

La mobilité de loisirs en Suisse : état des lieux et évolution 2005-2015

Analyse du microrecensement mobilité et transport



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

IMPRESSUM

Editeur

Office fédéral du développement territorial (ARE)

Auteurs

Gianluigi Giacomel (OUM)

Antonio Martin (OUM)

Giuseppe Pini (OUM)

Direction du projet

Aurelio Vigani (ARE, Section transport)

Groupe d'accompagnement

Antonin Danalet (ARE, Section bases)

Christian Egeler (ARE, Section transport)

Production

Rudolf Menzi, chef de la communication ARE

Commande

Version électronique : www.are.admin.ch/mobilitedeloisirs et www.are.admin.ch/mrmt

Factsheets et Infographies disponibles en :

- français (www.are.admin.ch/mobilitedeloisirs)
- allemand (www.are.admin.ch/freizeitmobilitaet)
- italien (www.are.admin.ch/mobilitadeltempolibero)



PRÄSENTATION DER STUDIE

Die vorliegende Studie wurde 2018 im Auftrag des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) vom Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM) verfasst. Das OUM ist dem Institut für Geografie und Nachhaltigkeit der Geo- und Umweltwissenschaftlichen Fakultät der Universität Lausanne angegliedert. Die Studie stützt sich auf die Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) aus den Jahren 2005, 2010 und 2015 und vermittelt einen umfassenden Überblick über den aktuellen Stand und die prägenden Trends der Freizeitmobilität in der Schweiz.

Die Studie beschreibt und analysiert die Freizeitmobilität im Jahr 2015 und die Entwicklung der in der Schweiz und im Ausland zurückgelegten Distanzen im Zeitraum 2005–2015 und ist wie folgt aufgebaut:

1. **Einführung: Methodik**
2. **Freizeitmobilität: Überblick**
3. **Freizeitmobilität: Gliederung nach Freizeitkategorien**
4. **Freizeitmobilität: Gliederung nach Typen von funktionalen Räumen (städtisch, überlappend und ländlich)**
5. **Freizeitmobilität: Gliederung nach Regionen gemäss dem Raumkonzept Schweiz**
6. **Freizeitverkehrsfluss zwischen den Gebieten gemäss dem Raumkonzept Schweiz**
7. **Freizeitverkehrsfluss zwischen Agglomerations-Teilgebieten**
8. **Freizeitverkehrsfluss nach unterschiedlichen soziodemografischen Profilen: Geschlecht, Alter, beruflicher Status, Einkommen, Haushaltstyp, Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln (Auto, GA, Fahrrad, E-Bike)**
9. **Freizeitreisen**
10. **Jährliche Freizeitmobilität (Alltagsmobilität + Reisen)**

Die Studie liegt in französischer Sprache vor. Eine Reihe thematischer **Faktenblätter** und eine **Infografik** stehen auf Deutsch, Französisch und Italienisch auf den Webseiten www.are.admin.ch/freizeitmobilitaet und www.are.admin.ch/mzmv.

Die Faktenblätter behandeln folgende Themen:

- **Factsheet 1** – *«Rückgang des Freizeitverkehrs im Inland, Verdoppelung im Ausland»*
- **Factsheet 2** – *«Immer mehr Flugreisen im Ausland»*
- **Factsheet 3** - *«Das Auto in der Freizeitmobilität»*
- **Factsheet 4** - *«Räumliche Unterschiede»*
- **Factsheet 5** – *«Der öffentliche Verkehr macht dem Langsamverkehr Konkurrenz»*
- **Factsheet 6** – *«Die Freizeitmobilität von Frau und Mann»*

ZUSAMMENFASSUNG

Die Freizeit hat einen massgeblichen Einfluss auf die Mobilität in der Schweiz

Freizeitaktivitäten spielen in der heutigen Gesellschaft eine wichtige Rolle: Immer mehr frei verfügbare Zeit, sich verändernde Arbeitszeiten und Arbeitsrhythmen, die Verlängerung und Fragmentierung der Urlaubsperioden und das wachsende Angebot von Freizeitaktivitäten ausserhalb der eigenen vier Wände haben unseren Lebensstil nachhaltig verändert und zum Entstehen einer sogenannten Freizeitgesellschaft geführt. Manche Freizeitaktivitäten können zuhause ausgeübt werden, aber die Mehrzahl davon bedingt mindestens das Zurücklegen eines Wegs, sei es, um auswärts essen zu gehen, Freunde oder Verwandte zu besuchen, einem Konzert oder einer Vorstellung beizuwohnen, Sport zu treiben usw. Schon seit vielen Jahren ist die Freizeitmobilität ein gewichtiges Segment des Gesamtverkehrs.

Der Freizeitverkehr macht den grössten Anteil an der Alltagsmobilität in der Schweiz aus und wird nach wie vor mehrheitlich mit dem Privatauto bewältigt

2015 bewältigten die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz pro Person und Tag im Durchschnitt 1,3 Wegstrecken zu Freizeit Zwecken. Dabei legten sie im Inland durchschnittlich 14,8 km zurück und benötigten dafür 43 Minuten. Zusammen mit den rund 4,2 km, die im Ausland zurückgelegt wurden, ergab das 19 km pro Person und Tag. Damit ging der grösste Teil der täglich zurückgelegten Strecken, nämlich knapp 40 %, auf das Konto des Freizeitverkehrs. Im Gegensatz zu den übrigen Verkehrszwecken (Arbeit, Ausbildung, Einkaufen usw.) verminderten sich die Distanzen und die Wegzeiten im Inland beim Freizeitverkehr im genannten Zeitraum leicht (durchschnittlich –1 km und –8 Minuten pro Person und Jahr zwischen 2005 und 2015), während die im Ausland zurückgelegten Strecken und die dafür benötigte Zeit zunahmen.

Fast zwei Drittel der Freizeitwege wurden mit dem motorisiertem Individualverkehr bewältigt (2015 waren es 66 % der zurückgelegten Kilometer, die meisten davon mittels Personenkraftwagen. Knapp ein Viertel der Distanzen wurde mittels öffentliche Verkehr zurückgelegt (23 %, zumeist mit der Bahn), während auf den Langsamverkehr weniger als 10 % der zurückgelegten Kilometer entfielen. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Freizeitverkehr ging allerdings tendenziell zurück (von 71 % auf 66 % der zurückgelegten Kilometer, das heisst ein Minus von 5 % in weniger als 10 Jahren). Nutzniesser dieser Entwicklung war im Wesentlichen der öffentliche Verkehr, dessen Anteil von 18 % der zurückgelegten Distanzen im Jahr 2005 auf 23 % im Jahr 2015 stieg.

Spaziergänge, Gastronomiebesuche, Besuche bei Verwandten oder Freunden sowie Sport sind die wichtigsten Gründe für den Freizeitverkehr

Der Freizeitverkehr geht auf unterschiedliche Tätigkeiten zurück. Allerdings entfallen vier Fünftel der zurückgelegten Distanzen auf folgende vier Aktivitäten: nichtsportlicher Aufenthalt im Freien (Spaziergänge usw.), Restaurantbesuche (Mittag- und Abendessen), Besuche bei Verwandten oder Freunden sowie Sport. Je nach Freizeitaktivität ändert sich deren Gewichtung im Wochenverlauf. So entfällt an Wochenenden ein grösserer Anteil der Freizeitwege auf Besuche bei Verwandten oder Freunden, während sportliche Aktivitäten und Restaurantbesuche an diesen Tagen einen geringeren Anteil ausmachen. Auch die durchschnittlich zurückgelegten Distanzen unterscheiden sich je nach Art der Freizeitaktivität: Für den Besuch von Sportveranstaltungen legt man besonders lange Wege zurück (16,4 km im Jahr 2015). Im Gegensatz dazu gehen manche Freizeitaktivitäten mit besonders kurzen Wegen einher. So war 2015 beinahe die Hälfte der durchschnittlichen Wege für Restaurantbesuche oder für nichtsportliche Aktivitäten im Freien höchstens zwei Kilometer lang.

Die Freizeitmobilität wird von verschiedenen Faktoren beeinflusst, etwa dem Wohnort, dem Personenprofil und der Verfügbarkeit von Fahrzeugen oder ÖV-Abonnements

Zusätzlich zur Art der Freizeitaktivität gibt es auch Unterschiede je nach Wohnort. So sind die Freizeitwege von Einwohnerinnen und Einwohnern städtischer Gemeinden im Durchschnitt kürzer und dauern weniger lange als solche von Bewohnerinnen und Bewohnern periurbaner oder ländlicher Gemeinden. Personen, die in städtischen Schweizer Gemeinden wohnen, legen durchschnittlich signifikant weniger Kilometer für ihre täglichen Freizeitwege zurück als Personen aus anderen Gebieten (14 km gegenüber 16 km im Jahr 2015). Dagegen betrifft der landesweit beobachtete Rückgang des Anteils des motorisierten Individualverkehrs am Freizeitverkehr alle Typen von funktionalen Räumen; er war jedoch im Zeitraum 2005 bis 2015 bei Bewohnerinnen und Bewohnern ländlicher Gemeinden besonders ausgeprägt. Von diesem Trend profitiert insbesondere der öffentliche Verkehr.

Die Art der Freizeitmobilität hängt zudem stark vom jeweiligen Profil der Personen ab. So legen zum Beispiel Männer 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. Erhebliche Unterschiede werden auch zwischen den Altersgruppen verzeichnet: Die 6- bis 17-Jährigen und die Über-80-Jährigen legten im Beobachtungszeitraum an Werktagen durchschnittlich weniger als 7 km zu Freizeitzwecken zurück, während die Wege der 18- bis 24-Jährigen und der 65- bis 79-Jährigen viel länger waren (Mittelwerte zwischen 11 und 12 km). Auch das individuelle Haushaltseinkommen ist ein wichtiger Faktor für die Freizeitmobilität: Je höher das Einkommen, desto länger die täglich pro Person zurückgelegten Freizeitwege und desto häufiger kommt der motorisierte Individualverkehr zum Zuge. Zusätzlich zum Profil der Einzelpersonen spielt auch deren «Mobilitäts-Portefeuille» bei der Freizeitmobilität eine Rolle, das heisst die Verfügbarkeit von Fahrzeugen oder Verkehrsabonnements. So machen sich Personen mit einem besser ausgestatteten Mobilitätsportefeuille im Durchschnitt häufiger und für längere Zeit auf den Weg.

Häufigere Flugreisen führen zu einer markanten Zunahme der Distanzen, die jedes Jahr für Freizeitreisen zurückgelegt werden

Ein wesentlicher Teil der täglichen Wege, Distanzen und Unterwegszeiten entfällt auf Freizeitaktivitäten. Neben der Alltagsmobilität sind aber auch vereinzelte, gelegentliche oder regelmässige Reisen von grosser Bedeutung. Beinahe 90 % aller Reisen im Jahr 2015 waren Freizeitreisen. Dieser Anteil hat sich in den vergangenen zehn Jahren kaum verändert. Allerdings nimmt die Bedeutung des Reisens in der Freizeit tendenziell zu. Die Menschen verreisen immer häufiger (die durchschnittliche Zahl der Reisen ohne Übernachtung stieg zwischen 2005 und 2015 von 9 auf 11, jene der Reisen mit Übernachtung von 2,4 auf 2,6) und vor allem über immer grössere Entfernungen: Innerhalb von zehn Jahren erhöhte sich die mittlere Distanz pro Reise mit Übernachtung um rund 900 km, was einem Anstieg von knapp 50 % entspricht. Der Grund für diesen rasanten Anstieg ist die Zunahme des Flugverkehrs: Innerhalb von zehn Jahren hat sich die durchschnittliche Zahl von Flügen pro Person und Jahr fast verdoppelt, und die durchschnittlich zurückgelegte Distanz erhöhte sich von 2538 km im Jahr 2005 auf 5671 km im Jahr 2015. Der Flughafen Zürich ist nach wie vor mit Abstand der wichtigste Abflugort für Freizeitreisen ab der Schweiz (mehr als die Hälfte aller Abflüge), allerdings schrumpft sein Vorsprung gegenüber Basel-Mulhouse und Genf-Cointrin tendenziell.

Im Durchschnitt legt jede Einwohnerin und jeder Einwohner der Schweiz pro Jahr in der Freizeit rund 15 300 km zurück

Betrachtet man die gesamte Jahresmobilität (d. h. die Summe von Alltagsmobilität und Reisen), so zeigt sich, dass jede Einwohnerin und jeder Einwohner der Schweiz über 6 Jahre im Jahr 2015 im Durchschnitt in der Freizeit rund 15 300 km zurückgelegt hat. Diese Zahl hat zwischen 2005 und 2015 stark zugenommen, von weniger als 12 000 km im Jahr 2005 auf knapp 15 300 km im Jahr 2015. Dies entspricht einer Steigerung um ca. 3 300 km oder 28 %. Diese Entwicklung ist insbesondere auf die signifikant wachsenden Distanzen der Reisen mit Übernachtung zurückzuführen. Besonders ausgeprägt war die Zunahme der Entfernungen zwischen 2010 und

2015 (+2600 km pro Person und Jahr für diesen Typ der Mobilität, davon allein +2200 km zwischen 2010 und 2015). Die wichtigsten Faktoren für diese Entwicklung sind die grössere Häufigkeit von Flugreisen und die durchschnittlichen Distanzen, die pro Reise zurückgelegt wurden: Knapp 40 % aller im Jahr 2015 in der Freizeit bewältigten Strecken wurden mit dem Flugzeug zurückgelegt. Zehn Jahre zuvor, also 2005, waren es nur etwas mehr als 21 %. Gesamthaft betrachtet gehen die jährlichen Distanzen, die im Rahmen der alltäglichen Freizeitmobilität zurückgelegt werden, tendenziell zurück; im Gegenzug weist aber die gelegentliche Freizeitmobilität, namentlich das Reisen über lange Strecken, ein starkes Wachstum auf. Besonders stark ausgeprägt sind diese Tendenzen bei den jungen Erwachsenen, bei der städtischen Bevölkerung sowie bei Personen mit hohem Einkommen: Sie legen in ihrer Freizeit pro Jahr durchschnittlich deutlich mehr Kilometer zurück als die übrige Bevölkerung.