

Themendossier 6: Freizeitmobilität

1. Freizeitmobilität unter der Lupe

Die grössten Distanzen legen die Menschen in der Schweiz nicht etwa auf dem Weg zur Arbeit, sondern in der Freizeit – in den Ferien, an Wochenenden oder auch im Alltag – zurück. Dazu trägt insbesondere der Flugverkehr mit deutlich längeren Distanzen bei. Die nachfolgenden Zahlen¹ belegen die Bedeutung des Freizeitverkehrs eindrücklich:

- Der Freizeitverkehr ist mit einem Anteil von 40% an den insgesamt zurückgelegten Distanzen (Abbildung 1) und 37% aller Wege der wichtigste Verkehrszweck.
- Eine Person legt pro Tag durchschnittlich 1,3 Freizeitwege zurück.
- Ein Freizeitweg ist durchschnittlich 12 km lang und dauert 37 Minuten. Am Wochenende sind es 16 km und 43 Minuten.
- Fast die Hälfte der Zeit (47%), welche wir unterwegs sind, investieren wir in Freizeitmobilität.

¹ Strategie Freizeitverkehr 2002. Bericht des Bundesrates zur Strategie für einen nachhaltigen Freizeitverkehr. www.are.admin.ch

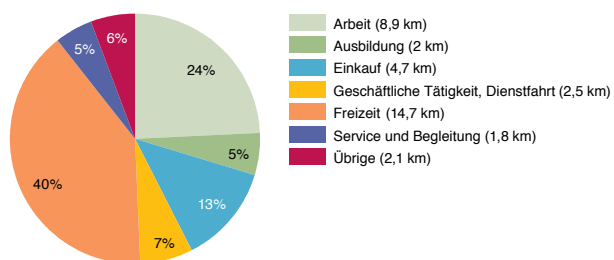


Abbildung 1: Anteil des Freizeitverkehrs am Gesamtverkehr (Tagesdistanz nach Verkehrszweck)

Quelle: Mobilität und Verkehr. Taschenstatistik 2015. Bundesamt für Statistik (BFS), www.bfs.admin.ch

Was ist Freizeitverkehr?

Doch was gilt eigentlich als Freizeitverkehr? Gehören ein Shopping-Ausflug oder das Fussballtraining auch dazu? Der Begriff Freizeit beinhaltet vielfältige Tätigkeiten und lässt sich nicht gleichsetzen mit der Zeit, in der nicht der Berufstätigkeit nachgegangen wird. Der Bundesrat definiert den Begriff in seiner Strategie zum Freizeitverkehr¹ wie folgt: «Freizeitverkehr ist – unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel – jener Verkehr, der in Zusammenhang mit Freizeittätigkeiten (Tätigkeiten des Menschen für Erholung und Abwechslung) entsteht. Kein Freizeitverkehr in diesem Sinne ist Verkehr für unbezahlte Arbeit wie Hausarbeit, Betreuen und Begleiten von Kindern und älteren Menschen, unbezahlte Mitarbeit in Vereinen und politischen Organisationen.»

Konkret gliedert sich der Freizeitverkehr in folgende Kategorien:

- Besuch (von Verwandten und Bekannten)
- Gastronomiebesuch
- nicht-sportliche Aussenaktivitäten
- aktiver Sport (Training, Wettkampf etc.)
- passiver Sport (Besuch von Sportveranstaltungen)
- Medizin, Wellness
- (Besuch von) Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen
- weitere Freizeitaktivitäten

Diese Auflistung der Kategorien zeigt: Freizeitverkehr ist so individuell und bunt wie unsere Freizeitgestaltung. Die Abgrenzung zu anderen Verkehrszwecken ist mitunter nicht ganz einfach: So gelten die Wege für den täglichen Lebensmitteleinkauf nicht als Freizeit, der Shopping-Ausflug mit Freunden jedoch als Freizeitbeschäftigung und damit als Freizeitverkehr.

Rund ein Fünftel der Freizeitwege wird für Besuche von Verwandten, Bekannten und Gastronomie sowie für nicht-sportliche Aussenaktivitäten (z. B. Spaziergänge) aufgewendet. Aktiver Sport ist der Grund für jeden achten zurückgelegten Freizeitweg.



Entwicklung des Freizeitverkehrs in den letzten Jahrzehnten

Über die letzten Jahrzehnte lässt sich ein deutlicher Anstieg des Freizeitverkehrs hin zum wichtigsten Verkehrszweck beobachten.

Die Entwicklung hängt einerseits mit der Zunahme des verfügbaren Zeitbudgets für die Freizeit und dem stark gewachsenen Freizeitangebot zusammen, andererseits mit der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätsangebote.

- **Verfügbare Freizeit:** Die verfügbare Freizeit hat sich in den letzten 40 Jahren rund vervierfacht. Freizeit dient nicht mehr nur primär der Erholung von der Arbeit, sondern wird als jene Zeit wahrgenommen, welche nicht fremdbestimmt ist oder in der man keine Tätigkeiten ausführt, welche «man tun muss» wie beispielsweise Schlafen oder Essen. Mit der wachsenden Freizeit und der steigenden Nachfrage nach Freizeitaktivitäten hat sich auch das Freizeitangebot im Vergleich zu früher stark vergrössert. Freizeit- und Sportanlagen, Kinos und Shopping-Center am Stadtrand gewannen an Bedeutung, ebenso die Freizeitaktivitäten in den touristischen Regionen (Skianlagen, Hotels, Ferienhäuser etc.).
- **Entwicklung bei Verkehrsmitteln und Verkehrsinfrastruktur:** Die Zunahme des Freizeitverkehrs hat aber auch mit der rasanten Entwicklung der Verkehrsmittel, der Verkehrsinfrastruktur und der Angebote des öffentlichen Verkehrs zu tun. Mit dem Aufschwung des Autos seit den 1950er Jahren bietet sich für immer mehr Menschen die Möglichkeit, grössere Distanzen in kurzer Zeit zurück zu legen. Der Ausbau des Strassennetzes und die Ausweitung des Angebots im öffentlichen Nah- wie auch Fernverkehr (Nachtbusse, Hochgeschwindigkeits-Zugver-

bindungen, Gondelbahnen, etc.) bilden die Grundlage für die Entwicklung. Ein Anstieg ist ebenfalls bei Flugreisen festzustellen, welche für viele Menschen erschwinglich geworden sind – immer häufiger auch für kürzere Städtetrips oder Badeferien. Die Bewegungen auf den drei Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel-Mülhausen haben sich zwischen 1970 und 2013 mehr als verdoppelt.¹

2. Verkehrsmittelwahl in der Freizeitmobilität

Schweizerinnen und Schweizer legen fast die Hälfte aller Etappen der Freizeit zu Fuss zurück. Betrachtet man die Distanzen, kehrt sich das Bild: 67% der Distanzen im Freizeitverkehr werden mit dem Auto oder Motorrad gefahren (Abbildung 2).

Ein genauerer Blick zeigt, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an den Wegen für die meisten Freizeitaktivitäten über 40% liegt (Abbildung 3). Der öffentliche Verkehr dagegen erreicht meist nicht einmal die 15%-Marke, auch wenn sein Anteil im letzten Jahrzehnt angestiegen ist. Ausnahmen sind Einkaufsbummel (29%), der Besuch von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen (20%), Ausflüge (19%) sowie Wellness/Medizin/Fitness (17%).²

1 Mobilität und Verkehr. Taschenstatistik 2014. Bundesamt für Statistik BFS, www.bfs.admin.ch

2 Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Bundesamt für Statistik (BFS), www.mobilita2010.ch

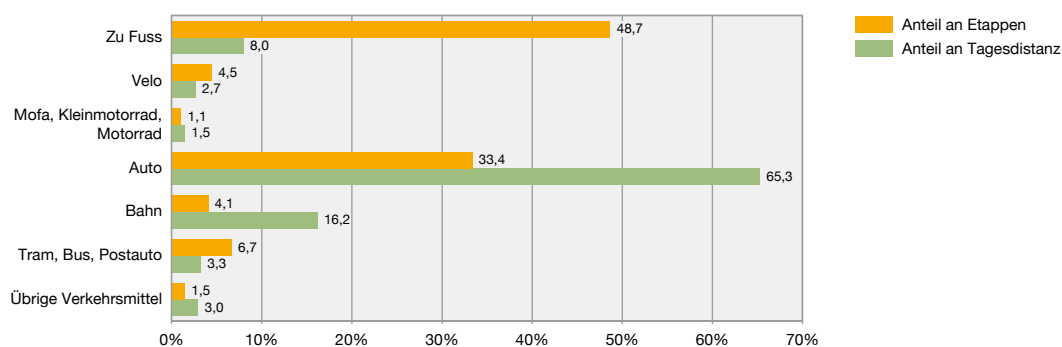


Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr

Quelle: Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Bundesamt für Statistik (BFS), www.mobilita2010.ch



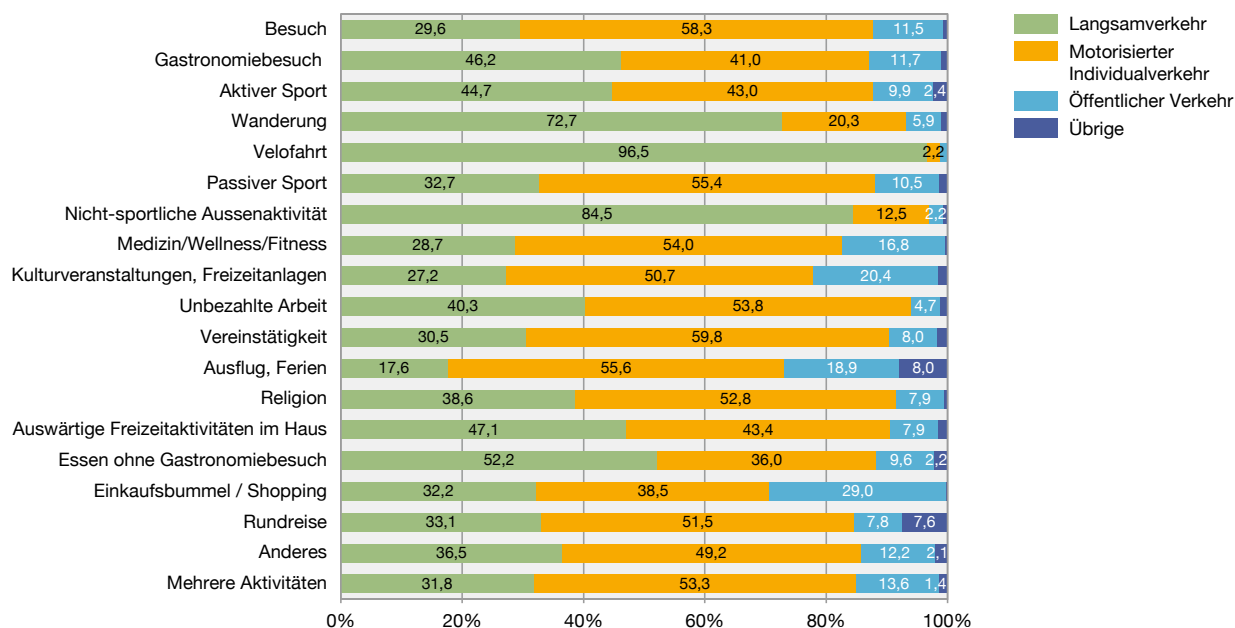


Abbildung 3: Verkehrsmittelwahl nach Freizeitaktivitäten (in % der Freizeitwege)
Quelle: Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Bundesamt für Statistik (BFS), www.mobilita2010.ch

Die wichtigsten Gründe für die Wahl des Autos in der Freizeit sind (Abbildung 4):

- Die individuelle Verfügbarkeit des Autos und die Möglichkeit, es auch in den Randstunden flexibel einsetzen zu können.
- Komfort und Bequemlichkeit.
- Die mangelnde Erschliessung von Freizeitstandorten mit dem öffentlichen Verkehr: Abgelegene, mit Bus und Bahn nur schwer zu erreichende Ziele sind mit dem Auto einfacher zu erreichen, insbesondere nach Feierabend und an Feiertagen. Man greift also oft auf das Auto zurück aufgrund mangelnder Alternativen und aufgrund der kürzeren Reisezeit.

	Gewähltes Verkehrsmittel		
	LV	MIV	ÖV
Verfügbarkeit Auto/Motorrad bzw. Abo	-	10,4	15,2
Mangelnde Alternativen	4,2	15,3	37,0
Reisezeit	-	29,8	14,0
Kurze Strecke	26,4	-	-
Reisegenuss	6,4	2,2	5,8
Aus Umweltgründen	1,5	-	5,5
Gepäcktransport sperrige Sachen	-	9,3	0,4
Komfort	-	22,4	11,3
Gesundheitsgründe	18,3	2,6	2,0
Witterungsverhältnisse	-	6,0	4,8
Verfügbarkeit Parkplatz am Ziel	0,8	0,4	7,8
ÖV-Angebot	1,0	18,1	15,9
Spaziergang	49,1	-	-
Anderes	13,5	21,1	24,3

Der Gepäcktransport ist für die Wahl des Autos im Freizeitverkehr weniger entscheidend. Für die Wahl der Füsse, des Velos oder der öffentlichen Verkehrsmittel spielt insbesondere der Genuss der Reise eine Rolle.

Abbildung 4: Gründe für die Verkehrsmittelwahl bei Freizeitwegen in Prozent.
Quelle: Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Bundesamt für Statistik (BFS), www.mobilita2010.ch



3. Wie lässt sich die Freizeitmobilität umweltfreundlicher abwickeln?

Obwohl der motorisierte Verkehr im Freizeitverkehr den grössten Anteil ausmacht, wird er in der Öffentlichkeit als wenig problematisch wahrgenommen, da er sich weniger stark auf Spitzenzeiten konzentriert und beispielsweise Stau produziert wie der Pendlerverkehr. Der Schlüssel zu einem umweltfreundlicheren Freizeitverkehr liegt jedoch bei unserer Verkehrsmittelwahl. In seiner «Strategie Freizeitverkehr» schreibt der Bundesrat:¹ «Das Ziel der Strategie ist es, den privaten Freizeitverkehr mit Auto und Motorrad bis zum Jahr 2020 zu stabilisieren. Die Anteile des öffentlichen Verkehrs, Fuss- und Veloverkehrs sollen erhöht und die Wege verkürzt werden.»

Doch wie lässt sich dies in einem Lebensbereich erreichen, welcher jeder Mensch individuell gestalten und sich nicht einschränken will? Gebote und Verbote stossen auf wenig Akzeptanz, wirksamer sind aus Sicht des Bundesamts für Raumplanung ARE geeignete Mobilitätsangebote und siedlungsnaher Freizeitangebote sowie Informationskampagnen.

- Kürzere Wege: Je kürzer der Weg ins Training oder Kino, desto eher sind wir bereit, das Velo zu nehmen oder zu Fuss zu gehen. Es gilt also, Freizeitanlagen zu fördern, die sich in den Siedlungsgebieten oder deren Nähe befinden. Ein neuer Trend ist diesbezüglich bei sogenannten Urban Entertainment Centers festzustellen, welche z. B. Wellness und Kino mit Shopping verknüpfen sowie zentral gelegen sind. Ebenso sind attraktivere Naherholungsgebiete wichtig für kurze Wege.
- Gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss und per Velo: Je besser Freizeitanlagen, touristische und Naherholungsgebiete mit dem öffentlichen Verkehr, dem Velo und dem Zu-Fuss-Gehen erschlossen werden können, desto mehr Leute werden diese Verkehrsmittel nutzen. Bei der Erteilung einer Baubewilligung für Freizeitanlagen achten die Städte und Gemeinden verstärkt auf die Anbindung an das Fuss-, Velo- und ÖV-Netz. Ein Drittel bis die Hälfte der zurückgelegten Freizeitwege beträgt heute weniger als 2 Kilometer: ein grosses Potenzial fürs Velo, welches mit attraktiven Velowegen noch besser ausgeschöpft werden kann.

- Mobilitätsangebote (Themendossier 2: «Ver-

kehrsmittel und Mobilitätsangebote»): Vielfältige Mobilitätsbedürfnisse erfordern vielfältige und massgeschneiderte Mobilitätsangebote, sei es für Grossveranstaltungen, Kurztrips, den Weg ins Training, Besuche von Bekannten oder Shoppingausflüge. Diese Mobilitätsangebote ermöglichen es uns, je nach Situation und Bedarf das passende Verkehrsmittel auszuwählen und mit anderen zu kombinieren (kombinierte Mobilität). Einige Beispiele:

- Shuttle-Busse bei Grossveranstaltungen.
- Carsharing: Statt ein eigenes Auto zu besitzen, greifen wir zwischendurch auf ein Mietauto zurück.
- Veloverleihsystem: Ein Netz von Stationen mit Leihvelos.
- Organisation von Mitfahrgelegenheiten.
- Hauslieferdienste.
- Nachtangebote: Nachtbusse (Nachtnetz ZVV etc.).

- Information: Damit die neuen Mobilitätsangebote auch benützt werden, können unterstützende Kampagnen durchgeführt und den Zielgruppen entsprechende Informationen bereitgestellt werden.

Weiterführende Links

Mikrozensus zum Mobilitätsverhalten

www.mobilita2010.ch

Alles zum Mikrozensus 2010 des Bundesamts für Statistik BFS und Bundesamt für Raumplanung ARE

Mobilität in der Schweiz

www.portal-stat.admin.ch/mz10/files/de/04.xml

Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 als Excel-Files aufbereitet.

mobXpert.ch, November 2015

¹ Strategie Freizeitverkehr 2002. Bericht des Bundesrates zur Strategie für einen nachhaltigen Freizeitverkehr. www.are.admin.ch

