

KTI-Projekt „Wertschöpfungspotentiale im Freizeit- und Tourismusverkehr“

ISSN: 1662-9019

ITW Working Paper 004/2018

Luzern, Januar 2017

Sonderauswertungen Bahn und Freizeitverkehr

Auswertungsbericht anhand des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Autor(en)

Jonas Frölicher
Thomas Diggelmann
Dr. Widar von Arx

Kontakt

Email: widar.vonarx@hslu.ch
Tel.-Nr.: +41 228 42 88

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

Auftraggeber

Kommission für Technologie und Innovation KTI, Schweizerische Bundesbahnen SBB, BLS, Montreux-Berner Oberland-Bahn MOB, PostAuto Schweiz, RailAway, SF Meteo, Swiss Travel System STS, Verband öffentlicher Verkehr VÖV, Zentralbahn zb

Abstract

Dieses Working Paper basiert auf einer Sekundäranalyse von Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 zum Reiseverhalten und zu Reisebedürfnissen der Bahnnutzerinnen und -nutzer in der Schweiz. Die Resultate werden mit Gewicht auf wichtige Reisemotive in der Freizeit ausgewertet.

Schlüsselworte

Freizeitmobilität, touristisches Reisen, Marktforschung, Schweiz, öffentlicher Verkehr, Mikrozensus Schweiz

Zitierungsvorschlag

Frölicher, J., Diggelmann, T., von Arx, W. (2018). Sonderauswertungen Bahn und Freizeitverkehr. Auswertungsbericht anhand des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. KTI Forschungsprojekt Wertschöpfungspotentiale im Freizeit- und Tourismusverkehr. ITW Working Paper Series Mobility 004/2018, Hochschule Luzern (HSLU), Luzern.

Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Zweck des Working Paper	3
1.1. Aufbau des Working Paper	3
2. Sonderauswertungen Bahn und Freizeitverkehr	4
2.1. Freizeitaktivitäten der Bahnnutzerinnen und –nutzer	4
2.1.1. Tagesreisen	4
2.1.2. Reisen mit Übernachtung.....	5
2.1.3. Alltagsmobilität.....	6
2.2. Verfügbare Mobilitätswerkzeuge der Freizeitreisenden	8
2.3. Zeitliche Verteilung von Freizeitreisenden	9
2.4. Wettereinfluss bei Freizeitreisenden.....	15
2.5. Sozio-demografische Unterschiede bei Freizeitreisenden	19
2.6. Sozio-ökonomische Unterschiede bei Freizeitreisenden.....	22
3. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen	24
4. Referenzen	26

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Aktivitäten der Bahnnutzerinnen und -nutzer auf Tagesreisen – Anteil an allen Tagesreisen und Personenkilometern	4
Tabelle 2: Aktivitäten der Bahnnutzerinnen und -nutzer auf Reisen mit Übernachtung – Anteil an allen Reisen mit Übernachtung	5
Tabelle 3: Aktivitäten der Bahnnutzerinnen und -nutzer in der Alltagsfreizeit – Anteil an den Bahnetappen und Personenkilometern in der Freizeit	6
Tabelle 4: Benutzung der ÖV-Abos nach Zweck (in % der Tagesdistanzen).....	8
Abbildung 5: Zeitliche Verteilung der Verkehrsmittelnutzung.....	9
Abbildung 6: Zeitliche Verteilung der Freizeitaktivitäten auf der Bahn	10
Abbildung 7: Hauptverkehrszeiten: Wegeaufkommen nach Zweck an Werktagen	11
Abbildung 8: Anteil Freizeitreisende je Verkehrsmittel und Wochentage	12
Abbildung 9: Anteile Freizeitreisende je Verkehrsmittel und Jahreszeiten	13
Abbildung 10: Anteile Freizeitreisende je Aktivität und Jahreszeiten bei Bahnreisenden	14
Abbildung 11: Freizeitetappen je subjektive Wettereinschätzung und Verkehrsmittel	15
Abbildung 12: Freizeitetappen je Verkehrsmittel und subjektive Wettereinschätzung	16
Abbildung 13: Freizeitetappen mit der Bahn je Freizeitaktivität und subjektive Wettereinschätzung	17
Abbildung 14: Freizeitetappen mit der Bahn je subjektive Wettereinschätzung und Freizeitaktivität	18
Abbildung 15: Freizeitetappen je Verkehrsmittel und Geschlecht	19
Abbildung 16: Freizeitetappen je Verkehrsmittel nach Altersklassen	20
Abbildung 17: Freizeitetappen mit der Bahn je Freizeitaktivität und Alter	21
Abbildung 18: Freizeitetappen je Verkehrsmittel und beruflicher Stellung	22
Abbildung 19: Freizeitetappen mit der Bahn je Freizeitaktivität und beruflicher Stellung	23

1. Anlass und Zweck des Working Paper

Ziel dieses Papers ist es, die Aktivitätenstruktur der Schweizer Wohnbevölkerung zu analysieren und daraus wichtige Erkenntnisse für die Angebotsplanung (siehe Working Paper “Entwicklungsmöglichkeiten im Produkteportfolio des Freizeit- und Tourismusverkehrs“) abzuleiten. Dabei fokussiert sich das Paper auf Inhalte, die nicht in der eigenen Befragung (siehe Working Paper “Kundensegmentierung Freizeit und Tourismus») thematisiert, respektive abgefragt wurden.

Für die Schweizer Transportunternehmen sind vor allem Aktivitäten auf Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung zentral, da dies die am einfachsten zu bearbeitenden Teilmärkte im Freizeit- und Tourismusverkehr sind. Rund 28% aller Tagesreisen werden mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) unternommen, davon fast 25% mit der Bahn (siehe Hintergrundtabellen Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010). Im Gegensatz zum Pendelverkehr weist der Freizeitverkehr noch deutlich mehr Potential aus.

1.1. Aufbau des Working Paper

Dieses Working Paper basiert auf einer Sekundäranalyse von Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 zum Reiseverhalten und zu Reisebedürfnissen von Bahnnutzerinnen und -nutzer in der Schweiz. Das Working Paper ist als Ergänzung zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010¹ zu verstehen, bei dem über 63'000 Personen mit Wohnsitz in der Schweiz zu ihrem Mobilitäts- und Verkehrsverhalten befragt wurden. Das Paper umfasst deskriptive Ergebnisse zu folgenden Themenfeldern (vgl. Kapitel 2.1 bis Kapitel 2.6):

- Freizeitaktivitäten von Bahnnutzerinnen und -nutzer
- Verfügbare Mobilitätswerkzeuge
- Verteilung der Reisen bezüglich Zeit und Saison
- Nutzung der Bahn für Freizeit in Abhängigkeit zum Wetter
- Sozio-demografische Unterschiede der Freizeitreisenden auf der Bahn
- Sozio-ökonomische Unterschiede bei Freizeitreisenden auf der Bahn

¹ Weiterführende Informationen zum Mikrozensus Verkehr Schweiz 2010 unter www.statistik.admin.ch

2. Sonderauswertungen Bahn und Freizeitverkehr

2.1. Freizeitaktivitäten der Bahnnutzerinnen und -nutzer

Die Freizeitaktivitäten der Bahnnutzerinnen und -nutzer werden jeweils in Bezug auf Bahnetappen² und Personenkilometer ausgewertet. Dabei wird zwischen Tagesreisen, Reisen mit Übernachtung und Alltagsmobilität unterschieden.

2.1.1. Tagesreisen

Aktivitäten der Bahnnutzerinnen und -nutzer auf Tagesreisen

Bei Tagesreisen³ werden von den Bahnnutzerinnen und -nutzern die Freizeitaktivitäten Besuche von Verwandten und Bekannten (25%) gefolgt von Ausflügen (19%) und Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen (10%) am häufigsten ausgeübt. Bezogen auf die gefahrenen Kilometer sind bei Tagesbahnreisen Besuche von Verwandten und Bekannten (25%), gefolgt von Ausflügen (21%) und Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen (9%) die Freizeitaktivitäten mit den höchsten Anteilen an den Distanzen

Tabelle 1: Aktivitäten der Bahnnutzerinnen und -nutzer auf Tagesreisen – Anteil an allen Tagesreisen und Personenkilometern

	Anteil an allen Tagesreisen (in %)	Anteil an allen Personenkilometern (in %)
Ausbildung, Schul-/Studienreise	7.3	6.2
Shopping	6.7	4.8
Medizinische Behandlung	1.0	0.7
Geschäftsreise	11.6	15.4
Besuche (Verwandte, Bekannte)	25.0	24.7
Gastronomiebesuch	1.9	1.0
Aktiver Sport	3.9	3.4
Wanderung	6.3	5.5
Velofahrt	0.0	0.1
Passiver Sport	0.8	0.8
Nicht-sportliche Aussenaktivitäten	0.9	0.7
Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen	9.9	8.9
Ausflug	18.5	21.4
Religion (Kirche, Friedhof, Pilgerfahrt)	0.4	0.4
Begleitung auf Geschäftsreise	0.4	0.4
Begleitung auf Privatreise	0.4	0.5
Rundreise	0.1	0.1
Anderes	4.9	5.1
Total	100.0	100.0

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (Eigene Berechnungen)

Basis: 1930 Tagesreisen.

Lesebeispiel: Der Besuch von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen hat einen Anteil von knapp 10% an allen Tagesreisen auf der Bahn. In Bezug auf die Personenkilometer liegt dieser Anteil bei knapp 9%.

² Jeder Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen. Eine Freizeitetappe ist der Teil eines Weges, der mit dem gleichen Verkehrsmittel für den Fahrzweck Freizeit zurückgelegt wird, wobei das Zufussgehen als ein Verkehrsmittel betrachtet wird. Bei jedem Verkehrsmittelwechsel (auch bei Umsteigen zwischen zwei gleichartigen Verkehrsmitteln) beginnt eine neue Etappe. Die Mindestlänge für eine Etappe beträgt 25 Meter. (BFS, 2012, S. 111)

³ Reisen, die mindestens drei Stunden dauern (Hin- und Rückweg inklusive Aufenthalt), bei denen die Person aber am gleichen Tag wieder nach Hause zurückkehrt, und die ausserhalb der gewohnten Umgebung der reisenden Person stattfinden. Regelmässig und wiederholt (einmal oder mehrmals pro Woche) unternommene Tätigkeiten fallen nicht in diese Kategorie. Es handelt sich somit um Ausflüge und ähnliches. (BFS, 2012, S. 114)

2.1.2. Reisen mit Übernachtung

Aktivitäten der Bahnnutzerinnen und -nutzer auf Reisen mit Übernachtung

Bei Reisen mit Übernachtung sind Ausflüge und Ferien (36%) gefolgt von Besuche von Verwandten und Bekannten (26%) die wichtigsten Freizeitaktivitäten der Bahnnutzerinnen und -nutzer. Bezogen auf die gefahrenen Kilometer sind bei Reisen mit Übernachtung ebenfalls Ausflüge und Ferien (43%) gefolgt von Besuchen von Verwandten und Bekannten (25%) die Freizeitaktivitäten mit den höchsten Anteilen an den Distanzen.

Tabelle 2: Aktivitäten der Bahnnutzerinnen und -nutzer auf Reisen mit Übernachtung – Anteil an allen Reisen mit Übernachtung

	Anteil an allen Reisen mit Übernachtung (in %)	Anteil an allen Reisen mit Übernachtung (in %)
Ausbildung, Schul-/Studienreise, Lager	7.9	5.6
Shopping	0.7	0.8
Medizinische Behandlung	0.5	0.5
Geschäftsreise	13.0	12.5
Besuche (Verwandte, Bekannte)	26.3	25.4
Gastronomiebesuch	0.1	0.1
Aktiver Sport	3.8	2.3
Wanderung	2.9	2.4
Velofahrt	0.3	0.3
Passiver Sport	0.3	0.7
Nicht-sportliche Aussenaktivitäten	0.2	0.1
Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen	3.7	2.9
Ausflug/Ferien	36.1	42.8
Religion (Kirche, Friedhof, Pilgerfahrt)	0.5	0.5
Begleitung auf Geschäftsreise	0.7	0.5
Begleitung auf Privatreise	0.3	0.5
Rundreise	0.1	0.1
Anderes	2.6	2.2
Total	100.0	100.0

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (Eigene Berechnungen)

Basis: 2485 Reisen mit Übernachtung.

Lesebeispiel: Der Besuch von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen hat einen Anteil von knapp 4% an allen Reisen mit Übernachtung auf der Bahn. In Bezug auf die Personenkilometer liegt dieser Anteil bei knapp 3%.

2.1.3. Alltagsmobilität

Aktivitäten der Bahnnutzerinnen und -nutzer in der Alltagsfreizeit

Bei den Freizeitetappen mit der Bahn fallen knapp 26% auf die Aktivität Besuche von Bekannte, Verwandte und Freunde, 25% auf Gastronomiebesuche und 12% auf Kulturveranstaltungen/Freizeitanlagen. Bei den gefahrenen Kilometer mit der Bahn (Personenkilometer) fallen die Anteile fast identisch wie bei den Bahnetappen aus: 26% der Personenkilometer fallen auf die Aktivität Besuche, 24% auf Gastronomiebesuche und 12% auf den Besuch von Kulturveranstaltungen/Freizeitanlagen.

Tabelle 3: Aktivitäten der Bahnnutzerinnen und -nutzer in der Alltagsfreizeit – Anteil an den Bahnetappen und Personenkilometern in der Freizeit

	Anteil an den Bahnetappen (in %)	Anteil an den Personenkilometern (in %)
Besuche (Verwandte, Bekannte, Freunde)	25.5	26.0
Gastronomiebesuch (Restaurant, Bar, Café, etc.)	25.0	24.0
Aktiver Sport (Fussball, Jogging etc.)	7.2	5.7
Wanderung	2.8	3.0
Velofahrt	0.1	0.1
Passiver Sport (Matchbesuch etc.)	1.7	2.0
Nicht-sportliche Aussenaktivität (z.B. Spazieren mit dem Hund)	6.0	6.7
Medizin/Wellness/Fitness	1.5	1.1
Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen (z.B. Vergnügungsparks)	12.3	11.7
Unbezahlte Arbeit	0.9	0.6
Vereinstätigkeit	1.0	0.5
Ausflug, Ferien	1.8	2.0
Religion (Kirche, Friedhof, Pilgerfahrt)	1.2	1.3
Häusliche Freizeitaktivitäten auswärts	0.7	0.9
Essen ohne Gastronomiebesuch (Pick-Nick, Grillparty etc.)	0.5	0.6
Einkaufsbummel / Shopping	3.8	3.6
Rundreise (Auto-/Motorrad-/Zugsfahrt etc.)	0.2	0.4
Anderes - manuell Aufnehmen	3.5	4.3
mehrere Aktivitäten	4.5	5.5
Total	100.0	100.0

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (Eigene Berechnungen)

Basis: 4593 Bahnetappen, die am Stichtag in der Freizeit zurückgelegt wurden.

Lesebeispiel: Von den in der Alltagsfreizeit zurückgelegten Bahnetappen entfallen 7% auf die Aktivität „Aktiver Sport“. In Bezug auf die Personenkilometer liegt dieser Anteil bei knapp 6%.

Alle Aktivitäten der Bahnutzerinnen und -nutzer

Werden die Freizeitaktivitäten der Bahnutzerinnen und -nutzer mit allen Aktivitäten verglichen, fallen diese anteilmässig im Vergleich zu Arbeit (38% aller Bahnetappen) und Ausbildung/Schule (14% aller Bahnetappen) nicht so stark ins Gewicht. Der Besuch von Verwandten, Bekannten und Freunden oder Gastronomiebesuche machen je 7% aller Bahnetappen aus. Der Anteil der Bahnetappen für den Besuch von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen beträgt knapp 4%. Ähnliche Werte sind auch in Bezug auf die Personenkilometer auszumachen.

Tabelle 3: Alle Aktivitäten der Bahnutzerinnen und -nutzer – Anteil an allen Bahnetappen und Personenkilometern

	Anteil an allen Bahnetappen (in %)	Anteil an allen Personenkilometern (in %)
Arbeiten	37.5	30.1
Ausbildung, Schule	13.8	12.2
Einkaufen	7.1	6.2
Besorgungen und Inanspruchnahme von Dienstleistungen	2.9	2.5
Geschäftliche Tätigkeiten	3.6	6.0
Dienstfahrt	0.3	0.4
Besuch (Verwandte, Bekannte, Freunde)	7.4	8.7
Gastronomiebesuch (Restaurant, Bar, Café, etc.)	7.3	8.0
Aktiver Sport (Fussball, Jogging, etc.)	2.1	1.9
Wanderung	0.8	1.0
Velofahrt	0.0	0.0
Passiver Sport (Matchbesuch etc.)	0.5	0.7
Nicht-sportliche Aussenaktivität (z.B. Spazieren mit dem Hund)	1.7	2.3
Medizin/Wellness/Fitness	0.4	0.4
Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen (z.B. Vergnügungsparks)	3.6	3.9
Unbezahlte Arbeit	0.3	0.2
Vereinstätigkeit	0.3	0.2
Ausflug, Ferien	0.5	0.7
Religion (Kirche, Friedhof, Pilgerfahrt)	0.3	0.4
Häusliche Freizeitaktivitäten auswärts	0.2	0.3
Essen ohne Gastronomiebesuch (Pick-Nick, Grillparty etc.)	0.1	0.2
Einkaufsbummel / Shopping	1.1	1.2
Rundreise (Auto-/Motorrad-/Zugfahrt etc.)	0.1	0.1
Andere Freizeitaktivität	1.0	1.4
Mehrere Freizeitaktivität	1.3	1.8
Begleitweg (nur Kinder)	0.3	0.4
Begleitweg/Serviceweg (Andere, z.B. Behinderte)	0.6	0.6
Rückkehr nach Hause bzw. auswärtige Unterkunft	4.0	7.4
Anderes	0.8	0.9
Total	99.9	100.1

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (Eigene Berechnungen)

Basis: 13'959 Bahnetappen, die am Stichtag zurückgelegt wurden. Abweichungen von 100% sind rundungsbedingt.

Lesebeispiel: Der Besuch von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen hat einen Anteil von knapp 4% an allen in der Alltagsfreizeit zurückgelegten Bahnetappen und Personenkilometer.

2.2. Verfügbare Mobilitätswerkzeuge der Freizeitreisenden

Besitzer von Halbtax-Abonnementen nutzen die Abos vergleichsweise intensiv für Freizeitfahrten (39% der im ÖV zurückgelegten Distanz). Besitzer von Verbundabonnementen nutzen das Abo nur zu 27% und GA-Reisende zu 30% für Freizeitfahrten. Von den Personen, die kein Abonnement besitzen, finden 45% der zurückgelegten Distanzen zu Freizeit Zwecken statt.

Tabelle 4: Benutzung der ÖV-Abos nach Zweck (in % der Tagesdistanzen)

	Halbtaxabon- nement	Generalabon- nement (GA)	Verbundabon- nement	Kein Abonne- ment
Arbeit	25.9	33.9	36.9	11.3
Ausbildung	10.0	11.8	15.4	14.8
Einkauf	10.9	9.0	9.8	8.2
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	5.8	6.9	3.7	3.1
Freizeit	39.2	30.2	26.9	44.6
Service und Begleitung	1.0	0.8	0.8	1.6
Andere	7.2	7.4	6.3	16.4
Total	100	100	100	100

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (Eigene Berechnungen)

Basis: 38'547 Inlandetappen mit Verkehrsmittel ÖV.

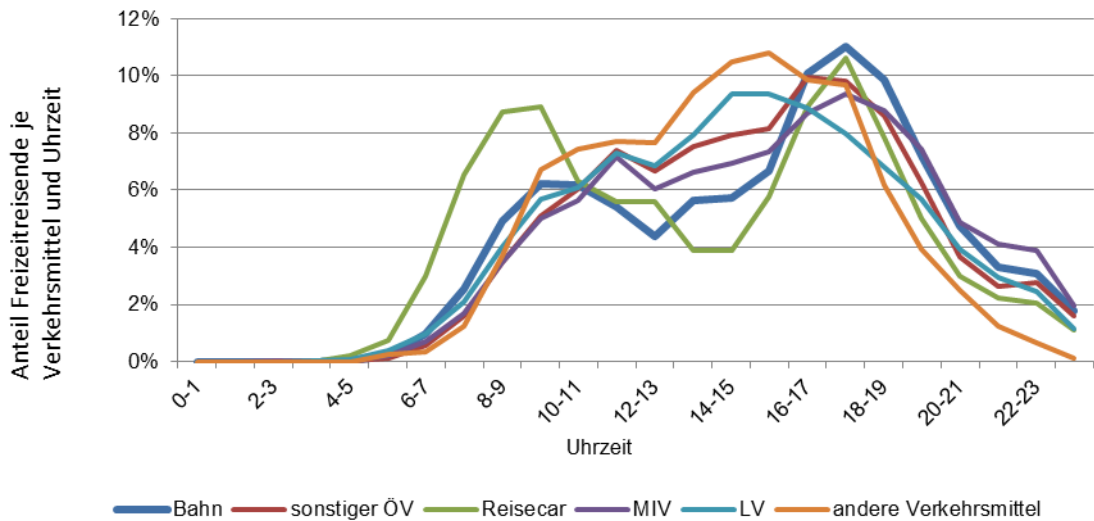
Lesebeispiel: Besitzer von Verbundabonnement legen mit ihrem Abo 27% ihrer Tagesdistanzen für Fahrtzwecke in der Freizeit zurück.

2.3. Zeitliche Verteilung von Freizeitreisenden

Zeitliche Verteilung der Verkehrsmittelnutzung

Rund 11% aller Freizeitreisenden auf der Bahn reisen zwischen 17 und 18 Uhr.

Abbildung 5: Zeitliche Verteilung der Verkehrsmittelnutzung



Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (Eigene Berechnungen)

Basis: 35'852 Zielpersonen, die am Stichtag in der Freizeit mobil waren

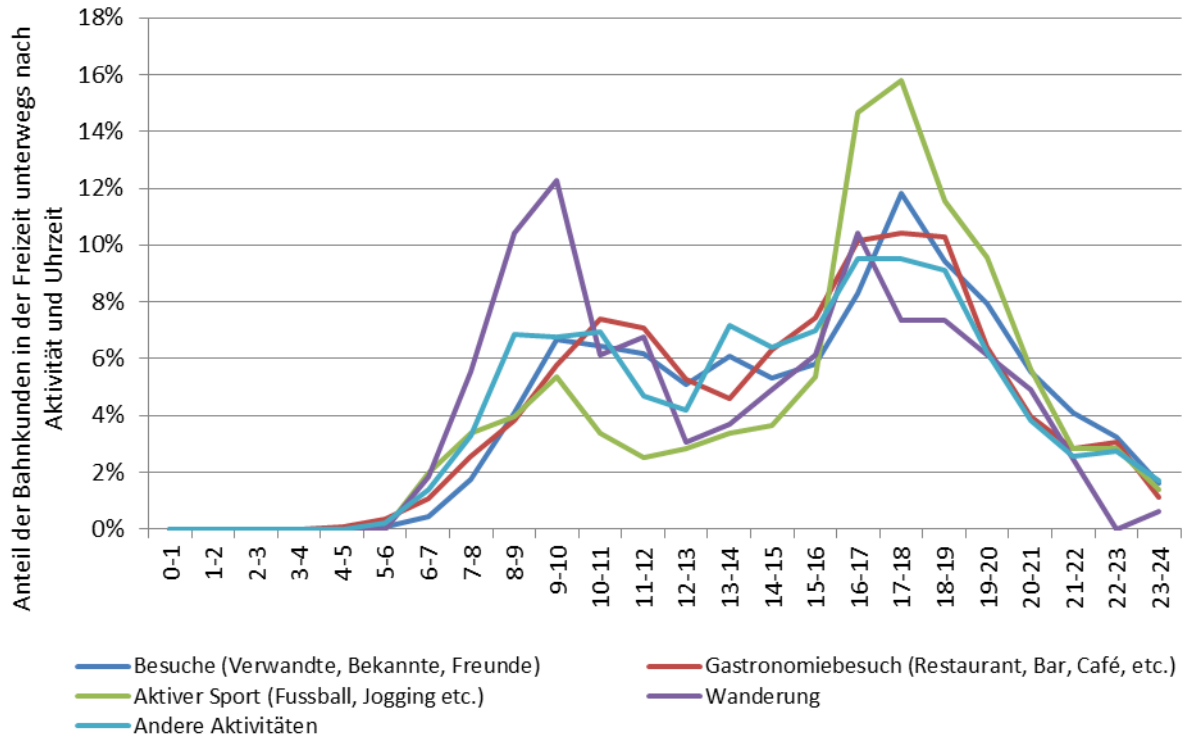
Lesebeispiel: Rund 9% aller Freizeitreisenden auf der Bahn reisen zwischen 9 und 10 Uhr.

Hinweis: Die Fläche unter der Tagesganglinie jeder Verkehrsmittelkategorie ergibt immer einen Wert von 100%.

Zeitliche Verteilung der Freizeitaktivitäten auf der Bahn

Rund 16% aller Freizeitreisenden auf der Bahn mit dem Fahrtzweck „aktiver Sport“ reisen zwischen 17 und 18 Uhr. Rund 12% aller Wanderer reisen am Morgen zwischen 9 und 10 Uhr.

Abbildung 6: Zeitliche Verteilung der Freizeitaktivitäten auf der Bahn



Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (Eigene Berechnungen)

Basis: 2'161 Zielpersonen, die am Stichtag in der Freizeit mit der Bahn mobil waren

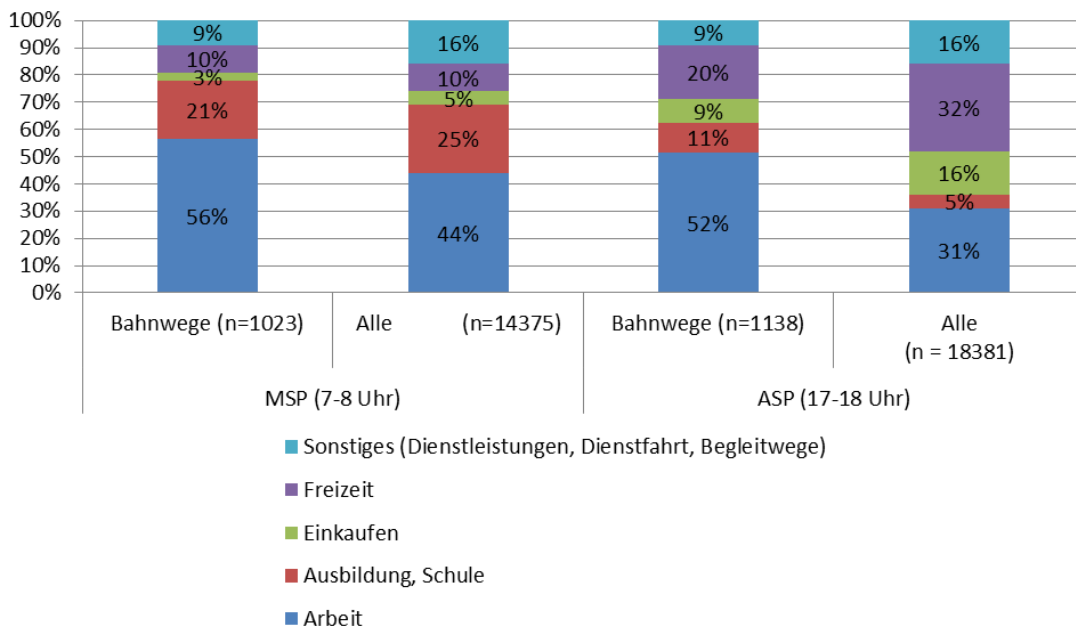
Leleseispiel: Rund 10% aller Freizeitreisenden auf der Bahn mit dem Fahrtzweck „Gastronomiebesuche“ reisen zwischen 17 und 19 Uhr.

Hinweis: Die Fläche unter der Tagesganglinie jeder Aktivitätskategorie ergibt immer einen Wert von 100%.

Wegeaufkommen nach Zweck an Werktagen zu Hauptverkehrszeiten

Ein Vergleich der Bahnwege zwischen Morgenspitze (MSP) und Abendspitze (ASP) zeigt, dass an Werktagen in der Morgenspitze rund 10% der Bahnwege den Zweck Freizeit aufweisen. In der Abendspitze sind es rund 20%.

Abbildung 7: Hauptverkehrszeiten: Wegeaufkommen nach Zweck an Werktagen



Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (Eigene Berechnungen)

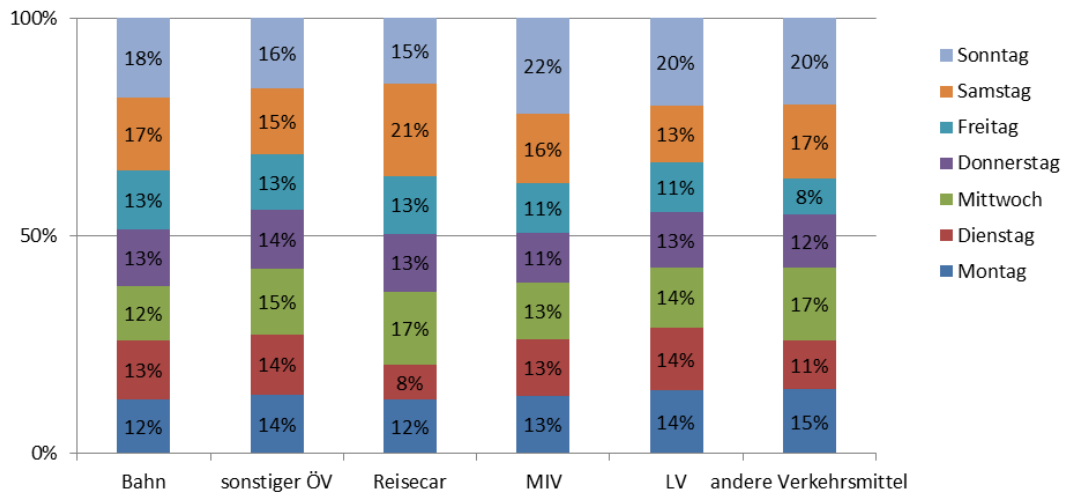
Basis: 14'375 Wege im Inland für 7-8 Uhr, 18'381 Wege im Inland für 17-18 Uhr

Lesebeispiel: Der Anteil an Bahnwegen mit dem Fahrtzweck Freizeit in der Morgenspitze (MSP) beträgt 10%.

Freizeitreisende je Verkehrsmittel und Wochentag

Im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) ist die Freizeitmobilität auf der Bahn regelmässiger auf die Woche verteilt. Beim MIV tritt Freizeitmobilität zu 38% am Wochenende auf, bei der Bahn sind es 35%. Der Reiseкар wird von Freizeitreisenden besonders oft an Samstagen benützt.

Abbildung 8: Anteil Freizeitreisende je Verkehrsmittel und Wochentage



Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (Eigene Berechnungen)

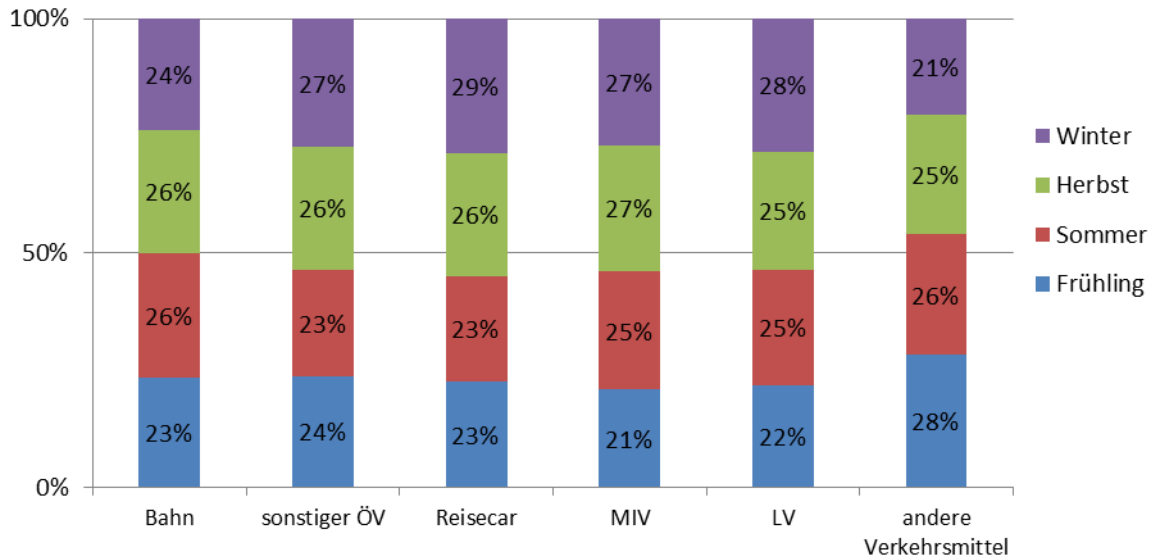
Basis: 35'852 Zielpersonen, die am Stichtag in der Freizeit mobil waren

Lesebeispiel: 13% aller Freizeitreisenden auf der Bahn waren an Dienstag unterwegs.

Anteil Freizeitreisende je Verkehrsmittel und Jahreszeit

Bezüglich Saisonalität sind keine grossen jahreszeitbedingten Unterschiede im Nutzungsverhalten der Bahn für Freizeitzwecke auszumachen. Die Nachfrage variiert nur schwach über die vier Jahreszeiten. Stärker variiert hingegen der MIV mit deutlich tieferen Anteilen im Frühling.

Abbildung 9: Anteile Freizeitreisende je Verkehrsmittel und Jahreszeiten



Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (Eigene Berechnungen)

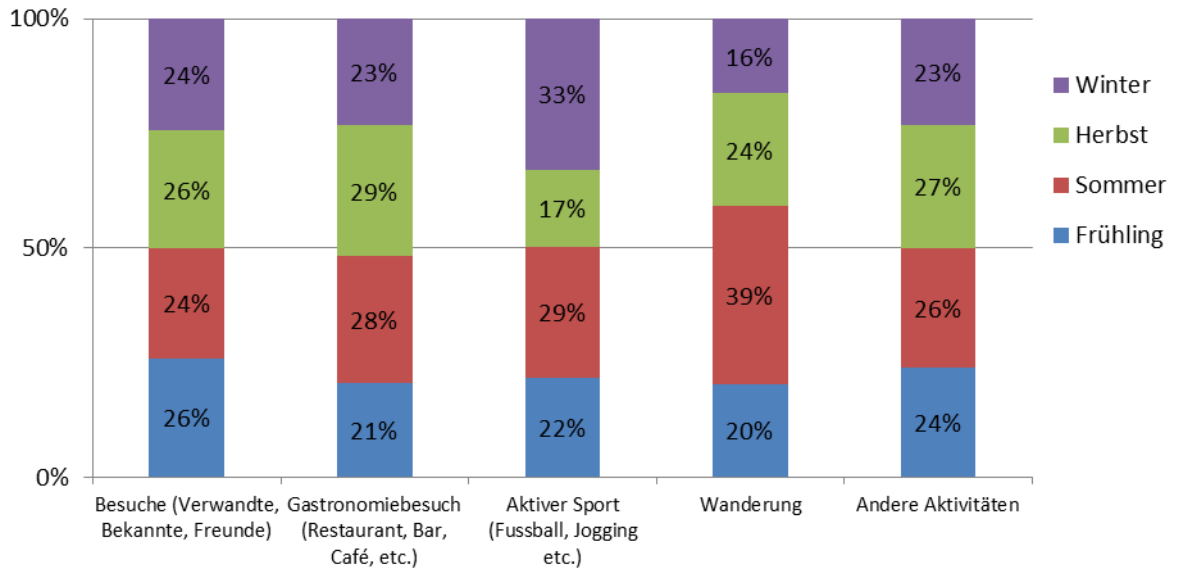
Basis: 35'852 Zielpersonen, die am Stichtag in der Freizeit mobil waren. Abweichungen von 100% sind rundungsbedingt.

Lesebeispiel: 26% aller Freizeitreisenden auf der Bahn reisten im Sommerquartal.

Anteil Freizeitreisende je Aktivität und Jahreszeit

Unterschiede sind allerdings bei der Wahl der konkreten Freizeitaktivitäten auszumachen: Bahnreisende mit dem Fahrtzweck „Aktiver Sport“ treten am häufigsten im Winterquartal auf. Bahnreisende mit dem Fahrtzweck „Wanderung“ treten zu 39% im Sommerquartal auf.

Abbildung 10: Anteile Freizeitreisende je Aktivität und Jahreszeiten bei Bahnreisenden



Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (Eigene Berechnungen)

Basis: 2'161 Zielpersonen, die am Stichtag in der Freizeit mit der Bahn mobil waren

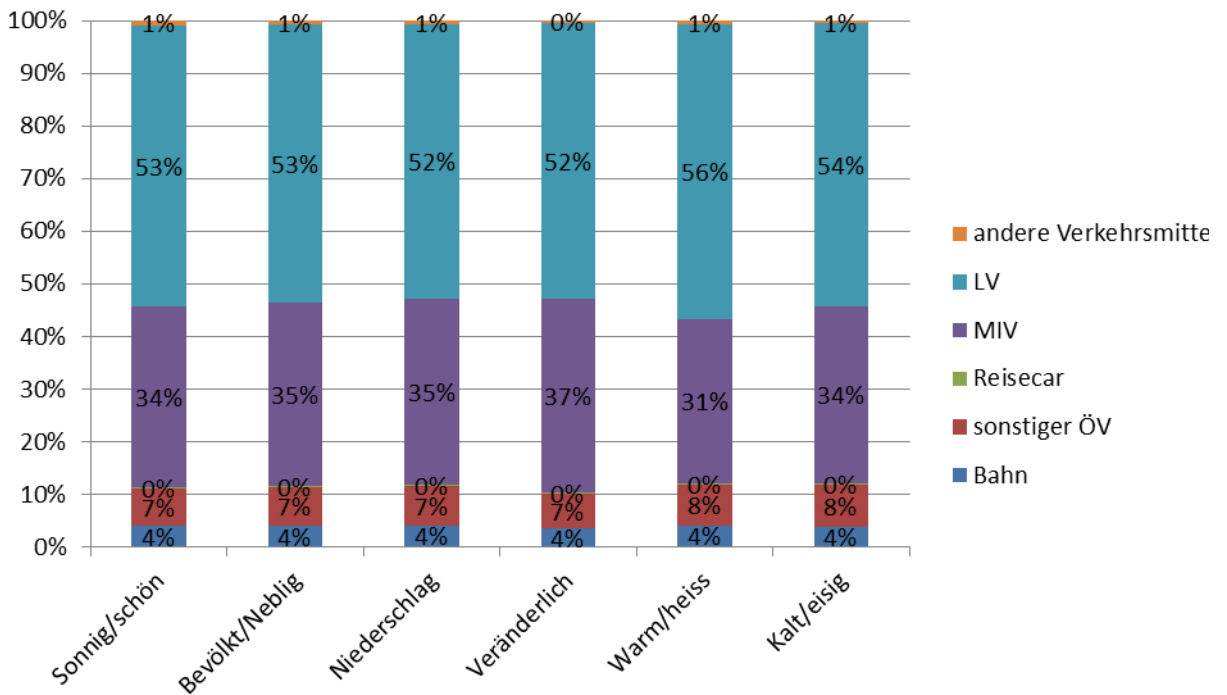
Lesebeispiel: 24% der Bahnreisenden mit dem Fahrtzweck „Besuche von Verwandten, Bekannten oder Freunde“ finden im Sommerquartal statt.

2.4. Wettereinfluss bei Freizeitreisenden

Freizeitetappen je subjektive Wettereinschätzung und Verkehrsmittel

Das Wetter hat keinen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelnutzung. Der Anteil Freizeitetappen mit der Bahn ist unabhängig der Wettereinschätzung konstant bei 4%.

Abbildung 11: Freizeitetappen je subjektive Wettereinschätzung und Verkehrsmittel



Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (Eigene Berechnungen)

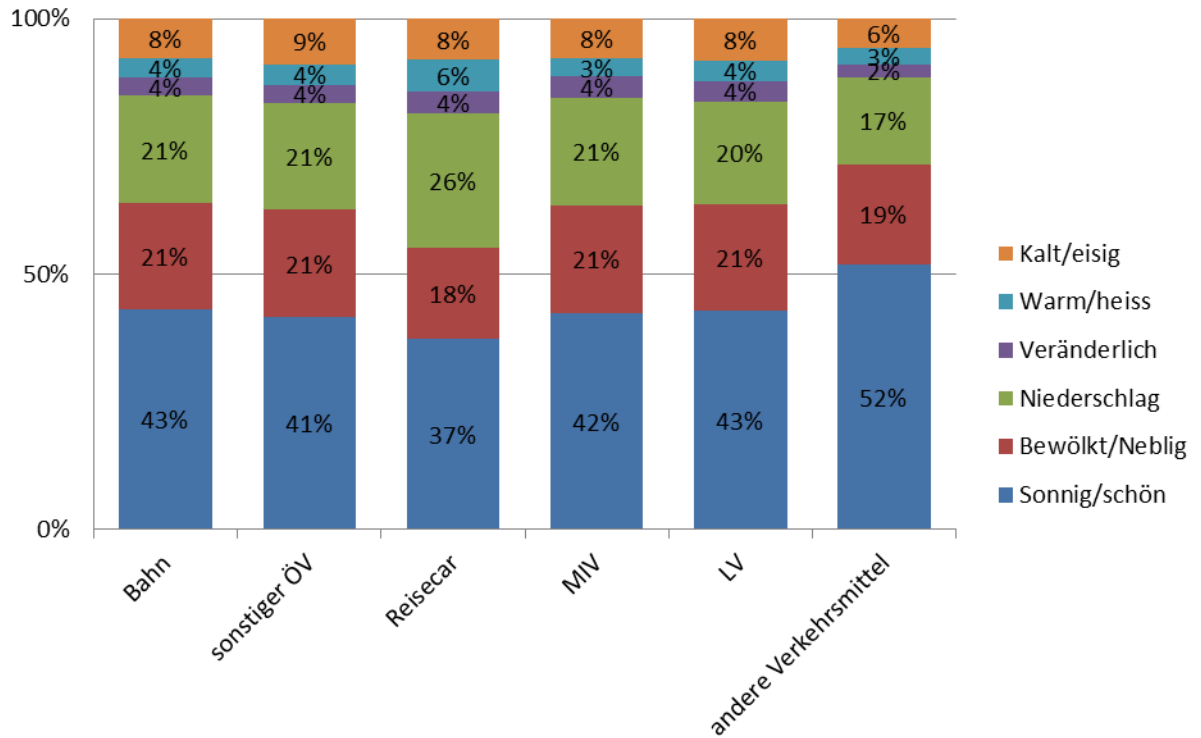
Basis: 144'606 Nennungen bezüglich der Wettereinschätzung am Stichtag für alle Etappen, die in der Freizeit zurückgelegt wurden (Mehrfachnennungen möglich).

Lesebeispiel: 4% aller Freizeitetappen werden bei sonnig schönem Wetter mit der Bahn durchgeführt.

Freizeitetappen je Verkehrsmittel und subjektive Wettereinschätzung

43% aller Bahnetappen werden bei sonnig schönem Wetter durchgeführt. Zwischen Freizeitetappen auf der Bahn und beim MIV sind in Bezug auf das Wetter kaum Unterschiede auszumachen.

Abbildung 12: Freizeitetappen je Verkehrsmittel und subjektive Wettereinschätzung



Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (Eigene Berechnungen)

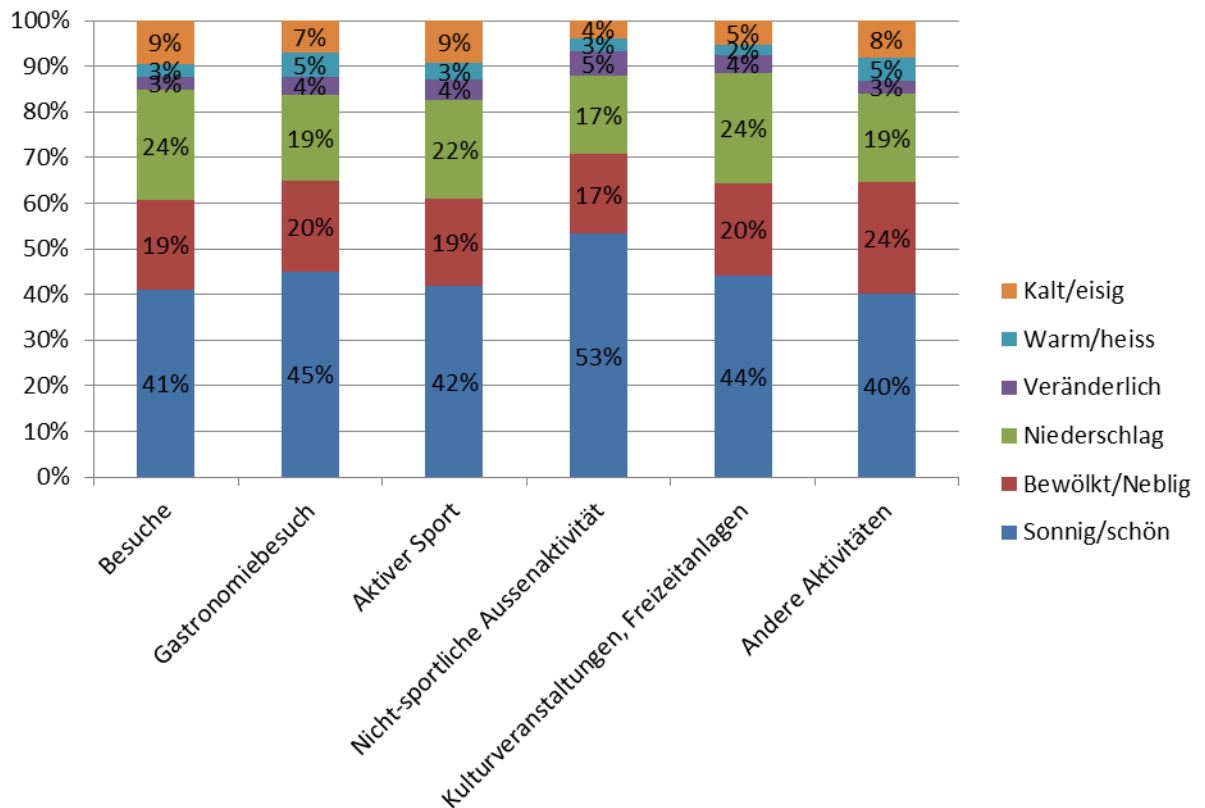
Basis: 144'606 Nennungen bezüglich der Wettereinschätzung am Stichtag für alle Etappen, die in der Freizeit zurückgelegt wurden (Mehrfachnennungen möglich).

Lesebeispiel: 21% aller Freizeitetappen mit der Bahn werden bei Niederschlag durchgeführt.

Freizeitetappen mit der Bahn je Freizeitaktivität und subjektive Wettereinschätzung

Freizeitetappen auf der Bahn mit dem Fahrtzweck „Nicht-sportliche Aussenaktivitäten“ treten zu mehr als die Hälfte an sonnig schönen Tagen auf. Rund ein Viertel aller Besuche von Bekannten/Verwandten und Besuche von Kulturveranstaltungen, resp. Freizeitanlagen finden bei Niederschlag statt.

Abbildung 13: Freizeitetappen mit der Bahn je Freizeitaktivität und subjektive Wettereinschätzung



Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (Eigene Berechnungen)

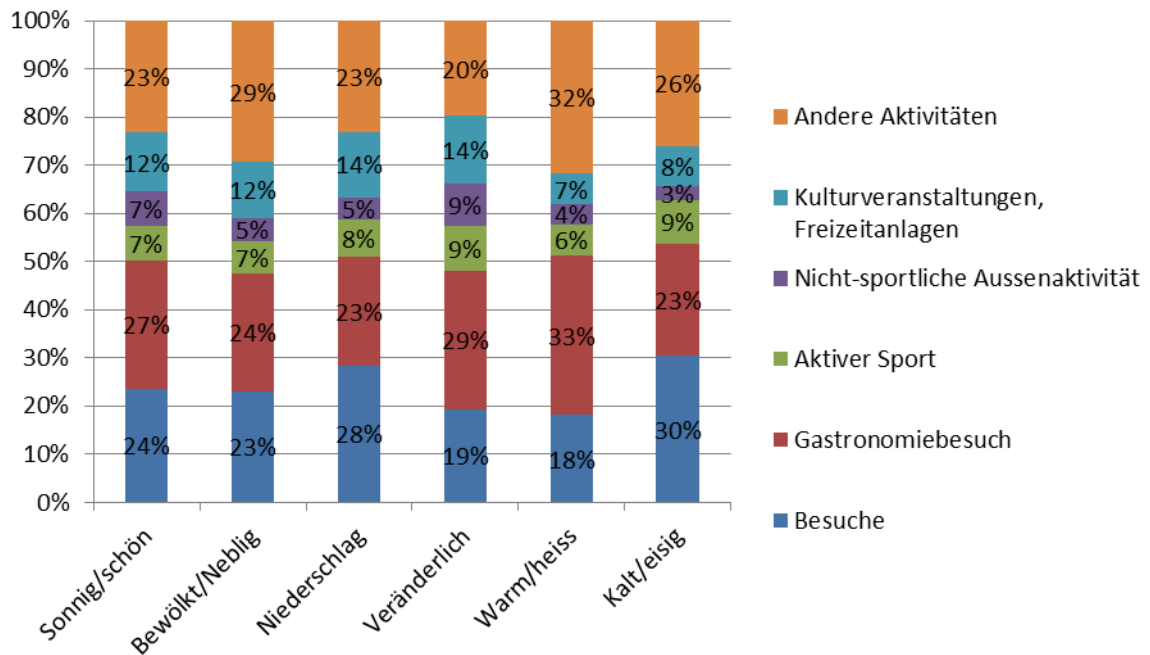
Basis: 5'743 Nennungen bezüglich der Wettereinschätzung am Stichtag für alle Etappen, die eine Freizeitaktivität vorweisen können (Mehrfachnennungen möglich).

Lesebeispiel: 45% aller Freizeitetappen mit der Bahn mit dem Fahrtzweck „Gastronomiebesuch“ werden bei sonnig/schönem Wetter durchgeführt.

Freizeitetappen mit der Bahn je subjektive Wettereinschätzung und Freizeitaktivität

An warmen/heissen Tagen werden 33% der Freizeitetappen mit der Bahn zum Zwecke der Gastronomiebesuche durchgeführt. An kalten/eisigen Tagen oder Tagen mit Niederschlag sind Besuche vergleichsweise überproportional vertreten. Der Anteil der Besuche von Kulturveranstaltungen oder Freizeitanlagen ist an veränderlichen Tagen oder Tagen mit Niederschlag durchschnittlich etwas höher.

Abbildung 14: Freizeitetappen mit der Bahn je subjektive Wettereinschätzung und Freizeitaktivität



Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (Eigene Berechnungen)

Basis: 5'743 Nennungen bezüglich der Wettereinschätzung am Stichtag für alle Etappen, die eine Freizeitaktivität vorweisen können (Mehrfachnennungen möglich).

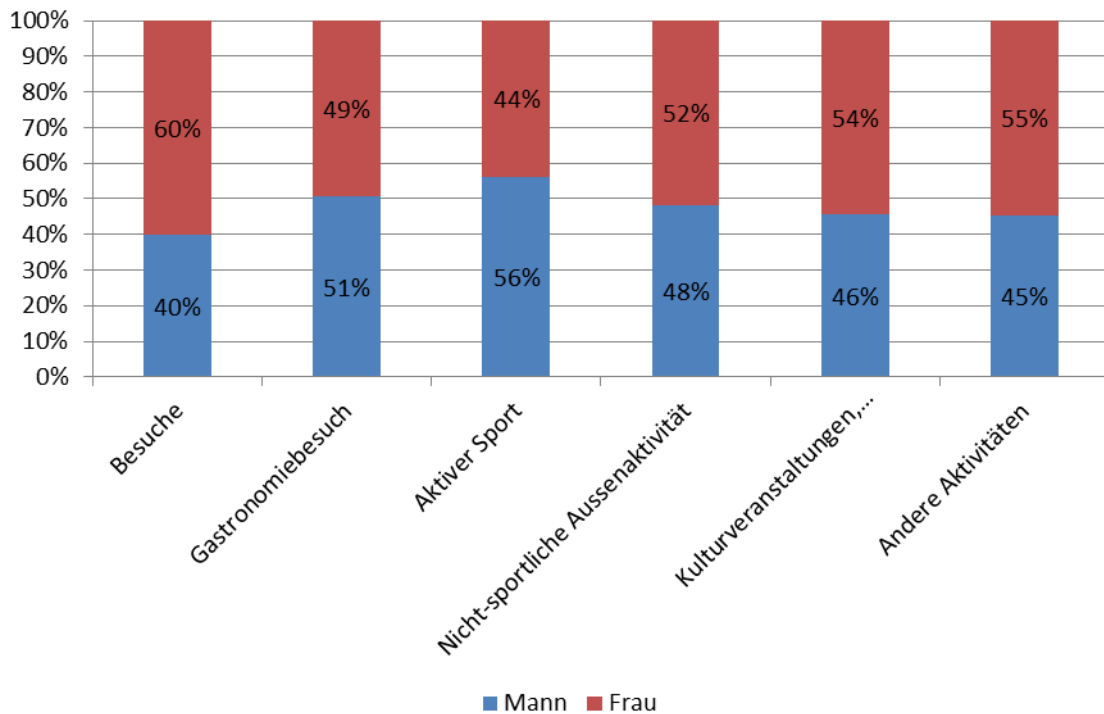
Lesbeispiel: An warmen/heissen Tagen liegt der Anteil der Freizeitetappen mit der Bahn mit dem Fahrtzweck „Aktiver Sport“ bei 6%.

2.5. Sozio-demografische Unterschiede bei Freizeitreisenden

Freizeitetappen je Verkehrsmittel und Geschlecht

Freizeitetappen mit der Bahn werden etwas häufiger von Frauen zurückgelegt. Besonders zeigt sich das bei Besuchen. Demgegenüber werden Freizeitetappen mit der Bahn mit dem Fahrtzweck „Aktiver Sport“ häufiger von Männern zurückgelegt.

Abbildung 15: Freizeitetappen je Verkehrsmittel und Geschlecht



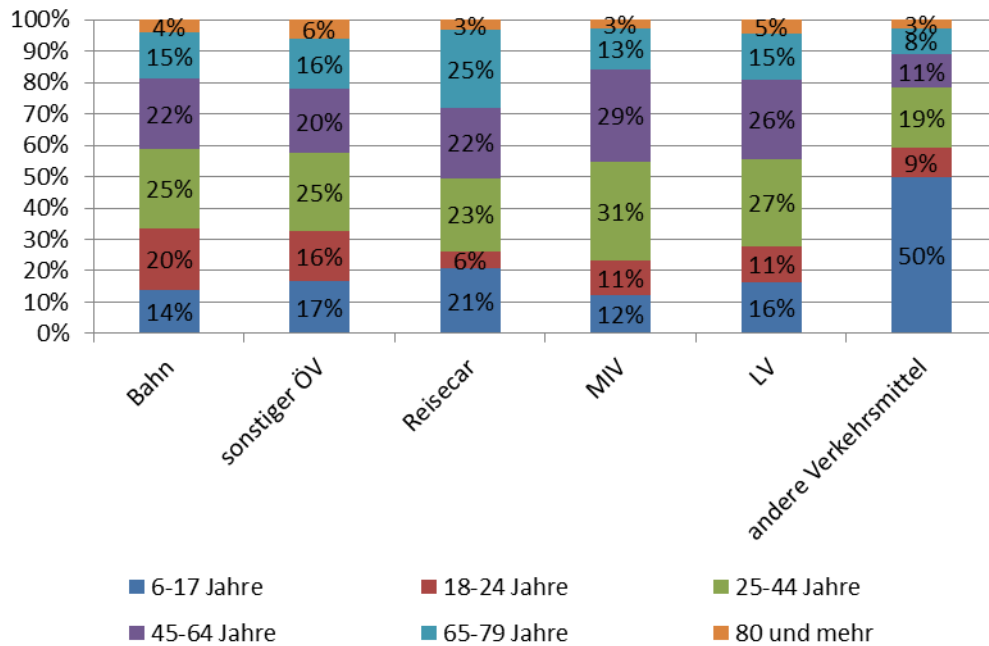
Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (Eigene Berechnungen)
Basis: 4593 Etappen die am Stichtag in der Freizeit mit der Bahn zurückgelegt wurden.

Lesbeispiel: Bahnetappen mit dem Fahrtzweck „Besuche“ werden zu 60% von Frauen zurückgelegt.

Freizeitetappen je Verkehrsmittel nach Altersklassen

Freizeitetappen mit der Bahn werden zu 25% von 25-44 Jährigen zurückgelegt, beim MIV sind es 31%. Der Anteil der Jungen (18-24) ist bei der Bahn im Vergleich zum MIV höher, nimmt dann aber bis 64 Jahre ab, bevor er im Pensionsalter ab 65 Jahre wieder steigt.

Abbildung 16: Freizeitetappen je Verkehrsmittel nach Altersklassen



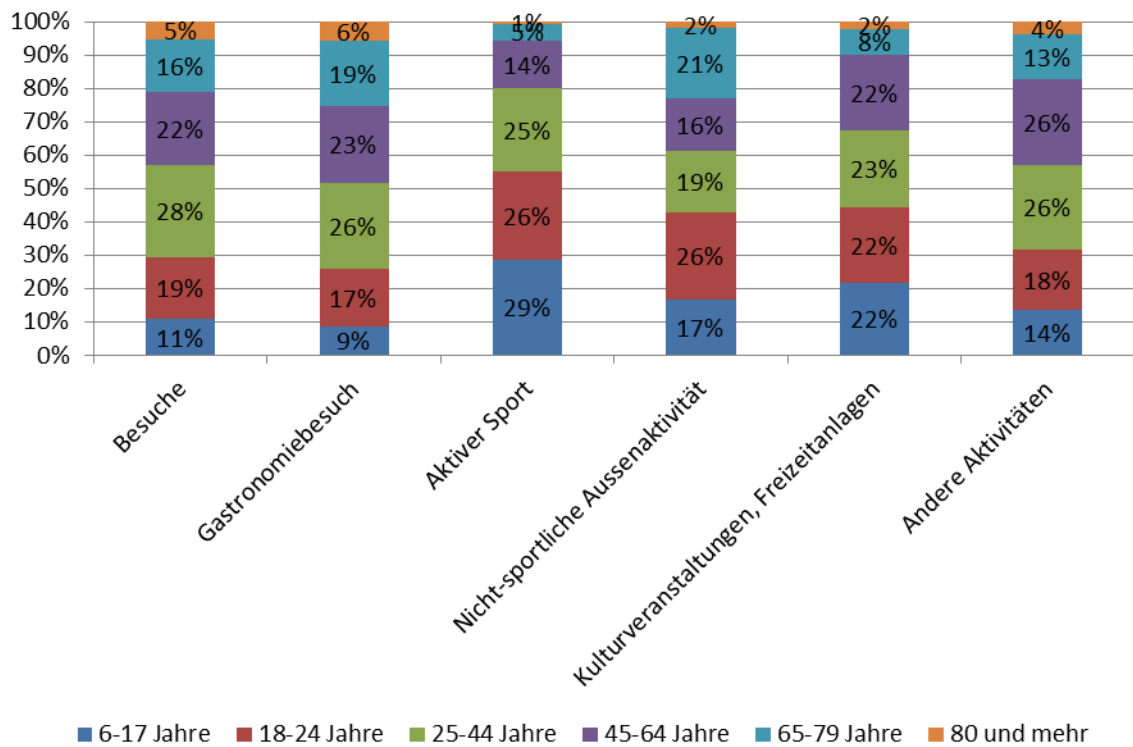
Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (Eigene Berechnungen)
Basis: 114'932 Etappen die am Stichtag in der Freizeit zurückgelegt wurden.

Lesebeispiel: Freizeitetappen mit der Bahn werden zu 22% von 45-64-Jährigen zurückgelegt.

Freizeitetappen mit der Bahn je Freizeitaktivität und Alter

Bei den Zwecken nach Altersklassen zeigen sich keine überraschenden Resultate: Beispielsweise werden 29% der Freizeitetappen mit der Bahn mit dem Fahrtzweck „Aktiver Sport“ von 6-17-Jährigen zurückgelegt, bei den Gastronomiebesuchen sind es dafür nur 9%.

Abbildung 17: Freizeitetappen mit der Bahn je Freizeitaktivität und Alter



Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (Eigene Berechnungen)
Basis: 4'593 Etappen die am Stichtag in der Freizeit mit der Bahn zurückgelegt wurden.

Lesebeispiel: 21% der Freizeitetappen mit der Bahn mit dem Fahrtzweck „Nicht-sportliche Aussenaktivität“ werden durch 65-79-Jährige zurückgelegt.

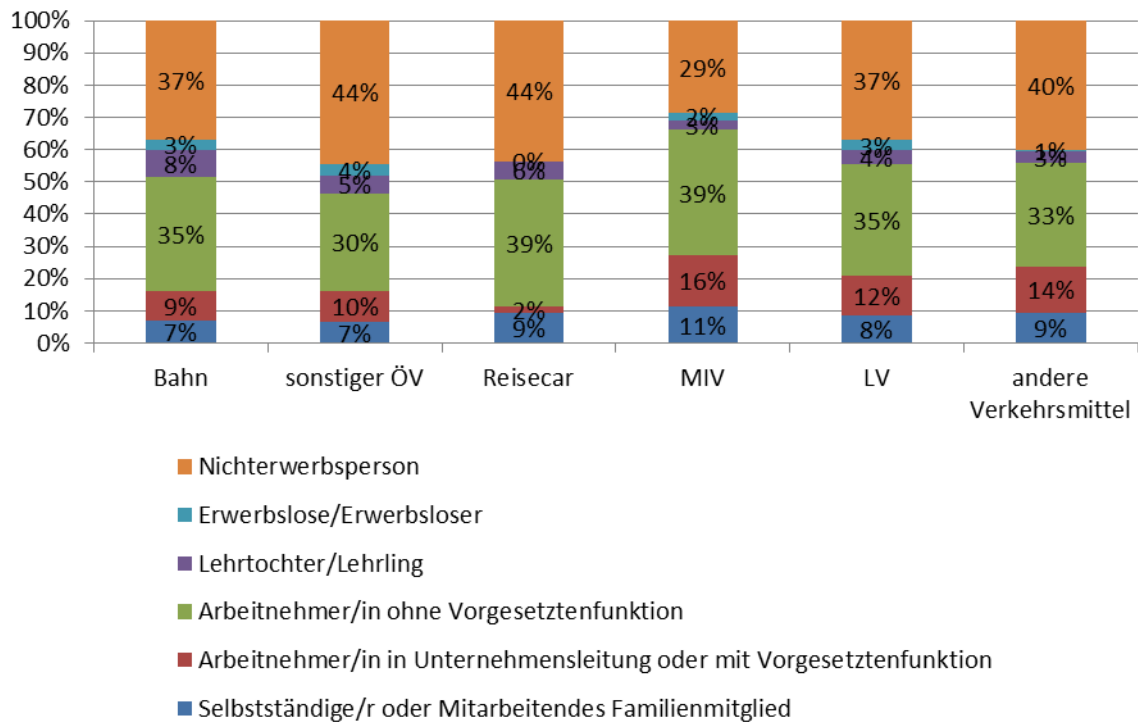
Hinweis: Kein Vergleich der Aktivitäten pro Altersgruppe untereinander möglich, da unterschiedliche Anzahl Freizeitetappen pro Aktivität.

2.6. Sozio-ökonomische Unterschiede bei Freizeitreisenden

Freizeitetappen je Verkehrsmittel und beruflicher Stellung

37% der Freizeitetappen mit der Bahn werden durch Nichterwerbspersonen⁴ unternommen. Dieser Anteil liegt beim MIV bei 29%. Bei Arbeitnehmer in Unternehmensleitung oder mit Vorgesetztenfunktion liegt der Anteil des MIV bei 16%, bei der Bahn bei 9%.

Abbildung 18: Freizeitetappen je Verkehrsmittel und beruflicher Stellung



Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (Eigene Berechnungen)

Basis: 104'165 Etappen die am Stichtag in der Freizeit zurückgelegt wurden.

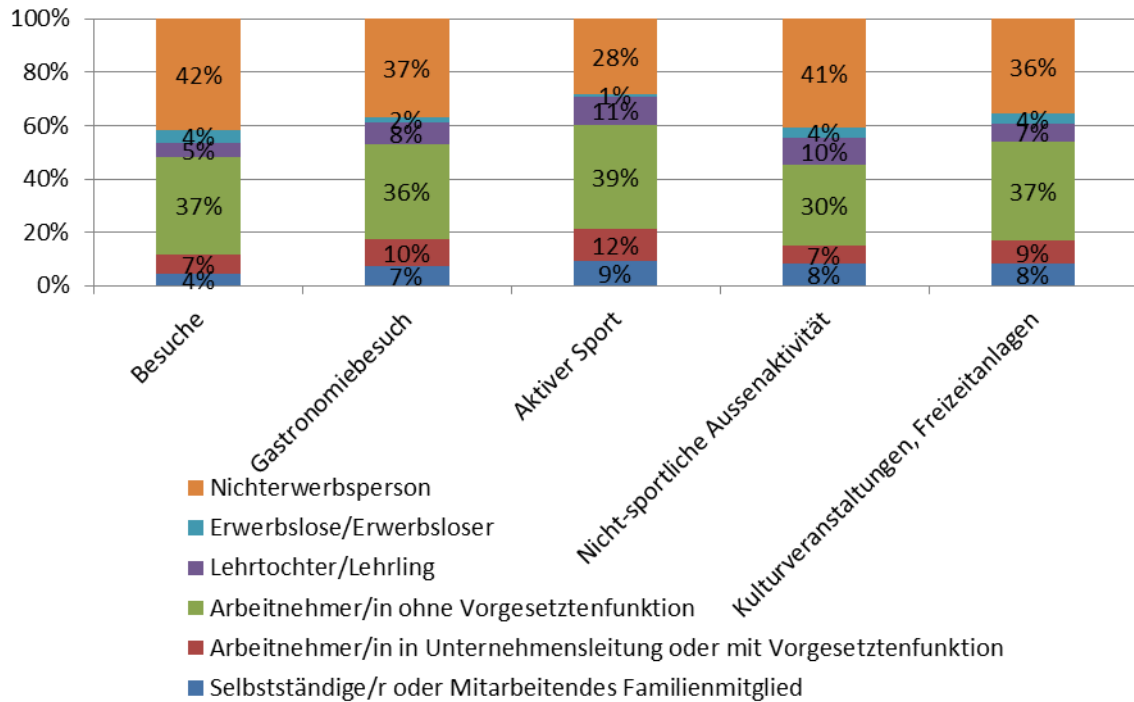
Lesebeispiel: 37% der Freizeitetappen mit der Bahn werden durch Nichterwerbspersonen durchgeführt.

⁴ Als Nichterwerbspersonen gelten Personen, die weder erwerbstätig noch erwerbslos sind (z.B. Personen in Ausbildung, Hausfrauen/Hausmänner, Rentner und Rentnerinnen usw.).

Freizeitetappen mit der Bahn je Freizeitaktivität und beruflicher Stellung

Bei den Bahnetappen nach Freizeitaktivitäten sind einige Unterschiede betreffend Erwerbstätigkeit auszumachen: 42% der Bahnetappen mit dem Fahrtzweck „Besuche von Freunde/Bekannten“ werden durch nicht berufstätige Personen unternommen. Beim aktiven Sport werden 39% der Freizeitetappen mit der Bahn von Arbeitnehmern ohne Vorgesetztenfunktion unternommen.

Abbildung 19: Freizeitetappen mit der Bahn je Freizeitaktivität und beruflicher Stellung



Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (Eigene Berechnungen)
Basis: 4345 Etappen die am Stichtag in der Freizeit mit der Bahn zurückgelegt wurden.

Lesebeispiel: 42% der Freizeitetappen mit der Bahn mit dem Fahrtzweck „Besuche“ werden durch Nichterwerbspersonen durchgeführt.

3. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Tagesreisen auf der Bahn finden am häufigsten zum Fahrtzweck „Besuche von Verwandten und Bekannten“, gefolgt von „Ausflügen“ und „Besuch von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen“ statt (vgl. Tabelle 1). Erstaunlich ist, dass bei einer Betrachtung der Tagesreisen über alle Verkehrsmittel an dritter Stelle der Fahrtzweck „Nicht sportliche Aussenaktivitäten“ und „Aktiver Sport“ folgt. Ein Grund könnte sein, dass Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen in der Regel gut an die Bahn angebunden sind, während sportliche und nicht-sportliche Aussenaktivitäten oft im Grünen stattfinden. Um bei diesem Fahrtzweck den Bahnanteil zu erhöhen, müssten die Gemeinden Sportanlagen besser an den ÖV anbinden.

Bei Reisen mit Übernachtung sind Ausflüge und Ferien gefolgt von Besuchen von Verwandten und Bekannten die wichtigsten Freizeitaktivitäten der Bahnnutzerinnen und -nutzer (vgl. Tabelle 2). Betrachtet man die Reisen mit Übernachtung über alle Verkehrsmittel hinweg, sind Ausflüge und Ferien deutlich stärker vertreten als bei den Bahnnutzerinnen und -nutzern. Vor allem der MIV, Reiscars und Flugzeuge werden bei Reisen mit Übernachtung deutlich über 50% für Ausflüge/Ferien benutzt. Dies zeigt das grosse ungenutzte Potential der Bahn bei Ferienreisen.

Bei der Schweizer Bevölkerung zeigen sich grosse Unterschiede zwischen den in der Freizeit zurückgelegten Bahnetappen im Vergleich zu den Freizeitetappen über alle Verkehrsmittel hinweg. In der Alltagsfreizeit sind Besuche von Bekannten, Verwandten und Freunden, Gastronomiebesuche und Besuche von Kulturveranstaltungen/Freizeitanlagen die wichtigsten Freizeitaktivitäten der Bahnnutzerinnen und -nutzer. Im Vergleich zu den Anteilen über alle Verkehrsmittel hinweg sind diese drei Freizeitaktivitäten bei der Bahn stärker vertreten. Vor allem der Besuch von Kulturveranstaltungen/Freizeitparks macht bei allen Verkehrsmitteln zusammen nur 5% aus, während er bei den Freizeitetappen mit der Bahn einen Anteil von über 12% aufweist. Demgegenüber ist die Freizeitaktivität „Nicht-sportliche Aussenaktivitäten“ bei den Freizeitbahnetappen schwächer vertreten: Nur gerade 6% aller Freizeitetappen mit der Bahn finden zu diesem Zweck statt, während es über alle Verkehrsmittel hinweg 20% sind. Diese Rangfolge der wichtigen Freizeitaktivitäten spiegelt den höheren Marktanteil der Bahn, wenn längere Reisedistanzen zurückgelegt werden müssen. Nicht-sportliche Aussenaktivitäten (z.B. Spazierengehen etc.) oder sportliche Aktivitäten (z.B. Fussballtraining) finden hingegen oft „vor der Haustüre“ statt, wo die Bahn deutlich weniger Potential aufweist.

Bei der Nutzung der einzelnen Arten von ÖV-Abonnements zeigen sich deutliche Unterschiede im Verwendungszweck (vgl. Tabelle 4). Das Halbtax-Abonnement wird intensiv für Freizeitfahrten benutzt, das Verbundabonnement eher weniger. Auch das GA wird öfter zum Pendeln verwendet. Personen, die kein Abonnement besitzen benutzten die Bahn am häufigsten zu Freizeitzwecken.

Die meisten Freizeitreisenden auf der Bahn sind in der Abendspitze zwischen 17 und 18 Uhr unterwegs (vgl. Abbildung 5). Rund jeder fünfte Sitzplatz im Zug zu dieser Zeit ist von einem Freizeitreisenden besetzt (vgl. Abbildung 7). Vor allem Personen, die aktiv Sport treiben, sind am häufigsten in der Abendspitze unterwegs (vgl. Abbildung 6). Die zweite Spitze von Freizeitreisenden in der Bahn findet morgens zwischen 9 und 10 Uhr statt (vgl. Abbildung 5). Hier ist rund jeder zehnte Sitzplatz im Zug von einem Freizeitreisenden besetzt (vgl. Abbildung 7). Dabei sind besonders viele Wanderer am Morgen unterwegs (vgl. Abbildung 6). Vermutlich ist dieses Zeitfenster auf die ermässigte 9 Uhr-Pass Tageskarte zurückzuführen. Die frühen Morgenstunden von 6 bis 8 Uhr werden von Freizeit-Reisenden weniger nachgefragt. Es könnte daher sein, dass die ermässigte 9 Uhr-Pass Tageskarte eine relativ hohe Kannibalisierung des normalen Ticketsortiments und der SBB-Tageskarte verursacht. Dafür entlastet sie die Morgenspitze.

In Bezug auf die Wochentage findet die Freizeitmobilität auf der Bahn häufiger am Wochenende als unter der Woche statt. Beim sonstigen ÖV sind die Unterschiede zwischen Wochentage und

Wochenende kleiner. Vermutlich, weil Nahverkehrsmittel wie Tram und Bus oft auch für kürzere Freizeitwege am Abend (z.B. für Sport und Besuche), die Bahn hingegen generell eher für weitere Distanzen benützt wird.

Bezüglich Saisonalität sind keine grossen jahreszeitbedingten Unterschiede im Nutzungsverhalten der Bahn für Freizeit Zwecke auszumachen. Die Nachfrage variiert nur schwach über die vier Jahreszeiten, was doch einigermaßen erstaunt. Unterschiede sind allerdings bei der Wahl der konkreten Freizeitaktivitäten auszumachen: Bahnreisende mit dem Fahrtzweck „Aktiver Sport“ treten am häufigsten im Winterquartal auf. Bahnreisende mit dem Fahrtzweck „Wanderung“ treten häufiger im Sommerquartal auf. Dies ist vermutlich auf den Wintersport zurückzuführen.

Das Wetter hat keinen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelnutzung. Besonders erstaunlich ist, dass die Anteile der Freizeitetappen zwischen Bahn und MIV kaum Abweichungen je nach Wettersituation zeigen (vgl. Abbildung 11 und Abbildung 12). Die Vermutung, dass bei schlechtem Wetter für Freizeitaktivitäten eher das eigene Auto bevorzugt wird, kann nicht bestätigt werden.

Die Auswertungen zu den unterschiedlichen Freizeitaktivitäten von Bahnnutzerinnen und -nutzer in Zusammenhang mit dem Wetter zeigen keine Überraschungen: Nicht-sportliche Aussenaktivitäten treten häufig an sonnig schönen Tagen auf, Besuche von Bekannten/Verwandten und Besuche von Kulturveranstaltungen, resp. Freizeitanlagen haben vergleichsweise hohe Anteile bei Niederschlag (vgl. Abbildung 13). Gastronomiebesuche sind ein oft unterschätzter Freizeit Zweck: An warmen/heissen Tagen wird der grösste Anteil aller Freizeitetappen mit der Bahn zum Zwecke der Gastronomiebesuche durchgeführt (vgl. Abbildung 14). Dies ist vermutlich auf eine erhöhte Konsumentbereitschaft bei warmen/heissen Tagen zurückzuführen.

Freizeitetappen mit der Bahn werden zu rund einem Viertel von 25-44 Jährigen zurückgelegt (vgl. Abbildung 16). Der Anteil der Jungen (18-24) ist bei der Bahn im Vergleich zum MIV höher, nimmt dann aber bis 64 Jahre ab, bevor er im Pensionsalter ab 65 Jahre wieder steigt. Der Vergleich der Bahnetappen nach Altersklassen zwischen Bahn und MIV bestätigt die Vermutung, dass der Anteil am MIV zunimmt, sobald Personen über ein höheres Einkommen verfügen und dann im Alter nach der Pensionierung wieder abnimmt. Junge sind auf kollektive Transportmittel angewiesen, das zeigt sich nicht nur beim ÖV sondern auch beim Car (vgl. Abbildung 17). Über alle Bahnnutzerinnen und -nutzer hinweg werden Freizeitetappen etwas häufiger von Frauen zurückgelegt (vgl. Abbildung 15).

Der grösste Anteil der Freizeitetappen mit der Bahn werden durch Nichterwerbspersonen und Arbeitnehmer ohne Vorgesetztenfunktion unternommen. Bei Arbeitnehmer in Unternehmensleitung oder mit Vorgesetztenfunktion liegt der Anteil der Bahn im Vergleich zum MIV deutlich tiefer (vgl. Abbildung 18). Dies legt wieder die Vermutung nahe, dass der Anteil des MIV bei Freizeitetappen mit dem Einkommen positiv korreliert. Bei den Bahnetappen nach Freizeitaktivitäten sind einige Unterschiede betreffend Erwerbstätigkeit auszumachen: Der grösste Teil der Bahnetappen mit dem Fahrtzweck „Besuche von Freunde/Bekanntem“ werden durch nicht berufstätige Personen unternommen. Beim aktiven Sport wird der grösste Teil der Freizeitetappen mit der Bahn von Arbeitnehmern ohne Vorgesetztenfunktion zurückgelegt (vgl. Abbildung 19).

4. Referenzen

BFS und ARE (2012). Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Neuchâtel und Bern: BFS.

Schad, H., Frölicher, J., Ohnmacht, T., von Arx, W. (2017). Kundensegmente der Schweizer Bahnen in Bezug auf Freizeitmobilität und touristische Reisen. KTI Forschungsprojekt Wertschöpfungspotentiale im Freizeit- und Tourismusverkehr. ITW Working Paper Series Mobility 2017, Hochschule Luzern (HSLU), Luzern.

von Arx, W., Frölicher, J., Stricker, Y. (2014). Entwicklungsmöglichkeiten im Produkteportfolio des Freizeit- und Tourismusverkehrs. KTI Forschungsprojekt Wertschöpfungspotentiale im Freizeit- und Tourismusverkehr. ITW Working Paper Series Mobility 2017, Hochschule Luzern (HSLU), Luzern.