



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

b a s e s

Freizeitverkehr in der Schweiz

Entwicklung seit 1994 und Analyse des
Rückgangs 2005 bis 2010

Impressum**Herausgeber**

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Projektleitung

Matthias Kowald (ARE)

Autoren

Helmut Schad (Hochschule Luzern – Wirtschaft)
Dr. Martin Lutzenberger (Hochschule Luzern – Wirtschaft)
Dr. Timo Ohnmacht (Hochschule Luzern – Wirtschaft)
Davide Marconi (Planidea S.A.)

Projektbegleitung

Kurt Infanger (ARE)
Peter Schild (ARE)
Kathrin Rebmann (BFS)

Produktion

Stabsstelle Information, ARE

Zitierweise

ARE (2013), Freizeitverkehr in der Schweiz Entwicklung seit 1994 und Analyse des Rückgangs 2005 bis 2010, Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

Bezugsquelle

www.are.admin.ch

03.2013

Abstract

Die vorliegende Expertise untersucht, welche Gründe zum Rückgang des Freizeitverkehrs der Schweizer Wohnbevölkerung zwischen 2005 und 2010 geführt haben. Es werden dazu deskriptive sowie multivariate statistische Analysen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr mit Daten seit dem Jahr 1994 durchgeführt. Mit weiteren Quellen wird eine Analyse der Umfeldentwicklung vorgenommen, um Hinweise auf gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklungen zu finden, die Auswirkungen auf den Freizeitverkehr haben können. Die Studie identifiziert drei Hauptgründe für den Rückgang des Freizeitverkehrs zwischen den Jahren 2005 und 2010. Diese gründen auf Veränderungen beim Tagesablauf und beim Aktivitätenprogramm der Verkehrsteilnehmer (1), dem Rückgang der Wegedistanzen bei Freizeitaktivitäten im Inland (2) und Substitutionseffekte der alltäglichen Freizeit durch Tagesreisen ins Ausland (3).

Abrégé

Le présent rapport d'experts est destiné à dégager les causes du recul du trafic de loisirs dans la population résidente en suisse entre 2005 et 2010. La démarche s'appuie sur des analyses statistiques du Microrecensement Mobilité et transports, aussi bien descriptives que multivariées, exploitant des données remontant jusqu'en 1994. L'analyse du contexte s'appuie sur des données supplémentaires qui visent à mettre en évidence des évolutions économiques et sociétales susceptibles d'avoir une répercussion sur le trafic de loisirs. L'étude distingue trois raisons majeures expliquant le recul de ce type de trafic de 2005 à 2010 : premièrement, une modification du programme d'une journée et des activités ; deuxièmement, un recul des distances parcourues pour les loisirs sur le territoire national et troisièmement un effet de substitution des loisirs quotidiens par des déplacements d'une journée à l'étranger.

Abstract

This report examines the reasons for the decrease in leisure traffic among the Swiss residential population between 2005 and 2010. It contains descriptive and multivariate statistical analyses of samples of the Swiss Microcensuses on Transport and Mobility since 1994. By drawing on additional statistical sources, it also offers an analysis of how the leisure environment has developed, to find evidence of social and economic dynamics that may have affected leisure traffic. The study identifies three main reasons for the decrease in leisure traffic in Switzerland between 2005 and 2010. First, dynamics based on changes in daily routines and the activity schedules of road users can be found. Second, inland distances travelled for leisure activities were shorter on average, which points to the increasing importance of activities in the local area. Third, everyday leisure trips have been partly substituted by day trips taken abroad.

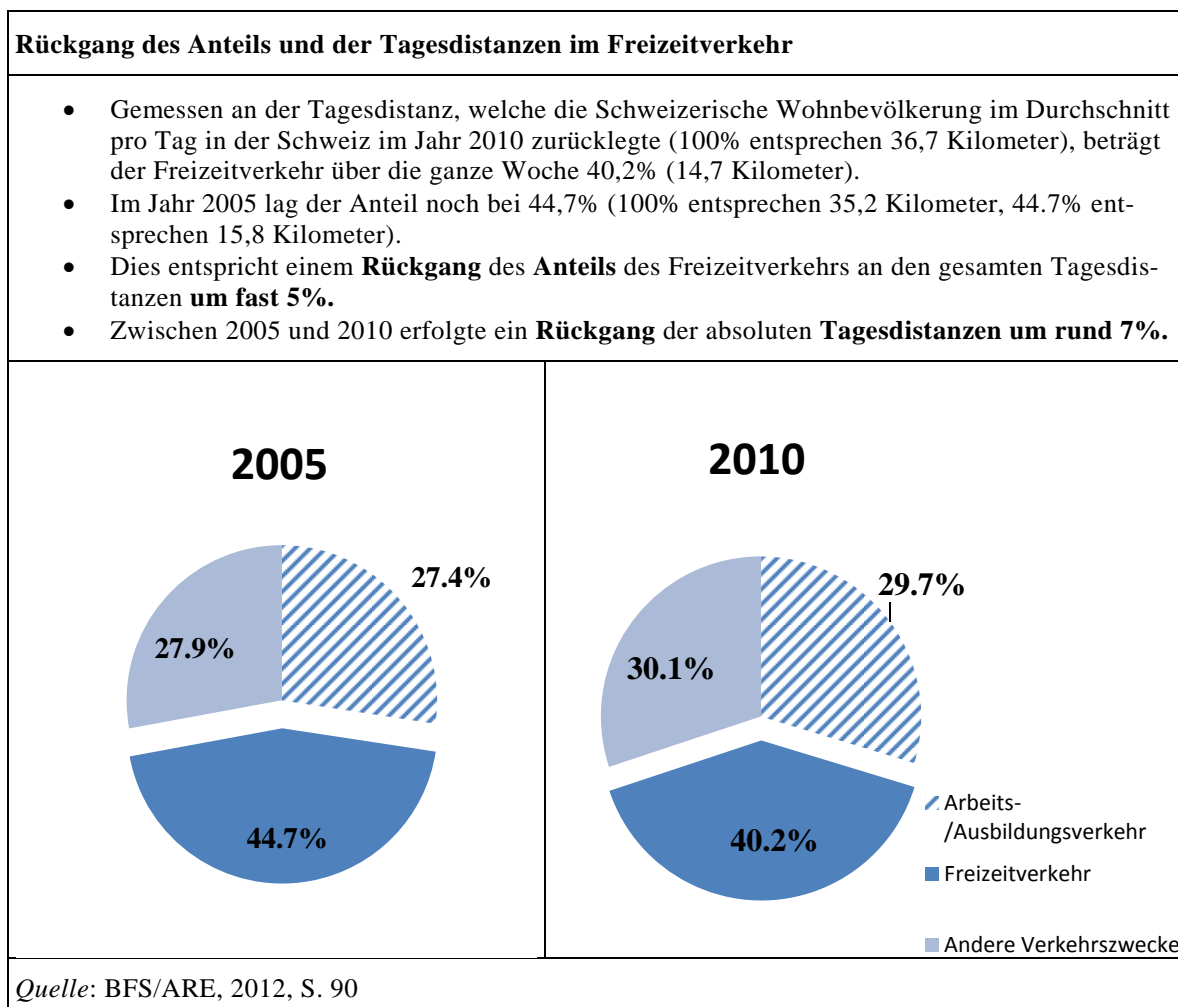
Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	1
2. Zielsetzung und Abgrenzung	2
3. Stand des Wissens	3
3.1. Von Freizeit zu Freizeitverkehr	3
3.1.1. Freizeit	3
3.1.2. Freizeitverkehr	3
3.2. Einflussfaktoren der Freizeitmobilität und des Freizeitverkehrs	4
3.2.1. Freizeitmobilität: Verkehrsverhalten	4
3.2.2. Freizeitverkehr: gesellschaftliche Struktur	5
3.3. These zur Erklärung von Veränderungen in der Freizeitmobilität und im Freizeitverkehr	7
3.3.1. Mikrozensusanalysen: Thesen für Kapitel 4 und 5	8
3.3.2. Umfeldanalyse: Thesen für Kapitel 6	8
4. Entwicklung des Freizeitverkehrs von 1994 bis 2010	9
4.1. Entwicklung und Prognose des Freizeitverkehrs	9
4.2. Entwicklung der Freizeit Zwecke	11
4.2.1. Der Freizeitverkehr im Vergleich mit der Entwicklung der übrigen Zwecke	11
4.2.2. Die Entwicklung der Tagesdistanzen nach soziodemografischen Merkmalen	15
4.2.3. Entwicklung der Freizeitaktivitäten	18
4.2.4. Entwicklung der räumlichen Beziehungen	19
4.2.5. Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung	19
4.3. Quantifizierung der Verkehrs- und Fahrleistungen in der Schweiz für die Freizeit	21
4.4. Zwischenfazit zur Entwicklung des Freizeitverkehrs von 1994 bis 2010	22
5. Erklärungsmodell für den Rückgang des Freizeitverkehrs	24
5.1. Beschrieb der Variablen	24
5.2. Schätzverfahren	25
5.3. Ergebnisse	26
5.3.1. Autonomer Rückgang	26
5.3.2. Geschlecht	28
5.3.3. Abobesitz	28
5.3.4. Einkommen	29
5.3.5. Alter	29
5.3.6. Beschäftigungsgrad	29
5.3.7. Autoverfügbarkeit	30
5.3.8. Auto- / Motorradführerausweis	30
5.3.9. Kinder	30
5.3.10. Raumtyp des Wohnortes	30
6. Umfeldanalyse zum Freizeitverkehr	32
6.1. Freizeit im Kontext von Vergleichsdaten	33
6.1.1. Erwerbsleben und Freizeitverkehr	33
6.1.2. Tatsächliche Arbeitsstunden sowie Überstunden und Freizeitverkehr	33
6.1.3. Haushaltsbudget und Konsumentenpreise im Freizeitverkehr	33
6.1.4. Wettereinfluss	34
6.1.5. Geburtenrate	35
6.1.6. Städtische Bevölkerung	35
6.1.7. Staustunden und Freizeitverkehr	35
6.1.8. Wohneigentumsquote	35
6.1.9. Altersstruktur und Freizeitverkehr	36
6.1.10. Alltäglicher Freizeitverkehr und private Tagesreisen/Reisen mit Übernachtung	36
6.1.11. Entwicklung des europäischen Freizeitverkehrs	37

6.2. Zwischenfazit zur Umfeldanalyse	38
7. Synopse der Erkenntnisse und Ausblick.....	41
7.1. Vielfalt der Effekte	41
7.2. Grenzen des Untersuchungsansatzes – Ausblick zur Methodik	43
7.3. Strategie Freizeitverkehr – einige Hinweise	44
7.4. Ausblick auf die schweizerischen Verkehrsperspektiven – methodische Bemerkungen	45
Literaturverzeichnis.....	46
Anhang: Liste der empirischen Auswertungen und Analysevariablen	48

Zusammenfassung

Entgegengesetzt gängiger Perspektiven und Prognosen zeigen die Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 auf, dass der Freizeitverkehr im Alltag mit rund 40% zwar immer noch den grössten Anteil an den zurückgelegten Tagesdistanzen in der Schweiz einnimmt, jedoch eine Abnahme dieses Verkehrsanteils im Vergleich zum Jahr 2005 um rund 5% zu beobachten ist.



Die Expertise identifiziert folgende **drei Hauptgründe** für den Rückgang des Freizeitverkehrs zwischen den Jahren 2005 und 2010:

1. **Veränderungen beim Tagesablauf und beim Aktivitätenprogramm der Verkehrsteilnehmer** (vgl. u.a. Abbildung 9, S. 15)
 - Das Aktivitätenprogramm der Schweizer Bevölkerung hat sich im Jahr 2010 hin zu Aktivitäten mit stärker verpflichtendem Charakter verschoben (Einkauf, Begleiten von Personen). Dies zeigt vor allem die grössere Bedeutung des Verkehrszwecks Arbeit und Ausbildung im Jahr 2010 (siehe Abbildung).
2. **Rückgang der Wegedistanzen bei Freizeitaktivitäten** (vgl. u.a. Abbildung 13, S. 18)
 - Die Zielwahl und damit auch die Länge von Freizeitaktivitäten haben sich geändert. Es wurden vermehrt kürzere Freizeitwege für Aktivitäten zurückgelegt, also eher Ziele in der Nähe respektive in der gleichen Region aufgesucht. Bei den Wegedistanzen für Freizeitaktivitäten, bei denen eine Abnahme der Wegedistanzen festzustellen war (vor al-

lem Besuche, Gastronomiebesuch und aktiver Sport) ist zudem eine Zunahme des Langsamverkehrsanteils festzustellen.

3. Substitutionseffekte der alltäglichen Freizeit durch Tagesreisen und Reisen ins Ausland (vgl. u.a. Abbildung 16, S. 21)

- Es fand eine Substitution von Alltagsfreizeitwegen im Inland durch nicht-alltägliche Freizeitwege statt. Insbesondere der Anteil Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen ins Ausland ist in der Schweiz angestiegen.

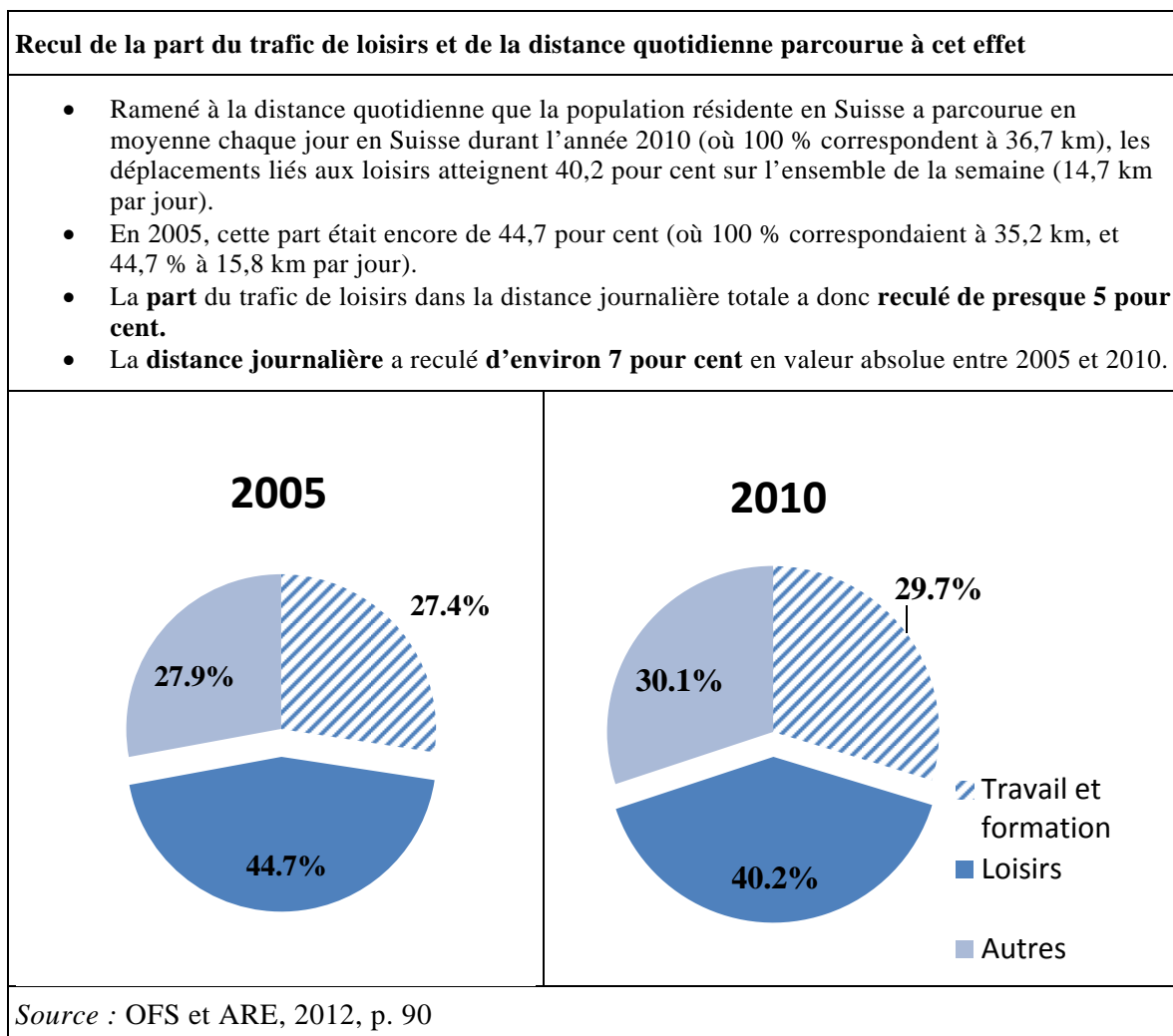
Des Weiteren kann für den Rückgang des Freizeitverkehrs im Bereich der Alltags-Freizeitmobilität gemäss den Ergebnissen dieser Analysen das Zusammenwirken einer Reihe von weiteren Einzelentwicklungen verantwortlich gemacht werden:

- Es nahm bereits die Partizipation an Freizeitaktivitäten ausser Haus ab. Es kam also offenbar zu einer Verschiebung von ausserhalb zu innerhalb des Hauses ausgeübten Freizeitaktivitäten. Dies gilt in besonderem Masse für Frauen, für 18-24-Jährige Personen, über 79-Jährige sowie Teilzeitangestellte.
- In einzelnen Gruppen der Bevölkerung fanden relativ starke Veränderungen im Verhalten statt, mit Konsequenzen für die zurückgelegten Distanzen. So vor allem bei jungen Erwachsenen, bei Seniorinnen und Senioren ab 80 Jahren, aber auch bei Personen mit einer nur zeitweisen Verfügbarkeit eines Personenwagens, die allesamt gegenüber dem Jahr 2005 deutlich geringere Distanzen zurücklegten.
- Eine Reihe von Entwicklungen innerhalb des Verkehrssystems und in dessen Umfeld kann als Erklärung für Verhaltensänderungen der Haushalte respektive einzelner Personengruppen angeführt werden: die Preise für Verkehr sind gestiegen; die Haushalte haben ihre Ausgaben für Verkehr aber nicht erhöht, sondern mussten offenbar anderen Ausgabenpositionen den Vorrang einräumen; die Stausituation auf Nationalstrassen hat sich verstärkt; das Wetter war im Jahr 2010 schlechter als im Jahr 2005; die Arbeitsstunden der Erwerbstätigen sind gestiegen; der Anteil der Bevölkerung in Städten ist leicht gewachsen; die Zahl von Freizeitangeboten hat sich vergrössert; allerdings hat das Angebot und die Preisentwicklung im internationalen Luftverkehr offenbar auch zur Durchführung von mehr internationalen Reisen motiviert.
- Trotz eines Anstiegs der Wohnbevölkerung zwischen 2005 und 2010 ist die inländische Verkehrsleistung im Freizeitverkehr der Schweizer Bevölkerung nicht gestiegen. Es ergaben sich allerdings starke Verschiebungen bei den im Freizeitverkehr benutzten Verkehrsmitteln zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs.

Aus diesen Ergebnissen werden einige Schlussfolgerungen in Bezug auf die Weiterentwicklung von Mobilitätshebungen, auf die Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs sowie die Strategie Freizeitverkehr des Bundes abgeleitet. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die festgestellten Entwicklungen im Sinne der Ziele der Strategie Freizeitverkehr des Bundes sind: Die Wegdistanz in der Freizeit, d.h. der Aufwand für die ausgeübten Freizeitaktivitäten, ist zurückgegangen. Im Zeitraum von 2005 bis 2010 haben sich infolge der geänderten Verkehrsmittelwahl deutliche Verschiebungen im Freizeitverkehr zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs ergeben.

Résumé

Contrairement aux perspectives et aux prévisions répandues, les résultats du Microrecensement Mobilité et transports 2010 font apparaître que même si le trafic de loisirs au quotidien représente toujours, avec 40 pour cent, la plus grosse part des distances parcourues chaque jour en Suisse, une diminution d'environ 5 pour cent de cette part du trafic est observée en comparaison avec 2005.



Le rapport d'experts dégage les **trois raisons majeures** suivantes au recul du trafic de loisirs entre 2005 et 2010 :

1. **Modification du programme d'une journée et des activités de l'utilisateur** (voir notamment la figure 9, p. 15)
 - En 2010, les activités de la population résidente en Suisse sont davantage marquées par un caractère contraignant (achats, accompagnement de personnes). Cela apparaît notamment à travers l'importance plus grande des déplacements de travail et de formation en 2010 (voir la figure).
2. **Recul des distances parcourues par trajet pour les activités de loisirs** (voir notamment la figure 13, p. 18)
 - Le choix de la destination, et donc aussi la distance parcourue pour les activités de loisirs ont changé. Les trajets parcourus pour des activités étaient plus souvent des trajets

courts, autrement dit le choix allait plutôt à des destinations situées à proximité voire dans la région elle-même. De plus, une augmentation de la part de mobilité douce est observée pour les trajets parcourus pour les activités de loisirs, pour lesquelles on constate une diminution des distances parcourues (surtout pour les visites à des proches, les sorties au restaurant et la pratique du sport).

3. Effet de substitution des loisirs quotidiens par des voyages d'une journée et des voyages à l'étranger (voir notamment la figure 16, p. 21)

- Des trajets de loisirs quotidiens en Suisse ont été remplacés par des trajets de loisirs occasionnels. En particulier, la part des voyages d'une journée et des voyages avec nuitées à l'étranger a augmenté en Suisse.

Pour le reste, le recul du trafic de loisirs au niveau de la mobilité de loisirs quotidienne peut s'expliquer par l'interaction d'une série d'autres évolutions isolées, selon les résultats de ces analyses :

- La participation à des activités de loisirs en dehors de la maison a elle-même diminué. Il semblerait qu'un report ait eu lieu des activités de loisirs pratiquées en dehors de la maison vers les activités pratiquées à la maison. C'est particulièrement vrai pour les femmes, les jeunes de 18 à 24 ans, les personnes de plus de 79 ans, ainsi que pour les employé-e-s à temps partiel.
- Dans certains groupes de la population, des changements de comportement relativement marqués ont eu lieu, avec des conséquences sur les distances parcourues. Avant tout pour les jeunes adultes, pour les personnes de 80 ans et plus, mais aussi pour les personnes ne disposant pas en permanence d'un véhicule de tourisme, qui ont toutes parcouru des distances beaucoup plus courtes qu'en 2005.
- Une série d'évolutions survenues dans le système des transports et les domaines connexes peut expliquer des changements de comportement tant au niveau des ménages que de certains groupes de personnes : les prix des transports ont grimpé ; les ménages n'ont toutefois pas augmenté leurs dépenses de transport, ayant sans doute été obligés de donner la priorité à d'autres postes budgétaires ; les embouteillages sur les routes nationales ont empiré ; en 2010, les conditions météorologiques ont été plus mauvaises qu'en 2005 ; le nombre d'heures travaillées par les personnes exerçant une activité professionnelle a augmenté ; la part de la population urbaine s'est légèrement élevée ; les offres de loisirs sont plus nombreuses ; néanmoins, l'offre et l'évolution des prix du transport aérien international ont visiblement aussi été une motivation pour accomplir davantage de voyages internationaux.
- Bien que la population résidente ait augmenté entre 2005 et 2010, le total des déplacements de loisirs effectués par la population de la Suisse à l'intérieur du pays ne s'est pas élevé. Toutefois, les moyens de transport utilisés pour les loisirs ont connu d'importants reports en faveur des transports publics.

De ces résultats sont tirées certaines conclusions concernant la poursuite des enquêtes de mobilité, les perspectives du transport de personnes en Suisse et la Stratégie de la Confédération pour le trafic de loisirs. En résumé, on peut dire que les évolutions constatées vont dans le sens des objectifs de la Stratégie de la Confédération pour le trafic de loisirs : la distance par trajet lié aux loisirs, c'est-à-dire ce qui est consacré aux activités de loisirs pratiquées, a diminué. Durant la période 2005 à 2010, le changement survenu dans le choix du moyen de transport s'est traduit, dans le trafic de loisirs, par un net report en faveur des transports publics.

1. Ausgangslage

In der Strategie Freizeitverkehr des Schweizerischen Bundesrats wird festgestellt: „*Der Freizeitverkehr ist bedeutend und nimmt weiter zu – Ist-Zustand und Prognose*“ (vgl. Kapitel 3.2 in Schweizerischer Bundesrat, 2009).

- Die erste zentrale empirische Grundlage für diese Aussage stellen die Ergebnisse der Mikrozensus Mobilität und Verkehr aus den Jahren 1984 bis 2005 dar. Daraus geht hervor, dass die durchschnittlichen täglichen Distanzen der schweizerischen Wohnbevölkerung ab 6 Jahre mit dem Fahrtzweck Freizeit auf Grundlage der Stichtagsmobilität in diesem Zeitraum um 41% gestiegen sind (vgl. BFS/ARE, 2007, S.70).
- Die zweite Grundlage für diese Aussage bilden die „Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs 2030“. Hier wird je nach Szenario ein Wachstum zwischen 26 bis 31 Prozent für den Freizeitverkehr in den Jahren von 2000 bis 2030 prognostiziert (vgl. ARE, 2006, S. 61).

Die beiden Quellen bestätigten und entwickeln eine Perspektive für ein deutliches Wachstum des Freizeitverkehrs in der Schweiz. Da sich wichtige Rahmenbedingungen gegenüber den bisherigen Perspektiven verändert haben, aktualisierte das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) die gesamtschweizerischen Eckwerte der Verkehrs- und Fahrleistung und berechneten einen aktualisierten Referenzzustand 2030⁺ (vgl. ARE 2012a, ARE 2012b).

Entgegengesetzt zur Perspektive nach ARE (2006) zeigen die Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 auf, dass der Freizeitverkehr im Alltag mit rund 40% zwar immer noch den grössten Anteil an den zurückgelegten Tagesdistanzen in der Schweiz einnimmt, jedoch eine Abnahme des Verkehrsanteils im Vergleich zum Jahr 2005 um rund 5% zu beobachten ist (BFS/ARE, 2012, S. 91).

Aus den bisher vorgenommenen rein deskriptiven Auswertungen im Rahmen des nationalen Berichts zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 können die Gründe des Rückgangs nicht vertieft bestimmt werden (siehe BFS/ARE, 2012). Dazu sind differenzierte, vor allem auch multivariate Analysen vorzunehmen. Um den Rückgang zu erklären, werden im Rahmen der vorliegenden Studie vertiefende Analysen zum Freizeitverkehr bis ins Jahr 1994 zurück durchgeführt.

2. Zielsetzung und Abgrenzung

Das Ziel der vorliegenden Expertise ist es den Rückgang der Distanzen pro Kopf im alltäglichen Freizeitverkehr zwischen den Jahren 2005 und 2010 zu erklären. Dafür wird der Wissensstand zum Forschungsgebiet des Freizeitverkehrs aufbereitet (Kapitel 3). Im Kern der Studie stehen die folgenden empirischen Analysen:

- Erstens wird die bisherige Entwicklung des Freizeitverkehrs von 1994 bis 2010 im Rahmen einer detaillierten deskriptiven Zeitreihenanalyse auf Basis der Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr aufgearbeitet. Kapitel 4 beinhaltet Auswertungen, welche die Veränderung im Zeitverlauf im Allgemeinen und nach Freizeitzielen im Besonderen (Besuche, Restaurant etc.) darstellen.
- Zweitens wird auf Basis der Mikrozensusdaten ein multivariates Erklärungsmodell für den Rückgang der Pro-Kopf-Distanzen in der Alltagsfreizeit zwischen 2005 und 2010 erstellt und interpretiert (Kapitel 5).
- Drittens wird auf Grundlage zusätzlicher Datenquellen im Rahmen einer Umfeldanalyse geprüft, welche Änderung bei gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu einem Rückgang des Freizeitverkehrs beigetragen haben können (Kapitel 6).

In Kapitel 7 werden die Ergebnisse dieser empirischen Analysen in einer Zusammenschau interpretiert. Die wichtigsten, empirisch begründbaren Argumente für den Rückgang des Freizeitverkehrs werden zusammengefasst. Daran schliessen sich Hinweise für zukünftige Arbeiten im Rahmen der Verkehrsgrundlagen, der Verkehrsperspektiven und der Strategie Freizeitverkehr an.

Im Rahmen dieser Forschungsarbeit liegt der Fokus beim alltäglichen Freizeitverkehr, bei dem „die Durchführung von Wegen im Raum innerhalb des alltäglichen Umfelds (z.B. Vereinsaktivitäten)“ im Mittelpunkt steht (Lanzendorf, 1997, S.37). Beim Mikrozensus für Mobilität und Verkehr wird diese Form anhand der Stichtagsmobilität erfasst¹. Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen werden deshalb hauptsächlich im Zusammenhang mit der Frage einer möglichen Verlagerung von der alltäglichen zur nicht-alltäglichen Freizeitmobilität untersucht.

¹ Es kann natürlich vorkommen, dass der Stichtag auch Rückreisen aus den Ferien oder Freizeitaktivitäten im ungewohnten Umfeld umfasst. Der Anteil ist jedoch sehr gering und im Kontext dieser Studie vernachlässigbar.

3. Stand des Wissens

3.1. Von Freizeit zu Freizeitverkehr

3.1.1. Freizeit

In der Freizeitforschung finden sich negative wie auch positive Freizeitdefinitionen (vgl. Opaschowski, 2008).

- *Negative Freizeitdefinitionen* grenzen die Freizeit gegenüber dem Erwerbsleben als Restgrösse ab. Diese Begriffsfassung ist häufig in der Zeitbudgetforschung zu finden, wo sich die Zeit für Freizeit aus der Subtraktion von Arbeitszeit, Wegezeiten, Schlafzeiten und Zeit für Haushaltsführung ergibt. Dass dieses relative Freisein von Verpflichtungen und Bedürfnissen ein Grundcharakteristikum der Freizeit darstellen soll, wurde in der Forschung häufig kontrovers diskutiert. Denn es werden von der Tendenz her fremdbestimmte Aktivitäten – wie etwa ehrenamtliche Tätigkeiten, Pflegeleistungen oder auch Kinderbetreuung – der Freizeit zugeordnet und bedingen, dass bei einer negativen Freizeitdefinition die Freizeit nicht nur Musse und Eigenzeit bedeutet.
- *Positive Freizeitdefinitionen* bestimmen Freizeit als ein Bündel von damit verbundenen Aktivitäten und Funktionen für ein Individuum oder für die Gesellschaft. Hier wird stark auf die subjektive Zuordnung abgestellt, denn „[e]inen Roman lesen ist für die einen Freizeitspa[ss] und für andere eine anstrengende Arbeit“ (Lippl, 1995, S. 20). Freizeit ist also das, was von einer Person als Freizeit wahrgenommen wird oder in der gesellschaftlich vermittelten Wahrnehmung allgemein als Freizeit(-aktivität) verstanden wird.

Aus beiden Definitionsgrundlagen heraus entstehen in der Empirie Graubereiche. Denn die Zuordnung zur Freizeit ist nicht immer eindeutig. Klassische Beispiele sind etwa die Weiterbildung in der Freizeit oder das Einkaufen als Freizeitgestaltung (Shopping). Diese Aktivitäten können bei einer positiven Freizeitdefinition intersubjektiv, also je nach Einschätzung der befragten Person, der Freizeit aber auch anderen Zwecken zugeordnet werden. Bei negativen Freizeitdefinitionen können Aktivitäten je nach forschungsfragenspezifischer Abgrenzung der Freizeit hinzugezählt oder ausgeschlossen werden.

3.1.2. Freizeitverkehr

Negative Freizeitdefinitionen wurden stark in den 70er und 80er-Jahren verwendet, während aktuelle Arbeiten auf einem positiven Verständnis gründen. Diese Tendenz ist auch in den Verkehrswissenschaften zu finden. So wurde auch in der Verkehrsforschung der Freizeitverkehr lange Zeit vorwiegend als Restkategorie betrachtet. Dies insbesondere in der systemischen Betrachtung von Verkehr bei der aggregierten Verkehrsmodellierung. Erst zu Beginn der 80er-Jahre rückte der Freizeitverkehr im deutschsprachigen Raum in den Vordergrund der Verkehrsforschung, wo die damit verbundenen Aktivitäten genauer diskutiert wurden (für die Schweiz siehe exemplarisch Dietrich, 1987). Im Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2000 wurde erstmals differenzierte Freizeittätigkeiten abgefragt (ARE/BFS, 2001).

Unter Freizeitverkehr werden die Ortsveränderungen verstanden, bei denen Personen Aktivitäten nachgehen, die in eigener Regie gestaltet werden, ohne durch von aussen verpflichtenden Tätigkeiten vereinnahmt zu sein (vgl. ausführlich Ohnmacht et al., 2008, S. 16ff., Götz et al., 2003, S. 6f.). Der Freizeitverkehr versteht sich somit als Verkehrszweck, der im Rahmen von ausserhäuslichen Aktivitäten unter dem Vorzeichen des relativen Freiseins von Verpflichtungen entsteht. Der Freizeitverkehr ist vielfältig im Hinblick auf die durchgeführten Aktivitäten und vor allem – insbesondere im Vergleich zum Pendlerverkehr – räumlich und zeitlich schwer fassbar. Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr ordnet folgende 19 Aktivitäten der Freizeit zu: Besuche (Verwandte, Be-

kannte, Freunde), Gastronomiebesuch (Restaurant, Bar, Café, etc.), Aktiver Sport (Fussball, Jogging etc.), Wanderung, Velofahrt, Passiver Sport (Matchbesuch etc.), Nicht-sportliche Aussenaktivität (z.B. Spazieren mit dem Hund), Medizin/Wellness/Fitness, Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen (z.B. Vergnügungsparks), unbezahlte Arbeit, Vereinstätigkeit, Ausflug, Ferien, Religion (Kirche, Friedhof, Pilgerfahrt), Häusliche Freizeitaktivitäten auswärts, Essen ohne Gastronomiebesuch (Pick-Nick, Grillparty etc.), Einkaufsbummel/Shopping, Rundreise (Auto-/Motorrad-/Zugsfahrt etc.), Anderes und mehrere Aktivitäten.

3.2. Einflussfaktoren der Freizeitmobilität und des Freizeitverkehrs

Cerwenka et al. (2007, S. 3) schlagen vor, Verkehr als „gebiets- oder verkehrsinfrastrukturbezogene Nachfragegrösse“ und Mobilität als „eine personenbezogene Nachfragegrösse“ zu definieren. Anknüpfend an diese sinnvolle Unterscheidung wird im Rahmen dieser Arbeit der Begriff Freizeitmobilität als personenbezogene, konkret umgesetzte Nachfragegrösse verstanden. Mit Freizeitverkehr ist auf einer aggregierten Ebene eine gebiets- und infrastrukturelle Nachfragegrösse gemeint, die hier in Bezug zu makrogesellschaftlichen Dynamiken gesetzt wird.

Einflussfaktoren der Freizeitmobilität werden in Folge aus der Perspektive des individuellen Verkehrsverhaltens in Kapitel 3.2.1 und des Freizeitverkehrs aus Perspektive der gesellschaftlichen Struktur in Kapitel 3.2.2 beleuchtet. Im Hinblick auf die geplanten Analysen sollen Erklärungen von Veränderungen im Freizeitverkehr und der Freizeitmobilität in Thesenform auf der Grundlage des Kapitels 3 abgeleitet werden (vgl. Kapitel 3.3).

3.2.1. Freizeitmobilität: Verkehrsverhalten

Verschiedene Merkmale der Personen, ihres sozialen Umfeldes und ihrer Verhaltensumwelt können einen Einfluss auf das individuelle Freizeitmobilitätsverhalten ausüben. Gemeint sind Einflüsse auf die Verkehrsbeteiligung, die Wahl der Aktivitätsziele und damit die zurückgelegten Distanzen, die Wahl der Verkehrsmittel und die Beteiligungsdauer im Verkehr. Wenn im Folgenden von Einflussgrössen der Freizeitmobilität die Rede ist, handelt es sich um eine „Mikro-Betrachtung“ zum Verkehrsverhalten. Es geht um die Erklärung des Verhaltens einzelner Personen bezüglich ihrer Freizeitmobilität durch Personeneigenschaften, Beeinflussungen durch andere Personen sowie durch die Verhaltensumwelt der Personen.

Die Freizeitmobilität wird in den Disziplinen Psychologie (Tiefenpsychologische und bedürfnistheoretische Ansätze), Sozialpsychologie (Theorie des geplanten Verhaltens), Soziologie (Rollentheorie, Lebensstilansatz), Ökonomie (Nutzenorientierte Ansätze), Sozialgeografie (Merkmale der Verhaltensumwelt) und Verkehrs- und Ingenieurwissenschaften (Systemmodelle in der Verkehrsmodellierung) behandelt. Je nach Erklärungsansatz werden andere Einflussgrössen in Studien untersucht. Nachfolgend werden die zentralen Erklärungsdimensionen zusammengefasst:

- **Tiefenpsychologische Ansätze:** Kompensatorisches Machtstreben im Verkehr, das vor allem im Auto ausgelebt wird.
- **Bedürfnisorientierte Ansätze:** Bedürfnisse, Motive
- **Sozial-psychologische Ansätze** (z.B. „Theorie des geplanten Verhaltens“): soziale Normen, persönliche Normen, individuelle Einstellungen zum Verhalten oder zu Verkehrsmitteln, Möglichkeiten, ein Verhalten ausüben zu können („Verhaltenskontrolle“)
- **Lebensstilansätze:** freizeitbezogene Orientierungen, Verhaltensgewohnheiten/Routinen in Bezug auf Verkehrsmittel
- **Nutzenorientierte Ansätze / Rational Choice-Ansätze:** Es wird angenommen, dass die Verkehrsteilnehmer ihren Nutzen unter gegebenen Rahmenbedingungen und vor dem Hintergrund

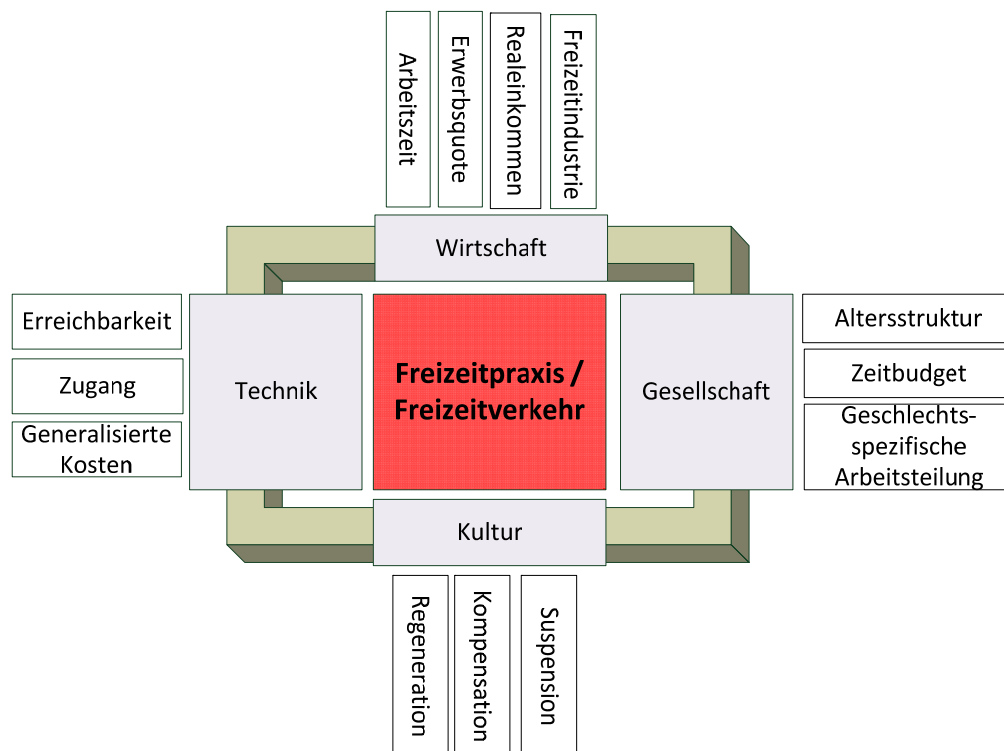
ihrer persönlichen Präferenzen maximieren wollen. Betrachtet werden hierbei individuelle Ressourcen respektive Restriktionen (z.B. Einkommen, Zeit, Verkehrsmittelverfügbarkeit), aber auch Präferenzen für die verschiedenen Verhaltensmöglichkeiten, also z.B. die verschiedenen Arten der Freizeitgestaltung oder die Wahl der Verkehrsmittel.

Die genannten Einflussgrößen hängen – aber nicht nur – mit sozio-demografischen Merkmalen der Personen zusammen. Zentral sind Alter, Geschlecht, Bildung, Stellung im Lebenszyklus (in Ausbildung, mit Familie, alleinstehend etc.), Berufstätigkeit (und damit Zeitverfügbarkeit), Einkommen und Wohndauer in der Gemeinde (Integration in Gemeinde). Auch diverse Merkmale der Verhaltensumwelt können einen Einfluss auf die Freizeitmobilität haben, indem sie ein bestimmtes Freizeitverhalten ermöglichen oder einschränken oder indem sie die Wahl von Verhaltensalternativen in der Freizeit beeinflussen. Dies können Merkmale der Wohnung und der Wohnumgebung sein, der verfügbaren Verkehrsmittel und Verkehrsangebote, der für die Freizeitmobilität zur Verfügung stehenden Techniken und schliesslich auch Merkmale des Freizeitangebots.

3.2.2. Freizeitverkehr: gesellschaftliche Struktur

Auf Trends auf der „Makro-Ebene“, wie z.B. die „Globalisierung“, der technologische Wandel, die demografische Entwicklung oder ein Wertewandel wird im Folgenden im Kontext der gesellschaftlichen Struktur eingegangen (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1 Makrosoziologische und -ökonomische Einflussfaktoren



Quelle: Eigene Darstellung

Die gesellschaftliche Freizeitpraxis in westlich modernen Gesellschaften ist nach soziologischen Zeitdiagnosen einem Wandel unterworfen. Beim Übergang von einer Industriegesellschaft in eine Dienstleistungs- und später Wissensgesellschaft – beginnend in der Mitte des 20. Jahrhunderts – entwickelte sich die Freizeit als zentraler und gesellschaftsübergreifender Lebensbereich. Schnell machten sich Zeitdiagnosen wie „Erlebnissgesellschaft“ (Schulze, 2003; Rössel 2003) und „Multioptiongesellschaft“ (Gross, 1994) im wissenschaftlichen und öffentlichen Diskurs breit. Sie haben folgende Erklärungsabläufe für die Zunahme der Freizeit gemeinsam:

Im Rahmen der Industrialisierung stand die Arbeit als Lebensmittelpunkt im Vordergrund. In der Moderne gestaltet sich die Freizeit als wichtiger Lebenssinn und Gegenpol zur Arbeit aus. Dies vor allem aufgrund der Demokratisierung der Freizeit, indem breite Bevölkerungsschichten vermehrt über selbstbestimmte Zeit verfügen konnten. Folgende Einflussfaktoren auf der Makro-Ebene können diese Zeitdiagnose empirisch untermauern:

- Das Wachstum des Realeinkommens eröffnet breiten Bevölkerungsschichten neue Lebensmöglichkeiten. Die Freizeit wandelt sich in ein Konsumgut. Damit verbunden sind auch die steigenden Erwerbsquoten, die sich indirekt über die gestiegene Kaufkraft im Bruttoinlandsprodukt niederschlagen. Hieraus wuchsen Freizeitbedürfnisse als Gegenpol zur Arbeit.
- Der Rückgang der Arbeitszeit lässt das Zeitbudget für die Freizeit wachsen.
- Das Aufkommen der Freizeitindustrie begünstigt grössere Entflechtungsmöglichkeiten der Interessen in der Freizeit. Diese Entwicklung ist gepaart mit dem Wachstum der Nachfrage nach Freizeitangeboten aufgrund sinkender Arbeitszeit.
- Reisezeitgewinne im Verkehr, die die Globalisierung deutlich mitprägen, bieten in der Moderne ein Mehr an Optionen für die Freizeitgestaltung. Damit verbunden sind andere Aspekte der Erreichbarkeit, die sich in den generalisierten Kosten ausprägen, wie etwa geringere monetäre Kosten der Raumüberwindung und höherer Reisekomfort.
- Aber auch die virtuelle Erreichbarkeit, mitgetragen durch das (mobile) Internet, befördert Freizeitgestaltungswünsche und trägt zur Ausdifferenzierung der gesellschaftlichen Freizeitpraxis bei.

Durch diese Dynamiken hat sich die gesellschaftliche Freizeitpraxis verändert. Der Philosoph und Soziologe Jürgen Habermas entwickelte in seiner Abhandlung „Soziologische Notizen zum Verhältnis von Arbeit und Freiheit“ (1958, S.224 ff.) bereits früh ein Raster anhand der Begrifflichkeiten *Regeneration*, *Kompensation* und *Suspension* mit deren Hilfe die Veränderung vereinfacht nachgezeichnet werden kann:

- **Regeneration:** Bei Agrar- und Industriegesellschaft diente die Freizeit der physischen Regeneration von der körperlichen Arbeit. Freizeit als „individueller Müsiggang“ ist unter dem Mantel des protestantischen Arbeitsethos nur eingeschränkt gesellschaftlich tragbar (vgl. Weber, 1934). Freizeit abseits der Regeneration war einer „Leisure-Class“, dem Jet-Set (Adlige, Industrielle), vorbehalten (vgl. Veblen, 1899).
- **Kompensation:** Nach der Verkürzung der Arbeitszeit, der Entdeckung der Arbeitnehmer als Konsumenten, steigendem Wohlstand und der Entwicklung einer Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft entstand eine breite gesellschaftliche Partizipation an der Freizeit. Freizeit wurde ein Konsumprodukt, das dem ‚Abschalten‘ gegenüber der Arbeit und dem Alltag diene. Freizeit avancierte zu Genuss, Distinktion und ist sozial nach aussen vermittelte Lebensphilosophie und somit prägend für den sozialen Habitus einer Person (vgl. Bourdieu, 1982). Hier sind auch innerhäusige Aktivitäten hinzuzuzählen, die vermittelt durch die Mediatisierung des Eigenheims in ein „Cocooning“ münden können und zu einem Rückgang sozialer Aktivitäten in

Gemeinden und im Verwandtschaft- und Bekanntenkreis führen können (in Bezug auf die US-amerikanische Gesellschaft siehe Putnam, 2000).

- **Suspension:** In der fortgeschrittenen Moderne wurde eine Auflösung der Grenze zwischen Arbeit und Freizeit konstatiert. Menschen lassen sich nur schwer in einen Freizeit und Arbeitsmenschen unterteilen, da die Freizeit ein Bestandteil der Arbeit und *vice versa* sein kann. Arbeitsinhalte verlängern sich in die Freizeit hinein, es gibt häufiger Mischformen (Beispiele sind gesellschaftliche Anlässe am Wochenende, der Fotograf der am Wochenende weiter fotografiert, die Architektin, die ihren Städteurlaub nach architektonischen Sehenswürdigkeiten ausrichtet). Im Rahmen der Suspension kann die neuzeitliche Entgrenzung der Arbeitszeit aufgeführt werden (vgl. Pongratz und Voß, 2003), welche die in den Jahrzehnten der 60er bis 90er Jahre gewonnene Freizeit in der Gesellschaft mit dem Arbeitsleben vermengt. Weitere Indizien für eine Suspension ist die ubiquitäre Erreichbarkeit durch (mobiles) Internet, wo die Inhalte der Arbeit in das Private hinein versendet werden (weiterführend zur gesamten Thematik siehe Hochschild, 2006).

Als weiterer Einflussbereich der Freizeit ist der demografische Wandel zu nennen. Denn die Zukunft der Altersmobilität zeichnet sich deutlich ab: Es ist ein mengen- und anteilmässiges Wachstum von Seniorinnen und Senioren festzustellen. Gemäss Bundesamt für Statistik BFS steigt der Altersquotient, also der Anteil der über 65-Jährigen in der Bevölkerung, von 28% im Jahre 2010 auf beachtliche 43% im Jahre 2030 an. Junge Menschen verbringen ihre Freizeit anders als ältere Menschen. Insbesondere aus der Zeitbudget- und der Lebenszyklusforschung ist bekannt, dass die Freizeitverfügbarkeit einen u-förmigen Verlauf hat, d.h. Jüngere und Ältere verfügen über mehr Freizeit als Personen mittleren Alters. Daran richtet sich auch die Freizeitindustrie aus. Das Profil der Altersmobilität wird aus den Mikrozensen zum Verkehr deutlich ersichtlich: weniger Wege, dafür mehr zu Fuss und mit dem öffentlichen Verkehr als der schweizerische Durchschnitt. Zeitreihen zeigen deutlich den Trend der Mobilität älterer Menschen im Vergleich zu früheren Kohorten: eine höhere Verkehrsteilnahme, längere Pro-Kopf-Distanzen, mehr GAs und auch mehr Führerscheine – letzteres vor allem bei Seniorinnen.

Strukturelle Veränderungen passieren auch auf der Ebene der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung. Laut BFS (2012, S.4) hat die Arbeitsmarktbeteiligung der Frauen [...] stark zugenommen, jene der Männer ist zurückgegangen. Zudem hat der Anteil Teilzeiterwerbstätige zwischen 1991 und 2010 „sowohl bei den Frauen [...] als auch bei den Männern [...] stark zugenommen“ (ebd., S.4). Daraus folgt, dass beiden Geschlechtern mehr Zeit für nicht-berufliche Aktivitäten zur Verfügung stehen. Diese Zeit kann für Freizeitaktivitäten im engeren Sinne oder auch für stärker verpflichtende Aktivitäten der Alltagsorganisation (z.B. Begleiten von Kindern, Betreuung von anderen Menschen, Einkaufen, Haushaltsführung etc.) aufgewandt werden.

3.3. These zur Erklärung von Veränderungen in der Freizeitmobilität und im Freizeitverkehr

Aufbauend auf den in Kapitel 3.2.1 und 3.2.2 aufgezeigten Zusammenhängen in der Freizeitmobilität und im Freizeitverkehr werden nachfolgend Thesen zum Rückgang des Freizeitverkehrs formuliert.

Basierend auf der Datenlage des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 kann zwischen zwei Analyseebenen unterschieden werden. Einerseits sind Einflussdimensionen zu analysieren, die direkt in den Daten vorhanden sind (dies wird in Kapitel 4 und 5 behandelt). Andererseits sind in Form von Analogieschlüssen und theoriegeleiteten Brückenhypothesen Einflussdimensionen zu analysieren, die nicht in den Datensätzen der Mikrozensus Verkehr und Mobilität vorhanden sind. Diese Analysen werden als Umfeldanalyse bezeichnet, die in Kapitel 6 zu begründeten Vermutun-

gen führen soll und zusammen mit den Ergebnissen der Mikrozensusanalysen in die Ergebnissynthese in Kapitel 7 einbezogen werden.

3.3.1. Mikrozensusanalysen: Thesen für Kapitel 4 und 5

These 1: Verkehrsmittel

Die Verfügbarkeit der Verkehrsmittel hat einen Einfluss auf die Partizipation und Tagesdistanzen des Freizeitverkehrs.

These 2: Soziodemografie und –ökonomie sowie Lebenszyklus

Einkommen, Alter, Geschlecht, Bildung, Stellung im Lebenszyklus (in Ausbildung, mit Familie, alleinstehend etc.), Berufstätigkeit (und damit Zeitverfügbarkeit) haben einen Einfluss auf die Partizipation und Tagesdistanzen des Freizeitverkehrs.

These 3: Wohnlage

Die räumlichen Eigenschaften der Wohnlage haben einen Einfluss auf die Partizipation und Tagesdistanzen des Freizeitverkehrs. Eine Verstädterung und Zentrierung der Bevölkerung in Agglomerationen bedingt eine höhere Erlebnisdichte im Nahumfeld und haben einen Einfluss auf die Partizipation und Tagesdistanzen des Freizeitverkehrs.

These 4: Wohneigentum

Das Wohneigentum hat einen Einfluss auf die Partizipation und Tagesdistanzen des Freizeitverkehrs. Eine Zunahme der Eigenheime und Stockwerkbetriebes begünstigen das „Einwohnen/Cocooning“ und reduzieren die finanziellen Mittel für die Freizeit.

3.3.2. Umfeldanalyse: Thesen für Kapitel 6

Grundthese zur Umfeldanalyse

Änderungen in der gesellschaftlichen Struktur, (dem anteilmässigen Auftreten, der in Kapitel 4 und 5 untersuchten Attribute) verändern den Freizeitverkehr.

These 5: Erwerbsleben

Gesamtgesellschaftliche Verschiebungen des Realeinkommens und Erwerbsquote haben einen Einfluss auf Partizipation und Tagesdistanzen des Freizeitverkehrs.

These 6: Demografischer Wandel

Der demografische Wandel hat einen Einfluss auf Partizipation und Tagesdistanzen des Freizeitverkehrs.

These 7: Suspension

Die Zunahme der Arbeitszeit und Überstunden haben gesamtgesellschaftlich einen Einfluss auf die Partizipation und Tagesdistanzen des Freizeitverkehrs. Zudem haben die zunehmenden Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort einen Einfluss auf Partizipation und Tagesdistanzen des Freizeitverkehrs.

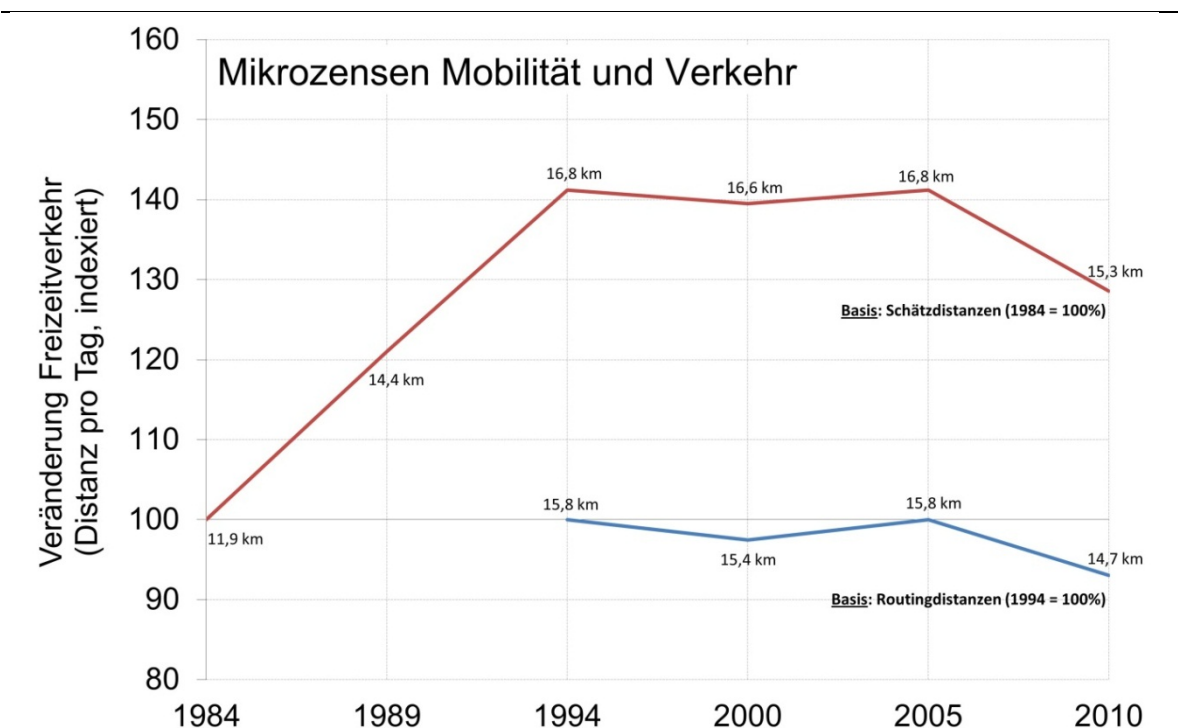
4. Entwicklung des Freizeitverkehrs von 1994 bis 2010

Die nachfolgenden Auswertungen beziehen sich auf die im Grundmodul „Stichtagsmobilität“ der im Mikrozensus Verkehr erfassten Freizeitaktivitäten; diese Stichtagsmobilität deckt sich weitgehend mit dem alltäglichen Freizeitverkehr am Stichtag. Zusätzlich werden die Tagesreisen sowie die Reisen mit Übernachtungen im Zeitverlauf analysiert: der sogenannte nicht-alltägliche Freizeitverkehr innerhalb eines Berichtszeitraums. Hierdurch kann die Fragestellung auf so genannte Substitutionseffekte gerichtet werden. Es wird untersucht, in wie weit eine Verschiebung der Freizeitaktivitäten vom Alltag (gewohntes Umfeld) in die nicht-alltägliche Freizeit (ungewohntes Umfeld bei Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen) stattgefunden hat.

4.1. Entwicklung und Prognose des Freizeitverkehrs

Abbildung 2 stellt die Entwicklung für die Mikrozensus Mobilität und Verkehr im Hinblick auf die Tagesdistanzen pro Tag im Freizeitverkehr dar. Es werden sowohl die Datenreihen für die Schätzdistanzen (ab 1984) als auch die Routingdistanzen (Methodenwechsel 2010 und rückwirkende Korrektur bis 1994) betrachtet (BFS, 2012a). Aus Abbildung 2 wird deutlich, dass sich bezüglich der Schätzdistanzen zwischen 1984 und 1994 ein Wachstum um rund 40% einstellte. Zwischen 1994 und 2005 erfolgte eine Nivellierung der Tagesdistanzen, während zwischen 2005 und 2010 eine Abnahme zu verzeichnen ist. Dasselbe Bild ergibt sich für den Zeitraum 1994 bis 2010 für die Routingdistanzen. Anhand der Indexierung der Routingdistanzen wird deutlich, dass die täglichen pro Kopf Distanzen in der Freizeit seit 1994 um 6.9% abgenommen haben.

Abbildung 2 Indexierte Entwicklung im Freizeitverkehr



Quelle: nach BFS/ARE, 2007, S.70 & BFS/ARE, 2012, S.90 (Distanzschätzungen gilt für die Bevölkerung ab 10 Jahren, Routingdistanzen gelten für die Bevölkerung ab 6 Jahren)

Die Gegenüberstellungen der beiden Erhebungsjahre 2005 und 2010 der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 in Tabelle 1 zeigen Folgendes: Sowohl das Aufkommen (die Anzahl Freizeitwege pro Kopf) als auch die zurückgelegten Tagesdistanzen (die Kilometer pro Tag) in der alltäglichen

Freizeit gingen absolut zurück. Somit ist der Rückgang des Freizeitverkehrs nicht (nur) auf die relative Zunahme anderer Fahrtzwecke – etwa für Arbeit und Ausbildung – zurückzuführen.

Tabelle 1 Freizeitverkehr 2005 – 2010 (Stichtag)

		Erhebungsjahre		Differenz (%)
		2005	2010	2010/2005
Freizeit	Anteile an der Tagesdistanz (%)	44.75	40.21	-4.5%
	Tagesdistanz (km)	15.83	14.74	-6.9%
	Anzahl Wege pro Kopf (Mo-So)	1.34	1.28	-5.0%

Quelle: nach BFS/ARE 2007, 2012

Die Anzahl Tagesreisen der schweizerischen Wohnbevölkerung, die zum nicht-alltäglichen Freizeitverkehr zählen, wuchsen zwischen 2005 und 2010 um 12.1% (vgl. Tabelle 2). Die auf Tagesreisen zurückgelegten Jahresdistanzen sind um ein Viertel signifikant angewachsen. Bei Reisen mit Übernachtungen verhält es sich bezüglich des Reiseaufkommens entgegengesetzt. Zwischen 2005 und 2010 hat die durchschnittliche Anzahl Reisen mit Übernachtungen in der schweizerischen Wohnbevölkerung um rund 9% abgenommen. Allerdings haben sich die Reiseweiten um 11% signifikant erhöht (vgl. Tabelle 2).

Tabelle 2 Freizeitverkehrs 2010 – 2005 (nicht-alltäglicher Freizeitverkehr)

		Erhebungsjahre		Differenz (%)
		2005	2010	2010/2005
Freizeit	Tagesreisen pro Jahr	10.10	11.33	12.1%
	Tagesreisen: Gesamtdistanz pro Jahr (km)	1236.89	1540.79	24.6%
	Reisen mit Übernachtung pro Jahr	2.69	2.44	-9.2%
	Reisen mit Übernachtungen: Gesamtdistanz pro Jahr (km)	4638.87	5138.85	10.8%

Quelle: nach BFS/ARE 2007, 2012

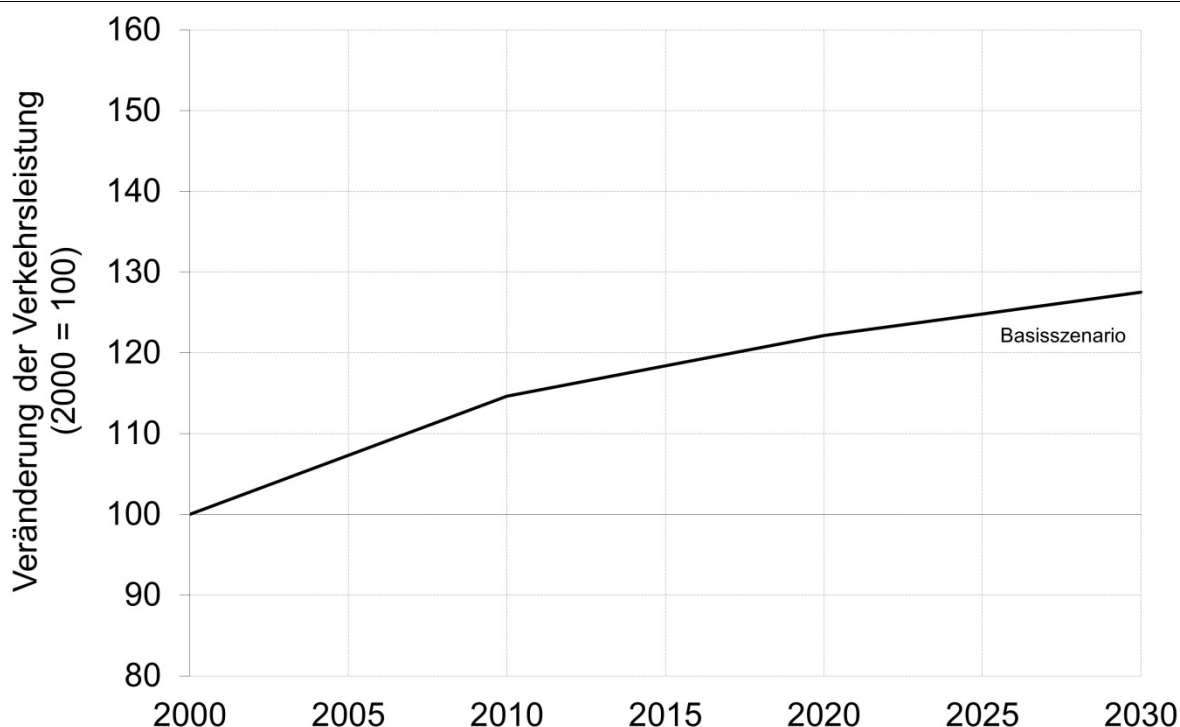
Die für die Schweiz massgebende Verkehrsprognose stellt die Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030 dar (ARE, 2006). Nach ARE (2006) wird sich der alltägliche Freizeitverkehr bis 2030 noch verstärken. Je nach Szenario wird der Freizeitverkehr um 26 bis 31 Prozent zunehmen. In Abbildung 3 ist die Entwicklung des Basisszenarios als Veranschaulichung der Entwicklung des Freizeitverkehrs bis zum Jahr 2030 dargestellt. Allerdings werden in den Perspektiven keine Aussagen über die Pro-Kopf-Distanzen, sondern Aussagen zu den Personenkilometern (Pkm) gemacht. Da die Perspektiven aber in Bezug auf das Bevölkerungswachstum von einer moderaten Entwicklung ausgehen (Bevölkerung 2030 in der Schweiz: 7.546 Millionen Personen, vgl. ARE, 2006, S.16), ist anzunehmen, dass sich dieses prognostizierte Wachstum auf eine Zunahme der Pro-Kopf-Distanzen in der Freizeit gründet.

Für den direkten Vergleich mit dem Mikrozensus muss aber noch der methodische Unterschied beachtet werden. Dem Freizeitverkehr werden bei den Perspektiven 2030 Ortsveränderungen zugeordnet, die von Schweizern und Grenzgängern gemacht werden und nicht länger als einen Tag dauern. Diese Definition ist nicht mit derjenigen aus dem Mikrozensus zum Verkehrsverhalten konform, da dort nur Freizeitwege von der Schweizer Wohnbevölkerung gezählt werden und die Tagesausflüge gesondert im Modul Tagesreisen erfasst werden (siehe auch Fussnote 1). Abgesehen von diesen verhältnismässig kleinen Unterschieden ist festzustellen, dass die Prognose der „Perspektiven des Personenverkehrs“ für das Basisszenario vor dem Hintergrund der Zahlen des Jahres

2010 als zu hoch erscheinen. Jedoch aktualisierte das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) die gesamtschweizerischen Eckwerte der Verkehrs- und Fahrleistung und berechneten einen aktualisierten Referenzzustand 2030⁺ (vgl. ARE 2012a, ARE 2012b).

Bezüglich der Entwicklung des alltäglichen Freizeitverkehrs hat sich im Vergleich zu den Perspektiven des ARE zwischen den Jahren 2000 und 2005 eine Plafonierung und zwischen den Jahren 2005 und 2010 ein Rückgang eingestellt. Um den Rückgang differenzierter betrachten zu können, erfolgt im nachfolgenden Kapitel der Blick auf die Freizeitwecke.

Abbildung 3 Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030: Freizeitverkehr



Quelle: nach ARE, 2006

4.2. Entwicklung der Freizeitwecke

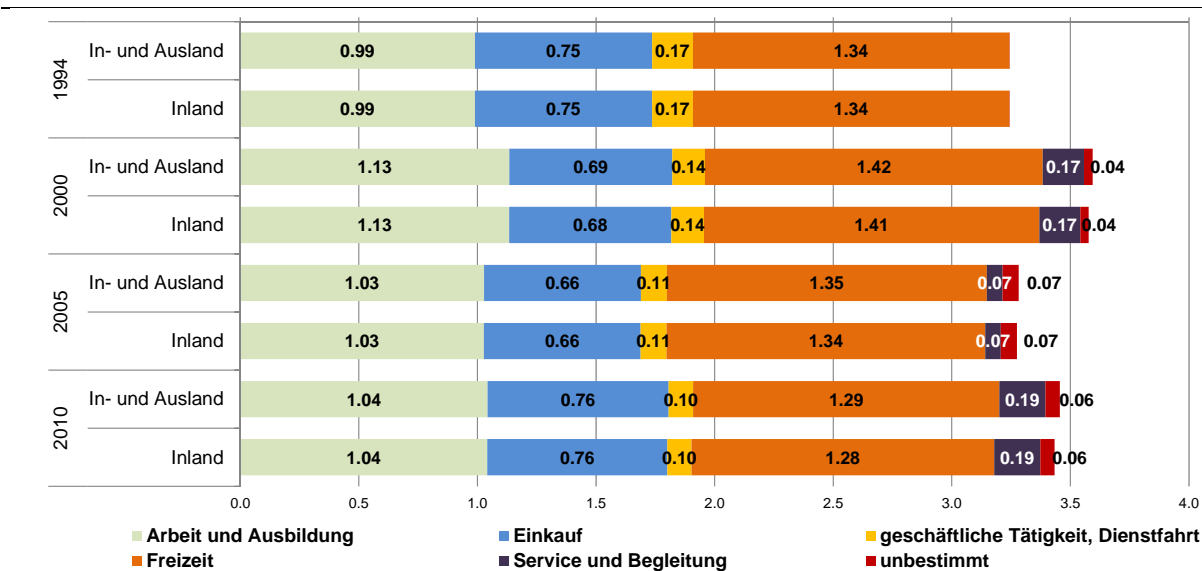
Die folgenden Analysen zeigen die Entwicklung des alltäglichen Freizeitverkehrs gegenüber den anderen Verkehrszwecken und dem Reiseverhalten sowie der einzelnen Freizeitaktivitäten im Detail auf. Dargestellt werden die Hauptergebnisse der Analyse; weiterführende Informationen sind in den knapp 140 erarbeiteten Detailtabellen zu finden, die weitere Informationen wie die Anzahl Beobachtungen und das Vertrauensintervall enthalten. Diese liegen dem Bundesamt für Raumentwicklung vor. Im Anhang sind die vorgenommenen Auswertungen aufgeführt.

4.2.1. Der Freizeitverkehr im Vergleich mit der Entwicklung der übrigen Zwecke

Die Anzahl Wege pro Person im Freizeitverkehr hat seit dem Jahr 2000 kontinuierlich abgenommen (alle 5 Jahre rund -5%), dies sowohl im Inland als auch zusammengefasst im In- und Ausland (siehe Abbildung 4). Die Zwecke Arbeit und Ausbildung weisen dagegen eine gewisse Stabilität auf, wobei zwischen 2000 und 2005 eine Abnahme stattgefunden hat. Zwischen den Erhebungsjahren 2005

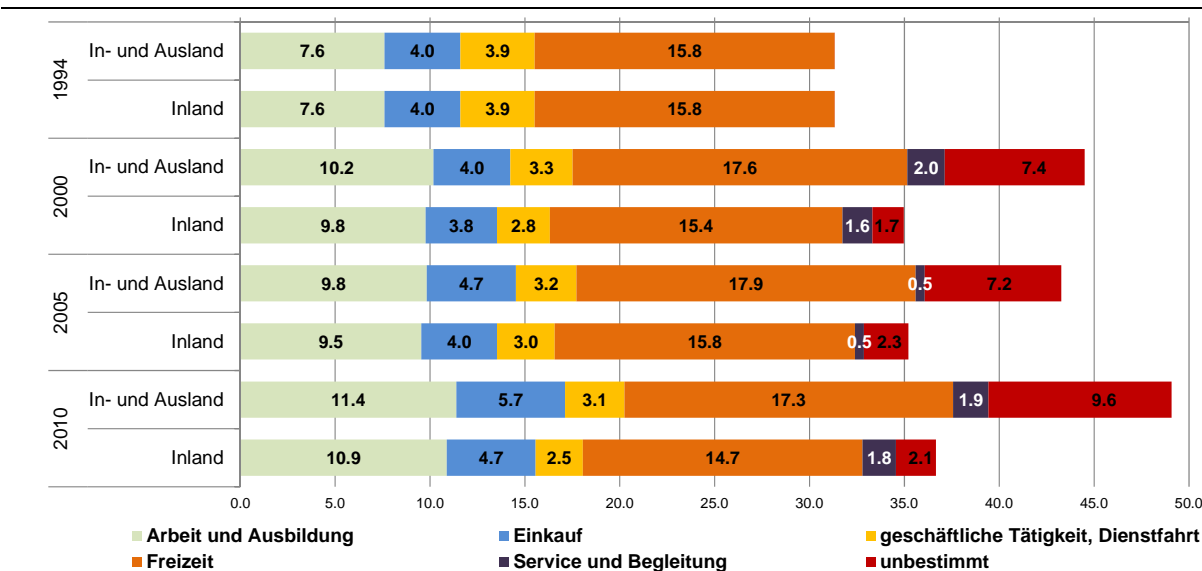
und 2010 sind die Einkaufswege stark gewachsen (+15%). Noch stärker wuchsen die Wege für Service und Begleitung (+192%).

Abbildung 4 Entwicklung der Anzahl Wege nach Verkehrszweck (1994-2010)



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994-2010

Abbildung 5 Entwicklung der Tagesdistanz nach Verkehrszweck, in km (1994-2010)

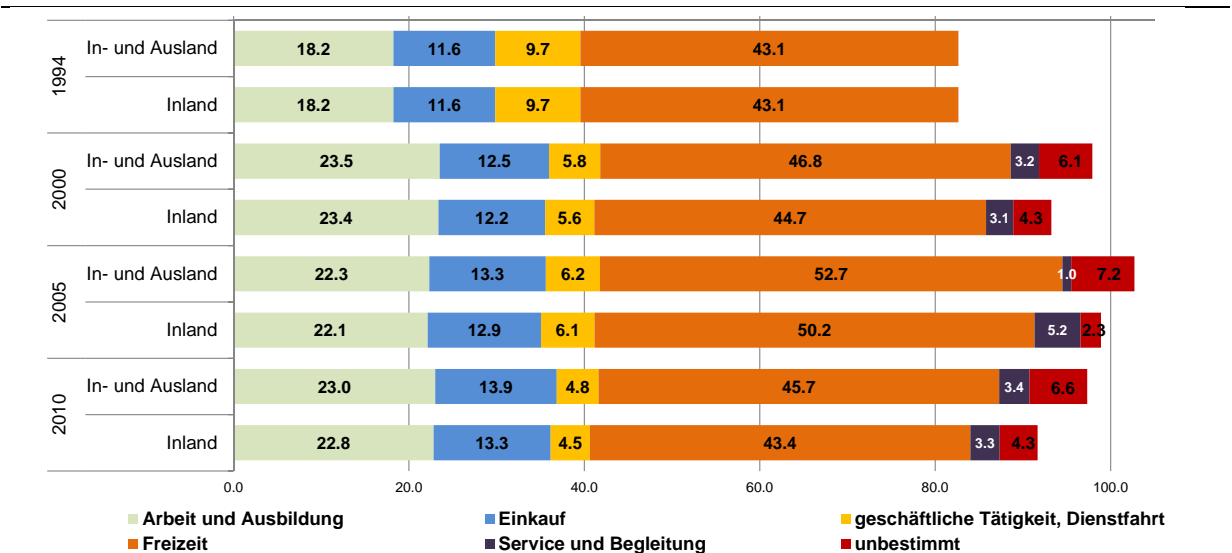


Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994-2010

Wie im Kapitel 4.2 bereits dargestellt, ist bei der Entwicklung der Tagesdistanz im Freizeitverkehr im Inland eine signifikante Abnahme von 7% zwischen 2005 und 2010 festzustellen (siehe Abbildung 5). Werden auch die Tagesdistanzen im Ausland hinzugezählt, fällt die Abnahme des Freizeitverkehrs weniger bedeutend aus (-3%) und die Werte sind statistisch nicht signifikant unterschiedlich. Bei den übrigen Zwecken weisen vor allem die Arbeits- und Ausbildungswege (+14%

im Inland), die Einkaufswege (+17% im Inland) sowie die Begleitwege (+271% im Inland) eine starke Zunahme bei den Tagesdistanzen zwischen 2005 und 2010 auf. Diese Veränderungen sind im Ausland noch ausgeprägter.

Abbildung 6 Entwicklung der Wegzeit nach Verkehrszweck, in Min. (1994-2010)

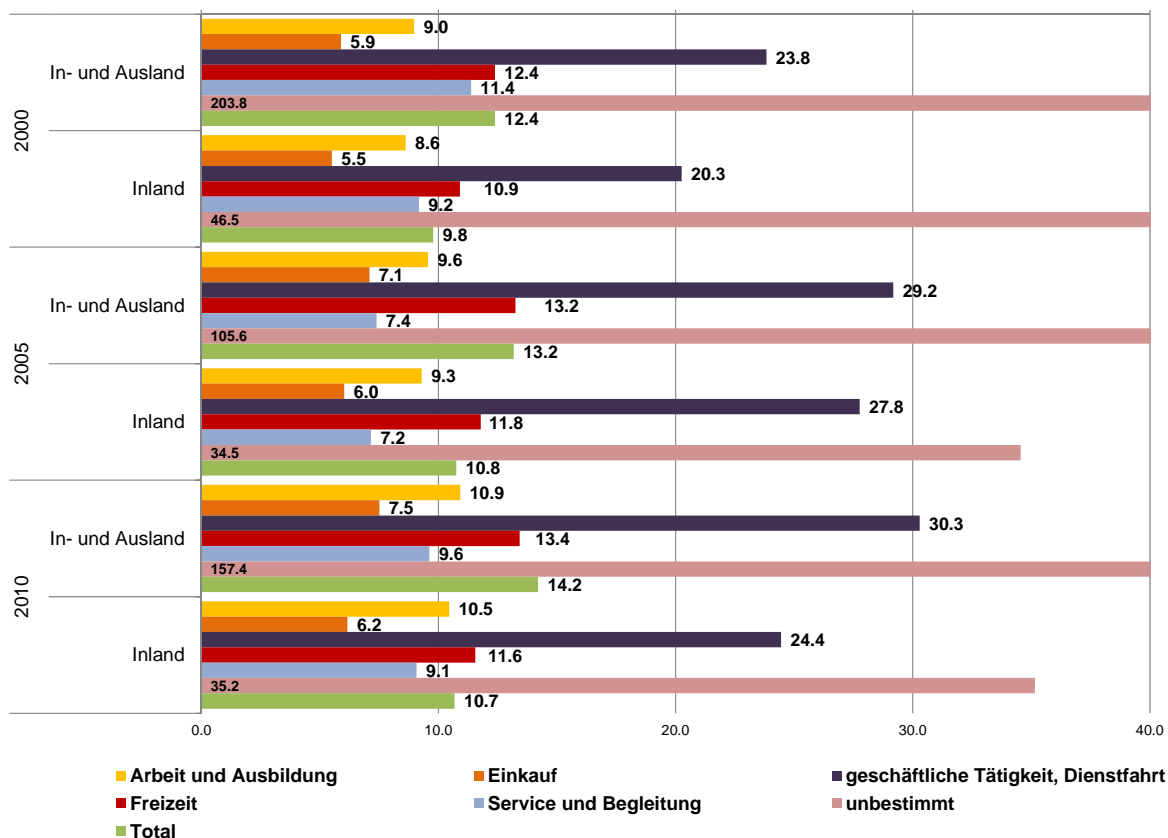


Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994-2010

Bei der Entwicklung der täglichen Wegzeit pro Person ist ein ähnlicher Trend festzustellen (siehe Abbildung 6). Beim Freizeitverkehr ist die Abnahme zwischen 2005 und 2010 sogar stärker als bei den Tagesdistanzen (-14% im Inland), während die Zunahme von Arbeits- und Ausbildungswegen bzw. der Einkaufswege weniger bedeutend ausfällt (je +3%). Eine Ausnahme gegenüber der Entwicklung der Tagesdistanzen stellen die Service- und Begleitwege dar: ihre tägliche Wegzeit im Inland nimmt um 36% ab. Eine starke Abnahme ist auch bei den geschäftlichen Tätigkeiten und den Dienstfahrten festzustellen (-27% im Inland).

Bei der Entwicklung der mittleren Wegdistanz der Freizeitwege (siehe Abbildung 7) sind signifikante Veränderungen zwischen 2005 und 2010 nicht festzustellen. Anders war es noch zwischen 2000 und 2005, als die mittlere Weglänge von 10,9 km auf 11,8 km im Inland und von 12,4 km auf 13,2 km im In- und Ausland zugenommen hat. Bei den übrigen Zwecken nimmt die mittlere Wegdistanz zwischen 2005 und 2010 bei den Arbeit- und Ausbildungswegen um 1,2 km im Inland (+12%) sowie bei den Service- und Begleitwegen um 1,9 km (+27%) signifikant zu. Bei den Einkaufswegen ist keine signifikante Veränderung festzustellen.

Abbildung 7 Entwicklung der mittleren Wegdistanz nach Verkehrszweck, in km (2000-2010)

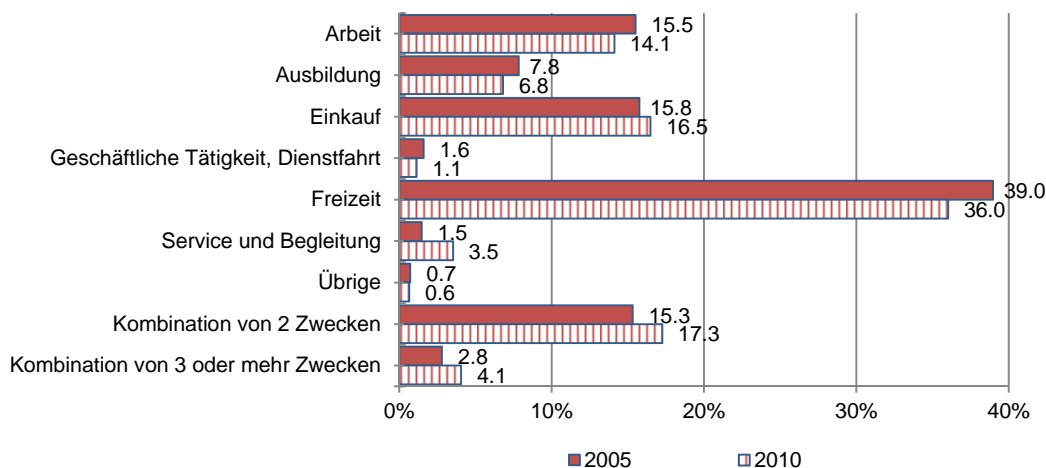


Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2000-2010

Neben der bisher untersuchten Entwicklung der Mobilitätskenngrößen zu den Verkehrszwecken der Wege, spielen bei der Analyse des Verkehrsverhaltens auch die Kombinationen von Zwecken während eines Ausgangs eine entscheidende Rolle (ein Ausgang ist ein Weg oder eine Serie von Wegen, die zu Hause beginnt und wieder zu Hause endet). Trotz leichter Unterschiede in der Berechnungsmethode, ermöglichen die letzten zwei Erhebungsjahre des MZMV vertiefende Analysen zu den Ausgängen.

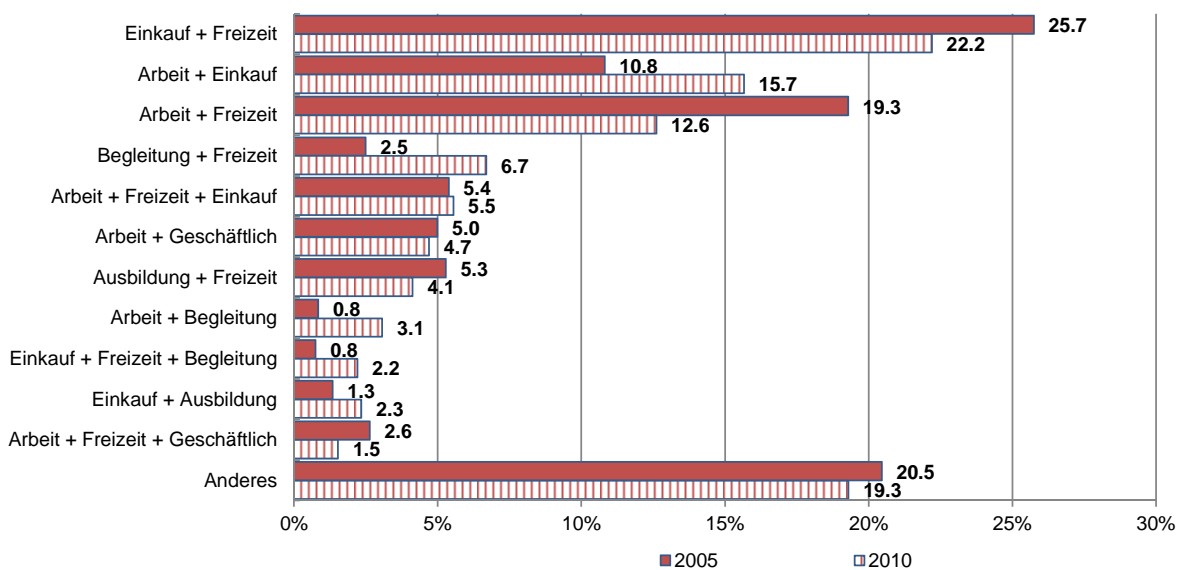
Gegenüber 2005 wurden im Jahr 2010 mehr Kombinationen von Zwecken (+3,2%) vorgenommen (siehe Abbildung 8). Ausgänge mit nur einem Zweck haben vor allem bei der Freizeit (-3%), aber auch bei der Arbeit (-1,4%) und bei der Ausbildung (-1,0%) abgenommen. Zugenommen haben dagegen die Ausgänge mit dem Zweck Einkauf (+0,7%) und Service und Begleitung (+2%). Bei der detaillierten Betrachtung der Ausgänge mit Zweckkombinationen (siehe Abbildung 9), ist eine starke Zunahme der Kombinationen „Arbeit + Einkauf“ (+4,8%), „Begleitung + Freizeit“ (+4,2%) und „Arbeit + Begleitung“ (+2,2%) sowie eine starke Abnahme der Kombination von Freizeitwegen mit dem Einkauf (-3,5%) und mit der Arbeit (-6,7%) festzustellen. Wenn man diese Entwicklung in Zusammenhang mit den übrigen Analysen der Wege setzt, können erste Veränderungstrends festgestellt werden: Die den Tagesablauf bestimmenden Wegzwecke wie Arbeit und Ausbildung, und teilweise Begleitung und Einkauf, wurden länger und zeitaufwendiger und konnten nicht mehr so gut mit der Freizeit (als „Restzeit“) kombiniert werden.

Abbildung 8 Verkehrszwecke pro Ausgang, in % (2005-2010)



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2005-2010

Abbildung 9 Kombination von Verkehrszwecken, in % (Ausgänge mit Kombinationen, 2005-2010)

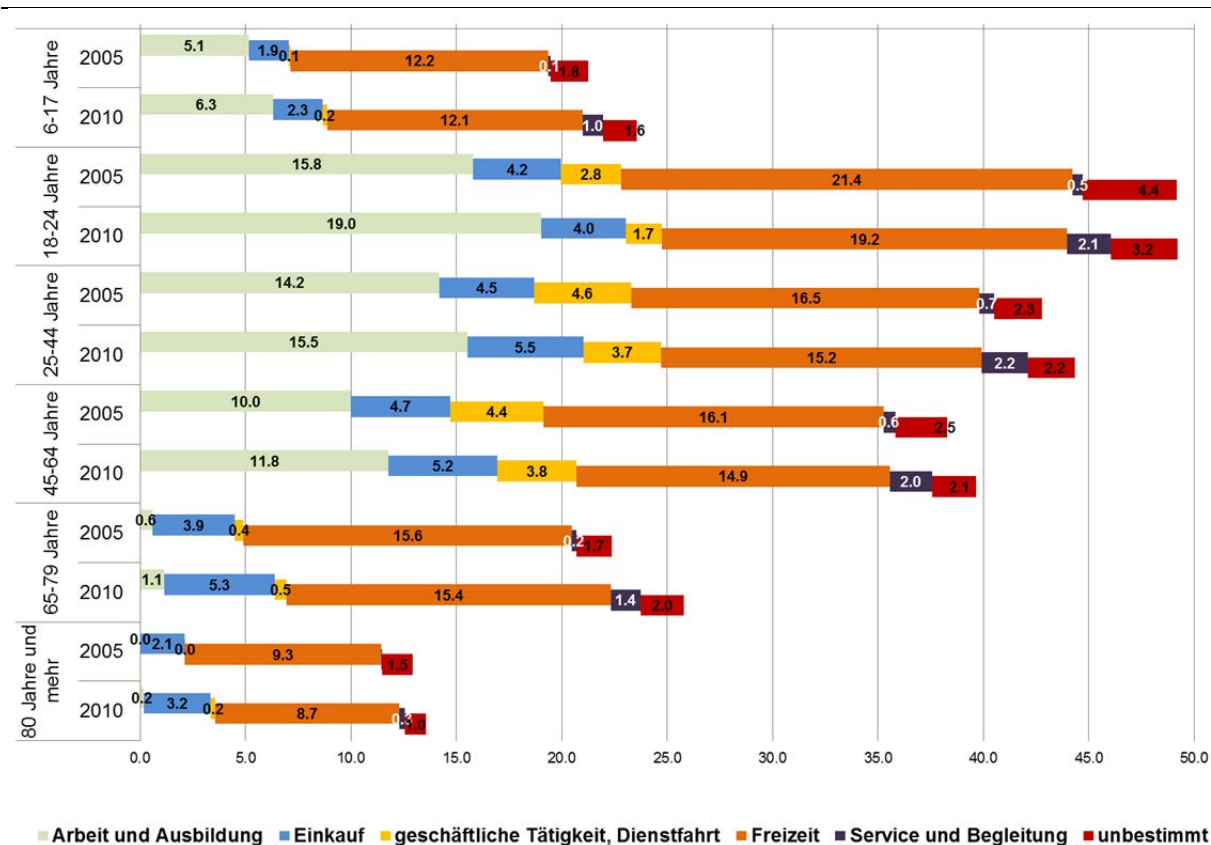


Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2005-2010

4.2.2. Die Entwicklung der Tagesdistanzen nach soziodemografischen Merkmalen

Bisher wurden Vergleiche für die Entwicklung des Totals der Verkehrszwecke gemacht. In diesem Kapitel werden dagegen die Tagesdistanzen im Inland nach soziodemografischen Merkmalen und Verkehrszwecken untersucht. Die Entwicklung des Freizeitverkehrs unterscheidet sich nach Altersgruppen (siehe Abbildung 10), indem der Rückgang zwischen 2005 und 2010 vor allem für die hochmobilen mittleren Altersgruppen festzustellen ist. Unter den Kindern und den Senioren sind dagegen keine signifikanten Unterschiede aufzuweisen.

Abbildung 10 Entwicklung der Tagesdistanz im Inland nach Verkehrszweck und Altersgruppen, in km (2005-2010)

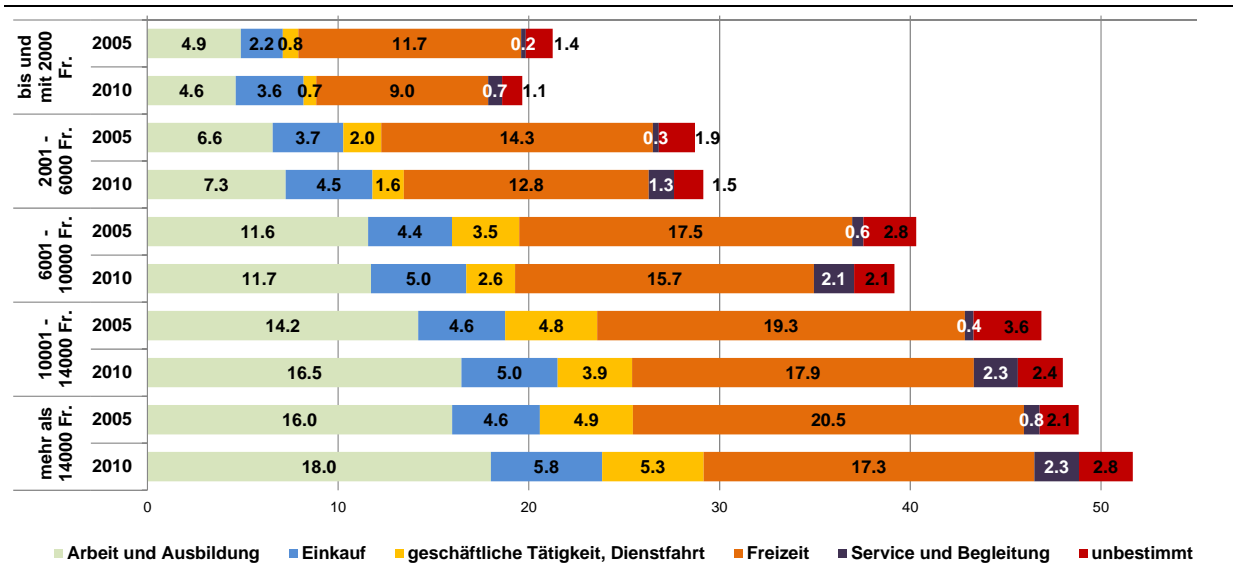


Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2005-2010

Die Zunahme der Arbeits- und Ausbildungswege ist für alle Altersgruppen festzustellen, am höchsten fällt sie unter den jungen Erwachsenen aus. Die Tagesdistanzen für den Einkauf nehmen auch für fast alle Alterskategorien zu. Bemerkenswert ist die Entwicklung der Service- und Begleitwege, welche bei allen Altersklassen stark zunehmen. Überraschend ist v.a. die starke Zunahme für die Kinder und die Senioren. Eine Zunahme von etwa 1'000% ist kaum zu erklären und könnte auf unterschiedliche Anwendungen der Definition der Service- und Begleitwege in den zwei Erhebungsjahren hinweisen. Nach der Überprüfung der Schulungsunterlage wurde festgestellt, dass die Definition unverändert geblieben ist. Es kann aber sein, dass die Anwendung in der Erhebungspraxis der Telefoninterviews anders war, da die Mikrozensus 2005 und 2010 von zwei unterschiedlichen Erhebungsinstituten durchgeführt wurden. Nichtsdestotrotz gibt es auch gesellschaftliche Tendenzen, wie etwa die zunehmende Erwerbsquote der Frauen mit Kindern sowie die Zunahme von pflegebedürftigen älteren Personen, die für eine Zunahme der Begleitwege sprechen können.

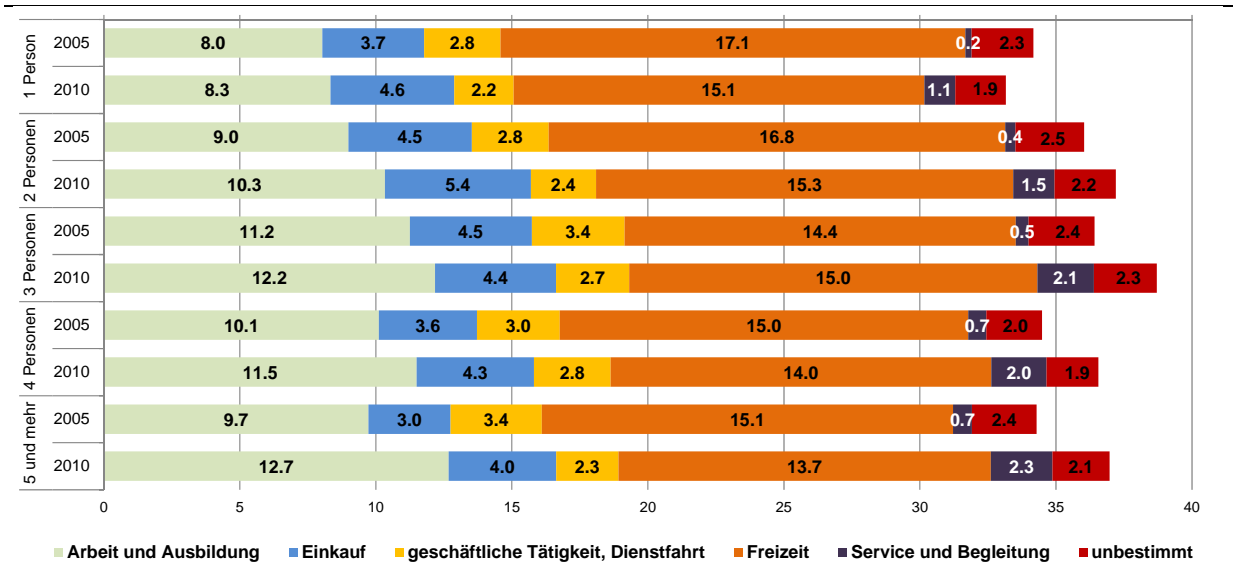
Die Haushaltsgrösse scheint keinen grossen Einfluss auf die Tagesdistanzen nach Verkehrszwecken zu haben (siehe Abbildung 12): Mit Ausnahme der Personen aus Haushalten mit drei Mitgliedern, nimmt der Freizeitverkehr überall gleich ab. Auch bei den übrigen Zwecken sind dieselben Trends wie beim Total festzustellen.

Abbildung 11 Entwicklung der Tagesdistanz im Inland nach Verkehrszweck und Haushaltseinkommen, in km (2005-2010)



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2005-2010

Abbildung 12 Entwicklung der Tagesdistanz im Inland nach Verkehrszweck und Haushaltsgrösse, in km (2005-2010)

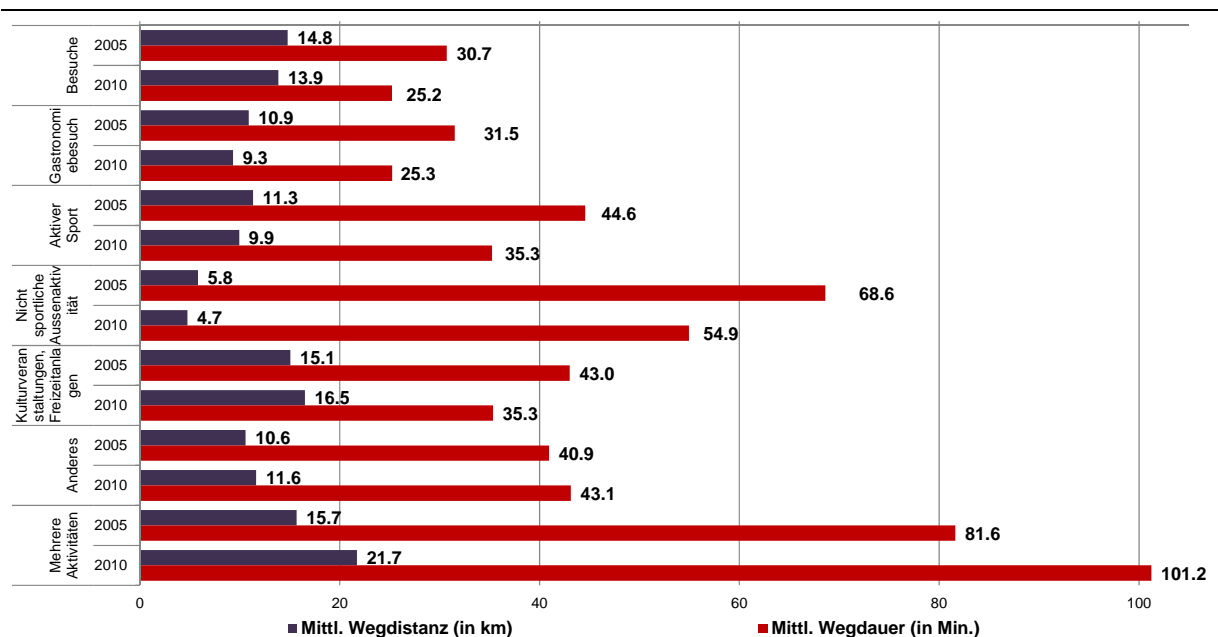


Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2005-2010

4.2.3. Entwicklung der Freizeitaktivitäten

Die mittlere Wegdistanz nimmt für fast alle Freizeitaktivitäten signifikant ab (siehe Abbildung 13). Eine Ausnahme stellen die Wege für Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen sowie die Kombination von mehreren Aktivitäten dar, welche um 10% bzw. 38% zunehmen. Die mittlere Wegzeit ist durch eine allgemeine Abnahme für fast alle Freizeitaktivitäten gekennzeichnet (siehe Abbildung 13). Nur bei der Kombination von mehreren Aktivitäten ist eine Zunahme festzustellen.

Abbildung 13 Entwicklung der Wegdistanz und -dauer nach Freizeitaktivitäten (2005-2010)



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2005-2010

Tabelle 3 Hauptverkehrsmittelwahl nach Freizeitaktivitäten

	Anteil LV		Anteil MIV		Anteil ÖV	
	2005	2010	2005	2010	2005	2010
Besuche	26.9	29.6	63.1	58.3	9.1	11.3
Gastronomiebesuch	41.6	46.2	46.9	41.0	10.0	11.4
Aktiver Sport	42.1	44.7	47.5	43.0	7.1	8.9
Nicht sportliche Aussenaktivität	85.1	84.5	12.0	12.5	2.4	2.1
Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen	28.9	27.2	50.3	50.7	19.4	20.4
Anderes	37.7	44.1	52.4	43.7	8.7	10.3
Mehrere Aktivitäten	36.7	31.8	49.8	53.3	9.9	12.7

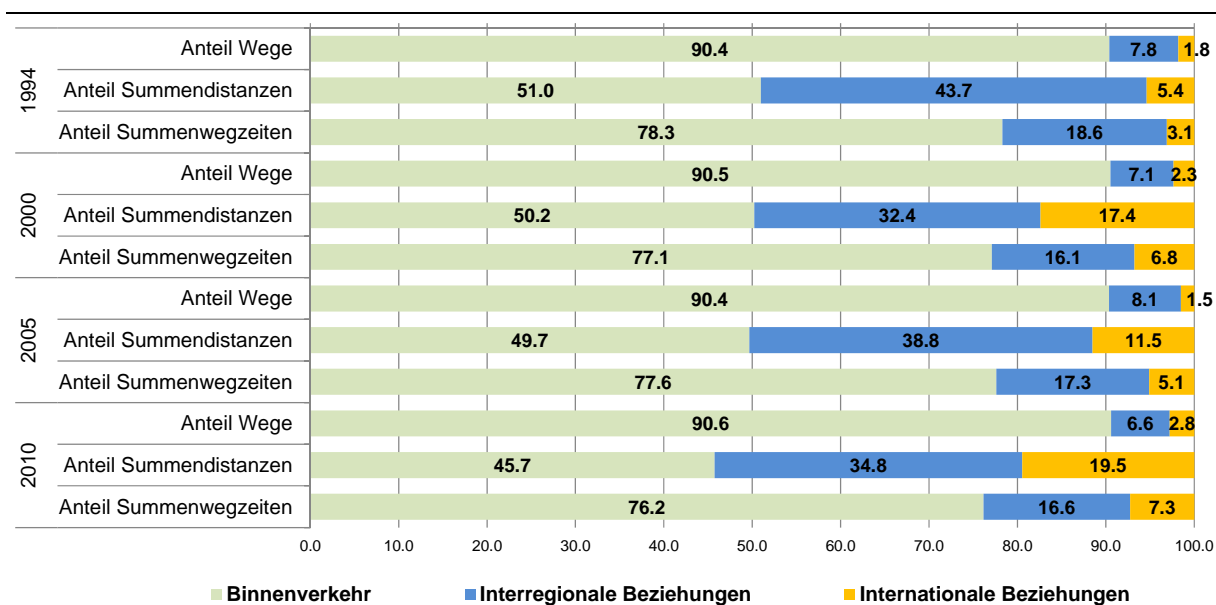
Quelle: nach BFS/ARE 2007, 2012

Der Vergleich der Hauptverkehrsmittelwahl nach Freizeitaktivitäten zwischen 2005 und 2010 (siehe Tabelle 3) zeigt eine Zunahme des Langsamverkehrs, insbesondere für die Aktivitäten, bei denen eine Abnahme der Wegdistanz festzustellen war (Besuche, Gastronomiebesuch und aktiver Sport). Der ÖV gewinnt für fast alle Zwecke an Bedeutung, während die Verkehrsmittel des MIV fast überall weniger verwendet werden. Nur beim Besuch von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen sind signifikante Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl nicht festzustellen.

4.2.4. Entwicklung der räumlichen Beziehungen

Neben den Wegdistanzen und den Tagesdistanzen wurde auch die Veränderung der räumlichen Beziehungen für die Freizeit in der Stichtagsmobilität untersucht (Abbildung 14), indem die Start- und Zielorte der Wege nach der Definition der Tourismusregionen des BFS (Graubünden, Ostschweiz, Zürich Region, Zentralschweiz, Basel Region, Schweizer Mittelland, Berner Oberland, Neuchâtel / Jura / Berner Jura, Genferseegebiet (Waadtland), Genf, Wallis, Tessin und Fribourg Region) unterteilt wurden. Der Anteil der Wege im Binnenverkehr (Start und Ziel in derselben Schweizer Tourismusregion) ist zwischen 1994 und 2010 fast unverändert geblieben. Dessen Anteil an den Summendistanzen und den Summenwegzeiten hat aber um 2% abgenommen. Die interregionalen Wege-Beziehungen in der Schweiz (mit Start und Ziel in unterschiedlichen Schweizer Tourismusregionen) haben sowohl bezüglich des Anteils an den Wegen als auch des Anteils an den Summendistanzen abgenommen. Die Entwicklung des Anteils der Summenwegzeiten ist etwas ausgeglichener. Dagegen ist eine bedeutende Zunahme bei den internationalen Beziehungen (Start oder Ziel im Ausland) festzustellen. Insbesondere gilt dies für die Anteile an den Summendistanzen.

Abbildung 14 Veränderungen in den Quell-Ziel-Beziehungen in der Freizeit (Stichtagsmobilität, 1994 bis 2010)



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994-2010

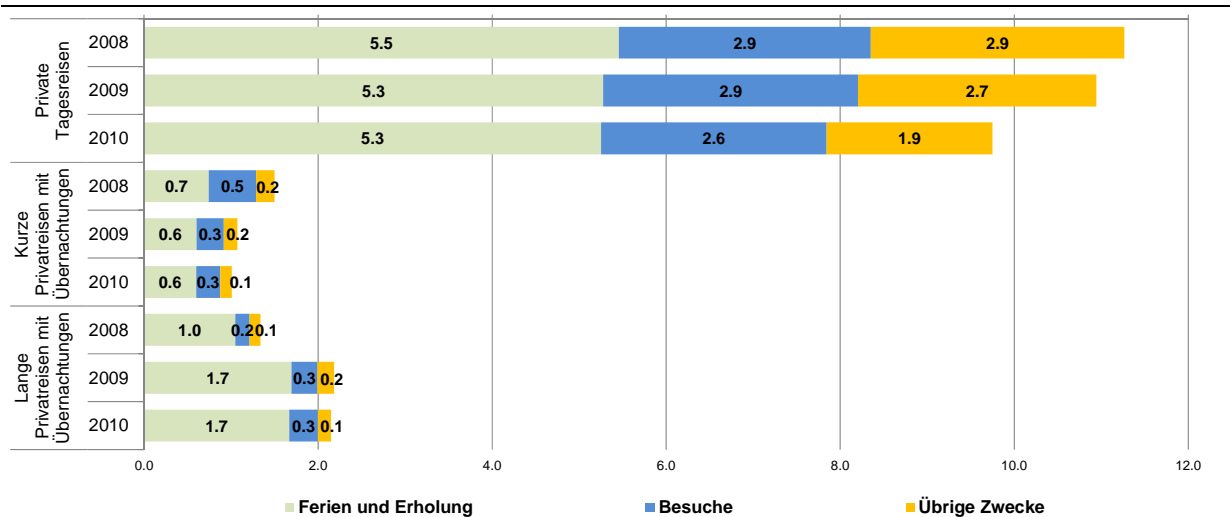
4.2.5. Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung

Neben der Stichtagsmobilität wurde auch die nicht alltägliche Mobilität untersucht. Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass v.a. die Gesamtdistanz pro Jahr zwischen 2005 und 2010 sowohl für die Tagesreisen als auch für die Reisen mit Übernachtung zugenommen haben. In den folgenden Auswertungen wurden die Veränderungen der letzten drei Erhebungsjahre der Reiseverhaltenserhebung näher untersucht. Es zeigt sich (siehe Abbildung 15), dass die privaten Tagesreisen abgenommen haben, aber nicht diejenigen für Ferien und Erholung.

Bei den Privatreisen mit Übernachtungen ist eine Zunahme der längeren Reisen (ab 4 Übernachtungen) und eine Abnahme der kürzeren Reisen (bis 3 Übernachtungen) festzustellen. Der Sprung zwischen 2008 und 2009 könnte auch auf eine methodische Veränderung zurückgeführt werden: 2008

wurden als Referenzperiode 3 Monate für die kurzen Reisen und 6 Monate für die langen Reisen gewählt. Ab 2009 sind es 4 Monate für beide Reisetypen.

Abbildung 15 Anzahl Tagesreisen, kurze und lange Reisen mit Übernachtung (2008-2010)

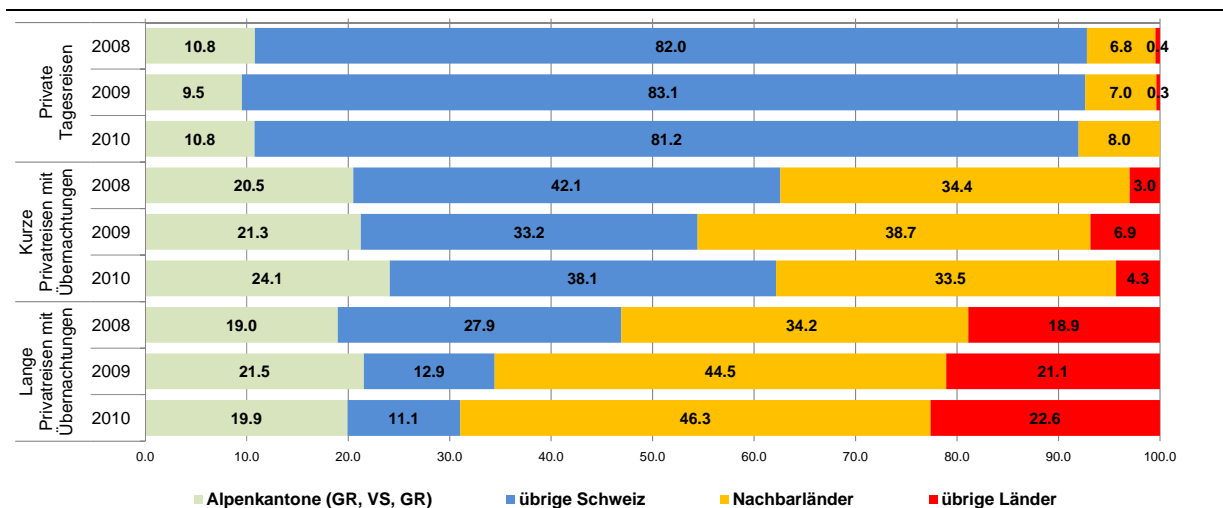


Quelle: BFS, Reiseverhalten 2008-2010

Zwischen 2008 und 2010 haben auch bei der Wahl der Reisedestination einige Veränderungen stattgefunden (siehe Abbildung 16):

- Die Tagesreisen im Ausland, insbesondere in den Nachbarländern, haben um 1% zugenommen. Die Tagesreisen im Inland haben leicht abgenommen.
- Bei den kurzen Privatreisen wurden mehr Reisen in den Alpenkantonen unternommen, etwas weniger in der übrigen Schweiz und der Anteil des Auslandes ist relativ stabil geblieben.
- Die langen Privatreisen führen immer mehr ins Ausland (sowohl in die Nachbarländer als auch in die übrigen Länder). Das Inland verliert an Reisen, wobei die Alpenkantone keine grossen Veränderungen aufweisen. Einen grossen Sprung ist zwischen 2008 und 2009 für lange Privatreisen in der übrigen Schweiz festzustellen. Hierbei könnten Ausnahmeeignisse einen Einfluss gehabt haben (z.B. EURO 2008).

Abbildung 16 Destinationen von Tagesreisen, kurzen und langen Reisen mit Übernachtung (2008-2010)



Quelle: BFS, Reiseverhalten 2008-2010

4.3. Quantifizierung der Verkehrs- und Fahrleistungen in der Schweiz für die Freizeit

Aufgrund der von den Befragten zurückgelegten Tagesdistanzen wurden die Verkehrs- und Fahrleistungen für den Freizeitverkehr in den Erhebungsjahren berechnet. Basis war die Wohnbevölkerung ab 6 Jahren (7'019'484 Personen im Jahr 2005 und 7'402'731 Personen im Jahr 2010, gemäss BFS, 2011).

Die Verkehrsleistungen in Personenkilometern (Pkm) für den Freizeitverkehr in der Schweiz haben zwischen 2005 und 2010 leicht abgenommen und sind unter 40'000 Mio. Pkm gefallen (-2%). Diejenige im In- und Ausland weisen eine Zunahme auf knapp 47'000 Mio. Pkm (+2%) auf (siehe Tabelle 4). Die Veränderungen sind je nach Verkehrsmittel sehr unterschiedlich. So ist im Freizeitverkehr eine Stabilität beim Langsamverkehr, eine Abnahme um 7% beim MIV und eine Zunahme von 25% des ÖV festzustellen. Eine bedeutende Zunahme (+54%) weisen auch die Verkehrsleistungen der übrigen Verkehrsmittel im Ausland auf (insbesondere die Reisen mit dem Flugzeug).

Tabelle 4 Verkehrsleistungen im Freizeitverkehr nach Verkehrsmittel, in Mio. Pkm (2005-2010)

	Inland		In- und Ausland	
	2005	2010	2005	2010
LV	4'254	4'270	4'375	4'323
MIV	28'783	26'619	31'800	29'491
ÖV	6'146	7'741	6'444	8'117
Übrige Verkehrsmittel	1'376	1'207	3'167	4'880
Total Freizeitverkehr	40'558	39'836	45'787	46'812

Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2005-2010

2010 wurden von der Schweizer Wohnbevölkerung im Freizeitverkehr etwa 15'800 Mio. Fahrzeugkilometer (Fzkm) in der Schweiz mit dem MIV zurückgelegt. Dies entspricht einer Abnahme seit 2005 von 1'600 Mio. Fzkm (-9%). Werden zusätzlich auch die von der Schweizer Bevölkerung im Ausland zurückgelegten Distanzen berücksichtigt, ergibt sich eine Abnahme von 8%. Insgesamt

wurden im Jahr 2010 von der Schweizer Bevölkerung gut 17'400 Mio. Fzkm im In- und Ausland mit dem MIV für die Freizeit zurückgelegt (siehe Tabelle 5).

Tabelle 5 MIV-Fahrleistungen im Freizeitverkehr, in Mio. Fzkm (2005-2010)

	2005	2010
Inland	17'437	15'837
In- und Ausland	18'906	17'422

Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2005-2010

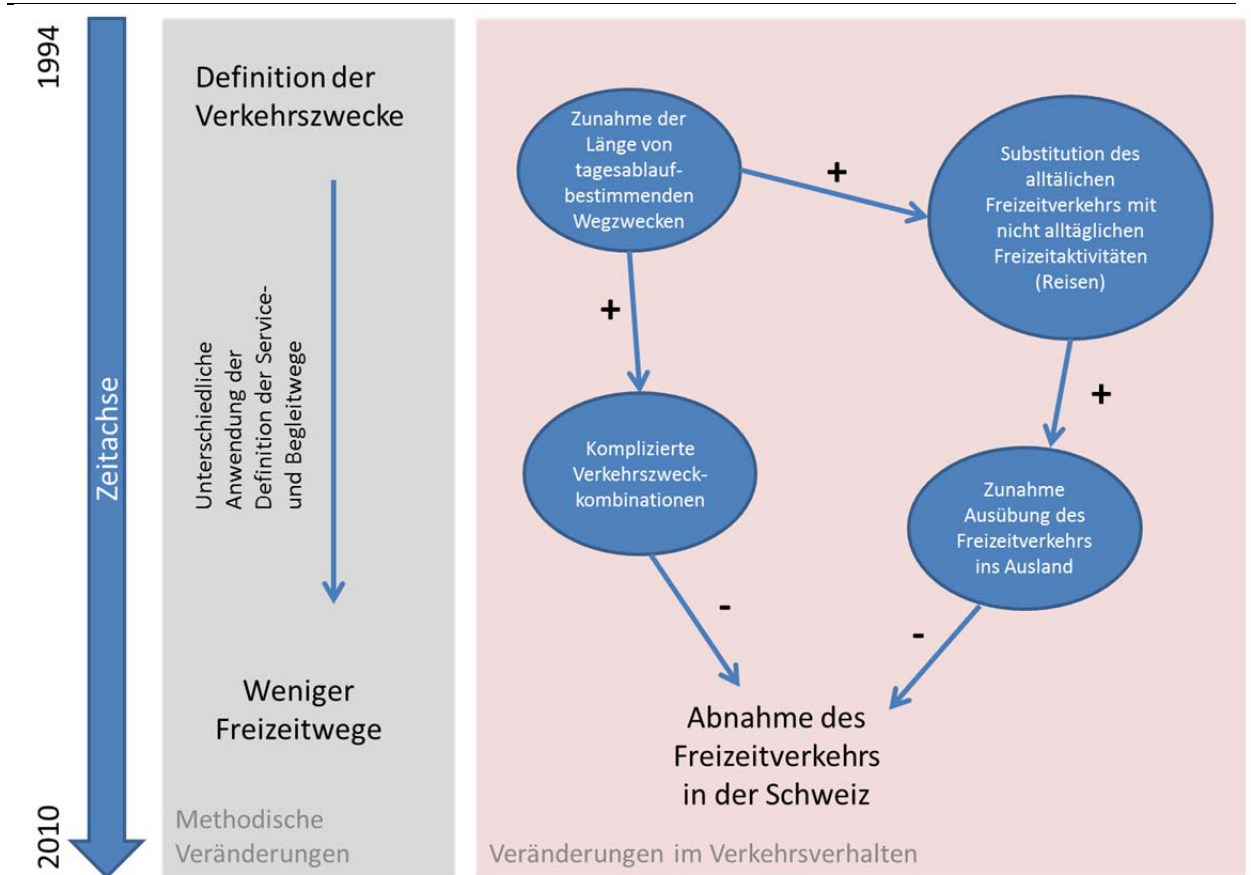
4.4. Zwischenfazit zur Entwicklung des Freizeitverkehrs von 1994 bis 2010

Aus der oben aufgeführten deskriptiven Analyse der Entwicklung des Freizeitverkehrs von 1994 bis 2010 auf Basis der Mikrozensus Mobilität und Verkehr sowie der Reiseverhaltenserhebungen lassen sich erste zusammenfassende Schlüsse ziehen (siehe auch Abbildung 17):

- Aktivitäten die den Tagesablauf bestimmen, wie Arbeit, Ausbildung, Begleitung und teilweise Einkaufen, weisen immer längere Distanzen auf;
- Es werden vermehrt Verkehrszwecke kombiniert, wobei Zweck-Kombinationen mit der Freizeit abnehmen;
- Der Freizeitverkehr ins Ausland hat anteilmässig zugenommen, insbesondere bei den Reisen mit Übernachtung.
- Es werden weniger Distanzen für den inländischen alltäglichen Freizeitverkehr zurückgelegt; die Gesamtdistanzen für die nicht-alltägliche Freizeit nehmen dagegen zu;
- Der ÖV hat im Freizeitverkehr gegenüber dem MIV stark an Bedeutung gewonnen;
- Die unterschiedliche Anwendung der Definition der Service- und Begleitwege in den Erhebungsjahren 2005 und 2010 scheint eine kleine Auswirkung auf die Distanzen im Freizeitverkehr zu haben.

Das Zusammenkommen dieser einzelnen Entwicklungen führt dazu, dass der alltägliche Freizeitverkehr in der Schweiz in der Summe abgenommen hat.

Abbildung 17 Schematische Darstellung der Entwicklung des Freizeitverkehrs aus der deskriptiven Analyse



Quelle: Eigene Darstellung

5. Erklärungsmodell für den Rückgang des Freizeitverkehrs

Im Rahmen einer multivariaten Analyse wurden in zwei Modellen Einflussfaktoren untersucht, die den Rückgang des Freizeitverkehrs erklären können. Hierbei wurde ein zweistufiges Vorgehen gewählt. In einem ersten Modell wurden die Determinanten einer Partizipation am Freizeitverkehr bestimmt. Anschliessend wurden für diejenigen Personen, die am Freizeitverkehr teilnehmen, untersucht, welche Faktoren einen Einfluss auf die zurückgelegten Distanzen haben. Um den Rückgang des Freizeitverkehrs zwischen 2005 und 2010 zu erklären, wurden die beiden Modelle jeweils in drei unterschiedlichen Varianten geschätzt:

- **Variante 1:** Gepoolter Datensatz 2005 und 2010 mit einem Dummy, der die Beobachtungen den beiden Erhebungsjahren zuordnet.
- **Variante 2:** Modellschätzung mit den Daten aus dem Jahr 2005.
- **Variante 3:** Modellschätzung mit den Daten aus dem Jahr 2010.

Aus den Schätzungen der Variante 1 lässt sich dabei ablesen, ob weitere – nicht im Modell berücksichtigte Einflussfaktoren – zum Rückgang des Freizeitverkehrs beigetragen haben. Aus dem Vergleich der Varianten 2 und 3 lässt sich jeweils schliessen, inwieweit sich die Einflussfaktoren auf die Partizipation und die Distanzen im Zeitablauf verändert haben.

5.1. Beschreibung der Variablen

Welche Variablen einen Einfluss auf die Partizipation und die im Freizeitverkehr zurückgelegten Distanzen haben können, wurde auf Grundlage der Analysen in den vorherigen Kapiteln festgelegt. Teil der Modellschätzungen waren die Variablen:

- **MZMV:** Eine Dummy-Variable, die den Beobachtungen das jeweilige Erhebungsjahr zuweist. Der Wert „0“ steht für das Jahr 2005, der Wert „1“ für 2010.
- **Geschlecht:** Dummy-Variable mit dem Wert „1“ für Männer und dem Wert „0“ für Frauen.
- **Abobesitz:** Die Variable `abo_dum1` hat den Wert „1“, wenn die befragte Person über kein ÖV-Abo verfügt. Die Variablen `abo_dum2` und `abo_dum3` zeigen mit dem Wert „1“ an, ob eine Person ein Halbtax (`abo_dum2`) oder GA besitzt (`abo_dum3`).
- **Haushaltseinkommen:** Hierbei wurde auf die im Mikrozensus verwendeten Einkommensklassen zurückgegriffen und für jede Einkommensklasse eine Dummy-Variable konstruiert. Die Variable `EK_dum1` nimmt den Wert „1“ an, wenn der Haushalt über ein Einkommen von weniger als 2000 CHF verfügt. Die Nummerierung der Dummy-Variablen erfolgt in aufsteigender Reihenfolge den Einkommensklassen.
- **Alter:** Für jede Alterskategorie gemäss Mikrozensus wurde eine Dummy-Variable konstruiert. Die Alterskategorie „1“ steht dabei für die 6-17 Jährigen und die weitere Nummerierung erfolgt in aufsteigender Reihenfolge. Der Wert „1“ zeigt jeweils an, ob eine Person der jeweiligen Altersgruppe zuzuordnen ist.
- **Beschäftigungsgrad:** Es wurden fünf Dummy-Variablen konstruiert, wobei die Variable `beschgrad_dum_5` den Wert „1“ annimmt, wenn eine Person ohne Beschäftigung ist. Weiter wurden die Kategorien Teilzeit III für Personen mit einem Anstellungsgrad von weniger als 50% (`beschgrad_dum_1`), Teilzeit II für Teilzeitbeschäftigte mit einem Anstellungsgrad zwischen 50% und 69% (`beschgrad_dum_2`), Teilzeit I (70%-89% Anstellungsgrad) mit der Variable `beschgrad_dum_3` und die Kategorie Vollzeit (mehr als 90%, `beschgrad_dum_4`) aus dem Datensatz konstruiert.
- **Autoverfügbarkeit:** Für die Kategorien „Auto steht immer zur Verfügung“ (`Auto_dum3`), „Auto ist zeitweise verfügbar“ (`Auto_dum2`) und „Kein Autoverfügbarkeit“ (`Auto_dum1`) wurden

drei Dummy-Variablen konstruiert, die mit dem Wert „1“ anzeigen, ob eine Person der jeweiligen Kategorie zugeordnet werden kann. Da diese Informationen im Mikrozensus jeweils nur für Personen erfasst wurden, die einen Autoführerausweis besitzen, wurden Personen, die über keinen Autoführerausweis verfügen, der Gruppe ohne Autoverfügbarkeit zugeordnet.

- **Autoführerausweis:** Dummy-Variable, die mit dem Wert „1“ anzeigt, dass diese Person einen Autoführerausweis besitzt.
- **Motorradführerausweis:** Dummy-Variable, die mit dem Wert „1“ anzeigt, dass diese Person einen Motorradführerausweis besitzt.
- **Kinder:** Dummy-Variable, die mit dem Wert „1“ anzeigt, dass unter 18-Jährige Kinder im Haushalt leben.
- **Raumstruktur des Wohnortes:** Den Kategorien Agglomerationskerngemeinde (raum_dum1), übrige Agglomerationsgemeinde (raum_dum2), isolierte Stadt (raum_dum3) und Ländliche Gemeinde (raum_dum4) wurde jeweils eine Dummy-Variable zugeordnet, die mit dem Wert „1“ die Raumstruktur des jeweiligen Wohnortes identifiziert.

Wie sich die Befragten in den Jahren 2005 und 2010 auf die jeweiligen Gruppen verteilt haben, kann der Übersichtstabelle im Anhang 2 dieses Berichtes entnommen werden. Ebenfalls berücksichtigt wurden das Wetter, die Verfügbarkeit eines Motorrades, die Wohnsituation (Eigentum/Miete), Anzahl der Tagesreisen und Anzahl der Reisen mit Übernachtung. Da diese Variablen keinen signifikanten Erklärungsgehalt für den Rückgang des FZV haben, wurden sie in den finalen Modellschätzungen nicht mehr berücksichtigt.

5.2. Schätzverfahren

Die Partizipation am Freizeitverkehr wurde mit Hilfe eines einfachen binären Logitmodells geschätzt. Hierbei wird die Wahrscheinlichkeit berechnet, dass eine bestimmte Person am Befragungstag aus Freizeit Zwecken mobil war. Im Anhang finden sich die relevanten Schätzergebnisse. Hierbei wird jeweils die „Odds Ratio“ der jeweiligen Koeffizienten angegeben. Diese sagt aus, um wie viel Prozent sich die Wahrscheinlichkeit am Freizeitverkehr zu partizipieren verändert, wenn eine bestimmte Ausprägung einer Variable zu beobachten ist.

Da bei diesen Schätzungen immer mit einem Set an Dummy-Variablen gearbeitet wurde, beziehen sich die prozentualen Veränderungen jeweils auf die Werte einer Basiskategorie. So weist die Variable *abo_dum2* für das Jahr 2005 eine „Odds Ratio“ von 1.1398 auf. Dies bedeutet, dass ein Halbtax-Besitzer eine 13.98% höhere Wahrscheinlichkeit besitzt, am Freizeitverkehr zu partizipieren, als eine Person, die über kein Abo verfügt.

Bei der Schätzung der zurückgelegten Distanzen, wurde auf ein einfaches lineares Regressionsmodell zurückgegriffen. Da die Nullhypothese, dass eine partielle Multikollinearität in den erklärenden Variablen existiert, nicht zurückgewiesen werden konnte, wurden robuste Standardfehler der Koeffizienten berechnet. Für diese Schätzungen wurden nur die Personen aus den Stichproben berücksichtigt, die am Stichtag tatsächlich aus Freizeit Zwecken mobil waren. Im Rahmen der linearen Regressionsmodelle wurde jeweils anhand der Schiefe (Skewness), der Wölbung (Kurtosis) und einer Kombination dieser beiden Grössen überprüft, ob die Annahme von normalverteilten Residuen erfüllt ist. Hierbei konnte die Nullhypothese, dass eine Normalverteilung vorliegt nicht verworfen werden. Der „Normal Quantiles Plot“ für die Residuen der Variante 1 befindet sich im Anhang.

Alternative Schätzungen mit dem gesamten Datensatz wurden mit Hilfe einer Tobit Regression, die eine „censored dependent Variable“ zulassen, durchgeführt. Bei diesem Verfahren wird berücksichtigt, dass ein grosser Teil der befragten Personen keine Etappen aus Freizeit Zwecken zurückgelegt

hat. Diese Schätzungen ergeben vergleichbare Ergebnisse wie die lineare Regression. Die geschätzten Koeffizienten lassen sich allerdings nicht in der gleichen Weise wie bei der linearen Regression interpretieren. Dementsprechend wird bei der Interpretation der Ergebnisse jeweils auf die linearen Regressionsmodelle zurückgegriffen, deren Schätzergebnisse sich ebenfalls im Anhang befinden.

Bei allen Schätzungen wurde berücksichtigt, dass die beobachteten Werte auf Grund der unterschiedlichen Stichproben 2005 und 2010 nicht direkt miteinander vergleichbar sind. Daher wurden sämtliche Beobachtungen mit den Gewichtungen in die Schätzung miteinbezogen, die bereits bei der Auswertung des Mikrozensus verwendet wurden.

5.3. Ergebnisse

Im Folgenden werden die wichtigsten Ergebnisse der Modellschätzung dargestellt. Hierbei wird je Variable dargestellt, welchen Effekt sie auf die Partizipation und die zurückgelegten Distanzen haben. Diese Ergebnisse beziehen sich somit auf die Modellschätzungen in den Varianten 2 und 3. Der Anteil des nicht aus den Daten heraus zu erklärenden Rückgangs wird im Folgenden an Hand der Variable MZMV in der Variante 1 (Gepoolter Datensatz 2005 und 2010) qualifiziert. Alle Ergebnisse werden auch in der nachstehenden Tabelle zusammengefasst. Die Ergebnisse der Modellschätzungen befinden sich im Anhang.

Bei der Interpretation der Ergebnisse ist jeweils zu beachten, dass es sich um partielle Effekte handelt, die unterstellen, dass in den anderen erklärenden Variablen keine Änderungen stattfinden. So wird beispielsweise beim Effekt des Abobesitzes untersucht, wie sich der GA-Besitz für eine Person auswirkt, die in sämtlichen anderen Variablen genau dem Durchschnitt der jeweiligen Stichprobe entspricht.

Die Ergebnisse der Schätzungen werden in der folgenden Tabelle 6 zusammengefasst. Da es sich bei den erklärenden Variablen jeweils um Dummy-Variablen handelt, können die Ergebnisse jeweils nur im Vergleich zur jeweiligen Basiskategorie interpretiert werden. Die Basiskategorie ist dabei jeweils *kursiv* in der letzten Zeile für jede Variable aufgeführt. Die für die Basiskategorien aufgeführten Werte entsprechen den beobachteten Werten. Dementsprechend ist die Wahrscheinlichkeit für die Partizipation am Freizeitverkehr eines Mannes von 0.5955 (2005) auf 0.5849 (2010) zurückgegangen. Die für Frauen aufgeführten Werte zeigen die prozentuale Veränderung in Bezug auf die Partizipation im Vergleich zu den Männern auf. *Ceteris paribus* lag die Wahrscheinlichkeit einer Partizipation am Freizeitverkehr für Frauen im Jahr 2005 um 8.83% unter der Wahrscheinlichkeit der Männer und betrug somit 0.5429. Bei den Distanzen war 2005 kein signifikanter Unterschied zwischen Männern und Frauen zu beobachten. Im Jahr 2010 hingegen lag die durchschnittliche Tagesdistanz eines im Freizeitverkehr aktiven Mannes bei 27.68 km. Die Distanzen der aktiven Frauen waren durchschnittlich 2.31 km kürzer und betragen somit gemäss der Modellschätzungen 25.37 km.

Bei Vergleichen der Schätzergebnisse für 2005 und 2010 muss darüber hinaus berücksichtigt werden, ob die Veränderung in den Parametern signifikant ist. Hierzu wurden die jeweiligen 95%-Konfidenzintervalle der Parameter verglichen. Wurde dabei festgestellt, dass sich diese Intervalle überschneiden, kann nicht mehr von einem signifikanten Rückgang gesprochen werden. Dieser Tatsache wurde in der Ergebnisinterpretation Rechnung getragen, indem nur diejenigen Veränderungen zwischen 2005 und 2010 aufgeführt werden, die signifikant sind.

5.3.1. Autonomer Rückgang

Die Modellschätzungen der Variante 1 (Gepoolter Datensatz 2005 und 2010) zeigen jeweils einen hochsignifikanten Koeffizienten für die Dummy-Variable 2005/2010. Hieraus lässt sich schliessen,

dass auch bei ansonsten vollständig identischen Rahmenbedingungen ein Rückgang bei der Partizipation und den Distanzen des Freizeitverkehrs zwischen 2005 und 2010 zu beobachten gewesen wäre. Dieser Rückgang lässt sich nicht auf Grundlage der im Modell enthaltenen Variablen erklären. Dementsprechend wird eine solche Veränderung auch als „autonomer Rückgang“ der Partizipation bzw. der Distanzen interpretiert.

Tabelle 6 Zusammenfassung der Ergebnisse aus den multivariaten Analysen

	Relative Veränderung P(Teilnahme FZV) gegen- über der <i>Basiskategorie</i> [in %]		Durchschnittliche Abweichung der Tagesdistanz im FZV gegenüber der <i>Basiskategorie</i> [in Kilometer]	
	2005	2010	2005	2010
Frauen	- 8.83%	- 13.33%	-	-2.31
<i>im Vergleich zu Männern</i>	<i>0.5955</i>	<i>0.5849</i>	<i>28.61</i>	<i>27.68</i>
Halbtax	13.98%	22.89%	-	4.65
GA	19.64%	25.37%	15.70	15.05
<i>im Vergleich zu nicht Abo- Besitzern</i>	<i>0.5730</i>	<i>0.5317</i>	<i>25.97</i>	<i>22.81</i>
EK CHF 2000 bis CHF4000	-	14.46%	-	-
EK CHF 4001 bis CHF 6000	-	19.78%	-	5.16
EK CHF 6001 bis CHF 8000	-	32.49%	5.80	7.25
EK CHF 8001 bis CHF 10000	33.75%	36.79%	7.88	5.70
EK CHF 10001 bis CHF 12000	41.69%	36.59%	10.33	8.68
EK CHF 12001 bis CHF 14000	-	58.32%	-	7.46
EK CHF 14001 bis CHF 16000	34.21	57.40%	-	9.00
Mehr als CHF 16000	-	40.25%	12.27	5.52
<i>im Vergleich zu EK < CHF 2000</i>	<i>0.5673</i>	<i>0.5102</i>	<i>22.83</i>	<i>18.55</i>
18 – 24 Jahre	-	-21.66%	8.08	4.80
25 – 44 Jahre	-34.51%	-42.41%	-	-
45 – 64 Jahre	-44.44%	-48.38%	-	-
65 – 79 Jahre	-32.82%	-44.11%	-	-
80 und mehr	-50.34%	-60.74%	-	-6.14
<i>im Vergleich zu den 6 – 17 Jährigen</i>	<i>0.6234</i>	<i>0.6165</i>	<i>20.05</i>	<i>19.72</i>
Teilzeit III (weniger als 50%)	35.29%	-	-	-
Teilzeit II (50-69%)	-	-14.21%	-4.69	-
Teilzeit I (70-89%)	-	-17.41%	-	-
Vollzeit (>90%)	-30.33%	-31.56%	-	-
<i>im Vergleich zu Personen ohne Beschäftigung</i>	<i>0.6045</i>	<i>0.5855</i>	<i>24.61</i>	<i>23.66</i>
Auto zeitweise verfügbar	58.50%	28.95%	6.70	-
Auto immer verfügbar	63.66%	29.92%	7.25	7.45
<i>im Vergleich zu keiner Auto- verfügbarkeit</i>	<i>0.5599</i>	<i>0.5436</i>	<i>21.20</i>	<i>21.18</i>

Autoführerschein	-	20.22%	-	-
<i>im Vergleich zu keinem Autoführerschein</i>	0.6003	0.5817	20.99	20.76
Motorradführerschein	-	8.98%	-	-
<i>im Vergleich zu keinem Motorradführerschein</i>	0.6012	0.5926	25.44	24.92
Kinder im Haushalt	-17.58%	-13.55%	-5.00	-3.17
<i>im Vergleich zu kinderlosen Haushalten</i>	0.5940	0.5659	28.41	27.32
Agglomerationskerngemeinde	-	-	-5.94	-5.27
Übrige Agglomerationsgemeinde	-	-	-3.83	-2.81
Isolierte Stadt	-	-	-12.63	
<i>im Vergleich zu ländlichen Gemeinden</i>	0.5950	0.5657	28.50	28.31

5.3.2. Geschlecht

Die Wahrscheinlichkeit, dass eine Frau am Freizeitverkehr partizipiert liegt 2010 mehr als 13% unter dem Wert eines Mannes. Somit hat sich im Vergleich zu 2005 eine Verstärkung dieses Effektes ergeben, als Frauen nur eine um knapp 9% geringere Partizipationswahrscheinlichkeit aufgewiesen haben. Neben der Partizipation zeigt sich 2010 auch, dass Frauen signifikant geringere Distanzen zurücklegen als Männer, was 2005 noch nicht der Fall war.

Da auch bei den Männern sowohl die Partizipationswahrscheinlichkeit als auch die Distanzen 2010 tiefer ausfallen als 2005, lässt sich für die Frauen ein überproportionaler Rückgang in beiden Dimensionen feststellen. In Bezug auf die insgesamt zurückgelegenen Distanzen im Freizeitverkehr ist dabei zusätzlich zu beachten, dass der Anteil der Frauen an der Stichprobe 2010 etwas höher als 2005 war.

5.3.3. Abobesitz

Besitzer eines Halbtax haben eine fast 23% höhere Wahrscheinlichkeit am Freizeitverkehr zu partizipieren als eine Person, die kein Abo besitzt. Für GA Besitzer sind es sogar über 25%. Die Bedeutung des Abobesitzes für die Partizipation hat somit zwischen 2005 und 2010 zugenommen, wobei nur der Effekt des Halbtax statistisch signifikant ist.

Auch bei den Distanzen zeigen sich Unterschiede zwischen den beiden Abonnemententypen. Ein GA-Besitzer legt 2010 durchschnittlich etwa 15 Kilometer längere Distanzen zurück als eine Person ohne Abo. Bei Halbtax-Besitzern sind es hingegen nur etwas mehr als 4,5 Kilometer. Im Vergleich zu 2005 zeigt sich aber, dass GA-Besitzer einen überproportionalen Rückgang in den Distanzen zu verzeichnen haben, während Halbtax-Besitzer ihre Distanzen, im Vergleich zu Personen die kein Abo besitzen, im Durchschnitt sogar leicht gesteigert haben.

Zwischen 2005 und 2010 ist der Anteil der Abobesitzer an der Stichprobe jeweils stark gestiegen (Halbtax: + 5.7 Prozentpunkte, GA: +2.5 Prozentpunkte). In Kombination mit den unterschiedlichen Entwicklungen der Distanzen lässt sich somit feststellen, dass der Anstieg der Halbtaxbesitzer den Rückgang in den Distanzen des Freizeitverkehrs abgeschwächt hat, hingegen hat der Anstieg der GA-Besitzer den Rückgang verstärkt.

5.3.4. Einkommen

Das Einkommen hat sowohl im Hinblick auf die Partizipation als auch auf die zurückgelegten Distanzen zwischen 2005 und 2010 als Erklärungsvariable an Einfluss gewonnen. Waren es 2005 nur einzelne Einkommensgruppen, die eine höherer Partizipation und längere Distanzen als die Referenzgruppe (EK < 2000 CHF) aufgewiesen haben, lässt sich dieser Effekt 2010 für alle Einkommensgruppen nachweisen. Mit Ausnahme der Gruppe mit Einkommen über 16'000 CHF, lässt sich dabei ein stabiler positiver Zusammenhang zwischen Einkommen und Partizipationswahrscheinlichkeit nachweisen.

In Bezug auf die Distanzen zeigt sich für die meisten Einkommensklassen ein leichter Anstieg im Vergleich zu 2005. Hingegen haben die durchschnittlichen Distanzen der Personen mit einem Einkommen von mehr als 16'000 CHF im Vergleich zur Referenzgruppe abgenommen. Gleichzeitig ist der Anteil dieser Gruppe an den jeweiligen Stichproben von 3,4% in 2005 auf 4,8% in 2010 gestiegen. Auch wenn es sich um eine verhältnismässig kleine Gruppe handelt, darf der Effekt auf den beobachteten Rückgang der Distanzen im Freizeitverkehr nicht unterschätzt werden.

5.3.5. Alter

Das Alter der Personen hat einen starken Einfluss auf die Partizipation im Freizeitverkehr. Hierbei zeigt sich, dass mit zunehmendem Alter die Partizipation sinkt. Eine Ausnahme bilden die 65 bis 79-Jährigen, die häufiger aus Freizeit Zwecken mobil sind, als die unter 65-Jährigen. Bei den über 80-Jährigen ist ein starker Rückgang in der Partizipation zu beobachten. Insgesamt hat sich der negative Effekt des Alters auf die Teilnahme am Freizeitverkehr zwischen 2005 und 2010 noch einmal verstärkt. Besonders stark ist der Rückgang bei den 18 bis 24-Jährigen und den über 80-Jährigen ausgefallen.

Im Gegensatz zur Partizipation ist der Einfluss des Alters auf die zurückgelegten Distanzen gering. Ein im Vergleich zur Referenzgruppe signifikant stärkerer Rückgang der Distanzen lässt sich 2010 nur für die 18 bis 24-Jährigen und die über 80-Jährigen beobachten.

Der Anteil dieser beiden Altersgruppen an der Stichprobe ist von 12,3% in 2005 auf 14,2% in 2010 gestiegen. In Kombination mit dem Rückgang bei der Partizipation lässt sich hiermit ein weiterer Erklärungsfaktor für den Rückgang der Distanzen im Freizeitverkehr erkennen.

5.3.6. Beschäftigungsgrad

Auch der Beschäftigungsgrad hat, ähnlich wie das Alter, insbesondere einen Einfluss auf die Partizipation, dagegen im Jahr 2010 keinen Einfluss auf die zurückgelegten Distanzen. Insbesondere bei den Teilzeitangestellten ist ein überproportionaler Rückgang zu beobachten. So hatten Personen mit einem Anstellungsgrad von weniger als 50% 2005 eine um 35% höhere Wahrscheinlichkeit, am Freizeitverkehr zu partizipieren als Personen, die nicht beschäftigt waren. Im Gegensatz dazu lässt sich 2010 kein signifikanter Unterschied zwischen diesen Gruppen feststellen. Auch Personen mit einem Anstellungsgrad zwischen 70% und 89% zeigen 2010 eine erheblich geringere Partizipation als noch 2005.

Während sich der Anteil der Teilzeitangestellten mit einem Beschäftigungsgrad von mehr als 50% nicht stark verändert hat, ist der Anteil derjenigen, die zu weniger als 50% angestellt sind von 9,5% auf 14,3 % gestiegen. In Zusammenhang mit der stark gesunkenen Partizipationswahrscheinlichkeit in dieser Bevölkerungsgruppe findet sich hier ein weiterer Erklärungsansatz für den Rückgang im Freizeitverkehr.

5.3.7. Autoverfügbarkeit

Grundsätzlich erhöht die Autoverfügbarkeit die Wahrscheinlichkeit, aus Freizeit Zwecken mobil zu sein. Hierbei lässt sich kein Unterschied zwischen dauerhafter und zeitweiser Verfügbarkeit feststellen. Allerdings hat sich dieser Effekt zwischen 2005 und 2010 mehr als halbiert. So war die Wahrscheinlichkeit am Freizeitverkehr zu partizipieren für eine Person, die immer ein Auto zur Verfügung hat, 2005 noch um mehr als 60% höher als die Wahrscheinlichkeit einer Person, die kein Auto zur Verfügung hat. Dieser Wert ist 2010 auf unter 30% gesunken.

Während bei der Partizipation keine Unterschied zwischen der Art der Verfügbarkeit festzustellen war, ist dies bei den Distanzen anders. Die Gruppe derjenigen, die ein Auto immer zur Verfügung hat, zeigt durchschnittlich einen leichten Anstieg bei den Freizeitdistanzen. Hingegen unterscheidet sich eine Person, die ein Auto nur zeitweise zur Verfügung hat, in den Distanzen nicht mehr von einer Person, die kein Auto zur Verfügung hat. Noch 2005 führte eine zeitweise Verfügbarkeit eines Autos zu einem Anstieg der durchschnittlich zurückgelegten Distanzen um über 6,5 Kilometer.

Dieser überproportionale Rückgang bei der Partizipation und den Distanzen führt auch deswegen zu einem erheblichen Rückgang der gesamten Freizeitdistanzen, da sich die Autoverfügbarkeit zwischen 2005 und 2010 nicht stark geändert hat.

5.3.8. Auto- / Motorradführerausweis

Unabhängig vom Fahrzeugtyp zeigt sich, dass der Besitz eines Führerausweises 2010 einen positiven Einfluss auf die Partizipation am Freizeitverkehr hat. Für beide Typen des Führerausweises ist ein leichter Anstieg der Partizipationswahrscheinlichkeit zu beobachten. Keinen Einfluss ist hingegen in Hinblick auf die zurückgelegten Distanzen zu beobachten. Dementsprechend kann aus diesen Variablen kein überproportionaler Einfluss auf den Rückgang der Distanzen im Freizeitverkehr abgeleitet werden. Auch im Hinblick auf die Anteile dieser beiden Gruppen an der jeweiligen Stichprobe zeigt sich keine grosse Veränderung.

5.3.9. Kinder

Leben Personen in einem Haushalt mit Kindern, die unter 18 Jahre alt sind, sinkt die Wahrscheinlichkeit am Freizeitverkehr zu partizipieren im Jahr 2010 um etwa 13,5%. Dieser Wert ist tiefer als 2005 als es noch fast 18% waren. Auch der negative Effekt auf die Distanzen hat sich zwischen 2005 und 2010 abgeschwächt. Für Personen, die in einem Haushalt mit Kindern leben, sind die durchschnittlichen Distanzen im Zeitablauf sogar leicht gestiegen.

Auch wenn diese beiden Effekte dafür sprechen, dass die Freizeitdistanzen insgesamt nicht so stark zurückgehen, ist dieser Effekt auf die gesamte Stichprobe nicht festzustellen. Grund hierfür ist die Tatsache, dass der Anteil der Personen mit Kindern im Haushalt zwischen 2005 und 2010 in der Stichprobe des Mikrozensus Mobilität und Verkehr von 53,2% auf 51,6% gesunken ist.

5.3.10. Raumtyp des Wohnortes

Der Raumtyp des Wohnortes hat keinen Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit, am Freizeitverkehr zu partizipieren. Die längsten Distanzen legen aber die Einwohner von ländlichen Gemeinden zurück. Einwohner der Agglomerationskerngemeinden weisen 2010 im Durchschnitt über 5 Kilometer kürzere Distanzen auf als die Bewohner der ländlichen Gemeinden. Bei den Einwohnern der übrigen Agglomerationsgemeinden sind es immer noch fast 3 Kilometer. Diese Werte sind allerdings tiefer als 2005. Während für die Einwohner der ländlichen Gemeinden ein Rückgang der Freizeitdistanzen festgestellt werden kann, ist sowohl für die Einwohner der Agglomerationskerngemeinden als auch die Einwohner der übrigen Agglomerationsgemeinden ein leichter Anstieg der Distanzen zu beobachten.

Da sich die Zusammensetzung der Stichprobe in Hinblick auf den Raumtyp zwischen 2005 und 2010 nicht stark verändert hat, kann davon ausgegangen werden, dass sich hieraus kein besonders starker Effekt in Bezug auf den Rückgang der Distanzen im Freizeitverkehr ableiten lässt.

6. Umfeldanalyse zum Freizeitverkehr

Bei der Umfeldanalyse wird hauptsächlich, aber nicht ausschliesslich, auf Daten des Bundesamtes für Statistik BFS zurückgegriffen, die mit dem Freizeitverkehr in Zusammenhang stehen können. Es werden unter anderem der demografische Wandel sowie der Anteil der Erwerbsbevölkerung berücksichtigt, die auf die Struktur des Freizeitverkehrs in der Schweiz einwirken können. Darüber hinaus werden weitere amtliche Statistiken konsultiert, die in Zusammenhang mit dem Freizeitverkehr stehen können (u.a. die Ergebnisse der Studie Reiseverhalten und Angaben zu Konsumausgaben aus der Haushaltsbudgeterhebung HABE). Auf Grundlage der in Tabelle 7 dargestellten Datenquellen wird die Umfeldanalyse zum Freizeitverkehr durchgeführt.

Tabelle 7 Datenquellen für die Umfeldanalyse

Datenquelle	Kurzbeschreibung in Bezug auf Freizeitverkehr
Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP)	Die Statistik der Bevölkerung und der Haushalte behandelt unter anderem die Altersstruktur. An die Altersstruktur ist die verfügbare Freizeit gekoppelt, die einen Einfluss auf das Verkehrsverhalten hat (sozioökonomischer Wandel).
Erwerbstätigen Statistik ETS	Die Erwerbstätigenstatistik (ETS) liefert wichtige strukturorientierte und konjunkturelle Daten zur Arbeitsmarktbeobachtung. Erfasst werden die im schweizerischen Wirtschaftsgebiet erwerbstätigen Personen. Die ETS steht ebenfalls in Zusammenhang mit dem gesamtgesellschaftlichen Zeitbudget für Freizeit.
Arbeitsvolumenstatistik (AVOL)	Die schweizerische Arbeitsvolumenstatistik (AVOL) erfasst die tatsächlichen Arbeitsstunden, Normalarbeitsstunden, Überstunden und Absenzen nach dem Inländerprinzip. Die Entwicklung des Arbeitsvolumens steht in Verbindung mit der kollektiven Verfügbarkeit von Freizeit.
Haushaltsbudget (HABE)	Die Haushaltsbudgeterhebung erfasst das Haushaltseinkommen und –ausgaben repräsentativ in Form von 3'000 Haushalten in der Schweiz. Hier können die Ausgaben für den Verkehr und Freizeit und Kultur in Zusammenhang mit dem Freizeitverkehr betrachtet werden.
Landesindex der Konsumentenpreise (LIK)	Der Landesindex der Konsumentenpreise (LIK) misst die Preisentwicklung der für die privaten Haushalte bedeutsamen Waren und Dienstleistungen. Hier kann die Teuerungsrate für den Verkehr und Freizeit und Kultur in Zusammenhang mit dem Freizeitverkehr gestellt werden.
Stauzeiten auf Nationalstrassen ASTRA	Betrachtet man die Staukarten des Bundesamts für Strassen auf den Nationalstrassen erkennt man, dass die Stauschwerpunkte sich – abgesehen vom Gotthardtunnel – auf die Agglomerationszentren beziehen. Es ist anzunehmen, dass ein Wachstum an Stauzeiten die Attraktivität für den motorisierten Freizeitverkehr verringert.
Europäische Erhebungen zum Verkehrsverhalten	Aus Gründen des Vergleichs werden die Ergebnisse aus europäischen Verkehrsverhaltenserhebungen bezüglich ihren Entwicklungen des Freizeitverkehrs mit der aktuellen schweizerischen Entwicklung gegenübergestellt.
Reiseverhalten 2010 (BFS)	Im Bereich der Reisen führt das Bundesamt für Statistik seit 2008 eine kontinuierliche Erhebung zum Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung (RV) durch (davor im Rahmen der Einkommens und Verbrauchserhebung). Inhaltlich liegt diese sehr nahe bei den Modulen des MZMV zu den Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen, wobei hier auch auf die Ausgaben fokussiert wird und die jährliche Stichprobe kleiner als beim MZMV ist (ca. 3000 Personen).

6.1. Freizeit im Kontext von Vergleichsdaten

In den nachfolgenden Kapiteln werden Vergleichsdaten aufgearbeitet, die mit dem Freizeitverkehr in Zusammenhang stehen. Begründete Vermutungen, wie diese auf den Freizeitverkehr in der Schweiz einwirken, erfolgen in Form einer zusammenfassenden und vergleichenden Übersicht und Gegenüberstellung (Synopsis) in Kapitel 6.2.

6.1.1. Erwerbsleben und Freizeitverkehr

Nach der Erwerbstätigenstatistik ETS hat sich die Bruttoerwerbsquote (gemessen an der Gesamtbevölkerung) zwischen den Jahren 2005 und 2010 von 56,9% auf 58,8% erhöht. Somit hat die im Erwerbsleben stehende Gesellschaft um fast 2% zugenommen (Tabelle 8).

Tabelle 8 Veränderung der Bruttoerwerbsquote in der Schweiz

	2005	2010	Quelle
Erwerbstätige	4'241'000	4'600'000	ETS
Gesamtbevölkerung	7'459'128	7'864'012	STATPOP
Bruttoerwerbsquote	56.9%	58.5%	

6.1.2. Tatsächliche Arbeitsstunden sowie Überstunden und Freizeitverkehr

Das tatsächliche jährliche Arbeitsvolumen korrespondiert mit der Entwicklung der Bruttoerwerbsquote. Zwischen den Jahren 2005 und 2010 stieg das gesamtgesellschaftliche Arbeitsvolumen von 7'004'000'000 auf 7'508'000'000 Stunden (+ 7%) und somit stärker als die Bruttoerwerbsquote mit 1.6% (vgl. Tabelle 8). Als eine weitere Arbeitshypothese kann aufgestellt werden, dass dies auf ein Wachstum der Arbeitspensen und ein Wachstum der Überstunden schliessen lässt. Jedoch handelt es sich hier um allgemeine Strukturdaten und weitere Untersuchungen wären notwendig, um diese Annahme zu bestätigen. Ein weiteres Indiz ist aber auch die wöchentliche Dauer der Überstunden der Vollzeitarbeitnehmenden. Diese stieg zwischen 2005 und 2010 im Schnitt von durchschnittlich 1,1 Stunden auf 1,3 Stunden und damit um 18% (Tabelle 9).

Tabelle 9 Veränderung der Arbeitsstunden in der Schweiz

	2005	2010	Veränderung (%) 2010/2005	Quelle
Tatsächliche Arbeitsstunden in Mio. Stunden	7'004	7'508	7.2%	AVOL BFS
Wöchentliche Dauer der Überstunden der Vollzeitarbeitnehmenden	1.1	1.3	18.2%	AVOL BFS

6.1.3. Haushaltsbudget und Konsumentenpreise im Freizeitverkehr

Die Haushaltsbudgeterhebung zeigt, dass die Ausgaben für den Verkehr gemessen am Einkommen aus Erwerb, Vermietung und Vermögen von 8.3% auf 7.9% zwischen den Jahren 2006 (erste Erhebung nach Revision) und 2010 moderat gesunken sind. Ebenfalls sanken die Konsumausgaben für Unterhaltung, Erholung und Kultur moderat in diesem Zeitraum von 7.3% auf 6.6% (Tabelle 10).

Tabelle 10 Veränderung Konsumausgaben in der Schweiz

	2006	2010	Differenz 2010-2005	Quelle
Verkehr	8.30%	7.90%	-0.40%	HABE BFS
Unterhaltung, Erholung und Kultur	7.30%	6.60%	-0.70%	HABE BFS

Die Ausgaben sind ins Verhältnis zur Preisentwicklung zu setzen. Dafür ist der Landesindex der Konsumentenpreise zu verwenden, der die Indexentwicklung auch nach Ausgabenpositionen berechnet. Aus diesem kann entnommen werden, dass wenn man die Kosten für den Verkehr auf den Dezember 2010 mit 100 indexiert, die Kosten im Jahr 2005 sich auf den Indexwert von 93.3 beziffern lassen. Dies entspricht einer Teuerung um 6.7 Indexpunkte. Die Entwicklung für die Ausgabenposition „Freizeit und Kultur“ entspricht einem Durchschnittswert für das Jahr 2005 von 103.4 Indexpunkten. Dies ist ein Rückgang von 3.4 Punkten bis Dezember 2010 (Tabelle 11).

Tabelle 11 Veränderung Konsumentenpreise

	2005	Dez. 2010	Differenz 2010-2005	Quelle
Landesindex der Konsumentenpreise				
Verkehr	93.3	100	6.7	LIK BFS
Freizeit und Kultur	103.4	100	-3.4	LIK BFS

6.1.4. Wettereinfluss

Der Rückblick von Meteorologen auf das Jahr 2010 charakterisiert das Wetter als vor allem Wechselhaft. Der Januar 2010 war zudem der kälteste seit 23 Jahren. SwissWetter beschreibt das Jahr 2005 rückblickend mit dem schönen Herbst bis hin zum intensiven Frühwinter. Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr erfasst die Wettereinschätzungen der befragten Personen am Stichtag. Eine Gegenüberstellung der Nennungen in Tabelle 12 zeigt, dass sich die Wechselhaftigkeit des Wetters auch in den Nennungen des Mikrozensus wiederfinden. So wurden 2010 fast 13% mehr Kombinationen von Wettereigenschaften genannt im Vergleich zu 2005. Zudem wurde 5% mehr Regentage berichtet. Diese Verschiebungen gehen zu Lasten der Nennung „schönes Wetter“, das 2010 rund 13% weniger genannt wird (Tabelle 12). Vor methodischem Hintergrund muss erwähnt werden, dass die Erfassung des Wetters im Jahr 2005 offen erfasst wurde und im Jahr 2010 Kategorien den befragten Personen vorgegeben wurden. Dies kann zu Uneindeutigkeiten bei der Aggregation führen. Es ist anzunehmen, dass das Wetter einen Einfluss auf Aktivitäten unter freiem Himmel hat. Es können Alternativen entstehen, aber auch geplante Freizeitaktivitäten ganz eingestellt werden.

Tabelle 12 Wetterwahrnehmung 2005 und 2010

Anteile in %	2005	2010	Differenz 2010/2005
Schneefall	5.9	5.6	-0.3
Regen	16.9	21.7	4.8
schön und warm	2.6	2.7	0.1
schön und kalt	5.0	1.9	-3.1
schön (keine weitere Angabe)	49.7	37.0	-12.7
warm (keine weitere Angabe)	0.5	1.2	0.7
kalt (keine weitere Angabe)	5.8	4.0	-1.8
unstabil (stark veränderlich)	3.5	3.1	-0.4
Übrige Kombinationen (neblig, bewölkt)	9.1	21.6	12.5
weiss nicht	1.1	1.2	0.1

Quelle: BFS/ARE MZMV 2005/2010

6.1.5. Geburtenrate

In der Lebenszyklusforschung werden Kinder im Haushalt gerne aufgeführt, um Veränderungen im Lebensabschnitt aufzuzeigen. Die sogenannte rohe Geburtenziffer beinhaltet die Anzahl Lebendgeburten je 1000 Einwohner. Diese stieg im Jahr 2005 auf das Jahr 2010 von 9.8 auf 10.4 Kinder und somit um 6%. Damit in Verbindung steht die Geburtenrate, d.h. die durchschnittliche Anzahl Kinder pro Frau in gebärfähigem Alter. Diese stieg von 2005 von durchschnittlich 1.42 auf 1.54 Kinder im Jahr 2010, was einen Anstieg um 8% bedeutet (Tabelle 13).

Tabelle 13 Geburten 2005 und 2010

	2005	2010	%-Differenz 2010/2005	Quelle
Geburtenziffer (Geburten/1000 Einwohner)	9.8	10.4	6.12%	BFS
Geburtenrate	1.42	1.54	8.45%	BFS

6.1.6. Städtische Bevölkerung

Die städtische Bevölkerung wohnhaft in Agglomerationskernen, übrigen Agglomerationen und isolierten Städten ist gemessen am Anteil an der Gesamtbevölkerung zwischen 2005 und 2010 moderat um 0.3% gewachsen (Tabelle 14).

Tabelle 14 Städtische Bevölkerung

	2005	2010	Quelle
Städtische Bevölkerung	5'472'429	5'798'702	BFS
Gesamtbevölkerung	7'459'128	7'864'012	BFS
Anteil Städtische Bevölkerung	73.4%	73.7%	

6.1.7. Staustunden und Freizeitverkehr

Aus den Analysen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 im Faktenblatt Pendlermobilität 2010 des ARE ist bekannt (ARE, 2012c), dass bezüglich der abendlichen Hauptverkehrszeiten zwischen 17 und 18 Uhr die Wege zum Zweck der Freizeit und der Arbeit je ein Drittel am gesamten Wegeaufkommen in Anspruch nehmen. Dies ist auch die Zeit, wo Staustunden auf dem Nationalstrassennetz in der Schweiz auftreten. Zwischen den Jahren 2005 und 2010 haben die Stauzeiten um 72.4% zugenommen (Tabelle 15). Die Zunahme der Staustunden kann zum Teil auf verbesserte technische Mittel für die Überwachung des Verkehrs auf den Nationalstrassen zurückgeführt werden. Inwieweit die Steigerung auf zusätzliche Verkehrsbehinderungen zurückzuführen ist, kann nicht abschliessend durch das ASTRA beurteilt werden (vgl. ASTRA, 2012).

Tabelle 15 Staustunden

	2005	2010	%-Differenz 2010/2005	Quelle
Staufstunden auf dem Nationalstrassennetz	6835	11786	72.4%	ASTRA

6.1.8. Wohneigentumsquote

Die Wohneigentumsquote in der Schweiz wird durch die Volkszählung erfasst. Im Jahr 2000 betrug diese 34,6%. Aktuell (2012) wird die Wohneigentumsquote durch das Bundesamt für Wohnungswesen auf rund 40-41% geschätzt. Die Daten aus der Strukturerhebung 2010 liegen zurzeit noch

nicht vor. Aus den Mikrozensus 2005 und 2010 kann entnommen werden, dass die schweizerische Bevölkerung im Jahr 2005 eine Wohneigentumsquote von 45.8% und 2010 von 47.5% hatte, was einer Zunahme von 1.7 Prozentpunkten entspricht (Tabelle 16).

Tabelle 16 Wohneigentumsquote

	Differenz			Quelle
	2005	2010	2010 - 2005	
Haus oder Stockwerkeigentümer [%]	45.8	47.5	1.7	BFS/ARE 2007, 2012

6.1.9. Altersstruktur und Freizeitverkehr

Der Altersstruktur in Bezug auf die verfügbare Freizeit wird häufig eine Badewannenfunktion unterstellt. In jungen Jahren verfügt man über mehr Freizeit als im mittleren Teil des Lebenszyklus (Erwerbsleben, Familie), während im fortgeschrittenen Alter die freie Zeit wieder zunimmt (Anzahl Ferienwochen, Teilzeit, Rückgang von familiären Verpflichtungen, Rente). Im Alter zwischen 36 und 45 Jahren ist beispielsweise die Zufriedenheit in Bezug auf die Dauer der Freizeit am tiefsten (BFS, 2012b, S.13). Tabelle 17 zeigt die Änderungen der prozentualen Anteile an den Altersklassen für die Erhebungsjahre der Mikrozensus Mobilität und Verkehrs seit 1994. Die Altersklasse der 65+-Jährigen hat seit 1994 um 2.4% zugenommen.

Tabelle 17 Veränderung der Altersstruktur in der Schweiz

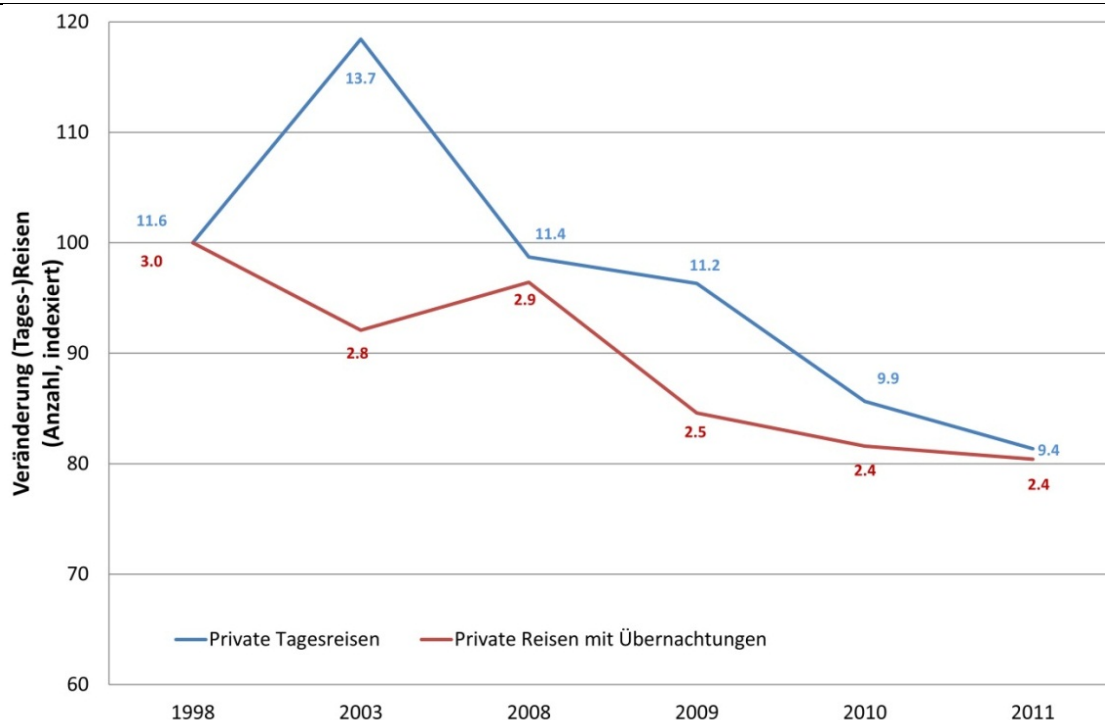
	Bevölkerung/Jahr								
	1994	%	2000	%	2005	%	2010	%	
Alter (klassiert)	0-5J	508'608	7.2%	478'862	6.6%	439'644	5.9%	466'123	5.9%
	6-17J	964'348	13.7%	1'017'782	14.1%	1'021'590	13.7%	982'536	12.5%
	18-24J	618'261	8.8%	584'222	8.1%	616'009	8.3%	666'524	8.5%
	25-44J	2'230'284	31.8%	2'223'363	30.9%	2'227'681	29.9%	2'242'584	28.5%
	45-64J	1'665'857	23.7%	1'790'640	24.9%	1'961'739	26.3%	2'165'111	27.5%
	65+	1'031'661	14.7%	1'109'186	15.4%	1'192'465	16.0%	1'341'134	17.1%
	Total	7'019'019	100%	7'204'055	100%	7'459'128	100%	7'944'700	100%

Quelle: ESPOP BFS, 2010 STATPOP BFS

6.1.10. Alltäglicher Freizeitverkehr und private Tagesreisen/Reisen mit Übernachtung

Aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 geht hervor, dass der alltägliche Freizeitverkehr gegenüber 2005 sank, die Tagesreise in der Anzahl und den Distanzen stiegen und die Anzahl Reisen mit Übernachtungen leicht sanken, bei einer Zunahme der Distanzen. Eine weitere Quelle für Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen stellt die Studie Reiseverhalten (RV) des BFS dar. Zeitreihenanalysen sind für die Erhebung des Reiseverhaltens im Zeitraum von 1998 bis 2011 möglich. Sowohl die privaten Tagesreisen als auch die privaten Reisen mit Übernachtung sind seit Beginn der Erfassung um jeweils 20% gesunken. Dieser Rückgang ist auch im Zeitraum 2008 bis 2011 gegeben.

Abbildung 18 Entwicklung private Tagesreisen/Reisen mit Übernachtung



Quelle: nach BFS <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/10/04/blank/data/04.html>

6.1.11. Entwicklung des europäischen Freizeitverkehrs

Beim Vergleich nationaler Erhebungen zum Verkehrsverhalten ist zu erkennen, dass Periodizität und Kennzahlen sich stark unterscheiden. Liegen aktuelle Zahlenreihen vor, so stützen diese den Rückgang des Freizeitverkehrs seit dem Jahr 2005. So ist es der Fall für Deutschland beim Mobilitätspanel (MOP), Niederlande, Schweiz und Grossbritannien (Tabelle 18).

Tabelle 18 Entwicklungen des europäischen Freizeitverkehrs

Land	Zeitraum	Einheit	Entwicklung	Quelle
Deutschland (MID)	2002-2008	Personenkilometer	10.0%	infas, DLR 2002, 2008
Frankreich	1994-2008	Luftlinie der Wege	2.0%	Hubert, 2009
Deutschland (MOP)	2005-2010	Tagesdistanz/Person	-5.2%	Zumkeller et al., 2011
Niederlande	2005-2009	Personenkilometer	-1.2%	SWOV, 2012
Schweiz	2005-2010	Tagesdistanz/Person	-7.0%	BFS/ARE, 2012
Grossbritannien	2005-2010	Meilen pro Jahr/Person	-12.0%	DFT, 2011

Ettema und Schwanen (2012) berichten für die Niederlande einen Trend in Richtung intensivierter und diversifizierter Freizeitaktivitäten, die sich in der Verkehrsnachfrage niederschlagen. In den Niederlanden haben die Distanzen in der Freizeit zwischen 1985 und 2003 um ein Drittel zugenommen (Harms, 2008, zitiert nach Ettema, D. und T. Schwanen, 2012). Betrachtet man aber die Entwicklung zwischen 2005 und 2009 ist ein Rückgang von 1.2% bezogen auf Personenkilometer zu verzeichnen (SWOV, 2012). In Grossbritannien haben die jährlich zurückgelegten Meilen pro

Jahr in der Freizeit² zwischen 2005 und 2010 gar um 12% abgenommen, wobei das Jahr 2005 ein Maximum in der Zeitreihe seit 1995 darstellt (DFT, 2011).

Neben dem deutschen Mobilitätspanel (MOP) liefert die Studie Mobilität in Deutschland MID Vergleichszahlen. Hieraus geht hervor, dass zwischen den beiden Erhebungsjahren 2002 und 2008 ein Anstieg von 7% bei der Anzahl der Wege (Verkehrsaufkommen) des Freizeitverkehrs festzustellen ist. Die Anzahl der Personenkilometer (Verkehrsleistung) nahm gar um 10% zu (infas, DLR 2002, 2008). In Frankreich wurde die beiden letzten Erhebungswellen (1994 – 2008) gegenübergestellt. Hier wird der Fahrzweck Freizeit in der Restkategorie *Domicile à autres activités* zusammengefasst und hat bezogen auf die Luftlinie der Wege zwischen den Jahren 1994 und 2008 um 2% zugenommen. Der Anteil des Segments *Domicile à autres activités* an allen Wegen hat aber um 1% abgenommen (Hubert, 2009).

6.2. Zwischenfazit zur Umfeldanalyse

Anlass für eine Umfeldanalyse ist der Rückgang des Freizeitverkehrs in der Schweiz zwischen 2005 und 2010, der nicht nur mit Hilfe einer Analyse der im Datensatz verfügbaren Merkmale erklärt werden kann. Um weitere mögliche Erklärungen für die Entwicklung des Freizeitverkehrs - insbesondere für den Rückgang zwischen 2005 und 2010 - herausarbeiten zu können, wurde daher eine Umfeldanalyse mit Makrokennzahlen in der Schweiz durchgeführt.

Preise für Verkehr und Ausgaben der Haushalte

Im Zeitraum 2005 bis 2010 stiegen die Preise für Verkehr. Für die Freizeit und die Kultur wurden sie geringfügig günstiger. Die Konsumausgaben für Verkehr, Freizeit und Kultur sanken geringfügig. Die höheren Preise für den Verkehr könnten sich somit negativ auf das Wegaufkommen, bzw. die zurückgelegten Distanzen ausgewirkt haben. Dies umso mehr als die gestiegenen Preise nicht mit Mehrausgaben der Haushalte für Verkehr kompensiert wurden, sondern im Gegenteil noch etwas weniger für Verkehr ausgegeben wurde.

Demografischer Wandel

Die Effekte des demografischen Wandels wurden in den verschiedenen Altersgruppen in den multivariaten Analysen mit Bezug auf die Freizeitmobilität untersucht (siehe Kapitel 5). Diese Analysen unterstützen das Argument, wonach eine Alterung der Bevölkerung tendenziell zu einer Abnahme der Partizipation an Freizeitwegen und kürzeren Tagesdistanzen führt. Wichtig ist aber auch der Anteil der freizeitmobilien Jugendlichen und jungen Erwachsenen.

Verstädterung

Der Anteil der städtischen Bevölkerung in der Schweiz hat zwischen 2005 und 2010 geringfügig zugenommen. Damit verbunden ist ein geringer Effekt auf die Mittelwerte der Tagesdistanz.

Stautunden auf Nationalstrassen

Die Stautunden auf den Nationalstrassen haben sich im Referenzzeitraum 2005 bis 2010 stark erhöht. Dies verringert die Attraktivität des Strassensystems auch für Freizeitwege, die im Vergleich zu Pendelwegen einen schwächeren Verpflichtungscharakter haben. Neben eventuell vorgenommenen Anpassungen des Fahrtzeitpunktes können die Folgen der Stautwicklung auch in unterlassenen Fahrten und in der Wahl näher gelegener Ziele liegen, für deren Erreichen das Nationalstrassennetz nicht genutzt werden muss.

² Das *British Department for Transport Statistics* führt Freizeit nicht mehr als eigenen Zweck auf, sondern teilt diesen in die Oberkategorien *Visiting friends at private home*, *Visiting friends elsewhere*, *Entertainment/public activity*, *Sport: participate* ein. Diese Kategorien wurden für obenstehende Aussage aufaddiert.

Wetter

Das Jahr 2010 war sehr unbeständig. Dies bestätigen die subjektiven Wettereinschätzungen der Befragten im Mikrozensus Verkehr und Mobilität sowie der Wetterrückblick für die Jahre 2005 und 2010. Ein Einfluss dieses ungünstigen Wetters hinsichtlich einer niedrigeren Partizipation an Freizeitaktivitäten ausser Haus ist plausibel. Weitere Effekte können sich bei der Zielwahl ergeben, denn allenfalls wurden auf Grund des schlechteren Wetters eher näher gelegene Ziele aufgesucht.

Tabelle 19 Einflussfaktoren der Umfeldanalyse

Einflussdimension	Entwicklung Schweiz 2005 - 2010	Möglicher Effekt auf den alltäglichen Freizeitverkehr	
		Partizipation	Tagesdistanzen
Erwerbsquote	➔	➔	➔
Arbeitsstunden	➔	➔	➔
Überstunden	➔	➔	➔
Konsumausgaben			➔
Verkehr	➔	➔	➔
Freizeit & Kultur	➔	➔	➔
Konsumentenpreise			
Verkehr	➔	➔	➔
Freizeit & Kultur	➔	➔	➔
Wechselhaftes Wetter	➔	➔	➔
Geburtenrate	➔	➔	➔
Städtische Bevölkerung	➔	➔	➔
Stautunden Nationalstr.	➔	➔	➔
Wohneigentumsquote	➔	➔	➔
Demografischer Wandel	➔	➔	➔
Tagesreisen	➔ (MZMV) ➔ (RV)	?	?
Reisen mit Übernachtungen	➔ (MZMV/RV)	?	?

Einzelne der untersuchten Umfeldfaktoren konnten – zumindest teilweise – mit den Merkmalen des Mikrozensus-Datensatzes geprüft werden (siehe Kapitel 5). Der zu erwartende Einfluss dieser Faktoren muss anhand dieser Detailanalysen etwas relativiert werden:

Erwerbsquote und Arbeitsstunden:

Die Erwerbsquote sowie die Arbeits- und die Überstunden sind in der Schweiz zwischen 2005 und 2010 gestiegen. Eine Folge davon ist eine Zunahme der verpflichtenden, zeitgebundenen Aspekte der Alltagsorganisation (z.B. Zeit für Pendeln, geringeres frei verfügbares Zeitbudget). Der Effekt dieser Umfeldentwicklung muss insofern relativiert werden, als in den Mikrozensusanalysen für den Beschäftigungsgrad nur ein signifikanter Einfluss auf die Partizipation, nicht aber auf die Tagesdistanzen in der Freizeit ermittelt werden konnte. Zu bedenken ist, dass die Erwerbstätigkeit und die Arbeitsstunden auch in Beziehung mit dem verfügbaren Einkommen stehen.

Geburtenrate und Wohneigentum:

In der Schweiz stiegen die Geburtenrate und auch die Wohneigentumsquote. Familienzuwachs und Wohneigentum sind Ereignisse im Lebenszyklus eines Menschen, die mit Änderungen im Verkehrsverhalten und der Partizipation an den verschiedenen Freizeitaktivitäten einhergehen, wie es die Datenanalysen zeigen. Im Datensatz des Jahres 2010 ist der Anteil der Haushalte mit Kindern allerdings niedriger als im Jahr 2005; insofern ist dieses Argument in den Daten nicht abgebildet, kann also nicht für den ermittelten Rückgang herangezogen werden.

7. Synopse der Erkenntnisse und Ausblick

7.1. Vielfalt der Effekte

Die detaillierten Analysen zum Rückgang des Freizeitverkehrs pro Person zwischen 2005 und 2010 lassen ein vielfältiges Muster der Entwicklung erkennen. Im Bereich der Verkehrsentstehung kommen eine Reihe von Einzelentwicklungen zusammen. Es gibt also mehrere zusammenwirkende Entwicklungen, die den Rückgang der Tagesdistanzen im Freizeitverkehr erklären können. Nachfolgend werden aus der Vielzahl der in Kapitel 4, 5 und 6 gewonnenen Befunde nur noch die solidesten Erklärungen aufgeführt:

Abnahme der Partizipation an Freizeitaktivitäten ausser Haus:

Der Rückgang der Partizipation an Freizeitaktivitäten ausser Haus deutet darauf hin, dass bei Teilgruppen der Bevölkerung eine Verschiebung zwischen den ausserhalb und innerhalb des Hauses ausgeübten Freizeitaktivitäten stattgefunden hat. Wenn etwas seltener Freizeitaktivitäten ausserhalb des Hauses durchgeführt werden, verringert sich das Verkehrsaufkommen im Freizeitverkehr. Und selbst bei gleich bleibenden Distanzen pro Freizeitweg im Inland ergibt sich im Mittel über die Bevölkerung gerechnet eine Abnahme der Distanzen. Teilgruppen mit einer im Jahr 2010 signifikant gesunkenen Partizipation an Freizeitaktivitäten ausser Haus sind:

- Männer wie auch Frauen, wobei der Rückgang bei den Frauen noch stärker ausfällt als bei den Männern; da Frauen in der Stichprobe 2010 noch etwas stärker vertreten sind als im Jahr 2005, schlägt dieser Effekt doppelt durch;
- 18-24-jährige Personen und über 79-jährige Personen; ihr Anteil ist in der Stichprobe 2010 um rund zwei Prozentpunkte angestiegen;
- Teilzeitangestellte mit einem Beschäftigungsgrad von weniger als 50%; ihr Anteil liegt in der Stichprobe 2010 um rund fünf Prozentpunkte höher als 2005.

Die Gründe für diesen Rückgang der Partizipation an Freizeit ausser Haus kann aus den Mikrozensusdaten nicht direkt erschlossen werden. Mit Bezug auf die untersuchten Umfeldfaktoren können folgende Einflüsse als plausibel eingeschätzt werden: situative Aspekte wie das im Jahr 2010 schlechtere Wetter, negative Anreize wie höhere Preise für Verkehrsleistungen und höhere Prioritäten für andere Ausgabenarten. Bei jungen Erwachsenen ist zusätzlich auch eine stärkere Mediennutzung zu Hause ein möglicher Grund (der aber nicht empirisch geprüft wurde). Darüber hinaus kann eine stärkere Einbindung in verpflichtende Alltagsaktivitäten stattgefunden haben, die weniger Zeitbudget für Freizeitaktivitäten ausser Haus lässt (siehe Hinweise unten zum Aktivitätenprogramm).

Substitution zwischen Alltagsfreizeitwegen und nicht-alltäglicher Mobilität:

Die Personen sind in Bezug auf die Art der Freizeitaktivitäten und den Ort der Ausübung wahlfrei. Die Freizeitaktivitäten können im gewohnten Umfeld der Personen ausgeübt werden oder es werden Aktivitäten ausserhalb dieses Umfeldes durchgeführt. Wie die Analysen zeigen, gibt es offenbar Interaktionen zwischen solchen Freizeitaktivitäten im gewohnten Umfeld der Personen und den nicht-alltäglichen Reisen mit Übernachtungen sowie den Tagesreisen. Im Aktivitätenprogramm der freizeitmobilien Personen hat der Stellenwert solcher nicht-alltäglichen Reisen – vor allem der Reisen mit Übernachtung mit Aktivitätszielen im Ausland – zugenommen. Wenn vorher im Inland ausgeübte Freizeitaktivitäten, (hier vor allem in Verbindung mit Übernachtungsreisen) ins Ausland verlagert werden, reduziert dies die innerhalb des Landes zurückgelegten Kilometerleistungen.

Veränderung des Aktivitätenprogramms und der Aktivitätenkopplung in der Alltagsmobilität:

Die Einwohner waren im Jahr 2010 stärker bei verpflichtenden Aktivitäten der Alltagsorganisation gefordert, da sie für diese Aktivitäten einen grösseren Kilometeraufwand erbringen mussten als 2005. Dies betrifft Aktivitäten wie Arbeit und Ausbildung, das Begleiten von Personen und teilweise auch das Einkaufen. Die Gründe hierfür sind vielfältig:

- Aus den Analysen und der weiteren Fachliteratur kann nicht mit Bestimmtheit gesagt werden, ob dahinter eine Sättigung der Freizeitaktivitäten ausser Hauses steht.
- Plausibel sind aber höhere Anforderungen in Bezug auf die berufliche Mobilität, z.B. als eine Folge der Banken- und Finanzkrise respektive eines angespannteren Arbeitsmarktes.
- Auch ein leichter Anstieg der Haushalte mit Kindern spricht für stärkere Anforderungen in Bezug auf Service- und Begleitwege sowie das Einkaufen.

Das Ergebnis solcher Entwicklungen ist eine relative Abnahme der Tagesdistanzen, die anteilmässig pro Einwohner für Freizeitaktivitäten aufgewendet werden. Ein weiterer damit zusammenhängender Aspekt der Alltagsorganisation betrifft die Art und Komplexität der Aktivitäten- respektive der Wegeketten. Die oben erwähnten höheren Anforderungen an die Organisation des Alltags waren mit einer stärkeren Kopplung (Kombination) von Aktivitäten ausser Haus gerade bei den verpflichtenden Aktivitäten verbunden. Es wurden also vermehrt Wegeketten mit diesen Typen von Aktivitäten gebildet, dabei aber seltener Freizeitaktivitäten eingebunden.

Veränderte Zielwahl und Länge der einzelnen Freizeitwege:

Es werden nicht nur mehr Distanzen für die Freizeit im Ausland zurückgelegt. Auch die durchschnittliche Länge der im Inland realisierten Freizeitwege für Aktivitäten ist gesunken. Das heisst, dass in der Freizeit auch häufiger nähere Ziele aufgesucht wurden, oder umgekehrt, der Anteil der interregionalen Freizeitwege zurückging. Dies ist eine Entwicklung, die durchaus im Sinne der Ziele der Strategie Freizeitverkehr liegt. Die Wahl von Nahzielen und die Art dieser Ziele konnte nicht detailliert untersucht werden. Es kann damit nicht mit Sicherheit gesagt werden, ob sich in dieser Entwicklung bereits Wirkungen von realisierten Massnahmen der Strategie Freizeitverkehr zeigen.

Negative Anreize des Verkehrssystems:

Die bei der Umfeldanalyse festgestellte Entwicklung der Preise für Verkehrsleistungen sowie das deutlich häufigere Auftreten von Stausituationen auf Nationalstrassen können als Einflussgrössen angesehen werden, die nicht nur die Partizipation an Freizeitwegen, sondern auch die Wegedistanz verändert haben: hier in Richtung kürzerer Wege und weg vom motorisierten Individualverkehr.

Leben in Städten:

Ein etwas höherer Anteil von Einwohnern, die in Städten wohnen, kann in Richtung kürzerer Distanzen zu den Freizeitzielen wirken. Die Befunde der Analysen sind allerdings uneinheitlich, so dass der Effekt in der Summe nicht sehr ausgeprägt ist. Der Anteil der städtischen Bevölkerung hat leicht zugenommen. Damit ist der Anteil der Bevölkerung ländlicher Gemeinden mit vergleichsweise längeren Distanzen in der Freizeit zurückgegangen. Andererseits sind die Distanzen der Einwohner der Agglomerationskerngemeinden und der übrigen Agglomerationsgemeinden leicht gestiegen.

Verhaltensanpassungen in einzelnen sozialen Gruppen:

Die schon bezüglich der Partizipation festgestellten Rückgänge insbesondere bei Frauen, bei 18 bis 24-Jährigen sowie den über 79-Jährigen treten auch in Bezug auf die Tagesdistanz auf. Dadurch

verstärkt sich der Effekt von Verhaltensänderungen in diesen Gruppen auf die Tagesdistanz noch einmal: Die Personen dieser Gruppen haben 2010 weniger an Freizeitaktivitäten partizipiert, und falls Personen dieser Gruppen Freizeitwege unternommen haben, wurden von ihnen in der Summe dann noch einmal geringere Distanzen im Vergleich zur betreffenden Gruppe im Jahr 2005 zurückgelegt. Es kann angenommen werden, dass hierfür ein ähnliches Zusammenspiel von Gründen in Frage kommt, das schon in Bezug auf die Partizipation an der Freizeitmobilität vorgebracht wurde: ungünstige Anreize des Verkehrssystems (Preise, Staus) und eine Zunahme von Alltagsverpflichtungen. Ebenfalls denkbar ist, dass sich gerade für diese Gruppen das Freizeitangebot in relativer Nähe zum Wohnort (z.B. in Form gastronomischer Angebote, Gebiete für nicht-sportliche Aussenaktivitäten, Möglichkeiten für einen aktiven Sport) vergrössert hat, weil die mittleren Distanzen gerade für diese Freizeitaktivitäten abgenommen haben.

Geändertes Verhalten von Personen mit zeitweiser Autoverfügbarkeit:

Personen die nur zeitweise über ein Auto verfügen, haben sich in ihren Freizeitdistanzen den Personen ohne Autoverfügbarkeit angeglichen. Im Jahr 2005 hatten sich im Vergleich zu dieser Gruppe noch deutlich höhere Freizeitdistanzen aufzuweisen. Der Grund für diese Angleichung ist nicht einfach herauszufinden. Eine Erklärung könnte sein, dass diese Personen mit nur zeitweiser Autoverfügbarkeit seltener als im Jahr 2005 als Mitfahrer im Auto unterwegs sind, also ein eigenständigeres Programm von Freizeitaktivitäten realisieren, mit dem geringere Distanzen verbunden sind.

Andere Nutzung von Abonnements des öffentlichen Verkehrs:

Eine Besonderheit stellt der Zusammenhang zwischen Abonnements für den öffentlichen Verkehr und den in der Freizeit zurückgelegten Distanzen dar. Der festgestellte Zuwachs beim Besitz von Halbtax-Abonnements hat dazu beigetragen, dass der Rückgang der Tagesdistanz in der Freizeit zwischen 2005 und 2010 nicht noch stärker ausfiel. Denn mit einem Besitz dieses Abonnements sind überdurchschnittlich lange Tagesdistanzen in der Freizeit verbunden. Das Halbtaxabonnement hat 2010 zu einer noch intensiveren Nutzung für das Zurücklegen von Freizeitdistanzen motiviert. Der Unterschied zwischen den Freizeitdistanzen der GA-Besitzer und den Nicht-Abo-Besitzern hat sich dagegen verringert. Das GA wird also auch 2010 noch stark für die Freizeit eingesetzt und es hat noch grössere Verbreitung gefunden. Im Vergleich zu 2005 ist der Effekt des GA jedoch vor allem bei kürzeren Fahrten grösser. Dies passt wiederum ins Bild einer Verschiebung hin zu kürzeren Freizeitwegen.

7.2. Grenzen des Untersuchungsansatzes – Ausblick zur Methodik

Mehrere mögliche Erklärungen konnten mit den vorhandenen Mikrozensusdaten nicht untersucht werden. Der Einbezug von anderen Daten konnte diese Lücke nur unzureichend schliessen.

Änderungen in der Zusammensetzung der betrachteten Segmente:

Weil die Daten aus Querschnittsanalysen mehrerer Jahre mit jeweils unterschiedlichen Befragten vorliegen, können Änderungen in der Zusammensetzung der einzelnen betrachteten Gruppen über die Zeit hinweg (z.B. Altersgruppen, Einkommensgruppen) nicht kontrolliert werden. Dies spricht für Längsschnittanalysen, die mit Panel-Daten durchgeführt werden. Mit ihnen können intrapersonale Veränderungen über zwei oder allenfalls auch mehr Erhebungszeiträume hinweg ermittelt werden. Zum Beispiel können jene Personen genau identifiziert werden, die ihr Aktivitätsprogramm oder die Freizeitdistanzen tatsächlich verändert haben. In den Datenanalysen sind dann kausale Schlussfolgerungen in Bezug auf Verhaltensänderungen besser möglich, als dies in Querschnittserhebungen vom Typ des Mikrozensus Mobilität und Verkehr der Fall ist. Eine Möglichkeit, die Potenziale von Panel-Erhebungen zu nutzen, besteht darin, für das betreffende Thema die Daten des Deutschen Mobilitätspanels auszuwerten (vgl. Zumkeller et al. 2011, Schad et al. 2001).

Psychologische und sozial-psychologische Erklärungsgrössen:

Psychische Einstellungen in Bezug auf die Freizeitgestaltung ausser Haus und im Haus oder in Bezug auf die Wahl der Verkehrsmittel können sich im Zeitverlauf geändert haben; auch sozial-psychologische Einflussfaktoren, wie z.B. soziale Normen in Bezug auf die ausgeübten Freizeitaktivitäten und die aufgesuchten Ziele, können ihre Wirkung im Zeitverlauf geändert haben. Ursachen auf dieser psychologischen Erklärungsebene können allenfalls in Form von Brückenhypothesen eingeführt werden, aber nicht in den untersuchten Daten selbst eruiert werden. Dies spricht dafür, entsprechende Frageitems in ein künftiges Teilmodul des Mikrozensus Mobilität und Verkehr einzubinden. Die bisher erhobenen verkehrspolitischen Einstellungen sind auf andere Fragen hin ausgerichtet und können den gewünschten Erklärungsbeitrag nicht leisten.

7.3. Strategie Freizeitverkehr – einige Hinweise

Generelle Einschätzung

Einige der festgestellten Entwicklungen sind im Sinne der Ziele der Strategie Freizeitverkehr des Bundes: Die Wegdistanz in der Freizeit, d.h. der Aufwand für die ausgeübten Freizeitaktivitäten, ist zurückgegangen. Trotz Bevölkerungswachstum zwischen 2005 und 2010 führen die geringeren Distanzen im Freizeitverkehr zu einer geringen Abnahme der Verkehrsleistung der Schweizer Bevölkerung im Bereich des Freizeitverkehrs von -2% gegenüber dem Jahr 2005. In diesem Zeitraum haben sich infolge der geänderten Verkehrsmittelwahl deutliche Verschiebungen im Freizeitverkehr zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs ergeben: 25% mehr Pkm beim ÖV, gegenüber einem Rückgang von 7% der Pkm beim MIV. Tarifangebote für den öffentlichen Verkehr haben nach den Analysen eine starke Wirksamkeit auf den Freizeitverkehr und lassen sich damit als Steuerungsinstrument einsetzen (z.B. das GA und Halbtaxabonnement). Tagesreisen im Inland (hier auch mit nennenswerten Anteilen des ÖV) haben zugelegt, was für die Attraktivität der inländischen Freizeitangebote spricht.

Differenzierter Blick auf die Freizeitgestaltung im Inland und Ausland

Die Strategie Freizeitverkehr hat einen Schwerpunkt auf die alltägliche Mobilität der Bevölkerung gelegt. Die Dynamik bei der Distanzentwicklung liegt allerdings im Bereich der nicht-alltäglichen Mobilität (Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung). Zudem steht diese nicht-alltägliche Freizeitmobilität in einem Zusammenhang mit der alltäglichen Freizeitgestaltung. Und es bestehen offenbar Substitutionsbeziehungen zwischen inländischen und ausländischen Freizeitzielen respektive Angeboten. Dies spricht dafür,

- neben der alltäglichen Freizeitmobilität auch die beiden anderen „Marktsegmente“ der Tagesreisen und der Reisen mit Übernachtungen zum Gegenstand zu machen;
- die Faktoren zu betrachten, die zur Wahl eines Reiseziels im Inland oder im Ausland führen. Dies kann darauf abzielen, geeignete Massnahmen zu entwickeln, mit denen vor allem die Zielwahl der inländischen Bevölkerung zu Gunsten der inländischen Reiseziele bei den Reisen mit Übernachtungen beeinflusst wird, damit zumindest der Anteil inländischer Ziele auf Dauer gehalten werden kann.

Wirkung von Fördermassnahmen Privater und der öffentlichen Hand

Eine Reihe von privaten und öffentlichen Akteuren (Konzert- und Eventveranstalter, Transportunternehmen, Freizeitanlagen, RailAway, SchweizMobil etc.) haben ihr Angebot für die Freizeitgestaltung in den letzten Jahren massiv ausgebaut und vermarktet. Inwieweit sich dies auf die Entwicklung des Freizeitverkehrs im Inland ausgewirkt hat (etwa indem lokale Events das Durchführen von Freizeitwegen im Nahbereich gefördert haben), konnte empirisch im Rahmen dieser Studie nicht untersucht werden. Dies sollte aus unserer Sicht vermehrt mit Wirkungsanalysen in abge-

grenzten Untersuchungsgebieten geschehen (Mikro-Analysen). Bei solchen Wirkungsanalysen sollte die Veränderung von Aktivitäten, von Aktivitätszielen sowie von Distanzen explizit in den Blick genommen werden und nicht allein nur auf Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl geachtet werden.

7.4. Ausblick auf die schweizerischen Verkehrsperspektiven – methodische Bemerkungen

In Verkehrsperspektiven und Szenarien wird häufig mit Mittelwerten für die Gesamtbevölkerung gerechnet. Es werden dann in der Regel Annahmen darüber getroffen, wie sich diese mittleren Werte in Zukunft unter bestimmten Bedingungen verändern werden. Angesichts der festgestellten vielfältigen Muster beim Zustandekommen von Verhaltensänderungen bietet sich ein solches Verfahren allenfalls für grobe Ad-hoc-Analysen an. Für detailliertere, alltagsnähere Szenarien und Perspektiven wird vorgeschlagen, komplexere Annahmen zu treffen:

- in Bezug auf die Organisation des Alltags der Haushalte und die damit einhergehende Bedeutung der einzelnen Verkehrszwecke im Zeitablauf,
- in Bezug auf die Attraktivität inländischer und ausländischer Freizeitziele und die Präferenzen der Bevölkerung hinsichtlich der Freizeitgestaltung im Nahbereich, im Inland und im Ausland;
- in Bezug auf spezifische Verhaltensänderungen in wichtigen Bevölkerungsgruppen, bei denen sich über die Zeit hinweg in der Mobilitätsbiographie grössere Umbrüche ergeben. Solche Gruppen sind z.B.:
 - Jugendliche und die Phase des Übergangs vom Jugendalter in die Altersphase der jungen Erwachsenen;
 - Frauen versus Männer mit jeweils spezifischen Mustern der Freizeitmobilität;
 - Personen, die eine Erwerbstätigkeit aufnehmen respektive ihr Pensum stark verändern;
 - Haushalte ohne und mit Kindern;
 - Senioren in zwei Phasen von mobilitätsrelevanten Übergängen: Senioren beim Eintritt in die Altersgruppe der 65- bis 79-Jährigen sowie Senioren nach dem Übergang in die Altersgruppe der über 79-Jährigen.

Literaturverzeichnis

- ARE (2006), Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs 2030, Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bern.
- ARE (2012a), Ergänzungen zu den schweizerischen Verkehrsperspektiven bis 2030, Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bern.
- ARE (2012b), Nationales Personenverkehrsmodell des UVEK - Referenzzustand 2030⁺, Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bern.
- ARE (2012c), Faktenblatt Pendlermobilität 2010, Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bern.
- ARE/BFS (2001), Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten, Bundesamt für Statistik BFS und Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bern und Neuenburg.
- ASTRA (2012), Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen Jahresbericht 2011, Bundesamt für Strassen, Bern.
- BFS (2011), Leistungen des privaten Personenverkehrs auf der Strasse, Methodenbericht 2011 (Zeitreihen bis 2010), Bundesamt für Statistik BFS, Neuenburg.
- BFS (2012a), Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010: Methodik Korrektur der Schätzdistanzen der früheren Mikrozensen, Bundesamt für Statistik BFS, Neuenburg.
- BFS (2012b), ValeurS – Freizeit, Bundesamt für Statistik BFS, Neuenburg.
- BFS/ARE (2007), Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Bundesamt für Statistik BFS und Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Neuenburg und Bern.
- BFS/ARE (2002), Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, Bundesamt für Statistik BFS und Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Neuenburg und Bern.
- Bourdieu, P. (1982), Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft, Suhrkamp, Frankfurt am Main.
- Cerwenka, P., G. Hauger, B. Hörl und M. Klamer (2007), Handbuch der Verkehrssystemplanung, Österreichischer Kunst- und Kulturverband, Wien.
- DFT (2011), NTS0404: Average distance travelled by trip purpose: Great Britain – since 1995/97, British Department for Transport. (Zugriff: 2.11.2012: <http://www.dft.gov.uk/statistics/tables/nts0404/>)
- Dietrich, W. (1987), Freizeitmobilität und Wandel im Zeitgefüge, Eidgenössische Technische Hochschule Zürich, Zürich.
- Ettema, D. und T. Schwanen (2012), A relational approach to analysing leisure travel, *Journal of Transport Geography*, 24, S. 173-181.
- Gerhard Schulze (1992), Die Erlebnisgesellschaft: Kultursoziologie der Gegenwart. Frankfurt a.M.: Campus.
- Götz, K., W. Loose, W. Schmied und S. Schubert (2003), Mobilitätsstile in der Freizeit, Erich Schmidt Verlag, Berlin.
- Gross, P. (1994), Die Multioptionengesellschaft, Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main.
- Habermas, J. (1958), Soziologische Notizen zum Verhältnis von Arbeit und Freizeit“, in G. Funke (Hg.) *Konkrete Vernunft. Festschrift für E. Rothacker*. S. 291-231. Bouvier, Bonn.
- Harms, L. (2008), *Overwegend Onderweg [Mostly Mobile]*. SCP, The Hague.

- Hochschild, A. (2006), *Keine Zeit: Wenn die Firma zum Zuhause wird und zu Hause nur Arbeit wartet*, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.
- Hubert, J.-L. (2009), *Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs*, INSEE PREMIERE, N° 1252.
- Infas, DLR (2002/2008), *Schlussbericht Mobilität in Deutschland 2002/2008*, Institut für angewandte Sozialwissenschaft, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (www.mobilitaet-in-deutschland.de).
- Jörg Rössel (2003), *Die Erlebnisgesellschaft zwischen Sozialstrukturanalyse und Zeitdiagnose*. In: *Österreichische Zeitschrift für Soziologie*, Nr. 28, S. 82 -101.
- Lanzendorf, M. (1997), *Freizeitmobilität - Entwicklung und Handlungsmöglichkeiten*, in X. Kühn (Hg.) *Auswertung empirischer Studien zu Freizeitverkehr und Tourismus*, 19–39, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin.
- Lanzendorf, M. (2000), *Freizeitmobilität: Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung*. Selbstverlag der Geografischen Gesellschaft Trier, Trier.
- Lippl, B. (1995), *Die Bedeutung der Freizeit in der modernen Gesellschaft aus sozialetischer Perspektive*, Lizentiatsarbeit, Ludwig Maximilians-Universität München.
- Ohnmacht, T., Götz, K., Haefeli, U., Deffner, J., Matti, D., Stettler, J. & Jobst, G. (2008), *Freizeitverkehr innerhalb von Agglomerationen*, Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI), SVI 2004/074, St. Gallen.
- Ohnmacht, T., K. Rebmann und A. Brügger (2012), *Swiss Microcensus on Mobility and Transport 2010: Introduction of the routing-tool and adjusting estimated distances in previous Swiss Microcensuses on Mobility and Transport*, Tagungspapier, 12th Swiss Transport Research Conference (STRC), Ascona, Mai 2012.
- Opaschowski, H.W. (2008), *Einführung in die Freizeitwissenschaften*, VS-Verlag, Wiesbaden.
- Pongratz H. J. und G. Voß (2003), *Arbeitskraftunternehmer. Erwerbsorientierungen in entgrenzten Arbeitsformen*. edition sigma, Berlin.
- Putnam, R.D. (2000), *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community*, Simon & Schuster, New York.
- Schad, H., Vödisch, M. & C. Funke (2001). *Konstanz und Variabilität der Mobilität im Wochenablauf*, Untersuchung auf der Basis des deutschen Mobilitätspanels, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Basel, Prognos.
- Schweizerischer Bundesrat (2009), *Strategie Freizeitverkehr. Bericht des Bundesrates zur Strategie für einen nachhaltigen Freizeitverkehr in Erfüllung des Postulats 02.3733*, Peter Bieri vom 12. Dez. 2002. Bern.
- SWOV (2012), *Netherlands National Travel Survey* (Zugriff 2.11.2012: <http://www.swov.nl>)
- Veblen, T. (1994) [1899], *The Theory of the Leisure Class*. Penguin twentieth-century classics. Penguin Books, New York.
- Weber, Max (1934), *Die protestantische Ethik und der Geist des Kapitalismus*, Tübingen: J.C.B. Mohr.
- Zumkeller D., Vortisch P., Kagerbauer M., Chlond B., Streit T. und M. Wirtz (2011) *Deutsches Mobilitätspanel (MOP): Wissenschaftliche Begleitung und erste Auswertungen. Bericht 2011: Alltagsmobilität & Tankbuch*, Institut für Verkehrswesen, Karlsruher Institut für Technologie (KIT), Karlsruhe.

Anhang: Liste der empirischen Auswertungen und Analysevariablen

Anhang 1: Liste der Auswertungen der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994, 2000, 2005 und 2010 und der Erhebungen zum Reiseverhalten 2008, 2009 und 2010

Nummer	Titel
Stichtagsmobilität, Alle Verkehrszwecke im In- und Ausland	
T1.1.1	Anzahl Wege im In- und Ausland nach Verkehrszwecken (1994)
T1.1.2	Anzahl Wege im In- und Ausland nach Verkehrszwecken (2000)
T1.1.3	Anzahl Wege im In- und Ausland nach Verkehrszwecken (2005)
T1.1.4	Anzahl Wege im In- und Ausland nach Verkehrszwecken (2010)
T1.2.1	Tagesdistanz im In- und Ausland nach Verkehrszwecken (1994)
T1.2.2	Tagesdistanz im In- und Ausland nach Verkehrszwecken (2000)
T1.2.3	Tagesdistanz im In- und Ausland nach Verkehrszwecken (2005)
T1.2.4	Tagesdistanz im In- und Ausland nach Verkehrszwecken (2010)
T1.3.1	Tageswegzeit im In- und Ausland nach Verkehrszwecken (1994)
T1.3.2	Tageswegzeit im In- und Ausland nach Verkehrszwecken (2000)
T1.3.3	Tageswegzeit im In- und Ausland nach Verkehrszwecken (2005)
T1.3.4	Tageswegzeit im In- und Ausland nach Verkehrszwecken (2010)
T1.4.1	Mittlere Weglänge im In- und Ausland nach Verkehrszwecken (1994)
T1.4.2	Mittlere Weglänge im In- und Ausland nach Verkehrszwecken (2000)
T1.4.3	Mittlere Weglänge im In- und Ausland nach Verkehrszwecken (2005)
T1.4.4	Mittlere Weglänge im In- und Ausland nach Verkehrszwecken (2010)
Stichtagsmobilität, Alle Verkehrszwecke im Inland	
T2.1.1	Anzahl Wege im Inland nach Verkehrszwecken (1994)
T2.1.2	Anzahl Wege im Inland nach Verkehrszwecken (2000)
T2.1.3	Anzahl Wege im Inland nach Verkehrszwecken (2005)
T2.1.4	Anzahl Wege im Inland nach Verkehrszwecken (2010)
T2.2.1	Tagesdistanz im Inland nach Verkehrszwecken (1994)
T2.2.2	Tagesdistanz im Inland nach Verkehrszwecken (2000)
T2.2.3	Tagesdistanz im Inland nach Verkehrszwecken (2005)
T2.2.4	Tagesdistanz im Inland nach Verkehrszwecken (2010)
T2.3.1	Tageswegzeit im Inland nach Verkehrszwecken (1994)
T2.3.2	Tageswegzeit im Inland nach Verkehrszwecken (2000)
T2.3.3	Tageswegzeit im Inland nach Verkehrszwecken (2005)
T2.3.4	Tageswegzeit im Inland nach Verkehrszwecken (2010)
T2.4.1	Mittlere Weglänge im Inland nach Verkehrszwecken (1994)
T2.4.2	Mittlere Weglänge im Inland nach Verkehrszwecken (2000)
T2.4.3	Mittlere Weglänge im Inland nach Verkehrszwecken (2005)
T2.4.4	Mittlere Weglänge im Inland nach Verkehrszwecken (2010)
T2.5.1	Tagesdistanz im Inland nach Altersklassen und Verkehrszwecken (1994)
T2.5.2	Tagesdistanz im Inland nach Altersklassen und Verkehrszwecken (2000)

- T2.5.3 Tagesdistanz im Inland nach Altersklassen und Verkehrszwecken (2005)
- T2.5.4 Tagesdistanz im Inland nach Altersklassen und Verkehrszwecken (2010)
- T2.6.1 Tagesdistanz im Inland nach Einkommen und Verkehrszwecken (1994)
- T2.6.2 Tagesdistanz im Inland nach Einkommen und Verkehrszwecken (2000)
- T2.6.3 Tagesdistanz im Inland nach Einkommen und Verkehrszwecken (2005)
- T2.6.4 Tagesdistanz im Inland nach Einkommen und Verkehrszwecken (2010)
- T2.7.1 Tagesdistanz im Inland nach Haushaltsgrösse und Verkehrszwecken (1994)
- T2.7.2 Tagesdistanz im Inland nach Haushaltsgrösse und Verkehrszwecken (2000)
- T2.7.3 Tagesdistanz im Inland nach Haushaltsgrösse und Verkehrszwecken (2005)
- T2.7.4 Tagesdistanz im Inland nach Haushaltsgrösse und Verkehrszwecken (2010)

Alltäglicher Freizeitverkehr im Inland (Stichtagsmobilität)

- T3.1.1 Anteil Wege im Inland nach Freizeitaktivitäten (2000)
- T3.1.2 Anteil Wege im Inland nach Freizeitaktivitäten (2005)
- T3.1.3 Anteil Wege im Inland nach Freizeitaktivitäten (2010)
- T3.2.1 Mittlere Weglänge im Inland nach Freizeitaktivitäten (2000)
- T3.2.2 Mittlere Weglänge im Inland nach Freizeitaktivitäten (2005)
- T3.2.3 Mittlere Weglänge im Inland nach Freizeitaktivitäten (2010)
- T3.3.1 Mittlere Wegdauer im Inland nach Freizeitaktivitäten (2000)
- T3.3.2 Mittlere Wegdauer im Inland nach Freizeitaktivitäten (2005)
- T3.3.3 Mittlere Wegdauer im Inland nach Freizeitaktivitäten (2010)
- T3.4.1 Hauptverkehrsmittelwahl im Inland nach Freizeitaktivitäten (2000)
- T3.4.2 Hauptverkehrsmittelwahl im Inland nach Freizeitaktivitäten (2005)
- T3.4.3 Hauptverkehrsmittelwahl im Inland nach Freizeitaktivitäten (2010)
- T3.5.1 Anteil Wege im Inland nach Distanzklassen (1994)
- T3.5.2 Anteil Wege im Inland nach Distanzklassen (2000)
- T3.5.3 Anteil Wege im Inland nach Distanzklassen (2005)
- T3.5.4 Anteil Wege im Inland nach Distanzklassen (2010)
- T3.6.1 Hauptverkehrsmittelwahl im Inland nach Distanzklassen (1994)
- T3.6.2 Hauptverkehrsmittelwahl im Inland nach Distanzklassen (2000)
- T3.6.3 Hauptverkehrsmittelwahl im Inland nach Distanzklassen (2005)
- T3.6.4 Hauptverkehrsmittelwahl im Inland nach Distanzklassen (2010)
- T3.7.3 Verkehrszwecke pro Ausgang (2005)
- T3.7.4 Verkehrszwecke pro Ausgang (2010)
- T3.8.3 Kombination von Verkehrszwecken, in % (2005)
- T3.8.4 Kombination von Verkehrszwecken, in % (2010)

Alltäglicher Freizeitverkehr im In- und Ausland: Quell-Ziel-Beziehungen (Stichtagsmobilität)

- T4.1.1 Anteil Wege nach Quell-Ziel-Beziehungen (1994)
- T4.1.2 Anteil Wege nach Quell-Ziel-Beziehungen (2000)
- T4.1.3 Anteil Wege nach Quell-Ziel-Beziehungen (2005)
- T4.1.4 Anteil Wege nach Quell-Ziel-Beziehungen (2010)
- T4.2.1 Anteil Summendistanzen nach Quell-Ziel-Beziehungen (1994)

- T4.2.2 Anteil Summendistanzen nach Quell-Ziel-Beziehungen (2000)
- T4.2.3 Anteil Summendistanzen nach Quell-Ziel-Beziehungen (2005)
- T4.2.4 Anteil Summendistanzen nach Quell-Ziel-Beziehungen (2010)
- T4.3.1 Anteil Summenwegzeiten nach Quell-Ziel-Beziehungen (1994)
- T4.3.2 Anteil Summenwegzeiten nach Quell-Ziel-Beziehungen (2000)
- T4.3.3 Anteil Summenwegzeiten nach Quell-Ziel-Beziehungen (2005)
- T4.3.4 Anteil Summenwegzeiten nach Quell-Ziel-Beziehungen (2010)

Alltäglicher Freizeit- und Serviceverkehr im Inland (Stichtagsmobilität)

- T5.1.1 Anteil Wege im Inland nach Freizeitaktivitäten und Begleitwege (2000)
- T5.1.2 Anteil Wege im Inland nach Freizeitaktivitäten und Begleitwege (2005)
- T5.1.3 Anteil Wege im Inland nach Freizeitaktivitäten und Begleitwege (2010)
- T5.2.1 Anteil Summendistanzen im Inland nach Freizeitaktivitäten und Begleitwege (2000)
- T5.2.2 Anteil Summendistanzen im Inland nach Freizeitaktivitäten und Begleitwege (2005)
- T5.2.3 Anteil Summendistanzen im Inland nach Freizeitaktivitäten und Begleitwege (2010)
- T5.3.1 Anteil Summenwegzeiten im Inland nach Freizeitaktivitäten und Begleitwege (2000)
- T5.3.2 Anteil Summenwegzeiten im Inland nach Freizeitaktivitäten und Begleitwege (2005)
- T5.3.3 Anteil Summenwegzeiten im Inland nach Freizeitaktivitäten und Begleitwege (2010)

Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen (Basis: RV 2008-2010)

- T6.1.1 Anzahl private Tagesreisen nach Freizeitaktivitäten (2008)
- T6.1.2 Anzahl private Tagesreisen nach Freizeitaktivitäten (2009)
- T6.1.3 Anzahl private Tagesreisen nach Freizeitaktivitäten (2010)
- T6.2.1 Anzahl kurze Privatreisen mit Übernachtung nach Freizeitaktivitäten (2008)
- T6.2.2 Anzahl kurze Privatreisen mit Übernachtung nach Freizeitaktivitäten (2009)
- T6.2.3 Anzahl kurze Privatreisen mit Übernachtung nach Freizeitaktivitäten (2010)
- T6.3.1 Anzahl lange Privatreisen mit Übernachtung nach Freizeitaktivitäten (2008)
- T6.3.2 Anzahl lange Privatreisen mit Übernachtung nach Freizeitaktivitäten (2009)
- T6.3.3 Anzahl lange Privatreisen mit Übernachtung nach Freizeitaktivitäten (2010)
- T6.4.1 Anteil private Tagesreisen nach Aktivität und Hauptverkehrsmittel (2008)
- T6.4.2 Anteil private Tagesreisen nach Aktivität und Hauptverkehrsmittel (2009)
- T6.4.3 Anteil private Tagesreisen nach Aktivität und Hauptverkehrsmittel (2010)
- T6.5.1 Anteil kurze Privatreisen mit Übernachtung nach Aktivität und Hauptverkehrsmittel (2008)
- T6.5.2 Anteil kurze Privatreisen mit Übernachtung nach Aktivität und Hauptverkehrsmittel (2009)
- T6.5.3 Anteil kurze Privatreisen mit Übernachtung nach Aktivität und Hauptverkehrsmittel (2010)
- T6.6.1 Anteil lange Privatreisen mit Übernachtung nach Aktivität und Hauptverkehrsmittel (2008)
- T6.6.2 Anteil lange Privatreisen mit Übernachtung nach Aktivität und Hauptverkehrsmittel (2009)
- T6.6.3 Anteil lange Privatreisen mit Übernachtung nach Aktivität und Hauptverkehrsmittel (2010)
- T6.7.1 Anteil private Tagesreisen nach Aktivität und Destination (2008)
- T6.7.2 Anteil private Tagesreisen nach Aktivität und Destination (2009)
- T6.7.3 Anteil private Tagesreisen nach Aktivität und Destination (2010)
- T6.8.1 Anteil kurze Privatreisen mit Übernachtung nach Aktivität und Destination (2008)
- T6.8.2 Anteil kurze Privatreisen mit Übernachtung nach Aktivität und Destination (2009)

- T6.8.3 Anteil kurze Privatreisen mit Übernachtung nach Aktivität und Destination (2010)
- T6.9.1 Anteil lange Privatreisen mit Übernachtung nach Aktivität und Destination (2008)
- T6.9.2 Anteil lange Privatreisen mit Übernachtung nach Aktivität und Destination (2009)
- T6.9.3 Anteil lange Privatreisen mit Übernachtung nach Aktivität und Destination (2010)

Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen (Basis: MZMV 2005 und 2010)

- T7.1.1 Mittlere Anzahl Tagesreisen pro Jahr (2005)
- T7.1.2 Mittlere Anzahl Tagesreisen pro Jahr (2010)
- T7.2.1 Zweck der Tagesreise (2005)
- T7.2.2 Zweck der Tagesreise (2010)
- T7.3.1 Distanz Tagesreise pro Person (2005)
- T7.3.2 Distanz Tagesreise pro Person (2010)
- T7.4.1 Mittlere Anzahl Reisen mit Übernachtungen pro Jahr (2005)
- T7.4.2 Mittlere Anzahl Reisen mit Übernachtungen pro Jahr (2010)
- T7.5.1 Zweck der Reisen mit Übernachtung (2005)
- T7.5.2 Zweck der Reisen mit Übernachtung (2010)
- T7.6.1 Distanz Reise mit Übernachtung pro Person (2005)
- T7.6.2 Distanz Reise mit Übernachtung pro Person (2010)
- T7.7.1 Distanz Tagesreisen pro Person und Jahr nach Hauptverkehrsmitteln und Wegzwecken (2005)
- T7.7.2 Distanz Tagesreisen pro Person und Jahr nach Hauptverkehrsmitteln und Wegzwecken (2010)
- T7.8.1 Distanz Reisen mit Übernachtung pro Person und Jahr nach Hauptverkehrsmitteln und Wegzwecken (2005)
- T7.8.2 Distanz Reisen mit Übernachtung pro Person und Jahr nach Hauptverkehrsmitteln und Wegzwecken (2010)

Verkehrs- und Fahrleistungen

- T8.1.1 Verkehrsleistungen im alltäglicher Freizeitverkehr nach Verkehrsmittel, In- und Ausland (2005)
- T8.1.2 Verkehrsleistungen im alltäglicher Freizeitverkehr nach Verkehrsmittel, In- und Ausland (2010)
- T8.2.1 Verkehrsleistungen im alltäglicher Freizeitverkehr nach Verkehrsmittel, Inland (2005)
- T8.2.2 Verkehrsleistungen im alltäglicher Freizeitverkehr nach Verkehrsmittel, Inland (2010)
- T8.3.1 Fahrleistungen des MIV im alltäglicher Freizeitverkehr nach Verkehrsmittel, In- und Ausland (2005)
- T8.3.2 Fahrleistungen des MIV im alltäglicher Freizeitverkehr nach Verkehrsmittel, In- und Ausland (2010)
- T8.4.1 Fahrleistungen des MIV im alltäglicher Freizeitverkehr nach Verkehrsmittel, Inland (2005)
- T8.4.2 Fahrleistungen des MIV im alltäglicher Freizeitverkehr nach Verkehrsmittel, Inland (2010)

Anhang 2: Deskriptive Statistik der Variablen der multivariaten Analyse

		2005		2010	
		Anzahl (ungewichtet)	% (gewichtet)	Anzahl (ungewichtet)	% (gewichtet)
Haushaltseinkommen	Unter CHF 2000	1033	2.8%	1709	2.7%
	CHF 2000 bis 4000	4922	15.1%	9479	14.3%
	CHF 4001 bis 6000	7300	26.6%	12225	22.5%
	CHF 6001 bis 8000	5758	23.2%	10095	20.2%
	CHF 8001 bis 10000	3626	14.5%	7301	15.5%
	CHF 10001 bis 12000	1976	8.1%	4605	10.2%
	CHF 12001 bis 14000	972	3.9%	2346	5.3%
	CHF 14001 bis 16000	525	2.4%	1549	3.5%
	Mehr als CHF 16000	794	3.4%	2489	5.8%
Geschlecht	Mann	15378	48.7%	28762	49.0%
	Frau	18012	51.3%	34106	51.0%
Person ist in Ausbildung	Person ist nicht in Ausbildung	27482	80.7%	60555	95.2%
	Person ist in Ausbildung	5908	19.3%	2313	4.8%
Abonnemente Verfügbarkeit	Kein Abo	17221	52.3%	26978	44.2%
	HT/Andere/Kombinationen	13977	41.4%	30472	47.1%
	GA (1. und 2. Klasse)	2192	6.3%	5418	8.8%
Alterskategorien	6-17 Jahre	4605	14.7%	7808	13.5%
	18-24 Jahre	2218	8.9%	3846	9.1%
	25-44 Jahre	9989	31.3%	15563	30.4%
	45-64 Jahre	9760	28.7%	19751	29.0%
	65-79 Jahre	5273	13.1%	12017	12.8%
	80 und mehr	1545	3.4%	3883	5.1%
Wohnort: Raumstruktur aggregiert	Agglomerationskerngemeinde	10577	28.5%	19937	28.2%
	Übrige Agglomerationsgemeinde	14702	45.1%	30302	45.4%
	Isolierte Stadt	205	0.9%	457	0.8%
	Ländliche Gemeinde	7837	25.5%	12172	25.6%
Verfügbarkeit Motorrad	Nicht verfügbar	6235	71.4%	12154	70.6%
	Nach Absprache verfügbar	410	5.6%	1039	6.8%
	Immer verfügbar	1855	23.0%	3408	22.6%
Verfügbarkeit Auto	Nicht verfügbar	1424	5.0%	2565	5.3%
	Nach Absprache verfügbar	3244	15.7%	6392	16.4%
	Immer verfügbar	18320	79.4%	35026	78.2%
Hat Freizeitetappe im Inland am Stichtag	Hat keine Freizeitetappe im Inland am Stichtag	13755	41.6%	27016	43.5%
	Hat Freizeitetappe im Inland am Stichtag	19635	58.4%	35852	56.5%
Beschäftigungsgrad	4. Teilzeit III (weniger als 50%)	1498	9.5%	5239	14.3%
	3. Teilzeit II (50-69%)	1737	10.5%	3842	10.6%
	2. Teilzeit I (70-89%)	1477	8.3%	3242	8.7%
	1. Vollzeit (> 90%)	11514	71.8%	21684	66.3%
Wetter am Stichtag	Schneefall	1962	6.3%	3449	5.6%
	Regen	5632	17.0%	13487	21.7%
	schön und warm	858	2.5%	1684	2.7%
	schön und kalt	1662	4.8%	1226	1.9%
	schön (keine weitere Angabe)	16585	50.2%	23193	37.0%
	warm (keine weitere Angabe)	178	0.5%	759	1.2%
	kalt (keine weitere Angabe)	1952	5.2%	2371	4.0%
	unstabil (stark veränderlich)	1164	3.3%	2076	3.1%
	übriges (neblig, bewölkt)	3039	9.1%	13873	21.6%
	weiss nicht	358	1.2%	750	1.2%
Eigentum oder Miete	andere Formen (Mieter, Genossenschaft, Dienstwohnung)	19341	54.2%	32718	52.5%
	Haus oder Stockwerkeigentümer	14049	45.8%	30150	47.5%
Kinder im Haushalt	Keine Kinder im Haushalt	18643	46.8%	36221	48.4%
	Kinder unter 18 Jahren im Haushalt	14747	53.2%	26647	51.6%

Anhang 3: Schätzergebnisse Modell 1: Partizipation im Freizeitverkehr

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
MZMV-Dummy	0.8994884 (-5.37)**		
Männer	1.114322 (5.34)**	1.088316 (2.27)*	1.133284 (5.22)**
<i>im Vergleich zu Frauen</i>			
Halbtax	1.195521 (9.16)**	1.139818 (3.68)**	1.228921 (8.91)**
GA	1.230815 (5.76)**	1.196429 (2.54)*	1.253747 (5.4)**
<i>im Vergleich zu nicht Abo-Besitzern</i>			
EK CHF 2000 bis CHF4000	1.123421 (2.2)*	1.090822 (0.96)	1.144692 (2.08)*
EK CHF 4001 bis CHF 6000	1.163845 (2.88)**	1.112459 (1.17)	1.197829 (2.78)**
EK CHF 6001 bis CHF 8000	1.263554 (4.31)**	1.176928 (1.73)	1.324895** (4.23)**
EK CHF 8001 bis CHF 10000	1.352462 (5.37)**	1.337496 (2.95)**	1.367971 (4.56)**
EK CHF 10001 bis CHF 12000	1.372787 (5.32)**	1.416878 (3.25)**	1.365912 (4.34)**
EK CHF 12001 bis CHF 14000	1.464262 (5.69)**	1.227253 (1.67)	1.583253 (5.72)**
EK CHF 14001 bis CHF 16000	1.499351 (5.43)**	1.342141 (2.01)*	1.574047 (5.2)**
Mehr als CHF 16000	1.36397 (4.64)**	1.271929 (1.88)	1.402515 (4.26)**
<i>im Vergleich zu EK < CHF 2000</i>			
18 – 24 Jahre	0.8319042 (-3.67)**	0.8936369 (-1.27)	0.793413 (-3.85)**
25 – 44 Jahre	0.6084265 (-11.16)**	0.6549401 (-5.35)**	0.5759445 (-10.35)**
45 – 64 Jahre	0.5360648 (-14.04)**	0.556563 (-7.38)**	0.5161541 (-12.48)**
65 – 79 Jahre	0.6022588 (-11.11)**	0.6718046 (-4.87)**	0.5589399 (-10.7)**
80 und mehr	0.425692 (-16.23)**	0.4966234 (-6.84)**	0.3926559 (-15.24)**
<i>im Vergleich zu den 6 – 17 Jährigen</i>			
Teilzeit III (weniger als 50%)	1.093864 (2.28)*	1.352897 (3.5)**	1.02106 (0.47)
Teilzeit II (50-69%)	0.8684277 (-3.3)**	0.8817515 (-1.55)	0.8578797 (-3.07)**
Teilzeit I (70-89%)	0.8424339 (-3.76)**	0.8671054 (-1.64)	0.8258957 (-3.59)**
Vollzeit (>90%)	0.6930532 (-12.79)**	0.6967514 (-6.9)**	0.6844009 (-11.13)**
<i>im Vergleich zu Personen ohne Beschäftigung</i>			
Auto zeitweise verfügbar	1.376041 (6.00)**	1.58499 (4.72)**	1.289504 (4.03)**
Auto immer verfügbar	1.398059 (6.97)**	1.63658 (5.59)**	1.299278 (4.59)**
<i>im Vergleich zu keiner Autoverfügbarkeit</i>			
Autoführerschein	1.13511 (2.47)*	1.006445 (0.07)	1.202231 (3.02)**
<i>im Vergleich zu keinem Autoführerschein</i>			
Motorradführerschein	1.079057 (3.35)**	1.062636 (1.43)	1.089816 (3.22)**
<i>im Vergleich zu keinem Motorradführerschein</i>			
Kinder im Haushalt	0.8520149 (-7.11)**	0.8242418 (-4.61)**	0.8645085 (-5.48)**
<i>im Vergleich zu kinderlosen Haushalten</i>			
Agglomerationskerngemeinde	1.014093 (0.55)	1.032953 (0.7)	1.002194 (0.07)
Übrige Agglomerationsgemeinde	0.9838894 (-0.69)	0.9804693 (-0.47)	0.9844776 (-0.56)
Isolierte Stadt	1.069731 (0.65)	1.000014 (0)	1.111505 (0.87)
<i>im Vergleich zu ländlichen Gemeinden</i>			
Anzahl Beobachtungen	78662	26864	51798
Wald Chi ²	1069.42	294.40	819.95
Pseudo R ²	0.0150	0.0143	0.0159

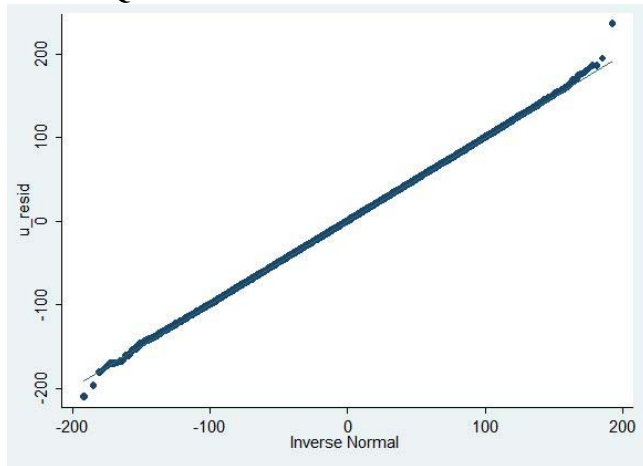
Odd Ratios der Logit-Schätzungen, Z-Werte in Klammern, Signifikanzniveaus: ** 1% und * 5%

Schätzergebnisse Modell 2: Tagesdistanzen im Freizeitverkehr

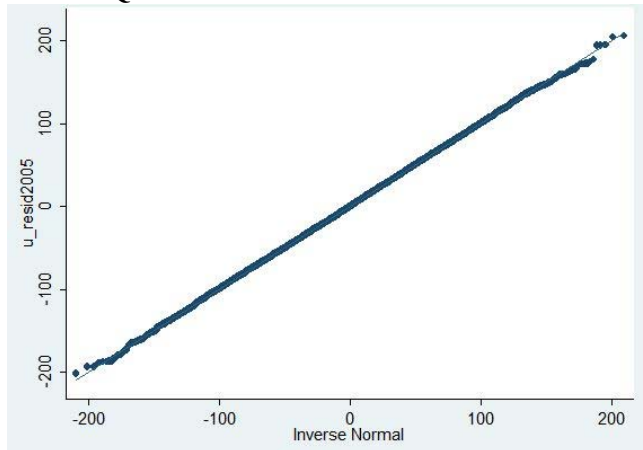
	Variante 1	Variante 2	Variante 3
MZMV-Dummy	-2.176051 (-3.34)**		
Männer	2.166179 (3.29)**	1.920734 (1.59)	2.309865 (2.98)**
<i>im Vergleich zu Frauen</i>			
Halbtax	3.253607 (5.22)**	0.8911358 (0.79)	4.65379 (6.35)**
GA	14.92001 (10.28)**	15.70832 (5.5)**	15.05783 (9.01)**
<i>im Vergleich zu nicht Abo-Besitzern</i>			
EK CHF 2000 bis CHF4000	2.79461 (1.99)*	2.421095 (1.01)	3.031789 (1.76)
EK CHF 4001 bis CHF 6000	4.425548 (3.14)**	3.335833 (1.41)	5.162137 (2.95)**
EK CHF 6001 bis CHF 8000	6.730573 (4.54)**	5.802889 (2.3)*	7.247909 (3.96)**
EK CHF 8001 bis CHF 10000	6.467967 (4.06)**	7.877512 (2.73)**	5.701876 (3.03)**
EK CHF 10001 bis CHF 12000	9.226177 (5.06)**	10.33237 (3.06)**	8.681652 (4.02)**
EK CHF 12001 bis CHF 14000	5.988579 (3.25)**	1.897252 (0.61)	7.463933 (3.31)**
EK CHF 14001 bis CHF 16000	8.197188 (3.81)**	6.010534 (1.53)	8.995329 (3.49)**
Mehr als CHF 16000	7.212274 (3.52)**	12.2658 (2.42)*	5.522216 (2.59)*
<i>im Vergleich zu EK < CHF 2000</i>			
18 – 24 Jahre	6.093901 (3.64)**	8.084298 (2.47)*	4.797206 (2.66)**
25 – 44 Jahre	1.257089 (0.92)	0.5701692 (0.23)	1.656249 (1.05)
45 – 64 Jahre	0.8672349 (0.63)	0.3374926 (0.14)	1.102194 (0.68)
65 – 79 Jahre	-1.323872 (-0.94)	-2.839253 (-1.14)	-0.4717661 (-0.28)
80 und mehr	-6.126493 (-3.64)**	-5.946028 (-1.93)	-6.140349 (-3.07)**
<i>im Vergleich zu den 6 – 17 Jährigen</i>			
Teilzeit III (weniger als 50%)	-0.6628825 (-0.53)	-2.69439 (-1.13)	0.1876758 (0.13)
Teilzeit II (50-69%)	-2.295344 (-1.84)	-4.692518 (-2.07)*	-1.145736 (-0.78)
Teilzeit I (70-89%)	-2.291193 (-1.49)	-1.418866 (-0.45)	-2.609688 (-1.53)
Vollzeit (>90%)	-1.395497 (-1.37)	-1.721553 (-0.89)	-1.188385 (-1.05)
<i>im Vergleich zu Personen ohne Beschäftigung</i>			
Auto zeitweise verfügbar	4.362605 (2.76)**	6.704553 (2.27)*	3.294692 (1.78)
Auto immer verfügbar	7.33732 (5.29)**	7.253566 (2.87)**	7.455776 (4.52)**
<i>im Vergleich zu keiner Autoverfügbarkeit</i>			
Autoführerschein	0.160948 (0.11)	0.4278088 (0.16)	-0.1410689 (-0.08)
<i>im Vergleich zu keinem Autoführerschein</i>			
Motorradführerschein	1.19434 (1.49)	2.805192 (1.71)	0.3957998 (0.45)
<i>im Vergleich zu keinem Motorradführerschein</i>			
Kinder im Haushalt	-3.876387 (-5.07)**	-4.995842 (-3.57)**	-3.172148 (-3.5)**
<i>im Vergleich zu kinderlosen Haushalten</i>			
Agglomerationskerngemeinde	-5.476051 (-6.29)**	-5.939104 (-3.86)**	-5.267796 (-5.01)**
Übrige Agglomerationsgemeinde	-3.172333 (-3.97)**	-3.826741 (-2.62)**	-2.811412 (-3.00)**
Isolierte Stadt	-2.940522 (-0.99)	-12.62603 (-4.48)**	2.831165 (0.66)
<i>im Vergleich zu ländlichen Gemeinden</i>			
Konstante	18.3901 (10.74)**	20.72553 (7.25)**	14.78667 (7.19)**
Anzahl Beobachtungen	45939	16085	29854
R ²	0.170	0.214	0.164

Koeffizienten der linearen Regression, t-Werte in Klammern, Signifikanzniveaus: ** 1% und * 5%

Normal Quantile Plot der Residuen in Variante 1



Normal Quantile Plot der Residuen in Variante 2



Normal Quantile Plot der Residuen in Variante 3

