Lucerne University of
Applied Sciences and Arts

HOCHSCHULE
LUZERN

Wirtschaft

ITW Working Paper Series

ISSN: 1662-9019

ITW Working Paper Mobilität 01/2008

Luzern, Oktober 2008

Freizeitverkehr innerhalb der Schweizer Agglomerationen

Autor(en)

Timo Ohnmacht
Hochschule Luzern - Wirtschaft
Institut für Tourismuswirtschaft ITW
Rösslimatte 48
6002 Luzern

Kontakt

Email: timo.ohnmacht@hslu.ch
Tel.-Nr.: +41 41 228 99 25
Fax: +41 41 228 41 44

Auftraggeber

Studie im Rahmen der Eigenforschung der Hochschule Luzern

Abstract

Das Projekt „Freizeitverkehr innerhalb Agglomerationen“ hat seinen Ausgangspunkt in der Vertiefung der Grundlagen zum Freizeitverkehr. Hierfür wird der Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005 im Hinblick auf den Agglomerationsverkehr in der Freizeit ausgewertet. Dieser Arbeitsbericht stellt die relevanten Verkehrskennzahlen zum Freizeitverkehr innerhalb von Agglomerationen vor. Anhand der Ergebnisse zeigt sich die grosse quantitative Bedeutung des Freizeitverkehrs im Allgemeinen und in den Agglomerationen im Besonderen.

Schlüsselworte

Freizeitverkehr, Agglomerationen, Verkehrskennzahlen

Zitierungsvorschlag

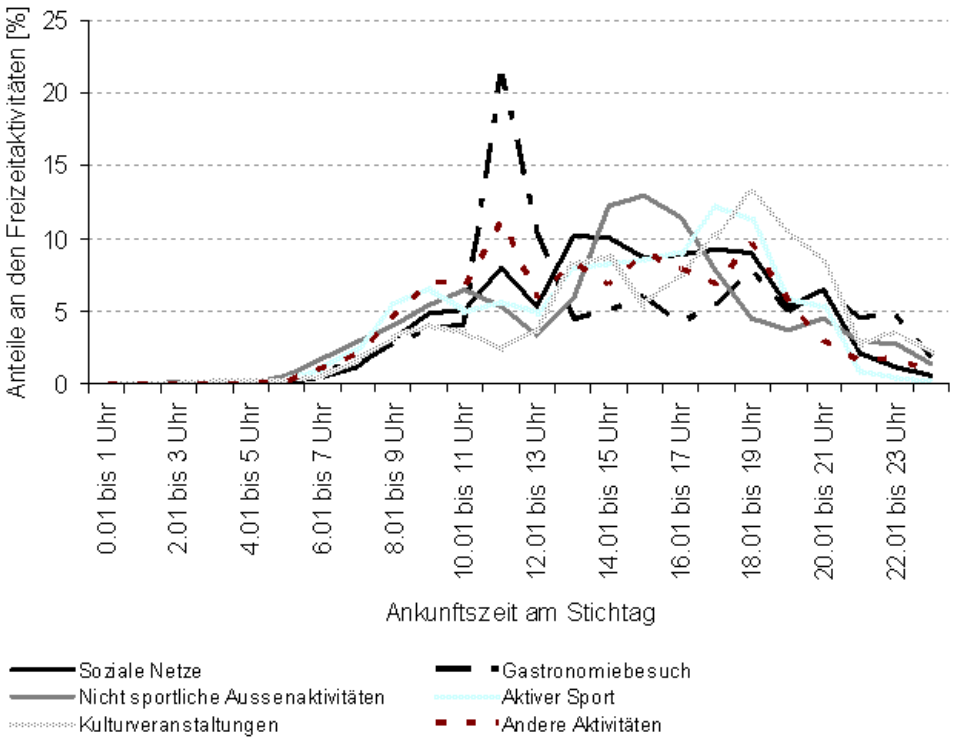
Ohnmacht, T. (2008). Freizeitverkehr innerhalb der Schweizer Agglomerationen, ITW Working Paper Series, Mobilität 001/2008, Hochschule Luzern – Wirtschaft, Luzern.

Lucerne University of
Applied Sciences and Arts

HOCHSCHULE
LUZERN

Wirtschaft

Freizeitverkehr innerhalb der Schweizer Agglomerationen



ITW-Working Paper Series, Mobilität 1/2008

Timo Ohnmacht

Freizeitverkehr innerhalb der Schweizer Agglomerationen

Timo Ohnmacht
Hochschule Luzern – Wirtschaft
TW Institut für Tourismuswirtschaft
Rösslimatte 48
6002 Luzern

Email: timo.ohnmacht@hslu.ch
Fax: +41 (0) 41 228 41 44
Tel.-Nr.: +41 (0) 41 228 99 26

ITW Working-Paper-Series, Mobilität 1/2008

Zusammenfassung

Das Projekt „Freizeitverkehr innerhalb Agglomerationen“ hat seinen Ausgangspunkt in der Vertiefung der Grundlagen zum Freizeitverkehr. Hierfür wird der Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005 im Hinblick auf den Agglomerationsverkehr in der Freizeit ausgewertet. Dieser Arbeitsbericht stellt die relevanten Verkehrskennzahlen zum Freizeitverkehr innerhalb von Agglomerationen vor. Anhand der Ergebnisse zeigt sich die grosse quantitative Bedeutung des Freizeitverkehrs im Allgemeinen und in den Agglomerationen im Besonderen.

Schlüsselworte

Freizeitverkehr, Agglomerationen, Verkehrskennzahlen

Zitierungsvorschlag

Ohnmacht, T. (2008). Freizeitverkehr innerhalb der Schweizer Agglomerationen, ITW Working Paper Series, Mobilität 1/2008, Hochschule Luzern – Wirtschaft, Luzern.

Leisure Travel within Swiss Agglomerations

Timo Ohnmacht
Hochschule Luzern – Wirtschaft
TW Institut für Tourismuswirtschaft
Rösslimatte 48
6002 Luzern

Email: timo.ohnmacht@hslu.ch
Fax: +41 (0) 41 228 41 44
Tel.-Nr.: +41 (0) 41 228 99 26

ITW Working Paper Series, Mobility 1/2008

Abstract

This paper is part of a research project called „ Leisure Travel within Swiss Agglomerations “, funded by SVI.

The results from the Swiss Travel Behaviour Microcensus (Swiss National Travel Survey) have shown that leisure leads the field of purpose of travel. To understand leisure travel in greater detail, this paper at hand focuses on leisure travel within Swiss metropolitan areas.

Thus, we investigate the 2005 Swiss Travel Behaviour Microcensus to quantify the proportion and scale of leisure travel within agglomerations. Moreover, we distinguish between different leisure activities, such as visiting friends and relatives (VFR), sports (active and passive), cultural events and exhibition and so forth.

Keywords

Leisure Travel, Agglomerations, Transport Figures

Preferred citation style

Ohnmacht, T. (2008). Freizeitverkehr innerhalb der Schweizer Agglomerationen, ITW Working Paper Series, Mobilität 1/2008, Hochschule Luzern – Wirtschaft, Luzern.

Inhaltsverzeichnis

1. AUSGANGSLAGE 9

1.1. Ziele und Vorliegen 9

1.2. Vorgehen und Abgrenzungen 10

2. BEGRIFFSKLÄRUNGEN UND DEFINITIONEN ZUM FORSCHUNGSGEGENSTAND 11

2.1. Freizeit und Freizeitverkehr 11
2.1.1. Freizeitbegriff 11
2.1.2. Freizeitverkehr 13
2.1.3. Alltäglicher Freizeitverkehr 14

2.2. Agglomerationen als zu untersuchende Einheit 16
2.2.1. Agglomerationen in der Schweiz 16
2.2.2. Agglomerationen und ihre Verkehrsbeziehungen 19

2.3. Fazit: Alltäglicher Freizeitverkehr innerhalb von Agglomerationen 21

3. FREIZEIT- UND FREIZEITVERKEHRSFORSCHUNG 22

3.1. Institute der Freizeit- und Tourismusforschung 22

3.2. NFP, SVI, BfS und thematisch Forschende 22

3.3. Fazit und Erkenntnisse für das Forschungsprojekt 24

4. BEDEUTUNG UND STRUKTUR DES FREIZEITVERKEHRS INNERHALB VON AGGLOMERATIONEN 26

4.1. Bestimmung der projektrelevanten Freizeitaktivitäten 26

4.2. Verkehrliche Bedeutung des Freizeitverkehrs 29
4.2.1. Fahrtzweckstruktur in der Schweiz 30
4.2.2. Fahrtzweckstruktur innerhalb von Agglomerationen 31
4.2.3. Distanzen und Zeiten der Freizeitwege nach Verkehrsbeziehungen 34

4.3. Freizeitverkehr und Freizeitaktivitäten 35
4.3.1. Aktivitätenstruktur des Freizeitverkehrs in der Schweiz 35
4.3.2. Aktivitätenstruktur des Freizeitverkehrs innerhalb von Agglomerationen 37
4.3.3. Distanzen und Zeiten der Freizeitwege nach Freizeitaktivitäten 41

4.4. Verkehrsmittelwahl und -nutzung in der Freizeit 44
4.4.1. Modal Split nach Verkehrszwecken in der Schweiz 44
4.4.2. Modal Split des Freizeitverkehrs nach Verkehrsbeziehungen 45
4.4.3. Modal Split nach Freizeitaktivitäten innerhalb von Agglomerationen 50

4.5. Auswertungen nach Raumstruktur und Grösse 55
4.5.1. Modal Split nach Raumstruktur 55
4.5.2. Verkehrskennzahlen und Raumstruktur 55
4.5.3. Modal Split nach Agglomerationsgrösse 57
4.5.4. Agglomerationsgrösse und Verkehrskennzahlen 57
4.5.5. Agglomerationsgrösse und Freizeitaktivitäten 59

4.6. Freizeitverkehr im zeitlichen Verlauf 60
4.6.1. Tagesganglinien des Freizeitverkehrs in der Schweiz 60
4.6.2. Tagesganglinien des Freizeitverkehrs innerhalb von Agglomerationen 61
4.6.3. Tagesganglinien der häufigsten Freizeitaktivitäten innerhalb von Agglomerationen 62

4.7. Fazit zur Struktur und Bedeutung des Freizeitverkehrs innerhalb von Agglomerationen ... 63

5. LITERATUR 65

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Alltäglicher und nicht-alltäglicher Freizeitverkehr 16
Abbildung 2 50 Agglomerationen und 5 isolierte Städte der Schweiz 18
Abbildung 3 Freizeitverkehr innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen 19
Abbildung 4 Freizeitverkehr in unterschiedlichen (nicht zusammenhängenden) Agglomerationen 20
Abbildung 5 Freizeitverkehr mit Start in einer Agglomeration und Ziel im ländlichen Raum und mit Start im ländlichen Raum und Ziel in einer Agglomeration 20
Abbildung 6 Projektrelevante Freizeitaktivitäten 28
Abbildung 7 Anteile der Verkehrszwecke an den täglichen Distanzen, Wegen und Unterwegszeiten in der Schweiz 2005 30
Abbildung 8 Freizeitwege differenziert nach Verkehrsbeziehungen 32
Abbildung 9 Freizeitwege mit „Zielaktivität“ und Freizeitwege kodiert als Rückwege 35
Abbildung 10 Modal Split der Verkehrszwecke in der Schweiz (Anzahl Wege) 44
Abbildung 11 Modal Split der Freizeitwege strukturiert nach Verkehrsbeziehungen (Anzahl Wege) 46
Abbildung 12 Differenzierter Modal Split der Freizeitwege innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen (Anzahl Wege) 48
Abbildung 13 Kennziffern zum differenzierten Modal Split der Freizeitwege innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen (Unterwegszeit, Tagesdistanz, Anzahl Etappen) 49
Abbildung 14 Modal Split der Freizeitaktivitäten innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen (Anzahl Wege) 50
Abbildung 15 Modal Split der Freizeitaktivitäten mit Start und Ziel in derselben Agglomeration (Anzahl Wege) 51
Abbildung 16 Modal Split der Freizeitaktivitäten mit Start und Ziel in zusammenhängenden Agglomerationsgebieten (Anzahl Wege) 52
Abbildung 17 Modal Split der Freizeitaktivitäten innerhalb von Agglomerationen (differenziert) (Aktivitäten mit n>300 Wegen) (Anzahl Wege) 54
Abbildung 18 Modal Split nach Raumtypen 55
Abbildung 19 Modal Split nach Agglomerationsgrössen 57
Abbildung 20 Tagesganglinie des gesamten Freizeitverkehrs in der Schweiz 60
Abbildung 21 Tagesganglinie des Freizeitverkehrs in Agglomerationen differenziert nach Wochentagen 61
Abbildung 22 Tagesganglinie der häufigsten Freizeitaktivitäten in Agglomerationen 62

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Differenzierte Freizeitaktivitäten 29
Tabelle 2 Vergleich von Verkehrszwecken 31
Tabelle 3 Vergleich von Verkehrszwecken in (zusammenhängenden) Agglomerationen 33
Tabelle 4 Mittlere Distanz, Zeit pro Weg in der Freizeit strukturiert nach Verkehrsbeziehungen 34
Tabelle 5 Anteile der Freizeitaktivitäten 36
Tabelle 6 Anteile der Freizeitaktivitäten in Agglomerationen 38
Tabelle 7 Verkehrsaufwand der Freizeitaktivitäten mit Start und Ziel in selber Agglomeration differenziert nach Aktivitäten 39
Tabelle 8 Verkehrsaufwand der Freizeitaktivitäten in zusammenhängenden Agglomerationsgebieten differenziert nach Aktivitäten 40
Tabelle 9 Durchschnittliche Wegedistanz der Freizeitaktivitäten innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen 42
Tabelle 10 Die 10 grössten Verkehrserzeuger nach Freizeitaktivität und Verkehrsbeziehung 43
Tabelle 11 Raumtypen und Verkehrskennzahlen 56
Tabelle 12 Raumtypen und Ausstattung mit Verkehrswerkzeugen 56
Tabelle 13 Agglomerationsgrösse und Verkehrskennzahlen 58
Tabelle 14 Raumtypen und Ausstattung mit Verkehrswerkzeugen 58
Tabelle 15 Agglomerationsgrösse und Freizeitaktivitäten 59

1. Ausgangslage

Der Freizeitverkehr ist das gewichtigste Verkehrssegment mit dem höchsten Anteil des motorisierten Individualverkehrs aller Verkehrszwecke. Bereits heute verursacht er örtliche und zeitliche Spitzenbelastungen, unter anderem in Wohngebieten und in der Nähe von Freizeiteinrichtungen. Auch in Zukunft wird im Freizeitverkehr mit Zuwächsen in der Verkehrsleistung gerechnet. Der Handlungsbedarf für die Verkehrspolitik, Konzepte für eine nachhaltige Abwicklung des Freizeitverkehrs zu entwickeln, ist dementsprechend gross. Dies gilt in besonderem Mass in den Agglomerationen: Hier sind die Strassen bereits heute am stärksten belastet und Alternativen zum motorisierten Individualverkehr am ehesten gegeben.

In der Verkehrsforschung gilt der Freizeitverkehr jedoch als der am schwierigsten zu beeinflussende Verkehrszweck. Gründe hierfür können in den zum Teil diffusen Bedürfnissen sowie dem Wunsch- und teilweise Selbstzweckcharakter gesehen werden (Lose, 2002). Darüber hinaus stehen der wirkungsvollen Beeinflussung des Freizeitmobilitätsverhaltens aber auch erhebliche Wissensdefizite entgegen. Aus verschiedenen Gründen hat sich die Wissenschaft mit der Untersuchung des Freizeitverkehrs bisher recht schwer getan:

- Für die Begriffe «Freizeit» bzw. «Freizeitverkehr» existiert keine eindeutige und allgemein anerkannte Definition.
- In der Verkehrsforschung wurde der Freizeitbegriff lange Zeit vorwiegend als Restkategorie verwendet.
- Die meisten quantitativen Erhebungen differenzieren die Freizeitmobilität nicht hinreichend genau nach Fahrtzwecken oder Motiven.
- Die Vielfalt und Komplexität der individuellen Mobilitätskonzepte scheint in der Freizeit besonders gross zu sein und entsprechend schwer ist die Erklärung der Motive und Determinanten des Freizeitverkehrs
- Bei «Mobilität mit Wahlfreiheit» spielen soziale Motive eine grössere Rolle als Infrastruktur oder Angebote, so dass hier herkömmliche Ansätze bei die Beeinflussung und Lenkung häufig zu kurz greifen.

1.1. Ziele und Vorliegen

Für wirkungsvolle Ansätze zur nachhaltigen Abwicklung des Freizeitverkehrs als Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen ist ein vertieftes Verständnis der komplexen Zusammenhänge im Freizeitverkehr Voraussetzung. An dieser Stelle setzt das Forschungsvorhaben an und verfolgt dabei drei Ziele:

- Aufzeigen der Bedeutung des Freizeitverkehrs in dem die wichtigsten Kenngrössen zum Freizeitverkehr und zum Freizeitverhalten in Agglomerationen quantifiziert werden.
- Erarbeiten von Steuerungsmöglichkeiten und Massnahmen für die Beeinflussung und Lenkung des Freizeitverkehrs.
- Abschätzen von Verlagerungspotentialen auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Langsamverkehr (LV).

Dieses Arbeitspapier fokussiert auf den ersten Punkt. Das Ziel ist somit das Aufzeigen der Bedeutung des Freizeitverkehrs in dem die wichtigsten Kenngrössen zum Freizeitverkehr.

1.2. Vorgehen und Abgrenzungen

Bei der Entwicklung des Forschungsdesigns haben wir uns von folgenden zentralen Befunden leiten lassen:

- Empirische Daten zum Freizeitverkehr sind nur bruchstückhaft und unzureichend definiert und differenziert verfügbar. Dies vor allem zu Orientierungen und Einstellungen in der Freizeit, die das Verkehrsverhalten bedingen können.
- Vertiefte Analysen der verfügbaren Daten (im Wesentlichen des Mikrozensus Verkehr) geben Aufschluss über Bedeutung und einzelne Zusammenhänge des Freizeitverkehrs.
- Für effektive Ansätze und Massnahmen zur Beeinflussung reichen diese Erkenntnisse jedoch nicht aus. Hier müssen die Gründe und Motive für das Verhalten bekannt sein.

Im vorliegenden Forschungsprojekt werden daher zunächst die Grundlagen zum Freizeitverkehr und zur Freizeitverkehrsforschung aufbereitet und die verfügbaren Daten ausgewertet. So können die Bedeutung des Freizeitverkehrs innerhalb von Agglomerationen beschrieben und wichtige Kennziffern quantifiziert werden.

Um jedoch Steuerungsmöglichkeiten und Massnahmen für die Beeinflussung und Lenkung entwickeln zu können braucht es weitere empirische Grundlagen. In mehreren Studien wurde bewiesen, dass das Verkehrsverhalten – insbesondere in der Freizeit – besser erklärt werden kann, wenn lebensstilspezifische und mobilitätsrelevante Hintergrundinformationen (in diesem Fall Freizeitpräferenzen und -motive) bekannt und zum Gegenstand der Analyse gemacht werden (Götz/Schubert, 2002). Die Notwendigkeit der Berücksichtigung von mobilitätsrelevanten Lebensstil- und Freizeitorientierungen ergibt sich aus der Erkenntnis, dass es sich bei Freizeitverkehr, weit mehr als bei anderen Verkehrsformen, um «Wunschverkehr» handelt (Heinze/Kill, 1997). Wenn dies tatsächlich zutrifft, wenn also Freizeitverkehr stärker an Einstellungen und Orientierungen gebunden ist, als an alltägliche Notwendigkeiten, dann müssen diese Motive und Wünsche als Ursache von Freizeitverkehr analysiert und für zielgruppenspezifische Strategien, die diese Motive berücksichtigen, beschrieben werden.

Im zweiten Schritt wird daher eine ergänzende Erhebung zum Freizeitverhalten durchgeführt. Erhoben werden vor allem Freizeitpräferenzen und Freizeitorientierungen, um anschliessend aus diesen eine verkehrsverhaltensrelevante Typologie ableiten zu können. Diese Typologie von Freizeitmobilitätsstilen bildet dann als Zielgruppenmodell die Grundlage für die Entwicklung zielgruppenspezifischer Massnahmen und Angebote. Um die Akzeptanz der so entwickelten Massnahmen gewährleisten zu können, werden diese in Fokusgruppengesprächen überprüft.

Gemäss den Ausschreibungsunterlagen zum vorliegenden Forschungsprojekt liegt der Fokus beim alltäglichen Freizeitverkehr an Werktagen und Wochenenden. Ferienreisen und der Besuch von Grossveranstaltungen gehören demnach nicht zur Alltags-Freizeit.

2. Begriffsklärungen und Definitionen zum Forschungsgegenstand

Was ist Freizeit? Welche ausserhäuslichen Mobilitätsereignisse sind mit Freizeit verbunden? Und: Welche Aktivitäten in der Freizeit sind alltäglich und welche nicht? Diese Fragen zur Begriffsbestimmung und zur definitorischen Abgrenzung sind Gegenstand des zweiten Kapitels. Zur Beantwortung wenden wir uns in einem ersten Schritt dem Freizeitbegriff zu. Darauf folgend schliesst eine Diskussion darüber an, wie der in der Freizeit nachgefragte Verkehr definitorisch und analytisch zu fassen ist. Gemäss der leitenden Fragestellung richtet sich das Forschungsinteresse auf den alltäglichen Freizeitverkehr, weshalb die Unterscheidung von alltäglichem und nicht-alltäglichem Verkehrshandeln diskutiert wird.

Das Hauptaugenmerk liegt ebenfalls auf dem Freizeitverkehr innerhalb von Agglomerationen. Hierfür sind offizielle Bestimmungen der Siedlungsstruktur der Schweiz vorzustellen. Insbesondere die aktuelle Gliederung in die Raumkategorien «Agglomeration» und «ländlicher Raum» durch die Bundesämter für Statistik und Raumentwicklung sind von Bedeutung.

Schliesslich wird auf dieser begrifflichen und definitorischen Grundlage der Gegenstand der Analyse des vorliegenden Forschungsprojektes bestimmt: der alltägliche Freizeitverkehr innerhalb von Agglomerationen.

2.1. Freizeit und Freizeitverkehr

2.1.1. Freizeitbegriff

Diverse Erhebungen zum Zeitbudget des Bundesamts für Statistik zeigen für das Jahr 2004 folgendes (vgl. BfS, 2000, 2002, 2004): Rund 30 Stunden wenden Frauen der schweizer Wohnbevölkerung wöchentlich für Haus- und Familienarbeit auf, Männer hingegen 17 Stunden. Bei einer Vollzeitanstellung (90 – 100%) sind Arbeitnehmerinnen im Durchschnitt wöchentlich 43.3 Stunden, Arbeitnehmer 40.6 Stunden beschäftigt[1]. Wird eine durchschnittliche Schlafperiode von täglichen sieben Stunden angenommen und fügt eine tägliche Pendelzeit von 42 Minuten hinzu, wobei der freitägliche Heimweg zur Freizeit gezählt wird, verbleibt eine Restzeit, die weder berufliches und häusliches Arbeiten noch Schlafen beinhaltet: In dieser idealisierten Rechnung verbleiben den Vollzeitarbeitnehmerinnen 2.7 Stunden pro Tag (Montag bis Samstag, Sonntag frei); den Vollzeitarbeitnehmern hingegen 4.9 Stunden pro Tag. Auf Grundlage anderer, nicht ganz aktueller Zeitbudgetstudien verfügen durchschnittliche erwerbstätige Schweizer und Schweizerinnen über rund vier Stunden Freizeit pro Tag (vgl. Lamprecht und Stamm, 1993a: S.11). Dies sind grobe Mittelwerte, weshalb sich natürlich grosse Abweichungen bei Erwerbstätigen und nicht Erwerbstätigen auftun, bei Männern und Frauen, wie auch bei Berufstätigen und Rentnern, Schülern oder Arbeitslosen. Doch ein Frage ist von zentraler Relevanz: Wie verhält sich Freizeit im Verhältnis zu anderen Lebensbereichen? Oder: Wodurch zeichnet sich diese Freizeit aus?

Der Begriff der Freizeit bezeichnet im Allgemeinen das relative Freisein von Verpflichtungen und Zwängen. Eine Person hat freie Wahlmöglichkeiten, sie kann bewusst eigene Entscheidungen treffen und soziales Handeln ermöglichen (vgl. Opaschowski, 1995). Eine zentrale Eigenschaft der Freizeit ist die Möglichkeit zur persönlichen Selbstverwirklichung. Diese «Eigenzeit» kennzeichnet sich durch

[1] Bei Teilzeit I (50-89 %): Männer 27 Stunden, Frauen 25.9 Stunden; Teilzeit II (weniger als 50 %): Männer 8.5 Stunden, Frauen 9.6 Stunden

ein relatives Freisein von in Anspruch nehmenden Handlungssystemen aus, womit selbstbestimmtes «autonomes Tun» ermöglicht wird.

Dass das Freisein von in Anspruch nehmenden Handlungssystemen wiederum nur eine begrenzte Freiheit bedeuten kann, zeigen systemtheoretische Ansätze. Denn Akteure sind mit zunehmenden Freiheitsgraden dem Zwang ausgesetzt, Freizeit im jeweiligen Handlungssystem zu gestalten und somit Kontingenz zu bewältigen (Bardmann, 1986). Vor dem Hintergrund von gesellschaftlichen Handlungsregimen steigt der Druck «bei etwas dabei gewesen zu sein» oder «etwas gemacht zu haben»; mit zunehmendem Freizeitangebot steigt auch die Angst, etwas zu verpassen. Das Gesellschaftssyndrom «Freizeitstress» (Opaschowski, 1994) konterkariert hier das idyllische Bild der Freistellung von beruflichen und familiären Handlungssystemen. Fazit: Freizeit ist nur mit bedingter oder relativer Freiheit in Verbindung zu bringen.

Auch dürfte bereits die durch die feministische Forschung angetriebene Kritik in alle Bereiche der Freizeit(verkehrs)forschung vorgedrungen sein, wonach die Annahme falsch ist, dass immer dann Freizeit zur Verfügung steht, wenn nicht gearbeitet oder geschlafen wird (vgl. Beik und Spitzner, 1995). Auch vor dem Hintergrund dieser Untersuchung ist zu konstatieren, dass nicht nur Erwerbstätige zu analysieren sind. Denn Hausarbeit, «Sorgearbeit» für Kinder, das nichtentlohnte Betreuen alter Menschen und die ehrenamtliche Mitarbeit in NGOs sind Beispiele dafür, dass das Leben ausserhalb des Erwerbslebens nicht immer Freizeit bedeuten muss.

Wenn im Folgenden daher von Freizeit die Rede ist, beziehen wir uns auf die Möglichkeit der individuell disponiblen Ausgestaltung der Zeit. Es ist die freie Zeit gemeint, die nicht durch Arbeit, Berufsnebenzeiten, körperliche Regeneration, Fahrten von und zur Arbeit und durch soziale Verpflichtungen okkupiert wird. Der Freizeitbegriff steht in Verbindung mit «Eigenzeit» und «Sozialzeit» (Müller et al., 1997), in der «Muse», «Erholung», «Kontemplation», sowie in religiöser Hinsicht «Besinnung» Platz finden (Opaschowski, 1988).

Im Rahmen dieser Arbeit sind in Anlehnung an Lamprecht und Stamm auf begrifflicher Ebene mindestens zwei Unterbegriffe der Freizeit zu unterscheiden (ebd., 1994, S. 39):

1. *Freizeit als freie Zeit*: Freizeit als diejenige Zeit, die nach Abzug der vom Individuum (subjektiv) als Pflicht erlebten Zeit bleibt.
2. *Freizeit als Summe von Aktivitäten*: Freizeit als Handlungen, deren Ausübungen vom Individuum (subjektiv) als freiwillig gewählt eingeschätzt wird.

Die oben genannte Zergliederung der Freizeitdefinition bedient sich zweier analytischer Ebenen: Erstens einem Verständnis von Freizeit im Sinne einer Negativabgrenzung zur als Pflicht erlebten Zeit. Zweitens wird Freizeit mit Aktivitäten in Verbindung gebracht, deren Art und Durchführung der Freizeit zugeschrieben werden. Diese beiden Blickwinkel haben gemeinsam, dass sie je einen hohen Grad an subjektiver Bestimmung und Zuschreibung von Freizeit beinhalten. Denn welche Zeit nun als Freizeit erlebt wird oder welche Aktivität in der Freizeit stattfindet, variiert je nach situativen Lebensbereichen und individuellem Empfinden. Eine klare Abgrenzung von Freizeit ist objektiv dementsprechend schwierig zu erreichen, bzw. in der Empirie prekär zu operationalisieren.

Wird die Literatur zur Freizeitforschung und den in diesem Feld entstandenen empirischen Arbeiten gesichtet, fällt sehr schnell auf: Es werden meist konkrete – häufig als Frage-Items vorgegebene – Freizeitaktivitäten untersucht (vgl. nächstes Kapitel). Wird Freizeit empirisch erhoben, ist die Verwendung von Items der Freizeitaktivität ein probates Mittel, um die komplexe Natur – insbesondere dem individuell unterschiedlichen Selbstverständnis von Freizeit – gerecht zu werden.

Bei diesem empirischen Vorgehen ist aber der Nachteil hervorzuheben, dass bestimmte Dimensionen der Freizeit ausgeblendet werden.

Auch in dieser Forschung werden spezielle Freizeitaktivitäten betrachtet, die im Sinne Lamprechts und Stamms als «Freizeit als Summe von Aktivität» zu verstehen sind (1994, S. 39). Im Bezug auf ihre dritte Stufe «Freizeit als Lebensbereich» ist darauf zu achten, dass die Aktivitäten zu analysieren sind, die in der gesellschaftlichen Symbolik und Sinnzuschreibung als Freizeit allgemein bewertet werden. Bei einem solchen pragmatischen Begriffsverständnis fallen daher Grenzfälle gesellschaftlicher Vielfalt aus dem empirischen Rahmen heraus, beispielsweise die Personen, die ihren Beruf zum Hobby gemacht haben, bei denen Grenzen zwischen Arbeit und Freizeit fliessend und damit einhergehende Mobilitätsereignisse schwer einzuschätzen sind.

Wird Freizeit anhand von Freizeitaktivitäten analysiert, scheint bereits ein grosser Teil der Handlungsmöglichkeiten in der Freizeit abgedeckt. Insofern dann, wenn in empirischen Arbeiten die Freizeitaktivitäten bedacht werden, die im Kontext des gesellschaftlich vermittelten Freizeitverständnis als solche bewertet werden. Allgemeine schweizerische Posten für Freizeitaktivitäten sind durchaus im breiten Freizeitverständnis verankert: Fernsehen, Sport, Geselligkeit, Unterhalten, Lesen etc. (Mäder, 1990, S.24). Ein Problem ist aber, dass manche Bereiche der Spannbreite des subjektiven Freizeithandelns in aktivitätenbasierten Erhebungen nicht berücksichtigt werden können.

2.1.2. Freizeitverkehr

Analog zur Freizeitdefinition versteht sich Freizeitverkehr im eigentlichen Sinne als Verkehrszweck, der im Rahmen von ausserhäuslichen Aktivitäten unter dem Vorzeichen des relativen Freiseins von Verpflichtungen durchgeführt wird. Idealerweise sollten hier die Wege aufsummiert werden, in denen Personen Aktivitäten nachgehen, die in eigener Regie gestaltet werden, ohne von verpflichtenden Tätigkeiten okkupiert zu sein (vgl. sehr ausführlich Götz et al., 2003, 6f). Wie im vorangestellten Abschnitt bereits herausgestellt, wird Freizeit mit freizeitspezifischen Handlungen gleichgesetzt. Die Frage, die sich in diesem Zusammenhang stellt, ist: Welche verkehrserzeugenden Aktivitäten finden in der Freizeit statt?

In Kapitel 2.1.1 wurde verdeutlicht, dass die Varianz der Freizeit nur teilweise erfasst wird, richtet man den Blick nur auf Freizeitaktivitäten. Dieser Problematik unterliegen auch offizielle Verkehrsstatistiken. Denn hier werden Wege nach vorgegebenen Verkehrszwecken differenziert, wodurch individuelle Zuordnungen des Weges zu einer Aktivitäten-Gruppe zu kurz kommen können. Der Vielfalt des Freizeitverständnisses ist in der Empirie aber kaum beizukommen.

Auch in diesem Forschungszusammenhang erfolgt eine aktivitätenbasierte Betrachtung von Freizeitverkehr. Damit ist es möglich, die damit zusammenhängenden ausserhäuslichen Aktivitäten in Form von aktivitätenbasierten Mobilitätsereignissen und somit den Freizeitverkehr auf einer Makroebene zu identifizieren.

Anhand der in der Literatur zu findenden Definitionsvielfalt zeigt sich, dass der Begriff Freizeitverkehr nur sehr lose definiert wird. Vielmehr wird so verfahren, dass der Freizeitverkehr in einer Negativ-Abgrenzung zu anderen Verkehren verstanden wird. Dies korrespondiert auch mit der vorherrschenden Kritik am Fahrzweck „Freizeit“ an seiner Funktion als pauschale Residuenkategorie. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass die Einteilung des Freizeitverkehrs in Zwecke an Grenzen stösst. Denn einerseits ist der Freizeitverkehr kein Zweck, sondern auch Freizeitaktivität *per se*; man

denke hier an den Selbstzweckcharakter bei der „Fahrt ins Blaue“ oder der Showfahrt von GTI-Fahrern in belebten Stadtzentren. Andererseits zeigen vertiefende qualitative Studien deutlich, dass die individuelle Zuschreibung der Freizeit zu einer Aktivität höchst situativen Kontexten unterliegt (Götz et al. 2003, S. 29 f.). Welche Aktivitäten für Akteure als Freizeit gelten, kann nicht immer eindeutig bestimmt werden. Dies sei anhand dreier Beispiele illustriert:

- *Begleitung*: Die Kinder zum Musikunterricht zu bringen oder die Grosseltern zum Arzt zu chauffieren kann für den ersten als Inanspruchnahme seiner Person gewertet werden und so gar nicht mit seiner Freizeit in Zusammenhang stehen. Für den zweiten besteht darin eine Möglichkeit, sozialen Beziehungen in seiner Freizeit nachzugehen.
- *Betreuung*: Während ab und zu das Beaufsichtigen der Kinder als Okkupationszeit erfahren wird, werden an anderen Tagen die in dieser Zeit gemeinsam unternommenen Ausflüge als Freizeitaktivität gewertet.
- *Einkauf:* Unterliegt der Einkauf dem Zwang der körperlichen Reproduktion, oder steht hierbei die Bedeutung des Erlebnisses im Vordergrund? Einkaufszentren bieten vermehrt Erlebniseffekte an, welche die Kundschaft anziehen und die Verweildauer in den Geschäften erhöhen sollen. Freizeitanlagen werden wiederum durch Einkaufszentren ergänzt, um von der höheren Kundenfrequenz profitieren zu können. Dabei ist vom *Urban-Entertainment-Centern* die Rede (vgl. Franck, 1998), welche das Interesse nach Erlebniseinkauf erzeugen und bedienen.

Die drei Beispiele zeigen, dass die Anforderungen einer einheitlichen Definition sich nicht in einer Formel vereinen lassen. Es stehen sich folgende Perspektiven gegenüber:

- *Perspektive 1:* Es ist notwendig, eine übergeordnete zweckdienliche Definition von Freizeitverkehr zu formulieren. So wird es bei statistischen Erhebungen gehandhabt, um ein möglichst breites Spektrum von Aktivitäten zu erfassen. Hierfür wird Freizeit sehr pragmatisch gehandhabt und durch Aktivitäten definiert.
- *Perspektive 2:* Es ist notwenig, dass die soziale Variabilität und Kontextabhängigkeit der Akteure miteinbezogen wird (vgl. Lanzendorf, 1997, S. 21).

Da es im Hinblick auf die Auswertung des MZ 2005 anhand des Datenmaterials nicht möglich sein wird, jegliche Graubereiche der freizeitlichen Handlungsautonomie zu identifizieren, wird sich der ersten Perspektive bedient. Dies wird damit begründet, dass den offensichtlichen Graubereichen der angewandten Negativabgrenzung im MZ 2005 verstärkt Rechnung getragen wird, indem beispielsweise die Kategorie „Einkauf in der Freizeit“ und „Begleitung als Freizeit“ aufgeführt wird. Somit bedienen wir uns einer aktivitätenbasierten Unterscheidung von Freizeitverkehr, die sich an den Kategorien des MZ 2005 orientiert. Konkret wird der Blick auf die 20, durch das ARE codierten Freizeitaktivitätstypen im Verkehrszweck Freizeit gerichtet und so die Freizeitwege im Datensatz identifiziert (vgl. Kapitel 2).

2.1.3. Alltäglicher Freizeitverkehr

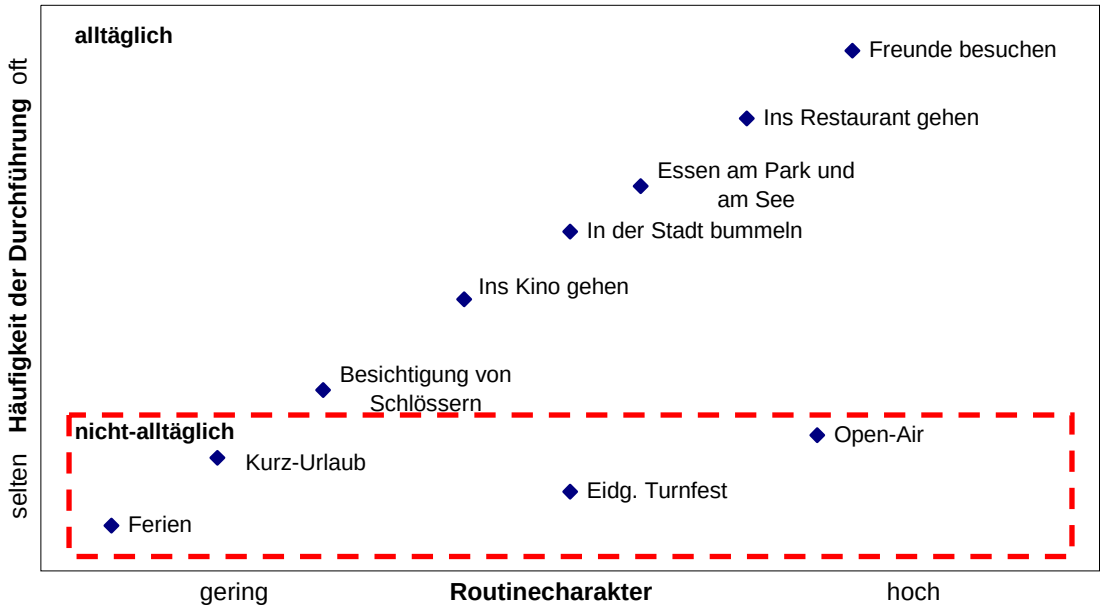
Gemäss der Projektausrichtung hat der Fokus beim Alltags-Freizeitverkehr an Werktagen und Wochenenden und nicht bei Grossveranstaltungen und Ferienreisen zu liegen. Zusätzlich zu der bisherigen Begriffsarbeit ist es deshalb notwendig, den Alltags-Freizeitverkehr zu bestimmen. Hier erfolgt „die Durchführung von Wegen im Raum innerhalb des alltäglichen Umfelds (z.B. Vereinsaktivitäten)“ (Lanzendorf, 2000, S. 37). Reisen, die üblicherweise im nicht-alltäglichem Raum

stattfinden – beispielsweise der Tagesausflug in einen selten aufgesuchten Naherholungsraum –, sind dem Tourismusverkehr, respektive dem touristischen Freizeitverkehr zuzuordnen.

Eine Möglichkeit und gleichzeitig auch die gängigste Lösung zur Unterscheidung von alltäglichen und besonderen Freizeitaktivitäten ist in der Verkehrsforschung das Anwenden von Zeit- und Distanzkriterien (vgl. ARE, 2004, S. 7). Es geht die Annahme voraus, dass Aktivitäten in der unmittelbar räumlich angrenzenden Lebenswelt als alltäglich zu werten sind. Von diesem Vorgehen wird hier abgesehen. Denn für den Mobilitätsstilansatz ist es zwingend, der gesamten Spannbreite an sozialer Realität Rechnung zu tragen (vgl. Götz et al., 2002). Denn es ist durchaus wahrscheinlich, dass Distanz- und Zeitkriterien Personengruppen ausschliessen, für die gewisse Freizeitaktivitäten alltäglich sind. Dies könnte bei saisonalen Aktivitäten der Fall sein: Der Wintersportler, der nahezu jedes Wochenende weite Wegstrecken auf sich nimmt, um seinem Hobby nachzugehen. Oder auch aufgrund der räumlichen Verteilung sozialer Lebensbezüge: Das Paar, das durch die berufliche Versetzung der Frau die Beziehung zwischen Bern und Zürich aufrecht erhält und sich nicht nur am Wochenende abwechselnd besucht. Durch das regelmässige Ausführen solcher Aktivität ist dies – trotz weiter Entfernungen und hohem Zeitaufwand – eine nahezu alltägliche Freizeitaktivität. Daher ist es von Interesse, Extremtypen nicht durch Distanz- oder Zeitkriterien abzukappen, deren alltägliche Erlebnisdimensionen nicht dem gesellschaftlichen Mainstream entsprechen.

Dennoch ist zu unterscheiden, welche Freizeitaktivitäten alltäglich, welche nicht alltäglich sind. Im hier angesprochenen aktivitätenbasierten Ansatz gilt es zu analysieren, welche Aktivitätstypen somit Gewohnheitselemente oder Routinecharakter enthalten und welche nicht. Natürlich unterliegt die Auswahl der Aktivitätstypen auch hier dem Anspruch, der Unterschiedlichkeit der Lebenswelten gerecht zu werden. Daher werden in enger Orientierung an der Fragestellung Aktivitäten wie die Teilnahme an alljährlichen Grossveranstaltungen und Ferienreisen nicht als Aktivitäten in der alltäglichen Freizeit gewertet. Ausgeschlossen werden beispielsweise die Teilnahme, etwa am Swiss Open, Festivals, Montreux Jazz Festival etc. Abbildung 1 zeigt beispielhaft, welche Aktivitäten mit in die Analyse eingeschlossen, respektive ausgeschlossen werden.

Abbildung 1 Alltäglicher und nicht-alltäglicher Freizeitverkehr



Quelle: Aktivitätsarten frei nach MZ 2005

2.2. Agglomerationen als zu untersuchende Einheit

2.2.1. Agglomerationen in der Schweiz

Wie sich die Siedlungsstruktur der Schweiz in Raumkategorien gliedert, wird in diesem Abschnitt vorgestellt. Die Differenzierung nach Regionen wird durch die Bundesämter für Raumentwicklung (ARE) und für Statistik (BFS) festgesetzt. Sie verwenden für den Agglomerationsbegriff eine räumlich-funktionale Definition: Als Agglomeration versteht man den Zusammenschluss von Gemeinden, die baulich, wirtschaftlich und sozial eng miteinander zusammenhängen. Sie bestehen aus einer Kernstadt mit Kernzonengemeinden und weiteren funktional angeschlossenen Gemeinden, sowie gegebenenfalls aus einer Reihe weiterer Umlandgemeinden, die nicht zur Kernzone gehören. Allerdings gehören zu den Agglomerationen ebenfalls auch Städte ab 20’000 Einwohnern, die nicht durch weiteren besiedelten Raum umgrenzt werden. Agglomerationen zeichnen sich dadurch aus, dass sie institutionell fragmentiert sein können. So ist die Agglomerationszusammensetzung unabhängig von der kantonalen Zugehörigkeit einzelner Gemeinden. Dies kann an den Agglomerationen Genf und Basel illustriert werden, deren Gemeinden sich nämlich nicht nur aus verschiedenen Kantonen rekrutieren, sondern auch aus unterschiedlichen Ländern (DE/FR). Untergliedert werden Agglomerationen nach zwei Teilgebieten: Agglomerationskerngemeinde sowie die Agglomerationsgemeinden (Umlandsgemeinden):

- *Agglomerationskerngemeinden*: Die Agglomerationskerngemeinde ist das Zentrum einer Agglomeration. In einzelnen Fällen können zwei ähnlich grosse Gemeinden zusammen die *Agglomerationskerngemeinde* bilden, wie etwa Vevey und Montreux oder Arbon und Rorschach.
- *Agglomerationsgemeinden*: Die Agglomerationsgemeinden müssen nicht zwingend ein zusammenhängendes Gebiet bilden, sondern sind zusammengesetzt durch Gemeinden, die eine hohe Arbeitsplatzdichte aufweisen und entweder an die Agglomerationskerngemeinde angrenzen, mit ihr einen baulichen Zusammenhang oder eine minimale Pendlerverflechtung aufweisen.

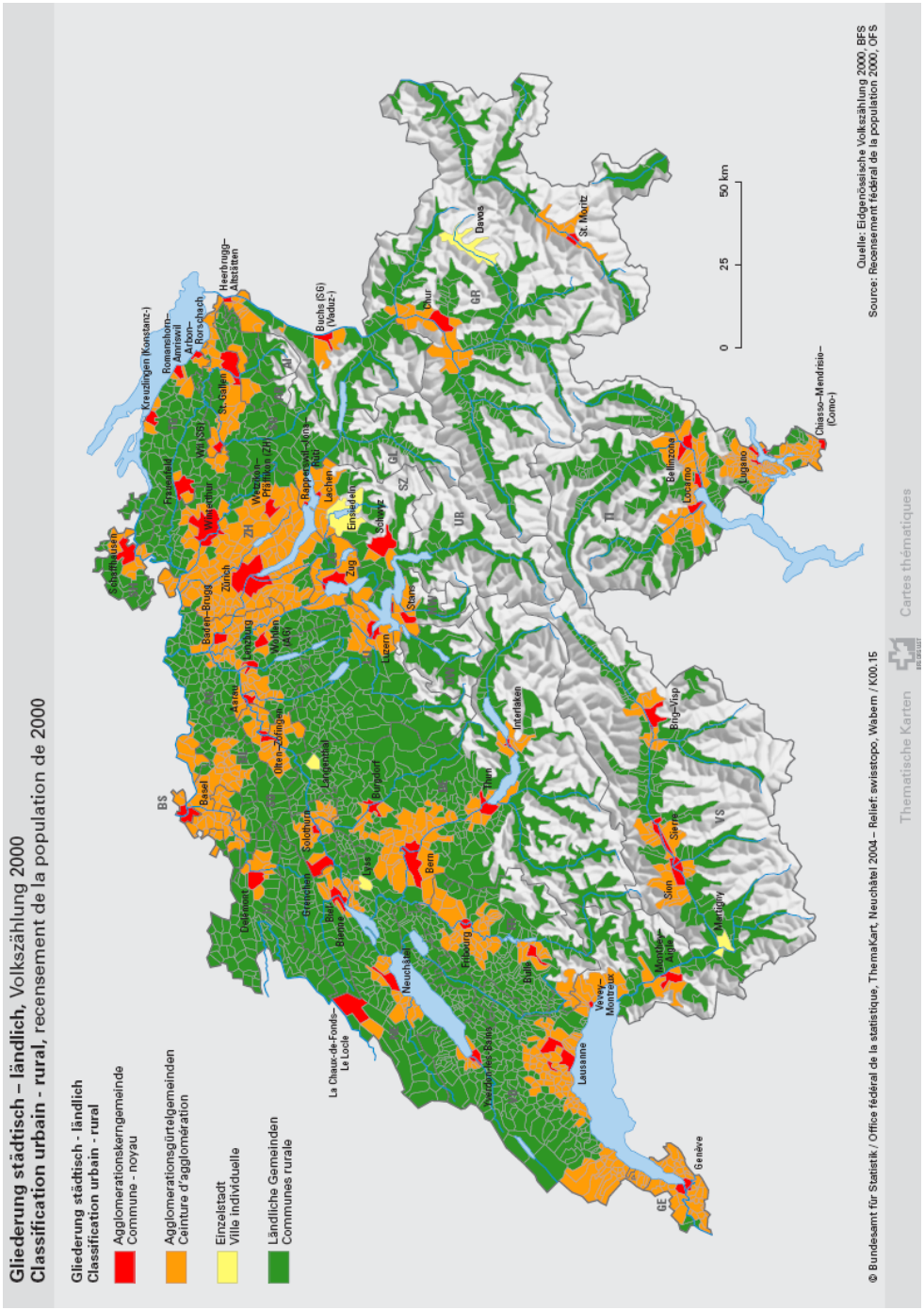
Im Agglomerationsprogramm (ARE) sind 50 schweizer Agglomerationen und fünf isolierte Einzelstädte benannt. Zusammen bilden sie den urbanen Raum. Die fünf isolierten Einzelstädte werden im Rahmen des Projektes als Agglomerationskerngemeinden ohne Agglomerationsgemeinden in die Analyse mit einbezogen.

Einen Überblick gibt Abbildung 3. In diesen grossen städtischen Ballungen leben 70 % der schweizer Wohnbevölkerung (vgl. ARE, 2006). Die Kernzonen der fünf grössten schweizer Agglomerationen werden durch die Städte Zürich, Basel, Genf, Bern und Lausanne markiert. Wobei oftmals die neun grössten Agglomerationen der Schweiz herausgestellt werden. Dies sind: Basel, Bern, Genf, Lausanne, Lugano, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich (vgl. Spinatsch, 2005, S. 39).

Zudem wird nach **Agglomerationsgrössenklassen** unterschieden:

- Gross-Agglomeration (> 250'000)
- Mittel-Agglomeration (> 50'000 bis 250'000)
- Klein-Agglomeration (bis 50'000)
- Einzelstädte (ab 20'000 Einwohner)

Abbildung 2 50 Agglomerationen und 5 isolierte Städte der Schweiz



Quelle:www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/11/geo/analyse_regionen/04.ContentPar.0003.PhotogalleryDownloadFile2.tmp/K00.15_s.pdf (10. Juli 2007)

2.2.2. Agglomerationen und ihre Verkehrsbeziehungen

Ziel der Auswertung ist es, Freizeit im Allgemeinen und Freizeitaktivitäten im Besonderen im Hinblick auf die Verkehrserzeugung innerhalb von Agglomerationen zu analysieren. Daher ist vorab zu klären, wie Wege in Agglomerationen im Wegedatensatz MZ05 zu identifizieren sind.

Anhand der Georeferenzierung der Wege im MZ05 wurden durch BFS/ARE der Quelle und dem Ziel die BFS-Gemeindenummern hinzugespielt. Somit können die Wege mithilfe der räumlich-funktionalen Raumgliederung der Schweiz den jeweiligen Agglomerationen zugeordnet werden (vgl. Schuler 2005). Hierdurch ist ersichtlich, ob bestimmte Wege im Datensatz innerhalb von Agglomerationen liegen. Auf Grundlage dieser Informationen werden fünf Unterscheidungen von Verkehrsbeziehungen vorgenommen:

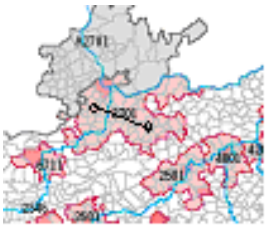
Erstens, der Freizeitverkehr innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen hat (vgl. Abbildung 3):

a. Start und Ziel innerhalb einer durch die Raumgliederung der Schweiz definierten Agglomeration (50 Agglomerationen und 5 isolierte Städte).

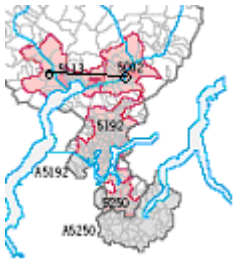
b. Start und Ziel in räumlich zusammenhängenden Agglomerationsgebieten, wobei der Agglomerationsraum nicht verlassen wird. Es wurden folgende aneinandergrenzende Agglomerationen nach diesem Kriterium identifiziert:
   - Bern, Burgdorf, Fribourg, Thun
   - Lugano, Bellinzona, Locarno, Chiasso-Mendrisio
   - Luzern, Stans
   - St. Gallen, Heerburg (CH), Will (SG), Arbon-Rorschach (CH)
   - Zürich, Winterthur, Wetzikon-Pfäffikon, Lachen, Rapperswil-Jona-Rüti, Aarau, Wohlen, Frauenfeld, Olten-Zofingen, Einsiedeln, Zug, Baden-Brugg.
   - Sion, Sierre-Montana

Abbildung 3 Freizeitverkehr innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen

a) Agglomeration, bzw. isolierte Stadt
Bsp. Basel



b) Zusammenhängende Agglomerationen
Bsp. Locarno nach Belinzona

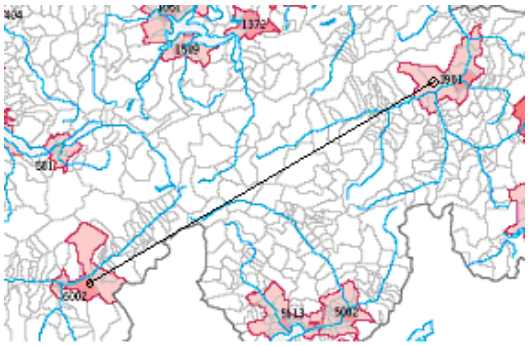


Zweitens sind auch Wege zwischen unterschiedlichen Agglomerationen zu identifizieren. Dies sind beispielsweise Wege, die in Basel beginnen und im Tessin enden. Solche Verbindungen sind vielmehr dem Fernverkehr als dem Agglomerationsverkehr zuzuordnen, obwohl Quelle und Ziel innerhalb von Agglomerationen liegen. Der Transfer zwischen den Agglomerationen vollzieht sich vielmehr über Autobahnen durch den ländlichen Raum hindurch. Auf Grundlage dieser Überlegungen erfolgt die zweite Definition:

Der Freizeitverkehr zwischen Agglomerationen zeichnet sich durch Start und Ziel in unterschiedlichen, räumlich aber nicht zusammenhängenden Agglomerationen aus (Abbildung 4).

Abbildung 4 Freizeitverkehr in unterschiedlichen (nicht zusammenhängenden) Agglomerationen

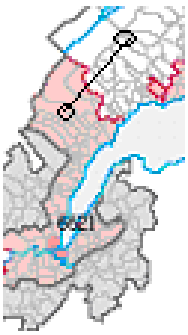
Bsp.: Brig-Visp und Davos



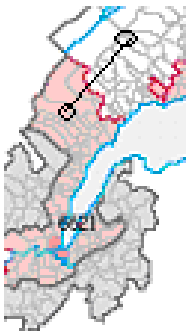
Als weitere mögliche Verkehrsbeziehungen folgen drittens der Start innerhalb der Agglomeration mit Ziel im ländlichen Raum (vgl. Abbildung 5a) und viertens, der Start im ländlichen Raum mit Ziel innerhalb einer Agglomeration (vgl. Abbildung 5b).

Abbildung 5 Freizeitverkehr mit Start in einer Agglomeration und Ziel im ländlichen Raum und mit Start im ländlichen Raum und Ziel in einer Agglomeration

Bsp. a: Genf ins angrenzende Umland



Bsp. B: Angrenzendes Umland nach Genf



Die letztmögliche - und somit fünfte - Verkehrsbeziehung adressiert Wege, die jeweils Start und Ziel im ländlichen Raum aufweisen (ohne Abbildung). Zusammenfassend sind somit fünf Verkehrsbeziehungen zu unterscheiden, auf die sich die vorliegende Auswertung bezieht:

1. Start und Ziel innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen, mit Start und Ziel
   a. in selber Agglomeration
   b. in unterschiedlichen, aber räumlich zusammenhängenden Agglomerationsgebieten.

2. Start und Ziel in unterschiedlichen aber räumlich nicht zusammenhängenden Agglomerationen
3. Start in der Agglomeration mit Ziel im ländlichen Raum
4. Start im ländlichen Raum mit Ziel in der Agglomeration
5. Start und Ziel im ländlichen Raum.

Unter Verkehr innerhalb von Agglomerationen kann streng genommen nur Verkehrsbeziehungen der ersten Gruppe verstanden werden. Im erweiterten Sinne können auch die Verkehre von und in den angrenzenden ländlichen Raum mit betrachtet werden, da diese zumindest teilweise auf Agglomerationsgebiet zurückgelegt werden. Klar nicht Agglomerationsverkehr sind die Verkehrsbeziehungen der fünften Gruppe. Von gänzlich anderer Art sind die Verkehrsbeziehungen der Gruppe 2. Hier liegen Start und Ziel in unterschiedlichen, räumlich nicht zusammenhängenden Agglomerationen, d.h. die Agglomerationen werden verlassen und dazwischen Strecken über den ländlichen Raum überbrückt. Von der Charakteristik handelt es sich nicht um Agglomerationsverkehr, lediglich im Vor- und Nachlauf dieser Wegstrecke.

2.3. Fazit: Alltäglicher Freizeitverkehr innerhalb von Agglomerationen

Der Fokus des vorliegenden Projektes liegt beim alltäglichen Freizeitverkehr an Werktagen und Wochenenden und nicht bei Grossveranstaltungen oder Ferienreisen mit Übernachtungen. Für das Projekt definiert sich alltäglicher Freizeitverkehr innerhalb von Agglomerationen wie folgt:

- Freizeitverkehr erfolgt durch ausserhäusliche Freizeitaktivitäten
- Start und Ziel liegen innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen
- Der Besuch von Grossveranstaltungen oder Ferienreisen mit Übernachtungen werden nicht den alltäglichen Freizeitaktivitäten zugeordnet.

Die Frage, ob die Verkehre durch Bewohner der Agglomeration oder durch Personen, die ausserhalb der Agglomeration erzeugt werden, ist somit von nachrangiger Bedeutung, solange Quelle oder Ziel innerhalb der Agglomeration liegen. Somit ist gewährleistet, dass der Freizeitverkehr innerhalb der Agglomerationen stattfindet. Das zweite Kriterium bezieht sich auf Freizeitaktivitäten. Es sind alle Freizeitaktivitäten mit einzubeziehen, solange der Freizeitverkehr nicht aufgrund einer Grossveranstaltung oder Ferienreise nachgefragt wird. Hieraus ist es möglich den Agglomerationsverkehr mit Start und Ziel innerhalb von räumlich zusammenhängenden Agglomerationsgebieten im MZ 2005 zu identifizieren.

3. Freizeit- und Freizeitverkehrsforschung

Zunächst werden bisherige Forschungsarbeiten zur Freizeit und zum Freizeitverkehr ausgewertet. Diese werden chronologisch dargestellt. Dort wo Anknüpfungspunkte zum Themenfeld des alltäglichen Freizeitverkehrs innerhalb von Agglomerationen bestehen, werden diese mit Blick auf das eigene Forschungsprojekt diskutiert und Schlussfolgerungen für die Arbeit gezogen.

Die Literaturanalyse zeigt, dass die Freizeit- und Freizeitverkehrsforschung in der Schweiz ein verhältnismässig überschaubares Feld ist. Zum einen finden sich themenspezifische Institute, die sich mit Fragestellungen zu Freizeit und Freizeitverkehr beschäftigen. Zum anderen widmen sich Arbeiten im Rahmen von Nationalen Forschungsprogrammen (NFP), Forschungsaufträgen der Schweizer Verkehrsingenieure (SVI), Erhebungen des Bundesamts für Statistik und Einzelforschenden, bzw. kleinen Forschergruppen diesem Themengebiet.

3.1. Institute der Freizeit- und Tourismusforschung

Da die Schweiz schon sehr früh ihr Selbstverständnis als Tourismusland entwickelte, formierte sich bereits in den 1940er Jahren eine Tourismusforschung. In dieser Dekade wurden Institute für Fremdenverkehr sowohl an der Hochschule St. Gallen als auch an der Universität Bern gegründet. Daher zeichneten sich erste Forschungstätigkeiten zur Freizeit im Kontext touristischer Forschung ab. Wobei es hier anzumerken gilt, dass eine *genuin* ökonomische Ausrichtung dieser Forschung bis Anfang der 1980er Jahren hinein zu erkennen ist. Insbesondere durch die Veröffentlichung „Die Freizeitmenschen“ von Jost Krippendorf erweiterten sich die Betrachtungen von Tourismus und Freizeit um sozialgeografische, soziologische und psychologische Perspektiven (ebd., 1984). Dies führte auch zur Umbenennung des Berner Instituts in „Forschungsinstitut für Tourismus und Freizeit“ (FIF). Dies hatte eine programmatische Öffnung hin zu einem verstärkt ganzheitlichen Denken über Tourismus und Freizeit zur Folge. Das FIF betreut auch das Forschungsprogramm UNIVOX I F Freizeit der Gesellschaft für praktische Sozialforschung (GfS, 1987). Diese Erhebung findet seit 1989 statt. Anhand eines fixen Sets an Freizeitaktivitäten wird in Form einer Langzeitbeobachtung die Freizeitorientierung der Schweizer Gesellschaft gemessen. Das Buch „Schweizer und ihre Freizeit“ vereint die Ergebnisse aus 10 Jahren Freizeitforschung (vgl. Müller, Kramer und Ferrante, 1997).

3.2. NFP, SVI, BfS und thematisch Forschende

Neben diesen thematisch ausgerichteten Instituten tritt Forschung zu Freizeit und Freizeitverkehr in Arbeiten von Einzelforschern, im Rahmen von NFP, im Auftrag der SVI-Forschung und angeleitet durch die Bundesämter auf. Hier sind einige nennenswerte Studien in Soziologie, Geografie, Verkehrsforschung und Sozialpsychologie in der Schweizer Wissenslandschaft entstanden:

Eine frühe Studie wurde über „Arbeiter in der Freizeit“ angefertigt. Im Mittelpunkt stand die systematische Bestandsaufnahme des Freizeitverhaltens industrieller Arbeitnehmer (Hanhart, 1964). Eine erste stark soziologisch ausgerichtete Arbeit zur Freizeitforschung in der Schweiz kam erst in den siebziger Jahren durch Lalive d’Epinay auf (1980). In seiner Arbeit wird die soziale Natur der Freizeit in modernen Gesellschaften untersucht.

Aufzuzählen sind ebenfalls Erhebungen des Bundesamts für Statistik (BfS). Zum einen wurde im Jahre 1980 eine Zeitbudgetstudie durchgeführt (BfS, 1981). Darauf folgend wurde im Jahre 1988

erstmalig und bis dato auch einmalig im Auftrag des Bundesamts für Statistik ein Mikrozensus „Freie Zeit – Meine Zeit“ durchgeführt und auf das Freizeitverhalten der schweizer Wohnbevölkerung ausgerichtet (BfS, 1990). Im Band „Die Kulturlawine“ wurden die erhobenen Daten aus kultursoziologischem Blickwinkel ausgewertet (Meier-Dallach et al., 1991). Im ETH Forschungsprojekt MANTO „Chancen und Risiken der Telekommunikation für Verkehr und Siedlung in der Schweiz“ wurde 1987 eine Spezialstudie zu Freizeitmobilität und Wandel im Zeitgefüge veranlasst (Dietrich, 1987). Zu nennen ist auch Ueli Mäders kulturkritische Abhandlung über Freizeit, die den Freizeitkonsum der schweizer Wohnbevölkerung zum Thema des gesellschaftlich-strukturellen Wandels macht (ebd., 1990).

In der Schweiz gibt es noch andere Studien, die die kulturellen Praktiken der Freizeitgestaltung und ihre Struktur zum Gegenstand haben. Es sind die Mikrozensen zum Verkehrsverhalten zu nennen; diese erforschen Mobilitätsereignisse, die durch Freizeitaktivitäten entstehenden (vgl. BfS, 2005). Höhepunkt der bisherigen schweizer Freizeitforschung bildet die Publikation „Die soziale Ordnung der Freizeit“ (Lamprecht und Stamm, 1994). Hier wurde ein theoretisch fundiertes soziologisches Freizeitmodell erarbeitet, das in Folge anhand der bestehenden empirischen Datenlage validiert und optimiert wurde.

Ein zusätzliches empirisches Instrument wird durch den Schweizer Haushaltspanel (1999-2007) gestellt. Dieser beinhaltet neben Fragen zur Häufigkeit der Durchführung von Freizeitaktivitäten auch Einschätzungen über die Zufriedenheit mit der frei zur Verfügung stehenden Zeit. Diese Fragen werden dahingehend ergänzt, ob Freizeit vorwiegend zu Hause, ausserhaus oder etwa je gleich häufig verbracht wird. Eine studentische Forschungsarbeit im Kontext des Programms Mensch, Gesellschaft und Umwelt der Universität Basel ist zu nennen, wenn es um sozialpsychologische Ansätze der Mobilitätsbedürfnisse geht (MGU, 2003). Hier werden Bedürfnisfaktoren identifiziert und mit dem Mobilitätsverhalten in eine Beziehung gesetzt. Eine andere Studie zu Freizeit in der Stadt Basel steht im Interesse der Mobilität und zukünftigen Stadtentwicklung (Scholz et al., 2004). Unterschiedliche Sozialgruppen, die sich aus 74 detaillierten Tagebüchern zum Freizeitverhalten bilden, und vier Typen von Quartieren standen hier im Blickwinkel der Forschungsgruppe. Ziel war es, Strategien der Freizeitmobilität zu optimieren und gleichzeitig die Nachhaltigkeit zu erhöhen.

Im Rahmen der Nationalen Forschungsprogramme (NFP) und der Forschungen der Schweizer Verkehrsingenieure (SVI) eröffneten sich Fragehorizonte in Richtung Freizeit und Verkehr. Dies ist nicht zuletzt durch ein gestiegenes öffentliches Problembewusstsein zum Freizeitverkehr zu erklären. In der schweizer Mobilitäts- und Verkehrsforschung sind hier die Studien zu nennen, die aufgrund ihrer thematischen Ausrichtung im Zusammenhang mit vorliegendem Forschungsprojekt stehen: Im NFP 25 Stadt und Verkehr wurde u.a. die Trias Freizeit, Freizeitverkehr und Umwelt bearbeitet (Herzog et al., 1994). Es wurde drei typische Agglomerationsfreizeitgebiete in Basel, Zürich und Luzern als Fallstudien untersucht. Anhand der Ergebnisse wurden Massnahmepakete abgeleitet, die die beiden Ziele Einschränkung des Aktionsradius von Freizeitsuchenden und Verlagerung des (Freizeit-) Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr adressierten. Die Frequenzen und Ausmasse des Verkehrs in der Freizeit standen im Projekt „Daten zum Freizeitverkehr“ NFP 41 Verkehr und Umwelt im Vordergrund. In dieser Forschung wurde der Freizeitverkehr mit teilweise sehr pragmatischen Schätzungen für die Schweiz nach dem Inlandskonzept auf ca. 106 Mrd. Pkm oder 60 % an der gesamten Verkehrsleistung beziffert (vgl. Meier, 2000). Als ein weiterer Forschungsschwerpunkt in der Schweiz ist der Ansatz der komplementären Raumpartnerschaften aufzuführen. Hier wurde untersucht, wie sich die Wechselwirkung zwischen der Agglomeration Zürich und dem Erholungsraum Südostschweiz gestaltet. Es galt zu erforschen, wie die Freizeitbedürfnisse anhand eines lokalen Bezugraumes bedient werden können, um den Trend des

„häufiger“, „kürzer“ und „weiter“ nahräumlich zu kompensieren (vgl. Meier-Dallach, Hohemuth und Walter, 2004).

Diverse Studien im Auftrag des SVI beinhalten Themengebiete des Freizeitverkehrs. Es sollen hier insbesondere drei Arbeiten herausgestellt werden: Im Projekt „Perspektiven des Freizeitverkehrs Teil 1: Determinanten“ wurde der Freizeitverkehr anhand des Mikrozensus 1989 analysiert. Lüking und Meyrat-Schlee arbeiten hier mit einem vereinfachten Lebensstilansatz (1994). Kritisch anzumerken ist, dass dieser Lebensstilansatz nicht aufgrund von Einstellungen und Orientierungen aufgebaut ist, die wiederum Auskunft über Zugehörigkeit zu einem bestimmten Milieu bedeuten können, sondern aufgrund einer sozial-strukturellen Unterscheidung auf Grundlage soziodemografischer Eigenschaften. Im Forschungsprojekt „Determinanten des Freizeitverkehrs: Modellierung und empirische Befunde“ (Schlich, Simma und Axhausen, 2004) wurde anhand eigener Befragungen folgendes untersucht: Der Einfluss des Wohnkontextes auf das Freizeitverhalten, Einflussfaktoren der Verkehrs- und Zielwahl und die Motive im Freizeitverkehr (qualitative Fokusgruppen und zwölfwöchige Verkehrstagebücher von 71 Personen). Eine der aktuellsten Studien zum Freizeitverkehr in der Schweiz stellt die Arbeit „Angebote und Erfolgskriterien im nächtlichen Freizeitverkehr“ (Schneider und Hopf, 2005). Der Hauptakzent liegt hier bei einem Teilelement des Freizeitverkehrs – dem nächtlichen Freizeitverkehr in grösseren Städten und Agglomerationen. Gefordert wird darin eine bessere Zusammenarbeit von Veranstaltern und öV-Betreibern, um den nächtlichen Veranstaltungsverkehr in der Freizeit besser zu integrieren.

In Federführung des Bundesamts für Raumentwicklung und des Departments für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation wurde die Strategie Freizeitverkehr ins Leben gerufen (ARE, 2004). Im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilitäts- und Raumentwicklungspolitik entstanden diverse kleine Studien im Themengebiet Freizeitverkehr. Im Aktionsprogramm sind Pilot- und Modellprojekte entstanden: Freizeitverkehr Greifensee, Alpentäler Bus, Sportlich zum Sport, Ferien ohne eigenes Auto (vgl. ARE, 2004).

Die deutsche Freizeit- und Freizeitverkehrsforschung hat eine breite Ausrichtung. Neben ingenieurswissenschaftlichen Forschungsrichtungen (Heinze und Kill, 1997), liegt ein Akzent auf psychologischen Ansätzen (Fastenmeier, Gstalter et al., 2004) bis hin zu soziologischen Herangehensweisen an das Thema (Götz et al., 2003). Aktuelle Forschungen zu Freizeitverkehr differenzieren sich zunehmend in die Bereiche der Stadt- und Lebensstilforschung (vgl. Beckmann et al. 2006).

3.3. Fazit und Erkenntnisse für das Forschungsprojekt

Überblickt man die Schweizer Wissenslandschaft zu Freizeit und Freizeitverkehr ist zu erkennen, dass bisher kein Forschungskontext konkret den Freizeitverkehr für Agglomerationen umfassend untersucht hat. Es gibt zwar bereits Arbeiten zum speziellen Freizeitverkehr in Agglomerationen wie dem Nachtverkehr (Schneider und Hopf, 2005). Solche Untersuchungen lassen aber nur bedingt umfassende Aussagen zur Struktur des Freizeitverkehrs innerhalb von Agglomerationen zu, wie es anhand dieser Fragestellung zu beantworten gilt.

Es ist an dieser Stelle zu vermerken, dass mit dem Mikrozensus zum Verkehrsverhalten eine sehr gute Datenbasis zur Bearbeitung vorliegender Fragestellung besteht. Anhand des repräsentativen Datensatzes wird das Freizeitverkehrsverhalten durch Freizeitaktivitäten bestimmt. Insbesondere liegt der Vorteil des Mikrozensus darin, dass durch raumbezogene Informationen und durch die Zuordnung der Wege zu Aktivitäten vertiefende Analysen von Teilpopulationen möglich sind.

Auch ist festzuhalten, dass das hier zu verwendende Lebensstilkonzept in der Schweiz noch nicht adäquat auf das Mobilitätsverhalten übertragen wurde. In einer Erhebung wird zwar von Lebensstilen gesprochen, diese wurden aber lediglich durch eine stärkere Differenzierung sozidemografischer Schichtungsvariablen erzeugt (vgl. Lüking und Meyrat-Schlee, 1994). Dies stellt einen grossen Unterschied zum in der vorliegenden Studie verwendeten Ansatz der Freizeitsmobilitätsstile dar. Denn es werden mithilfe von Orientierungen und Einstellungen zur Freizeit Freizeitstile gebildet, deren Einfluss auf das Freizeitverkehrshandeln überprüft werden. Diese Typologie gründet nicht nur auf Geschlecht, Einkommen und Ausbildung, sondern erzeugt einstellungshomogene Gruppen nach ihren Wahrnehmungs-, Denk- und Handlungsschemata. Ein Ansatz, der Verkehrshandeln in der Freizeit auf Grundlage der Freizeitorientierung erforscht, ist für die Schweiz eine neue Herangehensweise und liegt mit vorliegender Arbeit erstmalig vor.

Schweizerische Arbeiten zur grundlagenorientierten Forschung über Freizeit stellen eine gute Basis zur Analyse der Auswertungsergebnisse. Insbesondere im Kontext des gesellschaftlich strukturellen Wandels sind die Arbeiten von Mäder (1990), Lamprecht und Stamm (1994), Maier-Dallach (1994) für den schweizerischen Analyserahmen von grosser Bedeutung, obgleich angemerkt werden muss, dass diese Arbeiten wiederum Jahre zurück liegen. Aktuelle und umfassende Untersuchungen sind zu diesem Thema in der schweizerischen Forschung kaum zu finden. Bei der Durchsicht von aktuellen Arbeiten zur Freizeitforschung zeigt sich, dass diese Arbeiten immer noch die Grundlage für die Schweizer Verkehrsforschung bilden (vgl. Zeidenitz, 2004).

4. Bedeutung und Struktur des Freizeitverkehrs innerhalb von Agglomerationen

Das folgende Kapitel widmet sich der Quantifizierung der Bedeutung und der Struktur des alltäglichen Freizeitverkehrs innerhalb von Agglomerationen anhand des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005 (ARE/BFS 2005). Der in einem Fünfjahresturnus durchgeführte Mikrozensus zum Verkehrsverhalten ist eine für die Schweizer Wohnbevölkerung repräsentative Erhebung. Diese wurde 1974 erstmals durchgeführt. Die Erhebung im Jahre 2005 ist repräsentativ für das Verkehrsverhalten der ständigen Wohnbevölkerung der Schweiz ab 6 Jahren. Sie umfasst eine Stichprobe von 33`390 telefonisch befragten Personen, welche allesamt am Stichtag insgesamt 109`362 Wege zurücklegten. Durch diese umfangreiche und repräsentative Wegebasis liegt eine sehr differenzierte, zuverlässige und für das vorliegende Thema besonders aussagekräftige Datengrundlage vor, die hilft, den Agglomerationsverkehr zu erforschen.

Grundsätzlich gibt es zwei Möglichkeiten den Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005 (nachfolgend MZ05) auszuwerten: Erstens, man betrachtet die Struktur des Verkehrs anhand des Wegedatensatzes und analysiert beispielsweise bestimmte Verkehrszwecke. Zweitens, die Auswertungen erfolgen auf Grundlage der Eigenschaften der im Datensatz erfassten Zielpersonen und analysiert beispielsweise spezifisch die Eigenschaften derer, die in Agglomerationen wohnen und dort auch mobil sind. Die vorliegenden Auswertungen finden auf der ersten Ebene statt. Denn es gilt die Struktur des gesamten Freizeitverkehrs innerhalb eines vorgegebenen Perimeters – Agglomerationen – zu untersuchen. Somit rückt auch das gesamte Verkehrsaufkommen ins Zentrum des Interesses, welches innerhalb dieses Raumes auftritt.

Hieraus ergeben sich methodische und zugleich definitorische Vorüberlegungen, die im Hinblick auf das eindeutige Interpretieren der Ergebnisse voranzustellen sind. Die Struktur und das Ausmass des Freizeitverkehrs innerhalb von Agglomerationen kann daher aus zwei Perspektiven betrachtet werden:

1. Erstens wird der Verkehrszweck Freizeit als eine eigenständige Wegekategorie untersucht, die ins Verhältnis zu anderen Verkehrszwecken – wie Arbeitspendeln oder Einkaufen – zu stellen ist.
2. Zweitens interessieren besonders Wege der Alltagsmobilität, die sich durch «alltägliche» Freizeitaktivitäten auszeichnen – wie Sport oder Gastronomiebesuch.

4.1. Bestimmung der projektrelevanten Freizeitaktivitäten

Dass die Unterscheidung der alltäglichen von den nicht-alltäglichen Freizeitaktivitäten eine normative Frage ist, die sich empirisch nur schwer beantworten lässt, zeigte bereits die Diskussion in Kapitel 2.1.3. Daraus ging hervor, dass diese Unterscheidung nur dann konsistent umzusetzen ist, wenn die Befragten selbst berichteten, ob diese oder jene Aktivität für sie gewöhnlich, respektive ungewöhnlich ist. Fehlen jedoch diese Informationen im Datensatz gänzlich, können nur durch umständliche Behelfskonstrukte – beispielsweise Distanzkriterien – Abgrenzungen erzwungen werden. Um die lebensweltliche Vielfalt des alltäglichen Freizeitverständnisses nicht durch willkürlich getroffene Distanzkriterien einzugrenzen, werden in der Auswertung generell alle Freizeitwege des MZ05 miteinbezogen.

Der Fokus auf die alltägliche Freizeit ist nur bei der Betrachtung von anschaulichen Freizeitaktivitäten möglich. Dies unterscheidet sich zu der Analyse von Freizeitwegen im Allgemeinen. Denn auf der Analyseebene der Freizeitaktivitäten können raum-zeitlich eher selten auftretende Aktivitäten den

nicht-alltäglichen Aktivitäten zugeordnet werden. In der soziologischen Alltagsforschung nach Voß (2000) ist das Verständnis von Alltäglichkeit stark an Routinen gekoppelt, wo das „Immer wieder" eine große Rolle spielt. Dabei ist zum Alltag in unserer Freizeit alles hinzuzuzählen, was an eine routinisierte Wiederkehr gebunden ist.

Daher werden in den empirischen Arbeiten dieser Studie nicht-alltägliche Freizeitaktivitäten wie Besuche von jährlich stattfindenden Grossveranstaltungen oder Ferienreisen mit Übernachtungen von der Analyse ausgeschlossen, deren *alltägliche* Routinisierungsgrade *per se* ausgeschlossen sind. Denn aufgrund des seltenen Stattfindens innerhalb eines Jahres, ist der Besuch von Grossveranstaltungen, wie alljährliche Musikfestivals – beispielsweise am *Montreux Jazz Festival* – oder von jährlich ausgetragenen Sportgrossanlässen – beispielsweise am Tennisturnier *Swiss Open* –, den nicht-alltäglichen Freizeitaktivitäten zuzuordnen. Diese weisen im Vergleich zu anderen Freizeitaktivitäten – wie Besuche von Freunden und Verwandten oder Gastronomiebesuche – eine geringe Alltäglichkeit auf. Hinzukommen Ferienreisen, die ebenso in diesem Zusammenhang nicht der Alltagsmobilität zuzuordnen sind.

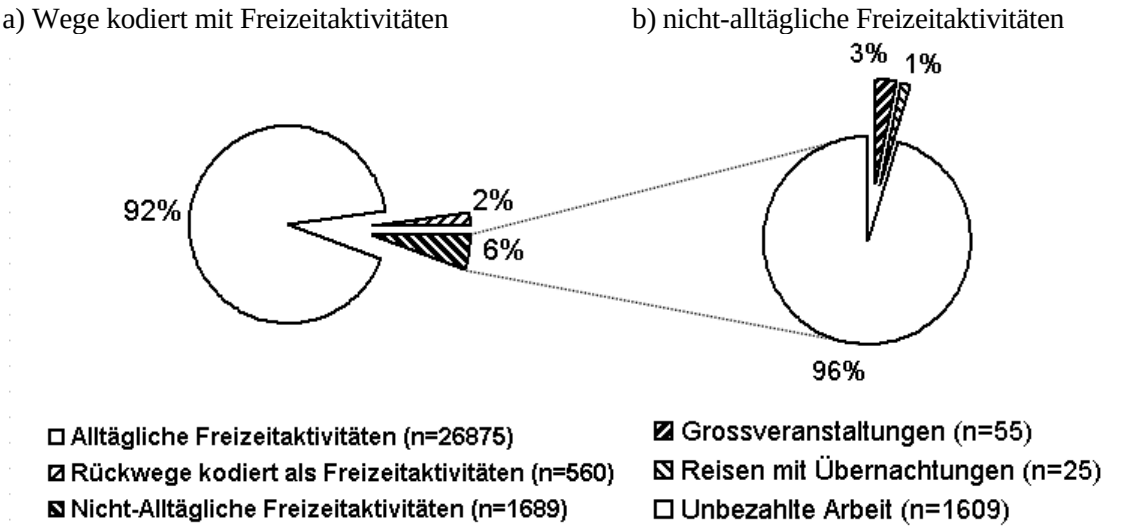
Bestimmte Aktivitäten, wie beispielsweise das Betreuen von pflegebedürftigen Personen oder Kindern, werden im MZ05 den verkehrserzeugenden Freizeitaktivitäten zugeordnet, die eher marginal mit der Freizeit im Zusammenhang stehen. Das Betreuen von Pflegbedürftigen ist aber vielmehr eine obligate Versorgungsarbeit (wie auch Kinder hüten). Zudem sind in dieser Kategorie Aktivitäten aufgeführt, die den „Servicefahrten" zu (Behördengänge, Privat Haare schneiden) zuzuordnen sind. Diese Aktivitäten werden in der eigenständigen Kategorie «unbezahlte Arbeit» aufgeführt. Aus diesem Grund, wird in vorliegender Auswertung die «unbezahlte Arbeit» nicht als eine alltägliche Freizeitaktivität aufgefasst, da die Kategorie «unbezahlte Arbeit» nur im weiteren Sinne zu verstehende Formen von Freizeitaktivitäten beinhaltet, die sich durch eine hohe Fremdbestimmung auszeichnen. Diese werden zwar in den Auswertungen mitgeführt, jedoch nicht als alltägliche Freizeitaktivitäten verstanden.

Die im MZ05 vorhandene – aber auch geringfügig besetzte – Kategorie «Rückkehr als Freizeit» ist ebenso nicht als alltägliche Freizeitaktivität zu verstehen. Diese Kategorie hat auffallend wenig mit einer Freizeitaktivität zu tun. Im MZ05 werden Rückwege normalerweise als solche kodiert. Es kam jedoch vor, dass die Befragten die Filterfrage, ob der Weg ein Rückweg sei verneinten, dann aber doch den Rückweg als Freizeitaktivität berichteten. Dadurch ist das Auftreten dieser «Freizeitaktivität» zu erklären.

Folgende vier im Mikrozensus (re)kodierten «Freizeitaktivitäten» werden nicht als alltägliche Aktivitäten verstanden:

- Reisen mit Übernachtung
- Grossveranstaltung (Ausgesondert wurden: 1. August-Feier; Jazz Festival Montreux, Streetparade, Blue Balls Luzern, Open-Airs (z. B. Gurten Festival), Seenachtsfest, Tour de Suisse, Fasnacht)
- Unbezahlte Arbeit
- Rückwege als Freizeit

Abbildung 6 Projektrelevante Freizeitaktivitäten



a) Basis: 29`124 Wege (Hinwege und Rundwege)
b) Basis: 1`689 Wege (Hinwege und Rundwege)
Gewichtung: wp Personengewicht
Quelle: Eigene Berechnungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

Zusammenfassend ist zu konstatieren, dass bei Analysen der Freizeitaktivitäten der Fokus auf Wegen mit alltäglichem Charakter liegt. Hierfür wurden vier Fälle anhand von identifizierbaren Kategorien ausgeschlossen und in jeweils eigene Kategorien rekodiert. Diese werden im Rahmen der Analyse zwar mit aufgeführt, aber mit dem Vermerk gekennzeichnet, dass sie nicht einer alltäglichen Freizeitaktivität entsprechen. Diese Wege nehmen einen relativ geringen Anteil gemessen an der Gesamtanzahl der Wege ein (6 %). Hinzukommen die als Freizeitaktivitäten kodierten Rückwege, die aber nicht als alltägliche Freizeitaktivitäten im eigentlichen Sinne zu verstehen sind (2 %). Abbildung 6 veranschaulicht das Verhältnis von alltäglichen und nicht-alltäglichen Freizeitaktivitäten.

Als weitere Modifikationen an den Originalkategorien des MZ05 sind folgende Punkte zu nennen: Es wurde eine eigene Kategorie «Unterwegssein mit dem Auto als Selbstzweck» erzeugt. Berichtete Freizeitaktivitäten wie «Rumfahren mit dem Auto» sind beim MZ05 „ab Werk“ in der Kategorie «Ausflug und Ferien» enthalten. Die Erstellung einer eigenen Kategorie gründet auf der Annahme, dass das «Spazierenfahren» eine Freizeitaktivität *per se* ist, die aber nicht eigens kategorisiert wird. Diese unterscheidet sich aber stark von anderen Aktivitäten. Dies nicht zuletzt deswegen, da hier der Weg das Ziel ist. Zusätzlich wurde die Kategorie «Freizeitaktivitäten im Haus (z.B. bei Nachbar)» der Kategorie «Besuche» hinzugefügt. Dies ist damit zu begründen, dass Freizeitaktivitäten bei dritten Personen im Haus grundsätzlich mit Besuchen und somit mit Kontaktmobilität einhergehen. Eine eigenständige Kategorie, die die gemeinsamen Aktivitäten bei Besuchen hervorhebt, erscheint hier als nicht relevant. Tabelle 1 zeigt 20 Freizeitaktivitäten, die den Untersuchungsgegenstand des Verkehrs in Agglomerationen stellen und bis auf die in diesem Kapitel berichteten Veränderungen der Kodierung der originalen Freizeitaktivitäten des MZ05 entsprechen.

Tabelle 1 Differenzierte Freizeitaktivitäten

Nr.	Bezeichnung	Beispiele
1	Besuche	Verwandte, Bekannte, Freunde besuchen
2	Gastronomie	Ins Restaurant, Café, Bar gehen
3	Draussen zu Fuss unterwegs sein (Spazieren gehen, Wandern, bummeln (Stadtbummel)[1]	Wandern, Spaziergang, Bummeln. „Rumhängen in der Stadt“
4	Aktiver Sport	Sämtliche Sportarten
5	Passiver Sport	Sportveranstaltungen besuchen
6	Medizin, Wellness	Arztbesuch in der Freizeit, Solarium, Coiffeur
7	Kulturveranstaltungen	Ins Kino, Theater, Oper gehen
8	Vereine	Aktivitäten in politischen und sonstigen Vereinen
9	Tagesausflüge	Sehenswürdigkeiten aufsuchen
10	Erlebniseinkauf	Aufenthalt im Einkaufs-Centre
11	Religion	Kirchenbesuche, Grabpflege
12	Unterwegssein mit dem Auto als Selbstzweck	Rumfahren in der Stadt
13	Begleitung als Freizeit	Jemanden bringen oder abholen
14	Essen ohne Gastronomie	Grillen, Essen im Park
15	Sonstiges	Warten, schlafen, ausruhen
16	Keine Angaben	-
17	Reisen mit Übernachtung*)	Am Stichtag der Erhebung aus den Ferien gekommen
18	Grossveranstaltungen*)	Gurten Festival
19	Unbezahlte Arbeit*)	Tiere züchten, Behördengänge
20	Rückwege kodiert als Freizeitwege*)	Rückweg von Sport nach Hause.

*) Diese Aktivitäten werden nicht der alltäglichen Freizeit zugeordnet

[1] Bezeichnung im MZ 05: Nicht sportliche Aussenaktivitäten

Quelle: Eigen Zusammenstellung nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

4.2. Verkehrliche Bedeutung des Freizeitverkehrs

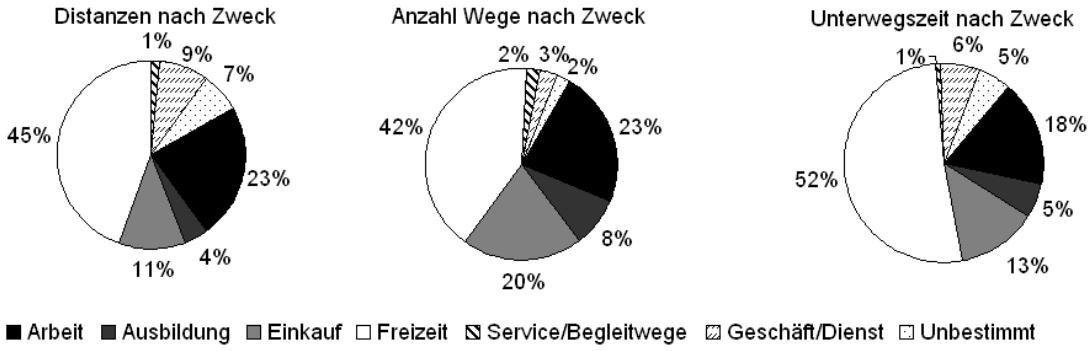
Die vorliegende Deskription des Agglomerationsverkehrs anhand des MZ05 bedient sich einfacher Häufigkeitsverteilungen und Kreuztabellierungen. Die daraus hervorgehenden Tabellen und Abbildungen werden im Fliesstext kurz in ihren Besonderheiten besprochen. Es wird aber darauf

verzichtet, den gesamtem Möglichkeitsraum an Ergebnissen textlich zu dokumentieren. Die Tabellen sind daher weitestgehend selbsterklärend. Vielmehr werden die zentralen Kennwerte hervorgehoben, die auch in Kapitel 4.7 – insbesondere für den eiligen Leser – in zusammengefasster Form vorzufinden sind. Die Angaben zum Verkehrsaufwand wurden auf die ständige Wohnbevölkerung im Jahre 2005 hochgerechnet. Nachfolgend werden die Auswertungen jeweils zunächst für den Verkehr in der gesamten Schweiz und anschliessend bezogen auf den Verkehr innerhalb von Agglomerationen dargestellt. Die Auswertungen nehmen Bezug auf die fünf Verkehrsbeziehungen in Kapitel 2.2.

4.2.1. Fahrtzweckstruktur in der Schweiz

Insgesamt lassen sich – nahezu unverändert zu 2000 – 42% aller Wege und 45% aller zurückgelegten Wegdistanzen der Freizeit zuschreiben (vgl. Abbildung 7). Bezogen auf die Unterwegszeit macht die Freizeit sogar mehr als die Hälfte aller Verkehrszwecke aus. Somit bleibt der Freizeitverkehr der bedeutendste Verkehrszweck. Dies widerspiegelt sich auch am Stellenwert des Freizeitverkehrs bei Masszahlen der Verkehrserzeugung – wie beispielsweise des Verkehrsaufwands in Personenkilometer (Pkm): Von rund 95.5 Mrd. Pkm, die in der Schweiz durch die ständige Wohnbevölkerung ab 6 Jahren erzeugt werden, verursacht der Freizeitverkehr 42.7 Mrd. Pkm (45%) (vgl. Tabelle 2). Bei einer mittleren Distanz pro Weg von 6.4 km mit einer durchschnittlichen Dauer von 34 Minuten liegt er bei diesen Werten im Mittelfeld im Vergleich zu den Kennzahlen anderer Verkehrszwecke.

Abbildung 7 Anteile der Verkehrszwecke an den täglichen Distanzen, Wegen und Unterwegszeiten in der Schweiz 2005



Basis: 33`390 Zielpersonen
Gewichtung: wp Personengewicht
Quelle: Eigene Berechnungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

Tabelle 2 Vergleich von Verkehrszwecken

Fahrzweck	Wege in Stichprobe	Wegzeit pro Person und Tag2 [min]	Mittlere Tagesdistanz pro Person und Tag2 [km]	Verkehrs-aufwand im Jahr [Mrd. Pkm]1	% am gesamten Verkehrs-aufwand
Freizeit	44`850	50.2	16.6	42.65	44.7
Arbeit	25`160	16.8	8.7	22.33	23.4
Ausbildung, Schule	9`135	5.3	1.5	3.78	4.0
Einkauf	17`549	12.9	4.3	10.91	11.4
Service und Begleitung	6`739	1.0	0.5	1.3	1.4
Geschäftliche Tätigkeiten, Dienstfahrten	3`652	6.1	3.2	8.17	9.1
Unbestimmt	2`279	5.2	2.5	6.30	7.0
Insgesamt	109`362	97.5	37.3	95.456	100

[1] Hochrechnung auf Bevölkerung 2005 ab 6 Jahre (N=7`019`484)
Basis: 108`893 Wege (Hinwege und Rückwege)
[2]Basis: 33`390 Zielpersonen
Gewichtung: wp Personengewicht
Quelle: Eigene Berechungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

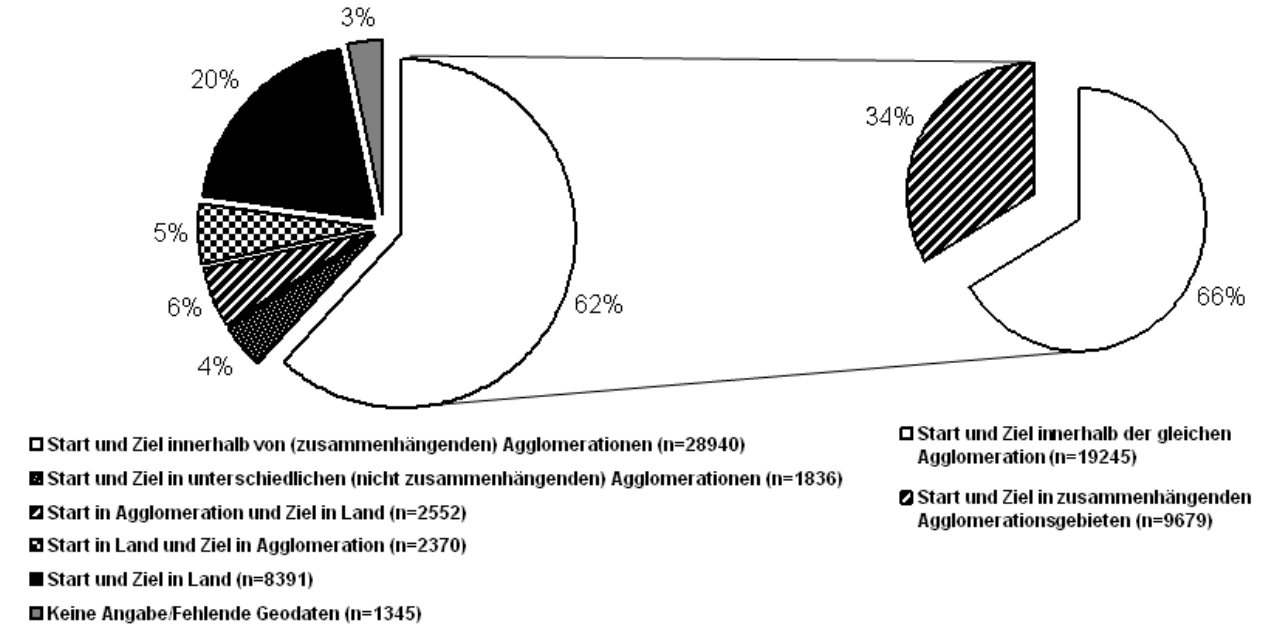
Bezogen auf den Verkehrsaufwand machen die Arbeitswege mit 23 % das nächst grösste Segment hinter den Freizeitwegen aus, gefolgt von den Einkaufswegen mit 11 % sowie den Geschäftlichen Tätigkeiten und Dienstwegen mit 9 %. Mit 16.6 km liegt die mittlere Tagesdistanz in der Freizeit fast bei der Hälfte an den insgesamt zurückgelegten Strecken.

4.2.2. Fahrtzweckstruktur innerhalb von Agglomerationen

Das Interesse liegt in vorliegender Untersuchung beim Verkehr innerhalb von Agglomerationen. Betrachtet man den Freizeitverkehr unterschieden nach den fünf in Kapitel 2.2 vorgestellten Verkehrsbeziehungen, so zeigt sich, dass etwa 62 % aller Freizeitwege innerhalb von Agglomerationen stattfinden, d.h. Quelle und Ziel liegen innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen (vgl. Abbildung 8). Hiervon haben 66 % Start und Ziel in derselben Agglomeration. Die restlichen 33 % enden in einer anderen, aber dennoch räumlich anschliessenden Agglomeration, als sie begonnen haben. Diese Wege verlassen aber das zusammenhängende Agglomerationsgebiet nicht.

Einen weitaus geringeren Prozentanteil an der Gesamtzahl aller Freizeitwege machen Wege zwischen räumlich nicht zusammenhängenden Agglomerationen aus. Sie nehmen einen Anteil von 4 % an allen Wegen in der Freizeit ein. Die „grenzquerenden" Agglomerationsverkehre belaufen sich in Richtung der Agglomeration auf 5 % und in Richtung des ländlichen Raums auf 6 %. Die Wege, die im ländlichen Raum bleiben, haben einen Anteil von 20 % an allen Wegen in der Freizeit. Lediglich 3 % der Wege können aufgrund fehlender Georeferenzierung nicht den fünf Verkehrsbeziehungen zugeordnet werden. Deutlich wird die hohe Anzahl an Wegen mit Start und Ziel innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen. Diese sind Gegenstand aller weiteren Auswertungen. Der hohe Anteil ist nicht allzu verwunderlich – wird das Verhältnis von 70 % Agglomerationsbevölkerung und 30 % Landbevölkerung beachtet.

Abbildung 8 Freizeitwege differenziert nach Verkehrsbeziehungen



Basis: 45`434 Wege (Hinwege und Rückwege)
Gewichtung: wp Personengewicht
Quelle: Eigene Berechnungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

Von Interesse ist an dieser Stelle der Vergleich von Verkehrszwecken in (zusammenhängenden) Agglomerationen – und somit innerhalb des eigentlichen Untersuchungsraums dieser Auswertung. Aus Tabelle 3 lässt sich ableiten, dass der Agglomerationsverkehr mit rund 55 Mrd. Pkm 52 % am gesamten Verkehrsaufwand in der Schweiz ausmacht. Bezogen auf die Wege sind dies sogar 65 % (ca. 70 Tsd. Wege in der Stichprobe). Der Freizeitverkehr innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen erzeugt in etwa 21 Mrd. Pkm, was 38 % am Verkehrsaufwand innerhalb von Agglomerationen und rund 20 % am Total des Gesamtverkehrsaufwand in der Schweiz ausmacht. Dies ergibt sich aufgrund der Hochrechnung der 25.5 % aller Wege in der Wegdatenbank im MZ05 auf die Grundgesamtheit Schweiz, die den Freizeitverkehr innerhalb von Agglomerationen in der Stichprobe repräsentieren.

Werden die Freizeitwege in Agglomerationen in ihre Bestandteile – «selbe Agglomeration» und «unterschiedliche, aber räumlich zusammenhängende Agglomerationsgebiete» – untergliedert, ergibt sich folgendes Bild: Wege mit Start und Ziel innerhalb derselben Agglomeration bereiten ein Verkehrsaufwand von 6.8 Mrd. Pkm. Gegenüber stehen 14.2 Mrd Pkm bei unterschiedlichen, aber räumlich zusammenhängenden Agglomerationen. Dies ist ein interessanter Befund. Denn trotz eines Wegeverhältnisses von 66/34 übertrifft der Verkehr in unterschiedlichen, aber räumlich zusammenhängenden Agglomerationen den Verkehr in derselben Agglomeration um das Doppelte an Verkehrsaufwand. Dies lässt sich vor allem auf die unterschiedlichen Distanzen zurückführen: Die mittlere Distanz pro Freizeitweg in derselben Agglomeration beträgt 2.94 km, während sie in unterschiedlichen, räumlich aber zusammenhängenden Agglomerationen 11.36 km beträgt. Im Vergleich hierzu beträgt die durchschnittliche Weglänge aller Freizeitwege in der Schweiz 6.42 km.

Tabelle 3 Vergleich von Verkehrszwecken in (zusammenhängenden) Agglomerationen

Fahrzweck	N	Mittlere Dauer pro Weg [Ø-min]	Mittlere Distanz pro Weg [Ø-km]	Verkehrs-aufwand im Jahr [Mrd. Pkm][1]	% am Verkehrs-aufwand in Agglomerationen
Freizeit	27`773	28.74	5.84	20.94	38
Start/Ziel in gleicher Agglomeration	19`245	28.18	2.9	6.82	12.4
Start/Ziel in unterschiedlichen, zusammenhängenden Agglomerationsgebieten	9`679	29.80	11.36	14.22	25.6
Arbeit	16`420	17.73	4.70	16.90	30
Ausbildung, Schule	6`189	15.52	2.32	3.02	5
Einkauf	12`720	15.50	2.43	6.73	12
Service und Begleitung	4`657	14.40	2.77	2.42	4
Geschäftliche Tätigkeiten, Dienstfahrten	1`772	41.64	5.10	3.6	6
Unbestimmt	1`321	47.49	6.00	1.8	3
Insgesamt	70`852	22.38	3.21	55.45	100

[1] Hochrechnung auf Bevölkerung 2005 ab 6 Jahre (7`019`484)
Basis: 70`852 Wege (Hinwege und Rückwege)
Gewichtung: wp Personengewicht
Quelle: Eigene Berechungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

Innerhalb der (zusammenhängenden) Agglomerationen gehören die Freizeitwege – im Unterschied zur gesamtschweizerischen Betrachtung – zu den eher kürzeren Wegen. Die mittlere Distanz pro Weg

beträgt 2.75 km. Hingegen liegt die mittlere Dauer pro Weg mit 29 Minuten über dem Durchschnitt aller Wege (22 Minuten).

4.2.3. Distanzen und Zeiten der Freizeitwege nach Verkehrsbeziehungen

Die mittleren Distanzen pro Weg in Tabelle 4 zeigen deutlich, dass Wege in Agglomerationen mit 5.84 km mit Abstand am kürzesten sind. Dicht darauf folgen ländliche Wegeverbindungen mit durchschnittlichen 8.5 km pro Weg. Daraus folgt, dass Agglomerationswege im Mittel kürzer sind als Landwege. Darüber hinaus ist zu erkennen, dass die mittleren Distanzen pro Weg bei heterogenen Raumverbindungen sprunghaft ansteigen: Sie zeichnen sich dadurch aus, dass sie auf gleichem Niveau liegen. Die mittlere Distanz bei Verbindungen von Agglomerationen in den ländlichen Raum liegt bei ca. 35 km und in umgekehrter Richtung bei etwa 36 km. Die Transferverkehre, zwischen zwei Agglomerationen über den ländlichen Raum hinweg, weisen die längsten mittleren Distanzen mit ca. 62 km pro Weg auf. Unterscheidet man wiederum innerhalb von Agglomerationen in ihre zwei Grundbestandteile, zeigt sich: Zum einen liegen Wege in derselben Agglomeration im Mittel bei 2.9 km pro Weg, wogegen bei Start und Ziel in unterschiedliche, aber räumlich zusammenhängenden Agglomerationen die Wege rund 11.4 km lang sind.

Tabelle 4 Mittlere Distanz, Zeit pro Weg in der Freizeit strukturiert nach Verkehrsbeziehungen

Verkehrsbeziehungen	Distanz pro Weg [Ø-km]	Zeit pro Weg [Ø-min]
Start und Ziel innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen	5.84	28.74
Start/Ziel in gleicher Agglomeration	2.94	28.18
Start/Ziel in unterschiedlichen, zusammenhängenden Agglomerationsgebieten	11.38	29.80
Start und Ziel in unterschiedlichen (nicht zusammenhängenden) Agglomerationen	61.85	76.53
Start in einer Agglomeration und Ziel im ländlichen Raum	34.83	61.94
Start im ländlichen Raum und Ziel in einer Agglomeration	36.23	55.83
Start und Ziel im ländlichen Raum	8.50	37.09
Keine Angaben/ Fehlende Geodaten	18.99	33.76

Basis: 44 850 Wege (Hinwege und Rückwege)
Gewichtung: Personengewicht WP
Quelle: Eigene Berechnungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

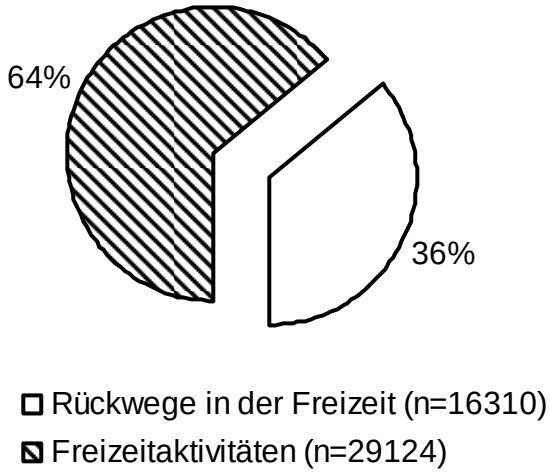
Werden die mittleren Zeiten pro Weg näher betrachtet, lassen sich die fünf Verkehrsbeziehungen in zwei grobe Kategorien einordnen. Zum einen die homogenen Verkehrsbeziehungen – d.h. Start und

Ziel liegen im gleichen Raumtyp – (Start und Ziel innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen und Start und Ziel im ländlichen Raum) mit durchschnittlichen Wegezeiten von rund einer halben Stunde. Zum anderen die heterogenen Verkehrsbeziehungen (Start und Ziel in unterschiedlichen, räumlich nicht zusammenhängenden Agglomerationen; Start im ländlichen Raum und Ziel in einer Agglomeration; Start und Ziel in unterschiedlichen, räumlich nicht zusammenhängenden Agglomerationen) mit rund einer Stunde Wegezeit. Die Zeitwerte von einer halben Stunde in der homogenen Gruppe liegen auf dem selben Niveau bei der Untergliederung der Verkehrsbeziehung mit Start und Ziel innerhalb von Agglomerationen in die zwei Bestandteile – in selber oder räumlich angrenzenden Agglomerationen.

4.3. Freizeitverkehr und Freizeitaktivitäten

Im Folgenden wird der Freizeitverkehr in Agglomerationen in die Bestandteile von einzelnen Freizeitaktivitäten zergliedert. Hervorzuheben ist, dass auf dieser Ebene nur die Wege betrachtet werden, die sich durch eine bestimmte Aktivität am Ziel auszeichnen. Das heisst, dass Rückwege ausgeschlossen sind. Abbildung 9 zeigt, dass in folgender Auswertung 64 % der Wege eine spezielle Freizeitaktivität am Ziel aufweisen können.

Abbildung 9 Freizeitwege mit „Zielaktivität“ und Freizeitwege kodiert als Rückwege



Basis: 45`434 Wege (Hinwege und Rückwege)
Gewichtung: wp Personengewicht
Quelle: Eigene Berechnungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

4.3.1. Aktivitätenstruktur des Freizeitverkehrs in der Schweiz

In Tabelle 5 werden die Häufigkeiten aller Freizeitaktivitäten, unabhängig davon wo sie stattfanden, aufgelistet. Die ersten vier Aktivitäten namentlich Besuche, Gastronomiebesuche, Draussen zu Fuss

unterwegs sein (Spazieren gehen, Wandern, bummeln (Stadtbummel) und aktiver Sport, nehmen bereits 76 % der Wege aller Aktivitäten ein.

Tabelle 5 Anteile der Freizeitaktivitäten

Freizeitaktivitäten	Prozent [%]	Anzahl Wege [n]
Besuche	23.0	6`648
Gastronomiebesuch	21.1	6`088
Draussen zu Fuss unterwegs sein (Spazieren gehen, Wandern, bummeln (Stadtbummel)	20.0	5`786
Aktiver Sport	12.0	3`455
Unbezahlte Arbeit*)	5.9	1`692
Kulturveranstaltungen	5.7	1`632
Rückwege kodiert als Freizeitwege*)	2.1	599
Religion	1.8	527
Begleitung als Freizeit	1.5	435
Essen ohne Gastronomie	1.3	365
Sonstiges	1.1	311
Erlebniseinkauf	1.0	287
keine Angabe	0.9	269
Vereine	0.8	227
Medizin, Wellness	0.7	193
Tagesausflüge	0.5	133
Passiver Sport	0.4	123
Grossveranstaltungen*)	0.2	58
Unterwegssein mit dem Auto als Selbstzweck	0.1	20
Reisen mit Übernachtungen*)	0.1	19
Gesamt	100.0	28`868

*) Diese Aktivitäten werden nicht der alltäglichen Freizeit zugeordnet
Basis: 29`124 Freizeitwege (Hinwege und Rundwege)
Gewichtung: wp Personengewicht
Quelle: Eigene Berechnungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

4.3.2. Aktivitätenstruktur des Freizeitverkehrs innerhalb von Agglomerationen

Werden die 29`124 Wege, die sich durch Freizeitaktivitäten auszeichnen, nach den fünf Verkehrsbeziehungen unterschieden, ergibt sich ein ähnliches Bild, wie bei der Unterscheidung aller Freizeitwege nach Verkehrsbeziehungen (vgl. Abbildung 8). 64 % der Wege mit Freizeitaktivitäten haben Start und Ziel innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen, 20 % der Wege finden innerhalb des ländlichen Raums statt. 10 % der Wege finden zwischen Agglomerationen und dem angrenzenden ländlichen Raum statt, 4 % zwischen unterschiedlichen Agglomerationen, die nicht miteinander verbunden sind.

Von den 19`204 Wegen innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen haben 70 % Start und Ziel innerhalb der gleichen Agglomeration, wogegen 30 % der Wege Start und Ziel in räumlich zusammenhängenden Agglomerationsgebieten aufweisen.

Tabelle 6 zeigt die Häufigkeiten der Verkehr erzeugenden Freizeitaktivitäten in den Agglomerationen. Wie bei Betrachtungen zur Häufigkeitsverteilung in der Gesamtschweiz in Tabelle 5, rangieren die vier Freizeitaktivitäten «Gastronomiebesuch», «nicht sportliche Aussenaktivität», «Besuche» und «aktiver Sport» mit 75 % aller Wege an der Spitze der beliebten ausserhäuslichen Freizeitaktivitäten.

Unterschiede zeigen sich in der Differenzierung nach Start und Ziel in gleicher Agglomeration und in unterschiedlichen, räumlich aber nicht zusammenhängenden Agglomerationen: Auf der einen Seite liegen die Besuche bei 17.4 % mit Start und Ziel in der gleichen Agglomeration, wogegen 29.2 % der Wege innerhalb von zusammenhängenden Agglomerationsgebieten dem Besuch von Freunden, Bekannten und Verwandten dienen. Frappant ist der Unterschied, wenn man die Häufigkeiten bei der Kategorie « Draussen zu Fuss unterwegs sein (Spazieren gehen, Wandern, bummeln (Stadtbummel)» in zusammenhängenden Agglomerationsgebieten mit den Wegen, die in denselben Agglomerationen stattfinden, vergleicht – 6.1 % gegenüber 27.5 %. Die Kategorie «Unbezahlte Arbeit» – keine alltägliche Freizeitaktivität – steht mit rund 6 % der Wege an fünfter Stelle der häufigen Nennungen.

Tabelle 7 zeigt den Verkehrsaufwand der Freizeitaktivitäten mit Start und Ziel in selber Agglomeration. Auch wird deutlich, dass die Vierergruppe mehr als 70% des Verkehrsaufwandes erzeugt, obgleich die Gruppe « Draussen zu Fuss unterwegs sein (Spazieren gehen, Wandern, bummeln (Stadtbummel)» deutlich prominenter in dieser Verkehrsbeziehung ausfällt.

Tabelle 8 verweist auf den Verkehrsaufwand der Freizeitaktivitäten in zusammenhängenden Agglomerationsgebieten mit einer Differenzierung nach Aktivitäten. Es zeigt sich, dass 35% des gesamten Verkehrsaufwands der Freizeit in zusammenhängenden Agglomerationsgebieten wiederum den Besuchen von Freunden, Verwandten und Bekannten zuzuschreiben ist. Auch hier nimmt die Vierergruppe bestehend aus «Besuche», «Gastronomiebesuche», «Draussen zu Fuss unterwegs sein (Spazieren gehen, Wandern, bummeln (Stadtbummel)» und «aktiver Sport» 70% des Verkehrsaufwands ein, obgleich die Kategorien „Draussen zu Fuss unterwegs sein (Spazieren gehen, Wandern, bummeln (Stadtbummel)“ und „Aktiver Sport“ mit geringerem Verkehrsaufwand vertreten sind. Dieser wird aber durch die Freizeitaktivitäten «Besuche» und «Gastronomiebesuchen» kompensiert.

Tabelle 6 Anteile der Freizeitaktivitäten in Agglomerationen

Freizeitaktivitäten		Start und Ziel	
	Gesamt [%]	in gleicher Agglomeration	in zusammenhängenden Agglomerationsgebieten
Gastronomiebesuch	22.7	23.4	21.1
Draussen zu Fuss unterwegs sein (Spazieren gehen, Wandern, bummeln (Stadtbummel)	21.0	27.5	6.1
Besuche	21.0	17.4	29.2
Aktiver Sport	11.8	10.7	14.4
Unbezahlte Arbeit*)	5.9	5.7	6.4
Kulturveranstaltungen	5.6	4.6	7.7
Rückwege kodiert als Freizeitwege*)	2.0	1.9	2.4
Religion	1.7	1.6	1.9
Begleitung als Freizeit	1.5	1.1	2.5
Erlebniseinkauf	1.3	1.2	1.4
Essen ohne Gastronomie	1.2	1.1	1.4
Sonstiges	1.2	1.1	1.2
keine Angabe	0.8	0.7	1.1
Medizin, Wellness	0.7	0.5	1.2
Vereine	0.7	0.6	0.8
Passiver Sport	0.4	0.4	0.5
Tagesausflüge	0.3	0.2	0.4
Grossveranstaltungen*)	0.2	0.1	0.3
Unterwegssein mit dem Auto als Selbstzweck	0.1	0.0	0.1
Reisen mit Übernachtungen*)	0.0	0.0	0.0
Gesamt	100.0	100.0	100.0

*) Diese Aktivitäten werden nicht der alltäglichen Freizeit zugeordnet
Basis: 19`204 Freizeitwege (Hinwege und Rundwege „von zu Hause nach Hause“)
Gewichtung: wp Personengewicht
Quelle: Eigene Berechnungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

Tabelle 7 Verkehrsaufwand der Freizeitaktivitäten mit Start und Ziel in selber Agglomeration differenziert nach Aktivitäten

Projekt-Kategorien	Anzahl Wege [n]	Mittlere Tages-distanz pro Person [km]	Verkehrsaufwand im Jahr [Mio. Pkm][1]	Prozentualer Anteil am Verkehrsaufwand des Freizeitverkehrs in Agglomerationen [%]
Besuche	3`890	0.712	1'823	22.47
Gastronomiebesuch	4`213	0.576	1'475	18.18
Draussen zu Fuss unterwegs sein (Spazieren gehen, Wandern, bummeln (Stadtbummel)	3`901	0.517	1'324	16.32
Aktiver Sport	2`185	0.485	1'243	15.33
Passiver Sport	76	0.018	46	0.56
Medizin, Wellness	137	0.026	66	0.81
Kulturveranstaltungen	1`032	0.245	628	7.73
Vereine	127	0.016	40	0.50
Tagesausflüge	51	0.041	106	1.30
Erlebniseinkauf	233	0.044	112	1.38
Religion	315	0.050	128	1.58
Unterwegssein mit dem Auto als Selbstzweck	11	0.016	41	0.51
Begleitung als Freizeit	280	0.075	191	2.35
Essen ohne Gastronomie	225	0.038	98	1.21
Sonstiges	214	0.030	76	0.94
keine Angabe	155	0.034	86	1.06
Reisen mit Übernachtungen*)**)	-	-	-	-
Grossveranstaltungen*)	34	0.010	26	0.33
Unbezahlte Arbeit*)	1`092	0.170	435	5.36
Rückwege kodiert als Freizeitwege*)	374	0.066	169	2.08
Gesamt (ohne Rückwege)	18`548	3.17	8.113	100

*) Diese Aktivitäten werden nicht der alltäglichen Freizeit zugeordnet
**) zu wenige Fälle
Basis: 13`526 Freizeitwege (Hinwege und Rundwege „von zu Hause nach Hause“)
Gewichtung: wp Personengewicht
Quelle: Eigene Berechnungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

Tabelle 8 Verkehrsaufwand der Freizeitaktivitäten in zusammenhängenden Agglomerationsgebieten differenziert nach Aktivitäten

Projekt -Kategorien	Anzahl Wege [n]	Mittlere Tagesdistanz pro Person [km]	Verkehrsaufwand im Jahr [Mio. Pkm][1]	Prozentualer Anteil am Verkehrsaufwand des Freizeitverkehrs zwischen Agglomerationsgebieten [%]
Besuche	1`631	0.686	1'759	35.04
Gastronomiebesuch	1`176	0.369	944	18.82
Draussen zu Fuss unterwegs sein (Spazieren gehen, Wandern, bummeln (Stadtbummel)	342	0.114	293	5.84
Aktiver Sport	803	0.165	422	8.41
Passiver Sport	27	0.022	57	1.14
Medizin, Wellness	69	0.003	9	0.18
Kulturveranstaltungen	433	0.189	484	9.64
Vereine	46	0.018	46	0.92
Tagesausflüge	22	0.015	38	0.77
Erlebniseinkauf	77	0.021	53	1.05
Religion	104	0.038	96	1.92
Unterwegssein mit dem Auto als Selbstzweck	5	0.000	0	0.00
Begleitung als Freizeit	139	0.073	187	3.73
Essen ohne Gastronomie	78	0.010	27	0.53
Sonstiges	67	0.015	39	0.79
keine Angabe	63	0.036	93	1.85
Reisen mit Übernachtungen*)**)	-	-	-	-
Grossveranstaltungen*)	15	0.008	21	0.42
Unbezahlte Arbeit*)	359	0.051	131	2.62
Rückwege kodiert als Freizeitwege*)	133	0.076	194	3.87
Gesamt	5`587	1.95	4894	100

*) Diese Aktivitäten werden nicht der alltäglichen Freizeit zugeordnet
**) zu wenige Fälle
Gewichtung: wp Personengewicht
Basis: 5679 Freizeitwege (Hinwege und Rundwege) Gewichtung: wp Personengewicht Quelle: Eigene Berechnungen nach MZ05

4.3.3. Distanzen und Zeiten der Freizeitwege nach Freizeitaktivitäten

Die mittleren Distanzen pro Weg zeichnen sich wie folgt aus: Die Kategorie «Unterwegssein mit dem Auto als Selbstzweck» mit einer mittleren Distanz pro Weg von 50.9 km beinhaltete die weitesten Wege. (Diese Kategorie ist aber nur gering besetzt). Darauf folgen die Tagesausflüge, die im Schnitt 27 km pro Weg aufweisen. Die restlichen Aktivitäten pendeln im Mittel zwischen rund 4 km bis 9 km Distanz pro Weg. Über die Gesamtzahl an Freizeitaktivitäten betrachtet, zeichnen sich die Wege mit durchschnittlichen 5.7 km aus (vgl. Tabelle 9).

Aus Tabelle 9 geht ebenfalls hervor, dass von den projektrelevanten Freizeitaktivitäten die Tagesausflüge mit einem Mittel von 127 Minuten am meisten Zeitaufwand pro Weg erfordern. Auch die Kategorie „Draussen zu Fuss unterwegs sein (Spazieren gehen, Wandern, bummeln (Stadtbummel)“ zeichnen sich mit rund einer Stunde Wegzeit pro Weg durch einen - im Vergleich zu den restlichen projektrelevanten Kategorien - relativ hohen Zeitaufwand aus. Diese Eigenart korrespondiert aber mit einem hohen Anteil an LV und den in dieser Kategorie enthaltenen Spaziergängen. Auch die Tagesausflüge, mit ihren relativ weiten Durchschnittsdistanzen, weisen lange Wegzeiten aus (127 Minuten).

Werden vor dem Hintergrund der fünf Verkehrsbeziehungen aus Kapitel 2.2.2, die zehn Freizeitaktivitäten mit dem höchsten Verkehrsaufwand ermittelt, ergibt sich eine Anordnung nach absteigendem Verkehrsaufwand, dargestellt in Tabelle 10. Diese zehn Freizeitaktivitäten erzeugen knapp 50 % des gesamten Verkehrsaufwands der Freizeitaktivitäten. Die Kontaktmobilitiät für Besuche mit Start und Ziel in Agglomerationen – sowohl in unterschiedliche, als auch in zusammenhängenden Agglomerationen – rangiert an der Spitze der Tabelle.

Tabelle 9 Durchschnittliche Wegedistanz der Freizeitaktivitäten innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen

Freizeitaktivitäten	Mittlere Distanz pro Weg [Ø-km]	Mittlere Zeit pro Weg [Ø-min.]
Unterwegssein mit dem Auto als Selbstzweck	50.90	87.38
Tagesausflüge	27.08	127.16
Grossveranstaltungen*)	10.08	108.04
Begleitung als Freizeit	8.88	27.24
Kulturveranstaltungen	7.92	36.71
Passiver Sport	7.81	33.88
Aktiver Sport	7.41	43.30
keine Angabe	7.21	62.05
Erlebniseinkauf	6.23	79.81
Medizin, Wellness	6.22	21.77
Besuche	6.10	27.10
Rückwege kodiert als Freizeitwege*)	5.89	34.48
Essen ohne Gastronomie	5.67	37.33
Religion	5.30	23.67
Unbezahlte Arbeit*)	5.19	29.62
Sonstiges	4.62	40.03
Gastronomiebesuch	4.56	25.40
Draussen zu Fuss unterwegs sein (Spazieren gehen, Wandern, bummeln (Stadtbummel)	4.42	68.56
Vereine	4.12	20.56
Reisen mit Übernachtungen*) **)	-	117.47
Insgesamt	5.70	39.56

*) Diese Aktivitäten werden nicht der alltäglichen Freizeit zugeordnet
**) zu wenige Fälle
Basis: 19`204 Freizeitwege (Hinwege und Rundwege)
Gewichtung: wp Personengewicht
Quelle: Eigen Berechnungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

Tabelle 10 Die 10 grössten Verkehrserzeuger nach Freizeitaktivität und Verkehrsbeziehung

Verkehrsbeziehung	Freizeitaktivität	Verkehrsaufwand im Jahr [Mio. Pkm]1	Prozentualer Anteil am Verkehrsaufwand der Freizeitaktivitäten[%]
Start und Ziel innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen	Besuche	1'823	7
Start und Ziel in unterschiedlichen Agglomerationsgebieten	Besuche	1'759	7
Start und Ziel innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen	Gastronomie	1'475	6
Start in Agglomeration und Ziel im ländlichen Raum	Besuche	1'359	5
Start und Ziel innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen	Draussen zu Fuss unterwegs sein (Spazieren gehen, Wandern, bummeln (Stadtbummel)	1'324	5
Start und Ziel innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen	Aktiver Sport	1'243	5
Start im ländlichen Raum und Ziel in der Agglomeration	Besuche	1'083	4
Start und Ziel in unterschiedlichen Agglomerationsgebieten	Gastronomie	944	4
Start und Ziel im ländlichen Raum	Besuche	833	3
Start und Ziel im ländlichen Raum	Gastronomie	782	3
Freizeitaktivitäten Gesamt	Alle Aktivitäten	24757	100

Basis: 14 560 Freizeitwege (Hinwege und Rundwege)
Gewichtung: wp Personengewicht
Quelle: Eigene Berechnungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

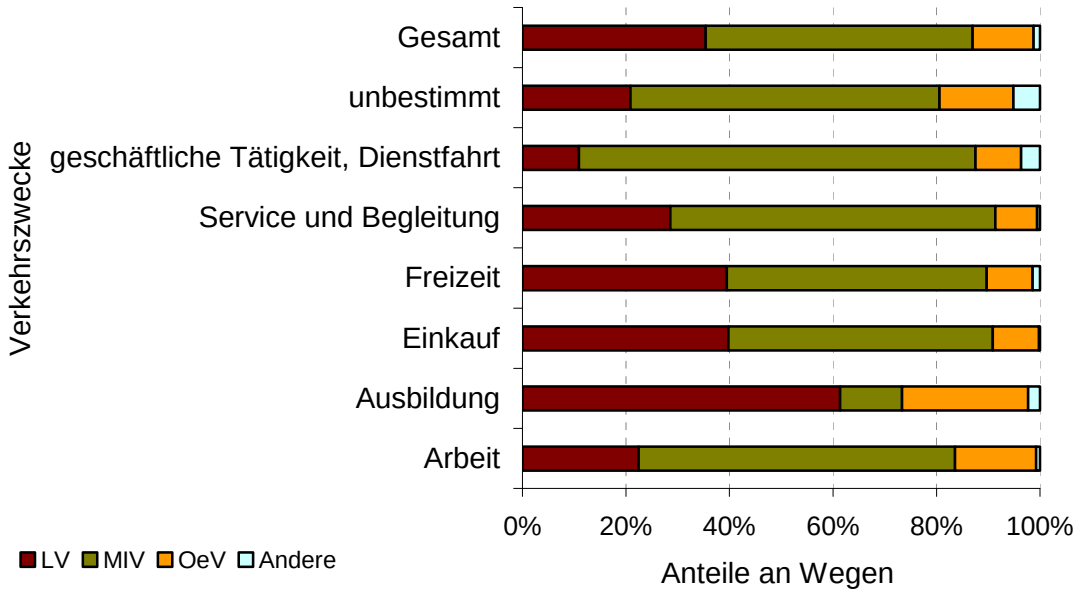
4.4. Verkehrsmittelwahl und -nutzung in der Freizeit

In einem ersten Schritt werden die Verhältnisse auf einer hohen Aggregationsebene im Hinblick auf die Verkehrswerkzeuge durchgeführt (Langsamverkehr [LV], motorisierter Individualverkehr [MIV] und öffentlicher Verkehr [ÖV]). Beim LV und ÖV werden in einem zweiten Schritt die Kategorien mit Freizeitwegen innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen kleinteiliger aufgeschlüsselt (Auto, Velo, zu Fuss etc.). Es muss vorangestellt werden, dass der Modal Split in diesem Teil des Berichts auf der Ebene von Wegen und Etappen errechnet wird. In den späteren Arbeiten, wenn um die Verlagerungspotentiale geht, wird der Modal Split nach der Verkehrsleistung dargestellt.

4.4.1. Modal Split nach Verkehrszwecken in der Schweiz

Abbildung 10 veranschaulicht den Modal Split der Verkehrszwecke in der Schweiz. Es ist ersichtlich, dass Freizeitwege neben dem Einkauf den zweitgrössten Anteil am Langsamverkehr vorzuweisen hat. Der MIV-Anteil liegt in der Freizeit leicht höher bei 25 %, wogegen 6 % mithilfe des ÖVs zurückgelegt wird.

Abbildung 10 Modal Split der Verkehrszwecke in der Schweiz (Anzahl Wege)



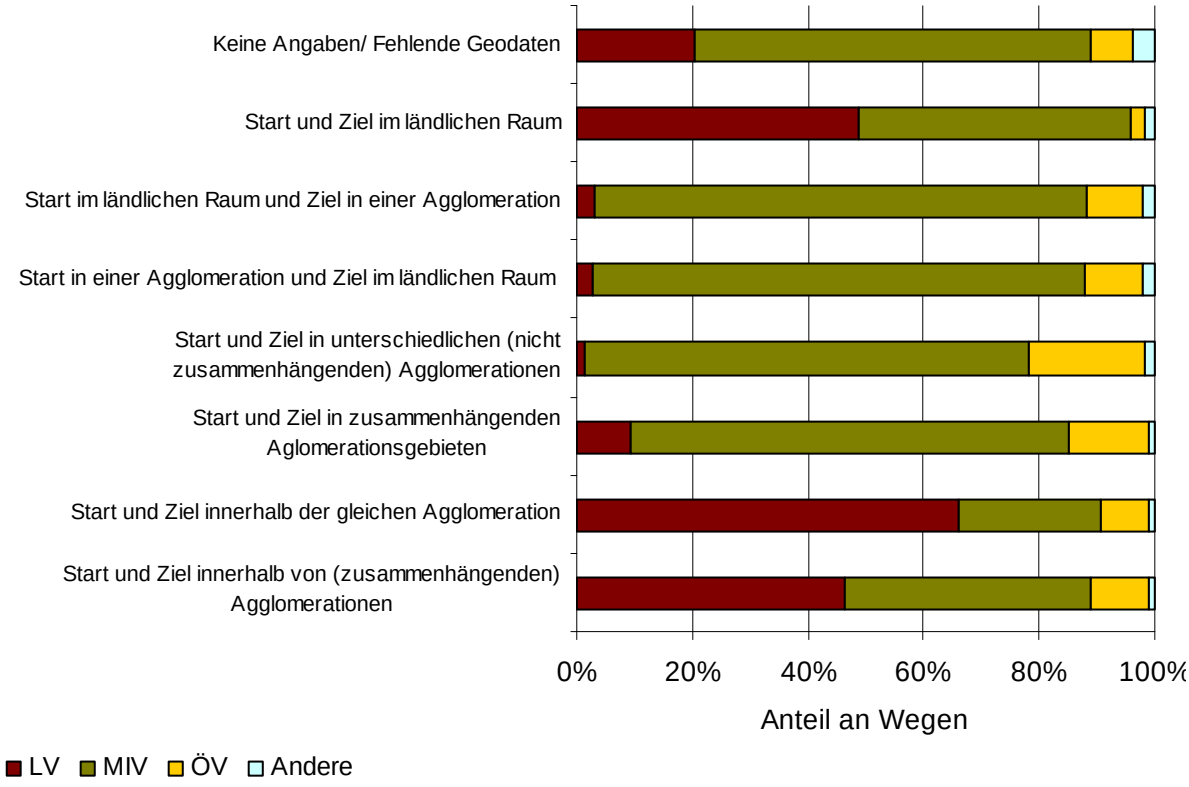
Basis: 108`893 Wege (Hin- und Rückwege)
Modal Split: Hauptverkehrsmittel aggregiert
Gewichtung: Personengewicht WP
Quelle: Eigene Berechnungen Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

4.4.2. Modal Split des Freizeitverkehrs nach Verkehrsbeziehungen

Differenziert man den Freizeitverkehr als Ganzes in die fünf Verkehrsbeziehung ergeben sich folgende Anteile. Abbildung 11 zeigt, wie homogene Verkehrsbeziehungen (Start und Ziel innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen und Start und Ziel im ländlichen Raum) einen hohen LV-Anteil vorweisen. In beiden Fällen werden rund 45 % der Wege mithilfe der Human Powered Mobility (HPM) bestritten. Während die heterogenen Gruppen (Start und Ziel in unterschiedlichen (nicht zusammenhängenden) Agglomerationen; Start im ländlichen Raum und Ziel in einer Agglomeration; Start und Ziel in unterschiedlichen (nicht zusammenhängenden) Agglomerationen) einen geringen LV aufweisen (3 %). Diese zeichnen sich wiederum durch einen hohen MIV-Anteil der Wege aus – in 80 % der Fälle wird auf Auto oder Motorrad zurückgegriffen.

Der ÖV-Anteil ist bei ländlichen Verkehrsbeziehungen am geringsten (2 %). Die Wege mit Start im ländlichen Raum und Ziel in einer Agglomeration, Start in einer Agglomeration und Ziel im ländlichen Raum und Start und Ziel innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen werden bei 10 % der Fälle mit ÖV zurückgelegt. Verhältnismässig hoch ist der Anteil bei Verbindungen mit Start und Ziel in unterschiedlichen (nicht zusammenhängenden) Agglomerationen; 20 % der Wege finden dort mit dem ÖV statt.

Abbildung 11 Modal Split der Freizeitwege strukturiert nach Verkehrsbeziehungen (Anzahl Wege)

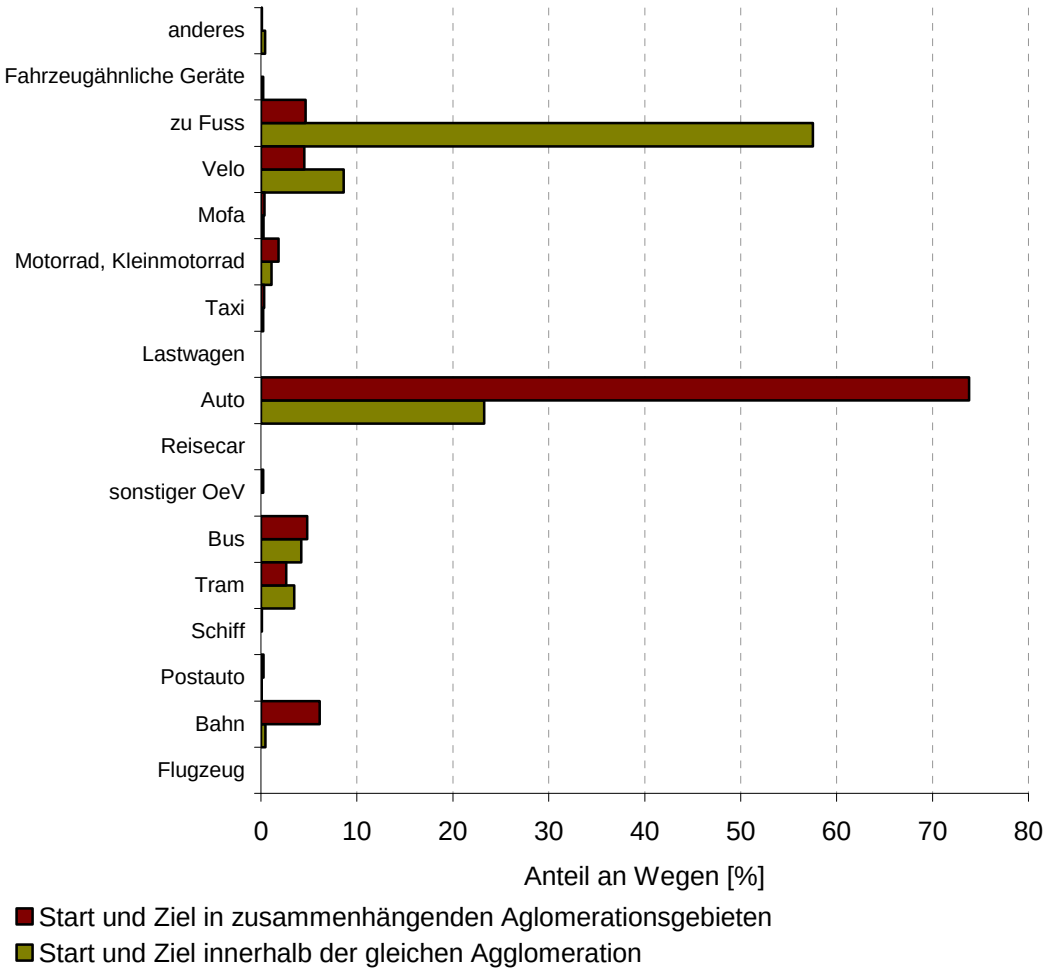


Basis: 44`850 Freizeitwege (Hin- und Rückwege)
Modal Split: Hauptverkehrsmittel aggregiert
Gewichtung: Personengewicht WP
Quelle: Eigene Berechnungen Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

Werden Verkehrsbeziehungen mit Start und Ziel innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen getrennt betrachtet, ergibt sich folgendes differenziertes Bild (vgl. Abbildung 11): Wege in derselben Agglomeration weisen einen hohen LV-Anteil auf. Beachtliche 65 % der berichteten Wege werden hier via LV zurückgelegt. Dieser Anteil schrumpft auf das Niveau von 10 % bei Start und Ziel in zusammenhängenden Agglomerationsgebieten. Der MIV-Anteil rangiert bei Start und Ziel in derselben Agglomeration auf einem Niveau von 24.6 %. Dies ist mit Abstand der geringste MIV-Anteil verglichen mit allen sonstigen Verkehrsbeziehungen. Auffallend ist der geringe öV-Anteil von 8.5 % bei Start und Ziel in derselben Agglomeration. Ein hoher MIV-Anteil von 76% ist bei Verkehren mit Start und Ziel in unterschiedlichen, den Agglomerationsraum aber nicht verlassenden, Verkehren vorzufinden.

Wird der Modal Split mit Start und Ziel innerhalb von zusammenhängenden Agglomerationen getrennt nach Start und Ziel in derselben sowie unterschiedlich, aber räumlich zusammenhängenden Agglomerationsgebieten betrachtet, zeigt sich folgende Verteilung auf anschaulichere Verkehrswerkzeuge: Rund 60 % der Wege mit Start und Ziel in derselben Agglomeration werden zu Fuss gegangen. Im Vergleich ist dies nur in 5 % der Wege bei Verkehren mit Start und Ziel in zusammenhängenden Agglomerationsgebieten der Fall. Mit dem Velo werden rund 9 % der Wege in derselben Agglomeration bestritten, wogegen 5 % der Wege zwischen Agglomerationen mit Velo zurückgelegt werden. Mit dem Auto werden in den Agglomerationen 23 % der Wege gefahren; beachtliche 74 % treten hingegen bei Wegen zwischen unterschiedlichen Agglomerationen auf. Bus und Tram rangieren auf der Seite der Verkehrsbeziehung in derselben Agglomeration mit 4 %, bzw. 3.5 % im Vergleich zu auf ähnlichem Niveau stattfindenden 5 %, bzw. 2.5 % der Wege in unterschiedlichen, aber zusammenhängenden Agglomerationen (vgl. Abbildung 12).

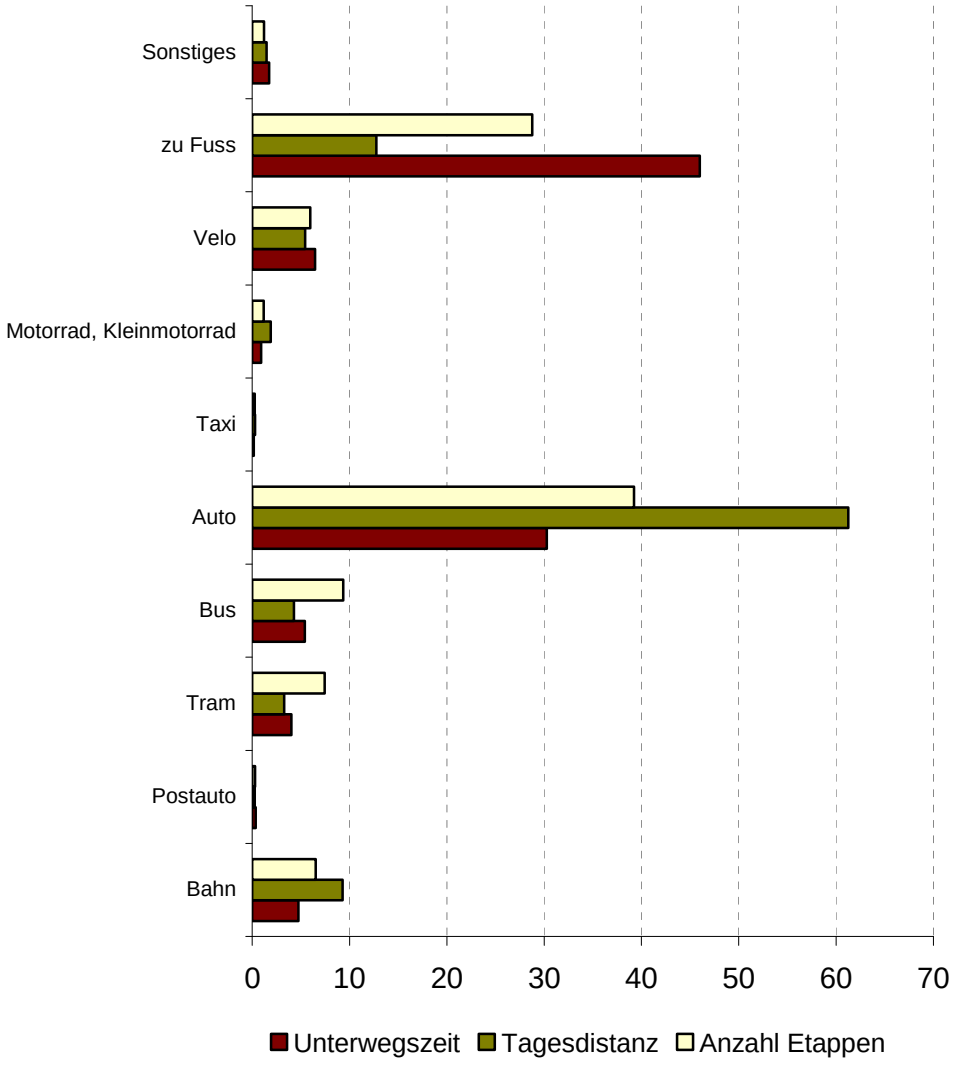
Abbildung 12 Differenzierter Modal Split der Freizeitwege innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen (Anzahl Wege)



Basis: 19`204 Wege (Hinwege und Rückwege)
Gewichtung: wp Personengewicht
Quelle: Eigene Berechnungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

In Abbildung 13 werden Kennziffern zum differenzierten Modal Split der Freizeitwege innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen vorgestellt. Bei der Unterscheidung nach Unterwegszeit, Tagesdistanz und Anzahl Etappen zeigt sich, dass 60% der Distanzen, 48 % der Etappen und 30 % der Unterwegszeit in den Agglomerationen mit dem Auto zurückgelegt werden.

Abbildung 13 Kennziffern zum differenzierten Modal Split der Freizeitwege innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen (Unterwegszeit, Tagesdistanz, Anzahl Etappen)

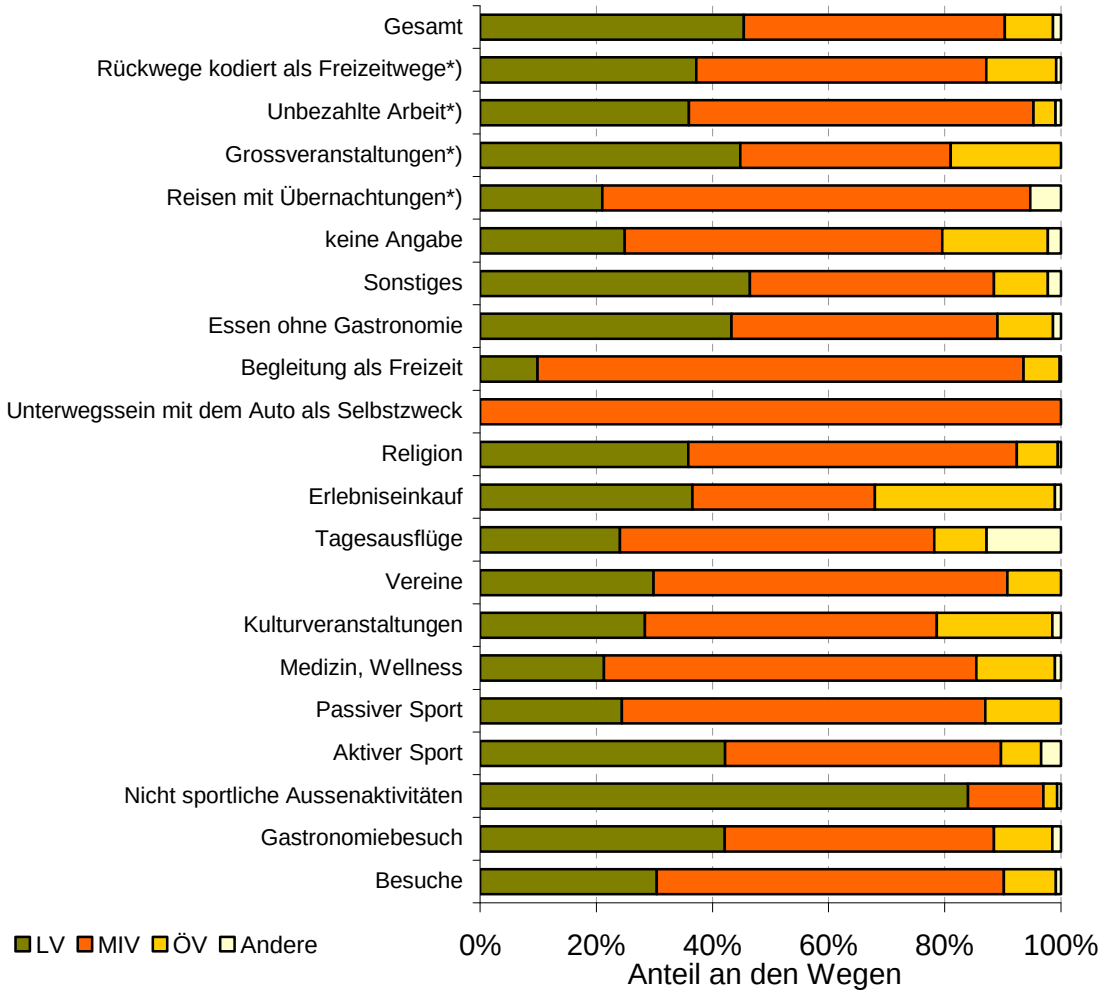


Basis: 19`204 Wege (Hinwege und Rückwege)
Gewichtung: wp Personengewicht
Quelle: Eigene Berechnungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

4.4.3. Modal Split nach Freizeitaktivitäten innerhalb von Agglomerationen

Der Modal Split der Freizeitaktivitäten innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen wird in Abbildung 14 dargestellt. Es zeigt sich ein sehr differenziertes Bild. Beispielsweise ist zuerkennen, dass Wege der Aktivitätengruppe «Draussen zu Fuss unterwegs sein (Spazieren gehen, Wandern, bummeln (Stadtbummel)» den höchsten Anteil am Langsamverkehr vorweisen. Zudem hat der Erlebniseinkauf den höchsten ÖV-Anteil.

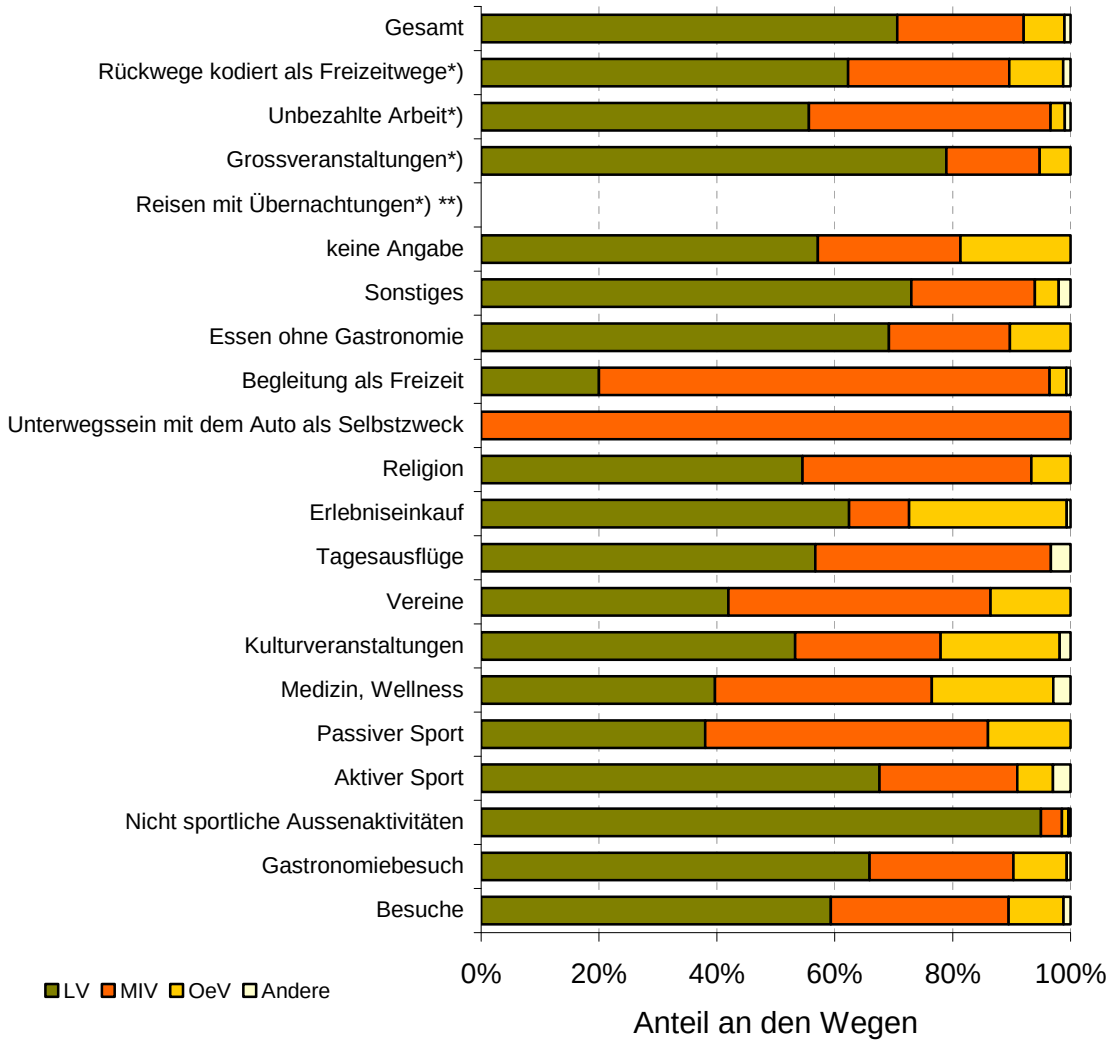
Abbildung 14 Modal Split der Freizeitaktivitäten innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen (Anzahl Wege)



*) Diese Aktivitäten werden nicht der alltäglichen Freizeit zugeordnet
Basis: 19`204 Wege (Hinwege und Rundwege)
Gewichtung: wp Personengewicht
Quelle: Eigene Berechnungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

Rücken nur die Verkehrsverbindungen mit Start und Ziel in derselben Agglomeration ins Zentrum des Interesses, ist sogleich zu erkennen, dass die Anteile des Langsamverkehrs ganzheitlich ansteigen (vgl. Abbildung 15). Auch hier weisen sich die Aktivitäten „Draussen zu Fuss unterwegs sein (Spazieren gehen, Wandern, bummeln (Stadtbummel) (Nicht sportlichen Aussenaktivitäten) durch einen hohen Anteil am Langsamverkehr aus (87%).

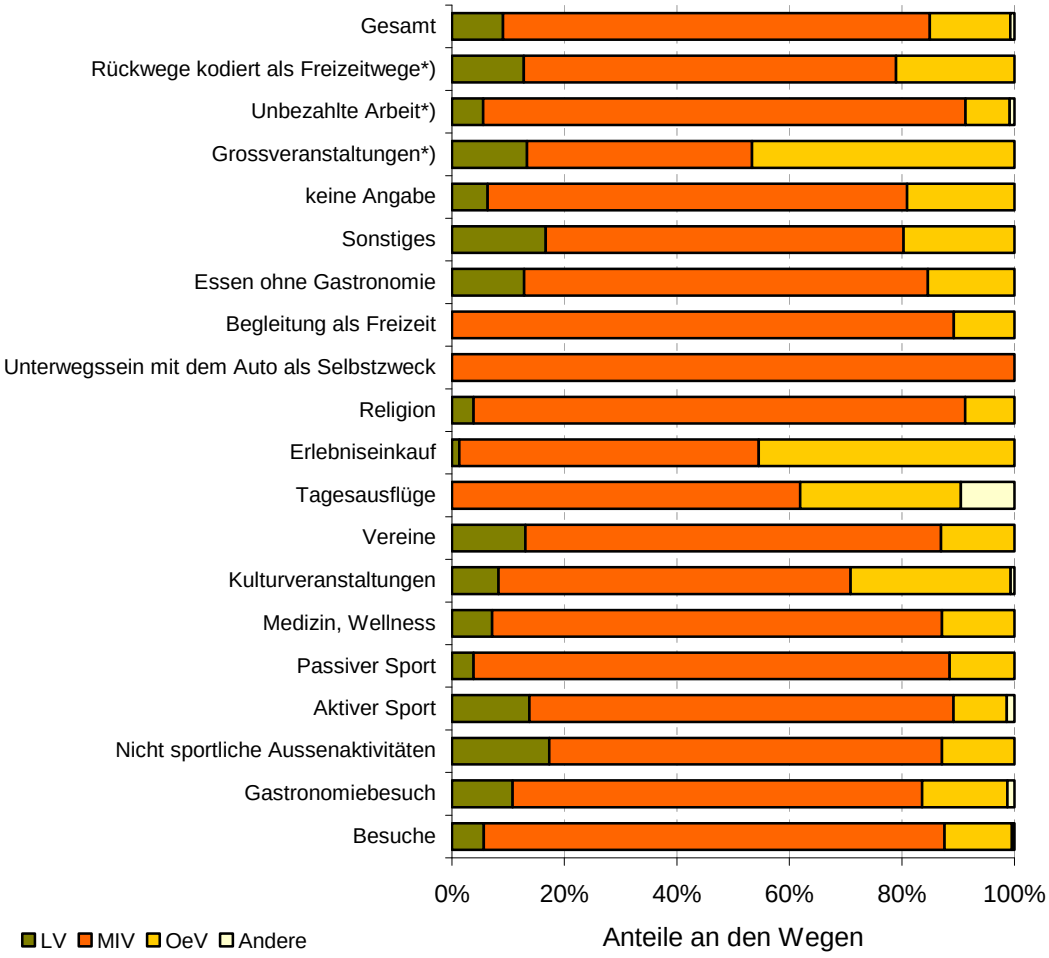
Abbildung 15 Modal Split der Freizeitaktivitäten mit Start und Ziel in derselben Agglomeration (Anzahl Wege)



*) Diese Aktivitäten werden nicht der alltäglichen Freizeit zugeordnet
**) zu wenige Fälle
Basis: 13`529 Wege (Hinwege und Rundwege)
Gewichtung: wp Personengewicht
Quelle: Eigene Berechnungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

Wird der Modal Split der Freizeitaktivitäten mit Start und Ziel in räumlich zusammenhängenden Agglomerationsgebieten betrachtet (vgl. Abbildung 16), sinkt der Anteil des LVs stark im Vergleich zu Abbildung 15 ab. Sie zeichnen sich dagegen durch einen hohen MIV-Anteil aus.

Abbildung 16 Modal Split der Freizeitaktivitäten mit Start und Ziel in zusammenhängenden Agglomerationsgebieten (Anzahl Wege)

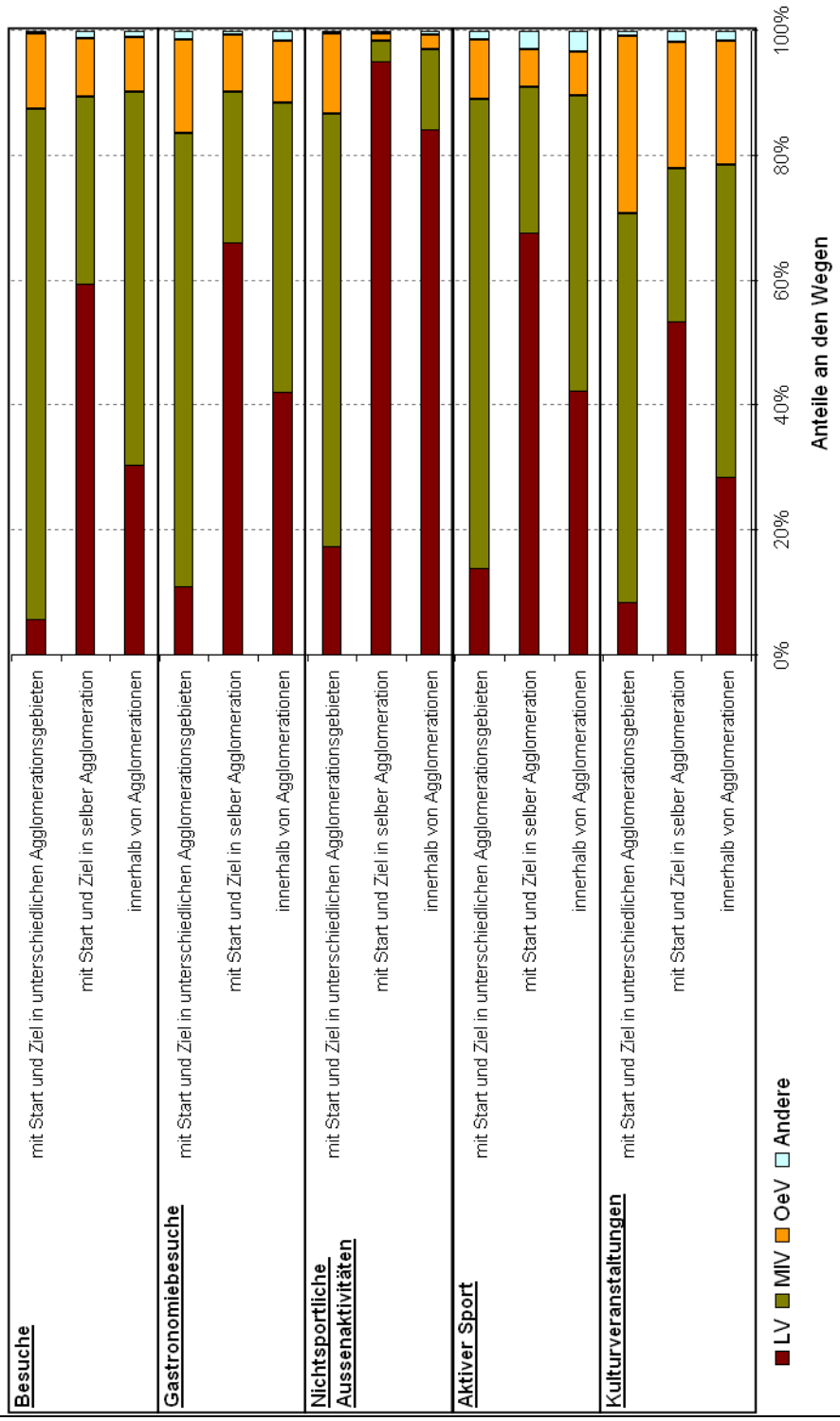


*) Diese Aktivitäten werden nicht der alltäglichen Freizeit zugeordnet
Basis: 5`679 Wege (Hinwege und Rundwege)
Gewichtung: wp Personengewicht
Quelle: Eigene Berechnungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

In Abbildung 17 wird ein differenzierteres Bild des Modal Splits der Freizeitaktivitäten vorgestellt. Es wurden Freizeitaktivitäten miteinbezogen, die eine Fallzahl von mehr als 300 Wegen im Datensatz aufweisen können. Bei den Freizeitaktivitäten innerhalb von (zusammenhängenden) Agglomerationen

ist zu erkennen, dass die Fusswege bei Aktivitäten wie Draussen zu Fuss unterwegs sein (Spazieren gehen, Wandern, bummeln (Stadtbummel) (Nicht sportliche Aussenaktivitäten) dominieren (vgl. Abbildung 16). Beim Besuch von Kulturveranstaltungen wird zu einem grossen Prozentsatz der Wege auf das Auto zurückgegriffen. Abbildung 17 zeigt ebenfalls Wege mit Start und Ziel in derselben Agglomeration. Die Wege zu Fuss erweisen sich hier als sehr dominant. Im Gegenzug hierzu gestalten sich die Wege mit Start und Ziel in zusammenhängenden Agglomerationsgebieten recht MIV-lastig.

Abbildung 17 Modal Split der Freizeitaktivitäten innerhalb von Agglomerationen (differenziert) (Aktivitäten mit n>300 Wegen) (Anzahl Wege)



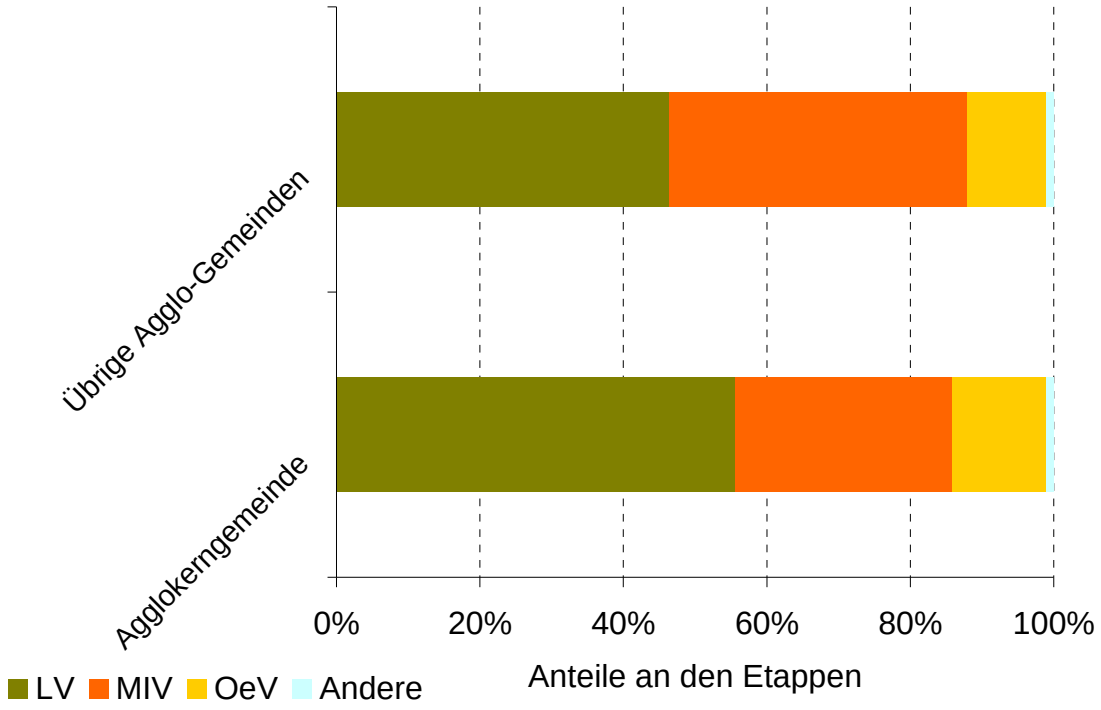
4.5. Auswertungen nach Raumstruktur und Grösse

In den folgenden Abbildungen werden Modal Split und Verkehrskennzahlen nach Raumstruktur und Agglomerationsgrösse getrennt dargestellt.

4.5.1. Modal Split nach Raumstruktur

In Abbildung 18 ist zu erkennen, dass der LV-Anteil in den Agglokerngemeinden höher liegt, als in den übrigen Agglo-Gemeinden. Die Agglokerngemeinde zeichnet sich ebenfalls durch einen geringeren MIV-Anteil und höhren ÖV-Anteil aus (gemessen an den Etappen-Anteilen).

Abbildung 18 Modal Split nach Raumtypen



Basis: 163`628 Etappen mit gültiger Geokodierung
Gewichtung: wp Personengewicht
Quelle: Eigene Berechnungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

4.5.2. Verkehrskennzahlen und Raumstruktur

In Tabelle 11 ist zu erkennen, dass die Tagesdistanzen in der Agglokerngemeinde und den übrigen Agglo-Gemeinden deutlich unter denen des ländlichen Raums liegen. Dies wirkt sich auch auf die Wegzeiten aus, obwohl hier die Unterschiede weniger ausgeprägt sind.

Tabelle 11 Raumtypen und Verkehrskennzahlen

	Agglokerngemeinde[1]	übrige Agglo-Gemeinden	Ländlicher Raum
Anzahl Wege pro Tag	3.3	3.3	3.3
Tagesdistanz in (km)	34.5	39.0	41.2
Wegzeit pro Tag (in Min.)	92.1	98.2	102.4
Mobiliätsgrad in %	90.1	89.3	86.8

Basis: 33`321 Zielpersonen mit gültiger Geokodierung
[1] Hier sind die isolierten Städte mitenthalten
Gewichtung: wp Personengewicht
Quelle: Eigen Berechnungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

Tabelle 12 macht deutlich, dass Personen mit einem Zugang zu einem Velo im ländlichen Raum stärker ausgeprägt sind, als in der Agglokerngemeinde. Deutlich mehr Personen besitzen ein GA in der Agglokerngemeinde im Vergleich zum ruralen Raum. 29.1 % der Personen in der Agglokerngemeinde haben gar kein Zugang zum Auto, oder nur nach Absprache.

Tabelle 12 Raumtypen und Ausstattung mit Verkehrswerkzeugen

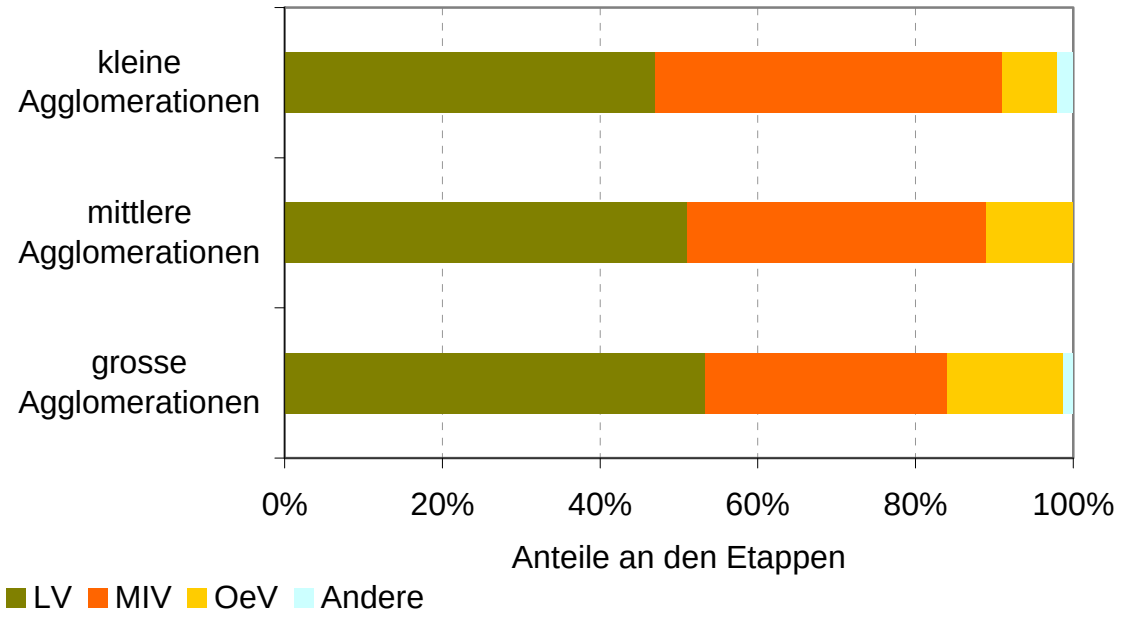
	Agglokerngemeinde[1]	übrige Agglo-Gemeinden	Ländlicher Raum
Person besitzt Velo in % (Zugang immer verfügbar)	63.7	71.0	75.2
Person hat GA in %	8.8	5.4	5.0
Hat keine Abos des ÖVs in %	43.5	52.5	62.0
Gar kein Auto oder Auto nach Absprache verfügbar %	29.1	18.2	15.8

Basis Auto: 31`873 Zielpersonen
Basis Abos: 71 066 Haushaltspersonen mit gültiger Geokodierung
1 Hier sind die isolierten Städte mitenthalten
Gewichtung: wp Personengewicht
Quelle: Eigen Berechnungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

4.5.3. Modal Split nach Agglomerationsgrösse

Auch bei Unterscheidungen der Agglomerationsgrösse in Abbildung 19 wird ersichtlich, dass ein verdichteter Raum einen höheren LV- und ÖV-Anteil und einen geringeren MIV-Anteil bedingt.

Abbildung 19 Modal Split nach Agglomerationsgrössen



Basis: 163`628 Etappen mit gültiger Geokodierung
Gewichtung: wp Personengewicht
Quelle: Eigene Berechnungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

4.5.4. Agglomerationsgrösse und Verkehrskennzahlen

Tabelle 13 zeigt wie die Tagesdistanzen sich unterscheiden: Sie sind abnehmend in Richtung der grossen Agglomerationen, obgleich die Wegzeiten auf ähnlichem Niveau liegen, was auf eine höheren LV-Anteil in grösseren Agglomerationsgebieten zurückzuführen ist.

Tabelle 13 Agglomerationsgrösse und Verkehrskennzahlen

	nicht in einer Agglomeration	kleine Agglomerationen	mittlerer Agglomerationen	grosse Agglomerationen
Anzahl Wege pro Tag	3.25	3.32	3.31	3.26
Tagesdistanz in (km)	41.33	39.05	36.94	34.16
Wegzeit pro Tag (in Min.)	98.84	94.44	97.50	97.64
Mobiliätsgrad in %	88.0	88.9	88.9	89.7

Basis: 33`321 Zielpersonen mit gültiger Geokodierung
[1] Hier sind die isolierten Städte mitenthalten
Gewichtung: wp Personengewicht
Quelle: Eigen Berechnungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

In Tabelle 14 ist zu erkennen, dass Personen mit unbeschränktem Zugang zu einem Velo im ländlichen Raum zahlreicher sind, als in den Agglomerationen. Je grösser die Agglomeration ist, desto mehr Personen haben keine Verfügbarkeit oder ein Verfügbarkeit nur nach Absprache eines PWs.

Tabelle 14 Raumtypen und Ausstattung mit Verkehrswerkzeugen

	nicht in einer Agglomeration	kleine Agglomerationen	mittlerer Agglomerationen	grosse Agglomerationen
Personen mit Velo in % (Zugang immer verfügbar)	75.2	73.9	70.3	64.9
Personen mit GA in %	4.9	5.5	7.1	7.0
Hat keine Abos des ÖVs in %	61.4	61.5	50.6	44.4
Gar kein Auto oder Auto nach Absprache verfügbar %	16.0	16.7	20.7	25.1

Basis Auto: 31`873 Zielpersonen
Basis Abos: 71 066 Haushaltspersonen mit gültiger Geokodierung
1 Hier sind die isolierten Städte mitenthalten
Gewichtung: wp Personengewicht
Quelle: Eigen Berechnungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

4.5.5. Agglomerationsgrösse und Freizeitaktivitäten

In Tabelle 15 ist zu erkennen, dass hinsichtlich der Ausprägung der Freizeitaktivitäten nur geringe Unterschiede zu erkennen sind.

Tabelle 15 Agglomerationsgrösse und Freizeitaktivitäten

	nicht in einer Agglomeration	kleine Agglomerationen	mittlerer Agglomerationen	grosse Agglomerationen
Besuche	25.8	24.8	23.8	24.2
Gastronomiebesuch	18.0	21.6	23.4	23.5
Nicht sportliche Aussenaktivitäten/ „Draußen zu Fuss unterwegs sein (Spazieren gehen, Wandern, bummeln (Stadtbummel)“	21.3	20.4	20.0	17.7
Aktiver Sport	12.5	12.1	11.5	11.3
Passiver Sport	0.4	0.6	0.5	0.4
Körperkult	0.5	0.5	0.8	0.7
Kulturveranstaltungen	5.2	4.8	4.9	6.1
Vereine	0.9	0.9	0.8	0.6
Tagesausflüge	0.7	0.5	0.4	0.3
Erlebniseinkauf	0.4	0.6	1.1	1.2
Religion	2.1	2.3	1.7	1.4
Unterwegssein mit dem Auto als Selbstzweck	0.1	0.1	0.0	0.1
Begleitung als Freizeit	1.0	1.3	1.5	1.4
Essen ohne Gastronomie	1.2	1.6	1.3	1.1
Sonstiges	9.8	7.9	8.6	9.8

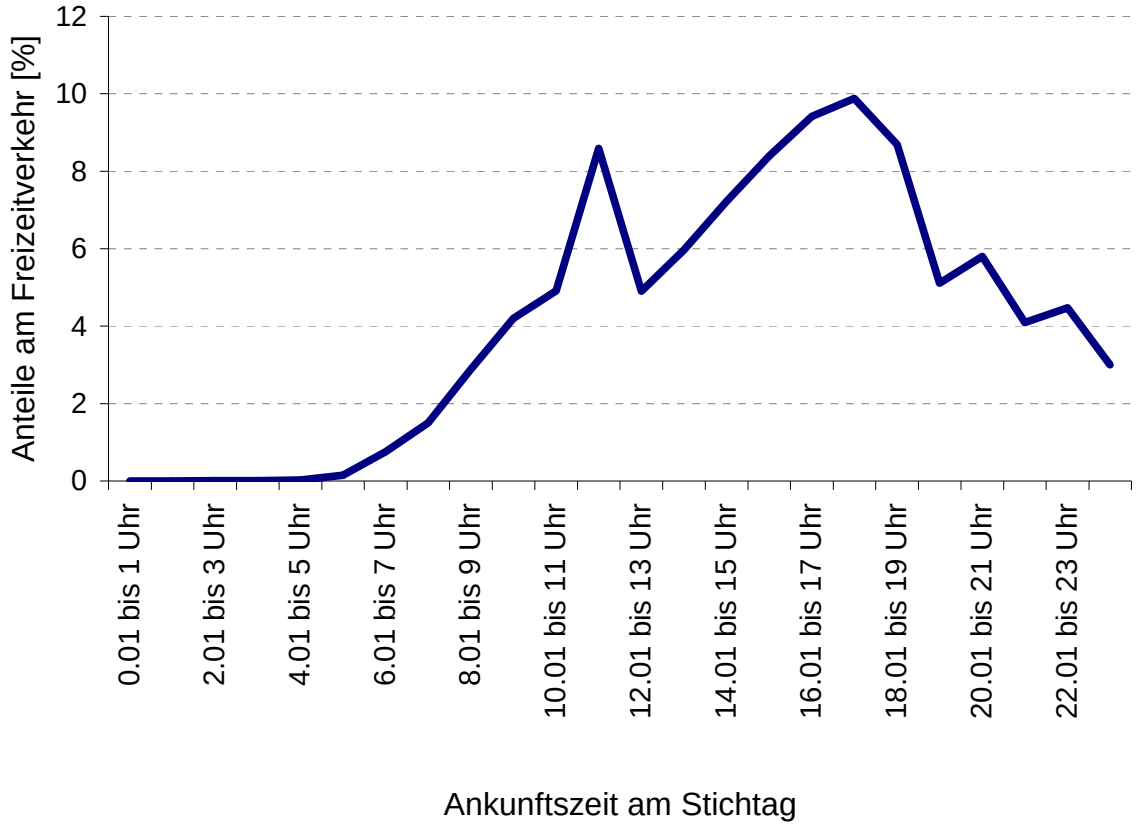
Basis: 29`124 Wege (Hinwege und Rundwege)
Gewichtung: wp Personengewicht
Quelle: Eigen Berechnungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

4.6. Freizeitverkehr im zeitlichen Verlauf

4.6.1. Tagesganglinien des Freizeitverkehrs in der Schweiz

Das Verkehrsaufkommen in der Freizeit über den Tag verteilt zeigt Abbildung 20. Hierbei ist zu erkennen, dass um 12 Uhr eine Belastungsspitze eintritt. Innerhalb des Zeitraumes von 10 bis 14 Uhr gruppieren sich 18% aller Freizeitwege. Ein weiterer *Peak* ergibt sich bis einschliesslich 18 Uhr; danach nehmen die Anteile stark ab.

Abbildung 20 Tagesganglinie des gesamten Freizeitverkehrs in der Schweiz

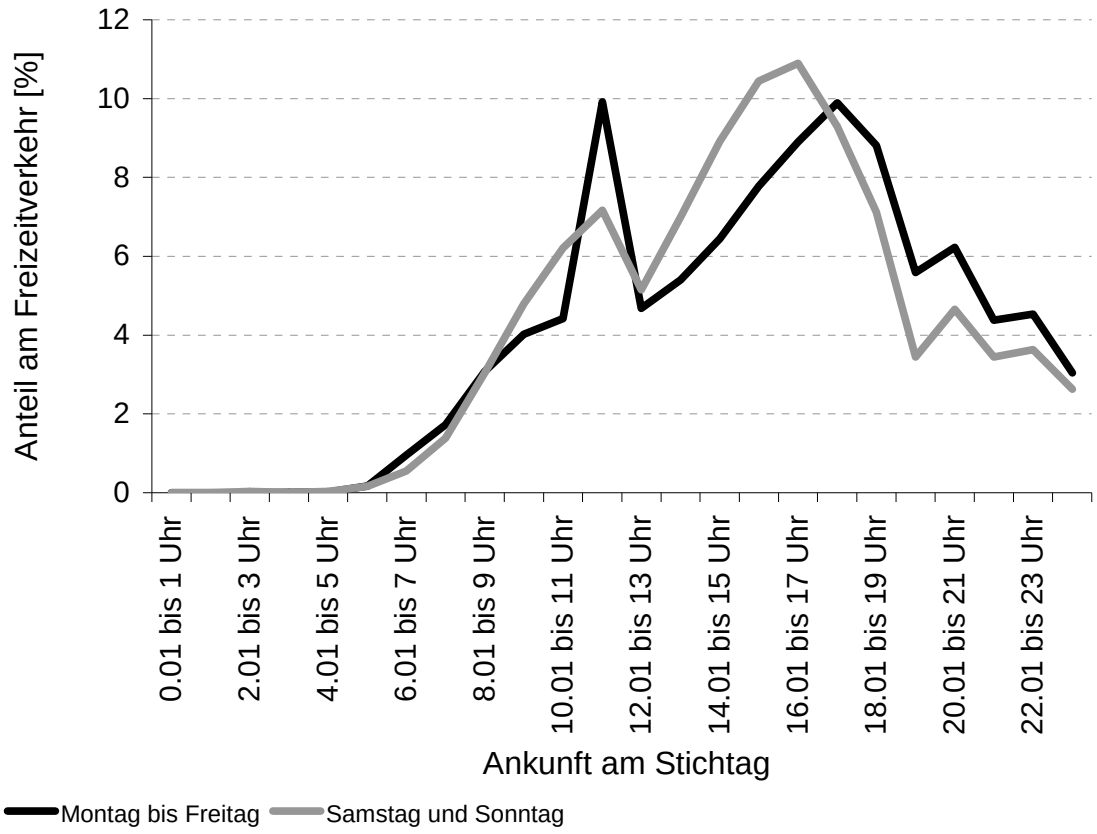


Basis: 43 545 Wege (Hinwege und Rückwege) mit Ankunft am Stichtag
Gewichtung: Personengewicht WP
Quelle: Eigene Darstellung nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

4.6.2. Tagesganglinien des Freizeitverkehrs innerhalb von Agglomerationen

Abbildung 21 zeigt, inwiefern sich Unterschiede in den Verteilungen der Wege bei einer Differenzierung nach Wochentagen einstellen. Es entschärfen sich die Spitzen zur Mittagszeiten, die an Montagen bis Freitagen auftreten, zugunsten einer flacheren Verteilung an Samstagen und Sonntagen. In der Grafik ist ebenfalls zu erkennen, dass sich die 17 bis 18 Uhr-Spitze an Montagen bis Freitagen an Samstagen und Sonntagen zeitlich vorlagern. Dies lässt auf die an Wochenenden abnehmende Einflussnahme von Zeitregimen der Arbeit schliessen.

Abbildung 21 Tagesganglinie des Freizeitverkehrs in Agglomerationen differenziert nach Wochentagen

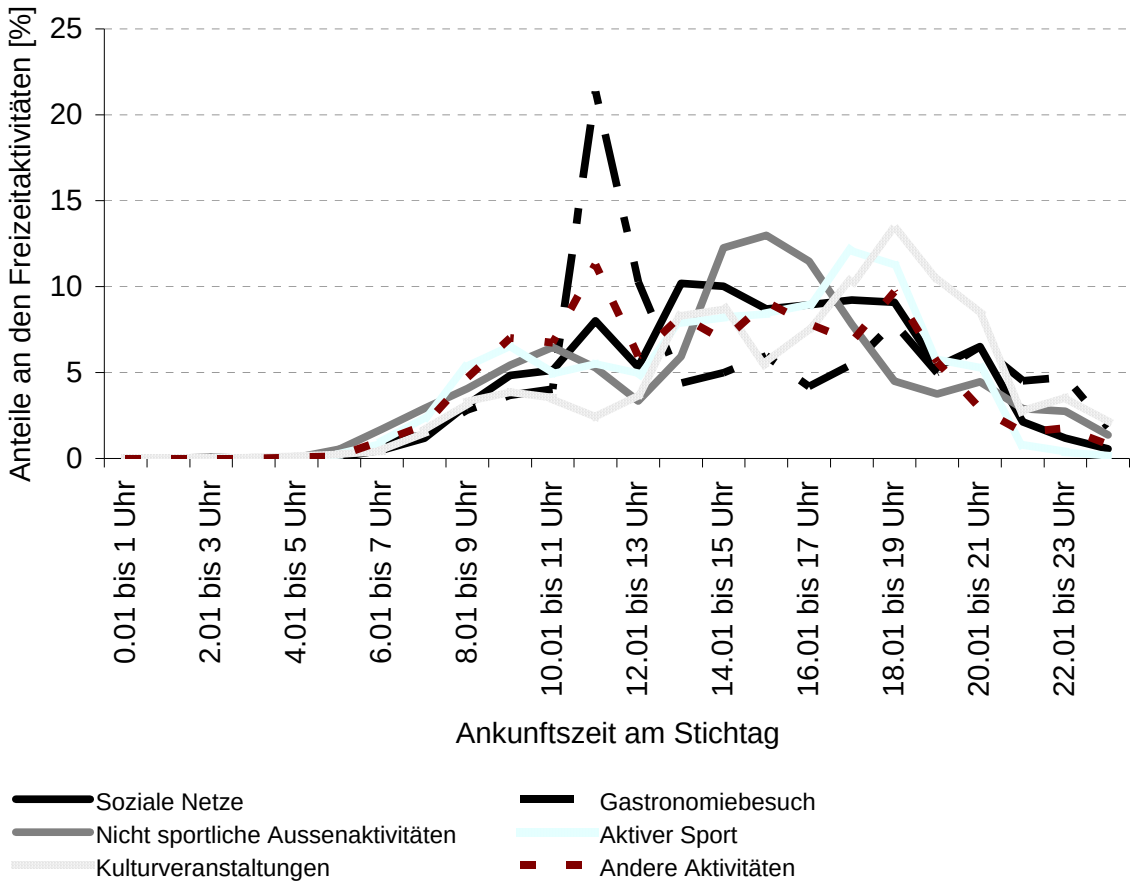


Basis: 28`940 Freizeitwege (Hinwege in der Freizeit und Rückwege von der Freizeit) mit Ankunft Stichtag
Gewichtung: Personengewicht WP
Quelle: Eigene Berechnungen nach Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

4.6.3. Tagesganglinien der häufigsten Freizeitaktivitäten innerhalb von Agglomerationen

In Abbildung 22 sind die Tagesganglinien der häufigsten Freizeitaktivitäten in Agglomerationen dargestellt. Es ist zu erkennen, dass die Besuche von Freunden, Verwandten und Bekannten und die Gastronomiebesuche Belastungsspitzen zur Mittagszeit aufweisen. Draussen zu Fuss unterwegs sein (Spazieren gehen, Wandern, bummeln (Stadtbummel) sind der 12 Uhr-Spitze vorgelagert. Zusätzlich treten diese verstärkt zur Nachmittagszeit auf. Die Besuche verteilen sich gleichmässig über die Mittagszeit. Wege für Gastronomiebesuche treten mit über 20% in der Mittagszeit auf. Während der Nachmittagszeit fallen diese stark ab, wogegen die Anteile um 18 bis 19 Uhr wieder zunehmen.

Abbildung 22 Tagesganglinie der häufigsten Freizeitaktivitäten in Agglomerationen



Basis: 19`205 Freizeitwege (Hinwege und Rundwege) Ankunft Stichtag
Gewichtung: Personengewicht WP
Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005)

4.7. Fazit zur Struktur und Bedeutung des Freizeitverkehrs innerhalb von Agglomerationen

Die vorliegende Auswertung kann Folgendes zeigen:

- 26 % aller Wege in der Schweiz sind Freizeitwege innerhalb von Agglomerationen
- 62% aller Freizeitwege haben Start und Ziel in zusammenhängenden Agglomerationsgebieten
- 20 % des gesamten Verkehrsaufwands in der Schweiz wird durch Verkehre mit Start und Ziel innerhalb von Agglomerationsgebieten in der Freizeit erzeugt. Das sind 20.9 Mrd. Pkm von insgesamt 95.5 Mrd. Pkm in der Gesamtschweiz.

Diese Kennzahlen können wie folgt unterteilt werden:

a) Start und Ziel in derselben Agglomeration:

- 17 % aller Freizeitwege in der Schweiz finden in derselben Agglomeration statt.
- 7.1 % des Gesamtverkehrsaufwands in der Schweiz wird durch Wege in derselben Agglomeration erzeugt. Das sind 6.8 Mrd. Pkm.
- 50 % der Wege haben eine Distanz von mehr als 1.2 km und 50% liegen unter diesem Wert, bei einem Mittelwert von 2.94 km.
- 50 % der Wege dauern über 10 min und 50% liegen unter diesem Wert, bei einem Mittelwert von 30 Minuten.

Für diese Wege wird zu:

- 57 % zu Fuss gegangen
- 8 % mit dem Velo gefahren
- 2 % mit dem Motorrad gefahren
- 23 % mit dem Auto gefahren
- 5 % mit dem Bus gefahren
- 4 % mit der Tram zurückgelegt
- 1 % andere Verkehrswerkzeuge verwendet

Vier Freizeitaktivitäten nehmen über 74 % der Wege mit Freizeitaktivitäten ein:

- Draussen zu Fuss unterwegs sein (Spazieren gehen, Wandern, bummeln (Stadtbummel) (27.5 %)
- Gastronomiebesuch (23.5 %)
- Besuche (17.4 %)
- Aktiver Sport (10.7 %)

b) Start und Ziel in unterschiedlichen, aber räumlich zusammenhängenden Agglomerationsgebieten:

- 8.8 % aller Wege in der Schweiz finden in unterschiedlichen, aber räumlich zusammenhängenden Agglomerationsgebieten statt.
- 14.9 % des gesamten Verkehrsaufwands in der Schweiz wird durch Wege in unterschiedlichen, aber räumlich zusammenhängenden Agglomeration erzeugt. Das sind 14.2 Mrd. Pkm.
- 50 % der Wege haben eine Distanz von mehr als 8 km und 50% liegen unter diesem Wert, bei einem Mittelwert von 11.4 km.

- 50 % der Wege dauern über 20 min und 50% liegen unter diesem Wert, bei einem Mittelwert von 30 Minuten.

Für diese Wege wird zu:

- 5 % zu Fuss gegangen
- 5 % mit dem Velo gefahren
- 1 % mit dem Mofa gefahren
- 3 % mit dem Motorrad gefahren
- 72 % mit dem Auto gefahren
- 5 % mit der Bus zurückgelegt
- 3 % mit der Tram zurückgelegt
- 5 % mit der Bahn zurückgelegt¨
- 1 % andere Verkehrswerkzeuge verwendet

Vier Freizeitaktivitäten nehmen über 74% der Wege mit Freizeitaktivitäten ein:

- Gastronomiebesuch (29.2 %)
- Besuche (17.4 %)
- Aktiver Sport (14.4 %)
- Draussen zu Fuss unterwegs sein (Spazieren gehen, Wandern, bummeln (Stadtbummel) (6.1 %)

5. Literatur

ARE (2004). Strategie Freizeitverkehr. Hintergrundbericht. Bern: Bundesamt für Raumentwicklung.

ARE (2005). Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005: Kurzversion Fragebogen (Hauptbefragung) 2005. Bern: Bundesamt für Raumentwicklung.

ARE (2006). Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030. Bern: Bundesamt für Raumentwicklung, BBL Vertrieb Publikationen.

Bardmann, T. (1986). Die mißverstandene Freizeit: Freizeit als soziales Zeitarrangement in der modernen Organisationsgesellschaft. Stuttgart: Ferdinand Enke Verlag.

Beckmann, K.J., Hesse, M, Holz-Rau C., Hunecke M. (Hrsg.) (2006). StadtLeben-Wohnen, Mobilität und Lebensstil- Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Beik, U. und Spitzner, M. (1995). Rahmenbedingungen der Arbeitsmobilität, Teilprojket 5, Reproduktionsarbeitsmobilität. In: Stadtregionen (Hrsg.), Rahmenbedingungen von Mobilität in Stadtregionen. Abschlussbericht Nr. 1. Wuppertal: 40-136.

BFS (1981). Zeitverwendung in der Schweiz, Bericht 1 der GVF-Haushaltsbefragung 1979/80. Bern: Bundesamt für Statistik.

BFS (1990). Freizeit und Kultur: Mikrozensus 1988 - Grunddaten. Bern: Bundesamt für Statistik.

BFS (2000). Eidgenössische Volkszählung 2000. Neuenburg: Bundesamt für Statistik.

BFS (2002). Statistisches Jahrbuch der Schweiz 2003. Bern: Bundesamt für Statistik.

BFS (2004). Pendlermobilität in der Schweiz. Neuenburg: Bundesamt für Statistik.

BFS und ARE (2005). Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005, Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung.

BFS und ARE (2007). Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005. Bern & Neuenberg: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung.

BFS und ARE (2005). Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten. Bern & Neuenberg: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung.

Dietrich, W. (1987). Freizeitmobilität und Wandel im Zeitgefüge. Zürich: Eidgenössische Technische Hochschule Zürich.

Fastenmeier, W., Gstalter, H. und Lehnig, U. (2004). Mobilität in der Alltags- und Erlebnisfreizeit: Erscheinungsformen, Ursachen, Beeinflussungsmöglichkeiten, Kröning: Asanger Verlag.

Franck, J. (1998). Vortrag auf der Internationalen Fachtagung "Zukunft der Freizeit" am 15. Oktober 1998 in Wien (Thesenpapier). Europaforum Wien: ÖÖI.

GfS (1989). UNIVOX-Datenbank, Tabellen und Kommentare. Adliswil: Schweizerische Gesellschaft für praktische Sozialforschung.

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

Götz, K.; Schubert, S. (2002): Freizeitmobilitätstypen. In: Motive und Handlungsansätze im Freizeitverkehr. Institut für Mobilitätsforschung (Hrsg.). Berlin. S. 31-49

Hanhart, D. (1964). Arbeiter in der Freizeit: Eine sozialpsychologische Untersuchung. Bern: Huber.

Heinze, G. W.; Kill, H. (1997): Freizeit und Mobilität – Neue Lösungen im Freizeitverkehr. Hannover, ARL-Verlag.

Herzog, S., Schäfli, B., Rapp, P. und Gros, D. (1994). Freizeit - Freizeitverkehr - Umwelt: Tendenzen und Beeinflussmöglichkeiten. Zürich: Nationales Forschungsprogramm Stadt und Verkehr, Bericht 58 A des NFP "Stadt und Verkehr".

Krippendorf, J. (1984). Die Ferienmenschen: Für ein neues Verständnis von Freizeit und Reisen. Zürich: Orell Füssli.

Lalive d'Epinay, C. (1992). Beyond the Antinomy: Work versus Leisure? International Sociology, 7/4, S. 397-412.

Lamprecht, M. und Stamm, H. (1994). Die soziale Ordnung der Freizeit. Zürich: Seismo.

Lanzendorf, M. (1997). Auswertung empirischer Studien zu Freizeitverkehr und Tourismus. In: Kühn, X. (Hrsg.), Freizeitmobilität - Entwicklung und Handlungsmöglichkeiten. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik, 19-39.

Lanzendorf, M. (2000). Freizeitmobilität: Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung. Trier: Selbstverlag der Geografischen Gesellschaft Trier.

Lose, W. (2002): Freizeitverkehr. In: Freizeitgesellschaften zwischen Umwelt, Spass und Märkten, Öko-Institut e.V. (Hrsg.), , Freiburg, S. 115-136.

Lücking, J. und Meyrat-Schlee, E. (1994). Perspektiven des Freizeitverkehrs Teil 1: Determinanten und Entwicklungen. Zürich: Forschungsauftrag 41/92 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI).

Mäders, U. (1990). Frei-Zeit: Fantasie und Realität:. Zürich: Rotpunktverlag.

Meier, R (2000). Nachhaltiger Freizeitverkehr. Zürich: Verlag Rüegger.

Meier-Dallach, H.-P., Gloor, D., Hohermuth, S. und Nef, R. (1991). Die Kulturlawine: Daten, Bilder Deutung. Zürich: Verlag Rüegger AG.

MGU, Programm Mensch, Gesellschaft und Umwelt (2003). Freizeitmobilität junger Erwachsener. Basel: Universität Basel, MGU.

Müller, H., Kramer, B. und Ferrante, C. L. (1997). Schweizer und ihre Freizeit: Facts and Figures aus 10 Jahren Freizeitforschung. Bern: Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus (FIF) der Universität Bern.

Opaschowski, H. (1988). Psychologie und Soziologie der Freizeit. Opladen: Leske & Budrich.

Opaschowski, H. (1994). Einführung in die Freizeitwissenschaft. Opladen: Leske & Budrich.

Opaschowski, H. (1996). Pädagogik der freien Lebenszeit. Opladen: Leske & Budrich.

Schlich, R., Simma, A. und Axhausen, K.W. (2004). Kontraste im Diffusen: Erklärungsmodelle für den Freizeitverkehr. In: Dienel, H-L., Meier-Dallach, H.-P. und Schröder, C. (Hrsg.), Die neue Nähe: Raumpartnerschaften verbinden Kontraträume. Wiesbaden: Franz Steiner Verlag.

Schneider, S. und Hopf, S. (2005). Angebote und Erfolgskriterien im nächtlichen Freizeitverkehr. Endbericht: Forschungsauftrag SVI 2001/507 auf Antrag der Vereinigung Schweizer Verkehrsingenieure. Zürich.

Scholz, R.W., Stauffacher, M., Bösch, S. und Krütli, P. (2004). Mobilität und zukunftsfähige Stadtentwicklung: Freiheit in der Stadt Basel. Zürich: Verlag Rüegger.

Schuler, M., P. Dessemontet, et al. (2005). Raumgliederung der Schweiz, basierend auf der Eidgenössischen Volkszählung 2000. Neuenburg, Bundesamt für Statistik.

Spinatsch, M. (2005). Agglomerationen in der Schweiz: Inventar der aktuellen politisch-administrativen Vorhaben und Beurteilungen der Zweckmässigkeiten der Agglomerationsdefinition des BFS. Bern: Bericht zuhanden des Bundesamt für Statistik. Dr. Markus Spinatsch. Beratung für Politik und Umwelt.