

**Zeitschrift:** Heimatschutz = Patrimoine  
**Herausgeber:** Schweizer Heimatschutz  
**Band:** 88 (1993)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Mobilität und Siedlungsqualität : Forschungsprojekt führte zu neuen Erkenntnissen  
**Autor:** Meyrat-Schlee, Ellen  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-175581>

### **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:** 12.01.2026

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





Forschungsprojekt führte zu neuen Erkenntnissen

# Mobilität und Siedlungsqualität

von Ellen Meyrat-Schlee, Soziologin und Planerin, Lehrbeauftragte an der ETH Zürich

Dass starker Verkehr die Aussenraum- und Wohnqualität im Siedlungsin-  
nern erheblich beeinträchtigt, ist unbestritten. Weniger bekannt ist hinge-  
gen, dass umgekehrt schlechte Wohnverhältnisse den Mobilitätsdrang an-  
heizen, gute ihn aber nicht unbedingt bremsen. Solches und anderes mehr  
hat eine Studie im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms Stadt und  
Verkehr (NFP 25) gezeigt. Deren Erkenntnisse wurden kürzlich vorgestellt  
und sind nachstehend zusammengefasst.

Freizeit, die Tatsache, über er-  
werbsarbeitsfreie Zeit zu verfü-  
gen, die Trennung also der Le-  
benszeit in Arbeitszeit und  
Zeit, die durch die Abwesen-  
heit von Erwerbsarbeit definiert  
wird, ist ein konstituierendes  
Merkmal der Moderne sowie  
der westlichen Gesellschaften  
überhaupt. Diese Zweiteilung  
der Dauer eines Tages, einer  
Woche, des ganzen Lebens  
wird ergänzt und unterstützt  
durch die Teilung der Lebens-  
bereiche in ein Innen und Aus-  
sen, in ein Heim und die Welt,  
in Raum für Erwerbsarbeit und

Raum für Freizeit sowie durch  
die Arbeitsteilung zwischen  
den Geschlechtern.

## Bedürfnis nach Raum

Freie Zeit ist an sich ein knap-  
pes Gut, das nur in Relation zur  
Arbeitszeit existiert; diese ist  
gleichsam Aufwand, die Frei-  
zeit ist der Ertrag. In der Frei-  
zeit muss also stattfinden, was  
sonst keinen Raum hat, zeitlich  
wie örtlich. Sie ist der Lohn der  
mit («fremdbestimmter») Er-  
werbsarbeit zugebrachten Zeit.  
Dabei bedingt nicht nur Ar-  
beitszeit die Freizeit. Freizeit

schafft ihrerseits wiederum Er-  
werbsarbeit. Freizeit muss  
Mehrwert schaffen, sonst wür-  
de sie eine zentrale gesell-  
schaftliche Funktion nur unbefriedigend erfüllen. Und Mehr-  
wert produzieren heisst in die-  
sem Fall, konsumieren und Ar-  
beit schaffen. Der Mythos der  
selbstbestimmten, der Befriedi-  
gung individueller Bedürf-  
nisse dienenden Freizeit ver-  
deckt dabei die Aufgaben der  
Freizeitindustrie. Die Freizeit-  
industrie selbst unterstützt die-  
sen Mythos und widerlegt ihn  
zugleich. Er entspricht dem

*Zwischen geringer Wohnqua-  
lität und fehlenden oder unzu-  
gänglichen Aussenräumen,  
Grün- und Freiflächen im  
Quartier einerseits und der  
Mobilität andererseits besteht  
ein Zusammenhang. (Bild SHS)*

*Entre un habitat médiocre, des  
espaces extérieurs et surfaces  
vertes, dans le quartier, man-  
quants ou inaccessibles, d'une  
part, et la mobilité d'autre  
part, il existe une relation.*

Bedürfnis der Menschen nach  
Raum für Einzigartigkeit, das  
die Freizeitindustrie zwar kräf-  
tig unterstützt, jedoch nicht  
oder nur kurzfristig befriedigt.  
Es kann von der Freizeitindus-  
trie nicht wirklich befriedigt  
werden, da sie sich sonst selber  
der Nachfrage beraubte. Was  
etwa den selben Effekt hätte,  
wie wenn die Hersteller von  
Damenstrümpfen auf das Feh-  
lerprogramm verzichteten und  
wirklich dauerhafte Strümpfe  
fabrizieren würden. Nach einer  
Weile würden sie – die Herstel-  
ler – überflüssig.



## Freizeitmobilität

Diese hier verkürzt dargestellten Zusammenhänge müssen bei den Überlegungen zur Freizeit und vor allem zur Freizeitmobilität mitbedacht werden. Denn Freizeitmobilität ist nicht zu verstehen und womöglich einzudämmen, wenn sie losgelöst von ihrer gesellschaftlichen Funktion und Bedeutung betrachtet wird. Freizeitmobilität kann denn auch gedeutet werden als die konsequente Umsetzung des Prozesses der Individualisierung, der Loslösung des Individuums aus den »Standesfesseln«: für alle ist alles möglich. Scheinbar frei von jeglichen gesellschaftlichen Beschränkungen sucht der einzelne nach Ausgleich zu seiner Erwerbsarbeit. Da diese hauptsächlich in geschlossenen Räumen stattfindet, muss Freizeit vor allem draussen verbracht werden. Nach der Enge des Maschinenraums und des Büros die Weite der Natur und der Freizeitparks, nach der Beengung durch die Arbeitszeit die – scheinbar – freie Entfaltung ohne Zeit- und Raumgrenzen. Vor dem Hintergrund dieser Überlegungen greift die These, wonach Freizeitmobilität eine Reaktion ist auf Defizite, Defizite vor allem im Wohnbereich, zu kurz. Freizeitmobilität ist auch Ausdruck eines eigenständigen Bedürfnisses, das tieferliegende Ursachen hat, nämlich in der Dualität unserer Gesellschaftsstruktur.

Die Ergebnisse unserer Untersuchung weisen insofern auf diese Zusammenhänge hin, als sich zeigte, dass Wohnen und Freizeit neben dem Bereich der Arbeit gleichwertige, zentrale Lebensbereiche darstellen; dass aber für diejenigen Bevölkerungsgruppen, denen Wohnen wichtig ist, die Freizeit weniger Bedeutung hat, und umgekehrt: dass Gruppen, für die Freizeit und Reisen bedeutsam sind, weniger Wert aufs Wohnen legen. Ausserhäuslich verbrachte Freizeit quasi als zwingende Folge unbefriedigender Wohnbedingungen zu interpretieren, ist daher – leider – ein



*Für den, der ein Auto besitzt, gehört es häufig fast zum Lebensstil, dieses vor allem auch in der Freizeit zu benützen. (Archivbild SHS)*

*Souvent, pour qui possède une voiture, cela fait presque partie du style de vie de l'utiliser aussi et surtout en période de loisirs.*

zu kurzer Schluss. Die Dinge liegen etwas komplizierter.

### Frage des Lebensstils

Schön und glücklich wohnen ersetzt nicht den Wunsch nach Abwechslung, Neues Sehen, anderes Erleben. Denn wie sonst ist es zu erklären, dass gerade die höheren Einkommensgruppen – bei denen gute Wohnverhältnisse angenommen werden dürfen – zwar ihre Freizeit zum grossen Teil daheim verbringen, aber trotzdem zu den Freizeitmobilen zählen? (Ähnliches gilt auch für Bewohner von Einfamilienhausquartieren.) Abgesehen vom Feriensitz, über den diese Gruppen (über die vermutlich angenehme Wohnsituation hinaus) zusätzlich verfügen und der Anlass ist für Wegfahrten (mit dem Auto), gehört es bei ihnen auch zum Lebensstil, zum guten Ton, in der Freizeit mobil zu sein und eben nicht

die Zeit nur kontemplativ im eigenen Heim zu verbringen. Wir haben in diesem Fall von wohlstandsbedingten Gründen für erhöhte Freizeitmobilität gesprochen. Gleichzeitig wird auch deutlich, dass gute und befriedigende Wohnverhältnisse durchaus dazu führen können, die Freizeit zu Hause zu verbringen – sogar vermehrt dazu führen können. Dann nämlich, wenn andere Faktoren mit ins Spiel kommen, wie beispielsweise das Alter oder Autobesitz beziehungsweise dessen Fehlen. Ob man nämlich über ein Auto verfügt oder nicht, bestimmt auch Art und Ausmass von Freizeitmobilität. Wenn man es hat, braucht man es. Dies zumindest ist eine relativ lineare Kausalkette. Der bewusste Verzicht auf einen Personenwagen wird somit zum Statement bezüglich der Einstellung zur Freizeitmobilität und ist Ausdruck einer Werthaltung, die das Verhalten auch

in anderen Lebensbereichen prägt.

### Auch Alter wichtig

Neben der Schichtzugehörigkeit spielen das Alter und die Stellung im Lebenszyklus, wie auch andere Untersuchungen nachgewiesen haben, eine zentrale Rolle für das Freizeitverhalten: jüngere Leute sind nicht nur mehr freizeit- als wohnungsorientiert, sie sind in der Freizeit auch mobiler. Hervorragendes Motiv ist bei ihnen der Wunsch nach Abwechslung. Dieses Bedürfnis haben nicht nur junge Leute – es ist bei ihnen nur besonders ausgeprägt –, vielmehr ist es für viele ein ausschlaggebendes Motiv, die Freizeit auswärts zu verbringen. Anknüpfend an die eingangs gemachten Überlegungen, liesse sich das am häufigsten genannte Motiv, »Natur und Wandern«, sogar auch unter dieses Bedürfnis subsum-



Projet de recherche, nouvelles constatations

## Mobilité et qualité de l'habitat

par M<sup>me</sup> Ellen Meyrat, sociologue et planiste, chargée de cours à l'E.P.F.Z. (résumé)

Il est incontesté qu'un fort trafic à l'intérieur des localités perturbe considérablement la qualité de l'habitat et de son environnement extérieur. Mais il est moins connu qu'inversément, la mauvaise qualité de l'habitat pousse à la mobilité – sans toutefois que la bonne qualité de l'habitat freine forcément la mobilité. C'est ce qu'a montré, avec d'autres choses encore, une étude du Programme national de recherche «Ville et trafic» (PNR 25). En voici un bref résumé.

Les loisirs, c'est-à-dire la nette séparation entre la partie de l'existence consacrée au travail professionnel et celle qui est définie par l'absence de ce travail, sont un élément caractéristique de la société moderne et surtout des sociétés occidentales. Il se complète d'une séparation entre le chez-soi et le monde extérieur, entre le lieu de travail et l'espace de liberté. Les loisirs sont dès lors un élément structurel de ces sociétés, soumis comme tel aux mêmes règles juridiques qu'elles. Ils constituent un modeste bien qui n'existe que par rapport au temps de travail.

Il doit être tenu compte de ces considérations quand on réfléchit sur la mobilité liée aux loisirs. Car cette mobilité ne peut être comprise, ou si possible freinée, si on la considère indépendamment de sa fonction et de son importance sociales. Considéré par l'individu comme une compensation de ses heures de travail, le temps des loisirs s'écoule principalement à l'extérieur, par exemple dans la nature. Sur la base de ces considérations, la thèse selon laquelle la mobilité durant les vacances serait une réaction due à certains manques (surtout en matière de logement) est trop courte; cette mobilité est aussi l'expression d'un besoin spécifique, qui a des causes profondes, notam-

ment la dualité (v. ci-dessus) de notre structure sociétale. Notre enquête a montré qu'habitat et loisirs constituent, à côté du travail professionnel, les aspects essentiels de la vie; mais que pour les groupes de population pour lesquels l'habitat compte beaucoup, les loisirs ont moins d'importance, et vice-versa: ceux pour qui les vacances et le voyage comptent, accordent moins d'importance à l'habitat. Aussi, considérer les loisirs passés hors de la maison comme une conséquence quasi obligée d'un habitat insatisfaisant, est une conclusion trop simpliste. Un bel

et heureux habitat ne remplace pas l'aspiration au changement: voir, vivre autre chose. Sans cela, comment expliquer que les classes aisées – généralement bien logées – participent aussi aux évasions des périodes de vacances? En même temps, il apparaît clairement que de satisfaisantes conditions de logement peuvent fort bien conduire à passer ses vacances à domicile. Le fait d'avoir ou non une automobile influe naturellement beaucoup sur le degré de mobilité en temps de vacances, de même que l'âge: les jeunes gens sont plus mobiles que leurs aînés, et plus tentés de s'évader.

Cependant, ce ne sont pas les rapports généraux entre les causes possibles du comportement en période de loisirs qui sont au premier plan de notre enquête. Ce qui est intéressant est de savoir quelles caractéristiques de l'habitat et de ses alentours peuvent obliger à passer ses vacances au dehors pour pouvoir satisfaire aux divers besoins liés aux loisirs. On a à ce sujet quelques repères. Apparaît notamment avec plus

de précision un rapport entre habitat médiocre (place insuffisante, manque d'espaces verts dans le quartier) et vacances passées hors du domicile. Deux facteurs sont déterminants: la période de la vie où se trouve chacun, et l'attitude personnelle à l'égard de la mobilité. Si cette attitude est hostile, l'environnement immédiat (possibilités de divertissement, de loisirs réparateurs), prend une énorme importance. Sa qualité peut faciliter la décision de ne pas se déplacer. C'est particulièrement important pour les sédentaires, très liés à leur entourage, à leur quartier, et pour la majeure partie des personnes âgées. Tout ce monde est très sensible aux altérations – mais aussi aux améliorations – de son environnement.

Le bien-être matériel est une cause de mobilité: vérité simple et connue qu'a confirmée notre enquête. De bonnes conditions d'habitat n'empêchent pas d'être mobile en période de vacances – elles vont généralement de pair avec une bonne situation financière –; elles favorisent plutôt, apparemment, la mobilité. En revanche, le manque de place dans la maison, le manque d'espaces de loisirs, et de surfaces vertes à proximité, poussent à la mobilité des vacances «faute de mieux».



*Une qualité d'habitat insatisfaisante pousse beaucoup de gens à s'évader dans nos montagnes, mais ce n'est pas là l'unique raison de leur mobilité.*

*Unbefriedigende Wohnqualität im eigenen Quartier treibt viele in die «Idylle» unserer Voralpen- und Alpentäler, ist aber nicht die einzige Triebfeder ihres Mobilitätsbedürfnisses. (Bild SL)*



mieren. Nicht im Sinne von «Defizite»-Ausgleichen, sondern als gegensätzliches Bedürfnis zum gelebten Alltag, der keineswegs unerträglich sein muss.

Wenn also das Freizeitverhalten der aktivsten Gruppe, der jungen Leute, hauptsächlich psychologische und soziale Gründe hat, wie beispielsweise ihr typisches Gruppenverhalten, Freunde und Bekannte eben nicht zu Hause zu treffen, sondern «unkontrolliert», ist zu fragen, ob es sinnvoll ist, das Freizeitverhalten junger Menschen mit planerischen Mitteln beeinflussen zu wollen, – und ob man es überhaupt kann. Zwar hat sich in den Gesprächsrunden gezeigt, dass die jugendspezifischen Einrichtungen in den Quartieren generell spärlich und zum Teil ungenügend sind, und zweifellos ist es notwendig, hier die Angebote zu verbessern und auszubauen. Dies müsste aber nicht nur im Hinblick auf eine Reduktion der Freizeitmobilität geschehen – abgesehen davon, dass die anvisierte Altersgruppe in der Regel noch zu jung ist für ein Auto –, sondern im Hinblick auf eine grundsätzlich vermehrte Berücksichtigung der Jugendlichen bei der Gestaltung städtischer Umwelten.

### **Einfluss der Wohnqualität**

Bei unserer Untersuchung stehen aber nicht die allgemeinen Zusammenhänge zwischen möglichen Ursachen und Ausprägungen des Freizeitverhaltens im Vordergrund. Hier interessiert, welche Eigenschaften der Wohnung und Wohnumgebung Anlass sein können, die Freizeit auswärts verbringen zu müssen, um die verschiedenen, mit der Freizeit verknüpften Bedürfnisse zu erfüllen. Und da gibt es durchaus Anhaltspunkte. Es zeigt sich nämlich ein Zusammenhang zwischen geringer Wohnqualität, genauer: knappen Platzverhältnissen innerhalb der Wohnung, fehlenden (oder nicht zugänglichen) Aussenräumen und Grün- und Freiflächen im Quartier und ausser-

häuslich verbrachter Freizeit beziehungsweise Mobilität. Eines oder mehrere dieser Merkmale machen es wahrscheinlich, dass die Freizeit auswärts verbracht wird. Ob das dann tatsächlich geschieht, hängt ab von zwei Faktoren: von der Lebensphase, in der sich jemand befindet, und von der Einstellung gegenüber der Freizeitmobilität. Jüngere Leute wohnen häufig in kleinen (und billigen) Wohnungen, die sich in schlecht ausgestatteten Wohnlagen befinden, ihr Einkommen ist (noch) nicht sehr hoch. Gruppen mit tiefem Einkommen sind generell benachteiligt in bezug auf ihre Wohnverhältnisse. Hier treffen also altersbedingte Freizeitmobilität und schlechte Wohnbedingungen zusammen und verstärken sich gegenseitig.

Anders sieht es aus bei den jungen Familien: auch hier fallen häufig ungünstigere Wohnbedingungen und vergleichsweise geringes Einkommen zusammen. Kommt hinzu, dass diese Gruppe aus verständlichen Gründen auf die nähere Wohnumgebung besonders angewiesen ist; Kleinkinder schränken nicht nur die Ummobilität ein, sondern auch die Freizeitmobilität (sofern kein Auto verfügbar ist). Ist für diese Bewohnergruppen der Zugang zum Aussenraum und zu Naherholungsgebieten erschwert, suchen sie mit anderen Lösungen, wie beispielsweise einem Wohnwagen, ihre Bedürfnisse nach Natur, Weite und Ruhe zu befriedigen. Sie sind in der Freizeit mobil nicht nur aus freien Stücken, sondern weil sie aufgrund der Wohnbedingungen quasi dazu «gezwungen» werden.

### **Wohlstand macht mobil**

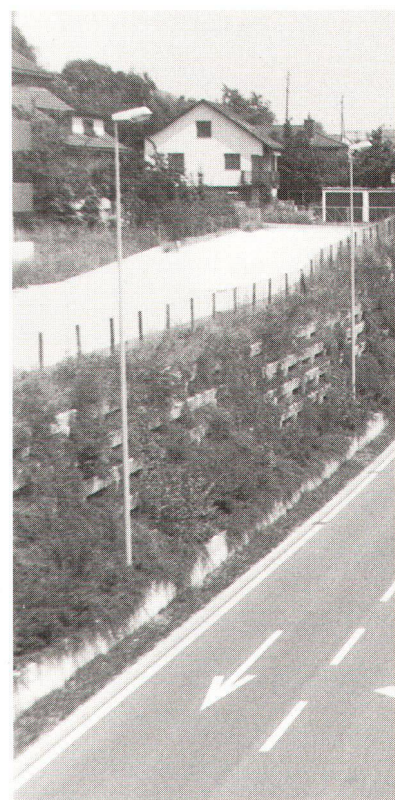
Das muss nicht so sein, kann aber den Entscheid, die Freizeit «mobil» zu verbringen, unterstützen. Denn ob man in der Freizeit mobil ist oder nicht, beruht auf einem vorgängig gefällten Entscheid – der auch geprägt wird von der individuellen Werthaltung. Fällt dieser gegen die Freizeitmobilität aus,

wird der unmittelbare Aussenraum als Spiel- und Regenerationsmöglichkeit enorm wichtig. Seine Qualität kann den Entscheid gegen Mobilität erleichtern. Dies gilt insbesondere für «mobilitätskritische» Leute, es gilt aber auch für die Sesshaften, Bewohnerinnen und Bewohner also, die ihrem Quartier, ihrer Wohnumwelt sehr verbunden sind. (Dazu gehört selbstverständlich auch ein grösserer Teil älterer Menschen, die ja, wie sich zeigte, nicht nur auf Freiräume in unmittelbarer Nähe angewiesen sind, sie nutzen, sondern deren Fehlen entsprechend beklagen.) Wenn es ihnen daher an Lebensqualität mangelt, wie dies die Beispiele aus den Quartiergesprächen nahelegen, so trifft das jene Bewohnerinnen und Bewohner, die auch die Freizeit in der vertrauten Umgebung zubringen möchten; wenn auch nicht ausschliesslich, so doch mehr als die «Freizeitmobilien». Verschlechterungen ihrer Umwelt tangieren sie am meisten – aber auch Verbesserungen.

Wohlstand schafft (Freizeit-) Mobilität. Diese bekannte und simple Wahrheit ist eines der Ergebnisse unserer Untersuchung. Vielleicht sind die Gründe für die heutige Massen-Mobilität nicht mehr dieselben wie diejenigen der ehemaligen «leisure-class». Vielleicht ist einer der Gründe der, den Arthur Koestler 1982 formulierte: «Es dauerte viele Jahre, bis ich erkannte, dass der ruhelos Reisende nur ein Ziel hat: vor sich selbst davonzulaufen.» Dass dieses Davonlaufen leichter zu bewerkstelligen ist bei entsprechenden finanziellen Mitteln, liegt auf der Hand.

### **Schlussfolgerungen**

Die Schlussfolgerungen, die wir aufgrund unserer Beobachtungen ziehen, lauten: Gute Wohnverhältnisse hindern nicht daran, in der Freizeit mobil zu sein – da sie meistens gekoppelt sind an gute finanzielle Verhältnisse und einen entsprechenden Lebensstil, «fördern» sie scheinbar Mobilität.



*In Wiedlisbach wurde die Umfahrung in einem engen Bogen um das historische Städtchen gelegt, weshalb ihre Akzeptanz beim Autofahrer gross ist.*

(Bild VCS)

*A Wiedlisbach, le contournement du centre historique par une déviation courte a beaucoup favorisé le consentement des conducteurs.*

Dagegen können enge Raumverhältnisse innerhalb der Wohnung, fehlende Aussenräume und insbesondere fehlende Frei- und Grünflächen in der näheren Wohnumgebung zu vermehrter Freizeitmobilität führen – in diesem Fall tatsächlich faute de mieux. Und da ungünstige Wohnbedingungen in der Regel ebenso verbunden sind mit ungünstigeren finanziellen Verhältnissen, trifft dies die ohnehin Benachteiligten. Wie weit Verbesserungen ihres Wohnumfeldes (und nur darauf kann planerisch Einfluss genommen werden) sie allerdings daran hindern, sich «Ersatzwelten» zu schaffen durch Reisen in Freizeitparks und einfach Herumfahren, muss offenbleiben.