



FAKTENBLATT « AGGLOMERATIONSVERKEHR 2010 »

Stand: 06. November 2014

Die Bedeutung des Modalsplits

Der Modalsplit im Agglomerationsverkehr ist für den Verkehr in der Schweiz von zentraler Bedeutung. Innerhalb der Agglomerationsgebiete wohnen rund drei Viertel der Schweizer Bevölkerung auf weniger als einem Viertel der Landesfläche. Zudem weisen die Agglomerationsgebiete eine hohe Siedlungs- und Arbeitsplatzdichte auf. Mit diesen Eigenschaften gehen grosse Herausforderungen im Verkehrsbereich einher. So ist es beispielsweise wünschenswert, dass die zunehmende Mobilität in den Agglomerationsgebieten vermehrt umweltverträglich und effizient bewältigt werden kann. Dafür ist ein stabiler oder sogar steigender Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs (Fussgänger und Velo) eine wichtige Voraussetzung. Das Ziel eines zumindest stabilen gemeinsamen Anteils des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs an den mittleren Tagesdistanzen der Schweizer Agglomerationsbevölkerung wurde in die Liste der quantifizierbaren Ziele der Legislaturplanung des Bundesrates aufgenommen (BFS Monitoring der Legislaturplanung, Ziel 23).

Der Untersuchungsgegenstand

Während das Monitoring-System zur Überprüfung der Legislaturziele des Bundesrates den Gesamtmodalsplit aller Schweizer Agglomerationen ausweist, stellt das vorliegende Faktenblatt detailliertere Resultate zum Agglomerationsverkehr zur Verfügung. Zu diesem Zweck wird der Modalsplit für jede der 50 Schweizer Agglomerationen, der Definition des BFS aus dem Jahr 2003 folgend, ausgewiesen. Ergänzend werden die Agglomerationsgebiete in verschiedene Raumtypen gegliedert und analysiert. Die Grundlage der Berechnungen sind die Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (BFS/ARE 2012).

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) wird gemeinsam von den Bundesämtern für Statistik (BFS) und Raumentwicklung (ARE) alle fünf Jahre durchgeführt. Die Daten erlauben eine Quantifizierung des Modalsplits für die verschiedenen Agglomerationen, da die Stichprobe in einigen Agglomerationsgebieten verdichtet wurde. Es ist aber zu bedenken, dass sich die Zahlen im Falle grenzüberschreitender Agglomerationen ausschliesslich auf den Schweizer Teil des Agglomerationsgebietes beziehen.

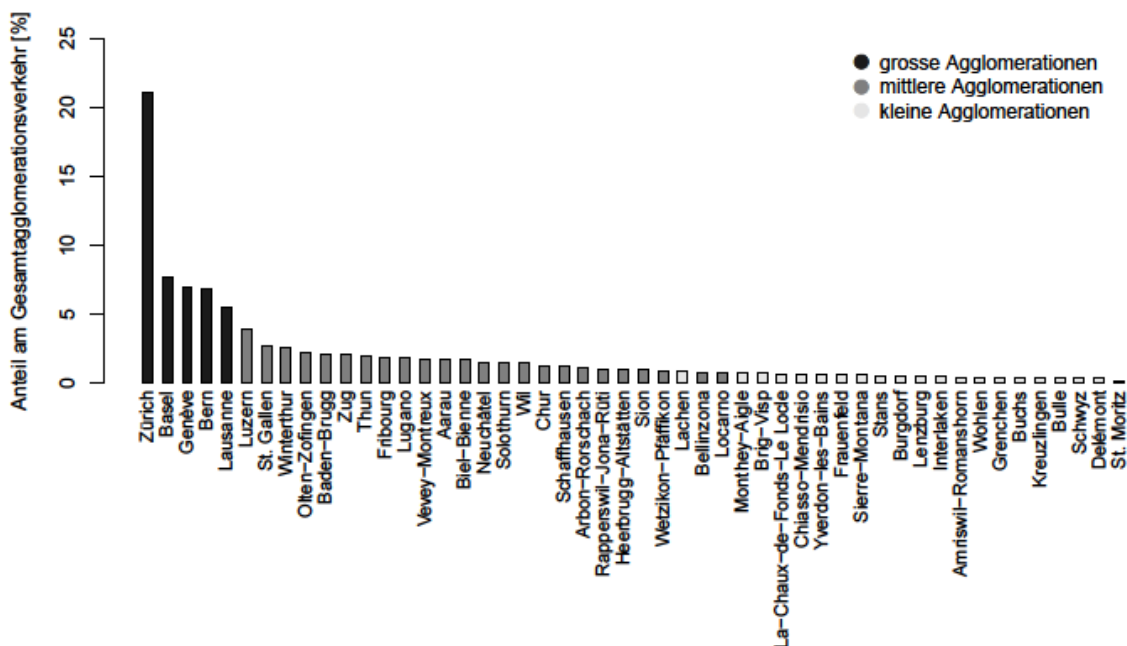
Der Modalsplit

Der Modalsplit kann für einzelne Verkehrsmittel oder für Verkehrsmittelgruppen (Langsamverkehr, motorisierter Individualverkehr, öffentlichem Verkehr und andere Verkehrsmittel) berechnet werden. Das vorliegende Faktenblatt bezieht sich ausschliesslich auf den leistungsbezogenen Modalsplit und weist den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittelgruppen an den durchschnittlichen Tagesdistanzen der Agglomerationsbevölkerung aus. Dabei werden sämtliche berichteten Distanzen berücksichtigt. Es wird also nicht zwischen Distanzen innerhalb und ausserhalb des Agglomerationsterritoriums unterschieden. Abseits der für die Berechnungen genutzten Mittelwerte lassen sich auf der Grundlage des vorliegenden Faktenblattes keine Schlussfolgerungen zu den Fahrtlängenverteilungen der einzelnen Verkehrsmittelgruppen ziehen. Dem Monitoring-System zur Überprüfung der Ziele der Legislaturplanung des Bundesrates entsprechend, wird der Anteil des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs dabei gemeinsam ausgewiesen.

Die Berechnungsergebnisse, die als Grundlage für dieses Faktenblatt dienen, sind im Anhang des Dokuments zu finden. Ergänzend zu den durchschnittlichen Tagesdistanzen werden dabei auch Angaben zu den Stichprobengrössen und den entsprechenden Konfidenzintervallen gemacht.

1) Das Gesamtverkehrsaufkommen der Agglomerationen

- Die Unterteilung der Agglomerationen in Grössenklassen erfolgt durch das ARE und wird anhand der im Agglomerationsgebiet wohnenden Bevölkerung vorgenommen. Im Falle grenzübergreifender Agglomerationen ist die Analyse auf die durch die Schweizer Bevölkerung in der Schweiz erbrachte Verkehrsleistung begrenzt.
- Betrachtet man die gesamte durch die Agglomerationsbevölkerung in der Schweiz erzeugte Verkehrsleistung, so werden etwa 21% davon alleine durch die Bevölkerung der Agglomeration Zürich erbracht. Dieser Wert ist von herausragender Bedeutung.
- Die Bevölkerung der anderen grossen Agglomerationen (Basel, Genf, Bern und Lausanne) hält Anteile von jeweils rund 6% bis 8% der Verkehrsleistungen. Zusammen erbringt die Bevölkerung der fünf grossen Agglomerationen einen Anteil von rund 48% der gesamten Verkehrsleistung aller Agglomerationsbewohner.
- Die Bevölkerung der mittleren Agglomerationen erbringt zusammen rund 41% der Verkehrsleistung der Schweizer Agglomerationen. Die Agglomeration Luzern hält dabei mit rund 4% den grössten und die Agglomeration Locarno mit etwa 0,8% den kleinsten Anteil.
- Die kleinen Agglomerationen erbringen zusammen rund 11% der Verkehrsleistung in den Schweizer Agglomerationen. Auffällig ist dabei, dass die Agglomeration Lachen mit rund 0,9% einen leicht höheren Anteil aufweist als die Agglomerationen Bellinzona und Locarno, die aufgrund ihrer Bevölkerungszahl der mittleren Agglomerationsgrösseklasse zugeordnet werden. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass die Stichprobengrösse der kleinen Agglomerationen teilweise gering ausfällt. Die entsprechenden statistischen Resultate sind daher mit Unsicherheiten behaftet (s. Anhänge A und B).



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 / eigene Berechnungen (50'239 Zielpersonen, die in Agglomerationen wohnen)

2) Der Gesamtmodalsplit der Schweizer Agglomerationen

- Wird die Verkehrsleistung der in den Schweizer Agglomerationen lebenden Bevölkerung gemeinsam betrachtet, zeigt sich, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit einem Anteil von rund 63% die dominante Verkehrsmittelgruppe darstellt.
- Die Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs (LV) weisen mit rund 35% gemeinsam den zweithöchsten Anteil an den durchschnittlichen Tagesdistanzen auf. Damit ist dieser gemeinsame Anteil des ÖV und LV am Modalsplit der Agglomerationen seit dem Jahr 2000 (28%) über das Jahr 2005 (31%) bis zum Jahr 2010 (35%) kontinuierlich gestiegen (BFS Monitoring der Legislaturplanung, Ziel 23).
- Eine Zunahme dieses gemeinsamen Anteils von ÖV und LV gab es auch auf dem gesamten Territorium der Schweiz. Gleichzeitig fand ein Wachstum des Gesamtverkehrs, also der geleisteten Personenkilometer auf der Strasse und der Schiene statt.
- Die übrigen Verkehrsmittel sind mit einem Anteil von etwa 2% am Modalsplit der Agglomerationsbevölkerung nur von untergeordneter Bedeutung.
- Die Verkehrsmittelgruppen im MZMV sind wie folgt definiert:

Motorisierter Individualverkehr (MIV):

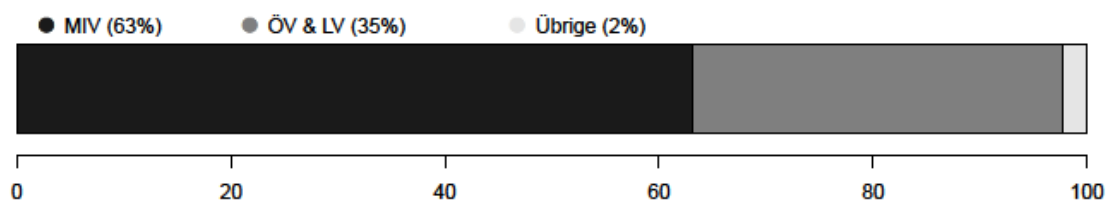
Mofa, Kleinmotorrad, Motorrad als Fahrer und als Mitfahrer, Auto als Fahrer und als Mitfahrer.

Langsamverkehr (LV) und öffentlicher Verkehr (ÖV):

Fussgänger, Velo, Bahn, Postauto, Bus und Tram.

Übrige Verkehrsmittel:

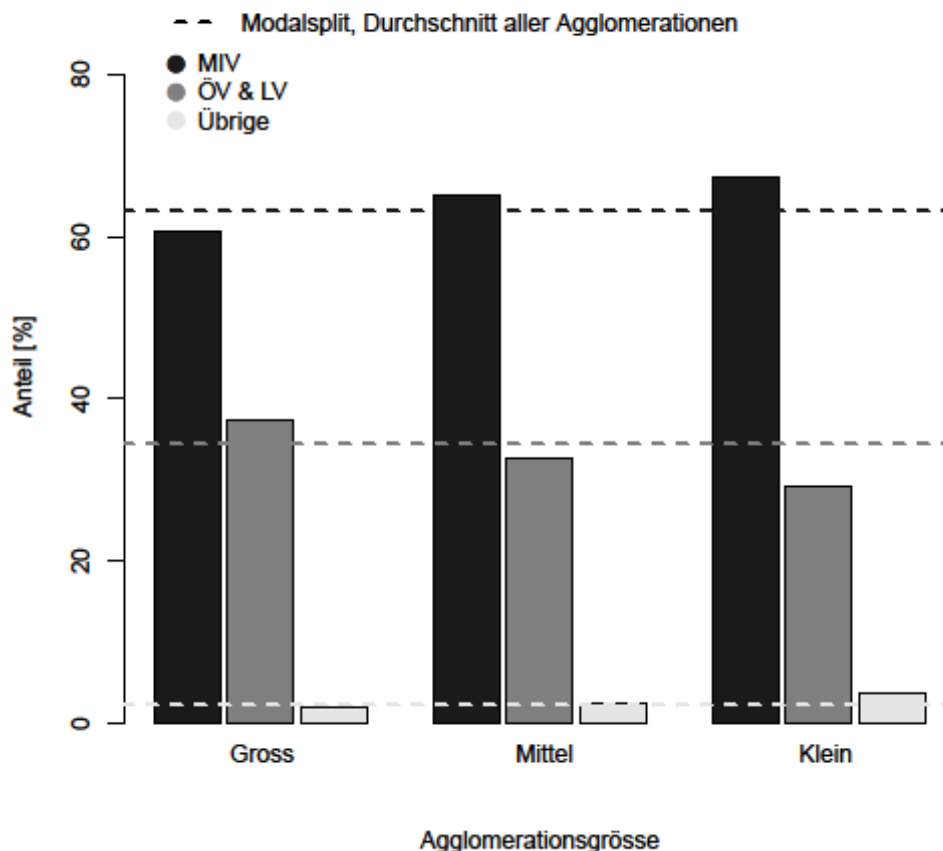
Taxi, Reisediener, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, Bergbahnen, fahrzeugähnliche Gräte und andere Fortbewegungsmittel.



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 / eigene Berechnungen (50'239 Zielpersonen, die in Agglomerationen wohnen)

3) Der Modalsplit in verschieden grossen Agglomerationen

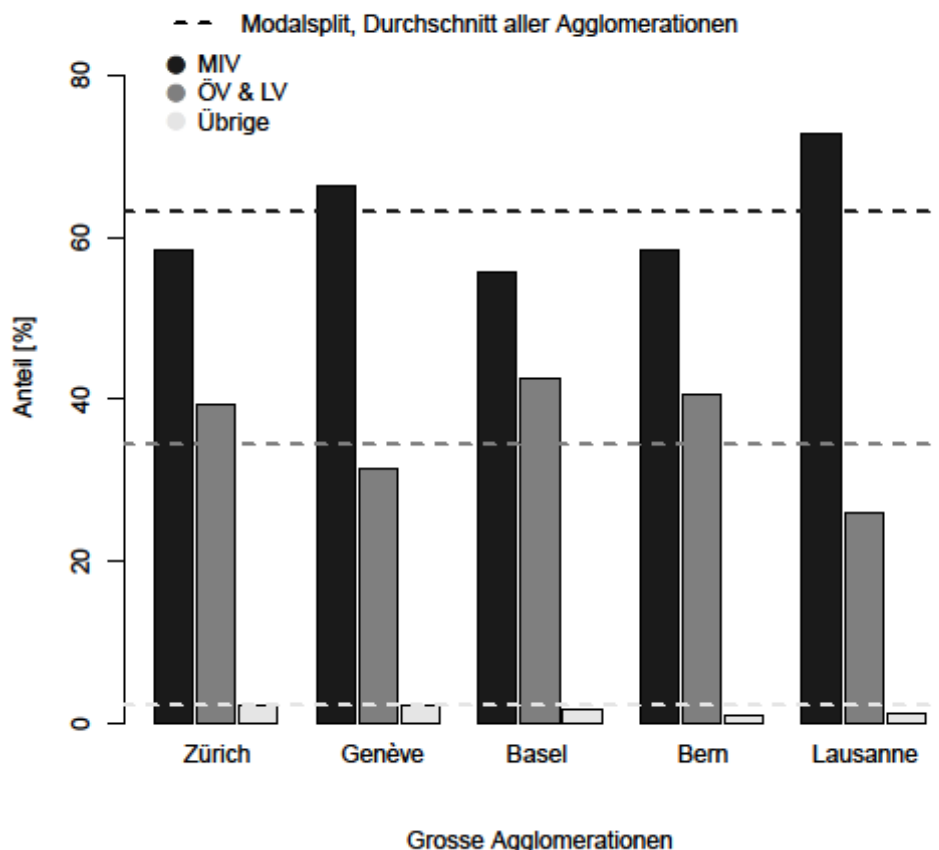
- Verglichen mit dem distanzbezogenen Gesamtmodalsplit über alle Agglomerationsgebiete liegen im Bereich des MIV nur die grossen Agglomerationen leicht unterhalb dieses Durchschnittswertes. Der gemeinsame Anteil des ÖV und des LV ist in den grossen Agglomerationen dagegen leicht überdurchschnittlich ausgeprägt.
- Mit einer abnehmenden Agglomerationsgrösse steigt der Anteil des MIV weiter an. Er beträgt rund 61% für grosse, 65% für mittlere und 67% für kleine Agglomerationen. Für die Bevölkerung aus Gebieten, die keiner Agglomeration angehören, liegt der Anteil des MIV bei 74% der durchschnittlichen Kilometerleistung.
- Der Bedeutungszuwachs des MIV geht zu Lasten des gemeinsamen Anteils des ÖV und LV. Dieser sinkt von rund 37% für grosse auf 33% für mittlere und 29% für kleine Agglomerationen. Der entsprechende Anteil für Nichtagglomerationsgebiete liegt bei 23%.



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 / eigene Berechnungen (50'239 Zielpersonen, die in Agglomerationen wohnen)

4) Der Modalsplit innerhalb der grossen Agglomerationen

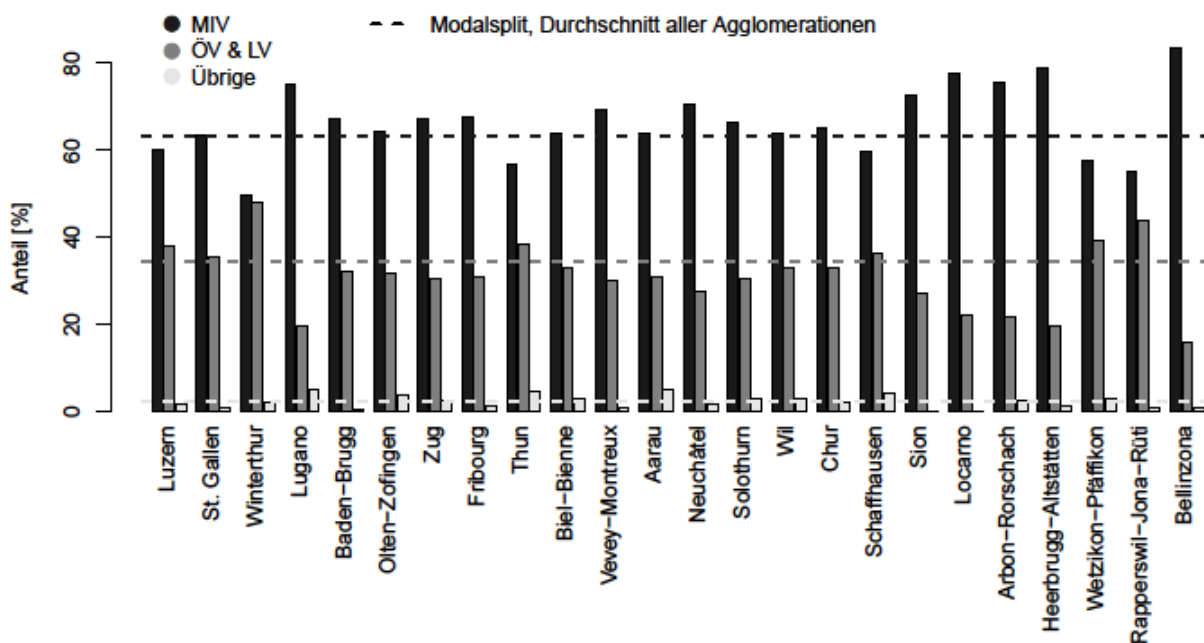
- Die festgestellte gegenläufige Tendenz zwischen dem MIV und dem gemeinsamen Anteil des ÖV und LV am Modalsplit der Agglomerationsbevölkerung wird nicht alleine durch die Grösse der Agglomeration bestimmt. So gibt es auch deutliche Unterschiede zwischen den beiden westschweizerischen Grossagglomerationen und den Gebieten der Grossagglomerationen Zürich, Basel und Bern. Der MIV-Anteil in den letztgenannten drei Agglomerationsgebieten liegt deutlich unter dem Agglomerationsdurchschnitt, während der gemeinsame Anteil des ÖV und LV diesen Wert übersteigt. In den Westschweizer Agglomerationen stellt sich die Lage umgekehrt dar.
- Der Anteil des MIV am Modalsplit der Agglomerationsbevölkerung übersteigt in der Agglomeration Lausanne mit rund 73% den Durchschnitt über alle Agglomerationen deutlich. Am niedrigsten liegt der Anteil des MIV in der Agglomeration Basel mit 56%, dicht gefolgt von Zürich und Bern mit jeweils 58%. Die Agglomeration Genf entspricht den Durchschnittswerten aller Agglomerationsgebiete gut mit einem nur leicht überdurchschnittlichen MIV Anteil (66%) und einem leicht unterdurchschnittlichen ÖV und LV-Anteil (32%).



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 / eigene Berechnungen (50'239 Zielpersonen, die in Agglomerationen wohnen)

5) Der Modalsplit innerhalb der mittleren Agglomerationen

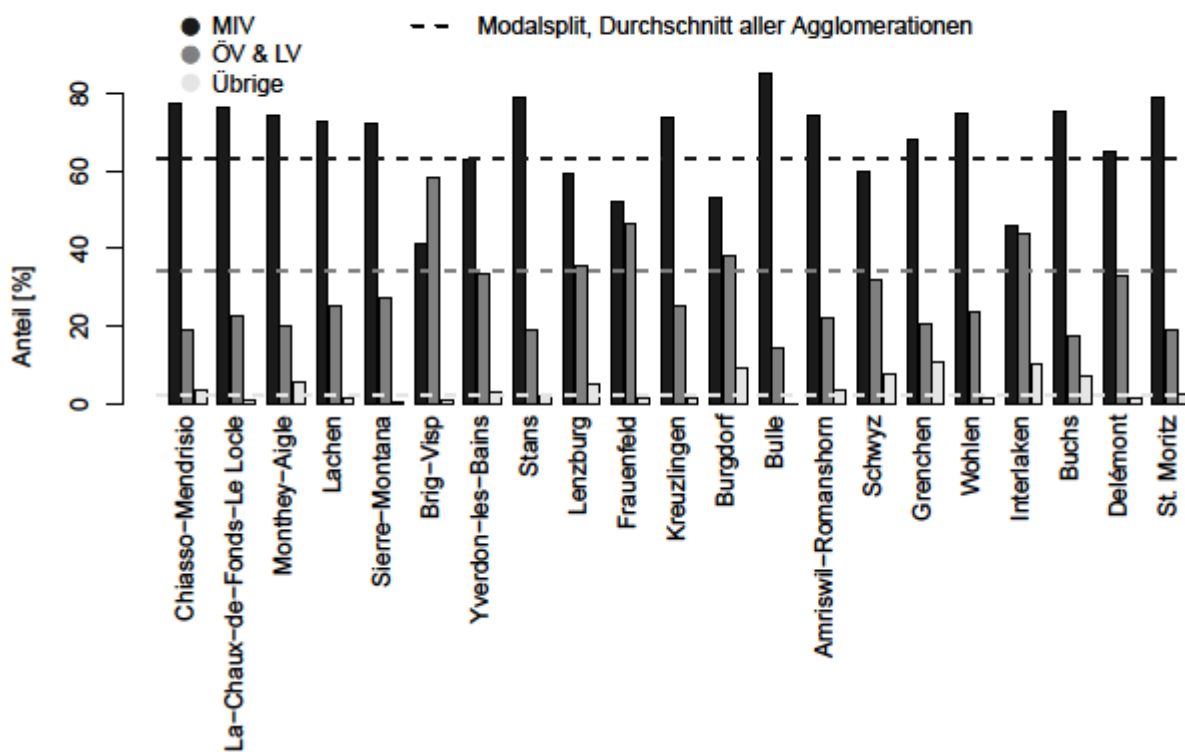
- Den höchsten MIV-Anteil am Modalsplit der Agglomerationsbevölkerung in dieser Grössenklasse weist mit rund 84% Bellinzona auf. Entsprechend findet sich hier auch mit 16% der niedrigste gemeinsame ÖV und LV-Anteil der betrachteten Agglomerationen. Allgemein ist der MIV-Anteil in allen drei betrachteten Tessiner Agglomerationen (Lugano, Locarno und Bellinzona) überdurchschnittlich hoch.
- Die Agglomeration Winterthur weist dagegen mit rund 50% den niedrigsten MIV-Anteil der Agglomerationen in der mittleren Grössenklasse aus. Bemerkenswert ist, dass das Verhältnis zwischen dem MIV- und dem gemeinsamen Anteil von ÖV und LV (48%) beinahe ausgeglichen ist.
- In 18 der 24 berücksichtigten Agglomerationen liegt der Anteil des MIV über dem Durchschnitt über alle Agglomerationen, wobei die Abweichungen teilweise massiv sind. In 17 Agglomerationen wird der durchschnittliche gemeinsame Anteil des ÖV und LV unterschritten.



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 / eigene Berechnungen (50'239 Zielpersonen, die in Agglomerationen wohnen)

6) Der Modalsplit innerhalb der kleinen Agglomerationen

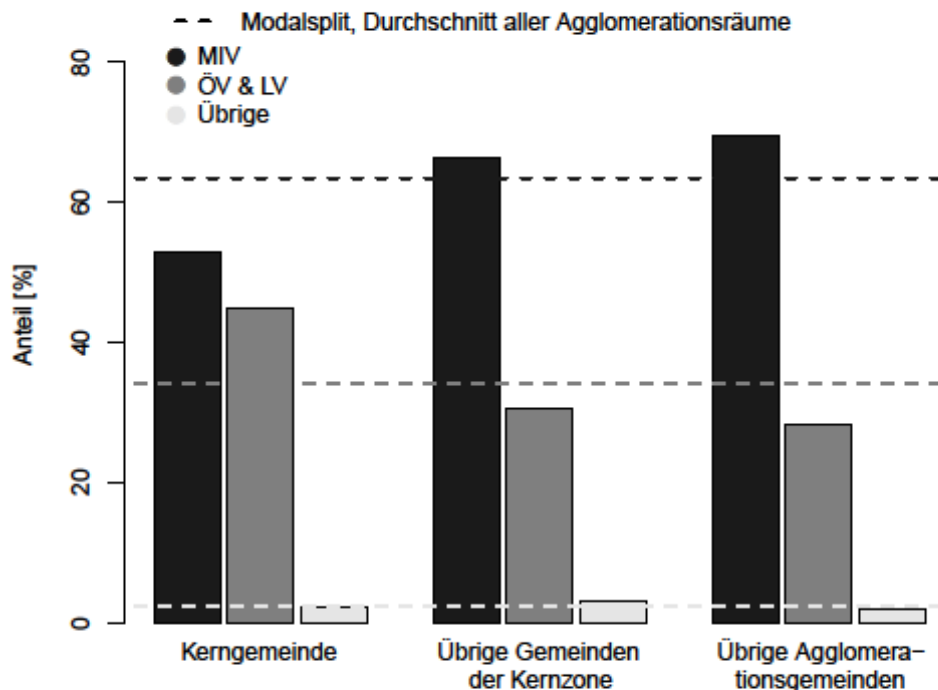
- Die Agglomeration Bulle weist mit rund 86% den höchsten MIV-Anteil am Modalsplit der Agglomerationsbevölkerung in der betrachteten Grössenklasse auf. Entsprechend ist hier mit 15% auch der niedrigste gemeinsame ÖV- und LV-Anteil zu finden.
- Ebenfalls in dieser Grössenklasse liegt die Agglomeration Brig-Visp, die mit rund 41% den insgesamt niedrigsten MIV- und mit 58% den höchsten gemeinsamen ÖV und LV-Anteil aller Agglomerationen aufweist. Sie ist auch die einzige Agglomeration, in der der gemeinsame Anteil des ÖV und LV über dem Wert des MIV liegt.
- Mit der Agglomeration Interlaken findet sich auch in dieser Grössenklasse eine Agglomeration, die mit einem Anteil von rund 46% für den MIV und 44% für den gemeinsamen ÖV und LV-Anteil ein beinahe ausgeglichenes Verhältnis zwischen diesen beiden Verkehrsmittelgruppen ausweist.
- Die Stichprobengrösse der kleinen Agglomerationen ist teilweise gering. Die entsprechenden statistischen Resultate sind daher mit Unsicherheiten behaftet (s. Anhang A).



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 / eigene Berechnungen (50'239 Zielpersonen, die in Agglomerationen wohnen)

7) Der Modalsplit der Raumtypen in den Agglomerationen

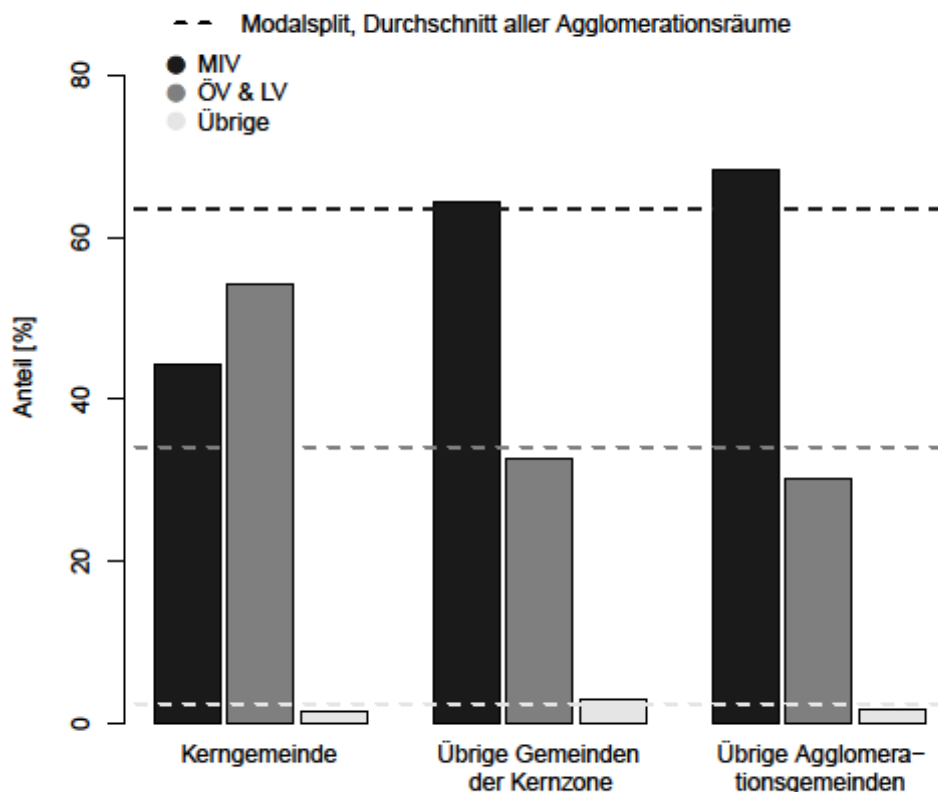
- Die Gemeinden der Schweizer Agglomerationen lassen sich verschiedenen Raumtypen zuordnen. Im Folgenden wird der Raum einer jeden Agglomeration in die Kerngemeinde, die übrigen Gemeinden der Kernzone und die übrigen Agglomerationsgemeinden unterteilt.
- In dieser dreigliedrigen Raumstruktur zeigen die Bevölkerung der jeweiligen Gebiete ein heterogenes Verkehrsverhalten. Deutlich erkennbar ist, dass die Bedeutung des MIV mit einer steigenden Distanz zur Agglomerationskerngemeinde zunimmt. In den Kerngemeinden beträgt der MIV-Anteil rund 53%, in den übrigen Gemeinden der Kernzone etwa 67% und in den übrigen Agglomerationsgemeinden schliesslich 70%.
- Umgekehrt sinkt die Bedeutung des gemeinsamen ÖV und LV-Anteils von 45% für die Kerngemeinden über 31% für die übrigen Gemeinden der Kernzone bis auf 28% für die übrigen Agglomerationsgemeinden.
- Die übrigen Verkehrsmittel sind erneut nur von untergeordneter Bedeutung.



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 / eigene Berechnungen (50'239 Zielpersonen, die in Agglomerationen wohnen)

8) Der Modalsplit der Raumtypen in den grossen Agglomerationen

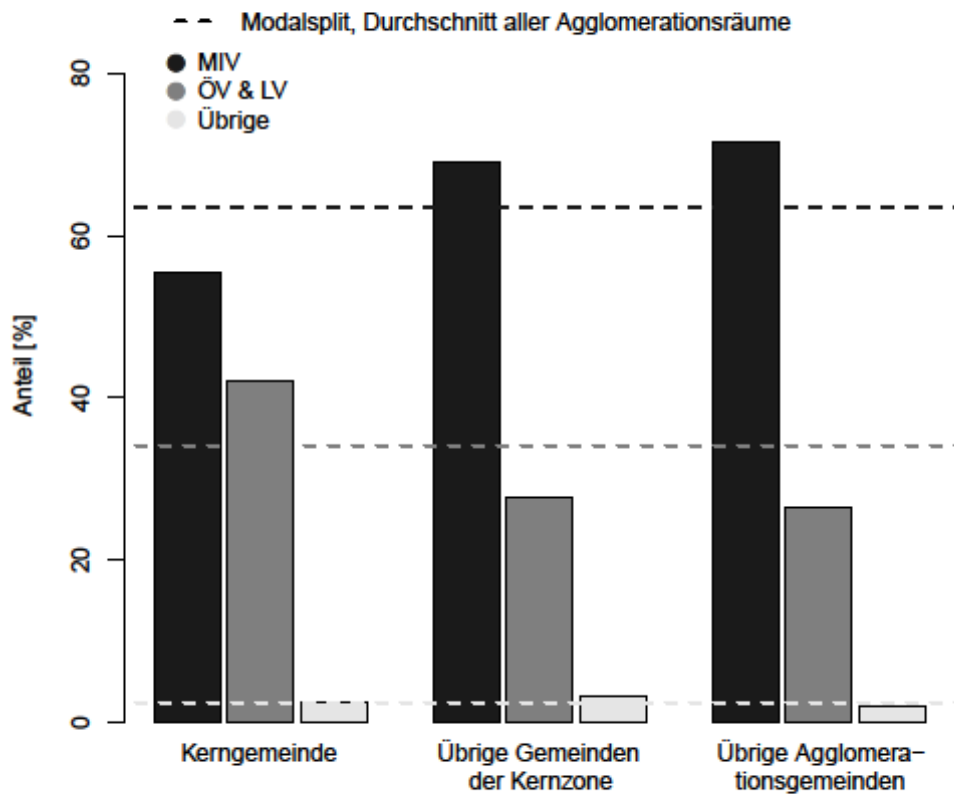
- Werden die drei Raumtypen der fünf grossen Agglomerationen gesondert betrachtet, liegt der Anteil des MIV am distanzbezogenen Modalsplit der Bevölkerung der Agglomerationskerngemeinden mit rund 44% deutlich unter dem schweizerischen, über alle Agglomerationsgemeinden ermittelten Durchschnittswert. Der gemeinsame ÖV und LV-Anteil in den Kerngemeinden dagegen liegt mit 54% weit über dem Durchschnittswert. Damit sind die Kerngemeinden der grossen Agglomerationen innerhalb der genutzten Raumgliederung der einzige Raumtyp, in dem ÖV und LV gemeinsam einen höheren Anteil am Modalsplit aufweisen als der MIV.
- Auch hier erfährt der Anteil des MIV mit einem zunehmenden Abstand von der Kerngemeinde einen starken Zuwachs. Er steigt von 44% in den Kerngemeinden auf 64% für die übrigen Gemeinden der Kernzone. Schliesslich steigt er nochmals leicht auf 68% für die übrigen Agglomerationsgemeinden.
- Umgekehrt sinkt der gemeinsame Anteil des ÖV und LV von 54% in den Kerngemeinden auf 33% in den übrigen Gemeinden der Kernzone deutlich ab. Für die übrigen Agglomerationsgemeinden sinkt er sodann nochmals leicht auf 30%.



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 / eigene Berechnungen (50'239 Zielpersonen, die in Agglomerationen wohnen)

9) Der Modalsplit der Raumtypen in den mittleren Agglomerationen

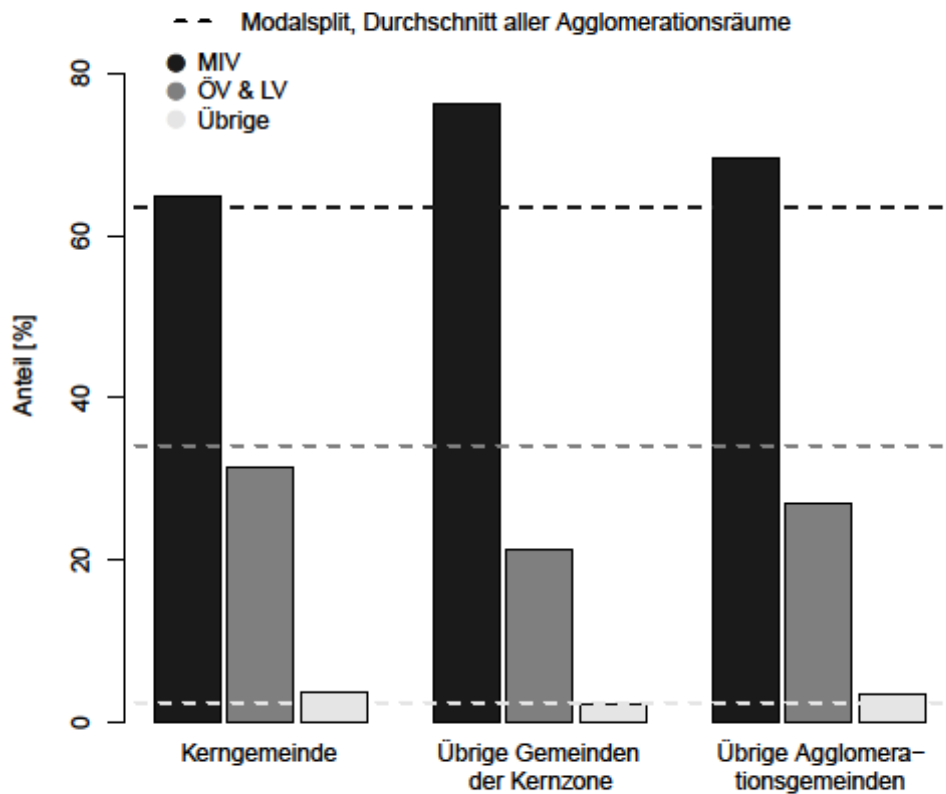
- In den mittelgrossen Agglomerationen ist der MIV die dominante Verkehrsmittelgruppe in allen drei Raumtypen. Der entsprechende Anteil am Modalsplit der Agglomerationsbevölkerung steigt von 56% für die Kerngemeinden über 69% für die übrigen Gemeinden der Kernzone auf 72% für die übrigen Agglomerationsgemeinden.
- Der gemeinsame Anteil des ÖV und LV nimmt dagegen mit zunehmendem Abstand vom Agglomerationskern ab. Er sinkt von 42% für die Kerngemeinden auf 28% für die übrigen Gemeinden der Kernzone und liegt schliesslich bei 27% für die übrigen Agglomerationsgemeinden.
- Die Zunahme des MIV und die Abnahme des gemeinsamen Anteils des ÖV und LV, die sich bei einer zunehmender Distanz zum Agglomerationszentrum zeigt, ist zwischen der Kerngemeinde und den übrigen Gemeinden der Kernzone deutlich ausgeprägter als zwischen den übrigen Gemeinden der Kernzone und den übrigen Agglomerationskerngemeinden.



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 / eigene Berechnungen (50'239 Zielpersonen, die in Agglomerationen wohnen)

10) Der Modalsplit der Raumtypen in den kleinen Agglomerationen

- Etwas überraschend zeigt die Raumtypenanalyse der kleinen Agglomerationen den grössten MIV-Anteil Modalsplit der Agglomerationsbevölkerung mit rund 76% für die übrigen Gemeinden der Agglomerationskernzone an. Die Anteile für die Kerngemeinden liegen mit 65% und der übrigen Agglomerationsgemeinden mit 70% tiefer.
- Entsprechend umgekehrt verhält es sich mit dem gemeinsamen Anteil des ÖV und LV. Dieser liegt für die übrigen Gemeinden der Kernzone mit 21% am tiefsten, gefolgt von den übrigen Agglomerationsgemeinden mit einem Anteil von 27%. Erwartungsgemäss haben die Kerngemeinden den höchsten gemeinsamen ÖV und LV-Anteil mit rund 31%.
- Wiederum ist darauf hinzuweisen, dass die Stichprobengrössen für die kleinen Agglomerationen teilweise gering sind, so dass die entsprechenden statistischen Resultate mit Unsicherheiten behaftet sind (s. Anhang B).



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 / eigene Berechnungen (50'239 Zielpersonen, die in Agglomerationen wohnen)

Fazit

- Die Agglomeration Zürich ist von aussergewöhnlicher Bedeutung für den Agglomerationsverkehr der Schweiz. Die Bevölkerung dieser Agglomeration allein erbringt 21% der gesamten Verkehrsleistung der schweizerischen Agglomerationsbevölkerung in der Schweiz.
- Allgemein wächst der Anteil des MIV am distanzabhängigen Modalsplit der Agglomerationsbevölkerung mit einer abnehmenden Bevölkerungsgrösse der Agglomerationen. Umgekehrt verliert der gemeinsame Anteil des ÖV und LV mit einer sinkenden Bevölkerungszahl an Bedeutung. Die übrigen Verkehrsmittel sind von untergeordneter Bedeutung und werden nicht weiter diskutiert.
- Innerhalb der verschiedenen Grössenklassen zeigen die Agglomerationsbevölkerungen ein heterogenes Verkehrsverhalten. In jeder Grössenklassen gibt es Agglomerationen, die die Schweizer Durchschnittswerte für den MIV über- oder unterschreiten. Auch bestehen Unterschiede zwischen den verschiedenen Sprachregionen.
- Werden innerhalb einer dreigliedrigen Raumtypisierung (Kerngemeinden, übrige Gemeinden der Kernzone, übrige Agglomerationsgemeinden) alle Schweizer Agglomerationsräume betrachtet, lässt sich eine allgemeine Tendenz zu höheren MIV-Anteilen mit einem zunehmenden Abstand vom Agglomerationskern feststellen.
- Folgt man den drei Raumtypen vom Agglomerationskern in die Peripherie zeigt sich, dass der Unterscheid zwischen den Kerngemeinden und den übrigen Gemeinden der Kernzone deutlich ausgeprägter ist als der Unterschied zwischen den übrigen Gemeinden der Kernzone und den übrigen Agglomerationsgemeinden.
- Werden die Gemeinden der fünf grossen Agglomerationen dem dreigliedrigen Raumtypensystem entsprechend unterschieden, zeigt sich die Bedeutung der Agglomerationskerngemeinden. In diesen liegt der gemeinsame Anteil des ÖV und LV am Modalsplit der Agglomerationsbevölkerung über dem des MIV.

Quellen:

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

BFS Monitoring der Legislaturplanung, Ziel 23, Internet: <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/00/10/blank/ind30.indicator.30100002.53.html>

Kontakt:

Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Sektion Grundlagen, 3003 Bern

Auskunftsperson: Matthias Kowald, ARE

Tel. 058 462 55 93, Mail: matthias.kowald@are.admin.ch

ARE, Oktober 2014



Anhang A: Die Stichprobengrössen [abs], Mittelwerten [km] und 90%igen Konfidenzintervalle [km] der einzelnen Agglomerationen

Agglomeration	Stich-proben-grösse	MIV			ÖV & LV			Übrige Verkehrsmittel		
		Mittel-wert	90% Konfidenzintervall unten	90% Konfidenzintervall oben	Mittel-wert	90% Konfidenzintervall unten	90% Konfidenzintervall oben	Mittel-wert	90% Konfidenzintervall unten	90% Konfidenzintervall oben
Aarau	882	25	21.7	28.3	12.2	10	14.4	2	0.5	3.6
Amriswil-Romanshorn	238	26.4	20.9	31.9	8	4.5	11.4	1.2	0	3.8
Arbon-Rorschach	865	30.3	26.6	34	8.7	7	10.5	1.1	0	2.3
Baden-Brugg	917	25	21.9	28.1	11.9	9.8	14	0.1	0	0.2
Basel	3240	17.4	15.9	18.9	13.3	12.1	14.5	0.5	0.2	0.8
Bellinzona	630	27.4	23.8	31	5.2	3.7	6.6	0.2	0.1	0.4
Bern	3082	22.7	21	24.4	15.8	14.3	17.2	0.4	0.2	0.6
Biel-Bienne	892	23.3	20.2	26.5	12.1	9.8	14.3	1.1	0	2.2
Brig-Visp	261	18	14	22	25.4	17.9	33	0.3	0.1	0.6
Buchs	224	29	22.2	35.9	6.8	3.9	9.6	2.7	0	6
Bulle	550	26.2	22.6	29.8	4.4	3.2	5.7	0	0	0
Burgdorf	367	21.3	16.8	25.7	15.2	11.4	19	3.6	0.6	6.6
Chiasso-Mendrisio	604	20.8	17	24.7	5.1	3.6	6.6	0.9	0	2.2
Chur	700	24.8	21.1	28.4	12.5	9.3	15.8	0.8	0	2
Delémont	620	23.1	19.9	26.4	11.8	8.5	15.1	0.6	0	1.2
Frauenfeld	247	22.5	17.2	27.8	20.1	11.9	28.4	0.6	0	1.4
Fribourg	1362	24.9	22.6	27.3	11.5	9.5	13.4	0.5	0	0.9
Genève	5094	17.5	16.4	18.7	8.3	7.5	9.1	0.6	0.3	0.8
Grenchen	246	23.6	19	28.2	7.2	4.7	9.7	3.8	0	8.2
Heerbrugg-Altstätten	603	29.4	24.8	34	7.4	5.7	9.1	0.5	0.1	1
Interlaken	370	19.7	15.5	24	18.8	13.5	24.2	4.3	0.2	8.4
Kreuzlingen	244	22.1	17	27.1	7.5	4	11.1	0.4	0.1	0.7
La-Chaux-de-Fonds-Le Locle	777	21.7	18.3	25.1	6.4	4.8	8	0.3	0.1	0.5
Lachen	403	34.3	29.3	39.3	11.9	8.9	14.9	0.7	0	1.5
Lausanne	2296	23.8	21.9	25.7	8.5	7.2	9.7	0.4	0.1	0.7
Lenzburg	491	22.4	18.8	25.9	13.4	10.4	16.5	1.9	0.3	3.5
Locarno	580	19.2	16.5	22	5.5	4	7	0.1	0	0.1



Anhang A: fortgesetzt

Agglomeration	Stich-proben-grösse	Mittel-wert	MIV		Mittel-wert	ÖV & LV		Mittel-wert	Übrige Verkehrsmittel	
			90% Konfidenzintervall unten	90% Konfidenzintervall oben		90% Konfidenzintervall unten	90% Konfidenzintervall oben		90% Konfidenzintervall unten	90% Konfidenzintervall oben
Lugano	588	20.7	18	23.5	5.5	3.8	7.1	1.5	0	3.2
Luzern	1737	22.4	20.3	24.6	14.2	12.6	15.8	0.6	0.2	1
Monthey-Aigle	281	28.8	22.7	35	7.8	4.9	10.7	2.1	0	4.6
Neuchâtel	823	27	23.5	30.6	10.6	8.3	12.9	0.7	0.1	1.3
Olten-Zofingen	885	25.5	22.3	28.6	12.5	10.4	14.7	1.6	0.4	2.8
Rapperswil-Jona-Rüti	871	23.6	20.7	26.5	18.9	16	21.9	0.3	0.1	0.6
Schaffhausen	681	22	18.8	25.2	13.3	10.4	16.3	1.5	0	3.4
Schwyz	288	17.7	13.8	21.6	9.5	6.7	12.3	2.3	0	5
Sierre-Montana	251	24.4	19.1	29.7	9.2	4.9	13.5	0.2	0	0.5
Sion	614	23.3	20	26.6	8.7	5.7	11.6	0	0	0.1
Solothurn	917	26.5	23.3	29.8	12.3	10.2	14.3	1.2	0.4	2.1
St. Gallen	1084	23	20.3	25.8	12.9	10.5	15.2	0.4	0	0.8
St. Moritz	243	24.1	16.7	31.5	5.7	3.5	8	0.7	0	1.4
Stans	478	30.6	26.5	34.7	7.4	5.5	9.2	0.9	0.2	1.5
Thun	886	23.4	20.4	26.5	15.9	13.2	18.6	1.9	0.5	3.3
Vevey-Montreux	797	26.5	23.3	29.8	11.5	8.8	14.2	0.3	0.1	0.5
Wetzikon-Pfäffikon	744	20.7	18	23.4	14	11.6	16.4	1.1	0.1	2.1
Wil	891	26.8	23.6	29.9	13.9	11.3	16.4	1.2	0.2	2.1
Winterthur	943	18.8	16.1	21.4	18.2	15.3	21.2	0.9	0.3	1.4
Wohlen	521	29.4	24.9	33.9	9.3	7.1	11.5	0.5	0	1.1
Yverdon-les-Bains	332	24.6	19.5	29.7	13.1	9.1	17.1	1.3	0	3
Zug	937	26.8	23.7	30	12.1	10.5	13.8	1	0.3	1.7
Zürich	7662	20.8	19.9	21.7	14	13.3	14.8	0.8	0.6	1.1
Kleine Agglomerationen	8036	24.3	23.3	25.3	10.5	9.8	11.3	1.3	0.9	1.7
Mittlere Agglomerationen	20829	24.1	23.4	24.7	12.1	11.6	12.5	0.9	0.7	1.1
Grosse Agglomerationen	21374	20.2	19.6	20.8	12.4	12	12.9	0.6	0.5	0.8
Alle Agglomerationen	50239	22.1	21.7	22.5	12.1	11.8	12.4	0.8	0.7	0.9



Anhang B: Die Stichprobengrössen [abs], Mittelwerte [km] und 90%igen Konfidenzintervalle [km] der Raumtypen

Agglomeration	MZMV Stich- probengrösse	Mittelwert	MIV		Mittelwert	ÖV & LV		Übrige Verkehrsmittel		
			90% Konfidenzintervall			90% Konfidenzintervall		90% Konfidenzintervall		unten
			unten	oben		unten	oben	Mittelwert	unten	oben
Grosse Agglomerationen										
Agglomerationskerngemeinde	7090	12.4	11.5	13.3	15.2	14.9	15.5	0.4	0.2	0.6
Übrige Gemeinde der Agglomerationskernzone	5015	21	19.8	22.2	10.6	10.3	10.9	1	0.6	1.3
Übrige Agglomerationsgemeinde	9269	25.7	24.7	26.6	11.3	11.1	11.5	0.6	0.4	0.8
Mittlere Agglomerationen										
Agglomerationskerngemeinde	8384	19.4	18.5	20.3	14.7	14.4	15	0.8	0.5	1.1
Übrige Gemeinde der Agglomerationskernzone	3651	26.9	25.4	28.5	10.8	10.5	11.1	1.3	0.7	1.8
Übrige Agglomerationsgemeinde	8794	27.2	26.2	28.2	10.1	9.9	10.3	0.7	0.5	1
Kleine Agglomerationen										
Agglomerationskerngemeinde	4463	22.3	21.7	22.9	10.8	10.5	11.1	1.3	0.8	1.8
Übrige Gemeinde der Agglomerationskernzone	211	26.7	23.3	30.2	7.5	6.5	8.4	0.8	0	2.1
Übrige Agglomerationsgemeinde	3362	27	26.1	27.8	10.4	10.1	10.7	1.4	0.8	2
Alle Agglomerationen										
Agglomerationskerngemeinde	19937	16.9	16.3	17.4	14.3	14.1	14.5	0.7	0.5	0.9
Übrige Gemeinde der Agglomerationskernzone	8877	23.2	22.3	24.2	10.6	10.4	10.8	1.1	0.8	1.4
Übrige Agglomerationsgemeinde	21425	26.4	25.8	27	10.8	10.6	10.9	0.7	0.6	0.9