

# Mobilität in der Schweiz

Ergebnisse des Mikrozensus 2005  
zum Verkehrsverhalten



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Statistik BFS

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Neuchâtel, 2007

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** Verkehr und Nachrichtenwesen
- 12** Geld, Banken, Versicherungen
- 13** Soziale Sicherheit
- 14** Gesundheit
- 15** Bildung und Wissenschaft
- 16** Kultur, 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 2005 zum Verkehrsverhalten

**Bearbeitung** Bundesamt für Statistik (BFS)  
Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)  
Ecoplan

**Herausgeber** Bundesamt für Statistik (BFS)

**Herausgeber:** Bundesamt für Statistik (BFS)

**Auskunft:** M. Gindraux, BFS, Tel. 032 713 60 97  
D. Marconi, ARE, Tel. 031 322 55 93  
E-Mail: verkehr@bfs.admin.ch

**Projektoberleitung:** Jean-Paul Martin, BFS  
Kurt Infanger, ARE

**Projektleitung:** Marc Gindraux, BFS  
Anja Simma, ARE (bis 2005)  
Davide Marconi, ARE (ab 2006)

**Datenaufbereitung und  
Berichtsredaktion:** Marc Gindraux, BFS  
Roger Evéquoz, BFS  
Davide Marconi, ARE (ab 2006)  
Yvonne Achermann, ARE (bis 2005)  
Felix Walter, Ecoplan  
René Neuenschwander, Ecoplan  
Robert Oleschak, Ecoplan  
Michael Marti, Ecoplan

**Durchführung der Befragung:** IHA-GfK AG, Hergiswil/Lausanne

**Finanzierung:** BFS, ARE (Hauptfinanzierung)  
ASTRA, BAV, BAZL, BASPO, 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 (2007), Mobilität in der Schweiz,  
Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Neuchâtel, Bern

**Bestellnummer:** 840-0500

**Preis:** Fr. 28.– (exkl. MWST)

**Reihe:** Statistik der Schweiz

**Fachbereich:** 11 Verkehr und Nachrichtenwesen

**Originaltext:** Deutsch

**Übersetzung:** Sprachdienste BFS

**Titelgrafik:** Rouge de Mars, Neuchâtel

**Grafik/Layout:** BFS

**Copyright:** BFS/ARE, Neuchâtel/Bern 2007  
Abdruck – ausser für kommerzielle Nutzung –  
unter Angabe der Quelle gestattet

**ISBN:** 978-3-303-11247-2

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5	3	Verkehrsaufkommen	31	
Abstracts	6	3.1	Kennziffern zum Verkehrsaufkommen	32	
Das Wichtigste in Kürze	7	3.2	Mobile und nicht-mobile Personen	33	
L'essentiel en bref	10	3.3	Verkehrsaufkommen im Tagesablauf	34	
L'essenziale in breve	13	3.4	Wege und Etappen	35	
Brief overview	16	3.5	Länge und Dauer von Etappen und Wegen	36	
1	Der Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten	19	4	Verkehrsmittel	37
1.1	Aufbau und Ziele des Berichts	20	4.1	Modalsplit	38
1.2	Erhebung zum Verkehrsverhalten seit 1974	21	4.2	Auto-Nutzung	39
1.3	Inhalt des Mikrozensus 2005	22	4.3	Öffentlicher Verkehr	40
1.4	Stichprobe und Vertrauensintervall	23	4.4	Fuss- und Veloverkehr	41
2	Verfügbarkeit und Nutzung von Fahrzeugen und ÖV-Abonnements	25	5	Verkehrszwecke	43
2.1	Fahrzeugbesitz und Verfügbarkeit	26	5.1	Alle Verkehrszwecke	44
2.2	Fahrleistungen der Personenwagen und Motorräder	27	5.2	Arbeitswege	45
2.3	Verfügbarkeit von Führerschein und Parkplätzen	28	5.3	Ausbildungswege	46
2.4	Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs	29	5.4	Einkaufswege	47
2.5	Nutzung von Fahrzeugen und ÖV	30	5.5	Service- und Begleitwege	48
			5.6	Freizeitwege	49
			5.7	Freizeitaktivitäten	50
			5.8	Geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten	51

6	Verkehrsverhalten verschiedener Bevölkerungsgruppen	53	9	Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen	73
6.1	Kinder und Jugendliche	54	9.1	Tagesreisen: Häufigkeit und Distanz	74
6.2	Junge Erwachsene	55	9.2	Tagesreisen: Zwecke und Verkehrsmittelwahl	75
6.3	Erwerbstätige	56	9.3	Reisen mit Übernachtungen: Häufigkeit, Dauer, Distanz	76
6.4	Im Haushalt tätige Personen	57	9.4	Reisen mit Übernachtungen: Ziele, Zwecke und Verkehrsmittelwahl	77
6.5	Ältere Menschen ab 65 Jahren	58	9.5	Reisen mit Übernachtungen: Flugreisen im Überblick	78
7	Räumliche Aspekte der Mobilität	59	10	Jahresmobilität	79
7.1	Landesteile	60	10.1	Distanzen	80
7.2	Grossregionen	61	10.2	Anteile der Verkehrsmittel und Zwecke	81
7.3	Urbaner und ländlicher Raum	62	10.3	Jahresmobilität wichtiger Bevölkerungsgruppen	82
7.4	Agglomerationen	63	11	Einstellungen zur Verkehrspolitik	83
7.5	Verkehrsverhalten in Städten	64	11.1	Gebühren und Einnahmenverwendung	84
7.6	Erreichbarkeitsanalysen und weitere Nutzung der Geokodierung	65	11.2	Strassenverkehr	85
8	Verkehrsentwicklung und Verhaltensänderungen	67	11.3	Öffentlicher Verkehr	86
8.1	Mobilitätskennziffern	68	Anhang: Literatur und Glossar	87	
8.2	Verkehrsmittelwahl	69			
8.3	Bedeutung der Verkehrszwecke	70			
8.4	Mobilitätswerkzeuge	71			

# Vorwort

«Gouverner c'est prévoir», dieser Ausspruch des französischen Publizisten und Politikers Emile de Girardin aus dem 19. Jahrhundert gilt heute nicht weniger: Die Voraussicht ist bei langfristigen Entscheiden, die sorgsam auf ihre Nachhaltigkeit überprüft werden müssen, besonders wichtig, aber auch besonders schwierig. Die meisten Entscheide im Verkehr wie in der Raumentwicklung gehören dazu: Wir planen heute Investitionen in Milliardenhöhe in Strassen- und Schienennetze, im Agglomerationsverkehr ebenso wie ausserhalb, die viele Jahre Planungs- und Bauzeit benötigen und viele Jahrzehnte Wirkung entfalten. Eng mit diesen Entscheiden verknüpft ist die Raumentwicklung, denn die Verkehrsgunst beeinflusst die Siedlungsentwicklung, und die Vorgaben der Raumplanung beeinflussen das Verkehrsaufkommen.

Für gute Entscheide braucht es gut abgestützte Zukunftsszenarien, und diese sind nur möglich, wenn das Verkehrsverhalten heute und im Zeitverlauf genau bekannt sind: Hält das Verkehrswachstum der letzten Jahre an? Brauchen Menschen in dichten Siedlungen für ihre Bedürfnisse dank kürzeren Wegen wirklich weniger Verkehr? Wie verändert sich das Verkehrsverhalten unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen im Verlauf der Jahre? Ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen gewachsen? Solche Fragen können dank dem «Mikrozensus zum Verkehrsverhalten» beantwortet werden, und dank der Kontinuität mit früheren Erhebungen lassen sich Trends erkennen, die für die Szenarien in der Verkehrsplanung und der Raumentwicklung unerlässlich sind.

Das Bundesamt für Statistik und das Bundesamt für Raumentwicklung stellen in enger Zusammenarbeit die nötigen Grundlagen für eine nachhaltige Verkehrs- und Raumplanung zur Verfügung. Im Spannungsfeld zwischen den vielfältigen Mobilitätsbedürfnissen der Gesellschaft und der Wirtschaft und den ökologischen Auswirkungen des Verkehrs sind zuverlässige Entscheidungsgrundlagen besonders wichtig, und der «Mikrozensus zum Verkehrsverhalten» ist die zentrale Datengrundlage für den Personenverkehr.

Nebst der Kontinuität ist auch die Innovation wichtig: Erstmals wurden die Reiseziele schon bei der Befragung geokodiert, also mit ihren Koordinaten erfasst. Dies erlaubt neue interessante Auswertungen. Zudem wurde der

steigenden Bedeutung von Tagesausflügen und längeren Reisen noch besser Rechnung getragen, so dass erstmals eine Jahresmobilität ermittelt werden konnte.

Rund 33'000 Personen waren im Jahr 2005 und Anfang 2006 bereit, den Befragerten und Befragern des beauftragten Instituts Auskunft über ihr Verkehrsverhalten zu geben. Auch wenn die uns anvertrauten Informationen streng vertraulich behandelt wurden ist das nicht selbstverständlich: Die erhaltenen Auskünfte bilden aber die einzige Möglichkeit, verlässliche Informationen für eine nachhaltige Raumordnungs-, Verkehrs-, Energie- und Umweltpolitik zu erhalten.

Es liegt uns deswegen sehr daran, allen am Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten beteiligten Bürgerinnen und Bürgern für ihre Mitwirkung bestens zu danken!

Dr. Adelheid Bürgi-Schmelz,  
Direktorin des Bundesamtes  
für Statistik



Prof. Dr. Pierre-Alain Rumley,  
Direktor des Bundesamtes  
für Raumentwicklung



# Abstracts

## Deutsch

Alle 5 Jahre werden seit 1974 in der Schweiz statistische Erhebungen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung durchgeführt (Mikrozensus zum Verkehrsverhalten). Im Jahr 2005 wurden 31'950 Haushalte bzw. 33'390 Einzelpersonen zu folgenden Schwerpunkten telefonisch befragt: 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 der Schweiz. Die erhobenen Daten ergeben ein detailliertes Bild zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung in der Schweiz. Sie dienen als statistische Grundlagen für die Vorbereitung und Erfolgskontrolle politischer Massnahmen, aber auch als Input für vertieftere Analysen der Verkehrsentwicklung.

## Français

La Suisse procède à des enquêtes statistiques sur le comportement de sa population dans le domaine des transports (microrecensement transports) tous les 5 ans depuis 1974. 31'950 ménages, soit 33'390 personnes, ont été interrogés par téléphone au cours de l'année 2005 sur différents thèmes: possession de véhicules, de permis de conduire et d'abonnements des transports publics; intensité journalière des déplacements (nombre de déplacements, durée des déplacements, distances parcourues); motifs des déplacements et utilisation des moyens de transport; 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. Ils constituent la base statistique indispensable à la préparation des décisions politiques et au contrôle de leurs effets. Ils fournissent aussi des éléments essentiels à l'analyse approfondie de l'évolution des transports en Suisse.

## Italiano

Dal 1974 vengono effettuate in Svizzera rilevazioni statistiche quinquennali sul comportamento della popolazione in materia di trasporti (microcensimento sul comportamento nel traffico). Nel 2005 il sondaggio telefonico ha coinvolto 31'950 economie domestiche, rispettivamente 33'390 persone, intervistate sui seguenti temi principali: possesso di au-

toveicoli, licenza di condurre e abbonamenti per il trasporto pubblico; volume quotidiano del traffico (numero tragitti, durata, distanze); scopo degli spostamenti e uso dei mezzi di trasporto; viaggi giornalieri e viaggi con pernottamenti; atteggiamento nei confronti della politica dei trasporti della Svizzera. I dati offrono un'immagine dettagliata del comportamento in materia di trasporti della popolazione in Svizzera. Servono inoltre da base statistica per la preparazione e la verifica dell'efficacia delle misure politiche nonché come input per analisi più approfondite dell'evoluzione del traffico.

## Rumantsch

Dapi il 1974 vegnan fatgas en Svizra mintga 5 onns retschertgas statisticas davart il cumportament da la populaziun en il traffic (microcensus cumportament en il traffic). L'onn 2005 han ins interrogà al telefon 31'950 chasadas resp. 33'390 persunas singulas davart ils sequents temas: possess da vehichels, permiss d'ir cun auto ed abunaments; volumen dal traffic quotidian (dumber da viadis, temp impundi, distanzas), intents dal traffic e diever dals meds da traffic; viadis d'in di e viadis cun pernottaziuns; opiniuns davart la politica da traffic da la Svizra. Las datas eruidas dattan in maletg detaglià davart il cumportament da la populaziun svizra en il traffic. Ellas servan sco basa statistica per la preparaziun e la controlla dal success da mesiras politicas, ma era sco input per analisis pli approfondadas dal svilup dal traffic.

## English

Switzerland has conducted statistical surveys of the population's travel behaviour (Microcensus on Travel Behaviour) every five years since 1974. In 2005, some 31,950 households (33,390 individuals) were contacted by telephone to answer questions about the following topics: vehicle ownership, possession of driver's licences and/or public transport travelcards; daily travel patterns (number of trips, duration of trips, distances travelled); purpose of trips and means of transport used; one-day excursions and excursions with overnight stays; views regarding Swiss transport policies. The data gathered provide a detailed view of the travel patterns of the Swiss population, enabling policy measures to be drafted and results to be monitored. Moreover, data serve as raw material for more in-depth analyses of traffic and transport trends.



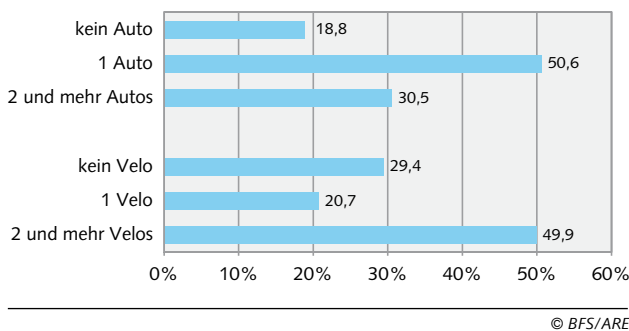
# Das Wichtigste in Kürze

Rund 134 Milliarden Kilometer legte die Schweizer Bevölkerung im Jahr 2005 im In- und Ausland zurück. Dies zeigt der «Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten», eine Erhebung des Bundesamtes für Statistik (BFS) und des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) bei 33'000 Befragten. Die vielfältigen Ergebnisse ergeben ein detailliertes Bild des Personenverkehrs in der Schweiz und sind eine wichtige Grundlage für Planung und Politik in den Bereichen Verkehr, Raum, Energie und Umwelt.

## 30% aller Haushalte haben zwei und mehr Autos (➔ Kap. 2)

Gut vier Fünftel aller Haushalte besitzen mindestens ein Auto, 19% sind «autofrei». Rund 48% der Bevölkerung über 16 Jahren haben ein Abonnement für den öffentlichen Verkehr (ÖV), gut 30% ein Halbtax- und 7% ein Generalabonnement.

### Fahrzeuge im Haushalt



## Im Durchschnitt anderthalb Stunden unterwegs (➔ Kap. 3)

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 unterwegs.

Nimmt man ihre Strecken am Stichtag im Ausland hinzu, so waren es täglich 46 Kilometer und 93 Minuten. An einem Durchschnittstag bleibt nur jede/r Neunte zuhause.

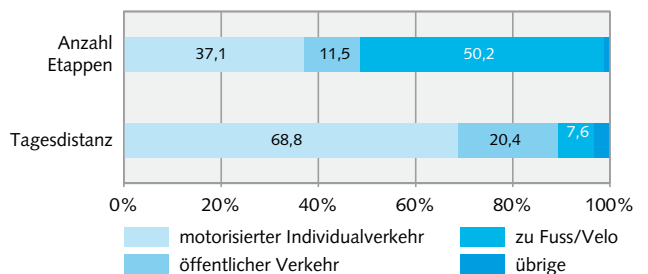
## Kennzahlen pro Person und Tag im Inland

	mittlere Tagesdistanz (in km)	mittlere Unterwegszeit (in Min.)	mittlere Anzahl Wege
6–17 Jahre	22,5	79,9	3,4
18–25 Jahre	53,0	101,9	3,5
26–65 Jahre	42,4	93,0	3,4
66 und mehr	21,2	70,1	2,4
Männer	43,9	96,1	3,4
Frauen	31,0	81,1	3,2
<b>Durchschnitt</b>	<b>37,3</b>	<b>88,4</b>	<b>3,3</b>

## Zwei Drittel der Distanzen per Auto (➔ Kap. 4)

Rund die Hälfte aller Inland-Etappen wird zu Fuss oder per Velo zurückgelegt. Diese Etappen sind aber meist sehr kurz, so dass distanzmässig der motorisierte Individualverkehr einen Anteil von 69% erreicht. Durchschnittlich sitzen 1,57 Personen in einem Auto. 30% der Autofahrten sind nicht länger als 3 km, 45% nicht länger als 5 km.

## Anteile der Verkehrsmittel

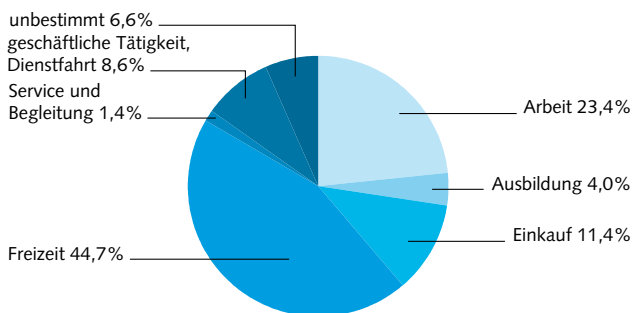


### Die meisten und längsten Wege in der Freizeit

(➤ Kap. 5)

41% aller Wege, 45% der Distanzen und 52% der Wegzeit im Inland sind Freizeitverkehr. Davon werden fast 69% im Auto zurückgelegt.

#### Anteile der Verkehrszwecke an der Tagesdistanz



© BFS/ARE

### Nicht alle sind gleich viel unterwegs

(➤ Kap. 6)

Männer sind in allen Alters- und Erwerbsgruppen deutlich mobiler als Frauen. Besonders lange unterwegs sind Männer zwischen 25 und 30 sowie höhere Kaderangestellte (64 km pro Tag), bei älteren Menschen über 80 sinkt die Tagesdistanz auf knapp 14 Kilometer.

#### Tagesdistanz ausgewählter Gruppen (in km, Werktage)

	männlich	weiblich
Erwerbstätige	56,9	37,0
Hausfrauen und -männer	34,9	24,8
<b>Gesamtbevölkerung</b>	<b>44,6</b>	<b>28,9</b>

### Längere Wege im ländlichen Raum

(➤ Kap. 7)

Räumliche Unterschiede prägen die Mobilität: Deutschschweizer/innen sind zwar im Durchschnitt länger unterwegs als die Bevölkerung im lateinischen Sprachraum, sie nutzen aber den öffentlichen Verkehr häufiger. Auch zwischen Stadt und Land zeigen sich beträchtliche Unterschiede.

#### Kennzahlen nach ausgewählten Raumtypen (Wohnorte)

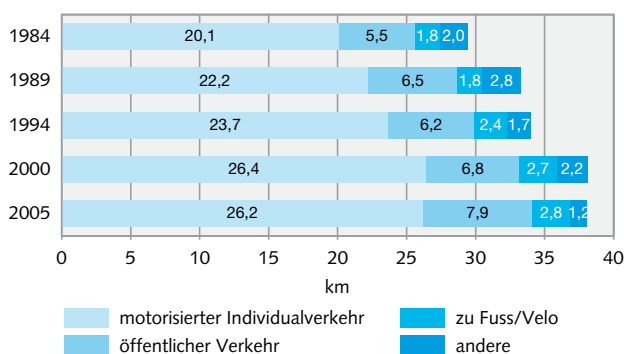
	Agglomergemeinden	periurbaner ländlicher Raum
Tagesdistanz (in km)	33,0	41,7
Anteil Haushalte mit Auto (%)	66,9	89,8
Etappenanteil des motorisierten Individualverkehrs (%)	26,3	46,2

### Mobilitätszunahme gebremst

(➤ Kap. 8)

Die Mobilität ist zwar seit 1984 stark gewachsen, aber im Vergleich zur letzten Erhebung im Jahr 2000 erstmals gesamthaft konstant geblieben. Dies gilt aber nur für die Distanzen und nicht für die Wegzeit. Der öffentliche Verkehr hat seinen Anteil gesteigert. Aufgrund der Bevölkerungszunahme und des leicht tieferen Besetzungsgrades haben die Fahrzeugkilometer dennoch zugenommen.

#### Distanzen pro Person (ab 10 Jahre) und Tag seit 1984



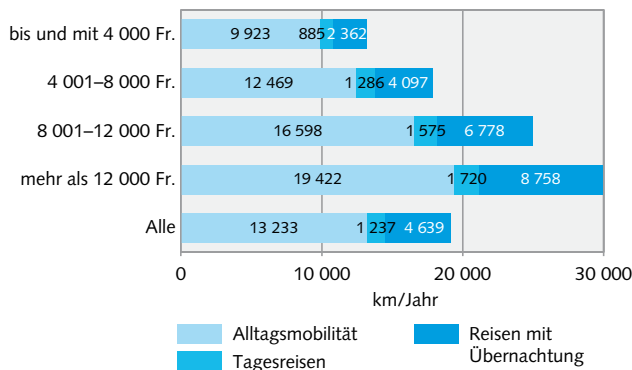
© BFS/ARE

### Rund 30% der Distanzen für Ausflüge und Ferien

(→ Kap. 9/10)

Erstmals wurden Tagesausflüge und Reisen mit Übernachtungen genauer erhoben. Von der Jahresmobilität von rund 19'000 Kilometern pro Person entfallen 24% auf Reisen mit Übernachtungen und 6% auf nicht-alltägliche Tagesreisen. Höhere Haushaltseinkommen wirken sich spürbar in Form längerer (Ferien-) Reisen aus. Von der Jahresmobilität werden fast 18% mit dem Flugzeug bewältigt.

### Jahresmobilität nach Einkommensklassen



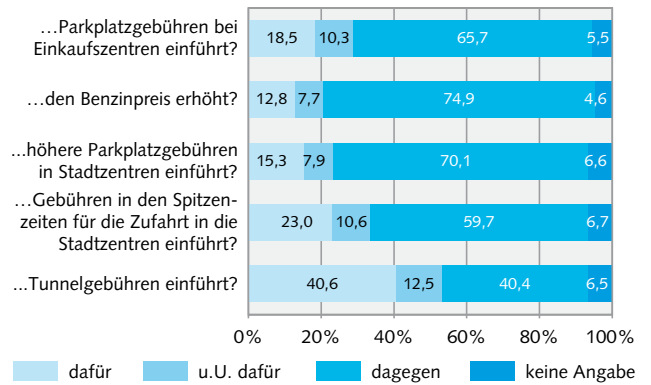
© BFS/ARE

### Unterschiedliche Akzeptanz von Abgaben

(→ Kap. 11)

Einige Fragen wurden zu verkehrspolitischen Haltungen der Bevölkerung gestellt. Die Grafik zeigt die Einstellung zur Erhebung von verschiedenen Abgaben im Verkehr.

### Sind Sie dafür oder dagegen, dass man...



© BFS/ARE

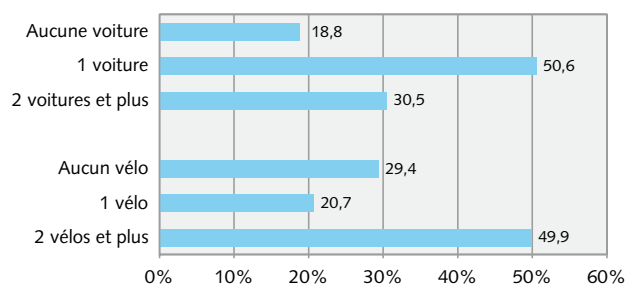
# L'essentiel en bref

La population suisse a parcouru au total quelque 134 milliards de kilomètres en 2005. Tel est le constat du «microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports», une enquête réalisée par l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE) auprès d'un échantillon de 33'000 personnes. Les résultats de cette étude donnent une image très détaillée des déplacements des personnes en Suisse et constituent une base importante pour la planification et la politique des transports, de l'aménagement du territoire, de l'énergie et de l'environnement.

## 30% des ménages ont deux voitures ou plus (➤ chap. 2)

Plus de quatre ménages sur cinq possèdent au moins une voiture, alors que 19% n'en ont pas. Parmi les personnes de plus de 16 ans, 48% disposent d'un abonnement des transports publics (30% d'un abonnement demi-tarif, 7% d'un abonnement général).

### Nombre de véhicules par ménage



© OFS/ARE

## Une heure et demie par jour en déplacement (➤ chap. 3)

Les personnes de six ans et plus domiciliées en Suisse ont parcouru en moyenne 37 km par jour sur le territoire national en 2005, ce qui représente quelque 88 minutes quoti-

diennes en déplacement. Si l'on y ajoute les parcours à l'étranger, la distance journalière atteint même 46 km et la durée 93 minutes. Chaque jour, une personne sur neuf en moyenne ne quitte pas son domicile.

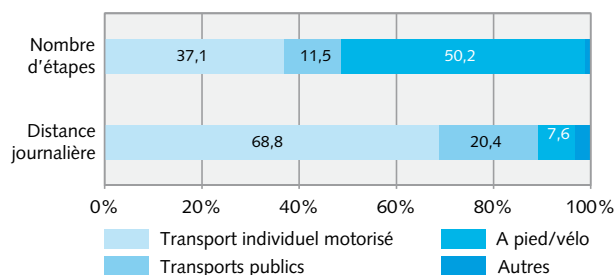
## Mobilité par personne et par jour sur le territoire national

	Distance journalière moyenne (en km)	Durée de trajet moyenne (en min.)	Nombre moyen de déplacements
6 à 17 ans	22,5	79,9	3,4
18 à 25 ans	53,0	101,9	3,5
26 à 65 ans	42,4	93,0	3,4
66 ans et plus	21,2	70,1	2,4
Hommes	43,9	96,1	3,4
Femmes	31,0	81,1	3,2
<b>Total</b>	<b>37,3</b>	<b>88,4</b>	<b>3,3</b>

## Deux tiers des distances sont parcourues en voiture (➤ chap. 4)

La moitié environ du nombre d'étapes en Suisse est parcourue à pied ou à vélo. Comme il s'agit généralement de distances très courtes, ce n'est ni la marche ni le vélo mais bien le transport individuel motorisé qui prédomine largement en terme de distance parcourue avec une part de 69%. Le taux moyen d'occupation des voitures est de 1,57 personne; les trajets sont aussi souvent courts: 30% des déplacements en voiture ne dépassent pas 3 km, 45% sont inférieurs à 5 km.

### Parts respectives des moyens de transport



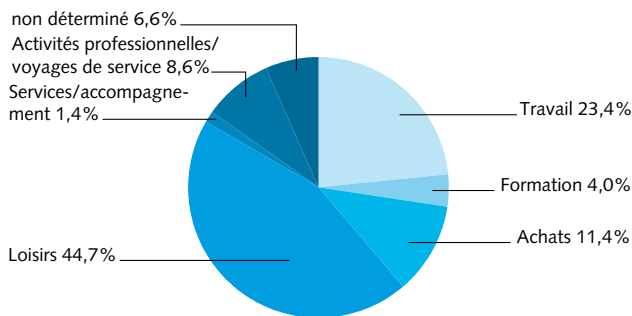
© OFS/ARE

## Les déplacements pour les loisirs sont les plus nombreux et les plus longs

(➔ chap. 5)

41% des déplacements, 45% des distances et 52% de la durée de déplacement (temps d'attente compris) en Suisse relèvent du trafic de loisirs, dont près de 69% des kilomètres sont parcourus en voiture.

### Part des différents motifs de déplacement à la distance journalière



© OFS/ARE

### La mobilité varie selon les groupes de population

(➔ chap. 6)

Les hommes sont nettement plus mobiles que les femmes dans tous les groupes d'âges et de professions. Les hommes de 25 à 30 ans et les cadres supérieurs ont des déplacements particulièrement importants (64 km par jour), tandis que la distance journalière se réduit à 14 km à peine pour les personnes au-delà de 80 ans.

### Distances journalières pour deux groupes de population (en km, les jours ouvrables)

	Hommes	Femmes
Personnes actives	56,9	37,0
Personnes au foyer	34,9	24,8
<b>Population totale</b>	<b>44,6</b>	<b>28,9</b>

## Les déplacements sont plus longs en région rurale

(➔ chap. 7)

La mobilité varie selon les régions linguistiques: les Suisses alémaniques se déplacent en moyenne plus que les Latins. Cependant, ils recourent plus fréquemment aux transports publics. Les différences entre la ville et la campagne sont parfois considérables.

### Différences ville-campagne (domicile)

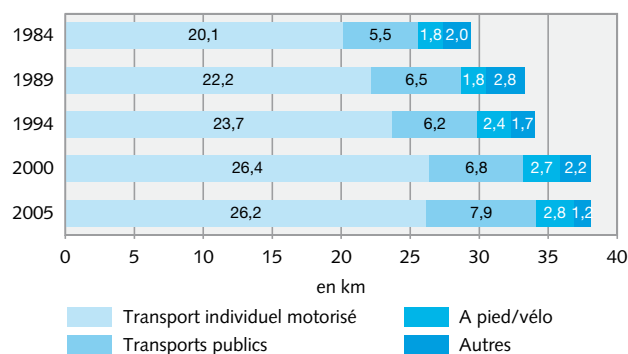
	Commune centre de l'agglomération	Communes rurales périurbaines
Distance journalière (en km)	33,0	41,7
Part des ménages disposant d'au moins une voiture (en %)	66,9	89,8
Part des étapes en transport individuel motorisé (en %)	26,3	46,2

### Croissance ralentie de la mobilité

(➔ chap. 8)

La mobilité s'est stabilisée pour la première fois entre 2000 et 2005, alors qu'elle n'avait cessé de progresser de 1984 à 2000. Cette observation ne vaut toutefois que pour les distances et non pour la durée des déplacements. La part des transports publics a quant à elle sensiblement augmenté. Le nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules est cependant toujours à la hausse en raison de l'accroissement de la population et d'un taux d'occupation en léger recul.

### Distances par personne (dès 10 ans) et par jour depuis 1984



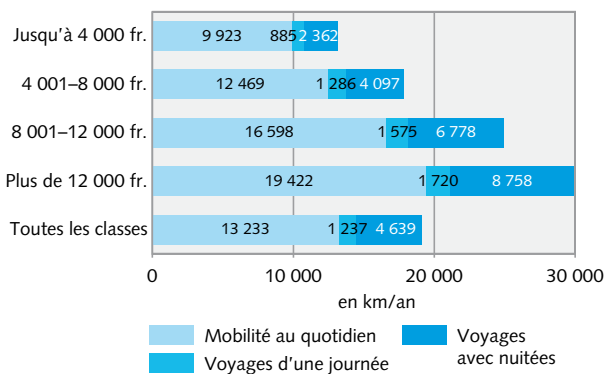
© OFS/ARE

## Environ 30% des distances sont parcourues pour les excursions et les vacances

(➤ chap. 9/10)

On a recensé en détail et pour la première fois les excursions d'une journée et les voyages avec nuitées. La mobilité annuelle totale est ainsi d'environ 19'000 km par personne, dont 24% consacrés aux voyages avec nuitées et 6% aux excursions d'un jour. Les voyages (essentiellement de vacances) les plus longs sont effectués par les ménages aux revenus les plus élevés. Presque 18% des distances annuelles sont parcourues en avion.

### Mobilité annuelle par classe de revenu



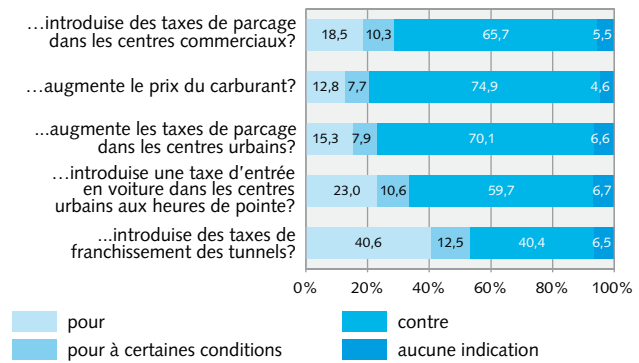
© OFS/ARE

## Acceptation variable des redevances

(➤ chap. 11)

Certaines questions de l'enquête visaient à recueillir l'avis de la population sur la politique générale des transports. Le graphique suivant présente l'opinion des personnes interrogées sur l'introduction de différentes taxes dans le domaine des transports.

### Etes-vous pour ou contre le fait que l'on...



© OFS/ARE

# L'essenziale in breve

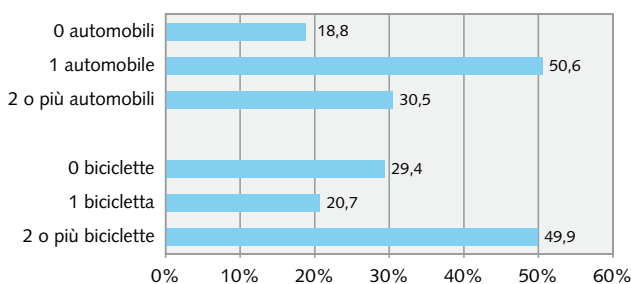
Se si calcolano tutti gli spostamenti effettuati dalle persone residenti in Svizzera nel 2005 all'interno e al di fuori del territorio nazionale, la distanza percorsa raggiunge 134 miliardi di chilometri. Questo è quanto risulta dal «Microcensimento sul comportamento nel traffico 2005», una rilevazione che ha coinvolto 33'000 persone, realizzata dall'Ufficio federale di statistica (UST) e dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE). I risultati offrono un'immagine dettagliata del comportamento in materia di trasporti della popolazione e servono da base per la pianificazione e la politica nei settori trasporti, territorio, energia e ambiente.

## Il 30% delle economie domestiche con due o più automobili

(➔ cap.2)

Quattro quinti delle economie domestiche possiedono almeno un'automobile, il 19% ne è priva. Il 48% circa delle persone a partire dai 16 anni ha un abbonamento per i trasporti pubblici, un buon 30% un abbonamento a metà prezzo e un 7% un abbonamento generale.

## Veicoli in dotazione alle economie domestiche



© UST/ARE

## Spostamenti medi di un'ora e mezza

(➔ cap. 3)

Nel 2005, le persone a partire dai 6 anni d'età residenti in Svizzera hanno percorso, entro i confini nazionali, mediamente 37 chilometri al giorno impiegandovi 88 minuti. Se si includono anche gli spostamenti effettuati all'estero il

giorno di riferimento, la distanza effettuata raggiunge 46 chilometri e il tempo impiegato 93 minuti. In una giornata qualunque soltanto un nono della popolazione non esce dalle mura domestiche.

## Cifre chiave sugli spostamenti all'interno del territorio nazionale per persona e giorno

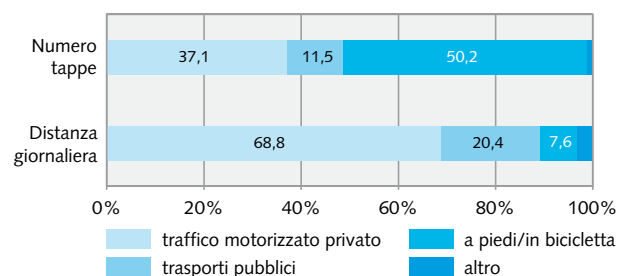
	distanza giornaliera media (in km)	durata di spostamento media (in min.)	Numero medio di tragitti
6-17 anni	22,5	79,9	3,4
18-25 anni	53,0	101,9	3,5
26-65 anni	42,4	93,0	3,4
66 anni e più	21,2	70,1	2,4
Uomini	43,9	96,1	3,4
Donne	31,0	81,1	3,2
<b>Totale</b>	<b>37,3</b>	<b>88,4</b>	<b>3,3</b>

## Due terzi delle distanze percorse in automobile

(➔ cap. 4)

Circa la metà di tutte le tappe entro i confini nazionali sono effettuate in bicicletta o a piedi. Tuttavia, in genere si tratta di brevi distanze. Il 69% delle distanze percorse è infatti effettuato dal traffico motorizzato privato. Ad occupare un'automobile vi sono in media 1,57 persone. Il 30% delle tappe in macchina non supera i 3 chilometri, il 45% i 5.

## Utilizzo dei mezzi di trasporto



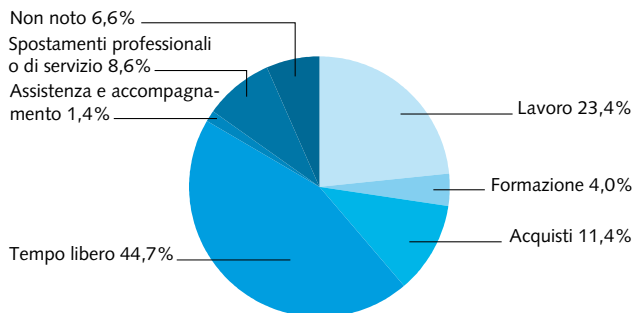
© UST/ARE

## Più numerosi e lunghi i tragitti nel tempo libero

(➔ cap. 5)

Il 41% dei tragitti interni, il 45% delle distanze e il 52% del tempo impiegato a percorrerle sono effettuati nel tempo libero e poco meno del 69% in automobile.

### Distanza giornaliera secondo lo scopo



© UST/ARE

## Gli spostamenti non sono uguali per tutti

(➔ cap. 6)

In tutte le classi d'età e gruppi di occupati si nota una chiara predominanza della mobilità maschile, che si accentua soprattutto tra gli uomini dai 25 ai 30 anni e tra i dipendenti con funzioni quadro superiore (64 km al giorno). Tra le persone ultraottantenni la distanza giornaliera percorsa si riduce a poco più di 14 chilometri.

### Distanze giornaliere percorse da gruppi scelti

(in km, giorni feriali)

	Uomini	Donne
Occupati	56,9	37,0
Casalinghi e casalinghe	34,9	24,8
<b>Popolazione complessiva</b>	<b>44,6</b>	<b>28,9</b>

## Spostamenti più lunghi nelle zone rurali

(➔ cap. 7)

La mobilità delle persone è inoltre condizionata da differenze di natura territoriale. Benché la popolazione della Svizzera tedesca in media percorre tragitti più lunghi rispetto alla popolazione della Svizzera francese e italiana, essa fa ricorso più spesso ai mezzi pubblici. Forti disparità esistono inoltre tra città e campagna.

### Cifre chiave per tipo di territorio scelto (domicilio)

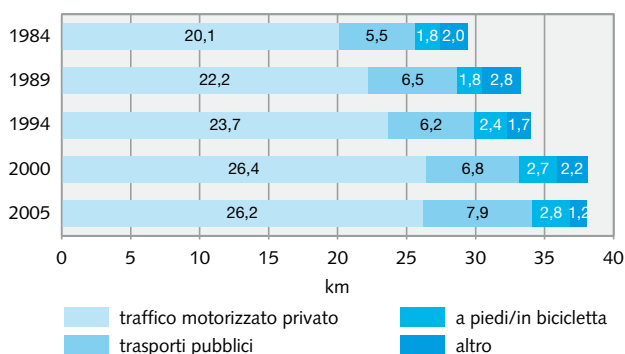
	Comuni nucleo degli agglomerati	Spazio rurale periurbano
Distanza giornaliera (in km)	33,0	41,7
Quota di economie domestiche con automobile (in %)	66,9	89,8
Quota di tappe nel traffico motorizzato privato (in %)	26,3	46,2

## Frenata la crescita della mobilità

(➔ cap. 8)

Sebbene la mobilità delle persone sia fortemente accresciuta dal 1984, per la prima volta essa risulta invariata rispetto all'ultima rilevazione del 2000. Questo discorso vale tuttavia soltanto per le distanze giornaliere non per il tempo impiegato. L'utilizzo dei trasporti pubblici per gli spostamenti è incrementato. A causa della crescita demografica e del lieve calo del tasso d'occupazione delle automobili, i chilometri percorsi in auto sono aumentati.

### Distanze per persona (dai 10 anni) e giorno dal 1984



© UST/ARE

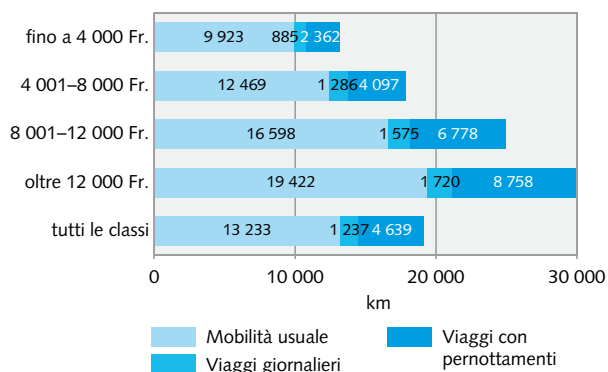


**Circa il 30% delle distanze effettuate per spostamenti occasionali**

(➔ cap. 9/10)

Per la prima volta, la rilevazione ha approfondito la tematica delle gite e dei viaggi con pernottamento. Della mobilità annua di ogni persona, pari a circa 19'000 chilometri, il 24% riguarda viaggi con pernottamenti e il 6% viaggi giornalieri. L'aver un reddito più elevato ha un effetto sensibile che si manifesta sulla distanza dei viaggi che diventano più lunghi. Quasi il 18% della mobilità annua è effettuato con l'aereo.

**Mobilità annua per classi di stipendio**



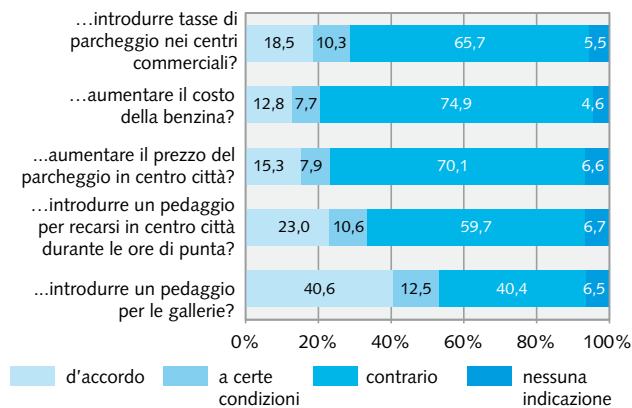
© UST/ARE

**Opinioni divergenti per quanto riguarda le tasse**

(➔ cap. 11)

Alcune domande dell'indagine riguardavano l'atteggiamento delle persone nei confronti della politica dei trasporti. L'illustrazione mostra cosa pensano le persone sulla riscossione di tasse nell'ambito dei trasporti.

**È d'accordo, d'accordo a certe condizioni o non è d'accordo di...**



© UST/ARE

# Brief overview

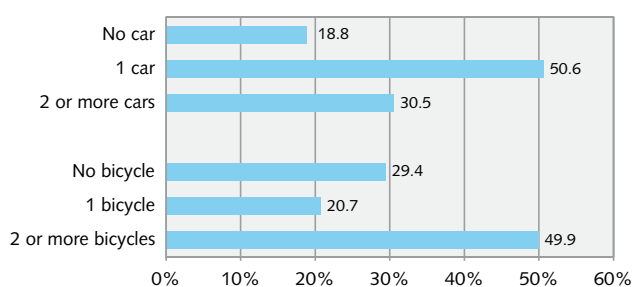
The Swiss population travelled about 134 billion km both inside and outside of Switzerland in 2005. These are the findings from the 2005 "Microcensus on Travel Behaviour", a joint survey of 33,000 respondents conducted by the Federal Statistical Office (FSO) and the Federal Office for Spatial Development (ARE). Findings from various angles provide a detailed view of passenger transport in Switzerland and serve as the basis for planning and policymaking in the areas of transport, spatial planning, energy and environment.

## 30% of all households have two or more cars

(➤ chap. 2)

About four-fifths of all households have at least one car and 19% live without one. Around 48% of the Swiss population aged 16 and over has a public transport travelcard (of which: 30% are half-fare travelcards and 7% GA travelcards).

## Number of cars and bicycles owned by households



## Average travel time: 1.5 hours

(➤ chap. 3)

In 2005, Swiss residents over the age of six travelled an average of 37 km within Switzerland for an average duration of about 88 minutes. If we also consider the trips abroad on the day the survey was taken, then the average distance

travelled is 46 km for an average duration of 93 minutes. On an average day, only one-ninth of the population remains at home.

## Key figures per person and day within Switzerland

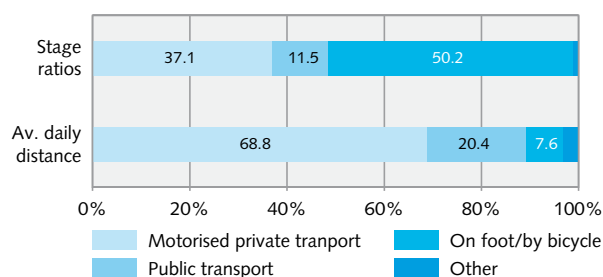
	Average daily distance (in km)	Average travel time (in Min.)	Average number of trips
Age 6–17	22.5	79.9	3.4
Age 18–25	53.0	101.9	3.5
Age 26–65	42.4	93.0	3.4
Age 66+	21.2	70.1	2.4
Men	43.9	96.1	3.4
Women	31.0	81.1	3.2
<b>Average</b>	<b>37.3</b>	<b>88.4</b>	<b>3.3</b>

## Two-thirds of the distance is travelled by car

(➤ chap. 4)

Around half of the stages made within Switzerland were either covered on foot or by bicycle. Most of these stages are very short, which brings the share of motorised private transport up to 69% if we consider the distance travelled. On average, cars are occupied by 1.57 people. 30% of the trips made by car do not exceed 3 km, 45% do not exceed 5 km.

## Breakdown of means of transport used

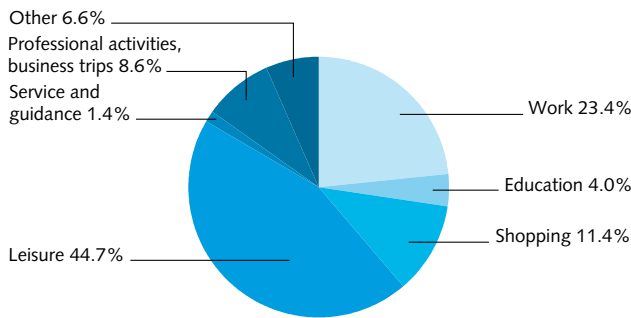


**Leisure activities account for most of the trips and cover the longest distances**

(➔ chap. 5)

41% of all trips, 45% of the total distance travelled and 52% of travel times within Switzerland were for leisure time activities. Of these leisure trips, about 69% were made by car.

**Breakdown of daily distances travelled by trip purpose**



© FSO/ARE

**Varying travel patterns**

(➔ chap. 6)

Men tend to travel much more than women irrespective of age and employment status. Men between the ages of 25 and 30 and top executives travel the furthest (64 km per day). In contrast, elderly people aged 80+ travel an average of only 14 km per day.

**Daily distances travelled on Mon-Fri (in km)**

	Men	Women
Employed persons	56.9	37.0
Housewives, househusbands	34.9	24.8
<b>Total population</b>	<b>44.6</b>	<b>28.9</b>

**Longer distances in rural areas**

(➔ chap. 7)

Mobility depends on the place of residence: inhabitants of the German-speaking region travel further on average than inhabitants of the French/Romansh/Italian-speaking regions. They also use public transport more frequently. There are also clear differences in mobility between urban and rural areas.

**Key figures by place of residence**

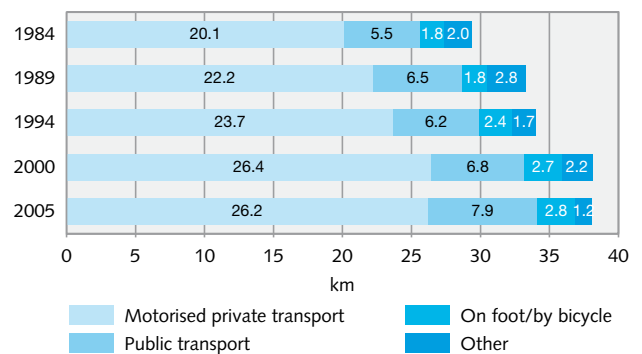
	Core-area of Functional Urban Area	Peri-urban rural area
Av. daily distances (in km)	33.0	41.7
Percentage of car-owning households	66.9	89.8
Stage ratio for motorised private transport	26.3	46.2

**Increase in mobility losing steam**

(➔ chap. 8)

Since 1984, mobility has increased substantially. However, compared to the Survey on Travel Behaviour conducted in the year 2000, mobility has remained constant for the first time. This applies only to distances and not to the duration of trips. Use of public transport is on the rise. The increase in the population and the slightly lower occupation rate have led to an increase in the number of vehicle-km.

**Daily distances travelled per person over the age of ten since 1984**



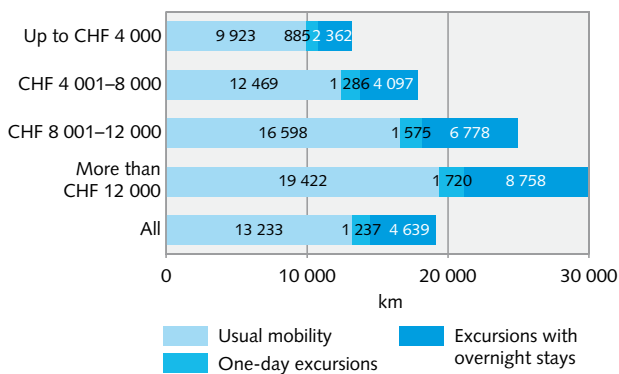
© FSO/ARE

**Excursions and holiday journeys account for around 30% of the distances travelled**

(➤ chap. 9/10)

Information about excursions and holiday journeys with overnight stays was gathered for the first time. Of the total of 19,000 km travelled per person per year, 24% were excursions with overnight stays and 6% were one-day excursions. Higher income households make the longest holiday journeys. In terms of annual mobility, 18% of the trips were by plane.

**Annual mobility by income category**



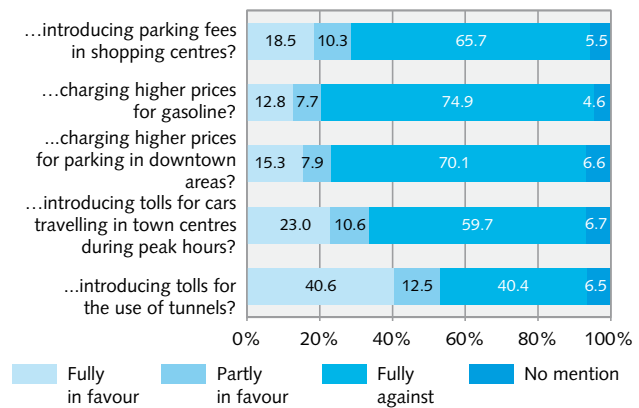
© FSO/ARE

**Acceptance of taxation and higher prices varies**

(➤ chap. 11)

Respondents were asked to give their input on transport policies. The chart below shows their views on various types of transport taxation and price increases.

**Are you fully in favour, partly in favour or fully against...**



© FSO/ARE

# Kapitel 1

## Der Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten

## 1.1 Aufbau und Ziele des Berichts

Der vorliegende Schlussbericht fasst die zentralen Ergebnisse der Erhebung «Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten» zusammen. Kapitel 1 beschreibt die Erhebung selber, die nachfolgenden Kapitel behandeln verschiedene thematische Schwerpunkte der Erhebung.

Erstmals detailliert erhoben wurden die nicht-alltäglichen Verkehrswege ohne Übernachtungen («Tagesreisen»), die zusammen mit den «Reisen mit Übernachtungen» im Kapitel 9 dargestellt werden. Daraus ergibt sich neu die Möglichkeit, die gesamte Jahresmobilität der Bevölkerung zu schätzen (Kapitel 10).

Ein Glossar am Schluss des Berichts gibt Auskunft über Begriffe und die verwendeten Abkürzungen.

Die beigelegte CD liefert nebst dem Schlussbericht (PDF-Format) umfangreiche Ergänzungen, insbesondere Hinweise zur Erhebung (Gewichtungsverfahren, Strukturdaten zu den befragten Personen) sowie zur statistischen Genauigkeit und Verlässlichkeit der einzelnen Zahlenangaben. Ferner sind die genauen Werte aufgeführt, die den Grafiken, Tabellen und Texten zu Grunde liegen.

Die hier präsentierten Ergebnisse zeigen nur eine Gesamtübersicht. Die vorliegenden Daten aus der Mikrozensus-erhebung dienen als Grundlage für weitere vertiefte Auswertungen, die von Bundesämtern, Kantonen und Regionen, in Forschungsprojekten und auch von Privaten durchgeführt werden.

### Wem und wozu dient der Mikrozensus Verkehr?

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. Einige Beispiele:

- Raum- und Verkehrsplanung auf nationaler und regionaler Ebene: Grundlagen für die Sach- und Richtplanung;
  - Verkehrskonzepte: Indikatoren für ein Benchmarking von Agglomerationen und ländlichem Raum;
  - Infrastrukturplanung: Infrastrukturfonds, Agglomerationsprogramme, zukünftige Entwicklung der Bahngrossprojekte, Funktionalität des Nationalstrassennetzes;
  - Verkehrsmodellierung: Input für nationale und regionale Personenverkehrsmodelle;
  - Modalsplit: Verkehrsteilung motorisierter Individualverkehr/öffentlicher Verkehr/Langsamverkehr nach Wegzwecken (Pendler, Einkauf, Geschäft, Freizeit);
  - Verkehrsgrundlagen: zur Strategie Freizeitverkehr und zum Langsamverkehr.
- Verhaltensänderungen: Zeitreihen und Kohorteneffekte;
  - Verkehrszukunft Schweiz: Verkehrsprognosen, Verkehrsperspektiven und Szenarien;

## 1.2 Erhebung zum Verkehrsverhalten seit 1974

Die hohen Anforderungen an die Politik bedingen auch gute Entscheidungsgrundlagen. Dies gilt in besonderem Masse für den Verkehrsbereich: 1950 legte jede in der Schweiz wohnhafte Person über sechs Jahre im Durchschnitt pro Jahr 3000 km zurück; heute sind es rund 19'000 km.

Das starke Verkehrswachstum stellt die Politik vor schwierige und vielschichtige Aufgaben. In den 50er- und 60er-Jahren begnügte man sich mit konventionellen Verkehrszählungen als Grundlage für den Ausbau der Verkehrsnetze. In den Volkszählungen wurden bisher einzig Angaben zum Pendlerverkehr erhoben. Die wesentlich komplexeren Anforderungen der Mobilitätssteuerung bedingen heute aber detailliertere Kenntnisse des Verkehrsverhaltens.

1974 wurde erstmals eine gesamtschweizerische Befragung der Bevölkerung zum Verkehrsverhalten durchgeführt. Solche Erhebungen wurden seither alle 5 Jahre wiederholt (einzelne Berichte siehe Literaturverzeichnis). Sie stützen sich auf den Bundesratsauftrag in der Verordnung über die Durchführung statistischer Erhebungen des Bundes (SR 431.012.1).

Im Jahr 2005 haben die Bundesämter für Statistik (BFS) und für Raumentwicklung (ARE) wiederum den Mikrozensus zum Verkehrsverhalten durchgeführt. Noch stärker als in früheren Jahren haben sich nebst anderen Bundesämtern auch Kantone, Regionen und Städte sowie die ETH an der Erhebung beteiligt, indem sie zusätzliche Interviews mitfinanziert haben. Sie werden eigene Auswertungen durchführen und die Ergebnisse veröffentlichen.

Entsprechend der Fortschritte der Erhebungstechniken und der EDV sowie abgestimmt auf die sich ändernden Bedürfnisse von Politik und Wissenschaft haben sich die Grösse der Stichprobe, die Erhebungsmethoden und die inhaltlichen Strukturen der Befragung im Verlaufe der Jahre verändert.

### T 1.1 Bisherige Haushaltbefragungen zum Verkehrsverhalten

Jahr	Stichprobe	Zeitpunkt	Methode	Schwerpunkt
1974	2114 Haushalte, alle Personen ab 6 Jahren	1 Stichtag, Herbst	Kombination von schriftlicher und persönlicher Befragung	Zeitbudgetstudie mit Erfassung aller Tagesaktivitäten
1979	2000 Haushalte, alle Personen ab 14 Jahren	2 Stichtage, Herbst		
1984	3513 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

### 1.3 Inhalt des Mikrozensus 2005

Das Verkehrsverhalten hat viele Facetten. Es ist Aufgabe des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (MZ), diese vielfältigen Aspekte der Mobilität in ihrem Zusammenhang zu erfassen. Die Grafik zeigt die vier inhaltlichen Befragungsschwerpunkte des MZ 2005.

Die Erhebung erfolgte mittels computergestützter Telefonbefragung (sog. CATI-Technik) durch ein dafür spezialisiertes Befragungsinstitut. Sowohl die Verwaltung der Adressen als auch der Ablauf der Interviews wurden mit Hilfe eines EDV-Programmes gesteuert. Der speziell entwickelte CATI-Fragebogen gewährleistete einen präzisen und einheitlichen Befragungsablauf.

Die EDV-Unterstützung ermöglicht zudem eine sofortige Speicherung aller Informationen ohne aufwendige Nachbearbeitung. Unklarheiten während der Befragung können sofort gelöst werden. Die durchschnittliche Dauer der Interviews betrug pro erfassten Haushalt rund 22 Minuten.

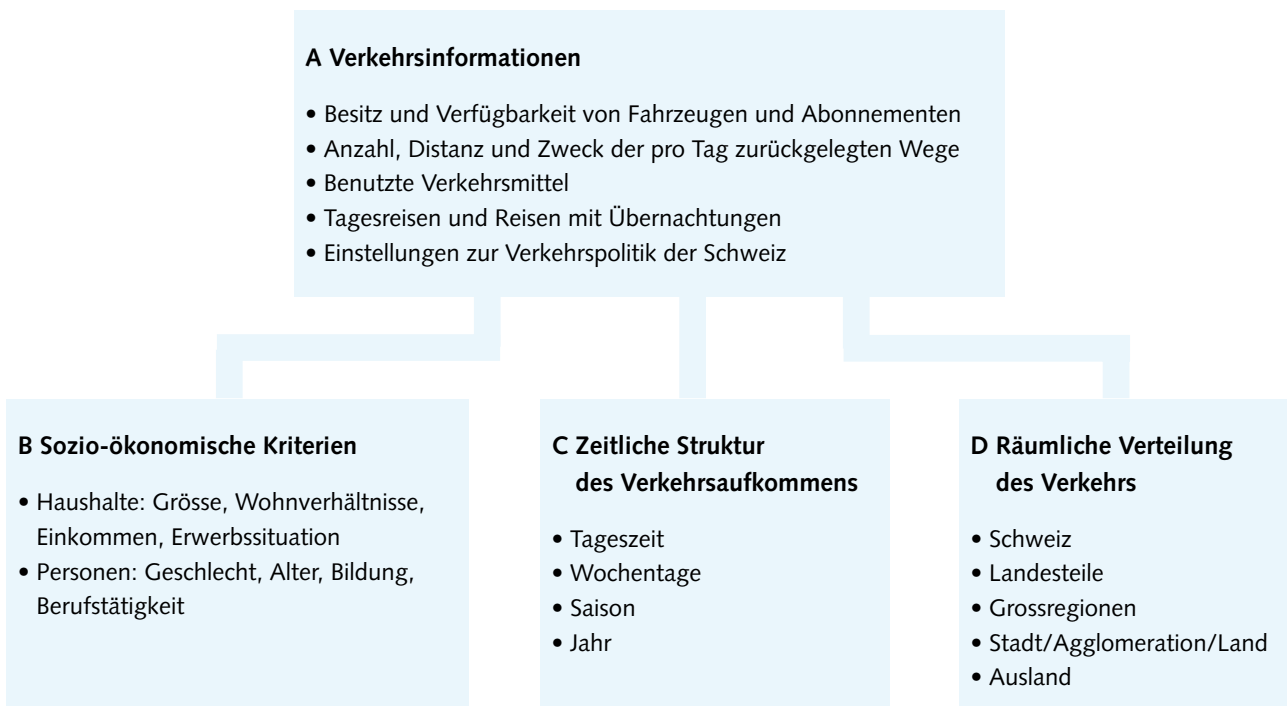
Die Befragung umfasste vier Phasen:

- Zufallsauswahl der Stichprobe aus den Haushalten der Schweiz durch das Bundesamt für Statistik.

- Schriftliche Information der ausgewählten Haushalte über Zweck und Ablauf der Befragung.
- Erster Teil des telefonischen Interviews mit einer beliebigen Person über Fragen, die den gesamten Haushalt betreffen.
- Zweiter Teil des telefonischen Interviews mit einer zufällig ausgewählten Person des Haushalts (= Zielperson, über 6 Jahre alt) über ihr konkretes Verkehrsverhalten am festgelegten Stichtag (bei Haushalten mit mindestens 4 Personen über 6 Jahren wurden zwei Zielpersonen befragt). Erstmals wurden die Angaben zum Ziel von Etappen direkt während des Interviews geokodiert, d.h. mit Koordinaten versehen. Damit ergeben sich neue Analysemöglichkeiten (vgl. Kapitel 7.6).

Für die beim Erstkontakt nicht erreichten Haushalte wurden bis zu 80 neue Versuche gemacht. Alle Angaben der Befragten sind vertraulich; die persönlichen Informationen (Name, Adresse usw.) wurden gelöscht, so dass keine Rückschlüsse auf einen einzelnen Haushalt möglich sind. Die Daten werden nur für Statistik- und Forschungszwecke verwendet. Die Mitwirkung war zwar freiwillig; es wurde aber mit 65% eine hohe Teilnahmequote erreicht, und diese ist unerlässlich für die Zuverlässigkeit der Ergebnisse.

#### G 1.1 Wichtigste Inhalte des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten





## 1.4 Stichprobe und Vertrauensintervall

Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung soll möglichst repräsentativ erfasst werden. Zu diesem Zweck wurden nach einem Zufallsverfahren die Haushalte bestimmt, die befragt wurden.

Um verlässliche Aussagen auch für kleinere Regionen oder Bevölkerungsgruppen machen zu können, muss die Zahl der Interviews relativ hoch sein. Deshalb haben insgesamt 16 Kantone oder Regionen zusätzliche Interviews auf ihrem Gebiet finanziert (so genannte Verdichtungen). Diese erlauben es nun, auch für diese Regionen detaillierte Auswertungen zu machen. Diese werden von den Kantonen und Regionen durchgeführt und separat publiziert.

Damit die Resultate für die Gesamtbevölkerung möglichst repräsentativ ausfallen, wurden die Haushalte und die Personen nach einem anerkannten Verfahren gewichtet (mehr dazu auf der CD). Dies ist nötig, weil sonst die Verdichtungsregionen ein zu hohes Gewicht erhalten würden und weil einige Personengruppen (z.B. junge Ledige) schwer zu erreichen sind, was zu einer Unterschätzung führen würde.

### T 1.2 Kennzahlen zur Stichprobe

Haushalte mit gültiger Adresse	44 188	100%
nicht erreicht	5 398	
unmögliche oder verweigerte Interviews	6 840	
realisierte gültige Haushaltinterviews	31 950	72,3%
Gewählte Zielpersonen	37 288	
unmögliche oder verweigerte Interviews	3 898	
realisierte gültige Personeninterviews	33 390	89,5%
Gesamtausschöpfung		64,7%

Obschon die Erhebung eine der grössten Spezialerhebungen der Schweiz ist und nach allen Regeln der Kunst durchgeführt und ausgewertet wurde, müssen die Ergebnisse besonders für kleinere Bevölkerungsgruppen mit Vorsicht interpretiert werden. Auf der CD sind jeweils die Vertrauensintervalle angegeben.

Beispiel:

- Tagesdistanz der Erwerbstätigen: 47,8 km
- Vertrauensintervall (für 90%; Angabe auf der CD): +/- 1,0 km

Dies bedeutet, dass der wahre Durchschnittswert (wenn man alle Erwerbstätigen statt bloss eine Stichprobe befragen würde) mit 90%-iger Wahrscheinlichkeit bei 47,8 km +/- 1 km, also zwischen 46,8 km und 48,8 km liegt.

### T 1.3 Beispiele zum Vertrauensintervall

Gruppe	Anzahl Befragte	Tagesdistanz in km	Vertrauensintervall in km
alle (Gesamtbevölkerung ab 6 Jahren)	33 390	37,3	0,63
Erwerbstätige	16 226	47,8	1,00
Erwerbstätige an Werktagen	11 594	48,3	1,15
Selbständig Erwerbstätige an Werktagen	1 768	47,0	3,20

Das Vertrauensintervall ist vor allem dann wichtig, wenn Unterschiede zwischen verschiedenen Gruppen untersucht werden: Bei sehr kleinen Gruppen können diese Unterschiede statistisch zufällig sein, bei grösseren Gruppen sind sie eher signifikant, wie die Tabelle zeigt. Ebenfalls wichtig ist das Vertrauensintervall, wenn analysiert wird, ob sich ein Wert im Vergleich zum Jahr 2000 wirklich verändert hat, oder ob die Veränderung im Bereich der zufälligen Schwankungen liegt.

Hinweise:

- 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. Bei Zahlenangaben im Text wird zudem zu Gunsten der Lesbarkeit oft noch stärker gerundet («fast 80%» wenn der Tabellenwert 79,3% ist).
- Wenn nichts anderes angegeben ist, werden Wege und Distanzen nur im Inland dargestellt.
- Die Angabe der Basis unterhalb der Tabellen und Grafiken zeigt, was die Grundlage der jeweiligen Auswertung ist, z.B. ob sich die Auswertung auf Haushaltspersonen, Zielpersonen oder Etappen bezieht und wie viele Befragte resp. Etappen ausgewertet werden konnten.



## Kapitel 2

# Verfügbarkeit und Nutzung von Fahrzeugen und ÖV-Abonnements

## 2.1 Fahrzeugbesitz und Verfügbarkeit

Das Auto ist das am meisten verbreitete Verkehrsmittel, vor allem bei Mehrpersonen-Haushalten. Knapp 19% aller Haushalte haben kein Auto, dagegen haben über 30% mehrere Autos. Von den Ein-Personen-Haushalten sind 42% autofrei. 70% aller Haushalte haben mindestens ein Velo.

### T2.1 Fahrzeugbesitz der Haushalte (in %)

Anzahl Fahrzeuge im Haushalt	1 Pers.	2 Pers.	3 Pers.	4 Pers.	5 und mehr	Total
kein Auto	42,1	12,5	8,9	4,9	4,6	18,8
1 Auto	53,2	54,8	44,4	45,6	40,3	50,6
2 Autos	4,2	29,1	36,8	38,6	40,4	25,1
3 und mehr	0,5	3,6	9,9	10,9	14,7	5,4
kein Velo	51,0	31,3	15,2	6,6	5,8	29,4
1 Velo	37,8	17,6	15,4	7,3	5,0	20,7
2 Velos	8,4	36,2	25,4	16,9	8,1	21,9
3 und mehr	2,9	14,9	44,1	69,3	81,1	28,0
kein Motorrad	94,2	89,3	83,6	79,2	82,3	88,0
1 Motorrad	5,2	9,3	14,0	17,3	15,0	10,4
2 Motorräder	0,4	1,2	1,9	3,0	2,5	1,4
3 und mehr	0,1	0,2	0,5	0,5	0,2	0,3
kein Kleinmotorrad	98,9	96,6	92,3	89,8	86,9	95,0
1 Kleinmotorrad	1,1	3,2	7,1	9,2	11,3	4,6
2 Kleinmotorräder	0,0	0,1	0,5	0,9	1,7	0,4
3 und mehr	0,0	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1
kein Mofa	98,2	96,2	94,2	90,3	84,6	94,8
1 Mofa	1,8	3,5	5,1	8,3	11,6	4,5
2 Mofas	0,1	0,3	0,6	1,1	3,3	0,6
3 und mehr	0,0	0,0	0,1	0,2	0,5	0,1

Basis: 31 950 Haushalte

Wer einen Führerschein hat, verfügt in über 90% der Fälle auch über ein Auto. Frauen haben ein Auto etwas häufiger als Männer bloss nach Absprache und nicht immer zur Verfügung. Auch Personen im Alter bis 25 müssen sich überdurchschnittlich häufig absprechen, um ein Auto zur Verfügung zu haben.

### T2.2 Verfügbarkeit von Autos bei Personen mit Führerschein nach Geschlecht und Alter (in %)

	immer verfügbar	nach Absprache verfügbar	nicht verfügbar
<b>Geschlecht</b>			
Mann	83,8	12,5	3,7
Frau	74,4	19,2	6,4
<b>Alter</b>			
18–25 Jahre	62,8	30,0	7,2
26–65 Jahre	80,3	15,2	4,5
66 und mehr	85,8	8,1	6,0
<b>Total</b>	<b>79,4</b>	<b>15,7</b>	<b>5,0</b>

Basis: 22 988 Zielpersonen mit Führerschein

Während die Bedeutung der Mofas in den letzten Jahren zurückgegangen ist, nimmt jene der Kleinmotorräder zu, die schon ab 16 Jahren zugelassen sind. In der Altersgruppe der 16- und 17-Jährigen haben 12% immer und 4% nach Absprache ein Kleinmotorrad zur Verfügung.

### T2.3 Verfügbarkeit von Kleinmotorrädern nach Geschlecht und Alter (in %)

	immer verfügbar	nach Absprache verfügbar	nicht verfügbar
<b>Geschlecht</b>			
Mann	5,6	5,0	89,3
Frau	2,2	2,5	95,3
<b>Alter</b>			
16–17 Jahre	11,9	4,1	84,1
18–25 Jahre	8,2	6,9	84,9
26–65 Jahre	3,5	3,8	92,7
66 und mehr	0,9	1,0	98,1
<b>Total</b>	<b>3,9</b>	<b>3,7</b>	<b>92,4</b>

Basis: 28 795 Zielpersonen ab 16 Jahren

Velos sind weit verbreitet: Vor allem unter Jugendlichen und jungen Erwachsenen verfügen die meisten Personen über ein Fahrrad.

### T2.4 Verfügbarkeit von Velos nach Geschlecht und Alter (in %)

	immer verfügbar	nach Absprache verfügbar	nicht verfügbar
<b>Geschlecht</b>			
Mann	73,8	4,4	21,8
Frau	66,2	4,0	29,8
<b>Alter</b>			
6-17 Jahre	84,1	7,7	8,2
18-25 Jahre	74,0	5,8	20,2
26-65 Jahre	73,3	3,3	23,4
66 und mehr	38,5	3,0	58,5
<b>Total</b>	<b>69,9</b>	<b>4,2</b>	<b>25,9</b>

Basis: 32 632 Zielpersonen, die ohne fremde Hilfe gehen können

## 2.2 Fahrleistungen der Personenwagen und Motorräder

Für die Personenwagen und Motorräder wurden die gefahrenen Kilometer der letzten 12 Monate erfasst.

Die durchschnittliche Fahrleistung lag für Personenwagen bei 12'580 km; 89% davon wurden im Inland gefahren.

Wenn ein Haushalt über mehrere Personenwagen oder Motorräder verfügt, so sind die Fahrleistungen des meistbenutzten Fahrzeugs deutlich grösser als beim Zweit- oder Drittfahrzeug: Ein Zweitwagen wird im Durchschnitt für rund 8700 km eingesetzt, ein Erstwagen für über 14'000 km.

Die Fahrleistungen und auch der Auslandanteil steigen mit dem Hubraum der PW. Ausserdem werden ältere Fahrzeuge im Allgemeinen für weniger lange Distanzen pro Jahr eingesetzt.

### T2.5 Jahresfahrleistungen (letzte 12 Monate)

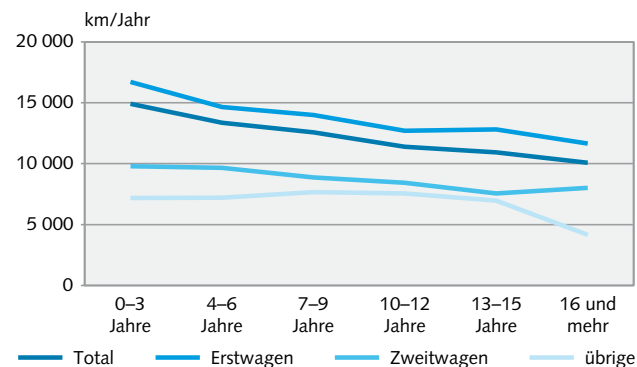
	km/Jahr	Inland in %
<b>Personenwagen*</b>		
Erstwagen	14 319	88,4
Zweitwagen	8 735	91,4
übrige Personenwagen	6 011	90,7
bis 1350 ccm	9 875	93,7
1351 bis 1650 ccm	11 219	92,2
1651 bis 1950 ccm	13 748	88,8
1951 bis 2250 ccm	13 521	88,0
2251 bis 2550 ccm	13 839	86,4
2551 ccm und mehr	14 074	83,6
<b>Durchschnitt aller Autos*</b>	<b>12 580</b>	<b>88,9</b>
<b>Motorräder (ohne Kleinmotorräder)**</b>		
Erstmotorrad	2 992	85,9
Zweitmotorrad	1 765	83,0
übrige Motorräder	1 008	85,6
<b>Durchschnitt aller Motorräder**</b>	<b>2 794</b>	<b>85,6</b>

\* Basis: 30 190 Autos, die vor 2005 in Verkehr gesetzt wurden und eine gültige Angabe zur Jahresfahrleistung haben

\*\* Basis: 3298 Motorräder, die vor 2005 in Verkehr gesetzt wurden und eine gültige Angabe zur Jahresfahrleistung haben

### Jahresfahrleistungen der Personenwagen nach Fahrzeugalter (letzte 12 Monate)

G 2.1



Basis: 28 396 Autos, die vor 2005 in Verkehr gesetzt wurden und gültige Angaben zum Fahrzeugalter und der Jahresfahrleistung haben

© BFS/ARE

Unterschiede zeigen sich auch je nach Haushaltsgrösse: Zweipersonenhaushalte haben die kleinsten Fahrleistungen pro Fahrzeug, Haushalte mit fünf und mehr Personen die grössten. Grössere Fahrleistungen und einen grösseren Auslandanteil zeigen auch Haushalte der oberen Einkommenschichten.

### T2.6 Jahresfahrleistungen der Personenwagen nach Haushaltsgrösse und Einkommen (letzte 12 Monate)

	km/Jahr	Inland in %
<b>Haushaltsgrösse</b>		
1 Person	12 104	88,7
2 Personen	11 951	88,5
3 Personen	13 194	89,1
4 Personen	13 258	89,0
5 Personen und mehr	13 606	89,8
<b>Haushaltseinkommen pro Monat</b>		
weiss nicht/keine Angabe	12 027	88,1
bis und mit 2000 Fr.	8 667	86,8
2001–6000 Fr.	11 433	90,5
6001–10 000 Fr.	13 298	88,6
10 001–14 000 Fr.	13 779	88,8
mehr als 14 000 Fr.	13 875	85,9

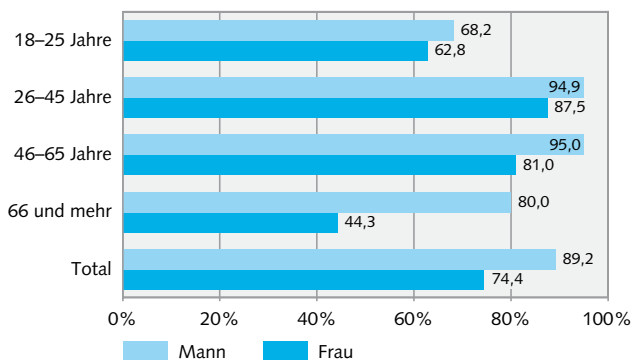
Basis: 30 190 Autos, die vor 2005 in Verkehr gesetzt wurden und eine gültige Angabe zur Jahresfahrleistung haben

Für die Motorräder gelten die gleichen Tendenzen wie bei den Autos. Allerdings liegen die Jahresfahrleistungen deutlich tiefer und betragen durchschnittlich knapp 2800 km.

### 2.3 Verfügbarkeit von Führerschein und Parkplätzen

Noch immer besitzen mehr Männer als Frauen einen Führerschein. Markant sind die Unterschiede vor allem zwischen den Rentnerinnen und den Rentnern.

#### Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Alter G 2.2



Basis: 59 438 Haushaltspersonen ab 18 Jahren

© BFS/ARE

Wer ein Auto hat, verfügt zu Hause in über 90% der Fälle auch über einen Parkplatz fürs Auto. Allerdings haben immerhin rund 18% der Haushalte mit zwei Autos nicht für beide einen Parkplatz.

#### T2.7 Parkplätze zu Hause (in %)

Anzahl Autos im Haushalt	weiss nicht / keine Angabe	0	1	2	3 und mehr
1 Auto	0,4	10,8	68,7	13,4	6,8
2 Autos	0,6	4,2	13,0	61,6	20,6
3 und mehr	1,2	3,1	5,5	16,4	73,9
<b>Total</b>	<b>0,5</b>	<b>8,2</b>	<b>47,2</b>	<b>28,5</b>	<b>15,5</b>

Basis: 25 913 Haushalte mit mindestens einem Auto

Parkplätze am Arbeitsort spielen eine wichtige Rolle bei der Verkehrsmittelwahl: Von allen, die mit dem Auto zur Arbeit fahren, haben gut 87% einen Parkplatz zur Verfügung. Er ist für 72% der Autopendler gratis, während bloss in 15% der Fälle Parkgebühren verlangt werden. Wer nicht mit dem Auto kommt, hätte dagegen in der Hälfte der Fälle auch keinen Parkplatz zur Verfügung.

Man kann die Antworten auf diese Frage auch umgekehrt auswerten (Daten auf der CD): Von jenen, die über ein Auto und einen Parkplatz am Arbeitsort verfügen, fahren rund drei Viertel auch mit dem Auto zur Arbeit. Hingegen kommt von jenen, die zwar ein Auto, aber keinen Abstellplatz verfügbar haben, nur rund ein Drittel mit dem Auto zur Arbeit.

Auch die Stellung im Beruf wirkt sich bei den Parkplätzen aus: Kaderangestellte, die ein Auto besitzen, haben etwas häufiger einen Parkplatz zur Verfügung als übrige Angestellte, aber auch bei diesen sind es noch immer rund 70%.

In allen Kategorien ist nur ein kleiner Teil der Parkplätze am Arbeitsort kostenpflichtig.

Jene, die am Arbeitsplatz für ihren Parkplatz bezahlen müssen, geben dafür im Durchschnitt rund 70 Franken pro Monat aus (siehe CD).

#### T2.8 Parkplätze am Arbeitsort (in %)

	zur Verfügung stehender Parkplatz am Arbeitsort		
	ja, gratis	ja, bezahlt	nein
<b>Erwerbstätigkeit*</b>			
Vollzeit	63,0	13,7	23,3
Teilzeit	55,8	11,2	33,0
Total	61,0	13,0	26,0
<b>Stellung im Beruf*</b>			
selbstständig	68,5	15,4	16,1
mitarbeitendes Familienmitglied	82,2	7,3	10,4
angestellt im höheren Kader	61,6	17,3	21,2
angestellt im übrigen Kader	59,3	14,2	26,4
angestellt in anderer Funktion	59,2	11,5	29,3
anderes	49,4	9,6	40,9
<b>Hauptverkehrsmittel**</b>			
hat Auto benützt	72,1	15,4	12,5
hat Auto nicht benützt	40,4	10,4	49,2

\* Basis: 13 522 Erwerbstätige mit Führerschein und mindestens einem Auto

\*\* Basis: 18 766 Arbeitswege von Erwerbstätigen mit mindestens einem Auto

## 2.4 Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs

Rund die Hälfte der Personen über 16 Jahren haben 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.

### T2.9 Anteil der Abonnemente nach Geschlecht (in %)

Geschlecht	Halbtax	GA	kein Abo
Mann	27,0	7,7	56,6
Frau	33,7	6,4	48,5
<b>Total</b>	<b>30,5</b>	<b>7,0</b>	<b>52,4</b>

Basis: 61 600 Haushaltspersonen ab 16 Jahren

Zwischen den Bevölkerungsgruppen bestehen zum Teil erhebliche Unterschiede:

- Am meisten Leute ohne ÖV-Abonnement gibt es in der Gruppe der 26–45-Jährigen. Jüngere und Rentner/innen haben hingegen mehrheitlich ein ÖV-Abonnement.
- Das Halbtax-Abonnement ist bei den über 45-Jährigen und bei den Rentner/innen am weitesten verbreitet. Das Generalabonnement ist ebenfalls bei den Rentner/innen beliebt, aber noch stärker bei den 16–25-Jährigen, vermutlich wegen der Vergünstigungen.
- Wenn es im Haushalt kein Auto gibt, dann sind ÖV-Abonnemente deutlich überdurchschnittlich vertreten. Umgekehrt haben über 60% der Personen aus Haushalten mit zwei oder mehr Autos überhaupt kein ÖV-Abonnement.
- Der Abobesitz nimmt mit zunehmender Haushaltsgrösse ab. Dies dürfte u.a. damit zusammenhängen, dass die Ein-Personen-Haushalte seltener über ein Motorfahrzeug verfügen und dafür eher ein ÖV-Abo nutzen. Hingegen leben in den grösseren Haushalten meistens Kinder, die auch ohne Abonnement günstig den ÖV benutzen können.
- Markant sind die Unterschiede nach Sprachregion: Über drei Viertel der Befragten in der italienischen Sprachregion der Schweiz und fast zwei Drittel in der Romandie haben überhaupt kein ÖV-Abo. Im deutschsprachigen Gebiet sind Halbtax-Abonnemente mehr als doppelt so verbreitet wie im Rest der Schweiz.

### T2.10 Unterschiede im Abonnementsbesitz (in %)

	Halbtax	GA	kein Abo
<b>Alter*</b>			
6–15 Jahre	1,1	1,2	53,6
16–25 Jahre	22,1	13,7	39,1
26–45 Jahre	26,8	5,5	59,6
46–65 Jahre	34,3	5,3	53,6
66 und mehr	37,8	7,8	46,5
Total	26,5	6,2	52,5
<b>Anzahl Autos*</b>			
kein Auto	36,2	16,7	26,1
1 Auto	28,2	5,0	51,1
2 Autos	21,9	4,4	61,7
3 und mehr	19,2	3,9	67,4
<b>Personen im Haushalt*</b>			
1 Person	36,5	8,8	43,6
2 Personen	34,2	6,2	51,0
3 Personen	23,0	6,2	56,2
4 Personen	19,2	5,2	54,9
5 Personen und mehr	16,7	6,0	55,7
<b>Sprachregion**</b>			
Deutsch	31,3	7,0	47,2
Französisch	15,0	4,6	64,5
Italienisch	9,0	2,3	75,6

\* Basis: 71 224 Haushaltspersonen ab 6 Jahren

\*\* Basis: 71 066 Haushaltspersonen ab 6 Jahren mit gültiger Geokodierung

## 2.5 Nutzung von Fahrzeugen und ÖV

Für welche Zwecke werden die verschiedenen Fahrzeuge eingesetzt? Ein Beispiel: Bei jenen, die am Stichtag ein Auto benutzt haben, entfallen 23% ihrer Auto-Distanzen auf den Arbeitsweg und 46% der Auto-Distanzen auf Freizeit-zwecke.

Auch die Distanzen zu Fuss und per Velo haben vor allem die Freizeit als Zweck. Dies liegt daran, dass die längeren Fusswege und längere Velofahrten überwiegend in der Freizeit zurückgelegt werden. Die Bahndistanzen gehen hingegen zu einem recht hohen Teil aufs Konto der Arbeitswege (29%).

### T2.12 Benutzung der ÖV-Abos nach Zweck (in %, gemessen an zurückgelegten Distanzen)

	Nutzung von Abos	
	Halbtaxabo	GA
<b>Wegzweck</b>		
Arbeit	26,4	33,9
Ausbildung	6,1	9,8
Einkauf	10,0	5,7
geschäftliche Tätigkeit und Dienstfahrt	6,9	8,3
Freizeit	38,2	33,9
Service und Begleitung	0,1	0,0
unbestimmt*	12,3	8,3

Basis: 18 756 Inlandetappen mit Verkehrsmittel ÖV

\* umfasst Rückkehr nach Hause und «anderes»

### T2.11 Benutzung der Fahrzeuge nach Zweck (in %, gemessen an zurückgelegten Distanzen)

	Nutzung von Fahrzeugen								
	zu Fuss	Velo	Mofa	Motorrad, Kleinmotor- rad	Auto	Bahn	Postauto	Bus und Tram	Andere
<b>Wegzweck</b>									
Arbeit	11,8	22,4	28,7	32,3	22,9	29,2	28,4	28,5	13,4
Ausbildung	8,0	11,7	12,7	3,9	1,2	10,1	18,3	15,3	2,1
Einkauf	13,1	9,9	16,4	7,3	13,0	6,2	8,6	13,6	3,5
geschäftliche Tätigkeit und Dienstfahrt	1,5	1,4	2,6	3,5	9,4	7,7	1,7	2,9	22,5
Freizeit	61,2	52,3	38,9	51,3	45,9	35,0	37,1	30,5	50,6
Service und Begleitung	0,7	0,4	0,0	0,7	1,9	0,1	0,2	0,2	0,1
unbestimmt*	3,6	2,0	0,6	0,9	5,7	11,7	5,8	9,1	7,8

Basis: 163 870 Inlandetappen

\* umfasst Rückkehr nach Hause und «anderes»

Auch bei den Abonnements des öffentlichen Verkehrs kann gezeigt werden, für welche Zwecke sie am meisten genutzt werden (wiederum gemessen an den zurückgelegten Distanzen): Wer ein Halbtax-Abo hat, nutzt dieses im Durchschnitt am häufigsten für die Freizeit. Hier wirkt sich der hohe Anteil Rentner/innen bei den Halbtax-Besitzenden aus. Auch die Generalabonnemente werden oft für Freizeitfahrten genutzt, aber ebenso oft für die Arbeit und zu einem bedeutenden Teil auch für die Ausbildung (immer gemessen an den Distanzen).



# Kapitel 3

## Verkehrsaufkommen

### 3.1 Kennziffern zum Verkehrsaufkommen

Pro Tag haben die in der Schweiz wohnhaften Personen ab 6 Jahren im Jahr 2005 im Inland durchschnittlich 37 Kilometer zurückgelegt und waren rund 88 Minuten unterwegs. Nimmt man ihre Wege am Stichtag im Ausland hinzu, so waren es 46 Kilometer und 93 Minuten.

Das Verkehrsaufkommen unterscheidet sich je nach Wochentag recht deutlich: Am längsten sind die Wege am Samstag, sowohl punkto Distanz wie auch punkto Dauer. Von Montag bis Freitag werden mehr Wege zurückgelegt, diese sind aber im Durchschnitt wesentlich kürzer als am Wochenende.

Grossen Einfluss auf das tägliche Verkehrsaufkommen haben auch folgende Faktoren, wobei hier immer die Werte ohne Ausland erläutert werden.

- **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 Senioren/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.

- **Autoverfügbarkeit:** Wer immer über ein Auto verfügt, bewegt sich täglich im Durchschnitt rund 14 km weiter als Personen ohne verfügbares Auto.
- **Erwerbssituation:** Erwerbstätige sind am längsten und am häufigsten unterwegs. Sie bewältigen fast die doppelte Distanz von nicht Erwerbstätigen.
- **Raumtyp:** Wer in der Stadt wohnt (genauer: in den Agglomerationskerngemeinden oder in «isolierten Städten», siehe Glossar), legt im Durchschnitt geringere Distanzen zurück als die Personen in den übrigen Agglomerationsgemeinden. Die Wege werden allerdings in den Städten auf mehr Etappen aufgeteilt, was mit der überdurchschnittlichen Nutzung verschiedener Verkehrsmittel wie Velo, Bus und Bahn zusammenhängt. Die längsten Wege bewältigt die Bevölkerung im ländlichen Raum: Die Tagesdistanz ist rund ein Viertel grösser als bei der Bevölkerung in den Zentren.

In den nachfolgenden Ausführungen sind nur Inlandwege in den Berechnungen berücksichtigt, und zwar aus Gründen der Vergleichbarkeit mit den vorangehenden Mikrozonen, es sei denn, dies sei ausdrücklich erwähnt.

#### T3.1 Tägliches Verkehrsaufkommen in der Schweiz (pro Person und Tag)

	mittlere Tagesdistanz (in km)		mittlere Unterwegszeit (in Min.)		mittlere Anzahl Wege		mittlere Anzahl Etappen	
	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland
<b>Durchschnitt aller Tage*</b>	<b>37,3</b>	<b>46,0</b>	<b>88,4</b>	<b>93,4</b>	<b>3,3</b>	<b>3,3</b>	<b>4,9</b>	<b>5,0</b>
Montag-Freitag*	36,5	43,6	86,7	90,5	3,6	3,6	5,4	5,4
Samstag*	44,2	57,3	98,0	106,6	3,2	3,2	4,7	4,8
Sonntag*	33,9	46,4	87,1	94,6	2,0	2,0	3,0	3,1
6–17 Jahre*	22,5	30,1	79,9	84,2	3,4	3,4	4,9	5,0
18–25 Jahre*	53,0	57,7	101,9	107,2	3,5	3,5	6,2	6,2
26–65 Jahre*	42,4	53,3	93,0	98,6	3,4	3,5	5,1	5,1
66 und mehr*	21,2	25,2	70,1	73,3	2,4	2,4	3,5	3,6
Männer*	43,9	53,7	96,1	101,6	3,4	3,4	5,0	5,1
Frauen*	31,0	38,7	81,1	85,6	3,2	3,2	4,8	4,9
Auto verfügbar**	45,0	54,6	94,4	99,9	3,5	3,5	4,8	4,9
Auto nach Absprache verfügbar**	43,3	55,1	99,4	106,2	3,4	3,4	5,8	5,9
Auto nicht verfügbar**	30,6	35,0	87,4	90,3	3,0	3,0	5,5	5,6
erwerbstätig*	47,8	59,2	96,8	103,0	3,6	3,6	5,4	5,5
nicht erwerbstätig*	24,4	29,6	76,2	79,9	2,6	2,6	3,8	3,9
Auszubildende*	29,8	37,2	85,7	89,6	3,4	3,4	5,3	5,4
Agglokerngemeinden und isol. Städte***	33,1	41,2	87,6	93,3	3,3	3,3	5,4	5,4
übrige Agglomerationsgemeinden***	37,6	46,9	87,3	92,1	3,3	3,3	4,9	4,9
ländliche Gemeinden***	41,5	50,1	91,4	96,1	3,3	3,3	4,5	4,6

\* Basis: 33 390 Zielpersonen

\*\* Basis: 22 988 Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen

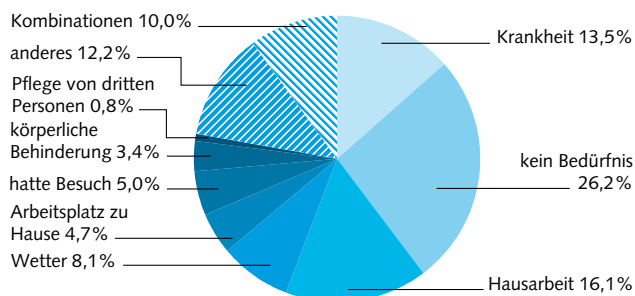
\*\*\* Basis: 33 321 Zielpersonen mit gültiger Geokodierung

### 3.2 Mobile und nicht-mobile Personen

89% der Gesamtbevölkerung sind pro Tag mindestens einmal unterwegs und gelten damit als mobil. Wer am befragten Stichtag keinen Weg zurückgelegt hat, wurde als nicht-mobil erfasst (11%).

Es gibt verschiedene Gründe, an bestimmten Tagen die Wohnung nicht zu verlassen: Kein Bedürfnis, Hausarbeit, Krankheit und das Wetter sind die wichtigsten, welche dafür genannt werden.

#### Gründe für Nicht-Mobilität G 3.1



Basis: 3675 nicht-mobile Zielpersonen

© BFS/ARE

In verschiedener Hinsicht lassen sich grosse Unterschiede im Mobilitätsgrad feststellen. So ist der Anteil an Nicht-Mobilen am Sonntag mit fast 21% doppelt so hoch wie unter der Woche.

Aber auch die einzelnen Bevölkerungsgruppen unterscheiden sich in ihrem Mobilitätsverhalten: Männer sind deutlich mobiler als Frauen, vor allem an den Werktagen.

Erwartungsgemäss werden die grössten Unterschiede bei einer Unterscheidung nach dem Alter sichtbar: Jede/r fünfte Rentner/in ist am Stichtag nicht unterwegs gewesen, am Sonntag sind sogar 3 von 10 zuhause geblieben.

### T3.2 Nicht-Mobile nach Wochentagen (in %)

	Mo-Fr	Sa	So	Alle
<b>Geschlecht</b>				
Männer	7,7	9,8	18,6	9,6
Frauen	10,1	11,2	22,7	12,1
<b>Alter</b>				
6–25 Jahre	6,9	10,1	17,4	9,0
26–65 Jahre	7,2	8,5	19,6	9,1
66 und mehr	19,1	19,0	30,1	20,7
<b>Total</b>	<b>9,0</b>	<b>10,5</b>	<b>20,7</b>	<b>10,9</b>

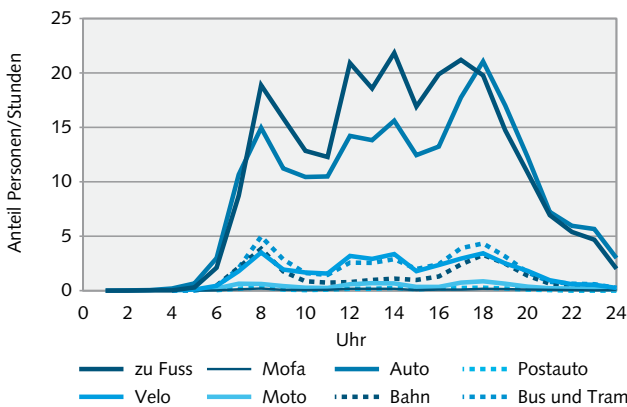
Basis: 33 390 Zielpersonen

### 3.3 Verkehrsaufkommen im Tagesablauf

Die folgenden drei Grafiken zeigen den Anteil der Bevölkerung, der zu einer bestimmten Stunde am Tag unterwegs ist. Sie geben Hinweise auf die Gesamtbelastungen der Verkehrsnetze.

Wird nach Verkehrsmitteln unterschieden, so haben zum Beispiel der Autoverkehr am Vorabend und der Fussverkehr über Mittag ihre grössten Spitzen.

**Verkehrsablauf nach Verkehrsmitteln** G 3.2

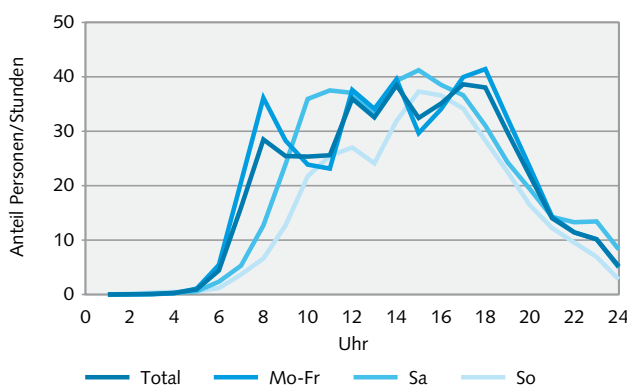


Basis: 23 781 Zielpersonen, Werktag

© BFS/ARE

Die Unterscheidung nach Wochentag zeigt, dass der Verkehr am Samstag und Sonntag etwas später Höchstwerte erreicht, früher zurückgeht und zudem gleichmässiger über den Tag verteilt.

**Verkehrsablauf nach Wochentagen** G 3.3

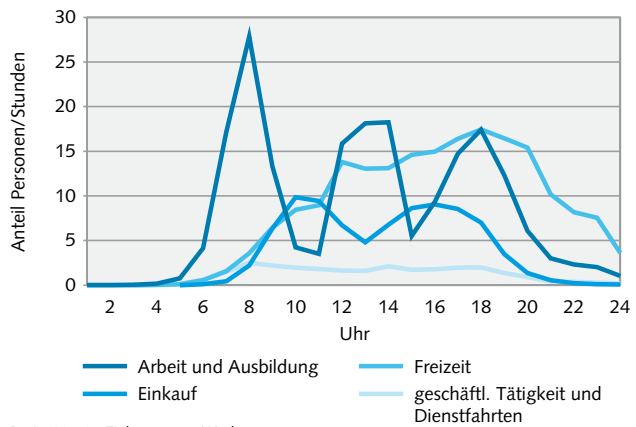


Basis: 33 390 Zielpersonen

© BFS/ARE

Besonders deutlich unterscheiden sich die Tagesverläufe nach Verkehrszweck: Die Morgenspitzen sind durch den Arbeitsverkehr dominiert. Im Gegensatz dazu sind die Abendspitzen ab 15 Uhr mit steigender Intensität durch den Freizeitverkehr geprägt. Zwischen 10 und 18 Uhr trägt zudem der Einkaufsverkehr mit Spitzen vor dem Mittag und am Nachmittag einen ansehnlichen Teil zum Verkehrsaufkommen bei.

**Verkehrsablauf nach Wegzweck** G 3.4

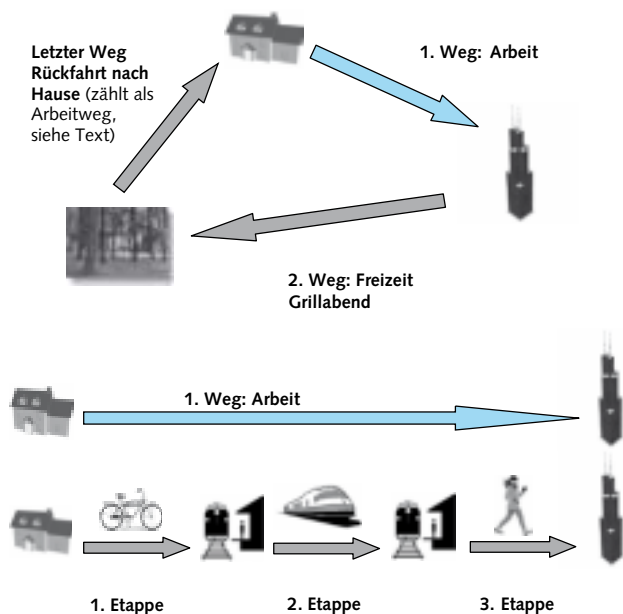


Basis: 23 781 Zielpersonen, Werktag

© BFS/ARE

### 3.4 Wege und Etappen

Was sind Wege und Etappen? Das mit dem Mikrozensus 1994 eingeführte Wege-/Etappen-Konzept ermöglicht eine detaillierte Erfassung der einzelnen Wege, besonders bei der Frage nach der Verkehrsmittelnutzung.



Ein **Weg** besteht aus einer oder mehreren Etappen und wird definiert durch den Zweck, d.h. die Tätigkeit am Wegziel. Ist der Zielort erreicht, ist der Weg zu Ende. Wechselt der Zweck unterwegs, beginnt ein neuer Weg. Folgende Fahrtzwecke wurden erhoben (Definition der Kategorien siehe Glossar):

- Arbeit
- Ausbildung
- Einkauf und Besorgungen
- geschäftliche Tätigkeit
- Dienstfahrt
- Freizeit
- Service
- Begleitung

Bei der Analyse wurde der Weg «nach Hause» jeweils dem Zweck des Weges zugeordnet, an dessen Ziel am meisten Zeit aufgewendet wurde.

Bei der Begleitung wurde unterschieden, ob nur Kinder oder andere Personen begleitet wurden. Im Bericht werden aber immer alle Service- und Begleitwege zusammengefasst dargestellt (siehe auch Glossar).

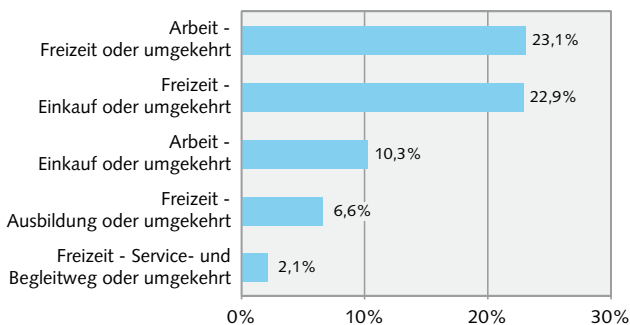
Jede **Etappe** (Mindestlänge 25 m, ausgenommen Ortsveränderungen in privaten und geschäftlichen Räumen) wird bestimmt durch die Benutzung eines bestimmten Verkehrsmittels; wechselt das Verkehrsmittel, beginnt eine neue Etappe, aber kein neuer Weg, solange nicht auch der Zweck ändert.

Bei der Dauer wird unterschieden zwischen **Unterwegszeit** (ohne Warte- und Umsteigezeit) und der **Wegzeit** (samt allfälliger Warte- und Umsteigezeit).

Als «Ausgang» bezeichnet man einen Weg oder eine Abfolge von Wegen, die zuhause beginnen und wieder zuhause enden. Ausgänge eignen sich z.B. für die Auswertung von Verkehrsmittelkombinationen (Multimodalität) oder für die Gründe der Verkehrsmittelwahl (siehe z.B. Tabelle T 5.6).

Wie die Grafik zeigt, werden Freizeitwege häufig kombiniert mit Arbeits- und Einkaufswegen, aber Kombinationen von Arbeits- mit Einkaufswegen sind auch häufig.

**Die häufigsten Kombinationen von Wegzwecken**  
(Mehrfachnennungen möglich) **G 3.5**



Basis: 29 715 mobile Zielpersonen

© BFS/ARE

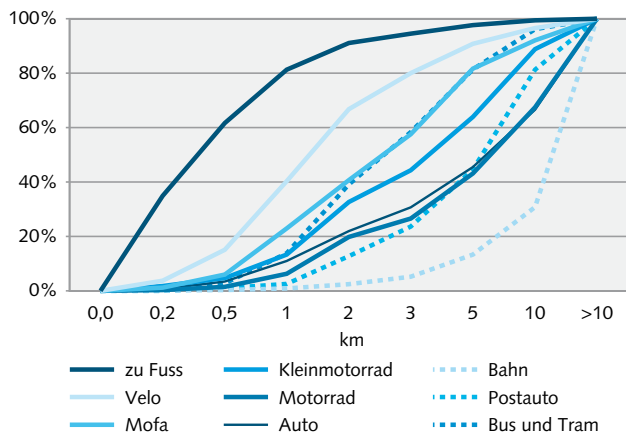
### 3.5 Länge und Dauer von Etappen und Wegen

Die Grafik zeigt, dass bei den meisten Verkehrsmitteln viele Etappen recht kurz sind:

- 60% der Fussetappen sind nicht länger als 500 m und nur 10% länger als 2 km.
- Von allen Velofahrten ist nur ein Drittel länger als 2 km.
- Jede achte Autofahrt endet nach einem Kilometer.
- 30% der Autofahrten sind nicht länger als 3 km, 45% nicht länger als 5 km und nur ein Drittel länger als 10 km.
- Hingegen sind rund 70% aller Bahnetappen länger als 10 km.

#### Summenhäufigkeit der Etappendistanzen nach Verkehrsmittel

G 3.6



Basis: 163 870 Inlandetappen

© BFS/ARE

Ein durchschnittlicher Weg hat eine Länge von gut 11 km. Mit Abstand die längsten Distanzen weisen Wege mit geschäftlichem oder dienstlichem Zweck auf, am kürzesten sind die Ausbildungs- und die Einkaufswege.

Die Kurven zeigen bei der Etappendauer viel geringere Unterschiede zwischen den Verkehrsmitteln als bei den Distanzen. Alle Verkehrsmittel ausser die Bahn weisen bei 65–80% aller Etappen eine durchschnittliche Dauer unter 15 Minuten auf. Die Fussetappen dauern in 58% der Fälle höchstens 5 Minuten. Bahnetappen dauern deutlich länger: Knapp die Hälfte sind mehr als 20 Minuten lang, rund ein Viertel dauern über eine halbe Stunde.

### T3.3 Mittlere Distanz pro Weg (in km)

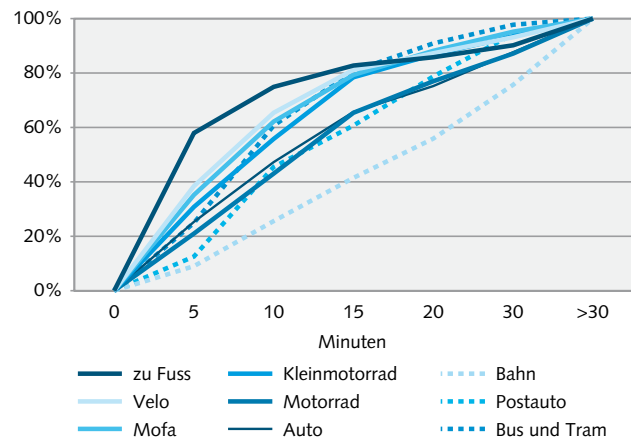
Zweck	Mo-Fr	Sa	So	Alle
Arbeit	11,6	11,0	10,4	11,6
Ausbildung	5,3	15,9	7,6	5,4
Einkauf	6,1	7,3	8,7	6,4
geschäftliche Tätigkeit	29,2	23,5	29,2	28,8
Dienstfahrt	28,8	42,6	76,9	30,8
Freizeit	10,3	16,3	15,9	12,4
Service und Begleitung	6,3	12,2	17,1	7,7
<b>Total</b>	<b>10,3</b>	<b>14,0</b>	<b>16,8</b>	<b>11,4</b>

Basis: 108 880 Inlandwege

Die Freizeitwege sind am Wochenende deutlich länger und auch zahlreicher, so dass ein Durchschnittsweg am Wochenende markant länger ist als an Werktagen.

#### Summenhäufigkeit der Etappendauer nach Verkehrsmittel

G 3.7



Basis: 163 870 Inlandetappen

© BFS/ARE

Bei der mittleren Dauer pro Weg zeigen sich ähnliche Unterschiede wie bei den Distanzen: Mit rund 43 Minuten ist man am Sonntag wesentlich länger unterwegs als an Werktagen (24 Minuten). Die Ausbildungs- und die Einkaufswege sind am Samstag überdurchschnittlich lang, während die Freizeitwege sowie Service- und Begleitwege am Sonntag am längsten dauern.

### T3.4 Mittlere Dauer pro Weg (in Min.)

Zweck	Mo-Fr	Sa	So	Alle
Arbeit	20,3	19,2	19,1	20,2
Ausbildung	17,1	26,2	19,8	17,2
Einkauf	16,4	18,6	17,8	16,9
geschäftliche Tätigkeit	45,5	40,1	43,7	45,0
Dienstfahrt	73,5	58,3	65,0	72,0
Freizeit	30,8	38,0	45,3	34,7
Service und Begleitung	12,7	18,3	22,9	14,0
<b>Total</b>	<b>24,4</b>	<b>31,0</b>	<b>43,0</b>	<b>27,0</b>

Basis: 108 880 Inlandwege

# Kapitel 4

## Verkehrsmittel

## 4.1 Modalsplit

Der Modalsplit ist eine oft verwendete Kennzahl im Verkehr: Er zeigt den Anteil der einzelnen Verkehrsmittel an den gefahrenen Distanzen, an der Unterwegszeit und an der Anzahl zurückgelegter Etappen. Die wichtigsten Werte sind aus den Tabellen ersichtlich. Es hängt von der verkehrsplanerischen Fragestellung ab, welche Modalsplit-Kennziffern zu verwenden sind.

Bei den Distanzen dominiert der motorisierte Individualverkehr mit fast 70%. Vergleicht man die Anzahl Etappen, dann steht der Fussverkehr an der Spitze.

### T 4.1 Mittlere Tagesdistanz pro Person und Verkehrsmittel (in km)

Tagesdistanz	Mo-Fr	Sa	So	Alle	Anteil (%)
zu Fuss	2,0	2,1	2,3	2,1	5,5
Velo	0,8	0,6	0,6	0,8	2,1
Mofa	0,1	0,0	0,0	0,1	0,2
Motorrad, Kleinmotorrad	0,6	0,8	0,7	0,6	1,6
Auto als Fahrer/-in	18,8	19,0	12,6	17,9	48,1
Auto als Mitfahrer/-in	4,8	13,6	11,4	7,0	18,8
Bahn	6,5	5,0	4,6	6,0	16,1
Postauto	0,2	0,1	0,1	0,2	0,4
Tram/Bus	1,6	1,6	0,7	1,5	4,0
übrige Verkehrsmittel	1,2	1,3	1,0	1,2	3,2
<b>Total</b>	<b>36,5</b>	<b>44,2</b>	<b>33,9</b>	<b>37,3</b>	<b>100,0</b>

Basis: 33 390 Zielpersonen

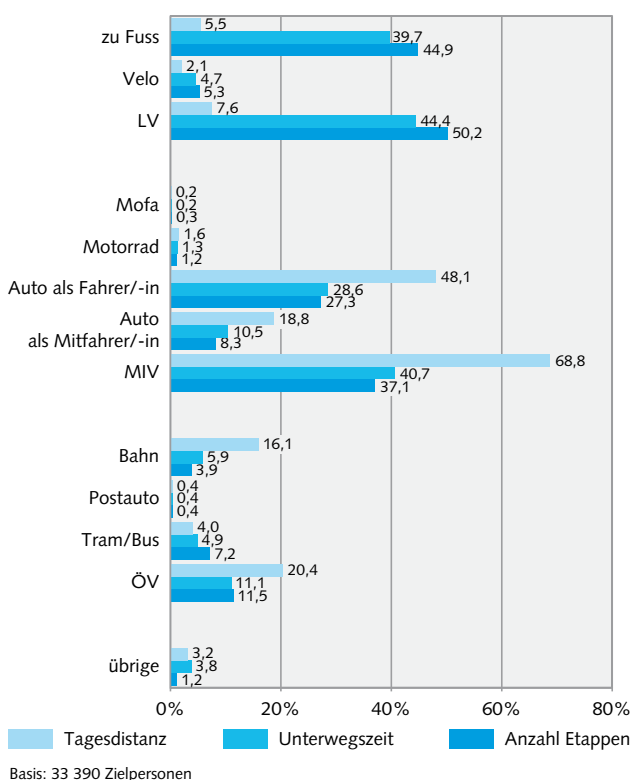
### T 4.2 Mittlere Unterwegszeit pro Person und Verkehrsmittel (in Minuten)

Unterwegszeit	Mo-Fr	Sa	So	Alle	Anteil (%)
zu Fuss	32,7	39,5	42,8	35,1	39,7
Velo	4,5	3,7	3,2	4,2	4,7
Mofa	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2
Motorrad, Kleinmotorrad	1,1	1,3	0,9	1,1	1,3
Auto als Fahrer/-in	27,3	25,2	15,3	25,3	28,6
Auto als Mitfahrer/-in	6,8	16,9	14,0	9,3	10,5
Bahn	5,6	4,2	4,2	5,2	5,9
Postauto	0,4	0,2	0,2	0,3	0,4
Tram/Bus	5,0	3,6	2,0	4,3	4,9
übrige Verkehrsmittel	3,2	3,3	4,2	3,4	3,8
<b>Total</b>	<b>86,7</b>	<b>98,0</b>	<b>87,1</b>	<b>88,4</b>	<b>100,0</b>

Basis: 33 390 Zielpersonen

## Kennziffern zum Modalsplit

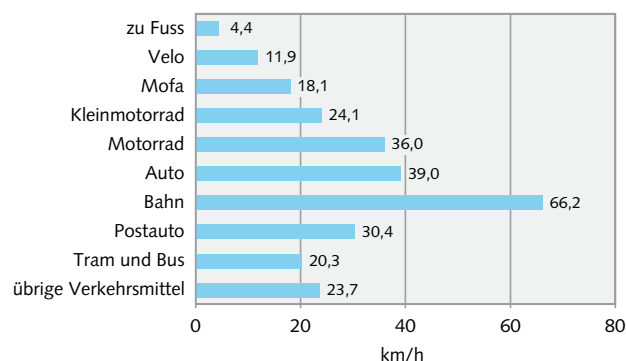
G 4.1



© BFS/ARE

Die höchsten durchschnittlichen Geschwindigkeiten sind bei denjenigen Verkehrsmitteln zu verzeichnen, mit denen die distanzmässig längsten Etappen zurückgelegt werden. Die Geschwindigkeiten mögen tief erscheinen: Dies kommt daher, dass auch Wartezeiten an Ampeln, Zwischenstationen usw. enthalten sind. Die Geschwindigkeit wurde pro Person errechnet und dann gemittelt, ohne die unterschiedlichen Distanzen der Personen zu gewichten.

## Mittlere Geschwindigkeit der Landverkehrsmittel G 4.2



© BFS/ARE



## 4.2 Auto-Nutzung

Im Durchschnitt aller Wochentage, Verkehrszwecke und Bevölkerungsgruppen werden 67% der Tagesdistanzen mit dem Auto zurückgelegt. Mit 30% am tiefsten ist der Autoanteil bei fehlender Autoverfügbarkeit und mit 50% bei niedrigen Einkommen. Am höchsten liegt er mit 79% bei selbstständig Erwerbenden und mit 86% bei im Betrieb mitarbeitenden Familienmitgliedern. Anders fällt die Betrachtung nach der Unterwegszeit aus: knapp 40% der Verkehrszeit wird auf Autofahrten verbracht.

### T4.3 Auto-Anteil an Tagesdistanzen und Unterwegszeit (in %)

	Tagesdistanz	Unterwegszeit
<b>Total*</b>	<b>67,0</b>	<b>39,2</b>
<b>Haushaltsgrösse*</b>		
1 Person	60,8	35,0
2 Personen	68,6	41,2
3 Personen	68,7	42,1
4 Personen	68,7	39,2
5 Personen und mehr	65,0	36,0
<b>Haushaltseinkommen pro Monat*</b>		
weiss nicht/keine Angabe	69,4	39,3
bis und mit 2000 Fr.	50,2	22,7
2001–6000 Fr.	64,7	35,5
6001–10 000 Fr.	67,9	41,4
10 001–14 000 Fr.	66,2	41,7
mehr als 14 000 Fr.	71,0	47,0
<b>Alter*</b>		
6–17 Jahre	53,4	19,9
18–25 Jahre	57,4	38,8
26–65 Jahre	71,4	45,3
66 und mehr	61,6	28,7
<b>Geschlecht*</b>		
männlich	68,4	42,7
weiblich	65,0	35,2
<b>Autoverfügbarkeit**</b>		
immer	79,2	52,3
nach Absprache	49,8	30,1
nicht verfügbar	30,0	15,1
<b>Stellung im Beruf***</b>		
selbstständig	79,0	56,1
mitarbeitendes Familienmitglied	86,2	55,8
angestellt im höheren Kader	78,3	56,8
angestellt im übrigen Kader	69,8	48,0
angestellt in anderer Funktion	68,7	45,9
anderes	58,1	39,7

\* Basis: 33 390 Zielpersonen

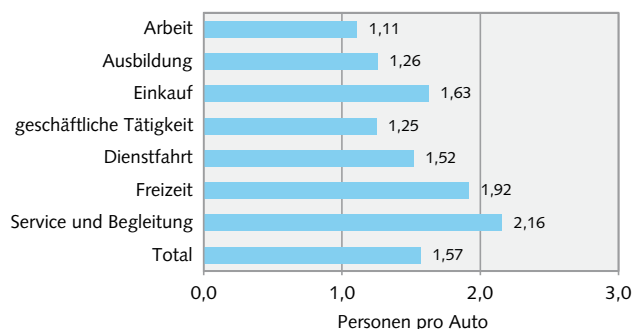
\*\* Basis: 22 988 Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen

\*\*\* Basis: 16 226 Erwerbstätige

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.

### Durchschnittlicher Besetzungsgrad von Personenwagen (distanzgewichtet)

G 4.3



Basis: 43 376 Autoetappen von Selbstfahrern

© BFS/ARE

### T4.4 Anzahl Personen im Auto (in % der Etappen)

Zweck	Personen pro Auto und Etappe			
	1	2	3	4+
Arbeit	91,4	6,6	1,2	0,7
Ausbildung	78,9	18,4	1,7	1,0
Einkauf	66,9	25,2	5,1	2,8
geschäftliche Tätigkeit	86,0	11,5	1,9	0,6
Dienstoffahrt	74,2	16,1	8,0	1,7
Freizeit	55,5	29,6	8,2	6,7
Service und Begleitung	32,3	45,0	15,9	6,8
<b>Total</b>	<b>70,2</b>	<b>20,9</b>	<b>5,3</b>	<b>3,6</b>

Basis: 43 376 Autoetappen von Selbstfahrern

Bei 98% aller Autofahrten für Einkäufen, Freizeit und Service/Begleitung ist das Ziel ohne Parkplatz-Suchverkehr erreichbar. In über 90% der Fälle sind auch keine Parkgebühren zu zahlen. Falls solche Gebühren erhoben werden, betragen sie pro Autofahrt in der Freizeit rund drei Franken, bei den übrigen Zwecken (wohl auch wegen kürzeren Parkzeiten) etwas weniger (Hinweis: Das Parkieren am Arbeitsort wird in Kapitel 2.3 dargestellt).

### T4.5 Autofahrten mit Parkgebühren und Suchverkehr am Zielort

	mit Parkgebühren		mit Suchen
	in % der Etappen	in CHF im Durchschnitt	in % der Etappen
Einkauf	11,7	1,40	2,3
Freizeit	5,2	3,09	2,1
Service und Begleitung	2,6	2,61	1,6
<b>Total</b>	<b>7,3</b>	<b>2,09</b>	<b>2,1</b>

Basis: 13 149 Autoetappen mit Etappenzweck Einkäufen, Besorgungen, Freizeit sowie Service und Begleitung

### 4.3 Öffentlicher Verkehr

Auf den öffentlichen Verkehr (Bahn, Tram, Bus, Postauto) entfallen 20% der Distanzen, 11% der Unterwegszeit sowie gut 11% der Etappen.

Die tiefsten Distanzanteile werden mit rund 11% bei ständiger Autoverfügbarkeit und ebenfalls rund 11% bei Selbstständigerwerbenden erreicht, die höchsten mit 55% bei fehlender Autoverfügbarkeit. Auch bei den unteren Einkommens- und Altersgruppen ist der ÖV-Anteil überdurchschnittlich.

#### T4.6 ÖV-Anteil an den Tagesdistanzen und der Unterwegszeit (in %)

	Tagesdistanz		Unterwegszeit	
	ÖV	davon Bahn	ÖV	davon Bahn
<b>Total*</b>	<b>20,4</b>	<b>16,1</b>	<b>11,1</b>	<b>5,9</b>
<b>Haushaltsgrösse*</b>				
1 Person	25,7	20,4	13,5	6,9
2 Personen	19,1	15,2	10,2	5,5
3 Personen	21,0	17,1	11,7	6,7
4 Personen	17,5	13,0	10,1	5,0
5 Personen und mehr	21,6	16,7	11,6	6,1
<b>Haushaltseinkommen pro Monat*</b>				
weiss nicht/keine Angabe	19,0	14,8	10,7	5,3
bis und mit 2000 Fr.	34,5	27,0	14,5	7,1
2001–6000 Fr.	20,7	15,2	10,9	5,2
6001–10 000 Fr.	19,7	15,7	11,0	5,9
10 001–14 000 Fr.	23,2	20,0	12,4	8,0
mehr als 14 000 Fr.	17,5	14,8	10,9	6,6
<b>Alter*</b>				
6–17 Jahre	26,1	16,1	12,3	4,5
18–25 Jahre	31,5	26,0	19,6	11,4
26–65 Jahre	17,1	13,8	9,6	5,4
66 und mehr	22,4	16,8	9,9	4,5
<b>Geschlecht*</b>				
männlich	17,9	14,6	10,3	5,9
weiblich	23,8	18,0	12,2	5,8
<b>Autoverfügbarkeit**</b>				
immer	10,6	9,0	5,9	3,7
nach Absprache	36,3	30,5	17,8	10,7
nicht verfügbar	55,0	43,7	25,0	12,7
<b>Stellung im Beruf***</b>				
selbstständig	10,8	9,5	5,8	3,7
mitarbeitendes Familienmitglied	7,6	7,2	3,1	2,0
angestellt im höheren Kader	13,1	11,3	8,8	6,0
angestellt im übrigen Kader	20,7	18,1	11,4	7,4
angestellt in anderer Funktion	19,5	15,3	11,8	6,5
anderes	27,5	19,1	16,0	4,7

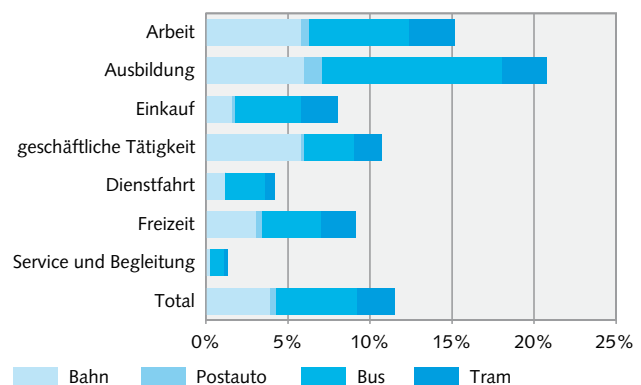
\* Basis: 33 390 Zielpersonen

\*\* Basis: 22 988 Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen

\*\*\* Basis: 16 226 Erwerbstätige

Bei der Anzahl Etappen dominiert innerhalb des ÖV der Bus (43%). Obwohl es nur in wenigen Städten Trams gibt, wird doch gesamtschweizerisch jede fünfte ÖV-Etappe mit diesem Verkehrsmittel zurückgelegt. Hingegen ist die Bahn sowohl punkto Distanz (rund vier Fünftel der ÖV-Distanz) wie punkto Dauer (gut die Hälfte der Unterwegszeit) die klare Marktführerin im ÖV, auf Tram und Bus entfallen rund 19% der ÖV-Distanz, aber immerhin 44% der Unterwegszeit (siehe CD).

#### Anteil der Etappen mit öffentlichen Verkehrsmitteln am Total aller Etappen in der Schweiz G 4.4



Basis: 163 870 Inlandetappen

© BFS/ARE

### 4.4 Fuss- und Veloverkehr

Fuss- und Velowege sind sehr bedeutend, wenn man sie an ihrer Anzahl und an der Dauer misst: 50% der Etappen und 44% der Unterwegszeit entfällt auf den sogenannten «Langsamverkehr», wobei das Fahrrad an diesen Werten einen sehr kleinen Anteil hat. Anders sieht das Bild gemessen an den Distanzen aus, da entfallen bloss 5,5% des Verkehrs auf das «zu Fuss gehen» und gut 2% aufs Fahrrad (zusammen knapp 8%, vgl. auch G 4.1 und CD). Die Tabelle zeigt, dass die Veloanteile in der Regel an Werktagen etwas höher sind als am Sonntag, während es im Fussgängerverkehr gerade umgekehrt ist.

Ähnlich wie bei den Benützern des öffentlichen Verkehrs gehen Personen aus den Altersgruppen bis 17 und über

#### T 4.7 Anteile Langsamverkehr an den Tagesdistanzen (in %)

	Mo-Fr		So	
	zu Fuss	Velo	zu Fuss	Velo
<b>Total</b>	<b>5,5</b>	<b>2,3</b>	<b>6,8</b>	<b>1,6</b>
<b>Haushaltsgrösse*</b>				
1 Person	6,0	2,2	7,4	1,5
2 Personen	5,5	1,9	7,6	1,2
3 Personen	5,2	2,0	6,8	2,1
4 Personen	5,4	2,8	6,7	2,1
5 Personen und mehr	5,3	3,1	4,9	1,5
<b>Haushaltseinkommen pro Monat*</b>				
weiss nicht/keine Angabe	6,0	1,7	6,8	0,9
bis und mit 2000 Fr.	10,9	1,7	11,7	0,0
2001–6000 Fr.	6,8	2,4	7,3	2,1
6001–10 000 Fr.	4,8	2,8	6,5	1,2
10 001–14 000 Fr.	4,1	1,7	6,8	3,5
mehr als 14 000 Fr.	4,0	1,7	5,4	0,9
<b>Alter*</b>				
6–17 Jahre	12,3	7,2	6,1	2,6
18–25 Jahre	4,3	1,5	3,3	1,4
26–65 Jahre	4,4	2,0	7,4	1,7
66 und mehr	10,4	1,4	10,4	0,7
<b>Geschlecht*</b>				
männlich	4,2	2,5	6,5	2,2
weiblich	7,4	2,0	7,2	1,0
<b>Autoverfügbarkeit**</b>				
immer	3,8	1,4	6,9	1,4
nach Absprache	5,5	3,4	6,6	1,8
nicht verfügbar	9,5	3,7	7,9	2,6
<b>Stellung im Beruf***</b>				
selbstständig	2,6	1,5	5,5	0,9
mitarbeitendes Familienmitglied	4,4	0,2	9,7	0,0
angestellt im höheren Kader	2,4	0,9	5,2	5,4
angestellt im übrigen Kader	3,2	2,6	6,5	1,4
angestellt in anderer Funktion	4,2	2,1	6,5	1,7
anderes	3,9	1,3	30,9	0,0

\* Basis Werktag: 23 781 Zielpersonen; Sonntag: 5217 Zielpersonen

\*\* Basis Werktag: 16 397 Zielpersonen mit Führerschein; Sonntag: 3460 Zielpersonen mit Führerschein

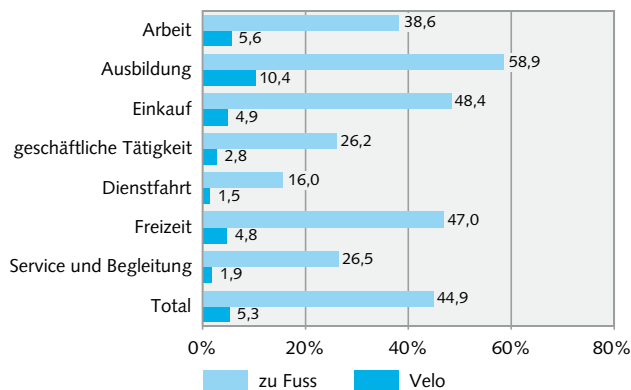
\*\*\* Basis Werktag: 11 594 Erwerbstätige; Sonntag: 2383 Erwerbstätige

65 Jahre sowie Frauen und Personen ohne Autoverfügbarkeit überdurchschnittlich häufig zu Fuss.

Die Fussetappen – als Beispiel – erreichen im Ausbildungsverkehr einen Anteil von 59%, im Einkaufsverkehr 48%, im Freizeitverkehr 47% sowie im Arbeitsverkehr 39%. Der Veloanteil ist mit 10% im Ausbildungsverkehr am höchsten.

#### Anteil der Fuss- und Veloetappen am Total der Etappen pro Tag

G 4.5



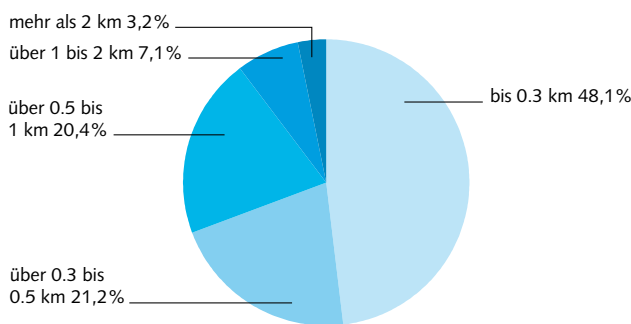
Basis: 163 870 Inlandetappen

© BFS/ARE

Die Distanzverteilung der Fussetappen im Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs gibt Hinweise auf die Erschliessungsqualität. Die meisten Etappen sind sehr kurz.

#### Distanzverteilung der Fussetappen von und zu den Haltestellen des ÖV

G 4.6



Basis: 24 390 Inlandetappen von oder zu einer Haltestelle

© BFS/ARE



# Kapitel 5

## Verkehrszwecke

### 5.1 Alle Verkehrszwecke

Von allen Zwecken dominiert die Freizeit: Auf sie entfallen am meisten Wege, die längsten Distanzen und die meiste Wegzeit.

Über die gesamte Woche betrachtet sind 41% aller Wege Freizeitwege. Sie machen 45% der Tagesdistanz und rund 51% der täglichen Unterwegszeit aus. Der Freizeitverkehr dominiert somit das tägliche Verkehrsaufkommen – selbst an Werktagen. Dies hängt auch damit zusammen, dass Freizeitwege in allen Bevölkerungsgruppen unternommen werden, während z.B. bei den Erwerbstätigen die Arbeitswege dominieren (siehe Kapitel 6.3). Die längsten Distanzen werden an Samstagen zurückgelegt, und zwar im Durchschnitt 28 km für Freizeit und 7 km fürs Einkaufen.

#### T5.1 Mittlere Tagesdistanz pro Person und Tag (in km)

	Mo-Fr	Sa	So	Alle	Anteil (%)
Arbeit	11,4	2,9	1,2	8,7	23,4
Ausbildung	2,0	0,3	0,1	1,5	4,0
Einkauf	4,3	7,2	1,3	4,3	11,4
Freizeit	12,5	28,0	25,6	16,6	44,7
Service und Begleitung	0,5	0,5	0,6	0,5	1,4
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	4,0	1,5	0,8	3,2	8,6
unbestimmt	1,8	3,7	4,4	2,5	6,6
<b>Total</b>	<b>36,5</b>	<b>44,2</b>	<b>33,9</b>	<b>37,3</b>	<b>100,0</b>

Basis: 33 390 Zielpersonen

#### T5.2 Anzahl Wege pro Person und Tag

	Mo-Fr	Sa	So	Alle	Anteil (%)
Arbeit	1,0	0,3	0,1	0,8	23,0
Ausbildung	0,4	0,0	0,0	0,3	8,4
Einkauf	0,7	1,0	0,1	0,7	20,2
Freizeit	1,2	1,7	1,6	1,3	41,0
Service und Begleitung	0,1	0,0	0,0	0,1	2,0
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	0,1	0,1	0,0	0,1	3,3
unbestimmt	0,1	0,1	0,1	0,1	2,1
<b>Total</b>	<b>3,6</b>	<b>3,2</b>	<b>2,0</b>	<b>3,3</b>	<b>100,0</b>

Basis: 33 390 Zielpersonen

#### T5.3 Wegzeit pro Person und Tag (in Min.)

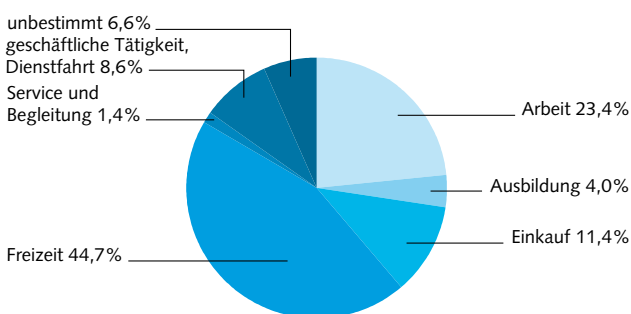
	Mo-Fr	Sa	So	Alle	Anteil (%)
Arbeit	22,0	5,5	2,4	16,8	17,3
Ausbildung	7,3	0,7	0,3	5,3	5,4
Einkauf	13,1	22,2	2,8	12,9	13,3
Freizeit	40,6	70,6	77,2	50,2	51,5
Service und Begleitung	1,0	0,8	0,9	1,0	1,0
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	7,8	2,6	1,2	6,1	6,2
unbestimmt	4,5	6,2	8,1	5,2	5,4
<b>Total</b>	<b>96,3</b>	<b>108,5</b>	<b>92,7</b>	<b>97,5</b>	<b>100,0</b>

Basis: 33 390 Zielpersonen

An Werktagen haben die Arbeitswege und an Samstagen die Einkaufswege die zweitgrösste Bedeutung nach den Freizeitwegen. Die Anteile der Wege in Zusammenhang mit geschäftlichen Tätigkeiten und Dienstfahrten sowie die Service- und Begleitwege sind im Vergleich dazu eher gering.

#### Tagesdistanz nach Zweck

G 5.1

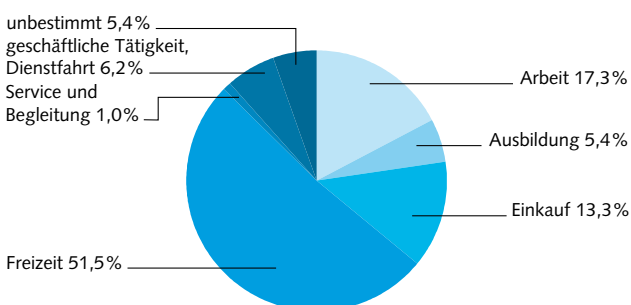


Basis: 33 390 Zielpersonen

© BFS/ARE

#### Tägliche Wegzeit nach Zweck

G 5.2



Basis: 33 390 Zielpersonen

© BFS/ARE

## 5.2 Arbeitswege

Im Gegensatz zur Gesamtbevölkerung, wo die Freizeitwege dominieren, sind bei den Erwerbstätigen die Arbeitswege für die grössten Distanzen und Wegzeiten verantwortlich.

Für diesen Abschnitt wurden nur die Angaben der Erwerbstätigen ausgewertet, sie sind somit nicht direkt mit den Zahlen aus Kapitel 5.1 vergleichbar. Bei den Kenngrössen fällt auf, dass erwerbstätige Männer deutlich mehr, aber auch längere Arbeitswege zurücklegen als Frauen. Der Grund dafür liegt u.a. im höheren Anteil von Teilzeitarbeit bei den Frauen.

### T5.4 Kenngrössen des Arbeitsverkehrs

	Frauen	Männer	Total
Anzahl Arbeitswege/Werktag*	1,5	2,0	1,8
Länge pro Weg (in km)**	9,9	13,0	11,9
Zeit pro Weg (in Min.)**	21,5	22,8	22,3
Anzahl Etappen/Weg**	1,7	1,5	1,6
% aller Wege*	38,8	51,4	46,0
% der Tagesdistanz*	40,6	46,1	44,3
% der Wegzeit*	34,5	40,4	38,1

\* Basis: 11 594 Erwerbstätige an Werktagen

\*\* Basis: 20 887 Arbeitswege von Erwerbstätigen an Werktagen

Der Anteil von Arbeitswegen über 10 km ist bei Personen, die in der Stadt wohnen, deutlich tiefer als in den übrigen Gemeinden.

### T5.5 Verteilung der Wegdistanzen (in % der Wege)

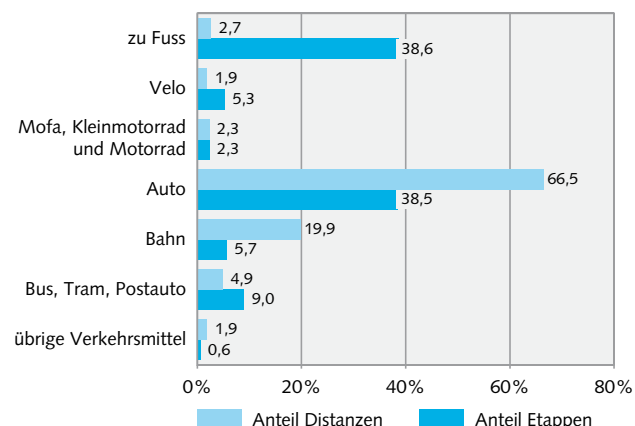
Arbeitswege	Agglokern- gemeinden u. isol. Städte	übrige Agglo- gemeinden	ländliche Gemeinden	Schweiz
bis 1,0 km	21,7	14,9	21,4	18,6
1,1–5,0 km	39,5	25,9	22,3	29,2
5,1–10,0 km	16,7	22,1	17,1	19,2
10,1–20,0 km	8,8	19,6	19,9	16,3
mehr als 20,0 km	13,3	17,5	19,3	16,6
durchschnittliche Länge eines Arbeits- weges (in km)	10,2	12,6	12,7	11,9

Basis: 20 842 Arbeitswege von Erwerbstätigen an Werktagen mit gültiger Geokodierung

Das Auto ist mit 39% aller Etappen und 66% der Distanzen das häufigste Verkehrsmittel für den Arbeitsweg. Die Benutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel bleibt auch im Arbeitsverkehr insgesamt unter einem Anteil von 15% der Etappen.

## Verkehrsmittelwahl im Arbeitsverkehr

G 5.3



Basis: 33 299 Arbeitsetappen von Erwerbstätigen an Werktagen

© BFS/ARE

Erstmals wurde nach den Gründen für die Verkehrsmittelwahl gefragt, wobei Mehrfachnennungen möglich waren: Bei allen Verkehrsmitteln ist die Reisezeit der meistgenannte Grund für die Wahl. Für den motorisierten Individualverkehr war ausserdem der Mangel an Alternativen am häufigsten ausschlaggebend; für Fussweg oder Velo entscheiden sich viele auch wegen dem Reisegeuss und nur rund 21% auch aufgrund der Kosten. Für den ÖV sprechen neben Reisezeit und mangelnden Alternativen auch die hohe Zuverlässigkeit.

### T5.6 Gründe für die Verkehrsmittelwahl im Arbeitsverkehr (in %, Mehrfachnennungen möglich)

	LV	MIV	ÖV
mangelnde Alternativen	16,0	53,3	44,9
Reisezeit	63,6	73,2	51,5
Kosten	20,9	14,5	28,8
Sicherheitsempfinden	10,4	14,1	27,0
Reisegeuss	56,4	28,4	36,6
höhere Zuverlässigkeit	24,9	35,3	39,1
Gepäck, sperrige Sachen	4,2	20,6	5,0

Basis: 5512 Ausgänge mit einem Zweck von Erwerbstätigen auf Arbeitswegen an Werktagen

### 5.3 Ausbildungswege

Ein durchschnittlicher Schulweg bei den 6–12-Jährigen ist 1,5 km lang und dauert knapp 13 Minuten. Bei den Jugendlichen zwischen 13 und 17 Jahren sind die Wege markant länger. Da diese jedoch über Mittag weniger oft nach Hause zurückkehren, nimmt die Anzahl der täglichen Ausbildungswege ab. Die über 18-Jährigen in Ausbildung verwenden im Durchschnitt fast 34 Minuten pro Ausbildungsweg.

#### T5.7 Kenngrößen des Ausbildungsverkehrs

	bis 12 J.	13–17 J.	18+ J.	alle
Anzahl Wege/Werktag*	2,2	2,0	1,0	1,9
Länge pro Weg (in km)**	1,5	5,2	14,3	4,6
Zeit pro Weg (in Min.)**	12,7	20,8	33,8	18,5
Anzahl Etappen/Weg**	1,2	1,8	2,4	1,6
% aller Wege*	60,5	52,1	28,4	49,8
% der Tagesdistanz*	27,8	42,8	30,5	33,8
% der Wegzeit*	39,9	42,6	29,0	37,3

\* Basis: 4207 Zielpersonen in Ausbildung auf Ausbildungswegen an Werktagen

\*\* Basis: 7969 Ausbildungswege an Werktagen von Zielpersonen in Ausbildung

Leicht überdurchschnittlich lange Ausbildungswege sind in ländlichen Regionen anzutreffen, aber auch dort sind gegen 80% aller Wege weniger als 5 km lang.

#### T5.8 Verteilung der Wegdistanzen (in % der Wege)

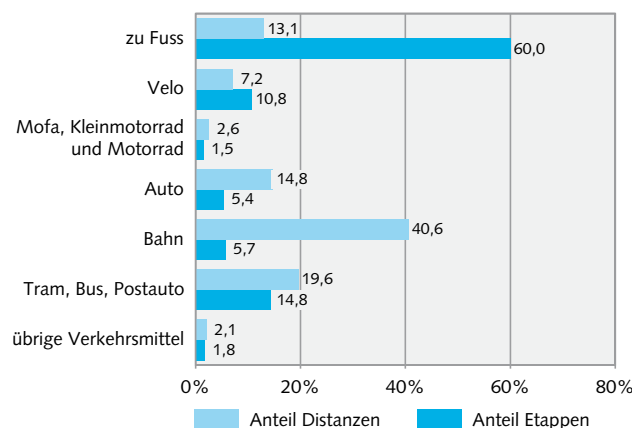
Ausbildungswege	Agglokern-gemeinden u. isol. Städte	übrige Agglo-gemeinden	ländliche Gemeinden	Schweiz
bis 1,0 km	49,5	51,0	42,5	48,2
1,1–5,0 km	35,2	30,9	36,9	33,7
5,1–10,0 km	7,1	8,3	8,3	8,0
10,1–20,0 km	3,5	4,5	5,6	4,6
mehr als 20,0 km	4,7	5,3	6,7	5,5
durchschnittliche Länge der Ausbildungswege (in km)	4,5	4,3	5,3	4,6

Basis: 7965 Ausbildungswege von Zielpersonen in Ausbildung an Werktagen mit gültiger Geokodierung

Wichtigstes Verkehrsmittel für die Ausbildungswege sind die eigenen Füße (60% aller Etappen). An zweiter Stelle – mit grossem Abstand – folgen der öffentliche Nahverkehr und das Velo. Bei den Distanzen ist die Bahn mit über 40% Spitzenreiterin, vor allem wegen der langen Distanzen der über 18-Jährigen in Ausbildung. Übrigens spielen fahzeugähnliche Geräte (z.B. Trottinet) eine untergeordnete Rolle und machen punkto Etappen und Distanzen weniger als einen Zehntel der Velofahrten aus (siehe CD).

### Verkehrsmittelwahl im Ausbildungsverkehr

G 5.4



Basis: 12 499 Ausbildungsetappen von Zielpersonen in Ausbildung an Werktagen

© BFS/ARE

Viele Auszubildende haben keine Wahl, welches Verkehrsmittel sie benutzen wollen. Dies zeigt sich insbesondere bei jenen, die den öffentlichen Verkehr benutzen. Die Kosten, aber auch das Sicherheitsempfinden spielen eine recht geringe Rolle.

#### T5.9 Gründe für die Verkehrsmittelwahl im Ausbildungsverkehr

(in %, Mehrfachnennungen möglich)

	LV	MIV	ÖV
mangelnde Alternativen	34,2	37,0	58,8
Reisezeit	60,5	66,8	57,9
Kosten	8,7	15,1	19,8
Sicherheitsempfinden	28,6	29,9	28,5
Reisegenuss	41,9	34,0	26,5
höhere Zuverlässigkeit	29,2	35,7	32,7
Gepäck, sperrige Sachen	8,8	16,0	13,1

Basis: 3159 Ausgänge mit einem Zweck von Zielpersonen in Ausbildung auf Ausbildungswegen an Werktagen



## 5.4 Einkaufswege

Jeder fünfte Weg ist ein Einkaufsweg, am Samstag sogar fast jeder dritte.

### T5.10 Kenngrössen des Einkaufsverkehrs

	Mo-Fr	Sa	So	Alle
Anzahl Wege/Tag*	0,7	1,0	0,1	0,7
Länge pro Weg**	5,8	7,1	8,3	6,2
Zeit pro Weg**	18,5	22,9	19,8	19,6
Anzahl Etappen/Weg**	1,4	1,5	1,5	1,4
% aller Wege*	19,7	31,2	7,1	20,2
% der Tagesdistanz*	11,7	16,3	3,7	11,4
% der Wegzeit*	13,6	20,4	3,0	13,3

\* Basis: 33 390 Zielpersonen

\*\* Basis: 18 006 Einkaufswege

Einkaufswege sind zwar oft kurz: 39% der Einkaufswege an den Werktagen sind nicht länger als 1 km. Aber es gibt auch lange Einkaufswege: fast 15% aller Einkaufswege sind mehr als 10 km lang, an Samstagen sogar fast 19%. Der «durchschnittliche Einkaufsweg» ist deshalb mit über 6 km und fast 20 Minuten recht lang.

Einkäufe am Sonntag sind im Allgemeinen recht selten.

### T5.11 Verteilung der Wegdistanzen (in % der Wege)

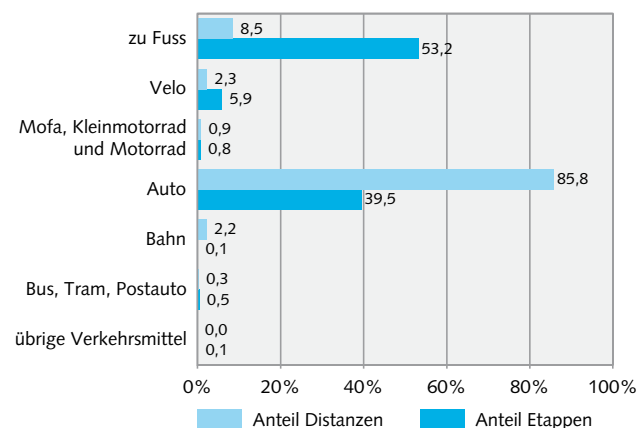
Einkaufswege	Mo-Fr	Sa	So	Alle
bis 1,0 km	39,2	30,3	39,3	37,0
1,1–5,0 km	34,5	36,5	33,3	34,9
5,1–10,0 km	13,1	14,4	14,6	13,5
10,1–20,0 km	7,4	11,1	4,4	8,2
mehr als 20,0 km	5,9	7,6	8,4	6,4

Basis: 18 006 Einkaufswege

Neben den eigenen Füßen (53% der Etappen) ist das Auto (fast 40% der Etappen und fast 86% der Distanzen) das Hauptverkehrsmittel zum Einkaufen. Der öffentliche Verkehr spielt dagegen im Einkaufsverkehr gesamthaft eine verschwindend geringe Rolle.

## Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr

G 5.5



Basis: 12 031 Einkaufsetappen an Werk- und Samstagen

© BFS/ARE

Für die Wahl des MIV gibt überwiegend der einfache Transport der Einkäufe den Ausschlag, für Einkäufe zu Fuss oder per Velo sprechen laut den Befragten der Reizegenuss und die Reisezeit.

### T5.12 Gründe für die Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr (in %; Mehrfachnennungen möglich)

	LV	MIV	ÖV
mangelnde Alternativen	25,9	46,5	49,0
Reisezeit	54,2	63,1	56,5
Kosten	11,2	15,3	20,9
Sicherheitsempfinden	11,4	14,6	17,8
Reizegenuss	58,9	30,1	34,8
höhere Zuverlässigkeit	20,5	30,8	37,6
Gepäck, sperrige Sachen	14,4	75,2	32,7

Basis: 5387 Ausgänge mit einem Zweck, Einkaufswege

## 5.5 Service- und Begleitwege

Service- und Begleitwege sind durchschnittlich fast 8 km lang und machen rund 1,4% der Tagesdistanz aus.

Service und Begleitung werden seit dem Mikrozensus 2000 als besondere Wegzwecke ausgeschieden. Es handelt sich dabei um das Bringen, Abholen und Begleiten von Personen und damit weder um Einkaufs-, noch um Freizeitwege. Beispiele sind etwa: Bringen und Abholen von Kindern zur Schule, Begleitung älterer oder behinderter Personen zum Arzt, zum Einkaufen oder auf einem Ausflug. Da ihre Zahl vergleichsweise gering ist (2% aller Wege) und eine klare Trennung der beiden Zwecke ohnehin nicht einfach ist, werden hier Service- und Begleitwege zusammengefasst.

### T5.13 Kenngrössen der Service- und Begleitwege

	Mo-Fr	Sa	So	Alle
Anzahl Service- und Begleitwege/Tag*	0,08	0,04	0,04	0,07
Länge pro Weg (in km)**	6,3	12,2	17,1	7,7
Zeit pro Weg (in Min.)**	13,4	19,8	24,7	14,9
Anzahl Etappen/Weg**	1,2	1,3	1,2	1,2
% aller Wege*	2,2	1,3	1,8	2,0
% der Tagesdistanz*	1,3	1,2	1,8	1,4
% der Wegzeit*	1,1	0,8	1,0	1,0

\* Basis: 33 390 Zielpersonen

\*\* Basis: 2390 Service- und Begleitwege

Frauen legen deutlich häufiger Service- und Begleitwege zurück als Männer, vor allem in Familien mit 4 und mehr Personen. Hingegen übernehmen mehr Rentner die Begleitfunktion als Rentnerinnen.

### T5.14 Einflussfaktoren auf Häufigkeit von Service- und Begleitwegen (Anteil an Wegen in %)

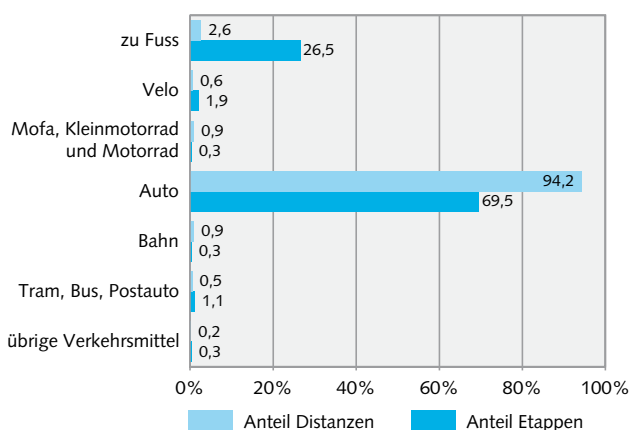
	Männer	Frauen	Total
<b>Haushaltsgrösse*</b>			
1 Person	0,8	1,1	0,9
2 Personen	1,0	1,3	1,1
3 Personen	1,5	2,8	2,1
4 Personen	1,8	5,0	3,3
5 Personen und mehr	1,3	4,4	2,8
<b>Autoverfügbarkeit**</b>			
immer	1,7	4,2	2,8
nach Absprache	1,2	1,8	1,6
nicht verfügbar	0,2	2,0	1,3
<b>Alter*</b>			
6–25 Jahre	0,6	0,6	0,6
26–65 Jahre	1,5	4,0	2,7
66 und mehr	1,4	1,1	1,2
<b>Erwerbstätigkeit*</b>			
ja	1,3	2,7	1,9
nein	2,2	4,1	3,5
<b>Total</b>	<b>1,3</b>	<b>2,8</b>	<b>2,0</b>

\* Basis: 33 390 Zielpersonen

\*\* Basis: 22 988 Zielpersonen mit Fahrausweis

Für Service- und Begleitwege mit längeren Distanzen wird fast immer das Auto verwendet, so dass der Distanzanteil des Autos bei über 94% liegt. Gemessen an den Etappen spielt auch die Begleitung zu Fuss mit einem guten Viertel aller Service- und Begleitetappen eine ansehnliche Rolle.

### Verkehrsmittelwahl für Service- und Begleitwege G 5.6



Basis: 2907 Service- und Begleitetappen mit gültiger Geokodierung

© BFS/ARE

## 5.6 Freizeitwege

Mit 41 % aller täglichen Wege und fast 45 % der zurückgelegten Distanz ist der Freizeitverkehr im Durchschnitt der wichtigste Verkehrszweck. Von der gesamten Wegzeit nimmt der Freizeitverkehr sogar über 50% ein.

An den Wochenenden ist der Freizeitverkehr noch dominanter, besonders am Sonntag mit über drei Viertel der Wege und Distanzen.

### T5.15 Kenngrößen des Freizeitverkehrs

	Mo-Fr	Sa	So	Alle
Anzahl Freizeitwege/Tag*	1,2	1,7	1,6	1,3
Länge pro Weg (in km)**	10,3	16,3	15,9	12,4
Zeit pro Weg (in Min.)**	33,5	41,0	48,0	37,4
Anzahl Etappen/Weg**	1,4	1,5	1,5	1,4
% aller Wege*	34,2	54,5	79,4	41,0
% der Tagesdistanz*	34,3	63,5	75,5	44,7
% der Wegzeit*	42,2	65,0	83,2	51,5

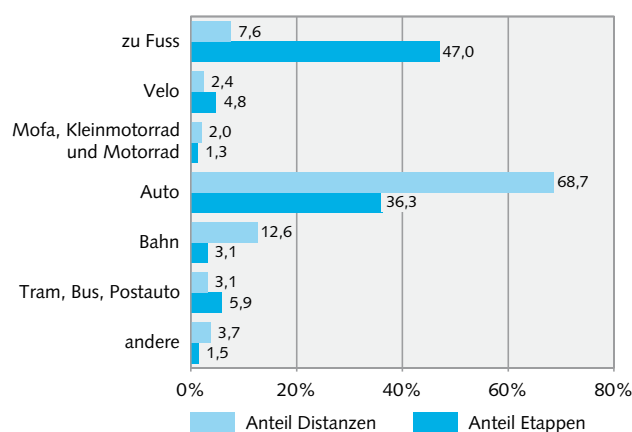
\* Basis: 33 390 Zielpersonen

\*\* Basis: 45 434 Freizeitwege

Bezüglich der zurückgelegten Distanzen ist das Auto mit einem Anteil von fast 69% das dominierende Verkehrsmittel. Bei der Zahl der Etappen erreichen die Fusswege mit gut 47% jedoch einen höheren Wert als das Auto (36%). Der Reiseocar (unter «andere») wird übrigens im Freizeitverkehr für knapp 2% aller Distanzen verwendet (siehe CD).

### Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr

G 5.7



Basis: 66 318 Freizeitetappen

© BFS/ARE

Zwischen den einzelnen Bevölkerungsgruppen bestehen zum Teil erhebliche Unterschiede im Freizeitverkehrsverhalten. Besonders hohe Freizeitverkehrsanteile haben kleinere Haushalte, untere Einkommensgruppen, Frauen sowie über 65-Jährige (siehe Kapitel 6.5 sowie CD).

### T5.16 Anteil des Freizeitverkehrs an der täglichen Wegzeit nach Wochentagen (in %)

	Mo-Fr	Sa	So	Alle
<b>Haushaltsgrösse*</b>				
1 Person	46,3	66,4	84,2	54,6
2 Personen	46,1	66,4	83,6	54,5
3 Personen	38,8	54,0	80,2	46,4
4 Personen	37,7	67,0	83,0	48,8
5 Personen und mehr	48,8	70,5	84,6	50,9
<b>Haushaltseinkommen pro Monat*</b>				
bis und mit 2000 Fr.	55,7	78,8	75,6	61,8
2001–6000 Fr.	46,7	64,3	85,8	54,9
6001–10 000 Fr.	40,9	63,9	83,1	50,3
10 001–14 000 Fr	39,8	66,5	83,3	50,3
mehr als 14 000 Fr	35,0	70,1	81,3	45,8
<b>Geschlecht*</b>				
männlich	38,0	66,0	82,8	48,5
weiblich	46,9	64,0	83,7	54,7
<b>Autoverfügbarkeit**</b>				
immer	40,1	65,4	82,6	49,7
nach Absprache	44,5	60,0	81,6	52,2
nie	36,2	50,0	80,5	43,4
<b>Total*</b>	<b>42,2</b>	<b>65,0</b>	<b>83,2</b>	<b>51,5</b>

\* Basis: 33 390 Zielpersonen

\*\* Basis: 22 988 Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen

Auch im Freizeitverkehr werden die Kosten selten als Grund für die Verkehrsmittelwahl genannt, und auch hier spielt die Reisezeit eine wichtige Rolle. Das Gepäck spielt hingegen für die Wahl des MIV nur für einen Viertel der Befragten eine wichtige Rolle.

### T 5.17 Gründe für die Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr (in %, Mehrfachnennungen möglich)

	LV	MIV	ÖV
mangelnde Alternativen	21,9	53,5	44,8
Reisezeit	49,6	69,2	55,0
Kosten	10,9	15,2	19,5
Sicherheitsempfinden	13,0	18,3	27,4
Reisegenuss	62,9	38,8	45,8
höhere Zuverlässigkeit	22,1	34,1	34,4
Gepäck, sperrige Sachen	5,0	24,5	8,5

Basis: 13 018 Ausgänge mit einem Zweck, Freizeitwege

## 5.7 Freizeitaktivitäten

Welche Aktivitäten werden in der Freizeit unternommen, und haben sie einen Einfluss auf das Verkehrsverhalten?

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

### T5.18 Anteil wichtiger Freizeitaktivitäten am Total aller Freizeitwege (in %)

Aktivitäten	Mo-Fr	Sa	So	Total
Besuch	20,4	24,7	22,5	21,5
Gastronomiebesuch	23,1	22,3	15,1	21,7
nicht-sportliche Aussenaktivitäten	18,2	16,8	28,3	19,6
aktiver Sport	12,7	9,4	11,1	11,9
passiver Sport	0,3	1,0	0,6	0,4
Medizin, Wellness	0,8	0,4	0,1	0,6
Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen	5,0	8,7	6,0	5,8
Vereine	0,8	1,2	0,2	0,8
Ausflug, Ferien	0,4	0,6	1,0	0,6
unbezahlte Arbeit	6,0	5,2	2,8	5,4
Einkaufsbummel	0,9	1,6	0,3	0,9
Kirche, Friedhof	1,1	1,3	5,1	1,8
Freizeitaktivitäten im Haus (z.B. bei Nachbarn)	2,7	1,7	2,0	2,4
Essen ohne Gastronomiebesuch	1,5	0,7	0,9	1,2
anderes, Kombinationen, keine Angaben	6,1	4,4	3,9	5,4

Basis: 29 124 Freizeitwege (Hinwege und Wege von zu Hause nach Hause)

Eher kurze Wege dominieren z.B. bei Gastronomie, unbezahlter Arbeit und Freizeitaktivitäten im Haus (z.B. Basteln im Haus von Kollegen). Einen höheren Anteil langer Wege weisen nebst Ferien und Ausflügen auch kulturelle und passiv-sportliche Anlässe sowie Besuche auf.

Freizeitwege sind verglichen mit den übrigen Wegzwecken eher lange Wege, vor allem an den Wochenenden. Die Freizeitwege Jugendlicher unter 18 Jahren und älterer Menschen über 65 Jahren sind kürzer, während die aktive Generation eher das Weite sucht. Zwischen Frauen und Männern lassen sich bezüglich der zurückgelegten Distanzen keine grossen Unterschiede feststellen, und auch die Haushaltsgrösse beeinflusst die Distanzverteilung nicht markant, hingegen sind die Wege im Durchschnitt kürzer, wenn kein Auto zur Verfügung steht.

### T5.19 Verteilung der Distanzen im Freizeitverkehr (in % der Wege)

	bis 2,0 km	2,1–10,0 km	10,1–20,0 km	> 20,0 km
Besuch	33,1	33,2	14,3	19,4
Gastronomiebesuch	47,4	29,3	9,6	13,6
nicht-sportliche Aussenaktivitäten	42,4	48,2	5,0	4,4
aktiver Sport	30,4	41,7	14,1	13,9
passiver Sport	26,5	33,8	14,1	25,5
Medizin, Wellness	31,4	42,6	19,6	6,4
Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen	28,5	34,5	15,3	21,7
Vereine	40,1	37,2	11,5	11,2
Ausflug, Ferien	18,4	26,0	11,0	44,6
unbezahlte Arbeit	47,0	34,9	8,7	9,5
Einkaufsbummel	29,6	42,9	13,2	14,3
Kirche, Friedhof	46,2	32,6	11,9	9,3
Freizeitaktivitäten im Haus (z.B. bei Nachbarn)	60,9	28,7	5,8	4,5
Essen ohne Gastronomiebesuch	44,0	34,3	10,9	10,9
anderes, Kombinationen, keine Angaben	34,6	37,4	13,6	14,4

Basis: 29 124 Freizeitwege (Hinwege und Wege von zu Hause nach Hause)

### T5.20 Distanzen nach Wochentagen und Bevölkerungsgruppen (in % der Wege)

Freizeitwege	bis 1,0 km	1,1–5,0 km	5,1–10,0 km	10,1–20,0 km	> 20,0 km
<b>Wochentage*</b>					
Mo-Fr	28,7	34,3	14,9	10,8	11,3
Sa	21,7	29,7	15,7	13,2	19,8
So	17,3	33,1	17,2	13,3	19,1
<b>Geschlecht*</b>					
männlich	23,9	32,6	16,0	12,0	15,5
weiblich	26,9	33,8	14,9	11,4	13,1
<b>Alter*</b>					
6–17 Jahre	35,4	33,2	12,7	9,0	9,7
18–25 Jahre	18,5	30,8	18,0	16,0	16,8
26–65 Jahre	23,5	33,0	16,0	12,1	15,4
66 und mehr	27,9	36,0	13,8	9,8	12,4
<b>Autoverfügbarkeit**</b>					
immer	20,9	32,7	17,2	13,2	16,0
nach Absprache	25,3	32,2	14,6	12,1	15,9
nicht verfügbar	29,8	36,4	11,7	10,2	12,0
<b>Haushaltsgrösse*</b>					
1 Person	26,7	32,8	15,4	10,6	14,6
2 Personen	22,7	33,8	15,8	12,4	15,4
3 Personen	25,5	34,7	15,5	11,1	13,2
4 Personen und mehr	27,7	32,1	14,6	12,3	13,4
<b>Total</b>	<b>25,4</b>	<b>33,2</b>	<b>15,4</b>	<b>11,7</b>	<b>14,2</b>

\* Basis: 45 434 Freizeitwege

\*\* Basis: 32 283 Freizeitwege von Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen

## 5.8 Geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten

Mit einem Anteil von rund 6% aller täglichen Wege bilden die geschäftlichen Tätigkeiten und Dienstfahrten einen eher kleinen Teil des Personenverkehrsaufkommens. Allerdings ist die durchschnittliche Distanz mit über 30km pro Weg die längste aller Verkehrszwecke.

Männliche Erwerbstätige machen rund dreimal so viele und zudem längere Geschäftswege und Dienstfahrten als Frauen.

### T5.21 Kenngrößen der geschäftlichen Tätigkeiten und Dienstfahrten

	Männer	Frauen	Total
Anzahl Wege/Werktag*	0,34	0,11	0,24
Länge pro Weg (in km)**	33,8	17,1	30,4
Zeit pro Weg (in Min.)**	63,8	34,0	57,6
Anzahl Etappen/Weg**	1,6	1,6	1,6
% aller Wege*	8,8	2,9	6,2
% der Tagesdistanz*	20,2	5,3	15,3
% der Wegzeit*	19,1	4,2	13,3

\* Basis: 11 594 Erwerbstätige, Werktage

\*\* Basis: 2932 Geschäftswege und Dienstfahrten von Erwerbstätigen, Werktage

### T5.22 Verteilung der Wegdistanzen (in % der Wege)

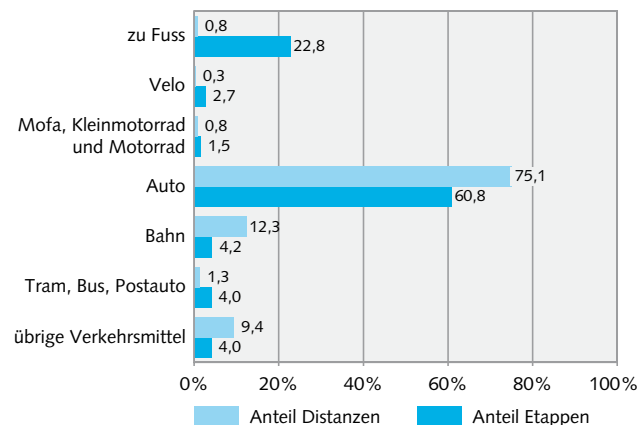
geschäftl. Tätigkeiten und Dienstfahrten	Agglokern-gemeinden u. isol. Städte	übrige Agglo-gemeinden	ländliche Gemeinden	Schweiz
bis 1,0 km	12,8	9,0	10,1	10,3
1,1–5,0 km	30,0	19,6	22,0	22,9
5,1–10,0 km	16,3	17,6	13,5	15,9
10,1–20,0 km	12,6	14,8	17,3	15,1
mehr als 20,0 km	28,2	39,0	37,2	35,8
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Basis: 2926 Geschäftswege und Dienstfahrten von Erwerbstätigen mit gültiger Geokodierung, Werktage

Bei den Verkehrsmitteln dominiert das Auto (61% der Etappen, 75% der Distanzen). Der öffentliche Verkehr (Bahn, Tram und Bus) spielt mit insgesamt 8% der Etappen eine sehr geringe Rolle. Auch punkto Distanzen schafft es die Bahn auf durchschnittlich bloss 12%.

## Verkehrsmittelwahl bei geschäftlichen Tätigkeiten und Dienstfahrten

G 5.8



Basis: 4622 Geschäftsetappen und Dienstfahrten von Erwerbstätigen, Werktage

© BFS/ARE

Erwartungsgemäss dominiert die Reisezeit als Kriterium für die Verkehrsmittelwahl für geschäftliche Zwecke klar. Relativ oft wird das Gepäck als Grund für die Wahl des Autos angegeben (vermutlich Servicetechniker usw.).

### T5.23 Gründe für die Verkehrsmittelwahl bei Geschäfts- und Dienstwegen (in %, Mehrfachnennungen möglich)

	LV	MIV	ÖV
mangelnde Alternativen	21	63	43
Reisezeit	65	74	56
Kosten	12	12	37
Sicherheitsempfinden	4	15	32
Reisegenuss	69	23	35
höhere Zuverlässigkeit	32	37	45
Gepäck, sperrige Sachen	13	42	1

Basis: 478 Ausgänge mit einem Zweck von Erwerbstätigen auf Geschäftswegen und Dienstfahrten, Werktage



## Kapitel 6

# Verkehrsverhalten verschiedener Bevölkerungsgruppen

## 6.1 Kinder und Jugendliche

Schon Schulkinder zwischen 6 und 9 Jahren unternehmen ähnlich viele Wege pro Tag wie die Gesamtbevölkerung, diese sind aber kürzer.

Mit zunehmendem Alter nehmen die tägliche Distanz und Wegzeit stark zu. Dies hängt einerseits mit den längeren Ausbildungswegen, andererseits aber ebenfalls mit neuen Verkehrszwecken, wie z.B. Arbeitswegen (Lehrlinge) zusammen. Der Anteil von Freizeit- und Einkaufswegen unterscheidet sich zwischen den Altersgruppen weniger stark.

### T 6.1 Kenngrößen des Verkehrs

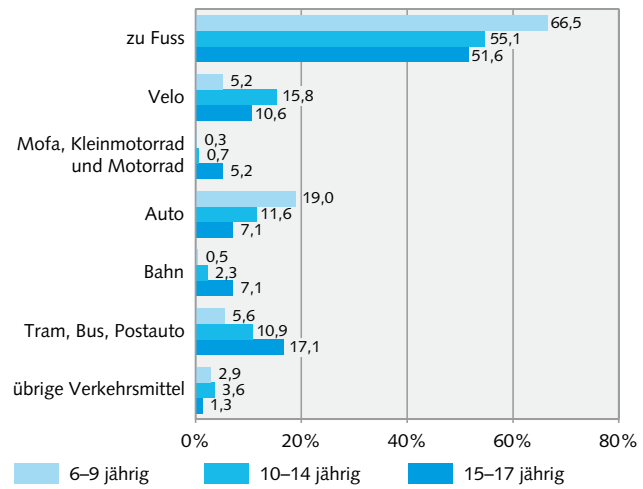
Alter	Geschlecht	Wege pro Tag	Tagesdistanz (in km)	Wegzeit pro Tag (in Min.)
6–9 Jahre	männlich	3,6	10,8	70,9
	weiblich	3,5	11,7	65,4
10–14 Jahre	männlich	3,9	16,9	83,9
	weiblich	3,7	15,4	78,4
15–17 Jahre	männlich	4,0	30,3	102,2
	weiblich	3,8	29,1	110,7

Basis: 3301 Kinder und Jugendliche, Werktage

Die Jugendlichen aller Altersgruppen gehen überdurchschnittlich häufig zu Fuss und nehmen – vor allem zwischen 10 und 14 Jahren – das Velo. Danach sinkt der Veloanteil zu Gunsten von Mofas/Kleinmotorrädern und ÖV. Der Autoanteil ist bei den Kindern zwischen 6 und 9 mit 19% aller Etappen relativ hoch; es handelt sich um Service- und Begleitfahrten (z.B. Transport zur Schule) und Wege, die Erwachsene für Einkauf und Freizeit zusammen mit den Kindern unternehmen.

### Verkehrsmittelbenutzung (tägliche Anzahl Etappen)

G 6.1

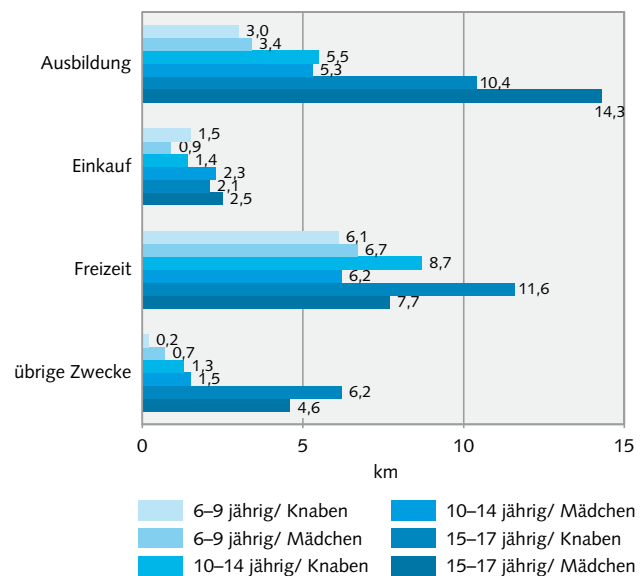


Basis: 3301 Kinder und Jugendliche, Werktage

© BFS/ARE

Bei männlichen Jugendlichen ab 15 nimmt der Freizeitverkehr einen stark wachsenden Anteil der Distanzen ein. Bei den weiblichen Jugendlichen ab 15 sind die Distanzen für die Ausbildung grösser als bei ihren männlichen Kollegen, hingegen die Freizeitdistanzen viel geringer.

### Bedeutung der Verkehrszwecke (tägliche Distanz) G 6.2



Basis: 3301 Kinder und Jugendliche, Werktage

© BFS/ARE



## 6.2 Junge Erwachsene

Junge Erwachsene zwischen 18 und 29 Jahren sind im Vergleich mit der Gesamtbevölkerung überdurchschnittlich weit und lange unterwegs. Dies gilt ganz besonders für Männer zwischen 25 und 29 Jahren, die über 56 km pro Tag zurücklegen und fast zwei Stunden täglich für Mobilität aufwenden. Hingegen nähert sich das Mobilitätsverhalten der Frauen ab 25 dem Durchschnitt der Gesamtbevölkerung an.

### T 6.2 Kenngrößen des Verkehrs

Alter	Geschlecht	Wege pro Tag	Tagesdistanz (in km)	Wegzeit pro Tag (in Min.)
18–24 Jahre*	männlich	3,8	53,0	113,2
	weiblich	3,5	43,8	109,6
25–29 Jahre*	männlich	3,7	56,5	118,7
	weiblich	3,6	36,4	96,3
<b>Gesamtbevölkerung**</b>		<b>3,6</b>	<b>36,5</b>	<b>96,3</b>

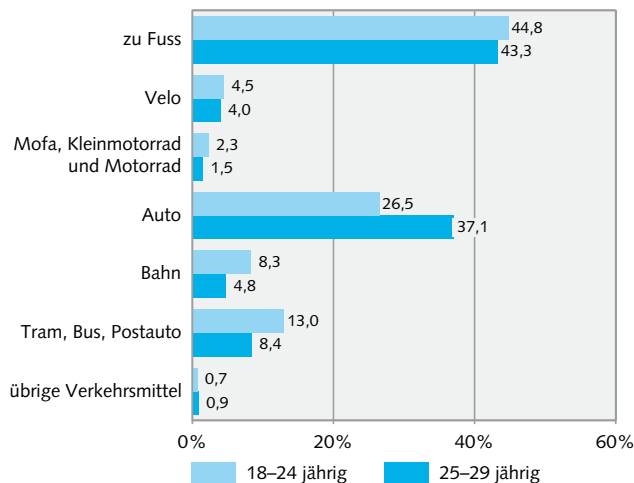
\* Basis: 2952 Jugendliche, Werktage

\*\* Basis: 23 781 Zielpersonen, Werktage

In der Verkehrsmittelwahl spiegelt sich das Alter deutlich: Im Vergleich zu den Kindern (siehe Kapitel 6.1) nimmt der Fussetappen-Anteil weiter ab, der Auto-Anteil erreicht ab 25 Jahren ungefähr den Durchschnitt der Gesamtbevölkerung. Die ÖV-Anteile sinken fast auf die Hälfte. Relativ unbedeutend bleiben auch bei den jungen Erwachsenen die Motorrad-Anteile.

### Verkehrsmittelbenutzung (tägliche Anzahl Etappen)

G 6.3

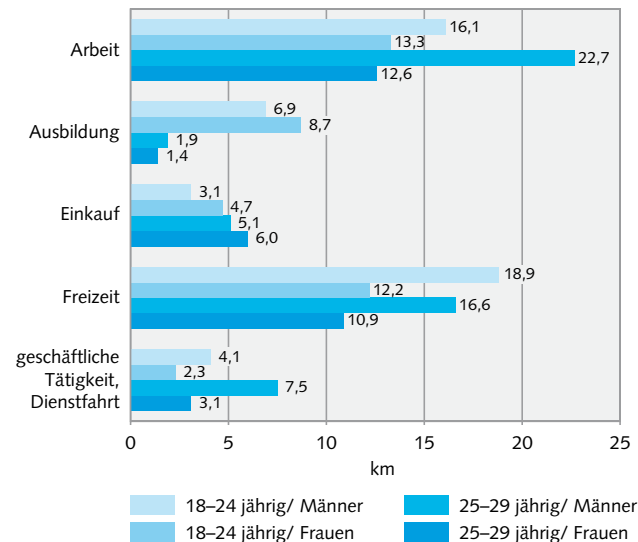


Basis: 2952 Jugendliche, Werktage

© BFS/ARE

Unterschiede zwischen den Geschlechtern zeigen sich auch bei den Verkehrszwecken: Junge Männer weisen deutlich längere Arbeits- und auch Freizeitdistanzen auf als junge Frauen. Ab 25 nimmt die Bedeutung der Ausbildungswege erwartungsgemäss ab.

### Bedeutung der Verkehrszwecke (tägliche Distanz) G 6.4



Basis: 2952 Jugendliche, Werktage

© BFS/ARE

### 6.3 Erwerbstätige

Die Erwerbstätigen sind nicht nur die grösste der Gruppen, die in diesem Kapitel betrachtet werden, sie gehören auch zur mobilsten und am meisten per Auto verkehrenden Gruppe. Allerdings bestehen Unterschiede zwischen den verschiedenen Berufskategorien. Kaderleute weisen eine überdurchschnittlich hohe Mobilität aus.

#### T 6.3 Kenngrössen des Verkehrs

Stellung im Beruf	Wege pro Tag	Tagesdistanz (in km)	Wegzeit pro Tag (in Min.)
selbstständig	4,0	47,0	101,4
mitarbeitendes Familienmitglied	3,9	28,4	67,1
angestellt im höheren Kader	4,2	63,7	106,9
angestellt im übrigen Kader	4,0	55,0	110,7
angestellt in anderer Funktion	3,9	45,2	105,8
<b>Total</b>	<b>3,9</b>	<b>48,3</b>	<b>105,8</b>

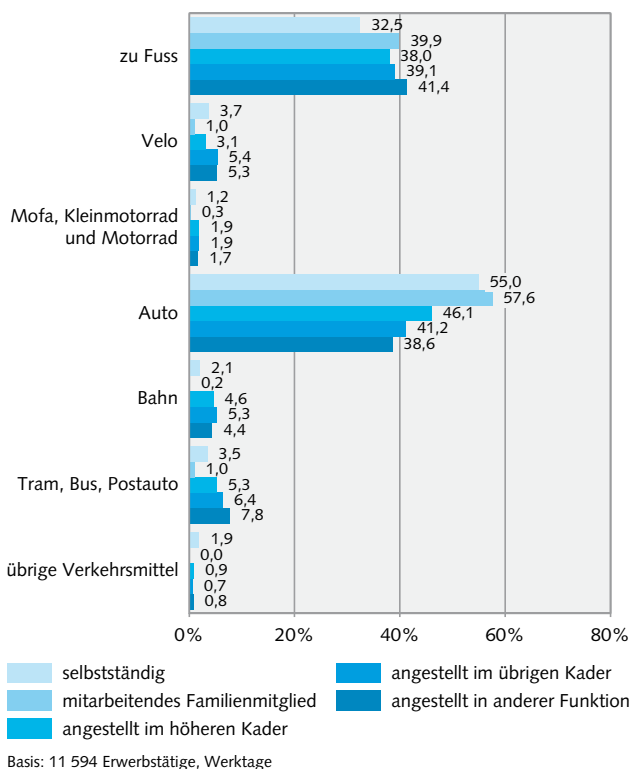
Basis: 11 594 Erwerbstätige, Werktage

Die höchsten Auto-Anteile weisen allerdings Selbständig-erwerbende auf, während die höchsten Bahnanteile im unteren Kader zu verzeichnen sind.

Bei den Verkehrszwecken zeigt sich, dass (besonders höhere) Kaderangestellte auch überdurchschnittlich lange Arbeits-, Geschäfts- und Freizeitdistanzen zurücklegen, während im Betrieb mitarbeitende Familienmitglieder vergleichsweise sehr kurze Arbeitswege haben.

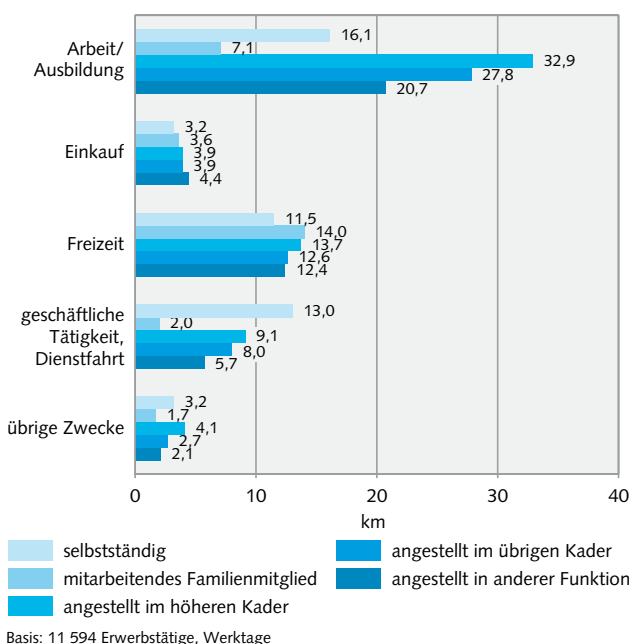
### Verkehrsmittelbenutzung (tägliche Anzahl Etappen)

G 6.5



© BFS/ARE

### Bedeutung der Verkehrszwecke (tägliche Distanz) G 6.6



© BFS/ARE

## 6.4 Im Haushalt tätige Personen

Hausfrauen und -männer legen weniger Wege und deutlich kürzere Distanzen zurück als der Durchschnitt der Gesamtbevölkerung. Sie haben hingegen etwas längere Einkaufs- und Freizeitwege.

Die Distanzen der Hausfrauen und -männer betragen rund zwei Drittel der Distanzen von erwerbstätigen Frauen, während erwerbstätige Männer im Durchschnitt mehr als doppelt so grosse Distanzen zurücklegen. Die längeren Distanzen und höheren Wegzeiten der erwerbstätigen Männer sind zum grössten Teil auf den höheren Beschäftigungsgrad und die (auch deswegen) im Durchschnitt über 70% längeren Arbeitswege zurückzuführen.

### T 6.4 Kenngrössen des Verkehrs

	Wege pro Tag	Tagesdistanz (in km)	Wegzeit pro Tag (in Min.)
Hausfrauen und -männer*	3,3	25,1	82,0
erwerbstätige Männer**	3,9	56,9	114,0
erwerbstätige Frauen**	3,9	37,0	95,0
<b>Gesamtbevölkerung***</b>	<b>3,6</b>	<b>36,5</b>	<b>96,3</b>

\* Basis: 1590 Hausfrauen, -männer, Werktage

\*\* Basis: 11 594 Erwerbstätige, Werktage

\*\*\* Basis: 23 781 Zielpersonen, Werktage

Die Verfügbarkeit eines Autos ist sehr hoch: Bei den im Haushalt tätigen haben 70% ein Auto immer zur Verfügung, während es bei den Erwerbstätigen über drei Viertel sind. Dies schlägt sich auch in der hohen Nutzung des Autos nieder: Rund 4 von 10 Etappen werden per Auto zurückgelegt, rund vier Mal mehr als per ÖV. Hausmänner und -frauen haben vergleichsweise selten ein ÖV-Abo, hingegen haben erwerbstätige Frauen trotz recht hoher Autoverfügbarkeit viel öfter ein ÖV-Abo als Männer.

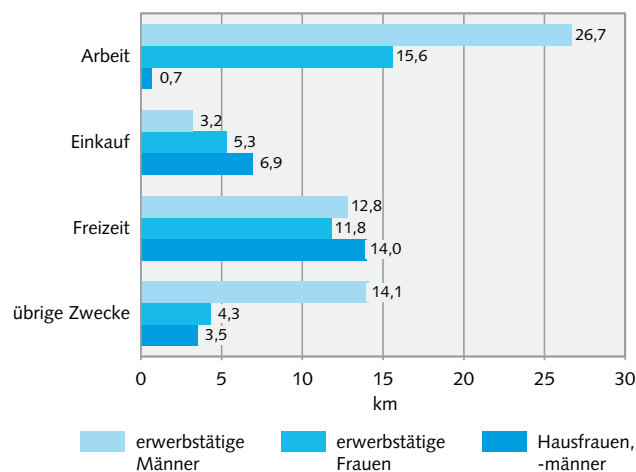
## T 6.5 Verkehrsmittelbenutzung und Verfügbarkeit von Autos und ÖV-Abos

	im Haushalt tätige Personen	Erwerbstätige	
		Männer	Frauen
<b>Verfügbarkeit von Auto und ÖV-Abo (in %)</b>			
Auto immer verfügbar*	71,9	85,2	76,3
nach Absprache*	23,3	11,9	18,1
nicht verfügbar*	4,8	2,9	5,7
ÖV-Abo**	36,3	39,6	51,0
<b>Verkehrsmittelwahl (Werktagsetappen, Anteile in %)**</b>			
ÖV	5,5	10,0	12,4
zu Fuss	45,2	35,7	44,3
Velo	6,1	4,7	5,3
Auto	42,6	45,8	36,9

\* Basis: 10 550 Erwerbstätige resp. 1249 Hausfrauen und -männer mit PW-Führerschein, Werktage

\*\* Basis: 11 594 Erwerbstätige, 1590 Hausfrauen und -männer, Werktage

### Bedeutung der Verkehrszwecke (tägliche Distanz) G 6.7



Basis: 11 594 Erwerbstätige an Werktagen; 1590 Hausfrauen, -männer an Werktagen

© BFS/ARE

## 6.5 Ältere Menschen ab 65 Jahren

Ab dem Alter von 65 nimmt die Mobilität schrittweise ab. Dies gilt für alle Mobilitätskennziffern: Mobilitätsgrad, Anzahl Wege, Tagesdistanz, und Wegzeit. Schon bei den 65–69-Jährigen liegen die Werte unter dem Bevölkerungsdurchschnitt.

Das Mobilitätsmuster wird bei den Verkehrszwecken deutlich: Die Freizeitwege dominieren. Allerdings liegt bloss die Anzahl Freizeitetappen der Senioren/innen leicht über dem Wert der Jüngeren, während die Freizeitdistanzen aller über 65-Jährigen kürzer sind als jene der Jüngeren (siehe CD).

### T 6.6 Kenngrössen des Verkehrs

Alter	Wege pro Tag	Tagesdistanz (in km)	Wegzeit pro Tag (in Min.)	Mobilitätsgrad (in %)
65–69 Jahre	2,8	27,3	91,6	84,4
70–74 Jahre	2,6	24,0	84,6	83,2
75–79 Jahre	2,2	18,5	73,7	77,8
80 und mehr	1,9	13,8	56,0	69,8

Basis: 6818 Zielpersonen, alle Tage

Auch im Rentenalter zeigen sich die traditionellen Rollenmuster: Der Anteil der Einkaufswege ist bei Frauen meist grösser. Männer sind beim Autoanteil den Frauen deutlich voraus, vor allem ab 70.

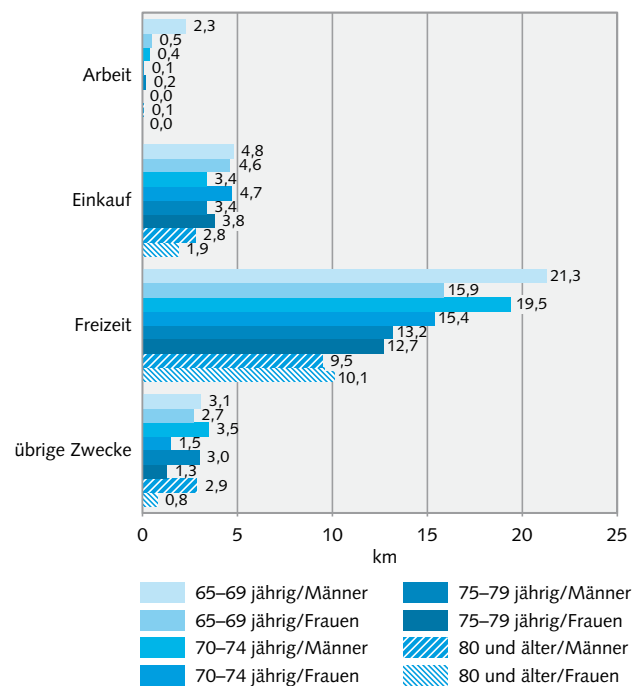
Ähnlich wie bei den ganz jungen Altersgruppen dominieren bei den älteren Menschen die Fussetappen. Mit zunehmendem Alter nehmen die ÖV-Anteile im Nahverkehr zu, und die Autobenutzung beschränkt sich mehr und mehr auf das Mitfahren.

### T 6.7 Verkehrsmittelbenutzung (tägliche Anzahl Etappen in %)

Alter	Geschlecht	zu Fuss	Velo	Mofa, Kleinmotorrad und Motorrad	Auto	Bahn	Bus, Tram, Postauto	andere
65–69 jährig	Männer	44,6	2,8	1,4	42,3	2,3	5,6	1,1
	Frauen	51,4	3,5	0,1	34,5	3,4	6,3	0,9
70–74 jährig	Männer	48,7	4,2	0,7	36,7	2,4	6,7	0,5
	Frauen	58,7	2,4	0,0	25,9	2,8	9,4	0,7
75–79 jährig	Männer	49,5	2,1	1,1	36,8	1,7	7,6	1,2
	Frauen	58,8	2,3	0,2	23,9	2,3	11,3	1,2
80 und älter	Männer	54,4	1,0	0,3	29,2	1,9	12,5	0,7
	Frauen	63,7	1,6	0,0	18,8	3,5	11,0	1,3

Basis: 6818 Zielpersonen, alle Tage

## Bedeutung der Verkehrszwecke (tägliche Distanz) G 6.8



Basis: 6818 Zielpersonen, alle Tage

© BFS/ARE

## Kapitel 7

# Räumliche Aspekte der Mobilität

## 7.1 Landesteile

Die Bevölkerung der Deutschschweiz fährt im Durchschnitt weiter, ist entsprechend länger unterwegs und nutzt dabei Velo und öffentlichen Verkehr mehr als die Personen in der französisch- und italienischsprachigen Schweiz. Auf diese Unterschiede haben vermutlich auch die Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur und das ÖV-Angebot einen Einfluss, nicht bloss die unterschiedliche Mentalität in den Sprachräumen.

Deutschschweizer/innen haben im Durchschnitt etwas weniger Autos, dafür markant mehr Velos sowie mehr General- und Halbtaxabonnemente.

Diese Unterschiede wirken sich spürbar auf die Verkehrsmittelwahl aus: Der Autoanteil an der Zahl der Etappen beträgt in der Deutschschweiz 35%, in der französischsprachigen Schweiz 41% und in der italienischsprachigen Schweiz knapp 49%, allerdings ist in der Deutschschweiz die Tagesdistanz auch am höchsten.

### T7.1 Datenübersicht nach Landesteilen

	D-CH	F-CH	I-CH	Schweiz
<b>Kenngrossen des Verkehrs *</b>				
Anzahl Wege pro Tag	3,3	3,4	3,1	3,3
Tagesdistanz (in km)	38,9	34,4	26,7	37,3
Wegzeit pro Tag (in Min.)	100,7	91,3	81,1	97,6
Mobilitätsgrad (in %)	89,4	88,9	86,5	89,2
<b>Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)*</b>				
Arbeit	23,8	21,7	25,1	23,4
Ausbildung	3,7	4,8	5,8	4,0
Einkauf	11,1	12,0	15,4	11,4
Freizeit	45,3	43,1	40,7	44,7
Service und Begleitung	1,0	2,8	1,8	1,4
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	8,6	9,1	3,8	8,6
unbestimmt/andere	6,5	6,6	7,4	6,6
<b>Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)</b>				
mit Auto**	80,2	83,1	86,0	81,2
mit Velo**	74,9	59,7	57,3	70,6
mit GA***	7,0	4,6	2,3	6,2
mit Halbtax***	31,3	15,0	9,0	26,5
mit anderen Jahresabo ÖV***	5,9	7,5	5,8	6,2

\* Basis: 33 321 Zielpersonen mit gültiger Geokodierung

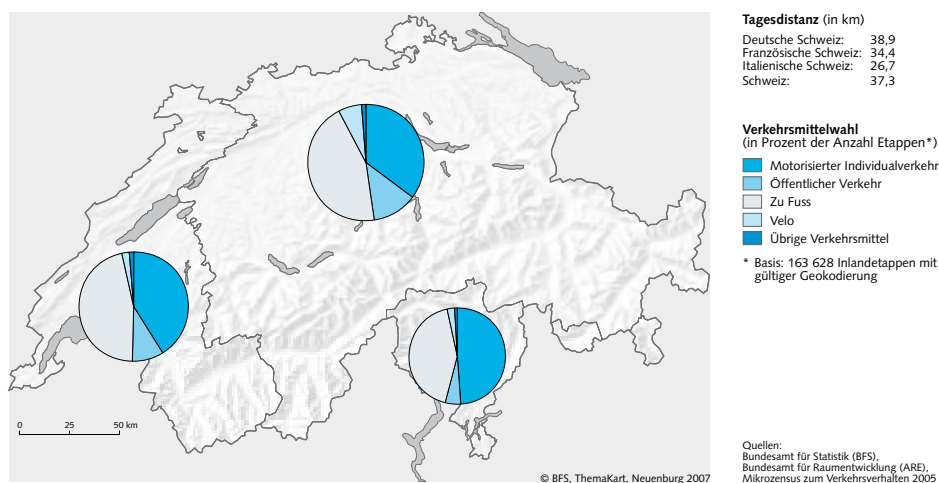
\*\* Basis: 31 872 Haushalte mit gültiger Geokodierung

\*\*\* Basis: 71 066 Haushaltspersonen mit gültiger Geokodierung

Rätoromanisches Sprachgebiet: siehe CD-ROM

### Verkehrsmittelwahl nach Landesteilen, 2005

G 7.1



## 7.2 Grossregionen

Der Quervergleich der Grossregionen zeigt ein noch etwas feineres Bild der regionalen Unterschiede im Verkehrsaufkommen, das allerdings auch vom unterschiedlichen Anteil der ländlichen Räume in diesen Grossregionen mitbestimmt wird.

Vergleichsweise tiefe Tagesdistanzen sind im Tessin und in der Genferseeregion zu verzeichnen. Distanzmässig ist die Bevölkerung im Espace Mittelland am längsten unterwegs, zeitlich jene der Grossregion Zürich.

Bei den Verkehrszwecken sind die Unterschiede gering, hingegen bei der Ausstattung mit Fahrzeugen und Abonnements recht gross: In der Grossregion Zürich sind General-, Halbtax- und Jahres-Abonnement stark überdurchschnittlich verbreitet. Im Tessin gibt es pro Person am meisten Autos und am wenigsten Velos.

Diese Unterschiede drücken sich erwartungsgemäss auch bei der Verkehrsmittelwahl aus. Der ÖV-Anteil an den Etappen erreicht in der Grossregion Zürich stattliche 18%, gefolgt von der Nordwestschweiz mit 13%, während das Tessin 5% erreicht.

### T7.2 Datenübersicht nach Grossregionen

	Genferseeregion	Espace Mittelland	Nordwestschweiz	Zürich	Ostschweiz	Zentralschweiz	Tessin	Schweiz
<b>Kenngrossen des Verkehrs *</b>								
Anzahl Wege pro Tag	3,3	3,3	3,3	3,2	3,3	3,3	3,1	3,3
Tagesdistanz (in km)	33,3	40,8	37,7	38,2	37,9	38,5	26,3	37,3
Wegzeit pro Tag (in Min.)	91,4	100,3	100,3	102,9	94,8	101,6	79,9	97,6
Mobilitätsgrad (in %)	89,1	88,7	90,0	89,4	89,3	89,6	86,5	89,2
<b>Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)*</b>								
Arbeit	22,4	21,0	25,4	25,5	23,0	24,3	25,8	23,4
Ausbildung	4,6	3,8	3,1	4,0	3,9	3,9	6,0	4,0
Einkauf	11,9	11,2	13,4	10,8	10,7	9,9	14,1	11,4
Freizeit	43,4	46,4	41,8	45,8	43,3	47,7	41,1	44,7
Service und Begleitung	2,6	1,2	0,9	0,7	1,5	1,3	1,9	1,4
geschäftliche Tätigkeit, Dienstreise	8,4	10,0	6,3	7,4	10,7	8,8	3,4	8,6
unbestimmt/andere	6,6	6,4	8,9	5,8	6,9	4,1	7,7	6,6
<b>Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)</b>								
mit Auto**	82,5	82,4	78,8	75,8	83,7	83,6	86,3	81,2
mit Velo**	58,7	73,7	73,6	70,8	77,7	77,7	57,3	70,6
mit GA***	4,8	8,1	5,3	8,1	5,6	5,3	2,2	6,2
mit Halbtax***	17,2	26,2	29,0	36,2	27,5	30,9	8,8	26,5
mit anderen Jahresabo ÖV***	7,4	4,8	6,8	9,3	3,8	4,9	5,9	6,2

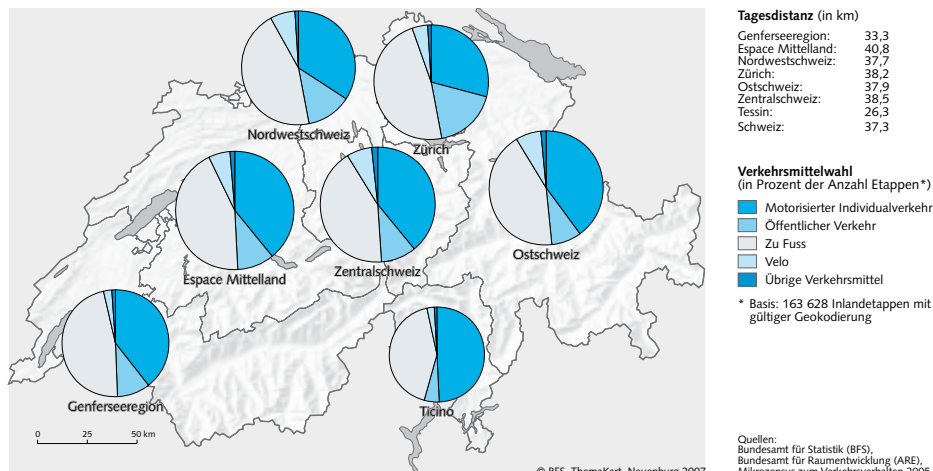
\* Basis: 33 321 Zielpersonen mit gültiger Geokodierung

\*\* Basis: 31 872 Haushalte mit gültiger Geokodierung

\*\*\* Basis: 71 066 Haushaltspersonen mit gültiger Geokodierung

Verkehrsmittelwahl nach Grossregionen, 2005

G 7.2



### 7.3 Urbaner und ländlicher Raum

Eine Unterscheidung nach Raumtypen erklärt auch einen Teil der unterschiedlichen Mobilitätskennziffern.

Im urbanen Raum liegen die Tagesdistanzen deutlich unter jenen des ländlichen Raums, und dies vor allem in den Kerngemeinden, während die weniger zentrumsnahen Agglomerationsgemeinden ähnlich lange Distanzen bewältigen wie die Bevölkerung im ländlichen Raum.

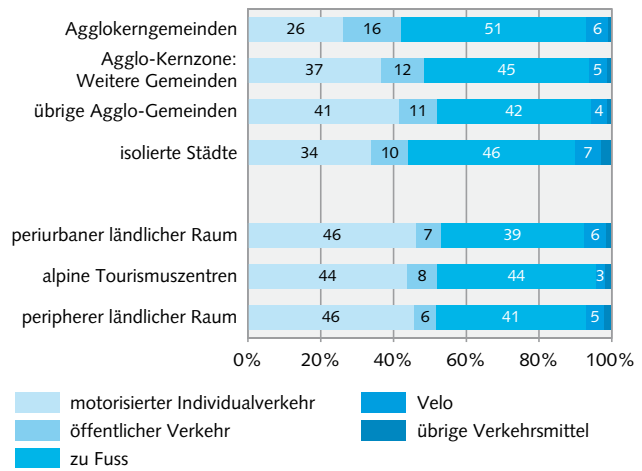
Die Anteile der Verkehrszwecke unterscheiden sich räumlich nicht sehr stark, aber es fällt beispielsweise auf, dass in alpinen Tourismuszentren weniger Freizeit- und Ausbildungs-, aber mehr Geschäfts- und Dienstreisen anfallen als anderswo.

Bei der Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos stechen die Kerngemeinden deutlich hervor: Deren Bevölkerung hat deutlich weniger Autos (und auch weniger Velos), aber überdurchschnittlich oft ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs. Die Unterschiede zwischen peripherem und periurbanem ländlichen Raum sind gering.

Die Verkehrsmittelwahl zeigt ein analoges Bild: In den Agglomerationen, aber ganz besonders in den Kerngemeinden, sind die ÖV- und die Fuss- und Velo-Anteile stark überdurchschnittlich, im ländlichen Raum klar unterdurchschnittlich.

### Verkehrsmittelwahl nach Raumtypen (Anzahl Etappen)

G 7.3



Basis: 163 628 Inlandetappen mit gültiger Geokodierung

© BFS/ARE

### T7.3 Datenübersicht nach Raumtypen

	urbaner Raum				ländlicher Raum			Schweiz
	Agglokern-gemeinden	Agglo-Kernzone: Weitere Gemeinden	übrige Agglo-Gemeinden	isolierte Städte	periurbaner ländlicher Raum	alpine Tourismus-zentren	peripherer ländlicher Raum	
<b>Kenngrößen des Verkehrs*</b>								
Anzahl Wege pro Tag	3,3	3,3	3,3	3,2	3,3	3,4	3,2	3,3
Tagesdistanz (in km)	33,0	34,6	39,0	35,9	41,7	41,3	40,7	37,3
Wegzeit pro Tag (in Min.)	98,5	92,1	98,2	85,9	99,2	110,0	97,9	97,6
Mobilitätsgrad (in %)	90,3	88,7	89,3	91,2	88,2	85,5	86,8	89,2
<b>Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)*</b>								
Arbeit	23,5	23,3	24,9	24,0	22,1	24,4	18,8	23,4
Ausbildung	4,0	4,1	3,5	5,8	4,3	1,9	4,8	4,0
Einkauf	10,4	11,7	11,8	27,3	11,2	13,4	12,3	11,4
Freizeit	46,4	45,6	43,9	26,6	43,5	38,4	49,6	44,7
Service und Begleitung	1,3	1,5	1,3	0,2	1,6	0,1	1,3	1,4
geschäftliche Tätigkeit, Dienstreise	6,9	9,1	8,4	1,3	10,3	11,3	9,2	8,6
unbestimmt/andere	7,5	4,8	6,1	14,8	7,1	10,5	4,1	6,6
<b>Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)</b>								
mit Auto**	66,9	83,9	87,8	81,4	89,8	85,3	86,9	81,2
mit Velo**	63,7	70,4	73,4	76,9	77,0	69,6	70,8	70,6
mit GA***	8,8	5,3	5,5	3,8	5,0	4,8	6,2	6,2
mit Halbtax***	29,1	26,6	27,0	33,9	23,2	27,7	21,7	26,5
mit Jahresabo ÖV***	9,6	7,1	6,0	2,8	2,8	2,1	3,1	6,2

\* Basis: 33 321 Zielpersonen mit gültiger Geokodierung

\*\* Basis: 31 872 Haushalte mit gültiger Geokodierung

\*\*\* Basis: 71 066 Haushaltspersonen mit gültiger Geokodierung



## 7.4 Agglomerationen

Betrachtet man die Agglomerationen genauer (ausnahmsweise inkl. Kerngemeinden), so lassen sich einige Unterschiede feststellen.

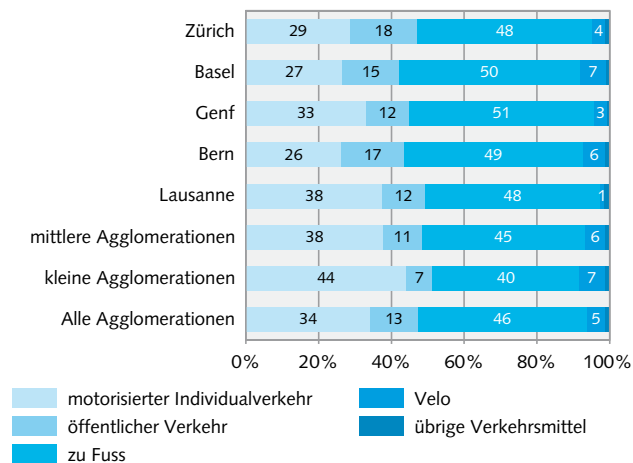
Zwar weichen die Mobilitätskennziffern der fünf grössten, der mittleren (mehr als 50'000 Einwohner) und der kleinen Agglomerationen nur wenig voneinander ab (die verhältnismässig geringe Tagesdistanz in Genf und Basel hängt auch mit der Grenzlage zusammen, da hier nur Distanzen im Inland dargestellt werden).

Während die Haushalte in den Agglomerationen Genf und Lausanne sowie in den mittleren und kleinen Agglomerationen öfters mit Autos ausgerüstet sind, gibt es in den grossen Deutschschweizer Agglomerationen mehr ÖV-Abos und Velos. Besonders deutlich sind die Unterschiede bei den Halbtax-Abos: In Zürich hat jede/r Dritte eins, in Genf nur jede/r Achte.

Dies schlägt sich auch in der Verkehrsmittelnutzung nieder. Die Agglomerationsbewohner gehen zu Fuss (Spitzenwert Genf mit 51% aller Etappen) oder benutzen den MIV (Spitzenwert Lausanne 38% und kleine Agglomerationen 44%). Zürich und Bern weisen den höchsten ÖV-Anteil aus, während in Basel und Bern sowie in kleinen Agglomerationen das Velo von überdurchschnittlicher Bedeutung ist.

### Verkehrsmittelwahl nach Agglomerationen (Anzahl Etappen)

G 7.4



Basis: 127 607 Inlandetappen von Personen mit Wohnsitz in einer Agglomeration

© BFS/ARE

### T7.4 Datenübersicht für Agglomerationen

	grosse Agglomerationen					mittlere Agglomerationen	kleine Agglomerationen	Alle Agglomerationen
	Zürich	Basel	Genf	Bern	Lausanne			
<b>Kenngrössen des Verkehrs*</b>								
Anzahl Wege pro Tag	3,2	3,3	3,4	3,2	3,3	3,3	3,3	3,3
Tagesdistanz (in km)	37,6	28,6	24,6	41,0	38,4	36,9	39,0	35,8
Wegzeit pro Tag (in Min.)	102,8	97,6	81,6	106,1	95,7	97,5	94,4	97,1
Mobilitätsgrad (in %)	89,5	89,7	89,1	90,3	88,8	89,7	89,5	89,6
<b>Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)*</b>								
Arbeit	25,4	27,9	22,3	20,9	22,4	23,6	24,6	24,1
Ausbildung	3,7	2,0	5,2	3,4	4,9	3,6	4,4	3,8
Einkauf	10,9	13,9	14,3	9,5	10,8	10,5	12,1	11,3
Freizeit	45,7	44,4	42,3	48,6	41,8	46,4	42,5	45,1
Service und Begleitung	0,8	1,4	2,9	0,7	2,7	1,1	1,7	1,3
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	7,6	5,0	5,7	9,5	10,4	8,2	8,9	8,0
unbestimmt/andere	5,9	5,5	7,3	7,5	7,1	6,5	5,8	6,4
<b>Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)</b>								
mit Auto**	75,4	69,1	77,8	72,6	78,5	81,6	86,1	78,6
mit Velo**	68,6	69,7	57,0	72,6	50,4	71,6	75,7	68,9
mit GA***	7,8	4,7	3,7	11,8	5,2	7,1	5,3	6,7
mit Halbtax***	35,8	28,3	12,5	37,8	18,0	28,1	23,8	27,7
mit anderen Jahresabo ÖV***	9,8	11,3	11,1	8,9	7,6	5,6	3,6	7,5

Agglomerationen inkl. Kerngemeinden

\* Basis: 25 279 Zielpersonen mit Wohnsitz in einer Agglomeration

\*\* Basis: 24 450 Haushalte mit Wohnsitz in einer Agglomeration

\*\*\* Basis: 52 910 Haushaltspersonen mit Wohnsitz in einer Agglomeration

## 7.5 Verkehrsverhalten in Städten

Vergleiche zwischen den grossen Städten (Zürich, Basel, Genf, Bern, Lausanne) und den übrigen Agglomerationskerngemeinden zeigen bei den Mobilitätskenngrössen gewisse, meist kleinere Unterschiede, die zudem nicht leicht interpretierbar sind. In beiden Städtegrössenklassen werden in den motorisierten Haushalten durchschnittlich mehr Wege und grössere Distanzen zurückgelegt, aber weniger Zeit im Verkehr verbracht als in den Haushalten ohne Autos.

### T7.5 Kenngrössen des Verkehrs und Verkehrszweck

	5 grosse Städte		übrige Agglomerationskerngemeinden	
	mit Auto	ohne Auto	mit Auto	ohne Auto
<b>Kenngrössen</b>				
Anzahl Wege pro Tag	3,4	3,2	3,4	3,0
Tagesdistanz (in km)	31,1	28,6	36,9	28,9
Wegzeit pro Tag (in Min.)	98,7	103,6	96,6	98,0
Mobilitätsgrad (in %)	91,4	89,2	90,8	86,4
<b>Zweck (in % der Gesamtdistanz)</b>				
Arbeit	21,4	19,8	25,1	27,1
Ausbildung	3,5	4,1	4,2	4,6
Einkauf	11,0	11,0	9,9	10,0
Service und Begleitung	1,9	0,2	1,4	0,5
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	7,3	3,8	8,1	4,4
Freizeit	47,6	52,4	44,9	41,4
unbestimmt	7,3	8,6	6,5	11,9

Basis: 10 577 Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomerationskerngemeinde

Mit welchem Zweck fliesst der Verkehr in die Städte? Die Verkehrsströme von ausserhalb der Stadtgrenze (überlokale Wege) stammen in den grossen Städten zu je über einem Drittel aus dem Arbeits- und dem Freizeitverkehr. Die Städte sind also auch als Freizeitziel sehr beliebt, und dies gilt in gleichem Mass auch für die mittleren und kleineren Zentren.

### T7.6 Stadt als Zielort von Verkehr (in % aller Wege)

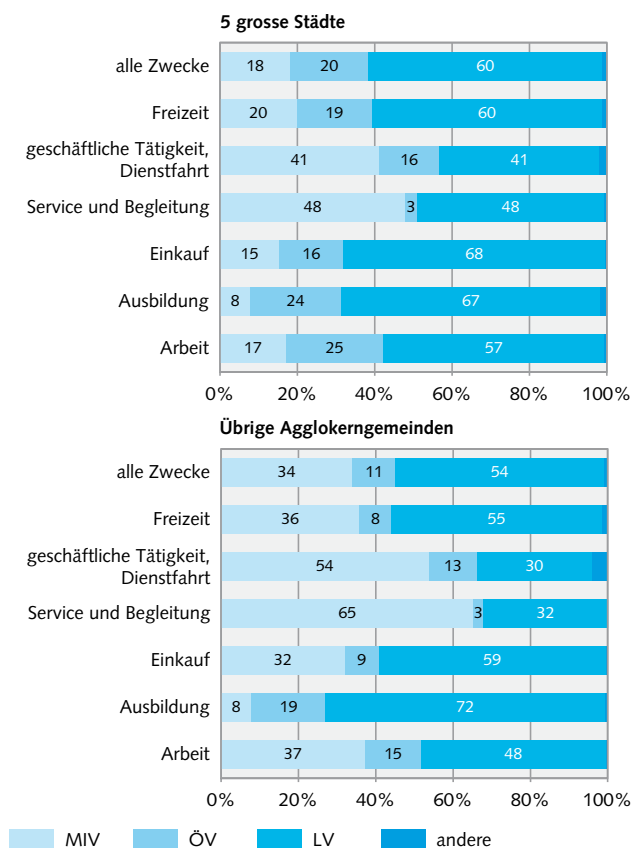
	5 grosse Städte		übrige Agglomerationskerngemeinden	
	lokal	überlokal	lokal	überlokal
Arbeit	22,2	35,0	21,9	30,2
Ausbildung	7,6	6,0	9,7	5,6
Einkauf	25,3	14,0	23,9	19,1
Service und Begleitung	1,6	1,7	2,0	1,8
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	2,4	5,8	2,2	4,6
Freizeit	39,2	35,3	38,2	36,7
unbestimmt	1,5	2,2	2,1	2,1
<b>alle Zwecke</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Basis: 41 090 Inlandwege mit Ziel Agglomerationskerngemeinde

Die Bevölkerung der fünf Grossstädte zeigt bei allen Verkehrszwecken wesentlich kleinere Autoanteile und entsprechend höhere Werte beim ÖV und Langsamverkehr als die Bevölkerung der übrigen Zentren. Dies gilt beispielsweise auch im Freizeitverkehr, das heisst, dass die Grosstadtbevölkerung die guten Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr auch überdurchschnittlich nutzt. Der ÖV-Anteil an den Etappen ist bei der Grosstadtbevölkerung grösser als der MIV-Anteil.

### Verkehrsmittelwahl (Anzahl Etappen)

G 7.5



Basis: 56 152 Inlandetappen von Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomerationskerngemeinde

© BFS/ARE

## 7.6 Erreichbarkeitsanalysen und weitere Nutzung der Geokodierung

Erstmals wurden im Mikrozensus 2005 die aufgesuchten Orte georeferenziert erfasst, d.h. mit Koordinaten versehen. In diesem Kapitel wird beispielhaft illustriert, welche Analysemöglichkeiten sich dadurch ergeben.

Damit ist es zum ersten Mal möglich, die Wechselwirkungen zwischen Raumordnung und Verkehrsverhalten ausführlich zu untersuchen. So kann die Erreichbarkeit von Dienstleistungen und von Freizeiteinrichtungen (z.B. Erreichbarkeit von Einkaufszentren, gastronomischen Einrichtungen, Post, ÖV- bzw. Strassenangebot usw.) untersucht werden. Möglich sind auch Verknüpfungen des Verkehrsverhaltens mit strukturellen Indikatoren wie der Bevölkerungs- oder Siedlungsdichte.

Von den zahlreichen Auswertungsmöglichkeiten, welche die Geokodierung erlaubt, wurde die Luftliniendistanz zwischen dem Wohnort und der nächst gelegenen ÖV-

Haltestelle untersucht, die Montag bis Freitag bedient ist (ohne Unterscheidung nach Verkehrsmittel und Häufigkeit der Verbindung). Erwartungsgemäss zeigt sich: Je weiter die ÖV-Haltestelle weg ist, desto mehr Autos und desto weniger ÖV-Abos sind im Haushalt vorhanden. Dieser Effekt ist auch bei der Verkehrsmittelwahl zu finden: Wenn eine ÖV-Haltestelle in der Nähe liegt, werden grössere Tagesdistanzen zu Fuss und mit dem ÖV, aber weniger mit dem MIV zurückgelegt. Interessant ist auch, dass die Tagesdistanz und die Wegzeit mit ansteigender Distanz des Wohnortes zu einer ÖV-Haltestelle deutlich zunehmen.

Als Beispiel für eine grafische Auswertung werden die am Stichtag besuchten Ort dargestellt. Mit dem MIV werden nicht nur mehr Orte besucht, sondern diese verteilen sich auch gleichmässiger im Raum. Dagegen sind die Zielorte, die mit dem ÖV besucht wurden, stärker auf die Hauptzentren konzentriert.

### T7.7 Verkehrsverhalten nach Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen (Werktag)

	Luftliniendistanz zwischen Wohnort und nächster ÖV-Haltestelle					Total
	0 bis 0,15 km	über 0,15 bis 0,3 km	über 0,3 bis 0,5 km	über 0,5 bis 1 km	über 1 km	
<b>Kenngrössen des Verkehrs*</b>						
Anzahl Wege pro Tag	3,6	3,6	3,6	3,6	3,4	3,6
Tagesdistanz (in km)	34,2	35,5	38,2	43,2	44,7	36,4
Wegzeit pro Tag (in Min.)	96,1	95,4	95,8	99,7	109,2	96,4
Mobilitätsgrad (in %)	91,9	91,8	91,7	90,1	86,3	91,5
<b>Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)</b>						
mit Auto**	74,7	79,8	87,6	89,5	90,5	80,2
mit Velo**	66,2	71,7	75,4	77,7	77,9	70,9
mit GA***	6,9	6,3	6,0	6,0	5,6	6,4
mit Halbtax***	27,8	28,8	27,3	25,8	21,0	27,7
mit Jahresabo ÖV***	8,4	6,8	4,3	3,6	2,3	6,5
<b>Verkehrsmittelwahl (in % der Gesamtdistanz)*</b>						
motorisierter Individualverkehr	62,4	65,3	67,9	68,8	71,8	65,3
öffentlicher Verkehr	26,0	24,0	20,8	17,7	22,5	23,4
zu Fuss	6,2	5,8	5,3	4,7	3,8	5,7
Velo	2,8	2,3	2,3	2,1	1,3	2,4
übrige Verkehrsmittel	2,6	2,5	3,7	6,7	0,7	3,2

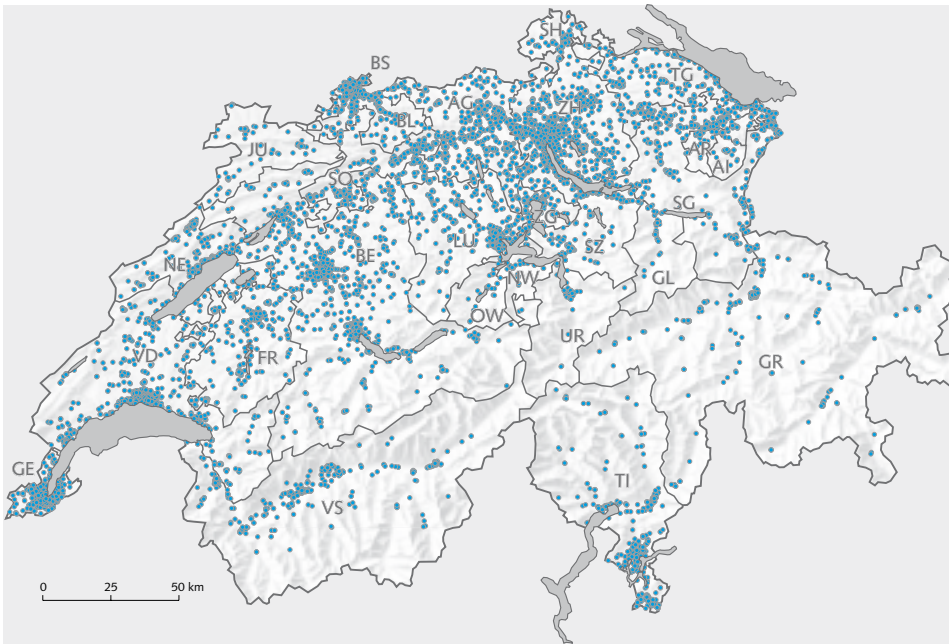
\* Basis: 21 093 Zielpersonen an Werktagen mit adressscharfer Geokodierung des Wohnortes

\*\* Basis: 28 426 Haushalte mit adressscharfer Geokodierung des Wohnortes

\*\*\* Basis: 62 483 Haushaltspersonen ab 6 Jahren mit adressscharfer Geokodierung des Wohnortes

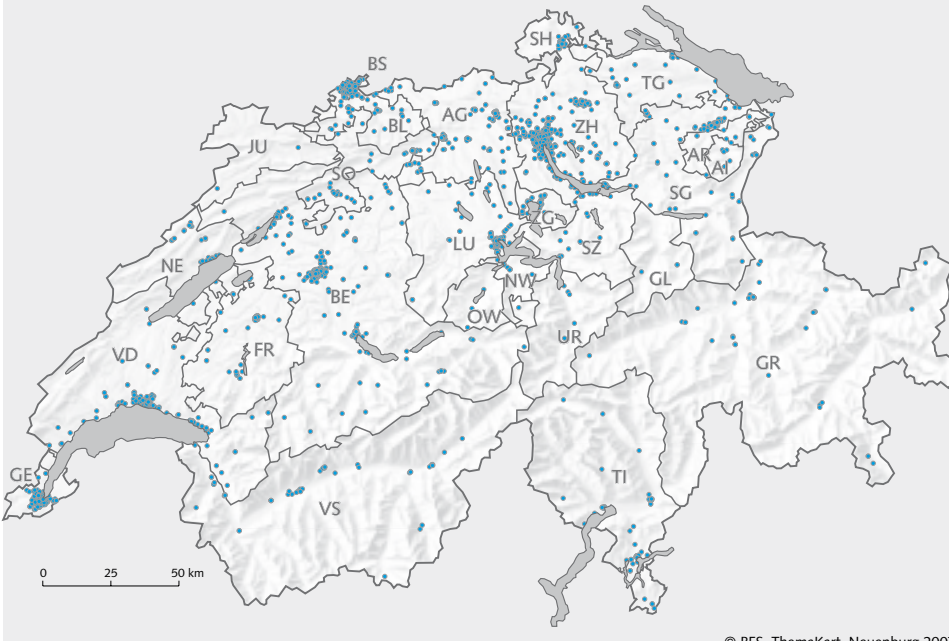
Aufgesuchte Ziele, 2005

G 7.6



**Mit dem motorisierten Individualverkehr**

Basis: 12 394 Hinwege



**Mit dem öffentlichen Verkehr**

Basis: 2 766 Hinwege

Quellen:  
Bundesamt für Statistik (BFS),  
Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

© BFS, ThemaKart, Neuenburg 2007

## Kapitel 8

# Verkehrsentwicklung und Verhaltensänderungen

### 8.1 Mobilitätskennziffern

Wie haben sich die wichtigsten Schlüsselzahlen zur Mobilität seit dem Mikrozensus von 1984 verändert? Auf den folgenden Seiten werden die Zeitreihen für einige Kennzahlen präsentiert.

Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten, konnten nur Daten von Personen ab 10 Jahren ausgewertet werden. Das hat zur Folge, dass die Werte für 2005 leicht von den Zahlen der voran gehenden Kapitel abweichen können. Die Erhebungsmethoden wurden mit jeder Erhebung verfeinert (siehe Kapitel 1), so dass u.a. kurze Etappen in den jüngsten Erhebungen besser erfasst sind.

Die Tagesdistanzen haben seit 1984 stark zugenommen, aber zwischen den Erhebungsjahren 2000 und 2005 sind sie erstmals praktisch konstant. Die Distanzen im motorisierten Individualverkehr haben ganz leicht ab-, die Bahndistanzen dagegen markant zugenommen. Überraschend hoch ist die Abnahme der Tagesdistanzen im Veloverkehr, während der Fussverkehr weiter stark zunimmt (teilweise aufgrund der Erfassungsmethode).

Hingegen hat die Wegzeit seit 1984 immer zugenommen, auch wenn die Zunahme seit 2000 prozentual am geringsten ist. Die Regel, wonach die Bevölkerung stets gleich viel Zeit im Verkehr verbringe, und nur die Distanzen zunehmen, stimmt somit für die Schweiz nicht.

Der Mobilitätsgrad ist nach einer Phase der Zunahme seit 1994 praktisch konstant geblieben.

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

### T 8.1 Veränderung der Mobilitätskennziffern 1984 bis 2005

Kennziffern pro Person und Tag	Mo-Fr	Sa	So	alle
<b>Distanz (in km)</b>				
<b>1984</b>	26,0	30,2	45,1	29,4
<b>1989</b>	31,5	36,6	36,7	33,1
<b>1994</b>	33,7	35,8	33,9	34,0
<b>2000</b>	37,7	41,3	37,2	38,1
<b>2005</b>	37,7	44,7	34,2	38,2
<b>Wegzeit (in Min.)</b>				
<b>1984</b>	69,0	71,7	71,5	69,6
<b>1989</b>	77,1	77,0	77,7	77,4
<b>1994</b>	83,3	85,1	84,7	83,8
<b>2000</b>	93,9	101,1	87,0	94,0
<b>2005</b>	97,6	108,6	91,9	98,4
<b>Mobilitätsgrad (in %)</b>				
<b>1984</b>	85,5	83,2	74,0	83,5
<b>1989</b>	84,2	81,2	74,4	82,4
<b>1994</b>	90,4	87,4	79,1	88,2
<b>2000</b>	91,7	90,5	81,0	90,0
<b>2005</b>	91,1	89,4	78,9	89,1

Basis 2005: 32 008 Zielpersonen ab 10 Jahren

### T 8.2 Veränderungen der Mobilitätskennziffern auf der Basis von 1984 (Index 1984 = 100)

	Mo-Fr	Sa	So	alle
<b>1984 bis 1989</b>				
Distanz	121,2	121,2	81,4	112,6
Wegzeit	111,7	107,4	108,7	111,2
Mobilitätsgrad	98,5	97,6	100,5	98,7
<b>1984 bis 1994</b>				
Distanz	129,6	118,5	75,2	115,6
Wegzeit	120,7	118,7	118,5	120,3
Mobilitätsgrad	105,7	105,0	106,9	105,6
<b>1984 bis 2000</b>				
Distanz	145,0	136,8	82,5	129,6
Wegzeit	136,1	141,0	121,7	135,1
Mobilitätsgrad	107,3	108,8	109,5	107,8
<b>1984 bis 2005</b>				
Distanz	144,9	148,0	75,9	130,0
Wegzeit	141,4	151,4	128,5	141,3
Mobilitätsgrad	106,5	107,4	106,7	106,7

Basis 2005: 32 008 Zielpersonen ab 10 Jahren

### T 8.3 Verkehrsleistungen pro Person und Jahr nach Verkehrsmitteln (in km)

	zu Fuss	Velo	Mofa	Motorrad	Auto	Bus/Tram	Postauto	Bahn	übrige	Total
1984	365	292	219	109	7 008	401	73	1 533	730	10 730
1989	365	292	109	182	7 811	474	73	1 825	1 022	12 153
1994	547	328	73	146	8 431	474	73	1 715	620	12 407
2000	623	355	42	274	9 380	505	70	1 918	795	13 963
2005	754	285	22	233	9 324	547	57	2 272	438	13 932

Basis 2005: 32 008 Zielpersonen ab 10 Jahren

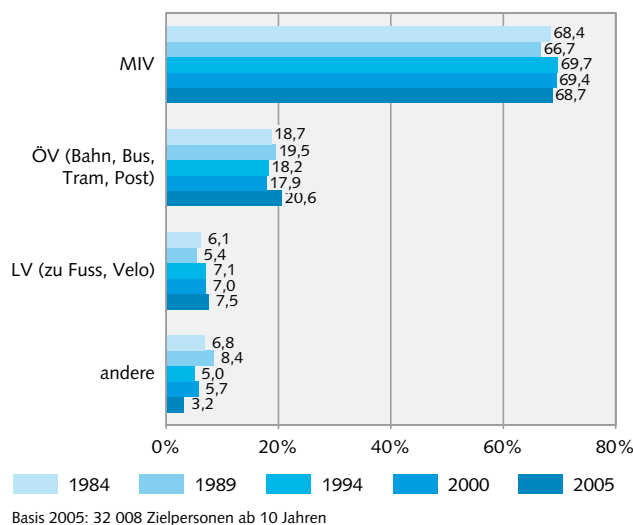
Weil 2000 ein Schaltjahr war, ist die Jahresverkehrsleistung im Jahr 2000 leicht höher als 2005, obwohl die Tagesdistanz im Jahr 2000 leicht tiefer war.

## 8.2 Verkehrsmittelwahl

Die Anteile der Verkehrsmittel (Modalsplit) sind über die letzten 20 Jahre recht stabil. Der öffentliche Verkehr hat aber seinen Anteil an den Distanzen im Jahr 2005 erstmals auf über 20% gesteigert, vor allem wegen steigender Bahnanteile. Hingegen ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ganz leicht gesunken. Die Zunahme des Fuss- und Veloverkehrs kann teilweise mit den Erhebungsmethoden zusammen hängen.

### Anteil der Verkehrsmittel am Total der täglichen Distanzen

G 8.1



© BFS/ARE

Die Wegzeit hat sich in den meisten Fällen im Gleichschritt mit den Distanzen entwickelt.

Die Geschwindigkeiten haben sich nicht stark verändert, mit Ausnahme der Bahn, wo im Vergleich zum letzten Mikrozensus eine markante Zunahme der Geschwindigkeit festzustellen ist. Dies dürfte auf den Effekt von Bahn2000 zurückzuführen sein, welche auch den Anteil längerer Bahnstrecken erhöht hat (Hinweis: Die Geschwindigkeiten werden pro Person und nicht distanzgewichtet ermittelt, so dass nicht «Distanz geteilt durch Wegszeit» gerechnet werden kann).

## T 8.4 Verkehrsmittelwahl

	1984	1989	1994	2000	2005
<b>Distanz pro Tag (in km)</b>					
zu Fuss	1,0	1,0	1,5	1,7	2,1
Velo	0,8	0,8	0,9	1,0	0,8
Mofa	0,6	0,3	0,2	0,1	0,1
Motorrad	0,3	0,5	0,4	0,7	0,6
Auto	19,2	21,4	23,1	25,6	25,5
Bus/Tram	1,1	1,3	1,3	1,4	1,5
Postauto	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Bahn	4,2	5,0	4,7	5,2	6,2
andere	2,0	2,8	1,7	2,2	1,2
<b>Total</b>	<b>29,4</b>	<b>33,1</b>	<b>34,0</b>	<b>38,1</b>	<b>38,2</b>
<b>Wegzeit pro Tag (in Min)</b>					
zu Fuss	16,6	12,8	27,0	30,7	36,9
Velo	4,5	4,9	4,4	4,8	4,3
Mofa	2,2	1,6	0,6	0,4	0,2
Motorrad	0,7	0,8	0,6	1,3	1,3
Auto	29,8	35,4	34,2	39,0	38,4
Bus/Tram	6,3	7,2	5,5	5,8	6,1
Postauto	0,7	0,8	0,6	0,5	0,4
Bahn	7,2	10,1	6,1	6,6	7,2
andere	1,6	3,8	4,8	4,9	3,6
<b>Total</b>	<b>69,6</b>	<b>77,4</b>	<b>83,8</b>	<b>94,0</b>	<b>98,4</b>
<b>Durchschnittsgeschwindigkeit (in km/h)</b>					
zu Fuss	keine Angaben		3,5	4,3	4,4
Velo	keine Angaben		12,6	12,9	12,1
Mofa	keine Angaben		18,2	17,9	18,1
Motorrad	keine Angaben		37,5	33,2	30,3
Auto	keine Angaben		42,2	38,6	39,1
Bus/Tram	keine Angaben		18,7	19,2	20,3
Postauto	keine Angaben		29,9	29,5	30,6
Bahn	keine Angaben		59,2	58,0	66,2
andere	keine Angaben		21,6	25,0	25,0

Basis 2005: 32 008 Zielpersonen ab 10 Jahren



### 8.3 Bedeutung der Verkehrszwecke

Der Freizeitverkehr ist in seiner Bedeutung nochmals leicht gestiegen, der Arbeitsverkehr ganz leicht gesunken. Dies ist die auffallendste Veränderung in der Bedeutung der Verkehrszwecke, sei es nun gemessen an der Tagesdistanz oder an der Wegzeit.

Bei der Tagesdistanz hat die Freizeitmobilität seit 1984 um 41 % zugenommen, und die Wegzeit für Freizeitmobilität hat sich sogar mehr als verdoppelt. Interessant ist dabei, dass diese Zunahmen besonders an den Werktagen und auch an den Samstagen erfolgten. An den Sonntagen sind zwar die Wegzeiten gewachsen, aber die Freizeitdistanzen sind zurückgegangen, in den letzten fünf Jahren sogar markant.

Die Service- und Begleitwege sind erstmals 2000 erfasst worden und vorher tendenziell der Kategorie «Freizeit» zugewiesen worden. Im Vergleich zum Jahr 2000 ist ein Rückgang zu verzeichnen. Grundsätzlich ist zudem bei allen Vergleichen zu berücksichtigen, dass die Tagesmobilität ab 1994 umfassender erfasst worden ist als in den vorangegangenen Erhebungen.

Im Gegensatz zu den absoluten Werten hat sich die relative Bedeutung der einzelnen Verkehrszwecke am Total der täglichen Distanzen weniger markant verändert, da auch die täglichen Gesamtdistanzen zugenommen haben. Der stetige Rückgang bei den Geschäfts- und Dienstreisen seit 1984 ist 2005 erstmals nicht mehr zu beobachten.

### T 8.5 Verkehrszwecke

	1984	1989	1994	2000	2005
<b>Distanz pro Tag (in km)</b>					
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.	n.e.	n.e.	1,7	0,5
geschäftliche Tätigkeit, Dienstreise	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
<b>Total</b>	<b>29,4</b>	<b>33,1</b>	<b>34,0</b>	<b>38,1</b>	<b>38,2</b>
<b>Wegzeit pro Tag (in Min.)</b>					
Arbeit und Ausbildung	20,4	22,2	18,3	23,4	22,3
Einkauf	11,8	13,2	12,0	12,5	13,3
Service und Begleitung	n.e.	n.e.	n.e.	3,2	1,0
geschäftliche Tätigkeit, Dienstreise	7,8	8,3	10,2	5,9	6,4
Freizeit	22,6	31,8	43,3	44,7	50,0
unbestimmt	7,0	1,9	-	4,4	5,4
<b>Total</b>	<b>69,6</b>	<b>77,4</b>	<b>83,8</b>	<b>94,0</b>	<b>98,4</b>

Basis 2005: 32 008 Zielpersonen ab 10 Jahren

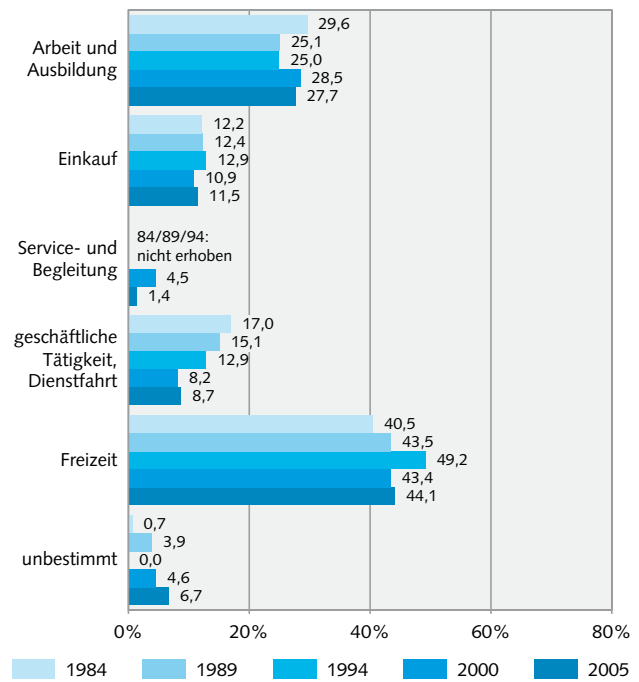
### T 8.6 Bedeutung des Freizeitverkehrs nach Wochentagen

	1984	1989	1994	2000	2005
<b>Distanz pro Tag (in km)</b>					
Mo-Fr	5,8	9,7	12,0	12,5	12,8
Sa	17,5	22,8	25,0	25,4	28,1
So	36,1	30,2	31,2	28,1	25,5
<b>alle Tage</b>	<b>11,9</b>	<b>14,4</b>	<b>16,8</b>	<b>16,6</b>	<b>16,8</b>
<b>Wegzeit pro Tag (in Min.)</b>					
Mo-Fr	14,9	23,2	32,6	35,8	40,8
Sa	30,9	42,7	54,7	64,0	69,7
So	52,8	65,9	78,7	69,8	75,8
<b>alle Tage</b>	<b>22,6</b>	<b>31,8</b>	<b>43,3</b>	<b>44,7</b>	<b>50,0</b>

Basis 2005: 32 008 Zielpersonen ab 10 Jahren

### Anteil der Verkehrszwecke am Total der täglichen Distanzen

G 8.2



Basis 2005: 32 008 Zielpersonen ab 10 Jahren

© BFS/ARE



## 8.4 Mobilitätswerkzeuge

Die Motorisierung der Haushalte hat seit 1984 weiter zugenommen; 1984 hatte noch fast jeder dritte Haushalt kein Auto, im Jahr 2005 waren es noch 19%. Dagegen hat sich der Anteil von Haushalten mit mehreren Personenwagen seit 1984 fast verdoppelt.

Die Ausrüstung der Haushalte mit Mofas hat sich seit 1984 vermindert, während die Zahl der Haushalte mit Motorrädern etwa gleich geblieben ist.

Bei den Velos besteht eine ähnliche Tendenz wie bei den Personenwagen: Abnahme der Haushalte ohne Velos um knapp 40% und Zunahme der Mehrfachausrüstung mit Velos.

### T 8.7 Fahrzeugbesitz der Haushalte (in %)

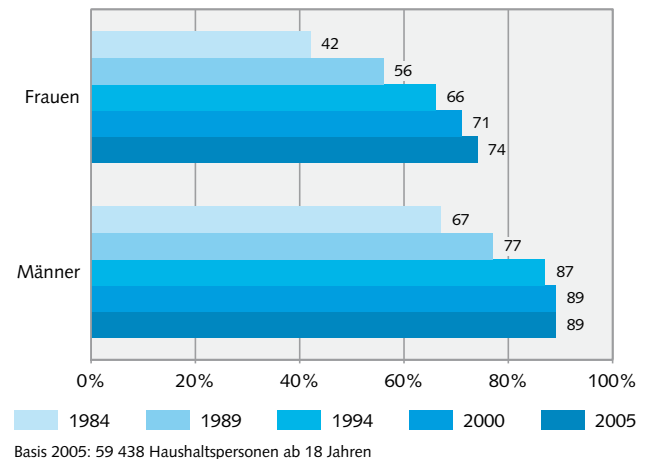
	1984	1989	1994	2000	2005
<b>Autos*</b>					
kein Auto	31	25	25	20	19
1 Auto	52	53	53	50	51
2 Autos und mehr	17	22	22	30	31
<b>Mofas*</b>					
kein Mofa		84	89	93	95
1 Mofa		13	10	6	4
2 Mofas und mehr		3	1	1	1
<b>Motorräder*</b>					
kein Motorrad		90	89	89	88
1 Motorrad		8	9	10	10
2 Motorräder und mehr		2	1	2	2
<b>Velos*</b>					
kein Velo	48	43	31	28	29
1 Velo	22	20	24	20	21
2 Velos	15	17	21	22	22
3 Velos und mehr	15	20	24	29	28

\* Basis 2005: 31 950 Haushalte

Die Anzahl Personen mit Führerschein hat generell stark zugenommen. Bei den Männern ist sie im Vergleich 2005/2000 erstmals stabil, bei den Frauen hat sie wie schon in früheren Jahren deutlich zugenommen: 1984 hatten noch 42% der Frauen den Führerschein, jetzt sind es 74%.

## Führerscheinbesitz

G 8.3



© BFS/ARE

Die Jahresfahrleistungen der einzelnen Autos sind seit längerer Zeit rückläufig, was unter anderem auf die höhere Motorisierung der Haushalte zurückzuführen ist, d.h. die Fahrleistung verteilt sich auf mehr Fahrzeuge.

### T 8.8 Jahresfahrleistungen von Autos (in km)

	1983	1988	1993	1999	2005*
alle Autos	13 990	13 788	12 956	12 847	12 580
Erstwagen		15 435	14 418	14 561	14 319
Zweitwagen		8 880	8 478	8 727	8 735
übrige		6 193	5 117	5 930	6 011

Basis 2005: 30 190 Autos mit gültiger Angabe zur Jahresfahrleistung

\*Anmerkung: Neu gilt die Zahl für die letzten 12 Monate und nicht mehr fix für das Vorjahr.



## Kapitel 9

# Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen

## 9.1 Tagesreisen: Häufigkeit und Distanz

Im Mikrozensus 2005 wurden erstmals vertiefte Fragen zu den Tagesreisen gestellt. Darunter sind Reisen von über drei Stunden (inklusive Aufenthalt), aber ohne Übernachtung zu verstehen, die nicht alltäglich sind, also nicht jede Woche unternommen werden. Meist handelt es sich um längere Tagesausflüge (siehe auch Glossar).

Im Durchschnitt werden pro Jahr und pro Kopf 10 solche Tagesreisen unternommen, die total rund 1200 km Distanz umfassen. Ein recht kleiner Teil, nämlich ungefähr jede neunte Tagesreise, ist eine Geschäftsreise.

Eine durchschnittliche Tagesreise ist gut 120 km lang. Am meisten Tagesreisen unternehmen Kinder und Jugendliche sowie die Gruppe der 26–45-Jährigen, vermutlich sind dies häufig Familienausflüge.

Männer unternemen mehr Tagesreisen als Frauen, dies liegt aber daran, dass sie mehr Geschäftsreisen unternemen, während der Wert für private Tagesreisen bei den Frauen sogar leicht höher ist.

Mit steigendem Einkommen werden markant mehr Tagesreisen unternommen, und zudem wird deren durchschnittliche Distanz grösser.

Die Ergebnisse variieren in räumlicher Hinsicht nicht sehr stark: Wer in den Agglomerationsgemeinden (ohne Zentren) wohnt unternimmt im Durchschnitt etwas seltener eine Tagesreise.

### T9.1 Häufigkeit und Distanz von Tagesreisen

	Anzahl Tagesreisen pro Jahr*	davon Geschäftsreisen (in %)*	Gesamtdistanz pro Jahr (in km)*	Distanz pro Tagesreise (in km)**
<b>Alter</b>				
6–17 Jahre	10,8	0,6	864	80,2
18–25 Jahre	9,2	18,4	1084	117,5
26–45 Jahre	11,7	14,8	1500	128,0
46–65 Jahre	9,5	16,0	1285	135,3
66 und mehr	7,8	0,7	1032	133,0
<b>Geschlecht</b>				
Männer	10,6	16,3	1418	133,6
Frauen	9,6	6,6	1058	110,3
<b>Haushaltseinkommen</b>				
bis und mit 4000 Fr.	7,8	5,6	885	112,9
4001–8000 Fr.	10,8	9,4	1286	118,7
8001–12 000 Fr.	12,2	15,6	1575	129,2
mehr als 12 000 Fr.	13,1	17,2	1720	131,2
<b>Raumstruktur (Wohngemeinde)</b>				
Agglomerationskerngemeinde	10,4	12,1	1276	122,6
übrige Agglomerationsgemeinde	9,6	12,5	1200	125,1
isolierte Stadt	14,8	4,7	1975	133,3
ländliche Gemeinde	10,5	10,4	1232	117,3
<b>Total</b>	<b>10,1</b>	<b>11,7</b>	<b>1237</b>	<b>122,5</b>

\* Basis: 9508 Zielpersonen mit gültiger Distanz-Angabe; Raumstruktur: 9491 Zielpersonen

\*\* Basis: 3243 Tagesreisen mit gültiger Distanz-Angabe; Raumstruktur: 3238 Tagesreisen

## 9.2 Tagesreisen: Zwecke und Verkehrsmittelwahl

Gegen 80% aller Tagesreisen sind Freizeitreisen. Weitere 11% sind Geschäftsreisen, und die übrigen dienen anderen Zwecken (z.B. Einkaufen).

Die Aufteilung auf Zwecke ist kaum abhängig vom Reiseziel: Auslandsreisen sind etwas seltener geschäftlich bedingt als Schweizer Tagesreisen.

### T9.2 Anzahl Tagesreisen (in %)

Ziel	Schweiz	Ausland	Total
<b>Zweck</b>			
Freizeit	78,6	79,9	78,7
geschäftlich	11,2	8,5	11,0
übrige	10,2	11,6	10,3
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Basis: 3507 Tagesreisen mit gültiger Zweck- und Ziel-Angabe

Der hohe Anteil Freizeitreisen lässt sich noch weiter unterteilen, wenn die mit der Reise verbundenen Aktivitäten ausgewiesen werden. Am meisten werden private (d.h. nicht geschäftliche) Tagesreisen unternommen, um Besuche zu absolvieren (gegen 30%). Aber auch Sport, Rundreisen und Kultur sind mit je knapp einem Fünftel recht häufig der Grund für Tagesreisen.

### T9.3 Private Tagesreisen: Anteile verschiedener Aktivitäten (in %)

	Männer	Frauen	Total
Besuche	26,7	30,7	28,8
Sport	22,9	14,8	18,6
Rundreise	18,0	19,6	18,8
nicht-sportl. Aussenaktivität	8,9	6,5	7,7
Kultur	15,0	19,4	17,3
Gastronomie	1,6	2,2	1,9
Ferien	4,8	5,0	4,9
medizinische Behandlung	0,3	0,9	0,6
Religion	0,8	0,5	0,7
unbezahlte Arbeit	0,9	0,4	0,7
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Basis: 2814 Tagesreisen mit Zweck Freizeit

Der motorisierte Individualverkehr ist bei rund zwei Dritteln aller Tagesreisen das Hauptverkehrsmittel, das heisst das Verkehrsmittel, mit dem die grösste Distanz der Reise zurückgelegt wird. Dass die hier untersuchten über dreistündigen Ausflüge selten zu Fuss oder per Velo erfolgen, erstaunt nicht weiter, aber immerhin erreicht der Langsamverkehr in der Distanzklasse bis 50 Kilometer einen Anteil von gut 12% (gemessen an der Anzahl der Ausflüge).

Der öffentliche Verkehr hat seinen grössten Marktanteil bei den Tagesreisen im Bereich von über 100km, nämlich etwas über ein Viertel.

### T9.4 Hauptverkehrsmittel bei Tagesreisen (in %)

	≤ 50 km	>50≤ 100 km	>100 km	Total
LV	12,3	2,6	0,0	4,6
MIV	63,8	70,7	69,6	68,0
ÖV	19,9	24,2	27,3	24,1
übrige	4,0	2,5	3,1	3,3

Basis: 3243 Tagesreisen mit gültiger Distanz-Angabe

Auch nach dem Grund der Verkehrsmittelwahl wurde gefragt. Beim öffentlichen Verkehr und bei Fuss- und Veloausflügen ist am häufigsten der Reise genuss ausschlaggebend. Für einen Ausflug mit motorisiertem Individualverkehrsmittel spricht für Viele die Reisezeit. Die Kosten spielen generell eher eine untergeordnete Rolle, vor allem bei Fuss- und Veloverkehr sind die (sehr niedrigen) Kosten nur in wenigen Fällen für den Entscheid verantwortlich.

### T9.5 Gründe für die Verkehrsmittelwahl bei Tagesreisen (in %, Mehrfachnennungen möglich)

Hauptverkehrsmittel	LV	MIV	ÖV	übrige
mangelnde Alternativen	25,0	50,4	43,0	34,5
Reisezeit	24,6	76,4	48,1	40,8
Kosten	9,1	26,4	29,1	22,5
Sicherheitsempfinden	12,5	13,4	33,6	19,0
Reise genuss	85,4	45,9	61,3	70,8
höhere Zuverlässigkeit	16,1	31,7	36,8	27,5
Gepäck, sperrige Sachen	5,6	36,1	8,8	12,1

Basis: 3587 Tagesreisen mit gültiger Angabe zum Verkehrsmittel

### 9.3 Reisen mit Übernachtungen: Häufigkeit, Dauer, Distanz

Reisen mit einer oder mehreren Übernachtungen sind im Durchschnitt die längsten Reisen und machen daher auch einen beträchtlichen Teil der Jahresmobilität aus (siehe dazu im Detail Kapitel 10). Bei den Distanzen wurden nicht nur die Hin- und Rückreise, sondern auch die Distanzen am Zielort erfasst (im Gegensatz zum Mikrozensus 2000; Vergleiche sind daher kaum möglich). Die Gesamtdistanz beläuft sich auf rund 4600 Kilometer pro Person und pro Jahr.

55% der Befragten haben in den letzten 4 Monaten mindestens eine Reise mit Übernachtung unternommen. Pro Jahr sind es im Durchschnitt 2.7 Reisen, wobei ungefähr jede neunte Reise eine Geschäftsreise ist.

Die Rentner/innen unternehmen deutlich weniger Reisen mit Übernachtungen als der Rest der Bevölkerung. Die grössten Distanzen bewältigen die 26–45-Jährigen.

Noch stärker als bei den Tagesreisen ist das Einkommen ein Schlüsselfaktor für die Reisen mit Übernachtungen: Beispielsweise reist die Gruppe mit 8000 bis 12'000 Franken Monatseinkommen rund doppelt so häufig und fast dreimal so weit wie jene mit einem Einkommen unter 4000 Franken.

#### T9.6 Häufigkeit und Distanz von Reisen mit Übernachtungen

	Anzahl Reisen pro Jahr	davon Geschäftsreisen (in %)	Gesamtdistanz pro Jahr (in km)	mindestens eine Reise in den letzten 4 Monaten (Anteil %)
<b>Alter</b>				
6–17 Jahre	2,9	0,2	3775	61,2
18–25 Jahre	2,6	3,6	4576	54,8
26–45 Jahre	3,3	17,1	5857	60,4
46–65 Jahre	2,6	13,7	4919	55,5
66 und mehr	1,5	0,7	2475	35,3
<b>Geschlecht</b>				
Männer	2,8	16,2	5013	57,1
Frauen	2,5	4,7	4267	52,4
<b>Haushaltseinkommen</b>				
bis und mit 4000 Fr.	1,6	3,5	2362	36,3
4001–8000 Fr.	2,6	7,4	4097	55,7
8001–12 000 Fr.	3,6	11,9	6778	69,8
mehr als 12 000 Fr.	4,4	24,2	8758	73,6
<b>Raumstruktur (Wohngemeinde)</b>				
Agglomerationskerngemeinde	2,9	11,3	4881	56,0
übrige Agglomerationsgemeinde	2,8	10,7	5389	57,1
isolierte Stadt	1,4	12,3	1811	34,5
ländliche Gemeinde	2,4	10,2	3105	49,8
<b>Total</b>	<b>2,7</b>	<b>10,7</b>	<b>4639</b>	<b>54,8</b>

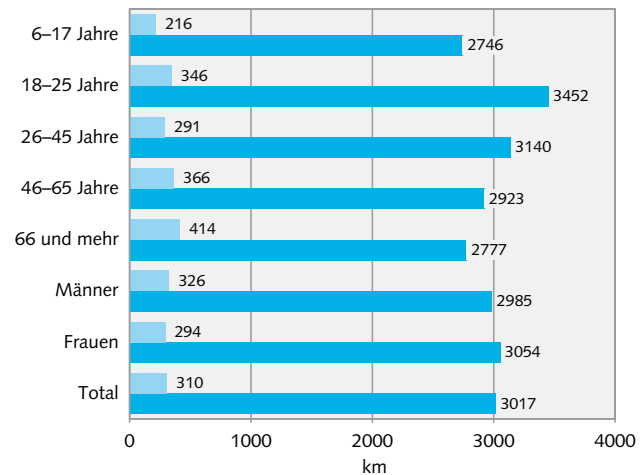
Basis: 9210 Zielpersonen mit gültiger Distanz-Angabe;  
Raumstruktur: 9186 Zielpersonen

Die Bevölkerung im ländlichen Raum unternimmt etwas weniger und vor allem kürzere Reisen mit Übernachtungen als im Schweizer Durchschnitt.

Reisen im Inland sind im Durchschnitt rund 300 km lang. Überdurchschnittlich lange Inlandreisen machen Rentnerinnen und Rentner. Bei den Auslandsreisen sticht die Altersgruppe der 18–25-Jährigen hervor, welche die längsten Reisen unternimmt.

#### Distanzen pro Reise

G 9.1



Legend: Gesamtdistanz der Inlandreise (light blue), Gesamtdistanz der Auslandsreise (dark blue)

Basis: 6608 Reisen mit Übernachtung mit gültiger Distanz- und Ziel-Angabe

© BFS/ARE

Am beliebtesten unter den Mehrtagesreisen sind Reisen mit 2 bis 5 Übernachtungen, also verlängerte Wochenenden und Kurzferien. Diese machen rund 40% aus. Rund ein Viertel aller Reisen mit Übernachtungen umfasst bloss eine Übernachtung. Der Anteil dieser Zweitagesausflüge ist im Winter am grössten. Jede sechste Reise mit Übernachtung umfasst 11 und mehr Nächte, wobei diese langen Reisen vor allem im Sommer stattfinden.

#### T9.7 Anzahl Übernachtungen nach Saison (in %)

Anzahl Übernachtungen	Saison					Total
	Frühling	Sommer	Herbst	Winter		
1	23,3	18,5	27,4	28,3	23,8	
2 bis 5	52,2	32,5	38,7	39,4	39,8	
6 bis 10	16,4	22,0	20,2	21,6	20,3	
11 und mehr	8,1	26,9	13,7	10,7	16,1	
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

Basis: 7537 Reisen mit Übernachtung und gültigem Rückreisedatum

## 9.4 Reisen mit Übernachtungen: Ziele, Zwecke und Verkehrsmittelwahl

Rund die Hälfte aller Reisen mit Übernachtungen führt ins Ausland. Bei den Geschäftsreisen ist dieser Anteil naturgemäss höher, weil längere Inlandgeschäftsreisen häufiger ohne Übernachtung bewältigt werden können.

Bei den Reisezielen im Inland liegen die klassischen Urlaubsregionen vorne, nämlich die Ostschweiz (mit Graubünden), der Espace Mittelland (u.a. mit Bern) und die Genferseeregion (mit Wallis), aber auch Tessin und Zentralschweiz werden oft als Ziel gewählt, wenn man berücksichtigt, dass diese Regionen deutlich kleiner sind als die anderen Grossregionen.

Die Nachbarländer sind bei den ausländischen Zielen am beliebtesten: Drei von fünf Auslandsreisen führen nach Deutschland, Frankreich, Italien oder Österreich. Die Reisen über die EU hinaus machen insgesamt weniger als 10% aller Reisen mit Übernachtungen aus.

### T9.8 Reiseziel nach Reisezweck (in %)

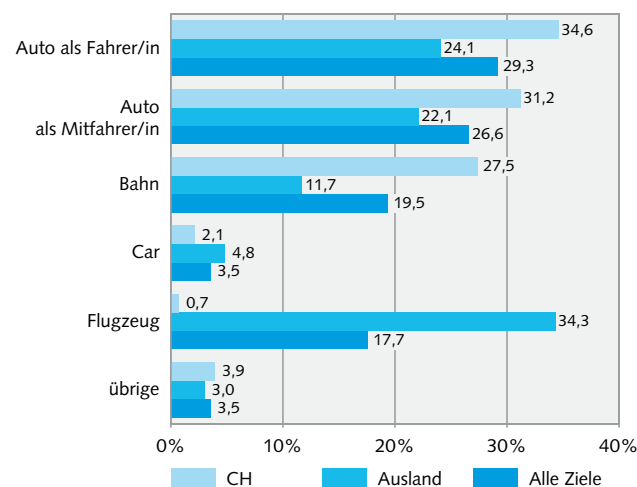
	Freizeit	Geschäft	übrige	Total	Bev.-anteil Gross- regionen*
Genferseeregion	10,6	7,1	10,2	10,2	18,4
Espace Mittelland	10,5	7,9	10,3	10,2	22,8
Nordwestschweiz	2,2	3,1	1,6	2,2	13,7
Zürich	3,1	6,2	2,3	3,4	17,0
Ostschweiz	12,6	9,2	18,8	12,8	14,3
Zentralschweiz	4,5	4,7	6,7	4,7	9,5
Tessin	5,8	5,0	2,8	5,4	4,3
<b>Schweiz Total</b>	<b>49,3</b>	<b>43,2</b>	<b>52,7</b>	<b>49,0</b>	<b>100,0</b>
Nachbarländer	31,9	33,4	25,8	31,5	
übrige EU	9,9	14,4	10,2	10,4	
übriges Europa	4,1	2,9	5,4	4,1	
Nordamerika	0,9	1,9	1,6	1,1	
übrige Welt	3,9	4,2	4,4	4,0	
<b>Ausland Total</b>	<b>50,7</b>	<b>56,8</b>	<b>47,3</b>	<b>51,0</b>	

Basis: 7304 Reisen mit Übernachtung mit gültiger Zweck- und Zielort-Angabe

\* Ständige Wohnbevölkerung am 31.12.2004

Bei den Verkehrsmitteln dominiert im Inland klar das Auto (rund zwei Drittel aller Reisen, nicht distanzgewichtet). Die Bahn erreicht rund 28%. Auch für Ziele im Ausland liegt das Auto mit total 46% noch an der Spitze, während das Flugzeug bei 34% aller Reisen das Hauptverkehrsmittel ist. Der Reisecar spielt mit rund 5% auch eine vergleichsweise wichtige Rolle.

## Verkehrsmittelwahl Reisen mit Übernachtungen G 9.2



Basis: 7352 Reisen mit Übernachtung mit gültiger Angabe zum Hauptverkehrsmittel und Zielort

© BFS/ARE

Das Gepäck und die Reisezeit sind am häufigsten für die Wahl des Autos ausschlaggebend.

### T9.9 Gründe für die Verkehrsmittelwahl bei Reisen mit Übernachtungen (in %, Mehrfachnennungen möglich)

Hauptverkehrsmittel	Flug	LV	MIV	ÖV	übrige
mangelnde Alternativen	57,1	24,8	43,4	41,6	36,2
Reisezeit	88,2	20,2	68,7	44,6	43,7
Kosten	32,1	15,4	29,4	36,7	35,7
Sicherheitsempfinden	21,7	5,0	16,5	36,9	32,2
Reisegenuss	47,5	69,3	48,6	65,2	70,7
höhere Zuverlässigkeit	33,9	15,0	36,1	37,7	38,1
Gepäck, sperrige Sachen	30,3	11,8	71,2	23,5	50,4

Basis: 7537 Reisen mit Übernachtung mit gültiger Angabe zum Hauptverkehrsmittel

## 9.5 Reisen mit Übernachtungen: Flugreisen im Überblick

Rund 72% aller Flugreisen sind privat, und die meisten davon haben Westeuropa als Ziel. Dabei ist zu beachten, dass die Befragungsmethode nicht mit dem Mikrozensus 2000 vergleichbar ist.

Bei den Reisezielen ist Südosteuropa auch sehr beliebt. Rund ein Achtel aller privaten Flugreisen führt nach Afrika oder in den nahen Osten, während der Anteil Nordamerikas mit knapp 6% eher gering ist (für die Einteilung der Gebiete siehe Glossar «Flugziele»).

### T9.10 Hauptdestinationen der Flugreisen (in %)

Flugziele	privat	geschäftl.	übrige	Total
Inland	2,1	2,5	0,0	2,0
Westeuropa	43,3	58,7	35,9	45,7
Skandinavien	3,0	9,2	1,8	4,1
Osteuropa	3,2	4,5	3,2	3,4
Südosteuropa	19,5	2,6	19,8	16,2
GUS	0,4	4,9	2,8	1,5
Afrika und naher Osten	12,7	2,6	11,6	10,6
Asien	5,3	7,1	8,7	6,0
Australien	1,4	1,5	0,7	1,4
Nordamerika	5,5	5,3	9,2	5,8
Karibik	1,7	0,0	0,9	1,3
Südamerika	1,9	1,2	5,4	2,1
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Basis: 1339 Flugreisen mit gültiger Angabe zum Zweck und Zielort

Die meisten Befragten haben in den letzten vier Monaten keine Flugreise unternommen. Nur rund 13% waren in dieser Zeit per Flugzeug unterwegs, und von diesen die allermeisten nur einmal. Am meisten Flugreisen unternehmen jüngere Erwachsene von 26 bis 45 Jahren, höhere Kaderangestellte und Personen mit einem hohen Haushaltseinkommen: Jede vierte Person mit Einkommen über 12'000 Franken war in den letzten vier Monaten in der Luft, aber nur rund jede fünfzehnte Person mit Einkommen unter 4000 Franken.

Am häufigsten wird für Ferien (54%) oder andere private Zwecke (17%) geflogen. Recht häufig (8%) werden geschäftliche und private Zwecke kombiniert (z.B. private Verlängerung einer Geschäftsreise).

Zum Flughafen gelangen die meisten mit dem Auto, wobei ein Drittel aller Flugpassagiere hingebacht wird und ein Sechstel selbst fährt. Die Bahn hat mit gegen 38% einen recht hohen Marktanteil als Flughafenzubringer.

### T9.11 Flugreisen in den letzten 4 Monaten (in %)

	Anzahl Reisen			
	keine	1	2	3+
<b>Geschlecht*</b>				
Männer	85,4	11,9	1,9	0,8
Frauen	87,9	10,8	1,1	0,2
<b>Alter*</b>				
6–17 Jahre	90,1	9,5	0,4	0,0
18–25 Jahre	85,3	12,6	2,0	0,1
26–45 Jahre	83,1	13,7	2,3	1,0
46–65 Jahre	85,7	12,2	1,5	0,6
66 und mehr	93,6	5,9	0,4	0,1
<b>Haushaltseinkommen pro Monat*</b>				
bis und mit 4000 Fr.	94,2	4,8	0,8	0,2
4001–8000 Fr.	88,0	11,0	0,8	0,3
8001–12 000 Fr.	80,4	17,0	2,0	0,6
mehr als 12 000 Fr.	74,4	16,6	6,5	2,4
<b>Berufliche Stellung**</b>				
selbstständig	82,4	12,9	2,4	2,4
höheres Kader	72,7	17,3	6,7	3,2
übriges Kader	78,0	17,2	4,2	0,6
übrige Angestellte	85,5	12,8	1,3	0,4
<b>Total CH*</b>	<b>86,7</b>	<b>11,3</b>	<b>1,5</b>	<b>0,5</b>

\* Basis: 9210 Zielpersonen

\*\* Basis: 4510 Erwerbstätige

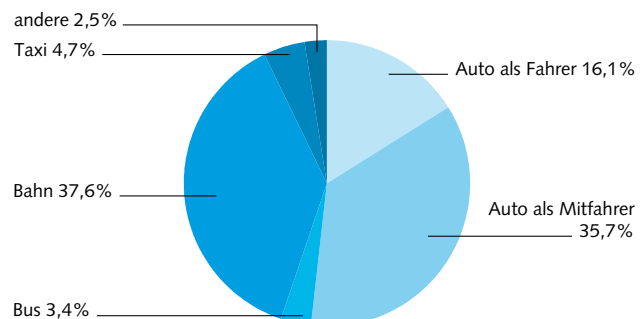
### T9.12 Zweck der Flugreise (in %)

Privatreisen	71,6
davon Ferien	54,0
übrige private Flugreisen	17,6
Geschäftsreisen	19,5
Kombinationen	8,0
Anderes	0,9
alle Flugreisen	100,0

Basis: 1377 Flugreisen

### Hauptverkehrsmittel zu den Flughäfen

G 9.3



Basis: 1377 Flugreisen

© BFS/ARE



# Kapitel 10

## Jahresmobilität

## 10.1 Distanzen

Welche Distanzen legt die Bevölkerung der Schweiz zurück, wenn nebst der alltäglichen Mobilität auch längere Ausflüge einberechnet werden? Im Mikrozensus 2005 wurde die nicht-alltägliche Mobilität besser erfasst, als in vorangehenden Mikrozensen, indem ein Teil der Befragten nicht nur um Angaben zu Reisen mit Übernachtungen, sondern auch zu Tagesreisen in der jüngsten Vergangenheit gebeten wurde (siehe dazu Kapitel 9). Mit diesen Angaben war es nun erstmals möglich, eine Hochrechnung auf eine Jahresmobilität zu erstellen. Die Berechnung wird im Glossar erläutert.

Die Angaben in diesem Kapitel sind nicht mit der bisher verwendeten Stichtagsmobilität vergleichbar, weil hier eine andere Befragungsmethode verwendet wurde: Beispielsweise wurde nicht das Etappenkonzept verwendet, sondern nur nach dem Hauptverkehrsmittel gefragt. Weiter sind auch Wege im Ausland einbezogen worden. Die Distanzangaben sind Schätzungen der Befragten und die Stichprobe ist relativ klein.

Die Gesamtdistanz im In- und Ausland beträgt pro Person und Jahr rund 19'100 km. Davon entfallen gut 1200 km auf Tagesreisen (ohne Übernachtung) und rund 4600 km auf Reisen mit Übernachtungen, der Rest auf Alltagsmobilität.

### T 10.1 Jahresmobilität pro Person (in km/Jahr)

	Alltagsmobilität *	nicht-alltägliche Mobilität			Jahresmobilität
		Tagesreisen**	Reisen mit Übernachtung***	Total	
<b>Total</b>	<b>13 233</b>	<b>1 237</b>	<b>4 639</b>	<b>5 876</b>	<b>19 109</b>
<b>Distanzen nach Hauptverkehrsmittel:</b>					
zu Fuss	490	3	0	3	493
Velo	253	9	2	11	264
Mofa	20	0	0	0	20
Motorrad und Kleinmotorrad	197	19	19	38	235
Auto	8 734	805	1 037	1 842	10 576
Bahn	2 233	329	244	573	2 806
Postauto	44	5	1	6	50
Tram/Bus	700	16	23	39	739
Flugzeug	230	11	3 169	3 181	3 411
übrige Verkehrsmittel	332	40	144	183	515
<b>Distanzen nach Hauptverkehrsmittel (Zusammenzug):</b>					
LV	743	12	2	14	757
MIV	8 951	825	1 055	1 880	10 831
ÖV	2 977	350	268	618	3 594
Flug	230	11	3 169	3 181	3 411
übrige	332	40	144	183	515
<b>Distanzen nach Zweck:</b>					
Arbeit	3 293				3 293
Ausbildung	542				542
Einkauf	1 835				1 835
Geschäftl./Dienstfahrt	739	195	586	781	1 520
Freizeit	4 172	920	3 551	4 472	8 644
Service und Begleitung	192				192
andere	2 459	122	502	623	3 082

\* Basis: 33 390 Zielpersonen

\*\* Basis: 9508 Zielpersonen befragt zu Modul Tagesreisen und mit gültigen Angaben zu den Distanzen

\*\*\* Basis: 9210 Zielpersonen befragt zu Modul Reisen mit Übernachtung und mit gültigen Angaben zu den Distanzen

## 10.2 Anteile der Verkehrsmittel und Zwecke

Wie teilt sich die Jahresmobilität auf die Alltags- und nicht-alltägliche Mobilität auf? Rund 7 von 10 Kilometern werden im Alltag zurückgelegt. Bei der nicht-alltäglichen Mobilität entfällt der Löwenanteil auf Reisen mit Übernachtungen, nämlich 24% der Jahresmobilität, während Tagesreisen rund 6% ausmachen.

Von den Verkehrsmitteln werden Bahn, Auto und natürlich vor allem das Flugzeug zu einem bedeutenden Anteil für nicht-alltägliche Mobilität genutzt. 93% der gesamten Jahresflugdistanzen entfällt auf Reisen mit Übernachtungen.

Vor allem in der Freizeitmobilität, aber auch bei den Geschäftsreisen, machen die nicht-alltäglichen Reisen distanzmässig einen grossen Anteil aus, nämlich ungefähr die Hälfte: Von der gesamten jährlichen Freizeitmobilität entfallen 41% der Distanzen auf Reisen mit Übernachtungen, 11% auf Tagesreisen.

### T10.2: Anteile an den Jahresdistanzen pro Person (in %)

	Alltagsmobilität*	nicht-alltägliche Mobilität		Total
		Tagesreisen**	Reisen mit Übernachtung***	
<b>Total Anteile an Distanz</b>	<b>69</b>	<b>6</b>	<b>24</b>	<b>31</b>
<b>Distanzen nach Verkehrsmittel:</b>				
zu Fuss	99	1	0	1
Velo	96	3	1	4
Mofa	100	0	0	0
Motorrad und Kleinmotorrad	84	8	8	16
Auto	83	8	10	17
Bahn	80	12	9	20
Postauto	88	10	2	12
Tram/Bus	95	2	3	5
Flugzeug	7	0	93	93
übrige	64	8	28	36
<b>Distanzen nach Verkehrsmittel (Zusammenzug):</b>				
LV	98	2	0	2
MIV	83	8	10	17
ÖV	83	10	7	17
Flug	7	0	93	93
übrige	64	8	28	36
<b>Distanzen nach Zweck:</b>				
Arbeit	100	0	0	0
Ausbildung	100	0	0	0
Einkauf	100	0	0	0
Geschäftl./Dienstfahrt	49	13	39	51
Freizeit	48	11	41	52
andere	100	0	0	0

\* Basis: 33 390 Zielpersonen

\*\* Basis: 9508 Zielpersonen befragt zu Modul Tagesreisen und mit gültigen Angaben zu den Distanzen

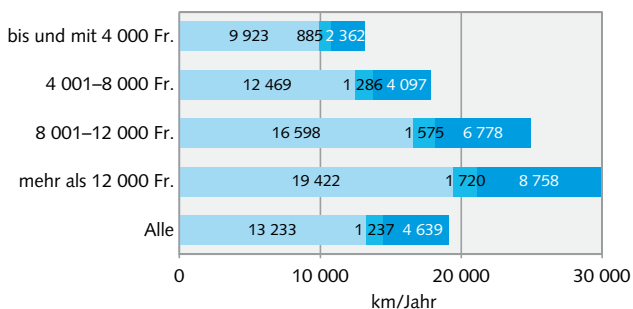
\*\*\* Basis: 9210 Zielpersonen befragt zu Modul Reisen mit Übernachtung und mit gültigen Angaben zu den Distanzen

### 10.3 Jahresmobilität wichtiger Bevölkerungsgruppen

In der Jahresmobilität zeigen sich verschiedene deutliche Unterschiede zwischen Bevölkerungsgruppen.

Das Einkommen wirkt sich bereits auf die Alltagsmobilität aus, aber noch wesentlich stärker auf die nicht-alltägliche Mobilität. Während die Einkommensgruppe unter 4000 Franken nur rund 25% ihrer Jahresmobilität ausserhalb des Alltags zurücklegt, ändert dieses Verhältnis bei den höheren Einkommen deutlich: Haushalte mit einem Einkommen von 8000 bis 12'000 Franken legen 33% ihrer Jahresmobilität in Form von Ausflügen und längeren Reisen zurück, die oberste Einkommensgruppe gar 35%. Hier fallen die längeren und häufigeren (Ferien-) Flugreisen ins Gewicht.

#### Jahresmobilität nach Einkommensklassen G 10.1

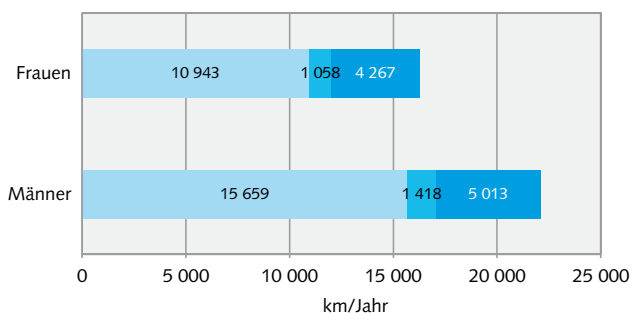


\* Basis: 33 390 Zielpersonen  
 \*\* Basis: 9 508 Zielpersonen befragt zu Modul Tagesreisen und mit gültigen Angaben zu den Distanzen  
 \*\*\* Basis: 9 210 Zielpersonen befragt zu Modul Reisen mit Übernachtung und mit gültigen Angaben zu den Distanzen

© BFS/ARE

Männer legen im Jahr rund 36% grössere Distanzen zurück als Frauen. Über 80% dieses Unterschieds stammt von der Alltagsmobilität, wo die Männer über 4700km pro Jahr mehr zurücklegen, während der Unterschied in den Tagesreisen und den Reisen mit Übernachtungen deutlich kleiner ist.

#### Jahresmobilität nach Geschlecht G 10.2

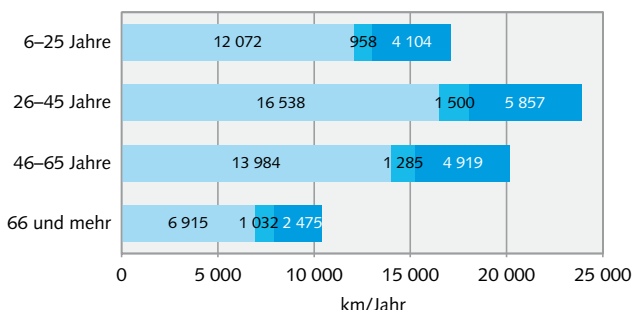


\* Basis: 33 390 Zielpersonen  
 \*\* Basis: 9 508 Zielpersonen befragt zu Modul Tagesreisen und mit gültigen Angaben zu den Distanzen  
 \*\*\* Basis: 9 210 Zielpersonen befragt zu Modul Reisen mit Übernachtung und mit gültigen Angaben zu den Distanzen

© BFS/ARE

Die Unterschiede zwischen Altersklassen sind markant. Ein Beispiel: Rentner/innen legen im Alltag und ebenso bei Reisen mit Übernachtungen nur rund halb so viele Kilometer zurück wie die Altersgruppe der 46-65-Jährigen. Hingegen fahren sie für Tagesausflüge bloss rund 20% weniger weit als die 46-65-Jährigen.

#### Jahresmobilität nach Altersgruppen G 10.3



\* Basis: 33 390 Zielpersonen  
 \*\* Basis: 9 508 Zielpersonen befragt zu Modul Tagesreisen und mit gültigen Angaben zu den Distanzen  
 \*\*\* Basis: 9 210 Zielpersonen befragt zu Modul Reisen mit Übernachtung und mit gültigen Angaben zu den Distanzen

© BFS/ARE

# Kapitel 11

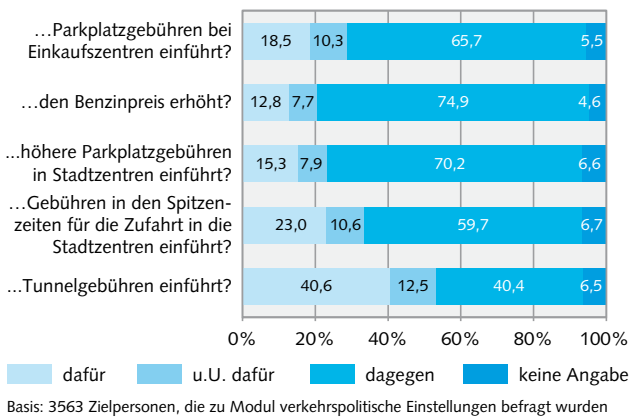
## Einstellungen zur Verkehrspolitik

### 11.1 Gebühren und Einnahmenverwendung

Kann und soll der Verkehr über finanzielle Anreize gelenkt werden? Wer soll die Einnahmen aus den Verkehrsabgaben erhalten? Solche Frage sind oft heiss umstritten, und einige Fragen aus dem Mikrozensus können hier die Einstellungen der Bevölkerung illustrieren.

Dass neue oder höhere Abgaben mehrheitlich auf Skepsis stossen, ist zu erwarten. Hingegen überrascht, dass Tunnelgebühren von allen finanziellen Instrumenten die grösste Akzeptanz aufweisen: 53% aller Befragten sind dafür oder unter Umständen dafür. Gebühren für die Zufahrt ins Stadtzentrum zu Spitzenzeiten (eine Variante von «Road Pricing») werden zwar mehrheitlich abgelehnt, weisen aber einen erstaunlich hohen Zustimmungsgrad auf. Benzinpreiserhöhungen stossen – zumindest ohne Angabe des Verwendungszwecks – auf die geringste Zustimmung.

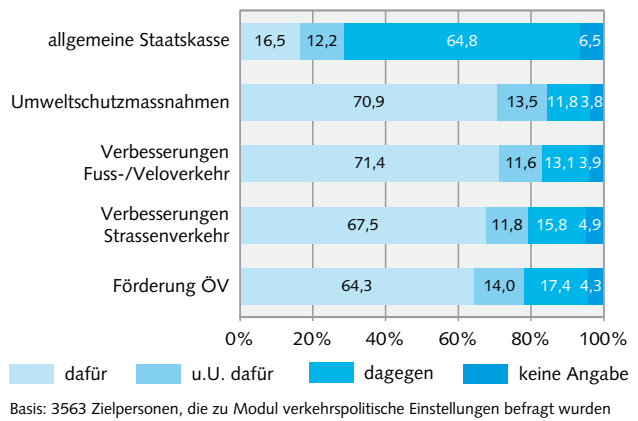
**Sind Sie dafür oder dagegen, dass man...** G 11.1



© BFS/ARE

Bei der Frage nach der Verwendung von Strassenverkehrsabgaben waren mehrere Antworten möglich. Dabei ist eine Zweckbindung beliebt, aber nicht nur für Verbesserungen im Strassenverkehr: Ausgaben für Velo- und Fussverkehr sowie für Umweltschutzmassnahmen stossen sogar noch auf eine leicht höhere Zustimmung. Hingegen findet die Einlage in die allgemeine Staatskasse (ohne Zweckbindung) wenig Akzeptanz. Hoch ist auch die Zustimmung zur Verwendung von Strassengeldern für den öffentlichen Verkehr: 78% sind dafür oder unter Umständen dafür.

**Wofür sollen Einnahmen aus dem Strassenverkehr vor allem verwendet werden?** G 11.2



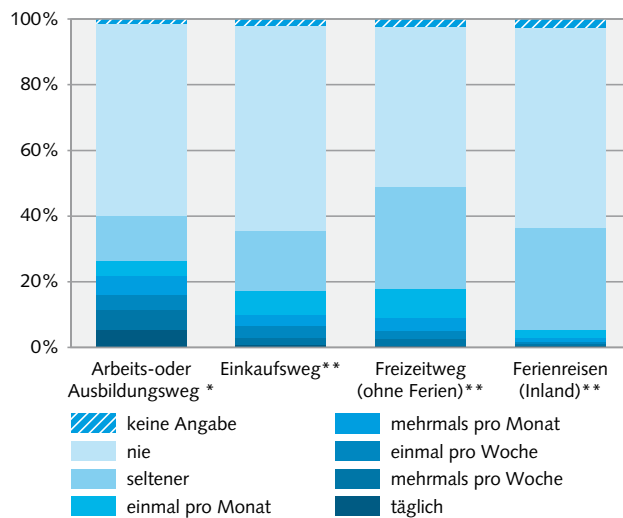
© BFS/ARE

## 11.2 Strassenverkehr

Stau ist zwar ein weit verbreitetes Phänomen auf den Strassen, aber es betrifft letztlich doch nur eine Minderheit von Personen. Selbst auf dem Arbeitsweg stehen fast drei Viertel der Befragten nie oder sehr selten im Stau. 16% leiden mindestens einmal pro Woche unter Stau auf dem Arbeitsweg. Befragt wurden nur Personen, die über ein Auto verfügen. Noch deutlich geringer fallen diese Werte auf Freizeit-, Einkaufs- und Ferienfahrten aus.

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

G 11.3



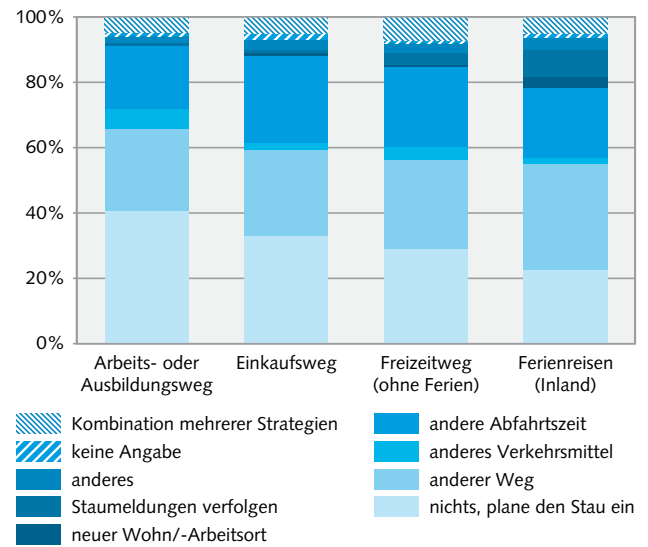
\* Basis: 1847 Zielpersonen, die zu Modul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden, ein Auto mindestens nach Absprache verfügbar haben und erwerbstätig sind  
 \*\* Basis: 2633 Zielpersonen, die zu Modul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden und ein Auto mindestens nach Absprache verfügbar haben

© BFS/ARE

Häufige Strategien gegen Stau sind der Wechsel der Route (besonders bei Ferienreisen) oder der Abfahrtszeit (vor allem für Einkauf und Freizeit). Allerdings ist durchwegs das «Nichts tun» und Einplanen des Staus die häufigste Strategie: Auf den Arbeitswegen weichen über 40% dem Stau nicht aus. Erstaunlich ist die geringe Nennung von «Staumeldungen verfolgen»: Selbst für Ferienreisen nur 8%.

### Was machen Sie im Allgemeinen, um dem Stau auszuweichen?

G 11.4



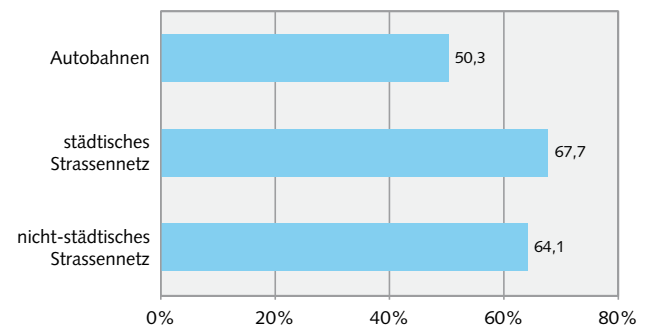
Basis: 500 Zielpersonen (Arbeits- oder Ausbildungsweg); 417 Zielpersonen (Einkaufsweg); 457 Zielpersonen (Freizeitweg); 134 Zielpersonen (Ferienreisen)

© BFS/ARE

Jene Antwortenden, die Geld in den Strassenverkehr fliessen lassen möchten, sehen am meisten Bedarf im städtischen Strassennetz, am wenigsten für Autobahnen.

### Für welchen Bereich sollte Geld am ehesten eingesetzt werden?

G 11.5



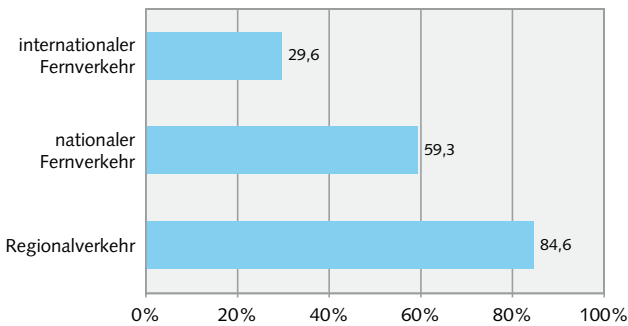
Basis: 2801 Zielpersonen, die zu Modul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden und Einnahmen aus dem Strassenverkehr für den Strassenverkehr einsetzen wollen

© BFS/ARE

### 11.3 Öffentlicher Verkehr

Eine allfällige Verwendung von Strassenverkehrsabgaben soll am ehesten dem Regionalverkehr zu Gute kommen. Dies unterstreicht die sehr hohe Zustimmung von über 80% für den Regionalverkehr. Die Verwendung von Strassengeldern für den internationalen Bahnverkehr befürworteten hingegen bloss rund 30% der Befragten.

#### Für welchen Bereich sollte Geld am ehesten eingesetzt werden? G 11.6

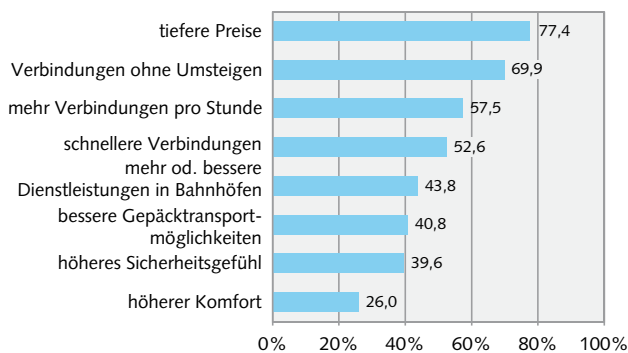


Basis: 2799 Zielpersonen, die zu Modul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden und Einnahmen aus dem Strassenverkehr für den öffentlichen Verkehr einsetzen wollen

© BFS/ARE

Der öffentliche Verkehr kann auf mehrere Weisen attraktiver gemacht werden. Am meisten Befragte halten Preis-senkungen für das wirksamste Mittel. Es ist allerdings un-sicher, ob dies in einer realen Situation die Verkehrsmittel-wahl wirklich stark beeinflusst, denn der Preis wird selten als Grund für die Verkehrsmittelwahl genannt (siehe Kapitel 5). Auch direktere, häufigere und schnellere Verbindungen würden den ÖV in den Augen vieler Befragter verbessern. Der Komfort und die Sicherheit sind hingegen offenbar auf einem so hohen Niveau, dass sich die Bevölkerung von einer weiteren Verbesserung wenig Attraktivierung verspricht.

#### Wie könnte der ÖV für Sie attraktiver gemacht werden? G 11.7

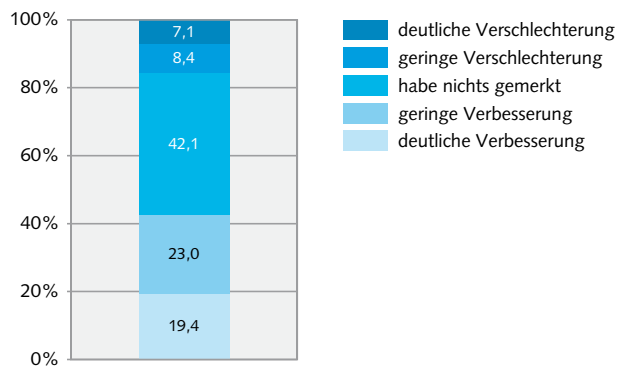


Basis: 3563 Zielpersonen, die zu Modul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden

© BFS/ARE

Für rund 42% der Befragten hat die erste Etappe von Bahn2000 Verbesserungen gebracht, während bloss 16% über Verschlechterungen (z.B. schlechtere Anschlüsse) klagen. Ein ahnsehlicher Teil hat persönlich keine Vor- oder Nachteile erfahren.

#### Was hat Ihnen die 1. Etappe von Bahn2000 gebracht? G 11.8



Basis: 1793 Zielpersonen, die zu Modul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden und nach deren Meinung eine Änderung des ÖV-Angebots mit Realisierung der Bahn2000 stattgefunden hat

© BFS/ARE



# Anhang: Literatur und Glossar



# Literatur

- ARE (2003a): Geschichte des schweizerischen Mikrozensus, Konferenzbericht STRC 2003 – Teil History und Policy/Mobility, Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.
- ARE (2003b): Alpen- und grenzquerender Personenverkehr 2001 (A+GQPV 01), Schlussbericht, Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.
- ARE (2006): Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030, Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.
- ARE/BFS (2001): Mobilität in der Schweiz: Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und Bundesamt für Statistik (BFS) [BBL, Vertrieb Publikationen, 3003 Bern, Bestell-Nr. 812.010 d(f)], Bern und Neuenburg.
- BFS (2001): CD-ROM: Verkehrsverhalten in der Schweiz, Erhebungen 1974, 1979, 1984, 1989 und 1994, Bundesamt für Statistik Neuenburg, Bestellnummer 176-9404-01.
- BFS (2005): Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung 2003, Modul Tourismus der Einkommens- und Verbrauchserhebung 2003 (EVE03): Methodik und Hauptergebnisse, Bundesamt für Statistik, Neuenburg.
- BFS (2006a): Strassenfahrzeuge in der Schweiz, Bestand am 30. September 2005. Interaktive Datenbank SUPERWEB, Homepage Statistik Schweiz, Thema 11 (Verkehr und Nachrichtenwesen), <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/infothek/superweb.html>, Neuenburg.
- BFS (2006b): Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes (ESPOP) 2005, Bundesamt für Statistik, Neuenburg.
- BFS/GVF (1996): Verkehrsverhalten in der Schweiz 1994, Reihe 11 Verkehr und Nachrichtenwesen, Bundesamt für Statistik und Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Bern.
- GVF (1983): Verkehrsverhalten in der Schweiz, Bericht 2 der GVF-Haushaltbefragung 1979/80, GVF-Bericht 3/83, Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Bern.
- GVF (1986): Verkehrsverhalten in der Schweiz 1984, Bericht über den Mikrozensus 1984 zum Thema Verkehr und Umwelt, GVF-Bericht 2/86, Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Bern.
- GVF (1992): Verkehrsverhalten in der Schweiz 1989, Mikrozensus 1989, Berichtband, GVF-Bericht 6/91, Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Bern.
- GVF (1996): Wege der Schweizer, Ergebnisse des Mikrozensus 1994 zum Verkehrsverhalten in der Schweiz, GVF-Bericht 2/96, Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Bern.
- GVK (1975): Analytisch-statistische Zweitauswertung über den Werktagsverkehr 1974, 2. Teil, Stab der Eidg. Kommission für die Gesamtverkehrskonzeption, Bern.

## Weitere Informationen auf Internet:

[www.bfs.admin.ch](http://www.bfs.admin.ch) (Themen Verkehr)

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

# Glossar

<p><b>Agglomeration</b></p>	<p>Die Agglomeration umfasst eine Kerngemeinde (selten mehrere) sowie 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). Ist im Bericht von Agglomeration oder Agglomerationsgemeinden die Rede, so verstehen sich die Angaben ohne die dazugehörige Kerngemeinde. Ausnahmen zu dieser Regel sind speziell erwähnt. Die verwendete Definition basiert auf der Volkszählung 2000.</p> <p>Grosse Agglomeration: &gt;250'000 Einwohner/-innen. Mittlere Agglomeration: 50'000 bis 250'000 Einwohner/-innen. Kleine Agglomeration: &lt;50'000 Einwohner/-innen.</p>	<p><b>Alltagsmobilität</b></p>	<p>Die Alltagsmobilität ist die Jahresmobilität abzüglich Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen (siehe Erläuterungen unter Jahresmobilität).</p>
<p><b>Agglomerations- gemeinde</b></p>	<p>Gemeinde einer Agglomeration ohne Agglomerationskerngemeinden (es sei denn, dies sei ausdrücklich vermerkt).</p>	<p><b>Arbeitsverkehr</b></p>	<p>Verkehr auf dem Weg zur Arbeitsstelle und zurück (Arbeitspendlerverkehr).</p>
<p><b>Agglomerations- kerngemeinde</b></p>	<p>Zentrum einer Agglomeration, meist eine Stadt (siehe Agglomeration).</p>	<p><b>ARE</b></p>	<p>Bundesamt für Raumentwicklung.</p>
<p><b>Agglo-Kernzone</b></p>	<p>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.</p>	<p><b>Ausbildungs- verkehr</b></p>	<p>Verkehr auf dem Weg zum Ausbildungs-ort und zurück (Ausbildungspendlerverkehr).</p>
		<p><b>Ausgang</b></p>	<p>Ein Weg oder eine Serie von Wegen, die zuhause beginnt und wieder zuhause endet.</p>
		<p><b>Begleitung / Begleitweg</b></p>	<p>Jemanden ohne Serviceaspekt begleiten (z.B. Eltern zum Flughafen begleiten).</p>
		<p><b>Besetzungsgrad</b></p>	<p>Mittlere Anzahl der Fahrzeuginsassen (Fahrzeuglenkende und Mitfahrende) pro Fahrzeug.</p>
		<p><b>Besitz von Fahr- zeugen</b></p>	<p>Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt.</p>
		<p><b>BFS</b></p>	<p>Bundesamt für Statistik.</p>
		<p><b>CATI</b></p>	<p>Computer-Assisted Telephone Interview, computerunterstütztes Telefoninterview.</p>
		<p><b>CD</b></p>	<p>CD (Compact Disk) zu diesem Bericht mit Hintergrundinformationen.</p>
		<p><b>Dienstfahrt</b></p>	<p>Die Fahrt dient dem beruflichen Personen- oder Gütertransport (Taxifahrer/-in, Chauffeur usw.) oder ist Teil der beruflichen Tätigkeit (z.B. Vertreter, Handelsreisende). Erstere Fahrten wurden nur teilweise erfasst.</p>

Einkaufsverkehr	Verkehr für Einkäufe, Besorgungen und Inanspruchnahme von Dienstleistungen (z.B. Arztbesuch); «Einkauf» und «Einkauf und Besorgungen» wird synonym verwendet.	Geschäftliche Tätigkeit	Fahrt, um beruflich etwas zu erledigen (Sitzung, Kundenbesuch).
		Grosse Städte, Grossstädte	Zürich, Basel, Genf, Bern, Lausanne.
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 beim Umsteigen zwischen zwei gleichartigen Verkehrsmitteln) beginnt eine neue Etappe. Die Mindestlänge für eine Etappe beträgt 25 Meter.	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).
Fahrleistung	Total der pro Zeiteinheit (in der Regel pro Jahr) von Fahrzeugen gefahrenen Kilometer. Die Angaben umfassen Distanzen in der Schweiz und im Ausland.	Hauptverkehrsmittel	Für die Stichtagsmobilität wird von den genutzten Verkehrsmitteln das in der folgenden Reihenfolge als erstes genannte Verkehrsmittel als Hauptverkehrsmittel bezeichnet: Flugzeug, Bahn, Postauto, Schiff, Tram, Bus, sonstiger ÖV, Reiseauto, Auto, Lastwagen, Taxi, Motorrad/Kleinmotorrad, Mofa, Velo, zu Fuss, fahrzeugähnliche Geräte, anderes. Für Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung wurde nach demjenigen Verkehrsmittel gefragt, mit dem die längste Teildistanz der Reise zurückgelegt wurde, und dieses als Hauptverkehrsmittel bezeichnet.
Flugreisen	Reisen, auf denen als Hauptverkehrsmittel das Flugzeug benutzt wird.		
Flugziele	Präzisierungen zur Einteilung, die in Tabelle T9.10 verwendet wurde: 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.	Isolierte Stadt	Stadt ohne Umlandgemeinden, also ohne Agglomeration (gemäss Agglomerationsdefinition).
		Jahresmobilität	Durchschnittliche zurückgelegte Gesamtdistanz im In- und Ausland einer in der Schweiz wohnhaften Person. Sie setzt sich zusammen aus der Alltagsmobilität, den Tagesreisen und den Reisen mit Übernachtung. Berechnungsweise: Die Stichtagsmobilität, wie sie (Ausnahme: 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
Freizeitverkehr	Zum Freizeitverkehr gehören alle in der Freizeit geleisteten Verkehrsaktivitäten. Aufgrund der Angaben der befragten Personen wurde der Freizeitverkehr in weitere Kategorien aufgegliedert (siehe Abschnitt 5.7 und CD).		

	<p>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.</p> <p>Die Alltagsmobilität ist die Jahresmobilität abzüglich Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen.</p>	<p>Langsamverkehr (LV) Fuss- und Veloverkehr (fahrzeugähnliche Geräte sind unter «übrige Verkehrsmittel» aufgeführt).</p>
		<p>LV Langsamverkehr.</p>
		<p>Tagesdistanz Durchschnittliche pro Person und Tag zurückgelegte Distanz (ohne nähere Angabe immer nur im Inland).</p>
		<p>MIV siehe motorisierter Individualverkehr.</p>
Kerngemeinde einer Agglomeration	<p>siehe Agglomerationskerngemeinde.</p>	<p>Mobile Personen Personen, die am Stichtag mindestens einen Weg unternommen haben.</p>
Kleinmotorräder	<p>Diese wurden im Normalfall für den Bericht mit den Motorrädern zusammengefasst. Auf der CD sind die Details ersichtlich.</p>	<p>Mobilitätsgrad Anteil der Bevölkerung, der an einem bestimmten Tag im Verkehr unterwegs ist.</p>
Land/ländlicher Raum/ländliche Gemeinden	<p>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.</p>	<p>Modalsplit Aufteilung von Fahrten oder Verkehrsbeziehungen auf verschiedene Verkehrsmittel nach Distanz, Unterwegszeit oder Anzahl Etappen.</p>
		<p>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.</p>
		<p>Motorräder Im Normalfall wurden für den Bericht auch die Kleinmotorräder (zugelassen ab 16 Jahren) in dieser Kategorie zusammengefasst.</p>
		<p>MZ Mikrozensus (Stichprobenerhebung).</p>
		<p>Nicht-alltägliche Mobilität Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen (siehe Jahresmobilität).</p>
		<p>ÖV Öffentlicher Verkehr.</p>
Landesteil	<p>Landesteile gemäss der Mehrheitssprache in den entsprechenden Gemeinden: Deutschsprachige Schweiz (D-CH), französischsprachige Schweiz (F-CH), italienischsprachige Schweiz (I-CH). Die mehrheitlich rätoromanischen Sprachgebiete wurden ebenfalls ausgewertet und sind auf der CD-ROM aufgeführt.</p>	<p>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</p>

	Zuordnung – wo nicht anders vermerkt – der Kategorie «übrige Verkehrsmittel» zugerechnet.	Übrige Verkehrsmittel	Falls nicht anders angegeben fallen darunter: Lastwagen, Car, Taxi, Schiff, Bergbahnen, Flugzeug, fahrzeugähnliche Geräte und anderes.
Pendlerverkehr	siehe Arbeitsverkehr, Ausbildungsverkehr.	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).
PW	Personenwagen; Synonym gebraucht mit Auto.	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.
Reisen mit Übernachtungen	Reisen, bei denen mindestens eine Übernachtung nicht zu Hause erfolgte (unabhängig von der zurückgelegten Distanz).	Verkehrsmittel	Als Verkehrsmittel werden in der MZ-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.
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).	Verkehrszweck	Einzelne Etappen aber auch die zu Wegen aggregierten Etappen werden zu einem bestimmten Zweck unternommen. Im MZ 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.
Rundung	Grundsätzlich sind alle Zahlen im Bericht ohne Rücksicht auf die Endsumme einzeln auf- bzw. abgerundet. Die Totalbeträge können deshalb in gewissen Fällen von der Summe der Einzelwerte abweichen bzw. 100% leicht über- oder unterschreiten.	Vertrauensintervall	Eine statistische Kennzahl, welche die Genauigkeit einer Stichprobe zeigt: Beispiel: Aus dem Mittelwert der Befragten ergibt sich eine Tagesdistanz von 47,8 km für die Erwerbstätigen. Das Vertrauensintervall beträgt +/-1,0km (siehe CD). Dies
Service/-weg	Jemanden bringen, jemanden abholen (z.B. zum Kindergarten fahren, um das Kind abzuholen, privater Auto-Fahrunterricht).		
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.		

	bedeutet, dass der wahre Durchschnittswert (wenn man alle Erwerbstätigen befragen würde, statt bloss eine Stichprobe) mit 90%-iger Wahrscheinlichkeit bei 47,8 km +/-1 km, also zwischen 46,8 km und 48,8 km liegt. Die CD enthält neben den Mittelwerten jeweils die Vertrauensintervalle. Siehe auch Kapitel 1.4.		
Weg	Ein Weg beginnt dann, wenn sich jemand mit einem Ziel (z.B. Arbeitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z.B. Spazieren) in Bewegung setzt. Ein Weg endet dann, wenn das Ziel erreicht ist, also der Verkehrszweck wechselt oder wenn sich jemand eine Stunde oder länger am gleichen Ort aufhält.	Wegzweck	Ein Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen mit dem selben 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.
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).		







## Mobilität in der Schweiz

Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten

## La mobilité en Suisse

Résultats du microrecensement transports 2005

Bestell-Nr.  
N° de commande  
840-0500-01

© OFS / BFS – ARE 2007

### Systemanforderungen / Configuration

Windows, MacOS, Linux  
MS-Excel, Acrobat Reader  
→ [index.html](#)



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

**Bundesamt für Statistik BFS**  
**Office fédéral de la statistique OFS**

**Bundesamt für Raumentwicklung ARE**  
**Office fédéral du développement territorial ARE**

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 der Schweiz. Detaillierte Tabellen finden sich in der beigelegten CD-ROM.

**Bestellnummer**

840-0500

**Bestellungen**

Tel.: 032 713 60 60

Fax: 032 713 60 61

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

**Preis**

Fr. 28.– (exkl. MWST)

ISBN 978-3-303-11247-2