

## **La mobilité en Suisse : résultats du microrecensement 2005 Plus d'efforts sont requis pour améliorer la mobilité durable**

Note encourageante du microrecensement 2005 sur le comportement de la population suisse en matière de transports : la mobilité s'est stabilisée pour la première fois entre 2000 et 2005, et la part des transports publics a augmenté. Il reste toutefois des efforts à faire ; du côté des usagers de la voiture, utilisée dans 45% des cas pour des distances inférieures à 5 km, comme du côté des entreprises qui encouragent l'usage de la voiture en mettant, pour plus de 70% des employés, une place de stationnement à disposition. Les TP, quant à eux, ne sont pas suffisamment efficaces puisque le principal argument invoqué pour prendre la voiture est la durée du temps de voyage. (langue : français et allemand. Sommaire disponible également en italien et en anglais)

Pour plus d'informations:

Office fédéral de la statistique (OFS)

<http://www.bfs.admin.ch/bfs>

## **Mobile Schweiz: Zunahme der zurückgelegten Kilometer Ergebnisse des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten**

Rund 19'000 Kilometer pro Person legte die schweizerische Bevölkerung im Jahr 2005 im In- und Ausland zurück. Das sind fast 10% mehr als 5 Jahre früher. Die Velokilometer sind gegenüber 2000 um einen Viertel zurückgegangen. Auch die Wegetappen, die mit dem Velo zurückgelegt werden, sind um einen Prozentpunkt geschrumpft. Dies zeigt der "Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005", eine Erhebung des Bundesamtes für Statistik (BFS) und des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) bei 33'000 Befragten. (Sprache: de und fr)

Weitere Informationen:

Bundesamt für Statistik (BFS)

<http://www.bfs.admin.ch>



## Fact Sheet

Neuchâtel, le 15.5.2007

# La mobilité en Suisse

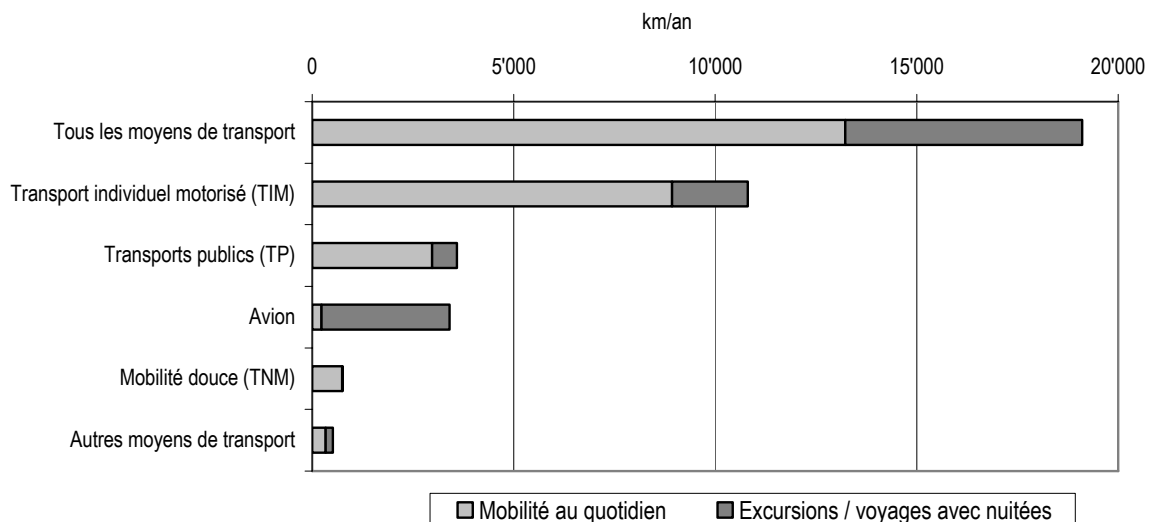
## Résultats du microrecensement sur le comportement de la population en matière de transports

### La population suisse est mobile

Chaque personne domiciliée en Suisse a parcouru 19'000 km en moyenne en 2005 au cours de ses déplacements à l'intérieur du pays et à l'étranger, ce qui équivaut à peu près à un demi tour du monde. Tel est le constat du microrecensement transports 2005, une enquête réalisée par l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE) auprès de 33'000 personnes.

Le graphique suivant met en évidence la prédominance du transport individuel motorisé (voitures et motocycles), qui s'adjuge près de 11'000 km ou 57% de la mobilité annuelle<sup>1</sup>. L'avion, avec 18%, joue un rôle non négligeable, en particulier pour les voyages avec nuitées pour lesquels il totalise plus des deux tiers des kilomètres parcourus.

#### G1 Mobilité annuelle en 2005 selon le moyen de transport (distances annuelles par personne en Suisse et à l'étranger)



© OFS/ARE

<sup>1</sup> Mobilité annuelle = mobilité au quotidien + voyages d'une journée (excursions) + voyages avec nuitées

### T1 Mobilité annuelle en 2005 selon le moyen de transport principal (distances annuelles par personne en Suisse et à l'étranger)

Moyen de transport principal	Mobilité au quotidien	Mobilité occasionnelle			Mobilité annuelle	
		Voyages d'une journée	Voyages avec nuitées	Total	km	en %
	km	km	km	km		
Tous les moyens de transport	13'233	1'237	4'639	5'876	19'109	100,0
TNM	743	12	2	14	757	4,0
A pied	490	3	0	3	493	2,6
Vélo	253	9	2	11	264	1,4
TIM	8'951	825	1'055	1'880	10'831	56,7
Moto	217	19	19	38	255	1,3
Voiture	8'734	805	1'037	1'842	10'576	55,3
TP	2'977	350	268	618	3'594	18,8
Train	2'233	329	244	573	2'806	14,7
Car postal	44	5	1	6	50	0,3
Tram/bus	700	16	23	39	739	3,9
Autres	562	51	3'313	3'364	3'926	20,5
Avion	230	11	3'169	3'181	3'411	17,9
Divers moyens de transport	332	40	144	183	515	2,7

© OFS/ARE

## Les vacances et les excursions occasionnent 30% des kilomètres parcourus chaque année

Environ 70% de la mobilité annuelle, soit 13'000 km, relèvent des déplacements quotidiens, 24% des voyages avec nuitées et 6% des voyages occasionnels d'une journée (excursions).

Les loisirs sont, et de loin, le principal **motif** de mobilité occasionnelle. Au quotidien, ils représentent toujours la part la plus grande des déplacements, mais de manière moins marquée parce que le travail, la formation et les autres motifs (achats, p. ex.) prennent ici plus d'importance.

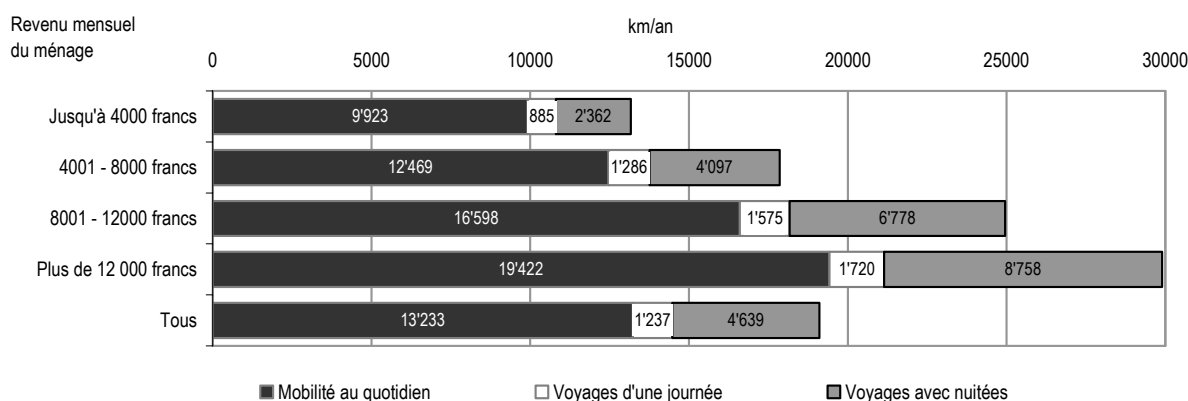
Les personnes vivant dans un ménage dont le revenu mensuel est supérieur à la moyenne effectuent des déplacements sensiblement plus longs. C'est particulièrement vrai dans le cas des voyages avec nuitées.

### T2 Mobilité annuelle en 2005 selon le motif (distances annuelles par personne en Suisse et à l'étranger)

Motif de déplacement	Mobilité au quotidien	Mobilité occasionnelle			Mobilité annuelle	
		Voyages d'une journée	Voyages avec nuitées	Total	km	en %
	km	km	km	km		
Tous les motifs	13'233	1'237	4'639	5'876	19'109	100,0
Travail	3'293				3'293	17,2
Formation	542				542	2,8
Achats	1'835				1'835	9,6
Activité prof./voyage de service	739	195	586	781	1'520	8,0
Loisirs	4'172	920	3'551	4'472	8'644	45,2
Services et accompagnement	192				192	1,0
Autres	2'459	122	502	623	3'082	16,1

© OFS/ARE

## G2 Mobilité annuelle en 2005 selon le revenu du ménage (distances annuelles par personne en Suisse et à l'étranger)



© OFS/ARE

## Distances et durées de déplacement journalières: stabilisation de la distance

Les personnes âgées de 6 ans et plus, domiciliées en Suisse, ont parcouru en moyenne 37 km par jour sur le territoire national en 2005 pour un temps de trajet moyen de 88 minutes (sans les temps d'attente). Chaque jour, seule une personne sur neuf en moyenne ne quitte pas son domicile.

### T3 Intensité journalière des déplacements en Suisse en 2005 (personnes de 6 ans et plus)

	Distance moyenne par jour	Temps de trajet moyen	Nombre moyen de déplacements
	km	minutes	nombre
Tous	37,3	88,4	3,3
<b>Jour de la semaine</b>			
Lundi-vendredi	36,5	86,7	3,6
Samedi	44,2	98,0	3,2
Dimanche	33,9	87,1	2,0
<b>Sexe</b>			
Hommes	43,9	96,1	3,4
Femmes	31,0	81,1	3,2

© OFS/ARE

Seules les données des personnes de 10 ans et plus peuvent être considérées pour **comparer** la mobilité sur **plusieurs années**. Les chiffres qui suivent se différencient par conséquent légèrement des valeurs citées précédemment, lesquelles se réfèrent aux personnes de 6 ans et plus. La mobilité a fortement augmenté depuis 1984, passant de 29 à 38 km par personne et par jour (+30%). Par rapport à l'enquête précédente de l'an 2000, on observe toutefois et pour la première fois une stabilisation de la distance journalière.

### T4 Evolution des distances journalières et de la durée de déplacement depuis 1984 (en Suisse, personnes de 10 ans et plus)

An	Distance		Durée de déplacement	
	km	indice (1984=100)	minutes	indice (1984=100)
1984	29,4	100,0	69,6	100,0
1989	33,1	112,6	77,4	111,2
1994	34,0	115,6	83,8	120,3
2000	38,1	129,6	94,0	135,1
2005	38,2	130,0	98,4	141,3

© OFS/ARE

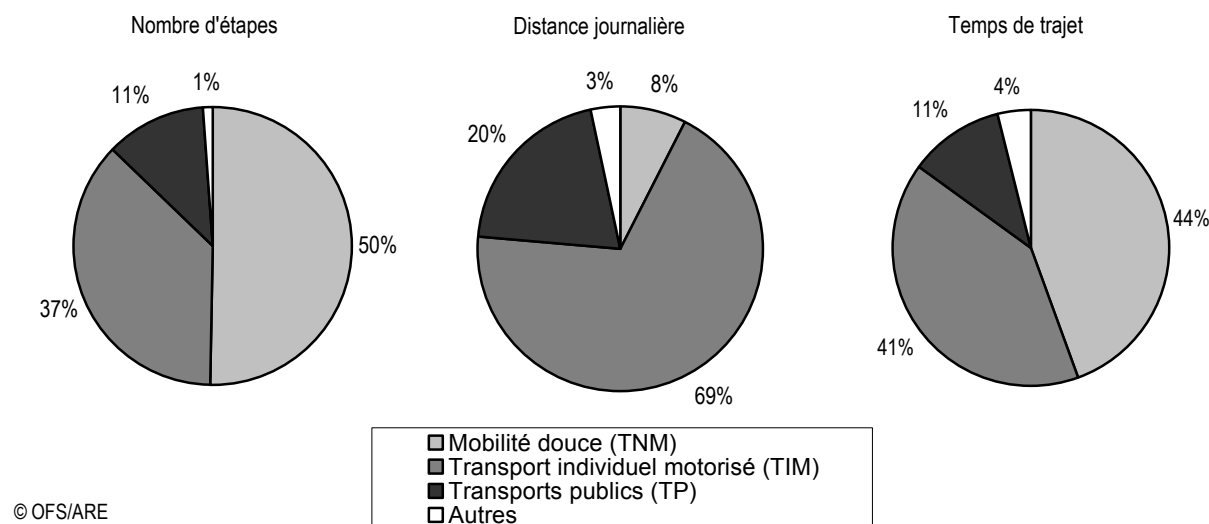
La durée de déplacement (temps d'attente compris) n'a cessé d'augmenter depuis 1984, passant de 70 à 98 minutes, en hausse donc de 41%. En 2005, chaque personne était ainsi plus d'une heure et demie en déplacement. La hausse par rapport à l'an 2000 (5%) est plus faible qu'auparavant, mais reste marquée. La thèse selon laquelle la population consacrerait le même budget temps aux déplacements, mais sur de plus grandes distances, ne se vérifie donc pas dans le cas de la Suisse.

Si la durée de déplacement a continué à augmenter, contrairement aux distances, ce n'est pas en raison d'un ralentissement des moyens de transport mais bien du fait que la part de la mobilité douce (déplacements à pied et à vélo) s'est accrue.

## Choix des moyens de transport : déplacements fréquents à pied, mais les plus longues distances en voiture

Environ la moitié des étapes<sup>2</sup> parcourues en Suisse le sont à pied ou à vélo. La plupart sont très courtes de sorte que la mobilité douce ne représente que 8% de la distance journalière totale. En revanche, la part du transport individuel motorisé représente 69% du total de la distance et 41% du temps de trajet (sans les temps d'attente). Si la voiture est très souvent utilisée pour couvrir de longues distances, elle l'est aussi pour des trajets plus courts (30% font moins de 3 km).

### G3 Choix du moyen de transport en 2005 (répartition modale)



Le haut degré de motorisation (voir tableau T8) va de pair avec un faible taux d'occupation des voitures : celui-ci s'élève ainsi à 1,57 personne en moyenne. Il tombe même à 1,1 personne lors des déplacements pour se rendre au travail, le conducteur ou la conductrice étant seul/e dans plus de 90% des cas. Même lors des déplacements de loisirs, la voiture est occupée par une seule personne dans plus de la moitié des cas. Le taux d'occupation s'est réduit au fil du temps.

La **comparaison des résultats** des microrecensements successifs montre que la part des transports publics s'est accrue en raison, principalement, de l'augmentation des distances parcourues en train. Les importantes améliorations apportées par Rail 2000 ne sont probablement pas étrangères à cette évolution. Le graphique ci-après montre en outre que la distance journalière parcourue en transport individuel motorisé est restée à peu près constante en comparaison de l'an 2000, ce qui est une première.

<sup>2</sup> Une étape est une partie d'un déplacement qui est parcourue avec le même moyen de transport, la marche à pied étant considérée comme un moyen de transport. Chaque changement de moyen de transport (même s'il s'agit du même moyen) marque le début d'une nouvelle étape.

### T5 Détails sur le choix du moyen de transport en 2005 (personnes de 6 ans et plus)

Moyen de transport	Distance journalière		Temps de trajet		Nombre d'étapes	
	km	en %	minutes	en %	nombre	en %
Tous les moyens de transport	37,3	100,0	88,4	100,0	4,9	100,0
TNM	2,8	7,6	39,3	44,4	2,5	50,2
A pied	2,1	5,5	35,1	39,7	2,2	44,9
Vélo	0,8	2,1	4,2	4,7	0,3	5,3
TIM	25,6	68,8	36,0	40,7	1,8	37,1
Cyclomoteur	0,1	0,2	0,2	0,2	0,0	0,3
Motocycle, Motocycle léger	0,6	1,6	1,1	1,3	0,1	1,2
Voiture (conducteur)	17,9	48,1	25,3	28,6	1,3	27,3
Voiture (passager)	7,0	18,8	9,3	10,5	0,4	8,3
TP	7,6	20,4	9,9	11,1	0,6	11,5
Train	6,0	16,1	5,2	5,9	0,2	3,9
Car postal	0,2	0,4	0,3	0,4	0,0	0,4
Tram/bus	1,5	4,0	4,3	4,9	0,4	7,2
Autres moyens de transport	1,2	3,2	3,4	3,8	0,1	1,2

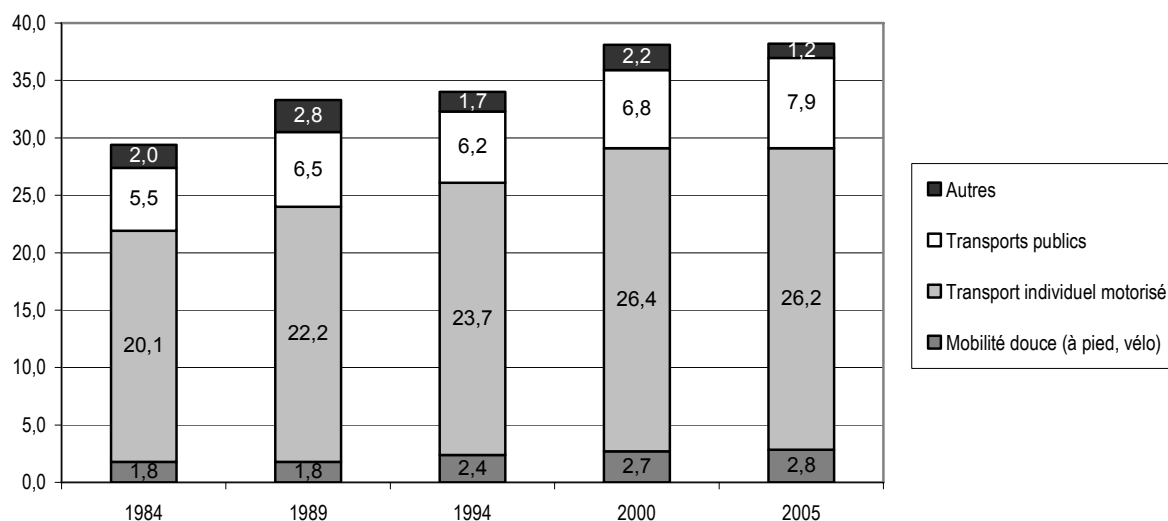
© OFS/ARE

### T6 Taux d'occupation moyen des voitures, nombre de personnes par voiture en 2005

Motif de déplacement	Taux d'occupation	Personnes par voiture et par étape			
	personnes/voiture	1	2	3	4+
Total	1,57	70,2	20,9	5,3	3,6
Travail	1,11	91,4	6,6	1,2	0,7
Formation	1,26	78,9	18,4	1,7	1,0
Achats	1,63	66,9	25,2	5,1	2,8
Activité professionnelle	1,25	86,0	11,5	1,9	0,6
Voyage de service	1,52	74,2	16,1	8,0	1,7
Loisirs	1,92	55,5	29,6	8,2	6,7
Services et accompagnement	2,16	32,3	45,0	15,9	6,8

© OFS/ARE

### G4 Evolution des distances journalières selon le moyen de transport depuis 1984 (en km par jour, en Suisse, personnes de 10 ans et plus)



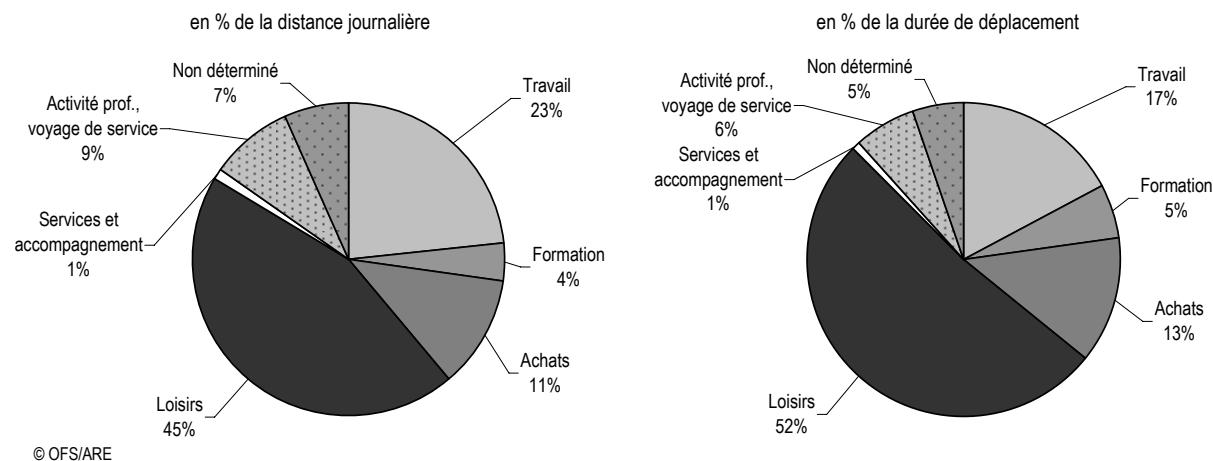
© OFS/ARE

En dépit de la stabilisation des distances parcourues en voiture par personne, le trafic routier a encore augmenté depuis l'an 2000, en raison de la croissance de la population et d'un léger recul du taux d'occupation des véhicules.

## Motifs de déplacement : 45% des distances sont parcourues pour les loisirs

Les loisirs sont le principal motif de déplacement : ils sont à l'origine de 45% des distances parcourues et de 51% de la durée de déplacement. Le trafic pendulaire (travail et formation) et les déplacements pour les achats viennent en deuxième et troisième positions.

### G5 Contribution des motifs de déplacements aux distances journalières et à la durée de déplacement en 2005 (déplacements en Suisse)



Dans la catégorie des loisirs, ce sont les sorties au restaurant, les visites de connaissances et les activités non sportives (promenades, p. ex.) qui occasionnent le plus grand nombre de déplacements (20% chaque fois). La pratique d'un sport est à l'origine d'un huitième des déplacements de loisirs.

Au cours des 20 dernières années, les parts des différents motifs de déplacement n'ont pas beaucoup varié. Les déplacements pour rendre service ou accompagner une personne ont été enregistrés séparément pour la première fois en l'an 2000; avant, ils étaient attribués principalement à la catégorie « loisirs ».

### T7 Evolution des distances journalières selon le motif depuis 1984 (en Suisse, personnes de 10 ans et plus)

Motif de déplacement	Distance journalière en Suisse				
	1984	1989	1994	2000	2005
	km	km	km	km	km
Total	29,4	33,1	34,0	38,1	38,2
Travail et formation	8,7	8,3	8,5	10,9	10,6
Achats	3,6	4,1	4,4	4,1	4,4
Services et accompagnement	...	...	n.e.	1,7	0,5
Activité professionnelle, voyage de service	5,0	5,0	4,4	3,1	3,3
Loisirs	11,9	14,4	16,8	16,6	16,8
Non déterminé	0,2	1,3	...	1,8	2,5

© OFS/ARE

## Un degré de motorisation élevé

Posséder une ou plusieurs voitures est devenu plus fréquent au cours des 20 dernières années. Si 31% des ménages n'avaient pas de voiture en 1984, ils ne sont que 19% dans ce cas en 2005; à l'opposé, 31% des ménages possèdent plus d'une voiture en 2005 contre 17% en 1984.

Le permis de conduire a aussi continué de se généraliser, même si c'est à un rythme plus lent que précédemment : chez les hommes, le nombre de permis de conduire s'est pour la première fois stabilisé en 2005, par rapport à l'an 2000, tandis que chez les femmes, il a encore légèrement augmenté. Ces dernières sont à présent 74% à être détentrices du permis de conduire, contre 42% en 1984.

### T8 Possession de véhicules par ménage et du permis de conduire depuis 1984

	1984	1989	1994	2000	2005
	en %	en %	en %	en %	en %
<b>Possession de voitures</b>					
Aucune voiture	31	25	25	20	19
1 voiture	52	53	53	50	51
2 voitures et plus	17	22	22	30	31
<b>Possession du permis de conduire</b>					
Femmes	42	56	66	71	74
Hommes	67	77	87	89	89

© OFS/ARE

En 2005, près de la moitié des personnes de 16 ans et plus possédaient un abonnement des transports publics (TP). Un peu plus de 30% de la population dispose d'un abonnement demi-tarif. Les femmes ont un peu plus souvent un abonnement demi-tarif et les hommes un abonnement général.

### T9 Part des détenteurs d'un abonnement des TP en 2005 (personnes de 16 ans et plus)

Sexe	Abonnement demi-tarif	Abonnement général (AG)	Pas d'abonnement
	en %	en %	en %
Total	30,5	7,0	52,4
Hommes	27,0	7,7	56,6
Femmes	33,7	6,4	48,5

© OFS/ARE

## Très mobiles : les jeunes, les hommes et les actifs

L'âge, le sexe, l'exercice d'une activité professionnelle et le niveau de revenu sont des facteurs qui influencent fortement la mobilité.

**Age:** les personnes âgées de moins de 18 ans et celles de 66 ans et plus parcourent moins de la moitié de la distance couverte par les groupes d'âges intermédiaires. Les différences sont moins marquées s'agissant de la durée de déplacement, ce qui signifie que les enfants, les jeunes et les aînés se déplacent en moyenne moins rapidement.

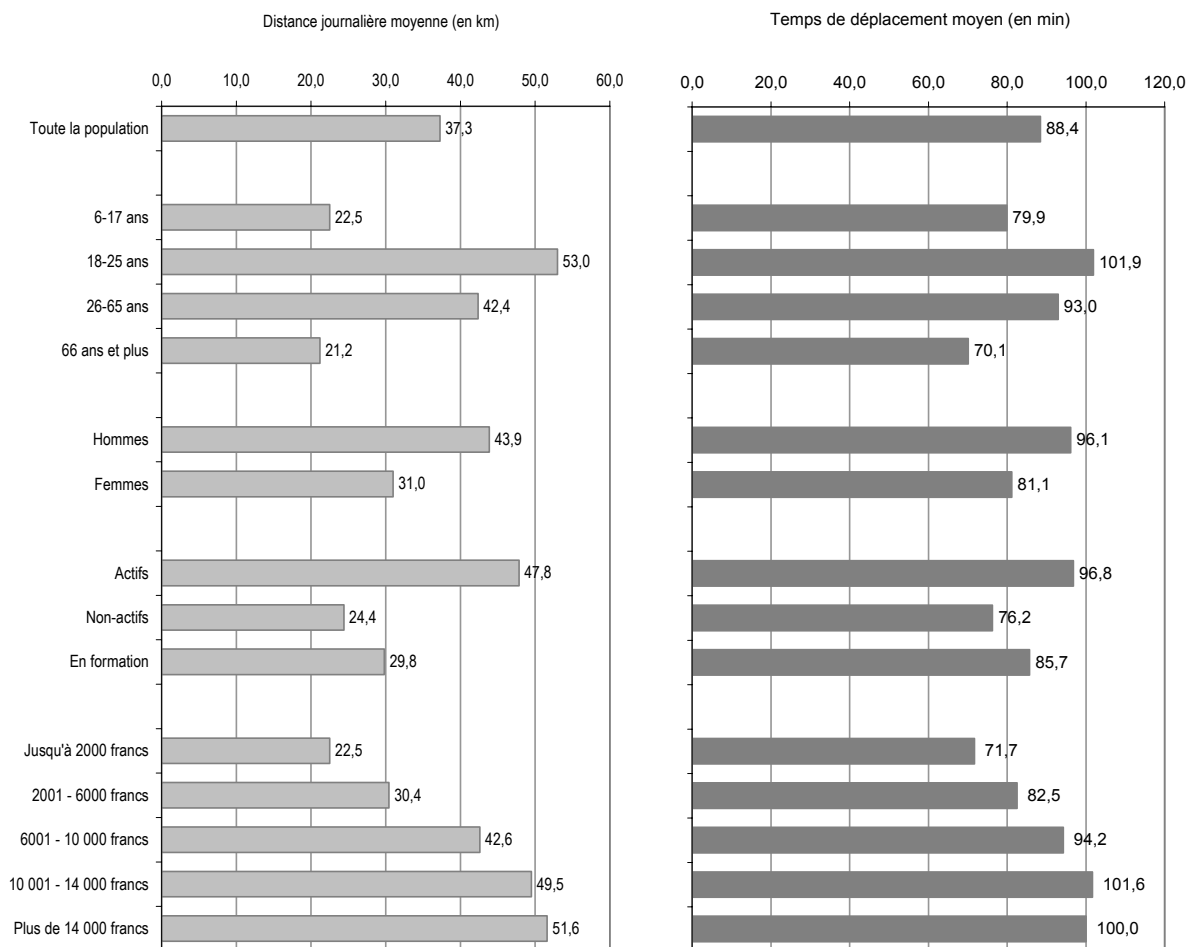
**Sexe:** les hommes parcourent une distance supérieure d'un tiers (13 km) à celle des femmes, mais sont seulement 15 min de plus en déplacement.

**Situation professionnelle:** les personnes actives sont le plus longtemps et le plus fréquemment en déplacement. Elles couvrent près de deux fois la distance parcourue par les personnes sans activité professionnelle.

**Revenu mensuel du ménage:** les personnes ayant un niveau de revenu moyen ou supérieur couvrent des distances plus longues.



## G6 Distances journalières et temps de trajet en 2005 pour quelques groupes de population



© OFS/ARE

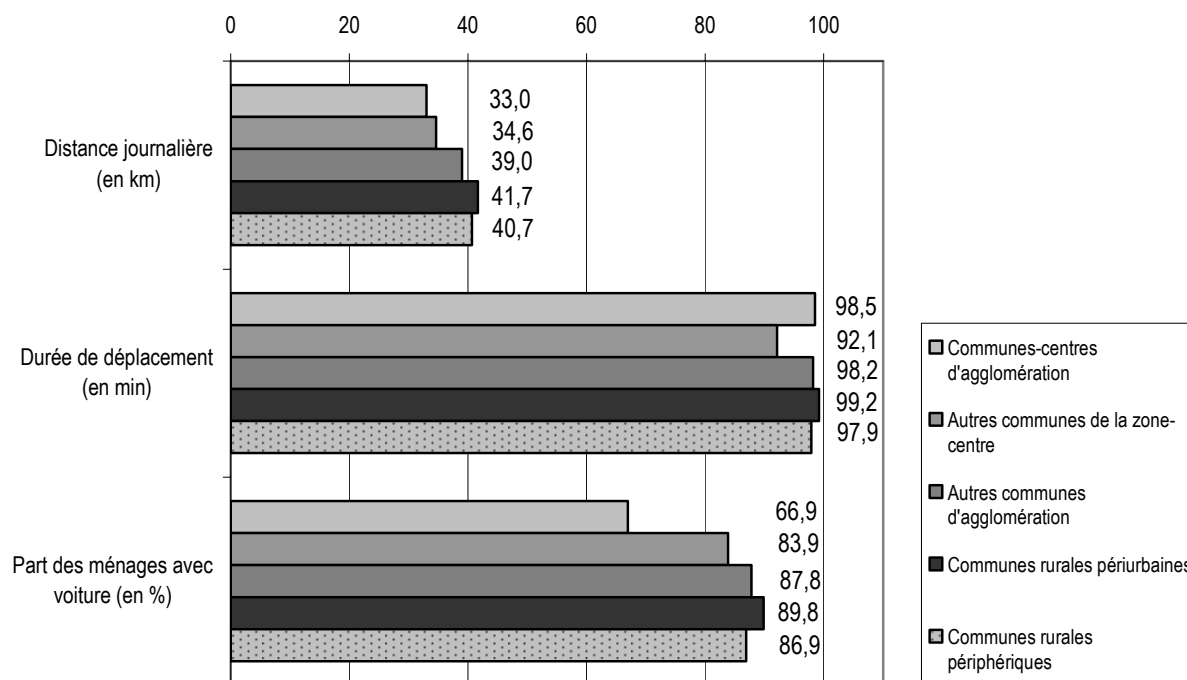
## Différences entre les régions urbaines et rurales

La mobilité varie beaucoup selon le type de région : dans les régions urbaines, en particulier dans les communes-centres, les distances parcourues chaque jour sont sensiblement inférieures à celles qui sont couvertes dans les régions rurales ; dans les communes d'agglomération plus éloignées du centre, par contre, il n'y a que peu de différence avec la campagne.

Les communes-centres se démarquent nettement sur deux points : leur population possède nettement moins de voitures, mais dispose par contre d'un abonnement des transports publics dans des proportions supérieures à la moyenne. Dans les régions rurales, les différences entre communes périurbaines et périphériques sont minimes.

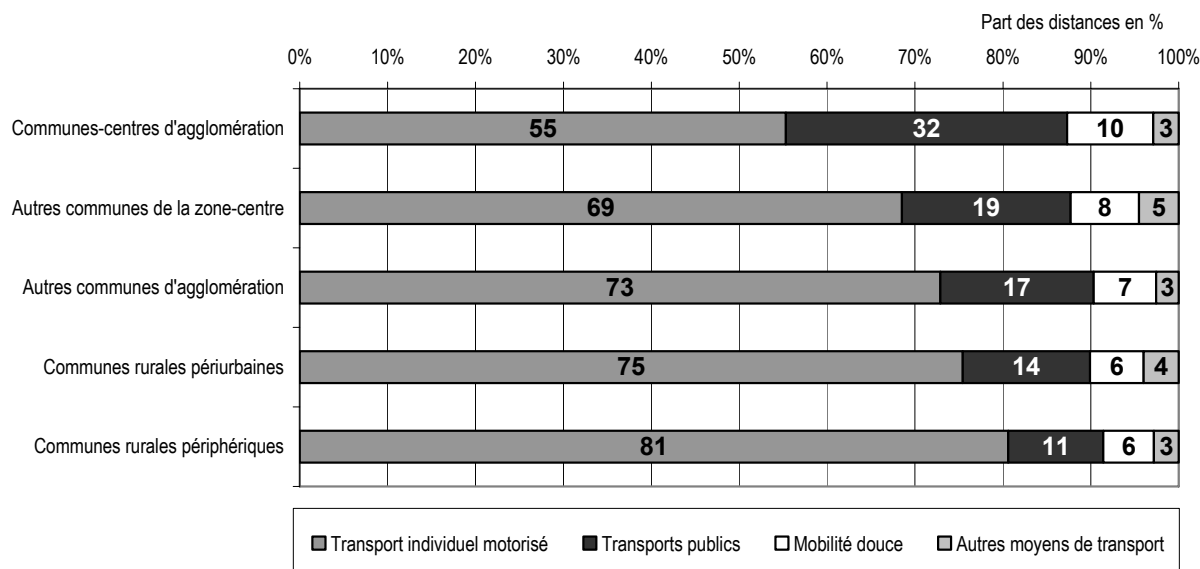
Si l'on analyse le **choix du moyen de transport**, on obtient une image similaire : la part des déplacements en TP, à pied et à vélo est sensiblement supérieure à la moyenne dans les agglomérations, tout particulièrement dans les villes-centres, et elle est nettement inférieure à la moyenne en zone rurale. Les habitants des villes ne parcourent que 55% de leur distance quotidienne en voiture. Cette proportion est nettement supérieure pour les habitants des agglomérations et elle atteint ou dépasse 75% pour les personnes domiciliées à la campagne.

### G7 Disparités spatiales en 2005<sup>3</sup>



© OFS/ARE

### G8 Choix du moyen de transport selon la structure spatiale en 2005



© OFS/ARE

<sup>3</sup> *Commune-centre*: commune politique qui constitue le centre d'une agglomération.

*Zone centrale*: communes d'une agglomération qui offrent notamment un nombre élevé d'emplois et d'étroites interdépendances pendulaires avec la commune-centre.

*Communes rurales*: communes suisses situées hors d'une agglomération et qui ne sont pas des villes isolées. Les *communes rurales périurbaines* ont pour caractéristique d'être généralement au maximum à 20 minutes en voiture du prochain centre urbain. Les *communes rurales périphériques* se situent à plus de 20 minutes en voiture du prochain centre urbain et hors du Plateau suisse.

## Complément d'information

Depuis 1974, des enquêtes sur le comportement de la population en matières de transports sont effectuées environ tous les 5 ans à l'échelle suisse. Le microrecensement transports 2005 a été réalisé conjointement par l'Office fédéral de la statistique (OFS) et par l'Office fédéral du développement territorial (ARE). D'autres offices fédéraux (OFROU, OFT, OFAC, OFSPO), les EPF de Zurich et de Lausanne, mais surtout les cantons, les régions et les villes ont participé encore plus activement que par le passé à cette enquête en cofinçant des interviews supplémentaires. Ces partenaires réaliseront leurs propres analyses et publieront leurs résultats.

Le microrecensement transports est aujourd'hui la plus importante source d'informations sur le comportement de la population en matière de transports. Il fournit des données essentielles qui sont utilisées dans les domaines les plus divers de la science, de la planification et de la politique des transports ainsi que pour l'aménagement du territoire. Etablissement de scénarios et de prévisions de l'évolution des transports, plans d'aménagement à l'échelle nationale et régionale, modélisation du trafic, sont quelques exemples de l'utilisation très large faite des résultats de l'enquête.

### ***Rapport complet avec CD-ROM***

La mobilité en Suisse, Résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports

Office fédéral de la statistique, Office fédéral de l'aménagement du territoire (2007), Neuchâtel, Berne

Numéro de commande : 841-0500

Prix : Fr. 28.– (TVA non comprise)

Commandes :

Tél. : +41 32 71 36060

e-mail : [order@bfs.admin.ch](mailto:order@bfs.admin.ch)

Vous trouverez d'autres informations sur le site Internet de l'OFS à l'adresse

<http://www.statistique.admin.ch> ainsi que sur celui de l'ARE <http://www.are.admin.ch>

### ***Renseignements:***

Marc Gindraux, section Transports, OFS

Tél. : +41 32 71 36097

Davide Marconi, section Bases, ARE

Tél. : +41 31 32 25593

e-mail: [verkehr@bfs.admin.ch](mailto:verkehr@bfs.admin.ch)

Domaine: 11 Transports et communications

N° de commande: 0351-0705-51



## Fact Sheet

Neuchâtel, 15.5.2007

# Mobilität in der Schweiz

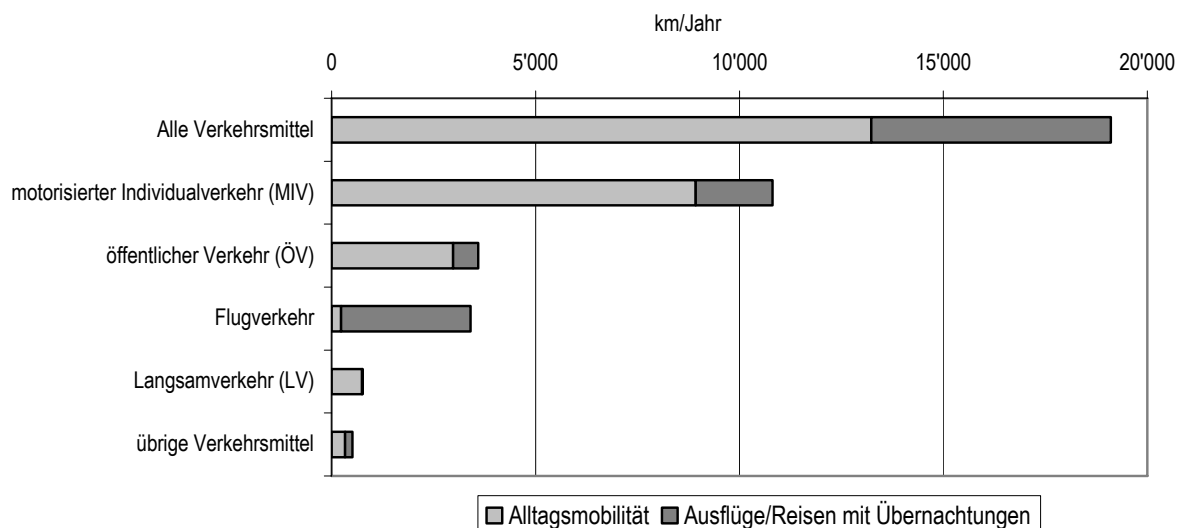
## Ergebnisse des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten

### Die Bevölkerung der Schweiz ist mobil

Rund 19'000 Kilometer legte jede Person der Schweizer Bevölkerung im Durchschnitt 2005 im In- und Ausland zurück – ungefähr eine halbe Erdumrundung. Das zeigt der "Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005", eine Erhebung des Bundesamtes für Statistik (BFS) und des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) bei 33'000 Befragten.

Die folgende Grafik zeigt die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs, also der Autos und der Motorräder, es werden nämlich fast 11'000 Kilometer oder rund 57% der Jahresmobilität<sup>1</sup> mit diesen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Das Flugzeug spielt vor allem für die Reisen mit Übernachtungen eine grosse Rolle: mehr als zwei Drittel aller Kilometer auf diesen Reisen werden per Flugzeug zurückgelegt. Nimmt man die gesamte Jahresmobilität, so werden 18% der Distanz mit dem Flugzeug bewältigt.

#### G1 Jahresmobilität 2005 nach Verkehrsmitteln (Kilometer im In- und Ausland pro Person und Jahr)



© BFS/ARE

<sup>1</sup> Jahresmobilität = Alltagsmobilität + Tagesreisen (Ausflüge) + Reisen mit Übernachtungen

**T1 Jahresmobilität 2005 nach Hauptverkehrsmittel** (Kilometer im In- und Ausland pro Person und Jahr)

Hauptverkehrsmittel	Alltagsmobilität	nicht alltägliche Mobilität			Jahresmobilität	
		Tagesreisen	Reisen mit Übernachtung	Total	km	in %
	km	km	km	km		
Alle Verkehrsmittel	13'233	1'237	4'639	5'876	19'109	100,0
LV	743	12	2	14	757	4,0
zu Fuss	490	3	0	3	493	2,6
Velo	253	9	2	11	264	1,4
MIV	8'951	825	1'055	1'880	10'831	56,7
Motorrad	217	19	19	38	255	1,3
Auto	8'734	805	1'037	1'842	10'576	55,3
ÖV	2'977	350	268	618	3'594	18,8
Bahn	2'233	329	244	573	2'806	14,7
Postauto	44	5	1	6	50	0,3
Tram/Bus	700	16	23	39	739	3,9
Andere	562	51	3'313	3'364	3'926	20,5
Flugzeug	230	11	3'169	3'181	3'411	17,9
übrige Verkehrsmittel	332	40	144	183	515	2,7

© BFS/ARE

**Ferien und Ausflüge machen 30 Prozent der Jahresdistanzen aus**

Von der Jahresmobilität entfallen rund 70%, nämlich rund 13'000 Kilometer, auf die Mobilität im Alltag, während 24% auf Reisen mit Übernachtungen und 6% auf nicht-alltägliche Tagesreisen entfallen.

Bei der nicht-alltäglichen Mobilität dominiert als **Zweck** die Freizeit sehr deutlich. Im Alltag ist hingegen die Freizeit zwar auch wichtig, aber weniger dominant, weil auch Arbeit und Ausbildung und die übrigen Zwecke (z.B. Einkauf) eine wichtige Rolle spielen.

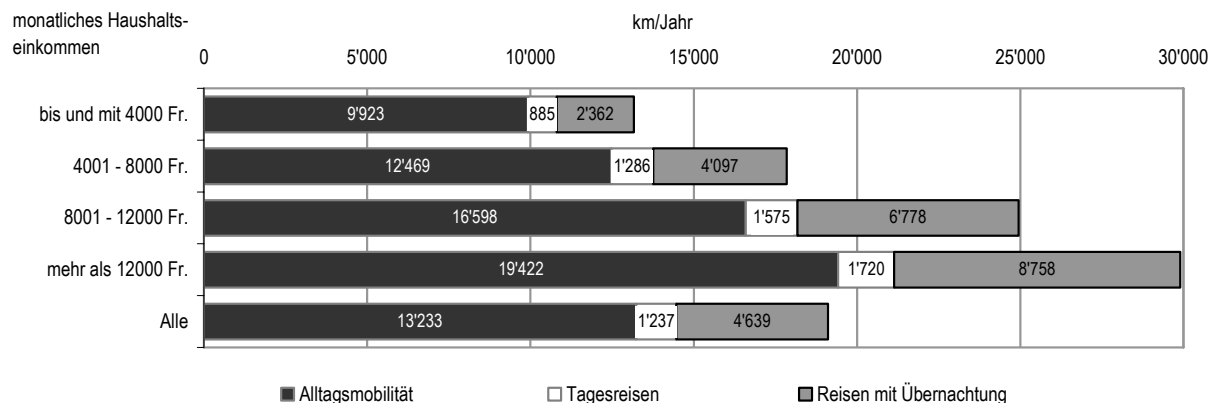
Höhere Einkommen wirken sich spürbar in Form längerer Reisen aus, und dies besonders bei den Reisen mit Übernachtungen.

**T2 Jahresmobilität 2005 nach Zweck** (Distanz im In- und Ausland pro Person und Jahr)

Verkehrszweck	Alltagsmobilität	nicht alltägliche Mobilität			Jahresmobilität	
		Tagesreisen	Reisen mit Übernachtung	Total	km	in %
	km	km	km	km		
Alle Zwecke	13'233	1'237	4'639	5'876	19'109	100,0
Arbeit	3'293				3'293	17,2
Ausbildung	542				542	2,8
Einkauf	1'835				1'835	9,6
Geschäftl./Dienstfahrt	739	195	586	781	1'520	8,0
Freizeit	4'172	920	3'551	4'472	8'644	45,2
Service und Begleitung	192				192	1,0
andere	2'459	122	502	623	3'082	16,1

© BFS/ARE

**G2 Jahresmobilität 2005 nach Einkommensklassen** (Distanz im In- und Ausland pro Person und Jahr)



© BFS/ARE

**Tagesdistanzen und Wegzeiten: Gesamtdistanz konstant**

Die in der Schweiz wohnhaften Personen ab 6 Jahren haben im Jahr 2005 im Inland pro Tag durchschnittlich 37 Kilometer zurückgelegt und waren rund 88 Minuten (ohne Wartezeit) unterwegs. An einem Durchschnittstag bleibt nur jede/r Neunte zuhause.

**T3 Kennzahlen 2005 pro Person und Tag im Inland** (Personen ab 6 Jahren)

	mittlere Tagesdistanz	mittlere Unterwegszeit	mittlere Anzahl Wege
	km	Minuten	Anzahl
Alle	37,3	88,4	3,3
<b>Wochentag</b>			
Montag-Freitag	36,5	86,7	3,6
Samstag	44,2	98,0	3,2
Sonntag	33,9	87,1	2,0
<b>Geschlecht</b>			
Männer	43,9	96,1	3,4
Frauen	31,0	81,1	3,2

© BFS/ARE

Im **Mehrjahresvergleich** können nur Daten von Personen ab 10 Jahren ausgewertet werden, daher weichen die folgenden Zahlen leicht von den oben genannten Werten ab, die bereits Personen ab 6 Jahren erfassen: Die Mobilität ist zwar seit 1984 stark gewachsen, nämlich von rund 29 auf rund 38 Kilometer pro Person und Tag, das heisst um 30%. Im Vergleich zur letzten Erhebung im Jahr 2000 ist die Tagesdistanz aber erstmals konstant geblieben.

**T4 Entwicklung der Tagesdistanzen und Wegzeiten seit 1984** (Inland; Personen ab 10 Jahren)

Jahr	Distanz		Wegzeit	
	km	Index (1984=100)	Minuten	Index (1984=100)
1984	29,4	100,0	69,6	100,0
1989	33,1	112,6	77,4	111,2
1994	34,0	115,6	83,8	120,3
2000	38,1	129,6	94,0	135,1
2005	38,2	130,0	98,4	141,3

© BFS/ARE

Die Wegzeit (inkl. Wartezeit) hat seit 1984 immer zugenommen, nämlich von rund 70 auf 98 Minuten, das sind 41% Zunahme. Eine Durchschnittsperson war also im Jahr 2005 über eineinhalb Stunden im Verkehr unterwegs. Die Zunahme seit 2000 (5%) ist prozentual geringer als vorher, aber immer noch

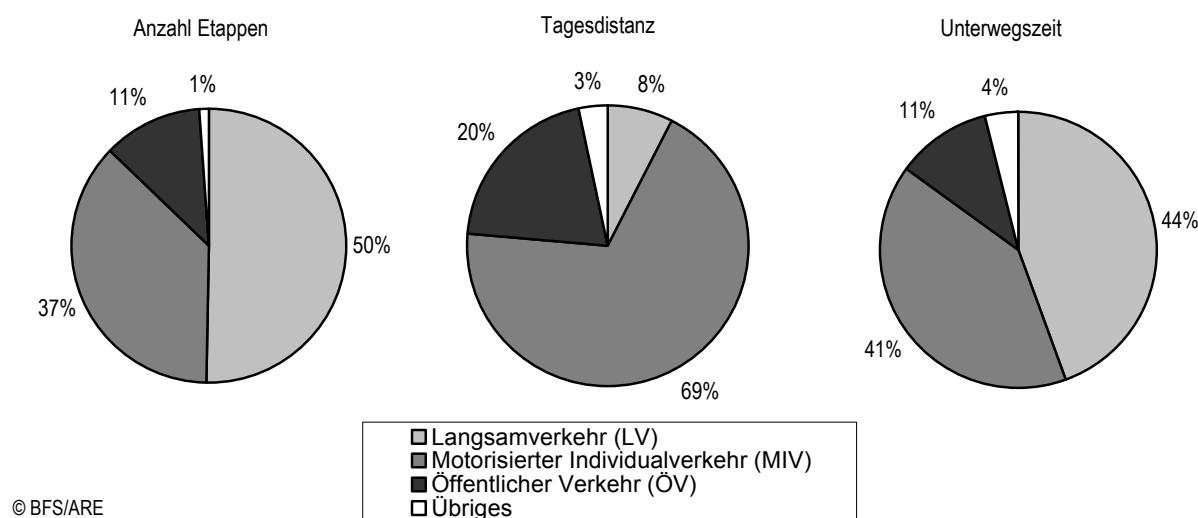
markant. Die These, wonach die Bevölkerung stets gleich viel Zeit im Verkehr verbringe und nur die Distanzen zunähmen, stimmt somit für die Schweiz nicht.

Dass die Distanzen konstant geblieben, aber die Wegzeit zugenommen hat, liegt nicht etwa daran, dass die Verkehrsmittel langsamer geworden sind: Vielmehr hat der Anteil des Langsamverkehrs (zu Fuss und Velo) zugenommen.

## Verkehrsmittelwahl: Oft zu Fuss, am weitesten per Auto

Rund die Hälfte aller Inland-Etappen<sup>2</sup> wird zu Fuss oder per Velo zurückgelegt. Diese Etappen sind aber meist sehr kurz, so dass distanzmässig der Langsamverkehr nur einen Anteil von 8% erreicht. Der motorisierte Individualverkehr wird für 69% aller Distanzen und 41% der Unterwegszeit (ohne Wartezeit) eingesetzt. Zwar wird das Auto oft für lange Distanzen benutzt, aber umgekehrt sind auch rund 30% der Autofahrten kürzer als 3 km.

### G3 Kennziffern zur Verkehrsmittelwahl 2005 (Modalsplit)



### T5 Details zur Verkehrsmittelwahl 2005 (Personen ab 6 Jahren)

Verkehrsmittel	Tagesdistanz		Unterwegszeit		Etappen	
	km	in %	Minuten	in %	Anzahl	in %
Alle Verkehrsmittel	37,3	100,0	88,4	100,0	4,9	100,0
LV	2,8	7,6	39,3	44,4	2,5	50,2
zu Fuss	2,1	5,5	35,1	39,7	2,2	44,9
Velo	0,8	2,1	4,2	4,7	0,3	5,3
MIV	25,6	68,8	36,0	40,7	1,8	37,1
Mofa	0,1	0,2	0,2	0,2	0,0	0,3
Motorrad, Kleinmotorrad	0,6	1,6	1,1	1,3	0,1	1,2
Auto als Fahrer/-in	17,9	48,1	25,3	28,6	1,3	27,3
Auto als Mitfahrer/-in	7,0	18,8	9,3	10,5	0,4	8,3
ÖV	7,6	20,4	9,9	11,1	0,6	11,5
Bahn	6,0	16,1	5,2	5,9	0,2	3,9
Postauto	0,2	0,4	0,3	0,4	0,0	0,4
Tram/Bus	1,5	4,0	4,3	4,9	0,4	7,2
übrige Verkehrsmittel	1,2	3,2	3,4	3,8	0,1	1,2

© BFS/ARE

<sup>2</sup> 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 hohe Motorisierung (siehe Tabelle T8) geht einher mit einer geringen **Auslastung** der Fahrzeuge: Durchschnittlich sind pro Auto 1.57 Personen unterwegs. Auf Arbeitswegen sitzt bei mehr als 90% der Autofahrten nur eine Person im Auto, dadurch ergibt sich ein Besetzungsgrad von 1.1. Auch auf Freizeitfahrten ist das Auto in über der Hälfte der Fälle mit nur einer Person besetzt. Der Besetzungsgrad hat im Laufe der Zeit abgenommen.

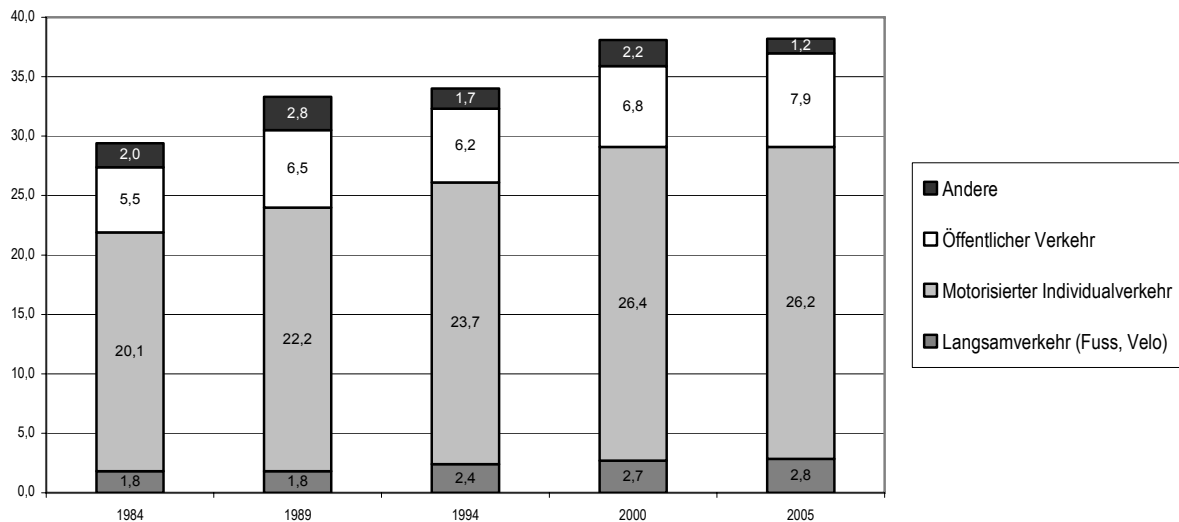
**T6 Durchschnittlicher Besetzungsgrad von Personenwagen und Anzahl Personen im Auto 2005**

Verkehrszweck	Besetzungsgrad	Anzahl Personen im Auto (in % der Etappen)			
	Personen/Auto	1	2	3	4+
Total	1,57	70,2	20,9	5,3	3,6
Arbeit	1,11	91,4	6,6	1,2	0,7
Ausbildung	1,26	78,9	18,4	1,7	1,0
Einkauf	1,63	66,9	25,2	5,1	2,8
geschäftliche Tätigkeit	1,25	86,0	11,5	1,9	0,6
Dienstfahrt	1,52	74,2	16,1	8,0	1,7
Freizeit	1,92	55,5	29,6	8,2	6,7
Service und Begleitung	2,16	32,3	45,0	15,9	6,8

© BFS/ARE

Im **Zeitverlauf** zeigt sich: Der öffentliche Verkehr hat zugelegt, und zwar ist dies vor allem auf längere Bahndistanzen zurückzuführen. Wahrscheinlich zeigt sich hier ein Effekt der massiven Verbesserung im Rahmen von Bahn 2000. Weiter zeigt die Abbildung, dass der motorisierte Individualverkehr seit der letzten Erhebung, also seit 2000, erstmals ungefähr konstant geblieben ist, was die täglichen Distanzen betrifft.

**G4 Entwicklung der Tagesdistanz nach Verkehrsmittel seit 1984** (km pro Tag im Inland, Personen ab 10 Jahren)



© BFS/ARE

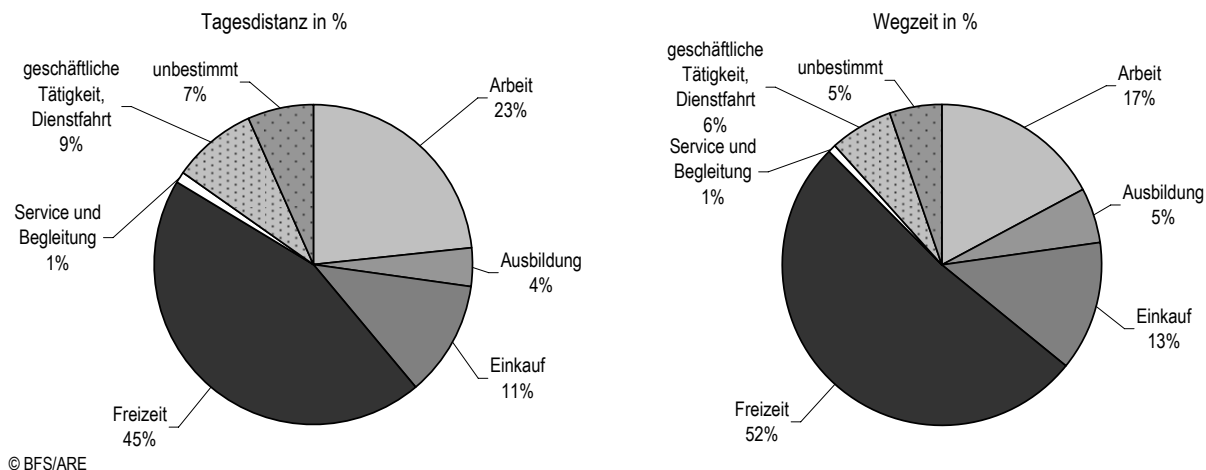
Trotz Stabilisierung bei den Autodistanzen pro Person hat der Strassenverkehr seit dem Jahr 2000 weiter zugenommen, dies aufgrund des Bevölkerungswachstums und des leicht gesunkenen Besetzungsgrads der Fahrzeuge.



## Verkehrszwecke: 45% der Distanzen für die Freizeit

Die Freizeit ist der wichtigste Zweck des Verkehrs: 45% der Distanzen und 51% der Wegzeit wird für den Freizeitverkehr eingesetzt. An zweiter und dritter Stelle folgen der Pendlerverkehr (Arbeits- und Ausbildungsverkehr) und der Einkaufsverkehr.

### G5 Anteile der Verkehrszwecke an der Tagesdistanz und der Wegzeit 2005 (Inlandwege)



Am meisten Freizeitwege mit je rund einem Fünftel sind dem Besuch von Restaurants, dem Besuch von Bekannten sowie nicht-sportlichen Aussenaktivitäten (z.B. Spaziergänge) gewidmet. Aktiver Sport ist der Grund für rund jeden achten Freizeitweg.

In den letzten 20 Jahren haben sich die Anteile der verschiedenen Verkehrszwecke nicht stark verschoben. Die Service- und Begleitwege sind erstmals im Jahr 2000 erfasst worden und vorher meist der Kategorie „Freizeit“ zugeordnet worden.

### T7 Entwicklung der Tagesdistanzen nach Verkehrszweck seit 1984 (Inland; Personen ab 10 Jahren)

Verkehrszweck	Tagesdistanz im Inland				
	1984	1989	1994	2000	2005
	km	km	km	km	km
Total	29,4	33,1	34,0	38,1	38,2
Arbeit und Ausbildung	8,7	8,3	8,5	10,9	10,6
Einkauf	3,6	4,1	4,4	4,1	4,4
Service und Begleitung	...	...	n.e.	1,7	0,5
geschäftliche Tätigkeit,	5,0	5,0	4,4	3,1	3,3
Freizeit	11,9	14,4	16,8	16,6	16,8
unbestimmt	0,2	1,3	...	1,8	2,5

© BFS/ARE

## Hohe Motorisierung

Der Besitz von Autos hat im Laufe der letzten 20 Jahre zugenommen: 19% der Haushalte haben kein Auto, während es 1984 noch 31% waren. Hingegen haben 2005 31% der Haushalte mehrere Autos.

Der Führerscheinbesitz der Bevölkerung hat auch zugenommen, wenn auch nicht mehr so stark wie in früheren Perioden: Bei den Männern ist er im Vergleich 2005/2000 erstmals stabil, bei den Frauen hat er nochmals leicht zugenommen. 1984 hatten nur 42% der Frauen den Führerschein, jetzt sind es 74%.

### T8 Autobesitz der Haushalte und Führerscheinbesitz seit 1984

	1984	1989	1994	2000	2005
	in %	in %	in %	in %	in %
<b>Autobesitz</b>					
kein Auto	31	25	25	20	19
1 Auto	52	53	53	50	51
2 Autos und mehr	17	22	22	30	31
<b>Führerscheinbesitz</b>					
Frauen	42	56	66	71	74
Männer	67	77	87	89	89

© BFS/ARE

Im 2005 hat rund die Hälfte der Personen über 16 Jahren ein **Abonnement für den öffentlichen Verkehr (ÖV)**. Halbtax-Abonnemente haben gut 30% der Bevölkerung. Die Frauen haben etwas häufiger ein Halbtax, die Männer etwas häufiger ein GA.

### T9 Anteil der Abonnemente nach Geschlecht 2005 (Personen ab 16 Jahren)

Geschlecht	Halbtax-Abonnement	Generalabonnement (GA)	kein Abonnement
	in %	in %	in %
Total	30,5	7,0	52,4
Mann	27,0	7,7	56,6
Frau	33,7	6,4	48,5

© BFS/ARE

## Besonders viel unterwegs: Junge, Männer, Erwerbstätige

Grossen Einfluss auf die Mobilität haben das Alter, das Geschlecht, die Erwerbstätigkeit und das Einkommen.

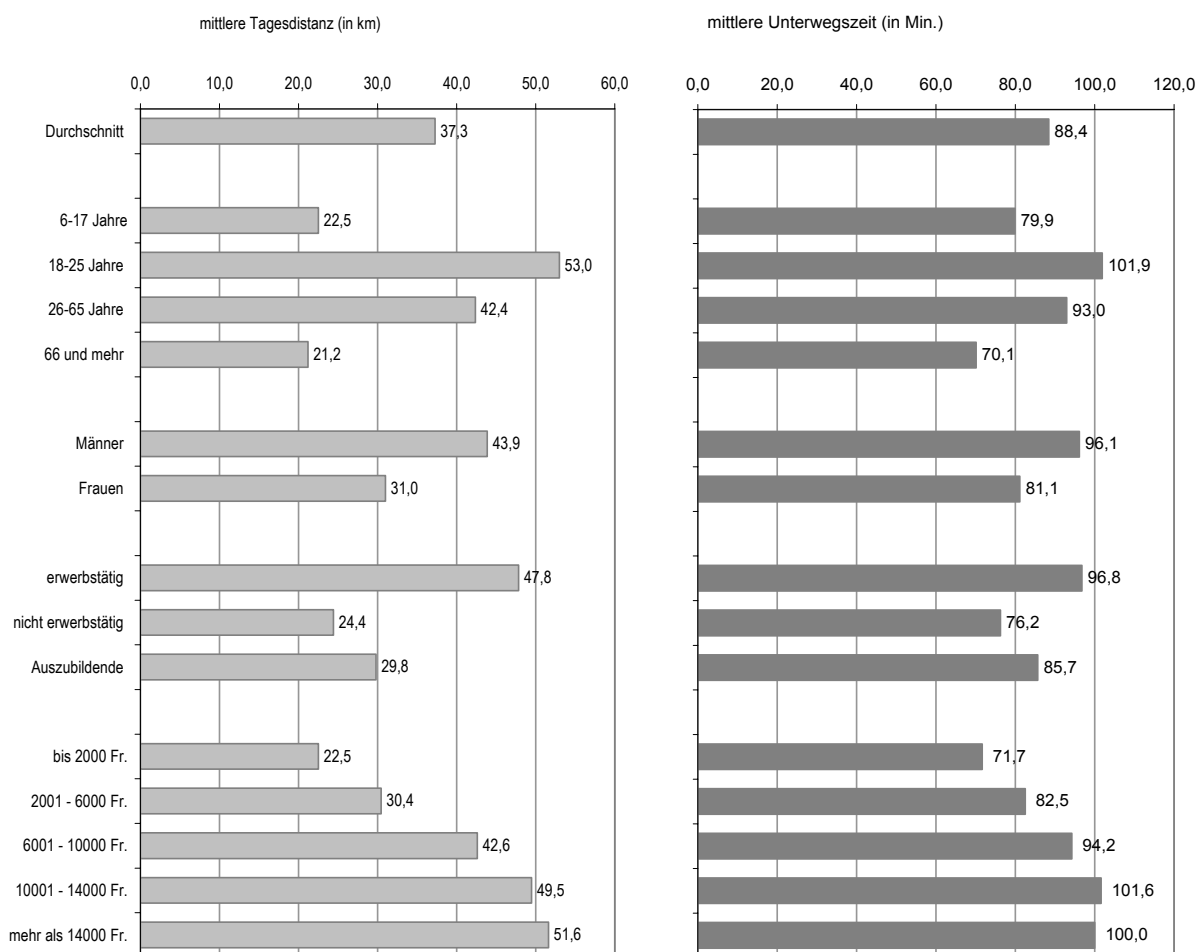
**Alter:** Personen bis 17 und ab 66 legen verglichen mit den mittleren Altersgruppen weniger als halb so lange Distanzen zurück. Bei der Unterwegszeit sind die Unterschiede kleiner; somit sind Kinder, Jugendliche und Senior/innen im Durchschnitt weniger schnell unterwegs.

**Geschlecht:** Männer bewältigen einen Drittel (rund 13 km) längere Distanzen als Frauen, sind aber bloss rund 15 Minuten länger unterwegs als Frauen.

**Erwerbssituation:** Erwerbstätige sind am längsten und am häufigsten unterwegs. Sie bewältigen fast die doppelte Distanz von nicht Erwerbstätigen.

**Monatliches Haushaltseinkommen:** Mittlere und höhere Einkommensgruppen legen überdurchschnittliche Distanzen zurück.

## G6 Tagesdistanzen und Unterwegszeiten 2005 für ausgewählte Bevölkerungsgruppen



© BFS/ARE

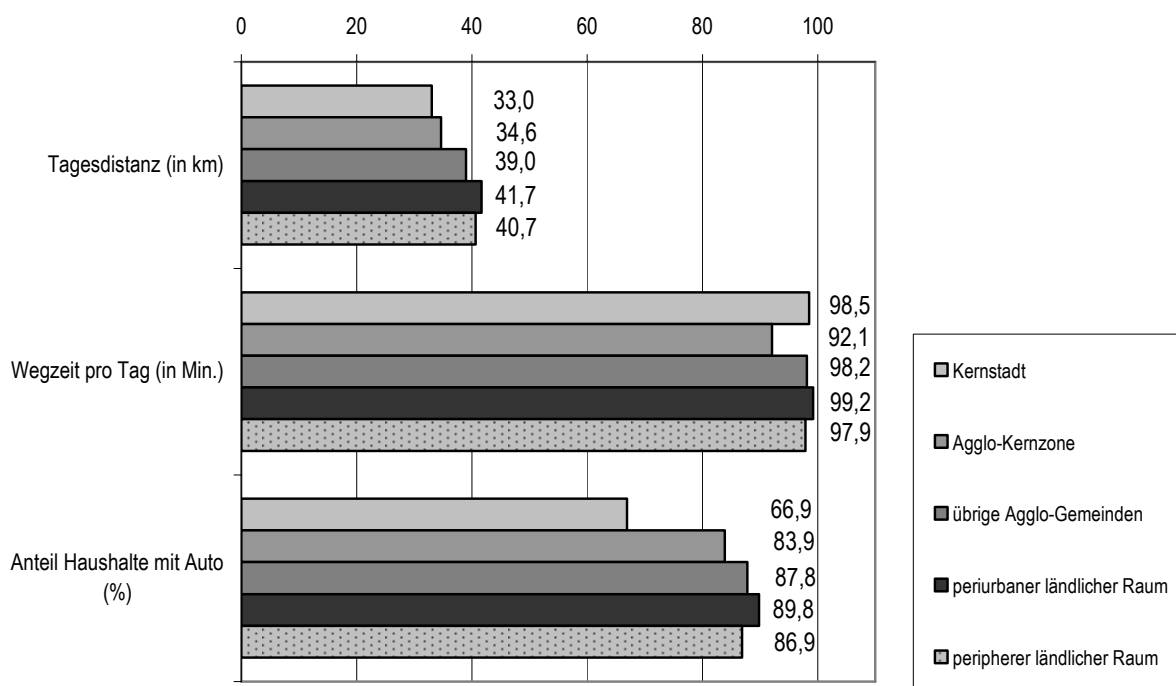
## Unterschiede zwischen urbanen und ländlichen Räumen

Eine Unterscheidung nach Raumtypen zeigt deutliche Unterschiede in der Mobilität: Im urbanen Raum liegen die Tagesdistanzen deutlich unter jenen des ländlichen Raums, und dies vor allem in den Zentren, während die Leute in weniger zentrumsnahen Agglomerationsgemeinden ähnlich lange Distanzen bewältigen wie die Bevölkerung im ländlichen Raum.

Bei der Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos stechen die Kernstädte deutlich hervor: Deren Bevölkerung hat deutlich weniger Autos (und im Übrigen auch überdurchschnittlich oft ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs). Innerhalb des ländlichen Raums sind die Unterschiede zwischen periurbanem und peripherem Gebiet gering.

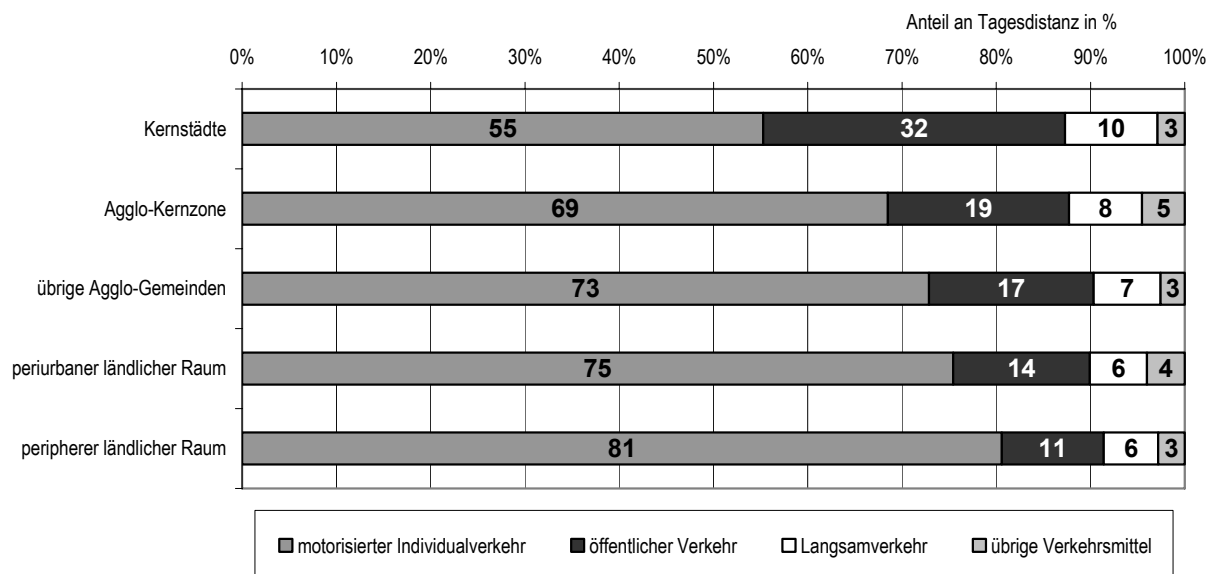
Die **Verkehrsmittelwahl** zeigt ein analoges Bild: In den Agglomerationen, aber ganz besonders in den Kernstädten, sind die ÖV- und die Fuss- und Velo-Anteile stark überdurchschnittlich, im ländlichen Raum klar unterdurchschnittlich. Während die Bevölkerung, die in der Stadt wohnt, nur 55% der Distanzen per Auto zurücklegt, sind es bei Personen mit Wohnsitz in der Agglomeration schon deutlich mehr, und die ländliche Bevölkerung bewältigt rund drei Viertel der Distanzen per Auto.

### G7 Wichtige Kennzahlen 2005 nach Raumtypen<sup>3</sup>



© BFS/ARE

### G8 Verkehrsmittelwahl 2005 nach Raumtypen



© BFS/ARE

<sup>3</sup> **Kernstadt:** Politische Gemeinde, die das Zentrum einer Agglomeration bildet.

**Kernzone:** Gemeinden in einer Agglomeration, die unter anderem eine hohe Zahl von Arbeitsplätzen und eine enge Pendlerverflechtung mit der Kerngemeinde aufweisen.

**Ländlicher Raum:** Gemeinden, die nicht in Agglomerationen liegen und keine isolierten Städte sind. Der *periurbane ländliche Raum* ist dadurch gekennzeichnet, dass das nächste städtische Zentrum mit dem Auto in der Regel innert max. 20 Minuten erreicht werden kann. Der *periphere ländliche Raum* liegt ausserhalb der MIV-Erreichbarkeiten des periurbanen ländlichen Raumes und ausserhalb des Mittellandes.

## Weiterführende Informationen

Seit 1974 wurden ungefähr alle 5 Jahre gesamtschweizerische Befragungen der Bevölkerung zum Verkehrsverhalten durchgeführt. Den Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005 haben die Bundesämter für Statistik (BFS) und für Raumentwicklung (ARE) gemeinsam durchgeführt. Noch stärker als in früheren Jahren haben sich nebst weiteren Bundesämtern (ASTRA, BAV, BAZL, BASPO) sowie der ETH Lausanne und der ETH Zürich auch Kantone, Regionen und Städte an der Erhebung beteiligt, indem sie zusätzliche Interviews mitfinanziert haben. Sie werden eigene Auswertungen durchführen und die Ergebnisse veröffentlichen.

Der Mikrozensus zum Verkehrsverhalten ist heute die wichtigste Grundlage für Aussagen zu zahlreichen Aspekten des Personenverkehrsverhaltens, die in verschiedensten Bereichen der Verkehrswissenschaft, -planung und -politik und u.a. auch von der Raumplanung verwendet werden. Die Ergebnisse des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten werden sehr vielfältig genutzt, z.B. für Verkehrsprognosen, die Raum- und Verkehrsplanung auf nationaler und regionaler Ebene und für Verkehrsmodelle.

### **Ausführlicher Bericht mit CD-ROM**

Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten;  
Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2007), Neuchâtel, Bern;  
Bestellnummer: 840-0500;  
Preis: Fr. 28.– (exkl. MWST)

Bestellungen:

Tel.: +41 32 71 36060

E-Mail: [order@bfs.admin.ch](mailto:order@bfs.admin.ch)

Weiterführende Informationen und Publikationen in elektronischer Form finden Sie auf der Homepage des BFS <http://www.statistik.admin.ch> und des ARE <http://www.are.admin.ch>

### **Auskunft:**

Marc Gindraux, Sektion Verkehr, BFS  
Tel.: +41 32 71 36097

Davide Marconi, Sektion Grundlagen, ARE  
Tel.: +41 31 32 25593

E-Mail: [verkehr@bfs.admin.ch](mailto:verkehr@bfs.admin.ch)

Fachbereich: 11 Verkehr und Nachrichtenwesen  
Bestellnummer: 0350-0705-51