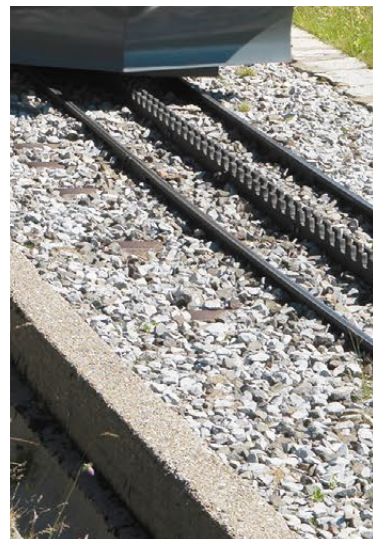


COLLAGE 2/21

Zeitschrift für Raumentwicklung
Périodique du développement territorial
Periodico di sviluppo territoriale
Publikation / publication / pubblicazione FSU



THEMA

**Freizeitverkehr – wohin geht die Reise?
Mobilité de loisirs: où va le voyage?
Mobilità del tempo libero: dov'è diretto il viaggio?**

FORUM

Das aktualisierte
Landschaftskonzept
Schweiz

Inhalt / Sommaire / Sommario

CARTE BLANCHE

- 4 **Freizeitverkehr als Schlüssel** (Reto Ebnöther, Andreas Meyer)

THEMA

- 5 **Mobilità del tempo libero / mobilité de loisirs / Freizeitmobilität: quo vadis?** (Aurelio Vigani, Christian Egeler)
- 9 **«Die Sehnsucht ins Ausland zu reisen, neue Länder und Kulturen zu entdecken, ist schon fast Teil unserer DNA.» / «Le désir de voyager à l'étranger est dans notre ADN.» / «Il desiderio di viaggiare all'estero è nel nostro DNA.»** (Interview mit Tim Bachmann)
- 13 **Treibende Kräfte im Freizeitverkehr – Sozialwissenschaftliche Einblicke / Facteurs déterminants pour la mobilité de loisirs / Fattori determinanti nel traffico del tempo libero** (Ueli Haefeli, Tobias Arnold)
- 16 **Il progetto del Laveggio: un progetto riuscito per conciliare in futuro svago di prossimità, tutela del territorio e sviluppo sostenibile / Das Projekt Laveggio: Naherholung, Landschaftsschutz und nachhaltige Entwicklung im Einklang / Laveggio: conjugaison réussie entre loisirs de proximité, protection du paysage et durabilité** (Samuele Cavadini)
- 19 **Quand la mobilité devient loisirs / Wenn die Mobilität zur Freizeitbeschäftigung wird / Quando lo svago è la mobilità stessa** (Vincent Pellissier)
- 24 **Langsamer, leichter, lokaler: Pandemiebedingte Chancen für eine erfüllte Freizeitmobilität / Plus lents, légers et locaux: l'apport de la pandémie à nos loisirs / Più lenti, più leggeri, più locali: per una nuova mobilità del tempo libero** (Jörg Beckmann, Mirjam Stawicki)

FORUM

- 28 **Das aktualisierte Landschaftskonzept Schweiz – Auftrag für die Raumplanung** (Urs Steiger)

INFO

- 31 **Nachrichten FSU / Informations de la FSU / Informazioni della FSU**

ANTEPRIMA COLLAGE 3/21

«La trasformazione delle zone industriali» – Cosa succede nei comparti industriali? Tra zone industriali site in aree urbane e in quelle periferiche, il prossimo numero di COLLAGE indaga sui cambiamenti e le dinamiche che stanno alle base dell'evoluzione di queste zone. Dalla crescente pressione sui comparti industriali urbani alle difficoltà di mobilitazione di quelli periferici. Quali sono le forze e gli attori in gioco per indirizzare il loro sviluppo e la loro trasformazione?

Editorial

Freizeitverkehr – wohin geht die Reise?

Der Freizeitverkehr macht in der Schweiz 40% der Tagesdistanz aus. Im Jahr 2015 legte die Schweizer Bevölkerung durchschnittlich 15'300 km für Freizeitzwecke (v.a. Reisen ins Ausland) zurück, was einer Zunahme von 3300 km im Vergleich zu 2005 entspricht. Im Vergleich zu den oft immer gleichen Pendlerwegen sind unsere Freizeitwege extrem vielfältig, räumlich dispers, spontan und sehr spezifisch je nach Freizeitaktivität. Dies macht es äusserst schwierig, Strategien und Planungen für einen (nachhaltigen) Freizeitverkehr zu entwickeln, trotz des «Klimanotstands» und der daraus folgenden Notwendigkeit, auch in der Mobilität energieeffizienter zu werden.

Mehrere Faktoren haben in den vergangenen Jahren unser Freizeitverkehrsverhalten beeinflusst: die stark sinkenden Flugpreise, neue Medien und Informationskanäle wie Instagram und deren «Influencer», das Aufkommen von Plattformen wie «Airbnb» als neue Möglichkeit für kurzfristige und flexible Aufenthalte, der E-Bike-Boom und eine damit verbundene Zunahme des Veloverkehrs als Freizeitbeschäftigung und nicht zuletzt das Wiedererwachen eines gewissen ökologischen Bewusstseins bei jungen Menschen. Auch die Covid-19-Pandemie hat derzeit grosse (langfristige?) Auswirkungen auf unser Freizeitmobilitätsverhalten. Trotz der wirtschaftlichen Schwierigkeiten für den Freizeitsektor ist dies auch eine Gelegenheit, andere (nachhaltigere) Formen der Freizeitbeschäftigung im nahen Umfeld wiederzuentdecken.

Mit der vorliegenden COLLAGE-Ausgabe wollen wir den Freizeitverkehr ins Scheinwerferlicht rücken und insbesondere den folgenden Fragestellungen nachgehen:

— Was prägt den heutigen Freizeitverkehr besonders? Welche Trends zeichnen sich in Bezug auf die künftige Entwicklung ab?

— Was ergeben sich daraus für besondere Herausforderungen im Umgang mit der künftigen Freizeitmobilität?

— Und was kann die Raum- und Verkehrsplanung zu einer nachhaltigen Freizeitmobilität beitragen?

Der dreisprachig verfasste Einleitungsartikel des ARE gibt einen Überblick über die Entwicklungen der Freizeitmobilität der Schweizer Bevölkerung und über die aktuell identifizierten Handlungsfelder. Wertvolle Informationen zu den Treibern des Freizeitverkehrs liefert eine kürzlich abgeschlossene SVI-Forschungsarbeit (Interface). Ergänzend dazu zeigen im vorliegenden Heft verschiedene Projekte Ansätze auf, wie die Freizeitmobilität nachhaltig geplant und gestaltet werden kann.



Stefanie Ledergerber, Aurelio Vigani

Mobilité de loisirs: où va le voyage?

La mobilité de loisirs engendre 40% des distances journalières. En 2015 la population suisse a parcouru en moyenne 15'300 km pour les loisirs (en particulier lors de voyages à l'étranger), c'est-à-dire 3300 km de plus qu'en 2005. Par rapport aux déplacements pendulaires, souvent immuables, ceux effectués à des fins de loisirs sont extrêmement variés, épars spatialement, spontanés et très spécifiques selon l'activité. Ceci rend complexe l'élaboration de stratégies et de planifications dans ce domaine, malgré l'«urgence climatique» et la nécessité qui en découle d'accroître l'efficacité énergétique aussi dans le domaine de la mobilité.

Plusieurs facteurs ont influencé nos habitudes de déplacement pour les loisirs ces dernières années: la chute du prix des billets d'avion, les nouveaux médias et canaux d'information tels qu'Instagram et leurs «influenceurs», l'émergence de plateformes comme Airbnb, qui offrent de nouvelles possibilités de séjours courts et flexibles, le boom du vélo électrique et, partant, la popularité croissante du cyclisme comme activité de loisirs, mais aussi l'éveil d'une certaine conscience écologique chez les jeunes. Actuellement, la pandémie de Covid-19 a également des effets majeurs – à long terme? – sur nos comportements. Malgré les difficultés économiques que traverse le secteur des loisirs, c'est aussi l'occasion de redécouvrir d'autres manières, plus durables, d'occuper son temps libre près de chez soi.

Ce numéro de COLLAGE porte son attention sur les déplacements de loisirs en explorant tout particulièrement les problématiques suivantes:

- Qu'est-ce qui les caractérise principalement aujourd'hui? Quelles sont les tendances qui se profilent pour demain?
- Quels sont les défis à attendre de ces évolutions?
- Comment l'aménagement du territoire et la planification des transports peuvent-ils contribuer à une mobilité de loisirs durable?

L'article introductif trilingue de l'ARE donne un aperçu de l'évolution de la mobilité de loisirs de la population suisse et des champs d'action identifiés à ce jour. Un projet de recherche de la SVI (Interface), achevé récemment, livre de précieuses informations sur les facteurs déterminants pour la mobilité de loisirs. En complément, ce numéro présente divers projets qui illustrent des approches pour planifier et aménager durablement la mobilité de loisirs.

Mobilità del tempo libero: dov'è diretto il viaggio?

La mobilità del tempo libero genera il 40% delle distanze percorse. Nel 2015 la popolazione svizzera ha percorso in media 15'300 km per il tempo libero (in particolare per viaggi all'estero), che corrisponde ad un aumento di 3300 km rispetto al 2005. A differenza dei percorsi ripetitivi dei pendolari, gli spostamenti nel tempo libero variano molto, si distribuiscono disugualmente nello spazio, sono spontanei e dipendono dal tipo di attività. Nonostante l'«emergenza climatica» e la conseguente esigenza di rendere la mobilità più efficiente da un punto di vista energetico, risulta difficile elaborare strategie e pianificazioni per gestire il traffico del tempo libero in modo sostenibile.

Diversi fattori hanno influito negli ultimi anni sulle nostre abitudini di mobilità nel tempo libero: il forte calo dei prezzi dei voli, i nuovi media e canali d'informazione come Instagram e i rispettivi influencer, l'entrata in scena di piattaforme per la prenotazione di soggiorni modulabili e di breve durata come Airbnb, il boom delle biciclette elettriche e il conseguente aumento del traffico ciclistico nel tempo libero, e non da ultimo il risveglio di una certa coscienza ecologica fra i giovani. Anche la pandemia sta avendo un grande (e forse duraturo?) impatto sui nostri spostamenti nel tempo libero. Nonostante le difficoltà economiche in cui versa il settore delle attività ricreative, la situazione attuale costituisce anche un'opportunità per riscoprire modalità di svago alternative (e più sostenibili) vicino a casa.

Dedicato al traffico del tempo libero, il presente numero di COLLAGE è incentrato in particolare sulle seguenti questioni:

- Che cosa caratterizza il traffico del tempo libero oggi? Quali tendenze si delineano nell'evoluzione futura?
- Quali problemi ne derivano per quanto riguarda la gestione della mobilità ricreativa di domani?
- In che modo la pianificazione territoriale e dei trasporti può contribuire a una mobilità del tempo libero sostenibile?

L'articolo introduttivo trilingue dell'ARE offre uno sguardo d'insieme sugli sviluppi della mobilità del tempo libero della popolazione svizzera e sugli ambiti d'intervento identificati sinora. Una ricerca appena conclusa della SVI (Interface) fornisce preziose informazioni sui fattori trainanti del traffico del tempo libero. In questo numero presentiamo inoltre diversi progetti che propongono idee per una pianificazione e una gestione sostenibile di questo tipo di mobilità.

Freizeitverkehr als Schlüssel

RETO EBNÖTHER

Leiter Marketing & Vertrieb,
Schweizerische Südostbahn AG (SOB)

ANDREAS MEYER

Ehemaliger Projektleiter Fernverkehr SOB



[ABB.1]

[ABB.1] Treno
Gottardo mit Kirche von
Wassen (Quelle:
iunatinta.com / SOB)

Seit 26 Jahren betreibt die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) den «Voralpen-Express» (VAE) zwischen St. Gallen und Luzern. Während andere Express-Züge als touristische Highlights positioniert werden, kombiniert der VAE unterschiedliche Verkehrsarten. Zu Spitzenzeiten erfüllt der VAE eine wichtige Aufgabe für Pendler, ausserhalb wird ein starker Fokus auf den Freizeitverkehr gesetzt. Das Ziel ist, die Züge tagsüber durch touristische Erlebnisse besser auszulasten. Dies gelingt mit Partnerschaften der SOB mit Tourismusregionen und Leistungsträgern entlang dem VAE.

Dieses Erfolgsrezept wird nun auf die neuen, in Kooperation mit der SBB geführten, Fernverkehrslinien «Treno Gottardo» (Zürich/Basel–Gotthard-Bergstrecke–Locarno) und «Aare Linth» (Bern–Olten–Zürich–Chur) übertragen.

Die SOB als verbindendes Element

Die SOB wird durch ihre Linien zum verbindenden Element für die Tourismusregionen. Diese Rolle wird mit der Lancierung des digitalen SOB-Marktplatzes zusätzlich in der Digitalisierung wahrgenommen. Die Kantone und die Tourismusregionen fördern diese Initiative und helfen so mit, dass die Freizeitangebote und Erlebnisse von regionalen Anbietern einem breiten Publikum angeboten werden können.

Mit dieser breiten Abstützung profitieren alle Beteiligten. Die Regionen und Leistungsträger erhalten Unterstützung und werden in verschiedenen neuen Quellregionen sicht- und buchbar gemacht und die SOB-Kunden profitieren von einem breiten Angebot buchbarer (Reise-) Inspirationen. Alles mit dem Ziel, Reisen mit der SOB in die Tourismusgebiete zu generieren. Womit die SOB einen Beitrag leistet, den Freizeitverkehr nachhaltiger zu gestalten und gleichzeitig ihre Linien besser auslastet.

Wenn der Freizeitverkehr wie im Fall SOB zum Selbstzweck wird, hat das Auswirkungen auf die Nutzung des bespielten Raumes. Im Falle der SOB ist dank dem Bottom-up-Ansatz die Koordination mit lokalen Akteuren und damit eine gegenseitige Abstimmung wahrscheinlich. Andere Akteure gehen da wesentlich eigenmächtiger vor. Was das in Kombination mit Social Media auslöst, kann an den Fällen «Aescher» (Kt. AI) und «Valle Verzasca» (Kt. TI) nachgelesen werden, von den bekannten touristischen Hotspots (Venedig, Barcelona, etc.) nicht zu sprechen.

Mobilità del tempo libero / mobilité de loisirs / Freizeitmobilität: quo vadis?

AURELIO VIGANI

Capo progetto, Sezione trasporti ARE

CHRISTIAN EGELER

Capo sezione trasporti ARE



[ILL. 1]

Il tempo libero è il primo motivo di spostamento in Svizzera ma è spesso poco considerato dalle politiche di pianificazione del traffico a causa della difficoltà di intervento in un ambito così variegato. La Confederazione ha elaborato nel 2009, in risposta ad un atto parlamentare^[1], una «Strategia per il traffico del tempo libero». Questo articolo ne presenta alcuni punti tuttora attuali, illustra i principali cambiamenti nei comportamenti di mobilità della popolazione Svizzera e le conseguenti riflessioni dell'ARE per una sua migliore attuazione.

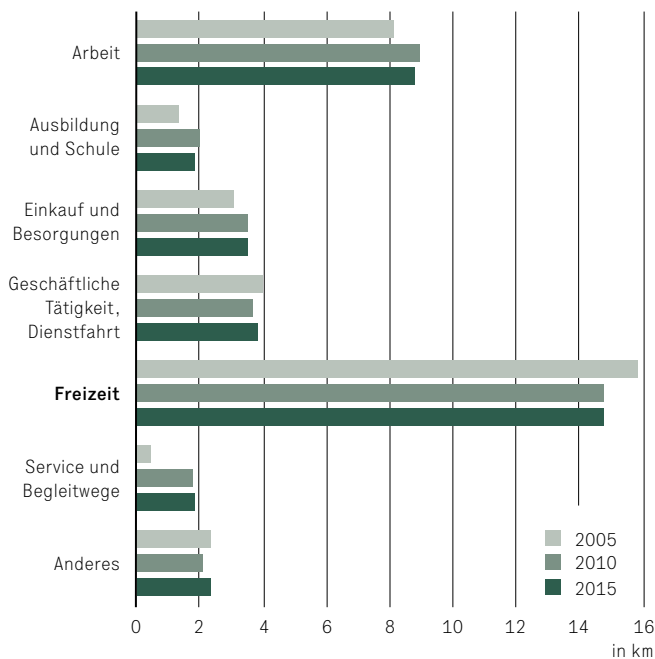
Il traffico del tempo libero è molto variegato. Di cosa parliamo esattamente?

Per definire il traffico del tempo libero bisogna innanzitutto chiarire cosa si intende con il termine di «tempo libero». A lungo il tempo libero è stato concepito come un «tempo residuo», al di fuori del «tempo produttivo» legato alle attività professionali. Il passaggio dal «tempo libero» come tempo residuale e improduttivo al «tempo libero» come tempo autonomo e ca-

pace di generare a sua volta altri tempi sociali, è avvenuto gradualmente durante gli anni '60 e '70 del XX secolo. Sarebbe tuttavia sbagliato credere ad una sorta di «democratizzazione» del tempo libero in quanto anche in questo ambito rimangono delle grandi differenze. Reddito, statuto sociale, età, mezzi di trasporto a disposizione e luogo di residenza condizionano pratiche e attività del tempo libero riflettendosi nei dati sui comportamenti di mobilità. Anche il genere della persona costituisce un fattore di disuguaglianza. Se il tempo libero delle donne appare spesso dalle statistiche maggiore rispetto a quello degli uomini, per un numero significativo di donne questo «tempo libero» rimane ancora probabilmente gravato dal lavoro domestico non retribuito, mentre la casa è principalmente uno spazio di svago per molti uomini.

[ILL. 1] Ein Blick ins Nachbarland Italien: benachbarte ausländische Regionen sind zunehmend beliebt für Freizeitaktivitäten / Un regard sur l'Italie voisine: les régions étrangères voisines sont de plus en plus prisées pour les activités de loisirs / Uno sguardo sulla vicina Italia: le regioni estere vicine sono sempre più popolari per le attività di svago (Foto: Ferrovia Monte Generoso, Andrea Balest)

[1] Postulato del Consigliere agli Stati Bieri «02.3733 Trafic de Loisir. Rapport»



[ABB.2] Mittlere Tagesdistanz pro Person und pro Tag nach Verkehrszweck, im Inland / Distance journalière moyenne par personne et par jour selon le motif de déplacement en Suisse / Distanza giornaliera media pro capite secondo lo scopo degli spostamenti, entro i confini nazionali (Quelle: BFS-ARE, Mikrozensus 2015 zum Verkehrsverhalten)

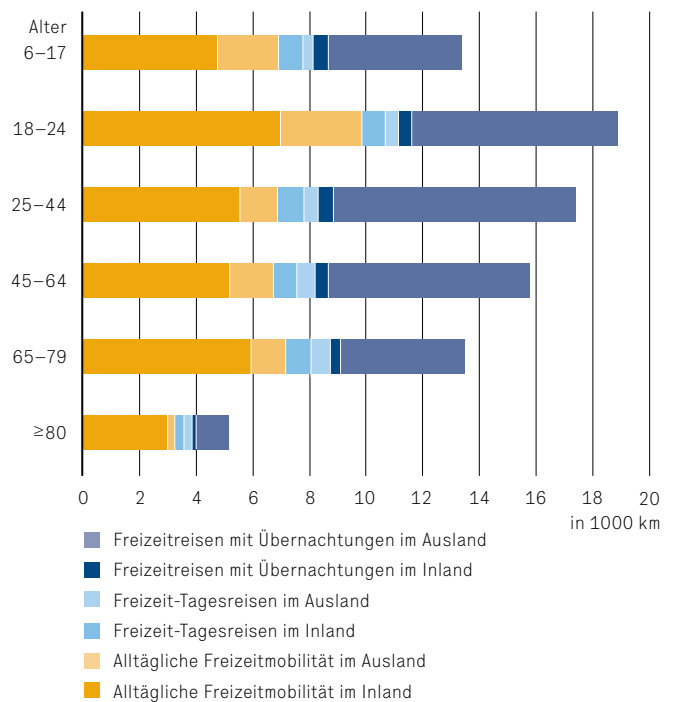
À la lumière de ces considérations, nous pouvons définir le trafic de loisirs comme «le trafic généré par des activités de loisirs (activités humaines de détente et de divertissement) – indépendamment du moyen de transport utilisé. Ne font donc pas partie du trafic de loisirs les déplacements en rapport avec les activités domestiques, avec la surveillance et l'éducation des enfants, avec la surveillance des personnes âgées, avec le travail non rémunéré au sein des associations et des organisations politiques. Faire des achats n'est en principe pas inclus dans les activités de loisirs» (Stratégie pour le trafic de loisirs 2009, pp.7–8) [2].

Lorsque nous parlons de mobilité de loisirs, nous entendons à la fois les déplacements liés aux activités de loisirs quotidiennes et les voyages occasionnels. Au quotidien, diverses catégories d'activités sont comprises, telles que les visites à des proches, les sorties au restaurant, les activités en plein air, les manifestations culturelles, etc.

Bilan de dix ans de stratégie en matière de trafic de loisirs

L'objectif de la Stratégie fédérale de 2009 demeure très actuel: rendre le trafic de loisirs en Suisse plus durable! À ce propos, la vision suivante avait été formulée: «En 2020, la population suisse et les visiteurs étrangers couvrent leurs besoins en matière de mobilité de loisirs de manière plus durable qu'à l'heure actuelle. Par rapport à l'année 2005, la répartition modale du trafic de loisirs a enregistré un glissement au profit des transports publics et de la mobilité douce. [...] Les incidences négatives du trafic de loisirs sur l'environnement et le territoire diminuent sans restriction majeure sur le plan individuel» (CF, 2009: p.35). Afin de réaliser cette vision, une série de mesures ont été proposées dans différents domaines pour promouvoir ce report modal, améliorer les données de base pour la planification des transports, soutenir des projets innovants, etc. Où en sommes-nous? Quel bilan dresser?

[2] Conseil fédéral suisse (2009). Stratégie pour le trafic de loisirs: Rapport du Conseil fédéral sur la stratégie pour un trafic de loisirs durable donnant suite au postulat 02.3733, Peter Bieri, du 12 décembre 2002



[ABB.3] Mittlere Jahresmobilität im Freizeitverkehr pro Person nach Mobilitätsart – Detail Wege im In- und Ausland 2015 / Mobilité annuelle moyenne pour les loisirs par personne selon le genre de mobilité en Suisse et à l'étranger, 2015 / Mobilità media annua pro capite nel tempo libero secondo il tipo di spostamenti. Spostamenti in Svizzera e all'estero nel 2015 (Quelle: BFS-ARE, Mikrozensus 2015 zum Verkehrsverhalten)

Freizeitmobilität ist der Hauptverkehrszweck in der Schweiz: Was hat sich in den letzten 15 Jahren verändert?

Zwischen 2005 und 2015 ist die jährliche Freizeitmobilität, d.h. die Summe der im Alltag oder bei Reisen im In- und Ausland zurückgelegten Distanzen stark gestiegen: von weniger als 12'000 km im Jahr 2005 auf nahezu 15'300 km im Jahr 2015 (ca. 3300 km mehr pro Person und pro Jahr).

Bei dieser Entwicklung spielen die Flugreisen eine grosse Rolle. So haben die für Freizeitzwecke im Flugzeug zurückgelegten Distanzen innerhalb von 10 Jahren: von jährlich 2538 km pro Person im Jahr 2005 auf jährlich 5671 km pro Person im Jahr 2015 massiv zugenommen (+123%). 37% dieser Zunahme erfolgte im Zeitraum 2005–2010, 63% im Zeitraum 2010–2015.

2015 legten die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz für die alltägliche Freizeit im Inland etwas weniger, im Ausland aber doppelt so viele Kilometer zurück als im Jahr 2005. Insgesamt stieg die für Freizeitzwecke zurückgelegte mittlere Tagesdistanz pro Person von 17.8 auf 19.0 Kilometer.

Obwohl die im In- und Ausland für Freizeitzwecke zurückgelegten mittleren Tagesdistanzen insgesamt gestiegen sind, so stellt die Freizeit in der Schweiz dennoch der einzige Verkehrszweck dar, bei dem die mittlere Wegdistanz rückläufig ist. Dieser Rückgang lässt sich auf verschiedene Ursachen zurückführen [ABB.2]:

- Zunahme der für «Verpflichtungen» zurückgelegten Distanzen, beispielsweise für Service und Begleitwege, Ausbildung / Schule und Arbeit;
- Zunahme der Anzahl Freizeitwege im Langsamverkehr, welche aber kürzer sind;
- Abnahme der MIV-Wege;
- Substitution der Alltagsfreizeit (im Nahbereich) durch Reisen;
- Zunahme der alltäglichen Wege im Ausland.

Zwar betrifft die Zunahme der für Freizeitreisen zurückgelegten Distanzen die gesamte Schweizer Bevölkerung, doch war der Zuwachs bei den Jungen im Alter von 18 bis 24 Jahren besonders ausgeprägt (durchschnittlicher Zuwachs über 10 Jahre: 1200 km pro Reise). 2015 gehörte diese Bevölkerungsgruppe zu denjenigen Personen, welche die längsten Jahresdistanzen für Freizeitzwecke zurücklegten (im Mittel beinahe 19'000 km), und dies bei fast allen Arten der Freizeitmobilität ausser bei den Tagesreisen. [ABB.3]

Untersucht man die Freizeitwege nach Freizeitaktivität, stellt man fest, dass drei Viertel der alltäglichen Freizeitwege auf nicht-sportliche Aussenaktivitäten (z.B. Spaziergänge), Gastronomiebesuche, Verwandtschafts- oder Freundesbesuche und Sportaktivitäten entfallen (Reihenfolge nach abnehmender Bedeutung). Die relative Bedeutung der verschiedenen Freizeitaktivitäten ist jedoch bei den Freizeitwegen im In- und Ausland nicht gleich. Im Inland liegt der grösste Anteil mit 22.6% der Freizeitwege bei nicht-sportlichen Aussenaktivitäten, während im Ausland die Gastronomiebesuche mit 32.7% den Hauptanteil an den alltäglichen Freizeitwegen stellen.

Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsmittelwahl wurde festgestellt, dass im Freizeitverkehr bei praktisch allen Aktivitäten der motorisierte Individualverkehr dominiert. Dies trifft trotz eines Rückgangs der zwischen 2005 und 2015 im Auto zurückgelegten Distanzen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs immer noch zu. Ein positives Zeichen sind die Shared-Mobility-Angebote, die durch die Digitalisierung stets zugänglicher werden. So hat sich gezeigt, dass, wer nur nach Absprache über ein Auto verfügt, im Durchschnitt zwar die gleichen Distanzen für Freizeitzwecke zurücklegt wie eine Person, die stets über ein Auto verfügt, jedoch einen viel ÖV-freundlicheren Modalsplit vorweist.

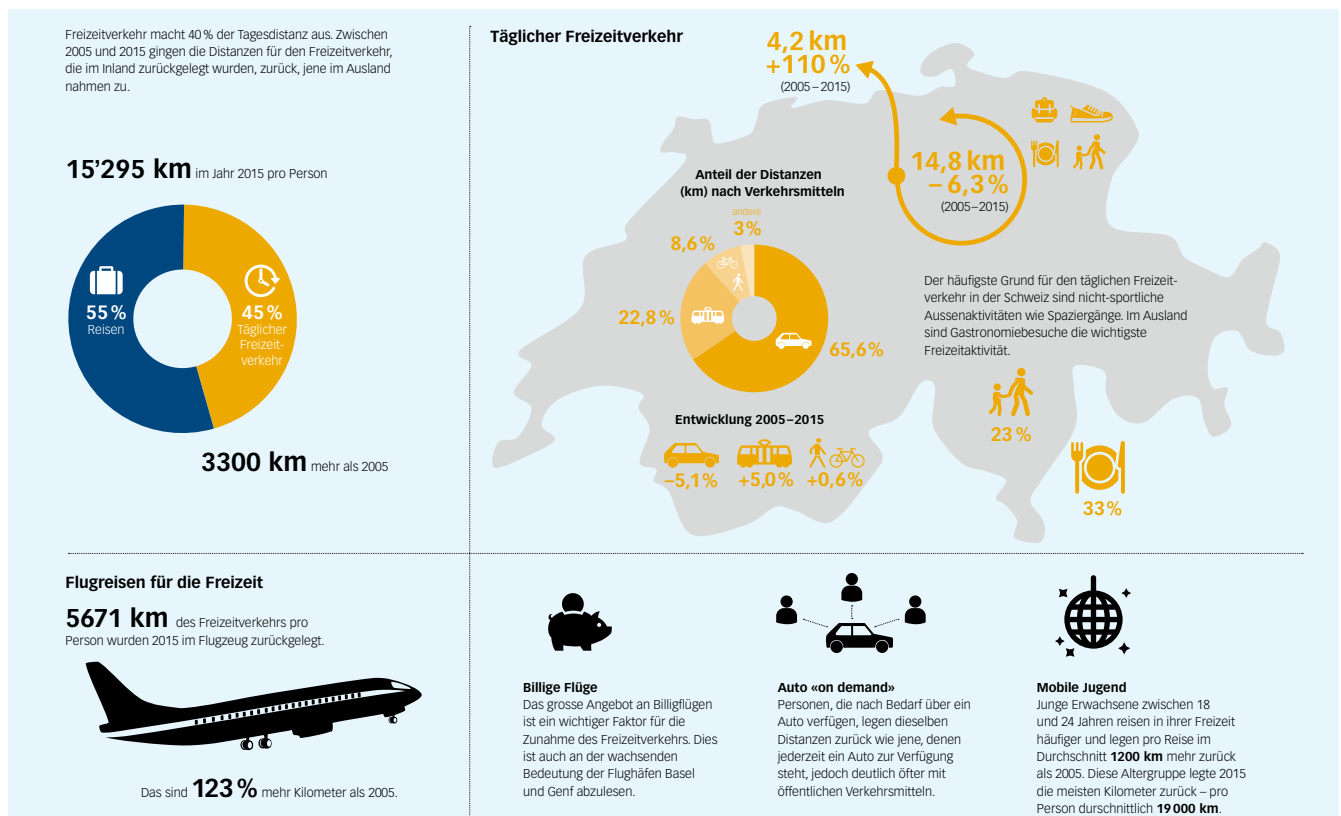
Die vom ARE realisierte Studie im Jahr 2018 [3] über die Entwicklung der Freizeitmobilität der Schweizer Bevölkerung zwischen 2005 und 2010 hat gezeigt, dass sich der Freizeitverkehr immer mehr vom Inland ins Ausland verlagert. Dies verursacht zwar statistisch einen begrüssenswerten Rückgang des Freizeitverkehrs in der Schweiz, führt aber insgesamt zu einem weniger nachhaltigen Mobilitätsverhalten, was den Zielen der Strategie Freizeitverkehr genauso wie der inländischen Tourismusförderung deutlich widerspricht. Für die Alpenregion zeigt sich jedoch ein anhaltendes Wachstum des Freizeitverkehrs, was unter anderem auf den gesellschaftlichen «Outdoor-Trend» zurückzuführen ist. Dies bringt spezifische transportbezogene Herausforderungen für den Alpenraum mit sich.

Alla luce dei cambiamenti in corso, quali insegnamenti per una migliore attuazione della Strategia traffico del tempo libero?

Riflettere oggi, in questa situazione straordinaria ed estremamente incerta legata alla pandemia di coronavirus, su nuovi approcci per migliorare la sostenibilità della mobilità del tempo libero può sembrare difficile. Tuttavia i cambiamenti strutturali osservati negli ultimi anni (maggiori distanze per i viaggi all'estero ma allo stesso tempo un'accresciuta sensibilità ai problemi legati ai cambiamenti climatici da parte delle nuove generazioni) ci inducono a concentrarci sugli ambiti di intervento seguenti:

— *Sfruttare meglio le sinergie offerte dalle varie politiche settoriali di competenza della Confederazione.* Il coordinamento globale dei trasporti (in particolare l'attuazione della nuova parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti),

[3] <https://www.are.admin.ch/are/de/home/verkehr-und-infrastruktur/strategie-und-planung/freizeitmobilitaet.html>



[ABB.4] Freizeitmobilität der Schweizer Bevölkerung zwischen 2005 und 2015 / Mobilité de loisirs de la population suisse entre 2005 et 2015 / Mobilità del tempo libero della popolazione svizzera tra il 2005 e il 2015 (Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2005–2015)

la politica del turismo, le politiche degli agglomerati e per le aree rurali e le regioni montane, la politica climatica, senza dimenticare l'attuazione della Strategia per uno sviluppo sostenibile 2030, sono importanti ambiti in cui la Confederazione gioca un ruolo di primo piano. Diverse di queste politiche sono o verranno presto attualizzate. In questo ambito l'ARE dovrà svolgere un ruolo più incisivo per garantire un buon coordinamento e la necessaria considerazione del traffico del tempo libero.

— *Promuovere gli spostamenti brevi e la possibilità di svolgere attività di svago e di vacanza nella propria regione.* L'allungamento delle distanze percorse per il tempo libero, soprattutto a causa dei viaggi, aggrava il bilancio di sostenibilità in questo settore. Nell'ambito dell'Ufficio di coordinamento per la mobilità sostenibile (COMO) e del programma «Progetti modello per uno sviluppo sostenibile del territorio» (MoVo) sono stati già realizzati o sono in corso attualmente diversi progetti pilota per esempio nell'ambito degli spostamenti brevi e degli svaghi di prossimità. Due di questi progetti (Parco del Laveggio, concluso nel 2018 nell'ambito di MoVo) e BleibHier (attualmente in corso nell'ambito del COMO) sono presentati in questo numero di Collage. In futuro verranno sostenuti ulteriori iniziative grazie a questi programmi federali di incentivazione. Si darà inoltre maggiore visibilità alla comunicazione dei risultati per una migliore capitalizzazione degli insegnamenti.

— *Rafforzare la rete di contatti e la possibilità di discussione.* Per trovare soluzioni innovative e condivise che migliorino l'efficacia delle misure a favore della mobilità sostenibile, anche nell'ambito del tempo libero, da un paio di anni l'ARE ha intensificato il dialogo e lo scambio tra i professionisti del settore della mobilità e della pianificazione del territorio istituendo una Conferenza nazionale della mobilità [4] e una Rete «Mobilità e territorio CH» [5]. Queste occasioni come altre future nuove iniziative permetteranno di coordinare maggiormente delle misure a favore della mobilità del tempo libero nei diversi ambiti d'azioni che sono spesso al di fuori delle competenze federali.

La Strategia traffico del tempo libero del 2009, nonostante non abbia ancora permesso di concretizzare la visione di sostenibilità auspicata per il 2020, mostra che a livello federale è possibile intervenire per rendere più sostenibile il traffico del tempo libero. La maggior parte delle misure possibili può essere adottata solo in aree in cui l'impatto sul sistema è relativamente piccolo, o dove l'influenza di altri fattori, sui quali la Confederazione non ha alcun controllo, è molto maggiore. Ne consegue che la ricerca di sinergie con altri livelli istituzionali (Cantoni, Comuni o regioni estere) così come con attori del settore turistico e del tempo libero costituiscono la sola e unica via per promuovere una mobilità sostenibile in questo settore. L'attuale pandemia ha creato nuovi presupposti, del tutto inattesi, ma che, nonostante le enormi difficoltà che sta generando, potrebbe rivelarsi anche un'opportunità per ripensare le pratiche del tempo libero e la conseguente mobilità.

[4] www.aren.admin.ch/are/it/home/mobilita/strategia-e-pianificazione/mobilita.html

[5] www.aren.admin.ch/are/it/home/mobilita/strategia-e-pianificazione/coordinamento-trasporti-territorio/netzwerk-mobilitaet-raum-ch.html

[6] www.aren.admin.ch/are/it/home/mobilita/strategia-e-pianificazione/mobilitadeltempolibero.html

[7] www.aren.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/strategie-und-planung/freizeitmobilitaet.html

[8] www.aren.admin.ch/are/fr/home/mobilite/strategie-et-planification/mobilitedeloisirs.html

RIASSUNTO

Il tempo libero è il principale motivo di mobilità in Svizzera. Dal 2009 la Confederazione dispone di una Strategia con una serie di misure e obiettivi in parte ancora attuali per promuovere la mobilità sostenibile in questo settore. Nonostante una leggera diminuzione delle distanze percorse giornalmente per il tempo libero in Svizzera, i dati mostrano che negli 15 anni i viaggi all'esterno in aereo sono aumentati considerevolmente. Questa evoluzione è presentata in uno studio e in alcuni riassunti sul sito web dell'ARE [6]. Ci sono stati anche importanti cambiamenti rispetto alla Strategia del 2009 che necessitano ora un'attuazione più efficace di (nuove) misure. La digitalizzazione offre più possibilità per promuovere una mobilità del tempo libero multimodale e sostenibile. La Confederazione sostiene dei progetti pilota in questo ambito inoltre assicura il coordinamento globale dei trasporti favorendo il dialogo tra gli attori e integrando il tema della mobilità del tempo libero in altre politiche settoriali.

ZUSAMMENFASSUNG

Freizeit ist der Hauptverkehrszweck in der Schweiz. Seit 2009 verfügt der Bund über eine Freizeitverkehrsstrategie mit einer Reihe von Massnahmen und Zielen, die zum Teil noch aktuell sind, um die nachhaltige Mobilität in diesem Bereich zu fördern. Trotz eines leichten Rückgangs der täglich für die Freizeit zurückgelegten Distanzen in der Schweiz zeigen die Daten, dass Auslandsreisen mit dem Flugzeug in den letzten 15 Jahren deutlich zugenommen haben. Diese Entwicklungen wurden in einer Studie und Zusammenfassungen auf der ARE-Website dargestellt [7]. Seit der Strategie 2009 gab es auch wichtige Änderungen, die nun eine effektivere Umsetzung von (neuen) Massnahmen erfordern. Die Digitalisierung bietet mehr Möglichkeiten, multimodale und nachhaltige Freizeitmobilität zu fördern. Zudem unterstützt dem Bund Pilotprojekte in diesem Bereich und stellt die Gesamtverkehrskoordination sicher, indem es den Dialog zwischen den Verkehrsakteuren fördert um das Thema Freizeitmobilität in verschiedene Sektoralpolitiken zu integrieren.

RÉSUMÉ

Les loisirs sont le principal motif de déplacement en Suisse. Depuis 2009, la Confédération dispose d'une Stratégie pour le trafic de loisirs proposant une série de mesures et d'objectifs, dont certains sont toujours d'actualité, pour promouvoir la mobilité durable dans ce domaine. Malgré une légère diminution des distances quotidiennes parcourues pour les loisirs en Suisse, les données montrent que les voyages en avion ont considérablement augmenté au cours des 15 dernières années. Cette évolution est présentée dans plusieurs documents sur le site de l'ARE [8]. Il y a également eu des changements importants depuis la stratégie de 2009, nécessitant maintenant une mise en œuvre plus efficace des (nouvelles) mesures. La digitalisation offre davantage de possibilités pour promouvoir une mobilité de loisirs multimodale et durable. La Confédération soutient des projets pilotes dans ce domaine et assure la coordination globale des transports en favorisant le dialogue entre les parties prenantes et en intégrant ce thème dans d'autres domaines politiques.

«Die Sehnsucht ins Ausland zu reisen, neue Länder und Kulturen zu entdecken, ist schon fast Teil unserer DNA.»

TIM BACHMANN

CEO Hotelplan Suisse

Interview geführt von Aurelio Viganì und Stefanie Ledergerber, Mitglieder COLLAGE-Redaktion

In den letzten 15 Jahren hat die Schweizer Bevölkerung die in ihrer Freizeit zurückgelegten Distanzen stark erhöht (siehe Einführungsartikel). Insbesondere die Entfernung und die Anzahl der Reisen ins Ausland haben deutlich zugenommen. Im nachfolgenden Interview geht Tim Bachmann (CEO Hotelplan Suisse) näher auf die dahinter liegenden Gründe ein, welche die Schweizer*innen im Laufe der letzten Jahre dazu veranlasst haben, weit weg zu reisen. Ausserdem geht er auf die möglichen Szenarien ein, die sich nach dem gesundheitlichen Notstand im Zusammenhang mit Covid-19 eröffnen. Einen speziellen Blick werfen wir dabei auf das Tessin, als eine sehr beliebte Feriendestination innerhalb der Schweiz, gleichzeitig aber auch eines der am stärksten von Covid-19 betroffenen Kantone.

COLLAGE (C): Statistische Daten zeigen, dass Reisen zunehmend die alltäglichen Freizeitaktivitäten ersetzen und dass die Reiseziele im Ausland immer weiter entfernt liegen. Was beobachten Sie beim Verhalten Ihrer Kunden? Finden Sie diese Tendenz bestätigt?

TIM BACHMANN (TB): In den Jahren vor Beginn der Corona-Krise spürten wir einen Wandel im Ferienverhalten der Schweizer*innen. Unsere Kunden buchten nicht mehr nur einmal Sommerferien und Winterferien, sondern gingen mehrmals pro Jahr in die Ferien ins Ausland.

C: Was sind aus Ihrer Sicht die Ursachen/Gründe für diese Entwicklung? Sind es einfach die sehr tiefen Kosten der Mobilität (insbesondere durch Billigfluglinien wie EasyJet) oder gibt es andere Gründe, warum Familien, Paare und Singles vermehrt ins Ausland reisen?

TB:

Die attraktiven Preise spielen sicherlich eine wesentliche Rolle, da sich Reisegäste dadurch auch mehrmals im Jahr Ferien im Ausland leisten können.

Primär reisen unsere Kunden aber an eine Destination, um das Land und die Kultur kennen zu lernen. Insbesondere Individual-Reisegäste setzen den Fokus in ihren Ferien darauf, «Neues» kennenzulernen.

C: Was suchen Ihre Kunden im Ausland, was sie in der Schweiz nicht finden? Wie könnte man ihre Bedürfnisse vermehrt auch in der Schweiz abdecken?

TB:

Die Sehnsucht ins Ausland zu reisen, neue Länder und Kulturen zu entdecken, den warmen Sand zwischen den Füßen zu spüren und das mediterrane Flair zu geniessen, ist schon fast Teil unserer DNA.

Ein solches Ferienerlebnis wird man in der Schweiz nicht finden. Dies obwohl die Schweiz ebenfalls sehr schöne Feriendestinationen hat.

C: Sehen Sie Unterschiede in den Reisewünschen und -gewohnheiten Ihrer deutsch-, französischsprachigen und Tessiner Kunden?

TB: Wenn Ferien im Ausland gefragt sind, reisen unsere Kunden aus der Deutschschweiz verglichen zu den Westschweizer*innen und den Tessiner*innen u.a. überproportional nach Zypern oder Spanien. Kunden aus der Romandie fokussieren oft auf die Sprache in der jeweiligen Destination und verbringen daher ihre Ferien häufig in Marokko, Tunesien, auf den französischsprachigen Inseln in der Karibik oder auch in Vietnam. Unsere Tessiner Kunden hingegen zieht es überproportional auf die Malediven, nach Ägypten oder auch nach Italien. Auffallend dabei ist, dass unsere Tessiner Kunden grossen Wert auf die Qualität des Essens legen. Im Winter bleiben Wintersportfans, egal aus welchem Landesteil, zudem oft «zuhause» und verbringen die Ferien zum Beispiel in einer Ferienwohnung von Interhome oder profitieren von einer der attraktiven Skipauschalen, welche wir mit den Marken Hotelplan und Migros Ferien anbieten.

C: Wie beeinflussen das gestiegene Klimabewusstsein (insbesondere bei der jüngeren Generation) und generell der Fokus auf nachhaltiges Reisen (Mobilität, Aktivitäten vor Ort usw.) die Urlaubsentscheidungen Ihrer Kundschaft? Welche Art von Veränderungen haben Sie in den letzten Jahren beobachtet?

TB: Durch die Corona-Krise ist die Klimadebatte in den Hintergrund gerückt. Wir sind jedoch überzeugt, dass dieses Thema wieder auf den Radar kommt, sobald sich die Situation



[ABB.1]



[ABB.2]



[ABB.3]

[ABB.1] Ferien in einem Tessiner Rustico /
Vacances dans un rustico tessinois / Vacanze in
un rustico ticinese (Quelle: Interhome, Rustico
Andrea)

[ABB.2] Aktivferien mit dem Bike in der Schweiz /
Vacances actives à vélo en Suisse / Vacanze
attive in Svizzera con la bici (Quelle: Hotelplan
Suisse)

[ABB.3] Ruhe und Erholung an einem der zahl-
reichen Schweizer Seen im Alpenraum / Calme
et repos au bord d'un des nombreux lacs suisses
de l'espace alpin / Pace e relax presso uno
dei numerosi laghi dell'arco alpino in Svizzera
(Quelle: Hotelplan Suisse)

rund um die Corona-Pandemie einigermaßen normalisiert hat. Mit unserer Spezialistenmarke Travelhouse haben wir u. a. deswegen neue Produkte lanciert. So bieten wir neu zum Beispiel sogenannte «Slow Travel»-Reisen an. Ob zu Fuss in Griechenland, auf dem Velo durch die Provence oder mit dem Zug durch Slowenien: Die Vielfalt der Rundreisen ist riesig und das Reiseerlebnis garantiert unvergesslich. Wir denken, dass wir mit diesen neuen Reisen den Nerv der Zeit treffen werden. Mit der Broschüre «Reisen im E-Auto» bieten wir zudem nachhaltige Autorundreisen in der Schweiz, Österreich, Deutschland, Frankreich und Italien an. Zudem haben wir bereits seit 2019 die Broschüre «Bahnreisen: Bahn frei für schöne Ferien» der Marke Hotelplan in unserem Angebot.

c: Die Covid-19-Pandemie ist ein harter Schlag für den Tourismussektor, aber vielleicht auch eine Chance für einige regionale Realitäten. Der Sommer 2020 war für den Schweizer Tourismus letztlich weniger schlimm als erwartet. Die pandemie-bedingten Unsicherheiten werden kurz- bis mittelfristig bleiben... Wie geht Hotelplan mit diesen Veränderungen um? Denken Sie über eine Neupositionierung Ihrer Angebote auf mehr lokale Destinationen (Schweiz oder Nachbarländer) nach?

TB: Diese Krise – wie wir sie aktuell erleben – ist eine noch nie dagewesene Situation für uns alle und stellt uns und die gesamte Reisebranche vor grosse Herausforderungen. Der Schaden für die gesamte Reisebranche ist immens. Mit dem breit aufgestellten Angebot der gesamten Hotelplan Gruppe hatten wir jedoch bereits vor Corona ein «Vollsortiment» mit Badeferien, Individualreisen aber auch mit der Vermietung von Ferienwohnungen und Ferienhäusern. Eine grundsätzliche Neupositionierung war demnach nicht nötig. Jedoch haben wir bei Hotelplan Suisse während der Krise das Ferienangebot in der Schweiz und im angrenzenden Ausland ausgebaut, um die Bedürfnisse unserer Kunden noch besser abdecken zu können.

RÉSUMÉ

«Le désir de voyager à l'étranger est dans notre ADN.»

La tendance de la population suisse à parcourir des distances de plus en plus longues pour ses loisirs à l'étranger a également été observée par Hotelplan Suisse dans les années précédant la pandémie de covid-19. Aux vacances classiques d'été ou d'hiver s'ajoute un nombre croissant de voyages à l'étranger, motivés par des prix attractifs et surtout par le désir de connaître de nouvelles cultures et de nouveaux pays. Tim Bachmann, CEO d'Hotelplan suisse, explique dans cette interview quelques-unes des différences entre les aspirations et les habitudes de voyage des clients suisses allemands, francophones et tessinois, et comment l'entreprise tient de plus en plus compte des nouvelles tendances. La prise de conscience accrue de l'environnement, et en particulier la pandémie de l'année dernière, ne devrait pas, selon Hotelplan, modifier radicalement les comportements des clients suisses en matière de voyages d'agrément à long terme. Toutefois, le groupe Hotelplan a progressivement élargi sa gamme de produits à cet égard avec des voyages «slow travel», des tours en voiture électrique et des appartements de vacances en Suisse et dans les pays voisins.

c: Das Tessin ist seit jeher ein beliebtes Reiseziel, vor allem für Deutschschweizer Touristen. Welchen Einfluss erwartet resp. erkennt man bereits jetzt im Zusammenhang mit grossen übergeordneten Veränderungen wie AlpTransit oder mit der Covid-Pandemie für die Tourismusdestination «Tessin»?

TB: Die Pandemie hat viele Schweizerinnen und Schweizer dazu bewogen, ihre Ferien im letzten Jahr in der Schweiz zu verbringen. Diesen Trend spürten wir insbesondere bei unserer Schwesterfirma, dem Ferienwohnungsvermittler Interhome. Nebst den Bergkantonen Graubünden und dem Wallis war bei den Gästen von Interhome auch das Tessin, insbesondere mit den teilweise eher abgelegenen Rusticos, äusserst beliebt. Die einen oder anderen Gäste haben die Schweiz in den letzten Monaten sicherlich neu entdeckt und werden demnach auch eine ihre nächsten Ferien in der Schweiz und somit auch im Tessin verbringen. Der Tourismus wird sich jedoch nicht grundlegend ändern. Die Sehnsucht ins Ausland zu reisen, ist bei unseren Kunden definitiv da. Das spüren wir im täglichen Kontakt mit ihnen.

c: Wie sehen umgekehrt die Reisewünsche und -gewohnheiten der Tessiner Bevölkerung aus – insbesondere mit dem Fokus von vermehrt lokalen Reisen? Gibt es einen Kanton oder eine Region der Schweiz oder der Nachbarländer, die von Ihrer Tessiner Kundschaft besonders bevorzugt wird?

TB: Entscheiden sich unsere Tessiner Kunden in den Sommermonaten für Ferien im Ausland, so sind zum Beispiel das rote Meer und auch Griechenland sehr beliebt. Tessiner Wintersportfans verbringen ihre Skiferien sehr gerne in den Schweizer Bergkantonen Wallis und Graubünden. Wer im Winter Sonne und Wärme sucht, reist oftmals auf die Malediven, in die Dominikanische Republik, nach Dubai oder auch Abu Dhabi.

RIASSUNTO

«Il desiderio di viaggiare all'estero è nel nostro DNA.»

La tendenza della popolazione svizzera a percorrere sempre più distanze per i viaggi del tempo libero all'estero è un fenomeno osservato anche da Hotelplan Suisse negli ultimi anni che hanno preceduto la pandemia di covid-19. La classica vacanza estiva o invernale è affiancata infatti da un numero crescente di viaggi favoriti dai prezzi attrattivi all'estero ma soprattutto dal desiderio di conoscere nuove culture e paesi. Tim Bachmann, CEO di Hotelplan, ci spiega in questa intervista alcune differenze nelle aspirazioni e abitudini di viaggio del cliente svizzero tedesco, romando e ticinese e come l'azienda tenga sempre più in considerazione le nuove tendenze. L'accresciuta sensibilità ambientale, e soprattutto la pandemia nell'ultimo anno, non dovrebbero però secondo Hotelplan modificare radicalmente sul lungo termine i comportamenti in materia di viaggi per il tempo libero della clientela svizzera. Tuttavia, il gruppo Hotelplan ha gradualmente ampliato la sua gamma di prodotti in questo senso con viaggi «slow travel», tour in auto elettrica e appartamenti di vacanza in Svizzera e nei paesi vicini.

Treibende Kräfte im Freizeitverkehr

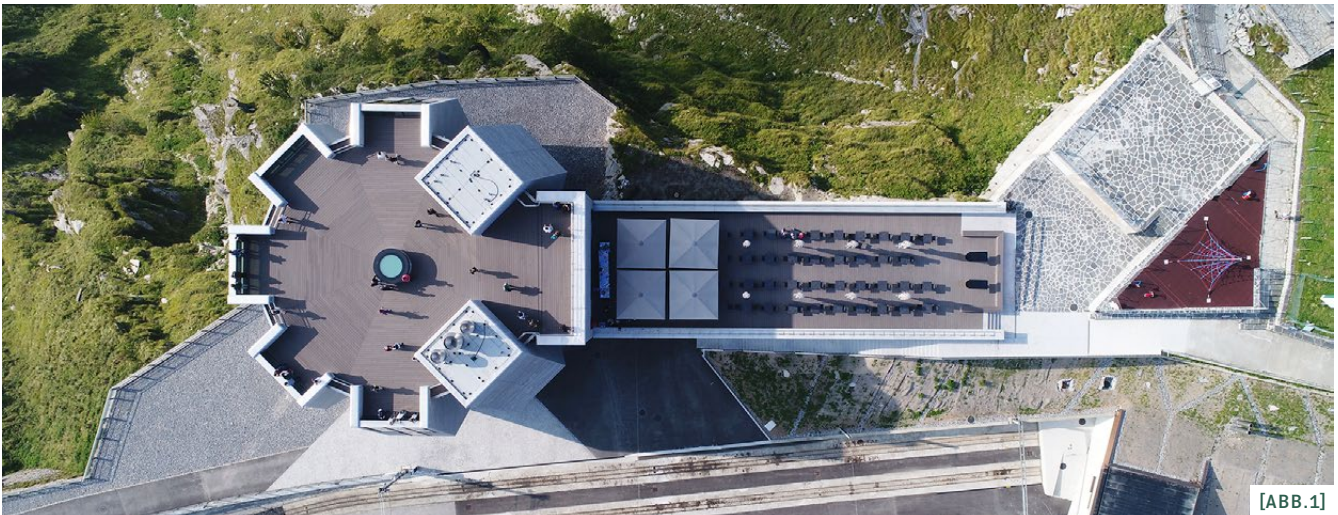
Sozialwissenschaftliche Einblicke

UELI HAEFELI

Prof. Dr., Gesellschafter Interface
Politikstudien Forschung Beratung,
Luzern

TOBIAS ARNOLD

Dr. Mitglied der Geschäftsleitung,
Interface Politikstudien Forschung
Beratung, Luzern



[ABB.1]

Gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 macht der Freizeitverkehr 44 Prozent der durchschnittlichen Tagesdistanz der Bevölkerung im Inland aus. Er ist damit der quantitativ wichtigste Verkehrszweck. Dazu kommt, dass immer häufiger Freizeitwege im Ausland unternommen werden und dabei sehr häufig das Flugzeug genutzt wird. Und: Der Freizeitverkehr wird in Zukunft noch zunehmen. Gemäss den ARE-Verkehrsperspektiven 2040 gehört er mit einer Zunahme von 32% zwischen 2010 und 2040 zu den am stärksten wachsenden Verkehrssegmenten. Welche Treiber heizen den Freizeitverkehr immer weiter an?

Ein besseres Verständnis unseres Mobilitätsverhaltens in der Freizeit tut angesichts seiner Bedeutung Not. Dies ganz besonders, wenn eine effektive und effiziente Steuerung des Freizeitverkehrs im Hinblick auf seine Nachhaltigkeit anstrebt werden soll. Im Rahmen einer Studie der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI wurden mit einem Fokus auf die alltägliche Freizeitmobilität die folgenden Forschungsfragen beantwortet [1]:

1. Welchen Einfluss haben individuelle, gesellschaftliche und kontextuelle Merkmale sowie kohorten- und zeitperiodenbezogene Faktoren auf den Freizeitverkehr? Welche Treiber des Freizeitverkehrs lassen sich nachweisen?
2. In welche Typen lässt sich die Schweizer Wohnbevölkerung hinsichtlich ihrer freizeitbezogenen Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen einteilen?

[1] Ueli Haefeli, Tobias Arnold, Martin Lutzenberger, Konrad Götz, Julian Fleury (2021): *Treibende Kräfte im Freizeitverkehr*, Forschungsprojekt SVI 2017/008 auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI), Hg.: Bundesamt für Strassen ASTRA, Bern.

3. Welche Arten des Freizeitverkehrs bestehen, welchen kommt hinsichtlich der Umweltauswirkungen eine hohe Priorität zu und wie hängen diese mit den verschiedenen Freizeitmobilitätstypen zusammen?

Drei Typen von Freizeitmobilien

Im Rahmen einer schweizweit repräsentativen Befragung wurden die folgenden drei Typen von Freizeitmobilien identifiziert. [ABB.2]

Die Spass- und Erlebnisorientierten (32% in der Stichprobe) wollen in ihrer Freizeit in erster Linie etwas Neues erleben, was sie oft in die Ferne reisen lässt und was auch mit einem hohen Konsumniveau (u.a. beim nächtlichen Ausgang oder beim Restaurantbesuch) im Zusammenhang steht. Die überdurchschnittlich jungen Personen sind sportlich aktiv. Sie nutzen ausserdem vergleichsweise häufig das Flugzeug. Mobilität wird hier als Zweck für die Freizeitbedürfnisse gesehen; da kann das Zufussgehen, das Velofahren oder der ÖV durchaus auch eine Rolle spielen, sehr oft wird jedoch auf Verkehrsmittel des MIV zurückgegriffen.

Auch die *Umwelt- und Nahraumorientierten* (40% in der Stichprobe) suchen in ihrer Freizeit die Aktivität und finden diese draussen in der Natur in der näheren Umgebung. Sie nutzen die Naherholungsräume für sportliche Aktivitäten oder um einfach die Natur zu geniessen. Ihre Wahl, Naherholungsräume aufzusuchen, anstatt weit in die Ferne zu reisen, steht nicht zuletzt im Zusammenhang mit ihrer Orientierung, sich in der Freizeit möglichst umweltfreundlich zu verhalten.

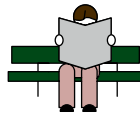
[ABB.1] Architektur und Landschaft zur Wiederbelebung des lokalen Tourismus, mit der «Fiore di pietra» von Mario Botta / Architecture et paysage pour relancer le tourisme local, avec le «Fiore di pietra» de Mario Botta / Architettura e paesaggio per rilanciare il turismo locale, con il «Fiore di pietra» di Mario Botta (Foto: Ferrovia Monte Generoso, Enrico Cano)



Spass- und Erlebnisorientierte
32.4 %
Neues erleben, nicht zuletzt in der Ferne



Umwelt- und Nahraumorientierte
40 %
Aktiv sein in der Natur



Entspannungsorientierte
27.5 %
Ruhe und Entspannung finden

[ABB.2] 3 Typen von Freizeitmobilien / Trois types de personnes mobiles dans les loisirs / Tre tipi di persone che si spostano nel tempo libero (Quelle: Eigene Darstellung)

Bei den *Entspannungsorientierten* (28% in der Stichprobe) handelt es sich um den am wenigsten aktiven Typ von Freizeitmobilien. Anstatt sich in der Natur körperlich zu betätigen oder mit Freunden auf Reisen zu gehen und neue Abenteuer zu erleben, finden die Entspannungsorientierten ihre Zufriedenheit in der Freizeit mit Ruhe und Erholung.

Die Rolle von Mobilitätswerkzeugen, Wohnort, Demografie und Sozioökonomie

Auf der Suche nach den wichtigsten Treibern des Freizeitverkehrs zeigt sich zunächst die zentrale Rolle von *Mobilitätswerkzeugen*. Die Verfügbarkeit von Autos, ÖV-Abonnements oder eine Mobility-Mitgliedschaft beeinflussen die Freizeitmobilität stark. Aber auch verschiedene *Aspekte des Wohnorts* prägen die Mobilität in der Freizeit. Ins Auge sticht insbesondere, dass eine grosse Zufriedenheit mit dem Wohnort zu einer geringeren Reiseaktivität und einer geringeren Nutzung des MIV führt. Weiter fördern Partnerschaften die Häufigkeit von Reisen bis zu dem Moment, wo Kinder dazukommen. Die Analyse zu den *soziodemografischen Faktoren* ergab, dass mit zunehmendem Alter eher der MIV gewählt wird, zumindest solange dies der gesundheitliche Zustand zulässt. Schliesslich zeigt sich, dass die *Sozioökonomie* einer Person weniger für die Verkehrsmittelwahl in der alltäglichen Freizeit (z.B. Besuche von Restaurants oder Kulturveranstaltungen), dafür aber umso mehr für die Reiseaktivität in der nicht alltäglichen Freizeit (z.B. Ferien oder Reisen) relevant ist; insbesondere nehmen Reisen mit Übernachtung ab einem gewissen Einkommensniveau stark zu.

Die wichtigsten Kategorien des alltäglichen Freizeitverkehrs

In einem weiteren Arbeitsschritt wurden die Wege im Zusammenhang mit den häufigsten und im Hinblick auf Verkehrsvorgänge relevantesten Freizeitzielen danach unterteilt, ob der Zielort sich in einem Agglomerationskern, einem Agglomerationsgürtel oder im periurbanen Raum befindet. Entstanden sind zwölf Kategorien des alltäglichen Freizeitverkehrs, die hinsichtlich verschiedener Kennwerte verglichen wurden. Dabei zeigt sich, dass der Besuch von Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen und Sportanlässen im periurbanen Raum mit der höchsten Belastung von Verkehrsinfrastruktur und Umwelt einhergeht. Fast ein Viertel aller Wege im Zusammenhang mit dieser Freizeitaktivität entfallen auf Stosszeiten und aufgrund der vergleichsweise langen Distanzen mit einem nennenswerten MIV-Anteil von gut 75 Prozent sind auch der Energieverbrauch und der CO₂-Austoss pro Weg im Durchschnitt hoch. Weitere Kategorien mit einer im Durchschnitt hohen Belastung sind Besuche bei Verwandten oder Bekannten mit Zielort in einem Agglomerationsgürtel sowie mit Zielort im periurbanen

Raum; beide Kategorien insbesondere aufgrund eines hohen Energie- und CO₂-Verbrauchs. [ABB.3]

Betrachtet man die Ergebnisse unabhängig vom Freizeit-zweck, zeigt sich, dass in der Tendenz Freizeitaktivitäten mit Zielort im periurbanen Raum mit einer höheren Belastung einhergehen als solche mit Zielort in einem Agglomerationskern oder einem Agglomerationsgürtel.

Ausgehend von den empirischen Ergebnissen der Studie zeigen die nachfolgenden zwei Abschnitte auf, wie das Freizeitverkehrsverhalten der in der Schweiz wohnhaften Bevölkerung in Bezug auf individuelle Faktoren und Kontextfaktoren zusammengefasst werden kann.

Treiber des Freizeitverkehrs aus Sicht des Individuums

Will man das Handeln eines Menschen auf seine individuellen Attribute zurückführen, lassen sich physische, psychologische und soziokulturelle Faktoren unterscheiden. Bezüglich der *physischen* Faktoren ist die individuelle Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen zentral. Mit dem Besitz eines Autos oder eines ÖV-Abonnements steigt die Nutzung der jeweiligen Option. Mit einem höheren Einkommen und einem höheren Bildungsniveau gehen längere Distanzen sowie eine stärkere Reiseaktivität einher. Keine eindeutigen Zusammenhänge lassen sich für die demografischen Faktoren Alter, Geschlecht und Wohnort erkennen. Viel eher scheint die Mobilität im Zusammenhang mit Lebensphasen zu stehen.

Die Erkenntnisse zu *psychologischen* Faktoren lassen sich wie folgt zusammenfassen: Dem Umweltbewusstsein kommt als soziale Norm eine wichtige Bedeutung bei den Entscheidungen zu. Wichtig ist auch die wahrgenommene Verhaltenskontrolle, mit anderen Worten: der von uns individuell wahrgenommene Handlungsspielraum bezüglich Verkehrsmittelwahl; Freizeit-zweck oder Zielort.

Bezogen auf die *soziokulturellen* Faktoren zeigt sich: Die Spass- und Erlebnisorientierten einerseits und die Entspannungsorientierten andererseits decken das Spektrum der Freizeitorientierungen ab. Während Erstere ein grosses Bedürfnis nach Aktivitäten und nach Neuem haben, sehen Letztere ihre Bedürfnisse dann erfüllt, wenn sie die Freizeit zur Erholung nutzen können. Die Umwelt- und Nahraumorientierten lassen sich zwischen diesen beiden Typen positionieren. Zusätzlich zu den Freizeitorientierungen erweisen sich Lebensphasen als zweiten fruchtbaren soziokulturellen Erklärungsansatz für den Freizeitverkehr: Der Eintritt ins Erwachsenenalter, die Gründung einer Familie sowie die mit dem hohen Alter einhergehenden gesundheitlichen Einschränkungen sind Beispiele für solche biografischen Bruchstellen.

	Zielort		
	Agglozentrum	Agglogürtel	Periurban
Besuche bei Verwandten oder Bekannten	●	●	●
Gastronomiebesuche	●	●	●
Kulturveranstaltungen / Freizeitanlagen, passiver Sport (z.B. Matchbesuch)	●	●	●
Nicht-sportliche Aussenaktivität (z.B. Spazieren)	●	●	●

[ABB.3] Nachhaltigkeitsbilanz der Freizeitmobilität nach Zielort / Performances de durabilité de la mobilité de loisirs selon la destination / Bilancio di sostenibilità della mobilità del tempo libero secondo la destinazione (Quelle: Eigene Darstellung)

Treiber des Freizeitverkehrs auf der Ebene des Kontexts

Die Faktoren auf der Kontextebene lassen sich in physische, soziokulturelle, sozioökonomische und rechtliche respektive politische Faktoren unterteilen. Ein erstes wichtiges Merkmal der physischen Umwelt in Bezug auf den Freizeitverkehr ist die räumliche Lage der Freizeitinfrastruktur. Peripher gelegene Freizeitziele führen zu längeren Distanzen und in der Tendenz zu einem höheren MIV-Anteil. Als zweites Merkmal kann das ÖV-Angebot betrachtet werden. Diesbezüglich zeigt sich in den Analysen jedoch kein eindeutiger Effekt. Gemäss den Ergebnissen hängt die Anbindung des Wohnorts an das ÖV-Netz nicht mit der Nutzung des ÖV zusammen. In der Schweiz dürfte das ÖV-Angebot in den meisten Regionen derart ausgebaut sein, dass der Faktor, zumindest, wenn man den Wohnort betrachtet, heute in den meisten Fällen nicht mehr als Erklärungsansatz für das Freizeitverkehrsverhalten taugt.

Wie unsere *sozialen Kontakte* geografisch angesiedelt sind, prägt unser Mobilitätsverhalten in der Freizeit stark. Je peripherer die sozialen Kontakte einer Person zerstreut sind, desto längere Distanzen werden zurückgelegt und desto häufiger werden Verkehrsmittel des MIV genutzt. Nebst den soziokulturellen Elementen werden Menschen auch durch *sozioökonomische* Faktoren geprägt, die während ihrer Sozialisierung vorherrschend waren, also beispielsweise inwieweit in der Freizeit der öffentliche Verkehr genutzt wurde.

Schliesslich ist unstrittig, dass das Freizeitverkehrsverhalten auch von *rechtlichen* und *politischen* Faktoren abhängt. Im Rahmen der vorliegenden Forschungsarbeit wurde der Fokus aber noch erweitert: Mittels sogenannter verhaltensökonomischer Experimente wurde geprüft, inwiefern die Veränderung von Informationen (bei gleichbleibenden materiellen Rahmenbedingungen) eine Auswirkung auf Entscheidungen im Freizeitverkehr haben. Auch wenn die Hoffnung jener, die in persuasiven, der Überzeugung dienenden Instrumenten ein «Allheilmittel» zur Lösung aktueller verkehrspolitischer Probleme sehen, gedämpft werden: Die Ergebnisse ermuntern und zeigen, dass zumindest bei einer bestimmten Ausgestaltung der Informationen durchaus Effekte erzielt werden können. So erhöht sich etwa die Wahrscheinlichkeit, dass eine Person den ÖV einer Flugreise vorzieht, wenn darauf hingewiesen wird, dass eine Flugreise auch mit einem beträchtlichen Zeitaufwand vor und nach dem Flug einhergeht (Anreise, Check-In usw.).

Gesamtbild der Treiber

All diese Faktoren lassen sich zu einem Gesamtbild der Treiber des Freizeitverkehrs zusammenfügen: *Erstens* bestätigt sich, dass Freizeitverkehr nicht eindimensional erklärt werden kann, sondern als ein Zusammenspiel verschiedener Gruppen von Faktoren auf Individual- und Kontextebene betrachtet werden muss. Zu einseitige Erklärungen, die entweder nur das handelnde Individuum oder aber nur den Kontext eines Individuums betrachten, sind demnach klar nicht zielführend.

Zweitens erhärten sich auf der Ebene der individuellen Faktoren bisherige Forschungsergebnisse, wonach die Sozioökonomie (vor allem das Einkommen und die Bildung) und der Besitz von Mobilitätswerkzeugen wichtige Treiber des Freizeitverkehrs sind.

Drittens zeigen sich auf der individuellen Ebene weitere relevante Faktoren, die über Soziodemografie und Sozioökonomie hinausgehen. So zeigen die Unterschiede zwischen den Typen von Freizeitorientierungen, dass Freizeitmobilität in hohem Masse von Freizeitorientierungen abhängt, die nicht mit soziodemografischen oder sozioökonomischen Faktoren korrelieren. Des

Weiteren folgt die Freizeitmobilität gewissen Lebensphasen (altersbedingte Veränderungen, Veränderungen der familiären Situation etc.).

KONTAKT

haefeli@interface-pol.ch

RÉSUMÉ

Facteurs déterminants pour la mobilité de loisirs

Quels facteurs peut-on identifier comme moteurs du trafic de loisirs? Telle était la question centrale d'un projet de recherche de l'Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI) achevé en 2021. Il en ressort qu'une explication unidimensionnelle ne saurait suffire à rendre compte du trafic de loisirs, celui-ci devant plutôt être vu comme une interaction de divers facteurs individuels et contextuels, parmi lesquels figurent en premier lieu le revenu, l'éducation et l'accessibilité des moyens de transport. Des différences sont par ailleurs apparues entre trois types de personnes mobiles définis dans le projet. Ainsi, la mobilité de loisirs dépend en grande partie d'orientations liées non pas à des facteurs sociodémographiques ou socioéconomiques, mais à des préférences et intérêts personnels. En outre, la mobilité de loisirs suit certaines phases de la vie: l'entrée dans l'âge adulte, la fondation d'une famille et les atteintes à la santé qui accompagnent le vieil âge représentent quelques-uns de ces tournants biographiques. Enfin, des instruments persuasifs, c'est-à-dire des informations diffusées à des fins de conviction, peuvent aussi jouer sur les habitudes de déplacement pour les loisirs.

RIASSUNTO

Fattori determinanti nel traffico del tempo libero

Da che cosa è stimolato il traffico ricreativo? Intorno a questa domanda è stato condotto un progetto di ricerca dell'Associazione svizzera degli ingegneri ed esperti in trasporti SVI, conclusosi nel 2021. Ne è risultato che il fenomeno è complesso. Intervengono diversi fattori, sia sul piano individuale sia su quello contestuale. Tra quelli più importanti si possono citare il reddito, il livello di formazione e il possesso di strumenti di mobilità. Ma il progetto ha identificato tre tipi distinti di persone che si spostano per motivi di svago. Ognuno di questi tipi presenta comportamenti differenti. La mobilità nel tempo libero dipende quindi in buona parte da attività di svago che non sono correlate con fattori sociodemografici o socioeconomici, bensì con interessi e preferenze personali. Gli spostamenti nel tempo libero evolvono inoltre nel corso della vita di ognuno. L'inizio dell'età adulta, il momento in cui si crea una famiglia, quello in cui gli acciacchi dovuti all'età impongono determinati limiti sono solo alcuni dei cambiamenti che influiscono sulle nostre abitudini in fatto di mobilità. Ci sono poi alcuni strumenti di informazione persuasiva suscettibili di modificare i comportamenti individuali a livello di mobilità del tempo libero.

Il progetto del Laveggio: un progetto riuscito per conciliare in futuro svago di prossimità, tutela del territorio e sviluppo sostenibile

SAMUELE CAVADINI

Sindaco Città di Mendrisio



[ILL. 1]

[ILL. 1] Parco del Laveggio: vista d'insieme / Parco del Laveggio: Gesamtansicht / Parc du Laveggio: vue d'ensemble (Fonte: Laboratorio Ticino USI. Progetto modello Parco Laveggio, giugno 2016)

Il parco del Laveggio è un progetto nato dal basso ancora da concretizzare che risponde ad un'accresciuta sensibilità della popolazione per la tutela del territorio e che, grazie anche a nuovi strumenti pianificatori, garantirà alla popolazione una migliore qualità di vita ed un facile accesso a zone verdi per lo svago di prossimità e il tempo libero.

Il Mendrisiotto è una regione che si è sensibilmente modificata nel corso dei decenni seguendo dei «trend del momento» che, purtroppo, non hanno favorito uno sviluppo attento e rispettoso.

Da inizio Novecento e sino all'immediato dopoguerra il nostro territorio era ancora contraddistinto da una vocazione agricola che aveva alcuni retaggi medievali. Ricordo dai racconti di mia nonna, figlia di contadini, che la sua famiglia soleva pagare l'affitto dei terreni coltivati con parte del raccolto

(dinamica tipica della mezzadria). A quei tempi il territorio era poco urbanizzato come testimoniano molti documenti fotografici e filmati dell'epoca. Successivamente il boom economico del secondo dopo guerra ha portato con sé opere infrastrutturali, quali l'autostrada, e l'insediamento di aree industriali ed economiche sviluppatasi a macchia di leopardo.

La pianificazione dell'epoca non ha saputo, o forse potuto, favorire un'urbanizzazione armoniosa ed ordinata che avrebbe evitato la creazione di conflitti fra zone di diversa destinazione. Ancora oggi sono presenti situazioni dove l'industria lambisce l'abitato o addirittura la zona agricola. Osservando ora il territorio verrebbe da prendersela con gli amministratori del passato per la scarsa lungimiranza, bisogna tuttavia considerare che in quell'epoca era in corso un cambiamento paradigmatico che si sostanzava non solo da un riscatto economico ma anche da un forte desiderio di cambiamento. La modernità di allora, fatta anche di opere infrastrutturali, importanti edificazioni e nuove visioni urbanistiche ed architettoniche lasciò segni evidenti nel territorio, ancora oggi presenti.

Mendrisio si trova ora in una nuova fase di ulteriore mutamento paradigmatico, con un nuovo pensiero ed approccio al territorio che stimola riflessioni e progetti a livello di tutto il Distretto. L'obiettivo comune è garantire uno sviluppo più sostenibile che possa trovare una diversa coesistenza fra sviluppo economico ed ambiente.

Il parco del Laveggio, nasce in questo contesto e trova la sua forza proprio nella volontà di riscoprire un territorio che per troppo tempo ha scordato le proprie origini e bellezze. La forza del progetto non è tuttavia solo questa. Nasce dalla volontà di un'associazione «Cittadini per il territorio» fondata con lo scopo di tutelare il paesaggio del Mendrisiotto e Basso Ceresio, scegliendo però di giocare la partita non soltanto sulla difensiva (attraverso ad esempio opposizioni o ricorsi a progetti di terzi) ma assumendo un ruolo attivo attraverso la concretizzazione di progetti e visioni, cercando di costruire un consenso attorno agli stessi e adottando una strategia di divulgazione.

Il parco del Laveggio, cui si è iniziato a pensare fin dal 2010, è «...un'idea, forse un'utopia, ma anche una realtà fisica per fortuna ancora ben presente anche se a volte nasco sta» [1] che si realizza grazie ad un bando di concorso indetto dalla Confederazione nel 2014 che ha poi permesso, grazie anche ai finanziamenti del ERSM [2], di formulare un primo progetto modello che si è successivamente affinato definendo il concetto ed i contenuti del futuro parco.

L'obiettivo primario è quello di ridare dignità ad un comparto di fondo valle che in passato definiva in modo chiaro il Mendrisiotto e che ora è caratterizzato da un certo disordine urbanistico, ma anche e soprattutto quello di offrire un'area per lo svago di prossimità. In sostanza l'idea è di «...riscattare dal degrado e di riqualificare una parte importante della pianura del Mendrisiotto, assumendo come elemento portante il fiume Laveggio. Si tratta di salvaguardare i valori naturali (acqua, vegetazione, flora, fauna) della regione; di aumentare e valorizzare le aree pubbliche; di organizzare collegamenti efficaci tra le differenti aree funzionali, culturali e di svago; di promuovere i percorsi pedonali e gli spazi pubblici in senso stretto. Per far questo è necessaria una visione complessiva del territorio, non subalterna rispetto alla pianificazione locale...» [3]

Il Parco è stato inserito nella scheda R9 del Piano direttore del Cantone Ticino ed è diventato un riferimento per altri progetti nati successivamente. Ne è un esempio il Piano direttore Comunale portato avanti dal Comune di Mendrisio. Un do-

cumento, ancora in fase di realizzazione, che ambisce a creare una visione territoriale più armoniosa e coerente, considerato che Mendrisio è una realtà di dieci quartieri ed altrettanti Piani regolatori, con a tratti dei conflitti. Attraverso una procedura di mandato di studio in parallelo il collegio di esperti è infine giunto alla scelta del team vincitore [4] che con il suo progetto denominato «una città in riva al fiume» ha identificato il fiume Laveggio quale asse strutturante della nuova visione territoriale, relativamente alla quale trovano relazioni e collegamenti altri elementi territoriali quali il lago, il nucleo storico, la città alta e bassa.

Il parco del Laveggio è stato inoltre utilizzato, unitamente ad altri documenti, quale riferimento per il «Concorso: rivalorizzazione del Laveggio», Tratta: Confluenza Morée – Foce» che vede quale committente il Comune di Riva San Vitale, la Città di Mendrisio ed il Consorzio manutenzione arginature del medio Mendrisiotto (CMAMM).

Tale progetto è inizialmente scaturito da lacune nella sicurezza idraulica del fiume, si è poi sviluppato tenendo conto di aspetti legati alla qualità paesaggistica, l'ecologia e la fruibilità rispettando quindi anche gli intendimenti del Parco del Laveggio.

Vi è infine un ulteriore aspetto che attribuisce al Parco del Laveggio una sua particolare forza e che scaturisce dalla sua conformazione territoriale. Il comprensorio non coinvolge unicamente la città di Mendrisio ma anche i Comuni dove si trova la sorgente del Laveggio (Stabio, zona Santa Margherita) e la foce (Riva San Vitale).

Il fatto di creare una chiara identità territoriale che segue i confini naturali e non politici ha comportato un avvicinamento fra i tre enti locali che cercano ora di ragionare assieme coordinando gli interventi all'interno del perimetro. Il risultato è una maggiore convergenza circa gli obiettivi che sono condivisi coerentemente. La collaborazione favorisce pure l'intervento di altri attori istituzionali quali il Cantone e la Confederazione.

Attribuire al parco una propria personalità facilita inoltre il coinvolgimento della popolazione che, grazie ad una chiara identità, inizia a comprendere le potenzialità ed il senso complessivo del progetto.

In conclusione il Parco del Laveggio ha contribuito a modificare la visione territoriale non solo di Mendrisio, facilitando e legittimando un percorso che la nostra città ha avviato per una diversa percezione e visione del territorio con una particolare attenzione alla prossimità.

Creare degli spazi urbani e naturali di qualità collegati da percorsi pedonali e ciclabili, valorizzare il territorio da un punto di vista ambientale ma anche sociale (zone di incontro e di svago di prossimità), affrontare la sfida dei cambiamenti climatici, scoprendo così un nuovo equilibrio più sostenibile nello sviluppo sociale ed economico sono sfide che Mendrisio sta attualmente affrontando ma che difficilmente potrà fronteggiare da sola.

La storia del Parco del Laveggio dimostra come anche gruppi di cittadini possano assumere un ruolo attivo e contribuire proattivamente ad un processo di cambiamento territoriale a favore di tutta la Comunità che beneficia ora di un'area di prossimità attrattiva per lo svago e il tempo libero nella natura.

[1] www.cittadiniperilterritorio.ch/parco-del-laveggio/il-parco-del-laveggio.html

[2] Ente regionale di sviluppo del Mendrisiotto e basso Ceresio

[3] <http://www.cittadiniperilterritorio.ch/parco-del-laveggio/il-primo-progetto.html>

[4] LRS architectes + Atelier Descombes Rampinini



[ILL. 2]

[ILL. 2] | meandri nascosti del fiume / Die verborgenen Mäander des Flusses / Les méandres cachés de la rivière (Fonte: Laboratorio Ticino)

ZUSAMMENFASSUNG

Das Projekt Laveggio: Naherholung, Landschaftsschutz und nachhaltige Entwicklung im Einklang

Die Bevölkerung ist zunehmend sensibilisiert für das Thema Lebensqualität und generell für Raum und Landschaft. Während das Mendrisiotto in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts noch kaum urbanisiert und rein ländlich geprägt war, führten der Wirtschaftsboom der Nachkriegszeit und die neue Strasseninfrastruktur zu einer «leopardenfleckenförmigen» Entwicklung von Aktivitäten und Siedlungen. Diese Entwicklung, die damals als Synonym für sich verbreitenden Wohlstand betrachtet wurde, wird heute kritisch hinterfragt. Das (von einer Bürgerinitiative angestossene) Projekt eines Parks entlang dem Laveggio, das auf Überlegungen zu einer raumplanerischen und landschaftlichen Umgestaltung des kleinen Flusses in der Ebene des oberen Mendrisiottos basiert, schuf solide Voraussetzungen für eine Neubetrachtung der Raumentwicklung der Stadt Mendrisio. Die Gemeinde Mendrisio sieht darin insbesondere zwei Vorzüge: Einerseits entsteht so eine Art «grüne Ader» für nachhaltige Mobilität zwischen den in der Ebene gelegenen Teilen der Stadt Mendrisio (von Genestrerio bis Capolago), andererseits ermöglicht das Projekt die Sicherung und Aufwertung einer als Naherholungsgebiet wertvollen offenen Grünfläche mitten im städtischen Ballungsgebiet. Im neuen kommunalen Richtplan, der die Leitlinien für eine den Bedürfnissen der heutigen Bürgerinnen und Bürger gegenüber aufmerksameren Raumplanung und Raumentwicklung definiert, werden diese Chancen berücksichtigt und konkretisiert.

RÉSUMÉ

Laveggio: conjugaison réussie entre loisirs de proximité, protection du paysage et durabilité

Les citoyens sont toujours plus sensibles à la qualité de vie et, en général, à l'espace et au paysage. Si, durant la première moitié du vingtième siècle, le Mendrisiotto était encore peu urbanisé et typiquement rural, le boom économique de la Seconde Guerre mondiale qui a suivi et l'arrivée des grands axes routiers ont entraîné un développement d'activités et du milieu bâti «en taches de léopard». Cette transformation, vue alors d'un bon œil comme le signe d'un bien-être diffus, est aujourd'hui remise en question. Initié dans le cadre d'une réflexion autour de la requalification territoriale et paysagère du petit cours d'eau qui traverse les plaines du haut Mendrisiotto, le projet du parc du Laveggio (impulsé par un groupe de citoyens) a su créer des conditions solides pour repenser le développement territorial de la ville de Mendrisio. Ce projet a deux mérites que l'exécutif communal s'efforce de mettre en avant: d'une part, il représente une forme d'«artère verte» pour la mobilité douce entre les quartiers de Mendrisio (de Genestrerio à Capolago); d'autre part, il permet de sauvegarder et de valoriser un espace vert ouvert au cœur de l'agglomération urbaine qui est d'un grand intérêt pour les loisirs de proximité. Ces opportunités sont reconnues et concrétisées dans le nouveau plan directeur communal qui tracera les grandes lignes d'une politique d'aménagement et de développement du territoire plus en phase avec les exigences des citoyens d'aujourd'hui.

Quand la mobilité devient loisirs

VINCENT PELLISSIER

Dr, Ingénieur cantonal,
Chef du Service de la mobilité
du Canton du Valais

La société actuelle donne de plus en plus de place aux loisirs. La demande générée par ce type d'activités, qui représentent déjà aujourd'hui une part prépondérante des trajets réalisés sur le territoire national, va donc continuer à augmenter. Les mégatendances, comme la prise de conscience de la finitude des ressources, qu'elles soient naturelles, territoriales ou financières, mais aussi les spécificités topographiques et climatiques d'un canton alpin sont-elles en train de modifier la relation entre la mobilité et le territoire? Mais plus encore, le fait de se déplacer devenant un loisir en soi, ces évolutions sociologiques ne sont-elles pas en train de redessiner le paysage?

Dans les Alpes suisses, les infrastructures de mobilité sont plus que ça

Les Alpes suisses, étendues, topographiquement difficiles, avec des variations climatiques importantes, ont engendré le développement de nombreuses infrastructures de mobilité. L'accessibilité aux coteaux et aux vallées est une composante forte de l'identité locale. C'est aussi un atout unique dans le positionnement de cette région comme espace de vie de haute qualité ou destination touristique et professionnelle attractive. Dans ce contexte, ces infrastructures répondent également à une demande liée au développement d'activités de loisirs.

Qualité versus quantité

Nous vivons une rupture dans la notion de croissance. Prenons un exemple de ce basculement d'une croissance quantitative vers une croissance qualitative. Entre Sion et Berne, gagner des minutes sur un trajet effectué quelques fois dans l'année ne sert à rien. C'est la qualité du service qui est la clé. Il est en effet plus important de mieux exploiter des infrastructures existantes en augmentant les cadences plutôt que la vitesse (exploitation des capacités existantes). Il s'agit aussi, désormais, d'offrir un confort adapté, une connexion digitale, la possibilité de prendre un café ou encore d'assurer un changement de quai à quai performant à Viège pour atténuer la rupture de charge. Cet exemple se décline aussi pour la mobilité de loisirs. Il s'agit donc de mieux exploiter une infrastructure déjà construite et de l'adapter à ce nouveau style de consommation de la mobilité.

Particularités de l'espace alpin

L'accès à la nature est une aspiration grandissante de la population, à laquelle il est important de répondre sans pression supplémentaire sur ces espaces sensibles. Pour ce faire, un équilibre entre préservation et développement doit être trouvé, soupirant des intérêts souvent contradictoires.

Dans une région alpine comme le Valais, vaste et composée de nombreuses vallées, le véhicule individuel motorisé conserve sa pertinence. D'ailleurs, les motorisations s'adoucissent, les véhicules se mutualisent, la technologie (automatisation) va même accroître les possibilités d'utilisation de la voiture. Celle-ci évoluera sur des espaces publics pacifiés, laissant de la place aux autres usagers et de manière complémentaire à une offre de transport public en cours de renforcement.

Constitutives de l'identité du lieu, mais aussi du caractère des habitants, les particularités rendant ces espaces alpins attractifs et uniques sont de plusieurs natures: une interpénétration entre espaces de loisirs et espaces urbains, des paysages typiques, une proximité avec les zones agricoles, forestières et de détente, comme les plans d'eau ou encore la moyenne et la haute montagne.

Comment ré-enchanter ces espaces

Les études récentes montrent qu'il est difficile de lutter contre l'inertie des habitudes et la peur du changement: la consommation d'énergie augmente, l'étalement urbain se poursuit et les distances parcourues continuent de croître. Ce décalage entre objectifs et résultats semble tenir avant tout dans une mécompréhension des modes de vies, comme l'évoquent V. Kaufmann et al. dans leur ouvrage *«L'urbanisme par les modes de vie»*.

Une mobilité plus durable, soit plus en phase avec les ressources disponibles, apparaît dès lors comme un projet de société qui ne pourra se mettre en place efficacement que s'il correspond aux besoins et aux attentes de la population, résidente ou de passage. Un projet d'une telle ampleur ne peut se faire «contre». Il doit se faire en écoutant tous les acteurs de la société. Par exemple, des perspectives doivent être maintenues dans les régions de montagnes. Ne pas appréhender ces dimensions culturelles et identitaires fortes et différenciées, tenter d'imposer un modèle, qu'il soit urbain ou montagnard, de manière homogène à l'ensemble du territoire, et ce sera l'échec assuré. La complémentarité des modes de déplacement est favorable à l'environnement certes, mais elle facilite surtout la mobilité de tous. Au final, le bilan ne peut être que bénéfique, tant du point de vue économique que sociétal.

Le courant initié pour repenser les cœurs de villages procède également d'une volonté d'améliorer la qualité de vie. En abaissant les vitesses, on peut redimensionner les infrastructures et ainsi redonner de la place aux autres usagers de l'espace public. [ILL.5] Ceci sans bannir les automobiles et sans péjorer leurs performances. Il s'agit ici de mettre l'humain au cœur de la démarche, et de ne pas penser les infrastructures pour elles-mêmes, mais d'élargir le champ d'action. C'est ici



1400 m
Montagne

600-900 m
Coteaux

500 m
Plaine

[ILL. 1]

[ILL. 1] Les trois étages d'urbanisation, plaine du Rhône / Die drei besiedelten Niveaus, Rhoneebene / I tre livelli di urbanizzazione, pianura del Rodano (Source: Julie Imholz)



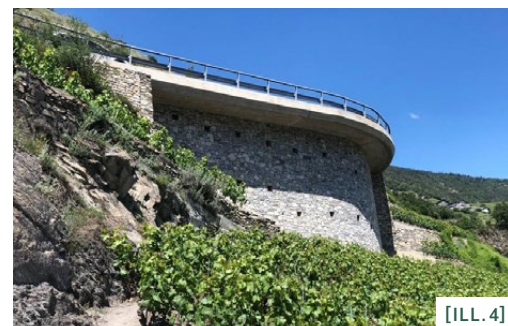
[ILL. 2]

[ILL. 2] Echangeur autoroutier de Riddes, A9, Riddes / Autobahnkreuz Riddes, A9 / Svincolo autostradale di Riddes, A9 (Source: OFROU)



[ILL. 3]

[ILL. 3] Balisage de l'itinéraire cyclable du Rhône jusqu'au barrage de Tseuzier / Beschilderung des Rhone-Radwegs bis zum Staudamm von Tseuzier / Segnaletica dell'itinerario ciclabile del Rodano che arriva fino alla diga di Tseuzier (Source: Etat du Valais)



[ILL. 4]

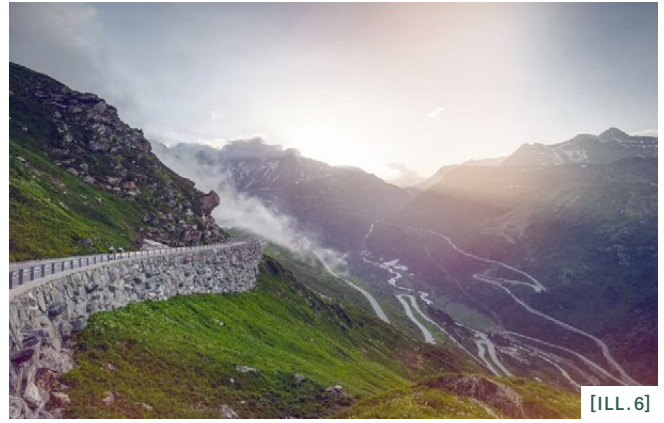
[ILL. 4] Murs de soutènement intégrés au vignoble entre Granges et Lens / In Rebberge integrierte Stützmauern, Kantonsstrasse Granges-Lens / Pareti di sostegno integrate in un vigneto, strada cantonale Granges-Lens (Source: Etat du Valais)



[ILL. 5]

[ILL. 5] Requalification route cantonale à travers Vionnaz / Sanierung der Kantonsstrasse durch Vionnaz / Riqualifica della cantonale che attraversa Vionnaz (Source: Etat du Valais)

[ILL. 6] Col du Grimsel / Grimselpass / Passo del Grimsel (Source: Valais / Wallis Promotion)



[ILL. 6]



[ILL. 7]

[ILL. 7] Interface rail-route-télécabine de Fiesch, Prix FLUX 2020 / Schnittstelle zwischen Bahn-Strasse und Gondelbahn von Fiesch, Auszeichnung FLUX 2020 / Interfaccia ferroviaria-strada-cabinovia a Fiesch, Premio Flux 2020 (Source: MGB)



[ILL. 8]

[ILL. 8] Passerelle sur la Morges à St-Gingolph / Passerelle über die Morges in St-Gingolph / Passerella sul torrente Morge a Saint Gingolph (Source: Etat du Valais)



[ILL. 10]

[ILL. 10] Berge du Rhône à Uvrier / Rhoneufer bei Uvrier / Sull'argine del Rodano a Uvrier (Source: Etat du Valais)



[ILL. 9]

[ILL. 9] Bateau de la Compagnie générale de navigation (CGN), Port-Valais / Schiff der Genfer Schiffahrtsgesellschaft CGN, Port-Valais / Battello della Compagnie générale de navigation (CGN), Port-Valais (Source: Etat du Valais)



[ILL.11] Chemin de planification / Planungsweg / Percorso di pianificazione (Source: Etat du Valais)

que la prise en compte des particularismes locaux, des habitudes des usagers du lieu, des aspects identitaires nous paraît impérative. Selon nous, cette réponse quasi organique, activant les sens, doit permettre de créer des espaces vivants, adaptés aux attentes des populations locales. Cette approche vise également à éviter un effet de «clonification» des espaces publics, qui fleurissent depuis une vingtaine d'années. Le travail entamé en zone urbaine doit aujourd'hui regarder vers les marges de l'urbanisation, puis vers l'extérieur de la ville.

De la mobilité de loisirs

Concernant la mobilité de loisirs, la valorisation des sentiers pédestres ou cyclables devient un enjeu majeur pour l'attractivité des régions de montagnes. Le canton du Valais possède 8'833 kilomètres de sentiers pédestres balisés et 1'705 kilomètres d'itinéraires de vélo tout-terrain homologués (chiffres 2019).

Un fort développement de la qualité de ces itinéraires est en cours, passant parfois par la réalisation d'ouvrages de génie civil importants participant à l'attractivité de ces itinéraires. Si les passerelles suspendues sur les gorges montagnardes sont connues, on voit désormais apparaître de telles infrastructures sur les coteaux et en plaine. [ILL.8]

Cette amélioration de la qualité passe également par une offre de services connexe: offre hôtelière packagée, sentiers pédagogiques ou sensitifs... Ainsi, on constate que la mobilité devient parfois le loisir lui-même. De manière non exhaustive, on peut citer: la marche, le vélo, cyclo-sportif ou tout-terrain (avec ou sans assistance électrique), le bateau (allant du rafting à la flotte belle-époque sur le Lac Léman par exemple) [ILL.9], la voiture ou la moto (les cols alpins attirent de nombreux adeptes dès les beaux jours) ou encore les activités sur neige (ski alpin et de fond, randonnée à ski ou en raquettes...).

Rôle structurant du territoire

Dans les vallées alpines, nous avons connu un développement de l'activité humaine sur trois niveaux.

Le premier est situé dans la plaine, au niveau du Rhône (altitude 500 m). C'est à ce niveau que se concentre la majorité de la population résidente (plus de 70% en Valais) et de l'activité économique, agricole, industrielle et de services. Sur ce plateau, se concentrent des activités de loisirs exploitant la linéarité des infrastructures de mobilité, comme la Route du

Rhône numéro 1, itinéraire cyclable national. [ILL.3] Les digues et berges du fleuve recèlent des potentiels extraordinaires qui devront être exploités dans le cadre du projet de sécurisation et de renaturation en cours. [ILL.10]

Un deuxième niveau se situe sur les coteaux (entre 600 et 900 m). Celui-ci est plus diffus, peu dense, consacré principalement à l'habitat individuel, mais aussi à l'agriculture de pente (vignobles ou vergers d'abricotiers). A ce niveau se concentre une mobilité de loisirs de moyenne montagne, dont la valorisation des bisses comme sentiers pédestres en est l'exemple emblématique du canton.

Enfin, un dernier plateau se situe à une altitude de 1400 mètres. Il concentre surtout l'activité dite d'industrie de qualité de vie, soit de l'habitat et une activité touristique (qui se réoriente vers un usage quatre saisons de la montagne), ainsi qu'une agriculture de montagne (pastoralisme et alpages). Ces activités, même si certaines ont perdu de leur poids dans le PIB des régions concernées, possèdent une dimension identitaire extrêmement forte. Elles ont aussi structuré les paysages (alpages alpins ou coteaux de murs en pierres sèches). Elles sont les «traces» du passé qui ont marqué un territoire en constante mutation, conservant comme un palimpseste l'histoire du lieu. Ces traces font aussi le caractère unique de ces territoires. [ILL.1]

Les principales formes dans le grand paysage

Les infrastructures reliant ces trois strates impactent le paysage. L'horizontale domine pour lier les activités dans une même strate. Par exemple, dans la plaine, de nombreuses infrastructures se superposent dans des espaces contraints et fortement anthropisés, provoquant des tensions entre ces activités. [ILL.2] La prise de conscience toujours plus grande de la finitude des ressources débouche aussi sur un changement d'approche. Les impacts paysagers de ces infrastructures (endiguement actuel du fleuve, voies ferrées, autoroutes, routes, ligne à haute tension...) sont désormais pris en compte.

Les infrastructures reliant les différentes strates présentent deux formes principales. Premièrement, le lacet, qui est aussi devenu un marqueur paysager identitaire fort des régions de montagne. [ILL.6] Comme évoqué plus haut, ces infrastructures de mobilité sont des attracteurs pour elles-mêmes. On peut ici aussi relever la présence de nombreuses voies historiques, témoins de l'histoire de ce territoire et patrimoine à valoriser. Ces routes et chemins du passé relient les gens, leur offrant d'autres horizons, physiquement et naturellement, mais aussi culturellement. Elles sont enfin un trait d'union entre les époques.

Deuxièmement, la ligne verticale des liaisons câblées plaine-montagne. Ces ascenseurs valléens connaissent un intérêt grandissant pour des raisons d'efficacité des coûts, puisque ces installations s'affranchissent des contraintes topographiques. Les conduites forcées de la production hydro-électrique sont également emblématiques de ces liaisons quasi verticales, très marquantes, dans un paysage ainsi fortement dégradé. Là aussi, nous constatons une tendance à l'intégration plus harmonieuse, passant par l'enfouissement là où cela est possible, y compris pour le transport de l'énergie.

La mobilité de loisirs liée à l'exploitation du ski répétitif, c'est-à-dire la pratique mécanisée du ski alpin, positionne également le canton comme un grand «consommateur» d'installations à câble. On recense 483 remontées mécaniques sur le territoire cantonal. Si la majorité de ces installations a une destination de loisirs, on constate un fort intérêt pour ce mode de transport à des fins de transport public.

Intégration ou démonstration

Au quotidien, il nous semble pertinent d'apporter un soin particulier à l'intégration dans le paysage de nos infrastructures de mobilité, alternant parfois des actions démonstratives assumées, et des actions «d'effacement» permettant de valoriser les spécificités paysagères uniques des Alpes. [ILL.4]

Ces deux approches ne sont pas forcément contradictoires, mais doivent être un choix réfléchi et assumé du planificateur, autant que possible partagé par la population locale. Cela passe impérativement par la mise en place de processus participatifs. Le canton met en œuvre pour ce faire des outils de co-création impliquant les différents acteurs de la société mais aussi transversalisant les domaines professionnels. Enfin, la force du paysage et de la nature environnante participent également à cet effacement des infrastructures existantes depuis de nombreuses années.

Ouverture

La prise en compte des préoccupations actuelles de la population nous pousse à revoir notre rapport aux interventions dans le territoire et donc dans le paysage, que ce soit au niveau de la planification, mais aussi au travers des actions quotidiennes. Mais comment? Quelles sont les actions qui permettent d'activer le territoire pour répondre qualitativement à ces enjeux? Nous pensons qu'un des points sur lequel le consommateur de mobilité de loisirs est particulièrement attentif est la rupture de charge. Les interfaces modales confortables et efficaces doivent selon nous devenir un objet d'attention particulier, sur lesquelles va se jouer la réussite, ou l'échec, de ces politiques publiques. [ILL.7]

Enfin, en positionnant au cœur de notre action la durabilité, force est de constater que les seuls trajets n'ayant pas d'impact sont ceux qu'il n'est pas nécessaire de faire. Ce changement de paradigme est à l'œuvre et les mesures à entreprendre positionnent le planificateur comme un «acteur de mobilité», réfléchissant prioritairement en terme de territoire, déspecialisant les plans de zones dans le but de rééquilibrer les fonctions afin de limiter les déplacements. Cela va même conduire à la déconstruction de certaines infrastructures.

RÉFÉRENCE

L'urbanisme par les modes de vie, V. Kaufmann et al., 2019

ZUSAMMENFASSUNG

Wenn die Mobilität zur Freizeitbeschäftigung wird

Mit den aktuell stattfindenden gesellschaftlichen Entwicklungen steht zunehmend mehr Freizeit zur Verfügung. Dies geschieht parallel zu den technischen Entwicklungen, sei es kontinuierlich oder schubweise. Der durch die Freizeitaktivitäten generierte Mobilitätsbedarf entspricht bereits heute einem wesentlichen Teil der schweizweit zurückgelegten Strecken, und dies wird vermutlich weiterhin zunehmen. Diese Art von Mobilität steht in einem ganz speziellen Bezug zu Region und Landschaft, wird doch die Fortbewegung zur eigentlichen Freizeitbeschäftigung. Auf den alpinen Raum trifft dies ganz besonders zu (und im vorliegenden Fall auf das Wallis).

Sollen die Anliegen der Bevölkerung berücksichtigt werden, müssen Fachleute und Behörden ihr Verhältnis zu Region und Landschaft in Planung und Alltag überdenken. Dieser Paradigmenwechsel bedingt ein Denken, das sich nicht mehr an der Quantität des Angebots orientiert (indem vor allem über Infrastrukturen nachgedacht wird), sondern eines, das beim Management des Mobilitätsbedarfs die Qualität ins Zentrum stellt. Alle Transportarten sind Teil der Freizeitmobilität und stehen in jeweils unterschiedlicher Beziehung zu Region und Landschaft: seien es vertikale Verbindungen über Seilbahnen, verschlungene Strassen oder Radwege. Massnahmen für eine nachhaltige Mobilität müssen folglich Ansprüche an die Qualität sowie an die landschaftliche Integration (landschaftlichen Bezug) erfüllen. So können die alpinen Gebiete auch im Hinblick auf die kommenden Herausforderungen genutzt werden.

RIASSUNTO

Quando lo svago è la mobilità stessa

Le evoluzioni sociologiche in corso, che avvengono in parallelo a quelle tecnologiche, siano esse di continuità o di rottura, producono un incremento delle attività del tempo libero. La domanda di mobilità generata da queste attività rappresenta già oggi una parte preponderante degli spostamenti sul territorio nazionale. C'è quindi da supporre che questa tendenza continuerà. La mobilità ricreativa è strettamente legata al territorio e al paesaggio. Lo spostamento diventa infatti di per sé un'attività di svago, constatazione che vale a maggior ragione nello spazio alpino (o, nel caso in questione, vallesano).

Per venire incontro alle esigenze della popolazione, i professionisti e le autorità devono ripensare il loro rapporto con il territorio e con il paesaggio, sia nella pianificazione sia nelle azioni quotidiane. È un cambiamento di paradigma che richiede l'abbandono di un'ottica incentrata sull'incremento quantitativo dell'offerta (in particolare a livello di infrastruttura) e un maggiore focus sulla gestione qualitativa della domanda di mobilità. Tutti i modi di trasporto – le funivie con le loro linee verticali, le strade con i loro tornanti, gli itinerari ciclabili – contribuiscono alla mobilità del tempo libero e si relazionano in modo diverso con il territorio. I provvedimenti a favore di una mobilità sostenibile rispondono quindi a una domanda, ma al contempo perseguono il fine di una migliore qualità, di un'integrazione nel (o di una relazione con il) paesaggio. In questo modo consentono di attivare il territorio alpino e di reagire alle sfide emergenti.

Langsamer, leichter, lokaler: Pandemiebedingte Chancen für eine erfüllte Freizeitmobilität

JÖRG BECKMANN

Dr., Direktor Mobilitätsakademie AG
des TCS

MIRJAM STAWICKI

Projektleiterin Mobilitätsakademie AG
des TCS



Seit über einem Jahr prägt uns die Pandemie-Situation von Covid-19 in zahlreichen Lebensbereichen – so auch in unserer Mobilität. Durch vermehrtes Homeoffice ist derzeit der Pendler-/Arbeitsverkehr etwas rückläufig. Wie verändert aber Covid-19 unsere Freizeitmobilität und was lernt der Verkehrssektor aus den unfreiwilligen «Suffizienz-Erfahrungen» der vergangenen Monate? Antworten dazu aus der Mobilitätsakademie des TCS von Jörg Beckmann und Mirjam Stawicki.



[ABB.1]

[ABB.1] Mit dem Cargo-Velo zum Zelten auf dem Bauernhof / Un vélo cargo pour aller camper à la ferme / In campeggio in fattoria con la cargo bike (Quelle: Mobilitätsakademie, Emanuel Freudiger)

Die pandemiegetriebenen Veränderungen im globalen Verkehrssektor sind eindrücklich: Auf der einen Seite halbvolle Busse und Züge, «gegründete» Fluggesellschaften unter einem kondensstreifenfreien Himmel, leere Bettenburgen und verwaiste Tourismusdestinationen. Auf der anderen Seite explodierende Veloverkäufe und eBike-Karawanen auf Radwanderwegen, ein Hype im Homeoffice, bei Videokonferenzen und im Online-Handel, rappelvolle heimische Campingplätze und ein Nachfragehoch bei der aktiven Naherholung. Doch was hat von diesen schrecklich-schönen Krisenerscheinungen auch nach der Pandemie Bestand und welche Lehren können Entscheidungsträger aus der Planung, der Politik und der Wirtschaft aus der aktuellen Krise ziehen?

In dieser aussergewöhnlichen Zeit bestimmen gesundheitspolitische Herausforderungen und Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung unseren Alltag. Doch auch die Schweizer Verkehrsschaffenden stehen vor einer ganzen Reihe von Veränderungen, die das Mobilitätsgeschehen auf längere Sicht zweifellos beeinflussen werden: Covid-19 erscheint in vielen Bereichen wie ein Vergrösserungsglas. Im Verkehrssektor hebt es auf der einen Seite die zentrale Rolle der Mobilität in unserem hochbeschleunigten Alltagsleben hervor. Auf der anderen Seite legt es aber auch die grossen Nachhaltigkeitsdefizite des bisherigen Mobilitätsparadigmas schonungslos offen.

Im Freizeit- und Reiseverkehrsbereich, der in der Schweiz den höchsten Anteil am Gesamtverkehr hat, hat die Wachstumsorientierung der letzten Jahrzehnte zu Kollateralschäden geführt, die sich gerade in Krisenzeiten manifestieren. Gewähren die Industrienationen nun substantielle Staatshilfen wie z. B. beim Reiseveranstalter TUI, besteht die Gefahr, dass auch klimaschädliche und ressourcenintensive Mobilitätstechnologien und -stile gefördert werden und diese nach der Pandemie möglicherweise zur alten Dominanz zurückfinden. Dann ist nach der (epidemiologischen) Krise lediglich vor der (ökologischen) Krise.

Wer das vermeiden möchte, kommt nicht darum herum, sich die eine, zentrale Frage zu stellen: Wie können wir künftig mit weniger (Freizeit-)Verkehr sinnvoller wirtschaften und genauso erfüllt reisen? Sechs Transformationspfade könnten die Richtung in eine derart reduktive, aber gleichwohl positive Mobilitätswelt vorgeben, nämlich die Entkarbonisierung, Entprivatisierung und Entmotorisierung des Verkehrs einerseits sowie die Entschleunigung, Entflechtung und Entmaterialisierung unserer Mobilitätswelt andererseits.

Effizienz und Suffizienz als verkehrspolitisches Zwillingsspaar

Effizienzsteigerungen im Mobilitätsbereich waren und sind bis dato die grossen Hoffnungsträger einer nachhaltigen Verkehrswende. Es wird angestrebt, Energie-, Nutzungs- oder Raumeffizienz so zu steigern, dass sich der Ressourceneinsatz verringern lässt, ohne dass die Leistungsfähigkeit des Transportsektors leidet. Drei grosse Transformationspfade spielen hier aktuell eine zentrale Rolle:

1. Die *Entkarbonisierung* des motorisierten Individualverkehrs, in erster Linie mittels seiner Elektrifizierung: Der Elektroantrieb ist gegenüber dem verbrennungsmotorischen Antrieb mehrfach energieeffizienter und verspricht bereits heute eine deutlich bessere Gesamtumweltbilanz. Die Elektromobilität ist daher die antriebsseitige Grundvoraussetzung für eine ökologische Erneuerung des Strassenverkehrs.
2. Die *Entprivatisierung* individueller Mobilitätswerkzeuge im Kontext der Share Economy und der Verbreitung kollaborativer Mobilitätsangebote: Das Teilen von Fahrten und Fahrzeugen

[ABB.2] Zelten mit dem ausgeliehenen Carvelo-Caravan / Vacances sous tente avec une caravane reliée au vélo cargo loué / Campeggiare con una bici cargo caravan a noleggio (Quelle: Mobilitätsakademie AG)



[ABB.2]

steigert in erster Linie die Nutzungseffizienz des motorisierten Strassenverkehrs und schafft Alternativen zu Kauf und Besitz eines in aller Regel untergenutzten privaten Fahrzeugs.

3. Die *Entmotorisierung* des urbanen Verkehrssystems und eine Aufwertung aktiver Mobilitätsformen: Parallel zum anzustrebenden «motorischen Downsizing» beim MIV findet durch den Einsatz des Elektromotors im Veloverkehr ein «motorisches Upscaling» statt, welches es erlaubt, alltägliche Personen- und Gütertransportbedürfnisse mit Einsatz der eigenen Muskelkraft zu bewältigen.

Diese hier genannten Effizienzstrategien können aber nur dann dauerhaft und befreit von etwaigen «Rebound-Effekten» ihren Beitrag für eine nachhaltige Gestaltung des Verkehrs in Politik, Kultur und Wirtschaft leisten, wenn sie mit den Prinzipien eines systemischen und klar suffizienzorientierten Verkehrswendensatzes verzahnt sind. Daher sollten sie mit den folgenden drei transformatorischen Suffizienzpfaden kombiniert werden:

4. Eine *Entflechtung* im Sinne einer Minimierung der Transportaufwände im Personen- und Güterverkehr: Im Mittelpunkt stehen hier eine Re-Regionalisierung der Produktion, Distribution und des Konsums von Gütern und Waren im Kontext der «Circular Economy», sowie eine Reduktion raumgreifender individueller Mobilitätsmuster beispielsweise im Pendler- oder Freizeitverkehr. So sind die zunehmende Nachfrage nach Feriendestinationen in der Nähe, wie sie unter anderem das TCS-Reisebarometer 2019 festhielt, oder auch das Wachstum des «Coworkings» in Wohnstandorten ein Ausdruck der Bestrebungen nach kürzeren Wegen bei unterschiedlichen Verkehrszwecken.

5. Eine *Entmaterialisierung* der mobilen «Hardware» sowohl fahrzeug- als auch infrastrukturseitig: Die Produktion leichter, verbrauchsärmerer und dauerhafterer Fahrzeuge, die effizientere Auslastung von Transportgefässen im Personen- und Güterverkehr und eine ressourcenschonendere Bereitstellung von Verkehrsinfrastrukturen sind wesentliche Bausteine eines auf weniger Materialaufwand basierenden Verkehrssystems.

6. Eine *Entschleunigung* des Alltagslebens und die Neubewertung von Zeit in der Verkehrsplanung, -politik und -wirtschaft: Die regelmässigen Überschreitungen psychischer und physischer Belastungsgrenzen durch hochbeschleunigte Lebensstile und die damit verbundenen «Zivilisationskrankheiten» sind Ausdruck eines gesellschaftlichen Umgangs mit dem Faktor «Zeit», der auch im Verkehrssektor Planungsprämissen und politische Leitbilder bestimmt – oft ohne dabei die angestrebten «Zeitgewinne» mit Lebensqualitäts- und Naturverlusten zu verrechnen.

Gemeinsam bilden die effizienzorientierten Transformationspfade der Entkarbonisierung, Entprivatisierung und Entmotorisierung zusammen mit den suffizienzorientierten Transformationspfaden der Entflechtung, Entschleunigung und Entmaterialisierung die «6E's» einer teilweise reduktiven, aber vor allem positiven Mobilität.

Suffizienter Freizeitverkehr: Das Projekt «bleib hier»

Ein Angebot, welches die Anforderungen an eine suffizienzorientierte Mobilität bereits erfüllt, ist die weltweit erste und bisher grösste Sharing-Plattform für elektrische Cargo-Bikes, carvelo2go, welche die Mobilitätsakademie im Herbst 2015 lancierte. Geteilte Cargo-Bikes leisten nicht nur einen grossen Beitrag zur Entmaterialisierung (da sie kleiner und leichter sind, als andere zum Transport von Menschen und Waren eingesetzte Motorfahrzeuge), sie laden auch zur Entschleunigung ein (da nur mit Einsatz der eigenen Körperkräfte bewegbar) und sie tragen zur globalen Entflechtung der Mobilität bei (da ausschliesslich im lokalen bzw. regionalen Kontext unterwegs). Nach fünf Jahren Betrieb hat sich das Angebot in der Schweizer Verkehrslandschaft etabliert und kann kommerziell erfolgreich betrieben werden.

Eine Ausschreibung der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität des Bundes zum Thema Freizeitmobilität lud im Frühling 2019 dazu ein, diese langjährigen Erfahrungen zur Entwicklung suffizienter Geschäftsmodelle aus der «Carvelo-Welt» anzuwenden und weiterzuentwickeln. So entstand die

Idee zum Projekt «bleib hier». Der Projekttitle ist Programm: Die Mobilitätsakademie entwickelt und erprobt über einen Zeitraum von drei Jahren gemeinsam mit umweltsensiblen Pionierhaushalten und Akteur*innen aus der Tourismusbranche transformatorische Alltagspraktiken und Geschäftsmodelle für eine suffiziente Freizeitmobilität. In einem Design Thinking Prozess sollen neue Angebote entwickelt werden, die es den Menschen ermöglichen, in ihrer Freizeit langsamer, lokaler und leichter unterwegs zu sein. Hierzu werden erstmals Mobilitätspionier*innen aus der carvelo2go-Community in einen derartigen partizipatorischen Geschäftsmodell-Entwicklungsprozess eingebunden. Als Partner unterstützen das ARE, energieschweiz, der TCS sowie die Stadt und der Kanton Bern das Projekt.

Im Frühjahr 2020 fanden erste Interviews und Workshops mit potentiellen Nutzer*innen von neuen Angeboten und Expert*innen aus der Tourismusbranche statt. Nach wenigen Projektwochen erreichte das Corona-Virus die Schweiz, womit sich neue Perspektiven und Chancen eröffneten. Aufgrund der veränderten Situation wurden die geplanten Arbeitsschritte angepasst, um bereits im Sommer 2020 sinnvolle Angebote für die durch die Pandemie stark eingeschränkte Freizeitmobilität zu entwickeln. Ab vergangenen Juli konnten über www.bleibhier.ch erste Angebotsprototypen in drei Handlungsfeldern getestet werden: Alternative Campingformen, Mikroabenteuer und die Vermittlung von ungewöhnlichen Erlebnissen für die Ferien zu Hause. So konnten etwa ein Glampingzelt auf einem Bauernhof mit dem Cargo-Bike besucht, ein Velo-Wohnwagen ausprobiert oder ein Privatkonzert für den Sommerferienabend zu Hause gebucht werden. Mit den Angeboten aus der Testphase wurde eine sehr positive Resonanz erzielt und wertvolle Erkenntnisse hinsichtlich der Bedürfnisse und Verhaltensweisen einerseits und der Ausgestaltung und Organisation von suffizienten Angebotsformen andererseits gewonnen. Im weiteren Projektverlauf liegt der Fokus auf der Weiterentwicklung der Angebote hin zu skalierbaren Geschäftsmodellen einer suffizienten Freizeitmobilität.

Fazit: Resilienz dank Suffizienz

Ein weltverändernder Ausnahmezustand wie die Corona-Pandemie bietet Gelegenheit zur Reflexion. Er hilft insbesondere im Alltag, den Fokus auf das Nötige und Relevante zu schärfen. Viele Verbraucher*innen erlebten positive Transformationserfahrungen und eine neue, von Konsum- und Reisezwängen befreite Lebensfreude. Das könnte dazu führen, dass sie Gefallen an genügsameren Mobilitätsmustern finden und nicht gleich mit einem neuen SUV oder einer Fernreise zum grossen nachholenden Konsumschlag ausholen. Dazu beitragen sollen Freizeit- und Ferienangebote, die unsere Verhaltensweisen enkeltauglicher machen – dieses Ziel wird mit «bleib hier» auch in den kommenden zwei Jahren verfolgt.

LINKS

www.bleibhier.ch
www.mobilityacademy.ch

KONTAKT

mirjam.stawicki@tcs.ch

RÉSUMÉ

Plus lents, légers et locaux: l'apport de la pandémie à nos loisirs

La pandémie de Covid-19 entraîne de profonds changements dans le secteur mondial des transports: trains et avions à moitié vides, boom du télétravail, explosion des ventes de vélos... Si l'on veut tirer des leçons de cette évolution pour la mobilité de demain et contribuer à long terme à une mobilité durable, il est essentiel de combiner deux stratégies: l'efficacité et la sobriété. Ensemble, les voies de transformation axées sur l'efficacité – décarbonisation, déprivatisation et démotorisation – et celles axées sur la sobriété – désenchevêtrement, décélération et dématérialisation – forment les «6D» d'une mobilité en partie réduite, mais aussi et surtout positive.

Un exemple de cette approche unissant efficacité et sobriété est le projet «bleib hier» («reste ici»), mis sur pied par l'Académie de la mobilité en partenariat avec l'ARE, Suisse-Énergie, le TCS et d'autres partenaires et qui, depuis le début de 2020, s'emploie à donner une orientation plus durable à la mobilité de loisirs. L'accent est mis sur des offres locales et régionales d'activités de loisirs respectueuses des ressources. Le projet pilote durera trois ans et vise à développer des alternatives au style de mobilité de loisirs actuel très gourmand en ressources.

RIASSUNTO

Più lenti, più leggeri, più locali: per una nuova mobilità del tempo libero

A causa della pandemia, il settore dei trasporti globali sta attraversando una fase di grandi cambiamenti: i treni e gli aerei sono mezzi vuoti, il telelavoro si è diffuso a macchia d'olio e le vendite di biciclette hanno subito un incremento spettacolare. Affinché tutto questo possa aiutarci a riflettere alla mobilità del futuro e contribuire durevolmente allo sviluppo sostenibile dei trasporti, è imprescindibile una combinazione di strategie basate sull'efficienza e sulla sufficienza. Le trasformazioni volte a una migliore efficienza, ossia la decarbonizzazione, la deprivatizzazione e la demotorizzazione, combinate con quelle volte a raggiungere la sufficienza, ossia il decentramento, la decelerazione e la dematerializzazione, sono i cardini di una mobilità parzialmente ridotta, certo, ma soprattutto migliore.

Un esempio concreto di questo approccio che unisce efficienza e sufficienza è il progetto *bleib hier* («rimani qua»), realizzato dall'Accademia della mobilità del TCS in collaborazione con l'ARE, svizzeraenergia, il TCS e altri partner ancora, che dall'inizio del 2020 incentiva una pianificazione più sostenibile della mobilità ricreativa. Lo fa proponendo offerte regionali e locali che favoriscono una gestione del tempo libero rispettosa delle risorse. Il progetto pilota della durata di tre anni si prefigge di elaborare alternative all'odierna mobilità dello svago, la quale consuma troppe risorse.

Das aktualisierte Landschaftskonzept Schweiz

Auftrag für die Raumplanung

URS STEIGER

Dipl. Natw. ETH/SIA,
steiger texte konzepte beratung,
Büro für Wissenschafts-
und Verwaltungskommunikation

Die Landschaft zu schonen, bildet einen Kernauftrag der Raumplanung. Mit dem aktualisierten Landschaftskonzept Schweiz (LKS) hat der Bundesrat im Mai 2020 das wichtigste Raumplanungsinstrument für eine kohärente nationale Landschaftspolitik verabschiedet. Als Konzept nach Artikel 13 RPG (Raumplanungsgesetz) enthält es drei zentrale raumplanerische Grundsätze. Fünf Sachziele konkretisieren zudem die Ziele der Landschaftspolitik und des Natur- und Heimatschutzes für die Raumplanung.

Die Corona-Pandemie führt einmal mehr vor Augen, welche Bedeutung die Schweizer Landschaften für die Bevölkerung haben. Wie kaum je zuvor sind Berggebiete, Wälder, Seeufer und das siedlungsnahen Landwirtschaftsgebiet, aber auch die Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet gefragte Erholungs-, Ausflugs- und Reiseziele. Die Schönheit und Vielfalt der Schweizer Landschaften mit ihren regionalen, natürlichen und kulturellen Eigenarten soll aber nicht nur der heutigen Bevölkerung, sondern auch den künftigen Generationen eine hohe Lebens- und Standortqualität bieten. Auf dieser Vision basiert das Landschaftskonzept Schweiz (LKS), welches das BAFU in einem zweijährigen Prozess in engem Austausch mit den landschaftsrelevanten Bundesämtern sowie Vertreterinnen und Vertretern der Kantone, insbesondere den Kantonsplanerinnen und -planern, sowie zahlreichen Verbänden und Organisationen wie dem FSU, dem BSLA und dem SIA erarbeitet hat.

[ABB.1] Landschaftsqualitätsziel 5: Kulturelles und natürliches Erbe der Landschaft anerkennen (Quellen: LKS, BAFU 2020)

Die Vision des LKS definiert den Orientierungsrahmen für eine qualitätsorientierte Entwicklung der Landschaft als Wohn-, Arbeits-, Erholungs-, Bewegungs-, Kultur- und Wirtschaftsraum sowie als räumliche Basis für die Biodiversität. Sie beruht damit auf einem dynamischen Landschaftsverständnis, welches Schutz, Zugänglichkeit und Nutzung der Landschaft miteinander verbindet. Gleichzeitig umfasst die Landschaft den ganzen Raum, die ländlichen ebenso wie die verstäderten und städtischen Gebiete der Schweiz. Dieser ganzheitliche Ansatz geht weit über die in der Raumplanung manchmal noch vorgenommene Unterscheidung zwischen «Siedlung» und «Landschaft» hinaus.

DEN LANDSCHAFTSWANDEL AKTIV ANGEHEN

Das Landschaftskonzept Schweiz (LKS) konkretisiert mit 14 Qualitätszielen seine Vision für das Jahr 2040. Diese umfassen sowohl Erhaltungs- als auch Entwicklungsziele. Mit dem dynamischen Landschaftsansatz berücksichtigt das LKS den steten Wandel der Landschaft durch Raumnutzungsänderungen und Einflüsse wie den Klimawandel. Die «Allgemeinen Landschaftsqualitätsziele» legen Handlungsleitlinien fest, die überall gelten. Die «Qualitätsziele für spezifische Landschaften» definieren räumlich differenzierte Schwerpunkte der Landschaftspolitik, etwa für städtische, ländlich geprägte oder hochalpine Landschaften. Die «Sachziele» des LKS konkretisieren schliesslich die Qualitätsziele für die landschaftsrelevanten Politikbereiche des Bundes. Sie zeigen auch auf, wie die Landschaftsentwicklung etwa auf regionaler und kommunaler Ebene gestaltet werden kann. Das LKS ist ein Konzept nach Artikel 13 RPG. Seine Ziele sind behördenverbindlich. www.bafu.admin.ch/landschaftskonzept

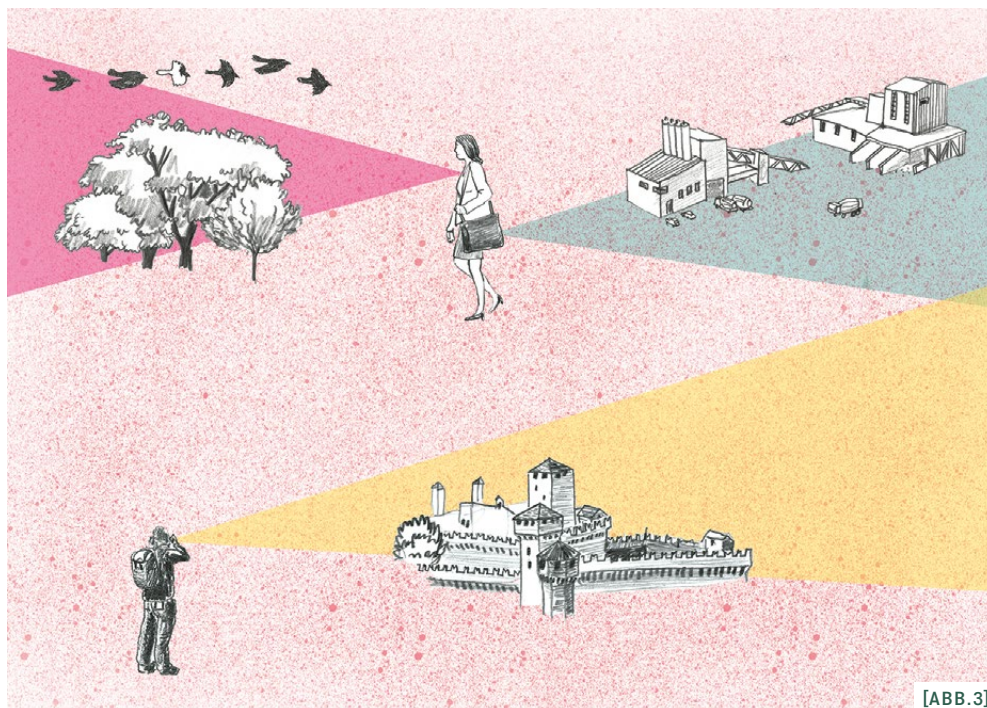


[ABB.1]



[ABB.2]

[ABB.2] Landschaftsqualitätsziel 8:
Städtische Landschaften – qualitätsorientiert
verdichten, Grünräume sichern



[ABB.3]

[ABB.3] Landschaftsqualitätsziel 2:
Landschaft als Standortfaktor
stärken

Landschaftspolitik — eine Gemeinschaftsaufgabe

Die schweizerische Landschaftspolitik beruht auf einer Reihe von Bestimmungen in der Bundesverfassung – und den darauf basierenden Gesetzgebungen –, die sich explizit (Natur- und Heimatschutz, Landwirtschaft) oder implizit (Wald, Raumplanung) mit der Landschaft befassen. Die Vielzahl der relevanten Rechtsgrundlagen zeigt: Der schonende Umgang mit der Landschaft ist eine Gemeinschaftsaufgabe und die Kohärenz des gemeinsamen Handelns stellt eine grosse Herausforderung dar. Landschaften von hoher kultureller und natürlicher Qualität können nur erreicht werden, wenn die zahlreichen Akteurinnen und Akteure zusammenwirken. Dazu müssen sie sich der Bedeutung ihrer Tätigkeiten für die Landschaft bewusst sein, allerdings auch an den landschaftsrelevanten Entscheidungen beteiligt werden. Dank der Zusammenarbeit der Akteurinnen und Akteure lassen sich die vielfältigen Instrumente der einzelnen Politiken effizient einsetzen, Synergien nutzen und Zielkonflikte durch Interessenabwägung lösen.

Zentrale Rolle der Raumplanung

Der Raumplanung kommt in diesem Zusammenhang mit der Koordination der räumlichen Ansprüche eine zentrale Rolle zu. Ihre Aufgabe bei der Umsetzung und der Berücksichtigung des LKS ist es, die räumlichen Nutzungen auf die behördenverbindlichen strategischen Ziele, Landschaftsqualitäts- und Sachziele auszurichten. Mit den drei raumplanerischen Grundsätzen ordnet das LKS der Raumplanung in der Umsetzung wichtige Aufgaben zu. So sind die Landschaftsqualitäts- und Sachziele des LKS auf allen Ebenen stufengerecht und von Beginn weg in den Planungen zu berücksichtigen und mit den raumplanerischen Instrumenten umzusetzen. Auf kantonaler Ebene ist der Richtplan das zentrale Instrument; er muss künftig die Ziele des LKS berücksichtigen. Die kantonale Landschaftskonzeption kann helfen, die LKS-Ziele zu beachten und den Handlungsspielraum der Kantone wahrzunehmen. Auf regionaler Stufe greifen Instrumente wie regionale Richtpläne oder Agglomerationsprogramme landschaftsrelevante Fragen auf und behandeln sie grenzüberschreitend.

Berücksichtigung der Landschaft in der Interessenabwägung

Die Raumplanung hat mit ihren Instrumenten für eine optimal abgestimmte Nutzung des Raumes zu sorgen. Bei jeder Interessenabwägung verlangt das LKS, dass die Aspekte «Landschaft», «Natur» und «Landschaftsleistungen» angemessen berücksichtigt werden. Dazu sind nicht nur die verschiedenen Gesetzesgrundlagen einzubeziehen, sondern auch Landschaftsqualitäten wie Ruhe, Nachtdunkelheit, Schönheit, Natürlichkeit, Ursprünglichkeit oder eine funktionsfähige Biodiversität sowie die relevanten Landschaftsqualitätsziele explizit zu erfassen und zu berücksichtigen.

Landschaftsqualität ausserhalb und innerhalb des Baugebiets

Ausserhalb des Baugebiets prägen einzelne Bauten das Landschaftsbild stark. Sie sollen deshalb, sofern sie unvermeidlich sind, den regionalen Landschaftscharakter stärken, indem sie den regionaltypischen Landschaftscharakter (z.B. Streusiedlungen) unterstützen und landschaftlich gut eingepasst sind. Gebäude an auffälligen Standorten oder mit geringer baukultureller Qualität mindern die Landschaftsqualität. Regionale Landschaftsqualitätsziele helfen, Bauten und Anlagen aus übergeordneter Sicht in die Landschaft einzupassen und Gebiete aufzuwerten.

Städtebauliche Qualität mit hoher Baukultur schafft innerhalb des Baugebiets auch hohe landschaftliche Qualität. Eine grosse Bedeutung kommt insbesondere der Qualität der Freiräume und ihrer Vernetzung zu einem zusammenhängenden Freiraumsystem zu. Gleichzeitig gilt es, das Kulturerbe zu berücksichtigen, eine Aufgabe, die in mittelalterlichen Stadtkernen andere Anforderungen stellt als in ländlichen Ortschaften.

Landschaftsqualitätsziele erarbeiten und umsetzen

Die Berücksichtigung der regionalen Gegebenheiten soll sicherstellen, dass die landschaftliche Vielfalt gepflegt und entwickelt wird. Die Erarbeitung kantonaler und regionaler Landschaftsqualitätsziele bildet denn auch eine zentrale Aufgabe der Kantone. Zu unterscheiden sind dabei Landschaftserhaltungs- und -entwicklungsziele. Erste erfassen Qualitäten, die bei der weiteren Entwicklung Bestand haben und deshalb

geschützt werden sollen. Landschaftsentwicklungsziele geben dagegen die Richtung vor, in die sich die Landschaft entwickeln soll. Sie basieren auf den vorhandenen landschaftlichen Potenzialen, berücksichtigen aber auch die Bedürfnisse der Bevölkerung, etwa bezüglich der Identifikations- und Erholungsmöglichkeiten und des Wohlbefindens. Die Landschaftsqualitätsziele bilden den Kern einer kantonalen Landschaftskonzeption, die wiederum Grundlage des kantonalen Richtplans ist. Der Konzeption entsprechend ist das Thema «Landschaft» im Richtplan zu bearbeiten und eine regionale Betrachtung der Landschaft vorzunehmen.

Angesichts des Querschnittcharakters der Landschaft sind an der Erarbeitung und Umsetzung der Landschaftsqualitätsziele alle landschaftsrelevanten Sektoralpolitiken zu beteiligen, also nebst der Raumplanung der Natur- und Landschaftsschutz sowie die Land- und Forstwirtschaft, der Tourismus und die Regionalentwicklung, die Infrastrukturverantwortlichen und das Sport- und Bildungswesen. Diese können mit eigenen Planungs- und Förderinstrumenten, wie Landschaftsqualitätsprojekten, oder bei Verkehrs- und Schutzbauten zur Zielerreichung und zu einer kohärenten Landschaftspolitik auf Kantons-, Regions- oder Gemeindeebene beitragen. Das LKS formuliert für die einzelnen Sektoren die spezifischen Sachziele.

Insgesamt bietet das LKS allen Landschaftsakteuren eine verlässliche Leitlinie, um Landschaftsqualitäten in ihrem Einflussbereich zu erhalten oder neu zu schaffen und damit zur Vision des Bundesrates beizutragen.

Inserat

ecoptima

RAUM · VERKEHR · UMWELT · RECHT

Die ecoptima ag ist ein führendes Raumplanungs- und Beratungsunternehmen. Unsere Stärke liegt in der Vernetzung von Raumentwicklung, Verkehr, Umwelt und Recht. Zur Verstärkung unseres Teams suchen wir:

ProjektleiterIn Raumplanung Kanton Bern

Zu Ihrem Aufgabenbereich gehören die Leitung und selbstständige Bearbeitung von raumplanerischen Projekten, insbesondere im Zusammenhang mit Ortsplanungen und Tourismus.

ProjektleiterIn Raumplanung Kanton Luzern

Zu Ihrem Aufgabenbereich gehören die Leitung und selbstständige Bearbeitung von Projekten im Bereich der Richt-, Nutzungs- und Sondernutzungsplanung.

Sie verfügen über eine abgeschlossene technische oder naturwissenschaftliche Ausbildung und über Praxis in der Leitung von Projekten in der Raumplanung.

Wir bieten Ihnen ein abwechslungsreiches und interdisziplinäres Tätigkeitsgebiet, ein hohes Mass an Selbstständigkeit und Verantwortung, moderne Arbeitsplätze an sehr guter Lage nahe des Bahnhofs Bern sowie zeitgemässe Homeoffice-Regelungen und Arbeitsbedingungen. Beschäftigungsgrad und Arbeitsbeginn nach Vereinbarung.

Bewerber/-innen senden Ihre Unterlagen bis am 17. Mai 2021 an: ecoptima ag, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern oder info@ecoptima.ch

Für weitere Auskünfte steht Ihnen Arthur Stierli (Tel. 031 310 50 80) gerne zur Verfügung. www.ecoptima.ch

Nachrichten FSU / Informations de la FSU / Informazioni della FSU

VERANSTALTUNGEN / MANIFESTATIONS / MANIFESTAZIONI

Mitgliederversammlung

Freitag, 28. Mai 2021
Luzern

Assemblée générale

Vendredi 28 mai 2021
Lucerne

Assemblea generale

Venerdì 28 maggio 2021
Lucerna

MITGLIEDER / MEMBRES/SOCI

Mutationen / Changements / Modifiche
17.12.2020–10.02.2021

Eintritte / Adhésions / Adesioni

Ordentliche Mitglieder / Membres ordinaires / Soci ordinari:
Taiana Cornelia, Zürich

Studierende / Étudiant(e)s / Studenti:
Costanza Pietro, Jona
Helg Patrick, Frauenfeld
Meyer Yannick, Euseigne
Sciboz Lauriane, Avry-sur-Matran
Summermatter David, Olten

Büromitglieder / Bureaux membres /
Studi membri:

Stimmung LAB Sàrl, St-Sulpice
STW AG für Raumplanung, Zürich

Austritte / Départs / Dimissioni

Ordentliche Mitglieder / Membres ordinaires / Soci ordinari:
Amacher Emil, Buochs
Barsuglia Myriam, Zürich
Beuchat Serge, Porrentruy
Bernard-Gmünder Elisabeth, Kehrsatz
Bollier Edgar, Solothurn
Dobler Katharina, Bern
Egli Heinz, Frauenfeld
Faessler Inès, Lausanne
Göldi Hofbauer Margrith, Winterthur
Graf Samuel, Luzern
Hafner Heinrich, Bern
Jenny Reto D., Sent
Leutenegger Bernard, Confignon
Matthey Michel, Biel/Bienne
Schröder Heinz, Schlieren

Strauss Adrian, Bern
Studer Vanessa, Aarau
Winterberger Urs, Sarnen

Studierende / Étudiant(e)s / Studenti:
Botta Giuditta, Lugano

Büromitglieder / Bureaux membres /
Studi membri:
wahlruefli Architekten SIA und
Raumplaner AG, Biel
AM-PLAN Büro für Raumplanung und
Geographie, Buochs
Basler & Hofmann West AG, Fribourg

BEITRÄGE FSU INFO / DÉLAI RÉDACTIONNEL FSU INFO / CONTRIBUTI INFO FSU

Bitte senden Sie uns Ihre Beiträge per Mail bzw. per Post. Für eine frühzeitige Voranmeldung Ihres Beitrages sind wir dankbar (Termine siehe Impressum). / Merci de nous envoyer vos communications par e-mail ou par courrier et de nous les annoncer à l'avance (échéances: voir impressum). / Vi ringraziamo di inviarci le vostre comunicazioni per e-mail o per posta e di avvisarci in anticipo (termini: cfr. Impressum).

KONTAKT / CONTACT / CONTATTO

Fédération suisse des urbanistes
Fachverband Schweizer RaumplanerInnen
Federazione svizzera degli urbanisti
Federaziun svizra d'urbanists

Geschäftsstelle, Alexanderstrasse 38,
Postfach 216, 7001 Chur
Tel 044 283 40 40, Fax 044 283 40 41
info@f-s-u.ch, www.f-s-u.ch

IMPRESSUM

COLLAGE

Zeitschrift für Raumentwicklung (erscheint 6 mal pro Jahr) / Périodique du développement territorial (paraît 6 fois par année) / Periodico di sviluppo territoriale (esce 6 volte l'anno)

Herausgeber / Edité par / Edito da

FSU (Fachverband der Schweizer Raumplanerinnen und Raumplaner / Fédération suisse des urbanistes / Federazione svizzera degli urbanisti / Federaziun Svizra d'Urbanists)

Inserateschluss, Versand / Délai d'insertion, envoi / Termine per gli annunci, spedizione

COLLAGE 3/21: 28.04.21, 17.06.21
COLLAGE 4/21: 30.06.21, 19.08.21
COLLAGE 5/21: 01.09.21, 21.10.21

Mitglieder Redaktion / Membres rédaction / Membri di redazione

Zentralkomitee: Silvan Aemisegger, Clelia Bertini, Leyla Erol, Stefanie Ledergerber, Lidia Räber, Isabelle Rihm, Susanne Schellenberger, Dario Sciuchetti, Ladina Suter, Stephanie Tuggener; Comité romand: Marta Alonso Provencio, Daniel Baehler, Clémence Bulliard, Dimitri Jaunin, Virginie Kauffmann, Thierry Maeder, Dimitri Marinček, Catherine Seiler; Comitato della Svizzera italiana: Raffaella Arnaboldi, Giada Danesi, Francesco Gilardi, Tommaso Piazza, Paolo Todesco, Aurelio Viganì

Produktion, Redaktion, Inserate / Production, rédaction, annonces / Produzione, redazione, inserzioni

Verlangen Sie unsere Inserattarife und Termine / Demandez nos tarifs d'annonces et nos échéances / Richiede le nostre tariffe per le inserzioni e le scadenze: Stephanie Tuggener, Kontextplan AG, Seestrasse 41a, 8002 Zürich, Tel. 043 544 05 57, redaktion-collage@f-s-u.ch Gestaltung / Graphisme / Grafica: Hahn+Zimmermann; Druck / Impression / Stampa: Stämpfli AG, Bern; Übersetzungen / Traductions / Traduzioni: Mario Giacchetta (D → F), Virginia Rabitsch (F → D), Sándor Marazza (D, F → I), Anita Rochedy (I → F), Barbara Sauser (I → D)

Abonnemente / Abonnements / Abbonamenti

Mitglieder FSU / Membres FSU / Soci FSU: gratis / gratuit / gratuito; Abonnement ohne FSU-Mitgliedschaft (inkl. Porto) / Abonnement individuel pour non-membres (frais de port compris) / Abbonamento singolo per i non-soci (spese di porto comprese): CHF 85.00; Studenten / Étudiant(e)s / Studenti: CHF 40.00

Einzelheftbestellungen (exkl. Porto) / Numéro séparé (frais de port non compris) / Numero singolo (spese di porto non comprese): 1 Ex. CHF 16.00, 2–5 Ex. CHF 14.50; 6–10 Ex. CHF 12.50, 11–20 Ex. CHF 9.50

Kontakt für Abonnemente und Adressänderungen / Contact pour abonnements et changements d'adresse / Contatto per abbonamento e cambiamento di indirizzo: Geschäftsstelle FSU, Esther Casanova, Alexanderstrasse 38, Postfach 216, 7001 Chur, Tel. 044 283 40 40, info@f-s-u.ch

Hinweise / Avertissements / Avvertenze

Für unverlangt eingereichtes Text- und Bildmaterial wird keine Haftung übernommen. Artikel, Informationen sowie Beilagen können von der Meinung des FSU abweichen. Nachdruck nur mit Zustimmung der Autor*innen und Quellenangabe gestattet. Alle Text- und Bildrechte bleiben vorbehalten. / La rédaction dispose librement des textes et images envoyés spontanément. Les articles et informations publiés dans la revue ainsi que les encarts ne reflètent pas forcément la position de la FSU. Toute reproduction requiert l'autorisation de l'auteur et la mention de la source. Tous les droits sont réservés. / La redazione dispone liberamente di testi e immagini pervenuti spontaneamente. Gli articoli e le informazioni pubblicati nella rivista e gli allegati non rispecchiano necessariamente la posizione della FSU. Ogni riproduzione, anche parziale, necessita l'autorizzazione dell'autore e l'indicazione della fonte. Tutti i diritti sono riservati.

Titelblatt / Couverture / Foto di copertina

Die Zahnradbahn der Ferrovia Monte Generoso / Le train à crémaillère de la Ferrovia Monte Generoso / Il treno a cremagliera della Ferrovia Monte Generoso (Foto: Ferrovia Monte Generoso, Enrico Cano)

