

Themendossier 6: Freizeitmobilität

1. Freizeitmobilität unter der Lupe

Die grössten Distanzen legen die Schweizerinnen und Schweizer nicht etwa auf dem Weg zur Arbeit, sondern in der Freizeit zurück – in den Ferien, an Wochenenden oder auch im Alltag. 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 58% an den insgesamt pro Jahr zurückgelegten Distanzen (inklusive internationaler Flugverkehr) der wichtigste Verkehrszweck (Abbildung 1).
- Eine Person legt im Inland pro Tag durchschnittlich 1,3 Freizeitwege zurück, die total 16.3 km lang sind.
- Genau die Hälfte der Zeit, welche wir im Inland unterwegs sind, investieren wir in Freizeitmobilität (45.2 von 90.4 Minuten Tagesunterwegszeit).

	Alltagsmobilität		Reisen				Total Jahresmobilität	
	Inland	In- und Ausland	Tagesreisen		Reisen mit Übernachtungen		Inland	In- und Ausland
			Inland	In- und Ausland	Inland	In- und Ausland		
Total	11 764	15 593	1 369	1 618	621	7 638	13 754	24 849
Verkehrszwecke								
Arbeit	3 231	3 360	–	–	–	–	3 231	3 360
Ausbildung	697	746	–	–	–	–	697	746
Einkauf	1 739	2 053	–	–	–	–	1 739	2 053
Freizeit	4 566	6 643	1 101	1 278	531	6 540	6 199	14 460
geschäftliche Tätigkeit, Dienstoffahrt	739	1 186	161	206	63	843	963	2 235
Service und Begleitung	674	795	–	–	–	–	674	795
übrige	118	809	106	134	27	255	252	1 199

Abbildung 1: Mittlere Jahresmobilität pro Person nach Verkehrszweck, in km. Grafik/Quelle: Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Bundesamt für Statistik (BFS), 2017.

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 Freizeitverkehr² 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

¹ Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Bundesamt für Statistik (BFS), 2017.

² Strategie Freizeitverkehr 2009. Bericht des Bundesrates zur Strategie für einen nachhaltigen Freizeitverkehr. www.are.admin.ch



Begleiten von Kindern und älteren Menschen, unbezahlte Mitarbeit in Vereinen und politischen Organisationen. Einkaufen wird in der Regel nicht als Freizeitaktivität eingestuft.»

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-Zugverbindungen, 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 Anzahl Flugpassagiere im Linien- und Charterverkehr hat sich zwischen 1970 und 2016 mehr als verfünffacht.³

³ Mobilität und Verkehr. Taschenstatistik 2017. Bundesamt für Statistik BFS, www.bfs.admin.ch



2. Verkehrsmittelwahl in der Freizeitmobilität

Schweizerinnen und Schweizer legen fast die Hälfte aller Etappen der Freizeit im Inland zu Fuss zurück. Betrachtet man die Distanzen, kehrt sich das Bild: 66% der Distanzen im landläufigen Freizeitverkehr werden mit dem Auto oder Motorrad gefahren (Abbildung 2).

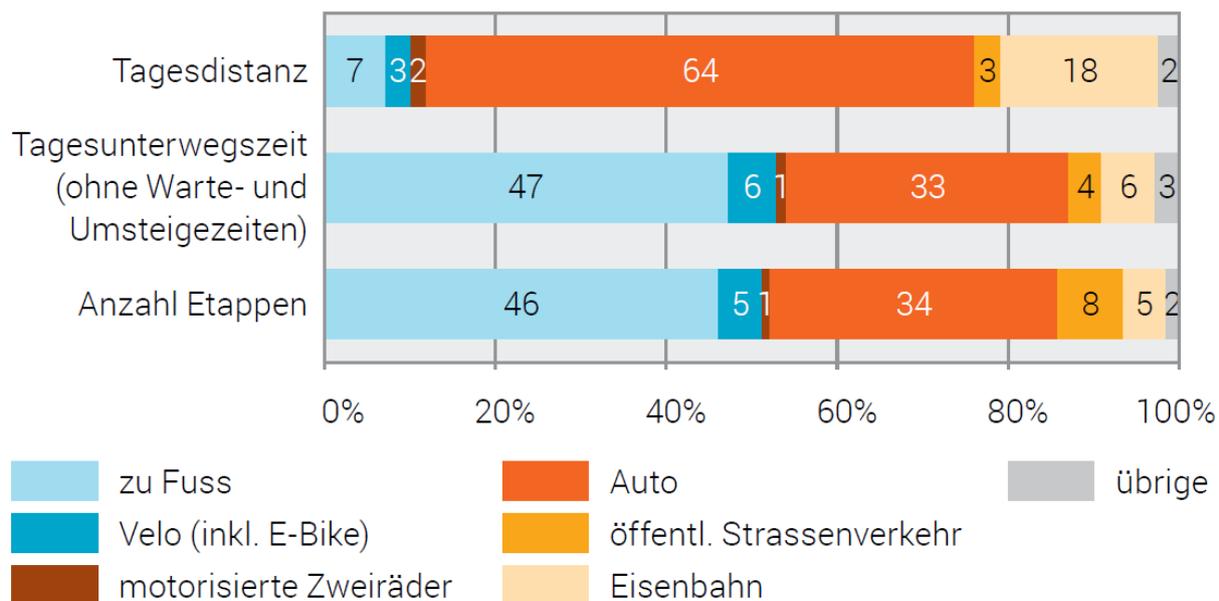


Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen im Inland. Grafik/Quelle: Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Bundesamt für Statistik (BFS), 2017.

Die Gründe für die Wahl des Autos für Freizeit Zwecke sind⁴:

1. Weil es die einfachste / bequemste Lösung ist
2. Weil es die Reisezeit am kürzesten hält
3. Aus Mangel an Alternativen
4. Weil es die kostengünstigste Variante ist
5. Wegen dem Reise Genuss

Doch unsere Freizeitmobilität findet nicht nur im Inland statt. Von den 14'460 km die eine Schweizerin oder ein Schweizer pro Jahr für die Freizeit unterwegs ist, entfallen 8'261 km auf ausländischen Boden.

⁴ Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Bundesamt für Statistik (BFS), 2017.



Bei Reisen mit Übernachtungen werden 78% der Reisekilometer mit dem Flugzeug zurückgelegt (Abbildung 3). Pro Jahr ist jeder Schweizer und jede Schweizerin durchschnittlich 8'986 km mit dem Flugzeug unterwegs.⁵

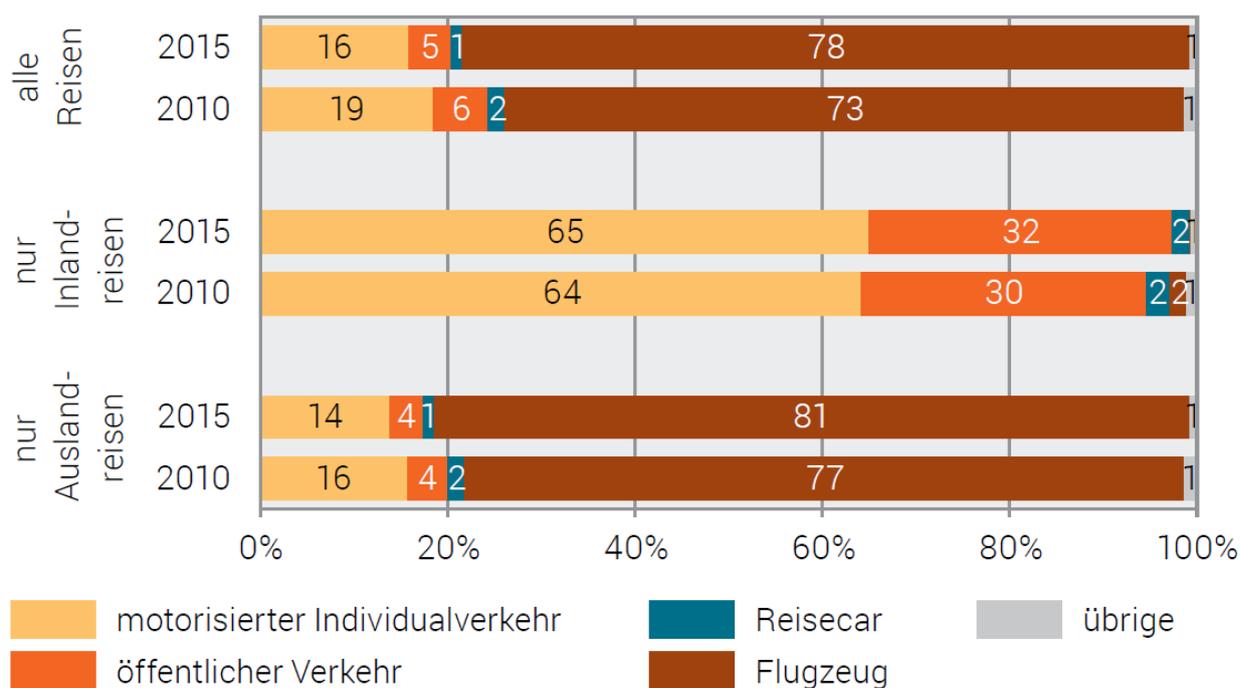


Abbildung 3: Verkehrsmittelwahl bei Reisen mit Übernachtungen – Anteile der Hauptverkehrsmittel an der Gesamtdistanz. Grafik/Quelle: Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Bundesamt für Statistik (BFS), 2017.

Die Gründe für die Wahl des Flugzeugs für Reisen mit Übernachtungen sind⁶:

1. Weil es die kürzeste Reisezeit ermöglicht
2. Weil es die einfachste / bequemste Lösung ist
3. Aus Mangel an Alternativen
4. Weil es die kostengünstigste Variante ist

3. Wie lässt sich die Freizeitmobilität umweltfreundlicher abwickeln?

Obwohl der motorisierte Verkehr beim Freizeitverkehr den grössten Anteil ausmacht, wird er in der Öffentlichkeit als wenig problematisch wahrgenommen, da er sich im Gegensatz zum Pendlerverkehr weniger stark auf Spitzenzeiten konzentriert und beispielsweise Stau produziert. Der Schlüssel zu einem umweltfreundlicheren Freizeitverkehr liegt jedoch bei unserer Verkehrsmittelwahl. In seiner «Strategie Freizeitverkehr» schreibt der Bundesrat:⁷ «Auch im Freizeitverkehr sollen diejenigen Verkehrsmittel zum Einsatz kommen, welche die grössten komparativen Vorteile besitzen. Aus Sicht einer nachhaltigen

⁵ Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Bundesamt für Statistik (BFS), 2017.

⁶ Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Bundesamt für Statistik (BFS), 2017.

⁷ Strategie Freizeitverkehr 2009. Bericht des Bundesrates zur Strategie für einen nachhaltigen Freizeitverkehr. www.are.admin.ch



Verkehrspolitik ist eine Verlagerung vom MIV auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr anzustreben.»

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 Attraktionen und Naherholungsgebiete mit dem öffentlichen Verkehr, dem Velo und Zu Fuss 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: «Verkehrsmittel 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

Strategie Freizeitverkehr

<https://www.are.admin.ch/are/de/home/medien-und-publikationen/publikationen/verkehr/strategie-freizeitverkehr.html>



Mobilität in der Schweiz

<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/verkehrsverhalten/tabellen-2015.html>

Ergebnisse Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 in Tabellenform.

mobXpert.ch, Februar 2018

