



11

Mobilität und Verkehr

840-1000

Mobilität in der Schweiz

Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Statistik BFS

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Neuchâtel, 2012

Die vom Bundesamt für Statistik (BFS)
herausgegebene Reihe «Statistik der Schweiz»
gliedert sich in folgende Fachbereiche:

- 0** Statistische Grundlagen und Übersichten
- 1** Bevölkerung
- 2** Raum und Umwelt
- 3** Arbeit und Erwerb
- 4** Volkswirtschaft
- 5** Preise
- 6** Industrie und Dienstleistungen
- 7** Land- und Forstwirtschaft
- 8** Energie
- 9** Bau- und Wohnungswesen
- 10** Tourismus
- 11** Mobilität und Verkehr
- 12** Geld, Banken, Versicherungen
- 13** Soziale Sicherheit
- 14** Gesundheit
- 15** Bildung und Wissenschaft
- 16** Kultur, Medien, Informationsgesellschaft, Sport
- 17** Politik
- 18** Öffentliche Verwaltung und Finanzen
- 19** Kriminalität und Strafrecht
- 20** Wirtschaftliche und soziale Situation der Bevölkerung
- 21** Nachhaltige Entwicklung und Disparitäten auf regionaler und internationaler Ebene

Mobilität in der Schweiz

Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Bearbeitung Bundesamt für Statistik (BFS)
Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
Arbeitsgemeinschaft Planidea, Tiresia, Hochschule Luzern

Herausgeber Bundesamt für Statistik (BFS)

Herausgeber:	Bundesamt für Statistik (BFS)
Auskunft:	K. Rebmann, BFS, Tel. 032 713 65 66, T. Ohnmacht, ARE, Tel. 031 322 55 93, E-Mail: mobilita2010@bfs.admin.ch
Projektausschuss:	Peter Glauser, BFS, Marc Gindraux, BFS, Marco Buscher, BFS, Kurt Infanger, ARE
Projektleitung:	Kathrin Rebmann, BFS, Timo Ohnmacht, ARE
Datenaufbereitung und Berichtsredaktion:	Kathrin Rebmann, BFS, Timo Ohnmacht, ARE, Davide Marconi, Planidea SA, Roberto Stoppa, Tiresia, Jimmy Brignoni, Tiresia, Helmut Schäd, Hochschule Luzern Martin Lutzenberger, Hochschule Luzern, Myriam Baumeler, Hochschule Luzern
Durchführung der Befragung:	Link AG, Luzern
Finanzierung:	BFS, ARE (Hauptfinanzierung); ASTRA, BAV, BAZL, BAG, EPFL, ETHZ (Kofinanzierung)
Vertrieb:	Bundesamt für Statistik, CH-2010 Neuchâtel Tel. 032 713 60 60 / Fax 032 713 60 61 / E-Mail: order@bfs.admin.ch
Zitierweise:	Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2012), Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, Neuchâtel und Bern
Bestellnummer:	840-1000
Preis:	Fr. 26.– (exkl. MWST)
Reihe:	Statistik der Schweiz
Fachbereich:	11 Mobilität und Verkehr
Originaltext:	Deutsch
Titelgrafik:	BFS; Konzept: Netthoevel & Gaberthüel, Biel; Foto: © Robert Kneschke – Fotolia.com
Grafik/Layout:	Sektion DIAM, Prepress / Print
Copyright:	BFS/ARE, Neuchâtel / Bern 2012 Abdruck – ausser für kommerzielle Nutzung – unter Angabe der Quelle gestattet
ISBN:	978-3-303-11254-0

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5	2.4 Nutzung von Verkehrsmitteln und ÖV-Abos	36
Abstracts	6	2.5 Fahrleistungen der Personenwagen und Motorräder	37
Das Wichtigste in Kürze	7	3 Verkehrsaufkommen	39
L'essentiel en bref	12	3.1 Ausgänge, Wege und Etappen	39
L'essenziale in breve	17	3.2 Kennziffern zum Verkehr	41
A brief overview	22	3.3 Mobile und nicht mobile Personen	42
1 Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010	27	3.4 Verkehrsaufkommen im Tagesablauf	43
1.1 Erhebung zum Verkehrsverhalten seit 1974	27	3.5 Länge und Dauer von Etappen, Wegen und Ausgängen	45
1.2 Aufbau und Ziele des Berichts	28	4 Verkehrsmittel	47
1.3 Inhalt und Änderungen gegenüber früheren Erhebungen	28	4.1 Modalsplit	47
1.4 Stichprobe und Vertrauensintervall	30	4.2 Auto-Nutzung	49
2 Verfügbarkeit und Nutzung von Fahrzeugen und ÖV-Abonnements	32	4.3 Öffentlicher Verkehr	51
2.1 Fahrzeugbesitz und Verfügbarkeit	32	4.4 Fuss- und Veloverkehr	53
2.2 Verfügbarkeit von Führerschein und Parkplätzen	34	5 Verkehrszwecke	55
2.3 Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs	35	5.1 Alle Verkehrszwecke	55
		5.2 Arbeitswege	56
		5.3 Ausbildungswege	58
		5.4 Einkaufswege	59

5.5	Service- und Begleitwege	61	8.4	Mobilitätswerkzeuge	92
5.6	Freizeitwege	63	8.5	Mobilität sozialer Gruppen	93
5.7	Freizeitaktivitäten	65	9	Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen	95
5.8	Geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten	67	9.1	Tagesreisen	95
6	Verkehrsverhalten nach Haushaltstypen und Bevölkerungsgruppen	69	9.2	Reisen mit Übernachtungen	97
6.1	Haushalte	69	9.3	Flugreisen	98
6.2	Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene (6–24 Jahre)	71	10	Jahresmobilität	100
6.3	Erwachsene (25–64 Jahre)	73	10.1	Distanzen	100
6.4	Ältere Menschen ab 65 Jahren	76	10.2	Anteile der Verkehrsmittel und Zwecke	101
6.5	Body-Mass-Index	78	10.3	Jahresmobilität wichtiger Bevölkerungsgruppen	102
7	Räumliche Aspekte der Mobilität	79	11	Einstellungen zur Verkehrspolitik	104
7.1	Sprachregionen	79	11.1	Gebühren und Einnahmeverwendung	104
7.2	Urbaner und ländlicher Raum	80	11.2	Strassenverkehr	106
7.3	Agglomerationen	82	11.3	Öffentlicher Verkehr	108
7.4	Verkehrsverhalten in Kernstädten	84	Glossar		110
7.5	Erreichbarkeitsanalysen und weitere Nutzung der Geocodierung und des Routings	86			
8	Verkehrsentwicklung und Verhaltensänderungen	88			
8.1	Mobilitätskennziffern	88			
8.2	Verkehrsmittelwahl	89			
8.3	Bedeutung der Verkehrszwecke	90			

Vorwort

Über 60'000 Interviews bilden die Grundlage des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Das umfangreiche Werk zeigt ein aktuelles und differenziertes Bild der Verkehrsnachfrage und des Verkehrsverhaltens der Schweizer Bevölkerung. Als erste von fünf thematischen Erhebungen der neuen schweizerischen Volkszählung liefert der Mikrozensus wichtige Datengrundlagen für die Verkehrs-, Raumordnungs-, Umwelt- und Energiepolitik sowie die Infrastrukturplanungen von Bund, Kantonen und Gemeinden.

Zwischen Verkehrs- und Raumplanung bestehen Wechselwirkungen: Die Art der Raumnutzung, zum Beispiel die räumliche Verteilung von Einwohnerinnen und Einwohnern und Arbeitsplätzen, beeinflusst das Verkehrsaufkommen und die zurückgelegten Distanzen. Das Verkehrssystem ermöglicht, unterschiedliche Standorte bequem und rasch zu erreichen und dank des immer besseren Ausbaustands verlieren räumliche Distanzen zunehmend an Bedeutung. Davon profitieren die Wirtschaft und Bevölkerung.

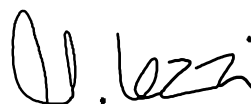
Neben diesen positiven Aspekten können auch negative Wirkungen auftreten: Eine Konzentration von Verkehrsströmen in bestimmten Räumen und zu bestimmten Zeiten sorgt für Überlastungen der Verkehrsinfrastrukturen und erzeugt so Wartezeiten bei den Verkehrsteilnehmenden.

Etliche Kantone und Agglomerationen haben die Erhebungen des Bundes durch zusätzliche Interviews für ihr Gebiet verdichtet. Zusammen mit der generellen Erweiterung der Stichprobe durch den Bund sind nunmehr auch kleinräumige Analysen auf der Ebene von Agglomerationen und Kantonen möglich. Weitere im Jahr 2010 eingeführte Neuerungen, wie zum Beispiel die Erfassung der gewählten Route, verbessern die Datenqualität sowie die Aussagekraft der Ergebnisse.

Fast 63'000 Personen, also fast ein Prozent der Bevölkerung, waren 2010 bereit, Auskunft über ihr persönliches Verkehrsverhalten zu geben. Dies ist nicht selbstverständlich. Diese Auskünfte sind jedoch die einzige Möglichkeit, verlässliche Informationen für eine nachhaltige Verkehrs-, Raumentwicklungs-, Energie- und Umweltpolitik zu erhalten. Es liegt uns daher sehr daran, allen Bürgerinnen und Bürgern, die am Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 beteiligt waren, für ihre Mitwirkung bestens zu danken.



Dr. Jürg Marti
Direktor des Bundesamtes für Statistik



Dr. Maria Lezzi
Direktorin des Bundesamtes für Raumentwicklung

Abstracts

Deutsch

Alle 5 Jahre werden seit 1974 in der Schweiz statistische Erhebungen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung durchgeführt (Mikrozensus Mobilität und Verkehr). Im Jahr 2010 wurden 59'971 Haushalte bzw. 62'868 Einzelpersonen zu folgenden Schwerpunkten telefonisch befragt: Besitz von Fahrzeugen, Führerschein und Abonnements, tägliche Mobilität (Anzahl Wege, Zeitaufwand, Distanzen), Verkehrszwecke und Verkehrsmittelbenutzung, Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen, Einstellungen zur Verkehrspolitik der Schweiz. Die erhobenen Daten ergeben ein detailliertes Bild zum Verkehrsverhalten der Schweizer Wohnbevölkerung. Sie dienen als statistische Grundlagen für die Vorbereitung und Erfolgskontrolle politischer Massnahmen, aber auch als Input für vertiefte Analysen der Verkehrsentwicklung.

Français

Des enquêtes statistiques sur les comportements de la population dans le domaine des transports (microrecensement mobilité et transports) sont réalisées en Suisse tous les 5 ans depuis 1974. En 2010, 59'971 ménages, soit 62'868 personnes, ont été interrogés par téléphone sur les thèmes suivants: véhicules, permis de conduire et abonnements de transports publics; mobilité quotidienne (nombre et durée des déplacements, distances parcourues); motifs des déplacements et moyens de transport utilisés; voyages d'un jour et voyages avec nuitées; opinion sur la politique suisse des transports. Les résultats de l'enquête donnent une image détaillée de la mobilité de la population suisse. Ils fournissent les bases statistiques indispensables à la préparation des décisions politiques et à l'évaluation de leurs résultats. Ils servent aussi de base à l'analyse approfondie de l'évolution des transports en Suisse.

Italiano

Dal 1974 in Svizzera vengono effettuate rilevazioni statistiche a cadenza quinquennale sul comportamento della popolazione in materia di trasporti (microcensimento mobilità e trasporti). Nel 2010, 59'971 economie domestiche e 62'868 persone singole sono state intervistate telefonicamente sui seguenti punti: possesso di veicoli, licenze di condurre e abbonamenti, mobilità giornaliera (numero di

tragitti, tempo impiegato, distanze), motivi degli spostamenti e mezzi utilizzati, viaggi di un giorno e viaggi con pernottamento, atteggiamenti verso la politica dei trasporti della Svizzera. I dati rilevati forniscono un'immagine dettagliata del comportamento in materia di trasporti della popolazione residente in Svizzera e costituiscono la base statistica per la preparazione e il controllo dell'efficacia dei provvedimenti politici, ma servono anche da input per analisi approfondite sullo sviluppo dei trasporti.

Rumantsch

Dapi il 1974 vegnan fatgas en Svizra mintga 5 onns relevaziuns davart il cumportament en il traffic da la populaziun (microcensus Mobilitad e traffic). L'onni 2010 èn vegnidas interrogadas al telefon 59'971 chasadas resp. 62'868 persunas singulas davart ils suandants puncts centrals: il possess da vehichels, da permiss dad ir cun auto e d'abunaments, la mobilitad quotidiana (dumber da viadis, temp impundì, distanzas), ils intents dal traffic ed il diever dals meds da transport, ils viadis d'in di ed ils viadis cun pernottaziuns e la tenuta envers la politica da traffic da la Svizra. Las datas relevadas dattan in maletg detaglià dal cumportament en il traffic da la populaziun svizra. Ellas servan sco basa statistica per preparar e controllar il success da mesiras politicas, però era sco input per analisas profundadas dal svilup dal traffic.

English

Since 1974, statistical surveys on the travel behaviour of the population have been conducted every five years in Switzerland (Mobility and Transport Microcensus). In 2010, some 59,971 households and 62,868 individuals were surveyed on the following topics: Ownership of vehicles, driving licences and public transport travelcards, daily mobility (number of trips, time spent travelling, distances), trip purposes and use of modes of transport, day trips and trips with overnight stays, and attitudes towards transport policy in Switzerland. The data collected provide a detailed picture of the travel behaviour of the Swiss resident population. They serve as the statistical basis to prepare and evaluate the success of policy measures, as well as for in-depth analysis of transport trends.

Das Wichtigste in Kürze

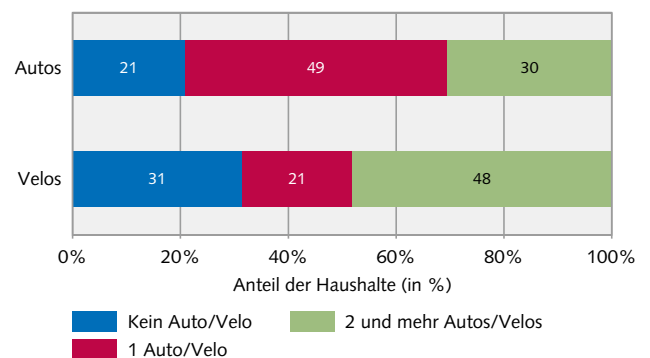
Im Jahr 2010 legte jede Einwohnerin und jeder Einwohner der Schweiz durchschnittlich 20'500 km zurück, die Strecken im In- und Ausland zusammengerechnet. Diese Zahl ist eines der ebenso zahlreichen wie vielfältigen Ergebnisse des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010», einer gross angelegten Bevölkerungsbefragung im Rahmen der neuen schweizerischen Volkszählung. Dabei wurden im Auftrag des Bundesamtes für Statistik (BFS) und des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) insgesamt 62'868 Personen telefonisch zu ihrem Verkehrsverhalten befragt. Unter anderem wollte man von den befragten Personen wissen, welche Strecken sie im Alltag und auf Reisen zurücklegen, zu welchem Zweck sie dies tun und welche Verkehrsmittel sie dabei verwenden. Weitere Fragen betrafen den Fahrzeugbesitz und die Einstellung zu einigen verkehrspolitischen Massnahmen.

Die Ergebnisse des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» stellen eine zentrale Grundlage für politische Entscheide in den Bereichen Verkehr, Raumentwicklung, Energie und Umwelt dar. Nachfolgend werden die wichtigsten und interessantesten Resultate kurz zusammengefasst.

Fast 80% der Haushalte besitzen ein Auto (→ Kap. 2)

Was den Fahrzeugbesitz betrifft, so hat die Befragung ergeben, dass 79% der Schweizer Haushalte über mindestens ein Auto und 69% über mindestens ein Velo verfügen. Bei den Autos fällt auf, dass diese in grösseren Haushalten stärker verbreitet sind als in kleineren: Von den Ein-Personen-Haushalten besitzen lediglich 55% einen Personenwagen.

Auto- und Velobesitz der Haushalte

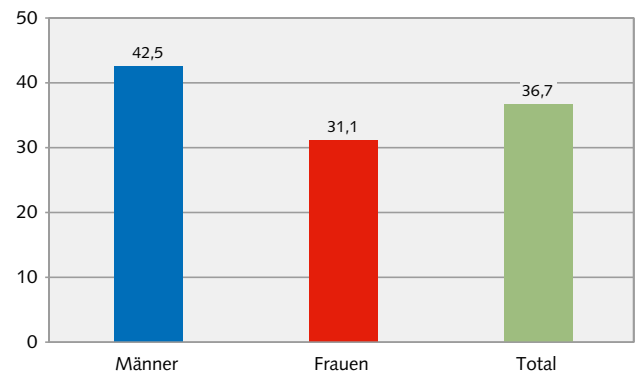


© BFS/ARE

Täglich 37 Kilometer unterwegs (→ Kap. 3)

Im Mittel legt eine in der Schweiz wohnhafte Person ab 6 Jahren täglich 37 km zurück, wobei hier ausschliesslich die Strecken im Inland berücksichtigt sind. Die entsprechende Unterwegszeit beträgt ohne Warte- und Umsteigezeiten 83 Minuten. Die Tagesdistanzen der Männer sind im Mittel gut 11 km länger als die der Frauen. Bei diesen Durchschnittswerten sind auch die rund 10 Prozent der Bevölkerung mit einberechnet, welche am Tag der Befragung zu Hause bleiben.

Mittlere Tagesdistanz im Inland pro Person (in km)



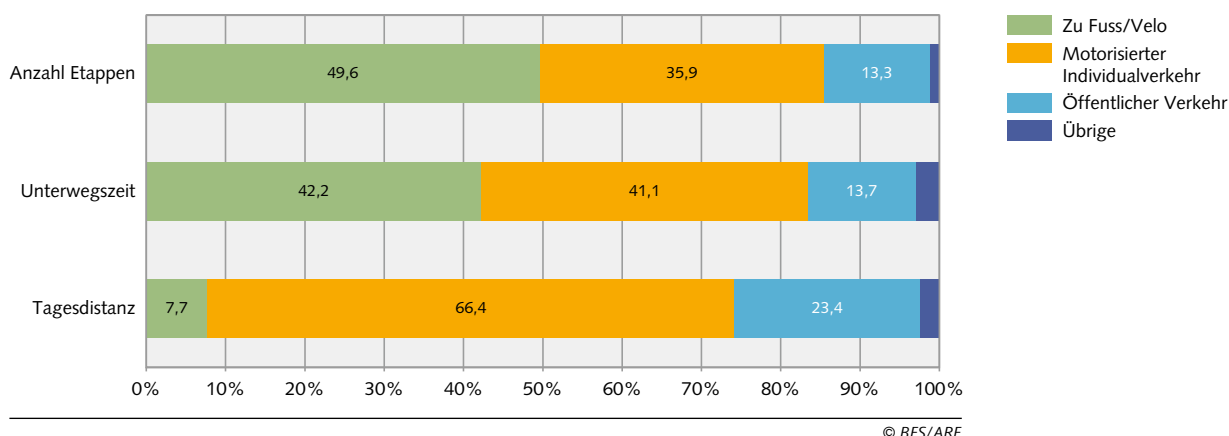
© BFS/ARE

Der motorisierte Individualverkehr als Spitzenreiter

(→ Kap. 4)

Zwei Drittel der Tagesdistanzen werden mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt, also mit dem Auto oder dem Motorrad. Ein Viertel geht auf das Konto des öffentlichen Verkehrs (Bahn, Postauto, Bus, Tram). Etwas weniger als ein Zehntel der Distanzen wird zu Fuss und mit dem Velo bewältigt. Der Anteil dieser beiden Fortbewegungsarten ist allerdings weit grösser, wenn statt der Distanzen die Unterwegszeit betrachtet wird: In diesem Fall beträgt er 42 %. Wenn man sich die Anzahl der täglich zurückgelegten Etappen ansieht, kommt der Velo- und Fussgängerverkehr sogar auf einen Anteil von fast 50 %. Als Etappe wird jede Strecke bezeichnet, die mit ein und demselben Verkehrsmittel zurückgelegt wird (wer mit dem Velo zum Bahnhof fährt, dort den Zug nimmt und sich schliesslich vom Zielbahnhof zu Fuss zum Arbeitsplatz begibt, hat somit drei Etappen zurückgelegt).

Verkehrsmittelwahl

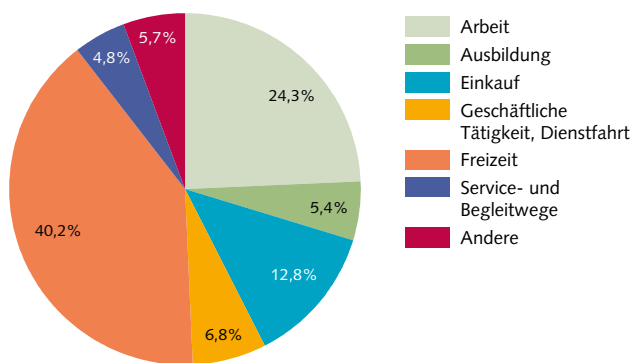


Freizeit als wichtigster Verkehrszweck

(→ Kap. 5)

Gemessen an den Distanzen, ist die Freizeit der mit Abstand wichtigste Verkehrszweck. Im Durchschnitt werden 40% der im Inland absolvierten Tagesdistanzen im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zurückgelegt. Zweitwichtigster Verkehrszweck ist mit einem Distanzanteil von 24% die Arbeit. Der Anteil des Autos an den zurückgelegten Distanzen ist in beiden Fällen mit je 65% gleich hoch.

Anteile der Verkehrszwecke an der Tagesdistanz



Je höher das Einkommen, desto länger die Distanzen (→ Kap. 6)

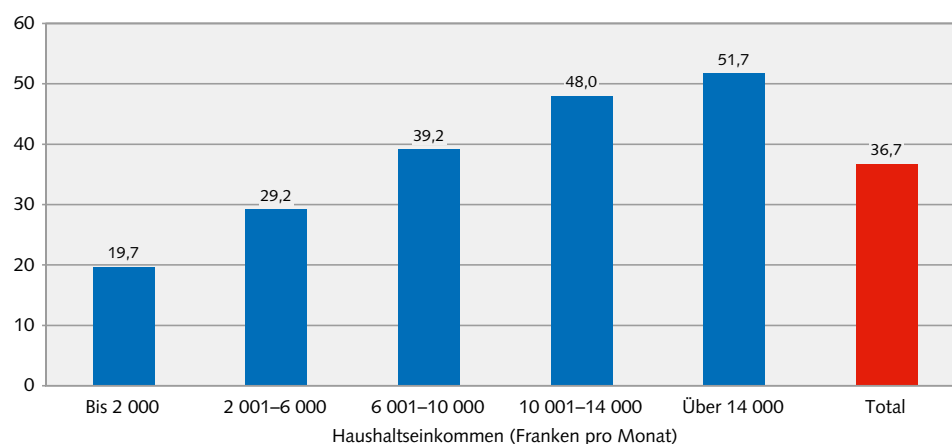
Mit der Höhe des Haushaltseinkommens nimmt auch die Länge der Tagesdistanzen zu: Personen, die in einem Haushalt mit monatlich mehr als 14'000 Franken Haushaltseinkommen leben, absolvieren im Durchschnitt 2,5-mal längere Tagesdistanzen als Personen, deren Haushaltseinkommen weniger als 2000 Franken beträgt. Personen aus einkommensstarken Haushalten benutzen zudem häufiger motorisierte Verkehrsmittel.

Wohnen im Zentrum spart Kilometer (→ Kap. 7)

Die Länge der Tagesdistanzen ist nicht nur vom Geschlecht und vom Haushaltseinkommen abhängig; einen grossen Einfluss hat auch der Wohnort. Wer in einem Agglomera-

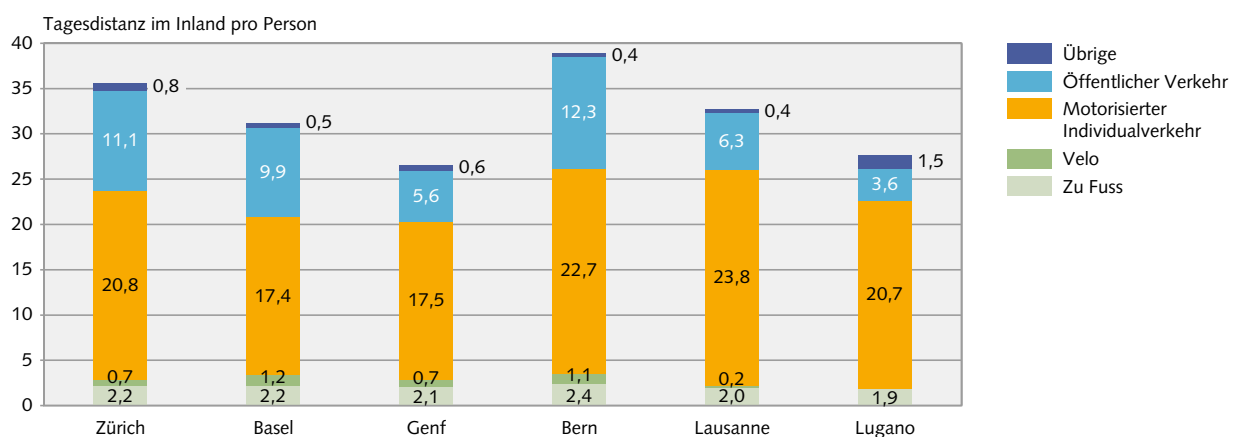
tionskern wohnt, also beispielsweise in den Stadtzentren von Zürich und Genf, aber auch in den Kerngemeinden kleinerer Agglomerationen wie Neuenburg oder Frauenfeld, der legt im Durchschnitt die kürzesten Tagesdistanzen zurück. In Bezug auf die mittleren Tagesdistanzen mit den einzelnen Verkehrsmitteln bestehen ebenfalls beträchtliche Unterschiede zwischen den Agglomerationen. In den grossen Agglomerationen werden mit der Ausnahme von Lugano im Mittel pro Person jeweils mindestens 2 km zu Fuss zurückgelegt. Einwohnerinnen und Einwohner in Basel und Bern sind pro Kopf täglich im Mittel mehr als einen Kilometer mit dem Velo unterwegs, in Lugano spielt das Velo dagegen bei der Tagesdistanz keine Rolle. In allen grossen Agglomerationen liegt die mittlere Tagesdistanz, die die Bewohner mit dem motorisierten Individualverkehr zurücklegen, unter dem Schweizer Durchschnitt. Hohe Tagesdistanzen mit öffentlichen Verkehrsmitteln finden sich in Bern und Zürich.

Tagesdistanz im Inland nach Haushaltseinkommen (in km pro Person)



© BFS/ARE

Mittlere Tagesdistanz (in km) nach Verkehrsmittel und Wohnort (ausgewählte Agglomerationen)



© BFS/ARE

Starke Zunahme bei der Bahn

(→ Kap. 8)

Vergleicht man die Umfrageergebnisse aus dem Jahr 2010 mit den Resultaten früherer Jahre, so fallen mehrere Entwicklungen ins Auge. Die pro Person zurückgelegte Tagesdistanz hat seit 2005 um 4,1 % zugenommen, während sie in der Periode zwischen den Jahren 2000 und 2005 vorübergehend fast stabil gewesen war. Der Anstieg seit 2005 geht allein auf das Konto des öffentlichen Verkehrs, wobei insbesondere bei der Bahn eine markante Zunahme zu verzeichnen ist: Die Anzahl der pro Kopf und Tag auf der Schiene zurückgelegten Kilometer stieg zwischen 2005 und 2010 um nicht weniger als 27 %. Gleichzeitig blieben die mit dem Auto, dem Velo und zu Fuss zurückgelegten Tagesdistanzen so gut wie unverändert.

Markant ist des Weiteren der Rückgang des Führerscheinbesitzes bei den 18- bis 24-Jährigen von 71 % im Jahr 1994 auf 59 % im Jahr 2010.

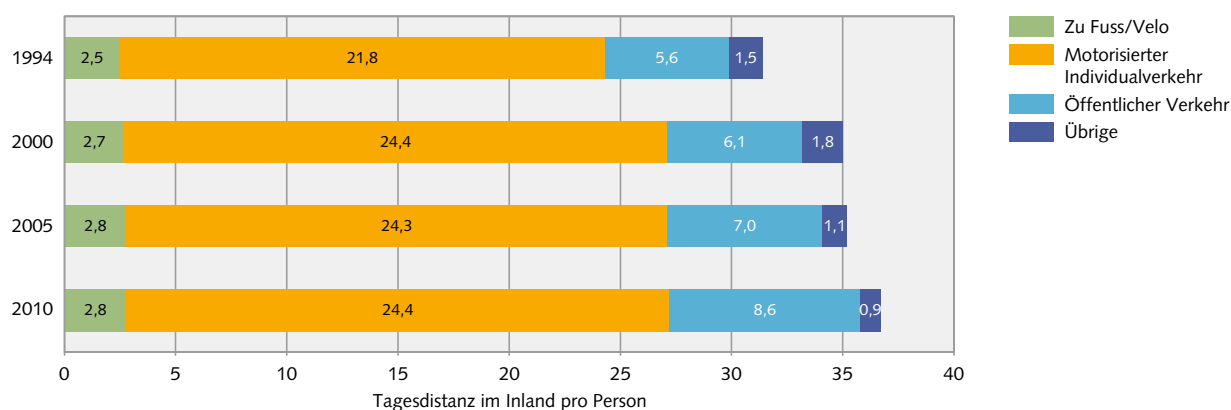
Viele Tages- und Ferienreisen

(→ Kap. 9)

In den bisherigen Ausführungen ging es ganz allgemein um die Distanzen, welche die Schweizer Wohnbevölkerung an einem Tag im Inland zurücklegt. Die Ergebnisse des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» lassen aber auch separate Aussagen zu Tagesreisen ausserhalb der gewohnten Umgebung sowie zu Reisen mit Übernachtungen zu. Pro Person und Jahr werden durchschnittlich 11,3 Tagesreisen unternommen, bei denen die gewohnte Umgebung verlassen wird, davon 65 % mit dem motorisierten Individualverkehr. Distanzmässig summieren sich die pro Person und Jahr unternommenen Tagesreisen auf durchschnittlich 1500 km, wobei hier auch die Strecken im Ausland mitgezählt worden sind.

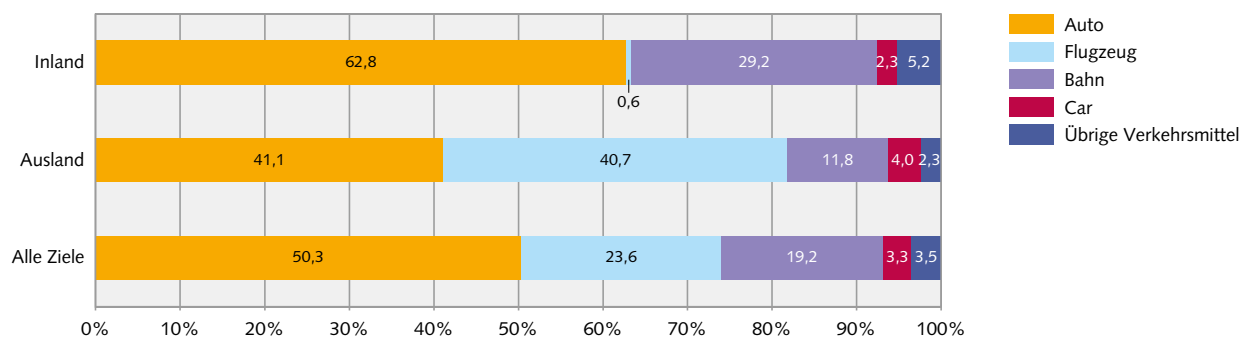
Zu den Tagesreisen kommen pro Person und Jahr durchschnittlich 2,4 Reisen mit Übernachtung, wovon 57 % ins Ausland führen. Die Reisen mit Übernachtung werden zu 50 % mit dem Auto zurückgelegt, wobei der Auto-Anteil deutlich höher ist, wenn lediglich die Reisen

Kilometer pro Person und Tag im Inland 1994–2010



© BFS/ARE

Hauptverkehrsmittel bei Reisen mit Übernachtungen



© BFS/ARE

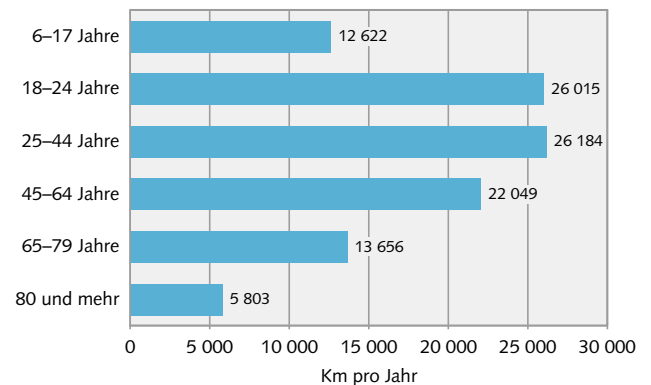
innerhalb der Schweiz berücksichtigt werden (63%). Auf Reisen mit Übernachtungen legt jede Person pro Jahr 5100 km zurück; wobei dieser Durchschnittswert auch die Strecken im Ausland umfasst.

Insgesamt 20'500 km pro Person und Jahr

(→ Kap. 10)

Zählt man sämtliche Strecken zusammen, welche eine in der Schweiz wohnhafte Person während eines Jahres im In- und Ausland durchschnittlich zurücklegt, so kommt man auf die eingangs erwähnte Distanz von 20'500 km. Zwei Drittel dieser Jahresdistanz werden im Inland, ein Drittel wird im Ausland zurückgelegt. Wie schon bei der Tagesmobilität im Inland, so sind auch bei der Jahresmobilität grosse Unterschiede zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen feststellbar: Männer legen pro Jahr rund 7000 km mehr zurück als Frauen. Überdurchschnittlich mobil sind auch die 18- bis 44-Jährigen mit einer Jahresdistanz, die im Mittel gut 26'000 km beträgt.

Jahresmobilität nach Altersgruppen



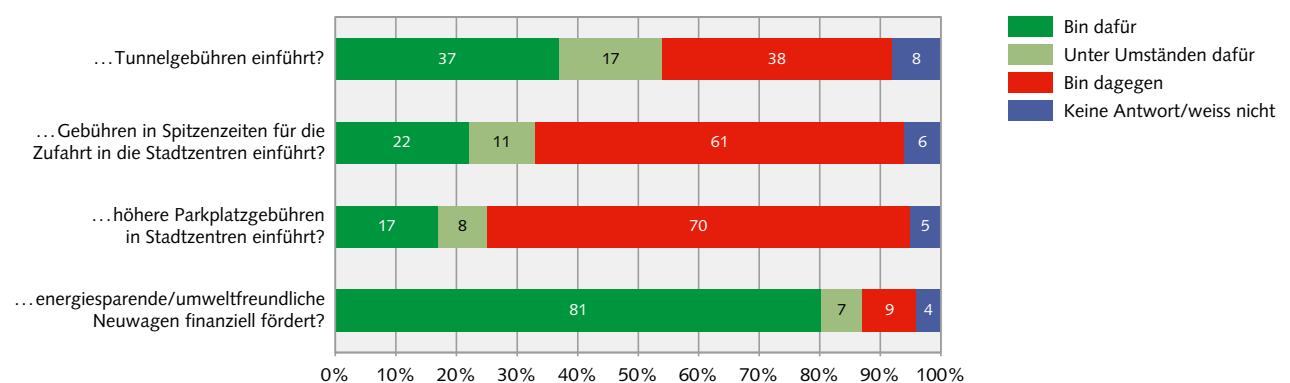
© BFS/ARE

Erwünscht sind Fördermassnahmen, keine Gebühren

(→ Kap. 11)

Zusätzlich zum Verkehrsverhalten wurde auch die Einstellung der Schweizer Wohnbevölkerung zu einigen verkehrspolitischen Massnahmen erfragt. Dabei zeigte sich, dass Gebühren mit verkehrslenkender Wirkung, wie beispielsweise Abgaben für die Zufahrt zum Stadtzentrum («Roadpricing»), in der Bevölkerung kaum Zustimmung finden. Auf grösseres Wohlwollen scheinen dagegen Fördermassnahmen zu stossen: So unterstützt eine Mehrheit von 81% der Bevölkerung die finanzielle Förderung besonders energiesparender und umweltfreundlicher Neuwagen.

Sind Sie unter Umständen dafür oder dagegen, dass man...



© BFS/ARE

L'essentiel en bref

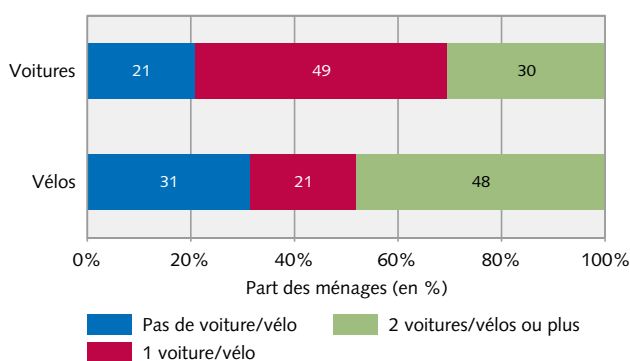
En 2010, chaque personne résidant en Suisse a parcouru en moyenne 20'500 km, territoire national et étranger confondus. Ce chiffre fait partie des résultats nombreux et variés du «Microrecensement Mobilité et transports 2010», l'une des enquêtes de grande envergure effectuée dans le cadre du nouveau recensement de la population suisse. Pour ce microrecensement, réalisé sur mandat de l'Office fédéral de la statistique (OFS) et de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), 62'868 personnes ont été interrogées par téléphone sur leur comportement en matière de transports. Elles devaient indiquer entre autres quels trajets elles effectuaient au quotidien et en voyage, pour quels motifs et avec quels moyens de transport. D'autres questions concernaient la possession de véhicules et l'opinion sur diverses mesures de la politique des transports.

Les résultats du «Microrecensement Mobilité et transports» constituent une source d'information fondamentale pour les décisions politiques dans le domaine des transports, du développement territorial, de l'énergie et de l'environnement. Les résultats les plus importants et les plus intéressants sont brièvement résumés ci-après.

Près de 80% des ménages possèdent une voiture (→ Chap. 2)

Pour ce qui est de la possession de véhicules, l'enquête a révélé que 79% des ménages suisses possédaient au moins une voiture et 69% au moins un vélo. En ce qui concerne les voitures, on peut noter qu'elles sont moins répandues dans les ménages les plus petits: seuls 55% des ménages d'une personne en possèdent une.

Ménages possédant une voiture ou un vélo

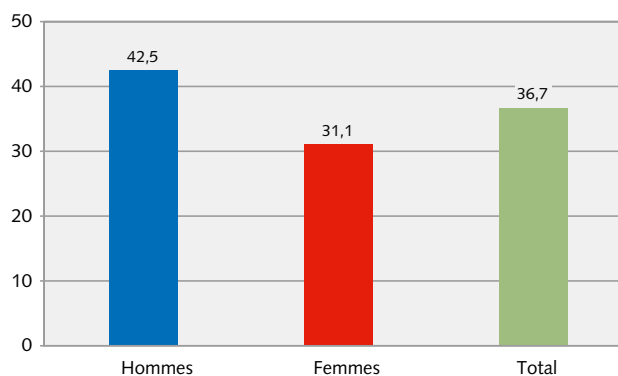


© OFS/ARE

37 km de déplacement par jour (→ Chap. 3)

Une personne de plus de six ans résidant en Suisse parcourt chaque jour 37 km en moyenne (en ne retenant que les trajets sur le territoire national). Le temps de trajet correspondant (sans les temps d'attente et de correspondance) est de 83 minutes. Les distances journalières parcourues par les hommes sont en moyenne 11 km plus longues que celles parcourues par les femmes. Toutes ces valeurs intègrent aussi les quelque 10% de personnes restées à la maison le jour du sondage.

Distance journalière moyenne parcourue par personne sur le territoire national (en km)



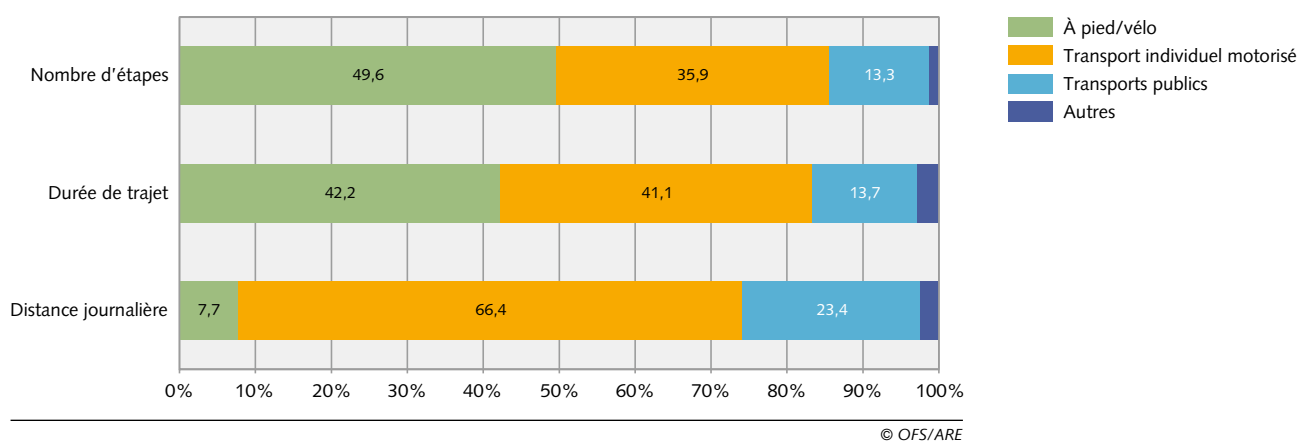
© OFS/ARE

Le transport individuel motorisé est en tête

(→ Chap. 4)

Les deux tiers des distances journalières sont parcourues en transport individuel motorisé, c.-à-d. en voiture ou à motorcycle. Un quart des distances sont accomplies en transports publics (train, car postal, bus, tram). Le reste, soit un peu moins d'un dixième des distances, sont effectuées à pied et à vélo. Mais la part de ces deux moyens de locomotion est bien plus importante si l'on considère le temps de trajet et non plus les distances: la proportion passe alors à 42%. Si l'on considère le nombre d'étapes parcourues tous les jours, les déplacements à vélo et à pied représentent même presque 50%. On entend par étape toute partie de trajet effectuée avec un seul et même moyen de transport (trois étapes par exemple pour quelqu'un qui va à la gare en vélo, prend le train et parcourt à pied la distance entre la gare d'arrivée et son lieu de travail).

Choix du moyen de transport

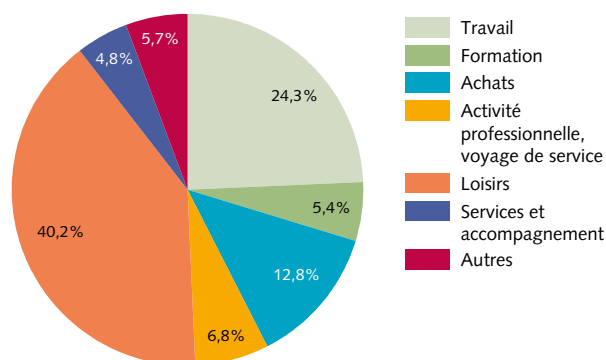


Les loisirs, principal motif de déplacement

(→ Chap. 5)

En termes de distances, les loisirs représentent de loin le principal motif de déplacement. En moyenne, 40% des distances journalières effectuées sur le territoire national sont liées à des activités de loisirs. Le travail vient en seconde position dans la liste des motifs, avec 24% des distances. La part de la voiture dans les distances effectuées est cependant la même pour ces deux motifs (65%).

Part des motifs de déplacement à la distance journalière



Plus le revenu est élevé, plus les distances sont longues (→ Chap. 6)

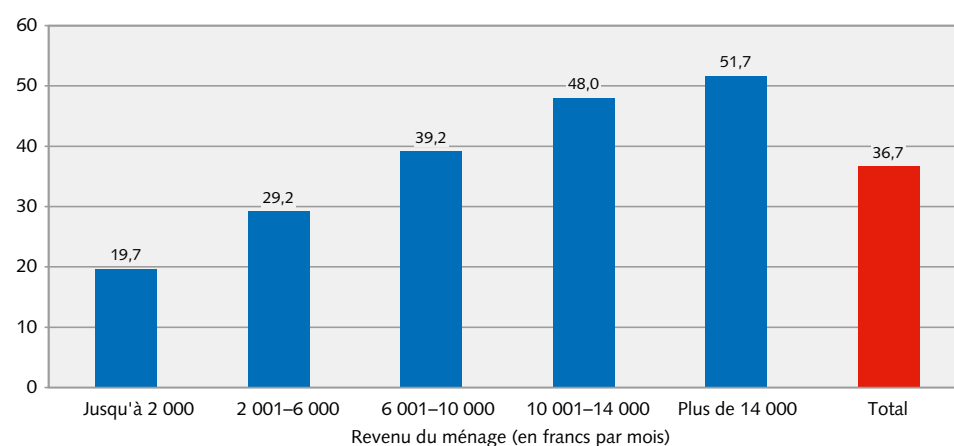
Les distances journalières parcourues augmentent avec le niveau de revenu des ménages. Ainsi, les personnes vivant au sein d'un ménage dont le revenu mensuel est supérieur à 14'000 francs parcourent des distances journalières en moyenne 2,5 fois plus longues que les personnes vivant dans un ménage dont le revenu mensuel est inférieur à 2000 francs. En outre, les personnes issues des ménages aux revenus les plus élevés utilisent plus souvent le transport individuel motorisé.

Un habitat central limite le nombre de kilomètres parcourus (→ Chap. 7)

Les distances parcourues ne dépendent pas seulement du sexe et du niveau de revenu du ménage; le lieu du domicile joue aussi un grand rôle. Les personnes qui vivent au

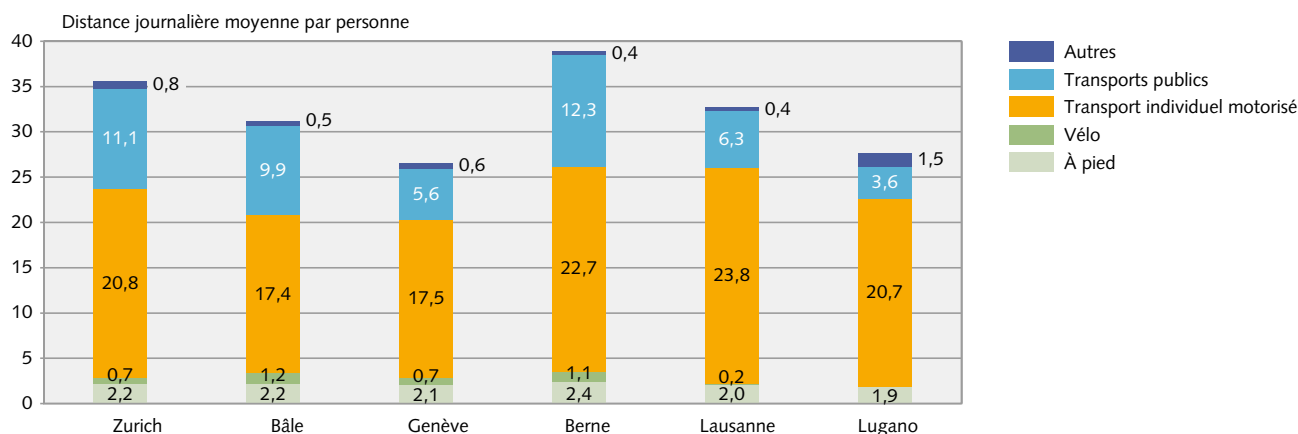
centre d'une agglomération, par exemple au centre de Zurich ou de Genève, mais aussi dans les communes-centres des agglomérations plus petites comme Neuchâtel ou Frauenfeld, parcourent en moyenne les distances les plus courtes. Les distances parcourues avec les différents moyens de transport varient aussi considérablement d'une agglomération à l'autre. Dans les grandes agglomérations, sauf à Lugano, une personne parcourt en moyenne au moins 2 kilomètres à pied chaque jour. A Bâle et à Berne, on roule en moyenne plus d'un kilomètre par jour à vélo. En revanche, ce dernier est très peu utilisé dans les déplacements quotidiens à Lugano. Dans toutes les grandes agglomérations, la distance journalière parcourue en transport individuel motorisé se situe en dessous de la moyenne suisse. Les distances journalières parcourues en transports publics sont par contre élevées à Berne et à Zurich.

Distance journalière parcourue en Suisse selon le revenu du ménage (en km par personne)



© OFS/ARE

Distance journalière moyenne (en km) selon le moyen de transport et le lieu d'habitation (grandes agglomérations)



© OFS/ARE

Forte croissance du train

(→ Chap. 8)

Quand l'on compare les résultats de l'enquête 2010 à ceux des années précédentes, plusieurs évolutions sont frappantes. La distance journalière parcourue par personne a augmenté de 4,1 % depuis 2005, alors qu'elle était restée pratiquement inchangée entre 2000 et 2005. Cette nouvelle hausse depuis 2005 est à mettre au profit des transports publics, notamment le train, qui affiche une forte croissance. Entre 2005 et 2010, le nombre de kilomètres parcourus sur le rail par personne et par jour a augmenté de pas moins de 27%. Dans le même temps, les distances journalières parcourues en voiture, en vélo et à pied sont restées quasiment identiques.

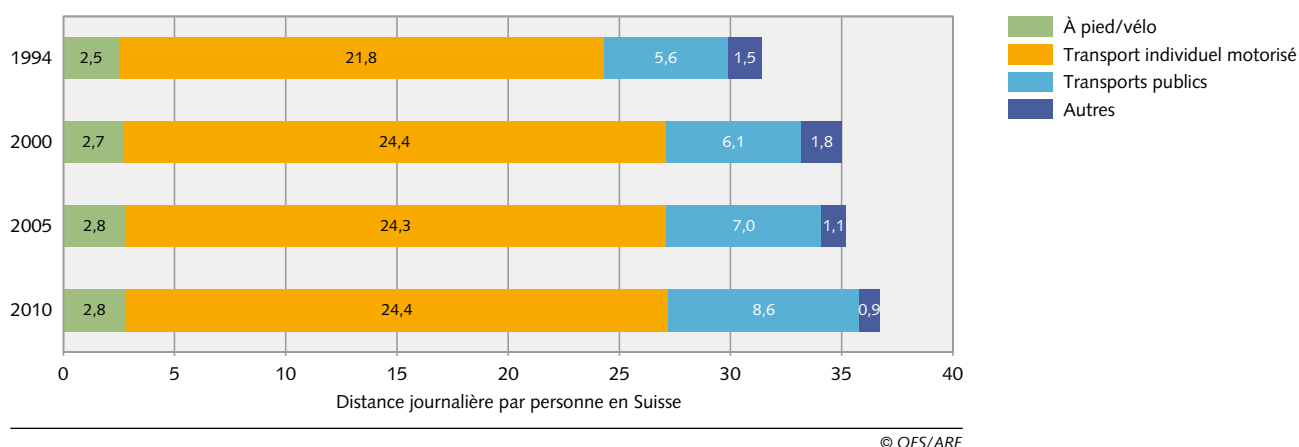
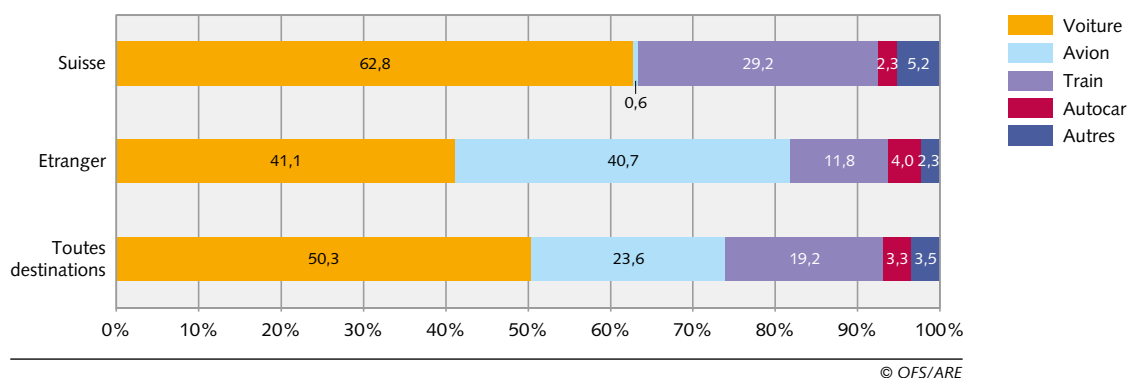
Le recul du nombre de titulaires du permis de conduire chez les 18–24 ans est aussi très frappant (71% en 1994 contre 59% en 2010).

Beaucoup de voyages avec ou sans nuitées

(→ Chap. 9)

Les explications précédentes se limitaient aux distances que la population résidant en Suisse avait parcourues un jour donné sur le territoire national. Le «Microrecensement Mobilité et transports» permet cependant d'analyser aussi les voyages d'une journée en dehors de l'environnement habituel ainsi que les voyages avec nuitées. Ainsi, chaque personne entreprend en moyenne 11,3 voyages d'une journée par an hors de l'environnement familial, 65% étant effectués en transport individuel motorisé. En termes de distances cumulées, les voyages d'une journée représentent en moyenne 1500 km par personne et par an en comptant aussi les trajets à l'étranger.

On peut ajouter à ces voyages d'une journée une moyenne de 2,4 voyages avec nuitées par personne et par an, dont 57% à l'étranger. 50% des voyages avec nuitées sont effectués en voiture, une proportion qui est

Kilomètres parcourus en Suisse par personne et par jour 1994–2010**Moyen de transport principal pour les voyages avec nuitées**

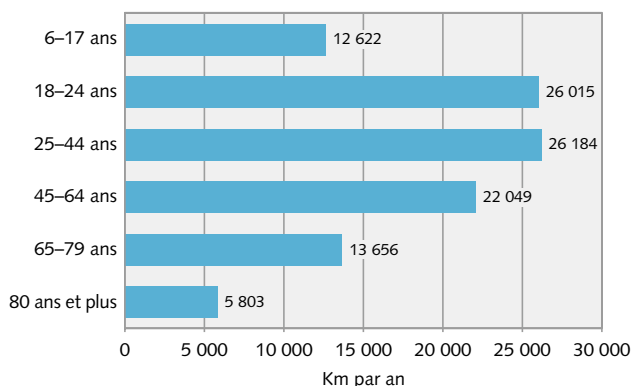
même plus élevée si l'on ne prend en compte que les voyages effectués en Suisse (63%). 5100 km par personne et par an sont ainsi parcourus dans le cadre des voyages avec nuitées, cette valeur moyenne intégrant aussi les trajets à l'étranger.

Au total 20'500 km par personne et par an

(→ Chap. 10)

Si l'on additionne tous les trajets effectués par une personne résidant en Suisse au cours d'une année, sur le territoire national et à l'étranger, on arrive au chiffre moyen de 20'500 km. Les deux tiers de ces distances annuelles sont parcourues en Suisse, contre un tiers à l'étranger. Tout comme pour la mobilité journalière, on constate aussi pour la mobilité annuelle d'importantes différences entre les divers groupes de population: les hommes parcourent annuellement environ 7000 km de plus que les femmes. Les 18–44 ans ont aussi une mobilité supérieure à la moyenne, avec une distance annuelle de plus de 26'000 km.

Mobilité annuelle par tranche d'âge



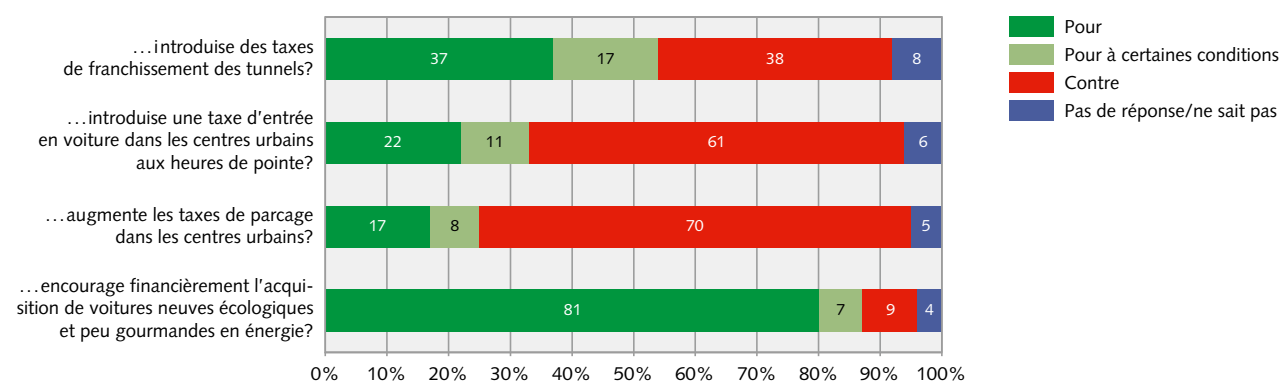
© OFS/ARE

La population souhaite des mesures incitatives, pas de taxes

(→ Chap. 11)

Outre les questions sur le comportement en matière de transport, la population suisse a aussi été interrogée sur ce qu'elle pensait de certaines mesures de la politique des transports. Il s'avère que des taxes, comme celles prélevées pour entrer dans les centres urbains (roadpricing), ne recueillent pas l'assentiment de la population. En revanche, les mesures incitatives semblent être mieux acceptées: ainsi, l'incitation financière en faveur de nouvelles voitures économes en énergie et peu polluantes recueille un large soutien (81%) de la population.

Etes-vous pour, pour à certaines conditions, ou contre le fait que l'on...



© OFS/ARE

L'essenziale in breve

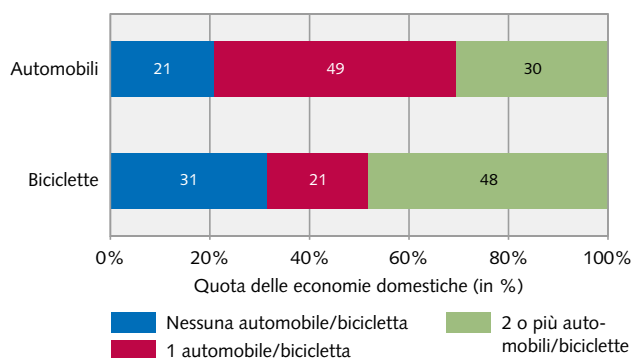
Nel 2010, ogni abitante della Svizzera ha percorso in media 20'500 km, considerando i tragitti sul territorio nazionale e all'estero. Questa cifra emerge dai numerosi e svariati risultati del «Microcensimento mobilità e trasporti 2010», un'indagine demografica di ampia portata realizzata nel quadro del nuovo censimento federale della popolazione. In tale contesto, complessivamente 62'868 persone sono state intervistate telefonicamente sul loro comportamento in materia di trasporti, su incarico dell'Ufficio federale di statistica (UST) e dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE). Tra le varie domande, è stato chiesto alle persone intervistate quali tragitti percorrono quotidianamente e in viaggio, per quale scopo e con quali mezzi di trasporto. Altre domande riguardavano il possesso di veicoli e l'atteggiamento nei confronti di alcune misure della politica dei trasporti. I risultati del «Microcensimento mobilità e trasporti» costituiscono una base fondamentale per le decisioni politiche nei settori dei trasporti, dello sviluppo territoriale, dell'energia e dell'ambiente. Di seguito vengono presentati in sintesi i risultati più importanti e più interessanti.

Quasi l'80% delle economie domestiche possiede un'automobile

(→ cap. 2)

Per quanto riguarda il possesso di veicoli, dall'indagine è emerso che il 79% delle economie domestiche svizzere dispone di almeno un'automobile e il 69% di almeno una bicicletta. Le auto sono nettamente più diffuse nelle economie domestiche più grandi che in quelle di dimensioni minori: tra le economie domestiche unipersonali solo il 55% possiede un'automobile.

Possesso di automobili e biciclette delle economie domestiche



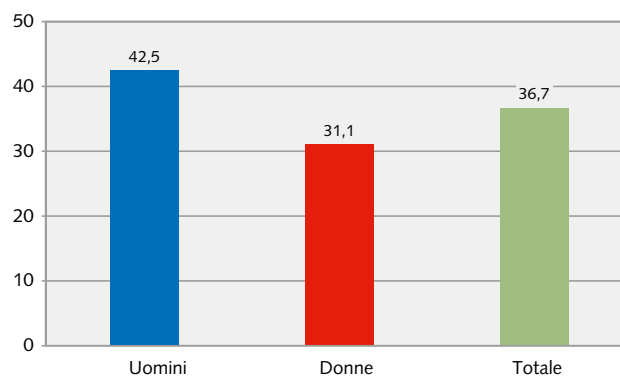
© UST/ARE

37 chilometri di strada ogni giorno

(→ cap. 3)

Le persone residenti in Svizzera di almeno 6 anni percorrono in media ogni giorno 37 chilometri, considerando esclusivamente i tragitti sul territorio nazionale, che corrispondono a un tempo di percorrenza di 83 minuti senza cambi e coincidenze. Le distanze giornaliere percorse dagli uomini superano mediamente di 11 km quelle percorse dalle donne. Questi valori medi tengono conto anche del 10% circa della popolazione che resta a casa nel giorno di riferimento.

Distanza giornaliera media in Svizzera per persona (in km)



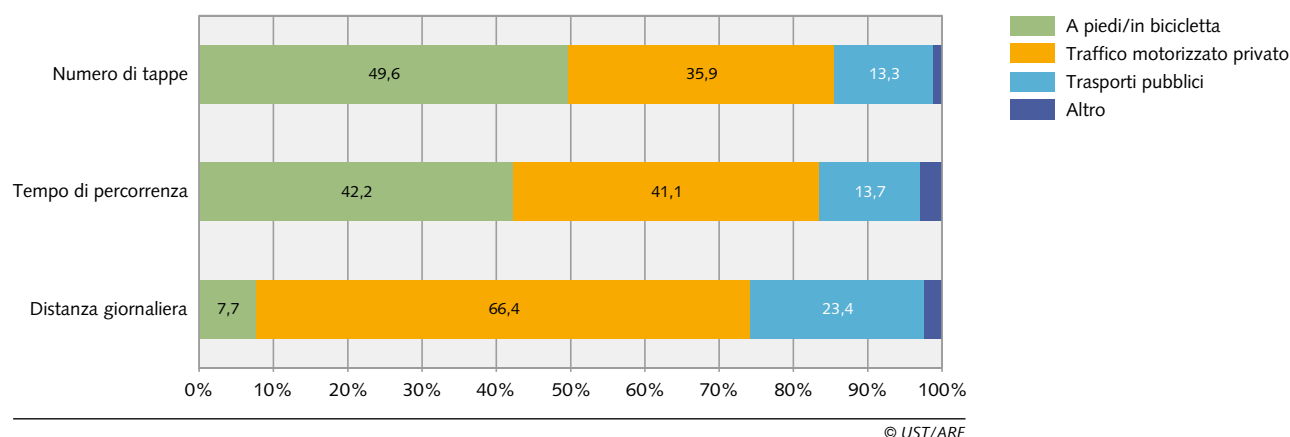
© UST/ARE

In testa il traffico motorizzato privato

(→ cap. 4)

Due terzi delle distanze giornaliere vengono percorse con il traffico motorizzato privato, ossia in auto o in motocicletta. Un quarto viene effettuato con i trasporti pubblici (ferrovia, autopostale, autobus, tram). Poco meno di un decimo delle distanze viene percorso a piedi e in bicicletta. Tuttavia, la proporzione di queste due modalità di spostamento aumenta se si considera il tempo di percorrenza invece della distanza, raggiungendo in questo caso il 42%. Se si prende in considerazione il numero delle tappe percorse ogni giorno, la quota di ciclisti e pedoni aumenta quasi fino al 50%. Si considera tappa ogni tragitto percorso con uno stesso mezzo di trasporto (pertanto, coloro che vanno alla stazione in bicicletta, prendono il treno e poi si recano a piedi dalla stazione di arrivo al posto di lavoro compiono tre tappe).

Scelta del mezzo di trasporto

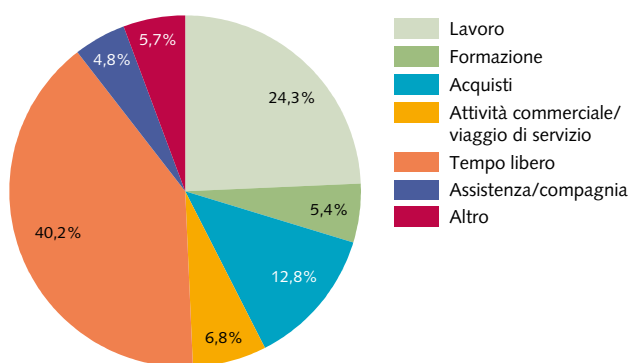


Il tempo libero come principale scopo di spostamento

(→ cap. 5)

In termini di distanze, il tempo libero è lo scopo di spostamento di gran lunga più importante. In media, il 40% delle distanze giornaliere in Svizzera viene percorso per attività del tempo libero. Il secondo scopo di spostamento più importante è il lavoro, con una quota di distanza percorsa pari al 24%. La percentuale di automobili utilizzate per le distanze è in entrambi i casi di 65%.

Quote degli scopi di spostamento in distanza giornaliera



Maggiore è il reddito, più lunghe sono le distanze (→ cap. 6)

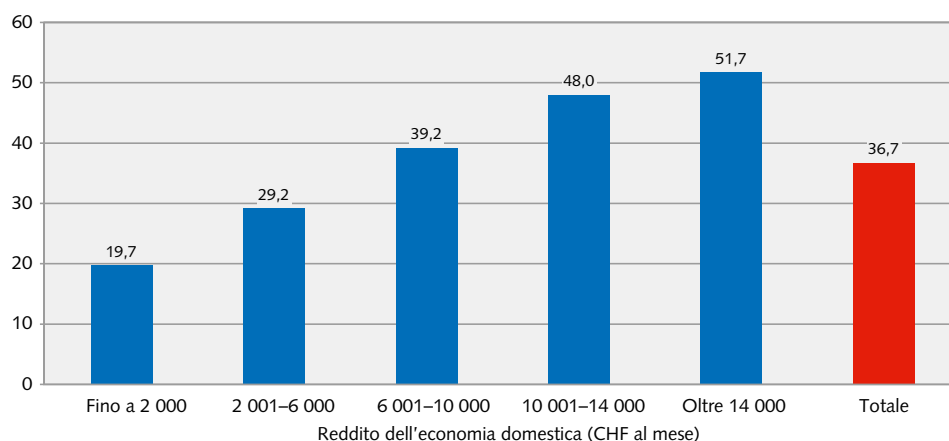
Con l'aumentare del reddito dell'economia domestica crescono anche le distanze giornaliere: le persone che vivono mensilmente in un'economia domestica con un reddito complessivo di oltre 14'000 franchi percorrono in media distanze giornaliere 2,5 volte più lunghe delle persone con un reddito dell'economia domestica inferiore a 2000 franchi. Inoltre, i membri di economie domestiche dai redditi elevati utilizzano più frequentemente i mezzi di trasporto motorizzati.

Abitare in centro fa risparmiare chilometri (→ cap. 7)

La lunghezza delle distanze giornaliere dipende non solo dal sesso e dal reddito dell'economia domestica, ma anche in gran parte dal luogo di domicilio. Chi abita in un

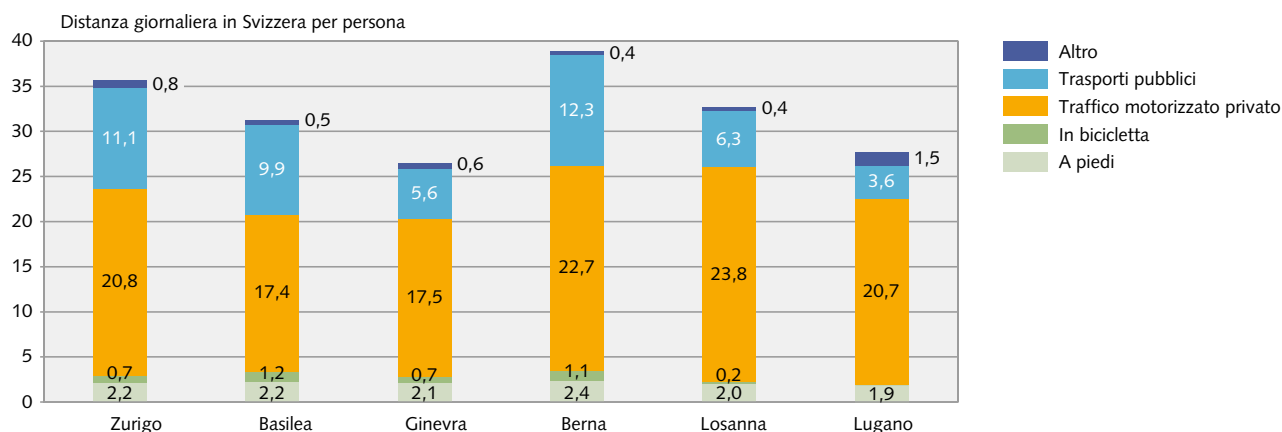
nucleo di agglomerazione, come ad esempio nei centri urbani di Zurigo e Ginevra, ma anche in Comuni nucleo di agglomerazioni più piccole quali Neuchâtel o Frauenfeld, percorre in media le distanze giornaliere più brevi. Se si considerano le distanze giornaliere medie percorse con i singoli mezzi di trasporto, emergono sensibili differenze tra le varie agglomerazioni. Nelle grandi agglomerazioni, ad eccezione di Lugano, ogni abitante percorre almeno 2 km a piedi. Gli abitanti di Basilea e Berna percorrono quotidianamente più di un chilometro in bicicletta, mentre a Lugano la distanza giornaliera con la bicicletta è insignificante. In tutte le grandi agglomerazioni la distanza giornaliera media percorsa dagli abitanti nel traffico privato motorizzato si situa al di sotto della media svizzera. A Zurigo e a Berna si rilevano distanze giornaliere elevate per quanto concerne l'uso di mezzi pubblici.

Distanza giornaliera in Svizzera secondo il reddito dell'economia domestica (in km per persona)



© UST/ARE

Distanza giornaliera media (in km) a seconda del mezzo di trasporto nelle grandi agglomerazioni di tre regioni linguistiche



© UST/ARE

Forte aumento per la ferrovia

(→ cap. 8)

Dal raffronto tra i risultati dell'indagine del 2010 e quelli degli anni precedenti, emergono diversi sviluppi. Dal 2005 la distanza giornaliera per persona è aumentata del 4,1 %, mentre nel periodo tra il 2000 e il 2005 era temporaneamente rimasta quasi invariata. L'incremento registrato dal 2005 è riconducibile solo ai trasporti pubblici, con un aumento particolarmente consistente per la ferrovia. Dal 2005 al 2010, il numero di chilometri per persona e giorno percorsi su ferrovia è salito almeno del 27 %. Le distanze giornaliere coperte in automobile, in bicicletta e a piedi sono rimaste sostanzialmente invariate.

Inoltre, tra le persone tra i 18 e i 24 anni si è registrata una flessione marcata del possesso di licenze di condurre, passato dal 71 % del 1994 al 59 % del 2010.

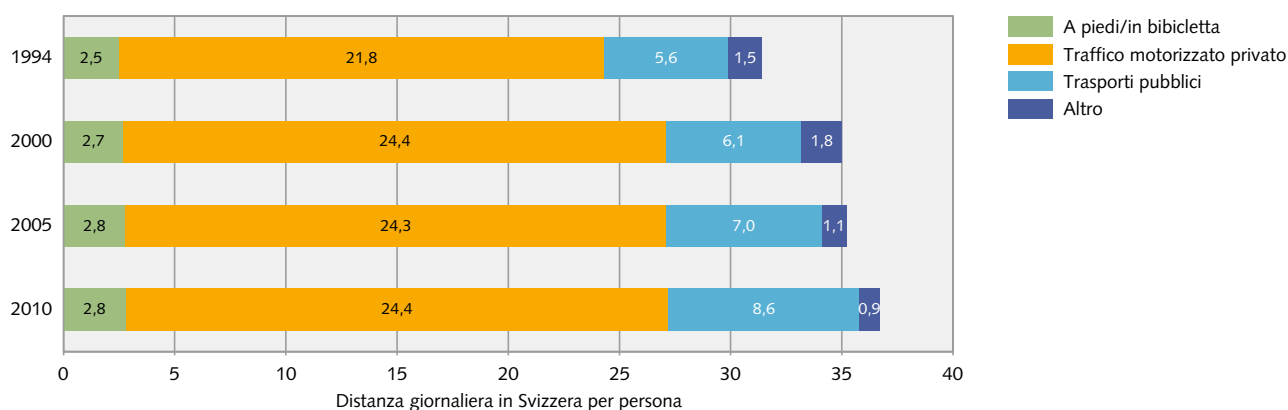
Molti viaggi giornalieri e di vacanza

(→ cap. 9)

Le considerazioni precedenti riguardavano in generale le distanze percorse dalla popolazione residente in Svizzera in un giorno sul territorio nazionale. Tuttavia, dai risultati del «Microcensimento mobilità e trasporti» emergono anche indicazioni separate relative ai viaggi giornalieri al di fuori del proprio quadro di vita abituale e ai viaggi con pernottamento. In media, per persona e anno vengono intrapresi 11,3 viaggi giornalieri in cui si lasciano le proprie adiacenze, di cui il 65 % con il traffico motorizzato privato. In termini di distanze, tali viaggi equivalgono mediamente a 1500 km percorsi, compresi i tragitti all'estero.

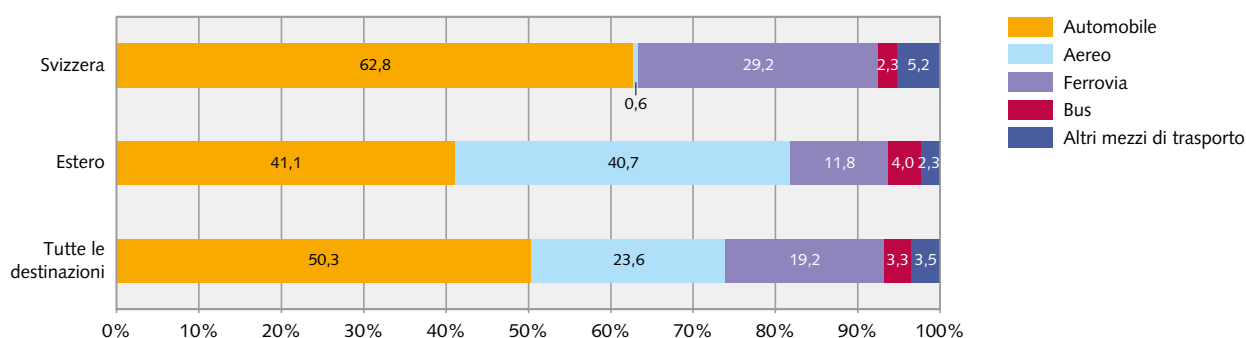
Ai viaggi giornalieri si aggiungono in media 2,4 viaggi con pernottamento per persona e anno, di cui il 57 % all'estero. Il 50 % dei viaggi con pernottamento viene effettuato in automobile. Tale percentuale risulta nettamente più elevata se si considerano solo i viaggi all'interno della Svizzera (63 %). Per i viaggi con pernottamento ogni persona percorre 5100 km all'anno, compresi i tragitti all'estero.

Chilometri per persona e giorno in Svizzera 1994–2010



© UST/ARE

Mezzi di trasporto principali per i viaggi con pernottamento

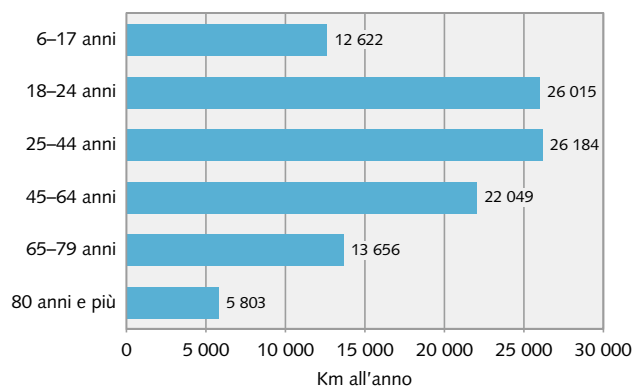


© UST/ARE

Complessivamente 20'500 km per persona e anno (→ cap. 10)

Se si calcolano tutti i tragitti percorsi in media da un residente in Svizzera in un anno sul territorio nazionale e all'estero, si ottiene la distanza di 20'500 km sopra menzionata, di cui i due terzi percorsi in Svizzera e un terzo all'estero. Analogamente alla situazione della mobilità giornaliera, anche per quella annua si osservano notevoli differenze tra i diversi gruppi di popolazione: per esempio, gli uomini percorrono circa 7000 km l'anno più delle donne. Con 26'000 chilometri abbondanti in media, la mobilità delle persone tra i 18 e i 44 anni è superiore alla media.

Mobilità annua per classe di età



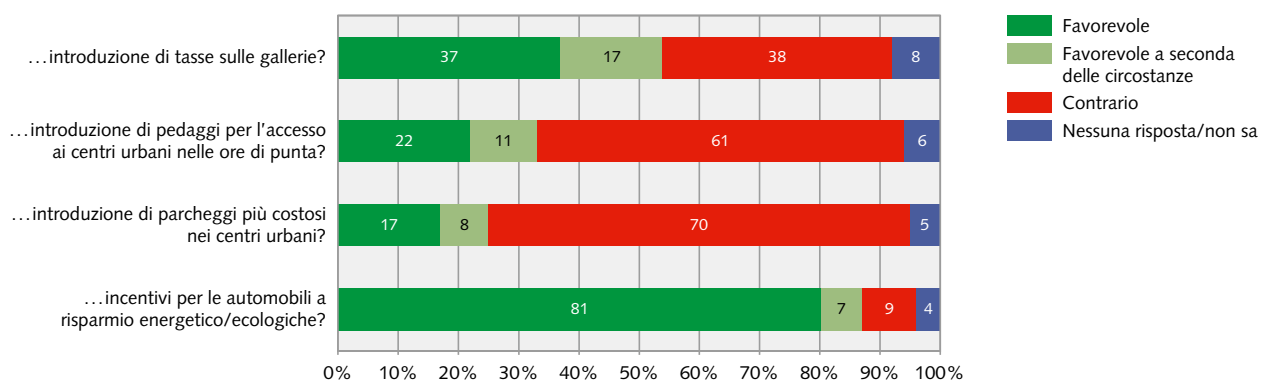
© UST/ARE

Auspicati incentivi, non tasse

(→ cap. 11)

Oltre che sul comportamento in materia di trasporti, la popolazione residente in Svizzera è stata intervistata su alcune misure della politica dei trasporti. In tale contesto, è emerso che le tasse volte alla regolamentazione del traffico, quali il pedaggio per l'accesso al centro urbano («Roadpricing»), trovano scarso consenso tra la popolazione. Al contrario, riscontrano grande favore le misure di incentivazione: una maggioranza dell'81% della popolazione sostiene l'incentivo economico in particolare per le automobili a risparmio energetico ed ecologiche.

Sarebbe favorevole o contrario a...



© UST/ARE

A brief overview

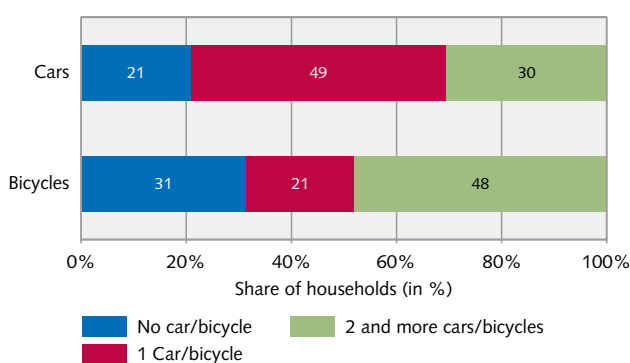
In 2010, each resident of Switzerland travelled an average of 20,500 km, all routes in Switzerland and abroad combined. This figure is one of numerous and diverse results from the "Mobility and Transport Microcensus 2010", a large-scale population survey conducted as part of the new Swiss national population census. On behalf of the Federal Statistical Office (FSO) and the Federal Office for Spatial Development (ARE), a total of 62,868 people were surveyed by telephone about their travel behaviour. Among other things, the respondents were asked what routes they take during their daily routine and when travelling, for what purpose and what means of transport they use. Other questions concerned vehicle ownership and respondents' attitudes towards a number of transport policy measures. The results of the "Mobility and Transport Microcensus" represent a foundation for policy decisions in the areas of transport, spatial development, energy and the environment. The most important and interesting results are summarised below.

Nearly 80% of households own a car

(→ Chap 2)

As regards vehicle ownership, the survey showed that 79% of Swiss households own at least one car and 69% at least one bicycle. A striking finding is that larger households are more likely to own a car than smaller households: Only 55% of one-person households own a car.

Car and bicycle ownership among households



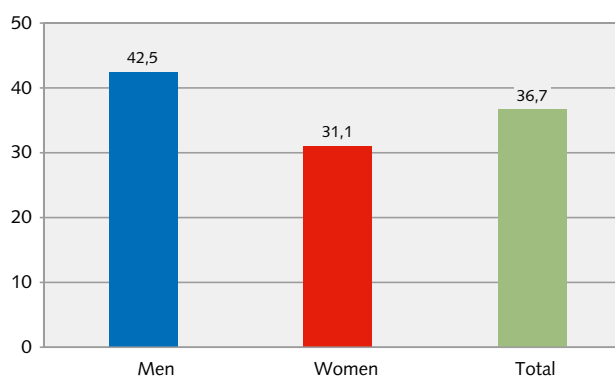
© FSO/ARE

37 km travelled each day

(→ Chap 3)

On average, a resident of Switzerland aged 6 or over covers a distance of 37 km daily, counting only routes within the country. This corresponds to a travel time, excluding waiting and transfer times, of 83 minutes. On average, men cover just over 11 km more per day than women. These averages include the approximately 10% of the population who stayed home on the day of survey.

Average daily distance per person in Switzerland (in km)



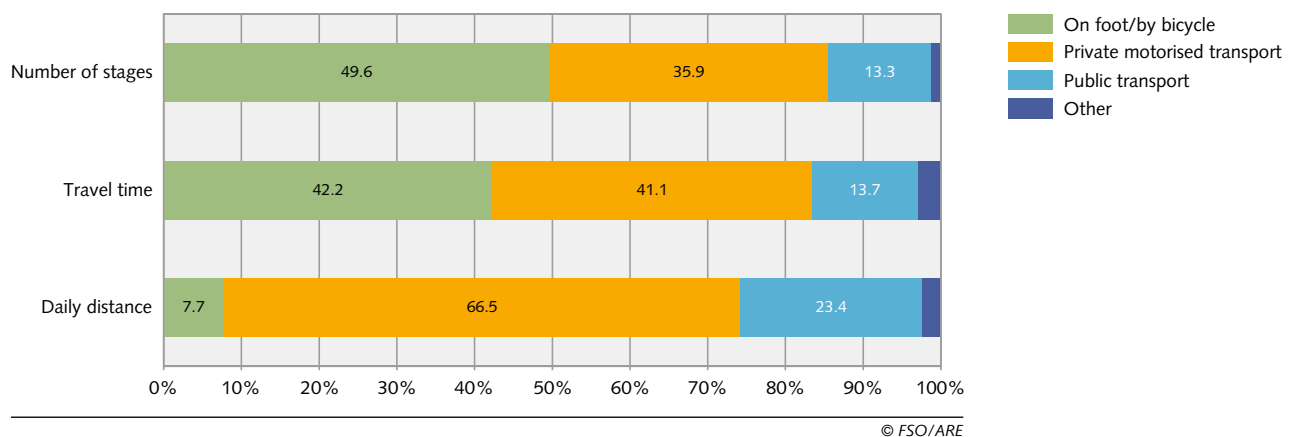
© FSO/ARE

Private motorised transport is the frontrunner

(→ Chap 4)

Two thirds of the daily distances travelled are covered by private motorised transport, i.e. by car or motorcycle. A quarter is covered by public transport (train, postal bus, bus, tram). Slightly less than one tenth of the distances are covered on foot and by bicycle. But the share of these two types of locomotion is far greater if travel times instead of distances are considered: In this case it is 42%. If the number of daily stages covered are considered, bicycle and pedestrian traffic accounts for almost 50%. A stage is defined as each part of a trip that is covered with the same means of transport (thus, someone who cycles to the train station, takes a train and then walks to work from the destination train station covers three stages).

Choice of a means of transport

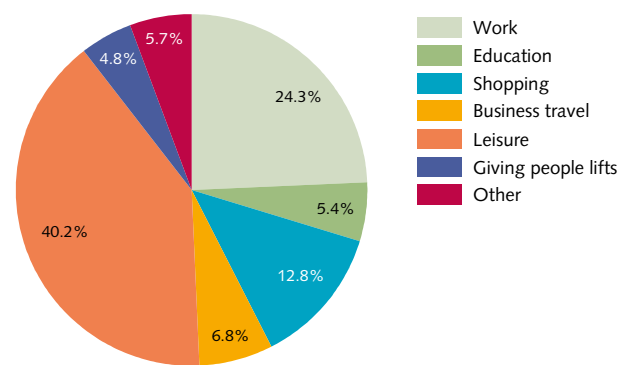


Leisure as the main trip purpose

(→ Chap 5)

Measured by distance, leisure is by far the most important trip purpose. On average, 40% of daily distances travelled within Switzerland are covered in connection with leisure activities. The second most important trip purpose is work, which accounts for 24% of the daily distances travelled. The share of car trips in the distances covered is the same in both cases: 65%, respectively, for leisure activities and for work.

Shares of trip purposes in daily distance travelled



The higher the income, the longer the distances

(→ Chap 6)

The higher the household income, the longer the daily distances: Persons living in households with monthly household incomes of more than CHF 14,000 cover, on average, 2.5 times longer daily distances than persons whose household income is less than CHF 2000. Moreover, persons in high-income households also use motorised transport more frequently.

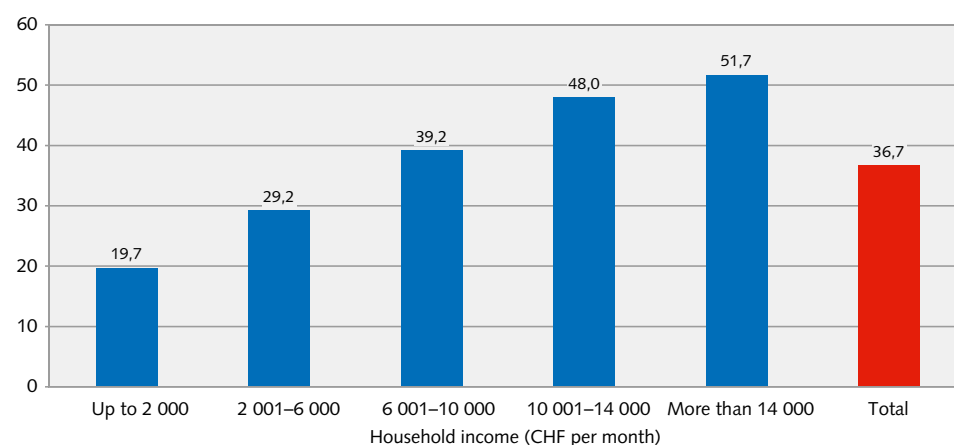
Living in the city centre saves km

(→ Chap 7)

The length of daily distances depends not only on gender and household income; the place of residence also has a major influence. People who live in the centre of urban

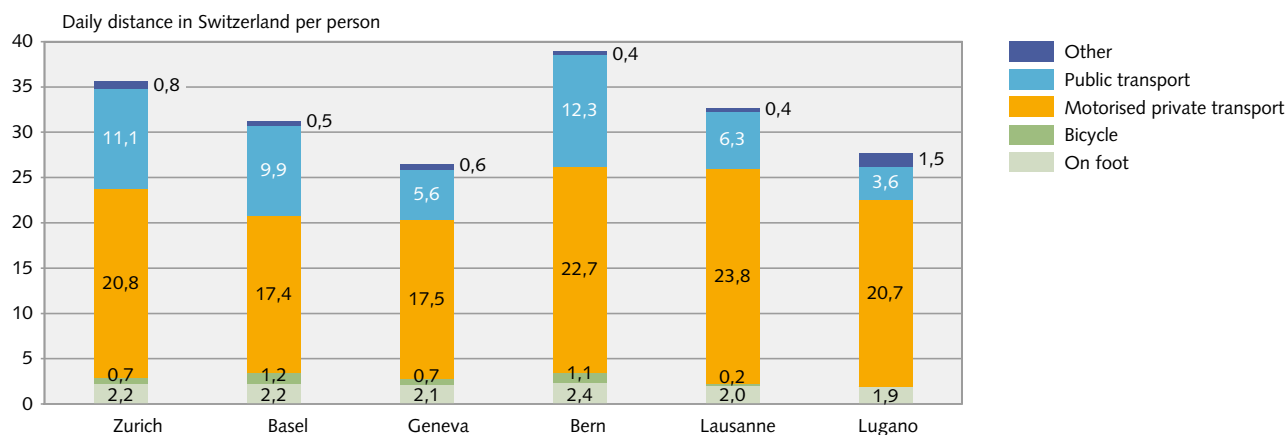
conurbations, such as the city centres of Zurich or Geneva, but also in the central municipalities of smaller urban conurbations, such as Neuchâtel or Frauenfeld, cover the shortest daily distances on average. There are also considerable differences between conurbations in terms of the average daily distances covered with the various means of transport. In the big conurbations, with the exception of Lugano, on average at least 2 km are covered on foot per person. Residents of Basel and Bern bicycle on average more than one kilometre per person; in Lugano, however, bicycles play no role in the daily distance. In all big conurbations the average daily distance travelled by residents in private motorised transport is below the Swiss average. Long daily distances by public transport are also found in Bern and Zurich.

Inland daily distance by household income (in km per person)



© FSO/ARE

Average daily distance (in km), by means of transport, in the biggest conurbations in three language regions



© FSO/ARE

Strong increase in rail

(→ Chap 8)

If the results from 2010 are compared with the results of previous years, several developments are noteworthy. The distance covered per person has increased by 4.1% since 2005, although it was temporarily almost stable between 2000 and 2005. The increase since 2005 is solely attributable to public transport, with a particularly marked increase in rail transport: The number of kilometres travelled by rail per capita per day rose by no less than 27% between 2005 and 2010. At the same time, the daily distances travelled by car, bicycle and on foot remained virtually unchanged.

Also striking is the decline in the share of 18–24-year-olds holding a driving licence from 71% in 1994 to 59% in 2010.

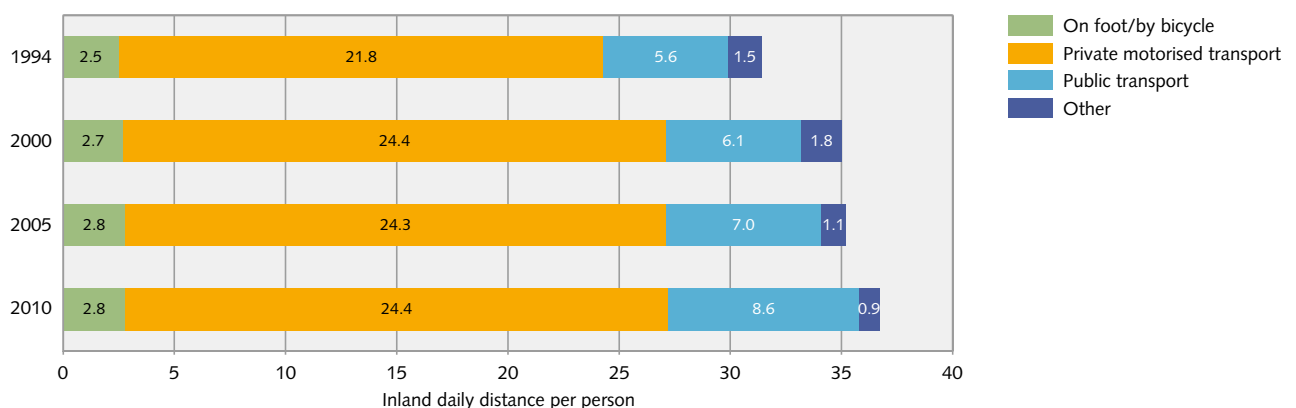
Many day trips and holiday trips

(→ Chap 9)

In the previous versions, the focus was on distances covered by the Swiss resident population in a day within Switzerland in general. The results of the "Mobility and Transport Microcensus 2010", however, also make it possible to make statements about day trips outside the familiar environment as well as about trips with overnight stays. An average of 11.3 day trips outside the familiar environment are made per person per year, 65% of which by private motorised transport. The average distance travelled per person per year, including trips abroad, is 1,500 km.

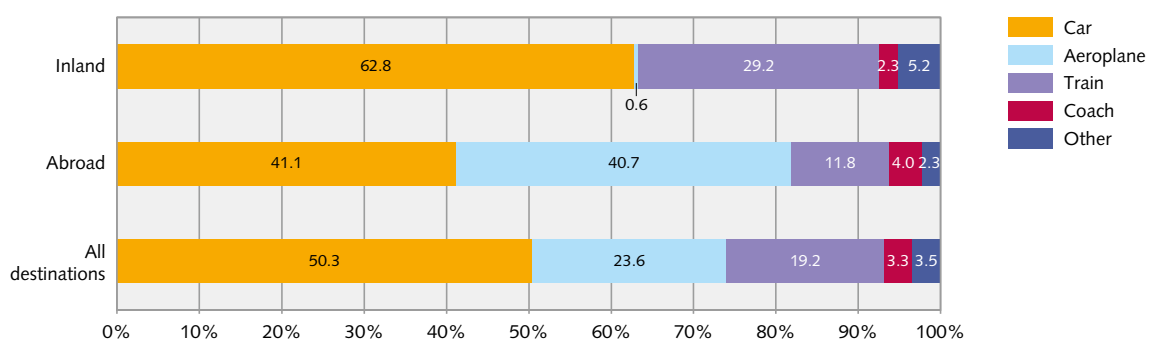
An average of 2.4 trips with overnight stays are made per person per year, of which 57% are abroad. 50% of trips involving overnight stays are made by car and the proportion of trips made by car increases markedly if only trips within Switzerland are considered (63%). On trips with overnight stays, including trips abroad, each person covered an average of 5,100 km per year.

Kilometres per person per day within Switzerland 1994–2010



© FSO/ARE

Main mode of transport for trips with overnight stays



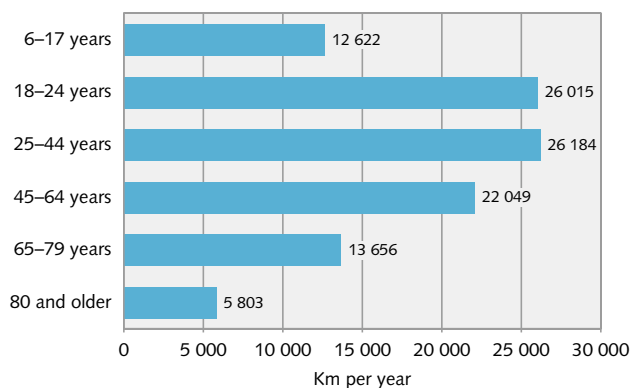
© FSO/ARE

A total of 20,500 km per person per year

→ Chap 10)

When all routes travelled over the course of one year by a person resident in Switzerland during trips within Switzerland and abroad are added up, the result is, as mentioned above, an average distance of 20,500 km. Two thirds of this annual distance is travelled in Switzerland and one third abroad. As is the case with daily mobility within Switzerland, there are also major differences between various population groups as regards annual mobility: The distance travelled per year by men is about 7000 kilometres longer than that travelled by women. 18–44-year-olds have above-average mobility: on average more than 26,000 km per year.

Annual mobility by age group



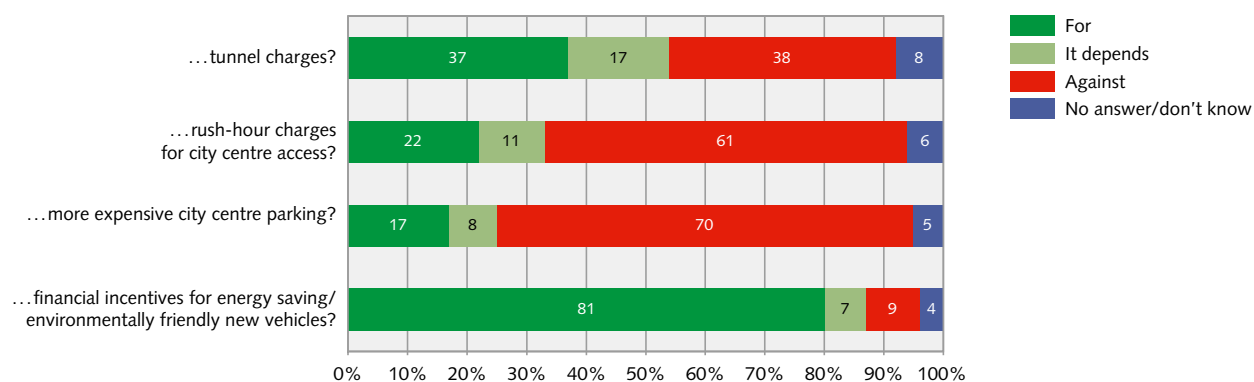
© FSO/ARE

Support measures instead of charges are wanted

(→ Chap 11)

In addition to the travel behaviour, the survey also included questions on the attitude of the Swiss population towards a number of transport policy measures. It was found that fees to regulate traffic, such as road-pricing charges for access to city centres, meet with very little approval from the population. But support measures are seen much more favourably by the public at large: For example, 81% of the population is in favour of financial subsidies for a new generation highly energy efficient and environmentally friendly cars.

Are you, depending on the circumstances, for or against...



© FSO/ARE

1 Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

1.1 Erhebung zum Verkehrsverhalten seit 1974

Die hohen Anforderungen an die Politik bedingen gute Entscheidungsgrundlagen. Dies gilt in besonderem Masse für den Verkehrsbereich. Das anhaltende Verkehrswachstum stellt die Politik vor schwierige und vielschichtige Aufgaben. Begnügte man sich in den 50er- und 60er-Jahren für den Ausbau der Verkehrsnetze mit konventionellen Verkehrszählungen, so erfordern heutzutage die wesentlich komplexeren Anforderungen der Verkehrssystemplanung und des Verkehrsmanagements detailliertere Kenntnisse des Verkehrsverhaltens. Benötigt wird heute zum Beispiel eine möglichst feine Unterscheidung nach Verkehrszwecken, Verkehrsmitteln sowie räumlichen und zeitlichen Kriterien des Verkehrs.

1974 wurde erstmals eine gesamtschweizerische Befragung der Bevölkerung zum Verkehrsverhalten durchgeführt. Solche Erhebungen wurden seither alle 5 Jahre wiederholt. Sie stützen sich auf den Bundesratsauftrag in der Verordnung über die Durchführung statistischer Erhebungen des Bundes (SR 431.012.1). Seit 2010 ist der Mikrozensus Mobilität und Verkehr als erste thematische Erhebung ein Bestandteil der neuen schweizerischen Volkszählung.

Die Grösse der Stichprobe, die Erhebungsmethoden und die Inhalte der Befragung haben sich seit 1974 verändert. Massgebende Gründe hierfür waren Fortschritte in der Erhebungstechnik und der Datenverarbeitung, aber auch die gestiegenen Bedürfnisse von Politik und Wissenschaft.

T 1.1.1 Bisherige Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten

Jahr	Stichprobe	Zeitpunkt	Methode	Schwerpunkt
1974	2 114 Haushalte, alle Personen ab 6 Jahren	1 Stichtag, Herbst	Kombination von schriftlicher und persönlicher Befragung	Zeitbudgetstudie mit Erfassung aller Tagesaktivitäten
1979	2 000 Haushalte, alle Personen ab 14 Jahren	2 Stichtage, Herbst		
1984	3 513 Haushalte, alle Personen ab 10 Jahren	1 Stichtag, Frühjahr	Schriftliche Befragung	Wegekonzept in Anlehnung an die KONTIV-Erhebung in Deutschland
1989	20 472 Haushalte, alle Personen ab 10 Jahren			
1994	16 570 Haushalte 18 020 Personen Personen ab 6 Jahren	1 Stichtag über das ganze Jahr verteilt	Computergestützte telefonische Befragung (CATI-Technik)	Grundlage bildet das Etappenkonzept
2000	27 918 Haushalte 29 407 Personen Personen ab 6 Jahren			
2005	31 950 Haushalte 33 390 Personen Personen ab 6 Jahren	1 Stichtag über das ganze Jahr verteilt	Computergestützte telefonische Befragung (CATI-Technik)	Unverändertes Etappenkonzept, aber erstmals mit Geokodierung während des Interviews
2010	59 971 Haushalte 62 868 Personen Personen ab 6 Jahren	1 Stichtag über das ganze Jahr verteilt	Computergestützte telefonische Befragung (CATI-Technik)	Unverändertes Etappenkonzept mit Geokodierung, aber erstmals mit Routenerfassung (Etappen > 3 km) während des Interviews

Im Jahr 2010 haben die Bundesämter für Statistik (BFS) und für Raumentwicklung (ARE) erneut den Mikrozensus Mobilität und Verkehr durchgeführt. Dabei haben sich noch stärker als im Jahr 2005 nebst anderen Bundesämtern und den beiden Eidgenössischen Technischen Hochschulen (ETH) auch Kantone und Agglomerationen an der Erhebung beteiligt, indem sie zusätzliche Interviews mitfinanziert haben. Die Stichprobe konnte so auf fast 60'000 Haushalte mit rund 63'000 befragten Personen ausgeweitet und gegenüber der Erhebung 2005 fast verdoppelt werden. Die genannten Organisationen werden eigene Auswertungen durchführen und die Ergebnisse veröffentlichen.

1.2 Aufbau und Ziele des Berichts

Der Mikrozensus «Mobilität und Verkehr 2010» ist die erste von fünf thematischen Erhebungen, die im Rahmen der neuen eidgenössischen Volkszählung realisiert wurde. Er schliesst inhaltlich an die früheren Erhebungen zum Verkehrsverhalten an, weist aber auch einige methodische und inhaltliche Neuerungen auf (siehe Kap. 1.3).

Der vorliegende Schlussbericht fasst die zentralen Ergebnisse der Erhebung des Jahres 2010 zusammen. Kapitel 1 beschreibt die Erhebung selbst, die nachfolgenden Kapitel behandeln verschiedene thematische Schwerpunkte der Erhebung. Ein Glossar am Schluss des Berichts gibt Auskunft über Begriffe und die verwendeten Abkürzungen.

Die hier präsentierten Ergebnisse zeigen nur eine Gesamtsicht. Auf dem Internetportal des Bundesamts für Statistik sind in einem eDossier zusätzliche Materialien zur Erhebung zugänglich (Gewichtungsverfahren, Strukturdaten zu den befragten Personen). Dort finden sich unter anderem Tabellen zu den Grafiken in diesem Bericht, aber auch eine Vielzahl von detaillierten Hintergrundtabellen zu den einzelnen Themen der Erhebung.

Der vorliegende umfangreiche Datensatz aus der Mikrozensususerhebung dient als Grundlage für weitere vertiefte Auswertungen, die von Bundesämtern, Kantonen und Städten, Forschungsinstituten und auch von privaten Büros durchgeführt werden.

Wem und wozu dient der Mikrozensus Mobilität und Verkehr?

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) ist heute die wichtigste Grundlage, um Aussagen über das Mobilitätsverhalten der Schweizer Wohnbevölkerung zu treffen. Er findet eine Anwendung in den verschiedens-

ten Bereichen der Verkehrspolitik, der Verkehrsplanung, der Raumplanung sowie der Verkehrswissenschaft. Beispiele für Aufgaben in diesen Bereichen sind:

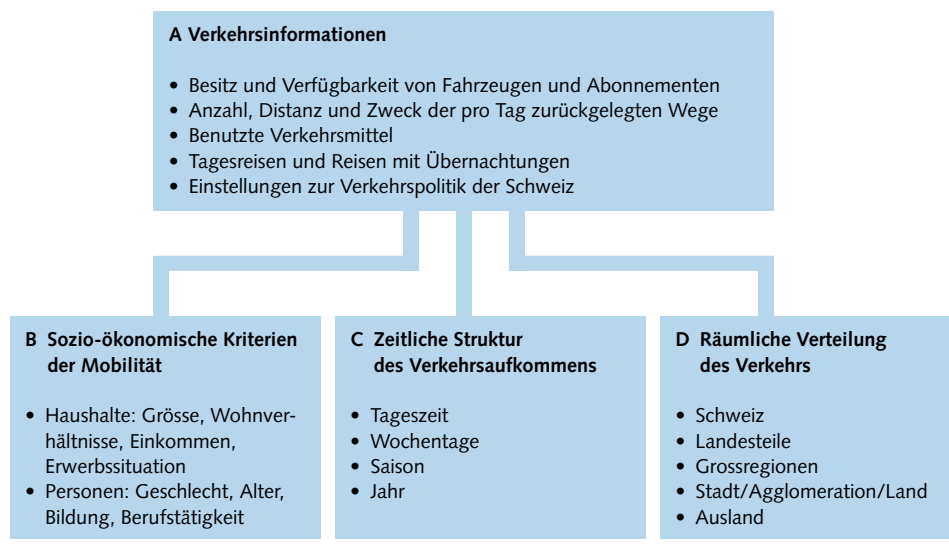
- Ermittlung der Fahr- und Verkehrsleistungen
- Verkehrsinfrastrukturplanung auf Ebene Bund, Kantone und Agglomerationen: Infrastrukturfonds, Agglomerationsprogramme, Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur, Funktionalität des Nationalstrassennetzes;
- Verkehrsmodellierung: Input für nationale und kantonale Personenverkehrsmodelle;
- Raum- und Verkehrsplanung auf verschiedenen Ebenen: Grundlagen für das Raumkonzept Schweiz, den Sachplan des Bundes, Richtpläne der Kantone und Verkehrsrichtpläne der Gemeinden;
- Verkehrsentwicklungskonzepte: Kenngrößen für die Mobilität in den verschiedenen Raumtypen und Hinweise auf Potenziale einzelner Verkehrsmittel und Verkehrsangebote;
- Verkehrszukunft Schweiz: Verkehrsprognosen, Verkehrsperspektiven und -szenarien;
- Grundlagen zu wichtigen verkehrspolitischen Fragen (z.B. Staus, Mobility Pricing, Tarife im öffentlichen Verkehr) und Erfolgskontrolle von Strategien des Bundes (z.B. Strategie Freizeitverkehr, Langsamverkehr);
- Erklärung des Verhaltens: Entwicklung von Kenngrößen der Mobilität im Zeitablauf und Identifikation wichtiger Einflussfaktoren; Beobachtung von Altersgruppen (Kohorten), wie z.B. junge Erwachsene und Senioren, über die Jahre hinweg, um frühzeitig Verhaltensänderungen erkennen zu können;
- Marktanalysen: z.B. Modalsplit beim Freizeit-, Pendler-, Einkaufs-, Geschäftsverkehr.

1.3 Inhalt und Änderungen gegenüber früheren Erhebungen

Die Aufgabe des Mikrozensus Mobilität und Verkehr besteht vor allem darin, die vielfältigen Aspekte der Personenmobilität der Schweizer Bevölkerung alle fünf Jahre zu erfassen. Neben grundlegenden Informationen über den Fahrzeug- und Abonnementbesitz sowie die im Alltag, auf Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen zurückgelegten Wege werden die zeitliche Struktur und die räumliche Verteilung des Verkehrs erfasst. Erhobene

Wichtigste Inhalte des Mikrozensus Mobilität und Verkehr

G1.3.1



sozio-ökonomische Merkmale der Personen und Haushalte dienen dazu, Unterschiede im Verkehrsverhalten zwischen Gruppen von Personen (z.B. Altersgruppen) und Typen von Haushalten aufzuzeigen.

Der MZMV 2010 enthält gegenüber der Erhebung des Jahres 2005 eine Reihe von methodischen und inhaltlichen Neuerungen. Der Umfang der nationalen Stichprobe wurde auf rund 42'500 Personen erhöht. Mit den von Kantonen und Agglomerationen zusätzlich finanzierten Stichproben wird eine räumlich feiner gegliederte Darstellung insbesondere auf der Ebene der 50 Agglomerationen ermöglicht.

Die wichtigste methodische Änderung betrifft die Ermittlung der von den Befragten zurückgelegten Distanzen. Wie schon in den früheren Erhebungen nahmen die Befragten eine Schätzung der Distanzen für die einzelnen, am Stichtag zurückgelegten Wegetappen vor. Neu wurde mit den Befragten bereits während der Interviews abgeklärt, welche Route für ihre Wege tatsächlich gewählt wurde. Bei längeren Wegen wurden zum Beispiel Unterpunkte respektive die gewählte Strecke erfragt. Dies erlaubt es, die zurückgelegten Distanzen mit Hilfe von digitalisierten Strassennetzen und Netzen des öffentlichen Verkehrs genau zu berechnen. Mögliche Verzerrungen infolge ungenauer Entfernungsschätzungen der Befragten können dadurch vermieden werden. Dies verbessert die Datenqualität in Bezug auf die zurückgelegten Etappen-, Weg- und auch Tagesdistanzen. Im Mikrozensus 2010 wurden deshalb alle Distanzwerte bei den Verkehrsmitteln des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs mit Hilfe dieses Routings ermittelt.

Ein weiterer Vorteil des Routings liegt darin, dass jetzt auch Auswertungen der erhobenen Etappen und Distanzen nach Strassenkategorien möglich sind (Kap. 4.2). Auch die Etappen und Distanzen im öffentlichen Verkehr können, in Verbindung mit dem aktuellen Fahrplan, nach den Kategorien Fern-, Regional- und Nahverkehr unterschieden werden (so für den Zugverkehr in Kap. 4.3).

Damit weiterhin die Vergleichbarkeit mit den früheren Erhebungen gewährleistet ist, wurden die Distanzangaben für die Verkehrsmittel des MIV und des ÖV in den Mikrozensus der Jahre 1994, 2000 und 2005 neu berechnet (siehe Kapitel 8). Hierzu wurde aus den erhobenen Schätzdistanzen und den Routingdistanzen der Erhebung 2010 Korrekturfaktoren ermittelt, die für die Neuberechnung der Distanzen aller Wegetappen der Erhebungen ab 1994 verwendet wurden. Diese Korrekturfaktoren wurden für Gruppen von Verkehrsmitteln und für Distanzklassen ermittelt. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die Ergebnisse auf Basis der neuen Routingdistanzen mit den früheren Erhebungen, die auf Distanzschätzungen beruhen, vergleichbar sind. Bei der Darstellung von distanzbezogenen Kenngrößen seit 1994, die vor allem in Kapitel 8 erfolgt, sind deshalb korrigierte Zeitreihen abgebildet.

Anders sah das Vorgehen bei den Etappen zu Fuss und mit dem Velo aus: Diese Etappen wurden 2010 nach wie vor auf Basis der Distanzschätzungen der Befragten ermittelt. Umfangreiche Analysen ergaben, dass die digitalisierten Verkehrsnetze in Bezug auf Fusswege und Velofahrten noch nicht genau genug sind, um das Routing auch für diese Verkehrsmittel anwenden zu können. Zum

Beispiel für die Aufnahme der gewählten Route

G 1.3.2



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

© BFS, ThemaKart, Neuchâtel 2012

Beispiel sind Pfade, die zur Abkürzung gewählt werden, oder kleinere Wege über Grundstücke und Plätze oft nicht in den digitalen Verkehrsnetzen enthalten.

Weitere Änderungen im MZMV 2010:

- Grundlegend für das Verständnis der Mobilität der Bevölkerung ist das Konzept des Ausgangs. Es wird deshalb neu in die Darstellung des Verkehrsaufkommens in Kap. 3 aufgenommen. Ein Ausgang umfasst einen Weg oder eine Serie von Wegen, die zu Hause beginnen und wieder zu Hause enden.
- Darüber hinaus wurden im Rahmen von Aktualisierungen einzelne Befragungsinhalte neu aufgenommen respektive bisherige Inhalte vertieft. In Modul 2 des MZMV 2010 (Langsamverkehr) wurden beispielsweise neu Angaben erhoben, mit denen sich der Body-Mass-Index der Befragten berechnen lässt. Für Analysen des Langsamverkehrs aus Sicht der Gesundheitsförderung ist dies eine nützliche Ergänzung. Im Modul 3 (verkehrspolitische Einstellungen) wurde die Bevölkerung nach ihrer Meinung zu Ansätzen der Verkehrssteuerung gefragt, die spezielle Gebühren im Strassenverkehr respektive besondere Tarife im öffentlichen Verkehr zu Zeiten mit Spitzenbelastungen vorsehen.

1.4 Stichprobe und Vertrauensintervall

Die Angaben zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung sollen möglichst repräsentativ erfasst werden. Deshalb wurden die zu befragenden Haushalte und Personen nach einem Zufallsverfahren bestimmt. Es wurde dabei ein zweistufiges Auswahlverfahren angewendet:

- Auf der ersten Stufe wurden vom Bundesamt für Statistik nach einem Zufallsverfahren zunächst die zu befragenden Haushalte bestimmt. Diese Haushalte erhielten eine schriftliche Information über Zweck und Ablauf der Befragung. In einem ersten Teil der Befragung erfolgten telefonische Interviews mit einer beliebigen Person des Haushalts über Fragen, die den gesamten Haushalt betreffen (z.B. Fahrzeuge im Haushalt).
- Auf einer zweiten Stufe erfolgte die Zufallsauswahl einer Person des Haushalts (ab 6 Jahren), die im zweiten Teil der Telefonbefragung über ihr konkretes Verkehrsverhalten an einem festgelegten Stichtag befragt wurde. Bei Haushalten mit mindestens 4 Personen ab 6 Jahren wurden zwei Zielpersonen befragt.

Die Erhebung erfolgte mittels computergestützter Telefonbefragung (sog. CATI-Technik) durch ein dafür spezialisiertes Befragungsinstitut. Die EDV-Unterstützung ermöglicht eine sofortige Speicherung aller Informationen ohne aufwändige Nachbearbeitung. Die räumlichen

Angaben der Personen zum Ziel ihrer Etappen wurden wie bereits im Jahr 2005 direkt während des Interviews geokodiert, d.h. mit geografischen Koordinaten versehen. Zusätzlich wurde erfasst, welche Route die Befragten gewählt haben.

Die Dauer des Haushaltsinterviews betrug im Mittel knapp 6 Minuten, die des Zielpersoneninterview rund 18 Minuten. Obwohl die Beteiligung an der Befragung freiwillig war, wurde mit 66% eine hohe Teilnahmequote erreicht. Dies ist für die Zuverlässigkeit der Ergebnisse unerlässlich.

T 1.4.1 Kennzahlen zur Stichprobe

	Anzahl	In %
Haushalte mit gültiger Adresse	83 757	100,0%
nicht erreicht	10 065	
unmögliche oder verweigte Interviews	13 721	
realisierte gültige Haushaltinterviews	59 971	71,6%
Gewählte gültige Zielpersonen	68 247	100,0%
unmögliche oder verweigte Interviews	5 379	
realisierte gültige Personeninterviews	62 868	92,1%
Gesamtausschöpfung		66,0%

Alle Angaben der Befragten werden vertraulich behandelt: Sie wurden nach Abschluss der Erhebung anonymisiert und die persönlichen Daten, wie z.B. die Namen, wurden gelöscht, so dass keine Rückschlüsse auf einzelne Haushalte und Personen möglich sind. Die erhobenen Daten werden ausschliesslich für Statistik- und Forschungszwecke verwendet.

Um zuverlässige Aussagen für kleinere Regionen oder Bevölkerungsgruppen machen zu können, muss die Zahl der Interviews möglichst hoch sein. Deshalb haben Kantone und Agglomerationen ca. 20'000 zusätzliche Interviews auf ihrem Gebiet finanziert (sogenannte Verdichtungen). Die betreffenden Auswertungen werden von den Kantonen und Regionen durchgeführt und separat publiziert.

Die Haushalte und Personen wurden nach einem anerkannten Verfahren gewichtet, so dass die Resultate der Befragung die Struktur in der Schweizer Wohnbevölkerung möglichst gut repräsentieren (mehr dazu im e-Dossier). Die Gewichtung gleicht einerseits die überdurchschnittlich grossen Stichproben in den Verdichtungsregionen aus, andererseits berücksichtigt sie die Tatsache, dass einige Personengruppen (z.B. junge Ledige) schwieriger in Befragungen zu erreichen sind.

Obgleich die Erhebung eine der grössten Spezialerhebungen der Schweiz ist, müssen die Ergebnisse der

Befragung besonders für kleinere Bevölkerungsgruppen mit Vorsicht interpretiert werden. In den Hintergrundtabellen des eDossiers, das über das Internetportal des BFS zugänglich ist, sind daher jeweils die Vertrauensintervalle angegeben.

Beispiel:

- Tagesdistanz der 6–17 Jährigen: 23,5 km
- Vertrauensintervall (für 90%; Angabe im e-Dossier): +/-1,0 km.

Der wahre Durchschnittswert (wenn man statt einer Stichprobe alle 6–17-Jährigen befragen würde) liegt demnach mit 90-prozentiger Wahrscheinlichkeit bei

T 1.4.2 Beispiele zum Vertrauensintervall

Gruppe	Anzahl Befragte	Tagesdistanz (in km)	Vertrauensintervall +/- (in km)
alle (Gesamtbevölkerung ab 6 Jahren)	62 868	36,7	0,4
6–17-Jährige	7 808	23,5	1,0
6–9-Jährige an Werktagen	1 604	15,0	1,4

23,5 km +/-1,0 km, also zwischen 22,5 km und 24,5 km. Das Vertrauensintervall ist vor allem dann wichtig, wenn

- Unterschiede zwischen verschiedenen Gruppen untersucht werden,
- analysiert wird, ob sich ein Wert im Vergleich zum Jahr 2005 wirklich verändert hat oder die Veränderung im Bereich der zufälligen Schwankungen liegt.

Hinweise zu den Tabellen des vorliegenden Berichts:

- Generell sind alle Zahlen im Bericht ohne Rücksicht auf die Endsumme einzeln auf- bzw. abgerundet. Die Totale können daher in einigen Fällen von der Summe der Einzelwerte abweichen bzw. 100% leicht über- oder unterschreiten. Bei Zahlenangaben im Text wird zudem zu Gunsten der Lesbarkeit oft noch stärker gerundet («fast 80%» bei einem Tabellenwert von 79,3%).
- Wenn nichts anderes angegeben ist, werden nur Wege und Distanzen im Inland dargestellt.
- Die Angabe der Basis unterhalb der Tabellen und Grafiken zeigt die Grundlage der jeweiligen Auswertung: ob sie sich auf Haushaltspersonen, Zielpersonen oder Etappen bezieht und wie viele Befragte resp. Etappen ausgewertet werden konnten.

2 Verfügbarkeit und Nutzung von Fahrzeugen und ÖV-Abonnements

2.1 Fahrzeugbesitz und Verfügbarkeit

Das Auto ist in den Haushalten mit zwei oder mehr Personen das am meisten verbreitete Verkehrsmittel. Nur knapp über 20% aller Haushalte haben kein Auto, dagegen haben über 30% mehrere Autos. Von den Ein-Personen-Haushalten sind 45% autofrei. Motorräder (12,5%), Kleinmotorräder (3,3%) und Mofas (3,7%) stehen hingegen nur in wenigen Schweizer Haushalten zur Verfügung.

Fast 70% der Haushalte besitzen mindestens ein Velo. Am weitesten verbreitet sind normale Velos (67%) und Mountainbikes (47%). Rund 2% der Haushalte steht ein E-Bike zur Verfügung.

Knapp 80% der Personen, die einen Führerschein besitzen, können immer über ein Auto verfügen. In der Gruppe der jungen Führerscheinbesitzer/innen (bis 24 Jahre) sind es jedoch nur 58%. 37% dieser Gruppe verfügen nach Absprache über ein Auto. Die beste Autoverfügbarkeit haben Führerscheinbesitzer/innen ab 65 Jahren, von denen 86% immer ein Auto verfügbar haben. Fast jedem zehnten Erwerbslosen mit Führerschein ist ein Auto gar nicht verfügbar.

Velos stehen ihren Nutzern in den meisten Fällen ohne Absprache zur Verfügung. Ein Viertel verfügt jedoch gar nicht über ein Velo. Allerdings variiert die Veloverfügbarkeit stark zwischen den Altersgruppen: Bei den über 65-Jährigen kann mehr als die Hälfte der Personen nicht über ein Velo verfügen. Hingegen stehen 90% der 6–24-Jährigen zumindest nach Absprache ein Velo zur Verfügung.

T2.1.1 Fahrzeugbesitz der Haushalte (in %)

Fahrzeuge im Haushalt	Haushaltsgrösse					Total
	1 Pers.	2 Pers.	3 Pers.	4 Pers.	5 und mehr	
kein Auto	45,2	14,3	10,3	5,4	4,7	20,8
1 Auto	51,2	52,6	44,3	42,2	37,3	48,7
2 Autos	3,2	29,3	35,3	40,0	40,5	24,8
3 und mehr	0,4	3,8	10,1	12,3	17,4	5,7
kein Velo	53,1	31,8	18,0	9,2	7,1	31,4
1 Velo	34,2	18,1	15,7	9,4	6,4	20,5
2 Velos	9,3	34,5	26,7	18,0	13,2	22,6
3 und mehr	3,4	15,6	39,7	63,4	73,4	25,5
kein Motorrad	94,6	87,7	83,4	79,6	80,4	87,5
1 Motorrad	5,0	10,7	14,0	16,9	16,1	10,7
2 Motorräder	0,4	1,3	2,1	3,0	2,9	1,5
3 und mehr	0,1	0,3	0,5	0,5	0,7	0,3
kein Kleinmotorrad	99,1	97,6	95,1	93,1	90,8	96,7
1 Kleinmotorrad	0,9	2,3	4,7	6,2	8,1	3,1
2 Kleinmotorräder	0,0	0,1	0,2	0,6	0,9	0,2
3 und mehr	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
kein Mofa	99,1	97,4	95,5	92,7	86,6	96,3
1 Mofa	0,9	2,4	4,1	6,4	10,1	3,2
2 Mofas	0,0	0,2	0,3	0,7	2,4	0,4
3 und mehr	0,0	0,0	0,1	0,2	0,8	0,1

Basis: 59 971 Haushalte

Weitere Unterschiede sind zwischen den Geschlechtern festzustellen. So verfügen mehr Männer als Frauen jederzeit über ein Velo. Auch Erwerbstätige verfügen im Vergleich zu Erwerbslosen und Nichterwerbspersonen zu einem deutlich höheren Anteil immer über ein Velo.

T2.1.2 Velobesitz der Haushalte nach Veloart (in %)

Art des Velos	Anzahl Velos			
	1 Velo	2 Velos	3 und mehr	Total
Kindervelos	6,0	5,3	1,9	13,2
Normale Velos	29,7	23,6	14,0	67,3
Mountainbikes	21,8	16,0	9,5	47,3
Rennvelos	9,1	2,2	0,6	11,8
Tourenvelos	2,0	1,2	0,5	3,7
E-Bikes	1,9	0,4	0,0	2,3
Andere Velos	1,8	0,4	0,2	2,4

Basis: 14 091 Haushalte mit mindestens einem Velo, die zu Modul 2 Langsamverkehr befragt wurden

T2.1.3 Verfügbarkeit von Autos bei Personen mit Führerschein nach Geschlecht, Alter und Arbeitsmarktstatus (in %)

	immer verfügbar	nach Absprache verfügbar	nicht verfügbar
Geschlecht			
Männer	82,0	14,0	4,0
Frauen	74,2	19,3	6,5
Alter			
18–24 Jahre	58,3	37,0	4,7
25–64 Jahre	78,7	16,1	5,2
65 und mehr	86,4	8,4	5,2
Arbeitsmarktstatus			
Erwerbstätige	78,3	17,1	4,7
Erwerbslose	72,0	18,8	9,2
Nichterwerbspersonen	78,9	14,6	6,4
Total	78,3	16,5	5,2

Basis: 43 183 Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen ab 18 Jahren, die ohne fremde Hilfe gehen können

T2.1.4 Verfügbarkeit von Velos nach Geschlecht, Alter und Arbeitsmarktstatus (in %)

	immer verfügbar	nach Absprache verfügbar	nicht verfügbar
Geschlecht*			
Männer	74,7	6,2	19,1
Frauen	66,1	6,1	27,8
Alter*			
6–24 Jahre	79,5	10,9	9,5
25–64 Jahre	74,8	4,9	20,3
65 und mehr	41,3	4,2	54,5
Arbeitsmarktstatus**			
Erwerbstätige	77,2	5,2	17,6
Erwerbslose	61,5	7,5	31,0
Nichterwerbspersonen	52,8	4,6	42,6
Total*	70,4	6,2	23,5

* Basis: 60 766 Zielpersonen, die ohne fremde Hilfe gehen können

** Basis: 55 093 Zielpersonen ab 15 Jahren, die ohne fremde Hilfe gehen können

2.2 Verfügbarkeit von Führerschein und Parkplätzen

Der Anteil der Personen mit Führerschein ist in den verschiedenen Altersklassen sehr unterschiedlich. Während nur knapp 60% der unter 25-Jährigen einen Führerschein besitzen, beträgt der Anteil bei den 45–64-Jährigen beinahe 90%. Erst in der Gruppe der über 65-Jährigen geht der Anteil wieder zurück. Auch die Unterschiede zwischen Frauen und Männern sind gross (90% Führerscheinbesitz bei Männern gegenüber 75% bei Frauen).

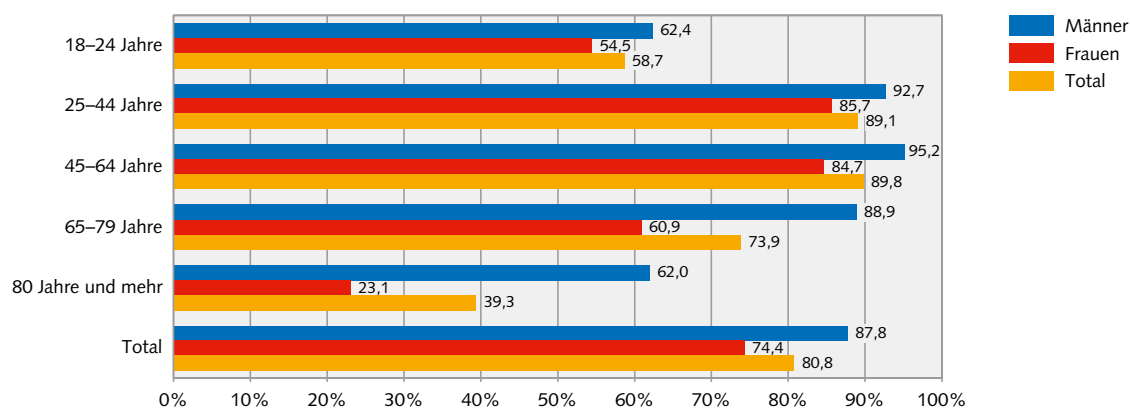
T 2.2.1 Autoparkplätze zu Hause (in %)

Anzahl Autos im Haushalt	Anzahl Park- oder Garagenplätze zu Hause			
	0	1	2	3 und mehr
1 Auto	10,7	65,2	16,4	7,7
2 Autos	5,0	13,8	58,4	22,9
3 und mehr	4,1	6,9	20,6	68,3
Total	8,4	44,9	29,9	16,8

Basis: 47 971 Haushalte mit mindestens einem Auto

Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Alter (in %)

G 2.2.1



Basis: 112 197 Haushaltspersonen ab 18 Jahren

© BFS/ARE

90% der Haushalte, die ein Auto besitzen, verfügen zu Hause auch über mindestens einen Park- oder Garagenplatz. Haushalten mit zwei oder mehr Autos stehen zu Hause häufig nicht ausreichend Parkplätze zur Verfügung. Dies betrifft fast jeden fünften Haushalt mit zwei Autos und fast jeden dritten Haushalt mit drei und mehr Autos.

Mehr als zwei Drittel der Erwerbstätigen mit Führerschein und mindestens einem Auto im Haushalt verfügen über einen Autoparkplatz am Arbeitsort. Für vier Fünftel davon ist dieser Parkplatz gratis. Während Vollzeit-Erwerbstätige in über 70% der Fälle auf einen Parkplatz zurückgreifen können, sinkt der Anteil bei Erwerbstätigen in Teilzeit auf unter 60%. Auch die Stellung im Beruf wirkt sich aus: Selbständige, Arbeitnehmer/innen in der Unternehmensleitung und solche mit Vorgesetztenfunktion verfügen bedeutend häufiger über Autoparkplätze als Angestellte ohne Vorgesetztenfunktion.

T2.2.2 Autoparkplätze am Arbeitsort (in %)

	Zur Verfügung stehender Parkplatz am Arbeitsort		
	Ja, gratis	Ja, bezahlt	Nein
Erwerbstätigkeit*			
Vollzeit	55,3	16,0	28,6
Teilzeit	46,2	12,3	41,5
Total	52,3	14,8	33,0
Berufliche Stellung*			
Selbstständige/r	58,2	15,8	26,0
mitarbeitendes Familienmitglied	73,3	6,1	20,7
Arbeitnehmer/in in Unternehmensleitung oder mit Vorgesetztenfunktion	55,5	17,5	27,1
Arbeitnehmer/in ohne Vorgesetztenfunktion	48,5	14,1	37,4
Andere	53,5	10,4	36,1
Hauptverkehrsmittel**			
hat Auto benützt	67,9	17,0	15,1
hat Auto nicht benützt	36,3	13,0	50,7
Total	53,9	15,3	30,9

* Basis: 32 390 Erwerbstätige mit Führerschein und mindestens einem Auto

** Basis: 40 450 Arbeitswege

Zwei Drittel der Erwerbstätigen, die das Auto für die Fahrt zur Arbeit tatsächlich benützen, können einen Gratis-Parkplatz in Anspruch nehmen. Immerhin 15% fahren mit dem Auto zur Arbeit, ohne (direkt) am Arbeitsort einen Parkplatz zu haben.

T2.2.3 Veloabstellplätze zu Hause (in %)

Abstellplatz Velo	Ja	Nein
vorhanden*	79,7	20,3
Typen von Abstellplätzen**		
leicht zugänglich	37,2	62,8
überdeckt	46,5	53,5
abschliessbar	16,3	83,7
mit abschliessbarem Raum	73,4	26,6

* Basis: 14 103 Haushalte mit mindestens einem Velo und die zu Modul 2 Langsamverkehr befragt wurden

** Basis: 11 298 Haushalte mit Abstellplätzen für Velo und die zu Modul 2 Langsamverkehr befragt wurden

Fast 80% der Haushalte mit mindestens einem Velo verfügen zu Hause über einen Veloabstellplatz. Allerdings sind nur knapp 40% der Abstellplätze leicht zugänglich, weniger als die Hälfte ist überdeckt. Knapp drei Viertel können zum Abstellen einen abschliessbaren Raum nutzen.

2.3 Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs

Abonnemente für den öffentlichen Verkehr sind in der Schweizer Wohnbevölkerung weit verbreitet. Über die Hälfte der Bevölkerung ab 16 Jahren besitzt ein solches Abonnement. Bei den Frauen beträgt der Anteil sogar 60%. Besonders verbreitet sind Halbtax-Abos mit einem Anteil von 39% sowie Verbundabos (14%). Nennenswert ist auch der Anteil des GA mit 10%.

T2.3.1 Anteil der Abonnemente nach Geschlecht (in %)

Geschlecht	Halbtax	GA	Verbundabo	Kein Abo
Männer	35,0	10,2	11,9	47,7
Frauen	41,7	9,5	15,3	39,5
Total	38,5	9,8	13,7	43,5

Basis: 56 448 Zielpersonen ab 16 Jahren

Unterschiede im Abo-Besitz treten auch zwischen folgenden Bevölkerungsgruppen auf (Personen ab 16 Jahren):

- **Alter:** Fast drei Viertel der 16–24-Jährigen besitzen ein ÖV-Abonnement. Bei den 25–44-Jährigen sind es etwas mehr als die Hälfte (53%). Das Halbtax-Abo ist bei den 65–79-Jährigen am weitesten verbreitet, während das GA und die Verbundabos in der Gruppe der 16–24-Jährigen überdurchschnittlich oft zu finden sind.
- **Autobesitz:** Wer in einem Haushalt ohne Auto lebt, hat mit hoher Wahrscheinlichkeit (fast 80%) ein ÖV-Abonnement. Mit steigender Anzahl Autos im Haushalt geht der Abo-Besitz zurück.
- **Haushaltsgrösse:** Personen aus Haushalten mit drei oder mehr Haushaltsmitgliedern besitzen vergleichsweise selten ein ÖV-Abo. Dies fällt mit der höheren Anzahl Autos in den grösseren Haushalten zusammen.
- **Erwerbstätigkeit:** Im Vergleich zu Erwerbstätigen verfügen Erwerbslose seltener über ein Halbtax-Abo oder ein GA, aber häufiger über ein Verbundabo. Auch Selbständige weisen einen leicht unterdurchschnittlichen Abo-Besitz auf, mit 47% liegt der Anteil aber trotzdem noch recht hoch. Arbeitnehmer/innen ohne Vorgesetztenfunktion besitzen vergleichsweise häufig Verbundabonnemente.

- Sprachregion: In der italienischsprachigen Schweiz ist der Besitz von ÖV-Abonnements am wenigsten verbreitet (knapp 30% mit Abo-Besitz). In der Romandie ist der Besitz von Abonnements ebenfalls geringer als in der deutschsprachigen Schweiz. Die französischsprachige Bevölkerung besitzt mit 15% aber überdurchschnittlich häufig ein Verbundabo.

T2.3.2 Abonnementsbesitz verschiedener Bevölkerungsgruppen (in %)

	Halbtax	GA	Verbundabo	Kein Abo
Alter				
16–24 Jahre	33,6	19,6	26,5	27,3
25–44 Jahre	36,2	8,8	13,6	47,0
45–64 Jahre	40,3	7,6	10,4	46,5
65–79 Jahre	45,4	8,5	10,0	41,5
80 und mehr	35,6	10,3	13,2	46,3
Anzahl Autos				
Kein Auto	45,4	21,1	26,7	21,3
1 Auto	40,5	8,4	13,7	42,5
2 Autos	33,8	6,9	8,3	53,1
3 und mehr	29,8	6,4	7,6	58,0
Haushaltsgrösse				
1 Person	43,7	11,3	17,0	37,3
2 Personen	41,8	9,0	12,0	42,9
3 Personen	34,0	9,6	13,5	47,2
4 Personen	34,1	9,3	14,1	46,5
5 und mehr	32,6	12,0	13,8	44,1
Arbeitsmarkstatus				
Erwerbstätige	38,8	10,1	13,9	43,2
Erwerbslose	24,6	7,9	16,6	53,1
Nichterwerbspersonen	38,9	9,5	13,0	43,4
Berufliche Stellung				
Selbstständige/r	38,4	5,7	6,1	53,4
mitarbeitendes Familienmitglied	33,1	5,0	7,0	57,0
Arbeitnehmer/in in Unternehmensleitung oder mit Vorgesetztenfunktion	43,3	9,4	12,2	41,8
Arbeitnehmer/in ohne Vorgesetztenfunktion	37,1	10,6	15,7	42,8
Andere	38,2	10,4	14,3	41,8
Sprachregion				
Deutsch	44,2	11,2	13,7	37,5
Französisch	25,2	7,2	14,7	56,2
Italienisch	18,7	3,2	8,5	70,2
Rätoromanisch	38,5	8,6	9,8	42,1
Total	38,5	9,8	13,7	43,5

Basis: 56 488 Zielpersonen ab 16 Jahren

2.4 Nutzung von Verkehrsmitteln und ÖV-Abos

Jedes Verkehrsmittel hat in Bezug auf die einzelnen Verkehrszwecke besondere Stärken und Schwächen. Betrachtet man die von der Wohnbevölkerung zu Fuss, mit dem Velo und mit motorisierten Fahrzeugen zurückgelegten Distanzen, so zeigen sich bei der Verkehrsmittelbenutzung charakteristische Muster:

- Allein 58% der zu Fuss zurückgelegten Distanzen entfallen auf Freizeit Zwecke.
- Auch das Velo wird vornehmlich für Freizeitwege eingesetzt (50% der Distanzen), knapp jeder vierte Velo-Kilometer entfällt aber auf Arbeitswege, gut jeder zehnte Kilometer auf Ausbildungswege.
- Ähnlich wie beim Velo sind die Einsatzzwecke bei Motorrädern und Kleinmotorrädern. Bei Mofas findet dagegen auch ein nennenswerter Einsatz für Ausbildungs- und Schulwege statt (20% der km).
- Auch beim Auto liegen die hauptsächlichen Einsatzzwecke bei Freizeitwegen (40%) und Arbeitswegen (24%). Service- und Begleitwege haben hier aber mit 7% der Distanzen eine nennenswerte Bedeutung.
- Die Bahn sowie Bus und Tram werden im Vergleich zum Auto in etwas stärkerer Masse für Arbeitswege eingesetzt (fast 30% der Distanzen). Die Bedeutung der Freizeit Zwecke ist beim ÖV etwas geringer als beim Auto (Ausnahme ist das Postauto). Ausserdem entfällt ein höherer Anteil der ÖV-Distanzen auf Ausbildungs- und Schulwege (rund 18% bei Bus und Tram).

T2.4.1 Benutzung der Verkehrsmittel nach Zweck (in % der Tagesdistanzen)

Zweck	Nutzung der Verkehrsmittel								
	zu Fuss	Velo	Mofa	Motorrad, Kleinstmotor- rad	Auto	Bahn	Postauto	Bus und Tram	Andere
Arbeit	12,8	24,3	34,1	30,0	23,9	29,9	19,9	29,5	7,0
Ausbildung	8,5	10,7	20,1	4,5	2,2	12,2	19,2	17,8	3,3
Einkauf	14,6	10,7	9,0	11,1	14,3	8,6	11,3	13,8	2,4
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	1,2	1,5	3,5	2,3	7,3	6,4	1,2	2,2	24,8
Freizeit	58,3	50,2	31,4	43,6	40,4	33,8	42,1	30,3	49,9
Service und Begleitung	2,0	1,0	0,4	1,7	6,7	0,9	0,4	1,6	1,5
Andere	2,7	1,6	1,5	6,8	5,3	8,2	5,9	4,7	11,0

Basis: 305 104 Inlandetappen

T2.4.2 Benutzung der ÖV-Abos nach Zweck (in % der Tagesdistanzen)

Zweck	Halbtax	GA	Verbundabo	Kein Abo
Arbeit	25,9	33,9	36,9	11,3
Ausbildung	10,0	11,8	15,4	14,8
Einkauf	10,9	9,0	9,8	8,2
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	5,8	6,9	3,7	3,1
Freizeit	39,2	30,2	26,9	44,6
Service und Begleitung	1,0	0,8	0,8	1,6
Andere	7,2	7,4	6,3	16,4

Basis: 38 547 Inlandetappen mit Verkehrsmittel ÖV

Bei der Nutzung der einzelnen Arten von ÖV-Abonnements zeigen sich deutliche Unterschiede:

- Besitzer von Halbtax-Abos nutzen die Abos vergleichsweise intensiv für Freizeitfahrten (39% der im ÖV zurückgelegten Distanzen).
- Anders die Besitzer von Verbundabos: Sie setzen das Abo im Wesentlichen für das Pendeln zur Arbeit (37% der Distanzen im ÖV) oder für Ausbildungswege (15%) ein. Auf Freizeitdistanzen entfallen 27%.
- Das GA wird von den Besitzern fast gleich intensiv für Freizeitwege (30% der Kilometer) und für das Arbeitspendeln (34%) genutzt. Darüber hinaus haben geschäftliche und dienstliche Wege mit 7% eine höhere Bedeutung als bei den Nutzern der beiden anderen Abo-Arten.
- Personen, die kein ÖV-Abo besitzen, nutzen den ÖV insbesondere bei Freizeitfahrten.

2.5 Fahrleistungen der Personenwagen und Motorräder

Für Personenwagen und Motorräder wurden die gefahrenen Kilometer der letzten 12 Monate erfragt. Die durchschnittliche Jahresfahrleistung der Personenwagen in den Haushalten betrug im Jahr 2010 11'979 km. Die Jahresfahrleistung der Motorräder lag mit rund 2641 km deutlich unter derjenigen von Personenwagen. Mit Zweit- oder Drittfahrzeugen werden sowohl bei Personenwagen

T2.5.1 Fahrleistungen der Personenwagen und Motorräder (letzte 12 Monate)

	km / Jahr	Inland in %
Personenwagen*		
Erstwagen	13 611	88,1
Zweitwagen	8 019	91,2
übrige	4 969	90,1
Hubraumgrösse*		
bis 1350 ccm	9 360	94,4
1351 bis 1650 ccm	10 922	91,9
1651 bis 1950 ccm	12 757	89,3
1951 bis 2250 ccm	13 062	87,8
2251 bis 2550 ccm	12 903	86,6
2551 ccm und mehr	12 711	83,0
weiss nicht/keine Angabe	12 726	81,7
Durchschnitt aller Personenwagen*	11 979	88,6
Motorräder (ohne Kleinstmotorräder)**		
Erstmotorrad	2 797	85,2
Zweitmotorrad	1 607	85,7
übrige	1 093	73,1
Hubraumgrösse**		
bis 125 ccm	1 986	96,7
126 bis 749 ccm	2 737	88,3
750 bis 999 ccm	3 057	78,7
1000 ccm und mehr	3 533	73,9
weiss nicht/keine Angabe	1 683	84,5
Durchschnitt aller Motorräder**	2 641	85,1

* Basis: 57 921 Autos, die vor 2010 in Verkehr gesetzt wurden und gültige Angaben zum Fahrzeugalter und zur Jahresfahrleistung haben

** Basis: 6 289 Motorräder, die vor 2010 in Verkehr gesetzt wurden und gültige Angaben zum Fahrzeugalter und zur Jahresfahrleistung haben

als auch bei Motorrädern erheblich kürzere Distanzen als mit dem Erstfahrzeug zurückgelegt (mit Erstwagen gut 13'600 km, mit Zweitwagen nur noch gut 8000 km pro Jahr). Die Fahrleistung älterer Personenwagen liegt deutlich niedriger als diejenige der neuen Fahrzeuge.

Mit dem Hubraum der Personenwagen und Motorrädern steigen sowohl die Fahrleistung als auch der Anteil der im Ausland zurückgelegten Strecke an.

Mit zunehmender Haushaltsgrösse steigt auch die Jahresfahrleistung der Personenwagen an. Höhere Haushaltseinkommen sind ebenfalls mit überdurchschnittlichen Jahresfahrleistungen verbunden. Zudem wächst mit dem Einkommen auch der Anteil der im Ausland zurückgelegten Kilometer. Dieser Effekt tritt allerdings erst ab einem Einkommen von 2000 Franken auf.

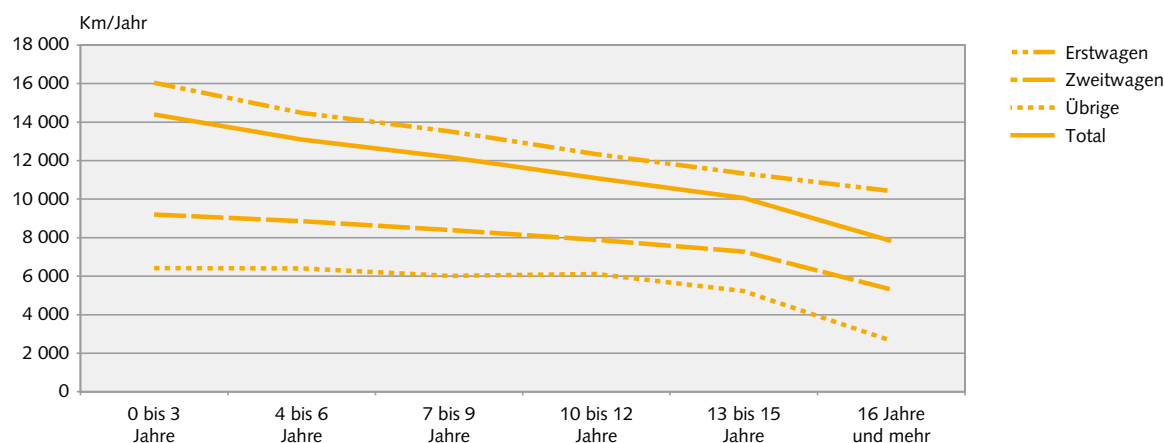
T2.5.2 Fahrleistungen der Personenwagen nach Haushaltsgrösse und Einkommen (letzte 12 Monate)

	km/Jahr	Inland in %
Haushaltsgrösse		
1 Person	11 160	88,0
2 Personen	11 308	88,9
3 Personen	12 793	87,4
4 Personen	12 926	89,1
5 und mehr	13 077	88,9
Haushaltseinkommen pro Monat		
bis und mit 2000 Fr.	11 003	85,2
2001–6000 Fr.	10 559	89,5
6001–10 000 Fr.	12 597	88,4
10 001–14 000 Fr.	13 341	88,6
mehr als 14 000 Fr.	13 172	86,9
weiss nicht/keine Angabe	11 558	88,6

Basis: 57 921 Autos, die vor 2010 in Verkehr gesetzt wurden und gültige Angaben zum Fahrzeugalter und zur Jahresfahrleistung haben

Fahrleistung der Personenwagen nach Fahrzeugalter (letzte 12 Monate)

G 2.5.1



Basis: 57 921 Autos, die vor 2010 in Verkehr gesetzt wurden und gültige Angaben zum Fahrzeugalter und zur Jahresfahrleistung haben

© BFS/ARE

3 Verkehrsaufkommen

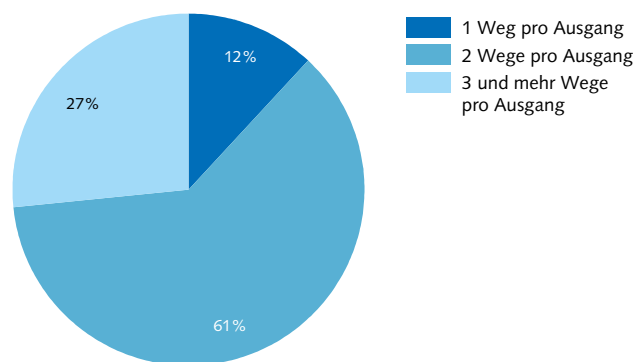
3.1 Ausgänge, Wege und Etappen

Das Konzept der Ausgänge, Wege und Etappen ermöglicht eine detaillierte Erfassung der Alltagsmobilität. Insbesondere die Abfolge von Verkehrszwecken und der Wechsel von Verkehrsmitteln auf Wegen und auch im Tagesverlauf kann dadurch präzise erhoben werden.

Die kleinste Einheit in diesem Konzept ist die Etappe. Eine **Etappe** hat eine Mindestlänge von 25 m und ist durch die Benutzung eines bestimmten **Verkehrsmittels** definiert. Wird das Verkehrsmittel gewechselt, beginnt eine neue Etappe. Ortsveränderungen innerhalb von Gebäuden stellen keine Etappen dar. Ein **Weg** kann aus einer oder mehreren Etappen, also einem oder mehreren hintereinander benutzten Verkehrsmitteln bestehen. Ein Weg wird durch den **Zweck** definiert, der sich nach der Art der Aktivität am Zielort richtet (z.B. Einkaufen). Ist der Zielort erreicht, dann ist der Weg zu Ende. Ein neuer Weg beginnt, wenn der Zweck wechselt oder wenn der Rückweg nach Hause angetreten wird. Im Rahmen des Mikrozensus werden folgende Wegzwecke erhoben (Definition der Kategorien siehe Glossar): Arbeit; Ausbildung; Einkauf; Geschäftliche Tätigkeit; Dienstfahrt; Freizeit; Service; Begleitung.

Anzahl Wege pro Ausgang (in %)

G 3.1.1

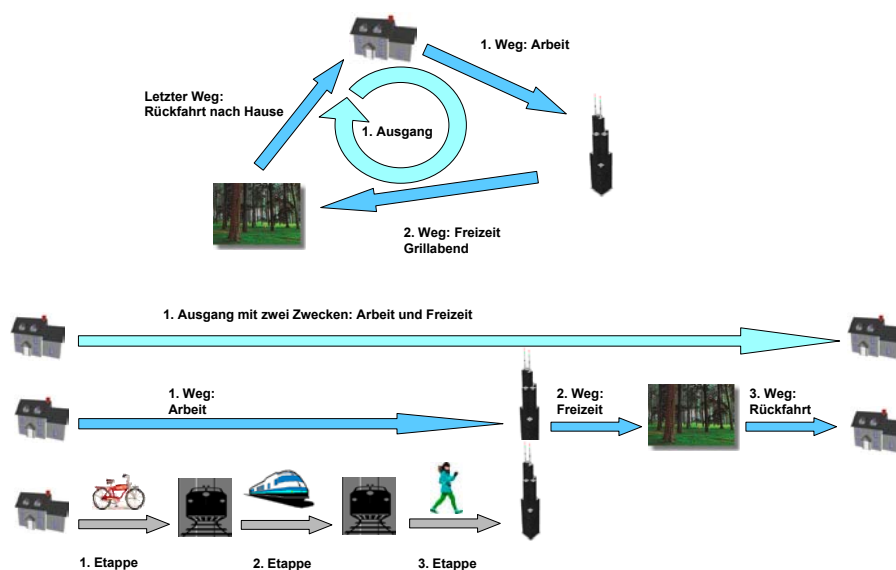


Basis: 85 436 Ausgänge

© BFS/ARE

Der Weg «nach Hause» wird jeweils dem Zweck des Weges zugeordnet, für den am Zielort am meisten Zeit aufgewendet wurde. Bei der Dauer werden sowohl die Unterwegszeit (ohne Warte- und Umsteigezeit) als auch die gesamte Wegzeit (samt allfälliger Warte- und Umsteigezeiten) ausgewiesen.

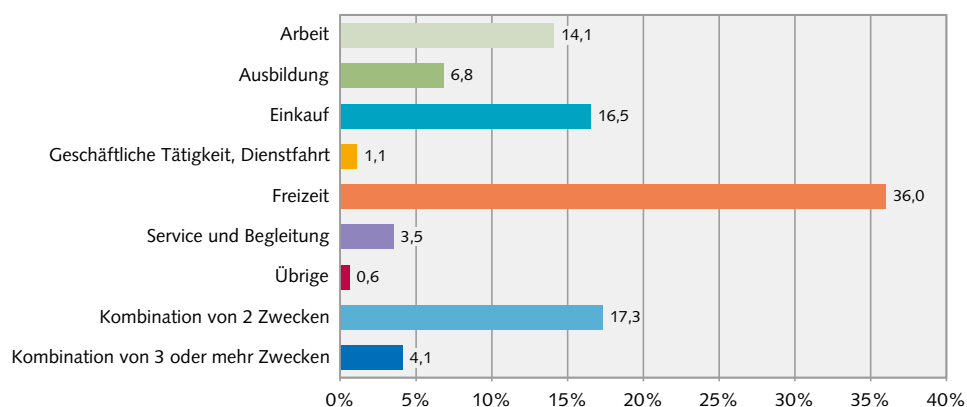
Als **Ausgang** wird eine Abfolge von Wegen bezeichnet, die zu Hause beginnt und wieder zu Hause endet. Die Alltagsmobilität setzt sich aus einem oder mehreren



Ausgängen pro Tag zusammen. In den meisten Fällen (61 %) besteht ein Ausgang nur aus zwei Wegen: einem Hinweg an einen Zielort, an dem ein bestimmter Zweck ausgeführt wird, und einem Rückweg nach Hause. Bei 17% der Ausgänge werden zwei Zwecke, bei 4% drei oder mehr Zwecke miteinander kombiniert. Inklusive Rückweg folgen daraus drei oder mehr Wege. Jeder zehnte Ausgang besteht nur aus einem Weg, also aus einem Rundweg von zu Hause nach zu Hause (z.B. ein Spaziergang). Ausgänge nur mit dem Zweck Freizeit stellen mit 36% die häufigste Form von Ausgängen dar. Sie sind mehr als doppelt so häufig wie Ausgänge mit einem Einkaufszweck respektive dem Zweck Arbeit. Während eines Ausgangs werden am häufigsten Einkauf und Freizeit kombiniert.

Verkehrszwecke pro Ausgang (in %)

G 3.1.2

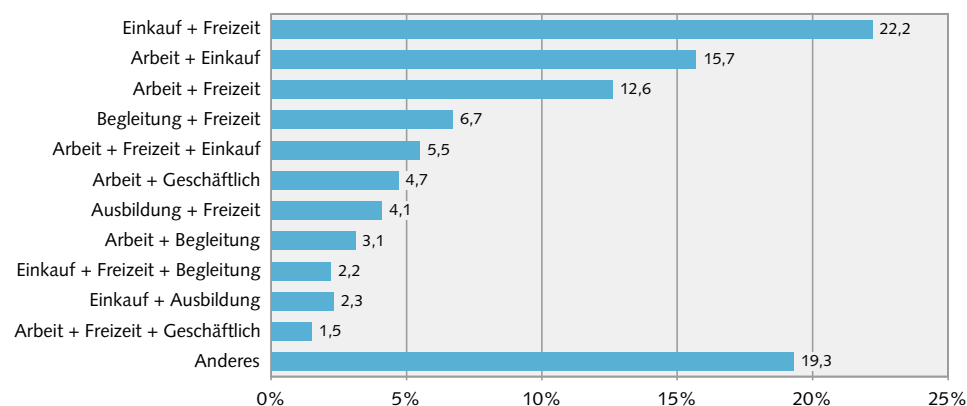


Basis: 85 436 Ausgänge

© BFS/ARE

Kombination von Verkehrszwecken (in %)

G 3.1.3



Basis: 17 713 Ausgänge (Ausgänge mit 2 oder mehr Verkehrszwecken)

© BFS/ARE

3.2 Kennziffern zum Verkehr

Im Jahr 2010 haben die in der Schweiz wohnhaften Personen ab 6 Jahren pro Tag durchschnittlich 37 Kilometer im Inland zurückgelegt. Im Mittel führten sie dazu 1,7 Ausgänge durch und waren rund 83 Minuten unterwegs. Nimmt man die Wege im Ausland hinzu, so waren es knapp 50 Kilometer und knapp 89 Minuten pro Person und Tag.

Am Samstag werden pro Kopf die grössten Tagesdistanzen zurückgelegt und es wird dafür auch die meiste Zeit aufgewendet. Zwischen Montag und Freitag werden im Vergleich zum Wochenende mehr Wege und Etappen zurückgelegt, die Tagesdistanz ist aber geringer.

Unterschiede bestehen auch zwischen den folgenden Gruppen (Angaben in den folgenden Absätzen sind auf Wege im Inland bezogen):

- **Alter:** Die längsten Tagesdistanzen legen Personen im Alter zwischen 18 bis 24 Jahren zurück. Im Vergleich dazu sind die Distanzen bei Personen bis 17 Jahre und

zwischen 65 und 79 Jahren nur fast halb so lang. Die mittlere Anzahl Wege und die Zahl der Etappen nehmen mit zunehmendem Alter ab.

- **Geschlecht:** Die mittlere Tagesdistanz der Männer ist mit knapp 43 Kilometern um ein Drittel länger als jene der Frauen.
- **Autoverfügbarkeit:** Wer jederzeit oder nach Absprache über ein Auto verfügt, bewegt sich pro Tag im Schnitt um 40% weiter fort als Personen ohne verfügbares Auto. Personen, die nicht oder nur nach Absprache über ein Auto verfügen, legen durchschnittlich mehr Etappen zurück als Personen mit einem ständig verfügbaren Auto. Sie wechseln also häufiger die Verkehrsmittel.
- **Erwerbssituation:** Erwerbstätige sind räumlich wie zeitlich am längsten unterwegs. Sie bewältigen fast die doppelte Tagesdistanz der Nicht-Erwerbstätigen, sind aber nur ein Drittel länger als diese unterwegs.

T3.2.1 Kenngrössen der Mobilität der Schweizer Bevölkerung (pro Person und Tag)

	Mittlere Tagesdistanz (in km)		Mittlere Unterwegszeit (in Min.)		Mittlere Anzahl (ohne Ausland)		
	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	Ausgänge	Wege	Etappen
Tage*							
Durchschnitt aller Tage	36,7	49,1	83,4	88,5	1,7	3,4	5,0
Montag–Freitag	36,7	47,0	83,0	87,1	1,7	3,8	5,6
Samstag	39,9	58,1	88,3	96,0	1,7	3,2	4,6
Sonntag	33,2	50,5	80,3	87,8	1,4	2,1	2,9
Alter*							
6–17 Jahre	23,5	29,3	74,7	78,3	1,8	3,6	5,2
18–24 Jahre	49,2	63,8	96,2	100,9	1,6	3,8	6,8
25–44 Jahre	44,3	61,9	88,4	95,0	1,6	3,7	5,4
45–64 Jahre	39,7	53,5	87,0	92,8	1,7	3,6	4,9
65–79 Jahre	25,8	32,8	77,4	80,9	1,6	2,8	3,9
80 und mehr	13,5	14,4	47,4	48,3	1,4	2,0	2,8
Geschlecht*							
Männer	42,5	58,2	89,1	95,4	1,7	3,6	5,2
Frauen	31,1	40,3	77,8	81,8	1,7	3,3	4,9
Autoverfügbarkeit**							
immer verfügbar	43,8	58,1	88,4	94,4	1,7	3,6	4,8
nach Absprache	40,9	59,7	92,8	98,8	1,7	3,7	6,1
nicht verfügbar	30,7	39,0	89,7	94,2	1,5	3,2	5,9
Erwerbsstatus*							
Erwerbstätig	45,1	61,1	90,2	96,4	1,7	3,8	5,4
Nicht erwerbstätig	23,6	32,3	71,3	74,9	1,6	2,6	3,8
Personen in Ausbildung	30,2	37,2	80,6	84,4	1,8	3,6	5,8
Raumstruktur*							
Agglokerngemeinden u. isolierte Städte	32,1	44,0	83,6	88,8	1,6	3,5	5,6
Übrige Agglomerationsgemeinden	37,0	51,9	83,3	89,5	1,7	3,4	5,0
Ländliche Gemeinden	41,3	49,8	83,2	86,3	1,7	3,4	4,6

* Basis: 62 868 Zielpersonen

** Basis: 43 183 Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen, die ohne fremde Hilfe gehen können

- **Raumtyp des Wohnorts:** Wer in einem städtischen Umfeld wohnt, also einer Agglomerationskerngemeinde oder einer «isolierten Stadt», legt im Durchschnitt geringere Distanzen im Inland zurück als jemand aus den übrigen Agglomerationsgemeinden oder einer ländlichen Gemeinde. Die Wege der städtischen Bevölkerung bestehen im Mittel allerdings aus mehr Etappen. Das heisst, die städtische Bevölkerung kombiniert in stärkerem Masse mehrere Verkehrsmittel auf einem Weg als die Bevölkerung mit einer weniger zentralen Wohnlage. Die längsten Tagesdistanzen im Inland bewältigt die Bevölkerung der ländlichen Gemeinden: Sie ist pro Kopf gut ein Viertel weiter als die Bevölkerung in den Städten unterwegs.

Aus Gründen der Vergleichbarkeit mit den früheren Mikrozensus werden in den folgenden Unterkapiteln ebenfalls nur Inlandswege behandelt. Es sei denn, Auslandswege werden ausdrücklich erwähnt.

3.3 Mobile und nicht mobile Personen

89% der Bevölkerung ab 6 Jahren waren im Jahr 2010 pro Tag mindestens einmal ausser Haus unterwegs und gelten damit als mobil. Wer am befragten Stichtag keinen Weg zurückgelegt hat, wurde als nicht-mobil erfasst (11%).

Es gibt verschiedene Gründe, um an bestimmten Tagen die Wohnung nicht zu verlassen: Am häufigsten besteht «kein Bedürfnis» dazu oder es hindern Hausarbeiten, Krankheit oder Wetter an einem Ausgang.

Der Mobilitätsgrad variiert nach verschiedenen Merkmalen: Die grössten Unterschiede zeigen sich in Abhängigkeit vom Alter: Jede fünfte Person ab 65 Jahren ist den ganzen Stichtag lang zu Hause geblieben (am Sonntag sogar knapp 30%). Generell sind Männer, unabhängig vom Wochentag, mobiler als Frauen.

Der Anteil der Nicht-Mobilen ist am Sonntag sowohl bei Männern als auch Frauen mehr als doppelt so hoch als unter der Woche. Tage mit der niedrigsten Mobilitätsrate sind Sonntage im Winter. Gut ein Viertel der Bevölkerung verbringt dann den ganzen Tag zu Hause.

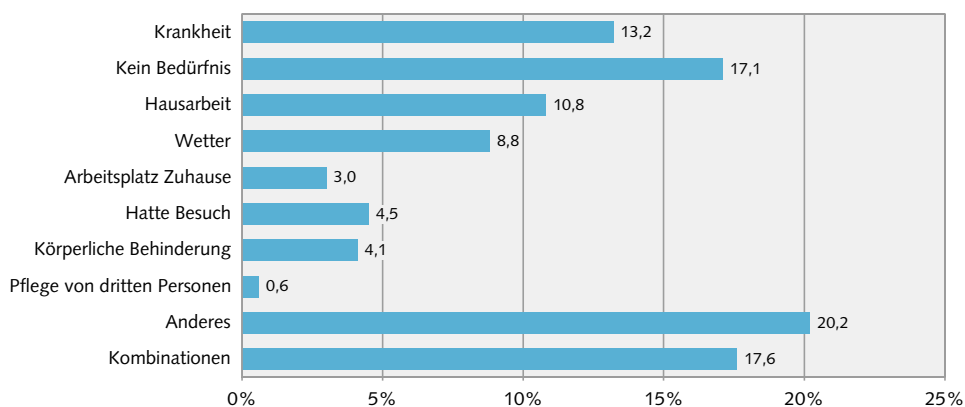
T3.3.1 Nicht-Mobile nach Wochentagen (in %)

	Mo-Fr	Sa	So	Total
Geschlecht				
Männer	6,4	10,9	18,3	8,7
Frauen	10,7	13,8	24,3	13,1
Alter				
6–24 Jahre	5,5	11,3	19,9	8,4
25–64 Jahre	6,3	9,9	19,6	8,7
65 und mehr	20,1	22,0	29,2	21,6
Saison				
Winter	9,1	14,8	25,8	12,3
Frühling	8,5	13,0	20,7	11,0
Sommer	9,0	11,8	17,7	10,6
Herbst	7,7	10,2	21,5	10,0
Total	8,6	12,4	21,4	10,9

Basis: 62 868 Zielpersonen

Gründe für Nicht-Mobilität (in %)

G 3.3.1



Basis: 7441 Zielpersonen, die am Stichtag die Wohnung nicht verlassen haben

© BFS/ARE

3.4 Verkehrsaufkommen im Tagesablauf

Die folgenden Grafiken zeigen in sogenannten «Ganglinien» die zeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens über die einzelnen Stunden im Tagesverlauf.

Etappen zu Fuss werden am häufigsten zwischen 16 und 17 Uhr, diejenigen mit dem Auto zwischen 17 und 18 Uhr zurückgelegt. Bei beiden Verkehrsmitteln ist das Aufkommen in der Abendspitze höher als in der Morgenspitze, die zwischen 7 und 8 Uhr liegt. Anders verhält es sich bei den öffentlichen Verkehrsmitteln Bus und Tram sowie Bahn: Bei ihnen ist das Verkehrsaufkommen in der Abend- und der Morgenspitze ähnlich hoch. Die Spitzenbelastungen treten im ÖV zeitgleich zu denen des Autoverkehrs auf: zwischen 7 und 8 Uhr sowie 17 und 18 Uhr. Hervorzuheben sind die relativ kleinen Schwankungen des Fussverkehrs auf-

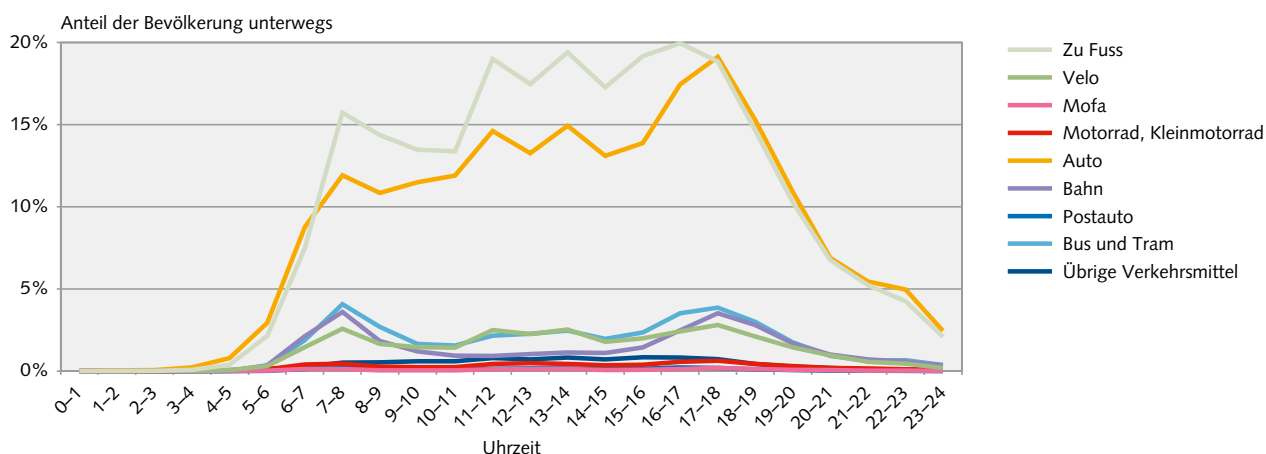
kommens zwischen 12 und 17 Uhr. In diesem Zeitraum haben Etappen zu Fuss eine überaus grosse Bedeutung.

Am Samstag und Sonntag setzen die Aufkommensspitzen etwas später als an Werktagen ein. Und das Verkehrsaufkommen ist am Wochenende gleichmässiger über den Tag verteilt.

Besonders deutlich unterscheiden sich die Tagesganglinien nach Verkehrszwecken. Die Morgenspitzen werden vom Arbeits- und vom Ausbildungsverkehr bewirkt. Diese beiden Verkehrszwecke weisen zudem ausgeprägte Spitzen am Mittag und am Abend auf. Die Abendspitze des Verkehrs ist ab 15 Uhr mit steigendem Ausmass durch den Freizeitverkehr geprägt. Zwischen 8 und 18 Uhr trägt zudem der Einkaufsverkehr mit Spitzen am Vor- und am Nachmittag einen gewissen Teil zum Verkehrsaufkommen bei.

Verkehr im Tagesablauf nach Verkehrsmitteln (in %)

G 3.4.1

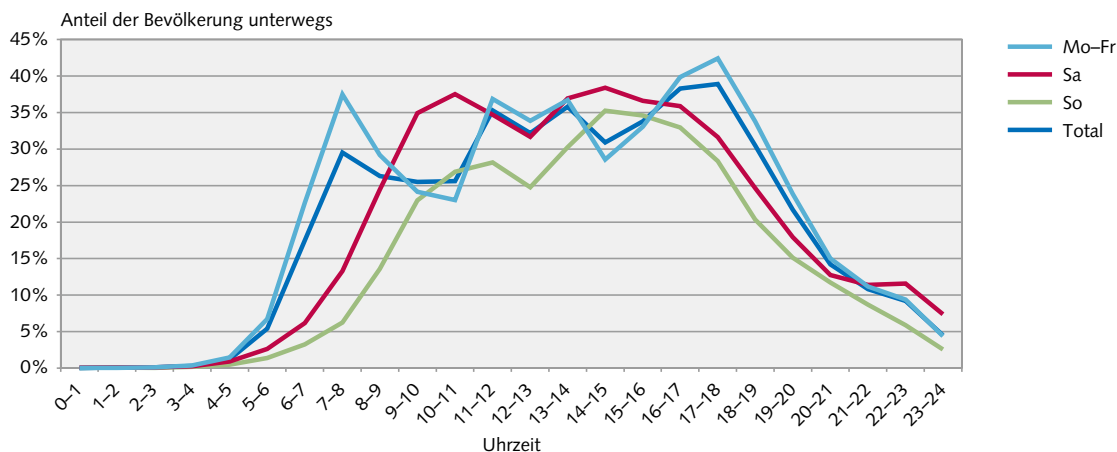


Basis: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen

© BFS/ARE

Verkehr im Tagesablauf nach Wochentagen (in %)

G 3.4.2



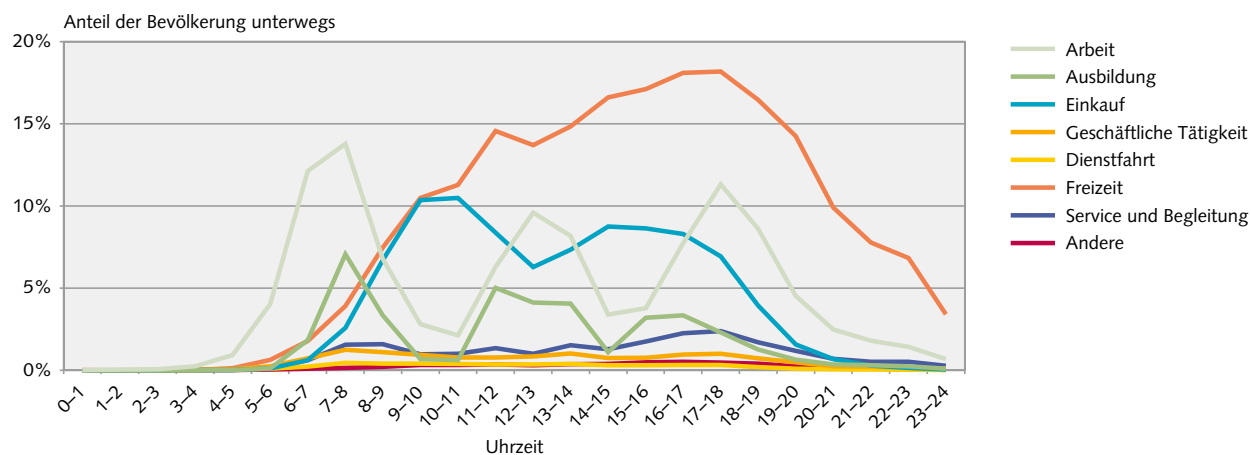
Basis: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen

© BFS/ARE

Die 6–24-Jährigen und die 25–64-Jährigen haben mit Spitzen am Morgen, Mittag und Abend ähnlich verlaufende Ganglinien. Senioren ab 65 Jahren sind im Unterschied dazu am häufigsten zwischen 9 und 12 Uhr sowie am Nachmittag zwischen 14 und 17 Uhr unterwegs.

Verkehr im Tagesablauf nach Wegzweck (in%)

G 3.4.3

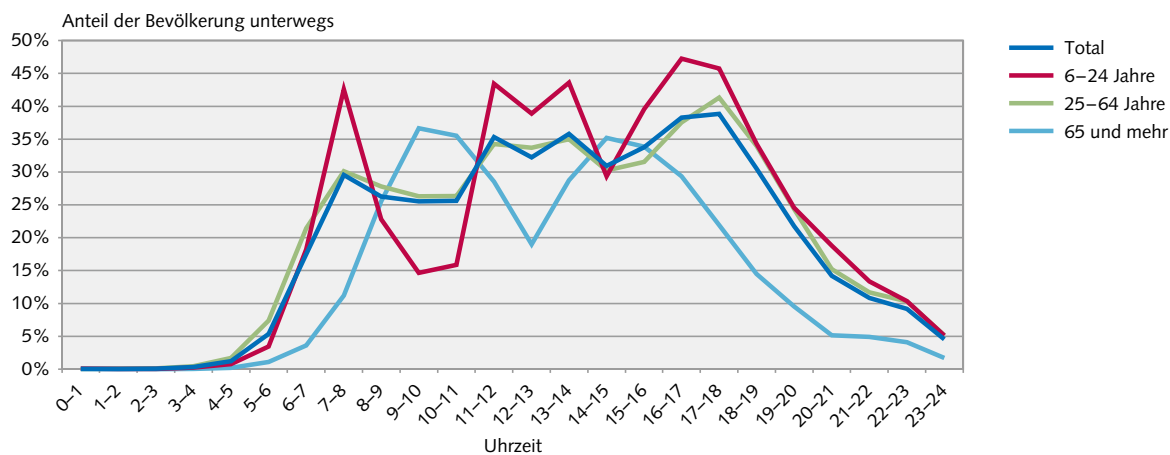


Basis: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen

© BFS/ARE

Verkehr im Tagesablauf nach Altersklassen (in %)

G 3.4.4



Basis: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen

© BFS/ARE

3.5 Länge und Dauer von Etappen, Wegen und Ausgängen

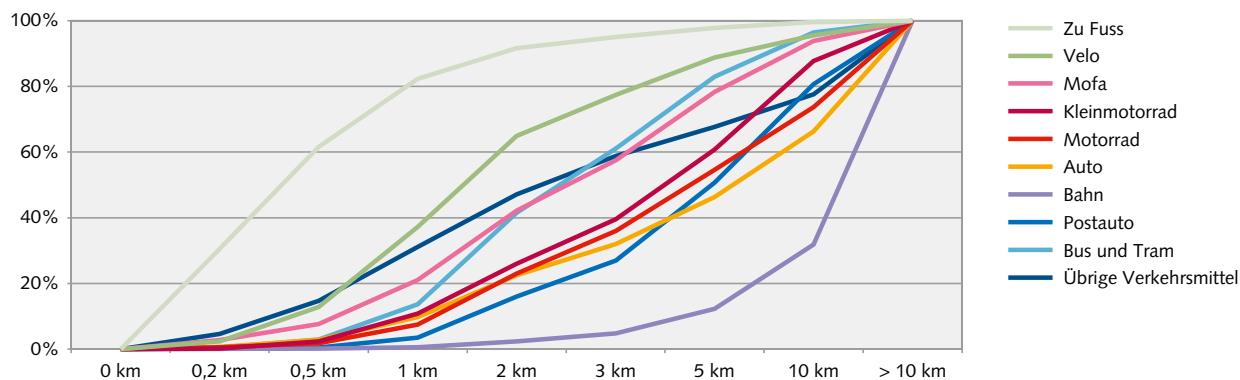
Bei allen Verkehrsmitteln, ausser der Bahn, haben die Etappen grundsätzlich eine kurze Distanz: Mit dem Auto sind 46% der Etappen nicht länger als 5 km. 60% der Fussetappen, darunter auch solche zu und von ÖV-Haltestellen, sind nicht länger als 500 m. Nur ein Drittel der Velofahrten ist länger als 2 km. Die Bahn ist ein Verkehrsmittel für die längeren Strecken: Rund 70% der Etappen sind länger als 10 km; nur 12% gehen über 5 km nicht hinaus.

Bei allen Verkehrsmitteln, mit Ausnahme der Bahn, dauern 50% der Etappen weniger als 10 Minuten. Etwa 25% der Bahnetappen sind dagegen über 30 Minuten lang.

Ausgänge mit einem Hauptverkehrsmittel des Langsamverkehrs gehen zu 60% nicht über eine Gesamtlänge von 2 km hinaus. Aber nur 5% der Ausgänge mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sind in diesem Kurzstreckenbereich angesiedelt. 80% der MIV-Ausgänge haben Distanzen über 5 km (davon 63% über 10 km). Fast 90% der Ausgänge mit dem ÖV sind länger als 5 km (davon fast 70% länger als 10 km).

Summenhäufigkeit der Etappendistanzen nach Verkehrsmittel (in %)

G 3.5.1

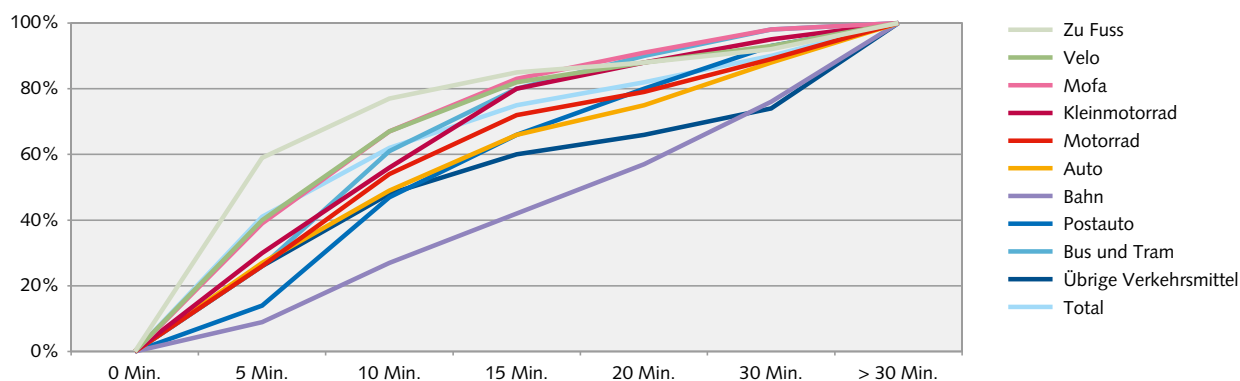


Basis: 305 104 Inlandetappen

© BFS/ARE

Summenhäufigkeit der Etappendauer nach Verkehrsmittel (in %)

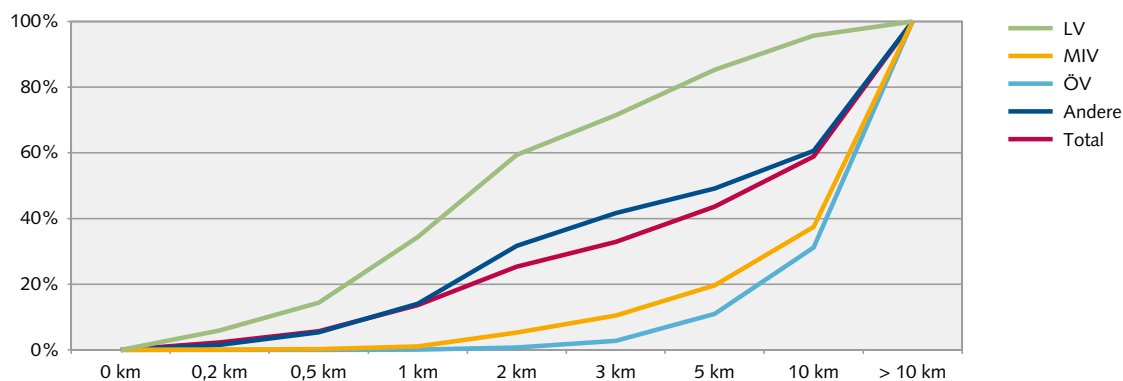
G 3.5.2



Basis: 305 104 Inlandetappen

© BFS/ARE

Summenhäufigkeit der Ausgangsdistanzen nach Hauptverkehrsmittel (in %) G 3.5.3



Basis: 85 436 Ausgänge

© BFS/ARE

Ein durchschnittlicher Ausgang geht über eine Distanz von 22 Kilometern (mit 54 Minuten Unterwegszeit). Bei Ausgängen mit der Bahn als Hauptverkehrsmittel werden im Mittel 76 km, mit dem Auto 32 km zurückgelegt.

Die mittlere Distanz pro Weg ist an Werktagen niedriger als am Samstag. Am längsten sind die Wege mit 16 Kilometer im Mittel am Sonntag, vor allem wegen den dann deutlich weiteren Freizeitwegen. Unter der Woche wird die Freizeit eher im Nahbereich verbracht. Auch Begleitwege sind am Wochenende im Mittel weiter als unter der Woche.

T3.5.1 Mittlere Distanz und Unterwegszeit pro Ausgang nach Hauptverkehrsmittel

Hauptverkehrsmittel	Distanz (in km)	Unterwegszeit (in Min.)
Bahn	75,5	123,5
Postauto	23,1	77,5
Schiff	84,0	239,1
Tram	14,6	74,5
Bus	12,9	59,9
Auto	32,0	54,2
Taxi	15,2	64,5
Motorrad, Kleinmotorrad	18,8	44,8
Mofa	7,7	27,2
Velo	7,0	36,4
zu Fuss	2,4	37,4
Total	22,3	53,7

Basis: 85 436 Inlandausgänge

T3.5.2 Mittlere Distanz und Dauer pro Weg nach Wochentag

Zweck	Mo–Fr		Sa		So		Total	
	Distanz (km)	Unterwegszeit (Min.)	Distanz (km)	Unterwegszeit (Min.)	Distanz (km)	Unterwegszeit (Min.)	Distanz (km)	Unterwegszeit (Min.)
Arbeit	11,6	20,0	10,4	18,1	9,9	18,3	11,5	19,9
Ausbildung	6,9	18,7	19,4	28,8	21,3	28,3	7,3	19,0
Einkauf	6,0	15,3	6,8	16,2	7,2	15,9	6,2	15,5
Geschäftliche Tätigkeit	24,4	35,8	26,4	39,3	28,0	40,5	24,6	36,1
Dienstfahrt	24,1	44,7	29,0	55,5	15,2	56,3	24,0	45,5
Freizeit	9,6	28,1	14,5	34,6	15,5	41,7	11,6	31,7
Service und Begleitung	7,8	15,2	13,5	19,0	15,4	21,5	9,1	16,1
Total	9,8	22,1	12,4	27,5	16,0	38,7	10,7	24,3

Basis: 209 981 Inlandwege

4 Verkehrsmittel

4.1 Modalsplit

Der Modalsplit zeigt den Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Distanzen, an der Unterwegszeit oder an den durchgeführten Etappen. Je nach Fragestellung wird für die Berechnung eine dieser Kenngrössen gewählt. Der Modalsplit wird entweder für einzelne Verkehrsmittel oder für Verkehrsmittelgruppen (z.B. für ÖV, LV, MIV) ermittelt.

Fast die Hälfte der mittleren Tagesdistanzen wird mit dem Auto als Fahrer zurückgelegt. Aber auch die Bahn (19%) und das Mitfahren in einem Auto (18%) machen noch einen verhältnismässig grossen Teil der Tagesdistanzen aus.

Der Anteil des Langsamverkehrs (LV) an den Tagesdistanzen liegt bei 7,7%. Dafür entfallen 42% der Unterwegszeit auf Etappen zu Fuss und mit dem Velo. Weitere 40% der Zeit werden im Mittel als Fahrer oder Mitfahrer im Auto verbracht.

Mindestens 68% der Ausgänge, die einem einzigen Zweck zugerechnet werden können, werden mit nur einem Verkehrsmitteltyp unternommen. Üblicherweise sind dies Verkehrsmittel des Langsamverkehrs, wie z.B. häufig bei Ausgängen mit dem Zweck Ausbildung. Oder es sind Verkehrsmittel des motorisierten Individualver-

kehrs, wie es z.B. oft bei Ausgängen mit geschäftlichen Zwecken festzustellen ist. Eine Kombination verschiedener Verkehrsmittel kommt vor allem dann vor, wenn ein Ausgang verschiedenen Zwecken dient: 50% der Ausgänge mit zwei Zwecken und 65% der Ausgänge mit drei Zwecken werden dann mit mehr als einem Verkehrsmittel bewältigt.

Der Modalsplit in Bezug auf die Etappenanzahl ist mit jenem für die Unterwegszeit vergleichbar. Fast jede zweite Etappe entfällt auf den Langsamverkehr, 36% auf den motorisierten Individualverkehr und nur etwas mehr als 13% der Etappen werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

Die mittlere Geschwindigkeit der Landverkehrsmittel erscheint auf den ersten Blick relativ gering. Grund hierfür ist die Berücksichtigung von Standzeiten, z.B. an roten Ampeln. Während die Bahn die höchste mittlere Geschwindigkeit erreicht, sind die öffentlichen Verkehrsmittel des Stadt- und Agglomerationsverkehrs (ohne Postauto) deutlich langsamer. Mit knapp 20 km/h liegen sie ungefähr auf dem Geschwindigkeitsniveau des Mofas und des Kleinmotorrads. Das Auto mit seinen Einsatzzwecken sowohl im Fern- und Regional- als auch im Lokalverkehr ist im Mittel zwar schneller als der städtische ÖV, aber langsamer als die Bahn.

T4.1.1 Mittlere Tagesdistanz und Unterwegszeit pro Person und Verkehrsmittel

Verkehrsmittel	Tagesdistanz in km				Unterwegszeit in Min.			
	Mo-Fr	Sa	So	Total	Mo-Fr	Sa	So	Total
zu Fuss	2,0	2,0	2,2	2,0	29,6	34,2	37,2	31,4
Velo	0,8	0,6	0,8	0,8	3,9	3,0	4,1	3,8
Mofa	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1	0,1	0,2
Kleinmotorrad	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3	0,3	0,1	0,3
Motorrad	0,3	0,4	0,4	0,4	0,6	0,8	0,7	0,6
Auto als Fahrer/in	18,0	18,0	13,0	17,3	26,0	24,0	16,7	24,4
Auto als Mitfahrer/in	4,9	11,0	10,5	6,6	7,0	14,3	12,6	8,9
Bahn	7,8	5,5	4,8	7,1	7,1	5,0	4,2	6,4
Postauto	0,2	0,1	0,1	0,1	0,3	0,2	0,2	0,3
Tram/Bus	1,6	1,2	0,6	1,4	5,6	3,5	1,9	4,8
übrige Verkehrsmittel	0,9	1,0	0,7	0,9	2,3	2,9	2,6	2,4
Total	36,7	39,9	33,2	36,7	83,0	88,3	80,3	83,4

Basis: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen

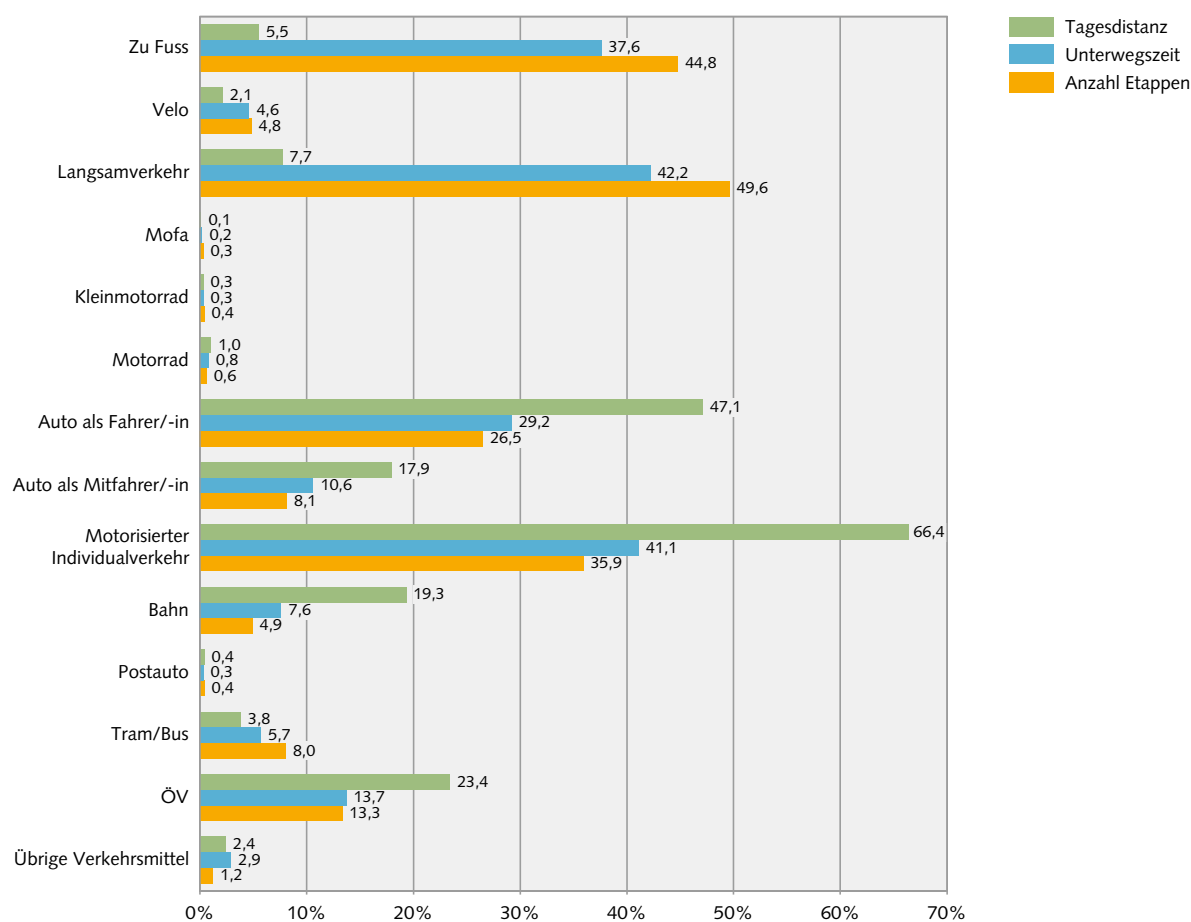
T4.1.2 Modalsplit der Ausgänge nach Zweck und Hauptverkehrsmittel (in %)

Zweck des Ausgangs	Verkehrsmittelwahl					
	nur LV	nur MIV	LV + ÖV	LV + MIV	LV + MIV + ÖV	andere/übrige Kombinationen
Arbeit	25,1	47,1	15,0	8,8	2,9	1,1
Ausbildung	60,7	7,3	21,2	3,4	2,5	4,9
Einkauf	41,0	40,3	8,5	8,7	0,7	0,7
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	14,3	58,1	8,2	8,4	2,4	8,7
Freizeit	52,8	26,5	6,2	10,4	1,8	2,3
Service und Begleitung	29,9	62,4	2,0	4,4	0,3	0,9
Übrige	41,4	41,6	6,2	5,7	1,7	3,4
Kombination von 2 Zwecken	14,8	35,1	18,5	24,1	5,4	2,1
Kombination von 3 oder mehr Zwecken	7,2	26,6	18,3	35,4	10,0	2,4
Total	37,8	33,6	11,3	12,5	2,7	2,1

Basis: 85 436 Ausgänge

Kennziffern zum Modalsplit

G 4.1.1

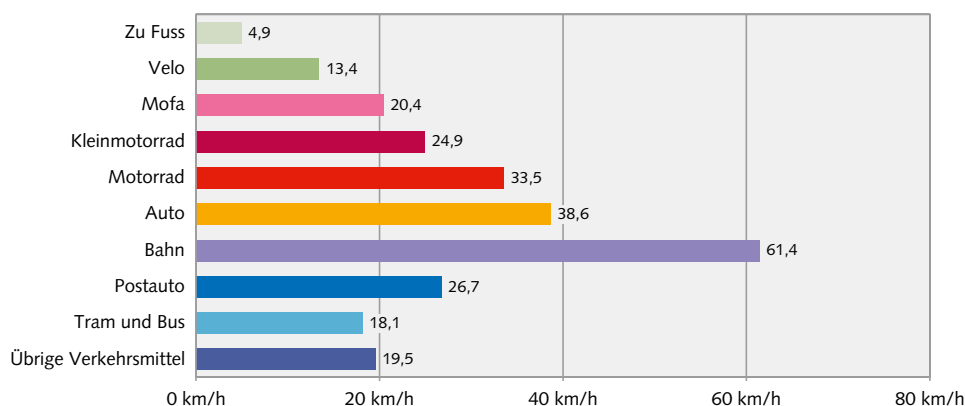


Basis: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen

© BFS/ARE

Mittlere Geschwindigkeit der Landverkehrsmittel

G 4.1.2



Basis: 62 868 Zielpersonen, die entsprechendes Verkehrsmittel auf Inlandetappen benützt haben

© BFS/ARE

4.2 Auto-Nutzung

Durchschnittlich können 65% der Tagesdistanzen und knapp 40% der Unterwegszeit dem Auto zugerechnet werden. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Bevölkerungsgruppen lassen sich insbesondere auf die Verfügbarkeit eines Autos zurückführen. Steht kein Auto zur Verfügung werden nicht einmal ein Viertel, bei ständiger Verfügbarkeit hingegen deutlich mehr als drei Viertel der Tagesdistanz mit dem Auto zurückgelegt. Insbesondere das Alter, die Stellung im Beruf und die Art des Haushaltstyps sind zusätzlich zur erwähnten Autoverfügbarkeit für die Unterschiede in der Autonutzung der Bevölkerung verantwortlich.

Durchschnittlich sind pro Auto 1,6 Personen unterwegs. Am geringsten ist der Besetzungsgrad bei Arbeitswegen, bei denen auf mehr als 90% der Etappen nur eine Person im Auto sitzt. Der Besetzungsgrad in der Freizeit liegt mit 2 Personen pro Auto über dem Durchschnitt.

Parkgebühren sind am Ziel der Autofahrten relativ selten zu entrichten: am häufigsten noch bei Einkaufsfahrten in 13% der Fälle, bei Freizeitfahrten und Service- respektive Begleitfahrten aber deutlich seltener. Je nach Fahrtzweck ist also die überwiegende Zahl der Parkvorgänge (87% bis 97%) gebührenfrei. Fallen tatsächlich Parkgebühren an, so betragen sie pro Autofahrt im Mittel 3,20 Franken.

Der Hauptanteil der Distanzen des motorisierten Individualverkehrs wird auf Autobahnen und Autostrassen (40%) und den übrigen Strassen (39%) zurückgelegt. Auf das Hauptstrassennetz entfallen 20% der MIV-Distanzen.

T4.2.1 Auto-Anteil an den Tagesdistanzen und Unterwegszeit (in %)

	Tagesdistanz	Unterwegszeit
Haushaltsgrösse*		
1 Person	59,0	34,8
2 Personen	67,0	41,4
3 Personen	66,6	42,2
4 Personen	66,8	40,6
5 und mehr	61,1	37,3
Haushaltseinkommen pro Monat*		
bis und mit 2 000 Fr.	52,8	26,6
2 001–6 000 Fr.	63,0	36,1
6 001–10 000 Fr.	67,7	42,0
10 001–14 000 Fr.	66,9	44,2
mehr als 14 000 Fr.	67,0	46,0
Alter*		
6–17 Jahre	50,3	22,1
18–24 Jahre	50,8	35,4
25–44 Jahre	69,8	46,4
45–64 Jahre	70,8	45,6
65 und mehr	60,2	31,8
Geschlecht*		
Männer	67,3	43,6
Frauen	62,0	35,8
Autoverfügbarkeit**		
immer	78,4	53,7
nach Absprache	46,7	28,7
nicht verfügbar	21,5	13,1
Stellung im Beruf***		
Selbstständige/r	75,0	51,4
mitarbeitendes Familienmitglied	76,2	47,8
Arbeitnehmer/in in Unternehmensleitung oder mit Vorgesetztenfunktion	73,3	51,8
Arbeitnehmer/in ohne Vorgesetztenfunktion	65,4	44,2
Andere	54,4	29,4
Haushaltstyp*		
Einpersonenhaushalte	59,0	34,8
Paare ohne Kinder	68,8	42,5
Paare mit Kind(ern)	66,8	41,3
Einelternhaushalte mit Kind(ern)	54,7	32,4
Nichtfamilienhaushalte	51,1	34,4
Total	65,0	39,9

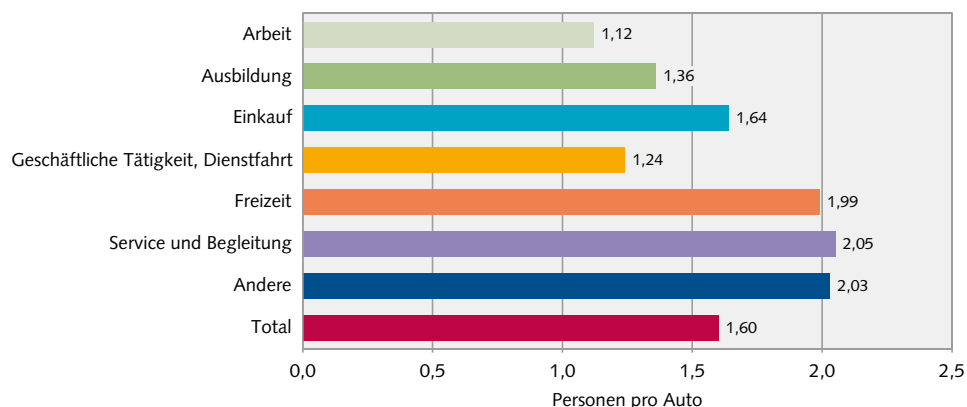
* Basis: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen

** Basis: 3 183 Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen ab 18 Jahren, die ohne fremde Hilfe gehen können

*** Basis: 57 177 Zielpersonen ab 15 Jahren

Durchschnittlicher Besetzungsgrad von Personenwagen (in Personen pro Auto, distanzgewichtet)

G 4.2.1



Basis: 81 439 Inlandetappen mit dem Auto als Fahrer/in

© BFS/ARE

T 4.2.2 Besetzungsgrad nach Verkehrszweck (in % der Etappen)

Zweck	Personen pro Auto und Etappe			
	1 Pers.	2 Pers.	3 Pers.	4 und mehr
Arbeit	90,8	7,4	1,2	0,6
Ausbildung	76,8	16,7	4,5	2,0
Einkauf	65,8	25,8	5,5	2,9
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	82,6	13,9	2,2	1,4
Freizeit	54,5	30,1	8,1	7,3
Service und Begleitung	36,7	43,5	13,3	6,5
Total	67,9	22,7	5,6	3,8

Basis: 81 439 Inlandetappen mit dem Auto als Fahrer/in

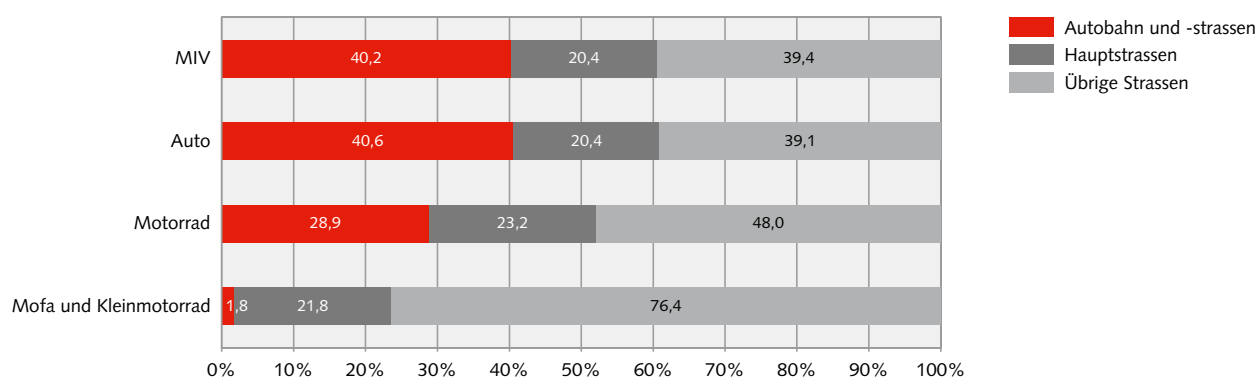
T 4.2.3 Autofahrten mit Parkgebühr am Zielort

Zweck	Etappen mit Parkgebühren	
	in % der Etappen	in Fr. im Durchschnitt
Einkauf	12,8	2,98
Freizeit	6,2	3,61
Service und Begleitung	3,1	3,60
Total	8,1	3,22

Basis: 28 510 Inlandetappen mit dem Auto als Fahrer/in auf Einkaufs-, Freizeits- sowie Begleit- und Servicewegen

Strassenbenutzung nach Strassenkategorien (in % der mit dem MIV zurückgelegten Distanzen)

G 4.2.2



Basis: 104 104 Inlandetappen mit dem MIV und mit gültigen Distanzangaben für die Strassenkategorien

© BFS/ARE

4.3 Öffentlicher Verkehr

23% der Tagesdistanzen und 14% der Unterwegszeit entfallen auf die Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs. Über 55% dieser Unterwegszeit im ÖV wird in der Bahn verbracht, wobei in dieser Zeit mit der Bahn über 82% der ÖV-Distanzen zurückgelegt werden.

Der ÖV-Anteil an den Tagesdistanzen hängt sehr stark von der Autoverfügbarkeit ab. Nur 13% der Distanz wird mit dem ÖV zurückgelegt, wenn ein Auto immer verfügbar ist. Wer kein Auto zur Verfügung hat, nutzt hingegen für 62% der Tagesdistanzen den ÖV.

Auch die folgenden Personengruppen legen überdurchschnittlich grosse Teile der jeweiligen Tagesdistanzen mit dem ÖV zurück:

- Frauen; 6–24-Jährige und Senioren ab 65 Jahren
- Personen, die allein leben oder aus einem Haushalt mit fünf oder mehr Mitgliedern stammen
- Personen aus Haushalten mit einem Haushaltseinkommen bis 2000 Franken

Etappen, die dem Zweck Ausbildung zuzurechnen sind, werden in 23% der Fälle mit dem ÖV zurückgelegt. Im Vergleich der öffentlichen Verkehrsmittel hat die Bahn vor allem bei den Fahrtzwecken Arbeit, Ausbildung und geschäftliche Tätigkeit einen nennenswerten Marktanteil von jeweils rund 7,5% aller Etappen. Der Bus erreicht vor allem beim Pendeln zur Arbeit und zur Ausbildungsstätte hohe Etappenanteile (allein 12% im Ausbildungsverkehr). Der Anteil von Bahn, Bus, Postauto und Tram an den Freizeitetappen ist mit insgesamt knapp 11% im Vergleich zum Pendlerverkehr eher gering. Ein gutes Drittel der Freizeitetappen mit ÖV-Nutzung entfallen jeweils auf die Bahn und den Bus (je 38%).

In Fernzügen werden 28% der Bahnnetappen und 59% der Bahnkilometer zurückgelegt.

T4.3.1 ÖV-Anteil an den Tagesdistanzen und den Unterwegszeiten (in %)

	Tagesdistanz		Unterwegszeit	
	ÖV	davon Bahn	ÖV	davon Bahn
Haushaltsgrösse*				
1 Person	29,1	24,2	16,0	8,6
2 Personen	22,1	18,7	12,4	7,4
3 Personen	22,2	18,3	13,5	7,6
4 Personen	21,3	16,7	13,1	6,8
5 und mehr	26,4	21,3	15,7	8,8
Haushaltseinkommen pro Monat*				
bis und mit 2 000 Fr.	31,2	23,4	15,3	6,6
2 001–6 000 Fr.	23,3	18,3	12,7	6,3
6 001–10 000 Fr.	21,2	17,3	12,8	7,2
10 001–14 000 Fr.	23,2	20,0	14,4	9,1
mehr als 14 000 Fr.	24,1	21,0	15,4	9,8
Alter*				
6–17 Jahre	29,7	19,7	15,9	6,4
18–24 Jahre	38,7	31,7	25,6	15,1
25–44 Jahre	20,9	18,0	13,0	7,8
45–64 Jahre	18,1	15,4	10,5	6,2
65 und mehr	25,4	20,4	11,5	5,9
Geschlecht*				
Männer	20,8	17,5	12,4	7,4
Frauen	27,0	21,6	15,1	7,9
Autoverfügbarkeit**				
immer	12,5	10,9	7,3	4,6
nach Absprache	40,2	34,5	21,5	13,5
nicht verfügbar	62,2	51,9	28,9	15,7
Stellung im Beruf***				
Selbstständige/r	14,3	12,4	8,2	5,1
mitarbeitendes Familienmitglied	15,3	13,4	7,8	5,0
Arbeitnehmer/in in Unternehmensleitung oder mit Vorgesetztenfunktion	18,3	16,1	11,8	7,7
Arbeitnehmer/in ohne Vorgesetztenfunktion	24,1	20,4	14,8	8,7
Andere	31,4	24,8	16,1	8,4
Haushaltstyp*				
Einpersonenhaushalte	29,1	24,2	16,0	8,6
Paare ohne Kinder	20,5	17,5	11,5	6,9
Paare mit Kind(ern)	21,5	17,2	13,2	7,1
Einelternhaushalte mit Kind(ern)	32,3	25,1	18,8	9,4
Nichtfamilienhaushalte	36,0	32,0	20,0	12,9
Total	23,4	19,3	13,7	7,6

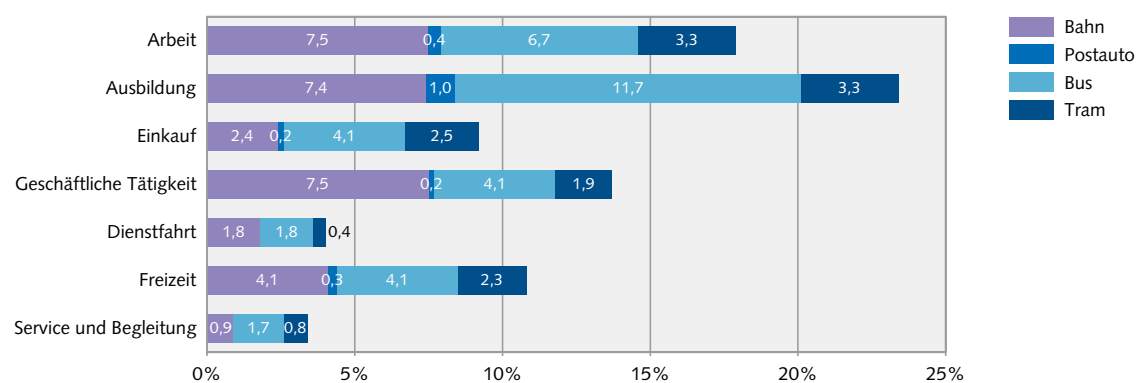
* Basis: 62 868 Zielpersonen; Inlandetappen

** Basis: 43 183 Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen ab 18 Jahren, die ohne fremde Hilfe gehen können

*** Basis: 57 177 Zielpersonen ab 15 Jahren

ÖV-Anteil an den Etappen (in %)

G 4.3.1

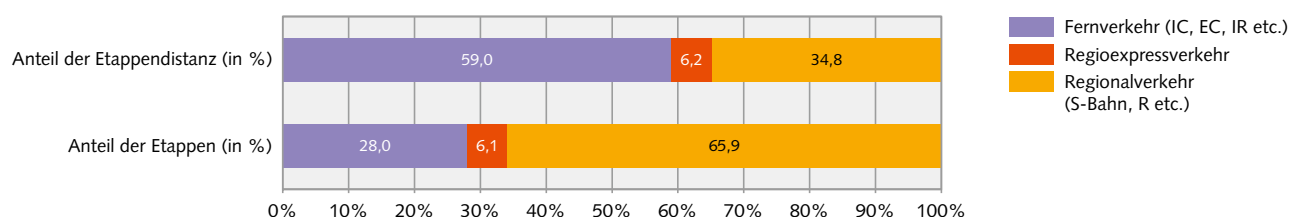


Basis: 305 104 Inlandetappen

© BFS/ARE

Benutzung von Zügen (in % der Etappen und der Etappendistanz)

G 4.3.2



Basis: 12 623 Inlandetappen mit der Bahn, die einen gültigen Eintrag bei der Zugskategorie haben

© BFS/ARE

4.4 Fuss- und Veloverkehr

Auf den Langsamverkehr entfallen zwischen Montag und Freitag 8% und an Sonntagen immerhin 9% der Tagesdistanzen, gut 70% davon jeweils auf das Zufussgehen. Das Profil der Personen mit überdurchschnittlichen Tagesdistanzen zu Fuss entspricht weitgehend dem der starken ÖV-Nutzer.

T4.4.1 Anteil des Langsamverkehrs an den Tagesdistanzen (in %)

	Montag–Freitag		Sonntag	
	zu Fuss	Velo	zu Fuss	Velo
Haushaltsgrösse*				
1 Person	6,6	1,8	6,7	2,6
2 Personen	5,2	2,0	7,2	2,4
3 Personen	5,1	1,7	6,0	2,2
4 Personen	5,5	2,8	6,1	2,2
5 und mehr	5,6	2,9	5,8	2,2
Haushaltseinkommen pro Monat*				
bis und mit 2 000 Fr.	9,8	1,9	9,0	0,6
2 001–6 000 Fr.	7,0	2,0	7,6	2,2
6 001–10 000 Fr.	5,2	2,5	6,5	2,4
10 001–14 000 Fr.	4,1	2,2	5,5	3,3
mehr als 14 000 Fr.	3,9	2,3	5,4	2,9
Alter*				
6–17 Jahre	11,5	5,7	6,5	2,6
18–24 Jahre	4,8	1,9	4,5	1,4
25–44 Jahre	4,2	1,8	5,5	2,4
45–64 Jahre	4,7	2,3	7,2	2,7
65 und mehr	8,7	1,6	9,6	2,1
Geschlecht*				
Männer	4,4	2,4	6,3	3,0
Frauen	7,0	2,0	6,7	1,6
Autoverfügbarkeit**				
immer	3,7	1,5	6,2	2,4
nach Absprache	6,3	3,6	6,8	2,5
nicht verfügbar	9,4	3,6	7,7	3,3
Stellung im Beruf***				
Selbstständige/r	3,7	1,7	7,1	2,7
mitarbeitendes Familienmitglied	5,0	2,0	6,2	1,8
Arbeitnehmer/in in Unternehmensleitung oder mit Vorgesetztenfunktion	3,1	2,0	5,8	3,0
Arbeitnehmer/in ohne Vorgesetztenfunktion	4,5	2,1	6,1	2,3
Andere	8,3	2,1	7,5	1,8
Haushaltstyp*				
Einpersonenhaushalte	6,6	1,8	6,7	2,6
Paare ohne Kinder	5,1	2,0	7,3	2,6
Paare mit Kind(ern)	5,3	2,5	6,1	2,2
Einelternhaushalte mit Kind(ern)	6,9	2,4	6,2	2,0
Nichtfamilienhaushalte	5,2	2,6	5,2	1,5
Total	5,5	2,2	6,5	2,3

* Basis: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen

** Basis: 43 183 Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen ab 18 Jahren, die ohne fremde Hilfe gehen können

*** Basis: 57 177 Zielpersonen ab 15 Jahren

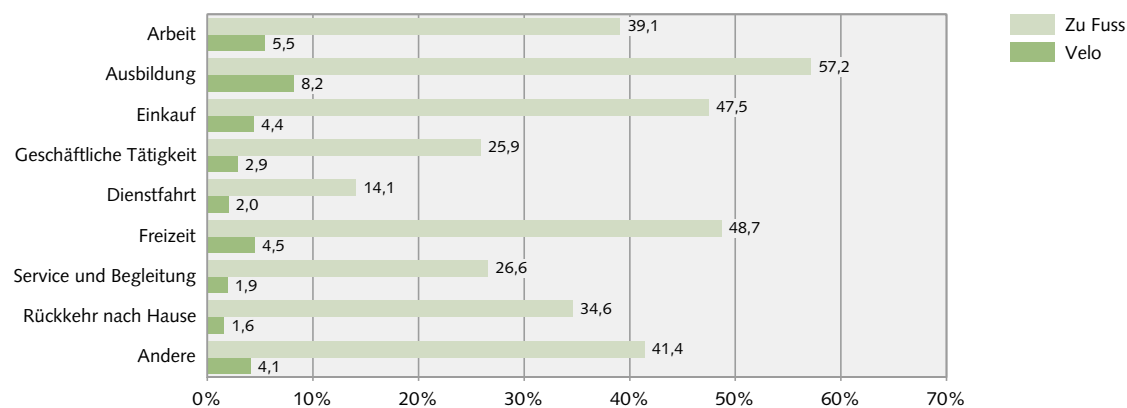
Die Bedeutung des Langsamverkehrs zeigt sich im hohen Anteil an der Gesamtzahl der Etappen bei allen Verkehrszwecken, insbesondere aber bei den Zwecken Ausbildung (65%), Freizeit (53%) sowie Einkauf (52%). Das Velo hat vor allem beim Pendeln zur Ausbildung und zur Arbeit relativ hohe Anteile. 49% der Etappen zu Fuss von und zu den Haltestellen sind maximal 300 Meter lang.

Bei über 80% der Veloetappen steht am Etappenziel ein Veloabstellplatz zur Verfügung, allerdings ist nur jeder zweite leicht zugänglich. Eine Überdachung ist noch nicht Standard.

T4.4.2 Art der Veloabstellplätze am Etappenziel (in %)

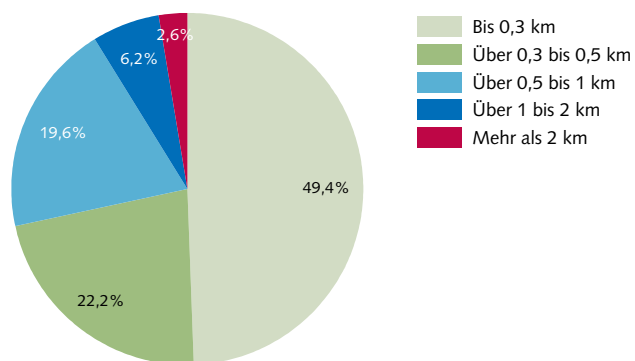
	ja	nein
Leicht zugänglich	52,5	47,5
Überdeckt	41,3	58,7
Abschliessbar	19,9	80,1
Raum abschliessbar	25,6	74,4
Veloabstellplatz verfügbar	83,9	16,1

Basis: 4372 Veloetappen von Zielpersonen, die zu Modul 2 Langsamverkehr befragt wurden

Anteil des Langsamverkehrs an den Etappen (in %)**G 4.4.1**

Basis: 305 104 Inlandetappen

© BFS/ARE

Distanzverteilung der Fussetappen von und zu den Haltestellen des ÖV (in %)**G 4.4.2**

Basis: 49 935 Inlandetappen von oder zu einer Haltestelle, d.h. Fuss-Etappen, die vor oder nach einer ÖV-Etappe liegen

© BFS/ARE

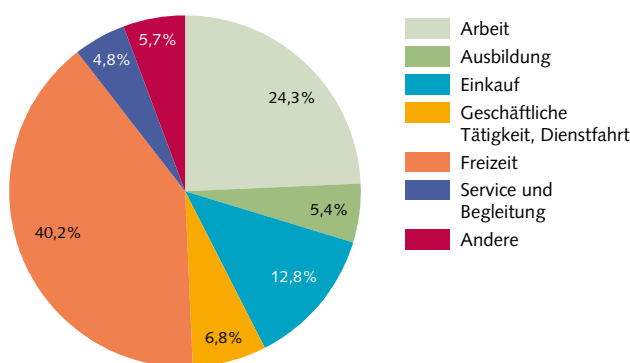
5 Verkehrszwecke

5.1 Alle Verkehrszwecke

Die Freizeit erweist sich als bedeutendster Verkehrszweck. 40% der mittleren Tagesdistanz von 37 Kilometern werden in der Wohnbevölkerung ab 6 Jahren zu Freizeitwecken zurückgelegt, 24% für die Arbeit und 13% für Einkauf und Besorgungen. Entsprechend ist auch der Zeitaufwand für die Freizeitwege am grössten: Mit rund 43 Minuten entfallen nicht weniger als 47% der täglichen Wegzeit auf diesen Verkehrszweck (Arbeit 17 Minuten, Einkauf 13 Minuten pro Person und Tag). Der geringe Anteil der Geschäftswege, Ausbildungswege und Begleitwege liegt vor allem auch daran, dass diese Zwecke relativ kleine Bevölkerungsgruppen betreffen und die durchschnittliche Distanz in der Gesamtheit der befragten Personen dadurch sinkt. Geschäftswege haben einen höheren Anteil an den Distanzen (7%) als an der Weganzahl (3%) und der Wegzeit (5%). Im Vergleich zu Service- und Begleitwegen führen sie eher über längere Distanzen und werden im Mittel mit schnelleren Verkehrsmitteln zurückgelegt.

Tagesdistanz nach Zweck (in %)

G 5.1.1



Basis: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen

© BFS/ARE

Die Freizeitwege fallen vor allem am Wochenende ins Gewicht: Dann sind die für Freizeitwecke zurückgelegten Tagesdistanzen und die entsprechend aufgewendeten Wegzeiten etwa doppelt so gross wie unter der Woche. Auch für den Einkauf werden am Samstag geringfügig längere Tagesdistanzen (7 km) zurückgelegt als unter der Woche (5 km).

T5.1.1 Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Zweck und Wochentag (in km)

Zweck	Mo-Fr	Sa	So	Total	Anteil (%)
Arbeit	11,8	2,6	1,1	8,9	24,3
Ausbildung	2,5	0,8	0,3	2,0	5,4
Einkauf	4,9	6,9	1,2	4,7	12,8
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	3,2	0,8	0,4	2,5	6,8
Freizeit	11,0	23,7	24,4	14,7	40,2
Service und Begleitung	1,7	2,1	1,6	1,8	4,8
Andere	1,5	3,0	4,2	2,1	5,7
Total	36,7	39,9	33,2	36,7	100,0

Basis: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen

Betrachtet man die Anzahl Wege, so zeigt sich, dass an den Werktagen jeweils etwas mehr als ein Viertel von ihnen auf das Konto der Verkehrszwecke Freizeit (1,1 Wege pro Tag) und Arbeit (1,0 Wege pro Tag) gehen. An Samstagen hingegen machen allein die Freizeitwege die Hälfte und an Sonntagen sogar gut zwei Drittel der Wege aus (je Wochenendtag 1,6 Freizeitwege pro Person).

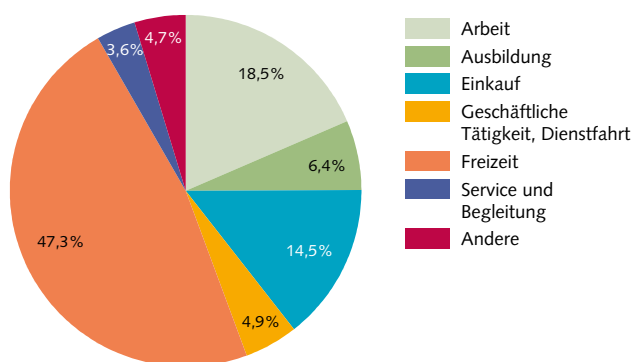
T5.1.2 Anzahl Wege pro Person und Tag

Zweck	Mo-Fr	Sa	So	Total	Anteil (%)
Arbeit	1,0	0,2	0,1	0,8	22,5
Ausbildung	0,4	0,0	0,0	0,3	7,8
Einkauf	0,8	1,0	0,2	0,8	22,1
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	0,1	0,0	0,0	0,1	3,0
Freizeit	1,1	1,6	1,6	1,3	37,2
Service und Begleitung	0,2	0,2	0,1	0,2	5,7
Andere	0,1	0,1	0,1	0,1	1,7
Total	3,8	3,2	2,1	3,4	100,0

Basis: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen

Tägliche Wegzeit nach Zweck (in %)

G 5.1.2



Basis: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen

© BFS/ARE

T 5.1.3 Mittlere Wegzeit pro Person und Tag (in Min.)

Zweck	Mo–Fr	Sa	So	Total	Anteil (%)
Arbeit	22,3	5,0	2,3	17,0	18,5
Ausbildung	7,8	1,4	0,5	5,8	6,4
Einkauf	14,4	18,7	2,8	13,3	14,5
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	5,8	1,5	0,9	4,5	4,9
Freizeit	34,6	61,2	69,1	43,4	47,3
Service und Begleitung	3,6	3,1	2,4	3,3	3,6
Andere	3,3	6,4	7,4	4,3	4,7
Total	91,8	97,3	85,4	91,7	100,0

Basis: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen

5.2 Arbeitswege

In der Gruppe der Erwerbstätigen machen Arbeitswege 42 % aller Wege, 44 % der Tagesdistanz und 38 % der Wegzeit aus. Im Vergleich zur Gesamtbevölkerung nimmt die Arbeitsmobilität damit erwartungsgemäss einen hohen, aber noch nicht den dominierenden Stellenwert in der Mobilität der Erwerbstätigen ein.

Der Weg zur Arbeit ist im Mittel fast 12 km lang. Dafür werden häufig zwei oder mehrere Verkehrsmittel kombiniert, wie das Verhältnis der Anzahl Etappen und Wege zeigt. Erwerbstätige Männer legen nicht nur mehr, sondern auch längere Arbeitswege als Frauen zurück. Entsprechend entfällt bei den Männern werktags ein grösserer Anteil an den Wegen, der Tagesdistanz und der Wegzeit auf die Arbeitswege.

Jeder zweite Arbeitsweg ist kürzer als 5 km. Bei Erwerbstätigen, die in einer Agglomerationskerngemeinde oder einer isolierten Stadt wohnen, sind es sogar mehr als 60 % der Wege. Für jeden zweiten Erwerbstätigen aus den übrigen Agglomerationsgemeinden und aus ländlichen Gemeinden ist der Arbeitsweg länger als 5 km.

Mit dem Auto wird für Arbeitswege der grösste Teil der Tagesdistanz (65 %) zurückgelegt. Die Anzahl der Etappen zu Fuss ist ebenfalls bedeutsam (fast 39 %). Ihr Anteil an der Tagesdistanz ist jedoch deutlich geringer (3 %), weil es sich zum Teil auch um kurze Etappen in Verbindung mit Auto- oder ÖV-Fahrten handelt. Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel liegt bei 17 % der Etappen, wovon mehr als die Hälfte auf das Konto von Bus und Tram geht. Lange Bahnstrecken sorgen jedoch dafür, dass der ÖV immerhin 28 % der Distanzen übernimmt.

T 5.2.1 Kenngrössen des Arbeitsverkehrs

	Frauen	Männer	Total
Anzahl Arbeitswege/Werktag*	1,5	1,9	1,7
Länge pro Weg (in km)**	10,2	12,7	11,7
Zeit pro Weg (in Min.)**	21,6	22,0	21,9
Anzahl Etappen/Weg**	1,7	1,5	1,6
% aller Wege*	36,3	46,5	41,9
% der Tagesdistanz*	40,4	46,0	43,9
% der Wegzeit*	34,0	41,4	38,2

* Basis: 22 544 Erwerbstätige im Inland an Werktagen

** Basis: 38 490 Arbeitswege von Erwerbstätigen im Inland an Werktagen

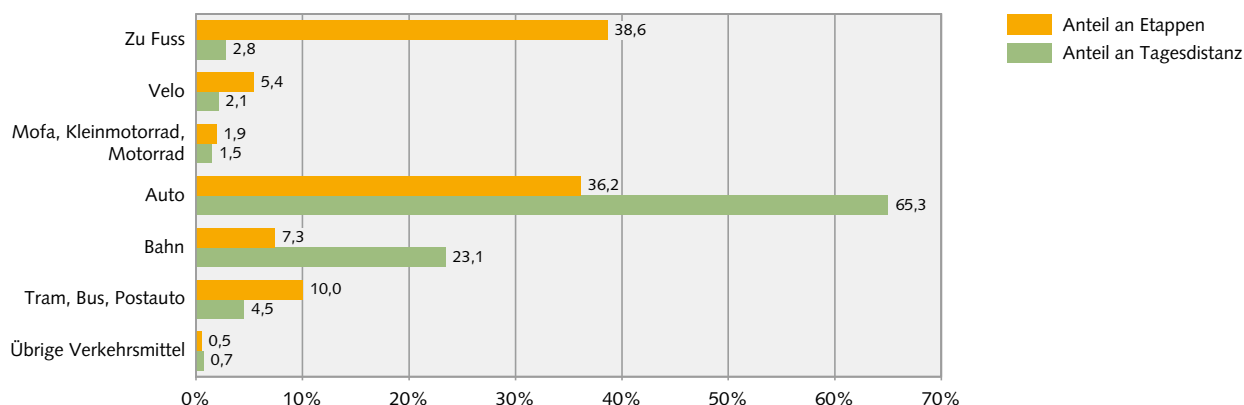
T5.2.2 Verteilung der Wegdistanzen im Arbeitsverkehr (in %)

Wegdistanz	Raumtyp des Wohnorts				Total
	Agglokerngemeinden	Übrige Agglogemeinden	Isolierte Städte	Ländliche Gemeinden	
bis 1 km	22,1	17,8	24,8	22,8	20,4
über 1 bis 5 km	39,9	28,0	37,6	23,7	30,4
über 5 bis 10 km	14,3	19,8	10,6	15,0	16,9
über 10 bis 20 km	8,7	16,9	8,1	17,4	14,6
mehr als 20 km	15,0	17,5	18,9	21,2	17,7
Durchschnittliche Länge Arbeitsweg (in km)	10,4	11,8	12,4	13,1	11,7

Basis: 38 490 Arbeitswege von Erwerbstätigen im Inland an Werktagen.

Verkehrsmittelwahl im Arbeitsverkehr (in %)

G 5.2.1



Basis: 59 500 Arbeitsetappen von Erwerbstätigen im Inland an Werktagen

© BFS/ARE

Die kurze Reisezeit bzw. der kurze Weg ist der meist genannte Grund für das gewählte Verkehrsmittel zur Arbeit. Am deutlichsten tritt dies beim LV zu Tage. Die Wahl für den LV erfolgt auch aus Gesundheitsgründen (15%). Für die Benützer des MIV sind auch der Komfortaspekt sowie der Mangel an Alternativen respektive das ÖV-Angebot relevant. Bei der ÖV-Wahl überwiegen die mangelnden Alternativen (kein Auto verfügbar) gegenüber der Reisezeit. Die mangelnde Verfügbarkeit eines Parkplatzes am Arbeitsort begünstigt die ÖV-Wahl bei einem kleineren Teil der ÖV-Pendler (9%).

T5.2.3 Gründe für die Verkehrsmittelwahl im Arbeitsverkehr (in %, Mehrfachnennungen möglich)

	Gewähltes Verkehrsmittel		
	LV	MIV	ÖV
Verfügbarkeit Auto/Motorrad bzw. Abo	-	10,3	12,5
Mangelnde Alternativen	7,1	17,6	37,6
Reisezeit	-	38,2	19,3
Kurze Strecke	65,5	-	-
Kosten	4,6	1,8	10,1
Reisegenuss	7,1	1,2	5,3
Aus Umweltgründen	5,5	-	6,7
Gepäcktransport sperrige Sachen	-	6,6	0,1
Komfort	-	17,5	13,8
Gesundheitsgründe	14,8	0,8	1,0
Witterungsverhältnisse	-	5,5	3,8
Verfügbarkeit Parkplatz am Ziel	2,6	0,9	9,1
ÖV-Angebot	2,6	21,0	15,1
Spaziergang	3,0	-	-
Andere	15,5	18,2	15,0

Basis: 2835 Ausgänge (LV), 6 076 Ausgänge (MIV), 1 608 Ausgänge (ÖV)

5.3 Ausbildungswege

Kinder unter 13 Jahren legen im Vergleich zu den in Ausbildung stehenden ab 18-Jährigen doppelt so viele Ausbildungswege pro Tag zurück. Allerdings werden die Distanzen und die Wegzeiten mit zunehmendem Alter immer länger. Dies ist vor allem darauf zurück zu führen, dass unter 13-Jährige Kinder meistens Schulen im nahen Wohnumfeld besuchen und am Mittag in der Regel nach Hause bzw. zum Mittagstisch gehen. Auch die Anzahl der Etappen nimmt mit dem Alter zu, was mit der zunehmenden Weglänge zusammenhängt, die häufiger einen Wechsel der Verkehrsmittel erfordert (z.B. Kombination von zu Fuss- und Veloetappen mit ÖV-Etappen und/oder Autoetappen). Trotz zunehmenden Distanzen nimmt die Bedeutung der Ausbildungswege an der Gesamtheit der Wege pro Tag mit dem Alter ab. Andere Wegzwecke werden also zunehmend wichtiger.

T5.3.1 Kenngrössen des Ausbildungsverkehrs

	Alter			
	6–12 Jahre	13–17 Jahre	18 und mehr	Total
Anzahl Wege/Werktag*	2,2	2,0	1,0	1,8
Länge pro Weg (in km)**	1,9	5,5	17,4	5,5
Zeit pro Weg (in Min.)**	13,1	21,2	39,3	19,8
Anzahl Etappen/Weg**	1,2	1,9	2,8	1,7
% aller Wege*	54,4	46,9	24,9	44,1
% der Tagesdistanz*	25,8	39,3	34,3	33,9
% der Wegzeit*	39,8	42,6	33,3	38,5

* Basis: 6 872 Zielpersonen in Ausbildung im Inland an Werktagen

** Basis: 12 746 Ausbildungswege von Zielpersonen in Ausbildung im Inland an Werktagen

Die meisten Ausbildungswege (80%) sind nicht länger als fünf Kilometer. Wege bis zu einem Kilometer werden am häufigsten zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Für längere Wege werden der motorisierte Individualverkehr und öffentliche Verkehrsmittel bevorzugt. Bezogen auf die Distanzen nimmt die Bahn mit 44% den grössten Anteil ein.

Bei der Wahl des Langsamverkehrs steht die kurze Distanz im Zentrum. Bei der Wahl des MIV spielt die Reisezeit eine Rolle. Bei der Wahl des ÖVs ist vor allem ein Mangel an Alternativen ausschlaggebend (kein verfügbares Auto bzw. noch kein Führerschein).

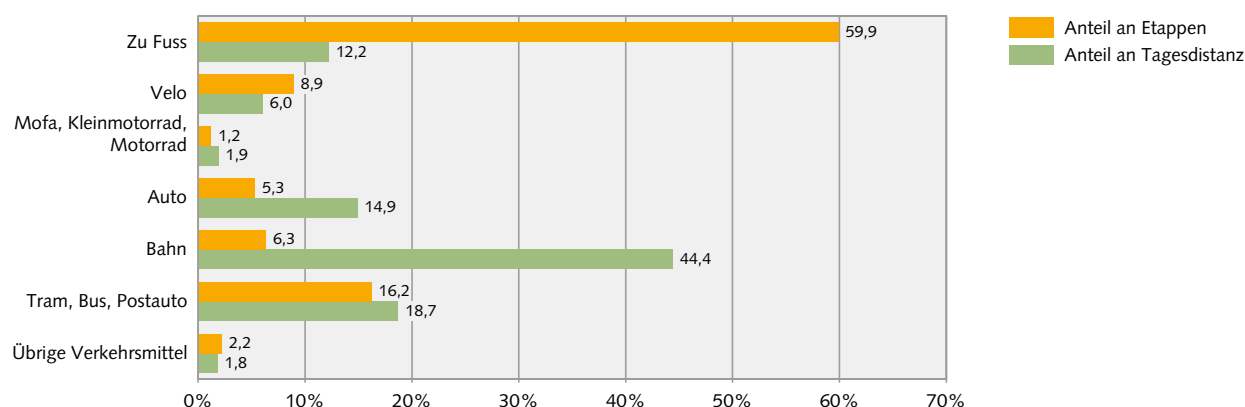
T5.3.2 Verteilung der Wegdistanzen im Ausbildungsverkehr nach Verkehrsmittel (in %)

Wegdistanz	LV	MIV	ÖV	übrige	Total
bis 1 km	68,9	12,1	1,6	67,7	45,7
über 1 bis 5 km	29,6	46,0	42,1	25,1	34,3
über 5 bis 10 km	1,3	18,9	21,5	3,4	8,4
über 10 bis 20 km	0,2	11,5	13,6	2,1	4,8
mehr als 20 km	0,1	11,4	21,1	1,8	6,8
Durchschnittliche Länge Ausbildungsweg (in km)	1,2	9,4	14,3	1,9	5,5

Basis: 12 746 Ausbildungswege von Zielpersonen in Ausbildung im Inland an Werktagen

Verkehrsmittelwahl im Ausbildungsverkehr (in %)

G 5.3.1



Basis: 20 646 Ausbildungsetappen von Zielpersonen in Ausbildung im Inland an Werktagen

© BFS/ARE

T5.3.3 Gründe für die Verkehrsmittelwahl im Ausbildungsverkehr (in %, Mehrfachnennungen möglich)

	Gewähltes Verkehrsmittel		
	LV	MIV	ÖV
Verfügbarkeit Auto/Motorrad bzw. Abo	-	9,4	14,9
Mangelnde Alternativen	12,5	13,0	40,3
Reisezeit	-	31,7	21,1
Kurze Strecke	59,3	-	-
Sicherheitsempfinden	3,2	5,0	3,6
Reisegenuss	6,4	3,2	1,4
Gepäcktransport sperrige Sachen	-	3,5	0,6
Komfort	-	20,4	12,7
Gesundheitsgründe	9,2	3,4	0,4
Witterungsverhältnisse	-	8,0	5,5
Verfügbarkeit Parkplatz am Ziel	0,3	0,5	3,7
ÖV-Angebot	3,1	16,1	13,9
Andere	30,6	23,4	27,2

Basis: 3313 Ausgänge (LV), 522 Ausgänge (MIV), 1045 Ausgänge (ÖV)

5.4 Einkaufswege

Während unter der Woche jeder fünfte Weg ein Einkaufsweg ist, trifft dies am Samstag auf beinahe jeden dritten Weg zu. Der Anteil des Einkaufsverkehrs an den gesamten Distanzen und Wegzeiten ist jedoch wesentlich geringer als der Anteil an den Wegen pro Tag.

Einkaufswege sind meist sehr kurz: An Werktagen sind 39% nicht länger als 1 Kilometer. An den Samstagen sind die Wege wesentlich häufiger länger als 1 Kilometer, in knapp 70% der Fälle jedoch unter 5 Kilometer.

Die meisten Einkaufsetappen werden zu Fuss oder mit dem Auto unternommen, wobei distanzmässig der grösste Anteil auf das Auto entfällt. Immerhin gut 13% der Distanzen werden mit der Bahn zurückgelegt. Vermutlich zum Einkauf in einer (anderen) Stadt.

T5.4.1 Kenngrössen des Einkaufsverkehrs

	Mo-Fr	Sa	So	Total
Anzahl Wege/Tag*	0,8	1,0	0,2	0,8
Länge pro Weg (in km)**	6,0	6,8	7,2	6,2
Zeit pro Weg (in Min.)**	17,4	18,5	16,7	17,6
Anzahl Etappen/Weg**	1,4	1,3	1,3	1,4
% aller Wege*	22,1	31,5	8,1	22,1
% der Tagesdistanz*	13,5	17,2	3,6	12,8
% der Wegzeit*	15,7	19,2	3,3	14,5

* Basis: 62 868 Zielpersonen

** Basis: 48 835 Einkaufswege im Inland

T5.4.2 Verteilung der Wegdistanzen im Einkaufsverkehr (in %)

Wegdistanz	Mo-Fr	Sa	So	Total
bis 1 km	38,9	32,6	40,3	37,8
über 1 bis 5 km	35,1	36,7	34,3	35,4
über 5 bis 10 km	11,9	14,6	12,9	12,4
über 10 bis 20 km	7,6	8,4	5,7	7,7
mehr als 20 km	6,5	7,7	6,8	6,8

Basis: 48 835 Einkaufswege im Inland

Beim Einkaufsverkehr sind die Gründe für die Verkehrsmittelwahl etwas anders gelagert als beim Arbeits- und Ausbildungsverkehr. Für den MIV sprechen beim Einkaufen vor allem der Transport sperriger Sachen, die Reisezeit und der Komfort. Für den Langsamverkehr ist überwiegend die kurze Strecke ausschlaggebend (61%). Ein attraktives ÖV-Angebot ist ein Grund für die Nutzung des ÖV zum Einkaufen. Für ein Drittel bestehen allerdings auch keine Alternativen zum ÖV.

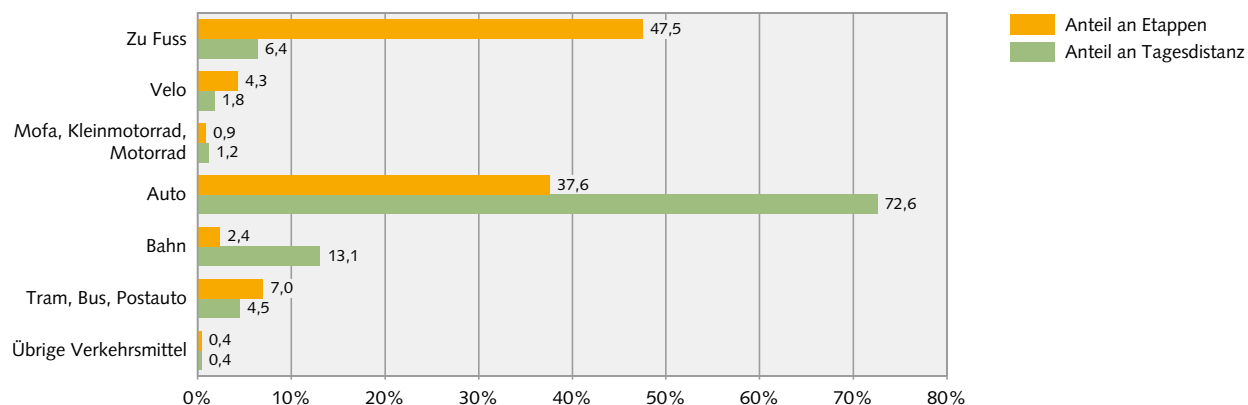
Bei gut 70% der im Langsamverkehr oder im öffentlichen Verkehr zurückgelegten Einkaufswege werden Taschen oder Einkaufssäcke mitgeführt. Andere Transportbehältnisse oder transportierte Sachen sind vergleichsweise selten. Fast ein Drittel der Personen, die den MIV zum Einkaufen benutzt haben, führen keine Sachen oder Transportbehältnisse mit sich.

T5.4.3 Gründe für die Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr (in %, Mehrfachnennungen möglich)

	Gewähltes Verkehrsmittel		
	LV	MIV	ÖV
Verfügbarkeit Auto/Motorrad bzw. Abo	-	7,0	13,2
Mangelnde Alternativen	9,5	10,9	33,9
Reisezeit	-	23,0	16,1
Kurze Strecke	60,9	-	-
Reisegenuss	7,1	1,3	3,5
Aus Umweltgründen	3,5	-	4,5
Gepäcktransport/sperrige Sachen	-	39,5	4,9
Komfort	-	18,4	10,6
Gesundheitsgründe	17,7	4,5	4,8
Witterungsverhältnisse	-	4,1	4,0
Verfügbarkeit Parkplatz am Ziel	1,7	0,3	8,6
ÖV-Angebot	1,8	12,5	19,1
Spaziergang	11,9	-	-
Andere	13,7	14,3	14,9

Basis: 5771 Ausgänge (LV), 6174 Ausgänge (MIV), 872 Ausgänge (ÖV)

Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr (in %)

G 5.4.1


Basis: 64 981 Einkaufsetappen im Inland an Werk- und Samstagen

© BFS/ARE

T5.4.4 Mitnahme von Sachen beim Abgang des Einkaufsortes (in % der Einkaufswege)

Transportierte Sachen	Gewähltes Verkehrsmittel				
	LV	MIV	ÖV	Andere	Total
Tasche, Mappe, Einkaufssack etc	70,1	61,2	71,7	42,6	65,5
Leichter Koffer	0,2	0,3	1,2	3,0	0,3
Schwerer Koffer	0,0	0,3	0,3	0,0	0,2
Kinderwagen, Velo, Anhänger	1,7	0,4	0,4	0,0	0,9
Sportutensilien (z.B. Skis)	0,2	0,4	0,2	0,0	0,3
Anderes	2,3	3,3	2,5	2,3	2,9
Kein Gepäck	23,9	32,2	22,0	44,4	28,1
Mehrere Sachen	1,6	2,0	1,6	7,7	1,8

Basis: 5235 Einkaufsrückwege von Zielpersonen, die zu Modul 2 Langsamverkehr befragt wurden

5.5 Service- und Begleitwege

Zu den Service- und Begleitwegen zählt z.B. das Bringen und Abholen von Kindern von der Schule, die Begleitung älterer oder behinderter Personen zum Arzt, zum Einkaufen oder auf einem Ausflug. Sie haben einen Anteil von 6% aller Wege und 5% der Tagesdistanzen. Service- und Begleitwege erstrecken sich im Mittel über 9 Kilometer, wobei sie am Wochenende deutlich länger sind als unter der Woche.

T5.5.1 Kenngrößen der Service- und Begleitwege

	Mo–Fr	Sa	So	Total
Anzahl Wege/Tag*	0,2	0,2	0,1	0,2
Länge pro Weg (in km)**	7,8	13,5	15,4	9,1
Zeit pro Weg (in Min.)**	16,3	19,8	23,0	17,2
Anzahl Etappen/Weg**	1,2	1,2	1,2	1,2
% aller Wege*	5,8	4,9	5,1	5,7
% der Tagesdistanz*	4,7	5,3	4,9	4,8
% der Wegzeit*	3,9	3,2	2,9	3,6

* Basis: 62 868 Zielpersonen

** Basis: 11 624 Service- und Begleitwege im Inland

Frauen legen deutlich häufiger Service- und Begleitwege zurück als Männer. Insbesondere in Haushalten mit vier oder mehr Personen ist dies zu beobachten.

Die meisten Service- und Begleitwege sind unter 5 Kilometer lang. Deren Anteil ist in isolierten Städten (80%) und Agglomerationskerngemeinden (74%) wesentlich höher als in ländlichen Gemeinden (55%). Mit dem Auto werden sowohl die meisten Etappen (67%) als auch der grösste Teil der Distanzen (91%) zurückgelegt. Der Anteil der Fussetappen beträgt immerhin gut ein Viertel.

Im Vordergrund für die Wahl des MIV steht bei diesem Verkehrszweck die Reisezeit, gefolgt von mangelnden Alternativen. Service- und Begleitwege werden oft aufgrund einer kurzen Strecke mit dem Langsamverkehr zurückgelegt. Gesundheitsgründe oder einfach die Kombination mit einem Spaziergang spielen auch noch eine Rolle.

T5.5.2 Anzahl Service- und Begleitwege nach Bevölkerungsgruppen (in %)

Service- und Begleitwege	Männer	Frauen	Total
Haushaltsgrösse*			
1 Person	3,1	2,9	3,0
2 Personen	4,0	4,0	4,0
3 Personen	5,5	7,8	6,6
4 Personen	5,5	10,5	7,9
5 und mehr	5,0	9,6	7,2
Autoverfügbarkeit**			
immer	5,7	9,2	7,2
nach Absprache	4,8	6,1	5,5
nicht verfügbar	2,9	3,4	3,2
Alter*			
6–24 Jahre	3,1	3,1	3,1
25–64 Jahre	5,3	8,7	7,0
65 und mehr	4,4	3,7	4,0
Erwerbstätigkeit*			
Erwerbstätig	5,1	7,3	6,1
Nicht erwerbstätig	5,5	8,1	7,1
Personen in Ausbildung	2,6	3,0	2,8
Total*	4,7	6,7	5,7

* Basis: 62 868 Zielpersonen

** Basis: 43 183 Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen ab 18 Jahren, die ohne fremde Hilfe gehen können

T5.5.3 Verteilung der Wegdistanzen bei Service- und Begleitwegen (in %)

Wegdistanz	Raumtyp des Wohnorts				
	Agglomerationskerngemeinde	Übrige Agglomerationsgemeinde	Isolierte Stadt	Ländliche Gemeinde	Total
bis 1 km	31,3	24,5	29,3	24,7	26,3
über 1 bis 5 km	42,3	36,0	50,7	30,5	36,3
über 5 bis 10 km	11,7	17,7	6,3	15,4	15,5
über 10 bis 20 km	6,9	11,1	2,5	14,4	10,9
mehr als 20 km	7,8	10,7	11,2	15,1	11,1

Basis: 11 624 Service- und Begleitwege im Inland

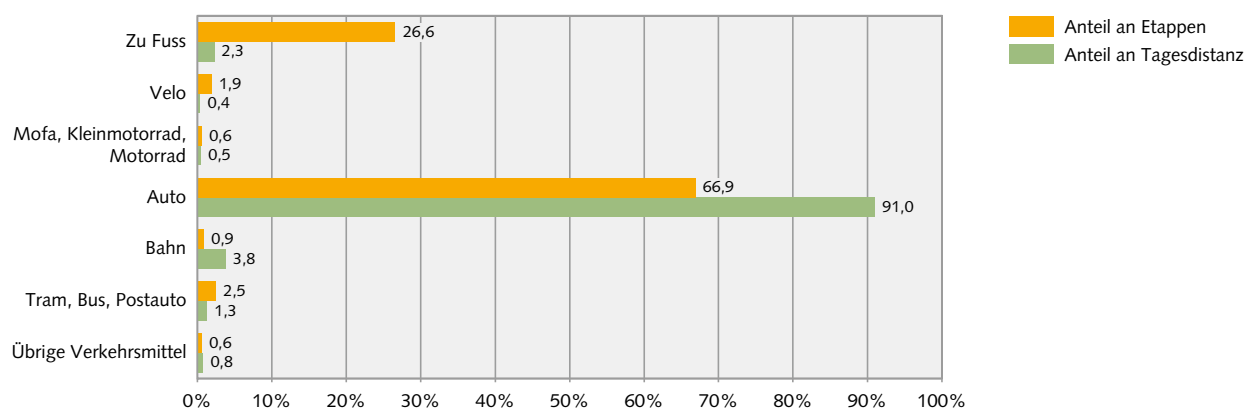
T5.5.4 Gründe für die Verkehrsmittelwahl bei Service- und Begleitwegen (in %, Mehrfachnennungen möglich)

	Gewähltes Verkehrsmittel		
	LV	MIV	ÖV
Verfügbarkeit Auto/Motorrad bzw. Abo	-	6,3	12,4
Mangelnde Alternativen	6,8	16,9	30,4
Reisezeit	-	27,7	21,1
Kurze Strecke	63,0	-	-
Kosten	0,2	0,9	6,4
Reisegenuss	7,7	0,8	7,6
Höhere Zuverlässigkeit	0,9	1,0	5,0
Gepäcktransport sperrige Sachen	-	9,3	0,0
Komfort	-	15,0	8,7
Gesundheitsgründe	10,2	4,0	8,5
Witterungsverhältnisse	-	5,6	8,7
ÖV-Angebot	0,8	14,3	16,8
Spaziergang	11,0	-	-
Andere	21,2	28,7	17,0

Basis: 835 Ausgänge (LV), 1898 Ausgänge (MIV), 47 Ausgänge (ÖV)

Verkehrsmittelwahl für Service- und Begleitwege (in %)

G 5.5.1



Basis: 14 151 Service- und Begleitetappen im Inland

© BFS/ARE

5.6 Freizeitwege

Mit 37% aller täglichen Wege und 40% der zurückgelegten Distanz stellt der Freizeitverkehr gesamthaft betrachtet den wichtigsten Verkehrszweck in der Gesamtbevölkerung dar. Auch werden 47% der täglichen Wegzeiten für die Freizeit aufgewendet. An Sonntagen entfallen drei von vier Wegen, fast 75% der Tagesdistanz und fast 81% der Wegzeit auf den Zweck Freizeit.

Die meisten Etappen auf Freizeitwegen werden entweder zu Fuss (49%) oder mit dem Auto (33%) zurückgelegt. Die Autoetappen sind jedoch deutlich länger, weswegen auf sie auch der Löwenanteil der Gesamtdistanz entfällt (65%).

Ein- und Zweipersonenhaushalte verwenden im Vergleich zu grösseren Haushalten einen überdurchschnittlichen Anteil ihrer täglichen Wegzeit für den Freizeitverkehr.

Für fast die Hälfte der im Langsamverkehr in der Freizeit aktiven Personen ist ein Spaziergang der Anlass für den Weg. Wichtig sind in dieser Gruppe aber auch die kurze Distanz und der Beitrag zur Gesundheit.

Die durchschnittliche Länge eines Freizeitweges beträgt knapp 12 Kilometer, zwei Drittel der Wege sind nicht länger als 5 Kilometer.

T5.6.1 Kenngrössen des Freizeitverkehrs

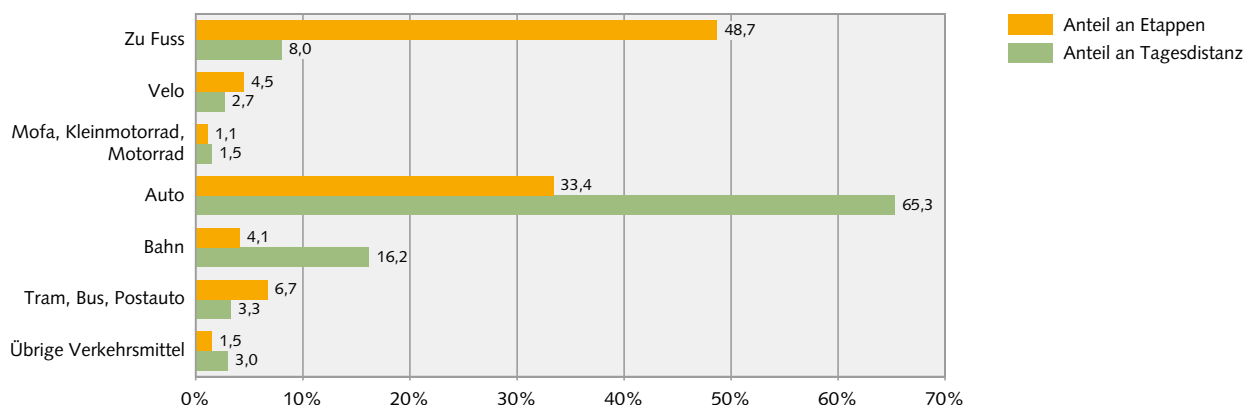
	Mo-Fr	Sa	So	Total
Anzahl Wege/Tag*	1,1	1,6	1,6	1,3
Länge pro Weg (in km)**	9,6	14,5	15,5	11,6
Zeit pro Weg (in Min.)**	30,3	37,4	43,8	34,0
Anzahl Etappen/Weg**	1,4	1,5	1,4	1,4
% aller Wege*	30,5	51,0	75,9	37,2
% der Tagesdistanz*	30,0	59,3	73,3	40,2
% der Wegzeit*	37,7	62,9	80,9	47,3

* Basis: 62 868 Zielpersonen

** Basis: 81 474 Freizeitwege im Inland

Verkehrsmittelwahl bei Freizeitwegen (in %)

G 5.6.1



Basis: 114 932 Freizeitetappen im Inland

© BFS/ARE

T 5.6.2 Anteil des Freizeitverkehrs an der täglichen Wegzeit nach Wochentagen (in %)

Freizeitwege	Mo–Fr	Sa	So	Total
Haushaltsgrösse*				
1 Person	43,3	64,4	79,7	51,6
2 Personen	41,4	62,9	80,8	50,1
3 Personen	34,7	61,8	81,9	45,2
4 Personen	33,9	60,9	80,4	44,4
5 und mehr	32,1	66,3	82,6	42,8
Haushalteinkommen pro Monat*				
bis und mit 2 000 Fr.	46,9	57,8	86,4	53,2
2 001–6 000 Fr.	42,0	63,2	83,1	50,7
6 001–10 000 Fr.	36,5	62,0	81,5	46,8
10 001–14 000 Fr.	32,8	63,0	79,9	44,0
mehr als 14 000 Fr.	30,5	66,5	75,2	41,2
Geschlecht*				
Männer	35,3	64,0	81,2	45,7
Frauen	40,3	61,8	80,6	49,1
Autoverfügbarkeit**				
immer	36,7	63,0	80,6	46,7
nach Absprache	36,6	61,1	79,6	46,2
nicht verfügbar	38,4	58,8	80,6	47,0
Total*	37,7	62,9	80,9	47,3

* Basis: 62 868 Zielpersonen

** Basis: 43 183 Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen ab 18 Jahren, die ohne fremde Hilfe gehen können

T 5.6.3 Gründe für die Verkehrsmittelwahl bei Freizeitwegen (in %, Mehrfachnennungen möglich)

	Gewähltes Verkehrsmittel		
	LV	MIV	ÖV
Verfügbarkeit Auto/Motorrad bzw. Abo	-	10,4	15,2
Mangelnde Alternativen	4,2	15,3	37,0
Reisezeit	-	29,8	14,0
Kurze Strecke	26,4	-	-
Reisegenuss	6,4	2,2	5,8
Aus Umweltgründen	1,5	-	5,5
Gepäcktransport sperrige Sachen	-	9,3	0,4
Komfort	-	22,4	11,3
Gesundheitsgründe	18,3	2,6	2,0
Witterungsverhältnisse	-	6,0	4,8
Verfügbarkeit Parkplatz am Ziel	0,8	0,4	7,8
ÖV-Angebot	1,0	18,1	15,9
Spaziergang	49,1	-	-
Andere	13,5	21,1	24,3

Basis: 17 596 Ausgänge (LV), 11 499 Ausgänge (MIV), 1 902 Ausgänge (ÖV)

T 5.6.4 Verteilung der Wegdistanzen im Freizeitverkehr (in %)

Wegdistanz	Raumtyp des Wohnorts				
	Agglokerngemeinden	Übrige Agglogemeinden	Isolierte Städte	Ländliche Gemeinden	Total
bis 1 km	30,2	26,1	27,4	28,8	28,0
über 1 bis 5 km	38,7	33,3	39,1	29,5	33,9
über 5 bis 10 km	12,2	15,9	10,5	14,0	14,3
über 10 bis 20 km	7,3	10,8	5,0	12,1	10,1
mehr als 20 km	11,6	13,9	17,9	15,6	13,7
Durchschnittliche Länge eines Freizeitweges (in km)	10,4	11,7	12,6	12,5	11,6

Basis: 81 474 Freizeitwege im Inland

5.7 Freizeitaktivitäten

Besuche von Gastronomiebetrieben, Verwandten, Freunden und Bekannten sowie nicht-sportliche Aussenaktivitäten (Spaziergehen etc.) stellen mit einem Anteil von jeweils rund 20% die wichtigsten Freizeitaktivitäten dar.

Kurze Distanzen bis 10 Kilometer überwiegen. Nur für Ausflüge, Ferien, Rundreisen oder Velotouren werden längere Distanzen zurückgelegt (30% bis 40% der Distanzen sind hier länger als 20 Kilometer).

Bei den meisten Freizeitaktivitäten liegt der Anteil des MIV an den Wegen über 40%. Der ÖV dagegen erreicht in der Regel nicht einmal die 15%-Marke. Ausnahmen sind: Einkaufsbummel (29%), Besuch von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen (20%), Ausflüge (19%) sowie Wellness/Medizin/Fitness (17%).

T5.7.1 Anteil der Freizeitaktivitäten (in % aller Freizeitwege im Inland)

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

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

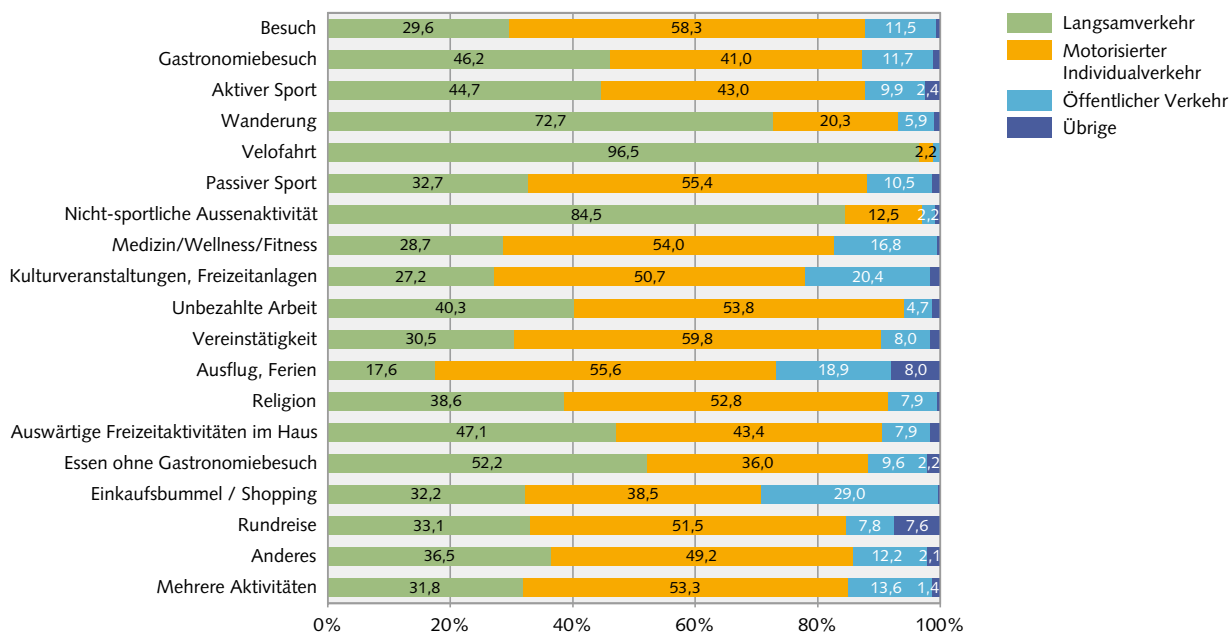
T5.7.2 Verteilung der Wegdistanzen im Freizeitverkehr nach Aktivitätstyp (in %)

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

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

Verkehrsmittelwahl nach Freizeitaktivitäten (in % der Freizeitwege)

G 5.7.1



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

© BFS/ARE

5.8 Geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten

Die Angaben in diesem Kapitel beziehen sich nur auf die erwerbstätigen Personen.

Frauen legen pro Werktag deutlich weniger Geschäftswege zurück als Männer. Zudem sind ihre Wege im Mittel kürzer. Bei erwerbstätigen Männern haben geschäftliche Wege einen Anteil von 17% an der Tagesdistanz, bei Frauen dagegen nur von 5%.

T5.8.1 Kenngrößen der geschäftlichen Tätigkeiten und Dienstfahrten

	Männer	Frauen	Total
Anzahl Wege/Werktag*	0,3	0,1	0,2
Länge pro Weg (in km)**	26,5	18,6	24,9
Zeit pro Weg (in Min.)**	45,9	40,3	44,7
Anzahl Etappen/Weg**	1,5	1,7	1,5
% aller Wege*	8,0	2,4	5,5
% der Tagesdistanz*	16,5	5,1	12,3
% der Wegzeit*	14,7	4,3	10,2

* Basis: 22 544 Erwerbstätige an Werktagen

** Basis: 5 213 Geschäftswege und Dienstfahrten im Inland von Erwerbstätigen an Werktagen

Geschäfts- und Dienstwege sind durchschnittlich 25 Kilometer lang. 40% der Wege sind nicht länger als 5, knapp ein Drittel ist über 20 Kilometer lang. Die Verteilung der Wegdistanzen ist bei den Erwerbstätigen aus Agglokerngemeinden, isolierten Städten, übrigen Agglokerngemeinden und ländlichen Gemeinden relativ ähnlich.

Das Auto wird mit einem Anteil von 58% an den Etappen und mit 70% der Distanzen bei Geschäfts- und Dienstwegen im Inland deutlich bevorzugt. Der öffentliche Verkehr hat im inländischen Geschäfts- und Dienstreiseverkehr mit knapp 11% der Etappen und 19% der Distanzen im Vergleich zum Auto einen eher geringen Marktanteil.

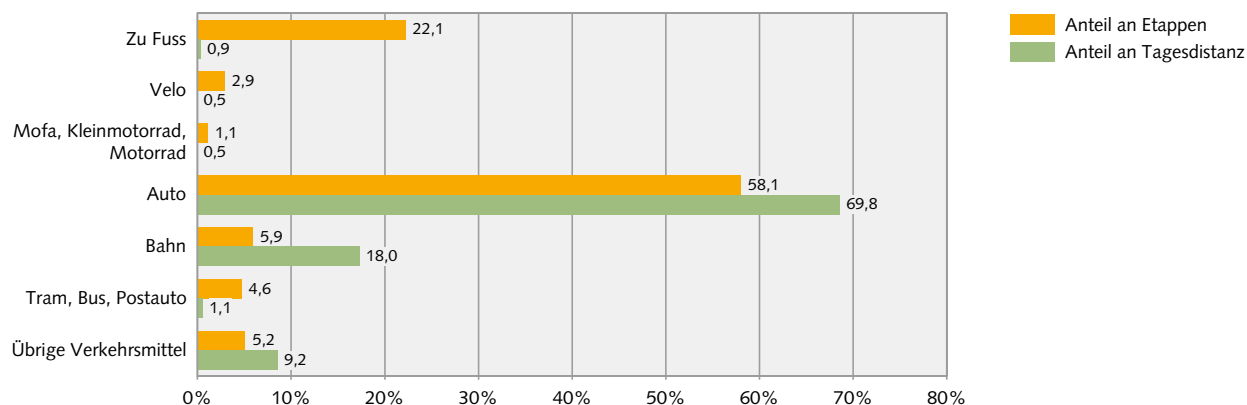
Der motorisierte Individualverkehr kommt bei geschäftlichen Wegen vor allem dann zum Einsatz, wenn sperrige Sachen transportiert werden müssen oder die Reisezeit deutlich verkürzt werden kann.

Der öffentliche Verkehr wird nicht nur mangels Alternativen (wie z.B. kein verfügbares Auto) gewählt, sondern auch aus Komfortgründen. Zu Fuss und mit dem Velo werden Geschäfts- und Dienstwege vor allem dann zurückgelegt, wenn die Strecken kurz sind. Eine gewisse Bedeutung haben daneben das gesundheitliche Argument sowie die Möglichkeit, damit einen Spaziergang zu verbinden.

T5.8.2 Verteilung der Wegdistanzen im Geschäfts- und Dienstfahrtenverkehr (in %)

Wegdistanz	Raumtyp des Wohnorts			
	Agglokerngemeinden und isolierte Städte	Übrige Agglokerngemeinden	Ländliche Gemeinden	Total
bis 1 km	13,5	10,8	15,0	12,8
über 1 bis 5 km	31,4	27,4	24,3	27,4
über 5 bis 10 km	13,6	16,7	13,4	14,9
über 10 bis 20 km	10,7	14,1	15,7	13,8
mehr als 20 km	30,8	30,9	31,5	31,1
Durchschnittliche Länge eines Geschäftswege (in km)	24,8	25,1	24,8	24,9

Basis: 5213 Geschäftswege und Dienstfahrten im Inland von Erwerbstätigen an Werktagen

Verkehrsmittelwahl bei geschäftlichen Tätigkeiten und Dienstfahrten (in %) G 5.8.1


Basis: 8071 Geschäftsetappen und Dienstfahrten im Inland von Erwerbstätigen an Werktagen

© BFS/ARE

**T5.8.3 Gründe für die Verkehrsmittelwahl
bei Geschäfts- und Dienstwegen
(in %, Mehrfachnennungen möglich)**

	Gewähltes Verkehrsmittel		
	LV	MIV	ÖV
Verfügbarkeit Auto/Motorrad bzw. Abo	-	10,5	17,9
Mangelnde Alternativen	13,7	17,1	22,1
Reisezeit	-	28,1	16,1
Kurze Strecke	44,2	-	-
Kosten	1,3	0,6	5,5
Reisegenuss	8,6	0,8	5,8
Höhere Zuverlässigkeit	0,4	2,3	2,6
Aus Umweltgründen	6,3	-	12,2
Gepäcktransport sperrige Sachen	-	32,2	0,9
Komfort	-	10,5	18,1
Gesundheitsgründe	12,1	0,4	0,5
Verfügbarkeit Parkplatz am Ziel	4,3	0,6	16,6
ÖV-Angebot	0,7	10,7	11,1
Spaziergang	17,3	-	-
Anderes	17,2	21,3	24,1

Basis: 140 Ausgänge (LV), 571 Ausgänge (MIV), 81 Ausgänge (ÖV)

6 Verkehrsverhalten nach Haushaltstypen und Bevölkerungsgruppen

6.1 Haushalte

Die Art des Haushaltes hat grossen Einfluss auf die Mobilität der Haushaltsmitglieder. Besonders stark wirkt sich das Haushaltseinkommen aus: In Haushalten mit einem Monatseinkommen von mehr als 6000 Franken machen die Haushaltsmitglieder im Schnitt mehr Ausgänge und sie legen mehr Wege und Etappen zurück als Personen aus Haushalten bis und mit 2000 Franken Monatseinkommen. Personen aus einkommensstarken Haushalten mit mehr als 10'000 Franken haben um rund das Zweieinhalbfache längere Tagesdistanzen als Personen aus der niedrigen Einkommensklasse.

Auch Personen aus Vier- und Fünf-Personen-Haushalten sind gemessen an der Anzahl Ausgänge, Wege und Etappen pro Tag überdurchschnittlich mobil. Die längsten Distanzen und Tageswegzeiten werden aber von Mitgliedern der Drei-Personen-Haushalte zurückgelegt.

Kinder im Haushalt sind mit überdurchschnittlich vielen Wegen und Etappen verbunden: Bei Mitgliedern von Einelternhaushalten sind es immerhin 5,8 Etappen und eine Tageswegzeit von rund 95 Minuten. Die längsten Tagesdistanzen finden sich bei Nichtfamilienhaushalten (z.B. Wohngemeinschaften). Die geringsten Tagesdistanzen und Tageswegzeiten haben Personen aus Einpersonenhaushalten.

Mitglieder von Einpersonenhaushalten haben bei der Verkehrsmittelnutzung ein klares Profil: Sie gehen im Vergleich zu anderen Haushaltstypen am häufigsten zu Fuss und nutzen oft Bus, Tram und Postauto. Am niedrigsten von allen Gruppen ist dagegen ihre Velonutzung.

Das Verhalten von Personen aus Haushalten mit niedrigem Haushaltseinkommen entspricht demjenigen der Einpersonenhaushalte: Es werden überdurchschnittlich häufig Etappen zu Fuss und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln Bus, Tram und Postauto, aber selten mit der Bahn zurückgelegt. Mit höherem Haushaltseinkommen

T6.1.1 Kenngrössen des Verkehrs nach Grösse, Zusammensetzung und Einkommen der Haushalte

	Tagesdistanz (in km)	Tageswegzeit (in Min.)	Tägliche Anzahl Ausgänge	Tägliche Anzahl Wege	Tägliche Anzahl Etappen
Haushaltsgrösse					
1 Person	33,2	90,4	1,6	3,2	5,0
2 Personen	37,2	91,8	1,6	3,2	4,7
3 Personen	38,7	94,0	1,7	3,6	5,3
4 Personen	36,6	91,0	1,8	3,7	5,3
5 und mehr	37,0	90,9	1,8	3,7	5,4
Monatliches Haushaltseinkommen					
bis und mit 2 000 Fr.	19,7	69,3	1,6	2,7	4,0
2 001–6 000 Fr.	29,2	85,0	1,6	3,2	4,6
6 001–10 000 Fr.	39,2	94,8	1,7	3,7	5,3
10 001–14 000 Fr.	48,0	102,9	1,7	3,8	5,7
mehr als 14 000 Fr.	51,7	106,4	1,7	3,9	5,9
Haushaltstyp					
Einpersonenhaushalte	33,2	90,4	1,6	3,2	5,0
Paare ohne Kinder	37,5	91,6	1,6	3,2	4,5
Paare mit Kind(ern)	37,5	91,7	1,8	3,7	5,3
Einelternhaushalte mit Kind(ern)	34,0	94,7	1,7	3,6	5,8
Nichtfamilienhaushalte	39,1	91,3	1,6	3,3	5,3
Total	36,7	91,7	1,7	3,4	5,0

Basis: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen, alle Tage

T 6.1.2 Verkehrsmittelwahl (in % der Etappen) nach Grösse, Einkommen und Zusammensetzung der Haushalte

	zu Fuss	Velo	Mofa, (Klein-) Motorrad	Auto	Bahn	Tram, Bus, Postauto	andere
Haushaltsgrösse							
1 Person	50,6	3,8	0,8	28,8	4,9	10,1	0,9
2 Personen	43,6	4,0	0,9	37,8	4,9	7,7	1,1
3 Personen	43,9	4,4	1,4	35,7	5,1	8,5	1,1
4 Personen	43,5	5,8	1,6	35,3	4,4	8,0	1,3
5 und mehr	44,6	6,8	1,8	31,3	5,6	8,3	1,6
Monatliches Haushaltseinkommen							
bis und mit 2 000 Fr.	54,8	3,7	0,7	25,0	4,1	10,6	1,1
2 001–6 000 Fr.	47,9	3,9	1,2	33,1	4,0	8,7	1,3
6 001–10 000 Fr.	43,0	5,5	1,3	36,8	4,6	7,6	1,1
10 001–14 000 Fr.	42,0	5,1	1,4	36,5	6,2	7,8	1,0
mehr als 14 000 Fr.	41,4	4,9	1,2	37,4	5,9	8,0	1,2
Haushaltstyp							
Einpersonenhaushalte	50,6	3,8	0,8	28,8	4,9	10,1	0,9
Paare ohne Kinder	42,8	4,1	0,9	39,5	4,7	7,0	1,0
Paare mit Kind(ern)	43,2	5,7	1,6	35,6	4,7	7,9	1,3
Einelternhaushalte mit Kind(ern)	49,1	4,5	1,5	25,9	5,8	11,9	1,3
Nichtfamilienhaushalte	47,0	5,4	0,9	28,2	7,1	10,0	1,3
Total	44,8	4,8	1,3	34,6	4,9	8,4	1,2

Basis: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen, alle Tage

steigt der Anteil der Etappen, den die Haushaltsmitglieder mit dem Auto und mit der Bahn bewältigen.

Im Vergleich der Haushaltstypen sind Paare ohne Kinder überdurchschnittlich oft mit dem Auto unterwegs, niedrige Anteile erreichen sie dagegen beim Zufussgehen, Velofahren und der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Mitglieder der Nichtfamilienhaushalte nutzen den ÖV dagegen überdurchschnittlich häufig. Auch Mitglieder von Einelternhaushalten sowie Einpersonenhaushalten haben bei Bus, Tram und Postauto überdurchschnittliche Anteile.

6.2 Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene (6–24 Jahre)

Kinder, Jugendliche sowie junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren unternehmen mehr Wege pro Werktag als die Gesamtbevölkerung mit durchschnittlich 3,8 Wegen. Bis zum 15. Lebensjahr sind die Unterschiede zwischen den Geschlechtern gering. Bei älteren Jugendlichen und jungen Erwachsenen ist die Zahl der Wege beim männlichen höher als beim weiblichen Geschlecht.

Die Tagesdistanzen steigen mit zunehmendem Alter kontinuierlich an. Ein Sprung auf höhere Distanzen erfolgt nicht erst ab dem 18., sondern schon ab dem 15. Lebensjahr.

Ab 18 Jahren geht die bei Kindern und Jugendlichen generell hohe Bedeutung des Zufussgehens zurück. Ab 15 Jahren gewinnen insbesondere die öffentlichen Ver-

kehrsmittel an Bedeutung: In der Gruppe der 15–17-Jährigen entfallen immerhin 25% aller Etappen auf den ÖV. Das Auto wird nicht erst bei jungen Erwachsenen zu einem wichtigeren Verkehrsmittel; zwischen 18 und 24 Jahren wird fast jede vierte Etappe mit dem Auto zurückgelegt. Fast genauso hoch ist der Anteil der Auto-Etappen bei Kindern in der Altersgruppe von sechs bis neun Jahren (23% der Etappen). Sie sind dann als Mitfahrer im Auto unterwegs.

Für die Freizeit werden mit zunehmendem Alter längere Tagesdistanzen zurückgelegt. Ab 18 Jahren treten zudem grössere Unterschiede zwischen jungen Männern (16 km) und Frauen (13 km) auf. Für Ausbildung und Schule wenden die 15–17-Jährigen mit rund 12 km die längsten Tagesdistanzen auf. Ab 18 Jahren geht die Distanz für diesen Zweck auf 10 km zurück, dafür gewinnen neben der Freizeit übrige Wegzwecke, wie Arbeitswege, an Bedeutung.

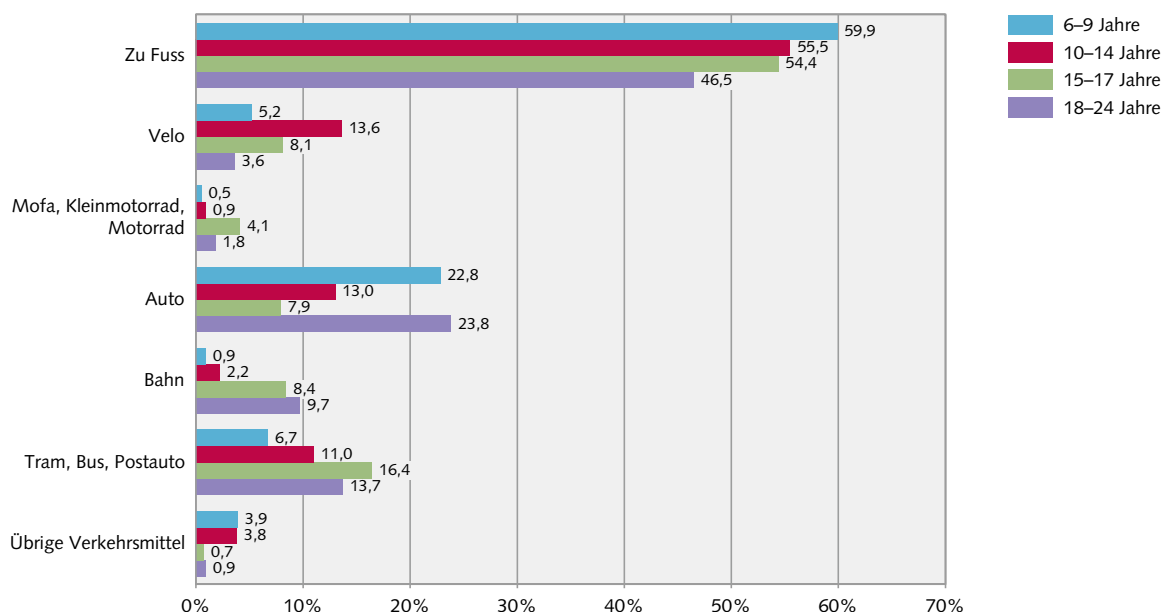
T6.2.1 Kenngrössen des Verkehrs der 6–24-Jährigen

Alter	Tägliche Anzahl Wege			Tagesdistanz (in km)			Tageswegzeit (in Min.)		
	männlich	weiblich	Total	männlich	weiblich	Total	männlich	weiblich	Total
6–9 Jahre	4,0	3,9	3,9	16,4	13,5	15,0	72,0	67,8	70,0
10–14 Jahre	4,1	4,2	4,2	16,7	19,1	17,9	75,0	82,9	78,9
15–17 Jahre	4,3	4,0	4,1	33,2	35,2	34,1	104,6	109,9	107,1
18–24 Jahre	4,2	3,8	4,0	51,6	47,5	49,6	113,3	111,9	112,6

Basis: 8280 Zielpersonen zwischen 6 und 24 Jahren alt an Werktagen, Inlandetappen

Verkehrsmittelwahl bei 6–24-Jährigen (in % der Etappen)

G 6.2.1

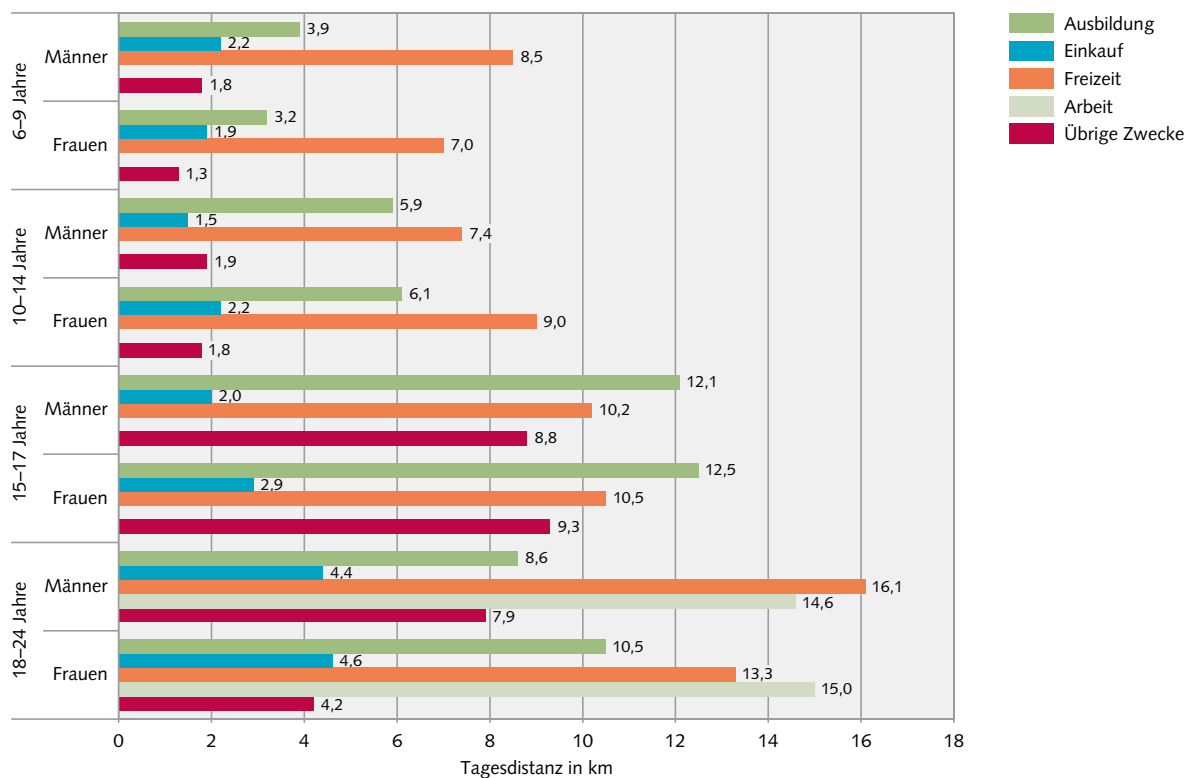


Basis: 8280 Zielpersonen zwischen 6 und 24 Jahren alt an Werktagen, Inlandetappen

© BFS/ARE

Tagesdistanz nach Verkehrszweck bei 6–24-Jährigen

G 6.2.2



Basis: 8280 Zielpersonen zwischen 6 und 24 Jahren alt an Werktagen, Inlandetappen

© BFS/ARE

6.3 Erwachsene (25–64 Jahre)

Die Anzahl der täglich zurückgelegten Wege hat in der Altersgruppe der 40–44-Jährigen ihr Maximum und geht dann bis zum 64. Lebensjahr zurück. Die Tagesdistanzen sind in der Gruppe der 25–29-Jährigen am grössten. Danach nehmen sie ab. Die Tageswegzeit variiert kaum zwischen den Altersgruppen. In allen Altersgruppen weisen Männer grössere Tagesdistanzen und Tageswegzeiten als Frauen auf, nur gering sind die Unterschiede bei der Anzahl Wege.

Die Verkehrsmittelnutzung unterscheidet sich nur wenig zwischen den Altersgruppen der 25–44-Jährigen und der 45–65-Jährigen.

Der Verkehrszweck mit der grössten Tagesdistanz ist unter der Woche bei Männern und Frauen zwischen 25 und 44 Jahren die Arbeit. In der Altersgruppe der 45–65-Jährigen sind die Arbeitsdistanzen kürzer. Dies gilt vor allem für Frauen, bei denen in dieser Altersgruppe die Distanzen für die Freizeit jene für die Arbeit überwiegen. Gross sind die Geschlechterunterschiede bei Geschäfts- und Dienstwegen. In beiden Altersgruppen sind Männer für diesen Verkehrszweck deutlich weiter als Frauen unterwegs. Die Tagesdistanz für Einkauf und Besorgungen variiert nur gering zwischen den Altersgruppen. Frauen legen dabei jeweils längere Einkaufsdistanzen zurück als Männer.

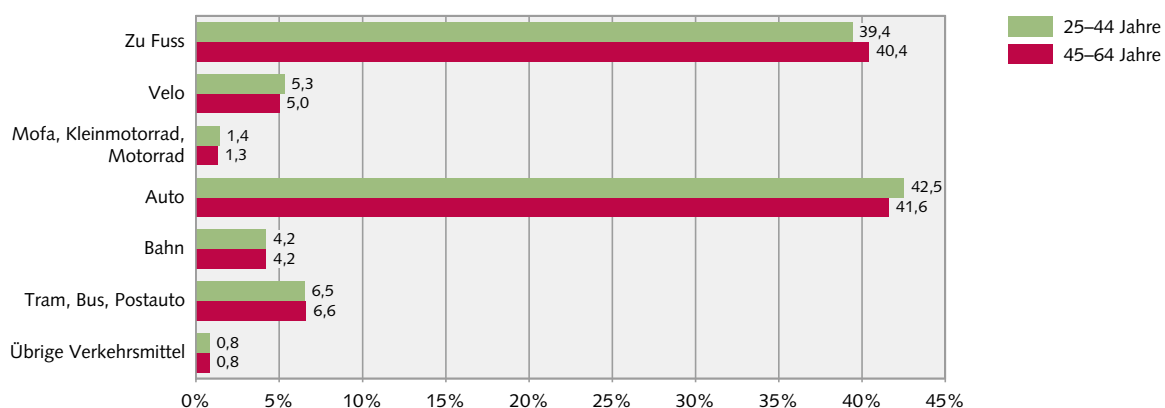
T 6.3.1 Kenngrössen des Verkehrs der 25–64-Jährigen

Alter	Tägliche Anzahl Wege			Tagesdistanz (in km)			Tageswegzeit (in Min.)		
	Männer	Frauen	Total	Männer	Frauen	Total	Männer	Frauen	Total
25–29 Jahre	4,1	3,8	4,0	57,2	40,3	48,5	104,9	94,3	99,4
30–34 Jahre	4,1	3,7	3,9	55,3	36,8	45,8	104,1	88,9	96,2
35–39 Jahre	4,0	4,0	4,0	53,0	33,0	43,1	101,1	89,1	95,2
40–44 Jahre	4,1	4,2	4,2	50,9	35,4	43,3	100,0	91,2	95,6
45–49 Jahre	4,2	4,1	4,1	51,4	33,5	42,3	99,9	88,4	94,0
50–54 Jahre	4,1	3,7	3,9	49,6	31,1	40,4	100,6	85,8	93,2
55–59 Jahre	4,0	3,6	3,8	49,9	29,8	39,9	104,1	86,0	95,1
60–64 Jahre	3,8	3,3	3,5	45,5	27,0	36,3	103,4	86,6	95,0

Basis: 24 835 Zielpersonen zwischen 25 und 64 Jahren alt an Werktagen, Inlandetappen

Verkehrsmittelwahl der 25–64-Jährigen (in % der Etappen)

G 6.3.1

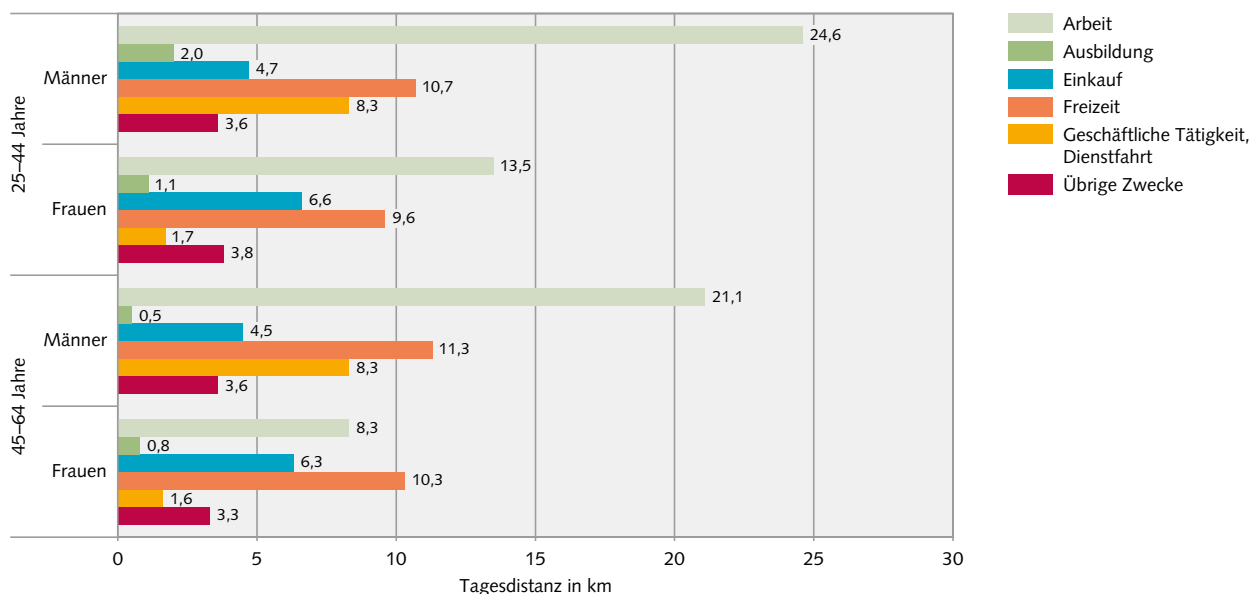


Basis: 24 835 Zielpersonen zwischen 25 und 64 Jahren an Werktagen, Inlandetappen

© BFS/ARE

Tagesdistanz nach Verkehrszweck bei 25–64-Jährigen

G 6.3.2



Basis: 24 835 Zielpersonen zwischen 25 und 64 Jahren alt an Werktagen, Inlandetappen

© BFS/ARE

Arbeitnehmer/innen in der Unternehmensleitung oder mit Vorgesetztenfunktion legen in der Gruppe der Erwerbstätigen die längsten Tagesdistanzen im Inland zurück und wenden dafür die längsten Tageswegzeiten auf. Arbeitnehmer/innen ohne Vorgesetztenfunktion und Selbständige liegen in Bezug auf die Tagesdistanzen an Werktagen auf einem ähnlichen Niveau. Erwerbstätige Männer weisen generell längere Tagesdistanzen und Tageswegzeiten auf als erwerbstätige Frauen.

Lange Distanzen zur Arbeit haben Arbeitnehmer/innen in der Unternehmensleitung oder mit Vorgesetztenfunktion (im Mittel 28 km pro Person und Tag). Die Unterschiede zu Arbeitnehmer/innen ohne Vorgesetztenfunktion betragen 8,5 km pro Person. Geschäftliche Wege machen bei Selbständigen mit 10 km pro Person und Tag einen nennenswerten Anteil der Tagesdistanz aus. Die Tagesdistanz zur Arbeit liegt in dieser Gruppe von Erwerbstätigen mit 13 km nur wenig höher.

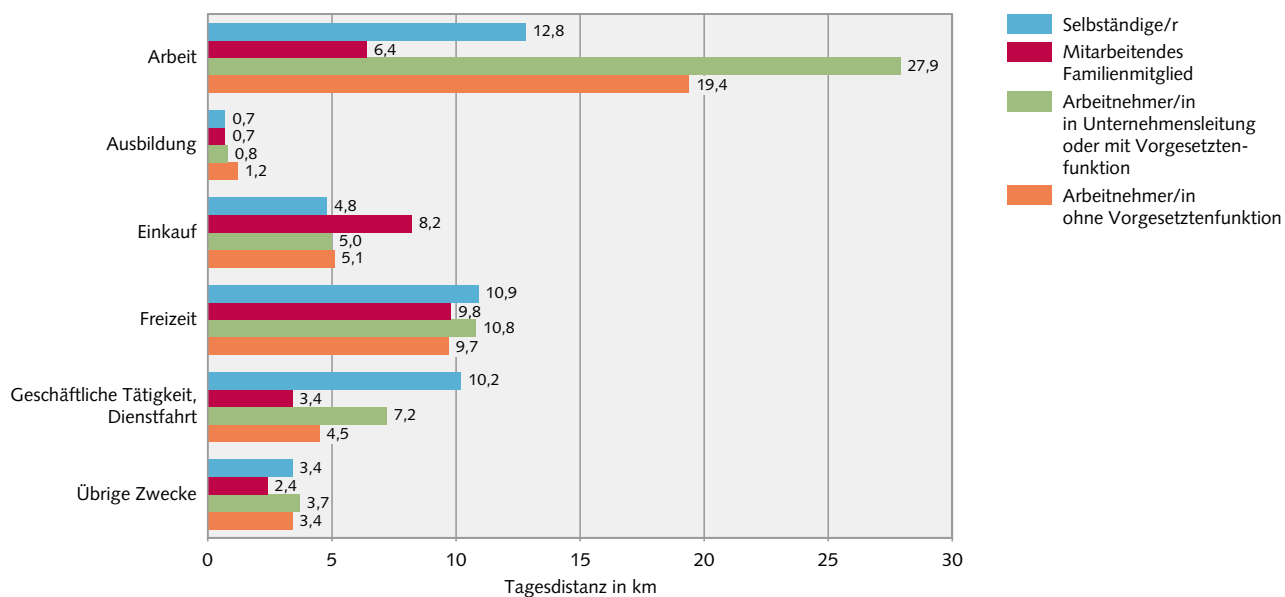
T 6.3.2 Kenngrößen des Verkehrs nach beruflicher Stellung

Berufliche Stellung	Tägliche Anzahl Wege			Tagesdistanz (in km)			Tageswegzeit (in Min.)		
	Männer	Frauen	Total	Männer	Frauen	Total	Männer	Frauen	Total
Selbstständige/r	4,4	4,1	4,3	49,5	29,7	42,6	99,5	80,7	93,0
Mitarbeitendes Familienmitglied	4,4	3,8	4,0	39,7	27,4	30,8	84,7	75,8	78,3
Arbeitnehmer/in in Unternehmensleitung oder mit Vorgesetztenfunktion	4,1	4,1	4,1	60,2	45,1	55,5	104,3	98,5	102,5
Arbeitnehmer/in ohne Vorgesetztenfunktion	4,1	4,1	4,1	51,9	36,0	43,3	103,0	93,6	97,9
Anderes	3,2	3,2	3,2	31,0	23,9	26,0	96,8	77,5	83,4

Basis: 24 835 Zielpersonen zwischen 25 und 64 Jahre alt an Werktagen, Inlandetappen

Tagesdistanz nach Verkehrszweck und nach beruflicher Stellung

G 6.3.3



Basis: 24 835 Zielpersonen zwischen 25 und 64 Jahren an Werktagen, Inlandetappen

© BFS/ARE

6.4 Ältere Menschen ab 65 Jahren

Ab dem Alter von 65 Jahren nehmen die Anzahl Wege, die Tagesdistanz und die Wegzeit stetig ab. Unternehmen die 65–69-Jährigen immerhin drei Wege pro Tag mit über 30 Kilometern Tagesdistanz, sind es bei den über 85-Jährigen nur noch knapp zwei Wege und 10 Kilometer pro Tag. Männer sind gemessen an diesen Kenngrössen auch im Alter über 65 Jahre deutlich mobiler als Frauen. Die Unterschiede zwischen den Geschlechtern werden erst ab einem Alter von 85 Jahren deutlich kleiner.

Der Anteil der Etappen zu Fuss steigt mit zunehmendem Alter von knapp 50% bei den 65–69-Jährigen auf knapp 60% bei den über 85-Jährigen an. Bis zur Altersgruppe der 80–84-Jährigen ist ein Rückgang der Auto-Etappen, aber eine Zunahme der Etappen mit Tram, Bus und Postauto festzustellen. Der Anteil der Bahn ist zwischen 65 und 85 Jahren weitgehend konstant.

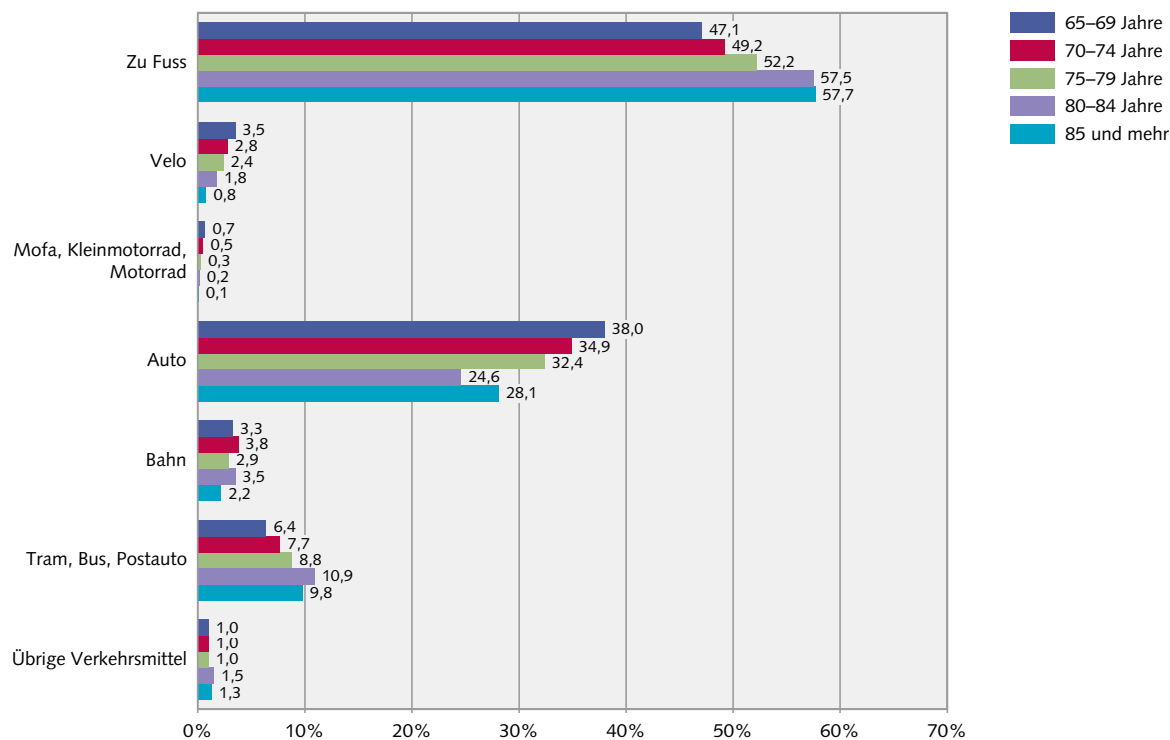
T 6.4.1 Kenngrössen des Verkehrs der Personen ab 65 Jahren

Alter	Tägliche Anzahl Wege			Tagesdistanz (in km)			Tageswegzeit (in Min.)		
	Männer	Frauen	Total	Männer	Frauen	Total	Männer	Frauen	Total
65–69 Jahre	3,1	3,0	3,0	34,8	27,1	30,8	102,5	86,3	94,0
70–74 Jahre	2,8	2,5	2,6	28,9	21,5	24,8	92,2	73,4	82,0
75–79 Jahre	2,8	2,3	2,5	24,0	15,5	19,2	81,5	62,4	70,7
80–84 Jahre	2,4	2,0	2,2	22,5	12,3	15,9	71,9	51,3	58,6
85 und mehr	1,9	1,5	1,7	13,4	8,1	9,9	49,3	36,8	40,9

Basis: 15 900 Zielpersonen ab 65 Jahren, Inlandetappen

Verkehrsmittelwahl der Personen ab 65 Jahren (in % der Etappen)

G 6.4.1



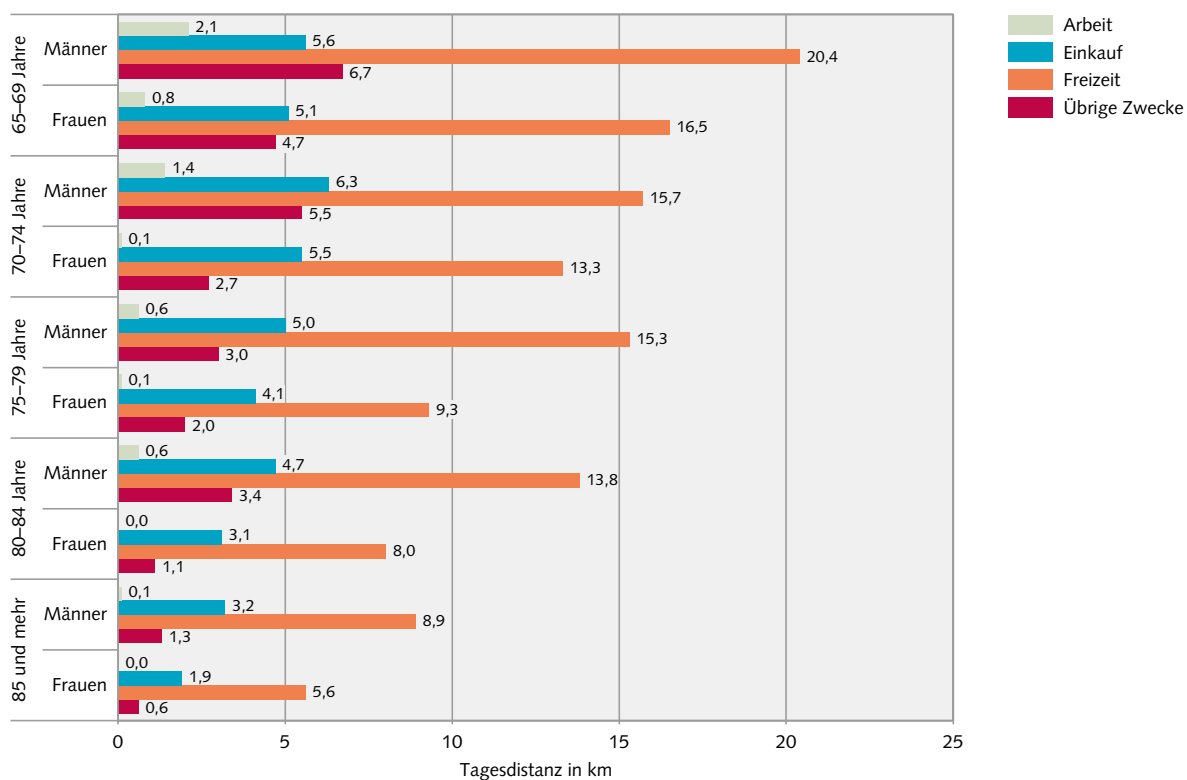
Basis: 15 900 Zielpersonen ab 65 Jahren, Inlandetappen

© BFS/ARE

Die Distanzen für Freizeitwege gehen zwar mit dem Alter zurück. Dennoch stellt dieser Verkehrszweck auch im höheren Alter noch nennenswerte Kilometerleistungen. Erst ab einem Alter von 85 Jahren fällt die Distanz pro Person und Tag auf unter 10 km. Wege zum Einkaufen und für Besorgungen stellen den zweitwichtigsten Wegzweck dar, zumal Arbeitswege kaum noch vorkommen. Mit zunehmendem Alter geht die Tagesdistanz für Einkaufen weniger stark als bei den Freizeitwegen zurück. Auch kehrt sich bei Einkaufswegen das traditionelle Muster in der Mobilität zwischen Männern und Frauen ab 65 Jahren um. Nun legen auch bei diesem Zweck Männer im Vergleich zu Frauen die längeren Distanzen zurück.

Tagesdistanz nach Verkehrszweck bei Personen ab 65 Jahren

G 6.4.2



Basis: 15 900 Zielpersonen ab 65 Jahren, Inlandetappen

© BFS/ARE

6.5 Body-Mass-Index

Der Body-Mass-Index (BMI) setzt das Körpergewicht in Beziehung zur Körpergrösse (siehe Glossar). Zwischen dem Mobilitätsgrad der Personen und dem BMI besteht ein Zusammenhang. So sind Personen mit einem starken Übergewicht oder mit Untergewicht deutlich seltener mobil als Normalgewichtige und Personen mit leichtem bis mittlerem Übergewicht. Dieser Zusammenhang ist bei Frauen noch stärker als bei Männern ausgeprägt.

T 6.5.1 Nicht-Mobile nach Body-Mass-Index (in %)

	Body-Mass-Index				
	Unter-gewicht	Normal-gewicht	leichtes bis mittleres Übergewicht	starkes Übergewicht	Total
Geschlecht					
Männer	15,9	7,4	8,5	11,8	8,3
Frauen	15,8	11,2	15,4	22,9	13,2
Total	15,8	9,6	10,9	16,9	10,8
Alter					
18–24 Jahre	6,7	7,3	10,2	15,1	7,8
25–64 Jahre	12,4	8,0	8,2	14,1	8,7
65 und mehr	40,8	18,5	18,5	23,7	19,5
Total	15,8	9,6	10,9	16,9	10,8

Basis: 16 006 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zu Modul 2 Langsamverkehr befragt wurden

Personen mit einem Body-Mass-Index, der auf leichtes bis mittleres Übergewicht hinweist, legen einen überdurchschnittlichen Anteil der Tagesdistanz mit dem MIV zurück. Bei starkem Übergewicht steigt diese Verschiebung in Richtung einer motorisierten Verkehrsteilnahme nochmals. Die aus Gesundheitsgründen wichtige Bewegung aus eigener Muskelkraft, also zu Fuss und mit dem Velo, wird zu höheren Anteilen in den Bevölkerungsgruppen mit Normal- und Untergewicht praktiziert.

T 6.5.2 Modalsplit nach Body-Mass-Index (in % der Tagesdistanz)

Verkehrsmittel	Body-Mass-Index				
	Unter-gewicht	Normal-gewicht	leichtes bis mittleres Übergewicht	starkes Übergewicht	Total
LV	7,7	7,9	6,1	5,1	7,1
MIV	59,6	63,8	71,1	73,7	66,7
ÖV	32,3	26,1	20,4	15,0	23,6
übrige Verkehrsmittel	0,5	2,2	2,5	6,2	2,6

Basis: 16 006 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zu Modul 2 Langsamverkehr befragt wurden

Bezogen auf die Unterwegszeiten verwenden Übergewichtige Personen weniger Zeit im Langsamverkehr als Personen mit Normalgewicht. Vor allem bei der Velonutzung zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen diesen Gruppen. Auch Untergewichtige benutzen das Velo selten.

T 6.5.3 Mittlere Unterwegszeit im LV nach Body-Mass-Index (in Min.)

Verkehrsmittel	Body-Mass-Index				
	Unter-gewicht	Normal-gewicht	leichtes bis mittleres Übergewicht	starkes Übergewicht	Total
zu Fuss	36,0	32,5	30,5	26,7	31,5
Velo	1,6	4,3	2,8	1,4	3,5
LV	37,7	36,8	33,3	28,1	35,0

Basis: 16 006 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zu Modul 2 Langsamverkehr befragt wurden

7 Räumliche Aspekte der Mobilität

7.1 Sprachregionen

Die Bevölkerung der einzelnen Landesteile unterscheidet sich in Bezug auf den Mobilitätsgrad sowie die Anzahl Ausgänge und Wege nur gering. Bei den täglich zurückgelegten Distanzen sind die Unterschiede allerdings gross. Deutschschweizer/innen legen mit 38 km täglich rund vier bis neun Kilometer mehr zurück als die Bevölkerung in den anderen Landesteilen.

In der Deutschschweiz liegt der Autobesitz der Haushalte mit 78% geringfügig unter dem nationalen Durchschnitt. Die Ausstattung mit Generalabonnements (10% der Einwohner/innen), mit Halbtax-Abos (40%) und auch mit Velos im Haushalt (74%) ist in diesem Landesteil jedoch deutlich höher als in der französisch-,

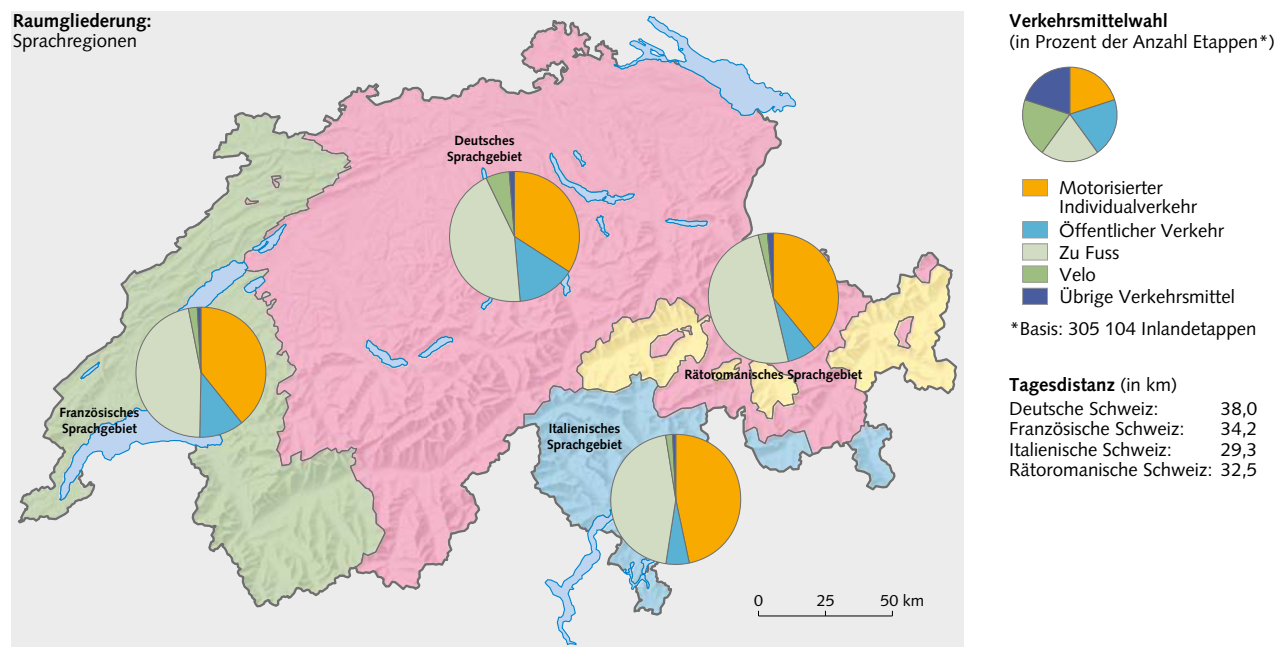
italienisch- und rätoromanischsprachigen Schweiz. Die Bevölkerung der Deutschschweiz legt denn auch einen höheren Anteil der Etappen mit öffentlichen Verkehrsmitteln (fast 15%) und mit dem Velo (6%) zurück.

In der französischsprachigen Schweiz werden öffentliche Verkehrsmittel (11% der Etappen) weniger häufig als im Schweizer Mittel benutzt. Dieser Landesteil erreicht nur bei den Verbundabonnements überdurchschnittlich hohe Anteile (15% der Einwohner besitzen diese Abos).

In der italienischsprachigen Bevölkerung liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am höchsten (47% der Etappen), gefolgt von der französischsprachigen und der rätoromanischen Schweiz mit jeweils 39% (Deutschschweiz nur 34%).

Verkehrsmittelwahl nach Sprachregionen

G 7.1.1



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

© BFS, ThemaKart, Neuchâtel 2012

T7.1.1 Kenngrössen des Verkehrs nach Sprachregionen

	D-CH	F-CH	I-CH	R-CH	CH
Kenngrössen des Verkehrs*					
Tägliche Anzahl Wege	3,4	3,4	3,7	3,4	3,4
Tagesdistanz (in km)	38,0	34,2	29,3	32,5	36,7
Tageswegzeit (in Min.)	94,1	86,5	81,7	98,7	91,7
Tägliche Anzahl Ausgänge	1,7	1,7	1,8	1,8	1,7
Mobilitätsgrad (in %)	89,2	88,7	88,5	86,9	89,1
Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)*					
Arbeit	24,5	24,3	21,6	10,4	24,3
Ausbildung	5,5	4,9	5,1	5,9	5,4
Einkauf	12,6	12,8	16,2	15,7	12,8
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	7,2	5,5	6,2	5,1	6,8
Service und Begleitung	4,3	6,0	8,9	2,6	4,8
Freizeit	40,4	39,9	37,1	44,5	40,2
Andere	5,5	6,5	5,0	15,8	5,7
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)					
mit Auto**	78,1	81,2	84,1	82,1	79,2
mit Velo**	73,5	57,5	51,3	66,5	68,6
mit GA*	10,2	6,7	2,9	9,4	9,0
mit Halbtax*	39,7	22,7	17,0	34,0	34,5
mit Verbund-Abo*	13,0	14,9	9,2	9,2	13,3
mit anderem Abo*	12,2	7,9	7,6	15,8	10,9

* Basis: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen

** Basis: 59 971 Haushalte

7.2 Urbaner und ländlicher Raum

Erwartungsgemäss unterscheidet sich die Mobilität der Einwohner/innen von ländlichen und urbanen Räumen deutlich: Die Tagesdistanzen der Einwohner/innen urbaner Räume (also von Agglomerationen und isolierten Städten) sind geringer als jene von ländlichen Gemeinden. Und dies, obwohl die Anzahl Ausgänge und Wege pro Tag vergleichbar ist. Grosse Unterschiede bestehen bei der Verkehrsmittelwahl: Einwohner/innen von ländlichen Räumen legen zwischen 39% und 47% ihrer Etappen mit dem motorisierten Individualverkehr zurück. Bei Einwohner/innen in Agglomerationskerngemeinden sind es nur 24%, dafür werden aber 53% der Etappen zu Fuss, 18% mit dem ÖV und 5% mit dem Velo durchgeführt. Es bestehen aber auch wesentliche Unterschiede innerhalb des urbanen Raums sowie innerhalb des ländlichen Raums:

Einwohner/innen von übrigen Agglomerationsgemeinden, die nicht zur Agglomerationskernzone gehören, also eher in der Agglomerationsrandzone wohnen, weichen bei der Verkehrsmittelwahl relativ stark von Einwohner/innen der zentraler gelegenen Agglomerationsgemeinden ab. Gemessen an der Anzahl Etappen liegen die Anteile der

T7.2.1 Kenngrössen des Verkehrs nach Raumtypen des Wohnorts

	Urbaner Raum				Ländlicher Raum			CH
	Agglomera- tionskern- gemeinde	Übrige Gemeinde Agglomera- tionskernzone	Übrige Agglomera- tions- gemeinde	Isolierte Stadt	Periurbane ländliche Gemeinde	Alpine Touris- muszentren	Periphere ländliche Gemeinde	
Kenngrössen des Verkehrs*								
Tägliche Anzahl Wege	3,5	3,4	3,4	3,7	3,4	3,2	3,4	3,4
Tagesdistanz (in km)	31,9	34,9	37,9	39,4	41,7	32,7	40,8	36,7
Tageswegzeit (in Min.)	93,3	89,6	92,2	92,9	90,0	82,9	94,0	91,7
Tägliche Anzahl Ausgänge	1,6	1,7	1,7	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7
Mobilitätsgrad (in %)	90,0	88,8	89,0	92,8	88,1	84,7	88,8	89,1
Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)*								
Arbeit	25,3	23,5	23,6	26,1	25,6	13,2	20,0	24,3
Ausbildung	4,8	4,9	5,3	8,5	5,9	4,3	7,6	5,4
Einkauf	11,7	12,8	13,1	9,8	13,3	15,3	13,3	12,8
Service und Begleitung	6,4	6,3	6,7	3,8	7,5	14,4	6,3	6,8
Freizeit	42,0	40,9	39,8	44,9	38,0	41,5	43,0	40,2
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	3,5	4,3	5,5	5,1	5,3	6,3	5,8	4,8
Andere	6,4	7,1	6,0	1,8	4,4	5,0	4,0	5,7
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)								
mit Auto**	63,3	81,0	86,0	80,9	90,3	81,4	83,9	79,2
mit Velo**	62,4	68,4	70,7	75,6	74,6	67,9	68,3	68,6
mit GA*	12,4	7,4	7,8	12,9	7,6	7,6	8,3	9,0
mit Halbtax*	37,9	34,3	35,2	32,6	29,7	32,9	31,5	34,5
mit Verbund-Abo*	20,4	16,7	12,3	5,1	5,1	8,3	3,7	13,3
mit anderem Abo*	10,9	11,1	11,6	10,8	9,8	18,2	10,8	10,9

* Basis: 62 868 Zielpersonen; Inlandetappen

** Basis: 59 971 Haushalte

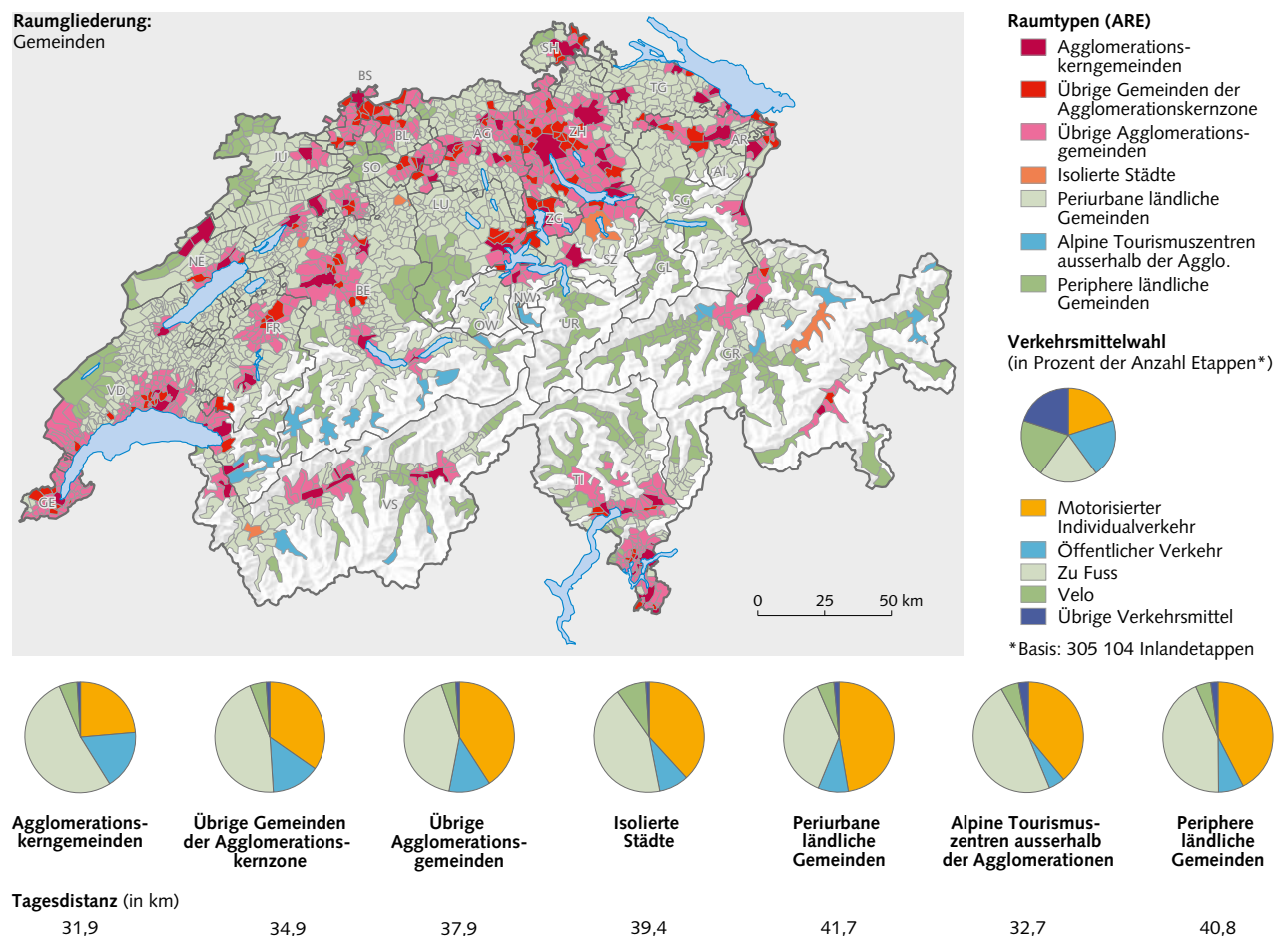
Verkehrsmittel zu Fuss, Velo und ÖV sogar unter dem Schweizer Durchschnitt. Dafür erreichen die Einwohner/innen dieser übrigen Agglomerationsgemeinden mit 41% einen vergleichsweise hohen Anteil bei Verkehrsmitteln des motorisierten Individualverkehrs. Und die Tagesdistanzen sind mit 38 km pro Person höher als die der anderen Agglomerationsbewohner/innen (32 km bei Einwohner/innen der Kerngemeinden).

Im ländlichen Raum finden sich die grössten Tagesdistanzen bei den Einwohner/innen der noch relativ agglomerationsnahen, sogenannten periurbanen ländlichen Gemeinden. Deren Einwohner/innen legen mit 42 Inlandskilometern pro Person sogar die höchsten Tagesdis-

tanzen aller Einwohner/innen der verschiedenen Raumtypen zurück, nämlich fast 10 Inlandskilometer mehr als Einwohner/innen der Agglomerationskerngemeinden. Im periurbanen Teil des ländlichen Raums benutzen die Einwohner/innen die Verkehrsmittel des MIV häufiger (Anteil 47% an den Etappen) als die Einwohner/innen der abgelegenen peripheren ländlichen Gemeinden (hier 42% MIV-Anteil) und sie gehen auch seltener zu Fuss. Eine Besonderheit im ländlichen Raum stellen die alpinen Tourismuszentren dar: Deren Einwohner/innen gehen im Vergleich zu denen anderer ländlicher Gemeinden häufiger zu Fuss; seltener nutzen sie dagegen die Verkehrsmittel des MIV und des ÖV.

Verkehrsmittelwahl nach Raumtyp des Wohnortes

G 7.2.1



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

© BFS, ThemaKart, Neuchâtel 2012

7.3 Agglomerationen

Die Agglomerationen sind sich relativ ähnlich in Bezug auf den Mobilitätsgrad sowie die Anzahl der täglichen Ausgänge und Wege der Einwohner/innen.

Die Ausstattung der Haushalte mit Autos liegt mit 84% in den kleinen und 81% in den mittleren Agglomerationen generell höher als in den zehn grössten Agglomerationen der Schweiz. In diesen grössten Agglomerationen bewegt sich die Motorisierungsrate in einer Bandbreite von 66% (Basel) bis 84% (Lugano). Entsprechend hohe Anteile an den Wegetappen erreicht der motorisierte Individualverkehr in mittleren Agglomerationen (38%) und kleinen Agglomerationen (42%). Den niedrigsten Anteil weist die Bevölkerung der Agglomeration Basel mit 23% auf.

Die grössten Anteile bei den ÖV-Abonnements finden sich in der Bevölkerung der grossen Agglomerationen: Maximum von 16% GA-Besitz in der Agglomeration Bern, höchster Wert beim Halbtax-Abo in der Bevölkerung der Agglomeration Winterthur mit 47%, Spitzenwert beim Verbundabo in der Bevölkerung der Agglomeration Basel mit 30% Anteil. Dementsprechend werden die öffentlichen Verkehrsmittel von der Bevölkerung der grossen Agglomerationen generell häufiger als in kleinen und mittleren Agglomerationen genutzt. Die

T7.3.2 Kenngrössen für die Einwohner/innen der Agglomerationen

	Wohnort		
	Mittlere Agglomerationen	Kleine Agglomerationen	Alle Agglomerationen
Kenngrössen des Verkehrs*			
Tägliche Anzahl Wege	3,5	3,5	3,4
Tagesdistanz (in km)	37,9	36,4	35,0
Tageswegzeit (in Min.)	91,9	87,5	92,1
Tägliche Anzahl Ausgänge	1,7	1,7	1,7
Mobilitätsgrad (in %)	89,4	89,3	89,4
Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)*			
Arbeit	24,9	25,9	24,2
Ausbildung	4,6	5,7	5,0
Einkauf	12,6	12,8	12,6
Service und Begleitung	6,3	6,1	6,5
Freizeit	41,0	39,9	40,8
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	5,3	4,5	4,6
Andere	5,4	5,1	6,4
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)			
mit Auto**	81,2	84,2	75,9
mit Velo**	71,6	71,3	66,9
mit GA*	10,7	7,3	9,5
mit Halbtax*	34,7	30,2	36,1
mit Verbund-Abo*	8,7	6,9	16,3
mit anderem Abo*	10,7	10,4	11,2

* Basis: 50 239 Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomeration, Inlandetappen

** Basis: 48 386 Haushalte mit Wohnort in einer Agglomeration

T7.3.1 Kenngrössen des Verkehrs der Einwohner/innen der grossen Agglomerationen

	Wohnort									
	Zürich	Basel	Genf	Bern	Lausanne	Winterthur	St. Gallen	Luzern	Lugano	Biel/Bienne
Kenngrössen des Verkehrs*										
Tägliche Anzahl Wege	3,4	3,3	3,3	3,4	3,3	3,4	3,4	3,5	3,7	3,4
Tagesdistanz (in km)	35,6	31,2	26,5	38,9	32,7	37,8	36,3	37,2	27,7	36,5
Tageswegzeit (in Min.)	95,9	91,6	86,8	98,4	87,0	106,0	95,3	98,4	86,9	85,5
Tägliche Anzahl Ausgänge	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,7	1,7
Mobilitätsgrad (in %)	89,6	88,3	89,3	89,7	88,5	88,6	90,2	91,8	89,5	87,7
Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)*										
Arbeit	25,0	22,3	20,8	22,7	26,3	21,1	22,3	25,6	18,8	21,2
Ausbildung	4,5	7,0	4,9	4,2	3,6	5,1	5,6	5,5	5,1	8,2
Einkauf	12,4	11,1	13,6	12,4	12,5	11,3	11,5	14,3	13,3	15,1
Service und Begleitung	6,4	6,8	5,3	6,9	6,0	9,5	6,9	7,7	9,9	7,0
Freizeit	41,4	41,3	40,0	42,4	39,0	41,6	45,7	36,3	39,4	38,9
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	3,9	4,2	5,9	3,6	5,2	5,4	3,4	2,5	7,0	4,0
Andere	6,3	7,2	9,6	7,7	7,3	5,9	4,7	8,0	6,5	5,5
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)										
mit Auto**	73,1	66,2	75,6	67,6	75,2	72,5	74,1	71,8	84,0	70,5
mit Velo**	68,1	67,8	56,6	71,0	48,6	77,9	67,4	69,0	41,6	71,6
mit GA*	10,5	8,3	5,5	16,1	6,7	11,1	10,4	11,5	3,0	14,3
mit Halbtax*	45,2	40,9	22,1	45,5	27,6	47,1	39,5	41,6	17,3	33,9
mit Verbund-Abo*	20,4	29,5	25,4	18,6	20,0	16,4	14,6	16,3	12,8	11,5
mit anderem Abo*	12,9	12,9	6,7	14,0	8,4	12,3	13,1	13,5	10,0	10,8

* Basis: 26 618 Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomeration, mit einer der 10 bevölkerungsreichsten Kernstädte, Inlandetappen

** Basis: 25 939 Haushalte mit Wohnort in einer Agglomeration mit einer der 10 bevölkerungsreichsten Kernstädte

Bandbreite reicht von 14% der Etappen in der Agglomeration Genf bis 20% in der Agglomeration Zürich. Die Agglomeration Lugano bildet mit 7% eine Ausnahme von dieser Regel. Bei Bewohner/innen der kleinen Agglomerationen liegt der ÖV-Anteil bei 9%, in mittleren Agglomerationen bei 12% der Etappen.

Auch innerhalb der Gruppe der grossen Agglomerationen bestehen beträchtliche Unterschiede: Die Bewohner/innen der Agglomerationen Basel und Bern sind in ihrer Verkehrsmittelwahl stark auf den ÖV und den Langsamverkehr ausgerichtet (ÖV-Anteil jeweils fast 19%). In der Agglomeration Zürich gilt dies nur für den ÖV (Anteil 20%) und das Zufussgehen, niedrig ist hier jedoch im Vergleich zu Basel und Bern der Veloanteil (nur gut 3% der Etappen). Ebenfalls niedrig liegt die Velonutzung in den Agglomerationen St. Gallen (3%), Lausanne und Lugano (je 1%). Ganz anders die Bevölkerung der Agglomeration Winterthur: Sie legt 9% der Etappen mit dem Velo zurück und hat auch den höchsten Anteil an Haushalten mit mindestens einem Velo (78%).

In der Agglomeration Genf fällt ein leicht unterdurchschnittlicher ÖV-Anteil (14%) mit einem Spitzenwert bei den Etappen zu Fuss (52%) zusammen. Eine hohe Bedeutung hat das Zufussgehen neben Genf, Basel und Bern auch in der Bevölkerung der Agglomerationen Lausanne (50%), Luzern und St. Gallen (je 49% der Etappen). Die Bewohner/innen der Agglomeration Lugano nehmen mit

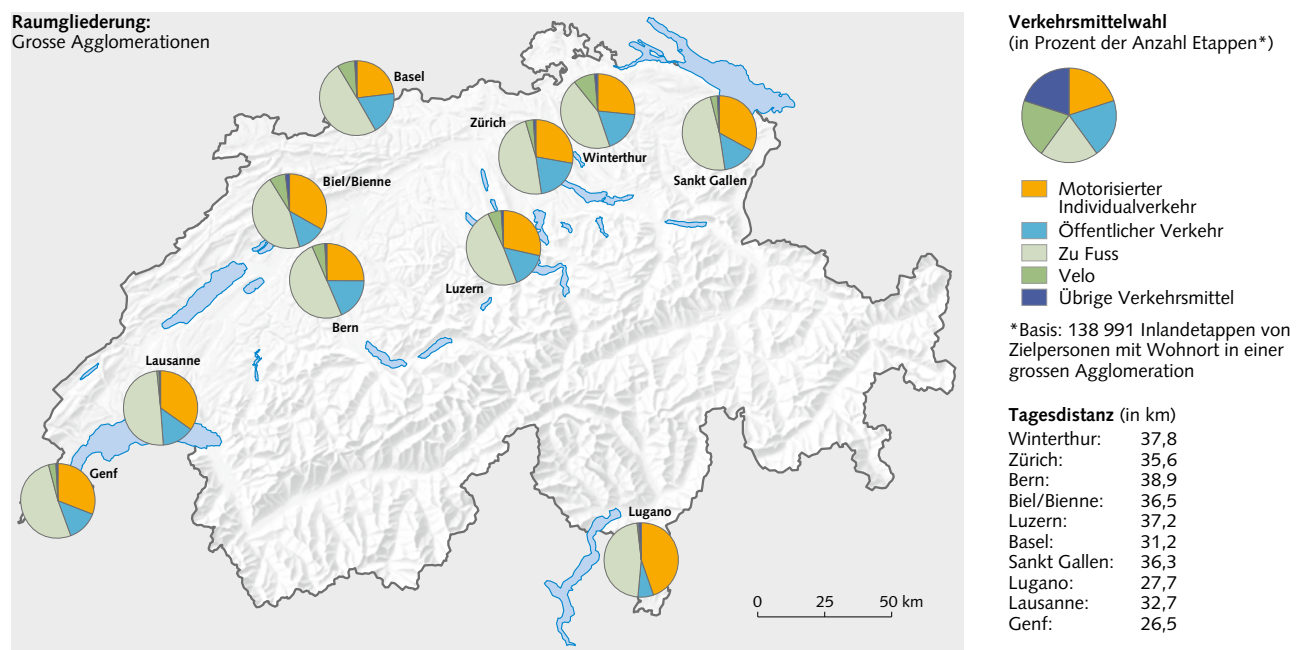
ihrer starken MIV-Nutzung (45% aller Etappen) und einer niedrigen ÖV-Nutzung eine Sonderstellung unter den Agglomerationen ein.

Die Bevölkerung der mittleren Agglomerationen legt im Mittel höhere Tagesdistanzen als die Bevölkerung der kleinen und der grossen Agglomerationen zurück. Im Vergleich der grossen Agglomerationen sind relativ lange Tagesdistanzen in den Agglomerationen Bern, Winterthur und Luzern festzustellen. Deutlich niedrigere Distanzen finden sich in der Bevölkerung der Agglomerationen Genf und Lugano. Zu beachten ist dabei, dass ein Teil der Alltagsmobilität der Bevölkerung dieser Agglomerationen (Freizeit, Einkauf) im nahen angrenzenden Ausland stattfindet und dann nicht in die Tagesdistanz im Inland eingerechnet ist.

In Bezug auf die mittleren Tagesdistanzen mit den einzelnen Verkehrsmitteln bestehen ebenfalls beträchtliche Unterschiede zwischen den Agglomerationen. In den grossen Agglomerationen werden mit der Ausnahme von Lugano im Mittel pro Person jeweils mindestens 2 km zu Fuss zurückgelegt (Spitzenwert in Luzern mit 2,5 km/Person). In den kleinen Agglomerationen sind es nur 1,9 km. Die Einwohnerinnen und Einwohner der Agglomerationen Winterthur, Basel, Bern und Biel sind pro Kopf täglich im Mittel mehr als einen Kilometer mit dem Velo unterwegs, in Lugano spielt das Velo dagegen bei der Tagesdistanz keine Rolle.

Verkehrsmittelwahl der Einwohner/-innen der grossen Agglomerationen

G 7.3.1



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

© BFS, ThemaKart, Neuchâtel 2012

T7.3.3 Mittlere Tagesdistanz (in km) nach Verkehrsmittel in den Agglomerationen

Verkehrsmittel	Wohnort												Alle Agglomerationen
	Zürich	Basel	Genf	Bern	Lausanne	Winterthur	St. Gallen	Luzern	Lugano	Biel/Bienne	Mittlere Agglomerationen	Kleine Agglomerationen	
Zu Fuss	2,2	2,2	2,1	2,4	2,0	2,1	2,4	2,5	1,9	2,0	2,0	1,9	2,1
Velo	0,7	1,2	0,7	1,1	0,2	1,3	0,4	0,9	0,0	1,1	0,9	0,8	0,8
Motorisierter Individualverkehr	20,8	17,4	17,5	22,7	23,8	18,8	23,0	22,4	20,7	23,3	25,2	24,6	22,1
Öffentlicher Verkehr	11,1	9,9	5,6	12,3	6,3	14,8	10,0	10,7	3,6	9,0	8,8	7,9	9,2
Übrige Verkehrsmittel	0,8	0,5	0,6	0,4	0,4	0,9	0,4	0,6	1,5	1,1	0,9	1,1	0,8
Alle Verkehrsmittel	35,6	31,2	26,5	38,9	32,7	37,8	36,3	37,2	27,7	36,5	37,9	36,4	35,0

Basis: 50 239 Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomeration, Inlandetappen

Niedrige Distanzen mit dem motorisierten Individualverkehr sind bei Einwohnerinnen und Einwohnern der Agglomerationen Basel, Genf und Winterthur zu verzeichnen. Die Agglomeration Lugano liegt hier noch unter dem Mittel der Schweizer Agglomerationen. Über dem Durchschnitt der Schweizer Agglomerationen liegen die Einwohner/innen der kleinen und der mittleren Agglomerationen mit im Mittel 25 km MIV-Distanz pro Person und Tag.

Die Tagesdistanzen mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind in der Bevölkerung der Agglomerationen Lugano, Genf und Lausanne deutlich kürzer als in den anderen grossen sowie den kleineren und mittleren Agglomerationen. Hohe Tagesdistanzen mit öffentlichen Verkehrsmitteln finden sich dagegen in der Bevölkerung der Agglomerationen Winterthur, Bern, Zürich und Luzern.

7.4 Verkehrsverhalten in Kernstädten

Einwohner/innen der fünf grössten Kernstädte Zürich, Basel, Genf, Bern und Lausanne legen geringere Tagesdistanzen als die Einwohner/innen in den übrigen, kleineren Agglomerationskerngemeinden zurück. Entscheidend ist aber auch der Besitz eines Autos. Einwohner/innen mit einem Auto haben in den fünf grössten Kernstädten wie auch in den restlichen Agglomerationskerngemeinden jeweils höhere Tagesdistanzen als die Einwohner/innen ohne verfügbares Auto.

Der Verkehr mit Zielen in den Kerngemeinden von Agglomerationen stammt zum einen aus der Kerngemeinde selbst (lokale Herkunft). Zum Teil ist er überlokaler Verkehr, hat also eine Quelle in einer anderen Gemeinde.

T7.4.1 Kenngrössen des Verkehrs der Einwohner/innen der fünf grössten Kernstädte und der übrigen Agglomerationskerngemeinden

	5 grösste Kernstädte		Restliche Agglomerationskerngemeinden (ausser den grossen 5)	
	mit Auto	ohne Auto	mit Auto	ohne Auto
Kenngrössen des Verkehrs				
Tägliche Anzahl Wege	3,6	3,2	3,6	3,1
Tagesdistanz (in km)	30,0	25,1	36,2	29,5
Tageswegzeit (in Min.)	96,1	95,3	91,1	93,0
Tägliche Anzahl Ausgänge	1,6	1,5	1,7	1,5
Mobilitätsgrad (in %)	92,3	88,0	90,6	85,9
Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)				
Arbeit	22,6	27,8	26,5	22,1
Ausbildung	3,9	4,1	4,9	7,0
Einkauf	11,3	11,1	11,9	12,3
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	7,3	5,0	6,8	4,4
Freizeit	43,1	44,2	39,9	46,5
Service und Begleitung	3,5	1,1	4,6	1,4
Andere	8,3	6,7	5,4	6,3

Basis: 19 937 Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomeration, Inlandswege

Die grossen Kernstädte unterscheiden sich hinsichtlich der Verkehrszwecke des lokalen Verkehrs nicht von den übrigen Agglomerationskerngemeinden: Beim lokalen Verkehr steht an erster Stelle der Freizeitverkehr (über ein Drittel der Wege in die Kerngemeinden), an zweiter Stelle der Einkaufsverkehr (gut ein Viertel der Wege) und an dritter Stelle der Arbeitsverkehr (rund ein Fünftel der Wege). Beim Verkehr in die fünf grössten Kernstädte, der von ausserhalb stammt (überlokaler Verkehr), ist Arbeit der wichtigste Verkehrszweck. Beim überlokalen Verkehr mit Ziel in den restlichen Agglomerationskerngemeinden steht der Zweck Arbeit an zweiter Stelle.

Die Bevölkerung der fünf grössten Kernstädte ist bei allen Wegzwecken häufiger zu Fuss und mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs als die Bevölkerung der restlichen Agglomerationskerngemeinden. Dagegen sind in den restlichen Agglomerationskerngemeinden die Anteile des Velos bei den meisten Verkehrszwecken etwas höher als in den fünf grossen Kernstädten.

T7.4.2 Stadt als Zielort von Verkehr (in % der Wege)

Zweck	5 grösste Kernstädte		Restliche Agglomerationskerngemeinden	
	lokal	überlokal	lokal	überlokal
Arbeit	21,3	34,5	18,4	29,6
Ausbildung	8,0	6,6	8,4	6,3
Einkauf	26,9	15,2	27,8	19,3
Freizeit	35,8	32,0	37,3	32,9
Service und Begleitung	4,1	4,9	5,0	6,2
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	2,2	4,7	1,6	4,1
Andere	1,6	2,1	1,4	1,6

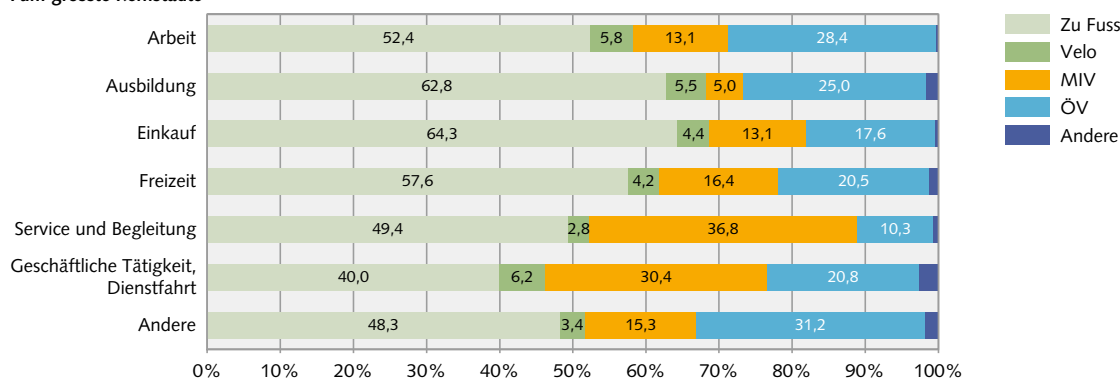
Basis: 80 206 Inlandswege mit Ziel Agglomerationskerngemeinde

Die Einwohner/innen der fünf grössten Kernstädte legen auf Arbeitswegen 87% der Etappen zu Fuss, mit dem Velo und den öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. In den restlichen Agglomerationskerngemeinden ist der Anteil mit 68% niedriger. Beim Zweck Freizeit nutzen die Bewohner/innen der grossen Städte den MIV deutlich seltener als diejenigen der restlichen Agglomerationskerngemeinden.

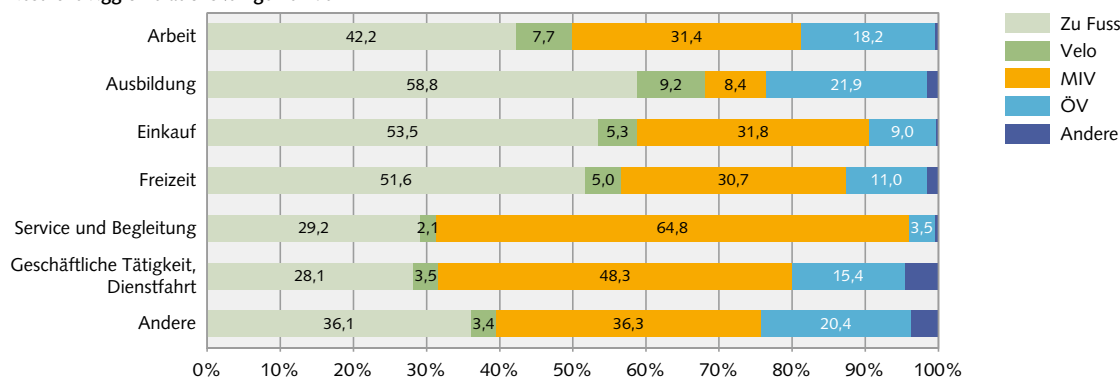
Verkehrsmittelwahl der Einwohner/-innen der fünf grössten Kernstädte und der restlichen Agglomerationskerngemeinden (in % der Etappen)

G 7.4.1

Fünf grösste Kernstädte



Restliche Agglomerationskerngemeinden



Basis: 105 204 Inlandetappen von Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomerationskerngemeinde

© BFS/ARE

7.5 Erreichbarkeitsanalysen und weitere Nutzung der Geocodierung und des Routings

Die Wohnorte der Befragten können seit dem Mikrozensus 2005 mit Daten zur Wohnumgebung in eine Beziehung gesetzt werden. So kann zum Beispiel die Qualität der ÖV-Erschliessung bei der Untersuchung der Mobilität berücksichtigt werden. Im MZMV 2010 ist neu die Routenwahl erhoben worden, so dass eine genaue grafische Darstellung der durchgeführten Wege in den Verkehrsnetzen des Strassen- und Schienenverkehrs möglich wird.

Die Qualität der ÖV-Erschliessung an der Wohnadresse jeder befragten Person wurde in fünf Güteklassen eingeteilt. Die ÖV-Güte ist umso höher, je näher eine Haltestelle zur Wohnung der Befragten liegt und je besser das Fahrplanangebot an dieser Haltestelle ist. Eine sehr gute respektive gute ÖV-Erschliessung in den Klassen A oder B haben in der Regel die Wohnlagen in Gebieten mit höherer Siedlungsdichte respektive in eher

zentralen oder nah zu den ÖV-Achsen gelegenen Gebieten. Hier ist es den Haushalten eher möglich, auf ein eigenes Auto zu verzichten: Bei Wohnstandorten mit Güteklasse A besitzt nur noch gut die Hälfte der Haushalte ein Auto, bei schlechter ÖV-Erschliessung ist es mit 90% nahezu jeder Haushalt.

Je höher die ÖV-Güteklasse ist, umso häufiger besitzen die Einwohner/innen Abonnemente für den ÖV: Bei der höchsten Güteklasse A haben 14% der Personen ab 6 Jahren ein GA, 39% besitzen ein Halbtax-Abo und 28% ein Verbund-Abo.

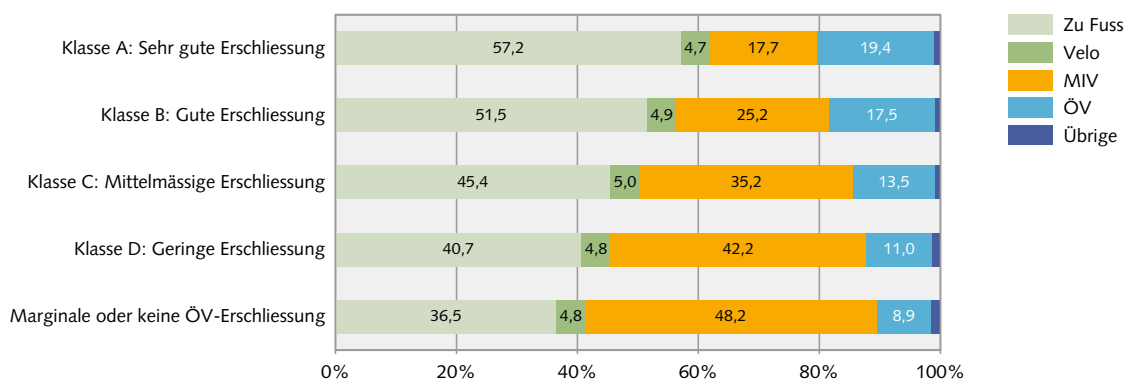
Die Verkehrsmittelwahl verschiebt sich bei guter ÖV-Erschliessung markant zu den öffentlichen Verkehrsmitteln und zum Fussverkehr hin: Bei den Güteklassen A und B werden 19% respektive 18% aller Etappen im ÖV zurückgelegt, bei Klasse D nur 11%. Etappen zu Fuss erreichen in den beiden höchsten ÖV-Güteklassen Anteile von 57% respektive 52%. Dies liegt auch an der höheren Zahl an Etappen in Verbindung mit Fahrten im ÖV (Zu- und Abgangswege zu Haltestellen).

T7.5.1 Verkehrsverhalten nach ÖV-Güteklasse des Wohnorts

	ÖV-Güteklassen					CH
	Klasse A: Sehr gute Erschliessung	Klasse B: Gute Erschliessung	Klasse C: Mittelmässige Erschliessung	Klasse D: Geringe Erschliessung	Nicht klassiert: Marginale oder keine ÖV- Erschliessung	
Kenngrossen des Verkehrs *						
Tägliche Anzahl Wege	3,5	3,4	3,5	3,4	3,4	3,4
Tagesdistanz (in km)	29,3	31,3	37,1	39,1	40,5	36,7
Tageswegzeit (in Min.)	92,4	91,8	92,2	91,9	90,6	91,7
Tägliche Anzahl Ausgänge	1,6	1,6	1,7	1,7	1,7	1,7
Mobilitätsgrad (in %)	90,2	89,6	89,6	88,9	87,9	89,1
Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)*						
Arbeit	23,9	24,5	24,0	25,0	23,9	24,3
Ausbildung	4,1	5,5	4,7	5,6	5,9	5,4
Einkauf	11,7	13,0	12,1	13,0	13,3	12,8
Freizeit	42,1	41,5	41,5	39,8	38,5	40,2
Service und Begleitung	3,4	3,3	4,8	4,6	6,1	4,8
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	6,8	6,1	6,5	6,4	7,7	6,8
Andere	8,0	6,1	6,3	5,6	4,6	5,7
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)						
mit Auto**	54,5	68,9	80,7	86,8	90,9	79,2
mit Velo**	58,7	63,4	69,8	72,4	72,8	68,6
mit GA*	13,7	10,5	9,1	8,0	7,0	9,0
mit Halbtax*	38,7	37,8	36,3	34,0	29,7	34,5
mit Verbund-Abo*	27,9	20,7	13,2	9,4	5,9	13,3
mit anderem Abo*	10,4	11,1	11,8	11,1	10,3	10,9

* Basis: 62 868 Zielpersonen

** Basis: 305 104 Inlandetappen

Verkehrsmittelwahl nach ÖV-Güteklasse des Wohnorts (in % der Etappen) G 7.5.1

Basis: 305 104 Inlandetappen

© BFS/ARE

Die Erreichbarkeit der jeweiligen Zentren der Schweizer Grossregionen beeinflusst die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung. Wer Zürich, Genf, Basel, Bern und Lugano aus der dazugehörigen Grossregion in maximal 20 Autominuten erreichen kann, legt nur vergleichsweise wenige Etappen (29%) mit Verkehrsmitteln des MIV zurück. Fast die Hälfte der Etappen (49%) wird dann zu Fuss und 17% werden mit dem ÖV durchgeführt. Bereits ab einer MIV-Reisezeit über 20 Minuten zum Zentrum der Grossregion steigt die MIV-Nutzung deutlich auf ein Niveau von rund 40% an. Die ÖV-Anteile sinken dann auf rund 10%. Ein ähnlicher Verlauf zeigt sich auch bei der Zentren Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

T7.5.2 Verkehrsmittelwahl nach MIV-Erreichbarkeit der Zentren (in % der Etappen)

Verkehrsmittel	Reisezeit 2010 mit dem MIV zu einer der fünf Kernstädte Zürich, Genf, Basel, Bern, Lugano				
	0 bis 20 Minuten	21 bis 40 Minuten	41 bis 60 Minuten	über 60 Minuten	Total
zu Fuss	48,8	41,1	42,3	43,1	44,8
Velo	4,2	5,3	5,0	6,4	4,8
MIV	29,4	40,9	41,6	40,6	35,9
ÖV	16,7	11,4	9,6	8,1	13,3
übrige	0,9	1,3	1,4	1,7	1,2

Basis: 305 104 Inlandetappen

T7.5.3 Verkehrsmittelwahl nach ÖV-Erreichbarkeit der Zentren (in % der Etappen)

Verkehrsmittel	Reisezeit 2010 mit dem ÖV zu einer der fünf Kernstädte Zürich, Genf, Basel, Bern, Lugano				
	0 bis 20 Minuten	21 bis 40 Minuten	41 bis 60 Minuten	über 60 Minuten	Total
zu Fuss	54,2	45,8	40,6	40,9	44,8
Velo	4,0	4,8	5,0	5,3	4,8
MIV	22,1	32,9	42,1	43,5	35,9
ÖV	18,8	15,5	10,8	8,8	13,3
übrige	0,9	1,0	1,4	1,5	1,2

Basis: 305 104 Inlandetappen

8 Verkehrsentwicklung und Verhaltensänderungen

8.1 Mobilitätskennziffern

Die pro Person am Stichtag zurückgelegten Kilometer wurden im Jahr 2010 mit Hilfe des Routings ermittelt (siehe Kapitel 1). Mit den dabei gewonnenen Erkenntnissen in Bezug auf Routing-Distanzen und von den Befragten geschätzten Distanzen wurden die Distanzen aus den Erhebungen 1994, 2000 und 2005 neu berechnet. Dies war erforderlich, weil in den Erhebungen bis 2005 nur die von den Befragten geschätzten Distanzen erhoben wurden.

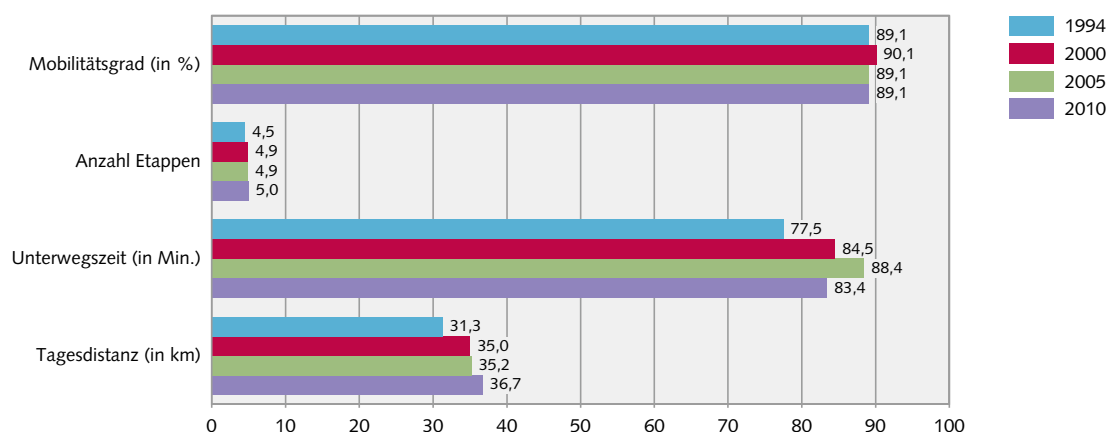
Die Tagesdistanz pro Kopf ist zwischen 1994 und 2010 um 17% gestiegen, pro Jahr also im Mittel um gut 1%. Allerdings ist die Entwicklung nicht stetig verlaufen. Nach einer Stabilisierung zwischen den Jahren 2000 und 2005 kam es zwischen 2005 und 2010 wieder zu einem Anstieg der Pro-Kopf-Kilometer um insgesamt 4,1%.

Mit den meisten Verkehrsmitteln werden im Jahr 2010 pro Kopf mehr Kilometer als im Jahr 1994 zurückgelegt. Ausnahmen sind das Velo, das Mofa und das Postauto, die bezogen auf die Pro-Kopf-Distanzen relativ an Bedeutung verloren haben.

Die Unterwegszeit pro Person und Tag ist 2010 leicht unter das Niveau des Jahres 2000 gefallen. Von der Bevölkerung wird also tendenziell weniger Zeit im Verkehr verbracht. Angesichts der leicht gestiegenen Pro-Kopf-Distanzen bedeutet dies, dass die Wege im Jahr 2010 im Mittel etwas schneller als zum Beispiel im Jahr 2000 zurückgelegt werden. Dazu trägt der gestiegene Anteil der Distanzen mit dem vergleichsweise schnellen Verkehrsmittel Bahn bei.

Veränderung der Mobilitätskennziffern 1994–2010

G 8.1.1



Basis 2010: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen

© BFS/ARE

8.2 Verkehrsmittelwahl

Das Auto hält auch im Jahr 2010 den weitaus grössten Anteil an den gesamten Tagesdistanzen pro Kopf der Bevölkerung (knapp 24 km von insgesamt 37 km). Im Vergleich zu 2005 hat sich die Distanz mit dem Auto aber nicht mehr wesentlich verändert und seit 1994 beträgt die Zunahme der Tagesdistanz mit dem Auto auch nur 12%.

Grössere Zunahmen sind dagegen bei den öffentlichen Verkehrsmitteln Bahn, Bus und Tram zu erkennen. Insbesondere die Bahn hat massiv hinzugewonnen (Steigerung zwischen 1994 und 2010 um 67%). Auffallend ist der starke Anstieg zwischen den Jahren 2005 und 2010 (+27% in dieser Periode). Mit Bussen und Trams werden 2010 im Vergleich zum Jahr 1994 21% mehr Kilometer pro Person zurückgelegt. Eine Erklärung für diese markanten Nachfragezuwächse kann in den deutlichen Attraktivitätssteigerungen infolge der Ausbauten von Bahn 2000 sowie in betrieblichen und infrastrukturellen Verbesserungen beim sonstigen öffentlichen Verkehr gesehen werden.

T8.2.1 Verkehrsmittelwahl 1994–2010

	1994	2000	2005	2010
Tagesdistanz (in km)				
zu Fuss	1,5	1,7	2,1	2,0
Velo	0,9	0,9	0,8	0,8
Mofa	0,2	0,1	0,1	0,0
Motorrad	0,3	0,7	0,6	0,5
Auto	21,3	23,6	23,7	23,8
Bahn	4,2	4,7	5,6	7,1
Postauto	0,2	0,2	0,1	0,1
Bus/Tram	1,2	1,2	1,3	1,4
andere	1,5	1,8	1,1	0,9
Total	31,3	35,0	35,2	36,7
Tagesunterwegszeit (in Min.)				
zu Fuss	26,1	28,9	35,1	31,4
Velo	4,4	4,7	4,2	3,8
Mofa	0,6	0,4	0,2	0,2
Motorrad	0,6	1,2	1,1	0,9
Auto	32,0	35,3	34,6	33,2
Bahn	4,6	4,9	5,2	6,4
Postauto	0,4	0,4	0,3	0,3
Bus/Tram	4,2	4,4	4,3	4,8
andere	4,6	4,4	3,4	2,4
Total	77,5	84,5	88,4	83,4
Durchschnittsgeschwindigkeit (in km/h)				
zu Fuss	4,2	4,2	4,4	4,9
Velo	13,4	12,6	11,9	13,4
Mofa	18,1	16,1	16,2	20,4
Motorrad	32,1	30,3	27,5	30,9
Auto	37,0	35,5	36,2	38,6
Bahn	49,8	53,5	60,9	61,4
Postauto	26,4	26,6	26,8	26,7
Bus/Tram	16,8	17,0	18,0	18,1
andere	35,8	20,3	20,3	19,5

Basis 2010: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen

Die intensivere Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zeigt sich auch in den gestiegenen Unterwegszeiten pro Person und Tag (2010: 11,5 Minuten, alle öffentlichen Verkehrsmittel zusammengefasst). Die Unterwegszeit im Auto hat sich dagegen seit dem Jahr 2000 leicht verringert.

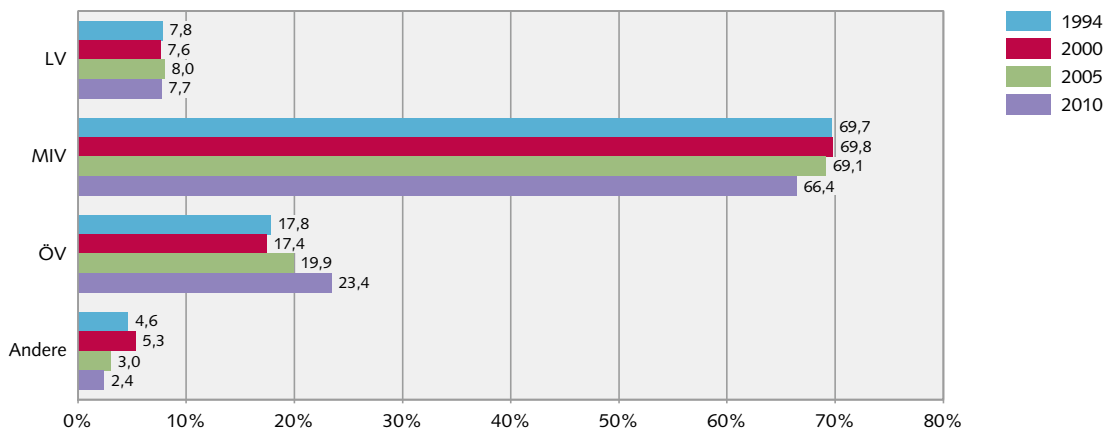
Die Tagesdistanzen zu Fuss sind pro Kopf im Jahr 2010 deutlich höher als 1994 (+33%). Seit 2005 bleiben sie allerdings konstant. Der seit 1994 erkennbare Trend zum Rückgang der Velo-Distanzen pro Person hat sich zwischen 2005 und 2010 nicht mehr fortgesetzt.

Die mittlere Geschwindigkeit mit der Bahn hat sich seit 1994 massiv und seit 2005 noch einmal geringfügig erhöht (2010: 61,4 km/h; 1994: knapp 50 km/h). Beim Auto ist seit 2005 ebenfalls eine geringe Geschwindigkeitszunahme festzustellen (von 37 km/h 1994 auf fast 39 km/h 2010).

Der vergleichsweise geringe Anstieg der mit dem Auto zurückgelegten Distanzen und der relativ starke Zuwachs beim öffentlichen Verkehr haben einen Rückgang des Autos beim distanzbezogenen Modalsplit zur Folge. Im Jahr 2010 ist der Anteil des Autos auf 66% gesunken. 1994 lag er noch bei fast 70%. Trotz dieses Rückgangs bleibt das Auto weiterhin das Verkehrsmittel mit dem grössten Anteil an den pro Person zurückgelegten Distanzen. Der öffentliche Verkehr folgt mit einem Anteil von 23% im Jahr 2010, gegenüber 18% im Jahr 1994. Die Verkehrsmittel des Langsamverkehrs liegen seit 1994 relativ konstant bei knapp 8% der Distanzen.

Anteile der Verkehrsmittel an der Tagesdistanz 1994–2010 (in %)

G 8.2.1



Basis 2010: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen

© BFS/ARE

8.3 Bedeutung der Verkehrszwecke

Vor allem bei den pendelbezogenen Zwecken Arbeit und Ausbildung hat sich seit 1994 ein starker Anstieg der mittleren Tagesdistanz pro Person ergeben. Der Anstieg von 7,6 km im Jahr 1994 auf 10,9 km im Jahr 2010 beträgt 43%. Damit hat sich der Anteil des Pendelns an der gesamten Tagesdistanz auf fast 30% erhöht (1994: 24%).

T 8.3.1 Bedeutung der Verkehrszwecke 1994–2010

	1994	2000	2005	2010
Tagesdistanz (in km)				
Arbeit und Ausbildung	7,6	9,8	9,5	10,9
Einkauf	4,0	3,8	4,0	4,7
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstreise	3,9	2,8	3,0	2,5
Freizeit	15,8	15,4	15,8	14,7
Service und Begleitung	n.e.	1,6	0,5	1,8
unbestimmt	0,0	1,7	2,3	2,1
Total	31,3	35,0	35,2	36,7
Wegzeit pro Tag (in Min.)				
Arbeit und Ausbildung	18,2	23,4	22,1	22,8
Einkauf	11,6	12,2	12,9	13,3
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstreise	9,7	5,6	6,1	4,5
Freizeit	43,1	44,7	50,2	43,4
Service und Begleitung	n.e.	3,1	1,0	3,3
unbestimmt	0,0	4,3	5,2	4,3
Total	82,6	93,3	97,5	91,7

Basis 2010: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen; n.e.: nicht erhoben

Auch die mittlere Tagesdistanz beim Zweck Einkauf ist auf fast 5 km pro Person und Tag gestiegen. Dieser Anstieg erfolgte allerdings erst zwischen 2005 und 2010. Der Anteil der Einkaufswege an der Tagesdistanz liegt mit 13% im Jahr 2010 geringfügig höher als in den Jahren 2000 und 2005.

Beim Zweck Freizeit ist im Vergleich zu den früheren Erhebungen ein geringfügiger Rückgang der mittleren Tagesdistanzen auf knapp 15 km pro Person zu verzeichnen. Der Freizeitverkehr verliert damit im Vergleich zu den Jahren 2000 und 2005 rund vier respektive fünf Prozentpunkte. Er kommt im Jahr 2010 auf einen Anteil von 40% der Tagesdistanzen.

Mittlere Tagesdistanzen im Zusammenhang mit geschäftlichen Tätigkeiten sind im Zeitablauf leicht zurückgegangen (2010: 2,5 km pro Person). Entsprechend hat sich ihr Anteil an den Gesamtdistanzen auf nur noch 7% reduziert. Möglicherweise zeigen sich hier noch Folgen der Wirtschaftskrise, wie z.B. die Verringerung der Geschäftsreisen in den Unternehmen.

Zugenommen haben dagegen die Tagesdistanzen bei den Service- und Begleitwegen auf im Mittel fast 2 km pro Person und Tag. Dies kann unter anderem an der häufigeren Praxis des Bringens und Holens von Kindern

T 8.3.2 Bedeutung des Freizeitverkehrs nach Wochentagen 1994–2010

	1994	2000	2005	2010
Tagesdistanz (in km)				
Mo–Fr	11,4	11,6	11,9	11,0
Sa	23,1	23,7	26,8	23,7
So	30,4	26,5	24,5	24,4
alle Tage	15,8	15,4	15,8	14,7
Wegzeit pro Tag (in Min.)				
Mo–Fr	32,9	35,8	40,6	34,6
Sa	56,9	63,7	70,6	61,2
So	80,2	70,2	77,2	69,1
alle Tage	43,1	44,7	50,2	43,4

Basis 2010: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen

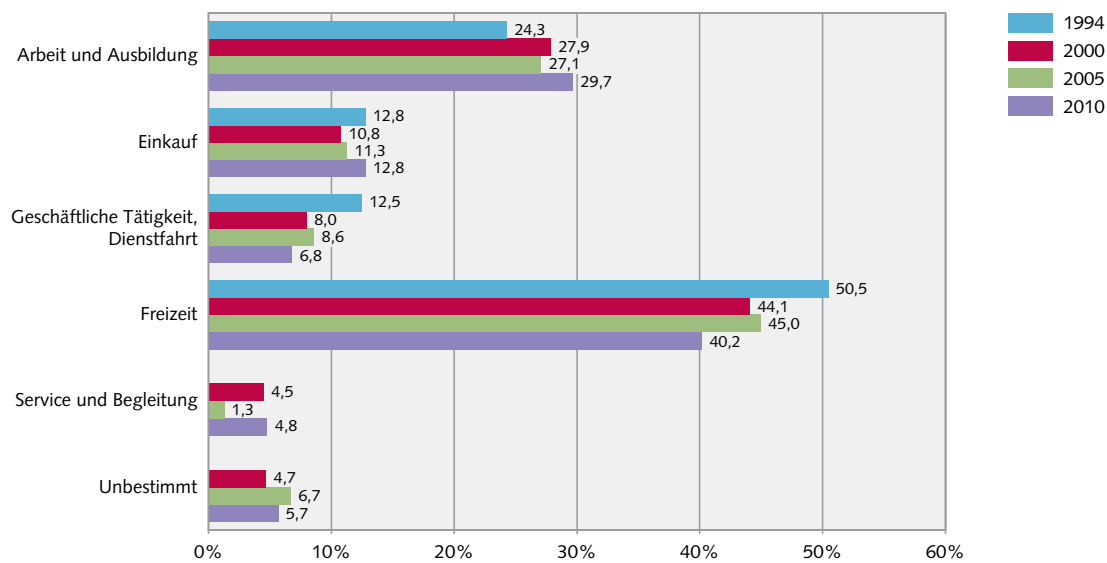
liegen. Dieser Verkehrszweck erreicht mit einem Anteil von 5% im Jahr 2010 fast das Niveau der Geschäfts- und Dienstfahrten.

Die für das Pendeln benötigte Dauer entspricht im Jahr 2010 ungefähr jener der Jahre 2000 und 2005. Angesichts höherer Distanz bedeutet dies, dass die mittlere Geschwindigkeit beim Pendeln gestiegen ist, zum Beispiel weil schnellere Verkehrsmittel wie die Bahn benutzt werden.

In Bezug auf die Jahre 1994 und 2010 ist die Wegzeit bei Freizeitwegen konstant geblieben. Ihr Anteil an der gesamten Wegzeit pro Tag ist allerdings von 52% (1994) auf 47% (2010) gesunken. Die für Freizeitaktivitäten an Werktagen und dem Samstag zurückgelegten Wegdistanzen haben sich seit 1994 kaum verändert. Für Sonntage ist allerdings ein Rückgang von 30 km im Jahr 1994 auf 24 km pro Person im Jahr 2010 zu verzeichnen.

Anteile der Verkehrszwecke an der Tagesdistanz 1994–2010 (in %)

G 8.3.1



Basis 2010: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen

© BFS/ARE

8.4 Mobilitätswerkzeuge

Die Motorisierung der Bevölkerung ging in den letzten fünf Jahren leicht zurück. Seit 2005 ist der Anteil der Haushalte ohne Auto leicht auf 21% gestiegen. Seit 2005 hat auch der Anteil der Haushalte mit nur einem Auto abgenommen. 2010 besitzt nur noch knapp jeder zweite Haushalt genau ein Auto. Der Anteil der Haushalte mit zwei und mehr Autos bleibt konstant bei 30%.

Mofas haben seit 1994 markant an Bedeutung verloren. 2010 besitzen nur noch 4% der Haushalte mindestens ein Mofa (1994: 11%). Der Anteil der Haushalte mit einem oder mehreren Motorrädern bleibt seit vielen Jahren konstant (2010: 12%). Bei den Velos ist ein Rückgang auf das Niveau des Jahres 1994 festzustellen (Ausstattungsquote 69%). Nur der Anteil der Haushalte mit zwei Velos ist leicht auf 23% gestiegen.

Der Trend zum Rückgang der Fahrleistung von Autos hat sich fortgesetzt, und zwar sowohl bei Erstwagen, Zweitwagen als auch bei weiteren Wagen im Haushalt. Seit 1994 ging die Jahresfahrleistung um rund 1000 km pro Wagen zurück (-7,5%). Der stärkste Rückgang erfolgte zwischen 2005 und 2010. Zweitwagen und vor allem übrige Wagen im Haushalt waren davon stärker betroffen als Erstwagen.

Der Führerscheinbesitz der Frauen bleibt seit dem Jahr 2005 konstant (Anteil 2010: 74% unter Frauen ab 18 Jahren). Der Führerscheinbesitz der Männer ist seit 2005 um einen Prozentpunkt auf 88% zurückgegangen.

Hinter dieser allgemeinen Entwicklung bei Frauen und Männern verbergen sich starke Verschiebungen im Führerscheinbesitz der einzelnen Altersgruppen (siehe Kapitel 8.5).

T8.4.1 Fahrzeugbesitz der Haushalte 1994–2010 (in %)

Fahrzeuge im Haushalt	1994	2000	2005	2010
Autos				
kein Auto	25	20	19	21
1 Auto	53	50	51	49
2 Autos und mehr	22	30	31	30
Mofas				
kein Mofa	89	93	95	96
1 Mofa	10	6	4	3
2 Mofas und mehr	1	1	1	0
Motorräder				
kein Motorrad	89	89	88	88
1 Motorrad	9	10	10	11
2 Motorräder und mehr	1	2	2	2
Velos				
kein Velo	31	28	29	31
1 Velo	24	20	21	20
2 Velos	21	22	22	23
3 Velos und mehr	24	29	28	26

Basis 2010: 59 971 Haushalte

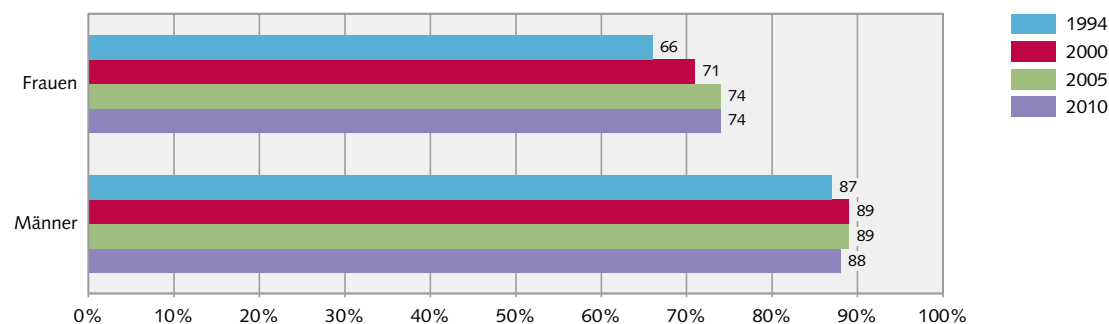
T8.4.2 Fahrleistung von Autos im In- und Ausland 1994–2010 (in km pro Jahr)

	1994	2000	2005	2010
alle Autos	12 956	12 847	12 580	11 979
Erstwagen	14 418	14 561	14 319	13 611
Zweitwagen	8 478	8 727	8 735	8 019
übrige	5 117	5 930	6 011	4 969

Basis 2010: 57 921 Autos, die vor 2010 in Verkehr gesetzt wurden und eine gültige Angabe zur Jahresfahrleistung haben

Führerscheinbesitz 1994–2010 (in %)

G 8.4.1



Basis 2010: 112 197 Haushaltspersonen ab 18 Jahren

© BFS/ARE

8.5 Mobilität sozialer Gruppen

Der Unterschied in den Distanzen zwischen den Personen aus Haushalten der höchsten und der niedrigsten Haushaltseinkommensklasse hat sich zwischen 2000 und 2010 geringfügig verringert: vom Dreifachen auf gut das Zweieinhalbfache der Tagesdistanz.

Der Führerscheinbesitz hat sich seit 1994 vor allem in der Altersgruppe der 18–24-Jährigen stark verringert: von 71% im Jahr 1994 auf 59% im Jahr 2010. Dagegen besitzen die heute über 80-Jährigen fast doppelt so häufig einen Führerschein (39%) als dies 1994 in dieser Altersgruppe der Fall war (20%). Die Personengruppe mit der höchsten Führerscheinquote war 1994 die Altersgruppe der 25–44-Jährigen (89% mit Führerschein). Im Jahr 2010 ist es die Altersgruppe der 45–64-Jährigen (90%).

Der GA-Besitz hat sich im Vergleich zum Jahr 2000 in allen Altersgruppen erhöht. Am stärksten fiel der Zuwachs bei den 18–24-Jährigen und bei den 25–44-Jährigen aus (Zuwachs jeweils rund 5 Prozentpunkte). Der starke Anstieg bei den jungen Erwachsenen, von denen nunmehr fast 20% ein GA und ausserdem 33% ein Halbtax-Abo haben, fällt mit einem starken Rückgang des Führerscheinbesitzes zusammen.

In allen Altersgruppen ist die mittlere Tagesdistanz seit 1994 gestiegen. Absolut gesehen hat sie vor allem in den Gruppen der Erwachsenen zwischen 25 und 79 Jahren zugelegt (Anstieg zwischen 6 und 7 km pro Person seit 1994).

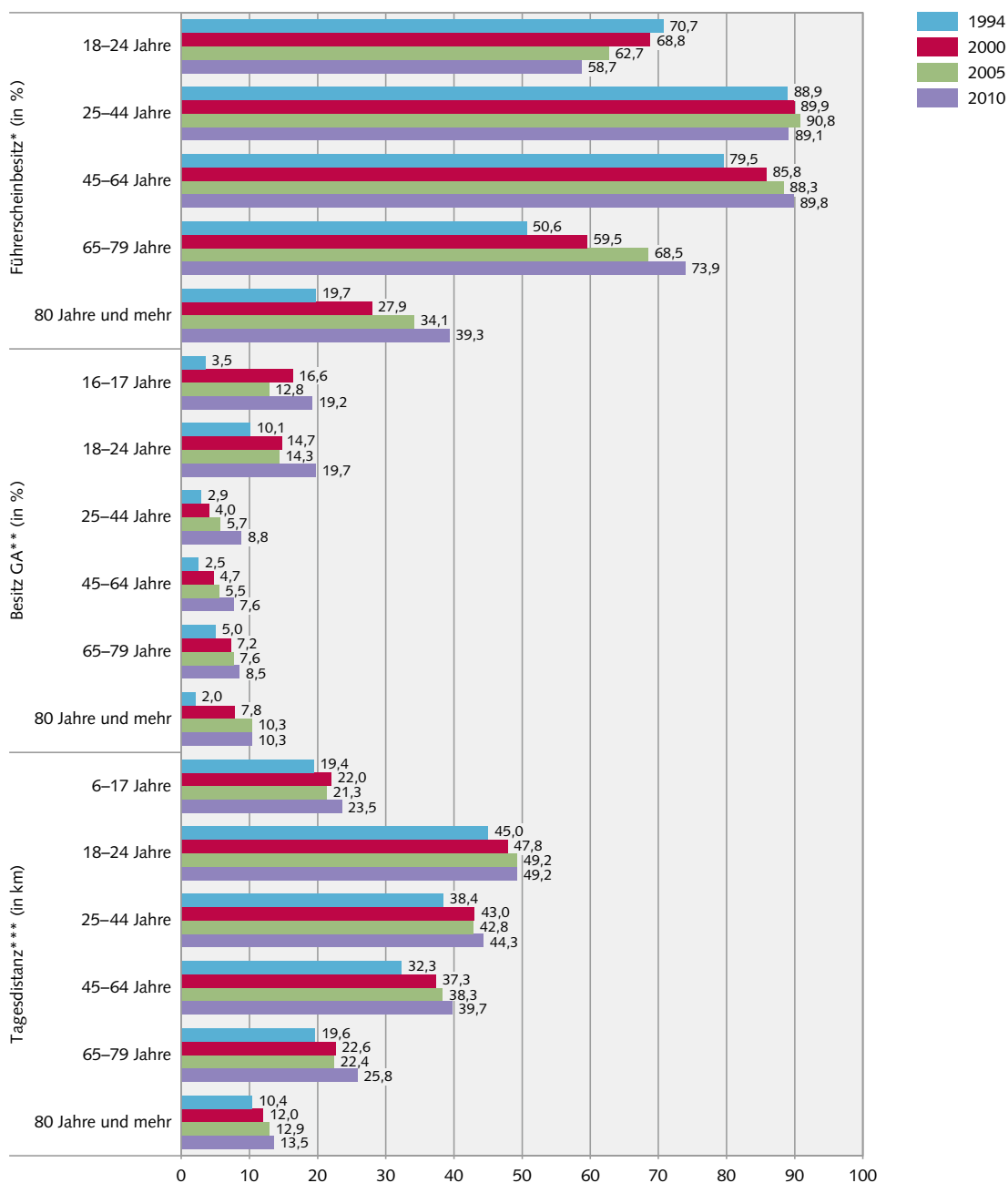
T8.5.1 Mobilitätskennziffern nach Haushaltseinkommen 2000–2010

Kennziffern pro Person und Tag	Monatseinkommen der Haushalte						Total
	bis und mit 2000 Fr.	2001–6000 Fr.	6001–10000 Fr.	10001–14000 Fr.	mehr als 14000 Fr.	weiss nicht/keine Angabe	
Distanz (in km)							
2000	17,6	30,0	39,2	45,6	52,6	33,9	35,0
2005	21,3	28,7	40,3	46,9	48,8	30,4	35,2
2010	19,7	29,2	39,2	48,0	51,7	32,9	36,7
Unterwegszeit (in Min.)							
2000	61,4	81,5	89,6	92,8	99,7	81,0	84,5
2005	71,7	82,5	94,2	101,6	100,0	81,2	88,4
2010	62,4	77,5	86,3	93,6	96,0	78,3	83,4
Anzahl Etappen							
2000	3,6	4,6	5,3	5,8	5,9	4,9	4,9
2005	4,1	4,6	5,2	5,5	5,6	4,6	4,9
2010	4,0	4,6	5,3	5,7	5,9	4,7	5,0
Mobilitätsgrad (in %)							
2000	78,0	88,4	92,7	93,4	93,7	89,8	90,1
2005	82,1	87,4	91,7	92,1	92,7	86,2	89,1
2010	78,8	86,4	91,3	92,9	93,7	86,5	89,1

Basis 2010: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen

Mobilitätswerkzeuge und mittlere Tagesdistanz nach Alter 1994–2010

G 8.5.1



Basis 2010: * 112 197 Haushaltspersonen ab 18 Jahren, ** 56 449 Zielpersonen ab 16 Jahren, *** 62 868 Zielpersonen

© BFS/ARE

9 Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen

9.1 Tagesreisen

Im Mittel werden von der Schweizer Wohnbevölkerung pro Person und Jahr gut 11 Tagesreisen durchgeführt. Der Mehrzahl davon liegen private Zwecke zugrunde: Der Anteil der Geschäftsreisen beträgt lediglich 8%. Im Mittel geht eine Tagesreise über eine Distanz von 136 km (Hin- und Rückweg, inklusive Distanzen vor Ort). Pro Kopf und Jahr werden von der Schweizer Bevölkerung insgesamt gut 1500 km auf Tagesreisen zurückgelegt.

Mit zunehmendem Haushaltseinkommen nehmen bei den Haushaltsmitgliedern die Häufigkeit und Distanz von Tagesreisen stark zu. Personen in Haushalten mit einem Einkommen von mehr als 12'000 Franken pro Monat

unternehmen mehr als doppelt viele Tagesreise (15 pro Jahr) als solche aus Haushalten in der Einkommensgruppe bis 4000 Franken. Entsprechend ist auch ihre jährliche Gesamtdistanz um das 2,5fache höher (rund 2200 km versus rund 800 km). Die meisten Tagesreisen und die grössten Distanzen finden sich in der Gruppe der 25–44-Jährigen.

Hinter der Mehrzahl der Tagesreisen mit Zielen in der Schweiz stehen Freizeit Zwecke (83%). Der Anteil der anderen privaten Zwecke ist mit knapp 8% in etwa gleich gross wie jener der geschäftlichen Zwecke. Die wichtigsten Freizeit Zwecke bei Inlandsreisen sind Besuche von Freunden oder Familienangehörigen (fast 34% aller Tagesreisen mit Zweck Freizeit).

T9.1.1 Häufigkeit und Distanz von Tagesreisen

	Anzahl Tagesreisen pro Jahr*	davon Geschäftsreisen (in %) *	Gesamtdistanz pro Jahr (in km)*	Distanz pro Tagesreise (in km) **
Alter				
6–17 Jahre	11,7	0,4	1 232	105
18–24 Jahre	10,7	5,3	1 571	147
25–44 Jahre	13,2	11,3	1 826	138
45–64 Jahre	11,4	12,5	1 651	145
65–79 Jahre	9,4	2,5	1 306	140
80 und mehr	4,9	0,5	589	120
Geschlecht				
Männer	11,6	11,7	1 690	146
Frauen	11,1	5,1	1 397	126
Haushaltseinkommen				
bis und mit 4 000 Fr.	6,9	3,0	810	117
4 001–8 000 Fr.	11,2	6,1	1 518	135
8 001–12 000 Fr.	14,9	11,0	1 996	134
mehr als 12 000 Fr.	15,1	13,9	2 227	147
Raumstruktur (Wohngemeinde)				
Agglomerationskerngemeinde	11,3	8,4	1 550	138
Übrige Agglomerationsgemeinde	11,3	9,0	1 599	141
Isolierte Stadt	13,6	15,1	2 059	151
Ländliche Gemeinde	11,4	7,2	1 408	124
Total	11,3	8,4	1 541	136

* Basis: 18 803 Zielpersonen (Zielpersonen mit gültigen Angaben zur Distanz der ausgewählten Tagesreisen)

** Basis: 7 768 Tagesreisen (Ausgewählte Tagesreisen mit gültigen Angaben zur Distanz)

T9.1.2 Tagesreisen nach Reisezweck und Ziel (in % der Reiseanzahl)

Zweck	Ziel		Total
	Schweiz	Ausland	
Freizeit	83,4	88,8	83,9
davon Aktivitäten (in % des Totals von Freizeit)			
Besuche	33,9	24,4	33,1
Sport	12,9	7,1	12,4
Rundreise	0,4	1,4	0,5
Nicht-sportl. Aussenaktivität	13,3	7,4	12,8
Kultur	9,2	7,7	9,1
Gastronomie	3,0	4,0	3,1
Ferien	18,3	27,2	19,1
Mediz. Behandlung	1,2	0,6	1,2
Religion (Kirche, Friedhof, Pilgerfahrt)	0,9	0,4	0,9
Begleitung	0,5	1,9	0,6
Shopping	6,2	17,8	7,2
Geschäftlich	8,5	8,2	8,5
übrige	8,1	3,0	7,7

Basis: 7805 Tagesreisen (Ausgewählte Tagesreisen mit gültigen Angaben zu deren Zweck und gültiger Angabe zum Ziel der Tagesreise)

Knapp zwei Drittel der Tagesreisen (65%) entfallen auf den motorisierten Individualverkehr, 28% auf den ÖV. Letzterer gewinnt mit zunehmender Reiseweite Anteile hinzu (33% bei Reisen über 100 km Länge).

T9.1.3 Hauptverkehrsmittel bei Tagesreisen (in %)

Hauptverkehrsmittel	Distanz der Tagesreise			Total
	<=50 km	51–100 km	>100 km	
LV	12,1	1,9	0,4	4,5
MIV	62,7	71,6	62,7	64,8
ÖV	23,0	24,5	33,1	27,8
übrige	2,3	2,0	3,8	2,9

Basis: 7768 Tagesreisen (Ausgewählte Tagesreisen mit gültigen Angaben zur Distanz)

Personen, die mit dem MIV reisen, begründen ihre Verkehrsmittelwahl vor allem mit dem Komfort (30%), der kurzen Reisezeit (28%) und einer mangelnden Zugänglichkeit des Ziels mit dem ÖV (17%). Nutzer des ÖV hatten zu 30% keine Alternativen verfügbar.

T9.1.4 Gründe für die Verkehrsmittelwahl bei Tagesreisen (in %)

	Gewähltes Verkehrsmittel		
	LV*	MIV**	ÖV***
Mangelnde Alternativen	11,0	11,9	29,4
Reisezeit	n.e	27,6	12,0
Kosten	0,4	8,0	5,7
Reisegenuss	28,3	3,2	9,4
Gepäck, sperrige Sachen	n.e	13,0	0,4
Verfügbarkeit Parkplatz am Ziel	0,5	0,6	5,6
Aus Umweltgründen	5,7	n.e	6,4
Gesundheitsgründe	28,4	1,1	0,6
Komfort	n.e	29,9	17,4
Abobesitz	n.e	n.e	18,0
Auto- oder Motorradverfügbarkeit	n.e	10,6	n.e
ÖV-Angebot	n.e	17,1	12,9
Anderes	45,2	16,7	23,1

* Basis: 337 Ausgewählte Tagesreisen mit dem Langsamverkehr

** Basis: 4902 ausgewählte Tagesreisen mit dem motorisierten Individualverkehr

*** Basis: 2293 Tagesreisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln
Mehrfachnennungen möglich; n.e.: nicht erhoben

9.2 Reisen mit Übernachtungen

Im Mittel werden von der Schweizer Bevölkerung ab 6 Jahren pro Kopf jährlich 2,4 Reisen mit Übernachtungen durchgeführt. Insgesamt werden dabei pro Person und Jahr gut 5100 km zurückgelegt. Das ist gut das Dreifache der Gesamtdistanz für Tagesreisen. 88% der Reisen mit Übernachtungen dienen privaten Zwecken, 12% sind Geschäftsreisen.

Bei Reisen mit Übernachtungen sind die gleichen sozio-ökonomischen Unterschiede wie bei Tagesreisen festzustellen: Die grösste Reiseanzahl und -distanz liegt bei der Altersgruppe zwischen 25 und 44 Jahren vor (3,1 Reisen pro Jahr mit rund 7170 km pro Person). Der Rückgang der Reishäufigkeit in den Altersgruppen ab 65 Jahren ist allerdings stärker als bei den Tagesreisen. Besonders ausgeprägt ist bei Reisen mit Übernachtungen der Effekt des Haushaltseinkommens: Personen aus Haushalten mit einem Einkommen von mehr als 12'000 Franken unternehmen 4,3 Reisen pro Jahr. Dies ist das Dreieinhalbfache der Personen in Haushalten bis 4000 Franken. Die Gesamtdistanzen sind sogar mehr als viermal so hoch (rund 10'100 km pro Person und Jahr für Mitglieder von Haushalten der höchsten Einkommensklasse). Bei ungefähr gleicher Reishäufigkeit legen Männer längere Distanzen als Frauen

zurück. Häufig und weit verreisen des Weiteren die Einwohner/innen von Agglomerationskerngemeinden und isolierten Städten.

Die Zahl der Reisen ins Ausland (57%) übertrifft leicht jene der Reisen mit einem Ziel in der Schweiz (43%). Die Auslandsreisen sind stark auf die Nachbarländer ausgerichtet (gut ein Drittel aller Reisen mit Übernachtungen); die übrigen Länder folgen mit deutlichem Abstand. Auch

T9.2.2 Reiseziele nach Reisezweck (in %)

Reiseziel	Reisezweck			Total
	Freizeit	Geschäftlich	übrige	
Grossregionen				
Genferseeregion	10,1	7,0	10,1	9,8
Espace Mittelland	8,2	9,1	12,5	8,6
Nordwestschweiz	2,0	2,0	5,6	2,2
Zürich	1,9	6,8	6,4	2,8
Ostschweiz	11,6	5,4	13,2	10,9
Zentralschweiz	3,4	4,4	9,7	3,9
Tessin	4,6	3,6	3,3	4,4
Schweiz Total	41,9	38,2	60,7	42,6
Nachbarländer	34,0	36,7	25,5	33,9
übrige EU	12,6	14,8	7,6	12,6
übriges Europa	2,7	0,6	0,5	2,3
Nordamerika	1,9	2,6	0,6	1,9
übrige Welt	6,9	7,1	5,0	6,8
Ausland Total	58,1	61,8	39,3	57,4

Basis: 13 220 Reisen mit Übernachtung, mit gültigen Angaben zum Zweck und Zielort

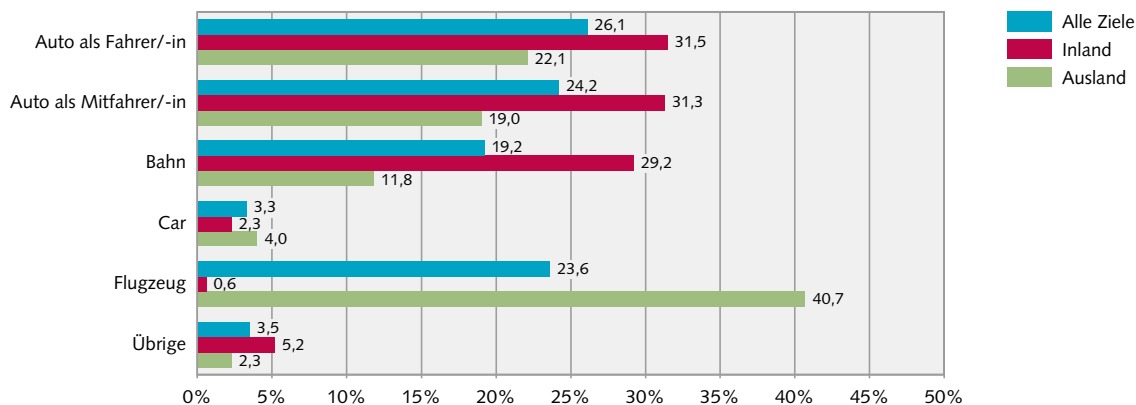
T9.2.1 Häufigkeit und Distanz von Reisen mit Übernachtungen

	Anzahl Reisen mit Übernachtungen pro Jahr	davon Geschäftsreisen (in %)	Gesamtdistanz pro Jahr (in km)	mindestens eine Reise in den letzten 4 Monaten (Anteil %)
Alter				
6–17 Jahre	2,6	0,4	3 883,6	54,8
18–24 Jahre	2,3	5,0	5 439,7	47,6
25–44 Jahre	3,1	16,8	7 169,4	54,2
45–64 Jahre	2,4	15,5	5 014,9	47,9
65–79 Jahre	1,6	4,5	3 374,6	37,2
80 und mehr	0,7	1,7	1 080,6	17,1
Geschlecht				
Männer	2,5	17,7	5 484,7	47,6
Frauen	2,4	5,9	4 803,8	47,9
Haushaltseinkommen				
bis und mit 4 000 Fr.	1,2	4,6	2 405,9	28,8
4 001–8 000 Fr.	2,1	6,7	4 334,1	45,6
8 001–12 000 Fr.	3,2	13,1	6 402,7	60,1
mehr als 12 000 Fr.	4,3	20,9	10 117,0	67,1
weiss nicht/keine Angabe	1,8	9,9	3 945,7	39,1
Raumstruktur (Wohnort)				
Agglomerationskerngemeinde	2,6	13,1	6 101,2	47,8
Übrige Agglomerationsgemeinde	2,5	11,6	5 418,0	49,1
Isolierte Stadt	2,6	12,9	6 191,3	53,8
Ländliche Gemeinde	2,1	10,4	3 559,4	45,1
Total	2,4	11,8	5 138,9	47,8

Basis: 18 855 Zielpersonen (Zielpersonen mit gültigen Angaben zur Distanz der ausgewählten Reisen mit Übernachtung)

Verkehrsmittelwahl bei Reisen mit Übernachtungen (in %)

G 9.2.1



Basis: 13 216 Reisen mit Übernachtung, mit gültiger Angabe zum Hauptverkehrsmittel und Zielort

© BFS/ARE

inländische Regionen sind wichtige Reiseziele der Schweizer Bevölkerung: die Ostschweiz (11%), die Genferseeregion (10%) und der Espace Mittelland (9%). Ferienreisen und Geschäftsreisen haben annähernd die gleichen Auslandsziele.

Bei Reisen mit einem Ziel in der Schweiz ist das Auto das dominierende Verkehrsmittel (63% der Reisenden als Fahrer/in oder Mitfahrer/in). Die Bahn erreicht hier einen Anteil von 29%. Bei Reisen mit einem Ziel im Ausland geht der Anteil des Autos auf 41% und jener der Bahn auf 12% zurück – dies zugunsten des Flugzeugs, das 41% der Auslandsreisen auf sich vereinigt.

9.3 Flugreisen

Über alle Flugreisen betrachtet ist Westeuropa mit einem Anteil von 49% die dominierende Reisedestination, gefolgt von Südosteuropa mit 12%. Bei den geschäftlichen Flugreisen haben Ziele in Westeuropa mit 61% der Reisen einen noch höheren Stellenwert als bei den Freizeitflugreisen (46%). Südosteuropa ist demgegenüber primär ein Freizeit- respektive Feriengziel. Auch Afrika und der Nahe Osten, die zusammen das Ziel von 11% aller Flugreisen sind, werden vor allem zu Freizeitzwecken aufgesucht. Weitere nennenswerte Flugreisedestinationen sind Nordamerika (8%) und Asien (6%).

T9.3.1 Hauptdestinationen der Flugreisen (in %)

Ziel der Flugreise	Reisezweck			Total
	Freizeit	Geschäftlich	übrige	
Inland	0,7	1,8	1,3	1,0
Westeuropa	46,2	60,6	55,9	49,2
Skandinavien	3,3	3,6	2,1	3,3
Osteuropa	2,5	3,1	0,0	2,5
Südosteuropa	14,3	5,8	5,8	12,4
GUS	0,5	2,2	0,5	0,8
Afrika und Naher Osten	12,2	5,5	18,4	11,2
Asien	5,3	7,9	4,4	5,8
Australien	0,5	0,6	3,3	0,6
Nordamerika	8,3	7,0	4,4	7,9
Karibik	3,1	0,7	1,5	2,6
Südamerika	3,1	1,2	2,5	2,7

Basis: 3058 Flugreisen mit gültiger Angaben zum Zweck und Zielort

Rückblickend hatten am Tag des Interviews 15% der Befragten innerhalb der letzten vier Monate eine Flugreise durchgeführt. Dabei gibt es keinen Unterschied zwischen den Geschlechtern, aber sehr grosse Unterschiede zwischen anderen sozio-ökonomischen Gruppen: Von den Personen, die in Haushalten leben mit einem Haushaltseinkommen bis 4000 Franken haben in den 4 Monaten vor der Befragung nur 7% eine Flugreise unternommen. Gut viermal höher (30%) ist diese Quote bei Personen aus Haushalten der höchsten Einkommensgruppe. 8% dieser Personen unternahmen während des befragten Zeitraums sogar mehr als eine Flugreise.

Arbeitnehmer/innen in der Unternehmensleitung (28% mit mindestens einer Flugreise) sowie die Arbeitnehmer/innen mit Vorgesetztenfunktion (21%) erreichen eine besonders hohe Reiseintensität. Überdurchschnittlich häufig fliegen ausserdem Personen aus der Altersgruppe der 25–44-Jährigen (20%). Selten unternehmen die folgenden Personengruppen Flugreisen: Senioren/innen ab 80 Jahren, Mitarbeitende Familienmitglieder, Lehtöchter und Lehrlinge sowie Nichterwerbspersonen.

T9.3.2 Flugreisen in den letzten 4 Monaten (in %)

	Anzahl Reisen			
	keine	1	2	3
Alter*				
6–17 Jahre	87,3	11,9	0,7	0,1
18–24 Jahre	82,1	14,2	2,6	1,1
25–44 Jahre	79,6	15,9	3,4	1,1
45–64 Jahre	85,5	12,2	1,7	0,5
65–79 Jahre	90,7	7,9	1,2	0,1
80 und mehr	97,2	2,4	0,2	0,2
Geschlecht*				
Männer	84,2	12,6	2,3	0,9
Frauen	85,6	12,3	1,7	0,4
Haushaltseinkommen pro Monat*				
bis und mit 4 000 Fr.	93,0	6,3	0,5	0,1
4 001–8 000 Fr.	87,6	10,9	1,1	0,4
8 001–12 000 Fr.	82,0	14,8	2,3	0,8
mehr als 12 000 Fr.	70,2	21,8	5,9	2,2
weiss nicht/keine Angabe	87,3	10,7	1,8	0,2
Berufliche Stellung**				
Selbstständige/r mit Arbeitnehmer/in	78,9	15,5	4,1	1,6
Selbstständige/r ohne Arbeitnehmer/in	85,7	10,1	2,2	1,9
Mitarbeitendes Familienmitglied	90,8	8,4	0,3	0,5
Arbeitnehmer/in				
in Unternehmensleitung	72,3	21,7	4,5	1,5
Arbeitnehmer/in mit Vorgesetztenfunktion	78,9	15,4	4,2	1,5
Arbeitnehmer/in ohne Vorgesetztenfunktion	82,6	14,4	2,4	0,6
Lehrtochter/Lehrling	89,5	9,4	0,3	0,8
Erwerbslose/Erwerbsloser	83,6	14,0	1,7	0,6
Nichterwerbspersonen	89,9	9,0	1,0	0,2
Total*	84,5	12,6	2,2	0,7

* Basis: 18 855 Zielpersonen

** Basis: 17 329 Zielpersonen ab 15 Jahren

Fast acht von zehn Flugreisen erfüllen private Zwecke (78%): Der Grossteil davon sind Ferienreisen (58% aller Flugreisen). Der Anteil der Geschäftsreisen liegt bei 19%.

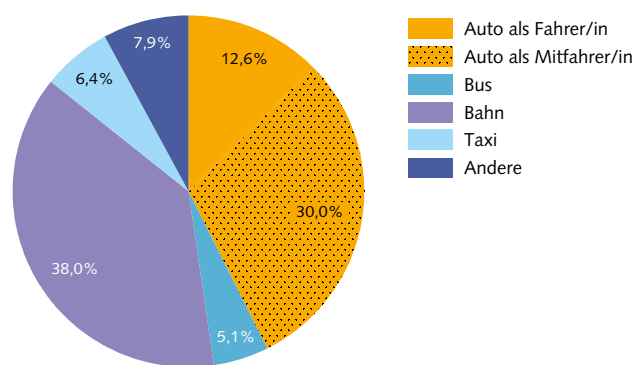
Der Weg zum Flughafen wird zu einem Grossteil mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (43% aller Wege). Im hohen Bahnanteil spiegelt sich die gute Schienenanbindung der Landesflughäfen wider.

T9.3.3 Zweck der Flugreise (in %)

	Anteil
Privatreisen	77,8
davon Ferien	57,7
übrige private Flugreisen	20,1
Geschäftsreisen	18,7
Anderes	3,5

Basis: 3058 Flugreisen mit gültiger Angabe zum Zweck

Hauptverkehrsmittel zu den Flughäfen (in %) G 9.3.1



Basis: 3062 Flugreisen mit Übernachtung

© BFS/ARE

10 Jahresmobilität

10.1 Distanzen

Welche Distanzen legt die Bevölkerung der Schweiz zurück, wenn nebst der alltäglichen Mobilität auch Tagesreisen sowie Reisen mit Übernachtungen einberechnet werden? Im Mikrozensus 2005 wurde die nicht-alltägliche Mobilität erstmalig differenziert erfasst. Dies wurde im MZMV 2010 wiederholt. Ein Teil der Befragten wurde um Angaben zu zurückliegenden Reisen mit Übernachtungen

sowie zu Tagesreisen gebeten (siehe dazu Kapitel 9). Mit diesen Angaben sowie den Angaben zur Alltagsmobilität kann eine Hochrechnung auf die Jahresmobilität erstellt werden. Dabei wird nach den im Inland zurückgelegten Distanzen und den Auslandsdistanzen unterschieden. Die Berechnung wird im Glossar erläutert.

T 10.1.1 Jahresmobilität pro Person (in km/Jahr)

	Alltagsmobilität*		nicht alltägliche Mobilität						Jahresmobilität	
	Inland	In- und Ausland	Tagesreisen**		Reisen mit Übernachtung***		Total		Inland	In- und Ausland
			Inland	In- und Ausland	Inland	In- und Ausland	Inland	In- und Ausland		
Distanzen nach Hauptverkehrsmittel:										
zu Fuss	471,7	476,8	6,2	6,2	0,3	0,5	6,5	6,7	478,2	483,5
Velo	257,4	258,5	8,1	9,9	1,2	2,4	9,3	12,3	266,7	270,8
Mofa	15,6	15,1	0,9	1,4	0,0	0,0	0,9	1,4	16,5	16,6
Motorrad und Kleinmotorrad	144,0	157,8	16,1	18,6	4,9	14,7	20,9	33,3	164,9	191,1
Auto	7 594,6	8 078,0	800,7	941,4	320,2	937,9	1 120,9	1 879,4	8 715,5	9 957,4
Bahn	2 414,4	2 486,6	440,9	461,4	120,8	282,1	561,7	743,5	2 976,1	3 230,1
Postauto	39,1	40,1	2,9	3,6	0,3	0,3	3,2	3,9	42,3	44,0
Tram/Bus	511,3	521,4	11,1	11,5	4,4	15,7	15,4	27,2	526,8	548,6
Flugzeug	77,6	1473,2	0,8	35,6	5,6	3 729,0	6,5	3 764,6	84,1	5 237,8
übrige Verkehrsmittel	283,3	296,7	42,1	51,0	28,8	156,2	70,9	207,3	354,2	503,9
Distanzen nach Hauptverkehrsmittel (Zusammenzug):										
LV	729,1	735,2	14,2	16,1	1,6	2,9	15,8	19,0	744,9	754,3
MIV	7 754,2	8 251,0	817,7	961,5	325,0	952,6	1 142,7	1 914,1	8 896,9	10 165,1
ÖV	2 964,9	3 048,1	454,9	476,5	125,4	298,1	580,3	774,6	3 545,2	3 822,7
Flug	77,6	1473,2	0,8	35,6	5,6	3 729,0	6,5	3 764,6	84,1	5 237,8
übrige	283,3	296,7	42,1	51,0	28,8	156,2	70,9	207,3	354,2	503,9
Distanzen nach Zweck:										
Arbeit	3 255,1	3 426,4	-	-	-	-	-	-	3 255,1	3 426,4
Ausbildung	717,5	729,5	-	-	-	-	-	-	717,5	729,5
Einkauf	1 708,7	2 094,1	-	-	-	-	-	-	1 708,7	2 094,1
Geschäftlich	788,0	923,3	163,3	211,6	51,7	649,7	215,0	861,3	1 003,0	1 784,6
Freizeit	4 666,4	5 504,9	1 056,2	1 201,6	406,9	4 301,1	1 463,2	5 502,7	6 129,6	11 007,6
Service und Begleitung	643,7	683,4	-	-	-	-	-	-	643,7	683,4
andere	29,6	442,5	110,2	127,6	27,9	188,1	138,1	315,7	167,7	758,2
Total	11 809,1	13 804,3	1 329,7	1 540,8	486,5	5 138,9	1 816,2	6 679,6	13 625,3	20 483,9

* Basis: 62 868 Zielpersonen

** Basis: 18 803 Zielpersonen befragt zu Modul Tagesreisen und mit gültigen Angaben zu den Distanzen

*** Basis: 18 855 Zielpersonen befragt zu Modul Reisen mit Übernachtung und mit gültigen Angaben zu den Distanzen

Zu beachten sind die Unterschiede in den Befragungsmethoden: Während die Alltagsmobilität auf Basis von Etappen erhoben wurde, waren es bei den Reisen nur die Hauptverkehrsmittel.

Die gesamte im In- und Ausland zurückgelegte Distanz beträgt im Jahr 2010 pro Person der Bevölkerung ab 6 Jahren rund 20'500 km. Davon entfallen gut 1500 km auf Tagesreisen und rund 5100 km auf Reisen mit Übernachtungen. Den grössten Teil machen mit rund 13'800 km die im Rahmen der Alltagsmobilität zurückgelegten Distanzen aus, also Wege in der gewohnten Umgebung der Bevölkerung.

Die Distanzen der Alltagsmobilität und der Tagesreisen werden überwiegend in der Schweiz zurückgelegt (in beiden Fällen zu 86%). Bei Reisen mit Übernachtungen entfallen hingegen fast 91% der Distanzen aufs Ausland, was insbesondere auf Flugreisen zurückzuführen ist, die einen Grossteil der Distanzen in diesem Bereich generieren.

10.2 Anteile der Verkehrsmittel und Zwecke

Wie im vorher gehenden Kapitel gesehen, entfällt der Grossteil aller im In- und Ausland zurückgelegten Distanzen auf die Alltagsmobilität (67%). An den Distanzen im Inland hat die Alltagsmobilität einen Anteil von 87%, der Rest entfällt auf Tagesreisen sowie Reisen mit Übernachtung im Inland.

Bei den Verkehrsmitteln des LV, des MIV und des ÖV entfällt der Grossteil der Distanzen auf die Alltagsmobilität. Diese werden insbesondere im Inland zurückgelegt.

Für den Verkehrszweck Freizeit werden gut drei Viertel der Inlandsdistanzen in der Alltagsmobilität zurückgelegt, knapp ein Viertel entfällt auf Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen im Inland. Berücksichtigt man beim Verkehrszweck Freizeit auch die Wege ins Ausland, so entfallen auf nicht-alltägliche Tagesreisen und auf Reisen mit Übernachtung übers Jahr gerechnet zusammen die Hälfte der Gesamtdistanz und 50% der Kilometer in der Freizeit finden in der Alltagsmobilität statt.

T 10.2.1 Anteil an den Jahresdistanzen pro Person (in %)

	Inland				In- und Ausland			
	Alltagsmobilität*	nicht alltägliche Mobilität			Alltagsmobilität*	nicht alltägliche Mobilität		
		Tagesreisen**	Reisen mit Übernachtung***	Total		Tagesreisen**	Reisen mit Übernachtung***	Total
Distanzen nach Hauptverkehrsmittel:								
zu Fuss	98,6	1,3	0,1	1,4	98,6	1,3	0,1	1,4
Velo	96,5	3,0	0,5	3,5	95,4	3,7	0,9	4,6
Mofa	94,4	5,6	0,0	5,6	91,3	8,7	0,0	8,7
Motorrad und Kleinmotorrad	87,3	9,7	3,0	12,7	82,6	9,7	7,7	17,4
Auto	87,1	9,2	3,7	12,9	81,1	9,5	9,4	18,9
Bahn	81,1	14,8	4,1	18,9	77,0	14,3	8,7	23,0
Postauto	92,4	6,9	0,6	7,6	91,1	8,3	0,6	8,9
Tram/Bus	97,1	2,1	0,8	2,9	95,0	2,1	2,9	5,0
Flugzeug	92,3	1,0	6,7	7,7	28,1	0,7	71,2	71,9
übrige Verkehrsmittel	80,0	11,9	8,1	20,0	58,9	10,1	31,0	41,1
Distanzen nach Hauptverkehrsmittel (Zusammenzug):								
LV	97,9	1,9	0,2	2,1	97,5	2,1	0,4	2,5
MIV	87,2	9,2	3,7	12,8	81,2	9,5	9,4	18,8
ÖV	83,6	12,8	3,5	16,4	79,7	12,5	7,8	20,3
Flug	92,3	1,0	6,7	7,7	28,1	0,7	71,2	71,9
übrige	80,0	11,9	8,1	20,0	58,9	10,1	31,0	41,1
Distanzen nach Zweck:								
Arbeit	100,0	-	-	-	100,0	-	-	-
Ausbildung	100,0	-	-	-	100,0	-	-	-
Einkauf	100,0	-	-	-	100,0	-	-	-
Geschäftl./Dienstfahrt	78,6	16,3	5,2	21,4	51,7	11,9	36,4	48,3
Freizeit	76,1	17,2	6,6	23,9	50,0	10,9	39,1	50,0
Service und Begleitung	100,0	-	-	-	100,0	-	-	-
andere	17,6	65,7	16,6	82,4	58,4	16,8	24,8	41,6
Total Anteile an Distanz	86,7	9,8	3,6	13,3	67,4	7,5	25,1	32,6

* Basis: 62 868 Zielpersonen

** Basis: 18 803 Zielpersonen, befragt zum Modul Tagesreisen und mit gültigen Angaben zu den Distanzen

*** Basis: 18 855 Zielpersonen, befragt zum Modul Reisen mit Übernachtung und mit gültigen Angaben zu den Distanzen

Beim Fahrtzweck Geschäfts- und Dienstfahrt finden 52 % der im In- und Ausland zurückgelegten Distanzen in der Alltagsmobilität statt. Der Rest entfällt auf geschäftliche und dienstliche Tagesreisen sowie auf Übernachtungsreisen.

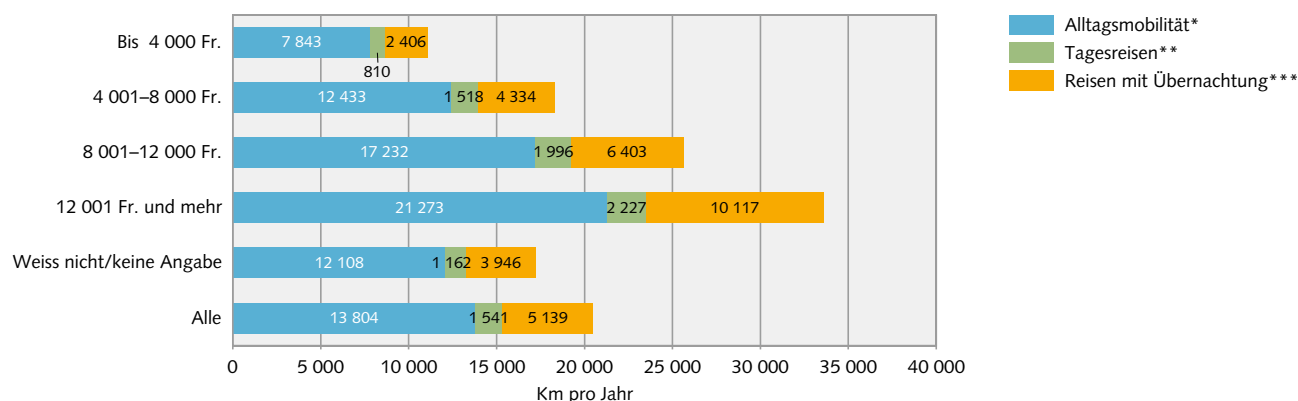
10.3 Jahresmobilität wichtiger Bevölkerungsgruppen

Personen, die in Haushalten mit höherem Haushaltseinkommen leben, legen sowohl im Bereich Alltagsmobilität als auch bei der nicht alltäglichen Mobilität längere Distanzen zurück. Gleichzeitig sinkt für Personen aus diesen einkommensstärkeren Haushalten der Anteil der Alltagsmobilität an der Gesamtdistanz: Bei Personen mit einem Haushaltseinkommen von mehr als 12'000 Franken entfallen nur 63 % der gesamten Distanzen auf die Alltagsmobilität, bei Personen bis und mit 4000 Franken Haushaltseinkommen sind es dagegen 71 % der Distanzen.

Männer legen pro Jahr etwa 7000 km mehr zurück als Frauen. Dieser Unterschied ergibt sich zu einem Grossteil aus der Alltagsmobilität, auf die etwa 75 % der Gesamtdifferenz entfallen. Hingegen sind die Unterschiede bei den Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen eher gering.

Jahresmobilität pro Person nach Einkommensklasse des Haushalts

G 10.3.1



* Basis: 62 868 Zielpersonen

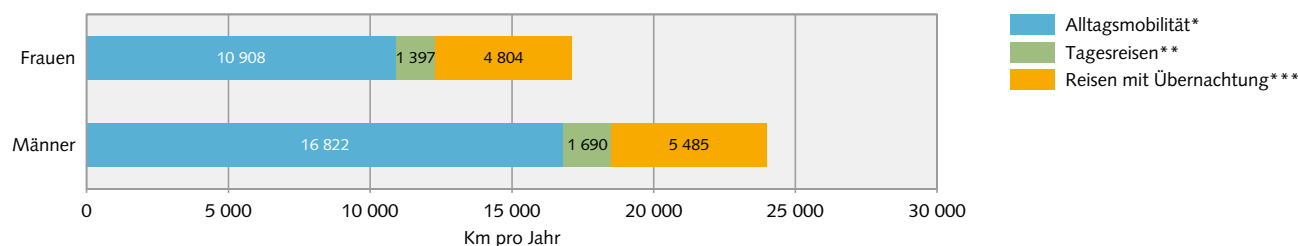
** Basis: 18 803 Zielpersonen befragt zu Modul Tagesreisen und mit gültigen Angaben zu den Distanzen

*** Basis: 18 855 Zielpersonen befragt zu Modul Reisen mit Übernachtung und mit gültigen Angaben zu den Distanzen

© BFS/ARE

Jahresmobilität pro Person nach Geschlecht

G 10.3.2



* Basis: 62 868 Zielpersonen

** Basis: 18 803 Zielpersonen befragt zu Modul Tagesreisen und mit gültigen Angaben zu den Distanzen

*** Basis: 18 855 Zielpersonen befragt zu Modul Reisen mit Übernachtung und mit gültigen Angaben zu den Distanzen

© BFS/ARE

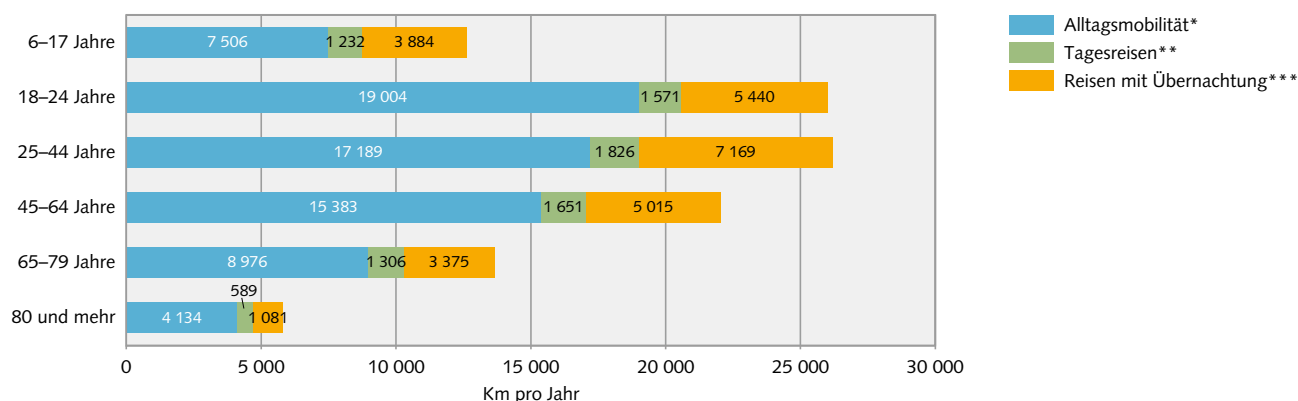
Zum grossen Unterschied zwischen Männern und Frauen hinsichtlich der Alltagsmobilität tragen verschiedene Umstände bei: Namentlich sind dies der höhere Anteil nicht-mobiler Frauen sowie die kürzeren Tagesdistanzen von Frauen bei den Fahrtzwecken Arbeit, Freizeit, Geschäfts- und Dienstwege insbesondere in den Altersgruppen zwischen 25 und 64 Jahren.

Die Jahresdistanzen wachsen von der Gruppe der Kinder und Jugendlichen ausgehend auf maximale Werte in den Altersgruppen zwischen 18 und 44 Jahren an (hier jeweils gut 26'000 km pro Jahr). Bei der Altersgruppe der 45–64-Jährigen geht die Jahresdistanz dann zwar geringfügig zurück, doch erst ab einem Alter von 65 Jahren sinkt sie nahezu auf den Wert von Kindern und Jugendlichen ab. Ein weiterer Bruch erfolgt in der Altersgruppe der Hochbetagten ab 80 Jahren. Die 65–79-Jährigen legen mit fast 13'700 km pro Jahr nur etwas mehr als die Hälfte der Distanz der 25–44-Jährigen zurück. Bei diesen beiden Altersgruppen teilt sich die Jahresdistanz in ähnlicher Weise auf die Alltags- und die Nicht-Alltagsmobilität auf: Die nicht-alltägliche Mobilität macht in beiden Gruppen gut ein Drittel der Jahresdistanzen aus.

Die stärkste Ausrichtung auf die Alltagsmobilität und die niedrigsten Anteile an nicht-alltäglicher Mobilität weisen die 18–24-Jährigen mit 27% sowie die Senioren/innen ab 80 Jahren mit 29% auf.

Jahresmobilität pro Person nach Altersgruppen

G 10.3.3



* Basis: 62 868 Zielpersonen

** Basis: 18 803 Zielpersonen befragt zu Modul Tagesreisen und mit gültigen Angaben zu den Distanzen

*** Basis: 18 855 Zielpersonen befragt zu Modul Reisen mit Übernachtung und mit gültigen Angaben zu den Distanzen

© BFS/ARE

11 Einstellungen zur Verkehrspolitik

11.1 Gebühren und Einnahmeverwendung

Gebühren im Verkehr werden unter Fachleuten als mögliche Massnahmen diskutiert, mit denen die Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen optimiert und die Verkehrsentwicklung in nachhaltige Bahnen gelenkt werden könnte. Die Haltung der Bevölkerung gegenüber solchen Massnahmen ist allerdings eher ablehnend. So wird eine Erhöhung des Benzinpreises von 75% der Bevölkerung ab 18 Jahren abgelehnt (Zustimmung erhält diese Massnahme nur von gut 20%). Ähnlich abgelehnt wird auch die Erhöhung der Parkplatzgebühren in Stadtzentren (70%). Zwei Drittel sprechen sich gegen die Einführung von Parkplatzgebühren bei Einkaufszentren aus. Gebühren in den Spitzenzeiten für die Zufahrt in die Stadtzentren (das sogenannte Road Pricing) werden ebenfalls noch mehrheitlich abgelehnt; aber insgesamt ein Drittel der Bevölkerung ist voll oder unter Umständen für diese Massnahme (die höchsten Zustimmungsraten mit 37% in Agglomerationskerngemeinden und isolierten Städten).

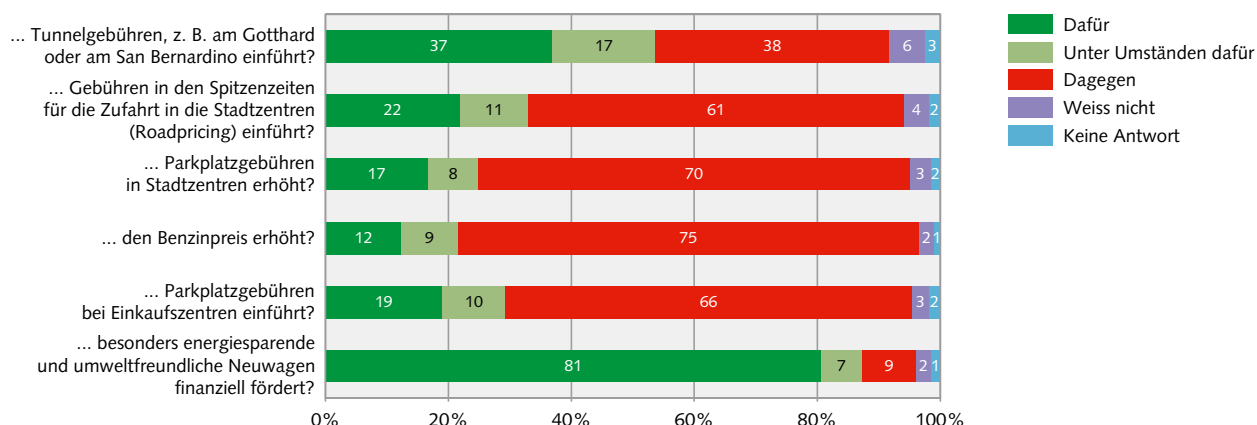
Anstelle von einschränkenden Gebühren spricht sich die Bevölkerung für Fördermassnahmen aus. Deutlich befürwortet wird von 81% der Bevölkerung die finanzielle Förderung von besonders energiesparenden und umweltfreundlichen Neuwagen.

Wofür sollen die Einnahmen aus dem Strassenverkehr vor allem verwendet werden? Sehr grosse Zustimmung findet bei dieser Frage der Vorschlag einer Verbesserung des Fussgänger- und Veloverkehrs (90% der Bevölkerung sind dafür oder unter Umständen dafür; nur 7% dagegen). Auf ähnlich hohe Zustimmungsraten kommen die Verbesserung des Strassenverkehrs (86%), Umweltschutzmassnahmen (88%) und die Erhöhung der Verkehrssicherheit (87%).

Die Zustimmungsraten sind seit dem Jahr 2000 stark gestiegen (seit 2005 in geringerem Masse).

Sind Sie dafür, unter Umständen dafür oder dagegen, dass man ...

G 11.1.1

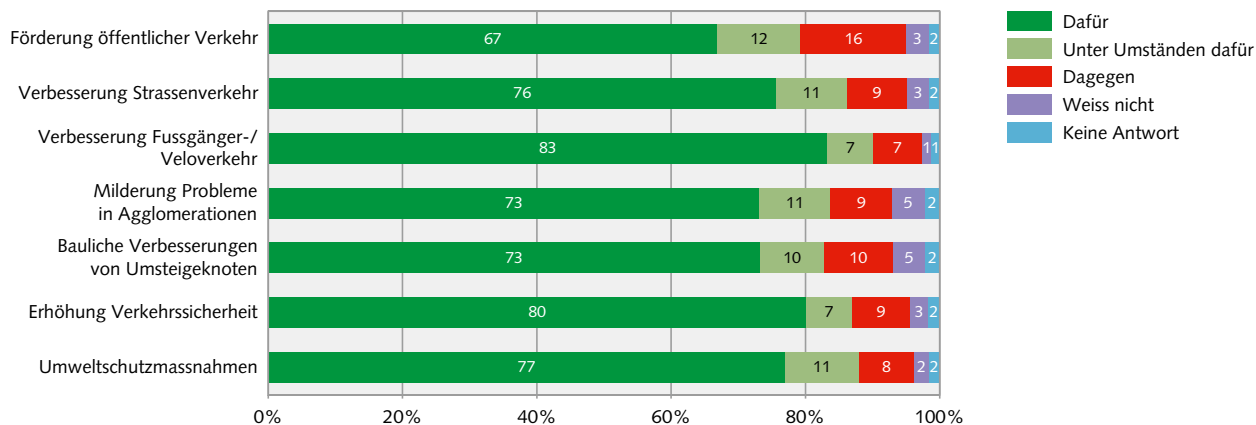


Basis: 5239 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zu Modul 3 befragt wurden

© BFS/ARE

Wofür sollen Einnahmen aus dem Strassenverkehr vor allem verwendet werden?

G 11.1.2

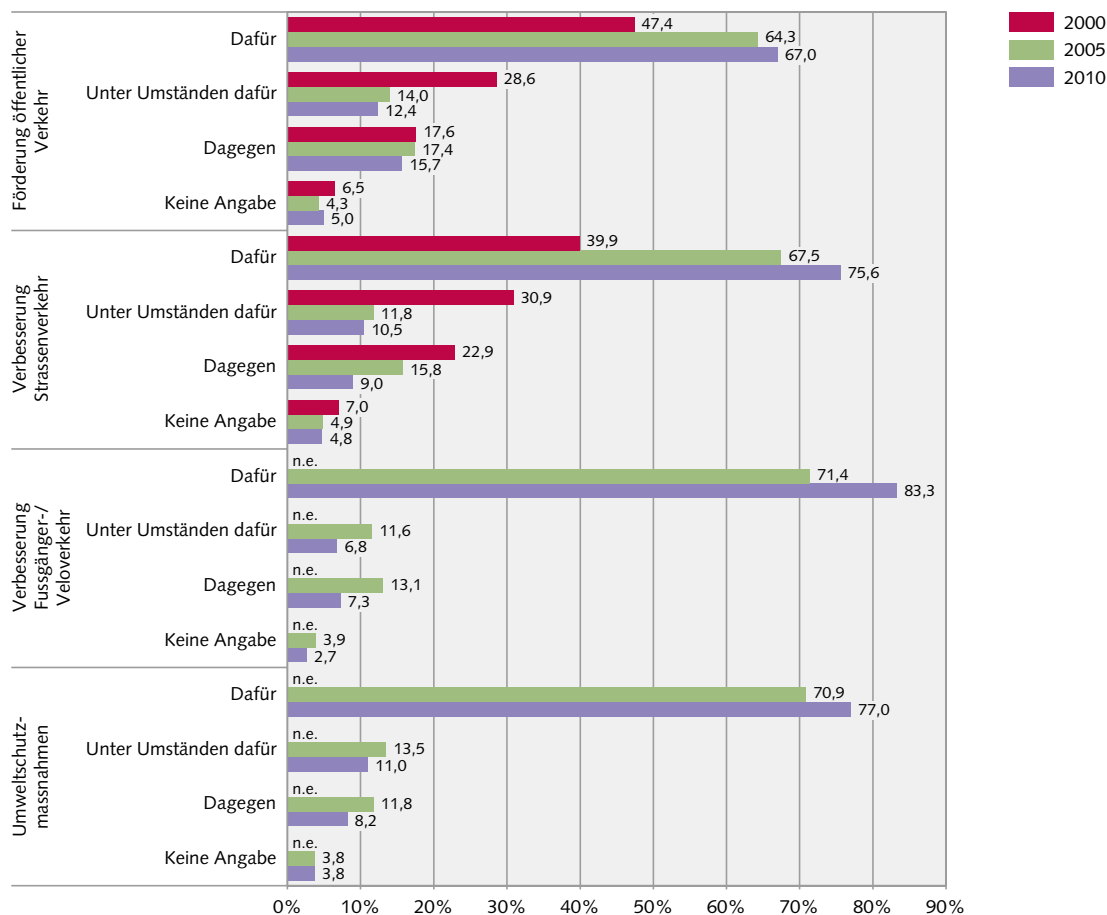


Basis: 5239 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zu Modul 3 befragt wurden

© BFS/ARE

Wofür sollen Einnahmen aus dem Strassenverkehr vor allem verwendet werden? (2000–2010)

G 11.1.3



n.e. = nicht erhoben

Basis 2010: 5239 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zu Modul 3 befragt wurden

© BFS/ARE

11.2 Strassenverkehr

In den vergangenen zehn Jahren hat die Anzahl der Stautunden zugenommen und lag 2010 bei knapp 12'000 Stautunden. Der Hauptgrund für diese Zunahme liegt in der Überlastung des Strassensystems.¹

Am häufigsten sind Stausituationen beim Pendeln zur Arbeit oder Ausbildungsstätte. 2010 standen 19% der Pendler mindestens einmal pro Woche im Stau (6% sogar täglich). Bei Einkaufswegen sind Staus seltener: 7% der erwachsenen Bevölkerung standen bei diesem Wegzweck mindestens einmal in der Woche im Stau; bei Freizeitwegen waren nur noch 4% einmal pro Woche von Stau betroffen.

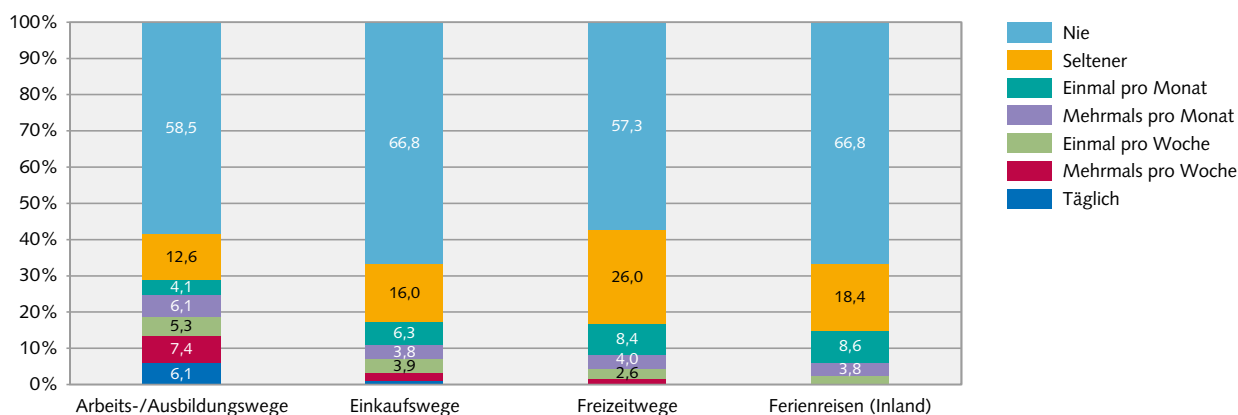
Der Grad der Betroffenheit ist vom Wohnort abhängig. Befragte aus dem ländlichen Raum stehen erwartungsgemäss deutlich seltener im Stau als Befragte aus den Städten und den Agglomerationsräumen. Rund ein Drittel der Bevölkerung trifft auch bei Ferienreisen im Inland Stausituationen an, für gut die Hälfte ist dies aber selten.

Ein Teil der Personen, die in den letzten 12 Monaten im Stau standen, hat Anpassungsstrategien entwickelt, um Staus auszuweichen. So wählt ein Viertel dieser Personen auf Arbeits- oder Freizeitwegen bewusst alternative Routen, um Staus zu umgehen. Im Einkaufsverkehr ändert gut ein Drittel der Personen den Abfahrtszeitpunkt, fährt also früher oder später ab. Dies wird auch von knapp einem Drittel der Ferienreisenden praktiziert. Hingegen ist die Wahl eines anderen Verkehrsmittels nur für weniger als 10% eine Option, um einen Stau zu umgehen, zumal sich die wenigsten vor der Abfahrt über die aktuelle Stausituation informieren. Je nach Fahrtzweck unternimmt gut ein Viertel bis ein Drittel der Automobilisten gar nichts und plant den Stau von vornherein ein.

Zusätzliche finanzielle Mittel aus Verkehrsabgaben, die für Verbesserungen im Strassenverkehr bestimmt sind, sollen aus Sicht der Bevölkerung vor allem für die Hauptstrassen innerorts sowie für die Autobahnen verwendet werden (deutlich mehr als ein Drittel Befürworter). Für Vorhaben auf Nebenstrassen gibt es vergleichsweise wenige Befürworter.

Wie häufig standen Sie in den letzten 12 Monaten im Stau?

G 11.2.1



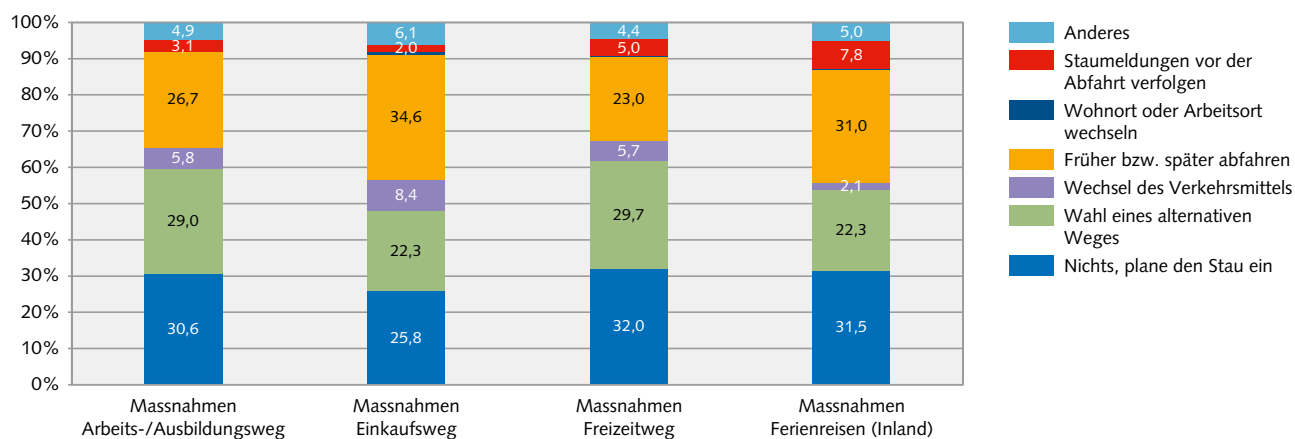
Basis: 3859 Zielpersonen (Arbeits- oder Ausbildungswege); 3954 Zielpersonen (Einkaufswegen); 3948 Zielpersonen (Freizeitwegen); 3938 Zielpersonen (Ferienreisen)

© BFS/ARE

¹ ASTRA (2011): Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen. Jahresbericht 2010, Publikation des Bundesamtes für Strassen.

Was machen Sie im Allgemeinen, um dem Stau auszuweichen?

G 11.2.2

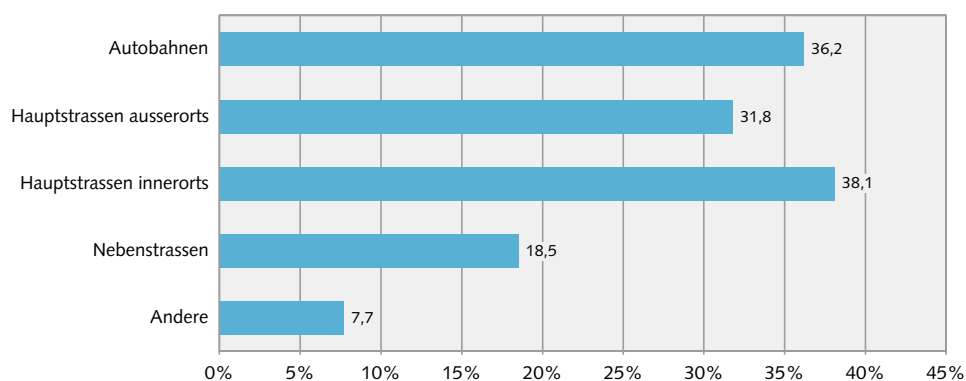


Basis: 1029 Zielpersonen (Arbeits- oder Ausbildungswege); 654 Zielpersonen (Einkaufsweg); 633 Zielpersonen (Freizeitwege); 495 Zielpersonen (Ferienreisen); Zielpersonen ab 18 Jahren, die bei den entsprechenden Kategorien mindestens einmal pro Monat im Stau stehen.

© BFS/ARE

Für welchen Bereich im Strassenverkehr sollte Geld am ehesten eingesetzt werden? (Zustimmung in %, Mehrfachnennungen möglich)

G 11.2.3



Basis: 5239 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zu Modul 3 befragt wurden

© BFS/ARE

11.3 Öffentlicher Verkehr

Aus Sicht der Bevölkerung sind hauptsächlich zwei Massnahmen dazu geeignet, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu steigern. An erster Stelle stehen tiefere Preise, die von knapp einem Drittel der Bevölkerung ab 18 Jahren als geeignet angesehen werden. Die Erhöhung der Anzahl der Verbindungen wird von gut einem Viertel der Befragten begrüsst. Sie ist der Bevölkerung deutlich wichtiger als schnellere Verbindungen, zum Beispiel mittels weiterer Infrastrukturausbauten. Die Erhöhung des Komforts hat als Massnahme mit 10% Zustimmung noch ein gewisses, aber kein zentrales Gewicht.

Auch betrieblichen Verbesserungen, wie eine bessere Fahrplanabstimmung im Falle von Umsteigeverbindungen und die Einführung vermehrter umsteigefreier Verbindungen, haben insgesamt noch eine gewisse Bedeutung (Zustimmung bei je 8% resp. 7% der Bevölkerung). In anderen Bereichen, wie z.B. der Verbesserung des Gepäcktransports, dem Velotransport oder der Erhöhung der Sicherheit, wird offenbar kaum noch ein Handlungsbedarf gesehen.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, Überlastungen im öffentlichen Verkehr abzubauen. Ein Massnahmenfeld umfasst die zeitliche Abstufung der Tarife im öffentlichen

Verkehr je nach Auslastung der Verkehrsmittel im ÖV. 38% der Befragten sind voll oder unter Umständen für eine solche Abstufung der ÖV-Tarife, dagegen sind 56%.

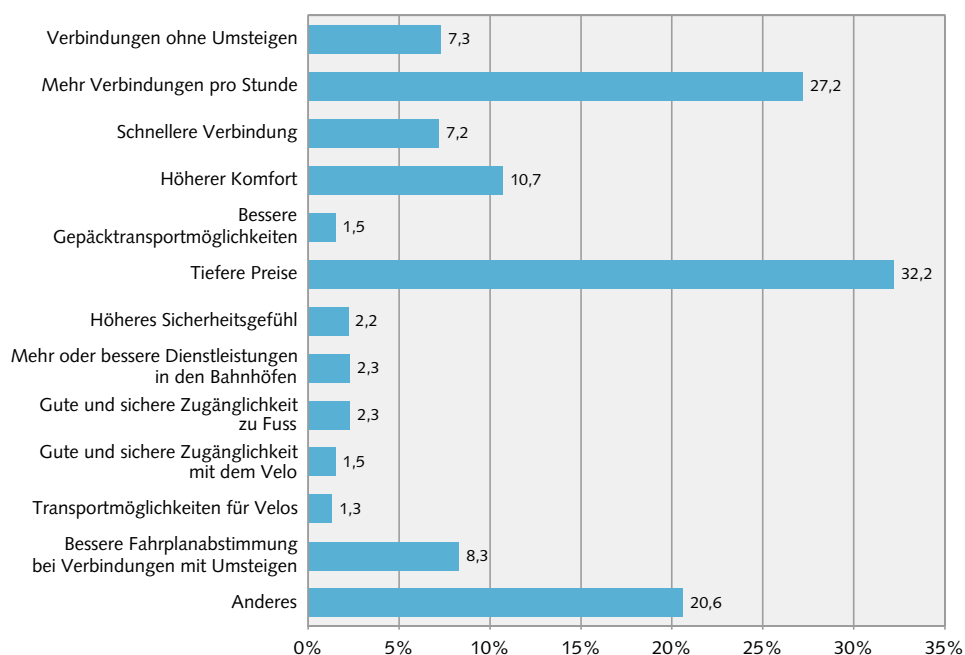
Gefragt, in welcher Form diese Abstufung stattfinden soll, sprechen sich knapp zwei Drittel dieser Befürworter (64%) für die Einführung von tieferen Tarifen in Randzeiten aus (zuzüglich 9% unter Umständen). Mit dieser Massnahme könnten Reisende dazu motiviert werden, die Spitzenzeiten möglichst zu meiden und auf andere Reisezeitpunkte auszuweichen.

Unter den Befürwortern abgestufter Tarife im ÖV findet die Einführung von höheren Preisen in Spitzenzeiten dagegen kaum Zustimmung. Mit diesen Massnahmen würde ein sanfter Zwang zur Wahl späterer oder früherer Abfahrtszeiten ausgeübt werden. Dafür sind nur 17% (zuzüglich 9% unter Umständen).

Die geringe Zustimmung von höheren ÖV-Tarifen in Spitzenzeiten entspricht der Haltung der Bevölkerung zu einer ähnlichen Massnahme im Strassenverkehr: der nur relativ schwach befürworteten Einführung von Gebühren für die Zufahrt mit dem Auto zu den Stadtzentren in den Spitzenzeiten.

Wie könnte der ÖV für Sie attraktiver gemacht werden?

G 11.3.1

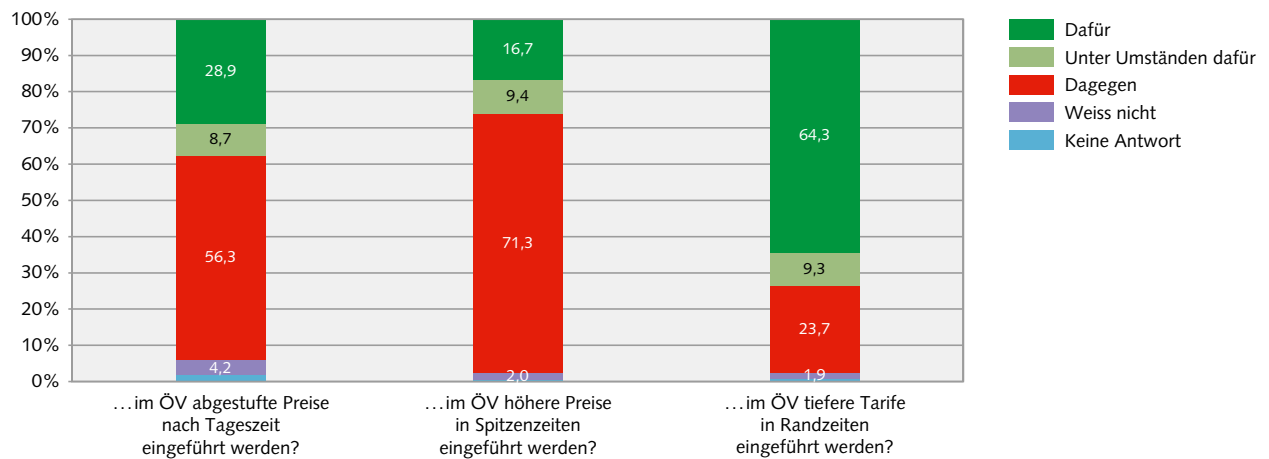


Basis: 5239 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zu Modul 3 befragt wurden

© BFS/ARE

Sind Sie dafür, unter Umständen dafür oder dagegen, dass...

G 11.3.2



Basis 1. Frage: 5239 Zielpersonen, die zu Modul 3 befragt wurden

Basis 2. und 3. Frage: 1921 Zielpersonen, die entweder dafür oder unter Umständen für die Einführung von abgestuften Preisen im ÖV sind

© BFS/ARE

Glossar

Agglomeration

Die Agglomeration umfasst eine Kerngemeinde (selten mehrere) und die mit ihr formal und funktional verflochtenen Agglomerationsgemeinden (Umlandgemeinden). Das BFS hat entsprechende Kriterien festgelegt und bestimmt die Agglomerationen nach jeder Volkszählung neu (Zusammenhang des Siedlungsgebiets, hohe kombinierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte, überdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung, tiefer Landwirtschaftsanteil, Pendlerverflechtung mit der Kernzone).

Die verwendete Definition basiert auf der Volkszählung 2000.

Grosse Agglomeration:

Agglomeration mit einer der 10 bevölkerungsreichsten Kernstädte der Schweiz gemäss *Urban Audit* (Zürich, Basel, Genf, Bern, Lausanne, Winterthur, St. Gallen, Luzern, Lugano und Biel/Bienne)

Mittlere Agglomeration:

Agglomeration mit 50'000 bis 250'000 Einwohner/innen ohne Winterthur, St. Gallen, Luzern, Lugano und Biel/Bienne

Kleine Agglomeration:

Agglomeration mit weniger als 50'000 Einwohner/innen.

Agglomerationskerngemeinde

Zentrum einer Agglomeration, meist eine Stadt, siehe Agglomeration.

Agglomerationskernzone

Gemeinden in einer Agglomeration, die unter anderem eine hohe Zahl von Arbeitsplätzen und eine enge Pendlerverflechtung mit der Kerngemeinde aufweisen. Auch die Kerngemeinde selber gehört zur Kernzone.

Alltagsmobilität

Die Alltagsmobilität ist die Jahresmobilität abzüglich Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen, siehe Erläuterungen unter Jahresmobilität. Die Alltagsmobilität findet in der gewohnten Umgebung der Befragten statt. Bei Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen wird diese gewohnte Umgebung definitionsgemäss verlassen.

Arbeitsverkehr

Verkehr auf dem Weg zur Arbeitsstelle (Arbeitspendlerverkehr).

ARE

Bundesamt für Raumentwicklung.

Ausbildungsverkehr

Verkehr auf dem Weg zum Ausbildungsort (Ausbildungspendlerverkehr).

Ausgang

Ein Weg oder eine Serie von Wegen, die zuhause beginnt und wieder zuhause endet.

Auswärtige Freizeitaktivität im Haus

Tätigkeit in der Freizeit in einem anderen privaten Wohnhaus (z.B. bei Nachbarn), ohne die Freizeitaktivität Besuche.

Begleitung/Begleitweg

Jemanden ohne Serviceaspekt begleiten (z.B. Eltern zum Flughafen begleiten); ist ein privater Verkehrszweck, im Unterschied zu Begleitwegen im Zusammenhang mit geschäftlichen Tätigkeiten oder Dienstwegen (siehe dort).

Besetzungsgrad

Mittlere Anzahl der Fahrzeuginsassen (Fahrzeuglenkende und Mitfahrende) pro Fahrzeug.

Besitz von Fahrzeugen

Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt.

BFS

Bundesamt für Statistik.

Body-Mass-Index (BMI)

Mass zur Beurteilung des Körpergewichts. Der BMI berechnet sich aus dem Körpergewicht in Kilogramm, geteilt durch die Körpergrösse in Metern zum Quadrat. Die folgenden groben Richtwerte werden für die Klassifizierung des Körpergewichts verwendet: Untergewicht: BMI <18,50; Normalgewicht: BMI 18,50–24,99; leichtes bis mittleres Übergewicht: BMI 25,00–29,99; starkes Übergewicht: BMI ab 30,00.

CATI

Computer-Assisted Telephone Interview, computerunterstütztes Telefoninterview.

Dienstfahrt

Die Fahrt ist Teil der beruflichen Tätigkeit (z.B. Taxifahrerin, Chauffeur).

eDossier

elektronisches, über Internet zugängliches Dokument zu diesem Bericht mit Hintergrundinformationen.

Einkaufsverkehr

Verkehr für Einkäufe, Besorgungen und Inanspruchnahme von Dienstleistungen (z.B. Arztbesuch); «Einkauf» und «Einkauf und Besorgungen» wird synonym verwendet.

Erreichbarkeit

Für die Messung der Erreichbarkeit wird die Reisezeit mit einem bestimmten Verkehrsmittel zwischen einem Ausgangsort und einem Ziel-Standort (z.B. dem Zentrum einer Agglomeration) verwendet, so in Kap. 7.5. Die Reisezeit umfasst die gesamte Wegzeit vom Ausgangspunkt bis zum Ziel, inklusive Zugangswege zu Verkehrsmitteln, Warte- und Umsteigezeiten und Abgangszeiten.

Etappe

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

Fahrleistung

Total der pro Zeiteinheit (in der Regel pro Jahr) von Fahrzeugen gefahrenen Kilometer. Die Angaben umfassen Distanzen in der Schweiz und im Ausland.

Flugreisen

Reisen, auf denen als Hauptverkehrsmittel das Flugzeug benutzt wird.

Flugziele

Zielort einer Flugreise im Sinne eines Zielflughafens. Diese Zielorte wurden im MZMV Ländern respektive Ländergruppen zugeordnet, siehe Tabelle 9.3.1:

Skandinavien: Finnland, Norwegen, Schweden

Osteuropa: Estland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Tschechien, Ungarn

Südosteuropa: Albanien, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Griechenland, Kroatien, Mazedonien, Rumänien, Serbien und Montenegro, Slowenien, Türkei, Zypern

Westeuropa: alle übrigen europäischen Staaten

GUS: Russland, Ukraine

Afrika und Naher Osten: Afrika und Arabische Halbinsel

Australien: inklusive Ozeanien

Südamerika: inklusive mittelamerikanische Staaten.

Freizeitverkehr

Zum Freizeitverkehr gehören alle in der Freizeit geleisteten Verkehrsaktivitäten. Aufgrund der Angaben der befragten Personen wurde der Freizeitverkehr in weitere Kategorien aufgegliedert (siehe Kap. 5.7 und das eDossier).

Ganglinie

Darstellung des zeitlichen Verlaufs des Verkehrsaufkommens über eine festgelegte Zeitspanne hinweg (z.B. als Tagesganglinie für einen ganzen Tag). Die Ganglinie zeigt an, zu welchen Zeiten mobile Personen ihre Wege zurücklegen (siehe Kap. 3.4). Sie lassen damit die zeitliche Variation der Verkehrsbelastung auf einer Verkehrsinfrastruktur oder in einem Gebiet erkennen (z.B. Zeiten mit Spitzenbelastung und Schwachlastzeiten).

Geocodierung

Zuweisung von raumbezogenen Informationen zu einem Datensatz. Im MZMV 2010 wurden folgende Erhebungsmerkmale einem geografischen Koordinatensystem zugeordnet: Wohnadresse des Haushalts, Start- und Endpunkt jeder Etappe und damit auch jedes Wegziels, Orte der Ausbildung/Schule, Arbeitsstätten und Zweitwohnungen.

Geschäftliche Tätigkeit und Dienstweg/Dienstfahrt

Verkehrszweck, der berufliche Erledigungen ausser Haus (z.B. Sitzung, Kundenbesuch), nicht aber die Fahrt zur Arbeitsstelle umfasst (siehe Verkehrszweck Arbeitsverkehr).

Grosse Städte, Grossstädte

Zürich, Basel, Genf, Bern, Lausanne.

Grossregionen

Auf NUTS2-Ebene (NUTS = europäische Raumgliederungsnomenklatur) gibt es sieben Schweizer Grossregionen (in Klammern die dazu gehörenden Kantone):

Genferseeregion (GE, VS, VD)

Espace Mittelland (BE, FR, JU, NE, SO)

Nordwestschweiz (AG, BL, BS)

Zürich (ZH)

Ostschweiz (AR, AI, GL, GR, SG, SH, TG)

Zentralschweiz (LU, NW, OW, SZ, UR, ZG)

Tessin (TI).

Hauptverkehrsmittel

Für die Stichtagsmobilität wird von den genutzten Verkehrsmitteln das in der folgende Reihenfolge als erstes genannte Verkehrsmittel als Hauptverkehrsmittel bezeichnet: Flugzeug, Bahn, Postauto, Schiff, Tram, Bus, sonstiger ÖV, Reisediener, Auto, Lastwagen, Taxi, Motorrad/Kleinmotorrad, Mofa, Velo, zu Fuss, fahrzeugähnliche Geräte, anderes.

Für die Tagesreisen und die Reisen mit Übernachtung wurde nach dem Verkehrsmittel gefragt, mit dem die längste Teildistanz der Reise zurückgelegt wurde, und dieses als Hauptverkehrsmittel bezeichnet.

Isolierte Stadt

Stadt ohne Umlandgemeinden, also ohne Agglomeration (gemäss Agglomerationsdefinition).

Jahresmobilität

Durchschnittliche Gesamtdistanz einer in der Schweiz wohnhaften Person im In- und Ausland. Sie setzt sich zusammen aus der Alltagsmobilität, den Tagesreisen und den Reisen mit Übernachtung. Berechnungsweise: Die Stichtagsmobilität, wie sie ausser in Kapitel 9 und 10 generell verwendet wird, umfasst auch Tagesreisen und die Rückreise von Reisen mit Übernachtungen, falls diese am Stichtag durchgeführt wurden. Die Stichtagsmobilität umfasst aber in aller Regel nicht die Hinreise von Reisen mit Übernachtungen, weil die Person am Tag nach der Abreise i.d.R. für Befragungen nicht erreicht werden kann. Daher ergibt sich die Jahresmobilität aus der Ergänzung der Stichtagsmobilität um diese Hinreisen, d.h. um 50% der Reisen mit Übernachtungen.

Die Alltagsmobilität ist die Jahresmobilität abzüglich Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen.

Kerngemeinde einer Agglomeration

Siehe Agglomerationskerngemeinde.

Kleinmotorräder

Kleinmotorräder sind motorisierte Zweiräder mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm³. Das Mindestalter zum Fahren eines Kleinmotorrads beträgt 16 Jahre. Im Bericht wurden Kleinmotorräder im Normalfall mit den Motorrädern zusammengefasst. Auf dem eDossier sind die Details ersichtlich.

Land/ländlicher Raum/ländliche Gemeinden

Schweizer Gemeinden, die nicht in Agglomerationen liegen und keine isolierten Städte sind. In dieser Typologie wird in erster Linie auf die Erreichbarkeit der nächsten Agglomeration oder Einzelstadt abgestellt, ferner auf wirtschaftliche Potenziale sowie auf die Einwohnerzahlen. Es werden drei Haupttypen unterschieden: 1. Der periurbane ländliche Raum, der dadurch gekennzeichnet ist, dass das nächste städtische Zentrum mit dem Auto in der Regel innert max. 20 Minuten erreicht werden kann. 2. Die alpinen Tourismuszentren, welche durch ihre Lage im Alpenraum, hohe Logiernächtezahlen (mindestens 100'000 Hotel-Logiernächte pro Jahr) sowie eine gute bis sehr gute Dienstleistungs- und Infrastrukturausstattung gekennzeichnet sind. 3. Der periphere ländliche Raum, der ausserhalb der MIV-Erreichbarkeiten des periurbanen ländlichen Raumes und ausserhalb des Mittellandes liegt.

Langsamverkehr (LV)

Fuss- und Veloverkehr (fahrzeugähnliche Geräte sind unter «übrige Verkehrsmittel» eingeordnet).

LV

Langsamverkehr.

Tagesdistanz

Durchschnittliche pro Person und Tag zurückgelegte Distanz (ohne nähere Angabe immer nur im Inland).

MIV

siehe motorisierter Individualverkehr.

Mobile Personen

Personen, die am Stichtag der Erhebung zur Alltagsmobilität mindestens einen Weg unternommen haben respektive analog bei der Erhebung von Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung mindestens eine Tagesreise oder eine Reise mit Übernachtung durchgeführt haben.

Mobilität

Realisierte Ortsveränderung einer Person.

Mobilitätsgrad

Anteil der Bevölkerung, der an einem bestimmten Tag im Verkehr unterwegs ist.

Modalsplit

Aufteilung von Etappen, Wegen, Unterwegszeiten, Wegdistanzen auf einzelne Verkehrsmittel oder zusammengefasste Verkehrsmittelgruppen (wie LV, MIV, ÖV).

Mofas/Motorfahrräder

Mofas sind motorisierte Zweiräder mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm³. Das Mindestalter zum Fahren eines Mofas beträgt 14 Jahre.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Personenwagen (=Autos), Motorräder, Kleinmotorräder und Mofas.

Lastwagen, Car, Taxi wurden in den Auswertungen wegen ihrer spezifischen Eigenschaften bzw. der nicht eindeutigen Zuordnung – wo nicht anders vermerkt – der Kategorie «übrige Verkehrsmittel» zugerechnet.

Motorräder

Im Normalfall wurden für den Bericht auch die Kleinmotorräder (zugelassen ab 16 Jahren) mit dieser Kategorie zusammengefasst.

MZMV

Mikrozensus Mobilität und Verkehr.

Nicht-alltägliche Mobilität

Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung, siehe Jahresmobilität.

Nicht-sportliche Aussenaktivität

Tätigkeit im Freien, die aufgrund einer niedrigen körperlichen Belastung von sportlichen Aktivitäten abgegrenzt wird (dazu zählen z.B. Spaziergehen, Aufenthalt in Parks oder am Seeufer).

ÖV

Öffentlicher Verkehr.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Tram, Bus, Postauto, Bahn.

Taxi (CH-Verkehrsstatistik = MIV, EU-Verkehrsstatistik = ÖV), Schiff (kann sowohl ÖV als auch MIV sein), Seilbahnen (spezifischer ÖV), Flugzeug (kann sowohl ÖV als auch MIV sein) wurden in den Auswertungen wegen ihrer spezifischen Eigenschaften bzw. der nicht eindeutigen Zuordnung – wo nicht anders vermerkt – der Kategorie «übrige Verkehrsmittel» zugerechnet.

ÖV-Güteklasse

Mass für die Qualität der ÖV-Erschliessung eines Standortes, im MZMV bezogen auf die Wohnadresse der Befragten (siehe Kap. 7.5). Die Bestimmung der ÖV-Güteklasse bezieht in der im MZMV verwendeten Definition auf Basis der VSS Norm 640 290 folgende Merkmale ein: die Art des öffentlichen Verkehrsmittels an der Haltestelle, das Kursintervall sowie die Distanz zur Haltestelle in Metern.

Pendlerverkehr

siehe Arbeitsverkehr, Ausbildungsverkehr.

Periphere ländliche Gemeinde

Gemeinden, von denen aus das nächstgelegene städtische Zentrum mit dem Auto nicht mehr in 20 Minuten oder schneller erreicht werden kann. Der periphere ländliche Raum umfasst 387 Gemeinden; hier leben 278'000 Einwohner/innen.

Periurbane ländliche Gemeinde

Gemeinden im Umfeld respektive in Nähe der Agglomerationsräume, von denen aus das nächstgelegene städtische Zentrum mit dem Auto in der Regel innert maximal 20 Minuten erreicht werden kann; der periurbane ländliche Raum umfasst 1508 Gemeinden mit rund 1,6 Mio. Personen.

PW

Personenwagen; Synonym gebraucht mit Auto.

Reisen mit Übernachtung

Reisen, bei denen mindestens eine Übernachtung nicht zu Hause erfolgte (unabhängig von der zurückgelegten Distanz). Die Distanzangaben für Reisen werden aus den von den Befragten geschätzten Distanzen, also ohne Routing, ermittelt. Zudem beziehen sich die Angaben zu den Reisen auf einen zurückliegenden Zeitraum, die Alltagsmobilität wurde dagegen für einen bestimmten Stichtag erhoben.

Rückkehr nach Hause

Dieser Zweck wird zwar als Hilfsgrösse erhoben, in der Auswertung allerdings dem Wegzweck des Hinwegs zugeordnet (bei Wegekombinationen dem Zweck des Weges, an dessen Ziel am meisten Zeit aufgewendet wurde; bei gleicher Aufenthaltsdauer erhält der Rückweg den Zweck des ersten Hinwegs).

Routing

Bestimmen der gewählten Route von einem Start- bis zu einem Zielpunkt mit Hilfe eines digitalisierten, georeferenzierten Verkehrsnetzes; dies dient unter anderem dem Zweck einer genauen Bestimmung der im Verkehrsnetz zurückgelegten Distanzen (siehe auch Kap. 1).

Rundung

Grundsätzlich sind alle Zahlen im Bericht ohne Rücksicht auf die Endsumme einzeln auf- bzw. abgerundet. Die Totalbeträge können deshalb in gewissen Fällen scheinbar von der Summe der Einzelwerte abweichen bzw. 100% leicht über- oder unterschreiten.

Rundreise

auch Rundweg; Ausgang, der nur einen Weg enthält: von der Wohnung zur Wohnung zurück, ohne zusätzliche Aktivitäten und damit ohne zusätzliche Wege unterwegs (umfasst vor allem Spaziergänge und Rundreisen ohne Unterwegsziele).

Service- und Begleitweg

Jemanden aus privaten Gründen bringen oder jemanden abholen (z.B. zum Kindergarten fahren, um das Kind abzuholen, privater Auto-Fahrunterricht); umfasst nicht berufliche Services (siehe hierfür geschäftliche Tätigkeit, Dienstwege).

Sprachregion

Landesteile gemäss der Mehrheitssprache in den entsprechenden Gemeinden: Deutschsprachige Schweiz (D-CH), französischsprachige Schweiz (F-CH), italienischsprachige Schweiz (I-CH), rätoromanischsprachige Schweiz (R-CH).

Stichtagsmobilität

siehe Erläuterung unter Jahresmobilität.

Tagesreisen

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

Übrige Verkehrsmittel

Falls nicht anders angegeben fallen darunter: Lastwagen, Car, Taxi, Schiff, Bergbahnen, Flugzeug, fahrzeugähnliche Geräte und anderes.

Umsteigen/Verkehrsmittelwechsel

Dieser Etappenzweck wird zwar als Hilfsgrösse erhoben, in der Auswertung allerdings dem Zweck der jeweils nachfolgenden Etappe zugeordnet.

Unbezahlte Arbeit

nicht gewerbliche respektive nicht-berufliche Arbeitsleistungen.

Unterwegszeit

Sie umfasst die Dauer eines Weges vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort ohne Warte- und Umsteigezeiten (im Gegensatz zur Wegzeit).

Verfügbarkeit von Fahrzeugen

Sie beschreibt, ob der befragten Person ein Fahrzeug zur freien Verfügung, zur Verfügung nach Absprache mit anderen Haushaltsmitgliedern oder gar nicht zur Verfügung steht.

Verkehrsmittel

Als Verkehrsmittel werden in der MZMV-Erhebung unterschieden: zu Fuss, Velo, Mofa/Moped, Kleinmotorrad, Motorrad als Fahrer/in, Motorrad als Mitfahrer/in, Auto als Fahrer/in, Auto als Mitfahrer/in, Bahn, Bus, Postauto, Tram, Taxi, Reiseкар, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, div. Bergbahnen (Zahnradbahn, Seilbahn, Standseilbahn, Sessellift, Skilift), fahrzeugähnliche Geräte und andere.

Verkehrsleistung

Im MZMV auch Personenverkehrsleistung: Die von den Personen in einem bestimmten Zeitraum (z. B. an einem Stichtag) zurückgelegten Kilometer (in der Einheit Personen-Kilometer); Synonym: Verkehrsaufwand.

Verkehrsaufkommen

Je nach Beobachtungseinheit die Anzahl an Etappen, Wegen, Tagesreisen oder Reisen mit Übernachtung innerhalb eines festgelegten Zeitraums (z.B. an einem Stichtag oder innerhalb der letzten vier Monate bei Flugreisen).

Verkehrszweck

Einzelne Etappen aber auch die zu Wegen aggregierten Etappen werden zu einem bestimmten Zweck unternommen. Im MZMV wird bei der Erhebung nach folgenden Etappenzwecken unterschieden: Umsteigen/Verkehrsmittelwechsel (Hilfsvariable), Arbeit, Ausbildung, Einkauf/Besorgungen, geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt, Freizeit, Serviceweg, Begleitweg (nur Kinder/Andere), Rückkehr nach Hause bzw. auswärtige Unterkunft (Hilfsvariable). Beim Freizeitverkehr wurden die Zwecke weiter differenziert.

Vertrauensintervall

Die Ergebnisse von Stichprobenerhebungen sind immer mit einer Unsicherheit behaftet, da sie nur einen Teil der interessierenden Population (d.h. der Grundgesamtheit) einschliessen. Diese statistische Unsicherheit kann quantifiziert werden, indem für Anteilswerte und Mittelwerte aus der Stichprobe ein Vertrauensintervall berechnet wird. Dessen Grenzen liegen umso weiter auseinander, je ungenauer der Schluss von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit ist. Der Grad der Ungenauigkeit hängt unter anderem vom Umfang der Stichprobe und von der Streuung des betrachteten Merkmals ab. Beispiel: Aus

dem Mittelwert der Befragten ergibt sich eine Tagesdistanz von 23,5 km für die 6–17-Jährigen. Das Vertrauensintervall gemäss eDossier beträgt $\pm 1,0$ km. Dies bedeutet, dass der wahre Durchschnittswert (wenn man alle 6–17-Jährigen befragen würde, statt bloss eine Stichprobe) mit 90%-iger Wahrscheinlichkeit bei 23,5 km $\pm 1,0$ km, also zwischen 22,5 km und 24,5 km liegt. Im eDossier sind neben den Mittelwerten jeweils die Vertrauensintervalle angegeben. Siehe auch Kapitel 1.

Weg

Ein Weg beginnt immer dann, wenn sich jemand mit einem Ziel (z.B. Arbeitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z.B. Spazieren) in Bewegung setzt. Ein Weg endet immer dann, wenn das Ziel erreicht ist, also der Verkehrszweck wechselt oder wenn sich jemand eine Stunde oder länger am gleichen Ort aufhält.

Wegzeit

Sie umfasst die Dauer eines Weges vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort inklusive Warte- und Umsteigezeit (im Gegensatz zur Unterwegszeit).

Wegzweck

Ein Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen mit dem gleichen Verkehrszweck.

Werktage

Montag bis Freitag.

Zielpersonen

In der Regel eine, bei Haushalten mit vier und mehr Personen zwei, zufällig ausgewählte Personen pro Haushalt, denen im Interview die Fragen zum Verkehrsverhalten am Stichtag gestellt worden sind (Mindestalter 6 Jahre).

Zentren

Ausnahmsweise verwendeter Begriff für Agglomerationskerngemeinden und isolierte Städte.

Publikationsprogramm BFS

Das Bundesamt für Statistik (BFS) hat – als zentrale Statistikstelle des Bundes – die Aufgabe, statistische Informationen breiten Benutzerkreisen zur Verfügung zu stellen.

Die Verbreitung der statistischen Information geschieht gegliedert nach Fachbereichen (vgl. Umschlagseite 2) und mit verschiedenen Mitteln:

Diffusionsmittel

Individuelle Auskünfte

Das BFS im Internet

Medienmitteilungen zur raschen Information
der Öffentlichkeit über die neusten Ergebnisse

Publikationen zur vertieften Information

Online Datenrecherche (Datenbanken)

Kontakt

032 713 60 11

info@bfs.admin.ch

www.statistik.admin.ch

www.news-stat.admin.ch

032 713 60 60

order@bfs.admin.ch

www.stattab.bfs.admin.ch

Nähere Angaben zu den verschiedenen Diffusionsmitteln im Internet unter der Adresse
www.statistik.admin.ch → Dienstleistungen → Publikationen Statistik Schweiz

Statistik Mobilität und Verkehr

Allgemeine Auskunft: Caroline Strahm, Tel. 032 713 62 85

Fax Sektion Mobilität 032 713 64 49

Auskünfte zu einzelnen Themen:

Schweizerische Zivilluftfahrt

Caroline Strahm, Tel. 032 713 62 85

Strassenfahrzeuge, Bestand und Inverkehrsetzung

Daniel Bohnenblust, Tel. 032 713 66 25

Der öffentliche Verkehr

Marco Pool, Tel. 032 713 66 47

Leistungen der Sachentransportfahrzeuge

Philippe Marti, Tel. 032 713 62 11

Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Kathrin Rebmann, Tel. 032 713 65 66

Eisenbahnrechnung

Jean-Marc Pittet, Tel. 032 713 62 12

Strassenrechnung

Jean-Marc Pittet, Tel. 032 713 62 12

Publikationen zu den oben aufgeführten Themen finden Sie zum Bestellen oder zum Herunterladen im BFS-Internet www.statistik.admin.ch

Die vorliegende Publikation gibt Auskunft zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung in der Schweiz. Sie enthält Tabellen und Grafiken zu folgenden Schwerpunkten: Besitz von Fahrzeugen, Führerausweisen und Abonnements des öffentlichen Verkehrs; tägliches Verkehrsaufkommen (Anzahl Wege, Zeitaufwand, Distanzen); Verkehrszwecke und Verkehrsmittelbenutzung; Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen; Einstellungen zur Verkehrspolitik

Bestellnummer

840-1000

Bestellungen

Tel.: 032 713 60 60

Fax: 032 713 60 61

E-Mail: order@bfs.admin.ch

Preis

Fr. 26.– (exkl. MWST)

ISBN 978-3-303-11254-0