

**Zeitschrift:** Magglingen : Monatszeitschrift der Eidgenössischen Sportschule  
Magglingen mit Jugend + Sport

**Herausgeber:** Eidgenössische Sportschule Magglingen

**Band:** 55 (1998)

**Heft:** 7

**Artikel:** Handlungsbedarf

**Autor:** Stettler, Jürg

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-993043>

### **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:** 14.01.2026

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



## Ein Viertel des Freizeitverkehrs durch Sport

# Handlungsbedarf

Die Freizeit ist heute ein eigenständiger und bedeutender Lebensbereich, in dem der Sport zu den am häufigsten ausgeübten ausserhäuslichen Aktivitäten gehört. Da die Ausübung sportlicher Aktivitäten immer weniger im direkten Wohnumfeld erfolgt, gehört der Sport heute zu den bedeutendsten Verursachern des Verkehrs und den damit verbundenen Umweltbelastungen.

Im Rahmen eines dreijährigen Forschungsprojektes des Forschungsinstituts für Freizeit und Tourismus (FIF) der Universität Bern wurden der Umfang und die Zusammensetzung des sportmotivierten Verkehrs in der Schweiz sowie die damit verbundenen Umweltbelastungen untersucht. Erfasst wurden über 60 Sportarten, und zwar differenziert nach aktiven Sport-

lern, Zuschauern sowie Betreuern und Funktionären. Die erhobenen Daten sind das Ergebnis diverser empirischer Untersuchungen. Befragt wurden insgesamt rund 5000 Sportler sowie 50 Experten aus den Bereichen Sport und Verkehr.

### Anfahrtswege

In der Schweiz übt jede sportlich aktive Person durchschnittlich zwei bis drei Sportarten aus und treibt im Mittel einmal pro Woche Sport. Für die Ausübung ihrer Sportarten legen die Sportlerinnen und Sportler im Durchschnitt aller Ausübungsarten einen Anfahrtsweg von 15,5 km zurück, d.h. für den Hin- und Rückweg insgesamt 31 km.

Die Anfahrtswege zu den Trainings sind im Mittel rund 11 km lang. Bei den Wettkämpfen sind es durchschnittlich bereits 36 km und für die Sportferien und Trainingslager werden Anreisedistanzen von rund 500 km in Kauf genommen.

Berücksichtigt man nur die Trainings- und Wettkampfdistanzen – d.h. ohne die Wege für die Sportferien – liegt der Durchschnitt bei 12,2 km pro Weg, bzw. 24,4 km pro Ausübung. Zwischen den verschiedenen Sportarten bestehen grosse Unterschiede (vgl. Abbildung 1). Die längsten Distanzen

*Der Sport gehört heute zu den bedeutendsten Verursachern des Freizeitverkehrs. Das jährliche, sportmotivierte Verkehrsaufkommen von 12 Mrd. Personenkilometern entspricht einem Anteil von 24% des Freizeitverkehrs. Mehr als vier Fünftel des Sportverkehrs werden durch die aktiven Sportler verursacht.*

Jürg Stettler

Foto: Daniel Käsermann

(230 bzw. 360 km) legen die Motorsportler zurück. Die Bergsteiger, Skifahrer und Snowboarder fahren rund 100 km weit für die Ausübung ihrer Sportart. Bei den Eishockeyspielern sind es knapp 20 km und im Fussball, der populärsten Mannschaftssportart, rund 9 km. Die kürzesten Anfahrtswege weisen die Läufer mit rund 5 km sowie die Radfahrer und die Mitglieder der Turnvereine mit je rund 6 km auf.

### Grosse Unterschiede

Das jährliche Pro-Kopf-Verkehrsaufkommen liegt im Mittel bei rund

**Jürg Stettler**, Dr. rer.pol., selber begeisterter Sportler, arbeitet seit seinem Studienabschluss als Betriebswirtschaftler als Assistent an der Universität Bern. Er wirkte schon bei verschiedenen Projekten auf dem Gebiet von Sport, Tourismus und Umwelt mit. Unter anderem war er Umweltschutzbeauftragter des Wirtschaftskomitees des Eidg. Turnfestes Bern 1996.



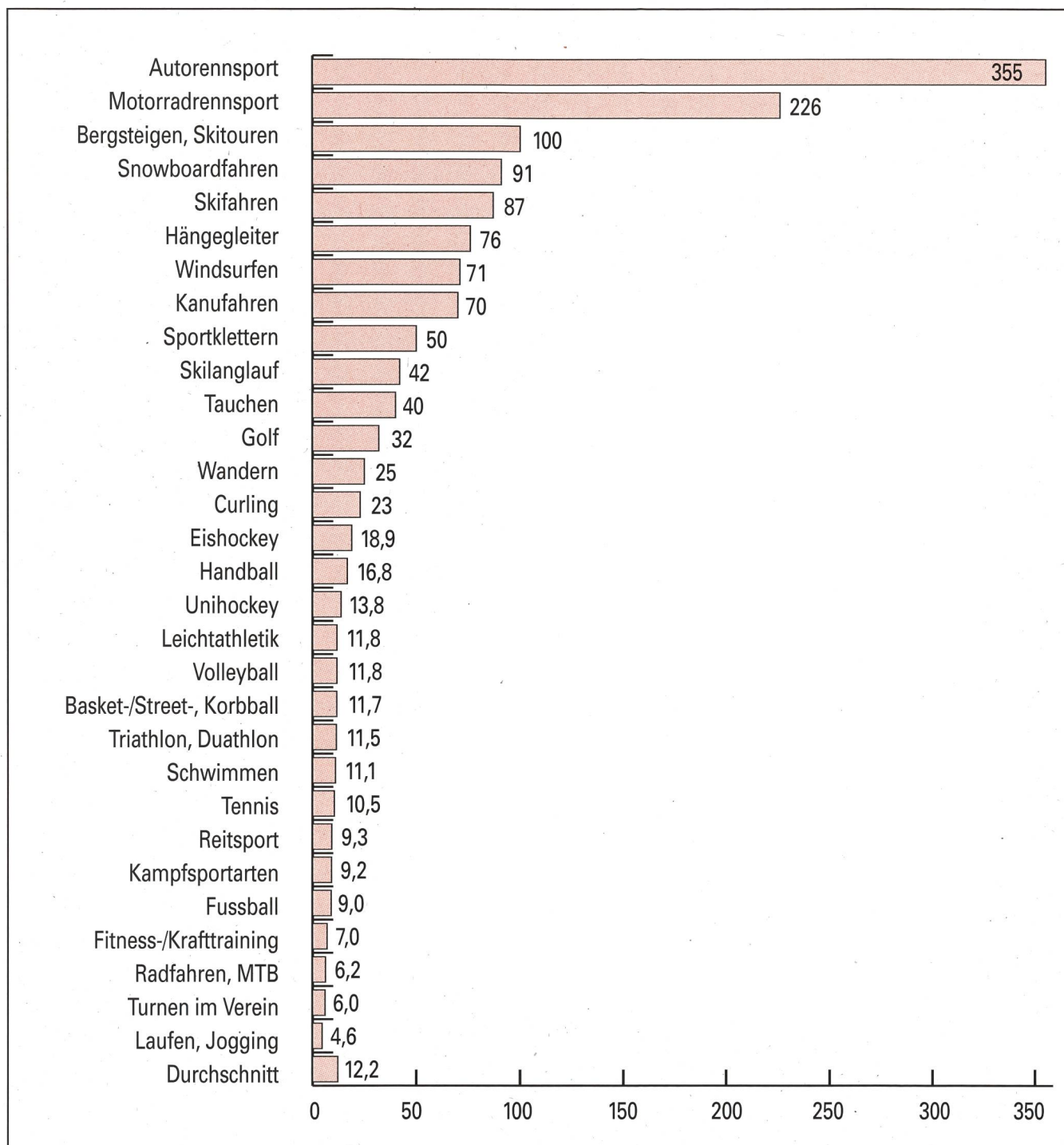


Abbildung 1: Mittlere Wegdistanzen der Trainings und Wettkämpfe; (ohne Sportferien; nur Hinweg in km).

850 km pro Sportler und Sportart. Die Bandbreite zwischen den einzelnen Sportarten ist sehr gross: Während die Autorennsportler im Durchschnitt pro Jahr insgesamt über 8000 km und die Taucher und Golfer zwischen 5000 und 6000 km zurücklegen, sind es bei den Läufern und Radfahrern 440 bzw. 350 km.

Die Sportler verursachen insgesamt 10 Mrd. Personenkilometer (Pkm) oder mehr als vier Fünftel des gesamten jährlichen Sportverkehrs. Mehr als zwei Drittel davon sind trainingsbedingt, 22% entstehen im Rahmen der

Sportferien und Trainingslager und lediglich 10% durch die Wettkämpfe.

Der Anteil des Zuschauerverkehrs liegt bei 14%, wobei knapp ein Viertel davon durch den Fussball und etwas weniger als ein Fünftel durch das Eishockey verursacht wird. Das Verkehrsaufkommen der Betreuer und Funktionäre macht mit total rund 500 Mio. Pkm 4% des gesamten Sportverkehrs in der Schweiz aus.

Insgesamt verursacht der Sport mit über 12 Mrd. Pkm rund 12% des gesamten Personenverkehrs in der Schweiz, d.h. dass rund jeder achte

Kilometer im Zusammenhang mit dem Sport zurückgelegt wird. Da heute bereits die Hälfte des Personenverkehrs freizeitmotiviert ist, liegt der Anteil des Sportverkehrs am Freizeitverkehr bei 24%.

Skifahren und Wandern verursachen zusammen mehr als ein Viertel des gesamten Sportverkehrs (vgl. Abbildung 2). Den drittgrössten Anteil hat der Fussball mit rund 7%, gefolgt von Tennis und Schwimmen mit je rund 5%. Knapp 75% des gesamten Sportverkehrs werden durch 15 Sportarten verursacht. Das restliche Viertel ent-



Sportarten	Gesamte Sportmobilität in Pkm	Anteil in %
Skifahren	1670018077	13,6%
Wandern	1472528571	12,0%
Fussball	911135275	7,4%
Tennis	673671429	5,5%
Schwimmen	655282005	5,3%
Fitness-/Krafttraining/Aerobic	638616231	5,2%
Laufen, Jogging, Vita-Parcours	494203187	4,0%
Radfahren, Mountainbike	473843407	3,9%
Eishockey	389691747	3,2%
Tauchen	363492264	3,0%
Bergsteigen, Skitouren	353804808	2,9%
Volleyball, Beachvolleyball	342490646	2,8%
Turnen im Verein	327560852	2,7%
Snowboarden	297934478	2,4%
Basketball, Streetball, Korbball	288972940	2,4%
Andere Sportarten	2941768480	23,9%
Total	12295014393	100%

Abbildung 2: Gesamtes Sportverkehrsaufkommen der Sportler, Betreuer und Zuschauer

steht im Zusammenhang mit den übrigen rund 50 Sportarten.

Ein Viertel des Sportverkehrs (3 Mrd. Pkm) entsteht durch die rund 380 000 Sportveranstaltungen, davon mehr als die Hälfte durch die Zuschauer und ein Drittel durch die aktiven Sportler.

Der Sportverkehr ist geprägt von einer grossen Abhängigkeit vom Auto: 78% des gesamten Sportverkehrsaufkommens werden mit dem Auto zurückgelegt. Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel liegt bei 18%. Zu Fuss oder mit dem Fahrrad werden lediglich 4% der Distanzen zurückgelegt. Der Beseitzungsgrad der Autos liegt insgesamt bei durchschnittlich 1,9 Personen.

### Energiebedarf

Im Zentrum der Analyse der Umweltbelastungen des Sportverkehrs stand der Primärenergiebedarf als Repräsentant für weitere Umweltbelastungen. Der Sportverkehr verbraucht pro Jahr mit insgesamt rund 30 Mrd. Megajoule (MJ) über 10% des gesamten Primärenergiebedarfs des Personenverkehrs in der Schweiz. 90% davon werden durch den motorisierten Individualverkehr (d.h. vor allem das Auto) verbraucht. Von entscheidender Bedeutung für die Höhe des Energiebedarfs sind die Verkehrsmittelwahl und der Autobesetzungsgrad. Einen überdurchschnittlich hohen Energiebedarf haben unter anderem die Sportarten Golf, Fitness-/Krafttraining oder Tennis, die einen hohen Anteil an motorisiertem Individualverkehr und einen geringen Autobesetzungsgrad aufweisen.

Betrachtet man den sportverkehrsbedingten Pro-Kopf-Energiebedarf pro Ausübung, zeigt sich folgendes Bild: Die aktiven Sportler verbrauchen bei jeder sportlichen Betätigung im Durchschnitt 75 MJ Energie für die Hin- und Rückfahrt zum Ausübungsort. Beim Training liegt dieser Durchschnittswert bei 60 MJ, bei den Wettkämpfen sind es bereits 150 MJ und für die Sportferien werden sogar 1640 MJ Energie verbraucht. Über ein ganzes Jahr betrachtet liegt der Pro-Kopf-Verkehrsenergieaufwand der Sportler bei rund 2000 MJ.

### Massnahmenkatalog

Für eine Reduktion der sportverkehrsbedingten Umweltbelastungen sind Änderungen im Verkehrsverhalten der Sportakteure erforderlich. Von entscheidender Bedeutung sind dabei die bestehenden Rahmenbedingungen. Diese be- oder verhindern heute aber weitgehend ein umweltverantwortliches Verkehrsverhalten, indem sie ein solches Verhalten entweder mit erhöhten Kosten oder höherem Zeitaufwand negativ «belohnen» oder infolge falscher Anreize fehlleiten. Dies hat zur Folge, dass das Auto im Sport heute das mit Abstand am meisten benutzte Verkehrsmittel ist.

Die wichtigsten Gründe dafür liegen bei der bisherigen Verkehrspolitik, die es verpasst hat, die externen Kosten des Verkehrs zu internalisieren. Zudem wurde beim Bau der Verkehrsinfrastruktur einseitig der motorisierte Individualverkehr privilegiert. In diesen zwei Bereichen liegen wichtige Ansatzpunkte für längerfristige Verände-

rungen der Rahmenbedingungen des Verkehrs. Kurzfristig sind zudem die Parkplatzpolitik und -bewirtschaftung wichtige, allgemeine Steuerungsinstrumente der Verkehrsnachfrage.

Auch die sportspezifischen Massnahmen müssen darauf abzielen, längerfristig die Rahmenbedingungen über den Bau der Sportinfrastruktur (Standort und Erreichbarkeit) und die sportfreundliche Gestaltung des Wohnumfeldes zu verbessern. Kurz- und mittelfristig geht es darum, die Sportakteure für die Problematik der verkehrsbedingten Umweltbelastungen zu sensibilisieren und ihnen gleichzeitig Alternativen eines umweltverantwortlichen Verkehrsverhaltens aufzuzeigen. Dazu sollten in möglichst vielen Bereichen situationsangepasste Massnahmen ergriffen und zu einem intelligenten Netzwerk kombiniert werden. Besonders gut erreichbar sind die Sportler der organisierten Sportarten. Die Initiative sollte dabei von den nationalen Sportverbänden und Institutionen (SOV und ESSM) sowie den Vereinen der verschiedenen Sportfachverbände ausgehen. Es geht vor allem darum, den Betroffenen den vorhandenen Handlungsspielraum anhand von erfolgreichen Beispielen aufzuzeigen. Dazu gehören insbesondere auch einzelne Sportveranstaltungen, wie beispielsweise das Eidgenössische Turnfest in Bern 1996 oder der jährlich durchgeführte Frauenlauf in Bern.

### Literatur

Stettler, J.: Sport und Verkehr. Sportmotiviertes Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung. Umweltbelastungen und Lösungsmöglichkeiten. Berner Studien zu Freizeit und Tourismus 36, Bern 1997, 387 Seiten, Fr. 35.-.

Presstext zum Referat anlässlich der Informationsveranstaltung zum Abschluss des Forschungsprojekts Sport und Verkehr des Forschungsinstituts für Freizeit und Tourismus (FIF) der Universität Bern vom 7. November 1997 in Bern. ■

