

INHALT

Was zählt im Freizeitverkehr?	2
Kilometer im internationalen Vergleich	2
Der Motor des Freizeitverkehrs	3
Wer die Wahl hat... ..	4
Zeit, Komfort und Geld.....	4
Die SonntagsfahrerInnen	5
Schluss mit lustig – Die Lage spitzt sich zu.....	5
Damit es wieder Spaß macht – Nachhaltigkeit in der Mobilität	7
Generelle Ansätze	7
Ansätze in der Raumplanung und ÖV-Planung	7
Der Nahraum wird neu entdeckt	7
Setzen von Akzenten im ÖV... ..	7
...und im Tourismusbereich	9
Lenkung des Freizeit-Autoverkehrs	9
Projekte für nachhaltigen Verkehr – Fallbeispiele in den Alpen.....	10
Freizeitverkehr mit Weitsicht.....	11
Referenzen	12

Kilometer, die Spaß machen? – Mobilität in der Freizeit

von Elke Haubner, CIPRA-International

Was zählt im Freizeitverkehr?

Freizeitverkehr ist ein Segment des Personenverkehrs. Verkehr zu Arbeits- oder Bildungszwecken, also auch der klassische Pendlerverkehr, zählt nicht dazu. Schwierig ist die Abgrenzung beim Einkaufsverkehr. Dieser wird manchmal als eigenes Segment des Verkehrs betrachtet oder zu „Erledigungsverkehr“ gezählt. Da aber der Erlebniswert des Einkaufes zunehmend im Vordergrund steht, ist „Einkaufen“ sicher auch als Freizeitgestaltung zu werten. Freizeitverkehr spielt sich an verschiedenen Orten ab: in Städten/Agglomerationen, Erholungs-, Rand- und Berggebieten. Der Verkehr wirkt sich unterschiedlich aus, und es müssen angepasste Maßnahmen getroffen werden.

Freizeitverkehr ist grenzüberschreitend. Relevante Daten für den Freizeitverkehr sind also auch, wie viele Personenkilometer (Produkt aus der Zahl der Personen und der Anzahl der gefahrenen Kilometer) von Inländern im Ausland bzw. von Ausländern im Inland zurückgelegt werden. Beispielsweise werden in der Schweiz 60 Milliarden Personenkilometer während der Freizeit im Inland gefahren, 40 Milliarden Freizeitkilometer legen die SchweizerInnen im Ausland zurück.

Der Freizeitverkehr macht in Ländern wie der Schweiz, Österreich oder Deutschland bereits jeweils etwa 50-60% des Gesamtverkehrsaufkommens aus. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Freizeitverkehr ist in diesen Ländern sehr hoch – etwa 60–80%.

In der Schweiz wurde das Thema Freizeitverkehr im Rahmen eines Nationalen Forschungsprogramms untersucht – des NFP 41 „Verkehr und Umwelt – Wechselwirkungen Schweiz-Europa“.

Kilometer im internationalen Vergleich

In den verschiedenen Ländern macht der Freizeitverkehr einen ähnlich großen Anteil am Gesamtverkehr aus, etwa 50-60% (Tabelle 1).

Tabelle 1: Personenkilometer des Gesamtverkehrs und Prozentanteil des Freizeitverkehrs für verschiedene Länder

Land	Personenkilometer Gesamtverkehr pro Jahr	Personenkilometer Gesamtverkehr pro Einwohner und Jahr	Anteil Freizeitverkehr
Schweiz	106 Mrd. (Meier, 2000)	13.881	60%
Deutschland	939 Mrd. (ifo-Institut, 1995)	11.477	50%
Österreich	109 Mrd. (www.bmu.gv.at , 1995)	13.457	60%

Der Motor des Freizeitverkehrs

Jeder, der Freizeitaktivitäten nachgeht, die sich nicht nur im Inneren seines eigenen Hauses abspielen, erzeugt Freizeitverkehr. Psychosoziale Bedürfnisse nach Freiheit, Sicherheit, Macht, sozialem Kontakt, Privatsphäre, Unterhaltung bestimmen das Mobilitätsverhalten im Alltag und in der Freizeit.

Der Freizeitverkehr ist ein wichtiges und ernstzunehmendes Segment des Verkehrsaufkommens. Durch die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Gegebenheiten wächst seine Bedeutung ständig.

Es steht immer mehr Freizeit zur Verfügung – so hat etwa in Frankreich eine Arbeitswoche nur mehr 35 Stunden – und das Verhältnis Arbeitszeit zu Freizeit hat Einfluss darauf, wie viel Freizeitverkehr erzeugt wird. Durch E-Mail, Handy und Internet haben sich die Arbeitszeiten geändert oder verschoben, die Einteilung der Arbeitszeit ist im Großen und Ganzen flexibler geworden und kann mehr auf Freizeitaktivitäten abgestimmt werden. Auch das wirtschaftliche Wachstum und die damit verbundenen höheren Einkommen spielen eine Rolle.

Ein Trend zu vermehrt außerhäuslichen Aktivitäten ist vorhanden, unter anderem auch durch die explodierenden Freizeitangebote.

Naherholungsgebiete und Freizeiteinrichtungen, wie Sportanlagen, liegen meist nicht in den Zentren sondern ein Stück außerhalb und sind somit Magnete, die den Verkehr anziehen. Einkaufszentren sind ebenfalls große Verkehrserzeuger.

Urlaube werden immer kürzer. Betrug eine durchschnittliche Urlaubsdauer 1970 noch 8-9 Tage, sind es heute nur noch fünf. Es gibt also gleich viele Übernachtungen, aber mehr Verkehr, da die An- und Abreisen in größerer Frequenz durchgeführt werden.

Tabelle 2: Die Segmente des Freizeitverkehrs und ihre Anteile am gesamten Freizeitverkehr, erhoben in der Schweiz

	In Mrd. Personenkilometer	Anteil in %
Bekannten-/Verwandtenbesuche	13	33
Sport	10	30
davon: Ski-Tagesausflüge allein		5
Veranstaltungen (ohne Sport/Kunst/Kultur), Freizeitmessen, Politik, Religion, etc.	3-4	9
Kunst/Kultur	2	5
Gastrotourismus	2	5
Zoos/Erholungsparks	1,3	3
Sextourismus	1	3
Freizeitparks	0,5	1
Kinobesuche	0,5	1
Spiel-, Sporteinrichtungen	0,2	0,2
Nicht zugewiesen	6	15

Quelle: Ruedi Meier, Nachhaltiger Freizeitverkehr, 2000

Wer die Wahl hat...

Wie viel und welche Art von Freizeitverkehr erzeugt wird, hängt sehr von persönlichen Faktoren und sozioökonomischen Aspekten ab: Alter, Einkommen, Geschlecht, Wohnsitz, Siedlungsstrukturen und sonstige Infrastrukturen, Verfügbarkeit und Kosten der Verkehrsmittel beeinflussen das Freizeitverhalten und auch die Wahl der Verkehrsmittel. So wählen Personen aus städtischen Agglomerationen weitaus häufiger Öffentliche Verkehrsmittel (ÖV) als jene aus ländlichem Raum oder Kleinstädten. Je nach Lebenssituation existieren verschiedene Arten von Freizeitmobilität.

Beim Modalsplit im Vergleich Gesamtverkehr und Freizeitverkehr gibt es im Großen und Ganzen kaum Differenzen. Der MIV (Motorisierter Individualverkehr) nimmt den wesentlichen Anteil am Gesamtverkehr ein. In Tabelle 3 ist der Modalsplit dargestellt.

Tabelle 3: Der Modalsplit (Anteil in %)

Land	MIV	ÖV	Flug	LV	Quelle
Schweiz Freizeitverkehr	66	17		10	Ruedi Meier, Nachhaltiger Freizeitverkehr, 2000
Schweiz Gesamtverkehr	71	17		7	Ruedi Meier, Nachhaltiger Freizeitverkehr, 2000
Deutschland Freizeitverkehr	77	15	2		www.freizeitverkehr.de
Deutschland Gesamtverkehr	82	15	3		ifo-institut, 1995
Österreich Freizeitverkehr	64	8		28	VCÖ, 1998
Österreich Gesamtverkehr	55	16		29	VCÖ, 1998
LV = Langsamverkehr (Fuß, Fahrrad)					

Aus einer Untersuchung über zurückgelegte Bahnkilometer: Die Zahl der jährlich mit der Eisenbahn zurückgelegten Kilometer je Einwohner ist in der Schweiz am höchsten (1850), danach folgen Frankreich (1130), Österreich (1104), Deutschland (891) und Italien (711) (LITRA, 1999). Auch wenn diese Kilometer nicht ausschließlich dem Freizeitverkehr zuzurechnen sind, spiegeln sie doch die Haltung der Bevölkerung zum öffentlichen Verkehr wider.

Zeit, Komfort und Geld

Aus welchen unmittelbaren Gründen werden bestimmte Verkehrsmittel gewählt? Dies wurde im Rahmen des Projekts „Freizeitverkehr“ von TopSwiss (Tourismus Profil Schweiz) mit schriftlichen Erhebungen im Sommer 1997 und Winter 1998 untersucht. Dabei wurde ersichtlich, dass Benutzer des MIV den Zeitfaktor und den Komfort als einflussreichste Motive für ihre Verkehrsmittelwahl nennen. An dritter Stelle kommt der Preis und an vierter die Gewohnheit. Ähnlich sind die Motive der Leute, die sich für Reisebus oder Flugreisen entscheiden.

Für die Benutzer des ÖV ist die „Gewohnheit“ das Hauptmotiv, dicht gefolgt von „Komfort“ und „Preis“. Bei der Wahl des Verkehrsmittels stand der Faktor Zeit nicht im Vordergrund.

Die SonntagsfahrerInnen

Wenig überraschend ist, dass der Grossteil des Verkehrsaufkommens an Wochenenden Freizeitverkehr ist, an Sonntagen sogar mehr als 90% des Gesamtverkehrs ausmacht (Tabelle 4). In der Schweiz beträgt an den Wochentagen der Anteil 36%, am Samstag 70%. Auch die Dauer der Freizeitfahrten in der Schweiz ist am Sonntag am längsten, unter der Woche am kürzesten. Die Situation in Österreich ist ähnlich, abgesehen von den Samstagen: Der Anteil des Freizeitverkehrs am Gesamtverkehr beträgt unter der Woche 35%, an den Samstagen 46% und an den Sonntagen über 90% (VCÖ, 1998).

Tabelle 4: Der Prozentanteil des Freizeitverkehrs und die Dauer der Freizeitfahrten an den Wochentagen, erhoben in der Schweiz

Zeit	Anteil Freizeitverkehr am Gesamtverkehr	Dauer der Freizeitfahrten
Unter der Woche	36%	33 min
Samstag	70%	55 min
Sonntag	> 90%	80 min

Quelle: Ruedi Meier, Nachhaltiger Freizeitverkehr, 2000

Schluss mit lustig – Die Lage spitzt sich zu

Durch die hohen Wachstumsraten des Freizeitverkehrs ergeben sich aus Umweltsicht schwerwiegende Probleme.

Negative Auswirkungen des motorisierten Individual-Freizeitverkehrs sind – wie auch die des Verkehrs im Allgemeinen - Lärmbelastung, Raumverbrauch, Minderung der Luftqualität, Verbrauch von fossilen Energieträgern. Freizeitverkehr ist auch eine Sicherheitsfrage: Da Freizeitverkehr an Arbeitstagen hauptsächlich am Abend und in der Nacht stattfindet, ist die Unfallhäufigkeit besonders groß. Die Staus, die durch den Freizeitverkehr entstehen – etwa zu Ferienbeginn und –ende, ganz zu schweigen von den „Urlauberschichtwechseln“ – bringen erhebliche Zeitverluste und Umweltbelastungen mit sich.

Und natürlich – der ständig wachsende Freizeitverkehr trägt wesentlich dazu bei, unser Klima zu erwärmen: Der Anteil des Verkehrs insgesamt an den CO₂-Emissionen beträgt etwa 30%. Der Anteil des Freizeitverkehrs am Gesamtverkehr beträgt 50-60%. Das heißt, dass gerade im Segment Freizeitverkehr großes Potential steckt – an Gefahren ebenso wie an ökologisch wirksamen Möglichkeiten, den CO₂-Ausstoß zu reduzieren.

Im Rahmen des NFP 41 (Nationales Forschungsprogramm der Schweiz) wurden Nachhaltigkeitskriterien und –indikatoren für den Verkehr erarbeitet (Tabelle 5).

Tabelle 5

Bereich	Kriterien	Indikatoren
Umwelt/Ressourcen	Klima	CO ₂ -Emissionen
	Lufthygiene	NO _x -Emissionen, lungengängiger Feinstaub
	Lärm	Lärmbelastung
	Habitate, Landschaft	Flächenbedarf/unzerschnittene Flächen
	Ressourcen/Energie	Verbrauch fossiler Energieträger
Wirtschaft	Kostenwahrheit	Externe Schadenskosten
	Preis	Preis für spezifische Verkehrsleistungen verlangen, Abgaben neutral erheben
	Wachstum	BIP-Wachstum pro Jahr
	Wohnen/Flächen	Verkehrsflächen in km ² , Anteil der Verkehrs- an der Siedlungsfläche in Prozent
Gesellschaft	Solidarität	Gemeinwirtschaftliche Leistungen des Verkehrs pro Kopf u. Jahr, Erreichbarkeit der Regionalzentren mit öffentlichem Verkehr
	Sicherheit	Verkehrsoffer, Verbrechen (Straftaten im öffentlichen Verkehrsraum)
	Partizipation	Subjektive Zufriedenheit mit partizipativen Möglichkeiten
	Individualität	Kein geeigneter Indikator gefunden

Quelle: Ruedi Meier, Nachhaltiger Freizeitverkehr, 2000

Zu jedem dieser mess- und darstellbaren Indikatoren können Ziele (Einhalten von Grenzwerten, etc.) definiert und der Handlungsbedarf für den Freizeitverkehr im speziellen eingeschätzt werden. Ein weiterer Vorteil von Indikatoren ist, dass die Strategien und Entwicklungen verschiedener Städte, Regionen, etc. vergleichbar werden – auch „benchmarking“ genannt.

Damit es wieder Spaß macht – Nachhaltigkeit in der Mobilität

Generelle Ansätze

Ziele sind hierbei die Förderung energieeffizienter Fahrzeuge, das Anstreben der Kostenwahrheit, eine Parkplatzbewirtschaftung und die Förderung autofreier Haushalte.

Ansätze in der Raumplanung und ÖV-Planung

Freizeitverkehr muss in strategische Planungen und Sachplanungen aufgenommen werden. Die Raumordnung/Raumplanung soll das Wohnen in zentralen Lagen fördern und die Zersiedelung verhindern, damit die Freizeiteinrichtungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar werden. Die Lage von Freizeitinfrastruktureinrichtungen muss mit der ÖV-Erschließung koordiniert werden. Die Verkehrswegeinfrastruktur spielt eine wichtige Rolle: Fahrradweg- und Wanderwegnetze müssen verbessert, ausgebaut, unterhalten und markiert werden. Neue Umfahrungsstraßen zur Entlastung von Wohn- und Erholungsgebieten dürfen nur in Verbindung mit entlastenden Maßnahmen realisiert werden.

Der öffentliche Verkehr muss ausgebaut und verbessert werden. Wichtig sind dabei direkte, schnelle Verbindungen zwischen den Zentren und von den Zentren in die Erholungsgebiete.

Im Hinblick auf das Verkehrsmanagement in Tourismusorten zeigt die Forschungsarbeit zum NFP 41 auf, dass die Integration der vier Maßnahmenpakete „Umfahrungsstraße“, „flächendeckende Verkehrsberuhigung“, „Erhöhung der Attraktivität und Ausbau des öffentlichen Verkehrs“ sowie „gezielte räumliche Anordnung und Bewirtschaftung der Parkplätze“ die besten Wirkungen bei der Umweltentlastung zeigen und zudem als einzige den sich abzeichnenden Anstieg des Straßenverkehrsaufkommens und lokale Belastungsschwerpunkte entschärfen können.

Der Nahraum wird neu entdeckt

Die nähere Umgebung des Wohnortes sollte so attraktiv sein, dass zumindest ein Teil der Freizeit dort verbracht wird. Dies kann durch die Schaffung von kleinräumigen Naherholungsgebieten in innerstädtischen Bereichen und in Stadterweiterungsgebieten erreicht werden. Der Anteil der Grünflächen hat eine große Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten. In den Naherholungsgebieten soll der MIV-Verkehr beschränkt werden. Dies bedingt eine bedarfsgerechte Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel und Fahrradverkehr.

Setzen von Akzenten im ÖV...

Die Serviceleistungen des ÖV müssen auf die Bedürfnisse des „Freizeit“ - Menschen abgestimmt, verbessert und ausgebaut werden. Dazu gehören Gepäckservice, Reservierungen, Mieten von Ausrüstungen etc. Die Preispolitik des ÖV sollte Sonderangebote für Freizeitaktivitäten beinhalten. Umweltverträgliche Verkehrsmittel können bei Veranstaltungen gezielt gefördert werden, etwa durch kombinierte Eintritts- und ÖV-Karten.

Einige bereits bestehende Beispiele für Sonderangebote des ÖV für Freizeitaktivitäten seien hier genannt:

- Beim Verkehrsverbund Vorarlberg (VVV) gibt es das SchülerPlus-Ticket: damit SchülerInnen auch in der Freizeit und in den Ferien selbständig und mobil sein können. Dieses günstige Ticket wird sehr erfolgreich angenommen. Es gilt für SchülerInnen und Lehrlinge in der Freizeit und ist als Jahres- oder Semesterticket für den gesamten Vorarlberger Verbundraum oder für einzelne Regionen erhältlich.
- Ebenfalls in Vorarlberg (Österreich) erhält man beim Kauf eines Zug- oder Bustickets in ein Skigebiet einen Liftgutschein für eine 10%ige Ermäßigung beim Kauf der Liftkarte.
- Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) bieten WintersportlerInnen so genannte Wedelweiss-Tickets an, bei denen Bahnfahrt in ein Skigebiet, Transfer und ein Skipass zu einem Kombipreis inkludiert sind.
- „Alpen retour“ ist eine Aktion des Schweizer Alpen-Clubs (SAC). Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und der SAC haben gemeinsam das „Rail&Sleep“-Spezialticket entwickelt. Es umfasst ein Retourbillet exklusiv für SAC-Mitglieder für die Anreise aus der ganzen Schweiz und einen Coupon, der zu einer Übernachtung in einer der SAC-Hütten berechtigt.
- Die Sektionen München und Oberland des Deutschen Alpenvereins (DAV) und der Regionalverkehr Oberbayern RVO haben einen Bergsteiger-Bus in die Eng im Karwendel eingerichtet. Der Bergsteiger-Bus verkehrt zu tourenfreundlichen Zeiten, und Alpenvereinsmitglieder erhalten rund 15% Ermässigung auf den üblichen Fahrpreis.
- Der slowenische Alpenverein hat mit den Slowenischen Bahnen ein Sonderabkommen über Tarifvergünstigungen für die Beförderung mit Personenzügen geschlossen. Alle Mitglieder des slowenischen Alpenvereins erhalten damit an Freitagen, Samstagen, Sonn- und Feiertagen sowie in den gesamten Monaten Juli und August einen 40-50%igen Preisnachlass für die 1. und 2. Klasse aller Züge mit Ausnahme der InterCity Slovenija.

Der ÖV muss für den Freizeitverkehr auch am Abend und am Wochenende attraktiver werden. Mit „NightLines“ kann eine wesentliche Verbesserung im Abendfreizeitverkehr gelingen. In Vorarlberg (Österreich) startet mit dem „Anrufsammeltaxi Oberes Rheintal“ eine neue Initiative im abendlichen Freizeitnahverkehr.

Ein noch größeres Potenzial ergibt sich im Wochenendausflugsverkehr. Die einfache und schnelle Erreichbarkeit von wichtigen Ausflugszielen mit öffentlichen Verkehrsmitteln sollte ermöglicht werden. Laut einer Umfrage würden eine Verkürzung der Reisezeit und Verbesserungen beim Komfort MIV-Reisende am ehesten zum Umsteigen auf ÖV bewegen.

Eine Verbesserung des Angebots allein genügt allerdings nicht, um das Mobilitätsverhalten zu verändern. Es sollte auch eine entsprechende Bewusstseinsbildung angestrebt werden. Der Umgang mit Zeit und Geschwindigkeit, Unabhängigkeit und Bequemlichkeit müsste überdacht werden. Und – das beste Angebot im Freizeitverkehr wird nur dann in Anspruch genommen, wenn die Menschen darüber ausreichend informiert sind. Qualitätsvolle Information, Werbung und Marketing sind der erste Schritt. Dabei arbeiten optimalerweise alle betroffenen Betriebe zusammen, was eine intensive Kooperation der Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände, Freizeitbetriebe, Freizeitverkehrsmittel wie Seilbahnen und Schiffslinien sowie der Tourismusverbände voraussetzt.

Im Rahmen des NFP 41 wurden drei Segmente des Freizeitverkehrs in der Schweiz näher untersucht:

- die Verkehrsabwicklung bei Großveranstaltungen,
- der Ski- und Snowboard-Tagesausflugsverkehr und
- die An- und Abreise im Ferienverkehr.

Großveranstaltungen mit mehr als 500 Besuchern haben mit 15–20% der Verkehrsleistung einen entscheidenden Anteil am Freizeitverkehr.

Die Untersuchung zweier Fallbeispiele ergab einen weit überdurchschnittlichen ÖV-Anteil von über 50% bei solchen Anlässen, bedingt vor allem durch eine restriktive Parkplatzbewirtschaftung sowie rasche und direkte ÖV-Angebote. Der Preis der ÖV-Angebote scheint eine geringere Rolle zu spielen. Die Forscher orten noch weiteres Potenzial einer Verkehrsumlagerung zum ÖV. Erprobte Verkehrslösungen dienen als „Examples of good practice“, die weiter verfolgt werden können.

Der Ski- und Snowboard-Tagesausflugsverkehr stellt mit 7% ein weiteres Segment des Freizeitverkehrs dar. Der sehr hohe MIV-Anteil beträgt ca. 80%. Auch hier besteht nach Ansicht der Forscher erhebliches Verlagerungspotenzial zugunsten des ÖV, vor allem durch Fahrplan- und Komfortverbesserungen beim ÖV sowie dosierte Parkplatzbewirtschaftung.

An- und Abreise im Ferienverkehr machen rund 7% des Freizeitverkehrsaufkommens aus, mit einem relativ hohen Anteil des ÖV. Für den Ferienreiseverkehr wird ein Wachstum von bis zu 30% in den nächsten 15–20 Jahren geschätzt. Daher besteht auch hier ein erhebliches Wachstums- und Umlagerungspotenzial für den ÖV, wenn als zentrale Maßnahme die Attraktivität des ÖV – z.B. durch bessere Serviceleistungen im Bereich Gepäck – zielgerichtet gesteigert wird.

...und im Tourismusbereich

Um die Problematik der Kurzurlaube und der damit verbundenen hochfrequenten An- und Abreisen zu entschärfen, sollte ein „partnerschaftlicher“ Tourismus gestärkt werden, damit die Feriengäste länger in einer Tourismusregion bleiben und somit die Zahl der An- und Abreisen reduziert wird.

Lenkung des Freizeit-Autoverkehrs

Eine Möglichkeit, den Autoverkehr zu lenken, ist, Maut einzuheben. Jedoch zeigt die Erfahrung, dass die Schmerzgrenze bei der Maut sehr hoch ist und der zu zahlende Betrag kaum jemanden davon abhält, mit dem eigenen Fahrzeug bis ans Ziel zu fahren. So wurde z.B. die Grossglockner - Hochalpenstraße in Österreich im Jahr 1997 trotz einer relativ hohen Maut von fast 43.000 Motorrädern befahren. So gesehen dienen Mauten „nur“ dazu, die internen Kosten von Berg-, Pass- und Talschlussstraßen zu decken – immerhin ein Tribut an die Kostenwahrheit.

Eine andere Möglichkeit ist es, Berg- und Talschlussstraßen zeitweise oder dauernd für den Autoverkehr zu sperren und ein alternatives oder öffentliches Verkehrsmittel anzubieten. Ein Beispiel dafür ist der Weg im Gschlössstal im Osttiroler Teil des Nationalparks Hohe Tauern, der nur mit bereitgestellten Pferdekutschen befahren werden darf. Interesse an Restriktionen haben zu-

meist Grundbesitzer, Jäger, Fischer und Naturschützer, während die Bewirtungsbetriebe eher kritisch sind.

Entscheidend ist immer das Zusammenspiel und die Integration der verschiedenen Maßnahmen, die in eine Gesamtstrategie passen müssen.

Projekte für nachhaltigen Verkehr – Fallbeispiele in den Alpen

- Das „Tälerbus“-Konzept verknüpft öffentliche Verkehrslinien mit Tälerbussen, Seilbahnen, Traktorzügen und anderen Sonderformen des öffentlichen Verkehrs für abgelegene Ortschaften und Sommertouristen in den Regionen Lungau, Murau, Nockberge, Schladming und Sölk in Österreich. Dabei werden im „Null-Emissions-Projekt“ Lignitztal auch Elektrobusse eingesetzt. Das Projekt Tälerbus läuft seit 1989.
- Im Großwalsertal in Vorarlberg, Österreich, wurde der „walsertbus“ eingeführt, um den ÖV im Tal konkurrenzfähig zu machen. Die Busse verkehren tagsüber in hoher Frequenz im gesamten Talraum. Auch die Preise wurden attraktiv gestaltet. Für die Nachtstunden gibt es ein Rufbus-System, den „walsernachtbus“.
- In Martigny (Wallis) werden 30 elektrische Fahrzeuge, an 20 „CityCar“ Stationen in der Stadt verteilt, zur freien Verfügung gestellt. Man benützt die Autos mit einer Postcard, über die auch direkt abgerechnet wird.
- Auch andernorts wird ganz auf klimafreundliche Beförderungsmittel gesetzt, beispielsweise in Oberstdorf auf öffentliche Busse mit schadstofffreier Antriebstechnik unter Einbeziehung regenerativer Energien wie Sonnenlicht und Wasserkraft, und im Bereich des Naturparks Logartal (Slowenien) auf Fahrrad, Kutschen und Trecker mit Planwagen zur Verminderung des Ausflugsverkehrs und damit Reduktion der Umweltbelastungen durch Lärm und Luftschadstoffe.
- Maßnahmen zur Schaffung neuer Dienstleistungen im Bereich der sanften Mobilität – für eine umweltfreundliche Anreise der Urlauber mit der Bahn und für eine Mobilität ohne Auto in der Region – werden in dem Projekt „Sanfte Mobilität – Autofreier Tourismus“ in Werfenweng und Bad Hofgastein im Salzburger Land in Österreich geschaffen.
- Im Zillergrund / Zillertal in Österreich erhalten Personen, die den Bus benutzen, als besonderen Anreiz einen „Umweltbonus“, einen Gutschein über 1,45 €, der in jedem der sieben Gasthöfe eingelöst werden kann. Zusätzlich wurde am Taleingang ein Parkplatz angelegt und die Abfahrzeiten mit den anderen öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus und Bahn) koordiniert.
- Im Hochpustertal in Italien sollen Urlauber zugleich auch „Urlaub vom Auto“ machen. Durch eine Reihe von Maßnahmen soll in dieser Ferienregion der Autoverkehr reduziert werden, indem gezielt Angebote gefördert werden, bei denen auf das Auto verzichtet werden kann. Zielgruppe der Maßnahmen sind nicht nur Gäste sondern auch die lokale Bevölkerung.
- Im Département de la Savoie in Frankreich wird eine durchgehende Wanderwegverbindung zwischen den regionalen Naturparks Chartreuse, Massif des Bauges und den Nachbarstädten wie Chambéry erstellt. Die Naturparks sollen in einem Rundweg, ausgehend von den Nachbarstädten, etappenweise erwandert werden können. Das Auto wird somit unnötig.

- Ein „Aktionsbeispiel“ nicht nur im Alpenraum: Der Europaweite Autofreie Tag wird jährlich am 22. September abgehalten. 2001 fiel dieser Tag auf einen Samstag. In zahlreichen Städten und Gemeinden wurde „Einkaufen ohne Auto“ der Bevölkerung schmackhaft gemacht und die Bedeutung der Nahversorgung betont. Es gab zahlreiche Aktionen rund um das Thema „Radfahren“, zum öffentlichen Verkehr. Europaweit nahmen 2001 etwa 1000 Städte und Gemeinden teil. 2002 fällt der Europaweite Autofreie Tag auf einen Sonntag und steht unter dem Motto „Sanft mobil die Freizeit genießen“.

Freizeitverkehr mit Weitsicht

Wie schnell der Freizeitverkehr zunehmen wird, hängt unter anderem von der Erwerbsquote und von der demografischen Entwicklung ab. Für die Zukunft wird mit steigendem Anteil an Freizeitverkehr gerechnet. Der Anteil Erwerbstätiger wird in absehbarer Zeit nicht zunehmen, dagegen ist mit einer weiter steigenden Zahl von Menschen im Ruhestand zu rechnen.

Wirksame Strategien zur Lösung der Probleme, die der stark wachsende Freizeitverkehr mit sich bringt, müssen eine ganze Reihe von Maßnahmenpaketen integrieren. Ökonomische und soziale Faktoren müssen dabei ebenso einbezogen werden wie ökologische, da auch die treibenden Kräfte des Freizeitverkehrs sozioökonomischer Natur sind. Anstrengungen zur Akzeptanzbildung bei den „ErzeugerInnen“ des Freizeitverkehrs, den BenutzerInnen von Verkehrsmitteln, müssen unternommen werden, um eine nachhaltige Wirkung zu erzielen.

Die Forschungsarbeiten im Rahmen des NFP 41 lassen den Schluss zu, dass auf diese Weise eine nachhaltige Entwicklung des Freizeitverkehrs möglich ist. Es wird geschätzt, dass gegenüber der Referenzentwicklung bis 2020 im Straßenpersonenverkehr rund 30 – 50% und im Luftverkehr 15 – 50% der CO₂-Emissionen eingespart werden könnten. Die Freizeitkilometer dürfen also weiterhin Spaß machen – wenn sie auf nachhaltige Art und Weise zurückgelegt werden.

Referenzen

1. Ruedi Meier: Nachhaltiger Freizeitverkehr, Publikation im Rahmen des NFP 41 „Verkehr und Umwelt“, Verlag Rüegger, Chur/Zürich 2000.
2. Ruedi Meier: Freizeitverkehr: Analysen und Strategien, Studie im Rahmen des NFP 41 „Verkehr und Umwelt“, Bericht D5, Bern 2000.
3. Ruedi Meier: Daten zum Freizeitverkehr, Studie im Rahmen des NFP 41 „Verkehr und Umwelt“, Materialienband M19, Bern 2000.
4. Urs Brodmann, Werner Spillmann: Verkehr – Umwelt – Nachhaltigkeit: Standortbestimmung und Perspektiven, Teilsynthese S3 NFP 41, Bern 2000. (www.factorag.ch/pdf/20files/nfp_41_umweltsynthese.pdf)
5. Forschungsprojekt „Freizeitverkehrssysteme für den Event-Tourismus“, 1. Ergebnisbericht, 31. März 2001. (www.eventverkehr.de/datpdf/events_zwischenbericht_Kurzform.pdf)
6. Klimaschutzprogramm KliP Working Paper Nr. 5 – Bestandsaufnahme und Handlungsfelder: Mobilität, September 1997. (www.eva.ac.at/publ/pdf/klip-wp5.pdf)
7. Gemeindeforum „Allianz in den Alpen“: www.alpenallianz.org
8. Österreichischer Klimabeirat: www.accc.gv.at
9. VCÖ Verkehrsclub Österreich: Freizeitmobilität – Umweltverträgliche Angebote und Initiativen, aus der Reihe Wissenschaft & Verkehr, Nr. 1/1998.
10. Internetdarstellung des gleichnamigen Forschungsschwerpunktes des Bundesministeriums für Bildung und Forschung BMBF in Deutschland: www.freizeitverkehr.de.
11. Klimabündnis Österreich: www.klimabuendnis.at
12. Informationen zu innovativen Ansätzen zur Beschäftigung des Tourismusverkehrs: www.mobiltour.ch