



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Bundesamt für Strassen
Office fédéral des routes
Ufficio federale delle Strade

Treibende Kräfte im Freizeitverkehr

Facteurs déterminants pour la mobilité de loisirs

Driving forces in leisure traffic

Interface Politikstudien Forschung Beratung, Luzern
Prof. Dr. Ueli Haefeli
Dr. Tobias Arnold

Swiss Economics, Zürich
Dr. Martin Lutzenberger

ISOE – Institut fuer sozial-oekologische Forschung mbH, Frankfurt
Dr. Konrad Götz

Transitec Beratende Ingenieure AG
Julian Fleury

Forschungsprojekt SVI 2017/008 auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI)

Mai 2021

1699

Der Inhalt dieses Berichts verpflichtet nur den (die) vom Bundesamt für Strassen unterstützten Autor(en). Dies gilt nicht für das Formular 3 «Projektabschluss», welches die Meinung der Begleitkommission darstellt und deshalb nur diese verpflichtet.

Bezug: Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS)

Le contenu de ce rapport n'engage que les auteurs ayant obtenu l'appui de l'Office fédéral des routes. Cela ne s'applique pas au formulaire 3 « Clôture du projet », qui représente l'avis de la commission de suivi et qui n'engage que cette dernière.

Diffusion : Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS)

La responsabilità per il contenuto di questo rapporto spetta unicamente agli autori sostenuti dall'Ufficio federale delle strade. Tale indicazione non si applica al modulo 3 "conclusioni del progetto", che esprime l'opinione della commissione d'accompagnamento e di cui risponde solo quest'ultima.

Ordinazione: Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti (VSS)

The content of this report engages only the author(s) supported by the Federal Roads Office. This does not apply to Form 3 'Project Conclusion' which presents the view of the monitoring committee.

Distribution: Swiss Association of Road and Transportation Experts (VSS)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Bundesamt für Strassen
Office fédéral des routes
Ufficio federale delle Strade

Treibende Kräfte im Freizeitverkehr

Facteurs déterminants pour la mobilité de loisirs

Driving forces in leisure traffic

Interface Politikstudien Forschung Beratung, Luzern
Prof. Dr. Ueli Haefeli
Dr. Tobias Arnold

Swiss Economics, Zürich
Dr. Martin Lutzenberger

ISOE – Institut fuer sozial-oekologische Forschung mbH, Frankfurt
Dr. Konrad Götz

Transitec Beratende Ingenieure AG
Julian Fleury

Forschungsprojekt SVI 2017/008 auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI)

Mai 2021

1699

Impressum

Forschungsstelle und Projektteam

Projektleitung

Ueli Haefeli (Interface Politikstudien Forschung Beratung, Luzern)

Mitglieder

Dr Tobias Arnold (Interface Politikstudien Forschung Beratung, Luzern)

Dr. Martin Lutzenberger (Swisseconomics AG, Zürich)

Dr. Konrad Goetz (ISOE, Frankfurt a. M.)

Julian Fleury (Transitec AG, Bern)

Begleitkommission

Präsidentin

Christiane Dasen (Amt für Mobilität, Kt. Zürich)

Mitglieder

Philippe Aemisegger (Otimon GmbH, Luzern)

Jürg Artho (Universität Zürich)

Marcel Buffat (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Generalsekretariat)

Dominic Keller (Schweiz Tourismus, Zürich)

Maurus Lauber (Swiss Travel System AG, Zürich)

Thomas Stoiber (Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft, Kt. Zürich)

Aurelio Vigani (Bundesamt für Raumentwicklung)

Frieder Voll (HTW Chur)

Antragsteller

Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI)

Bezugsquelle

Das Dokument kann kostenlos von <http://www.mobilityplatform.ch> heruntergeladen werden.

Inhaltsverzeichnis

Impressum	4
Zusammenfassung	7
Résumé	15
Summary	23
1 Einleitung	29
1.1 Ausgangslage, Ziele und Fragestellungen	29
1.2 Vorgehen und Methoden	30
1.2.1 Modul I: Faktoren	30
1.2.2 Modul II: Einstellungen, Normen, Lebensstile, Netzwerke	30
1.2.3 Modul III: Kategorien des Freizeitverkehrs	31
1.2.4 Modul IV: Strategien/Massnahmen	31
1.3 Was ist Freizeitverkehr?	32
1.4 Forschung zu Treibern des Freizeitverkehrs	33
1.5 Freizeitverkehr: Ein Erklärungsmodell	35
2 Auswertung von Sekundärdaten	37
2.1 Erkenntnisse aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr	37
2.2 Deskriptive Analysen der «Erhebung Reiseverhalten»	38
2.2.1 Tagesreisen	38
2.2.2 Reisen mit Übernachtung	41
2.3 Modellierung von Alters- und Kohorteneffekten	44
2.3.1 Methodische Grundlagen	45
2.3.2 Alters-, Perioden- und Kohortenmodelle (APC-Modelle)	46
2.4 Alters- und Kohorteneffekte im Freizeitverkehr	48
2.4.1 APC-Modell der Distanzen im Freizeitverkehr	49
2.4.2 APC-Modell der Verkehrsmittelwahl	52
2.5 Fazit	54
3 Motive, Orientierungen und Verhalten der Akteure im Freizeitverkehr	57
3.1 Sechs Faktoren zur Identifikation der Freizeitmobilen	58
3.2 Drei Typen von Freizeitmobilen	60
3.3 Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den Typen von Freizeitmobilen	61
3.3.1 Die Soziodemografie der drei Typen	62
3.3.2 Das Freizeitverhalten der drei Typen	63
3.3.3 Das Mobilitätsverhalten der drei Typen	64
3.4 Fazit	67
4 Individuelle Faktoren und die Verkehrsmittelwahl in der Freizeit	69
4.1 Wie individuelle Faktoren mit der Verkehrsmittelwahl in der alltäglichen Freizeit zusammenhängen	69
4.1.1 Zusammenhang zwischen dem Besitz von Mobilitätswerkzeugen und der Verkehrsmittelwahl im alltäglichen Freizeitverkehr	70
4.1.2 Zusammenhang zwischen der Wohnsituation und der Verkehrsmittelwahl im alltäglichen Freizeitverkehr	71
4.1.3 Zusammenhang zwischen soziodemografischen respektive sozioökonomischer Faktoren und der Verkehrsmittelwahl im alltäglichen Freizeitverkehr	76
4.2 Wie individuelle Faktoren mit dem nicht alltäglichen Freizeitverkehr zusammenhängen	78
4.2.1 Zusammenhang zwischen dem Besitz von Mobilitätswerkzeugen und dem nicht alltäglichen Freizeitverkehr	78
4.2.2 Zusammenhang zwischen Aspekten des Wohnorts und dem nicht alltäglichen Freizeitverkehr	79
4.2.3 Zusammenhang zwischen soziodemografischen respektive sozioökonomischen Faktoren und dem nicht alltäglichen Freizeitverkehr	82
4.3 Fazit	83

5	Verhaltensökonomische Experimente	85
5.1	Experiment 1: Umwelt- und Nahraum-Frame	86
5.2	Experiment 2: Gesundheits- und Umwelt-Frame.....	87
5.3	Experiment 3: Zeit-Frame I.....	88
5.4	Experiment 4: Zeit-Frame II	89
5.5	Experiment 5: Nahraum-Frame	90
5.6	Fazit	90
6	Kategorien des Freizeitverkehrs	93
6.1	Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr als Grundlage für das Kategoriensystem	93
6.2	Quantifizierung der Freizeitverkehrskategorien	95
6.2.1	Distanz	96
6.2.2	Modalsplit.....	97
6.2.3	Unterwegszeit	98
6.2.4	Verteilung auf Hauptverkehrs- und Randzeiten.....	99
6.2.5	Energieverbrauch und CO ₂ -Ausstoss	100
6.3	Fazit	101
7	Fazit zu den empirischen Ergebnissen	105
7.1	Das Freizeitverkehrsverhalten im Lichte individueller Faktoren	105
7.1.1	Physische, sozioökonomische und demografische Faktoren.....	105
7.1.2	Psychologische Faktoren.....	106
7.1.3	Soziokulturelle Faktoren	106
7.2	Das Freizeitverkehrsverhalten im Lichte von Kontextfaktoren	107
7.2.1	Physische Faktoren	107
7.2.2	Soziokulturelle Kontextfaktoren	108
7.2.3	Sozioökonomische Faktoren.....	108
7.2.4	Rechtliche und politische Faktoren	108
7.3	Der Freizeitverkehr als Gesamtbild von individuellen Faktoren und Kontextfaktoren	109
8	Strategien und Massnahmen	111
8.1	Strategie-Workshop zur Massnahmenentwicklung	111
8.1.1	Bewertung der Massnahmenrelevanz	111
8.1.2	Diskussion der Ergebnisse	112
8.2	Strategische Ansätze für einen nachhaltigen Freizeitverkehr	113
9	Weiterführender Forschungsbedarf	115
	Anhänge	117
	Abkürzungen	147
	Literaturverzeichnis	149
	Projektabschluss	153

Zusammenfassung

Ausgangslage und Forschungsfragen

Der Freizeitverkehr ist in der Schweiz der quantitativ wichtigste Verkehrszweck. Schweizerinnen und Schweizer reisen in ihrer Freizeit zudem immer häufiger ins Ausland. Gerade weil der Freizeitverkehr sehr stark vom Auto und vom Flugzeug geprägt ist, stellt sich die Frage nach seiner Nachhaltigkeit. Im Rahmen der vorliegenden Studie sollen die folgenden vier Forschungsfragen beantwortet werden:

1. Welchen Einfluss auf den Freizeitverkehr haben individuelle und kontextuelle Merkmale sowie kohorten- und zeitperiodenbezogene Faktoren?
2. In welche Typen lässt sich die Schweizer Wohnbevölkerung hinsichtlich ihrer freizeitbezogenen Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen einteilen (Freizeitstile)?
3. Welche Kategorien des Freizeitverkehrs bestehen, welchen kommt hinsichtlich den Umweltauswirkungen eine hohe Priorität zu und wie hängen diese mit den verschiedenen Freizeitmobilitätstypen zusammen?
4. Welche Strategien und Massnahmen können einen wesentlichen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung des Freizeitverkehrs leisten?

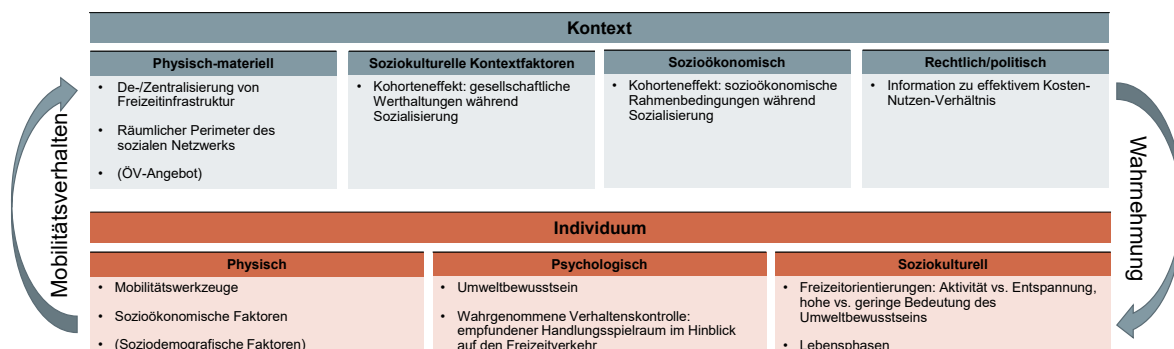
Vorgehen

Das Forschungsvorhaben umfasst folgende methodischen Schritte:

- Auswertungen von Sekundärdaten, namentlich die Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) 2000, 2005, 2010 und 2015 sowie die Erhebung Reiseverhalten (Modul der Haushaltsbudgeterhebung HABE)
- Durchführung einer schweizweit repräsentativen Online-Befragung von rund 1'000 Personen, inklusive eines verhaltensökonomischen Experiments
- Strategie-Workshop zur Entwicklung von Strategien und Massnahmen für einen nachhaltigeren Freizeitverkehr

Rahmenmodell

Zur Erklärung des Mobilitätsverhaltens in der Freizeit adaptieren wir ein bewährtes umwelt-psychologisches Handlungsmodell (Kaufmann-Hayoz 2006) auf die Anforderungen einer Analyse von Freizeitmobilität.



Entwicklung des Freizeitverkehrs 2005–2015

2015 legten die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz für die alltägliche Freizeit im Inland etwas weniger, im Ausland aber doppelt so viele Kilometer zurück als im Jahr 2005. Insgesamt stieg die für Freizeitzwecke zurückgelegte mittlere Tagesdistanz pro Person von

17,9 auf 19,0 Kilometer. Insbesondere haben die für Freizeitwecke im Flugzeug zurückgelegten Distanzen innerhalb von zehn Jahren massiv zugenommen: von jährlich 2'538 Kilometer pro Person im Jahr 2005 auf jährlich 5'671 Kilometer pro Person im Jahr 2015. Die Freizeitmobilität lässt sich wie folgt charakterisieren:

- Wohnort: Die Freizeitwege der in städtischen Gemeinden wohnhaften Bevölkerung sind im gesamtschweizerischen Vergleich kürzer und dauern weniger lange.
- Geschlecht: Männer legen im Durchschnitt etwas längere Wege zurück als Frauen.
- Alter: Ganz junge und ganz alte Menschen sind im Freizeitverkehr weniger aktiv.
- Einkommen: Je höher das Einkommen, desto länger die täglich pro Person zurückgelegten Freizeitwege.

Reiseverhalten 2008–2018

Bezüglich Tagesreisen lässt sich ein Rückgang zwischen 2008 und 2011 (Finanzkrise) feststellen, und danach eine relativ stabile Entwicklung. Ebenfalls von der Finanzkrise betroffen waren Reisen mit Übernachtung. Danach ist aber im Gegensatz zu den Tagesreisen ein starker Anstieg zu beobachten, vor allem Reisen mit Übernachtung ins Ausland nahmen zu, zwischen 2010 bis 2018 von durchschnittlich 1,57 auf 2,18 Reisen pro Jahr.

Alters- und Kohorteneffekte in der alltäglichen Freizeitmobilität

Eine effektive Methode, demografische Trends zu analysieren, stellt die Trennung von Alters-, Perioden- und Kohorteneffekten (APC) dar. Dazu wurden die Daten des MZMV 2000, 2005, 2010 und 2015 bezüglich Distanzen und Verkehrsmittelwahl mit einer spezifischen Regressionsanalyse bezüglich der alltäglichen Freizeitmobilität ausgewertet.

Für die jungen Altersgruppen zeigt sich ein Anstieg der im Freizeitverkehr zurückgelegten *Distanzen*, mit Höchstwerten bei den 23- bis 27-Jährigen. In den nächsten zehn Lebensjahren gehen die Distanzen stark zurück, sodass die Gruppe der 33- bis 37-Jährigen aufgrund der Familienphase die geringsten Distanzen im Freizeitverkehr aufweisen. Anschliessend steigen die Distanzen wieder an und erreichen bei den 48- bis 52-Jährigen einen Wert, der sich bis zur Gruppe der 63- bis 67-Jährigen nur noch minimal erhöht. Der folgende Rückgang der Distanzen entspricht der Erwartung, dass die Menschen mit zunehmendem Alter den Radius ihrer Freizeitaktivitäten allmählich einschränken. Diese Entwicklungen lassen sich mit gängigen sozialwissenschaftlichen Lebensphasenmodellen gut interpretieren. Während sich bei den Alterseffekten steigende und abnehmende Distanzen abwechseln, zeigt sich bei den Kohorteneffekten ein insgesamt klarer Trend: Je später eine Person geboren wurde, desto länger sind die im Freizeitverkehr zurückgelegten Distanzen.

Bezüglich der *Verkehrsmittelwahl* zeigt sich, dass bei den 13- bis 22-Jährigen die Wahrscheinlichkeit den ÖV als Hauptverkehrsmittel im Freizeitverkehr zu wählen, am höchsten ist. Bis zur Gruppe der 43- bis 47-Jährigen lässt sich dann ein kontinuierlicher Rückgang der ÖV-Nutzung beobachten. Erst bei der Gruppe der 63- bis 67-Jährigen ist wieder ein Anstieg der ÖV-Nutzung zu erkennen, der bis zur Altersgruppe der 73- bis 77-Jährigen anhält. Bei den Kohorteneffekten zeigt sich ein ähnliches Bild. Die geringste Wahrscheinlichkeit den ÖV als Hauptverkehrsmittel zu wählen, zeigt sich bei der Kohorte der zwischen 1961 und 1965 geborenen Personen. Erst für die Kohorte der zwischen 1981 und 1985 geborenen Personen lässt sich wieder ein Anstieg der ÖV-Nutzung beobachten, der sich für nach 1985 geborene Personen noch einmal deutlich beschleunigt.

Drei Typen von Freizeitmobilien

Die folgenden Ergebnisse beziehen sich nicht mehr auf den MZMV, sondern auf die eigene, schweizweit repräsentative Befragung. Zunächst wurden im Rahmen einer Clusteranalyse drei Typen von Freizeitmobilien identifiziert.

Die *Spass- und Erlebnisorientierten* (32% in der Stichprobe) wollen in ihrer Freizeit in erster Linie etwas Neues erleben, was sie oft in die Ferne reisen lässt und was auch mit einem hohen Konsumniveau (u.a. beim nächtlichen Ausgang oder beim Restaurantbesuch) im

Zusammenhang steht. Die überdurchschnittlich jungen Personen sind sportlich aktiv. Sie nutzen ausserdem vergleichsweise häufig das Flugzeug. Mobilität wird hier als Zweck für die Freizeitbedürfnisse gesehen; da kann das Zufussgehen, das Velofahren oder der ÖV durchaus auch eine Rolle spielen, sehr oft wird jedoch auf Verkehrsmittel des MIV zurückgegriffen.

Auch die *Umwelt- und Nahraumorientierten* (40% in der Stichprobe) suchen in ihrer Freizeit die Aktivität und finden diese draussen in der Natur in der näheren Umgebung. Sie nutzen die Naherholungsräume für sportliche Aktivitäten oder um einfach die Natur zu geniessen. Dass sie Naherholungsräume aufsuchen, anstatt weit in die Ferne zu reisen, steht im Zusammenhang mit dem Bedürfnis, sich in der Freizeit möglichst umweltfreundlich zu verhalten.

Bei den *Entspannungsorientierten* (28% in der Stichprobe) handelt es sich um den am wenigsten aktiven Typ von Freizeitmobilien. Anstatt sich in der Natur körperlich zu betätigen oder mit Freunden auf Reisen zu gehen und neue Abenteuer zu erleben, finden die Entspannungsorientierten ihre Zufriedenheit in der Freizeit mit Ruhe und Erholung.

Die Rolle von Mobilitätswerkzeugen, Wohnort, Demografie und Sozioökonomie

Mobilitätswerkzeuge und ihre Preise spielen eine zentrale Rolle bei der Entstehung von Freizeitverkehr. Die Verfügbarkeit eines Autos, eines ÖV-Abonnements oder eine Mobility-Mitgliedschaft beeinflusst die Freizeitmobilität stark. Darüber hinaus prägen verschiedene *Aspekte des Wohnorts* die Mobilität in der Freizeit. Ins Auge sticht insbesondere, dass die Zufriedenheit mit dem Wohnort negativ mit der Reiseaktivität und der Nutzung des MIV zusammenhängt. Weiter fördern Partnerschaften die Reiseaktivität bis zu dem Moment, wo Kinder dazukommen. Die Analyse zu den *soziodemografischen Faktoren* ergab, dass mit zunehmenden Alter eher der MIV gewählt wird, zumindest solange dies der gesundheitliche Zustand zulässt. Schliesslich zeigt sich, dass die *Sozioökonomie* einer Person weniger für die Verkehrsmittelwahl in der alltäglichen Freizeit (z.B. Besuche von Restaurants oder Kulturveranstaltungen), dafür aber für die Reiseaktivität in der nicht alltäglichen Freizeit (z.B. Ferien oder Reisen) relevant ist; insbesondere nehmen Reisen mit Übernachtung ab einem gewissen Einkommensniveau stark zu.

Potenzial von Framing

Aufgrund der verhaltensökonomischen Experimente kann festgehalten werden, dass «Frames», die eine Information zum Kosten-Nutzen-Verhältnis einer Alternative geben, sowohl die Verkehrsmittel- als auch die Zielwahl beeinflussen können. Konkret zeigen dies zwei Experimente auf: Beim ersten Experiment führt die Information zum zusätzlichen Zeitbedarf bei einer Reise mit dem Flugzeug dazu, dass die Alternative einer Zugreise häufiger gewählt wird. Beim zweiten Experiment wird auf knappe Parkplätze bei einer Grossveranstaltung hingewiesen, was zu einer stärkeren Nutzung des ÖV führt. Beiden Experimenten gemeinsam ist, dass durch den angepassten «Frame» für die Variante Flugzeug respektive Auto die Zuverlässigkeit der jeweiligen Alternative betont wird und diese Option daher attraktiver erscheinen lässt. Unterschwellige Hinweise zur Umweltfreundlichkeit oder zum Gesundheitseffekt von Alternativen haben dagegen keinen nachweislichen Effekt auf die Entscheidungen.

Kategorien des Freizeitverkehrs

In einem weiteren Arbeitsschritt wurden die Wege im Zusammenhang mit den häufigsten und im Hinblick auf Verkehrsvorgänge den relevantesten Freizeitzielen danach unterteilt, ob der Zielort sich in einem Agglomerationskern, einem Agglomerationsgürtel oder im periurbanen Raum befindet.¹ Entstanden sind zwölf Kategorien des alltäglichen Freizeitverkehrs, die hinsichtlich verschiedener Kennwerte verglichen wurden. Dabei zeigt sich, dass der Besuch von Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen und Sportanlässen im periur-

¹ Start und Zielorte liegen in den allermeisten Fällen im selben Raum, beispielsweise spielen theoretisch denkbare Restaurantbesuche mit Startort St.Gallen und Zielort Genf in der Realität kaum eine Rolle. Nicht in die Analyse einbezogen wird die Aktivität «Aktiver Sport», die gemäss MZMV 2015 zwar die vierthäufigste Aktivität darstellt (13,7%), jedoch hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen als weniger bedeutend eingestuft werden kann.

banen Raum mit der höchsten Belastung von Verkehrsinfrastruktur und Umwelt einhergeht. Fast ein Viertel aller Wege im Zusammenhang mit dieser Freizeitaktivität entfallen auf Stosszeiten und aufgrund der vergleichsweise langen Distanzen mit einem nennenswerten MIV-Anteil von gut 75 Prozent ist auch der Energieverbrauch und der CO₂-Austoss pro Weg im Durchschnitt hoch. Weitere Kategorien mit einer hohen Belastung sind Besuche bei Verwandten oder Bekannten mit Zielort in einem Agglomerationsgürtel sowie mit Zielort im periurbanen Raum (beide Kategorien insbesondere aufgrund eines hohen Energie- und CO₂-Verbrauchs).

Betrachtet man die Ergebnisse unabhängig vom Freizeitweck, zeigt sich, dass in der Tendenz Freizeitaktivitäten mit Zielort im periurbanen Raum mit einer höheren Belastung einhergehen als Freizeitaktivitäten mit Zielort in einem Agglomerationskern oder einem Agglomerationsgürtel.

Gesamtbild zu den Treibern des Freizeitverkehrs

Ausgehend von den empirischen Ergebnissen der Studie zeigen die nachfolgenden zwei Abschnitte auf, wie das Freizeitverkehrsverhalten der in der Schweiz wohnhaften Bevölkerung im Lichte von individuellen Faktoren und Kontextfaktoren zusammengefasst werden kann.

Individuelle Faktoren

Will man das Handeln eines Menschen auf seine *individuellen Attribute* zurückführen, lassen sich physische, psychologische und soziokulturelle Faktoren unterscheiden. Bezüglich der *physischen* Faktoren ist die individuelle Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen zentral. Mit dem Besitz eines Autos oder eines ÖV-Abonnements steigt die Nutzung der jeweiligen Option. Mit einem höheren Einkommen und einem höheren Bildungsniveau gehen längere Distanzen sowie eine stärkere Reiseaktivität einher (und natürlich auch eine andere Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen). Keine eindeutigen Zusammenhänge lassen sich für die demografischen Faktoren und den Wohnort erkennen. Viel eher scheint die Mobilität im Zusammenhang mit Lebensphasen zu stehen.

Die Erkenntnisse zu *psychologischen* Faktoren lassen sich wie folgt zusammenfassen: Dem Umweltbewusstsein kommt als soziale Norm eine wichtige Bedeutung bei den Entscheidungen zu. Weiter spielt auch die wahrgenommene Verhaltenskontrolle, mit anderen Worten: der wahrgenommene Handlungsspielraum, eine wichtige Rolle.

Bezogen auf die *soziokulturellen* Faktoren zeigt sich: Die Spass- und Erlebnisorientierten einerseits und die Entspannungsorientierten andererseits decken das Spektrum der Freizeitorientierungen ab. Während Erstere ein grosses Bedürfnis nach Aktivitäten und nach Neuem haben, sehen Letztere ihre Bedürfnisse dann erfüllt, wenn sie die Freizeit zur Erholung nutzen können. Die Umwelt- und Nahraumorientierten lassen sich zwischen diesen beiden Typen positionieren.

Kontextfaktoren

Die Faktoren auf der *Kontextebene* lassen sich in physische, soziokulturelle, sozioökonomische und rechtliche respektive politische Faktoren unterteilen. Ein erstes wichtiges Merkmal der *physischen* Umwelt in Bezug auf den Freizeitverkehr ist die räumliche Lage der Freizeitinfrastruktur. Peripherer gelegene Freizeitziele führen zu längeren Distanzen und in der Tendenz zu einem höheren MIV-Anteil. Als zweites Merkmal kann das ÖV-Angebot betrachtet werden. Diesbezüglich zeigt sich in den Analysen jedoch kein eindeutiger Effekt. Gemäss den Ergebnissen in Kapitel 4 hängt die Anbindung des Wohnorts an das ÖV-Netz nicht mit der Nutzung des ÖV zusammen. In der Schweiz dürfte das ÖV-Angebot in den meisten Regionen derart ausgebaut sein, dass der Faktor, zumindest, wenn man den Wohnort betrachtet, heute in den meisten Fällen nicht mehr als Erklärungsansatz für das Freizeitverkehrsverhalten taugt.

Wie unsere *sozialen Kontakte* geografisch angesiedelt sind prägt unser Mobilitätsverhalten in der Freizeit stark. Je peripherer die sozialen Kontakte einer Person, desto längere Distanzen werden zurückgelegt und desto häufiger werden Verkehrsmittel des MIV genutzt.

Nebst den soziokulturellen Elementen, werden Menschen auch durch *sozioökonomische* Faktoren geprägt, die während ihrer Sozialisierung vorherrschend waren.

Schliesslich ist unstrittig, dass das Freizeitverkehrsverhalten auch von *rechtlichen* und *politischen* Faktoren abhängt. Im Rahmen der vorliegenden Forschungsarbeit wurde der Fokus auf den Faktor Information gelegt. Die vorliegenden Ergebnisse dämpfen die Hoffnung jener, die in Information und Beratung (persuasive Instrumente) ein «Allheilmittel» zur Lösung aktueller verkehrspolitischer Probleme sehen. Sie ermuntern aber gleichzeitig, da zumindest bei einer bestimmten Ausgestaltung der Informationen durchaus Effekte erzielt werden können.

All diese Faktoren lassen sich zu einem *Gesamtbild* der Treiber des Freizeitverkehrs zusammenfügen:

Erstens bestätigt sich, dass Freizeitverkehr nicht eindimensional erklärt werden kann, sondern als ein Zusammenspiel verschiedener Gruppen von Faktoren betrachtet werden muss. Zu einseitige Erklärungen, die entweder nur das handelnde Individuum oder aber nur die Umwelt eines Individuums betrachten, sind demnach klar nicht zielführend.

Zweitens erhärten sich auf der Ebene der individuellen Faktoren bisherige Forschungsergebnisse, wonach die Sozioökonomie und der Besitz von Mobilitätswerkzeugen wichtige Treiber des Freizeitverkehrs sind.

Drittens manifestieren sich auf der individuellen Ebene weitere relevante Faktoren, die über Soziodemografie und Sozioökonomie hinausgehen. So zeigen die Unterschiede zwischen den Typen von Freizeitmobilen, dass Freizeitmobilität in hohem Masse von Freizeitorientierungen abhängt, die nicht mit soziodemografischen oder sozioökonomischen Faktoren korrelieren. Weiter zeigt sich, dass Freizeitmobilität gewissen Lebenszyklen zu folgen scheint: Der Eintritt ins Erwachsenenalter, die Gründung einer Familie sowie die mit dem hohen Alter einhergehenden gesundheitlichen Einschränkungen sind wichtige Wegmarken im Leben, die sich auf die individuelle Freizeitmobilität auswirken.

Viertens zeigt der Blick auf die Faktoren auf der Kontextebene, dass durchaus Einfluss auf den Freizeitverkehr genommen werden kann. Mobilitätsverhalten in der Freizeit wird insbesondere stark durch die Verkehrs- und Raumplanung determiniert.

Künftige Entwicklung

Die vorliegenden empirischen Ergebnisse basieren auf retrospektiven Datengrundlagen zum Freizeitverkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung. Zumindest im Ansatz lassen sich – nicht zuletzt unter Berücksichtigung aktueller Megatrends (z.B. demografischer Wandel oder Digitalisierung) – jedoch Erkenntnisse zu möglichen zukünftigen Entwicklungen ableiten. *Erstens* deutet der nicht respektive nur schwach vorhandene Zusammenhang der Freizeitorientierungen mit soziodemografischen und sozioökonomischen Faktoren darauf hin, dass die drei Typen von Freizeitmobilen nicht abhängig von sozialen und ökonomischen Entwicklungen sind und deshalb auch in Zukunft eine gewisse Beständigkeit aufweisen dürften. Am ehesten zeigt sich eine gewisse Abhängigkeit vom demografischen Wandel: Die Alterung der Gesellschaft dürfte die Personen der Spass- und Erlebnisorientierten anteilmässig etwas kleiner werden lassen. Ökonomische Entwicklungen wiederum dürften dann einen Einfluss haben, wenn Kaufkraftverluste zu einer Reduktion des Konsums in der Freizeit führen. *Zweitens* zeigen die Ergebnisse zu den Kohorteneffekten, dass die Art und Weise, wie junge Menschen in der heutigen Zeit sozialisiert werden, auch einen Effekt auf das Freizeitverhalten von Morgen haben wird. Aktuelle Trends wie Digitalisierung, aber auch die in den letzten Jahren stärker gewordene Klimabewegung sind mindestens zwei Argumente, die gegen ein unaufhaltsam wachsendes Mobilitätsniveau in der Freizeit sowohl im In- als auch im Ausland sprechen. Die durch aktuelle Entwicklungen geprägten gesellschaftlichen Werthaltungen wiederum könnten drittens einen Effekt auf die Freizeitorientierungen haben.

Strategische Ansätze für einen nachhaltigen Freizeitverkehr

Die empirischen Resultate der vorliegenden Studie bestätigen den grossen Stellenwert des Freizeitverkehrs innerhalb des Mobilitätssystems und sie unterstreichen den Handlungsbedarf, will die Politik zur nachhaltigen und klimaverträglichen Entwicklung des Freizeitverkehrs beitragen. Vor diesem Hintergrund lassen sich eine Reihe von Anforderungen an eine «Strategie nachhaltiger Freizeitverkehr» skizzieren:

- *Raumplanung/Stadtplanung:* Die Strategie zielt auf die nahräumlichen Aufenthaltsräume, deren Attraktivität gerade als Erlebnisorte erhöht werden sollte.
- *Verkehrsplanung:* Sie sollte insbesondere darauf achten, den Fokus auf Verkehrsverlagerung und -vermeidung zu legen und keinen Neuverkehr induzieren.
- *Freizeitaktivität:* Die Strategie sollte dort ansetzen, wo die grössten Probleme sind:
 - Bezüglich Aktivität: Kultur- und Freizeitveranstaltungen sowie Besuche bei Verwandten oder Bekannten
 - Bezüglich Raum: Wege mit Zielen im periurbanen Raum
- *Zielgruppe:* Die Strategie sollte vor allem auf die Zielgruppe Spass- und Erlebnisorientierte fokussieren, ohne dass die anderen Zielgruppen ganz aus dem Blick geraten.

Drei strategische Leitlinien

Leitlinie 1: Nahräume für Spass- und Erlebnisorientierte fördern

Diese Leitlinie berücksichtigt insbesondere die Zielgruppe der Spass- und Erlebnisorientierten, die häufig mit dem Auto unterwegs sind und dabei überdurchschnittlich lange Strecken zurücklegen. Sie stellt aber auch auf das Ergebnis des Workshops ab, wonach das Potenzial der nahräumlichen Fussmobilität im Freizeitverkehr noch wenig ausgeschöpft wird. Punktuelle Erhöhung der Erlebniswerte im Nahraum können seine Attraktivität für die Spass- und Erlebnisorientierten steigern.

Schlüsselmassnahmen dazu:

- Anreize für bequeme, energiesparende und CO₂-freie Anreise bei Gastronomiebesuchen setzen.
- Anreize für bequeme, energiesparende und CO₂-freie Anreise zu Kultur- und Sportveranstaltungen schaffen.
- Aufenthaltsqualität in Innenstädten erhöhen.
- Aufenthaltsqualität in Wohnquartieren verbessern.
- Erhöhung der Erlebnis- und Aufenthaltsqualität im ÖV umsetzen.

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

Mit der Förderung von Verkehrsdrehscheiben an strategisch günstigen Orten möchte der Bund die Multimodalität fördern. Seit Anfang 2020 bereitet er deshalb in Zusammenarbeit mit Kantonen, Städten und Gemeinden ein Programm vor, welches die Planung und Umsetzung von attraktiven Umsteigepunkten zugunsten der kombinierten Mobilität voranbringen soll. Mit geeigneten Massnahmen könnten dabei erstens auch Freizeiteinrichtungen (z.B. Fitnesszentren, Einkaufszentren) an diese Verkehrsdrehscheiben (Hubs) angebunden werden. Zweitens sind an diesen Hubs auf den Freizeitverkehr zugeschnittene, attraktive Angebote für die Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel wichtig. Die Möglichkeiten der Digitalisierung gilt es, bezüglich einer attraktiven Kommunikation solcher multimodalen Dienstleistungen zu nutzen.

Schlüsselmassnahmen dazu:

- 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, insbesondere durch die zielgruppenspezifische Nutzung der Digitalisierung.
- Aufenthaltsqualität: Identifikation der Räume, die eine Aufenthaltsqualitätsfunktion wahrnehmen sollen. Es geht um die Verbesserung, aber auch um die Anzahl von Aufenthaltsräumen, es ist eine Frage sowohl der Qualität als auch der Quantität.

Leitlinie 3: Gesundheitsfördernde Formen der Freizeitmobilität propagieren

Umweltpolitische Interventionen waren in der Vergangenheit vor allem dann erfolgreich, wenn sie für die Betroffenen auch einen gesundheitlichen Nutzen mit sich brachten. Das verhaltensökonomische Experiment hat aber auch gezeigt, dass die Kommunikation des Gesundheitsbezugs von Freizeitverhalten anspruchsvoll ist und sich immer auf positive Botschaften beziehen sollte.

Schlüsselmassnahmen dazu:

- 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.

Freizeitverkehr

3 Typen von Freizeitmobilen

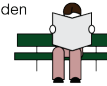
Spass- und Erlebnisorientierte
32,4%
Neues erleben, nicht zuletzt in der Ferne



Umwelt- und Nahraumorientierte
40,0%
Aktiv sein in der Natur



Entspannungsorientierte
27,5%
Ruhe und Entspannung finden



Nachhaltigkeitsbilanz der Freizeitmobilität



	Zielort		
	Agglozentrum	Agglogürtel	Periurban
Besuche bei Verwandten oder Bekannten	●	●	●
Gastronomiebesuche	●	●	●
Kulturveranstaltungen/Freizeitanlagen, passiver Sport (z.B. Matchbesuch)	●	●	●
Nicht-sportliche Aussenaktivität (z.B. Spazieren)	●	●	●

Treiber des Freizeitverkehrs

Kontext



Physisch

- De-/Zentralisierung von Freizeitinfrastruktur
- Räumlicher Perimeter des sozialen Netzwerks
- (ÖV-Angebot)

Soziokulturell

Kohorteneffekt I: gesellschaftliche Werthaltungen während Sozialisierung

Sozioökonomisch

Kohorteneffekt I: sozioökonomische Rahmenbedingungen während Sozialisierung

Rechtlich/politisch

Information zu effektivem Kosten-Nutzen-Verhältnis

Individuum



Physisch

- Mobilitätswerkzeuge
- Sozioökonomische Faktoren
- (Soziodemografische Faktoren)

Psychologisch

- Umweltbewusstsein
- Wahrgenommene Verhaltenskontrolle: empfundener Handlungsspielraum im Hinblick auf den Freizeitverkehr

Soziokulturell

- Freizeitorientierungen: Aktivität vs. Entspannung, hohe vs. geringe Bedeutung des Umweltbewusstseins
- Lebensphasen

Nachhaltige Entwicklung des Freizeitverkehrs

Anforderungen an eine «Strategie nachhaltiger Freizeitverkehr»

Raumplanung/Stadtplanung:

Fokus auf nahräumliche Aufenthaltsräume

Verkehrsplanung

Verkehrsverlagerung und Verkehrsvermeidung im Visier

Zielgruppe

Vor allem Spass- und Erlebnisorientierte

Freizeitaktivität

Bei grössten Problemen ansetzen:

- Bezüglich Aktivität: Kultur/ Freizeitveranstaltungen und Besuche bei Verwandten oder Bekannten
- Bezüglich Raum: Wege mit Ziel im periurbanen Raum

Drei strategische Leitlinien

1. Nahräume für Spass- und Erlebnisorientierte fördern

2. Freizeit(verkehrs)angebote bei multimodalen Verkehrsdrehscheiben planen

3. Gesundheitsfördernde Formen der Freizeitmobilität propagieren

Résumé

Situation initiale et questions de recherche

En Suisse, les déplacements liés aux loisirs (ci-après « déplacements de loisirs ») constituent en chiffres absolus la principale raison pour laquelle les gens se déplacent. De plus, les Suisses-ses se rendent de plus en plus souvent à l'étranger durant leur temps libre. C'est précisément parce que les déplacements de loisirs sont en grande partie effectués en voiture ou en avion que la question de leur caractère durable se pose. La présente étude vise à répondre aux quatre questions de recherche suivantes :

1. Quelle est l'influence des caractéristiques individuelles et contextuelles ainsi que des facteurs de cohorte et de temps sur les déplacements de loisirs ?
2. Quelles différences existe-t-il parmi la population suisse en matière de motifs, mentalités et comportements liés aux loisirs (quels styles de loisirs) ?
3. Quelles sont les catégories de déplacements de loisirs actuelles ? Quelles sont celles qui revêtent une importance particulièrement élevée au regard de leur impact environnemental ? Comment sont-elles reliées aux différents styles de loisirs ?
4. Quelles stratégies et mesures peuvent contribuer de manière significative à un développement durable des déplacements de loisirs ?

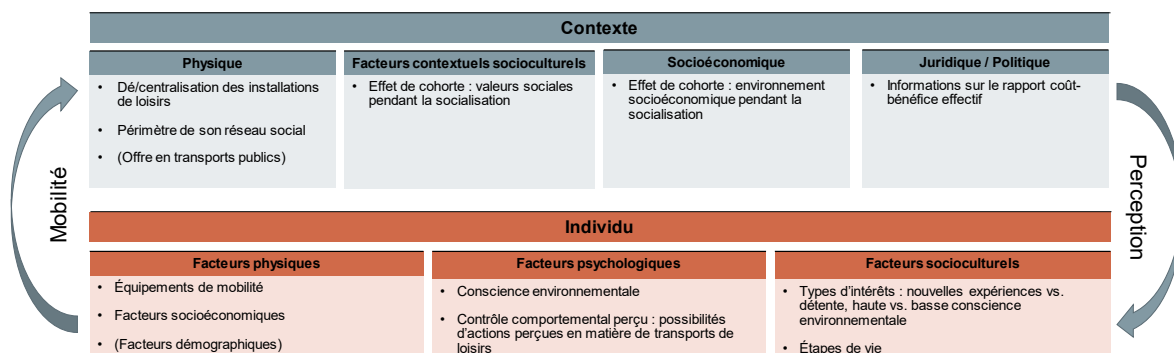
Méthode

La méthodologie de l'étude se présente comme suit :

- Analyse de données secondaires : les éditions 2000, 2005, 2010 et 2015 du « Micro-recensement mobilité et transports (MRMT) » ainsi que l'enquête « Comportement en matière de voyages (module de l'enquête sur le budget des ménages EBM) ».
- Réalisation d'une enquête en ligne représentative auprès d'un millier de personnes dans toute la Suisse et comprenant une expérience en économie comportementale.
- Tenue d'un « Atelier stratégique » pour le développement d'une stratégie et de mesures pour des déplacements de loisirs plus durables.

Modèle d'action

Afin d'illustrer et d'expliquer les comportements en matière de mobilité de loisirs, nous avons adapté un modèle d'action issu de la psychologie environnementale (Kaufmann-Hayoz 2006) aux exigences d'une analyse de la mobilité de loisirs.



Évolution des déplacements de loisirs entre 2005 et 2015

En 2015, les habitant-e-s de la Suisse ont parcouru moins de kilomètres pour leurs loisirs quotidiens à l'intérieur du pays qu'en 2005. En revanche, sur la même période, le nombre

de kilomètres parcouru à l'étranger a doublé. Dans l'ensemble, la distance moyenne quotidienne par personne parcourue pour les loisirs est passée de 17,9 km à 19,0. Plus particulièrement, les déplacements de loisirs parcourus en avion ont augmenté massivement en dix ans, passant de 2'538 km par personne et par an en 2005 à 5'671 km par personne et par an en 2015. La mobilité de loisirs peut se caractériser de manière suivante :

- Lieu de résidence : les déplacements de loisirs des personnes vivant dans les communes urbaines sont plus courts et prennent moins de temps que la moyenne suisse.
- Genre : en moyenne, les hommes effectuent des trajets légèrement plus longs que les femmes.
- Âge : les personnes très jeunes et celles très âgées réalisent moins de déplacements liés aux loisirs.
- Revenu : plus le revenu est élevé, plus les déplacements de loisirs quotidiens par personne sont longs.

Comportement en matière de voyages entre 2008 et 2018

En ce qui concerne les voyages d'une journée (sans nuitée), on observe tout d'abord une baisse entre 2008 et 2011 (en raison de la crise financière), puis une évolution relativement stable sur la période qui suit. Bien que les voyages avec nuitées aient également été touchés par la crise financière, on observe ensuite, contrairement aux voyages sans nuitée, une forte augmentation, en particulier pour les voyages avec nuitées à l'étranger, dont la moyenne est passée entre 2010 et 2018 de 1,57 voyages par an à 2,18.

Influence de l'âge et de la cohorte sur la mobilité quotidienne en matière de loisirs

Une des méthodes les plus efficaces pour analyser les tendances démographiques est la séparation des effets de l'âge, de la période et de la cohorte (les méthodes Âge-Période-Cohorte (APC)). Pour ce faire, les données des MRMT de 2000, 2005, 2010 et 2015 concernant les distances et le choix du moyen de transport ont été étudiées à l'aide d'une analyse de régression spécifique à la mobilité quotidienne en matière de loisirs.

On constate une augmentation des *distances* parcourues pour les déplacements de loisirs des tranches d'âge « jeunes », avec des valeurs culminantes pour les personnes âgées de 23 à 27 ans. En revanche, au cours des dix années de vie suivantes, les distances parcourues diminuent fortement. Ainsi, la tranche des 33-37 ans présente les distances de déplacement pour les loisirs les plus faibles de toute la tranche d'âge « 18-77 ans », principalement car elle coïncide avec le moment où les personnes fondent une famille. Les distances parcourues augmentent ensuite à nouveau pour atteindre, entre 48 ans et 52 ans, une valeur qui n'augmentera presque plus jusqu'à la tranche des 63-67 ans. Passé cette tranche d'âge, les distances parcourues diminuent, ce qui correspond au fait que les gens limitent progressivement le périmètre de leurs activités de loisirs avec l'âge. Les modèles standards en sciences sociales sur les étapes de vie permettent d'interpréter avec précision ces différentes évolutions. Tandis que les distances parcourues varient avec l'âge, une tendance générale se dégage dans les effets de cohorte : plus une personne est née tardivement, plus les distances parcourues pour les loisirs sont longues.

En ce qui concerne le *choix du moyen de transport*, on observe que la probabilité de choisir les transports publics comme principal moyen de transport pour les loisirs est la plus élevée chez les jeunes âgés de 13 à 22 ans. Après cette tranche d'âge, on constate une baisse continue de l'utilisation des transports publics jusqu'à celle des 43-47 ans. Ce n'est qu'à partir de la tranche d'âge 63-67 ans que l'on remarque une augmentation dans l'utilisation des transports publics, augmentation qui se maintient jusqu'à la tranche d'âge 73-77 ans. Les effets de cohorte montrent une image similaire. La probabilité la plus faible de choisir les transports publics comme principal moyen de transport s'observe dans la cohorte des personnes nées entre 1961 et 1965. Ce n'est qu'à partir de la cohorte des personnes nées entre 1981 et 1985 que l'on remarque une augmentation de l'utilisation des transports publics, tendance qui s'accélère considérablement pour les personnes nées après 1985.

Les trois styles de mobilité de loisirs

Dans cette section, les résultats qui suivent ne se rapportent plus au MRMT mais à notre propre enquête représentative réalisée à l'échelle de la Suisse. Tout d'abord, trois différents styles de mobilité de loisirs ont été identifiés dans le cadre d'une analyse de cluster.

Les personnes avec un intérêt pour le divertissement et les nouvelles expériences (32% de l'échantillon). Elles souhaitent avant tout réaliser de nouvelles activités durant leur temps libre, ce qui les amène souvent à se déplacer sur de longues distances. Ce style de mobilité est associé à un niveau de consommation élevé – qui englobe aussi le fait de sortir le soir ou d'aller au restaurant. Les personnes avec ce type de mobilité sont majoritairement jeunes et sportives. Ces personnes voyagent fréquemment en avion. La mobilité est ici considérée comme un but pour remplir son besoin de loisirs ; bien que la marche, le vélo ou les transports publics peuvent jouer un rôle dans le choix de ces personnes, très souvent les gens utilisent les transports individuels motorisés.

Les personnes avec un intérêt pour la nature et le local (40% de l'échantillon). Ces personnes cherchent également à réaliser une activité pour combler leur besoin de loisirs, mais elle se dirigent plutôt vers une activité dans la nature à proximité. Elles utilisent les espaces de loisirs de proximité pour réaliser des activités sportives ou pour simplement profiter de la nature. Leur choix de visiter les espaces de loisirs de proximité plutôt que de se déplacer loin est entre autres lié à leur volonté d'adopter un comportement écologique lors de leurs loisirs.

Les personnes avec un intérêt pour la détente (28% de l'échantillon). Ces personnes sont les moins actives parmi les trois styles de mobilité de loisirs. Au lieu d'avoir une activité physique en extérieur ou de partir en voyage avec des amis et de vivre de nouvelles expériences, les personnes avec un intérêt pour la détente trouvent la source de leur satisfaction dans le repos et la relaxation.

Le rôle des équipements en matière de mobilité, du lieu de résidence, de la démographie et des facteurs socio-économiques

Les différents équipements de mobilité (abonnements de transports, possession d'un véhicule, etc.) ainsi que leur prix jouent un rôle prépondérant dans la décision de réaliser un déplacement pour les loisirs. Disposer d'une voiture, d'un abonnement aux transports publics ou d'un abonnement à Mobility influencent considérablement ses déplacements de loisirs, comme c'est le cas également pour certains aspects liés au *lieu de résidence*. En effet, il est intéressant de souligner que la satisfaction avec son lieu de résidence est négativement liée avec les déplacements de loisirs et l'usage des transports individuels motorisés. De plus, le fait de vivre en couple favorise les voyages, du moins jusqu'à l'arrivée des enfants. L'analyse des *facteurs sociodémographiques* montre que plus la personne est âgée, plus elle aura tendance à choisir de se déplacer en voiture, du moins aussi longtemps que son état de santé le permet. Enfin, les *facteurs socio-économiques* sont moins pertinents pour expliquer le choix des moyens de transport pour les loisirs quotidiens (restaurants, visites culturelles, etc.) que pour les loisirs non quotidiens (vacances, voyages, etc.) Ceci s'observe notamment par le fait que le nombre de voyages avec nuitées augmente considérablement au-delà d'un certain niveau de revenu.

Le potentiel du cadre initial (ou *framing*)

Sur la base de l'expérience d'économie comportementale réalisée dans le cadre de l'analyse, on peut affirmer que le « cadre initial » qui renseigne sur le rapport coûts/bénéfices d'une alternative conditionne non seulement le choix du moyen de transport mais également celui de la destination. En témoignent les deux situations suivantes apparues dans notre étude : dans la première, l'information du temps supplémentaire que nécessite un déplacement en avion a mené plus fréquemment à opter pour un déplacement en train. Dans la seconde situation observée, le risque élevé de ne pas trouver de place de parking pour sa voiture lors d'une grande manifestation a mené à opter pour un déplacement en transports publics. : Les deux situations ont en commun le fait que le « cadre » initial pour la variante avion (dans la première situation) et pour la variante voiture (dans la seconde situation) rend les solutions de transport alternatives plus attrayantes.

Les catégories dans les déplacements de loisirs

Au cours de cette étude, les types de déplacements de loisirs les plus fréquents et les plus pertinents ont été classés selon leurs destinations : centre-ville, agglomération ou espace périurbain². Il en a découlé douze catégories de déplacements de loisirs quotidiens, qui ont été comparées les unes aux autres selon différents critères. Les résultats montrent que les déplacements pour se rendre à des manifestations culturelles, dans des espaces de loisirs et à des événements sportifs dans la zone périurbaine sont responsables de la charge la plus élevée sur les infrastructures de transport et l'environnement. Or, près d'un quart de tous les déplacements liés à ces activités de loisirs ont lieu aux heures de pointe. De plus, les distances liées à ces activités sont relativement longues et sont à 75% réalisées en transport individuel motorisé, ce qui résulte en une consommation d'énergie et des émissions de CO₂ plus élevées que la moyenne. Une autre catégorie de déplacements ayant un fort impact sur l'environnement sont les visites à des parents ou à des connaissances habitant l'agglomération ou en zone périurbaine (ces deux catégories sont particulièrement concernées en raison de la forte consommation d'énergie et de CO₂).

Si l'on examine les résultats obtenus en faisant abstraction des raisons derrière les déplacements de loisirs, on constate que les activités de loisirs dont la destination se trouve en zone périurbaine sont associées à une charge plus élevée que les activités de loisirs dont la destination se trouve au centre-ville ou dans l'agglomération.

Principaux facteurs explicatifs de la mobilité de loisirs

Sur la base des résultats empiriques de l'étude, les deux paragraphes suivants montrent comment la mobilité de loisirs de la population Suisse s'explique par des facteurs individuels et contextuels.

Facteurs individuels

Les facteurs individuels : on distingue ici les facteurs physiques, les facteurs psychologiques et les facteurs socioculturels. En termes de *facteurs physiques*, les ressources individuelles en équipements de mobilité sont essentielles. La possession d'une voiture ou d'un abonnement aux transports publics fera augmenter l'utilisation de chacune de ces deux options de transport. En outre, un niveau d'éducation et de revenu plus élevés sont associés à des distances plus longues ainsi qu'à de plus nombreux déplacements (et naturellement à un niveau d'équipement différent). En revanche, les caractéristiques démographiques et le lieu de résidence n'ont a priori pas d'incidence. La mobilité de loisirs semble plutôt varier selon les étapes de vie de chacun.

Concernant les *facteurs psychologiques*, la sensibilisation à l'environnement, en tant que norme sociale, joue un rôle important dans la décision d'effectuer un déplacement de loisirs. Il en va de même pour le contrôle comportemental perçu, c'est-à-dire la perception des possibilités d'action de chacun.

Pour ce qui est des *facteurs socioculturels*, on distingue dans un premier temps deux types d'intérêts dans le domaine des loisirs : d'un côté les personnes avec un intérêt pour le divertissement et les nouvelles expériences et de l'autre les personnes avec un intérêt pour la détente. Alors que dans le premier cas les personnes ont un besoin d'activités et de nouveauté, les personnes qui recherchent la détente voient leurs besoins satisfaits lorsqu'elles peuvent utiliser leur temps libre pour se reposer. Enfin, dans un second temps, on peut situer les personnes avec un intérêt pour la nature et le local entre les deux positions citées ci-dessus. En plus de l'approche par les types d'intérêts, l'approche par les étapes de vie s'avère également être efficace pour expliquer les déplacements de loisirs.

Facteurs contextuels

Les facteurs contextuels : ils peuvent être divisés en plusieurs types : facteurs physiques, socioculturels, socio-économiques, juridiques et politiques. Une première caractéristique importante en matière de déplacements de loisirs est la *situation géographique* où se

² L'activité « Sport actif », qui selon le MRMT 2015 est la quatrième activité la plus courante (13,7%) n'a pas été incluse dans l'analyse. Elle peut cependant être considérée comme de moindre importance en raison de son faible impact sur les transports.

trouve l'infrastructure de loisir. Les destinations de loisirs se trouvant en périphérie entraînent des distances plus longues et présentent une part d'utilisation de transports individuels motorisés plus importante. Une deuxième caractéristique importante est l'offre en matière de transports publics. Cependant, l'analyse n'a pas démontré un effet clair sur le sujet : selon les résultats du chapitre 4, la connexion de son lieu de résidence au réseau de transports publics n'est pas liée à l'utilisation des transports publics. En Suisse, les services de transports publics sont probablement si largement développés dans la plupart des régions que ce facteur n'est, dans la majorité des cas, pas pertinent pour expliquer le comportement en matière de déplacements de loisirs, du moins en prenant en considération le lieu de résidence.

C'est plutôt la situation géographique de nos *contacts* qui influence considérablement notre mobilité de loisirs. Plus nos contacts sont dispersés en périphérie, plus les distances parcourues sont longues et l'usage de transports individuels motorisés est élevé. En plus de ces éléments socio-culturels, les personnes sont également influencées par les facteurs *socio-économiques* prédominants lors de leur socialisation.

Enfin, il va sans dire que le comportement en matière de déplacements de loisirs dépend également de facteurs *juridiques* et *politiques*. Dans le cadre de la présente recherche, l'analyse s'est focalisée sur le facteur de l'information. Or, dans les faits, les résultats peuvent faire déchanter celles et ceux qui considèrent l'usage des mesures d'information et de conseil (et autres instruments de persuasion) comme le remède ultime aux actuels problèmes de transports. Cependant, ces mesures ne sont pas à écarter dans la mesure où, lorsque bien conçues, elles ont le potentiel d'aboutir à certains effets.

Tous ces facteurs peuvent être combinés pour aboutir à une *vue d'ensemble* des facteurs explicatifs des déplacements de loisirs.

Premièrement, on peut affirmer que les déplacements de loisirs n'ont pas pour cause un facteur unique et qu'ils doivent être considérés comme résultant d'une interaction de différents groupes de facteurs aux niveaux individuel et environnemental. Les explications qui ne tiennent compte que des actions individuelles sans prendre en considération les facteurs contextuels (ou inversement) sont donc à écarter.

Deuxièmement, au niveau des facteurs individuels, les résultats de la présente étude rejoignent ceux des études déjà réalisées sur le sujet : les caractéristiques socioéconomiques et la possession d'équipements de mobilité sont des éléments qui favorisent considérablement les déplacements de loisirs.

Troisièmement, d'autres facteurs pertinents sont présents au niveau individuel et vont au-delà des caractéristiques sociodémographiques et socioéconomiques. À titre d'exemple, les différences entre les types de mobilité de loisirs montrent que cette dernière est fortement dépendante des intérêts de loisirs, lesquels ne sont pas corrélés aux facteurs sociodémographiques ou socioéconomiques. Notre étude montre également que la mobilité de loisirs semble suivre les cycles de la vie : l'entrée dans l'âge adulte, la création d'une famille, la vieillesse ou la dégradation de la santé et les limites de déplacement qui y sont liées sont des étapes importantes qui ont un impact conséquent sur la mobilité individuelle en matière de loisirs.

Quatrièmement, une analyse des facteurs contextuels montre qu'il est certainement possible d'influencer la manière dont les gens réalisent leurs déplacements de loisirs. En effet, les comportements en matière de mobilité de loisirs sont fortement déterminés par l'aménagement du territoire et des transports.

Évolutions futures

Même si les résultats présentés dans ce résumé sont basés sur des données rétrospectives sur le comportement de la population suisse en matière de mobilité de loisirs, il est toutefois possible, dans une certaine mesure et en tenant compte des tendances actuelles (évolution démographique, numérisation), d'esquisser quelles seront les possibles évolutions futures dans le domaine.

Premièrement, le fait qu'il n'existe pas ou peu de corrélation entre les intérêts en matière de loisirs et les facteurs sociodémographiques et socioéconomiques suggère que les trois styles de mobilité de loisirs ne dépendent pas des évolutions sociales et économiques, et par conséquent qu'ils auront plutôt tendance à rester stables à l'avenir. S'il devait y avoir un changement, cela serait probablement plutôt la conséquence de l'évolution démographique : le vieillissement progressif de la société devrait aller de pair avec une diminution de la proportion de personnes ayant un intérêt pour le divertissement et les nouvelles expériences. En outre, si l'on considère que la baisse du pouvoir d'achat entraîne une réduction de la consommation de loisirs, alors les développements économiques pourraient également avoir une influence.

Deuxièmement, les résultats sur les effets de cohorte montrent que la manière dont les jeunes sont socialisés aujourd'hui aura un effet sur leurs comportements en matière de loisirs de demain. Les tendances actuelles de la numérisation ou plus récemment des mouvements pour le climat sont deux arguments qui vont à l'encontre de l'évolution sans cesse croissante du niveau de mobilité de loisirs, en Suisse comme à l'étranger. Les changements de valeurs engendrés par les tendances actuelles pourraient donc avoir eux aussi leur influence sur les intérêts en matière de mobilité de loisirs.

Approche stratégique pour des déplacements de loisirs durables

Les résultats de la présente étude confirment la place centrale des déplacements de loisirs au sein du système de mobilité et soulignent la nécessité d'agir aujourd'hui au niveau politique en faveur d'un développement des transports de loisirs durable. Dans ce contexte, une série de conditions pour esquisser une « Stratégie de transports de loisirs durables » peuvent être listées :

- Aménagement du territoire / urbanisme : la stratégie devrait donner de l'importance aux espaces de loisirs de proximité en tant que lieux d'expérience. Leur attrait devrait être revu à la hausse.
- Planification des transports : la stratégie devrait se concentrer sur le transfert modal et l'évitement du trafic et ne pas entraîner une augmentation du trafic.
- Loisirs : la stratégie doit s'atteler aux problèmes les plus importants :
 - Types de loisirs : manifestations culturelles et de loisirs ainsi que visites aux proches ou à des connaissances.
 - Espace : déplacements vers les espaces périurbains.
- Groupes cible : la stratégie devrait avant tout considérer le groupe des personnes avec un intérêt pour le divertissement et les nouvelles expériences, sans pour autant perdre de vue les autres groupes cible.

Trois lignes stratégiques

Ligne stratégique n°1 : promouvoir les espaces de loisirs à proximité pour les personnes ayant un intérêt pour le divertissement et les nouvelles expériences.

Cette ligne directrice tient particulièrement compte du groupe cible des personnes ayant un intérêt pour les nouvelles expériences, qui se déplacent fréquemment en voiture et sur des distances plus longues que la moyenne. Elle se base également sur les résultats de l'« Atelier stratégique », réalisé dans le cadre de cette étude, qui démontrent que le potentiel de la mobilité piétonne de proximité en matière de loisirs n'est pas encore pleinement exploité. Une augmentation ponctuelle de la valeur des loisirs de proximité pourrait accroître leur attrait auprès des personnes avec des intérêts pour les nouvelles expériences.

Mesures :

- Incitations pour des déplacements confortables, durables et sans émissions de CO₂ pour des visites gastronomiques.
- Incitations pour des déplacements confortables, durables et sans émissions de CO₂ pour des manifestations culturelles et sportives.

- Améliorer la qualité des séjours dans le centre-ville.
- Améliorer la qualité des séjours dans les zones résidentielles.
- Améliorer la qualité des déplacements en transports publics.

Ligne directrice n°2 : planifier l'offre de (transports de) loisirs dans les pôles d'échanges multimodaux.

En promouvant les pôles d'échanges dans certains lieux stratégiques, la Confédération souhaite favoriser la multimodalité. C'est pourquoi depuis 2020 elle prépare, en collaboration avec les cantons, les villes et les communes, un programme qui vise à promouvoir la planification et la mise en place de pôles d'échange en faveur de la mobilité combinée. Grâce à certaines mesures ciblées, il serait possible de relier les infrastructures de loisirs (par exemple les fitness ou les centres commerciaux) à ces pôles d'échanges (ou « hubs »). De plus, il est important de proposer dans ces hubs des offres de loisirs intéressantes afin d'encourager la transition vers des modes de transports durables. Les possibilités qu'offre la numérisation doivent en outre être utilisées pour communiquer de manière efficace à propos de ces services multimodaux.

Mesures :

- Lors de la planification des infrastructures de loisirs et des manifestations culturelles, il est nécessaire de mieux tenir compte de leur connexion avec la mobilité piétonne, cycliste et des transports publics.
- Promouvoir l'interconnexion des transports publics avec d'autres services de mobilité (vélos, vélos électriques, autopartage) dans les pôles, notamment par l'utilisation de la numérisation auprès des groupes cible spécifiques.
- Qualité de séjour : identifier les espaces qui doivent remplir une fonction de qualité de séjour. On parle ici de leur amélioration mais aussi de leur nombre (question de qualité et de quantité).

Ligne directrice n°3 : promouvoir des formes de mobilité de loisirs bénéfiques à la santé

Par le passé, les politiques publiques environnementales qui ont rencontré du succès étaient celles qui offraient des avantages pour la santé de groupes cibles spécifiques. Cependant, l'expérience en économie expérimentale réalisée dans cette étude a également montré que la communication du caractère bénéfique des loisirs pour la santé est complexe et que celle-ci devrait toujours contenir des messages positifs.

Mesures :

- Promouvoir la mobilité durable dans les lieux touristiques.
- Améliorer la qualité des sentiers pédestres.
- Sensibiliser le public aux bienfaits de la marche et du vélo.
- Promouvoir la sécurité et l'attractivité des pistes cyclables.

Summary

Starting point and research questions

Leisure travel is quantitatively the most important transport purpose in Switzerland. In addition, Swiss citizens are increasingly travelling abroad in their leisure time. The question of its sustainability arises precisely because leisure travel is very strongly influenced by the car and the aeroplane. The following three research questions are to be answered within the framework of this study:

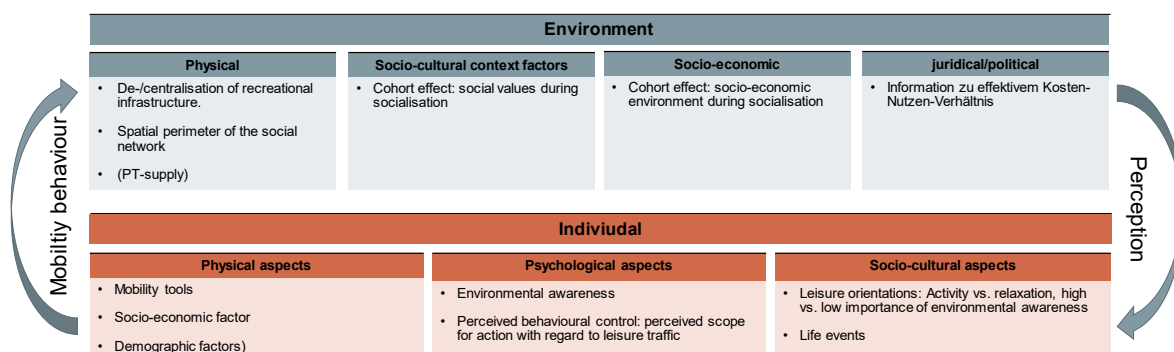
1. what influence on leisure travel have individual and contextual characteristics as well as cohort- and time-period-related factors?
2. into which types can the Swiss resident population be divided with regard to their leisure-related motives, attitudes and behaviours?
3. what categories of leisure transport exist, which have a high environmental impact, and how are these categories related to the different types of leisure time mobility? What strategies and measures can make a significant contribution to the sustainable development of leisure transport?
4. which strategies and measures can contribute significantly to the sustainability of leisure traffic?

Research steps

- Analysis of secondary data, namely the Microcensuses Mobility and Transport (MZMV) 2000, 2005, 2010 and 2015 as well as the Travel Behaviour Survey (module of the Household Budget Survey HABE).
- a representative online survey of around 1,000 people throughout Switzerland, including a behavioural economics experiment
- workshop to develop strategies and measures for more sustainable leisure travel

Framework model

To explain mobility behaviour in leisure time, we adapt a proven environmental-psychological action model (Kaufmann-Hayoz 2006) to the requirements of an analysis of leisure time mobility.



Leisure travel 2005-2015

In 2015, the inhabitants of Switzerland travelled slightly fewer kilometres for everyday leisure in the country, but twice as many kilometres abroad than in 2005. Overall, the average daily distance travelled per person for leisure purposes increased from 17.9 to 19.0 kilometres. In particular, the distances travelled by air for leisure purposes have increased

massively within ten years: from 2'538 kilometres per person per year in 2005 to 5'671 kilometres per person per year in 2015. Leisure mobility can be characterised as follows:

- Place of residence: The leisure journeys of the population living in urban municipalities are shorter and take less time compared to the rest of Switzerland.
- Gender: On average, men make slightly longer journeys than women.
- Age: The very young and the very old are less active in leisure travel.
- Income: The higher the income, the longer the daily leisure trips per person.

Overnight trips 2008-2018

With regard to daily trips, a decline can be observed between 2008 and 2011 (financial crisis), and a relatively stable development thereafter. Overnight trips were also affected by the financial crisis. Afterwards, however, in contrast to day trips, especially trips with overnight stays abroad increased, from an average of 1.57 to 2.18 trips per year between 2010 and 2018.

Age and cohort effects in everyday leisure mobility

An effective way to analyse demographic trends is to separate age, period and cohort effects (APC). For this purpose, the data of the MZMV 2000, 2005, 2010 and 2015 were evaluated with regard to distances and transport mode choice with a specific regression analysis with regard to everyday leisure mobility.

For the young, there is an increase in the distances in leisure time transport, with peak values among the 23 to 27 year-olds. In the next ten years of life, distances decrease sharply, so that the group of 33 to 37 year-olds show the lowest distances in leisure travel due to the family phase. The distances then increase again and reach a value for the 48 to 52 year-olds that increases only minimally up to the 63 to 67 year-old group. The subsequent decrease in distances corresponds to the expectation that people gradually limit the radius of their leisure activities with increasing age. These developments can be interpreted well with common social science life phase models. While increasing and decreasing distances alternate in the age effects, the co-hort effects show a clear overall trend: the later a person was born, the longer the distances covered in leisure travel.

With regard to the choice of means of transport, it can be seen that the 13 to 22 year-olds are the most likely to choose public transport as their main means of transport for leisure travel. A continuous decline in public transport use can then be observed up to the 43 to 47 age group. Only in the 63-67 age group an increase in public transport use is observed, which continues until the 73-77 age group. The cohort effects show a similar picture. The lowest probability of choosing public transport as the main means of transport can be observed in the cohort of persons born between 1961 and 1965. Only for the cohort of persons born between 1981 and 1985 an increase in public transport use is observed again, which accelerates significantly for persons born after 1985.

Development of leisure travel 2005-2015

Three clusters of leisure mobility

The following results no longer refer to the MZMV, but to the own, Switzerland-wide representative survey. First of all, three clusters of leisure travellers were identified within the framework of a cluster analysis.

The "fun and experience-oriented" (32% in the sample) primarily want to experience something new in their leisure time, which often leads them to travel far away and which is also associated with a high level of consumption. For this purpose, these above-average young people use the aeroplane very often. Mobility is seen here as a purpose for leisure needs; walking, cycling or public transport can certainly play a role here, but very often they fall back on private transport.

The “environmental and proximity-oriented” (40% in the sample) also look for activity in their free time and find it outdoors in nature in the immediate vicinity. They use local recreation areas for sporting activities or simply to enjoy nature. Their choice to visit local recreation areas instead of travelling far away is not least connected with their orientation to behave as environmentally friendly as possible in their leisure time.

The “relaxation-oriented” (28% in the sample) are the least active type of recreational travellers. Instead of being physically active in nature or going on trips with friends and experiencing new adventures, the relaxation-oriented find their satisfaction in leisure time with rest and relaxation.

The role of mobility tools, place of residence, demographics and socio-economics

Mobility tools and their prices play a central role in the emergence of leisure travel. The availability of a car, a public transport subscription or a mobility membership strongly influences leisure mobility. In addition, various aspects of the place of residence shape leisure mobility. It is particularly striking that satisfaction with the place of residence is negatively related to travel activity and the use of private transport. Furthermore, partnerships promote travel activity up to the moment when children come along. The analysis of the socio-demographic factors showed that with increasing age, people tend to choose the private car, at least as long as their health permits. Finally, the socio-economy of a person is less relevant for the choice of transport in everyday leisure time (e.g. visits to restaurants or cultural events), but is relevant for travel activity in non-everyday leisure time (e.g. holidays or travel); in particular, trips with overnight stays increase strongly above a certain income level.

Potential of framing

Based on behavioural economic experiments, it can be stated that “frames” that provide information on the cost-benefit ratio of an alternative can influence both the choice of means of transport and the choice of destination. Specifically, two experiments show this: In the first experiment, the information on the additional time required for a journey by plane leads to the alternative of a train journey being chosen more often. In the second experiment, the increased risk of limited parking space at a large is pointed out, which leads to greater use of public transport. Both experiments have in common that the reliability of the respective alternative is emphasised by the adapted “frame” for the aeroplane or car option and therefore makes this option appear more attractive. Subliminal references to the environmental friendliness or the health effect of alternatives, on the other hand, have no demonstrable effect on the decisions.

Categories of leisure traffic

In a further step, the routes related to the most frequent and, with regard to transport processes, the most relevant leisure purposes were subdivided according to whether the destination is located in an agglomeration core, an agglomeration belt or in the peri-urban area.³ The result was twelve categories of everyday leisure time transport, which were compared in terms of various parameters. The results show that visits to cultural events, leisure facilities and sporting events in the peri-urban area are associated with the highest burden on transport infrastructure and the environment. Almost a quarter of all journeys in connection with this leisure activity take place at rush hour, and due to the comparatively long distances with a notable share of private transport of a good 75%, the energy consumption and CO₂ emissions per journey are also high on average. Other categories with a high impact are visits to relatives or acquaintances with a destination in an agglomeration belt and with a destination in a peri-urban area (both categories in particular due to high energy and CO₂ consumption).

If we look at the results independently of the purpose of the leisure time, we see that leisure time activities with a destination in a peri-urban area tend to be associated with a higher

³ Not included in the analysis is the activity “Active sports”, which, according to MZMV 2015, is the fourth most common activity (13.7%), but can be classified as less significant in terms of traffic impact.

burden than leisure time activities with a destination in an agglomeration core or an agglomeration belt.

Drivers of leisure traffic

Based on the empirical results of the study, the following two sections show how the leisure travel behaviour of the population living in Switzerland can be summarised in the light of individual factors and contextual factors.

Individual attributes

Regarding an attribution of a person's behaviour to his or her individual attributes, a distinction can be made between physical, psychological and socio-cultural factors. With regard to the physical factors, the individual's equipment with mobility tools is central. Owning a car or a public transport subscription increases the use of the respective option. A higher income and a higher level of education are associated with longer distances and greater travel activity (and, of course, different equipment with mobility tools). No clear correlations can be identified for the demographic factors and the place of residence. Rather, mobility seems to be related to life phases.

The findings on psychological factors can be summarised as follows: Environmental awareness, as a social norm, plays an important role in decision-making. Furthermore, the perceived behavioural control, in other words: the perceived scope for action, also plays an important role.

With regard to the socio-cultural factors, it becomes apparent that the fun and experience-oriented on the one hand and the relaxation-oriented on the other cover the spectrum of leisure orientations. While the former have a great need for activities and new things, the latter see their needs fulfilled when they can use their leisure time for recreation. The environment- and proximity-oriented can be positioned between these two types. In addition to leisure orientations, life phases prove to be a second fruitful socio-cultural explanatory approach for leisure travel.

Contextual factors

The factors at the contextual level can be divided into physical, socio-cultural, socio-economic and legal/political factors. A first important feature of the physical environment in relation to leisure transport is the spatial location of the leisure infrastructure. More peripheral destinations lead to longer distances and tend to have a higher share of private cars. The public transport supply can be considered as a second characteristic. In this respect, however, no clear effect emerges. According to the results in chapter 4, the connection of the place of residence to the public transport network is not related to the use of public transport. In Switzerland, public transport services are probably so well developed in most regions that this factor, at least when considering the place of residence, is no longer an explanation for leisure travel behaviour in most cases.

The geographic location of our social contacts strongly influences our mobility behaviour during leisure time. The more dispersed a person's social contacts are, the longer distances are travelled and the more frequently private transport is used. In addition to socio-cultural elements, people are also shaped by socio-economic factors that were prevalent during their socialisation.

Finally, it is undisputed that leisure travel behaviour also depends on legal and political factors. In the context of present research, the focus was on the information given. The present results dampen the hopes of those who see in persuasive instruments a "panacea" for solving current transport policy problems.

All these factors can be combined to form a comprehensive picture of the drivers of leisure transport:

Firstly, it is confirmed that leisure transport cannot be explained one-dimensionally, but must be seen as an interplay of different factors. Explanations that are too one-sided, that

consider either only the acting individual or only the environment of an individual, should be avoided.

Secondly, at the level of individual factors, previous research is confirmed, according to which socio-economics and the possession of mobility tools are important drivers of leisure travel.

Thirdly, at the individual level, further relevant factors emerge that go beyond socio-demographics and socio-economics. For example, the differences between the clusters of leisure time travellers show that leisure mobility depends to a large extent on leisure orientations that do not correlate with socio-demographic or socio-economic factors. It also shows that leisure mobility seems to follow life events: entering adulthood, starting a family and the health restrictions associated with old age are important milestones in life that have an impact on individual leisure mobility.

Fourthly, a look at the factors at the context level shows that it is certainly possible to influence leisure travel. Mobility behaviour in leisure time is strongly determined by transport and spatial planning.

Prospective view

The results presented here are based on retrospective data on the leisure travel behaviour of the Swiss population. At least to some extent, however, insights into possible future developments can be derived - not least taking into account current megatrends (e.g. demographic change or digitalisation). Firstly, the fact that there is no or only a weak correlation between leisure orientations and socio-demographic and socio-economic factors indicates that the three types of leisure travellers are not dependent on social and economic developments and are therefore likely to remain somewhat stable in the future. The most likely factor is a certain dependency on demographic change: the ageing of society is likely to make the proportion of fun and experience-oriented people somewhat smaller. Economic developments, on the other hand, are likely to have an influence if losses in purchasing power lead to a reduction in consumption. Secondly, the results on cohort effects show that the way young people are socialised today will also have an effect on the leisure behaviour of tomorrow. Current trends such as digitalisation, but also the climate change that has become more pronounced in recent years are at least two arguments against an inexorably growing level of leisure mobility, both at home and abroad. Thirdly, the social values shaped by current developments could have an effect on leisure time orientations.

Strategic approaches for sustainable leisure transport

The empirical results of the present study confirm the great importance of leisure transport within the mobility system and they underline the need for action if policy-makers want to contribute to the sustainable and climate-compatible development of leisure transport. Against this background, the following requirements for a "sustainable leisure transport strategy" can be outlined:

- Spatial planning/urban planning: The strategy is aimed at the spatial recreational areas, whose attractiveness should be increased, especially as places of experience.
- Transport planning: It should pay particular attention to shifting and avoiding traffic and not inducing new traffic.
- Leisure activity: The strategy should start where the biggest problems are:
 - In terms of activity: cultural and leisure events as well as visits to relatives or acquaintances.
 - In terms of space: journeys to destinations in the peri-urban area.
- Target group: The strategy should focus primarily on the target group of fun and experience-oriented people, without completely losing sight of the other target groups.

Three strategic guidelines

Guideline 1: Promote spaces near home for fun and experience-oriented

This guideline takes particular account of the target group of fun and experience-oriented people who often travel by car and cover longer distances than average. However, it is also based on the result of the workshop, according to which the potential of spatial pedestrian mobility in leisure traffic is still not fully exploited. Selective enhancement of the experience values in the local area can increase its attractiveness for the fun and experience-oriented.

Key measures for this:

- Incentives for comfortable, energy-saving and CO₂-free travel to restaurants.
- Create incentives for comfortable, energy-saving and CO₂-free travel to cultural and sporting events.
- Increase the quality of stay in city centres.
- Improve the quality of stay in residential areas.
- Implement an increase in the quality of experience and stay in public transport.

Guideline 2: Plan leisure (transport) facilities at multimodal transport hubs.

By promoting transport hubs at strategically favourable locations, the federal government aims to promote multimodality. Since the beginning of 2020, it has therefore been preparing a programme in cooperation with cantons, cities and municipalities, which is intended to promote the planning and implementation of attractive transfer points for the benefit of combined mobility. With suitable measures, firstly, leisure facilities (e.g. fitness centres, shopping centres) could also be linked to these transport hubs. Secondly, at the hubs, attractive offers tailored to leisure traffic are important for the shift to sustainable modes of transport. The possibilities of digitalisation must be used to communicate such multimodal services in an attractive way.

Key measures for this:

- When planning leisure facilities and cultural events, give greater consideration to their connection to pedestrian and bicycle traffic as well as public transport.
- Promote the linking of public transport with other mobility services (bicycles, e-bikes, car sharing, etc.) at the hubs, in particular through the target-group-specific use of digitalisation.
- Places with high quality: Identification of spaces with a high quality. It is about the improvement, but also about the number of amenity spaces; it is a question of both quality and quantity.

Guideline 3: Promote health-promoting forms of leisure mobility

In the past, environmental policy interventions have proven to be successful above all when they also brought health benefits for those affected. However, the behavioural economics experiment has also shown that communicating the health relevance of leisure behaviour is challenging and should always refer to positive messages.

Key measures for this:

- Promote sustainable mobility in tourist destinations.
- Improve the quality of footpaths.
- Raise awareness of the health benefits of walking and cycling.
- Promote the safety and attractiveness of cycle paths.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage, Ziele und Fragestellungen

Wie in den meisten industrialisierten Ländern zeigen Mobilitätserhebungen auch in der Schweiz, dass der Freizeitverkehr leistungs- und umweltmässig von grosser Bedeutung ist. Gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 macht der Freizeitverkehr 44 Prozent der durchschnittlichen Tagesdistanz der Wohnbevölkerung im Inland aus.⁴ Er ist damit der quantitativ wichtigste Verkehrszweck. Dazu kommt, dass Schweizerinnen und Schweizer immer häufiger Freizeitwege im Ausland unternehmen und dabei sehr häufig das Flugzeug nutzen.⁵ Weiter gilt es, die Mobilität ausländischer Touristinnen und Touristen in der Schweiz zu beachten, die sicherlich grösstenteils dem Freizeitverkehr zuzurechnen ist. Und schliesslich ist ein grosser Teil des Personen-Transitverkehrs durch die Schweiz Freizeitverkehr. Der Freizeitverkehr wird in Zukunft noch zunehmen. Gemäss den ARE-Verkehrsperspektiven 2040 gehört er mit einer Zunahme von 32 Prozent zwischen 2010 und 2040 zu den am stärksten wachsenden Verkehrssegmenten.⁶

Gerade weil der Freizeitverkehr sehr stark vom Auto und vom Flugzeug geprägt ist, verdient er die Beachtung durch Wissenschaft und Politik. Es stellt sich die Frage nach der Nachhaltigkeit des Freizeitverkehrs und darauf abstellend nach Steuerungsmöglichkeiten. Die Wissenslücken sind noch gross. Aufgrund der sehr heterogenen Arten des Freizeitverkehrs (alltäglich und nicht alltäglich, Tagesreisen, Reisen mit Übernachtung) ist nicht hinlänglich klar, welche Faktoren als Treiber des Freizeitverkehrs zu bezeichnen sind. Die üblicherweise betrachteten Durchschnittswerte zur Mobilität geben nur eingeschränkt Auskunft zu den Entwicklungen des Freizeitverkehrs. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass es in den letzten 10 bis 20 Jahren zu gegenläufigen Entwicklungen kam: So lässt sich zum einen eine Erhöhung der Attraktivität von Freizeitverkehr im Nahbereich feststellen. Zum anderen werden aufgrund der besseren Erreichbarkeiten immer entferntere Aktivitätsziele aufgesucht (z.B. mehr und längere private Übernachtungsreisen zum Besuch von Freunden und Bekannten). Gleichzeitig hat sich das Freizeitverhalten nicht gleichförmig für die gesamte Bevölkerung entwickelt. Einzelne Personengruppen haben vermutlich Formen der Hoch- oder «Hypermobilität» (grosse Distanzen im Alltag und hoher Anteil an Flugreisen bei Reisen mit Übernachtung) entwickelt, die so früher nicht existierten. Andere Gruppen von Personen, die im Alltag und auf Reisen weiterhin überwiegend im Nahbereich mobil sind, haben möglicherweise aber auch an Bedeutung gewonnen. Analog zu anderen Konsumbereichen ist ausserdem zu erwarten, dass sich zunehmend Personen mit «hybriden» Verhaltensformen finden: Beispielsweise mit viel Nahmobilität im Alltag, aber einer ausgeprägten Fernmobilität bei nicht alltäglichen Aktivitäten.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass sich die Mobilität in Abhängigkeit zu anderen Verhaltensweisen entfaltet. Entlang der jeweiligen Biografien ist das Mobilitätsverhalten kohärent in ein Bündel anderer individueller Verhaltensweisen und gesellschaftlicher Entwicklungen eingebettet, die für die Mobilität relevant sind. Dies erfordert theoretische Ansätze, die über bloss psychologische Konzepte hinausgehen (unter Bezugnahme auf die Einstellung) und biografische Prozesse sowie physische Rahmenbedingungen (Infrastruktur, Wohnort, Besitz von Mobilitätswerkzeugen) berücksichtigen. Entsprechende Ansätze finden sich bereits in Studien zur Identifizierung von Mobilitätsstilen und spezifischen Mobilitätsbiografien.

Im Rahmen der vorliegenden Studie sollen die folgenden vier Forschungsfragen beantwortet werden:

⁴ Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Vgl. auch Bundesamt für Raumentwicklung ARE 2018a.

⁵ Vgl. Auch Bundesamt für Raumentwicklung ARE 2018b.

⁶ Bundesamt für Raumentwicklung ARE 2016.

1. Welchen Einfluss auf den Freizeitverkehr haben individuelle und kontextuelle Merkmale sowie kohorten- und zeitperiodenbezogene Faktoren?
2. In welche Typen lässt sich die Schweizer Wohnbevölkerung hinsichtlich ihrer freizeitbezogenen Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen einteilen (Freizeitstile)?
3. Welche Kategorien des Freizeitverkehrs bestehen, welchen kommt hinsichtlich den Umweltauswirkungen eine hohe Priorität zu und wie hängen diese mit den verschiedenen Freizeitmobilitätstypen zusammen?
4. Welche Strategien und Massnahmen können einen wesentlichen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung des Freizeitverkehrs leisten?

1.2 Vorgehen und Methoden

In diesem Kapitel werden das Vorgehen und die zur Beantwortung der Fragestellungen eingesetzten Methoden beschrieben. Das Vorgehen gliedert sich in insgesamt vier Module mit Teilarbeitsschritten innerhalb der Module, die in der nachfolgenden Abbildung aufgeführt sind.

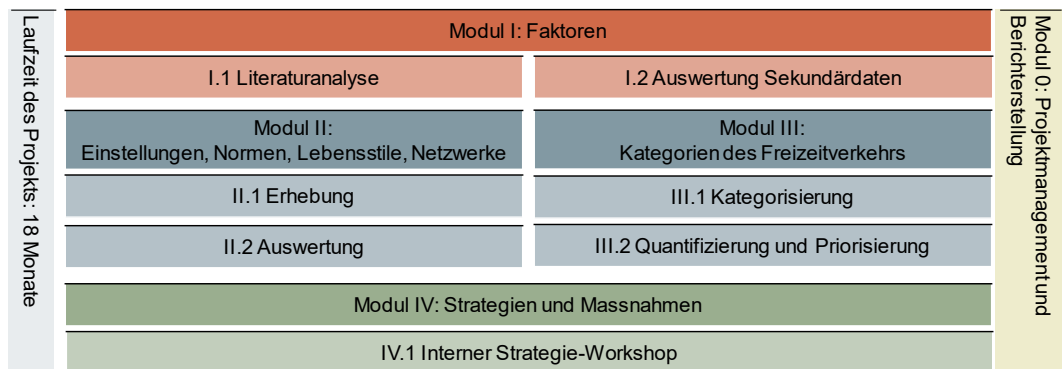


Abb. 1 Übersicht über die geplanten Arbeitsschritte

Nachfolgend erläutern wir die Module kurz und führen die in den Modulen zu Anwendung gekommenen Methoden auf.

1.2.1 Modul I: Faktoren

Das Ziel von Modul I besteht darin, eine erste Auslegeordnung der treibenden Kräfte des Freizeitverkehrs der in der Schweiz wohnhaften Bevölkerung zu schaffen. Hierzu dient erstens eine Literaturanalyse. Zweitens werden verfügbare Sekundärdaten ausgewertet. Im Rahmen der Sekundärdatenanalyse kann auf die bereits durchgeführten Analysen des ARE in der Studie «Die Freizeitmobilität in der Schweiz: Bestandsaufnahme und Entwicklungen 2005–2015» zurückgegriffen werden (vgl. Abschnitt 2.1). In Ergänzung dazu werden erstens Daten aus der «Erhebung Reiseverhalten» des BFS ausgewertet (vgl. Abschnitt 2.2). Zweitens werden die MZMV von 2000 bis 2015 mithilfe von Alters-, Perioden- und Kohortenmodellen (APC-Modelle) analysiert, um zu untersuchen, wie sich demografische Entwicklungen auf die zurückgelegten Distanzen und die Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr auswirken (vgl. Abschnitte 2.3 und 2.4).

1.2.2 Modul II: Einstellungen, Normen, Lebensstile, Netzwerke

Als Ergänzung zur Auswertung der Sekundärdaten in Modul I dient eine eigene Erhebung zum Freizeitverkehrsverhalten bei der in der Schweiz wohnhaften Bevölkerung dazu, Lücken zu Themen wie Einstellungen, Normen, Lebensstile und Netzwerke zu schliessen. Die Erhebung umfasst eine schweizweit repräsentative Online-Befragung von 1'033 Personen, davon 659 in der Deutschschweiz, 276 in der Westschweiz und 98 im Tessin. Als

Grundgesamtheit gilt die sprachassimilierte Wohnbevölkerung in der ganzen Schweiz im Alter von 15 bis 74 Jahren mit Internetzugang. Die Erhebung wurde im Oktober 2019 durchgeführt. Insgesamt kann die Datenqualität als gut und die Repräsentativität als hoch beurteilt werden. Die vorgegebenen Quoten nach soziodemografischen Merkmalen konnten erfüllt werden. Abweichungen bei der Repräsentativität wurden mit Gewichtungsfaktoren korrigiert.

Der Datensatz der eigenen Erhebung wird für die vorliegende Studie wie folgt ausgewertet:

- *Cluster-Analyse*: Anhand einer Cluster-Analyse werden Typen von Freizeitmobilen identifiziert, die anschliessend entlang der im Fragebogen abgefragten Fragen verglichen werden. Die Ergebnisse dieser Analysen sind in Kapitel 3 aufgeführt.
- *Regressionsanalysen*: Anhand regressionsanalytischer Verfahren wird untersucht, wie individuelle Faktoren mit der Verkehrsmittelwahl in der alltäglichen Freizeit und mit dem nicht alltäglichen Freizeitverkehr zusammenhängen. Die Ergebnisse dieser Analysen sind in Kapitel 4 aufgeführt.
- *Verhaltensökonomische Experimente*: Im Rahmen eines separaten Moduls in der Erhebung wurden verhaltensökonomische Experimente konzipiert, anhand derer der Effekt von insgesamt fünf «Frames» untersucht werden konnte. Die Experimente wurden so konzipiert, dass sich die befragte Person in eine hypothetische Situation in der Freizeit versetzen musste. Die Stichprobe wurde pro hypothetische Situation in zwei oder drei gleich grosse Gruppen geteilt und die Situationen wurden je Gruppe in unterschiedlichen «Frames» präsentiert. Die Befragten mussten anschliessend angeben, wie sie in der jeweils präsentierten Situation handeln würden. Die Situationsbeschreibungen unterschieden sich zwischen den Gruppen nur hinsichtlich des «Frames» (wie die Situation präsentiert und in welchen Kontext sie gesetzt wird). Es war bewusst nicht vorgesehen, materielle Rahmenbedingungen anzupassen (z.B. durch die Verteuerung einer Variante). Der Vergleich der Antworten zwischen den Gruppen erlaubt es, zu untersuchen, inwiefern einzelne «Frames» einen Effekt auf die gewählte Alternative haben. Die Experimente sowie die entsprechenden Ergebnisse sind in Kapitel 5 aufgeführt.

1.2.3 Modul III: Kategorien des Freizeitverkehrs

Ziel von Modul III ist die Entwicklung einer systematischen Kategorisierung von verschiedenen Arten von Verkehrsvorgängen im Freizeitverkehr. Ausgangspunkt dafür bilden bereits vorliegende Kategorisierungen in der Literatur. Ausgehend vom entwickelten Kategoriensystem wird anschliessend die Bedeutung der verschiedenen Kategorien hinsichtlich der folgenden Kriterien quantifiziert: Distanz, Modalsplit, Unterwegszeit, Stosszeiten, Energieverbrauch und CO₂-Ausstoss. Für die Berechnungen anhand der ersten drei Kriterien greifen wir auf die Daten des MZMV 2015 zurück. Für die Berechnungen zu Energieverbrauch und CO₂-Ausstoss verknüpfen wir die Daten aus dem MZMV mit Daten zu Energieverbrauch und CO₂-Ausstoss der einzelnen Verkehrsmittel. Als Grundlage dient der Datensatz von mobitool.ch, der Umweltdaten und Emissionsfaktoren für verschiedene Verkehrsmittel auflistet. Die Ergebnisse der Analysen in Modul III sind in Kapitel 6 aufgeführt.

1.2.4 Modul IV: Strategien/Massnahmen

In Modul IV werden die Ergebnisse der Module I bis III zu einem Gesamtbild zusammengeführt, um darauf basierend strategische Leitlinien und Massnahmen für eine nachhaltige Entwicklung des Freizeitverkehrs zu entwickeln und zu formulieren. Hierfür wurde ein Strategie-Workshop durchgeführt, an dem neben dem Projektteam zusätzliche Personen der Begleitkommission teilnahmen. Aufgrund der Situation rund um COVID-19 wurde der Workshop als Webkonferenz durchgeführt.

1.3 Was ist Freizeitverkehr?

Um den dieser Studie zugrundeliegenden Begriff des «Freizeitverkehrs» zu definieren, muss zunächst die Frage geklärt werden, was wir unter dem Begriff «Freizeit» verstehen. Der Definition von Opaschowski (1994) folgend kann Freizeit als jene Zeit bezeichnet werden, in welcher eine Person frei von Verpflichtungen und Zwang Entscheidungen treffen kann, wie sie ihre Zeit nutzen möchte. «Ex negativo» betrachtet umfasst Freizeit demnach jene Zeit, die übrigbleibt, wenn man Arbeits- und Reproduktionszeit (Schlaf, Einkauf, Hauswirtschaft usw.) wegzählt (Fastenmeier et al. 2001).

Eine Alternative zu dieser Negativdefinition stellt die Positivdefinition dar, anstatt zu fragen, was Freizeit nicht ist, wird die Frage gestellt, was aus Sicht des Individuums Freizeit bedeutet und welche eigenen Tätigkeiten sie als Freizeit versteht oder eben nicht versteht. Verschiedene, oft qualitativ angelegte Studien, haben sich entsprechend der Frage gewidmet, was Individuen subjektiv als Freizeit wahrnehmen, was sie damit verbinden respektive nicht verbinden (vgl. z.B. Fastenmeier et al. 2001).

Die Verfügbarkeit von Freizeit ist selbstverständlich eine zwingende Voraussetzung für das Entstehen von Freizeitmobilität und -verkehr. Auch wenn in der Schweiz kaum jemand über gar keine freie Zeit verfügen kann, dürfte Freizeit und damit das Potenzial für Freizeitmobilität in der Bevölkerung sehr ungleich verteilt sein. Wie Freizeitverkehr aus diesen Potenzialen dann tatsächlich entsteht, ist in den Ursachen, Gründen und Motiven noch nicht hinreichend erforscht. Sicher sind die Entstehungsbedingungen von Freizeitverkehr komplex: Stehen die Motive am Anfang oder sind die sozialstrukturellen Rahmenbedingungen – Einkommen, Alter, Beziehungssituation – der Ausgangspunkt? Götz et al. (2018, 327) sehen hier komplexe Interdependenzen, die von den Individuen flexibel gehandhabt werden: «Innerhalb der finanziellen, zeitlichen und lebensphasenbedingten Voraussetzungen wird der Erfüllung von Freizeit- und Urlaubswünschen gegenüber anderen Konsumansprüchen unterschiedlich grosser Raum gegeben. Im Schnitt steigt die Freizeit und Urlaubsreiseintensität mit dem Einkommen, aber auch mit kleinem Budget sind grosse Urlaube möglich, wenn an anderer Stelle gespart wird.»

Die Verknüpfung der Freizeit- mit der Verkehrsforschung ergibt in der Regel den Anspruch, Freizeitverkehr einzuordnen, abzugrenzen und zu quantifizieren. Diesem Anspruch folgend kommt man daher in Forschungsarbeiten – sofern sie nicht explorativ ausgerichtet sind – nicht ohne eine «von aussen» festgelegte Definition der Begrifflichkeiten «Freizeit» und «Freizeitverkehr» aus. In der Verkehrsstatistik hat sich dabei der Ansatz etabliert, Freizeit als Summe von Aktivitäten zu definieren (in Abgrenzung zu «Freizeit als freie Zeit» respektive «Freizeit als Lebensbereich», vgl. Lamprecht und Stamm 1994, 39). Mit diesem Begriffsverständnis wird daher der Handlungsaspekt in den Vordergrund gestellt, was im Hinblick auf die verkehrlichen Auswirkungen von Freizeit jedoch durchaus sinnvoll ist.

Im Bewusstsein der damit verbundenen Einschränkungen gehen wir in der vorliegenden Forschungsarbeit ebenfalls vom Begriffsverständnis der Freizeit als Summe von Aktivitäten aus. *Freizeitverkehr ist in dem Sinne die Summe der Bewegungen von Personen, die durch freiwillige und nicht durch subjektiv als Pflicht wahrgenommene Aktivitäten erfolgt.*

Weiter grenzen wir den Untersuchungsgegenstand ein, indem wir auf den Freizeitverkehr der Schweizer Wohnbevölkerung im In- wie auch im Ausland fokussieren (Inländerprinzip). Schliesslich werden wir uns auf Verkehr mit Start- und/oder Zielort in der Schweiz fokussieren, das heisst Freizeitverkehr an einem ausländischen Urlaubsort (z.B. Rundreisen mit einem Mietwagen) bleiben in der Studie unberücksichtigt.

Mit dem dargelegten Begriffsverständnis wird man den subjektiven Perspektiven auf die Freizeit zwar nicht vollumfänglich gerecht, man deckt aber zumindest einen grossen Teil der Handlungsmöglichkeiten in der Freizeit ab (Ohnmacht et al. 2008: 15) und bietet gleichzeitig Anknüpfungspunkte an bestehende Forschungsarbeiten und Mobilitätshebungen (in der Schweiz der Mikrozensus Mobilität und Verkehr), die vom gleichen Begriffsverständnis ausgehen.

1.4 Forschung zu Treibern des Freizeitverkehrs

Das Phänomen des Freizeitverkehrs hat insbesondere seit den 1980er Jahren vermehrt Eingang in die Mobilitätsforschung gefunden, was gerade auch für das Tourismusland Schweiz gilt (vgl. als frühes Beispiel Meier 2000). Dies hängt erstens zusammen mit der Zunahme des Freizeitverkehrs, mitunter zurückführbar auf den allgemeinen Anstieg des gesellschaftlichen Wohlstands, des Motorisierungsgrades der Bevölkerung, der frei verfügbaren Zeit und der damit verbundenen Freizeitindustrie. Zweitens zeigt sich, dass der Wunsch nach einer grossen Flexibilität in der Freizeit stark und deshalb der Freizeitverkehr ausgeprägt individualisiert ist. Davon ausgehend haben in den letzten Jahren und Jahrzehnten verschiedene Untersuchungen versucht, den Determinanten und Treibern des Freizeitverkehrs nachzuspüren und Lösungskonzepte für die Verlagerung des automobilen Verkehrs auf umweltverträglichere Verkehrsmittel zu entwickeln (Bundesamt für Raumentwicklung ARE 2018a).

Im Vordergrund der Forschung stand in der Regel weniger der alltägliche Freizeit-, sondern vielmehr der Reiseverkehr und darin vor allem der touristische Verkehr. Die implizit oder explizit wichtigsten Forschungsziele waren erstens ein vertieftes Verständnis der dem Freizeitverkehr zugrundeliegenden Motivationen, zweitens immer aber auch mögliche Steuerungsansätze des Freizeitverkehrs in Richtung Nachhaltigkeit. Im Vergleich zu anderen Verkehrszwecken, allen voran dem Pendlerverkehr, muss der Freizeitverkehr aber nach wie vor als wenig erforscht gelten, was wohl nicht zuletzt auf die Vielfalt seiner Erscheinungsformen zurückzuführen ist. Im Folgenden geben wir einen kurzen Überblick über die wichtigsten Forschungsansätze, gegliedert nach den verschiedenen Treibern des Freizeitverkehrs (vgl. auch Gather/Kagermeier 2002).

Forschung zu individuellen Determinanten

Zu den individuellen Determinanten des Freizeitverkehrs zählen erstens sozioökonomische Merkmale wie Alter, Geschlecht oder Einkommen, zweitens aber auch psychologische Faktoren wie freizeitbezogene Einstellungen und Normen.

Durchgesetzt hat sich die Erkenntnis, dass Freizeitverhalten und damit Freizeitverkehr stark von Lebensstil- und Mobilitätsorientierungen geprägt ist. Gemeint sind Einstellungen zu unterschiedlichen Verkehrsmitteln und deren Kombination im Kontext der Ziele von Freizeitwegen (vgl. Ohnmacht et al. 2008; Götz et al. 2016).

Abgeleitet von der Lebensstilforschung ist in diesem Zusammenhang oft von «Mobilitätsstilen» und «Mobilitätskulturen» die Rede. So schlagen beispielsweise Götz et al. (2016) basierend auf Umfrageergebnissen eine Unterteilung der Nutzerinnen und Nutzer des Freizeitverkehrs in fünf lebensstilbezogene Gruppen vor: Benachteiligte, Modern-Exklusive, Fun-Orientierte, Belastet-Familienorientierte und Traditionell-Häusliche. Die Zugehörigkeit zu diesen Gruppen hängt mit einer Reihe von Präferenzen bezüglich der Verkehrsmittelwahl zusammen: Während die Belastet-Familienorientierten überwiegend mit privatem Auto unterwegs sind, decken die Traditionell-Häuslichen lediglich 37 Prozent ihrer Strecken mit eigenem Fahrzeug zurück. (Götz et al. 2016, 7).

Diese Typologie ist nur eine von vielen möglichen «Mobilitätsstilen» (s. auch Götz et al. 2003; Gronau/Kagermeier 2007). Aber selbst wenn der Einfluss des Lebensstils auf die Verkehrsmittelwahl in der Freizeit schwächer ausfällt als jener der zentralen individuellen Merkmale wie dem Einkommen, ist ihm eine gewisse Erklärungsstärke trotzdem zuzuschreiben (Götz et al. 2016, 7). Ferner wurde das Konzept des Lebensstils als einer der Determinanten der individuellen Einstellung gegenüber Nachhaltigkeit und Mobilität auch im Schweizer Kontext angewendet (z.B. Artho et al. 2012).

Unabhängig von der Lebensstilforschung werden in der Literatur auch persönliche Normen als ein wichtiger Faktor für die Verkehrsmittelwahl in der Freizeit genannt. Insbesondere kann laut dem Norm-Aktivationsmodell ein individuelles Umweltbewusstsein dazu führen, dass die oder der Einzelne sich eher dazu bereit erklärt, emissionsarme Verkehrsmittel zu nutzen. Dieser Mechanismus kann im Falle des Freizeitverkehrs stärker als beim alltäglichen Verkehr zum Ausdruck kommen, da das Umweltbewusstsein eher dann als Norm

aktiviert wird, wenn dies mit relativ niedrigeren Kosten für das Individuum verbunden ist (vgl. Schad et al. 2020, 45; Artho et al. 2012, 58 ff.).

Darüber hinaus können auch intrinsische Motive zu Freizeitmobilität führen. In diesem Fall entsteht der Freizeitverkehr nicht als Mittel, um an einem bestimmten Ort die Freizeit zu verbringen, sondern ist selbst ein Ziel, etwa, wenn Reisende zum Spass herumfahren oder eine Erlebnisreise mit der Bahn unternehmen (Schad et al. 2020, 45 sowie Kapitel 6; Götz/Stein 2018, 328).

Forschung zu gesellschaftlichen Determinanten

Neben individuellen prägen auch gesellschaftliche Faktoren unser Mobilitätsverhalten in der Freizeit. Häufig lässt sich eine starke Wechselwirkung zwischen individuellen und gesellschaftlichen Determinanten beobachten. (Scheiner 2014). Zu den offensichtlichen gesellschaftlichen Determinanten zählen beispielsweise der gesamtgesellschaftliche Wohlstand, die zunehmende Verfügbarkeit von Freizeit, aber auch soziale Normen über eine statusgerechte Nutzung der Freizeit. Darüber hinaus hat sich die Untersuchung von sozialen Netzwerken als fruchtbar für ein vertieftes Verständnis von Freizeitverhalten erwiesen, da persönliche Kontakte zu den wichtigsten Motiven des Freizeitverhaltens gehören. Der Besuch von Freunden ist eine der am häufigsten durchgeführten Freizeitaktivitäten und darüber hinaus aufgrund des hohen Anteils des MIV unter Umweltgesichtspunkten auch eine der problematischsten. (Schlich et al. 2003, 120).

Schliesslich können auch Gewohnheiten den Freizeitverkehr bestimmen. So übernehmen Individuen oft Praktiken, die in ihrem sozialen Umfeld vorherrschen und die zu ihrer Position im «sozialen Raum» passen. Dadurch werden eingeübte Gewohnheiten ausgeführt, statt dass die oder der Einzelne bei jeder verkehrsmittelbezogenen Wahl rationale und bewusste Entscheidungen trifft (Schad et al. 2020, 47 sowie Kapitel 5).

Forschung zu kontextuellen Faktoren

Der Freizeitverkehr entsteht nicht nur aufgrund von individuellen und gesellschaftlichen Determinanten, sondern auch in einem räumlichen und infrastrukturellen Kontext. Ein zentraler Faktor ist hierbei die Distanz. Die Entfernung zwischen Wohnort und Reiseziel sowie die damit verbundene Reisedauer ist einer der wichtigsten Aspekte, die über die wahrgenommene Attraktivität eines Ausflugsziels bestimmen (Schlich et al. 2003, 121). Andererseits kann auch die Bereitschaft, längere Anfahrtswege in Kauf zu nehmen, je nach Art des Reiseziels variieren: So bleiben grosse Freizeitanlagen wie Freizeitparks oder Sportveranstaltungen auch bei einer Anfahrtszeit von über einer Stunde attraktiv, während die Toleranz der Distanz bei Aktivitäten wie auswärts essen oder ins Kino gehen deutlich geringer ist (Schad et al. 2012, 35).

Ferner hat die Siedlungsstruktur eine ebenfalls starke Stellung als erklärende Variable in der Forschung zum Freizeitverkehr angenommen. Die Merkmale der Siedlungsstruktur, wie Dichte, Kompaktheit und Nutzungsmischung, die den Verkehrsaufwand der Bewohnerinnen und Bewohner im Alltag bestimmen, lassen sich auch als Determinanten für den Freizeitverkehr übertragen (Bundesamt für Raumentwicklung ARE 2018b und 2018c). Einerseits kann eine grössere Verdichtung des Siedlungsbaus mit zahlreichen Freizeitangeboten, guter Velo-Infrastruktur und Anbindung an den öffentlichen Verkehr die Anzahl der längeren Freizeitreisen, vor allem mit dem Auto verringern (Schad et al. 2020, 49). Andererseits heisst die Verfügbarkeit der Freizeitangebote in Wohnortsnähe nicht zwangsläufig, dass diese auch genutzt werden. Vielmehr kann die Inanspruchnahme dieser Angebote wieder durch individuelle Faktoren, vor allem dem Alter, bestimmt werden. Während jüngere Menschen in ihrer Freizeit mehr auf Abwechslung achten und somit weitere Wege zurücklegen, ist für Familien die Entspannung und somit lokale Freizeitangebote attraktiver (vgl. Blinde/Schlich 2002, Schlich et al. 2003).

Darüber hinaus kann eine höhere Siedlungsdichte auch verstärkt zur «Flucht ins Grüne» respektive zum sogenannten «Grill-Effekt» («effet barbecue») führen, wobei sich insbesondere die Bevölkerung grösserer Städte in ihrer Freizeit nach naturnahen Erlebnissen sehnt und bereit ist, an jedem Wochenende dafür grössere Distanzen zurückzulegen (Scheiner 2014, 6–7). Wenn dabei die Qualität des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zur

Strasseninfrastruktur zu niedrig ist, wird für diese Strecken auch sehr oft der private Personenwagen verwendet (vgl. Gronau/Kagermeier 2007). Der dadurch entstandene «Grill-Effekt» führt periodisch zu verstärktem Strassenverkehrsaufkommen, was sich regelmässig auch in der Schweiz auf beliebten Ferienstrecken beobachten lässt. Das Dissertationsprojekt von Munafò (2016) zeigte allerdings am Beispiel von Zürich und Genf, dass eine dichtere Siedlungsstruktur nur dann zu einer «Flucht ins Grüne» führt, wenn man Freizeitreisen mit Übernachtung betrachtet, nicht allerdings bei Tagesausflügen.

Ein anderer kontextueller Faktor, der den Freizeitverkehr nachhaltig beeinflussen kann, ist die mit Grossveranstaltungen und Freizeitanlagen verbundene Infrastruktur. Da grosse Freizeitanlagen und Veranstaltungsorte regelmässig bedeutende Verkehrsströme auslösen, ist bei dieser Art von Reisezielen ein grosses Potenzial für Mobilitätsmanagement zu sehen. Die Unterschiede zwischen verschiedenen Anlagen bleiben dabei gross: Während Kinos, Einkaufszentren und Erlebnisparks überdurchschnittlich oft per Auto erreicht werden, dominiert bei Sportveranstaltungen und Konzerten meistens der öffentliche Verkehr (Schad et al. 2012, 36). Dies liegt einerseits an den Standorten, an denen solche Anlagen errichtet werden, wobei Stadien und Sportanlagen tendenziell eine zentralere Lage und eine deutlich bessere ÖV-Anbindung haben. Andererseits ist hierbei auch eine Wechselwirkung mit den obengenannten Mobilitätsstilen erkennbar: Einrichtungen wie Multiplexkinos und Erlebnisparks sind traditionell stärker auf autoaffine «fun-orientierte» Nutzerinnen und Nutzer mit einer grösseren Kaufkraft ausgerichtet (vgl. Kagermeier 2002). Somit ist bei Freizeitanlagen nicht nur ihre geografische Lage, sondern auch ihr Charakter und ihre Kundschaft für die Ausgestaltung des Freizeitverkehrs bestimmend (vgl. Gronau/Kagermeier 2007).

1.5 Freizeitverkehr: Ein Erklärungsmodell

Freizeitverkehr – so das Fazit des vorangehenden Kapitels – erweist sich als sehr vielfältiges und definitorisch schwer fassbares Phänomen. Es hat sich darüber hinaus auch gezeigt, dass sehr unterschiedliche wissenschaftliche Disziplinen wichtige Beiträge zum besseren Verständnis von Freizeitverkehr geleistet haben und noch immer leisten. Vor diesem Hintergrund beziehen wir uns im Folgenden auf ein erkenntnisleitendes Handlungsmodell, welches insbesondere den folgenden Anforderungen Rechnung trägt:

- Da wir Mobilitätsverhalten als Ergebnis eines komplexen Zusammenspiels zwischen Kontextfaktoren (Infrastrukturen, Fahrzeuge, Sozioökonomie, Rechtsrahmen usw.) und individuellen Bedürfnissen und Motiven verstehen, muss das Modell erstens offen sein für zusätzliche theoretische Konzepte («Theorien mittlerer Reichweite») aus verschiedenen wissenschaftlichen Disziplinen und Forschungsparadigmen aus den Natur-, Ingenieur und Sozialwissenschaften.
- Zweitens muss das Modell Feedbackschleifen zwischen dem Akteur und seiner Umgebung integrieren können, ausgehend vom Verständnis einer Ko-Evolution von materiellen Artefakten und sozialen Prozessen.
- Drittens sollte das Modell einen Rahmen bieten sowohl für die Analyse individueller als auch kollektiver Handlungen, da wir uns nicht nur für das Verhalten von Individuen interessieren, sondern auch für die Analyse von Institutionen und anderen sozialen Gruppen.
- Viertens sollte das Modell die Analyse langfristiger Prozesse ermöglichen, im Sinne einer Identifikation von langfristigen Treibern des Freizeitverkehrs.

Die vier Anforderungen an ein Handlungsmodell zur Erklärung des Mobilitätsverhaltens in der Freizeit werden aus unserer Sicht am besten durch ein von Kaufmann-Hayoz und Gutscher entwickeltes Handlungsmodell des Menschen erfüllt (Kaufmann-Hayoz 2006; Kaufmann-Hayoz/Gutscher 2001). Das Modell hat seine Wurzeln in der Umweltpsychologie, genauer gesagt in der ökologischen Psychologie, die in den 1980er Jahren von Autoren wie J.J. Gibson gegründet wurde. Das Modell integriert die Grundannahmen der ökologischen Psychologie so, dass es leicht auf inter- und transdisziplinäre Zusammenhänge anwendbar ist. Dabei sind die Akteure und ihre Umgebung durch kontinuierliche Rückkopplungsschleifen zwischen Wahrnehmung und Handlung verbunden. Abb. 2 zeigt eine auf die Fragestellungen dieser Forschungsarbeit adaptierte Version.

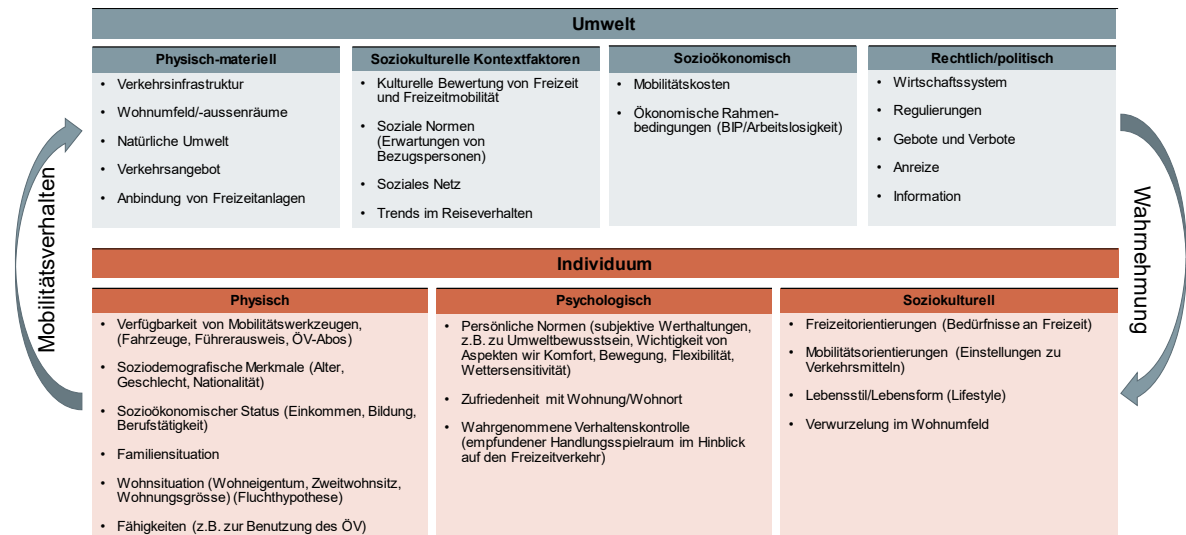


Abb. 2 Rahmenmodell

2 Auswertung von Sekundärdaten

Als Ergänzung zur Literaturanalyse sollten in diesem Arbeitspaket die Determinanten und die Entwicklung des Freizeitverkehrs in der Schweiz anhand der im MZMV erhobenen Daten analysiert werden. Im Gegensatz zum ursprünglichen Bearbeitungsgesuch der Forschungsstelle, werden hier allerdings keine eigenen deskriptiven Analysen präsentiert, da das ARE die Daten der Mikrozensus aus den Jahren 2005, 2010 und 2015 in der Studie «Die Freizeitmobilität in der Schweiz: Bestandsaufnahme und Entwicklungen 2005–2015» bereits ausführlich und sehr umfangreich analysiert hat. Daher werden im Abschnitt 2.1 nur die für diese Forschungsarbeit relevanten Ergebnisse der ARE-Studie in verdichteter Form zusammengefasst. Als Ersatz für die geplanten Analysen des MZMV werden im Abschnitt 2.2 die Daten aus der Erhebung Reiseverhalten des BFS analysiert, um Hinweise zu den Determinanten und der Entwicklung bei Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung ableiten zu können.

Die Daten des MZMV werden somit erst im zweiten Analyseschritt verwendet (vgl. Abschnitt 2.4. In diesem Schritt wird mithilfe von Alters-, Perioden- und Kohortenmodellen (APC-Modelle) analysiert, wie sich demografische Entwicklungen auf die zurückgelegten Distanzen und die Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr auswirken.

2.1 Erkenntnisse aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Die folgenden Ergebnisse aus der Studie des ARE sind für diese Forschungsarbeit relevant und werden daher bei der Entwicklung von (zielgruppenspezifischen) Massnahmen in Kapitel 8 mitberücksichtigt.

2015 legten die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz für die alltägliche Freizeit im Inland etwas weniger, im Ausland aber doppelt so viele Kilometer zurück wie im Jahr 2005. Insgesamt stieg die für Freizeit Zwecke zurückgelegte mittlere Tagesdistanz pro Person von 17,9 auf 19,0 Kilometer. Der Rückgang der alltäglichen Freizeitdistanzen in der Schweiz lässt sich unter anderem dadurch erklären, dass mehr alltäglich Freizeitwege im Ausland erfolgten und eine Substitution von Alltagsfreizeit (im Nahbereich) durch Reisen zu beobachten ist.

Dies zeigt sich auch daran, dass die Schweizer Wohnbevölkerung immer mehr Flugreisen unternimmt. Grundsätzlich zeigt sich, dass der Anteil der Reisen an der Freizeitmobilität zunimmt. Dabei wird das Auto bei den Reisen mit Übernachtung teilweise durch das Flugzeug ersetzt. So haben die für Freizeit Zwecke im Flugzeug zurückgelegten Distanzen innerhalb von zehn Jahren massiv zugenommen: von jährlich 2'538 Kilometern pro Person im Jahr 2005 auf jährlich 5'671 Kilometer pro Person im Jahr 2015. Mit einem Gesamtzuwachs von 123 Prozent über zehn Jahre haben sich die im Flugzeug für Freizeit Zwecke jährlich zurückgelegten Kilometer mehr als verdoppelt.

Neben diesen Verschiebungen in der Art der Freizeitmobilität, werden in der Studie des ARE Faktoren identifiziert, die mit der Freizeitmobilität zusammenhängen. Diese sind:

- **Wohnort:** Die Freizeitwege von Einwohnerinnen und Einwohnern städtischer Gemeinden sind im Durchschnitt kürzer und dauern weniger lange als solche von Bewohnerinnen und Bewohnern periurbaner oder ländlicher Gemeinden. So legen Personen, die in städtischen Schweizer Gemeinden wohnen, durchschnittlich signifikant weniger Kilometer für ihre täglichen Freizeitwege zurück als Personen aus anderen Gebieten (14 km gegenüber 16 km im Jahr 2015).
- **Geschlecht:** Männer legen im Durchschnitt etwas längere Wege zurück als Frauen, auch wenn sich dieser Unterschied im zehnjährigen Beobachtungszeitraum tendenziell verringerte. Frauen ihrerseits benutzen häufiger öffentliche Verkehrsmittel für ihre Freizeitwege.
- **Alter:** Erhebliche Unterschiede in den zu Freizeit Zwecken zurückgelegten Distanzen gibt es auch zwischen den Altersgruppen. Die 6- bis 17-Jährigen und die über 80-

Jährigen legten im Beobachtungszeitraum an Werktagen durchschnittlich weniger als 7 Kilometer zurück, während die Wege der 18- bis 24-Jährigen und der 65- bis 79-Jährigen viel länger waren (Mittelwerte zwischen 11 km und 12 km).

- *Einkommen*: Es zeigt sich, dass auch das Haushaltseinkommen ein wichtiger Faktor für die Freizeitmobilität ist. Je höher das Einkommen, desto länger die täglich pro Person zurückgelegten Freizeitwege und desto häufiger kommt der motorisierte Individualverkehr zum Zuge.
- *Mobilitätswerkzeuge*: Die Verfügbarkeit von Fahrzeugen oder Verkehrsabonnements hat einen positiven Einfluss auf die Häufigkeit von Wegen zu Freizeit Zwecken und deren Dauer.

2.2 Deskriptive Analysen der «Erhebung Reiseverhalten»

Die im Rahmen der Erhebung Reiseverhalten erhobenen Daten zu den Reisen mit Übernachtung und den Tagesreisen erlauben eine Analyse der Art und Weise, wie die in der Schweiz wohnhafte Bevölkerung im In- und Ausland reist. Die Erhebung wird als Modul der Haushaltsbudgeterhebung HABE seit 2008 jährlich durchgeführt. Im Folgenden werden die Entwicklungen bei den Tagesreisen und den Reisen mit Übernachtung genau dargestellt. Neben den Entwicklungen im Zeitablauf, wird untersucht, ob und in welchem Umfang das Geschlecht beziehungsweise das Alter einer Person und der Raumtyp des Wohnorts mit den Reiseaktivitäten zusammenhängen.

Zu berücksichtigen bleibt bei der Interpretation der Ergebnisse die Datenqualität. Die im Rahmen der Erhebung Reiseverhalten ausgewiesenen Werte basieren auf Hochrechnungen, denen zum Teil nur eine kleine Anzahl an Beobachtungen zugrunde liegt. Dies gilt insbesondere für die Tagesreisen, wo die Anzahl der Beobachtungen zwischen 798 Tagesreisen im Jahr 2012 und maximal 1'147 Tagesreisen im Jahr 2018 schwankt. Da aufgrund der geringen Stichproben die hochgerechneten Werte mit einer relativ hohen Unsicherheit behaftet sind, lassen sich manche Daten nur eingeschränkt oder auch gar nicht interpretieren. Dies gilt insbesondere bei den Ergebnissen zu den Determinanten des Reiseverhaltens im Segment der Tagesreisen. Bei den Reisen mit Übernachtung liegt die Anzahl der Beobachtungen hingegen zwischen 2'293 im Jahr 2012 und 4'017 im Jahr 2018. Dementsprechend sind hier auch die Aussagen zu den Determinanten mit einer geringeren Unsicherheit verbunden.

2.2.1 Tagesreisen

Übersicht

In der folgenden Abb. 3 wird die Entwicklung der durchschnittlichen Anzahl Tagesreisen pro Person und Jahr für den Zeitraum 2008 bis 2018 dargestellt. Der fast synchrone Verlauf der beiden oberen Kurven, die alle Tagesreisen beziehungsweise nur die Tagesreisen innerhalb der Schweiz zeigen, verdeutlicht zweierlei: Zum einen spielen die Tagesreisen ins Ausland beim gesamten Aufkommen von Tagesreisen nur eine kleine Rolle. Zum anderen führt die relative Konstanz der Tagesreisen ins Ausland dazu, dass die Entwicklung des Gesamtaufkommens weitestgehend der Entwicklung der Tagesreisen innerhalb der Schweiz entspricht.

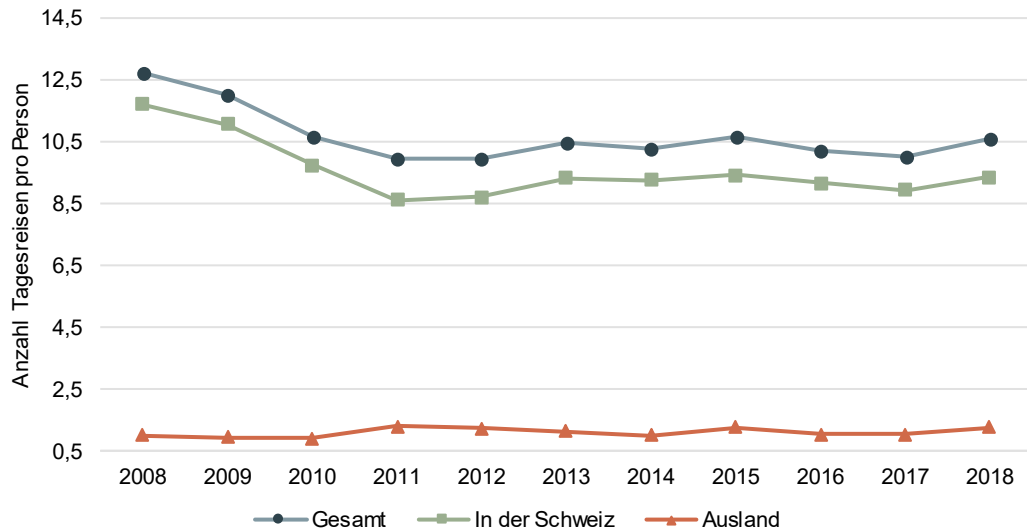


Abb. 3 Entwicklung der Tagesreisen pro Jahr im Zeitraum 2008–2018

Insgesamt kann dabei zwischen dem Zeitraum von 2008 bis 2011 und den Folgejahren unterschieden werden. So sind die Jahre von 2008 bis 2011 durch einen kontinuierlichen Rückgang gekennzeichnet, während in den Folgejahren ein relativ stabiler Verlauf zu beobachten ist.

Differenzierungen nach Geschlecht, Alter und Raumtypen

Da das Segment der Tagesreisen stark durch die Tagesreisen in der Schweiz bestimmt wird und die Anzahl Tagesreisen ins Ausland über die Jahre stabil ist, verzichten wir bei den weiteren Analysen auf die Darstellung der Tagesreisen ins Ausland. Betrachtet man die Tagesreise differenziert nach Geschlecht (vgl. Abb. 4), zeigen sich durchaus Unterschiede. Bis auf die Jahre 2013 und 2017 liegt die Anzahl der Tagesreisen für Frauen teilweise deutlich über der Zahl der Männer. Aufgrund der relativ geringen Anzahl an Beobachtungen sind die absoluten Werte und Unterschiede nur von sehr eingeschränkter Aussagekraft, sodass diese hier nicht weiter erörtert werden. Ob aus den Beobachtungen der Jahre 2015 bis 2017 geschlossen werden kann, dass sich die Anzahl der Tagesreisen allmählich annähert, kann nicht abschliessend beurteilt werden, da im Jahr 2018 wieder ein grösserer Unterschied zu beobachten ist.

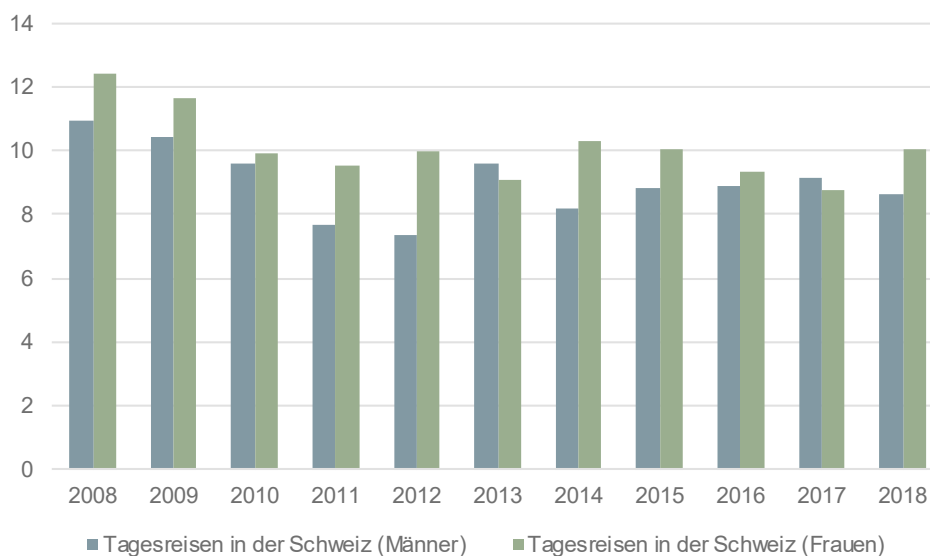


Abb. 4 Entwicklung der Tagesreisen differenziert nach Geschlecht

Während sich bei der differenzierten Darstellung der Tagesreisen nach Geschlecht noch ein halbwegs eindeutiges Bild ergeben hat, findet sich ein solches nicht mehr, wenn man die durchschnittliche Anzahl der Tagesreisen für verschiedene Altersgruppen darstellt. So haben gemäss den vorliegenden Daten die 45- bis 64-Jährigen im Jahr 2012 die mit Abstand am meisten Tagesreisen unternommen (10,44 im Vergleich zu 8,12, dem zweithöchsten Wert). Dieselbe Altersgruppe war aber noch zwei Jahre vorher diejenige mit der geringsten Anzahl an Tagesreisen. Da aufgrund der geringen Anzahl an Beobachtungen der Variationskoeffizienten der hier präsentierten Durchschnittswerte sehr hoch ist, können hier keine validen Aussagen zum Einfluss des Alters auf die Anzahl der Tagesreisen abgeleitet werden.

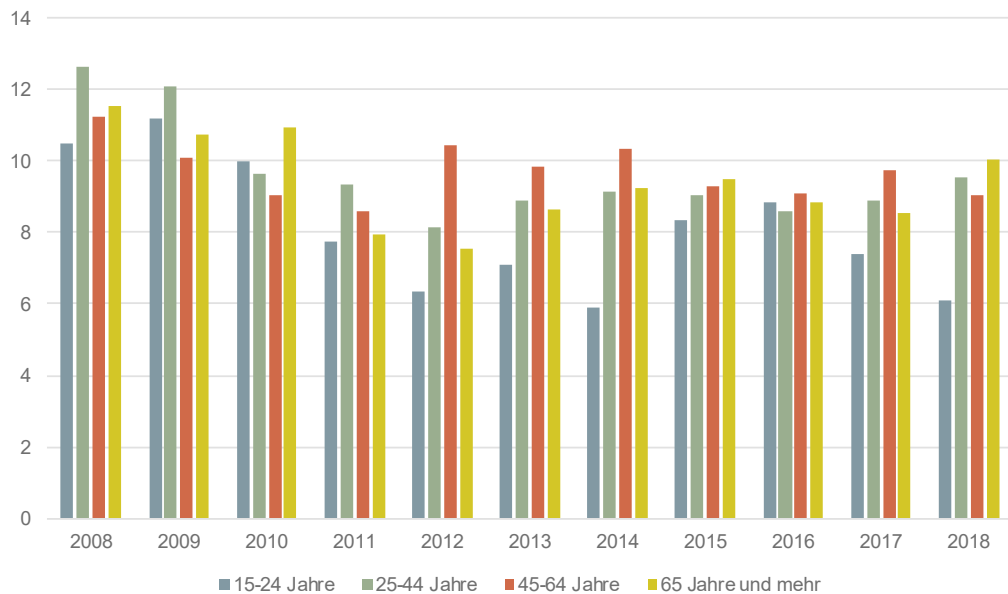


Abb. 5 Entwicklung der Tagesreisen differenziert nach Altersgruppen

Auch der Einfluss des Raumtypen auf die Anzahl der Tagesreisen kann dementsprechend nicht wirklich analysiert werden. Zwar ist in Abb. 6 vermeintlich zu erkennen, dass Personen aus ländlichen Gebieten über den Zeitraum 2008 bis 2016 jeweils die höchste Anzahl an Tagesreisen pro Jahr unternommen hat, statistisch signifikant ist diese Aussage nur in den Jahren 2010 und 2012. In allen anderen Jahren sind selbst vermeintlich grosse Unterschiede statisch nicht signifikant von Null verschieden.

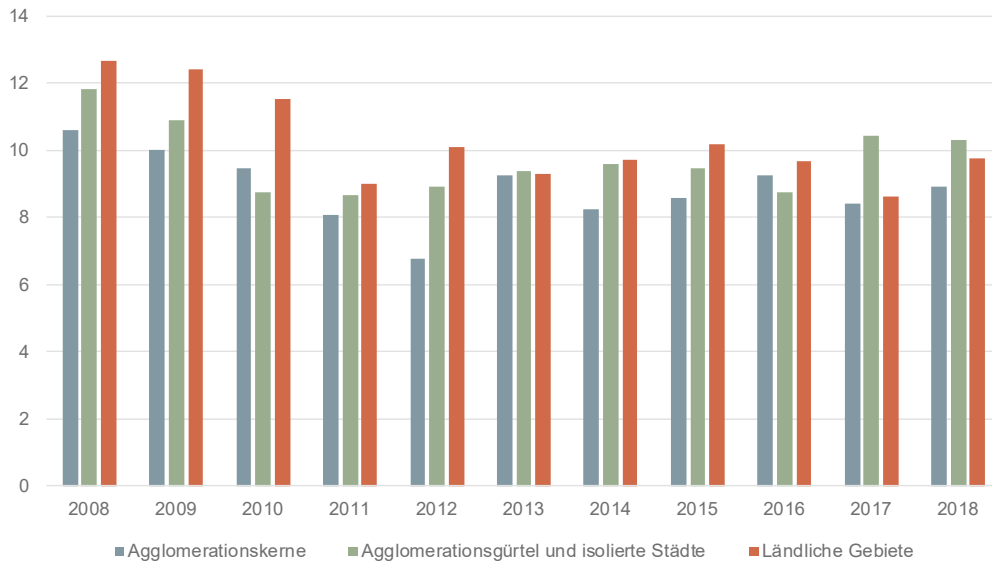


Abb. 6 Entwicklung der Tagesreisen differenziert nach Raumtyp des Wohnorts

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Tagesreisen in die Schweiz zwischen 2008 und 2011 zurückgehen und anschliessend relativ stabil bleiben, was sich auch bei den Auslandsreisen zeigt. Tendenziell unternehmen Frauen eher weniger Tagesreisen in der Schweiz als die Männer.

2.2.2 Reisen mit Übernachtung

Übersicht

In der Folgenden Abb. 7 wird die Entwicklung bei den Reisen mit Übernachtung für den Zeitraum 2008 bis 2018 dargestellt. Unterschieden wird dabei zwischen Reisen in der Schweiz und ins Ausland. Das hierbei zu erkennende Muster entspricht den Erkenntnissen der ARE-Studie.

Der Rückgang zwischen 2008 und 2011, der sich besonders stark zwischen 2008 und 2009 zeigt, lässt sich unter anderem mit den Folgen der Finanzkrise im Jahr 2008 erklären. Seit 2011, als im Durchschnitt 2,53 Reisen mit Übernachtung pro Person angetreten wurden, lässt sich ein fast kontinuierliches Wachstum beobachten. Zwar zeigt sich in den Jahren 2014, 2016 und 2018 jeweils ein leichter Rückgang, dieser wurde in den Folgejahren aber jeweils überkompensiert.

Dieser Anstieg ist dabei insbesondere auf die Reisen mit Übernachtung im Ausland zurückzuführen, die im Zeitraum von 2010 bis 2018 von durchschnittlich 1,57 auf 2,18 angestiegen sind. Reisen mit Übernachtung in der Schweiz sind hingegen fast unverändert geblieben (1,04 im Jahr 2010 und 1,07 im Jahr 2018).

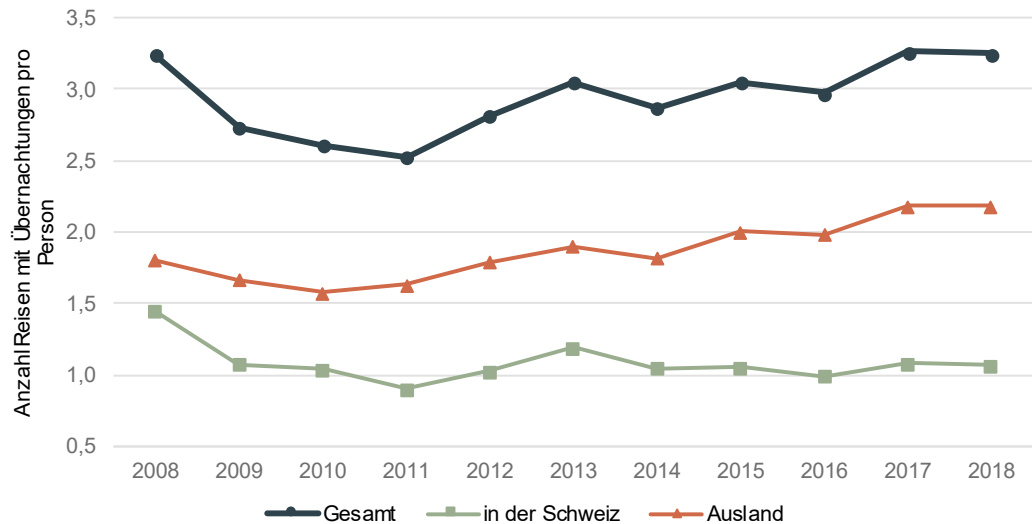


Abb. 7 Entwicklung der Reisen mit Übernachtung im Zeitraum 2008–2018

Differenzierungen nach Geschlecht, Alter und Raumtypen

Betrachtet man die durchschnittliche Anzahl der Reisen in der Schweiz und ins Ausland differenziert nach Geschlecht (vgl. Abb. 8), zeigen sich Unterschiede im Reiseverhalten. Bei den Auslandsreisen mit Übernachtung weisen die Frauen nur im Jahr 2012 mit 1,80 gegenüber den Männern mit 1,79 einen minimal höheren Wert aus, der allerdings statistisch nicht signifikant ist. In allen anderen Jahren weisen die Männer mehr Auslandsreisen mit Übernachtung auf, wobei der grösste Unterschied im Jahr 2016 beobachtet wurde, in dem Männer 2,14 und Frauen nur 1,82 Auslandsreisen mit Übernachtung aufweisen. Da sich die Gesamtzahl der Reisen mit Übernachtung zwischen den Geschlechtern nicht unterscheidet, ist die zweite Beobachtung, dass Frauen mehr Reisen mit Übernachtung in der Schweiz antreten als die Männer, eine direkte Folge der stärkeren Reiseaktivität der Männer ins Ausland. Auch dieses Ergebnis passt zu den Erkenntnissen der ARE-Studie, nach denen Männer im Durchschnitt etwas längere Wege zurücklegen als Frauen.

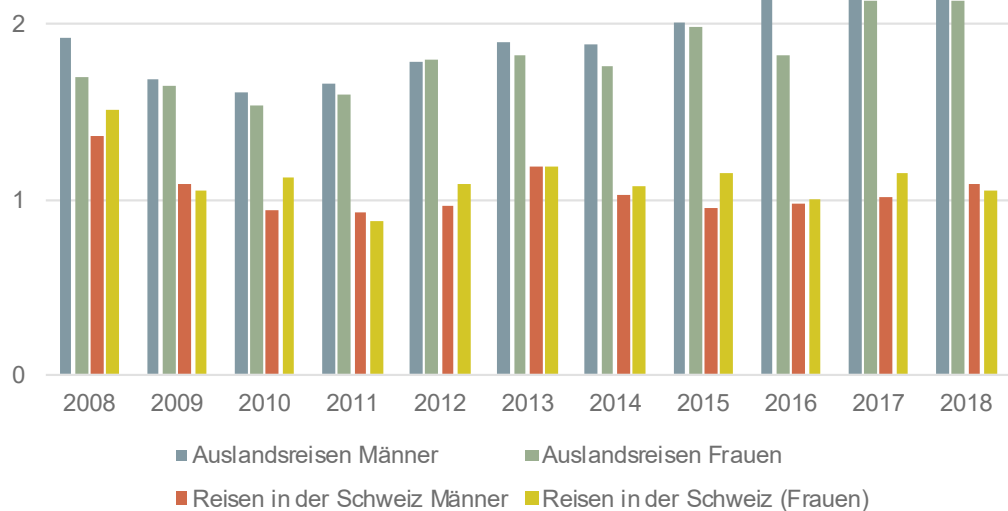


Abb. 8 Entwicklung der Reisen mit Übernachtung differenziert nach Geschlecht

Bei der Verteilung der Reisen mit Übernachtung nach unterschiedlichen Altersgruppen zeigt sich im Zeitablauf ein stabiles Bild. So ist die höchste Anzahl der Reisen mit Übernachtung, unabhängig vom Beobachtungszeitpunkt, in der Altersgruppe der 25- bis 44-Jährigen zu beobachten. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden daher in Abb. 9 nur die Werte für das Jahr 2018 dargestellt, da bei einer zusätzlichen Darstellung dieser Gruppen im Zeitablauf die Lesbarkeit der Grafik stark eingeschränkt wird, ohne dass sich hieraus ein inhaltlicher Mehrwert ergibt.

Es zeigen sich sowohl hinsichtlich der Gesamtzahl der Reisen mit Übernachtung als auch bei Differenzierung nach In- und Ausland teilweise deutliche Unterschiede zwischen den Altersgruppen. So ist die grösste Reiseaktivität bei den 25- bis 44-Jährigen zu beobachten, die durchschnittlich 3,7 Reisen mit Übernachtung pro Jahr antreten, während es bei den über 65-Jährigen nur noch 2,2 Reisen sind. Dieser tiefe Wert bei den Seniorinnen und Senioren ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass sie im Vergleich zu allen anderen Altersgruppen signifikant weniger Reisen ins Ausland unternehmen.

Während die meisten Reisen ins Ausland von den 25- bis 44-Jährigen unternommen werden, die mit 2,82 Auslandsreisen fast genauso häufig ins Ausland reisen, wie die 15- bis 24-Jährigen insgesamt, werden die meisten Reisen mit Übernachtung, die in eine Schweizer Destination führen, von den 45- bis 64-Jährigen unternommen.

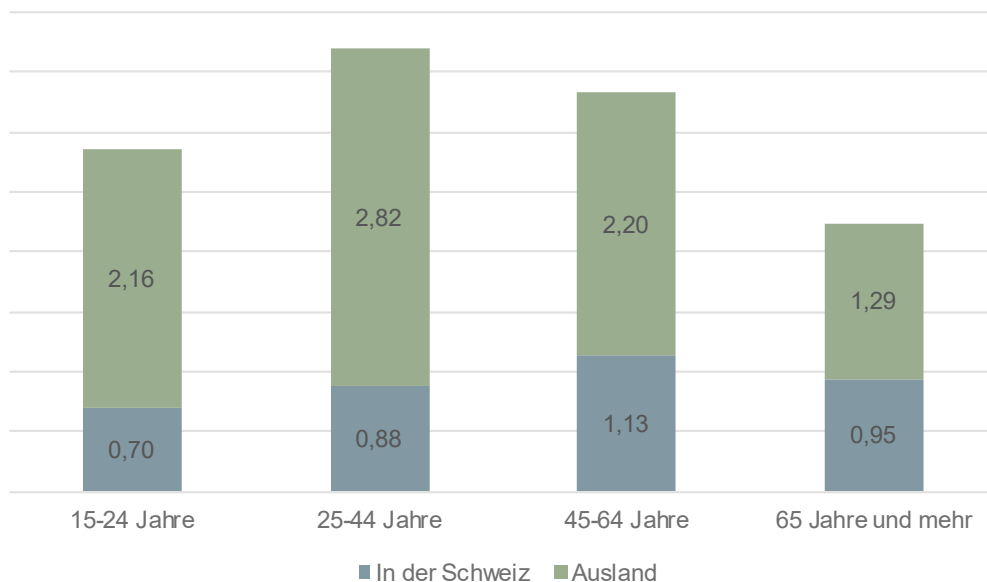


Abb. 9 Reisen mit Übernachtung differenziert nach Altersgruppen, 2018

Auch bei der Betrachtung des Wohnorts zeigen sich teilweise deutliche Unterschiede hinsichtlich der Reiseaktivität. Dies gilt sowohl für die dargestellten Werte des Jahres 2018, als auch im Zeitablauf. Keine Unterschiede lassen sich bei den Bewohnerinnen und Bewohnern von Agglomerationskernen beziehungsweise dem Agglomerationsgürtel und isolierten Städten identifizieren (vgl. Abb. 10). Im Gegensatz dazu unternehmen die Bewohner/-innen von ländlichen Gebieten weniger Reisen mit Übernachtung. Dies gilt sowohl für die Reisen in der Schweiz, aber noch viel ausgeprägter bei den Reisen ins Ausland. Hier liegt der Wert über 20 Prozent unter dem der Bewohner/-innen der anderen beiden Raumtypen.

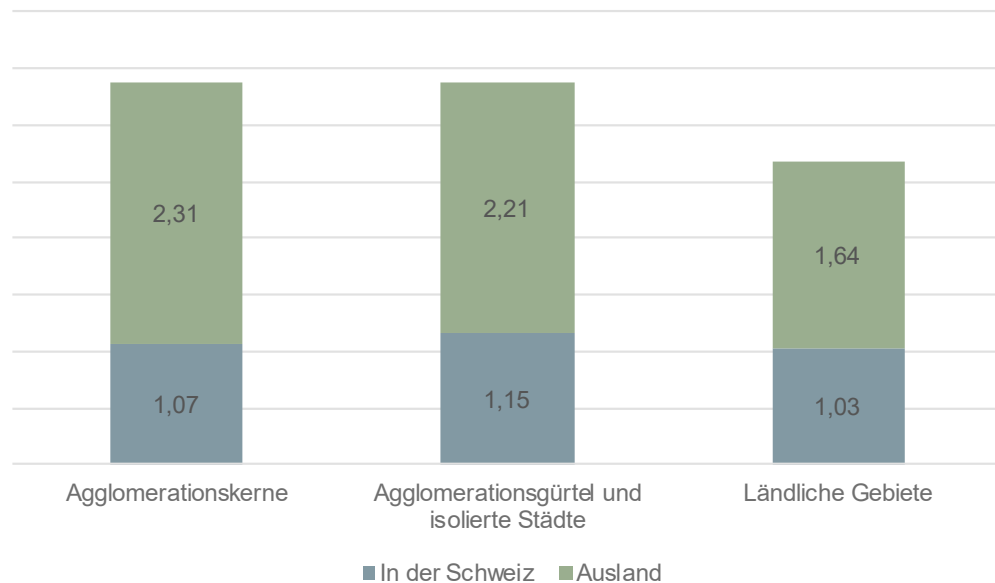


Abb. 10 Reisen mit Übernachtung differenziert nach Raumtyp, 2018

Zusammenfassend lässt sich also feststellen, dass diese Analysen der Reisen mit Übernachtung in der Schweiz und im Ausland die Ergebnisse der ARE-Studie bestätigen.

2.3 Modellierung von Alters- und Kohorteneffekten

Eine effektive Methode, demografische Trends zu analysieren, stellt die Trennung von Alters-, Perioden- und Kohorteneffekten (APC) dar. Dieses Prinzip wird in diesem Abschnitt kurz vorgestellt und anschliessend auf die im Freizeitverkehr zurückgelegten Distanzen und die Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr angewendet.

In einem ersten Schritt werden Alters-, Kohorten- und Periodeneffekte definiert. In einem zweiten Schritt werden die Grundzüge der Theorie, die Anwendungsvoraussetzungen für diese Verfahren und mögliche methodische Probleme dargestellt. Im Anschluss daran werden zwei APC-Modelle für den Freizeitverkehr in der Schweiz geschätzt.

Beobachtet man das Mobilitätsverhalten einer Population im Zeitverlauf, so können für unterschiedliche Altersgruppen unterschiedliche Mittelwerte gemessen werden, die im Zeitverlauf stabil sind (vgl. hierzu auch den vorherigen Abschnitt). Dabei spielen jedoch nicht nur Alterseffekte eine Rolle, sondern auch sogenannte Perioden- und Kohorteneffekte. Diese Unterscheidung findet man beispielsweise bei Höpflinger et al. (2008) und bei Diekmann (2006). Die Effekte lassen sich wie folgt voneinander trennen:

1. Alter (A): Das Alter beschreibt die verstrichene Zeit seit dem Eintritt eines zentralen Ereignisses. Häufig verwendet man dafür die Geburt und betrachtet somit das Lebensalter. Das Lebensalter ist zuerst einmal direkt verknüpft mit körperlicher und geistiger Entwicklung, aber auch mit Erfahrungen. Ein weiterer Erklärungswert von Alter ergibt sich daraus, dass es mehr oder weniger stark korreliert mit verschiedensten Lebenssituationen wie Ausbildung, Heirat oder Rente.
2. Kohorte (C): Ein zentrales Ausgangsereignis liegt im selben Zeitraum. Auch hier werden häufig Geburtskohorten betrachtet, beispielsweise alle Menschen, die 1950 geboren wurden. Möglich sind aber auch andere Kohorten, beispielsweise Heiratskohorten, also alle Paare, die etwa im Jahr 1990 geheiratet haben, oder Betriebseintrittskohorten. Bei Geburtskohorten wird davon ausgegangen, dass Menschen mit gleichem Geburtsjahr von ähnlichen Sozialisationsbedingungen geprägt werden und sie daher ähnliche Verhaltensweisen zeigen.

3. Periode (P): Der Zeitpunkt der Beobachtung, also beim letzten MZMV beispielsweise das Jahr 2015. Dabei erklärt offensichtlich nicht der Zeitpunkt selber das Verhalten, sondern mit der Periode verbundene Ereignisse oder Entwicklungen. Diese können in drei Kategorien unterteilt werden, die allesamt auch Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage haben können:
- Einmalige Ereignisse mit einmaliger Wirkung (z.B. sportliche Grossereignisse wie die EURO 2008.)
 - Einmalige Ereignisse mit dauerhafter Wirkung (z.B. Eröffnung Gotthard Basistunnel)
 - Langanhaltende Entwicklungen und Trends (z.B. verändertes Umweltbewusstsein); langanhaltende Entwicklungen sind oft schwer zu quantifizieren, da sie über zahlreiche Perioden wirken können und somit grössere Datenmengen benötigen.

Wünschenswert wäre nun, Alters-, Perioden- und Kohorteneffekte analytisch voneinander zu trennen, also die Varianz eines einzelnen Effekts, etwa des Alters, zu isolieren, während man die anderen Effekte konstant hält (*ceteris paribus*). Dieses Prinzip bildet die Grundlage von Regressionsverfahren.

2.3.1 Methodische Grundlagen

Regressionsverfahren gehen von der Annahme aus, dass eine abhängige Variable y , der Regressand, zu einem gewissen Grad durch eine oder mehrere unabhängige Variablen x , die Regressoren, erklärt werden kann (zu einer ausführlichen Beschreibung siehe Wooldridge 1999). Denkbar ist beispielsweise der funktionale Zusammenhang, dass der von einer Person ausgegebene Geldbetrag für Mobilität mit seinem Einkommen und mit zunehmendem beruflichem Erfolg steigt. Die einfachste Form der Regressionsgleichung nimmt einen linearen Verlauf aller Variablen an:

$$y = \beta_0 + \sum \beta_i x_i + \varepsilon$$

Die Parameter β_i sind dabei nach der Modellannahme identisch für alle Beobachtungen und sollen möglichst viel der Varianz des Regressanden erklären. ε ist ein Störterm und beschreibt weitere unbekannte oder nicht beobachtbare Grössen, die den Regressanden zusätzlich zu den Regressoren beeinflussen.

Gesucht ist nun ein Satz Parameter β_i , der für die Gesamtheit der Beobachtungen die Variable y bestmöglich erklärt. Was als bestmöglich angesehen wird, kann unterschiedlich definiert werden – gängig sind die Kriterien der Kleinsten Quadrate und Maximum Likelihood.

Regressoren und Regressanden können stetig sein, dies wäre etwa bei der Verkehrsleistung oder dem Einkommen der Fall, sie können aber auch diskret ausfallen, etwa bei der Zahl der Personenwagen in einem Haushalt. Ein Spezialfall diskreter Variablen sind sogenannte Dummy- oder Binärvariablen, die nur den Wert 1 oder 0 annehmen, beispielsweise ob eine Person den Führerschein besitzt (Variablenausprägung 1) oder nicht (Ausprägung 0). In den untenstehenden Alters- und Kohortenmodellen wird die Zugehörigkeit zu einer Altersklasse und zu einer Kohorte mit Dummy-Variablen dargestellt.

Für eine Standard-Schätzung eines Regressionsmodells sollten die sogenannten Gauss-Markov-Eigenschaften erfüllt sein. Gängige Statistikpakete bieten jedoch auch Verfahren an, die bei Verletzung einzelner Gauss-Markov-Eigenschaften robuste Schätzwerte liefern. Selbst bei robuster Schätzung muss allerdings die Gauss-Markov-Bedingung erfüllt sein, dass keine der unabhängigen Variablen durch eine Linearkombination der übrigen unabhängigen Variablen erklärt werden kann – dieses Problem tritt auch bei untenstehenden Alters-, Perioden- und Kohortenmodellen auf: Teilt man eine Bevölkerung in n vollständige und disjunkte Altersklassen auf, so reichen bereits $n-1$ -Binärvariablen aus, um die Altersklasse einer Person zu definieren. Gehört die Person bereits einer der $n-1$ -Altersklassen an, so kann sie nicht der letzten Klasse angehören. Ist sie umgekehrt in keiner der $n-1$ -Klassen zu finden, muss sie der letzten Klasse angehören. Diese lineare Abhängigkeit der

erklärenden Variablen führt dazu, dass das Modell überbestimmt ist und nicht geschätzt werden kann. Es können daher nur $n-1$ -Klassen modelliert werden. Die nichtmodellierte Klasse n wird zur sogenannten Referenzklasse, die verbleibenden Variablen drücken daraufhin jeweils die Differenz zur Referenzklasse aus.

2.3.2 Alters-, Perioden- und Kohortenmodelle (APC-Modelle)

Ein Spezialfall der Regressionsverfahren sind Alters-, Perioden- und Kohortenmodelle, mit denen eine Kenngrösse durch die Effekte Beobachtungszeitraum (Periode) sowie Alter und Kohorte der zugrundeliegenden Bevölkerung erklärt werden soll. Formal lässt sich dies mit folgender Gleichung ausdrücken:

$$y_{ij} = \beta_0 + \sum a_i * Alter_i + \sum p_j * Periode_j + \sum k_{j-i} * Kohorte_{j-i} + \varepsilon_{ij}$$

Erklärt werden soll eine Mobilitätskennziffer y einer Person in der Altersklasse i für die Periode j , in welcher die Person der Kohorte $j - i$ angehört. Zum Beispiel: Erklärt werde die durchschnittliche Kilometerzahl pro Person und Tag (y) einer Person der Altersklasse 48–52 (i) in der Periode Jahr = 2005 (j). Aus dem linearen Zusammenhang ergibt sich die korrespondierende Alterskohorte 1953–1957.

Voraussetzung zur Schätzung dieses Modells ist ein Daten-Längsschnitt in Form eines Pseudo-Panels: Verfügt man beispielsweise wie beim MZMV über vier Beobachtungswellen im Zeitraum 2000 bis 2015, so können für verschiedene Perioden Kohorten in unterschiedlichen Altersjahren betrachtet werden. Die folgende Abbildung visualisiert für ein Pseudo-Panel von 2000 bis 2015 das Prinzip der Alters- und Kohorteneffekte:

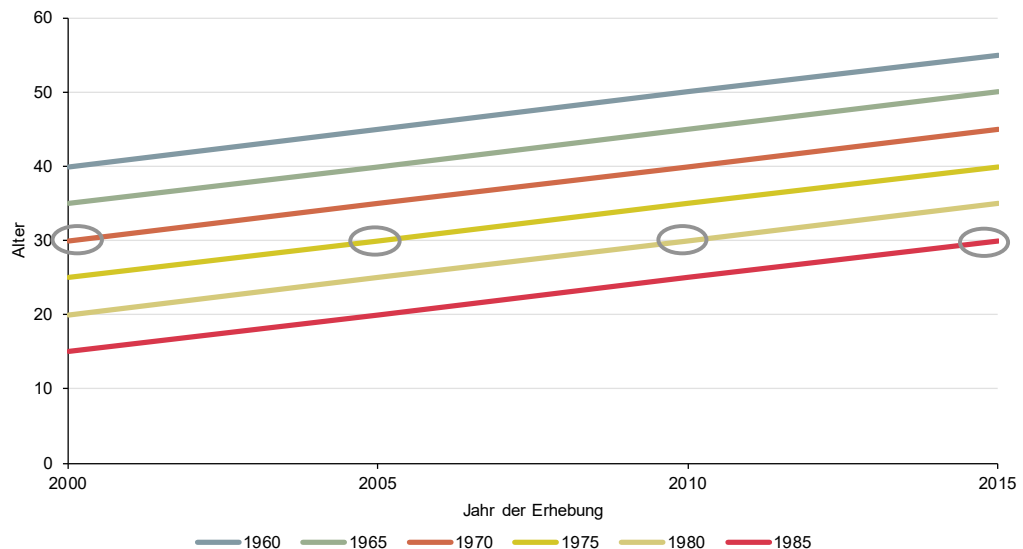


Abb. 11 Alters- und Kohorteneffekte in einem Pseudo-Panel.

Dargestellt sind hier sechs verschiedene Geburtsjahrgänge, also Kohorten. Betrachtet man beispielweise die Besetzung der Altersklasse der 30-Jährigen über die Zeit (eingekreiste Datenpunkte), so ist zu erkennen, dass sie von unterschiedlichen Kohorten gefüllt wird. Während im Jahr 2000 die Kohorte 1970 diese Altersgruppe repräsentiert, ist es im Jahr 2015 die Kohorte 1985. Im Laufe der Zeit durchwandern also unterschiedliche Kohorten die betrachteten Altersklassen.

Entsprechend fallen auch Kohorten im Laufe der Längsschnittbeobachtung in verschiedene Altersklassen. Die Kohorte 1960 beginnt etwa in der Altersklasse der 40-Jährigen und arbeitet sich hoch bis in die Altersklasse der 55-Jährigen im Jahr 2015. Über den gesamten Beobachtungszeitraum hat man somit verschiedene Kombinationen aus Alters-, Kohorten- und Periodenbeobachtungen. Verwendet man in einem Regressionsmodell nun

Alters-, Perioden- und Kohortenvariablen, so können diese Effekte analytisch getrennt werden.

In der praktischen Umsetzung eines solchen Modells zeigen sich jedoch verschiedene inhaltliche und methodische Probleme:

- Bei einfacher Darstellung besteht offensichtlich ein linearer Zusammenhang zwischen den drei Grössen: $C(\text{ohorte}) + A(\text{iter}) = P(\text{eriode})$. Die dritte Grösse ergibt sich also automatisch, wenn die beiden anderen Grössen bereits gegeben sind. Dieser lineare Zusammenhang stellt eine gravierende Verletzung der in Abschnitt 2.3.1 genannten Gauss-Markov-Eigenschaften dar und führt dazu, dass ein Regressionsmodell überbestimmt und somit nicht schätzbar ist.
- Der Periodeneinfluss nur als Jahreszahl gesehen erklärt nichts. So ist der Rückgang im Freizeitverkehr des Jahres 2010 nicht auf die Jahreszahl 2010 zurückzuführen, sondern auf spezifische Periodeneffekte (z.B. Nachwirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise).
- Die Kohorte als reine Jahreszahl erklärt wenig: Ein gemeinsames Geburtsjahr erzeugt noch keine Solidarität, während ähnliche Sozialisationsbedingungen selten zum Jahreswechsel enden. Gleichzeitig sind Sozialisationsbedingungen stark klassen- und herkunftsabhängig und können daher auch für gleiche Geburtskohorten unterschiedlich ausfallen.
- Das chronologische Alter wirkt häufig ebenfalls unterschiedlich auf Individuen. Beispielsweise können gesundheitliche Einschränkungen im Alter bei einigen Personen sehr gravierend ausfallen, während sie bei anderen praktisch nicht vorhanden sind.
- Die Effekte können durch das Modell zwar quantifiziert werden, jedoch werden kausale Ursachen für diese Effekte durch das APC-Modell alleine nicht sichtbar. Ein Anstieg bei der Verkehrsnachfrage der Frauen als Alters- oder Kohorteneffekt kann beispielsweise unter anderem ausgelöst werden durch einen steigenden Anteil an Erwerbstätigen.
- Alle drei Grössen können massiv miteinander korrelieren: Insbesondere Periodeneffekte können zu drastisch unterschiedlichen Auswirkungen auf verschiedene Altersklassen und Kohorten führen.

Viele dieser Probleme lassen sich jedoch bereits lösen, wenn man die rein operationale Sichtweise auf Alter, Kohorte und Periode aufgibt. So können Alter und Kohorten geeignet klassiert werden, beispielsweise sollte die Volljährigkeit und damit das Recht auf den Führerscheinwerb möglichst zwischen zwei Klassengrenzen eintreten. Wenn zumindest eine der drei Variablen derart inhaltlich klassiert wird, so kann im günstigen Fall bereits der lineare Zusammenhang der Grössen Alter, Kohorte und Periode aufgehoben und somit zumindest das Identifikationsproblem gelöst sein.

Möchte man die Homogenität der Sozialisationsbedingungen innerhalb einer Kohorte erhöhen, so können neben Alter und Geschlecht weitere Differenzierungen durchgeführt werden, beispielsweise nach Bildungsabschluss, sozialer Klasse oder Raumtyp. Eine derartige Differenzierung ist in der Theorie sinnvoll, würde aber schnell an die Grenzen der Stichprobengrösse der verwendeten Verkehrserhebungen führen. Um ausreichende Stichprobengrössen sicherzustellen, werden daher im Folgenden Kohorten nur nach dem Alter klassiert und ausserdem jeweils mehrere Jahrgänge zusammengefasst.

In der Literatur finden sich verschiedene Umsetzungen derartiger Alters-, Perioden- und Kohortenmodelle. Populär sind diese Modelle unter anderem in der Medizin, siehe etwa Robertson und Boyle (1998). In der Verkehrsplanung schätzen Strambi et al. (2000) mit einem derartigen Modell beispielsweise die PW-Ausstattung in verschiedenen Raumtypen, Dargay et al. (1998) schätzen den PW-Besitz, während Krakutovski die Kilometer pro

Haushalt und Jahr mit Alters-, Perioden- und Kohorteneffekten vergleicht (siehe hierzu Hi-vert et al. 2008).

2.4 Alters- und Kohorteneffekte im Freizeitverkehr

Im Folgenden wird ein ähnlicher Ansatz wie bei Krakutovski gewählt: Es werden Kohorten und Alter jeweils für fünf Jahre zusammengefasst, um zum einen die am Stichtag je Person zurückgelegten Distanzen mit dem Zweck «Freizeit» (ohne Reisen) und zum anderen die Wahl des Verkehrsmittels je Weg im Rahmen eines APC-Modells darzustellen. Der auffallendste Unterschied ist jedoch die Bezugsgrösse: Krakutovski modelliert einen Zusammenhang auf Haushaltsebene und nutzt dafür die Alters- und Kohorteninformationen vom Haushaltsvorstand, da im französischen Datensatz «Parc Auto» keine hinreichenden Informationen auf Personenebene vorliegen. Dies ist jedoch im MZMV der Fall, sodass das Modell auf Personenebene geschätzt werden kann.

Für die Analysen wurden die Rohdaten der Mikrozensus 2000, 2005, 2010 und 2015 zusammengefasst.

- Als Periodenvariablen werden vier Binärvariablen für die vier verwendeten Mikrozensus verwendet, die jeweils 1 sind, wenn die jeweilige Beobachtung aus dem entsprechenden MZMV stammt und ansonsten den Wert 0 annehmen.
- Als Altersvariable werden insgesamt 15 Binärvariablen für unterschiedliche Altersgruppen definiert. Eine Altersgruppe fasst die unter 13-Jährigen, eine zweite die über 78-Jährigen zusammen. In den restlichen 13 Gruppen sind jeweils fünf Jahre zusammengefasst. Das heisst, die 13- bis 17-Jährigen, die 18- bis 22-Jährigen, die 23- bis 27-Jährigen usw. bilden jeweils eine eigene Altersklasse.
- Als Kohortenvariablen werden insgesamt 18 Binärvariablen definiert. In der ersten Kohorte befinden sich die vor 1920 Geborenen, in der letzten die 2001 und später Geborenen. Dazwischen werden auch wieder jeweils fünf Jahrgänge zu einer Kohorte zusammengefasst. Also die Jahrgänge 1921 bis 1925, 1926 bis 1930 usw.

Die Grenzen zwischen den Altersgruppen und Kohorten wurden so gewählt, dass das Problem eines überidentifizierten Modells vermieden wird. Vereinfacht gesagt lässt sich aus Informationen zur Periode und der Kohorte nicht ableiten, zu welcher Altersgruppe ein Individuum gehört. Zur Verdeutlichung das folgende Beispiel: Die Personen in der Kohorte mit den Geburtsjahrgängen 1971 bis 1975 waren bei den Befragungen zum Mikrozensus im Jahr 2000 mindestens 24 Jahre alt (geboren 1975 und Geburtstag nach dem Befragungstag) und maximal 29 Jahre alt. Das heisst der eine Teil dieser Kohorte gehört zur Altersgruppe der 23- bis 27-Jährigen während die übrigen schon zur Altersgruppe der 28- bis 32-Jährigen gehören. Somit ist kein linearer Zusammenhang zwischen Alter, Kohorte und Periode gegeben.

Auch wenn die Altersgruppen und Kohorten hier derart definiert sind, dass keine lineare Abhängigkeit mit den Kohorten- und Altersvariablen vorliegt, so sind zumindest die Alters- und Kohortenvektoren noch immer überbestimmt und es ist somit eine wichtige Gauss-Markov-Eigenschaft verletzt. Wie bereits beschrieben, müssen daher Referenzklassen gebildet werden: Jeweils eine Kohorte und Altersklasse bekommen im Modell keine Parameter, die Parameter der verbleibenden $n-1$ -Klassen drücken dadurch jeweils den Einfluss der betrachteten Klasse im Vergleich zur Referenzklasse aus.

Neben den Variablen für Alter, Perioden und Kohorten wurden weitere Kontrollvariablen in dem Modell berücksichtigt, die einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten im Freizeitverkehr haben. Dies sind:

- Eine Binärvariable für das Geschlecht, die den Wert 1 für männliche und den Wert 0 für weibliche Individuen annimmt.

- Für die Mobilitätswerkzeuge Auto und Velo wurde jeweils eine Binärvariable definiert, die den Wert 1 annimmt, wenn die befragte Person über das jeweilige Mobilitätswerkzeug verfügt.
- Eine Binärvariable, die anzeigt, ob eine Person über einen Führerausweis (Wert 1) oder nicht (Wert 0) verfügt.
- Für die beiden Abonnemente GA und Halbtax wurde jeweils eine Binärvariable definiert, die den Wert 1 annimmt, wenn die befragte Person ein solches Abonnement besitzt. Eine dritte Binärvariable zeigt an, ob die Person ein Verbund- oder Streckenabonnement besitzt.

Alle Modellschätzungen wurden mit dem Softwarepaket STATA durchgeführt. Die vollständigen Ergebnisse der Regression finden sich im Anhang.

Auf eine Darstellung und eine Diskussion der Periodeneffekte wird im Folgenden verzichtet, da sich hieraus im Vergleich zur Untersuchung des ARE keine neuen Erkenntnisse ableiten lassen.

2.4.1 APC-Modell der Distanzen im Freizeitverkehr

In einem ersten Schritt soll mithilfe eines APC-Modells untersucht werden, wie das Alter und die Zugehörigkeit zu einer speziellen Kohorte die im Freizeitverkehr zurückgelegten Distanzen beeinflussen. Als abhängige Variable werden die am Stichtag zurückgelegten Distanzen mit dem Zweck Freizeit definiert. Nicht berücksichtigt werden die Distanzen, die im Zusammenhang mit einer Reise zurückgelegt werden.

Alterseffekte

Die Alterseffekte bei den im Freizeitverkehr zurückgelegten Distanzen sind in Abbildung 12 visualisiert. Die waagrechte Linie zeigt den Referenzwert, der sich in diesem Fall auf die Gruppe der 38- bis 42-Jährigen bezieht, die als Referenzgruppe definiert wurden. Die Wahl der Referenzgruppe ist dabei ohne inhaltliche Bedeutung, da sich die Alterseffekte am Verlauf der dunkelblauen Linie ablesen lassen, die unabhängig von der Wahl der Referenzgruppe immer gleich verläuft. Was sich hingegen ändern würde, wären die konkreten Werte, die für die Parameter der einzelnen Altersgruppen geschätzt würden. Dementsprechend verzichten wir hier auf die Darstellung beziehungsweise Interpretation von konkreten Werten und konzentrieren uns auf den Verlauf der Kurve über die verschiedenen Altersgruppen hinweg.

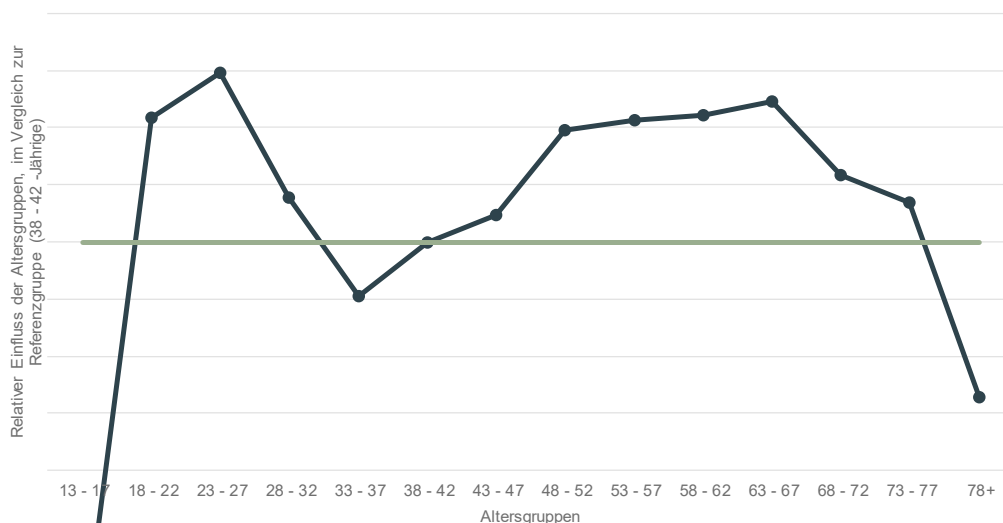


Abb. 12 Alterseffekte bei den im Freizeitverkehr zurückgelegten Distanzen

Für die jungen Altersgruppen zeigt sich ein Anstieg der im Freizeitverkehr zurückgelegten Distanzen, wobei sich die höchsten Werte bei den 23- bis 27-Jährigen beobachten lassen. In den nächsten zehn Lebensjahren gehen die Distanzen stark zurück, sodass, bezogen auf die Altersspanne von 18 bis 77, die Gruppe der 33- bis 37-Jährigen die geringsten Distanzen im Freizeitverkehr aufweisen. Anschliessend steigen die Distanzen wieder an und erreichen bei den 48- bis 52-Jährigen einen Wert, der sich bis zur Gruppe der 63- bis 67-Jährigen nur noch minimal erhöht. Der folgende Rückgang der Distanzen entspricht der Erwartung, dass die Menschen mit zunehmendem Alter den Radius ihrer Freizeitaktivitäten allmählich einschränken. Das heisst allerdings nicht, dass sie nur noch kurze Distanzen zurücklegen. Im Vergleich zur Referenzgruppe, den 38- bis 42-Jährigen, legen die 68- bis 77-Jährigen noch immer längere Distanzen im Freizeitverkehr zurück.

Wie bei den methodischen Grundlagen bereits angedeutet, sagen diese Alterseffekte für sich genommen noch wenig aus. Das heisst, die Entwicklung der Freizeitdistanzen über die Altersgruppen hinweg muss noch interpretiert werden. Dabei zeigt sich, dass der ermittelte Verlauf durchaus plausibel ist, da sich das abgebildete Muster gut mit dem in den Sozialwissenschaften weit verbreiteten Lebensphasenmodell interpretieren lässt. So lassen sich die grossen Distanzen der 18- bis 27-Jährigen damit erklären, dass diese Personen zum einen eine hohe Freizeitorientierung haben und gleichzeitig die zeitliche Belastung durch Familie und/oder Beruf noch nicht so ausgeprägt ist. Dies ändert sich im Lebensabschnitt zwischen 28 und 42. In dieser Phase nimmt die zeitliche Belastung durch Familie und/oder Beruf meist deutlich zu, sodass für die alltägliche Freizeit nur noch ein geringeres Zeitbudget zur Verfügung steht. Unabhängig vom Zeitbudget ist es aber auch naheliegend, dass Eltern mit (sehr) kleinen Kindern eher kurze Distanzen zurücklegen, da die Mobilität insgesamt erschwert wird. Genau diese Restriktionen nehmen dann in späteren Lebensphasen wieder ab. Das zunehmende Alter der Kinder vereinfacht die Mobilität und/oder die zeitliche Belastung durch die Kinder nimmt ab, sodass auch im Rahmen der Freizeitmobilität wieder längere Distanzen zurückgelegt werden.

Kohorteneffekte

Während sich bei den Alterseffekten steigende und abnehmende Distanzen abwechseln, zeigt sich bei den Kohorteneffekten, die in Abb. 13 dargestellt sind, auf den ersten Blick ein ganz klarer Trend. Je später eine Person geboren wurde, desto länger sind die im Freizeitverkehr zurückgelegten Distanzen. Auch hier sind weniger die absoluten Werte der geschätzten Koeffizienten zu betrachten, sondern die relative Veränderung über die verschiedenen Kohorten hinweg. Als Referenzkategorie wurde hier (wiederum arbiträr) die Gruppe der Personen definiert, die zwischen 1961 und 1965 geboren wurde.

Betrachtet man den Verlauf der im Freizeitverkehr zurückgelegten Distanzen über die unterschiedlichen Kohorten zeigt sich, dass ein späterer Geburtstermin für alle vor 1955 geborenen Personen mit zunehmenden Distanzen verbunden ist. Für die folgenden drei Kohorten zeigt sich dann weitestgehend eine Stagnation. So sind die Distanzen der Kohorten, die zwischen 1951 und 1955, zwischen 1956 und 1960 und zwischen 1961 und 1965 relativ konstant und zeigen keine signifikanten Veränderungen. Erst für die nach 1965 geborenen Personen zeigt sich wieder eine (allerdings abnehmende) Steigerung der Distanzen, die bis zur Kohorte der zwischen 1976 und 1980 geborenen Personen anhält. Die Personen dieser Kohorte sind es auch, die im Vergleich zu allen anderen Kohorten die längsten Distanzen zurücklegen. Für nach 1981 geborene Personen zeigt sich dann ein leichter Rückgang, wobei die Distanzen noch immer über denjenigen der Referenzkohorte liegen.

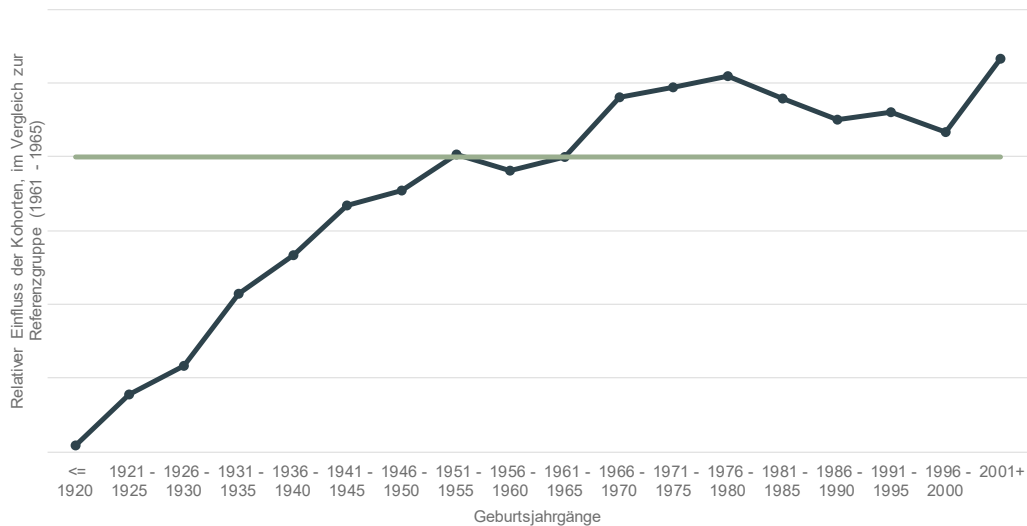


Abb. 13 Kohorteneffekte bei den im Freizeitverkehr zurückgelegten Distanzen

Bei der Interpretation der Distanzentwicklung über die verschiedenen Kohorten hinweg, geht es insbesondere darum, Faktoren zu identifizieren, die einen grundlegenden Einfluss auf die Mobilitätsbiografie der betrachteten Personen haben. Man betrachtet also Faktoren beziehungsweise Rahmenbedingungen, die erklären können, warum sich gewisse Verhaltensmuster zwischen den einzelnen Kohorten unterschiedlich ausgebildet haben.

Der grundsätzliche Trend, dass später geborene Kohorten eher längere Distanzen im Freizeitverkehr zurücklegen, lässt sich beispielsweise dadurch erklären, dass diese Personen ihre Mobilitätsbiografie in einem Umfeld starten, in dem das Mobilitätsangebot (Infrastruktur) kontinuierlich besser ausgebaut wird. Das heisst die Sozialisierung findet in einer Periode statt, die auch aufgrund besserer Angebote durch einen Anstieg der im Freizeitverkehr zurückgelegten Distanzen gekennzeichnet ist («Nachkriegsboom»). Der Rückgang bei den nach 1980 geborenen erklärt sich möglicherweise durch stärkere Orientierung zur nicht alltäglichen Freizeit (Reisen).

Aber auch singuläre Ereignisse können das Verhalten einer Kohorte prägen. Das beispielsweise der kontinuierliche Anstieg der im Freizeitverkehr zurückgelegten Distanzen für Personen, die zwischen 1956 und 1965 geboren wurden, unterbrochen wird, lässt sich womöglich mit der Umweltwende in den 1970er Jahren erklären, die dazu geführt hat, dass die betrachteten Kohorten stark für Umweltthemen sensibilisiert wurden, was schlussendlich zu einem anderen Mobilitätsverhalten geführt haben könnte (Haefeli 1998).

Der Anstieg bei den Kohorten ab 1966 könnte wiederum mit der Schrumpfung der Kernstädte und der Suburbanisierung beziehungsweise mit Raumentwicklungen generell zusammenhängen (Wege in die Städte haben zugenommen). Personen, die es aus der damaligen Zeit gewohnt sind, lange Distanzen zurückzulegen, machen dies auch weiterhin, auch wenn das Angebot vor Ort besser wird.

Neben solchen sich verändernden Rahmenbedingungen kann auch ein sich im Zeitablauf veränderndes Freizeitverständnis als Erklärungsansatz dienen. Personen, die in einer Zeit aufwachsen, in der es eine starke Freizeitorientierung in der Gesellschaft gibt, werden auch in der eigenen Freizeit ein entsprechendes Verhalten an den Tag legen.

Ein weiterer Grund für den Rückgang der Distanzen bei den nach 1980 geborenen Personen kann in der zunehmenden Digitalisierung gesehen werden. Mit der stärkeren Verbreitung von Computern ab 1995 und des Internets ab 2000 sowie der Einführung von Smartphones ab 2007 hat sich das Freizeitverhalten stark geändert, hiermit könnte der für die nach 1980 geborenen Personen zu beobachtende Rückgang der Distanzen im Freizeitverkehr erklärt werden könnte.

Der Anstieg der Distanzen bei der Kohorte der nach 2001 Geborenen kann nicht mehr sinnvoll interpretiert werden, da für diese Personen nur Daten im MZMV 2015 vorliegen und damit ein Vergleich im Zeitablauf nicht möglich ist.

2.4.2 APC-Modell der Verkehrsmittelwahl

Neben den im Freizeitverkehr zurückgelegten Distanzen sollte im Rahmen dieses Forschungsprojekts auch untersucht werden, ob es bezüglich der Verkehrsmittelwahl Alters- und Kohorteneffekte gibt. Dementsprechend wurde ein APC-Modell geschätzt, bei dem die Verkehrsmittelwahl als abhängige Variable definiert wurde. Konkret wurde eine binäre Variable definiert, die den Wert 1 annimmt, wenn eine Person den ÖV als Hauptverkehrsmittel im Freizeitverkehr genutzt hat. Somit sollte untersucht werden, welche Faktoren die Wahrscheinlichkeit beeinflussen, dass jemand den ÖV als Hauptverkehrsmittel im Freizeitverkehr wählt. Da die abhängige Variable (die Verkehrsmittelwahl) nun als binäre Variable definiert ist, wird kein lineares Regressionsmodell, sondern eine logistische Regression geschätzt

Alterseffekte

Die entsprechenden Alterseffekte sind in Abb. 14 dargestellt. Als Referenzgruppe wurde wieder die Gruppe der 38- bis 42-Jährigen festgelegt. Es zeigt sich, dass in den Gruppen der 13- bis 17-Jährigen und bei den 18- bis 22-Jährigen, die Wahrscheinlichkeit den ÖV als Hauptverkehrsmittel im Freizeitverkehr zu wählen, am höchsten ist. Bis zur Gruppe der 43- bis 47-Jährigen lässt sich dann ein kontinuierlicher Rückgang der ÖV-Nutzung beobachten. Diese verbleibt dann für alle Altersklassen bis zu den 58- bis 62-Jährigen auf einem tiefen Niveau. Erst bei der Gruppe der 63- bis 67-Jährigen ist dann wieder ein Anstieg der ÖV-Nutzung zu erkennen, der bis zur Altersgruppe der 73- bis 77-Jährigen anhält.

Auch hier kann das Lebensphasenmodell als Grundlage für die Erklärung, der sich über die verschiedenen Altersgruppen zu beobachtenden Veränderungen in der ÖV-Nutzung dienen. Vor dem Einstieg in das Berufsleben profitieren die meisten Personen von vergünstigten Abonnements für den ÖV. Dies, die eher geringe Verfügbarkeit eines Autos, aber auch eine tiefere Fahrausweisquote können die ÖV-Affinität der unter 23-Jährigen erklären.

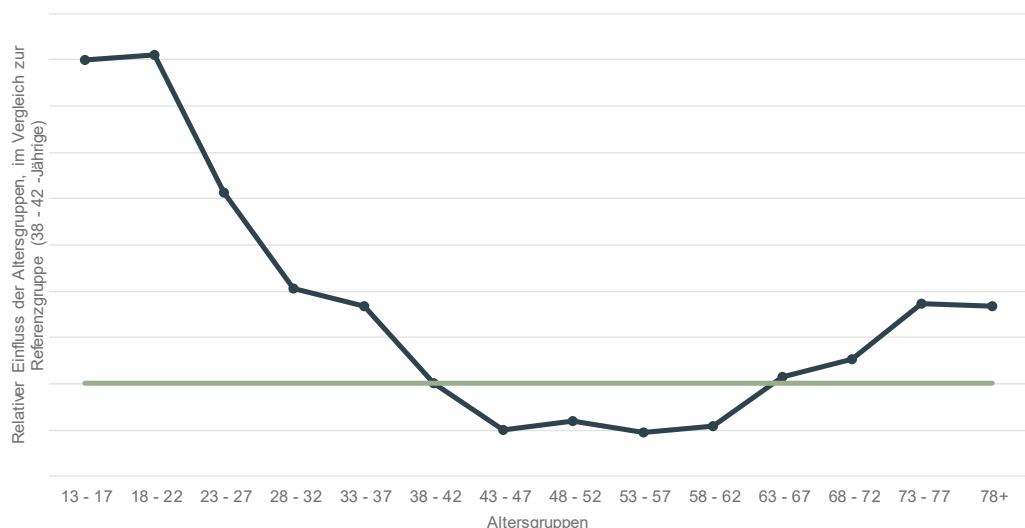


Abb. 14 Alterseffekte bei der Wahl des ÖV als Hauptverkehrsmittel im Freizeitverkehr

Der folgende Rückgang der ÖV-Affinität kann daher auch mit der höheren Verfügbarkeit von Fahrausweisen und (eigenen) Autos erklärt werden. Aber auch eine Veränderung bei den bevorzugten Freizeitaktivitäten kann sich hier ebenso auswirken, wie Veränderungen der Lebenssituationen, die sich beispielsweise durch die Gründung einer Familie ergeben.

Alle der hier aufgeführten Gründe können dazu beitragen, dass Personen ab dem 23. Lebensjahr eine geringere Wahrscheinlichkeit der ÖV-Nutzung im Freizeitverkehr aufweisen.

Die Stagnation bei der ÖV-Nutzung bei den 43- bis 62-Jährigen zeigt wiederum, dass sich bestimmte Verhaltensmuster zumindest nicht schnell verändern. Mit der Erkenntnis, dass andere Mobilitätswerkzeuge als der ÖV mit einem gewissen zusätzlichen Komfort verbunden sind, verharrt die ÖV-Nutzung auf einem tiefen Niveau. Erst mit dem Übergang ins Rentenalter steigt die ÖV-Affinität wieder an. Für diesen Anstieg lassen sich zwei Erklärungsansätze finden: Zum einen steigt in dieser Lebensphase die Attraktivität von «Mobilität in Gruppen», die sich im ÖV einfacher organisieren lässt. Zum anderen dürften mit zunehmendem Lebensalter die Präferenzen für ein «stressfreies» Reisen ansteigen. Unterstellt man nun, dass ältere Menschen die Fahrt mit dem eigenen PW in für sie unbekannte Gegenden als anstrengend empfinden, kann sich hieraus die zunehmende ÖV-Affinität ableiten lassen.

Kohorteneffekte

Bei den Kohorteneffekten, die in Abb. 15 dargestellt werden, zeigt sich ein ähnliches Bild, wie bei den Alterseffekten. So nimmt die Wahrscheinlichkeit der ÖV-Nutzung für Personen, die vor 1966 geboren wurden fast kontinuierlich ab. Nur für die Kohorte der zwischen 1941 und 1945 geborenen Personen wird dieser Trend unterbrochen. Die geringste Wahrscheinlichkeit den ÖV als Hauptverkehrsmittel zu wählen, lässt sich dann bei der Kohorte der zwischen 1961 und 1965 geborenen Personen beobachten. Für die zwischen 1966 und 1980 geborenen Kohorten zeigt sich ein geringer Anstieg der Nutzungswahrscheinlichkeit, diese verharren aber weiterhin auf einem eher tiefen Niveau. Erst für die Kohorte der zwischen 1981 und 1985 geborenen Personen lässt sich wieder ein Anstieg der ÖV-Nutzung beobachten, der sich für nach 1985 geborene Personen noch einmal deutlich beschleunigt.

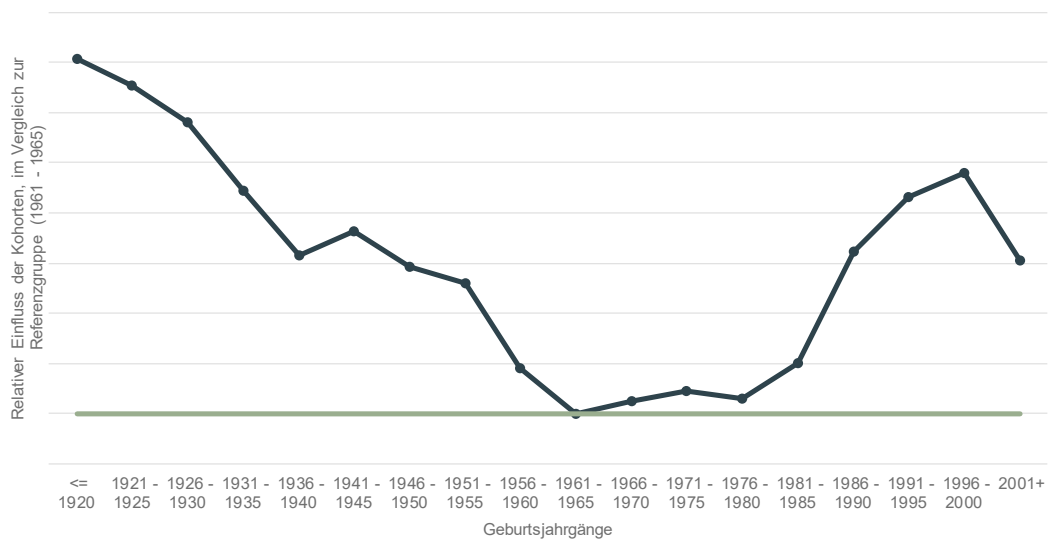


Abb. 15 Kohorteneffekte bei der Wahl des ÖV als Hauptverkehrsmittel im Freizeitverkehr

Bei der Interpretation der Effekte muss nun sichergestellt werden, dass nicht Alters- und Kohorteneffekte miteinander vermischt werden. So wäre beispielsweise die Aussage, dass bei den Kohorten der zwischen 1991 und 2000 geborenen Personen eine höhere Nutzung des ÖV darauf zurückzuführen ist, dass diese Personen noch nicht über ein Auto verfügen, ein eindeutiger Alterseffekt und eben nicht auf die Zugehörigkeit der Personen zu einer bestimmten Kohorte zurückzuführen.

Bei den vor 1940 geborenen Kohorten, startete die Mobilitätsbiografie in einer Phase in der der private Autobesitz noch relativ gering war, im Zeitverlauf aber zunahm. Das erklärt die auch im Gesamtvergleich relativ hohen Werte bei der Nutzungswahrscheinlichkeit des ÖV, aber auch den rückläufigen Trend. Dieser rückläufige Trend verstärkt sich dann noch einmal für die Kohorten, die zwischen 1951 und 1965 geboren wurden. Diese wuchsen in der

Zeit des Auto-Booms auf und adaptierten das beobachtete Verhalten in ihren eigenen Mobilitätsbiografien, sodass ein weiterer Rückgang der ÖV-Nutzung zu erkennen ist. Auch die Mobilität in den Folgejahren wurde stark durch das Auto geprägt, sodass auch für die Kohorten, die zwischen 1966 und 1980 geboren wurden, die ÖV-Nutzung auf einem relativ geringen Wert verharrt.

Erst die Kohorte der zwischen 1981 und 1985 geborenen Personen wachsen in einem Umfeld auf, in dem eine starke Umweltorientierung zu beobachten ist (Haefeli 1998). Das Waldsterben in dieser Zeit oder die Diskussion um das Ozonloch bringen Umweltthemen verstärkt in das Bewusstsein der Bevölkerung, was zumindest bei einigen auch zu einer Anpassung des Mobilitätsverhaltens führt. Der damit einhergehende Bedeutungsgewinn des ÖV zeigt sich auch in den Kohorteneffekten, der zwischen 1981 und 1985 geborenen Personen.

Der sich beschleunigende Bedeutungszuwachs des ÖV bei den nach 1985 geborenen Kohorten, ist neben der weiter steigenden Umweltorientierung sicherlich auch auf die damit zusammenhängenden Angebotsverbesserungen im ÖV zurückzuführen. Investitionen in die Bahninfrastruktur, aber auch bessere Angebote wie Verbundtickets oder das 1987 eingeführte vergünstigte Halb-Tax-Abonnement erhöhen ab dem Beginn, aber spätestens ab der zweiten Hälfte der 1990er Jahre die Attraktivität des ÖV. Die zwischen 1981 und 1989 geborenen Kohorten konnten somit schon zu Beginn ihrer Mobilitätsbiografie auf ein sehr gutes ÖV-Angebot zurückgreifen, was die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass man auch nach dem Übergang ins Erwachsenenleben den ÖV häufig nutzt.

2.5 Fazit

Als Ergänzung zur Literaturanalyse sollten in diesem Arbeitspaket die Determinanten und die Entwicklung des Freizeitverkehrs in der Schweiz anhand der im MZMV und der Erhebung Reisverhalten erhobenen Daten analysiert werden.

Gemäss Erhebung Reiseverhalten zeigt sich bei den Tagesreisen zwischen 2008 und 2011 ein kontinuierlicher Rückgang, während in den Folgejahren ein relativ stabiler Verlauf zu beobachten ist. Dabei zeigt sich, dass die Anzahl Tagesreisen der Frauen teilweise deutlich über der Anzahl Tagesreisen der Männer liegt. Während sich bei der differenzierten Darstellung der Tagesreisen nach Geschlecht noch ein halbwegs eindeutiges Bild ergeben hat, findet sich ein solches nicht mehr, wenn man die durchschnittliche Anzahl der Tagesreisen für verschiedene Altersgruppen untersucht. Auch hinsichtlich des Einflusses der Raumtypen auf die Anzahl der Tagesreisen ergibt sich kein klares Bild. Zusammenfassend lässt sich somit feststellen, dass die Tagesreisen in der Schweiz zwischen 2008 und 2011 zurückgehen und anschliessend relativ stabil bleiben, was sich auch bei den Auslandsreisen zeigt. Tendenziell unternehmen Frauen eher mehr Tagesreisen in der Schweiz als die Männer.

Bei den Reisen mit Übernachtung werden die Ergebnisse des ARE aus der Analyse der MZMV-Daten bestätigt. So ist der Anstieg bei den Reisen mit Übernachtung insbesondere auf Reisen ins Ausland zurückzuführen. Bei einer nach dem Geschlecht differenzierten Auswertung zeigt sich, dass die Männer meist mehr Auslandsreisen mit Übernachtung aufweisen als die Frauen. Bei der Verteilung der Reisen mit Übernachtung nach unterschiedlichen Altersgruppen zeigt sich im Zeitablauf ein stabiles Bild. So ist die höchste Anzahl der Reisen mit Übernachtung, unabhängig vom Beobachtungszeitpunkt, in der Altersgruppe der 25- bis 44-Jährigen zu beobachten. Dies ist insbesondere auf Reisen ins Ausland zurückzuführen. Die meisten Reisen mit Übernachtung, die in eine Schweizer Destination führen, werden von den 45- bis 64-Jährigen unternommen. Auch bei der Betrachtung des Wohnorts zeigen sich teilweise deutliche Unterschiede hinsichtlich der Reiseaktivität. So unternehmen die Bewohnerinnen und Bewohner von ländlichen Gebieten weniger Reisen mit Übernachtung. Dies gilt für die Reisen in der Schweiz, aber noch viel ausgeprägter bei den Reisen ins Ausland. Hier liegt der Wert über 20 Prozent unter dem der Bewohner der anderen Raumtypen.

Die Alters-, Kohorten- und Periodeneffekte bei den am Stichtag je Person zurückgelegten Distanzen mit dem Zweck «Freizeit» (ohne Reisen) und der Verkehrsmittelwahl wurden mit einem APC-Modell ermittelt.

Bezüglich der Distanzen konnten dabei die folgenden Effekte identifiziert werden:

- *Alterseffekte:* Im Verhältnis zu den 38- bis 42-Jährigen sind die zurückgelegten Distanzen sowohl bei einigen jüngeren Altersgruppen (18 bis 22 und 23 bis 28 Jahre), als auch bei älteren Gruppen (48 bis 67 Jahre) signifikant länger. Die geringsten Distanzen werden von den 33- bis 42-Jährigen zurückgelegt.
- *Kohorteneffekte:* Personen, die vor 1940 geboren wurden, legen signifikant geringere Distanzen im Freizeitverkehr zurück als Personen, die in den Jahren 1961 bis 1965 geboren wurden, während die zwischen 1966 und 1985 geborenen Personen signifikant längere Distanzen zurücklegen. Für die nach 1980 Geborenen nehmen die Distanzen wieder (leicht) ab.

Die Alterseffekte lassen sich dabei anhand des Lebenszyklusmodells erklären. Eine hohe Freizeitorientierung und eine geringere zeitliche Belastung durch Familie und/oder Beruf bei den unter 28-Jährigen, geringere Zeitbudgets (Familie/Beruf) für alltägliche Freizeit für die Altersgruppen von 33 bis 42 Jahren und die anschliessende Zunahme der Distanzen, da das zunehmende Alter der Kinder die Mobilität vereinfacht oder aber die zeitliche Belastung durch die Kinder abnimmt, passen sehr gut zu den identifizierten Effekten. Im Gegensatz dazu zeigen die Kohorteneffekte in welchem Umfeld die einzelnen Kohorten ihre Mobilitätsbiografie gestartet haben. So starten später Geborene ihre Mobilitätsbiografie in einem Umfeld, in dem das Mobilitätsangebot (Infrastruktur) erheblich besser ausgebaut ist und die Sozialisierung erfolgt in einer Periode, die durch steigende Mobilität gekennzeichnet ist. Der Rückgang bei den nach 1980 Geborenen, lässt sich hingegen möglicherweise durch eine stärkere Orientierung zur nicht alltäglichen Freizeit (Reisen) erklären.

Bei der Verkehrsmittelwahl zeigen sich die folgenden Effekte:

- *Alterseffekte:* Die Wahrscheinlichkeit, den öffentlichen Verkehr als Hauptverkehrsmittel bei einem Freizeitweg zu wählen, ist im Alter zwischen 18 und 22 Jahren fast doppelt so hoch, wie bei den 38- bis 42-Jährigen. Bis zum Alter von 37 Jahren besteht immer noch eine relativ hohe Wahrscheinlichkeit, dass der ÖV gewählt wird, wobei diese aber etwas abnimmt. Ein erneuter Anstieg der ÖV-Nutzung findet sich dann ab einem Alter von 62 Jahren.
- *Kohorteneffekte:* Die Wahrscheinlichkeit, die Freizeitwege mit dem ÖV zurückzulegen, ist sowohl bei den frühen (vor 1955 geboren) als auch bei den späten Kohorten (nach 1986 geboren) signifikant höher als bei den zwischen 1961 und 1965 geborenen Personen. Für die zwischen 1961 und 1980 Geborenen zeigt sich eine eher geringe Nutzung des Öffentlichen Verkehrs bei alltäglichen Freizeitwegen.

Die Alterseffekte lassen sich unter anderem darauf zurückführen, dass vergünstigte Abos und eine geringere Verbreitung von Führerausweisen eine hohe ÖV-Affinität der Jungen bedingen. Veränderte Freizeitaktivitäten, die Verfügbarkeit von Führerausweisen und Familiengründung führen zu einem Rückgang der ÖV-Affinität, während der Anstieg der ÖV-Nutzung im Alter mit einem Anstieg der «Mobilität in Gruppen» und Präferenzen für «stressfreies» Reisen zusammenhängen könnte. Bei den Kohorteneffekten zeigt sich, dass die vor 1955 geborenen Personen ihre Mobilitätsbiografie zu einem Zeitpunkt gestartet haben, als der private Autobesitz noch verhältnismässig gering war. Die Folgekohorten wuchsen hingegen in der Zeit des Auto-Booms auf und adaptierten das beobachtete Verhalten in ihren eigenen Mobilitätsbiografien. Die stärkere Umweltorientierung und verbesserte Angebote («Bahn 2000») lassen die Attraktivität des ÖV für die jüngeren Kohorten aber wieder steigen.

Insgesamt zeigen sich sowohl hinsichtlich der Distanzen als auch mit Blick auf die Verkehrsmittelwahl sehr differenzierte Effekte, die bei der Ausgestaltung von zielgruppenspezifischen Massnahmen zur Beeinflussung des Freizeitverkehrs zu berücksichtigen sind.

3 Motive, Orientierungen und Verhalten der Akteure im Freizeitverkehr

Beim Freizeitverkehr handelt es sich im Gegensatz etwa zum Arbeitsverkehr nicht um einen fremdbestimmten Verkehr, sondern um Ortsverschiebungen, die frei von Verpflichtungen erfolgen und «in eigener Regie» gestaltet werden können (Ohnmacht et al. 2008, 16; Götz et al. 2003, 6 f.). Der Argumentation von Ohnmacht (2008, 9) folgend ist es diese «Mobilität mit Wahlfreiheit», bei der «soziale Motive eine grössere Rolle [spielen] als Infrastruktur oder Angebote [...]». In diesem Kapitel wird die Bedeutung von Motiven und Orientierungen als Treiber des Freizeitverkehrs untersucht. Die Untersuchung erfolgt anhand einer Cluster-Analyse, mit welcher hinsichtlich Freizeitmotiven und -orientierungen homogene Cluster identifiziert werden sollen, um sie anschliessend als «Typen von Freizeitmobilen» beschreiben und charakterisieren zu können. Hierfür wird auf den Datensatz der eigens für dieses Forschungsprojekt durchgeführten Erhebung zurückgegriffen (vgl. Abschnitt 1.2.2). Die Erhebung umfasst ein Set von Fragen zu Motiven und Orientierungen im Zusammenhang mit Freizeit. Tab. 1 zeigt im Überblick die Fragen, die in der Erhebung gestellt wurden und deren Antworten für die Cluster-Analyse verwendet werden.

Ausgehend von den Antworten auf die aufgeführten Fragen wurde die Cluster-Analyse in drei Schritten durchgeführt, auf die anschliessend im Detail eingegangen wird.

- Faktorenanalyse für die Extraktion von Faktoren für die Cluster-Analyse (Abschnitt 3.1)
- Durchführung der Cluster-Analyse anhand der extrahierten Faktoren für die Identifikation von Typen von Freizeitmobilen (Abschnitt 3.2)
- Beschreibung und Charakterisierung der Typen von Freizeitmobilen anhand verschiedener Variablen (Abschnitt 3.3)

Die Ergebnisse der drei Schritte werden in Abschnitt 3.4 in einem Fazit zusammengefasst und hinsichtlich der übergeordneten Fragen des Forschungsprojekts nach den Treibern des Freizeitverkehrs beleuchtet.

Tab. 1 Fragen zu Motiven und Orientierungen in der Freizeit

Freizeitmotive: Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Aktivitäten zur Gestaltung Ihrer Freizeit? (Auf einer Skala von 1 [nicht wichtig] bis 10 [sehr wichtig])

Zeit mit Freunden verbringen

Zeit mit Familie/Kindern verbringen

Spazieren gehen/wandern

Sportliche Betätigung

Natur geniessen

Auswärts essen gehen/in ein Café etwas trinken gehen

In Clubs/Bars gehen

Shopping

Kultur erleben (Museen, Konzerte, Kino, Volksfeste usw.)

Mit dem Auto/Motorrad spazieren fahren

Freizeitorientierungen (1 = stimme überhaupt nicht zu, 2 = stimme eher nicht zu, 3 = stimme eher zu, 4 = stimme voll und ganz zu)

In meiner Freizeit suche ich lieber Ruhe als spannende Erlebnisse.

Ich gestalte meine Freizeit in erster Linie spontan, ohne alles vorgängig zu planen.

In meiner Freizeit reise ich lieber in die Ferne als zu Reisezielen in der Schweiz respektive in meiner näheren Umgebung.

In meiner Freizeit bin ich lieber mit anderen Leuten zusammen als meine Zeit allein oder mit Familienangehörigen zu verbringen.

In meiner Freizeit will ich lieber aktiv sein als einfach nur zu relaxen.

Es ist mir wichtig, dass ich mich in meiner Freizeit umweltfreundlich verhalte.

In meiner Freizeit habe ich ein starkes Bedürfnis, aus den eigenen vier Wänden herauszukommen.

In meiner Freizeit will ich immer etwas Neues entdecken.

Ich achte bewusst darauf, in meiner Freizeit mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein.

Ich bevorzuge es, in meiner Freizeit besonders günstig unterwegs zu sein.

Quelle: Online-Befragung 2019.

3.1 Sechs Faktoren zur Identifikation der Freizeitmobilen

In einem ersten Schritt gilt es, die Vielzahl von Fragen respektive Variablen, die in Tab. 1 aufgeführt sind, auf eine überschaubare Anzahl von Faktoren zu reduzieren, die anschliessend für die Durchführung der Cluster-Analyse sowie auch deren Interpretation handhabbar sind. Als Methode bietet sich hierfür die Faktorenanalyse, konkret die Hauptkomponentenanalyse an, mit der für ein Set von Variablen latente Faktoren extrahiert werden können. Um zu bestimmen, wie viele Faktoren extrahiert werden sollen, kann in der Regel das sogenannte «Kaiser-Kriterium» zu Hilfe genommen werden. Dieses besagt, dass nur Faktoren extrahiert werden sollen, deren Eigenwert grösser als 1.0 ist.⁷ In den nachfolgenden beiden Tabellen werden die Ergebnisse der Faktorenanalyse für die freizeitbezogenen Motive (Tab. 2) und Orientierungen (Tab. 3) aufgeführt. Dabei werden die extrahierten Faktoren in der Spalte aufgeführt und die Variablen (d.h. die Fragen in der Erhebung) in den Zeilen. In den einzelnen Zellen sind die Korrelationen zwischen Faktor und Variable aufgeführt. Je höher der Wert ist, desto höher ist die Korrelation. Anhand der Korrelation kann abgelesen werden, welche Variablen besonders hoch auf einen Faktor «laden», woraus sich letztlich eine Bezeichnung der Faktoren formulieren lässt.

⁷ Der Eigenwert eines Faktors gibt an, wie viel der Gesamtvarianz aller Variablen durch diesen Faktor erklärt wird.

Tab. 2 Hauptkomponentenanalyse freizeitbezogene Motive: Korrelation der Faktoren mit den Items

Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Aktivitäten zur Gestaltung Ihrer Freizeit?	Korrelation mit Faktor 1	Korrelation mit Faktor 2	Korrelation mit Faktor 3
Zeit mit Freunden verbringen	0.34	0.55	0.16
Zeit mit Familie/Kindern verbringen	0.63	0.07	0.11
Spazieren gehen/wandern	0.80	0.08	-0.09
Sportliche Betätigung	0.62	0.06	0.15
Natur geniessen	0.80	0.16	-0.19
Auswärts essen gehen/in ein Café etwas trinken gehen	0.04	0.62	0.33
In Clubs/Bars gehen	-0.08	0.41	0.58
Shopping	-0.05	0.37	0.61
Kultur erleben (Museen, Konzerte, Kino, Volksfeste usw.)	0.13	0.76	-0.12
Mit dem Auto/Motorrad spazieren fahren	0.15	-0.19	0.79
Bezeichnung der Faktoren	Aktiv in der Natur	Soziale Kontakte	Spass und Konsum

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 777.

Bei beiden Faktorenanalysen ergeben sich gemäss Kaiser-Kriterium drei freizeitbezogene Motive (vgl. Tab. 2).

- Motiv «*Aktiv in der Natur*»: Bei Personen, die bei diesem Motiv einen hohen Wert haben, stehen in der Freizeit zwei Aktivitäten im Vordergrund: Sie bewegen sich gerne und machen das gerne draussen in der Natur.
- Motiv «*Soziale Kontakte*»: Personen mit diesem Motiv wollen in ihrer Freizeit Kontakt mit anderen Menschen pflegen. Das kann auch in Kombination mit Konsum (auswärts essen gehen) und/oder kulturellen Anlässen erfolgen.
- Motiv «*Spass und Konsum*»: Personen mit diesem Motiv gehen gerne aus, sei es in die Stadt zum Einkaufen, zum Essen oder Trinken in einer Bar beziehungsweise einem Restaurant oder für eine Spritzfahrt mit dem Auto oder dem Motorrad.

Tab. 3 Hauptkomponentenanalyse Freizeitorientierungen: Korrelation der Faktoren mit den Items

Items (1 = stimme überhaupt nicht zu, 2 = stimme eher nicht zu, 3 = Stimme eher zu, 4 = stimme voll und ganz zu)	Korrelation mit Faktor 1	Korrelation mit Faktor 2	Korrelation mit Faktor 3
In meiner Freizeit suche ich lieber Ruhe als spannende Erlebnisse.	-0.29	0.01	0.64
Ich gestalte meine Freizeit in erster Linie spontan, ohne alles vorgängig zu planen.	0.10	0.10	0.51
In meiner Freizeit reise ich lieber in die Ferne als zu Reisezielen in der Schweiz respektive in meiner näheren Umgebung.	0.55	-0.43	0.30
In meiner Freizeit bin ich lieber mit anderen Leuten zusammen als meine Zeit allein oder mit Familienangehörigen zu verbringen.	0.54	-0.02	0.14
In meiner Freizeit will ich lieber aktiv sein als einfach nur zu relaxen.	0.58	0.30	-0.38
Es ist mir wichtig, dass ich mich in meiner Freizeit umweltfreundlich verhalte.	0.06	0.84	0.17
In meiner Freizeit habe ich ein starkes Bedürfnis, aus den eigenen vier Wänden herauszukommen.	0.67	0.11	-0.13
In meiner Freizeit will ich immer etwas Neues entdecken.	0.72	0.03	0.07
Ich achte bewusst darauf, in meiner Freizeit mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein.	0.07	0.83	0.18
Ich bevorzuge es, in meiner Freizeit besonders günstig unterwegs zu sein.	0.22	0.25	0.57
Bezeichnung der Faktoren	Erlebnis-orientiert	Umwelt-orientiert	Erholungs-orientiert

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 777.

Auch bei den Freizeitorientierungen lassen sich drei Faktoren identifizieren:

- **Erlebnisorientiert:** Diese Orientierung beschreibt den Wunsch nach dem Neuen in der Ferne, nach einer aktiven Freizeitgestaltung und der Suche nach Abenteuern, die am liebsten mit anderen Leuten geteilt werden.
- **Umweltorientiert:** Wer hinsichtlich der Freizeitgestaltung umweltorientiert ist, achtet darauf, umweltfreundliche Freizeitaktivitäten auszuführen und in der Freizeit mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein.
- **Erholungsorientiert:** Im Gegensatz zu den erlebnisorientierten Personen suchen erholungsorientierte Personen in der Freizeit die Ruhe. Freizeit wird spontan gestaltet und soll keine dicht getaktete Abfolge von immer Neuem sein.

3.2 Drei Typen von Freizeitmobilen

Die sechs identifizierten Freizeitmotive und -orientierungen bilden nun die Basis für die Cluster-Analyse, mit welcher Typen von Freizeitmobilen identifiziert werden sollen. Anhand des k-means-Verfahrens⁸ werden die in der Erhebung befragten Personen in möglichst homogene Gruppen (genannt Cluster) zugeteilt, welche untereinander möglichst heterogen sind. Grundlage für die Beurteilung der Homogenität respektive Heterogenität bilden die Faktorwerte aus der Faktorenanalyse. Bei der Cluster-Analyse handelt es sich um

⁸ Beim k-means-Verfahren handelt es sich um einen Algorithmus, der sich für die Clusterung von Beobachtungen eignet. Die Clusterbildung erfolgt iterativ, das heisst, die Rechenvorgänge werden fortlaufend wiederholt, bis ein zusätzlicher Rechendurchlauf keine Verbesserung des Ergebnisses mehr bringt. Beim k-means Verfahren muss vorgängig die Anzahl der Cluster festgelegt werden. Es wurden mehrere Varianten von Cluster-Analysen durchgeführt (2, 3 und 4 Cluster), wobei letztlich mit jener Variante weiterverfahren wurde, die erstens aus statistischer Sicht in sich möglichst homogene und untereinander möglichst heterogene Cluster hervorbrachte und zweitens auch sinnvoll interpretiert werden konnte.

ein exploratives Verfahren und es kann mit statistischen Methoden nicht abschliessend beurteilt werden, a) wie viele Cluster ermittelt werden sollen und b) ob die ermittelten Cluster inhaltlich sinnvoll sind. Diese Beurteilung hat durch das Forschungsteam zu erfolgen, wobei man sich gewisser statistischer Kennzahlen behelfen kann. Nachfolgend aufgeführt ist die 3-Cluster-Lösung, die aus Sicht des Forschungsteams das beste Ergebnis darstellt, um die Befragten sinnvollerweise zu typisieren. Die Ergebnisse der 4-Cluster-Lösung sind der Vollständigkeit halber im Anhang aufgeführt (vgl. Tab. 23 im Anhang).

Tab. 4 zeigt das Ergebnis der 3-Cluster-Lösung anhand des k-means-Verfahrens. Ausgehend von Mittelwerten pro Cluster und Faktor können folgende Typen von Freizeitmobilen identifiziert werden.

- *Spass- und Erlebnisorientierte (32%)*: Dieser Typ umfasst Personen, denen Spass und Konsum sowie das Pflegen von Kontakten in der Freizeit wichtig ist und die das Erlebnis und das immer Neue (gerne auch in der Ferne) suchen.
- *Umwelt- und Nahraumorientierte (40%)*: Dieser Typ umfasst Personen, die ähnlich wie die Spass- und Erlebnisorientierten gerne aktiv sind in der Freizeit, am liebsten aber mit ressourcenschonenden Aktivitäten in der Natur in der näheren Umgebung.
- *Entspannungsorientierte (28%)*: Dieser Typ umfasst Personen, denen in der Freizeit die Erholung wichtiger ist als die Aktivität. Erholung meint hier, dass sie in ihrer Freizeit weder einen Drang nach sportlicher Aktivität in der (nahen) Natur noch nach Abenteuern in der Ferne verspüren.

Tab. 4 k-means Cluster-Analyse: 3-Cluster-Lösung

	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3
Aktiv in der Natur	0.26	0.45	-0.90
Soziale Kontakte	0.88	-0.68	0.00
Spass und Konsum	0.45	-0.11	-0.36
Erlebnisorientiert	0.75	-0.21	-0.55
Umweltorientiert	-0.17	0.70	-0.81
Erholungsorientiert	0.11	-0.23	0.25
Anzahl Fälle	252	311	214
Anzahl Fälle in Prozent	32%	40%	28%
Bezeichnung der Cluster	Spass- und Erlebnisorientierte	Umwelt- und Nahraumorientierte	Entspannungsorientierte

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 777.

In Abb. 38 im Anhang sind die drei Cluster noch detaillierter entlang der Items beschrieben, die für die Faktorenanalyse verwendet wurden. Insgesamt verdeutlicht die Cluster-Analyse, dass das Reiseverhalten (in die Ferne reisen vs. den Nahraum aufsuchen) ein massgeblicher Faktor für die Einteilung in die Cluster ist. Der detailliertere Blick auf Abb. 37 im Anhang zeigt weiter auf, dass sich die Unterschiede beim Faktor «Spass und Konsum» darin äussern, dass die Spass- und Konsumorientierten am häufigsten Clubs, Bars oder Restaurants aufsuchen. Ausserdem lässt sich festhalten, dass die Entspannungsorientierten die geringste sportliche Aktivität aufweisen, während zwischen den Spass- und Konsumorientierten und den Umwelt- und Nahraumorientierten diesbezüglich keine grösseren Unterschiede erkennbar sind.

3.3 Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den Typen von Freizeitmobilen

Die Typen von Freizeitmobilen weisen in sich eine hohe Homogenität hinsichtlich ihrer Motive und Orientierungen in Zusammenhang mit Freizeit auf, während sie sich untereinander

hinsichtlich dieser Aspekte deutlich unterscheiden. Die nachfolgenden Auswertungen sollen aufzeigen, inwiefern sich die drei Typen hinsichtlich soziodemografischer Faktoren (Abschnitt 3.3.1), der Wahl von Freizeitaktivitäten (Abschnitt 3.3.2) und mobilitätsspezifischen Faktoren (Abschnitt 3.3.3) unterscheiden.

3.3.1 Die Soziodemografie der drei Typen

Tab. 5 zeigt auf, inwiefern sich die drei Typen von Freizeitmobilen hinsichtlich unterschiedlicher soziodemografischer Merkmale unterscheiden.

Tab. 5 Drei Typen von Freizeitmobilen: Soziodemografie

	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3
	«Spass- und Erlebnisorientierte»	«Umwelt- und Nahraumorientierte»	«Entspannungsorientierte»
Wohnform			
Ich wohne allein.	18%	18%	22%
Ich wohne mit meiner/meinem Lebenspartner/-in zusammen.	40%	40%	30%
Ich wohne mit meiner Familie zusammen.	35%	39%	43%
Ich wohne in einer Wohngemeinschaft (WG).	5%	2%	4%
Andere Wohnform	1%	1%	1%
Alter			
15–34 Jahre	45%	16%	28%
35–54 Jahre	29%	37%	47%
55–74 Jahre	26%	39%	26%
75–84 Jahre	0%	9%	0%
Geschlecht			
Männlich	51%	46%	55%
Weiblich	49%	54%	45%
Bruttomonatseinkommen			
Unter 2'000 CHF	4%	4%	4%
2'000 bis 4'000 CHF	9%	6%	8%
4'001 bis 6'000 CHF	27%	27%	30%
6'001 bis 10'000 CHF	34%	35%	35%
Über 10'000 CHF	25%	28%	24%
Ausbildung			
Obligatorische Schule	4%	3%	4%
Berufslehre oder Vollzeitberufsschule	31%	28%	25%
Maturitätsschule, Lehrer/-innen-Seminar	11%	7%	13%
Höhere Fach- oder Berufsausbildung	16%	22%	18%
Höhere Fachschule (HTL, HWV)	13%	12%	14%
Universität, ETH, Fachhochschule	22%	24%	23%
Ich bin zurzeit noch in Ausbildung.	3%	2%	3%
Andere Ausbildung	0%	1%	0%

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 777.

Insgesamt fällt auf, dass die soziodemografischen Unterschiede zwischen den Typen sehr klein sind. Das heisst, die drei Typen von Freizeitmobilen finden sich durch alle Gesellschaftsschichten hindurch und lassen sich nicht einfach an soziodemografischen Stereotypen festmachen.

Am ehesten zeigen sich Unterschiede in Bezug auf das Alter. Die Spass- und Erlebnisorientierten weisen das tiefste Durchschnittsalter aller drei Typen auf. 45 Prozent in dieser Gruppe sind jünger als 35 Jahre. Nur rund ein Viertel ist älter als 55 Jahre. Der Anteil älterer Personen steigt bei den Entspannungsorientierten, bei denen fast die Hälfte mittleren Alters zwischen 35 und 54 Jahren ist. Das höchste Durchschnittsalter weisen schliesslich die Umwelt- und Nahraumorientierten auf. 48 Prozent dieser Personen sind 55 Jahre alt oder älter. Die unter 35-Jährigen machen in dieser Gruppe nur 16 Prozent aus.

Hinsichtlich weiterer soziodemografischer Variablen zeigen sich keine statistisch nennenswerten Unterschiede. Die drei Typen sind sich relativ ähnlich hinsichtlich der Art und Weise, wie sie wohnen, der Geschlechterverteilung, dem Einkommen und der Ausbildung. Freizeitmotive und Freizeitorientierungen scheinen demnach nicht in Abhängigkeit zu stehen mit dem sozioökonomischen Status einer Person.

3.3.2 Das Freizeitverhalten der drei Typen

Die Motive und Orientierungen, die eine Person mit der Freizeit verbindet, dürften in unmittelbarem Zusammenhang stehen mit den Aktivitäten, die sie in der Freizeit unternimmt respektive nicht unternimmt. Die nachfolgende Tabelle zeigt auf, inwiefern sich das Freizeitverhalten zwischen den drei Typen unterscheidet bezüglich des Besuchs eines Gastronomiebetriebs, einer kulturellen Veranstaltung beziehungsweise eines Sportanlasses sowie der Ausübung einer sportlichen Aussenaktivität, die nicht direkt vor der Haustüre stattfindet.

Tab. 6 Drei Typen von Freizeitmobilien: Anzahl der Aktivitäten in der alltäglichen Freizeit

	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3
	Spass- und Erlebnisorientierte	Umwelt- und Nahraumorientierte	Entspannungsorientierte
Ø Anzahl Besuche von Gastronomiebetrieben pro Monat	5,4	3,8	3,9
Ø Anzahl Besuche von kulturellen Veranstaltungen/Sportanlässen pro Monat	2,1	1,7	1,6
Ø Anzahl sportliche Aussenaktivitäten (nicht direkt vor der Haustür)	6,5	5,3	4,7

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 777. Hinweise: Bei den Zahlen handelt es sich um nach Personen gewichtete Mittelwerte. Personen, die mehr als 30 Aktivitäten pro Monat angegeben haben, wurden aufgrund unplausibler Angaben von der Analyse ausgeschlossen.

Es zeigt sich wie erwartet, dass die Spass- und Erlebnisorientierten bei allen drei Freizeitaktivitäten die höchsten Durchschnittswerte aufweisen. Personen in dieser Gruppe unternehmen pro Monat im Durchschnitt mehr als sechs Mal eine sportliche Aussenaktivität, die nicht unmittelbar vor der Haustüre stattfindet und besuchen pro Monat mehr als fünf Mal einen Gastronomiebetrieb. Rund zwei Mal pro Monat besuchen sie ausserdem eine kulturelle Veranstaltung oder einen Sportanlass. Bei den Umwelt- und Nahraumorientierten sowie den Entspannungsorientierten sind diese Durchschnittswerte tiefer. Beide Typen besuchen etwa gleich häufig einen Gastronomiebetrieb (knapp vier Mal pro Monat) sowie kulturelle Veranstaltungen respektive Sportanlässe (rund 1,5 Mal pro Monat). Die Umwelt- und Nahraumorientierten unternehmen etwas häufiger sportliche Aussenaktivität, die nicht vor der Haustüre starten (5,3 vs. 4,7 Mal pro Monat), jedoch weniger häufig als die Spass- und Erlebnisorientierten (6,5 Mal pro Monat).

Wie die Ausführungen in Abschnitt 3.2 gezeigt haben, unterscheiden sich die drei Typen hinsichtlich ihres Drangs, in der Ferne Neues zu entdecken. Inwiefern diese Orientierung in Zusammenhang steht mit der Zufriedenheit mit dem eigenen Wohnort, lässt sich in Tab. 7 ablesen. Dieser Tabelle zufolge kann der Schluss gezogen werden, dass der Wunsch nach Abenteuern in der Ferne nicht zwingend mit einer Unzufriedenheit mit dem eigenen Wohnort zusammenhängt. So gibt immerhin ein Drittel der Spass- und Erlebnisorientierten an, dass sie mit ihrem eigenen Wohnort «sehr zufrieden» sind. Noch etwas höher ist die

Zufriedenheit mit dem Wohnort bei den Umwelt- und Nahraumorientierten. Diese Personen scheinen überdurchschnittlich zufrieden mit dem eigenen Wohnort und damit auch mit der unmittelbaren räumlichen Umgebung zu sein, die ihnen zugutekommt bei ihren Aktivitäten in der näheren Umgebung. Selbstverständlich kann hier die Frage nach der kausalen Richtung gestellt werden: Ist es die Zufriedenheit mit dem Wohnort, die jemanden zu einem Nahraumorientierten macht oder ist es umgekehrt die Nahraumorientierung, die eine Person dazu bringt, die nähere Umgebung zu schätzen? Abschliessend beantworten lässt sich diese Frage nicht. Doch es kann zumindest festgehalten werden, dass das Befragungssample «Nahraumorientierung» mit einer hohen Zufriedenheit mit dem eigenen Wohnort einhergeht.

Tab. 7 Drei Typen von Freizeitmobilien: Zufriedenheit mit dem Wohnort

	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3
	Spass- und Erlebnisorientierte	Umwelt- und Nahraumorientierte	Entspannungsorientierte
Überhaupt nicht zufrieden	3%	2%	3%
Eher nicht zufrieden	14%	8%	13%
Eher zufrieden	49%	43%	55%
Sehr zufrieden	33%	47%	28%

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 777. Hinweise: Bei den Zahlen handelt es sich um nach Personen gewichtete Mittelwerte. Personen, die mehr als 20 Tagesreisen pro Monat beziehungsweise mehr als 50 Reisen mit Übernachtung pro Jahr beziehungsweise mehr als 10 Flüge pro Jahr angegeben haben, wurden aufgrund unplausibler Angaben von der Analyse ausgeschlossen.

Tab. 8 zeigt schliesslich, dass sich der Anteil Zweitwohnungsbesitzer/-innen zwischen den drei Typen kaum unterscheidet. Spass- und Erlebnisorientierung und damit der Wunsch nach Ferne scheint demnach nicht die Wahrscheinlichkeit zu erhöhen, über eine Zweitwohnung zu verfügen.

Tab. 8 Drei Typen von Freizeitmobilien: Besitz einer Zweitwohnung

	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3
	Spass- und Erlebnisorientierte	Umwelt- und Nahraumorientierte	Entspannungsorientierte
Ja	17%	19%	19%
Nein	83%	81%	81%

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 777.

3.3.3 Das Mobilitätsverhalten der drei Typen

Nachdem geklärt wurde, wie sich die drei Typen von Freizeitmobilien soziodemografisch zusammensetzen und welche Aktivitäten sie in der Freizeit unternehmen, stellt sich nun die Frage nach ihrem Mobilitätsverhalten. Nachfolgend werden unterschiedliche Aspekte des Mobilitätsverhaltens beleuchtet. Tab. 9 geht zuerst auf den Besitz von Mobilitätswerkzeugen ein. Tab. 10 vergleicht die Typen anschliessend anhand ihres Mobilitätsverhaltens in der alltäglichen Freizeit. Tab. 11 zeigt schliesslich auf, wie häufig die Personen innerhalb dieser Typen im Durchschnitt Tagesreisen, Reisen mit Übernachtung sowie Flugreisen unternehmen.

Tab. 9 Drei Typen von Freizeitmobilien: Besitz von Mobilitätswerkzeugen

	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3
	Spass- und Erlebnisorientierte	Umwelt- und Nahraumorientierte	Entspannungsorientierte
Anteil Personen im Besitz eines Fahrausweises	87%	84%	89%
Anteil Personen im Besitz eines ÖV-Abos	72%	80%	59%
Anteil Personen im Besitz einer Mobility-Mitgliedschaft	11%	8%	4%
Anteil Personen in Besitz eines PW	95%	92%	95%

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 777.

Hinsichtlich des Besitzes eines Führerausweises beziehungsweise eines Personenwagens unterscheiden sich die drei Typen kaum. Grösser sind die Unterschiede beim Besitz eines ÖV-Abonnements. 80 Prozent der Umwelt- und Nahraumorientierten sind im Besitz eines ÖV-Abonnements. Bei den Spass- und Erlebnisorientierten sind es 72 und bei den Entspannungsorientierten 59 Prozent. Mitglied bei Mobility sind am ehesten Spass- und Erlebnisorientierte (11%) oder Umwelt- und Nahraumorientierte (8%).

Tab. 10 Drei Typen von Freizeitmobilien: Wahl der Hauptverkehrsmittel im alltäglichen Freizeitverkehr

	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3
	Spass- und Erlebnisorientierte	Umwelt- und Nahraumorientierte	Entspannungsorientierte
Besuch eines Restaurants/einer Bar/eines Cafés			
LV	12%	20%	17%
MIV	37%	28%	46%
ÖV	15%	13%	8%
Multimodal	36%	39%	29%
Besuch einer kulturellen Veranstaltung/eines Sportanlasses			
LV	8%	11%	6%
MIV	37%	20%	47%
ÖV	21%	30%	15%
Multimodal	35%	39%	33%
Ausübung sportlicher Aussenaktivität am Zielort			
LV	38%	34%	39%
MIV	34%	22%	40%
ÖV	8%	15%	6%
Multimodal	20%	28%	15%
Besuch von/Treffen mit sozialen Kontakten			
LV	9%	22%	13%
MIV	32%	25%	40%
ÖV	10%	16%	12%
Multimodal	49%	37%	35%

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 777.

Der Blick auf Tab. 10 zeigt, dass allen Verkehrsmitteln bei allen Typen eine gewisse Bedeutung zukommt. Ein relativ grosser Anteil lässt sich über alle vier Freizeitwecke und über alle drei Typen hinweg der Kategorie «multimodal» zuordnen, das heisst, es wird je

nach Situation das eine oder das andere Hauptverkehrsmittel für den entsprechenden Freizeitweck gewählt. Nichtsdestotrotz sind zwischen den drei Typen gewisse Unterschiede erkennbar, woraus sich Tendenzen ableiten lassen. Die Spass- und Erlebnisorientierten nutzen zu einem vergleichsweise hohen Anteil Verkehrsmittel des MIV. Bei allen vier Freizeitwecken gaben rund ein Drittel der Befragten in dieser Gruppe an, in der Regel den MIV zu nutzen. Eine noch grössere Bedeutung kommt dem MIV bei den Entspannungsorientierten zu; dies vor allem zulasten der Verkehrsmittel des ÖV. Die Umwelt- und Nahraumorientierten schliesslich wählen vergleichsweise häufig den ÖV. Die Gruppe pauschal als ÖV-Nutzer/-innen zu bezeichnen wäre aufgrund des immer noch nennenswerten MIV-Anteils von je nach Freizeitweck 20 bis 28 Prozent zwar falsch. Der ÖV spielt bei diesen Personen jedoch unabhängig vom Freizeitweck eine wichtigere Rolle als bei den anderen Typen.

Tab. 11 Drei Typen von Freizeitmobilien: Wahl der Hauptverkehrsmittel im nicht alltäglichen Freizeitverkehr

	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3
	Spass- und Erlebnisorientierte	Umwelt- und Nahraumorientierte	Entspannungsorientierte
Tagesreisen (ohne Übernachtung) pro Monat			
Ø Anzahl Tagesreisen mit dem Auto	2,6	1,5	1,4
Ø Anzahl Tagesreisen mit dem Motorrad	0,6	0,1	0,2
Ø Anzahl Tagesreisen mit dem Zug	1,5	1,1	0,7
Ø Anzahl Tagesreisen mit dem Fernbus	0,2	0,0	0,0
Ø Anzahl Tagesreisen mit dem Tram/Bus	1,5	0,9	0,4
Ø Anzahl Tagesreisen mit dem Schiff	0,2	0,2	0,0
Total Ø Anzahl Tagesreisen	6,6	3,8	2,7
Reisen mit Übernachtung pro Jahr			
Ø Anzahl Reisen mit Übernachtung mit dem Auto	4,4	3,6	3,0
Ø Anzahl Reisen mit Übernachtung mit dem Zug	1,7	2,3	0,8
Ø Anzahl Reisen mit Übernachtung mit dem Tram/Bus	0,6	0,4	0,1
Ø Anzahl Reisen mit Übernachtung mit dem Fernbus	0,6	0,4	0,1
Ø Anzahl Reisen mit Übernachtung mit dem Flugzeug	2,0	1,0	1,6
Ø Anzahl Reisen mit Übernachtung mit dem Schiff	0,3	0,1	0,3
Total Ø Anzahl Reisen mit Übernachtung	9,6	7,8	5,9
Flugverkehr pro Jahr			
Ø Anzahl Kurzstreckenflüge (Dauer von max. 2h)	38%	34%	39%
Ø Anzahl Mittelstreckenflüge (Dauer von 2 bis 4h)	34%	22%	40%
Ø Anzahl Langstreckenflüge (Dauer von mehr als 4h)	8%	15%	6%

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 777. Bei den Zahlen handelt es sich um nach Personen gewichtete Mittelwerte. Personen, die mehr als 20 Tagesreisen pro Monat beziehungsweise mehr als 50 Reisen mit Übernachtung pro Jahr beziehungsweise mehr als 10 Flüge pro Jahr angegeben haben, wurden aufgrund unplausibler Angaben von der Analyse ausgeschlossen.

Der Blick auf die durchschnittliche Anzahl Tagesreisen pro Monat zeigt unabhängig vom Verkehrsmittel, dass die Spass- und Erlebnisorientierten mit Abstand am häufigsten Tagesreisen unternehmen. Im Durchschnitt unternehmen die Personen in dieser Gruppe 6,6 Tagesreisen pro Monat. Die Umwelt- und Nahraumorientierten unternehmen mit 3,8 nur knapp mehr als die Hälfte davon, die Entspannungsorientierten mit 2,7 sogar nur 41 Prozent davon. Bei allen drei Typen ist das Auto das am häufigsten gewählte Verkehrsmittel

für Tagesreisen. Bei den Umwelt- und Nahraumorientierten kommt dem ÖV eine vergleichsweise grössere Bedeutung zu als bei den anderen Typen (wenn man die Anzahl ÖV-Reisen auf die Gesamtzahl der Tagesreisen bezieht).

Auch bei den Reisen mit Übernachtung weisen die Spass- und Erlebnisorientierten die höchste Reiseaktivität auf. Im Durchschnitt unternehmen die Personen in dieser Gruppe fast zehn solcher Reisen pro Jahr. Ein Unterschied zu den zwei anderen Typen ist zwar ersichtlich, wenn auch nicht derart stark wie bei den Tagesreisen. Die Umwelt- und Nahraumorientierten unternehmen durchschnittlich 7,8 Reisen mit Übernachtung pro Jahr, die Entspannungsorientierten nur 5,9. Bezüglich der Verkehrsmittel dominiert wiederum bei allen drei Typen der MIV, wobei die Natur- und Umweltorientierten vergleichsweise häufig auch den ÖV nutzen, dafür aber am wenigsten häufig von allen drei Typen das Flugzeug. Das Flugzeug ist bei den Spass- und Erlebnisorientierten mit im Durchschnitt zwei Flügen pro Jahr am beliebtesten.

3.4 Fazit

Im vorliegenden Kapitel konnten drei Typen von Freizeitmobilen identifiziert werden, die sich hinsichtlich ihrer Motive und Orientierungen im Zusammenhang mit Freizeit deutlich unterscheiden, jedoch soziodemografisch – mit Ausnahme des Alters – ähnlich charakterisieren lassen und demzufolge quer durch alle Bevölkerungsschichten vorzufinden sind.

Die *Spass- und Erlebnisorientierten* wollen in ihrer Freizeit in erster Linie etwas Neues erleben, was sie oft in die Ferne reisen lässt und was auch mit einem hohen Konsumniveau im Zusammenhang steht. Dafür nutzen diese überdurchschnittlich jungen Personen vergleichsweise häufig das Flugzeug. Die hohe Anzahl Reisen mit Übernachtung ermöglichen es dieser Gruppe, immer wieder Neues zu entdecken; eine Zweitwohnung an einem fixen Ort kommt diesem Bedürfnis eher nicht entgegen. Mobilität wird hier als Zweck für die Freizeitbedürfnisse gesehen; da kann das Zufussgehen, das Velofahren oder der ÖV durchaus auch eine Rolle spielen, sehr oft wird jedoch auch auf Verkehrsmittel des MIV zurückgegriffen.

Auch die *Umwelt- und Nahraumorientierten* suchen in ihrer Freizeit die Aktivität und finden diese draussen in der Natur in der näheren Umgebung. Sie nutzen die Naherholungsräume für sportliche Aktivitäten oder um einfach die Natur zu geniessen. Ihre Wahl, Naherholungsräume aufzusuchen anstatt weit in die Ferne zu reisen, steht nicht zuletzt im Zusammenhang mit ihrer Orientierung, sich in der Freizeit möglichst umweltfreundlich zu verhalten. Letzteres spiegelt sich auch bei der Mobilität wider. Die Umwelt- und Nahraumorientierten sind jene Gruppe, bei denen dem zu Fuss gehen, dem Velo fahren oder dem ÖV die grösste Bedeutung zukommt, während Verkehrsmittel des MIV zwar nicht gänzlich gemieden, aber verglichen mit den anderen Typen weniger genutzt werden. Reisen mit Übernachtung und insbesondere Flugreisen werden relativ zurückhaltend unternommen.

Bei den *Entspannungsorientierten* handelt es sich um den am wenigsten aktiven Typ von Freizeitmobilen. Anstatt sich in der Natur körperlich zu betätigen oder mit Freunden auf Reisen zu gehen und neue Abenteuer zu erleben, finden die Entspannungsorientierten ihre Zufriedenheit in der Freizeit mit Ruhe und Erholung. Der Fragebogen für die Online-Befragung zielte in erster Linie auf die Erhebung von Aktivitäten in der Freizeit ab (inkl. den gewählten Verkehrsmitteln) und vermag für die Entspannungsorientierten demnach kein umfassendes Bild darüber abzugeben, wie sie ihre Freizeit gestalten. So kann Entspannungsorientiertheit durchaus mit verschiedenen Tätigkeiten in der Freizeit einhergehen (wie z.B. dem Lesen von Büchern oder dem Entspannen auf dem Balkon). Die Befragungsdaten zeigen aber klar auf, dass die Personen dieses Typs in der alltäglichen Freizeit am wenigsten unterwegs sind und auch in der nicht alltäglichen Freizeit weniger Mobilität aufweisen.

Insgesamt kann mit den drei Typen von Freizeitmobilen das Spektrum der Motive und Orientierungen in der Freizeit aufgezeigt werden und es ist möglich, abzuschätzen, welche Auswirkungen diese Motive und Orientierungen auf das Mobilitätsverhalten in der Freizeit haben. Die drei Typen sind nicht als absolut zu verstehen, die Übergänge dürften – wie so

oft bei Cluster-Analysen – fließend sein. Dennoch erlauben sie eine Verbildlichung von Stereotypen, die für die Entwicklung von Strategien und Massnahmen im Bereich des Freizeitverkehrs genutzt werden kann (vgl. Kapitel 8).

4 Individuelle Faktoren und die Verkehrsmittelwahl in der Freizeit

In Kapitel 3 wurde mit der Cluster-Analyse ein explorativer Ansatz verfolgt, mit welchem Typen von Freizeitmobilen identifiziert wurden, die anschliessend hinsichtlich ihres Verkehrsverhaltens in der Freizeit verglichen werden konnten. In diesem Kapitel wird der umgekehrte Ansatz gewählt: Der Freizeitverkehr wird anhand sogenannter abhängiger Variablen operationalisiert, die anschliessend mittels regressionsanalytischer Verfahren auf verschiedene unabhängige Variablen regressiert werden. Hierfür wird dieses Kapitel in drei Abschnitte unterteilt. In Abschnitt 4.1 wird untersucht, wie die Verkehrsmittelwahl in der alltäglichen Freizeit, operationalisiert anhand konkreter Freizeit Zwecke, mit verschiedenen individuellen Faktoren zusammenhängen. Abschnitt 4.2 betrachtet anschliessend den Zusammenhang der individuellen Faktoren mit Variablen des Freizeitverkehrs in der nicht alltäglichen Freizeit. In Abschnitt 4.3 wird schliesslich ein Fazit zum gesamten Kapitel gezogen.

Als Datengrundlage für die Regressionsanalyse dient die eigens für das Forschungsprojekt durchgeführte schweizweite Erhebung (vgl. Abschnitt 1.2.2). Die in dieser Erhebung abgefragten Faktoren lassen sich folgenden Gruppen zuordnen.

- Faktoren zum Besitz von Mobilitätswerkzeugen: Verfügbarkeit eines Autos, Verfügbarkeit eines ÖV-Abonnements, Mitgliedschaft bei Mobility
- Faktoren zum Wohnort: Wohnregion (Stadt, Agglomeration, periurbaner Raum), Zufriedenheit mit dem Wohnort, Anbindung an den ÖV,⁹ Wohnform
- Faktoren zur Soziodemografie und Sozioökonomie: Alter, Geschlecht, Einkommen, Ausbildung

In den nächsten beiden Abschnitten wird auf die Ergebnisse der Regressionsanalysen eingegangen, wobei die oben aufgeführten Faktoren jeweils immer gruppiert präsentiert werden.

4.1 Wie individuelle Faktoren mit der Verkehrsmittelwahl in der alltäglichen Freizeit zusammenhängen

In Bezug auf die alltägliche Freizeit wurde in der Erhebung gefragt, mit welchem Hauptverkehrsmittel man den letzten Weg für die folgenden Freizeit Zwecke unternommen hat:

- Besuch eines Gastronomiebetriebs
- Besuch einer kulturellen Veranstaltung oder eines Sportanlasses
- Besuch im persönlichen Umfeld (Pflege sozialer Kontakte)

Die abhängige Variable entspricht dem am Befragungszeitpunkt pro Freizeit Zweck zuletzt gewählten Hauptverkehrsmittel mit den Ausprägungen 1) zu Fuss/Velo, 2) MIV (Auto, Motorfahrrad/Kleinmotorrad/Motorrad) und 3) ÖV (Taxi, Bus/Postauto/Tram, Zug, Flugzeug, Schiff, Fernbus). Die Beschränkung auf das Hauptverkehrsmittel des letzten Wegs mag zwar in gewissen Fällen nicht repräsentativ sein für das Mobilitätsverhalten einer Person. Bei einer aggregierten Betrachtung gleicht sich das jedoch aus und die Variable kann als

⁹ Die Anbindung an den ÖV wird nur in Zusammenhang mit dem alltäglichen Freizeitverkehr, jedoch nicht mit dem nicht alltäglichen Freizeitverkehr untersucht, da für letzteren aus theoretischen Überlegungen nicht davon ausgegangen wird, dass die beiden Variablen in einem Zusammenhang stehen.

abhängige Variable genutzt werden. Dies entspricht auch der Vorgehensweise bei der Verwendung von Daten des MZMV, die für die alltägliche Mobilität ebenfalls nur auf den Angaben eines Tages (Stichtag genannt) beruhen.

Da es sich bei der abhängigen Variable um eine kategoriale Variable mit drei Ausprägungen handelt, wird eine multinomiale Regression geschätzt. Die Ergebnisse der drei multinomialen Regressionen für die drei Freizeit Zwecke sind in tabellarischer Form im Anhang III aufgeführt. Nachfolgend werden die Ergebnisse in grafischer Form und gruppiert dargestellt.

4.1.1 Zusammenhang zwischen dem Besitz von Mobilitätswerkzeugen und der Verkehrsmittelwahl im alltäglichen Freizeitverkehr

Abb. 16 zeigt, wie die Verfügbarkeit eines Autos mit der Verkehrsmittelwahl in der alltäglichen Freizeit zusammenhängt. Die Autoverfügbarkeit hat bei allen drei Freizeit Zwecken einen signifikant positiven Effekt auf die Nutzung des MIV und einen signifikant negativen Effekt auf die Nutzung des ÖV. Ebenfalls zeigt sich, dass für den Besuch eines Gastronomiebetriebs und für die Pflege von sozialen Kontakten mit einer höheren Wahrscheinlichkeit der Velo- oder Fussverkehr gewählt wird, wenn die Person nicht im Besitz eines Autos ist. Mit anderen Worten: Velo- oder Fusswege für diese zwei Freizeit Zwecke werden direkt durch den MIV konkurrenziert. Kein nennenswerter Unterschied zeigt sich bezüglich des Besuchs von kulturellen Veranstaltungen oder Sportanlässen, was auch damit zusammenhängen dürfte, dass der Fuss- und Veloverkehr aufgrund mutmasslich längerer Distanzen weniger attraktiv ist.

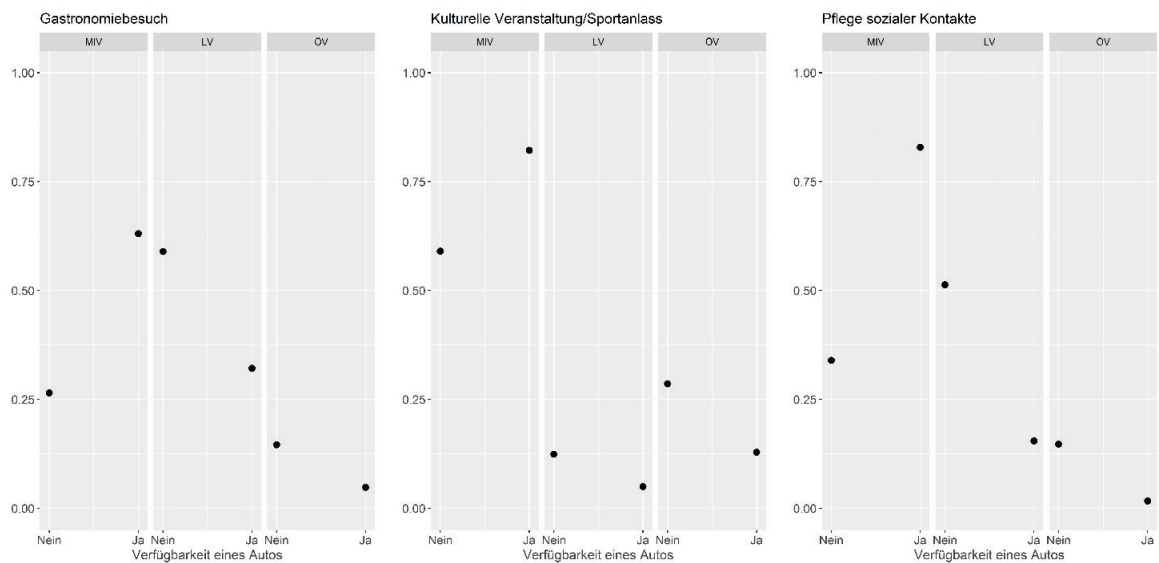


Abb. 16 Wahrscheinlichkeit der Verkehrsmittelwahl bei unterschiedlichen alltäglichen Freizeit Zwecken in Abhängigkeit des Besitzes eines Führerausweises und der Verfügbarkeit eines Personenwagens

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; $n = 787$ (Gastronomiebesuch, Besuch kulturelle Veranstaltung/Sportanlass) respektive 745 (Pflege sozialer Kontakte).

Lesebeispiel: Eine Person, die einen Personenwagen hat, wählt mit einer Wahrscheinlichkeit von 62 Prozent den MIV, wenn sie einen Gastronomiebetrieb besucht.

Hinweis: PW-Verfügbarkeit bedeutet, dass eine Person «immer» oder «nach Absprache» auf ein Auto zurückgreifen kann.

Wie Abb. 17 zeigt, geht bei allen drei betrachteten Freizeit Zwecken der Besitz eines ÖV-Abonnements mit einer stärkeren Nutzung des ÖV einher. Umgekehrt werden deutlich weniger häufig Verkehrsmittel des MIV genutzt. Beim Fuss- und Veloverkehr zeigen sich einzig bei der Pflege sozialer Kontakte nennenswerte Unterschiede: Für diesen Zweck nutzen Besitzerinnen und Besitzer eines ÖV-Abonnements deutlich weniger häufig das Velo oder

gehen zu Fuss. Stattdessen nutzen sie stärker den ÖV. Will eine Besitzerin oder ein Besitzer eines ÖV-Abonnements eine Person im sozialen Umfeld treffen respektive besuchen, scheint der ÖV den Fuss- und Veloverkehr demnach ernsthaft zu konkurrenzieren.

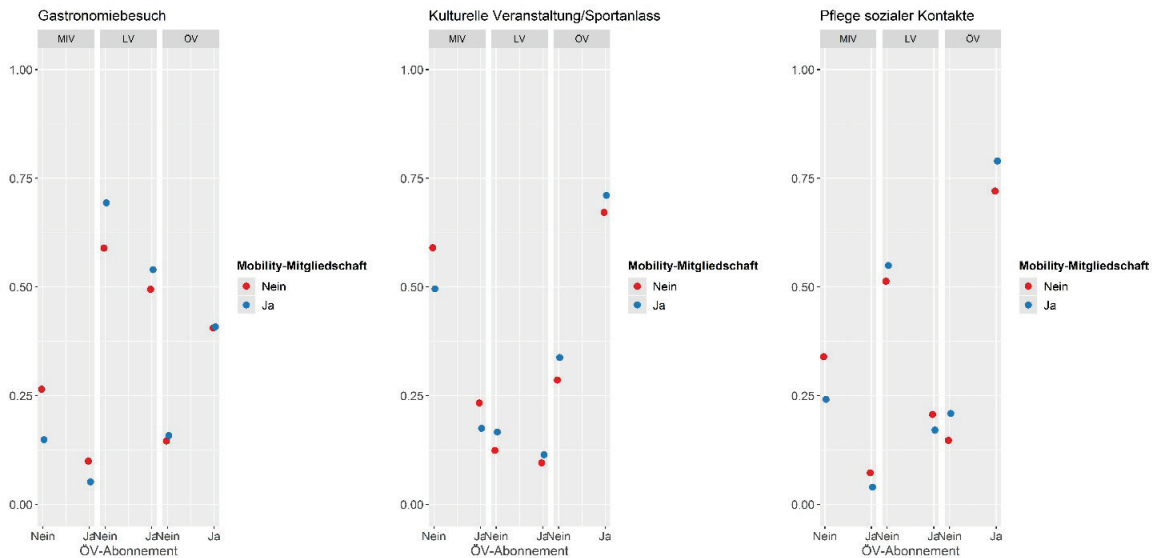


Abb. 17 Wahrscheinlichkeit der Verkehrsmittel bei unterschiedlichen alltäglichen Freizeitzielen in Abhängigkeit des Besitzes eines ÖV-Abonnements und einer Mitgliedschaft bei Mobility

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 787 (Gastronomiebesuch, Besuch kulturelle Veranstaltung/Sportanlass) respektive 745 (Pflege sozialer Kontakte).

Lesebeispiel: Eine Person, die über ein ÖV-Abonnement sowie eine Mitgliedschaft bei Mobility verfügt, wählt mit einer Wahrscheinlichkeit von 40 Prozent den ÖV, wenn sie einen Gastronomiebetrieb besucht.

4.1.2 Zusammenhang zwischen der Wohnsituation und der Verkehrsmittelwahl im alltäglichen Freizeitverkehr

Der Blick auf Abb. 18 zeigt, ob der Wohnort in der Stadt, in einer Agglomeration oder auf dem Land in Zusammenhang steht mit der Verkehrsmittelwahl in der alltäglichen Freizeit. Zwar lassen sich gewisse Tendenzen erkennen, die meisten Unterschiede sind jedoch sehr klein und statistisch nicht signifikant. Fokussiert man auf die statistisch signifikanten Ergebnisse, sind die folgenden Unterschiede für die drei Freizeitzielle hervorzuheben.

Personen im Agglomerationsgürtel nutzen signifikant häufiger Verkehrsmittel des MIV, um einen Gastronomiebetrieb zu besuchen als Personen, die in der Stadt oder auf dem Land wohnen. Ausserdem nutzen sie weniger häufig das Velo oder gehen zu Fuss. Personen auf dem Land wiederum nutzen verglichen mit dem Rest der Schweiz signifikant weniger den ÖV für diesen Freizeitweck.

Für den Besuch einer kulturellen Veranstaltung oder eines Sportanlassen nutzen Personen in der Stadt signifikant weniger häufig den MIV als Personen im Agglomerationsgürtel oder auf dem Land. Sie nutzen häufiger den ÖV. Zu bemerken ist jedoch, dass auch bei Städterinnen und Städtern die Verkehrsmittel des MIV bei diesem Freizeitweck mehr als die Hälfte (rund 60%) aller Wege ausmachen.

Bei der Pflege sozialer Kontakte fallen die Unterschiede schliesslich relativ gering aus. Der einzig nennenswerte Unterschied zeigt sich bei Personen auf dem Land, die für diesen Zweck signifikant weniger häufig den ÖV nutzen als Personen in der restlichen Schweiz.

Insgesamt sind somit zwar Tendenzen erkennbar, dass dem MIV bei den in urbanen Regionen lebenden Personen eine weniger grosse Bedeutung zukommt als in den restlichen

Regionen. Die Unterschiede fallen aber derart klein aus, dass man nicht von einem systematischen und statistisch signifikanten «Stadt-Agglomeration-Land-Graben» sprechen kann.

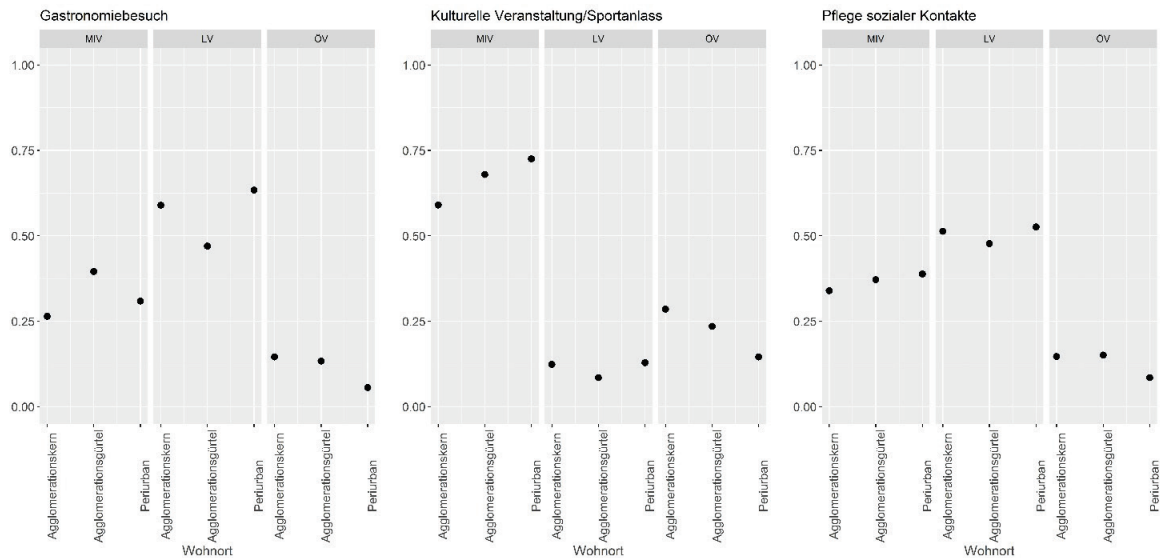


Abb. 18 Wahrscheinlichkeit der Verkehrsmittel bei unterschiedlichen alltäglichen Freizeitzielen in Abhängigkeit des Wohnorts

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; $n = 787$ (Gastronomiebesuch, Besuch kulturelle Veranstaltung/Sportanlass) respektive 745 (Pflege sozialer Kontakte).

Lesebeispiel: Eine Person, die in einem Agglomerationskern wohnt, wählt mit einer Wahrscheinlichkeit von etwas mehr als 25 Prozent den MIV, wenn sie einen Gastronomiebetrieb besucht.

In Abb. 19 ist aufgeführt, wie die Zufriedenheit mit dem Wohnort mit der Nutzung der Verkehrsmittel in der alltäglichen Freizeit zusammenhängt. Bei allen drei Freizeitzielen zeigt sich: Je zufriedener eine Person mit dem eigenen Wohnort ist, desto weniger häufig nutzt sie den MIV und desto häufiger ist sie mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs. Bezüglich der Nutzung des ÖV zeigen sich keine klaren Unterschiede. (Einzige Ausnahme: Personen mit einer geringeren Zufriedenheit mit dem Wohnort nutzen häufiger den ÖV als Personen mit einer hohen Zufriedenheit, wenn sie soziale Kontakte pflegen möchten.) An dieser Stelle lassen sich nur Vermutungen formulieren, wie die Unterschiede zu erklären sind. Ein Erklärungsansatz besteht darin, dass eine mit dem eigenen Wohnort unzufriedene Person eher das Bedürfnis verspürt die Weite zu suchen und auch ihre alltäglichen Freizeitaktivitäten entsprechend weiter entfernt vom Wohnort ausübt, was sich im Endeffekt in einer weniger starken Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs und in einer stärkeren Nutzung des MIV niederschlagen dürfte. Die Richtung der Kausalität kann hier in beiderlei Richtung gehen. Einerseits kann die Unzufriedenheit mit dem eigenen Wohnort dazu führen, weiter entfernte Ziele anzusteuern. Andererseits kann es sein, dass die Notwendigkeit für weite Reisen in der Freizeit (z.B. wenn soziale Kontakte in der Ferne wohnen) die Unzufriedenheit mit dem Wohnort wachsen lassen.

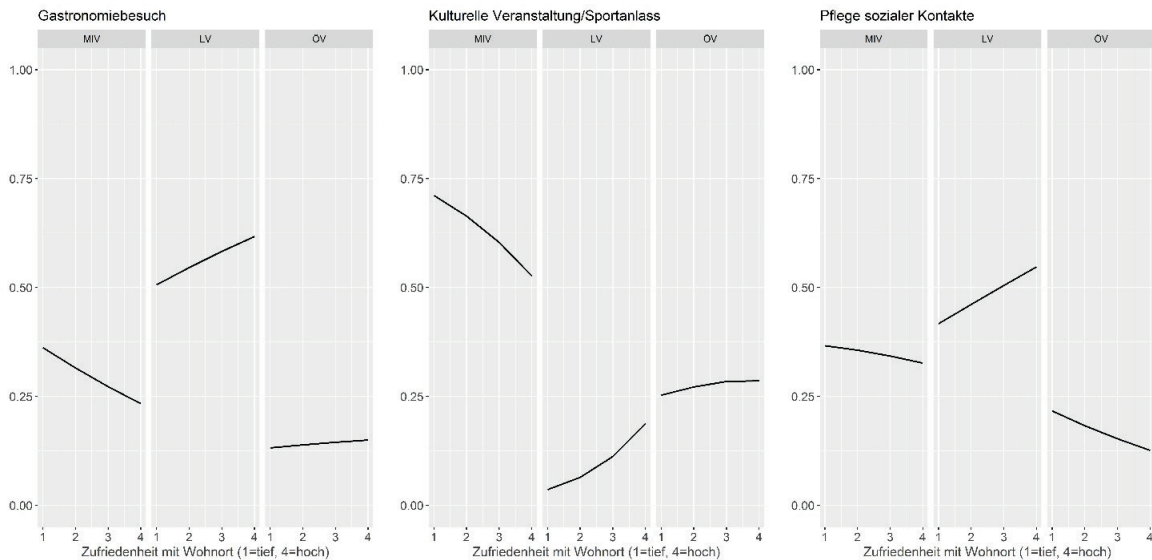


Abb. 19 Wahrscheinlichkeit der Verkehrsmittel bei unterschiedlichen alltäglichen Freizeitzielen in Abhängigkeit der Zufriedenheit mit dem Wohnort

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; $n = 787$ (Gastronomiebesuch, Besuch kulturelle Veranstaltung/Sportanlass) respektive 745 (Pflege sozialer Kontakte).

Lesebeispiel: Eine Person, die eine tiefe Zufriedenheit mit dem Wohnort aufweist (Skalenwert 1), wählt mit einer Wahrscheinlichkeit von rund 37 Prozent den MIV, wenn sie einen Gastronomiebetrieb besucht. Die Wahrscheinlichkeit sinkt kontinuierlich mit zunehmender Zufriedenheit mit dem Wohnort und liegt bei rund 25 Prozent bei Personen mit einer hohen Zufriedenheit (Skalenwert 4).

Wenig überraschend zeigt sich mit Blick auf Abb. 20, dass eine gute Anbindung an den ÖV die Wahrscheinlichkeit senkt, Verkehrsmittel des MIV zu nutzen. Interessanterweise zeigt sich jedoch nur beim Gastronomiebesuch der erwartete positive Zusammenhang einer guten Anbindung an den ÖV mit der Nutzung des ÖV. Auffallend ist viel eher der Zusammenhang zwischen der ÖV-Anbindung und dem Fuss- und Veloverkehr, der sich über alle drei betrachteten Freizeitzielle hinweg zeigt: Je besser der Zugang zum ÖV angebunden ist, desto eher ist sie in der alltäglichen Freizeit, zumindest bezogen auf die drei betrachteten Zwecke, mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs. Insgesamt scheint die Anbindung an den ÖV demnach einen stärkeren Einfluss auf die Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs zu haben als auf die Nutzung des ÖV. Dies dürfte auf eine latente Variable dahinter zurückzuführen sein, namentlich die Dichte an Angeboten im Freizeitbereich, die mutmasslich positiv mit der ÖV-Anbindung korreliert, sodass die Angebote auch mit dem Velo oder zu Fuss gut erreicht werden können.

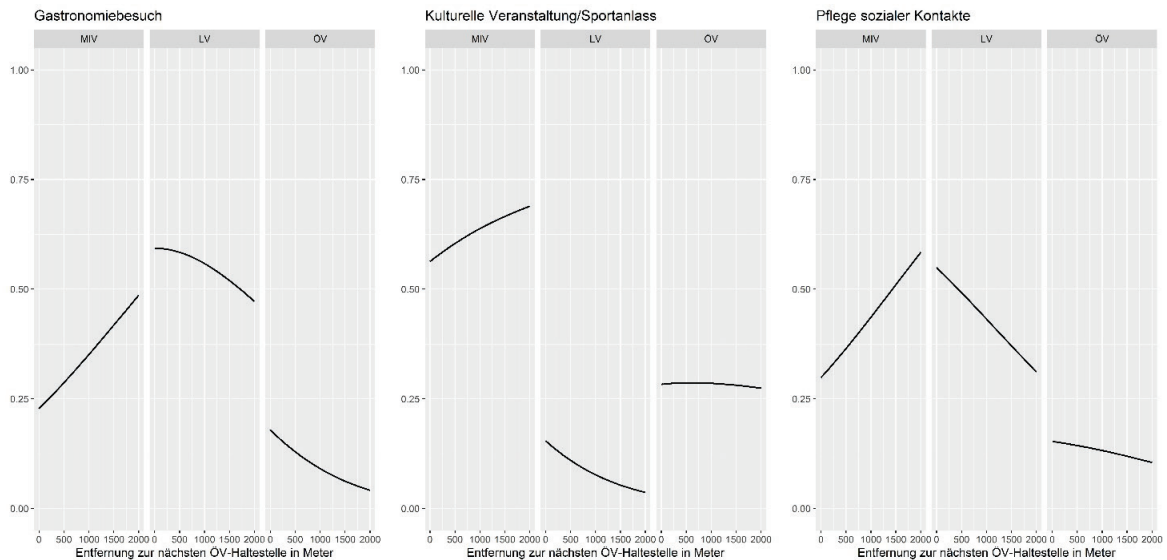


Abb. 20 Wahrscheinlichkeit der Verkehrsmittel bei unterschiedlichen alltäglichen Freizeit-zwecken in Abhängigkeit der Entfernung zur nächsten ÖV-Haltestelle

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 787 (Gastronomiebesuch, Besuch kulturelle Veranstaltung/Sportanlass) respektive 745 (Pflege sozialer Kontakte).

Lesebeispiel: Eine Person, die rund 500 Meter von einer ÖV-Haltestelle entfernt wohnt, wählt mit einer Wahrscheinlichkeit von fast 30 Prozent den MIV, wenn sie einen Gastronomiebetrieb besucht. Die Wahrscheinlichkeit steigt mit der Distanz des Wohnorts zur nächsten ÖV-Haltestelle und liegt bei fast 50 Prozent bei Personen, die zwei Kilometer entfernt von der nächsten Haltestelle wohnen.

Als letzten Aspekt der Wohnsituation wurde in der Erhebung die Wohnform abgefragt. Abb. 21 zeigt die entsprechenden Ergebnisse aus den Regressionsanalysen. Insgesamt zeigen sich keine grösseren Unterschiede zwischen den Wohnformen. Ob eine Person alleine, mit Lebenspartner/-in, mit Familie oder in einer WG wohnt, spielt keine grosse Rolle bei der Verkehrsmittelwahl in der alltäglichen Freizeit. Es zeigen sich einzig die folgenden Unterschiede: Personen in einer WG nutzen über alle drei Zwecke hinweg vergleichsweise häufiger Verkehrsmittel des ÖV, wobei dieser Unterschied im Vergleich zu den restlichen Personen nur beim Besuch einer kulturellen Veranstaltung und bei der Pflege von sozialen Kontakten signifikant ist. Familien nutzen vergleichsweise selten das Velo oder gehen zu Fuss, wenn sie einen Gastronomiebetrieb besuchen. Personen, die in Partnerschaft ohne Kinder leben, sind wiederum vergleichsweise häufig mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs, wenn sie eine kulturelle Veranstaltung oder einen Sportanlass besuchen.

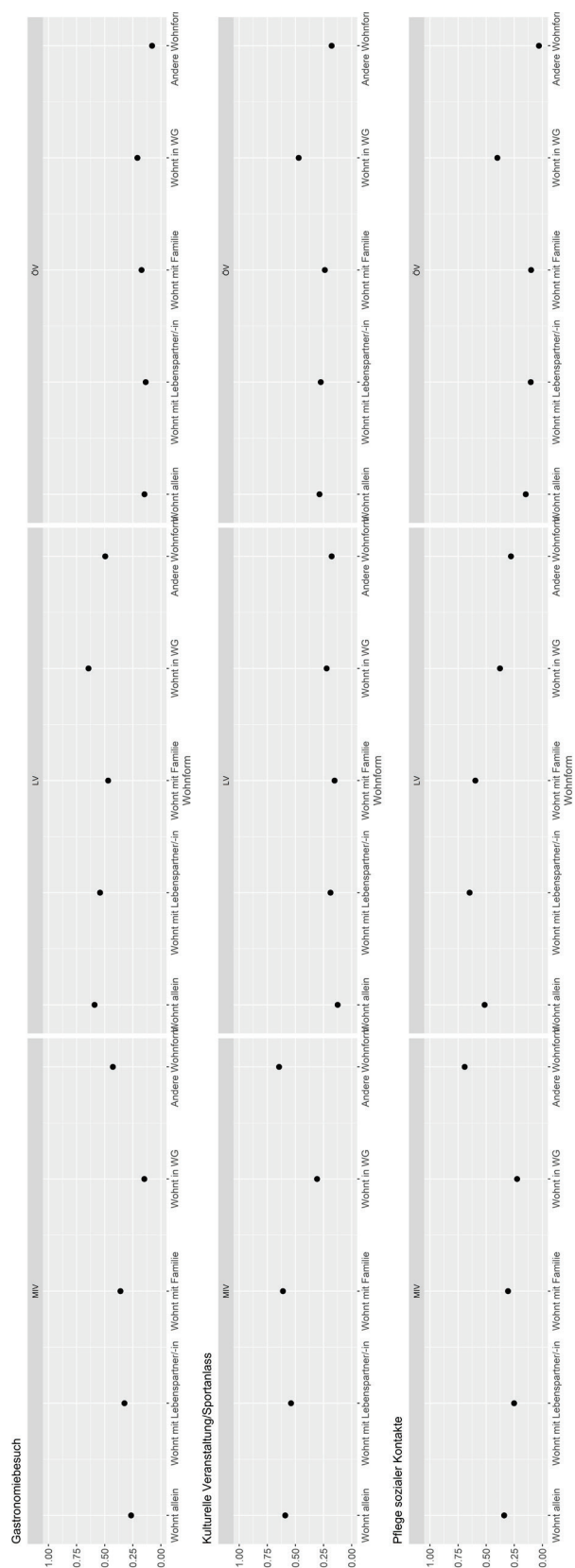


Abb. 21 Wahrscheinlichkeit der Verkehrsmittel bei unterschiedlichen alltäglichen Freizeit-zwecken in Abhängigkeit der Wohnform

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 787 (Gastronomiebesuch, Besuch kulturelle Veranstaltung/ Sport-anlass) respektive 745 (Pflege sozialer Kontakte).

Lesebeispiel: Eine Person, die alleine wohnt, wählt mit einer Wahrscheinlichkeit von etwas mehr als 25 Prozent den MIV, wenn sie einen Gastronomiebetrieb besucht.

4.1.3 Zusammenhang zwischen soziodemografischen respektive sozioökonomischer Faktoren und der Verkehrsmittelwahl im alltäglichen Freizeitverkehr

Wie der Blick auf Abb. 22 zeigt, hängt das Alter je nach Freizeitweck unterschiedlich mit der Wahl des Verkehrsmittels zusammen. Je älter eine Person ist, desto eher wählt sie Verkehrsmittel des MIV für den Besuch von Gastronomiebetrieben sowie von kulturellen Veranstaltungen oder Sportanlässen. Für das Pflegen von sozialen Kontakten nimmt die Nutzung des MIV jedoch mit zunehmendem Alter ab, stattdessen wird hierfür mehr das Velo genutzt oder man ist zu Fuss unterwegs. Diese uneinheitlichen Befunde könnten damit erklärt werden, dass sich das soziale Umfeld im Alter räumlich stärker eingrenzt und die Kontakte entsprechend besser zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können, während für mutmasslich meist weiter entfernte Ziele wie Gastronomiebetriebe oder kulturelle Veranstaltungen/Sportanlässe das Auto mit zunehmendem Alter, zumindest solange es der gesundheitliche Zustand zulässt, an Bedeutung gewinnen dürfte. Bei Gastronomiebetrieben ist mit zunehmendem Alter auch eine stark abnehmende Nutzung des ÖV festzustellen, während der Effekt bei den anderen beiden Freizeitwecken kaum ins Gewicht fällt und statistisch nicht signifikant ist. Dem ÖV scheint also auch im höheren Alter für einen nennenswerten Teil der Bevölkerung eine Bedeutung zuzukommen.

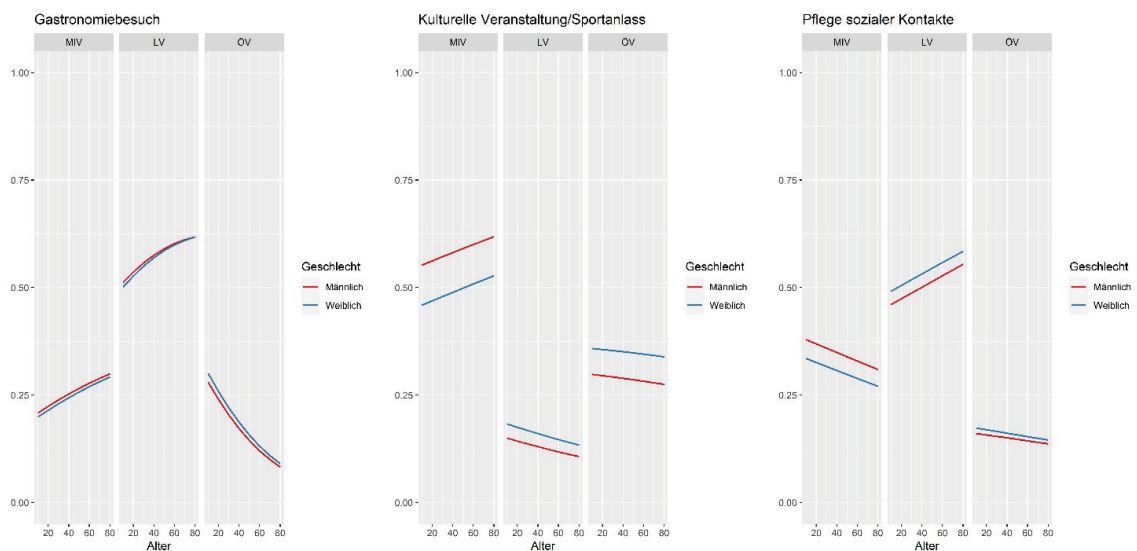


Abb. 22 Wahrscheinlichkeit der Verkehrsmittel bei unterschiedlichen alltäglichen Freizeitwecken in Abhängigkeit des Alters und des Geschlechts

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 787 (Gastronomiebesuch, Besuch kulturelle Veranstaltung/Sportanlass) respektive 745 (Pflege sozialer Kontakte).

Lesebeispiel: Eine 50-jährige Frau, wählt mit einer Wahrscheinlichkeit von fast 25 Prozent den MIV, wenn sie einen Gastronomiebetrieb besucht. Die Wahrscheinlichkeit steigt mit dem Alter und liegt bei fast 30 Prozent bei einer 80-jährigen Frau.

Hinweis: Das Befragungssample umfasst Personen im Alter von 18 bis 74 Jahren.

Bezüglich geschlechtsspezifischer Unterschiede fällt einzig ein Befund auf: Männer nutzen für kulturelle Veranstaltungen und Sportanlässe häufiger den MIV als Frauen. Umgekehrt nutzen Frauen häufiger den ÖV. Die Gründe lassen sich an dieser Stelle nicht abschliessend ermitteln. Ein Erklärungsansatz könnten Unterschiede in der Art der kulturellen Veranstaltungen respektive Sportanlässe sein (so dürften Männer häufiger Sportanlässe besuchen als Frauen).

Der Blick auf Abb. 23 verrät, dass sich weder für das Einkommen noch für das Bildungsniveau klare Zusammenhänge bei der Verkehrsmittelwahl zeigen. Am ehesten zeigt sich ein Effekt bei der Pflege sozialer Kontakte: Personen mit einem tertiären Abschluss nutzen weniger häufig den MIV als Personen ohne tertiären Abschluss. Insgesamt kommt der Sozioökonomie einer Person jedoch kaum eine Bedeutung zu, wenn es um die Frage der Verkehrsmittelwahl bei den drei betrachteten Freizeitwecken geht.

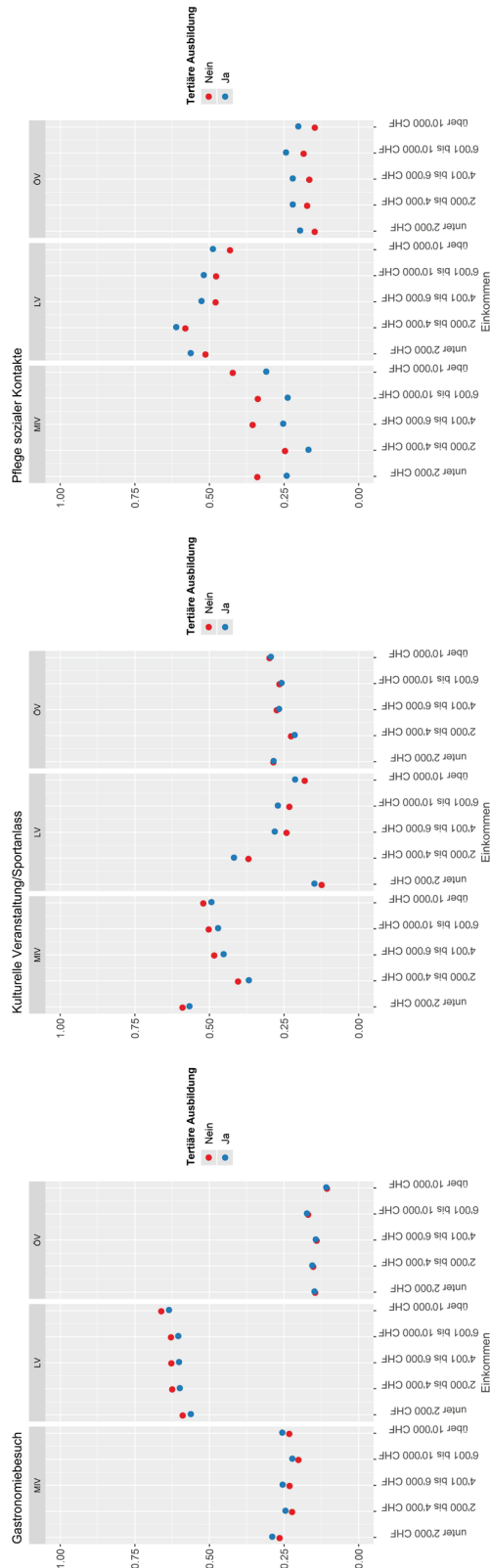


Abb. 23 Wahrscheinlichkeit der Verkehrsmittel bei unterschiedlichen alltäglichen Freizeit-
zwecken in Abhängigkeit des Brutto-Monatseinkommens und der Ausbildung
Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Er-
hebung 2019; n = 787 (Gastronomiebesuch, Besuch kulturelle Veranstaltung/Sportanlass)
respektive 745 (Pflege sozialer Kontakte).
Lesebeispiel: Eine Person mit tertiärem Bildungsabschluss und einem Monatseinkommen
von 4'001 bis 6'000 Franken wählt mit einer Wahrscheinlichkeit von 25 Prozent den MIV,
wenn sie einen Gastronomiebetrieb besucht.

4.2 Wie individuelle Faktoren mit dem nicht alltäglichen Freizeitverkehr zusammenhängen

In Bezug auf die nicht alltägliche Freizeit wird nachfolgend der Zusammenhang derselben Faktoren wie in Abschnitt 4.1 mit den folgenden drei abhängigen Variablen untersucht.

- Anzahl Tagesreisen pro Monat
- Anzahl Reisen mit Übernachtung pro Jahr
- Anzahl Flugreisen pro Jahr

Da es sich bei der abhängigen Variable um eine sogenannte Zählvariable handelt (d.h. es wird nach einer bestimmten Anzahl gefragt), werden Poisson-Regressionen geschätzt. Wiederum wird pro abhängige Variable eine Regression gerechnet. Die Ergebnisse aller drei Regressionen sind in tabellarischer Form im Anhang III aufgeführt. Nachfolgend werden die Ergebnisse in grafischer Form und gruppiert dargestellt.

4.2.1 Zusammenhang zwischen dem Besitz von Mobilitätswerkzeugen und dem nicht alltäglichen Freizeitverkehr

Personen, die über ein eigenes Auto verfügen, unternehmen signifikant weniger häufig eine Tagesreise als Personen ohne eigenes Auto. Sie unternehmen stattdessen signifikant häufiger Reisen mit Übernachtung, ob generell oder spezifisch mit dem Flugzeug (vgl. Abb. 24).

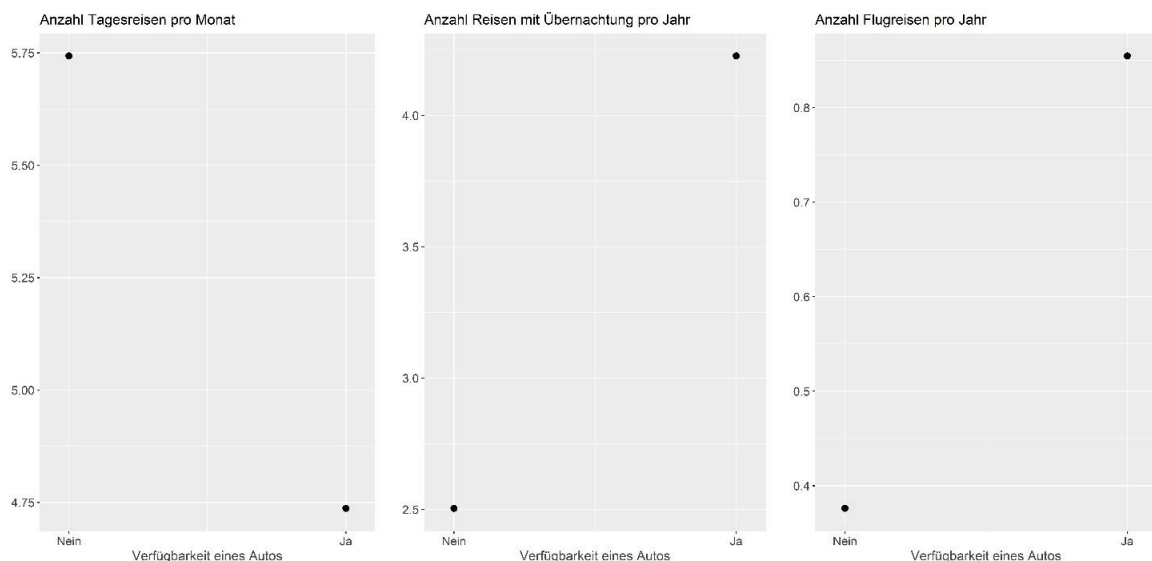


Abb. 24 Häufigkeit von Tagesreisen, Reisen mit Übernachtung und Flugreisen in Abhängigkeit der Verfügbarkeit eines Personewagens

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; $n = 806$ (Anzahl Tagesreisen) respektive 729 (Anzahl Reisen mit Übernachtung) respektive 792 (Anzahl Flugreisen).

Lesebeispiel: Eine Person, die Zugang zu einem PW hat, unternimmt im Durchschnitt monatlich 4,75 Tagesreisen.

Der Blick auf Abb. 25 zeigt, dass sowohl der Besitz von ÖV-Abonnements als auch eine Mobility-Mitgliedschaft mit einer höheren Reiseaktivität zusammenhängt, seien es Reisen mit oder ohne Übernachtung oder Reisen mit oder ohne Flugzeug.

Insgesamt zeigt sich also: Mobilitätswerkzeuge, egal ob für den MIV oder für den ÖV, gehen mit einer höheren Reisetätigkeit einher (einzige Ausnahme: negativer Effekt von PW-

Besitz auf Tagesreisen). Die vorliegend betrachteten Mobilitätswerkzeuge dürften demnach nicht nur in der alltäglichen, sondern auch in der nicht alltäglichen Freizeit wichtig sein (das Auto respektive das ÖV-Abonnement wird auch für Reisen mit Übernachtung genutzt, das ÖV-Abonnement auch für Tagesreisen). Schwerer interpretierbar ist der Zusammenhang mit dem Flugreiseverkehr. Hier ist nicht auf den ersten Blick ersichtlich, welche Rolle das eigene Auto respektive ein ÖV-Abonnement oder eine Mobility-Mitgliedschaft spielt. Mutmasslich führt die höhere Reiseaktivität in Zusammenhang mit den Mobilitätswerkzeugen auch verstärkt zum Wunsch, noch weiter in die Ferne zu reisen und dafür auch das Flugzeug zu nutzen.

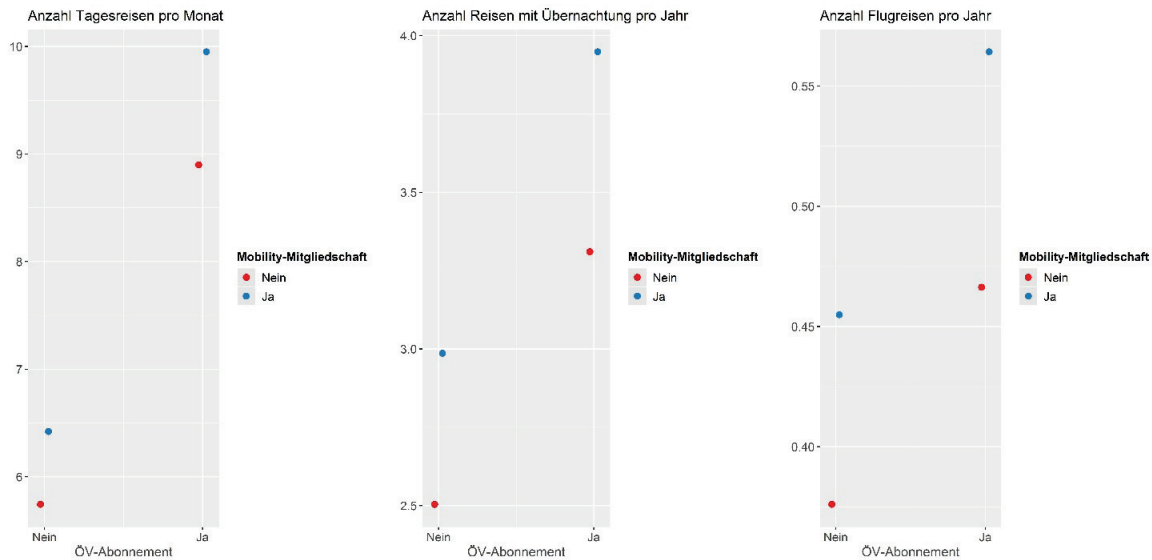


Abb. 25 Häufigkeit von Tagesreisen, Reisen mit Übernachtung und Flugreisen in Abhängigkeit des Besitzes eines ÖV-Abonnements und der Mitgliedschaft bei Mobility
 Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 806 (Anzahl Tagesreisen) respektive 729 (Anzahl Reisen mit Übernachtung) respektive 792 (Anzahl Flugreisen).

Lesebeispiel: Eine Person, die sowohl über ein ÖV-Abonnement als auch über eine Mobility-Mitgliedschaft verfügt, unternimmt im Durchschnitt monatlich fast 10 Tagesreisen.

4.2.2 Zusammenhang zwischen Aspekten des Wohnorts und dem nicht alltäglichen Freizeitverkehr

Gemäss den in Abb. 26 aufgeführten Ergebnissen, ist kein einheitlicher Zusammenhang zwischen dem Wohnort und der Reiseaktivität festzustellen. Die Unterschiede sind absolut betrachtet sehr gering, einzig die folgenden signifikanten Unterschiede sind feststellbar: Die in einem Agglomerationskern wohnenden Personen unternehmen im Vergleich zu Personen im periurbanen Raum signifikant häufiger Tagesreisen (Unterschied zu Personen im Agglomerationsgürtel ist nicht signifikant). Im Vergleich zu Personen im periurbanen Raum unternehmen die in einem Agglomerationskern wohnenden Personen wiederum mehr Flugreisen pro Jahr (Unterschied zu Personen im Agglomerationsgürtel ist nicht signifikant). Bei der Anzahl Reisen mit Übernachtung fallen die Unterschiede derart klein aus, dass sie nicht signifikant sind.

Insgesamt kann somit nicht von einem «Stadt-Agglomeration-Land-Graben» bei der nicht alltäglichen Reiseaktivität gesprochen werden. Personen, die in einem Agglomerationskern wohnen, weisen am ehesten über alle drei betrachteten Variablen ein vergleichsweise hohes Niveau auf. Doch auch Personen auf dem Land unternehmen häufig Reisen, wenn auch die Flugreiseaktivität bei diesem Teil der Bevölkerung (noch) auf einem geringeren Niveau ist als in der restlichen Schweiz.

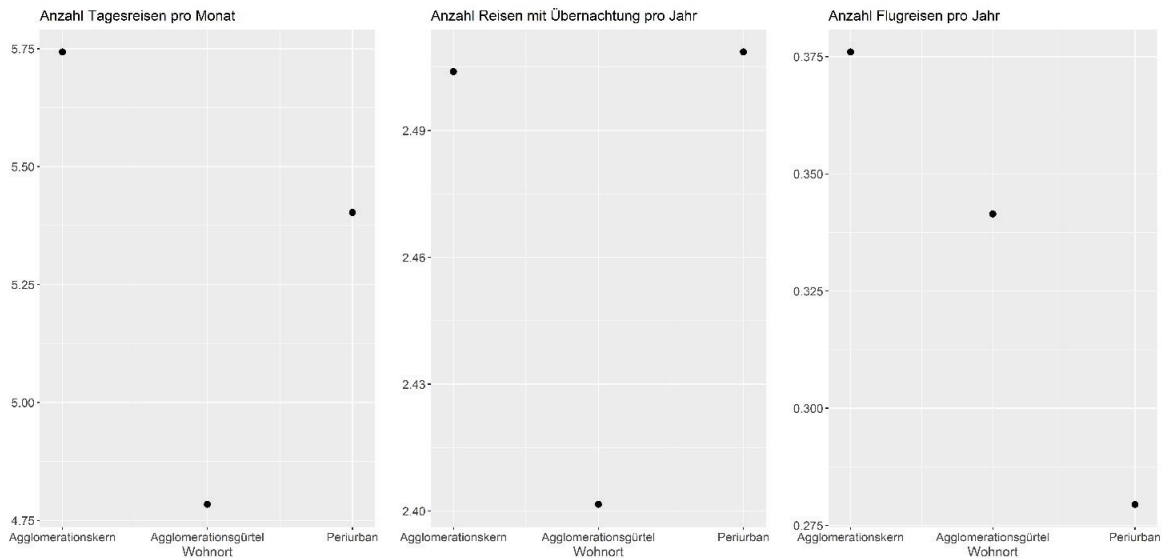


Abb. 26 Häufigkeit von Tagesreisen, Reisen mit Übernachtung und Flugreisen in Abhängigkeit des Wohnorts

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 806 (Anzahl Tagesreisen) respektive 729 (Anzahl Reisen mit Übernachtung) respektive 792 (Anzahl Flugreisen).

Lesebeispiel: Eine Person, die in einem Agglomerationskern wohnt, unternimmt im Durchschnitt monatlich 5,75 Tagesreisen.

Je zufriedener eine Person mit dem eigenen Wohnort ist, desto weniger unternimmt sie Tagesreisen, Reisen mit Übernachtung sowie Flugreisen (vgl. Abb. 27). Dieser Zusammenhang ist für alle drei betrachteten abhängigen Variablen statistisch signifikant.

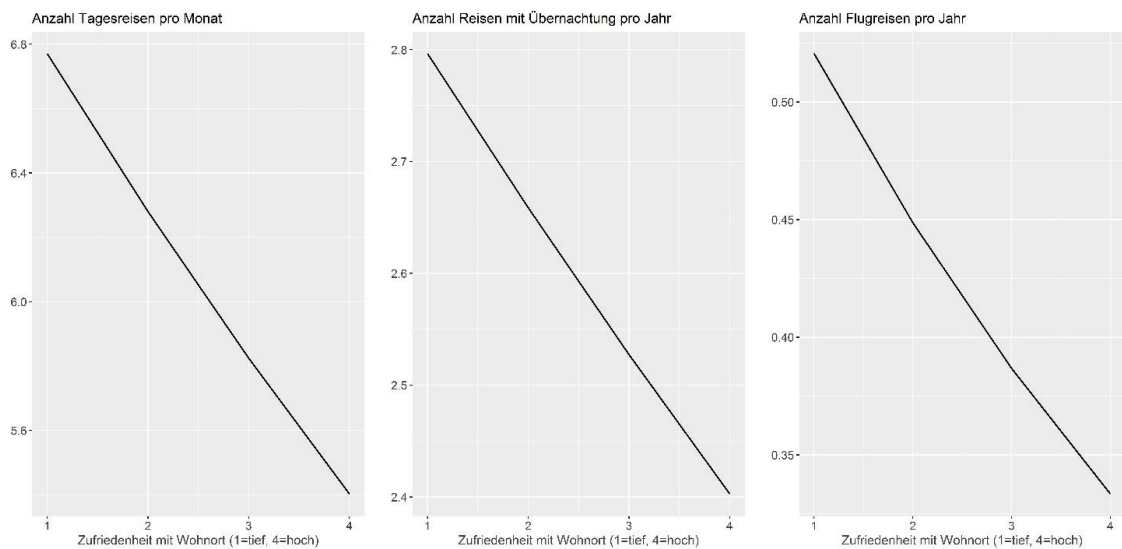


Abb. 27 Häufigkeit von Tagesreisen, Reisen mit Übernachtung und Flugreisen in Abhängigkeit der Zufriedenheit mit dem Wohnort

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 806 (Anzahl Tagesreisen) respektive 729 (Anzahl Reisen mit Übernachtung) respektive 792 (Anzahl Flugreisen).

Lesebeispiel: Eine Person mit einer tiefen Zufriedenheit mit dem Wohnort (Skalenwert 1), unternimmt im Durchschnitt monatlich fast 6,8 Tagesreisen. Dieser Durchschnitt sinkt mit zunehmender Zufriedenheit und liegt bei 5,4 Tagesreisen bei Personen mit hoher Zufriedenheit (Skalenwert 4).

Der Blick auf Abb. 28 zeigt, dass insbesondere eine Form, wie man zuhause wohnt, mit einer hohen Reiseaktivität einhergeht. Kinderlose Personen, die mit ihrem Lebenspartner

respektive ihrer Lebenspartnerin zusammenwohnen, unternehmen vergleichsweise häufig Tagesreisen, Reisen mit Übernachtung und Flugreisen. Im Gegensatz dazu ist die Reiseaktivität bei alleine wohnenden Personen sowie bei Familien geringer. Die Ergebnisse lassen sich dahingehend interpretieren, dass Beziehungen eine gewisse Katalysatorfunktion innehaben, indem Reisen und das gemeinsame Erleben oft als ein wichtiger Bestandteil einer Partnerschaft gesehen wird. Dies verändert sich häufig, wenn Kinder dazukommen. Nach aktiven Jahren des Reisens rücken andere Prioritäten in den Vordergrund und insbesondere Flugreisen in die Ferne verlieren an Bedeutung.

Eine ebenfalls hohe Reiseaktivität ist für Personen, die in einer WG wohnen, festzustellen. Aufgrund der geringeren Fallzahlen sind diese Ergebnisse jedoch mit Vorsicht zu interpretieren (genauso wie die Personen, die «andere Wohnform» angegeben haben).

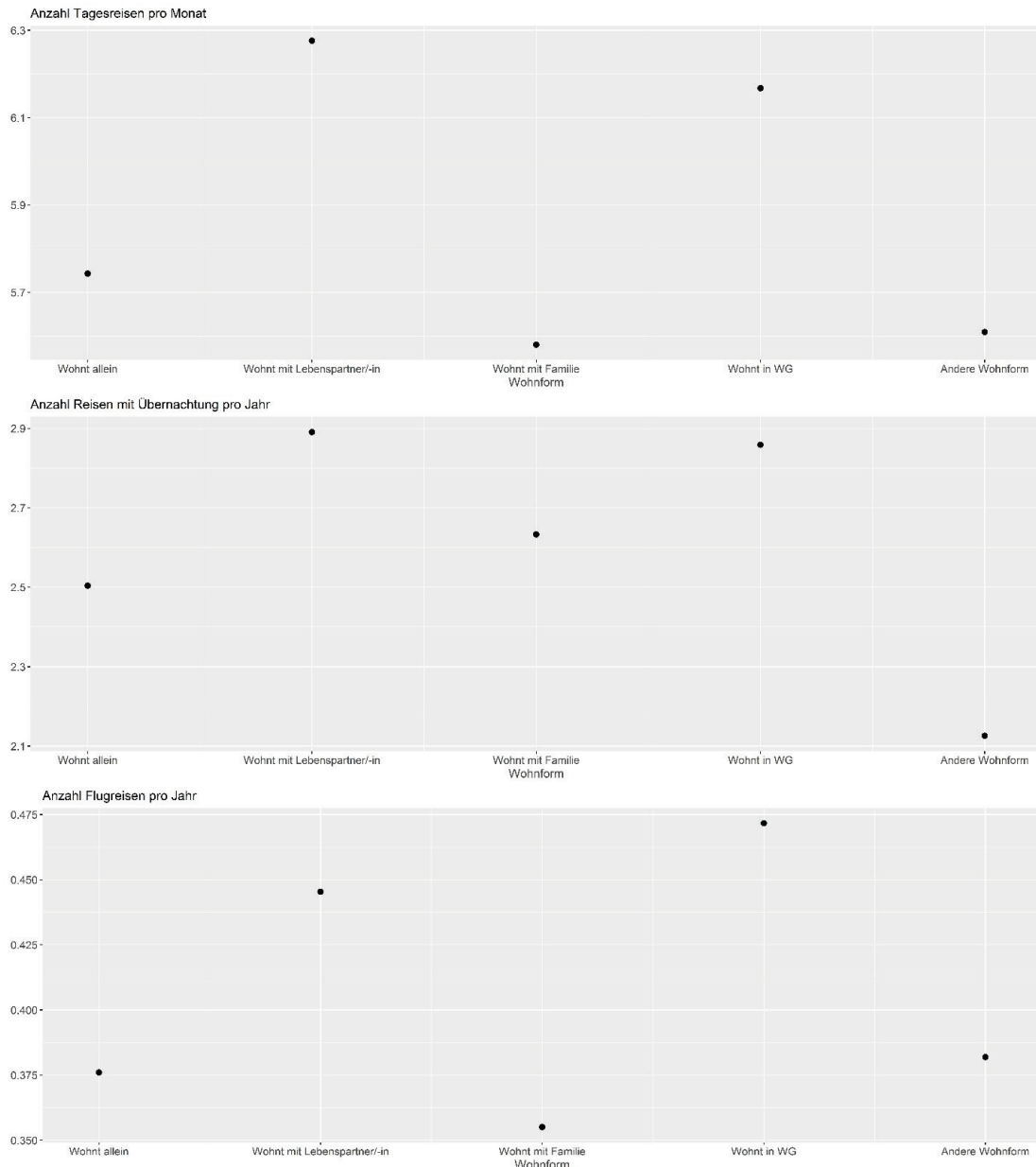


Abb. 28 Häufigkeit von Tagesreisen, Reisen mit Übernachtung und Flugreisen in Abhängigkeit der Wohnform

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; $n = 806$ (Anzahl Tagesreisen) respektive 729 (Anzahl Reisen mit Übernachtung) respektive 792 (Anzahl Flugreisen).

Lesebeispiel: Eine Person, die alleine wohnt, unternimmt im Durchschnitt monatlich 5,75 Tagesreisen.

4.2.3 Zusammenhang zwischen soziodemografischen respektive sozioökonomischen Faktoren und dem nicht alltäglichen Freizeitverkehr

Abb. 29 zeigt, wie das Alter und das Geschlecht mit der Reiseaktivität zusammenhängen. Je älter eine Person ist, desto weniger Tagesreisen und desto weniger Flugreisen unternimmt sie. Bei beiden Variablen zeigt sich eine stark abfallende Kurve mit zunehmendem Alter. Ebenfalls in der Tendenz negativ ist der Zusammenhang zwischen Alter und Reisen mit Übernachtung. Absolut betrachtet sind die Unterschiede jedoch derart klein, dass sie nicht signifikant sind.

Bezüglich geschlechtsspezifischer Unterschiede zeigt sich, dass Männer im Vergleich zu Frauen signifikant häufiger eine Tagesreise unternehmen sowie mit dem Flugzeug fliegen. Bezüglich der Anzahl Reisen mit Übernachtung sind die Unterschiede wiederum statistisch nicht signifikant.

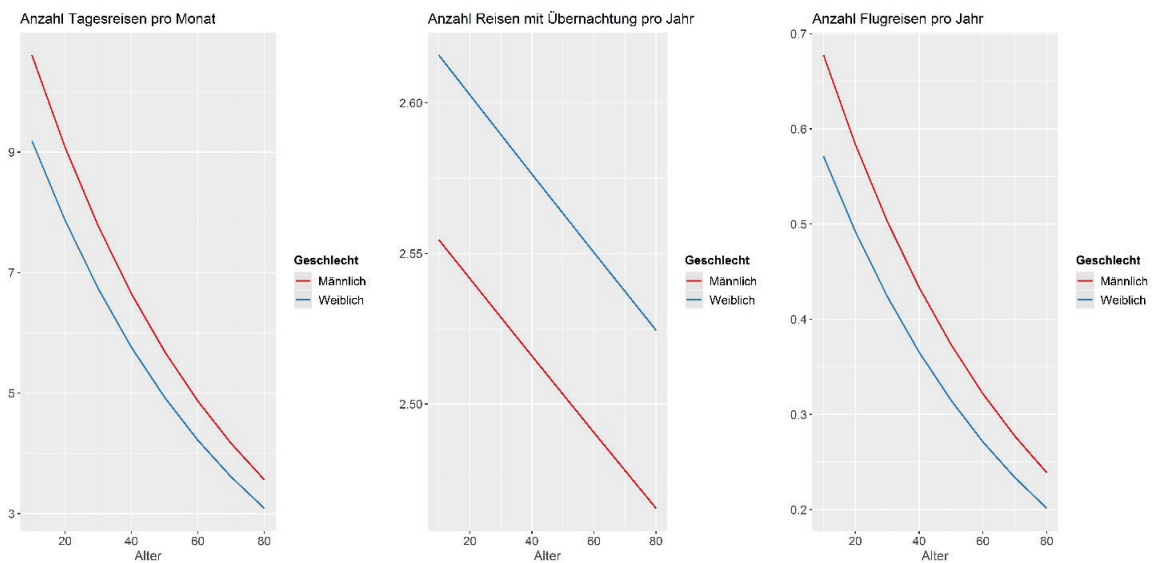


Abb. 29 Häufigkeit von Tagesreisen, Reisen mit Übernachtung und Flugreisen in Abhängigkeit des Alters und des Geschlechts

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 806 (Anzahl Tagesreisen) respektive 729 (Anzahl Reisen mit Übernachtung) respektive 792 (Anzahl Flugreisen).

Lesebeispiel: Ein 20-jähriger Mann unternimmt im Durchschnitt monatlich rund 9 Tagesreisen. Dieser Durchschnitt sinkt mit zunehmendem Alter und liegt bei weniger als 5 Tagesreisen bei einem 60-jährigen Mann.

Die Ergebnisse zeichnen somit ein Bild reisefreudiger junger Personen und einer abnehmenden Reisetätigkeit mit zunehmendem Alter. Auch wenn der Geschlechtereffekt im Vergleich zum Alterseffekt weniger ausgeprägt ist, so ist doch auffällig, dass auch heute noch ein gewisser «Gender Gap» beim nicht alltäglichen Freizeitverkehr vorzufinden ist. Über die Ursachen kann an dieser Stelle nur spekuliert werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass vor allem bei älteren Frauen hier auch die Sozialisierung eine Rolle spielt und bis heute nachwirkt (Stichwort «Kohorteneffekt»).

Der Zusammenhang des Einkommens und des Bildungsniveaus mit der Reiseaktivität in der Freizeit ist in Abb. 30 aufgeführt. Es zeigt sich, dass das Einkommen positiv zusammenhängt mit der Anzahl Reisen mit Übernachtung und der Anzahl Flugreisen. Bei der Anzahl Tagesreisen zeigt sich kein systematischer Zusammenhang.

Die Unterschiede zwischen Personen mit und ohne tertiärem Bildungsabschluss fallen relativ klein aus und sind nur bei der Anzahl Reisen mit Übernachtung statistisch signifikant: Personen mit einem tertiären Bildungsabschluss unternehmen häufiger eine Reise mit Übernachtung.

Insgesamt spielt die Sozioökonomie, insbesondere das Einkommen einer Person, demnach durchaus eine Rolle in der nicht alltäglichen Freizeit. Während Tagesreisen auch für Personen mit einem kleineren Budget meist noch erschwinglich sind, handelt es sich bei Reisen mit Übernachtung, egal ob mit dem Flugzeug oder nicht, um kostspieligere Vorhaben, die nur für die Bevölkerung in der mittleren und oberen Einkommensschicht in grosser Anzahl finanzierbar sind.

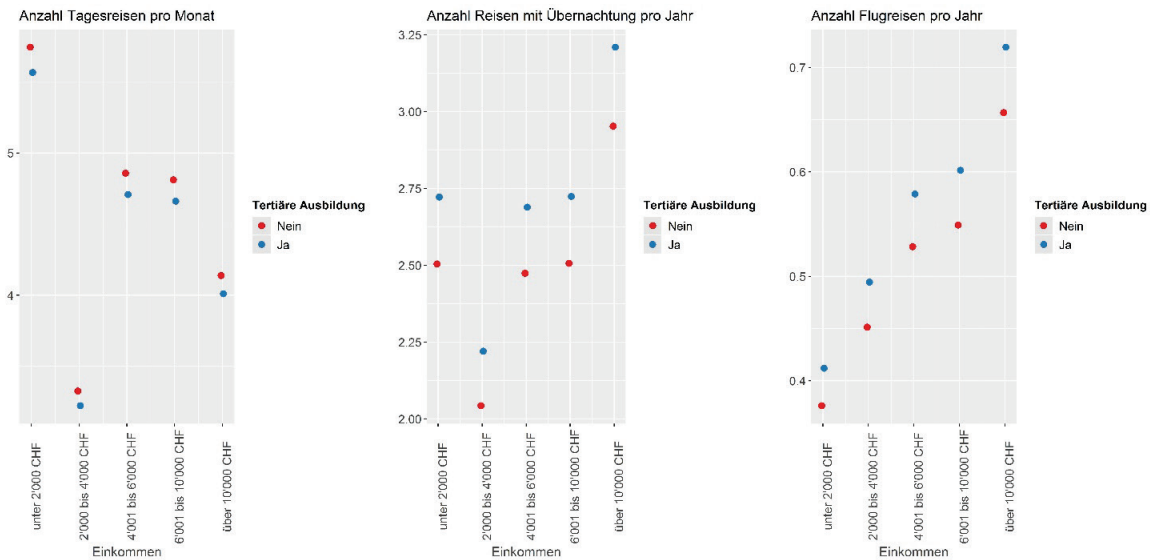


Abb. 30 Häufigkeit von Tagesreisen, Reisen mit Übernachtung und Flugreisen in Abhängigkeit des Einkommens und der Ausbildung

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; $n = 806$ (Anzahl Tagesreisen) respektive 729 (Anzahl Reisen mit Übernachtung) respektive 792 (Anzahl Flugreisen).

Lesebeispiel: Eine Person mit einem Monatseinkommen von mehr als 10'000 Franken und einem tertiären Abschluss unternimmt im Durchschnitt monatlich rund 4 Tagesreisen.

4.3 Fazit

Der im Vergleich zu Kapitel 3 umgekehrte Ansatz, zuerst die abhängigen Variablen zu operationalisieren und diese auf einzelne Faktoren zu regressieren, hat verschiedene zusätzliche Erkenntnisse zu den Treibern des Freizeitverkehrs hervorgebracht.

Erstens zeigte sich, dass den *Mobilitätswerkzeugen* eine zentrale Rolle bei der Mobilität sowohl in der alltäglichen als auch in der nicht alltäglichen Freizeit zukommt. In der alltäglichen Freizeit sind sie das Fundament, damit Mobilität überhaupt erst möglich wird. Über die alltägliche Mobilität hinaus hängen sie aber scheinbar auch mit der nicht alltäglichen Mobilität zusammen. Bei Letzterem ist die Kausalität jedoch zu hinterfragen: Sind es die Mobilitätswerkzeuge des Alltags, die den Wunsch nach Reisen (in die Ferne) und damit den Ausbruch aus dem Alltag fördern? Oder ist es eher der Wunsch nach Mobilität, der am Anfang steht und der anschliessend zum Besitz von Mobilitätswerkzeugen führt? Wie auch immer die Kausalität gerichtet ist: Die vorliegenden Ergebnisse zeigen, dass es für die Freizeitmobilität, egal ob im Alltag oder nicht, eine grosse Rolle spielt, ob eine Person über ein Auto, ein ÖV-Abonnement oder eine Mobility-Mitgliedschaft verfügt.

Zweitens konnte festgestellt werden, dass verschiedene *Aspekte des Wohnorts* mit dem Freizeitverkehr zusammenhängen. Ins Auge fällt insbesondere, dass die Zufriedenheit mit dem Wohnort negativ mit der Reiseaktivität zusammenhängt. Gleichermassen hängt Unzufriedenheit auch mit einer stärkeren Nutzung des MIV bei den betrachteten alltäglichen Freizeitzielen zusammen. Ebenfalls auffallend sind die Unterschiede je nach Wohnsituation. Ob eine Person mit oder ohne Partnerin oder Partner respektive mit oder ohne Kinder lebt, scheint zu zeigen, dass Partnerschaften die Reiseaktivität fördern bis zu dem Moment, wo Kinder dazukommen. Wenig relevant sowohl für die alltägliche als auch für die

nicht alltägliche Freizeitmobilität scheint die Frage, ob eine Person in der Stadt, in einer Agglomeration oder auf dem Land wohnt. Mit Ausnahme von ein paar spezifischen Unterschieden (z.B. weniger Flugreisen durch Personen in periurbanen Regionen) hat diese Variable keinen grossen Einfluss darauf, mit welchem Verkehrsmittel man in der alltäglichen Freizeit unterwegs ist respektive wie intensiv man reist.

Drittens ergab die Analyse zu den *soziodemografischen Faktoren*, dass dem Alter sowohl im alltäglichen als auch im nicht alltäglichen Freizeitverkehr eine grosse Bedeutung zukommt. Je älter eine Person ist, desto eher wählt sie Verkehrsmittel des MIV, zumindest solange dies der gesundheitliche Zustand zulässt. Ausnahme bildet der Freizeit Zweck «Pflege sozialer Kontakte». Mit dem Alter grenzt sich das soziale Umfeld räumlich mutmasslich stärker ein, weshalb Kontakte entsprechend besser zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können. Ein klarer Zusammenhang zeigt sich bei Reisen, ob mit oder ohne Übernachtung, die mit zunehmendem Alter deutlich abnehmen. Zwischen Mann und Frau fallen die Unterschiede zwar generell gering aus, ein Effekt fällt jedoch ins Auge: Männer unternehmen verglichen mit Frauen häufiger Tagesreisen sowie Flugreisen.

Schliesslich zeigt sich viertens, dass die *Sozioökonomie* einer Person weniger für die Verkehrsmittelwahl in der alltäglichen Freizeit, dafür aber für die Reiseaktivität in der nicht alltäglichen Freizeit relevant ist. So konnte festgestellt werden, dass gerade Reisen mit Übernachtung, ob mit oder ohne Flugzeug, in höherer Anzahl pro Jahr nur einem Teil der befragten Personen ab einem gewissen Einkommensniveau vorenthalten sind.

5 Verhaltensökonomische Experimente

Im Rahmen eines separaten Moduls in der Erhebung wurden verhaltensökonomische Experimente konzipiert, anhand derer der Effekt von insgesamt fünf «Frames» untersucht werden kann. Im Rahmen der Verhaltensökonomie sind psychologische und soziologische Aspekte in die ökonomische Theorie eingeflossen, womit nebst dem in der Ökonomie dominierenden Modell des «Homo oeconomicus» auch andere, nicht auf rationalen Nutzenkalkülen basierende Verhaltensweisen an Bedeutung gewinnen (Kahnemann/Tversky 1979; Fehr/Falk 2002). Als Element dieser neuen Sichtweise haben sogenannte «Framing-Effekte» vermehrt Beachtung gefunden. Dabei wird davon ausgegangen, dass Menschen sich in ihren Entscheidungen davon beeinflussen lassen, wie ihnen die zur Auswahl stehenden Optionen präsentiert werden. In der Literatur werden verschiedene Arten von Framing unterschieden, bezüglich des Risikowahlverhaltens, bezüglich der Attribute von Produkten und bezüglich der zu erreichenden Ziele (Levin et al. 1998). Richard Thaler hat 2008 in diesem Zusammenhang das Konzept der «nudges» (Stubser) eingeführt: Die Idee also, das Verhalten von Menschen in eine gewünschte Richtung zu beeinflussen, ohne dabei Optionen auszuschliessen oder die ökonomischen Anreize signifikant zu ändern (Thaler/Sunstein 2008; Artho/Jenny 2016; Kamm et al. 2015).

Diese theoretischen Überlegungen bildeten die Basis der verhaltensökonomischen Experimente, die ein separates Modul der eigenen Erhebung bildeten. Die Experimente wurden wie folgt konzipiert:

- Die befragte Person wird gebeten, sich in eine Situation in der Freizeit zu versetzen
- Die Stichprobe wird in zwei oder drei gleich grossen Gruppen geteilt und die Situation wird je in unterschiedlichen «Frames» präsentiert.
- Es wird eine Frage formuliert mit Antwortmöglichkeiten.
- Grundsätzlich soll nur das «Framing» angepasst werden (wie die Situation präsentiert und in welchen Kontext sie gesetzt wird). Es ist bewusst nicht vorgesehen, materielle Rahmenbedingungen anzupassen (z.B. durch die Verteuerung einer Variante).

Verhaltensökonomische Experimente verfügen über eine sehr hohe interne Validität, da intervenierende Variablen aufgrund der Randomisierung der Befragten praktisch ausgeschaltet werden können und so der isolierte Effekt eines Treatments (hier die Veränderung des Frames) ermittelt werden kann. Gleichzeitig gilt es, sich den Grenzen der externen Validität bewusst zu sein, das heisst der Übertragbarkeit der Ergebnisse von der künstlichen Befragungssituation auf die reale Welt. Bei den vorliegenden Experimenten handelt es sich um unifaktorielle Experimente. Im Gegensatz zu multifaktoriellen Experimenten (wie z.B. ein Conjoint-Experiment) wird pro Experiment nur ein Treatment untersucht. Dies schränkt zwar die Anzahl möglicher zu untersuchender Effekte ein, reduziert aber gleichzeitig die Komplexität der Befragung, womit die Problematik der externen Validität zumindest in dieser Hinsicht reduziert werden kann. Darüber hinaus wurden Alltagsbeispiele gewählt, die für möglichst alle Befragten realistisch erscheinen und keine Personengruppen bereits im Vorherein ausschliessen (z.B. indem man Freizeit Zwecke angibt, die nur für einen Teil der Bevölkerung interessant sind, wie z.B. der Besuch eines Fussballspiels).

Im Rahmen der Online-Befragung wurden Framing-Effekte hinsichtlich zweier Entscheidungssituationen getestet:

- Verkehrsmittelwahl
- Wahl der Freizeitaktivität

Bezogen auf die Entscheidungssituationen werden folgende Framing-Effekte getestet:

- Umweltfreundlichkeit,
- Gesundheitseffekt,
- Zeitbedarf und
- räumliche Alternativen.

Den befragten Personen wurden verschiedene Optionen der Zielwahl und der Verkehrsmittelwahl in unterschiedlichen «Frames» präsentiert, um zu untersuchen, inwieweit sich die Präferenzen der Befragten dadurch beeinflussen lassen. In den folgenden Abschnitten wird auf die einzelnen in der Befragung vorgelegten Entscheidungssituationen separat eingegangen, bevor am Schluss ein Fazit gezogen wird.

Die Ergebnisse werden in tabellarischer Form präsentiert mit den in der Erhebung vorgelegten Situationsbeschreibungen in der linken Spalte und der jeweiligen Verteilung der Antworten hinsichtlich der verschiedenen Handlungsoptionen in den Spalten 2 und 3. Für jede Tabelle wird das Chi-Quadrat angegeben, welches eine globale Beurteilung der Signifikanz der Unterschiede zwischen den Gruppen erlaubt. Weiterführende Auswertungen der Antwortverteilungen nach Alter und Geschlecht sind im Anhang IV aufgeführt.

5.1 Experiment 1: Umwelt- und Nahraum-Frame

Das erste Experiment versetzte die befragten Personen in die Situation eines Wettbewerbsgewinns, der zwei Möglichkeiten eröffnet: Ferien in einem 4-Stern-Hotel in der Schweiz nach Wahl oder Ferien im Ausland inkl. Mittelstreckenflug. Der Situationsbeschreibung wurde zwei Mal leicht angepasst. In einer ersten Anpassung wurde als Zusatzinformation der CO₂-Ausstoss für einen beispielhaften Mittelstreckenflug angegeben. Mit einer zweiten Anpassung wurde ein Hinweis gegeben, dass die Option «4-Stern-Hotel in der Schweiz» die Möglichkeit bietet, bisher unentdeckte Regionen in der Schweiz kennenzulernen. Während der erste Frame also Informationen über die Umweltbelastung eines Verkehrsmittels beinhaltet, betont der zweite Frame die Vorteile räumlich nahe gelegener Reiseziele. Die Antwortverteilungen für die einzelnen Frames sind in der folgenden Tabelle abgebildet.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass weder die Information zur Umweltbelastung des Flugverkehrs noch der Hinweis auf mögliche «Neuentdeckungen» in der Nähe anstatt in der Ferne einen Effekt auf die Präferenz eines der beiden Optionen hatte. Bei allen drei Gruppen halten sich die beiden Optionen ungefähr die Waage. Beide Frames verringern die Präferenz für die Flugreise ins Ausland zwar um ein paar wenige Prozentpunkte. Die Unterschiede sind statistisch jedoch nicht signifikant.

Tab. 12 Verhaltensökonomisches Experiment 1: Verteilung der Antworten

	Ferien in 4-Stern-Hotel in der Schweiz nach Wahl	Ferien im Ausland inkl. Mittelstreckenflug
<p>Sie haben bei einem Wettbewerb mitgemacht und bei einem Reisebüro eine Reise gewonnen. Das Reisebüro stellt Sie vor die Wahl: Sie dürfen entweder zwei Wochen in einem Top-4-Stern-Hotel in den Schweizer Bergen logieren oder dürfen einen Flug inklusive Unterkunft für zwei Wochen an einem Ziel-Ort Ihrer Wahl aussuchen. Die Kosten dürfen maximal 2'500 Franken betragen, womit keine Langstreckenflüge, aber Mittelstreckenflüge möglich sind, z.B. nach Oslo (Norwegen, ca. 2 Stunden Flugzeit, Distanz ca. 1'400 km) oder Nikosia (Zypern ca. 2,5 Stunden Flugzeit, Distanz ca. 1'700 km).</p> <p>(n = 345)</p>	49,9%	50,1%
<p>Sie haben bei einem Wettbewerb mitgemacht und bei einem Reisebüro eine Reise gewonnen. Das Reisebüro stellt Sie vor die Wahl: Sie dürfen entweder zwei Wochen in einem Top-4-Stern-Hotel in den Schweizer Bergen logieren oder dürfen einen Flug inklusive Unterkunft für zwei Wochen an einem Ziel-Ort Ihrer Wahl aussuchen. Die Kosten dürfen maximal 2'500 Franken betragen, womit keine Langstreckenflüge, aber Mittelstreckenflüge möglich sind, z.B. nach Oslo (Norwegen, ca. 2 Stunden Flugzeit, Distanz ca. 1'400 km und ca. 0,3 Tonnen CO₂-Ausstoss) oder Nikosia (Zypern, ca. 2,5 Stunden Flugzeit, Distanz ca. 1'700 km und ca. 0,35 Tonnen CO₂-Ausstoss).</p> <p>(n = 356)</p>	52,8%	47,2%
<p>Sie haben bei einem Wettbewerb mitgemacht und bei einem Reisebüro eine Reise gewonnen. Das Reisebüro stellt Sie vor die Wahl: Sie dürfen entweder zwei Wochen in einem Top-4-Stern-Hotel in den Schweizer Bergen logieren und entdecken z.B. eine Gegend in der Schweiz, die Sie noch nicht kennen. Oder Sie wählen einen Flug inklusive Unterkunft für zwei Wochen an einem Ziel-Ort Ihrer Wahl. Die Kosten dürfen maximal 2'500 Franken betragen, womit keine Langstreckenflüge, aber Mittelstreckenflüge möglich sind, z.B. nach Oslo (Norwegen, ca. 2 Stunden Flugzeit, Distanz ca. 1'400 km) oder Nikosia (Griechenland, ca. 2,5 Stunden Flugzeit, Distanz ca. 1'700 km).</p> <p>(n = 332)</p>	53,3%	46,7%

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019.
Hinweis: Chi-Quadrat = 0.96 (p = 0.62).

5.2 Experiment 2: Gesundheits- und Umwelt-Frame

Im Rahmen des zweiten Experiments wurden die Befragten in eine Situation versetzt, in der sie ein Ziel in der Innenstadt entweder mit dem Bus oder zu Fuss ansteuern konnten. Der Situationsbeschreibung wurde für eine Gruppe angepasst, indem auf die positiven gesundheitlichen Effekte des Zufussgehens verwiesen wurde. Gegenüber einer zweiten Gruppe wurde erwähnt, dass es sich beim Zufussgehen um eine sehr umweltfreundliche Fortbewegungsart in der Stadt handelt. Einer dritten Gruppe wurde keine der beiden vorher genannten Ergänzungen vorgelegt. Die Antwortverteilung für die drei Gruppen ist in Tab. 13 aufgeführt.

Auch im zweiten Experiment finden sich keine Unterschiede zwischen den drei Gruppen. Die Option «zu Fuss» wird bei allen drei Gruppen klar präferiert. Die zusätzlichen Hinweise zu den positiven Effekten des Zufussgehens auf die persönliche Gesundheit respektive die Umwelt haben einen geringfügig höheren Prozentanteil der Option «zu Fuss» zur Folge. Die Unterschiede sind jedoch sehr klein und statistisch nicht signifikant.

Tab. 13 Verhaltensökonomisches Experiment 2: Verteilung der Antworten

	Bus	Zu Fuss
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. (n = 344)	14,2%	85,8%
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. (n = 352)	12,5%	87,5%
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. (n = 337)	11,3%	88,7%

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019.
Hinweis: Chi-Quadrat = 1.37 (p = 0.5).

5.3 Experiment 3: Zeit-Frame I

Das dritte Experiment stellt die befragten Personen vor die Wahl, für eine Reise ins nahe Ausland entweder das Flugzeug oder den Zug zu nehmen, wobei beide Optionen gleich viel kosten. Die Reisedauer für den Flug wird der einen Gruppe mit, der anderen Gruppe ohne Transfers zum respektive vom Flughafen angegeben. Entsprechend wird der ersten Gruppe mitgeteilt, dass die Flugzeit rund eine Stunde beträgt. Die zweite Gruppe wird informiert, dass die gesamte Zeit vom Wohnort bis zum Reiseziel total fünf Stunden beträgt mit einer Flugzeit von einer Stunde.

Tab. 14 zeigt, dass die unterschiedlichen Informationen einen Einfluss darauf haben, welche Variante bevorzugt wird. In der ersten Gruppe, in der nur über die einstündige Flugzeit informiert wurde, würden rund 66 Prozent das Flugzeug wählen. In der zweiten Gruppe, in der zusätzlich zur eigentlichen Flugzeit auch die Zeit für die Transfers zum respektive vom Flughafen angegeben wurden, wählten rund 59 Prozent diese Option. Der Unterschied von rund sieben Prozentpunkten ist zwar nicht sehr gross. Er ist gleichzeitig aber auch nicht vernachlässigbar und erweist sich aus statistischer Sicht als signifikant (auf dem 90%-Niveau).

Tab. 14 Verhaltensökonomisches Experiment 3: Verteilung der Antworten

	Flugzeug	Zug
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. (n = 346)	65,6%	34,4%
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. (n = 352)	59,1%	40,9%

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019.
Hinweis: Chi-Quadrat = 2.88 (p = 0.09).

5.4 Experiment 4: Zeit-Frame II

Das vierte Experiment umfasst wie das dritte Experiment einen Frame, der eine zusätzliche Information zum Zeitbedarf einer Option beinhaltet, ohne diese jedoch materiell zu verändern. Die befragten Personen wurden gefragt, ob Sie für den Besuch eines Konzerts das Auto oder den ÖV verwenden möchten (eine Anreise zu Fuss oder mit dem Velo/E-Bike ist aufgrund der grossen Distanz wenig attraktiv). Die eine Gruppe wird informiert, dass die Parkplatzverhältnisse knapp sind und deshalb eine Anreise mit dem ÖV empfohlen wird (eine Anreise mit dem Auto hätte eine längere Vorlaufzeit zur Folge). Der anderen Gruppe wird diese Zusatzinformation nicht mitgeteilt.

Der Blick auf Tab. 15 zeigt, dass die Zusatzinformation einen Effekt hat. Ohne Hinweis zu den knappen Parkplatzverhältnissen, würden rund 34 Prozent mit dem Auto ans Konzert fahren. Bei den Personen, die den Hinweis zu den knappen Parkplatzverhältnissen gelesen haben, würden noch rund 26 Prozent das Auto wählen. Auch hier kann wie für Experiment 3 festgehalten werden: Der Effekt bewegt sich «nur» im einstelligen Prozentbereich; er ist jedoch nicht vernachlässigbar und statistisch signifikant (auf dem 99%-Niveau).

Tab. 15 Verhaltensökonomisches Experiment 4: Verteilung der Antworten

	Auto	ÖV
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. (n = 357)	33,6%	66,4%
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. (n = 338)	25,7%	74,3%

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019.
Hinweis: Chi-Quadrat = 4.77 (p = 0.03).

5.5 Experiment 5: Nahraum-Frame

Beim fünften Experiment wird den befragten Personen eine Wanderung oder ein Spaziergang in Aussicht gestellt. Während der ersten Gruppe ausschliesslich ein Hinweis auf das sich abzeichnende schöne Wetter gegeben wird, wird der zweiten Gruppe die Möglichkeit eines Aufenthalts im nahegelegenen Wald ins Bewusstsein gerufen. In Tab. 16 ist aufgeführt, inwiefern sich die Antworten mit diesem zusätzlichen Hinweis verändern.

Es zeigt sich, dass der Unterschied vernachlässigbar klein und statistisch nicht signifikant ist. Die Option «Wanderung/Spaziergang im nächstgelegenen Wald in der Nähe Ihres Wohnorts» wird in der ersten Gruppe von rund 58 und in der zweiten Gruppe von rund 59 Prozent gewählt. Die zusätzliche Erwähnung hatte demnach keinen nennenswerten Effekt auf die Wahl der beiden Optionen.

Tab. 16 Verhaltensökonomisches Experiment 5: Verteilung der Antworten

	Fahrt in die Berge, um dort wandern/spazieren zu gehen.	Wanderung/Spaziergang im nächstgelegenen Wald in der Nähe Ihres Wohnorts.
Die Wetterprognosen fürs nächste Wochenende sind toll und Sie möchten wieder einmal wandern respektive spazieren gehen. (n = 351)	42,5%	57,5%
Die Wetterprognosen fürs nächste Wochenende sind toll und Sie möchten wieder einmal wandern respektive spazieren gehen. Sie könnten in die Berge fahren oder Sie könnten auch mal wieder in den Ihrem Wohnort nächstgelegenen Wald gehen, in dem Sie schon lange nicht mehr waren. (n = 342)	40,9%	59,1%

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019.
Hinweis: Chi-Quadrat = 0.11 (p = 0.74).

5.6 Fazit

Die folgende Tabelle stellt dar, welche Arten von «Frames» in welchen Entscheidungssituationen getestet wurden und welche Ergebnisse sich zeigen.

Tab. 17 Verhaltensökonomische Experimente

Nr.	Entscheidungs-situation	Veränderung des Frames hinsichtlich einer Alternative						Was wird getestet?
		Verkehrsmittelwahl	Wahl der Freizeitaktivität	Umweltfreundlichkeit	Gesundheitseffekt	Zeitbedarf	Räumliche Nähe	
1*	x			Kein Effekt				Wie verändert die Information über den CO ₂ -Ausstoss von Flugreisen die Präferenz für Flugreisen?
1*			x				Kein Effekt	Wie verändert der Hinweis auf nahegelegene Reiseziele die Präferenz für Freizeitaktivitäten?
2*	x				Kein Effekt			Wie verändert der Hinweis auf den Beitrag des Langsamverkehrs auf die Gesundheit die Verkehrsmittelwahl?
2*				Kein Effekt				Wie verändert der Hinweis auf die ökologische Nachhaltigkeit des Langsamverkehrs die Verkehrsmittelwahl?
3	x					Effekt		Wie verändert die Information zum Zeitbedarf am Flughafen die Präferenz für Flugreisen?
4	x					Effekt		Wie verändert die Information zu knappen Platzverhältnissen bei der Anreise mit dem Auto zur Grossveranstaltung die Präferenz für die Autowahl?
5			x				Kein Effekt	Wie verändert der Hinweis auf Naherholungsräume die Präferenz für Freizeitaktivitäten?

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019.

Legende: * = Für die Experimente 1 und 2 werden jeweils 3 Frames präsentiert, um innerhalb eines Framing-Experiments zwei Framing-Effekte zu testen.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass «Frames», die eine Information zum Kosten-Nutzen-Verhältnis einer Alternative geben (hier Information bezüglich zusätzlichen Zeitbedarfs bzw. erhöhtes Risikos für knappe Platzverhältnisse), eine Entscheidung beeinflussen können. Beiden Experimenten gemeinsam ist, dass durch den angepassten «Frame» die Zuverlässigkeit des ÖV betont wird, was diese Option daher attraktiver erscheinen lässt.

Unterschwellige Hinweise zur Umweltfreundlichkeit oder zum Gesundheitseffekt von Alternativen haben jedoch keinen nachweislichen Effekt auf die Entscheidungen.

6 Kategorien des Freizeitverkehrs

Der Freizeitverkehr ist ein heterogenes Gebilde von verschiedenen Verkehrsvorgängen. Ziel dieses Kapitels ist die Entwicklung einer systematischen Übersicht über die verschiedenen Arten von Verkehrsvorgängen im Freizeitverkehr. Die so erhaltenen Kategorien des Freizeitverkehrs sollen anschliessend hinsichtlich verschiedener Kennwerte quantifiziert werden. Das Kapitel ist in drei Abschnitte unterteilt. In Abschnitt 6.1 wird zuerst unter Rückgriff auf die Grundlagen des MZMV eine begründete Auswahl jener Faktoren getroffen, mit welchen der Freizeitverkehr für die vorliegende Arbeit in Kategorien eingeteilt werden soll. Abschnitt 6.2 umfasst anschliessend die Quantifizierung dieser Kategorien anhand verschiedener Kennwerte, bevor in Abschnitt 6.3 ein Fazit gezogen wird.

6.1 Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr als Grundlage für das Kategoriensystem

Eine wichtige Grundlage für die Kategorisierung des Freizeitverkehrs stellt die im 5-Jahres-Rhythmus durchgeführte Erhebung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) bereit. Im MZMV wird zwischen alltäglicher und nicht alltäglicher Mobilität unterschieden. Für die Erfassung der Alltagsmobilität wird das Stichtagsprinzip angewendet. Das heisst, es wird bezogen auf einen spezifischen Tag gefragt, welche Wege und Etappen mit welchen Verkehrsmitteln zurückgelegt wurden. Der nicht alltägliche Freizeitverkehr wird ebenfalls retrospektiv, jedoch über einen längeren Zeitraum hinweg, erfasst; konkret für die letzten 14 Tage bei Tagesreisen und für die letzten 4 Monate bei Reisen mit Übernachtung (Stand: MZMV 2015). Die Zuordnung zu den letzten beiden Kategorien erfolgt nach klar definierten Kriterien: Tagesreisen sind Reisen ohne Übernachtung mit einer Mindestdauer von drei Stunden, die seltener als einmal wöchentlich stattfinden, deren Reisezweck nicht tägliche Routine ist und die nicht dem alltäglichen Lebensunterhalt dienen. Die gleichen Kriterien gelten für Reisen mit Übernachtung mit dem offensichtlichen Unterschied, dass eine Reise mindestens eine Übernachtung enthalten muss, damit sie dieser Kategorie zugeordnet wird.

Zusätzlich zur Unterscheidung zwischen alltäglicher und nicht alltäglicher Mobilität wird im MZMV der Zweck eines Wegs erfasst. Für den Teil der alltäglichen Mobilität mit dem Stichtagsprinzip stellt die «Freizeitaktivität» in der Befragung eine eigene Kategorie dar auf die Frage, was eine Person am Etappenziel unternommen hat (neben anderen Kategorien wie Arbeiten oder Einkaufen). Die Kategorie «Freizeitaktivität» wird mit einer Zusatzfrage nochmals aufgeschlüsselt nach einzelnen Freizeitzielen, z.B. «Besuche (Verwandte, Bekannte, Freunde)» oder «Gastronomiebesuch (Restaurant, Bar, Café, usw.)».

Wenig überraschend orientieren sich die meisten Forschungsarbeiten an der im MZMV gewählten Unterscheidung zwischen alltäglichem und nicht alltäglichem Verkehr sowie den differenzierten Freizeitzielen, nicht zuletzt, da sie auch selber Daten des MZMV verwenden. Aus der jüngeren Zeit sind insbesondere zwei Forschungsarbeiten zu erwähnen, die sich am MZMV orientiert haben und eine Kategorisierung des Freizeitverkehrs (zumindest implizit) vorgenommen haben.

- Im SVI-Forschungsprojekt 2004/074 «Freizeitverkehr innerhalb von Agglomerationen» wird zwischen Zweck von Freizeitaktivitäten und Wegbeziehungen unterschieden. Für die einzelnen Freizeitwege (unterschieden nach Zwecken) wird dabei berücksichtigt, wo die Wege starten und enden (differenziert nach Stadt, Agglomeration, Land).
- Das SVI-Forschungsprojekt 2015/002 «Einflussfaktoren auf Alltagsmobilität und nicht-alltägliche Mobilität» unterscheidet zwischen alltäglicher Mobilität und nicht alltäglichen Reisen, weist dabei aber auf die Grauzonen zwischen Alltagsmobilität und Reisen sowie auf die Überschneidungen zwischen Alltag und Tourismus hin. Die Autoren grenzen «nicht regelmässige/häufige Reisen» vom Begriff der Alltagsmobilität ab. Die All-

tagsmobilität differenzieren sie jedoch weiter, indem sie zwischen a) «regelmässigen/häufigen» Freizeitaktivitäten und b) regelmässigen Freizeitaktivitäten in einer «gewohnten Umgebung» jedoch mit einer geringeren Häufigkeit («ab und zu») unterscheiden (z.B. Besuch der eigenen Ferienwohnung).

Für die vorliegende Studie wird an diese Vorarbeiten angeknüpft und es wird eine Kategorisierung unter Berücksichtigung des Zwecks und des räumlichen Kontexts einer Freizeitaktivität vorgeschlagen. Dabei gilt es zu beachten: Mit der Anzahl von Variablen zur Differenzierung steigt die Anzahl Kategorien schnell sehr hoch an.¹⁰ Es gilt daher einen Mittelweg zu finden zwischen einer möglichst grossen Differenzierung einerseits und einer überschaubaren Anzahl von Kategorien andererseits. Ausgehend von diesen Überlegungen ist eine Kategorisierung entlang einer Matrix vorgesehen, die sich aus den folgenden zwei Variablen bildet und im Endeffekt zu zwölf Kategorien führt (vgl. Tab. 18):

- **Freizeitaktivität:** Die Freizeitaktivität wird in der Literatur wie oben erwähnt als wichtiges strukturierendes Element gesehen. Die Variable ermöglicht es, den in der Mobilitätsforschung oft undifferenziert verwendeten Begriff der Freizeit in der für das vorliegende Forschungsprojekt angemessenen Differenzierung zu operationalisieren. Im Sinne der Zielsetzung, eine überschaubare Anzahl von Kategorien zu erhalten, wird deshalb auf die gemäss MZMV häufigsten Freizeitaktivitäten mit verkehrlichen Auswirkungen fokussiert: 1. Besuche bei Verwandten oder Bekannten (19%), 2. Gastronomiebesuche (21,5%), 3. Besuche von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen sowie Sportanlässen (5,5%), 4. Nicht sportliche Aussenaktivitäten (z.B. Spazieren) (22,6 %). Nicht in die Analyse einbezogen wird die Aktivität «Aktiver Sport», die gemäss MZMV 2015 zwar die vierthäufigste Aktivität darstellt (13,7%), jedoch hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen als weniger bedeutend eingestuft werden kann.
- **Zielort:** Zumindest in der Theorie ist davon auszugehen, dass der räumliche Kontext einer Freizeitaktivität zusammenhängt mit Faktoren wie Verkehrsmittelwahl, Distanz oder Unterwegszeit. Wir beziehen daher den Zielort als weitere Variable mit ein und unterscheiden pro Freizeitaktivität zwischen den Regionen «Agglomerationskern», «Agglomerationsgürtel» und «periurbaner Raum».¹¹ Während der Startort (meist gleichbedeutend mit dem Wohnort einer Person) in den anderen empirischen Analysen des vorliegenden Forschungsprojekts bereits berücksichtigt wurde, wird mit dem hier gewählten Fokus auf den Zielort ein Aspekt einbezogen, der sowohl in den APC-Modellen des Mikrozensus (vgl. Kapitel 2) als auch in der Cluster-Analyse (vgl. Kapitel 3) und den Regressionsanalysen (vgl. Kapitel 4) kaum thematisiert wurde.

¹⁰ Wird zum Beispiel eine Variable mit zwei Ausprägungen mit einer Variable mit drei Ausprägungen kombiniert, ergibt dies sechs Kategorien. Ein zusätzlicher Einbezug einer Variable mit vier Ausprägungen würde bereits 24 Kategorien ergeben und würde man nochmals eine Variable mit vier Ausprägungen beiziehen, ergäbe dies total 96 Kategorien.

¹¹ Die Einteilung des Zielorts zu den drei Kategorien erfolgt dabei anhand des Kategoriensystems «Räume mit städtischem Charakter 2012». Der Kategorie «Agglomerationskern» werden dabei Zielorte in Agglomerationskerngemeinden (Kernstädte, Hauptkern oder Nebenkern) sowie in Kerngemeinden ausserhalb von Agglomerationen zugeordnet. Zur Kategorie «Agglomerationsgürtel» zählen Zielorte in Agglomerationsgürtelgemeinden sowie mehrfach orientierte Gemeinden. Die Kategorie «periurbaner Raum» umfasst schliesslich Zielorte in ländlichen Gemeinden ohne städtischen Charakter.

Tab. 18 Zwölf Kategorien des alltäglichen Freizeitverkehrs

Freizeitaktivität	Zielort
Besuche bei Verwandten oder Bekannten	Agglokern
	Agglogürtel
	Periurban
Gastronomiebesuche	Agglokern
	Agglogürtel
	Periurban
Besuche von Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen, Sportanlässen	Agglokern
	Agglogürtel
	Periurban
Nicht sportliche Aussenaktivität (z.B. Spazieren)	Agglokern
	Agglogürtel
	Periurban

Quelle: Darstellung Interface/Swiss Economics/ISOE.

Dem Fokus auf den Zielort kann entgegeng gehalten werden, dass für einen räumlichen Bezug auch der Startort zu berücksichtigen wäre. Würde man auch den Startort anhand der drei Ausprägungen «Agglomerationskern», «Agglomerationsgürtel» und «periurbaner Raum» operationalisieren, würde sich die Anzahl Kategorien von zwölf auf 36 erhöhen (Multiplikation mit 3). Um dieser Problematik zumindest im Ansatz gerecht zu werden, wird im nachfolgenden Kapitel einleitend für jede der zwölf Kategorien aufgeführt, wie sich die Wegdistanzen innerhalb dieser Kategorien auf die Startorte in einem Agglomerationszentrum, einem Agglomerationsgürtel oder einer periurbanen Region aufteilen.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass mit der vorliegend gewählten Kategorisierung auf den alltäglichen Freizeitverkehr fokussiert wird. Beim nicht alltäglichen Freizeitverkehr hat sich die Unterscheidung zwischen Reisen mit und ohne Übernachtung etabliert, welche je nach Untersuchungsinteresse ergänzt respektive kombiniert werden kann mit Faktoren wie z.B. Verkehrsmittel oder Zielort im In- oder Ausland.

Insgesamt ergeben sich durch die Kombination dieser beiden Variablen mit vier (Freizeitaktivität) respektive drei Ausprägungen (Zielort) in der Summe zwölf Kategorien. Dies erscheint als eine handhabbare Zahl, um den Freizeitverkehr zu kategorisieren und in einem nächsten Schritt zu quantifizieren.

6.2 Quantifizierung der Freizeitverkehrskategorien

In diesem Abschnitt werden die in Abschnitt 6.1 identifizierten zwölf Kategorien entlang der folgenden Kennwerte quantifiziert.

- Distanz
- Modalsplit
- Zeitbedarf
- Verteilung auf Stosszeiten und Randzeiten
- Energieverbrauch und CO₂-Ausstoss

Nachfolgend wird auf jeden dieser aufgeführten Kennwerte im Einzelnen eingegangen. Zu beachten gilt, dass sich die nachfolgenden Berechnungen ausschliesslich auf Inlandetappen beziehen.

6.2.1 Distanz

Gemäss MZMV 2015 machen die Distanzen im Freizeitverkehr bezogen auf die alltägliche Mobilität im Inland 44 Prozent aus. Die vier ausgewählten Freizeit Zwecke sind in der Summe für rund 70 Prozent des Freizeitverkehrs verantwortlich (d.h. 31% der Distanzen aller Verkehrszwecke im alltäglichen Verkehr). Abb. 31 führt für die zwölf Kategorien die prozentualen Anteile an den in der Schweiz zurückgelegten Distanzen in der Freizeit auf. Zusätzlich zum prozentualen Anteil pro Kategorie wird die Kategorie nach dem Startort aufgeschlüsselt, um aufzuzeigen, welcher Start-Zielort-Beziehung pro Kategorie welche Bedeutung zukommt.

Es zeigt sich bei allen vier Freizeitaktivitäten, dass Distanzen von Fahrten mit dem Zielort in einem Agglomerationskern mit Abstand den grössten Anteil ausmachen. Wie die nachfolgende Tab. 19 später aufzeigen wird, ist dies auf die Anzahl Wege und nicht auf eine hohe Durchschnittsdistanz pro Weg zurückzuführen (infolgedessen kann man die Distanzen in Abb. 31 auch auf Wege zurückführen). Im Gegenteil: Die Auswertungen zeigen über alle vier Freizeitaktivitäten hinweg, dass die Distanzen am längsten sind, wenn der Zielort im periurbanen Raum liegt.

Des Weiteren zeigt sich bei allen vier Zwecken, dass die Mehrheit der Wege in einem Agglomerationskern starten. Dies trifft mit Ausnahme der nicht sportlichen Aussenaktivitäten auf alle betrachteten Freizeit Zwecke zu. Bei den nicht sportlichen Aussenaktivitäten fällt der hohe Anteil Wege innerhalb einer Raumkategorie auf (d.h. z.B. mit Start und Ziel in einem Agglomerationskern). Auch bei den restlichen Zwecken nehmen Wege mit Start- und Zielort in einem Agglomerationskern den grössten Anteil ein. Das können zwar sowohl Wege mit Start- und Zielort in der gleichen Stadt (z.B. Start und Ziel in Zürich) als auch in unterschiedlichen Städten sein (z.B. Start in Zürich und Ziel in Bern). Ersterem dürfte jedoch die grössere Bedeutung zukommen als Zweiterem. Schliesslich zeigt sich, dass den Wegen mit Startort in einem Agglomerationsgürtel oder einer periurbanen Region und Zielort in einem Agglomerationskern bezogen auf die Distanz ebenfalls eine nicht zu vernachlässigende Bedeutung zukommt.

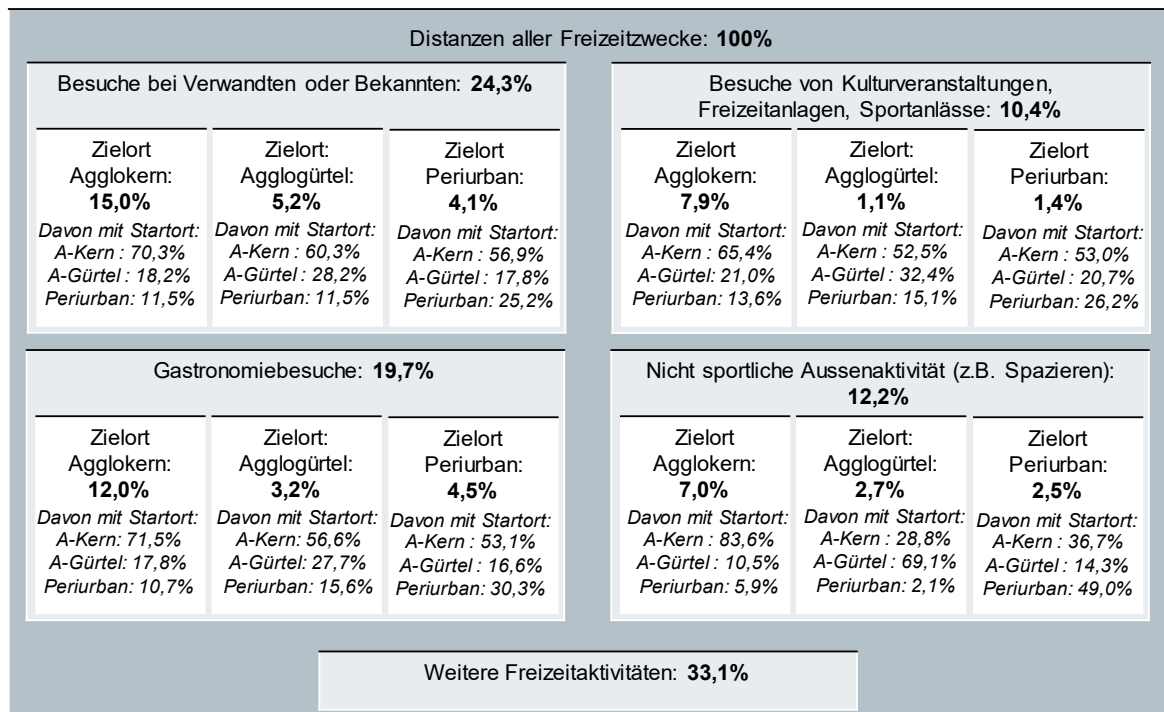


Abb. 31 Prozentuale Anteile der Verkehrszwecke an der Summe aller zurückgelegten Distanzen

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten des MZMV 2015.

Hinweis: Die Rundungen auf eine Dezimalstelle können zu Unterschieden bei den Summen führen.

Wie lassen sich diese Zahlen im Vergleich mit anderen räumlichen Kennzahlen in der Schweiz vergleichen? Im Jahr 2018 wohnten 63 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner in einer Gemeinde in einem Agglomerationskern; 22 Prozent wohnten in einem Agglomerationsgürtel und 15 Prozent im periurbanen Raum. Vergleicht man diese Zahlen mit den Prozentwerten für die zwölf Kategorien wie in Abb. 31 dargestellt, zeigt sich Folgendes:

- Die Anteilswerte bei den Zielorten betreffend Besuche von Verwandten und von Gastronomiebetrieben sowie bei den Zielorten nicht sportlicher Aussenaktivitäten entsprechen relativ gut den Bevölkerungsanteilen für die drei Raumtypen. Das bedeutet nicht, dass keine Wege zwischen den Raumtypen zurückgelegt werden (was die Zahlen in Abb. 31 auch belegen). Es gibt jedoch keine einseitigen Bewegungen vom einen Raumtyp in den anderen.
- Der Besuch von Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen oder Sportanlässen ist stark auf den urbanen Raum fokussiert. Das heisst, nicht nur im Agglomerationskern wohnhafte Personen, sondern auch Personen im Agglomerationsgürtel oder im periurbanen Raum suchen bezüglich dieses Zwecks oft Ziele in urbanen Zentren auf.

In Tab. 19 sind die auf die Distanz bezogenen prozentualen Anteile für die zwölf Kategorien aufgeführt, ergänzt mit der durchschnittlichen Distanz pro Hinweg. Es zeigt sich, dass Besuche von Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen und Sportanlässen mit den im Durchschnitt längsten Distanzen einhergehen, insbesondere wenn die Zielorte im periurbanen Raum liegen. Ebenfalls vergleichsweise lange Distanzen gehen mit den Besuchen von Verwandten oder Bekannten einher; auch hier, insbesondere wenn die Zielorte im periurbanen Raum liegen oder aber wenn die verwandte oder bekannte Person in der Agglomeration wohnt.

Tab. 19 Prozentuale Anteile der zwölf Kategorien anhand Anzahl Wege und Distanz

	Zielort	%-Anteil bezogen auf Anzahl Wege	Ø Distanz in km (nur Hinweg)
Besuche bei Verwandten oder Bekannten (Ø Distanz: 13,6 km)	Agglokern	17,5%	12,9
	Agglogürtel	5,5%	14,4
	Periurban	4,1%	15,6
Gastronomiebesuche (Ø Distanz: 9,6 km)	Agglokern	23,3%	7,8
	Agglogürtel	3,5%	12,7
	Periurban	3,9%	17,8
Besuche von Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen, Sportanlässen (Ø Distanz: 16,5 km)	Agglokern	7,4%	16,6
	Agglogürtel	1,3%	13,1
	Periurban	1,3%	19,0
Nicht sportliche Aussenaktivität (z.B. Spazieren) (Ø Distanz: 5,3 km)	Agglokern	19,3%	4,9
	Agglogürtel	7,6%	5,0
	Periurban	5,3%	7,4

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten des MZMV 2015; n = 191'964 Wege.

6.2.2 Modalsplit

Abb. 32 zeigt den trimodalen Modalsplit für die zwölf Kategorien, sortiert nach der Summe des prozentualen Anteils des MIV. Die Zuordnung der Verkehrsmittel zu den drei Modi orientiert sich an den Definitionen gemäss MZMV, das heisst:

- *MIV*: Mofa/Motorfahrrad, Kleinmotorrad (ab 16. Jahren), Motorrad als Fahrer/-in, Motorrad als Mitfahrer/-in, Auto als Fahrer/-in, Auto als Mitfahrer/-in
- *ÖV*: Bahn/Zug, Postauto, Bus/Schulbus, Tram/Metro

- LV: Zu Fuss, Velo, E-Bike (mit oder ohne Kontrollschild)
- *Übrige Verkehrsmittel ohne Zuordnung (vernachlässigbar):* Taxi, Reisedar, Lastwagen, Schiff/Boot, Flugzeug/Luftfahrzeug, Zahnradbahn/Standseilbahn/Seilbahn/Sessellift/Skilift, fahrzeugähnliche Geräte (FäG)

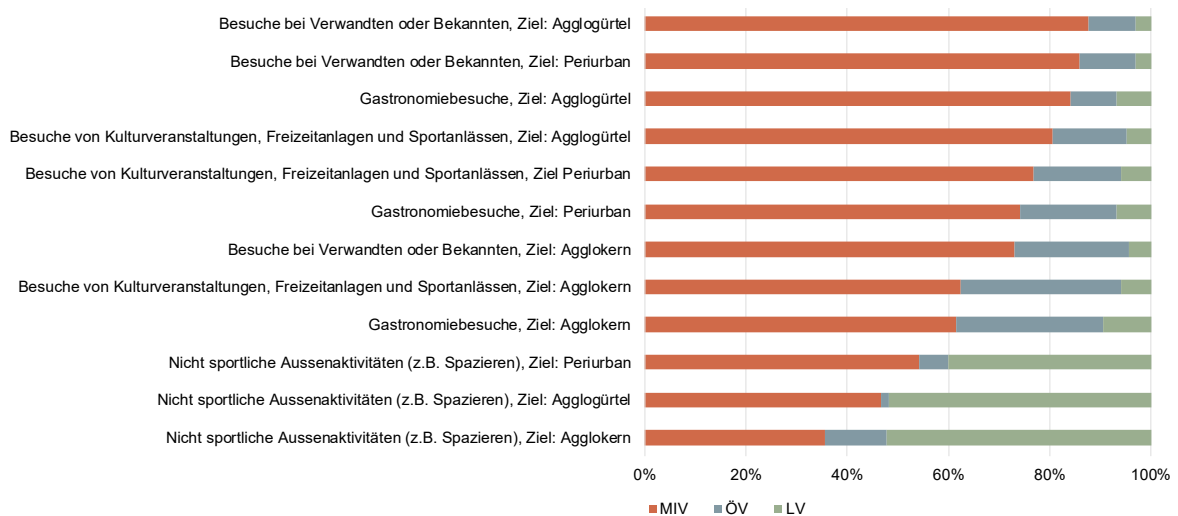


Abb. 32 Trimodaler Modalsplit nach Freizeitaktivität und Zielort

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten des MZMV 2015.

Es zeigt sich, dass insbesondere Besuche von Verwandten oder Bekannten im Agglomerationsgürtel oder im periurbanen Raum mit einer hohen Nutzung der Verkehrsmittel des MIV einhergehen. Der ÖV wird am ehesten genutzt für Freizeitaktivitäten mit Zielort in einem Agglomerationskern, wobei bei allen Kategorien der MIV einen höheren Anteil ausmacht als der ÖV. Am ehesten zu Fuss gegangen oder das Velo benutzt wird bei nicht sportlichen Aussenaktivitäten, unabhängig davon wo sich der Zielort befindet.

Insgesamt kann somit festgehalten werden, dass mit Ausnahme der nicht sportlichen Aussenaktivitäten dem MIV insbesondere bei Freizeitaktivitäten mit Zielort ausserhalb der urbanen Zentren eine grosse Bedeutung zukommt. Besonders frappant ist diese Bedeutung in Kombination mit Besuchen bei Verwandten oder Bekannten.

6.2.3 Unterwegszeit

Abb. 33 zeigt die durchschnittliche Unterwegszeit für die zwölf Kategorien auf. Am längsten unterwegs sind die Menschen für nicht sportliche Aussenaktivitäten, unabhängig vom Zielort. Am wenigsten lang ist die Unterwegszeit beim Besuch von Verwandten oder Bekannten, insbesondere wenn der Zielort im periurbanen Raum oder in einer Agglomerationsgemeinde liegt.

Generell zeigt sich kein einheitliches Bild bei der Unterwegszeit, wenn man die Kategorien in die drei Gruppen mit Zielort in einem Agglomerationskern, einem Agglomerationsgürtel und im periurbanen Raum unterteilt. Es ist viel eher der Zweck, der wie oben aufgeführt einen Einfluss darauf hat, wie lange eine Person unterwegs ist.

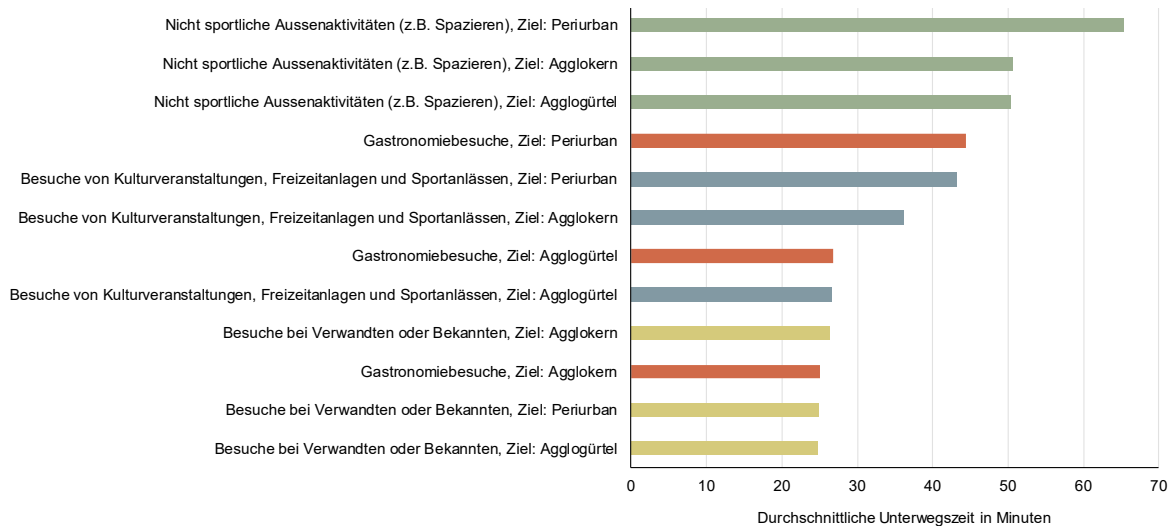


Abb. 33 Unterwegszeit nach Freizeitaktivität und Zielort
 Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten des MZMV 2015.
 Hinweis: Fahrten mit einer Dauer von mehr als sechs Stunden wurden als Ausreisser ausgeschlossen.

6.2.4 Verteilung auf Hauptverkehrs- und Randzeiten

Abb. 34 zeigt für jede der zwölf Kategorien, wie hoch der prozentuale Anteil jener Wege ist, die ganz oder teilweise während der Stosszeiten stattfinden. Als Hauptverkehrszeit wird die Zeit von 7.00 Uhr bis 8.30 Uhr morgens und 17.00 Uhr bis 18.00 Uhr abends definiert.

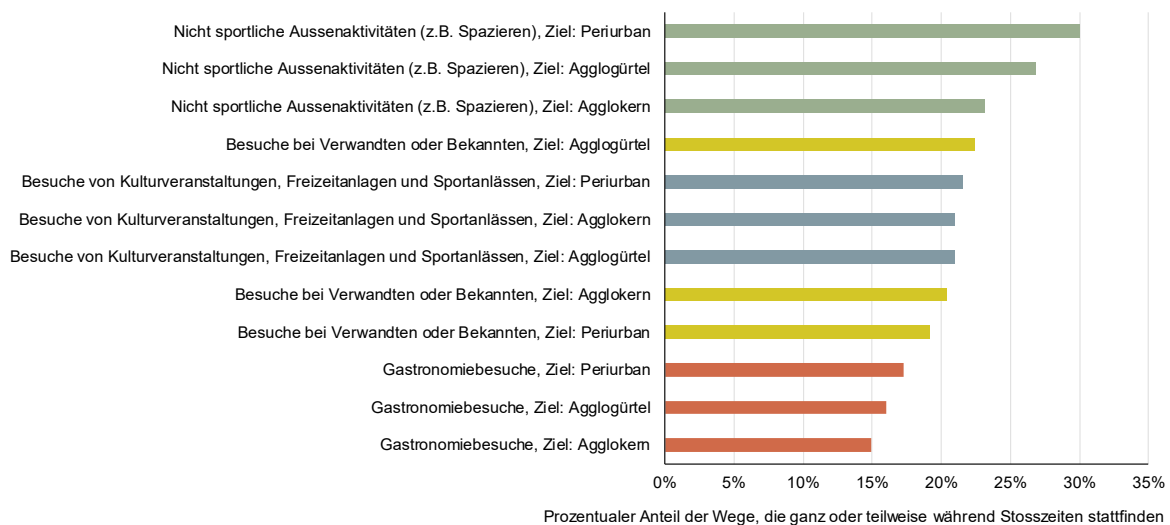


Abb. 34 Verteilung der Wege auf Hauptverkehrs- und Randzeiten nach Freizeitaktivität und Zielort
 Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten des MZMV 2015.
 Hinweis: Als Hauptverkehrszeit wird die Zeit von 7.00 Uhr bis 8.30 Uhr morgens und 17.00 Uhr bis 18.00 Uhr abends definiert.

Die vier betrachteten Zwecke unterscheiden sich unabhängig vom Zielort relativ klar, was den Anteil Wege während der Hauptverkehrszeit betrifft. Am häufigsten finden Verkehrsvorgänge im Zusammenhang mit nicht sportlichen Aussenaktivitäten während der Hauptverkehrszeit statt. Rund jeder vierte Weg wird ganz oder teilweise während der Hauptverkehrszeit zurückgelegt, Wege mit Zielort im periurbanen Raum etwas häufiger (30%) als Wege mit Zielort im Agglomerationsgürtel (27%) oder in einem Agglomerationskern (23%).

Demgegenüber stehen Gastronomiebesuche, die vergleichsweise selten mit Verkehrsvorgängen zusammenhängen, die während der Stosszeiten stattfinden. Nur bei rund 15 bis 17 Prozent ist dies der Fall. Von den Wegen im Zusammenhang mit Besuchen von Verwandten oder Bekannten sowie von Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen oder Sportanlässen entfallen, je nach Zielort, zwischen 19 und 22 Prozent auf die Hauptverkehrszeit.

Generell zeigt sich mit Blick auf die Zielorte kein systematischer Zusammenhang mit der prozentualen Aufteilung auf Hauptverkehrs- und Randzeiten. Für die Frage, ob ein Weg in der Hauptverkehrs- oder zu einer Randzeit unternommen wird, ist demnach in erster Linie der Freizeit Zweck am Zielort und weniger der räumliche Bezug des Zielorts relevant.

6.2.5 Energieverbrauch und CO₂-Ausstoss

Für die Berechnung des durchschnittlichen Energieverbrauchs und CO₂-Ausstosses pro Weg (Hinfahrt), werden die in Tab. 20 aufgeführten Inputdaten verwendet, die den durchschnittlichen Energieverbrauch in Megajoule (MJ) respektive CO₂-Ausstoss in Gramm pro Personenkilometer für den MIV, den ÖV und den LV (jeweils gewichtet nach Fahrleistung der einzelnen Verkehrsmittel innerhalb der Kategorien) angeben. Die Betrachtung ist «Tank-to-Wheel», das heisst, es wird der Energieverbrauch von der Tanksäule/vom Lade-punkt bis zum Rad betrachtet.

Tab. 20 Inputdaten für die Berechnung des Energieverbrauchs und des CO₂-Ausstosses

	MIV	ÖV	LV
Energieverbrauch in MJ pro Personenkilometer (Tank-to-Wheel)	1,573	0,450	0,001
CO ₂ -Ausstoss in Gramm pro Personenkilometer (Tank-to-Wheel)	118,115	12,740	0,000

Quelle: www.mobitool.ch.

Hinweis: Für den MIV und den LV wurden Verbrauchswerte für das Auto und das Motorrad respektive für zu Fuss, das Velo und das E-Bike anteilmässig gemäss den Statistiken des MZMV 2015 verwendet.

Die Ergebnisse für den Energieverbrauch sind in Abb. 35, die Ergebnisse für den CO₂-Ausstoss in Abb. 36 abgebildet, jeweils in absteigender Reihenfolge.

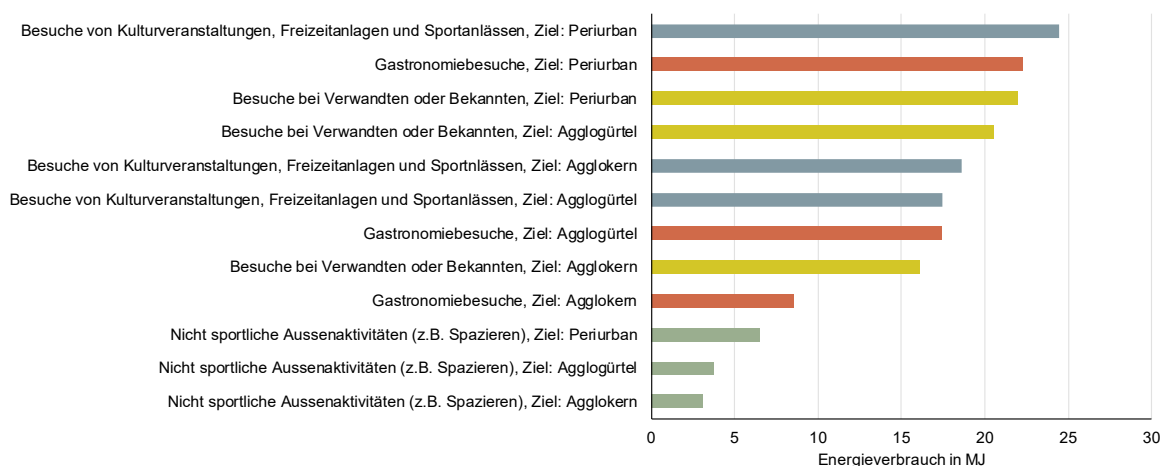


Abb. 35 Energieverbrauch pro durchschnittlicher Weg (Hinfahrt) nach Freizeitaktivität und Zielort

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten des MZMV 2015 und www.mobitool.ch.

Abb. 35 zeigt, dass von den betrachteten Freizeit Zwecken mit Ausnahme der nicht sportlichen Aussenaktivitäten fast alle Kategorien einen durchschnittlichen Energieverbrauch von mehr als 15 Megajoule pro Hinweg aufweisen. Einzig Gastronomiebesuche mit Zielort in einem Agglomerationskern gehen mit weniger Energieverbrauch (rund 8 MJ pro Hinweg) einher. Der Energieverbrauch ist insbesondere dann hoch, wenn der Zielort im periurbanen

Raum liegt. Etwas weniger Energie wird verbraucht, wenn der Zielort in einem Agglomerationsgürtel liegt und am tiefsten ist der Energieverbrauch mit Zielort in einem Agglomerationskern. Den höchsten Energieverbrauch mit Zielort in einem Agglomerationskern weisen Verkehrsvorgänge aufgrund des Besuchs einer Kulturveranstaltung, einer Freizeitanlage oder eines Sportanlasses auf.

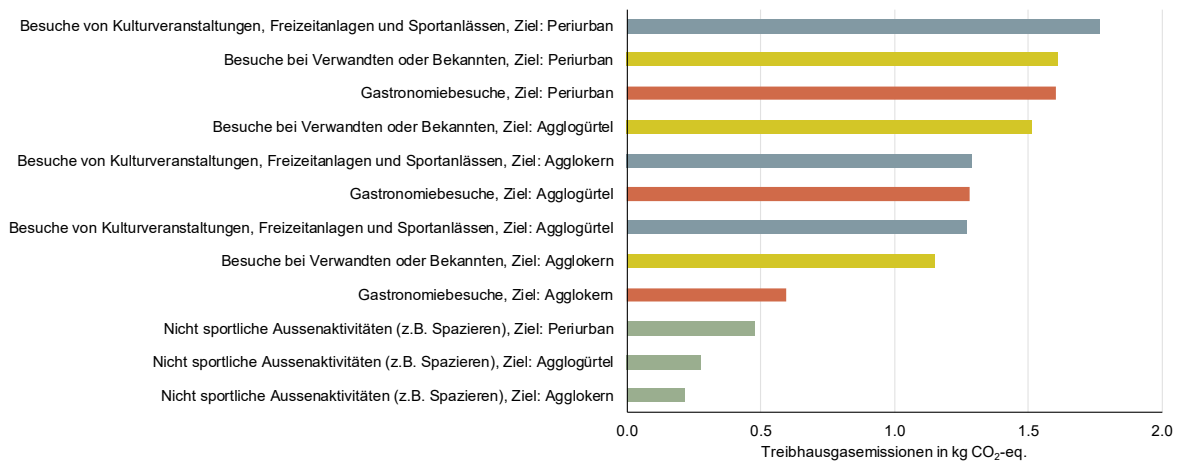


Abb. 36 Treibhausgasemissionen pro durchschnittlicher Weg (Hinfahrt) nach Freizeitaktivität und Zielort

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten des MZMV 2015 und www.mobitool.ch.

Der Blick auf Abb. 36 zeigt, dass die Ergebnisse für den CO₂-Ausstoss relativ betrachtet praktisch deckungsgleich sind mit den Ergebnissen für den Energieverbrauch. Auch hier sind es in erster Linie die Freizeitaktivitäten mit Zielort im periurbanen Raum, die mit einem hohen CO₂-Ausstoss einhergehen.

6.3 Fazit

In diesem Kapitel wurden die Wege im Zusammenhang mit den häufigsten und im Hinblick auf Verkehrsvorgänge den relevantesten Freizeitzielen danach unterteilt, ob der Zielort sich in einem Agglomerationskern, in einem Agglomerationsgürtel oder im periurbanen Raum befindet. Entstanden sind zwölf Kategorien des alltäglichen Freizeitverkehrs, die hinsichtlich verschiedener Kennwerte verglichen wurden. Tab. 21 fasst die Ergebnisse für alle zwölf Kategorien zusammen. Mit dem Anteil Wege während der Stosszeiten, dem Energie- und dem CO₂-Verbrauch sind drei Kennwerte aufgeführt, anhand derer sich die mit den Kategorien einhergehende Belastung der Verkehrsinfrastruktur (Anteil Wege während der Stosszeiten) und der Umwelt (Energie- und CO₂-Verbrauch) ableiten lassen. In der letzten Spalte ist pro Kategorie der Mittelwert der jeweiligen z-Werte für die drei Kennwerte aufgeführt. Mithilfe der Transformation in z-Werte können die unterschiedlichen Kennwerte miteinander verglichen werden (keine Abhängigkeit der Dimension eines Werts). Je höher der z-Wert, desto stärker belastet der Freizeitverkehr der jeweiligen Kategorie Verkehrsinfrastruktur und Umwelt. Positive Werte weisen auf eine überdurchschnittliche, negative Werte auf eine unterdurchschnittliche Belastung hin.¹²

¹² Der z-Wert für einen Wert x der Wertreihe X wird wie folgt berechnet:

$$z = \frac{x - \text{Mittelwert}(X)}{\text{Standardabweichung}(X)}$$

Tab. 21 Vergleich der zwölf Kategorien des alltäglichen Freizeitverkehrs hinsichtlich ihrer Belastung der Infrastruktur und der Umwelt

Freizeitaktivität	Zielort	Distanz	Modalsplit: Anteil MIV	Unterwegs- zeit	Anteil Stosszei- ten	Energiever- brauch und CO ₂ -Aus- stoss	z-Wert
Besuche bei Verwandten oder Bekannten	Agglokern	Mittel (8–15 km)	Mittel (60–80%)	Kurz (< 30 min.)	Mittel (20–25%)	Mittel	0.03
	Agglogürtel	Mittel (8–15 km)	Hoch (> 80%)	Kurz (< 30 min.)	Mittel (20–25%)	Hoch	0.63
	Periurban	Lang (> 15 km)	Hoch (> 80%)	Kurz (< 30 min.)	Tief (< 20%)	Hoch	0.49
Gastronomiebesuche	Agglokern	Kurz (< 8 km)	Mittel (60–80%)	Kurz (< 30 min.)	Tief (< 20%)	Niedrig	-1.12
	Agglogürtel	Mittel (8–15 km)	Hoch (> 80%)	Kurz (< 30 min.)	Tief (< 20%)	Mittel	-0.19
	Periurban	Lang (> 15 km)	Mittel (60–80%)	Mittel (30–50 min.)	Tief (< 20%)	Hoch	0.35
Besuche von Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen, Sportanlässen	Agglokern	Lang (> 15 km)	Mittel (50–80%)	Mittel (30–50 min.)	Mittel (20–25%)	Mittel	0.21
	Agglogürtel	Mittel (8–15 km)	Hoch (> 80%)	Kurz (< 30 min.)	Mittel (20–25%)	Mittel	0.28
	Periurban	Lang (> 15 km)	Mittel (60–80%)	Mittel (30–50 min.)	Mittel (20–25%)	Hoch	0.90
Nicht sportliche Aussenaktivität (z.B. Spazieren)	Agglokern	Kurz (< 8 km)	Tief (< 60%)	Lang (> 50 min.)	Mittel (20–25%)	Niedrig	-0.94
	Agglogürtel	Kurz (< 8 km)	Tief (< 60%)	Lang (> 50 min.)	Hoch (> 25%)	Niedrig	-0.57
	Periurban	Kurz (< 8 km)	Tief (< 60%)	Lang (> 50 min.)	Hoch (> 25%)	Niedrig	-0.06

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten des MZMV 2015 und www.mobitool.ch.

Hinweis: Für die Berechnung der z-Werte wurden die absoluten Werte aus den Abschnitten 6.2.4 und 6.2.5 verwendet.

Der Blick auf die z-Werte in Tab. 21 zeigen, dass der Besuch von Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen und Sportanlässen im periurbanen Raum mit der höchsten Belastung von Verkehrsinfrastruktur und Umwelt einhergehen. Fast ein Viertel aller Wege im Zusammenhang mit dieser Freizeitaktivität entfallen auf Stosszeiten und aufgrund der vergleichsweise langen Distanzen mit einem nennenswerten MIV-Anteil von gut 75 Prozent ist auch der Energieverbrauch und der CO₂-Ausstoss pro Weg im Durchschnitt hoch. Weitere Kategorien mit einer hohen Belastung sind Besuche bei Verwandten oder Bekannten mit Zielort in einem Agglomerationsgürtel sowie mit Zielort im periurbanen Raum (beide Kategorien insbesondere aufgrund eines hohen Energie- und CO₂-Verbrauchs).

Die geringste Belastung von Verkehrsinfrastruktur und Umwelt geht mit den Besuchen von Gastronomiebetrieben in einem Agglomerationskern einher. Verkehrsvorgänge in Zusammenhang mit dieser Kategorie entfallen zu einem grossen Anteil (rund 85%) auf Randzeiten und der Energieverbrauch und CO₂-Ausstoss ist aufgrund der geringen Distanzen (weniger als 8 km im Durchschnitt) und des vergleichsweise geringen MIV-Anteils (knapp 60%) deutlich kleiner als bei den meisten anderen Kategorien. Auch Gastronomiebesuche mit Zielort in einem Agglomerationsgürtel haben eine im Vergleich zu allen anderen Kategorien unterdurchschnittliche Belastung zur Folge. Aufgrund der etwas längeren Distanzen und des höheren MIV-Anteils ist der z-Wert für diese Kategorie jedoch deutlich höher als bei Gastronomiebesuchen im Agglomerationskern. Weitere Kategorien, die durch eine geringe Belastung auffallen, sind die drei Kategorien der nicht sportlichen Aussenaktivitäten. Vor allem wenn der Zielort in einem Agglomerationskern oder in einem Agglomerationsgürtel liegt, ist die Belastung sowohl von Verkehrsinfrastruktur als auch der Umwelt vergleichsweise gering.

Betrachtet man die z-Werte unabhängig vom Freizeitweck, zeigt sich, dass in der Tendenz Freizeitaktivitäten mit Zielort im periurbanen Raum mit einer höheren Belastung einhergehen als Freizeitaktivitäten mit Zielort in einem Agglomerationskern oder einem Agglomerationsgürtel. Dies erscheint mitunter der Tatsache geschuldet, dass die grosse Mehrheit in der Schweiz entweder in einem Agglomerationskern oder einem Agglomerationsgürtel wohnt. Es wird aber auch deutlich, dass im Freizeitverkehr zum Teil längere Distanzen unternommen werden. So zeigt sich etwa bei der Kategorie «Besuche von Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen, Sportanlässen im periurbanen Raum», dass die Mehrheit der Wege in einem Agglomerationskern oder im Agglomerationsgürtel startete.

7 Fazit zu den empirischen Ergebnissen

In den Kapiteln 2 bis 6 wurde der Freizeitverkehr aus verschiedenen Blickwinkeln und mit unterschiedlichen methodischen Herangehensweisen beleuchtet. In diesem Kapitel sollen die Ergebnisse nun synthetisiert werden, um ein Gesamtbild über die Treiber des Freizeitverkehrs zu erhalten. Zur Strukturierung dient dabei das Erklärungsmodell, das in Abschnitt 1.5 eingeführt wurde. Das Erklärungsmodell gruppiert die individuellen Faktoren sowie die Kontextfaktoren in drei respektive vier Untergruppen und trägt dem komplexen Zusammenspiel zwischen individuellen Faktoren (Ressourcen, Bedürfnisse, Motive usw.) und Kontextfaktoren Rechnung. Nachfolgend wird entlang dieser Gruppierung eine Übersicht über die empirischen Ergebnisse der vorliegenden Studie gewährt, bevor am Schluss ein Gesamtbild der identifizierten Einflussfaktoren präsentiert und interpretiert wird.

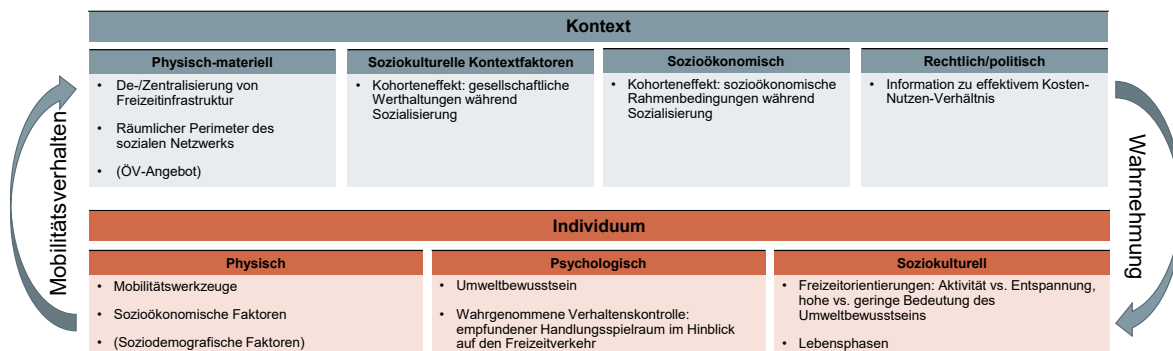


Abb. 37 Übersicht über die empirischen Ergebnisse der Kapitel 3 bis 6
Hinweis: Faktoren in Klammern mit vergleichsweise geringerer Bedeutung

7.1 Das Freizeitverkehrsverhalten im Lichte individueller Faktoren

Will man das Handeln eines Menschen auf seine individuellen Attribute zurückführen, lassen sich physische (Abschnitt 7.1.1), psychologische (Abschnitt 7.1.2) und soziokulturelle Faktoren (Abschnitt 7.1.3) unterscheiden.

7.1.1 Physische, sozioökonomische und demografische Faktoren

Die empirischen Analysen zeigen auf, dass das individuelle Mobilitätsverhalten in der Freizeit von verschiedenen physischen Faktoren beeinflusst wird.

Ein erster wichtiger Treiber ist die individuelle Ausstattung mit *Mobilitätswerkzeugen*. Wie zu erwarten war, zeigt sich, dass der Besitz eines Autos mit einer höheren Autonutzung und der Besitz eines ÖV-Abonnements sowie einer Mobility-Mitgliedschaft mit einer höheren ÖV-Nutzung einhergehen. Beim Besitz eines Autos respektive eines ÖV-Abonnements ist auch ein gewisser Verdrängungseffekt bezüglich des Fuss- und Veloverkehrs festzustellen. Schliesslich zeigt sich auch, dass Mobilitätswerkzeuge einen über die alltägliche Mobilität hinausgehenden Effekt haben, indem sie auch die Reiseaktivität beeinflussen. Das Auto oder das ÖV-Abonnement, dem im alltäglichen Kontext eine grosse Bedeutung zukommt, steht auch für Tages- oder Urlaubsreisen im nicht alltäglichen Kontext zur Verfügung, während für Personen in Haushalten mit geringer Ausstattung an Mobilitätswerkzeugen der Zugang zu derartigen Reisen erschwert ist. Es fällt zwar auf, dass der Autobesitz negativ mit Tagesreisen zusammenhängt. Der klar positive Zusammenhang mit Reisen mit Übernachtung lässt aber die Vermutung zu, dass das Auto Reiseaktivitäten in die Ferne fördert, oft auch mit Übernachtung.

Nebst den Mobilitätswerkzeugen sind *sozioökonomische Faktoren* weitere individuelle, Treiber des Freizeitverkehrs. Ein höheres Einkommen und ein höheres Bildungsniveau gehen mit längeren Distanzen in der Freizeit (vgl. Abschnitt 2.1) sowie mit einer stärkeren

Reiseaktivität (konkret mehr Reisen mit Übernachtung, vgl. Abschnitt 4.2.3) in der nicht alltäglichen Freizeit einher. Gerade der spezifische Blick auf den Flugverkehr zeigt, dass auch in der Schweiz ökonomische Restriktionen bei der Wahl von Freizeitaktivitäten vorzuliegen scheinen und Flugreisen erst ab einem gewissen Einkommensniveau erschwinglich sind. Dies möglicherweise nicht aufgrund der bekanntlich oft sehr niedrigen Ticketpreise, sondern wohl als Folge der gesamten Reisekosten (z.B. für Übernachtungen), die längere Urlaubsreisen für niedrigere Einkommen generell erschweren.

Keine eindeutigen Zusammenhänge lassen sich für die *demografischen Faktoren* erkennen: Bezogen auf das Alter zeigt sich, dass dieses keinen linearen Zusammenhang mit der alltäglichen Mobilität und auch nicht mit der nicht alltäglichen Freizeit aufweist. Viel eher scheint die Mobilität im Zusammenhang mit Lebensphasen zu stehen (vgl. dazu Abschnitt 7.1.3). Unterschiede zwischen Frauen und Männern wiederum können vereinzelt identifiziert werden: Frauen legen in der Freizeit etwas geringere Distanzen zurück (vgl. Abschnitt 2.1) und nutzen in der Tendenz stärker den ÖV (vgl. Abschnitt 4.1.3). Bei den Reiseaktivitäten wiederum sind die Effekte weniger eindeutig und lassen auf keine systematische Genderdifferenz schliessen. Schliesslich erweist sich auch die Wohnregion (differenziert nach Agglomerationskern, Agglomerationsgürtel und periurbaner Raum) nicht als entscheidender Faktor. Einzelne Effekte sind zwar vorzufinden (längere Distanzen im Inland bei der ländlichen Bevölkerung, vgl. Abschnitt 2.1; mehr Flugreisen bei der städtischen Bevölkerung, vgl. Abschnitt 4.2.3). Bei einer gesamtheitlichen Betrachtung aller Treiber des Freizeitverkehrs erweisen sich aber andere Faktoren als bedeutender.

7.1.2 Psychologische Faktoren

Die Erkenntnisse zu psychologischen Faktoren lassen sich wie folgt zusammenfassen.

Als Erstes kann festgehalten werden, dass dem *Umweltbewusstsein als soziale Norm* eine wichtige Bedeutung bei den Entscheidungen in Zusammenhang mit der Freizeitmobilität zukommt. In Kapitel 3 werden drei Typen von Freizeitmobilen identifiziert, wovon der Typ der Umwelt- und Nahraumorientierten in zweierlei Hinsicht aufgezeigt, wie sich das Umweltbewusstsein auf Entscheidungen in der Freizeit auswirkt. Erstens zeichnen sich Personen dieses Typs dadurch aus, dass sie Freizeitaktivitäten wählen, die mit einer geringen Umweltbelastung einhergehen. Zweitens ist es ihnen wichtig, mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein. Der Blick auf das Mobilitätsverhalten dieses Typs zeigt entsprechend auf, dass im Vergleich zu den anderen beiden Typen den Verkehrsmitteln des MIV sowie den Reisen mit Übernachtung (inkl. Flugreisen) eine weniger grosse Bedeutung zukommt.

Zweitens ist aus der psychologischen Literatur bekannt, dass nebst sozialen Normen auch die *wahrgenommene Verhaltenskontrolle*, mit anderen Worten der wahrgenommene Handlungsspielraum, einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten hat. Auch in der vorliegenden Studie zeigen sich Befunde, die in diese Richtung weisen. Die in Kapitel 2 ermittelten Alterseffekte zeigen, dass die ÖV-Distanzen ab einem hohen Alter (in der vorliegenden Analyse wurde die Kategorie «78+ Jahre» verwendet) deutlich abnehmen, was erstens mit den generell abnehmenden Distanzen im Alter, zweitens aber auch mit einem geringer werdenden Vertrauen in die persönliche Kompetenz zur Nutzung des ÖV zusammenhängen dürfte. In einem ähnlichen Zusammenhang kann die abnehmende Nutzung des ÖV ab einem Alter von zirka 30 Jahren sowie die gemäss Regressionsergebnissen in Kapitel 4 geringe ÖV-Nutzung bei Familien gesehen werden. Ausgehend von den theoretischen Überlegungen zur wahrgenommenen Verhaltenskontrolle lässt sich dies damit erklären, dass das Unterwegssein mit Kindern den individuell wahrgenommenen Handlungsspielraum einschränkt und den ÖV in vielen Fällen als nicht mehr opportun erscheinen lässt (z.B. Ferien mit viel Gepäck).

7.1.3 Soziokulturelle Faktoren

Bezogen auf die soziokulturellen Faktoren lassen sich insbesondere Ergebnisse der Cluster-Analyse in Kapitel 3 anführen, welche die Bedeutung von *Freizeitorientierungen* aufzei-

gen. Die Spass- und Erlebnisorientierten einerseits und die Entspannungsorientierten andererseits decken das Spektrum der Freizeitorientierungen ab. Während Ersterer ein grosses Bedürfnis nach Aktivitäten und nach Neuem haben, sehen Letztere ihre Bedürfnisse dann erfüllt, wenn sie die Freizeit zur Erholung nutzen können. Die Umwelt- und Nahraumorientierten lassen sich zwischen diesen beiden Typen positionieren. Sie weisen wie die Spass- und Erlebnisorientierten ebenfalls den Wunsch nach Aktivitäten auf, können diese Bedürfnisse jedoch auch in der näheren Umgebung im Alltag befriedigen. Die Freizeitorientierungen sind nach dieser Lesart nicht als unmittelbare Folge der persönlichen Wohnsituation vor Ort zu sehen, wie dies die in der Literatur oft zitierte Fluchthypothese (Munafò 2016) postuliert. So weisen die Entspannungsorientierten im Vergleich zu den anderen beiden Typen zwar die geringste Zufriedenheit mit dem Wohnort auf, gehen aber auch am wenigsten auf Reisen. Die Freizeitorientierung scheint demnach ein eigenständiger Faktor zu sein, der die Wünsche und Bedürfnisse im Hinblick auf die Gestaltung der Freizeit und damit auch das Mobilitätsverhalten in der Freizeit beeinflusst. Dies steht auch im Einklang mit den weiteren Ergebnissen in Kapitel 3, die aufzeigen, dass die drei Typen von Freizeitmobilen quer durch alle Bevölkerungsschichten vorzufinden sind und sich keine klaren soziodemografischen oder sozioökonomischen Muster erkennen lassen.

Zusätzlich zu den Freizeitorientierungen erweisen sich *Lebensphasen* als zweiten soziokulturellen Erklärungsansatz für den Freizeitverkehr. Aus den Regressionsanalysen in Kapitel 4 lässt sich erstens entnehmen, dass Personen in einer Partnerschaft häufiger Reisen unternehmen. Zweitens nimmt diese Reiseaktivität ab, sobald Kinder dazukommen. Das APC-Modell in Kapitel 2 zeigt, dass diese Effekte auch auf die alltägliche Mobilität übertragbar sind, wenn man die Distanzen betrachtet: Ab dem Alter von 18 Jahren nehmen die Distanzen deutlich zu, bevor sie im Alter von zirka 30 bis 40 Jahren wieder abnehmen. Freizeitmobilität, sowohl im alltäglichen als auch im nicht alltäglichen Kontext, folgt im Laufe des Lebens demzufolge gewissen Zyklen. Die ersten rund zehn bis 15 Jahre des Erwachsenenlebens sind geprägt durch viel Freizeitmobilität. Mit dem Übertritt in den nächsten Lebensabschnitt, der oft durch die Gründung einer Familie gekennzeichnet ist, werden die Prioritäten verlagert und mobilitätsintensive Freizeitaktivitäten nehmen ab, bevor die familiären «Einschränkungen» ab einem Alter von zirka 40 bis 45 Jahren wieder abnehmen und wieder verstärkt dem Reisen oder mobilitätsintensiveren Freizeitaktivitäten im Alltag nachgegangen werden kann. Das hohe Mobilitätsniveau bleibt bestehen bis die Aktivitäten im hohen Alter aufgrund gesundheitlicher Umstände wieder zurückgehen.

7.2 Das Freizeitverkehrsverhalten im Lichte von Kontextfaktoren

Die Faktoren auf der Umweltebene lassen sich in physische (Abschnitt 7.2.1), soziokulturelle (Abschnitt 7.2.2), sozioökonomische (Abschnitt 7.2.3) und rechtliche respektive politische Faktoren (Abschnitt 7.2.4) unterteilen.

7.2.1 Physische Faktoren

Ein erstes wichtiges Merkmal der physischen Umwelt in Bezug auf den Freizeitverkehr ist die *De-/Zentralisierung von Freizeitinfrastruktur*. Die Ergebnisse in Kapitel 6 zeigen auf, dass peripherer gelegene Freizeitziele zu längeren Distanzen und in der Tendenz zu einem höheren MIV-Anteil führen. Vor dem Hintergrund der in den letzten Jahren weiter zugenommenen Urbanisierung in der Schweiz scheint dies plausibel: Je weniger die Freizeitinfrastruktur bei den grossen Ballungszentren liegt, desto längere Distanzen werden zurückgelegt und desto höher fällt die Belastung der Verkehrsinfrastruktur aus. Besuche von Freizeitangeboten wie Konzerte, Theater, Kino, Volksfeste, Sportanlässe usw. machen einen grossen Teil des Freizeitverkehrs aus.

Als zweites Merkmal kann auch das ÖV-Angebot als Element der physischen Umwelt betrachtet werden. Diesbezüglich zeigt sich in den Analysen jedoch kein eindeutiger Effekt. Gemäss den Ergebnissen in Kapitel 4 hängt die Anbindung des Wohnorts an das ÖV-Netz nicht mit der Nutzung des ÖV zusammen. In der Schweiz dürfte das ÖV-Angebot in den

meisten Regionen derart ausgebaut sein, dass der Faktor, zumindest, wenn man den Wohnort betrachtet, heute kaum mehr als Erklärungsansatz für das Freizeitverkehrsverhalten taugt. Zu bedenken gilt es jedoch, dass gewisse Freizeitziele eine schlechte Anbindung vorweisen (z.B. gewisse Bergorte), weshalb dem ÖV-Angebot zumindest in Zusammenhang mit dem Zielort im Freizeitverkehr eine Bedeutung zukommt.

7.2.2 Soziokulturelle Kontextfaktoren

Wie unsere sozialen Kontakte geografisch angesiedelt sind prägt unser Mobilitätsverhalten der Freizeit stark. Der *räumliche Perimeter des sozialen Netzwerks* variiert zwar von Person zu Person, die Mechanismen ähneln aber denen bei der Freizeitinfrastruktur. Je peripherer die sozialen Kontakte einer Person zerstreut sind, desto längere Distanzen werden zurückgelegt und desto häufiger werden Verkehrsmittel des MIV genutzt, um diese Kontakte zu pflegen.

Die mit dem APC-Modell in Kapitel 2 betrachteten Kohorteneffekte deuten darüber hinaus auf soziokulturelle Faktoren hin, welche die Sozialisierung eines Individuums in einer bestimmten Zeitperiode beschreiben. Bezogen auf soziokulturelle Faktoren lassen sich hier insbesondere die während einer bestimmten Epoche vorherrschenden *gesellschaftlichen Werthaltungen* hervorheben, die ein wichtiges Element in der Sozialisierung eines Menschen bilden. Die Analysen in Kapitel 2 deuten zumindest einige davon an: So gibt es Indizien, dass die nach der Umweltwende um 1970 (Haefeli 1998) stärker gewordene Orientierung zur nicht alltäglichen Freizeit (Reisen) oder historisch unterschiedliche Verständnisse zur Freizeit bis heute eine Auswirkung auf das Freizeitverkehrsverhalten der Personen haben. Auch wenn es sich hier um Interpretationen und nicht um handfeste Evidenz handelt, kann immerhin festgehalten werden, dass das Freizeitverkehrsverhalten von heute zu einem nicht unerheblichen Teil auf unterschiedliche gesellschaftliche Werthaltungen zurückzuführen ist, die Personen je nach Kohortenzugehörigkeit aus ihrer Zeit der Sozialisierung mitgenommen haben.

7.2.3 Sozioökonomische Faktoren

Nebst den soziokulturellen Elementen werden Menschen auch durch sozioökonomische Faktoren geprägt, die während ihrer Sozialisierung vorherrschend waren. Auch hier zeigt das APC-Modell in Kapitel 2 zumindest indikativ auf, welche Faktoren für das heutige Freizeitverkehrsverhalten eine Rolle spielen dürften. Personen, die vor dem Zweiten Weltkrieg geboren sind, wurden in einer Zeit sozialisiert, in der das Auto noch nicht zur Standardausstattung eines Haushalts gehört hat und das Bahnangebot noch sehr beschränkt war. Gleichzeitig war das Angebot an Freizeitaktivitäten deutlich kleiner. Entsprechend legt diese Gruppe von Personen heute geringere Distanzen in der Freizeit zurück und nutzt vergleichsweise wenig den ÖV. Personen, die später sozialisiert wurden, haben ihre Mobilitätsbiografie unter ganz anderen Umständen, konkret in einem Umfeld mit stärker ausgebautem Verkehrsangebot, gestartet.

Bei den Kohorten jüngeren Jahrgangs gibt es zumindest erste Anzeichen für eine Trendwende, die in Zusammenhang mit der zunehmenden Digitalisierung stehen dürfte. Mit der stärkeren Verbreitung von Computern ab 1995 und des Internets ab 2000 sowie der Einführung von Smartphones ab 2007 hat sich das Freizeitverhalten stark geändert, was sich heute in etwas geringeren Distanzen im alltäglichen Freizeitverkehr bei den jüngeren Jahrgängen auszudrücken scheint. Noch handelt es sich hier aber nur um erste Indizien, die – vor dem Hintergrund der zunehmenden Bedeutung des internationalen Reiseverkehrs bei diesen Jahrgängen – vorerst nur vorsichtig interpretiert und in Zukunft weiter vertieft werden müssen.

7.2.4 Rechtliche und politische Faktoren

Es ist unbestritten, dass das Freizeitverkehrsverhalten auch von rechtlichen und politischen Faktoren abhängt. Mittels Geboten und Verboten (z.B. Altersgrenzen beim Führerausweis, Fahrverboten usw.) kann von staatlicher Seite direkt Einfluss genommen werden

auf das Verkehrsverhalten in der Freizeit. Ebenfalls scheint unbestritten, dass ökonomische Anreize (Verteuerung respektive Vergünstigung von Alternativen) einen Effekt auf Freizeitaktivitäten und Verkehrsmittel haben, vorausgesetzt die Anreize sind genügend gross. Während Gebote und Verbote vom Staat bewusst eher zurückhaltend eingesetzt werden, da sie oft in einem gewissen Konflikt mit dem Grundsatz der individuellen Freiheit stehen, sind bei Anreizsystemen im Verkehr schon länger Entwicklungen in Richtung eines stärkeren Verursacherprinzips im Gange (Stichwort Mobility-Pricing), die aber politisch aufgrund fehlender Akzeptanz bisher einen eher schwierigen Stand hatten.

Im Rahmen der vorliegenden Forschungsarbeit wurde der Fokus darüber hinaus auf ein drittes Instrument zur Beeinflussung des Freizeitverkehrsverhaltens gelegt: Information. Mittels verhaltensökonomischer Experimente wurde geprüft, inwiefern mit angepasster Information Einfluss auf die Wahl von Alternativen in der Freizeit genommen werden kann, ohne dabei das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Alternativen materiell zu verändern. Diese dem Ansatz des «Nudging» ähnelnde Vorgehensweise hat dabei aufgezeigt, dass der Appell an moralische Werte wie etwa den Umweltschutz wenig Wirkung zeigt. Viel eher waren Informationen zielführend, die das Kosten-Nutzen-Verhältnis in einem anderen Licht erscheinen liessen (ohne es materiell zu verändern). Indem mit zusätzlichen Informationen die Zuverlässigkeit respektive die Unzuverlässigkeit oder die effektiven Zeitkosten einer Alternative transparent gemacht werden, kann ein (relativ geringer) Effekt erwartet werden. Die vorliegenden Ergebnisse dämpfen die Hoffnung jener, die in Information und Beratung (persuasive Instrumente) ein «Allerheilmittel» zur Lösung aktueller verkehrspolitischer Probleme sehen. Sie ermuntern aber gleichzeitig, da zumindest bei einer bestimmten Ausgestaltung der Informationen durchaus Effekte erzielt werden können.

7.3 Der Freizeitverkehr als Gesamtbild von individuellen Faktoren und Kontextfaktoren

Die in den Abschnitten 7.1 und 7.2 aufgeführten Faktoren lassen sich in Abb. 37 zu einem Gesamtbild der Treiber des Freizeitverkehrs zusammenfügen. Beim Blick auf die Abbildung kann Folgendes festgehalten werden.

Erstens bestätigt sich, dass Freizeitverkehr nicht eindimensional erklärt werden kann, sondern als ein Zusammenspiel verschiedener Gruppen von Faktoren auf Individual- und Umweltebene betrachtet werden muss. Zu einseitige Erklärungen, die entweder nur das handelnde Individuum oder aber nur die Umwelt eines Individuums betrachten, sind demnach klar nicht zielführend.

Zweitens bestätigen sich auf der Ebene der individuellen Faktoren bisherige Forschungsergebnisse, wonach die Sozioökonomie und der Besitz von Mobilitätswerkzeugen wichtige Treiber des Freizeitverkehrs sind. Mit dem sozioökonomischen Status einer Person steigen die in der Freizeit zurückgelegten Distanzen sowie die Reiseaktivitäten mit Übernachtung. Mobilitätswerkzeuge wiederum haben gemäss den empirischen Auswertungen nicht nur eine verkehrssteigernde Wirkung in der alltäglichen, sondern auch in der nicht alltäglichen Freizeit.

Drittens zeigen sich auf der individuellen Ebene weitere relevante Faktoren, die über Soziodemografie und Sozioökonomie hinausgehen. So zeigen die Unterschiede zwischen den Typen von Freizeitmobilen, dass Freizeitmobilität in hohem Masse von Lebensstilen und Freizeitorientierungen abhängt, die nicht mit soziodemografischen oder sozioökonomischen Faktoren korrelieren. Weiter zeigt sich, dass Freizeitmobilität gewissen Lebenszyklen zu folgen scheint: Der Eintritt ins Erwachsenenalter, die Gründung einer Familie sowie die mit dem hohen Alter einhergehenden gesundheitlichen Einschränkungen sind wichtige Wegmarken im Leben, die sich auf die individuelle Freizeitmobilität auswirken. Schliesslich legen die Kohortenanalysen einen massgeblichen Einfluss der Sozialisierung einer Person nahe.

Viertens zeigt der Blick auf die Faktoren auf der Umweltebene, dass durchaus Hebel bestehen, mit denen Einfluss auf den Freizeitverkehr genommen werden kann. So zeigen

etwa die zum Teil sehr grossen Unterschiede zwischen den verschiedenen Kategorien des Freizeitverkehrs in Kapitel 6, dass das Mobilitätsverhalten in der Freizeit stark durch die Verkehrs- und Raumplanung determiniert wird. Darüber hinaus verdeutlichen die zumindest teilweise vorgefundenen Effekte bei den verhaltensökonomischen Experimenten in Kapitel 5, dass stärker auf Information und Persuasion ausgerichtete Instrumente durchaus eine Ergänzung zu herkömmlichen politischen Instrumenten wie Gebote, Verbote und Anreizsysteme sein können.

Die in Abb. 37 aufgeführten Treiber des Freizeitverkehrs sind das Ergebnis unterschiedlicher empirischer Analysen in der vorliegenden Studie. Da die statistischen Kennzahlen über die verschiedenen Analysen hinweg nicht direkt miteinander verglichen werden können, ist keine Aussage zur relativen Wichtigkeit der Treiber möglich. Der Mehrwert der Abbildung besteht darin, dass sie einen möglichst umfassenden Überblick über die relevanten Treiber des Freizeitverkehrs sowohl auf der Individual- als auch auf der Kontextebene gibt. Der Freizeitverkehr in der Schweiz lässt sich nicht auf zwei bis drei Faktoren reduzieren. Viel eher ist es ein Geflecht einer Vielzahl von Treibern, die auch in Zusammenhang miteinander stehen. Die vorliegende Studie bietet einen Überblick über diese Treiber und damit Anhaltspunkte für weitergehende Analysen, die sich stärker dem Vergleich, aber auch den Interaktionen zwischen den Treibern widmen.

Die vorliegenden empirischen Ergebnisse basieren auf retrospektiven Datengrundlagen zum Freizeitverkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung. Zumindest im Ansatz lassen sich – nicht zuletzt unter Berücksichtigung aktueller Megatrends – jedoch Erkenntnisse zu möglichen zukünftigen Entwicklungen ableiten.

Erstens deutet der nicht respektive nur schwach vorhandene Zusammenhang der Freizeitorientierungen (freizeitbezogene Lebensstile) mit soziodemografischen und sozioökonomischen Faktoren darauf hin, dass die drei Typen von Freizeitmobilien nicht abhängig von sozialen und ökonomischen Entwicklungen sind und deshalb auch in Zukunft eine gewisse Beständigkeit aufweisen dürften. Am ehesten zeigt sich eine gewisse Abhängigkeit vom demografischen Wandel: Die Alterung der Gesellschaft dürfte die Personen der Spass- und Erlebnisorientierten anteilmässig etwas kleiner werden lassen. Ökonomische Entwicklungen wiederum dürften dann einen Einfluss haben, wenn Kaufkraftverluste zu einer Reduktion des Konsums in der Freizeit führen, von der zwangsläufig auch ein Teil der Spass- und Erlebnisorientierten betroffen wäre. Insgesamt kann aber aufgrund der vorliegenden Empirie davon ausgegangen werden, dass die drei Typen von Freizeitmobilien auch in Zukunft eine gute Grundlage sind, das Spektrum der Freizeitorientierungen zu erfassen.

Zweitens zeigen die Ergebnisse zu den Kohorteneffekten, dass die Art und Weise, wie junge Menschen in der heutigen Zeit sozialisiert werden, auch einen Effekt auf das Freizeitverhalten von Morgen haben wird. Aktuelle Trends wie Digitalisierung, aber auch die in den letzten Jahren stärker gewordene Klimabewegung sind mindestens zwei Argumente, die gegen ein unaufhaltsam wachsendes Mobilitätsniveau in der Freizeit sowohl im In- als auch im Ausland sprechen.

Die durch aktuelle Entwicklungen geprägten gesellschaftlichen Werthaltungen wiederum könnten drittens einen Effekt auf die Freizeitorientierungen haben. Auch wenn, wie oben erwähnt, von einer relativ starken Beständigkeit der Freizeitorientierungen ausgegangen werden kann, ist durchaus denkbar, dass die aktuelle Klimabewegung sich auch auf die Bedürfnisse auswirken werden, die eine Person für die Freizeit hat. Derzeit lässt sich hierzu nur eine Hypothese formulieren: So könnte die Klimabewegung zu einer zusätzlichen Sensibilisierung der Bevölkerung zu Klimathemen beitragen und die Gruppe der Umwelt- und Nahraumorientierten grösser werden lassen. Inwiefern die aktuelle Krise der COVID-19-Pandemie Sozialisierungseffekte mit sich bringt, ist zum jetzigen Zeitpunkt, weniger als ein Jahr nach Ausbruch der Pandemie in Europa, nur schwer abzuschätzen. Die Zukunft wird hierzu Aufschluss geben, wobei die vorliegende Studie bekräftigt, wie wichtig der Blick auf individuelle Normen und Werte ist, auf die die Sozialisierung eines Menschen einen wichtigen Einfluss hat.

8 Strategien und Massnahmen

Im Kapitel 7 wurden die Ergebnisse der Kapitel 2 bis 6 zu einem Gesamtbild zusammengeführt. Im vorliegenden Kapitel sollen darauf aufbauend Massnahmen und Strategien für die nachhaltige Entwicklung des Freizeitverkehrs formuliert werden. Dies geschah in zwei Schritten. In einem Strategie-Workshop wurden am 25. August 2020 zunächst aus der Literatur bereits bekannte Massnahmen diskutiert und bewertet und es wurden neue Massnahmen entwickelt (Abschnitt 8.1, die ausführliche Dokumentation des Workshops findet sich in Anhang V). In einem zweiten Schritt verdichtete das Studienteam diese Massnahmen unter nochmaligem Bezug auf die empirischen Ergebnisse und leitete daraus strategische Ansätze ab (Abschnitt 8.2).

8.1 Strategie-Workshop zur Massnahmenentwicklung

8.1.1 Bewertung der Massnahmenrelevanz

Da im Forschungsfeld nachhaltige Freizeitmobilität in der Schweiz bereits zahlreiche Massnahmen entwickelt worden sind (vgl. etwa Ohnmacht et al. 2008, 105–116), war es für den Workshop wichtig, zunächst den Stand der Forschung zu berücksichtigen und darauf aufzusetzen. Dazu wurden erstens die empirischen Ergebnisse der vorliegenden Studie rekapituliert. Zweitens wurde vom Forschungsteam vorgängig ein sogenannter Massnahmenspeicher entwickelt, der den Teilnehmenden des Workshops zur Bewertung der Relevanz der einzelnen Massnahmen vorgelegt wurde. Das Ergebnis dieser Bewertung findet sich in der folgenden Tabelle.

Tab. 22 Bewertung der Massnahmen im Massnahmenspeicher

<i>Massnahmen von staatlicher Seite zur Verbesserung der Nachhaltigkeit des alltäglichen Freizeitverkehrs</i>	<i>Bewertung</i>
	<i>Total</i>
Bei der Planung von Freizeiteinrichtungen und Kulturveranstaltungen deren Anbindung an Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV stärker berücksichtigen.	17
Anreize für bequeme, energiesparende und CO ₂ -freie Anreise zu Kultur- und Sportveranstaltungen setzen.	15
Anreize für bequeme, energiesparende und CO ₂ -freie Anreise bei Gastronomiebesuchen setzen.	15
Verknüpfung des ÖV mit multimodalen Mobilitätsdienstleistungen fördern.	12
Aufenthaltsqualität bei Zufusswegen verbessern.	12
Aufenthaltsqualität in Innenstädten erhöhen.	10
Aufenthaltsqualität in Wohnquartieren verbessern.	9
Bedarfsgerechten Ausbau des ÖV-Angebots zu Randzeiten fördern.	8
Bewusstsein für gesundheitlichen Nutzen des Fuss- oder Veloverkehrs stärken.	7
Freizeit-Elektromobilität mit direkt nachvollziehbarer regenerativer Energie fördern.	7
Bisherige nicht Nutzer/-innen zum Umstieg auf den ÖV oder Ausprobieren des ÖV bewegen.	3
Energie-effiziente Autos als Alternative zu energieintensiveren Autos fördern.	2
Nachhaltige Mobilität in Tourismusorten fördern.	8
Anreize zur Erhöhung der Erlebnis- und Aufenthaltsqualität im ÖV setzen.	6
Ausbau des energiesparenden grenzüberschreitenden Freizeitverkehrs fördern.	4
Vereinfachung der ÖV-Nutzung für Personen mit eingeschränkter Mobilität fördern.	
Erlebnisqualität ausgewählter Velo-Wege erhöhen.	
Impulse für attraktive Produkteentwicklungen nachhaltiger Zwei- und Dreirad-Verkehrsmittel setzen.	

	Bewertung
<i>Massnahmen von staatlicher Seite zur Verbesserung der Nachhaltigkeit des alltäglichen Freizeitverkehrs</i>	<i>Total</i>
Nachhaltige Sharing-Angebote von Zwei- und Vierrad-Verkehrsmitteln fördern.	
Infrastruktur für bequeme und einfache Nutzung von Velos und E-Bikes bereitstellen.	
Vorhandene energiesparende und CO ₂ -freie Verkehrsmöglichkeiten zielgruppenspezifisch kommunizieren.	
Nachhaltigkeit des ÖV durch Einsatz energie-effizienter Fahrzeuge fördern.	
Ökologischeres Fahrverhalten von Autofahrern/-innen fördern.	
Anreize zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit von Autos setzen	

Anschliessend ging es um eine Ergänzung der Massnahmenliste. Die Vorschläge sind ausführlich im Anhang dokumentiert, sie zielen vor allem auf die Themen Aufenthaltsqualität, auf Verbesserungen der Fahrzeugtechnologie, auf preisliche Lenkung sowie auf appbasierte Erleichterungen der Multimodalität.

8.1.2 Diskussion der Ergebnisse

- In beiden Gruppen wurden Massnahmen betreffend Kultur- und Freizeitveranstaltungen beziehungsweise -einrichtungen als sehr wichtig bewertet.
- Kritisch wird gesehen, dass bisher noch keine ökonomisch wirksamen, preislichen Massnahmen formuliert worden sind.
- Das Thema Aufenthaltsqualität wurde insgesamt als wichtig wahrgenommen. Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Bewertung verändern würde, wenn die Massnahmen zur Aufenthaltsqualität zusammengefasst würden.
- Es gibt mehrere Anmerkungen zum Vorschlag «Bedarfsgerechter Ausbau des ÖV zu Randzeiten»:
 - Da es viele belastende Aktivitäten im periurbanen Raum gibt, wäre der Ausbau des ÖV zu Randzeiten zentral für eine Verlagerung von Aktivitäten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Attraktivität des ÖV stark von Bequemlichkeit und Flexibilität abhängt, zum Beispiel der Umstiegs-Häufigkeit.
 - Wichtig sei aber auch die multimodale Verknüpfung, sodass die Nutzerinnen und Nutzer auf dem letzten Kilometer verlässlich und effizient bis nach Hause kommen.
 - Hinsichtlich des ÖV wird auch eingewandt, dass es nicht realistisch sei, den ÖV umfassend für den Freizeitverkehr auszubauen, da dieser zum Teil sehr diffus und das Kosten-Nutzen-Verhältnis daher schwierig einzuschätzen sei. Dennoch könne die Bequemlichkeit verbessert werden (weniger Umsteigen, Nutzung für Familien vereinfachen, multimodale Anbindung).
- Die Verknüpfung von multimodalen Angeboten mit dem ÖV und die Entwicklung von multimodalen Drehscheiben wird vorgeschlagen. Mit zusätzlichen Freizeitangeboten an Hubs könnte der Verkehrsbedarf verringert oder die Verlagerung in Richtung nachhaltiger Verkehrsmittel gefördert werden.
- Kreative Kontingente: Bei vielen Massnahmen besteht die Gefahr, dass damit mehr Verkehr erzeugt wird. Möglicherweise könnten hier Kontingente helfen. Solche Kontingente könnten an bestehende Limiten (z.B. Parkplätze, Sitzplätze) anknüpfen
- Bei zu stark auf eine Zielgruppe zugeschnittenen Massnahmen besteht die Gefahr, dass eine Zielgruppe auf Kosten einer anderen gefördert wird. Wenn zum Beispiel Spass- und Erlebnisorientierte gefördert werden, könnten andere Zielgruppen darunter leiden, es könnte auch dazu führen, dass bestimmte Gruppen diskriminiert werden, die sich schon nachhaltig verhalten. Unerwünschte Nebeneffekte müssen also beachtet werden.

- Es sollte über eine Entkommerzialisierung des Freizeitverkehrs nachgedacht werden: Wenn alles innerhalb der Denkweise läuft, dass nach neuen (nachhaltig apostrophierten) Geschäftsmodellen gesucht wird, kann dies zu mehr Verkehr führen (Senkung der Opportunitätskosten). Freizeitverkehr könnte stattdessen auch als öffentliches Gut gesehen werden.

8.2 Strategische Ansätze für einen nachhaltigen Freizeitverkehr

Die empirischen Resultate der vorliegenden Studie bestätigen den grossen Stellenwert des Freizeitverkehrs innerhalb des Mobilitätssystems und sie unterstreichen den Handlungsbedarf, will die Politik zur nachhaltigen und klimaverträglichen Entwicklung des Freizeitverkehrs beitragen. Es konnte aber auch gezeigt werden, wo die politische Steuerung des Freizeitverkehrs zielführend ansetzen sollte und welche Massnahmen ergriffen werden könnten; auch wenn die Hauptstossrichtung der Studie mehr der Schaffung belastbaren Grundlagenwissens galt, denn der Formulierung einer ausgefeilten Strategie.

Vor diesem Hintergrund lassen sich eine Reihe von Anforderungen an eine «Strategie nachhaltiger Freizeitverkehr» skizzieren:

- *Raumplanung/Stadtplanung:* Die Strategie zielt auf die nahräumlichen Aufenthaltsräume, deren Attraktivität gerade als Erlebnisorte erhöht werden sollte.
- *Verkehrsplanung:* Sie sollte insbesondere darauf achten, den Fokus auf Verkehrsverlagerung und -vermeidung zu legen und keinen Neuverkehr induzieren.
- *Freizeitaktivität:* Die Strategie sollte dort ansetzen, wo die grössten Probleme sind:
 - Bezüglich Aktivität: Kultur- und Freizeitveranstaltungen (grösste Distanzen) und Besuche bei Verwandten oder Bekannten (MIV-lastiger Modalsplit)
 - Bezüglich Raum: Wege mit Zielen im periurbanen Raum (MIV-lastiger Modalsplit, grosses Potenzial für neue Ansätze)
- *Zielgruppe:* Die Strategie sollte vor allem auf die Zielgruppe «Spass- und Erlebnisorientierte» fokussieren (grösstes Potenzial in Bezug auf Distanzen und Modalsplit), ohne dass die anderen Zielgruppen ganz aus dem Blick geraten.
- *Kommunikation:* Die Strategie sollte die Vorteile der Alternativen zum MIV gut kommunizieren und besser vermarkten, ohne wegreden zu wollen, dass es in vielen Situationen auch gute Gründe zur Autonutzung gibt.

Aus diesen Anforderungen und abstellend auf die empirischen Ergebnisse, wie sie in den vorhergehenden Kapiteln dargestellt wurden, leiten wir die folgenden drei strategischen Leitlinien ab, die wir jeweils mit einem Bündel von Schlüsselmassnahmen konkretisieren. Dies dem Gedanken folgend, dass eine erfolgreiche Strategie kompakt sein sollte. Dabei wird aber nicht die Meinung vertreten, dass andere im Rahmen des Workshops formulierte Massnahmen unwichtig oder nicht zielführend sind.

Leitlinie 1: Nahräume für Spass- und Erlebnisorientierte fördern

Diese Leitlinie berücksichtigt insbesondere die Zielgruppe der Spass- und Erlebnisorientierten, die häufig mit dem Auto unterwegs sind und dabei überdurchschnittlich lange Strecken zurücklegen. Sie stellt aber auch auf das Ergebnis des Workshops ab, wonach das Potenzial der nahräumlichen Fussmobilität im Freizeitverkehr noch wenig ausgeschöpft wird. Insgesamt sollen nahräumliche Ziele besser vermarktet werden und gleichzeitig gilt es, zu kommunizieren, dass die Anreise zu Freizeitzielen auch mit dem ÖV, dem Velo oder zu Fuss Spass machen kann. Punktuelle Erhöhung der Erlebniswerte im Nahraum können seine Attraktivität für die Spass- und Erlebnisorientierten steigern.

Schlüsselmassnahmen dazu:

- Anreize für bequeme, energiesparende und CO₂-freie Anreise bei Gastronomiebesuchen setzen.

- Anreize für bequeme, energiesparende und CO₂-freie Anreise zu Kultur- und Sportveranstaltungen schaffen.
- Aufenthaltsqualität in Innenstädten erhöhen.
- Aufenthaltsqualität in Wohnquartieren verbessern.
- Erhöhung der Erlebnis- und Aufenthaltsqualität im ÖV umsetzen.

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

Mit der Förderung von Verkehrsdrehscheiben an strategisch günstigen Orten möchte der Bund die Multimodalität fördern. Seit Anfang 2020 bereitet er deshalb in Zusammenarbeit mit Kantonen, Städten und Gemeinden ein Programm vor, welches die Planung und Umsetzung von attraktiven Umsteigepunkten zugunsten der kombinierten Mobilität voranbringen soll (<https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-80361.html>). Mit geeigneten Massnahmen könnten dabei erstens auch Freizeiteinrichtungen (z.B. Fitnesszentren, Einkaufszentren) an diese Verkehrsdrehscheiben (Hubs) angebunden werden. Zweitens sind an den Hubs auf den Freizeitverkehr zugeschnittene, attraktive Angebote für die Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel wichtig. Die Möglichkeiten der Digitalisierung gilt es, bezüglich einer attraktiven Kommunikation solcher multimodalen Dienstleistungen zu nutzen.

Schlüsselmassnahmen dazu:

- 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, insbesondere durch die zielgruppenspezifische Nutzung der Digitalisierung.
- Aufenthaltsqualität: Identifikation der Räume, die eine Aufenthaltsqualitätsfunktion wahrnehmen sollen. Es geht um die Verbesserung, aber auch um die Anzahl von Aufenthaltsräumen, es ist eine Frage sowohl der Qualität als auch der Quantität.

Leitlinie 3: Gesundheitsfördernde Formen der Freizeitmobilität propagieren

Umweltpolitische Interventionen haben sich in der Vergangenheit vor allem dann als erfolgreich herausgestellt, wenn sie für die Betroffenen auch einen gesundheitlichen Nutzen mit sich brachten. Deshalb soll das Thema Freizeitmobilität in der Kommunikation, aber auch bezüglich der Infrastrukturangebote konsequent mit dem Thema Gesundheitsförderung verbunden wird. Das verhaltensökonomische Experiment hat aber auch gezeigt, dass die Kommunikation des Gesundheitsbezugs von Freizeitverhalten anspruchsvoll ist und sich immer auf positive Botschaften beziehen sollte.

Schlüsselmassnahmen dazu:

- 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.

9 Weiterführender Forschungsbedarf

Die empirischen Ergebnisse dieser Forschungsarbeit zeigen einmal mehr die hohe Relevanz des Freizeitverkehrs für eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität in der Schweiz. Wir sehen weiteren Forschungsbedarf vor allem zu den folgenden Themen.

Alltägliche Freizeitmobilität

Aus dem vorliegenden Projekt resultiert ein umfassendes Bild zu den Treibern der alltäglichen Freizeitmobilität. Der Anspruch an die umfassende Betrachtung hat es naturgemäss mit sich gebracht, dass differenzierte Betrachtungen, zum Beispiel zwischen Freizeitaktivitäten oder Verkehrsmitteln, zwar ansatzweise, aber bei weitem nicht abschliessend möglich waren. Folgende Forschungsfragen könnten vor dem Hintergrund einer solchen Differenzierung zielführend sein:

- Unterscheiden sich die Bedürfnisse an das Verkehrssystem bei verschiedenen Fahrzwecken (z.B. Geschwindigkeit beim Pendeln vs. Gemütlichkeit/Komfort im Freizeitverkehr; Unterschiede zwischen verschiedenen Freizeitverkehrszwecken)? Welche Konsequenzen für die Verkehrsplanung könnten sich daraus ergeben?
- Welchen Beitrag kann der «Weg zum Ziel» zu einem gelungenen Freizeiterlebnis leisten? Welche Angebote sind denkbar und welche Zielgruppen könnten damit abgeholt werden?
- Die vorliegende Studie zeigt einen Überblick über die verschiedenen Treiber des Freizeitverkehrs. Sie bietet damit Anhaltspunkte für weitergehende Analysen, die sich stärker dem Vergleich, aber auch den Interaktionen zwischen den Treibern widmen.

Nicht alltägliche Freizeitmobilität

Das vorliegende Projekt zeigt auf, dass die nicht alltägliche Mobilität und dabei insbesondere die Reise mit dem Flugzeug an Bedeutung gewonnen haben. Dieses Phänomen ruft nach weiteren Forschungsarbeiten:

- Inwiefern ist von einer weiteren Zunahme des Flugverkehrs in den nächsten Jahren auszugehen, auch unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen wie der Klimadebatte oder der COVID-19-Pandemie?
- Mit welchen Ansätzen kann das internationale Reiseverhalten der Schweizer Bevölkerung im Sinne erhöhter Nachhaltigkeit beeinflusst werden?

Gesamtsicht auf den Freizeitverkehr

Im vorliegenden Projekt lag der Fokus auf der alltäglichen Freizeitmobilität der Bevölkerung in der Schweiz. Ein nächster Schritt könnte eine Gesamtsicht auf den Freizeitverkehr sein, der auch weitere Aspekte einbezieht:

- Mobilität ausländischer Touristinnen und Touristen in der Schweiz: Umfang, Auswirkungen, Unterschiede zwischen Reisegruppen und individuell Reisenden usw.
- Transitmobilität durch die Schweiz: Welche Rolle spielt der Freizeitverkehr? Welche Probleme ergeben sich daraus?

Strategische Steuerung des Freizeitverkehrs

Im Rahmen dieser Arbeit konnte die strategische Steuerung des Freizeitverkehrs nur skizziert werden. Es bleibt Forschungsbedarf einerseits bezüglich der Grundlagen einer Steuerung, andererseits bezüglich der eigentlichen Strategiebearbeitung.

- Datenbasis: Ist eine Abstimmung von MZMV und Erhebung Reiseverhalten notwendig und/oder wünschenswert, um einen Mehrwert beider Erhebungsinstrumente mit Blick auf den Freizeitverkehr zu erhalten? Wie könnten solche Anpassungen aussehen?

- Wie kann die im Kapitel 8 skizzierte Strategie konkretisiert werden? Welche Akteure (Bund, Kantone, Gemeinden, Tourismusorganisationen, Verkehrsbetriebe) können welche Rolle spielen? Wie können diese Akteure sinnvoll in den Prozess der Erarbeitung der Strategie einbezogen werden?
- Welche konkreten Massnahmen könnten der Umsetzung der Strategie dienen?
- Wie können die volkswirtschaftlichen Aspekte angemessen in eine Strategie des Freizeitverkehrs integriert werden?
- Wissenschaftliche Begleitung von lokalen Projektversuchen für einen nachhaltigeren Freizeitverkehr.

Anhänge

I	Fragebogen Online-Befragung	119
II	Zusatzauswertungen Cluster-Analyse (Kapitel 3)	127
III	Zusatzauswertungen Regressionsanalyse (Kapitel 4).....	129
IV	Zusatzauswertungen verhaltensökonomische Experimente (Kapitel 5).....	135
V	Dokumentation Workshop vom 25. August 2020	141

I Fragebogen Online-Befragung

1. Alltägliche Freizeitmobilität: Zweck Gastronomiebesuch			
<i>Bitte denken Sie an Ihren letzten Besuch eines Restaurants/einer Bar/eines Cafés in Ihrer Freizeit.</i>			
1.1	Alle	<p>Welches Verkehrsmittel haben Sie genutzt, um zu diesem Restaurant/zu dieser Bar/zu diesem Café zu gelangen?</p> <p><i>(Wenn Sie mehrere Verkehrsmittel genutzt haben, geben Sie bitte das Hauptverkehrsmittel an; also jenes Verkehrsmittel, mit dem Sie die weiteste Strecke des Weges zurückgelegt haben.)</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zu Fuss 2. Velo/E-Bike 3. Motorfahrrad/Kleinmotorrad/Motorrad 4. Auto 5. Taxi 6. Bus/Postauto/Tram 7. Zug 8. Flugzeug 9. Schiff 10. Fernbus (z.B. Flixbus) 11. Anderes Verkehrsmittel
1.2	Alle	Wie oft besuchen Sie durchschnittlich ein Restaurant/ein Café/eine Bar in Ihrer Freizeit?	/pro Monat
1.3	Alle, abhängig von Antwort in 1.1: Falls 1.1 = 2-11 dann erster Text mit Einblendung Verkehrsmittel; Falls 1.1 = 1 dann zweiten Text	<p><i>Sie haben für Ihren letzten Besuch eines Restaurants/eines Cafés/einer Bar [das Velo/E-Bike; das Motorfahrrad/Kleinmotorrad/Motorrad; das Auto; das Taxi; den Bus / das Postauto/Tram; den Zug; das Flugzeug; das Schiff; den Fernbus; ein anderes Verkehrsmittel] genutzt.</i></p> <p><i>Als Sie das letzte Mal ein Restaurant/ein Café/eine Bar besucht haben, sind Sie <u>zu Fuss</u> dorthin gelaufen.</i></p> <p>Ist dies die Art, wie Sie normalerweise unterwegs sind, wenn Sie ein Restaurant/ein Café/eine Bar besuchen?</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ja. 2. Nein, ich nutze in der Regel ein anderes Verkehrsmittel. 3. Je nach Situation nutze ich das eine oder das andere Verkehrsmittel.
1.4	Falls 1.3 = 2	Welches Verkehrsmittel nutzen Sie in der Regel, wenn Sie ein Restaurant/ein Café/eine Bar besuchen?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zu Fuss 2. Velo/E-Bike 3. Motorfahrrad/Kleinmotorrad/Motorrad 4. Auto 5. Taxi 6. Bus/Postauto/Tram 7. Zug 8. Flugzeug 9. Schiff 10. Fernbus (z.B. Flixbus) 11. Anderes Verkehrsmittel
2. Alltägliche Freizeitmobilität: Zweck kulturelle Veranstaltung/sportlicher Anlass			
<i>Bitte denken Sie an Ihren letzten Besuch einer kulturellen Veranstaltung (Konzert, Theater, Kino, Volksfest) oder einer Sportveranstaltung (z.B. Fussballmatch, Eishockeymatch).</i>			
2.1	Alle	<p>Welches Verkehrsmittel haben Sie genutzt, um zu dieser Veranstaltung respektive diesem Anlass zu gelangen?</p> <p><i>(Wenn Sie mehrere Verkehrsmittel genutzt haben, geben Sie bitte das Hauptverkehrsmittel an; also jenes Verkehrsmittel, mit dem Sie die weiteste Strecke des Weges zurückgelegt haben.)</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zu Fuss 2. Velo/E-Bike 3. Motorfahrrad/Kleinmotorrad/Motorrad 4. Auto 5. Taxi 6. Bus/Postauto/Tram 7. Zug 8. Flugzeug 9. Schiff 10. Fernbus (z.B. Flixbus) 11. Anderes Verkehrsmittel

2.2	Alle	Wie oft besuchen Sie durchschnittlich eine kulturelle Veranstaltung (Konzert, Theater, Kino, Volksfest) oder einen sportlichen Anlass in Ihrer Freizeit?	/pro Monat
2.3	Alle, abhängig von Antwort in 2.1 Falls 2.1 = 2-11 dann erster Text mit Einblendung Verkehrsmittel; Falls 2.1 = 1 dann zweiten Text	<i>Sie haben für Ihren letzten Besuch einer kulturellen Veranstaltung oder eines sportlichen Anlasses [das Velo/E-Bike; das Motorfahrrad/Kleinmotorrad/Motorrad; das Auto; das Taxi; den Bus / das Postauto/Tram; den Zug; das Flugzeug; das Schiff; den Fernbus; ein anderes Verkehrsmittel] genutzt.</i> <i>Als Sie das letzte Mal eine kulturelle Veranstaltung oder einen sportlichen Anlass besucht haben, sind Sie zu Fuss dorthin gelaufen.</i> <i>Ist dies die Art, wie Sie normalerweise unterwegs sind, wenn Sie eine kulturelle Veranstaltung besuchen?</i>	1. Ja. 2. Nein, ich nutze in der Regel ein anderes Verkehrsmittel. 3. Je nach Situation nutze ich das eine oder das andere Verkehrsmittel.
2.4	Falls 2.3 = 2	Welches Verkehrsmittel nutzen Sie in der Regel, wenn Sie eine kulturelle Veranstaltung besuchen?	1. Zu Fuss 2. Velo/E-Bike 3. Motorfahrrad/Kleinmotorrad/Motorrad 4. Auto 5. Taxi 6. Bus/Postauto/Tram 7. Zug 8. Flugzeug 9. Schiff 10. Fernbus (z.B. Flixbus) 11. Anderes Verkehrsmittel
3. Alltägliche Freizeitmobilität: Zweck sportliche Aussenaktivität			
<i>Bitte denken Sie an Ihre letzte sportliche Aktivität, die Sie nicht direkt vor Ihrer Haustüre ausgeübt respektive gestartet haben (z.B. Spaziergang, Wandern, Fussball spielen, Tennis spielen, Joggen, Biken).</i>			
3.1	Alle	Welches Verkehrsmittel haben Sie genutzt, um an den Ort zu gelangen, an dem Sie die sportliche Aktivität ausgeübt/gestartet haben? <i>(Wenn Sie mehrere Verkehrsmittel genutzt haben, geben Sie bitte das Hauptverkehrsmittel an; also jenes Verkehrsmittel, mit dem Sie die weiteste Strecke des Weges zurückgelegt haben.)</i>	1. Zu Fuss 2. Velo/E-Bike 3. Motorfahrrad/Kleinmotorrad/Motorrad 4. Auto 5. Taxi 6. Bus/Postauto/Tram 7. Zug 8. Flugzeug 9. Schiff 10. Fernbus (z.B. Flixbus) 11. Anderes Verkehrsmittel
3.2	Alle	Wie oft fahren/gehen Sie diesen Weg im Monat/in der Woche?	pro Monat
3.3	Alle, abhängig von Antwort in 3.1 Falls 3.1 = 1-11 Einblendung Verkehrsmittel;	<i>Sie haben angegeben, [mit dem Velo/E-Bike; mit dem Motorfahrrad/Kleinmotorrad/Motorrad; mit dem Auto; mit dem Taxi; mit dem Bus / dem Postauto/Tram; mit dem Zug; mit dem Flugzeug; mit dem Schiff; mit dem Fernbus; mit einem anderen Verkehrsmittel]; zu Fuss] unterwegs gewesen zu sein. /</i> <i>Ist dies die Art, wie Sie normalerweise für diesen Weg unterwegs sind?</i>	1. Ja. 2. Nein, ich nutze in der Regel ein anderes Verkehrsmittel. 3. Je nach Situation nutze ich das eine oder das andere Verkehrsmittel.

3.4	Falls 3.3 = 2	Welches Verkehrsmittel nutzen Sie in der Regel für diesen Weg?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zu Fuss 2. Velo/E-Bike 3. Motorfahrrad/Kleinmotorrad/Motorrad 4. Auto 5. Taxi 6. Bus/Postauto/Tram 7. Zug 8. Flugzeug 9. Schiff 10. Fernbus (z.B. Flixbus) 11. Anderes Verkehrsmittel
4. Alltägliche Freizeitmobilität mit Übernachtung: Zweitwohnsitz			
4.1	Alle	Besitzen Sie ein Wochenendhaus/eine Wochenendwohnung bzw. einen Zweitwohnsitz, der überwiegend der Erholung/der Freizeit dient?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ja 2. Nein
4.2	Falls 4.1 = 1	Wie häufig übernachten Sie durchschnittlich im Monat in Ihrem Zweitwohnsitz?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Weniger als 1 Mal pro Monat. 2. 1 bis 2 Mal pro Monat. 3. 3 Mal oder häufiger pro Monat.
5. Tagesreisen			
5.1	Alle	<p>Wie häufig unternehmen Sie <i>in Ihrer Freizeit</i> durchschnittlich pro Monat eine Tagesreise (längerer Ausflug ohne Übernachtung, dessen Reisezweck nicht tägliche Routine ist) ...</p> <p>Infobutton: Falls Sie ein Verkehrsmittel nie für eine Tagesreise nutzen, tragen Sie bitte 0 ein.</p> <p>... mit dem Auto? ... mit dem Motorfahrrad/Kleinmotorrad/Motorrad ... mit dem Zug? ... mit dem Fernbus (z.B. Flixbus)? ... mit dem Tram/Bus/Postauto (nicht Fernbus)? ... mit dem Schiff?</p>	Anzahl Tagesreisen pro Monat nach Verkehrsmittel
5.2	Alle	Wie häufig unternehmen Sie in Ihrer Freizeit durchschnittlich pro Jahr eine Tagesreise um shoppen zu gehen?	Anzahl Shopping-Tagesausflüge pro Jahr
5.3	Falls 5.2 > 0	Wenn Sie an alle Ihre Shopping-Tagesreisen während eines Jahres denken: Wie hoch schätzen Sie den Anteil der Ausflüge ins Ausland?	Anteil in Prozent
6. Reisen mit Übernachtung in der Freizeit			
6.1	Alle	<p>Wenn Sie an alle Ihre Reisen mit Übernachtung <i>in Ihrer Freizeit</i> in den letzten 365 Tagen denken: Wie viele davon haben Sie mit den folgenden Verkehrsmitteln unternommen, wenn Sie dabei Hin- und Rückreise als eine Reise zählen? (Bitte zählen Sie bei mehreren Verkehrsmitteln pro Reise jeweils das Hauptverkehrsmittel; also jenes Verkehrsmittel, mit dem Sie die längste Distanz für die Hin- und Rückreise zurückgelegt haben.)</p> <p>a. Anzahl Reisen mit dem Auto b. Anzahl Reisen mit dem Zug c. Anzahl Reisen mit dem Tram/Bus (nicht Fernbus) d. Anzahl Reisen mit dem Fernbus (z.B. Flixbus) e. Anzahl Reisen mit dem Flugzeug f. Anzahl Reisen mit dem Schiff</p>	Anzahl pro Jahr

6.2	Falls 6.1e > 0	<p>Wenn Sie an alle Ihre Flugreisen in den letzten 365 Tagen <i>in Ihrer Freizeit</i> denken. Wie lange haben diese Flüge ungefähr gedauert? Bitte geben Sie nur die Dauer des Hinflugs an.</p> <p>Anzahl Hinflüge mit einer Dauer von max. 2 Stunden Anzahl Hinflüge mit einer Dauer von 2 bis 4 Stunden Anzahl Hinflüge mit einer Dauer von mehr als 4 Stunden</p>	Anzahl Flüge pro Kategorie
7. Motive und Einstellungen			
7.1	Alle	<p>Auf einer Skala von 1 (nicht wichtig) bis 10 (sehr wichtig): Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Aktivitäten zur Gestaltung Ihrer Freizeit?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zeit mit Freunden verbringen • Zeit mit Familie/Kindern verbringen • Spazieren gehen/wandern • Sportliche Betätigung • Natur geniessen • Auswärts essen gehen/in ein Café etwas trinken gehen • In Clubs/Bars gehen • Shopping • Kultur erleben (Museen, Konzerte, Kino, Volksfeste usw.) • Mit dem Auto/Motorrad spazieren fahren 	Antworten auf Skala von 1 bis 10
7.2	Alle	<p>Auf einer Skala von 1 (nicht gut) bis 10 (sehr gut): Wie beurteilen Sie den öffentlichen Verkehr (Zug, Bus, Postauto, Tram) hinsichtlich ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • ... Komfort? • ... Spassfaktor? • ... Geschwindigkeit? • ... Flexibilität? • ... Erholungsmöglichkeit? • ... Preis? • ... Zuverlässigkeit? 	Antworten auf Skala von 1 bis 10
7.3	Alle	<p>Bitte geben Sie für die folgenden Aussagen an, ob Sie diesen zustimmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In meiner Freizeit suche ich lieber Ruhe als spannende Erlebnisse. • Ich gestalte meine Freizeit in erster Linie spontan, ohne alles vorgängig zu planen. • In meiner Freizeit reise ich lieber in die Ferne als zu Reisezielen in der Schweiz respektive in meiner näheren Umgebung. • In meiner Freizeit bin ich lieber mit anderen Leuten zusammen als meine Zeit allein oder mit Familienangehörigen zu verbringen. • In meiner Freizeit will ich lieber aktiv sein als einfach nur zu relaxen. • Es ist mir wichtig, dass ich mich in meiner Freizeit umweltfreundlich verhalte. • In meiner Freizeit habe ich ein starkes Bedürfnis, aus den eigenen vier Wänden herauszukommen. • In meiner Freizeit will ich immer etwas Neues entdecken. • Ich achte bewusst darauf, in meiner Freizeit mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein. • Ich bevorzuge es in meiner Freizeit besonders günstig unterwegs zu sein. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stimme überhaupt nicht zu. 2. Stimme eher nicht zu. 3. Stimme eher zu. 4. Stimme voll und ganz zu.

8. Soziale Kontakte			
<i>Denken Sie bitte an die drei Personen oder Gruppen ausserhalb Ihres Haushalts (z.B. Kollegen/-innen, Verwandte, Verein usw.), mit denen Sie am häufigsten etwas in der Freizeit unternehmen.</i>			
8.1	Alle	Kontakt 1: Handelt es sich dabei um eine Person oder um eine Gruppe?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Einzelne Person 2. Gruppe von Menschen
8.2	Falls 8.1 = 1	Wie weit wohnt diese Person von Ihnen entfernt?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Weniger als 500 Meter 2. 500 Meter bis 1 km 3. 1 bis 2 km 4. 2 bis 5 km 5. 5 bis 10 km 6. 10 bis 20 km 7. 20 bis 40 km 8. 40 bis 60 km 9. 60 bis 100 km 10. Mehr als 100 km
	Falls 8.1 = 2	Wie weit ist der Ort, an dem Sie diese Gruppe von Personen in der Regel treffen, von Ihrem Zuhause entfernt?	
8.3	Falls 8.1 = 1	Welches Verkehrsmittel nutzen Sie am häufigsten, wenn Sie sich mit dieser Person irgendwo verabreden oder Sie die Person besuchen?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zu Fuss 2. Velo/E-Bike 3. Motorfahrrad/Kleinmotorrad/Motorrad 4. Auto 5. Taxi 6. Bus/Postauto/Tram 7. Zug 8. Flugzeug 9. Schiff 10. Fernbus (z.B. FlixBus) 11. Anderes Verkehrsmittel
	Falls 8.1 = 2	Welches Verkehrsmittel nutzen Sie am häufigsten, wenn Sie diese Gruppe von Personen treffen?	
8.4	Alle	Kontakt 2: Handelt es sich dabei um eine Person oder um eine Gruppe?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Einzelne Person 2. Gruppe von Menschen
8.5	Falls 8.4 = 1	Wie weit wohnt diese Person von Ihnen entfernt?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Weniger als 500 Meter 2. 500 Meter bis 1 km 3. 1 bis 2 km 4. 2 bis 5 km 5. 5 bis 10 km 6. 10 bis 20 km 7. 20 bis 40 km 8. 40 bis 60 km 9. 60 bis 100 km 10. Mehr als 100 km
	Falls 8.4 = 2	Wie weit ist der Ort, an dem Sie diese Gruppe von Personen in der Regel treffen, von Ihrem Zuhause entfernt?	
8.6	Falls 8.4 = 1	Welches Verkehrsmittel nutzen Sie am häufigsten, wenn Sie sich mit dieser Person irgendwo verabreden oder Sie die Person besuchen?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zu Fuss 2. Velo/E-Bike 3. Motorfahrrad/Kleinmotorrad/Motorrad 4. Auto 5. Taxi 6. Bus/Postauto/Tram 7. Zug 8. Flugzeug 9. Schiff 10. Fernbus (z.B. FlixBus) 11. Anderes Verkehrsmittel
	Falls 8.4 = 2	Welches Verkehrsmittel nutzen Sie am häufigsten, wenn Sie diese Gruppe von Personen treffen?	
8.7	Alle	Kontakt 3: Handelt es sich dabei um eine Person oder um eine Gruppe?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Einzelne Person 2. Gruppe von Menschen

8.8	Falls 8.7 = 1	Wie weit wohnt diese Person von Ihnen entfernt?	1. Weniger als 500 Meter 2. 500 Meter bis 1 km 3. 1 bis 2 km 4. 2 bis 5 km 5. 5 bis 10 km 6. 10 bis 20 km 7. 20 bis 40 km 8. 40 bis 60 km 9. 60 bis 100 km 10. Mehr als 100 km
	Falls 8.7 = 2	Wie weit ist der Ort, an dem Sie diese Gruppe von Personen in der Regel treffen, von Ihrem Zuhause entfernt.?	
8.9	Falls 8.7 = 1	Welches Verkehrsmittel nutzen Sie am häufigsten, wenn Sie sich mit dieser Person irgendwo verabreden oder Sie die Person besuchen?	1. Zu Fuss 2. Velo/E-Bike 3. Motorfahrrad/Kleinmotorrad/Motorrad 4. Auto 5. Taxi 6. Bus/Postauto/Tram 7. Zug 8. Flugzeug 9. Schiff 10. Fernbus (z.B. Flixbus) 11. Anderes Verkehrsmittel
	Falls 8.7 = 2	Welches Verkehrsmittel nutzen Sie am häufigsten, wenn Sie diese Gruppe von Personen treffen?	

9. Verhaltensökonomische Experimente

Nr.	Frame 1	Frame 2	Frame 3
9.1	Sie haben bei einem Wettbewerb mitgemacht und bei einem Reisebüro eine Reise gewonnen. Das Reisebüro stellt Sie vor die Wahl: Sie dürfen entweder zwei Wochen in einem Top-4-Stern-Hotel in den Schweizer Bergen logieren oder dürfen einen Flug inklusive Unterkunft für zwei Wochen an einem Ziel-Ort Ihrer Wahl aussuchen. Die Kosten dürfen maximal 2'500 Franken betragen, womit keine Langstreckenflüge, aber Mittelstreckenflüge möglich sind, z.B. nach Oslo (Norwegen, ca. 2 Stunden Flugzeit, Distanz ca. 1'400 km) oder Nikosia (Zypern ca. 2,5 Stunden Flugzeit, Distanz ca. 1'700 km).	Sie haben bei einem Wettbewerb mitgemacht und bei einem Reisebüro eine Reise gewonnen. Das Reisebüro stellt Sie vor die Wahl: Sie dürfen entweder zwei Wochen in einem Top-4-Stern-Hotel in den Schweizer Bergen logieren oder dürfen einen Flug inklusive Unterkunft für zwei Wochen an einem Ziel-Ort Ihrer Wahl aussuchen. Die Kosten dürfen maximal 2'500 Franken betragen, womit keine Langstreckenflüge, aber Mittelstreckenflüge möglich sind, z.B. nach Oslo (Norwegen, ca. 2 Stunden Flugzeit, Distanz ca. 1'400 km und ca. 0,3 Tonnen CO ₂ -Ausstoss) oder Nikosia (Zypern, ca. 2,5 Stunden Flugzeit, Distanz ca. 1'700 km und ca. 0,35 Tonnen CO ₂ -Ausstoss).	Sie haben bei einem Wettbewerb mitgemacht und bei einem Reisebüro eine Reise gewonnen. Das Reisebüro stellt Sie vor die Wahl: Sie dürfen entweder zwei Wochen in einem Top-4-Stern-Hotel in den Schweizer Bergen logieren und entdecken z.B. eine Gegend in der Schweiz, die Sie noch nicht kennen. Oder Sie wählen einen Flug inklusive Unterkunft für zwei Wochen an einem Ziel-Ort Ihrer Wahl. Die Kosten dürfen maximal 2'500 Franken betragen, womit keine Langstreckenflüge, aber Mittelstreckenflüge möglich sind, z.B. nach Oslo (Norwegen, ca. 2 Stunden Flugzeit, Distanz ca. 1'400 km) oder Nikosia (Zypern, ca. 2,5 Stunden Flugzeit, Distanz ca. 1'700 km).
	<p>Frage: Welche der beiden Varianten sagt Ihnen spontan eher zu?</p> <p>Antwortmöglichkeit 1: Ferien in 4-Stern-Hotel in der Schweiz nach Wahl</p> <p>Antwortmöglichkeit 2: Ferien im Ausland inkl. Mittelstreckenflug</p>		
9.2	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 laufen.	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 laufen.	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 laufen.
	<p>Frage: Welche Fortbewegungsart sagt Ihnen spontan am ehesten zu?</p> <p>Antwortmöglichkeit 1: Bus</p> <p>Antwortmöglichkeit 2: zu Fuss</p>		

9.3	Sie wollen mit einer weiteren Person das verlängerte Ostern-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.	Sie wollen mit einer weiteren Person das verlängerte Ostern-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>Frage: Welches Verkehrsmittel werden Sie nehmen, um ans Ziel zu gelangen? Antwortmöglichkeit 1: Flugzeug Antwortmöglichkeit 2: Zug</p>		
9.4	Sie möchten 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.	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>Frage: Welches Verkehrsmittel werden Sie nehmen, um ans Konzert zu gelangen? Antwortmöglichkeit 1: Auto Antwortmöglichkeit 2: ÖV</p>		
9.5	Die Wetterprognosen fürs nächste Wochenende sind toll und Sie möchten wieder einmal wandern respektive spazieren gehen.	Die Wetterprognosen fürs nächste Wochenende sind toll und Sie möchten wieder einmal wandern respektive spazieren gehen. Sie könnten in die Berge fahren oder Sie könnten auch mal wieder in den Ihrem Wohnort nächstgelegenen Wald gehen, in dem Sie schon lange nicht mehr waren.	
	<p>Frage: Wozu haben Sie spontan am meisten Lust? Antwortmöglichkeit 1: Fahrt in die Berge, um dort wandern/spazieren zu gehen. Antwortmöglichkeit 2: Wanderung/Spaziergang im nächstgelegenen Wald in der Nähe Ihres Wohnorts.</p>		
10. Fragen zum Abschluss			
10.1	Alle	Besitzen Sie ... - ... einen Fahrausweis für das Auto? - ... einen Mofa-/Motorrad-Fahrausweis? - ... das Halb-Tax-Abo? - ... das Generalabonnement? - ... ein ÖV-Abonnement eines Tarifverbunds? - ... eine Mobility-Mitgliedschaft?	1. Ja 2. Nein
10.2	Alle	Wie einfach können Sie auf ein Auto zurückgreifen?	1. Gar nicht 2. Nach Absprache 3. Immer

10.3	Alle	Wie gestaltet sich Ihre Wohnsituation?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ich wohne allein. 2. Ich wohne mit meiner/meinem Lebenspartner/-in zusammen. 3. Ich wohne mit meiner Familie zusammen. 4. Ich wohne in einer Wohngemeinschaft (WG). 5. Andere Wohnform: _____
10.4	Alle	Wie zufrieden sind Sie mit den Freizeitmöglichkeiten an Ihrem Wohnort?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sehr zufrieden 2. Eher zufrieden 3. Eher nicht zufrieden 4. Überhaupt nicht zufrieden
10.5	Alle	Wie weit ist die Entfernung von Ihrem Haus/Ihrer Wohnung zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs (Tram, Bus, Postauto, Zug)?	Angabe in Meter
10.6	Alle	Um was für einen Typ von Haltestelle handelt es sich?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bahnhof 2. Bushaltestelle 3. Tramhaltestelle
10.7	Alle	Wie häufig wird diese Haltestelle im Durchschnitt bedient?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Alle 5 Minuten oder häufiger 2. Alle 5 bis 10 Minuten 3. Alle 10 bis 15 Minuten 4. Alle 15 bis 20 Minuten 5. Alle 20 bis 30 Minuten 6. Alle 30 bis 45 Minuten 7. Alle 45 bis 60 Minuten 8. Alle 60 Minuten oder seltener
10.8	Alle	Bitte geben Sie die PLZ Ihrer Wohngemeinde an.	PLZ
10.9	Alle	Welchen Jahrgang haben Sie?	Jahrgang
10.10	Alle	Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Weiblich 2. Männlich
10.11	Alle	Wie hoch ungefähr ist das Brutto-Monatseinkommen in Ihrem Haushalt?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Unter 2'000 CHF 2. 2'000 bis 4'000 CHF 3. 4'001 bis 6'000 CHF 4. 6'001 bis 10'000 CHF 5. Über 10'000 CHF
10.12	Alle	Welche Schule oder Ausbildung haben Sie zuletzt abgeschlossen?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Obligatorische Schule 2. Berufslehre oder Vollzeitberufsschule 3. Maturitätsschule, Lehrer/-innen-Seminar 4. Höhere Fach- oder Berufsausbildung 5. Höhere Fachschule (HTL, HWV) 6. Universität, ETH, Fachhochschule 7. Ich bin zurzeit noch in Ausbildung. 8. Andere Ausbildung:.....

II Zusatzauswertungen Cluster-Analyse (Kapitel 3)

Tab. 23 k-means Cluster-Analyse: 4-Cluster-Lösung

	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3	Cluster 4
Aktiv in der Natur	-1.23	0.21	0.35	0.53
Soziale Kontakte	0.09	-0.76	1.03	-0.10
Spass und Konsum	-0.15	0.46	0.58	-1.05
Erlebnisorientiert	-0.11	-0.16	0.79	-0.48
Umweltorientiert	-0.98	0.72	-0.08	0.01
Erholungsorientiert	0.40	-0.14	0.11	-0.22
Anzahl Fälle	163	241	190	183

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 777.

	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3	
Motive: Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Aktivitäten zur Gestaltung Ihrer Freizeit? (Skala von 1 bis 10)	Zeit mit Freunden verbringen	8.4	7.6	6.7
	Zeit mit Familie/Kindern verbringen	8.4	8.4	6.9
	Spazieren gehen/wandern	7.7	8.3	5.6
	Sportliche Betätigung	7.1	7.1	4.6
	Natur geniessen	8.4	8.8	6.5
	Auswärts essen gehen/in ein Café etwas trinken gehen	7.6	5.9	6.0
	In Clubs/Bars gehen	4.8	2.2	2.8
	Shopping	6.0	2.9	4.1
	Kultur erleben (Museen, Konzerte, Kino, Volksfeste usw.)	6.7	6.1	5.1
	Mit dem Auto/Motorrad spazieren fahren	5.4	2.2	3.4
	Freizeitorientierungen: Bitte geben Sie für die folgenden Aussagen an, ob Sie diesen zustimmen. (Skala 1 = Stimme überhaupt nicht zu bis 4 = Stimme voll und ganz zu)	In meiner Freizeit suche ich lieber Ruhe als spannende Erlebnisse.	2.7	2.8
Ich gestalte meine Freizeit in erster Linie spontan, ohne alles vorgängig zu planen.		2.9	2.7	2.8
In meiner Freizeit reise ich lieber in die Ferne als zu Reisezielen in der Schweiz respektive in meiner näheren Umgebung.		2.6	1.6	2.2
In meiner Freizeit bin ich lieber mit anderen Leuten zusammen als meine Zeit allein oder mit Familienangehörigen zu verbringen.		2.6	2.1	2.1
In meiner Freizeit will ich lieber aktiv sein als einfach nur zu relaxen.		3.0	2.9	2.2
Es ist mir wichtig, dass ich mich in meiner Freizeit umweltfreundlich verhalte.		3.0	3.4	2.4
In meiner Freizeit habe ich ein starkes Bedürfnis, aus den eigenen vier Wänden herauszukommen.		3.2	2.8	2.3
In meiner Freizeit will ich immer etwas Neues entdecken.		3.2	2.5	2.4
Ich achte bewusst darauf, in meiner Freizeit mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein.		2.5	3.1	2.0
Ich bevorzuge es in meiner Freizeit besonders günstig unterwegs zu sein.		2.9	2.7	2.5
n		252	311	214
Bezeichnung	Spass- und Erlebnisorientierte	Umwelt- und Nahraumorientierte	Entspannungsorientierte	

Abb. 38 Mittelwerte der einzelnen Items nach Cluster

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 777.

III Zusatzauswertungen Regressionsanalyse (Kapitel 4)

	LV (1)	ÖV (2)
ÖV-Abo	0.802*** (0.187)	2.001*** (0.337)
Mobility-Mitglied	0.740** (0.347)	0.659* (0.398)
Zugriff auf PW	-1.474*** (0.451)	-1.980*** (0.479)
Wohnt mit Lebenspartner/-in zusammen (Ref.: Wohnt allein)	-0.287 (0.245)	-0.276 (0.325)
Wohnt mit Familie zusammen (Ref.: Wohnt allein)	-0.535** (0.249)	-0.143 (0.321)
Wohnt in einer WG (Ref.: Wohnt allein)	0.676 (0.655)	0.948 (0.717)
Andere Wohnform (Ref.: Wohnt allein)	-0.653 (0.821)	-1.100 (1.277)
Zufriedenheit mit Wohnort	0.212* (0.117)	0.189 (0.160)
Entfernung zu nächster Haltestelle in Meter	-0.0005* (0.0003)	-0.001** (0.0004)
Alter	-0.002 (0.006)	-0.023*** (0.008)
Weiblich	0.025 (0.172)	0.117 (0.227)
Tertiärer Bildungsabschluss	-0.137 (0.210)	-0.075 (0.269)
Montaseinkommen: 2'000-4'000 CHF (Ref.: <2'000 CHF)	0.230 (0.398)	0.215 (0.438)
Montaseinkommen: 4'000-6'000 CHF (Ref.: <2'000 CHF)	0.197 (0.345)	0.099 (0.337)
Montaseinkommen: 6'000-10'000 CHF (Ref.: <2'000 CHF)	0.336 (0.346)	0.422 (0.342)
Montaseinkommen: >10'000 CHF (Ref.: <2'000 CHF)	0.245 (0.368)	-0.187 (0.388)
Agglomerationsgürtel (Ref.: Agglomerationskern)	-0.629*** (0.231)	-0.486 (0.307)
Periurban (Ref.: Agglomerationskern)	-0.083 (0.217)	-1.105*** (0.370)
Constant	0.403 (0.603)	0.273 (0.672)
Akaike Inf. Crit.	1,506.477	1,506.477

Abb. 39 Multinomiale logistische Regression zur Erklärung der Wahl des Verkehrsmittels für Gastronomiebesuche (Ref.: MIV)

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 787.

Hinweis: * p < 0.1; ** p < 0.05; *** p < 0.01.

	LV (1)	ÖV (2)
ÖV-Abo	0.665*** (0.238)	1.784*** (0.232)
Mobility-Mitglied	0.467 (0.386)	0.343 (0.324)
Zugriff auf PW	-1.246*** (0.430)	-1.129*** (0.382)
Wohnt mit Lebenspartner/-in zusammen (Ref.: Wohnt allein)	0.504* (0.305)	0.049 (0.255)
Wohnt mit Familie zusammen (Ref.: Wohnt allein)	0.167 (0.312)	-0.217 (0.259)
Wohnt in einer WG (Ref.: Wohnt allein)	1.236 (0.785)	1.153* (0.648)
Andere Wohnform (Ref.: Wohnt allein)	0.269 (0.929)	-0.564 (0.979)
Zufriedenheit mit Wohnort	0.652*** (0.162)	0.141 (0.123)
Entfernung zu nächster Haltestelle in Meter	-0.001** (0.0004)	-0.0001 (0.0003)
Alter	-0.006 (0.008)	-0.003 (0.007)
Weiblich	0.384* (0.213)	0.368** (0.181)
Tertiärer Bildungsabschluss	0.218 (0.256)	0.038 (0.216)
Montaseinkommen: 2'000-4'000 CHF (Ref.: <2'000 CHF)	1.469*** (0.339)	0.148 (0.497)
Montaseinkommen: 4'000-6'000 CHF (Ref.: <2'000 CHF)	0.866*** (0.281)	0.158 (0.420)
Montaseinkommen: 6'000-10'000 CHF (Ref.: <2'000 CHF)	0.788*** (0.287)	0.087 (0.420)
Montaseinkommen: >10'000 CHF (Ref.: <2'000 CHF)	0.502 (0.331)	0.171 (0.440)
Agglomerationsgürtel (Ref.: Agglomerationskern)	-0.516* (0.307)	-0.335 (0.234)
Periurban (Ref.: Agglomerationskern)	-0.167 (0.273)	-0.878*** (0.256)
Constant	-3.058*** (0.644)	-1.002 (0.660)
Akaike Inf. Crit.	1,497.537	1,497.537

Abb. 40 Multinomiale logistische Regression zur Erklärung der Wahl des Verkehrsmittels für Besuche von kulturellen Veranstaltungen und Sportanlässen (Ref.: MIV)

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 787.

Hinweis: * $p < 0.1$; ** $p < 0.05$; *** $p < 0.01$.

	LV (1)	ÖV (2)
ÖV-Abo	0.636*** (0.213)	3.134*** (0.484)
Mobility-Mitglied	0.409 (0.364)	0.693** (0.347)
Zugriff auf PW	-2.091*** (0.558)	-3.070*** (0.561)
Wohnt mit Lebenspartner/-in zusammen (Ref.: Wohnt allein)	0.534* (0.280)	-0.059 (0.299)
Wohnt mit Familie zusammen (Ref.: Wohnt allein)	0.256 (0.285)	-0.286 (0.309)
Wohnt in einer WG (Ref.: Wohnt allein)	0.104 (0.868)	1.414** (0.607)
Andere Wohnform (Ref.: Wohnt allein)	-1.319 (1.208)	-2.297 (1.427)
Zufriedenheit mit Wohnort	0.129 (0.134)	-0.142 (0.149)
Entfernung zu nächster Haltestelle in Meter	-0.001* (0.0003)	-0.001 (0.0004)
Alter	0.006 (0.007)	0.001 (0.008)
Weiblich	0.188 (0.193)	0.198 (0.218)
Tertiärer Bildungsabschluss	0.434* (0.233)	0.629** (0.252)
Montaseinkommen: 2'000-4'000 CHF (Ref.: <2'000 CHF)	0.443 (0.608)	0.479 (0.693)
Montaseinkommen: 4'000-6'000 CHF (Ref.: <2'000 CHF)	-0.113 (0.553)	0.071 (0.591)
Montaseinkommen: 6'000-10'000 CHF (Ref.: <2'000 CHF)	-0.067 (0.549)	0.231 (0.588)
Montaseinkommen: >10'000 CHF (Ref.: <2'000 CHF)	-0.392 (0.570)	-0.219 (0.614)
Agglomerationsgürtel (Ref.: Agglomerationskern)	-0.163 (0.255)	-0.064 (0.289)
Periurban (Ref.: Agglomerationskern)	-0.111 (0.254)	-0.679** (0.321)
Constant	-0.078 (0.869)	-0.247 (0.985)
Akaike Inf. Crit.	1,356.467	1,356.467

Abb. 41 Multinomiale logistische Regression zur Erklärung der Wahl des Verkehrsmittels beim Pflegen von sozialen Kontakten (Ref.: MIV)

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; $n = 745$.

Hinweis: * $p < 0.1$; ** $p < 0.05$; *** $p < 0.01$.

	Anzahl Tagesreisen
ÖV-Abo	0.438*** (0.040)
Mobility-Mitglied	0.112** (0.053)
Zugriff auf PW	-0.193*** (0.055)
Wohnt mit Lebenspartner/-in zusammen (Ref.: Wohnt allein)	0.089* (0.046)
Wohnt mit Familie zusammen (Ref.: Wohnt allein)	-0.029 (0.046)
Wohnt in einer WG (Ref.: Wohnt allein)	0.071 (0.089)
Andere Wohnform (Ref.: Wohnt allein)	-0.024 (0.163)
Zufriedenheit mit Wohnort	-0.075*** (0.021)
Alter	-0.016*** (0.001)
Weiblich	-0.144*** (0.032)
Tertiärer Bildungsabschluss	-0.031 (0.039)
Montaseinkommen: 2'000-4'000 CHF (Ref.: <2'000 CHF)	-0.546*** (0.095)
Montaseinkommen: 4'000-6'000 CHF (Ref.: <2'000 CHF)	-0.167** (0.073)
Montaseinkommen: 6'000-10'000 CHF (Ref.: <2'000 CHF)	-0.177** (0.073)
Montaseinkommen: >10'000 CHF (Ref.: <2'000 CHF)	-0.328*** (0.078)
Agglomerationsgürtel (Ref.: Agglomerationskern)	-0.183*** (0.046)
Periurban (Ref.: Agglomerationskern)	-0.061 (0.042)
Constant	2.758*** (0.112)
Observations	806
Log Likelihood	-3,350.845
Akaike Inf. Crit.	6,737.690

Abb. 42 Poisson Regression zur Erklärung der Anzahl Tagesreisen pro Monat
Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 806.

Hinweis: * $p < 0.1$; ** $p < 0.05$; *** $p < 0.01$.

	Anzahl Reisen mit Übernachtung
ÖV-Abo	0.279*** (0.037)
Mobility-Mitglied	0.176*** (0.055)
Zugriff auf PW	0.524*** (0.075)
Wohnt mit Lebenspartner/-in zusammen (Ref.: Wohnt allein)	0.144*** (0.047)
Wohnt mit Familie zusammen (Ref.: Wohnt allein)	0.050 (0.048)
Wohnt in einer WG (Ref.: Wohnt allein)	0.132 (0.111)
Andere Wohnform (Ref.: Wohnt allein)	-0.164 (0.181)
Zufriedenheit mit Wohnort	-0.051** (0.021)
Alter	-0.001 (0.001)
Weiblich	0.024 (0.032)
Tertiärer Bildungsabschluss	0.083** (0.037)
Montaseinkommen: 2'000-4'000 CHF (Ref.: <2'000 CHF)	-0.204* (0.111)
Montaseinkommen: 4'000-6'000 CHF (Ref.: <2'000 CHF)	-0.012 (0.097)
Montaseinkommen: 6'000-10'000 CHF (Ref.: <2'000 CHF)	0.001 (0.097)
Montaseinkommen: >10'000 CHF (Ref.: <2'000 CHF)	0.165* (0.099)
Agglomerationsgürtel (Ref.: Agglomerationskern)	-0.042 (0.042)
Periurban (Ref.: Agglomerationskern)	0.002 (0.041)
Constant	1.104*** (0.136)
Observations	729
Log Likelihood	-2,383.605
Akaike Inf. Crit.	4,803.210

Abb. 43 Poisson Regression zur Erklärung der Anzahl Reisen mit Übernachtung pro Jahr
Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; $n = 729$.

Hinweis: * $p < 0.1$; ** $p < 0.05$; *** $p < 0.01$.

	<i>Dependent variable:</i>
	Anzahl Flüge
ÖV-Abo	0.215*** (0.072)
Mobility-Mitglied	0.191* (0.102)
Zugriff auf PW	0.821*** (0.169)
Wohnt mit Lebenspartner/-in zusammen (Ref.: Wohnt allein)	0.169* (0.093)
Wohnt mit Familie zusammen (Ref.: Wohnt allein)	-0.057 (0.094)
Wohnt in einer WG (Ref.: Wohnt allein)	0.227 (0.177)
Andere Wohnform (Ref.: Wohnt allein)	0.016 (0.326)
Zufriedenheit mit Wohnort	-0.149*** (0.041)
Alter	-0.015*** (0.002)
Weiblich	-0.171*** (0.063)
Tertiärer Bildungsabschluss	0.091 (0.072)
Montaseinkommen: 2'000-4'000 CHF (Ref.: <2'000 CHF)	0.183 (0.231)
Montaseinkommen: 4'000-6'000 CHF (Ref.: <2'000 CHF)	0.340* (0.204)
Montaseinkommen: 6'000-10'000 CHF (Ref.: <2'000 CHF)	0.379* (0.204)
Montaseinkommen: >10'000 CHF (Ref.: <2'000 CHF)	0.558*** (0.207)
Agglomerationsgürtel (Ref.: Agglomerationskern)	-0.096 (0.082)
Periurban (Ref.: Agglomerationskern)	-0.297*** (0.085)
Constant	0.234 (0.287)
Observations	792
Log Likelihood	-1,409.387
Akaike Inf. Crit.	2,854.774

Abb. 44 Poisson Regression zur Erklärung der Anzahl Flugreisen pro Jahr
 Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 792.

Hinweis: * $p < 0.1$; ** $p < 0.05$; *** $p < 0.01$.

IV Zusatzauswertungen verhaltensökonomische Experimente (Kapitel 5)

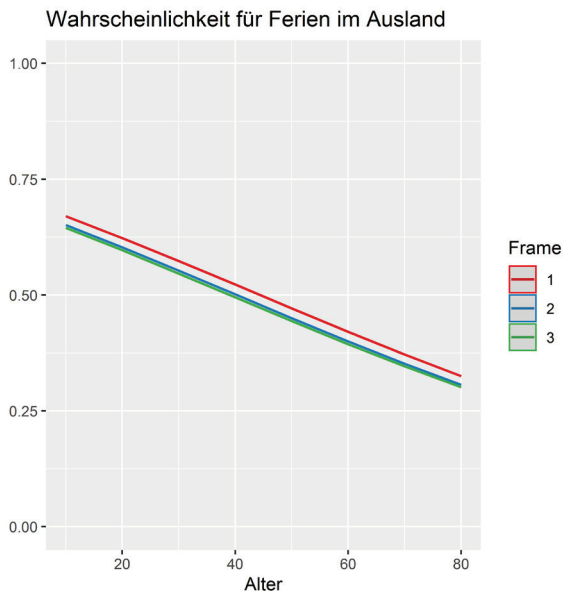


Abb. 45 Experiment 1: Unterschied nach Alter

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; $n = 777$.

Hinweis: Für die Formulierung der Frames vgl. Abschnitt 5.1. Bei Experiment 1 wurden die folgenden Antwortmöglichkeiten vorgelegt: «Ferien in 4-Stern-Hotel in der Schweiz nach Wahl»; «Ferien im Ausland inkl. Mittelstreckenflug».



Abb. 46 Experiment 1: Unterschied nach Geschlecht

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; $n = 777$.

Hinweis: Für die Formulierung der Frames vgl. Abschnitt 5.1. Bei Experiment 1 wurden die folgenden Antwortmöglichkeiten vorgelegt: «Ferien in 4-Stern-Hotel in der Schweiz nach Wahl»; «Ferien im Ausland inkl. Mittelstreckenflug».

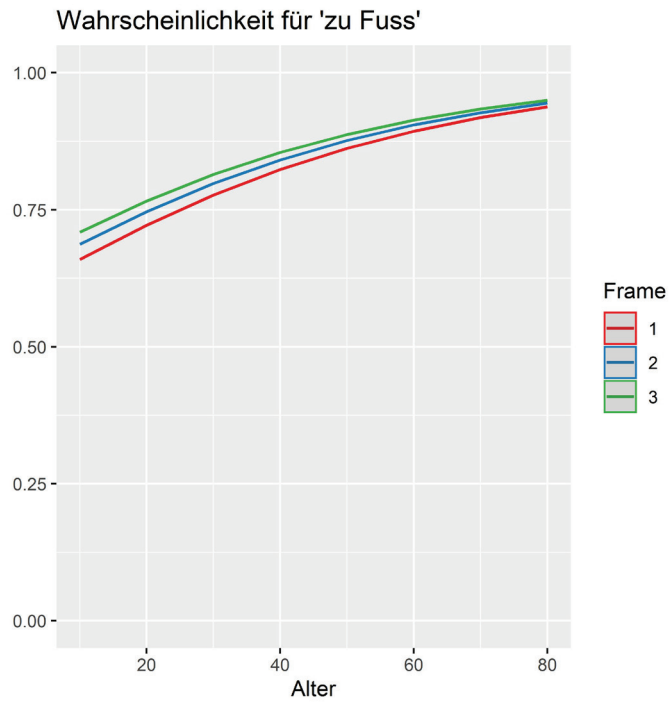


Abb. 47 Experiment 2: Unterschied nach Alter

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 777.

Hinweis: Für die Formulierung der Frames vgl. Abschnitt 5.2. Bei Experiment 2 wurden die folgenden Antwortmöglichkeiten vorgelegt: «Bus»; «Zu Fuss».

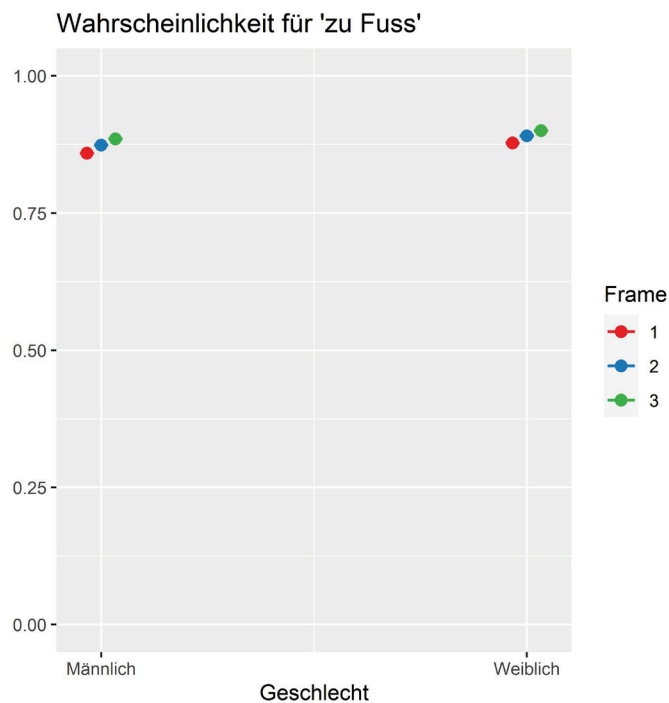


Abb. 48 Experiment 2: Unterschied nach Geschlecht

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 777.

Hinweis: Für die Formulierung der Frames vgl. Kapitel 5.2. Bei Experiment 2 wurden die folgenden Antwortmöglichkeiten vorgelegt: «Bus»; «Zu Fuss».

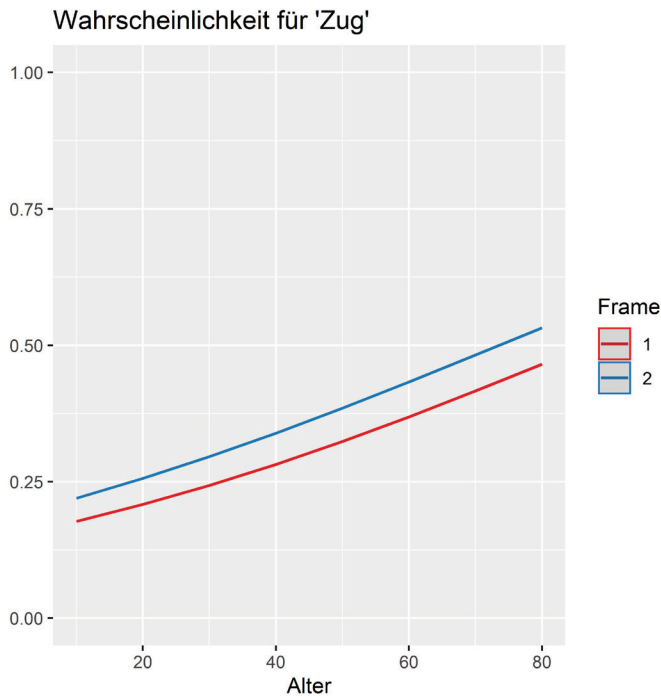


Abb. 49 Experiment 3: Unterschied nach Alter

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; $n = 777$.

Hinweis: Für die Formulierung der Frames vgl. Abschnitt 5.3. Bei Experiment 3 wurden die folgenden Antwortmöglichkeiten vorgelegt: «Flugzeug»; «Zug».

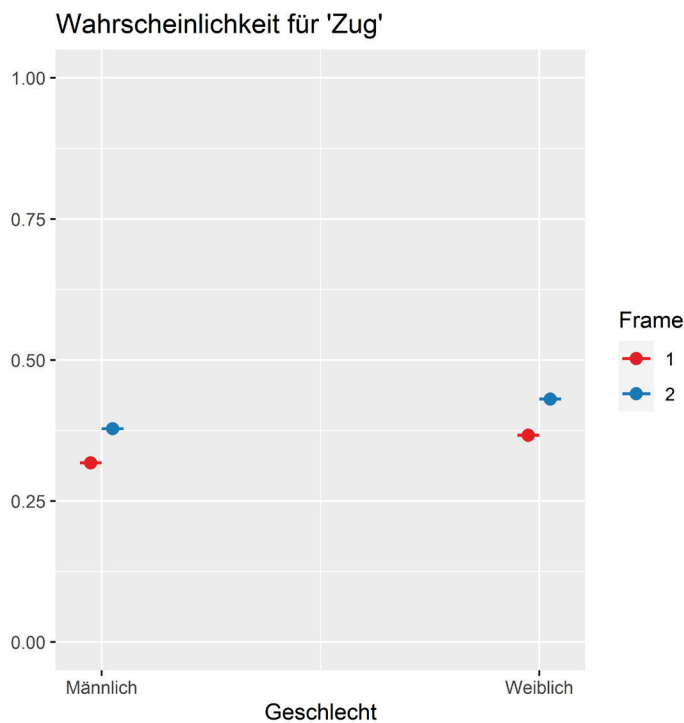


Abb. 50 Experiment 3: Unterschied nach Geschlecht

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; $n = 777$.

Hinweis: Für die Formulierung der Frames vgl. Abschnitt 5.3. Bei Experiment 3 wurden die folgenden Antwortmöglichkeiten vorgelegt: «Flugzeug»; «Zug».

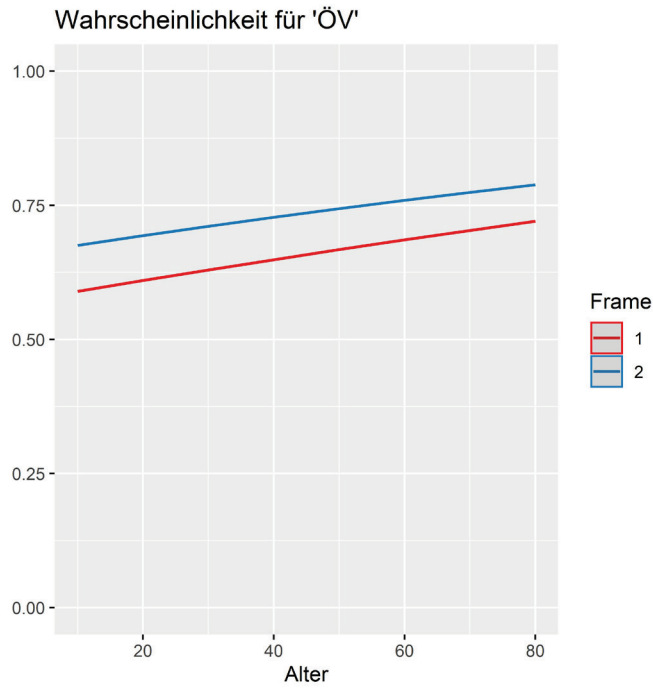


Abb. 51 Experiment 4: Unterschied nach Alter

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 777.

Hinweis: Für die Formulierung der Frames vgl. Abschnitt 5.4. Bei Experiment 4 wurden die folgenden Antwortmöglichkeiten vorgelegt: «Auto»; «ÖV».

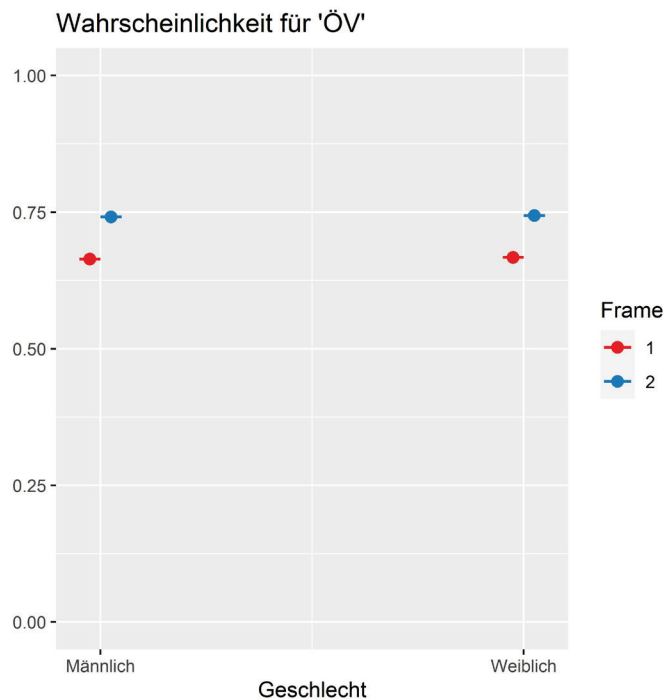


Abb. 52 Experiment 4: Unterschied nach Geschlecht

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; n = 777.

Hinweis: Für die Formulierung der Frames vgl. Abschnitt 5.4. Bei Experiment 4 wurden die folgenden Antwortmöglichkeiten vorgelegt: «Auto»; «ÖV».

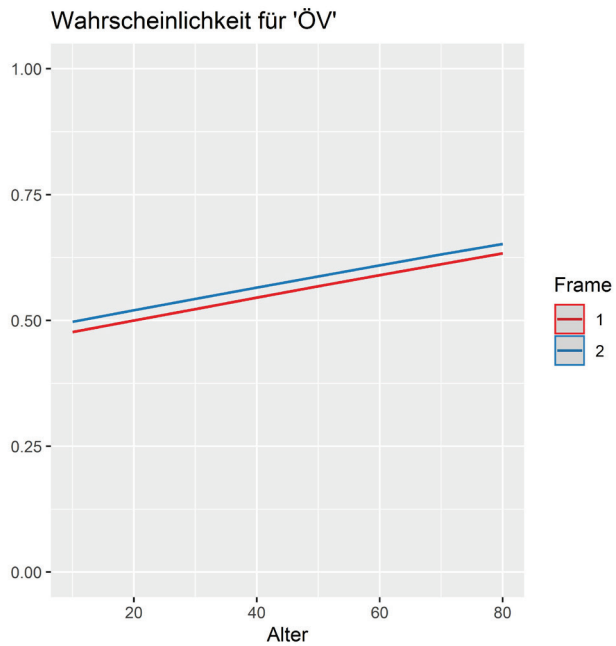


Abb. 53 Experiment 5: Unterschied nach Alter

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; $n = 777$.

Hinweis: Für die Formulierung der Frames vgl. Abschnitt 5.5. Bei Experiment 5 wurden die folgenden Antwortmöglichkeiten vorgelegt: «Fahrt in die Berge, um dort wandern/spazieren zu gehen.»; «Wanderung/Spaziergang im nächstgelegenen Wald in der Nähe Ihres Wohnorts.».

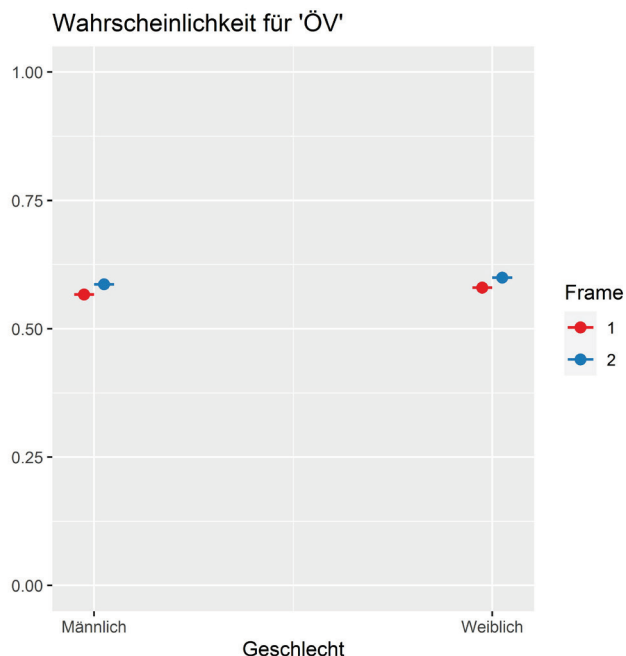


Abb. 54 Experiment 5: Unterschied nach Geschlecht

Quelle: Berechnungen Interface/Swiss Economics/ISOE anhand von Daten der Online-Erhebung 2019; $n = 777$.

Hinweis: Für die Formulierung der Frames vgl. Abschnitt 5.5. Bei Experiment 5 wurden die folgenden Antwortmöglichkeiten vorgelegt: «Fahrt in die Berge, um dort wandern/spazieren zu gehen.»; «Wanderung/Spaziergang im nächstgelegenen Wald in der Nähe Ihres Wohnorts.».

V Dokumentation Workshop vom 25. August 2020

Der Workshop vom 25. August 2020 war ursprünglich als Präsenzveranstaltung geplant, musste jedoch angesichts der im Spätsommer sowohl in der Schweiz als auch in Deutschland wieder steigenden Infektionszahlen als Webkonferenz durchgeführt werden. In einem ersten Teil des Workshops stellte der ARE-Vertreter die Grundzüge der bundesseitigen Aktivitäten zum Freizeitverkehr vor und es wurden die aktuellen Studienergebnisse (gemäss den vorhergehenden Kapiteln) zusammengefasst. Auf dieser Grundlage erfolgte die Massnahmenbewertung und -entwicklung. Nachfolgend werden die wichtigsten Ergebnisse des Workshops dargestellt.

Start 25. August 2020 9:45 Uhr
09:45 Einstieg
<ul style="list-style-type: none"> • Begrüssung, Organisatorisches • Ziele und Ablauf, Adressaten der Massnahmen • Vorstellungsrunde
10:15 Ergebnisse des Projekts
<ul style="list-style-type: none"> • APC/Regression/Experiment • Typologie zur Freizeitmobilität • Kategorisierung des alltäglichen Freizeitverkehrs • Rückfragen, Diskussion
10:45 Uhr Kaffeepause
11: 00 Input ARE
<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung Zielbild • Diskussion
11:20 Vorbereitung Massnahmenentwicklung
<ul style="list-style-type: none"> • Erklärung Vorgehensweise, Rückfragen • Kurzdarstellung Massnahmenspeicher
11:30 Massnahmenentwicklung in 2 Gruppen
<ul style="list-style-type: none"> • Gruppe 1: Tabelle Nachhaltigkeitsdimensionen x Typologie (Leitung Konrad Götz) • Gruppe 2: Tabelle Nachhaltigkeitsdimensionen x Zwecke (Leitung Interface) • Bisherige Massnahmen zur Kenntnis nehmen und bewerten, Diskussion • Fehlendes identifizieren und dokumentieren
12:10 Die Massnahmen der Gruppen vorstellen/diskutieren
12:45 Mittagspause
13:15 Einzelarbeit
Spaziergang ausser Haus. Frage: Was braucht es, was fehlt, wenn ich jenseits des Projekts und jenseits der Zielgruppen an die Freizeitmobilität in der Schweiz insgesamt denke?
14:00 Vorstellung/Diskussion der Ergebnisse der Einzelarbeit
14:30 Zusammenfassung, Würdigung
14:45 Ergänzungen/Was fehlt/Kritik/Feedback
14:55 Verabschiedung
Liste der Teilnehmenden
Philippe Aemisegger, Optimon, Begleitkommission
Tobias Arnold, Interface, Forschungsteam
Jürg Artho, Uni Zürich, Begleitkommission
Julian Fleury, Transitec, Begleitkommission
Konrad Götz, ISOE, Forschungsteam, Leitung des Workshops
Ueli Haefeli, Interface, Forschungsteam
Martin Lutzenberger; Swiss Economics, Forschungsteam
Julia Rickenbacker, Interface, Forschungsteam
Thomas Stoiber, Kanton Zürich, Begleitkommission
Aurelio Vigani, ARE, Begleitkommission

V.1 Massnahmenbewertung und -entwicklung

Da im Forschungsfeld nachhaltige Freizeitmobilität in der Schweiz bereits zahlreiche Massnahmen entwickelt worden sind (vgl. etwa Ohnmacht et al. 2008, 105–116), war es wichtig, sondern den Stand der Forschung zu berücksichtigen und darauf aufzusetzen. Dazu wurden erstens die empirischen Ergebnisse der vorliegenden Studie rekapituliert. Zweitens wurde vom Forschungsteam vorgängig ein sogenannter Massnahmenspeicher entwickelt, der den Teilnehmenden des Workshops zur Bewertung vorgelegt wurde. Zunächst lautete die Aufgabe, individuell die fünf wichtigsten Massnahmen nach einer ganzheitlichen Betrachtung auszuwählen. Danach sollten für jede der ausgewählten Massnahmen 1 bis 5 Punkte nach dem Kriterium der Wirksamkeit in Richtung Nachhaltigkeit vergeben werden. Das Ergebnis dieser Bewertung findet sich in der folgenden Tabelle.

Tab. 24 Bewertung der Massnahmen im Massnahmenspeicher

<i>Massnahmen von staatlicher Seite zur Verbesserung der Nachhaltigkeit des alltäglichen Freizeitverkehrs</i>	<i>Bewertung</i>		
	<i>Total</i>	<i>Gruppe 1</i>	<i>Gruppe 2</i>
Bei der Planung von Freizeiteinrichtungen und Kulturveranstaltungen deren Anbindung an Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV stärker berücksichtigen.	17	8	9
Anreize für bequeme, energiesparende und CO ₂ -freie Anreise zu Kultur- und Sportveranstaltungen setzen.	15	13	2
Anreize für bequeme, energiesparende und CO ₂ -freie Anreise bei Gastronomiebesuchen setzen.	15	7	8
Verknüpfung des ÖV mit multimodalen Mobilitätsdienstleistungen fördern.	12	5	7
Aufenthaltsqualität bei Zufusswegen verbessern.	12	5	7
Aufenthaltsqualität in Innenstädten erhöhen.	10	4	6
Aufenthaltsqualität in Wohnquartieren verbessern.	9		9
Bedarfsgerechten Ausbau des ÖV-Angebots zu Randzeiten fördern.	8	3	5
Bewusstsein für gesundheitlichen Nutzen des Fuss- oder Veloverkehrs stärken.	7	4	3
Freizeit-Elektromobilität mit direkt nachvollziehbarer regenerativer Energie fördern.	7	7	
Bisherige nicht Nutzer/-innen zum Umstieg auf den ÖV oder Ausprobieren des ÖV bewegen.	3	2	1
Energie-effiziente Autos als Alternative zu energieintensiveren Autos fördern.	2	2	
Nachhaltige Mobilität in Tourismusorten fördern.	8		8
Anreize zur Erhöhung der Erlebnis- und Aufenthaltsqualität im ÖV setzen.	6		6
Ausbau des energiesparenden grenzüberschreitenden Freizeitverkehrs fördern.	4		4
Vereinfachung der ÖV-Nutzung für Personen mit eingeschränkter Mobilität fördern.			
Erlebnisqualität ausgewählter Velo-Wege erhöhen.			
Impulse für attraktive Produkteentwicklungen nachhaltiger Zwei- und Dreirad-Verkehrsmittel setzen.			
Nachhaltige Sharing-Angebote von Zwei- und Vierrad-Verkehrsmitteln fördern.			
Infrastruktur für bequeme und einfache Nutzung von Velos und E-Bikes bereitstellen.			
Vorhandene energiesparende und CO ₂ -freie Verkehrsmöglichkeiten zielgruppenspezifisch kommunizieren.			

<i>Massnahmen von staatlicher Seite zur Verbesserung der Nachhaltigkeit des alltäglichen Freizeitverkehrs</i>	<i>Bewertung</i>		
	<i>Total</i>	<i>Gruppe 1</i>	<i>Gruppe 2</i>
Nachhaltigkeit des ÖV durch Einsatz energie-effizienter Fahrzeuge fördern.			
Ökologischeres Fahrverhalten von Autofahrern/-innen fördern.			
Anreize zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit von Autos setzen			

Anschliessend ging es um eine Ergänzung der Massnahmenliste. Dies führte zu folgenden Vorschlägen, die hier unkommentiert dargestellt werden:

- Produktentwicklung «Selbstreinigendes Fahrzeug» (Autos – insbesondere Sharing – sind heutzutage schwierig zu reinigen, das ist gerade in Corona-Zeit problematisch).
- Zonen für wildes Campieren (Inspiration aus Belgien, in Naturparks) zur Förderung des inländischen Tourismus einrichten. Einen Zwei-Tages-Ausflug zu machen, statt zweimal einen Tagesausflug, bedeutet weniger Kilometer und ist weniger umweltbelastend.
- Elektrofahrzeuge für junge Leute im periurbanen Raum vergünstigen (als Ersatz von brennstoffgetriebenen Autos). Beispiel ist die hohe Kaufprämie in Deutschland, wo Elektroautos in der Folge ausverkauft und erstmals günstiger als konventionelle Autos sind.
- Versuchen, den hohen Fahrradanteil der COVID-Zeit beizubehalten – eine Velostrategie entwickeln, die von Corona lernt.
- Aufenthaltsqualität: Identifikation der Räume, die eine Aufenthaltsqualitätsfunktion wahrnehmen sollen. Es geht um die Verbesserung, aber auch um die Anzahl von Aufenthaltsräumen, es ist eine Frage sowohl der Qualität als auch der Quantität.
- Aufenthaltsräume werden oft in Verbindung mit Konsum verstanden, das Verständnis sollte aber breiter sein, nämlich Raum, wo man gerne Zeit verbringt und der nicht notwendig mit Konsum verbunden ist.
- Problematik der Verdichtung: Hat einen negativen Effekt auf die Aufenthaltsqualität durch die Überbelastung der Aufenthaltsräume. Mit entsprechenden Massnahmen auf eine trotzdem hohe Qualität der Aufenthaltsräume hinarbeiten.
- Aufenthaltsqualität auch des ÖV: Nicht der Fahrzeuge, sondern der Verkehrsknotenpunkte, die teilweise eine geringe Aufenthaltsqualität haben. Diese sollte erhöht werden.
- Die Massnahme «Anreize für bequeme, energiesparende und CO₂-freie Anreise setzen» ist zu umfassend formuliert und sollte konkretisiert werden:
 - Bequem heisst: Direkte Verbindungen, ohne Umsteigen beim ÖV.
 - Anreize: Innovative Anreizmechanismen bei Gastronomiebesuchen setzen (z.B. durch Entwicklung eines Labels, wobei die Koordinationsfunktion von Gastroverbänden genutzt werden kann).

V.1.1 Diskussion der Ergebnisse

- In beiden Gruppen wurden Massnahmen betreffend Kultur- und Freizeitveranstaltungen beziehungsweise -einrichtungen als sehr wichtig bewertet.
- Kritisch wird gesehen, dass bisher noch keine ökonomisch wirksamen, preislichen Massnahmen formuliert worden sind.

- Das Thema Aufenthaltsqualität wurde insgesamt als wichtig wahrgenommen. Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Bewertung verändern würde, wenn die Massnahmen zur Aufenthaltsqualität zusammengefasst würden.
- Es gibt mehrere Anmerkungen zum Vorschlag «Bedarfsgerechter Ausbau des ÖV zu Randzeiten»
 - Da es viele belastende Aktivitäten im periurbanen Raum gibt, wäre der Ausbau des ÖV zu Randzeiten zentral für eine Verlagerung von Aktivitäten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Attraktivität des ÖV stark von Bequemlichkeit und Flexibilität abhängt, zum Beispiel der Umstiegs-Häufigkeit.
 - Wichtig sei aber auch die multimodale Verknüpfung, sodass die Nutzerinnen und Nutzer auf dem letzten Kilometer bis nach Hause kommen.
 - Hinsichtlich des ÖV wird auch eingewandt, dass es nicht realistisch sei, den ÖV umfassend für den Freizeitverkehr auszubauen, da dieser zum Teil sehr diffus und das Kosten-Nutzen-Verhältnis daher schwierig einzuschätzen sei. Dennoch könne die Bequemlichkeit verbessert werden (weniger Umsteigen, Nutzung für Familien vereinfachen, multimodale Anbindung).
- Kritisch wird eingewandt, dass der Begriff «bedarfsgerecht» bei der Massnahmenformulierung überdacht werden sollte.
- Hinsichtlich der Velowege wird vorgebracht, dass es nicht nur um Bequemlichkeit von Velowegen, sondern auch um Sicherheit gehe. Dies gelte insbesondere mit Blick auf die Spass- und Erlebnisorientierten, denen Sicherheit weniger wichtig sei.
- Das Thema Erlebnisqualität war offenbar bei der Bewertung in der Gruppenarbeit weniger wichtig. Es wird angemerkt, was Erlebnis sei, hinge auch von der Zielgruppe ab. Es sei daher nicht einfach, Erlebnisqualität zu gestalten.

V.1.2 Ergebnisse des «Out-of-the-Box-Spaziergangs»

Um sich vom Rahmen des Workshops und den bisherigen Massnahmen mental zu lösen, wurde vorgeschlagen, einen Spaziergang zu unternehmen und dabei Phantasien für Massnahmen «Out of the Box» zu entwickeln. Folgende zusätzlichen Massnahmenvorschläge waren das Ergebnis:

- Entwicklung einer App, die multimodal über alle Anbieter eine Route zusammenstellt. Eine solche gibt es zum Beispiel in Estland. In der App sind alle Sharing-Anbieter, inklusive ÖV, Taxi, Uber usw. enthalten. Die Benutzerinnen und Benutzer können Transportmittel ein-/ausschliessen und so die gesamte Wegstrecke multimodal zusammenstellen. Es können auch Zeit, Kosten oder Umweltfreundlichkeit priorisiert werden. Grösster Vorteil ist, dass sämtliche Transportmittel in einer einzigen App vorhanden sind. Die App könnte nicht nur zu festgelegten Wegen führen, sondern auch attraktive Ziele in der Nähe anzeigen. Es müsste geklärt werden, wer für die Entwicklung zuständig wäre.
- Viele Massnahmen zielen darauf ab, Mobilität zu vereinfachen. Dadurch entsteht das Problem zusätzlich generierten Verkehrs. Stattdessen müsste es auch darum gehen, Verkehr zu reduzieren, ohne die Mobilität im Sinne der Beweglichkeit zur Bedürfniserfüllung einzuschränken.
- Eine CO₂-Bepreisung müsste nicht nur auf den Flugverkehr, sondern auch auf den alltäglichen Freizeitverkehr zielen.
- Es sollte eine Darstellung aller Freizeitverkehrsanteile der Schweiz erstellt werden, die Flugreisen, Ausflüge mit Übernachtung und den Freizeitverkehr ausländischer Gäste einschliessen. Diese Darstellung könnte Wege, Kosten, Nutzen, Belastungen berücksichtigen.

- Attraktive Angebote, die ausländische Gäste erhalten (z.B. Touristenpässe), sollten auch für die Schweizer Bevölkerung verfügbar sein.
- Es gibt beim Thema Nachhaltigkeit in Tourismusorten viel Potenzial, zum Beispiel bei Tourismuszentren im periurbanen Raum. Ein Beispiel ist Zermatt, das ohne Autos auskommt. Das Problem der An- und Abreise bestehe aber weiterhin.
- Vorschläge in diesem Zusammenhang sind:
 - Das ÖV-Angebot noch verstärken.
 - Innovationen, wie beispielsweise Carreisen in Skiresorts zur Bündelung und zielgruppenspezifischer Erhöhung der Erlebnisqualität: Das Erlebnis beginnt bereits mit dem Hinweg und endet erst wieder zuhause.
 - Autolose/nachhaltige Tourismusorte schliessen sich zusammen und entwickeln evtl. ein Label.
- Parkraumbewirtschaftung, sodass Anreisende diese Kosten bei ihrer Entscheidung mit einbeziehen.
- Auch bei der Planung von Freizeitanlagen/Kulturveranstaltungen sollte es eine Parkraumbewirtschaftung mit Preissetzung bei Parkhäusern geben – damit würde der ÖV attraktiver beziehungsweise der MIV unattraktiver.
- Der Autobesitz führt bekanntlich dazu, das Auto zu nutzen. Deshalb wären Massnahmen notwendig, die bewirken, dass nicht automatisch/gewohnheitsmässig das Auto benutzt wird, sondern für jeden Weg beziehungsweise Zweck das passendste Angebot. Eine Möglichkeit wäre die Gestaltung der Reise als Teil der Erlebnisse (z.B. Familienwagen im Zug) und die professionelle und zielgruppenspezifische Kommunikation dieser Angebote.
- Es wird eine bessere Verknüpfung von multimodalen Angeboten mit dem ÖV und die Entwicklung von multimodalen Drehscheiben vorgeschlagen. Mit zusätzlichen Freizeitangeboten an Hubs könnte der Verkehrsbedarf verringert oder die Verlagerung in Richtung nachhaltiger Verkehrsmittel gefördert werden.
- Kreative Kontingente: Bei vielen Massnahmen besteht die Gefahr, dass damit mehr Verkehr erzeugt wird. Möglicherweise könnten hier Kontingente helfen. Solche Kontingente könnten an bestehende Limiten (z.B. Parkplätze, Sitzplätze) anknüpfen
- Bei zu stark auf eine Zielgruppe zugeschnittenen Massnahmen besteht die Gefahr, dass eine Zielgruppe auf Kosten einer anderen gefördert wird. Wenn zum Beispiel Spass- und Erlebnisorientierte gefördert werden, könnten andere Zielgruppen darunter leiden, es könnte auch dazu führen, dass bestimmte Gruppen diskriminiert werden, die sich schon nachhaltig verhalten. Unerwünschte Nebeneffekte müssen also beachtet werden.
- Es sollte über eine Entkommerzialisierung des Freizeitverkehrs nachgedacht werden: Wenn alles innerhalb der Denkweise läuft, dass nach neuen (nachhaltig apostrophierten) Geschäftsmodellen gesucht wird, kann dies zu mehr Verkehr führen. Freizeitverkehr könnte stattdessen auch als öffentliches Gut gesehen werden.

V.1.3 Zusammenfassende Diskussion

- Es wird noch einmal der Vorschlag einer Gesamtdarstellung des Freizeitverkehrs aufgenommen. Diese müsste die Komponenten Transit, ausländische Gäste, Reisen von Schweizern und Alltagsmobilität von Schweizern beinhalten. Dazu müsste eine Koordinationsstelle beim Bund eingerichtet werden.
- Wichtiger nächster Schritt ist der Zielgruppenbezug der Massnahmen.

- Die in der Gruppenarbeit vorgenommene Fokussierung auf Freizeit- und Kultureinrichtungen in Agglomerationskernen ist sinnvoll – es stellt sich aber die Frage, ob dort das Potenzial möglicherweise schon ausgeschöpft ist und es in anderen Bereichen mehr Potenzial für kreative Ansätze gibt.
- Es wird festgestellt, dass zunächst bei der Bewertung der Massnahmen Erlebnisqualität nicht so wichtig erschien. Dagegen spielt sie bei den Ergebnissen «Out of the Box» eine grössere Rolle.

Abkürzungen

Begriff	Bedeutung
APC-Modell	Alters-, Perioden- und Kohortenmodelle
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BFS	Bundesamt für Statistik
LV	Langsamverkehr
MaaS	Mobility as a Service“
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MZMV	Mikrozensus Mobilität und Verkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PW	Personenwagen
WG	Wohngemeinschaft

Literaturverzeichnis

Artho, Jürg; Jenny, Annette (2016): Erweiterung der sozialwissenschaftlichen Grundlagen zur Konzeption von Interventionen im Umweltbereich. Forschungsprojekt FP-1.12. Zürich: Energieforschung Stadt Zürich.

Artho, Jürg; Jenny, Annette; Karlegger, Annelies (2012): Wissenschaftsbeitrag. Forschungsprojekt FP-1.4, Zürich: Energieforschung Stadt Zürich.

Beck, Ulrich (1986): Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne. Berlin: Suhrkamp.

Blinde, Julia; Schlich, Robert (2002): Freizeitmobilität und Wohnsituation. Eine empirische Untersuchung zum Einfluss von Wohnsituation und Wohnzufriedenheit auf die Freizeitmobilität junger Menschen, in: Gather, Matthias; Kagermeier, Andreas (Hrsg.): Freizeitverkehr. Hintergründe, Probleme, Perspektiven, Mannheim: Verlag MetaGIS Infosysteme, 35–51.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2016): Perspektiven des Schweizerischen Personen- und Güterverkehrs bis 2040, Synthesebericht, Bern.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2018a): La mobilité de loisirs en Suisse: état des lieux et évolution 2005–2015. Analyse du microrecensement mobilité et transport, Berne.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2018b): Dichte und Mobilitätsverhalten. Auswertungen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr, Bern.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2018c): Mobilität in den ländlichen Räumen, Bern.

Dargay, Joyce M.; Madre, Jean-Loup; Berri, Akli (1998): Car Ownership Dynamics Seen Through the Follow-Up of Cohorts: Comparison of France and the United Kingdom, in: Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 1733 (1), 31–38.

Diekmann, Andreas (2006): Methoden der Sozialforschung, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Fastenmeier, Wolfgang; Gstalter, Herbert; Lehnig, Ulf (2001): Subjektiver Freizeitbegriff, Freizeitbudget und Mobilitätsmuster. Berichte aus dem Institut mensch-verkehr-umwelt, Bericht Nr. 1. München

Fehr, Ernst; Falk, Armin (2002): Psychological foundations of incentives, in: European Economic Review. Bd. 46, Nr. 4–5, 687–724.

Gather, Matthias; Kagermeier, Andreas (Hrsg.) (2002): Freizeitverkehr. Hintergründe, Probleme, Perspektiven, Mannheim: Verlag MetaGIS Infosysteme.

Götz, Konrad; Stein, Melina (2018): Freizeitmobilität und -verkehr, in: Schwedes, Oliver (Hrsg.): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung, Berlin: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 323–346.

Götz, Konrad; Jutta Deffner; Thomas Klinger (2016): Mobilitätsstile und Mobilitätskulturen – Erklärungspotentiale, Rezeption und Kritik, in: Schöller, Oliver; Weert Canzler; Andreas Knie (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 781–804.

Götz, K.; Loose, W.; Schmied, W.; Schubert, S. (2003): Mobilitätsstile in der Freizeit, Berlin: Erich Schmidt Verlag.

Gronau, Werner; Kagermeier, Andreas (2007): Key Factors for Successful Leisure and Tourism Public Transport Provision, in: *Journal of Transport Geography* 15, 127–135.

Haefeli, Ueli (1998): Der lange Weg zum Umweltschutzgesetz. Die Antwort des politischen Systems auf das neue gesellschaftliche Leitbild «Umweltschutz», in: *Allgemeine Geschichtsforschende Gesellschaft Schweiz (AGGS) (Hrsg.): 1798-1848-1998, Bd. 3., Zürich, 241–249.*

Hivert, Laurent; Ottmann, Peter; Krakutovski, Zoran; Legros, Diègo, Chlond, Bastian; Madre, Jean-Loup; Zumkeller, Dirk (2008): Multimodalité et tendances démographiques: les changements démographiques et leurs impacts sur l'utilisation des modes, CADMIUM: Comparative Analysis of Demographic Modifications and Impact on the longitudinal Use of Modes.

Höpflinger, Anna-Katharina; Jeffers, Ann; Pezzoli-Olgiate, Daria (2008): *Handbuch Gender und Religion*, Stuttgart: UTB.

Kagermeier, Andreas (2002): Folgen konsumorientierter Freizeitgrosseinrichtungen für Freizeitmobilität und Freizeitverhalten, in: Gather, Matthias; Kagermeier, Andreas (Hrsg.): *Freizeitverkehr. Hintergründe, Probleme, Perspektiven*, Mannheim: Verlag MetaGIS Info-systeme, 119–140.

Kahneman, Daniel; Tversky, Amos (1979): Prospect Theory: An Analysis of Decision under Risk, in: *Econometrica*, Vol. 47, No. 2, 263–291.

Kamm, A.; Hildesheimer, G.; Bernold, E.; Eichhorn, D. (2015): *Ernährung und Nachhaltigkeit in der Schweiz: Eine verhaltensökonomische Studie*. FehrAdvice und Partners AG, Zürich.

Kaufmann-Hayoz, R. (2006): Human Action in context: A model framework for interdisciplinary studies in view of sustainability, in: *Umweltpsychologie*, vol. 10, 154–177.

Kaufmann-Hayoz, R.; Gutscher, H. (2001): Transformation toward sustainability: An actor-oriented perspective, in: Kaufmann-Hayoz, R.; Gutscher, H. (Eds.): *Changing things – moving people. Strategies for promoting sustainable development at the local level*. Themenheft des Schwerpunktprogramms Umwelt (SPPU). Basel: Birkhäuser, 19–25.

Lamprecht, Markus; Stamm, Hanspeter (1994): *Die soziale Ordnung der Freizeit. Soziale Unterschiede im Freizeitverhalten der Schweizer Wohnbevölkerung*, Zürich: Seismo-Verlag.

Levin, I. P.; Schneider, S. L.; Gaeth, G. J. (1998): All frames are not created equal: A typology and critical analysis of framing effects. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 76, 149–188.

Meier, Ruedi (2000): *Nachhaltiger Freizeitverkehr*. Zürich/Chur: Rüegger-Verlag.

Munafò, Sébastien (2016): *La ville compacte remise en cause ? Formes urbaines et mobilités de loisirs*, Neuchâtel: Éditions Alphil-Presses universitaires suisses.

Ohnmacht, Timo; Grotrian, Jobst; Stettler, Jürg; Götz, Konrad; Deffner, Jutta; Haefeli, Ueli; Matti, Daniel (2008): *Freizeitverkehr innerhalb von Agglomerationen*. Forschungsauftrag SVI 2004/074 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI, Bern: Bundesamt für Strassen ASTRA.

Ohnmacht, Timo (2008): *Freizeitverkehr innerhalb der Schweizer Agglomerationen*, ITW Working Paper Series, Mobilität 001/2008, Hochschule Luzern – Wirtschaft, Luzern.

Opaschowski, Horst W. (1994): *Neue Trends im Freizeitsport*, Hamburg: B.A.T. Freizeit-Forschungsinstitut.

Robertson, Chris; Boyle, Peter (1998): Age–Period–Cohort Analysis of Chronic Disease Rates. I: Modelling Approach, in: *Statistics in Medicine* 17 (12), 1305–1323.

Schad, H.; Wegelin, P.; Mahrer, M.; Marconi, D.; Pfund, S.; Lutzenberger, M. (2020): Einflussfaktoren auf Alltagsmobilität und nicht-alltägliche Mobilität, Forschungsprojekt SVI 2015/002 auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI, Bern: Bundesamt für Strassen ASTRA.

Schad, Helmut; Diggelmann, Thomas; Ohnmacht, Timo; Zweibrücken, Klaus; Slukan, Viktoria (2012): Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen, Forschungsauftrag SVI 2004/079 auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI, Bern: Bundesamt für Raumentwicklung ARE.

Schad, Helmut; Lutzenberger, Martin; Ohnmacht, Timo; Marconi, Davide (2013): Freizeitverkehr in der Schweiz. Entwicklung seit 1994 und Analyse des Rückgangs 2005 bis 2010, Bern: Bundesamt für Raumentwicklung ARE.

Scheiner, Joachim (2014): Verkehrsforschung: Wie entsteht Verkehr?, in: Canzler, Weert; Knie, Andreas; Schwedes, Oliver (Hrsg.): *Handbuch Verkehrspolitik*, Berlin: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Schlich, Robert; Schönfelder, Stefan; Hanson, Susan; Axhausen, Kay W. (2004): Structures of Leisure Travel: Temporal and Spatial Variability, in: *Transport Reviews* 24/2, 219–237.

Schlich, Robert; Simma, Anja; Axhause, Kay W. (2003): Determinanten des Freizeitverkehrs – Modellierung und empirische Befunde, Forschungsprojekt SVI 2000/445 auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI, Bern: Bundesamt für Strassen ASTRA.

Strambi, Orlando; Bussière, Yves Daniel; van de Bilt, Karin (2000): Automobile Patterns of Diffusion in Four Urban Areas: Comparison of Developed and Developing Countries, in: *Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board* 1719 (1), 54–60.

Thaler, R. H.; Sunstein, C. R. (2008): *Nudge: Improving Decisions About Health, Wealth and Happiness*. Yale University Press, New Haven.

Wooldridge, Jeffrey M. (1999): *Introductory Econometrics. A Modern Approach*, Cincinnati: South-Western College Publishing.

Projektabschluss



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA

FORSCHUNG IM STRASSENWESEN DES UVEK

Version vom 09.10.2013

Formular Nr. 3: Projektabschluss

erstellt / geändert am: 15.02.2021

Grunddaten

Projekt-Nr.: SVI 2017/008
 Projekttitel: Treibende Kräfte im Freizeitverkehr
 Enddatum: 15.02.2021

Texte

Zusammenfassung der Projektergebnisse:

Aus der Analyse von Mikrozensus-Daten (Schwerpunkt Alters- und Kohorteneffekte) sowie einer eigenen repräsentativen Befragung (inkl. Zielgruppensegmentierung und verhaltensökonomisches Experiment) lassen sich folgende Faktoren zu einem Gesamtbild der Treiber des Freizeitverkehrs zusammenfügen:

Erstens bestätigt sich, dass Freizeitverkehr nicht eindimensional erklärt werden kann, sondern als ein Zusammenspiel verschiedener Gruppen von Faktoren betrachtet werden muss. Zu einseitige Erklärungen, die entweder nur das handelnde Individuum oder aber nur die Umwelt eines Individuums betrachten, sind demnach klar nicht zielführend.

Zweitens erhärten sich auf der Ebene der individuellen Faktoren bisherige Forschungsergebnisse, wonach die Sozioökonomie und der Besitz von Mobilitätswerkzeugen wichtige Treiber des Freizeitverkehrs sind.

Drittens manifestieren sich auf der individuellen Ebene weitere relevante Faktoren, die über Soziodemografie und Sozioökonomie hinausgehen. So zeigen die Unterschiede zwischen den Typen von Freizeitmobilen, dass Freizeitmobilität in hohem Masse von Freizeitorientierungen abhängt, die nicht mit soziodemografischen oder sozioökonomischen Faktoren korrelieren. Weiter zeigt sich, dass Freizeitmobilität gewissen Lebenszyklen zu folgen scheint: Der Eintritt ins Erwachsenenalter, die Gründung einer Familie sowie die mit dem hohen Alter einhergehenden gesundheitlichen Einschränkungen sind wichtige Wegmarken im Leben, die sich auf die individuelle Freizeitmobilität auswirken.

Viertens zeigt der Blick auf die Faktoren auf der Kontextebene, dass durchaus Einfluss auf den Freizeitverkehr genommen werden kann. Mobilitätsverhalten in der Freizeit wird insbesondere stark durch die Verkehrs- und Raumplanung determiniert.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA

Zielerreichung:

Die Ziele der Untersuchung konnten vollumfänglich erreicht werden. Insbesondere wurden die empirischen Ergebnisse planmässig umgesetzt und ausgewertet.

In Zusammenarbeit mit der Begleitgruppe konnten die vielfältigen und komplexen empirischen Resultate im Hinblick auf eine interdisziplinär zusammengesetzte Leserschaft verständlich und möglichst anschaulich dargestellt werden.

Folgerungen und Empfehlungen:

Die empirischen Resultate der vorliegenden Studie bestätigen den grossen Stellenwert des Freizeitverkehrs innerhalb des Mobilitätssystems. Vor diesem Hintergrund lassen sich eine Reihe von Anforderungen an eine «Strategie nachhaltiger Freizeitverkehr» skizzieren:

- Raumplanung/Stadtplanung: Die Strategie zielt auf die nahräumlichen Aufenthaltsräume, deren Attraktivität gerade als Erlebnisroute erhöht werden sollte.
- Verkehrsplanung: Sie sollte insbesondere darauf achten, den Fokus auf Verkehrsverlagerung und -vermeidung zu legen und keinen Neuverkehr induzieren.
- Freizeitaktivität: Die Strategie sollte dort ansetzen, wo die grössten Probleme sind: Bezüglich Aktivität: Kultur- und Freizeitveranstaltungen sowie Besuche bei Verwandten oder Bekannten. Bezüglich Raum: Wege mit Zielen im periurbanen Raum
- Zielgruppe: Die Strategie sollte vor allem auf die Zielgruppe Spass- und Erlebnisorientierte fokussieren, ohne dass die anderen Zielgruppen ganz aus dem Blick geraten.

Publikationen:

Ueli Haefeli, Tobias Arnold. Treibende Kräfte im Freizeitverkehr. sozialwissenschaftliche Einblicke, in: Collage 2/2921 (in Vorbereitung)

Der Projektleiter/die Projektleiterin:

Name: Haefeli

Vorname: Ueli

Amt, Firma, Institut: Interface Politikstudien Forschung Beratung

Unterschrift des Projektleiters/der Projektleiterin:



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA

FORSCHUNG IM STRASSENWESEN DES UVEK

Formular Nr. 3: Projektabschluss

Beurteilung der Begleitkommission:

Beurteilung:

Das vorliegende Forschungsprojekt hatte die Aufgabe, einen Überblick über die treibenden Kräfte der heterogenen Arten von Freizeitaktivitäten zu gewinnen und Strategien zur Erarbeitung von Massnahmen für eine nachhaltige Abwicklung des Freizeitverkehrs aufzuzeigen. Ausgehend von den zahlreichen, bereits vorhandenen Studien zum Freizeitverkehr und basierend auf den Auswertungen der Mikrozensus 2000-2015 sowie einer repräsentativen Online-Befragung ist es der Forschungsstelle gelungen, das Freizeitverkehrsverhalten der in der Schweiz wohnhaften Bevölkerung im Lichte von individuellen Faktoren und Kontextfaktoren zusammen zu fassen und daraus ein Gesamtbild der Treiber des Freizeitverkehrs zu erstellen. Davon ausgehend wurden Anforderungen an eine Strategie für einen nachhaltigen Freizeitverkehr skizziert sowie drei strategische Leitlinien inkl. Schlüsselmassnahmen formuliert. Auf deren Basis können nun die Politik wie auch die verschiedenen Akteure im Freizeitbereich detaillierte Strategien und Handlungsansätze ableiten und entwickeln. Die Forschungsarbeit führt sowohl Fachexperten der Sozialwissenschaften als auch aus dem Verkehrs-, Raumplanungs- und Touristikbereich stringent und gut lesbar durch die Analysen und liefert konkrete Hinweise und Ansätze für die Umsetzung der Erkenntnisse in die Praxis.

Umsetzung:

Die Forschungsstelle arbeitete zielgerichtet und fokussiert entlang des aufgestellten Forschungsprogramms. Bereits vorliegende Studien und Datengrundlagen wurden effizient miteinbezogen. Dabei behielt sie immer auch im Auge, dass die Thematik des Freizeitverkehrs für sehr unterschiedliche Tätigkeitsfelder von Bedeutung ist und die Ergebnisse und sozialwissenschaftlichen Methoden und Analysen für Fachleute unterschiedlicher Disziplinen lesbar und nachvollziehbar sein müssen. Angesichts der Komplexität des Zusammenspiels der verschiedenen Faktoren wie auch des Freizeitverkehrs selbst gelang ein kohärentes Darstellung, welche einfach nachzuvollziehen ist und gleichzeitig dieser Komplexität Rechnung trägt. Besonders zu erwähnen ist die Berücksichtigung von Alters- und Kohorteneffekten, was eine wesentliche neue Perspektive einbringt. Davon zeugt u.a. die Entwicklung einer anschaulichen Graphik, die die wichtigsten Erkenntnisse auf einen Blick zusammenfasst. Die Vielfalt der tangierten Disziplinen spiegelte sich auch in der Zusammensetzung der Begleitkommission wider, waren darin doch Vertreter des Tourismus, des öffentlichen Verkehrs, der Raum- und Verkehrsplanung, der Sozialwissenschaften und der Umweltwissenschaften sowie Vertreter aus der Bundes- und Kantonsverwaltung vertreten. Diese breite Beteiligung wurde insbesondere für die Entwicklung der strategischen Leitlinien sowie Schlüsselmassnahmen als sehr fruchtbar erlebt, bei welcher die Begleitkommission im Rahmen eines Workshops aktiv mitwirken konnte und sich einbrachte. Alle im Rahmen dieses Workshops erfassten Ideen und deren Diskussion sind im Anhang des Forschungsberichts dokumentiert und können als Ideenspeicher für Umsetzungsvorhaben dienen.

weitergehender Forschungsbedarf:

Die empirischen Ergebnisse dieser Forschungsarbeit zeigen einmal mehr die hohe Relevanz des Freizeitverkehrs für eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität in der Schweiz. Aus dem vorliegenden Projekt resultiert ein umfassendes Bild zu den Treibern der alltäglichen Freizeitmobilität. Der Anspruch an die umfassende Betrachtung hatte zur Folge, dass differenzierte Betrachtungen zwar aussatzweise, aber bei weitem nicht abschliessend möglich waren. Vertiefen Forschungsbedarf gibt es für die Themenbereiche

1. Alltägliche Freizeitmobilität (Vergleich, aber auch Interaktionen zwischen den Treibern),
2. Nicht-Alltäglicher Mobilität (Entwicklung des Flugverkehrs und internationales Reiseverhalten der Schweizer Bevölkerung),
3. Gesamtsicht auf den Freizeitverkehr (Einbezug der Mobilität ausländischer Touristinnen und Touristen in der Schweiz) und
4. Strategische Steuerung des Freizeitverkehrs (Datenbasis, Konkretisierung der strategischen Ansätze, Einbezug der Akteure, Einbezug volkswirtschaftlicher Aspekte)

Einfluss auf Normenwerk:

Der Präsident/die Präsidentin der Begleitkommission:

Name: Dasen Vorname: Christiane

Amt, Firma, Institut: Amt für Mobilität, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich

Unterschrift des Präsidenten/der Präsidentin der Begleitkommission: