



Faktenblatt Strategie Freizeitverkehr des Bundes

Der Freizeitverkehr ist dominierend auf Schweizer Strassen und Schienen. Rund 40% aller Fahrten in der Schweiz sind Freizeitfahrten.

Freizeitverkehr findet vor allem in Kernstädten und Agglomerationen, in geringerem Umfang aber auch im ländlichen Raum statt. Das dominierende Verkehrsmittel im Freizeitverkehr ist das Auto. Um langfristig eine Umlagerung auf umweltverträglichere Verkehrsmittel zu erreichen, ist ein aufeinander abgestimmtes Paket von verschiedenen Massnahmen notwendig.

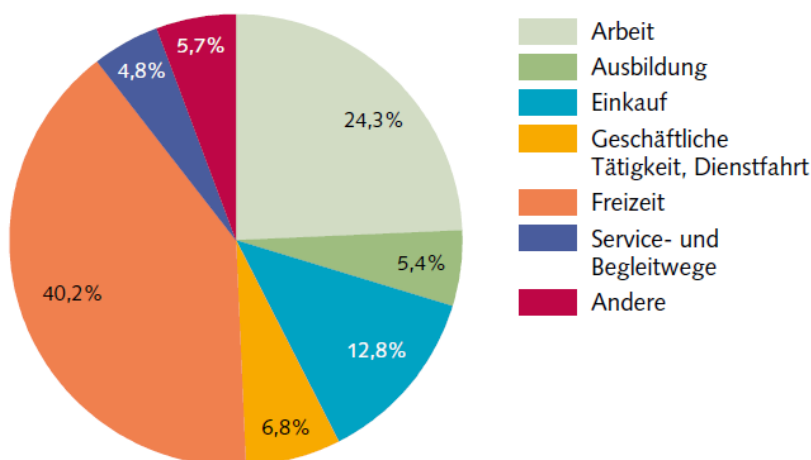
1. Zahlen und Fakten zum Freizeitverkehr

Definition: Freizeitverkehr ist – unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel – jener Verkehr, der in Zusammenhang mit Freizeittätigkeiten (Tätigkeiten des Menschen für Erholung und Abwechslung) entsteht. Kein Freizeitverkehr in diesem Sinne ist Verkehr für unbezahlte Arbeit wie Hausarbeit, Betreuen und Begleiten von Kindern und älteren Menschen, unbezahlte Mitarbeit in Vereinen und politischen Organisationen. Einkaufen wird in der Regel nicht als Freizeitaktivität eingestuft.

Alle 5 Jahre werden seit 1974 in der Schweiz statistische Erhebungen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung durchgeführt (Mikrozensus zum Verkehrsverhalten), letztmals im Jahr 2010. Um ein detailliertes Bild des Freizeitverkehrs zu erhalten, werden nachfolgend als Einführung einige Zahlen und Fakten vorgestellt.

Abbildung 1: Anteile der Verkehrszwecke an der Tagesdistanz (Quelle: BFS/ARE 2012)

Anteile der Verkehrszwecke an der Tagesdistanz

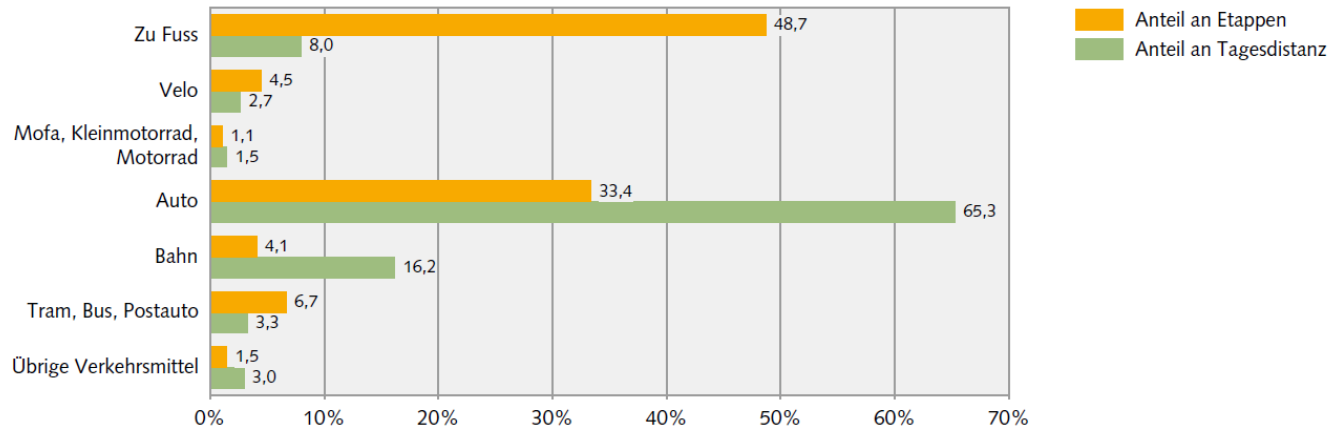


© BFS/ARE

Der Freizeitverkehr ist der dominierende Verkehrszweck im schweizerischen Verkehrssystem (siehe Abbildung 1). Für die meisten Freizeifahrten wird das Auto gewählt (siehe Abbildung 2). Der Freizeitverkehr findet zudem vor allem in den Agglomerationen statt (siehe Abbildung 3).

Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr (Quelle: BFS/ARE 2012)

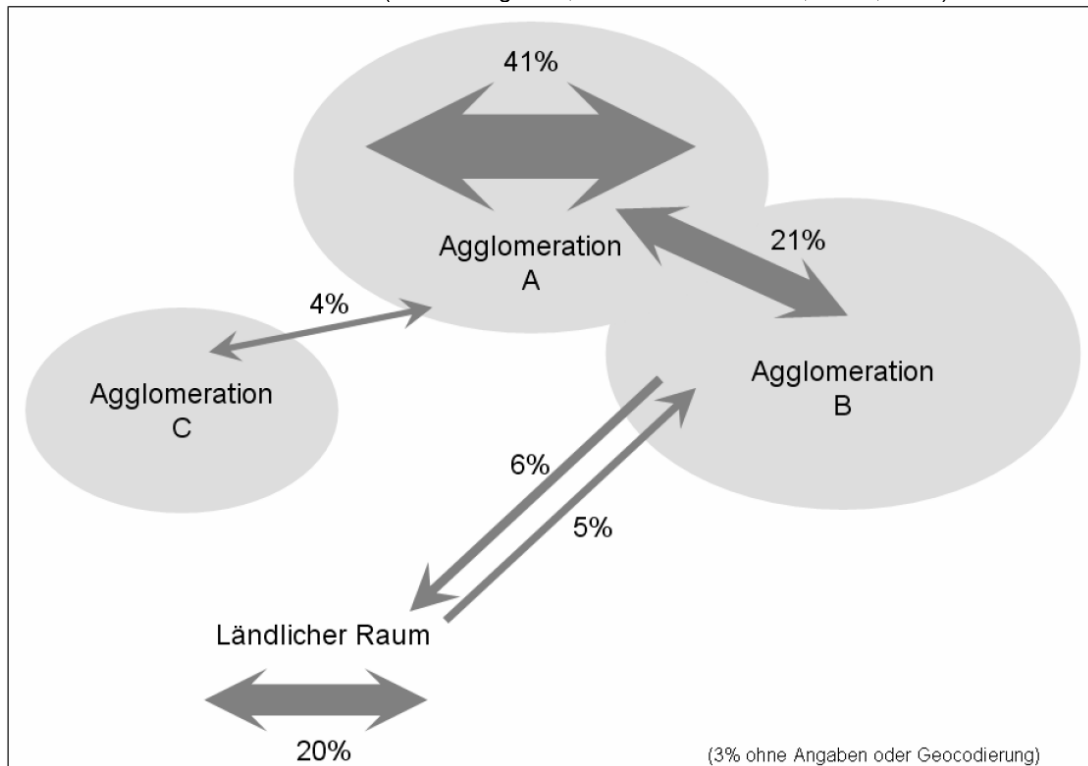
Verkehrsmittelwahl bei Freizeitwegen (in %)



Basis: 114 932 Freizeitetappen im Inland

© BFS/ARE

Abbildung 3: Räumliche Verteilung des Freizeitverkehrs innerhalb und zwischen (zusammenhängenden) Agglomerationen sowie dem ländlichen Raum (Darstellung ARE; Quelle: Ohnmacht T., et. al., 2008)



Um den Ansprüchen einer nachhaltig orientierten Gesellschaft gerecht zu werden, braucht es Anstrengungen, um den Freizeitverkehr zukünftig umweltverträglicher zu gestalten.

Bisherige verkehrspolitische und verkehrsplanerische Strategien waren in erster Linie auf den Arbeitspendlerverkehr sowie auf den Fernverkehr ausgerichtet. Thema war zudem die fahrzeugseitige technische Emissionsminderung. Die spezifischen Aspekte des Freizeitverkehrs wurden in der Vergan-

genheit zu wenig intensiv in die Überlegungen zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik einbezogen. Entsprechend gross sind heute der Handlungsbedarf und das Handlungspotenzial in diesem Bereich.

Die hier nur in einem groben Abriss dargestellte Vielschichtigkeit und Komplexität des Freizeitverkehrs zeigen den Bedarf nach einer Gesamtsicht und einer daraus abgeleiteten Strategie im Freizeitverkehr bereits deutlich auf.

2. Die Strategie Freizeitverkehr des Bundes

Vision nachhaltiger Freizeitverkehr:

- Die Schweizer Bevölkerung und die ausländischen Gäste decken im Jahre 2020 ihre Freizeitmobilitätsbedürfnisse nachhaltiger ab als heute.
- Der Modalsplit im Freizeitverkehr hat sich im Vergleich zum Jahre 2005 zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs verschoben. Die mit motorisierten Individualverkehrsmitteln zurückgelegte Anzahl Personen- und Fahrzeugkilometer im Freizeitverkehr hat sich stabilisiert.
- Die negativen Auswirkungen des Freizeitverkehrs auf Umwelt und Raum nehmen ab, ohne dass erhebliche Einschränkungen auf der individuellen Ebene notwendig sind.

Ziele für den Freizeitverkehr:

1. Generell verträglichere Freizeitmobilität
 - verringerte Umweltbelastung durch Freizeitmobilität
 - kürzere Freizeitwege
 - umweltverträgliche und verbrauchsärmere Fahrzeuge
 - besser ausgelastete Fahrzeuge und Infrastrukturen (Besetzungsgrad, Kapazitäten)
 - sicherere Fahrzeuge und Infrastrukturen
2. Attraktiveres Verkehrsangebot im Bereich des Öffentlichen Verkehrs (ÖV), des Langsamverkehrs (LV) und der kombinierten Mobilität für den Freizeitverkehr
 - Veränderung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV (unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit), des LV sowie der kombinierten Mobilität
 - Erhöhen des Anteils der bewegungsaktiven Bevölkerung aus Gründen der Volksgesundheit
3. Erkennen und nutzen wirtschaftlicher Potenziale in allen Landesteilen, die mit nachhaltigerem Freizeitverkehr verbunden sind
 - Verbesserung der Wirtschaftskraft (Wertschöpfung, Ertragskraft) im Freizeit- und Tourismusbereich, beispielsweise durch Schaffen von Angeboten, welche die Inlandnachfrage erhöhen
4. Erhalt und Erhöhung der Lebensraumqualität, der kulturellen Vielfalt und des gesellschaftlichen Austauschs als Voraussetzung für einen attraktiven Freizeitstandort Schweiz
 - Guter Zugang zu Freizeitaktivitäten für alle sozialen Schichten
 - Schaffen von Freizeitangeboten im näheren Alltagsumfeld
 - Fördern von umweltverträglichen Angeboten in Tourismusregionen

Strategie Freizeitverkehr des Bundes:

- Auch im Freizeitverkehr sollen diejenigen Verkehrsmittel zum Einsatz kommen, welche die grössten komparativen Vorteile besitzen¹. Aus Sicht einer nachhaltigen Verkehrspolitik ist eine Verlagerung vom MIV auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr anzustreben.
- Reduktion des MIV-Wachstums im Freizeitverkehr, ohne dass ein allgemeines Wirtschaftswachstum in Frage gestellt wird.
- Kürzere Wege (attraktive Ziele in Wohnortsnähe, kombinierte Mobilität)
- Attraktive und konkurrenz- und marktfähige Angebote im Freizeitverkehr
- Es soll hauptsächlich mit Anreizen und attraktiven Angeboten gearbeitet werden und weniger mit Geboten und Verboten.

¹ Bei der Beurteilung der komparativen Vorteile sind die externen Kosten bzw. die Umweltwirkungen mit zu berücksichtigen.

- Der Bund spielt eine aktive Rolle in einem Netzwerk von Schlüsselakteuren aus Kantonen und Gemeinden, von Verbänden und Interessenorganisationen und der privaten Wirtschaft.

Im Freizeitverkehr muss die Stossrichtung in Richtung attraktiver Alternativen zum motorisierten Individualverkehr gehen. Die Tatsache, dass die Bevölkerung zwar für neue Lösungen aufgeschlossen ist, sich aber eher gegen zusätzliche finanzielle Belastungen ausspricht, erhöht die Herausforderung zusätzlich.

3. Stossrichtungen und Massnahmen

Werden die Aktivitäten im Freizeitverkehr bezüglich der mittleren Distanz, dem MIV-Anteil und dem Anteil am gesamten Freizeitverkehr analysiert, ergibt sich folgendes Bild:

Abbildung 4: Anteil der Freizeitaktivitäten (in % aller Freizeitwege im Inland) (Quelle: BFS/ARE 2012)

Freizeitaktivität	Mo–Fr	Sa	So	Total
Besuche	17,7	21,5	22,4	19,2
Gastronomiebesuch	24,8	20,7	13,5	22,2
Aktiver Sport	13,0	8,6	8,8	11,5
Wanderung	2,7	3,1	4,6	3,1
Velofahrt	0,6	0,7	1,1	0,7
Passiver Sport	1,0	2,2	1,8	1,3
Nicht-sportliche Aussenaktivität	19,2	17,2	26,0	20,0
Medizin/Wellness/Fitness	1,2	0,6	0,4	1,0
Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen	4,1	8,0	5,8	5,1
Unbezahlte Arbeit	2,0	2,0	1,0	1,8
Vereinstätigkeit	1,8	1,3	0,7	1,6
Ausflug, Ferien	0,4	1,0	1,0	0,6
Religion (Kirche, Friedhof, Pilgerfahrt)	1,1	1,8	4,6	1,8
Auswärtige Freizeitaktivitäten im Haus	1,1	1,1	1,0	1,1
Essen ohne Gastronomiebesuch	0,6	0,6	0,6	0,6
Einkaufsbummel / Shopping	1,8	2,1	0,3	1,6
Rundreise	0,2	0,4	0,3	0,3
Anderes	3,6	3,8	2,2	3,4
Mehrere Aktivitäten	3,0	3,4	3,9	3,2

Basis: 52 430 Freizeitwege im Inland (Hinwege und Wege von zu Hause nach Hause)

Abbildung 5: Verteilung der Wegdistanzen im Freizeitverkehr nach Aktivitätstyp (in %) (Quelle: BFS/ARE 2012)

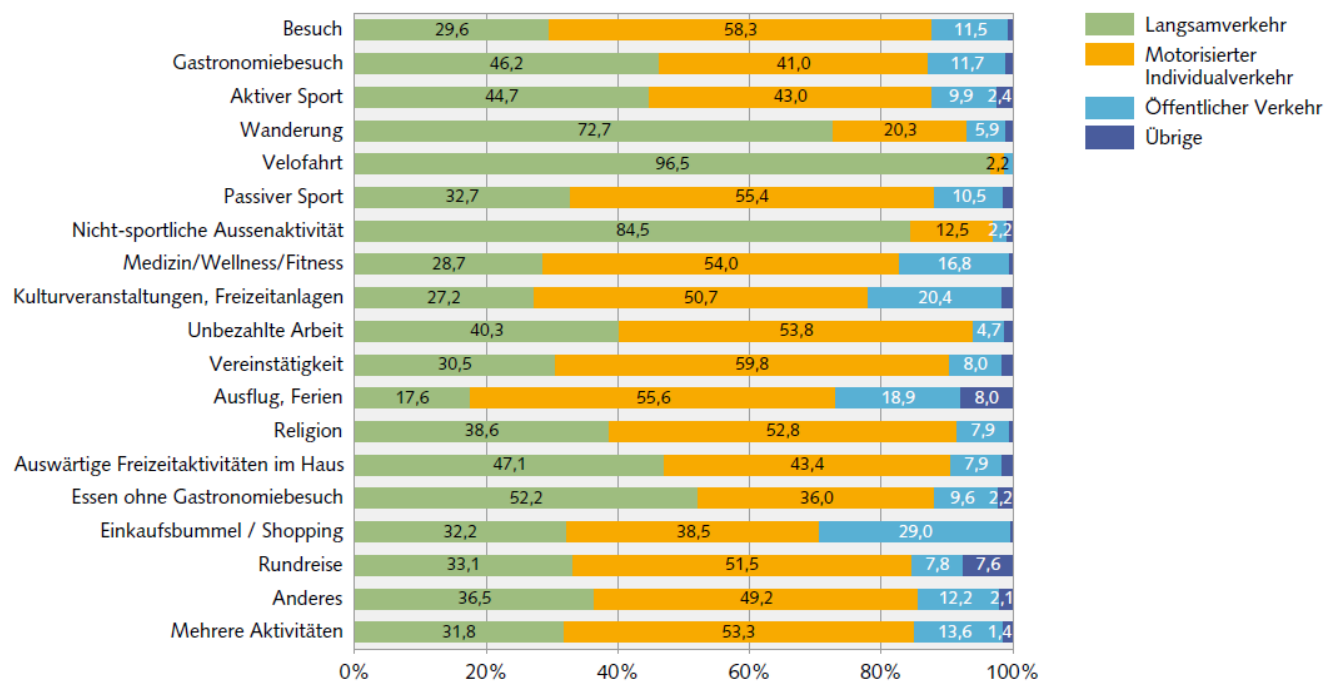
Verteilung der Wegdistanzen im Freizeitverkehr nach Aktivitätstyp (in %)

Freizeitaktivität	Wegdistanz			
	< 2,0 km	2,1 bis 10,0 km	10,1 bis 20,0 km	> 20,0 km
Besuche	36,7	32,5	12,8	17,9
Gastronomiebesuch	53,1	27,6	8,1	11,2
Aktiver Sport	34,2	42,5	12,1	11,2
Wanderung	33,0	46,5	9,7	10,7
Velofahrt	19,6	34,1	17,5	28,8
Passiver Sport	29,6	35,6	13,0	21,9
Nicht-sportliche Aussenaktivität	49,9	42,8	4,1	3,2
Medizin/Wellness/Fitness	36,1	38,5	12,5	12,9
Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen	30,7	35,0	12,9	21,4
Unbezahlte Arbeit	52,1	34,1	6,2	7,5
Vereinstätigkeit	42,0	38,3	8,5	11,2
Ausflug, Ferien	11,9	32,5	16,1	39,5
Religion (Kirche, Friedhof, Pilgerfahrt)	51,6	31,5	7,1	9,9
Auswärtige Freizeitaktivitäten im Haus	51,8	34,2	7,1	6,9
Essen ohne Gastronomiebesuch	56,5	22,9	9,3	11,3
Einkaufsbummel / Shopping	34,6	34,4	12,8	18,1
Rundreise	22,3	27,0	11,5	39,2
Anderes	42,5	33,4	9,5	14,7
Mehrere Aktivitäten	18,5	39,5	15,5	26,4
Total	42,4	35,6	9,5	12,5

Basis: 52 430 Freizeitwege im Inland (Hinwege und Wege von zu Hause nach Hause)

Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl nach Freizeitaktivität (in % der Freizeitwege) (Quelle: BFS/ARE 2012)

Verkehrsmittelwahl nach Freizeitaktivitäten (in % der Freizeitwege)



Basis: 52 430 Freizeitwege im Inland (Hinwege und Wege von zu Hause nach Hause)

© BFS/ARE

Bezüglich des Anteils am gesamten Freizeitverkehr sind vor allem Gastronomiebesuche, die Besuche von Verwandten und Bekannten sowie nicht-sportliche Aussenaktivitäten massgebend (siehe Abbildung 4). Bei letzteren handelt es sich aber um kurze Wege mit einem sehr tiefen Anteil MIV, sodass hier kaum Handlungsbedarf gegeben ist (siehe Abbildungen 5 und 6). Bei den Gastronomiebesuchen ist der Anteil des MIV doch deutlich höher, sie sind aber vor allem auch aufgrund des hohen Anteils am gesamten Freizeitverkehr relevant. Bei den Besuchen von Verwandten und Bekannten schliesslich ist sowohl aufgrund des hohen Anteils am gesamten Freizeitverkehr als auch aufgrund des hohen Anteils des MIV ein Handlungsbedarf klar erkennbar.

Weiter fällt auf, dass diejenigen Teile des Freizeitverkehrs mit sehr hohem MIV-Anteil in der Regel mengenmässig eine kleine Bedeutung von unter 1% bis ca. 2% aufweisen (z.B. Vereinstätigkeit; Medizin, Wellness und Fitness; Religion) und daher daraus kein spezifischer Handlungsbedarf abgeleitet werden kann.

Aufgrund des recht hohen Anteils des MIV und des relevanten Anteils am gesamten Freizeitverkehr sind zudem auch die Themen aktiver Sport sowie Besuche von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen relevant, letztere zudem auch wegen der vergleichsweise höheren zurückgelegten Distanzen.

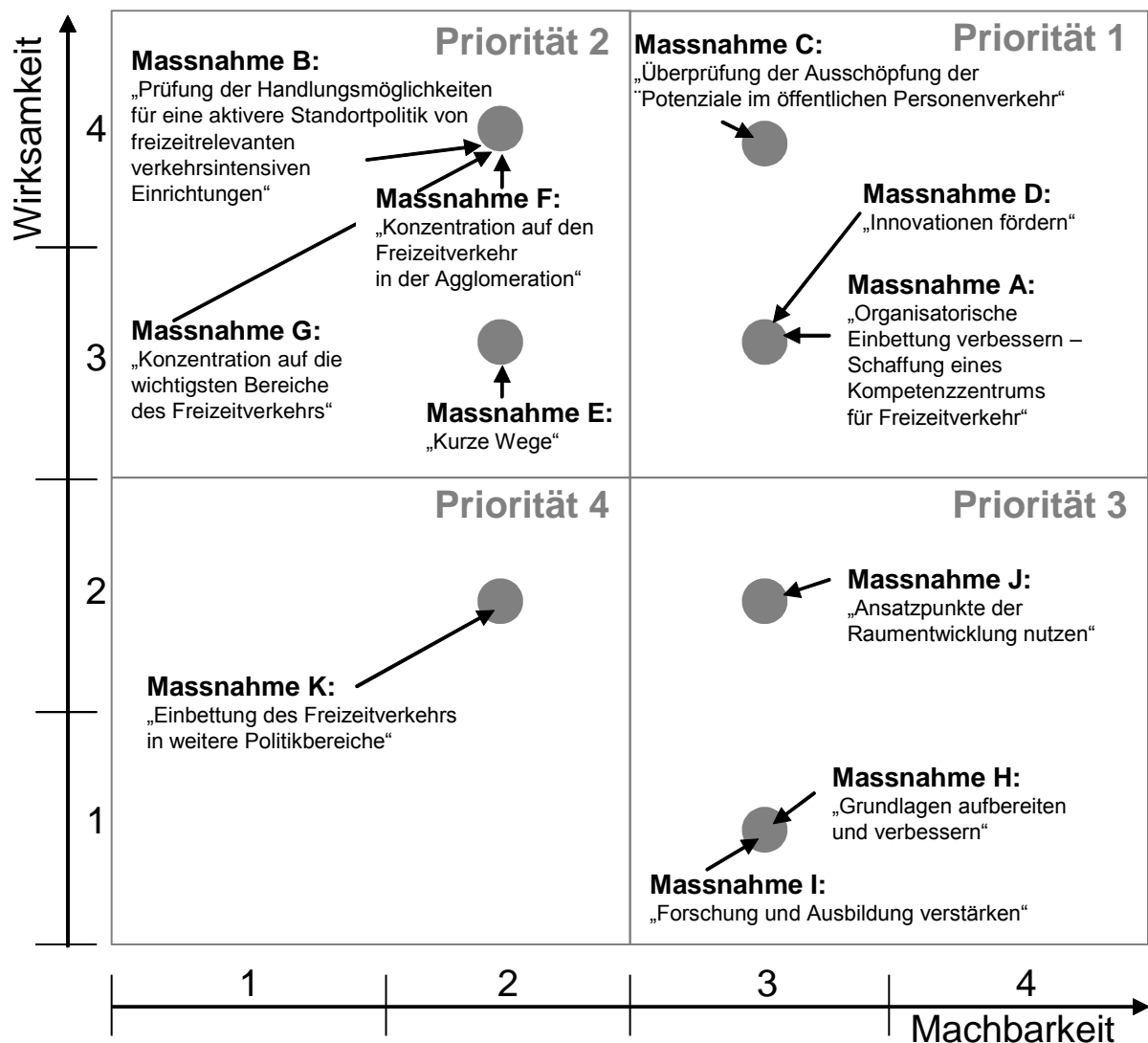
Es lassen sich folgende drei *Stossrichtungen* ableiten, in denen sich die verschiedenen Massnahmen bündeln lassen:

1. Handlungsfähigkeit verbessern – Partnerschaften bilden, Organisation verbessern
2. Handlungsspielraum ausnutzen – bestehende Instrumente konsequent anwenden, eingeleitete Massnahmen weiterführen und optimieren
3. Handlungen konzentrieren – Schlüsselthemen weiterentwickeln

Um einen nachhaltigen Erfolg der Strategie zu garantieren, ist der Umsetzung mindestens eben so grosses Gewicht beizumessen. Für die Umsetzung sind schwergewichtig die Kantone und Gemeinden verantwortlich. Je nach Politikbereich sind zudem verschiedene Bundesstellen (in unterschiedlichem Ausmass) ebenfalls in die Umsetzung involviert. Um den Umsetzungserfolg jedoch zu überwachen und schlussendlich sicherzustellen, ist eine übergreifende Koordination notwendig.

Massnahmen: Sollen die gesetzten Ziele erreicht werden, sind möglichst realistische und konkrete Massnahmen umzusetzen. Dabei soll der Fokus gezielt auf die wirksamsten und Erfolg versprechendsten Massnahmen gelegt werden.

Abbildung 7: Herleitung der Prioritäten (eigene Darstellung)



Wie oben bereits erwähnt, wird der Fokus gezielt auf die wirksamsten und Erfolg versprechendsten Massnahmen gelegt (Prioritäten 1 und 2).

Massnahme A: „Organisatorische Einbettung verbessern – Schaffung eines Kompetenzzentrums für Freizeitverkehr“

Das Kompetenzzentrum für Freizeitverkehr im ARE wurde Ende 2009 gegründet. Es wurde dazu eine Koordinationsgruppe Freizeitverkehr des Bundes unter der Leitung des ARE konstituiert. Die Bundesämter für Energie BFE, Verkehr BAV, Umwelt BAFU, Strassen ASTRA, Zivilluftfahrt BAZL, Gesundheit BAG, Sport BASPO, Statistik BFS sowie das Staatssekretariat für Wirtschaft SECO sind darin mit je einem Mitarbeiter bzw. Mitarbeiterin vertreten. Das Ziel ist, dass die Arbeiten der verschiedenen Bundesämter koordiniert werden und zudem in der Regel einmal im Jahr ein Auftrag zur Bearbeitung ausgewählter Schlüsselthemen (siehe Massnahmen der Prioritäten 1 und 2) vergeben wird (der erste Auftrag befasste sich mit den wichtigsten Bereichen des Freizeitverkehrs – siehe Massnahme G).

Massnahme B: „Prüfung der Handlungsmöglichkeiten für eine aktivere Standortpolitik von freizeitrelevanten verkehrsintensiven Einrichtungen“

Bei publikumsintensiven Einrichtungen und Veranstaltungen bestehen in mehrfacher Hinsicht relativ günstige Bedingungen für eine Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl und teilweise auch der Reisedistanzen im Freizeitverkehr mit den Instrumenten der Raum- und Verkehrsplanung. Es gibt auch schon eine Reihe von guten Beispielen dafür, wie mit der Thematik planerisch umgegangen werden kann. Standorte von solchen Einrichtungen in einer Stadt sind in der Regel einem Standort im regionalen Umland vorzuziehen, weil sich so die durchschnittlichen Wegstrecken verringern und die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs beeinflussen lassen.

Massnahme C: „Überprüfung der Ausschöpfung der Potenziale im öffentlichen Verkehr“

Eine Evaluation soll die Frage beantworten, wie die vorhandenen Potenziale des öffentlichen Verkehrs im Freizeitverkehr besser ausgeschöpft werden können. Dabei können u.a. folgende Punkte untersucht werden: Weitere Förderung der kombinierten Mobilität und durchgängiger Transportketten; Erweiterung der angebotenen Fahrausweise im öffentlichen Verkehr in Kombination mit Kulturanlässen und -einrichtungen; Abklärungen für ein Freizeit GA; Überprüfung der Abgeltungen im regionalen Personenverkehr im Hinblick auf einen nachhaltigen Freizeitverkehr; Prüfung neuer Finanzierungsmodelle für die Angebote des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität zur Erstellung von marktfähigen Lösungen für die Erhaltung des Service Public und der touristischen Attraktivität.

Massnahme D: „Innovationen fördern“

Das ARE betreibt seit 2006 das Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK (DZM). Am DZM sind neben dem ARE auch die Bundesämter für Umwelt BAFU, Energie BFE, Verkehr BAV, Strassen ASTRA und Gesundheit BAG beteiligt.

Das Zentrum unterstützt neue, zukunftsweisende Mobilitätsprojekte in Ergänzung zur Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes. Ausserdem stellt das Zentrum für alle Interessierten eine gemeinsame Ansprechstelle zur Verfügung. Die Aktivitäten des Dienstleistungszentrums fokussieren auf die Schnittstellen der verschiedenen Verkehrsträger und sollen die Leistungsfähigkeit und die Nachhaltigkeit des gesamten Verkehrssystems verbessern. Die finanzielle Unterstützung ist zeitlich limitiert und konzentriert sich auf neue, zukunftsweisende Ideen mit guten Marktchancen.

Massnahme E: „kurze Wege“

Die Förderung kurzer Wege bedingt eine Steigerung der Attraktivität der näheren Umgebung z.B. durch eine Verbesserung der Freizeitmöglichkeiten bzw. eine verbesserte Zugänglichkeit und Bekanntheit der Angebote in der näheren Umgebung.

Das Herstellen einer verträglichen Nutzungsmischung, das Schaffen einer hohen Freiraum- und Wohnumfeldqualität und die Standortplanung von öffentlichen Freizeiteinrichtungen gehören zum Aufgabengebiet der kommunalen Nutzungsplanung. Aber auch mit Instrumenten der kommunalen Verkehrsplanung kann auf eine hohe Qualität des Wohnumfeldes und eine stärkere Identifikation mit dem Nahbereich hingewirkt werden, so zum Beispiel mit der Schaffung von Begegnungszonen und mit attraktiven Wegenetzen für den Fuss- und Veloverkehr. Neben der Steigerung des nahen Wohnumfeldes ist v.a. auch der Qualität und der Erreichbarkeit von möglichst nahe gelegenen Erholungsgebieten aber auch von Freizeiteinrichtungen Beachtung zu schenken.

Anfang 2012 hat das Kompetenzzentrum Freizeitverkehr einen zweiten Auftrag vergeben, welcher sich dieser Thematik annimmt.

Massnahme F: „Konzentration auf den Freizeitverkehr in der Agglomeration“

Der Freizeitverkehr in und zwischen den Agglomerationen ist von grosser Bedeutung. Die Ausgangssituation für den Freizeitverkehr ist in den Agglomerationen gut. Dort besteht in der Regel ein gut ausgebaut und dichtes ÖV-Angebot, das aber vermehrt auf die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs ausgerichtet werden muss. Gibt es zum vorwiegend motorisierten Freizeitverkehr Alternativen, eröffnet sich ein grosses Umsteigepotenzial, da der Anteil des MIV im Freizeitverkehr höher ist als im Gesamtverkehr. Gleichzeitig können auch Langsamverkehr und kombinierte Mobilität gefördert werden.

Massnahme G: „Konzentration auf die wichtigsten Bereiche des Freizeitverkehrs“

Von grosser Relevanz sind die drei Bereiche der Besuche von Verwandten und Bekannten, die Gastronomiebesuche sowie der aktive Sport (siehe Abbildung 4). Alle drei Aktivitäten sind aus sozialer, volkswirtschaftlicher sowie gesundheitspolitischer Sicht sehr erwünscht. Die Stossrichtung kann daher lediglich in die Richtung einer Beeinflussung des gewählten Verkehrsmittels und allenfalls die Wahl nahe gelegener Zielorte für die Ausübung von sportlichen Aktivitäten sowie die Gastronomiebesuche gehen.

Wie unter Massnahme A bereits erwähnt, vergab das Kompetenzzentrum für Freizeitverkehr des ARE im Jahr 2010 einen ersten Auftrag, der sich mit dieser Thematik befasste. Der Schlussbericht kann über die Webseite (siehe Kap. 4 – wichtige Grundlagen) eingesehen werden.

4. Nächste Schritte und weitere Informationen

Das Kompetenzzentrum für Freizeitverkehr wurde Ende 2009 gegründet. Die Koordinationsgruppe Freizeitverkehr des Bundes wurde konstituiert. Je nach personellen und finanziellen Ressourcen werden externe Aufträge für die Bearbeitung der oben beschriebenen prioritären Massnahmen skizziert, ausgeschrieben, vergeben und durch die Koordinationsgruppe begleitet (Mitte 2010 – Ende 2011: Massnahmen G, Anfang 2012 – bis Ende 2012: Massnahme E, 2013: noch offen).

Die beteiligten Ämter haben zudem die Möglichkeit, eigene Ideen einzubringen und wichtige Schwerpunkte zu setzen, die ebenfalls vertiefter bearbeitet werden sollen.

Wichtige Grundlagen:

- Strategie Freizeitverkehr des Bundes:
<http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00462/index.html?lang=de>
- Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK:
<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/index.html?lang=de>
- Mikrozensus zum Verkehrsverhalten:
<http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00256/00499/index.html?lang=de>

Kontakt:

Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Sektion Verkehrspolitik, 3003 Bern

- Reto Lorenzi, Leiter Sektion Verkehrspolitik / Hauptautor Strategie Freizeitverkehr
Tel. 031 322 55 57, Mail: reto.lorenzi@are.admin.ch
- Peter Schild, Programmleiter Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK / Mitautor Strategie Freizeitverkehr
Tel. 031 322 55 55, Mail: peter.schild@are.admin.ch