

Fachtagung Forschung 2022 SVI – Stiftung für Prävention AXA

Treibende Kräfte im Freizeitverkehr

Basel, 8. September 2022

Dr. Tobias Arnold

Interface Politikstudien Forschung Beratung AG

Ausgangslage

Was verstehen wir unter Freizeitverkehr?

- Freizeitverkehr ist die Summe der Bewegungen von Personen, die durch freiwillige und nicht durch subjektiv als Pflicht wahrgenommene Aktivitäten erfolgt.
- Eingrenzungen:
 - i) Freizeitverkehr der Schweizer Wohnbevölkerung im In- und Ausland (Inländerprinzip)
 - ii) Verkehr mit Start- und/oder Zielort in der Schweiz

Wie bedeutsam ist der Freizeitverkehr in der Schweiz?

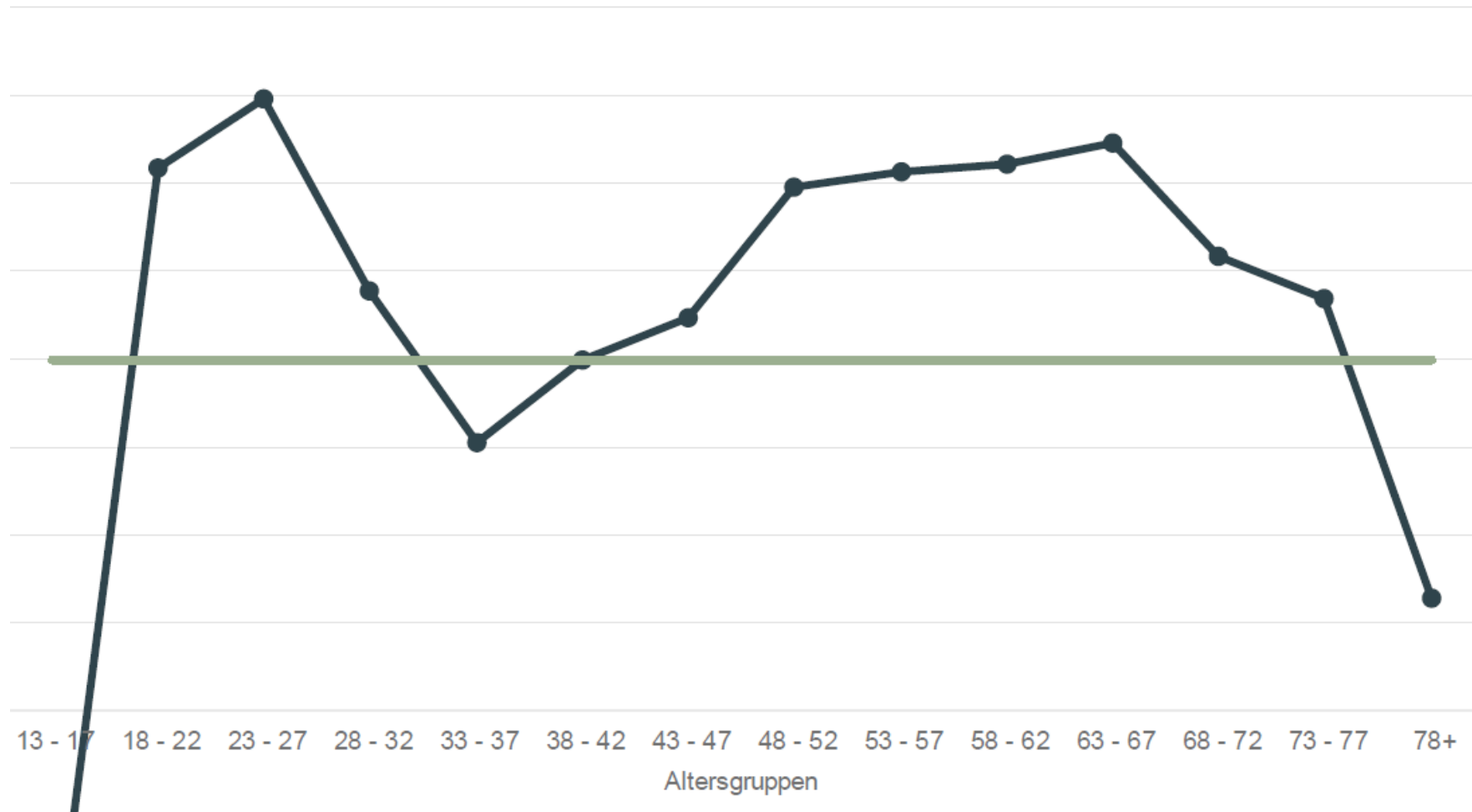
- MZMV 2015: Freizeitverkehr macht **44 Prozent** der Inland-Tagesdistanz aus
- Zunahme von **Freizeitwegen im Ausland**, v.a. mit dem Flugzeug
- Verkehrsperspektiven ARE: Weniger Arbeitswege, **Zunahme** Freizeitverkehr

Drei Zielsetzungen

1. **Treiber des Freizeitverkehrs:** Welchen Einfluss haben kontextuelle und individuelle Faktoren auf den Freizeitverkehr?
2. **Deskription des Freizeitverkehrs und seiner Wirkungen:** Welche Typen von Freizeitmobilen gibt es? Was sind die Umweltauswirkungen des Freizeitverkehrs und wie hängen diese mit den Typen von Freizeitmobilen zusammen?
3. **Strategien und Massnahmen zum Freizeitverkehr:** Wie kann die nachhaltige Entwicklung des Freizeitverkehrs gestärkt werden?

Zielsetzung 1: Treiber des Freizeitverkehrs

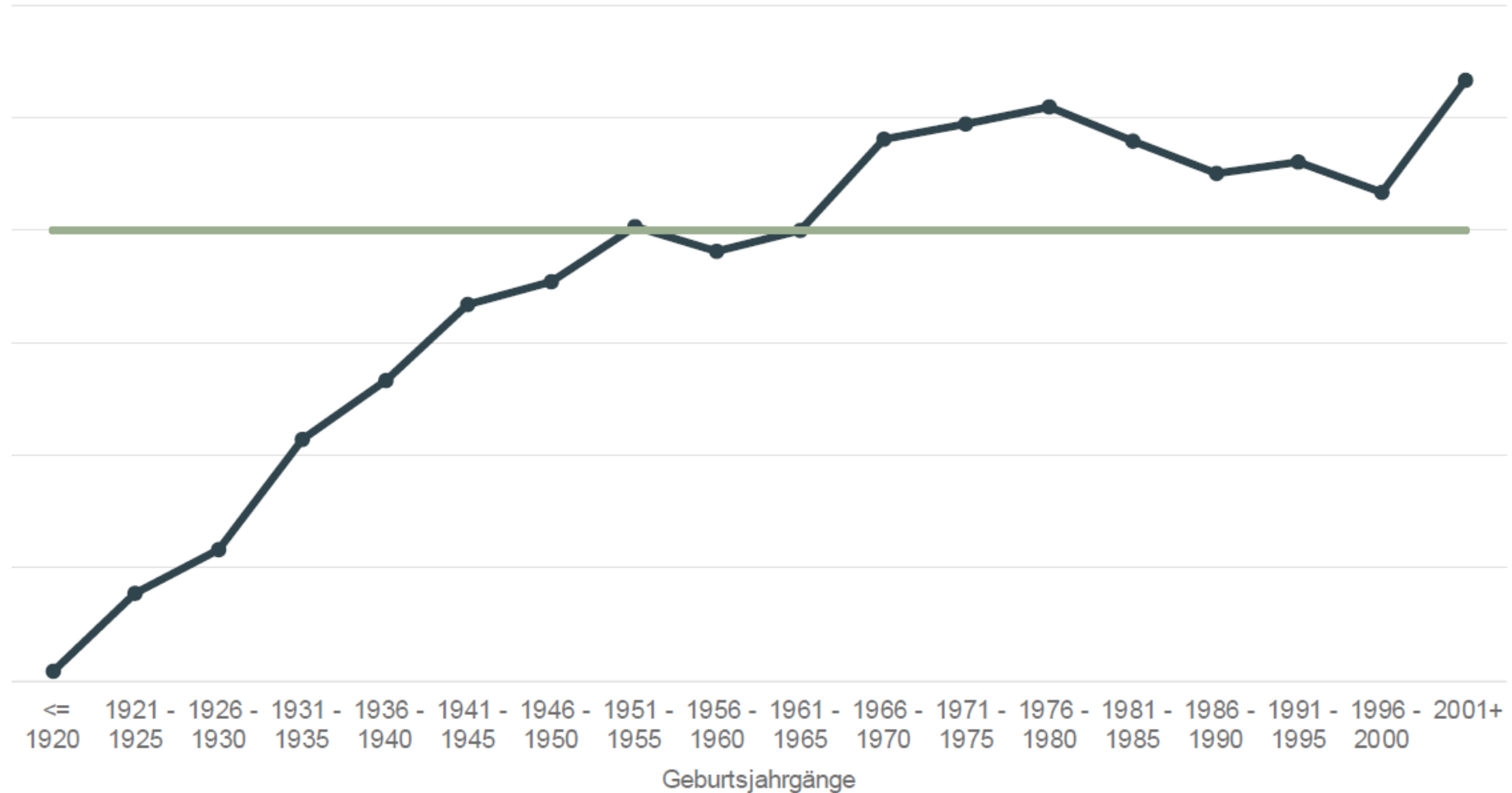
Relativer Einfluss des **Alters** auf die **zurückgelegte Distanz** im Freizeitverkehr



Datenbasis: MZMV 2000, 2005, 2010, 2015
Methode: APC-Modell

Zielsetzung 1: Treiber des Freizeitverkehrs

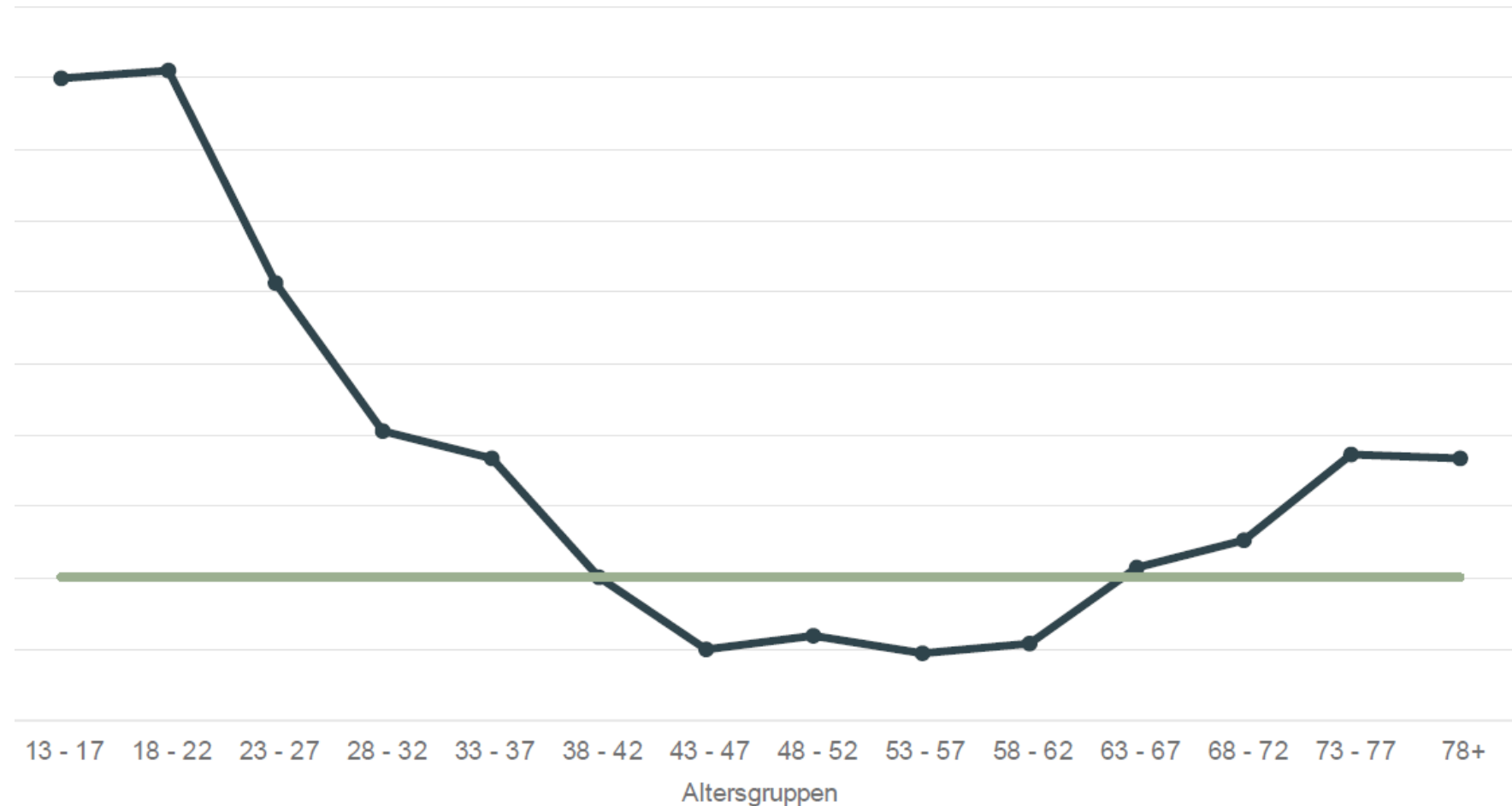
Relativer Einfluss der **Kohorten** auf die **zurückgelegte Distanz** im Freizeitverkehr



Datenbasis: MZMV 2000, 2005, 2010, 2015
 Methode: APC-Modell

Zielsetzung 1: Treiber des Freizeitverkehrs

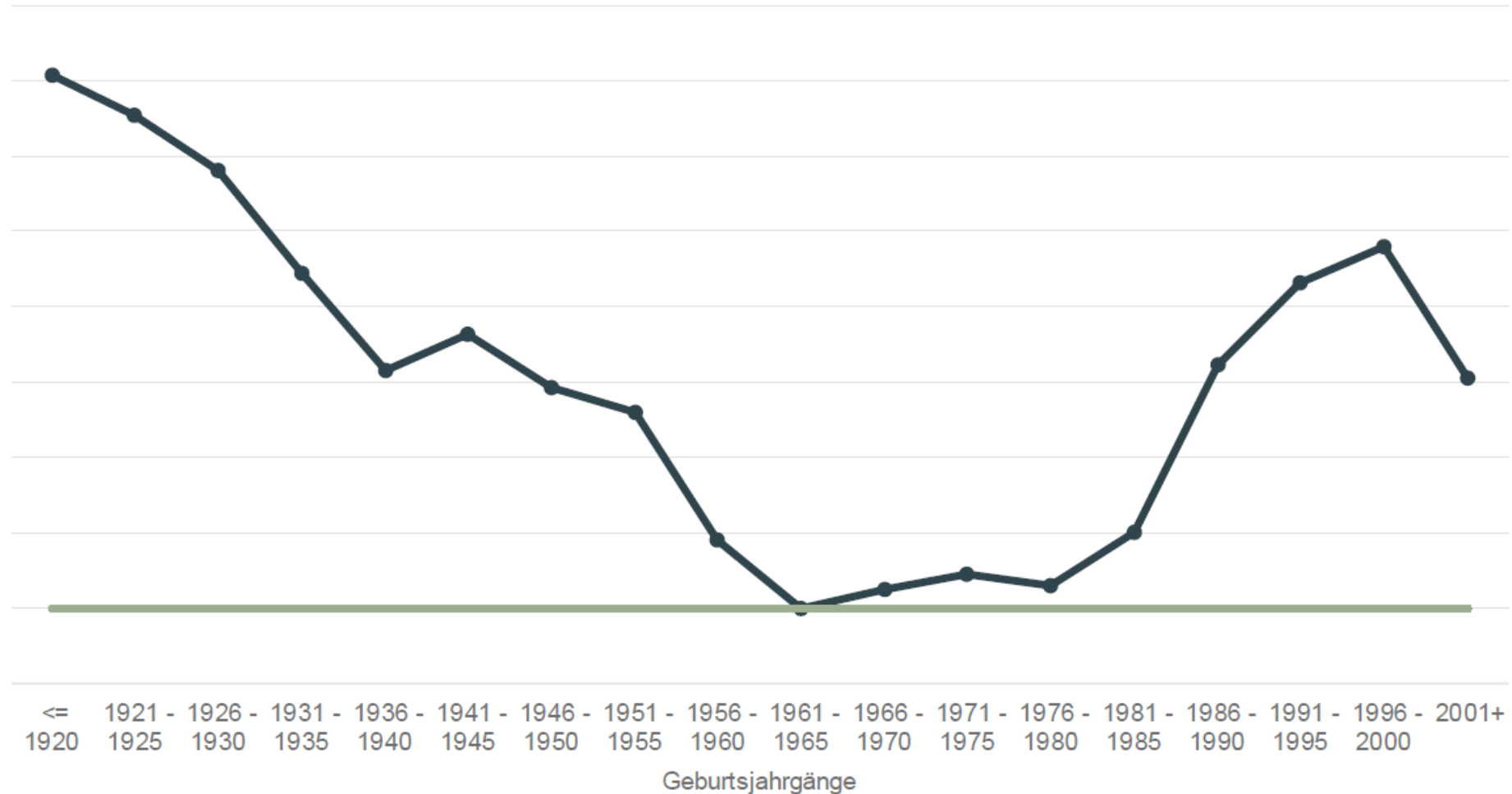
Relativer Einfluss des **Alters** auf die **Wahl des ÖV als Hauptverkehrsmittel** im Freizeitverkehr



Datenbasis: MZMV 2000, 2005, 2010, 2015
Methode: APC-Modell

Zielsetzung 1: Treiber des Freizeitverkehrs

Relativer Einfluss der Kohorten auf die Wahl des ÖV als Hauptverkehrsmittel im Freizeitverkehr



Datenbasis: MZMV 2000, 2005, 2010, 2015
 Methode: APC-Modell

Zielsetzung 2: Deskription des Freizeitverkehrs und seiner Wirkungen

Spass- und Erlebnisorientierte

32,4%

Neues erleben, nicht
zuletzt in der Ferne



Umwelt- und Nahraumorientierte

40,0%

Aktiv sein in der Natur

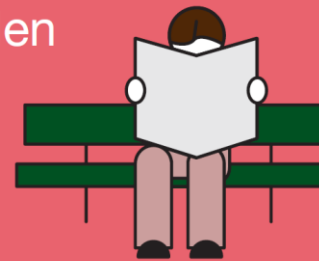


Typen von
Freizeitmobilen

Entspannungsorientierte

27,5%

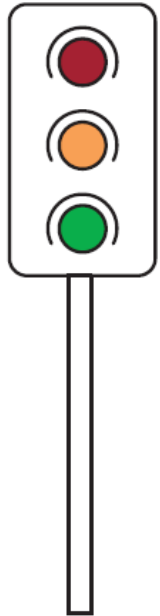
Ruhe und Entspannung finden



Datenbasis: Eigene Erhebung
Okt. 2019 (n = 1'033)

Methoden: Faktoren- und
Clusteranalyse

Zielsetzung 2: Deskription des Freizeitverkehrs und seiner Wirkungen



Nachhaltigkeitsbilanz der Freizeitmobilität

	Zielort		
	Agglo- zentrum	Agglo- gürtel	Peri- urban
Besuche bei Verwandten oder Bekannten	●	●	●
Gastronomiebesuche	●	●	●
Kulturveranstaltungen/Freizeitanlagen, passiver Sport (z.B. Matchbesuch)	●	●	●
Nicht-sportliche Aussenaktivität (z.B. Spazieren)	●	●	●

Kriterien: Distanz, Anteil MIV, Unterwegszeit, Verkehr zu Stosszeiten, Energieverbrauch und CO₂-Emissionen
Datenbasis: MZMV 2015, mobitool.ch

Zielsetzung 3: Strategien und Massnahmen

3 Strategische Leitlinien mit Massnahmenvorschlägen

Leitlinie 1: Nahräume für Spass- und Erlebnisorientierte fördern

Mögliche Massnahmen:



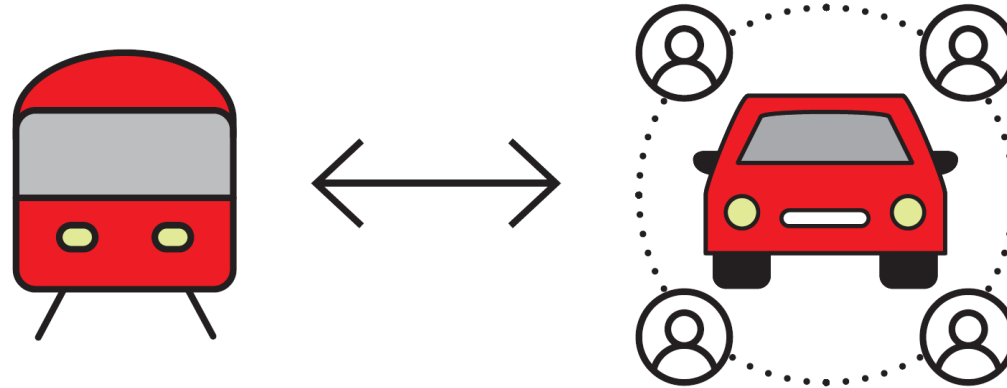
- Anreize für bequeme, energiesparende und CO₂-freie Anreise in Gastronomie und bei Anreise zu Kultur- und Sportveranstaltungen
- Aufenthaltsqualität in Innenstädten und Wohnquartieren erhöhen
- Erhöhung der Erlebnis- und Aufenthaltsqualität im ÖV



Zielsetzung 3: Strategien und Massnahmen

3 Strategische Leitlinien mit Massnahmenvorschlägen

Leitlinie 2: Freizeit(verkehrs)angebote bei multimodalen Verkehrsdrehscheiben planen



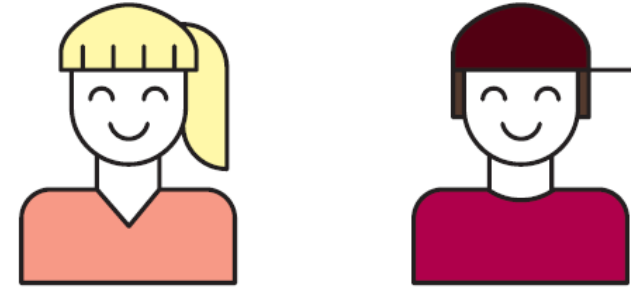
Mögliche Massnahmen:

- Bei der Planung von Freizeiteinrichtungen und Kulturveranstaltungen deren Anbindung an Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV stärker berücksichtigen
- Verknüpfung des ÖV mit weiteren Mobilitätsdienstleistungen (Velos, E-Bikes, Car-Sharing usw.) an den Hubs fördern (Digitalisierung).
- Identifikation der Räume, die eine Aufenthaltsqualitätsfunktion wahrnehmen sollen. Es geht um Quantität und Qualität.

Zielsetzung 3: Strategien und Massnahmen

3 Strategische Leitlinien mit Massnahmenvorschlägen

Leitlinie 3: Gesundheitsfördernde Formen der Freizeitmobilität propagieren



Mögliche Massnahmen:

- Nachhaltige Mobilität in Tourismusorten fördern
- Aufenthaltsqualität bei Zufusswegen verbessern
- Bewusstsein für gesundheitlichen Nutzen des Fuss- und Veloverkehrs stärken
- Die Sicherheit und Attraktivität der Velowege fördern

Exkurs: Framing-Effekte im Freizeitverkehr

	Flugzeug	Zug
<p>Sie wollen mit einer weiteren Person das verlängerte Oster-Wochenende im Ausland verbringen. Mit dem Flugzeug beträgt die Flugzeit rund 1 Stunde. Der Flug kostet 150 Franken pro Person. Alternativ können Sie die Strecke mit dem Zug zurücklegen. Die Fahrt mit dem Zug dauert rund 9 Stunden. Die Zugfahrt kostet wie der Flug 150 Franken.</p> <p><i>(n = 346)</i></p>	65,6%	34,4%
<p>Sie wollen mit einer weiteren Person das verlängerte Oster-Wochenende im Ausland verbringen. Mit dem Flugzeug beträgt die Flugzeit rund 1 Stunde, von Ihrem Wohnort zum Zielort sind Sie total 5 Stunden unterwegs. Der Flug kostet 150 Franken pro Person. Alternativ können Sie die Strecke mit dem Zug zurücklegen. Die Fahrt mit dem Zug dauert rund 9 Stunden. Die Zugfahrt kostet wie der Flug 150 Franken.</p> <p><i>(n = 352)</i></p>	59,1%	40,9%

Exkurs: Framing-Effekte im Freizeitverkehr

	Auto	ÖV
<p>Sie möchten mit zwei Kolleginnen/Kollegen ein Konzert in der nächsten Stadt besuchen. Die Fahrt dorthin dauert mit dem Auto rund 30 Minuten. Sie müssten allerdings etwas früher dort sein, um sicher zu gehen, noch einen Parkplatz zu finden. Mit dem ÖV können Sie relativ knapp anreisen (da Sie ihren Konzertplatz vorreserviert haben), die Reise dauert aber von Tür zu Tür rund 50 Minuten. Eine Anreise zu Fuss oder mit dem Velo/E-Bike ist aufgrund der grossen Distanz wenig attraktiv.</p> <p>(n = 357)</p>	33,6%	66,4%
<p>Sie möchten mit zwei Kolleginnen/Kollegen ein Konzert in der nächsten Stadt besuchen. Die Fahrt dorthin dauert mit dem Auto rund 30 Minuten. Sie müssten allerdings etwas früher dort sein, um sicher zu gehen, noch einen Parkplatz zu finden. Mit dem ÖV können Sie relativ knapp anreisen (da Sie Ihren Konzertplatz vorreserviert haben), die Reise dauert aber von Tür zu Tür rund 50 Minuten. Aufgrund der knappen Parkplatzverhältnisse bittet der Konzertveranstalter die Besucher/-innen, wenn möglich mit dem ÖV anzureisen. Eine Anreise zu Fuss oder mit dem Velo ist aufgrund der grossen Distanz wenig attraktiv.</p> <p>(n = 338)</p>	25,7%	74,3%

Exkurs: Framing-Effekte im Freizeitverkehr

	Bus	Zu Fuss
<p>Sie legen in der Stadt einen Shopping-Tag ein. Soeben sind Sie aus einem Kleiderladen gekommen und möchten nun in Ihrem Lieblingsrestaurant in der Stadt zu Mittag essen. In fünf Minuten würde ein Bus fahren, der Sie zwei Haltestellen weiter direkt zum Restaurant bringt. Alternativ können Sie in rund zehn Minuten zu Fuss dorthin gehen.</p> <p><i>(n = 344)</i></p>	14,2%	85,8%
<p>Sie legen in der Stadt einen Shopping-Tag ein. Soeben sind Sie aus einem Kleiderladen gekommen und möchten nun in Ihrem Lieblingsrestaurant in der Stadt zu Mittag essen. In fünf Minuten würde ein Bus fahren, der Sie zwei Haltestellen weiter direkt zum Restaurant bringt. Falls Sie noch einen Beitrag an Ihr tägliches Bewegungsziel leisten möchten, können Sie in rund zehn Minuten auch zu Fuss dorthin gehen.</p> <p><i>(n = 352)</i></p>	12,5%	87,5%
<p>Sie legen in der Stadt einen Shopping-Tag ein. Soeben sind Sie aus einem Kleiderladen gekommen und möchten nun in Ihrem Lieblingsrestaurant in der Stadt zu Mittag essen. In fünf Minuten würde ein Bus fahren, der Sie zwei Haltestellen weiter direkt zum Restaurant bringt. Falls Sie besonders umweltfreundlich unterwegs sein möchten, können Sie in rund zehn Minuten auch zu Fuss dorthin gehen.</p> <p><i>(n = 337)</i></p>	11,3%	88,7%

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit...

...im Namen des Projektteams:

Ueli Haefeli (Interface)

Tobias Arnold (Interface)

Martin Lutzenberger (Swiss Economics)

Konrad Götz (ISOE – Institut für sozial-oekologische Forschung mbH)

Julian Fleury (Transitec)

Kontakt: arnold@interface-pol.ch

I N T E R F A C E

Schafft Wissen | Entre science et pratique

swiss economics

Institut für
sozial-ökologische
Forschung



TRANSITEC
optimiseurs de mobilité · depuis 1954