

## **ITW Working Paper Series**

ISSN: 1662-9019

ITW Working Paper Mobilität 02/2010

Luzern, Oktober 2010

## **Mobilitätsmanagement bei kleinen und mittleren Veranstaltungen**

### **Autor(en)**

Helmut Schad  
Hochschule Luzern - Wirtschaft  
Institut für Tourismuswirtschaft ITW  
Rösslimatte 48  
6002 Luzern

Roberto De Tommasi  
Synergo (Zürich)

### **Kontakt**

Email: [helmut.schad@hslu.ch](mailto:helmut.schad@hslu.ch)  
Tel.-Nr.: +41 41 228 99 26  
Fax: +41 41 228 41 44

### **Auftraggeber**

Studie im Auftrag des Bundesamts für Umwelt (BAFU)  
Sur mandat de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV)  
Su mandato dell'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM)  
Commissioned by the Federal Office for the Environment (FOEN)

### **Abstract**

Im Jahr 2009 hat der Schweizerische Bundesrat die Strategie Freizeitverkehr verabschiedet. Bezogen auf dieses Massnahmenfeld hat das Bundesamt für Umwelt BAFU, Abteilung Natur und Landschaft, einen Auftrag zum Mobilitätsmanagement bei kleinen und mittleren Veranstaltungen ausgeschrieben. In einer Vorstudie wurden bestehende Lösungsansätze für diesen Typ von Veranstaltungen aufgearbeitet, die vorhandenen Erfahrungen dokumentiert und der Handlungsbedarf in der Schweiz bestimmt. Zusammen mit wichtigen Akteuren in diesem Bereich wurden Vorschläge für das Mobilitätsmanagement bei kleinen und mittleren Veranstaltungen entwickelt.

### **Schlüsselworte**

Mobilitätsmanagement, Veranstaltungsverkehr, Events, öffentlicher Verkehr, nachhaltige Mobilität

### **Zitierungsvorschlag**

Schad, H. & De Tommasi, R. (2010). Mobilitätsmanagement bei kleinen und mittleren Veranstaltungen, ITW Working Paper Series, Mobilität 02/2010, Hochschule Luzern – Wirtschaft, Luzern.

Luzern, 13/10/2010  
Seite 2/28  
ITW Working Paper Series, Mobilität 02/2010

**Auftraggeber**

Bundesamt für Umwelt (BAFU), Abt. Natur und Landschaft, CH-3003 Bern  
Das BAFU ist ein Amt des Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

**Auftragnehmer**

Synergo  
Mobilität – Politik – Raum  
Grubenstrasse 12  
8045 Zürich

Institut für Tourismuswirtschaft ITW  
Hochschule Luzern – Wirtschaft  
Rösslimatte 48  
6002 Luzern

**Autoren**

Helmut Schad & Roberto De Tommasi

**Begleitung BAFU**

Roger Keller

**Hinweis**

Diese Studie/dieser Bericht wurde im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) verfasst. Für den Inhalt ist allein der Auftragnehmer verantwortlich.

**Freigabe BAFU**

19. September 2010, GW

## **Kurzfassung**

Ein Mobilitätsmanagement schafft auch bei kleinen und mittleren Veranstaltungen vielfältige Nutzen für Besucher und Teilnehmende, für die Transportunternehmen und die Allgemeinheit. Dies rechtfertigt es, die Prozesse und die Angebote zur Steuerung des Verkehrs in diesem Bereich weiter zu optimieren. Im Rahmen der nachfolgend dokumentierten Vorstudie für kleine und mittlere Veranstaltungen wurde die Situation des Mobilitätsmanagements auf der Basis von Experteninterviews und Dokumenten untersucht und bewertet. Auf dieser Grundlage wurden Erfolgsfaktoren identifiziert und der Handlungsbedarf bestimmt. Daraus wurden Empfehlungen in Bezug auf den Organisationsprozess und die geeigneten Angebote und Massnahmen des Mobilitätsmanagements abgeleitet. Zudem wurden mögliche Strategien zur Verbreitung des Know-hows zum Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen bei den betroffenen Akteuren (Veranstalter, Transportunternehmen sowie Bewilligungsbehörde bzw. tangierte Stellen bei der Verwaltung) entwickelt.

Der Handlungsbedarf in Bezug auf die Prozessorganisation wird in Folgendem gesehen:

- O1: Muster-Organisationsprozesse für ein Mobilitätsmanagement bei kleinen und mittleren Veranstaltungen entwickeln
- O2: Aktive Rolle der Veranstaltergemeinden im Organisationsprozess etablieren
- O3: Mobilitätsmanagementkonzepte in das Bewilligungsverfahren integrieren
- O4: Argumentarium mit Massnahmenempfehlungen erstellen
- O5: Selbstverpflichtung von Veranstaltern prüfen
- O6: Know-how-Transfer fördern
- O7: Datengrundlagen schaffen

In Bezug auf Massnahmen und Angebote des Mobilitätsmanagements bei Veranstaltungen wird folgender Handlungsbedarf gesehen:

- A1: Parkraumbewirtschaftung intensivieren
- A2: Standard-Produkte der Transportunternehmen entwickeln
- A3: Mobilitätsbezogene Kommunikation zu Veranstaltungen ausbauen
- A4: Finanzierung von öV-Zusatzangeboten sicherstellen
- A5: Langsamverkehr stärker berücksichtigen
- A6: Nachtangebote im öffentlichen Verkehr ausbauen
- A7: Kunden-Feedbacks nutzen

Damit das Thema wirkungsvoll vorangetrieben werden kann, wird die Durchführung einer „Kampagne Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen“ vorgeschlagen, welche die hier präsentierten Empfehlungen gebündelt weiterträgt. Eine Möglichkeit wäre die Anlehnung an das bestehende Programm „MM für Unternehmen“ von EnergieSchweiz für Gemeinden. Damit die „Kampagne“ bei den möglichen Trägern vorangetrieben werden kann, wird die Ausarbeitung eines Detailkonzeptes mit Zielen, Leistungen, Dauer und Kosten empfohlen.

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1. Aufgabenstellung, Ziel und Vorgehen.....</b>	<b>5</b>
1.1. Auftrag.....	5
1.2. Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes.....	5
1.3. Konzeptioneller Ansatz .....	6
1.4. Methodisches Vorgehen .....	7
<b>2. Nutzen des Mobilitätsmanagements bei Veranstaltungen .....</b>	<b>8</b>
2.1. Nutzen für Veranstalter .....	8
2.2. Nutzen für Besucher und Teilnehmende.....	9
2.3. Nutzen für die Allgemeinheit .....	9
2.4. Nutzen für Transportunternehmen.....	9
<b>3. Praxis des Mobilitätsmanagements .....</b>	<b>10</b>
3.1. Profil ausgewählter Veranstaltungen .....	10
3.1.1. Veranstaltungsgrösse und Herkunft der Besucher.....	10
3.1.2. Standorte der Veranstaltungen .....	11
3.1.3. Modal-Split bei der Anreise und Ganglinien.....	12
3.2. Prozesse des Mobilitätsmanagements .....	14
3.2.1. Bewilligungsverfahren.....	14
3.2.2. Auflagen für Veranstalter im Bereich Verkehr .....	14
3.2.3. Organisation der Zusammenarbeit zwischen den Akteuren .....	15
3.2.4. Controlling .....	16
3.3. Massnahmen des Mobilitätsmanagements .....	16
3.3.1. Realisierte Massnahmen .....	16
3.3.2. Kosten .....	17
3.3.3. Finanzierung der Angebote .....	18
3.3.4. Typische Probleme beim Mobilitätsmanagement.....	18
<b>4. Erfolgsfaktoren.....</b>	<b>19</b>
<b>5. Handlungsbedarf und Empfehlungen .....</b>	<b>21</b>
5.1. Organisationsprozess.....	21
5.2. Angebote im Rahmen des Mobilitätsmanagements .....	22
5.3. Kampagne „MM bei Veranstaltungen“ .....	23
<b>Literaturverzeichnis.....</b>	<b>26</b>
<b>Anhang.....</b>	<b>28</b>

## **1. Aufgabenstellung, Ziel und Vorgehen**

### **1.1. Auftrag**

Im Jahr 2009 hat der Schweizerische Bundesrat die Strategie Freizeitverkehr verabschiedet (vgl. Schweizerischer Bundesrat 2009). Zu den darin aufgeführten Massnahmen gehört die Konzentration auf Handlungen und die Weiterentwicklung von Schlüsselthemen des Freizeitverkehrs, unter anderem den mit wichtigen Freizeitstandorten verbundenen Verkehr. Bezogen auf dieses Massnahmenfeld hat das Bundesamt für Umwelt BAFU, Abteilung Natur und Landschaft (Auftraggeber), einen Auftrag zum Mobilitätsmanagement bei kleinen und mittleren Veranstaltungen ausgeschrieben und an die Arbeitsgemeinschaft synergo & Hochschule Luzern - Wirtschaft (HSLU-W) vergeben. In diesem Auftrag sollen im Rahmen einer Vorstudie (Modul 1) bestehende Lösungsansätze für diese Art von Veranstaltungen aufgearbeitet, die vorhandenen Erfahrungen dokumentiert und der Handlungsbedarf bestimmt werden.

Die Ergebnisse dieser Analysen sollen als Grundlage eines anschliessend (Modul 2) vorgesehenen „Runden Tisches“ mit wichtigen Akteuren und Stakeholdern in diesem Bereich dienen. Aus den Ergebnissen dieses Runden Tisches soll eine Synthese erarbeitet werden, in der unter anderem die Stossrichtung des anzustrebenden Mobilitätsmanagements bei kleinen und mittleren Veranstaltungen definiert werden soll.

In Abhängigkeit dieser Ergebnisse wird entschieden, ob später noch ein allfälliges zusätzliches Modul 3 ausgeschrieben wird, in dem Hilfsmittel respektive Instrumente für die Implementierung eines wirkungsvollen Mobilitätsmanagements bei diesem Typ von Veranstaltungen entwickelt werden sollen.

### **1.2. Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes**

Der schon zu Beginn der 1990er Jahre festgestellte Trend zu immer mehr Veranstaltungen (vor allem im städtischen Bereich) hat sich fortgesetzt. Bei den Transportunternehmen hat sich deshalb das Geschäftsfeld des Eventverkehrs für grössere Veranstaltungen etabliert. Für Konzerte im Stade de Suisse, Bern oder Sportgrosse ereignisse wie internationale Fussballmatches, liegen mittlerweile umfangreiche Erfahrungen zur Abwicklung des Verkehrs mit bewährten Standardlösungen vor, die in Veröffentlichungen oder Leitfäden dokumentiert sind<sup>1</sup>.

Gegenstand der Untersuchung sind - in Bezug auf existierende Lösungsansätze im Bereich des Mobilitätsmanagements, auftretende Probleme und daraus abgeleitete Empfehlungen zum Handlungsbedarf - kleinere bis mittlere Veranstaltungen mit bis zu maximal 20'000 Personen (Teilnehmende und Besuchende)<sup>2</sup>.

Im Rahmen der hier dokumentierten Vorstudie wird primär die Besuchermobilität und falls relevant auch die Teilnehmersmobilität betrachtet. Der Güterverkehr wird einbezogen, falls bei den Gesprächen mit den Akteuren hervorgeht, dass dieser bezüglich des Mobilitätsmanagements ebenfalls relevant ist. Die Personenmobilität steht jedoch im Vordergrund. Verkehrsintensive Freizeitanlagen (z.B. grosse Kinos, Zoos, Erlebnisbäder etc.) werden nicht betrachtet.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> vgl. z.B. Forum Raumentwicklung 2008, Fachstelle öffentlicher Verkehr 1996, Stahl und Hochfeld 2002, Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie 1997 sowie das Eventmanagement-Handbuch „Smash Events“.

<sup>2</sup> Dies geschieht in Anlehnung an Studien zu Sportveranstaltungen, in denen eine Zahl von 20'000 Zuschauern die Grenze zur Grossveranstaltung markiert (vgl. Stettler et al. 2008, S. 1).

<sup>3</sup> Hierzu wird von Forschern der Hochschule Luzern und der Hochschule Rapperswil aktuell eine Untersuchung durchgeführt (vgl. Schad et al. 2010).

### 1.3. Konzeptioneller Ansatz

Das Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen kommt nach dem Verständnis der Autoren sowohl inhaltlich (Massnahmen) als auch organisatorisch (Prozesse) durch das Zusammenspiel von drei Akteursgruppen zustande:

- Veranstalter (evtl. auch Vermieter von Veranstaltungslokalen)
- Bewilligungsbehörde und andere involvierte Verwaltungsstellen bei der Gemeinde / Stadt
- Transportunternehmen

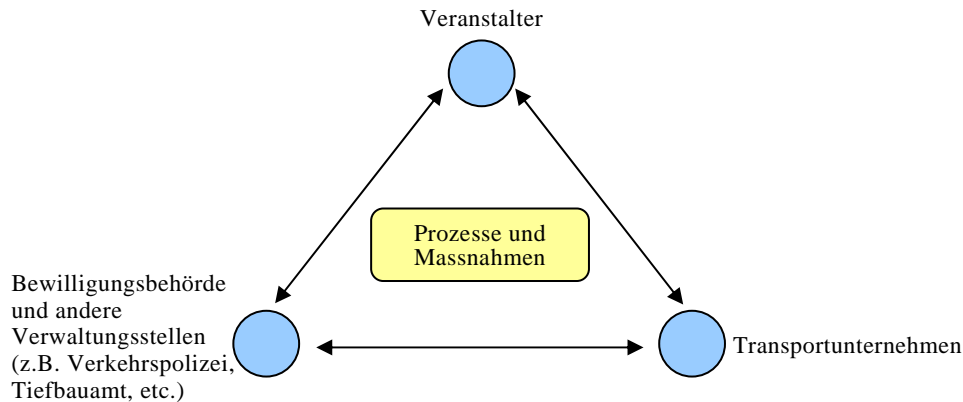


Abb. 1: Akteursdreieck

Diese drei Gruppen stehen untereinander auf verschiedenen Arten in einer Beziehung, die es zu untersuchen gilt. Dazu werden zunächst folgende Annahmen getroffen:

- Die Bewilligungsbehörde prüft Genehmigungsanträge der Veranstalter und kann Auflagen in Bezug auf Veranstaltungsstandort und -zeiten sowie das Verkehrskonzept des Veranstalters machen. Sie kann zudem auf ein Standard-Mobilitätsmanagement für alle Veranstaltungen hinwirken.
- Die Veranstalter können mit Transportunternehmen (TU) spezielle Beförderungs- oder Tarifangebote im öffentlichen Verkehr ausgestalten und bei der Kommunikation zusammenarbeiten.
- Das Mobilitätsmanagement für Veranstaltungen schafft mit diesem Zusammenspiel der Akteure Lösungen in verschiedenen Massnahmenbereichen:
  - Organisation des Prozesses: Planung der Veranstaltung, Bewilligungsverfahren, Erstellen der Konzepte für den Verkehr, die Kommunikation und die Evaluation
  - Festlegungen zur Veranstaltung: Dimensionierung, Ort, Zeitpunkt
  - Beförderungsangebote im öffentlichen Verkehr (Linien, Anzahl Kurse, Extrafahrten, Haltestellen)
  - Verkehrslenkung des Langsamverkehrs zum Veranstaltungsort
  - Verkehrslenkung des motorisierten Individualverkehrs zum Veranstaltungsort
  - Parkraumbewirtschaftung: Lage, Anzahl, Parkierungsgebühren
  - Tarife und Vertrieb im öffentlichen Verkehr (Kombi-Tickets, Sonderpreise)

#### 1.4. Methodisches Vorgehen

Die Analyse der heutigen Praxis im Mobilitätsmanagement (vgl. Kapitel 3) erfolgte auf der Basis folgender Quellen:

- Unterlagen von SBB und PostAuto Schweiz AG zu Verkehrskonzepten für sieben ausgewählte Veranstaltungen
- Fachliteratur zum Veranstaltungsverkehr
- Sechs Expertengespräche mit Transportunternehmen, Bewilligungsbehörden und Veranstaltern

Die Expertengespräche (vgl. Tabelle 1) dienten dazu, Informationen zu den Organisationsprozessen, angewendeten Massnahmen und gewonnenen Erfahrungen der aktuellen Praxis zu erhalten. Ausserdem gaben die Experten Hinweise auf Erfolgsfaktoren und die aus ihrer Sicht wichtigen Massnahmen (vgl. Kapitel 4).

Tab. 1: Durchgeführte Expertengespräche – Übersicht

Akteur	Institution	Gesprächsperson
<b>Transportunternehmen</b>		
städtisch	ZVV/VBZ, Abt. Veranstaltungen / Extradfahrten, Zürich	L. Notarfrancesco
ländlich	Bus Ostschweiz, Marketing und Kommunikation, Altstätten SG	A. Eppisser
<b>Veranstalter</b>		
städtisch	Thunerseespiele, Thun	T. Eberle
ländlich	Jazzfestival, Willisau	A. Troxler
<b>Bewilligungsbehörde</b>		
Stadt Zug	Polizeiamt	P. Stadelmann
Kanton Zug	Polizei	M. Maspoli

Die Bewertungen der Experten zur aktuellen Praxis und zu den aus ihrer Sicht notwendigen Verbesserungen wurden zusammen mit Hinweisen aus der Fachliteratur dazu herangezogen, den Handlungsbedarf im Bereich Mobilitätsmanagement zu bestimmen und erste Empfehlungen zu dessen Weiterentwicklung bei kleinen und mittleren Veranstaltungen zu geben (vgl. Kapitel 5).

Die Bewertungen der aktuellen Situation basierten auf einem Profil für ein ideales Mobilitätsmanagement an Veranstaltungen, in dem folgende Anforderungen festgehalten wurden:

- Der Verkehr wird bei allen kleinen und mittleren Veranstaltungen gesteuert.
- Zu diesem Zweck kooperieren Bewilligungsbehörde, Veranstalter und Transportunternehmen.
- Sie institutionalisieren dafür die jeweils geeigneten Formen der Zusammenarbeit und nutzen dabei geeignete Instrumente der Zusammenarbeit.
- Für die Steuerung des Prozesses und der zu ergreifenden Massnahmen werden Wirkungsziele, mindestens in Bezug auf die verkehrlichen Auswirkungen der Veranstaltung, festgelegt.
- Zur Steuerung des Verkehrs wird das gesamte Massnahmenspektrum des Mobilitätsmanagements ausgeschöpft und situationsangemessen angewandt.
- Prozesse und Massnahmen werden in einem Mobilitätsmanagement-Plan oder -Konzept festgehalten.
- Die Wirkung des Massnahmeneinsatzes wird kontrolliert und zusammen mit den von den Beteiligten im Prozess gemachten Erfahrungen für die Weiterentwicklung des Mobilitätsmanagements bei Veranstaltungen genutzt.

## 2. Nutzen des Mobilitätsmanagements bei Veranstaltungen

Ein Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen kann Nutzen bei verschiedenen Anspruchsgruppen (Stakeholdern) stiften:

- bei Veranstaltern
- bei Besuchern und Teilnehmenden
- bei der Allgemeinheit (Gemeinde/Region bzw. Einwohner und lokale Wirtschaft)
- bei Transportunternehmen
- Nutzen kann gleichzeitig für mehrere dieser Anspruchsgruppen (siehe Tabelle 2) anfallen. Darüber hinaus ergeben sich wirtschaftliche Nutzen aus der Veranstaltung selbst aufgrund von direkten und indirekten ökonomischen Wirkungen, die hier allerdings nicht weiter betrachtet werden (vgl. dazu z.B. Stettler et al. 2008 sowie [www.event-scorecard.ch](http://www.event-scorecard.ch)).

Tab. 2: Nutzen des Mobilitätsmanagements - Übersicht

Nutzenkomponenten	Veranstalter	Besucher / Teilnehmer	Allgemeinheit	Transportunternehmen
Vermeiden von Beeinträchtigungen im Verkehrsnetz	+	+	+	+
Reduktion der Bewirtschaftungskosten	+			
Mehr Anreise-Optionen und bessere Zugänglichkeit	+	+	+	+
Erhöhung der Sicherheit	+	+	+	
Verringerung der Zeitkosten bei der Anreise		+		
Geringere Inanspruchnahme von Parkierflächen	+		+	
Geringe Umweltbelastung auf Zufahrtsstrassen	+		+	
Erhöhung der Standortattraktivität	+		+	+
Vereinfachung von Verwaltungsprozessen			+	+
Zusatzerlöse im öffentlichen Verkehr			+	+

### 2.1. Nutzen für Veranstalter

Eine reibungslose Verkehrsabwicklung gehört zu den entscheidenden Erfolgskriterien einer Veranstaltung (vgl. Bonert 2003, S. 41). Probleme bei der Anreise zum Veranstaltungsort, der Zugänglichkeit des Veranstaltungsgeländes und der Bewegung innerhalb des Veranstaltungsgeländes werden von den Besuchern als Mängel der Veranstaltungsorganisation zugeschrieben. Beschwerden von Einwohnern gegenüber den Veranstaltern und der Veranstaltergemeinde können die Akzeptanz auf Seiten der Bewilligungsbehörden respektive der Gemeinde beeinträchtigen. Dies gilt insbesondere für Veranstaltungen, die noch in anderen Bereichen – z.B. Lärmbelastung bei Musikveranstaltungen – Bewohner beeinträchtigen.



Für Veranstalter ergeben sich Kostenvorteile, wenn ein nennenswerter Teil der Besucher mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreist, weil dadurch Kosten für das Management im Strassenverkehr reduziert werden können:

- Kosten für Parkplätze
- Kosten für die Verkehrslenkung
- Kosten einer Beeinträchtigung der Veranstaltungslogistik
- Zudem wird der Veranstaltungsbetrieb nicht durch externe Störungen – z.B. zu spät kommende Besucher – beeinträchtigt und die Besucher selbst gelangen gut gelaunt zum Veranstaltungsort.

## **2.2. Nutzen für Besucher und Teilnehmende**

Ein gutes Mobilitätsmanagement schafft mehrere Optionen für die Anreise zu den Veranstaltungen durch Veranstaltungsbesucher und Teilnehmende:

- Sicherheit:
  - Angebote im öffentlichen Verkehr verbessern die Verkehrssicherheit bei der Anreise und vor allem der Rückreise von Veranstaltungen (z.B. durch Vermeiden von alkohol- oder ermüdungsbedingten Auto-Unfällen).
  - Die Erreichbarkeit des Standorts für Rettungsdienste wird verbessert.
- Zeitersparnisse:
  - Es reduzieren sich für die Besucher die sonst anfallenden Staukosten.
- Orientierung:
  - Eine gute Wegführung und Signalisation sowie eine Kundenbetreuung vor Ort erhöhen die Orientierungssicherheit der Besucher.

## **2.3. Nutzen für die Allgemeinheit**

Die Einwohner und das Gewerbe am Veranstaltungsort und entlang der Zufahrtswege zur Veranstaltung – im weiteren Sinne die Gemeinde oder Region - profitieren von einem guten Mobilitätsmanagement, weil veranstaltungsbedingte Störungen anderer Verkehrszwecke (Berufsverkehr, Freizeitverkehr, Einkaufsverkehr, private Serviceverkehre) minimiert werden:

- Geringere Beanspruchung der öffentlichen Parkplätze
- Verringerung der Lärmbelastung
- Verringerung der Emission von Luftschadstoffen

Ausserdem wird die Standortattraktivität der Veranstaltungsgemeinde nicht beeinträchtigt.

- ➔ Etablierte Prozesse bei der Bewilligung, Durchführung und Evaluation von Veranstaltungen schaffen Transparenz und verringern damit die Transaktionskosten (Kosten für Information und Abwicklung) der betroffenen Verwaltungsstellen, Eventveranstalter und Transportunternehmen.

## **2.4. Nutzen für Transportunternehmen**

Die in Schwachlastzeiten geringe Auslastung im öffentlichen Verkehr kann durch zusätzliche Nachfrage im Freizeitverkehr erhöht werden. Diese zusätzlichen Erlöse können die Rentabilität des öffentlichen Verkehrs insgesamt erhöhen. Den TU bietet sich die Möglichkeit, eventbezogen optimierte „Produkte“ anzubieten und das Geschäftsfeld Freizeitverkehr auszubauen.

### **3. Praxis des Mobilitätsmanagements**

Nachfolgend wird fallstudienartig das Profil der beispielhaft ausgewerteten Veranstaltungen beschrieben (Kapitel 3.1). Der Prozess des Mobilitätsmanagements bei diesen Veranstaltungen wird dargestellt (Kapitel 3.2). Das Spektrum der durchgeführten Massnahmen und realisierten Angebote wird aufgezeigt und bewertet (Kapitel 3.3).

#### **3.1. Profil ausgewählter Veranstaltungen**

##### **3.1.1. Veranstaltungsgrösse und Herkunft der Besucher**

Über die Besucherzahlen von Veranstaltungen liegen landesweit für die Schweiz keine Daten vor. Eine Untersuchung für vier deutsche Städte und vier Landkreise zeigt, dass kleinere Veranstaltungen bis 5'000 Besucher das Gros der Veranstaltungen ausmachen (Fliegel & Schiefelbusch 2004, S. 60):

- 70% der Veranstaltungen < 5'000 Besucher
- 20% der Veranstaltungen 5'000 - 20'000 Besucher
- 10% der Veranstaltungen > 20'000 Besucher

Die nachfolgende Tabelle 3 stellt die Besucherzahlen und die Herkunftsgebiete für ausgewählte kleine und mittlere Veranstaltungen dar. Es wird deutlich, dass die Besucher nicht nur aus dem engeren Umkreis um den Veranstaltungsort kommen, sondern ein überregionales, in einigen Fällen auch ein nationales Einzugsgebiet häufig anzutreffen ist. Dies hat Konsequenzen für die Ausgestaltung der auf den Strassenverkehr und den öffentlichen Verkehr bezogenen Verkehrsmassnahmen (Verkehrslenkung schon von der Autobahn, Verstärkung des bestehenden öV-Linienangebotes mit Zusatzkursen und -verbindungen, Vermarktung von öV-Tickets auch ausserhalb des Veranstaltungsortes etc.).

Bei einigen mehrtägigen Veranstaltungen übernachtet ein Teil der Besucher in der Umgebung des Veranstaltungsortes (Beispiel Jazzfestival Willisau). Bei den personalintensiven Festspielen ist zusätzlich zu Besuchern Personal in nennenswerter Anzahl im Einsatz (z.B. 250 Personen bei den Thunerseespielen).

Tab. 3: Besucherzahl und -herkunft ausgewählter Veranstaltungen

<b>Veranstaltung</b>	<b>Besucher pro Tag im Jahr 2009 (Veranstaltungsdauer)</b>	<b>Herkunft der Besucher</b>
<b>Kleinere bis mittlere Veranstaltungen</b>		
Jazzfestival Willisau	1'200 pro Abend (5 Abende), Teil der Besucher übernachtet in der Region	2/3 Deutschschweiz, 1/3 Westschweiz und Ausland
Eventik Zofingen	3'500 (2 Abende)	Olten - Aarau - Sursee sowie Raum Zofingen
Thunerseespiele, Thun	2'000 - 2'500 pro Abend (30 Veranstaltungstage)	Deutschschweiz, teilw. angrenzendes Ausland
Fasnacht Altstätten SG	3'000 bis 5'000 Besucher pro Wochenende (an insgesamt 3 Wochenenden)	Rheintal
Schupfart Festival, Schupfart	5'000 (2 Abende, 1 Tag)	Frick - Aarau - Zürich und TNW-Gebiet
Gewerbeausstellung Laufen	ca. 7'500 (3 Tage)	Laufenthal und Thierstein
Dittinger Flugtage, Dittingen	10'000 (2 Tage)	Schweiz, Elsass und Süd-Deutschland
Rheintalmesse Altstätten SG	ca. 10'000 pro Tag (9 Tage mit insgesamt 80'000 Besuchern)	Rheintal
Diverse Veranstaltungen im ZVV-Gebiet (90% im Stadtgebiet Zürich)	1'500 - 20'000: ca. 75% der Veranstaltungen über 20'000: ca. 25% der Veranstaltungen	ca. 35% aus Stadt; Rest: Kanton ZH und ausserhalb
<b>Grossveranstaltungen</b>		
Mylène Farmer-Konzert, Stade de Genève, Genf	35'000 (2 Abende)	Nicht bekannt
Zuger Seefest, Zug	ca. 20'000-25'000, andere Veranstaltungen sind kleiner	Grossraum Zug
Bruce Springsteen-Konzert, Stade de Suisse, Bern	40'000 (30. 6. 2009)	8'200 Fernverkehr (v.a. Richtung Olten), 11'000 Regionalverkehr
Luzerner Fest, Luzern	ca. 130'000 (ein Tag, 27. 6. 2009)	Grossraum Luzern, Olten, Schwyz, Uri

Quelle: eigene Zusammenstellung auf Basis von Experteninterviews und Dokumentenanalysen

### 3.1.2. Standorte der Veranstaltungen

Die Mehrheit der Veranstaltungen findet an einem Ort statt. Grosse Veranstaltungen wie das Seefest in Zug ziehen sich über mehrere Hundert Meter Seeufer hin. Einige Veranstaltungen in Zürich, wie die „Lange Nacht der Museen“ weisen eine grössere Zahl von Standorten auf.

In Bezug auf die Verkehrsanbindung im öffentlichen Verkehr unterscheiden sich Veranstaltungen in den mittleren und grösseren Städten deutlich von jenen in ländlichen Gemeinden (siehe Tabelle 4). In ländlichen Räumen werden die Standorte häufiger nicht durch reguläre öV-Linien erschlossen oder die Bedienungszeiträume des öffentlichen Verkehrs sind reduziert. Hier kommen oft Shuttle-

Busse zum Bahnhof zum Einsatz oder zusätzliche regionale Bus-Angebote ausserhalb des normalen Linienbetriebs. Shuttle-Busse sind allerdings auch ein Instrument zur Erschliessung von Veranstaltungsstandorten in Stadtrandlagen der Städte: Entweder in Verknüpfung mit peripheren Parkplätzen oder Park&Ride-Plätzen und/oder zur Verknüpfung mit dem Bahnhof.

Grossveranstaltungen mit deutlich mehr als 20'000 Besuchern, wie solche im Stade de Suisse in Bern, im Stade de Genève in Genf und in der Stadt Luzern (Luzerner Fest), profitieren von der guten Erschliessung im öffentlichen Verkehr und sind in dieser Form nur an idealen Standorten realisierbar.

Tab. 4: Lage ausgewählter Veranstaltungsorte

Veranstaltung	Standort	öV-Anbindung
Thunerseespiele, Thun	Stadtrandlage	mit Shuttle-Bus
Schupfart Festival, Schupfart	ländlicher Raum	mit Shuttle-Bus
Gewerbeausstellung Laufen	Stadtrandlage, Eishalle	gut, Bahn und 7 Postauto-Linien
Dittinger Flugtage, Dittingen	ländlicher Raum, Flugplatz	Shuttle-Bus zum Bhf. Laufen
Eventik Zofingen	Zofingen, Mehrzweckhalle	8 Min. zu Fuss vom Bhf.
Jazzfestival Willisau	Stadtrandlage	Bahnhofsnähe (ca. 10 Min.), Shuttle-Bus nach Sursee
Fasnacht Altstätten SG	Stadtzentrum von Altstätten SG (insgesamt ländlicher Raum)	zum normalen Busangebot zusätzliche Nachtverbindungen in die Region
Rheintalmesse Altstätten SG	Stadtrandlage von Altstätten SG (insgesamt ländlicher Raum)	zum normalen Busangebot noch zusätzliche Nachtverbindungen in die Region (24h-Stunden-Betrieb)
Diverse Veranstaltungen im ZVV-Gebiet (90% im Stadtgebiet Zürich)	90% im Stadtzentrum	generell gut: S-Bahn, Tram, Stadt- und Regionalbus
Stadt Zug	Stadtgebiet	generell gut: S-Bahn, Stadt- und Regionalbus

Quelle: eigene Zusammenstellung auf Basis von Experteninterviews und Dokumentenanalysen

### 3.1.3. Modal-Split bei der Anreise und Ganglinien

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Anreiseverkehr der Besucher variiert deutlich in Abhängigkeit von der Lage des Veranstaltungsortes und der damit verbundenen Verkehrserschliessung sowie der Grösse der Veranstaltung (siehe Tabelle 5):

- Die ländlichen Veranstaltungen erreichen öV-Anteile von rund 5%<sup>4</sup>.
- Die städtischen Veranstaltungen (Zürich und Thun) erreichen generell öV-Anteile von 25% bis 30%.
- Die Grossveranstaltungen mit grossem überregionalem Einzugsgebiet erreichen öV-Anteile von über 60%.

4 Eine Ausnahme bildet dabei die Fasnacht und Rheintalmesse in Altstätten SG. Dort ist der öV-Anteil hoch, weil die Besucher an den beiden Veranstaltungen Alkohol konsumieren und daher von Anfang an das Auto zu Hause lassen.

Tab. 5: Geschätzter Anteil des öffentlichen Verkehrs und Ganglinie des Besucherstroms

<b>Veranstaltung</b>	<b>öV-Anteil<sup>5</sup></b>	<b>Ganglinie</b>
<b>Kleinere bis mittlere Veranstaltungen</b>		
Thunerseespiele, Thun	Geschätzt ein Drittel	ca. 20% kommt früher, ca. 50% kurz vor Beginn; Rückfahrt direkt nach Ende
Schupfart Festival, Schupfart	insgesamt 4% der Besucher nutzen Shuttle-Bus	noch nicht erhoben
Gewerbeausstellung Laufen	insgesamt 3% der Besucher nutzen Ortsbus (kurze Distanz)	eher verteilt
Dittinger Flugtage, Dittingen	17% aller Besucher	eher verteilt
Eventik Zofingen	7% aller Partybesucher	eher verteilt
Jazzfestival Willisau	noch nicht erhoben; niedriger Anteil (geschätzt 5%)	Besucher kommen frühzeitig, bleiben z.T. am Ort
Stadt Zug, diverse Veranstalt.	nicht erfragt	nicht erfragt
Fasnacht Altstätten SG	ca. 50% öV/Car; (ca. 20% MIV, ca. 30% LV)	konzentrierte Anfahrt vor Fasnachtsumzug (Sa, 19'00 Uhr), Abfahrt ebenfalls konzentriert nach Beizenschluss
Rheintalmesse Altstätten SG	ca. 40-45% mit öV, (ca. 50% MIV, ca. 5-10% LV)	Anfahrt gestaffelt (während des Tages), Abfahrt konzentriert nach Beizenschluss auf dem Gelände
Diverse Veranstaltungen im ZVV-Gebiet (90% in der Stadt Zürich)	ca. 25% - 35%, auch nennenswerter Anteil LV und MIV;	Anfahrt eher gestaffelt, Abfahrt eher gleichzeitig
<b>Grossveranstaltungen</b>		
Luzerner Fest, Luzern	Ziel: 80% bei Besuchern von ausserhalb der Stadt	Zeitlich verteilt, Beginn 17.00 Uhr bis spätnachts
Bruce Springsteen-Konzert, Stade de Suisse, Bern	Plangrösse: 70%	Anreise zeitlich gestaffelt, Rückreise nach 22.30 Uhr eher konzentriert
Mylène Farmer-Konzert, Stade de Genève, Genf	15%	Anreise zeitlich gestaffelt, Rückr. nach 22.30 Uhr konz.

Quelle: eigene Zusammenstellung auf Basis von Experteninterviews und Dokumentenanalysen

Typisch für fast alle Veranstaltungen, mit Ausnahme der Stadtfeste, ist ein zeitlich eher gestaffeltes Eintreffen der Besucher und eine zeitlich konzentrierte Rückreise. Die „Ganglinie“ (zeitliche Verteilung der Fahrten) weist vor allem bei der Rückreise bei vielen Veranstaltungen eine ausgeprägte Spitze auf; in Bezug auf die Anreise verläuft sie flacher. Insofern stellt unter Kapazitätsgesichtspunkten vor allem die Rückreise vom Veranstaltungsort eine Herausforderung für die Transportunternehmen und die Verkehrslenkung im Strassenverkehr dar. Es liegt auch im ökonomischen Interesse der Veranstalter, die Rückfahrt zeitlich stärker staffeln zu können, damit z.B. gastronomische Angebote nach der Veranstaltung stärker genutzt werden.

<sup>5</sup> öV-Anteil an den Besucherwegen zur Veranstaltung auf Basis des erweiterten Modal-Splits (unter Berücksichtigung des Langsamverkehrs); Angaben sind überwiegend Schätzungen der Veranstalter respektive der Transportunternehmen.

## **3.2. Prozesse des Mobilitätsmanagements**

### **3.2.1. Bewilligungsverfahren**

#### **Bewilligungspflichtige Veranstaltungen**

Bewilligungspflichtig sind nur Veranstaltungen auf öffentlichem Grund. Bewilligungsbehörden sind zum Beispiel:

- Stadt Zug: Polizeiamt der Stadt
- Stadt Zürich: Stadtpolizei, Abteilung Bewilligungen, Büro für Veranstaltungen
- Altstätten SG: Stadtkanzlei

#### **Verfahrensweg**

Der Verfahrensweg ist in den untersuchten Fällen unterschiedlich:

- In Zug müssen die Organisatoren von (Gross-)Veranstaltungen ein Formular des Polizeiamts der Stadt zur Grobbeurteilung von Anlasserisiken ausfüllen. Ein Entscheid wird in drei Stufen getroffen: 1) die Bewilligung ist grundsätzlich möglich, 2) sie ist unter gewissen Bedingungen/Auflagen möglich oder 3) sie kann unter keinen Umständen gewährt werden.
- In Zürich muss der Veranstalter ein Gesuch beim Büro für Veranstaltungen der Stadtpolizei eingeben, in dem eine Reihe grundlegender Angaben zu machen sind: u.a. zum Veranstaltungsort, den Zeiten, geplanten Strassenabsperungen, Anzahl der erwarteten Besucher oder Zuschauer. Dieses Gesuch geht in die Vernehmlassung zu allen betroffenen Ämtern der Stadt sowie zu den Verkehrsbetrieben Zürich (Dauer rund eine Woche).
- In den anderen Gemeinden des Zürcher Verkehrsverbundes wenden sich Veranstalter in der Regel an die Gemeinde, die weniger differenzierte Bedingungen an die Durchführung der Veranstaltung als in der Stadt Zürich stellen.
- In Altstätten SG wird die Bewilligung auf der Basis einer Verordnung über die Nutzung von Plätzen erteilt. Neben dem Erfüllen der formulierten Auflagen und der Übernahme der Kosten, bestellt der Veranstalter ein öV-Angebot, z.B. bei der Bus Ostschweiz.

#### **Zeitlicher Ablauf der Bewilligung**

- Zug: Bei sich wiederholenden Anlässen fast ein Jahr im Voraus; spätestens sechs Wochen oder ein Monat vor der Veranstaltung sollte die Bewilligung erteilt werden. Ein Monat vor der Veranstaltung ist der späteste Termin
- Zürich: Gesuch spätestens vier Wochen vor Veranstaltungsbeginn, bei grösseren Veranstaltungen Beantragung bis zu einem Jahr voraus
- Thunerseespiele, Thun: Bewilligung ist über mehrere Jahre erteilt
- Altstätten SG: Gesuch muss bei der Stadtkanzlei bis spätestens 8 Wochen vor der Durchführung eintreffen.

### **3.2.2. Auflagen für Veranstalter im Bereich Verkehr**

- Von Seiten der Bewilligungsbehörden werden Veranstaltern in der Regel nur wenige verkehrsbezogene Auflagen erteilt.
- Wirkungsbezogene Zielgrössen in Bezug auf den Verkehr (z.B. Modal-Split-Ziele) werden nicht vorgegeben.
- Bei einigen Veranstaltungen beziehen sich die Auflagen auf konzeptionelle Aspekte, insbesondere die Verpflichtung, ein Verkehrskonzept für die Veranstaltung zu erstellen. Die Inhalte dieser Konzepte sind unterschiedlich; sie beziehen sich in der Regel auf die Verkehrsangebote (Parkierungsflächen, öV-Angebote) sowie die Verkehrslenkung.

- ➔ Vorgaben im Sinne eines erweiterten Mobilitätsmanagement, das zusätzliche organisatorische, preisliche und kommunikative Massnahmen zur umfassenden Beeinflussung der Mobilität beinhaltet, werden bei den Verkehrskonzepten nicht gemacht.
- ➔ Zu prüfen ist, ob verkehrsbezogene Zielgrössen in etablierte Planungsinstrumente einbezogen werden können: z.B. in die kantonalen Richtpläne (Prüfung im Rahmen der RPG-Revision).

### **Beispiele für Auflagen**

- Zug: Inserate, Flugblätter etc. mit folgendem Hinweis: „Bitte öffentliche Verkehrsmittel benutzen, Parkplätze sind beschränkt“
- Thunerseespiele, Thun: Verkehrskonzept mit Regelungen in Bezug auf das Parkierungskonzept, einen Shuttle-Bus-Betrieb, die Sicherung der Zufahrt für Feuerwehr, Polizei- und Sanitärfahrzeuge sowie die örtliche Verkehrslenkung des Strassenverkehrs
- Gewerbeausstellung Laufen: Verkehrskonzept (Betrieb eines Ortsbusses, Bereitstellen von zusätzlichen Parkplätzen)
- Veranstaltungen auf bezeichneten öffentlichen Plätzen, Altstätten SG: Parkplätze vor Ort sind zu bewirtschaften mit vorgegebenen Gebühren, Verkehrskonzept mit öV-Angebot und örtliche Verkehrslenkung des Strassenverkehrs

### **3.2.3. Organisation der Zusammenarbeit zwischen den Akteuren**

#### **Federführung beim Management des Veranstaltungsverkehrs**

- Zürich: VBZ mit Ausnahme von Grossveranstaltungen (hier S-Bahn Zürich)
- Zug: Polizei Zug (Verkehrsregelung)
- Willisau und Altstätten SG: Gemeindeverwaltung

#### **Form der Kooperation**

Das in der Fachliteratur geforderte Forum aus verschiedenen Beteiligten, das sich nur um Fragen der Verkehrsorganisation kümmert (vgl. Bonert 2004, S. 51), ist allenfalls bei grossen Events üblich (z.B. Expo.02, Fussball-Europameisterschaft 2008).

- Bei kleinen und mittleren Veranstaltungen erfolgt die Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten in der Regel bilateral (z.B. zwischen Polizei und Veranstalter oder zwischen Veranstalter und Transportunternehmen).
  - In Zürich erfolgt nur bei grossen Veranstaltungen eine Koordination von allen betroffenen verwaltungsinternen Einrichtungen mit dem Veranstalter.
  - In Zug sind bei grösseren Veranstaltungen Polizeiamt, Polizei Zug sowie Zugerland Verkehrsbetriebe Kooperationspartner des Veranstalters.
- ➔ Ein Mobilitätsmanagementkonzept kann eine aufwendigere Form der Koordination überflüssig machen. Die Kooperation zwischen den Beteiligten findet dann zu Beginn, bei der Erstellung des Verkehrskonzepts statt.
  - ➔ Die Gesprächspartner waren überwiegend der Meinung, dass die etablierten Verfahren der Zusammenarbeit leistungsfähig seien, sich bei vielen, oft wiederkehrenden Veranstaltungen bewährt haben und weitere Beteiligte nicht einbezogen werden müssen.

#### **Instrumente**

Folgende Hilfsmittel zur Zusammenarbeit kommen zum Einsatz:

- Verwaltungsinterne Prozessbeschreibungen für das Bewilligungsverfahren
- Gesuchsformulare für Veranstalter bei der Beantragung einer Bewilligung
- Bewilligungsbescheide mit spezifischen Auflagen oder Verpflichtungen für die Veranstalter, die in der Regel die Ordnung respektive Lenkung des Strassenverkehrs betreffen

- Verkehrskonzepte zu den Veranstaltungen als obligatorische Vorleistung des Veranstalters
- Bilaterale Vereinbarungen zwischen Veranstalter und Gemeinde respektive einem bestimmten Amt über die Leistungen der Partner
- Bilaterale Verträge oder Vereinbarungen zwischen Veranstalter und Transportunternehmen über bestellte Leistungen des öffentlichen Verkehrs (z.B. Extrafahrten, Shuttle-Busse, Kommunikationsaufwand eines Vertriebs über RailAway etc.)

### **3.2.4. Controlling**

#### **Verkehrliche Wirkungsanalyse**

Eine detaillierte Wirkungsanalyse für den Bereich Verkehr findet bei kleinen und mittleren Veranstaltungen üblicherweise nicht statt. Die kommunizierten Modal-Split-Werte zu den Veranstaltungen beruhen in der Regel auf Schätzungen oder Auswertungen eines Teils der Unterlagen (z.B. der Verkäufe von RailAway-Angeboten). Die momentane Datenlage erlaubt es nicht, die von kleinen und mittleren Veranstaltungen ausgelöste Verkehrsleistung, den Energieverbrauch für die An- und Abreise und die CO<sub>2</sub>-Emissionen empirisch abzuschätzen<sup>6</sup>.

#### **Besucherbefragungen**

Bei Veranstaltungen in Zürich, bei denen man schon während der Durchführung Verbesserungspotenziale erkennt, werden von den VBZ zuweilen Befragungen von Besuchern durchgeführt, um Anhaltspunkte für Angebotsänderungen bei der nächsten Veranstaltung zu gewinnen.

#### **De-Briefing zwischen den beteiligten Akteuren**

Üblich ist ein De-Briefing nach Beendigung der Veranstaltung, in dem die Erfahrungen festgehalten werden und auch in die Planung der nächsten Veranstaltung einbezogen werden.

#### **Aufnahme von Kundenreaktionen (Besucher)**

In unterschiedlicher Form werden auch Kundenreaktionen aufgenommen. Sie scheinen aber wenig systematisch erhoben zu werden und bei den bestehenden Feedback-Angeboten eher selten einzugehen.

#### **Aufnahme von Reaktionen aus der Einwohnerschaft**

Der Veranstalter der Thunerseespiele hat auf die Wichtigkeit von Reaktionen aus der Einwohnerschaft hingewiesen, weil sie ebenfalls meinungsbildend sein können.

### **3.3. Massnahmen des Mobilitätsmanagements**

#### **3.3.1. Realisierte Massnahmen**

Die Massnahmen des Mobilitätsmanagements beziehen sich auf die Verkehrsinfrastrukturen, Beförderungsangebote, die Signalisation und Verkehrslenkung sowie die Beeinflussung von Verkehrsmittelwahlentscheiden durch tarifliche/preisliche, vertriebliche, informationsbezogene und persuasive (auf die Motivation der Besucher und Teilnehmenden bezogene) Massnahmen (siehe nachfolgende Tabelle 6).

---

<sup>6</sup> Für die Schweiz insgesamt liegen nur Eckwerte zu den Wegdistanzen beim Besuch von Kulturveranstaltungen und zur Verkehrsmittelwahl vor, die aber nicht ohne weiteres auf kleine und mittlere Veranstaltungen übertragen werden können (vgl. Bundesamt für Statistik und Bundesamt für Raumentwicklung 2007; Ohnmacht et al. 2008). Speziell für Sportveranstaltungen liegen differenziertere Daten für Besucher und Teilnehmende vor, allerdings ebenfalls nicht für einen aktuellen Zeitpunkt (vgl. Stettler 1997).



Tab. 6: Beispiele für Massnahmen bei kleinen und mittleren Veranstaltungen

Massnahmenfeld	Beispiele
Beförderungsangebote öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Shuttle-Busse (P&amp;R-Plätze; Bahnhof): häufigstes Angebot</li> <li>- Zusatz(bus)kurse</li> <li>- Veranstaltungsbusse (Extrabusse)</li> <li>- Nachtbusse</li> </ul>
öV-Infrastrukturen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zusatzhaltestellen für Busse</li> <li>- Zusätzliche Fahrplantaafeln</li> <li>- Orientierungstafeln, Wegführung, v.a. bei Grossveranstaltungen</li> </ul>
Tarife und Vertrieb im öV	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RailAway-Kombi-Angebot</li> <li>- Kombi-Ticket „Anreise und Veranstaltung“</li> <li>- Kombi-Ticket „Park&amp;Ride und öV“</li> <li>- Spezialkarten für bestimmte Teilnehmer</li> <li>- Gratis-Ticket für Personal</li> <li>- Vertrieb über Veranstalter, Vertriebsdienstleister oder RailAway (in der Regel nicht über Internet)</li> </ul>
Langsamverkehr <sup>7</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Signalisation am Veranstaltungsort</li> </ul>
Ruhender Autoverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Spezielle Parktarife (nur in einigen Fällen bepreiste Parkplätze)</li> <li>- Park&amp;Ride-Parkplätze</li> <li>- Mitbenutzung öffentlicher Parkplätze</li> </ul>
Verkehrslenkung im Strassenverkehr <sup>8</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einsatz von eigenem Personal oder von der Polizei (kostenpflichtig)</li> <li>- Signalisation der Wegführung vom übergeordneten Netz zum Veranstaltungsort</li> </ul>
Kommunikation (Medien) <sup>9</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veranstaltungsbroschüre, Flyer etc.: (Beispiel Eventbooklet zur Eventik Zofingen, 50'000 Ex., mit einer Seite Information zur Anreise und Rückreise mit Postauto, Aufnahme in die Dispenser in Postautos)</li> <li>- Webseite der Veranstalter: meistens explizite Hinweise auf die Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln</li> <li>- Webseite der Transportunternehmen: in einigen Fällen relevant (VBZ, Rail-Away, PostAuto)</li> <li>- Aushänge, Fahrpläne für Besucher am Veranstaltungsort respektive an relevanten Haltestellen</li> <li>- Andere Medien der Transportunternehmen werden in einzelnen Fällen genutzt: Nutzung der PostAuto-Kundenzeitschrift „mobilissimo“ zur Information über die Dittinger Flugtage; ausserdem Aufschalten von Fahrgastinformationsbildschirmen in regulären PostAuto-Linienbussen in der Region Nordwestschweiz</li> </ul>

Quelle: eigene Zusammenstellung auf Basis von Experteninterviews und Dokumentenanalysen

### 3.3.2. Kosten

Die Kosten der mit dem Mobilitätsmanagement verbundenen Aktivitäten variieren stark mit der Intensität der ergriffenen Massnahmen und hier insbesondere mit dem Ausmass der bereitgestellten zusätzlichen öV-Angebote sowie dem Aufwand der erforderlichen Verkehrslenkung im Strassenverkehr. Bei den Thunerseespielen zum Beispiel liegen die Kosten im Bereich des öffentlichen Verkehrs und des Strassenverkehrs bei über 100'000 Franken pro Spielzeit.

<sup>7</sup> Ein bewusster Einsatz einer Signalisation des Langsamverkehrs ist bei kleinen und mittleren Veranstaltungen selten; ebenfalls der Einsatz erforderlicher Anlagen (z.B. Abstellmöglichkeiten für Velos).

<sup>8</sup> Verkehrslenkung im Strassenverkehr: Hauptthema der Vereinbarungen zwischen Bewilligungsbehörde und Veranstalter.

<sup>9</sup> Die verkehrsbezogene Kommunikation ist primär auf das öV-Angebot ausgerichtet und wird generell nur über wenige Medien betrieben; die Stakeholder Transportunternehmen übernehmen wenig, die Gemeinden keine Kommunikation.

### 3.3.3. Finanzierung der Angebote

Das Erstellen von Verkehrskonzepten geht zu Lasten der Veranstalter. In einigen Fällen werden sie dabei von den Gemeinden fachlich unterstützt (Stadt Thun). Bestellte öV-Leistungen gehen meistens voll zu Lasten der Veranstalter<sup>10</sup>.

### 3.3.4. Typische Probleme beim Mobilitätsmanagement

Gemessen an den Anforderungen, die an ein Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen zu stellen sind, und unter Berücksichtigung der Hinweise der befragten Experten treten bei kleineren und mittleren Veranstaltungen die in Tabelle 7 aufgelisteten typischen Probleme auf.

Tab. 7: Typische Probleme beim Mobilitätsmanagement und davon tangierte Akteure

Problembereich	Kurzbeschreibung	Betroffene Akteure
Bewilligungspflicht bzw. Kenntnis der Veranstaltung	Von Veranstaltungen auf privatem Grund (nicht bewilligungspflichtig) erhalten Transportunternehmen und Bewilligungsbehörde nicht automatisch Kenntnis.	Transportunternehmen Bewilligungsbehörde
Vorgabe von Wirkungszielen	Es werden keine Zielwerte im Bereich Verkehr (z.B. Modal-Split) vorgegeben.	Bewilligungsbehörde Veranstalter
Umfang von Verkehrskonzepten	Nicht bei allen Veranstaltungen existieren differenzierte Verkehrskonzepte. Die vorhandenen Konzepte stellen keine Mobilitätsmanagementkonzepte im weiten Sinne dar.	Bewilligungsbehörde Veranstalter
Erfahrung in der Verkehrsabwicklung	Veranstalter sind manchmal unerfahren in der Organisation des Veranstaltungsverkehrs.	Bewilligungsbehörde Veranstalter Transportunternehmen
Intensität der Kommunikation	Die verkehrsbezogene Kommunikation wird zu wenig intensiv betrieben.	Veranstalter Transportunternehmen
Finanzierung von Massnahmen	Sponsoren tun sich schwer, verbesserte Verkehrsangebote mitzufinanzieren.	Veranstalter
Stellenwert der Besucherführung / Signalisation	Der Bereich der Besucherführung hat einen geringen Stellenwert (im Vergleich zu Grossveranstaltungen). Bestehende Auflagen zur Signalisation der Zufahrtswege für den Autoverkehr werden als zu kompliziert empfunden. Die vorhandenen Potenziale sind noch nicht ausgeschöpft.	Veranstalter Transportunternehmen
Wirkungsermittlung	Wirksamkeitskontrollen, die über ein De-Briefing hinausgehen, finden in der Regel nicht statt.	Bewilligungsbehörde Veranstalter Transportunternehmen

<sup>10</sup> In einigen Fällen wird von Drittmitteln berichtet: in Thun gewisse Eigenleistungen der Verkehrsbetriebe respektive der Stadt; in Willisau finanziert Luzern einen Extra-Buskurs.

#### **4. Erfolgsfaktoren**

Die Fachliteratur und die Expertengespräche gaben Hinweise auf folgende Erfolgsfaktoren, die zu einer guten Verkehrsabwicklung bzw. einem guten Mobilitätsmanagement auch bei kleineren und mittleren Veranstaltungen beitragen:

##### **Ausreichend zeitlicher Vorlauf für die Koordination**

- Koordination zwischen Veranstaltern und Transportunternehmen:
  - bei erstmaliger Zusammenarbeit mindestens Dreivierteljahr Vorlaufzeit
  - bei bestehender Zusammenarbeit sind die Prozesse eingespielt
- Planungsphase mit zu treffenden Entscheidungen ist zentral, da der Spielraum für Anpassungen von Massnahmen unmittelbar vor oder während der Veranstaltung gering ist

##### **Gute Arbeitsbeziehungen und Pflege des Beziehungsnetzes**

- Gute Zusammenarbeit zwischen Veranstalter, Bewilligungsbehörde und Transportunternehmen ist wichtig
- Transportunternehmen müssen das Beziehungsnetz zu den Veranstaltern aktiv pflegen (insbesondere um auch von Veranstaltungen zu erfahren, die keiner Bewilligungspflicht unterzogen sind)

##### **Verbindliche Kommunikation zwischen allen wesentlichen Beteiligten**

- Vereinbarungen zu den kostenwirksamen Massnahmen des Mobilitätsmanagements sind zwischen den beteiligten Akteuren zu schliessen
- Ein verbindlicher Zeitplan, an den sich alle Beteiligten halten, ist zu erstellen
- Bei eingespielten Beziehungen zwischen den Akteuren ist ein festes Gremium nicht unbedingt nötig; bilaterale Abstimmungen zu Massnahmen genügen
- Bei Bedarf ist die Einbindung von Transportunternehmen in das Organisationskomitee vorzusehen

##### **Erstellen eines Mobilitätsmanagement-Konzeptes**

- Ein Mobilitätsmanagementkonzept ermöglicht eine wirkungsorientierte Steuerung des Veranstaltungsverkehrs
- Es ist hilfreich, ein solches Konzept, als Teil der Bewilligung zu verlangen
- Die Erstellung zumindest zusammen mit den Transportunternehmen, evtl. auch unter Beteiligung der Gemeindeverwaltung oder der Polizei, ist zweckmässig
- Zweckmässige Inhalte des Konzeptes: Definition verkehrlicher Ziele (z.B. zu erreichender Modal-Split), Bestimmen der bei der Umsetzung relevanten Akteure, Massnahmenplan mit Aussagen zur Verkehrslenkung, Parkraum und Bewirtschaftung, Anbindung und Angeboten im öffentlichen Verkehr, Lenkung des Langsamverkehrs, weiteren Angeboten (z.B. Shuttle-Bus), Kommunikationskonzept, Konzept für das Wirkungscontrolling, inkl. Festlegung der Konsequenzen bei Zielverfehlungen

##### **Goodwill der Veranstalter**

- Bei nicht bewilligungspflichtigen Veranstaltungen ist man auf das Goodwill des Veranstalters angewiesen. Veranstalter müssen deshalb vom Nutzen eines guten Mobilitätsmanagements überzeugt werden; entsprechende Empfehlungen für Veranstalter wären hilfreich
- Behörden sollen Win-Win-Situationen herstellen und sich am Mobilitätsmanagement aktiv beteiligen

### **Gute Daten als Planungsgrundlagen**

- Informationen zur Zahl, Herkunft und Verkehrsmittelwahl der Besucher sind als Planungsgrundlage erforderlich
- Verkaufszahlen (z.B. Kombi-Ticket) aus verschiedenen Vertriebskanälen sind eine nützliche Grundlage für ein Modal-Split-Controlling

### **Gute öV-Anbindung des Veranstaltungsortes**

- Gute öV-Anbindung macht die Umsetzung von Mobilitätsmanagement einfacher
- Motivation zur öV-Nutzung im ländlichen Raum gelingt nur, wenn Rückreise auch spätabends möglich ist: Entwicklung von Nachtangeboten
- öV-Nutzende sollten Vorteile gegenüber Auto-Nutzenden haben (z.B. direkte Zufahrt bis zum Veranstaltungsgelände)
- Angebote der Transportunternehmen müssen das ganze Herkunftsgebiet der Besucher abdecken (regional und überregional)

### **Standardisierte Angebote (Produkte) des öffentlichen Verkehrs**

- Key Accounts der grossen Transportunternehmen (z.B. SBB, Postauto Schweiz, ZVV/VBZ) bearbeiten Veranstalter aktiv mit standardisierten Angeboten

### **Parkplatzbewirtschaftung**

- Die Parkplatzbewirtschaftung vor Ort unterstützt die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und generiert Einnahmen für Massnahmen des Mobilitätsmanagements
- Die Potenziale der Parkplatzbewirtschaftung sind noch nicht ausgeschöpft

### **Kommunikation des Mobilitätskonzepts**

- Die kommunikativen Massnahmen zur Mobilität müssen in allen relevanten Kommunikationskanälen des Veranstalters (und möglichst auch der Transportunternehmen) integriert und frühzeitig kommuniziert werden

### **Permanentes Lernen und Optimieren**

- Permanente Optimierung der eingeführten Massnahmen mittels De-Briefing der beteiligten Akteure nach der Veranstaltung, durch Einholen von Kundenmeinungen und durch Erfahrungsaustausch zwischen den Veranstaltern
- Durchführen von Wirksamkeitskontrollen in Bezug auf die verkehrlichen Ziele des Mobilitätsmanagements
- Lernen von einem erfolgreichen Mobilitätsmanagement bei Grossveranstaltungen

## **5. Handlungsbedarf und Empfehlungen**

In diesem Kapitel werden der Handlungsbedarf bzw. Empfehlungen zur Verbesserung des Organisationsprozesses (vgl. Kapitel 5.1) und zu den einzusetzenden Angeboten (vgl. Kapitel 5.2) des Mobilitätsmanagements aufgelistet. Die diesbezüglichen Grundlagen bilden die erfolgte Analyse der Praxis (vgl. Kapitel 3) und daraus abgeleitete Erfolgsfaktoren (vgl. Kapitel 4). Die Reihenfolge der Auflistung entspricht der Priorisierung des Runden Tisches vom 16. März 2010. Im Kapitel 5.3 wird eine Strategie zur Verbesserung und Verbreitung des Know-hows bzw. zur Umsetzung von Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen skizziert.

### **5.1. Organisationsprozess**

#### **O1: Musterprozesse für das Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen entwickeln** (Verantwortlicher Akteur: öffentliche Hand)

- Musterprozesse für den Ablauf und die Integration des Mobilitätsmanagements in das Bewilligungsverfahren entwickeln; dienen als Grundlage für die Adaption durch die betroffenen Stellen in einer Gemeindeverwaltung
- Vereinfachung der Regelungen zur Signalisation im Strassenverkehr

#### **O2: Aktive Rolle der Veranstaltergemeinden im Organisationsprozess etablieren** (Verantwortlicher Akteur: Gemeindeverwaltung)

- Kommunalen Eventmanager bei der Gemeindeverwaltung etablieren, der aktiv auf die Veranstalter zugeht und sie zum Mobilitätsmanagement sensibilisiert

#### **O3: Mobilitätsmanagement-Konzepte in das Bewilligungsverfahren integrieren** (Verantwortlicher Akteur: Bewilligungsbehörde)

- Mobilitätsmanagement-Konzepte als eine Grundlage für die Bewilligung einer Veranstaltung fordern
- Entscheid, welche Veranstaltungen ein Konzept vorlegen müssen, erfolgt über eine Relevanzprüfung seitens Bewilligungsbehörde zu Beginn des Bewilligungsverfahrens
- Die Konzepte sollen Zielvorgaben in Bezug auf den Verkehr enthalten (z.B. Modal-Split-Ziel)
- Die Konzepte sollen ein komplettes Massnahmenspektrum enthalten, das sowohl die Verkehrslenkung, die Parkierung, das öV-Angebot, sowie Informationen und Anreize beinhaltet
- Die Einbettung in etablierte Planungsinstrumente (z.B. Richtpläne) ist zu prüfen

#### **O4: Argumentarium und Massnahmenempfehlungen erstellen** (Verantwortlicher Akteur: öffentliche Hand)

- Entwicklung eines Argumentariums zum Nutzen des Mobilitätsmanagements und Empfehlungen zu Massnahmen sowohl für Veranstalter als auch für tangierte Stellen in der Gemeindeverwaltung
- Abgabe an Veranstalter durch Transportunternehmen und/oder betroffene Stellen bei der Gemeindeverwaltung

#### **O5: Selbstverpflichtung von Veranstaltern prüfen**

(Verantwortlicher Akteur: Veranstalter resp. Verbände von Veranstaltern)

- Selbstverpflichtung des Veranstalters in Bezug auf das Mobilitätsmanagement und seine Wirkungen, z.B. einen Modal-Split für die Anreise der Besucher nicht zu überschreiten
- Möglichkeit des Veranstalters sich als umweltbewusste Organisation nach Aussen zu profilieren

### **O6: Know-how-Transfer fördern**

(Verantwortlicher Akteur: öffentliche Hand, resp. Energie Schweiz für Gemeinden)

- Weiterbildung und Erfahrungsaustausch für die betroffenen Akteure (Veranstalter, tangierte Stellen bei der Verwaltung, Transportunternehmen) zum Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen anbieten; Seminare, Tagungen (z.B. als Themenblock an der Künstlerbörse in Thun), Integration in bestehende Weiterbildungskurse

### **O7: Datengrundlagen schaffen**

(Verantwortlicher Akteur: öffentliche Hand)

- Aufbereitung von bestehenden Datengrundlagen und Methoden zur Datenerhebung im Rahmen von Forschungsprojekten

## **5.2. Angebote im Rahmen des Mobilitätsmanagements**

### **A1: Parkraumbewirtschaftung intensivieren**

(Verantwortlicher Akteur: Gemeindeverwaltung)

- Bewirtschaftung der Parkplätze beim Veranstaltungsort als Standard einführen

### **A2: Standard-Produkte der Transportunternehmen entwickeln**

(Verantwortlicher Akteur: Transportunternehmen)

- Entwickeln von Standard-Angeboten für Veranstalter auch durch kleinere, lokal und regional operierende Transportunternehmungen; Profilierung als Eventverkehrsdienstleister im regionalen Umfeld

### **A3: Mobilitätsbezogene Kommunikation zu Veranstaltungen ausbauen**

(Verantwortlicher Akteur: Veranstalter)

- Intensivierung der Bewerbung der Anreise ohne Auto in den relevanten Kommunikationskanälen rund um die Veranstaltung
- Kommunikationsmittel von Transportunternehmen, Gemeinden und Sponsoren einbeziehen

### **A4: Finanzierung von öV-Zusatzangeboten sicherstellen**

(Verantwortlicher Akteur: Veranstalter, allenfalls mit Bestellerorganisation des öV's)

- Wege zur Finanzierung von veranstaltungsbezogenen Zusatzangeboten im öffentlichen Verkehr sind Veranstaltern aufzuzeigen

### **A5: Langsamverkehr stärker berücksichtigen**

(Verantwortlicher Akteur: Veranstalter)

- Anreise zu Fuss bzw. mit dem Velo in der Information zur Veranstaltung noch besser berücksichtigen und entsprechende Angebote (z.B. Signalisation, Veloabstellplätze) vor Ort bereitstellen

### **A6: Nachtangebote im öffentlichen Verkehr ausbauen**

(Verantwortlicher Akteur: Bestellerorganisation des Kantons/ im Ortsverkehr der Gemeinde)

- Besteller des öffentlichen Regionalverkehrs bestellen in periurbanen und ländlichen Räumen geeignete öV-Nachtangebote
- Transportunternehmen entwickeln ihr Nachtangebot weiter

### **A7: Kunden-Feedbacks nutzen**

(Verantwortlicher Akteur: Veranstalter)

- Kunden-Feedback zur Optimierung der Massnahmen einholen
- Entsprechende Prozesse für die Nutzung des Feedbacks sind zu entwickeln

### **5.3. Kampagne „MM bei Veranstaltungen“**

Aufgrund der erfolgten Expertengespräche und des Literaturstudiums ist ein Handlungsbedarf vorhanden, um das Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen weiter zu verbreiten. Der inhaltliche und organisatorische Handlungsbedarf und die daraus abgeleiteten Empfehlungen sind in Kapitel 5.1. und 5.2 dargestellt worden.

Die Frage stellt sich nun, welche Art von Unterstützung für Gemeinden, Veranstalter und TU's sinnvoll und Nutzen stiftend wäre, um diese Akteure für das Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen zu sensibilisieren, das vorhandene Know-how zu verbreiten und die Anwendung des Mobilitätsmanagement zu intensivieren.

Der im Folgenden dargelegte Vorschlag (vgl. Abbildung 2 auf nachfolgender Seite) wurde am 16. März 2010 anlässlich eines vom BAFU einberufenen Runden Tisches skizziert und diskutiert (siehe Liste der Teilnehmenden im Anhang).

#### **Zielsetzung und Gefäss**

Mit einer Kampagne „Mobilitätsmanagement für Veranstaltungen“ sollen primär Gemeindeverwaltungen dazu animiert werden, in ihrer Gemeinde die Umsetzung von Mobilitätsmanagements bei kleineren und mittleren Veranstaltungen voranzutreiben. Als Vorbild dient das zwischen 2008 und 2012 laufende Programm „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ von Energie Schweiz für Gemeinden (siehe [www.energiestadt.ch](http://www.energiestadt.ch)).

Energie Schweiz für Gemeinden (ECHfG) ist ein etabliertes Gefäss, das bundesseitig Gemeinden zur Umsetzung von Mobilitätsmanagement unterstützt. Es scheint daher auch für die Initiierung und Umsetzung einer allfälligen Kampagne „MM bei Veranstaltungen“ geeignet.

#### **Inhalte**

Die Kampagne unterstützt interessierte Gemeinden mit verschiedenen Dienstleistungen wie z.B.:

- Tools und Hilfsmittel: Kurzleitfaden, Sammlung von guten Beispielen, Muster-Verordnungen zum MM bei Veranstaltungen, etc. Diese könnten beispielsweise in die Mobilitätsplattform Mobilservice ([www.mobilservice.ch](http://www.mobilservice.ch)) integriert werden und dort für die Zielgruppe zugänglich sein. Wichtig ist, dass die Tools und Hilfsmittel auch mit bestehenden Plattformen für die Organisation von Veranstaltungen (z.B. [ecosport.ch](http://ecosport.ch)) verlinkt werden.
- Weiterbildungsveranstaltungen: Im Rahmen der Kampagne könnten Weiterbildungsveranstaltungen für die Zielgruppen angeboten werden. Die Weiterbildungsveranstaltungen sollten jedoch auch in bestehende Lehrgänge (z.B. Eventmanager-Lehrgang bei der HSLU-W, Luzern) eingebaut werden.
- (finanzielle) Anreize: Analog wie beim ECHfG-Programm ist zu prüfen, ob die Gemeinden eine an Kriterien gebundene finanzielle Unterstützung erhalten, die für die Gewinnung von Veranstaltern für das Programm und/oder für deren Beratung zur Umsetzung von Massnahmen eingesetzt werden kann.

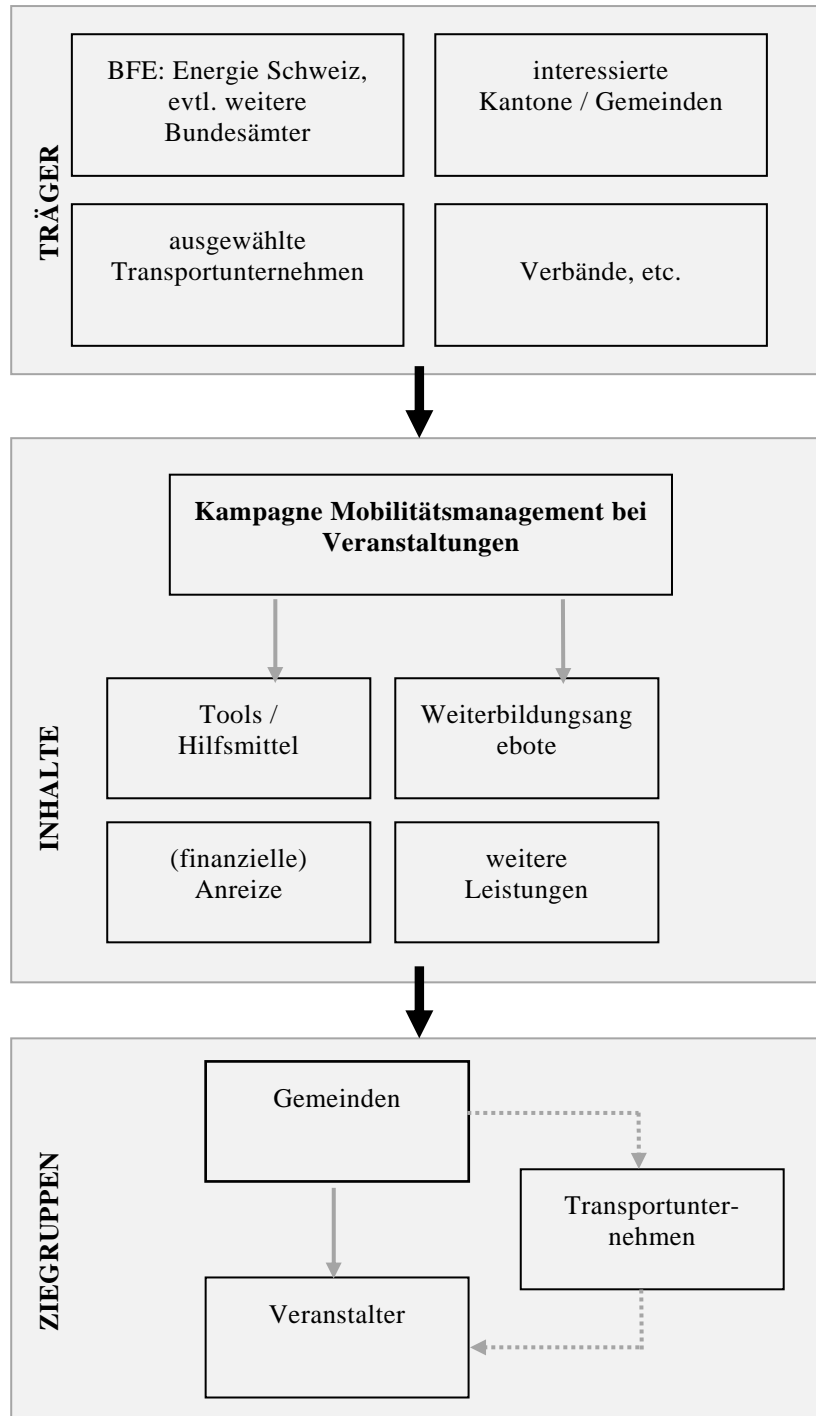


Abb. 2:  
Vorschlag für eine Kampagne „Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen“



### **Träger**

Bei einer Integration der Kampagne in das Programm EnergieSchweiz ist das Bundesamt für Energie (BFE) der wichtigste Träger. Es wird deshalb geprüft, ob das BFE für das neue Programm ab 2011 ein Projekt zum Thema Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen unterstützen kann. Weitere Bundesstellen bzw. interessierte Kantone und Gemeinden, ausgewählte Transportunternehmen und Verbände, wie z.B. der VÖV, können miteinbezogen werden.

### **Zielgruppen**

Die Hauptzielgruppe der Kampagne sollten die Gemeinden sein. Diese sind besorgt, Veranstalter, die jährlich wiederkehrend kleinere bzw. mittlere Veranstaltungen durchführen, für die Teilnahme bzw. für die Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements zu gewinnen. Dazu binden die Gemeinden auch Transportunternehmen ein, da diese ebenfalls im Kontakt mit Veranstaltern stehen.

Damit die Kampagne konkretisiert werden kann, wird als nächster Schritt die Ausarbeitung eines Detailkonzeptes empfohlen. Darin werden die genauen Zielsetzungen, die Inhalte, die Kosten sowie die Dauer definiert. Dieses Konzept dient als Grundlage für die Festlegung der Trägerschaft.

## Literaturverzeichnis

### Fachliteratur

- Bonert, M. (2004). Verkehrsbewältigung bei Grossereignissen. In: Schiefelbusch, M. (Hrsg.): Erfolgreiche Eventverkehre - Analyse und Fallstudien. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 7, Mannheim: MetaGIS, S. 41-54.
- Bundesamt für Statistik & Bundesamt für Raumentwicklung (2007). Mobilität in der Schweiz. Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005. Neuenburg: BFS
- Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie (Hrsg. 1997). Grossveranstaltungen - umweltgerecht und ohne Stau - ein Planungshandbuch. Wien.
- Dienel, H.-L. & Schmithals, J. (Hrsg., 2004). Handbuch Eventverkehr. Planung, Gestaltung, Arbeitshilfen. Kulturkommerz, Bd. 9, Berlin: Erich Schmidt Verlag.
- Fachstelle öffentlicher Verkehr (Hrsg., 1996). Grossveranstaltungen und Verkehr. Leitfaden für ein modernes, zukunftsbezogenes Mobilitätskonzept bei Grossveranstaltungen. Chur: Fachstelle öffentlicher Verkehr.
- Fliegel, M. & Schiefelbusch, M. (2004). Standortwahl und räumliche Aspekte der Event- und Eventverkehrsplanung. In: Schiefelbusch, M. (Hrsg.): Erfolgreiche Eventverkehre - Analyse und Fallstudien. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 7, Mannheim: MetaGIS, S. 55-75.
- Forum Raumentwicklung (2008). Grossveranstaltungen. Heft 1/2008. Bern: Bundesamt für Raumentwicklung.
- Häusermann, H. & Siebel, W. (1993). Die Politik der Festivalisierung und die Festivalisierung der Politik. Grosse Ereignisse in der Stadtpolitik. In: Häusermann, H. & Siebel, W. (Hrsg.): Festivalisierung der Stadtpolitik. Stadtentwicklung durch grosse Projekte. Leviathan Sonderheft 13, Opladen: Westdeutscher Verlag, S. 7-31.
- Hochschule Luzern - Wirtschaft (2009). Event-Management. Certificate of Advanced Studies CAS. Kursprospekt. Luzern: HSLU-W/ITW.
- Ohnmacht, T., Grotrian, J., Stettler, J., Götz, K., Deffner, J., Haefeli, U., Matti, D. (2008). Freizeitverkehr innerhalb von Agglomerationen. Forschungsauftrag SVI 2004/074 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI). Zürich.
- Schad, H., Diggelmann, T., Zweibrücken, K. & Slukan, V. (2010). Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen. Entwurf des Schlussberichts, Forschungsvorhaben SVI 2004/079 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI), Luzern/Rapperswil (Schlussbericht erscheint 2011).
- Schiefelbusch, M. & Schmithals, J. (2004). Ausblick: Zukünftige Wege im Eventverkehr. In: Schiefelbusch, M. (Hrsg.): Erfolgreiche Eventverkehre - Analyse und Fallstudien. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 7, Mannheim: MetaGIS, S. 251-259.

Luzern, 13/10/2010  
Seite 27/28  
ITW Working Paper Series, Mobilität 02/2010

Schweizerischer Bundesrat (2009). Strategie Freizeitverkehr. Bericht des Bundesrates zur Strategie für einen nachhaltigen Freizeitverkehr in Erfüllung des Postulats 02.3733, Peter Bieri vom 12. Dez. 2002. Bern.

Stahl, H. (2002). Go for Green Gold - Ziele und Wege für die nachhaltige Gestaltung von Sportgrossveranstaltungen. In: Öko-Institut (Hrsg.): Freizeitgesellschaft zwischen Umwelt, Spass und Märkten. Freiburg i. Br., S. 73-85.

Stettler, J., Erni Baumann, C., Linder, P., Mehr, R., Stofer, C. (2008). Wirtschaftliche Bedeutung der Sportveranstaltungen in der Schweiz. Studie im Auftrag des Bundesamts für Sport. Luzern: HSLU.

Stettler, J. (1997). Sport und Verkehr. Sportmotiviertes Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung. Umweltbelastungen und Lösungsmöglichkeiten. Bern: FIF Universität Bern.

#### **Online-Quellen**

- Event-Scorecard: [www.event-scorecard.ch](http://www.event-scorecard.ch)
- IG Saubere Veranstaltung: [www.saubere-veranstaltung.ch](http://www.saubere-veranstaltung.ch)
- Ecosport.ch: [www.ecosport.ch](http://www.ecosport.ch)
- Smash Events: [www.smash-events.net](http://www.smash-events.net)
- Klima: aktiv mobil - Beratungsprogramm für Freizeit und Tourismus: [www.freizeitmobil.klimaaktiv.at](http://www.freizeitmobil.klimaaktiv.at)
- Sportlich zum Sport: [www.sportlichzumSport.ch](http://www.sportlichzumSport.ch)
- Mobilservice: [www.mobilservice.ch](http://www.mobilservice.ch)

## Anhang

Der Runde Tisch wurde am 16.03.10 im BAFU, Ittigen, durchgeführt. Dabei wurden die Resultate aus der Vorstudie und das weitere Vorgehen zur Verbreitung des Themas Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen diskutiert. Am Runden Tisch haben folgende Personen teilgenommen:

	Name	Vorname	Funktion
<b>Begleitgruppe / Auftragnehmer Vorstudie</b>			
Bundesamt für Umwelt BAFU	Keller	Roger	wissenschaftlicher Mitarbeiter, Auftraggeber Vorstudie
Bundesamt für Energie	Scherrer	Hermann	Bereichsleiter Mobilität
Bundesamt für Raumentwicklung	Schild*	Peter	Sachbearbeiter Verkehrspolitik, PL DZM
Postauto Schweiz AG	Oerli	Susanna	Leiterin Produktmanagement
SBB	Camenzind	Adrian	Personenverkehr, Verkehrsmanagement
Verband öffentlicher Verkehr	Schliesser*	Hans-Kasper	Projekte, Verkehrspolitik
synergo Mobilität - Politik - Raum	De Tommasi	Roberto	Partner, PL Vorstudie
Hochschule Luzern	Schad	Helmut	Dozent ITW, stv. PL Vorstudie
<b>Gesprächspartner Vorstudie</b>			
Polizeiamt der Stadt Zug	Ryser	Ralph	Sachbearbeiter Polizeiamt
thunerSeesplele AG	Eberle	Thomas	Geschäftsleiter
Jazzfestival Willisau	Troder*	Arno	Festivalveranstalter
Bus Ostschweiz AG	Eppisser	Antonia	Leiterin Marketing und Kommunikation
Verkehrsbetriebe Stadt Zürich VBZ	Notarfrancesco	Luigi	Leiter Abteilung Veranstaltungen / Extrafahrten
<b>weitere Akteure im Themenbereich</b>			
EnergieSchweiz für Gemeinden	Tschannen-Süess	Monika	EnergieSchweiz für Gemeinden, Leitung Bereich Mobilität / Vorstand Mobilservice
Swiss Olympic	Wytenbach	Sämi	Swiss Olympic / ecosport.ch
Stadt Zürich, Tiefbauamt	Furrer Brühlmann	Ruth	Projektleiterin, Mobilität und Planung
Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt	Wasem	Karin	Projektleiterin Verkehrsplanung
Stadt Thun, Fachstelle Umwelt und Mobilität	Diez	Christoph	Leiter Fachstelle
BVE Kanton Bern	Sury	Barbara	BVE, Kanton Bern

\* verhindert