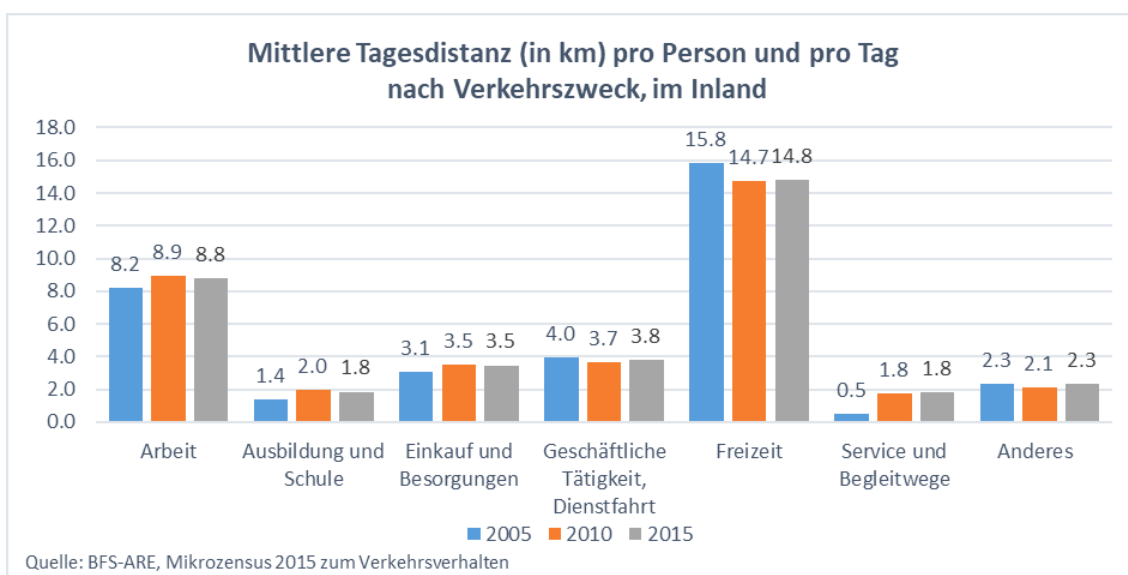
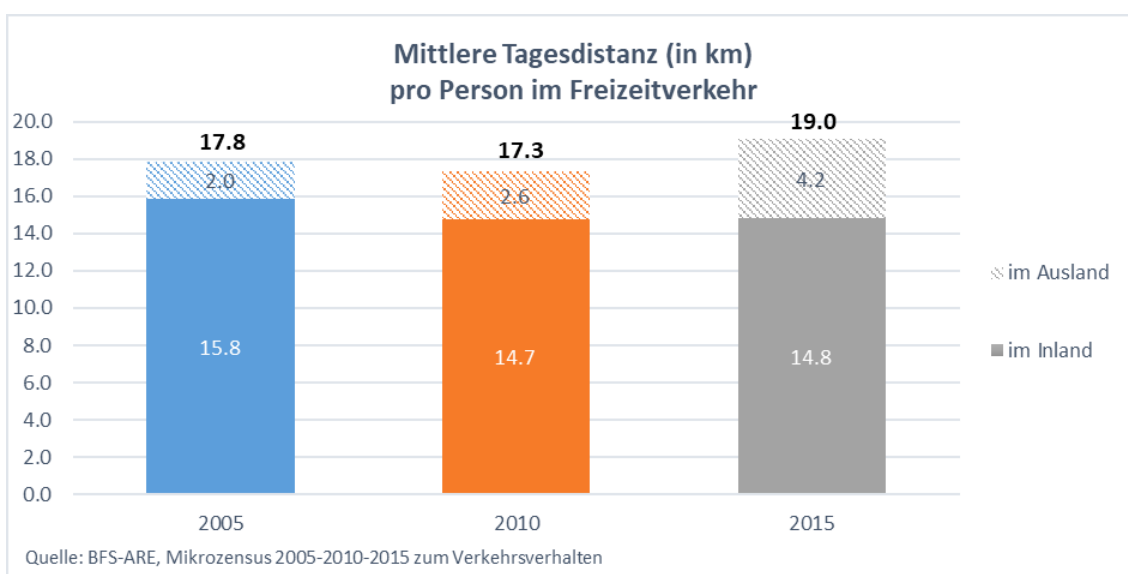


Factsheet 1 – «Rückgang des Freizeitverkehrs im Inland, Verdoppelung im Ausland»

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.

2015 ist die Freizeit einmal mehr der Hauptgrund für die im Inland zurückgelegten Wegstrecken (im Durchschnitt 14,8 km pro Person und pro Tag, zu denen die im Ausland zurückgelegten 4,2 km hinzuzurechnen sind), für die Unterwegszeit (Tagesunterwegszeit: 43 Minuten pro Tag, plus 3,3 Minuten im Ausland) sowie für die Anzahl Wege (1,3 pro Tag). Ein Vergleich mit den übrigen Verkehrszwecken zeigt, dass die Freizeit die grössten Tagesdistanzen generiert.



Zwischen 2005 und 2015 verkürzten sich die täglichen Freizeitwege im Inland tendenziell (im Durchschnitt um 1 km pro Person und pro Tag, bei einem Zeitgewinn von 8 Minuten); im gleichen

Zeitraum verlängerten sich allerdings die im Ausland zurückgelegten Freizeitwege, und zwar sowohl im Alltag als auch bei Gelegenheitsreisen (siehe **Factsheet 2**).

Der im Inland festgestellte Rückgang erfolgte hauptsächlich im Zeitraum 2005–2010; danach, d. h. zwischen 2010 und 2015, blieben die zurückgelegten Freizeitwege ziemlich stabil. Dahingegen war bei den Distanzen und Unterwegszeiten im Ausland in diesen zehn Jahren ein steigender Trend zu beobachten: So verdoppelten sich die durchschnittlichen Distanzen (von 2,0 auf 4,2 km pro Person und pro Tag) und die durchschnittliche Unterwegszeit pro Person und pro Tag stieg von 2,6 auf 3,3 Minuten.

Obwohl die im In- und Ausland für Freizeit Zwecke zurückgelegten mittleren Tagesdistanzen insgesamt gestiegen sind (zwischen 2005 und 2015 von 17,8 km auf 19 km), so stellt die Freizeit in der Schweiz dennoch der einzige Verkehrszweck dar, bei dem die mittlere Wegdistanz rückläufig ist. Dieser Rückgang lässt sich auf verschiedene Gründe zurückführen:

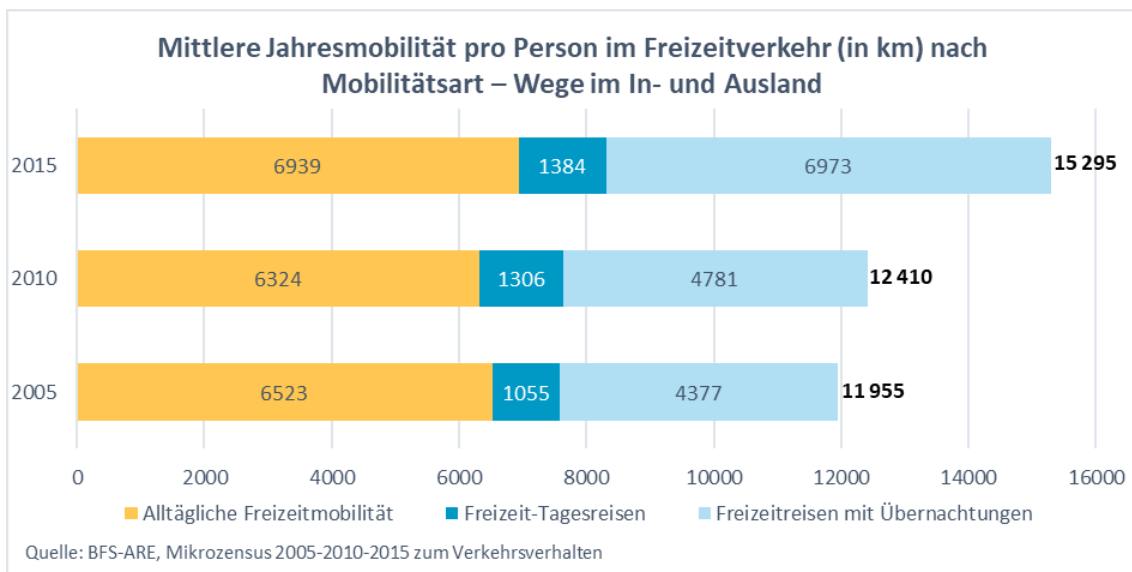
- Eine **Zunahme der** für «**Verpflichtungen**» zurückgelegten Distanzen, beispielsweise für Service und Begleitwege (von 1,1 % auf 5,0 % der Gesamtdistanz), Ausbildung und Schule (von 3,9 % auf 5,0 %) und Arbeit (von 11,3 % auf 12,9 %);
- Eine Zunahme der Anzahl Freizeitwege im Langsamverkehr (von 39,5 % auf 41,7 % der Gesamtzahl der Wege);
- Eine **Abnahme der MIV-Wege** (von 50,2 % auf 46,0 % der Gesamtzahl der Wege);
- **Substitution der Alltagsfreizeit (im Nahbereich) durch Reisen;**
- Eine Zunahme der **alltäglichen Wege im Ausland**.

Untersucht man die Freizeitwege nach Freizeitaktivität, stellt man fest, dass drei Viertel der alltäglichen Freizeitwege auf nicht-sportliche Aussenaktivitäten (z. B. Spaziergänge), Gastronomiebesuche, Verwandtschafts- oder Freundesbesuche und Sportaktivitäten entfallen (Reihenfolge nach abnehmender Bedeutung). Die relative Bedeutung der verschiedenen Freizeitaktivitäten ist jedoch bei den Freizeitwegen im In- und Ausland nicht gleich. Im Inland werden 22,6 % der Freizeitwege für nicht-sportliche Aussenaktivitäten zurückgelegt, während im Ausland die Gastronomiebesuche mit 32,7 % den Hauptanteil an den alltäglichen Freizeitwegen stellen. Bei den Einwohnerinnen und Einwohnern der intermediären und der ländlichen Gebiete machen die Gastronomiebesuche einen besonders grossen Teil der im Ausland zurückgelegten Wege aus, deutlich mehr als bei den Einwohnerinnen und Einwohnern der städtischen Gemeinden (die wahrscheinlich über ein genügend abwechslungsreiches gastronomisches Angebot verfügen).

Factsheet 2 – «Immer mehr Flugreisen im Ausland»

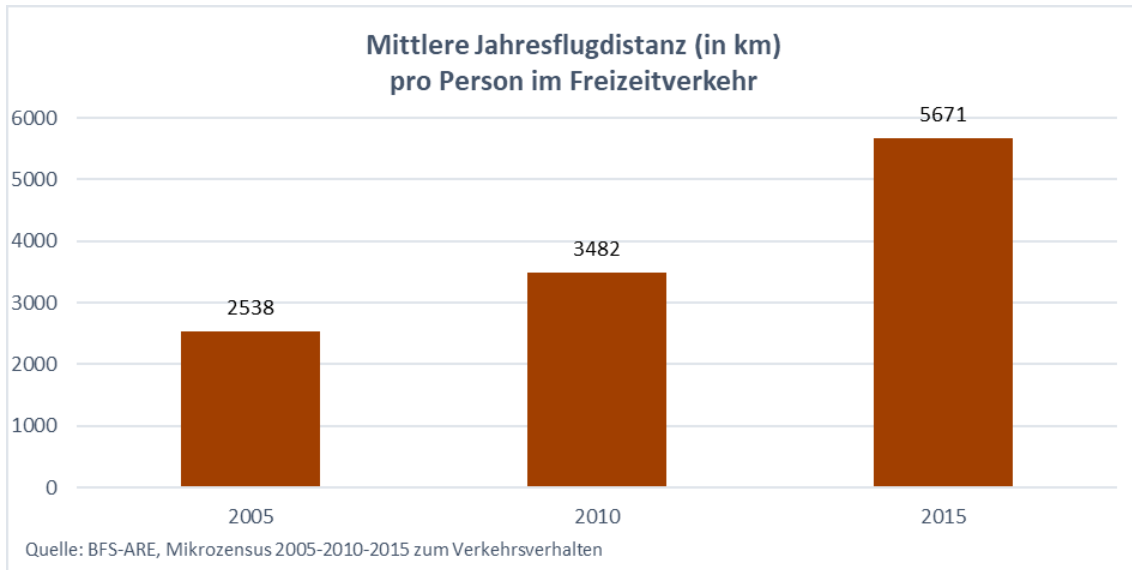
Der Anteil der Reisen¹ an der Freizeitmobilität nimmt zu. Das Auto wird bei den Reisen mit Übernachtungen teilweise durch das Flugzeug ersetzt (Zunahme der Anzahl Reisenden an den Flughäfen, die über ein breites Low-Cost-Angebot verfügen).

Zwischen 2005 und 2015 ist die jährliche Freizeitmobilität, d. h. die Summe der im Alltag oder bei Reisen (mit und ohne Übernachtungen) im In- und Ausland zurückgelegten Distanzen stark gestiegen: von weniger als 12 000 km im Jahr 2005 auf nahezu **15 300 km** im Jahr 2015 (**ca. 3300 km mehr pro Person und pro Jahr innerhalb von zehn Jahren**).

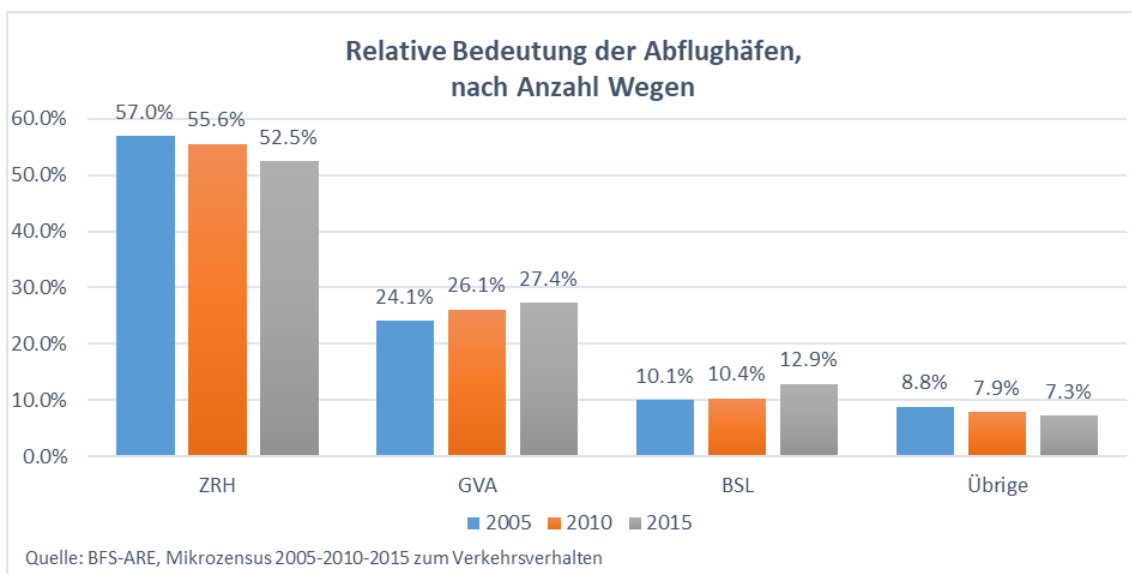


Bei dieser Entwicklung spielen die Flugreisen eine grosse Rolle. So haben die für Freizeit Zwecke im Flugzeug zurückgelegten Distanzen innerhalb von 10 Jahren massiv zugenommen: von jährlich 2538 km pro Person im Jahr 2005 auf jährlich 5671 km pro Person im Jahr 2015; davon entfallen beinahe 90 % auf Gelegenheitsreisen mit Übernachtungen. 37 % dieser Zunahme erfolgte im Zeitraum 2005–2010, 63 % im Zeitraum 2010–2015. **Mit einem Gesamtzuwachs von 123 % über 10 Jahre haben sich die im Flugzeug für Freizeit Zwecke jährlich zurückgelegten Kilometer mehr als verdoppelt.** Die durchschnittliche Anzahl Flugreisen pro Person und pro Jahr ist ebenfalls gestiegen, nämlich von 0,4 im Jahr 2005 auf 0,7 im Jahr 2015.

¹Unter Reisen sind hier nicht-alltägliche Ortswechsel zu verstehen, im Gegensatz zur Alltagsmobilität.

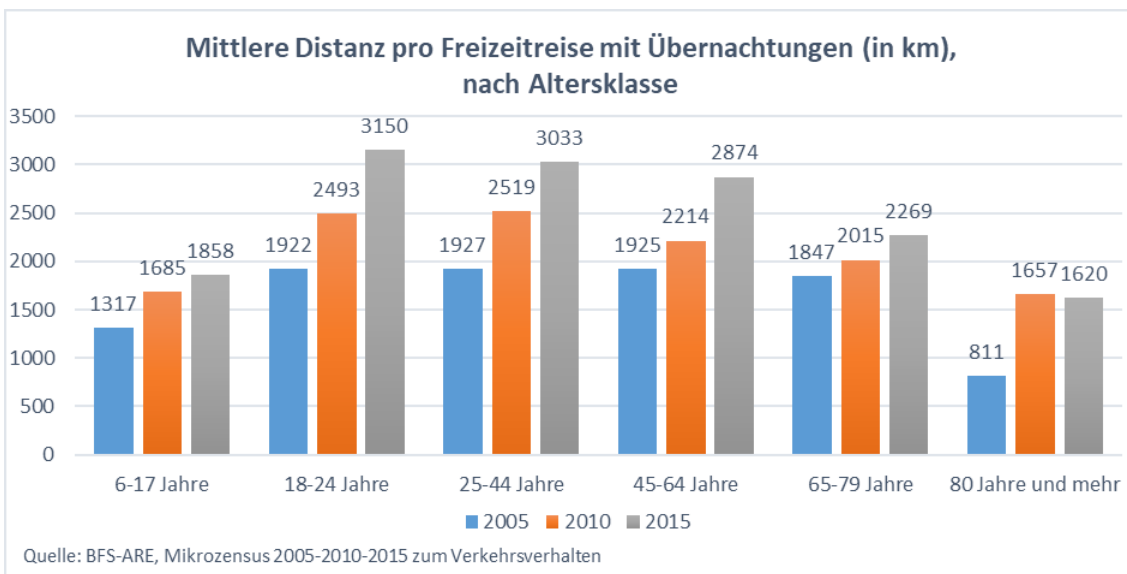


Bei den Flughäfen bleibt **Zürich (ZRH)** im Bereich der Freizeitreisen (über die Hälfte der Reisen) mit Abstand der wichtigste Abflughafen, seine Bedeutung nimmt indessen tendenziell zugunsten von **Genf (GVA)** und **Basel (BSL)** ab, die über einen **stark expandierenden Low-Cost-Markt** verfügen.

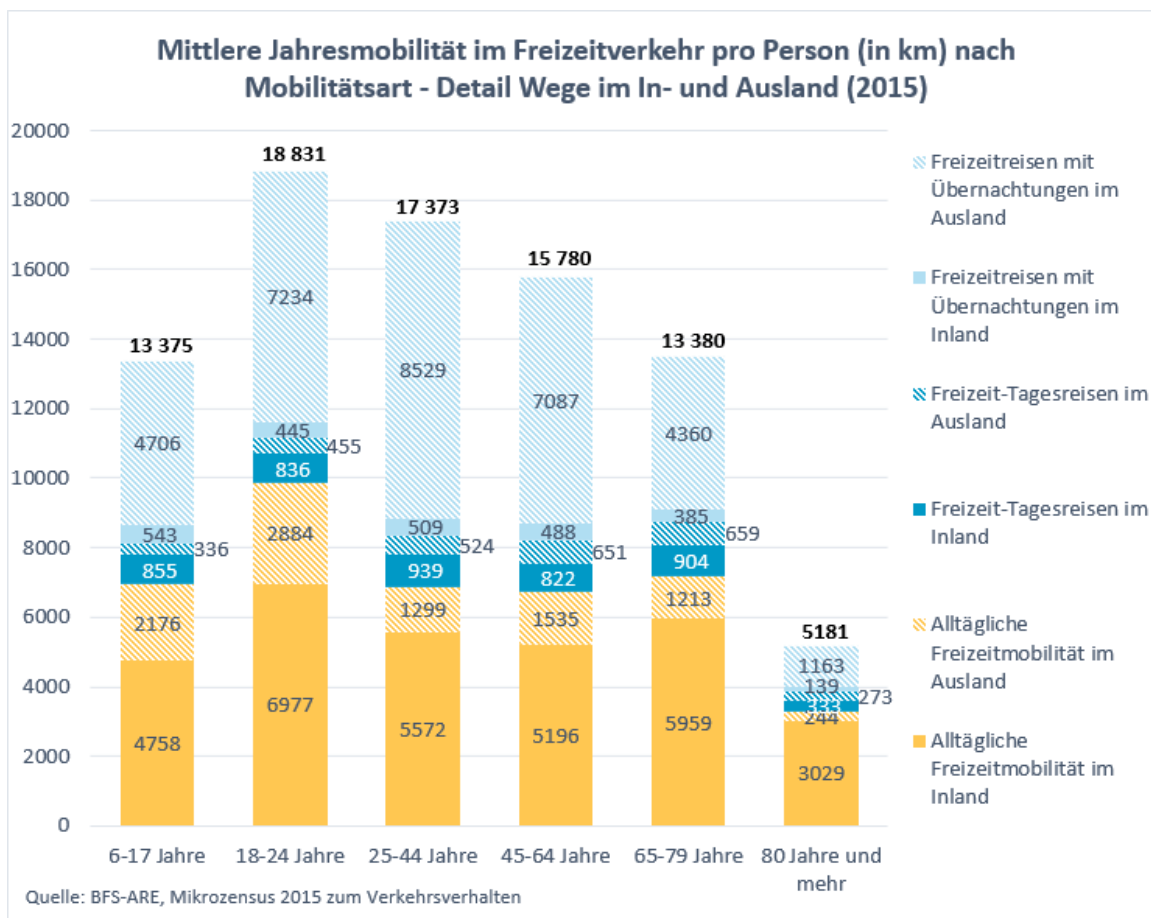


Der Flughafen Basel zieht im Durchschnitt Passagiere aus fernerer Regionen an als Genf und Zürich (für die Anreise zum Flughafen Basel legen die Reisenden - Hin- und Rückfahrt - im Durchschnitt 245 km zurück, zu den Flughäfen Genf und Zürich 116 km bzw. 210 km). Die Anreise zum Flughafen Basel erfolgt zu über der Hälfte (52 %) im MIV; der MIV-Anteil ist bei der Anreise zu den Flughäfen Genf (43,6 %) und Zürich (35,9 %) deutlich geringer, denn der Grossteil der Reisenden begibt sich im ÖV oder mit anderen Verkehrsmitteln zum Flughafen.

Zwar betrifft die Zunahme der für Freizeitreisen zurückgelegten Distanzen die gesamte Schweizer Bevölkerung, doch war der Zuwachs bei den **Jungen im Alter von 19 bis 24 Jahren** besonders ausgeprägt (**durchschnittlicher Zuwachs über 10 Jahre: 1200 km pro Reise**).



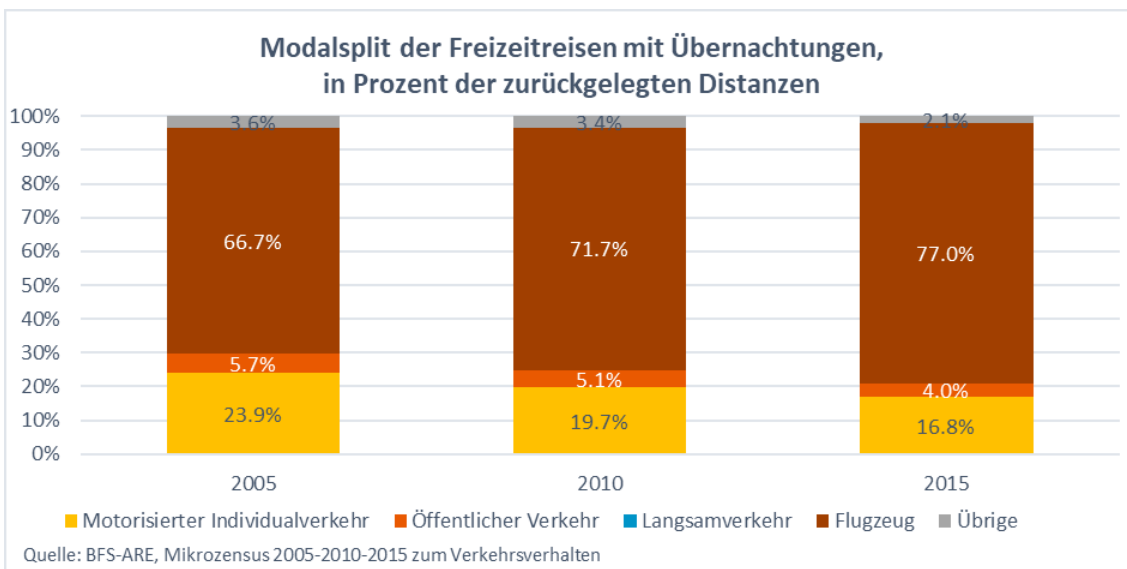
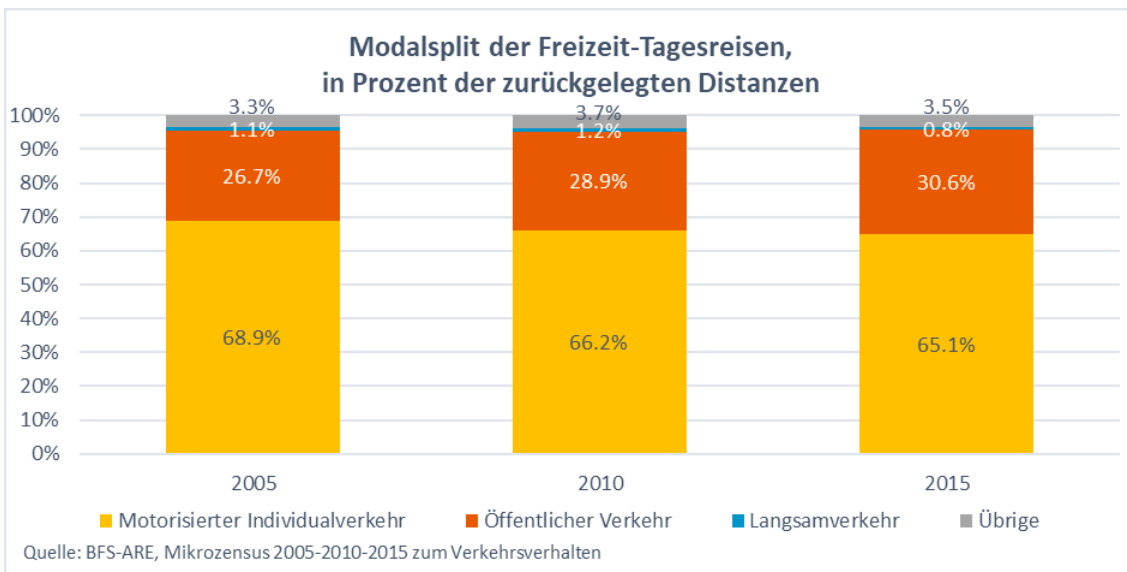
2015 gehörten die Jungen im Alter von 18 bis 24 Jahren zu denjenigen Personen, welche die längsten Jahresdistanzen für Freizeit Zwecke zurücklegten (im Mittel beinahe 19 000 km), und dies bei fast allen Arten der Freizeitmobilität ausser bei den Tagesreisen.



Bei den Freizeitreisen mit Übernachtungen werden 77 % der Distanzen im Flugzeug zurückgelegt, bei den Tagesreisen entfallen drei Viertel der Distanzen auf den motorisierten Individualverkehr.

Zwischen 2005 und 2015 wurden der Zug und das Flugzeug vermehrt für Freizeitreisen genutzt.

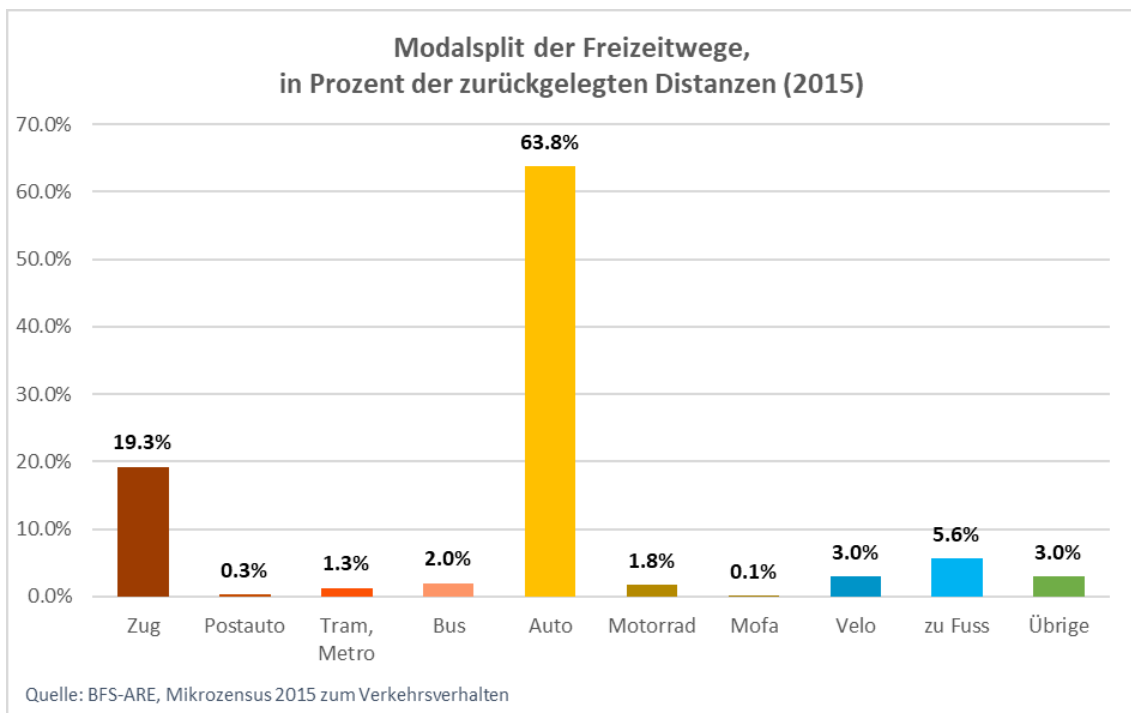
Die pro Freizeitreise mit Übernachtungen im Zug zurückgelegte mittlere Distanz ist um 110 km gestiegen (von 542 km im Jahr 2005 auf 656 km im Jahr 2015), während die pro Tagesreise im Zug zurückgelegte Distanz stabil blieb (2005: 150 km; 2015: 160 km). Bedeutender war hingegen der Anstieg bei den im Flugzeug zurückgelegten Distanzen für Freizeitreisen mit Übernachtungen (+908 km pro Reise, d. h. von 6434 km im Jahr 2005 auf 7343 km im Jahr 2015). Die im Auto zurückgelegten Distanzen stagnieren bei den Tagesreisen (im Mittel 118 km pro Reise), stiegen aber bei den Reisen mit Übernachtungen ebenfalls markant an (+140 km pro Reise, nämlich von 738 km auf 880 km zwischen 2005 und 2015).



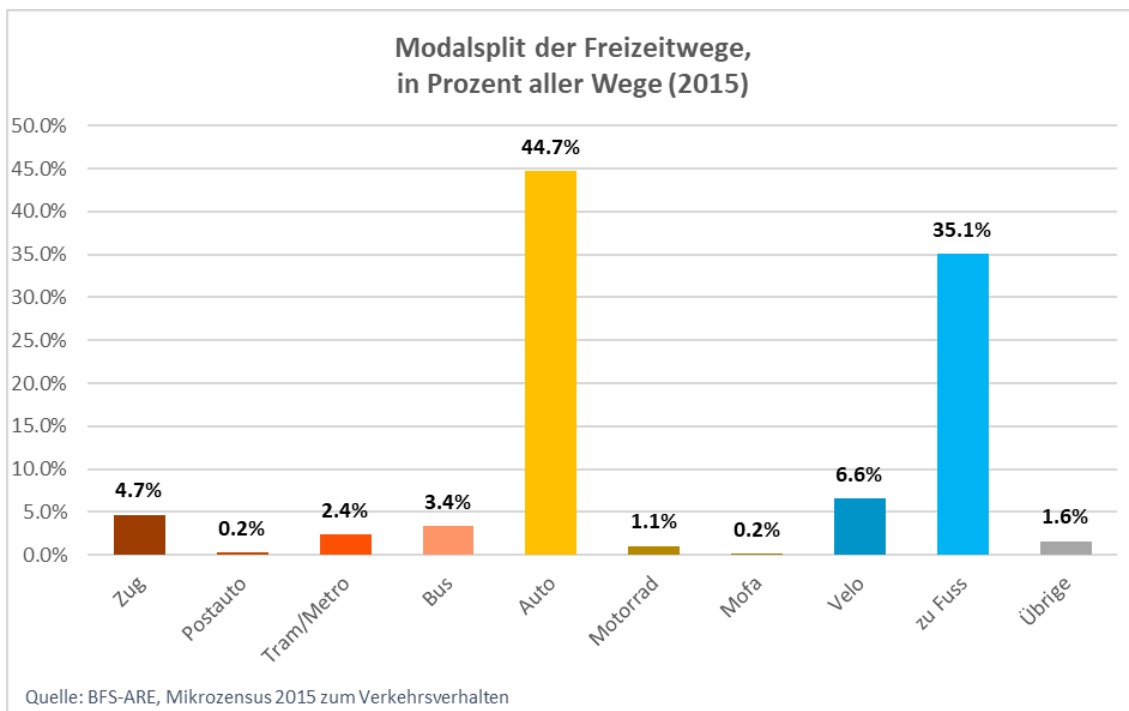
Factsheet 3 - «Das Auto in der Freizeitmobilität»

Der motorisierte Individualverkehr dominiert im Freizeitverkehr bei praktisch allen Aktivitäten, und dies trotz eines Rückgangs der zwischen 2005 und 2015 im Auto zurückgelegten Distanzen. Wer nur nach Absprache über ein Auto verfügt, legt im Durchschnitt die gleichen Distanzen für Freizeitwecke zurück wie eine stets über ein Auto verfügende Person, hat jedoch einen viel ÖV-freundlicheren Modalsplit.

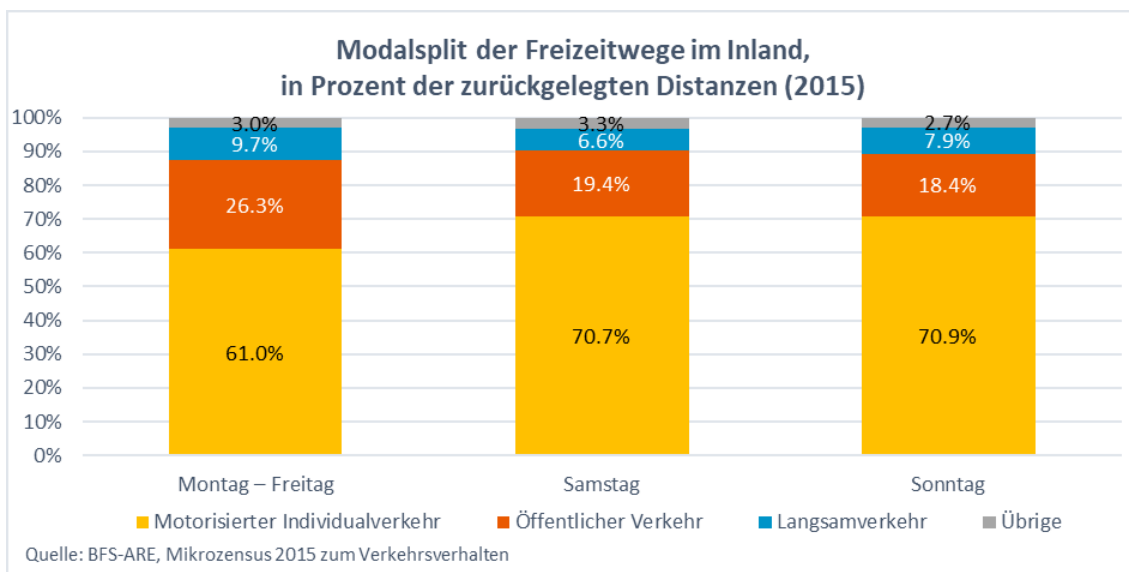
2015 legte eine Person im Inland für Freizeitwecke im Durchschnitt täglich 14,8 km zurück; davon entfallen 9,7 km auf den motorisierten Individualverkehr (MIV), 3,4 km auf den öffentlichen Verkehr (ÖV), 1,3 km auf den Langsamverkehr (LV) und 0,4 km auf andere Verkehrsarten. Bei eingehender Betrachtung der Verkehrsmittel fällt auf, dass **der überwiegende Teil der Distanzen im motorisierten Individualverkehr im Privatauto (63,8 %)** zurückgelegt wird; im öffentlichen Verkehr werden die meisten Distanzen im Zug (19,3 %) zurückgelegt und im Langsamverkehr zu Fuss (5,6 %) oder mit dem Fahrrad (3,0 %).



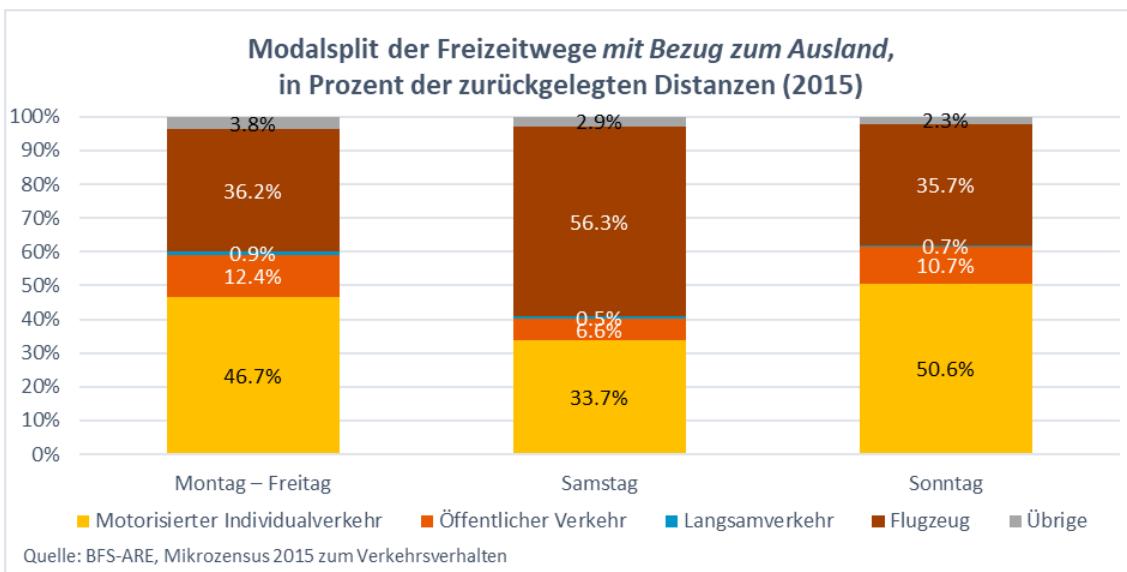
Unter dem Gesichtspunkt der Anzahl Freizeitwege oder der für die Freizeitwege aufgewandten Zeit nimmt das Zu-Fuss-Gehen ebenfalls einen wichtigen Platz ein (35,1 % der Wege).



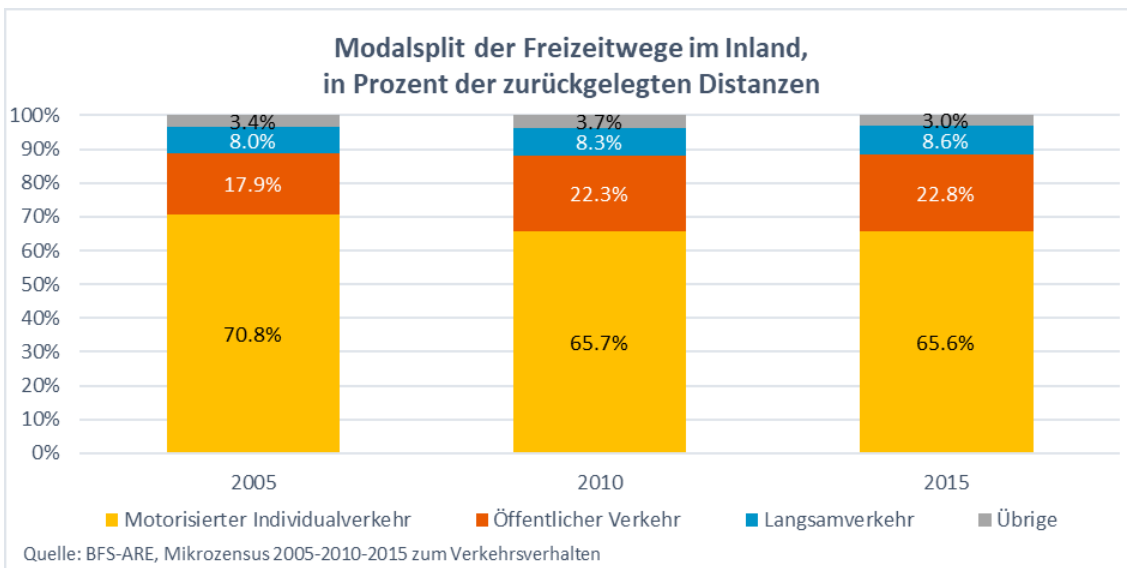
Die für Freizeitwecke im motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Distanzen überwiegen jedoch bei Weitem. Am Wochenende erreicht ihr Anteil gar 70 % der im Freizeitverkehr zurückgelegten Distanzen, was hauptsächlich auf Kosten des öffentlichen Verkehrs geht.

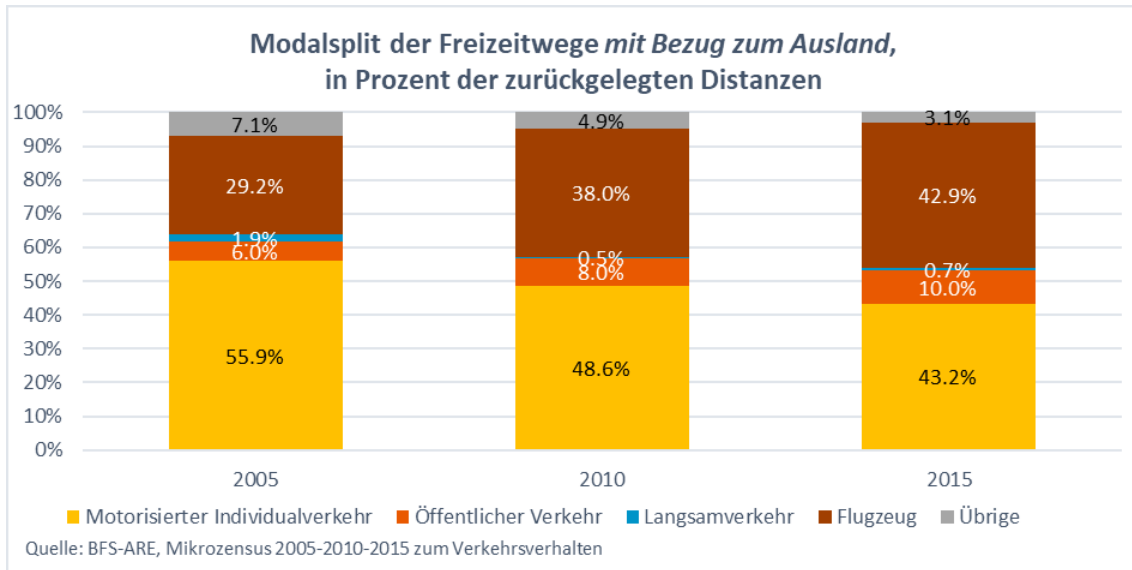


Berücksichtigt man die von der Schweizer Wohnbevölkerung im Ausland zurückgelegten Distanzen, verringert sich der Anteil der im motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Distanzen zugunsten des Flugzeugs, dessen Anteil an den für Freizeitwecke zurückgelegten Distanzen am Samstag einen Höchstwert von 56,3 % erreicht.

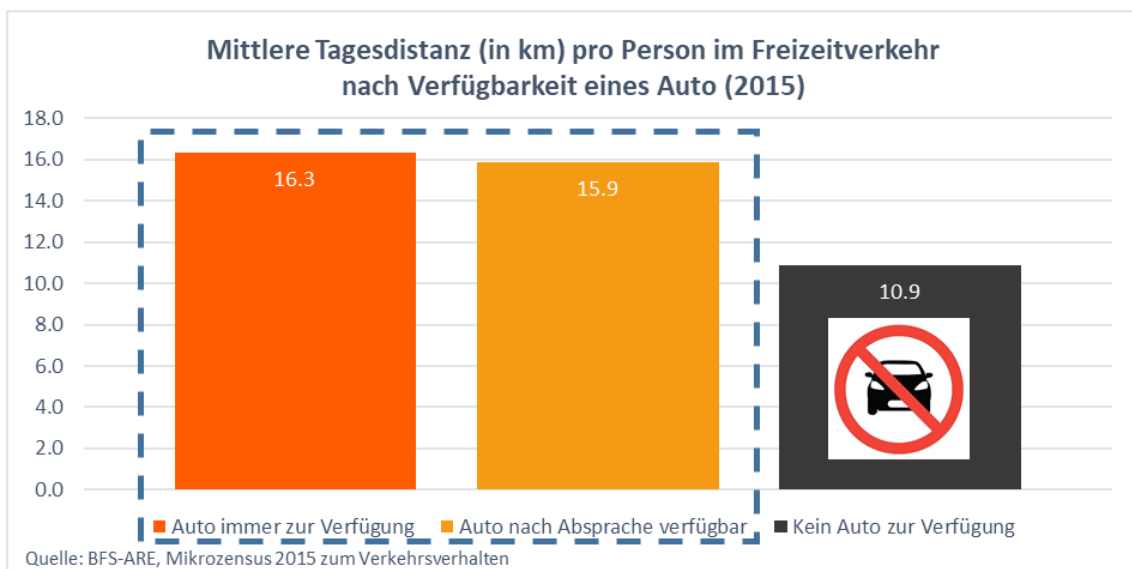


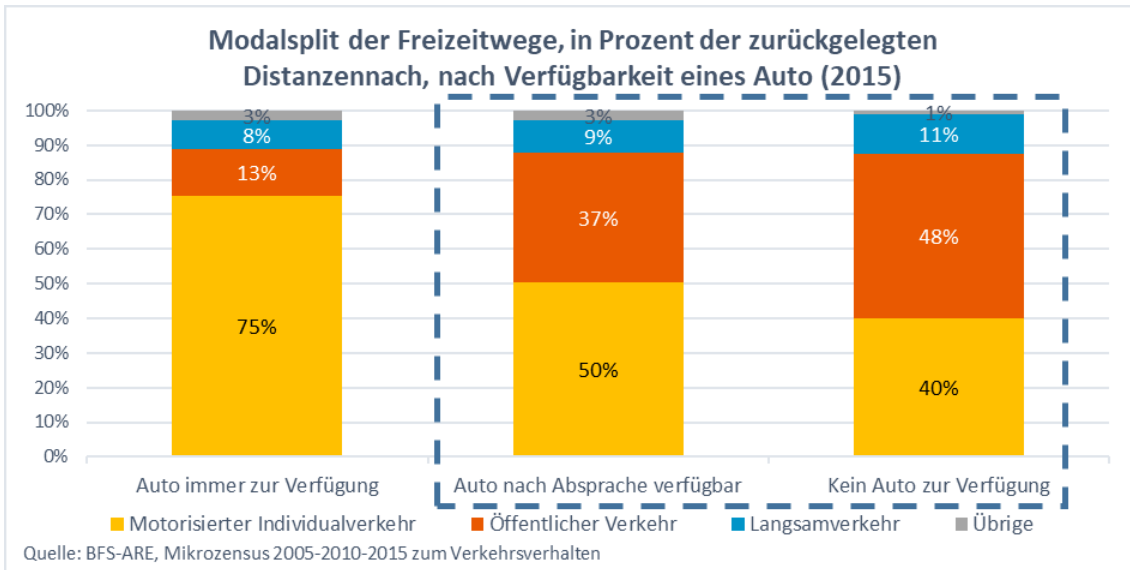
Trotz der dominierenden Rolle des Autos in der Freizeitmobilität **verringert sich der Anteil der im motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Distanzen tendenziell: Zwischen 2005 und 2015** ist er von 70,8 % auf 65,5 % gesunken (d. h. um 5,3 Prozentpunkte innerhalb von zehn Jahren), was vor allem dem öffentlichen Verkehr zu Gute kam, dessen Anteil an der Gesamtdistanz zwischen 2005 und 2015 von 17,9 % auf 22,8 % gestiegen ist. Von dieser Verringerung sind auch die im Ausland zurückgelegten Wege betroffen, selbst wenn hier die im Bereich des motorisierten Individualverkehrs verzeichnete Abnahme durch einen Anstieg der im Flugzeug zurückgelegten Distanzen kompensiert wurde.





Eine Analyse der Freizeitwege unter dem Gesichtspunkt der Autoverfügbarkeit (Auto immer verfügbar, nach Absprache verfügbar oder nicht verfügbar) zeigt, dass **die Personen, die ständig oder nach Absprache ein Auto zur Verfügung haben, etwa gleich grosse Distanzen für Freizeitwecke zurücklegen (im Mittel ca. 16 km)**, deutlich mehr als Personen, die kein Auto zur Verfügung haben (10,9 km). **Der Modalsplit der Personen, die nur nach Absprache ein Auto zur Verfügung haben, fällt indessen ziemlich ähnlich aus wie derjenige der Personen, die kein Auto zur Verfügung haben;** und zwar ist bei ihnen der Anteil der im öffentlichen Verkehr und im Langsamverkehr zurückgelegten Distanzen viel grösser als bei den Personen, die ständig ein Auto zur Verfügung haben. Dies könnte bedeuten, dass ein **Sharing-Angebot für den motorisierten Individualverkehr eine effiziente Lösung für die Freizeitmobilität darstellen könnte.**

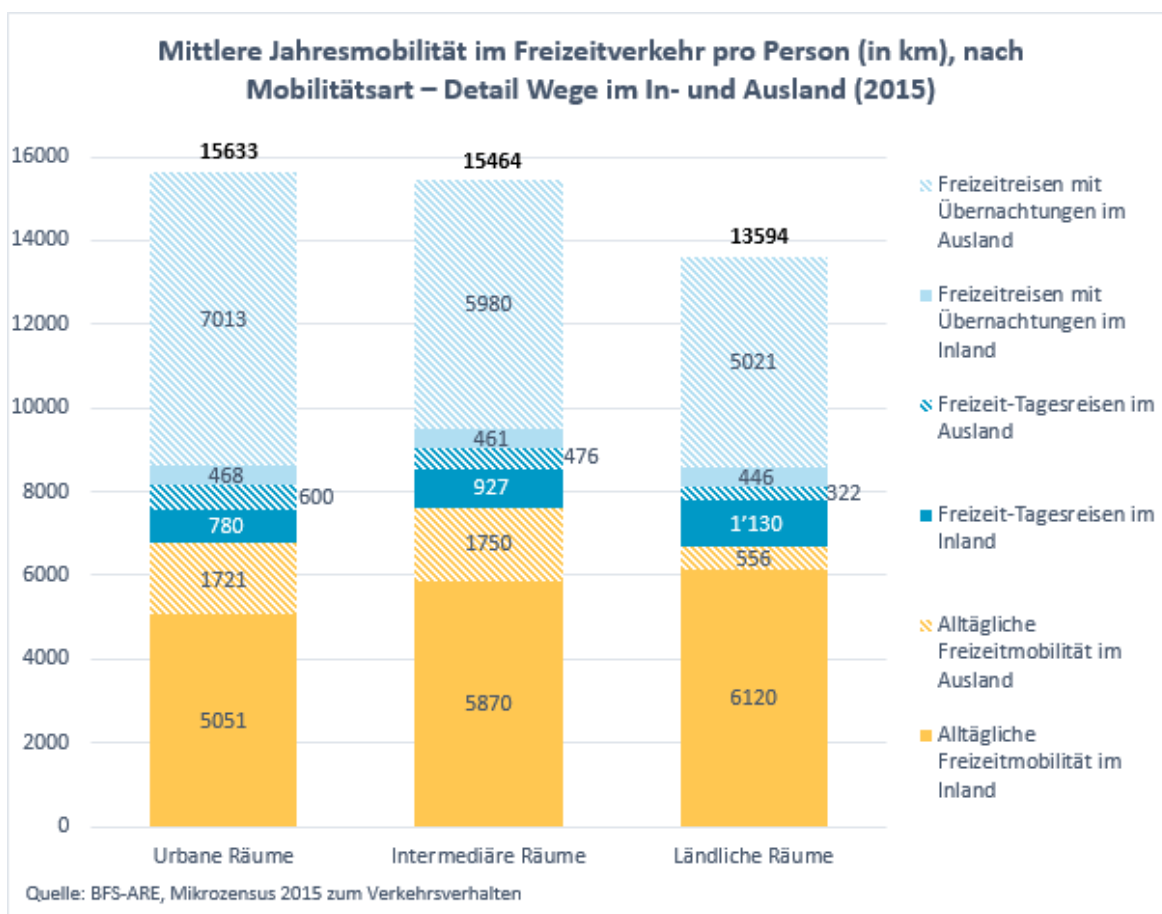




Factsheet 4 - «Räumliche Unterschiede»

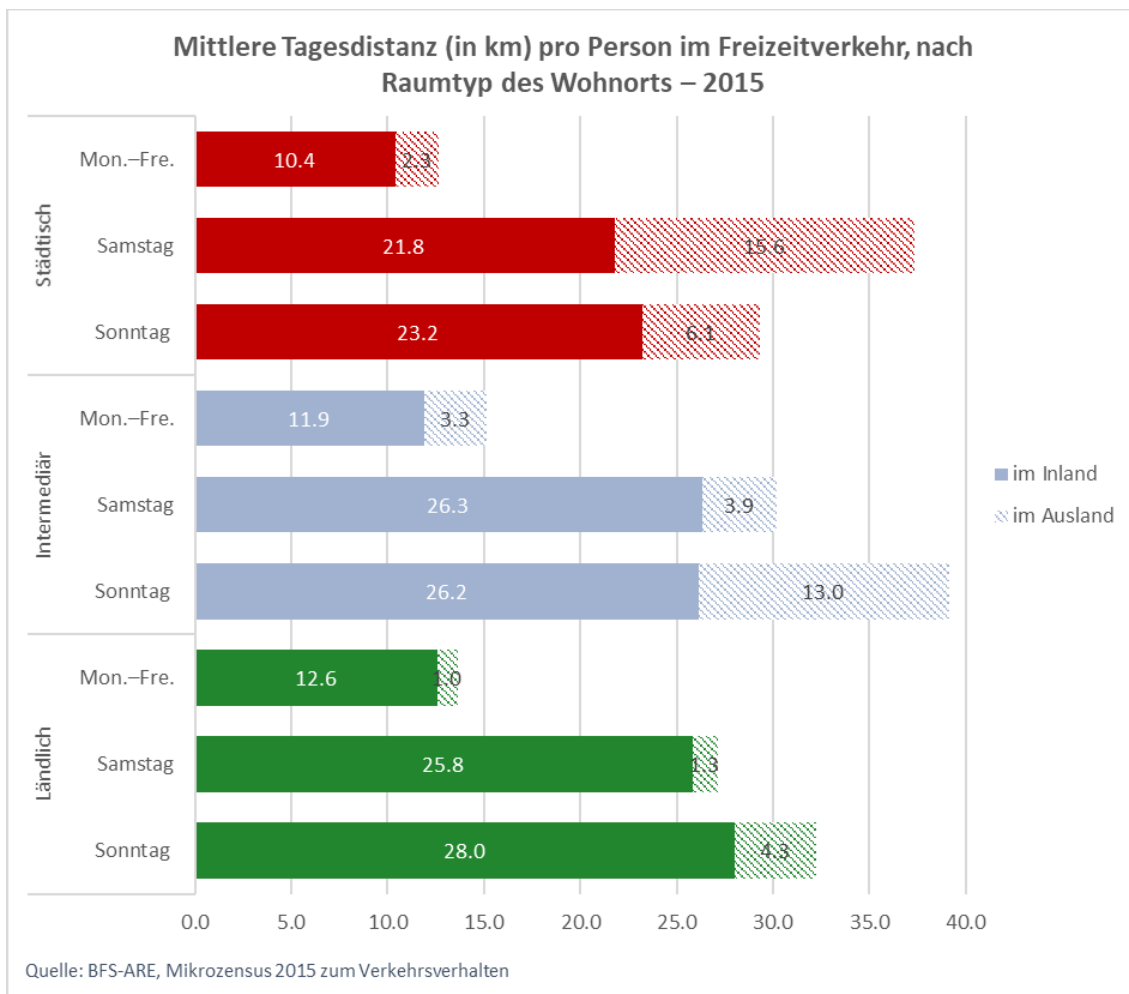
Die Einwohnerinnen und Einwohner der urbanen Räume legen im Inland weniger weite Distanzen für Freizeit Zwecke zurück als der Rest der Bevölkerung. Berücksichtigt man allerdings die im Ausland, insbesondere auf Reisen, zurückgelegten Wege, so legen die Einwohnerinnen und Einwohner der urbanen Räume pro Jahr im Durchschnitt 2000 km mehr zurück als jene der ländlichen Räume.

Das Verhalten in der Freizeitmobilität wird durch eine Kombination verschiedener Faktoren beeinflusst, zu denen der Wohnort, der soziale und berufliche Status, das Alter, das Geschlecht sowie die Verfügbarkeit beziehungsweise der Zugang zu bestimmten Verkehrsmitteln gehören. Die in Abhängigkeit vom Wohnort beobachteten Unterschiede sind wahrscheinlich darauf zurückzuführen, dass die Bewohnerinnen und Bewohner der verschiedenen Raumtypen sich durch unterschiedliche Lebensstile charakterisieren. Die in den städtischen Gemeinden der Schweiz wohnhaften Personen legen pro Tag im Durchschnitt deutlich weniger Kilometer (2015: 14 km) für ihre täglichen Freizeitwege zurück als die übrigen (2015: 16 km). Berücksichtigt man allerdings auch die im Ausland zurückgelegten Distanzen (Alltagsmobilität und Reisen), zeigt sich, dass die in den städtischen Gemeinden wohnenden Personen viel grössere Distanzen zurücklegen (jährlich 2000 km mehr als die in den ländlichen Räumen wohnenden Personen).

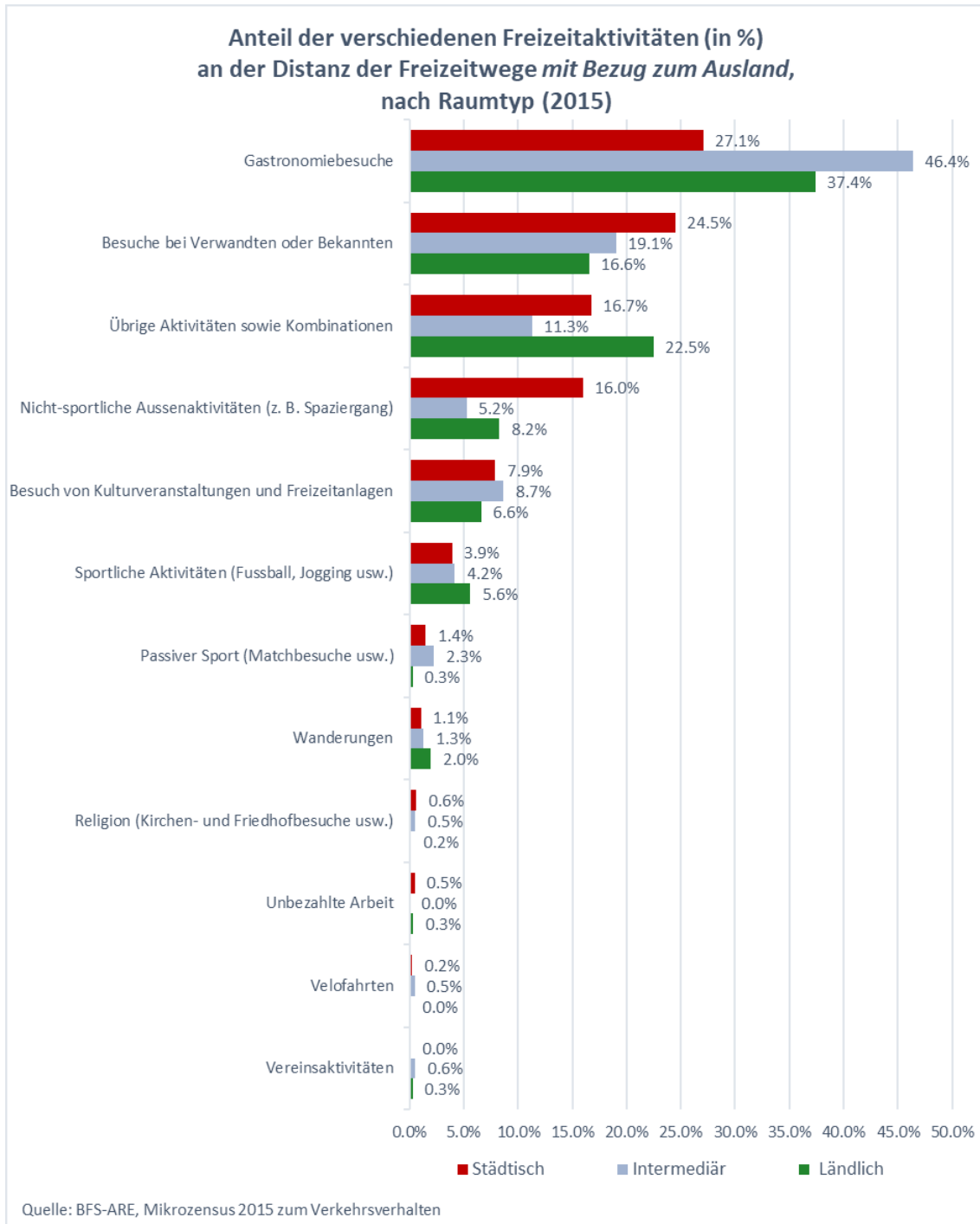


Besonders gross ist der Unterschied am Samstag, wenn die Einwohnerinnen und Einwohner der städtischen Gemeinden im Ausland quasi zwölfmal mehr Kilometer (15,5 km) zurücklegen als die Einwohnerinnen und Einwohner der ländlichen Gemeinden (1,3 km). Legen am Samstag die Städter für

die Freizeit weitere Distanzen zurück, so sind es am Sonntag die Einwohnerinnen und Einwohner der intermediären und ländlichen Räume.



Die grössten Distanzen werden für Gastronomiebesuche zurückgelegt, insbesondere von den Einwohnerinnen und Einwohnern der intermediären (46,4 %) und ländlichen Gemeinden (37,4 %). Dies ist wahrscheinlich darauf zurückzuführen, dass das Gastronomieangebot hier weniger reichhaltig ist als in den Agglomerationszentren.



Eine Analyse des Modalsplits zeigt, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in den ländlichen Räumen am stärksten zurückgegangen ist: Zwischen 2005 und 2015 ist der Anteil der im öffentlichen Verkehr (ÖV) für Freizeitwecke zurückgelegten Distanzen in den ländlichen Räumen von 9,1 % auf 20,1 % gestiegen, der Anteil des Langsamverkehrs (LV) blieb hingegen ziemlich stabil.

STÄDTISCH	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
% der im MIV zurückgelegten Distanzen	67.4%	61.1%	60.5%	-6.9
% der im ÖV zurückgelegten Distanzen	21.4%	26.1%	27.3%	5.8
% der im LV zurückgelegten Distanzen	8.4%	8.7%	8.2%	-0.1
% der mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegten Dis.	2.8%	4.1%	4.0%	1.2

INTERMEDIÄR	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
% der im MIV zurückgelegten Distanzen	72.6%	71.3%	69.5%	-3.2
% der im ÖV zurückgelegten Distanzen	15.0%	17.9%	18.3%	3.3
% der im LV zurückgelegten Distanzen	7.6%	7.8%	7.4%	-0.2
% der mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegten Dis.	4.8%	2.9%	4.9%	0.1

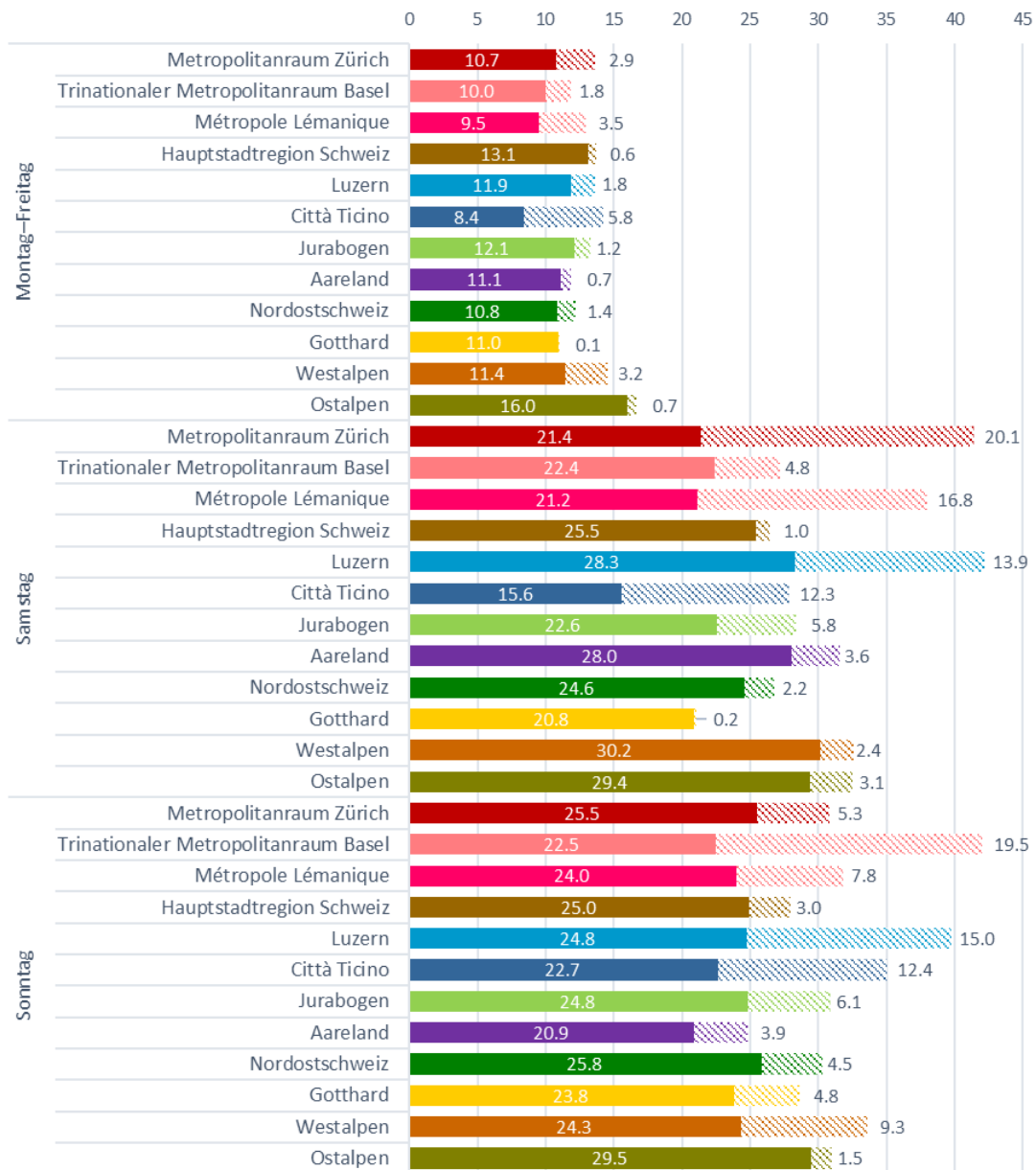
LÄNDLICH	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
% der im MIV zurückgelegten Distanzen	80.1%	74.5%	70.3%	-9.8
% der im ÖV zurückgelegten Distanzen	9.1%	14.5%	20.1%	11
% der im LV zurückgelegten Distanzen	7.0%	7.8%	6.9%	-0.2
% der mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegten Dis.	3.7%	3.2%	2.7%	-0.9

In absoluten Werten entsprechen diese Veränderungen in den ländlichen Räumen **pro Person und Tag einer durchschnittlichen Verringerung von 2,2 km im MIV beziehungsweise einer Zunahme von 1,8 km im ÖV.**

Mit Blick auf die zwölf Handlungsräume des Raumkonzepts Schweiz zeigt sich, dass **bei 90 % der am Stichtag zurückgelegten Freizeitwege Start- und Zielpunkt im gleichen Handlungsraum lagen.** Diese Wege waren also «lokaler» Natur, was angesichts der kurzen durchschnittlichen Distanzen pro Freizeitweg folgerichtig erscheint: 2015 betrug ein Freizeitweg im gesamtschweizerischen Durchschnitt 12 km. Betrachtet man allerdings die pro Person zurückgelegten mittleren Tagesdistanzen, stellt man bedeutende Unterschiede fest. In der Città Ticino beispielsweise legt eine Person im Durchschnitt nur 11,2 km pro Tag zurück, in den Ostalpen hingegen 19,6 km. Berücksichtigt man allerdings auch die im Ausland zurückgelegten Kilometer, ergibt sich ein völlig anderes Bild. In der Tat sind es die Einwohnerinnen und Einwohner der Città Ticino, die während der Woche die grössten Distanzen im Ausland zurücklegen (5,8 km), deutlich mehr als die Einwohnerinnen und Einwohner der Ostalpen (0,7 km) oder des Raums Basel (1,8 km), der sich ebenfalls durch seine grenzüberschreitende Ausrichtung charakterisiert.

Am Samstag hingegen werden die grössten Distanzen im Ausland von den Metropolitanräumen Zürich und Bassin Lémanique sowie dem Raum Luzern aus zurückgelegt, nämlich 20,1 km, 16,8 km beziehungsweise 13,9 km. Dies erklärt sich wahrscheinlich aus der häufigeren Nutzung des Luftverkehrs und/oder der Nähe zur Grenze.

Mittlere Tagesdistanz (in km) pro Person im Freizeitverkehr im In- und Ausland, nach den 12 Handlungsräumen des Raumkonzepts Schweiz (2015)



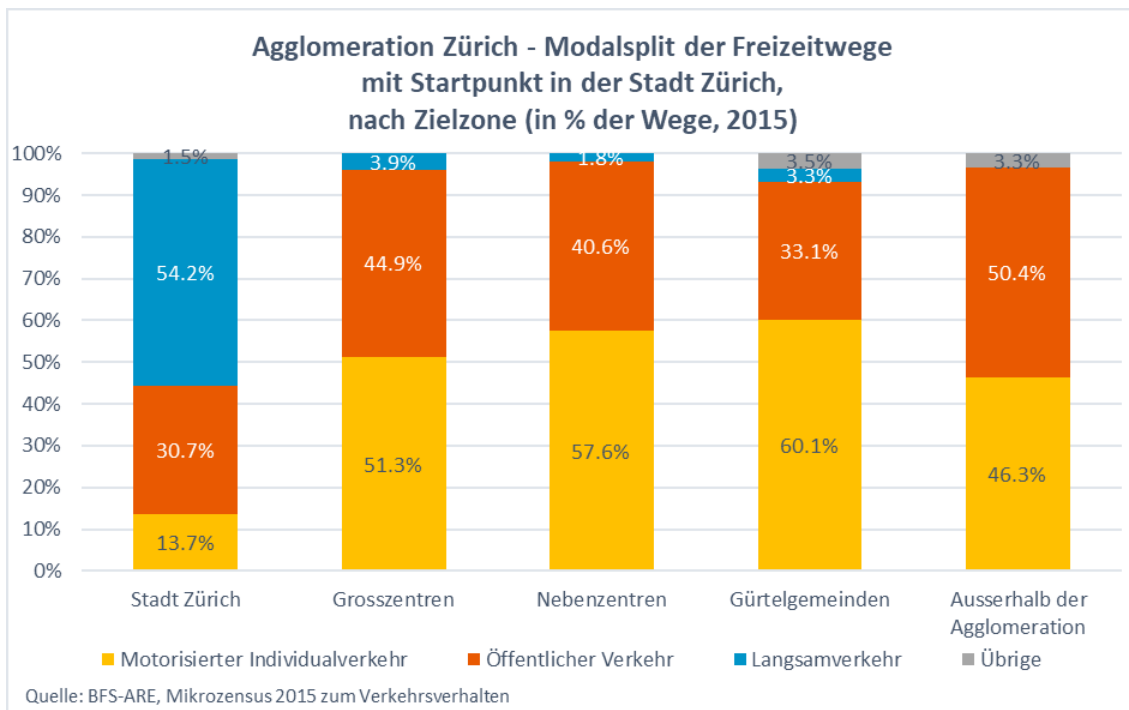
Quelle: BFS-ARE, Mikrozensus 2015 zum Verkehrsverhalten

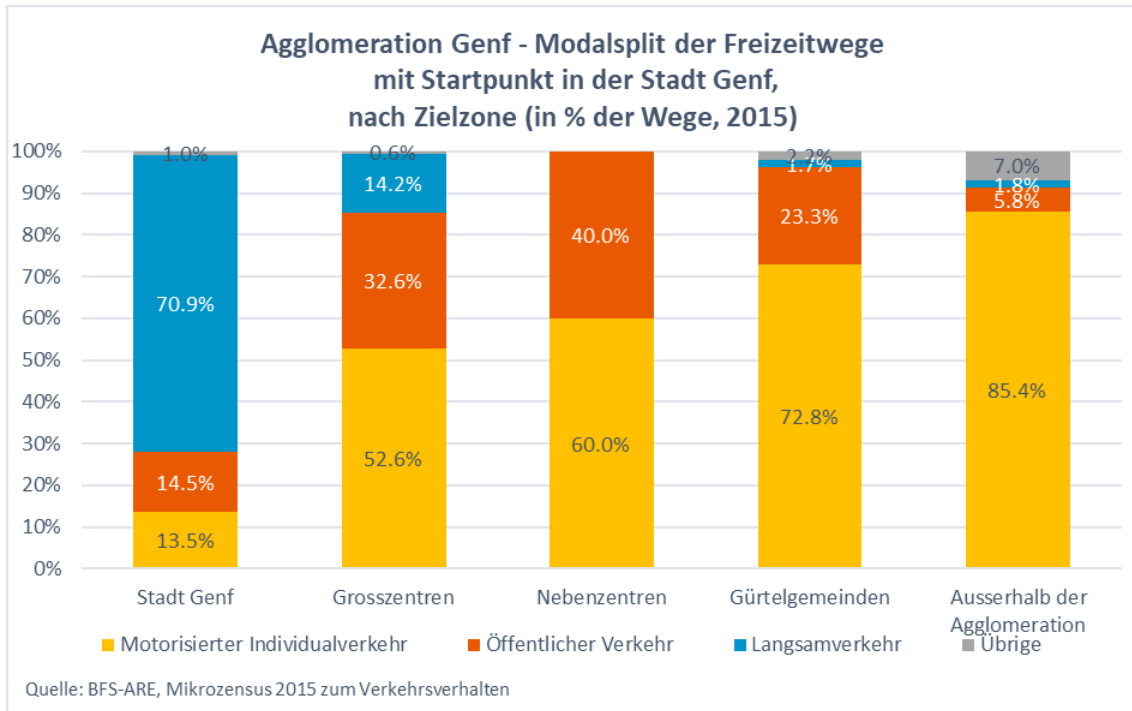
Factsheet 5 – «Der öffentliche Verkehr macht dem Langsamverkehr Konkurrenz»

Die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrsnetzes (ÖV) in den Agglomerationen hat einen signifikanten Einfluss auf die Wahl der Verkehrsmittel für die Freizeitwege: Ein leistungsfähiges ÖV-Netz im Stadtzentrum stellt insbesondere eine Konkurrenz für die im Langsamverkehr zurückgelegten Wege dar.

2015 wurden im Inland beinahe **70 % aller täglichen Freizeitwege innerhalb oder zwischen Agglomerationen** (als Start- oder Zielpunkt) **zurückgelegt**.

Die Leistungsfähigkeit des ÖV-Netzes einer Agglomeration ist für die Wahl der Verkehrsmittel für die Freizeitwege von grundlegender Bedeutung. In Zürich ist der ÖV-Anteil am Modalsplit innerhalb der Agglomeration mit 30,7 % fast doppelt so hoch wie in Genf (14,5 %). Bei den Freizeitwegen, die vom Stadtzentrum aus in Gemeinden ausserhalb der Agglomeration führen, weitet sich die Differenz weiter aus: mit einem ÖV-Anteil von 50,4 % in Zürich beziehungsweise von 5,8 % in Genf. Dieser Unterschied bei der Wahl der Verkehrsmittel (ausgedrückt in % der Wege) dürfte darauf zurückzuführen sein, dass das S-Bahn-Angebot in Genf weniger entwickelt ist als in der Agglomeration Zürich, die seit den 90er Jahren über ein sehr leistungsfähiges S-Bahnnetz verfügt. Im Agglomerationszentrum ist der Anteil des Langsamverkehrs an der Freizeitmobilität daher in Genf (70,9 %) höher als in Zürich (54,2 %), denn der LV erfährt im Genfer Stadtzentrum weniger Konkurrenz durch den ÖV. Analoge Unterschiede zeigten sich bei einem Vergleich der Agglomerationen von Bern, Basel und Lugano. **Im Allgemeinen sinkt mit steigender Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrssystems die Neigung der Einwohnerinnen und Einwohner, die Freizeitwege zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückzulegen.**

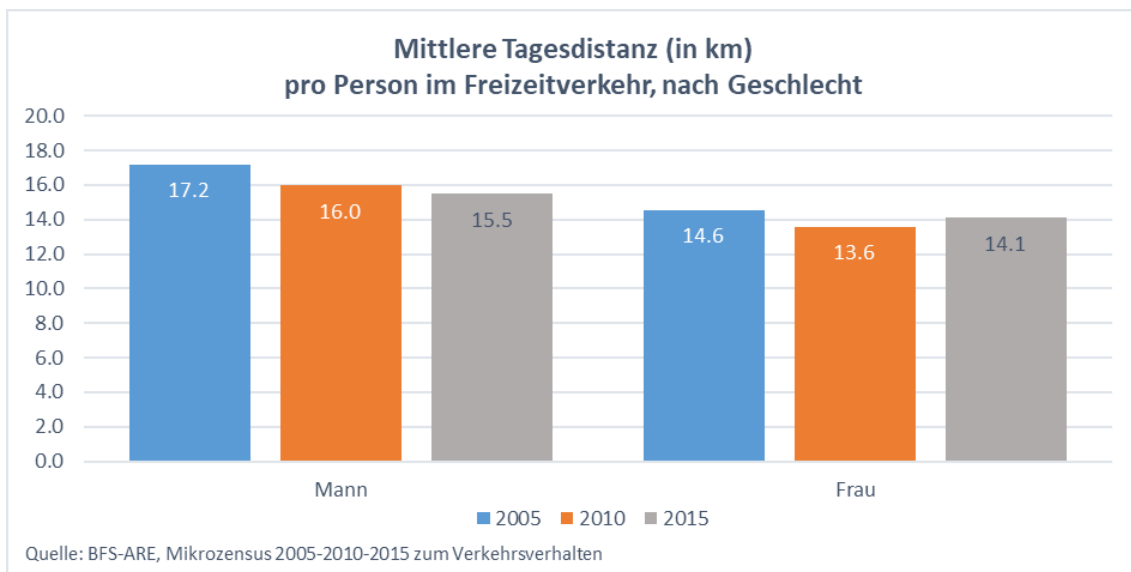




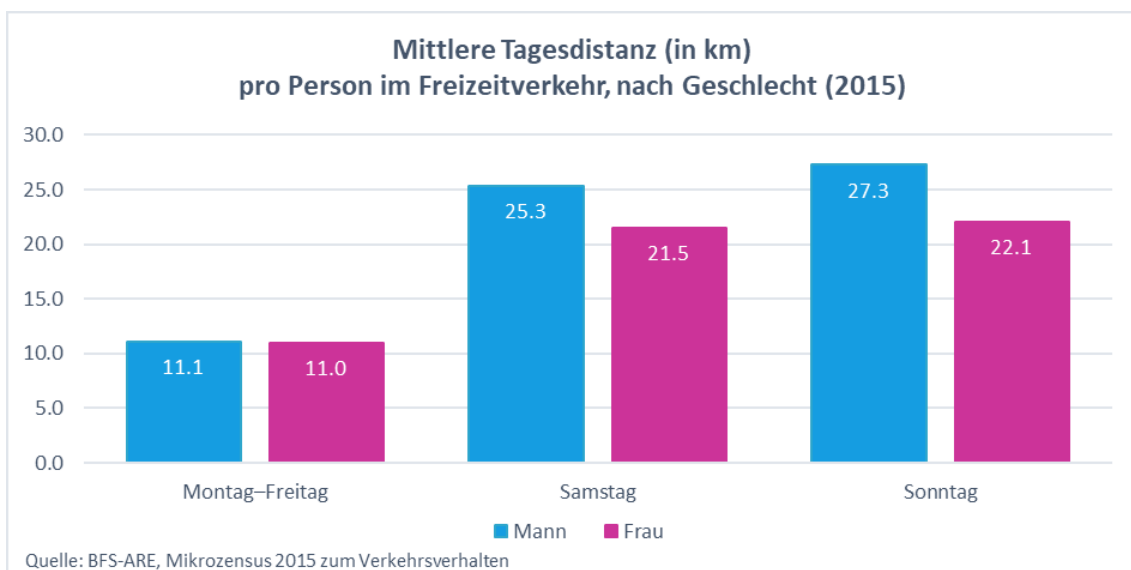
Factsheet 6 - «Die Freizeitmobilität von Frau und Mann»

Die zwischen Frauen und Männern beobachtete Differenz bei den für Freizeitwecke zurückgelegten Distanzen hat sich zwischen 2005 und 2015 tendenziell verringert. Dennoch bestehen weiterhin Unterschiede: Die Männer legen für die Alltagsfreizeit grössere Distanzen zurück, die Frauen dagegen bei den Reisen.

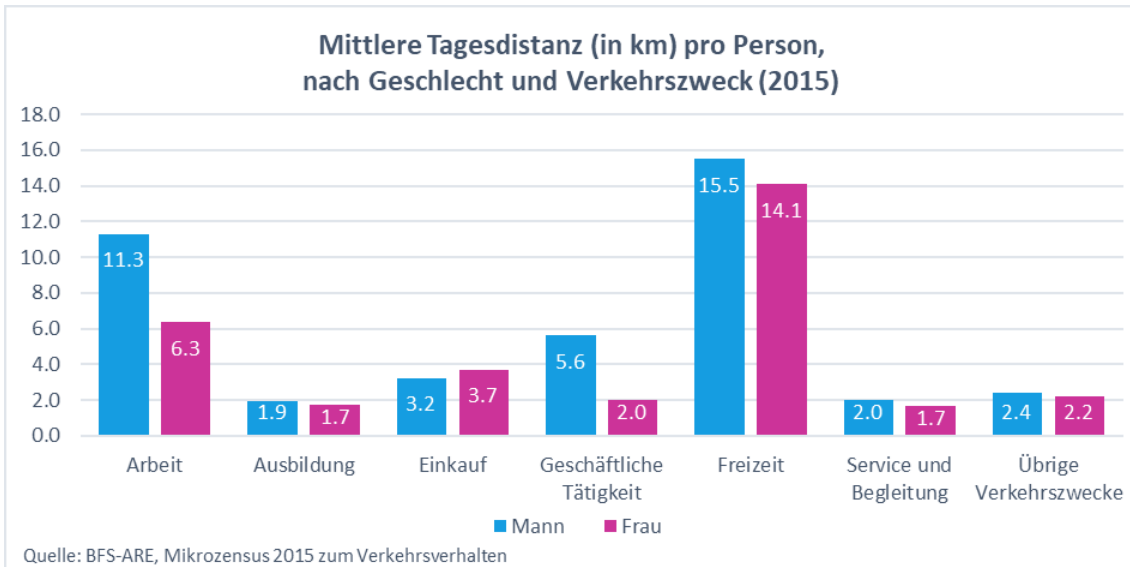
Die Entwicklung der durchschnittlichen Tagesdistanzen nach Geschlecht zeigt, dass sich die Unterschiede zwischen Frau und Mann bei der Freizeitmobilität tendenziell verringern.



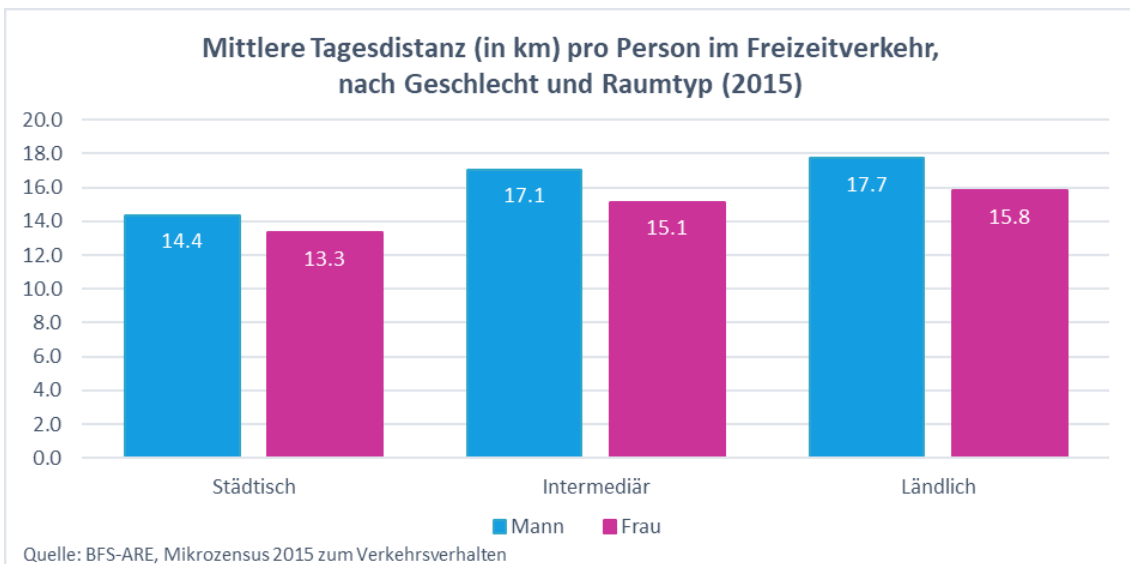
Während der Woche sind die Tagesdistanzen, welche die Männer (11,1 km) und die Frauen (11 km) für Freizeitwecke zurücklegen, in etwa gleich. **Am Wochenende** hingegen sind die **Unterschiede zwischen den Geschlechtern ausgeprägter**: Die Männer legen für Freizeitwecke pro Person und Tag im Durchschnitt über 25 km zurück, bei den Frauen sind es kaum mehr als 21 km.



Auch bei den übrigen Verkehrszwecken lässt sich in Sachen Tagesdistanzen pro Person ein analoger Unterschied zwischen Frau und Mann feststellen. Mit einer Ausnahme (Einkaufswege) legen die Frauen im Durchschnitt systematisch weniger Kilometer zurück als die Männer. Bei der Freizeitmobilität ist der Unterschied zwischen Frau und Mann weniger ausgeprägt als bei den übrigen Verkehrszwecken wie insbesondere der Arbeit und den geschäftlichen Tätigkeiten, für welche die Männer im Durchschnitt doppelt so viele Kilometer zurückliegen.



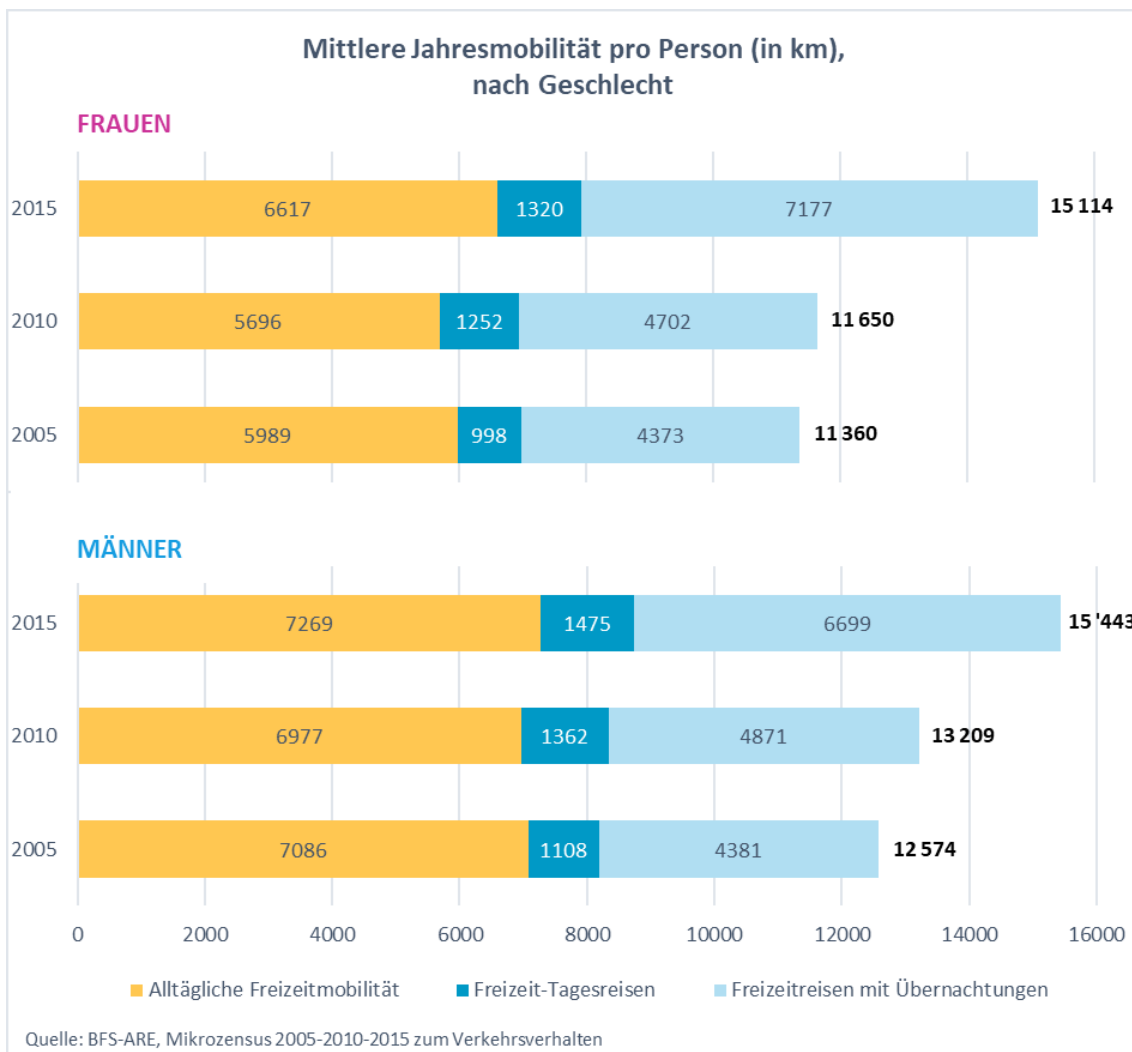
Ist die für Freizeitwecke im Durchschnitt zurückgelegte Distanz bei den Männern insgesamt grösser als bei den Frauen, so ist **dieser Unterschied zwischen Frau und Mann in den urbanen Räumen weniger ausgeprägt als in den intermediären und ländlichen Räumen.**



Die Analyse des Modalsplits der Freizeitmobilität zeigt weitere Differenzen zwischen Frau und Mann: **So nutzen die Frauen für die Freizeitwege die öffentlichen Transportmittel tendenziell mehr als die Männer.**

Bei der Jahresmobilität ist der zwischen 2005 und 2015 verzeichnete Anstieg der zurückgelegten Distanzen bei den Männern ziemlich konstant. Bei den Frauen hingegen haben die Jahresdistanzen nur

zwischen 2010 und 2015 infolge einer Zunahme der Reisen mit Übernachtungen «explosionsartig» zugenommen: Legten die Frauen in den Jahren 2005 und 2010 im Durchschnitt jährlich ca. 11 500 km zurück, so waren es im Jahr 2015 über 15 000 km.



Der Besetzungsgrad der von Männern gesteuerten Personenwagen ist leicht höher als bei den Frauen (1,94 bei den Männern und 1,74 bei den Frauen). Diese Differenz bei der durchschnittlichen Besetzung der Personenwagen im Freizeitverkehr kann auf verschiedene Faktoren zurückgeführt werden wie beispielsweise die Wahrung einer «traditionellen» Rollenverteilung (sind mehrere Personen an Bord, sitzt oft der Mann am Steuer), der Umstand, dass Männer eher gemeinsam und jeden Tag für Freizeitzwecke unterwegs sind und der Trend der Frauen, weiter als die Männer zu reisen (für diese Art von Fahrten ist der Gebrauch des Autos weniger wichtig als in der Alltagsmobilität).

Kontakt

Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Sektion Verkehr, 3003 Bern
Dr. Aurelio Vigani, Projektleiter
Tel. +41 58 462 75 20, Mail: aurelio.vigani@are.admin.ch