

Zeitschrift:	Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale
Herausgeber:	Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner
Band:	- (1994)
Heft:	1
Artikel:	Erfolgreiche Beeinflussung des Freizeitverkehrs
Autor:	Dietrich, Willi
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-957040

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 25.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Erfolgreiche Beeinflussung des Freizeitverkehrs

21

► Dr. Willi Dietrich

Am Beispiel der Heureka-Ausstellung 1991 in Zürich

Die Folgewirkungen aus dem Freizeitverkehr sind bedeutsam (Luftverschmutzung, Flächenkonsum, Lärmimmissionen, Behinderungen und Staus). Im Herbst 1991 fand auf der Zürcher Allmend in Wollishofen die nationale Forschungsausstellung HEUREKA statt. Die repräsentative Besucherbefragung der HEUREKA-Ausstellung zeigt, dass die Unterstützungsmaßnahmen für eine umweltschonende Verkehrsmittelwahl wirkungsvoll sein können. Mit den bestehenden raumplanerischen und verkehrsorganisatorischen Instrumenten konnte den widersprüchlichen Interessen von Veranstaltern, Besuchern und Anwohnern Rechnung getragen werden. In Stichworten sind dies:

- Lokal und regional abgestütztes, vom Veranstalter vorgelegtes Verkehrskonzept. In Zusammenarbeit des Veranstalters mit den Verkehrsunternehmen und den Behörden wurden folgende Massnahmen realisiert: Anreiseverkehr hauptsächlich über die bestehenden Linienverkehrsmittel, Wegweisungskonzept ab Bahnhöfen und P+R-Anlagen, aktives und vielseitiges Marketing (Informationen zur guten Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und zu den knapp bemessenen Parkplätzen).

- Gegenseitige Unterstützung von Veranstalter und Verkehrsunternehmen bei der Werbung (Plakate und Aushänge an Haltestellen und in den Wagen), HEUREKA-Tram, HEUREKA-Kombibillet, Absperrungen zur Unterbindung des Parksuchverkehrs).

- Zusammenarbeit und gemeinsames Auftreten von Anbietern (Veranstaltung, Transporte, Zusatzangebote im Rahmen des Veranstaltungs-Reise-Erlebnisses).

Restriktive und fördernde Massnahmen bei den verschiedenen Verkehrsträgern in einem gemeinsamen Produkt integriert und sinnvoll aufeinander bezogen.

- Kommunikationsstrategie welche Handlungsalternativen vermittelt, wobei den Interessenten die Wahl letztlich nicht abgenommen wird.

- Imagebildende Botschaften («Ohne Auto mobil an die HEUREKA») welche in einem realistischen Verhältnis mit den Möglichkeiten der Erschließung des Veranstaltungsortes stehen.

64% der Besucherinnen und Besucher benützten als Hauptverkehrsmittel Bahn, Tram oder Bus. Weitere 4% reisten im Reisecar an. Nur 27% aller Besucherinnen und Besucher reisten mit dem Auto. Die übrigen 5% verteilen sich auf Nur-Fussgänger (3%) und Velofahrer (2%).

Im Vergleich zu den sonst üblichen Verkehrsmittelanteilen im Freizeitverkehr auf Stadtgebiet widerspiegeln diese Zahlen unzweifelhaft einen Erfolg. Der Ausstellungsverkehr ist aus der Sicht der Stadt schwergewichtig ein Zielverkehr. Rund zwei Drittel des Besucherstroms reiste aus Quellgebieten ausserhalb der Kantongrenzen an: 51% aus der übrigen Schweiz, 12% aus dem Ausland. Nur 11% der Besucherinnen und Besucher kamen aus der Stadt Zürich.

Ein Vergleich der an der HEUREKA verwendeten Verkehrsmittelwahl mit dem in der Stadt üblichen wöchentlichen Zielverkehr ist deshalb sinnvoll. Er fällt sehr vorteilhaft für den Ausstellungsverkehr aus, dessen Autoanteil (27%) deutlich weniger als die Hälfte des Autoanteils im Zielverkehr der Stadt Zürich (59%) ausmacht. Noch eindrücklicher fällt der Vergleich aus, wenn man andere Grossveranstaltungen als Massstab nimmt, welche ohne ein spezielles Verkehrskonzept über die Bühne gegangen sind. Der Anteil der Lenker und Mitfahrer im Pw beträgt bei Fussballspielen in der Stadt 65%-74%, bei Popkonzerten 65%.

Es ist bemerkenswert, wie weitverbreitet bei den Besuchern die objektive Möglichkeit ist, zwischen Schiene und Strasse als Haupttransportmittel zu wählen. Diese Wahlfreiheit beträgt je nach Transportkette rund 70% und mehr. So geben 69% der ÖV-Benutzer an, sie hätten auch mit dem Auto anreisen können. Nach den Gründen ihres Autoverzichts befragt, erwähnten Sie am häufigsten die Parkplatzprobleme (40%), den Komfort der öffentlichen Verkehrsmittel (39%), ökologische (29%) und finanzielle (14%) Gründe.

Räume für Aufenthalt, Begegnung und Erholung sind im Freizeitbereich wichtig. Die Leistungsanbieter hätten ein Interesse, zur Erschliessungsqualität ihrer Nahumgebung weitsichtig Sorge zu tragen. Denn die Möglichkeit, Produktqualitäten werbetechnisch zu kommunizieren, nimmt zu, wenn die Empfangsbedingungen der Besucher besser werden. Gute Empfangsbedingungen setzen eine entschlossene umwelt- und siedlungsgerechte Erschliessungspolitik voraus. ■

► Dr. Willi Dietrich, SVI/SGS,
Stadtplanungsamt Zürich

Verkehrsmittelanteil im Freizeitverkehr auf Stadtgebiet:
ÖV: 35% 
MIV: 42% 
Velo/Mofa: 5% 
Zufuss: 18% 

Verkehrsmittelwahl wöchentlicher Zielverkehr:
ÖV: 31% 
MIV: 59% 
Velo/Mofa: 3% 
Zufuss: 7% 

