrsregime mit attraktiver ÖV-Erschliessung geknüpft werden.

Was steht im Pflichtenheft von Bund und Kantonen?

Auf der Ebene der Kantone geht es in erster Linie darum, Regionalverkehrskonzepte zu entwickeln, die dem ÖV gute Voraussetzungen bieten. Auf nationaler Ebene müssen die entsprechenden Infrastrukturen angeboten werden. Ein Vorzeigebeispiel dafür war die Expo 2002. Der Tourismusverkehr ist dabei immer ein Teil des gesamten Angebots. Was die Strassen angeht, muss man von der Vorstellung Abschied nehmen, dass ein Netz in jeder Situation dem Verkehrsaufkommen gewachsen zu sein hat. Eine solche Infrastruktur wäre nicht zu finanzieren. Um Spitzen zu brechen, könnte vermehrt der ÖV zum Zug kommen. Umsteige- oder Verlademöglichkeiten können angeboten werden, was mithilft, die Strasse zu entlasten.
Der Bericht Freizeitverkehr des ARE soll dem ÖV Impulse geben und für das Thema sensibilisieren. Wobei wie erwähnt die einzelnen Verkehrsarten nicht immer scharf zu unterscheiden sind: Der für den Güterverkehr gebaute Gotthard-Basistunnel beispielsweise wird uns Deutschschweizern dereinst auch erlauben, einen Tagesausflug ins Tessin zu unternehmen.

Kommen wir auf das Beispiel der autofreien Ferienorte zurück. Wird hier nicht einfach dem St.Florians-Prinzip nachgelebt, indem man die Autos ein paar Kilometer ausserhalb der Gemeinde auf gigantischen Parkplätzen deponiert?

Tatsächlich braucht es Angebote, die es erlauben, das Auto ganz daheim zu lassen. Doch der Gast will, sobald er die Türschwelle überschreitet, in die Ferien eintauchen. Es braucht also unkomplizierte Lösungen, die insbesondere den Gepäcktransport besser regeln, das Umsteigen optimieren, und dies zu einem attraktiven Preis. Die Art und Weise ist ja bekannt, etwa aus Swissair-Zeiten, als es zu jedem Ticket ein kostenloses Retour-Bahnbillett vom Wohnort gab. Solche Angebote würden die Anreise zum Ferienort per Bahn deutlich attraktiver machen. Mit etwas gutem Willen kann man aber auch heute schon mit Sack und Pack, mit Skis und Snowboard im Zug verreisen. Unsere sechsköpfige Familie hat dies schon mehrfach bei Skiferien selbst ausprobiert. Mit GA und Halbtax-Abos liegt man auch preislich gut drin. Denn wer mit dem Auto verreist, rechnet häufig seine Fixkosten, den Stress, den Stau und das Gefahrenpotenzial nicht mit ein.

Bleiben wir in den Bergen. Die Seilbahn-Branche kriselt enorm. Müsste die öffentliche Hand zu Hilfe eilen, oder soll das der Markt regeln?

Es gibt mehrere Diskussionsebenen. Zum einen braucht es Seilbahnen, um periphere Gebiete besiedeln und erschliessen zu können und um dort einen gewissen Tourismus zu erhalten. Aus regionalpolitischen Gründen darf also nicht der reine Markt regieren. Zum andern sind die tiefer gelegenen Wintersportgebiete von den Folgen des Klimawandels bedroht, weil in Zukunft schlicht zu wenig Schnee fallen wird. Weitere Faktoren sind die ständig wachsenden Ansprüche der Gäste: Ein oder zwei Skilifte reichen längst nicht mehr, es wird ein komplettes Angebot, ein grosses und zugängliches Gebiet erwartet. Hier braucht es nüchterne Analysen und dann die Entscheide, auszubauen oder halt auch darauf zu verzichten. Wenn Bahnen abgebrochen werden, heisst dies aber auch, dass andernorts ausgebaut werden muss – was die Umweltverbände nicht gern hören.

Und was tun jene Gebiete, wo der Schnee oder die Infrastruktur den Ansprüchen nicht mehr genügen?

Die klassischen Ferien – in ein Hotel in den Alpen zu reisen und dort zwei Wochen zu bleiben – sind je länger je weniger nachgefragt und werden wohl mehrheitlich von Menschen im dritten Lebensalter gewählt. Im Trend liegen Erlebnisferien, Angebote, die es einem ermöglichen unterwegs zu sein und täglich etwas Neues zu sehen. Ich kenne verschiedene sanfte Tourismusmöglichkeiten aus eigener Erfahrung: So haben wir schon Familienferien mit Ross und Wagen im Jura unternommen, eine Velotour von Oberwald im Wallis bis nach Genf, oder dann im Ausland der Donau entlang von Passau nach Wien. In allen Fällen waren Ausgangs- und Zielpunkt verschieden, die Anfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln also Bedingung. Die Schweiz hat viel zu bieten und kann sich darin noch verbessern. Ob mit Fahrrad, per Skates, Schneeschuhen oder zu Fuss – all diese Angebote brauchen eine gute Begleitinfrastruktur, Geräteverleih, Hotellerie und Verpflegung. Die Kombination von Tourismus und Verkehr birgt ein beachtliches Potenzial zum Nutzen beider Bereiche. Zurück zum Beispiel Donau-Velofahrt: Man gelangt per Bahn nach Passau, mietet dort ein Fahrrad, radelt gemütlich mit vielen Stopps bis nach Wien, kann dort noch die Stadt besichtigen und fährt per ÖV zurück in die Schweiz. Die Formel funktioniert und wird genutzt – von tausenden.

Ein Freizeitbereich sind auch die Einkaufszentren auf der grünen Wiese, die für Junge zunehmend zum Ort der Freizeit werden. Wie geht die Raumplanung damit um?

Der Agglomerationsverkehr hat derzeit Defizite, das ist unbestritten. Kernpunkt sind selbstverständlich die grössten Verkehrsströme. Entsprechend muss reagiert werden, wenn die Einkaufszentren zu Magneten für den Autoverkehr werden. Angesichts der Grosseinkäufe stösst man mit ÖV-Angeboten aber an natürliche Grenzen. Doch einfach kapitulieren gilt nicht. Denn wer

in die Stadt einkaufen geht, hat ja auch nicht den Anspruch, das Auto vor der Ladentüre abstellen zu können. Gerade wenn sich Freizeit, Konsum und Vergnügen vermischen – etwa bei Freizeitveranstaltungen – kann der ÖV noch Boden gut machen.

Neben den geballten Anlässen wie Fussballmatches fällt Freizeitverkehr auch diffus an, etwa zu später Stunde an Freitag- und Samstagabenden. Wie kann der ÖV hier vermehrt zum Zug kommen?

Nachtbusse und ähnliche Angebote existieren, doch es kann nicht Aufgabe des Staats sein, «Nachtgänger» zu subventionieren. Wer davon profitiert, muss bereit sein, Kosten deckende Preise zu bezahlen. Denn auch die Alternativen, das eigene Auto oder ein Taxi, sind nicht billig. Die tiefere Promillegrenze und entsprechende Kontrollen könnten dazu beitragen, dass ÖV-Angebote besser genutzt und damit auch günstiger werden. «Gleis 7» etwa für unter 25-Jährige macht Bahnfahren im Ausgang für Jugendliche attraktiv und führt sie an die ÖV-Angebote heran.

Die Forderung ist klar, der Modalsplit soll sich beim Freizeitverkehr in Richtung ÖV verändern. Braucht es dazu auch Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial?

Einzelne Grossereignisse wie Expo 2002 oder Sportveranstaltungen kann der ÖV heute auffangen. Dort, wo in Zukunft grosse Quantitäten hinzukommen, also im Agglomerationsverkehr, müssen wir die Angebote ohnehin ausbauen. Freizeitwege wie Ausgehen oder Einkaufen lassen sich also damit lösen. Bei grösseren Distanzen, wie sie bei Fussballspielen zurück gelegt werden, nützen die mit «Bahn 2000» verbesserten Städteverbindungen. Investitionen braucht es allenfalls für zusätzliches Rollmaterial, wobei höhere Kapazitäten in kurzen Zeitabschnitten auch zu einem guten Teil mit einer optimalen Ausnützung des bestehenden Rollmaterials möglich sind.

Ein Spezialfall mit zunehmend wachsender Bedeutung ist der Flugverkehr. Hier widerspricht der Trend diametral einer nachhaltigen Entwicklung. Erst kürzlich wurde beispielsweise die Kerosin-Besteuerung der Inlandflüge wieder fallen gelassen...

Der Mensch will nun mal die Welt entdecken, auf grosse Distanzen ist das Flugzeug nicht zu schlagen. Für Kurzdistanzen in Europa hingegen kann die Bahn sehr attraktive Angebote machen. Was die Treibstoff-Besteuerung angeht, braucht es dringend Anstrengungen, zumindest auf europäischer Ebene. Denn einen Alleingang kann sich kein Land leisten.

Den ÖV fördern ist das eine, den MIV beschränken ist das andere. Welche Möglichkeiten schlagen Sie vor?

Die freie Verkehrsmittelwahl ist in der Schweiz unumstritten. Ein mögliches und akzeptiertes Mittel ist etwa die Parkplatzbewirtschaftung. Ich setze aber eher auf Anreize: Wenn auf der Schiene ungenutzte Kapazitäten bestehen, soll man nicht gleichzeitig die Strasse ausbauen. Stimmt im ÖV das Angebot und herrschen auf der Autobahn gleichzeitig Staus, lernen die Autofahrer schnell und steigen um. Ich persönlich beispielsweise fuhr während meiner bald zehnjährigen Amtszeit als Ständerat ein einziges Mal mit dem Auto nach Bern – und kam prompt zu spät.

Die Nächte gehören den Männern

Anja Simma
stellvertretende Chefin
ARE-Sektion Grundlagen

Die Spielplätze gehören den Frauen, die Nächte den Männern. So können die geschlechtsspezifischen Unterschiede beim Freizeitverkehr kurz und plakativ zusammengefasst werden.

40% aller täglichen Wege beziehungsweise 44% der zurückgelegten Distanzen, insgesamt 44 Milliarden Kilometer, legten die in der Schweiz Lebenden 2000 in ihrer Freizeit zurück. Von diesen 44 Milliarden Kilometern entfielen 52% auf Männer, 48% auf Frauen. Hinsichtlich der Anzahl der Wege ist hingegen Frauenanteil leicht höher. Das heisst, Frauen unternehmen mehr, aber etwas kürzere Freizeitwege als Männer. Die Unterschiede sind allerdings so klein, dass auf dieser Ebene nicht von einem geschlechtsspezifischen Verhalten gesprochen werden kann.

Frauen wählen eher ÖV

Auch wenn die Zeitreihe seit 1974 betrachtet wird, können keine grösseren Unterschiede zwischen Frauen und Männern festgehalten werden. Auffällig ist jedoch die Tatsache, dass die Bedeutung des Freizeitverkehrs insgesamt gewachsen ist. Zum einen stieg der Anteil Freizeitwege an allen Wegen von 25% in den Siebzigerjahren auf etwas über 30% in den Achtzigerjahren und auf 40% in den Neunzigerjahren; zum anderen nahm die Distanz pro Weg zu (1974: 9 km, 1984: 12 km, 2000: 14 km). Etwas grösser sind die Unterschiede zwischen Frauen und Männern, wenn die Verkehrsmittelwahl betrachtet wird. Frauen benützen vergleichsweise häufig den Langsamverkehr (39% der Wege) beziehungsweise den öffentlichen Verkehr (12% der Wege), während Männer mehr als die Hälfte aller Wege mit dem Auto und nur 36% mit dem Langsamverkehr beziehungsweise 7% mit dem öffentlichen Verkehr zurücklegen.

Kinderbetreuung bringt mehr Wege

Noch grösser sind die geschlechtsspezifischen Unterschiede hinsichtlich der Wahl der Aktivitäten. Bei Männern stellt der Besuch von gastronomischen Einrichtungen mit 27% aller Freizeitwege die wichtigste Freizeitaktivität dar. Von Bedeutung sind zudem nichtsportliche Aussenaktivitäten (18%) und der Besuch von Verwandten und Bekannten (17%). Bei Frauen ist die Reihenfolge anders – nämlich nicht sportliche Aussenaktivitäten (22%) vor dem Besuch von Verwandten und Bekannten (20%) und vor dem Besuch von gastronomischen Einrichtungen (17%). Diese Unterschiede werfen die Frage nach den Gründen auf. Zum einen wirkt sich die unterschiedliche Rollenverteilung aus, zum anderen die Tatsache, dass der öffentliche Raum von Frauen insbesondere nachts als Angst-Raum erlebt wird.
Wie stark sich die unterschiedliche Rollenverteilung bei den Freizeitaktivitäten auswirkt, zeigt die zeitliche Verteilung der Freizeitaktivitäten (siehe Abbildung). Da Frauen nicht-sportliche Aussenaktivitäten und Besuche vor allem am späten Nachmittag ausüben und gleichzeitig die Anzahl von Freizeitwegen mit steigender Kinderzahl zunimmt, kann davon ausgegangen werden, dass diese Freizeitwege häufig an Betreuungspflichten wie zum Beispiel an den Besuch des Spielplatzes gekoppelt sind. Es handelt sich also nicht um reine, der Erholung der Frauen zugute kommende Aktivitäten. Der hohe Anteil an Wegen für gastronomische Zwecke bei Männern kann vor allem auf die Mittagspause während des Arbeitstages zurückgeführt werden.

Angst-Räume reduzieren Bewegungsfreiheit

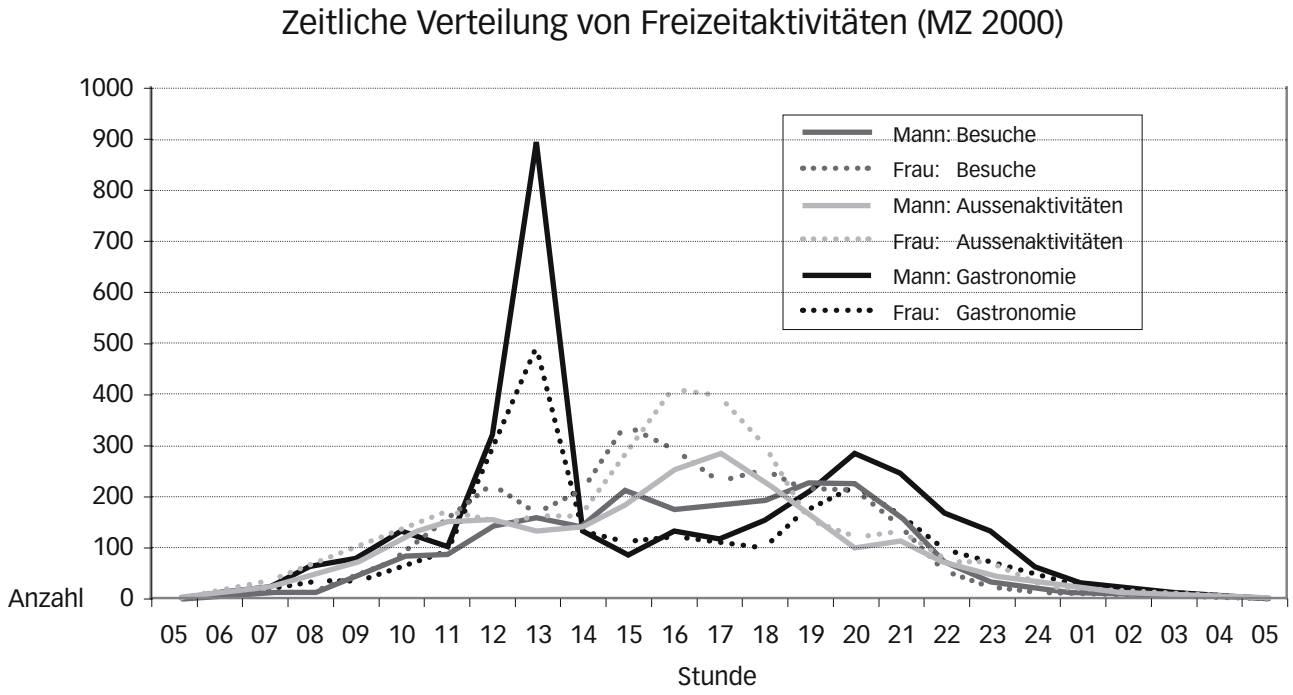
Männer machen nicht nur mittags mehr Wege zum Besuch von gastronomischen Einrichtungen, sondern auch abends, wobei die abendlichen Unterschiede weniger stark ausgeprägt sind. Ob die Ursachen für die abendlichen Differenzen auf Angst-Räume zurückgeführt werden können, kann mit Hilfe des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten nicht geklärt werden. In anderen Studien, die sich explizit mit der Freizeitmobilität[1] oder Angst-Räumen[2] auseinandersetzen, wird aber deutlich, dass die Angst von Frauen vor Übergriffen tatsächlich zur Vermeidung von Wegen führt.

Nach wie vor bestimmen Kinder den Lebensrhythmus von Frauen, auch die Wahl ihrer Verkehrsmittel

Die Auswertungen des Mikrozensus zeigen, dass es auf aggregierter Ebene wenig Unterschiede zwischen dem Freizeitverkehr von Frauen und dem von Männern gibt. Erst auf der Ebene der Aktivitäten werden grössere Differenzen sichtbar. Auch wenn man von Zeitbudget-Erhebungen ausgeht, verwundern auf den ersten Blick die Ähnlichkeiten zwischen Frauen und Männern im Bezug auf die Freizeit insgesamt, insbesondere bei Personen ohne Kinder im Haushalt[3].

Männer im Nachtleben aktiver

Laut verschiedener Untersuchungen[4] stehen sowohl Frauen als auch Männern an Wochentagen fast fünf Stunden Freizeit pro Tag zur Verfügung, an Wochenenden sogar fast acht Stunden, wobei die Werte für Frauen leicht höher sind als für Männer. Nicht nur der Umfang der Freizeit ist sehr ähnlich, sondern auch die Reihenfolge bei der Aktivitätenauswahl. Erst die Intensität ihrer Ausübung ist leicht unterschiedlich. Beim Besuchen von Sportanlässen sowie von Discos oder Dancings und beim Frequentieren von Bars, Bei-



Zeitangaben: Ankunftszeiten - Beginn der jeweiligen Aktivitäten nach Vollendung der Wege; Daten: Mikrozensus, erhoben an einem bestimmten Stichtag bzw. einer Periode von 24 Stunden

zen oder Restaurants sind Männer aktiver als Frauen. Hier wäre ein Schluss zu den Angst-Räumen gut möglich.
Interessant ist allerdings, dass – im Gegensatz zum zeitlichen Umfang und zur Verteilung auf Aktivitäten – geschlechtsspezifische Unterschiede hinsichtlich der Zufriedenheit mit den Aktivitäten bestehen[5]. Frauen sind zu einem leicht höheren Anteil mit der Gestaltung ihrer Freizeit unzufrieden, Männer hingegen eher mit der verfügbaren Zeit. Vor allem in Haushalten mit Kindern sinkt sowohl bei den Müttern als auch bei den Vätern die Zufriedenheit mit dem Freizeitbudget und den Aktivitäten, da diese vermutlich nicht immer der eigenen Erholung, sondern zum Teil auch der Kinderbetreuung dienen.

Öffentlichen Raum sicherer machen

Die grosse Homogenität im Freizeitverhalten und im Freizeitverkehrsverhalten von Frauen und Männern ist eine der wesentlichen Erkenntnisse dieser Analysen. Einzig das Problem der Angst-Räume muss aus planerischer Sicht noch gelöst werden, will man im Bereich Freizeitverkehr eine wirkliche Gleichberechtigung erreichen. Dazu braucht es Massnahmen, die den öffentlichen Raum auch nachts sicherer machen: Frauennachttaxis, Überwachung «unheimlicher Räume», Sicherstellung einer guten Beleuchtung, Förderung der sozialen Kontrolle durch dichte Strukturen und Funktionsmischungen müssen verstärkt umgesetzt werden.

anja.simma@are.admin.ch

[1] Studentischer Arbeitsbericht MGU (2003): Freizeitmobilität junger Erwachsener im Raum Basel, Programm MGU, Universität Basel.
[2] VCÖ-Forschungsinstitut (1994): Wie geht's als Frau am Alsergrund? – Frauengerechte Fussgängerplanung. Pilotprojekt im Auftrag der MA 57, Wien.
[3] Holz, E. (2000): Zeitverwendung in Deutschland – Beruf, Familie, Freizeit, Schriftenreihe Bundesstatistik, 13, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden.
[4] Bundesamt für Statistik (2003): Auf dem Weg zur Gleichstellung?, Neuchâtel.
[5] Quellen: Einkommens- und Verbrauchserhebung 1998 und das Schweizer Haushalt Panel 1999, 2000.

Freizeit-Mobilitätsstile in Deutschland

Steffi Schubert

Freizeitverkehr dient mehr als nur der Befriedigung des Wunsches nach Abwechslung. Er ist auch Mittel, sich zu integrieren und Beziehungen zu pflegen. Ansätze zur Ökologisierung der Freizeitmobilität müssen deshalb die unterschiedlichen Lebensstile der verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen berücksichtigen.

Der Freizeitverkehr war lange Zeit ein wenig erforschter, aber häufig dramatisierter Bereich. Er wurde in Deutschland bis in die Neunzigerjahre als Restgrösse neben den Arbeits-, Ausbildungs- und Versorgungswegen behandelt. Auch die Trennschärfe, welche Wegezwecke zum Freizeitverkehr gehören und welche nicht, fehlte oftmals. Beispielsweise wurde der Einkaufsbummel in vielen Verkehrserfassungen den Versorgungswegen zugerechnet, Begleitwege hingegen fielen häufig in den Freizeitbereich, wenn die zu begleitende Person zu einer Freizeitaktivität gebracht wurde. Der bereits in den Siebzigerjahren beschworene Wandel hin zu einer Freizeit- und Spassgesellschaft machte den Freizeitverkehr zu einem neuen Zentrum des Forschungsinteresses. Mit dieser Charakterisierung gingen Befürchtungen einher, die eine starke Zunahme des Freizeitverkehrs prognostizierten.

Freizeitwege dienen Netzwerkbildung

Das Projekt «Mobilitätsstile in der Freizeit»[1] wie auch die jüngsten Ergebnisse der Studie «Mobilität in Deutschland 2002»[2] konnten die Annahme eines Anstiegs im Bereich des Alltagsfreizeitverkehrs[3] entkräften. Dieser stieg zwar im Hinblick auf die zurückgelegten Distanzen in den letzten Jahren an, in Relation zu den anderen Verkehrszwecken fiel sein Wachstum jedoch nicht überproportional aus. In Deutschland macht der Alltagsfreizeitverkehr sowohl ungefähr ein Drittel der unternommenen Wege als auch ein Drittel der zurückgelegten Distanzen aus.

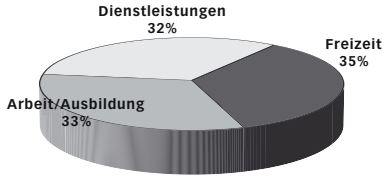


Abb. 1: Wegeanteile nach Wegezweck

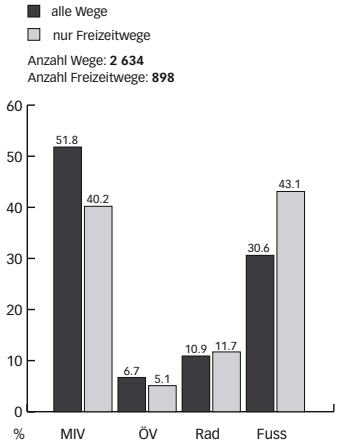


Abb. 3a: Modal Split (nach Wegen)

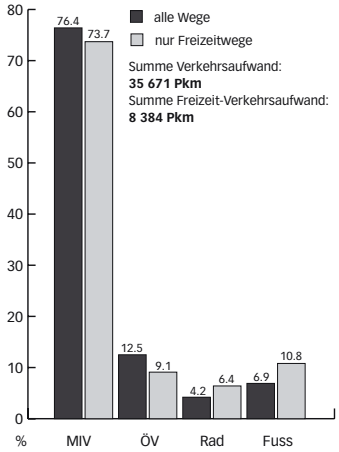


Abb. 3b: Modal Split (nach Verkehrsleistung)

Bei einer genaueren Betrachtung der Freizeitwegezwecke wird deutlich, dass der höchste Anteil an Wegen wie auch an Distanzen der Pflege sozialer Kontakte dient. So weisen Aktivitäten, die direkt dem «Socializing» zuzuordnen sind – Besuche bei Verwandten und Bekannten –, einen Wegeanteil von 30,3% und sogar einen Distanzanteil von 41% aller Freizeitwege auf. Auch bei vielen anderen Freizeitaktivitäten, beispielsweise bei Besuchen von Freizeitparks, Restaurants und kulturellen Einrichtungen, stellt das soziale Miteinander einen wichtigen Zweck der Fahrten dar. Die soziale Relevanz von Freizeitwegen zeigt sich auch anhand der höheren Zahl der beteiligten Personen. So sind bei Freizeitwegen durchschnittlich 1,85 Personen gemeinsam unterwegs, bei Nicht-Freizeitwegen hingegen nur 1,34 Personen. Betrachtet man den Modalsplit bei den Freizeitwegen, so wird der grösste Teil der Wege zu Fuss unternommen. Bezüglich der zurückgelegten Distanzen ist jedoch das Auto das dominante Verkehrsmittel.

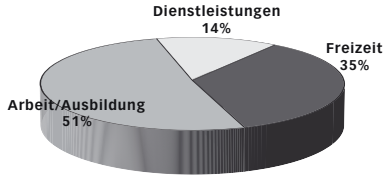


Abb. 2: Anteil Verkehrsleistung (Pkm) nach Wegezweck

Bereits anhand dieser allgemeinen Kennziffern wird deutlich, dass Handlungsoptionen zur Minderung der ökologischen Belastungen nicht einfach zu finden sind. Freizeitverkehr ist als «sozialer Kitt der Gesellschaft»[4] mehr als nur die Befriedigung des Wunsches nach Spass und Unterhaltung. Er dient der gesellschaftlichen Integration, der sozialen Netzwerkbildung und -erhaltung sowie der Pflege verwandtschaftlicher Beziehungen. Ausschliesslich mit planerischen Mitteln ist eine umweltverträglichere Gestaltung dieser Wege nicht erreichbar, da sie auf räumlicher und zeitlicher Ebene zu dispers sind.

Lebensstil prägt die Freizeitmobilität

Das Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) aus Frankfurt am Main schlug im Projekt «Mobilitätsstile in der Freizeit» einen anderen Weg ein, der über eine reine Verkehrsverhaltenserfassung hinausgeht. Annahme war, dass hinsichtlich der Freizeitaktivitäten sowie der Wahl des Verkehrsmittels, der zurückgelegten Entfernung und der Wahl des Zielorts Handlungsspielräume bestehen. Das Verkehrsverhalten in der Freizeit kann nur verstanden werden, wenn lebensstilspezifische Motive, Orientierungen und Normen mit in die Analyse einbezogen

werden. Für diese Herangehensweise wurde der Ansatz der «Mobilitätsstile»[5] verwendet. Dabei werden Methoden der empirischen Lebensstilforschung und der Verkehrsforschung so miteinander verknüpft, dass Zielgruppen identifiziert werden können, die aufgrund verschiedener Motivationen und Orientierungen ein unterschiedliches Freizeitverkehrsverhalten aufweisen und aufgrund ihrer jeweiligen Orientierungen auch Potenziale für eine umweltverträglichere Gestaltung des Freizeitverkehrs darstellen:

Es konnten fünf Gruppen identifiziert werden:

- Die Fun-Orientierten (FUN) mit einer starken Spass- und Erlebnisorientierung (22%)
- Die Modern-Exklusiven (MOD-EX), die den Wunsch nach Unterscheidung und Luxus haben (17%)
- Die Belasteten-Familienorientierten (BEL-FAM) mit einem Bedürfnis nach Entlastung (24%)
- Die Benachteiligten (BEN) verdeutlichen einen Anspruch auf soziale Integration und Aufwertung (11%)
- Die Traditionell-Häuslichen (TRAD) mit ihrer Orientierung an traditionellen Werten (26%).

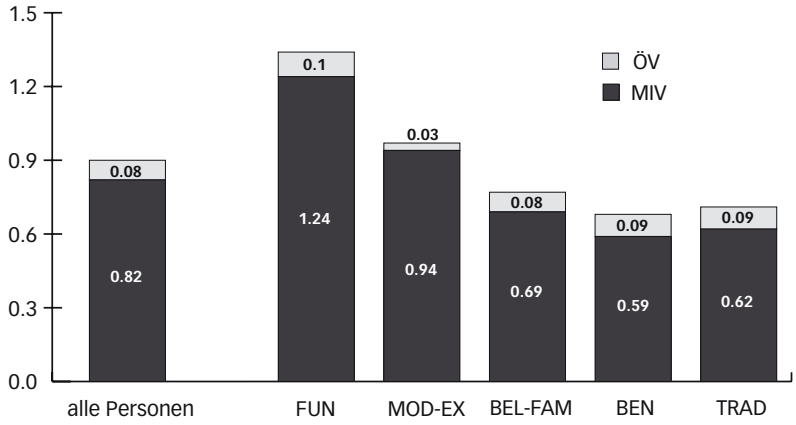


Abb. 5: Treibhausgasemissionen (CO_2-Äquivalente) in kg pro Person und Tag, nach Verkehrsmitteln; nur Freizeitverkehr. Basis: 1 024 Personen

Wie Abbildung 4 zeigt, unterscheiden sich die identifizierten Gruppen teilweise sehr deutlich bei der Wahl des Fortbewegungsmittels in der Freizeit. Ein wichtiges Ergebnis der Studie ist, dass in einigen Gruppen bereits eine Entkopplung der Freizeitmobilität vom Auto erkennbar ist. So weisen beispielsweise die «Traditionell-Häuslichen» zwar einen hohen Anteil an Freizeitwegen innerhalb ihres Wegemusters auf. Sie unternehmen jedoch aufgrund ihrer nahräumlichen Orientierung den grössten Teil ihrer Freizeitwege zu Fuss und weisen somit die geringste Umweltbelastung auf.

Eine rein ökologische Perspektive ist jedoch nicht ausreichend, um das jeweilige Freizeitverkehrsverhalten zu bewerten. Dies verdeutlicht sich bei der Betrachtung der «Benachteiligten» – einer klar unterprivilegierten Gruppe. Ihre positive Umweltbilanz aufgrund ihres unterdurchschnittlichen Freizeitverkehrsaufwandes spiegelt nicht etwa ein ausgeprägtes ökologisches Bewusstsein wider, sondern ist das Resultat eingeschränkter Mobilitätschancen (Abb. 5), die sich auch negativ auf die Möglichkeiten der gesellschaftlichen Teilhabe auswirken.

Bereits anhand dieser Ergebnisse ist erkennbar, mit welcher Problematik sich die Suche nach praktischen Schritten zu einer nachhaltigeren Gestaltung des Freizeitverkehrs auseinander setzen muss. Da weder eine (Re-)Traditionalisierung sämtlicher Lebensstilgruppen zu erwarten ist, ebenso Unterprivilegierung der Bevölkerung kein politisches Ziel sein kann und der darüber hinaus auszuschliessen ist, dass subgruppentypische Grundorientierungen verändert werden können, müssen die Schritte zu einer Ökologisierung an den vorhandenen Orientierungsmustern ansetzen. Das Verkehrsverhalten allgemein und insbesondere in der Freizeit kann von daher nur erfolgreich beeinflusst werden, wenn die unterschiedlichen Lebensstile und deren Grundorientierungen berücksichtigt werden. ●

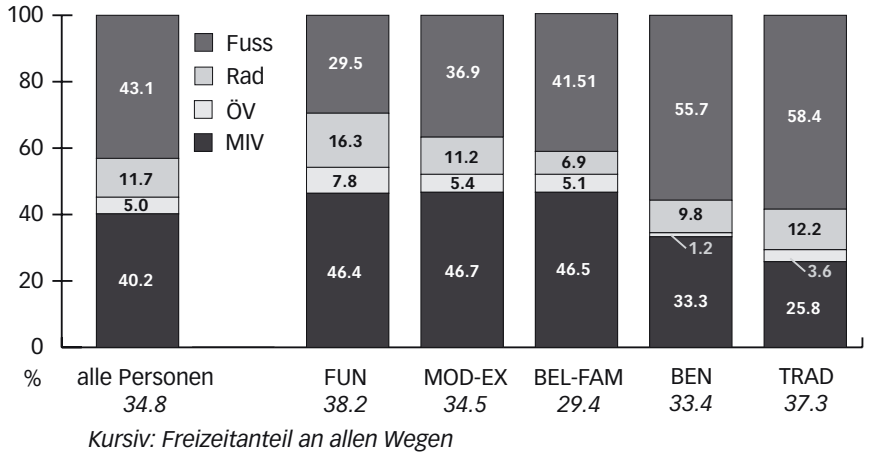


Abb. 4: Modal Split bei Freizeitwegen; Basis: 1 024 Personen

Anmerkungen

[1] Das Projekt «Mobilitätsstile in der Freizeit. Minderung der Umweltbelastungen des Freizeitverkehrs» wurde vom Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE), Frankfurt/Main, und dem Öko-Institut Freiburg im Auftrag des Umweltbundesamts durchgeführt.

[2] Vormals unter dem Namen KONTIV «Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten» in Deutschland durchgeführt, erbrachte 2002 einen Freizeitwegeanteil von 31%.

[3] Der Alltagsfreizeitverkehr bezieht Urlaubsreisen nicht mit ein.

[4] Vgl. Zängler und Karg 2002, S.58

[5] Der Mobilitäts-Stileansatz wurde im Rahmen des Projekts «City:mobil», das von 1995-1998 für das Bundesministerium für Bildung und Forschung durchgeführt wurde, vom ISOE entwickelt und erstmals angewendet. Mittlerweile hat er sich in mehreren Mobilitätsprojekten bewährt und wurde erfolgreich auf andere Themenfelder (zum Beispiel Konsum und Ernährung) übertragen.

Literatur

CITY:mobil (Hrsg.) (1999): Stadtverträgliche Mobilität. Handlungsstrategien für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in Stadtregionen. In: Stadtökologie Band 3. Berlin

Konrad Götz/Willi Loose/Martin Schmied/Steffi Schubert (2003): Mobilitätsstile in der Freizeit. Minderung der Umweltbelastungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs. Erich Schmidt Verlag, Berlin

Mobilität in Deutschland 2002 – Ergebnistelegramm (2003): www.kontiv2002.de/pdf/ergebnistelegramm_mobilitaet_in_deutschland_2002.pdf

Zängler, Thomas und Georg Karg (2002): Motive der alltäglichen Freizeitmobilität. In: Institut für Mobilitätsforschung (Hg.), Motive und Handlungsansätze im Freizeitverkehr. Berlin, S. 51ff

schubert@isoe.de

Steffi Schubert, 1970, ist Diplomsoziologin und arbeitet seit 2000 am Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) in Frankfurt a.M. im Bereich Mobilität und Lebensstilanalysen. Die Forschungsarbeit in diesem Bereich beschäftigt sich sowohl mit Grundlagenforschung zur Gewinnung eines besseren Verständnisses von Mobilität als auch mit der Anwendung der Forschungsergebnisse in der gesellschaftlichen Praxis. Ziel der sozial-ökologischen Mobilitätsforschung ist es, die Mobilität der Einzelnen zu sichern und dabei gleichzeitig deren Verhalten von schädlichen Wirkungen, insbesondere des automobilen Individualverkehrs, zu entkoppeln.

Freizeit von Jugendlichen: Mobil, aber regionsverbunden

Ulrike Matthes
Helmut Schad

Jugendliche und junge Erwachsene sind gemessen an der Zahl ihrer täglichen Wege eine hoch mobile Bevölkerungsgruppe. Dies gilt auch in der Freizeit. Das räumliche Umfeld kann dazu beitragen, dass die Freizeitmobilität junger Erwachsener trotzdem relativ nachhaltig ist, wie eine Befragung von 18- bis 25-Jährigen in den beiden Basel zeigt.

Junge 18- bis 25-jährige Erwachsene aus den Kantonen Basel-Stadt und Baselland legen Samstags zwischen zwei und drei Freizeitwegen zurück, wie eine an der Universität Basel im Sommer 2003 durchgeführte Befragung zeigt. Sie gehören damit zu den freizeitmobilsten Bevölkerungsgruppen. Die Bindung der Freizeitwege an die Wohngemeinde ist hoch: Nur 33% von ihnen wählen für ihre Freizeitwege an Werktagen eher Ziele ausserhalb der Wohngemeinde (BS 14%, BL 50%), Samstags sind es in beiden Kantonen 52%, die in der Freizeit eher aussenorientiert sind (in BS 24%, in BL 75%). Regionen ausserhalb der Nordwestschweiz werden relativ selten aufgesucht: Nur rund ein Drittel der Befragten verbringt die Freizeit mindestens einmal pro Monat im Raum Zürich. Genauso häufig wird das deutsche Grenzgebiet aufgesucht (Abb. 1).

Für den überraschend starken Bezug der jungen Erwachsenen beider Basel auf die nähere Umgebung gibt es mehrere Gründe: der für diese Altersgruppe hohe Freizeitwert der Wohnregion, die bevorzugten Freizeitaktivitäten, die räumliche Ausdehnung des Freundeskreises sowie die finanziellen Möglichkeiten.

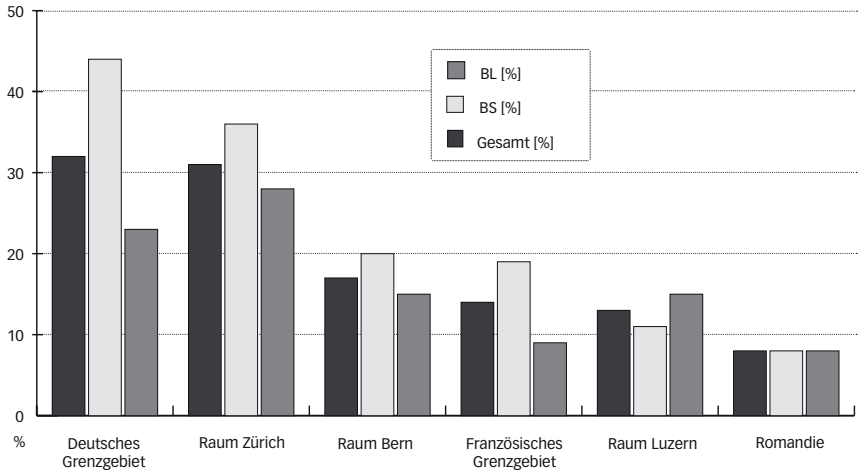


Abb. 1: Anteil der 18-25-Jährigen, die in der Freizeit andere Regionen (Zielorte) mindestens einmal pro Monat aufsuchen

Mit Angebot zufrieden

Zwei Drittel der jungen Erwachsenen sind mit den Freizeitmöglichkeiten in ihrer Wohngemeinde generell zufrieden. «Sehr unzufrieden» sind nach eigenem Bekunden nur 15% der Befragten (in BS 10%, in BL 19%), «eher unzufrieden» sind auch nur 19% (in BS 10%, BL 25%). Das Drittel der jungen Erwachsenen, die ihre Freizeitaktivitäten sowohl an Werktagen als auch am Wochenende überwiegend ausserhalb der Wohngemeinde verbringen, nennt dafür vor allem den Wunsch nach Abwechslung und Kontakt (Tab. 1). Zu dieser Gruppe gehören gemäss den statistischen Analysen eher Personen, die im Baselbiet wohnen, junge Erwachsene, die noch bei ihrer Familie leben, Menschen, die in grösserer Distanz zu Lokalen, Kinos und Shopping-Gelegenheiten wohnen, ferner Personen mit dem Bedürfnis nach sozialen Kontakten und schliesslich Menschen mit starkem Wunsch nach Freiheit und Unabhängigkeit.

Freunde in nächster Nähe

Beim Thema Freizeitmobilität denkt man schnell an weite Ausflüge, Sport und «Action». Sport in Einrichtungen, Ausflüge, Kino-, Konzert-, und Theaterbesuche sind allerdings in dieser Gruppe relativ seltene Aktivitäten. Am Samstag entfällt im Sommer bereits die Hälfte der Aktivitäten ausser Haus auf Besuche von FreundInnen, das Aufsuchen von Lokalen und das Zusammensein mit KollegInnen im Freien. Soziale Motive prägen damit die Freizeitmobilität dieser Altersgruppe. Der engere Freundeskreis der befragten jungen Erwachsenen befindet sich überwiegend im Nahbereich: Nimmt man die drei besten Freunde und Freundinnen der Befragten als Bezugsgruppe, wohnen zwei Drittel davon maximal fünf Kilometer entfernt; schon in einer Distanz bis zu einem Kilometer wohnt ein Drittel der besten FreundInnen.

Grund	Anteil [%]	BS [%]	BL [%]
In Wohngemeinde ist insgesamt zu wenig los	86	53	93
Befragte(r) hat gerne Abwechslung	84	74	86
FreundInnen / KollegInnen leben woanders	79	68	81
Vorhandene Freizeiteinrichtungen nicht attraktiv genug	72	47	78
Fehlen von attraktiven Bereichen im Freien (z.B. Parks, Plätze)	64	68	64
Geringe Kenntnis vorhandener Freizeiteinrichtungen in der Nähe	52	58	51

Tab. 1: Gründe für Freizeitaktivitäten ausserhalb der Wohngemeinde in der Gruppe der «Aussenorientierten»; Basis: 18-25-Jährige in BS und BL, die ihre Freizeit sowohl an Werktagen als auch am Wochenende überwiegend ausserhalb der eigenen Gemeinde verbringen (n = 104).

Je nach Gruppe andere Bedürfnisse

In der Gruppe der 18- bis 25-Jährigen beeinflussen sehr unterschiedliche Bedürfnisse die Art der Freizeitmobilität: Unabhängigkeit/Freiheit, Ruhe/Rückzug, Geselligkeit/soziale Kontakte und Bewegung/Leistung. Überdurchschnittlich viele Freizeitaktivitäten unternehmen vor allem bewegungs- und leistungsorientierte junge Erwachsene, die etwas häufiger in Basel-Stadt als in Baselland leben. Die meisten Kilometer in der Freizeit am Samstag legen aber jene 13% zurück, bei denen zwei Bedürfnisse zusammenkommen: das nach Unabhängigkeit/Freiheit und das nach Bewegung/Leistung. Mit 75 Kilometern für Freizeitaktivitäten sind diese Personen am Samstag rund doppelt so weit unterwegs wie der Durchschnitt ihrer Altersgruppe. Dieser Gruppe gehören mehrheitlich junge Männer an, häufig mit Wohnsitz im Baselbiet. In einer anderen Gruppe von jungen Erwachsenen besteht ein Bedürfnis nach Ruhe und Rückzug. Mehrheitlich sind darunter junge Frauen, die am Samstag signifikant seltener «freizeitmobil» sind, ihre Freizeit also häufiger zu Hause verbringen. 43% der Befragten haben einen PW-Führerschein, nur 41% davon können aber immer über einen Personenwagen verfügen. Dies ist deutlich weniger als der Durchschnitt der Erwachsenen in der Schweiz. Dementsprechend wird das Velo in dieser Personengruppe für fast alle Freizeitaktivitäten häufiger als der PW benützt.

Attraktives Velo- und ÖV-Netz

Ein Zusammenspiel von günstigen Rahmenbedingungen trägt zu einer vergleichsweise nachhaltigen Freizeitmobilität der jungen Erwachsenen im Raum Basel bei: Im Sinn einer «Agglomeration der kurzen Wege» weist Basel erstens eine relativ hohe Siedlungsdichte mit überwiegend kurzen Distanzen zu den relevanten Freizeitzielen auf. Zweitens bieten sich vielfältige und attraktive Möglichkeiten, die Freizeit zu gestalten, wozu auch Gelegenheiten gehören, sich im Freien mit Gleichaltrigen zu treffen. Ein hoher Freizeitwert erhöht die Bindung der jüngeren EinwohnerInnen an ihre Region. Drittens sind es im Raum Basel die relativ guten Voraussetzungen für das Velofahren sowie die guten Angebote bei öffentlichen Verkehrsmittel – wie Abend- und Nachtangebote am Wochenende. Das trägt dazu bei, dass viele junge Erwachsene autofrei leben können und in der Freizeit häufig das Velo und die öffentlichen Verkehrsmittel benützen.

Angebot erhalten, Sicherheit verbessern

Ein Grossteil der Freizeit wird in der Stadt und der Agglomeration verbracht. Die Planung muss also bei Freiräumen und bei attraktiven öffentlichen Räumen für eine «Freizeit in der Stadt» ansetzen. Hier ist die Planung auch besonders gefordert, denn mit dieser Art von Freizeitgestaltung sind gleichzeitig auch Konflikte wie die freizeitbedingte Lärmbelästigung in der Stadt verbunden. Die Förderung des Veloverkehrs in der Stadt Basel hat offensichtlich Wirkung gezeigt und sollte fortgeführt werden. Das Velo ist für viele junge Erwachsene – vor allem auch für Frauen – das bevorzugte Individualverkehrsmittel. Die Abend- und Spätangebote der öffentlichen Verkehrsmittel kommen gut an, ihr Bekanntheitsgrad kann aber noch gesteigert werden. Diese Angebote ermöglichen es auch Personen aus dem Baselbiet, bei ihren Freizeitwegen vermehrt auf das Auto zu verzichten. Ein Thema, das angegangen werden sollte, ist die soziale Sicherheit im öffentlichen Verkehrsraum, denn die von den jungen Frauen beider Basel empfundene subjektive Sicherheit ist deutlich niedriger als die von Männern.

Ulrike Matthes, Projektleiterin bei der Progtrans AG, Basel.

ulrike.matthes@progtrans.com

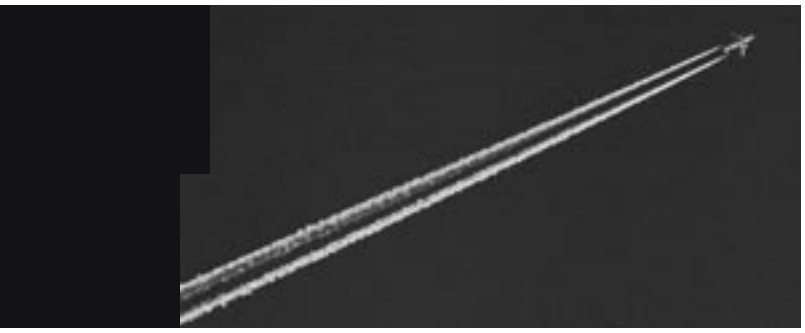
Helmut Schad, wissenschaftlicher Mitarbeiter im ARE. Beide betreuten als Lehrbeauftragte den besprochenen MGU-Projektkurs.

helmut.schad@are.admin.ch

Freizeitmobilität junger Erwachsener im Raum Basel – Studentischer Arbeitsbericht Programm Mensch Gesellschaft Umwelt (MGU) 2/2003, Universität Basel.
Der Bericht kann heruntergeladen werden unter folgenden Links:
www.are.admin.ch/are/de/are/publ_verkehr/index.html
www.programm-mgu.ch/de/home/Dienstleistungen.html

Klimaschutz auch beim Flugverkehr

Corinne Moser



Der Flugverkehr wächst, inzwischen ist er für 20 Prozent der Treibhausgasemissionen verantwortlich. Das Projekt «myclimate» bietet Kompensationen in Ländern des Südens an. Langfristig muss aber Flugtreibstoff besteuert werden, um die Klimaziele zu erreichen.

Spätestens seit dem Sommer 2003 ist es jedem und jeder klar: Die vom Menschen verursachte Klimaerwärmung ist kaum mehr zu leugnen. Die anhaltende Gluthitze und ihre Folgen haben die Öffentlichkeit für Klimafragen sensibilisiert, gleichzeitig sind Handlungsmöglichkeiten gefragt.
Welchen Anteil macht der Flugverkehr am Klimawandel aus? Seit rund 250 Jahren verstärkt die Menschheit den natürlichen Treibhauseffekt. Vor allem durch die Nutzung von Kohle, Erdöl und Erdgas gelangen grosse Mengen an Kohlendioxid in die Atmosphäre, was zu einem Temperaturanstieg führt. In der Schweiz zum Beispiel ist die Temperatur seit den Siebzigerjahren um 1,5 Grad gestiegen. Dabei sind Flugzeuge heute schon für rund 20 Prozent aller Treibhausgasemissionen verantwortlich. Ein Retourflug nach New York ist für das Klima genauso schädlich wie ein Jahr lang in der Schweiz Auto fahren.

Saubere Energiequellen für Südländer

Der Handlungsbedarf ist offensichtlich, aber die Optionen fehlten bisher. «myclimate», die aus der ETH Zürich hervorgegangene Initiative für den Klimaschutz im Flugverkehr, hat reagiert: Seit anderthalb Jahren bietet die gemeinnützige Organisation klimaneutrale Flugreisen an. Der Erlös aus dem «myclimate»-Ticket fliesst in Klimaschutz-Projekte in Entwicklungsländern, die zur Erhaltung der Umwelt und zum Schutz des Klimas beitragen.
In Eritrea beispielsweise werden in naher Zukunft hundert neue Solarkollektoren auf den Dächern von Schulen, Spitälern und Haushaltungen in der Sonne glänzen. Eine saubere Energiequelle ersetzt somit die konventionelle Warmwassererzeugung durch Kerosin-Öfen.
«myclimate» kann nach seinem ersten Geschäftsjahr auf Erfolge zurückblicken: Im Januar 2003 gelang dem Projekt dank der Partnerschaft mit dem viertgrössten Schweizer Reiseanbieter RBM der Durchbruch in der Reisebranche. Zusammen mit der RBM-Gruppe, die Reisen an 1500 Reisebüros in der ganzen Schweiz verkauft, soll die Anzahl kompensierter Flugstunden vervielfacht werden. Es werden sich nicht nur die Schüler in Eritrea über sauber produziertes Warmwasser freuen: Kleinbauern in einer ländlichen Region in Indien werden in Zukunft von sauberem Strom profitieren, der mit organischen Abfällen aus der Landwirtschaft produziert wird.

Flugverkehr wird unterschätzt

Auch wenn kurzfristig das Umsteigen auf die Bahn und die Kompensation der Flugemissionen die einzigen möglichen Handlungsmöglichkeiten darstellen, müssen die Bemühungen auf politischer Ebene weitergehen. Die letzte heilige Kuh im Umweltschutz muss von ihrem besonderen Status wegkommen. Denn der Flugverkehr ist bisher von den schweizerischen Reduktionszielen im Klimaschutz ausgeschlossen und der Treibstoff für Flugzeuge ist immer noch gänzlich von Steuern befreit. Mit Sensibilisierungs- und Öffentlichkeitsarbeit macht «myclimate» in den Medien und an Veranstaltungen auf den stark unterschätzten Umweltfaktor Flugverkehr aufmerksam machen.
www.myclimate.ch

corinne.moser@myclimate.org
Corinne Moser ist diplomierte Umweltnaturwissenschafterin ETH und Vizepräsidentin von «myclimate».

Fünf Fragen an den Verkehrsclub der Schweiz (VCS) und an den Touringclub der Schweiz (TCS)

Pieter Poldervaart

Wo steht der Freizeitverkehr in der Schweiz? Wie soll er sich entwickeln, um nicht selbst zur Belastung für die Erholung Suchenden zu werden? Und muss die öffentliche Hand Einfluss nehmen, um die touristischen Verkehrsströme in nachhaltige Bahnen zu lenken? Die zwei wichtigsten Schweizer Verkehrsverbände, der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) und der Touring Club Schweiz (TCS), nehmen Stellung.

Fünf Fragen an den Verkehrsclub der Schweiz (VCS)

Läuft etwas falsch beim Freizeitverkehr?

Faktum ist, dass heute je rund ein Viertel der Mobilitätsbedürfnisse aus Pendler- sowie aus Einkaufs- und Geschäftsverkehr bestehen, während der Anteil des Freizeitverkehrs rund 50 Prozent ausmacht. Dem stetig wachsenden Anteil des Freizeitverkehrs ist in den letzten Jahren zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt worden. Wie in anderen Bereichen der Verkehrspolitik – etwa dem alpenquerenden Gütertransit – müssen auch hier Lösungen entwickelt und umgesetzt werden, die dieses Wachstum regulieren.

Wer müsste was tun, um diese Ziel zu erreichen?

Wir müssen einen sorgfältigen Umgang mit unseren beschränkten Ressourcen Raum, Energie und Finanzen anstreben. Pro Sekunde wird in der Schweiz ein Quadratmeter Boden verbaut, das entspricht jährlich der Fläche des Murtensees. Die fossilen Energieträger Gas und Erdöl sind limitiert, ein attraktiverer ÖV wäre also das Gebot der Stunde. Allerdings zwingen uns der angespannte Finanzhaushalt von Bund und Kantonen respektive der stetig steigende Schuldenberg zu einem sorgfältigeren Umgang mit den öffentlichen Mitteln.

Gibt es positive Vorbilder aus dem In- oder Ausland?

Lösungsansätze müssen an den Ursachen der stetig steigenden Mobilität ansetzen. Hier sind an erster Stelle die unbestrittenermassen zu tiefen Treibstoffpreise zu nennen. Abhilfe gegen diese Entwicklung könnte die ökologische Steuerreform bieten. Dabei wären die Treibstoffpreise staatsquotenneutral in kontinuierlichen und voraussehbaren Schritten zu erhöhen und durch eine Senkung der Einkommenssteuern zu kompensieren. Diese Bemühungen müssten mit der EU koordiniert werden.

Welche Instrumente könnten die Entwicklung fördern?

Neben der unbestrittenen Förderung des öffentlichen Verkehrs führen marktwirtschaftliche Instrumente am effizientesten zu Verhaltensänderungen. Die grössten Probleme haben wir diesbezüglich in den urbanen Räumen, den Agglomerationen. Es sind deshalb mittelfristig Mittel aus den bisher zweckgebundenen Treibstoffzöllen für die Verkehrsinfrastruktur – insbesondere des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen – zur Verfügung zu stellen. Längerfristig kann das Road Pricing sein. Die positiven Erfahrungen von Road Pricing in London sind für den VCS Anlass, die Einführung dieses neue Lenkungsinstrument sorgfältig zu prüfen.

Ist ein nachhaltiger Freizeitverkehr realistisch?

Im Gegensatz zum Pendlerverkehr, aber auch zum Einkaufsverkehr, wo sich etwa die Parkplatzbewirtschaftung bewährt hat, ist der Freizeitverkehr viel schwieriger zu erfassen. Er ist abhängig von wandelnden gesellschaftlichen Bedürfnissen, der Entwicklung des Bruttoinlandprodukts, globalen sozialen Veränderungen sowie den veränderten Umweltverhältnissen. Trotzdem ist ein nachhaltiger Freizeitverkehr anzustreben – und auch erreichbar. Beispielsweise müssen mit einer Erhöhung der Treibstoffpreise, namentlich auch beim Flugverkehr, die Signale richtig gesetzt werden.

Verkehrs-Club der Schweiz VCS

adrian.schmid@verkehrsclub.ch
Adrian Schmid
Leiter Verkehrspolitik VCS

Fünf Fragen an den Touring Club Schweiz (TCS)

Läuft etwas schief mit der Freizeitmobilität?

Die Freizeitmobilität ist heute in der Schweiz und in den übrigen Industrieländern der bei weitem wichtigste Mobilitätsfaktor, dem fast die Hälfte der gesamten Personenkilometer zuzuschreiben ist. Der Freizeitverkehr gewinnt zunehmend an Bedeutung, und für die Zukunft ist kein Ende des Wachstums dieser Mobilitätsform abzusehen.
Eine entscheidende Rolle bei dieser Entwicklung spielt der Urlaubsverkehr. Trotz Wirtschaftskrise sind Ferien heutzutage praktisch nur noch in weit vom Wohnort entfernten Gegenden denkbar. Mit dem Trend zu kostengünstigen Last-Minute-Flugtickets oder -Arrangements steigt die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer im Freizeitverkehr weiter an und wird sicher auch künftig noch wachsen.
Ein weiterer Grund für die Zunahme des Gesamtvolumens der Freizeitmobilität ist die Demokratisierung der «Fahrt ins Grüne» – heute ist regelmässig ein Auszug der Städterinnen und Städter zu beobachten, die sich auf der Suche nach Ruhe und Natur mehr oder weniger weit in die Peripherie begeben.
Schliesslich steht die Freizeitmobilität auch in direktem Zusammenhang mit so zahlreichen und vielfältigen Zwecken oder Aktivitäten wie der Ausübung von Sport und der Beteiligung am gesellschaftlichen Leben. Die Suche nach Kontakten und Begegnungen und die Pflege des gesellschaftlichen Lebens ist – im Vergleich zu den übrigen Zwecken oder Aktivitäten – die Mobilität verursachen, sogar eine ganz besondere Bedeutung.

Vor diesem Hintergrund ist die Freizeitmobilität als eine gesellschaftliche Tatsache und nicht als Problemfaktor zu betrachten.

Wer müsste was tun, um dieses Ziel zu erreichen?

Die wachsende Bedeutung des Freizeitverkehrs an sich stellt kein Problem dar, sondern ist eine gesellschaftliche Tatsache, die wie jede andere positive und negative Aspekte umfasst. Es geht demnach nicht darum, die Freizeitmobilität zu verringern oder einzuschränken – was politisch nicht machbar wäre, wie die massive Ablehnung der Sonntagsinitiative gezeigt hat. Vielmehr sollten die schädlichen Auswirkungen des Freizeitverkehrs begrenzt werden. Dies kann namentlich mit Hilfe von technischen Massnahmen geschehen.

Gibt es positive Vorbilder aus dem In- oder Ausland?

Die Akteure der Freizeitwirtschaft und die Automobilhersteller werden nur dann langfristig Gewinne erzielen können, wenn sie umweltschonende Dienstleistungen und Produkte anbieten, wie sie zahlreiche Konsumentinnen und Konsumenten beziehungsweise Bürgerinnen und Bürger fordern.

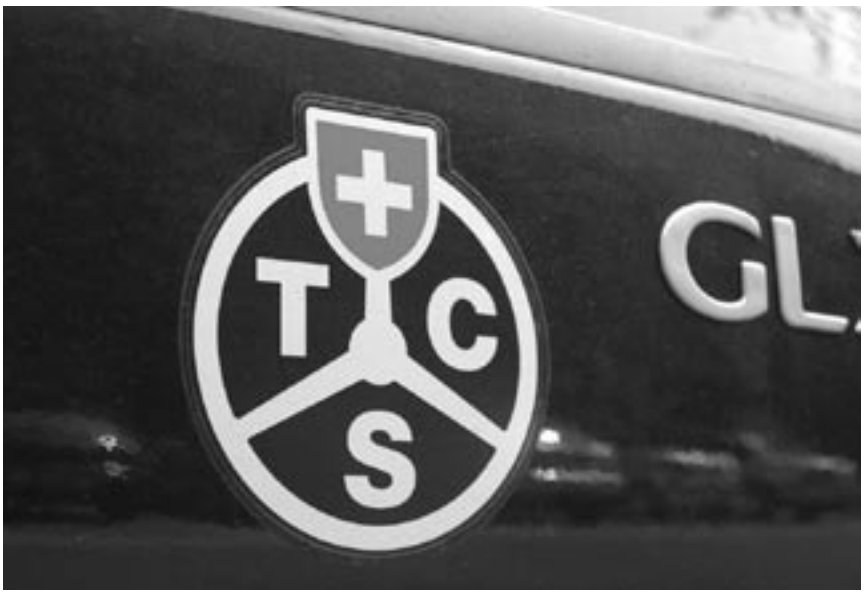
Welche Instrumente könnten die Entwicklung fördern?

Da die anhaltende Krise der öffentlichen Finanzen und die Ablehnung neuer Steuern und Abgaben umfangreiche neue Entwicklungen im öffentlichen Verkehr nahezu verunmöglichen, ist es Aufgabe der Marktwirtschaft, die Nachhaltigkeit der Freizeitmobilität und der Mobilität im Allgemeinen sicherzustellen.

Ist eine nachhaltige Freizeitmobilität realistisch?

Ja, denn das Modell der sozialen Marktwirtschaft – Synonym für Sonderlösungen zur Zeit der Individualisierung – wird sich zu Gunsten einer nachhaltigen Mobilität auswirken, obwohl dies auf den ersten Blick paradox erscheinen mag.

(Übersetzung)



Peperon@tcs.ch
Patrick Eperon, Leiter Politik & Wirtschaft des TCS, Vernier/Genf

Freizeitmobilität in den Alpen nachhaltig gestalten

Jürg Stettler
Marc Amstutz

Auf der Suche nach Erholung vom Alltag wollen Urlauber eine intakte Natur und Landschaft sowie Ruhe und Stressfreiheit geniessen. Doch in den letzten Jahren hat der Freizeit- und Tourismusverkehr stetig zugenommen und beeinträchtigt damit die Erholungsqualität. Es gibt aber Beispiele, die zeigen, dass nachhaltige Freizeitmobilität in den Alpen möglich ist.

Der Ausbau von Strasse und Schiene machen es möglich, heute Ziele zu erreichen, die früher kaum oder gar nicht erschlossen waren. Die Schweiz mit ihrem dichten Bahnnetz verfügt zudem über verschiedene touristisch sehr attraktive Bahnlinien und -angebote. Seit den Neunzigerjahren wird zudem stärker in den öffentlichen Verkehr investiert. Die erste Etappe Bahn 2000 wird die Reisezeiten verkürzen, die S-Bahnen optimieren den Agglomerationsverkehr, die NEAT führt zu einem deutlichen Zeitgewinn bei alpenquerenden Reisen, und der Einsatz von verbessertem Rollmaterial erhöht den Komfort. Der geplante Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz würde die An- und Rückreise per Bahn zwischen In- und Ausland attraktiver und zeitsparender machen.

Freizeitmobilität ist Automobilität

Die aktuellen Verkehrserhebungen belegen alle ein ungebrochenes Wachstum des Freizeit- und Tourismusverkehrs auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene. Die stetige Zunahme des Verkehrsvolumens ist eng gekoppelt an steigende Umweltbelastungen durch den Verbrauch fossiler Treibstoffe und damit an einen hohen Ressourcenverbrauch. Neben den Lärm- und Schadstoffemissionen sind die Veränderungen der Landschaft durch den Bau von Verkehrsinfrastrukturen und der Einfluss auf das Klima zu nennen.
Die Wahl des Verkehrsmittels für die An- und Abreise an den Ferienort hängt neben verhaltenspsychologischen und sozioökonomischen Einflüssen in hohem Mass vom Zeitaufwand, von der Attraktivität und dem Komfort des Verkehrsmittels ab. Die hohe Automobilität zeigt, dass für viele das Auto diese Ansprüche am besten erfüllt. Die Qualität einer Reise mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird durch die Zahl der Umsteigevorgänge, die Abstimmung der Fahrpläne sowie die flächendeckende Erschliessung in Randgebieten und -zeiten beeinflusst. Umfragen zeigen, dass es drei Hauptgründe gibt, die gegen die Benützung des öffentlichen Verkehrs bei Ferienreisen sprechen: fehlender Komfort, vor allem beim Reisen mit Gepäck, fehlende Mobilität in der Feriendestination und zu lange Reisezeit. Im Folgenden illustrieren ausgewählte Beispiele, dass es demnach erfolgreiche Ansätze für einen nachhaltigen Freizeit- und Tourismusverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln gibt:

- **New Mobility:** Autofreie Ferien in Schweizer Tourismusorten
Die meisten Feriengäste der Schweiz reisen mit dem eigenen Auto in die Ferien. Ist das eigene Fahrzeug erst einmal dabei, wird auch im Tourismusort gefahren. New Mobility will den Ferienverkehr wieder vermehrt auf Bahn und Bus verlagern. Folgende Angebote stehen im Vordergrund: ein «Tür-zu-Tür» Gepäcktransport, ein Gratis-Gepäcktransport von Bahnhof zu Bahnhof, Sicherstellung der Mobilität vor Ort (Rufbusse, Fahrradverleih und Car Sharing) sowie Angebotspakete für die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr. Von ursprünglich vier geplanten Pilotversuchen konnte erst einer im Winter 2000 in Saas Fee erfolgreich abgeschlossen werden.
Infos: www.mobiltour.ch oder www.equiterre.ch

- **Alps Mobility:** Transnationale Pilotprojekte für umweltschonende Reiselogistik in alpinen Tourismusregionen
Das Alps Mobility Projekt wird im Rahmen des EU-Aktionsprogramms «Raumordnung im Alpenraum» durchgeführt. Ziel ist, in alpinen Tourismusregionen – in Verbindung mit einem elektronischen Buchungs- und Informationssystem – eine praxistaugliche, umweltschonende Lösung für die Reise in die Alpen und die Mobilität am Urlaubsort zu entwickeln.
Infos: www.alpsmobility.org

- **Gratis ÖV-Karten und Verkehrsberuhigung**
Die Beispiele in Arosa, Engelberg und im Engadin sowie weitere ähnliche Angebote in weiteren touristischen Regionen haben alle den gleichen Inhalt: In Kombination mit der Nutzung anderer touristischen Dienstleistungen – wie etwa Skiabonnemente und Logiernächte – ist die Benutzung des öffentlichen Verkehrs und/oder der Bergbahnen un-

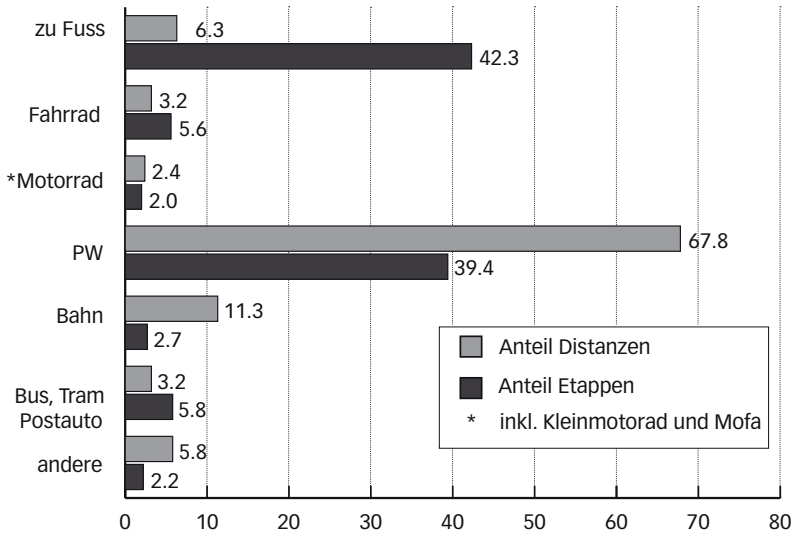


Abb. 1: Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr (in %). Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Statistik BFS (Hrsg.) (2000): Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Bern, 2001, S. 51

entgeltlich. Die kombinierte Nutzung von Dienstleistungen führt dabei zu einer Win-Win-Situation für die touristischen Leistungserbringer und für die Natur. Etwas anders verhält es sich beispielsweise in Gstaad, wo beim Bau der Umfahrungsstrasse im Dorf flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung ergriffen wurden. Dies macht den Dorfkern attraktiver, was auch dem Tourismus zugute kommt.

Bereits Jugendliche sensbilisieren

Die Strategien für einen nachhaltigen Freizeitverkehr müssen von verschiedenen privaten und staatlichen Akteuren in einer Kombination von Massnahmen umgesetzt werden. Dabei spielen neben der Raumordnung weitere Aspekte eine wichtige Rolle: die Regional- und Tourismusförderungspolitik, die Gesamtverkehrspolitik sowie sektorale Verkehrspolitiken (ÖV, Langsamverkehr, MIV, Luftverkehr), aber auch die Gesundheits- und Bewegungsförderungspolitik sowie die Energie- und Umweltpolitik.
Kantonen und Gemeinden bietet sich eine Vielzahl von Handlungsmöglichkeiten. Sei dies in Form von Mobilitätszentralen (zum Beispiel Zug, weitere sind im Rahmen des Gesamtprojekts Mobilitätszentralen des ARE geplant), mit regionalen oder kantonalen Projekten (zum Beispiel Sportverkehr im Kanton Bern, Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf, SlowUp, NewMobility, Energiestädte, Massnahmen ausgehend von Lokaler Agenda 21) oder durch eine gezielte Konzeption bei der regionalen Entwicklung von Freizeit- , Erholungs- und Sportbereichen (zum Beispiel Konzept Freizeit, Erholung und Sport des Kantons Zug FEST). Im Bereich der Ausbildung sind weiterführende Massnahmen zu planen und umzusetzen. So können die Wirkungsweisen im Freizeit- und Tourismusverkehr bereits jungen Menschen erklärt und ihnen Handlungsoptionen aufgezeigt werden.

Der Einfluss von Verbänden grosser Gruppen kann sehr bedeutend sein, weil sie entsprechende Hebelwirkungen zu erzeugen vermögen, wie das in diesem Heft ebenfalls vorgestellte Beispiel des SAC (www.alpenonline.ch) zeigt. Die Umsetzung vieler Ideen gestaltet sich aufgrund ungünstiger Rahmenbedingungen als schwierig. Dennoch zeigen die Beispiele, dass der nachhaltige Umgang mit der Mobilität auch in den Alpen möglich ist. Diesen gilt es zu intensivieren und entsprechende Voraussetzungen zu schaffen, damit ein zukunftsfähiger Freizeit- und Tourismusverkehr erreicht wird.

Jürg Stettler ist Leiter des Instituts für Tourismuswirtschaft ITW und Dozent an der Hochschule für Wirtschaft HSW Luzern

jstettle@hsw.fhz.ch

Marc Amstutz ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Tourismuswirtschaft ITW und Dozent an der Hochschule für Wirtschaft HSW Luzern

mamstutz@hsw.fhz.ch

Mit Kombi-Angeboten den öffentlichen Verkehr fördern

• • • • •

Pieter Poldervaart

Viele alpine Tourismusregionen leiden unter der Autoflut der Erholungssuchenden. Das Beispiel des Aletschgebiets zeigt, dass selbst so genannte autofreie Orte dagegen nicht gefeit sind. Kombi-Angebote und intensivere Parkplatzbewirtschaftung könnten helfen, den Modalsplit zu Gunsten des ÖV zu verändern.

An Winterwochenenden herrscht im gesamten Aletschgebiet ein starker An- und Abreiseverkehr auf der Strasse. Trotz dem GAST-Label (Gemeinschaft autofreier Schweizer Tourismusorte) und dem Status als UNESCO-Weltnaturerbe reisen immer mehr Gäste per Auto an. Heute sind dies bereits über 80 Prozent aller Besucherinnen und Besucher – obwohl gute Bahnverbindungen (mit Umsteigen in Brig) bestehen.

ÖV-Transportkette sicherstellen

Eine raumplanerische Diplomarbeit[1] geht nun den Gründen für diese Entwicklung nach und zeichnet mögliche Lösungswege. Die Tourismusvertreter von Bettmeralp, Fiesch und Riederalp konzentrierten sich hauptsächlich auf die Gäste vor Ort, ihre Reisewege vernachlässigten sie, so eine Kritik. Um der wachsenden Blechflut zu begegnen, müsse die An- und Abreise per Bahn unbedingt attraktiver gestaltet werden – namentlich auch im Hinblick auf die Glaubwürdigkeit der Tourismusstationen als Träger von Umweltlabels. Nötig wären durchgehende ÖV-Transportketten für die Feriengäste und ihr Gepäck. Dies gelte nicht nur für die Reise zwischen Wohn- und Ferienort, sondern – gewissermassen auf der Mikro-Ebene – auch für die Transportbedürfnisse in den autofreien Feriengebieten selbst. Gegenwärtig herrschten nämlich auf den verschneiten engen Strassen- und Flurwegen von Rieder- und Bettmeralp oft prekäre Verhältnisse zwischen Fussgängern, den zugelassenen Kleintransportern und den zahlreichen Pistenfahrzeugen, stellt die Studie fest.

Marketing mit GAST und UNESCO

Im Tal fallen dem Studienautor schlechte Fusswegverbindungen zwischen Luftseilbahn und Bahnstation auf. Zu tiefe Parkhaus- und Parkplatzgebühren fördern überdies indirekt den motorisierten Individualverkehr, da kein finanzieller Anreiz besteht, per Bahn anzureisen. Dennoch, auch für diese Gäste sollte ein System von Gepäcksammelstellen, Containern und Pistenfahrzeugen entwickelt werden, das wenigstens die Überlastungsprobleme im Feriengebiet etwas entschärfen würde, empfiehlt die Studie. Gäste hingegen, die mit dem ÖV anreisen, könnten privilegiert werden, indem ihr Gepäck mit Motorschlitten bis vor die Haustür der Ferienwohnung transportiert würde. Entsprechende ÖV-Kombi-Tickets und komplette Transport-Aufenthalts-Angebote müssten dabei gezielt mit den Labels GAST und UNESCO-Weltnaturerbe vermarktet werden.

Region hofft auf «e>asy»

Markus Schmid vom Sekretariat von «Aletsch Tourismus» anerkennt die Problematik: «Feriengäste sind tatsächlich sehr bequem.» Kommt dazu, dass für den Aufenthalt in der vor allem auf den Wintertourismus ausgerichteten Region warme Kleider und Sportgerät im Gepäck sind, für dessen Transport ein Auto sehr praktisch ist.
Höhere Parkgebühren, wie es die Diplomarbeit vorschlägt, hält Schmid nur beschränkt für realisierbar. Gerade ausländische Gäste seien äusserst sensibel, was die Nebenkosten ihres Urlaubs angehe. Hingegen setzt Schmid auf Kombipakete, wie es die SBB ab Herbst 2004 unter dem Label «e>asy» testen wollen: Das Halbtax- oder Generalabonnement wird mit einem Chip aufgerüstet, mit dem sich schon im Voraus Leistungen wie Ski-Tageskarten oder Hotelübernachtungen buchen lassen. «Kombi-Angebote sind die Zukunft, um den ÖV im Tourismusverkehr zu stärken», ist Schmid denn auch überzeugt.

Trotz guter ÖV-Anbindung und klarer Information reisen immer mehr Gäste mit dem Privatauto ins Aletschgebiet. Eine Studie will mit neuen Ideen Gegensteuer geben. Ob's gelingt?

[1] Rainer Franzen, Mobilitäts- und Erschliessungskonzept Aletschgebiet-Bettmeralp. Diplomarbeit der Abteilung Raumplanung, Hochschule für Technik HSR, Rapperswil, 2004 (Manuskript)

«Alpen retour» – die Mobilitätskampagne des Schweizer Alpen-Clubs

Pascal Regli
Jöri Schwärzel

Eine Kampagne des Schweizer Alpen-Club hat erreicht, dass Bergsportlerinnen und -sportler zunehmend mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen.

Im Juni 2001 startete der Schweizer Alpen-Club (SAC) unter Mithilfe des ARE und des Bergführers Benedikt Weibel, besser bekannt als SBB-Direktor, die ehrgeizige Mobilitätskampagne «Alpen retour»[1]. Ziel des Projekts ist es, die Mobilität der Bergsteiger und -wanderer verstärkt vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) zu verlagern. Gemäss Stettler[2] verursachen die eigentlich naturliebenden Bergsteiger im Gegensatz zu anderen Sportarten relativ viele Auto-Kilometer, denn die Anreise ist lang und das Ausflugsziel oft nur schlecht per ÖV zu erreichen. Den schwierigen Voraussetzungen zum Trotz hat sich der SAC das Ziel gesteckt, die Bergsport betreibende Öffentlichkeit zum Umstieg zu bewegen.

Erfolg auch in der Romandie

Der SAC mit seinen 100'000 Mitgliedern möchte dabei den Bergsportlern als Vorbild vorangehen: Bei den von den SAC-Sektionen angebotenen Touren will der Umwelt- und Sportverband pro Jahr rund 10% oder eine Million Auto-Personenkilometer umlagern. 60 der 111 SAC-Sektionen schlossen sich «Alpen retour» an und versuchten, eine alpenfreundliche Mobilität zu fördern. Zur Unterstützung bot der SAC den Sektionen eine Mobilitätsberatung für Tourenleiter an. Mit dabei waren Sektionen wie die Basler Sektion Angenstein, die bereits bei einem ÖV-Anteil von 80% ist, was natürlich eine Steigerung schwierig macht. Andere Sektionen wie die Gebirgssektion Prättigau starteten tief und setzten zu einem wahren Höhenflug an: von gut 20% auf über 50% ÖV-Anteil.
Auch nach der Kampagne ist der Unterschied punkto ÖV-Nutzung zwischen der französischen (34%) und der deutschen Schweiz (70%) noch gross.[3] Doch konnte die Kampagne auch jenseits des Röstigrabens einiges auslösen. So organisierte die Jugendorganisation der Sektion «Les Diablerets» eine fantastische Reise per Zug, Bus, Mountainbike, Schiff und natürlich auch zu Fuss quer durch die Schweizer Alpen. Aufgrund dieser Leistung wurde die Lausanner Jugendorganisation vom SAC und vom Sponsor Mammut eingeladen, zum Kampagnenabschluss im vergangenen Frühsommer mit Bergcrack Stephan Siegrist Fels- und Eiswände zu erobern.

«Alpenonline» – alles für die ÖV-Tourenplanung

Um den individuellen Bergsportler zu erreichen, entwickelte der SAC verschiedene Angebote: Als attraktiver Anreiz lancierte er das Rail&Sleep-Alpenticket mit An- und Rückreise und einer Hüttenübernachtung für SAC-Mitglieder. Der Partner SBB stellte das Angebot allerdings frühzeitig ein. Grund: Das Absatzziel wurde nicht erreicht und die Bergsteiger verursachten dem öffentlichen Verkehr vergleichsweise zu hohe Kosten, weil sie mit dem Alpenticket zu lange Strecken zurücklegten. Die für Bergsteiger relevanten ÖV-Informationen konnten ursprünglich mit dem so genannten Alpen-Fahrplan, einer handlichen Planungshilfe, massiv verbessert werden. Heute steht der Alpen-Fahrplan als attraktives Online-Produkt auf dem Internet unter www.alpenonline.ch zur Verfügung. Per Mausklick erhält der Bergsteiger alle Angaben zu Hütten, ÖV-Anreise und den Möglichkeiten nach dem letzten Bahnhof oder der letzten Postauto-Haltestelle.[4]
Kurz vor dem Abschluss der Kampagne blickt der SAC zufrieden auf die Kampagne «Alpen retour» zurück. Denn das Bewusstsein bei der Basis hat sich verändert: Der öffentliche Verkehr ist ein anerkanntes Verkehrsmittel. Bei den SAC-Sektionen, die an der Kampagne teilgenommen haben, gehört die Verkehrsmittelswahl heute bewusst zur Tourenplanung. Und immer häufiger wählt die Tourenleitung Zug und Postauto aus. ●

www.alpenretour.ch
www.mobiltour.ch

[1] Das Projekt wird unterstützt von: Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Energie BfE, Bundesamt für Strassen ASTRA, Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft BUWAL, Bundesamt für Gesundheit BAG
[2] Stettler, Jürg (1997): Sport und Verkehr, Sportmotiviertes Verkehrsverhalten der Schweizerischen Bevölkerung, Umweltbelastungen und Lösungsmöglichkeiten, Bern.
[3] 1998 wurden bei einer Mobilitätsumfrage Sektionstouren erhoben. Im Vergleichsjahr 2002 führten verschiedene an «Alpen retour» teilnehmende Sektionen nochmals eine ähnlich aufgebaute Mobilitätserhebung durch.
[4] Weitere realisierte Kampagnenprodukte und -angebote sind: SAC-Multi-Tageskarten, SAC-Ausbildungskarte, ÖV-Skitourenführer Romandie, Pilotprojekt Romandie, Mobilitätsberatung in den Sektionen, Jugendorganisations-Wettbewerb, Selbstverpflichtung

pascal.regli@bluewin.ch

joeri.schwaerzel@alpenbuero.ch
Projektleiter «Alpen retour»

Sport treiben auch ohne Auto

Martin Strupler-Grötzinger
Architekt ETH/SIA
Bern

Sporttreibende sind für einen guten Teil des Freizeitverkehrs verantwortlich. Der Kanton Bern zeigt mit einem Bündel von Massnahmen, wie die Verlagerung auf den ÖV und aufs Velo bewerkstelligt werden kann.

Ein Drittel der Schweizer Bevölkerung treibt regelmässig Sport. Ein erheblicher Anteil wird dabei mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt: Für Fahrten ins Training oder an Veranstaltungen sind dies jährlich etwa 15 Milliarden Personenkilometer. Eine – zumindest vermeintlich – höhere Bequemlichkeit, Gewohnheitsverhalten, sperriges Sportmaterial, durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) schlecht erschlossene Sportanlagen, nicht auf den ÖV abgestimmte Trainings- und Wettkampfzeiten, aber auch die fehlende Kenntnis der umweltverträglicheren Verkehrsträger führen beim Sportverkehr zu einem hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Dabei sind 40 Prozent der zum Sporttreiben zurückgelegten Wege kürzer als vier Kilometer. Dies ist eine ideale Distanz für «Human Powered Mobilitiy» (HPM), die Fortbewegung mit eigener Kraft – zu Fuss, mit dem Velo, den Inlineskates oder dem Kickboard.

Drei Viertel motorisiert

Im Wissen um das hohe Wachstum des Freizeitverkehrs sowie um das grosse Potenzial des Sports startete der Kanton Bern im März 2002 das Projekt «Sportlich zum Sport». Dank der idealen Partnerschaft zwischen dem kantonalen Sportamt, der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion und der finanziellen Unterstützung von vier Bundesämtern kann der Sport erstmals umfassend mit einem Verkehrsprojekt erfasst werden. Bisherige Projekte bezogen sich auf einzelne Anlässe mit grossem Publikumsaufmarsch und erzielten – beispielsweise dank Kombi-Billetten – gute Resultate bezüglich Veränderung des Modalsplits. Die Ausweitung auf die Sport-Aktiven war deshalb ein besonderes Anliegen, weil ihr Anteil am Sportverkehr mehr als vier Fünftel ausmacht. Und: Drei Viertel ihrer Wege werden individuell motorisiert zurückgelegt. Ziel war, den MIV-Anteil um drei bis acht Prozent zu senken.

Kursleiter als Multiplikatoren

Das erste Teilprojekt «Bewegt ins Training» mit einem Wettbewerb für Vereine und Verbände wurde im Oktober 2003 mit der Vergabe des Preisgeldes von insgesamt 20'000 Franken abgeschlossen. Die teilnehmenden Vereine zeigten grosses Engagement: Insgesamt konnte eine hohe Umlagerung von 9,5 Prozent auf umweltschonende Mobilität erreicht werden.
Massnahmen waren Fahrgemeinschaften und der Einsatz von Kleinbussen bei Auswärtsspielen, die Nutzung des öffentlichen Verkehrs bei gut erschlossenen Wettkampf-Orten und die verstärkte Nutzung von Velo und Skates im lokalen Bereich.
Das Fortbildungs-Modul wurde in verschiedenen Jugend+Sport-Kursen (J+S) mit gutem Erfolg erprobt und soll nun den Leitenden als freiwilliger Teil für alle J+S-Kurse angeboten werden. Im J+S-Bereich können die Meinungsbildenden und Vorbilder aus den Vereinen direkt angesprochen werden.

Information bringt Verlagerung

Die Auswertung der Resultate des dritten Teilprojekts «Veranstaltungen» zeigt, dass zum Teil mit relativ einfachen Massnahmen Reduktionen beim MIV erzielt werden können. Allein schon der Hinweis auf die Anreisemöglichkeiten mit dem ÖV sowie auf eingeschränkte Abstellmöglichkeiten haben zum Teil zu einer signifikanten Reduktion der Anfahrten mit dem Auto geführt.
Das vierte Teilprojekt «Beratung von Gemeinden und anderen Trägerschaften bei Planung und Bau von Sportanlagen» entwickelte sich nicht wie geplant; so musste festgestellt werden, dass die Nachfrage nach einer Beratung sehr gering war, die Anzahl von Neubau-Projekten grundsätzlich tief ist und bei den viel häufigeren Um- und Erweiterungsbauten nur ein relativ kleiner Spielraum für verkehrliche Verbesserungen besteht.

martin.strupler@bluewin.ch
Martin Strupler-Grötzinger, Architekt ETH/SIA, Turn- und Sportlehrer II; Dozent am Institut für Sport und Sportwissenschaft der Universität Bern; Initiant des Projekts «Sportlich zum Sport» in seiner Funktion als Vorsteher des Sportamtes des Kantons Bern (1990-2003); seit 2004 Inhaber der Firma «Strupler Sport Consulting» in Bern.

Das Fahrrad – Transport-, Sport- und Freizeitgerät in einem

Expo.02:
Grossereignis setzte auf öffentlichen Verkehr

• • • • •

Walter Schaufelberger

Die Landesausstellung Expo.02 hatte hoch gesteckte Ziele, was die nachhaltige Mobilität angeht. Die Bilanz zeigt, dass diese sogar übertroffen wurden.

Bezeichnung		geplant	effektiv
Besuchereintritte		10.5 Mio	10.3 Mio
Split auf die Arteplages	Biel	37%	29%
	Murten	12%	19%
	Neuchâtel	33%	33%
	Yverdon	18%	19%
Modal Split für Anreiseverkehr	MIV	40%	31%
	ÖV	45%	57%
	Reisecars	10%	6%
	Andere	5%	6%
Modal Split für Bewegungen zwischen den 4 Arteplages	MIV	10%	25%
	ÖV	50%	52%
	Schiff	30%	12%
	Andere	10%	11%
Mit Bahn transportierte Besucher		2.8 Mio	3.5 Mio
Mit Schiff* transportierte Besucher		1.0 Mio	0.4 Mio
Anzahl Parkierungsvorgänge		1.4 Mio	0.4 Mio
Personen pro Auto		2.8	3.0
Spitzenstundenanteil		25%	30%

*IRIS-Boote

Kennwerte des Verkehrssystems der Expo.02 für die Ausstellungsorte

Im Sommerhalbjahr 2002 fand in den vier Städten Biel, Neuchâtel, Murten und Yverdon die 6. Schweizerische Landesausstellung, die Expo.02, statt. Spezielle Herausforderungen der Expo.02-Mobilität waren die dezentrale Organisation an vier Ausstellungsorten und die Erreichbarkeit des Ausstellungsgeländes mitten durch die Stadtzentren. Allen Unkenrufen und stark limitierten finanziellen Möglichkeiten zum Trotz konnten die drei Expo.02 Mobilitätsziele «Effiziente Verkehrsabwicklung», «hohe Umweltverträglichkeit» und «Schutz der Siedlungsgebiete» vollständig erreicht werden.

Mobil mit Bahn, Bus, Velo und Katamaran

Im breit abgestützten multi-modalen Verkehrsangebot stand der öffentliche Verkehr im Mittelpunkt. Das äusserst flexible Bahnangebot der SBB mit einem auf die Expo.02 zugeschnittenen Basisfahrplan und nachfrageabhängigen, kurzfristig zuschaltbaren Fahrplanverdichtungen, mehrfach geführten Zügen in Spitzenstunden sowie zusätzlichen Extrazügen konnte gezielt auf die starken Besucherschwankungen reagieren. Die am Siedlungsrand und direkt neben einem Autobahnanschluss gelegenen provisorisch erstellten und mit Bus- beziehungsweise Bahnshuttle zum Ausstellungsgelände erschlossenen Parkings mit total 7800 Parkfeldern schienen zu Expo-Beginn stark überdimensioniert. In Murten, Neuchâtel und Yverdon-les-Bains mussten dann gegen Expo-Ende aufgrund der vollen Parkings gar noch zusätzliche «Überlaufparkings» auf bestehenden Flächen betrieben werden. Bei den Eingängen zur Ausstellung wurden bei engen Platzverhältnissen über ein Reservationssystem organisierte Carterminals betrieben. Für das Zirkulieren zwischen den vier Ausstellungstandorten standen nebst dem attraktiven und leistungsfähigen ÖV-Angebot direkte, mit IRIS-Katamaranen betriebene Expo-Schiffsverbindungen, ein auf die Expo hin optimiertes Radroutennetz sowie das erste Schweizer Skating-Routennetz zur Verfügung. Flankierende Massnahmen wie zum Beispiel das Pricing (Rabatte im ÖV, relativ hohe Parkplatzpreise), eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung im Expo-Gebiet sowie Zufahrtsbeschränkungen und –berechtigungen (zum Beispiel für Expo-Logistik und Anlieger) beim Ausstellungsgelände stützten das Verkehrskonzept entscheidend. Das umweltschonende Verhalten des Expo-Personals wurde mit Rabatten auf ÖV-Abonnements, Nachttransportangeboten und Ähnlichem gefördert.

Langfristige Vorbereitung zahlte sich aus

Die erfolgreiche Abwicklung des Expo-Verkehrs beziehungsweise das mustergültige Verhalten der Expo-Besucher und der Bevölkerung in der Expo-Region hat zahlreiche Ursachen, die zusammenspielten: Die gute Erreichbarkeit des Expo-Raums mit dem öffentlichen Verkehr; das fahrplanmässig und preislich sehr attraktive ÖV-Angebot; der Expo-Ticketverkauf durch die SBB mit einer ausgezeichneten schweizweiten Kommunikation an den Bahnhöfen; das bewusst zurückhaltend kommunizierte und preislich nicht sehr attraktive Parkplatzangebot mit harten flankierenden Massnahmen in den Städten; die in der Öffentlichkeit heraufbeschworenen Befürchtungen betreffend Verkehrschaos in den Städten mit entsprechend abschreckender Wirkung; die sorgfältige, jahrelange Vorbereitung der verkehrlichen Massnahmen unter Einbezug aller beteiligten Behörden und Institutionen; und nicht zuletzt das starke Engagement der städtischen, kantonalen und nationalen Behörden sowie der Verkehrspartner der Expo.02.

●

w.schaufelberger@bs-ing.ch
Walter Schaufelberger ist dipl. Ing. ETH SVI und arbeitet bei der Firma B+S Ingenieur AG in Bern. Er leitete an der Expo.02 das Projekt Verkehr.

SBB-Freizeitanbieter RailAway boomt

• • • • •

René Kamer

RailAway, die Ende 1999 gegründete Freizeit-Tochtergesellschaft der SBB, trotzt der Flaute im schweizerischen Tourismus. 2003 brachte neue Rekordergebnisse, mehr Kunden, mehr touristische Wertschöpfung und zusätzliche Stellen.

RailAway: Mit dem Zug ans Konzert, zur Ausstellung, in den Zoo... kombinierte Angebote zu Sonderpreisen erfreuen sich wachsender Beliebtheit und helfen, die Umwelt entlasten

Laut einer Untersuchung der Hochschule St.Gallen verreisen Touristen häufiger, jedoch kürzer. Der Trend zu Tagesausflügen und Kurztrips nimmt deutlich zu. Die Eisenbahnen der Schweiz erwirtschaften heute jährlich 800 Millionen Franken beziehungsweise 5 Prozent der touristischen Wertschöpfung. Weitere 400 Millionen steuern Berg- und Seilbahnen bei. Die SBB wollen seit vier Jahren den Anteil der Bahnen und des gesamten öffentlichen Verkehrs am touristischen Verkehr weiter ausbauen.

Kooperation mit über 300 Partnern

Bis Ende 1999 unternahmen über zwei Drittel der Reisenden ihre Ausflüge bevorzugt mit dem Auto – die Bahn bestiegen sie vorwiegend für ihre Fahrten zur Arbeit. Das Freizeitangebot der SBB war damals zwar vorhanden, wurde jedoch von den Kunden zu wenig wahrgenommen. Mit der Gründung von RailAway Ende 1999 legten die SBB die Stossrichtung im Freizeitbereich von Grund auf neu fest. Attraktive segmentspezifische Angebote mit aktuell über 300 Partnern des öffentlichen Verkehrs und touristischen Dienstleistungsträgern bilden die Basis der stark gesteigerten Nachfrage. Die sehr enge Zusammenarbeit mit Schweiz Tourismus, touristischen Destinationen und Wirtschaftspartnern bringt zunehmend Synergien und verstärkte Wahrnehmung. Heute schneiden die SBB bei den Freizeit-Marktanteilen mit ihrer erfolgreichen Tochtergesellschaft knapp 18 Prozent vom Kuchen ab, Tendenz steigend.

RailAway-Rekordjahr 2003

RailAway trotzt der Flaute im schweizerischen Tourismus. Im vergangenen Jahr wurden 575'000 Freizeitangebote (Packages Bahn inklusive touristische Zusatzleistungen oder Events) verkauft, über 165'000 oder 41,1 Prozent mehr als im Vorjahr. Der Umsatz stieg um 11,45 Millionen Franken (+ 45,2 Prozent) auf 38,2 Millionen Franken. In vier Jahren vervierfachte RailAway den Verkauf der Freizeitangebote.

Kombi-Angebote steigern Attraktiviät

Doch wie lassen sich neue Kundengruppen für das Bahnfahren gewinnen und wie verbessert die Bahn ihre Wettbewerbsfähigkeit im Freizeitverkehr? Zum einen soll der bestehende Kundenstamm erhalten bleiben, zum anderen will RailAway potenzielle Kundinnen und Kunden zum Umsteigen auf die Bahn bewegen. Gut kommen Kombinationen von Bahntickets und touristischen Zusatzleistungen an, wie die SBB an der Expo.02 mit einem Modalsplit von 61 Prozent zeigten. Damit der Umstieg leichter fällt, muss das Zusammenspiel aller im öffentlichen Verkehr tätigen Transportunternehmungen stimmen, also die so genannte Transportkette. Hinzu kommt die Attraktivität der touristischen Zusatzleistung, die im RailAway Kombi-Angebot integriert ist. Ein Beispiel ist das neue Angebot rund um den Mystery-Park in Interlaken. Dort reisten bisher über ein Drittel der Besucherinnen und Besucher mit der Bahn an. Das Gleiche gilt für die neu eröffnete Masoala Regenwaldhalle im Zoo Zürich. Im vergangenen Winter 2003/04 wurden mit den 34 Ski-Destinationen und dem Snow'n'Rail Angebot von RailAway neue Rekordergebnisse erzielt.

Bahn 2000 bringt Freizeit-Quantensprung

Fahrplanverbesserungen und Entwicklungen wie die Einführung des Halbstundentakts sind wesentliche Wettbewerbsvorteile. Beispielsweise nahmen auf der Strecke Luzern – Zürich die Passagierzahlen nach Einführung des Halbstundentakts um 40 Prozent zu, zwischen Bern und Biel um 30 Prozent. Die Einführung von «Bahn 2000» Ende 2004 wird auch für den Freizeitverkehr einen Quantensprung bringen. Mehr Komfort und mehr Zeit für die Freizeit sind klare Trümpfe für den ÖV.

●

rene.kamer@sbb.ch
René Kamer ist Geschäftsführer der SBB-Tochtergesellschaft für Freizeitverkehr «RailAway».
www.railaway.ch

Freizeitverkehrs-Situation am Greifensee verbessern

• • • • •

Patricia Bernet

Das Naherholungsgebiet Greifensee soll vom motorisierten Individualverkehr entlastet und besser mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Dies schlägt die Greifensee-Stiftung in zwei Massnahmenpaketen vor.

Der Greifensee ist ein beliebter Ausflugsort für die Anwohner der Agglomeration Zürich. Rund 30 Prozent der Besucherinnen und Besucher kommen aus einer der sieben Greifensee-Gemeinden und drei Viertel aller mit dem Auto Anreisenden wohnen in einer Distanz von weniger als zehn Kilometern. Insbesondere an schönen Tagen sind nicht nur die Parklätze gut besetzt, sondern auch die Fuss- und Radwege stark begangen. Das attraktive Naturschutzgebiet wird durch die vielen Erholungssuchenden belastet. Neben der starken Freizeitnutzung werden die seenahen Strassen aber auch für den Durchgangsverkehr genutzt.

Druck darf nicht grösser werden

Die Greifensee-Stiftung hat zusammen mit Vertretern der Planungsgruppen, der Gemeinde Volketswil, des Kantons Zürich und des Bundes eine Studie in Auftrag gegeben, um die momentane Verkehrssituation zu analysieren und Verbesserungsmassnahmen zu erarbeiten. Ziel ist es, Konflikte, die durch die Situation des Freizeitverkehrs entstehen, zu entschärfen. Die Störungen für die Anwohner sollen vermindert und die Gefahrenbereiche saniert werden. Ebenso soll der Druck auf die Naturschutzgebiete stabilisiert werden.

Verkehr nach Geschwindigkeiten trennen

Aus Sicht der Verkehrssicherheit sind insbesondere die unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer problematisch. Das Gebiet ist mit dem öffentlichen Verkehr nur teilweise gut erschlossen. Eine Rundfahrt um den Greifensee ist nicht möglich, eine Schifffahrt über den Greifensee nur zu bestimmten Zeiten. Als Lösung wird einerseits ein Modell mit Sofortmassnahmen vorgeschlagen, ein zweites Modell kann zur längerfristigen Verbesserung der Situation beitragen:

1. Die heutige Verkehrssituation wird optimiert. Dies bedeutet die Konzentration und teilweise Verlegung der Parkplätze, die Einführung einer Gebührenpflicht und eine Verbesserung der Angebote des öffentlichen Verkehrs. 30 detaillierte Massnahmen werden zur Umsetzung vorgeschlagen.
2. Wander- und Radwege sowie die Strasse sollen nicht nach der Art der Nutzung, sondern nach der Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer aufgeteilt werden. Auf der Strasse können neu Kernfahrbahnen eingeführt werden. Neben den erforderlichen baulichen Massnahmen auf den Strassen ist die Akzeptanz neuer Verkehrsregeln sowie die rechtliche Umsetzung von 50 km/h ausserorts noch offen.

Ziel: Verbesserungen in allen Gemeinden

Das Projekt Freizeitverkehr am Greifensee steht erst am Anfang. Als erster Erfolg gilt die Tatsache, dass die Greifensee-Gemeinden und die Gemeinde Volketswil bereit sind, gemeinsam das Verkehrsproblem zu analysieren und Massnahmen zu ergreifen. So kann vermieden werden, dass Probleme zur Gemeindegrenze hin verschoben werden.

Die vorgeschlagenen Massnahmen sind mit den kommunalen und kantonalen Amtsstellen abgesprochen und koordiniert. Die Greifensee-Stiftung wird bis Ende 2004 einen regionalen Aktionsplan erarbeiten, in dem die Prioritäten, die Zuständigkeiten, die Kosten und die Finanzierung sowie der Realisierungshorizont der Massnahmen definiert werden. Erste Massnahmen sollen im 2005 realisiert werden. Sie können in den Gemeinden unabhängig voneinander realisiert werden. Ziel ist aber, Verbesserungen in allen Gemeinden zu erreichen.

●

www.greifensee-stiftung.ch

info@greifensee-stiftung.ch
Patricia Bernet ist Biologin und leitet die Geschäftsstelle der Greifensee-Stiftung. Die Stiftung wurde 1997 gegründet. Ihre Ziele sind die Umsetzung der Verordnung zum Schutz des Greifensees, die Realisierung von Projekten wie die Aufwertung von Naturschutzgebieten und Erholungsgebieten sowie Öffentlichkeitsarbeit.

Rund um den Greifensee: beliebtes Erholungs-, Freizeit- und Sportgelände

info

Siedlung nachhaltig entwickeln

Die Siedlungsfläche der Schweiz dehnt sich jede Sekunde um fast einen Quadratmeter aus. Gleichzeitig nimmt die Zersiedelung des Landes zu. Die Folgen sind bekannt: hohe Lärm- und Luftbelastungen, steigende Infrastrukturkosten, Verarmung von Natur und Landschaft. Eine im Auftrag des ARE erarbeitete Studie sieht in der konsequenteren Siedlungsbegrenzung und in der Stärkung der überkommunalen Planung entscheidende Schritte in Richtung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung. Die Autoren der Studie kommen zum Schluss, dass sich der Bund für eine Stärkung der regionalen und kantonalen Planung engagieren müsse, damit die Entwicklung der Siedlungsgebiete vermehrt in Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen des Raumplanungsgesetzes stehen.

Autofrei macht Schule

Autofreie Tage können viel zu einer nachhaltigen Mobilität beitragen. Sie können auch motivieren, diese Art der Mobilität vermehrt auch im Alltag zu praktizieren. Die unter der Bezeichnung «slowUp» auf regionaler Ebene organisierten und von der Stiftung «Veloland Schweiz» koordinierten autofreien Tage sind ein gutes Beispiel für den Erfolg solcher Anlässe. Seit 2000 haben diese Veranstaltungen ständig an Bedeutung gewonnen: Letztes Jahr nahmen über 100'000 Menschen an den drei slowUps teil. 2004 werden die in verschiedenen Regionen der Schweiz stattfindenden Veranstaltungen verdoppelt. Das ARE will freiwilligen autofreien Tagen zusätzlichen Auftrieb geben. Gemeinsam mit Verbänden der Tourismusbranche und der Gesundheitsförderung publiziert das ARE deshalb einen Ratgeber, der sich nicht nur an Fachleute, sondern auch an die breitere Öffentlichkeit richtet.

Nachhaltige Entwicklung auf Gemeindeebene

2003 wurde am Forum zur nachhaltigen Entwicklung in den Kantonen und Städten mit Hilfe von Umfragen ein Überblick über die Nachhaltigkeitsprozesse in der Schweiz erstellt. Das Resultat der ARE-Umfrage: 13 Kantone haben Schritte in Richtung einer nachhaltigen Entwicklung unternommen, vier weitere kantonale Initiativen sind geplant. Nahezu hundert Schweizer Gemeinden haben Nachhaltigkeitsprozesse im Sinn der Lokalen Agenda 21 in Gang gesetzt. Schwierigkeiten ergaben sich bei der Umsetzung der Lokalen Agenda 21 durch geringe finanzielle Mittel oder das Fehlen engagierter Personen, aber auch durch Organisationsmängel und sehr unterschiedliche Vorstellungen davon, was unter nachhaltiger Entwicklung zu verstehen sei.

LSVA bewährt sich

Am 1. Januar 2001 führte die Schweiz die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ein. Die Einführung der Abgabe verlief ohne nennenswerte Probleme. Hingegen gibt es mehrere positive Folgen. Die Einführung der LSVA führte zu einer wesentlichen Effizienzsteigerung im Strassentransportgewerbe, weshalb die Fahrleistung des schweren Strassengüterverkehrs seit der Einführung der LSVA zurückging. Positiv zu vermerken ist weiter, dass die Erträge aus der LSVA im erwarteten Rahmen lagen. Schliesslich ist die LSVA auch ein Vorbild fürs Ausland: Am 1. Januar 2004 führte Österreich eine leistungsabhängige Abgabe für schwere Strassenfahrzeuge ein. Schwerverkehrsabgaben sind zudem in Deutschland, Grossbritannien, Schweden und Tschechien geplant. Besonders erfreulich sind die Beispiele Grossbritanniens und Schwedens, soll doch dort die Schwerverkehrsabgabe – wie in der Schweiz – flächendeckend und nicht nur auf Autobahnen erhoben werden. Auf den 1.1.2005 werden die Abgabesätze der LSVA voraussichtlich um rund 50 Prozent erhöht.

Alpenquerende Lastwagenfahrten stabilisiert

Die Zahl der schweren Lastwagen im alpenquerenden Güterverkehr nahm 2003 im Vergleich mit dem Vorjahr um drei Prozent zu. Die Vorgabe des Verlagerungsgesetzes, das Verkehrsaufkommen zu stabilisieren, wurde indessen erfüllt: Das Verkehrsaufkommen lag deutlich unter jenem des Referenzjahrs 2000. Dafür verantwortlich waren unter anderem die LSVA, die flankierenden Massnahmen und die schwache Konjunktur. Um das langfristige Verlagerungsziel zu erreichen, sind jedoch weitere grosse Anstrengungen erforderlich.

Nachhaltige Entwicklung mit anspruchsvollen Perspektiven

Der Bund engagiert sich in vielen Bereichen für eine nachhaltige Entwicklung. Ein Zwischenbericht über den Stand der Folgearbeiten der bundesrätlichen «Strategie nachhaltige Entwicklung 2002» und des Weltgipfels für nachhaltige Entwicklung in Johannesburg 2002 orientiert über den aktuellen Umsetzungsstand. Die Umsetzung verläuft nach Plan. In einigen Handlungsfeldern drängen sich aber zusätzliche Anstrengungen auf, namentlich bei den inhaltlichen und finanziellen Beiträgen der Schweiz zur globalen Armutsbekämpfung und zu den «Millennium Development Goals» der UNO. Bis 2007 soll die Strategie evaluiert und erneuert werden. Vorgesehen sind Massnahmen in den Bereichen Armutsbekämpfung, Wasser, Gesundheit, Biodiversität, Chemikalien, nachhaltige Produktions- und Konsummuster sowie erneuerbare Energien.

Die ausführlichen Medienmitteilungen sowie zusätzliche Dokumente zu diesen Themen sind auf der ARE-Homepage www.are.ch zu finden.

Editorial

Christian Küng
vice-directeur ARE
christian.kueng@are.admin.ch

En 2000, le trafic lié aux loisirs a nettement dépassé le trafic pendulaire: 44 pour cent du trafic général pour le premier, 29 pour cent pour le second.

Cette croissance est essentiellement due aux quatre paramètres suivants:

- **le temps de travail moyen a diminué – nous avons davantage de loisirs;**
- **les possibilités de déplacement se sont multipliées – l'offre de prestations est large;**
- **la croissance démographique se poursuit, les gens sont plus mobiles pour leurs loisirs, même les personnes âgées.**
- **la mobilité coûte dans l'ensemble moins cher: un voyage en Amérique, autrefois un luxe, est aujourd'hui à la portée de tout le monde; le trafic de loisirs profite du plus grand pouvoir d'achat général.**

La mobilité de loisirs répond manifestement à un besoin, souvent synonyme de plaisir. Elle constitue pour notre pays un facteur économique important... mais elle a son revers – que nous connaissons bien: bruit, gaz d'échappement et accidents.

Dans le domaine du trafic de loisirs, le pourcentage élevé de kilomètres parcourus en

voiture (68 pour cent) saute aux yeux. Comme un tiers des trajets effectués en voiture fait moins de trois kilomètres, on voit que les possibilités de transfert modal en faveur de la locomotion douce et des transports publics ne sont de loin pas épuisées. Par ailleurs, de nombreuses offres de loisirs sont mal situées ou mal desservies par les transports publics. Des mesures d'aménagement du territoire – visant à raccourcir les trajets – et une meilleure desserte par des lignes de transports publics devraient permettre de réduire ces lacunes.

La stratégie de l'ARE pour une mobilité de loisirs durable doit composer avec deux exigences contradictoires: satisfaire les besoins de mobilité de loisirs et ménager les ressources. Nous voulons montrer quelles mesures permettraient de parvenir à un trafic de loisirs plus respectueux. Ce faisant, nous accordons une attention particulière aux éléments stratégiques dits «gagnant – gagnant». Le trafic de loisirs doit s'en trouver à la fois plus séduisant et plus écologique.

Atteindrons-nous cet objectif? Rien n'est sûr. Le succès dépendra de la participation de nombreux partenaires. Dans ce bulletin d'information, nous posons les principes fondamentaux qui permettront d'élargir le débat sur le trafic de loisirs.

(traduction)

●

Gérer le trafic de loisirs, la tâche importante de demain

Ulrich Seewer,
section politique des transports, ARE,
chef du projet «stratégie trafic de loisirs»,

Jusqu'à présent, le trafic de loisirs n'était pas un thème prioritaire de la politique de planification et des transports. Il est toutefois nécessaire, compte tenu de son importance économique et de sa forte croissance, de le prendre dans le collimateur. La stratégie «trafic de loisirs» à laquelle travaille l'ARE a pour but de montrer les mesures qui peuvent être prises.

Le trafic de loisirs peut être différencié suivant ses buts: loisirs quotidiens, excursions ou vacances. Ces dernières décennies, il a constamment gagné en importance (cf. fig.1). Si, en 1974, un quart seulement de tous les trajets était imputable aux loisirs, cette proportion a déjà augmenté en 1989 (32%) et en 2000 (40%)[1]. Les gens ont pris de plus en plus l'habitude de se déplacer chaque jour pour leurs loisirs et utilisent de plus en plus la voiture. Cette pratique ne se rencontre pas dans une pareille proportion dans d'autres secteurs de transports. Cette évolution est notamment due au fait que les destinations du trafic de loisirs se sont déplacées vers les périphéries urbaines, moins bien desservies en transports publics et moins accessibles par la locomotion douce.
Dans le domaine des vacances et des excursions, une évolution dynamique a également été observée. Si la durée des voyages a diminué depuis les années septante, leur nombre a augmenté. La Suisse a quelque peu perdu de son importance comme destination de vacances pour sa propre population; elle reste néanmoins relativement bien placée, car elle cumule environ 44% de toutes les destinations. Les pays situés en dehors de l'Europe sont de plus en plus prisés. S'ils ne constituent que 10% des destinations, ces voyages ont un grand impact par le fait des distances parcourues. Dans le choix du mode de transport, les vacanciers privilégient l'avion et la voiture et négligent les chemins de fer, qui voient leur part de marché diminuer sensiblement[2].

Le trafic de loisirs doit être plus efficace

Jusqu'à présent, la politique des transports a mis l'accent sur le trafic pendulaire et le trafic à longue distance, domaines dans lesquels des progrès ont pu être obtenus. Le trafic de loisirs, par contre, ne constituait pas un thème prioritaire. Aujourd'hui, il est à l'origine des pointes de trafic les plus importantes sur le réseau de transport, entraînant des nuisances pour les personnes et l'environnement, et perturbant les structures spatiales. Il enregistre ces dernières années la croissance la plus forte et sa proportion par rapport au trafic général va continuer à s'accroître en raison de l'augmentation du nombre de personnes sans activité professionnelle (essentiellement des retraités) et de l'élévation du pouvoir d'achat. En conséquence, la population demande de nouvelles offres et exige des infrastructures de plus en plus coûteuses. Il importe de pouvoir continuer à répondre à ses besoins de mobilité et de maintenir les potentialités économiques, tout en évitant de grever davantage les ressources naturelles. Pour éviter de devoir construire encore de nouvelles infrastructures onéreuses, il faudrait rendre tout le trafic de loisirs plus efficace et plus durable. La stratégie «trafic de loisirs» a pour but de montrer les moyens permettant d'atteindre ces objectifs.

La stratégie «trafic de loisirs» propose une issue

Sur le plan politique, le postulat du conseiller aux Etats Peter Bieri[3] demande la rédaction d'un rapport sur le trafic lié aux loisirs. Le Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), compétent en la matière, a chargé l'ARE d'élaborer une stratégie dans le domaine du trafic de loisirs en collaboration avec les autres acteurs concernés.
Les premiers projets de stratégie sont sur la table; ils cherchent à mieux répondre, à l'horizon de 2020, aux besoins de mobilité de loisirs en misant sur des moyens de déplacement durables. A cette date, la répartition modale devra s'être modifiée par rapport à 2000 en faveur des transports publics et de la locomotion douce. Par ailleurs, le nombre de kilomètres parcourus en voiture par personne devra s'être stabilisé. Les répercussions négatives du trafic de loisirs sur l'environnement et le territoire devront diminuer sans entraîner de restrictions au niveau individuel.
La politique dans le domaine du trafic de loisirs est une tâche transversale englobant les domaines du développement durable, de l'aménagement du territoire, de la politique des transports en général, de la promotion touristique, de la politique environnementale, de la politique énergétique, des sports et de la santé. Elle implique l'intervention des pouvoirs publics à tous les niveaux institutionnels; il faudra donc en tenir compte au moment d'élaborer et d'appliquer les mesures[4]. La stratégie dans le domaine du trafic de loisirs propose un programme de mesures qui pourrait recueillir l'assentiment de toutes les forces politiques . Pour pouvoir agir efficacement, la Confédération doit d'abord exiger des compétences en la matière et exploiter sa propre marge de manœuvre. Elle peut, en premier lieu, se faire entendre auprès de ses partenaires, mais aussi exploiter les instruments existants, préparer de nouvelles bases de travail et rédiger des documents d'information. Elle peut enfin approfondir l'étude des thèmes principaux et encourager les projets novateurs au niveau de la recherche et de la mise en œuvre.

Des partenariats sont indispensables

A l'heure actuelle déjà, la Confédération, et en particulier l'ARE, suivent de près l'évolution dans ce domaine. Plusieurs projets pilotes et projets de recherche permettront d'apporter des réponses à certains problèmes, de mettre en évidence des amorces de solutions et de préparer la mise en œuvre de la stratégie[5]. L'hétérogénéité des besoins et des exigences dans le domaine du trafic de loisirs est si marquée que chaque pro-

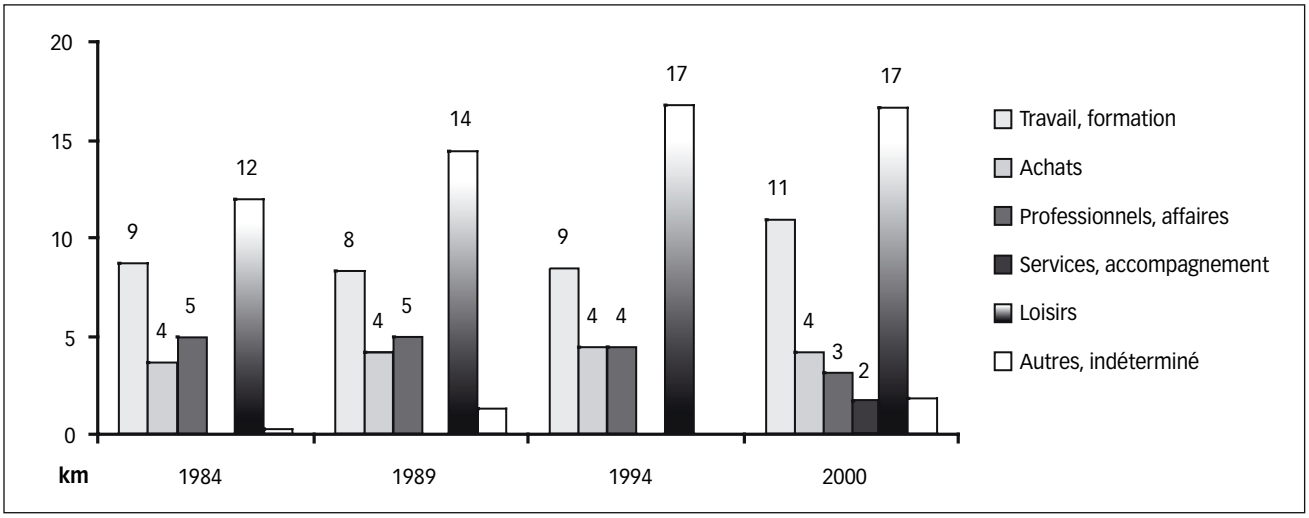


Fig. 1: Evolution des motifs de déplacement en distance (en km par personne en un jour); jusqu'en 1994, les déplacements pour rendre service et pour accompagner une personne ont été comptabilisés dans les trajets pour les loisirs
Source: Office fédéral du développement territorial, Office fédéral de la statistique, 2001. La mobilité en Suisse, Résultats du microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports. Berne et Neuchâtel

jet pilote concernera des destinataires spécifiques: par exemple les alpinistes avec «Alpesretour» ou les sportifs actifs dans les clubs avec le projet «Faites du sport en allant au sport». Le projet du Greifensee est axé sur le comportement en matière de transports de loisirs dans les régions de détente proches des centres urbains, tandis que le projet «New mobility» a pour but d'encourager les transports durables pour se rendre à des destinations touristiques. «SuisseMobile» développe ou crée au niveau national des offres concernant le cyclisme («la Suisse à vélo»), la randonnée, le patin à roulettes et le canoë.
La Confédération ne pourra atteindre seule les objectifs fixés. Avec RailAway, les CFF proposent un catalogue d'offres attrayantes qui, dans l'ensemble, ont beaucoup de succès[6]. A l'échelon urbain, l'Exécutif de la ville de Zurich a élaboré, dans le cadre de la conception et de la mise en œuvre de sa nouvelle stratégie de la mobilité, un chapitre consacré au trafic lié aux loisirs et aux achats[7].

En établissant une stratégie fiable dans le domaine du trafic de loisirs, le Conseil fédéral lance un signal indiquant qu'il soutient les expériences en la matière et qu'il souhaite que ces exemples se multiplient dans l'ensemble du pays. Cet objectif ne pourra être atteint que grâce au travail en réseau des principaux acteurs concernés.

(traduction)

●

ulrich.seewer@are.admin.ch

[1] Office fédéral du développement territorial, Office fédéral de la statistique, 2001: Mobilité en Suisse, résultats du microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports. Berne et Neuchâtel. Meier R, 2002: Cap sur le développement durable pour les déplacements touristiques et de loisirs, in: forum 3/02, p. 47 à 49.
[2] Laesser Christian, 2002: Travel market Switzerland 2001. Basic report and variables overview. St-Gall.
[3] 02.3733: interview du conseiller aux Etats Bieri dans ce cahier
[4] ARE (Office fédéral du développement territorial), 2003: atelier «Freizeitverkehr wohin-Gibt es Strategien für eine nachhalige Entwicklung?» Auswertungsbericht – Schlussfolgerungen – weiteres Vorgehen. Berne: à télécharger sur le site: www.trafic-de-loisirs.ch
[5] cf. autres articles dans ce même cahier et sur le site: www.trafic-de-loisirs.ch
[6] www.railaway.ch
[7] Conseil exécutif de la ville de Zurich, 2002: Mobilität ist Kult(ur), die neue Mobilitätskultur - wie wir miteinander weiterkommen, Ziele und Elemente, Schwerpunkte, Beispiele aus dem Alltag. Zurich

«La croissance du trafic de loisirs est à prendre au sérieux.»

Interview: Pieter Poldervaart
Photos: Julia Konstantinidis

Achats, excursions de week-end, sorties et vacances: les loisirs sont impensables sans déplacements. Dans notre mode de vie actuel, la part du trafic de loisirs par rapport au trafic général augmente. Le conseiller aux Etats Peter Bieri demande d'accorder l'attention nécessaire au trafic de loisirs et de rechercher des solutions qui lui donneront la place qui lui revient dans la politique des transports. La gestion du trafic d'agglomération ou «Rail 2000» contribuent aussi, selon lui, à rendre le trafic de loisirs plus durable. Un point de vue global est nécessaire.

Peter Bieri, 1952, est le conseiller aux Etats PDC du canton de Zoug. Il est le président du service d'information sur les transports publics (LITRA). Au Conseil des Etats, il est notamment membre de la commission des transports et de la communication. Peter Bieri a étudié l'agronomie à l'EPFZ et travaille en tant qu'enseignant spécialisé et conseiller d'entreprise au centre de formation agricole Schluechthof de Cham/ZG.

Vous n'êtes pas complètement étranger au choix du thème développé dans ce bulletin d'information. Le postulat que vous avez déposé fin 2002 charge le Conseil fédéral de présenter une stratégie complète en matière de trafic lié aux loisirs. Pourquoi?

Par le passé, les pouvoirs publics se sont relativement beaucoup engagés sur les questions de transport des marchandises (NLFA). Rail 2000 a également permis d'améliorer le transport des personnes à longue distance. A l'heure actuelle, le trafic d'agglomération est un thème central. Si l'on songe toutefois que les loisirs sont responsables de 44 pour cent des prestations de transport, force est d'admettre que dans ce domaine également, une action est nécessaire. Je voulais inviter le Conseil fédéral à se prononcer sur la nécessité, pour la Confédération ou les cantons, de fournir des prestations spéciales pour la gestion de ces problèmes. Un deuxième aspect concerne la Suisse en tant que pays touristique par excellence. Certes, l'ARE a depuis longtemps initié une réflexion dans ce domaine. Je suis néanmoins persuadé qu'un soutien de la part du Parlement est important pour avoir un rapport complet sur cette question. Cette thématique mérite également un débat public.

44 pour cent de tous les déplacements, c'est beaucoup. Pourquoi les stratégies politiques n'ont-elles pas mis plus tôt l'accent sur le trafic de loisirs?

L'attention s'était portée ailleurs, sur d'autres problèmes, en particulier sur le report accru du trafic marchandises sur la route. Nous avons aussi reconnu le risque de paralysie des transports sur les autoroutes – et répondu par le programme «Rail 2000». Pendant des décennies, les transports de loisirs sont passés inaperçus dans le trafic général. Depuis quelques années toutefois, les besoins de la population se modifient considérablement: les gens ont davantage de temps libre; ils peuvent s'offrir une certaine mobilité; de plus en plus de personnes sont sorties de la vie active, mais sont suffisamment en forme pour voyager – et profiter de toutes ces possibilités. Aujourd'hui, les jeunes sont beaucoup plus mobiles durant leurs loisirs que nous ne l'étions. Cette évolution n'a été véritablement perçue que depuis quelques années.

La population suisse vieillit, la prospérité a plutôt tendance à augmenter – avec quelques périodes de creux. Ainsi donc, la mobilité de loisirs va-t-elle sans doute encore augmenter?

J'en suis convaincu. De plus, la population active elle-même a tendance à avoir davantage de temps libre, que ce soit en raison de la diminution du temps de travail que par la modification des loisirs: autrefois, les gens consacraient davantage de temps au ménage ou à cultiver leur jardin; aujourd'hui, ils ont plus de possibilités d'occuper leur temps libre... et de voyager.

Le rapport sur le trafic de loisirs paraîtra cet automne. Quels espoirs placez-vous dans cette étude?

Ce rapport devrait présenter une analyse de la situation et donner des impulsions pour nourrir la réflexion sur la politique des transports faite dans d'autres domaines. Le trafic de loisirs fait bien sûr partie intégrante de la politique des transports générale. Néanmoins, ses priorités et son organisation diffèrent de celles du trafic marchandises, par exemple. Il se distingue par le fait qu'il n'est pas régulier et, à la différence du trafic pendulaire, que les capacités de transport qu'il nécessite changent constamment de paramètres (lieux et heures).

Le trafic de loisirs est étroitement lié au tourisme. L'offre actuelle tient-elle suffisamment compte des

besoins de cette branche économique importante?

La répartition modale du trafic de loisirs est défavorable du point de vue de la durabilité: 70 pour cent du trafic de loisirs se fait en transport motorisé individuel. Une part importante concerne les manifestations sportives ou les destinations de week-end, provoquant des flux importants à certaines heures – une donnée de départ idéale pour permettre aux transports publics de reprendre des parts du trafic motorisé individuel. Le secteur du tourisme est d'ailleurs ouvert à cette perspective, comme le prouvent les diverses offres de transports publics proposées aux touristes étrangers qui voyagent sans voiture.

Que faire de plus, et qui devrait le faire, pour orienter le trafic touristique vers la durabilité?

Commençons par les communes. Elles doivent prendre conscience du fait que les localités touristiques sans voiture sont très prisées. A Zermatt par exemple, le Cervin n'est pas la seule attraction; l'absence de bruit et de gaz d'échappement est également un atout. Par la perception de taxes de séjour, Grindelwald finance elle-même la gratuité du bus desservant les remontées mécaniques. Les communes urbaines offrent de nombreuses possibilités de transport (tram et bus), combinées à des billets d'entrée à des foires ou des manifestations sportives. Les communes ont toutes les cartes en mains, lorsqu'elles prennent conscience de leurs possibilités en matière d'aménagement, pour coordonner la création de lignes de transports publics avec de nouvelles installations sportives ou des centres commerciaux. C'est une question de planification des transports.

Que prévoit le cahier des charges de la Confédération ou des cantons?

Au niveau cantonal, il s'agit en premier lieu de développer des concepts de transport régionaux prévoyant des conditions favorables aux transports publics. Au niveau national, il faut proposer les infrastructures correspondantes. Expo.02, par exemple, est un cas d'école. Le trafic touristique fait toujours partie intégrante de l'offre générale. En ce qui concerne les routes, il faut abandonner l'idée que ce réseau doit toujours s'adapter à chaque fluctuation du volume du trafic; il n'est pas possible d'assurer le financement d'une telle infrastructure. On devrait davantage recourir aux transports publics pour atténuer les pointes de trafic. L'offre de correspondances ou de ferroutage pourrait décharger les routes.
Le rapport sur le trafic de loisirs de l'ARE a pour but d'encourager les transports publics et de sensibiliser la population à ce thème. Cependant, comme nous l'avons mentionné précédemment, les différents types de trafic ne sont pas toujours faciles à différencier: le tunnel de base du Gothard, construit par exemple pour le trafic marchandises, rapprochera également la Suisse alémanique du Tessin; nous pourrons y faire des excursions d'une journée.

Revenons à l'exemple des localités touristiques sans voiture. Dans de tels cas, ne nous contentons-nous pas de reporter les problèmes plus loin, en construisant de gigantesques parkings quelques kilomètres en dehors de ces localités?

Effectivement, il faut des offres qui permettent de laisser sa voiture au garage. Dès qu'il franchit le seuil de sa porte, le vacancier souhaite se plonger dans le monde des vacances. Il faut par conséquent des solutions simples avec, en particulier, une amélioration du transport des bagages, des correspondances optimales et des prix attractifs. On sait parfaitement quelles offres ont du succès car, du temps de Swissair, chaque billet d'avion était combiné à un billet de train gratuit pour le retour au domicile. De telles offres rendent le voyage en train à destination du lieu de vacances nettement plus attrayant. Avec un peu de bonne volonté, on peut aujourd'hui déjà voyager en train avec ses bagages, ses skis et son snowboard. Notre famille de six personnes en a elle-même déjà fait l'expérience plusieurs fois pour les sports d'hiver. Avec l'abonnement général et l'abonnement demi-tarif, on s'en sort très bien du point de vue financier. Les personnes qui voyagent en voiture comptent rarement dans leurs calculs les frais fixes, le stress, les embouteillages et les risques d'accidents.

Restons en montagne. La branche des remontées mécaniques subit une crise profonde. Les pouvoirs publics doivent-ils intervenir ou est-ce au marché de régler ce problème?

Il faut considérer plusieurs niveaux de discussion. D'un côté, les funiculaires et téléphériques sont nécessaires pour coloniser et équiper des régions éloignées et pour maintenir certaines formes de tourisme. Pour des raisons de politique régionale, il ne faut pas tout laisser entre les seules mains du marché. D'un autre côté, l'existence des domaines skiables situés en moyenne altitude est remise en question par les changements climatiques: la neige y sera moins abondante. D'autres facteurs entrent également en considération, notamment les exigences grandissantes des hôtes: un ou deux remonte-pente ne leur suffisent plus; ils s'attendent à une offre complète donnant accès à de grands domaines skiables. Ces problèmes appellent des analyses objectives pour prendre la décision d'agrandir, ou au contraire celle de renoncer à certains aménagements. Le démantèlement de remontées a pour corollaire l'aménagement d'autres installations ailleurs – ce que les organisations de défense de l'environnement n'aiment pas entendre.

Et que feront les régions qui ont perdu leur manteau neigeux ou dont les infrastructures ne répondent plus aux exigences d'aujourd'hui?

Les vacances classiques – passer ses vacances à la montagne dans un hôtel et y séjourner deux semaines – sont un produit de moins en moins demandé et choisi en grande majorité par des personnes du troisième âge. Les vacances «gages d'émotion» et les offres incluant des raids ou des parcours permettant de découvrir quelque chose de nouveau chaque jour sont très «tendance». Personnellement, j'ai pratiqué quelques formes de tourisme doux: vacances en famille à cheval et en char attelé dans le Jura, tours à vélo d'Oberwald (VS) à Genève ou de Passau à Vienne, le long du Danube. Dans tous ces cas, les points de départ et d'arrivée sont différents et le trajet d'approche en transports publics répond à une nécessité. La Suisse a beaucoup à proposer, mais peut encore faire mieux dans ce domaine. Randonnées pédestres, activités à vélo, en patins à roulettes, en raquette, toutes ces offres nécessitent une bonne infrastructure complémentaire, des locations d'équipements et des lieux d'hébergement et de restauration. La combinaison tourisme / transports recèle un potentiel important d'assistance réciproque. Pour reprendre l'exemple du tour à vélo le long du Danube: on se rend en train à Passau, on y loue un vélo, puis on se met gentiment en route en faisant beaucoup d'étapes pour arriver à Vienne que l'on peut ensuite visiter. Le trajet de retour se fait en transports publics. Cette formule fonctionne bien; elle a su convaincre des milliers d'adeptes.

Pour les jeunes, les centres commerciaux situés dans la périphérie verte constituent de plus en plus des lieux de loisirs. Comment l'aménagement du territoire doit-il réagir?

A l'heure actuelle, le trafic d'agglomération comporte indéniablement des déficits. Les centres commerciaux attirent le trafic automobile comme des aimants, produisant de grands flux de trafic. Ces points noirs méritent une réaction. Bien sûr, lorsque la quanti-

té d'achats est importante, l'offre de transports publics a encore des inconvénients. Il ne faut pas capituler pour autant. La personne qui fait ses achats en ville n'a pas non plus la possibilité de garer sa voiture devant la porte du magasin. Chaque fois que loisirs, achats et plaisir sont mêlés, par exemple dans le cas de grandes manifestations sportives ou culturelles, les transports publics ont une carte à jouer.

A part les événements concentrés comme les matchs de football, le trafic de loisirs est diffus, notamment en raison des déplacements effectués à des heures tardives, le vendredi ou le samedi soir. Comment promouvoir l'utilisation des transports publics à ces heures?

Les «noctambus» et les offres analogues existent, mais l'Etat n'a pas pour rôle de subventionner les noctambules. Toute personne qui profite de cette offre doit être prête à en payer le prix coûtant. Les alternatives telles que la voiture individuelle ou le taxi ne sont pas bon marché. L'abaissement du taux d'alcoolémie autorisé et les contrôles peuvent contribuer à une meilleure utilisation des transports publics; qui dit meilleure utilisation, dit aussi baisse de prix. «Voie7» pour les jeunes de moins de 25 ans rend les trajets en train attractifs pour les sorties en soirée et les incite à recourir plus souvent aux offres des transports publics.

Les exigences sont claires. Pour le trafic de loisirs, la répartition modale doit changer en faveur des transports publics. Des investissements dans les infrastructures et le matériel roulant sont-ils également nécessaires?

Aujourd'hui, les transports publics permettent d'assurer le trafic lié aux grands événements tels qu'Expo.02 ou les manifestations sportives. Dans les secteurs de surcharge de trafic prévisible, notamment dans les agglomérations, l'offre de transports publics est à étoffer. Les déplacements pour les loisirs, notamment pour les sorties ou les achats, seront donc résolus. Pour les distances plus grandes, par exemple les matchs de football, les liaisons interurbaines proposées dans le cadre de «Rail 2000» apportent des améliorations. Des investissements seront également nécessaires pour l'acquisition de matériel roulant, même s'il est aussi vrai qu'une optimalisation du matériel roulant existant permet d'augmenter les capacités en relativement peu de temps.

Le trafic aérien, qui gagne en importance, constitue un cas spécial. La tendance dans ce secteur est diamétralement opposée aux principes du développement durable. Récemment par exemple, la taxation du kérosène sur les vols intérieurs a été de nouveau supprimée...

Tout le monde souhaite découvrir notre planète et l'avion est imbattable pour les grandes distances. Par contre, le train peut proposer des offres intéressantes sur les trajets plus courts, au sein de l'Europe. Dans le domaine de la taxation des carburants, des mesures urgentes s'imposent, du moins au niveau européen. Aucun pays ne peut en effet se permettre de faire cavalier seul.

Encourager les transports publics est une chose et limiter le trafic motorisé individuel en est une autre. Quelles possibilités proposez-vous?

La liberté du choix du mode de transport est incontestée en Suisse. La réglementation des places de stationnement est une mesure possible et acceptée. Je préfère toutefois les mesures incitatives: lorsque des capacités restent inutilisées sur le réseau ferroviaire, il ne faut pas chercher, en même temps, à élargir les routes. Si l'offre de transports publics est valable et qu'il y a des bouchons sur l'autoroute, les automobilistes l'apprendront rapidement et se tourneront vers le train. Personnellement, par exemple, je suis allé une seule fois en voiture à Berne depuis bientôt dix ans que je suis conseiller aux Etats... et je suis arrivé en retard.

(traduction)

●

Les hommes fréquentent les bars de nuit

Anja Simma
cheffe suppléante, section bases, ARE

Les femmes fréquentent les places de jeux d'enfants, les hommes, les bars de nuit. Tel pourrait être le résumé lapidaire des différences de comportement entre hommes et femmes en matière de trafic de loisirs.

En 2000, les loisirs ont été à l'origine de 40% de tous les déplacements journaliers de la population résidant en Suisse ou 44% des distances parcourues (au total 44 milliards de kilomètres). Ce kilométrage a été effectué pour 52% par les hommes et pour 48% par les femmes. Pour le nombre de déplacements, par contre, la proportion des déplacements de femmes est légèrement supérieure. En d'autres termes, les femmes font plus fréquemment des trajets, toutefois plus courts, que les hommes. Ces différences sont néanmoins si minimes qu'il est impossible de parler de comportements différenciés par sexe.

Les femmes préfèrent les transports publics

Un regard rétrospectif depuis 1974 ne permet pas non plus d'observer de grandes différences entre hommes et femmes. Seul constat indubitable: le trafic de loisirs dans son ensemble a gagné en importance. D'une part, la proportion de déplacements pour les loisirs est passée de 25% de tous les déplacements dans les années septante à plus de 30% dans les années quatre-vingts, puis 40% dans les années nonante; d'autre part, la distance moyenne de déplacement a augmenté (1974: 9 km, 1984: 12 km, 2000: 14 km).
Sous l'angle du choix du mode de transport, les différences entre femmes et hommes sont un peu plus accentuées. Les femmes ont souvent recours à la locomotion douce (39% des déplacements) ou les transports publics (12% des déplacements), tandis que les hommes effectuent plus de la moitié de leurs déplacements en voiture, 36% en utilisant la locomotion douce et 7% en transports publics.

Accompagner les enfants oblige à se déplacer

Les différences entre les sexes sont plus marquées si l'on considère le choix de l'activité de loisirs. Chez les hommes, l'activité la plus fréquente est la gastronomie (27% de tous les déplacements); viennent ensuite les activités extérieures non sportives (18%) et les visites aux proches (17%). Chez les femmes, cet ordre est inversé; les activités extérieures non sportives(22%) précèdent les visites (20%) et la gastronomie (17%). Quelles sont les raisons de ces différences? En premier lieu, elles sont dues à la répartition des rôles sociaux entre hommes et femmes; par ailleurs, les femmes évitent de sortir la nuit dans certains espaces publics.
La répartition du temps consacré aux activités de loisirs (cf. tableau) montre l'influence de la répartition des rôles sur les activités de loisirs. On constate que les femmes ont des activités extérieures non sportives et font des visites essentiellement en fin d'après-midi, et que, parallèlement, le nombre de leurs déplacements durant les loisirs augmente avec le nombre d'enfants; il est donc permis de supposer qu'elles suivent leurs enfants sur les places de jeux. Il ne s'agit donc pas d'activités de détente au sens strict, mais d'obligations. Chez les hommes, la cause des nombreux déplacements pour la gastronomie est à chercher du côté de la pause de midi pour tous les hommes qui ne rentrent pas chez eux les jours de travail.

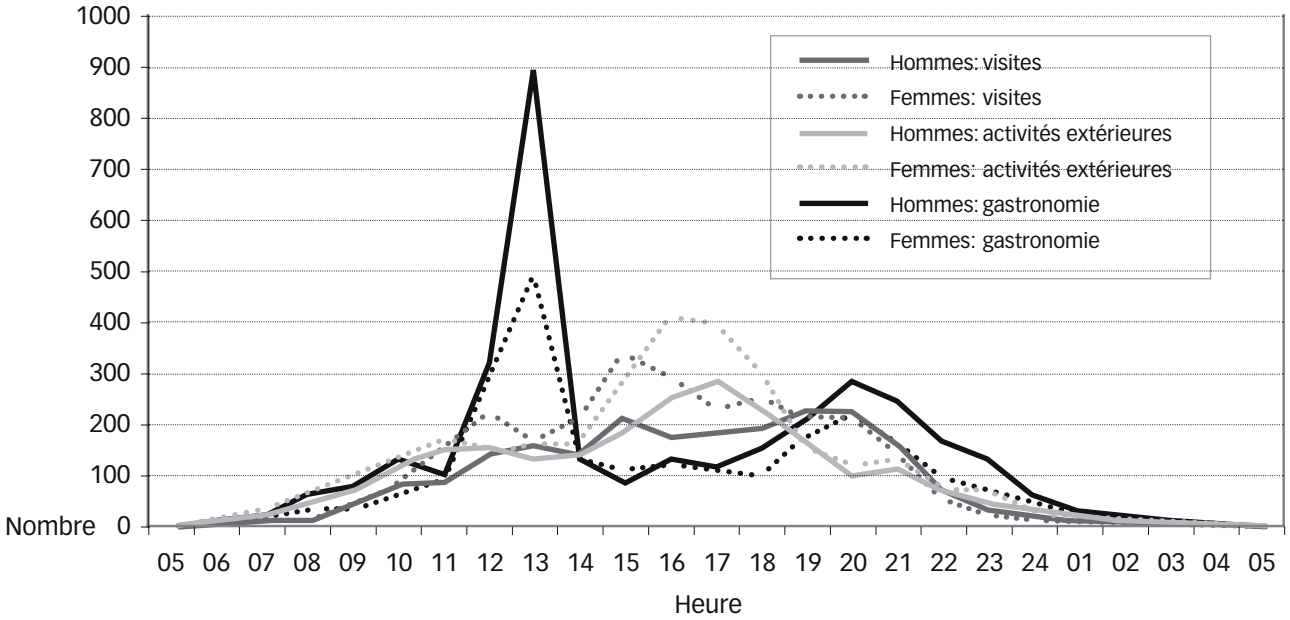
L'insécurité réduit la liberté de déplacement

Les hommes se déplacent davantage pour se rendre au restaurant non seulement à la pause de midi, mais également le soir; à noter toutefois que les différences entre sexes sont moins marquées le soir qu'à midi. Le microrecensement sur le comportement de la population en matière de transport n'a pas permis de tirer au clair ces différences entre hommes et femmes; on ne sait donc pas si le sentiment d'insécurité dans les lieux publics joue un rôle ou non. Cependant, d'autres études sur la mobilité de loisirs[1] ou les espaces d'insécurité[2] montrent que les femmes évitent bel et bien des déplacements par crainte d'une agression.
L'exploitation des données agrégées du microrecensement montre qu'il y a peu de différences entre les déplacements pour les loisirs des femmes et des hommes. Cependant, quand on considère la nature des activités, des différences plus importantes apparaissent. Sous l'angle opposé, c'est-à-dire en analysant les budgets temps, on est immédiatement frappé par les similitudes en matière de temps libre en général, notamment pour les personnes sans enfant à charge[3].

Les hommes participent davantage à la vie nocturne

Selon diverses études[4], les femmes et les hommes disposent chaque jour ouvrable de près de cinq heures de temps libre, le week-end de près de huit heures; ces valeurs sont légèrement plus élevées chez les femmes que chez les hommes. La durée du temps libre est très semblable, ainsi que l'ordre dans lequel les activités sont exercées; seule leur intensité diffère légèrement. Pour ce qui est de la fréquentation de manifestations sportives, discos, dancings, bars, bistrots ou restaurants, les hommes participent plus à la vie nocturne que les femmes. Cette observation pourrait avoir un lien avec l'insécurité dans les lieux publics.
Une remarque intéressante: on relève, au contraire de la durée et de la répartition des activités de loisirs, des différences entre les sexes quant au degré de satisfaction procuré par ces activités[5]. Les femmes sont, dans une proportion légèrement plus élevée, insatisfaites de l'aménagement de leur

Répartition du temps consacré aux loisirs (microrecensement 2000)



Indications temporelles: heures d'arrivée – début des diverses activités une fois le déplacement effectué. Données: microrecensement 2000, relevées un jour «J» respectivement sur une période de 24 heures.

temps libre et les hommes plutôt de leur temps disponible. En particulier chez les ménages avec enfants, le degré de satisfaction baisse – autant chez les mères que chez les pères – en raison de la durée insuffisante du temps de loisirs et des activités consacrées non pas à la seule détente, mais en partie également à la garde des enfants.

Rendre l'espace public plus sûr

La grande homogénéité entre femmes et hommes dans l'exercice d'activités de loisirs et dans la manière de se déplacer durant les loisirs est l'une des conclusions essentielles de ces études. Seul le problème de l'insécurité dans les espaces publics doit encore trouver une réponse au niveau de l'aménagement du territoire, afin d'atteindre une véritable égalité entre hommes et femmes, sur ce plan également. Il est nécessaire de prévoir des mesures qui rendent l'espace public plus sûr, même la nuit: généralisation des taxis de nuit pour les femmes, surveillance des espaces peu sûrs, amélioration de l'éclairage urbain, encouragement du contrôle social par des structures plus denses, enfin, mixité des fonctions.

(traduction)

●

anja.simma@are.admin.ch

[1] Studentischer Arbeitsbericht MGU (2003): Freizeitmobilität junger Erwachsener im Raum Basel, Programm MGU, Universität Basel.

[2] VCÖ-Forschungsinstitut (1994): Wie geht's als Frau am Alsergrund? – Frauengerechte Fussgängerplanung. Pilotprojekt im Auftrag der MA 57, Wien.

[3] Holz, E. (2000): Zeitverwendung in Deutschland – Beruf, Familie, Freizeit, Schriftenreihe Bundesstatistik, 13, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden.

[4] Bundesamt für Statistik (2003): Auf dem Weg zur Gleichstellung?, Neuchâtel.

[5] Quellen: Einkommens- und Verbrauchserhebung 1998 und das Schweizer Haushalt Panel 1999, 2000.

La mobilité des loisirs en France

Françoise Potier,
Directrice de Recherche, Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS),
Paris

La mobilité des Européens ne cesse d'augmenter. Ceci n'est pas une révélation. En revanche, la très forte croissance de la mobilité hors travail qui participe essentiellement à la croissance généralisée de la mobilité est beaucoup moins connue et discutée.

Trois évolutions importantes ont marqué l'évolution des pratiques ou des non pratiques de loisir et de tourisme.

La **première** est relative à l'urbanisation. Il faut rappeler ce fait historique notable: c'est seulement à partir de 1932 qu'en France le nombre de résidents des villes est devenu supérieur à celui des résidents des campagnes. En Grande-Bretagne, ce changement s'est produit en 1861. Il semblerait que «la France soit malade de son urbanisation tardive» et que la crise de l'urbanisation vécue par les Anglais à la fin du 19ième siècle, soit vécue par les Français maintenant. Les Anglais, pour se distraire dans et hors des villes ont alors inventé de nombreuses formes de loisirs collectifs et associatifs comme le cyclotourisme. Les Français ne doivent-ils pas être maintenant imaginatifs, innovants en matière de loisir pour sortir de cette crise? L'expérience de Paris-plage qui a lieu en été 2002 et 2003 n'est-elle pas une idée à suivre de très près?

La **seconde** est relative à la motorisation. Le train, premier transport pour les voyages touristiques depuis le 19ième siècle a cédé sa place de leader à l'automobile dans les années 60. Depuis, le formidable essor de la voiture particulière n'a cessé d'offrir des possibilités d'évasion facile: 64 voitures pour 1000 habitants en 1955, 447 voitures pour 1000 habitants en 2000. Cette multiplication par 7 est tellement intégrée dans les pratiques quotidiennes que l'on oublie cette donnée essentielle: maintenant la grande majorité des ménages dispose du «véhicule» permettant de réaliser leur rêve de départ... voire même créant les conditions du rêve.

La **troisième** évolution importante, sans avoir été une révolution, est celle relative au temps de travail et au temps libre. La valeur en masse permet de prendre la mesure de cette évolution. Le temps de travail sur une vie qui était encore de 120 000 heures en 1948, est tombé à 70 000 heures en 1988 pour atteindre 63 000 heures en 2003. C'est-à-dire que le temps de travail depuis la guerre a baissé de 45% sur la durée de vie et que nous n'y consacrons plus en moyenne que 10% de notre temps de vie. Ce qui ne signifie pas que les Français ne travaillent plus mais que l'espérance de vie a augmenté plus vite que la diminution du temps de travail. La loi sur la réduction du temps de travail votée en 1999 n'a pas marqué de rupture dans la croissance des temps libres, elle a été simplement un accélérateur.

Quels impacts de ces évolutions sur la mobilité?

1- De la mobilité de travail à la mobilité de loisir

Les statistiques issues des enquêtes transport concernant la mobilité quotidienne, du lundi au dimanche, indiquent que dans les années 80-90 les Français se sont déplacés plus souvent et surtout plus loin à partir de leur domicile – passant de 15,4 déplacements par semaine et par personne à 17,3 et de 33,2 km à 36,3 km en moyenne de déplacement. Cette évolution est due essentiellement à la formidable croissance de la mobilité de loisirs de 60% ces 20 dernières années alors que celle liée au travail n'augmentait que de 30%. Quant aux déplacements touristiques, ils ont augmenté de 3,5% l'an depuis 1985, plus que tout autre forme de consommation, plus que le PNB.
De plus en plus de Français sont concernés par les déplacements vers des lieux d'agrément toujours plus éloignés de leur domicile que ce soit au quotidien, pendant les week-ends et les vacances.

2- Les motifs de loisirs hors domicile se transforment: la sociabilité, les réseaux, les «tribus»

Les loisirs sont pratiqués toute la semaine, sans être réservés aux seuls week-ends ou aux vacances. Ces activités se développent à travers des réseaux sociaux élargis et renforcés – essentiellement en dehors de l'économie de marché – et une plus grande intensité culturelle. Lorsqu'on évoque les activités de loisirs, on pense à la culture, au sport, mais on oublie le rôle croissant des liens amicaux et familiaux dans les pratiques d'activités quotidiennes et non quotidiennes.
Ces activités de sociabilité ont entraîné l'impact important sur l'augmentation de la mobilité (+44% en voyageur-km), pour représenter maintenant 20% des distances parcourues pendant la semaine (12% un jour de semaine, 30% le samedi et 40% le dimanche) et 14% des déplacements (10% des déplacements en semaine, 23% le samedi, 36% le dimanche). Pour les courts séjours, ce motif de sociabilité représente 40% de l'ensemble des déplacements de courts séjours.
De plus, les loisirs se réalisent maintenant dans des espaces beaucoup plus étendus, surtout pendant la semaine ordinaire.
Les pôles d'attraction que sont les lieux de loisirs en général, le sport et la culture en particulier, les achats, les vacances, les réseaux sociaux, les lieux de rencontre se sont multipliés et dispersés, ils ne sont plus fixes dans le temps ni dans l'espace.
Les activités de «temps libres» réalisées hors domicile deviennent plus fréquentes dans des espaces plus lointains, hors agglomération voire hors région, pendant le quotidien, le week-end, les vacances. Les Français choisissent l'offre de loisir qui répond au mieux à leur aspiration, à leur désir, à leur plaisir. Ils privilégient la qualité de l'offre à sa proximité, alors que dans un passé encore récent, ils ne privilégiaient que la proximité.

La vie sociale et les territoires ne sont plus seulement structurés par le travail mais par les loisirs, le tourisme, les vacances, les réseaux sociaux, la multirésidentialité et plus généralement par les usages des temps libres.
Le temps hors travail joue un rôle de premier ordre dans les nouvelles temporalités, dans les nouveaux pôles d'attraction et dans la gestion et l'organisation des territoires notamment celle des villes.

potier@inrets.fr
Françoise Potier est Directrice de recherche à l'INRETS-FRANCE, responsable des travaux sur les loisirs et le tourisme et leurs relations avec les grands domaines sociétaux. Elle est auteure de nombreux ouvrages sur ce sujet.

Un urbanisme innovant: l'exemple de l'Ouest lausannois.

Nicole Surchat Vial

Un projet d'urbanisme conduit en partenariat avec les communes et le canton apporte une solution innovante à la question de la gestion du trafic de loisirs et de commerces: une réorganisation spatiale et institutionnelle qui se concentre sur les enjeux essentiels du développement, une hiérarchisation des interventions des collectiviés publiques qui permet de fédérer l'ensemble des acteurs. On construira, sur les secteurs stratégiques, selon le principe de la bonne entreprise sur le bon territoire. La qualité de chacun étant définie par son besoin d'accès en transports individuels ou publics.

Les activités de loisirs représentent le motif de déplacement le plus important présentant le plus fort taux de croissance. En Suisse, 44 % des déplacements sont effectués pour les loisirs, pour le Canton de Vaud 43% (en moyenne 17 km par personne et par jour), pour l'agglomération lausannoise environ 40%.
L'évolution de nos modes de vie recoupe de plus en plus les déplacements pour raisons de loisirs (cinéma, salle de jeux, fitness) et ceux pour les achats. Les destinations ne sont pas seulement la périphérie de l'agglomération lausannoise mais bien l'ensemble de l'Arc lémanique avec ses centres d'achats ou de loisirs localisés entre les villes (centre de meubles, brico loisirs, parcs d'attractions divers, salons, méga concerts etc..). Cela engendre des déplacements interrégionaux, voire internationaux.

La configuration lausannoise

La ville de Lausanne, par sa configuration topographique, s'est développée dans un premier temps (début du XXème siècle) vers le sud et le lac, puis vers l'ouest. L'est de la ville représente un terrain escarpé, largement occupé par le vignoble dont la particularité - la beauté du Lavaux - a été rapidement mise sous protection. A l'ouest, une topographie relativement plane, entrecoupée de valons a permis la réalisation d'infrastructures importantes liées au rail : la gare de triage de Renens, puis celle de Denges. L'Expo de 64 a vu l'arrivée de l'autoroute avec ses jonctions de Crissier, de Malley, de la Maladière et l'échangeur de Villars-Sainte-Croix. La configuration du terrain et la localisation des infrastructures offraient une base naturelle à l'extension de la ville. Les modes de vie et de travail avec de nouveaux besoins en matière de surface ont provoqué un exode du centre historique vers les communes voisines de l'ouest: Bussigny, Crissier, Chavannes, Ecublens, Prilly, Renens. Ce furent d'abord les activités industrielles, puis tertiaires, commerciales et de loisirs qui se localisèrent dans l'ouest.

Un développement subi et une pollution élevée

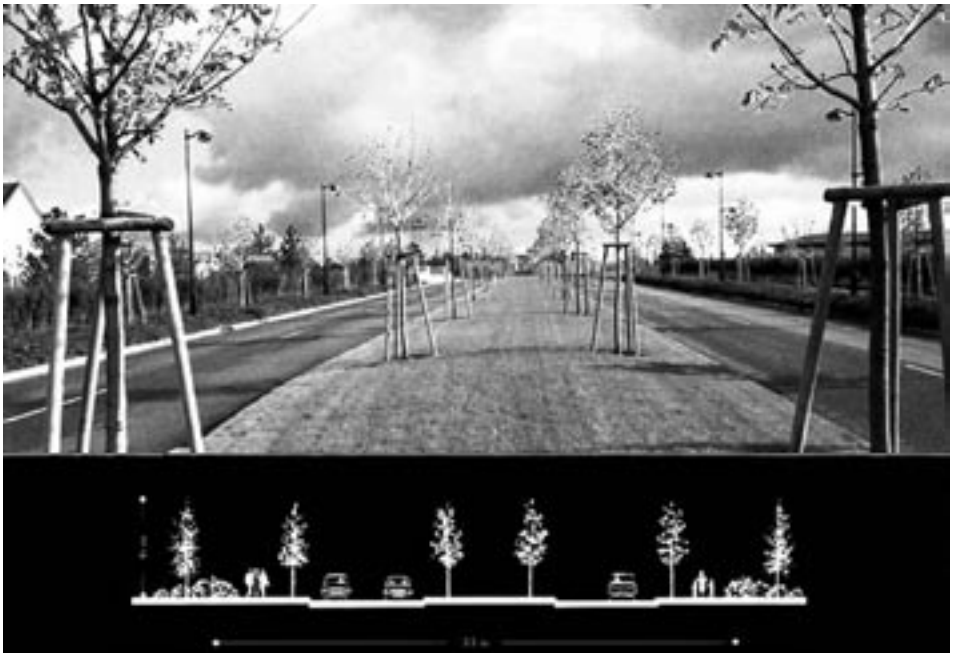
Pour chaque commune, l'affectation du sol répond, à la demande présente, sans anticipation, par une succession de collages de zones mono fonctionnelles: principalement les zones industrielles et artisanales. L'Ouest lausannois compte jusqu'à la Venoge pas moins de 9 communes avec chacune leurs propres plans d'aménagement (plans directeurs et plans d'affectation). Les forts développements urbanistiques de ces dernières années ont eu lieu le long des infrastructures routières. L'accessibilité de ces secteurs se fait de manière aisée par le transport individuel.
L'Ouest lausannois avec ses nombreuses installations à forte fréquentation (centres commerciaux, patinoire de Malley, etc.) a engendré une croissance de la mobilité essentiellement satisfaite par les transports individuels motorisés (TIM). Les nuisances en découlant augmentent et pénalisent l'habitat de qualité. Les points noirs se situent autour de la jonction autoroutière de Crissier (54'000 véhicules / jour, soit la plus importante du canton). La saturation du trafic est ponctuelle et limitée dans le temps (durée de saturation limitée à 50 minutes le soir).
Le rôle des transports publics (TP) est aujourd'hui modeste. Ils ne concernent que 10 % des déplacements (non compris les Hautes-Ecoles; avec EPFL et UNIL: 17 %). Leur offre est difficilement compétitive avec celle de l'automobile.
Les transports non motorisés (TNM: cycles / piétons) souffrent d'un déficit important.
Dans l'Ouest lausannois, la qualité de l'air s'est globalement détériorée, les valeurs limites d'émissions fixées par l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPair) sont dépassées. Les nuisances sonores sont également importantes. Elles sont essentiellement engendrées par le trafic circulant sur les axes principaux.
En bref, un portrait où la conjonction des déplacements liés au loisirs et aux centres commerciaux s'ajoute à une tendance de développement du transport individuel favorisée par la configuration des lieux et des infrastructures, pour ainsi dire pas concurrencée par des transports publics quasi absents sur un territoire des moins attrayants pour le piéton et le cycliste.

Excès de trafic: un déclencheur pour un nouvel Ouest lausannois

Cette analyse a déclenché la volonté politique locale et cantonale d'agir conjointement pour redorer le blason d'un territoire qui a le potentiel d'être le fleuron de l'économie vaudoise, voire romande. L'ouest souffre d'un grand nombre de nuisances qui pénalisent la vie quotidienne de ses habitants et de ses visiteurs. Des mêmes types d'activités s'y concentrent (centres commerciaux, centres administratifs, centres de loisirs) et s'étalent sur un vaste

Répartition entre les différents modes de transport pour l'agglomération

Déplacement tous motifs	TIM	TNM	TP	Autres
Ouest lausannois	70,7 %	19,8 %	7,7 %	2,1 %
Lausanne	56,2 %	25,2 %	15,8 %	2,8 %
Agglomération lausannoise	62,3 %	24,2 %	11,1 %	2,6 %



Avenue plantée à Eurodisney, illustrant l'esprit dans lequel l'A1 pourrait être requalifiée en boulevard urbain entre l'échangeur d'Ecublens et le giratoire de la Maladière

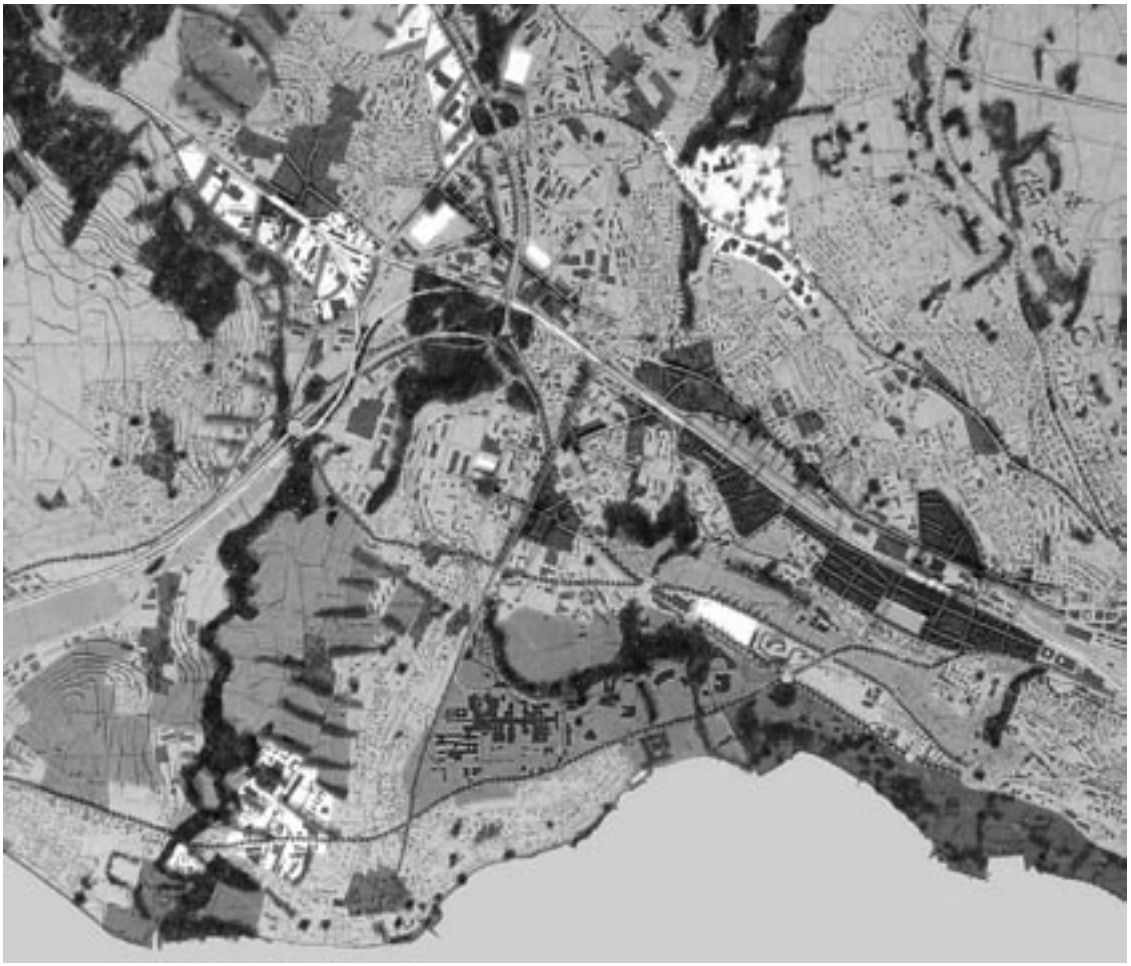
territoire, dont la gestion est entrecoupée par les frontières communales.
C'est suite à plusieurs demandes d'affectation de terrains pour des multiplex (cinéma, fitness, etc) que les communes de l'Ouest lausannois et le canton s'engagent à mener en commun une étude sur l'aménagement de ce secteur. En novembre 2000, une mesure d'urgence est prise d'un commun accord sous forme d'un moratoire : toute nouvelle réalisation qui engendre plus de 500 mouvements de véhicules par jour et par hectare est interdite.
Cette région représente aussi l'un des sites économiques majeurs pour le Canton de Vaud, la Suisse romande voire la Suisse (présence des Hautes Ecoles, EPFL, UNIL, entreprises de pointe, etc.). Le potentiel de développement est encore important tant sur le plan économique et quantitatif que qualitatif. Le potentiel d'accroissement du nombre d'habitants est d'environ 20 % et celui des emplois de 37 % environ pour ces vingt prochaines années.

Réponse innovante: un concept d'urbanisme évolutif et un projet commun

Le schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) est une image, une vision, une philosophie à transformer en réalité. Il écarte les analyses «sinistroses» qui se découragent face aux difficultés à agir dans un territoire distendu. Il propose une réorganisation spatiale et institutionnelle qui est un vrai défi commun. C'est un concept qui révèle les atouts, les enjeux, les idées nouvelles applicables à ce territoire. Il reconnaît ce morceau de ville comme une entité territoriale où les communes ont un destin commun et complètement imbriqué. Le processus d'adhésion, de collaboration des responsables politiques tant communaux que cantonaux est aussi important que le projet spatialisé de recomposition urbaine.
Cette nouvelle approche innovante se concentre sur les éléments importants, les enjeux majeurs de développement à contrario de l'approche traditionnelle exhaustive, linéaire et lourde. Le schéma directeur s'accroche sur les grands projets en devenir. Il a pour objectif d'anticiper le développement sans le figer. Le pari est de garder le cap tout en pouvant évoluer. Il faut pour ceci se concentrer sur l'essentiel, ne faire que le strict nécessaire pour laisser assez de liberté pour l'avenir.
Les objectifs du SDOL sont de poursuivre le développement de cette région, concentrer le développement sur les secteurs stratégiques, situés le long des axes principaux de transports publics et individuels, favoriser la mixité et la densification le long de ces axes principaux, renforcer l'interface régionale de Renens, le REV, le TSOL, étendre les lignes n° 2, 7, et 9, et revoir le réseau de rabattement sur les interfaces les plus importantes, modifier le réseau autoroutier en transformant l'autoroute entre Ecublens et la Maladière en boulevard urbain et en créant une nouvelle jonction à Ecublens, mettre en place une politique de transfert modal et une politique restrictive en matière de stationnement, qu'il soit privé ou public, concevoir et réaliser un réseau de parcours piétonnier et cycliste qui relie les différents lieux et les interfaces .

Maîtrise des déplacements loisirs/ commerces: la méthode ABC

Pour contrer l'accroissement du trafic lié notamment à la conjonction des déplacements loisirs/commerces, une nouvelle méthode baptisée ABC, sur le modèle hollandais, est mise place. Il s'agit de situer la bonne entreprise sur le bon site. Pour ceci on établit un profil, un classement des territoires en fonction de leur équipement en TP et TIM: A pour les très bien équipés en TP, B pour un équipement moyen, C pour



Maquette de la conception directrice, 2002

un équipement faible. On fait de même pour les entreprises: toutes n'ont pas besoin d'un accès en TIM. Un employé de bureau peut tout à fait se satisfaire d'un accès en TP, alors qu'un centre de logistique a impérativement besoin d'un accès TIM et qu'un centre commercial doit pouvoir avoir les deux TP et TIM. Appliquée sur des cartes, état actuel et état futur, cette méthode ABC permet d'orienter et de négocier les futures implantations vers les meilleurs endroits. La méthode agit également sur le nombre de places de stationnement. Un site équipé en TP se voit limité dans ses possibilités de construire des places de stationnement. L'ensemble de l'analyse intègre également une pondération en fonction de l'action sur l'utilisation rationnelle d'énergie pour le chauffage. En agglomération, on sait que cette dernière compte pour 40% dans la pollution de l'air liée à l'émission d'oxyde d'azote contre 25% pour les voitures et 35% pour les poids lourds

Le schéma directeur de l'ouest n'est qu'un instrument d'aménagement qui demande à être concrétisé. Pour cela, il reste à renforcer et professionnaliser la poursuite du travail supra communal. Il s'annonce sous forme de chantiers, zooms opérationnels sur le fil rouge construit collectivement. Gageons que cette appellation augure d'une réelle volonté de bâtir la ville durable de demain.

●

www.ouest-lausannois.ch

Auteurs du SDOL: Feddersen, P., Feddersen & Klostermann avec Plarel, M. Schupisser, Transitec

nicole.surchat@sat.vd.ch

Nicole Surchat Vial, architecte-urbaniste, cheffe du SAT (service de l'aménagement du territoire) du canton de Vaud depuis 1999. Diplômée de l'EPFL en 1985, doctorat sur Ville et développement durable à l'IAUG, bureau privé de 1985 à 1991, responsable du service l'urbanisme de la ville de Rolle de 1991 à 1999. Collaboratrice scientifique à l'université de Genève sur recherche du FNRS «Forme symbolique de la ville» 1995 à 1999.

Cinq questions à l'Association Transports et Environnement (ATE) et au Touringclub Suisse (TCS)

Pieter Poldervaart

Quelle est l'importance de la mobilité de loisirs en Suisse? Comment doit-elle se développer pour ne pas devenir une nuisance pour les personnes à la recherche de détente? Les pouvoirs publics doivent-ils intervenir pour parvenir à des flux de trafic touristique respectant les objectifs du développement durable? Les deux principales organisations de transports en Suisse, l'Association transports et environnement (ATE) et le Touring Club Suisse (TCS) donnent leur avis.

Cinq questions à l'Association Transports et Environnement (ATE)

Le trafic de loisirs fait-il fausse route?

Aujourd'hui, les besoins de mobilité se rapportent pour un quart au trafic pendulaire, pour un autre quart aux déplacements pour les achats et les affaires, et pour moitié au trafic de loisirs. Ces dernières années, on a accordé trop peu d'attention à ce dernier, alors qu'il était en constante progression. Comme dans d'autres domaines de la politique des transports – par exemple le transport transalpin de marchandises – il importe de rechercher des solutions pour la mobilité de loisirs, puis de les mettre en œuvre pour canaliser cette croissance.

Que faire pour atteindre cet objectif? Qui doit agir?

Nous devons parvenir à utiliser de façon mesurée nos ressources limitées, qu'il s'agisse d'espace, d'énergie ou d'argent. Chaque seconde, en Suisse, un mètre carré de terrain se construit – en une année, autant que la superficie du lac de Morat. Le gaz et le pétrole, agents énergétiques fossiles, sont des énergies non renouvelables dont les stocks sont limités; il est donc impératif de rendre les transports publics plus séduisants. Par ailleurs, le budget très serré de la Confédération et des cantons ainsi que notre endettement croissant nous obligent à utiliser de façon plus économe les deniers publics.

Connaissez-vous des expériences positives en Suisse ou à l'étranger?

Toute recherche de solution nécessite une mise en évidence des causes de la constante progression de la mobilité. La première cause est certainement le prix trop bas des carburants. La réforme fiscale écologique pourrait apporter une contribution utile pour combattre cette évolution. La hausse du prix des carburants, par étapes progressives et annoncées, devrait être compensée par un abaissement de la fiscalité sur le revenu, ce qui rendrait cette mesure neutre par rapport aux ressources fiscales des collectivités publiques. Elle devrait être coordonnée avec les mesures prévues par l'UE.

Quels instruments pourraient encourager une évolution positive?

Outre la promotion des transports publics – mesure incontestée – certains instruments de marché sont les plus efficaces pour modifier les comportements. Les problèmes les plus graves concernent les régions urbaines, les agglomérations. A moyen terme, il importerait d'affecter le produit des droits de douane aux transports publics dans les agglomérations, alors qu'aujourd'hui, il est obligatoirement affecté aux infrastructures routières. A long terme, le péage urbain est une mesure à envisager. L'expérience positive du péage londonien est pour l'ATE l'occasion d'étudier minutieusement les tenants et les aboutissants de l'introduction d'un tel instrument.

Est-il réaliste d'imaginer un trafic de loisirs conforme au développement durable?

Contrairement au trafic pendulaire et au trafic engendré par les achats, secteurs où les places de stationnement réglementées ont fait leur preuve, le trafic de loisirs est beaucoup plus difficile à maîtriser. Il dépend de paramètres tels que la transformation des besoins sociaux, l'évolution du produit intérieur brut, les mutations sociales globales et le changement des données environnementales. Il faut cependant promouvoir une orientation vers le développement durable du trafic de loisirs – cet objectif est réalisable. Une augmentation du prix des carburants, par exemple, surtout pour le trafic aérien, serait un signal politique dans la bonne direction.

(traduction)

Adrian Schmid
Responsable de la politique des transports de l'ATE; adrian.schmid@verkehrsclub.ch

Association Transports et Environnement ATE

Cinq questions au Touring Club Suisse (TCS)

Le trafic de loisirs fait-il fausse route?

La mobilité de loisirs constitue de loin le facteur le plus important de la mobilité actuelle en Suisse et dans les autres pays industrialisés, puisqu'elle constitue d'ores et déjà près de la moitié de la totalité des distances parcourues par des personnes. De fait, la mobilité de loisirs ne cesse de prendre de l'importance et l'on ne discerne pas de plafonnement futur à ce type de mobilité.
Les vacances jouent un rôle déterminant dans cette évolution, car les vacances ne se conçoivent quasiment plus de nos jours, malgré la crise économique, qu'en des endroits éloignés du lieu de domicile. La tendance qui consiste pour les agences de voyage à proposer des billets d'avion, voire des forfaits voyages complets à la dernière minute et au meilleur compte, multiplie et multipliera encore certainement le nombre de personnes-kilomètres parcourus dans un but de loisir.
Le volume global de la mobilité de loisirs croît également du fait que la «mise au vert» s'est démocratisée, au point que l'on assiste à un exode régulier des citadins vers la proche ou lointaine périphérie, dans le but de (re)trouver le calme et la nature.
Enfin, la mobilité de loisirs découle directement de buts ou d'activités aussi nombreux et variés que le sport et la vie sociale (contacts). La recherche ou le maintien d'une vie sociale prend même une importance toute particulière par rapport à l'ensemble des buts ou activités générant un volume de mobilité.
Il s'agit donc de considérer la mobilité de loisirs comme un fait social et non comme un facteur de problèmes.

Que faire pour atteindre cet objectif? Qui doit agir?

L'importance croissante de la mobilité de loisirs ne constitue pas en soi un problème mais un fait social qui, comme tout fait social, comprend des aspects positifs et négatifs. Il importe donc non de réduire ou de restreindre la mobilité de loisirs, – ce qui serait politiquement irréaliste comme l'atteste le rejet massif de l'initiative des dimanches – mais bien de réduire les nuisances de la mobilité de loisirs, notamment au moyen de mesures techniques.

Connaissez-vous des expériences positives en Suisse ou à l'étranger?

Les acteurs de l'économie de loisirs et les constructeurs automobiles ne pourront réaliser des profits durables que si leurs services et produits ménagent l'environnement, comme le demandent de nombreux consommateurs-citoyens.

Quels instruments pourraient encourager une évolution positive?

Alors que la crise durable des finances publiques et le rejet de nouveaux impôts et taxes rendent illusoires de nouveaux développements massifs des transports publics, il revient à l'économie de marché d'assurer la durabilité de la mobilité de loisirs et de la mobilité en général.

Est-il réaliste d'imaginer un trafic de loisirs conforme au développement durable?

Oui, car la référence durable au modèle de l'économie sociale de marché, synonyme de solutions particulières à l'heure de l'individualisation, va jouer, paradoxalement à première vue, au bénéfice d'une mobilité de loisirs durable.

●

Patrick Eperon, Chef Politique & Economie du TCS, Vernier/Genève,
peperon@tcs.ch

info

Pour un développement urbain durable

En Suisse, la surface construite augmente de près d'un mètre carré par seconde. Parallèlement, le mitage du territoire s'accentue. Les conséquences en sont connues: des nuisances sonores et une pollution atmosphérique importante, des coûts d'infrastructure en augmentation, un appauvrissement de la nature et des paysages. Il ressort d'une l'étude réalisée à la demande de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) que, pour être durable, le développement urbain passe par une limitation plus systématique de l'urbanisation et par un renforcement de la planification supracommunale. Les auteurs de l'étude concluent que la Confédération devrait renforcer son soutien à l'aménagement régional et cantonal, afin que le développement des localités réponde mieux aux objectifs et aux principes de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire.

Les journées sans voiture font école

Les journées sans voitures contribuent pour beaucoup à une mobilité durable. Elles peuvent motiver certaines et certains à pratiquer ensuite ce type de mobilité au quotidien. Sous le nom de slowUp, les journées sans voitures organisées à l'échelle régionale et coordonnées par la fondation «La Suisse à vélo» sont un bel exemple de succès. Depuis 2000, ces manifestations n'ont cessé de prendre de l'ampleur: l'année dernière, plus de 100'000 personnes ont participé aux trois journées organisées. En 2004, le nombre de ces manifestations prévues dans différentes régions de Suisse doublera. L'ARE tient à apporter un coup de pouce supplémentaire aux journées sans voitures. Il vient ainsi de publier un guide élaboré en commun avec des associations touristiques et des organismes de prévention en matière de santé; ce guide s'adresse non seulement aux spécialistes, mais également au grand public.

Le développement durable au niveau communal

En 2003, dans le cadre du Forum du développement durable, l'ARE a mené une enquête sur les démarches entreprises par les cantons et les villes de Suisse. Il a montré que 13 cantons ont pris des initiatives et que quatre autres vont les suivre prochainement. Ainsi, près de cent communes de Suisse se sont lancées dans le développement durable dans l'esprit de l'Agenda 21 local. Par contre, la mise en œuvre des mesures proposées s'est heurtée à des difficultés, en raison de la faiblesse des moyens financiers disponibles ou de l'absence de leaders engagés, mais également en raison de problèmes d'organisation et pour cause de divergences de conceptions sur le contenu du développement durable.

Trafic lourd à travers les Alpes: stabilisation atteinte

En 2003, le nombre de camions ayant traversé les Alpes a augmenté de 3 pour cent par rapport à l'année précédente. L'objectif de la loi sur le transfert de trafic, à savoir la stabilisation du trafic routier de marchandises, est cependant atteint: le trafic lourd à travers les Alpes a baissé de manière significative par rapport à l'an 2000. Plusieurs facteurs expliquent ce phénomène: la RPLP, les mesures d'accompagnement et la faible conjoncture. Pour atteindre l'objectif à long terme, il faudra néanmoins continuer de consentir d'importants efforts.

La RPLP: une redevance utile

Introduite le 1er janvier 2001, la redevance sur les poids lourds liée aux prestations (RPLP) n'a pas provoqué d'accroc notable; elle a même eu des effets positifs: les transporteurs routiers ont sensiblement amélioré l'efficacité de leurs prestations (recul des kilomètres parcourus en Suisse par les poids lourds). Autre constat réjouissant: les recettes dégagées par la RPLP sont conformes aux prévisions. Enfin, la RPLP fait figure de modèle à l'étranger. Le 1er janvier 2004, l'Autriche a également introduit une redevance analogue; l'Allemagne, la Grande-Bretagne, la Suède et la Tchéquie prévoient également son introduction. La Grande-Bretagne et la Suède envisagent de la percevoir dans l'ensemble du pays, comme la Suisse, et non pas seulement sur les autoroutes. Ces exemples seront intéressants à observer. Le 1er janvier 2005, le taux de la redevance en Suisse sera vraisemblablement majoré de 50%.

Perspectives exigeantes du développement durable

La Confédération s'engage en faveur du développement durable dans de nombreux domaines. Elle a rédigé un rapport intermédiaire sur l'avancement des travaux qui découlent de la «Stratégie 2002 pour le développement durable» du Conseil fédéral et du Sommet mondial de Johannesbourg en 2002. La mise en œuvre du développement durable se déroule comme prévu, mais des efforts supplémentaires s'imposent dans quelques domaines d'intervention. En particulier, la Suisse doit accroître ses contributions conceptuelles et financières pour mieux soutenir la lutte contre la pauvreté dans le monde et les objectifs de développement des Nations Unies («Millennium Development Goals»). D'ici 2007, le Conseil fédéral entend évaluer et renouveler sa stratégie. Il prévoit des actions concrètes: lutte contre la pauvreté, protection de l'eau, prévention en matière de santé publique, protection de la biodiversité, limitation des produits chimiques, soutien aux modes de production et de consommation durables et aux énergies renouvelables.

(traduction)

Communiqués de presse détaillés et informations complémentaires disponibles sur: www.are.ch

Editoriale

Christian Küng
vice-direttore ARE
christian.kueng@are.admin.ch

Nel 2000, la percentuale di traffico del tempo libero ha chiaramente superato quella del traffico di lavoro. Nel frattempo, essa ha raggiunto il 44% del volume di traffico totale, mentre la quota relativa all'attività lavorativa è scesa al 29%.

Questo sviluppo è dovuto principalmente a quattro fattori:

- **in media, l'orario di lavoro è diminuito, disponiamo quindi di più tempo libero.**
- **L'offerta relativa ai trasporti è stata fortemente ampliata così che disponiamo di numerose possibilità di spostamento.**
- **La popolazione aumenta e quindi sempre più persone si spostano durante il loro tempo libero. Anche la generazione più anziana diventa sempre più mobile.**
- **I trasporti, in generale, sono diventati meno costosi: se un tempo un volo per l'America era ancora un lusso, oggi esso è praticamente alla portata di tutti. Il potere d'acquisto è aumentato anche a vantaggio del traffico del tempo libero.**

La mobilità legata allo svago è chiaramente un'esigenza e spesso costituisce anche un piacere. Essa, inoltre, rappresenta per il

nostro Paese un importante fattore economico. Va, comunque, tenuto conto del fatto che questa mobilità specifica, così come la mobilità in generale, presenta anche dei lati negativi. Pensiamo, ad esempio, all'inquinamento fonico, ai gas di scarico e agli incidenti.

Nel caso del traffico del tempo libero colpisce l'elevata quota relativa all'uso dell'automobile, ben il 68% dei chilometri percorsi. Visto che un terzo dei tragitti percorsi in automobile non raggiunge i tre chilometri, le possibilità di un trasferimento al traffico lento e ai mezzi di trasporto pubblici sono ancora molteplici. Inoltre, molte delle offerte per il tempo libero sono ubicate in modo sfavorevole o non godono di un allacciamento adeguato. Con misure di pianificazione del territorio come la realizzazione di tragitti brevi e allacciamenti migliori, ad esempio grazie ai trasporti pubblici, è possibile ridurre efficacemente questi svantaggi.

La strategia sviluppata dall'ARE per la sostenibilità del traffico del tempo libero si muove tra l'esigenza di questo tipo di traffico e la necessità di salvaguardare le risorse. Nell'ambito di tale strategia si mira a indicare le misure atte a rendere il traffico del tempo libero più sostenibile, puntando in primo luogo sulle cosiddette misure «win win». Ciò conforme, il traffico del tempo libero dovrebbe diventare non solo meno invasivo ma anche più attraente.

Il raggiungimento di quest'obiettivo non è assolutamente sicuro, visto che dipende dalla maggiore collaborazione possibile. Questa edizione di forum propone, quindi, alcuni temi di fondo per avviare un'ampia discussione su quest'argomento.

(traduzione)

●

Il traffico del tempo libero: un importante compito per il futuro

Ulrich Seewer,
ARE sezione Politica dei trasporti,
capoprogetto strategia Traffico del tempo libero

Finora, il traffico del tempo libero non è mai stato posto in primo piano nell'ambito della pianificazione e della politica dei trasporti. La necessità d'intervento appare comunque evidente a motivo del suo aumento e del suo importante significato economico. La strategia Traffico del tempo libero, attualmente in corso d'elaborazione in seno all'ARE, ha lo scopo di mostrare quali sono le possibilità d'azione in questo senso.

Il traffico del tempo libero si differenzia in traffico giornaliero, traffico a scopo di gite ed escursioni e traffico vacanziero. La sua importanza è costantemente aumentata nel corso degli ultimi decenni (vedi grafico 1). Se nel 1974 solo circa un quarto di tutti i tragitti percorsi era legato al tempo libero, nel 1989 raggiungevano già il 32% e nel 2000 il 40%[1]. Spostarsi per motivi di svago è diventato sempre più un comportamento quotidiano. L'importanza dell'automobile nell'ambito del traffico relativo al tempo libero, in paragone ad altri scopi di spostamento, risulta superiore alla media e in costante aumento, fatto che, non da ultimo, va attribuito al dislocamento nella cintura degli agglomerati delle mete legate al tempo libero, con conseguenti problemi di raggiungimento tramite i mezzi di trasporto pubblico o del traffico lento. Si nota uno sviluppo dinamico anche per quanto riguarda le gite e i viaggi di vacanza. Se la durata dei viaggi è diminuita a partire dagli anni '70 del secolo scorso, la loro frequenza è aumentata. La Svizzera, quale luogo di villeggiatura, ha perso un po' significato per i suoi stessi abitanti, ma la sua percentuale di destinazione tra tutti gli obiettivi di viaggio è, con il 44%, ancora molto importante. La quota dei viaggi verso Paesi extraeuropei ha subito una forte crescita nel corso degli ultimi anni. Questo gruppo di Paesi corrisponde solo al 10% circa delle destinazioni, ma assume molta importanza dal punto di vista della distanza. Per quanto riguarda i mezzi di trasporto, si nota una maggiore preferenza per l'automobile e l'aeroplano, mentre i viaggi in ferrovia sono molto diminuiti[2].

Il traffico del tempo libero deve diventare più efficiente

Finora, la politica dei trasporti, nell'ambito del traffico viaggiatori, si è concentrata sul traffico pendolare e su quello a lunga distanza ed è riuscita a mietere dei successi. Il traffico del tempo libero, invece, non è mai stato posto in primo piano. Già oggi, esso causa le sollecitazioni di maggior rilievo sulla rete stradale con conseguenti effetti sulle persone, l'ambiente e le strutture del territorio. Nel corso degli ultimi anni, il traffico del tempo libero presenta la crescita maggiore e la sua quota continuerà ad aumentare in virtù del crescente numero di persone che non svolgono un'attività professionale (soprattutto pensionati/e) e dell'elevato potere d'acquisto. In corrispondenza aumenta la richiesta di nuove offerte e di infrastrutture costose. Le esigenze sociali relative alla mobilità del tempo libero vanno soddisfatte anche in futuro e i potenziali economici conservati senza gravare ulteriormente sulle basi naturali e senza che si rendano necessarie infrastrutture molto onerose. Per questo motivo, il traffico del tempo libero, in generale, deve diventare più efficiente e sostenibile. La strategia Traffico del tempo libero ha il compito di mostrare come ciò sia possibile.

La strategia Traffico del tempo libero quale risposta

Dal lato politico, il postulato del Consigliere agli Stati Bieri[3] chiede l'elaborazione di un rapporto sul traffico relativo al tempo libero. Il Dipartimento responsabile (DATEC) ha incaricato l'ARE di elaborare, in collaborazione con le altre parti coinvolte, una strategia sul tema.
Le prime proposte di strategia si basano sul presupposto che nel 2020 le esigenze della mobilità legata al tempo libero dovranno essere soddisfatte in modo più sostenibile di quanto avviene attualmente. Rispetto al 2000, la ripartizione modale dovrebbe mutare a favore dei trasporti pubblici e del traffico lento. Inoltre, l'ammontare di persone-chilometri percorsi con mezzi del traffico privato motorizzato andrà stabilizzato. Gli effetti negativi del traffico del tempo libero sull'ambiente e sul territorio devono diminuire senza che si rendano necessarie delle limitazioni a livello individuale.
La politica in materia di traffico del tempo libero è un compito trasversale che tocca, a tutti i livelli politici, settori come lo sviluppo sostenibile, la pianificazione del territorio, la politica dei trasporti in generale, la promozione del turismo, la politica ambientale ed energetica così come lo sport e la salute. Dei vari settori va tenuto conto sia durante l'elaborazione che al momento della realizzazione delle misure adottate. La strategia relativa al traffico del tempo libero indicherà quale aspetto potrebbe avere un programma di misure sostenuto dal consenso politico[4]. Per essere attiva nell'ambito del traffico del tempo libero, la Confederazione deve prima di tutto conseguire capacità d'intervento e sfruttare il proprio campo d'azione. Ciò sottintende, tra l'altro, che essa faccia valere la sua influenza, sfrutti gli strumenti a disposizione, provveda ad allestire adeguate guide ed elabori le informazioni. Così facendo potrà sviluppare attivamente importanti tematiche e sostenere innovazioni nel campo della ricerca e dell'attuazione.

L'importanza della collaborazione

La Confederazione e in modo particolare l'ARE, sono già oggi attivi in questo settore. Diversi progetti pilota e di ricerca hanno l'obiettivo di rispondere a interrogativi, di evidenziare approcci risolutivi e di costituire quindi un fondamento per l'elaborazione e la realizzazione della strategia[5]. Visto che le necessità e le esigenze legate al traffico del tempo libero sono molto diversificate, i singoli progetti pilota si rivolgono a specifici gruppi mirati: ad esempio, agli amanti degli sport di montagna con «AlpenRetour» o agli sportivi di massa attivi in seno ad associazioni con il progetto «Sportlich zum Sport». Nel quadro del progetto «Greifensee» è messo in primo piano il comporta-

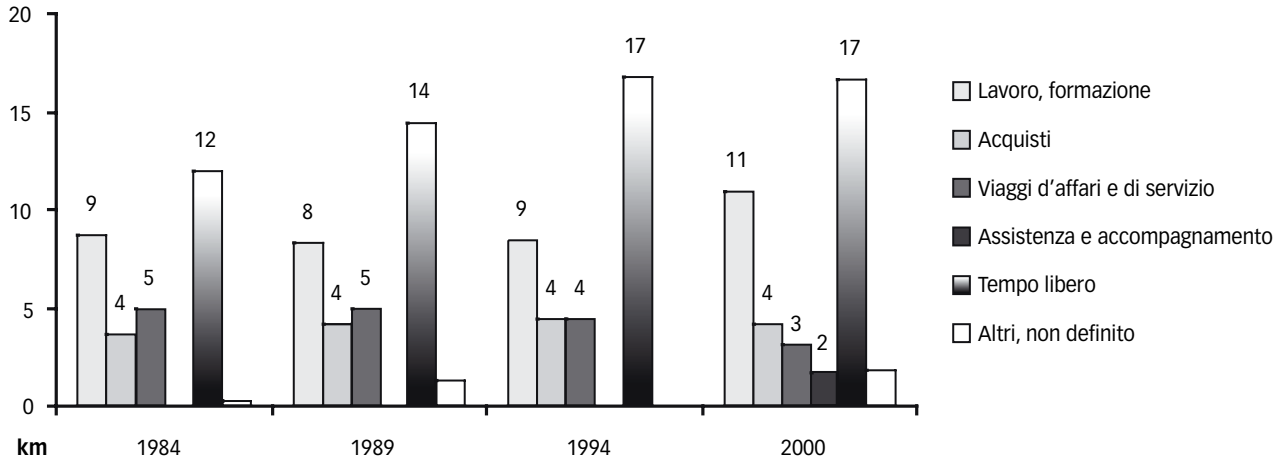


Grafico1: Evoluzione degli scopi di spostamento secondo la distanza (chilometri percorsi per giorno e persona) fino al 1994, i percorsi di assistenza e d'accompagnamento erano aggiunti al tempo libero.
Fonte: Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Ufficio federale di statistica, 2001. Mobilità in Svizzera, risultati del microcensimento 2000 sul comportamento nel traffico. Berna e Neuchâtel.

mento in materia di traffico del tempo libero nelle zone di svago periurbane, mentre «New Mobility» intende promuovere un comportamento sostenibile nel traffico a destinazione turistica. Con «SvizzeraMobile» si mira a creare un'offerta nazionale nei settori del cicloturismo («La Svizzera in bici»), delle escursioni pedestri, dello skating e della canoa.
La Confederazione, però, non è in grado di raggiungere questi obiettivi da sola. Così, ad esempio, le FFS mettono a disposizione con RailAway numerose valide offerte per il tempo libero che sono sfruttate in parte con grande successo[6]. A livello cittadino, Zurigo, nel quadro dell'elaborazione e della realizzazione della nuova strategia sulla mobilità, ha elaborato una strategia parziale relativa al traffico per gli acquisti e del tempo libero[7].

Con l'approvazione da parte del Consiglio federale di una consolidata strategia Traffico del tempo libero, viene dato un segnale a sostegno di questi sforzi e di una loro moltiplicazione in tutto il Paese. Ciò sarà possibile se i maggiori responsabili sapranno collaborare in modo mirato per il raggiungimento dei comuni obiettivi.

(traduzione)

●

ulrich.seewer@are.admin.ch

Annotazioni
1 Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Statistik, 2001. Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Bern und Neuenburg und Meier R., 2002: Den Freizeit- und Tourismusverkehr auf Nachhaltigkeit ausrichten. In: Forum 3/02: 8 – 11.
2 Laesser, Christian, 2002. Travel Market Switzerland 2001. Basic Report and Variables Overview. St. Gallen.
3 02.3733; Intervista con Bieri, Consigliere agli Stati, in questo fascicolo.
4 ARE (Bundesamt für Raumentwicklung), 2003: Workshop «Freizeitverkehr wohin – Gibt es Strategien für eine nachhaltige Entwicklung?» Auswertungsbericht – Schlussfolgerungen – Weiteres Vorgehen. Bern: Download www.traffico-tempo-libero.ch.
5 Vedere gli articoli in questo fascicolo. Ulteriori informazioni sui diversi progetti: vedere www.traffico-tempo-libero.ch
6 www.railaway.ch
7 Stadtrat von Zürich, 2002: Mobilität ist Kult(ur), die neue Mobilitätskultur - wie wir miteinander weiterkommen, Ziele und Elemente, Schwerpunkte, Beispiele aus dem Alltag. Zürich.

«Il traffico del tempo libero: una dimensione in crescita di cui va preso atto»

• • • • •

Intervista: Pieter Poldervaart
Fotos: Julia Konstantinidis

Acquisti e gite di fine settimana, uscite e vacanze: il tempo libero è impensabile senza mezzi di trasporto. In corrispondenza alle nostre abitudini, cresce la percentuale di traffico legato al tempo libero rispetto al volume di traffico in generale.
Il Consigliere agli Stati Peter Bieri chiede che vi si presti l'attenzione necessaria e che le soluzioni del caso vengano integrate nell'attuale politica globale dei trasporti. Questo, perché progetti come «Ferrovia 2000» o relativi ai trasporti negli agglomerati urbani, non sono da considerare isolatamente, ma come contributi per uno sviluppo sostenibile del traffico del tempo libero.

Peter Bieri, 1952, di Zugo, è Consigliere agli Stati (PPD) e presidente del Servizio d'informazioni per i trasporti pubblici (LITRA). Inoltre, è membro della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni (CTT). Peter Bieri ha studiato agronomia al Politecnico di Zurigo e lavora come docente specializzato e consulente aziendale presso il Landwirtschaftliches Bildungs- und Beratungszentrum Schluechthof a Cham (ZG).

Signor Bieri, lei non è del tutto estraneo alla scelta tematica di questa nuova edizione di forum. Alla fine del 2002, con il suo postulato, ha incaricato il Consiglio federale di presentare una visione generale sul tema del traffico relativo al tempo libero. Come mai?

In passato, l'ente pubblico ha intrapreso molti sforzi nell'ambito del traffico merci, basti pensare alla NFTA. Con «Ferrovia 2000» si è fatto qualcosa per migliorare il traffico viaggiatori a lunga distanza. Attualmente, è il traffico negli agglomerati urbani ad essere al centro dell'interesse. Se però si prende atto del fatto che il 44% delle prestazioni di trasporto riguardano il traffico del tempo libero, è chiaro che bisogna agire. Quindi, volevo sapere dal Consiglio federale se per affrontare i problemi in questo segmento, in continua crescita, si rendono necessarie delle prestazioni straordinarie da parte della Confederazione o dei Cantoni. Un secondo aspetto riguarda la Svizzera quale Paese a classica vocazione turistica. Ovviamente, questi ragionamenti si fanno già da tempo, ad esempio in seno all'ARE. Ciò nonostante, sono convinto dell'importanza di un corrispondente supporto da parte del Parlamento per ottenere un rapporto completo della situazione. Il tema necessita, inoltre, di un dibattito pubblico.

Una quota di traffico del 44% è rimarchevole. Perché il mondo politico si interessa del traffico del tempo libero solo adesso?

I problemi sono stati localizzati altrove, in particolare nel crescente trasferimento del traffico merci sulla strada. Oppure ci si è accorti della minaccia di un collasso del traffico sulle autostrade e si è trovata la risposta nel programma «Ferrovia 2000». Per decenni, il traffico del tempo libero è stato considerato in modo diffuso assieme al traffico generale.

Le esigenze della popolazione, però, da qualche anno, cambiano in modo drastico: abbiamo più tempo libero a disposizione, ci possiamo permettere la mobilità necessaria, sempre più persone non partecipano più al processo lavorativo, ma sono ancora abbastanza in forma per viaggiare e sfruttano le loro possibilità. Oggi, anche i giovani sono molto più mobili di quanto lo eravamo noi durante il tempo libero. Di questo sviluppo si è preso atto solo da qualche anno.

La Svizzera invecchia, il benessere, a parte qualche periodo sfavorevole, aumenta. Continuerà quindi anche la tendenza verso una maggiore mobilità durante il tempo libero?

Ne sono convinto. A ciò va aggiunto che pure la popolazione attiva ha tendenzialmente sempre più tempo a disposizione, sia grazie alla riduzione degli orari di lavoro, sia utilizzando in modo diverso il tempo libero. Se prima si investiva tempo nei lavori domestici o per l'approvvigionamento alimentare ad esempio nel proprio orticello, oggi molte persone hanno chiaramente maggiori possibilità di sfruttare questi spazi di libertà senza svolgere attività lavorative e quindi di viaggiare.

Il rapporto Traffico del tempo libero apparirà l'autunno prossimo. Quali sono le sue aspettative nei confronti di questo studio?

Il rapporto dovrebbe corrispondere all'analisi di una situazione ed essere in grado di fornire degli impulsi integrabili alle considerazioni in materia di trasporti degli altri settori. Questo, ovviamente, perché il traffico del tempo libero fa parte della politica generale dei trasporti. Esso ha però priorità diverse e va organizzato altrimenti che ad esempio il traffico merci. Le sue particolarità sono, per citarne alcune, la sua irregolarità o il fatto che le capacità da esso rese necessarie cambiano velocemente, sia localmente che nel tempo, contrariamente al caso del traffico relativo all'attività lavorativa.

Il traffico del tempo libero è strettamente legato al turismo. L'offerta odierna tiene abbastanza conto delle esigenze di questo importante ramo economico?

Nel caso del traffico relativo al tempo libero, la ripartizione modale è sfavorevole dal punto di vista della sostenibilità dato che il 70% è costituito dal traffico privato motorizzato (TPM). Una sua

parte considerevole è legata ad avvenimenti sportivi o a destinazioni del fine settimana. Quindi, grandi flussi di traffico ad orari ben precisi: una situazione di partenza ideale per permettere ai mezzi di trasporto pubblico di conquistare terreno nei confronti del TPM. Il ramo del turismo è aperto in questo senso, lo dimostrano le molteplici offerte relative ai mezzi pubblici per gli ospiti stranieri che arrivano senza automobile.

Chi dovrebbe dimostrare un maggiore impegno per orientare il traffico turistico verso la sostenibilità?

Si inizia dai Comuni che dovrebbero essere coscienti del fatto che i luoghi di villeggiatura senz'auto sono molto apprezzati. Quello che piace di Zermatt non è solo il Cervino, ma l'assenza di rumore e di gas di scarico. Grindelwald, da parte sua, finanzia tramite le tasse di soggiorno il trasporto gratuito in bus agli impianti di risalita. I centri urbani hanno pure molte possibilità, ad esempio biglietti per esposizioni o avvenimenti sportivi in cui è compreso l'uso della rete dei trasporti pubblici. I Comuni possono giocare le loro carte nell'ambito della pianificazione del territorio se i nuovi centri sportivi e commerciali vengono collegati ad un regime di traffico che presenti adeguati allacciamenti ai mezzi di trasporto pubblico.

Quali sono i compiti della Confederazione e dei Cantoni?

A livello cantonale, si tratta in primo luogo di sviluppare dei piani regionali dei trasporti che sappiano offrire buone premesse ai mezzi di trasporto pubblici. A livello nazionale vanno realizzate le infrastrutture corrispondenti. Un esempio modello in questo senso è stata Expo 2002. Il traffico turistico è sempre parte dell'intera offerta. Per quanto riguarda le strade, bisogna abbandonare l'idea che una rete debba sempre essere all'altezza, in qualsiasi situazione, del volume di traffico. Una tale infrastruttura non sarebbe finanziabile. Per smorzare le punte di sollecitazione si potrebbe promuovere maggiormente i trasporti pubblici. Si possono offrire possibilità di cambiamento del mezzo o di autotrasporto ferroviario, aiutando così a sgravare la strada.
Il rapporto Traffico del tempo libero dell'ARE ha il compito di fornire impulsi al trasporto pubblico e di sensibilizzare sul tema. Come già detto, però, va tenuto presente che le singole modalità di trasporto non si differenziano sempre in modo chiaro: ad esempio, la galleria di base del S. Gottardo, costruita per il traffico merci, un giorno permetterà anche agli svizzero tedeschi di intraprendere una gita di un giorno in Ticino.

Torniamo all'esempio delle località di villeggiatura libere dal traffico. Non le sembra che si applichi il principio per cui sono gli altri a do-

ver sopportare i danni, visto che le automobili vengono parcheggiate a un paio di chilometri di distanza dal Comune, in parcheggi giganteschi?

In effetti occorrerebbero offerte che permettano di lasciare a casa del tutto l'automobile. Purtroppo, l'ospite, non appena supera la soglia di casa, vuole immergersi nella vacanza. Ci vogliono quindi delle soluzioni poco complicate che, in particolare, sappiano organizzare meglio il trasporto dei bagagli e ottimizzino i cambi intermodali, tutto ad un prezzo favorevole. Questo metodo è conosciuto, per esempio dai tempi della Swissair, quando ogni biglietto di volo era accompagnato da un biglietto ferroviario di andata e ritorno gratuito verso il luogo di dimora. Questo tipo di offerte renderebbero più attraente il viaggio in treno fino alla destinazione di villeggiatura. Già oggi, con un po' di buona volontà, si può partire in treno con borse e sacchi, con gli sci e lo snowboard. La nostra famiglia di sei persone ha già fatto più volte quest'esperienza in occasione delle vacanze invernali. Con l'abbonamento generale e quello a metà prezzo, la spesa si mantiene entro certi limiti. Inoltre, chi parte in macchina spesso non calcola i costi fissi, lo stress, le colonne e i pericoli.

Restiamo in montagna. Il settore delle funivie affronta una grande crisi. L'ente pubblico dovrebbe correre in suo aiuto o è meglio lasciare agire il mercato?

Ci sono vari livelli di discussione. Da un lato, c'è l'esigenza di funivie per l'allacciamento e l'urbanizzazione delle zone periferiche e per mantenervi un certo grado di turismo. Quindi, per motivi di politica regionale, il mercato non dovrebbe regnare sovrano. Dall'altro, c'è la minaccia rappresentata dai mutamenti climatici per i centri sportivi invernali a bassa quota, semplicemente perché in futuro non ci sarà neve a sufficienza. Gli altri fattori sono le crescenti esigenze degli ospiti: uno o due impianti di risalita non bastano più. Ci si aspetta un'offerta completa, un'ampia e accessibile regione sciistica. In questo caso, servono analisi oggettive e quindi o la decisione di ampliare o quella di rinunciare. Se però si smantellano degli impianti di risalita significa che bisogna ampliare da un'altra parte: fatto che non entusiasma le associazioni ambientaliste.

E cosa fanno quelle regioni in cui la neve o l'infrastruttura non bastano più a soddisfare le esigenze?

Le vacanze classiche, la permanenza di due settimane in un albergo nelle Alpi, sono sempre meno richieste e rientrano per lo più tra le abitudini di persone della terza età. Più di tendenza sono le vacanze avventura, offerte in cui si gira e si vede ogni giorno qualcosa di nuovo. Io stesso conosco per esperien-

za personale diverse possibilità di turismo dolce: abbiamo già trascorso le vacanze in famiglia con cavallo e carrozza nel Giura, o compiuto viaggi in bicicletta da Oberwald nel Vallese fino a Ginevra o all'estero, lungo il Danubio, da Passau a Vienna. In ogni caso il punto di partenza e quello d'arrivo erano diversi, per cui era necessario compiere il viaggio d'andata con i mezzi di trasporto pubblici. La Svizzera ha molto da offrire e può ancora migliorare in questo senso. Sia con la bicicletta che in skate, con le racchette da neve o a piedi, tutte queste offerte esigono un'ottima infrastruttura d'accompagnamento, possibilità di noleggio dell'attrezzatura necessaria, vitto e alloggio. La combinazione di turismo e trasporti cela un rimarchevole potenziale a favore di entrambi i settori. Tornando all'esempio del viaggio in bicicletta lungo il Danubio: si arriva con la ferrovia a Passau, si noleggia una bicicletta, si pedala tranquillamente e con molte fermate fino a Vienna, si può visitare la città e si torna con i mezzi di trasporto pubblico in Svizzera. La formula funziona e sono migliaia le persone che ne fanno uso.

Un settore del tempo libero sono anche i centri commerciali nel «verde» che diventano sempre più meta di svago per i giovani. Che atteggiamento assume la pianificazione del territorio in questo caso?

Attualmente, il traffico negli agglomerati presenta incontestabili carenze. Punto focale sono, evidentemente, i grandi flussi di traffico. Bisogna quindi reagire di conseguenza quando i centri commerciali diventano delle calamite per il traffico automobilistico. Di fronte ai grandi acquisti, però, i trasporti pubblici presentano limiti evidenti. Ma non si può semplicemente capitolare. Chi va per compere in città non ha certo la pretesa di poter parcheggiare l'automobile davanti al negozio. Proprio quando il tempo libero, il consumo e lo svago si mischiano, come ad esempio per certi eventi del tempo libero, i mezzi di trasporto pubblico possono ancora conquistare terreno.

Oltre che in occasione di avvenimenti a grande concentrazione di pubblico, come ad esempio le partite di calcio, il traffico del tempo libero insorge in modo diffuso anche a tarda ora, il venerdì e il sabato sera. Come si potrebbe intervenire, in questo caso, con i mezzi di trasporto pubblico?

Esistono trasporti pubblici notturni e altre offerte analoghe, ma certo non può essere compito dello Stato sovvenzionare i «nottambuli». Chi ne approfitta, deve accettare un prezzo in grado di coprire le spese. D'altronde, anche le alternative, l'automobile privata o il taxi, non sono certo a buon mercato. L'abbassamento del tasso d'alcoolemia e i conseguenti controlli, potrebbero contribuire all'incremento dell'uso delle offerte di trasporto pubblico rendendole quindi anche meno costose. Per esempio, «Binario7» che si rivolge ai giovani sotto i 25 anni d'età, invoglia a far uso della ferrovia per le uscite serali e orienta i giovani verso le offerte dei mezzi di trasporto pubblico.

La richiesta è chiara, lo split modale del tempo libero dovrebbe tendere verso i mezzi di trasporto pubblico. Si rendono necessari degli investimenti per l'infrastruttura e il materiale rotabile?

Oggi, i mezzi di trasporto pubblico sono in grado di gestire grandi avvenimenti come Expo 2002 o eventi sportivi. Laddove, in futuro, le quantità aumenteranno considerevolmente, cioè nell'ambito del traffico negli agglomerati urbani, dovremo comunque ampliare le offerte. Certi percorsi del tempo libero, come le uscite serali e le compere, sono quindi risolvibili. Nel caso di grandi distanze, come ad esempio per le partite di calcio, sono utili i migliorati allacciamenti di «Ferrovia 2000» tra le diverse città. Eventualmente, serviranno degli investimenti per ulteriore materiale rotabile, anche se, in buona parte, sono possibili maggiori capacità in brevi periodi anche sfruttando in modo ottimale il materiale rotabile dato.

Un caso particolare, ma di crescente importanza, è il trasporto aereo. Qui la tendenza contrasta diametralmente con il concetto di sviluppo sostenibile. Poco tempo fa, ad esempio, si è di nuovo abbandonata l'idea di una tassazione del carburante per i voli interni.

L'essere umano vuole scoprire il mondo: su grandi distanze, l'aereo è imbattibile come mezzo di trasporto. La ferrovia, invece, è attraente per le distanze brevi, sul continente. Per quanto riguarda la tassazione del carburante, l'impegno è urgente, ma almeno a livello europeo, perché nessun Paese può permettersi di agire isolatamente.

Sostenere i mezzi di trasporto pubblico, limitare il traffico privato motorizzato: quale scelta propone?

In Svizzera, la libertà di scelta del mezzo di trasporto è incontestata. Un metodo possibile ed accettato è per esempio la gestione dei parcheggi. Io però punterei piuttosto sugli incentivi: se la ferrovia presenta delle capacità non sfruttate, non si dovrebbe contemporaneamente ampliare la rete stradale. Se l'offerta dei mezzi di trasporto pubblico è valida, ma contemporaneamente si formano code sulle autostrade, gli automobilisti imparano in fretta e cambiano mezzo di trasporto. Io, ad esempio, durante i miei quasi dieci anni di servizio come Consigliere agli Stati, ho raggiunto Berna una sola volta in automobile e naturalmente sono arrivato in ritardo.

(traduzione)

●

Le notti appartengono agli uomini

Anja Simma
caposezione supplente,
dati di pianificazione, ARE

I parchi giochi appartengono alle donne, le notti agli uomini. Brevemente, si potrebbero riassumere così le differenze tra i sessi nell'ambito del traffico del tempo libero.

Il 40% di tutti i tragitti quotidiani, rispettivamente il 44% delle distanze percorse, per un totale di 44 miliardi di chilometri, è stato percorso dalla popolazione svizzera nel 2000 per attività del tempo libero. Di questi 44 miliardi di chilometri, il 52% sono stati percorsi da uomini e il 48% da donne. La quota di tragitti femminili è leggermente maggiore se si considera il numero dei tragitti. Ciò significa che le donne si muovono più frequentemente, ma su distanze più brevi rispetto agli uomini. Va però detto che, a questo livello, le differenze sono talmente minime che praticamente non si può parlare di un comportamento specifico dei sessi.

Le donne preferiscono i mezzi di trasporto pubblico

Anche se si esamina la successione cronologica fin dal 1974, non si osservano delle differenze importanti tra donne e uomini. Quello che salta all'occhio è il fatto che, in generale, l'importanza del traffico del tempo libero è aumentato. Da un lato, la quota dei suoi tragitti è aumentata dal 25% degli anni '70 a poco più del 30% negli anni '80 e al 40% negli anni '90; dall'altro, è aumentata la distanza del singolo tragitto effettuato (1974: 9 km, 1984: 12 km, 2000: 14 km).
Le differenze appaiono maggiori se si esamina la scelta del mezzo di trasporto. Nel confronto si osserva che le donne tendono ad usare più frequentemente i mezzi pubblici (12% dei tragitti) o quelli del traffico lento (39% dei tragitti), mentre gli uomini compiono più della metà dei percorsi con l'automobile e solo il 36% con i mezzi di trasporto del traffico lento rispettivamente il 7% con i mezzi pubblici.

Prendersi cura dei figli significa effettuare più tragitti

Le differenze tra i sessi aumentano decisamente se consideriamo la scelta delle attività. Per gli uomini, la frequentazione di strutture gastronomiche è, con il 27% dei tragitti effettuati, l'attività del tempo libero di maggior rilievo. Degne di nota sono inoltre le attività esterne non sportive (18%) e le visite a parenti e conoscenti (17%). Nel caso delle donne, l'ordine di successione è diverso: le attività esterne non sportive (22%) vengono prima delle visite a parenti e conoscenti (20%) e prima ancora della frequentazione di esercizi gastronomici (17%). Queste differenze sollevano la questione relativa ai motivi. Da una parte, ciò è dovuto alla diversa distribuzione dei ruoli e, dall'altra, al fatto che le donne vivono lo spazio pubblico con timore, specialmente di notte.
L'ampiezza dell'effetto dovuto alla diversa distribuzione dei ruoli nell'ambito delle attività del tempo libero è dimostrato dalla loro distribuzione nell'arco del tempo (vedi grafico). Visto che le donne compiono le attività esterne non sportive e le visite presso parenti e conoscenti soprattutto nel tardo pomeriggio e che, contemporaneamente, il numero dei tragitti del tempo libero aumenta con l'aumentare del numero di figli, si può concludere che questi tragitti sono spesso abbinati a responsabilità di cura parentale, come ad esempio la frequentazione del parco giochi. Per le donne, quindi, non si tratta di attività di puro svago a proprio beneficio. L'elevato numero di tragitti a scopo gastronomico effettuati dagli uomini è da ricondurre, soprattutto, alla pausa pranzo durante i giorni feriali.

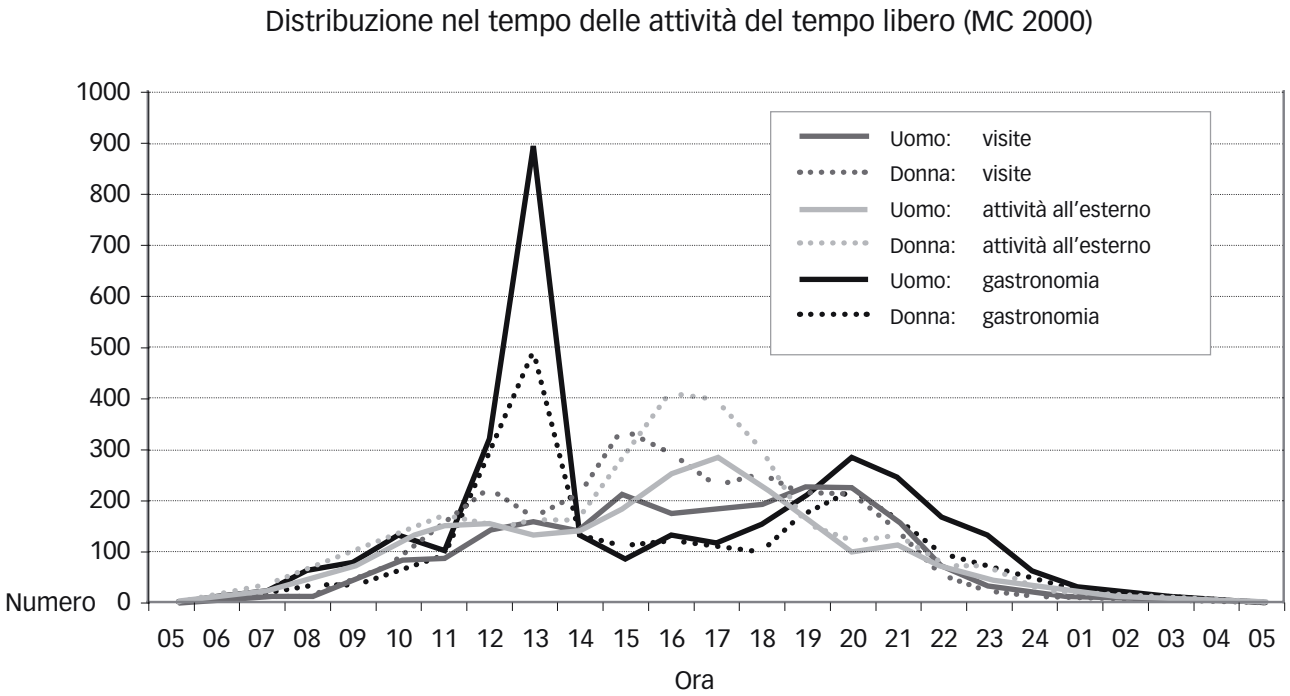
Il timore riduce la libertà di movimento nello spazio pubblico

Gli uomini compiono più tragitti per raggiungere le installazioni gastronomiche non solo a mezzogiorno ma pure la sera, anche se le differenze in questo caso sono meno accentuate che a metà giornata. Il microcensimento sul comportamento nel traffico non aiuta a chiarire se i motivi di queste differenze nelle ore serali sono da ricondurre al timore di muoversi in certi spazi pubblici. Altri studi che si occupano esplicitamente del tema della mobilità nel tempo libero[1] e delle paure legate a certi spazi pubblici[2] mostrano, però, chiaramente che il timore delle donne di fronte ad eventuali aggressioni le porta ad evitare certi percorsi.
I risultati del microcensimento rivelano che sul piano aggregato ci sono poche differenze tra donne e uomini nell'ambito del traffico del tempo libero. Solo a livello di attività si riconoscono delle differenze maggiori. In generale, anche esaminando la situazione da un altro lato, effettuando un bilancio del tempo, sorprendono a prima vista le similitudini in questo ambito, particolarmente nel caso delle persone senza figli[3].

Il timore riduce la libertà di movimento nello spazio pubblico

Gli uomini sono più attivi nella vita notturna

Secondo diverse inchieste[4], donne e uomini dispongono durante i giorni feriali di quasi cinque ore giornaliere di tempo libero, il fine settimana quasi otto ore. Per le donne i valori sono leggermente superiori. Non solo l'ammontare del tempo libero è molto simile, ma anche la successione nella scelta delle attività. Solo l'intensità con cui



Distribuzione nel tempo delle attività del tempo libero; Dati: orario d'arrivo - inizio delle singole attività dopo i relativi percorsi
Dati: microcensimento, dati raccolti durante un preciso giorno di prova risp. durante un periodo di 24 ore.

vengono praticate è leggermente diversa. Gli uomini sono più attivi delle donne per quanto riguarda la frequentazione di avvenimenti sportivi, discoteche, locali da ballo, bar, osterie e ristoranti. In questo caso potrebbe esserci un legame con il timore provato verso certi spazi pubblici.
Interessante è notare che, contrariamente all'ammontare del tempo e alla ripartizione su attività, esistono delle differenze specifiche tra i sessi per quanto riguarda il grado di soddisfazione[5] in relazione alle attività svolte. Le donne si dicono leggermente meno soddisfatte dell'impiego del loro tempo libero, mentre gli uomini piuttosto del tempo a loro disposizione. Specialmente nel caso di famiglie con figli, sia per le madri che per i padri vi è un calo del grado di soddisfazione in quanto al tempo disponibile e alle attività, che probabilmente non sono solo di svago, ma legate alle cure parentali.

Rendere più sicuro lo spazio pubblico

Una delle maggiori rivelazioni di queste analisi è la grande omogeneità nell'ambito del comportamento nel tempo libero e del comportamento nel traffico del tempo libero di donne e uomini. Solo il problema del timore verso certi spazi pubblici va ancora risolto, dal punto di vista della pianificazione, per raggiungere una vera parità nel settore del traffico del tempo libero. Servono, quindi, delle misure atte a rendere più sicuro lo spazio pubblico, specialmente di notte: taxi notturni per le donne, sorveglianza di luoghi pubblici inquietanti, assicurazione di una migliore illuminazione, incremento del controllo sociale grazie alla multifunzionalità e a strutture più compatte.

(traduzione)

anja.simma@are.admin.ch

[1] Studentischer Arbeitsbericht MGU (2003): Freizeitmobilität junger Erwachsener im Raum Basel, Programm MGU, Universität Basel.
[2] VCÖ-Forschungsinstitut (1994): Wie geht's als Frau am Alsergrund? – Frauengerechte Fussgängerplanung. Pilotprojekt im Auftrag der MA 57, Wien.
[3] Holz, E. (2000): Zeitverwendung in Deutschland – Beruf, Familie, Freizeit, Schriftenreihe Bundesstatistik, 13, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden.
[4] Bundesamt für Statistik (2003): Auf dem Weg zur Gleichstellung?, Neuchatel.
[5] Quellen: Einkommens- und Verbrauchserhebung 1998 und das Schweizer Haushalt Panel 1999, 2000.

forum raumentwicklung
Informationsheft
Erscheint dreimal jährlich
32. Jahrgang

Herausgeber
Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

Redaktionskommission
Rudolf Menzi (Leitung), Andrea Meier, Dr. Ulrich Seewer, Reto Camenzind,

Übersetzung
Französisch:
Elisabeth Kopp-Demougeot, Le Grand-Saconnex
Italienisch:
Antonella Schregenberger-Rossi, Olsberg

Redaktion und Produktion
Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg, Basel

Gestaltung und Fotografie
Urs Grünig SGV SGD, Corporate Design, Bern
Henri Leuzinger, Rheinfelden

Abonnemente
Bestellungen/Vertrieb:
BBL, Verkauf Publikationen, CH-3003 Bern
Internet:
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
Art.-Nr. 812.000

Jahresabonnement	Fr. 30.70
Ausland	Fr. 34.––
Einzelnummer	Fr. 10.25
Ausland	Fr. 12.––

Adresse
Bundesamt für Raumentwicklung
Bundeshaus Nord, Kochergasse 10, 3003 Bern
Tel. 031 322 40 60
Fax 031 322 78 69 (Amt)
Fax 031 322 47 16 (Information)

© ARE
Bern 2004, Abdruck erwünscht mit Quellenangabe; Belegexemplar an ARE

ISSN 1660-6248

www.are.ch

Die verschiedenen Artikel widerspiegeln jeweils die Meinungen ihrer AutorInnen. Sie können daher von den Überzeugungen des Herausgebers und der Redaktion abweichen.

forum du développement territorial
Bulletin d'information
Paraît trois fois par an
32e année

Editeur
Office fédéral du développement territorial (ARE)
Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)

Commission de rédaction
Rudolf Menzi (direction), Andrea Meier, Dr. Ulrich Seewer, Reto Camenzind,

Traduction
Français:
Elisabeth Kopp-Demougeot, Le Grand-Saconnex
Italien:
Antonella Schregenberger-Rossi, Olsberg

Rédaction, production
Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg, Bâle

Création, réalisation, photographie
Urs Grünig SGV SGD, Corporate Design, Berne
Henri Leuzinger, Rheinfelden

Abonnement
Commandes/distribution:
OFCL, diffusion publications, CH-3003 Berne
Internet:
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
No d'art. 812.000

Abonnement annuel	Fr. 30.70
Étranger	Fr. 34.––
Numéro simple	Fr. 10.25
Étranger	Fr. 12.––

Adresse
Office fédéral du développement territorial
Bundeshaus Nord, Kochergasse 10, 3003 Berne
Tel. 031 322 40 60
Fax 031 322 78 69 (Office)
Fax 031 322 47 16 (Information)

© ARE
Berne 2004, Reproduction autorisée avec mention de la source; copie à l'ARE

ISSN 1660-6248

www.are.ch

Les différents articles expriment les avis de leurs auteur/e/s respectifs/ves. Ils peuvent de ce fait présenter des convictions divergentes de celles de l'éditeur et de la rédaction.

forum sviluppo territoriale
Bollettino d'informazione
Esce tre volte all'anno
32mo anno

Editore
Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE)
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC)

Commissione della redazione
Rudolf Menzi (direzione), Andrea Meier, Dr. Ulrich Seewer, Reto Camenzind,

Traduzione
Francese:
Elisabeth Kopp-Demougeot, Le Grand-Saconnex
Italiano:
Antonella Schregenberger-Rossi, Olsberg

Redazione, produzione
Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg, Basilea

Creazione, realizzazione, fotografia
Urs Grünig SGV SGD, Corporate Design, Berna
Henri Leuzinger, Rheinfelden

Abbonamento
Ordinazioni/distribuzione:
UFCL, distribuzione pubblicazioni, CH-3003 Berna
Internet:
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
No d'art. 812.000

Abbonamento	Fr. 30.70
Estero	Fr. 34.––
Numero singolo	Fr. 10.25
Estero	Fr. 12.––

Indirizzo
Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Bundeshaus Nord, Kochergasse 10, 3003 Berna
Tel. 031 322 40 60
Fax 031 322 78 69 (Ufficio)
Fax 031 322 47 16 (Informazione)

© ARE
Berna 2004, Riproduzione autorizzata con menzione della fonte; copia all'ARE

ISSN 1660-6248

www.are.ch

I vari articoli riflettono di volta in volta le opinioni degli autori/delle autrici. Possono quindi discostare da quella dell'editore e della redazione.