



SPORTLICH ZUM SPORT

Schlussbericht

Seite 1/24

SF / 89.0980
offSchlussberichtSportlich zum
Sport.doc

Dezember 2006

Verfasser:

Walter Schaufelberger, B+S Ingenieur AG

Franziska Schell, B+S Ingenieur AG

Martin Strupler, Strupler Sport Consulting



Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, Generalsekretariat
Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie, Secrétariat général

are

Bundesamt für Raumentwicklung
Office fédéral du développement territorial
Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Federal Office for Spatial Development



BAG OFSP



BASPO Bundesamt für Sport Magglingen
OFSP Office fédéral du sport Macolin
UFSP Ufficio federale dello sport Macolin
USPO Ufficio federal de sport Magglingen



Zusammenfassung

AUSGANGSLAGE

Der Freizeitverkehr hat in den letzten Jahren stetig zugenommen, sein Anteil am Gesamtverkehr liegt bereits bei 60% und eine Trendwende ist nicht in Sicht. Dem vom Sport induzierten Verkehr kommt innerhalb des Freizeitverkehrs mit einem Anteil von rund 25% eine erhebliche Bedeutung zu. Dies entspricht einer Fahrleistung von 10 Mrd. Personenkilometer (Pkm) pro Jahr (Stettler, 1997). Dabei fällt auf, dass – im Gegensatz zu anderen Verkehrszwecken – im Sportverkehr besonders häufig auf das Auto zurückgegriffen wird, der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) beträgt rund 78%.

Trotz des möglicherweise vorhandenen Verlagerungspotenzials wurden in der Schweiz bisher nur wenige Anstrengungen unternommen, Sporttreibende zu einer umweltschonenderen Mobilität zu motivieren. Vor diesem Hintergrund wurde im Kanton Bern das Projekt „Sportlich zum Sport“ lanciert, welches auf eine Reduktion des motorisierten Verkehrs und die Förderung der umweltfreundlichen Mobilität im Zusammenhang mit dem Sport zielt.

ZIELE VON „SPORTLICH ZUM SPORT“

Das Projekt hat hauptsächlich das Ziel verfolgt, die negativen Auswirkungen des Verkehrs, insbesondere des MIV, welcher im Zusammenhang mit der Ausübung einer sportlichen Tätigkeit oder dem Besuch einer Sportveranstaltung steht, zu reduzieren. Dies sollte einerseits durch eine Umlagerung des MIV auf umweltfreundliche Verkehrsmittel oder durch die effizientere Nutzung des MIV im Sport erreicht werden. Gleichzeitig sollte aber auch das Bewusstsein der Sporttreibenden, der Planer und Betreiber von Sportanlagen sowie der Veranstaltern von Sportanlässen für die Thematik „Sportmobilität“ gestärkt werden. Um diese Ziele zu erreichen, sollten die Verantwortlichen mit einfachen Hilfsmitteln für das Mobilitätsmanagement unterstützt werden.

AUFBAU DES PROJEKTES

Das Projekt gliederte sich in 4 Teilprojekte: Vereine, Jugend+Sport, Veranstaltungen sowie Anlagen.

In der Laufzeit von 2002 – 2005 gab es insgesamt 3 Projektphasen, in denen unterschiedliche Ansätze zur Motivation und Umsetzung von Massnahmen bei Vereinen, Veranstaltern und Anlagenbetreibern getestet wurden. In 2 Projektphasen wurde die Kampagne durch einen Wettbewerb für Vereine unterstützt.

Für J+S wurden Unterrichtssequenzen bereitgestellt und in Fachkursen eingesetzt.

UNTERLAGEN

Es wurden mehrere Unterlagen zur Kommunikation von „Sportlich zum Sport“, zur Motivation und Unterstützung der Verantwortlichen und sowie zur Schulung von J+S-Leitenden entwickelt. Folgende Unterlagen stehen nun für eine Fortsetzung bzw. für künftige Projekte zur Verfügung: Mobilitätstipps, Homepage, Rating-Tool, Flyers, J+S-Unterlagen.

RESULTATE

Obwohl die meisten sich an den Wettbewerben beteiligenden Vereine bereits über eine gute Ausgangslage verfügten, konnte eine Reduktion des Anteils des MIV an dem von ihnen verursachten Verkehrs von 10-25% erzielt werden. Auch bei den Veranstaltungen konnten erfreuliche Resultate erzielt werden. Als effizienteste Massnahmen bei Vereinen erwiesen sich eine gesteigerte Auto-Auslastung (CarPooling) sowie eine vermehrte Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Bei Veranstaltungen und den Anlagen konnten bereits mit einer verbesserten Information zu Anreisemöglichkeiten mit öV und hpm Erfolge erzielt werden.

„Sportlich zum Sport“ erfuhr auch bei J+S Zustimmung und wurde von der BASPO als freiwillige Unterrichtssequenz in die J+S-Kurse eingebaut; die Unterrichtssequenz wurde bereits in Kursen angewendet. In

der Aus- und Weiterbildung von J+S-Leitenden scheint das grösste Potenzial für eine längerfristige Anpassung des Verkehrsverhaltens zu stecken.

Als Fazit kann festgestellt werden, dass Verkehrsumlagerungen sehr wohl möglich sind und dass auf den gesamten Sportverkehr in der Schweiz hochgerechnet ein grosses Umlagerungspotenzial vorhanden ist.

Es zeigte sich, dass die grosse Herausforderung in der Motivation der Verantwortlichen besteht, sich der Thematik anzunehmen und sie für Veränderungen zu motivieren.

Als beste Motivations- und Kommunikationsstrategie stellten sich diejenigen Ansätze heraus, welche auf persönlichen Kontakten beruhen. So konnten über Beratungen individuelle und einfach umsetzbare Lösungsansätze aufgezeigt werden. Als sehr erfolgsversprechend erwies sich die Einbindung von Gemeinden in das Projekt, dank den lokalen Netzwerken konnten die Sporttreibenden stärker am Projekt beteiligt werden.

EMPFEHLUNGEN

Um „Sportlich zum Sport“ erfolgsversprechend weiterzuführen oder ähnliche Projekte im Freizeitverkehr umzusetzen, sollten folgende Punkte beachtet werden:

Allgemeine Empfehlungen

- Der Fortbestand der Homepage muss sichergestellt werden;
- die Aktivitäten im Bereich J+S sind weiterzuführen;
- die Weiterverwendung der erarbeiteten Instrumente, insbesondere des Rating-Tools, muss gesichert und nach Möglichkeit mit einem persönlichen Beratungsangebot unterstützt werden;
- die Gemeinden müssen aktiv in das Projekt eingebunden werden;
- Partnerschaften mit Institutionen und Verwaltungsstellen auf nationaler und kantonaler Ebene sind zu suchen;
- weitere Ansätze für die Einbindung der Aktiven sollen gesucht und erforscht werden.

Gemeinden

- Unterstützung der Vereine bei der Erstellung von Belegungsplänen (Bsp. Berücksichtigung der Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs);
- aktive Unterstützung der Organisation von Veranstaltungen, beispielsweise durch Bereitstellung zusätzlicher Transportmöglichkeiten;
- einführen einer generellen oder auf den Anlass befristete Parkplatzbewirtschaftung;
- koppeln der finanziellen Unterstützung (z.B. kostenlose Benützung der Sportanlagen) an Mobilitäts-Konzepte;
- die Erschliessung der Anlagen für Fahrräder, Skates und Fussgänger verbessern (Rad- und Fusswege, bessere Signalisation) und in offiziellen Gemeindepublikationen bekannt zu machen;
- Aushang von Übersichtsplänen mit den geeigneten Wegen für hpm;
- Aushang von Fahrplänen des öV.

Kantonale und nationale Behörden

- Promotion der Projekte über alle kantonalen J+S-Amtsstellen;
- Verknüpfung des Konzeptes mit anderen Projekten;
- Lancierung einer Kampagne zu Sport und Verkehr auch auf nationaler Ebene;
- Vertiefen der Kontakte zu Hochschulen.

Vereine

- Integration von umweltfreundlichen Ansätzen im Vereinsleitbild (z.B. Bestimmen eines/r Mobilitätsverantwortlichen im Verein);
- Vermehrte Sensibilisierung der Trainerinnen und Trainer (auch in Zusammenarbeit mit J+S).

INHALTSVERZEICHNIS

SPORTLICH ZUM SPORT	1
ZUSAMMENFASSUNG	2
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	5
1 AUSGANGSLAGE	6
UMFELD UND RAHMENBEDINGUNGEN	6
2 ZIEL DES PROJEKTES	6
3 ORGANISATIONSSTRUKTUR	7
4 VORGEHEN	7
4.1 ALLGEMEINES VORGEHEN.....	7
PROJEKTPHASE I.....	8
PROJEKTPHASE II.....	10
PROJEKTPHASE III.....	11
KOMMUNIKATION / MARKETING.....	13
INSTRUMENTE.....	15
5 RESULTATE	16
RESULTATE PRO TEILPROJEKT	16
POTENZIAL.....	19
KOMMUNIKATIONS- UND MOTIVATIONSSTRATEGIEN	19
ERKENNTNISSE	21
6 SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN	21
FAZIT	21
CHANCEN ZUR UMSETZUNG.....	22
NUTZUNG DER ERFAHRUNGEN UND INSTRUMENTE FÜR ANDERE FREIZEITBEREICHE	22
EMPFEHLUNGEN	23
ANHÄNGE	24
BEILAGEN	24

Abkürzungsverzeichnis

hpm	Human Powered Mobility: Skating, zu Fuss gehen, Velofahren
MIV	Motorisierter Individualverkehr: Auto und Motorrad
öV	Öffentlicher Verkehr
Pkm	Personenkilometer: Total aller zurückgelegten Kilometer
Akm	Autokilometer: Total aller im Auto zurückgelegten Kilometer
TP	Teilprojekt
J+S	Jugend und Sport
FK	Fachkurs bei J+S
KPG	Kantonale Planungsgruppe Bern
BVE	Bau- Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

1 Ausgangslage

UMFELD UND RAHMENBEDINGUNGEN

Der Anteil des Freizeitverkehrs am Gesamtverkehr hat in den letzten Jahren stetig zugenommen, mittlerweile entfallen rund 60% der in der Schweiz erbrachten Verkehrsleistungen auf diesen Verkehrszweck (Mikrozensus 2000). Der vom Sport induzierte Verkehr macht dabei innerhalb des Freizeitverkehrs einen Anteil von rund 25% aus. Dies entspricht einer Fahrleistung von 10 Mrd. Personenkilometer (Pkm) pro Jahr (Stettler, 1997). Auffällig ist zudem, dass der mit der Freizeit in Zusammenhang stehende Verkehr einen höheren Motorisierungsgrad aufweist als andere Verkehrszwecke.. Anders gesagt, sind in der Schweiz wohnhafte Personen in der Freizeit weniger häufig mit dem öffentlichen Verkehr (öV) oder dem Langsamverkehr unterwegs sind als in anderen Situationen. Dies trifft auch auf den Sportverkehr zu, hier beträgt der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) rund 78%.

Trotz des möglicherweise vorhandenen Verlagerungspotenzials wurden in der Schweiz bisher nur wenige Anstrengungen unternommen, Sporttreibende zu einer umweltschonenderen Mobilität zu motivieren. Einzig für grössere Sportveranstaltungen wie Fussballspiele, Grand Prix von Bern, Eidgenössisches Turnfest oder ähnliche Veranstaltungen werden Mobilitätskonzepte für die Zuschauerinnen und Zuschauer bzw. die Aktiven systematisch umgesetzt. Der Grossteil der anfallenden Autokilometer (Akm) im Sport wird jedoch beim Besuch des regelmässigen Trainings oder beim Ausflug in die Berge zum Skifahren und Wandern erbracht. Allein die von den aktiv Sporttreibenden erbrachten Fahrleistungen belaufen sich auf 7.9 Mrd. Pkm im Jahr

Vor diesem Hintergrund wurde im Kanton Bern das Projekt „Sportlich zum Sport“ lanciert, welches auf eine Reduktion des motorisierten Verkehrs und die Förderung der umweltfreundlichen Mobilität im Zusammenhang mit dem Sport zielt. Dies ist ein Beitrag des Kantons zur Umsetzung seiner Verkehrspolitik 2000, in welcher er sich u.a. zum Ziel gesetzt hat, Massnahmen zur umweltfreundlichen Gestaltung des Freizeitverkehrs zu fördern.

Das Projekt war auf eine Laufzeit von 2002 – 2005 ausgelegt, der vorliegende Bericht zieht eine Schlussbilanz des Projektes und zeigt auf, wie zukünftige Projekte im Bereich des Freizeitverkehrs angegangen und umgesetzt werden können.

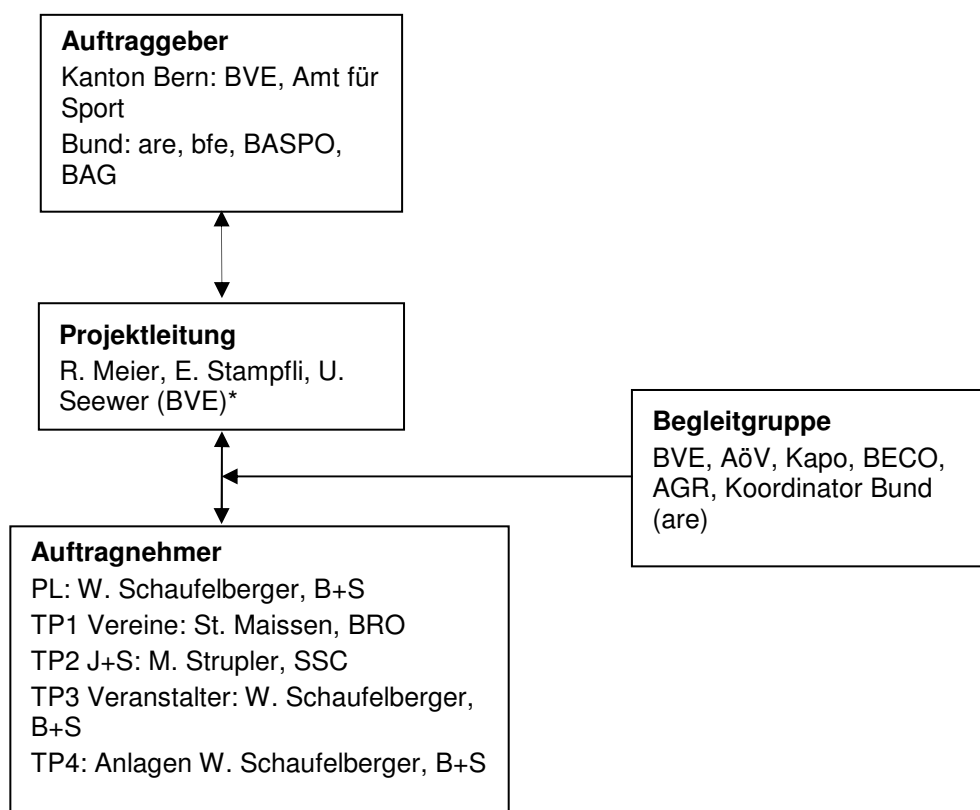
2 Ziel des Projektes

„Sportlich zum Sport“ hat die folgenden Ziele verfolgt:

- Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs, insbesondere des MIV, welcher im Zusammenhang mit der Ausübung einer sportlichen Tätigkeit oder dem Besuch einer Sportveranstaltung steht;
- Umlagerung des MIV auf umweltfreundliche Verkehrsmittel respektive die effizientere Nutzung des MIV im Sport;
- das Bewusstsein der Sporttreibenden, der Planer und Betreiber von Sportanlagen sowie der Veranstalter von Sportanlässen für die Thematik „Sportmobilität“ stärken;
- einfache Hilfsmittel für das Mobilitätsmanagement bei kleineren und mittelgrossen Sportveranstaltungen sowie für den Trainings- und Wettkampfbetrieb in Vereinen bereitstellen;
- einen effizienten Vollzug von Projekten und Massnahmen durch eine enge Zusammenarbeit mit den Akteuren in den Bereichen Sport und Verkehr sowie den zuständigen Verwaltungsstellen gewährleisten;
- die Wirksamkeit der erarbeiteten Massnahmen/Instrumente mit einer laufenden Leistungskontrolle überprüfen und die Instrumente verbessern;
- mögliche Wege zur Umsetzung der Verkehrspolitik aufzeigen sowie erprobte Instrumente zur Verfügung stellen.

3 Organisationsstruktur

„Sportlich zum Sport“ war wie folgt organisiert:



* Bei Projektstart lag die Leitung gemeinsam in den Händen der BVE und des Kant. Amtes für Sport (2003 im Rahmen der Sparmassnahmen aufgehoben).

4 Vorgehen

4.1 ALLGEMEINES VORGEHEN

Während der ganzen Projektdauer wurden die Massnahmen und Aktionen stets innerhalb von 4 Teilprojekten (TP) ausgeführt:

TP 1 Vereine

Die Vereine sollen zu einem bewussteren Umgang mit der Mobilität bei ihren Aktiven motiviert werden. Die einzelnen Mannschaften und Trainingsgruppen sollen ihr Mobilitätsverhalten im Alltag reflektieren und geeignete Massnahmen zur Reduktion der gefahrenen Autokilometer treffen. Da die Mehrzahl der J+S-Leitenden in Vereinen tätig ist, besteht ein enger Zusammenhang zum Teilprojekt 2.

TP 2 Jugend und Sport (J+S)

Für die Aus- und Fortbildungskurse der J+S-Leitenden werden Unterrichtssequenzen zum Thema Sportmobilität zur Verfügung gestellt. Ziel ist es, die Leitenden zu motivieren, Sport und Gesundheit in einem übergeordneten Rahmen zu betrachten und die Veranstaltungen und Trainings auch bezüglich der Anreise „sportlich bewegt“ zu

gestalten. Neben den Leitenden selbst sollen langfristig vor allem die teilnehmenden Jugendlichen (J+S-Alter: 10 – 20 Jahre) nachhaltig für eine umweltfreundliche Mobilität gewonnen werden.

TP 3 Veranstaltungen

Veranstalter von Sportanlässen sollen bei der Organisation frühzeitig für Mobilitätsaspekte sensibilisiert und ermuntert werden, geeignete Massnahmen zur umweltfreundlichen Gestaltung der Veranstaltung zu treffen.

TP 4 Anlagen

Bei der Planung und der Standortwahl neuer oder der Sanierung bestehender Anlage sollen die verkehrlichen Aspekte stärker miteinbezogen werden. Zudem sollen den Betreibern von Sportanlagen Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie sie die Zu- und Wegfahrt bei ihren Anlagen optimieren können.

PROJEKTPHASE I

In der Projektphase I (Anfang 2002 bis Herbst 2003) wurde eine erste Kampagne „Sportlich zum Sport - Mach mit!“ durchgeführt. Zugleich diente diese Phase dem Erarbeiten der Grundlagen sowie dem Durchführen erster Beratungen.

In der Grundlagenanalyse wurden die Daten zum Freizeitverkehr im Allgemeinen und zum Sportverkehr im Besonderen sowie bereits durchgeführte Projekte ausgewertet. Ziel war es, die Potenziale zur Verlagerung im Sportverkehr zu erkennen und darauf basierend erfolgsversprechende Massnahmen für Vereine, Veranstaltungen und Anlagen zu planen.

Um das Projekt breit abzustützen, wurde die Zusammenarbeit mit der SBB sowie lokalen Transportunternehmen (Bern Mobil, STS, Aare Seeland Mobil, Verkehrsbetriebe Biel) gesucht.

Darauf basierend wurden für die einzelnen Teilprojekte (s. 4.1) Informationsmaterialien ausgearbeitet. Zugleich wurden erste Beratungen durchgeführt sowie die Kampagne „Bewegt ins Training“ gestartet.

a) Vereine

Für die Vereine wurden ein Leitfaden zur umweltfreundlichen Gestaltung ihrer Trainings und Wettkämpfe / Spiele sowie eine Broschüre mit Kurztipps angefertigt. Um sie zu motivieren, konkrete Massnahmen zu ergreifen, wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben: Teilnehmende Vereine sollten auf Ebene der Mannschaft bzw. der Trainingsgruppe ein Mobilitätstagebuch führen, in welchem die Aktiven ihre aktuelle Anfahrt notieren, Massnahmen beschliessen und dann die Umsetzung dieser Massnahmen dokumentieren. Die Mannschaft mit den interessantesten Massnahmen und diejenigen mit den höchsten erzielten Umlagerungen konnten attraktive Sachpreise gewinnen.

Die Projektleitung betreute während der einjährigen Wettbewerbs-Phase die Vereine beim Ausfüllen der Mobilitätstagebücher und bei der Umsetzung der beschlossenen Massnahmen. Zum Abschluss des Wettbewerbes wurde die Mobilitätstagebücher ausgewertet und die Preisverleihung vorgenommen.

Resultate:

Die Motivation zur Teilnahme am Wettbewerb gestaltete sich schwierig. Diejenigen Vereine, die sich am Wettbewerb beteiligten, zeigten ein hohes Engagement und planten interessante Massnahmen. Obwohl die teilnehmenden 7 Vereine bereits einen relativ umweltfreundlichen Modal Split aufwiesen, konnten sie mit den durchgeführten Massnahmen den Anteil des umweltfreundlichen Verkehrs von 80.6% auf 88.2% steigern (s. auch Jahresbericht 2003).

Es zeigte sich jedoch, dass für viele Vereine der zu erbringende Zusatzaufwand als zu hoch im Verhältnis zum direkten Nutzen oder zum erwartenden Gewinn (Preis) betrachtet wurde, weshalb sie sich nicht am Wettbewerb beteiligten.

b) J+S

Es wurde eine Unterrichtssequenz zum Thema „Sportmobilität“ erarbeitet und in einem FK-Handball getestet. Die Sequenz wurde an zwei J+S-Chefexpertenkonferenzen im Kanton Bern vorgestellt und die Experten¹ angefragt, ob sie die Sequenz in ihren Unterricht einbauen würden.

Resultate

Die Unterrichtssequenz bewährte sich in ihrer ersten Anwendung. Die gewünschten Lernziele konnten mit dem vorliegenden Material erreicht werden. Es zeigte sich, dass im Bereich des J+S-Kurswesens ein hohes Potenzial vorhanden ist, da direkt Trainerinnen und Trainer angesprochen werden und eine grosse Breitenwirkung erzielt werden kann – gibt es doch allein im Kanton Bern jährlich über 70 Kurse in den verschiedensten Sportarten. Viele der jungen Leitenden sind jedoch bereits mit ihren sportspezifischen Aufgaben stark ausgelastet und können nur mit guten Hilfsmitteln für zusätzliche Anstrengungen für Themen aus dem Umfeld des Sports gewonnen werden.

c) Veranstaltungen

Für Veranstalter von Sportanlässen wurde ebenfalls ein Leitfaden erarbeitet, so dass diese effizient bei der Planung ihres Anlasses beraten werden konnten. Zudem wurde eine Broschüre mit Kurztipps für die Veranstalter erstellt. Sportveranstalter wurden angefragt, um ihren Bedarf nach Beratungen abzuklären, und erste Beratungen wurden durchgeführt.

Resultate

Es zeigte sich, dass der Bedarf nach Beratungen vorhanden ist, dass aber das Angebot trotzdem relativ selten genutzt wird. So wurden insgesamt in der ersten Projektphase lediglich 5 Beratungen durchgeführt. Viele Veranstalter organisieren den Anlass ehrenamtlich und fürchten deshalb häufig einen Zusatzaufwand. Beratungen werden hauptsächlich von denjenigen Veranstaltern beansprucht, welche bereits für die Thematik sensibilisiert sind und ihre Anstrengungen zur Reduktion des MIV verstärken wollen.

d) Anlagen

Für die Planung neuer Sportanlagen wurde ein Beratungskonzept erstellt. Dieses wurde im Rahmen einer „Pilotberatung“ anhand des Objektes Neubau „Dreifachturnhalle Kirchberg“ zusammen mit dem Amt für Sport des Kantons Bern in der Praxis getestet. Darauf basierend wurde ein Pflichtenheft als Grundlage für die Ausarbeitung einer Massnahmenstudie ausgearbeitet. Die Verantwortlichen wurden im Rahmen eines im KPG-Bulletin vom Juni 2002 publizierten Artikels informiert. Um an die Gemeinden zu gelangen, wurden zudem die damals hängigen Subventionsgesuche von Bauherren von Sportanlagen beim Amt für Sport hinsichtlich der Möglichkeit einer Beratungsleistung geprüft und die betroffenen Gemeinden direkt angegangen.

Resultate

Bezüglich Beratungen entwickelte sich das Projekt nicht wie geplant, das Bedürfnis nach einer Beratungsleistung war gering. Dies lag zum einen daran, dass im Zeitfenster dieses TP nur sehr wenige Anlagen neu geplant oder umgebaut wurden, zum anderen, dass sich der Weg über die Subventionsgesuche als nicht optimal erwies, weil zum Zeitpunkt der Eingabe des Beitragsgesuches die wichtigen Entscheide bezüglich Standort und Verkehrserschliessung bereits gefällt waren.

¹ Experten: Kursleitende in Aus- und Fortbildungskursen für J+S-Leitende

PROJEKTPHASE II

Die Projektphase II (Sommer 2003 bis Januar 2004) war gekennzeichnet durch die geplante Zusammenführung von „Sportlich zum Sport“ mit New Ride. Die Bemühungen liefen parallel zum Abschluss der Projektphase I und hatten Auswirkungen auf die Ausrichtung einzelner TP. Die Idee war es, „Sportlich zum Sport“ in einen grösseren Kontext integrieren zu können. Dadurch sollten Synergien genutzt werden und eine Effizienzsteigerung erzielt werden können (s. auch Jahresbericht 2003, Kap. „New Ride“).

New Ride wollte diverse Projekte im Mobilitätsmanagement umsetzen. Nebst laufenden Aktivitäten wie beispielsweise Mobilitätsmanagement für Betriebe sollten weitere Projekte, welche eine Umlagerung des Verkehrs fördern, in den zu gründenden Verein „New Ride“ integriert werden. New Ride wollte ein Label als Auszeichnung für besonders umweltbewusste Betriebe / Vereine / Veranstalter / Anlagen schaffen; gleichzeitig sollte dieses Label auch als Anregung für andere dienen, vermehrt Anstrengungen im Umweltbereich zu unternehmen.

Als Grundlage für die Vergabe des Labels sollten die Ergebnisse einer Selbstbeurteilung (Rating) dienen. Diese Selbstbeurteilung sollte ein Stärke/Schwächen-Profil sichtbar machen und so auch helfen, die Beratungsdienstleistung zu optimieren.

Die Arbeit in der Projektphase II bestand deshalb zum einen aus der Erstellung der Rating-Unterlagen, zum anderen aus dem Durchführen der Test-Ratings zur Evaluierung der New Ride Bogen.

Im Januar 2004 zeichnete sich ab, dass die Gründung des Vereins „New Ride“ nicht gesichert war. Aus diesem Grund wurde auf eine Zusammenarbeit mit New Ride verzichtet und „Sportlich zum Sport“ als eigenständiges Projekt in der ursprünglich vorgesehenen Form weitergeführt.

a) Vereine

Zur Integration in New Ride wurden die Selbstbeurteilungsunterlagen für die Vereine erarbeitet. Die am Wettbewerb in Projektphase I teilnehmenden Vereine wurden um eine Beurteilung der neuen Unterlagen gebeten. Zudem wurden die Unterlagen von Trainerinnen und Trainern aus verschiedenen Sportarten (Einzel- und Mannschaftsport, Hallen- und Freiluftsport) getestet.

b) J+S

Schulung in 6 kantonalen J+S-Fortbildungskursen (Eishockey, Handball, OL, Segeln, Schwimmen, Landhockey)

Da für dieses TP das Erreichen der Projektziele effizienter auf nationaler Ebene gewährleistet werden kann, wurde Kontakt mit der zuständigen Bundesstelle aufgenommen. Zwei Gründe waren ausschlaggebend:

- nationale Strukturen von J+S mit den entsprechenden Kursvorgaben des Bundesamtes für Sport (BASPO);
- Rückzug der kantonalen Sportverwaltung aus der Projektleitung im Zusammenhang mit der Aufhebung des kantonalen Sportamtes im Zuge der Sparmassnahmen.

Die Kontakte mit der J+S-Leitung des BASPO waren vielversprechend, die Umsetzung wurde jedoch durch die parallel laufende Gesamterneuerung des J+S-Förderprogrammes erschwert.

Resultate

Die Unterrichtssequenz wurde in Fortbildungskursen mit aktiven J+S-Leitenden eingesetzt und erfolgreich getestet. Auf Entscheid der J+S-Leitung des BASPO wird das Aus- und Weiterbildungsangebot als freiwilliger Teil für die J+S-Kurse angeboten, steht aber in direkter Konkurrenz mit einer Vielfalt von anderen Projekten aus dem gesellschaftlichen Umfeld des Sportes und natürlich dem eigentlichen Kernauftrag, der methodischen und technischen Ausbildung in einer bestimmten Sportart.

c) Veranstaltungen

Zur Integration des Projektes in New Ride wurden Rating-Unterlagen erarbeitet, welche es ermöglichen sollten, in einer Selbstbeurteilung eine Standortbestimmung der Veranstaltung vorzunehmen. Aufgrund der Neu-Ausrichtung des Projektes auf New Ride wurden die Beratungen der Veranstalter eingestellt. Dafür wurden ausgewählte Veranstalter, welche sich in der Projektphase I hatten beraten lassen, um eine Evaluation des New Ride-Ratings gebeten.

d) Anlagen

Auch für Anlagen wurde ein Selbstbeurteilungs-Test erarbeitet, in welchem die Betreiber von Sportanlagen ihre Anlagen in Bezug auf umweltfreundliche Erschliessung und Ausstattung beurteilen konnten. Gemeinden, welche sich bei Energie-Schweiz engagieren, wurden um eine Stellungnahme zu den Unterlagen gebeten.

Resultate des Test-Ratings mit New Ride:

Die Idee eines Labels wurde kritisch beurteilt, denn

- die Angaben aus der Selbstbeurteilung sind nur schwer kontrollierbar und
- die hohe Fluktuation in der Führung der Vereine relativiert das Interesse und die Aussagekraft eines Labels.

Begrüsst wurde hingegen die Idee eines Ratings. Vom Rating wurde gefordert, sich flexibel an die vielfältigen (Organisations-)Formen und Inszenierungen des Vereinssports anpassen zu können. Gleichzeitig sollten die Beratungen weiterhin ein zentrales Element des Projektes bilden, da durch das direkte Gespräch mit den in Trainingsgruppen und Mannschaften tätigen Personen die besten Resultate erzielt werden konnten.

PROJEKTPHASE III

Die dritte Projektphase stand im Zeichen eines neuen Ansatzes zur Erreichung der Vereine: In Zusammenarbeit mit Pilotgemeinden sollten die Vereine und Veranstalter motiviert werden, Massnahmen für eine umweltfreundliche Anreise zu Training, Wettkampf und Veranstaltung zu ergreifen. Die Zusammenarbeit mit den Pilotgemeinden basierte auf der Idee, bestehende lokale Netzwerke zu nutzen und damit einen direkteren und persönlicheren Zugang zu den Vereinen zu erhalten.

Die Idee der Selbstbeurteilung aufgrund eines Ratings wurde von New Ride übernommen. Basierend auf den mit New Ride gemachten Erfahrungen wurde jedoch entschieden, das Rating elektronisch zu gestalten um die Handhabung und Auswertung zu vereinfachen.

Neben der Zusammenarbeit mit den fünf Pilotgemeinden wurde die Unterstützung der Verbände gesucht, um so an die Vereine im Kanton Bern zu gelangen.

Drei Fragen sollten in dieser Pilotphase geklärt werden:

- Führt die Zusammenarbeit mit ausgewählten Pilotgemeinden zu einer aktiveren Beteiligung von Vereinen und Veranstaltern?
- Sind die neu entwickelten Rating-Tools zur Beurteilung von Vereinen, Anlagen und Veranstaltungen tauglich und aussagekräftig?
- Kann „Sportlich zum Sport“ mit den vorgenommenen Anpassungen stärker in der sporttreibenden Bevölkerung verankert werden?

Wettbewerb und Rating liefen in der Zeitspanne von Juli – November 2004.

a) Vereine

Für die Vereine wurde ein Rating-Tool entwickelt und ein Wettbewerb ausgeschrieben.

In Zusammenarbeit mit den Pilotgemeinden haben sich am Pilotprojekt 2004 zehn Mannschaften beteiligt, welche sowohl ein "Vorher-" wie auch ein "Nachher-" Rating ausgefüllt haben. Zusätzlich haben sich drei Mannschaften zu Beginn beteiligt, dann allerdings die formellen Anforderungen zur Teilnahme am Wettbewerb nicht erfüllt.

Die meisten dieser Mannschaften verfügten gemäss Rating bereits über eine gute Ausgangslage betreffend Sportmobilität (s. auch Jahresbericht 2004). Es ist jedoch trotzdem gelungen, bei den 10 teilnehmenden Mannschaften den durchschnittlichen Anteil der umweltfreundlicher Mobilität von 70% auf 75% zu erhöhen (s. auch Kap. 5).

Optimierungspotenzial für die ausgewerteten Vereine gab es hauptsächlich bei der Anreise zu Auswärtsspielen/-wettkämpfen. Hier kann der Einsatz von Kleinbussen oder das vermehrte CarPooling zu wesentlichen Verschiebungen des Modal Splits führen. Da in vielen Gemeinden mit kleineren Vereinen die Distanzen zum Trainingsort relativ kurz sind, sollten die Sporttreibenden dazu animiert werden, häufiger mit dem Velo oder zu Fuss zum Training zu gehen. Dieses Anliegen muss beispielsweise auch in Elternabende getragen werden, weil diese häufig ihre Kinder und Jugendlichen ins Training chauffieren.

b) J+S

Die Bemühungen bei J+S wurden vertieft: Auf der Grundlage der bereits erprobten Unterrichtsmaterialien wurden Foliensätze und weitere Unterrichtshilfen erstellt und auf der Projekt-Homepage jedermann zugänglich gemacht. In allen Aus- und Weiterbildungskursen für J+S-Leitende in der ganzen Schweiz kann nun die Sequenz „Sportlich zum Sport“ optional als Unterrichtsangebot eingesetzt werden. Die Bekanntmachung der Unterrichtstools bei den J+S-Fachleiterinnen und -Fachleitern und den Kursleitungen konnte – nach der Information an der J+S-Fachleiterkonferenz² und der prominenten Platzierung von „Sportlich zum Sport“ auf der Homepage des BASPO im Herbst 2004 – mit vollem Engagement angegangen werden.

Anschliessend wurde „Sportlich zum Sport“ an der Verbandsdelegiertenkonferenz und der Jahreskonferenz aller kantonalen Sportamtschefs vorgestellt. Im Frühling 2005 wurden nochmals alle kantonalen J+S Amtsstellen im Rahmen ihres Newsletters mit allen notwendigen Informationen bedient.

c) Veranstaltungen

Ein Rating-Tool für Veranstalter wurde entwickelt. Die Sportveranstalter wurden von der BVE auf die Möglichkeit der Selbstbeurteilung aufmerksam gemacht. Insgesamt haben drei Organisationen ihre Veranstaltung mit dem Rating-Tool bewertet.

Der geringe Rücklauf lässt sich damit erklären, dass die Laufzeit für dieses TP zu kurz war: Viele Anlässe waren bereits vor dem Rating geplant und viele mögliche Massnahmen sind kurzfristig nicht umsetzbar. Mit der Kampagne konnten nur gerade diejenigen Veranstalter erreicht werden, welche in den Herbstmonaten noch Mobilitätsideen aufnehmen und gleich auch umsetzen konnten.

Aus den bewerteten Ratings lässt sich schliessen, dass nur schon durch eine gute Information der Teilnehmerinnen und Teilnehmern über die öV- und hpm- Anreisemöglichkeiten eine wesentliche Verbesserung des Modal Splits erreicht werden kann.

² Fachleiter sind nationale Verantwortliche in jeder von J+S anerkannten und unterstützten Sportart

d) Anlagen

Vier der fünf Pilotgemeinden haben eine oder mehrere Anlagen mit dem Rating-Tool bewertet.

Die Auswertung der Ratings zeigte, dass mit folgenden Massnahmen bereits wesentliche Verbesserungen in Richtung der Projektziele erreicht werden können:

- Aushängen von Informationen/Fahrplänen betreffend öffentlichen Verkehr;
- Aushängen von Informationen betreffend hpm mit Karten und Wegbeschreibungen;
- Bewirtschaftung der Parkplätze.

KOMMUNIKATION / MARKETING

Vereine

In der Projektphase I wurden die Vereine über den Wettbewerb „Bewegt ins Training“ zur Teilnahme am Pilot motiviert. Hierbei konnte jede Mannschaft eigene Ziele definieren und Massnahmen bestimmen, welche sie während eines Jahres umzusetzen hatte. Die Vereine und Sportverbände des Kt. Bern wurden über den Wettbewerb auf vielfältige Weisen informiert: Über die Tagespresse nach der Medienkonferenz von Frau Regierungsrätin Dori Schaer im März 2002, durch ein Mailing an Vereine und Sportverbände des Kt. Bern, an Delegiertenversammlungen, mittels Telefonaktionen bei Sportverbänden, Versand von Werbematerial in Verbandsmailings und Reminderkarten. Den zur Teilnahme am Wettbewerb angemeldeten Vereinen wurden zusätzlich noch in einer Informationsveranstaltung weitere Anregungen zur Durchführung des Wettbewerbes gegeben.

Für die Testphase von New Ride wurden 11 ausgewählte Trainerinnen und Trainer aus verschiedensten Sportarten einbezogen, welche die Testbogen ausfüllten und Verbesserungsvorschläge einbrachten. Diejenigen Vereine, welche sich am Wettbewerb „Bewegt ins Training“ beteiligt hatten, wurden ebenfalls um ihre Meinung über das Rating und New Ride gebeten.

In der Projektphase III wurde über die Pilotgemeinden ein neuer Weg gesucht, um an die Vereine gelangen. Die Pilotgemeinden informierten die Vereine alle schriftlich, teilweise wurden zusätzlich spezielle Veranstaltungen für die Sportvereine organisiert. Zwei Gemeinden schrieben sogar einen gemeinde-internen Wettbewerb aus.

Zusätzlich wurden die Vereine wiederum über die Verbände angesprochen. Die rund 70 Verbände im Kanton Bern wurden von der BVE angeschrieben und um Unterstützung für die Kampagne gebeten.

Es zeigte sich, dass die Mobilisierung der Vereine in starkem Mass vom persönlichen Engagement von Gemeindevertretern abhängt. Die Gemeinde mit dem stärksten Engagement erzielte auch die höchste Beteiligung am Rating. Bei mässigem Engagement, welches nicht auf persönlicher, gezielter Ansprache von Vereinen beruht, ist das Resultat - ähnlich wie bei anderen Marketing-Massnahmen - verhältnismässig bescheiden. Das lässt darauf schliessen, dass die Motivation zur Teilnahme an der Kampagne hauptsächlich über persönliche Kontakte zu bewerkstelligen ist.

Die Herausforderung liegt folglich in der Motivation der Gemeinden, sich aktiv bei „Sportlich zum Sport“ zu beteiligen. Die Pilotphase beschränkte sich auf die gezielte Auswahl von Gemeinden, welche bereit waren „Sportlich zum Sport“ zu unterstützen und welche sich häufig bereits schon früher im Umweltbereich engagiert haben (z.B. im Bereich „Energistadt“ o.ä.). Auch für zukünftige Projekte sollte auf die Zusammenarbeit mit Gemeinden gesetzt werden. Die Erfahrung zeigt, dass für die Mitarbeit einer Gemeinde die enge inhaltliche und persönliche Unterstützung durch einen Vertreter der Projektleitung entscheidend ist. Nebst dem Aufzeigen der Vorteile von „Sportlich zum Sport“ für die Gemeinden muss auf Freiwilligkeit gesetzt werden.

J+S

Zu Beginn des Projektes wurden die Ausbildungsunterlagen für J+S-Kurse an der kantonalen J+S-Chefexpertenkonferenz vorgestellt. Später wurden die Unterrichtssequenzen bei Kaderkursen eingesetzt. Zudem wurde das Unterrichtspaket auf gesamtschweizerischer Ebene bei J+S-Fachleiterinnen und -Fachleitern und den Jahresversammlungen der Vertreter der Verbände und der kantonalen Sportämter vorgestellt. Die Geschäftsleitung von J+S am BASPO konnte für eine Unterstützung der Kampagne „Sportlich zum Sport“ gewonnen werden, was einen optimierten Zugang zu den Kursleitenden und eine gute Verankerung des Projektes auf übergeordneter Ebene ermöglicht. Die Schulungsunterlagen können seit Oktober 2004 direkt via Homepage von J+S elektronisch bezogen werden, was die Breitenwirkung der Kampagne erhöht (im Jahr 2004 wurden gesamtschweizerisch in rund 2000 Kursen über 43'000 J+S-Leitende aus- und weitergebildet).

Veranstalter von Sportanlässen

Für die Projektphase I wurden diejenigen Organisatoren und Trägerschaften von Sportanlässen, welche im Jahr 2001/2002 vom Amt für Sport finanziell unterstützt wurden, in einem persönlichen Schreiben vom Amt für Sport und von der BVE angeschrieben. Sie wurden gebeten, die Kampagne zu unterstützen und konnten auch ihre Beratungswünsche angeben.

Für die Testphase von New Ride wurden diejenigen Veranstalter angeschrieben, welche sich im Rahmen der ersten Phase beraten lassen. Sie wurden um ihre Meinung über das Rating und New Ride gebeten.

In der dritten Projektphase hat die BVE rund 200 mittelgrosse und grössere Sportveranstalter im Kanton Bern, deren Veranstaltung im Vorjahr aus dem kantonalen Sportfonds unterstützt worden war, in einem Brief (d/f) angeschrieben und sie auf die neuen Angebote mit dem Rating-Tool für Veranstaltungen aufmerksam gemacht.

Zudem wurde die Kooperation mit der Polizei gesucht: Die für die Bewilligung von grösseren Veranstaltungen – sofern dafür Strassen tangiert werden - zuständige Kantonspolizei hat die um eine Bewilligung nachfragenden Vereine über „Sportlich zum Sport“ und auch das damit verbundene Angebot informiert. Die Informationen konnten somit sehr effizient an einen Teil der Veranstalter gelangen.

Anlagen

In der ersten Projektphase wurden die Anlagenbetreiber (rund 80% der bestehenden Sportanlagen sind in Gemeindebesitz) über einen Artikel im KPG- Bulletin vom Juni 2002 über das Projekt und das Beratungsangebot seitens der Projektleitung informiert. Als die Ausrichtung des Teilprojektes „Anlagen“ verändert wurde und Rating-Unterlagen verfügbar waren, wurden bei „Energie-Stadt“ aktive Gemeinden um einen Test der Unterlagen gebeten. Die Auswahl der Pilotgemeinden erfolgte über persönliche telefonische Kontakte mit den interessierten Gemeinden. Für die Projektleitung war es wichtig, bezüglich geografischer Lage und Grösse möglichst repräsentative Gemeinden für den Pilotversuch zu gewinnen, um so den Erfolg des Projektes objektiver messen zu können. Die Pilotgemeinden haben für gemeindeeigene Anlagen das Rating-Tool ausgefüllt.

INSTRUMENTE

Leitfaden / Mobilitätstipps

Die Leitfaden für Vereine, Veranstalter sowie Betreiber von Anlagen waren die ersten verfügbaren Unterlagen in gedruckter Form. Sie dienen den Verantwortlichen als Hilfestellung bei der Organisation eines Anlasses, des Trainings oder bei der Planung der Anlagen, so dass diese umweltfreundliche Lösungen für den entstehenden Sportverkehr umsetzen konnten. Aus diesen Leitfaden heraus entwickelten sich die zurzeit verfügbaren Mobilitätstipps, welche nebst allgemeinen Anregungen konkrete Tipps enthalten in den Bereichen Anfahrt, CarPooling, öffentlicher Verkehr, Information, Vereins-Leitbilder, Anreize für Teilnehmende an Sportanlässen sowie Erschliessung von Anlagen. Die Mobilitätstipps können direkt von der Homepage heruntergeladen werden.

Homepage

Die Homepage www.sportlichzumSport.ch fasst auf übersichtliche Weise die Ziele des Projektes zusammen, enthält Informationen zur Organisation des Projektes sowie Kontaktadressen. Während des Wettbewerbs für die Vereine erläuterte sie auch die Teilnahmebedingungen für den Wettbewerb. Nach Ablauf des Wettbewerbes konnte auch die detaillierte Auswertung hier eingesehen werden. Zudem können alle vorhandenen Unterlagen (Mobilitätstipps, Rating- Tool sowie die Unterrichtssequenzen für J+S) heruntergeladen werden. Die Homepage ist verlinkt mit den Seiten von J+S sowie mit der Mobilservice-Plattform, www.mobilservice.ch.

Rating-Tool

Mit dem Rating-Tool kann ermittelt werden, wo die Vereine / Veranstaltungen / Anlagen in Bezug auf die umweltfreundliche Gestaltung des von ihnen induzierten Verkehrs stehen. Zudem können vorhandene aber noch nicht ausgeschöpfte Potenziale abgeschätzt werden. Das Rating entstand zuerst in Papierform, später wurde eine elektronische Version mit Excel-Tabellen erarbeitet. Dabei galt es, ein Mittelmass zu finden zwischen den Genauigkeits-Anforderungen des bfe und der Benutzerfreundlichkeit. Um die Benutzerfreundlichkeit zu erhöhen, wurde ein elektronisches Rating-Tool entwickelt, welches – analog zur Steuererklärung – durch die Fragen leitet und eine automatische Auswertung ermöglicht. Das Tool ist einfach zu handhaben und klar aufgebaut; es hat sich aber gezeigt, dass bei der Auswertung der Resultate noch Optimierungspotenzial besteht. Bei einer Weiterführung des Projektes muss das Rating-Tool noch in gewissen Punkten überarbeitet werden (s. Anhang II).

Flyers

Die Flyers geben in kurzer und prägnanter Form einen Überblick über die Ziele des Projektes und haben in den diversen Projektphasen über die Angebote und den Wettbewerb informiert. Sie wurden jedem Versand beigelegt und der Polizei zur Weiterleitung an Veranstalter zur Verfügung gestellt.

J+S-Unterlagen

Für die Schulung bei J+S stehen sowohl eine umfassende Unterrichtssequenz (45-90 min) sowie eine kürzere Einheit (15 min) zur Verfügung. Sie enthalten die wichtigsten Informationen zum Thema „Sport und Verkehr“ und wertvolle Anregungen, wie eine umweltfreundliche Mobilität gewinnbringend im Alltag umgesetzt werden kann. Die Kursunterlagen können sportartspezifisch angepasst und mit Gruppenarbeiten, welche die Erfahrungen der Kursteilnehmenden einbeziehen, ergänzt werden.

5 Resultate

RESULTATE PRO TEILPROJEKT

Vereine

Zusammenfassend können aus den beiden für Vereine durchgeführten Wettbewerben folgende Schlüsse gezogen werden:

Wegen der Trägheit der Strukturen in Verbänden und Vereinen und der ehrenamtlichen Tätigkeit der überwiegenden Mehrheit der Verantwortlichen ist die Diffusion von Informationen an die Basis, zu Sporttreibenden bzw. ihren Trainerinnen und Trainern, anspruchsvoll und zeitaufwändig. Die z.T. sehr beschränkte Dauer der Wettbewerbe war diesbezüglich ein grosses Handicap – bis die Information ans richtige Ort gelangte, war der Wettbewerb vorbei. Zudem müssen für verschiedene Massnahmen grundsätzliche Entscheide von nur jährlich einmal stattfindenden Vereinsversammlungen eingeholt werden³. Fazit: Wettbewerbe müssen mit einer Vorlaufzeit von einem Jahr über mindestens ein Jahr durchgeführt werden.

Diejenigen Vereine allerdings, welche sich am Wettbewerb beteiligten, erzielten eine sehr beachtliche Verkehrsumlagerung und setzten oft kreative Ideen um. Die Teilnahme am Wettbewerb erfolgte aus persönlicher Betroffenheit, wobei meist bereits früher aktiv Massnahmen für eine gesunde und umweltfreundliche Sportmobilität ergriffen worden waren. Obwohl also die meisten dieser Vereine bereits eine relativ gute Ausgangslage hatten, konnten mit vertretbarem Aufwand sehr positive Resultate und beachtliche Umlagerungen erzielt werden.

In vielen Vereinen besteht das Hauptproblem heute in der Rekrutierung der ehrenamtlichen Leiterinnen und Leiter und der Funktionäre – eine gesellschaftliche Problematik, die mit den Wertveränderungen im Zusammenhang steht. Auf immer weniger Schultern verteilt, gilt es den Kernauftrag, das geregelte Durchführen attraktiver sportlicher Angebote, zu bewältigen. Vom BASPO und von Swiss Olympic initiiert, werden eine Vielzahl von Projekten aus dem gesamtgesellschaftlichen Sport-Umfeld an die Sportvereine herangetragen: „clean and cool“, „Sport rauchfrei“, „Grosse helfen Kleinen“ sowie die Projekte gegen sexuelle Ausbeutung, gegen Gewalt im Sport oder für Fairplay u.a.m. „Sportlich zum Sport“ steht hier also in einer langen Reihe mit anderen Anliegen, die die Vereinsverantwortlichen gelegentlich schlicht überfordern. Hinzu kommt, dass für Verkehrsprobleme oft keine direkte Betroffenheit besteht - damit sinkt auch die Motivation, sich am Projekt zu beteiligen.

Fazit: Verkehrsumlagerungen sind sehr wohl möglich und ein gewaltiges Umlagerungspotenzial ist vorhanden. Die grosse Herausforderung besteht in der Motivation der Vereine, sich der Thematik anzunehmen und sie für Verbesserungen zu motivieren.

Effektive Umlagerungen: Beim ersten Wettbewerb erzielten die sieben teilnehmenden Vereine mit insgesamt 272 beteiligten Aktiven eine Umlagerung zu einem umweltfreundlichen Verkehr von insgesamt 9.5%. Als sehr effizient erwiesen sich insbesondere Massnahmen zur vermehrten Nutzung des öffentlichen Verkehrs und hpm sowie eine gesteigerte Auto-Auslastung (CarPooling). Am Ende des Wettbewerbes lag der Anteil des umweltfreundlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen bei 88%.

Beim zweiten Wettbewerb beteiligten sich 10 Mannschaften mit insgesamt 170 Aktiven. Es konnte eine Reduktion der gefahrenen Autokilometer von bis zu 43% erzielt werden; im Schnitt wurde eine Reduktion von 24% erzielt. Damit konnte der Anteil des MIV am Gesamtverkehrsaufkommen um durchschnittlich 30% auf einen Anteil von 25% reduziert werden.

Auch hier erwiesen sich CarPooling respektive der Einsatz von Kleinbussen für Wettkämpfe sowie das vermehrte Umsteigen auf hpm als effizienteste Massnahmen.

³ Mit den gleichen Problemen kämpfen im aktuellen UNO-Jahr des Sports und der Sporterziehung auch verschiedene weit besser dotierte Wettbewerbe.

Um bei den Vereinen weitere Verbesserungen zu erzielen, sollten Massnahmen in folgenden Bereichen ergriffen werden:

- Integration von umweltfreundlichen Ansätzen im Vereinsleitbild, so dass Lösungen zur Reduktion des Sportverkehrs höhere Priorität erhalten (z.B. Bestimmen eines/r Mobilitätsverantwortlichen im Verein);
- Unterstützung der Trainingsleiterinnen und Trainer durch den Verein (beispielsweise in Form von Anreizen);
- vermehrte Sensibilisierung der Trainerinnen und Trainer; hier ist die Zusammenarbeit mit J+S im Bereich der Aus- und Fortbildung von grossem Nutzen;
- Unterstützung durch die Gemeinde bei der Erstellung von Belegungsplänen (Bsp. Berücksichtigung der Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs);
- Unterstützung der Vereine durch die Gemeinde bei der Bereitstellung umweltfreundlicher und sicherer Kleinbusse (z.B. Pool, Kooperation Mobility);

Von grosser Bedeutung ist auch die Bereitschaft der Gemeinden, die Sportanlagen gut zu erschliessen und sichere Abstellplätze für Velos zur Verfügung zu stellen (siehe auch TP Anlagen).

Veranstalter

Es zeigte sich, dass der Beratungsbedarf bei Veranstaltern vorhanden ist, das Angebot jedoch nur wenig genutzt wurde. Es wurden vor allem diejenigen Veranstalter aktiv, bei denen sich ein akutes Problem, insbesondere im Bereich der Parkplätze, aufdrängte - sei es wiederkehrend, wie beispielsweise bei Meisterschaftsspielen, oder sei es bei einmaligen Wettkämpfen an kritischen Orten, beispielsweise in Städten mit reduziertem Parkplatzangebot.

Aufgrund der eingeschränkten Einflussmöglichkeiten eines Veranstalters auf die Erschliessung der Anlage oder auf die Parkplatzbewirtschaftung setzten die Veranstalter hauptsächlich auf Massnahmen im Informationsbereich; Beispiele können Beilage 3 entnommen werden. Mit diesen Massnahmen konnte eine Reduktion der anreisenden Autos um bis zu 50% erzielt werden. Interessant sind auch Anreize zur umweltfreundlichen Anreise der Aktiven z.B. mit Gutscheinen oder Startgeld-Vergünstigungen, doch verfügen gerade kleinere Vereine nicht über die dafür erforderlichen finanziellen Mittel. Häufig bilden nämlich Sportveranstaltungen eine der Haupteinnahmequellen der Vereine.

Die geringe Beteiligung am Pilotprojekt lässt sich auch dadurch erklären, dass die Pilotphase relativ kurz angesetzt war und viele Veranstalter ihren Anlass bereits durchgeführt oder bereits soweit geplant hatten, dass keine Anpassungen mehr vorgenommen werden konnten. Sinnvoll wäre es deshalb, wenn die Veranstalter gleich zur Beginn der Planungsphase erreicht werden könnten. Dies könnte, mindestens bei bewilligungspflichtigen Anlässen, über die für die Bewilligung zuständigen Stellen (Gemeinde, Polizei) geschehen. Da sich die meisten Veranstalter aus Vereinskreisen rekrutieren, ist langfristig auch für dieses TP eine Sensibilisierung in den J+S- Aus- und Fortbildungskursen sowie – darauf wurde im Projekt verzichtet – über die Funktionärsausbildungen der nationalen Sportverbände und von Swiss Olympic erfolgsversprechend.

Von Seiten der Gemeinden bestehen im Bereich der Veranstaltungen folgende noch wenig genutzte Möglichkeiten:

- Aktive Unterstützung der Organisation, beispielsweise durch Bereitstellung zusätzlicher Transportmöglichkeiten;
- generelle oder auf den Anlass befristete Parkplatzbewirtschaftung;
- koppeln der finanziellen Unterstützung (z.B. kostenlose Benützung der Sportanlagen) an Mobilitäts-Konzepte.

J+S

Aufgrund der bereits ausgefüllten und vor allem sportartspezifisch ausgerichteten Programme der J+S-Kurse hat die Leitung von J+S am BASPO entschieden, das TP nicht als obligatorischen, sondern als freiwilligen Teil der Kurse anzubieten.

Aus der grossen Palette von Projekten aus dem gesellschaftlichen Umfeld des Sports (siehe „Resultate Vereine“) wurde das Thema „Keine sexuelle Gewalt im Sport“ als obligatorisches Fortbildungsthema für 2005/06 ausgewählt. Obwohl „Sportlich zum Sport“ von vielen Kursverantwortlichen grosse Zustimmung erfährt, wurde dieses Thema wegen des bereits reich befrachteten Programms bei J+S-Kursen erst vereinzelt in Kursen eingesetzt (7 schriftliche Kurs-Rückmeldungen liegen für die ersten fünf Monate 2005 vor). Nach der Information der J+S-Fachleitenden über die neuen, elektronischen verfügbaren Instrumente im Herbst 2004 wurden die Unterrichtsmittel in den Zentralkursen⁴ folgender Sportarten in den ersten Monaten des 2005 vorgestellt: Eishockey, Handball, Tennis, Unihockey. Bereits fest eingeplant ist das Thema für die im Laufe des Jahres 2005 stattfindenden Zentralkurse im Badminton, im Fussball, im Geräteturnen und im Fach Lagersport/Trekking. Weitere Sportarten sind noch offen.

In der Schulung von J+S-Leitenden liegt ein grosses Potenzial: Leitende werden direkt angesprochen und können selbständig konkrete Massnahmen umsetzen; sie sind Vorbilder für „ihre“ Jugendlichen und diese lassen sich einfacher dazu motivieren, andere Bewegungsformen auszutesten, weil sie noch nicht gewohnheitsmässig das Auto für die Wege zum Sport benützen. Wie engagiert sich die Kursleitenden in den nächsten Jahren mit dem Sportverkehr auseinandersetzen und das Thema in ihre Aus- und Fortbildungskurse integrieren, lässt sich noch nicht beurteilen. Erst die Umsetzung an der Basis – in den Vereinen und im individuellen Sport – wird, als nächster Schritt, die gewünschte Breitenwirkung erzielen.

Noch nicht ausgeschöpfte Möglichkeiten zur Integration des Thema „Sportmobilität“ in der Aus- und Fortbildung von Leitenden:

- Promotion über alle kantonalen J+S-Amtsstellen (wie zum Beispiel im Kanton Bern);
- Verknüpfung des Moduls mit anderen Projekten aus dem gesellschaftlichen Umfeld des Sport des BASPO oder von Swiss Olympic (Bsp. Prix Ecosport);
- vertiefen der Kontakte mit den Universitäten und den Fachhochschulen, welche Studien in den Bereichen Sport, Verkehr, Umwelt etc. anbieten;
- Lancierung einer Kampagne zu Sport und Verkehr auch auf nationaler Ebene.

Anlagen

Das Konzept wurde im Verlauf des Projektes geändert, da es sich gezeigt hat, dass der Bedarf nach einer umfassenden Standort- und Verkehrsberatung auf Grund der kleinen Zahl von Neuanlagen gering ist. Der Fokus wurde auf die Bewertung bestehender Anlagen und auf Vorschläge für die Optimierung derer Erschliessung gelegt.

Bei den mit dem Rating-Tool bewerteten Anlagen ergaben sich folgende Optimierungsmöglichkeiten:

- die Erschliessung der Anlagen für Fahrräder, Skates und Fussgänger verbessern (Rad- und Fusswege, bessere Signalisation) und in offiziellen Gemeindepublikationen bekannt zu machen;
- Aushang von Übersichtsplänen mit den geeigneten Wegen für hpm;
- Aushang von Fahrplänen des öV;
- Bewirtschaftung der Parkplätze, evtl. in Rahmen eines allgemeinen Parkplatzkonzeptes;
- Belegungspläne der Sportanlagen auf den öV abstimmen.

⁴ Zentralkurse: Zusammenzüge der Kurskader der kantonalen und verbandsinternen Kurse für Leitende

POTENZIAL

Die beiden Wettbewerbe und das Pilotprojekt mit den Gemeinden haben gezeigt, dass das Umlagerungspotenzial bei den Vereinen beträchtlich ist. Liessen sich die erzielten Umlagerungen von rund 10% gesamtschweizerisch umsetzen, so könnten jährlich bis zu 600 Millionen im Auto zurückgelegte Personenkilometer eingespart werden⁵. Bedenkt man, dass die am Wettbewerb teilnehmenden Vereine bereits einen beachtlichen Anteil an öV und hpm aufwiesen (es sich also um bereits „sensibilisierte“ Personen handelte), so lässt sich erahnen, welches gewaltige Umsteigepotenzial auf Vereinsebene besteht.

Bei den Veranstaltungen weisen diejenigen mit wirklich grossen Besucher- oder Teilnehmerzahlen meist gute Verkehrskonzepte aus. Bei den mittleren und kleinen Veranstaltungen bestehen ohne spezielle materielle Anreize nur bei einer beschränkten Zahl von Anlässen grössere Chancen für ein Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.

Einflussmöglichkeiten haben

- die Kantone über ihre finanziellen Beiträge aus den Sport-Toto-Mitteln;
- die Polizei im Rahmen der bewilligungspflichtigen Veranstaltungen;
- die Gemeinden über die Vergabe der Sportanlagen.

KOMMUNIKATIONS- UND MOTIVATIONSSTRATEGIEN

Für den Erfolg des Projektes waren 2 Fragen entscheidend:

1. Wie können die Sportler und Sportlerinnen oder die Veranstalter erreicht werden?
2. Wie können die Sportler und Sportlerinnen oder die Veranstalter motiviert werden, die vorgeschlagenen Massnahmen umzusetzen und so ihr Mobilitätsverhalten zu ändern?

Im Verlauf des Projektes wurden mehrere Strategien auf ihre Umsetzbarkeit und Resonanz getestet. Im folgenden werden die angewandten Kommunikations- und die Motivationsstrategien bewertet:

Strategie	Zeitlicher Aufwand	Finanzieller Aufwand	Resonanz / Erfolg	Bewertung
Kommunikation				
Versand an Vereine (Massenversand ohne persönlichen Kontakt)	Hoch	Hoch	Gering	-
Nutzung der offiziellen Kanäle (wie Verbandsorgane, öffentliche Stellen)	Mittel	Hoch	gut bei Verbänden, gering bei Aktiven	-
Einbindung der Gemeinden und Ansprache der Vereine über die lokalen Netzwerke (Nutzung persönlicher Beziehungen)	Hoch	Gering	Gut	+
Medien / Öffentlichkeitsarbeit	Hoch	Mittel	Gut (als Begleitmassnahme)	+
Homepage	Mittel	Mittel	Gut (Als Informationsvermittler)	+
Motivation/Anreize				
Integration des Themas in J+S Kurse	Gering	Gering	Vermutlich gut; Messbarkeit aufwändig	+
Studierende in Sportstudien	Mittel	Gering	Vermutlich gut; Messbarkeit aufwändig	+

⁵ Die Berechnungen basieren auf NFP 41: „Daten zum Freizeitverkehr“. Die Kennzahlen weisen darauf hin, dass alleine durch Training und Besuch von Wettkämpfen die Sportlerinnen und Sportler in der Schweiz 7.9 Mrd Personenkilometer produzieren, davon entfällt auf den MIV ein Anteil von 78%.

Ansprache und persönliche Beratung subventionierter Veranstalter	Mittel	Mittel	Gut	+
Durchführung eines Wettbewerbs mit finanziellen resp. Sachpreis-Anreizen	Hoch	Hoch	Resultate gut; Beteiligung gering, wenn Zeitraum kurz	+/-

Kommunikationsstrategien

Betrachtet man die Kommunikationsstrategien in Bezug auf ihren Erfolg, so waren diejenigen Strategien am erfolgreichsten welche auf persönlichen Kontakten und direkter Ansprache beruhten. Diese Massnahmen sind zwar kostengünstig, was die eingesetzten Materialien betrifft, aber sehr zeitaufwändig und eignen sich schlecht für eine flächendeckende Umsetzung. Der Versand von Unterlagen direkt an die Vereine hat hingegen nur wenig Resonanz ausgelöst.

Die effektive Wirksamkeit der Kommunikation über die Sportverbände lässt sich aufgrund der kurzen Pilotphase nicht abschliessend beurteilen. Die Rückmeldungen der Verbände lassen darauf schliessen, dass diese das Projekt sehr positiv aufnehmen, dass sie jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt - im Rahmen eines generellen jährlichen Versandes - in der Lage sind, die Vereine zu informieren. Bei einer Weiterführung von „Sportlich zum Sport“ oder bei der Durchführung eines ähnlichen Projektes in der Freizeit sollte dieser Weg nochmals versucht werden.

Publizierte Artikel zum Projekt, beispielsweise im VIA oder in der Freizeitverkehrsstrategie des ARE, hatten eine grosse Resonanz, insbesondere bei öffentlichen Stellen. Eine Motivation zur Teilnahme von Aktiven konnte daraus nicht nachgewiesen werden. Allerdings war das Projekt auf den Kanton Bern beschränkt, so dass möglicherweise Interessenten durch diese Einschränkungen abgeschreckt wurden.

Die Homepage erweist sich als taugliches Informationsmittel und machte auf das Projekt aufmerksam. Insgesamt wurden mehrere Anfragen von interessierten Stellen und von Studierenden bearbeitet; so flossen beispielsweise Erkenntnisse aus dem Projekt in Seminararbeiten am Institut für Sport und Sportwissenschaft der Uni Bern und an der FH Basel.

Motivationsstrategien

Die Wettbewerbe vermochten die Vereine nur in beschränktem Ausmass zur Teilnahme am Projekt motivieren. Die Bilanz fällt insbesondere in Anbetracht des mit der Organisation und Durchführung des Wettbewerbes verbundenen Aufwandes unbefriedigend aus. Klar ist, dass die im Rahmen des Projektes zur Verfügung stehenden Zeitfenster zu kurz waren. Unklar ist, ob die geringe Anzahl Teilnehmende auf den mit dem Wettbewerb verbundenen Aufwand für die Aktiven, auf ein geringes Interesse an der Thematik im Allgemeinen oder auf das im Vergleich zu anderen Wettbewerben nicht allzu hohe Preisgeld zurückzuführen ist. Zu vermuten ist, dass der Verkehr nicht als ein Problem empfunden wird, für welches man bereit ist, Gewohnheiten zu überdenken und abzulegen oder sich ganz allgemein zu engagieren. Zudem ist zu bedenken, dass auf nationaler Ebene ähnliche Wettbewerbe und Projekte laufen, welche in einem gewissen Sinne in Konkurrenz zu „Sportlich zum Sport“ stehen (Bsp. Prix Ecosport).

ERKENNTNISSE

Der grösste Knackpunkt bei einem auf Freiwilligkeit beruhenden Projekt wie „Sportlich zum Sport“ liegt bei der Motivation zur Teilnahme. Den besten Erfolg zeitigen Motivationsstrategien, welche auf persönlichen Kontakten beruhen; diese Strategien sind jedoch nicht auf einer grösseren Ebene umsetzbar. Die Einbindung der Gemeinden hat sich als ein effizienter und effektiver Weg erwiesen, um die Sportlerinnen stärker am Projekt zu beteiligen. Auch hier liegt der Schlüssel zum Erfolg jedoch bei den persönlichen Kontakten – einerseits, um die Gemeinden für die Teilnahme bei „Sportlich zum Sport“ zu motivieren, andererseits im Engagement der Gemeinde selbst. Der Motivation zur Teilnahme muss deshalb auch bei künftigen Projekten grosse Beachtung geschenkt werden. Eine befriedigende Teilnahme wird jedoch nur erreicht werden, wenn Sportlerinnen und Sportler vermehrt für die Verkehrsproblematik sensibilisiert werden können und wenn sie einen persönlichen Nutzen in der Verhaltensänderung erkennen können. Wettbewerbe allein genügen nicht; eine erfolgreiche Kampagne benötigt effiziente Begleitmassnahmen und persönliche Unterstützung seitens der Projektleitung.

In der Aus- und Weiterbildung von J+S-Leitenden scheint das grösste Potenzial für eine längerfristige Anpassung des Verkehrsverhaltens zu stecken.

6 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

FAZIT

Die Motivation der Teilnehmenden stellte sich als grösste Herausforderung des Projektes heraus. Zum einen lag das daran, dass alles auf Freiwilligkeit beruhte und keinerlei Konsequenzen bei Nicht-Teilnahme zu befürchten waren. Die Anreize in Form der Wettbewerbe schienen nicht ausreichend zu sein, die Motivationshürde zu überwinden. Zum anderen lässt sich generell feststellen, dass Umweltprobleme weitgehend aus dem öffentlichen Bewusstsein verdrängt wurden. Lieferten noch in den 60er und 80er-Jahre Umweltthemen (Atomkraft, Waldsterben o.ä.) dominierende Schlagzeilen, so ist heute die Umwelt auf dem Sorgenbarometer weit nach hinten gerutscht. Einzig der Verkehr wird noch als schwerwiegenderes Problem betrachtet, die Bereitschaft des Einzelnen, sich in seiner eigenen (Auto)-Mobilität einzuschränken, ist jedoch gering. Somit ist es auch schwieriger, einzelnen Sportlerinnen und Sportler für eine umweltfreundliche Anreise zu motivieren. Erschwerend kommt hinzu, dass für die Beteiligten oft kein konkreter Nutzen für sich selbst ersichtlich wird. Die Bereitschaft, auf etwas zu Gunsten des Gemeinwohls zu verzichten, muss als gering bezeichnet werden.

In der rund 4-jährigen Projektphase wurden in Kenntnis der Problematik der Freiwilligkeit aller Massnahmen mehrere Ansätze zur Verankerung des Projektes bei der sporttreibenden und in Vereinen aktiven Bevölkerung getestet. Da „Sportlich zum Sport“ das erste Projekt überhaupt war, welches sich der Sportmobilität ganzheitlich (eben aus der Perspektive der 4 Teilprojekte) annahm, mussten die einzelnen Projektphasen in einem iterativen Lernprozess angegangen werden. Nebst der konkreten Reduktion von gefahrenen Autokilometern im Sport war eines der wichtigsten Ziele von „Sportlich zum Sport“, Wege aufzuzeigen wie ein solches Projekt auf einfache aber effiziente Weise umgesetzt werden kann. Insofern war der Weg das Ziel.

Der zuletzt im Pilotprojekt mit den Gemeinden getestete Lösungsansatz scheint erfolgsversprechend. Vier Komponenten erscheinen für eine erfolgreiche Umsetzung zentral:

- **Einbezug der Gemeinden:** Können die Gemeinden von der Notwendigkeit des Projektes überzeugt werden, so sind sie ein idealer Partner für die Motivation der Sportlerinnen und Sportler. Sie haben direkte Einflussmöglichkeiten auf Veranstalter und Sporttreibende und gerade in kleineren Gemeinden sind viele persönliche Beziehungen vorhanden. Hierbei gilt es, den Gemeinden den eigenen Nutzen bei einer Teilnahme am Projekt aufzuzeigen.
- **Auflagen statt Tipps:** Die Arbeit mit positiven Anreizen genügt im Mobilitätsbereich offensichtlich nicht. Es ist deshalb unbedingt anzustreben, gewisse Leistungen, welche die Sportvereine oder Veranstalter von den Gemeinden und anderen öffentlichen Stellen erhalten (Anlagen-Zuteilung, Subventionen etc.) an bestimmte Auflagen zu binden (z.B. Verkehrskonzept bei Veranstaltungen).

- **Einsatz einfacher und selbsterklärender Hilfsmittel:** Auch wenn das vorliegende Rating-Tool noch einige Kinderkrankheiten aufweist, so wird doch der Ansatz der Selbstbeurteilung positiv beurteilt; die Auflistung möglicher Massnahmen spornt zudem an, sich über die eigenen Möglichkeiten Gedanken zu machen.
- **Beratung:** In persönlichen Beratungen kann auf die individuellen Bedürfnisse von Vereinen und Veranstaltern eingegangen werden. Die Beratung kann zudem meist die Befürchtung vor zu grossem Zusatzaufwand abbauen und erhöht so die Motivation, konkrete Massnahmen umzusetzen.

Es hat sich jedoch gezeigt, dass eine Testdauer von 4 Monaten nicht ausreicht, um eine abschliessende Beurteilung vornehmen zu können. Deshalb soll eine Weiterführung des Projektes auf eine längerfristige Umsetzung von mindestens einem Jahr (plus die notwendige Vorlaufzeit für die Information) setzen. Erst dann kann bestimmt werden, ob die eingeschlagene Richtung tatsächlich stimmt. Zur Erhöhung der Effizienz sollten zudem die mit dem Rating-Tool abgegebenen Beurteilungen laufend überprüft und darauf basierend mit den Vereinen ein Umsetzungskonzept erarbeitet werden.

CHANCEN ZUR UMSETZUNG

„Einfache Massnahme - grosser Erfolg“: Bereits mit geringem Aufwand kann im Sport eine beachtliche Umlagerung auf umweltfreundliche Mobilität erzielt werden. So genügt es beispielsweise bereits, dass zwei oder drei Personen nicht mehr individuell, sondern gemeinsam mit dem Auto ins Training fahren, um eine deutliche Reduktion der Autokilometer zu erzielen.

Wie es sich in der Zusammenarbeit mit den Pilotgemeinden gezeigt hat, ist vielerorts in den Gemeinden das Interesse vorhanden, dass Verkehrsaufkommen im Zusammenhang mit dem Sport zu reduzieren. Gerade aus der Anwohnerschaft bei Sportanlagen häufen sich die Reklamationen und die politischen Vorstösse. Auf der Suche nach Lösungen können die Erfahrungen von „Sportlich zum Sport“ nützliche Hilfestellungen liefern.

NUTZUNG DER ERFAHRUNGEN UND INSTRUMENTE FÜR ANDERE FREIZEITBEREICHE

Die gemachten Erfahrungen lassen sich ohne grossen Aufwand auch für andere organisierte Freizeitbeschäftigungen nutzen. So stellen sich im Vereinswesen unabhängig von der gewählten Freizeitbeschäftigung dieselben Fragen – betrifft es nun den Kirchenchor, die Feldmusik oder den Fussballklub. Auch bei den Veranstaltungen stellt sich die Frage des Mobilitätskonzepts und die Organisation der Anreise für Aktive und Zuschauerinnen und Zuschauer im selben Umfang. Somit könnte der Projekttitle „Sportverkehr“ ohne weiteres zu „Vereinsverkehr“ mutiert werden.

Insofern stellt sich die Frage, ob in zukünftigen Projekten die Gemeinden nicht besser ein umfassenderes Mobilitätsprojekt Freizeitverkehr/Vereinsverkehr realisieren sollten. Mit praktisch demselben Aufwand lässt sich so das gesamte Vereinswesen erreichen. Aufgrund der noch grösseren Reichweite lassen sich auch die eingesetzten Mittel besser rechtfertigen.

Eine Ausweitung des Projekts ermöglicht es, das Thema Freizeit/Vereinsverkehr einfacher in bestehende Aktionen und Kampagnen zu integrieren. Es ist auch vorstellbar, analog dem 22. September einen nationalen Aktionstag „Ohne Auto ins Training“ oder „Ohne Auto ins Musiklokal“ zu lancieren.

EMPFEHLUNGEN

„Sportlich zum Sport“ hat gezeigt, dass beim Sport und im Freizeitbereich allgemein ein grosses Potenzial für eine Umlagerung auf umweltfreundlichen und gesunden Verkehr besteht. Für eine erfolgreiche Umsetzung zukünftiger Projekte empfehlen wir:

- Sicherung des erarbeiteten Know hows, indem eine minimal besetzte Informationsstelle eingerichtet wird (Auskunftsstelle für interessierte Stellen des Bundes, der Kantone und der Gemeinden, Sicherstellung des Fortbestandes der Homepage, Weiterentwicklung des Rating-Tools);
- Weiterführung und Weiterentwicklung der Aktivitäten im Bereich J+S, in Zusammenarbeit mit dem BASPO und den verantwortlichen Stellen bei J+S;
- Aktive Beratung von Gemeinden aus der ganzen Schweiz, welche Massnahmen im Bereich des Sport- und Vereinsverkehrs umsetzen wollen;
- Integration der verschiedenen im Freizeitverkehr interessierten Institutionen und Verwaltungsstellen auf nationaler und kantonaler Ebene in ein umfassendes Projekt, um Doppelspurigkeiten zu vermeiden und grösstmögliche Synergien zu erreichen: neben den 4 bisher beteiligten Bundesämtern are, BAG, BASPO und energie schweiz sind Swiss Olympic, ASTRA und BUWAL sowie grundsätzlich alle interessierten Stellen aus den Bereichen Raumplanung, Sportanlagenplanung; Freizeitverkehr; Langsamverkehr etc. mögliche Partner; besondere Synergiepotenziale sind bei einer Zusammenarbeit mit den Energiestädten und mit MOBILSERVICE zu erkennen;
- Erforschung weiterer Ansätze für die Einbindung der Aktiven.

Letztendlich ist es entscheidend, dass sich die Verantwortlichen auf den verschiedenen Ebenen des Sports (des privatrechtlichen und des öffentlich-rechtlichen) der Mobilitätsproblematik bewusst werden und einen Gewinn in einer umweltfreundlichen Sportmobilität erkennen können. Die gewählten Instrumente und die umzusetzenden Massnahmen sollen klar, einfach handhabbar und verständlich sein.

Dann sollte es gelingen, dass der Sport mit seinem riesigen Wirkungskreis von rund 20'000 Sportvereinen in der Schweiz und jährlich über einer halben Million Jugendlicher in J+S-Angeboten einen aktiven Beitrag zur Umsetzung von nationalen und kantonalen Verkehrsstrategien zu leisten vermag.

ANHÄNGE

Anhang I: Vorschläge zur Weiterführung des Projektes

Anhang II: Erläuterungen zum Rating Tool

BEILAGEN

- Jahresberichte 2002, 2003 und 2004
- Echo in der Presse
- Ausgewiesene Anstrengungen der Vereine / Verbände
- Flyers der Kampagne 2004
- Zur Verfügung stehende Instrumente; Stand Juni 2006