

## **Studie Freizeitmobilität Basel: Junge Erwachsene legen in der Regel kurze Distanzen zurück**

Eine Untersuchung der Freizeitmobilität der hochmobilen Bevölkerungsgruppe der 18- bis 25 jährigen im Raum Basel zeigt, dass sie mit den Freizeitmöglichkeiten zufrieden sind. Einen grossen Teil ihrer Freizeit verbringen sie im Raum Basel, es dominieren die kurzen Distanzen und das Velo als Verkehrsmittel. Die Motivation für die Freizeitaktivität ausser Haus sind insbesondere der Faktor „Freiheit/Unabhängigkeit/Hemmungslosigkeit“, gefolgt von der Suche nach sozialen Kontakten. Unterschiede sind auch zwischen jungen Frauen und Männern erkennbar. Diese Unterschiede sind auf das unterschiedliche Einkommensniveau, verschiedene Bedürfnisse und unterschiedliche Aktivitätenmuster zurückzuführen.

### Weitere Informationen:

Bundesamt für Raumentwicklung

[www.are.admin.ch](http://www.are.admin.ch)

Universität Basel, Programm MGU (Mensch Gesellschaft Umwelt)

[www.programm-mgu.ch](http://www.programm-mgu.ch)

27.11.2003

Unterstützt von:



Mobilservice  
c/o Büro für Mobilität AG  
Aarberggasse 8  
3011 Bern  
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Andreas Blumenstein  
[redaktion@mobilservice.ch](mailto:redaktion@mobilservice.ch)  
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek  
[info@mobilservice.ch](mailto:info@mobilservice.ch)  
<http://www.mobilservice.ch>

**MENSCH  
GESELLSCHAFT  
UMWELT**

Programm MGU  
Socinstrasse 59  
Postfach  
4002 Basel  
<http://www.unibas.ch/mgu/>



# **Freizeitmobilität junger Erwachsener im Raum Basel**

---

**Studentischer Arbeitsbericht MGU 2/2003**

# Impressum

## **Programm MGU**

### **Mensch Gesellschaft Umwelt**

#### **Transdisziplinäre Wissenschaft für eine nachhaltige Entwicklung**

MGU ist ein fakultätsübergreifendes Lehr- und Forschungsprogramm der Universität Basel. Inhaltlich hat das Programm Themen einer nachhaltigen Entwicklung zum Gegenstand, methodisch ist es an den Formen Inter- und Transdisziplinarität ausgerichtet. Das Lehrprogramm MGU kann in fünf Fakultäten der Uni Basel als Neben- oder Wahlfach besucht werden. Das Forschungsprogramm wird im Dreijahresrhythmus ausgeschrieben und richtet sich an Forschende der Uni Basel und der Fachhochschulen beider Basel.

## **Studentische Arbeitsberichte MGU**

Alle MGU Studierenden schliessen das Programm ab auf der Stufe Projektstudium mit einem oder mehreren Projektkursen. Auf dieser Stufe führen Studierende und Dozierende ein inter- und transdisziplinäres Projekt im Nachhaltigkeitsbereich durch. Alle erworbenen MGU Kompetenzen kommen in den Projektkursen zur Entfaltung und die Arbeitsberichte sollen dies dokumentieren.

Die Gesamtverantwortung für das Projekt liegt bei den Dozierenden, die als Projektleiter fungieren. Die Verantwortung für die Inhalte des Studentischen Arbeitsberichtes liegt bei den AutorInnen.

## **Studentisches MGU-Projekt**

Freizeitmobilität junger Erwachsener im Raum Basel, SS 2003

## **Projektleitung**

Dr. Ulrike Matthes

Dipl.-Geogr. Helmut Schad

## **KursteilnehmerInnen**

Tobias Aellig (Germanistik), Andreas Bänziger (Soziologie), Jolanda Bucher (Kunstgeschichte), Claudia Erismann (Geographie), Yves Gerster (Soziologie), Susanne Hörni (Ethnologie), Wibke Köller (Soziologie), Pascal Rey (Soziologie), Cyrill Spale (Soziologie) und Jana Wachtl (Soziologie)

## **Redaktion Schlussbericht**

Claudia Erismann und Pascal Rey

## **Auflage**

50 Stück

## **Druck**

FactoryPrint, Basel

## **Herausgeber und Bezug**

Programm MGU

Universität Basel

Socinstrasse 59, Postfach

CH-4002 Basel

WWW <http://www.unibas.ch/mgu>

Email [lehre-mgu@unibas.ch](mailto:lehre-mgu@unibas.ch)

Basel, den 15. September 2003

# Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b> .....	1
<b>1. Anlass zur Studie</b> .....	5
<b>2. Freizeitmobilität von jungen Menschen – Überblick und Untersuchungshypothesen</b> .....	7
2.1 Zum Begriff der Freizeit.....	7
2.2 Freizeitverkehr .....	7
2.3 Motive und Freizeitaktivitäten.....	8
2.4 Geschlechterperspektive.....	10
2.5 Einfluss des Fahrausweiserwerbs.....	11
2.6 Mobilitätstypen .....	12
2.7 Umweltbewusstsein .....	14
2.8 Fazit.....	15
<b>3. Freizeitbezogene Bedürfnisse und Mobilitätsverhalten</b> .....	17
3.1 Ziel der Analysen und Vorgehen .....	17
3.2 Angaben zur Befragung .....	18
3.3 Ausgewählte Ergebnisse zu Bedürfnissen und Freizeitaktivitäten .....	18
3.4 Freizeitbezogene Bedürfnisse.....	23
3.4.1 Bestimmung von „Bedürfnisfaktoren“ .....	23
3.4.2 Zusammenhang von Bedürfnisfaktoren und Aktivitätenhäufigkeit .....	24
3.5 Einflussfaktoren auf das Freizeitverhalten (multivariate Analysen).....	32
3.5.1 Verwendetes Erklärungsmodell .....	32
3.5.2 Häufigkeit von Freizeitaktivitäten .....	33
3.5.3 Anzahl Freizeit-Kilometer pro Person am Samstag bei mobilen Personen .....	42
3.5.4 Anzahl Freizeitaktivitäten am Samstag bei mobilen Personen.....	43
3.5.5 Wohnung am Samstag verlassen .....	44
3.5.6 ÖV-Nutzung am abgefragten Samstag.....	45
3.5.7 MIV-Nutzung am abgefragten Samstag.....	46
3.6 Mangelnde Kenntnis von Verkehrsangeboten.....	47
3.6.1 Gleis 7 .....	47
3.6.2 Nightbird Zürich-Basel .....	48
3.6.3 Nachtzugverbindung Basel-Bern .....	49
3.6.4 Angebote der Dienstleistung "mobilo" (im Gundeldingerfeld).....	50
3.6.5 Nachtbusse von Basel in umliegende Gemeinden.....	50
3.6.6 TNW-Nachtzüge.....	51

3.6.7	Nachtnetz der S-Bahn in Zürich.....	51
3.7	Freizeit ausserhalb der Wohngemeinde.....	51
3.7.1	Freizeitaktivitäten am Wochenende eher ausserhalb der Wohngemeinde.....	51
3.7.2	Freizeitaktivitäten unter der Woche eher ausserhalb der Wohngemeinden .....	52
3.7.3	Verbringen der Freizeit in anderen Regionen .....	53
<b>4.</b>	<b>Individuelle Bedeutung der Freizeitmobilität - Ergebnisse qualitativer Interviews ...</b>	<b>57</b>
4.1	Methodisches Vorgehen .....	57
4.2	Auswertung.....	58
4.2.1	Interviewpartner.....	58
4.2.2	Analyse und Interpretation.....	62
4.2.3	Ausblick.....	70
<b>5.</b>	<b>Expertengespräche zum Nachtangebot des ÖV in der Region Basel.....</b>	<b>71</b>
5.1	Ziele und inhaltliche Schwerpunkte der Gespräche.....	71
5.2	Angebotsanalyse .....	72
5.3	Die Gesprächspartner.....	73
5.4	Ist-Analyse aus Sicht der Anbieter .....	75
5.5	Ist-Analyse aus Sicht des Tarifverbunds und der Zahler (Kantone).....	76
5.7	Budget und politische Situation .....	78
5.8	Marketing.....	79
5.9	Die Wünsche der Experten an den künftigen ÖV .....	79
5.10	Zahlen und Fakten aus der Telefonbefragung.....	79
5.11	Fazit.....	88
<b>6.</b>	<b>Fazit .....</b>	<b>89</b>
6.1	Motive/Einstellungen/Bedürfnisse und Freizeitaktivitäten.....	89
6.2	Freizeitmobile Gruppen.....	90
6.3	Räumliche Merkmale .....	90
6.4	ÖV-Angebote, Handlungsansätze und Empfehlungen .....	91
6.5	Forschungsbedarf.....	92
	<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>93</b>
	<b>Anhang 1: Ergebnisse der Telefonbefragung - Analyse bivariater Zusammenhänge...95</b>	
	<b>Anhang 2: Fragebogen der Telefonbefragung .....</b>	<b>101</b>

## Vorwort

Das Freizeitverhalten der Bevölkerung der Schweiz ist aus den Daten des Mikrozensus Verkehr 2000 im Hinblick auf die durchgeführten Arten von Freizeitaktivitäten, die Wegentfernungen und die Verkehrsmittelwahl gut zu erschliessen.

Für die Vorhersage des künftigen Verhaltens und für die Identifizierung der Ansatzpunkte für eine Beeinflussung des Verhaltens sind diese Informationen eine notwendige, aber wahrscheinlich noch keine ausreichende Basis (so auch das Ergebnis der Expertendiskussion auf dem vom Bundesamt für Raumentwicklung ARE organisierten Workshop „Freizeitverkehr“ vom 28. Januar 2003 in Bern). Erkenntnislücken bestehen momentan unter anderem bei folgenden Fragen:

- Welche Bedürfnisse haben die VerkehrsteilnehmerInnen in Bezug auf Freizeitaktivitäten ausser Haus? Mit dieser Frage wird versucht, die „treibenden Kräfte“ hinter den relativ heterogenen Arten von Freizeitaktivitäten zu identifizieren, um abzuschätzen, an welchen Stellen es sinnvoll und auch zulässig ist, politisch-planerisch einzugreifen.
- Gibt es Gruppen von VerkehrsteilnehmerInnen, die sich im Hinblick auf ihr Freizeitverhalten stark unterscheiden und wie lassen sich diese Gruppen im Hinblick auf Mobilitätsbedürfnisse charakterisieren? Diese Frage stellt sich spätestens bei der Formulierung von zielgruppenorientierten Ansätzen zur Beeinflussung des Freizeitverhaltens.
- Haben räumliche Merkmale wie z.B. der Wohnort, das Angebot und die räumlich Lage von Feizeiteinrichtungen und -zielen sowie die Ausdehnung sozialer Netze - also zum Beispiel der Wohnort von Freunden und Kollegen - einen Einfluss auf das Freizeitverhalten?
- Welche Anforderungen haben VerkehrsteilnehmerInnen bzw. verschiedene Typen von VerkehrsteilnehmerInnen an Angebote, mit denen die Freizeitmobilität nachhaltiger abgewickelt werden kann und welche Wirkungen entfalten die momentan vorhandenen Angebote?

Basierend auf einem im Wintersemester 2002/03 im Schwerpunkt "Mensch-Gesellschaft-Umwelt" der Universität Basel durchgeführten Aufbaukurs "Freizeitmobilität junger Menschen" wurde den oben gestellten Fragen in einem gleichnamigen Projektkurs empirisch nachgegangen. Die zehn Studentinnen und Studenten dieses Projektkurses konzentrierten ihre Untersuchungen dabei auf das Gebiet der beiden Halbkantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft und betrachteten vor allem die Gruppe der jungen Erwachsenen in der Altersstufe von 18 bis 25 Jahren. Diese Altersspanne ist, so die These, die Zeit, in der der individuelle Einstieg in die Pw-Motorisierung stattfindet, vorbereitet wird oder auch bewusst abgeschlossen wird. Stimmt diese These, dann ist zu erwarten, dass das in dieser Zeit eingeübte Verhalten auch auf das spätere Erwachsenenleben ausstrahlt.

Der Projektkurs ist inhaltlich und methodisch in neuere - interdisziplinäre - Forschungen auf dem Gebiet der Freizeitmobilität eingebunden. So wurde bei der Ausgestaltung der empirischen Arbeiten ein bewusster Bezug auf folgende Ansätze genommen: die Arbeiten von Martin Lanzendorf zu freizeitbezogenen Typen und zum Einfluss der räumlichen Umwelt auf das Verhalten, das Forschungsprojekt U.Move zur Freizeitmobilität von Jugendlichen und zur Typisierung dieser Personen, die laufenden Arbeiten des Forschungsprojekts ALERT zu Motiven des Freizeitverhaltens und zur Differenzierung des Freizeitverhaltens, sowie die qualitativen Arbeiten von Blinde/Schlich zum Freizeitverhalten von jungen Menschen des Selbstverwirklichungsmilieus. Bei der Erfassung des Mobilitätsverhaltens wird bei der im Rahmen des Projektkurses durchgeführten Pilotbefragung zudem ein enger Bezug zum Schweizer Mikrozensus Verkehr 2000 hergestellt.

Das Thema wurde methodisch auf verschiedene Arten angegangen: Ausgehend von der schon im Aufbaukurs sowie zu Beginn des Projektkurses durchgeführten Literaturanalysen wurde eine thematische Eingrenzung vorgenommen, bei der als Grundlage für die Planung der empirischen Arbeiten eine Reihe von Hypothesen zur Entstehung und individuellen Ausprägung von Freizeitmobilität jüngerer Menschen formuliert wurden. Einen Überblick über diese Arbeiten geben die federführend von Jolanda Bucher, Claudia Erismann und Wibke Köller erstellten Kapitel 1 und 2 des Projektberichts.

Angeregt durch die Arbeiten von Lanzendorf, ALERT, U-MOVE und anderen Forschern wurde eine standardisierte Befragung konzipiert (Mitwirkung am Fragebogen: Jolanda Bucher, Claudia Erismann und Wibke Köller) und zusammen mit dem Befragungsinstitut POLY-QUEST (Bern) in Form einer Telefonbefragung realisiert. Die Kosten dieser Befragung wurden dankenswerter Weise vom Bundesamt für Raumentwicklung ARE (Bern) und der Koordinationsstelle Mensch-Gesellschaft-Umwelt der Uni Basel übernommen. Die Auswertung der Daten und die Redaktion des Kapitels 3 des Berichts übernahmen federführend Andreas Bänziger, Yves Gerster und Tobias Aellig. Sie bestimmen in diesem Kapitel mit statistischen Verfahren zentrale Faktoren von freizeitbezogenen Bedürfnisse der untersuchten Altersgruppe, typisieren die 18-25jährigen Befragten aus Basel-Stadt und Basel-Landschaft, setzen freizeitbezogene Bedürfnisse in einen Zusammenhang mit differenzierten Formen des Freizeitverhaltens und versuchen die dieses Verhalten beeinflussenden Grössen zu bestimmen.

Als Pendant zu der angewandten quantitativen Methodik wurden von Susanne Hörni und Jana Wachtl parallel qualitative Befragungen von vier jungen Erwachsenen durchgeführt und interpretiert. Im Mittelpunkt stehen dabei die subjektive "Definition" von Freizeit, der individuelle Stellenwert der Freizeit im Leben der Interviewpartner, Motive und subjektive Begründungen für die praktizierten Formen von Freizeitaktivitäten ausser Haus sowie der dabei verwendeten Verkehrsmittel (Kapitel 4).

Die Freizeit spielt sich im Raum Basel vor dem Hintergrund eines - international gesehen - qualitativ sehr hochwertigen öffentlichen Nahverkehrs, einer innerhalb der Agglomeration Basel recht stark verdichteten Siedlungsstruktur sowie eines sehr guten Kultur- und Freizeitangebots ab. Diese Bedingungen für die Freizeitgestaltung sind zum einen Gegenstand der Telefonbefragung und der qualitativen Interviews und werden dort in ihrem Einfluss auf das Verhalten interpretiert. Die von Seiten der Kantone und der öffentlichen Verkehrsbetriebe insbesondere für den abendlichen Freizeitverkehr bereitgestellten Angebote des öffentlichen Verkehrs sind zudem ein spezieller Untersuchungsschwerpunkt des Projektkurses. Im Rahmen einer Strategie der nachhaltigen Mobilität stellen diese Dienstleistungen ein wichtiges Element dar, ermöglichen sie doch einem Grossteil der Bevölkerung im Raum Basel mit besonderen Abend- und Nachtangeboten eine (Freizeit-) Mobilität ohne Auto. Pascal Rey und Cyrill Spale haben speziell die im Tarifverbund Nordwestschweiz verfügbaren Spätangebote des öffentlichen Verkehr analysiert und mit Verantwortlichen des öffentlichen Verkehrs auf kantonaler und Unternehmensebene (Postauto und Schweizer Bundesbahnen) über die heutige Rolle sowie die mögliche Zukunft des freizeitbezogenen öffentlichen Verkehrs gesprochen. Dies ist in Kapitel 5 zusammenfassend dargestellt.

Kapitel 6 schliesslich greift zentrale Ergebnisse der empirischen Arbeiten auf und zieht erste Schlussfolgerungen im Hinblick auf die Möglichkeiten, den Freizeitverkehr noch nachhaltiger zu gestalten.

Von Seiten der Kursleiter gilt ein grosser Dank und ein Kompliment den TeilnehmerInnen dieses Projektkurses, die sich engagiert an die Arbeit machten und bereit waren, diese methodisch auf verschiedenen Ebenen angelegte Pilotstudie innerhalb der kurzen Zeit eines Semesters - und teilweise noch in der vorlesungsfreien Zeit - zu bearbeiten.

Ohne die Finanzierung der Feldarbeiten der Telefonbefragung durch das Bundesamt für Raumentwicklung hätte dieser wichtige Teil der Studie nicht durchgeführt werden können. Auch dem MGU möchten wir für die materielle und die organisatorische Unterstützung beim "Aufgleisen" dieser Befragung danken.

Wir danken ausserdem den ÖV-Verantwortlichen, dass sie die Zeit gefunden haben, mit den Studenten ein Expertengespräch über die Situation und die Perspektiven des öffentlichen Verkehrs zu führen. Gleiches gilt für die Gesprächspartner der qualitativen Interviews für ihre Bereitschaft, über die doch recht persönlichen Umstände ihrer Freizeitgestaltung zu reden und die mental maps ihrer Freizeitaktionsräume für einen Abdruck in dem Bericht freizugeben.

Die Kursleiter

Dr. Ulrike Matthes

Helmut Schad

Basel/Bern im September 2003





## 1. Anlass zur Studie

Die These vom immer stärker wachsenden Freizeitverkehr in der sogenannten „Fun- und Eventgesellschaft“ wird seit einigen Jahren immer wieder zitiert, sei es in den Medien oder auch als Hypothese bei wissenschaftlichen Untersuchungen. Einen grossen Anteil an diesem Verkehrsvolumen haben als hochmobile Altersgruppe die jüngeren Menschen. Die meisten Untersuchungen über Freizeitverkehr sind aber nicht speziell auf junge Menschen ausgerichtet. Es gibt zwar Ansätze<sup>1</sup> allerdings besteht hier noch Forschungsbedarf.

Auf Bundesebene ist das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)<sup>2</sup> für die Entwicklung einer Strategie für den Freizeitverkehr beauftragt. Vor dem Hintergrund, dass knapp die Hälfte des gesamten Personenverkehrsaufkommens der Schweizer Bevölkerung heute freizeitbedingt ist, geht das ARE das Thema Freizeitverkehr auf strategischer Ebene vor allem im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilitäts- und Raumentwicklungspolitik an. Die Hauptziele der Strategie sind die Förderung von Verkehrsmitteln mit möglichst hohen komparativen Vorteilen, die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr, die Verringerung der zurückgelegten Wegdistanzen und die Optimierung der Angebote im Freizeitverkehr. Diese Ziele sollen in erster Linie durch die Schaffung von Anreizen und weniger durch Gebote und Verbote erreicht werden. Für die Umsetzung laufen die Aktivitäten des ARE auf zwei Schienen. Neben der oben skizzierten Strategie, welche Grundlagen und Handlungsspielraum für eine Bundespolitik zum Freizeitverkehr aufzeigen soll, unterstützt das ARE verschiedene Umsetzungsprojekte, die eine nachhaltige Freizeitgestaltung zum Ziel haben.

Betrachtet man die neuesten Zahlen aus dem Mikrozensus Schweiz 2000 zum Thema Verkehr<sup>3</sup>, so zeigt sich, dass die zurückgelegten Tagesdistanzen zwischen 1984 und 2000 beim Freizeitverkehr um 40% zugenommen haben, die Wegzeit sich in diesen 6 Jahren verdoppelt hat. Die Gruppe der 18-25jährigen weist bei den täglichen Distanzen und Wegzeiten die höchsten Werte auf: an Wochentagen beträgt die mittlere Distanz pro Tag 50,4 km resp. 93.7 min, an Samstagen sogar 59 km resp. 123.3 min/Tag, wovon vermutlich vor allem am Samstag mehr als die Hälfte zum Freizeitverkehr gerechnet werden kann. Auch Zängler<sup>4</sup> kommt bei seiner Untersuchung zum Resultat, dass junge Erwachsene (18-30 Jahre) deutlich mehr unterwegs sind als die restlichen Altersgruppen.

In der folgenden Untersuchung wird der Frage nachgegangen, was junge Erwachsene zwischen 18 und 25 Jahren in ihrer Freizeit – vor allem ihrer Freizeit ausser Haus – tun. Besonderes Interesse gilt der Frage, wie sich das Freizeitmobilitätsverhalten mit 18 Jahren und der damit verbundenen Möglichkeit des Erwerbs des Fahrausweises ändert. Untersucht wird, wo junge Erwachsene ihre Freizeit verbringen und welche Verkehrsmittel sie dafür benutzen. Zentrale Fragen sind: Welche Motive und Einstellungen haben junge Menschen bei der Auswahl ihrer Freizeitaktivitäten ausser Haus? Kann man diese Altersgruppe in bestimmte „Mobilitätstypen“ einteilen und wie lassen sich diese Gruppen im Hinblick auf Mobilitätsmotive und mobilitätsbezogene Einstellungen charakterisieren? Welche Rolle spielen räumliche Komponenten wie z.B. der Wohnort und die Wohnzufriedenheit bei der Freizeitgestaltung? Wie wichtig sind die „sozialen Netze“ und damit verbunden die Wohnorte von Bekannten, Freundinnen und Freunden hinsichtlich der Mobilität? Welche Angebote im Bereich des öffentlichen Verkehrs gibt es, sind diese den jungen Menschen bekannt und werden diese auch genutzt, d.h. sind sie wirklich nachfrageorientiert? Gibt es Möglichkeiten, das Verhalten dieser Altersgruppe in der Übergangsphase von der Velo- und ÖV-Mobilität zur Automobilität zu lenken? Welche Angebote bräuchte es hierfür?

---

<sup>1</sup> u.a. U.Move Konsortium 2002

<sup>2</sup> Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) 2003

<sup>3</sup> Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Statistik 2001, S.34ff.

<sup>4</sup> Zängler 2000



## 2. Freizeitmobilität von jungen Menschen – Überblick und Untersuchungshypothesen

### 2.1 Zum Begriff der Freizeit

Der Begriff Freizeit hat in den vergangenen Jahrzehnten an Bedeutung gewonnen. Kürzere Arbeitszeiten und relativer Wohlstand eröffnen den Menschen neue Möglichkeiten. Eine Literaturdurchsicht zeigt, dass vor allem in den letzten Jahren in Deutschland und der Schweiz einige Untersuchungen zum Thema Freizeit und Freizeitverkehr gemacht wurden. Bei der Definition und Abgrenzung von Freizeit zeigt sich, dass bei den verschiedenen Untersuchungen von unterschiedlichen Freizeitbegriffen ausgegangen wird. Von der Definition, dass Freizeit einfach jene Zeit ist, über die frei verfügt werden kann,<sup>5</sup> diejenige Zeit, die nach Abzug von Arbeit, Schlaf und Essen übrig bleibt<sup>6</sup> bis zu soziologischen Erklärungsansätzen ist alles anzutreffen. In einigen Arbeiten wird darauf hingewiesen, dass die Grenzen zwischen Freizeit und sonstiger Zeit sich immer mehr verwischen. Demgegenüber halten Fastenmeier et al.<sup>7</sup> fest, dass zur Freizeit nur Aktivitäten gehören, „die nicht zur Arbeit gehören und Spass machen“, und somit eine klare Unterscheidung besteht. Eindeutig nicht zur Freizeit gehören nach Zängler<sup>8</sup> Schlafen, Arbeit im Haushalt, Körperpflege, Kinderbetreuung und –erziehung sowie ehrenamtliche Tätigkeiten. Bei einem Vergleich der Freizeitaktivitäten von 1962 und 2001 stellt sich heraus, dass vor allem kontemplative Tätigkeiten an Freizeitwert verloren haben und heute eher eine aktivere Besetzung des Begriffs verbreitet ist. Auch Formen des sozialen Engagements werden heute eher nicht mehr mit Freizeit verbunden, was vor 40 Jahren noch stärker der Fall war.<sup>9</sup>

### 2.2 Freizeitverkehr

Entsprechend schwierig ist es, den Freizeitverkehr klar zu definieren. Viele Aktivitäten werden heute kombiniert und treten als Mischform von Freizeit und Verpflichtungszeit (wie Einkaufen, Verwandtenbesuche, etc.) auf. Im Schweizer Mikrozensus<sup>10</sup> werden alle in der Freizeit geleisteten Verkehrsaktivitäten wie z.B. Besuche von Verwandten/Bekanntem, Sport- und Kulturveranstaltungen, Gastronomiebetrieben und auch unbezahlte Arbeit zum Freizeitverkehr gerechnet. Dietiker und Regli<sup>11</sup> schlagen vor, statt der von vielen Autoren gewählten klassischen Einteilung in Arbeits-, Obligations- und Freizeit eine Einteilung in „fixierte Mobilität“ (klassischer Geschäftsverkehr) und „Mobilität mit Wahlfreiheit“ vorzunehmen. Bei letzterer sind gemäss ihren Ergebnissen die sozialen Motive wichtiger als Infrastruktur und Angebote, was bedeutet, dass die Beeinflussung und Lenkung dieser Mobilität schwieriger ist. Die Einflussfaktoren sind komplex und meist sind es Motivkombinationen, die einer Entscheidung für Freizeitaktivitäten ausser Haus zugrunde liegen. Bei der situativen Optimierung sind nicht nur Zeit und Geld wichtige Faktoren, sondern vielmehr auch die sozialen Komponenten. Für die vorliegende Untersuchung wurde der Freizeitverkehr eingegrenzt auf einige für junge Menschen relevante Aktivitäten am Samstag, womit höchstens Tagesausflüge aber nicht kürzere und längere Reisen mit erfasst werden. Arbeitswege und sogenannte Obligationszeiten werden nicht mit erfasst.

---

<sup>5</sup> Blinde/Schlich 2002

<sup>6</sup> Fastenmeier et al. 2001a, Lanzendorf 1998

<sup>7</sup> Fastenmeier et al. 2001a, S.67

<sup>8</sup> Zängler 2000

<sup>9</sup> Gstalter 2003

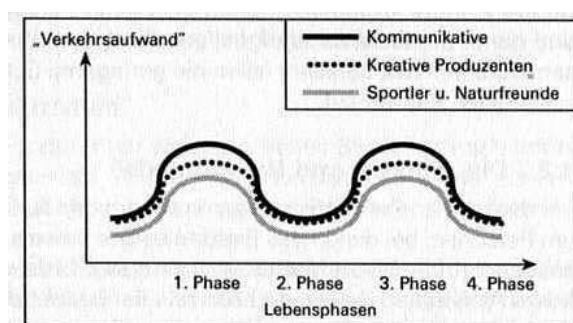
<sup>10</sup> Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Statistik 2001, S.94

<sup>11</sup> Dietiker/Regli 1998

## 2.3 Motive und Freizeitaktivitäten

In einer qualitativen Studie von Blinde und Schlich<sup>12</sup> konnten aufgrund verschiedener Motivkombinationen drei Personengruppen innerhalb der Teilgruppe jüngerer Personen des Selbstverwirklichungsmilieus identifiziert werden, die ein charakteristisches Freizeitverhalten zeigen. Bei allen drei Gruppen ändert sich die Freizeitmobilität in verschiedenen Lebensphasen nach dem gleichen Muster, allerdings auf verschieden hohem Niveau (Abb. 1). Die mobilste Gruppe der „Kommunikativen“, die vermutlich einen hohen Anteil am Freizeitverkehr erzeugt, kann aber infolge der hohen Bedeutung der sozialen Motive durch Massnahmen nur schwer in ihrem Verhalten beeinflusst werden.

Abb. 2.1: Schematische Darstellung des Verkehrsaufwands der Bedürfnisgruppen



(Quelle: Blinde & Schlich 2002, S. 48)

Lüking und Meyrat-Schlee<sup>13</sup> gehen von 5 verschiedenen Arten von Freizeitmobilität aus, denen bestimmte Aktivitäten zugeordnet werden können. Sie unterscheiden Kontakt-, Erholungs-, Sport-, Erlebnis- und Luxusmobilität. Diese Unterteilung in Mobilitätsgruppen wird in ähnlicher Weise auch von Fastenmeier et al.<sup>14</sup> vorgenommen (Abb. 2). Verschiedene Einzelmotive werden zu Motivbündeln zusammengefasst, die dann zu bestimmten Freizeitaktivitäten führen.

<sup>12</sup> Blinde und Schlich 2002

<sup>13</sup> Lüking/Meyrat-Schlee 1994

<sup>14</sup> Fastenmeier et al. 2001b

Abb. 2.2: Zusammenhang von Motiven und Freizeitaktivitäten. Die Zahlen in Klammern geben an, mit welcher Priorität die jeweiligen Aktivitäten den Motivbündeln zugeordnet werden.

Motivbündel	Einzel motive	Freizeitaktivitäten
Soziale Motive	Bedürfnis nach Kontakt mit Best. Personen (aktiv / passiv); Sicherheit, Geborgenheit; Soziale Flucht	Privater Besuch Kultur (2) Geselligkeit (1) Baden (3) Freizeitpark (2)
Erregung	Suche nach Abwechslung; Flucht vor Langeweile; Bewegungsdrang; Unterwegssein; Befriedigung von Neugier, Angst etwas zu verpassen	Sport treiben (1) Sportveranstaltung Kultur (1) Geselligkeit (2) Spazieren fahren (PKW) Baden (1), Freizeitpark (1)
Autonomie	Identität; Unabhängigkeit	Spazieren fahren (PKW) Luxussportarten Geselligkeit (3) Baden (4)
Natur	Kognitiv-ästhetische Motive; Räumliche Flucht Erholung, Gesundheit, Wohlbefinden; Unterwegssein als Genuss	Spazieren gehen Radfahren Sport treiben (2) Geselligkeit (4) Baden (2)

(Quelle: Fastenmeier et al. 2001b, S. 21)

Allerdings fällt auf, dass die Freizeitaktivitäten recht pauschal zugeteilt wurden. So können die Aktivitäten „Spazieren gehen“ oder „Sport treiben“ aus ganz unterschiedlichen Motiven entstehen und lassen sich nur schwer eindeutig zuordnen. Aktivitäten werden von Fastenmeier auch in Alltags- und „Erlebnisfreizeit“ unterteilt, wobei hier die Alltagsfreizeit überwiegend geplant abläuft und vor allem die Motive „Wunsch nach Kontakt“ und „Wunsch nach Abwechslung“ mobilitätsrelevant sind, während bei der „Erlebnisfreizeit“ am Wochenende noch das Motiv „Natur“ hinzukommt.<sup>15</sup> Die Schlussfolgerung, dass Freizeitmobilität im Allgemeinen ganz überwiegend zielgebunden ist und die dominanten Motive der Wunsch nach sozialen Kontakten und Abwechslung sind, sollte in zukünftigen Untersuchungen stärker thematisiert werden.<sup>16</sup>

Das Motiv der räumlichen Flucht wird immer wieder als einer der Gründe für das Entstehen von Freizeitmobilität genannt<sup>17</sup>. Wer mit seiner Wohnsituation unzufrieden ist, neigt eher dazu, in der Freizeit Aktivitäten ausserhalb des Wohnumfeldes auszuüben. In einer Untersuchung der ETH Zürich<sup>18</sup> zeigt sich, dass die Fluchttheorie nicht ganz von der Hand zu weisen ist. Das Wohnen in attraktiver Umgebung führt tatsächlich zu weniger zahlreichen Freizeitwegen. Im Zusammenhang mit allen anderen Variablen zeigt sich aber, dass der direkte Einfluss der Wohnsituation nur gering ist. Somit lässt sich auch kein signifikanter Zusammenhang von Freizeitverhalten und Wohnsituation nachweisen.

In der Untersuchung von Zängler<sup>19</sup> wird deutlich, dass „mehr als die Hälfte der Wege und Kilometer in der Freizeit dazu dienen, den Kontakt zu anderen Menschen aufrecht zu erhalten – in der heutigen vom Individualismus geprägten Gesellschaft eine wichtige soziale Funktion. Auch zeigt eine Differenzierung nach einzelnen Aktivitäten, „dass die Verkehrsmittelwahl, (...) und die Distanz, die die Personen zu überwinden bereit sind, sich stark unterscheiden.“ Er kommt zum Schluss, dass das Mobilitätsverhalten insgesamt in den Le-

<sup>15</sup> Fastenmeier 2003, S.142f.

<sup>16</sup> Gestalter 2003

<sup>17</sup> u.a. Fuhrer & Kaiser 1994

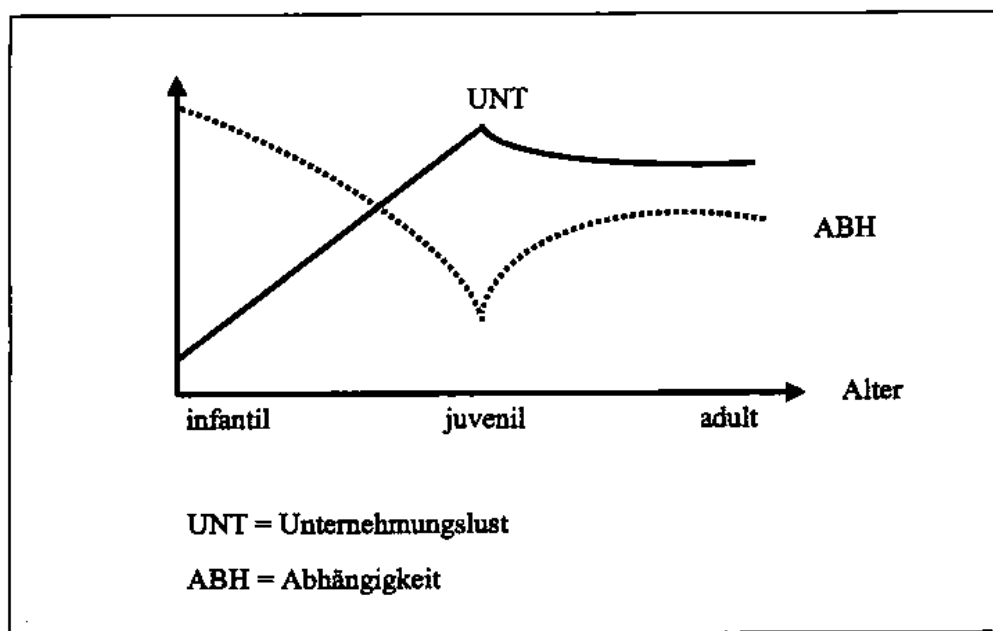
<sup>18</sup> Schlich & Axhausen 2002

<sup>19</sup> Zängler 2000, S.142

bensstil der Menschen eingebunden ist und es ein sehr weites Spektrum von Mobilität gibt, was die Einflussnahme auf das Verkehrsverhalten schwierig macht.

Wenn auch viele Einflussfaktoren mitwirken, zeigt sich bei vielen Untersuchungen mehr oder weniger deutlich, dass das Alter ein wichtiger Einflussfaktor beim Freizeitverkehr ist. Junge Erwachsene sind eine hochmobile Gruppe, die zwischen Volljährigkeit und Familienphase eine grosse Unabhängigkeit und Unternehmungslust zeigen (Abb. 3) und massgeblich am Freizeitverkehrsaufkommen beteiligt sind.

Abb. 2.3: Zusammenhang der Sollwerte „Unternehmungslust“ und „Abhängigkeit“



(Quelle: Fastenmeier et al. 2001b, S. 13)

## 2.4 Geschlechterperspektive

Nach den Zeitbudget-Untersuchungen von Erland Holz in Deutschland<sup>20</sup> unterscheiden sich Männer und Frauen bezüglich des zeitlichen Rahmens für eigentliche Freizeitaktivitäten. „Bezogen auf alle Personen zwischen 15 und 30 Jahren beanspruchen soziale Basisverpflichtungen und physiologische Regeneration 18 Stunden des Tages von jungen Männern und 18  $\frac{3}{4}$  Stunden von jungen Frauen.“<sup>21</sup> Männer haben also für freizeittliche Aktivitäten einen grösseren Zeitrahmen als Frauen. Werden die Freizeitaktivitäten der Jugendlichen insgesamt betrachtet, kann eine traditionell geschlechtsspezifische Trennung in privat und öffentlich Cornelissen et. al.<sup>22</sup> zufolge nicht bestätigt werden. Das hat auch damit zu tun, dass es sehr schwierig ist, private und öffentliche Aktivitäten klar zu unterscheiden. Möglich ist es aber, zwischen dem Aufenthalt zu Hause und dem ausser Haus zu differenzieren. In der Zeit vom 12.-19. Lebensalter verbringen die jungen Frauen etwas mehr Zeit ausser Haus. Nach den Zeitbudgeterhebungen sind die favorisierten Beschäftigungen dabei Einkaufsbummel und Spaziergehen, während die jungen Männer ausser Haus vor allem Sport treiben und Jugendzentren aufsuchen. Mit Blick auf das Mobilitätsverhalten erscheint interessant, dass Ausflüge bei den 14-23jährigen Männern mehr Raum einnehmen (grössere Begeisterung für

<sup>20</sup> Holz 2000

<sup>21</sup> Ebd., S.158.

<sup>22</sup> Cornelissen et. al. 2002

Mofa/Velo/Auto als möglicher Grund) und dass sich die jungen Frauen häufiger zu Fuss auf gewohnten Wegen im Nahbereich bewegen. Neueste Zahlen aus der Schweiz<sup>23</sup> zeigen diesen Sachverhalt ebenso: Männer zwischen 18 und 24 legen im Schnitt 58.9 km/Tag zurück, Frauen in der gleichen Altersgruppe nur 43 km/Tag.

Angesichts der Tatsache, dass junge Frauen insgesamt weniger Freizeit zur Verfügung haben als junge Männer, reichen die belegbaren geschlechtsspezifischen Unterschiede kaum aus, um jungen Frauen ein geringeres Interesse an Mobilität in der Freizeit zu unterstellen. Die jungen Leute legen ihre Wege überwiegend mit privaten Verkehrsmitteln zurück. Nur die Gruppe der 16 bis 19jährigen nutzt die öffentlichen Verkehrsmittel etwas intensiver. In jenen Jahren lässt wohl die Bereitschaft der Eltern nach, die Kinder zu ihren Freizeitaktivitäten zu chauffieren, gleichzeitig ist der Wunsch nach Mobilität hoch und die Jugendlichen und ihre Freunde sind noch verhältnismässig selten motorisiert. Nach dem 20. Lebensjahr - so scheint es -, werden die öffentlichen Verkehrsmittel für die Freizeitgestaltung junger Frauen und Männer zumindest nach Befunden aus Deutschland nahezu bedeutungslos<sup>24</sup>. Neueste Untersuchungen aus der Schweiz zeigen, dass Frauen generell mehr Freizeitwege zurücklegen als Männer, allerdings sind die Daten nicht nach einzelnen Altersgruppen aufgeschlüsselt und auch nicht unterschieden nach MIV und ÖV<sup>25</sup>. Die Unzufriedenheit mit öffentlichen Verkehrsmitteln dürfte in diesem Zusammenhang von Relevanz sein, sicher aber auch die Faszination, die Motorräder und Autos auf junge, vor allem männliche Führerscheininhaber ausüben.

Da die Unzufriedenheit mit dem Freizeitangebot und den öffentlichen Verkehrsmitteln bei den jungen Frauen nach Cornelissen et. al. höher ist, kann davon ausgegangen werden, dass öffentliche Einrichtungen für Frauen weniger attraktiv gestaltet sind und sich eher nach den männlichen Interessen orientieren. Hier spielen sicher auch Sicherheitsfragen eine Rolle. Der Einbezug von Freizeitvorstellungen junger Frauen muss deshalb bei der Entwicklung des Freizeit- und Verkehrsangebotes zugunsten der Chancengleichheit stärker berücksichtigt werden (z.B. bei den öffentlichen Verkehrsmitteln in Abend- und Nachtstunden).

## 2.5 Einfluss des Fahrausweiserwerbs

Mit dem Wechsel zum Fahrausweisbesitz nimmt z.B. in der Altersgruppe der 18-24jährigen die Autonutzung massiv zu, sodass sich diese Gruppe deutlich von einer Gesamtstichprobe abhebt. Vergleicht man die Velonutzung dieser Altersgruppe mit derjenigen von 14-17, so geht diese nach dem Fahrausweiserwerb für Spazierfahrten von 63.9% auf 14,5% zurück.<sup>26</sup> Mit dem Aufkommen neuer Trendsportarten wie Klettern, Bungy Jumping, Paragliding, etc., die selten in der Nähe des Wohnorts ausgeführt werden können und oft einen Materialtransport mit sich bringen, hat das Auto als Freizeitverkehrsmittel sicher an Bedeutung gewonnen. Hier wird von der Hypothese ausgegangen, dass sogar Tätigkeiten wie Biken, Inlineskaten oder Wandern oft mit einem Ortswechsel verbunden sind und somit Verkehr verursachen. Betrachtet man die generelle Entwicklung der Wegdistanzen von 1984 bis 2000 in der Schweiz, so zeigt sich ein starker Anstieg bei den jüngeren Menschen. Interessant ist hier auch, dass heute – vor allem in ländlichen Gebieten – fast 100% der 18jährigen bereits einen Fahrausweis besitzt. Auf der anderen Seite sinkt der Anteil der ÖV-Abonnemente in der Altersgruppe 18 – 25 markant ab.<sup>27</sup>

---

<sup>23</sup> Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Statistik 2001, S.57

<sup>24</sup> z.B. Zängler 2000

<sup>25</sup> Mikrozensus 2000

<sup>26</sup> Fastenmeier et al. 2001a mit Befragungsdaten aus Deutschland

<sup>27</sup> Axhausen 2003



## 2.6 Mobilitätstypen

Martin Lanzendorf beschränkt sich in seiner Dissertation auf die Untersuchung des Freizeitverkehrs, wobei er neben dem Einfluss von soziodemographischen Merkmalen, von Verkehrsmittelverfügbarkeit und -besitz und alltäglicher Verkehrsmittelnutzung auf Freizeitreisen, auch die Bedeutung von Freizeitmobilitätstypen empirisch ermittelt. Grundlage sind Befragungen von Personen in vier Kölner Stadtvierteln, die repräsentativ für die deutsche Bevölkerung ab 18 Jahren sind.

„Die Konstruktion der Freizeitmobilitätstypen erfolgte in zwei Schritten. In einem ersten Schritt wurden mit zwei getrennten Faktorenanalysen aus Items zu Freizeitorientierungen (Häufigkeit von Freizeitaktivitäten, allgemeine Einstellung zur Freizeitgestaltung) und Verkehrsmittellorientierungen (funktionale und emotionale Nutzungseigenschaften von Verkehrsmitteln, wie z.B. Preis, Zeit, Komfort, Spaß oder Erholung) insgesamt 18 Faktoren extrahiert. In einem zweiten Schritt wurden aus diesen dann mit einer Clusteranalyse sieben Freizeitmobilitätstypen gebildet, so dass alle Befragten einem dieser Freizeitmobilitätstypen zugehören.“<sup>28</sup>

Folgende Freizeitmobilitätstypen wurden unterschieden: Familienbewegte, Allseits Aktive, Auto-Kultur Individualisten, Bummler, Schnelle Fitte, Häuslich Genügsame, Selbstzufriedene Individualisten. Die Hypothese bestätigt sich, dass Freizeitmobilitätstypen an der Erklärung der Verkehrsentstehung Anteil haben, wobei an dieser Stelle hinsichtlich der globalen Klima- und Umweltprobleme auf Reisen mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) Augenmerk gelegt werden soll. Die bivariate Analyse zeigt, dass neben den Personenmerkmalen die Freizeitmobilitätstypen einen bedeutenden Einfluss auf die Beteiligung an Freizeitreisen haben. Familienbewegte, Schnelle Fitte und Selbstzufriedene Individualisten sind häufiger als andere auf Freizeitreisen unterwegs. Der MIV- Anteil an Reisen wird hingegen massgeblich von Verkehrsmittelverfügbarkeiten und werktäglicher Verkehrsmittelnutzung bestimmt. Trotzdem zeigen auch hier die Freizeitmobilitätstypen Einfluss. Nicht signifikant ist der Einfluss der Freizeitmobilitätstypen hingegen auf die Distanzen, die mit dem MIV zurückgelegt werden. Da die multivariaten Analysen vom Autor selbst als unbefriedigend angesehen werden, sollen die bivariaten Ergebnisse an dieser Stelle genügen. Die Tatsache, dass die von Lanzendorf ermittelten statistischen Ergebnisse der multivariaten Analyse als ungenügend eingestuft werden, lässt sich aber auch dahingehend interpretieren, dass die These eines Einflusses der Mobilitätstypen auf Verkehrsentstehung widerlegt wird. Um die Relevanz der Mobilitätstypen für die Verkehrsentstehung erneut zu testen, wird auch in der folgenden statistischen Auswertung dieser Zusammenhang untersucht.

Götz<sup>29</sup> untersucht Mobilitätsorientierung und Verkehrsverhalten von StadtbewohnerInnen an zwei ausgewählten Beispielen (Freiburg und Schwerin). Ziel dieser Untersuchungen war, Erkenntnisse über die Ursachen des Verkehrsverhaltens zu gewinnen, um dadurch Zielgruppen im Hinblick auf Massnahmen der Verhaltensbeeinflussung zu identifizieren. Die VerkehrsteilnehmerInnen werden bei diesem Ansatz als eigenständige Grösse der Verkehrsentstehung angesehen. Es wird die sogenannte Akteurperspektive eingenommen, wobei es weniger um zweckrationale Gründe der Verkehrsmittelwahl als vielmehr um die motivationale und symbolische Bedeutung des Verkehrs geht. Für den von Götz angewendeten Mobilitätsbegriff ist Mobilität neben der Beweglichkeit im physikalischen Raum und der Bedürfniserfüllung vor allem auch ein sich Positionieren innerhalb eines sozialen Raumes. Damit verbunden sind bestimmte Lebensstile<sup>30</sup> als Kontexte für unterschiedliches Verkehrsverhalten.

<sup>28</sup> Lanzendorf 2002, S.24.

<sup>29</sup> Götz 1998

<sup>30</sup> „Lebensstile verstehen wir als sozial distinkte Varianten kultureller Praktiken, denen in der Regel individuell nicht willkürlich wechselbare soziale Lagen entsprechen. In Lebensstile gehen immer auch die subjektiven und gruppenbezogenen Konstruktionsleistungen von Akteuren ein, die dadurch ihre Wirklichkeit gestalten, ihr einen spezifischen Sinn verleihen, sie mit Bedeutung ausstatten und diese performativ zum Ausdruck bringen.“ Berking H./Nickel S. (1990): Die Politik der Lebensstile in einem Berliner Bezirk. In: Berger P./Hardil S. (Hrsg.): Lebenslagen, Lebensläufe, Lebensstile. Göttingen. S.492.

Im Hinblick auf die Automobilität ist die Frage zentral, warum die Entkoppelung vom Auto so schwierig ist. Götz formuliert hierzu die folgende These: „Die Verfügbarkeit des Autos ist ein Symbol der sozialen Integration. (...) Die Verfügung über ein Automobil symbolisiert die Zugehörigkeit zu einer bestimmten gesellschaftlichen Sphäre, die mit Dynamik, Selbständigkeit, Aktivität und sogar Lebendigkeit assoziiert wird.“<sup>31</sup>. Abgesehen von der sozialen Zugehörigkeit erscheinen Unabhängigkeit, Risiko und Thrill, die Eroberung des freien Raumes sowie die Abgrenzung von der „Masse“ als Hauptfaktoren bei der Entscheidung für das Auto. Hemmend wirken die Attraktivität anderer Fortbewegungsformen, die Gefährdung und Belästigung durch den Autoverkehr, die Umweltzerstörung und die Zweifel an der Notwendigkeit der Automobilität.

Für die beiden Untersuchungsräume Freiburg und Schwerin definiert Götz jeweils spezifische Mobilitätstypen bzw. -stile (Beispiel Freiburg: Die traditionell Häuslichen, die risikoorientierten Autofans, die statusorientierten Automobilen, die traditionell Naturorientierten und die ökologisch Entschiedenen.). Im Gegensatz zur Umweltbewusstseinsforschung, bei der häufig von einer Kluft zwischen Orientierung und Verhalten die Rede ist, stellt Götz einen signifikanten Zusammenhang zwischen Einstellung und Handeln fest. Die spezifischen Mobilitätsstile ergeben sich aus der unterschiedlichen Konstellation von Mobilitätsorientierung, Lebensstil und Verkehrsverhalten.

Die Entwicklung einer Mobilitäts-Typologie ist auch Kernstück der Studie U.Move.Jugend und Mobilität<sup>32</sup>, in der davon ausgegangen wird, dass wichtige Zusammenhänge zwischen Lebensstilen und Mobilitätsverhalten bisher nicht gebührend berücksichtigt wurden. In der Studie des Landes Nordrhein-Westfalen geht es darum, aus der Differenzierung unterschiedlicher Mobilitätstypen Hinweise auf zielgruppenorientierte Strategien abzuleiten, um Jugendlichen neue Mobilitätschancen vor allem jenseits der Nutzung des Pkw zu bieten. Speziell an dieser Untersuchung ist nicht nur die Konzentration auf Jugendliche und junge Erwachsene, sondern ein spezielles Augenmerk auf das 18. Lebensjahr. Damit wird der für die Verkehrsmittelwahl wichtige Zeitpunkt des potentiellen Führerscheinerwerbs berücksichtigt. Die Differenzierung in „Unter-18jährige“ und „18 Jahre und Ältere“ erweist ihre Relevanz in der zum Teil unterschiedlichen Herausbildung der Typen (Abb. 4).

Tab. 2.1: Mobilitätstypen in U.Move (Die Prozentzahlen geben den Anteil der Mobilitätstypen in der jeweiligen Gesamtstichprobe an).

Teilgruppe „Unter-18Jährige“		Teilgruppe „Ab-18Jährige“	
„Technik- und Autoorientierte“	15,6%	„Technik- und Autoorientierte“	18,7%
		„Etablierte“	20,6%
„Ökosensibilisierte“	22,1%	„Ökosensibilisierte“	22,8%
„junge Technikfans“	17,0%		
„Unauffällige“	23,6%		
		„Übergangsphase“	22,0%
„Distanzierte“	21,7%	„Distanzierte“	15,9%

(Quelle: U.Move-Konsortium 2002, S.13)

Ohne Berücksichtigung der verschiedenen Mobilitätstypen wird die Bereitschaft der jugendlichen Befragten zu einem umweltgerechten Verkehrsverhalten im Allgemeinen als eher gering eingeschätzt. Das Auto und der MIV werden von keinem der Typen grundsätzlich in

<sup>31</sup> Götz 1998, S.307.

<sup>32</sup> U.Move-Konsortium 2002

Frage gestellt. Die Ergebnisse von U.Move deuten darauf hin, dass das Problemfeld Verkehr und Ökologie bei den Jugendlichen im Vergleich zu älteren Bevölkerungsgruppen weniger Bedeutung besitzt. In Bezug auf die Ausprägung einer persönlichen Verantwortungsübernahme für die Umwelt zeigen sich aber bedeutsame Unterschiede zwischen den Mobilitätstypen. Bei den „Ökosensibilisierten“ ist das Verständnis der Problemzusammenhänge und damit verbunden das Verantwortungsbewusstsein in Sachen Verkehr am stärksten ausgeprägt.<sup>33</sup>

Ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätsverhaltens von Jugendlichen ist auch deren verhältnismässig hohe Technikorientierung.<sup>34</sup> Im Hinblick auf das Autofahren äussern sich zwei Grundmuster der Technikbewertung, die zudem auf geschlechts- sowie bildungsspezifische Unterschiede hinweisen. Zum einen gibt es diejenigen, die den Pkw als reinen Gebrauchsgegenstand betrachten (mehr Frauen, Personen mit höherem Alter und besserer Bildung). Zum anderen fasziniert das Auto als technisches Objekt, wobei die selbstbestimmende Kontrolle über das Fahrzeug auf die eigene Persönlichkeit stabilisierend wirkt (v.a. jüngere Männer mit mittlerem Bildungsstatus).

Interessant ist, dass die Jugendlichen trotz ihres hohen Mobilitätsgrades ein geringes multi- oder intermodal angelegtes Mobilitätsverhalten an den Tag legen. Zahlreiche Befragte weisen eine monomodale Verkehrsmittelwahl auf. Lediglich innerhalb des Umweltverbundes werden häufiger Verkehrsmittelkombinationen praktiziert.<sup>35</sup> Grundsätzlich wird innerhalb der U.Move-Studie die Notwendigkeit betont, sowohl zwischen verschiedenen Lebensstilen als auch Lebensphasen zu differenzieren. Die abschliessende Hypothese lautet demnach:

„Die abschliessende methodischen Folgerung ist eng mit einer inhaltlichen Hypothese verbunden, die aus den Ergebnissen von U.Move generiert werden konnte. So kann vermutet werden, dass ein Individuum in seiner persönlichen Entwicklung mehrere Mobilitätstypen durchläuft, von denen die mittleren Typen durch eine besonders positive Bewertung des Automobils gekennzeichnet sind. Eine mögliche Reihenfolge an Mobilitätstypen könnte folgendermassen aussehen: `junge Technikfans´ – `Auto- und Technikorientierte unter und über 18)´ – `Etablierte´ oder `Ökosensibilisierte´ – `Übergangsphase´ – `Ökosensibilisierte´. Offenbar stellt der 18. Geburtstag – oft verbunden mit dem unmittelbar bevorstehenden Erwerb der Pkw-Fahrerlaubnis – ein derartig einschneidendes Ereignis dar, dass es das Gefüge der psychologischen Variablen nachhaltig verändert. Während einige Variablen eher einen linearen Zuwachs oder Verlust über die beobachtete Zeit verzeichnen (z.B. die Einstellung zu Umweltschutzmassnahmen), zeigen sich für andere Variablen in diesem Zeitraum Spitzenwerte. Vor allem die positive Bewertung des Automobils erreicht im Alter von 18 Jahren ihren Höhepunkt. Eine Aufgabe der zukünftigen Forschung sollte darin bestehen, diese Hypothesen zur Altersabhängigkeit der Mobilitätstypen empirisch zu überprüfen. Notwendig wäre hierzu eine Betrachtung der mobilitätsbezogenen Einstellungen im Längsschnitt von mehreren Jahren.“<sup>36</sup>

## 2.7 Umweltbewusstsein

Inwiefern das Umweltbewusstsein Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl hat, zeigt die Studie „Umweltbewusstsein und Verkehrsmittelwahl“ von 1999 der Forschungsgruppe Prognos AG Basel, Institut für Soziologie der Universität Rostock und Institut für Soziologie der Universität Bern. Aufbauend auf Informationen über den Zusammenhang von Umweltbewusstsein und Verkehrsverhalten aus dem „Schweizer Umweltsurvey 1993/94“ und der Studie „Umweltbewusstsein in Deutschland 1996“ wurden bei 624 Rostocker Bürgern jeweils das allgemeine als auch das verkehrsbezogene Umweltbewusstsein ermittelt. Die beiden Skalen enthielten

<sup>33</sup> U.Move Konsortium 2002, S.52.

<sup>34</sup> Ebd., S. 53.

<sup>35</sup> Ebd., S. 55.

<sup>36</sup> Ebd., S. 57.

jeweils drei Komponenten: affektive Komponente, kognitive Komponente und die Komponente der Handlungsbereitschaft. Den einzelnen Komponenten wurden jeweils 3-4 Aussagen zum Umweltbewusstsein vorgelegt, welche die Befragten mit Hilfe von fünf Antwortkategorien einschätzen konnten ("stimme überhaupt nicht zu" bis "stimme voll und ganz zu"), sodass ein einfacher additiver Index sowohl zum allgemeinen Umweltbewusstsein als auch zum verkehrsbezogenen Umweltbewusstsein gebildet werden konnte.

Das Umweltbewusstsein gemessen über die drei freizeitbezogenen Aktivitäten (abendliches Weggehen, Ausflug nach Warnemünde, Wochenendausflug) ist nicht ohne Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl, wenn es auch keineswegs die Hauptlast an der Erklärung des Aspektes Verkehrsmittelwahl trug. Dabei ist anzumerken, dass durchgehend die Korrelationen der Verkehrsmittelwahl mit dem verkehrsbezogenen Umweltbewusstsein höher sind als die mit dem allgemeinen Umweltbewusstsein. Ein höheres verkehrsbezogenes Umweltbewusstsein trägt dazu bei, dass beim abendlichen Weggehen eher der ÖPNV, das Fahrrad und/oder der Weg zu Fuss gewählt wird. Allerdings wird dieser Effekt kompensiert, wenn man sieht, dass Personen mit höherem Umweltbewusstsein ein höheres Aktivitätsniveau entfalten, abends öfter weggehen, was in vielen Fällen auch zusätzliche Autowege mit sich bringt. Bezogen auf Ausflüge nach Warnemünde oder Wochenendausflüge trägt ein höheres verkehrsbezogenes Umweltbewusstsein dazu bei, dass mitunter auf das Auto verzichtet wird, allerdings spielt das Umweltbewusstsein in Bezug auf die Häufigkeit dieser Ausflüge keine Rolle.

Ausserdem lassen sich Akteure bei Freizeitwegen weniger stark von der Low-Cost-Logik leiten, die besagt, dass Korrelationen zwischen umweltrelevanten Verhaltensweisen auf der einen Seite und dem Umweltbewusstsein auf der anderen Seite für Verhaltensweisen, die in einem höherem Masse kostenträchtig sind, niedriger liegen. „Für Ausflüge und Freizeitwege bedeutet dies, dass sich Personen aufgrund ihres Umweltbewusstseins auch einmal über Gesichtspunkte der Bequemlichkeit und über das Aufwands- Ertrags- Kalkül hinwegsetzen und z.B. den ÖPNV wählen, obwohl er als unbequemer und aufwendiger eingeschätzt wird“.<sup>37</sup>

## 2.8 Fazit

Knapp die Hälfte des gesamten Personenverkehrsaufkommens der Schweizer Bevölkerung ist heute freizeitbedingt. Dieser Anteil ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. Die jungen Menschen zwischen 18 und 25 sind eine hochmobile Gruppe und tragen durch ihr Freizeitverhalten zum hohen Verkehrsaufkommen bei. In verschiedenen Untersuchungen aus Deutschland und der Schweiz wird dies deutlich. Allerdings gibt es kaum Untersuchungen, die diese Altersgruppe speziell betrachten. Hinzu kommt, dass es keine universellen Definitionen für Freizeit und Freizeitverkehr gibt und in den verschiedenen Untersuchungen auch unterschiedliche Definitionen benutzt werden. Damit können die Resultate oft nur bedingt verglichen werden.

In der vorliegenden Untersuchung sollte geklärt werden, in wie weit sich bestimmte Faktoren auf das Freizeitverkehrsverhalten auswirken und ob es möglich ist, eine Typologie für diese Altersgruppe zu entwickeln, die für eine zielgruppenorientierte Verkehrsplanung genutzt werden könnte. Untersuchungsgegenstand des vorliegenden Projektes sind Jugendliche/ junge Erwachsene zwischen 18 und 25 Jahren als eine spezifische, hochmobile Altersgruppe. Wichtige Einflussfaktoren auf das Verkehrsverhalten wie Einkommen, Wohnort, Geschlecht, Fahrausweisbesitz, etc. werden untersucht.

Das Geschlecht ist eine wichtige soziale Kategorie, die in unserer Gesellschaft konstituierend wirkt. Im Zusammenhang mit Freizeit und Mobilität ist für (mögliche) geschlechtsspezifische Unterschiede die Tatsache grundlegend, dass junge Frauen weniger Freizeit zur Verfü-

---

<sup>37</sup> Preisendörfer/Diekmann/Prognos AG 1999, S.31ff.

gung haben als die jungen Männer. Aber, wenn die männlichen Jugendlichen mehr Ausflüge unternehmen, hat das auch mit der traditionell stärkeren Orientierung am motorisierten Verkehr zu tun. Trotzdem sind eher die jungen Frauen mit dem ÖV-Angebot unzufrieden. Dies lässt vermuten, dass öffentliche Einrichtungen männlichen Interessen entgegenkommen. Um in Zukunft Chancengleichheit zu gewährleisten, muss das Geschlechterverhältnis in die Analyse einfließen.

Ein ungleiches Verhältnis macht sich auch in der Stadt-Land-Differenzierung bemerkbar. So besitzen in ländlichen Gebieten fast 100% der 18-jährigen den Fahrausweis. Neben dem unterschiedlichen ÖV-Angebot beeinflusst aktuell das Aufkommen neuer Trendsportarten die Bedeutung des Autos als Freizeitverkehrsmittel, weil solche Aktivitäten oft weit ab des Wohnortes ausgeführt werden. Auch bei der Entwicklung von Mobilitäts-Typologien erwies sich die These von deren Altersabhängigkeit gerade bei der Unterscheidung in Unter- und Über-18jährige als signifikant. Der Bildung von Mobilitätstypen liegt die Annahme zugrunde, dass Lebensstile und Mobilitätsverhalten stark miteinander verknüpft sind. Bei diesem Ansatz werden die VerkehrsteilnehmerInnen als eigenständige Grösse betrachtet, um zielgruppenorientierte Strategien zu suchen.

### 3. Freizeitbezogene Bedürfnisse und Mobilitätsverhalten

#### 3.1 Ziel der Analysen und Vorgehen

Folgende Fragen sollen hauptsächlich mit Hilfe der durchgeführten Befragung junger Erwachsener in Basel-Stadt und Basellandschaft und den darauf basierenden statistischen Auswertungen behandelt werden:

- Welche **Bedürfnisse** haben die VerkehrsteilnehmerInnen in Bezug auf Freizeitaktivitäten ausser Haus?
- Wie hängen Bedürfnisse und die Häufigkeit der Ausübung verschiedener **Freizeitaktivitäten** zusammen?
- Gibt es **Gruppen** von VerkehrsteilnehmerInnen, die sich aufgrund ihrer freizeitbezogenen Bedürfnisse unterscheiden lassen? Resultiert daraus auch ein sich stark unterscheidendes Freizeitverhalten?
- Haben **räumliche Merkmale** einen Einfluss auf das Freizeitverhalten?  
Um diese Frage zu klären werden verschiedenste solcher Merkmale in die Analyse einbezogen: der Wohnort im Kanton BS respektive BL, die Entfernung zwischen Wohnung und ausgewählten Freizeit-Einrichtungen, die Wohnzufriedenheit und Zufriedenheit mit dem ÖV-Angebot im Wohnquartier, die Entfernung von Freunden und die Häufigkeit von Treffen mit diesen Freunden (siehe auch Abschnitt 3.5.1 „Grundmodell“).
- Wie ist die Bekanntheit von Angeboten des öffentlichen Verkehrs, vor allem von Abend- und Nachtangeboten? Welche Personengruppen kennen diese Angebote nicht? Welchen Einfluss hat die Bewertung des öffentlichen Verkehrs auf die Bekanntheit dieser Angebote?

Die statistischen Auswertungen bestehen aus vier Teilen. In einem separaten Tabellenband werden deskriptive Häufigkeitsauszählungen für alle Fragen der Telefonbefragung dokumentiert. In den nachfolgenden Ausführungen werden daraus nur ausgewählte Ergebnisse wiedergegeben. Ausserdem wurden in einem zweiten Auswertungsteil bivariate Zusammenhänge untersucht. Dabei wurden insbesondere Zusammenhänge zwischen folgenden Merkmalen betrachtet: räumliche und soziodemographische Variablen, Verkehrsmittel- und Abverfügbarkeit, und diese teilweise auch im Zusammenhang mit freizeitbezogenen Bedürfnissen und dem Freizeit-Verhalten. Die Detailergebnisse dazu sind im Anhang zum vorliegenden Bericht zusammen gestellt.

In einem dritten Teil werden insgesamt 25 freizeitrelevante Bedürfnisse mit Hilfe einer Faktoranalyse auf dahinter stehende „Bedürfnisfaktoren“ reduziert. Das geschieht mit dem Zweck, Gruppen von Bedürfnissen herauszukristallisieren, welche, so die Hypothese, dem Freizeit-Verhalten zugrunde liegen. In einem weiteren Schritt werden die befragten Personen anhand der Werte, die sie bei den einzelnen Bedürfnisfaktoren besitzen, mit Hilfe einer Clusteranalyse in Gruppen von Personen mit ähnlicher Bedürfnisstruktur eingeteilt.

Die so gebildeten Bedürfnis-Faktoren und Bedürfnisgruppen werden in einem vierten Teil zusammen mit anderen sozio-demografischen und -ökonomischen Merkmalen der Personen sowie Merkmalen ihres räumlichen Umfeldes als „Erklärungsgrössen“ für die multivariate Analyse von verschiedenen Aspekten des Freizeitverhaltens verwendet. Solche Verhaltensaspekte sind z.B. die Häufigkeit von bestimmten Freizeitaktivitäten im Zeitablauf und das Freizeitverhalten am Stichtag Samstag, für den die Befragten ihre Aktivitäten und Wege berichten sollten. Primäres Ziel ist es, Merkmale zu erkennen, die statistisch signifikant mit diesen Verhaltensaspekten der jungen Erwachsenen zusammen hängen. Das soll dabei helfen,

Hypothesen zum Freizeitverhalten dieser freizeitaktiven Bevölkerungsgruppe konkretisieren zu können. Es soll z.B. festgestellt werden, ob sich die berücksichtigten raumbezogenen Merkmale bzw. Merkmale des Wohnumfeldes der Befragten als „Erklärungsgrößen“ für bestimmte Arten des Verkehrsverhaltens in der Freizeit eignen. Der Vorteil der multivariaten Analysen liegt darin, dass das Zusammenwirken mehrerer potenzieller Einflussgrößen betrachtet wird und für jede dieser Einflussgrößen festgestellt werden kann, ob sie bei Kontrolle (Konstanthalten) der anderen Größen einen statistisch signifikanten Einfluss auf das Verhalten hat. Die Kontrolle des Einflusses von Drittvariablen ist mit den vorherigen bivariaten Analysen nicht möglich.

### **3.2 Angaben zur Befragung**

Die Befragung hatte zum Ziel, rund 400 Jugendliche im Alter zwischen 18 und 25 Jahren aus Basel und Baselland nach folgenden Themen zu befragen: Fahrzeug- und Abobesitz, Gründe für das Fahren/Nicht-Fahren eines Autos, Wohnsituation und Freizeitmöglichkeiten in der Wohngemeinde, soziales Netz (Freundeskreis), Wichtigkeit von Bedürfnissen in Bezug auf die Freizeit, generelle Häufigkeit der Ausübung von Freizeitaktivitäten ausser Haus, generelle Verkehrsmittelbenützung für diese Freizeitaktivitäten, Freizeitverhalten an einem Stichtag-Samstag (abgefragt in Anlehnung an den Schweizer Mikrozensus Verkehr 2000), Bekanntheit und Nutzung von Nachtangeboten des öffentlichen Verkehrs in der Nordwestschweiz und Bedarf an diesen Angeboten, Bewertung von Attributen des öffentlichen Verkehrs, Flugreisen in den letzten 12 Monaten, sozio-demografische Merkmale.

Die Befragung erfolgte per Telefon durch das Institut Polyquest (Bern). Während der Befragungsperiode von Anfang Mai bis Mitte Juni 2003 konnten auf diese Weise insgesamt 335 Personen befragt werden. Der ursprüngliche Zeitplan für die Befragung konnte nicht eingehalten werden, da die Zielpersonen während des Befragungszeitraums mit überwiegend sonnigem, hochsommerlich-heissem Wetter nur schwer erreichbar waren. Auch ist die Ausschöpfung dadurch geringer als geplant. Der detaillierte Fragebogen findet sich im Anhang.

Befragt wurden 154 Personen im Kanton Basel-Stadt und 181 in Basellandschaft. Es sind 159 Frauen und 176 Männer im Alter zwischen 18 und 25 Jahren. Bezogen auf die Gesamtheit der Personen in dieser Altersgruppe (in beiden Kantonen insgesamt rund 40'500 Personen Ende 2001) handelt es sich um eine Stichprobe im Umfang von 0.83%.

### **3.3 Ausgewählte Ergebnisse zu Bedürfnissen und Freizeitaktivitäten**

Die Details der univariaten Auswertung der Befragung finden sich im separaten Tabellenband. Viele der späteren Analysen beziehen sich aber auf die untersuchten Bedürfnisse der Befragten in Bezug auf ihre Freizeit sowie auf die ausgeübten Freizeitaktivitäten. Deshalb werden hier zusammengefasst wichtige deskriptive Ergebnisse dazu präsentiert.

Die nachfolgende Tabelle zeigt das sehr breite Spektrum der von den Befragten artikulierten Wichtigkeit von Bedürfnissen. Sehr wichtig sind soziale Bedürfnisse, aber auch die eher auf die eigene Person bezogene Bedürfnisse wie „frei und unabhängig sein“ und „mir selbst etwas Gutes tun“. Das Bedürfnis nach spirituellen, religiösen und meditativen Erfahrungen ist vergleichsweise gering ausgeprägt; es gibt aber eine kleine Gruppe von Befragten, für die diese Bedürfnisse zumindest „wichtig“ sind: religiöse und spirituelle Erfahrungen sind für 19% der Befragten „wichtig“ oder „sehr wichtig“; und für 18% der Befragten gilt das in Bezug auf das „Meditieren“.

Die artikulierten Wichtigkeit der Bedürfnisse sagt noch nicht unbedingt etwas über die Intensität aus, mit der einzelne, damit in Verbindung stehende Freizeitaktivitäten faktisch durchge-

führt werden, wie die multivarianten Analysen zeigen. Verdeutlichen kann man das an dem relativ wichtigen Bedürfnis „die Natur geniessen“. Es führt nicht dazu, dass dieses Bedürfnis auch in eine sehr grosse Zahl naturbezogener Freizeitaktivitäten (wie z.B. Wandern oder Veloausflüge) mündet, vielleicht aber Motiv für Sport im Freien und das Zusammensitzen mit Freunden im Freien ist (siehe dazu weiter unten).

Die Bedürfnisse der Befragten in Basel-Stadt und Basellandschaft unterscheiden sich nur sehr gering oder gar nicht (siehe bivariate Analysen im Anhang). Deutlich erkennbar ist in der Tabelle aber die „soziale Überformung“ der Bedürfnisse bei einer Unterscheidung zwischen Männern und Frauen. Frauen artikulieren bei folgenden Bedürfnissen eine deutlich höhere Wichtigkeit als Männer: mit FreundInnen zusammen sein, mit Familie/Verwandten zusammen sein, etwas für andere tun, mich geborgen fühlen; daneben aber auch das auf Distanzierung bezogene Bedürfnis, aus den eigenen Wänden herauszukommen. Für Frauen haben dagegen folgende Bedürfnisse eine deutlich geringere Wichtigkeit als für Männer: mich mit Anderen messen (was in Richtung Konkurrenz geht), Sachen machen, die ich gut beherrsche (eventuell ein Indikator für Kontrollbedürfnisse), etwas Aufregendes erleben, ganz frei und unabhängig sein sowie körperliche Bewegung.

Tab. 3.1: Von den Befragten artikuliert Wichtigkeit von Bedürfnissen

Bedürfnis	Mittelwert		
	gesamt	Männer	Frauen
mit FreundInnen zusammen sein	1.68	1.60	1.77
aus den eigenen vier Wänden herauskommen	1.43	1.34	1.52
mich geborgen fühlen	1.34	1.22	1.47
ganz frei und unabhängig sein	1.28	1.35	1.19
mir selbst etwas Gutes tun	1.27	1.24	1.31
Natur geniessen	1.23	1.20	1.26
etwas für andere tun	1.15	1.07	1.23
mich weiterbilden	1.10	1.09	1.11
körperliche Bewegung	1.06	1.23	0.87
viel Zeit für persönliche Dinge haben	1.05	1.03	1.07
etwas Aufregendes erleben	1.03	1.18	0.87
die Ruhe geniessen	1.02	0.98	1.07
allein sein können	1.01	0.93	1.11
nachdenken, in mich gehen	1.00	0.94	1.07
neue Menschen kennenlernen	0.95	0.90	1.00
Sachen machen, die ich gut beherrsche	0.90	1.03	0.76
etwas phantasievolles, kreatives machen	0.85	0.77	0.94
richtig hemmungslos sein können	0.77	0.82	0.72
unbekannte Gegenden erleben	0.76	0.74	0.79
mit Familie/Verwandten zusammen sein	0.71	0.53	0.91
etwas Spielerisches machen	0.43	0.54	0.30
etwas tun, das mir Anerkennung von Anderen bringt	0.25	0.30	0.20
mich mit Anderen messen (z.B. im Sport)	-0.13	0.23	-0.53
religiöse, spirituelle Erfahrungen	-0.75	-0.75	-0.75
meditieren	-0.87	-0.99	-0.72

Mittelwerte auf einer fünfteiligen Skala von - 2 = sehr unwichtig bis + 2 = sehr wichtig (335 Befragte). Frage: „Denken Sie an Ihre Freizeit. Wie wichtig sind Ihnen dann die folgenden Dinge, die ich Ihnen jetzt vorlese? Sind sie für Sie in der Freizeit sehr wichtig, eher wichtig, teils-teils, eher unwichtig oder sehr unwichtig?“

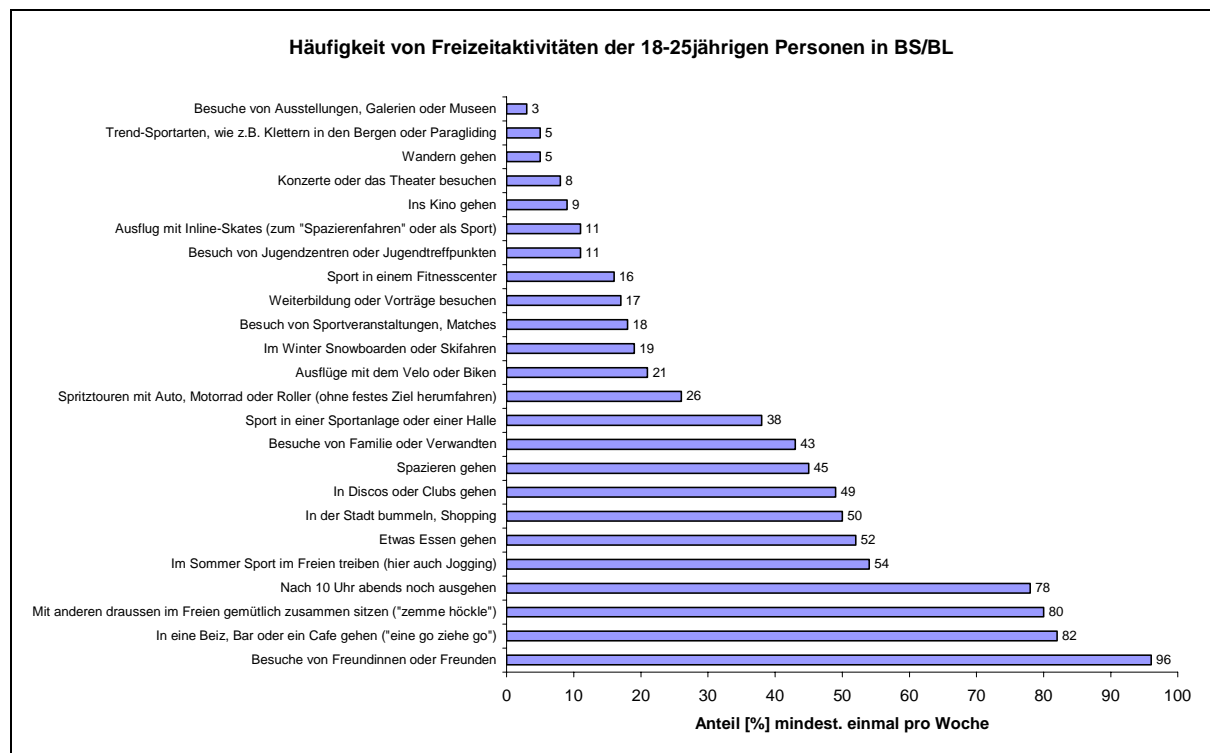
Erfragt wurde auch die allgemeine Häufigkeit der Ausübung von differenzierten Freizeitaktivitäten. Bezogen auf eine Ausübung mindestens einmal pro Woche zeigt sich die Häufigkeits-



struktur in nachstehender Abbildung. Bei den jungen Erwachsenen haben soziale Aktivitäten und Unternehmungen eine dominierende Bedeutung. Bei diesen sozialen Aktivitäten ist zu beachten, dass die Besuche von FreundInnen deutlich häufiger sind als Besuche von Verwandten. Wichtig sind Besuche von Lokalitäten wie Beiz, Bar/Cafe, zumindest im Vergleich zu „klassischen“ öffentlich geplanten Freizeitinfrastrukturen. Besondere Bedeutung hat bei den jungen Leuten aber auch das räumlich relativ unspezifische „Zusammensein draussen“ (also z.B. am Rhein, in Parks oder auf öffentlichen Plätzen).

In einer - von der Häufigkeit aus gesehen - zweiten Aktivitätengruppe spielt Sport im Freien eine relativ grosse Rolle. Sport in einer Sportanlage sowie auch in einem Fitnesscenter wird relativ dazu seltener ausgeübt. Ausserdem noch von Bedeutung: das wieder unspezifischere „in der Stadt bummeln/Shopping“. Sport im Sommer ist häufiger als im Winter Skifahren und Snowboarden. Besuche von Veranstaltungen, Konzerten, Ausstellungen etc. sind insgesamt selbst in der Gruppe der relativ freizeitmobilten jungen Erwachsenen relativ selten.

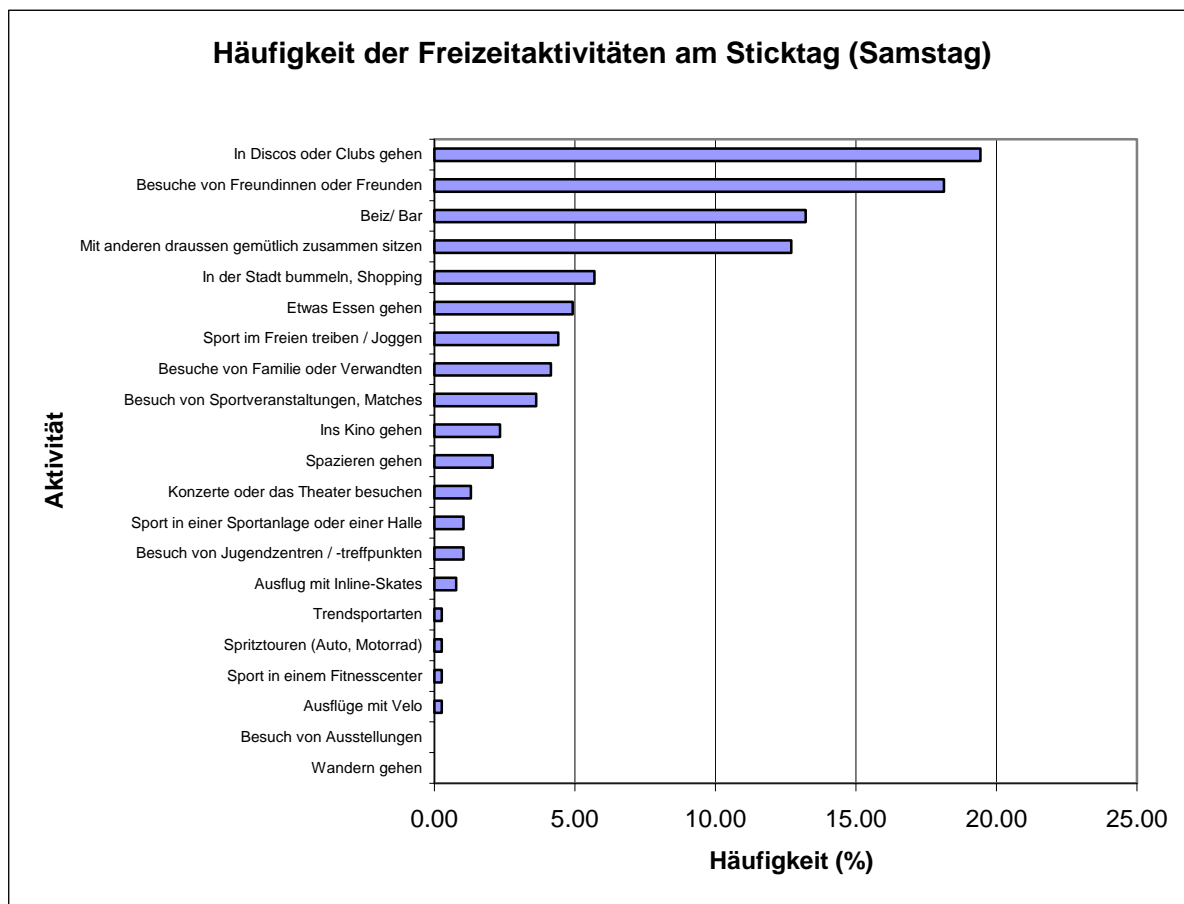
Abb. 3.1: Anteile der Befragten, die Freizeitaktivitäten mindestens einmal pro Woche durchführen (Bezugsbasis: 335 Befragte)



Betrachtet man das konkret am Stichtag Samstag durchgeführte Freizeitverhalten (siehe nächste Abbildung), dann werden an diesem Tag häufig Discos und Clubs, aber wie zu erwarten auch Beizen und Bars sowie FreundInnen besucht. Ebenfalls sehr wichtig, gemessen an der Anzahl durchgeführter Aktivitäten, ist das gemütliche Zusammensitzen im Freien (das noch durch das ganz überwiegend gute Wetter in der Befragungsperiode gefördert worden sein dürfte).

Kaum eine Bedeutung hatten dagegen - zumindest am Samstag - naturbezogene Aktivitäten wie Wandern, Ausflüge mit Velo oder Inline-Skates oder besondere Trend-Sportarten wie Paragliding und Klettern. Der Samstag ist ganz offensichtlich der Tag der sozialen Aktivitäten und des Ausgehens sowie des nicht unbedingt immer zielorientierten Aufenthalts im Freien.

Abb. 3.2: Relative Häufigkeit von Freizeitaktivitäten am Stichtag Samstag



Erfragt wurde auch, wo die Befragten an Werktagen und am Wochenende eher ihre Freizeit verbringen: in der Wohngemeinde oder woanders. An Werktagen ist die Bindung an die Wohngemeinde relativ hoch: nur 33% verbringen die Freizeit eher woanders (BS 14%, BL immerhin 50%). Am Wochenende steigt der Anteil der Befragten, die überwiegend nicht in der Wohngemeinde bleiben, auf 51%, dabei in BL 75% und BS 24%. In Basel-Stadt sind es nur 13% der jungen Erwachsenen, die ihre Freizeit sowohl am Werktag als auch am Wochenende eher woanders als in der Wohngemeinde verbringen; in Basellandschaft sind es (wohl auch wegen der kleineren Gemeinden) 47%. Insgesamt stellt diese Gruppe 31% der Befragten. Diese in ihrer Freizeit eher über die Gemeindegrenzen hinaus orientierten Personen wurden nach den Gründen dafür gefragt. Dabei ergibt sich die in nachfolgender Tabelle dargestellte Motivstruktur. Sie zeigt, dass wohl ein Bündel von Motiven wirkt, wobei der Wunsch nach Abwechslung und soziale Motive einen grossen Stellenwert haben.

Tab. 3.2: Bedeutung der Motive für Freizeitaktivitäten ausserhalb der Wohngemeinde

Motiv für Freizeit ausserhalb Wohngemeinde	Gesamt [%]	BS [%]	BL [%]
Fehlen von attraktiven Bereichen im Freien (z.B. Parks, Plätze)	64	68	64
FreundInnen / KollegInnen leben woanders	79	68	81
In Wohngemeinde ist insgesamt zu wenig los	86	53	93
Die vorhandenen Freizeiteinrichtungen sind nicht attraktiv genug	72	47	78
Befragte(r) kennt die vorhandenen Freizeiteinrichtungen in der Nähe nicht so gut	52	58	51
Befragte(r) hat gerne Abwechslung	84	74	86

Bezugsbasis: Befragte, die ihre Freizeit an Werktagen und am Wochenende überwiegend ausserhalb der eigenen Gemeinde verbringen (n = 104).

Als Ziele für Freizeitaktivitäten kommen auch andere Zentren der Schweiz oder im benachbarten Ausland in Frage. Die relative Bedeutung anderer (städtischer) Regionen als Freizeitziele wurde versucht, mit folgender Frage zu erfassen: „Wie häufig kommt es vor, dass Sie Ihre Freizeit im Raum XV verbringen? Täglich, mehrmals pro Woche, ca. einmal pro Woche, ein bis zweimal im Monat, seltener oder nie?“ Tabelle 3.3 zeigt den Anteil der Befragten, die andere Regionen mindestens einmal im Monat in der Freizeit aufsuchen.

Tab. 3.3: Anteile der Befragte, die andere Regionen mindestens einmal pro Monat in der Freizeit aufsuchen (Bezugsbasis: alle 335 Befragte)

Region	Gesamt [%]	BS [%]	BL [%]
Raum Zürich	31	36	28
Raum Bern	17	20	15
Raum Luzern	13	11	15
Französischsprachige Schweiz	8	8	8
Deutsches Grenzgebiet	32	44	23
Französischsprachiges Grenzgebiet	14	19	9

Erwähnenswert ist, dass selbst der Raum Zürich von Basel aus nicht besonders häufig aufgesucht wird. Mindestens ebenso häufig verbringen die Befragten (und hier vor allem die Baselstädter) ihre Freizeit im deutschen Grenzgebiet, das eine deutlich höhere Bedeutung als das französisch sprachige Grenzgebiet hat. Die französisch sprachige Schweiz wird im Vergleich sehr selten aufgesucht.

Die Zufriedenheit mit den Freizeitmöglichkeiten in der Wohngemeinde ist relativ hoch, es gibt aber doch eine erkennbare Gruppe unzufriedener Befragter. „Sehr unzufrieden“ sind nach eigenem Bekunden 15% der jungen Erwachsenen (in BS 10%, in BL 19%), „eher unzufrieden“ sind 19% (in BS 10%, in BL 25%). Hier zeigt sich also eine graduell höhere Unzufriedenheit in den basellandschaftlichen Gemeinden. Die Zufriedenheit mit der Wohnung der Befragten ist demgegenüber sehr hoch, nur 7% der Befragten sind „sehr“ oder „eher zufrieden“. Auch die Zufriedenheit mit den Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln im eigenen Wohnquartier bewegt sich auf einem hohen Niveau: hier sind 15% „sehr“ oder „eher unzufrieden“ (in BS sind es 10%, in BL mit 18% nur geringfügig mehr) respektive 70% „eher oder sehr zufrieden“.

Auf Zusammenhänge zwischen der Aktivitätsausübung sowie des Verkehrsverhaltens mit sozio-ökonomischen Merkmalen der jungen Erwachsenen wird detailliert in den im Anhang

dokumentierten bivariaten Analysen eingegangen. Im Vorgriff auf nachfolgende multivariate Analysen werden hier nur einige wichtige Ergebnisse vorgestellt: Männer unternehmen am abgefragten Samstag mehr Freizeitaktivitäten als Frauen: 2,4 Aktivitäten bei Männern und 1,8 Aktivitäten bei Frauen. Dafür legen Frauen am Samstag mit 21 km rund doppelt so viele ÖV-Kilometer zurück als Männer (10 km). 61% der Männer gehen mehrmals pro Woche abends nach 22 Uhr aus, bei Frauen sind es nur 41%. Bei den am Samstag insgesamt zurückgelegten Freizeit-Kilometern gibt es einen Unterschied zwischen Schweizern (mit im Mittel 40.7 km pro Person) und Nicht-Schweizern (mit durchschnittlich 75 km pro Person). In Bezug auf die Freizeit-km am Samstag sind es vor allem erwerbstätige junge Erwachsene (mit 65 km pro Person) sowie Personen in einer aktuell tiefen Ausbildungsstufe (69 km), die überdurchschnittlich weit unterwegs sind. Junge Erwachsene in einer aktuell höheren Ausbildung legen am Samstag im Mittel nur 33 km pro Person und Tag zurück.

### **3.4 Freizeitbezogene Bedürfnisse**

Welche wichtigen freizeitbezogenen Bedürfnisse die Befragten artikuliert haben, wurde bereits oben deskriptiv dargestellt. In den folgenden Ausführungen wird dargestellt, ob und wie sich diese Bedürfnisse zu Gruppen bündeln lassen und ob diese Bedürfnisbündel statistisch mit spezifischen Freizeitaktivitäten zusammen hängen.

Um die Bedürfnisse der Befragten besser darstellen zu können, wurden die 25 den Befragten vorgegebenen freizeitbezogenen Einzelbedürfnisse aus Frage I27 (artikulierte Wichtigkeit der jeweiligen Bedürfnisse) mit Hilfe einer „Faktoranalyse“ auf einige wenige Bedürfnisbündel – „Faktoren“ - reduziert. Die so gebildeten Faktoren wurden dann mit der allgemeinen Häufigkeit der Ausübung verschiedener Freizeitaktivitäten (Frage I28) korreliert, um erste Zusammenhänge zwischen Bedürfnissen und Aktivitäten darzustellen.

Im Anschluss wurden aufgrund der Ergebnisse der Faktoranalyse mithilfe des Klassifikationsverfahrens der „Clusteranalyse“ Gruppen von jungen Erwachsenen mit ähnlicher Bedürfnisstruktur gebildet. Diese Gruppen werden in den folgenden Ausführung anhand ihrer typischen Merkmale charakterisiert.

#### **3.4.1 Bestimmung von „Bedürfnisfaktoren“**

Das statistische Verfahren der Faktorenanalyse ergab fünf Bedürfnisbündel respektive „Bedürfnisfaktoren“, die einen Teil der in der Befragung erhobenen Bedürfnisse abbilden. Auf der Basis der vorgegebenen 25 Einzelbedürfnisse resultiert als stärkster Faktor das Bedürfnisbündel „frei, unabhängig, hemmungslos sein“, die vier weiteren Faktoren haben ungefähr die gleiche Erklärungskraft. Es sind dies die Bedürfnisbündel:

- Rückzug/Ruhe/ungestört sein
- soziale Bedürfnisse/Geselligkeit
- Bewegung, Leistung, Aktivität
- religiös-spirituell-meditative Bedürfnisse.

Mit den so gewonnenen fünf Faktoren lassen sich insgesamt 53.5% der Varianz erklären. Die Einzelbedürfnisse, die nicht den jeweiligen Faktoren zugeordnet sind, bilden gewissermassen einen eigenen Faktor, d.h. stehen für sich.

Tab. 3.4: Bedürfnisfaktoren und damit hoch korrelierende Einzelbedürfnisse

	<b>Faktoren für freizeitbezogene Bedürfnisse</b>				
	<b>F1</b> Freiheit/Unabhängigkeit/ Hemmungslosigkeit	<b>F2</b> Ruhe/ allein, ungestört für sich sein/ Rückzug	<b>F3</b> Soziales Be- dürfnis / Ge- selligkeit	<b>F4</b> Bewegung/ Leistung /Aktivität	<b>F5</b> Religiös/ Spirituell
Anteil erklär- te Varianz	<b>20%</b>	<b>11.5%</b>	<b>11.4%</b>	<b>9.7%</b>	<b>9.3 %</b>
Hoch korrelierende Einzelbe- dürfnisse („Faktor- ladungen“ ab 0.5)	richtig hem- mungslos sein können  <b>0.655</b>	die Ruhe ge- niessen  <b>0.755</b>	mit Familie oder Verwand- ten zusammen sein  <b>0.723</b>	etwas tun, was mir Anerken- nung von an- deren bringt  <b>0.647</b>	religiöse oder spirituelle Er- fahrungen  <b>0.768</b>
	ganz frei und unabhängig sein  <b>0.648</b>	allein sein können  <b>0.711</b>	mit Freundin- nen und Freunden zusammen sein  <b>0.645</b>	mich mit ande- ren messen  <b>0.798</b>	meditieren  <b>0.738</b>
	einmal aus den eigenen vier Wänden rauskommen  <b>0.627</b>	viel Zeit für persönliche Dinge haben  <b>0.655</b>	etwas für An- dere tun  <b>0.599</b>	körperliche Bewegung  <b>0.629</b>	neue Gegen- den kennen- lernen  <b>0.496<sup>38</sup></b>
	etwas Auf- regendes er- leben  <b>0.554</b>	nachdenken, in mich gehen  <b>0.550</b>	mich geborgen fühlen  <b>0.587</b>		

Statistisches Verfahren: Hauptkomponentenanalyse, VARIMAX-Rotation mit orthogonaler Rotation, d.h. voneinander unabhängigen Faktoren, Extraktion von anfangs sechs Faktoren anhand des Varimax-Kriteriums von Kaiser. Für die weitere Analyse wurde allerdings nur eine Fünf-Faktoren-Lösung verwendet, weil der sechste Faktor - Bedürfnis nach Anerkennung/Kontrolle - nur einen sehr geringen Anteil an Varianzaufklärung beiträgt und im Zusammenhang mit Verhaltensvariablen recht wenig Trennschärfe aufwies.

### 3.4.2 Zusammenhang von Bedürfnisfaktoren und Aktivitätenhäufigkeit

Gibt es ein spezifisches Aktivitätenprofil, das junge Erwachsene haben, für die eines der jeweiligen Bedürfnisbündel eine hohe persönliche Bedeutung hat? Oder umgekehrt gefragt: Welche Aktivitäten unternehmen junge Erwachsene, für die frei und unabhängig zu sein sehr wichtig ist, überdurchschnittlich häufig in ihrer Freizeit. Die Analyse zeigt, dass es solche statistischen Zusammenhänge zwischen Bedürfnisfaktoren und spezifischen Aktivitäten gibt, es sind aber keine ausgeprägt starken Zusammenhänge. Das heisst, wenn man die Bedürfnisse einer Gruppe von Personen gut kennt, kann man zwar tendenziell sagen, welche Aktivitäten diese Personen gehäuft ausüben, aber sichere Prognosen sind nicht möglich. Am stärksten ist der Zusammenhang noch beim Faktor „Bewegung/Leistung“, wie unten gezeigt wird.

Vorab eine Anmerkung zur Analysemethode: Die Korrelationsanalyse (Spearman-Rangkorrelation) zeigt den Zusammenhang der fünf extrahierten Faktoren mit den Variablen aus Frage I28 („Wie häufig unternehmen Sie folgende Freizeitaktivitäten?“). Im Folgenden

<sup>38</sup> Faktorladungen < 0.5 wurden nicht berücksichtigt.

werden aber nur die auf einem 5%-Niveau signifikanten Zusammenhänge vermerkt. Dabei gilt es zu beachten, dass der Korrelationskoeffizient nur die Stärke des statistischen Zusammenhangs ausdrückt, der aber keine kausale Abhängigkeit der Variablen darstellen muss.

#### 3.4.2.1 Faktor Freiheit/Unabhängigkeit/Hemmungslosigkeit

Deutlich ist zu sehen, dass bei einem grossen Bedürfnis an Freiheit/Unabhängigkeit/ Hemmungslosigkeit auch tendenziell häufiger „aufregende“ Freizeitaktivitäten unternommen werden, vor allem das Nachtleben spielt hier offensichtlich eine grosse Rolle. Traditionelle bzw. eher „langweilige“ Aktivitäten, wie beispielsweise Velo fahren, werden eher seltener ausgeübt. Die positiven und negativen Korrelationen sind allerdings durchweg eher gering.

Dieser Faktor weist eine positive <sup>39</sup>Korrelation mit der Häufigkeit der Ausübung folgender Freizeitaktivitäten ausser Haus auf:

- mit anderen draussen gemütlich zusammen sitzen (+0.209)
- in Discos oder Clubs gehen (+0.197)
- nach 10 Uhr abends noch ausgehen (+0.179)
- Besuch von Sportveranstaltungen (+0.157)
- Besuche von FreundInnen (+0.149)

Negativ ist er korreliert mit den Variablen:

- wandern gehen (-0.104)
- Ausflüge mit dem Velo oder Biken (-0.114)
- Sport in einer Sportanlage oder Halle (-0.125)
- Weiterbildung/Vorträge besuchen (-0.133)
- ins Kino gehen (-0.138)
- Besuche von Familie und Verwandten (-0.206).

#### 3.4.2.2 Faktor Ruhe/allein, ungestört für sich sein/Rückzug

Aktivitäten, die das Zusammensein mit anderen oder auch nur das Verlassen der eigenen vier Wände erfordern werden bei einem hohen Bedürfnis an Entspannung und Rückzug signifikant seltener unternommen.

Für den Faktor Entspannung/Rückzug treten überhaupt keine signifikant positiven Korrelationen mit den vorgegebenen Freizeitaktivitäten ausser Haus auf. Die entsprechenden Bedürfnisse werden offenbar vorwiegend in Freizeitaktivitäten im Haus umgesetzt. Der Faktor Entspannung/Rückzug hängt negativ mit folgenden Aktivitäten ausser Haus zusammen:

---

<sup>39</sup> positiv heisst, dass diese Aktivitäten mit stärkerem Bedürfnis im Vergleich zu anderen Personen auch überdurchschnittlich häufig ausgeübt werden, negativ entsprechend unterdurchschnittlich häufig

- etwas Essen gehen (-0.111)
- im Winter Snowboarden oder Ski fahren (-0.117)
- Besuche von FreundInnen (-0.127)
- Spritztouren mit dem Auto (-0.128)
- nach 10 Uhr abends noch ausgehen (-0.141)
- Besuch von Jugendzentren (-0.149)
- in Discos oder Clubs gehen (-0.151).

### 3.4.2.3 Soziale und gesellschaftliche Bedürfnisse

Diese Bedürfnisse hängen erwartungsgemäss signifikant positiv mit dem Besuch von Familie und Verwandten zusammen (+0.137), negativ dagegen mit dem Besuch von Sportveranstaltungen (-0.108) und der Ausübung von Trendsportarten (-0.199). Offensichtlich erfüllen das Familienleben und der Besuch von Verwandten bei starkem sozialem/gesellschaftlichem Bedürfnis am besten die Bedürfnisse. Der Besuch von Sportveranstaltungen wird hier wohl trotz des Zusammenseins mit vielen anderen (Fans) nicht als gesellschaftliche Ereignis erlebt, vermutlich, weil hier eine doch recht anonyme Masse an Menschen zusammenkommt, mit der für die sozial orientierten Menschen offenbar keine oder zu wenig soziale Interaktionszustände kommt

### 3.4.2.4 Faktor Bewegung/Leistung/Aktivität

Bei einem starken Bedürfnis im Bereich Bewegung/Leistung werden häufig spass- und sportorientierte Freizeitaktivitäten unternommen, d.h. Sport jeder Art, aber auch gemeinsame Aktivitäten mit Freunden, gerne auch erst am Abend. Dieser Faktor erzielt bei fast allen Aktivitäten sehr hohe oder sogar die höchsten Werte beim Korrelationskoeffizienten. Das heisst, Personen mit hohen Bedürfnissen in dieser Art, sind bei vielen Freizeitaktivitäten überdurchschnittlich aktiv.

Bei einer Betonung des Leistungsbedürfnisses zeigen sich deutliche positive und vergleichsweise höhere Korrelationen mit den Variablen:

- Sport in einer Sportanlage/Halle (+0.368)
- Besuch von Sportveranstaltungen (+0.337)
- im Sommer Sport im Freien treiben (+0.297)
- Sport in einem Fitnesscenter (+0.270)
- in eine Beiz, Bar oder ein Café gehen (+0.229)
- im Winter Snowboarden oder Ski fahren (+0.206)
- in Discos oder Clubs gehen (+0.201)
- etwas Essen gehen (+0.192)
- Ausflug mit Inlineskates (+0.187)
- in der Stadt bummeln, shoppen (+0.175)
- Spritztouren mit dem Auto (+0.174)
- Konzerte/Theater besuchen (+0.155)
- nach 10 Uhr abends noch ausgehen (+0.147)
- Besuche von Familie und Verwandten (+0.125)
- Besuch von Jugendzentren (+0.116).

### 3.4.2.5 Faktor religiös-spirituelle Bedürfnisse

Der Faktor, der religiöse, spirituelle und meditative Bedürfnisse in sich vereint, korreliert positiv mit den Variablen:

- Spazieren gehen (+0.229)
- Besuch von Ausstellungen/Galerien (+0.258)
- Wandern gehen (+0.222)
- Ausflüge mit dem Velo oder Biken (+0.169)
- Ausflüge mit Inlineskates (+0.138)
- Besuch von Jugendzentren (+0.126)

Bei solchen Bedürfnissen werden tendenziell häufiger Unternehmungen in der Natur gemacht (wie die weitere Analyse zeigt, auch häufig nicht-motorisiert). Auch kulturelle Veranstaltungen im Bereich Kunst kommen im Zusammenhang mit stärkeren religiös-spirituellen Bedürfnissen häufiger vor. Zu beachten ist dabei, dass die Gruppe der Personen, für diese Bedürfnisse wichtig sind, relativ klein ist. Erwähnenswert ist, dass in einer multivariaten Analyse zu Mobilitätsstilen in Freiburg (Breisgau) eine Gruppe „traditionell naturorientierter“ Personen identifiziert wurde, die ebenfalls ein überdurchschnittlich starkes Bekenntnis zu Religiosität gegeben hatte, eher nicht-motorisiert unterwegs und naturorientiert war und sich durch grosse Umweltsensibilität auszeichnete (vgl. Götz und Schubert 2000, S. 6).

### 3.4.3 Bildung von Gruppen junger Erwachsener mit ähnlichen Bedürfnissen

Anhand der ermittelten Bedürfnisfaktoren lassen sich mit statistischen Methoden der Klassifikation Gruppen von Befragten bilden, die ähnliche Bedürfnisse haben und sich von anderen Gruppen gut unterscheiden. Eine solche „Clusteranalyse“ auf Basis der oben beschriebenen fünf Bedürfnis-Faktoren ergab eine Einteilung der Befragten in fünf Bedürfnistypen<sup>40</sup>. Eine Anzahl von fünf Gruppen erwies sich statistisch und inhaltlich als am sinnvollsten.

---

<sup>40</sup> WARD-Verfahren verwendet da damit die besten F und t-Werte erzielt wurden.



Tabelle 3.5: Stärke der Bedürfnisse in den einzelnen Gruppen (Gruppencharakteristikum: Vergleich der mittleren Faktorwerte in den Bedürfnisgruppen mit den Mittelwerten der Erhebungsgesamtheit.

<b>Bedürfnisfaktor* Bedürfnisgruppe</b>	Freiheit; Unabhängigkeit, Hemmungslosigkeit	Ruhe; allein, ungestört, für sich sein Rückzug	sozial,; gesellig	Bewegung; Leistung, Aktivität	Religiös-spirituell
zurückhaltende Religiös-Spirituelle		+ / + (+0.44)	+ (+0.28)	- (-0.68)	+ (+1.01)
Leistungsorientierte Individualisten	+ (+0.38)	+ (+0.54)	- (-0.62)	+ (+0.84)	+ (+0.99)
Gesellige Bewegungsorientierte	- (-0,38)	+ (+0.27)	+ (+0.41)	+ (+0.61)	- (-0.62)
Freiheitsliebende	+ (+1.07)	- (-0.90)		+ (+0.21)	
Uninteressierte	- / 0 (-0.18)	- (-0.38)		- (-0.67)	- (-0.58)

Anmerkung: + heisst: Mittelwert des Faktorwertes in Gruppe > Mittelwert des Faktorwertes in Erhebungsgesamtheit (aufgrund Standardisierung = 0); - heisst: Mittelwert des Faktorwertes in Gruppe < Mittelwert des Faktorwertes in Erhebungsgesamtheit (aufgrund Standardisierung = 0); in Klammern: Mittelwert des Faktorwertes in der Gruppe. Grösse der + und - repräsentieren die ungefähre Stärke der Abweichung vom Mittelwert; gleich grosse + und - oder ihr Fehlen in 2 oder mehr Gruppen zeigt homogene Untergruppen (Duncan-Test) an.

### 3.4.3.1 Zurückhaltende religiös-spirituelle Personen

Diese Gruppe (mit 21% der Befragten) hat im Vergleich zur Grundgesamtheit überdurchschnittlich häufig religiös-spirituell-meditative Bedürfnisse und den Wunsch, allein und ungestört zu sein artikuliert. Soziale und gesellschaftliche Bedürfnisse sind hier dennoch leicht stärker als im Durchschnitt vorhanden, wie oben aber bereits beschrieben sind hier vor allem Besuche von Familie und Verwandten gemeint, nicht so sehr jedoch der Ausgang mit Freunden. Bewegung und (sportliche) Aktivitäten sind in diesem Cluster stark unterrepräsentiert. In diesem Cluster sind doppelt so viele Frauen wie Männer zu finden, die ihre Freizeit gerne auch in der französischen Schweiz verbringen. Die Mitglieder dieser Gruppe sind eher in höherer Ausbildung oder erwerbstätig. Der Sonntagsinitiative, die vier autofreie Sonntage pro Jahr in der Schweiz gefordert hat und die kurz vor der Befragung zur Abstimmung kam, hätte dieses Cluster stärker zugestimmt als der Durchschnitt der Befragten, was als Indikator für eine überdurchschnittliche Umweltsensibilisierung angesehen werden kann.

### 3.4.3.2 Wertorientierte, leistungsorientierte Individualisten

Diese Gruppe setzt sich aus viermal so vielen Männern wie Frauen zusammen. Ihr gehören 13% der Befragten an. Wer zu diesem Cluster gehört, wohnt eher in Basel-Stadt (BS 24/BL 17) und ist eher in höherer Ausbildung oder erwerbstätig (wie in der ersten Gruppe). Die Sonntagsinitiative wäre von dieser Gruppe eher abgelehnt worden. Die Gruppe 2 verbringt ihre Freizeit am liebsten in Basel, seltener als der Durchschnitt in Bern oder der französischen Schweiz.

Bezüglich Ruhe und religiös-spirituellen Bedürfnissen ist dieses Cluster ähnlich gelagert wie die Gruppe der zurückhaltenden religiös-spirituellen Befragten, hier werden jedoch zum Aus-

gleich auch Bewegung und Aktivität sowie Freiheit und Unabhängigkeit gross geschrieben. Bei dieser individualisierten Freizeitgestaltung ist das soziale und gesellschaftliche Leben nur weniger wichtig. Mitglieder dieses Clusters haben hier eher schwächer ausgeprägte Bedürfnisse. Diese Gruppe hat am Stichtag Samstag die meisten Freizeitaktivitäten pro Person durchgeführt (3.2 Aktivitäten) und am Stichtag deutlich am häufigsten nach 22 Uhr Wege zurück gelegt (68% der Personen in dieser Gruppe), gefolgt von den geselligen Bewegungsorientierten (57%) und den zurückhaltenden religiös-spirituelle Personen (53%). Deutlich tiefere Werte weisen hier erstaunlicherweise die Freiheitsliebenden (mit 41%) auf, die allerdings dafür am Samstag weite Distanzen zurücklegen. Weniger erstaunlich ist der ebenfalls tiefe Wert bei Ausgängen nach 22 Uhr bei den Uninteressierten (41%).

#### 3.4.3.3 Gesellige, leistungs-und bewegungsorientierte Personen

In dieser dritten Gruppe (30% der Befragten) sind vermehrt Befragte aus dem Kanton Basel-Land vertreten, Männer und Frauen halten sich in etwa die Waage. Die Mehrheit der Personen dieser Gruppe sind in Ausbildung, berufstätig ist lediglich eine Minderheit. Die Bedürfnisstruktur dieser Gruppe unterscheidet sich deutlich von den beiden ersten Clustern. Ausser bei den religiös-spirituellen Bedürfnissen und dem Wunsch nach Freiheit und Unabhängigkeit liegt diese Gruppe in allen Bedürfnisfaktoren über dem Durchschnitt. Soziale und gesellschaftliche Bedürfnisse sind hier - anders als in der Gruppe der leistungsorientierten Individualisten - besonders stark ausgeprägt, d.h. für dieses Cluster sind Familie und Verwandte sowie Freunde sehr wichtig. Der zweite Schwerpunkt liegt in dieser Gruppe generell auf Bewegung und Aktivität.

#### 3.4.3.4 Freiheitsliebende

In der vierten ermittelten Gruppe (mit einem Anteil von 13% der Befragten) gibt es eine sehr ausgeprägte Betonung von Freiheit/Unabhängigkeit in Kombination mit Bewegung und Aktivität. Ruhe und Alleinsein spielen eine untergeordnete Rolle in der Bedürfnisstruktur. Die überwiegend männlichen Mitglieder dieses Clusters (fast doppelt so viele wie Frauen) befinden sich eher in tieferer Ausbildung (höhere Ausbildung und Andere sind unterrepräsentiert) und kommen dreimal so oft aus Baselland als aus Basel-Stadt. Die Sonntagsinitiative stösst in dieser Gruppe auf deutliche Ablehnung, was sicher zu einem Teil dadurch zu erklären ist, dass die Freizeit häufiger auch im Raum Bern und französische Schweiz, also weit weg von zu Hause, verbracht wird und dazu ein Auto eingesetzt wird. Spritztouren mit dem Auto und der Besuch von Clubs und Discos gehören hier zu den häufigsten Freizeitaktivitäten. Dementsprechend ist bei dieser Gruppe die durchschnittliche Anzahl Freizeit-Kilometer am Stichtag doppelt so hoch wie im Durchschnitt der Befragten, die Anzahl der Freizeitaktivitäten pro Person und Samstag ist dafür nur durchschnittlich.

#### 3.4.3.5 Uninteressierte

Dieser Gruppe (mit einem Anteil von 24%) gehören Personen an, welche den in der Befragung zur Auswahl stehenden freizeitbezogenen Bedürfnissen generell eine niedrige Wichtigkeit beigemessen haben. In Bezug auf ihr Verhalten sind sie in jeder Hinsicht als durchschnittlich zu bezeichnen. Sie weisen durchwegs unterdurchschnittliche Werte bei der Stärke der Bedürfnisfaktoren auf. Es können hier folgende Vermutungen angestellt werden:

- Personen dieser Gruppe haben faktisch durchgängig unterschiedlich stark ausgeprägte Bedürfnisse.
- Sie haben ganz spezifische, aber im vorgegebenen Set von Bedürfnissen nicht enthaltene Bedürfnisse.

- Sie waren nicht bereit oder in der Lage, vorhandene Bedürfnisse im Rahmen der Situation Telefoninterview prägnant zu artikulieren (was dann ein methodenbedingter Effekt wäre).

#### 3.4.3.6 Fazit

Die im Kapitel 3.4 besprochenen Unterschiede zwischen den Bedürfnisgruppen seien nachfolgend in einer Tabelle zusammengefasst. Hierbei zeigt sich, dass sich die Gruppen bei den meisten Merkmalen nicht signifikant voneinander unterscheiden. Eine Ausnahme ist das Merkmal „Anzahl Freizeitaktivitäten am Samstag“ mit einem Maximum bei den leistungsorientierten Individualisten und das Merkmal „Kilometer Wegdistanz für Freizeitaktivitäten am Samstag“ mit einem Maximum bei den Freiheitsliebenden. Bei der Verkehrsmittelwahl zeigen sich keine signifikanten Unterschiede.

Der geringe Anteil von signifikanten Unterschieden kann damit zusammen hängen, dass die Gruppen aufgrund der an sich schon kleinen Stichprobe relativ wenige Mitglieder umfassen, so dass statistisch ein Signifikanzniveau von 5% nur noch bei sehr ausgeprägten Unterschieden erreicht wird. Es ist auch denkbar, dass die Gruppen in sich noch zu heterogen sind. Das kann auch damit zusammen hängen, dass für die Gruppenbildung nur fünf Bedürfnisfaktoren verwendet wurden, die insgesamt nur knapp über 50% der Varianz in der Stichprobe erklären. Es würde sich anbieten, alternative Klassifikationen mit weiteren Merkmalen der Befragten vorzunehmen, um allfälligen Unterschieden zwischen Gruppen von jungen Erwachsenen nachzugehen. Es ist jedoch auch denkbar, dass die Unterschiede im Verhalten tatsächlich geringer als erwartet sind, weil es sich um eine in ihrer Lebensphase vielleicht noch recht homogene Personengruppe handelt. Unterschiede im Verhalten werden eventuell erst in späteren Lebensphasen akzentuierter. Diesen Fragen konnte aber im Rahmen der für Analysen verfügbaren Zeit nicht mehr nachgegangen werden.

Aufgrund der vielen Zusammenhänge zwischen Gruppenzugehörigkeit mit Variablen, welche in den nachfolgenden multivariaten Analyse benutzt werden (Geschlecht, Wohnkanton, sozioökonomische Gruppen), werden die Bedürfnisgruppen, anders als beispielsweise bei Lanzendorf (2001), in der multivariaten Analyse nicht als unabhängige Variablen benutzt. Damit kann Multikollinearität verhindert werden. Stattdessen finden die fünf gebildeten Bedürfnisfaktoren Eingang in die multivariaten Analysen.

Tab. 3.6: Charakterisierung der Bedürfnistypen nach sozio-demographischen und Verhaltensmerkmalen

<b>Bedürfnisgruppe</b> <b>Merkmal</b>	Zurückhaltende religiös-spirituelle n=68 (21%)	Leistungsorientierte Individualisten n=41 (13%)	Gesellige Bewegungsorientierte n=97 (30%)	Freiheitsliebende n=44 (13%)	Uninteressierte n=78 (24%)
Geschlecht insgesamt m: 52.1 % w: 47.9 %	m: 32.4 % w: 67.6 %	m: 80.5 % w: 19.5 %	m: 51.5 % w: 48.5 %	m: 63.6 % w: 36.4 %	m: 48.7 % w: 51.3 %
Wohnkanton insgesamt BS: 46.0 % BL: 54.0 %	BS: 50 % BL: 50 %	BS: 58.5 % BL: 41.5 %	BS: 38.1 % BL: 61.9 %	BS: 25.0 % BL: 75.0 %	BS: 57.7 % BL: 42.3 %
sozioökonomische Gruppen	mehr "höhere Ausbildung" + "Erwerb"	mehr "höhere Ausbildung" + "Erwerb"	mehr "höhere Ausbildung" und "tiefere Ausbildung"  sehr wenig "Erwerb"	deutlich mehr "tiefere Ausbildung"  wenig "höhere Ausbildung" und "Andere"	deutlich mehr "Andere" mehr "Erwerb"
Zustimmung Sonntags-Initiative	<b>+</b>	<b>-</b>		<b>-</b>	
Mittelwert Anzahl FZ-Wege	2.04	<b>3.24</b>	1.92	2.09	1.97
Mittelwert Anzahl FZ-km	45.2	<b>30.9</b>	<b>32.4</b>	<b>75.4</b>	53.4
Median	15.0	13.1	15.0	<b>29.0</b>	14.0
unteres Quartil	<b>2.5</b>	4.0	<b>2.0</b>	<b>6.4</b>	5.0
oberes Quartil	42.5	43.5	<b>30.0</b>	<b>141.0</b>	48.0
Mittelwert MIV-km am Stichtag (Unterschiede nicht signifikant)	18.5	7.0	7.7	20.3	20.2
Mittelwert ÖV-km am Stichtag (Unterschiede nicht signifikant)	14.2	11.6	13.6	14.9	18.7
MIV am Stichtag genutzt: ja. (insgesamt: 44.5%) (Unterschiede n. s.)	35.3%	41.5%	49.5%	47.7%	46.2%
ÖV am Stichtag genutzt: ja. (insgesamt: 43.3 %) (Unterschiede n. s.)	48.5%	48.8%	38.1%	38.6%	44.9%
Weg nach 22 Uhr am Stichtag: ja. (insgesamt: 58.2%)	52.9%	68.3%	56.7%	40.9%	41.0%

### 3.4.3.7 Spezielle Analyse zum Bedürfnisfaktor „religiös-spirituell“

Aufgrund der doch erstaunlichen Trennschärfe des Faktors „religiös/spirituell“ bei der Bildung der Cluster wurden dieser Bedürfnisfaktor sowie die Gruppen, welche einen positiven Faktorwert bei diesem Faktor aufweisen, genauer untersucht. Dabei wurde klar, dass die Nationalität einen signifikanten Zusammenhang mit dem Faktor aufweist. So weisen die Nicht-Schweizer einen signifikant höheren mittleren Faktorwert auf (Nicht-Schweizer: 0.29, Schweizer: -.05). Der Eta-Wert für den Zusammenhang für den Zusammenhang der Staatsangehörigkeit mit dem Faktor beträgt 0.130 (signifikant auf 1%-Niveau). Dies bestätigt die

bivariate Analyse, welche ergab, dass die Bedürfnisse „religiöse oder spirituelle Erfahrungen“ und „meditieren“ von Nicht-Schweizern als wichtiger eingeschätzt werden.

Zudem ergeben sich Unterschiede nach Staatsangehörigkeit bei den beiden Gruppen, die einen positiven Faktorwert bei „religiös/spirituell“. Während die Nicht-Schweizer in der Gruppe der zurückhaltenden religiös-spirituellen Personen (Gruppe 1) übervertreten sind (22.1% gegenüber 17.1% in der Erhebungsgesamtheit), sind die Nicht-Schweizer in der Gruppe der wertorientierten, individualistisch-leistungsorientierten Individualisten (Gruppe 2) unterrepräsentiert (12.2%). Dabei sticht keine einzelne Nationalität besonders heraus.

Zusammenhänge von Geschlecht oder den sozio-ökonomischen Gruppen mit dem Bedürfnisfaktor „religiös/spirituell“ sind nicht nachweisbar.

### **3.5 Einflussfaktoren auf das Freizeitverhalten (multivariate Analysen)**

#### **3.5.1 Verwendetes Erklärungsmodell**

Den multivariaten Analysen liegt die Hypothese zugrunde, dass der Freizeitverkehr von folgenden Faktoren und Merkmalen beeinflusst wird. Die entsprechenden Variablen, die aus den Befragungsdaten gewonnen werden konnten, wurden standardgemäss bei den multivariaten Analysen komplett in die jeweiligen Analysemodelle einbezogen.

#### Umwelt/Raum/Wohnsituation

- Wohnkanton (Basel-Stadt / Basel-Land) [Abkürzung: BS BL], binär codiert;
- Entfernung von Freizeit-Einrichtungen (Summe aus Entfernungen zu Beiz/Bar/Cafe, Kino, Möglichkeit zum Shoppen) [Entf FZ];
- Lebensform (allein, mit Lebenspartner, mit Familie, WG) [LeFo]; mit Dummy-Ausprägungen einbezogen;
- Zufriedenheit mit Wohnung (eher/sehr zufrieden; eher/sehr unzufrieden, teils teils) [ZuWo];
- Zufriedenheit mit Freizeit-Möglichkeiten in der Gemeinde [ZuFZ]

#### Verkehrsmittel- und Abo-Verfügbarkeit

- Verfügbarkeit von motorisierten Verkehrsmitteln (Auto immer oder nach Absprache verfügbar oder Motorrad/Roller verfügbar; binär-codiert als [MIV];
- Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs (GA, Gleis7, Halbtax,
- U-Abo; eines davon zutreffend: Besitz von Abonnements= ja) [Abo];

#### Soziales Netz

- Summe der Entfernungen der drei besten Freunde [Enf Frd];
- Summe der Häufigkeit der Treffen mit den besten Freunden [Häuf Frd];

#### Bedürfnisse (fünf Bedürfnisfaktoren)

- Freiheit/Unabhängigkeit/Hemmungslosigkeit: [Bed frei];
- Ruhe / allein, ungestört für sich sein/Rückzug: [Bed all];
- sozial/gesellig: [Bed soz];
- Bewegung/Leistung/Aktivität: [Bed bew];
- religiös/spirituell [Bed rel]

## Sozio-Demographie

- Nationalität (Schweizerische oder ausländische Staatsbürgerschaft), binär-codiert;
- sozio-ökonomische Gruppen (niedrige aktuelle Ausbildung, hohe aktuelle Ausbildung, erwerbstätig, Anderes), mit Dummy-Ausprägungen einbezogen;
- Geschlecht

Die vor der Analyse auch für das Grundmodell vorgesehenen Variablen Alter, Anzahl Personen im Haushalt und abgeschlossene Ausbildungsstufen wurden nicht mehr in das Modell miteinbezogen. Dafür sind folgende Gründe zu nennen:

- Die Variable Anzahl Personen im Haushalt hängt stark mit der Variablen Lebensform zusammen. Bei Einbezug beider Variablen würde deren Zusammenhang die Ergebnisse verzerren. Da die Variable Lebensform einen grösseren qualitativen Informationsgehalt enthält, wurde diese Variable gewählt.
- Die Variable Alter drückt sich ebenfalls bereits in anderen Grössen aus, so z.B. in den sozio-ökonomischen Gruppen (jüngere Leute sind häufiger noch in Ausbildung) oder auch in der Lebensform (jüngere Leute wohnen eher noch zu Hause). Da eher die Lebenssituation und damit die Stellung in gewissen Lebenszyklen als entscheidend für das Freizeit-Verhalten angesehen wird als das absolute Alter, wird die letztgenannte Grösse aus der Analyse ausgeschlossen.
- Bei den abgeschlossenen Ausbildungsstufen ist der Informationsgehalt in der untersuchten jungen Bevölkerungsgruppe eher klein. Wollte man sie mit der These aufnehmen, dass verschiedene Bildungsabschlüsse ein anderes Freizeit-Verhalten implizieren, so erscheint das sinnlos, wenn die Hälfte der Befragten sich noch in Ausbildung befindet und dementsprechend nächstens eine höhere Bildungsstufe abgeschlossen haben wird. Deshalb wird anstatt der abgeschlossenen Ausbildung unter der Variablen "sozio-ökonomische Gruppen" die Ausbildung miteinbezogen, welche die Personen gerade absolvieren.

Zu bemerken bleibt noch, dass die Frage nach der Entfernung von Freizeit-Einrichtungen (I 33) mit Vorsicht zu interpretieren ist, da viele Befragte bei den meisten Einrichtungen keine Angabe machen konnten, so dass nur die Entfernungen zu Beiz/Bar/Cafe, Kino und Möglichkeit zum Shopping in den konstruierten Summen-Index einbezogen werden konnten, was die räumliche Ausstattung mit Freizeit-Einrichtungen nur partiell abbildet.

### **3.5.2 Häufigkeit von Freizeitaktivitäten**

#### Methodische Vorbemerkungen

Mit Hilfe des Grundmodells für die multivariaten Analysen (siehe oben) wurden ordinale Regressionen (Verknüpfungsfunktion: Logit) zur Erklärung der (artikulierten) Häufigkeit der Ausübung von Freizeit-Aktivitäten durchgeführt. Diese Häufigkeit ist eine ordinale Variable, weil sie von „täglich“ bis „nie“ reicht. Zuerst wurden alle unabhängigen Variablen des Grundmodells mit der Methode "Einschluss" in das jeweilige Erklärungsmodell aufgenommen. Sodann wurden schrittweise die Variablen mit einer Irrtumswahrscheinlichkeit  $> 0.1$  aus dem Modell ausgeschlossen, so dass im Endresultat nur Variablen mit einer Irrtumswahrscheinlichkeit, die unter 10 % liegt, in das Modell aufgenommen wurden. Diese Irrtumswahrscheinlichkeit wurde noch zugelassen, weil es sich um eine insgesamt kleine Stichprobe handelt und die Analysen noch einen stark explorativen Charakter haben.

Dabei ergaben sich für die Erklärung von drei Aktivitäten Modelle, bei denen das Gütemass "Nagelkerke R-Quadrat" Werte über 0.2 erreichte, was heisst, dass damit das betreffende Verhalten im statistischen Sinne einigermaßen gut, aber insgesamt noch nicht richtig befriedigend "erklärt" werden konnte. Bei weiteren sieben Freizeit-Aktivitäten ergaben sich Werte

über 0.15. Einige Modelle dieser Modelle seien nachfolgend tabellarisch dargestellt und kurz kommentiert. Die Ergebnisse bei den übrigen Aktivitäten sind anschliessend in einer Übersichtstabelle zusammengefasst. Bei den nachfolgend aufgeführten Tabellen werden vor allem die Richtung des Zusammenhangs (negativ oder positiv) sowie die Höhe des Wald-Wertes interpretiert (mit höherem Wald-Wert steigt die Wahrscheinlichkeit eines signifikanten statistischen Einflusses der betreffenden Variable). Die Koeffizienten selbst können bei den durchgeführten ordinalen Regressionen mit Logit-Link-Funktionen ohne mathematische Umrechnung nicht direkt linear als Effektstärken der Variablen interpretiert werden.

### 3.5.2.1 Besuche von Freundinnen/Freunden

Welche Variablen hängen statistisch mit häufigen Besuchen von FreundInnen zusammen? Die fett gedruckten positiven Koeffizienten geben darüber Auskunft.

Besonders wichtig ist erwartungsgemäss die Häufigkeit, mit der man sich generell mit seinen FreundInnen trifft. Die Verbindung mit den Bedürfnissen erscheint logisch: Wer lieber allein für sich ist, besucht seltener Freunde, das Bedürfnis "Freiheit / Unabhängigkeit / Hemmungslosigkeit", welches auch dem Bedürfnis zu entsprechen scheint, häufig unter Leuten zu sein, erhöht die Häufigkeit des Besuchs von Freunden/Freundinnen. Der Eintritt ins Erwerbsleben scheint die Häufigkeit des Besuchs von Freunden zu verkleinern, was mit einem verstärkten Bedürfnis der Erwerbstätigen nach Erholung erklärt werden könnte.

Sehr einsichtig sind die Zusammenhänge mit der Lebensform: Alleinlebende und in der Familie Lebende haben ihre Freunde ausserhalb des Haushalts, während bei in WG lebende Personen wohl einige ihrer wichtigen Kontaktpersonen bereits im selben Haushalt wohnen. Die in Partnerschaft lebenden Personen scheinen sich mehr auf ihren Lebenspartner als auf den Kontakt mit Freundinnen/Freunden zu konzentrieren.

Der schwache, negative Zusammenhang mit der Entfernung der FZ-Einrichtungen Beiz/Bar/Café, Kino, Shopping ist wiederum schwierig zu interpretieren. Inwiefern der Zusammenhang mit dem Besitz eines MIV zu interpretieren ist, bleibt offen (durch Verfügbarkeit eher Möglichkeit da, Freunde zu besuchen oder MIV-Besitzer als Gruppe, welche von ihrem Habitus her eher Freunde besucht?).

Ein Einwand gegen dieses Modell ist, dass die Erklärung der Häufigkeit des Besuchs von Freundinnen oder Freunden durch die Häufigkeit des Besuchs der besten drei Freunde eine Erklärung einer abhängigen Variablen durch eine ähnliche Variable darstellt. Man kann das Resultat aber auch so interpretieren, dass die Häufigkeit der Treffen mit den drei besten Freunden als entscheidend angesehen werden kann für die allgemeine Häufigkeit der Treffen mit Freunden, also bereits wenige Freunde den Hauptteil des sozialen Kontakts ausmachen. Ohne diese Variable beträgt das Nagelkerke-R-Quadrat des Modells nur noch 0.138.

Tab. 3.7: Einflussgrößen für die Häufigkeit des Besuchs von Freundinnen/Freunden

Variable	Koeffizient	Wald (=t <sup>2</sup> )
Häufigkeit der Treffen mit den drei besten Freunden	<b>.117**</b>	45.113
Verfügbarkeit MIV	<b>.668**</b>	7.945
Bedürfnis: Ruhe/allein, ungestört für sich sein/Rückzug	<b>-.255*</b>	4.817
Bedürfnis: Freiheit/ Unabhängigkeit/Hemmungslosigkeit	<b>.241*</b>	4.625
soz. ökon. Gruppe: Erwerbstätig	<b>- .879*</b>	4.940
Lebensform: allein lebend	<b>1.241*</b>	6.035
Lebensform: mit Familie	<b>1.097*</b>	6.990
Lebensform: mit Lebenspartner	<b>-.877</b>	2.983
Entfernung Freizeit-Einrichtungen	<b>-.007</b>	2.723
Fallzahl	327	
-2LL(Konstante)/-2LL(final)	755/664	
Modell	91	
Pseudo-R <sup>2</sup> (Nagelkerke)	0.269	

Abhängige Variable: Häufigkeit des Besuchs von Freundinnen/Freunden

Link-Funktion: logit

\*\* Koeffizient signifikant auf dem 1%-Niveau \* Koeffizient signifikant auf dem 5% Niveau; restliche Koeffizienten signifikant auf 10%-Niveau

### 3.5.2.2 Besuch von Sportveranstaltungen, Matches

Hier bestätigen sich einige Ergebnisse der bivariaten Analyse und der Faktoren-/Cluster-Analyse: Männer besuchen häufiger Sportveranstaltungen/Matches und die Bedürfnisse "Bewegung/Leistung/Aktivität" und "Freiheit/Unabhängigkeit/Hemmungslosigkeit" erhöhen ebenfalls die Besuchshäufigkeit. Im Gegensatz zu den bivariaten Analyse zeigt sich hier aber auch ein Einfluss des Wohnkantons: Basel-StädterInnen gehen häufiger an Sportveranstaltungen/Matches, was eventuell mit der geringeren Distanz zu den Sportstätten und der Anzahl solcher Veranstaltungen in Basel-Stadt zu erklären ist.

Der negative Zusammenhang mit der sozioökonomischen Gruppe der "Anderen" dürfte wohl auf deren vergleichsweise niedrigen ökonomischen Status zurückzuführen sein (der auch bei anderen Aktivitäten als entscheidend vermutet wurde). Bei der Zufriedenheit mit den Freizeitmöglichkeiten ist der Zusammenhang ebenfalls negativ (grössere Unzufriedenheit bedeutet hier weniger Veranstaltungsbesuche. Weil die Zufriedenheit mit den Freizeitmöglichkeiten in den Gemeinden im Kanton Basel-Landschaft geringer als in Basel-Stadt ist, könnte hierin indirekt auch ein Stadt-Land-Unterschied zum Ausdruck kommen (die Kantonsvariable selbst ist nicht signifikant). Die Verfügbarkeit eines MIV dürfte die Anreise zu den Einrichtungen erleichtern und somit die Häufigkeit erhöhen. Es könnte sich aber auch um einen Einkommenseffekt handeln, der sich über die Grösse "Verfügbarkeit eines MIV" ausdrückt.



Tab. 3.8: Einflussgrößen für die Häufigkeit des Besuchs von Sportveranstaltungen

Variable	Koeffizient	Wald (=t <sup>2</sup> )
Geschlecht: männlich	<b>.832**</b>	13.537
Bedürfnis: Bewegung/Leistung/Aktivität	<b>.563**</b>	24.706
Bedürfnis: Freiheit/Unabhängigkeit/Hemmungslosigkeit	<b>.350**</b>	10.518
Wohnkanton: Basel-Stadt	<b>.652**</b>	8.413
sozioökonomische Gruppe: Andere	<b>-.937*</b>	5.285
Zufriedenheit Freizeit-Möglichkeiten in der Gemeinde	<b>-.200*</b>	5.744
Verfügbarkeit MIV	.412	3.548
Fallzahl	321	
-2LL(Konstante)/-2LL(final)	944/862	
Modell	82	
Pseudo-R <sup>2</sup> (Nagelkerke)	0.237	

Abhängige Variable: Häufigkeit des Besuchs von Sportveranstaltungen / Matches

Link-Funktion: logit

\*\* Koeffizient signifikant auf dem 1%-Niveau \* Koeffizient signifikant auf dem 5% Niveau; restliche Koeffizienten signifikant auf 10%-Niveau

### 3.5.2.3 In Discos oder Clubs gehen

Bei den Bedürfnissen bestätigen sich die Ergebnisse der Faktorenanalyse: Freiheit und Unabhängigkeit äussert sich in häufigeren Disco-Besuchen, das Rückzugsbedürfnis wirkt entsprechend negativ. Zusätzlich kommt in der multivariaten Analyse noch der Faktor "religiös/spirituell" mit einem negativen Einfluss auf die Disco-Häufigkeit hinzu. Auch bei der Variable Nationalität bestätigt sich das Resultat der vorangegangenen Analysen: Schweizer suchen bei den 18-25jährigen seltener als Nicht-Schweizer Discos und Clubs auf.

Der Zusammenhang mit der Entfernung einer Disco (je weiter weg, desto häufiger) scheint im ersten Moment unlogisch. Es liegt aber die Vermutung nahe, dass Leute, die selten eine Disco oder einen Club besuchen, die Entfernung der nächstgelegenen Disco angeben, während die emsigeren Disco-Besucher ihre präferierten Discos/Clubs haben, die dann auch etwas weiter weg liegen können und deren Entfernung angegeben wird.

Der Zusammenhang mit der Zufriedenheit mit den FZ-Möglichkeiten in der Gemeinde weist darauf hin, dass Leute welche häufig eine Disco besuchen (und damit wohl auch eher mit diesen zufrieden sind), die Ausstattung mit Discos als Freizeit-Möglichkeit in der Gemeinde wahrnehmen und deshalb eine höhere Zufriedenheit mit den Freizeit-Möglichkeiten angeben.

Bei der Lebensform bestätigt sich die bereits in den bivariaten Analysen gemachte Feststellung, dass mit Lebenspartner Wohnende seltener etwas unternehmen, was auch für Disco-Besuche gilt.

Tab. 3.9: Einflussgrößen für die Häufigkeit von Disco- und Clubbesuchen

Variable	Koeffizient	Wald (=t <sup>2</sup> )
Entfernung Disco	<b>.024**</b>	16.689
Bedürfnis: Freiheit/Unabhängigkeit/Hemmungslosigkeit	<b>.409**</b>	15.658
Bedürfnis: Ruhe / allein, ungestört für sich sein/Rückzug	<b>-.278**</b>	6.960
Nationalität: Schweizer	<b>-.681*</b>	5.979
Bedürfnis: Bewegung/Leistung/Aktivität	<b>.241*</b>	5.429
Bedürfnis: religiös/spirituell	<b>-.241*</b>	5.396
Zufriedenheit mit Freizeit-Möglichkeiten in der Gemeinde	.151	3.601
Lebensform: mit Lebenspartner	-.772	3.413
Fallzahl	329	
-2LL(Konstante)/-2LL(final)	1024/951	
Modell	73	
Pseudo-R <sup>2</sup> (Nagelkerke)	0.208	

Abhängige Variable: Häufigkeit des Besuchs von Discos/Clubs

Link-Funktion: logit

\*\* Koeffizient signifikant auf dem 1%-Niveau \* Koeffizient signifikant auf dem 5% Niveau; restliche Koeffizienten signifikant auf 10%-Niveau

### 3.5.2.4 Sport in einer Sportanlage /Halle

Der Einfluss der beiden Bedürfnisse wurde bereits in der Faktoranalyse festgestellt. Das Bewegungsbedürfnis erhöht die Ausübung von Sport in einer Anlage oder Halle, während diese Aktivität dem Bedürfnis nach Freiheit widerspricht, was aufgrund der räumlichen Einschränkungen bei der Ausübung dieser Aktivität einsichtig ist.

Bei den sozioökonomischen Gruppen bestätigte sich nur die häufigere Ausübung der Aktivität durch die Personen in höherer Ausbildung, während der in der bivariaten Analyse festgestellte Einfluss der Gruppe "tiefere Ausbildung" nicht mehr signifikant ist.

Tab. 3.10: Einflussgrößen für die Häufigkeit der Ausübung von Sport in einer Sportanlage oder Halle

Variable	Koeffizient	Wald (=t <sup>2</sup> )
Bedürfnis: Bewegung/Leistung/Aktivität	<b>.734**</b>	44.010
Bedürfnis: Freiheit/Unabhängigkeit/Hemmungslosigkeit	<b>-.265*</b>	6.533
soz-ökon. Gruppe: höhere Ausbildung	<b>.914*</b>	5.577
Fallzahl	325	
-2LL(Konstante)/-2LL(final)	1007/944	
Modell	63	
Pseudo-R <sup>2</sup> (Nagelkerke)	.185	

Abhängige Variable: Häufigkeit der Ausübung von Sport in einer Sportanlage/Halle

Link-Funktion: logit

\*\* Koeffizient signifikant auf dem 1%-Niveau \* Koeffizient signifikant auf dem 5% Niveau; restliche Koeffizienten signifikant auf 10%-Niveau

### 3.5.2.5 Im Sommer Sport im Freien treiben

Wiederum ist das Bedürfnis "Bewegung/Leistung/Aktivität" der wichtigste Einflussfaktor auf die Häufigkeit der Ausübung der Aktivität, während das Bedürfnis nach Freiheit/Unabhängigkeit/Hemmungslosigkeit nicht mehr auftaucht, wohl weil diese Aktivitäten nicht mehr einen so eingeschränkten Charakter besitzt. Da man sich zum Sport im Freien meist auch mit anderen Leuten trifft, ist auch der Einfluss der Häufigkeit der Treffen mit den drei besten Freunden nachvollziehbar, oder anders ausgedrückt: häufige Treffen mit guten Freunden finden, neben Besuchen, anscheinend im Zusammenhang mit einem gemeinsamen Sport statt.

Der positive Zusammenhang mit dem Besitz eines ÖV-Abos ist kausal schwierig zu interpretieren. Beim Einfluss des Geschlechts (häufigerer Sport im Freien bei Männern) ist überraschend, dass dieser Einfluss beim Sport in der Halle nicht auszumachen ist. Ob die tiefere Zufriedenheit mit den Freizeit-Möglichkeiten in der Gemeinde mit einer schlechten Ausstattung mit Lokalitäten zur Ausübung von Sport im Freien zusammenhängt, bleibt dahingestellt.

Tab. 3.11: Einflussgrößen für die Häufigkeit der Ausübung von Sport im Freien im Sommer

Variable	Koeffizient	Wald (=t <sup>2</sup> )
Bedürfnis: Bewegung/Leistung/Aktivität	<b>.508**</b>	22.105
Häufigkeit der Treffen mit den 3 besten Freunden	<b>.049**</b>	12.439
Besitz ÖV-Abo	<b>.649*</b>	5.326
Geschlecht: männlich	<b>.436*</b>	4.361
Zufriedenheit mit Freizeit-Möglichkeiten in der Gemeinde	<b>-.155*</b>	4.228
Nationalität: Schweizer	.524	3.642
Fallzahl	328	
-2LL(Konstante)/-2LL(final)	1139/1081	
Modell	58	
Pseudo-R <sup>2</sup> (Nagelkerke)	.166	

Abhängige Variable: Häufigkeit der Ausübung von Sport im Freien im Sommer

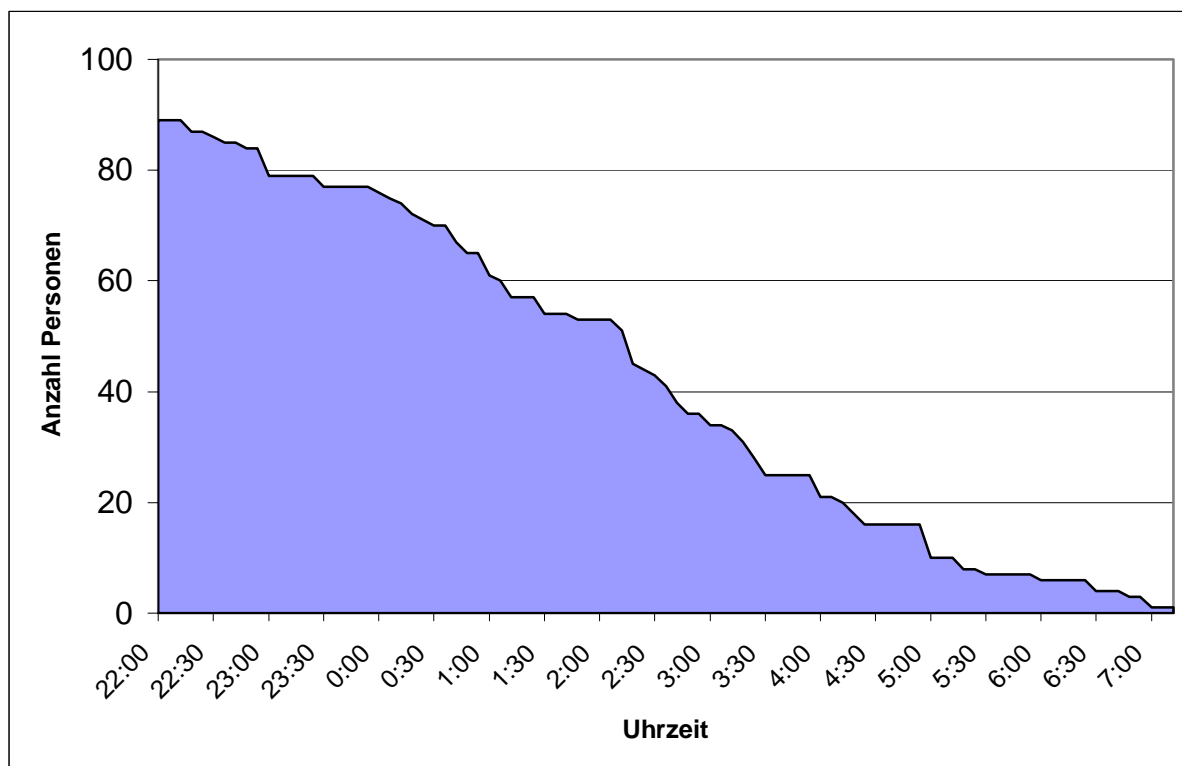
Link-Funktion: logit

\*\* Koeffizient signifikant auf dem 1%-Niveau \* Koeffizient signifikant auf dem 5% Niveau; restliche Koeffizienten signifikant auf 10%-Niveau

### 3.2.5.6 Ausgang nach 22 Uhr

Von den 335 befragten Personen haben am Stichtag (Samstag) 285 das Haus verlassen. Davon waren 90 Personen nach 22 Uhr noch unterwegs. Die letzte der befragten Personen war erst um 07:30 Uhr zu Hause.

Abb. 3.3: Anzahl Personen, welche nach 22 Uhr ausser Haus sind.



Der festgestellte sehr signifikante Einfluss des Geschlechts (mit häufigeren Ausgängen nach 22 Uhr bei Männern) bestätigt wiederum die Ergebnisse der vorangegangenen Analyse und verweist auf ein klar akzentuiertes rollenspezifisches abendliches Freizeitverhalten. Bei den Bedürfnissen haben Ergebnisse der vorangegangenen Analysen Bestand, mit der Einschränkung, dass das Bedürfnis "Bewegung/Leistung/Aktivität" keinen signifikanten Einfluss mehr aufweist. Ansonsten sind es offenbar vor allem Freiheit/Unabhängigkeit/ Hemmungslosigkeit, die zu einem späten Ausgehen motivieren, während sich ein Bedürfnis nach Rückzug erwartungsgemäss in entsprechend seltenen Spätausgängen äussert. Da man annehmen kann, dass man, wenn man nach 22 Uhr ausgeht, oft auch mit den besten drei Freunden zusammen ist, ist der Einfluss dieser Variablen nicht überraschend. Wiederum wirkt sich die Lebensform "mit Lebenspartner" negativ auf die Häufigkeit der Ausübung aus.

Tab. 3.12: Einflussgrößen auf die Häufigkeit von Ausgang nach 22 Uhr

<b>Variable</b>	<b>Koeffizient</b>	<b>Wald (=t<sup>2</sup>)</b>
Geschlecht: männlich	<b>.824**</b>	15.584
Bedürfnis: Freiheit/Unabhängigkeit/Hemmungslosigkeit	<b>.355**</b>	11.798
Häufigkeit der Treffen mit den drei besten Freunden	<b>.046**</b>	10.260
Bedürfnis: Ruhe / allein, ungestört für sich sein/Rückzug	<b>-.264*</b>	6.481
Lebensform: mit Lebenspartner	-.197	3.677
Fallzahl	333	
-2LL(Konstante)/-2LL(final)	1004/ 948	
Modell	56	
Pseudo-R <sup>2</sup> (Nagelkerke)	.162	

Abhängige Variable: Häufigkeit des Ausgangs nach 22 Uhr

Link-Funktion: logit

\*\* Koeffizient signifikant auf dem 1%-Niveau \* Koeffizient signifikant auf dem 5% Niveau; restliche Koeffizienten signifikant auf 10%

Tab. 3.13: Zusammenfassung signifikanter Einflussgrößen auf die Häufigkeit von Freizeitaktivitäten in den multivariaten Modellen

Aktivitätenhäufigkeit (Nagelkerke-R-Quadrat)	BS BL	Entf FZ	Le Fo	Zu Wo	Zu FZ	MIV ja	Abo ja	Häuf Frd	Entf Frd	Bed frei	Be- dall	Bed soz	Bed bew	Bed rel	Nat CH	soz ök	m/w
Besuch Freunde (.269)	00	-	-- <sup>2</sup> ++ <sup>13</sup>	00	00	+++	00	+++	00	++	--	00	00	00	00	-- <sup>7</sup>	00
Besuch Matches (.237)	+++	00	00	00	--	+	00	00	00	+++	00	00	+++	00	00	-- <sup>8</sup>	+++
Discos/Clubs (.208)	00	+++ <sup>9</sup>	- <sup>2</sup>	00	+	00	00	00	00	+++	---	00	++	--	--	00	00
Ausstell/Museum (.194)	+++	00	-- <sup>2</sup>	00	00	00	00	+++	00	--	00	00	00	+++	00	++ <sup>6</sup> -- <sup>8</sup>	00
Sport Halle/Anlage (.185)	00	00	00	00	00	00	00	00	00	--	00	00	+++	00	00	++ <sup>2</sup>	00
Ausflug Velo (.182)	00	00	00	00	00	00	00	--	00	---	00	--	00	+++	00	00	00
Spritztouren (.180)	00	00	++ <sup>3</sup>	00	00	+++	+	+	00	++	00	00	+	00	---	00	++
draussen sitzen (.174)	00	00	+++ <sup>1</sup>	00	00	00	++	+++	00	+++	00	00	00	00	---	00	00
Sport im Freien (.166)	00	00	00	00	--	00	++	+++	00	00	00	00	+++	00	+	00	++
nach 22h ausgeh. (.162)	00	00	- <sup>2</sup>	00	00	00	00	+++	00	+++	++	00	00	00	00	00	+++
Familie/Verwandte (.149)	++	00	+ <sup>1</sup>	+	00	++	++	00	00	---	00	++	++	00	00	++ <sup>13</sup>	00
spazieren gehen (.148)	00	00	+++ <sup>1</sup>	+++	00	00	00	00	00	00	00	++	00	+++	---	00	00
ins Kino gehen (.143)	00	00	--- <sup>2</sup>	00	00	00	00	+	+++	--	00	00	00	00	00	--- <sup>8</sup>	00
Ski/Snowboard (.126)	00	00	00	++	00	00	++	00	00	00	--	00	+++	00	++	00	++
Beiz/Bar/Café (.124)	00	00	00	00	00	00	00	00	---	++	--	00	+++	00	00	-- <sup>8</sup>	00
wandern gehen (.122)	00	00	00	00	00	00	++	--	00	--	00	00	00	+++	00	++ <sup>6</sup>	00
etwas essen gehen (.108)	00	00	00	00	++	++	00	00	+	00	--	00	+++	00	--	00	00
Trendsportarten (.102)	00	00	-- <sup>3</sup>	00	00	00	00	+	00	00	00	---	00	00	00	00	+++
Jugendzentren (.101)	00	00	+ <sup>3</sup>	00	+++	00	00	00	00	00	---	00	00	+++	00	00	00
Fitness-Center (.092)	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	+++	00	00	00	+
Inline-Ausflug (.087)	00	00	00	00	00	-	00	00	00	00	00	00	+++	+++	++	00	00
Konzerte/Theater (.087)	00	00	-- <sup>23</sup>	00	00	00	00	00	00	00	00	00	---	00	++	+ <sup>6</sup>	00
Weiterbildung (.072)	+	00	- <sup>3</sup>	00	00	++	00	00	00	--	00	00	00	+	00	00	00
Shopping (.054)	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	-	00	+++	00	00	00	--

+++ positiver Einfluss der Variablen auf Signifikanzniveau .01  
Variablen auf die

--- negativer Einfluss der Variablen auf Signifikanzniveau .01

00 kein signifikanter Einfluss der

++  
+

auf Signifikanzniveau .05  
auf Signifikanzniveau .10

--  
-

auf Signifikanzniveau .05  
auf Signifikanzniveau .10

Häufigkeit der Aktivitäten-Ausübung

<sup>1</sup> allein, <sup>2</sup> mit Lebenspartner, <sup>3</sup> mit Familie, <sup>4</sup> WG, <sup>5</sup> tiefere Ausbildung, <sup>6</sup> höhere Ausbildung, <sup>7</sup> Erwerb, <sup>8</sup> Andere, <sup>9</sup> Entfernung Disco/Club  
Abkürzungen der Variablen siehe Kap. 3.5.1

### 3.5.3 Anzahl Freizeit-Kilometer pro Person am Samstag bei mobilen Personen

Methodische Vorbemerkung: Auch hier (gilt auch für restliche Analysen) wurde zuerst ein Modell mit allen Variablen des Grundmodells berechnet (Methode "Einschluss") und danach schrittweise alle Variablen mit einer Signifikanz  $<.10$  ausgeschlossen (siehe "ordinale Regressionen: Aktivitäten"). Als Analyseverfahren wurde eine multivariate lineare Regression (ordinary least squares) durchgeführt. Anders als bei den ordinalen Regressionen weiter oben kann die Höhe der standardisierten Beta-Koeffizienten in den Tabellen bei der linearen Regression als proportional zur Effektstärke des jeweiligen Merkmals interpretiert werden. Speziell zu dieser Analyse ist noch zu bemerken, dass zuerst eine Logarithmierung der Anzahl FZ-km vorgenommen wurde, um eine annähernde Normalverteilung der abhängigen Variablen zu erreichen. Zudem wurden die Personen, die keinen Weg (und damit auch keine km) zurückgelegt haben, aus der Analyse ausgeschlossen, die Aussagen gelten daher nur für Personen, die am Samstag mobil waren. Den Einflussfaktoren für die Nicht-Mobilität am abgefragten Samstag wird in einer gesonderten Analyse später nachgegangen.

Die Verteilung der abhängigen Variablen sieht etwa folgendermassen aus: 32.6% der Personen, die am abgefragten Samstag ihre Wohnung verlassen haben, legten insgesamt weniger als 10km zurück. Der Median beträgt 20 km und 75 Prozent der Befragten haben weniger als 60 km zurückgelegt. Der Mittelwert liegt bei 54.7 km, was auf einige Ausreisser gegen oben zurückzuführen ist.

Nachfolgend sei das Ergebnis der Analyse tabellarisch dargestellt und kurz kommentiert: Im Gegensatz zu den bivariaten Ergebnissen weist hier nur die sozio-ökonomische Gruppe "tiefere Ausbildung" eine erhöhte Anzahl FZ-km auf, wobei die Nicht-Signifikanz der Gruppe "Erwerb" auch durch die Überlagerung mit anderen Faktoren zustande gekommen sein könnte (Lebensform, Verfügbarkeit MIV). Der signifikante Einfluss der Entfernung der Freizeit-Einrichtungen und der drei besten Freunde bestätigen die Hypothesen, dass die räumliche Ausstattung sowie die Ausdehnung der sozialen Netze den Verkehrsaufwand beeinflussen. Auch dass die Unzufriedenheit mit den Freizeit-Möglichkeiten zu mehr FZ-km führt, bestätigt die Wichtigkeit der Ausstattung eines Raumes für den Verkehrsaufwand. Dass der Bedürfnisfaktor "Bewegung/Leistung/Aktivität" zu mehr FZ-km führt überrascht nicht, da dieser Faktor allgemein mit höherer Aktivität korreliert. Nicht signifikant ist dagegen der Faktor "Freiheit, Unabhängigkeit, Hemmungslosigkeit". Wer über ein Verkehrsmittel des MIV verfügt, legt mehr FZ-km am abgefragten Samstag zurück. Dies weist darauf hin, dass die Personen, welche auf nicht-motorisierte Verkehrsmittel oder den ÖV angewiesen sind, die Wahl ihrer FZ-Ziele eher auf die näher gelegenen Ziele beschränken.

Tab. 3.14: Einflussgrößen für die Tageskilometerleistung bei Freizeitaktivitäten am Samstag (nur mobile Personen)

Variable	standard. Beta-Koeffizient	T
sozio-ökonomische Gruppe: tiefere Ausbildung	<b>.189**</b>	3.295
Entfernung von Freizeit-Einrichtungen	<b>.201**</b>	3.249
Entfernung der drei besten Freunde	<b>.184**</b>	3.228
Lebensform: mit Familie	<b>-.172*</b>	-2.630
Zufriedenheit mit FZ-Möglichkeiten Gemeinde	<b>-.143*</b>	-2.419
Bedürfnis: Bewegung/Leistung/Aktivität	<b>.134*</b>	2.349
Verfügbarkeit MIV: ja	<b>.116*</b>	1.980
Lebensform: mit Lebenspartner	-.103	-1.673
Fallzahl	269	
Residuen/Gesamt	476/582	
Regression	106	
R-Quadrat/Korrigiertes R-Quadrat	0.182/0.157	

Abhängige Variable: natürlicher Logarithmus der Anzahl FZ-km am abgefragten Samstag (nur Mobile Samstag) ein positiver beta-Koeffizient (standardisierter Koeffizient) bedeutet mehr FZ-km am Samstag bei entsprechender Ausprägung der Variablen

\*\* Koeffizient signifikant auf dem 1%-Niveau \* Koeffizient signifikant auf dem 5% Niveau; restliche Koeffizienten signifikant auf 10%-Niveau

### 3.5.4 Anzahl Freizeitaktivitäten am Samstag bei mobilen Personen

Die Verteilung der abhängigen Variablen gestaltet sich folgendermassen: 60 Personen haben lediglich eine Freizeitaktivität durchgeführt, 92 Personen weisen 2 Freizeitwege resp. Freizeitaktivitäten auf, bei 3 und 4 Freizeitaktivitäten sind es immerhin noch 41 resp. 35 Personen. Über 5 Freizeitaktivitäten haben dann noch 36 Personen berichtet (Maximum: 8 Wege/Aktivitäten). Der Mittelwert beträgt 2.51 Freizeitaktivitäten pro mobile Person am Samstag.

Das Bedürfnis "Bewegung/Leistung/Aktivität" führt am Samstag nicht nur zu mehr FZ-km (siehe oben), sondern auch die Anzahl der Wege/Aktivitäten am abgefragten Samstag wird durch einen höheren Wert bei diesem Bedürfnis erhöht. Bei den Bedürfnissen "religiös/spirituell" und "Freiheit/Unabhängigkeit/Hemmungslosigkeit" dagegegen werden zwar mehr Aktivitäten ausgeführt, was sich aber am Samstag nicht in einer signifikant erhöhten Anzahl an FZ-km niederschlägt. Dass die in Basel-Stadt lebenden Personen mehr Wege zurücklegen, dürfte daran liegen, dass die Verknüpfung von Aktivitäten im Stadtkanton einfacher bewerkstelligt werden kann, da die einzelnen FZ-Ziele näher beieinander liegen. Der positive Einfluss der sozio-ökonomischen Gruppe "Erwerb" auf die Anzahl FZ-Aktivitäten könnte an den ökonomischen Mitteln liegen, welche diese Gruppe zur Verfügung hat.

Methodische Bemerkung: Die Methode dieser Analyse ist dieselbe wie oben dargestellt (lineare Regressionsanalyse). Zu bemerken ist, dass die Voraussetzung der Normalverteilung der Residuen in diesem Modell nicht ganz erfüllt werden konnte. Die Resultate sind daher mit Vorsicht zu geniessen. Auch hier wurden die Personen, die am abgefragten Samstag die Wohnung nicht verlassen haben, nicht in die Analyse miteinbezogen.



Tab. 3.15: Einflussgrößen für die Anzahl Freizeitaktivitäten am Samstag (nur mobile Personen)

Variable	standard. Beta-Koeffizient	T
Bedürfnis: Bewegung/Leistung/Aktivität	.174**	3.034
Wohnkanton: Basel-Stadt	.175**	3.031
Bedürfnis: religiös/spirituell	.149**	2.596
soz-ökon. Gruppe: Erwerbstätigkeit	.141*	2.447
Bedürfnis: Freiheit/Unabhängigkeit/Hemmungslosigkeit	.137*	2.385
Besitz ÖV-Abo: ja	-.110	-1.888
Fallzahl	273	
Residuen/Gesamt	659/761	
Regression	102	
R-Quadrat/Korrigiertes R-Quadrat	0.134/0.115	

Abhängige Variable: Anzahl FZ-Aktivitäten/FZ-Wege am abgefragten Samstag (nur Mobile am Samstag)  
 ein positiver beta-Koeffizient (standardisierter Koeffizient) bedeutet mehr FZ-Aktivitäten/-Wege am Samstag bei entsprechender Ausprägung der Variablen

\*\* Koeffizient signifikant auf dem 1%-Niveau \* Koeffizient signifikant auf dem 5% Niveau; restliche Koeffizienten signifikant auf 10%-Niveau

### 3.5.5 Wohnung am Samstag verlassen

Folgende Variablen erwiesen sich als signifikant (in Klammern: Signifikanzniveau):

Lebensform: allein / mit Lebenspartner (0.10):	häufiger nicht verlassen
Lebensform: WG (0.05):	häufiger die Wohnung verlassen
Bedürfnis: Ruhe/allein, ungestört für sich sein (0.05):	häufiger nicht verlassen
Entfernung von FZ-Einrichtungen (0.05):	je höher, desto eher nicht verlassen
Geschlecht (0.05):	Männer eher Wohnung verlassen

Dass die mit Lebenspartner Wohnenden die Wohnung am abgefragten Samstag seltener verlassen haben, passt zu den vorangehenden Ergebnissen, die zeigen, dass diese Gruppe allgemein weniger aktiv ist. Bei den Alleinlebenden kann man vermuten, dass (im Gegensatz zu WGs) eher einmal niemand da ist, mit dem man draussen etwas unternehmen könnte. Der Einfluss des Geschlechts bestätigt den schon ermittelten Befund, dass Männer allgemein am Samstagabend eher etwas unternehmen. Einsichtig ist ausserdem, dass Leute mit dem Bedürfnis "Ruhe/allein, ungestört für sich sein" die Wohnung eher nicht verlassen, da dies ihrem Bedürfnis widerspricht. Der negative Einfluss der Entfernung von Freizeit-Einrichtungen weist darauf hin, dass mit grösseren Distanzen zu Freizeiteinrichtungen die Aktivitätsneigung geringer wird. Die Entfernung, die es zu überwinden gilt, scheint also durchaus eine Hürde für das Verlassen der Wohnung darzustellen.

Methodische Bemerkung: Weil es sich bei dieser Fragestellung um einen Ja-Nein-Fall handelt, wurde eine binäre logistische Regressionsanalyse durchgeführt. Hier ergab sich ein Modell mit einem Nagelkerke-R-Quadrat von .136, was nicht als ideal anzusehen ist. Auf die nicht all zu grosse Erklärungskraft weist zudem auch die nur minimal erhöhte Vorhersage-

wahrscheinlichkeit hin (ohne Modell 85.1%, mit Modell 85.6%; Vorhersage für Mobile: 100%; Nicht-Mobile: 4%).

### 3.5.6 ÖV-Nutzung am abgefragten Samstag

In dieser Analyse wird untersucht, ob es Variablen gibt, welche einen signifikanten Einfluss darauf haben, ob man am abgefragten Samstag mindestens einmal den ÖV benutzt hat. Dabei wurden Erweiterungen am Erklärungsmodell vorgenommen wurden: mit einem Einbezug der subjektiven Bewertung von Attributen des öffentlichen Verkehrs. Die Verteilung der abhängigen Variablen sieht so aus, dass 56.2% der Befragten am abgefragten Samstag mindestens einmal den ÖV benutzt haben. Die Ergebnisse dieser binären logistischen Regression sehen folgendermassen aus:

Mit der Familie lebende Personen haben eine erhöhte Wahrscheinlichkeit dafür, den ÖV am abgefragten Samstag genutzt zu haben. Personen, die unter der Woche den ÖV nutzen, haben auch am Samstag eine erhöhte Tendenz dazu, genauso wie Personen, die den ÖV als preiswert einstufen. Hingegen fahren Leute mit einem erhöhten Bedürfnis für "Bewegung/Leistung/Aktivität" eher nicht mit dem ÖV. Man kann vermuten, dass für diese Leute das ÖV-Fahren als zu passiv wahrgenommen wird.

Plausibel ist auch, dass Leute, die ein MIV zur Verfügung haben, eher dieses nutzen als den ÖV. Fraglich ist, wieso Leute, die den ÖV als schnell einschätzen, diesen eher nicht genutzt haben (der Effekt ist allerdings nicht mehr auf dem 5%-Niveau signifikant). Dass die Unzufriedenheit mit der ÖV-Anbindung eine Tendenz zur Nicht-Nutzung des ÖV zur Folge hat, ist hingegen wieder plausibel. Interessant ist auch der letzte (nur schwach signifikante) Zusammenhang: Wer seine FZ-Einrichtungen eher weiter weg hat, der nutzt auch eher nicht den ÖV. Wenn man annimmt, dass die Entfernung zu den Freizeit-Einrichtungen mit der räumlichen Struktur der Wohngemeinden zusammenhängt, dürfte darin der Einfluss eher ländlicher Wohnbedingungen zum Vorschein kommen. Denkbar ist auch, dass eine schlechtere Erreichbarkeit gewisser Freizeiteinrichtungen besonders auf die ÖV-Nutzung durchschlägt.

Tab. 3.16: Einflussgrößen für die Wahrscheinlichkeit der ÖV-Nutzung am Samstag

Variable	Regressions-Koeffizient B	Wald (=t <sup>2</sup> )
Lebensform: mit Familie	<b>.618**</b>	8.051
ÖV letzte Woche genutzt: ja	<b>.800**</b>	7.999
ÖV-Einschätzung: preiswert	<b>.179*</b>	6.386
Bedürfnis: Bewegung/Leistung/Aktivität	<b>-.313*</b>	5.924
Verfügbarkeit MIV: ja	<b>-.276*</b>	4.807
Einschätzung ÖV: schnell	-.325	3.335
Unzufrieden mit ÖV-Anbindung im Quartier	-.262	3.303
Entfernung von Freizeit-Einrichtungen	-.014	3.285
Fallzahl	333	
Omnibus Test der Modellkoeffizienten (Chi <sup>2</sup> /Sig.)	64 / .000	
Nagelkerkes-R-Quadrat (erklärte Varianz) ohne ÖV-Bewertungen	0.234	
	0.196	

Abhängige Variable: Nutzung ÖV am abgefragten Samstag, binäre logistische Regression  
 positive Koeffizienten bedeuten erhöhte Wahrscheinlichkeit für Nutzung ÖV am abgefragten Samstag  
 \*\* Koeffizient signifikant auf dem 1%-Niveau \* Koeffizient signifikant auf dem 5% Niveau; restliche Koeffizienten signifikant auf 10%-Niveau

### 3.5.7 MIV-Nutzung am abgefragten Samstag

Hierbei handelt es sich um dieselbe Analyse wie oben (binäre logistische Regression), nur dass nun nach den Einflüssen gefragt wird, welche die Wahrscheinlichkeit für die Nutzung des MIV am abgefragten Samstag beeinflussen. 55.3% der Befragten haben dabei mindestens einmal ein Verkehrsmittel des MIV (also Auto oder Motorrad/Roller) benutzt.

Zum Teil ergeben sich dieselben Einflüsse wie bei der ÖV-Nutzung, nur in umgekehrter Richtung (ÖV-Nutzung letzte Woche, Bedürfnis "Bewegung/Leistung/Aktivität", Zufriedenheit mit ÖV-Anbindung im Quartier, Verfügbarkeit von MIV). Neu hinzugekommen sind die Nationalität und die nur schwach signifikante Häufigkeit der Treffen mit den drei besten Freunden. Während letzterer Zusammenhang (je häufiger man sich trifft, desto eher nutzt man den MIV) nicht sehr signifikant ist und mit Vorsicht zu genießen ist, ist der Zusammenhang mit der Nationalität (Nicht-Schweizer nutzen häufiger mindestens einmal am abgefragten Samstag den MIV) sehr signifikant.

Tab. 3.17: Einflussgrößen auf die MIV-Nutzung am Samstag (mindestens ein ÖV-Weg)

Variable	Regressions-Koeffizient B	Wald (=t <sup>2</sup> )
Vefübarkeit von MIV: ja	<b>.396**</b>	9.836
Nationalität: Schweizer	<b>-.458**</b>	8.142
Unzufrieden mit ÖV-Anbindung im Quartier	<b>.310**</b>	5.675
ÖV-Nutzung letzte Woche: nein	<b>.411*</b>	4.091
Bedürfnis: Bewegung/Leistung/Aktivität	<b>.246*</b>	4.048
Häufigkeit der Treffen mit den drei besten Freunden	.029	2.966
Fallzahl	333	
Omnibus Test der Modellkoeffizienten (Chi <sup>2</sup> /Sig.)	40.9 / .000	
Nagelkerkes-R-Quadrat (erklärte Varianz)	.155	

Abhängige Variable: Nutzung MIV am abgefragten Samstag, binäre logistische Regression  
 positive Koeffizienten bedeuten erhöhte Wahrscheinlichkeit für Nutzung MIV am abgefragten Samstag  
 \*\* Koeffizient signifikant auf dem 1%-Niveau \* Koeffizient signifikant auf dem 5% Niveau; restliche Koeffizienten signifikant auf 10%-Niveau

### 3.6 Mangelnde Kenntnis von Verkehrsangeboten

Untersucht werden hier die Einflussfaktoren dafür, dass man die abgefragten Spätangebote im öffentlichen Verkehr nicht kennt. In diese Analyse gingen zusätzlich zu den Variablen aus dem Grundmodell auch die Bewertungen des ÖV (Preis, Aufwand, Bequemlichkeit, Schnelligkeit, Sicherheit) ein, wobei bei den Ergebnissen die Richtung des Zusammenhangs inhaltlich nicht klar festgelegt werden kann: Eine gute ÖV-Bewertung bewirkt die Kenntnis von Angeboten oder die Kenntnis von Angeboten und die damit vermutete häufigere Nutzung führt zu anderer Bewertung des ÖV? Aus diesem Grund wurde jeweils auch angegeben, wie gross das Nagelkerke-R-Quadrat ohne den Einbezug von ÖV-Bewertungen in die Modelle ist (es handelt sich um binäre logistische Regressionen). Zudem wurde auch das Merkmal "ÖV-Nutzer" aufgenommen: wenn die Anzahl der ÖV-Fahrten in den letzten sieben Tagen vor der Befragung grösser Null war, wurde die Person als ÖV-Nutzer eingestuft, sonst als Nicht-Nutzer. Diese Variable hatte allerdings bei keinem der Angebote einen signifikanten Einfluss, die Bekanntheit dieser speziellen ÖV-Angebote steht offenbar nicht im Zusammenhang mit einer regelmässigen ÖV-Nutzung.

Bevor die einzelnen Ergebnisse dargelegt werden, sei darauf hingewiesen, dass sich interessanterweise auch bei keinem einzigen der Angebote ein signifikanter Einfluss der Variablen "Besitz ÖV-Abo" ergab. Nicht-Besitzer eines ÖV-Abos weisen also keine erhöhte Unkenntnis der Angebote auf, wie dies vorab vermutet werden konnte.

#### 3.6.1 Gleis 7

Von allen Befragten kannten 88.4 % das Angebot Gleis 7, 11.6% kannten es nicht. Die Ergebnisse gestalten sich folgendermassen:

Als sehr signifikant erweist sich die Variable Nationalität. Nicht-Schweizer weisen eine deutlich erhöhte Unkenntnis des Gleis 7 auf. Die erhöhte Kenntnis des Angebots bei höherer Entfernung der drei besten Freunde lässt sich wohl dadurch erklären, dass bei weiteren Entfernungen eher das Gleis 7 (das ja vor allem für den ferneren Verkehr lohnend ist) in Anspruch genommen wird. Die Zusammenhänge mit den ÖV-Bewertungen sind nicht konsistent: Grössere Unkenntnis von Gleis 7, wenn der ÖV generell als aufwändig eingeschätzt wird, geringere Unkenntnis, wenn er als eher unbequem eingeschätzt wird. Hier kann nur vermutet werden, dass Personen, die den ÖV pauschal als aufwändig einschätzen sich auch für das spezielle Angebot von Gleis 7 nicht interessieren. Personen, die es kennen, gehören dafür eher zu den Nutzern und verbinden die Nutzung mit dem Erfahrungsattribut unbequem. Bei der geringeren Kenntnis in Baselland lässt sich vermuten, dass sich hier die geringere Verfügbarkeit von Zugangeboten auswirkt. Personen mit höherer Ausbildung ist das Gleis 7 seltener unbekannt.

Tab. 3.18: Merkmale für die Nicht-Kenntnis von Gleis 7

Variable	Regressions-Koeffizient B	Wald (=t <sup>2</sup> )
Nationalität: Schweizer	<b>-.965**</b>	19.638
Einschätzung ÖV: unbequem	<b>-1.377*</b>	5.836
Entfernung der drei besten Freunde	<b>-.034*</b>	5.354
Einschätzung ÖV: aufwändig	<b>2.065*</b>	5.286
Wohnkanton: Basel-Stadt	<b>-.431*</b>	3.828
Soz-ökon. Gruppe: höhere Ausbildung	-.806	3.689
Lebensform: mit Familie	.733	3.418
Fallzahl	327	
Omnibus Test der Modellkoeffizienten (Chi <sup>2</sup> /Sig.)	55.6 / .000	
Nagelkerkes-R-Quadrat (erklärte Varianz) ohne ÖV-Bewertungen	0.305	
	0.254	

Abhängige Variable: Unkenntnis Gleis 7, binäre logistische Regression, mit Unkenntnis = 1.  
 positive Koeffizienten bedeuten grössere Wahrscheinlichkeit für eine Nicht-Kenntnis des Angebots  
 \*\* Koeffizient signifikant auf dem 1%-Niveau \* Koeffizient signifikant auf dem 5% Niveau; restliche Koeffizienten signifikant auf 10%-Niveau

### 3.6.2 Nightbird Zürich-Basel

Von den Befragten kannten 49.9% dieses Angebot nicht. Auch hier zeigt sich ein sehr signifikanter Einfluss der Nationalität, wiederum sind es die Nicht-Schweizer, welche das Angebot eher nicht kennen. Dies lässt die Vermutung plausibel erscheinen, dass Nicht-Schweizer allgemein eine höhere Unkenntnis der ÖV-Angebote aufweisen. Inhaltlich sehr plausibel ist, dass Personen, die ihre Freizeit nie in Zürich verbringen, den Nightbird deutlich seltener kennen, da ja auch kein Bedarf an dem Angebot besteht. Umgekehrtes gilt für Leute, die ihre Freizeit ungefähr einmal pro Woche im Raum Zürich verbringen. Dass mit zunehmender Entfernung der Freizeit-Einrichtungen die Unkenntnis zunimmt, scheint dagegen nur nachvollziehbar, wenn die Entfernung zu Freizeiteinrichtungen im Zusammenhang mit einem ländlicheren Wohnort der Befragten steht und hier der öffentliche Verkehr für Fahrten nach Zürich seltener ins Kalkül gezogen wird.

Tab. 3.19: Merkmale für die Nicht-Kenntnis des Nightbird Zürich Basel

Variable	Regressions-Koeffizient B	Wald (=t <sup>2</sup> )
Freizeit im Raum Zürich: nie	<b>1.011**</b>	12.970
Nationalität: Schweizer	<b>-.714**</b>	15.724
Entfernung von Freizeit-Einrichtungen	<b>.021**</b>	7.870
Lebensform: WG	<b>-.668*</b>	6.114
Freizeit im Raum Zürich: ungefähr 1mal pro Woche	<b>-1.190*</b>	4.270
Einschätzung ÖV: unsicher	<b>.473*</b>	4.124
Lebensform: allein	.559	3.562
Fallzahl	335	
Omnibus Test der Modellkoeffizienten (Chi <sup>2</sup> /Sig.)	63.1 / .000	
Nagelkerkes-R-Quadrat (erklärte Varianz) ohne ÖV-Bewertungen	0.229	
	0.209	

Abhängige Variable: Unkenntnis NightbirdZürich-Basel, binäre logistische Regression mit Unkenntnis = 1. positive Koeffizienten bedeuten grössere Wahrscheinlichkeit für eine Nicht-Kenntnis des Angebots

\*\* Koeffizient signifikant auf dem 1%-Niveau \* Koeffizient signifikant auf dem 5% Niveau; restliche Koeffizienten signifikant auf 10%-Niveau

### 3.6.3 Nachtzugverbindung Basel-Bern

Dieses Angebot ist 64.8% der befragten Personen nicht bekannt. Bei der Analyse tritt zum ersten Mal einer der Bedürfnisfaktoren signifikant auf: leistungsorientierte Personen kennen diese Nachtzugverbindung häufiger. Zieht man den Vergleich zur Unkenntnis des Nightbird, so erstaunt, dass dort die Einschätzung "ÖV unsicher" mit erhöhter Unkenntnis einhergeht, während beim Nachtzug Basel-Bern die Einschätzung "ÖV sicher" zu diesem Ergebnis führt. Die Bedeutung dieses ÖV-Attributs ist also nicht konsistent. Es kann vermutet werden, dass die Sicherheit in den beiden Zugsverbindungen unterschiedlich wahrgenommen wird. Erstaunlich bei dieser Analyse im Gegensatz zum Nightbird ist auch, dass die Häufigkeit des Verbringens der Freizeit im Raum Bern keinen signifikanten Einfluss auf die Kenntnis/Unkenntnis des Angebotes hat (Merkmal ist deshalb in der Tabelle nicht aufgeführt). In Bezug auf die nur noch schwach signifikanten Merkmale: Wiederum kennen Nicht-Schweizer das Angebot eher nicht. Ähnliche Ergebnisse wie bei der Kenntnis/Unkenntnis des Gleis 7 ergeben sich bei der Lebensform "mit Familie", dem Wohnkanton und der sozioökonomischen Gruppe "höhere Ausbildung".

Tab. 3.20: Merkmale für die Nicht-Kenntnis der Nachtzugverbindung Basel-Bern

Variable	Regressions-Koeffizient B	Wald (=t <sup>2</sup> )
Bedürfnis: Bewegung/Leistung/Aktivität	<b>-.507**</b>	14.237
Einschätzung ÖV: sicher	<b>.561**</b>	9.981
Soz.-ökon. Gruppe: höhere Ausbildung	<b>-.684**</b>	8.787
Häufigkeit der Treffen mit drei besten Freunden	<b>.044*</b>	5.364
Bedürfnis: Ruhe/ allein, ungestört für sich sein	<b>.273*</b>	4.333
Wohnkanton: Basel-Stadt	-.269	3.759
Lebensform: mit Familie	.409	3.431
Nationalität: Schweizer	-.330	3.163
Fallzahl	327	
Omnibus Test der Modellkoeffizienten (Chi <sup>2</sup> /Sig.)	53.2 / .000	
Nagelkerkes-R-Quadrat (erklärte Varianz) ohne ÖV-Bewertungen	0.209	
	0.165	

Abhängige Variable: Unkenntnis Nachtzug Basel-Bern; binäre logistische Regression mit Unkenntnis = 1. positive Koeffizienten bedeuten erhöhte Unkenntnis des Angebots

\*\* Koeffizient signifikant auf dem 1%-Niveau \* Koeffizient signifikant auf dem 5% Niveau; restliche Koeffizienten signifikant auf 10%-Niveau

### 3.6.4 Angebote der Dienstleistung "mobilo" (im Gundeldingerfeld)

Hier ergab sich lediglich ein Nagelkerke-R-Quadrat von 0.16, ohne die eingegangene ÖV-Bewertung sogar nur 0.12. Deshalb sind nur die Einflussfaktoren mit Signifikanzniveau (in Klammern) aufgezählt. Sie lassen erahnen, dass die Angebote vor allem bei den geselligen Personen bekannt sind, die nicht mehr in Ausbildung sind und die - wegen der geringen Entfernung zu Freizeiteinrichtungen - wahrscheinlich in urbanen Quartieren leben:

Geschlecht (0.01):	Männer kennen Angebot eher
Entfernung von FZ-Einrichtungen (0.01):	je weiter entfernt, desto eher Unkenntnis
soz.ökon.Gruppe: Erwerb (0.05):	kennen Angebot eher
Bedürfnis: sozial/gesellschaftlich (0.05):	kennen Angebot eher
(Einschätzung: ÖV problemlos (0.05):	eher Kenntnis

### 3.6.5 Nachtbusse von Basel in umliegende Gemeinden

Hier gilt dasselbe wie bei obiger Analyse (R-Quadrat: 0.19, ohne ÖV-Bewertungen 0.11). Hervorzuheben ist hier vor allem der signifikante Bedürfnisfaktor "Freiheit, Unabhängigkeit, Hemmungslosigkeit". Personen mit diesen Bedürfnissen profitieren objektiv vom Nachtbusangebot und nehmen es wahr. Bei stärkeren leistungsorientierten Bedürfnissen ist das Nachtbusangebot offenbar weniger im Bewusstsein präsent. Eventuell nutzen diese Personen bei ihren spätabendlichen Aktivitäten eher das Velo (was allerdings noch nicht untersucht wurde).

Bedürfnis: Bewegung/Leistung/Aktivität (0.01)	eher Unkenntnis
Nationalität: Schweizer (0.05):	eher Kenntnis
Bedürfnis: Freiheit/Unabhäng./Hemmlos. (0.05):	eher Kenntnis
Lebensform: mit Lebenspartner (0.05):	eher Unkenntnis
Lebensform: mit Familie (0.10):	eher Kenntnis
Verfügbarkeit von MIV: ja (0.10):	eher Unkenntnis
(Einschätzung: ÖV teuer (0.01):	eher Unkenntnis)
(Einschätzung: ÖV langsam (0.05):	eher Unkenntnis)
(Einschätzung: ÖV aufwändig (0.10):	eher Kenntnis)

### 3.6.6 TNW-Nachtzüge

Bei dieser Analyse ergab sich überhaupt kein genügend angepasstes Modell (Nagelkerke-R-Quadrat  $<.10$ ). Die Frage, was die Bekanntheit der TNW-Nachtzüge bestimmt, kann daher nicht beantwortet werden.

### 3.6.7 Nachtnetz der S-Bahn in Zürich

Hier gilt dasselbe wie bei obiger Analyse: es ist keine Aussage möglich.

## 3.7 Freizeit ausserhalb der Wohngemeinde

### 3.7.1 Freizeitaktivitäten am Wochenende eher ausserhalb der Wohngemeinde

27.2% der Befragten verbringen ihre Freizeit am Wochenende eher in ihrer Wohngemeinde, 51.5% eher ausserhalb, bei 21.3% ist es ausgeglichen. Untersucht wurde mit ordinalen Regressionsanalysen, welche Merkmale darauf wirken, dass die Freizeitaktivitäten am Wochenende eher ausserhalb der eigenen Gemeinde durchgeführt werden.

Der weitaus stärkste Einfluss geht von der Variable "Wohnkanton" aus, was bei der unterschiedlichen Ausstattung mit FZ-Einrichtungen in den beiden Halbkantonen nicht erstaunt. Basel-Ländler verbringen ihre Freizeit deutlich häufiger ausserhalb ihrer Wohngemeinde, wobei anzunehmen ist, dass der Grossteil dieser Leute dies eben in Basel-Stadt tut. Bei den Einflüssen der Lebensform und der Entfernung von Freizeit-Einrichtungen ist Vorsicht geboten, da es sich hier um Effekte handeln könnte, die ebenfalls vom Wohnort abhängig sind. Der Einfluss des Unabhängigkeits- resp. Freiheits-Bedürfnisses dürfte damit zu erklären sein, dass dieses Bedürfnis nach mehr Abwechslung verlangt, was am Wohnort nach einer Weile nicht mehr gegeben ist. Das seltenere Verbringen der Freizeit ausserhalb der Wohngemeinde bei den Befragten in tieferer Ausbildung weist darauf hin, dass diese Gruppe in ihrer Freizeit eher im näheren räumlichen Umfeld tätig ist.



Tab.3.21: Merkmale für die Wahrscheinlichkeit der Freizeit ausserhalb der Wohngemeinde am Wochenende

Variable	Koeffizient	Wald (=t <sup>2</sup> )
Region: Basel-Stadt	<b>-2.013**</b>	46.065
Lebensform: mit Familie	<b>.857**</b>	6.553
Entfernung von Freizeit-Einrichtungen	<b>0.022*</b>	5.474
Bedürfnis: sozial/gesellschaftlich	<b>.246*</b>	4.181
Bedürfnis: Freiheit/Unabhängigkeit/Hemmungslosigkeit	<b>.252*</b>	4.122
Soz.-ökon. Gruppe: tiefere Ausbildung	-.866	3.553
Fallzahl	326	
-2LL(Konstante)/-2LL(final)	668/534	
Modell	134	
Pseudo-R <sup>2</sup> (Nagelkerke)	0.387	
Signifikanz (Modell)	0.000	

Abhängige Variable: Verbringen der Freizeit ausserhalb von Wohngemeinde am Wochenende

Link-Funktion: logit, ordinale Regression

positive Schätzer bedeuten eine höhere Wahrscheinlichkeit für das Verbringen der Freizeit ausserhalb der Wohn-  
gemeinde

\*\* Koeffizient signifikant auf dem 1%-Niveau \* Koeffizient signifikant auf dem 5% Niveau; restliche Koeffizienten  
signifikant auf 10%-Niveau

### 3.7.2 Freizeitaktivitäten unter der Woche eher ausserhalb der Wohngemeinden

43.7% der befragten Personen verbringen ihre Freizeit an Wochentagen eher in ihrer Wohn-  
gemeinde, 33.8% eher ausserhalb, bei 22.8% ist es etwa ausgeglichen. Die Ergebnisse se-  
hen wie folgt aus:

Auch hier erweist sich der Wohnkanton als der wichtigste Faktor. Ebenfalls ähnlich wie bei  
der Freizeit am Wochenende erweist sich der Einfluss der Lebensform "mit Familie". Auch  
das Bedürfnis "sozial/gesellschaftlich" wirkt sich auf das Verbringen der Freizeit an Wochen-  
tagen ähnlich positiv auf Aktivitäten ausserhalb der Gemeinde aus wie am Wochenende  
(wenn auch nicht ganz so stark), während das Bedürfnis nach Unabhängigkeit/Freiheit an  
Wochentagen keine Rolle mehr zu spielen scheint. Bei den sozioökonomischen Gruppen  
verbringen nun beide Ausbildungsgruppen (nicht mehr nur die tiefere) ihre Freizeit unter der  
Woche eher in der Wohngemeinde. Neu hinzugekommen ist die Zufriedenheit mit der Woh-  
nung (wer zufriedener ist, verbringt die Freizeit eher innerhalb der Wohngemeinde, wobei  
man nicht weiss, ob sie dann auch eher zu Hause bleiben). Der schwach signifikante Ein-  
fluss des Besitzes eines ÖV-Abos dass jemand, der eines hat, auch unter der Woche seine  
Freizeit eher ausserhalb der Gemeinde verbringt, wobei im Rahmen dieser Analysen nicht  
gesagt werden kann, ob diese Personen aufgrund des Besitzes eines Abos ihre Freizeit häu-  
figer ausserhalb verbringen oder sie aufgrund dieser erhöhten Häufigkeit eher ein für diesen  
Zweck nützliches ÖV-Abo besitzen.

Tab.3.22: Merkmale für die Wahrscheinlichkeit der Freizeit ausserhalb der Wohngemeinde unter der Woche

Variable	Koeffizient	Wald (=t <sup>2</sup> )
Wohnkanton: Basel-Stadt	<b>-1.776**</b>	52.757
Soz.-ökon. Gruppe: tiefere Ausbildung	<b>-.840**</b>	7.493
Lebensform: mit Familie	<b>.783*</b>	5.229
Zufriedenheit mit Wohnung: eher/sehr zufrieden	<b>-.568*</b>	4.242
Bedürfnis: sozial/gesellschaftlich	.213	3.411
Soz.-ökon. Gruppe: höhere Ausbildung	-.582	2.076
Besitz eines ÖV-Abos: ja	.558	2.996
Fallzahl	326	
-2LL(Konstante)/-2LL(final)	694/613	
Modell	81	
Pseudo-R <sup>2</sup> (Nagelkerke)	0.251	
Signifikanz (Modell)	0.000	

Abhängige Variable: Verbringen der Freizeit ausserhalb von Wohngemeinde an Wochentagen

Link-Funktion: logit, ordinale Regression

positive Schätzer bedeuten eine höhere Wahrscheinlichkeit für das Verbringen der Freizeit ausserhalb der Wohn-  
gemeinde

\*\* Koeffizient signifikant auf dem 1%-Niveau \* Koeffizient signifikant auf dem 5% Niveau; restliche Koeffizienten  
signifikant auf 10%-Niveau

### 3.7.3 Verbringen der Freizeit in anderen Regionen

Bei dieser Analyse konnten mit den gegebenen Variablen keine Modelle erstellt werden, die eine genügende Anpassung für die einzelnen abgefragten Räume ausserhalb von BS/BL aufweisen. Die Variablen des Erklärungsgrundmodells scheinen also für die Klärung dieser Frage ungeeignet zu sein. Auffällig war, dass bei praktisch allen Räumen (ausser Bern und französischsprachige Schweiz) die Verfügbarkeit eines MIV signifikant in dem Sinne war, dass die anderen Räume häufiger aufgesucht werden. Ausserdem besuchen Schweizer häufiger die Region Bern und die französischsprachige Schweiz, während die Nicht-Schweizer den Raum Zürich bevorzugen. Ansonsten waren bei den verschiedenen Räumen jeweils andere Variablen - eher schwach - signifikant, was darauf schliessen lässt, dass diese Resultate eher zufällig zustande gekommen sind.

Tab. 3.23: Signifikante Merkmale in Bezug auf Freizeitverhalten und Bekanntheit von ÖV-Angeboten

abhängige Variable (Gütemass)	BS BL	Entf FZ	LeFo	ZuWo	ZuFz	MIV ja	Abo ja	Entf Frd	Häuf Frd	Nat (CH)	sozök	m/w
Anzahl FZ-km am Samstag (R-Quadrat: 0.182, korr.: .157)	00	+++	-- <sup>3</sup> / <sub>-2</sub>	00	--	++	00	+++	00	00	+++ <sup>5</sup>	00
Anzahl FZ-Aktivitäten am Samstag (R-Quadrat: .134, korr.:.115)	+++	00	00	00	00	00	-	00	00	00	++ <sup>7</sup>	00
Mobil am Samstag? (Nagelkerke-R-Quadrat: .136)	00	--	+ <sup>4</sup> / <sub>-1,2</sub>	00	00	00	00	00	00	00	00	++
ÖV am Samstag genutzt? (Nagelkerke-R-Quadrat: .234; ohne ÖV: .196)	00	-	+++ <sup>3</sup>	00	00	--	00	00	00	00	00	00
MIV am Samstag genutzt? (Nagelkerke-R-Quadrat: .155)	00	00	00	00	00	+++	00	00	+	---	00	00
mangelnde Kenntnis Gleis 7 (Nagelk. - R-Quadrat: .305; ohne ÖV: .254)	--	00	+ <sup>3</sup>	00	00	00	00	--	00	---	- <sup>6</sup>	00
mangelnde Kenntnis Nightbird(Nag. - R-Quadrat: .229; ohne ÖV: .209)	00	+++	++ <sup>1</sup> / <sub>--4</sub>	00	00	00	00	00	00	---	00	00
mangelnde Kenntnis Nachtzug Basel-Bern (N-R-Q: .209; ohne ÖV: .165)	-	00	+ <sup>3</sup>	00	00	00	00	00	++	-	--- <sup>6</sup>	00
mangelnde Kenntnis Mobilo (Nagelk. - R-Quadrat: .160; ohne ÖV: .120)	00	+++	00	00	00	00	00	00	00	00	-- <sup>7</sup>	---
mangelnde Kenntnis Nachtbusse (N.- R-Quadrat: .188; ohne ÖV: .108)	00	00	++ <sup>2</sup> / <sub>--3</sub>	00	00	+	00	00	00	--	00	00
FZ ausserhalb der Wohngemeinde am Wochenende (Pseudo-R-2: .387)	---	++	+++ <sup>3</sup>	00	00	00	00	00	00	00	- <sup>5</sup>	00
FZ ausserhalb der Wohngemeinde an Wochentagen (Pseudo-R-2: .251)	---	00	++ <sup>3</sup>	--	00	00	+	00	00	00	-- <sup>5,6</sup>	00

+++ positiver Einfluss der Variablen auf Signifikanzniveau .01  
 ++ auf Signifikanzniveau .05  
 + auf Signifikanzniveau .10

--- negativer Einfluss der Variablen auf Signifikanzniveau .01  
 -- auf Signifikanzniveau .05  
 - auf Signifikanzniveau .10

00 kein signifikanter Einfluss der Variablen

<sup>1</sup> allein, <sup>2</sup> mit Lebenspartner, <sup>3</sup> mit Familie, <sup>4</sup> WG, <sup>5</sup> tiefere Ausbildung, <sup>6</sup> höhere Ausbildung, <sup>7</sup> Erwerb, <sup>8</sup> Andere

Abkürzungen der Variablen siehe Kap. 3.5.1

abhängige Variable (Gütemass)	Bed frei	Bed all	Bed soz	Bed bew	Bed rel	FZ ZH <sup>a</sup>	ÖV Nutz <sup>b</sup>	lang-sam <sup>c</sup>	auf-wändig <sup>c</sup>	teuer <sup>c</sup>	unbe-quem <sup>c</sup>	unsi-cher <sup>c</sup>	Zu ÖV <sup>d</sup>
Anzahl FZ-km am Samstag (R-Quadrat: 0.182, korr.: .157)	00	00	00	++	00								
Anzahl FZ-Aktivitäten am Samstag (R-Quadrat: .134, korr.:.115)	++	00	00	+++	+++								
Mobil am Samstag? (Nagelkerke-R-Quadrat: .136)	00	--	00	00	00								
ÖV am Samstag genutzt? (Nagelkerke-R-Quadrat: .234; ohne ÖV: .196)	00	00	00	--	00		+++	-	00	--	00	00	+
MIV am Samstag genutzt? (Nagelkerke-R-Quadrat: .155)	00	00	00	++	00		--	00	00	00	00	00	---
mangelnde Kenntnis Gleis 7 (Nagelk.-R-Quadrat: .305; ohne ÖV: .254)	00	00	00	00	00		00	00	++	00	--	00	00
mangelnde Kenntnis Nightbird(Nag. -R-Quadrat: .229; ohne ÖV: .209)	00	00	00	00	00	+++ <sup>1</sup> / -- <sup>2</sup>	00	00	00	00	00	++	00
mangelnde Kenntnis Nachtzug Basel-Bern (N-R-Q: .209; ohne ÖV: .165)	00	++	00	---	00		00	00	00	00	00	---	00
mangelnde Kenntnis Mobilo (Nagelk. -R-Quadrat: .160; ohne ÖV: .120)	00	00	--	00	00		00	00	++	00	00	00	00
mangelnde Kenntnis Nachtbusse (N.-R-Quadrat: .188; ohne ÖV: .108)	--	00	00	+++	00		00	++	-	+++	00	00	00
FZ ausserhalb der Wohngemeinde am Wochenende (Pseudo-R-2: .387)	++	00	++	00	00								
FZ ausserhalb der Wohngemeinde an Wochentagen (Pseudo-R-2: .251)	00	00	+	00	00								

+++ positiver Einfluss der Variablen auf Signifikanzniveau .01  
 ++ auf Signifikanzniveau .05  
 + auf Signifikanzniveau .10

--- negativer Einfluss der Variablen auf Signifikanzniveau .01  
 -- auf Signifikanzniveau .05  
 - auf Signifikanzniveau .10

00 kein signifikanter Einfluss der Variablen

<sup>a</sup> Häufigkeit des Verbringens der Freizeit im Raum Zürich, <sup>b</sup> mindestens eine ÖV-Fahrt in der letzten Woche, <sup>c</sup> ÖV-Bewertung, <sup>d</sup> Zufriedenheit mit ÖV-Anbindung im Quartier

<sup>1</sup> Häufigkeit: nie, <sup>2</sup> Häufigkeit: 1mal pro Woche

Abkürzung der Variablen siehe Kap. 3.5.1



## **4. Individuelle Bedeutung der Freizeitmobilität - Ergebnisse qualitativer Interviews**

### **4.1 Methodisches Vorgehen**

#### Leitfaden

Es wurden vier problemzentrierte Leitfadeninterviews mit offenen Fragen von zwei Interviewerinnen durchgeführt (je zwei pro Interviewerin). Die Fragen waren auf dem Papier thematisch zusammenhängend geordnet. Durch die Offenheit der Fragen konnte die Reihenfolge spontan geändert, oder Neues angesprochen werden. Das Gesagte wurde anhand einer aufgezeichneten mental map laufend veranschaulicht.

#### Ziel und Zweck

Das Ziel der qualitativen Interviews war die Erfassung der subjektiven Wahrnehmung, Beweggründe und Einstellungen der Gesprächspartner zum Thema Freizeit und Verkehr; das Thema Freizeitverkehr wurde im Zusammenhang mit der alltäglichen Lebensgestaltung der Befragten gesehen.

#### Auswahl der Personen

Für die Gespräche wurden vier Personen ausgewählt. Da der Begriff „Freizeit“ ein Gegensatz zu „Arbeit“ ist, wurden die Kandidaten nach unterschiedlichen Ausbildungs- oder Berufserfahrungen ausgewählt: Ein Lehrling, zwei Berufstätige und eine Studentin. Die Gesprächspartner/innen waren den Interviewerinnen nicht persönlich bekannt. Die Personen wurden im Voraus über die Absicht der Interviews informiert (Hintergrund MGU-Projektkurs, Tonbandaufzeichnung, Anonymisierung bzw. Namensänderung bei der Auswertung).

#### Aufzeichnung und Durchführung

Die Gespräche wurden auf Tonband aufgezeichnet, damit bei der Auswertung auch Zugänge von anderen Personen möglich, und allfällige Interpretationen des Gesagten nachvollziehbar sind. Wie oben erwähnt, steht dem/der Leser/in dieses Berichts zur Veranschaulichung des Gesagten zusätzlich die mental map zur Verfügung, auf der der/die Gesprächspartner/in während der Befragung persönliche Freizeitziele und -wege skizziert haben. Als Kontextinformation für die Interpretation notierten die Interviewerinnen zusätzlich in einem kurzen Postskriptum den Interviewverlauf und unsere Eindrücke über Kommunikation, Gesprächspartner (z.B. Nervosität, Langeweile) und allfällige Störungen.

Die Durchführung des Interviews fand jeweils an einem vom Interviewpartner gewählten geschützten Ort statt, d.h. wo eine Atmosphäre herrschte, in der die befragte Person sich ungehemmt äussern konnte. So fanden die Interviews entweder am Wohnort, Arbeitsort oder in einer Bibliothek statt.

#### Dauer

Die Gespräche dauerten je etwa 45 Minuten, wobei die Dauer von der Erzählbereitschaft der Gesprächspartner abhängig war.

#### Auswertung und Interpretation

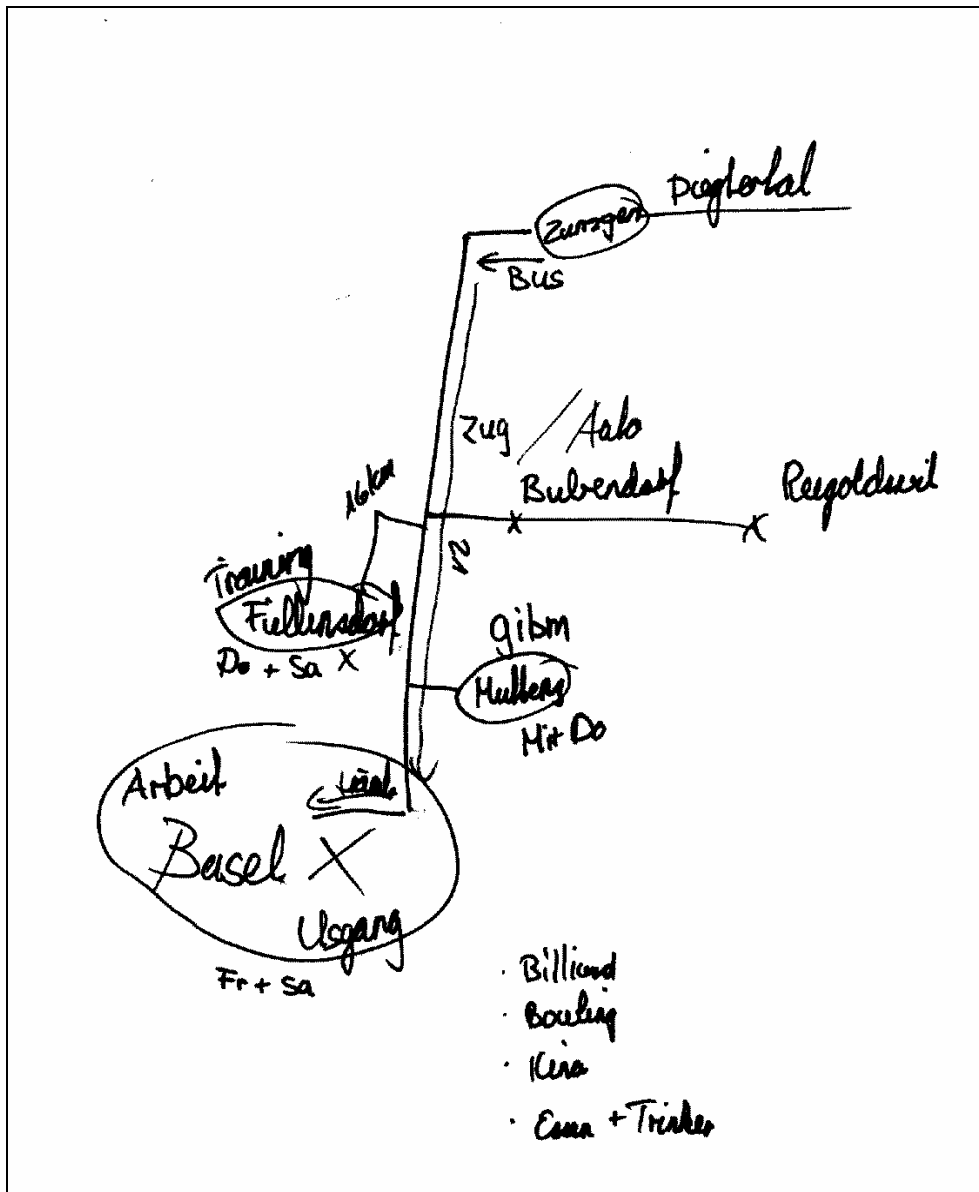
Die Interviews wurden in einem ersten Interpretationsschritt zusammengefasst. Danach wurden alle Interviews nach den Themen Freizeit und Verkehrsmittel analysiert und interpretiert. Das leitende Prinzip war das der „Offenheit“, welches neue Zusammenhänge zum Vorschein

bringen sollte. Die Interviews wurden auf Gemeinsamkeiten und Verschiedenheiten untersucht sowie mögliche Gründe hierfür gesucht. Die Texte wurden fortlaufend durchgelesen, um die gemachten Interpretationen auf ihre Gültigkeit und Konsistenz zu kontrollieren. Die Interpretation wurde von zwei Personen, d.h. von den Interviewerinnen, vorgenommen.

## 4.2 Auswertung

### 4.2.1 Interviewpartner

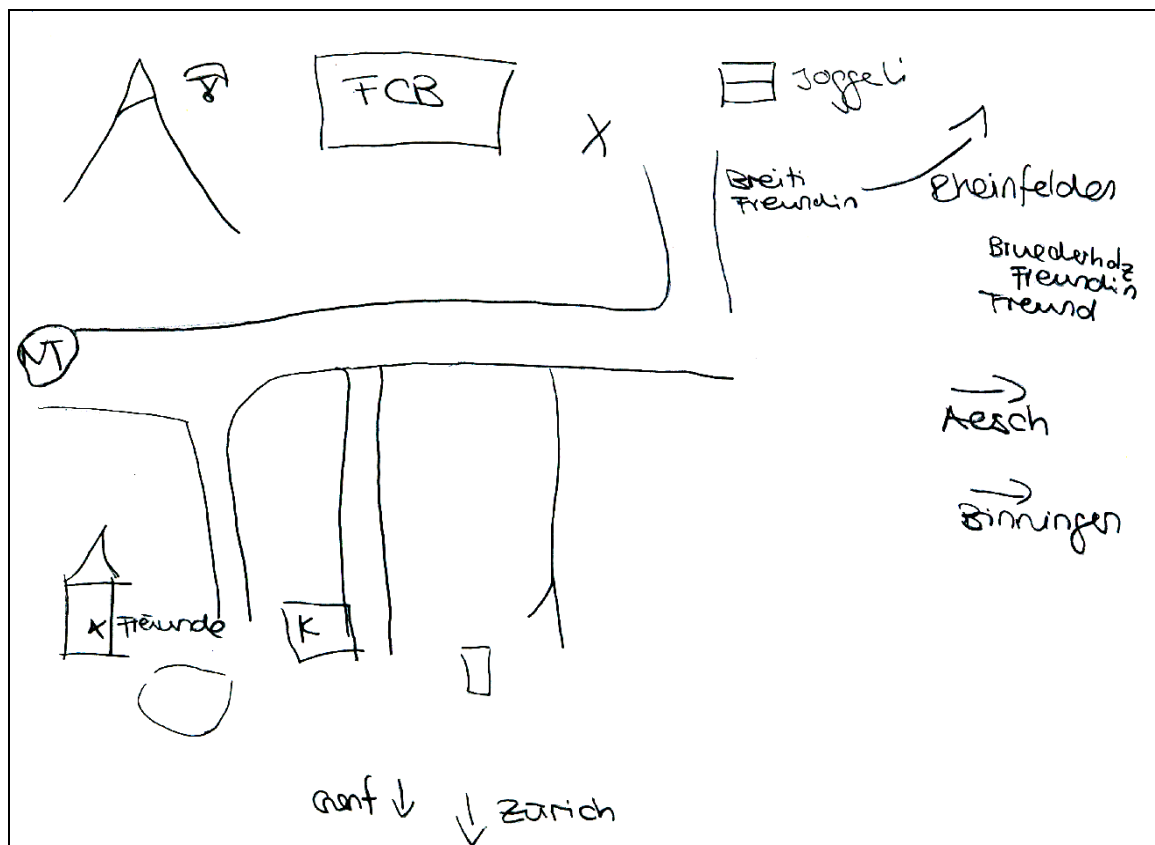
Stefan



Stefan ist 18 Jahre alt und wohnt im Elternhaus in Zunzgen, BL. Er absolviert zurzeit eine Informatiklehre. Der Arbeitsplatz ist in Basel und die Schule, die er einmal pro Woche besucht, in Muttenz. Seine Freizeit verbringt er hauptsächlich mit dem Kampfkunsttraining (ca. 3 Stunden täglich) zu Hause und zweimal pro Woche im Trainingcenter in Füllinsdorf. Zuhause trainiert er alleine. Freitag und Samstag geht er mit 1 bis 4 Kollegen in Basel aus. Sei-

ne Freizeitwege legt er mit dem Zug oder als Beifahrer im Auto von Kollegen zurück. Er ist daran, den Führerschein zu machen und kann sich vorstellen, danach mehr Auto zu fahren, vor allem wenn er und seine Kollegen am Freitag und Samstag in Basel in den Ausgang gehen. Seine Kollegen, die er aus dem Training oder aus der Schule kennt, wohnen in verschiedenen Orten in Basel-Land (siehe Kreuzchen auf mental map). Stefans Freizeit ist wegen der Fokussierung auf die Kampfkunst klar strukturiert, festgelegt und geplant.

### Daniela

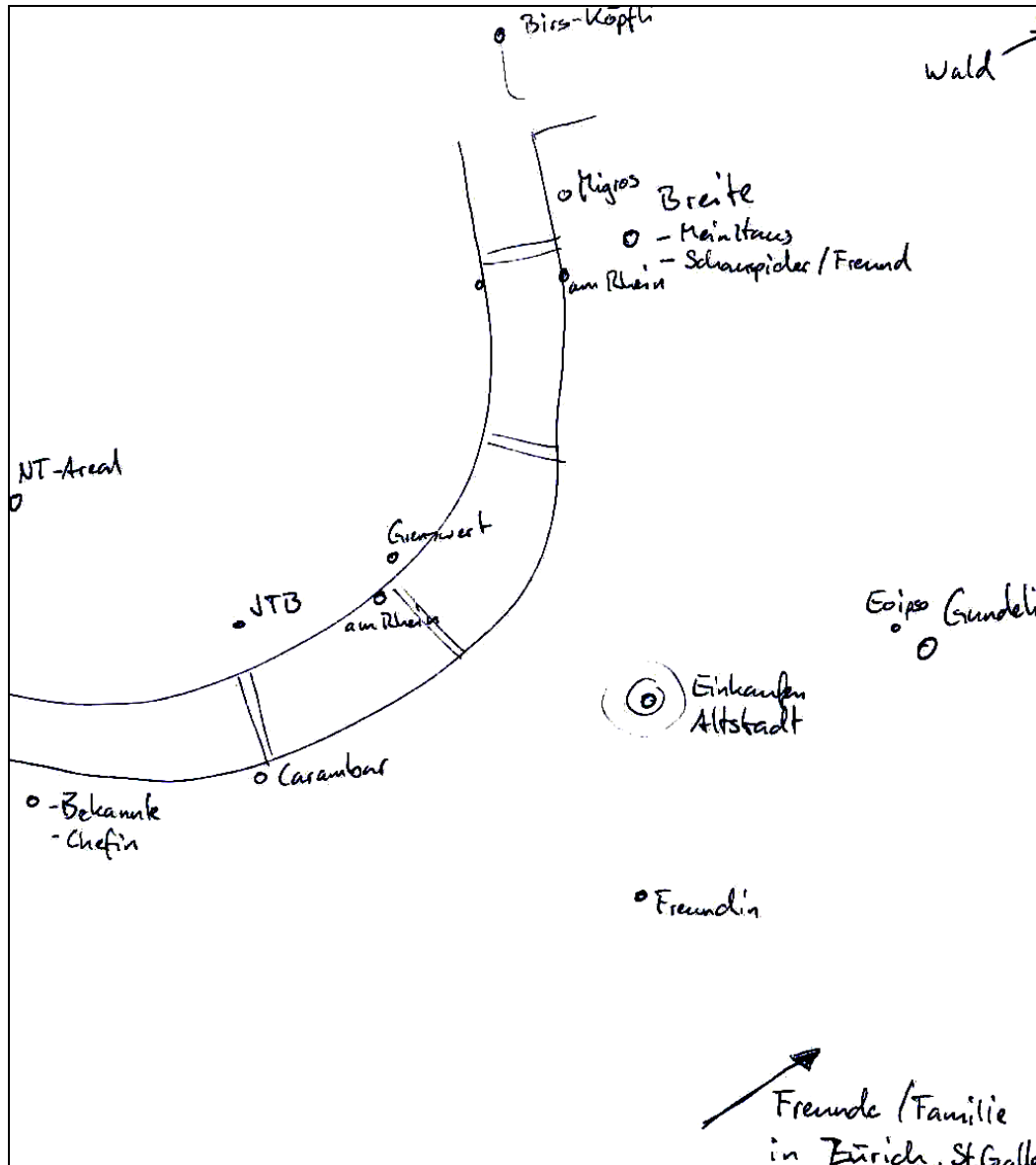


Daniela ist 23 Jahre alt und arbeitet als kaufmännische Angestellte in einer Dienstleistungsfirma im Pharmabereich in Basel. Seit einem halben Jahr wohnt sie mit zwei Freundinnen in einer WG in der Nähe des Claraplatzes in Basel. Zuvor wohnte sie im Elternhaus in Binningen, BL. In ihrer Freizeit flaniert sie gerne in der Stadt, geht mit ihren Freunden in Cafés um sich auszutauschen, schwimmt gerne, geht am Sonntag gerne laufen, fährt Ski, fliegt Gleitschirm mit ihrem Freund, im Joggeli spielt sie Beachvolleyball, geht an FCB Matches oder verabredet sich zum Velofahren, Boccia- und Federballspielen. Am Samstag- und Freitagabend geht sie oft in die Kaserne und ins NT-Areal. Die einzige regelmässige Aktivität, die sie plant, sind die FCB-Matches, wofür sie eine Dauerkarte hat. Das Treffen der 13 Freundinnen, die auch eine Dauerkarte haben, ist entscheidend. Sie kauften die Karte, um sich regelmässig zu sehen. Am liebsten ruft sie kurz vor Feierabend jemanden an, um sich zu verabreden. Daniela verbringt ihre Freizeit mit verschiedenen Leuten, meistens mit Freundinnen, z.B. ihren 2 Mitbewohnerinnen. Ihre Freunde wohnen in Zürich, Genf, auf dem Bruderholz, im Quartier „Breite“ in Basel und in Aesch. Der Treffpunkt mit Freundinnen ist vor allem in Basel, aber auch in Genf und Zürich. Sie fährt Tram, hat eine Vespa, die sie vor allem abends benutzt, und fährt auch viel Velo. Um mit ihrem Freund in die Berge zu fahren, benutzen sie das „VW-Büssli“.



Danielas Freizeit ist sehr vielfältig und vor allem sehr spontan. Daniela unternimmt sehr viel, sie trifft fast jeden Tag jemanden in der Stadt.

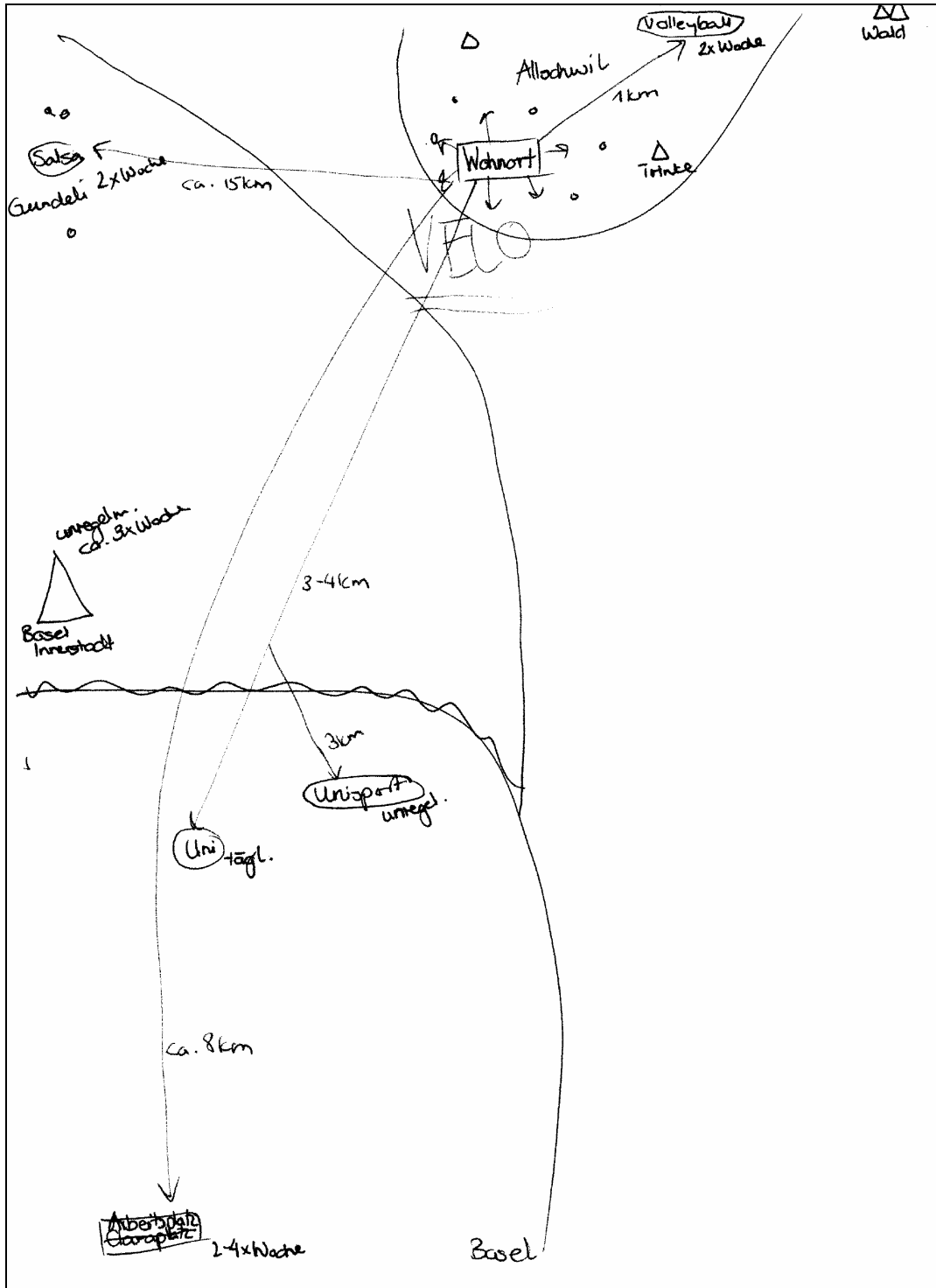
### Thomas



Thomas ist 24 Jahre alt und arbeitet als Videotechniker und im Bereich Grafik und neue Medien bei einer Theatercompany in Basel. Das Arbeitspensum variiert, und damit auch die zur Verfügung stehende Freizeit. Thomas wohnt seit einem Jahr allein im Quartier „Breite“ in Basel. Zuvor wohnte er 2 Jahre in Basel bei Bekannten in Gästezimmer. Früher wohnte er bei seinen Eltern in St. Gallen. In seiner Freizeit liest er, hört Musik oder Hörspiele oder sieht sich Filme an. Er unternimmt auch spontan etwas, z.B. Joggen oder Tai Chi, Djembe spielen am Rhein, je nach Verfassung. Am Wochenende ist es ihm wichtig mit Kollegen abzumachen. In Basel hat er noch nicht einen so grossen Bekanntenkreis. Er hat Familie und Freunde in Zürich und St. Gallen. In Basel verbringt er seine Freizeit mit seiner Freundin, mit Schauspielern oder mit anderen Leuten, mit denen er beruflich zu tun hat, z.B. mit seiner Chefin oder mit einem Schauspieler, der zurzeit bei ihm wohnt. Oder er verbringt seine Freizeit mit einem Kollegen aus Zürich, der häufig nach Basel kommt. Thomas fährt vor allem Velo. Er ist seit längerem bei Mobilo Mitglied. Er ist beigetreten, weil er seine Freundin über-

raschen und mit der Rikscha herumkutschieren wollte. Er merkte, dass er von den Mobil-Kleinbussen gut profitieren konnte, besonders bei geschäftlichen Angelegenheiten. Das Angebot hat er zufällig kennen gelernt, da er im Gundeldinger Feld arbeitet, auf dem gleichen Areal, auf dem sich „mobilo“ befindet. Thomas hat unterschiedlich viel Freizeit. Da er erst seit einem Jahr fest in Basel wohnt und zum Teil sehr viel arbeitet, hat er vor allem zu Menschen Kontakt, die aus seinem beruflichen Umfeld stammen. Er hat kein typisches Freizeitverhaltensmuster, dem er regelmässig nachgeht.

Sarah



Sarah ist 23 Jahre alt und studiert in Basel Soziologie. Sie wohnt alleine in Allschwil, BL. Neben der Uni arbeitet sie noch zwei- bis viermal pro Woche in einem Café und gibt zweimal pro Woche Salsa-Tanzstunden. In ihrer Freizeit nimmt sie selbst an Salsa-Tanzstunden teil, spielt manchmal Volleyball und unternimmt spontan etwas mit Freunden. Bezugspersonen treffen ist die wichtigste Aktivität für sie, an zweiter Stelle folgt der Sport, den sie sehr gerne treibt. Sie geht am Samstagabend nicht regelmässig aus. Die Leute, mit denen sie ihre Freizeit verbringt, wohnen auch in Allschwil oder im Gundeli (siehe kleine Kreise auf dem mental map). Alle Wege werden bei jeder Witterung mit dem Velo zurückgelegt.

Sarah hat relativ wenig Freizeit, da sie viel für die Uni arbeiten muss und bis zu 40% Arbeiten geht. Was sie in ihrer Freizeit macht ist, ausser den regelmässigen Aktivitäten Salsa tanzen und ihren Freund treffen, nicht festgelegt: „...wenn man ein paar Stunden pro Tag Freizeit hat, macht man immer etwas anderes“.

## 4.2.2 Analyse und Interpretation

### Was ist Freizeit?

Bei der Frage, was Freizeit für sie ist, antworten drei der Interviewten ähnlich, obwohl sie ein ganz anderes Freizeitverhalten haben. Sie betonen die Selbstgestaltung der Zeit und die Freie Wahl der Aktivität und alle drei erwähnen jeweils ein Beispiel für ein „Gegenstück“ zur Freizeit. Stefan definiert Freizeit als „Zeit in der ich Sachen machen kann, wo ich will machen und nicht gebunden bin, z.B. nicht Sachen, die ich machen müsste, wie Rasenmähen“, Daniela: „Freizeit ist für mich, wenn ich mich frei bewegen kann. Wenn ich aus dem Geschäft komme und einfach durch die Stadt laufen oder heim laufen kann, das ist für mich schon Freizeit“, Sarah: „Freizeit ist das, ausserhalb von Uni und Arbeiten, wo ich total selbst gestalten kann“.

Stefan erwähnt als „Gegenbeispiel“ Rasenmähen, was sicher damit zusammenhängt, dass er noch im Elternhaus wohnt. Hausarbeit ist oft noch ein „überflüssiges Muss“, das zur notwendigen, alltäglichen Aufgabe wird, sobald man einen eigenen Haushalt führt. Zudem gibt es bei Stefan eine so klare Trennung zwischen geregelten Arbeitszeiten und Freizeit und auch thematisch ist seine Arbeit (Informatik) so weit entfernt von der Kampfkunst, dass er nicht das Bedürfnis hat, Arbeit als Gegenstück zu erwähnen. Interessanterweise erwähnt er nie das Lernen für seine Lehre.

Daniela und Sarah erwähnen hingegen als „Gegenbeispiel“ das Geschäft, bzw. die Uni und das Arbeiten. Daniela hat eine klare Trennung zwischen Arbeit und Freizeit und geregelte Arbeitszeiten. Nach Feierabend bleibt nur noch die Freizeit, die sie frei nutzen kann. Sarah hat keine klare Trennung: „Uni ist sehr freiwillig, man kann grosses Interesse daran haben (...) Uni ist nicht Muss-Zeit, aber du machst es, weil du existieren musst, es ist etwas halbhalb“. So ist für sie für die Uni zu lernen nicht unbedingt Arbeitszeit, aber auch keine Freizeit. Das Einordnen des Lernens wird weiter dadurch erschwert, dass sie dies oft abends oder am Wochenende macht. Arbeit wird also automatisch als Gegenstück und zur Abgrenzung von Freizeit gesehen, egal ob eine klare Trennung zwischen Arbeit und Freizeit vorhanden ist oder nicht. Freizeit ist die Zeit, die einem zur Verfügung steht, nach Erledigen von Arbeit, Uni, Rasenmähen, usw., d.h. „obligatorische“ Tätigkeiten, die man aber vielleicht irgendwann einmal freiwillig ausgewählt hat (z.B. Studium, Beruf).

Thomas hingegen definiert Freizeit allgemeiner, aber auch in Verbindung mit Arbeit: „Dann, wenn ich nicht im Geschäft bin“. Thomas hat keine klare Trennung zwischen Arbeit und Freizeit. Zum Teil arbeitet er sehr viel, bis zu 200%. Seine Arbeit macht ihm viel Spass und ist aus seinem Hobby entstanden. Zudem verbringt er seine Freizeit oft mit Arbeitskollegen (Chefin, Schauspieler), da er in Basel noch nicht einen so grossen Freundeskreis hat. So

folgt die Notwendigkeit in seiner Definition, Freizeit örtlich von Arbeitszeit abzugrenzen. So ist alles, was nicht im Büro ist, Freizeit. Zudem wünscht sich Thomas eine stärkere Trennung zwischen Arbeit und Freizeit. Mit der örtlichen Abgrenzung macht er in diese Richtung einen weiteren Schritt. Früher arbeitete er oft zu Hause an seinem Computer. Mittlerweile hat er ein Büro im Gundeli.

#### Welche Bedürfnisse haben die vier Interviewpartner in ihrer Freizeit?

Die Bedürfnisse sind stark auf Bewegung und sozialen Kontakt ausgerichtet. Daniela braucht ihre Freizeit, um „sich zu regenerieren“ für die Arbeit. Sie hat vor allem das Bedürfnis sich zu bewegen, weil sie im Beruf acht Stunden sitzt. Obwohl sie zuerst das Bedürfnis Bewegung nennt, sind in ihrem Freizeitverhalten die Freunde und der soziale Kontakt zentral, die mit verschiedenen Aktivitäten verbunden werden.

Auch Sarah nennt das Bedürfnis des Ausgleiches: „Freizeit ist die Zeit, um für die Existenzsicherung auszugleichen, also erholen“. Als wichtig nennt sie Sport, Natur und Freunde. Sie macht auch viel und gerne Sport, aber die Freunde bezeichnet sie später als das Wichtigste. Zwar nennen Sarah und Daniela als wichtigste Bedürfnisse in der Freizeit Regenerierung und Erholung in Verbindung mit Bewegung und Sport, aber faktisch ist das wichtigste Bedürfnis der beiden der soziale Kontakt. Folglich wäre der soziale Kontakt der Ausgleich zur Arbeit.

Auch für Stefan ist in der Freizeit „der Ausgleich zum Arbeiten“ wichtig. Als Informatiker leiste er viel Kopfarbeit und trägt viel Verantwortung. „In der Freizeit soll man sich einfach ein bisschen von dieser Verantwortung entledigen können“. Er trainiert in seiner Freizeit täglich Kampfkunst und will sich in Zukunft mehr darauf konzentrieren und Wettkämpfe bestreiten. Alle drei erwähnen spontan Bedürfnisse, die Gegenstücke zur Arbeit sind (sich erholen, regenerieren von und für die Arbeit, der Ausgleich zur Arbeit). Bei Sarah und Daniela ist der Ausgleich die Freunde bzw. der soziale Kontakt und bei Stefan das Training, das er professionalisieren will. Es ist in seinem Leben also nicht nur „Ausgleich zur Arbeit“, sondern mehr. Daraus könnte man schliessen, dass wenn über den Begriff Freizeit nachgedacht wird, automatisch der der Arbeit berücksichtigt und einbezogen wird, aber reell, die Freizeit einen genau so eigenständigen und wichtigen Stellenwert hat, im Leben von jungen Leuten. Diese wird mit wichtigen, „eigenständigen“ Tätigkeiten verbracht, die einem persönlich erfüllen und nicht mit Bedürfnissen, die sich als Ergänzung zur Arbeit ergeben.

Thomas betont hingegen, seine Bedürfnisse in der Freizeit sind „ganz unterschiedlich, je nach Verfassung“. Er macht in der Freizeit auch „verschiedene Sachen“, was nochvollziehbar ist, wenn man bedenkt, dass sein Haupthobby seine Arbeit ist. Bei ihm hat die Arbeit einen hohen Stellenwert und das Freizeitverhalten ist nicht so ausgeprägt, da sein Job früher seine Freizeit war. Er möchte in Zukunft seine „mobilo“-Mitgliedschaft für seine Freizeit mehr nutzen und zum Plausch verschiedene Verkehrsmittel mieten wie ein Twike, Rikscha oder Cabrio – sozusagen Mobilität als Freizeitaktivität.

#### Wo findet Freizeit statt?

Bei Stefan ist die Aktivität, die er durchführt nicht vom Wohnort bzw. vom Standort der Freizeitaktivität abhängig. Er würde es gut finden, wenn neben seinem Haus ein Fitnesscenter wäre und seine Kollegen gerade nebenan wohnen würden. Ideal für ihn wäre „wenn die Distanzen kleiner wären oder besser gesagt die Zeit, die man damit verliert“, aber „Freizeit würde ich (unabhängig von Wohnort) sowieso mit dem füllen, es wäre natürlich weniger umständlich“. Entscheiden für den Ort, wo Freizeit verbracht wird, ist also eine spezifische Aktivität und nicht das vorhandene Angebot in seiner Wohnumgebung.

Danielas Umzug von Binningen nach Basel hat vor allem den Ausgang am Abend verändert. Sie geht oft in das Kulturzentrum „Kaserne“, die in der Nähe ist, oder trifft spontan Freunde, die in der Nähe wohnen. Vor allem geht sie jetzt häufiger unter der Woche abends aus. Deswegen und weil ihre Freizeitaktivitäten hauptsächlich spontan sind, ist der Ort entscheidend und beeinflusst das Freizeitverhalten. Der Ort und das vorhandene Angebot entscheidet, was sie macht, da für sie an erster Stelle die Menschen treffen steht. Sie sucht sich mit ihren Freunden im bestehenden Angebot etwas aus.

Für Sarah ist es eine Mischung: Volleyball und Salsa tanzen sind fix an einem Ort, bei der Aktivität Freunde treffen variiert der Ort: „und das wichtigste ist, dass man es mit ihnen macht“, wie bei Daniela. Sarah relativiert allfällige Kritik an der Angebotssituation: die Freizeitaktivitäten Sport, Natur, Freunde müsse sie sowieso selbst organisieren „jeder ist selbstverantwortlich, dass er’s lustig hat“. Sarah braucht nicht ein grosses Freizeitangebot, da sie nicht so viel und nicht regelmässig Freizeit hat.

Thomas verbringt seine Freizeit an verschiedenen Orten in Basel oder er fährt nach St. Gallen oder Zürich. Er sucht sich im bestehenden Angebot in Basel heraus, was ihm passt und das reicht ihm auch, da er nicht übermässig viel Freizeit hat. Er kann seine Freizeit auch ohne Angebot gestalten.

Für den Ausgang am Abend gehen alle 4 Interviewpartner in die Basler Innenstadt oder in bekannte Lokale wie das NT-Areal, da für den Freitag- und Samstagabend ein bestimmtes Angebot gesucht wird (Bars, Partys, usw.), das im Quartier „Breite“, Allschwil oder Zunzgen für junge Leute nicht attraktiv oder auch nicht vorhanden ist.

Es wird eher wenig Wert auf die Freizeit, die nicht ausser Haus verbracht wird, gelegt. Stefan trainiert zu Hause im Garten, erwähnt dies während der Schilderung seiner Trainingsgewohnheiten. Daniela sagt, sie ist „sicher viel zu Hause“ (sie wohnt mit 2 guten Freundinnen zusammen), aber doch „eher draussen“ ihre Freizeit verbringt. Was sie zu Hause macht, erwähnt sie nicht. Sarah spricht die Freizeit zu Hause gar nicht an. Nur Thomas geht auf die Freizeit zu Hause ein: er liest, hört Musik oder sieht sich Filme an. Für junge Leute ist die Freizeit ausser Haus wichtiger als die Freizeit zu Hause und ist mit einem positiven Image versehen. Nur Thomas geht näher auf die Freizeit zu Hause ein, was sicher damit zusammenhängt, dass er während dem Interview mehrmals erwähnt, dass er sich noch nicht so zu Hause fühlt in Basel und noch keinen grossen Bekanntenkreis hat, aber auch mit seinen Hobbies Lesen, Musikhören und Filmeschauen.

#### Mit wem wird die Freizeit verbracht?

Bei Thomas wirkt sich auf das Freizeitverhalten aus, dass er in Basel noch nicht einen so grossen Bekanntenkreis hat. Es ist ihm wichtig, am Wochenende mit Kollegen abzumachen. Oft kommt ihn ein Kollege aus Zürich besuchen. Sonst ist seine Freizeit nicht abhängig von Freunden, die auch nicht eine zentrale Rolle spielen.

Stefan trainiert meistens alleine zu Hause. Deswegen ist es ihm wichtig, dass er seine Freunde am Wochenende auch wirklich trifft.

Bei Daniela wirkt sich der grosse Bekanntenkreis auf das Freizeitverhalten aus. Zentral ist das Treffen der Freunde. „Es ist ein grosser Bekanntenkreis, aber nicht alle kennen sich untereinander. Das ist irgendwie noch spannend“.

Bei Sarah, ist es eine Mischung. Bei den Aktivitäten Salsa tanzen und Volleyball spielen steht die Aktivität selbst im Vordergrund. Wer noch dabei ist, bleibt zweitrangig. Wenn sie Freunde trifft ist es wichtiger, dass sie diese Personen trifft als was man dann mit ihnen macht.

### Ist Freizeit spontan oder regelmässig geplant?

Bei Sarah ist es wieder eine Mischung: Salsa tanzen führt sie regelmässig durch, und die Aktivität ist eingeplant. Freunde treffen und Volleyball spielen macht sie spontan, d.h. sie unternimmt spontan was mit Freunden oder geht Volleyball spielen falls sie Lust hat. „...wenn man ein paar Stunden Freizeit hat macht man immer etwas anderes“. In dieser Aussage sind die regelmässig ausgeübten Aktivitäten nicht enthalten.

Thomas Freizeit verläuft spontan, wegen dem nicht vorsehbaren, variierenden Arbeitspensum. Er fände eine geregelte Freizeitaktivität gut, da seine Arbeitszeit nicht geregelt ist, aber er sagt wiederum, dass er sich lieber etwas selbst beibringt, als dass er einen Termin mehr zu berücksichtigen hat, was durch seine unregelmässige Arbeit schwierig wäre. Der Wunsch nach Regelmässigkeit erfolgt nur wegen seiner unregelmässigen Arbeitszeiten. Seine Freizeit will er jedoch lieber spontan halten, was für ihn einfacher ist, wegen den unregelmässigen Arbeitszeiten. Ein wichtiges Element ist Lust und Laune. Was er macht, ist „ganz unterschiedlich, je nach Verfassung“.

Dieses Element wird auch von Daniela aufgegriffen. Sie macht Verschiedenes, denn „schliesslich ist die persönliche Stimmung nicht immer die gleiche“. Am liebsten ruft sie kurz vor Feierabend jemanden an, um sich zu verabreden. Sie bezeichnet sich als sehr spontanen Menschen und mag immer wieder Veränderungen. Einzig die FCB-Matches sind eingeplant, damit sie ihre Freundinnen regelmässig sieht. Die Lust, die Laune und der Wunsch nach Freiheit sind bei ihr die wichtigsten Elementen. Die Regelmässigkeit in ihrem Verhalten besteht darin, dass sie fast jeden Tag Freunde trifft, dies wird aber jeweils spontan abgemacht.

Bei Stefan ist es anders: „Also das ist bei mir ausgeplant, so immer etwa zwei bis drei Wochen im voraus wann und wo ich hin gehe. Weil unter der Woche durch gehe ich nicht in Ausgang und wenn ich nicht plane, könnte es sein, dass nichts würde passieren, dann würde ich daheim sitzen und allein fortgehen oder sonst irgendetwas und das wäre meiner Meinung nach dann ineffizient und Verschwendung von einem Abend.“ Da unter der Woche seine Freizeit mit Trainieren verplant ist, ist es ihm umso wichtiger, dass auch das Wochenende zum Ausgehen genutzt wird. Bei Stefan ist die ganze Zeit ausgenutzt und verplant, weil er ein Hobby hat, das viel Zeit in Anspruch nimmt.

Ob die vier InterviewpartnerInnen ihre Freizeit planen oder spontan etwas unternehmen, hängt mit der bevorzugten Art der Freizeitaktivität zusammen (z.B. geht Sarah regelmässig Salsa tanzen), mit dem individuellen Freizeitverhaltensmuster (z.B. bei Stefan führt die Festlegung unter der Woche auf die Kampfkunst zur genauen Planung seiner Wochenenden), individueller Bedürfnissen (z.B. Danielas Bedürfnis nach Freiheit und Veränderungen führt zu einem sehr spontanen Verhalten), Rahmenbedingungen (z.B. Thomas hat nicht immer gleichviel Freizeit und weil er noch nicht lange in Basel wohnt keinen festen Bekanntenkreis, den er regelmässig trifft), usw. Ob Freizeitverhalten spontan oder geplant ist, hängt bei jeder Person von anderen wichtigen Merkmalen ab.

### ÖV-Abos, Verkehrsmittelverfügbarkeit und Finanzielle Voraussetzungen

Die Auswahl an Abos für den öffentlichen Verkehr sowie die Verfügbarkeit von individuellen Verkehrsmitteln widerspiegeln das Verkehrsverhalten der vier InterviewpartnerInnen:

Thomas: Velo, Führerschein, mobilo, Mobility, Halbtax, Gleis 7. Er hatte ein GA, solange er pendelte. Aber seit er in Basel wohnt, lohnt sich das GA nicht mehr. Deshalb hat er zum Gleis 7 gewechselt und unternimmt seither weniger Zugreisen nach St. Gallen zu Familie und Freunden, d.h. nur noch ein paar mal im Jahr. Er hat kein U-Abo, denn: „Ich bin einfach so viel schneller mit dem Velo, darum seh ich's nicht ein, warum ich Tram fahren soll.“ Tho-

mas ist finanziell nicht auf Rosen gebettet, deshalb wird er mit dem Ende des Jugendtarifs, wenn er das Gleis 7 nicht mehr hat, voraussichtlich noch weniger Zug fahren. Das Halbtax-Abo wird er aber beibehalten.

Sarah: Velo, Führerschein, Auto von Vater, deshalb keine Abos mehr. Das Halbtax sowie das Gleis 7 hat sie nicht mehr, da sie zu wenig Zug fährt und es sich deshalb nicht lohnen würde. Familie und Bekannte wohnen in der näheren Umgebung. Sie zieht das Auto dem Zug vor, weil es für sie erstens finanziell günstiger kommt, das Auto des Vaters auszuleihen, und weil sie zweitens damit flexibler ist. Die finanzielle Belastung ist ein Argument, das Auto dem ÖV vorzuziehen. Sie legt nur selten längere Strecken zurück mit dem Auto, z.B. für Ferien.

Daniela: Velo, Führerschein, Vespa, Halbtax, U-Abo. Das Ende des Jugendtarifs wird sie nicht belasten, da sie ein relativ gutes Einkommen hat. Auch wenn sie den normalen Preis für den Zug bezahlen muss, wird sie z.B. ab und zu Städtereisen in Europa unternehmen. Das Finanzielle ist bei Daniela also kein Argument, so wie Sarah vollkommen auf die Abos zu verzichten und beispielsweise nur noch mit Velo oder Vespa (ein Geschenk) unterwegs zu sein. Obwohl Daniela ein motorisiertes Individualverkehrsmittel zur freien Verfügung hat, und auch die finanziellen Mittel zum Unterhalt, hat der ÖV einen sehr hohen Stellenwert bei ihr (siehe vorhandene Abos).

Stefan: U-Abo, bald Führerschein, dann Auto von Familie zur Verfügung. Das Ende des Jugendtarifs wird ihn nicht beschäftigen, da er in den Ferien normalerweise keine grossen Sprünge macht und den ÖV nur für kürzere Strecken benötigt. Es ist anzunehmen, dass er sich ein eigenes Auto zutun wird, sobald er mit der Lehre fertig ist und mehr verdient als jetzt.

Die finanziellen Rahmenbedingungen haben bei weniger gut verdienenden Personen verschiedene Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl und somit auf das Freizeitverhalten: Das Ende des Jugendtarifs bedeutet für Thomas weniger Besuche in St. Gallen, während Sarah aufgrund der hohen Kosten ganz auf den Zug verzichtet.

### Verkehrsmittelbenutzung in der Freizeit

Die Freizeitwege führen bei Sarah, Daniela und Thomas vor allem in die Innerstadt. Stefan übt seine hauptsächliche Freizeitbeschäftigung in Füllinsdorf aus, weshalb er nur am Wochenende Freizeit halber nach Basel kommt. Er wohnt in Zunzgen (auf dem Land) und bewegt sich in seinem Alltag in einem grösseren Radius als die anderen drei, die entweder in der Stadt selber wohnen (Thomas und Daniela) oder gleich an der Stadtgrenze, in Allschwil (Sarah), und in erster Linie auf die Stadt ausgerichtet sind in Beruf, Studium und Freizeit (siehe mental maps).

Das Hauptverkehrsmittel in der Freizeit ist bei den drei „stadtnahen“ Personen das Velo, bei Daniela ist allerdings das Tram wichtiger. Nur weitere Distanzen legen sie mit dem Zug oder mit dem Auto zurück: Sarah z.B. zum Tanzen nach Luzern mit dem Auto, Thomas zu Freunden und Familie nach St. Gallen mit dem Zug, und Daniela zum Gleitschirmfliegen in die Berge mit dem VW-Bus des Freundes. Es handelt sich hierbei um unregelmässige Aktivitäten, die nur ein paar Mal im Jahr unternommen werden, also nicht um routiniertes Freizeitverhalten.

Es sind Personen, die ihre Freizeit überwiegend spontan planen und im grossen und ganzen zufrieden sind mit dem, was die Stadt Basel für ihre Freizeit zur Verfügung stellt. „Jeder ist selber verantwortlich, dass er's lustig hat“ (Sarah). „Ich nehme mir immer das, was ich brauche, ich brauche nicht zuerst ein Angebot dafür. Wenn ich Lust habe auf etwas, dann mach ich's“ (Thomas). Daniela wünscht sich mehr autofreie Zonen und öffentliche Plätze in der

Stadt selber, wo man sich mit seinen Freunden treffen kann. Die drei Personen haben also kein verkehrintensives Freizeitverhalten, da in Basel alles relativ nahe beieinander liegt und mit dem Velo, zu Fuss oder per Tram leicht erreichbar ist. Sarah und Thomas betonen die grosse Unabhängigkeit und Flexibilität mit dem Velo: „Häufig sind die Leute erstaunt, wie schnell man ist, wie schnell ich bin, auf dem Velo“, sagt Thomas. Sarah sagt, bei ihr habe es sich so eingespielt, dass sie mit dem Velo unterwegs ist, da sie Tramfahren aus verschiedenen Gründen umständlich findet: „ich gehe einfach nicht so gerne ins Tram. Es ist heiss, du musst warten, es kommt zu spät, es hat Leute, die dir zuhören, wenn du schwatzt“, sagt sie, abgesehen davon, dass es für sie ein Umweg ist, mit dem Tram in die Stadt zu kommen. Als Daniela noch in Binningen wohnte, hatte sie während 2 Jahren ein Auto und war „doch auch ab und zu“ mit dem Auto unterwegs. Sie betont, dass sie dieses heute gar nicht vermisst, „in der Stadt brauchst du es nicht“, weil man mit dem Velo und dem Tram schnell irgendwo ist. Sie relativiert, dass sie zu gewissen Zeiten jedoch das Velo oder die Vespa dem Tram vorzieht. Besonders am Morgen, wenn sie zur Arbeit fährt, ist das Tram „gestossen voll“, man hat fast keinen Platz, es stinkt nach Essen, es stinkt allgemein, es ist sehr unangenehm, „mir wird am Morgen manchmal fast schlecht“. Alle drei äussern auf ihre Art eine mehr oder weniger negative Einstellung zum Tram, obwohl dies in Basel als das öffentliche Verkehrsmittel schlechthin gilt.

Anders sieht die Verkehrsmittelwahl bei Stefan aus, der einen sehr routinierten Alltag hat: neben den geregelten Arbeitszeiten ein ebenso geregeltes Freizeitprogramm und routinierte Verkehrsmittelwahl. Von Zuzgen nach Füllinsdorf zum Training, nach Muttenz zur Schule und nach Basel zur Arbeit fährt er mit Bus und Zug, in Basel selber nimmt er das Tram. „Das (Wochenende) ist bei mir ausgeplant, so immer etwa 2 bis 3 Wochen im Voraus, wann und wohin ich gehe.“ Wenn er in der Freizeit am Wochenende mit seinen Kollegen unterwegs ist (Freitag und Samstag z.B. nach Basel in den Ausgang), geschieht das meistens per Auto, denn die meisten von ihnen haben ein Auto. Stefan ist gerade 18 geworden, und sobald er die Fahrprüfung in der Tasche hat, wird ihm eines der drei Autos seiner Familie zur Verfügung stehen, das er jeweils am Wochenende benutzen kann. Er schätzt die gute Anbindung seines Wohnorts ans öffentliche Verkehrsnetz, auf das er von Montag bis Freitag für Schule, Arbeit und Freizeit angewiesen ist.

### Führerschein weshalb?

Sarah, Daniela und Thomas haben mit 20 den Führerschein gemacht. Was war damals die Motivation zu dieser Entscheidung – äussere Umstände oder die Lust an der Sache? Alle drei erzählen, es hätte die praktische Überlegung Vorrang gehabt, dass es in gewissen Situationen im Leben notwendig sei, Autofahren zu können. Thomas korrigiert meine Frage nach der Entscheidung Auto zu fahren in „die Autoprüfung zu machen“. Sarah erwähnt ausser den oben erwähnten Überlegungen, dass sie „einfach Lust dazu“ hatte, den Führerschein zu machen. Alle drei betonen, dass sie das Auto nur nehmen, wenn es nicht anders geht, d.h. wenn es aus praktischen oder finanziellen Gründen dem ÖV vorzuziehen ist und lassen in ihren Antworten durchscheinen, dass es sich in der Regel um einen Entscheid aus Vernunft handelt, das Auto zu benutzen. „Ich fahre nur, wenn's nicht anders geht sozusagen“, sagt Sarah. Thomas benutzt das Auto, genauer gesagt den „mobility“-Transporter (v.a. zu geschäftlichen Zwecken). Daniela ist nur für weitere Strecken mit dem Auto unterwegs, genauer gesagt mit dem VW-Bus ihres Freundes, wenn sie mit der schweren Gleitschirmausrüstung in die Berge fahren und den Bus gleich als Übernachtungsmöglichkeit nutzen.

Gleichzeitig mit dem vernünftigen, umweltbewussten Denken – Autofahren nur aus Notwendigkeit – wird in den Aussagen von Sarah, Daniela und Thomas auch klar, dass sich diese Einstellung nicht immer im Handeln widerspiegelt. So sagt Sarah, dass sie nach der Fahrprüfung aus Reiz am Neuen und zum Üben häufiger Auto gefahren sei. Jetzt, da er mobilo-Mitglied ist, möchte Thomas auch gerne einmal zum Spass ein Cabrio mieten. Daniela erinnert sich an die 2 Jahre, als sie ein eigenes Auto hatte, und „entschuldigt“ sich auch gleich,



„ich hab's geschenkt bekommen“: „Ich habe gemerkt, mit der Zeit wirst du extrem faul, und du nimmst es (das Auto) wirklich. Eine Zeitlang habe ich es wirklich für alles gebraucht. Und da hab ich selber manchmal gedacht: ‚hey, jetzt längt's‘, weil es wirklich blöd war, und dann musstest du tanken, und es war sau teuer.“ Da es ein altes Auto war, liess sie es verschrotten. Aber auch sonst hätte sie es weggegeben – aus finanziellen Gründen. Da es überhaupt kein Problem ist, den Alltag ohne Auto zu bestreiten, fiel ihr dieser Entscheid leicht. Anstelle des Autos ist sie seit Kurzem im Besitz einer Vespa – auch die bekam sie geschenkt, und ist froh darüber.

Stefan wird in absehbarer Zeit den Führerschein machen und am Wochenende das Auto der Mutter zur Verfügung haben (kann sich noch kein eigenes Auto leisten), und wird dann selber mit dem Auto unterwegs sein – bis jetzt fährt er jeweils mit seinen Kollegen mit, die in der Freizeit fast ausschliesslich das Auto nehmen. Diese Auto orientierte Freizeitgestaltung hängt mit der grösseren Distanz von Wohn- und Freizeitort zusammen (Zunzgen – Basel): Der Wunsch, in der Freizeit flexibel und unabhängig unterwegs zu sein, kann in diesem Fall nur mit einem motorisierten Verkehrsmittel erfüllt werden, ausser man verbringt die FZ in den umliegenden Dörfern! Es ist anzunehmen, dass die anderen drei Personen, welche sich in ihrer Freizeit so velofreundlich zeigen, auch aufs Auto umsteigen würden, würden sie nicht mehr in der Stadt wohnen (vorausgesetzt sie hätten ein Auto o.ä. zur Verfügung, was bei Daniela der Fall ist), da sie viel Wert auf Spontaneität und Unabhängigkeit legen.

#### Verkehrsmittelwahl – eine Imagefrage?

Die Einstellungen unserer Interviewpartner zu den diskutierten Verkehrsmitteln zeigen folgendes: Ob man Velo-, ÖV- oder Autofahren zur Gewohnheit oder zur Ausnahme macht, hängt einerseits mit der Wohnsituation zusammen, andererseits auch mit der Erziehung und den Erfahrungen, die jemand in seiner Biographie mit dem betreffenden Verkehrsmittel gemacht hat – also mit dem Image vom Verkehrsmittel. Es ist offensichtlich, dass z.B. Thomas, dessen Eltern kein Auto besaßen bis er 20 war, einen anderen Umgang mit diesem Verkehrsmittel hat als Stefan, in dessen Elternhaus drei Autos stehen.

Das Auto bzw. Autofahren ist eine Selbstverständlichkeit in Stefans Umfeld, d.h. in Familie und Freundeskreis, anders als das Velofahren. So fehlen ihm nennenswerte positive Gefühle, die er mit dem Velo verbindet, und lässt deutlich werden, dass Velofahren für ihn kein Thema ist: „Veloweg, Mountainbike, Helm, kleine Kinder (...) Das ist das, was man am meisten sieht.“ Das Velo des Vaters, das er früher benutzte, sei heute nicht mehr fahrtüchtig. Dagegen ist das Auto vor allem positiv besetzt: „Autobahn, Kollegen, schnelle Autos, Parkplätze“ sind die Stichworte, die Stefan spontan in den Sinn kommen. „Das ist sozusagen ein Privileg, dass man einfach mit dem Auto hat. Schön auf die Autobahn und ist dann dort ein bisschen schneller, ja und der einzige Nachteil ist eben das Parkplatzsuchen.“

Bei den anderen drei Personen wird eine Haltung, das Autofahren zu legitimieren, und damit eine ambivalente Einstellung zum Auto deutlich. Im Sinne von: es ist zwar praktisch, aber... Daniela und Sarah fahren aufgrund der Umweltbelastung nicht ohne schlechtes Gewissen. Bei Daniela ist die Bequemlichkeit, die sich beim routinierten Autofahren einstellt, ein weiterer negativer Punkt. Für Sarah sollte man das Auto nur brauchen, „wenn es nicht anders geht“, z.B. wenn es zu umständlich ist, Grosseinkäufe aufs Velo zu laden. Die Tatsache, dass man beim Autofahren viel weniger umweltschädigend handelt als beim Fliegen, vermag ihr schlechtes Gewissen ein wenig zu beruhigen. Thomas stellt den rein zweckgebundenen Aspekt des Autofahrens in den Vordergrund. Als erstes Stichwort nennt er „Transporte“, und während dem Gespräch spricht er immer davon, dass er einen Transporter mietet, und nicht etwa ein Auto. Abgesehen davon nennt er nur Nachteile: Furchtbar, nervenaufreibend und verlorene Zeit sei der Stau. „Man braucht viel Zeit mit dem Auto. Im Zug ist Reisen keine verlorene Zeit, man kann sich beschäftigen.“ (Mit dem Zug reist man also, im Gegensatz

zum Auto...). Ausserdem sagt er, dass er mit dem Velo eine viel bessere Wahrnehmung des Verkehrs hat als mit dem Auto.

Die Tatsache, dass sich die meisten der Befragten rechtfertigen wollen, dass sie das Auto benutzen, könnte man so interpretieren, dass sie eine normative Erwartung verspüren, zumindest wenn sie von aussen darauf angesprochen werden. Der umweltpolitische Diskurs ist also bei jüngeren Leuten angekommen, ohne dass dies natürlich zwingend ein bestimmtes Verhalten provoziert, denn es gibt ja gut begründete Argumente für den Autogebrauch.

Velofahren ist bei Thomas, Daniela und Sarah mit Unabhängigkeit, Sportlichkeit, Schnelligkeit und Natur verbunden. Bei Sarah und Thomas scheint Velofahren mehr als nur Transportmittel zu sein; ein Lebensstil, bei Thomas sogar eine Leidenschaft. Bei beiden ist es die Gewohnheit, die dazu geführt hat, dass sie die Vorteile dieses Verkehrsmittels zu schätzen wissen. Sarah sagt, es habe sich „so eingespielt“, dass sie schon immer mit dem Velo zur Schule gefahren sei. „Man ist richtig wach, wenn man am Morgen durch die Kälte fährt, aber ich mach's auch gerne“, sagt sie und äussert das Bedürfnis, sich zu bewegen und an der frischen Luft zu sein. Seit Daniela kein eigenes Auto mehr hat, ist nicht das Velo ihr Hauptverkehrsmittel, sondern das Tram, zu Fuss, oder die Vespa. Dieses Verkehrsverhalten könnte wieder mit dem der Gewohnheit erklärt werden: Mit einem Auto- bzw. Vespabesitz hat sie weniger Anlass dazu, das Velofahren zum Freizeitsport zu machen, wie etwa Thomas, der schon bei der Fahrprüfung überzeugt war, er würde sich nie im Leben ein eigenes Auto zutun, da er in einer Familie ohne Auto aufgewachsen ist.

#### Was sagen die vier Interviewten über Basel?

Stefan nutzt, wegen seinem eher weit entfernten Wohnort, nur gezielt Angebote, um auszugehen. Er und seine Freunde nehmen manchmal das Auto, denn er sagt, der letzte Zug fährt um 00:05 Uhr. Offensichtlich kennt er das Nachtzugangebot nicht. Allgemein bezeichnet er den Raum Basel: „Ist eigentlich gut so. Es könnte das eine oder andere besser sein, aber mir würde jetzt nicht gerade einfallen was“. Freizeit- und die Verkehrsangebotsfrage betrifft ihn nicht, da er sie gelöst hat. Er findet, Zünzgen sei mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen und er wird nach der Fahrprüfung ein Auto zur Verfügung haben. Zurzeit ist er oft Beifahrer bei Kollegen. Die Freizeit hat er gefüllt und braucht keine weiteren Angebote.

Daniela nutzt verschiedene Freizeitangebote in Basel. Sie schätzt die zentrale Lage ihres Wohnortes gegenüber Binningen: „Jetzt weiss ich, ich bin in 10 Minuten dort, und kann noch schnell jemand treffen, und dann bin ich aber auch wieder schnell zuhause“. Sie wünscht sich für Basel mehr autofreie Zonen und öffentliche Plätze in der Stadt selber, wo man sich bewegen, Frisbee spielen oder „bröteln“ kann. Es gibt ihrer Ansicht nach zu wenige Anlagen, wo man sich „austoben“ kann. Ein Openair Konzert in Basel wäre auch super. Sie schätzt also die Zentralität in der Stadt, wünschte sich aber mehr Natur in der Stadt. Wünscht sich „auf jeden Fall“ mehr und schönere Velowege, um die Sicherheit zu erhöhen, besonders an Strassen, die von Lastwagen stark befahren sind, z.B. Feldbergstrasse, Baustelle Nordtangente, wo es zurzeit „katastrophal“ ist.

Thomas: „Was mich am meisten aufgeregt hat, als ich nach Basel kam: ich finde Basel sehr dreckig“. Innerhalb des letzten Jahres steckte ihm vier Mal Scherben im Veloschlauch, Folgen der FCB – Matches. Die Velos müssen genau dort fahren, wo sich der ganze Dreck ansammelt, zwischen Strasse und Trottoir. Ein Skatepark, wie es in der Landi-Halle einen gab, würde er sehr begrüssen. Ansonsten hat er keine Verbesserungswünsche, da er das Angebot in Basel zu wenig kenne.

Für Sarah könnte sich das Unterhaltungsangebot ändern oder ausgebaut werden: „...nicht grösser, aber anders“. Sie hat aber keine konkrete Vorschläge. Über den Verkehr sagt sie: „Also ich finde Basel eigentlich recht gut erschlossen“. Basel sei auch nicht so teuer, vergli-

chen mit anderen Städten. „Und da ich mit Velo unterwegs bin, habe ich nicht so viel Kritik. Ich komme überall hin, egal ob es ein Veloweg ist oder nicht.“ Sie wünscht sich aber mehr Einbezug vom Veloverkehr, vor allem sollte die Sicherheit gewährleistet werden. Aber dies sei für jede Stadt nötig. Sie wünscht sich, wie Daniela, autofreie Strassen in der Innenstadt. Und der Autofahrer fände es sowieso nicht toll, wenn er in die Innenstadt fährt und kein Parkplatz findet.

Ein wichtiger Punkt ist der Wunsch nach mehr Verkehrssicherheit für Velos. Bezogen auf das Freizeitangebot gibt es diverse, aber keine nachdrücklichen Wünsche. Nur Daniela erwähnt spontan ihr Bedürfnis nach mehr öffentlichen Plätzen. Andere konkrete Vorschläge, wie einen Skatepark oder ein Openair Konzert, kommen erst nach kurzem Überlegen. Niemand übt Kritik am bestehenden Freizeitangebot. Dass fast keine konkreten Vorschläge auf Anhieb geäussert werden, lässt sich so deuten, dass das vorhandene Freizeitangebot in Basel Stadt ihre Bedürfnisse deckt; dass sie also alles in allem zufrieden sind mit ihrer individuellen Freizeitgestaltung in Basel.

### **4.2.3 Ausblick**

Die Arbeit ist ein wichtiger Begriff bei der Definition der Freizeit. Letztere hat jedoch in der Altersgruppe 18 – 25 Jahren einen „eigenständigen“ Wert. Die Freizeit wird von individuellen Bedürfnissen und dem persönlichen „Lustprinzip“ bestimmt. Einen Teil der Freizeit ist mit regelmässigen Hobbies verplant, der andere Teil wird spontan unternommen. Die geplanten Aktivitäten folgen jedoch auch der individuellen Lust und die als spontan empfundenen Aktivitäten, meistens Freunde treffen, werden oft auch regelmässig durchgeführt – nur die langfristige Planung fällt weg. Es gibt bei einigen, aber nicht allen Gesprächspartnern, eine recht ausgeprägte Trennung von Alltagsfreizeit unter der Woche und am Wochenende. Die These aus dem ALERT-Forschungsprojekt von Fastenmeier et. al (siehe Kapitel 2) hat sich weitgehend bestätigt: Freizeit ist das, was nicht Arbeit ist und Spass macht.

Bei der Verkehrsmittelwahl in der Freizeit ist der finanzielle Faktor vor allem bei nicht-alltäglichen Aktivitäten wichtig. Bei der alltäglichen Freizeitgestaltung ist die Verkehrsmittelwahl stark routiniert und hängt mit dem jeweiligen Image, das man von den Verkehrsmitteln hat, zusammen. Das Image ist gekoppelt an die Erziehung und an die Peer Groups und hat sich bei einigen Gesprächspartnern durch die langjährige Benützung eines Verkehrsmittels herausgebildet. Die alltägliche Verkehrsmittelwahl ist weniger abhängig von der finanziellen Situation, als vom Gewohnheitsverhalten und dem praktischen Nutzen des Verkehrsmittels. Deswegen gehört bei Sarah und Thomas das Velofahren und bei Stefan das Auto zum Lebensstil.

Das Velo und die Vespa werden im Stadtverkehr bezogen auf ihre Funktionalität besser gewertet als das Auto. Hier gibt es ein grosses Potential zur Verminderung des Autoverkehrs und gleichzeitig gibt es Verbesserungs- und Erweiterungsbedarf der Velowege. Für Jugendliche, die in Basel-Land wohnen, ist es wichtig, dass es für den Ausgang in Basel Stadt Züge gibt, die nicht schon um 0:05 Uhr zurück fahren. Es besteht die Chance, dass Jugendliche mit 18 und dem Erwerb des Führerscheins dank den Faktoren „Gewohnheit“ und „praktischer Nutzen“ nicht vom Zug auf das Auto umsteigen. Dies setzt ein breites Nachtangebot der SBB voraus.

## 5. Expertengespräche zum Nachtangebot des ÖV in der Region Basel

Im Zusammenhang mit dem Projektkurs „Freizeitmobilität von jungen Menschen“ wurden mit ausgewählten wichtigen Akteuren der ÖV-Anbieterseite und der Kantonalverwaltungen im Raum Nordwestschweiz Expertengespräche durchgeführt:

### 5.1 Ziele und inhaltliche Schwerpunkte der Gespräche

Bei den Expertengesprächen sollte erreicht werden, dass sich die Akteure zur Ist-Situation intensiv äussern konnten. Damit aber nicht nur die vergangene und heutige Sicht besprochen werden konnte, wurde mit einer Soll-Analyse das Feld weiter geöffnet und auch die Strategien zur künftigen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs besprochen. Welche Ziele sollen erreicht werden, und welche Mittel stehen hierzu zur Verfügung? Dies sind entscheidende Fragen, wenn über eine nachhaltige Verkehrspolitik gesprochen wird.

Um zu vermeiden, dass alles auf die politische Situation und das Budget abgestellt werden konnte, wurde dieser Bereich explizit ausgegliedert und separat besprochen. Es sollte so auch vermieden werden, dass die bestehenden Probleme wie „der schwarze Peter“ an die Anderen (Politik) weitergegeben werden konnte.

Gerade in der heutigen Zeit ist die Vermarktung und die Kommunikationspolitik ein entscheidender Faktor. Deshalb wurde der Bereich „Marketing“ ebenfalls separat besprochen. Es wurde festgestellt, dass beim ÖV von grossem Marketing keine Rede sein kann. Dieser Umstand überrascht doch sehr, da gewisse Branchen (zum Beispiel die chemische Industrie) bis zu 30% ihres Umsatzes für Marketingaktivitäten ausgeben. Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer<sup>41</sup> spricht in seinem Bericht „Merger Puzzle in der Autowelt“ allein für die USA von einem Werbebudget der Automobilindustrie von 6.8 Mia US\$.

Abb. 5.1: Werbeausgaben / Plattformeffekte in der Automobilindustrie

Werbeausgaben Autohersteller Deutschland 1998		Werbeausgaben Autohersteller USA, 1997	
Gesamtausgaben:	DM 3 011 Mio.	Gesamtausgaben:	US-\$ 6 792 Mio. (DM 11 207 Mio.)
Pro PKW-Zulassung:	DM 805,--	Pro PKW*-Zulassung:	US-\$ 448,-- (DM 739,--)
Pro Marke:	DM 86 Mio.	Pro Marke:	US-\$ 189 Mio. (DM 311 Mio.)
		*PKW beinhaltet auch light trucks (pick-ups)	

(Quelle: Dudenhöffer 1999; S.3)

Daneben wird auf Seiten der Automobilindustrie ein enormer Aufwand betrieben, um junge Neukunden zu gewinnen. Neben der langen Bindung an die Marke dienen die jungen Lenker vor allem für die Vermittlung eines jungen und dynamischen Images. Heute wird im Raum Nordwestschweiz für Marketingzwecke nur 1 Prozent des Umsatzes verwendet. Im Raum Zürich ist dieser Wert erheblich höher.

<sup>41</sup> Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer, Merger-Puzzle 1999; S.3

Die Experten sollten aber auch Ihre Wünsche und Visionen erläutern. Diese zeigen, welche langfristigen Ideen vorhanden sind und ggf. auch eines Tages umgesetzt werden. Visionen öffnen neue Ansätze und Richtungen, und können auch zu einer völligen Neuausrichtung führen. Daneben diene der Punkt Diverses/-Varia dazu, Unbedachtes oder Vergessenes weiter ausführen zu können.

## 5.2 Angebotsanalyse

Folgende Angebote bestehen heute:

- Gleis 7 (unter 26 Jahre, zusätzlich zum ½-Tax-Abonnement)
- Nightbird: Basel-Zürich nur an Wochenenden: (Zuschlag: CHF 15.-)
- BlueNite: Basel-Bern mit umsteigen in Olten: (Zuschlag: CHF 15.-)
- SBB: Bei Special-Events bietet die SBB Spezialzüge an: Silvester, Fasnacht, usw.
- Nachtzüge TNW:
  - 01:30Uhr ein Zug Richtung Laufen mit Anschlussbussen in einzelne Gemeinden
  - 02:30Uhr ein Zug Richtung Olten mit Anschlussbussen in einzelne Gemeinden

Tab. 5.1: Das detaillierte Busangebot<sup>42</sup>

BVB-Linien ab Basel Barfüsserplatz Jeweils in der Nacht Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag um 01.30 Uhr, 02.30 Uhr und 03.30 Uhr.	
Linie A	Richtung Gundeldingen – Bruderholz
Linie B	Richtung Morgartenring – Voltaplatz
Linie D	Richtung Riehen Grenze
Fahrpreis:	3 Franken mit U'Abo oder GA 5 Franken ohne U'Abo oder GA
BLT-Linien ab Basel Barfüsserplatz Jeweils in der Nacht Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag um 02.30 Uhr	
Linie E	Richtung Reinach – Aesch – Dornach – Arlesheim - Münchenstein
Linie F	Richtung Birsfelden – Muttenz – Pratteln – Augst – Kaiseraugst – Giebenach – Arisdorf
Linie G	Richtung Binningen – Bottmingen – Oberwil – Therwil – Ettlingen – Witterswil – Bättwil – Biel-Benken
Linie H	Richtung Allschwil Dorf (ab Lindenplatz) - Schönenbuch
Nachtfalter	Richtung Rheinfelden – Magden – Möhlin – Wegenstetten – Schupfart – Wallbach
AAGL-Linie ab Liestal Jeweils in der Nacht Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag um 02.45 Uhr	

Fortsetzung Tabelle 5.1

<sup>42</sup> [http://www.tnw.ch/html/nachtbus\\_frame.html](http://www.tnw.ch/html/nachtbus_frame.html)

Nachtchuz	Liestal – Reigoldswil – Oberdorf – Waldenburg - Liestal
Fahrpreis:	5 Franken
BLT / AGSE-Linie ab Sissach Jeweils in der Nacht Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag um 02.55 Uhr	
Linie Sissach	Sissach – Thürnen – Diegtertal bis Eptingen – Känerkinder – Läuelfingen – Rümelingen – Diepflingen.
Fahrpreis:	3 Franken mit FunCard der BLKB Basellandschaftlichen Kantonalbank 5 Franken ohne FunCard
Nachtbus ab Frick Bahnhof Jeweils in der Nacht Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag um 01.05 Uhr	
PAD Fricktal	nach Oeschgen – Kaisten – Laufenburg – Gipf-Oberfrick – Wittnau – Wölflinswil – Oberhof – Hornussen – Bözen – Effingen – Elfingen - Zeihen.
Postauto-Linie ab Liestal Bahnhof Jeweils in der Nacht Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag um 02.45 Uhr	
PostAuto Nordwestschweiz	Liestal - Selbtisberg - Lupsingen Fahrpreis: 5 Franken
Postauto-Linie ab Laufen Bahnhof/Zwingen Bahnhof Jeweils in der Nacht Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag um 01.47 Uhr	
PostAuto Nordwestschweiz	Laufen - Zwingen - Brislach - Breitenbach - Wahlen - Büsserach - Erschwil - Fehren - Meltingen - Zullwil - Nunningen - Himmelried. Fahrpreis: 5 Franken
BlueNite-Zug Regio-S-Bahn-Linien ab Basel SBB, jeweils in der Nacht Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag	
BlueNite	Basel SBB ab 01.30 Uhr in Richtung Laufen Basel SBB ab 02.30 Uhr in Richtung Olten

### 5.3 Die Gesprächspartner

#### Roman Cueni

Herr Cueni ist Leiter des Profizentrums Nordwestschweiz bei der schweizerischen Post. Er koordiniert die Abteilung „PostAuto“, und ist für alle Busverbindungen in der schweizerischen Agglomeration Basels verantwortlich.

### Andreas Büttiker

Herr Büttiker ist Leiter des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) und zusätzlich Betreiber der Baselland Transporte (BLT). Er regelt das Tarifsysteem zusammen mit dem Basler Verkehrs Betrieb (BVB), welches die ganze nordwestschweizerische Region um die Stadt Basel betrifft. Als Betreiber der BLT, welches vor allem das Unterbaselbiet abdeckt, verantwortet er die Tramstrecken.

### Alain Groff

Herr Groff ist im Wirtschaft- und Sozialdepartement (WSD) der Kantonsverwaltung Basel-Stadt für den öffentlichen Verkehr verantwortlich. Der Gesamtverkehr ist in Baselstadt hingegen dem Baudepartement zugeteilt. Die BVB ist ebenfalls im WSD als Dienststelle besetzt. Herr Groff ist seit 1996 Leiter des Ressorts Verkehr im Kanton und ist die Kontrollinstanz über die BVB, welcher in der Stadt Basel den öffentlichen Verkehr betreibt.

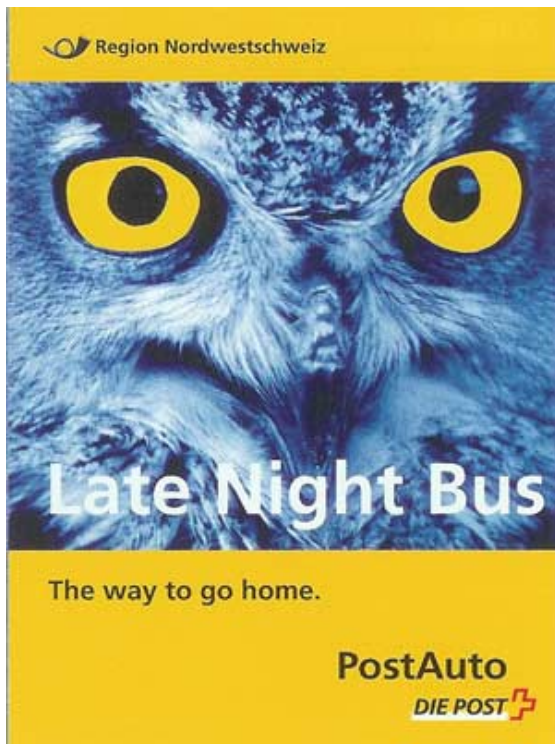
### Hans-Christoph Bächtold

Herr Bächtold ist seit 1991 in der Kantonsverwaltung Baselland tätig. Seit 1996 das ÖV-Gesetz durch den Bund eingeführt wurde, ist er verantwortlich für die Finanzierung des Regionalverkehrs im Kanton BL.

### Stephan Maurer

Herr Maurer ist seit 25 Jahren bei den SBB und seit 1996 Produktmanager für die Regio S-Bahn in Basel. Neben dem S-Bahnprojekt betreut Herr Maurer das gesamte Regionalverkehrsnetz der SBB für den Raum Nordwestschweiz (Basel), inklusive der nicht-schweizerischen Agglomeration Basels.

## 5.4 Ist-Analyse aus Sicht der Anbieter



### Nightbird - Bleib noch einen Bus!

Seit zwei Jahren dürfen Nachtschwärmer und Nachtschwärmerinnen die Freitagnacht zur Freinacht machen, und erst recht die Samstagnacht. Ob eine Openend-Party oder ein gemütliches Essen nach dem Musical- oder Theaterbesuch: der Nightbird von PostAuto und SBB machts möglich: Er bringt Nachtschwärmer spät nachts und früh morgens sicher nach Hause.

Bei den Nachtbussen ist der Vandalismusanteil sehr gering, die Sozialkontrolle spielt hier eine wichtige Rolle. Dadurch, dass die Busse auch in sehr abgelegene Gebiete fahren, sind die Passagiere den meisten Leuten bekannt. Ausserdem sorgt der Buschauffeur für ein Sicherheitsgefühl. Zudem wurde das Personal auch zum Thema Security geschult. Mehr Sicherheit soll auch durch neues Zugsmaterial und eventuell weitere Begleiter erreicht werden. Ausserdem wird im Zug- und Trambereich die Videoüberwachung eingeführt, welche zu einem Gefühl der Sicherheit führen sollte.

Im Kanton Zürich fahren die Busse bereits heute bis 04.00 Uhr. Auch in Basel ist eine Ausweitung aufgrund des regen Interesses durchaus möglich.

**BlueNite** REGIO

**Party-Spass vollfett!**  
Abfeiern und mit dem BlueNite zügig ins Bett.

Nachtzug: Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag ab 10.06.2001

Station	ab	an
<b>Olten</b>	00 48	03 04
Tecknau	00 54	-
Gelterkinden	00 58	02 54 <small>nur Aussteigen</small>
Sissach	01 01	02 51
Ittingen	01 03	02 47
Lausen	01 05	02 45
Liestal	01 09	02 43
Frenkendorf-F	01 11	02 40
Pratteln	01 15	02 37
Muttenz	01 18	02 34
<b>Basel SBB</b>	an 01 24	ab 02 30
<b>Basel SBB</b>	ab 01 30	an 02 25
Münchenstein	01 34	02 19
Dornach-Arlesheim	01 37	02 16
Aesch	01 40	02 14
Duggingen	01 42	02 10
Grellingen	01 44	02 07
Zwingen	01 51	02 03
<b>Laufen</b>	an 01 55	ab 02 00

**ab Liestal um 02 45:**  
Altmarkt, Bubendorf, Hölstein, Niederdorf, Oberdorf, Reigoldswil, Waldenburg, Ziefen

**ab Sissach um 02 55:**  
Buckten, Diegten, Diepflingen, Eptingen, Känerkinden, Läufelfingen, Rümelingen, Tenniken, Thürnen, Zunzgen



BlueNite: Das Angebot für alle Nachtschwärmer!

Mit dem BlueNite verkehrt ein Kurzzug bis in die frühen Morgenstunden für alle Nachtschwärmer; jeweils in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag auf der Linie Olten-Basel SBB-Laufen mit Halt an allen Stationen.

Vor allem beim BlueNite wird viel Wert auf eine moderne und klare Kommunikation gelegt. Sexappeal, Emotionen sind aus Sicht der Anbieter sehr wichtig. Man fährt an die Fasnacht, ans Neujahrsfest mit der Bahn. Nicht nur Junge, sondern auch der Bankdirektor sollen mit dem ÖV die breiten Freizeitmöglichkeiten nutzen. Mit dem Aufbau eines Nachtangebotes und einer S-Bahn wird das Bild vermittelt – „die tun was!“ Am Schluss muss aber wie beim BlueNite das Produkt stimmen.



Während sich das Nachtangebot sehr bewährte, führte vor allem die Einführung des Halbstunden-Taktes tagsüber zu einem markanten Passagierzahlenzuwachs (plus 14 Prozent). Mehr Benutzer erhöhen die Auslastung und somit auch die Rentabilität. Dadurch können wiederum neue Angebote lanciert werden.

## **5.5 Ist-Analyse aus Sicht des Tarifverbunds und der Zahler (Kantone)**

Der TNW Tarifverbundnordwestschweiz besteht heute aus allen Akteuren (Anbietern) des ÖV der Nordwestschweiz. Aufgebaut ist der TNW wie eine Art Milizorganisation, wobei der Zeitaufwand pro Monat mit rund 3-5 Personen-Tagen angegeben werden kann. Alle Entschiede im TNW müssen einstimmig gefällt werden. Der TNW ist der erste Tarifverbund in der Schweiz, der sowohl Abo- als auch Einzelbillettarife geregelt hat. Die Kantone bestimmen das Angebot, die Anbieter erbringen die Leistungen. Die Leiter der Unternehmen können sehr intensiv mitbestimmen, müssen aber danach auch umsetzen. Der TNW kann im Vergleich mit dem ZVV (Zürcher Verkehrsverbund) sowohl von den Tarifen als auch von den ÖV-Kosten der Anbieter als eher günstig bezeichnet werden. Der ZVV ist in der Schweiz der einzige Verkehrsverbund. Er hat eine tarifarische Angebotsgestaltung. Für Zürich wäre aber ein Verbund wie der TNW aufgrund der Grösse und der Koordination keine Alternative. Der ZVV hat aber auch mit gewissen Problemen oder Nachteilen zu kämpfen. So haben die Anbieter nicht mehr die gleich grossen Mitspracherechte wie beim TNW. Ausserdem bekommen die Anbieter einfach einen bestimmten Anteil der Einnahmen – unternehmerische Initiative geht so eventuell verloren. Einer der grössten Vorteile des ZVV ist aber das zentrale Marketing. Dies ist nämlich der Hauptnachteil des TNW. Es gibt keine zentrale Stelle, welche die Marketingaktivitäten plant, durchführt und kontrolliert. Das Marketing hat im TNW einen geringen Stellenwert. Es stellt sich aus Sicht des TNW aber immer die Frage, wie viele Leute mehr den ÖV benutzen würden, wenn massiv ins Marketing investiert würde. Herr Büttiker vertritt die Meinung, dass ein massiver Ausbau im Bereich Marketing ausser eventuell eines Preises für beste Werbung wenig dabei herauspringen würde. Er ist aber der Überzeugung, dass es notwendig ist, die Kommunikationsaktivitäten auf TNW-Ebene zu verstärken. Dabei muss man sich immer die Frage stellen, mit welchen Kommunikationsfranken können am meisten Leute zum Umsteigen auf den ÖV bewegt werden. Insbesondere die SBB und die Post sind heute im Marketing die aktivsten Player.

Heute ist der 7 – 15 Minutentakt bis 20.00 Uhr im Tramnetz (BVB + BLT) der Standard. Danach wird auf Viertel- bis Halbstundentakt umgestellt. Ab 02.00 sinkt die Nachfrage markant, und es werden die letzten Reisenden mit den neuen Nachtangeboten befördert. Das Nachtangebot hat sich bewährt, die Erwartungen wurden sogar übertroffen. Es gibt aber innerstädtische Alternativen (Velo, zu Fuss) zum ÖV. In den letzten Jahren ist bei den jungen Erwachsenen der Scooter in der Beliebtheit sehr gestiegen – es hat überall in der Stadt Parkmöglichkeiten.

Das Nachtangebot wurde Ende der 80er Jahre erstmals behandelt, aber war damals nicht mehrheitsfähig. Erst als Privatfirmen, wie zum Beispiel die BLKB, das Angebot finanziell unterstützten, konnten die Nachtangebote eingeführt werden. Trotz der relativ guten Auslastung der Nachtangebote ist und bleibt aber der Pendlerverkehr für den TNW die wichtigste Zielgruppe. Diese Gruppe ist sehr homogen und deshalb für den TNW sehr gut planbar. Qualitativ wird der Freizeitverkehr zwar als wichtig, aber als sehr schwer planbar eingeschätzt. Der ÖV ist ganz klar ein „Mengengeschäft“, das heisst der Pendlerverkehr bringt die höchsten Erträge, verursacht aber auch die höchsten Kosten. Pro Jahr befördert er rund 190 Millionen Fahrgäste. Täglich pendeln rund 40'000 Menschen vom Kanton Baselland nach Basel-Stadt und rund 17'000 von Basel-Stadt nach Baselland. Die heute bewegten Pendlerströme sind enorm, aber selbst der Pendlerverkehr ist nicht kostendeckend zu betreiben. Gemäss Herrn Büttiker, kann der ÖV nie kostendeckend betrieben werden. Die neuen

Nachtangebote fallen bei den Kosten fast nicht ins Gewicht. Die Erträge, welche die 150-200 Benützer pro Nachtangebot generieren, sind aber für den ÖV auch nicht entscheidend. Beim Freizeitverkehr sind vor allem die Grossanlässe (als Massengeschäft) interessant.

Der ÖV-Anteil (Modal Split) ist in der Nordwestschweiz im Vergleich zu anderen Regionen hoch, dieses Jahr wurden rund 1.8 Mio. Umweltabos verkauft. Die Region Nordwestschweiz hat somit den besten Modal Split (Individualverkehr vs. öffentlicher Verkehr) der Schweiz.

Tarifpolitik: (bis 25 Jahre gilt das Juniorenabo U-Abo für Junge Erwachsene)

Im Vergleich zu anderen Tarifregionen ist der Preis eher niedrig. Gemäss einer Befragung der U-Abo Besitzer sind die folgenden Punkte entscheidend:

- Preis
- Direktverbindungen
- Fahrzeit
- Freundliches Personal
- Modernes Rollmaterial

Sauberkeit wird nach Auskunft des TNW mehr und mehr ein Thema (wenn man erreichen will, dass auch ein CEO und andere Entscheider Tram fahren).

## **5.6 Verbesserungspläne aus Sicht der Anbieter und der Zahler (Kantone)**

Bei den Bussen bestimmen die Kantone, in denen sich der Busverkehr abspielt, anhand der von der Post gelieferten Nachfrageanalyse das Angebot. Die Nachtbusse sind bereits heute recht gut ausgelastet, sodass auch ein weiterer Ausbau in Betracht gezogen werden kann. Wichtig ist dabei der Ausbau der Zusammenarbeit mit den anderen Akteuren des ÖV. Nur zusammen kommt man nach deren Ansicht im ÖV zum Ziel.

Erstrebenswert ist die Erschliessung neuer Potentiale oder Nachtschwärmer. Die Infrastruktur muss hell, sicher, modern und komfortabel sein. Moderne Bahnhöfe und Zugänge sind für den Erfolg entscheidend. Bis 2007 soll ein einheitliches Rollmaterial und Infrastrukturniveau erreicht werden. Das neue Rollmaterial für die Regio-S-Bahn Basel kostet rund CHF 400 Millionen. Neu gilt bei den SBB der Slogan „eintreten und nicht einsteigen“. Dazu werden bei allen Bahnhöfen die Perrons auf 55 cm (Projekt: „Perron 55“) angehoben. All diese Massnahmen sollen zu einem einheitlichen und modernen Standard führen.

Die Trams müssen sauber und leise sein und zur Verbesserung der Sicherheit und des Sicherheitsgefühls mit Videoüberwachung ausgestattet sein. Der Vandalismus ist sehr hoch, da die soziale Kontrolle meist in den hinteren Wagen nicht mehr greift.

Die Stadt Basel führt intensive Verhandlungen mit dem Fussball Club Basel (FCB) um ein Kombi-Ticket (Eintritt und Bahn) so schnell wie möglich einführen zu können. Weitere Verbesserung des Standorts St. Jakob Park für Events und andere Freizeitaktivitäten sind geplant. Ausserdem ist ein weiterer Ausbau der Shuttlezüge Bahnhof Basel SBB zum St. Jakob Park und neue Streckenführung zum Euroairport vorgesehen.

Die Abdeckung der Region Nordwestschweiz durch ÖV-Angebote soll von heute 93% auf gegen 100% gesteigert werden, sofern dies finanziell tragbar wird. Ausserdem ist ein weiterer Ausbau der Buslinie 70 und der Tramlinien 14 und 3 geplant. Die Tramlinie 3 soll bis nach Pratteln (Liestal) verlängert werden. Die Tramlinie 14 erhält eine neue Endhaltestelle in Pratteln (Pratteln-Länge). Durch raumplanerische Änderungen und neue Freizeitangebote muss

die Region Pratteln/Schweizerhalle neu erschlossen werden. Die Grosseinkäufe werden aber wahrscheinlich auch in Zukunft mit dem Auto erledigt. Das Projekt Perron 55 (Bahnhofumgestaltung) auf der ganzen Strecke Basel – Olten soll eingeführt werden.

Im Zusammenhang mit dem Projekt Bahn 2000 2. Etappe, werden diverse neue Strecken und Tunnel für den Personen- und Güterverkehr geplant. Auf Seiten der Kantone wurden Projekte für 48 Mia. eingegeben, zur Verfügung stehen aber nur 6 Mia. Franken. Welche Projekte am Ende realisiert werden können, wurde noch nicht entschieden.

## 5.7 Budget und politische Situation

Bis 1995 wurden die Fehlbeträge von den SBB und der Post durch den Bund bezahlt oder durch die rentablen Bereiche quersubventioniert: im Falle der Post durch den Telefonbereich, die heutige Swisscom. Seit 1996 ist die Post wie jeder andere Anbieter geregelt und operiert mit den gleichen Rahmenbedingungen wie die anderen ÖV-Anbieter. Die Post besteht heute aus 16 Profitcentern, welche versuchen, möglichst kostendeckend zu operieren. Die Post ist aber auch heute noch auf Bundes- und vor allem Kantonsgelder angewiesen. Die durchschnittliche Kostendeckung liegt heute bei den Postautos bei über 45%. Diese Zahl lässt sich für ländliche Gebiete sehen. Im Kanton Baselland bestimmt der Landrat, welche und wie viele Linien betrieben werden. Der Landrat hat somit auf den Regionalverkehr einen erheblichen Einfluss. Dadurch, dass der Kanton heute das Angebot bestimmt, muss er auch das Defizit decken. Der Kanton Baselland gibt pro Jahr für den ÖV rund 30 Millionen Franken aus. Die Nachtangebote schlagen mit rund 100'000 Franken zu buche. Die Post funktioniert also heute im Regionalverkehr genau gleich wie die SBB. Dadurch, dass die Post im Raum Nordwestschweiz durch mehrere Kantone fährt, müssen die Finanz-Verhandlungen zuerst mit jedem Kanton einzeln und dann mit allen zusammen geführt werden. Dies führt zu einem erheblichen administrativen Aufwand, weil die Angebotsverhandlungen jedes Jahr und die Budgets alle vier Jahre neu verhandelt werden müssen. Da ist ein Engagement der Basellandschaftlichen Kantonalbank (BLKB) beim Nachtangebot sehr willkommen. Dadurch konnte das Nachtangebot früher als geplant aufgenommen werden und wird auch heute noch zum Teil durch die BLKB finanziert. Das Angebot rund um den St. Jakob Park wird heute zu rund 80% von der Stadt Basel bezahlt.

Durch die heute sehr angespannte Finanzlage auf Seiten des Bundes und der Kantone ergeben sich drei Möglichkeiten:

- Kosten des ÖV werden weiter übernommen
- Angebote bzw. Subventionen werden gekürzt (pro U-Abo übernimmt der Kanton BS zur Zeit CHF 25.--);
- Effizienzsteigerung ist im heutigen Regionalverkehr bereits Alltag. Der Kanton kann beim Verkehrsmanagement mithelfen (Parkgebühren). Roadpricing ist aber heute noch kein Thema.

Die Angebotsanalyse macht aber weiterhin die Post. Der Kanton bestimmt wie viele Busse am Tag gesamthaft betrieben werden sollen. Den genauen Fahrplan erarbeitet aber die Post, anhand der erhobenen Passagierzahlen. Die Pendler sind nach wie vor die wichtigsten Kunden. Durch den TNW können sehr günstige Umweltabos abgegeben werden. Für Junge Erwachsene unter 25 Jahren ist das Umweltabonnement zusätzlich vergünstigt.

Im Trambereich haben auch die BVB und die BLT sehr hohe Fixkosten. Schienenföhrung und Rollmaterial sind teuer. Hier ist es vor allem der Bund, der die Finanzierung übernimmt. Die Kostendeckung befindet sich zwischen 60% und 90%. Bei dem Tramverkehr ist vor allem die Auslastung zu Pendlerzeiten sehr hoch, während sie in den Randstunden sehr ab-

nimmt. Ebenfalls ist die Auslastung innerhalb des Agglomerationsgürtels einiges höher als in den ausserstädtischen Gebieten.

Das letzte Tram abends jeweils um 01:00 Uhr ist gut besetzt. Der Anbieter erklärt dies damit, dass es eben das letzte Tram sei. Wenn der Tramverkehr die ganze Nacht aufrechterhalten bliebe, würde dieses Tram weniger Passagiere zählen. Beim Tramverkehr kommt vor allem nachts zusätzlich die Lärmproblematik hinzu. Anwohner der Strecken, möchten keine nächtlichen Lärmbelastigungen durch den ÖV dulden. Einzig bei Grossanlässen wird der Tramverkehr auch nachts geduldet. Anlässe wie die Basler Fasnacht, Silvester oder nach FCB-Spielen, sind auf den Tramverkehr angewiesen.

## **5.8 Marketing**

Im Postauto werden zur Zeit neue Displays eingebaut, um alle Infos zum ÖV und zur Region an die Fahrgäste zu bringen. Diese Massnahme dient auch dem örtlichen Tourismus. Durch moderne und übersichtliche Busse wird die Fahrt zum Erlebnis, und Vandalismus kann verhindert werden.

Eine klare Marken-Strategie soll den ÖV der Bevölkerung näher bringen; die S-Bahn inklusiv einem Logo steht für ein klares und einheitliches Marketing. Der ÖV wird als Produkt vermarktet. Ziel ist es, Anreize schaffen und nicht auf den Bonus „grün und umweltbewusst“ zu setzen. Die Marketingaktivitäten und der Auftritt müssen aber für den Kunden und die Politik klar ersichtlich sein – eine klare Strategie ist gefordert. Auch eine Erhöhung der Tarife entsprechend der jährlichen Teuerung wird überlegt. Die Herren Bächtold, Cueni und Maurer möchten die Marketing-Aktivitäten in Zukunft weiter ausbauen. Über eine Erhöhung des Marketingbetrags von heute CHF 100'000.- auf fast CHF 1'000'000 wird nachgedacht. Herr Büttiker steht diesem Vorhaben skeptisch gegenüber. Die zusätzlichen Erträge decken eventuell die Marketing-Kosten nicht.

Geworben wird heute mit tiefen Preisen, angenehmem Fahrkomfort, guten Direkt-Verbindungen, kurzen Fahrzeiten, freundlichem Personal, modernem Material und der Sauberkeit.

## **5.9 Die Wünsche der Experten an den künftigen ÖV**

Folgende Wünsche haben sich bei den Gesprächen herauskristallisiert:

- Höhere Auslastung
- Bessere Zusammenarbeit zwischen den Anbietern und den Kantonen
- Trotz der heute akuten Finanzlage sollte der ÖV nicht heruntergefahren werden
- Verbesserung der Qualität und des Images
- Ein gutes Nachtnetz inklusive der Erschliessung der Basler Innenstadt mit der Agglomeration inklusive Deutschland und Frankreich

## **5.10 Zahlen und Fakten aus der Telefonbefragung**

Die durchgeführte Befragung ergab ein sehr ernüchterndes Bild. Die speziellen Nachtangebote sind im Vergleich zum in der ganzen Schweiz angebotenen Gleis 7 Ticket recht unbekannt. Es zeigt sich, dass vor allem die ausländische Jugendbevölkerung die Angebote nicht kennt. Geschlechtsspezifische Unterschiede lassen sich nicht erkennen. Auch betreffend

Sicherheit ergibt sich kein signifikanter Unterschied. Die Nutzung der jeweiligen Nachtangebote ist sehr gering. Mehr als die Hälfte der Befragten jungen Erwachsenen haben keines der Angebote benutzt. Lediglich die Züge vor 02.00 Uhr werden von mehr als 50% der jungen Erwachsenen auch verwendet. Es zeigt sich, dass nach 02.00 Uhr nur noch sehr wenige junge Erwachsene mit dem ÖV unterwegs sind bzw. sein wollen.

Abb. 5.2: Bekanntheit von ÖV-Angeboten

Es gibt eine Reihe von Angeboten der Verkehrsbetriebe für jüngere Leute. Ich lese Ihnen einige dieser Angebote vor. Sagen Sie bitte, ob Sie das Angebot kennen oder nicht kennen. Dabei müssen Sie die einzelnen Angebote noch nicht benutzt haben.

	TOTAL	WOHNKANTON		GESCHLECHT	
		BS	BL	Mann	Frau
TOTAL	335 100%	154 100%	181 100%	176 100%	159 100%
Gleis 7	296 88%	142 92%	154 85%	155 88%	141 89%
Nachtzüge im Tarifverbund NW-CH	214 64%	97 63%	117 65%	116 66%	98 62%
Nachtbusse in umliegende Gemeinden (Wochenende)	260 78%	123 80%	137 76%	130 74%	130 82%
Nightbird (Basel-Zürich)	168 50%	93 60%	75 41%	83 47%	85 53%
Nacht-Netz S-Bahn Zürich	49 15%	29 19%	20 11%	23 13%	26 16%
Nachtverbindung Basel-Bern	118 35%	62 40%	56 31%	62 35%	56 35%
Angebote von 'mobilo'	48 14%	29 19%	19 10%	33 19%	15 9%
keine Angabe	18 5%	5 3%	13 7%	11 6%	7 4%

Abb. 5.3: Nachtzüge/Busse in der NW-CH: Bedarf für Freizeitwege

Wie gross ist Ihr Bedarf an diesen Angeboten für Ihre Wege in der Freizeit. Ist der Bedarf eher gross, eher gering oder haben Sie gar keinen Bedarf?

	TOTAL	WOHNKANTON		GESCHLECHT	
		BS	BL	Mann	Frau
TOTAL	335 100%	154 100%	181 100%	176 100%	159 100%
eher gross	49 15%	12 8%	37 20%	26 15%	23 14%
eher gering	82 24%	42 27%	40 22%	45 26%	37 23%
keinen Bedarf	204 61%	100 65%	104 57%	105 60%	99 62%

Es fällt auf, dass eine Mehrheit der Junge Erwachsenen bei Ihren Nachtaktivitäten keinen Bedarf an Mobilität durch den ÖV wünscht. Diese Zahlen überraschen aufgrund des grossen Erfolges der Nachtangebote. Es zeigt sich aber, dass die Zielgruppe des ÖV am Abend nicht

nur die Junge Erwachsenen sein könnten, und das Potential bei weitem noch nicht ausgeschöpft ist. Eine Verstärkung der Werbung eventuell auch in anderen Sprachen wäre sicherlich sinnvoll.

Abb. 5.4: Beurteilung ÖV: Preisniveau

Sind sie für Sie eher teuer oder eher preiswert?

	TOTAL	WOHNKANTON		GESCHLECHT	
		BS	BL	Mann	Frau
TOTAL	335 100%	154 100%	181 100%	176 100%	159 100%
teuer	134 40%	64 42%	70 39%	73 41%	61 38%
teils-teils	80 24%	38 25%	42 23%	38 22%	42 26%
preiswert	116 35%	49 32%	67 37%	62 35%	54 34%
weiss nicht	5 1%	3 2%	2 1%	3 2%	2 1%

Es zeigt sich ausserdem, dass der ÖV von der einen Hälfte als zu teuer und von den anderen als angemessen empfunden wird. Das gleiche Bild ergibt sich bei der Wahrnehmung der Geschwindigkeit. Mehr als 2/3 der Befragten erachten den ÖV als bequem und einfach zu managen. Diese Zahlen sind sicherlich sehr positiv zu werten. Durch den Einsatz von modernerem Rollmaterial kann die Bequemlichkeit und Einfachheit sicherlich zusätzlich noch gesteigert werden. Mit der Regio-S-Bahn werden auch alle Züge klimatisiert, komfortabler und sicherer sein.

Die Nutzungshäufigkeit, bezogen auf alle Angebote für junge Erwachsene im Raum Basel ergab das Resultat, dass bis auf den Nachtzug „Bluenite“ überall die Mehrheit der Befragten das jeweilige Angebot noch nie benutzt hat. Wobei beim Nachtzug mit 49 Prozent der Anteil die noch nie den Bluenite benutzten bei rund der Hälfte liegt. Am wenigsten genutzt wird das Nachtnetz der Zürcher S-Bahnen. Dies ist jedoch verständlich, da nur wenige in Basel wohnhaften jungen Erwachsenen abends in Zürich unterwegs sind. Das Gleis7, die Nachbusse und der Nachtzug werden von über 10 Prozent 1-2mal pro Monat benutzt, während der Nightbird, das Nachtangebot der Zürcher S-Bahnen, sowie der Nachtverbindung Basel-Bern nur 4-7 Prozent der Befragten 1-2mal pro Monat benutzen.

Abb. 5.5: Nutzungshäufigkeit des Gleis7

Sagen Sie mir bitte, wie häufig Sie diese Angebote ungefähr benutzen.

Filter: Kennt Gleis 7

	TOTAL	WOHNKANTON		GESCHLECHT	
		BS	BL	Mann	Frau
TOTAL	296 100%	142 100%	154 100%	155 100%	141 100%
ca. 1 Mal pro Woche	21 7%	10 7%	11 7%	9 6%	12 9%
ca. 1-2 Mal pro Monat	37 13%	20 14%	17 11%	15 10%	22 16%
seltener als 1 Mal pro Monat	22 7%	11 8%	11 7%	12 8%	10 7%
noch nicht benutzt	216 73%	101 71%	115 75%	119 77%	97 69%

Abb. 5.6: Nutzungshäufigkeit der Nachtzüge Bluenite

Filter: Kennt 'Nachtzüge im Tarifverbund Nordwestschweiz'

	TOTAL	WOHNKANTON		GESCHLECHT	
		BS	BL	Mann	Frau
TOTAL	214 100%	97 100%	117 100%	116 100%	98 100%
ca. 1 Mal pro Woche	19 9%	4 4%	15 13%	8 7%	11 11%
ca. 1-2 Mal pro Monat	42 20%	18 19%	24 21%	26 22%	16 16%
seltener als 1 Mal pro Monat	48 22%	23 24%	25 21%	28 24%	20 20%
noch nicht benutzt	105 49%	52 54%	53 45%	54 47%	51 52%

Abb. 5.7: Nutzungshäufigkeit der Nachtbusse ab Basel in die umliegenden Gemeinden

Filter: Kennt 'Nachtbusse ab Basel in umliegende Gemeinden'

	TOTAL	WOHNKANTON		GESCHLECHT	
		BS	BL	Mann	Frau
TOTAL	260 100%	123 100%	137 100%	130 100%	130 100%
ca. 1 Mal pro Woche	18 7%	6 5%	12 9%	9 7%	9 7%
ca. 1-2 Mal pro Monat	55 21%	25 20%	30 22%	27 21%	28 22%
seltener als 1 Mal pro Monat	42 16%	19 15%	23 17%	23 18%	19 15%
noch nicht benutzt	145 56%	73 59%	72 53%	71 55%	74 57%

Abb. 5.8: Nutzungshäufigkeit des Nightbird Basel – Zürich

Filter: Kennt 'Nightbird Basel-Zürich'

	TOTAL	WOHNKANTON		GESCHLECHT	
		BS	BL	Mann	Frau
TOTAL	168 100%	93 100%	75 100%	83 100%	85 100%
ca. 1 Mal pro Woche	3 2%	0 0%	3 4%	2 2%	1 1%
ca. 1-2 Mal pro Monat	12 7%	9 10%	3 4%	5 6%	7 8%
seltener als 1 Mal pro Monat	36 21%	27 29%	9 12%	15 18%	21 25%
noch nicht benutzt	117 70%	57 61%	60 80%	61 73%	56 66%

Abb. 5.9: Nutzungshäufigkeit des Nachtnetzes S-Bahn Zürich

Filter: Kennt 'Nachtnetz S-Bahn Zürich'

	TOTAL	WOHNKANTON		GESCHLECHT	
		BS	BL	Mann	Frau
TOTAL	49 100%	29 100%	20 100%	23 100%	26 100%
ca. 1 Mal pro Woche	2 4%	0 0%	2 10%	2 9%	0 0%
ca. 1-2 Mal pro Monat	2 4%	0 0%	2 10%	0 0%	2 8%
seltener als 1 Mal pro Monat	8 16%	7 24%	1 5%	3 13%	5 19%
noch nicht benutzt	37 76%	22 76%	15 75%	18 78%	19 73%

Abb. 5.10: Nutzungshäufigkeit der Nachtverbindung Basel – Bern

Filter: Kennt 'Nachtverbindungen Basel-Bern'

	TOTAL	WOHNKANTON		GESCHLECHT	
		BS	BL	Mann	Frau
TOTAL	118 100%	62 100%	56 100%	62 100%	56 100%
ca. 1 Mal pro Woche	3 3%	2 3%	1 2%	2 3%	1 2%
ca. 1-2 Mal pro Monat	5 4%	2 3%	3 5%	2 3%	3 5%
seltener als 1 Mal pro Monat	36 31%	22 35%	14 25%	25 40%	11 20%
noch nicht benutzt	74 63%	36 58%	38 68%	33 53%	41 73%

Mehr als die Hälfte aller Befragten haben keinen Bedarf an diesen Angeboten für die verschiedenen Freizeitwege. Mit 54 Prozent ist der „nicht-Bedarf“ der Nachtbusse in der Umgebung Basels in die naheliegenden Gemeinden am niedrigsten. Beim Car-Sharing „mobilo“, bei der Zürcher S-Bahn sowie der Nachtverbindung Basel - Zürich liegen die Werte für „kein Bedarf“ bei über 75 Prozent. Bei den Nachtbussen, Nachtzügen und bei dem Gleis7 sind die Werte des grossen Bedarfs zwischen 15 und 20 Prozent.

Abb. 5.11: Bedarf für Freizeitwege des Gleis7 - Angebotes

Wie gross ist Ihr Bedarf an diesen Angeboten für Ihre Wege in der Freizeit. Ist der Bedarf eher gross, eher gering oder haben Sie gar keinen Bedarf?

	TOTAL	WOHNKANTON		GESCHLECHT	
		BS	BL	Mann	Frau
TOTAL	335 100%	154 100%	181 100%	176 100%	159 100%
eher gross	58 17%	28 18%	30 17%	25 14%	33 21%
eher gering	59 18%	25 16%	34 19%	25 14%	34 21%
keinen Bedarf	218 65%	101 66%	117 65%	126 72%	92 58%



Abb. 5.12: Bedarf für Freizeitwege der Nachtzüge/-Busse in der Nordwestschweiz

Wie gross ist Ihr Bedarf an diesen Angeboten für Ihre Wege in der Freizeit. Ist der Bedarf eher gross, eher gering oder haben Sie gar keinen Bedarf?

	TOTAL	WOHNKANTON		GESCHLECHT	
		BS	BL	Mann	Frau
TOTAL	335 100%	154 100%	181 100%	176 100%	159 100%
eher gross	49 15%	12 8%	37 20%	26 15%	23 14%
eher gering	82 24%	42 27%	40 22%	45 26%	37 23%
keinen Bedarf	204 61%	100 65%	104 57%	105 60%	99 62%

Abb. 5.13: Bedarf für Freizeitwege der Nachtbusse in die umliegenden Gemeinden

Wie gross ist Ihr Bedarf an diesen Angeboten für Ihre Wege in der Freizeit. Ist der Bedarf eher gross, eher gering oder haben Sie gar keinen Bedarf?

	TOTAL	WOHNKANTON		GESCHLECHT	
		BS	BL	Mann	Frau
TOTAL	335 100%	154 100%	181 100%	176 100%	159 100%
eher gross	68 20%	30 19%	38 21%	32 18%	36 23%
eher gering	87 26%	38 25%	49 27%	46 26%	41 26%
keinen Bedarf	180 54%	86 56%	94 52%	98 56%	82 52%

Abb. 5.14: Bedarf für Freizeitwege der Nachtbusse Basel – Zürich

Wie gross ist Ihr Bedarf an diesen Angeboten für Ihre Wege in der Freizeit. Ist der Bedarf eher gross, eher gering oder haben Sie gar keinen Bedarf?

	TOTAL	WOHNKANTON		GESCHLECHT	
		BS	BL	Mann	Frau
TOTAL	335 100%	154 100%	181 100%	176 100%	159 100%
eher gross	16 5%	10 6%	6 3%	9 5%	7 4%
eher gering	60 18%	35 23%	25 14%	33 19%	27 17%
keinen Bedarf	259 77%	109 71%	150 83%	134 76%	125 79%

Abb. 5.15: Bedarf für Freizeitwege der Nachtzüge S-Bahn Zürich

Wie gross ist Ihr Bedarf an diesen Angeboten für Ihre Wege in der Freizeit. Ist der Bedarf eher gross, eher gering oder haben Sie gar keinen Bedarf?

	TOTAL	WOHNKANTON		GESCHLECHT	
		BS	BL	Mann	Frau
TOTAL	335 100%	154 100%	181 100%	176 100%	159 100%
eher gross	6 2%	3 2%	3 2%	5 3%	1 1%
eher gering	43 13%	24 16%	19 10%	21 12%	22 14%
keinen Bedarf	286 85%	127 82%	159 88%	150 85%	136 86%

Abb. 5.16: Bedarf für Freizeitwege der Nachtzüge Basel – Bern

Wie gross ist Ihr Bedarf an diesen Angeboten für Ihre Wege in der Freizeit. Ist der Bedarf eher gross, eher gering oder haben Sie gar keinen Bedarf?

	TOTAL	WOHNKANTON		GESCHLECHT	
		BS	BL	Mann	Frau
TOTAL	335 100%	154 100%	181 100%	176 100%	159 100%
eher gross	15 4%	6 4%	9 5%	10 6%	5 3%
eher gering	63 19%	37 24%	26 14%	36 20%	27 17%
keinen Bedarf	257 77%	111 72%	146 81%	130 74%	127 80%

Abb. 5.17: Bedarf für Freizeitwege des Car-Sharing „mobilo“

Wie gross ist Ihr Bedarf an diesen Angeboten für Ihre Wege in der Freizeit. Ist der Bedarf eher gross, eher gering oder haben Sie gar keinen Bedarf?

	TOTAL	WOHNKANTON		GESCHLECHT	
		BS	BL	Mann	Frau
TOTAL	335 100%	154 100%	181 100%	176 100%	159 100%
eher gross	5 1%	4 3%	1 1%	3 2%	2 1%
eher gering	41 12%	20 13%	21 12%	28 16%	13 8%
keinen Bedarf	289 86%	130 84%	159 88%	145 82%	144 91%

Über 70 Prozent der Befragten finden die Eigenschaften des öffentlichen Verkehrs (Bahn, Tram und Bus) für den Freizeitverkehr problemlos. Nur 10 Prozent beurteilen den ÖV als aufwändig und 19 Prozent finden ihn teils aufwändig und teils problemlos.

Abb. 5.18: Einfachheit der Benutzung des ÖV

Sagen Sie bitte, wie Sie die Verkehrsmittel speziell für Ihre Freizeitwege beurteilen.

	TOTAL	WOHNKANTON		GESCHLECHT	
		BS	BL	Mann	Frau
TOTAL	335 100%	154 100%	181 100%	176 100%	159 100%
aufwändig	32 10%	8 5%	24 13%	21 12%	11 7%
teil-teils	65 19%	31 20%	34 19%	31 18%	34 21%
problemlos	235 70%	113 73%	122 67%	122 69%	113 71%
weiss nicht	3 1%	2 1%	1 1%	2 1%	1 1%

Für 40 Prozent der jungen Erwachsenen ist der ÖV teuer. 35 Prozent hingegen betrachten ihn als preiswert und 24 Prozent findet ihn teils teuer und teils preiswert.

Abb. 5.19: Preisniveau des ÖV

Sind sie für Sie eher teuer oder eher preiswert?

	TOTAL	WOHNKANTON		GESCHLECHT	
		BS	BL	Mann	Frau
TOTAL	335 100%	154 100%	181 100%	176 100%	159 100%
teuer	134 40%	64 42%	70 39%	73 41%	61 38%
teils-teils	80 24%	38 25%	42 23%	38 22%	42 26%
preiswert	116 35%	49 32%	67 37%	62 35%	54 34%
weiss nicht	5 1%	3 2%	2 1%	3 2%	2 1%

Die Bequemlichkeit der verschiedenen Transportmittel wird beim ÖV mit 67 Prozent gut ge-heissen. Nur 10 Prozent der Befragten finden den ÖV unbequem.

Abb. 5.20: Bequemlichkeit des ÖV

Sind sie für Sie eher unbequem oder eher bequem?

	TOTAL	WOHNKANTON		GESCHLECHT	
		BS	BL	Mann	Frau
TOTAL	335 100%	154 100%	181 100%	176 100%	159 100%
bequem	224 67%	104 68%	120 66%	115 65%	109 69%
teils-teils	74 22%	33 21%	41 23%	38 22%	36 23%
unbequem	35 10%	15 10%	20 11%	21 12%	14 9%
weiss nicht	2 1%	2 1%	0 0%	2 1%	0 0%

Bei der Geschwindigkeit des Transportes mit dem ÖV sind die Werte ziemlich ausgeglichen. 28 Prozent finden ihn langsam, während 36 Prozent ihn eher als schnell betrachtet. 35 Prozent finden ihn teils schnell und teils langsam.

Abb.5.21: Schnelligkeit des ÖV

Sind sie für Sie in der Freizeit eher zu langsam oder schnell genug?					
	TOTAL	WOHNKANTON		GESCHLECHT	
		BS	BL	Mann	Frau
TOTAL	335 100%	154 100%	181 100%	176 100%	159 100%
langsam	95 28%	35 23%	60 33%	56 32%	39 25%
teils-teils	116 35%	58 38%	58 32%	59 34%	57 36%
schnell	119 36%	59 38%	60 33%	58 33%	61 38%
weiss nicht	5 1%	2 1%	3 2%	3 2%	2 1%

Die Sicherheit des ÖV wird mit 64 Prozent klar als sicher bewertet. Nur 16 Prozent fühlen sich unsicher, während 20 Prozent ihn teils sicher, teils unsicher betrachtet.

Abb. 5.22: Sicherheit des ÖV

Fühlen Sie sich in öffentlichen Verkehrsmitteln abends und nachts eher unsicher oder eher sicher?					
	TOTAL	WOHNKANTON		GESCHLECHT	
		BS	BL	Mann	Frau
TOTAL	335 100%	154 100%	181 100%	176 100%	159 100%
unsicher	52 16%	17 11%	35 19%	15 9%	37 23%
teils-teils	66 20%	31 20%	35 19%	20 11%	46 29%
sicher	215 64%	105 68%	110 61%	140 80%	75 47%
weiss nicht	2 1%	1 1%	1 1%	1 1%	1 1%

## 5.11 Fazit

Mit dem neuen ÖV-Gesetz, welches 1996 durch den Bund eingeführt wurde, bekam der ÖV eine Regionaldynamik. Die Kantone bestimmen seither das ÖV-Angebot. Durch das seit Jahren bestehende Netzwerk von Anbietern und Zahlern (Kantone) entstand eine sehr enge Zusammenarbeit. Man kennt sich. Dadurch können Projekte schneller geplant und realisiert werden. Man hat erkannt, dass man nur zusammen eine Chance hat, dem motorisierten Individualverkehr Marktanteile abzunehmen. Es zeigt sich, dass der ÖV auch für private Investoren (zum Beispiel die BLKB) interessant ist. Gerade die BLKB war für das Nachtangebot im Raum Nordwestschweiz entscheidend, da sie sich an der Finanzierung beteiligte und noch immer beteiligt. Es ist sowohl für den Kanton als auch für die BLKB eine Win-Win Situation. Die Abkehr vom Öko-Image und der Aufbau eines „modernen“, zeitgemässen und innovativen Image wird sich möglicherweise ausbezahlen. Der ÖV sollte versuchen auch mit anderen Partnern als den Kantonen zusammenzuarbeiten. Gerade auch im Bereich Tourismus könnten die Aktivitäten noch verstärkt werden. Um die Zielgruppe jugendliche Erwachsene erreichen zu können, sollte ins Auge gefasst werden auch spezielle Events und Veranstaltungen zu sponsern. Die Präsenz an wichtigen Orten (zum Beispiel Fussballstadion) sollte verstärkt werden. Beim Nachtangebot ist durchaus vorstellbar, auch in anderen Sprachen zu werben oder komplett auf Englisch zu wechseln. Der Vorteil, dass mit dem ÖV auch noch ein Bier oder ein Alcopop-Drink mehr getrunken werden kann, könnte auch beworben werden. Eine Zielgruppen orientierte Werbung im Freizeitverkehr ist definitiv ins Auge zu fassen. Es ist daher unabdingbar, die Marketingaktivitäten erheblich zu steigern. Gerade in der heutigen Kommunikationsgesellschaft spielt die Marke und vor allem das Image eine zentrale Rolle.

Mit dem neuen Rollmaterial und dem Projekt „Perron 55“, mit dem Slogan – „eintreten nicht mehr einsteigen“, wird der qualitative Unterschied zwischen einem Automobil und dem ÖV erheblich minimiert. Bis 2008 sollten alle Züge in der ganzen Schweiz klimatisiert sein. Dieser Schritt ist zwingend notwendig, um den Unterschied zwischen einem modernen Automobil und der Bahn zu gross werden zu lassen. Eine Klimaanlage ist heute bei einem neuen Automobil Standard. Daneben sollte gerade für junge Erwachsene auch geprüft werden, ob nicht mit Kombilösungen (zum Beispiel Bahn-Scooter) weitere Neukunden angezogen werden könnten. Es ist aus Rentabilitätsgründen nachvollziehbar nach 02.00 Uhr keine Züge und Busse mehr in alle Regionen zu betreiben. Damit aber die jungen Erwachsenen trotzdem nicht mit dem Auto in die Stadt fahren, könnte man versuchen, dass in die Stadt mit dem ÖV aus der Stadt mit dem Scooter gefahren wird. Gerade auch die Projekte Mobility sollten speziell für die Zielgruppe 18-25 beworben werden. Auch hier sollte aber mit modernen und trendigen Fahrzeugen geworben werden.

Gerade SBB und Post sind nach der Teilprivatisierung erheblich innovativer und dynamischer geworden. Eine Aufbruchstimmung ist klar spürbar. Insbesondere bei den Tarifen und neuen Angeboten inklusive der Regio-S-Bahn wird einiges Terrain versucht gutzumachen. Dadurch, dass die Kantone die Defizite bezahlen müssen, wurden die Anbieter gezwungen, alle relevanten Daten zu analysieren und Befragungen durchzuführen. Diese Zahlen sollten weiter intensiv genutzt werden. Der ÖV hat in der Bevölkerung einen guten Rückhalt und kann auch mal durch Kreativität glänzen.

## 6. Fazit

Abschliessend lassen sich insbesondere folgende Erkenntnisse und Schlussfolgerungen aus den Untersuchungsergebnissen ziehen:

### 6.1 Motive/Einstellungen/Bedürfnisse und Freizeitaktivitäten

Unter den im Rahmen der statistischen Analyse gebildeten fünf Motiv- respektive Bedürfnisbündel hat sich bei jungen Erwachsenen insbesondere der Faktor „Freiheit/ Unabhängigkeit/ Hemmungslosigkeit“ als Antriebskraft für Freizeitaktivitäten ausser Haus als wichtig herausgestellt. In den qualitativen Interviews spiegelte sich dieses Motivbündel in dem „Lustprinzip“, das für die Gesprächspartner bei vielen Freizeitaktivitäten eine Rolle spielt. Ein stark ausgeprägtes Bedürfnis nach Unabhängigkeit/Freiheit ist ein wichtiger Faktor dafür, dass am Samstag in der Freizeit relativ grosse Distanzen zurückgelegt werden.

Ein weiteres wichtiges Motivbündel besteht in der Suche nach sozialen Kontakten; mit Freunden oder Freundinnen zusammen sein ist ein zentrales Anliegen in der Freizeit: Für 95 % der jungen Erwachsenen ist es nach der Telefonbefragung sehr wichtig und in den qualitativen Interviews kam zum Ausdruck, dass der soziale Kontakt bei allen Gesprächspartnern sehr wichtig, wenn nicht am wichtigsten ist. Bei den sozial motivierten Aktivitäten ist zu beachten, dass die Besuche von Freunden und Freundinnen deutlich häufiger sind als die Besuche von Verwandten. Die qualitativen Interviews haben gezeigt, dass die Wahl von Freizeitzielen eng mit sozialen Motiven zusammen hängt.

Das Bedürfnis nach "Leistung/Bewegung" führt zu einer häufigen Ausübung von Freizeitaktivitäten bei jungen Erwachsenen. Dabei spielt vor allem Sport im Freien eine relativ grosse Rolle; Sport in einer Sportanlage sowie einem Fitnesscenter wird relativ dazu seltener ausgeübt.

Der Bedürfnisfaktor „Natur“ hatte in der Freizeitbefragung der jungen Erwachsenen in BS/BL keine eigenständige Bedeutung. Naturbezogene Aktivitäten wie z.B. Wandern, Spazieren gehen, Inlineskaten und Trendsportarten (Paragliding, Klettern) sind im Vergleich zu Aktivitäten im urbanen Raum sehr selten.

Ein empirisch feststellbares Bedürfnis nach Rückzug und allein sein, äussert sich in einer geringeren Mobilitätsbeteiligung am Befragungstichtag Samstag.

Eine Wertorientierung mit Bedürfnissen im Bereich Meditation, religiöse und spirituelle Erfahrungen war als separater, aber relativ schwacher Bedürfnisfaktor empirisch feststellbar. Personen mit Bedürfnissen in diesem Bereich üben tendenziell eher „sanfte“ Formen der Freizeitgestaltung aus: z.B. Wandern, Spazieren gehen, Besuche von Ausstellungen, Ausflüge mit dem Velo, alles aber Aktivitäten, die in der Gruppe der 18-25jährigen vergleichsweise selten durchgeführt werden. Hier bestehen gewisse Parallelitäten zum Mobilitätsstiltyp der „traditionell Naturorientierten“, der in einer Studie für Freiburg/Breisgau identifiziert wurde.

Wichtige Zielorte von Freizeitwegen sind Lokalitäten wie Beiz, Bar/Cafe, Disco/Club, zumindest relativ zu öffentlich geplanten Freizeitinfrastrukturen, wie z.B. Sportanlagen. Ausserdem von recht hoher Bedeutung sind das eher wenig zielorientierte "in der Stadt bummeln/Shopping" und das räumlich eher unspezifische „Zusammensitzen mit Freunden im Freien“. Auch private Freizeiteinrichtungen wie Kinos werden vergleichsweise selten aufgesucht; die öffentlich intensiv geführte Diskussion um grosse Kinozentren sollte daher in ihrer Bedeutung für das Aktivitätenprogramm von jungen Erwachsenen relativiert werden.

Junge Männer und Frauen unterscheiden sich in ihrem Freizeitverhalten. Sie haben unterschiedliche Einkommensniveaus, teilweise verschiedene Bedürfnisse und unterschiedliche Aktivitätsmuster. Diese und andere Einflussgrößen führen zu einem unterschiedlichen geschlechtsspezifischen Verkehrsverhalten. Männer dominieren in der Gruppe der leistungsorientierten Individualisten sowie der Gruppe mit überdurchschnittlichen Distanzen für die Freizeit am Samstag: bei den leistungs- und bewegungsorientierten jungen Erwachsenen. Junge Frauen besitzen häufiger Abonnemente für die öffentlichen Verkehrsmittel und sind auch mehr mit dem ÖV unterwegs. Junge Männer sind im Durchschnitt mehr mit dem Auto unterwegs. Sie legen mehr Freizeitwege als junge Frauen zurück; dies vor allem zum Sport; sie legen auch deutlich häufiger Wege nach 22 Uhr zurück. Bezogen auf die Benutzung des Velos wurde festgestellt, dass das Velofahren auch bei Frauen zum Lebensstil gehören kann und Unabhängigkeit bietet.

In der stärkeren zeitlichen Ausdehnung der Freizeitaktivitäten junger Männer auf nächtliche Stunden oder Spätzeiten kommt das immer noch aktuelle Thema der Sicherheit zur Ausdruck. In Bezug auf den öffentlichen Verkehr empfinden vor allem Frauen Sicherheitsdefizite. Hier geht es sowohl um die Sicherheit in den Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs während der Fahrt, als auch um die Sicherheit auf den Zu- und Abgangswege vom ÖV. Hier stellen die Studienbearbeiter noch einen Handlungsbedarf fest, und zwar nicht nur bei den ÖV-Unternehmen, sondern auch bei den Planungsämtern der Kantone und der Gemeinden.

## **6.2 Freizeitmobile Gruppen**

Die Charakterisierung und Typisierung der Befragten im Hinblick auf Mobilitätsbedürfnisse hat sich nicht als sehr erklärungskräftig erwiesen. Mit bestimmten Freizeitbedürfnissen sind tendenziell besondere Freizeitaktivitäten verbunden, die Zusammenhänge sind allerdings nicht sehr stark. Die Trennung zwischen den Gruppen im Hinblick auf das Verhalten ist offenbar relativ schwach; die Gruppen sind bei der Häufigkeit der Ausübung von Freizeitaktivitäten in sich noch relativ heterogen. Bestimmte sozioökonomische Merkmale der Personen (wie z.B. der berufliche Status resp. die Art der Ausbildung) sollten daher in der untersuchten Altersgruppe nicht ausser Acht gelassen werden.

Eine Gruppe hat sich jedoch klar von den anderen unterschieden: die "Freiheitsliebenden". In dieser Gruppe gibt es eine sehr ausgeprägte Betonung von „Freiheit/Unabhängigkeit/-Hemmungslosigkeit“, ergänzt durch den stark wirkenden Bedürfnisfaktor „Bewegung/Leistung/Aktivität“ und das Bedürfnis nach sozialen Kontakten. Ruhe und Alleinsein spielen eine untergeordnete Rolle. Die Mitglieder dieser Gruppe sind vorwiegend Männer, der Wohnort liegt überdurchschnittlich häufig in BL. Spritztouren mit dem Auto und der Besuch von Clubs und Discos gehören zu häufigen Freizeitaktivitäten. Dementsprechend ist die durchschnittliche Anzahl Kilometer, die am Stichtag Samstag für Freizeitaktivitäten zurückgelegt wurden (im Mittel 75 km) rund doppelt so hoch wie im Durchschnitt der befragten jungen Erwachsenen.

## **6.3 Räumliche Merkmale**

Die Variable "Entfernung zu ausgewählten Freizeiteinrichtungen" hat tendenziell Einfluss auf die Tagesdistanzen im Freizeitverkehr, sie ist jedoch - wie sich gezeigt hat - schlecht in den Befragungen zu operationalisieren.

Bei den Befragten in Basel-Stadt ergab sich eine deutlich höhere Zufriedenheit mit dem Freizeitangebot als in Basellandschaft, wo das Zufriedenheitsniveau auch relativ hoch ist, aber auch ein Teil der jungen Erwachsenen unzufrieden ist. Die höhere Zufriedenheit mit Freizeitaktivitäten in Basel-Stadt korreliert mit einer im Vergleich zu Basellandschaft höheren Anzahl Freizeitaktivitäten am Samstag. Allgemein ist bei den jungen Menschen aus Basel und Ba-

sellandschaft eine hohe Identifikation mit ihrem Wohnkanton feststellbar, die sich auch in einer starken Bindung an den Raum Basel äussert: nur wenige verbringen ihre Freizeit in entfernteren Zentren wie Zürich, Bern oder Genf. Die Freizeit konzentriert sich vornehmlich auf den Raum Basel. Dieses Verhalten ist als nachhaltig zu bezeichnen. Als Besonderheit ist noch zu erwähnen, dass der Anteil der jungen Erwachsenen, die ihre Freizeit ab und zu im angrenzenden deutschen Grenzraum verbringen, ungefähr so gross ist wie der Anteil der Personen, die für ihre Freizeit nach Zürich gehen.

Die „Fluchtthese“ hat sich nicht bestätigt: mit einer geringeren Wohnzufriedenheit ergibt sich in der Untersuchungsgruppe der jungen Erwachsenen kein signifikanter Einfluss auf das Freizeitverhalten, zumal die Wohnzufriedenheit in dieser Bevölkerungsgruppe hoch ist.

## **6.4 ÖV-Angebote, Handlungsansätze und Empfehlungen**

Die öffentlichen Verkehrsangebote werden im allgemeinen von den Befragten als gut bewertet. Aus Sicht der befragten Verkehrsunternehmungen und Experten aus der Verwaltung besteht nur ein geringer Bedarf an einer Erweiterung im Bereich des Freizeitverkehrs. 40 % der Bevölkerung werden von den ÖV-Anbietern als nicht erreichbar eingestuft.

Das ÖV-Angebot ist sehr stark auf den Pendlerverkehr eingestellt; er ist die Haupteinnahmequelle. Der Freizeitverkehr wird von den Verantwortlichen als vergleichsweise schlecht planbar eingeschätzt; trotzdem wird seitens der ÖV-Unternehmen viel unternommen, um das Angebot auch für den Freizeitverkehr attraktiver zu machen. Diese Verbesserungen betreffen insbesondere die Verkehrsinfrastruktur.

Die in der Nordwestschweiz am Wochenende vorhandenen Nachtangebote im öffentlichen Verkehr werden gut genutzt. Von Seiten der Anbieter werden diese Anbieter als ein - allerdings nicht besonders lukratives - „Asset“ mit Imagenutzen für den öffentlichen Verkehr betrachtet, das einen wichtigen Baustein im Gesamtangebot darstellt. Zu überlegen wäre eine zeitliche Ausdehnung des Nachtangebots (z.B. die Verlängerung um eine Stunde). Hier sind jedoch mögliche Lärmbelästigungen der Anwohner zu berücksichtigen, die vor allem gegen eine zeitliche Ausdehnung des Tramverkehrs vorgebracht werden. Die vorhandenen Nachtangebote für den Freizeitverkehr sind in unterschiedlichem Ausmass bekannt: gut bekannt ist im Vergleich das Gleis 7 der SBB. Bekanntheit ist eine Voraussetzung, aber noch keine ausreichende Bedingung für die Nutzung dieser Angebote. Nur ein kleinerer Teil der jungen Erwachsenen, die diese Angebote kennt, benützt sie auch regelmässig und auch nur ein kleinerer Teil der Befragten artikuliert einen persönlichen Bedarf an diesen Angeboten. Wenn man sich das ermittelte Aktivitätenspektrum ansieht, ist dies durchaus plausibel, denn viele Aktivitäten werden im Nahbereich durchgeführt, der Anteil der „Nachtmobilen“ ist in dieser Altersgruppe im Vergleich zu anderen Erwachsenen zwar hoch, stellt aber auch am Samstag nur eine Minderheit dar.

Die neue Ausrichtung des ÖV-Marketings spricht auch junge Leute an. Allerdings hat sich bei der Befragung herausgestellt, dass junge Erwachsene anderer Nationalitäten das ÖV-Angebot am Abend und in der Nacht signifikant schlechter als Schweizer kennen. Hier besteht noch der Handlungsbedarf, das ÖV-Angebot bei jungen Ausländern stärker bekannt zu machen.

Es braucht neue Ansätze, Ideen und „moderne“ Angebote, um junge Leute dauerhaft an den ÖV zu binden. Wenn man den in dieser Gruppe sehr hohen Anteil von Personen mit ÖV-Abos halten will, könnte man z. B. junge Menschen, die das Alter 25 erreichen (also am Ende des Jugendtarifs) mit Spezialangeboten „ködern“, wie etwa mit „geleaste“ Abos, anstatt mit Leasing-Autos. Diese Angebote sollten sich den Lebensstil junger Menschen anpassen



und sozioökonomische Faktoren berücksichtigen. Information und Werbung von Velo- und ÖV-Möglichkeiten bleibt ein Thema.

In Basel wird gern und viel Velo gefahren. Für viele junge Erwachsene hat das Velo anstelle des Autos die Funktion des Individualverkehrsmittels eingenommen. Grundsätzlich sollte das Velo nicht als Konkurrenz zum ÖV, sondern als Ergänzung betrachtet werden. Entsprechend ist den Schnittstellen zwischen Velo und ÖV besondere Beachtung zu schenken. Das Velo-Parking am Basel SBB ist auf dem richtigen Weg, aber bei weiterem Zuwachs im Veloverkehr zu klein.

Der Sicherheit im Fahrzeug und entlang der gesamten Wegekette ist vermehrt Bedeutung beizumessen, um vor allem auch jüngere Frauen vermehrt zur Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel zu motivieren und der Selbstbeschränkung von Frauen bei Freizeitaktivitäten - insbesondere am Abend - entgegen zu wirken (vgl. Abschnitt 6.1).

## 6.5 Forschungsbedarf

Die Bildung von Bedürfnisgruppen und Typisierungen sollten in der Forschung nicht zu stark in den Vordergrund gestellt werden. Bisher sind in den ausgewerteten empirischen Untersuchungen und in der vorliegenden Studie eine Vielzahl unterschiedlicher Typisierungen vorgenommen worden, die sich als wenig praktikabel erwiesen haben. Vorgeschlagen wird, in zukünftigen Forschungen noch stärker theorieorientiert vorzugehen, zu prüfen, ob Unterschiede im Mobilitätsverhalten zwischen verschiedenen Gruppen oder Typen wirklich statistisch signifikant sind. Es sollte eine stärkere Vereinheitlichung von aussagekräftigen Mobilitätstypisierungen angestrebt werden.

Aus den Analysen in Basel resultieren weitere Vorschläge für Themen, die vertieft untersucht werden sollten:

a) Die Mobilität von Nicht-Schweizern und ihre Bedürfnisse: Nicht-Schweizer kennen z.B. das ÖV Angebot weniger gut; hier wäre die Frage zu klären: spricht die ÖV-Werbung die richtigen Leute am richtigen Ort an? Welche Rolle spielt das positive Image des eigenen Personenwagens und das vermutlich eher negative Image von ÖV und Velo im Freizeitverhalten bei Nicht-Schweizern? Wie sieht deren Mobilitätsverhalten konkret aus, wo liegen Unterschiede zu Schweizern?

b) Die Mobilität in einer erweiterten Altersgruppe von 18 bis 30 Jahren und hier insbesondere der Übergang von einer Lebensphase mit Ausbildung zu den ersten Jahren der Erwerbstätigkeit. Für diese Fragestellung wäre eine Panel-Befragung sehr sinnvoll.

c) Der Zusammenhang von Mobilität und privater Lebenssituation im Sinne eines erweiterten, modifizierten Lebenszyklus- oder Lebenslage-Konzepts, das unter anderem folgende Parameter einbezieht: die Lebensform (allein, mit Anderen, WG), die Art der Partnerschaftsbeziehungen (Form, Arbeitsteilung in der Partnerschaft, Kinder), Grösse und räumliches Ausmass des Freundeskreis resp. Einbindung in ein soziales Netzwerk, der Einfluss von Umzügen auf die Neuausrichtung der Mobilität von Zuzüglern.

d) Besondere Bedeutung hat bei den jungen Leuten das räumlich relativ unspezifische „Zusammensein draussen“. Im Hinblick auf die planerische Frage der Gestaltung öffentlicher (Aufenthalts-)Räume wäre eine entsprechende Erhebung dieser Aktivität zu empfehlen.

## Literaturverzeichnis

- Axhausen K.W. et al. (2003): Perspektiven des Schweizerischen Verkehrs bis 2030. Zwischenbericht für das Bundesamt für Raumentwicklung. Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT), ETH Zürich. Unveröffentlichtes Manuskript.
- Blinde J./R. Schlich (2002): Freizeitmobilität und Wohnsituation. Eine empirische Untersuchung zum Einfluss von Wohnsituation und Wohnzufriedenheit auf die Freizeitmobilität junger Menschen. – In: Gather M. und A. Kargermeier (Hrsg.): Freizeitmobilität – Hintergründe, Probleme und Perspektiven. = Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Band 1, Mannheim.
- Blinde J./R. Schlich (1998): Freizeitmobilität und Wohnsituation. Eine empirische Untersuchung am Beispiel Dortmund Dorstfeld, Diplomarbeit an der Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung
- Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Statistik (2001): Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Bern und Neuenburg.
- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): „Freizeitverkehr“. URL: <http://www.are.adim.ch/are/de/verkehr/freizeit/index.html> [Stand 30.1.03/22.4.03].
- Bühl A. & P. Zöfel (2002): SPSS 11. Einführung in die moderne Datenanalyse unter Windows. 8. Auflage. München.
- Cornelissen W. et al. (2002): Junge Frauen – Junge Männer. Daten zur Lebensführung und Chancengleichheit. (Bd. 12 DJI-Reihe Gender) Opladen: Leske+Budrich.
- Diekmann, Andreas (2000): Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen. Reinbek.
- Dietiker J./P. Regli (1998): Was Menschen bewegt. Motive und Fahrzwecke der Verkehrsteilnahme. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesamt für Strassen, Bern.
- Fastenmeier W. (2003): Ein Erklärungsansatz und Aktivitäten in Alltags- und Erlebnisfreizeit. – In: Hautzinger H. (Hrsg.): Freizeitmobilitätsforschung – Theoretische und methodische Ansätze. = Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Band 4, Mannheim.
- Fastenmeier et al. (2001a): Subjektiver Freizeitbegriff und Mobilitätsmuster. Ergebnisse einer bundesweiten Haushaltsbefragung. = Berichte aus dem Institut mensch-verkehr-umwelt, Nr. 1, München.
- Fastenmeier et al. (2001b): Erklärungsansätze zur Freizeitmobilität und Handlungskonzepte zu deren Beeinflussung. = Berichte aus dem Institut mensch-verkehr-umwelt, Nr. 2, München.
- Flick U. (1995): Qualitative Forschung: Theorie, Methoden, Anwendung in Psychologie und Sozialwissenschaft, Rowohlt Taschenbuch Verlag GmbH, Reinbeck bei Hamburg.
- Franke S. (2001): Car Sharing: vom Ökoprojekt zur Dienstleistung. Ed. Sigma, Berlin.
- Fuhrer U. & F. Kaiser (1994): Multilokales Wohnen: Psychologische Aspekte der Freizeitmobilität, Göttingen.
- Götz K. et al. (1998): Mobilitätsstile. Ein sozial-ökologischer Untersuchungsansatz. Arbeitsbericht Subprojekt 1, Freiburg.
- Götz K. & S. SCHUBERT (2000): Die weichen Faktoren sind in Wirklichkeit die harten Faktoren. In: PlanerIn, H. 1, S. 5-8.
- Gstalter H. (2003): Thesen und Argumente zu den häufigsten Behauptungen zur Freizeitmobilität. – In: Hautzinger H. (Hrsg.): Freizeitmobilitätsforschung – Theoretische und methodische Ansätze. = Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Band 4, Mannheim.
- Hunecke M. et al. (2002): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen, Leske+Budrich, Opladen.
- Holz, E. (2000): Zeitverwendung in Deutschland- Beruf, Familie, Freizeit, Band 13 der Schriftenreihe Spektrum Bundesstatistik, Metzler Poeschel-Verlag, Stuttgart.
- Lamnek S. (1995): Qualitative Sozialforschung, Band 2 Methoden und Techniken, Weinheim
- Lamnek S. (1993): Qualitative Sozialforschung“, Band 1 Methodologie, Psychologie. 2. Auflage, Verlags Union, Weinheim.

- Lanzendorf, M. (1998): Freizeitmobilität als Gegenstand angewandter Umweltforschung. – In: Geographische Rundschau 50: 570-574.
- Lanzendorf, M. (2001): Freizeitmobilität- Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung, Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie, Heft 56, Trier
- Lanzendorf, M. (2002): Freizeitmobilität verstehen? - Eine sozial-ökologische Fallstudie in vier Kölner Stadtvierteln. In: Gather, M. & A. Kagermeier (Hrsg.): Freizeitmobilität- Hintergründe, Probleme, Perspektiven. Mannheim, S. 13-34 (=Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 1)
- Lüking J./E. Meyrat-Schlee (1994): Perspektiven des Freizeitverkehrs. Teil 1: Determinanten und Entwicklungen. Forschungsauftrag 41/92 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI). Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, Bundesamt für Strassenbau.
- Mikrozensus 2000. Tabellenband: <http://www.are.admin.ch/are/de/verkehr/mobilitaetskennziffern/index.html>
- Preisendörfer/Dieckmann/Prognos AG (1999): Umweltbewusstsein und Verkehrsmittelwahl. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit Heft M 113. Bremerhaven.
- Schlich R. & K.W. Axhausen (2002): Wohnumfeld und Freizeitverkehr – eine Untersuchung zur Fluchttheorie. = Arbeitsberichte Verkehrs- und Raumplanung 155, IVT, ETH Zürich.
- Schlich, R., K. W. Axhausen (2003) Wohnumfeld und Freizeitverkehr eine Untersuchung zur Fluchttheorie, Arbeitsberichte Verkehr- und Raumplanung, 155, IVT, ETH, Zürich.
- Scholz R. & O. Tietje (2002): Embedded Case Study Methods – Integrating quantitative and qualitative methods, Sage Publications, Thousand Oaks, London, New Delhi.
- Spöhring W. (1989): Qualitative Sozialforschung, Teubner, Stuttgart.
- U.Move-Konsortium (2002): U.Move. Jugend und Mobilität. Mobilitätsforschung zur Entwicklung zielgruppenorientierter intermodaler Mobilitätsdienstleistungen für Jugendliche. Gemeinsamer Schlussbericht, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalens.
- Zängler T.W. (2000): Mikroanalyse des Freizeitmobilitätsverhaltens in Alltag und Freizeit. ifmo (Institut für Mobilitätsforschung). Springer Verlag, Berlin

## Anhang 1: Ergebnisse der Telefonbefragung - Analyse bivariater Zusammenhänge

Hier wurden die Variablen "sozio-ökonomische Gruppen", "persönliches Einkommen", "Geschlecht", "Lebensform", "Wohnkanton" und "Nationalität" untersucht nach ihren Zusammenhängen untereinander und mit a) der Verfügbarkeit von ÖV-Abos sowie von MIV, b) der Zufriedenheit mit den FZ-Möglichkeiten in der Gemeinde, mit der ÖV-Anbindung und mit der Wohnung, c) der artikulierten Wichtigkeit der Bedürfnisse, d) der generellen Häufigkeit der Ausübung differenzierter Freizeit-Aktivitäten ausser Haus, e) dem Mobilitätsverhalten am Stichtag (Anzahl FZ-km, Anzahl Aktivitäten, Anzahl km mit ÖV/MIV/nicht-motorisierten Verkehrsmitteln) und f) der Entfernung der drei besten Freund und der Häufigkeit der Treffen mit denselben. Die signifikanten Zusammenhänge sind im Folgenden dargestellt.

### 1. Sozio-ökonomische Gruppen (Ausbildung und Erwerbstätigkeit)

Es wurden aus den Angaben zu Berufstätigkeit und momentaner Ausbildung 4 sozio-ökonomische Gruppen gebildet: "tiefere" Ausbildung (Kürzel: tA): Personen, die obligatorische Schule oder Berufslehre oder Vollzeitberufsschule absolvieren; "höhere" Ausbildung (hA): Personen, die Maturitätsschule/Primarlehrausbildung oder höhere Berufsausbildung oder höhere Fachschule oder Universität absolvieren; Erwerb (E): Voll- und Teilzeit-Erwerbstätige; Andere (And): zur Zeit nicht erwerbstätig oder Hausarbeit im eigenen Haushalt oder andere Situation.

Neben den Unterschieden in Einkommen und Lebensform zwischen den sozio-ökonomischen Gruppen (siehe unten), fällt der Zusammenhang zwischen den Gruppen und der Verfügbarkeit über ein motorisiertes Individualverkehrsmittel sowie dem Besitz eines ÖV-Abonnements auf. So besitzen die Gruppen "höhere Ausbildung" (93%) und "Andere" (100%) deutlich häufiger mindestens ein ÖV-Abo (GA, Gleis7, Halbtax, U-Abo) als die Gruppen "tiefere Ausbildung" (78%) und "Erwerbstätige" (76%). Die Verfügbarkeit eines MIV ist erwartungsgemäss bei der Gruppe der Erwerbstätigen signifikant erhöht (59%), während die beiden sich in Ausbildung befindlichen Gruppen deutlich seltener ein solches Verkehrsmittel zur Verfügung haben (hA: 35%, tA: 41%, And: 46%)

Bei den Bedürfnissen zeigen sich einige Unterschiede zwischen den sozio-ökonomischen Gruppen<sup>43</sup>. Das Bedürfnis "mich geborgen fühlen" wird von den beiden Ausbildungsgruppen ("sehr wichtig": tA: 61%, hA: 64%) deutlich wichtiger eingeschätzt (E: 48%, And: 49%). Ebenfalls die Spitzenpositionen nehmen die Ausbildungsgruppen beim Bedürfnis "einmal aus den eigenen vier Wänden herauskommen" ein ("sehr wichtig": tA: 66%, hA: 68%), wobei hier vor allem die Erwerbstätigen dieses Bedürfnis deutlich weniger wichtig finden (50%). Das Bedürfnis "Sachen machen, die ich gut beherrsche" hingegen wird von der höheren Ausbildungsgruppe als unwichtiger erachtet ("eher/sehr wichtig": 63%) und ist in der tieferen Ausbildungsgruppe sowie bei den Erwerbstätigen wichtiger (tA: 76%, E: 74%). Eine Unterscheidung zwischen der höheren Ausbildungsgruppe und den übrigen Gruppen besteht auch bei den Bedürfnissen "allein sein können" ("sehr wichtig": hA: 49%/ tA: 35%, E: 36%, And.: 37%) und "die Ruhe geniessen" ("sehr wichtig": hA: 52% / tA: 37%, E: 35%, And.: 40%). Letztlich besteht noch ein signifikanter Unterschied beim Bedürfnis "mich mit anderen messen wie z.B. im Sport", das von der Gruppe der Anderen als deutlich unwichtiger eingeschätzt wird ("eher wichtig" + "sehr wichtig": 14%) als von den übrigen Gruppen (tA: 43%, hA: 33%, E: 34%).

<sup>43</sup> Zur Aufdeckung von Unterschieden zwischen den Bedürfnissen wurde jeweils der U-Test nach Mann und Whitney (bei 2 Ausprägungen der Gruppenvariable) resp. der H-Test nach Kruskal-Wallis (bei mehr als 2 Ausprägungen der Gruppenvariable) benutzt, wobei eine Irrtumswahrscheinlichkeit von 5% als Grenze für die Aufnahme festgelegt wurde.

Etliche Unterschiede ergeben sich bei der Häufigkeit der Ausübung von Aktivitäten<sup>44</sup>. So ist der Besuch von Clubs oder Discos eher bei der tieferen Ausbildungsstufe (mind. "1mal pro Woche": 56%) und bei den Erwerbstätigen (58%) verbreitet, die obere Ausbildungsstufe (41%) sowie die Anderen (40%) besuchen deutlich seltener solche Lokalitäten. Ein ähnliches Bild ergibt sich bei den Aktivitäten "etwas essen gehen" (mind. "1mal pro Woche": tA: 60%, E: 55% / hA: 45%, And: 37%) und "in eine Beiz/Bar oder ein Café gehen" (mind. "mehrmals pro Woche": tA: 55%, E: 58% / hA: 50%, And: 32%) , wobei aber hier die Gruppe der Anderen diese Aktivitäten noch deutlich seltener ausführt als die Personen in höherer Ausbildung, was wohl auf den ökonomischen Status ersterer Gruppe zurückzuführen ist. Ähnlich lässt sich wohl der deutlich seltener Kinobesuch der Anderen gegenüber den übrigen Gruppen interpretieren (mind. "1-2mal pro Monat: tA: 63%, hA: 64%, E: 61% / And: 29%).

Beim Besuch von Ausstellungen, Galerien oder Museen sind die Personen in höherer Ausbildung die Gruppe, welche diese Aktivitäten am meisten überhaupt jemals ausführt ("nie": 17%), dies im Gegensatz zu den Erwerbstätigen und der tieferen Ausbildungsstufe ("nie": 40% resp. 41%). Umgekehrt übt die erstgenannte Gruppe die Aktivität "Spritztouren mit Auto, Motorrad oder Roller" deutlich seltener aus (mind. "1mal pro Woche": hA: 14% / tA:31%, E: 36% / And.: 27%). Der Besuch von Freundinnen oder Freunden wird von den beiden Ausbildungsgruppen häufiger ausgeführt (mind. "mehrmals pro Woche": tA: 83%, hA: 89% / E: 72%, And.: 72%).

Bei der Ausübung von Sport in einer Sportanlage/Halle (mind. "1mal pro Woche": tA: 46%, hA: 46% / E: 30%, And.: 21%) und Sport im Freien/Jogging (mind. "1mal pro Woche": tA: 62%, hA: 64% / E: 41%, And: 44%) zeigt sich eine klare Tendenz: Die beiden Ausbildungsgruppen üben diese Aktivitäten deutlich häufiger aus als die Erwerbstätigen und die Anderen. Während beim Sport in der Halle noch vermutet werden kann, dass es sich um sportliche Aktivitäten im Zusammenhang mit der Ausbildung (also obligatorisch) handelt, deutet der Unterschied beim Sport im Freien darauf hin, dass die sich in Ausbildung Befindlichen auch auf freiwilliger Basis häufiger Sport treiben und diese Präferenz mit dem Abschluss der Ausbildung abnimmt.

Auch in der Anzahl der zurückgelegten FZ-km am abgefragten Samstag ergeben sich Unterschiede: Während die Erwerbsgruppe sowie die tiefere Ausbildungsgruppe hohe Mittelwerte aufweisen (64.8 km resp. 69.3 km), besitzen die beiden anderen Gruppen einen tiefen Mittelwert (tA: 32.8 km, And.: 31.9 km). Bei der Betrachtung des Medians (tA: 26 km, hA: 13.1 km, E: 15.0 km, And.: 10.0 km) bestätigt sich dieses Bild, wobei der Unterschied zwischen der höheren Ausbildung und den Erwerbstätigen nicht mehr all zu gross ist, während die tiefere Ausbildung klar oben ausschwingt.

## 2. Persönliches Einkommen

Die Variabel „Einkommen“ ist in die multivariate Analyse wegen 16.4 Prozent fehlender Fälle nicht eingegangen, da sie dennoch als relevant erachtet wird, ist sie Teil der bivariaten Analyse geworden.

Das Einkommen wird ziemlich eindeutig durch die sozio-ökonomischen Gruppen ausgedrückt. Der Lohn der Gruppe in tieferer Ausbildung (alle unter 2000 Sfr.) und der Personen in höherer Ausbildung (94% unter 2000 Sfr.) ist deutlich tiefer als der Lohn der Gruppe der Erwerbstätigen (74% über 2000 Sfr.). Das Einkommen wird demnach relativ gut über die gebildeten sozio-ökonomischen Ausbildungs-Erwerbstätigen-Gruppen ausgedrückt.

---

<sup>44</sup> Für die Frage der unterschiedlichen Häufigkeit der Ausübung der Aktivitäten wurde der Chi-Quadrat-Test benutzt, wobei eine Irrtumswahrscheinlichkeit von 5% die Grenze zur Aufnahme darstellte.

Die Verfügbarkeit eines Autos steigt mit höherem Einkommen an, wie dies zu erwarten war ("Auto immer verfügbar": > 3000 Fr. 44%; < 3000 Fr. 10%). Auch allgemein korreliert die Verfügbarkeit von motorisierten Individual-Verkehrsmitteln mit der Höhe des Einkommens ("MIV ja": >3000 Fr. 67%; <3000 Fr. 41%). Auch dies wird durch die sozio-ökonomischen Gruppen hinreichend ausgedrückt (siehe oben)

Ebenfalls führt ein höheres Einkommen zu verstärkt durchgeführten Tätigkeiten wie etwas essen zu gehen, in eine Beiz, Bar oder in ein Café zu gehen. Dies erscheint logisch, da diese Tätigkeiten einen finanziellen Aufwand mit sich bringen. Zudem unterscheidet sich die Höhe des Einkommens nach Lebensform und Geschlecht. 72% der Personen mit einem Einkommen unter 1000 Sfr. wohnen mit der Familie. Bei den höheren Einkommen (ab 3000 Fr.) sind dies noch etwa 40%. Bei Einkommen ab 4000 Fr. gibt es einen starken Unterschied beim Geschlecht, 85% dieser Einkommensgruppe sind männlich. Bei den unteren Einkommen besteht kein klarer Zusammenhang mit dem Geschlecht.

### 3. Geschlecht

Bei den sozio-ökonomischen Gruppen sind die Männer bei den Erwerbstätigen überrepräsentiert, die Frauen bei den Personen in höherer Ausbildung. Diese Zusammenhänge können (zumindest teilweise) als Erklärung für die Einkommensunterschiede zwischen den Geschlechtern dienen. Ein knapp signifikanter Zusammenhang besteht zwischen dem Geschlecht und der Verfügbarkeit mindestens eines ÖV-Abos. Frauen sind etwas häufiger im Besitz eines solchen Abonnements (w: 89%, m: 81 %). Ein klar signifikanter Zusammenhang ergibt sich mit der Verfügbarkeit mindestens eines motorisierten Verkehrsmittels, 34% der Frauen und 55% der Männer verfügen darüber.

Bei den Bedürfnissen gibt es gewisse Unterschiede zwischen Männer und Frauen. Frauen legen mehr Wert auf die Bedürfnisse "mit Freundinnen oder Freunden zusammen sein" ("sehr wichtig": w: 84%, m: 71%) , "mit der Familie oder Verwandten zusammensein" ("eher wichtig" + "sehr wichtig": w: 67%, m:57%) sowie "mich geborgen fühlen" ("sehr wichtig": w: 62%, m: 52%). Das drückt sich dann auch im Bedürfnisfaktor „sozial/gesellschaftlich“ aus, bei dem die Frauen einen signifikant höheren Mittelwert besitzen. Ausserdem halten Frauen das Bedürfnis "meditieren" für weniger unwichtig ("sehr unwichtig": w:37%, m: 50%) Männer legen mehr Wert auf das Bedürfnis "mich mit anderen messen wie z.B. im Sport" ("eher wichtig" + "sehr wichtig": m: 46%, w: 19%) und auf "körperliche Bewegung" ("sehr wichtig": m: 54%, w:29%), wobei sich dies im (weiter unten gebildeten) aggregierten Bedürfnisfaktor „Bewegung/Leistung/Aktivität“ ausdrückt. Männer wollen ausserdem häufiger "etwas sehr Aufregendes erleben". Die Bedürfnisse „etwas Spielerisches machen“ und „Sachen machen, die ich gut beherrsche“ werden von Männern ebenfalls bevorzugt.

Bei den Aktivitäten ergeben sich ebenfalls signifikante Unterschiede in der Präferenz der Ausübung. Männer gehen häufiger etwas essen (mind. "1mal pro Woche": m: 64%, w: 43%), gehen häufiger nach 22 Uhr aus (mind. "mehrmals pro Woche": m: 61%, w: 41%) und besuchen öfter Discos oder Clubs (mind. "1mal pro Woche": m:55%, w: 44%) sowie Jugendtreffpunkte /Jugendzentren ("nie": m: 58%, w: 71%). Auch machen die männlichen Befragten häufiger Spritztouren mit Auto, Motorrad oder Roller (mind. "1mal pro Woche": m: 35%, w: 17%) und üben deutlich mehr Sport aus (mind. "mehrmals pro Woche" Sport im Freien/Jogging: m: 41%, w: 27%, mind. "1-2mal im Monat" Sport im Fitnesscenter: m: 29%, w: 15%, Trendsport "nie": w: 86%, m: 71%). Das artikulierte stärkere Bedürfnis nach Bewegung drückt sich so auch im Verhalten aus, während bei den Frauen das artikulierte Bedürfnis nach sozialem Umgang sich eher unbedeutend im Verhalten niederschlägt. So werden etwa nicht signifikant häufiger Freunde oder Verwandte besucht. Männer besuchen letzten Endes auch häufiger Sportveranstaltungen/Matches (mind. "1-2mal im Monat": m: 55%, w: 31%).

Männer machen am abgefragten Samstag mehr Freizeitwege resp. Freizeit-Aktivitäten (Durchschnitt m: 2.43, w: 1.81) , was mit dem oben beschriebenen Sachverhalt zusammenhängen könnte, dass Männer Abends nach 22 Uhr öfter ausgehen. Frauen legen dafür mehr ÖV-Kilometer zurück (Durchschnitt w: 20.5 km, m: 10.0 km), was wohl mit der geringeren Verfügbarkeit von MIV und der etwas höheren Verfügbarkeit von ÖV-Abos zu tun hat; dies obwohl Frauen den ÖV grundsätzlich als weitaus unsicherer erleben (Urteil "ÖV unsicher" w: 23%, m: 9%).

#### 4. Lebensform

Die Erwerbstätigen sind bei der Lebensform „mit Lebenspartner“ und „allein“ gegenüber den anderen sozio-ökonomischen Gruppen, bei denen die Lebensform „mit Familie“ dominiert, überrepräsentiert. Alleine und in Wohngemeinschaft Lebende sind häufiger unzufrieden mit ihrer Wohnung als die Personen aus anderen Lebensformgruppen ("eher zufrieden" + "sehr zufrieden": allein: 62%, WG: 67% / mit Lebenspartner: 79%, mit Familie: 83%), wobei die Zufriedenheit mit der Wohnung allgemein auf hohem Niveau liegt. In Partnerschaft wohnende Personen haben häufiger ein MIV zur Verfügung (69 %) als Personen in WGs (39%) oder die, welche in der Familie leben (42%), und sie treffen sich seltener mit ihren besten drei Freunden als alle anderen Gruppen (aufgerechnete monatliche Häufigkeit der Treffen: mit Lebenspartner: 10.5, andere Lebensformen zwischen 14.5 und 16.9) . Die grösste Differenz zu den anderen Lebensformen scheint von der Lebensform „mit Lebenspartner“ auszugehen, was aber auch von der kleinen Fallzahl (8,7%) abhängen könnte. Die Lebensform korreliert ausserdem mit der „Anzahl der Personen im Haushalt“, weshalb die Lebensform aufgrund ihres qualitativ höheren Informationsgehaltes stellvertretend für diese Variabel eingesetzt wird.

Personen, die mit einem Lebenspartner zusammen wohnen, artikulieren im Gegensatz zu mit der Familie lebenden Personen eine höhere Präferenz für das Bedürfnis „die Natur geniessen“ ("sehr wichtig": mit LP: 62% / mit Fam.: 42% / allein: 54%, WG: 56%). Personen, die in einer WG wohnen, haben ein stärkeres Bedürfnis zu „meditieren“ ("eher unwichtig" + "sehr unwichtig": WG: 48%, allein: 64%, mit LP: 69%, mit Fam.: 74%). Personen, die alleine leben, und jene, die in einer Wohngemeinschaft leben schätzen das Bedürfnis "allein sein können" als wichtiger ein ("sehr wichtig": allein: 54%, WG: 56% / mit LP: 38%, mit Fam.: 31%). Die Alleinlebenden scheinen also ihre Lebensform aufgrund ihres Bedürfnisses, allein sein zu wollen, gewählt zu haben. Bei den in WG lebenden Personen scheint es dagegen eher plausibel, dass das Bedürfnis, allein sein zu können, dadurch entsteht, dass man selten alleine ist. Bei dieser Argumentation ist es aber erstaunlich, dass in der Familie Lebende dieses Bedürfnis nicht so wichtig einschätzen. Eine mögliche Erklärung ist die Andersartigkeit der Beziehungen zwischen den Mitbewohnern (Eltern-Kinder vs. Kollegen untereinander).

Bei den Aktivitäten ergeben sich folgende Zusammenhänge: Personen, die mit dem Lebenspartner zusammenwohnen, besuchen deutlich seltener Freunde oder Freundinnen als die anderen Lebensformgruppen (mind. "mehrmals pro Woche": mit LP: 52% / allein: 85%, mit Fam.: 85%, WG: 76%). Auch der Besuch von einer Beiz/Bar oder einem Café (mind. "mehrmals pro Woche": mit LP: 38% / allein: 64%, WG: 59% / mit Fam.: 50%) sowie der Besuch von Ausstellungen, Galerien oder Museen (mind. "1-2mal pro Monat": mit LP: 5% / allein: 28%, WG: 30% / mit Fam.: 15%) wird von den mit Lebenspartner Wohnenden seltener ausgeübt, wobei die mit der Familie Lebenden hier jeweils die Mittelposition einnehmen.

Beim Besuch von Familien und Verwandten nehmen die Alleinlebenden die Spitzenposition ein (mind. "1mal pro Woche": 64%), gefolgt von den mit Lebenspartner Wohnenden (52%). Während der tiefe Wert bei der Lebensform mit Familie (40%) zu erwarten war, überrascht der noch tiefere Wert bei den WGs (35%) doch etwas. In WGs Wohnende weisen also eine klar niedrigere Kontakthäufigkeit mit Familien und Verwandten auf. Ebenfalls die eindeutig

niedrigste Häufigkeit besitzen die in WGs lebenden Personen bei der Aktivität "Spritztouren mit Auto, Motorrad oder Roller" (mind. "1mal pro Woche": 12%, andere zwischen 28% und 31%).

## 5. Wohnkanton

Bei den Unterschieden zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Land sticht vor allem der sehr signifikante Unterschied in der Zufriedenheit mit den FZ-Einrichtungen in der Gemeinde heraus. Zwar war es zu erwarten, dass die Personen in Basel-Land aufgrund der etwas geringeren Verfügbarkeit von Freizeiteinrichtungen respektive längeren Distanzen zu diesen Einrichtungen unzufriedener sein würden, das Ausmass ist aber doch recht erstaunlich. So sind in Basel-Stadt 56% der Befragten "eher" oder "sehr zufrieden" mit den FZ-Möglichkeiten in der Gemeinde, in Basel-Land sind dies 29%. Umgekehrt sind in Basel-Land 46% der Personen "eher" oder "sehr unzufrieden", in Basel-Stadt sind dies lediglich 21%. Auch ein signifikanter Zusammenhang (wenn auch nicht in dieser Stärke) besteht zwischen Wohnkanton und der Zufriedenheit mit der ÖV-Anbindung im Quartier. Auch hier sind die Befragten Personen aus dem Kanton Basel-Land tendenziell unzufriedener ("eher unzufrieden" + "sehr unzufrieden": BL: 18%, BS: 11%).

Bei den Bedürfnissen ergaben sich nur Unterschiede bei "meditieren" ("sehr unwichtig": BS: 36%, BL: 50%) und "religiöse oder spirituelle Erfahrungen" ("sehr unwichtig"; BS: 32%, BL: 43%). Auch bei der Häufigkeit der Ausübung von Aktivitäten ergeben sich fast keine signifikanten Unterschiede, einzig beim Besuch von Ausstellungen, Galerien oder Museen weisen die befragten Personen aus Basel-Stadt eine erhöhte Besuchshäufigkeit auf (mind. "1-2mal im Monat": BS: 24%, BL 13%), was wohl mit der stark unterschiedlichen Ausstattung mit solchen Einrichtungen in den beiden Halb-Kantonen zusammenhängen dürfte.

Beim Verhalten sticht heraus, dass die Anzahl der Kilometer, welche mit nicht-motorisierten Verkehrsmitteln am abgefragten Samstag zurückgelegt wurden, in Basel-Stadt deutlich höher ist (BS 16.3 km, BL 6.1 km) . Dies leuchtet ein, wenn man bedenkt, dass für in der Stadt Basel Wohnende die Freizeit-Ziele eher zu Fuss oder mit dem Velo erreichbar sind.

## 6. Nationalität (Schweizer / Nicht-Schweizer)

Zwischen der Nationalität und den meisten der oben besprochenen Variablen sind keine signifikanten Zusammenhänge zu erkennen.

Ein signifikanter Zusammenhang besteht in der Verfügbarkeit von ÖV-Abos: Während 89 % der Schweizer Staatsbürger mindestens ein solches besitzen, sind dies bei den Nicht-Schweizern lediglich 65 %.

Bei den Bedürfnissen sind die Unterschiede zwischen den Nationalitäten nicht all zu zahlreich. Einzig bei den Bedürfnissen "mit Familie oder Verwandten zusammen sein" ("sehr wichtig": Nicht-CH: 40%, CH: 22%) und "religiöse oder spirituelle Erfahrungen" ("eher wichtig" + "sehr wichtig": Nicht-CH: 30%, CH: 16%) weisen die Nicht-Schweizer eine höhere Einschätzung der Wichtigkeit auf. Letzterer Unterschied drückt sich dann auch in einem höheren Mittelwert der Nicht-Schweizer beim unten gebildeten aggregierten Bedürfnisfaktor "spirituell/religiös" aus.

Bei der Häufigkeit der Ausübung von Aktivitäten ergeben sich einige Unterschiede zwischen den Nationalitäten. Sehr signifikant sind diese bei den Aktivitäten "Disco oder Club besuchen" (mind. "1mal pro Woche": Nicht-CH: 70%, CH: 46%) und "spazieren gehen" (mind. "1mal pro Woche": N-CH: 61%, CH: 42%). Bei beiden geben die Nicht-Schweizer eine häufigere Ausübung dieser Aktivitäten an. Auch bei der Aktivität "Besuche von Familien oder



Verwandten" (mind. "mehrmals pro Woche": N-CH: 33%, CH: 17%) weisen Nicht-Schweizer ein Übergewicht auf, was zu dem erhöhten Bedürfnis nach dem Zusammensein mit Familie oder Verwandten (siehe oben) passt. Des Weiteren werden von Nicht-Schweizern die Aktivitäten "mit anderen draussen gemütlich zusammensitzen" ("täglich": N-CH: 39%, CH: 17%) und "nach 22 Uhr ausgehen" ("täglich": N-CH: 21%, CH: 9%) häufiger ausgeführt. Einzig die Aktivitäten "Ausflüge mit dem Velo oder Biken" (mind. "1-2mal pro Monat": CH: 45%, N-CH: 21%) und "im Winter Snowboarden oder Skifahren" (mind. "1-2mal pro Monat": CH: 47%, Nicht-CH: 32%) werden von Schweizern deutlich häufiger ausgeführt.

Weitere Unterschiede ergeben sich bei der Anzahl der Freizeit-Kilometer, welche am abgefragten Samstag zurückgelegt wurden. Während der Mittelwert dieser Grösse bei den Nicht-Schweizern 75 km beträgt, sind dies bei den Schweizern lediglich 40.7 km. Die Betrachtung des Medians (CH: 14 km, Nicht-CH: 23 km) sowie der Quartile (unteres Quartil: CH: 3.5 km, Nicht-CH 6.9 km; oberes Quartil: CH: 42.0 km, Nicht-CH: 110.3 km) bestätigen diesen Unterschied. Ausserdem ergibt sich ein signifikanter Zusammenhang zwischen der Nationalität und der Häufigkeit der Treffen mit den drei besten Freunden: Nicht-Schweizer weisen hier einen höheren Wert auf (aufgerechnet CH: 14.6 Treffen pro Monat, Nicht-CH: 17.2).

## Anhang 2: Fragebogen der Telefonbefragung

Guten Tag,

da ist .. vom Befragungsinstitut Polyquest in Bern. Wir machen im Auftrag von der Universität Basel und vom Bundesamt für Raumentwicklung eine Untersuchung zu Freizeitaktivitäten und zu der Verkehrsmittelbenützung von jungen Leuten. Sie sind von unserem Computer zufällig ausgewählt worden.

Q1. "Gibt es in Ihrem Haushalte eine Person, die zwischen 18 und 25 Jahren alt ist?"

- ja.....1
- nein.....2      Eingabe: @

FILTER: Q1=1

Q2. "Können Sie diese Person bitte ans Telefon rufen?"

- ja.....1
- nein, ist nicht da.....2 -> Termin
- nein, will nicht.....3      Eingabe: @

FILTER: Q2=1

Guten Tag,

da ist .. vom Befragungsinstitut Polyquest in Bern. Wir machen im Auftrag von der Universität Basel und vom Bundesamt für Raumentwicklung eine Untersuchung zu Freizeitaktivitäten und zu der Verkehrsmittelbenützung von jungen Leuten. Das Interview dauert rund 15-20 Minuten. Darf ich Ihnen die Fragen stellen.

- ja.....1
- nein.....2
- Termin.....3      Eingabe: @

S1. "Wie alt sind Sie?"

Alter: @      Jahre

I1. "Besitzen Sie..."

1=ja 2=nein

- ...einen Mofa-Fahrausweis.....@
- ...einen Motorrad-Fahrausweis.....@
- ...einen Fahrausweis für's Auto (ohne Lernfahrausweis)...@
- ...das U-Abo (INT: Umweltschutzabonnement Tarifverbund  
Nordwest-Schweiz).....@
- ...das Gleis-7.....@
- ...das Halb-Tax-Abo.....@
- ...das GA (INT: Generalabonnement).....@
- ...eine Mobility-Mitgliedschaft.....@

I2. "Steht Ihnen regelmässig....."

1=ja 2=nein

- ..ein Velo zur Verfügung?.....@
- ..ein Mofa.....@
- ..ein Roller.....@
- ..ein Motorrad.....@

Filter, wenn in Frage I1.3 Pw-Fahrausweis = ja:

I3. "Wie gut können Sie über ein Auto verfügen: gar nicht, nach Absprache mit anderen Leuten oder immer?"

- Gar nicht.....1
- Nach Absprache.....2
- immer.....3     Eingabe: @

Filter: wenn in I3 = immer & nach Absprache

I4. "Ist das Ihr eigenes Auto?"

- Ja.....1
- nein.....2
- nein Geschäftsauto.....3     Eingabe: @

Filter: wenn I4: eigenes Auto = ja

I5. "Seit welchem Alter haben Sie ein eigenes Auto?"

Alter notieren: @ Jahre

Filter: wenn I4: eigenes Auto = ja

I6. "Wie haben Sie Ihr letztes Auto erworben. Haben Sie das Auto alleine finanziert, haben sich andere finanziell beteiligt oder ist das Auto geleast?"

- Selbst gekauft.....1
- Andere beteiligt.....2
- geleast.....3     Eingabe: @

I7. "Haben Sie mit dem Autoerwerb Abbonemente für den öffentlichen Verkehr abgeschafft, also z.B. ein U-Abo, ein Gleis 7, ein Halb-Tax-Abo oder ein GA?"

(INT: wenn Abo abgeschafft, dann fragen, was es war)

1=trifft zu

- Nein.....@
- Ja, U-Abo.....@
- Ja, Gleis 7.....@
- Ja, Halb-Tax.....@
- Ja, GA.....@
- Ja, anderes Abo...@

Filter: falls I1\_3=1 (Fahrausweis Auto: = ja)

I8. "Wie viele Kilometer sind Sie in den letzten 12 Monaten mit einem Auto ALS FAHRER gefahren? Schätzen Sie bitte die Kilometer.

(INT: km notieren, auch NULL km, wenn Befragte/r) nicht fährt)

ca. @           km (99999=weiss nicht)

Filter: falls I8 kleiner 5001 km mit Auto als Fahrer

I9. "Sie fahren damit weniger mit dem Auto als der Durchschnitt der Bevölkerung. Liegt das an den folgenden Gründe, die ich Ihnen jetzt vorlese? Sagen Sie mir jeweils ja oder nein."

- 1=ja 2=nein
- habe zu wenig Fahrpraxis.....@
  - Autofahren macht mir keinen Spass.....@
  - Aus gesundheitlichen Gründen.....@
  - andere Verkehrsmittel sind für mich besser geeignet.....@
  - Autofahren ist mir zu umständlich.....@
  - Autofahren ist mir zu teuer.....@
  - Aus Angst vor Unfällen.....@
  - Aus Umweltschutzgründen.....@
  - Lasse mich gerne von anderen fahren.....@

Filter: I1\_3=2 (Fahrausweis Auto = nein)

I10. "Was sind die Gründe dafür, dass Sie keinen Auto-Fahrausweis haben. Ich lese Ihnen einige Gründe vor, sagen Sie bitte, ja oder nein."

- 1=ja 2=nein
- Autofahren macht mir keinen Spass.....@
  - Aus gesundheitlichen Gründen.....@
  - andere Verkehrsmittel sind für mich besser geeignet als das Auto..@
  - Autofahren ist mir zu umständlich.....@
  - Aus Angst vor Unfällen.....@
  - Aus Umweltschutzgründen.....@
  - ein Führerausweis ist mir im Moment zu teuer.....@
  - ein Auto ist mir im Moment zu teuer.....@
  - Lasse mich gerne von anderen fahren.....@
  - Habe Lernfahrausweis.....@

FILTER: ALLE

I11. "Wie viele Kilometer sind Sie in den letzten 12 Monaten ungefähr als Mitfahrer in einem Auto gefahren?"

(INT: km notieren, auch NULL km notieren, wenn nicht als Mitfahrer fährt)

ca. @ km (99999=weiss nicht)

I12. "Mit welchem Verkehrsmittel kommen Sie in der Regel zur Arbeit oder zur Ausbildungsstelle?"

(INT: NUR DAS HAUPTSÄCHLICHE VERKEHRSMITTEL AUSWÄHLEN)

- Zu Fuss.....1
- Skateboard, Inline-Skates, Trottinett.....2
- Velo.....3
- Auto als Fahrer/in.....4
- Auto als Mitfahrer/in.....5
- Roller/Mofa.....6
- Motorrad.....7
- Postauto/Bus/Tram.....8
- Zug.....9
- Anderes.....10
- Frage trifft nicht zu (keine Arbeit oder Ausbildung)..11 Eingabe: @

FILTER: ALLE

I13. "Wie viele Fahrten haben Sie in den letzten 7 Tagen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, also insgesamt mit Bahn, Bus und Tram, durchgeführt - Hin- und Rückweg sind 2 Fahrten - ?"

(INT: Anzahl Fahrten notieren, auch NULL, wenn nicht gefahren)

ca. @ Anzahl Fahrten (99=weiss nicht mehr)

FILTER: ALLE

I14. "Und wieviele Fahrten in den den letzten 7 Tagen mit dem Velo?"

(INT: ANZAHL FAHRTEN NOTIEREN, AUCH NULL, WENN NICHT GEFAHREN; HIN- UND RÜCKWEG SIND ZWEI FAHRTEN):

ca. @ Anzahl Fahrten (99=weiss nicht mehr)

FILTER: ALLE

"Nun zu Ihrer Wohnsituation."

I15. "Was ist Ihre Wohnadresse, an der Sie sich die meiste Zeit aufhalten? Sagen Sie mir bitte Gemeinde und Adresse."

(INT: GEMEINDE UND ADRESSE MÖGLICHST MIT HAUS-NR. NOTIEREN. WENN BEFRAGTER HAUS-NR. NICHT NENNEN WILL, NUR STRASSE NOTIEREN.)

DATENSCHUTZHINWEIS, FALLS GEFragt: DIE DATEN WERDEN VERTRAULICH BEHANDELT, SIE WERDEN BEI DER AUSWERTUNG VON ERGEBNISSEN NUR FÜR GANZE GEMEINDEN, DAS HEISST ZUSAMMENGEFASST, WIEDERGEGEBEN; UM DAS QUARTIER BESTIMMEN ZU KÖNNEN, WIRD ABER DIE STRASSE BENÖTIGT.

Gemeinde: @

Strasse und Haus-Nummer: @

FILTER: ALLE

I16. "Wohnen Sie in einem Ein-, Zwei- oder Mehrfamilienhaus?"

- Einfamilienhaus.....1
- Zweifamilienhaus.....2
- Mehrfamilienhaus.....3 EINGABE: @

FILTER: ALLE

I17. "Wohnen Sie da allein, mit LebenspartnerIn, als Familie, in Wohngemeinschaft oder als UntermieterIn?"

- allein.....1
- mit LebenspartnerIn....2
- Familie.....3
- WG.....4
- Untermieter.....5 Eingabe: @

FILTER: ALLE

I18. "Wie zufrieden sind Sie mit den Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Ihrem Quartier resp. in Ihrer Gemeinde? (INT: BAHN, BUS UND EVENTUELL TRAM). Sind Sie sehr zufrieden, eher zufrieden, teils-teils, eher unzufrieden oder sehr unzufrieden?

- sehr unzufrieden.....1
- eher unzufrieden.....2
- teils teils.....3
- eher zufrieden.....4
- sehr zufrieden.....5   Eingabe: @

FILTER: ALLE

I19. "Wie zufrieden sind Sie mit Ihrer Wohnung? "

- sehr unzufrieden.....1
- eher unzufrieden.....2
- teils teils.....3
- eher zufrieden.....4
- sehr zufrieden.....5   Eingabe: @

FILTER: ALLE

I20. "Und wie zufrieden sind Sie mit den Freizeitmöglichkeiten in Ihrer Gemeinde?"

- sehr unzufrieden.....1
- eher unzufrieden.....2
- teils teils.....3
- eher zufrieden.....4
- sehr zufrieden.....5   Eingabe: @

FILTER: ALLE

"In der Freizeit ist man oft auch mit anderen Leuten zusammen."

I21. "Denken Sie bitte einmal an die drei Menschen ausserhalb von Ihrem Haushalt, mit denen Sie öfter etwas in der Freizeit unternehmen. Sagen Sie mir bitte, wie diese Menschen mit Vorname heissen, damit wir zu jeder Person noch zwei Fragen stellen können."

I21A. "Wie heisst die erste Person mit Vorname? @  
oder als PERSON 1 bezeichnen, wenn der/die Interviewte den Vornamen nicht nennen will

I21B. "Wie heisst die zweite Person mit Vorname? @  
oder als PERSON 2 bezeichnen, wenn der/die Interviewte den Vornamen nicht nennen will

I21C. "Wie heisst die dritte Person mit Vorname? @  
oder als PERSON 3 bezeichnen, wenn der/die Interviewte den Vornamen nicht nennen will

I22A. "Wie weit wohnt @ / Person 1 von Ihnen entfernt?  
Schätzen Sie bitte die Distanz in Kilometern oder in Hundert Metern,  
wenn es nicht so weit ist.  
(INT: km notieren, bei weniger als einem Kilometer in Hundert Metern  
mit Kommastelle, z.B. 0.5 km = 500 m):

@ km (999=keine Angabe)

I22B. "Und wie häufig treffen Sie sich mit @ / Person 1  
in der Freizeit?"

- täglich.....1
  - mehrmals pro Woche.....2
  - ca. 1 mal pro Woche.....3
  - ca. 1-2 mal pro Monat.....4
  - oder seltener.....5
- Eingabe: @

I23A. "Wie weit wohnt @ / Person 2 von Ihnen entfernt?  
Schätzen Sie bitte die Distanz in Kilometern oder in Hundert Metern,  
wenn es nicht so weit ist.  
(INT: km notieren, bei weniger als einem Kilometer in Hundert Metern  
mit Kommastelle, z.B. 0.5 km = 500 m):

@ km (999=keine Angabe)

I23B. "Und wie häufig treffen Sie sich mit @ / Person 2  
in der Freizeit?"

- täglich.....1
  - mehrmals pro Woche.....2
  - ca. 1 mal pro Woche.....3
  - ca. 1-2 mal pro Monat.....4
  - oder seltener.....5
- Eingabe: @

I24A. "Wie weit wohnt @ / Person 3 von Ihnen entfernt?  
Schätzen Sie bitte die Distanz in Kilometern oder in Hundert Metern,  
wenn es nicht so weit ist.  
(INT: km notieren, bei weniger als einem Kilometer in Hundert Metern  
mit Kommastelle, z.B. 0.5 km = 500 m):

@ km (999=keine Angabe)

I24B. "Und wie häufig treffen Sie sich mit @ / Person 3  
in der Freizeit?"

- täglich.....1
  - mehrmals pro Woche.....2
  - ca. 1 mal pro Woche.....3
  - ca. 1-2 mal pro Monat.....4
  - oder seltener.....5
- Eingabe: @

FILTER: ALLE

I27. "Denken Sie an Ihre Freizeit. Wie wichtig sind Ihnen dann die folgenden Dinge, die ich Ihnen jetzt vorlese. Sind sie für Sie in der Freizeit "sehr wichtig", "eher wichtig", "teils teils", "eher unwichtig" oder "sehr unwichtig"?

1=sehr unwichtig 2=eher unwichtig 3=teils teils  
4=eher wichtig 5=sehr wichtig

- Neue, mir unbekannte Gegenden erleben.....@
- Mit Freundinnen oder Freunden zusammen sein.....@
- Mit der Familie oder Verwandten zusammen sein.....@
- Neue Menschen kennenlernen.....@
- Die Natur geniessen.....@
- Meditieren.....@
- Etwas sehr Aufregendes erleben.....@
- Körperliche Bewegung.....@
- Mich geborgen fühlen.....@
- Einmal aus den eigenen vier Wänden herauskommen.....@
- Allein sein können.....@
- richtig hemmungslos sein können.....@
- Etwas für Andere tun.....@
- Ganz frei und unabhängig sein.....@
- Mir selbst etwas Gutes tun.....@
- Die Ruhe geniessen.....@
- Etwas phantasievolles, kreatives machen.....@
- Viel Zeit für persönliche Dinge haben.....@
- Sachen machen, die ich gut beherrsche.....@
- Religiöse oder spirituelle Erfahrungen.....@
- Etwas Spielerisches machen.....@
- Etwas tun, was mir Anerkennung von Anderen bringt.....@
- Mich mit Anderen messen, wie z. B. im Sport.....@
- Mich weiterbilden.....@
- Nachdenken, in mich gehen.....@

FILTER: ALLE

"Nun zu Ihren Freizeitaktivitäten."

I28. "Wie häufig unternehmen Sie die Freizeitaktivitäten, die ich Ihnen jetzt vorlese. Unternehmen Sie sie täglich, mehrmals pro Woche, zirka einmal pro Woche, ein bis zwei Mal im Monat, seltener als einmal im Monat oder nie?

1=täglich 2=mehrmals pro Woche 3=ca.1 Mal/Woche  
4=1-2 Mal/Monat 5=seltener 6=nie

- Besuche von Freundinnen oder Freunden.....@
- Besuche von Familie oder Verwandten.....@
- Ins Kino gehen.....@
- Konzerte oder das Theater besuchen.....@
- Besuche von Ausstellungen, Galerien oder Museen.....@
- Weiterbildung oder Vorträge besuchen.....@
- Etwas Essen gehen.....@
- In eine Beiz, Bar oder ein Cafe gehen ("eine go ziehe go").....@
- Besuch von Jugendzentren oder Jugendtreffpunkten.....@
- In Discos oder Clubs gehen.....@
- In der Stadt bummeln, Shopping.....@
- Mit anderen draussen im Freien gemütlich zusammen sitzen ("zemme hockle")
  - z.B. im Park, am Rhein, in der Stadt.....@
- Ausflüge mit dem Velo oder Biken.....@
- Spritztouren mit Auto, Motorrad oder Roller  
(INT: ohne festes Ziel herumfahren).....@
- Spazieren gehen.....@
- Wandern gehen.....@



- Ausflug mit Inline-Skates  
(INT: zum "Spazierenfahren" oder als Sport).....@
- Im Sommer Sport im Freien treiben (INT: hier auch Jogging).....@
- Im Winter Snowboarden oder Skifahren.....@
- Sport in einer Sportanlage oder einer Halle.....@
- Sport in einem Fitnesscenter.....@
- Trend-Sportarten, wie z.B. Klettern in den Bergen oder Paragliding  
(INT: hier auch andere "Trendsportarten" im Freien möglich).....@
- Besuch von Sportveranstaltungen, Matches.....@
- Nach 10 Uhr abends noch ausgehen.....@

FILTER: JE NACH FREIZEITAKTIVITÄT

I29. "Welche Verkehrsmittel benützten Sie hauptsächlich für diese Freizeitaktivitäten?"

(INT: hauptsächlich, wenn für die meisten Male benützt oder wenn für die langen Strecken benützt)

INT: VERKEHRSMITTEL GEMÄSS LISTE

- Besuche von Freundinnen oder Freunden.....@
- Besuche von Familie oder Verwandten.....@
- Ins Kino gehen.....@
- Konzerte oder das Theater besuchen.....@
- Besuche von Ausstellungen, Galerien oder Museen.....@
- Weiterbildung oder Vorträge besuchen.....@
- Etwas Essen gehen.....@
- In eine Beiz, Bar oder ein Cafe gehen ("eine go ziehe go").....@
- Besuch von Jugendzentren oder Jugendtreffpunkten.....@
- In Discos oder Clubs gehen.....@
- In der Stadt bummeln, Shopping.....@
- Mit anderen draussen im Freien gemütlich zusammen sitzen  
(INT: z.B. im Park, am Rhein, in der Stadt).....@
- Im Sommer Sport im Freien.....@
- Im Winter Snowboarden oder Skifahren.....@
- Sport in einer Sporthalle oder Sportanlage.....@
- Sport in einem Fitness-Center.....@
- Trendsport, wie z.B. Klettern in den Bergen oder Paragliding.....@
- Besuch von Sportveranstaltungen, Matches.....@

I33. "Wie weit sind Freizeitziele, die Sie normalerweise aufsuchen, von Ihrer Wohnung entfernt?"

Ich nenne Ihnen einige Ziele. Schätzen Sie bitte die Kilometer von Ihrer Wohnung aus.

INT: Wenn Befragte mehrere Ziele haben, dann nach dem nächstgelegenen fragen, das normalerweise aufgesucht wird); km notieren. Ausserdem Code "weiss nicht".

- Beiz, Bar oder Cafe.....@
- Disco oder Club.....@
- Sportanlage oder Sporthalle.....@
- Fitness-Center.....@
- Jugendzentrum, Jugendtreffpunkt.....@
- Kino.....@
- Möglichkeit zum Shopping und Einkaufsbummel  
(INT: gemeint ist nicht Laden für den täglichen Einkauf).....@
- Gebiet zum Spazieren gehen (z.B. Wald).....@

FILTER: ALLE

I34. "Wenn Sie an Werktagen in der Freizeit etwas ausserhalb Ihrer Wohnung unternehmen, bleiben Sie da eher in Ihrer Wohngemeinde, gehen Sie eher woanders hin oder ist es ausgeglichen?"

- Eher in Wohngemeinde.....1
- eher woanders.....2
- ausgeglichen.....3   Eingabe: @

FILTER: ALLE

I35. "Und wie ist es am Wochenende mit der Freizeit ausserhalb Ihrer Wohnung?"

Bleiben Sie eher in Ihrer Wohngemeinde, gehen Sie eher woanders hin oder ist es ausgeglichen?"

- Eher in Wohngemeinde.....1
- eher woanders.....2
- ausgeglichen.....3   Eingabe: @

Filter: wenn I34 & I35 = "eher woanders"

I36. "Was sind die Gründe dafür? Sagen Sie bitte, welche von den folgenden Aussagen zutrifft?"

1=Trifft zu   2=trifft nicht zu   9=weiss nicht

- Es fehlen attraktive Bereiche im Freien (z.B. Parks, Plätze).....@
- Meine Freund/innen oder Kolleg/innen leben woanders.....@
- Es ist hier insgesamt zu wenig los.....@
- die vorhandene Freizeiteinrichtungen sind nicht attraktiv genug...@
- Ich kenne die vorhandenen Freizeiteinrichtungen in der Nähe nicht so gut.....@
- Ich habe gerne Abwechslung.....@

FILTER: ALLE

I37. "Wie häufig kommt es vor, dass Sie Ihre Freizeit im Raum Zürich verbringen? Täglich, mehrmals pro Woche, ca. einmal pro Woche, ein bis zweimal pro Monat, seltener oder nie?"

- täglich.....1
- mehrmals pro Woche.....2
- ca. 1 mal pro Woche.....3
- ca. 1-2 mal pro Monat.....4
- seltener.....5
- nie.....6   Eingabe: @

FILTER: ALLE

I38. "Und wie häufig die Freizeit im Raum Bern?"

- täglich.....1
- mehrmals pro Woche.....2
- ca. 1 mal pro Woche.....3
- ca. 1-2 mal pro Monat.....4
- seltener.....5
- nie.....6   Eingabe: @

I39, "Und wie häufig die Freizeit im Raum Luzern?"

- täglich.....1
- mehrmals pro Woche.....2
- ca. 1 mal pro Woche.....3
- ca. 1-2 mal pro Monat.....4
- seltener.....5
- nie.....6   Eingabe: @

I40. "Und wie häufig die Freizeit in der französischsprachigen Schweiz?"

- täglich.....1
- mehrmals pro Woche.....2
- ca. 1 mal pro Woche.....3
- ca. 1-2 mal pro Monat.....4
- seltener.....5
- nie.....6   Eingabe: @

I41. "Und wie häufig die Freizeit im deutschen Grenzgebiet?"

(INT: bis ca. 100 km Entfernung)

- täglich.....1
- mehrmals pro Woche.....2
- ca. 1 mal pro Woche.....3
- ca. 1-2 mal pro Monat.....4
- seltener.....5
- nie.....6   Eingabe: @

I42. "Und wie häufig die Freizeit im französischen Grenzgebiet?"

(INT: bis ca. 100 km Entfernung)

- täglich.....1
- mehrmals pro Woche.....2
- ca. 1 mal pro Woche.....3
- ca. 1-2 mal pro Monat.....4
- seltener.....5
- nie.....6   Eingabe: @

Teil 3: Wege am Samstag

"Wir haben jetzt einige Fragen zu Ihren Wegen und den von Ihnen benützten Verkehrsmitteln am letzten Samstag."

WS1. "Haben Sie am letzten Samstag einmal Ihre Wohnung verlassen?"

(INT: alle Wege erfragen, auch wenn spät abends weggegangen und erst Sonntag-Nacht zurückgekommen. Auch Wege und Rückweg von Samstag auf Sonntag-Nacht bzw. -Morgen erfragen).

- ja.....1
- nein.....2     Eingabe: @

Filter, falls nein:

WS2. "Warum haben Sie Ihre Wohnung nicht verlassen?"

- Krankheit.....1
- kein Bedürfnis.....2
- Hausarbeit.....3
- Schlechtes Wetter.....4
- Arbeitsplatz zu Hause...5
- Hatte Besuch.....6
- Anderes.....7     Eingabe: @

WS3. "Sind Sie von zu Hause weggegangen oder von woanders?"

- von zu Hause.....1
- von woanders.....2     Eingabe: @

Filter: Falls woanders

WS4. "Von wo war das? Sagen Sie mir bitte die Gemeinde."

Gemeinde: @

WS5. "Wo lag das Ziel von dem ersten Weg?"

Gemeinde: @

WS6. "Was war der Zweck von dem Weg?"

(INT: genannte Aktivität eintragen, auch andere als Freizeitaktivitäten)

Zweck gemäss Aktivitätenliste: @

WS7. "Wie weit war dieser Weg?" (INT: km notieren)

@   km   @   m

WS8. "Mit wievielen Personen waren Sie dabei unterwegs?"

Anzahl: @   Personen

INT: wenn allein, dann 0 eintragen)

FILTER: W8\_5>0

WS9. "Waren das Personen aus Ihrem eigenen Haushalt?"

- Ja.....1
- Nein.....2
- Teils-teils....3   Eingabe: @

WS10. "Was war Ihr hauptsächliches Verkehrsmittel?"

Verkehrsmittel gemäss Liste: @

WS11. "Um wieviel Uhr war der Weg zu Ende?"

@ Std.   @ Min.

WS12. "Haben Sie von dort einen weiteren Weg gemacht?"

(INT: das kann auch ein Rückweg nach Hause sein)

- ja.....1
- nein.....2   Eingabe: @

WEG 2 (SAMSTAG)

SA21. "Was war der Zweck von diesem Weg?"   Zweck gemäss: @

SA22. "Um wieviel Uhr haben Sie den Weg begonnen?"   @ Std.   @ Min.

SA23. "Wo lag das Ziel von dem Weg?"   Gemeinde: @

SA24. "Wie weit war dieser Weg?"   @ km   @ m

SA25. "Mit wievielen Personen waren Sie dabei unterwegs?"   Anzahl: @  
(INT: wenn allein, dann 0 eintragen)

SA26. "Waren das Personen aus Ihrem eigenen Haushalt?"

1=Ja   2=nein   3=teils-teils   Eingabe: @

SA27. "Was war Ihr hauptsächliches Verkehrsmittel?"   Gemäss Liste: @

SA28. "Um wieviel Uhr war der Weg zu Ende?"   @ Std.   @ Min.

SA29. "Haben Sie von dort einen weiteren Weg gemacht?"

(INT: das kann auch ein Rückweg nach Hause sein) 1=ja   2=nein Eingabe:@

WEG 3 (SAMSTAG)

- SA31. "Was war der Zweck von diesem Weg?" Zweck gemäss: @
- SA32. "Um wieviel Uhr haben Sie den Weg begonnen?" @ Std. @ Min.
- SA33. "Wo lag das Ziel von dem Weg?" Gemeinde: @
- SA34. "Wie weit war dieser Weg?" @ km @ m
- SA35. "Mit wievielen Personen waren Sie dabei unterwegs?" Anzahl: @  
(INT: wenn allein, dann 0 eintragen)
- SA36. "Waren das Personen aus Ihrem eigenen Haushalt?"  
1=Ja 2=nein 3=teils-teils Eingabe: @
- SA37. "Was war Ihr hauptsächliches Verkehrsmittel?" Gemäss Liste: @
- SA38. "Um wieviel Uhr war der Weg zu Ende?" @ Std. @ Min.
- SA39. "Haben Sie von dort einen weiteren Weg gemacht?"  
(INT: das kann auch ein Rückweg nach Hause sein) 1=ja 2=nein Eingabe:@

WEG 4 (SAMSTAG)

- SA41. "Was war der Zweck von diesem Weg?" Zweck gemäss: @
- SA42. "Um wieviel Uhr haben Sie den Weg begonnen?" @ Std. @ Min.
- SA43. "Wo lag das Ziel von dem Weg?" Gemeinde: @
- SA44. "Wie weit war dieser Weg?" @ km @ m
- SA45. "Mit wievielen Personen waren Sie dabei unterwegs?" Anzahl: @  
(INT: wenn allein, dann 0 eintragen)
- SA46. "Waren das Personen aus Ihrem eigenen Haushalt?"  
1=Ja 2=nein 3=teils-teils Eingabe: @
- SA47. "Was war Ihr hauptsächliches Verkehrsmittel?" Gemäss Liste: @
- SA48. "Um wieviel Uhr war der Weg zu Ende?" @ Std. @ Min.
- SA49. "Haben Sie von dort einen weiteren Weg gemacht?"  
(INT: das kann auch ein Rückweg nach Hause sein) 1=ja 2=nein Eingabe:@

WEG 5 (SAMSTAG)

- SA51. "Was war der Zweck von diesem Weg?" Zweck gemäss: @
- SA52. "Um wieviel Uhr haben Sie den Weg begonnen?" @ Std. @ Min.
- SA53. "Wo lag das Ziel von dem Weg?" Gemeinde: @
- SA54. "Wie weit war dieser Weg?" @ km @ m
- SA55. "Mit wievielen Personen waren Sie dabei unterwegs?" Anzahl: @  
(INT: wenn allein, dann 0 eintragen)
- SA56. "Waren das Personen aus Ihrem eigenen Haushalt?"  
1=Ja 2=nein 3=teils-teils Eingabe: @
- SA57. "Was war Ihr hauptsächliches Verkehrsmittel?" Gemäss Liste: @
- SA58. "Um wieviel Uhr war der Weg zu Ende?" @ Std. @ Min.
- SA59. "Haben Sie von dort einen weiteren Weg gemacht?"  
(INT: das kann auch ein Rückweg nach Hause sein) 1=ja 2=nein Eingabe: @

WEG 6 (SAMSTAG)

- SA61. "Was war der Zweck von diesem Weg?" Zweck gemäss: @
- SA62. "Um wieviel Uhr haben Sie den Weg begonnen?" @ Std. @ Min.
- SA63. "Wo lag das Ziel von dem Weg?" Gemeinde: @
- SA64. "Wie weit war dieser Weg?" @ km @ m
- SA65. "Mit wievielen Personen waren Sie dabei unterwegs?" Anzahl: @  
(INT: wenn allein, dann 0 eintragen)
- SA66. "Waren das Personen aus Ihrem eigenen Haushalt?"  
1=Ja 2=nein 3=teils-teils Eingabe: @
- SA67. "Was war Ihr hauptsächliches Verkehrsmittel?" Gemäss Liste: @
- SA68. "Um wieviel Uhr war der Weg zu Ende?" @ Std. @ Min.
- SA69. "Haben Sie von dort einen weiteren Weg gemacht?"  
(INT: das kann auch ein Rückweg nach Hause sein) 1=ja 2=nein Eingabe:@

WEG 7 (SAMSTAG)

- SA71. "Was war der Zweck von diesem Weg?" Zweck gemäss: @
- SA72. "Um wieviel Uhr haben Sie den Weg begonnen?" @ Std. @ Min.
- SA73. "Wo lag das Ziel von dem Weg?" Gemeinde: @
- SA74. "Wie weit war dieser Weg?" @ km @ m
- SA75. "Mit wievielen Personen waren Sie dabei unterwegs?" Anzahl: @  
(INT: wenn allein, dann 0 eintragen)
- SA76. "Waren das Personen aus Ihrem eigenen Haushalt?"  
1=Ja 2=nein 3=teils-teils Eingabe: @
- SA77. "Was war Ihr hauptsächliches Verkehrsmittel?" Gemäss Liste: @
- SA78. "Um wieviel Uhr war der Weg zu Ende?" @ Std. @ Min.
- SA79. "Haben Sie von dort einen weiteren Weg gemacht?"  
(INT: das kann auch ein Rückweg nach Hause sein) 1=ja 2=nein Eingabe: @

WEG 8 (SAMSTAG)

- SA81. "Was war der Zweck von diesem Weg?" Zweck gemäss: @
- SA82. "Um wieviel Uhr haben Sie den Weg begonnen?" @ Std. @ Min.
- SA83. "Wo lag das Ziel von dem Weg?" Gemeinde: @
- SA84. "Wie weit war dieser Weg?" @ km @ m
- SA85. "Mit wievielen Personen waren Sie dabei unterwegs?" Anzahl: @  
(INT: wenn allein, dann 0 eintragen)
- SA86. "Waren das Personen aus Ihrem eigenen Haushalt?"  
1=Ja 2=nein 3=teils-teils Eingabe: @
- SA87. "Was war Ihr hauptsächliches Verkehrsmittel?" Gemäss Liste: @
- SA88. "Um wieviel Uhr war der Weg zu Ende?" @ Std. @ Min.
- SA89. "Haben Sie von dort einen weiteren Weg gemacht?"  
(INT: das kann auch ein Rückweg nach Hause sein) 1=ja 2=nein Eingabe: @



WEG 9 (SAMSTAG)

- SA91. "Was war der Zweck von diesem Weg?" Zweck gemäss: @
- SA92. "Um wieviel Uhr haben Sie den Weg begonnen?" @ Std. @ Min.
- SA93. "Wo lag das Ziel von dem Weg?" Gemeinde: @
- SA94. "Wie weit war dieser Weg?" @ km @ m
- SA95. "Mit wievielen Personen waren Sie dabei unterwegs?" Anzahl: @  
(INT: wenn allein, dann 0 eintragen)
- SA96. "Waren das Personen aus Ihrem eigenen Haushalt?"  
1=Ja 2=nein 3=teils-teils Eingabe: @
- SA97. "Was war Ihr hauptsächliches Verkehrsmittel?" Gemäss Liste: @
- SA98. "Um wieviel Uhr war der Weg zu Ende?" @ Std. @ Min.
- SA99. "Haben Sie von dort einen weiteren Weg gemacht?"  
(INT: das kann auch ein Rückweg nach Hause sein) 1=ja 2=nein Eingabe: @

WEG 10 (SAMSTAG)

- SA101. "Was war der Zweck von diesem Weg?" Zweck gemäss: @
- SA102. "Um wieviel Uhr haben Sie den Weg begonnen?" @ Std. @ Min.
- SA103. "Wo lag das Ziel von dem Weg?" Gemeinde: @
- SA104. "Wie weit war dieser Weg?" @ km @ m
- SA105. "Mit wievielen Personen waren Sie dabei unterwegs?" Anzahl: @  
(INT: wenn allein, dann 0 eintragen)
- SA106. "Waren das Personen aus Ihrem eigenen Haushalt?"  
1=Ja 2=nein 3=teils-teils Eingabe: @
- SA107. "Was war Ihr hauptsächliches Verkehrsmittel?" Gemäss Liste: @
- SA108. "Um wieviel Uhr war der Weg zu Ende?" @ Std. @ Min.
- SA109. "Haben Sie von dort einen weiteren Weg gemacht?"  
(INT: das kann auch ein Rückweg nach Hause sein) 1=ja 2=nein Eingabe: @

WEG 11 (SAMSTAG)

- SA111. "Was war der Zweck von diesem Weg?" Zweck gemäss: @
- SA112. "Um wieviel Uhr haben Sie den Weg begonnen?" @ Std. @ Min.
- SA113. "Wo lag das Ziel von dem Weg?" Gemeinde: @
- SA114. "Wie weit war dieser Weg?" @ km @ m
- SA115. "Mit wievielen Personen waren Sie dabei unterwegs?" Anzahl: @  
(INT: wenn allein, dann 0 eintragen)
- SA116. "Waren das Personen aus Ihrem eigenen Haushalt?"  
1=Ja 2=nein 3=teils-teils Eingabe: @
- SA117. "Was war Ihr hauptsächliches Verkehrsmittel?" Gemäss Liste: @
- SA118. "Um wieviel Uhr war der Weg zu Ende?" @ Std. @ Min.
- SA119. "Haben Sie von dort einen weiteren Weg gemacht?"  
(INT: das kann auch ein Rückweg nach Hause sein) 1=ja 2=nein Eingabe: @

WEG 12 (SAMSTAG)

- SA121. "Was war der Zweck von diesem Weg?" Zweck gemäss: @
- SA122. "Um wieviel Uhr haben Sie den Weg begonnen?" @ Std. @ Min.
- SA123. "Wo lag das Ziel von dem Weg?" Gemeinde: @
- SA124. "Wie weit war dieser Weg?" @ km @ m
- SA125. "Mit wievielen Personen waren Sie dabei unterwegs?" Anzahl: @  
(INT: wenn allein, dann 0 eintragen)
- SA126. "Waren das Personen aus Ihrem eigenen Haushalt?"  
1=Ja 2=nein 3=teils-teils Eingabe: @
- SA127. "Was war Ihr hauptsächliches Verkehrsmittel?" Gemäss Liste: @
- SA128. "Um wieviel Uhr war der Weg zu Ende?" @ Std. @ Min.
- SA129. "Haben Sie von dort einen weiteren Weg gemacht?"  
(INT: das kann auch ein Rückweg nach Hause sein) 1=ja 2=nein Eingabe: @

WEG 13 (SAMSTAG)

- SA131. "Was war der Zweck von diesem Weg?" Zweck gemäss: @
- SA132. "Um wieviel Uhr haben Sie den Weg begonnen?" @ Std. @ Min.
- SA133. "Wo lag das Ziel von dem Weg?" Gemeinde: @
- SA134. "Wie weit war dieser Weg?" @ km @ m
- SA135. "Mit wievielen Personen waren Sie dabei unterwegs?" Anzahl: @  
(INT: wenn allein, dann 0 eintragen)
- SA136. "Waren das Personen aus Ihrem eigenen Haushalt?"  
1=Ja 2=nein 3=teils-teils Eingabe: @
- SA137. "Was war Ihr hauptsächliches Verkehrsmittel?" Gemäss Liste: @
- SA138. "Um wieviel Uhr war der Weg zu Ende?" @ Std. @ Min.
- SA139. "Haben Sie von dort einen weiteren Weg gemacht?"  
(INT: das kann auch ein Rückweg nach Hause sein) 1=ja 2=nein Eingabe: @

WEG 14 (SAMSTAG)

- SA141. "Was war der Zweck von diesem Weg?" Zweck gemäss: @
- SA142. "Um wieviel Uhr haben Sie den Weg begonnen?" @ Std. @ Min.
- SA143. "Wo lag das Ziel von dem Weg?" Gemeinde: @
- SA144. "Wie weit war dieser Weg?" @ km @ m
- SA145. "Mit wievielen Personen waren Sie dabei unterwegs?" Anzahl: @  
(INT: wenn allein, dann 0 eintragen)
- SA146. "Waren das Personen aus Ihrem eigenen Haushalt?"  
1=Ja 2=nein 3=teils-teils Eingabe: @
- SA147. "Was war Ihr hauptsächliches Verkehrsmittel?" Gemäss Liste: @
- SA148. "Um wieviel Uhr war der Weg zu Ende?" @ Std. @ Min.
- SA149. "Haben Sie von dort einen weiteren Weg gemacht?"  
(INT: das kann auch ein Rückweg nach Hause sein) 1=ja 2=nein Eingabe: @

WEG 15 (SAMSTAG)

SA151. "Was war der Zweck von diesem Weg?" Zweck gemäss: @

SA152. "Um wieviel Uhr haben Sie den Weg begonnen?" @ Std. @ Min.

SA153. "Wo lag das Ziel von dem Weg?" Gemeinde: @

SA154. "Wie weit war dieser Weg?" @ km @ m

SA155. "Mit wievielen Personen waren Sie dabei unterwegs?" Anzahl: @  
(INT: wenn allein, dann 0 eintragen)

SA156. "Waren das Personen aus Ihrem eigenen Haushalt?"  
1=Ja 2=nein 3=teils-teils Eingabe: @

SA157. "Was war Ihr hauptsächliches Verkehrsmittel?" Gemäss Liste: @

SA158. "Um wieviel Uhr war der Weg zu Ende?" @ Std. @ Min.

SA159. "Haben Sie von dort einen weiteren Weg gemacht?"  
(INT: das kann auch ein Rückweg nach Hause sein) 1=ja 2=nein Eingabe: @

Teil: Flugreisen

Jetzt zum Thema Flugreisen.

F4\_1. "Haben Sie in den letzten 12 Monaten private Flugreisen innerhalb von Europa unternommen?"

(INT: private Flugreisen = Reisen mit Zweck Ferien, Freizeit, Besuche, also ohne geschäftlichen Grund)

- ja.....1  
- nein....2 Eingabe: @

Filter, falls Flugreisen Europa = ja:

F4\_2. "Wieviele Reisen waren das?"

[INT: Anzahl notieren, 0 für keine Reise]

Anzahl: @

F4\_3. "Haben Sie in den letzten 12 Monaten private Flugreisen von Europa nach ausserhalb von Europa unternommen?"

(INT: private Flugreisen = Reisen ohne geschäftlichen Grund)

- ja.....1  
- nein...2 Eingabe: @

Filter, falls Flugreisen nach ausserhalb Europa = ja:

F4\_4. "Wieviele Reisen waren das?"

[INT: Anzahl notieren, 0 für keine Reise]

Anzahl: @

Teil 5 Angebote und Bewertungen

"Es gibt eine Reihe von Angeboten der Verkehrsbetriebe für jüngere Leute. Ich lese Ihnen einige dieser Angebote vor. Sagen Sie bitte, ob Sie das Angebot kennen oder nicht kennen. Dabei müssen Sie die einzelnen Angebote noch nicht benützt haben."

1=ja 2=nein

F5\_1. "Kennen Sie ...

- das Gleis 7 der SBB? (INT: Junge Leute bis 25 Jahren fahren ab 7 Uhr abends in SBB-Zügen gratis, wenn Sie ein Gleis 7-Abo kaufen).....@
- die Nachtzüge mit Anschlussbussen an den Bahnhöfen im Tarifverbund Nordwestschweiz.....@
- die Nachtbusse von Basel aus in die umliegenden Gemeinden am Wochenende.@
- den Nightbird zwischen Basel und Zürich am Wochenende (INT: Nachtzugverbindung).....@
- das Nacht-Netz der S-Bahn Zürich am Wochenende.....@
- die Nachtzugverbindung zwischen Basel und Bern am Wochenende mit Umstieg in Olten.....@
- die Angebote vom Projekt "mobilo" im Gundeldinger Feld (INT: Car-Sharing Autos, Mietvelos, ausleihbares GA und andere Mobilitätsangebote).....@

F5\_2. "Sagen Sie mir bitte, wie häufig Sie diese Angebote ungefähr benutzen."

Filter für jedes Angebot, wenn in Frage vorher bekannt = ja

Antwortkategorien:

1=ca. 1 mal pro Woche      2=ca. 1-2 mal pro Monat  
3=seltener als einmal pro Monat    4=noch nicht benutzt

- das Gleis 7 der SBB.....@
- die Nachtzüge im Tarifverbund Nordwestschweiz?.....@
- die Nachtbusse von Basel aus in die umliegenden Gemeinden.....@
- den Nightbird zwischen Basel und Zürich.....@
- das Nacht-Netz der S-Bahn Zürich.....@
- die Nachtzugverbindung zwischen Basel und Bern.....@

F5\_3. "Wie gross ist Ihr Bedarf an diesen Angeboten für Ihre Wege in der Freizeit? Ist der Bedarf eher gross, eher gering oder haben Sie gar keinen Bedarf an ...

1=eher gross    2=eher gering  
3=keinen Bedarf

- dem Gleis 7 der SBB mit der Möglichkeit nach 7 Uhr abends kostenlos zu fahren..... @
- den Nachtzügen und Anschlussbussen an den Bahnhöfen in der Nordwestschweiz..... @
- Den Nachtbussen zwischen Basel und den umliegenden Gemeinden.....@
- Den Nachtzügen zwischen Basel und Zürich?.....@
- Den Nachtzügen der S-Bahn Zürich..... @
- Den Nachtzügen zwischen Basel und Bern.....@
- ausleihbaren Car-Sharing-Autos wie im Projekt "mobilo" im Gundeldinger Feld.....@

"Ich nenne Ihnen einige Eigenschaften von öffentlichen Verkehrsmittel, also von der Bahn, Bussen und Trams. Sagen Sie bitte, wie Sie diese Verkehrsmittel speziell für Ihre Freizeitwege beurteilen."

F5\_4a. "Sind die öffentlichen Verkehrsmittel bei Ihren Freizeitwegen eher aufwändig oder eher problemlos zu benutzen?"

- aufwändig.....1
- teil-teils.....2
- problemlos.....3
- weiss nicht.....9     Eingabe: @

F5\_4b. "Sind sie für Sie eher teuer oder eher preiswert?"

- teuer.....1
- teils-teils.....2
- preiswert.....3
- weiss nicht.....9     Eingabe: @

F5\_4c. "Sind sie für Sie eher unbequem oder eher bequem?"

- bequem.....1
- teils-teils.....2
- unbequem.....3
- weiss nicht.....9     Eingabe: @

F5\_4d. "Sind sie für Sie in der Freizeit eher zu langsam oder schnell genug?"

- langsam.....1
- teils-teils.....2
- schnell.....3
- weiss nicht.....9     Eingabe: @

F5\_4e. "Fühlen Sie sich in öffentlichen Verkehrsmitteln abends und nachts eher unsicher oder eher sicher?"

- unsicher.....1
- teils-teils.....2
- sicher.....3
- weiss nicht.....9     Eingabe: @

F5\_6. "Am 18. Mai wurde über die sogenannte Sonntagsinitiative abgestimmt, die vier autofreie Sonntage im Jahr gefordert hat. Haben Sie dieser Initiative zugestimmt oder sie abgelehnt?"

- zugestimmt.....1
- abgelehnt.....2
- nicht abgestimmt..3     Eingabe: @

Teil 6 - Soziodemografie

Zum Schluss noch einige Fragen zu Ihrer Person.

F6\_1. "Sind Sie SchweizerIn?"

- ja.....1
- nein.....2
- keine Angabe....9 Eingabe: @

Filter, falls nein, nicht SchweizerIn:

F6\_2. "Was haben Sie für eine Nationalität?"

- Italienisch.....1
- Türkisch.....2
- Yugoslawisch und ex-Yugoslawien  
(kroatisch, slowenisch, bosnisch, herzogowinisch)...3
- Albanisch.....4
- französisch.....5
- deutsch.....6
- tamilisch, indisch.....7
- Anderes.....8 Eingabe: @

F6\_3. "Was ist Ihr Zivilstand?"

- ledig.....1
- verheiratet.....2
- geschieden.....3
- verwitwet.....4
- getrennt.....5 Eingabe: @

F6\_4. "Wieviele Personen, leben insgesamt in Ihrem Haushalt, Sie selbst und im Haushalt lebende Kinder eingeschlossen?"

- lebt allein.....1
- 2 Personen.....2
- 3 Personen.....3
- 4 Personen.....4
- 5 Personen.....5
- 6 Personen.....6
- 7 Personen.....7
- 8 Personen.....8
- mehr als 8 Personen....9 Eingabe: @

F6\_5. "Haben Sie Kinder?"

- ja.....1
- nein.....2 Eingabe: @

F6\_6. "Wieviele Kinder?"

Anzahl: @

F6\_7. "Welche Ausbildung haben Sie zuletzt abgeschlossen?"

- keine Ausbildung abgeschlossen.....1
- Obligatorische Schule .....2
- Berufslehre.....3
- Vollzeitberufsschule (z.B. Handelsschule).....4
- Maturitätsschule, Primarlehrerausbildung.....5
- Höhere Berufsausbildung (Meisterschule, eidg. Fachausweis)...6
- Technikerschule, Höhere Fachschule, Fachhochschule  
(z.B. HTL, HWV, HGK, HF Schule für Sozialarbeit).....7
- Universität, Hochschule.....8...Eingabe: @

F6\_8. "Sind Sie berufstätig?"

- In Ausbildung (INT: = Schule, Studium Lehre).....1
- voll erwerbstätig.....2
- in Teilzeit erwerbstätig.....3
- zur Zeit nicht erwerbstätig.....4
- Hausarbeit im eigenen Haushalt.....5
- Andere Situation.....6
- Weiss nicht.....7
- keine Angabe.....9 Eingabe: @

Filter, wenn Frage berufstätig = in Ausbildung

F6\_9. "Welche Schule oder Ausbildung machen Sie?"

- Obligatorische Schule (Primar-, Real-, Sekundar-, Bezirksschule)...1
- Berufslehre.....2
- Vollzeitberufsschule (z.B. Handelsschule, KV).....3
- Maturitätsschule, Primarlehrerausbildung.....4
- Höhere Berufsausbildung (Meistertitel, eidg. Fachausweis).....5
- Technikerschule, Höhere Fachschule, Fachhochschule (z.B. HTL,  
HWV, HGK, HF Schule für Sozialarbeit).....6
- Universität, Hochschule.....7...Eingabe: @

Filter, wenn in Ausbildung:

F6\_10. "Arbeiten Sie neben Ihrer Ausbildung noch stundenweise?"

- Ja.....1
- Nein.....2 Eingabe: @

F6\_11. "Ist Ihr monatliches Brutto-Einkommen...."

- unter 1000 Fr.....1
- zwischen 1001 und 2000 Fr.....2
- zwischen 2001 und 3000 Fr.....3
- zwischen 3000 und 4000 Fr.....4
- zwischen 4001 und 6000 Fr.....5
- oder höher als 6000 Fr.....6 Eingabe: @



Filter, wenn Haushaltsgrösse ungleich 1

F6\_12. "Und wie ist das Brutto-Einkommen Ihres Haushalts insgesamt?"

unter 2000 Fr.  
zwischen 2001 und 4000 Fr.....1  
zwischen 4001 und 6000 Fr.....2  
zwischen 6001 und 8000 Fr.....3  
zwischen 8001 und 10000 Fr.....4  
zwischen 10001 und 12000 Fr.....5  
zwischen 12001 und 14000 Fr.....6  
oder höher als 14000 Fr.....7 Eingabe: @

F6\_13. "Sie sind männlich oder weiblich?"

INT: INFORMELL EINTRAGEN

- männlich.....1  
- weiblich.....2 Eingabe: @

So, das war's. Wir danken Ihnen ganz herzlich für Ihre Mitarbeit.

Zum nächsten Interview: @