

**Kanton Luzern**

**Gemeinsamer Studienauftrag**

des Amtes für Umweltschutz, der Fachstelle für  
Energiefragen und des Raumplanungsamtes im  
Rahmen des Aktionsprogramms "Energie und Umwelt"

**Freizeitverkehr Zentralschweiz**

**Konkrete Projekte**

Dr. Ruedi Meier  
Beratender Ökonom/Raumplaner NDS/ETH  
Bolligenstr. 14b  
3006 Bern  
Tel./Fax.: 031/333'24'69  
Tel.: 031 332'49'10  
E-Mail: [ruedimeier@bluewin.ch](mailto:ruedimeier@bluewin.ch)  
Home Page: [www.ruedimeier.ch](http://www.ruedimeier.ch)

Bern, 3. Januar 2001

# Inhaltsverzeichnis

0. Das wichtigste in Kürze.....	3
1. Management Summary.....	4
2. Auftrag und Vorgehen.....	9
3. Ausgangslage: Freizeitverkehr in der Schweiz und in der Zentralschweiz . .....	10
3.1 Ausmass und Anforderungen an den Freizeitverkehr.....	10
3.2 Zukünftige Entwicklung des Freizeitverkehrs.....	13
4. Nachhaltiger Freizeitverkehr: Zielsetzungen und Chancen .....	15
5. Projekte für einen nachhaltigen Freizeitverkehr: Aktionsgruppen und Projektblätter .....	17
Einleitung .....	17
5.1 Übersicht der Aktionsgruppen und Projektvorschläge .....	19
5.2 Plattform Freizeitverkehr mit einzelnen Projektvorschlägen .....	20
5.3 Aktionsgruppe Öffentlicher Verkehr - Freizeitverkehr Zentralschweiz .....	30
5.4 Verkehrsmanagement der öffentlichen Hand und Privaten .....	34
5.5 Raumordnung und Freizeitverkehr .....	38
5.6 Forderungen an den Bund .....	41
6. Umsetzung und Organisation .....	42
6.1 Die Grundsätze .....	42
6.2 Das Organisationsmodell.....	44
7. Kosten und Finanzierungsquellen .....	45
8. Literaturverzeichnis .....	47

## 0. Das wichtigste in Kürze

Der Freizeitverkehr ist mit rund 60 Prozent der Personenkilometer das mit Abstand wichtigste Verkehrssegment. Dabei ist der Freizeitverkehr eine zentrale Voraussetzung, aber auch Folge der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung: Er generiert in hohem Ausmass Einkommen und zahlreiche Arbeitsplätze. In den kommenden Jahren werden Freizeit und Freizeitaktivitäten für steigenden wirtschaftlichen Wohlstand sorgen. Die Zentralschweiz will an diesem Wachstum teilhaben. Allerdings ist der Freizeitverkehr bereits heute als Umweltproblem Nummer 1 zu bezeichnen und eine weitere Zunahme der Belastungen (Lärm, Luft, Boden, Treibhausgase, Unfälle) sind mit erhöhten negativen Auswirkungen für die Bevölkerung, die Wohnqualität sowie den Tourismus verbunden, wenn nicht Gegenmassnahmen ergriffen werden. Mit dem vorliegenden Bericht "Freizeitverkehr Zentralschweiz - Konkrete Projekte" werden Ansatzpunkte aufgezeigt, wie auf regionaler Ebene ein nachhaltigerer Freizeitverkehr in die Wege geleitet werden kann: Eine gesunde wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung soll gefördert werden, gleichzeitig wird aber auch eine Entlastung der Umwelt angestrebt. Im Vordergrund steht die Förderung des umweltfreundlichen Verkehrsverbundes (öffentlicher Verkehr, Human Powerd Vehicles): Die Informationen über bestehende und neue Freizeit- und Mobilitätsangebote soll kundenspezifisch verbessert und Anreize sind für umweltfreundliches Reisen zu schaffen. Die Angebote des Umweltverbundes sollen verbessert werden und die Raumplanung hat für eine optimale Standortpolitik zu sorgen. An den Bund werden Forderungen zugunsten einer nachhaltigen Freizeitverkehrspolitik gerichtet.

Die Umsetzung soll in breit abgestützten Strukturen unter Beteiligung der Zentralschweizer Kantone und vor allem auch von privaten Akteuren realisiert werden. Ein leistungsfähiges Steuerungsgremium setzt Ziele und überwacht die Fortschritte der einzelnen Projekte. Mit dem Projekt "Plattform Freizeitverkehr", das primär von Tourismus Zentralschweiz, RailAway und Mobility getragen wird, soll die erste konkrete Aktion bereits in diesem Jahr gestartet werden: Tagesausflügler und Übernachtungsgäste sollen vermehrt zur Anreise in die Zentralschweiz mit öffentlichen Verkehrsmitteln animiert werden. Weitere Projekte wie "Sportlich unterwegs...", "Umweltfreundliches Verkehrsmanagement bei Veranstaltungen" sollen mit klaren Zielsetzungen und Strukturen in weiteren Etappen umgesetzt werden. Die öffentliche Hand hat im eigenen Handlungsbereich dafür zu sorgen, dass die Rahmenbedingungen für einen nachhaltigen Freizeitverkehr verbessert werden. Es sind auch Anschubfinanzierungen für einzelne Projekte vorgesehen. Nach einer gewissen Zeit sollen die Projekte "Freizeitverkehr" die Kosten aber selber decken oder zumindest einen hohen Eigenfinanzierungsgrad erreichen. Gleichzeitig werden Hilfeleistungen von nationalen und internationalen Programmen wie Interreg III, EnergieSchweiz, Aktionsplan Gesundheit und Umwelt, InnoTour erwartet.

Bei einer optimalen Zusammenarbeit und einem zielgerichteten Vorgehen können für die Zentralschweiz mit einem nachhaltigen Freizeitverkehr erhebliche wirtschaftliche, soziale und umweltmässige Vorteile erzielt werden.

# 1. Management Summary

## Auftrag

Im Rahmen des Aktionsprogrammes "Energie und Umwelt" hat der Kanton Luzern im September 2000 den Auftrag erteilt, einen Bericht "Freizeitverkehr Zentralschweiz - Konkrete Projekte " zu erarbeiten.

## Vorgehen

Der vorliegende Bericht ist in mehreren Arbeitsschritten entstanden und stützt sich auf diverse Vorarbeiten ab:

- Ein erster Entwurf des Berichtes ist anlässlich der Interreg-Tagung vom 7. November 2000 in Luzern diskutiert worden.
- Eine vertiefte Diskussion fand am Workshop vom 6. Dezember 2000 mit folgenden Personen statt:  
Ruedi Frischknecht (Vorsitz), Raumplanungsamt, Kanton Luzern  
Rudolf Baumann-Hauser, Baumann Partners GmbH  
Leonhard Buchecker, Fachstelle für Energiefragen, Kanton Luzern  
Walter Ernst, Amt für Umweltschutz, Kanton Luzern  
Thomas Lütolf, Verkaufsleiter Mobility CarSharing Schweiz  
René Kamer, RailAway AG (SBB)  
Dr. Ruedi Meier, Beratender Ökonom, Bern  
Walter Ott. econcept, Zürich  
Rolf Peter Pfaff, Zentralschweiz Tourismus  
Ernst Reinhart, Ecoprocess  
Ernst Schmid, Verkehrs- und Tiefbauamt, Kanton Luzern
- Im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms "Verkehr und Umwelt – NFP 41" sind mehrere Projekte zum Freizeitverkehr durchgeführt worden, die eine wichtige Grundlage für den vorliegenden Bericht darstellen.

## Ausgangslage: Freizeitverkehr in der Schweiz und in der Zentralschweiz

Der Freizeitverkehr ist in der Schweiz mit 60 Prozent das mit Abstand wichtigste Verkehrssegment. Der Freizeitverkehr entsteht aufgrund der Verfolgung von individuellen und sozialen Bedürfnissen, die ausser Haus abgedeckt werden: An erster Stelle stehen Verwandten- und Bekanntenbesuche, gefolgt von sportlichen Aktivitäten (Training, Besuch von Sportveranstaltungen). Wichtig sind auch Besuche von Veranstaltungen im Bereich Unterhaltung, Politik und Religion. Eher kleinere Segmente entstehen durch Kunst/Kultur, Gastrotourismus, Zoos- und Erholungsparks, Freizeitparks und Kinos. Wird der Freizeitverkehr nach seiner Dauer unterschieden, so zeigt sich, dass etwa zwei Drittel der Freizeitmenschen das Haus weniger als fünf Stunden verlässt und nur kurze Distanzen zurücklegt (< 30 Kilometer pro Freizeitaktivität). Tagesausflüge machen rund 30 Prozent – gemessen an den gesamten Freizeitkilometern in der Schweiz – aus. Der Übernachtungstourismus ist mit einem Anteil von 5 Prozent der gesamten Freizeitkilometer (nur Kilometer in der Schweiz) relativ gering.

## Zukünftige Entwicklung des Freizeitverkehrs

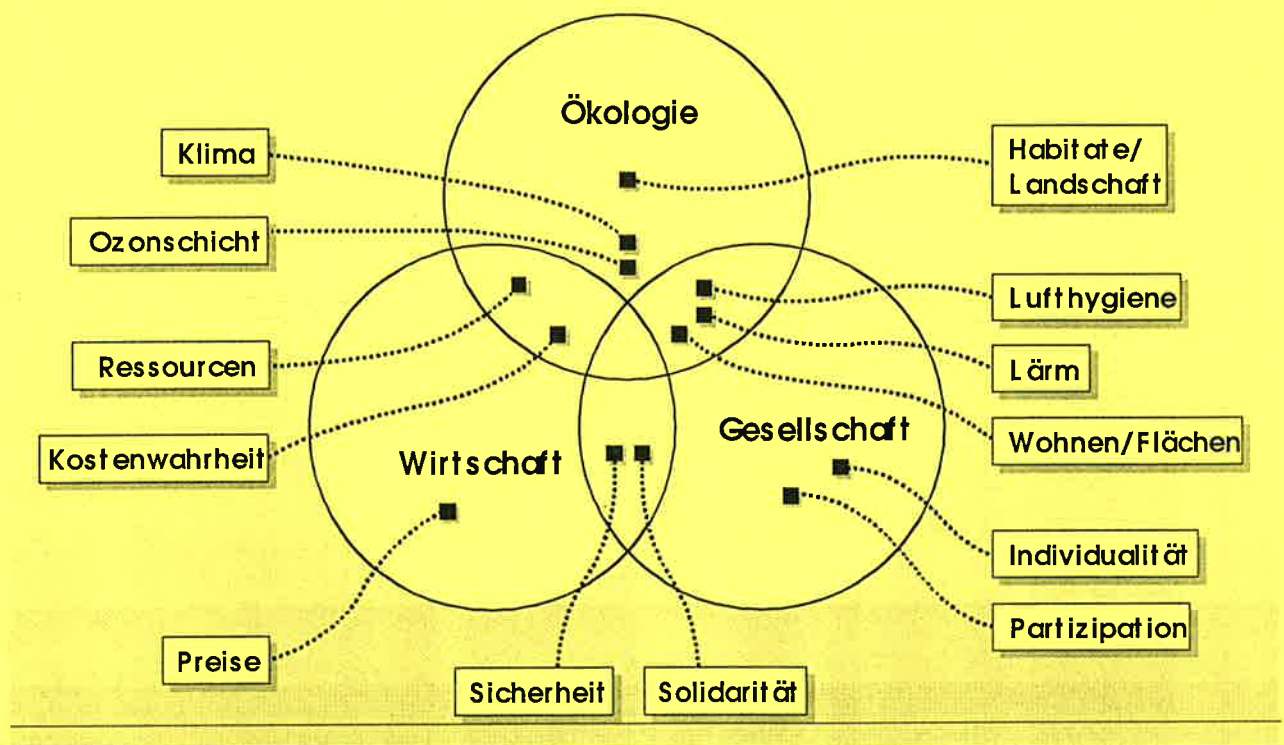
Mit grosser Wahrscheinlichkeit steht der Freizeitverkehr vor einem weiteren Boom:

Es ist mit deutlichen Zunahmen auf kurzen Distanzen und der Anreise von Feriengästen – vor allem mit dem Flugzeug - zu rechnen.

### Nachhaltiger Freizeitverkehr: Zielsetzungen und Chancen

Ein nachhaltiger Freizeitverkehr soll den Ansprüchen von Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft entsprechen.

Abbildung: Nachhaltigkeitskriterien für den Verkehr gemäss Nationalfondsstudie – NFP 41



Für die wirtschaftliche Entwicklung der Zentralschweiz stellen der Tourismus und die Freizeitwirtschaft zentrale Stützen dar, die weiterhin aktiv gepflegt und gefördert werden sollen. In wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Hinsicht werden die Anforderungen der Nachhaltigkeit in einem hohen Ausmass erfüllt. Hingegen bestehen in ökologischer Hinsicht markante Defizite, die nur mit aktiven Massnahmen vermindert werden können.

## Projekte für einen nachhaltigen Freizeitverkehr: Aktionsgruppen I-V und Projektblätter

<b>I: Plattform Freizeitverkehr (Mobilitätszentrale) - konkrete Vorschläge für einzelne Produkte:</b>
Plattform Freizeitverkehr (Mobilitätszentrale) als organisatorische Drehscheibe Zentralschweiz direkt: Nutzen der Hochleistungszüge in die Zentralschweiz*** "Gewähr Mobilität": Mobility (CarSharing)/Rufbusse in Ferienorten und Regionen Gepäckservice von Tür zu Tür Wander- und Veloland Zentralschweiz Tagesausflug mit umweltverträglichem Verkehrsverbund Freizeitparks mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln Naturparks und Lehrpfade mit umweltfreundlichem Verkehrsverbund
<b>II. AG Öffentlicher Verkehr - Freizeitverkehr (Teil der KöV Zentralschweiz)</b>
Verkehr- und Tarifverbund Zentralschweiz – EasyRide Zentralschweiz Zentralschweiz direkt: Nutzen der Hochleistungszüge in die Zentralschweiz*** HighLife – CityLife: Nachtbusse für die Agglomerationen Verkehrsleitsystem Zentralschweiz
<b>III. AG Verkehrsmanagement der öffentlichen Hand und Privaten</b>
Sportlich unterwegs in ... Nachhaltiges Verkehrsmanagement bei Veranstaltungen
<b>IV: AG Raumordnung und Freizeitverkehr</b>
Task Force "Freizeitstandorte Zentralschweiz" Monitoring Freizeitaktivitäten – Freizeitverkehr Technology Assessment (TA) – Anreise mit OeV
<b>V. Forderungen an den Bund</b>

### Umsetzung und Organisation

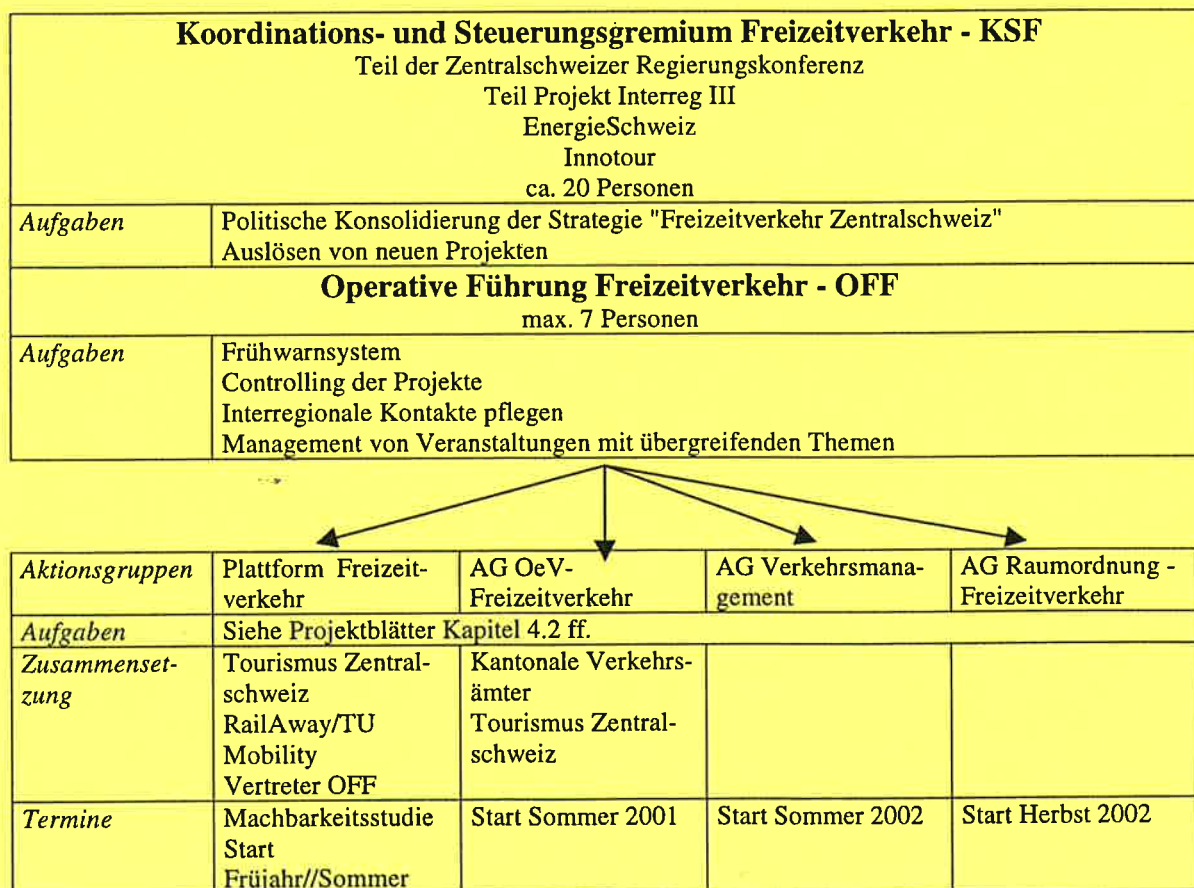
Die Realisierung der Aktionsgruppen und die Umsetzung der Projektvorschläge erfordert die Schaffung von optimalen Organisationsstrukturen und Steuerungs-kapazitäten. Die wichtigsten Grundsätze sind:

- Betroffene Direktionen/Departemente und Amtsstellen der Kantone einbeziehen.
- Behörden sollen Thematik Freizeitverkehr verstärkt beachten, den Handlungsspielraum zugunsten eines nachhaltigen Freizeitverkehr optimal auszunutzen und neue Themen im Bereich Freizeit/Freizeitverkehr frühzeitig in das eigene

Handeln einbeziehen.

- Behörden sind für Impulse und neue Initiativen für einen nachhaltigen Freizeitverkehr verantwortlich. Es sind günstige Rahmenbedingungen zu schaffen und so weit nötig sind Anschubfinanzierungen zu leisten. Kooperative Finanzierungsmodelle und die Unterstützung von Bundesstellen wird angestrebt.
- Private wie Verbände, Organisationen und Unternehmen kommt eine zentrale Rolle zu, um einen nachhaltigen Freizeitverkehr zu erreichen.
- Die Umsetzung der Vorschläge für einen nachhaltigen Freizeitverkehr soll etappiert an die Hand genommen werden. In erster Priorität sind folgende drei Module anzugehen:
  - Machbarkeitsstudie und Businessplan "Plattform Freizeitverkehr": Die Vorbereitungsarbeiten sollen bis Frühjahr 2001 abgeschlossen werden. Anschliessend ist ein Entscheid über die Aufnahme der Arbeiten einer Plattform Freizeitverkehr zu fällen.
  - Koordinations- und Steuerungsgremium "Freizeitverkehr Zentralschweiz": Dieses Gremium ist als Teilprojekt der Zentralschweizer Regierungskonferenz und von Interreg III einzusetzen. Es hat politische Funktionen und operative Führungsaufgaben zu übernehmen. Im Vordergrund stehen die Zieldiskussionen, das Auslösen für weiteren Projekten und das Controlling.
  - Im Sommer/Herbst 2001 soll in der Zentralschweiz eine breit abgestützte Tagung zum Thema "Freizeitverkehr" durchgeführt werden.

### Das Organisationsmodell - Vorschlag



## **Finanzierungsquellen**

Interreg III, RegioPlus (seco), EnergieSchweiz, NFP 48, Kompensation Arbeitsplätze der Swisscom/SBB (seco), Bundesamt für Gesundheit, InnoTour (seco).

Weiter sind mögliche Sponsoren/Kooperationen zu beachten.

## 2. Auftrag und Vorgehen

Im Rahmen des Aktionsprogrammes "Energie und Umwelt" hat der Kanton Luzern im September 2000 den Auftrag erteilt, einen Bericht "Freizeitverkehr Zentralschweiz - Konkrete Projekte " zu erarbeiten. Es werden damit folgende Ziele verfolgt:

- Erstellen von Projektblättern mit konkreten Vorschlägen für einen nachhaltigen Freizeitverkehr. Die Projektblätter sollen als Grundlage für die Auswahl von konkreten Machbarkeitsabklärungen bzw. das Auslösen von Projekten dienen.
- Die einzelnen Projekte sind mit Angaben zu den Zielen, Massnahmen, Kosten, Wirkungen, Akteuren etc. griffig zu formulieren.
- Die Ausgangslage "Freizeitverkehr in der Schweiz und der Zentralschweiz" und mögliche "Ziele für einen nachhaltigen Freizeitverkehr" werden einleitend zu den Projektblättern kurz dargestellt.
- Der Bericht wird in enger Absprache mit den Auftraggebern und Experten, aber auch potentiellen Vollzugsstellen, erarbeitet. Mit dem prozessorientierten Vorgehen sind die Realisierungschancen der Projekte in einem frühen Zeitpunkt zu klären und – so weit möglich – sicher zu stellen.
- Die Arbeiten stellen einen integralen Teil von Interreg III dar. Damit wird ein Austausch von Ideen und konkreten Massnahmen auf internationaler Ebene angestrebt.

### Vorgehen

Der vorliegende Bericht ist in mehreren Arbeitsschritten entstanden und stützt sich auf diverse Vorarbeiten ab:

- Ein erster Entwurf des Berichtes ist anlässlich der Interreg-Tagung vom 7. November 2000 in Luzern diskutiert worden.
- Eine vertiefte Diskussion fand am Workshop vom 6. Dezember 2000 mit folgenden Personen statt:  
Ruedi Frischknecht (Vorsitz), Raumplanungsamt, Kanton Luzern  
Rudolf Baumann-Hauser, Baumann Partners GmbH  
Leonhard Buchecker, Fachstelle für Energiefragen, Kanton Luzern  
Walter Ernst, Amt für Umweltschutz, Kanton Luzern  
Thomas Lütolf, Verkaufsleiter Mobility CarSharing Schweiz  
René Kamer, RailAway AG (SBB)  
Dr. Ruedi Meier, Beratender Ökonom, Bern  
Walter Ott, econcept, Zürich  
Rolf Peter Pfaff, Zentralschweiz Tourismus  
Ernst Reinhart, Ecoprocess  
Ernst Schmid, Verkehrs- und Tiefbauamt, Kanton Luzern
- Es standen diverse Papiere aus Vorbereitungsgesprächen zur Verfügung.
- Im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms "Verkehr und Umwelt – NFP 41" sind mehrere Projekte zum Freizeitverkehr durchgeführt worden, die eine wichtige Grundlage für den vorliegenden Bericht darstellen. Eine Zusammenstellung der Literatur findet sich im Literaturverzeichnis.

### **3. Ausgangslage: Freizeitverkehr in der Schweiz und in der Zentralschweiz**

#### **3.1 Ausmass und Anforderungen an den Freizeitverkehr**

Der Freizeitverkehr ist in der Schweiz mit 60 Prozent das mit Abstand wichtigste Verkehrssegment. Ein Grossteil (rund 40 Mrd. Personenkilometer-Pkm pro Jahr) geht auf das Konto der Schweizerinnen und Schweizer. Wichtig sind aber auch die Freizeit-Personenkilometer der Ausländer in der Schweiz, die im Transit, als Feriengäste oder Tagesausflügler mehr als 20 Mrd. Pkm pro Jahr zurücklegen.

Für die Zentralschweiz liegen keine spezifischen Abschätzungen des Freizeitverkehrs vor. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass wegen der überdurchschnittlichen Bedeutung des Transits von Ferienreisenden und des Tourismus der Freizeitverkehr in der Zentralschweiz mindestens leicht über dem schweizerischen Durchschnitt liegt.

#### **Der Freizeitverkehr ist nach Zwecken zu unterscheiden**

Der Freizeitverkehr entsteht aufgrund der Verfolgung von individuellen und sozialen Bedürfnissen, die ausser Haus abgedeckt werden. Tabelle 1 "Ausmass und Anteile des Freizeitverkehrs in der Schweiz" gibt einen Überblick über die wichtigsten Segmente: An erster Stelle stehen Verwandten- und Bekanntenbesuche, gefolgt von sportlichen Aktivitäten (Training, Besuch von Sportveranstaltungen). Wichtig sind auch Besuche von Veranstaltungen im Bereich Unterhaltung, Politik und Religion. Eher kleinere Segmente entstehen durch Kunst/Kultur, Gastrotourismus, Zoos- und Erholungsparks, Freizeitparks und Kinos. Dabei kann auch dieser Freizeitverkehr für einzelne Regionen oder Gemeinden von erheblicher Bedeutung sein. Dies ist vor allem dann der Fall, wenn das Verkehrsaufkommen konzentriert und etwa auch in den Nachtstunden anfällt.

Tabelle1: Ausmass und Anteile des Freizeitverkehrs in der Schweiz nach Segmenten in Personenkilometer (Pkm) und Prozenten

	In Mrd. Pkm	In %
Bekannten-, Verwandtenbesuche	13	33
Sport	10	30
Veranstaltungen (ohne Sport/Kunst/Kultur) Freizeitmessen, Politik, Religion etc.	3 bis 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-Sportparks / Plauschbäder	0.2	0.2
Nicht zugewiesen	6	15

Quelle: Meier R., Nachhaltiger Freizeitverkehr, Zürich/Chur 2000

### Kurze Distanzen mit weniger als 5 Stunden ausser Haus-Zeiten überwiegen

Wird der Freizeitverkehr nach seiner Dauer unterschieden (vergl. Tabelle 2), so zeigt sich, dass etwa zwei Drittel der Freizeitmenschen das Haus weniger als fünf Stunden verlässt und nur kurze Distanzen zurücklegt (< 30 Kilometer pro Freizeitaktivität).

Tagesausflüge machen rund 30 Prozent – gemessen an den gesamten Freizeitkilometern in der Schweiz – aus. Der Übernachtungstourismus ist mit einem Anteil von 5 Prozent der gesamten Freizeitkilometer (nur Kilometer in der Schweiz) relativ gering.

Tabelle 2: Übernachtungstourismus – Ausflugsstourismus – Freizeitmobilität (Dauer weniger als 5 Stunden) der Inländer in der Schweiz

	Mrd. Pkm	Anteil in %
Übernachtungstourismus (eine Übernachtung und mehr)	ca. 2	5
Ausflugsstourismus (Tagesausflug länger als 5 Stunden)	ca. 12	30
Freizeitmobilität von weniger als 5 Stunden Dauer – kurze Distanzen	ca. 25	65
Total	ca. 40	100

Quelle: Meier R., Nachhaltiger Freizeitverkehr, Zürich/Chur 2000

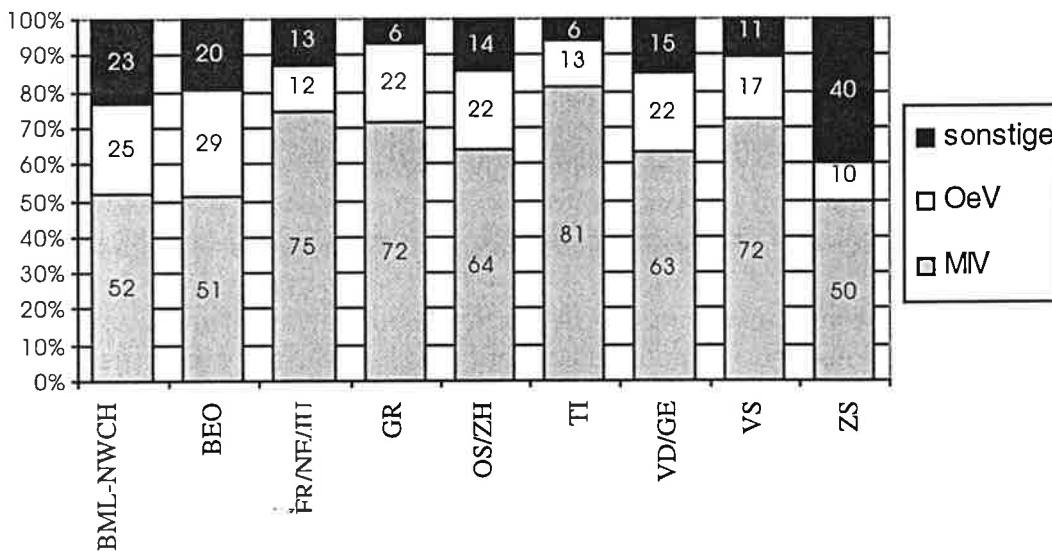
## Kenntnis der Freizeitverkehrssegmente ist wichtig für die Steuerung

Für die Steuerung des Freizeitverkehrs ist die Unterscheidung nach Segmenten wichtig: Es gibt nicht den Freizeitverkehr. Vielmehr sind die Verhaltensweisen je nach Freizeitziel – zumindest teilweise – sehr unterschiedlich. So gibt es beispielsweise Veranstaltungen bei denen bereits heute ein hoher Anteil der Besucher mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreist. Bei Tagesausflügen ist hingegen vielfach ein hoher Anteil motorisierter Individualverkehr festzustellen.

Nochmals anders präsentiert sich die Situation für den Übernachtungstourismus: Regionen mit guter öffentlicher Verkehrserschliessung weisen – im Vergleich zum Gesamtverkehr – einen überdurchschnittlich hohen Anteil Reisende mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf:

Für die Zentralschweiz (ZS gemäss Abbildung 1) zeigt sich etwa, dass im Sommer wegen dem hohen Anteil Gruppentourismus ein überdurchschnittlicher Anteil Car-Reisende erzielt wird (gegen 40 Prozent, ein Teil in Abbildung 1 ist dabei auch dem Flugverkehr zuzuschreiben). Der motorisierte Individualverkehr macht 50 Prozent und der öffentliche Verkehr nur gerade 10 Prozent aus. Das Berner Oberland (BEO) erreicht mit seiner guten OeV-Erschliessung und seiner aktiven OeV-Politik einen OeV-Anteil von knapp 30 Prozent.

Abbildung 1: Der Einfluss der Destinationen – Sommer



### Legende:

BEML-NWCH	Mittelland/Nordwestschweiz
BEO	Berner Oberland
FR/NE/JU	Freiburg/Neuenburg/Jura
GR	Graubünden
OS/ZH	Ostschweiz/Zürich
TI	Tessin
VD/GE	Waadt/Genf
VS	Wallis
ZS	Zentralschweiz

Beim Übernachtungstourismus erweist sich unter anderem ein komfortabler Gepäckservice als ein wichtiger Faktor für die Wahl des Verkehrsmittels für die Feriendreise. Für die Gäste ist es zudem wichtig, ob sie an einem Ferienort auch ohne eigenes Auto mobil sein können, sei es durch Automiete und/oder öffentliche Verkehrsmittel. Mit anderen Worten: Die Sicherheit - ohne eigenes Fahrzeug - an einem Ferienort mobil zu sein, ist ein weiteres wichtiges Argument bei der Verkehrsmittelwahl.

Der Freizeitverkehr in der Nähe und auf kurzen Distanzen wird u.a. durch die Raumstrukturen bestimmt: Sind die Freizeitangebote mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen, so ist die Chance intakt, dass der öffentliche Verkehr effektiv auch genutzt wird. Die Lokalisierung der Freizeitinfrastrukturen und der Wohnstandorte ist von einiger Bedeutung. Mittel- und längerfristig hat die Standortpolitik grosse Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen.

### **Fazit**

Der Freizeitverkehr ist das wichtigste Verkehrssegment mit anhaltend steigender Tendenz. Dabei ist Freizeitverkehr nicht gleich Freizeitverkehr. Vielmehr ist der Freizeitverkehr differenziert zu betrachten und es sind auch differenzierte Massnahmen für eine nachhaltige Steuerung zu ergreifen.

### **3.2 Zukünftige Entwicklung des Freizeitverkehrs**

Das Ausmass des Freizeitverkehrs wird durch verschiedene Faktoren beeinflusst. U.a sind zu erwähnen:

- Entwicklung der Freizeit, des wirtschaftlichen Wachstums und der Einkommen
- Entwicklung der Raumstrukturen mit der Verteilung der Freizeitinfrastrukturen und der Wohnstandorte
- Dynamik des Verkehrssystems mit dem Angebot der Verkehrsinfrastrukturen und den Kosten für die einzelnen Verkehrsmittel
- Teilnahme an immer mehr Freizeitaktivitäten ausser Haus
- Entwicklung des Freizeitangebots in den Bereichen Erholung/Unterhaltung, Sport und Kultur.

Ohne detaillierte Abschätzungen vorlegen zu können, ist mit einem deutlichen Wachstum der Freizeitaktivitäten und damit auch des Freizeitverkehrs zu rechnen. Gemäss den nationalen Verkehrsperspektiven dürfte die Zunahme des PW-Verkehrs von 20 Prozent bis ins Jahr 2020 (gemessen in Fahrzeugkilometer, vgl. BUWAL, 2000) zu einem erheblichen Teil Freizeitverkehr sein. Für den OeV-Verkehr wird ein Wachstum von rund 30 Prozent geschätzt (BUWAL, 2000). Ein eigentlicher Boom wird für den internationalen Ferienverkehr vorausgesagt (Referat Freitag, 2000):

- Weltweit sollen sich die Auslandsreisen mehr als verdoppeln: Zunahme von rund 600 Mio. auf über 1.2 Mrd. Auslandsreisen.
- Deutschland soll mit 153 Mio. Auslandsreisen bis 2020 mit einem Anteil von 9.8

Prozent Weltmarktleader bleiben.

- Mit hohen Zunahmen der Auslandsreisen ist u.a. aus China (100 Mio. Gäste pro Jahr), Indien (47 Mio.) und Russland (32 Mio.) zu rechnen.
- Der Flugverkehr soll – international betrachtet – in den kommenden Jahren massiv wachsen. Es wird mit einem Anteil von 65 Prozent aller Auslandsreisen gerechnet. Der PW-Verkehr soll hingegen von 60 Prozent auf rund 20 Prozent abnehmen und für den OeV wird ein Rückgang auf rund 15 Prozent geschätzt.
- Die touristische Kundschaft wird in Zukunft noch vielfältiger und multi-ethnischer werden.

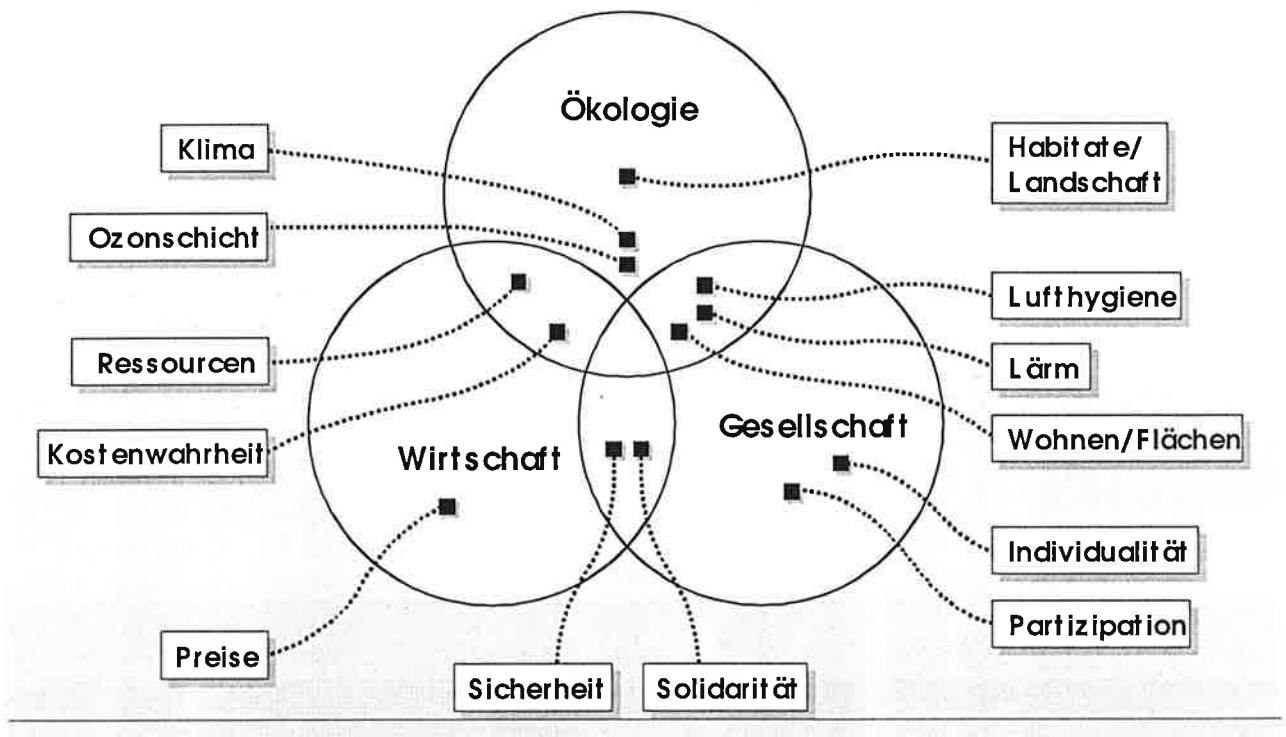
### **Fazit**

Mit grosser Wahrscheinlichkeit steht der Freizeitverkehr vor einem weiteren Boom: Es ist mit deutlichen Zunahmen auf kurzen Distanzen und der Anreise von Feriengästen – vor allem mit dem Flugzeug - zu rechnen.

## 4. Nachhaltiger Freizeitverkehr: Zielsetzungen und Chancen

Ein nachhaltiger Freizeitverkehr soll den Ansprüchen von Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft entsprechen. Die wichtigsten Kriterien, wie sie im Verkehr angewandt werden sollen, werden in Abbildung "Nachhaltigkeitskriterien für den Verkehr gemäss Nationalfondsstudie des NFP 41" präsentiert.

Abbildung 2: Nachhaltigkeitskriterien für den Verkehr gemäss Nationalfondsstudie – NFP 41



Quelle: Ernst Basler+Partner/NFP 41, 1998

Eine vertiefte Auseinandersetzung zeigt, dass der Verkehr und insbesondere der Freizeitverkehr im Bereich Umwelt und Raumordnung erhebliche Probleme verursacht und in dieser Beziehung die Nachhaltigkeitsziele deutlich verletzt werden. Im Vordergrund stehen folgende Bereiche:

- Hohe CO<sub>2</sub>-Emissionen des motorisierten Individualverkehrs, die den Klimazielen des Bundesrates (Minus 10 Prozent CO<sub>2</sub>-Verminderung bis 2010 gegenüber 1990) zuwiderlaufen.
- Vielerorts werden die Lärmschutzziele der Lärmschutzverordnung und die Luftreinhalteziele verletzt.
- Es besteht ein hoher Energieverbrauch mit hoher Abhängigkeit von ausländischen fossilen Energieträgern.
- Der Freizeitverkehr beansprucht in einem hohen Ausmass Boden und es be-

steht die Gefahr, dass bei einem weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen weitere Flächen beansprucht werden müssen. Dabei verursachen die Verkehrsstaus erhebliche volkswirtschaftliche Kosten. Gleichzeitig ist zu beachten, dass die Staus mit einem zusätzlichen Strassenbau nur sehr beschränkt gemeistert werden können. Die Verkehrsspitzen sind vielmehr besser zu verteilen und platzsparenderen öffentlichen Verkehrsmitteln so weit möglich abzudecken.

Hingegen werden die Nachhaltigkeitskriterien in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht grossmehrheitlich erfüllt:

- Freizeit- und Ferienaktivitäten tragen wesentlich zur wirtschaftlichen Wertschöpfung und damit zur Erhaltung und Förderung von Arbeitsplätzen bei. Es ist anzustreben, dass die Wachstumschancen der Freizeitgesellschaft und der touristischen Entwicklung in der Zentralschweiz aktiv genutzt werden. Eine aktive Bewältigung des Strukturwandels mit neuen Angeboten, attraktiven Betriebsformen etc. sind dabei unabdingbar. Eine nachhaltige Entwicklung im Bereich Freizeit und Freizeitverkehr erfordert eine frühzeitige und aktive Auseinandersetzung mit den anstehenden Problemen.
- In sozialer Hinsicht trägt der Freizeitverkehr zur Selbstverwirklichung bei und es wird Gemeinschaft geschaffen. Die Freizeitgesellschaft wird in ihrer Bedeutung weiter zunehmen und einen noch zentraleren Teil der gesellschaftlichen Entwicklung darstellen.
- Einzig bezüglich den Verkehrsunfällen mit Verletzten und Toten steht der Freizeitverkehr in sozialer Hinsicht deutlich in Konflikt mit den Kriterien der Nachhaltigkeit.

### **Fazit**

Für die wirtschaftliche Entwicklung der Zentralschweiz stellen der Tourismus und die Freizeitwirtschaft zentrale Stützen dar, die weiterhin aktiv gepflegt und gefördert werden sollen. In wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Hinsicht werden die Anforderungen der Nachhaltigkeit in einem hohen Ausmass erfüllt. Hingegen bestehen in ökologischer Hinsicht markante Defizite, die nur mit aktiven Massnahmen vermindert werden können.

## 5. Projekte für einen nachhaltigen Freizeitverkehr: Aktionsgruppen und Projektblätter

### Einleitung

Es ist das primäre Ziele der vorliegenden Studie, konkrete Ansatzpunkte für einen nachhaltigeren Freizeitverkehr in der Zentralschweiz aufzuzeigen. Es soll eine Grundlage geschaffen werden, damit die Machbarkeit von realisierbaren Projekten vertieft abgeklärt und die Umsetzung in die Wege geleitet werden kann.

Mögliche Projekte für einen nachhaltigen Freizeitverkehr werden im Rahmen von fünf Aktionsgruppen und einzelnen Projektblättern präsentiert.

Dabei werden folgende Aspekte in systematischer Weise kurz behandelt:

- **Aktionsgruppen:** Es werden fünf Aktionsgruppen vorgeschlagen, die jeweils als Handlungseinheit verschiedene Projektvorschläge (ausgeführt in Projektblättern) realisieren sollen. Die Zusammensetzung, Aufgaben etc. der Aktionsgruppen und ihr organisatorischer Verbund werden im Kapitel 6 "Umsetzung und Organisation" beschrieben.

Für die Projektvorschläge bzw. die Projektblätter werden folgende Kategorien gewählt:

- **Name des Projekts:** Es handelt sich jeweils um Arbeitstitel.
- **Zielsetzungen:** Welche Ziele können mit dem vorgeschlagenen Projekt angestrebt werden? Grundsätzlich werden die Ziele der Nachhaltigkeit anvisiert.
- **Mögliche Ausgestaltung:** Wie müsste ein Projekt ausgestaltet werden?
- **Stand Vollzug:** In den meisten Fällen bestehen bereits erste Ansatzpunkte, an die angeknüpft werden kann.
- **Beispiele:** Auf gute Beispiele soll verwiesen werden. Sie können sich in der Zentralschweiz, der übrigen Schweiz oder im Ausland in Realisierung befinden. Die Beispiele dienen zur Veranschaulichung des Handlungsspielraumes und als Lernobjekt.
- **Träger:** Die staatlichen und öffentlich-rechtlichen Ebenen sind angesprochen wie Gemeinden, Regionen, Kantone, Zentralschweiz und/oder Bund. Dabei sollen die Projekte in Aktionsgruppen zusammengefasst werden. Der öffentlichen Hand kann in vielen Fällen nur die Rolle des Initiators oder Impulsgebers zukommen.
- **Private Akteure:** Diese sind in einem frühen Zeitpunkt zu beachten und einzu beziehen. Grundsätzlich ist zu erwarten, dass privaten Akteuren eine wichtige Rolle zukommt und ihre Motivation und Mitwirkung von ausschlaggebender Bedeutung sein wird.
- **Wirkungen, Effizienz:** Wichtige Effekte sollen dargestellt werden. Dabei kann es sich nur um grobe Abschätzungen handeln. Für die Beurteilung eines Projekts ist die Einschätzung möglicher Wirkungen entscheidend. Die Effizienz setzt Wirkungen bzw. Nutzen eines Projekts in ein Verhältnis zum Aufwand.

- **Aufwand, Kosten:** Damit sollen die Beanspruchung von personellen Ressourcen – vor allem für die Verwaltung – und finanzielle Aufwändungen, insbesondere der öffentlichen Stellen, geschätzt werden.
- **Weiteres Vorgehen:** Weitere Arbeitsschritte wie vertiefte Abklärungen, Machbarkeitsstudien, Verhandlungen, organisatorische Massnahmen etc. sollen den Weg bis zur konkreten Umsetzung skizzieren.
- **Empfehlung:** Mit den Empfehlungen werden Prioritäten und weitere wichtige Handlungsschritte aufgezeigt.

Es besteht die Erwartung, dass mit den folgenden Aktionsgruppen und Projektblättern eine transparente Diskussion über einzelne Ansatzpunkte für einen nachhaltigeren Freizeitverkehr geführt werden kann und für einen Teil der Vorschläge die Machbarkeit in greifbare Nähe rückt.

## 5.1 Übersicht der Aktionsgruppen und Projektvorschläge

Die folgende Übersicht zeigt die fünf Aktionsgruppen und zu zugewiesenen Projektvorschläge, die jeweils eine gewisse thematische Einheit darstellen oder von identischen Stellen vollzogen werden können.

Tabelle 3: Übersicht: Fünf Aktionsgruppen und einzelne Projekte

<b>I: Plattform Freizeitverkehr (Mobilitätszentrale) - konkrete Vorschläge für einzelne Produkte:</b>
Plattform Freizeitverkehr (Mobilitätszentrale) als organisatorische Drehscheibe
Zentralschweiz direkt: Nutzen der Hochleistungszüge in die Zentralschweiz***
"Gewähr Mobilität": Mobility (CarSharing)/Rufbusse in Ferienorten und Regionen
Gepäckservice von Tür zu Tür
Wander- und Veloland Zentralschweiz
Tagesausflug mit umweltverträglichem Verkehrsverbund
Freizeitparks mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln
Naturparks und Lehrpfade mit umweltfreundlichem Verkehrsverbund
<b>II. AG Öffentlicher Verkehr - Freizeitverkehr (Teil der KöV Zentralschweiz)</b>
Verkehr- und Tarifverbund Zentralschweiz – EasyRide Zentralschweiz
Zentralschweiz direkt: Nutzen der Hochleistungszüge in die Zentralschweiz***
HighLife – CityLife: Nachtbusse für die Agglomerationen
Verkehrsleitsystem Zentralschweiz
<b>III. AG Verkehrsmanagement der öffentlichen Hand und Privaten</b>
Sportlich unterwegs in ...
Nachhaltiges Verkehrsmanagement bei Veranstaltungen
<b>IV: AG Raumordnung und Freizeitverkehr</b>
Task Force "Freizeitstandorte Zentralschweiz"
Monitoring Freizeitaktivitäten – Freizeitverkehr
Technology Assessment (TA) – Anreise mit OeV
<b>V. Forderungen an den Bund</b>

\*\*\* Dieses Projekt ist bewusst in zwei Projektgruppen aufgeführt worden, da hier von zwei Seiten eine besonders intensive Bearbeitung nötig ist.

## 5.2 Plattform Freizeitverkehr mit einzelnen Projektvorschlägen

Projekt	Plattform Freizeitverkehr (Mobilitätszentrale)
Zielsetzungen	
<p>Mit einer Plattform Freizeitverkehr oder Mobilitätszentrale (Arbeitstitel) können verschiedene Ziele verfolgt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Umlagern des motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund</li> <li>- Bessere Koordination der Freizeitangebote bzw. -Anbieter von Verkehrsleistungen</li> <li>- Entwickeln von übergreifenden Produkten (Packages) im Bereich Tourismus/Mobilität</li> <li>- Marketing und PR von Angeboten</li> <li>- Controlling</li> </ul>	
Mögliche Ausgestaltung	
<p>Es handelt sich um eine Aufgabe, die von verschiedenen Stellen wie Tourismus Zentralschweiz, RailAway, Mobility, Verkehrsvereinen, Hotels, Transportunternehmen bereits – zumindest in Ansätzen – erbracht wird. Mit einer Plattform Freizeitverkehr (Mobilitätszentrale) muss die Koordination mit diesen Leistungserbringern sicher gestellt und ein echter Mehrwert geschaffen werden. Gleichzeitig sind weitere innovative Produkte zu entwickeln, die am Markt gute Chancen haben. Damit sind einerseits Kernkompetenzen zu schaffen, die permanent Grundleistungen hervorbringen. Die Funktionen Koordination, Controlling und teilweise Marketing stehen im Vordergrund. Andererseits sind für die Produktentwicklung externe Kräfte beizuziehen. Insbesondere ist eine enge Zusammenarbeit mit den direkten Leistungsträgern sicher zu stellen. Es werden Personalressourcen von 3 Personenjahren (Leitung, Verkehrs-Touristikfachperson, Sekretariat) mit einem Zusatzbudget (Produktentwicklung, Marketing) von ca. einer Million Franken vorgeschlagen. Institutionell ist die Plattform von den Zentralschweizer Kantonen und vor allem von privaten Organisationen und Institutionen zu tragen. Im Vordergrund stehen: Tourismus Zentralschweiz, RailAway SBB der Zentralschweiz, Mobility, öffentlichen Transportunternehmen.</p>	
Stand Vollzug	<p>Touristikorganisationen, Transportunternehmen, Hotels etc. bieten bereits Freizeit- bzw. Ferienleistungen in Kombination mit umweltfreundlicher Mobilität an. Eine systematische Übersicht ist zur Zeit nicht vorhanden. Es ist aber davon auszugehen, dass noch ein bedeutendes Potential an weiteren Produkten besteht. Insbesondere ist eine intensive und gezielte Vermarktung bei weitem noch nicht ausgeschöpft.</p>
Beispiele	<p>Im Ausland bestehen verschiedene Mobilitätszentralen, die relativ erfolgreich arbeiten (z.B. Frankfurt, Salzburg). In der Zentralschweiz kann etwa auf folgende Produkte verwiesen werden: Angebote "Voralpen-Express", "Tell-Pass" der Transportunternehmen Zentralschweiz.</p>
Träger: Gemeinde, Region, Kanton und/oder Bund	<p>Eine Plattform Freizeitverkehr (Mobilitätszentrale) ist von allen Kantonen der Zentralschweiz zu tragen. Regionen, Gemeinden, Bund (Tourismus- und Regionalförderung seco, Energie Schweiz) und vor allem auch Private, die einen direkten Nutzen beziehen, sollten sich ebenfalls an der Trägerschaft beteiligen.</p>
Private	<p>Private Organisationen wie Tourismus Zentralschweiz, RailAway, Mobility mit ihren Mitgliedern (Hotels, Ferienorte etc.) haben die zentrale Rolle - nach einer Anschubphase der öffentlichen Hand - zu übernehmen.</p>

	men. Sie müssen Bedürfnis- und Marktorientierung sicherstellen. Die Produkte haben ihnen einen direkten Mehrwert zu verschaffen. Sie haben nach einer Einführungsphase auch für die Kosten aufzukommen indem sie sich über die Erträge finanzieren.
Wirkungen, Effizienz	Freizeit- und Ferienangebote können in Kombination mit umweltfreundlicher Mobilität gezielt entwickelt und vermarktet werden. Ein bedeutendes Potential wird ausgeschöpft. Die Zentralschweiz schafft sich ein weiteres USP. Die Effizienz wird entscheidend von den Aktivitäten der Marktpartner und der dynamischen Produktentwicklung und -Vermarktung bestimmt. Es müssen klare Zielsetzungen, Vorgehensstrategien etc. mit einem Businessplan formuliert werden. Eine Marktorientierte Anpassungen im Rahmen eines Controlling sind nötig.
Aufwand, Kosten	Die fixen Kosten (Personal, Räume) sind auf rund 0.5 Mio. Fr. zu veranschlagen. Es kommen weitere Mittel für Produkteentwicklung und Vermarktung in der Höhe von 1 Mio. Fr. hinzu.
Weiteres Vorgehen	Vertiefte Abklärung Bedarf, Funktionen und institutionelle Einbindung: Es soll eine Machbarkeitsstudie mit Businessplan bis Frühjahr 2001 durchgeführt werden. Die Kosten werden auf ca. 40'000.- geschätzt. Bei einem positiven Ergebnis soll das Projekt "Plattform Freizeitverkehr" gestartet werden.
<b>Empfehlung</b>	<b>Projekt in 1. Priorität weiter verfolgen. Erteilen einer Machbarkeitsstudie Anfang Jahr mit Kosten von ca. Fr. 40'000.-.</b>

<b>Projekt</b>	<b>Zentralschweiz direkt: Nutzen der Hochleistungszüge in die Zentralschweiz</b>
<b>Zielsetzungen</b>	
Die Zentralschweiz ist optimal an das nationale und internationale Eisenbahnhochleistungsnetz anzuschliessen. Die bestehenden Angebote sind mit direkten und raschen Angeboten aufzuwerten.	
<b>Mögliche Ausgestaltung</b>	
Die Anliegen sollen im Rahmen der periodischen Fahrplanrevision eingebracht werden. Mittel- und längerfristige Anliegen werden im Rahmen der 2.Etappe Bahn 2000 und Neat eingebracht.	
<b>Stand Vollzug</b>	Das Verfahren für den Fahrplan 2001-2002 steht mit dem Entwurf vom 22. Oktober 2000 vor dem Abschluss. Anliegen für die Periode 2003 bis 2004 sind frühzeitig zu formulieren.  Mittelfristige Anliegen werden im Rahmen der 2. Etappe Bahn 2000 gestellt.  Tourismus Zentralschweiz ist in engem Kontakt mit dem Deutschen Raum als wichtigstes Quellgebiet für die Zentralschweiz. Diese Bemühungen sollen von der öffentlichen Hand noch wirksamer unterstützt werden.
<b>Beispiele</b>	Das Berner Oberland verfügt über relativ gute internationale Verkehrsverbindungen für den OeV. Es kann auch ein recht hoher Modalsplit von ca. 30 Prozent verzeichnet werden.
<b>Träger: Kanton/Bund</b>	Bundesamt für Verkehr, Kantone, Zentralschweiz
<b>Private</b>	Die "Plattform Freizeit" - insbesondere die Partner Kantone, Tourismus Zentralschweiz und RailAway/Transportunternehmen - müssen ihre Leadfunktion weiter ausbauen. Die Marktabklärungen sind weiter zu vertiefen.
<b>Wirkungen, Effizienz</b>	Mittel- und längerfristig kann das Umsteigen deutlich gefördert werden. Wichtig ist aber, dass nicht nur neue Angebote geschaffen, sondern auch Serviceleistungen erbracht werden und eine gezielte Vermarktung stattfindet. Es ist mit potenten Marktpartnern, die über eingespielte Kommunikationskanäle verfügen, zusammenzuarbeiten.
<b>Aufwand, Kosten</b>	Aufwand für die Entwicklung von marktgerechten Angeboten fällt bei den Ämtern für öffentlichen Verkehr, Tourismus Zentralschweiz, RailAway und den Transportunternehmen an. Die "Plattform Freizeitverkehr" wird ein ideales Koordinationsinstrument darstellen.  Mittel- und längerfristig fallen für die Kantone geringere Kosten für Strassenbau und Unterhalt an. Ebenfalls werden die Umweltbelastungen reduziert.
<b>Weiteres Vorgehen</b>	Stand der bisherigen Forderungen vertieft abklären. Lücken und Defizite aufdecken.
<b>Empfehlung</b>	<b>Bestehende Pläne für neue Produkte von Tourismus Zentralschweiz gemeinsam umsetzen. Neue Produkte im Rahmen "Plattform Tourismus" entwickeln und vermarkten.</b>

<b>Projekt</b>	<b>"Gewähr Mobilität": Mobility (CarSharing)/Rufbusse in Ferienorten und Regionen</b>
<b>Zielsetzungen</b>	
Personen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen, sollen an ihren Ferienorten die Gewähr haben, dass sie unbeschränkt und komfortabel mobil sein können. Damit Ausflüge möglich sind, ist eine hohe Mobilitätssicherheit zu schaffen.	
<b>Mögliche Ausgestaltung</b>	
Neben der Erhaltung und dem Ausbau des bestehenden Angebots des öffentlichen Verkehrs sind weitere Angebote zu schaffen:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einrichten von Rufbussen bzw. Para-OeV-Formen in Ferienregionen</li> <li>- Standorte von Mobility in Ferienorten schaffen</li> </ul>	
<b>Stand Vollzug</b>	In Uri bestehen verschiedene funktionierende Rufbusse der Post. Ebenfalls werden Alpentaxis (z.B. Göschener Alp) angeboten. Mobility tritt an folgenden Ferienorten als Anbieter auf: .....
<b>Beispiele</b>	Uri, Göschener Alp. Konzept "Die Erschliessung touristisch interessanter Randregionen mit öffentlichem Verkehr" von der SAB, SAC, Schweiz Tourismus etc.
<b>Träger: Gemeinde, Region, Kanton und/oder Bund</b>	Die Kantone können/sollen Angebote als Teil von Leistungsaufträgen aufnehmen. Die Kantone/Gemeinden bieten – so weit nötig – logistische Unterstützung an: z.B. Festlegen und Markieren von Haltestellen im Rahmen des Betriebs und Unterhalts der Strassen.
<b>Private</b>	Die "Plattform Freizeitverkehr" übernimmt koordinierende Aufgaben. Die Leistungserstellung erfolgt von privater Seite. Bestehende und neue Anbieter sind zu beachten. Ein optimal funktionierender Wettbewerb soll spielen.
<b>Wirkungen, Effizienz</b>	Ferienreisende, die bisher mit dem Auto anreisen, können mit den neuen Angeboten – zumindest teilweise – zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel bewegt werden. Für jene, die bereits mit dem OeV reisen, wird eine Zusatzleistung erbracht, die zu einer Attraktivitätssteigerung des regionalen Angebots führt.
<b>Aufwand, Kosten</b>	Zusätzliche Angebote zur Gewährleistung der Mobilität sind in ihrer funktionsweise recht gut bekannt. Die Kosten sind primär von den Benutzern zu tragen. Gemeinwirtschaftliche Kosten sollen im Rahmen von Leistungsaufträgen gedeckt werden. Insgesamt verbessert sich die Benutzung des öffentlichen Verkehrs, was zu einer Verminderung der Defizite führt.
<b>Weiteres Vorgehen</b>	Es ist eine Übersicht zur Mobilitätsversorgung mit öffentlichen und halb-öffentlichen Verkehrsmitteln in allen Regionen zu erstellen: Angebotsdefizite sind in Zusammenarbeit mit den Touristikorganisationen und Transportunternehmen zu ermitteln. Für die Koordination der Arbeiten ist die "Plattform Freizeitverkehr" zu bezeichnen.
<b>Empfehlung</b>	<b>Angebotsdefizite sind abzuklären und weitere Angebote sollen initiiert werden. Zentral ist die flächendeckende Vermarktung an potentielle Gäste in einem frühen Zeitpunkt.</b>

Projekt	Gepäckservice von Tür zu Tür
Zielsetzungen	
Für Anreisende mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist ein Gepäckservice von Tür zu Tür anzubieten. Der Service ist national und international breit abzustützen. Angemessene Preise und eine intensive Vermarktung sind sicher zu stellen.	
Mögliche Ausgestaltung	
Die Post hat umfassende Abklärungen für einen nationalen Gepäckservice von Tür zu Tür vorgenommen: Abholdienst durch bestehenden Gepäckservice der Post, Verlad auf die Bahn an 27 Umschlagzentren der Post, Verteiler in Ferienorten auf privater Basis und/oder Post.	
Stand Vollzug	Es bestehen Abklärungen auf nationaler Ebene (Post), die aus politischen Gründen sistiert worden sind. Zudem sind national (Projekt Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz/SGU, z.B Saas Fee) und international Pilotprojekte für einen Tür zu Tür-Service am Laufen.
Beispiele	Die Deutsche Bahn bietet einen umfassenden Gepäckservice an. Allerdings werden praktisch die gesamten Transporte auf der Strasse vorgenommen.
Träger: Gemeinde, Region, Kanton und/oder Bund	Kantone und Bund sollten einen integralen Gepäckservice auf nationaler und internationaler Ebene im Rahmen der Leistungsaufträge bestellen. Die Systemkompatibilität ist sicher zu stellen. Potentielle Anbieter (national, international) sind in einem Wettbewerbsverfahren auszuwählen. Falls auf nationaler Ebene nicht innert nützlicher Frist ein Gepäckservice von Tür zu Tür eingeführt wird, sind entsprechende Anstrengungen von der Zentralschweiz an die Hand zu nehmen.
Private	Ein leistungsfähiger Gepäckservice von Tür zu Tür ist von privaten Anbietern zu erbringen.
Wirkungen, Effizienz	Gegenüber dem bestehenden System der SBB (ca. 600 Gepäckannahmestellen an Bahnhöfen, Zustellung an Bahnstationen in Ferienorten) könnte der Kostendeckungsgrad von heute 10% auf ca. 50 bis 80% angehoben werden. Für die Zustellung pro Gepäck müssten ca. 30 Franken bezahlt werden. Bestehende Transportkapazitäten würden besser ausgelastet. Ebenfalls sind positive Umwelteffekte zu erwarten: Substitution der Einzelfahrten an Bahnhöfe durch bereits ausgelastete Fahrzeuge, erhöhte Umsteigeeffekte. Zudem sind deutliche Komfortverbesserungen zu verzeichnen.
Aufwand, Kosten	Gegenüber Ist-Zustand können die Leistungen verbessert und die Kosten minimiert werden. Für Bund und Kantone ist mit keinen Zusatzkosten zu rechnen.
Weiteres Vorgehen	Potentiale/Chancen eines leistungsfähigen Gepäckservice umfassend aufzuzeigen. Kommunikation über die Thematik deutlich verbessern. Die Zentralschweiz initiiert ein entsprechendes Angebot "Gepäckservice von Tür zu Tür".
Empfehlung	<b>Die Einführung eines national und international tragfähigen Gepäckservices ist forciert voranzutreiben. Gleichzeitig werden von der Zentralschweiz Angebot initiiert.</b>

<b>Projekt</b>	<b>Wander- und Veloland Zentralschweiz</b>
<b>Zielsetzungen</b>	
<p>Noch bessere Vermarktung des Wanderns und Velofahrens. Schaffen von Spezialangeboten und Events, zum Beispiel durchführen von SlowUp (vgl. Herbst 2000 3 Seenlandschaft). Insbesondere sind neue Kundensegmente anzusprechen. Vor allem gilt es die Generation ab 16 Jährige bis ca. 35 bis 40 Jährige anzusprechen, die andernfalls im Bereich Wandern/Velofahren droht verloren zu gehen. Neue Formen des Human Powered Mobility (HPM) sind deshalb einzubeziehen.</p>	
<b>Mögliche Ausgestaltung</b>	
<p>Wander- und Veloausflüge bzw. -Ferien werden umfassend als Package angeboten: Anreise, Unterkunft, Gepäckservice, Infos über Region, Informationsunterlagen, ev. Begleitung etc. werden als integrierte Angebote entwickelt. Interessierte Kreise werden gezielt angesprochen.</p> <p>Ein SlowUp Zentralschweiz wird zusammen mit dem Schweizer Tourismus-Verband an die Hand genommen: <a href="http://www.veloland.ch/www.slowup.ch">www.veloland.ch/www.slowup.ch</a>.</p>	
<b>Stand Vollzug</b>	<p>Wandern ist die wichtigste sportliche Aktivität der SchweizerInnen (ca. 1.5 Mio. Aktive). VelofahrerInnen und MountainebikerInnen soll es rund 1.25 Mio. geben. Auch bei den ausländischen Gästen nehmen Hiken und Biken an Beliebtheit zu. Es muss ein spezieller Groove migeliefert werden: z.B. Abenteuer, Kultur, Gastronomie etc.</p> <p>Es besteht ein gutes Infrastrukturnetz für Wandern, Velofahren und Mountainbiken. Der Wanderweg Schweiz (700 Jahr Jubiläum) hat ein breites Echo gefunden. Weitere Angebote Richtung Wander- und Veloferien bestehen in Ansätzen.</p> <p>Ein erstes SlowUp ist in der drei Seenlandschaft – trotz schlechten Wettberbedingungen – mit ca. 25'000 TeilnehmerInnen erfolgreich durchgeführt worden.</p>
<b>Beispiele</b>	<p>Mit dem Veloland Schweiz ist gezeigt worden, dass Freizeit, sanfte Mobilität und Steigerung der Wertschöpfung keine Gegensätze sind: 1999 konnten über 3 Mio. Reisende angesprochen werden, die rund 140 Mio. Km zurücklegten und 140 Mio. Fr. Ausgaben tätigten. 330'000 Logiernächte wurden gebucht. Der öffentliche Verkehr wurde in Kombination mit den Veloreisen sehr gut frequentiert. Es bestehen echte Win-win-Situationen.</p>
<b>Träger: Gemeinde, Region, Kanton und/oder Bund</b>	<p>Die Produktentwicklung soll – in Zusammenarbeit mit lokalen, regionalen Anbietern – von der Mobilitätszentrale und/oder Tourismus Zentralschweiz vorgenommen werden. Die Vermarktung ist von Tourismus Zentralschweiz vorzunehmen. Eine kundenspezifisches Vorgehen ist dabei zentral.</p>
<b>Private</b>	<p>Private Anbieter sind breit einzubeziehen. Es kann von den Anbietern von Veloland Schweiz ausgegangen werden. Weitere Anbieter – vor allem auch mit originellen Produkten – sind zu gewinnen. Damit ist eine breite Nutzendiffundierung sicher zu stellen.</p>

Wirkungen, Effizienz	Es können erhebliche wirtschaftliche Effekte erzielt werden: Erhöhung der Wertschöpfung im Gastrogewerbe, generieren von Übernachtungen. Museen, Freizeitparks, Lehrpfade etc. können ebenfalls besser ausgelastet bzw. genutzt werden. Ebenfalls wird der OeV besser ausgelastet. Bei einem relativ geringen Aufwand der Produktentwicklung und -Vermarktung ist eine hohe Effizienz zu erwarten.
Aufwand, Kosten	Die Produkteentwicklung ist bei einer breiten und gut abgestimmten Palette relativ personalintensiv. Es muss mit ein bis drei Personenjahren – mit saisonalen Spitzen – gerechnet werden. Weitere Kosten von mehreren hundert tausend Franken kommen für das Marketing hinzu.
Weiteres Vorgehen	Die bestehenden Angebote im Bereich Wandern, Velofahren, HPM sind detaillierter zu erheben und im Hinblick auf ihre Stärken und Schwächen zu analysieren. Lücken in der Produktpalette und im Kundensegment sind zu untersuchen. Rasch sollen neue Produkte mit einer breiten Abstützung eingeführt werden.
Empfehlung	<b>Wandern, Velofahren, HPM in Kombination mit weiteren touristischen Attraktivitäten sind in erster Priorität an die Hand zu nehmen.</b>

<b>Projekt</b>	<b>Tagesausflug mit umweltfreundlichem Verkehrsverbund</b>
Zielsetzungen	
Tagesausflüge sollen verstärkt auf den umweltfreundlichen Verkehrsverbund verlagert werden. Entsprechende Angebote sind auszubauen und gezielt zu kommunizieren.	
Mögliche Ausgestaltung	
Tagesausflüge mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln sollen von den einzelnen Freizeit Anbietern und den Transportunternehmen entwickelt werden. Touristische Organisationen, vor allem Tourismus Zentralschweiz und die Mobilitätszentrale, koordinieren die Angebote und setzen sich – in Zusammenarbeit mit den Anbietern – für die Vermarktung ein.	
Stand Vollzug	Eine systematische Produktentwicklung ist von RailAway in die Wege geleitet worden. Weitere Transportunternehmen und Freizeitanbieter machen verschiedene Angebote, z.B.: Sörenberg, Verkehrshaus etc. Insgesamt fehlt ein systematisches Vorgehen und vor allem eine gezielte und umfassende Vermarktung.
Beispiele	Siehe RailAway
Träger: Gemeinde, Region, Kanton und/oder Bund	Kantone und Gemeinden können auf die Entwicklung von entsprechenden Angeboten aufmerksam machen.
Private	Private müssen eine Leadfunktion übernehmen. Es ist eine weit bessere Abstimmung auf Ebene Zentralschweiz zu finden.
Wirkungen, Effizienz	Im Tagesausflug können recht erhebliche Umsteigeeffekte von schätzungsweise fünf bis rund zwanzig Prozent erreicht werden. Die Zentralschweiz kann sich als aktive, der Nachhaltigkeit verpflichtete Region profilieren.
Aufwand Kosten	Die Aufwändungen sind primär von privaten Anbietern zu tragen und müssen sich über den Markt finanzieren. Kosten der öffentlichen Hand fallen im Rahmen der Aufwändungen der Mobilitätszentrale an.
Weiteres Vorgehen	Die bestehende Produktpalette ist auf Stärken und Schwächen vertieft zu evaluieren. Chancen für neue Produkte sind abzuklären. Die Arbeiten sind im Rahmen der Evaluation der Mobilitätszentrale vorzunehmen.
<b>Empfehlung</b>	<b>Vertiefte Evaluation bestehender und neuer Produkte.</b>

<b>Projekt</b>	<b>Freizeitparks mit umweltfreundlichem Verkehrsverbund</b>
<b>Zielsetzungen</b>	
Die Freizeitparks der Zentralschweiz sollen mit öffentlichen Verkehrsmitteln besser erschlossen werden. Die Schaffung von Haltestellen in der Nähe der Freizeitparks, die Schaffung von Zubringerbussen und Wegmarkierungen stehen im Vordergrund. Die Nutzung des OeV soll in Zusammenarbeit mit den Parkbetreibern gesteigert werden.	
<b>Mögliche Ausgestaltung</b>	
Es wird eine Übersicht der Freizeitparks der Zentralschweiz geschaffen und der Erschliessungsgrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln ermittelt. Für die einzelnen Freizeitparks werden konkrete Vorschläge für eine bessere OeV-Erschliessung erarbeitet. Grosses Gewicht wird auf betriebliche Massnahmen wie Kombi-Billette, Kommunikation OeV-Angebot, Parkplatzbewirtschaftung gelegt.	
Stand Vollzug	Bisher sind keine systematischen Anstrengungen in diesem Bereich bekannt. Es ist davon auszugehen, dass die Gemeinden mit den Parkbetreibern Vereinbarungen bezüglich Anzahl Parkplätze, Erschliessung etc. treffen.
Beispiele	Beim Verkehrshaus sind erste Anstrengungen für eine Parkplatzbewirtschaftung unternommen worden. Das Verkehrshaus ist Teil des Rail Away-Angebotes.
Träger: Gemeinde, Region, Kanton und/oder Bund	Kantone – zum Beispiel Raumplanungsämter – sollten nach einheitlichen Kriterien eine Übersicht erstellen.
Private	Die privaten Parkbetreiber sollen für eine Teilnahme motiviert werden. Sie sollen in Verhandlungen eingebunden werden.
Wirkungen, Effizienz	Die Besucherzahlen sollen mindestens erhalten, nach Möglichkeit gesteigert werden. Die Wertschöpfung der Freizeitparks verbessert sich und der Verkehr kann tendenziell umweltverträglicher abgewickelt werden.
Aufwand, Kosten	Die angestrebte Übersicht dürfte mit einem relativ hohen Aufwand verbunden sein. Um echte Verbesserungen bei der OeV-Erschliessung zu erreichen, ist ein recht grosser Aufwand zu leisten. Es ist kaum mit kurzfristigen Erfolgen zu rechnen.  Ein umweltfreundlicher Betrieb kann bei einer guten Beteiligung der Parkbetreiber relativ rasch erreicht werden. Dabei ist die Erhaltung und Steigerung der Besucherzahlen eine zentrale Voraussetzung. Andernfalls sind die Parkbetreiber kaum zu einem Engagement zu bewegen.
Weiteres Vorgehen	Erste Abklärungen sollen eingeleitet werden. In einem weiteren Schritt ist die Zusammenarbeit mit wenigen Freizeitparks zu suchen.
<b>Empfehlung</b>	<b>Einleiten von ersten Schritten</b>

<b>Projekt</b>	<b>Naturparks und Lehrpfade mit umweltfreundlichem Verkehrsverbund</b>
<b>Zielsetzungen</b>	
In der Zentralschweiz bestehen diverse Naturparks und Lehrpfade, die noch besser bekannt gemacht werden sollen. Ein gemeinsames Marketing ist dabei anzustreben wobei die Anreise mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln speziell hervorgehoben werden soll.	
<b>Mögliche Ausgestaltung</b>	
Naturparks und Lehrpfade werden als touristisches Produkt systematisch erhoben und in die Angebotspalette von Schweiz Tourismus aufgenommen. An-, Weiter- und Abreise mit dem umweltfreundlichen Verkehrsverbund werden aufgeführt.	
<b>Stand Vollzug</b>	<p>Es bestehen verschiedene Übersichten zu Naturparks und Lehrpfaden. Im Vordergrund stehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wanderführer durch die Naturschutzgebiete der Schweiz der Pro Natura</li> <li>- Erlebnislehrpfade in der Schweiz, Richter R.M., AT-Verlag 1997.</li> <li>- KIDS – 1001 Ausflugsziele für Eltern und Kinder, editon plus, 1999</li> </ul> <p>Insgesamt ist bereits ein breites Angebot von Lehrpfaden, Naturparks etc. In den entsprechenden Führern wird die OeV-Anreise empfohlen. Das Marketing ist aber auf eine breitere Basis zu stellen. Vor allem sind Vorteile zu schaffen, wenn mit dem OeV angereist wird: Möglichkeit von Streckenwanderungen, höher Reisekomfort etc.</p>
<b>Beispiele</b>	Eine breite Vermarktung ist bisher nicht bekannt. RailAway konzentriert sich vor allem auf bedeutende High Lights.
<b>Träger: Gemeinde, Region, Kanton und/oder Bund</b>	Tourismus Zentralschweiz und/oder Mobilitätszentrale sollen systematische Zusammenstellung vornehmen und Vermarktung organisieren.
<b>Private</b>	Zusammenarbeit mit Produkteanbietern ist notwendig: Hersteller der Führer, Anbieter der touristischen Leistungen. Auf privater Basis sind neue Vermarktungskanäle zu erschliessen: Publikumszeitschriften, Radio, Fernsehen etc.
<b>Wirkungen, Effizienz</b>	Bessere Vermarktung und Nutzung der vorhandenen Naturparks, Lehrpfade etc. wird eingeleitet. Die Nutzung des OeV kann gesteigert werden.
<b>Aufwand, Kosten</b>	Es sind personelle Ressourcen und Vermarktungskapazitäten zur Verfügung zu stellen.
<b>Weiteres Vorgehen</b>	Festlegen von welcher Stelle Aufgaben angegangen werden.
<b>Empfehlung</b>	<b>Vertiefen der obigen Vorstellungen</b>

### 5.3 Aktionsgruppe Öffentlicher Verkehr - Freizeitverkehr Zentralschweiz

<b>Projekt</b>	<b>Verkehr- und Tarifverbund Zentralschweiz – EasyRide Zentralschweiz</b>
<b>Zielsetzungen</b>	
<p>Alle öffentlichen und halböffentlichen Verkehrsmittel (z.B. Rufbusse, Bergbahnen) sollen von Einheimischen, Tagesausflüglern sowie Feriengästen mit einem Billett benutzt werden können. Ein möglichst einfacher Erwerb und problemlose Benutzung der Fahrkarten sind zu gewährleisten. Damit der interregionale Verbund sicher gestellt ist, soll auf die Einführung des EasyRide durch die schweizerischen Transportunternehmen im Jahr 2005 gesetzt werden. Nur so kann die Transparenz im Bereich Billette und die einfache Benutzung mit neuester Technologie erreicht werden.</p>	
<b>Mögliche Ausgestaltung</b>	
<p>Es bestehen konkrete Vorstellungen für EasyRide (<a href="http://www.easyride.ch">www.easyride.ch</a>): Ein nationaler Verbund mit möglichst allen TU, elektronische Abbuchung und Verrechnung. Zusatzleistungen können mit verrechnet werden etc. Das EasyRide soll auch zu Marketingzwecken eingesetzt werden. Fragen des Datenschutzes sollen und können gelöst werden. Ein frühzeitiger und umfassender Support durch breiteste Kreise ist nötig.</p>	
<b>Stand Vollzug</b>	Vorbereitungen sind weit vorangeschritten. Ein Versuch wird auf regionaler Ebene durchgeführt (u.a. Genf).
<b>Beispiele</b>	In Skandinavien bestehen erste Ansätze.
<b>Träger: Gemeinde, Region, Kanton und/oder Bund</b>	Kantone und Bund können auf die strategische Ausrichtung und die Einführungsgeschwindigkeit zum Beispiel im Rahmen der Leistungsaufträge an die TU Einfluss nehmen. Entscheidend ist die ideelle Unterstützung.
<b>Private</b>	Entwicklung und Realisation liegt bei EasyRide. Diese Anstrengungen sind voll zu unterstützen.
<b>Wirkungen, Effizienz</b>	Zugang zu Transportleistungen wird erleichtert: Kein Warten an Billettschaltern. Direkte Kontrollen bei Fahrgästen fallen weg. Kondukteure und Schalterpersonal können teilweise für andere Aufgaben im Bereich der Mobilitäts- und Kundenberatung eingesetzt werden. Von den Benutzern wird verstärkt auf der Basis der variablen Kosten kalkuliert. Das Marketing kann verbessert werden.
<b>Aufwand, Kosten</b>	Aufwand und Kosten sind von den Transportunternehmen zu übernehmen. Insgesamt wird mit jährlichen Kosteneinsparungen von 160 Mio. Fr. – bei erheblichen Zusatznutzen – gerechnet.
<b>Weiteres Vorgehen</b>	Kantone der Zentralschweiz unterstützen die Einführung von EasyRide aktiv. Notwendige Umstellungen und Chancen werden frühzeitig wahrgenommen. Es wird breit über die Vorteile von EasyRide informiert. Bei einer schrittweisen Einführung von EasyRide auf regionaler Ebene bietet sich die Zentralschweiz als Pilotregion an.
<b>Empfehlung</b>	<b>Es wird eine frühzeitige Einführung von EasyRide gefördert. Bestehende Kombi-Billette werden durch EasyRide ersetzt.</b>

<b>Projekt</b>	<b>HighLife – CityLife: Nachtbusse für Agglomerationen</b>
<b>Zielsetzungen</b>	
Der Abend- und Nachtverkehr in der Freizeit soll vermehrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt werden. Es sind gezielt neue Angebote und Angebotsformen zu schaffen.	
<b>Mögliche Ausgestaltung</b>	
In Abend- und Nachtstunden sind bedarfsorientiert neue Angebote zu evaluieren. In der Regel sind Busse, Cars etc. auf der Strasse die geeigneten Fahrzeuge. Nach Möglichkeit ist Kostendeckung anzustreben. In der Startphase – vor allem für das Marketing – ist eine öffentliche Unterstützung gerechtfertigt. Die Abend- und Nachtbusse sollen Bestandteil des offiziellen Fahrplanangebots sein. An speziellen Anlässen – zum Beispiel Silvester – und an Wochenenden ist das Angebot zu verstärken.	
<b>Stand Vollzug</b>	In praktisch allen grösseren Städten bestehen Nachtbusse, die vor allem am Wochenende in Betrieb sind. Insgesamt bestehen in der ganzen Schweiz – neben weiteren Angeboten – rund 150 Kurse. Vielfach sind sie auf Initiative von einzelnen Gruppierungen eingeführt worden. Es konnten damit recht gute Erfahrungen gemacht werden. Die Nachtbusse stellen ein echtes Bedürfnis dar. Es wird nicht nur Mobilitätssicherheit in den Abend- und Nachtstunden geschaffen. Es wird auch ein aktiver Beitrag geleistet, dass im Individualverkehr weniger Personen in angetrunkenem Zustand unterwegs sind.
<b>Beispiele</b>	Zürich, Bern, Luzern etc.. vgl. ausführlich dazu <a href="http://www.litra.ch">www.litra.ch</a>
<b>Träger: Gemeinde, Region, Kanton und/oder Bund</b>	Die Kantone sollen im Rahmen ihrer OeV-Planungen die Option "Nachtbusse" einbeziehen und in einem ersten Schritt weitere Bedarfsabklärungen vornehmen. Nachtbusse können als Teil von Leistungsaufträgen beachtet werden, was eine volle Kostendeckung nicht ausschliesst. Es ist dafür zu sorgen, dass für die Nachtbusse gezielt Werbung gemacht wird.
<b>Private</b>	Private Transportunternehmen haben im Auftragsverhältnis Nachtbusse zu betreiben.
<b>Wirkungen, Effizienz</b>	Es wird einem wachsenden Bedürfnis, auch nach Mitternacht ausser Haus aktiv zu sein, Rechnung getragen. Es profitieren vor allem Haushalte, die über kein Auto verfügen oder nur beschränkten Zugriff auf einen PW haben (z.B. Jugendliche, ältere Personen). Ebenfalls können gewisse Umlagerungen vom motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel vorgenommen werden. Die Verkehrssicherheit wird tendenziell erhöht.
<b>Aufwand, Kosten</b>	In der Regel kommen Busse zum Einsatz. Vielfach kann - wegen relativ hohen Preisen - Kostendeckung erzielt werden. Insgesamt gewinnt das gesamte OeV-System.
<b>Weiteres Vorgehen</b>	Bedarfsabklärungen sind von Ämtern für öffentlichen Verkehr laufend weiter zu führen. Mögliche Angebote sollen ausgeschrieben werden.
<b>Empfehlung</b>	<b>Nachtbusse sollen von den Ämtern für öffentlichen Verkehr weiter verfolgt werden.</b>

Projekt	Verkehrsleitsystem Zentralschweiz
Zielsetzungen	
<p>Bevor eine Reise angetreten wird, sind die Kunden über Reiserouten, Verkehrsmittel, mögliche Staus, Parkmöglichkeiten, Dienstleistungen des OeV optimal zu informieren und – so weit nötig – zu beraten. Bestehende Informationsquellen werden dabei genutzt und weitere Informationen aufgearbeitet und angeboten. Die Informationen werden an die potentiellen Kunden über verschiedene Medien vermittelt. Ein spezielles Schwergewicht wird auf die neuen Informationstechnologien gelegt: Internet, WAP etc.</p> <p>Die einzelnen Verkehrsträger sollen ihre Informationen während der Benutzung der Verkehrsmittel verbessern. Beispielsweise sind Staumeldungen oder Parkplatzmöglichkeiten noch besser zu kommunizieren.</p>	
Mögliche Ausgestaltung	
<p>Es ist eine Stelle zu schaffen oder eine bestehende Stelle damit zu beauftragen, welche die relevanten Reiseinformationen systematisch analysiert: Aufspüren von inhaltlichen Lücken, Verständlichkeit der Informationen, kundenorientierte Kommunikation etc. Der Reiseinformationsfluss ist einem eigentlichen Monitoring zu unterziehen. Bestehende Provider und allenfalls auch neue Anbieter sollen auf die Defizite aufmerksam gemacht werden. In jedem Fall ist eine zentrale Kommunikation – auch von dezentralen Angeboten, die weiter bestehen können – der Reiseinformationen anzustreben. Bestimmte Kundensegmente sollen gezielt angesprochen werden.</p> <p>Für Informationen über die einzelnen Verkehrsträger während der Benutzung sind die verschiedenen Betreiber verantwortlich.</p>	
Stand Vollzug	<p>Ansätze für die Verbreitung von Verkehrsinformationen sind bereits recht vielfältig. Zu erwähnen sind etwa: Direkt Mailing SBB, Reiseinformationen in Zeitungen und Reiseführern etc. Im Rahmen des Internets ist vor allem auf den SBB-Online-Dienst (Fahrrouen, Fahrzeiten etc.) und Finaroute für die Strasse hinzuweisen.</p> <p>Staumeldungen werden erst über die Radios verbreitet.</p> <p>Der Bund hat diverse Arbeiten für die Schaffung eines nationalen Verkehrsleitsystems am Laufen (ASTRA, TA-Wissenschaftsrat).</p>
Beispiele	Es bestehen erst Teilansätze. Umfassende Verkehrsleitsysteme sind noch nicht eingeführt.
Träger: Gemeinde, Region, Kanton und/oder Bund	<p>Bund und Kantone sollen die Rolle des Bestellers von Leistungen übernehmen.</p> <p>Teilweise sind Informationen an die Betreiber zu liefern.</p>
Private	Verkehrsleitsysteme sind von Privaten zu betreiben. Im Vordergrund steht die Weiterentwicklung der Ansätze der Transportunternehmen und der touristischen Leistungsträger.

Wirkungen, Effizienz	<p>Verbesserte Information vor Reiseantritt und während der Reise stellen ein Muss dar. Sowohl von Seite der Strasse wie auch des OeV werden verbesserte Angebote erbracht. Es können nicht sehr grosse Umsteigeeffekte erwartet werden. Die Anstrengungen des öffentlichen Verkehrs werden dazu führen, dass dieser nicht weiter an Boden verliert.</p> <p>Verbesserte Informationen während der Reise werden den Reisekomfort etwas steigern und in beschränktem Ausmass zur Verbesserung des Komforts beitragen.</p>
Aufwand, Kosten	<p>Investitionen in Verkehrsleitsysteme sind sehr hoch. Sie müssen im Zuge der Modernisierung der Verkehrsangebote der verschiedenen Leistungsträger erbracht werden.</p> <p>Die öffentliche Hand soll allenfalls in der Startphase bei der Einführung von neuen Systemen beschränkte Unterstützungen leisten.</p>
Weiteres Vorgehen	<p>Die internationalen, nationalen und regionalen Bestrebungen sind noch genauer zu analysieren. Die Rolle der Zentralschweiz ist aufgrund der Entwicklungstendenzen zu definieren.</p>
<b>Empfehlung</b>	<b>Vertiefte Abklärungen und Gespräche mit den involvierten Stellen.</b>

## 5.4 Verkehrsmanagement der öffentlichen Hand und Privaten

Projekt	Sportlich unterwegs in ....
Zielsetzungen	
Sportvereine sollen aktiv werden, um ihre Mitglieder zur vermehrten Nutzung des umweltfreundlichen Verkehrsverbundes (OeV, Velo, zuFuss) zu motivieren. Es werden Modelle und Kommunikationsmittel in geeigneter Form zur Verfügung gestellt.	
Mögliche Ausgestaltung	
Die Sportämter der Kantone der Zentralschweiz schaffen eine gemeinsame Anlaufstelle für die Beratung und Kommunikation der Sportverbände, um eine vermehrte Nutzung des Verkehrsverbundes zu erreichen. Ebenfalls ist die Förderung von Fahrgemeinschaften zu lancieren. Es werden Informationsunterlagen geschaffen und den Sportvereinen zur Verfügung gestellt: z.B. Mobilitätstipps für Trainierende wie in Burgdorf.	
Stand Vollzug	Burgdorf hat im Rahmen eines Pilotprojekts positive Erfahrungen gesammelt. Weitere Massnahmen prüft der Schweizerische Olympische Verband zusammen mit Magglingen.
Beispiele	Der Verband der Langläufer motiviert seine Mitglieder mit grossem Erfolg, bei Wettkämpfen öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Die Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf hat während sieben Monaten die Pilotaktion "Sportlich unterwegs in Burgdorf" mit über 30 Sportverbänden durchgeführt: Untersuchung des Mobilitätsverhaltens, Mobilitätsberatung bei den Vereinen zugunsten des Umsteigens auf den Umweltverbund (Velo, Skating, OeV, Carpooling etc.). Umsteigeeffekte von gegen 10 Prozent und eine starke Sensibilisierung konnten erzielt werden. Weitere Auskünfte: <a href="http://www.modelcity.ch">www.modelcity.ch</a> .
Träger: Gemeinde, Region, Kanton und/oder Bund	Die konzeptionellen Aufgaben sind von den Sportämtern anzugehen. Eine gemeinsame Stelle sorgt für konzeptionelle Arbeiten und die Koordination.
Private	Die Sportverbände und einzelne Vereine müssen als direkte Ansprechspartner ihrer Mitglieder eine zentrale Rolle übernehmen.
Wirkungen, Effizienz	Informations- und Motivationskampagnen kommen nur zum Tragen, wenn ein verändertes Verhalten belohnt wird. Es sind deshalb positive und negative Anreize für ein Umsteigen der Sportlerinnen und Sportler zu schaffen. Wettbewerbselemente sind vorzusehen. Es können Umsteigeeffekte auf kurzen Distanzen erzielt werden. In Burgdorf wurden im Sommer 2000 immerhin rund 6 Prozent Autokilometer reduziert. Positive Effekte auf die Gesundheit sind ebenfalls zu beachten. Zudem kann in breiten Kreisen Bewusstsein für Verkehrsfragen geschaffen werden.
Aufwand, Kosten	Ca. ein Personenjahr sind für die Produktentwicklung, Information und Beratung vorzusehen. Weiter sind Mittel für externe Produktentwicklung und vor allem für Kommunikation bereit zu stellen (ca. Fr. 100'000.-). Insgesamt sind Kosten von ca. Fr. 250'000.- zu erwarten. Nach der

	Einführungsphase können die Kosten reduziert werden.
Weiteres Vorgehen	Vorhandene Produkte sind vertieft zu evaluieren und auf die Übertragbarkeit zu prüfen.
<b>Empfehlung</b>	<b>Umsetzen in Kantonen von "Sportlich unterwegs in ... " und in AG Verkehrsmanagement.</b>

Projekt	Nachhaltiges Verkehrsmanagement bei Veranstaltungen
Zielsetzungen	
Der Anteil des umweltfreundlichen Verkehrsverbundes ist bei Veranstaltungen zu verbessern. Es sind gemeinsame Anstrengungen der Veranstalter, der Transportunternehmen und der öffentlichen Hand in die Wege zu leiten.	
Mögliche Ausgestaltung	
<p>In jedem Kanton der Zentralschweiz wird eine Stelle für Information und Beratung bezeichnet, welche die Anreise mit dem umweltfreundlichen Verkehrsverbund aktiv fördert. Die Anliegen der öffentlichen Stellen werden gebündelt behandelt. Die Pflege des Kontaktes mit den Veranstaltern und den Transportunternehmen in einem frühen Zeitpunkt ist von grosser Bedeutung. Es wird ein Leitfaden für die umweltfreundliche Gestaltung von Veranstaltungen abgegeben.</p> <p>Die Veranstalter werden motiviert, in einem frühen Zeitpunkt mit der bezeichneten kantonalen Stelle Kontakt aufzunehmen. Das Vorgehen für eine umweltfreundliche Anreise wird gemeinsam festgelegt: Standort der Veranstaltung, Öffnungszeiten, Parkplatzbewirtschaftung für PW, Velo, Kombi-Billette, Anreise mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln etc.</p> <p>Die Transportunternehmen der Zentralschweiz zeigen ihre Leistungen im Rahmen eines umweltfreundlichen Veranstaltungsservices auf. Es müssen Kontaktpersonen bestimmt werden.</p>	
Stand Vollzug	Es fehlt bisher ein systematisches Vorgehen. Vor allem kleinere Veranstalter sind auf eine gezielte Information und Beratung angewiesen. Bei grösseren Veranstaltungen ist eine umfassende Koordination mit den verschiedenen Stellen wie Polizei, Bewilligungsbehörden, Transportunternehmen unabdingbar.
Beispiele	LUGA, Messe Basel, Eidgenössisches Turnfest 1996 in Bern
Träger: Gemeinde, Region, Kanton und/oder Bund	Kantone, Gemeinden, ev. Mobilitätszentrale
Private	Veranstalter, Transportunternehmen, Besucher
Wirkungen, Effizienz	Teilweise besteht bereits ein guter Modalsplit zugunsten des umweltfreundlichen Verkehrsverbundes. Weitere Verlagerungen von 10 bis 30 Prozent sind durchaus möglich. Mit relativ geringen Mitteln können hohe Wirkungen erzielt werden.
Aufwand, Kosten	In den Kantonen müssen personelle Ressourcen bereit gestellt werden. Direkte Kosten fallen in der Verwaltung - ausser für die Erarbeitung von Richtlinien mit ca. Fr. 50'000.- - nicht an. Für die Veranstalter sind die Massnahmen in der Regel kostenneutral. Die Besucher müssen für ihre Anreise kaum mehr Zeit aufwenden. Staus und Umweltbelastungen können vermieden werden. Vor allem werden die Nachbarn von Veranstaltungen geschont.

Weiteres Vorgehen	<p>Abklären der bisherigen Bemühungen in den Kantonen und Gemeinden. Stand des Bewilligungsverfahrens in den Kantonen abklären. Schaffen von einer Ansprechstelle für Veranstaltungen. Ev. Aufgabenteilung mit Mobilitätszentrale festlegen.</p> <p>Erstellen von Informations- und Beratungsgrundlagen zuhanden der Kantone.</p>
<b>Empfehlung</b>	<p><b>Umsetzen in Kantonen und im Rahmen AG Verkehrsmanagement. Erstellen von Richtlinien (Fr. 50'000.-).</b></p>

## 5.5 Raumordnung und Freizeitverkehr

Projekt	Task Force "Freizeitstandorte Zentralschweiz"
Zielsetzungen	
Neue Freizeitinfrastrukturen sind nach Möglichkeit an zentralen Standorten mit einer guten Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu lokalisieren. Die möglichen Standorte sind frühzeitig zu evaluieren und im Rahmen von Verhandlungen mit potentiellen Investoren aktiv anzubieten. Laufende Planungen, z.B. Richtpläne, können unterstützend wirken.	
Mögliche Ausgestaltung	
Es ist eine Task Force "Freizeitstandorte Zentralschweiz" mit Vertretern aller Kantone und Landeigentümern an zentralen Standorten zu bilden. In einem ersten Schritt soll eine beschränkte Zahl von Standorten nach Kriterien wie Erschliessungsgrad, Verfügbarkeit, Preise etc. bewertet werden. In einem zweiten Schritt ist sicher zu stellen, dass geeignete Standorte zu attraktiven Bedingungen rasch angeboten werden können. In einem dritten Schritt sind flexible und leistungsfähige Verhandlungsstrukturen mit potentiellen Anbietern aufzubauen. Es ist entscheidend, dass an guten Standorten Investitionen in kurzer Zeit getätigt werden können.	
Stand Vollzug	Die Wirtschaftsförderung Zentralschweiz bzw. die einzelnen Kantone verfügen über Immobilienkataster, die vor allem auf die Industrie- und Gewerbeansiedlung ausgerichtet sind. Für Freizeitangebote an zentralen Lagen sind weitergehende Abklärungen und Angebotsstrukturen zu schaffen.
Beispiele	Bisher gibt es keine Beispiele für ein aktives Marketing für Freizeitinfrastrukturanlagen.
Träger: Gemeinde, Region, Kanton und/oder Bund	Die Federführung ist von den Kantonen der Zentralschweiz zu übernehmen. Die Gemeinden sollen in geeigneter Form einbezogen werden. Ebenfalls ist der Bund über die Anstrengungen zu informieren und einzubeziehen. Insbesondere sind die Immobilien des VBS und der Bundesbetriebe (SBB, Post, Swisscom) einzubeziehen.
Private	Potentielle Immobilienanbieter sind zu kontaktieren und aktiv einzubeziehen.
Wirkungen, Effizienz	Mittel- bis längerfristig können bedeutende Effekte erzielt werden: Bei zentralen Lagen von Freizeitinfrastrukturen mit guter öffentlicher Verkehrsererschliessung kann ein deutlich besserer Modalsplit erreicht werden. Gleichzeitig werden städtische Strukturen erhalten und verbessert. Die Auslastung des öffentlichen Verkehrs wird gesteigert.
Aufwand, Kosten	Es sind geeignete Strukturen für einen effizienten Informationsfluss zu schaffen. Direkte Kosten fallen für die Standortevaluation in der Grössenordnung von Fr. 100'000.- an (einmalig). Für effiziente Verhandlungsstrukturen mit den Investoren sind personelle Ressourcen sicher zu stellen.
Weiteres Vorgehen	Der Bedarf für ein gemeinsames Vorgehen im Rahmen einer Task Force "Freizeitstandorte Zentralschweiz" ist abzuklären. Bei einem positiven Entscheid sind die notwendigen personellen und finanziellen Mittel bereitzustellen.
<b>Empfehlung</b>	<b>Bedarfsabklärung vornehmen und konkretes institutionelles Vorgehen aufzeigen.</b>

<b>Projekt</b>	<b>Monitoring Freizeitaktivitäten – Freizeitverkehr</b>
Zielsetzungen	
Neue Trends und Entwicklungen auf dem Freizeitmarkt und im Freizeitverkehr sind frühzeitig zu erkennen. Planerische Massnahmen und Investitionsentscheide sollen auf fundiertere Grundlagen abgestützt werden.	
Mögliche Ausgestaltung	
Es wird ein externer Auftrag für den Aufbau eines systematischen Monitorings erteilt. So weit nötig werden kantonale Stellen und weitere Organisationen für die Bereitstellung von notwendigen Informationen motiviert. Weiter sind Befragungen, Meinungsumfragen, Statistiken als Grundlagen auszuwerten. Ein wichtiger Bestandteil könnte die Integration des IPK International Panel der World Travel Monitor Company sein.	
Stand Vollzug	Es bestehen relativ viele verstreute Grundlagen, die aber nicht systematisch ausgewertet und genutzt werden. Zudem fehlen praxisorientierte Interpretationen.
Beispiele	Im Bereich Konjunktur besteht eine systematische Beobachtung der wirtschaftlichen Entwicklung von verschiedenen Stellen, z.B. KOF, BAK, Grossbanken etc. Der Bereich Freizeit/Tourismus/Freizeitverkehr als zentraler Lebensbereich hinkt hinten nach.
Träger: Gemeinde, Region, Kanton und/oder Bund	Kantone Zentralschweiz als Auftraggeber und teilweise als Lieferant von Daten. Eine Zusammenarbeit mit anderen touristischen Grossregionen und dem Bund ist anzustreben.
Private	Nutznieser des Monitoring. Liefern von Daten.
Wirkungen, Effizienz	Mittel- und längerfristige Entscheide können besser abgestützt werden. Trends werden frühzeitig erkannt. Marketing erhält bessere Grundlagen.
Aufwand, Kosten	Personelle Ressourcen der Verwaltung für Datenlieferung und vor allem Informationsverarbeitung: Das Monitoring soll in geeigneter Form in Investitions- und Projektentscheide einfliessen. Direkte Kosten: Fr. 50'000.- bis 80'000.- für alle Kantone pro Jahr.
Weiteres Vorgehen	Vertiefte Evaluation der Bedürfnisse. Abklärung von möglichen Indikatoren. Ein Zusammengehen mit anderen Regionen und Bund ist anzustreben um Kosten zu sparen und die Aussagekraft zu erhöhen.
<b>Empfehlung</b>	<b>Vertiefte Abklärungen. Rascher Start mit einer relativ beschränkten Informationsdichte. Ausbau kann in Etappen angestrebt werden.</b>

<b>Projekt</b>	<b>Technology Assessment (TA) – Anreise mit OeV</b>
Zielsetzungen	
Vgl. Projekt IKÖA, TA-Wissenschaftsrat	
Mögliche Ausgestaltung	
Es werden Abklärungen vorgenommen.	
Stand Vollzug	Stand der Abklärungen zur Zeit offen.
Beispiele	Vgl. Bericht Ruedi Meier, Freizeitverkehr: Analysen und Strategien, Kapitel Tagesausflug.
Träger: Gemeinde, Region, Kanton und/oder Bund	Sörenberg, Gemeindeammann, Herr Emmenegger Kanton Luzern (Fr. 15'000.-) Ta-Wissenschaftsrat
Private	NewMobility Alpenallianz Ressort Treibstoffe, Verkehrsmanagement
Wirkungen, Effizienz	Vertiefte Erkenntnisse sind zu erwarten.
Aufwand, Kosten	
Weiteres Vorgehen	
<b>Empfehlung</b>	<b>Projekt verfolgen</b>

## 5.6 Forderungen an den Bund

Projekt	Forderungen an den Bund
Zielsetzungen	
Die Rahmenbedingungen für einen umweltfreundlichen Verkehrsverbund sollen verbessert werden. Der Bund muss sich auf allen Ebenen im Bereich Freizeitverkehr engagieren.	
Mögliche Ausgestaltung	
<p>Nachhaltige Flugverkehrspolitik, u.a. Kompensationen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Flugverkehrs</p> <p>Förderung von energieeffizienten Fahrzeugen: Label/Warendeckelung Fahrzeuge, Absenkpfad Flottenverbrauch, Bonus-Malus-System</p> <p>Einführung der CO<sub>2</sub>-Abgabe für Fahrzeuge ab 2004 (maximal 0.5 Fr. pro Liter)</p> <p>Verankerung des Prinzips Deckung der vollen Kosten bei Parkplätzen</p> <p>Projekt: Konkrete Projekte Freizeitverkehr - Abklärungen, Umsetzung ARE/EnergieSchweiz</p>	
Stand Vollzug	<p>Nachhaltige Flugverkehrspolitik, u.a. Kompensationen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Flugverkehrs: Es haben erste Diskussionen stattgefunden.</p> <p>Förderung von energieeffizienten Fahrzeugen: Label/Warendeckelung Fahrzeuge, Absenkpfad Flottenverbrauch, Bonus-Malus-System: Bericht/Studien liegen vor. UVEK bereitet Strategiepapier vor.</p> <p>Einführung der CO<sub>2</sub>-Abgabe für Fahrzeuge ab 2004 (maximal 0.5 Fr. pro Liter): Gesetzliche Grundlagen vorhanden. Parlamentsentscheid. Einführung muss an die Hand genommen werden.</p> <p>Verankerung des Prinzips Deckung der vollen Kosten bei Parkplätzen: Erste Studien, z.B. BUWAL, realisiert. Vorgehen im Detail müsste abgeklärt werden.</p> <p>Projekt: Konkrete Projekte Freizeitverkehr – Abklärungen, Umsetzung ARE/EnergieSchweiz: Projektskizze liegt vor. Finanzierung offen. Umsetzung offen.</p>
Träger: Gemeinde, Region, Kanton und/oder Bund	Forderung Kantone Zentralschweiz
Wirkungen, Effizienz	Chancen eines nachhaltigen Freizeitverkehrs werden entscheidend verbessert.
Aufwand, Kosten	Koordination im Rahmen der Meinungsbildung Regierungen Zentralschweiz. Koordination mit ParlamentarierInnen Zentralschweiz.
Weiteres Vorgehen	Zusammenstellen Forderungskatalog, Unterbreiten an Bundesrat. Controlling der Umsetzung im Rahmen der jährlichen Verwaltungsberichte des Bundesrates.
<b>Empfehlung</b>	<b>Erarbeiten eines Forderungskataloges</b>

## 6. Umsetzung und Organisation

Die Umsetzung der Projektgruppen und Projektvorschläge erfordert die Schaffung von optimalen Organisationsstrukturen und Steuerungskapazitäten.

### 6.1 Die Grundsätze

Im folgenden wird ein Vorschlag unterbreitet, wie er im Rahmen des Workshops vom 6. Dezember 2000 diskutiert worden ist. Der Vorschlag mit den zuständigen Gremien und Stellen muss noch konsolidiert werden.

Die Überlegungen für die Umsetzung und die Organisationsstruktur werden von folgenden Grundsätzen geleitet:

- Das Thema Freizeit/Freizeitverkehr ist eine Querschnittsaufgabe. Die betroffenen Direktionen/Departemente und Amtsstellen der Kantone müssen in die Arbeiten einbezogen werden. Um eine optimale Leistungsfähigkeit der Steuerungsorgane zu erreichen, dürfen die Gremien mit operativen Führungsaufgaben nicht zu gross sein. Hingegen ist auf politischer Ebene eine breite Abstimmung und Konsolidierung der Interessen anzustreben.
- Die Aufgabe der Behörden besteht primär darin, in bereits bestehenden Politikbereichen die Thematik Freizeitverkehr verstärkt zu beachten, den Handlungsspielraum zugunsten eines nachhaltigen Freizeitverkehr optimal auszunutzen und neue Themen im Bereich Freizeit/Freizeitverkehr frühzeitig in das eigene Handeln einzubeziehen. Neue Organisationsstrukturen sind auf ein Minimum zu beschränken.
- Es ist eine Aufgabe der Vertreter der öffentlichen Behörden, Impulse und neue Initiativen für einen nachhaltigen Freizeitverkehr auszulösen. Es sind günstige Rahmenbedingungen zu schaffen und so weit nötig sind Anschubfinanzierungen zu leisten. Damit können mit gezielten Hilfen in verschiedenen Bereichen wesentliche Impulse ausgelöst werden. Kooperative Finanzierungsmodelle und die Unterstützung von Bundesstellen wird angestrebt.
- Der Bereich Freizeitverkehr darf nicht zu einer Quelle von Dauerunterstützungen heranwachsen. Etwa im Bereich öffentlicher Verkehr ist auf die eingespielten Unterstützungsmechanismen abzustützen, die wohl teilweise angepasst werden müssen, indem der Freizeitverkehr mit seiner grossen Bedeutung stärker beachtet wird. Bei neuen Projekten ist nach einer Einführungsphase eine hohe Kostendeckung zu erreichen.
- Verbänden, Organisationen und Unternehmen kommt eine zentrale Rolle zu, um einen nachhaltigen Freizeitverkehr zu erreichen. Von diesen Kreisen sind neue Leistungen zu erbringen und bestehende Leistungen sind Richtung Nachhaltigkeit zu überprüfen und neuen Gegebenheiten anzupassen. Einerseits müssen neue Bedürfnisse aufgenommen werden. Andererseits sind mit

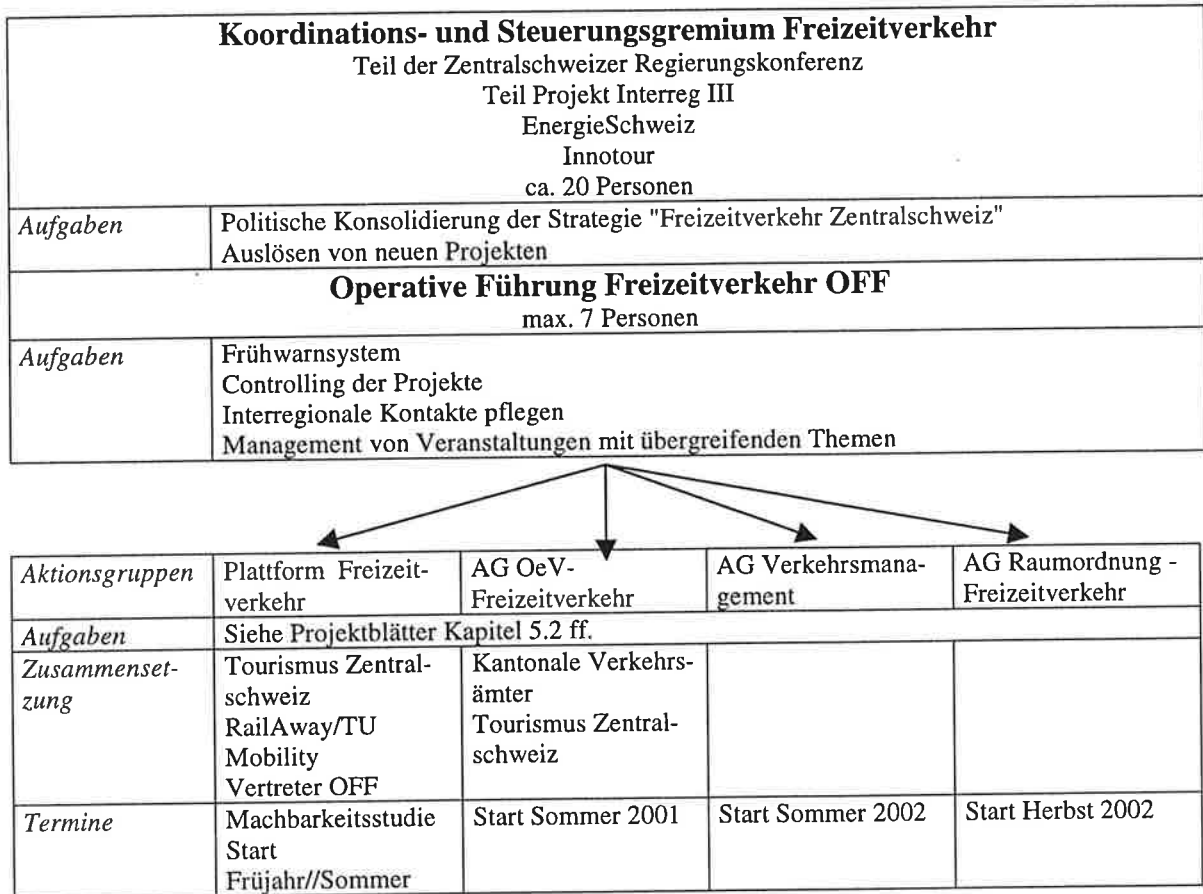
neuen Kooperationsformen neue Aufgaben und Produkte zu entwickeln und umzusetzen. Die Leistungen der Privaten können aber nur erwartet, wenn von Seite der öffentlichen Zielsetzungen formuliert, neue Anreize geschaffen und innovative Rahmenbedingungen gesetzt werden.

- Die Umsetzung der Vorschläge für einen nachhaltigen Freizeitverkehr soll etappiert an die Hand genommen werden. In erster Priorität sind folgende drei Module anzugehen:
  - Machbarkeitsstudie und Businessplan "Plattform Freizeitverkehr": Die Vorbereitungsarbeiten sollen bis Frühjahr 2001 abgeschlossen werden. Anschliessend ist ein Entscheid über die Aufnahme der Arbeiten einer Plattform Freizeitverkehr zu fällen.
  - Koordinations- und Steuerungsgremium "Freizeitverkehr Zentralschweiz": Dieses Gremium ist als Teilprojekt der Zentralschweizer Regierungskonferenz und von Interreg III einzusetzen. Es hat politische Funktionen und operative Führungsaufgaben zu übernehmen. Im Vordergrund stehen die Ziel Diskussionen, das Auslösen für weiteren Projekten und das Controlling. Das Koordinations- und Steuerungsgremium "Freizeitverkehr Zentralschweiz" soll zweistufig aufgebaut werden: Ein breites Gremium von ca. 20 Personen ist für die politisch-strategische Führung zuständig. Eine Steuerungsgruppe von max. 7 Personen übernimmt die operative Führung.
  - Im Sommer/Herbst ist in der Zentralschweiz mit allen relevanten Kräften und Gruppierungen eine Tagung "Freizeitverkehr" durchzuführen: U.a. sind folgende Themen aufzugreifen:
    - Internationale Projekte
    - Stand Umsetzung Bericht Freizeitverkehr
    - Rolle, Projekte Bund
    - Beiträge von einzelnen Kantonen, Regionen
    - Workshops zur Vertiefung von Projekten

Die Vorbereitung ist frühzeitig an die Hand zu nehmen: Es ist mit einem Vorlauf von mindestens einem halben Jahr zu rechnen.

## 6.2 Das Organisationsmodell

Abgestützt auf die Grundsätze kann ein Organisationsmodell entworfen werden.



Das Organisationsmodell ist ein Diskussionsvorschlag. Eine Konsolidierung muss im Rahmen der Zentralschweizer Regierungskonferenz stattfinden.

## 7. Kosten und Finanzierungsquellen

Die Kosten können nur sehr grob geschätzt werden. Die Angaben verteilen sich auf die kommenden Jahre. Es werden Schätzungen vorgenommen, die eher am oberen Limit liegen. Wird nur ein Teil der Projekte realisiert, so ergeben sich auch geringere Kosten. Die Kosten beziehen sich in der Regel auf Drittaufträge.

Tabelle 4: Übersicht: Fünf Aktionsgruppen und einzelne Projekte

<b>I: Plattform Freizeitverkehr (Mobilitätszentrale)</b>	<b>Kosten</b>
Plattform Freizeitverkehr: Machbarkeitsstudie	40'000.-
Folgekosten im Moment offen: Gegenstand Machbarkeitsstudie	
<b>II. AG Öffentlicher Verkehr - Freizeitverkehr (Teil der KöV Zentralschweiz)</b>	
Verkehr- und Tarifverbund Zentralschweiz – EasyRide Zentralschweiz	Verkehrsämter
Zentralschweiz direkt: Nutzen der Hochleistungszüge in die Zentralschweiz***	dito
HighLife – CityLife: Nachtbusse für die Agglomerationen	dito
Verkehrsleitsystem Zentralschweiz	dito
<b>III. AG Verkehrsmanagement der öffentlichen Hand und Privaten</b>	
Sportlich unterwegs in ...: Erarbeiten Richtlinie, Kommunikation	100'000.-
Nachhaltiges Verkehrsmanagement bei Veranstaltungen: Richtlinie, Kommunikation	100'000.-
<b>IV: AG Raumordnung und Freizeitverkehr</b>	
Task Force "Freizeitstandorte Zentralschweiz"	
Monitoring Freizeitaktivitäten – Freizeitverkehr	50'000.-
Technology Assessment (TA) – Anreise mit OeV	15'000.-
<b>V. Forderungen an den Bund</b>	
Tagung Freizeitverkehr Zentralschweiz im Sommer 2001	60'000.-
<b>Total Kosten 2001</b>	<b>365'000.-</b>

### **Zusammenstellung von externen Finanzierungsquellen, z.B.:**

- Interreg III
- RegioPlus
- Energie Schweiz
- NFP 48
- Kompensation Arbeitsplätze Swisscom, SBB
- Bundesamt für Gesundheit
- InnoTour
- etc.

Weiter sind mögliche **Sponsoren/Kooperationen** zu beachten.

**Es müssen weitere Abklärungen getroffen werden. Grundsätzlich sind die Chancen für Unterstützungen intakt**

## 8. Literaturverzeichnis

Buchofer Barbe, Swisstraffic, Besucherverkehr bei Grossanlässen, Forschungsauftrag SVI 45/99, Zürich/Brig 2000.

BUWAL et al., Nachhaltig umweltverträglicher Alpenverkehr, Bern 2000

Meier R., Nachhaltiger Freizeitverkehr, Publikation im Rahmen des NFP-41, 140 Seiten, Verlag Rüegger, Fr. 26.50 Zürich/Chur.

Meier R., Freizeitverkehr : Analysen und Strategien, Studie im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms 41 "Verkehr und Umwelt". Bericht D 5. EDMZ-Nr. 801.658.d. Fr. 29.-. Bern 2000.

Meier R., Daten zum Freizeitverkehr Studie im Rahmen des NFP-41, Materialienband M19, EDMZ-Nr. 801.659.d., Bern 2000.

Metron, Grundlagen für ein Förderprogramm "Verkehr", Bundesamt für Energie, Brugg/Bern 2000.

Rm, 3. Januar 2001