

<b>Zeitschrift:</b>	Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale
<b>Herausgeber:</b>	Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner
<b>Band:</b>	- (2021)
<b>Heft:</b>	2
<b>Artikel:</b>	Treibende Kräfte im Freizeitverkehr : sozialwissenschaftliche Einblicke
<b>Autor:</b>	Haefeli, Ueli / Arnold, Tobias
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-957142">https://doi.org/10.5169/seals-957142</a>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 20.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Treibende Kräfte im Freizeitverkehr

## Sozialwissenschaftliche Einblicke

UELI HAEFELI

Prof. Dr., Gesellschafter Interface  
Politikstudien Forschung Beratung,  
Luzern

TOBIAS ARNOLD

Dr. Mitglied der Geschäftsleitung,  
Interface Politikstudien Forschung  
Beratung, Luzern



Gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 macht der Freizeitverkehr 44 Prozent der durchschnittlichen Tagesdistanz der Bevölkerung im Inland aus. Er ist damit der quantitativ wichtigste Verkehrszweck. Dazu kommt, dass immer häufiger Freizeitwege im Ausland unternommen werden und dabei sehr häufig das Flugzeug genutzt wird. Und: Der Freizeitverkehr wird in Zukunft noch zunehmen. Gemäss den ARE-Verkehrsperspektiven 2040 gehört er mit einer Zunahme von 32% zwischen 2010 und 2040 zu den am stärksten wachsenden Verkehrssegmenten. Welche Treiber heizen den Freizeitverkehr immer weiter an?

Ein besseres Verständnis unseres Mobilitätsverhaltens in der Freizeit tut angesichts seiner Bedeutung Not. Dies ganz besonders, wenn eine effektive und effiziente Steuerung des Freizeitverkehrs im Hinblick auf seine Nachhaltigkeit anstrebt werden soll. Im Rahmen einer Studie der Schweizerischen Vereinigung der Verkehringenieure und Verkehrsexperten SVI wurden mit einem Fokus auf die alltägliche Freizeitmobilität die folgenden Forschungsfragen beantwortet [1]:

1. Welchen Einfluss haben individuelle, gesellschaftliche und kontextuelle Merkmale sowie kohorten- und zeitperiodenbezogene Faktoren auf den Freizeitverkehr? Welche Treiber des Freizeitverkehrs lassen sich nachweisen?
2. In welche Typen lässt sich die Schweizer Wohnbevölkerung hinsichtlich ihrer freizeitbezogenen Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen einteilen?

[1] Ueli Haefeli, Tobias Arnold, Martin Lutzenberger, Konrad Götz, Julian Fleury (2021): *Treibende Kräfte im Freizeitverkehr*, Forschungsprojekt SVI 2017/008 auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehringenieure und Verkehrsexperten (SVI), Hg.: Bundesamt für Strassen ASTRA, Bern.

3. Welche Arten des Freizeitverkehrs bestehen, welchen kommt hinsichtlich der Umweltauswirkungen eine hohe Priorität zu und wie hängen diese mit den verschiedenen Freizeitmobilitätstypen zusammen?

### Drei Typen von Freizeitmobilen

Im Rahmen einer schweizweit repräsentativen Befragung wurden die folgenden drei Typen von Freizeitmobilen identifiziert. [ABB.2]

Die Spass- und Erlebnisorientierten (32% in der Stichprobe) wollen in ihrer Freizeit in erster Linie etwas Neues erleben, was sie oft in die Ferne reisen lässt und was auch mit einem hohen Konsumniveau (u.a. beim nächtlichen Ausgang oder beim Restaurantbesuch) im Zusammenhang steht. Die überdurchschnittlich jungen Personen sind sportlich aktiv. Sie nutzen außerdem vergleichsweise häufig das Flugzeug. Mobilität wird hier als Zweck für die Freizeitbedürfnisse gesehen; da kann das Zufussgehen, das Velofahren oder der ÖV durchaus auch eine Rolle spielen, sehr oft wird jedoch auf Verkehrsmittel des MIV zurückgegriffen.

Auch die Umwelt- und Nahraumorientierten (40% in der Stichprobe) suchen in ihrer Freizeit die Aktivität und finden diese draussen in der Natur in der näheren Umgebung. Sie nutzen die Naherholungsräume für sportliche Aktivitäten oder um einfach die Natur zu geniessen. Ihre Wahl, Naherholungsräume aufzusuchen, anstatt weit in die Ferne zu reisen, steht nicht zuletzt im Zusammenhang mit ihrer Orientierung, sich in der Freizeit möglichst umweltfreundlich zu verhalten.

[ABB.1] Architektur und Landschaft zur Wiederbelebung des lokalen Tourismus, mit der «Fiore di pietra» von Mario Botta / Architecture et paysage pour relancer le tourisme local, avec le «Fiore di pietra» de Mario Botta / Architettura e paesaggio per rilanciare il turismo locale, con il «Fiore di pietra» di Mario Botta (Foto: Ferrovia Monte Generoso, Enrico Cano)



[ABB.2] 3 Typen von Freizeitmobilen/Trois types de personnes mobiles dans les loisirs/Tre tipi di persone che si spostano nel tempo libero (Quelle: Eigene Darstellung)

Bei den *Entspannungsorientierten* (28% in der Stichprobe) handelt es sich um den am wenigsten aktiven Typ von Freizeitmobilen. Anstatt sich in der Natur körperlich zu betätigen oder mit Freunden auf Reisen zu gehen und neue Abenteuer zu erleben, finden die Entspannungsorientierten ihre Zufriedenheit in der Freizeit mit Ruhe und Erholung.

#### Die Rolle von Mobilitätswerkzeugen, Wohnort, Demografie und Sozioökonomie

Auf der Suche nach den wichtigsten Treibern des Freizeitverkehrs zeigt sich zunächst die zentrale Rolle von *Mobilitätswerkzeugen*. Die Verfügbarkeit von Autos, ÖV-Abonnementen oder einer Mobility-Mitgliedschaft beeinflussen die Freizeitmobilität stark. Aber auch verschiedene Aspekte des *Wohnorts* prägen die Mobilität in der Freizeit. Ins Auge sticht insbesondere, dass eine grosse Zufriedenheit mit dem Wohnort zu einer geringeren Reiseaktivität und einer geringeren Nutzung des MIV führt. Weiter fördern Partnerschaften die Häufigkeit von Reisen bis zu dem Moment, wo Kinder dazukommen. Die Analyse zu den *soziodemografischen Faktoren* ergab, dass mit zunehmendem Alter eher der MIV gewählt wird, zumindest solange dies der gesundheitliche Zustand zulässt. Schliesslich zeigt sich, dass die *Sozioökonomie* einer Person weniger für die Verkehrsmittelwahl in der alltäglichen Freizeit (z.B. Besuche von Restaurants oder Kulturveranstaltungen), dafür aber umso mehr für die Reiseaktivität in der nicht alltäglichen Freizeit (z.B. Ferien oder Reisen) relevant ist; insbesondere nehmen Reisen mit Übernachtung ab einem gewissen Einkommensniveau stark zu.

#### Die wichtigsten Kategorien des alltäglichen Freizeitverkehrs

In einem weiteren Arbeitsschritt wurden die Wege im Zusammenhang mit den häufigsten und im Hinblick auf Verkehrs vorgänge relevantesten Freizeitzwecken danach unterteilt, ob der Zielort sich in einem Agglomerationskern, einem Agglomerationsgürtel oder im periurbanen Raum befindet. Entstanden sind zwölf Kategorien des alltäglichen Freizeitverkehrs, die hinsichtlich verschiedener Kennwerte verglichen wurden. Dabei zeigt sich, dass der Besuch von Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen und Sportanlässen im periurbanen Raum mit der höchsten Belastung von Verkehrsinfrastruktur und Umwelt einhergeht. Fast ein Viertel aller Wege im Zusammenhang mit dieser Freizeitaktivität entfallen auf Stosszeiten und aufgrund der vergleichsweise langen Distanzen mit einem nennenswerten MIV-Anteil von gut 75 Prozent sind auch der Energieverbrauch und der CO<sub>2</sub>-Austoss pro Weg im Durchschnitt hoch. Weitere Kategorien mit einer im Durchschnitt hohen Belastung sind Besuche bei Verwandten oder Bekannten mit Zielort in einem Agglomerationsgürtel sowie mit Zielort im periurbanen

Raum; beide Kategorien insbesondere aufgrund eines hohen Energie- und CO<sub>2</sub>-Verbrauchs. [ABB.3]

Betrachtet man die Ergebnisse unabhängig vom Freizeitzweck, zeigt sich, dass in der Tendenz Freizeitaktivitäten mit Zielort im periurbanen Raum mit einer höheren Belastung einhergehen als solche mit Zielort in einem Agglomerationskern oder einem Agglomerationsgürtel.

Ausgehend von den empirischen Ergebnissen der Studie zeigen die nachfolgenden zwei Abschnitte auf, wie das Freizeitverkehrsverhalten der in der Schweiz wohnhaften Bevölkerung in Bezug auf individuelle Faktoren und Kontextfaktoren zusammengefasst werden kann.

#### Treiber des Freizeitverkehrs aus Sicht des Individuums

Will man das Handeln eines Menschen auf seine individuellen Attribute zurückführen, lassen sich physische, psychologische und soziokulturelle Faktoren unterscheiden. Bezüglich der *physischen Faktoren* ist die individuelle Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen zentral. Mit dem Besitz eines Autos oder eines ÖV-Abonnements steigt die Nutzung der jeweiligen Option. Mit einem höheren Einkommen und einem höheren Bildungsniveau gehen längere Distanzen sowie eine stärkere Reiseaktivität einher. Keine eindeutigen Zusammenhänge lassen sich für die demografischen Faktoren Alter, Geschlecht und Wohnort erkennen. Viel eher scheint die Mobilität im Zusammenhang mit Lebensphasen zu stehen.

Die Erkenntnisse zu *psychologischen Faktoren* lassen sich wie folgt zusammenfassen: Dem Umweltbewusstsein kommt als soziale Norm eine wichtige Bedeutung bei den Entscheidungen zu. Wichtig ist auch die wahrgenommene Verhaltenskontrolle, mit anderen Worten: der von uns individuell wahrgenommene Handlungsspielraum bezüglich Verkehrsmittelwahl; Freizeitzweck oder Zielort.

Bezogen auf die *soziokulturellen Faktoren* zeigt sich: Die Spass- und Erlebnisorientierten einerseits und die Entspannungsorientierten andererseits decken das Spektrum der Freizeitorientierungen ab. Während Erstere ein grosses Bedürfnis nach Aktivitäten und nach Neuem haben, sehen Letztere ihre Bedürfnisse dann erfüllt, wenn sie die Freizeit zur Erholung nutzen können. Die Umwelt- und Nahraumorientierten lassen sich zwischen diesen beiden Typen positionieren. Zusätzlich zu den Freizeitorientierungen erweisen sich Lebensphasen als zweiten fruchtbaren soziokulturellen Erklärungsansatz für den Freizeitverkehr: Der Eintritt ins Erwachsenenalter, die Gründung einer Familie sowie die mit dem hohen Alter einhergehenden gesundheitlichen Einschränkungen sind Beispiele für solche biografischen Bruchstellen.

Zielort	Agglomzentrum	Aggogürtel	Periurban
Besuche bei Verwandten oder Bekannten	●	●	●
Gastronomiebesuche	●	●	●
Kulturveranstaltungen / Freizeitanlagen, passiver Sport (z.B. Matchbesuch)	●	●	●
Nicht-sportliche Aussenaktivität (z.B. Spazieren)	●	●	●

[ABB.3] Nachhaltigkeitsbilanz der Freizeitmobilität nach Zielort/Performances de durabilité de la mobilité de loisirs selon la destination/Bilancio di sostenibilità della mobilità del tempo libero secondo la destinazione (Quelle: Eigene Darstellung)

## Treiber des Freizeitverkehrs auf der Ebene des Kontexts

Die Faktoren auf der Kontextebene lassen sich in physische, soziokulturelle, sozioökonomische und rechtliche respektive politische Faktoren unterteilen. Ein erstes wichtiges Merkmal der physischen Umwelt in Bezug auf den Freizeitverkehr ist die räumliche Lage der Freizeitinfrastruktur. Peripher gelegene Freizeitziele führen zu längeren Distanzen und in der Tendenz zu einem höheren MIV-Anteil. Als zweites Merkmal kann das ÖV-Angebot betrachtet werden. Diesbezüglich zeigt sich in den Analysen jedoch kein eindeutiger Effekt. Gemäss den Ergebnissen hängt die Anbindung des Wohnorts an das ÖV-Netz nicht mit der Nutzung des ÖV zusammen. In der Schweiz dürfte das ÖV-Angebot in den meisten Regionen derart ausgebaut sein, dass der Faktor, zumindest, wenn man den Wohnort betrachtet, heute in den meisten Fällen nicht mehr als Erklärungsansatz für das Freizeitverkehrsverhalten taugt.

Wie unsere *sozialen Kontakte* geografisch angesiedelt sind, prägt unser Mobilitätsverhalten in der Freizeit stark. Je peripherer die sozialen Kontakte einer Person zerstreut sind, desto längere Distanzen werden zurückgelegt und desto häufiger werden Verkehrsmittel des MIV genutzt. Nebst den soziokulturellen Elementen werden Menschen auch durch *sozioökonomische Faktoren* geprägt, die während ihrer Sozialisierung vorherrschend waren, also beispielweise inwieweit in der Freizeit der öffentliche Verkehr genutzt wurde.

Schliesslich ist unstrittig, dass das Freizeitverkehrsverhalten auch von *rechtlichen* und *politischen* Faktoren abhängt. Im Rahmen der vorliegenden Forschungsarbeit wurde der Fokus aber noch erweitert: Mittels sogenannter verhaltensökonomischer Experimente wurde geprüft, inwiefern die Veränderung von Informationen (bei gleichbleibenden materiellen Rahmenbedingungen) eine Auswirkung auf Entscheidungen im Freizeitverkehr haben. Auch wenn die Hoffnung jener, die in persuasiven, der Überzeugung dienenden Instrumenten ein «Allheilmittel» zur Lösung aktueller verkehrspolitischer Probleme sehen, gedämpft werden: Die Ergebnisse ermuntern und zeigen, dass zumindest bei einer bestimmten Ausgestaltung der Informationen durchaus Effekte erzielt werden können. So erhöht sich etwa die Wahrscheinlichkeit, dass eine Person den ÖV einer Flugreise vorzieht, wenn darauf hingewiesen wird, dass eine Flugreise auch mit einem beträchtlichen Zeitaufwand vor und nach dem Flug einhergeht (Anreise, Check-In usw.).

## Gesamtbild der Treiber

All diese Faktoren lassen sich zu einem Gesamtbild der Treiber des Freizeitverkehrs zusammenfügen: *Erstens* bestätigt sich, dass Freizeitverkehr nicht eindimensional erklärt werden kann, sondern als ein Zusammenspiel verschiedener Gruppen von Faktoren auf Individual- und Kontextebene betrachtet werden muss. Zu einseitige Erklärungen, die entweder nur das handelnde Individuum oder aber nur den Kontext eines Individuums betrachten, sind demnach klar nicht zielführend.

*Zweitens* erhärten sich auf der Ebene der individuellen Faktoren bisherige Forschungsergebnisse, wonach die Sozioökonomie (vor allem das Einkommen und die Bildung) und der Besitz von Mobilitätswerkzeugen wichtige Treiber des Freizeitverkehrs sind.

*Drittens* zeigen sich auf der individuellen Ebene weitere relevante Faktoren, die über Soziodemografie und Sozioökonomie hinausgehen. So zeigen die Unterschiede zwischen den Typen von Freizeitmobilien, dass Freizeitmobilität in hohem Masse von Freizeitorientierungen abhängt, die nicht mit soziodemografischen oder sozioökonomischen Faktoren korrelieren. Des

Weiteren folgt die Freizeitmobilität gewissen Lebensphasen (altersbedingte Veränderungen, Veränderungen der familiären Situation etc.).

---

## KONTAKT

haefeli@interface-pol.ch

---

## RÉSUMÉ

## Facteurs déterminants pour la mobilité de loisirs

Quels facteurs peut-on identifier comme moteurs du trafic de loisirs? Telle était la question centrale d'un projet de recherche de l'Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI) achevé en 2021. Il en ressort qu'une explication unidimensionnelle ne saurait suffire à rendre compte du trafic de loisirs, celui-ci devant plutôt être vu comme une interaction de divers facteurs individuels et contextuels, parmi lesquels figurent en premier lieu le revenu, l'éducation et l'accessibilité des moyens de transport. Des différences sont par ailleurs apparues entre trois types de personnes mobiles définis dans le projet. Ainsi, la mobilité de loisirs dépend en grande partie d'orientations liées non pas à des facteurs sociodémographiques ou socioéconomiques, mais à des préférences et intérêts personnels. En outre, la mobilité de loisirs suit certaines phases de la vie: l'entrée dans l'âge adulte, la fondation d'une famille et les atteintes à la santé qui accompagnent le vieil âge représentent quelques-uns de ces tournants biographiques. Enfin, des instruments persuasifs, c'est-à-dire des informations diffusées à des fins de conviction, peuvent aussi jouer sur les habitudes de déplacement pour les loisirs.

---

## RIASSUNTO

## Fattori determinanti nel traffico del tempo libero

Da che cosa è stimolato il traffico ricreativo? Intorno a questa domanda è stato condotto un progetto di ricerca dell'Associazione svizzera degli ingegneri ed esperti in trasporti SVI, conclusosi nel 2021. Ne è risultato che il fenomeno è complesso. Intervengono diversi fattori, sia sul piano individuale sia su quello contestuale. Tra quelli più importanti si possono citare il reddito, il livello di formazione e il possesso di strumenti di mobilità. Ma il progetto ha identificato tre tipi distinti di persone che si spostano per motivi di svago. Ognuno di questi tipi presenta comportamenti differenti. La mobilità nel tempo libero dipende quindi in buona parte da attività di svago che non sono correlate con fattori sociodemografici o socioeconomici, bensì con interessi e preferenze personali. Gli spostamenti nel tempo libero evolvono inoltre nel corso della vita di ognuno. L'inizio dell'età adulta, il momento in cui si crea una famiglia, quello in cui gli acciacchi dovuti all'età impongono determinati limiti sono solo alcuni dei cambiamenti che influiscono sulle nostre abitudini in fatto di mobilità. Ci sono poi alcuni strumenti di informazione persuasiva suscettibili di modificare i comportamenti individuali a livello di mobilità del tempo libero.