

Wintersemester 2002/2003

Der Tourismusverkehr im Schweizer Alpenraum

Wege zur Nachhaltigkeit anhand von bestehenden integralen Projekten

Eine 1. Semesterarbeit von

Dominik Bucheli

im Rahmen des Propädeutischen s
bei Prof. Doris Wastl-Walter

am Geographischen Institut
der Universität Bern

Der Tourismusverkehr im Schweizer Alpenraum

Wege zur Nachhaltigkeit anhand von bestehenden integralen Projekten

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
Abstract	2
Vorwort	3
1. Grundlagen für Tourismus im Schweizer Alpenraum:	4
1.1 Eine intakte Natur- und, oder Kulturlandschaft als Ressource für den Tourismus.....	4
1.2 Tourismusverkehr als Grundlage für Tourismus.....	4
2. Tourismusverkehr als Notwendigkeit und Gefahr für den Tourismus:	5
2.1 Tourismusverkehr als Notwendigkeit:	5
2.2 Tourismusverkehr als Gefahr:	5
3. Integrale, kombinierte Projekte für einen Nachhaltigen Tourismusverkehr: 7	
3.1 New Mobility.....	8
3.1.1 An- und Abreiseverkehr.....	9
3.1.1 Mobilität vor Ort	9
3.1.2 International.....	9
3.1.3 Fazit.....	9
3.2 Alpenretour	10
3.2.1 Die Ausgangslage:	10
3.2.2 Das Projekt.....	10
3.2.3 Die Wirksamkeit	10
4. Mit Vernetzung zu mehr Erfolg:.....	11
4.1 mobiltour.ch.....	11
4.1.1 Vernetzung bringt Vorteile für alle	11
4.1.2 Die online Dokumentation	12
4.1.3 Fazit: Optimierung durch Vernetzung	12
5. Das Fazit:.....	13
Biibliographie:	15
Anhang:	16
Glossar:.....	16

Abstract

Die Landschaft ist bei der Wahl der Tourismusdestination, in Berggebieten eine entscheidende Rolle, so betrachtet ist die Landschaft eine Ressource des Tourismus. Jede Tourismusdestination, wünscht sich, dass möglichst viele Touristen ihre Destination wählen(nach Tschurtschenthaler Paul, (1986) Das Landschaftsproblem im Fremdenverkehr): Dies verursacht Tourismusverkehr. Dieser Tourismusverkehr benötigt Infrastruktur (Strassen, Parkplätze, Bahnen) und verursacht Lärm. Da insbesondere der motorisierte Privatverkehr viel Lärm verursacht und viel Platz braucht (Parkplätze), kann dieser als landschaftszerstörendes Element betrachtet werden und ist eine Bedrohung für den ortsansässigen Tourismus. Es muss also im vollen Interesse der Tourismusanbieter und Tourismusregionen sein möglichst einen grossen Anteil nachhaltigen Tourismusverkehr zu generieren um die eigenen Destinationen aufzuwerten.

Wege zur Nachhaltigkeit:

In meiner Semesterarbeit werde ich aufzeigen, wie der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr erleichtert werden kann und welche Massnahmen für eine möglichst umfassende und effiziente Mobilität vor Ort für Gäste und die einheimische Bevölkerung getroffen werden können. Dies werde ich anhand von einigen Projekte aufzeigen. Anhand von mobiltour.ch werde ich erklären, warum nur die Vernetzung aller Akteure langfristig eine Lösung für einen mehrheitlich nachhaltigen Tourismusverkehr und einen nachhaltigen Tourismus bringen kann.

Vorwort

Im ersten Semesters eines Geographie-Studiums eine wissenschaftliche Arbeit über nachhaltigen Tourismusverkehr zu schreiben, bleibt eine Herausforderung. Auch wenn ich, der Autor, 5 Monate im Alpenbüro Klosters, an Projekten für einen nachhaltigen Tourismusverkehr gearbeitet habe und dadurch die Materie eigentlich gut kennen sollte. Die Problematik dabei ist, dass der Tourismusverkehr in der Literatur bisher kaum behandelt wurde und wenn dann als Teilgebiet von Freizeitverkehr oder als Kapitel in einem Buch über Tourismus. So bestand die Herausforderung, das Wissen, welches ich mir diesen Sommer bei angeeignet habe und meine persönlichen, subjekten Erfahrungen, welche ich einerseits durch generieren von Tourismusverkehr und andererseits durch Beobachtung von Menschen, welche Tourismusverkehr produzieren mit Literatur – welche es fast nicht gibt – zu bestätigen oder zu widerlegen, um dem Anspruch der Objektivität und damit der Wissenschaftlichkeit gerecht zuwerden.

Ich hoffe, dass diese Arbeit als kleine Zusammenfassung über die Problematik von Tourismusverkehr in den kleinräumigen Strukturen des Schweizeralpenraumes, mit der Lösung in nachhaltigem Tourismusverkehr einen Zweck hat. Ich hoffe, dass das Ausmass von Tourismusverkehr endlich einmal statistisch erfasst wird oder dass die quantitative Erfassung von Freizeitverkehr so unterteilt wird, dass der Tourismusverkehr klar herauslesbar ist.

Dominik Bucheli

Langenthal, den 5. Februar 2003

1. Grundlagen für Tourismus im Schweizer Alpenraum:

1.1 Eine intakte Natur- und, oder Kulturlandschaft als Ressource für den Tourismus

Der Tourismus ist immer von Gästen abhängig und demnach von dem was Gäste an ihrer Zieldestination suchen. Dabei spielt die Landschaft, insbesondere im Alpenraum, so auch im Schweizer Alpenraum eine entscheidende Rolle. Die Autoren Jöri Schwärzel Klingenstein und Peter Schild (2002:29) schreiben von einem „Bedürfnis nach Ruhe und Erholung“. Der Artikel über den Tourismus im bündnerischen Val Lumnezia und in dessen Seitental, dem Valsertal von Beatrix Mühlethaler (2002:28ff) im Umwelt vom Buwal (ed.) wird mit „intakte Landschaft als Trumpf überschrieben“, eine Region, welche heute bewusst auf zu grosse touristische Infrastruktur verzichtet, deshalb auch schaut, dass die ganze lokale Bevölkerung vom sanften Tourismus profitiert. Diese Ruhe und Erholung bietet eine intakte und kleinräumige Naturlandschaft. Die Kleinräumigkeit des Schweizer Alpenraumes bietet Schutz vor Lärm, welcher nicht in der direkten, näheren Umgebung verursacht wird. Zudem bietet die intakte Naturlandschaft oder die naturnahe Kulturlandschaft des Alpenraumes aus rein ästhetischer Sicht eine grosse Anziehungskraft. Hier ein paar evidente Beispiele: Grindelwald, Mürren, Engelberg, Zermatt, das Engadin. Den Meisten wird bei Grindelwald Eiger, Möch und Jungfrau, bei Mürren das Schilthorn, bei Engelberg den Titlis, bei Zermatt, das Matterhorn in den Sinn kommen. Selbstverständlich gibt es noch Destination, entweder Zusätzlich zu prägenden Landschaft Elementen, oder fast nur ausschliesslich andere vorwiegend historische Komponenten: Tourismusdestination, welche früh erschlossen wurden haben noch heute gewisse Vorteile, an anderen Destinationen waren früher Sanatorien, diese haben mit der Zeit einen Strukturellen Wandel durch gemacht. Oft wird die Komponente der Ressource Landschaft in der Literatur erst erwähnt, wenn durch Landschaftsverlust zu touristischen Problemen kommt (vgl. Dieter Kramer (1983: 138ff)). Paul Tschurenthaler (1986) hebt die Gesamtaussage seines Werkes die Wichtigkeit der Ressource Landschaft für Tourismus heraus.

1.2 Tourismusverkehr als Grundlage für Tourismus

Wie schon im vorigen Absatz erwähnt, der Tourismus ist von Gästen abhängig. Diese Gäste müssen ja auch in die Tourismusdestination kommen. Dabei wird Verkehr verursacht. Diesen Verkehr werde ich An- und Abreiseverkehr nennen. Separat wird der Verkehr, welchen Tages- und Ausflugs-touristen (nach Rubik von <http://www.mobilservice.ch/mobiltour/dossiers/dossiers.asp>) verursachen (als Tagesausflug gelten Ausflüge die mehr als 5 Stunden dauern (Ruedi Meier (2000b) Daten zum Freizeitverkehr, Materialienband M19, EDMZ-Nr. 801.658.d. Zitiert in Ruedi Meier (2000:19)) . Zusätzlich besteht ein Bedürfnis an der Tourismusdestination mobil zu sein, dies werde ich als Mobilität vor Ort beschreiben.

2. Tourismusverkehr als Notwendigkeit und Gefahr für den Tourismus:

Ohne Tourismusverkehr keine Gäste – ohne Gäste kein Tourismus. Die Infrastruktur für den Tourismusverkehr (Strassen, Parkplätze, Bahnen) zerstört Landschaft und der Verkehr verursacht Lärm- und Schadstoffemissionen, er zerstört damit eine zentrale Ressource des Tourismus im Schweizer Alpenraum. Nachhaltiger Tourismusverkehr gibt die Chance das Mobilitätsbedürfnis der Gäste abzudecken ohne die intakte Landschaft als Ressource zu zerstören.

2.1 Tourismusverkehr als Notwendigkeit:

Die Notwendigkeit von Tourismusverkehr für die Tourismusbranche auch im Schweizeralpenraum muss nur noch kurz wiederholt werden: Ohne Tourismusverkehr kommen keine Gäste in die Tourismusgebiete. Die Gäste sind **die** Voraussetzung für den Tourismus. Überspitzt gesagt: Ohne Tourismusverkehr kein Tourismus.

2.2 Tourismusverkehr als Gefahr:

Anbei versuche ich an einem eigenen Erlebnisbericht, die Gefahr, welche Tourismusverkehr für den Tourismus haben kann zu erläutern. Ich gestehe auch, dass dieser sehr subjektiv gefärbt ist. Nach diesem Erlebnisbericht werde ich die Gefahr, welche der Tourismusverkehr auf den Tourismus haben kann, mit wissenschaftlichen Mittel zu erklären:

„Ich habe letzten Sommer, am 3. August 2002 mit meinem Vater eine Wanderung von Klosters auf das Davoserseehorn nach Davos gemacht. Zuerst geht der Wanderweg unter der Verladestation Selfranga des Vereinatunnels durch, diese ist architektonisch nicht gerade eine Augenweide, dann geht der Wanderweg durch eine Schlucht parallel zur Wolfgangstrasse, so lange sich der Wanderweg unter dem Niveau der Strasse befindet hat die Strasse keinen störenden Einfluss, sobald der Wanderweg auf das Niveau der Strasse kommt und dieses übersteigt, ist das Rauschen der Strasse ein ständiger Begleiter des Wanderers. Der Wanderweg überquert dann den Bach und steigt am gegenüberliegenden Hang empor, er (der Wanderweg) verschwindet später in ein Seiten Tälchen und damit auch der Strassenlärm, zurück ein Bisschen zurückversetzt am vorhin beschrieben Hang ist der Strassenverkehr auch nicht mehr hörbar und der „erholsame Teil“ der Wanderung beginnt. Der Weg überquert eine Alpweide mit kleinen Teichen und es folgt einen Aufstieg zu einem kleinen Pass (von hier aus ist die Sicht auf Davos mit dem See zu geniessen). Von dem kleinen Pass aus folgt der Aufstieg auf das Seehorn. Oben angekommen ist nicht nur die Aussicht Bemerkenswert, sondern der ständige Lärm, welcher insbesondere die Motorräder auf der Flüelapassstrasse verursachen. Dieser Lärm verfolgt den Wanderer auch noch den ganzen Abstieg nach Davos. Das Geräusch der Wolfgangstrasse am Anfang muss ich als erträglich einstufen, doch dieser Lärm der Flüelastrasse kann wirklich die Freude am wandern nehmen. Ich gebe zu, etwa vier mal auf der ganzen Wanderung habe ich auch noch einen vorbei fahrenden Zug gehört, doch wären nur die Züge gewesen, hätte ich dannach wieder für mindestens eine Viertelstunde die Ruhe geniessen können.“

Die Fachliteratur beschäftigt sich auch mit dem Thema Landschaftsverlust durch Tourismusverkehr: „**Der Verkehr beansprucht rund einen Drittel (120 m² von 400 m²) der Siedlungsfläche, die einem Kopf zu Verfügung steht.**“ Schreibt Ruedi Meier (2000:41). Dieser Drittel der Siedlungsfläche ist natürlich nicht nur auf den Tourismusverkehr bezogen, doch er zeigt auf, dass der Flächenverlust und damit der Landschaftsverlust alleine schon durch die Infrastruktur (Schienen, Strassen und Parkplätze) real ist. Des Weiteren schreibt

Ruedi Meier (2000:40): „Punkto **Lärmbelastung in Wohn- und Erholungsgebieten und Durchgangsaachsen** ist der Freizeitverkehr wegen überdurchschnittlicher Anteile in der Nacht und an Wochenenden ein zentraler Verursacher.“ Tourismusverkehr ist ein Teil von Freizeitverkehr und von diesem Teil, welcher Ruedi Meier anspricht ein Zentraler. Diese Lärmemissionen werden meistens nur fast am Reiseziel in Tourismusgebieten verursacht, doch tragen vorgelegene Gebiete die Lärmbelastung der Gebiete mit der längeren An- und Abreise. So hat zum Beispiel Klosters Lärmmissionen, des An- und Abreiseverkehr von Davos und dem Engadin, insbesondere des Unterengadins zu tragen. Hansruedi Müller und Martin Flügel (1999:79) rechnen damit, dass 45% des Verkehrsaufkommens touristisch induziert ist. Der Anteil des Tourismus am Strassenverkehr können nicht separat ausgewiesen werden. Erwähnen aber, dass 51% der Deutschen (30 Mio.) 1996 mit dem Kraftwagen in den Urlaub fahren. Der Mikrozensus (BFS (2001:51)) hat die Verkehrsflüsse im Jahr 2000 in der Schweiz analysiert und macht folgende Aussage: „Mit 40% aller täglichen Wege sowie 44% der zurückgelegten Distanz ist der Freizeitverkehr im Durchschnitt der wichtigste Verkehrszweck. An den Wochenenden ist der Freizeitverkehr noch dominanter.“ In der Menge Freizeitverkehr sind auch Einkaufsfahrten, Besuche u. Ä enthalten. Ich nehme mal an, dass etwa 40% bis 60% der zurückgelegten Distanz von Freizeitverkehr Tourismusverkehr ist, von der Anzahl der Wegen werden dies höchstens 20% sein: Denn Tourismus ist meist mit einem Ortswechsel verbunden, welcher längere Fahrten bedingt. Es ist anzumerken, dass der Mikrozensus nur das Verkehrsverhalten der Schweizer Wohnbevölkerung für den Verkehr in der Schweiz untersucht. Der Tourismus ist natürlich auch von ausländischen Gästen abhängig. 70% der Distanzen des Freizeitverkehrs werden mit dem MIV (motorisierten Individualverkehr) zurückgelegt, 15% mit dem öV (öffentlichen Verkehr) und 10% mit dem LV (Langsamverkehr) (vgl. BFS 2000:93ff). Im Tourismusverkehr dürfte der Anteil LV massiv schrumpfen, weil es doch nicht ganz so viele Trekker und Velotourenfahrer gibt. Aber auch so zeigt sich der Anteil des MIV ist sehr dominant und dieser verursacht mit Abstand am meisten Lärm, braucht am meisten Fläche (während der Fahrt - insbesondere wegen des Sicherheitsabstandes – und am Zielort; Parkplätze) und wird somit nicht nur zu einem Zubringer des Tourismus sondern auch zu einer Gefahr für den Tourismus. Weil der Tourismusverkehr für den Tourismus nicht nur lebensnotwendig, sondern auch eine Gefahr ist braucht es einen mehrheitlich nachhaltigen. Tourismusverkehr.

3. Integrale, kombinierte Projekte für einen Nachhaltigen Tourismusverkehr:

Projekte, welche das ganze Mobilitätsbedürfnis der Gäste auf nachhaltige Weise abdecken und somit eine wirkliche Lösung bieten. Eine Vorstellung von mobiltour.ch, New Mobility, Alpenretour, Alpentälerbus.

Dieses Kapitel wird den Hauptteil dieser Arbeit bilden und so ist es zwingend, dass die zwei Hauptbegriffe nachhaltiger Tourismusverkehr und integrale, kombinierte Projekte definiert werden.

Der Begriff „nachhaltig“ ist schon verschiedenste Male definiert worden und in dieser Arbeit ist der Nachhaltigkeitsbegriff wie folgt definiert: „Der Schutz der Umwelt, die wirtschaftliche Effizienz und die Gesellschaftliche Solidarität sind die Schlüsselfaktoren einer nachhaltigen Entwicklung. Sie bilden ein magisches Dreieck (...). Keines der Ziele kann erreicht werden, wenn die anderen zwei vernachlässigt werden.“ (IDA-Rio Bericht (1997) vom Bund zitiert in Meier (2000:37)). Als Tourismusverkehr wird in dieser Arbeit alle Verkehrsbewegungen, welche Gäste im Zusammenhang mit ihrem Urlaub oder touristischen Tagesausflug verursachen. So ist „nachhaltiger Tourismusverkehr“: eine möglichst Umweltschonende, also Energie effiziente, wirtschaftlich Effiziente, also Preisgünstige und gesellschaftlich Solidarische Fortbewegungsart von Touristen. Was heisst dies konkret: Möglichst viele Touristen sollen ein umweltschonendes (Energie, Lärm und Flächen schonendes) Verkehrsmittel nehmen, dabei soll der Preis und insbesondere die Leistung und der Komfort stimmen. Da dies eigentlich nur der öV sein kann, ist dies auch noch gesellschaftlich solidarisch, da die Gäste, welche tatsächlich auf dem MIV angewiesen sind, freie Fahrt auf den Strassen haben und das verminderte Verkehrsaufkommen die lokale Bevölkerung entlastet. Es ist noch anzumerken, dass in dieser Arbeit, den Flugverkehr, da dieser den Schweizeralpenraum nicht direkt betrifft und die Problematik von Skiliften, Gondelbahnen und Ähnlichem, was eigentlich ganz strenggenommen auch Verkehr ist, ausgeschlossen wird.

Integrale, kombinierte Projekte definiere ich für diese Arbeit, als Projekte, welche verschiedene Module, für die geographischen Gegebenheiten so kombinieren, dass das Problem, im seinem Kern gelöst werden kann. Integrale, kombinierte Projekte für einen nachhaltigen Tourismusverkehr bedeutet konkret: Verschiedenste Projekte so kombinieren, dass die grosse Mehrheit von Gästen mit eigenem Vorteil mit dem öV reist. Auch in der Literatur wird der öV als die idealste Verkehrsart in Sachen Nachhaltigkeit erwähnt: „Fahren Sie, wenn immer möglich mit der Bahn in den Urlaub.“ (Karl-H. Klingenberg & Erwin Aschenbrenner (1991:66-139)) Dies ist ein Bisschen sehr direkt für einen, doch mehrheitlichen Aufsatz, aber die Autoren beschreiben und nachher Verkehrsmittel (Auto mit und ohne Katalisator, Bus, Bahn, und Flugzeug) punkto Energieeffizienz, Schadstoffausstoss, Bequemlichkeit, Preis und noch ein paar Punkte mehr. Aus der Evaluation dieser Punkte kommen die Autoren zu ihrer direkten Aussage.

3.1 New Mobility

Im Schweizeralpenraum ist das Auto das meistgewählte Verkehrsmittel, insbesondere beim Wintertourismus. Gemäss Umfragen sind die folgenden Gründe die drei Hauptgründe, welche gegen den öffentlichen Verkehr sprechen:

- a. Fehlender Komfort vor allem beim Reisen mit Gepäck
- b. Fehlende Mobilität in der Feriendestination
- c. Zu lange Reisezeit

(nach http://www.mobilservice.ch/mobiltour/dossiers/dossiers_details.asp?id=425)

„**New Mobility** - ein Projekt der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz und des Gemeindeforschungsinstituts 'Allianz in den Alpen' (mehr Informationen dazu <http://www.alpenallianz.org/d/allianz.htm>) - will den **Ferienverkehr wieder vermehrt auf Bahn und Bus verlagern**. In den nächsten drei Jahren sollen fünf bis sechs Tourismusdestinationen als Pilotgemeinden ausgewählt und die An- und Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln attraktiver gestaltet werden. Im Vordergrund stehen dabei die folgenden Angebote:

- Tür-zu-Tür Gepäcktransport
- Gratis Gepäcktransport von Bahnhof zu Bahnhof
- Mobilität vor Ort (Rufbusse, Fahrradverleih, Car Sharing etc.)
- Angebotspakete für die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr

Im Spätwinter 2000 wurde bereits ein New Mobility in Saas Fee erfolgreich durchgeführt.“ (http://www.mobilservice.ch/mobiltour/dossiers/dossiers_details.asp?id=425 abgerufen im Dezember 02)

Dieses Projekt, New Mobility versucht die Probleme, welche insbesondere der automobile Tourismusverkehr verursacht nicht nur ziel- und problemorientiert, punktuell zu lösen, sondern auch noch in der Gesamtheit zu erfassen und dadurch eine Breitewirkung zu erzeugen, welche langfristig eine grundlegende Veränderung im Tourismusverkehr hervorrufen kann. Zudem ist das Projekt, aus verschiedenen Modulen bestehend - „Tür-zu-Tür Gepäcktransport, Gratis Gepäcktransport von Bahnhof zu Bahnhof, Ausbau des Angebots des Öffentlichen Verkehrs in Randstunden, Einrichten von Rufbussen, Car Sharing Angebot im Ferienort, Fahrrad- und Elektrofahrradvermietung, Optimierung der Anschlüsse, Angebotspakete: für die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr, die Übernachtung und die Nutzung touristischer Angebote (auch für den Incoming-Tourismus), Aktives Marketing für An- und Abreise mit dem Öffentlichen Verkehr.“ (<http://www.mobilservice.ch/member/dossiers/files/020Projektbeschrieb.pdf>, S.1f.) - auf jede Tourismusdestination wirkungsvoll anpassbar: „Das Konzept von New Mobility eignet sich grundsätzlich für alle Ferienorte. Die Pilotgemeinden werden so ausgewählt, dass sie aus verschiedenen Regionen der Schweiz stammen und unterschiedliche Strukturen aufweisen. Dadurch wird mit der Ausweitungphase ein breiter Erfahrungsschatz gesammelt.“ (<http://www.mobilservice.ch/member/dossiers/files/020Projektbeschrieb.pdf>, S.2) New Mobility setzt den Ansatz nicht beim Tages- und Ausflugs-tourismus, obwohl dieser auch von der Optimierung der Anschlüsse, dem Ausbau des öV in Randstunden und von dem ganzen Angebot der Mobilität vor Ort profitieren wird, die Evaluation über eine Mögliche Wirksamkeit muss in erster Linie über die Punkte, An- und Abreiseverkehr und Mobilität vor Ort geschehen:

3.1.1 An- und Abreiseverkehr

Die Verbesserungen und Attraktivierungen des An- und Abreiseverkehrs mit dem öV durch New Mobility vor allem durch die Verbesserungen im Gepäcktransport herbeigeführt. Die Idee vom Bahnhof zu Bahnhof Transport zu Haus zu Haus Service erwähnt auch Meier 2000 S.59, da Touristen den mangelnden Komfort des öV's bemängeln. Die Fahrplanverbesserung, welche bei New Mobility noch vorgesehen sind können von den Destinationen meistens nur auf dem letzten Streckenabschnitt massgeblich mitgestaltet werden, dies ist aber oftmals sehr entscheidend. Insbesondere bei den Verbesserungen der öV-Verbindungen in Randzeiten, da diese insbesondere für Wochenendtouristen, welche am Freitagabend an- und am Sonntagabend wieder abreisen möchten. Meier (2000:58ff) hält Fahrplanverbesserungen für das Wichtigste Element um MIV-Benutzer den öV schmackhaft zu machen. Es ist anzufügen, dass insbesondere das Marketing sehr wichtig ist und da dürfen nicht nur Bahnhöfe als Vermarktungsort angesehen werden.

3.1.1 Mobilität vor Ort

Die Mobilität vor Ort kann mit New Mobility in jeder Tourismusdestination anders verbessert werden. Dies im Gegensatz zum An- und Abreiseverkehr. Hier ist die grosse Stärke von New Mobility: Es ist hier möglich andere bestehende Projekte in das Konzept einzubeziehen (z.B. bestehende Carsharing-Angebote oder Rufbussysteme).

3.1.2 International

Das Projekt „New Mobility“, welches momentan in seiner Probephase existiert nur für den Schweizer Binnentourismus konzipiert. Da ausländische Touristen für unsere Volkswirtschaft von essenzieller Bedeutung sind muss New Mobility langfristig sicher International werden um die erwünschte Wirkung zu erreichen. Der Anfang ist schon gemacht. Die Niederländische Alpenplattform (NAP) versucht zusammen mit der Projektleitung von New Mobility das Projekt bilateral auszubauen. Das Angebot Tür zu Tür Gepäcktransport steht faktisch schon und somit wäre ein Kernstück des Projektes praktische Realisiert (nach http://www.mobilservice.ch/mobiltour/dossiers/dossiers_details.asp?id=423). Existiert einmal eine solche Lösung mit einem anderen Land dürfte es auch möglich sein, dass bald andere Länder folgen.

3.1.3 Fazit

New Mobility versucht den Komfort des öV's punktuell zu verbessern und schafft damit seinen Nachteil ab. Gleichzeitig werden vor Ort und dies ist im tendenziell schlechter erschlossenen Alpenraum von enormer Bedeutung, die sanfte Mobilität zu verbessern. Nach dem Projektbeschrieb
(<http://www.mobilservice.ch/member/dossiers/files/020Projektbeschrieb.pdf>) wird nicht jedes Glied von New Mobility wirtschaftlich sein, aber New Mobility wird den Ferienorten die dieses Projekt anbieten insgesamt eine höhere Wertschätzung generieren.

3.2 Alpenretour

Alpenretour ist die Mobilitätskampagne des Schweizerischen Alpenclubs (SAC). Diese hat insofern etwas mit Tourismusverkehr zu tun, dass der grösste Teil der Ausflüge für Bergtouren über 5 Stunden geht und de Facto als Tages- und Ausflugstourismus gilt. Die meisten Bergtouren sind mit einer Übernachtung in einer SAC-Hütte verbunden und deshalb auch als Tourismus anzusehen. (vgl. St. Galler Tagblatt 21. Juni 2001:22, Ein Alpenticket für 62 Franken und www.alpenretour.ch)

3.2.1 Die Ausgangslage:

„ Ein/e Bergsteiger/in bezieht 30-35x mehr Energie für die An- und Rückreise als für Übernachtung mit Verpflegung in der SAC-Hütte.“ (http://www.mobilservice.ch/mobiltour/dossiers/dossiers_details.asp?id=406). Um die Natur nicht nur zu geniessen, sondern diese auch den folgenden Generationen zu erhalten müssen Massnahmen zum Schutz der Natur bei der Mobilität beginnen. (nach www.alpenretour.ch)

3.2.2 Das Projekt

Alpenretour besteht aus folgenden Produkten:

a. Der Alpenfahrplan

Der Alpenfahrplan enthält die wichtigsten öV Verbindungen in die Alpen und gibt auch dort noch Auskunft, wo nur noch ein Bustaxi oder ein gemietetes Mountainbike weiterhelfen. Dieser Fahrplan soll mittelfristig auch als CD-Rom erhältlich sein.

b. Das Alpenticket

Das Alpenticket bietet für 62 Fr. die Hin- und Rückreise mit dem öV sowie eine Gratisübernachtung in einer SAC-Hütte. Leider machen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) nicht mehr mit und das Alpenticket ist ab 2002 nicht mehr gültig.

c. Kostenlose Mobilitätsberatung für SAC Sektionen

ÖV erprobte Bergführer geben den Tourenorganisatoren nützliche Tipps um mit Bahn & Bus zum Gipfelgenuss zu kommen.

d. Wettbewerb unter den Sektionen

Das erklärte Ziel von Alpenretour sind 10% mehr öV Personenkilometer zu erreichen. 59 von 126 Sektionen machen aktiv bei Alpenretour mit und verpflichten sich einer Selbstdeklaration und stehen so im Wettbewerb welche Sektion am wenigsten Energie pro Personenkilometer braucht. Zusätzlich werden pro Sensibilisierungsanlass, Publikation so genannte Edelweisse verteilt. Die vorbildlichsten Sektionen werden mit Rangliste und Aktivitäten Protokoll auf www.alpenretour.ch genannt. (nach www.alpenretour.ch)

3.2.3 Die Wirksamkeit

Die Kampagne wird von der Interfakultären Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie der Universität Bern (IKAÖ) wissenschaftlich begleitet und untersucht die Kampagne und gibt jährlich berichte über die Wirksamkeit ab (nach www.alpenretour.ch). Leider fehlen die Ergebnisse auf der Homepage vom SAC und im Rahmen einer Semesterarbeit kann nicht alles nachgeforscht werden. Der SAC hat den Vorteil, dass er die eigene Organisationsstruktur zur Verbreitung und Umsetzung nutzen kann. Die Mitglieder ihrerseits können sich mit dem Verein identifizieren und nehmen die Bemühungen ernster.

4. Mit Vernetzung zu mehr Erfolg:

Es muss nicht jede Tourismus Region das Rad neu erfinden und trotzdem kann ein Projekt nicht einfach unverändert übernommen werden. Tourismusregionen und Gemeinden, die sich vernetzen und sich gemeinsam beraten lassen sparen Kosten und verfügen über breitere Erfahrungen und haben mehr innovative Ideen zur Verfügung. Eine kurze Vorstellung von mobiltour.ch und des Gemeindefetzes sanftmobil.

4.1 mobiltour.ch

„mobiltour.ch“ versucht alle Akteure die auf einen nachhaltigen Tourismusverkehr hinarbeiten zu vernetzen, alle Projekte für einen nachhaltigen Tourismusverkehr zu archivieren und zu bewerten und die wichtigsten Projekte in einer Online-Dokumentation zu präsentieren. (nach <http://www.mobiltour.ch/>)

4.1.1 Vernetzung bringt Vorteile für alle

„mobiltour.ch bietet Gemeinden und Tourismusanbieter

- umfassende Dokumentation von Beispielen
- Erstberatung
- Vermittlung von Verkehrsexperten und Begleitforschung
- Projektbegleitung und -leitung
- Projektkommunikation
- Marketingunterstützung

mobiltour.ch bietet Mobilitätsdienstleistern, Umweltorganisationen, Verbänden, Kantonalen Verwaltungen und Bundesstellen

- Integration in ein schweizerisches Netzwerk mit internationalen Beziehungen
- Vermittlung von Verkehrsexperten und -forschern
- Projektkonzeptionierung, -begleitung und -leitung
- Projektkommunikation

mobiltour.ch bietet Verkehrsexperten und Mobilitätsforschern

- Projektvermittlung
- umfassende Ideensammlung
- Projektkommunikation“

(www.mobiltour.ch)

mobiltour.ch bietet eine Plattform für:

- Ideen zu sammeln
- Projekte zu koordinieren
- Kräfte zu bündeln
- vermindert Doppelspurigkeiten
- Projekte und Angebote gut zu kommunizieren

mobiltour.ch ist kein inhaltliches Projekt – mobiltour.ch ist ein rein strukturelles Projekt, welches die Dienstleistung, Know-How und Vernetzung anbietet. mobiltour.ch ist eigentlich vorzeigende Projekt, welches analog auf andere sensible Planungsbereiche übertragen werden sollte, weil nur die richtige Kombination vieler Projekte zum Erfolg führen kann. Diese Projekte kann ein einzelner Anbieter aus Kostengründen und meist auch aus Phantasiemangel nicht alle selber entwickeln. (vgl. www.mobiltour.ch)

4.1.2 Die online Dokumentation

Die online Dokumentation ist ein fortlaufend geschriebenes Stück Fachliteratur, an welchem immer noch geschrieben wird. Ein Ort, wo viele neue Ideen kurz vorgestellt und beschrieben werden. Zu den online Informationen kann zu jedem Projekt ein Dossier bestellt werden. Die online Informationen haben teilweise den Mangel, dass die Quellen nur unvollständig angegeben werden und oft müssen für den Wissenschaftlichen Gebrauch noch zusätzliche Nachforschungen gemacht werden. Die Dossiers von mobiltour.ch sind in folgende Kategorien aufgeteilt:

- „TAGES- UND AUSFLUGSTOURISMUS
- AN- UND ABREISEVERKEHR
- SANFTE MOBILITÄT VOR ORT
- VERKEHRSBERUHIGENDE MASSNAHMEN“
(www.mobiltour.ch)

Die Kategorien decken denn auch alle möglichen Massnahmenkategorien ab, welche zu einem nachhaltigeren Tourismusverkehr führen können. (Drei davon – Tages- und Ausflugstourismus, An- und Abreiseverkehr und (sanfte) Mobilität vor Ort – wurden auch in dieser Arbeit verwendet; vgl. Kapitel 1.1). Verkehrsberuhigende Massnahmen können dazu noch als Ergänzung dienen und wirken insbesondere als Entlastung für die Anwohner, können aber keinesfalls alleine eine Lösung für einen nachhaltigen Tourismusverkehr darstellen.

Diese Dokumentation ist zusätzlich mit der online Dokumentation von www.mobilservice.ch vernetzt. Diese Dokumentation bietet Dossiers mit generellen Informationen zu Mobilitätsfragen an.

4.1.3 Fazit: Optimierung durch Vernetzung

Die Vernetzung der Bestrebungen für einen nachhaltigen Tourismusverkehr bringt rein materiell eigentlich nichts, aber sie bringt eine Effizienz Steigerung:

- a. Durch eine gute Koordination können Mittel gespart werden.
- b. Die Vernetzung ermöglicht einen breiteren Zugang zu Know-How und Erfahrungen.
- c. Eine breite Vernetzung hat den Vorteil, dass gleiche Dienstleistungen vermehrt auch gleich genannt werden, dies hat Vorteile für die Touristen: Die Dienstleistungen die unter dem Namen „New Mobility“ angeboten werden, könnten ja auch einem anderen Ort „Innovativmobil“ genannt werden, dies würde wahrscheinlich zu einigen Verwirrungen führen.
- d. Die Dienstleistungen für einen nachhaltigen Tourismusverkehr können besser vermarktet werden. Dies kommt allen zu gute: Tourismusdestinationen, Touristen, der lokalen Bevölkerung und der Umwelt.

mobiltour.ch wurde nur als Beispiel einer Vernetzung genannt. Es gibt noch andere Netzwerke, die sich unter anderem auch mit Tourismusverkehr befassen, aber alle dem Autor bekannten Netzwerke sind wiederum mit mobiltour.ch vernetzt: Allianz in den Alpen (www.alpenallianz.org), das Netzwerk europäischer Tourismus mit sanfter Mobilität (NETS, www.soft-mobility.com) und andere. (vgl. www.mobiltour.ch)

5. Das Fazit:

Tourismus ist mit einem Ortswechsel definiert und verursacht dadurch automatisch Verkehrsströme. Der Tourismus im Schweizeralpenraum ist einer der grössten Wirtschaftszweige und es wäre nicht im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung, diesen mit dem Tourismusverkehr einfach abzuschaffen. (vgl. Kap. 1.1) Gleichzeitig bedroht der Tourismusverkehr die Ressource Erholung der Tourismuslandschaft (vgl. Tschurtschenthaler (1986:120ff)) durch physischen, optischen und akustischen Landschaftsverlust. Der Tourismusverkehr ist ergo nicht nur ein fördernder, sondern auch limitierender Faktor des Tourismus. Die Frage, wie viel Tourismusverkehr verträgt der Tourismus im Alpenraum langfristig lässt sich nicht quantitativ und sicher nicht mit einer Zahl für den ganzen Schweizeralpenraum beantworten. Der Tourismus im Schweizeralpenraum verträgt aber sicher mehr nachhaltigen Tourismusverkehr, als nicht nachhaltigen Tourismusverkehr.

Nachhaltiger Tourismusverkehr soll folgende Eigenschaften haben:

- a. Energieeffizienz nachweisen
- b. Wenig CO₂- und andere Schadstoffe ausstossen.
- c. Wenig und nur temporär Lärm verursachen
- d. Einen reduzierten Landschaftsverlust nachweisen
- e. Die Mobilitätsbedürfnisse von Gästen, Einheimischen und lokalem Gewerbe schnell und effizient befriedigen.

Der Langsamverkehr (LV) und der öffentliche Verkehr (öV) können diesen Punkten in den meisten Fällen sicher näher kommen als der motorisierte Individualverkehr (MIV). Touristen kann natürlich nicht einfach das Verkehrsmittel vorgeschrieben werden, oder nur in ganz wenigen Fällen (z.B. um von Grindelwald auf das Jungfraujoche zu fahren), deshalb müssen, dem Tourismus zu gute, Anreize für die „nachhaltigen“ Verkehrsmittel geschaffen werden: (vgl. Kap. 2)

- a. Durch gute Verbindungen und Fahrplanverbesserungen insbesondere an Randzeiten (z.B. Freitagabend um die Anreise von Wochenend Touristen zu verbessern). Rufbussysteme, Fahrradverleih, Carsharing in den Feriendestinationen einrichten. Günstiger Gepäcktransport von Tür zu Tür für öV Reisende. Dienstleistungen welche das Projekt „New Mobility“ (siehe Kap. 3.1) auf- und ausbaut und welche insbesondere auf eine Komfortbesserung aus sind.
- b. Produkte lancieren, welche finanzielle Anreize für den öV bewirken, können insbesondere mit Kombibilletten, wie das Alpenticket (siehe Kap. 3.2), ein Pauschalticket, welches zwei Tageskarten und die Übernachtung in einer SAC-Hütte beinhaltet.
- c. Information ist das A und O in einem freien Marktumfeld. Die Kampagne Alpenretour des SAC (Schweizerischen Alpen Club) hat einen Fahrplan für Berggänger entwickelt, welcher zusätzlich über Alpentaxis, Bikeverleih auskunft Auskunft gibt, um auch dort noch voran zu kommen, wo der öffentliche Verkehr aufhört. Auch die anderen Angebote werden nur gekauft und bewirken damit einen Trend zu nachhaltigem Tourismusverkehr hin, wenn diese gut vermarktet werden und allgemein bekannt sind.

Die Vermarktung solcher Produkte geht viel effizienter, wenn alle die sich für einen nachhaltigeren Tourismusverkehr einsetzen wollen, dies gemeinsam tun und sich vernetzen. mobiltour.ch ist „das“ Schweizernetzwerk für einen sanften Tourismusverkehr und wird sich um effiziente Ressourcen- und Aufgabenteilung und für eine gute Kommunikation von

Projekten für einen sanften Tourismusverkehr einsetzen und dabei auf dem Weg zu einem nachhaltigen Tourismusverkehr eine „Leader-Rolle“ einnehmen.

Es ist an der Zeit, dass sich die Wissenschaft vermehrt mit dem Thema „nachhaltiger Tourismusverkehr“ auseinandersetzt und es mehr Literatur, oder besser gesagt überhaupt Literatur zu diesem Thema gibt:

- a. Es gibt keine Zahlen über Tourismusverkehr als solchen. Alle die sich mit dem Thema befassen sind gezwungen die Zahlen aus dem grossen Kuchen des Freizeitsverkehrs abzuschätzen und dies kann niemand genau machen.
- b. Die einzige Literatur, welche es über Tourismusverkehr gibt, ist entweder: Tourismusliteratur, welche sich in gewissen Kapiteln mit Tourismusverkehr auseinandersetzt oder Literatur über Freizeitverkehr, wobei hier dem Tourismusverkehr eine grössere Bedeutung zukommt.

Dieses Gebiet ist also als solches insich unerforscht, zwar dürften gewisse Teilaspekte (wie zum Beispiel der Gotthardstau u.ä.) gut erforscht und Dokumentiert sein, aber jenseit von einzel Fällen fehlt die Literatur.

Die Forschung muss dieses Gebiet in den nächsten Jahren zwingend besser untersuchen um auch ihren Beitrag für einen saften Tourismusverkehr in der Dynamik, welche Mobilitätsanbieter, Tourismusanbieter, Planungsbüros, Umweltorganisationen und Bundesstellen bereits in Gang gebracht haben einzubringen. Erfreulicherweise versuchen diese nicht jede für sich Lösungen herbeizuzaubern, sondern haben sich in mobiltour.ch zusammengeschlossen um gemeinsam nach Lösungen zu finden.

Biibliographie:

- **Bundesamt für Statistik (BFS) (2001).** Mikrozensus 2000
- **Karl-H. Klingenberg & Erwin Aschenbrenner (1991).** Reise-Stationen. In: Karl-H. Klingenberg (ed.), Michael Trensky (ed.), Gerhard Winter (ed.). Wende im Tourismus. Verlagswerk der Diakonie Stuttgart. S. 66-139
- **Dieter Kramer (1983).** Der sanfte Tourismus. österreichischer Bundesverlag, Wien
- **Ruedi Meier (2000).** Nachhaltiger Freizeitverkehr; Verlag Rüegger, Chur/Zürich
- **Beatrix Mühlethaler (2002).** Die intakte Landschaft als Trumpf. Umwelt. In: Buwal (ed.). Das Berggebiet hat Zukunft (1/02) Bern. S. 28-31
- **Hansruedi Müller & Martin Flügel (1999).** Tourismus und Ökologie. Berner Studien zu Freizeit und Tourismus. Forschungs Institut für Freizeit und Tourismus (fif) der Universität Bern Nummer 47
- **Jöri Schwärzel Klingenstein & Peter Schild (2002).** Sanft Mobil – neue Ansätze im Freizeitverkehr. In: Anhos 3/02. Verlag Niggli AG, Sulgen CH. S. 33-39
- **St. Galler Tagblatt (ed.). (21.Juni 2001).** Ein Alpenticket für 62 Franken, Rubrik Leben. St.Galler Tagblatt AG, St. Gallen. S. 22
- **Paul Tschurtenthaler (1986)** Das Landschaftsproblem im Fremdenverkehr. Verlag Haupt, Bern und Stuttgart
- **www.mobiltour.ch.** Abgerufen im Dezember 2002
- **www.mobilservice.ch.** abgerufen im Dezember 2002
- **www.alpenretour.ch.** abgerufen im Januar 2003

Weiterführende Literatur (Stand Januar 03):

- **www.alpenallianz.org**
- **www.soft-mobility.com**

Anhang:

Glossar:

Agglomeration:

„Die Agglomeration umfasst in der Regel eine Kernstadt und die mit ihr formal und funktional verflochtenen Umlandsgemeinden (Zusammenhang des Siedlungsgebietes, hohe kombinierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte, überdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung, tiefer Landwirtschaftsanteil, Pendlerverflechtung mit der Kernzone).“

BFS (2001:93)

An- und Abreiseverkehr

In dieser Arbeit: Alle Verkehrsströme, welche Touristen bei der Fahrt zu ihrer Tourismusdestination und bei der Heimreise verursachen.

Bergregionen, Berggebiete

„Sie umfassen 54 IHG-Regionen gemäss Bundesgesetz vom 21. März 1997 über Investitionshilfe für Berggebiete in den Alpen und im Jura (IHG).“

BFS (2001:93)

Besetzungsgrad

„Mittlere Anzahl Fahrzeuginsassen (Fahrzeuglenker und Mitfahrer) pro Kilometer“

BFS (2001:93)

BFS

Bundesamt für Statistik

Etappe

„Jeder Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen. Eine Etappe ist der Teil eines Weges, der mit dem gleichen **Verkehrsmittel** zurück gelegt wird, wobei Zufussgehen auch als ein Verkehrsmittel betrachtet wird. Bei jedem Verkehrsmittelwechsel (auch beim Umsteigen zwischen zwei gleichartigen Verkehrsmitteln) beginnt eine neue Etappe.“

BFS (2001:93)

Freizeitverkehr

„Zum Freizeitverkehr gehören alle in der Freizeit geleisteten Verkehrsaktivitäten. Aufgrund der Angaben der befragten Personen wurde der Freizeitverkehr in weiteren Kategorien aufgegliedert:

- Besuche (Verwandte Bekannte)
- nicht sportliche Aussenaktivitäten
- Besuch von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen
- unbezahlte Arbeit
- Einkauf als Freizeit
- übriges
- Gastronomie (Essen gehen, etwas trinken, ...)
- Kombination mehrere Zwecke“

BFS (2001:94)

lange Reisen

„Reisen, bei denen mindestens eine Übernachtung nicht zu Hause erfolgte (Unabhängig von der zurückgelegten Distanz)“

BFS (2001:93)

Langsamverkehr (LV)

Die Zusammenfassung von Fussgänger- und

16.4.2003

Universität Bern

	Fahrradverkehr. (vgl. BFS (2001:94))
LV	Langsamverkehr
MIV	motorisierter Individualverkehr
Mobilität vor Ort	In dieser Arbeit: Alle Verkehrsbewegungen, welche Gäste im Ferienort ausüben.
Modalsplit	„Aufteilung von Fahrten oder Verkehrsbeziehungen auf verschiedene Verkehrsträger bzw. Verkehrsmittel nach Distanz, Unterwegszeit oder Anzahlletappen.“ BFS (2001:95)
motorisierter Individualverkehr (MIV)	„Personenwagen, Motorräder, Kleinmotorräder und Mofas. Lastwagen, Car, Taxi wurden in den Auswertungen wegen ihrer spezifischen Eigenschaften, bzw. der nicht eindeutigen Zuordnungsbarkeit – wo nicht anders vermerkt – der Kategorie „andere Verkehrsmittel“ zugerechnet.“ BFS (2001:95) Diese Definition steht so in dieser, Arbeit, weil fast alle Zahlen über die Verkehrsmittel ursprünglich vom BFS stammen.
öffentlicher Verkehr	„Tram, Bus, Postauto, Bahn Taxi (CH-Verkehrsstatisitik = MIV, EU-Verkehrsstatistik = öV), Flugzeug (kann sowohl öV als auch MIV sein) wurden in den Auswertungen wegen ihrer spezifischen Eigenschaften, bzw. der nicht eindeutigen Zuordnungsbarkeit – wo nicht anders vermerkt – der Kategorie „andere Verkehrsmittel“ zugerechnet.“ BFS (2001:95) Diese Definition steht so in dieser, Arbeit, weil fast alle Zahlen über die Verkehrsmittel ursprünglich vom BFS stammen.
öV	Öffentlicher Verkehr
SAC	Schweizerischer Alpen Club
Tages- und Ausflugs- Tourismus	In dieser Arbeit: Tourismus ohne Übernachtungen Besuch von Freizeitanlagen, Kulturanlässen und Kulturgütern mit einer mindest Dauer von 5 Stunden. (vgl. Ruedi Meier (2000b) Daten zum Freizeitverkehr, Materialienband M19, EDMZ-Nr. 801.658.d. Zitiert in Ruedi Meier (2000:19))
Tourismusdestination	In dieser Arbeit: Zielort von Touristen , welcher touristische Dienstleistungen anbietet.
Tourismusverkehr	In dieser Arbeit: Tourismusverkehr ist das Verkehrsaufkommen, welches Touristen auf dem Weg zur Tourismusdestination und in der Tourismusdestination verursachen.
Tourist	Eine Person, welche einen touristischen Ausflug geniesst.
Umsteigen/ Verkehrsmittelwechsel	siehe Etappe
Verfügbarkeit von Fahrzeugen	„Sie beschreibt, ob der befragten Person ein Fahrzeug zur freien Verfügung, zur Verfügung nach Absprache mit anderen Haushaltsmitgliedern oder gar nicht zur Verfügung steht.“ BFS (2001:95)
Verkehrsmittel	„Fahrzeuge, die einen Verkehrsträger benutzen. Als

Verkehrsmittel werden in der MZ-Erhebung (MZ für Mikrozensus) unterschieden: zu Fuss, Velo, Mofa/Moped, Kleinmotorrad, Motorrad als Fahrer, Motorrad als Mitfahrer, und Auto als Fahrer, Auto als Mitfahrer, Bahn, Bus, Postauto, Tram, Taxi, Reiseкар, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, div. Bergbahnen (Zahnradbahn, Seilbahn, Standseilbahn, Sessellift, Skilift), andere.“

BFS (2001:95)

Verkehrsträger Medium auf dem Verkehrsmittel verkehren können: Strasse, Schiene, Wasser, Luft (nach BFS (2001:95))

Verkehrszweck „Einzelne Etappen aber auch die zu Wegen aggregierten Etappen zu einem bestimmten Zweck unternommen.“ BFS (2001:95) Ein solcher Zweck ist zum Beispiel auch Freizeit, von welchem Tourismus einen Teilzweck ist. (nach BFS (2001:95))

Weg „Ein Weg beginnt immer dann, wenn sich jemand mit einem Ziel (z.B. Arbeitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z.B. Spazieren) in Bewegung setzt. Ein Weg endet immer dann, wenn das Ziel erreicht ist, also der Verkehrszweck wechselt oder wenn sich jemand eine Stunde oder länger am gleichen Ort aufhält.“

BFS (2001:96)

Wegzweck „Ein Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen mit dem gleichen Verkehrszweck.“

BFS (2001:96)