

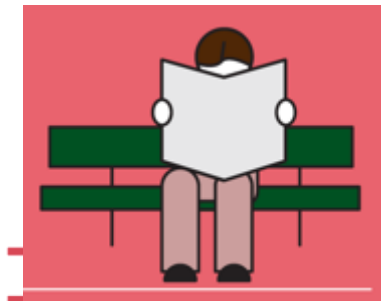


Mobilservice Webinar «Freizeitmobilität»

Treibende Kräfte des Freizeitverkehrs – Was sagt die Forschung?

Dr. Tobias Arnold

Interface Politikstudien Forschung Beratung AG



Ausgangslage

Was verstehen wir unter Freizeitverkehr?

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

Wie bedeutsam ist der Freizeitverkehr in der Schweiz?

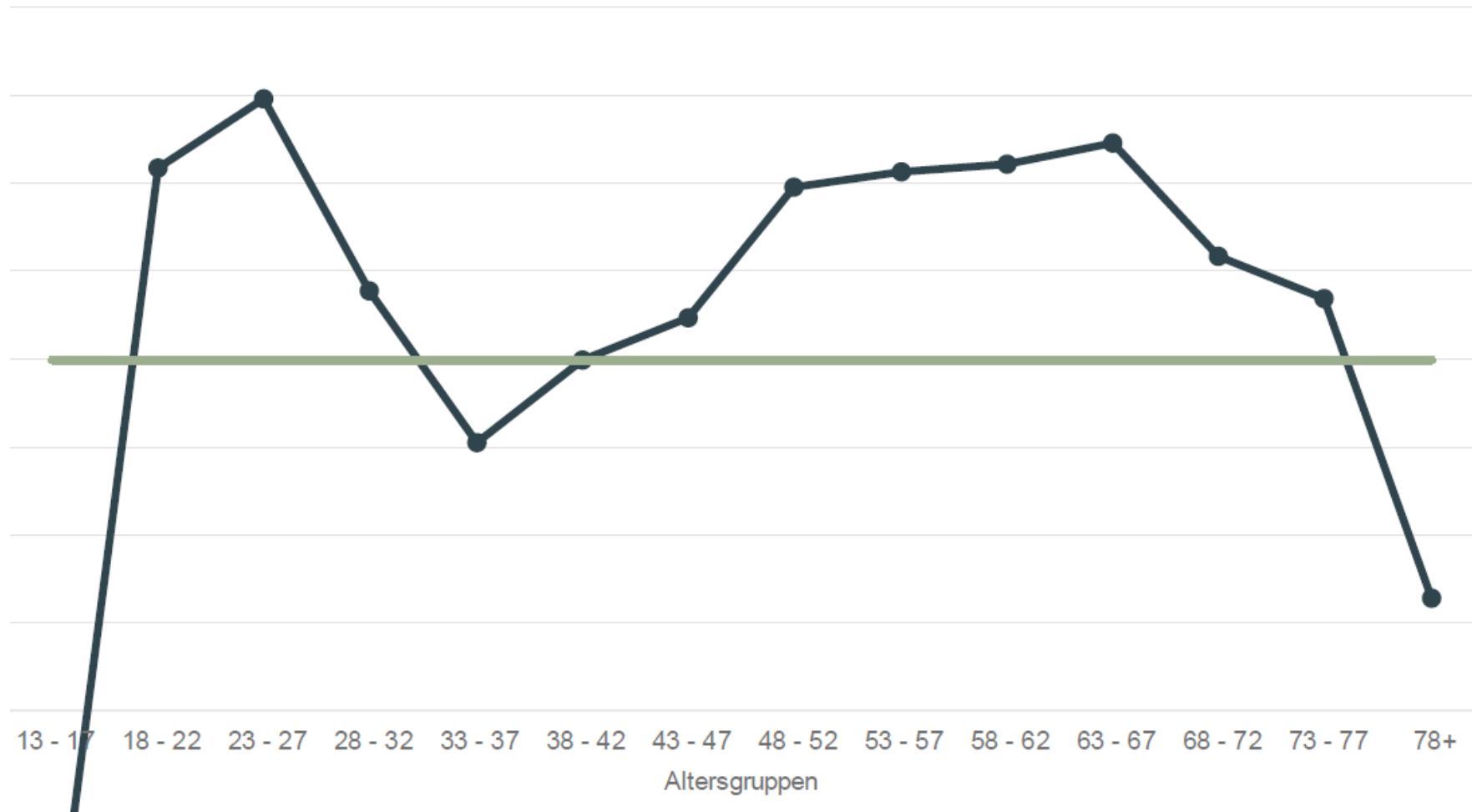
- MZMV 2015: Freizeitverkehr macht **44 Prozent** der Inland-Tagesdistanz aus
- Zunahme von **Freizeitwegen im Ausland**, v.a. mit dem Flugzeug
- Verkehrsperspektiven ARE: Weniger Arbeitswege, **Zunahme** Freizeitverkehr

Drei Zielsetzungen

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

Zielsetzung 1: Treiber des Freizeitverkehrs

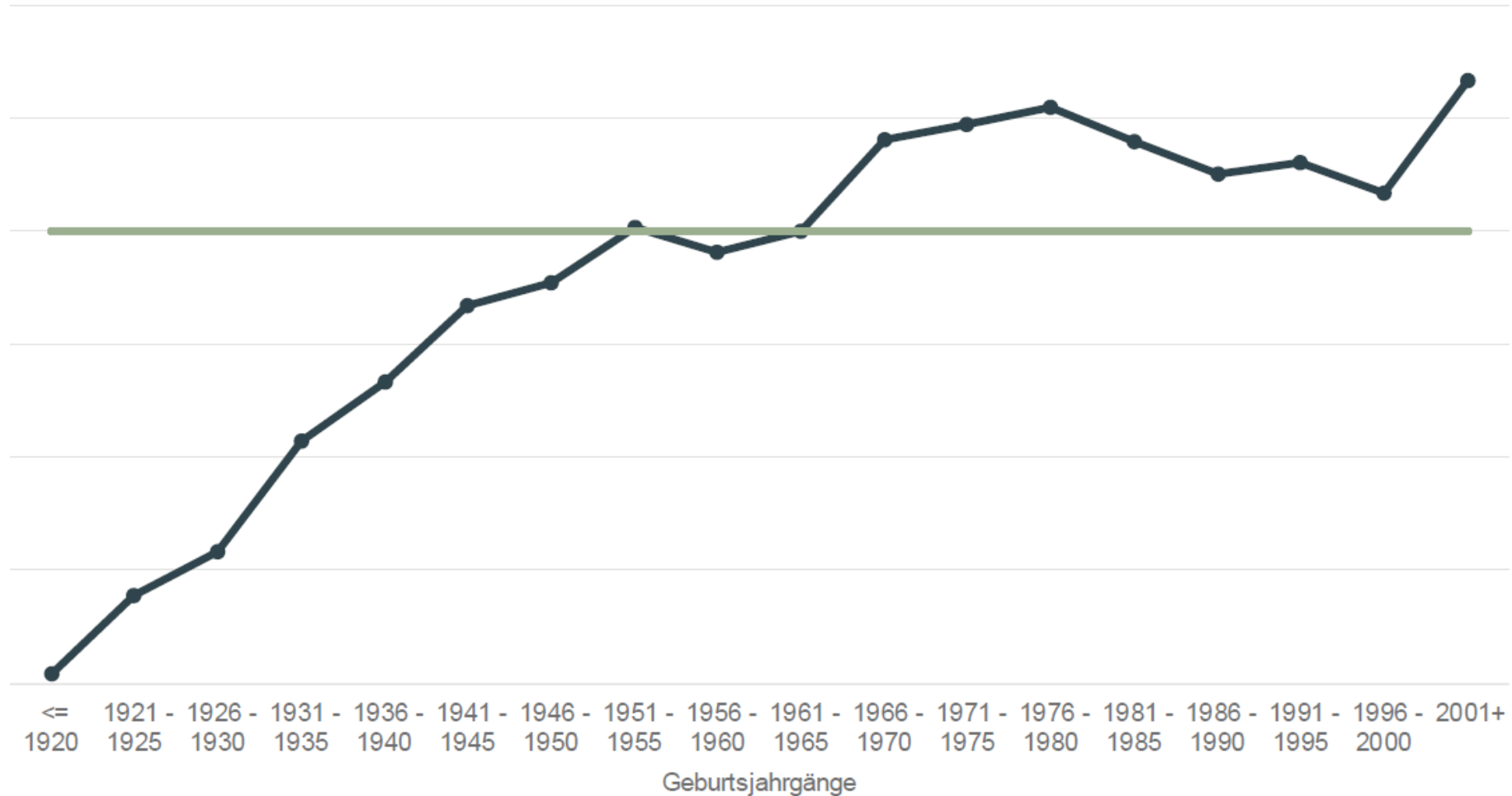
Relativer Einfluss des **Alters** auf die **zurückgelegte Distanz** im Freizeitverkehr



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

Zielsetzung 1: Treiber des Freizeitverkehrs

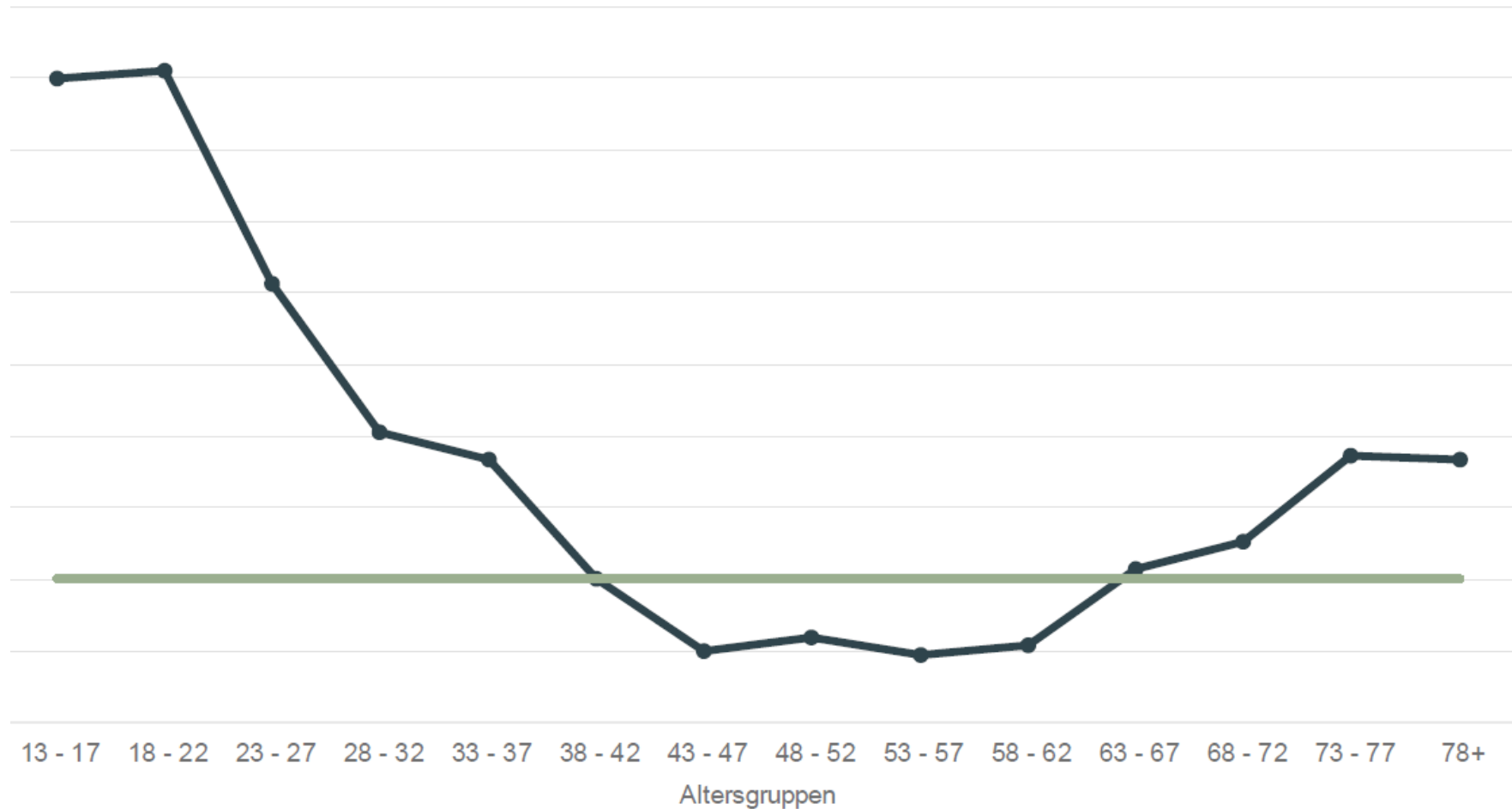
Relativer Einfluss der **Kohorten** auf die **zurückgelegte Distanz** im Freizeitverkehr



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

Zielsetzung 1: Treiber des Freizeitverkehrs

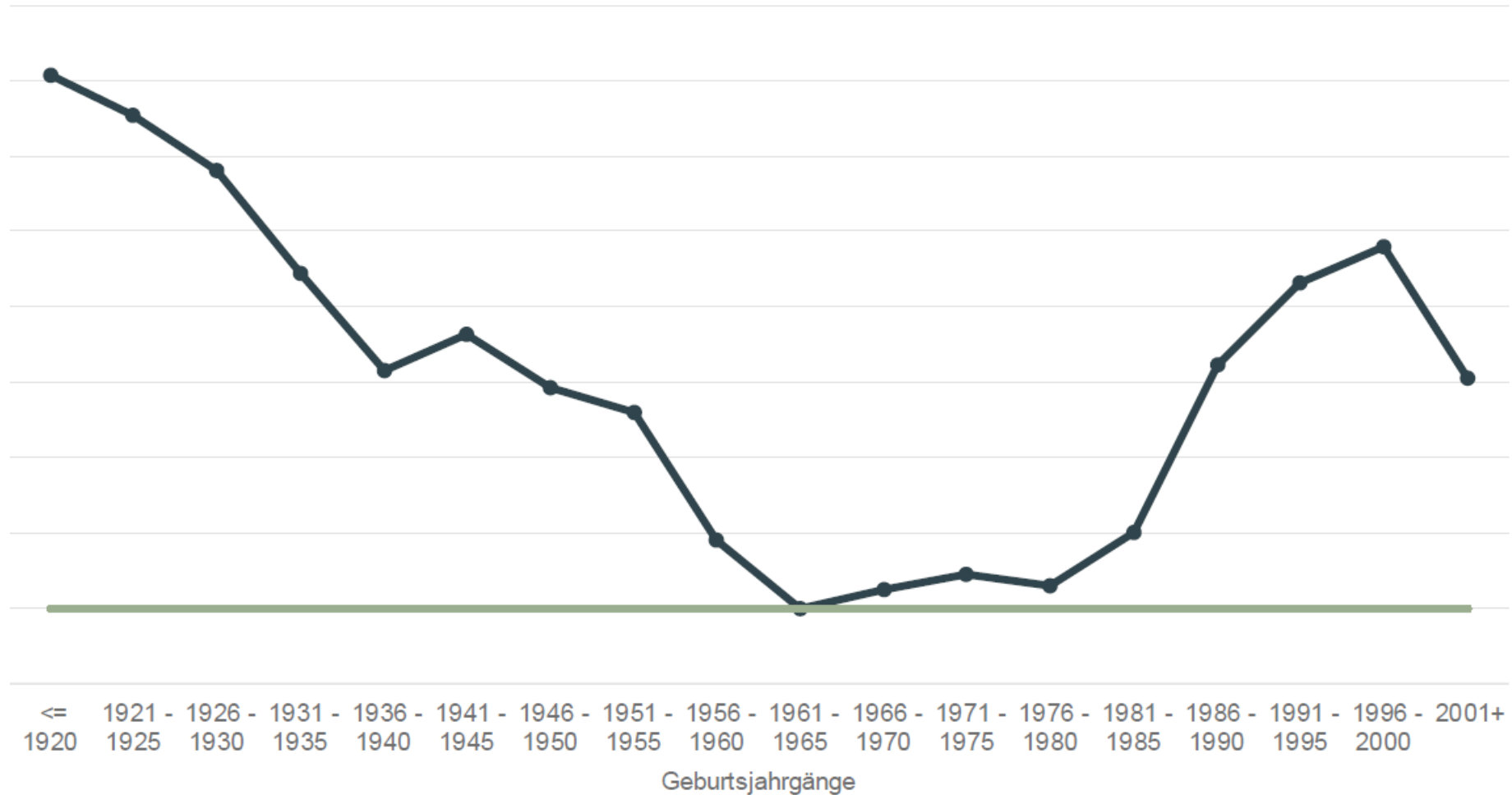
Relativer Einfluss des **Alters** auf die **Wahl des ÖV als Hauptverkehrsmittel** im Freizeitverkehr



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

Zielsetzung 1: Treiber des Freizeitverkehrs

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



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

Zielsetzung 2: Deskription des Freizeitverkehrs und seiner Wirkungen

Spass- und Erlebnisorientierte

32,4%

Neues erleben, nicht
zuletzt in der Ferne



Umwelt- und Nahraumorientierte

40,0%

Aktiv sein in der Natur

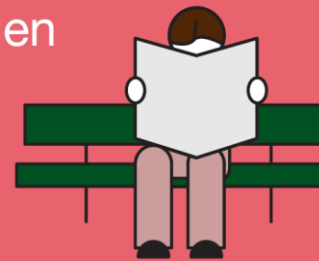


Typen von
Freizeitmobilen

Entspannungsorientierte

27,5%

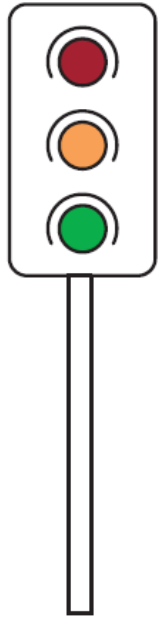
Ruhe und Entspannung finden



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

Methoden: Faktoren- und
Clusteranalyse

Zielsetzung 2: Deskription des Freizeitverkehrs und seiner Wirkungen



Nachhaltigkeitsbilanz der Freizeitmobilität

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

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

Zielsetzung 3: Strategien und Massnahmen

3 Strategische Leitlinien mit Massnahmenvorschlägen

Leitlinie 1: Nahräume für Spass- und Erlebnisorientierte fördern

Mögliche Massnahmen:



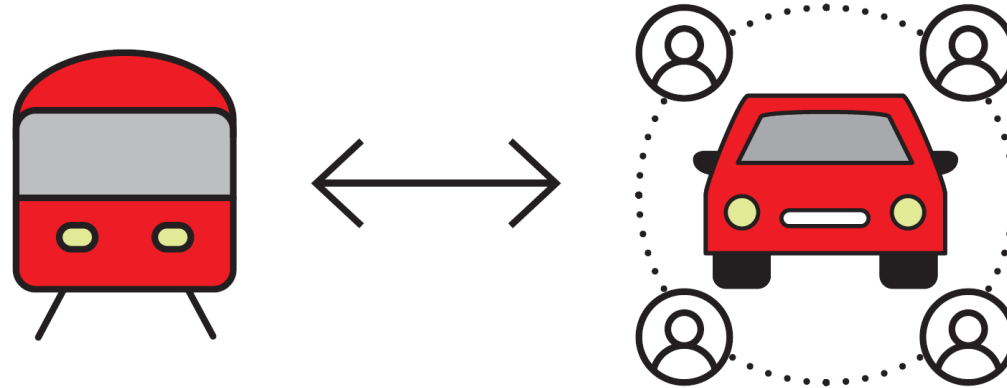
- Anreize für bequeme, energiesparende und CO₂-freie Anreise in Gastronomie und bei Anreise zu Kultur- und Sportveranstaltungen
- Aufenthaltsqualität in Innenstädten und Wohnquartieren erhöhen
- Erhöhung der Erlebnis- und Aufenthaltsqualität im ÖV



Zielsetzung 3: Strategien und Massnahmen

3 Strategische Leitlinien mit Massnahmenvorschlägen

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



Mögliche Massnahmen:

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

Zielsetzung 3: Strategien und Massnahmen

3 Strategische Leitlinien mit Massnahmenvorschlägen

Leitlinie 3: Gesundheitsfördernde Formen der Freizeitmobilität propagieren



Mögliche Massnahmen:

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

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit...

...im Namen des Projektteams:

Ueli Haefeli (Interface)

Tobias Arnold (Interface)

Martin Lutzenberger (Swiss Economics)

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

Julian Fleury (Transitec)

Kontakt: arnold@interface-pol.ch

I N T E R F A C E

Schafft Wissen | Entre science et pratique

swiss economics

Institut für
sozial-ökologische
Forschung



 **TRANSITEC**
optimiseurs de mobilité · depuis 1954