

# Schweizerische Erhebungen zum Verkehrsverhalten 1974, 1979, 1984, 1989 und 1994

Erhebung:

Mikrozensus Verkehr 1994

Erhebungsorgan:

GS EVED / Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Bern

mit

Bundesamt für Statistik, RW/VERK, Bern

Beschreibung/ Referenz:

"Verkehrsverhalten in der Schweiz 1994, Mikrozensus  
Verkehr 1994", Bundesamt für Statistik und Dienst für  
Gesamtverkehrsfragen, Bern 1996

Dokument:

EVV1994a\_Publikation.pdf

# Verkehrsverhalten in der Schweiz 1994

11

Verkehr und Nachrichtenwesen

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

La série «Statistique de la Suisse» publiée par l'Office fédéral de la statistique (OFS) couvre les domaines suivants:

---

0	Bereichsübergreifende Themen	0	Thèmes généraux
1	Bevölkerung	1	Population
2	Raum, Landschaft und Umwelt	2	Espace, paysage et environnement
3	Erwerbsleben	3	Emploi et vie active
4	Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen	4	Comptes nationaux
5	Preise	5	Prix
6	Produktion, Handel und Verbrauch	6	Production, commerce et consommation
7	Land- und Forstwirtschaft	7	Agriculture et sylviculture
8	Energie	8	Energie
9	Bau- und Wohnungswesen	9	Construction et logement
10	Tourismus	10	Tourisme
11	Verkehr und Nachrichtenwesen	11	Transports et communications
12	Geldmenge, Finanzmärkte und Banken	12	Masse monétaire, marchés financiers et banques
13	Soziale Sicherheit und Versicherungen	13	Sécurité sociale et assurances
14	Gesundheit	14	Santé
15	Bildung und Wissenschaft	15	Education et science
16	Kultur, Lebensbedingungen und Sport	16	Culture, conditions de vie et sport
17	Politik	17	Politique
18	Öffentliche Finanzen	18	Finances publiques
19	Rechtspflege	19	Droit et justice

---

# Verkehrsverhalten in der Schweiz 1994

Mikrozensus Verkehr 1994

*Herausgeber*

**Bundesamt für Statistik**

*In Zusammenarbeit mit*

**Dienst für Gesamtverkehrsfragen**



**Bundesamt für Statistik**  
**Office fédéral de la statistique**  
**Ufficio federale di statistica**  
**Uffizi federal da statistica**

---

**Auskunft:** A. Junod, BFS, Tel. 031 322 70 97  
**Realisierung:** A. Junod, F. Davatz (BFS), R. Seethaler (GVF)  
**Vertrieb:** Bundesamt für Statistik  
CH-3003 Bern  
Tel. 031 323 60 60  
**Bestellnummer:** 176-9401  
**Preis:** Fr. 16.–  
**Reihe:** Statistik der Schweiz  
**Fachbereich:** 11 Verkehr und Nachrichtenwesen  
**Originaltext:** Deutsch / Französisch  
**Grafik/Layout:** BFS  
**Copyright:** BFS / Dienst GVF, Bern 1996  
Abdruck – ausser für kommerzielle Nutzung –  
unter Angabe der Quelle gestattet.  
**ISBN:** 3-303-11160-X

---

# Inhaltsverzeichnis

<b>Schlagwortverzeichnis</b> .....	4	Andere Abonnemente für den öffentlichen Verkehr .....	58
<b>Zusammenfassung</b> .....	5	Fahrzeuge: Die Entwicklung von 1984 bis 1994 .....	60
<b>1 Beschreibung der Studie</b> .....	9	<b>4 Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel</b> ..	63
Ausgangslage .....	10	Arbeitspendler .....	64
Anforderungen an die Erhebung von 1994 .....	11	Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel für Arbeitswege, geschäftliche und dienstliche Wege .....	66
Die bisherigen Verkehrsbefragungen in der Schweiz .....	12	Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel für Ausbildungswege .....	68
Das Etappenkonzept .....	12	Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel für Ausflüge .....	70
Konzeptwahl .....	13	Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel zum Einkaufen .....	72
Pretests und Testerhebung .....	13	<b>5 Verkehrsverhalten</b> .....	75
Erhebungsinhalte .....	14	Mobilität von Personen ab 6 Jahren .....	76
Grundgesamtheit und Stichprobe .....	16	Verkehrsaufkommen .....	78
Kontaktverfahren und Stichtagskonzept ..	16	Mittlere Tagesdistanz und Unter- wegszeit nach Verkehrszweck .....	80
Einhaltung der Originalstichtage .....	18	Verkehrsverhalten während der letzten 10 Jahre .....	82
Interviewdauer .....	18	Benutzung der Verkehrsmittel .....	84
Ausschöpfung .....	18	Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel an den täglich zurückgelegten Distanzen ..	86
Plausibilisierungen während dem Interview .....	19	Wichtigste Einflüsse auf die täglich zurückgelegte Distanz und die Wahl des Verkehrsmittels .....	88
Nachträgliche Plausibilisierungen .....	19	Einfluss der Entfernung des Arbeits- ortes auf das Verkehrsverhalten .....	90
Geographische Merkmale .....	20	Autobesetzungsgrad .....	92
Gewichtung .....	21	Kinder im Verkehr .....	94
Berechnung der mittleren Jahresfahr- leistung von Personenwagen und Motorrädern .....	21	Kinder auf dem Schulweg .....	96
Berechnung des Autobesetzungsgrades ..	22	Fussgänger .....	98
Erfassung von Wegen und Etappen: ein Beispiel .....	23	Üblicherweise und effektiv benutzte Verkehrsmittel auf Arbeitswegen .....	100
<b>2 Die Akteure</b> .....	25	Etappen .....	102
Haushalte .....	26	Wege .....	104
Personen in den Haushalten .....	28	Abfolgen von Wegzwecken und Verkehrsmitteln .....	106
Zielpersonen .....	30	<b>6 Einstellung zur Verkehrspolitik</b> .....	109
<b>3 Fahrzeuge und Voraussetzungen für die Verkehrsteilnahme</b> .....	33	Einstellung zum Autoverkehr .....	110
Besitz von Personenwagen .....	34	Einstellung zum öffentlichen Verkehr .....	112
Parkplätze zuhause .....	36	Einstellung und Verhalten .....	114
Jahresfahrleistung von Personenwagen ..	38	<b>7 Anhang</b> .....	117
Führerscheine für Personenwagen .....	40	Glossar .....	118
Verfügbarkeit von Personenwagen .....	42	Begleitbrief .....	120
Besitz von Motorrädern und Mofas .....	44		
Jahresfahrleistung von Motorrädern .....	46		
Führerscheine für Motorräder .....	48		
Verfügbarkeit von Motorrädern und Mofas .....	50		
Besitz von Velos .....	52		
Verfügbarkeit von Velos .....	54		
Halbpreisabonnemente .....	56		

## Schlagwortverzeichnis

Stichwort	Grafiken	Tabellen
Abonnemente	57,59	56,58
Arbeit	65,67,91	64,66
Ausbildung	69	68
Auto	35,41,43,61,93	34,38,39,40,42,60,92
Dauer	81,85	80,83
Distanz	81,85,89,91,97	80,82,83,89,97
Einkauf	73	72
Einstellung	111,113,115	
Freizeit	71	70
Führerschein	41,49	40,48,60
Fussgänger	99	98
Haushalt	27	26
Kinder	95,97	94,96,97
Mobilität	77	76
Mofa	45,51,61	44,50
Motorrad	45,47,49,51,61	44,46,48,50
Öv (Öffentlicher Verkehr)	57,59,87	56,58,86
Parkplatz	37,65	36,60
Pendlerverkehr	65,67,69,91	64,66,68
Personen	29,31	28,30,60
Velo	53,55,61	52,54,60
Verkehrsaufkommen	79	
Verkehrsmittel	67,69,71,73,85,89,97,103,107	66,68,72,82,83,86,89,96,100, 101,102
Zwecke	81,93,95,99,105,107	80,83,87,92,94,98,104,105

## Zusammenfassung

### Hohe Mobilität

Fast 90% der Schweizer Wohnbevölkerung über 6 Jahre sind pro Tag mindestens einmal zu Fuss oder mit einem Verkehrsmittel unterwegs.

#### Mobilität 1994

alle Tage	Werktage	Samstage	Sonntage
88%	90%	87%	79%

Im Durchschnitt legt jede in der Schweiz wohnhafte Person pro Tag eine Distanz von 33km zurück, wofür sie 83 Minuten einsetzt.

#### Mittlere Tagesdistanz und Unterwegszeit (mit Wartezeit) nach Verkehrszweck

Fahrtzweck	Mittlere Tagesdistanz (km)	Mittlere Unterwegszeit pro Tag (Min.)
alle Zwecke	33,2	82,6
Arbeit	7,0	13,7
Ausbildung	1,2	4,5
Einkauf	4,3	11,6
Freizeit	16,6	43,1
geschäftlich	4,1	9,7

Zwischen einzelnen Bevölkerungsgruppen bestehen allerdings grosse Unterschiede. Am mobilsten sind die Studenten und Lehrlinge; am wenigsten mobil sind erwartungsgemäss die Rentner. Und wer immer über ein Auto verfügen kann, ist generell öfters und länger unterwegs als andere. Wer sich also mit dem Erwerb eines Führerscheins, der Anschaffung eines Autos oder dem Kauf von Abonnements Handlungsspielräume verschafft, der nutzt diese auch aus.

### Die Hälfte des Verkehrs dient der Freizeit

Die bereits früher festgestellte Bedeutung des Freizeitverkehrs hat sich weiter verstärkt: Die Hälfte aller Kilometer und gut die Hälfte der täglichen Unterwegszeit werden in der Freizeit zurückgelegt.

Die Pendlerwege machen nur noch ein Viertel des gesamten Verkehrsaufkommens aus. Die Ursachen dafür sind gesellschaftliche Veränderungen, wie zum Beispiel die stetig wachsende Freizeit, gleitende Arbeitszeiten und ein steigender Anteil von Teilzeitbeschäftigten.

### Der öffentliche Verkehr ist attraktiver geworden

Wie wichtig der öffentliche Verkehr geworden ist, zeigt sich am Besitz persönlicher Abonnements (z.B. Halbtax-, General-, Monatsabonnement): Während 1984 erst ein Viertel aller Personen ab 10 Jahren mindestens ein Abonnement für ein öffentliches Verkehrsmittel besass, war es 1994 bereits fast die Hälfte der Befragten.

#### Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr

alle Tage	19,2%
Werktage	21,2%
Samstage	18,5%
Sonn- und Feiertage	10,9%
Männer	16,5%
Frauen	23,0%

Deutliche Unterschiede in der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel bestehen zwischen den Wochentagen, aber auch zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen. So sind Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr an Werktagen doppelt so häufig wie an Sonntagen. Besonders gute Kunden öffentlicher Verkehrsmittel sind Jugendliche, Rentner und Frauen.

### Die Liebe zum Auto ist ungebrochen

Nach wie vor das Hauptverkehrsmittel Nummer 1 ist das Auto: Drei Viertel aller Schweizer Haushalte haben mindestens ein Auto, ein Viertel hat sogar zwei oder mehr.



### Anzahl Personenwagen pro Haushalt (1984-1994)

	1984	1989	1994
kein PW	31,5%	25,3%	24,7%
1 PW	51,6%	52,7%	53,2%
2 und mehr PW	16,9%	22,0%	22,1%

Besonders hoch motorisiert sind die Westschweiz und das Tessin sowie die ländlichen Regionen. In den grösseren Städten hingegen ist der Anteil der Haushalte, die nicht über ein Auto verfügen, mit rund 40 Prozent deutlich höher. Dies hat vor allem zwei Gründe: Zum einen der überdurchschnittlich hohe Anteil an Einpersonen-Haushalten (z.B. Rentner und Studenten), zum andern das attraktive Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln.

Angesichts dieser Ausgangslage überrascht es nicht, dass für zwei Drittel aller in der Schweiz zurückgelegten Distanzen das Auto benützt wird.

### Mittlere Tagesdistanz und Unterwegszeit (mit Wartezeit) nach Verkehrsmittel

Verkehrsmittel	Mittlere Tagesdistanz	Mittlere Unterwegszeit pro Tag
alle Verkehrsmittel	33,2	82,6
zu Fuss	1,5	27,2
Velo	0,9	4,5
Mofa	0,2	0,6
Moto	0,4	0,6
Auto	22,5	33,2
Bus/Tram	1,3	5,4
Post	0,2	0,5
Bahn	4,5	5,9
andere	1,6	4,7

Besonders hoch ist der Anteil des Autos an Sonntagen sowie bei den Arbeitswegen - speziell bei jenen der erwerbstätigen Männer. Eine entscheidende Rolle spielen dabei die Parkplätze: Mehr als 80 Prozent der Erwerbstätigen, die am Arbeitsplatz einen reservierten Parkplatz haben, benützen für den Weg zur Arbeit das Auto.

Die meisten Autos sind für fünf Personen zugelassen. Im Durchschnitt aller zurückgelegten Kilometer sind sie allerdings nur gerade mit

1,6 Personen besetzt. An Sonntagen und bei Freizeitfahrten ist der Besetzungsgrad deutlich höher (mehr als 2 Personen pro Auto), bei Pendlerfahrten hingegen noch deutlich tiefer (1,1 Personen). Im Vergleich mit früheren Erhebungen hat damit der Besetzungsgrad weiter abgenommen.

Die Zahl der pro Auto und Jahr gefahrenen Kilometer ist zwischen 1984 und 1994 von 13'990 auf 12'956 Kilometer zurückgegangen.

### Mittlere Jahresfahrleistung von Personenwagen (1984-1994)

1984	1989	1994
13 990 km	13 788 km	12 956 km

Dies hängt vor allem mit dem höheren Anteil an Zweit- und Drittwagen zusammen, welche eine deutlich tiefere jährliche Fahrleistung aufweisen als Erstwagen. Überdurchschnittlich hoch sind die jährlichen Fahrleistungen der Autobesitzer in den ländlichen Regionen, deutlich tiefer hingegen diejenigen in den grösseren Städten.

Trotz der sinkenden durchschnittlichen Fahrleistungen ist der private Strassenverkehr in den letzten 10 Jahren insgesamt weiter gewachsen. Die Ursachen dafür liegen bei einer leichten Zunahme der Motorisierung der Haushalte, dem Bevölkerungswachstum und den veränderten Haushalts- und Familienstrukturen. Der leichte Rückgang bei den durchschnittlich pro Auto gefahrenen Kilometern wird durch die zunehmende Zahl von Fahrzeugen mehr als wettgemacht.

Die Bedeutung der sogenannten langsamen Verkehrsmittel (zu Fuss und Fahrrad) hat sich erneut bestätigt. So werden für gut 20 Prozent der Arbeitswege und für fast 60 Prozent der täglichen Einkäufe üblicherweise die eigenen Füsse oder das Fahrrad benützt.

### Anzahl Velos pro Haushalt (1984-1994)

	1984	1989	1994
kein Velo	48,0%	42,6%	31,4%
1 Velo	21,6%	19,6%	24,0%
2 und mehr Velos	30,7%	37,8%	44,7%

Das zu Fuss gehen und das Fahrrad dominieren erwartungsgemäss bei den kleineren Distanzen: Mehr als 90 Prozent der Fusswege sind nicht länger als 2 Kilometer und mehr als 80 Prozent der Velowege nicht länger als 3 Kilometer.

Interessant in diesem Zusammenhang ist allerdings, dass auch 30 Prozent der Autofahrten nicht länger als 3 Kilometer sind. Jede zehnte Autofahrt endet sogar schon nach einem Kilometer. Das Auto steht damit nicht nur in Konkurrenz zur Schiene, sondern auch zu den langsamen Verkehrsmitteln. Der Gestaltung attraktiver und sicherer Fuss- und Velowege kommt deshalb vor allem im lokalen Bereich eine zunehmend wichtige Bedeutung zu.

### **Statistik als unentbehrliche Grundlage politischer Entscheide**

Die Erhebung 1994 zum Verkehrsverhalten in der Schweiz vermittelt ein präzises und vielschichtiges Bild über das tägliche Verkehrsgeschehen, die Verkehrsmittelbenützung und die unterschiedlichen Bedürfnisse der einzelnen Bevölkerungsgruppen in der Schweiz. Diese verkehrstatistischen Informationen bilden eine unentbehrliche Grundlage für die Vorbereitung verkehrspolitischer Entscheide, so etwa bei der Erstellung von Verkehrsprognosen, bei der Abschätzung der Wirksamkeit geplanter Massnahmen oder bei Erfolgskontrollen für bereits durchgeführte Massnahmen. Die beiden beteiligten Bundesstellen planen deshalb, die seit 1974 alle fünf Jahre durchgeführte Verkehrsbefragung auch in Zukunft weiterzuführen.

1994 wurden während des ganzen Jahres insgesamt 18'000 Personen telefonisch interviewt. Interviewsprachen waren deutsch, französisch und italienisch. Ein Interview dauerte durchschnittlich 14,5 Minuten (reine Gesprächszeit).

### **Telefonische Interviews zur Verbesserung der Datenqualität**

Die Technik der computergestützten Telefonbefragung (CATI) hat in den letzten Jahren grosse Fortschritte gemacht. Sowohl die Verwaltung der

Adressen (wem wird zu welchem Zeitpunkt telefoniert) als auch der Ablauf des Interviews werden mit Hilfe des Computers gesteuert.

- Dank computergestützter Steuerung des Befragungsablaufes werden personengruppenspezifische Fragen (z.B. Fragen an Motorradbesitzer) auch wirklich nur diesen Personen gestellt. Umgekehrt wird verhindert, dass Fragen «vergessen» werden.
- Die InterviewerInnen haben die Möglichkeit, mit den Befragten einen Termin abzumachen, falls das Interview nicht sofort durchgeführt werden kann. Damit wird die Ausschöpfung der Adressen verbessert.
- Die InterviewerInnen können jederzeit zentral überwacht werden.
- Frühere Erhebungen wurden in der Regel im Frühjahr/Frühsummer durchgeführt. Die computergestützte telefonische Befragung hingegen erlaubt eine regelmässige Verteilung der Interviews auf das ganze Kalenderjahr und auf die sieben Wochentage. Die Kontrolle des Stichtages ist bei der CATI-Methode besser realisierbar als bei schriftlichen Befragungen.
- Bei Einstellungsfragen besteht die Möglichkeit, dass die Antworten durch die Reihenfolge der Fragen beeinflusst werden. Diese Beeinflussung wird dadurch ausgelöst, dass die Befragten aus den Fragestellungen Informationen bekommen («etwas lernen»), welche ihre weiteren Antworten beeinflussen können. Bei der CATI-Befragung kann dieser Effekt durch die laufende Veränderung der Reihenfolge der Fragen (Itemrotation) kontrolliert werden.
- Ein entscheidender Vorteil der CATI-Methode ist der Einsatz von «Online-Plausibilisierungen». Die InterviewerInnen werden sofort gewarnt, wenn der/die Befragte eine offensichtlich unplausible Antwort - insbesondere bezüglich Distanz- und Zeitangaben - macht.
- Am Telefon können mündliche Erläuterungen situationsgerecht erfolgen, das heisst, die InterviewerInnen können sich dem individuellen Auffassungsvermögen der Befragten anpassen und ihre Fragen gezielt beantworten. Bei einheitlichen schriftlichen Erklärungen riskiert man, die einen zu über- und die andern zu unterfordern.

- Ein schriftlicher Fragebogen wäre umfangreicher geworden als 1989, was sich negativ auf die Antwortbereitschaft ausgewirkt hätte.
- Die telefonische Befragung erlaubt den Einsatz von externen Datenbanken. Diese sind vor allem bei der Erfassung von Adressen von Bedeutung. Zum Beispiel kennt man in der Regel die Postleitzahlen seiner Ausflugsziele nicht auswendig. Der Computer kann mit Hilfe einer externen Datenbank einem Ortsnamen eine Postleitzahl zuordnen. Externe Datenbanken setzen wir auch für die Erfassung von Berufen und Automarken ein.
- Die InterviewerInnen machen die Befragten auch auf kleinste Wege aufmerksam, die bei schriftlichen Erhebungen leicht vergessen werden.

Persönliche Interviews (face to face) liefern zwar auch qualitativ hochstehende Resultate, sind aber für grosse Stichproben aus Kosten- und zeitlichen Gründen kaum durchführbar.

Aufgrund der guten Erfahrungen, die man bei dieser Studie mit der CATI-Methode gemacht hat, sollten auch zukünftige Verkehrsmikrozensus telefonisch durchgeführt werden.

## Aufbau des Berichts

- Im 1. Kapitel «Beschreibung der Studie» folgen technische Erläuterungen zur Befragung, insbesondere zur Durchführung der telefonischen Interviews.
- Das 2. Kapitel «Die Akteure» ist ein statistisches Portrait der befragten Personen und ihren Haushalten.
- Im Kapitel 3 «Fahrzeuge und Voraussetzungen für die Verkehrsteilnahme» wird der Besitz und die Verfügbarkeit von Fahrzeugen sowie der Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr beschrieben. Besitzer von Fahrzeugen sind Haushalte. Die Verfügbarkeit von Fahrzeugen und der Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr werden Personen zugeordnet. Zur Beschreibung der Fahrzeuge gehört zudem die mittlere Jahresfahrleistung von Personenwagen und Motorrädern.
- Das 4. Kapitel «Übliches Verkehrsverhalten» geht der Frage nach, welche Verkehrsmittel *normalerweise* für verschiedene Zwecke verwendet werden.
- Im Gegensatz dazu geht im 5. Kapitel «Tatsächliches Verkehrsverhalten» um das effektiv beobachtete Verkehrsverhalten an einem zufällig ausgewählten Tag.
- Allen Befragten ab 14 Jahren wurden einige verkehrspolitische Behauptungen zur Zustimmung oder Ablehnung vorgelesen. Die Antworten werden im 6. Kapitel «Einstellung zur Verkehrspolitik» präsentiert. Das Kapitel schliesst mit einem Vergleich von Einstellungen mit dem effektiven Verhalten.
- Ein Glossar mit den wichtigsten Begriffen befindet sich im Anhang.

# **1 Beschreibung der Studie**

## Beschreibung der Studie

**Das Mobilitätsverhalten der Schweizer Bevölkerung wird seit 1974 alle fünf Jahre empirisch untersucht. Im Rahmen des Mikrozensus Verkehrsverhalten 1994 wurden dazu erstmals computergestützte Telefoninterviews durchgeführt. Ebenfalls erstmals kam dabei ein Weg-Etappen-Konzept zur Anwendung. Das Kernstück der Befragung beinhaltet die Erfassung der Mobilität an einem vorgegeben Stichtag. Dazu wurden die berichteten Wege in Etappen unterteilt und diese differenziert beschrieben.**

### Ausgangslage

Die Bedeutung der Verkehrsstatistik als Grundlage der Verkehrsplanung und der Verkehrspolitik hat sich in den letzten Jahrzehnten stark verändert:

In den 50er und 60er Jahren ging es in Politik und Planung primär darum, den für die rasant zunehmende Motorisierung breiter Bevölkerungskreise nötigen Ausbau des Strassennetzes sicherzustellen. Auch der öffentliche Verkehr war durch ein stetiges Wachstum gezeichnet und schrieb noch bis anfangs der 70er Jahre schwarze Zahlen. Für diese Planung genügten einfache statistische Kennziffern und Querschnittszählungen.

Im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption (GVK) erfolgte in den 70er Jahren erstmals eine Analyse des gesamten Verkehrssystems. Verbunden damit war der Auf- und Ausbau eines umfassenden statistischen Informationssystems zum Verkehrsgeschehen.

In den 80er Jahren hat der Problemdruck in den Bereichen Umwelt und Verkehr ständig zugenommen. Damit stieg auch der Bedarf an politischen Entscheidungsgrundlagen. Während der Druck beim Strassenverkehr vor allem auf ökologischen Überlegungen basierte, geriet der öffentliche Verkehr finanziell zunehmend in Bedrängnis.

Die erhobenen Daten mussten vermehrt der generellen Verkehrsplanung und den Informationsbedürfnissen der Transportunternehmungen (auch in den Bereichen Angebotsplanung, Tarife und Marketing) Rechnung tragen sowie Analysen in einem erweiterten thematischen Umfeld ermöglichen.

Die zunehmende Vernetzung im Denken und Handeln in den 90er Jahren führte schliesslich dazu, dass die Bereiche Verkehr, Umwelt, Energie, Raumplanung, Siedlungs- und Stadtent-

wicklung heute zwar nicht immer gemeinsam, aber immer häufiger in gegenseitiger Abhängigkeit gedacht und behandelt werden. Dies hat neue Anforderungen an die Verkehrsstatistik zur Folge, die sich heute mit der Aufgabe konfrontiert sieht, eine wichtige Funktion im Rahmen der Politikberatung wahrzunehmen.

Diese Entwicklung schlägt sich in der Entwicklung der Verkehrserhebungen in der Schweiz nieder: Seit 1974 wird in unserem Land alle fünf Jahre eine Erhebung über das Mobilitätsverhalten im Personenverkehr durchgeführt.

Die beiden ersten Erhebungen von 1974 und 1979 wurden nach dem Zeitbudgetkonzept durchgeführt. Als Methode wurde eine Kombination von schriftlicher und mündlicher Befragung gewählt.

Ausgangspunkt war die Überlegung, dass die weitere Entwicklung nicht allein eine technische Frage sei, sondern dass das Verkehrssystem einen grösstmöglichen Beitrag zur Lebensqualität zu leisten habe. Der Beitrag der Verkehrspolitik wurde vor allem darin gesehen, durch die Ausgestaltung des Verkehrssystems die Bewältigung der verschiedenen Aktivitäten im Tagesverlauf zu erleichtern.

Der Wunsch nach eigentlichen Mobilitätskennziffern, nach Zeitreihen, nach internationalen Vergleichen, nach Detailinformation, nach Prognosegrundlagen und nach brauchbaren Inputs für Verkehrsmodelle führte in der ersten Hälfte der 80er Jahre zu einer grundsätzlichen Neukonzeption der periodischen Erhebung zum Verkehrsverhalten.

1984 erfolgte die Erhebung erstmals nach einem Konzept, das auch bei Verkehrserhebungen in Deutschland und anderen Ländern Europas und in Übersee angewandt wurde und wird (dem so-



genannten KONTIV-Design). Dieses Konzept wurde für die Erhebung von 1989 leicht modifiziert und verfeinert.

In beiden Fällen wurde eine schriftliche Befragung durchgeführt. Die beiden Untersuchungen wurden im Rahmen des Mikrozensus-Programmes des Bundesamtes für Statistik vom BFS und vom Dienst GVF gemeinsam durchgeführt. Anders als in Deutschland war die Befragung aber nicht über das ganze Jahr verteilt, sondern bezog sich beide Male auf den Frühsommer (Mai/Juni). 1989 hatten zudem die Kantone, Regionen und Städte die Möglichkeit, gegen Kostenbeteiligung für ihre Gebiete und Zwecke im Rahmen der Gesamterhebung verdichtete Stichproben befragen zu lassen. Von dieser Option machten der Kanton Genf, die Region und Stadt St.Gallen, die Region Bern und die Stadt Luzern Gebrauch.

Die periodische Erhebung «Mikrozensus Verkehrsverhalten» stellt heute das Kernelement im Gesamtprogramm der verkehrsstatistischen Grundlagen zum Personenverkehr in der Schweiz dar.

### Anforderungen an die Erhebung 1994

Angesichts der sich stets wandelnden und entwickelnden Bedürfnisse der Forschung und der Planung, wurde vom Dienst GVF im Hinblick auf die Erhebung von 1994 eine umfassende Analyse der externen Erfahrungen mit den bisher zur Verfügung gestellten Verkehrserhebungsdaten in Auftrag gegeben. Dabei sollte auch auf die neuere theoretische und methodische Entwicklung bei der Messung des Verkehrsverhaltens sowie auf die unterschiedlichen Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen und deren Wünsche an eine künftige Erhebung eingegangen werden.

Im Schlussbericht dieser vorbereitenden Untersuchung (R. Dennerlein, Basys: Vorbereitung der Verkehrsbefragung 1994, GVF-Bericht Nr. 223, 1993) wird dazu festgehalten: «Die Verkehrsbefragungen der Jahre 1984 und 1989 wurden vor allem für die Erstellung von Ziel-Quell-Beziehungen und die Berechnung von Kenngrößen zur Verkehrserzeugung im Rahmen

von Verkehrsplanungsmodellen eingesetzt. Die Ergebnisse der Benutzerbefragung sind aber insofern bemerkenswert, als ein Grossteil der Befragten sich für innovative Erhebungsziele und -verfahren ausspricht und der Vergleichbarkeit mit früheren Verkehrsbefragungen eigentlich nur nachgeordnete Bedeutung beimisst. Das Ziel, mit Hilfe der Verkehrsbefragungen 'Zeitreihen' für globale Mobilitätskennziffern zu erstellen, muss vor diesem Hintergrund eigentlich als nachrangig bezeichnet werden.»

Eine entsprechende Analyse mit den Daten der Erhebungen von 1984 und 1989 sowie jenen der Testerhebung zur Befragung von 1994 hat zudem gezeigt, dass Vergleiche auf hochaggregiertem Niveau, z.B. als Summe der täglich zurückgelegten Wegstrecken, auch bei unterschiedlichen Untersuchungsdesigns möglich und sinnvoll sind.

Der vorbereitende Bericht stellt deshalb folgerichtig auch fest: «Ein Grossteil der befragten Benutzer will zwar am bisherigen Mobilitätskonzept, dem Wegekonzept festhalten. Vor allem aber seitens der Verkehrsplaner wird eigentlich das Etappenkonzept bevorzugt, das die Umsteigevorgänge erfasst und den einzelnen Verkehrsmitteln auch Verkehrsleistungen zuordnet. Die Anforderungen der Verkehrsplaner als Hauptnutzer der Verkehrsbefragungen machen insofern eigentlich ein Abgehen vom bisherigen Wegekonzept erforderlich.»

Das Etappenkonzept schliesst zudem Auswertungen nach dem Wegekonzept nicht aus, da Etappen grundsätzlich auch in Wege übergeführt werden können. Und diese übrigens - allerdings unter Verlust einiger Informationen - auch in sogenannte «Ausgänge» (Zusammenfassung jener Mobilität, welche eine Aktivitätenkette ab dem Verlassen des Wohndomizils bis zur Rückkehr zur Wohnung zusammenfasst).

Ausserdem sind Auswertungen von hochaggregierten Einzelindikatoren auf der Personenebene möglich (wie der tägliche Unterwegszeit und der täglichen Personenkilometerleistung). Diese zusammenfassenden Masszahlen können nach verschiedenen Mobilitätsgesichtspunkten (Verkehrszweck, Verkehrsmittel, Wochentag) und soziodemographischen Kriterien (Alter, Geschlecht,

## Die bisherigen Verkehrsbefragungen in der Schweiz

Jahr	Stichprobe	Zeitpunkt	Methode	Inhaltliche Schwerpunkte
1974	2114 Haushalte, alle Personen ab 6 Jahren	Herbst, 1 Stichtag	Kombination schriftlich / persönliches Interview	Zeitbudgetstudie über alle Tagesaktivitäten. Details zu ausgewählten Verkehrswegen. Demographische und sozio-ökonomische Merkmale.
1979	2000 Haushalte, alle Personen ab 10 Jahren	Herbst, 2 Stichtage	analog 1974	analog 1974
1984	3513 Haushalte, alle Personen ab 14 Jahren	Frühjahr, 1 Stichtag	schriftlich	Konzept KONTIV (Deutschland) mit Details für alle Verkehrswege. Detaillierte Angaben zu den Haushalten und ihren Mitgliedern.
1989	20 472 Haushalte (inkl. regionale Verdichtungen)	Frühjahr	analog 1984	analog 1984
1994	16 570 Haushalte (inkl. regionale Verdichtungen)	ganzes Jahr, 1 Stichtag	telefonisch	Etappenkonzept

Beschäftigung, motorisierter Haushalt, Führerscheinbesitz usw.) ausgewertet werden. Solche Analysemöglichkeiten sind für die allgemeine Mobilitätsforschung von grosser Bedeutung und bilden insbesondere die Grundlage zur Erstellung von Zeitreihen.

Aufgrund der Bedürfnisse der Hauptanwender (meist Auswertung von Daten im regionalen und lokalen Bereich) wurden beim Mikrozensus Verkehrsverhalten 1994 drei wichtige Neuerungen vorgenommen:

- Die Untergliederung der Verkehrswege in Etappen, um so zu präziseren Daten zu den zurückgelegten Distanzen, den Zeitaufwendungen und den gewählten Verkehrsmitteln (speziell im Hinblick auf Mehrfachzwecke und Verkehrsmittelketten) zu kommen.
- Weil das Etappenkonzept realistischerweise mit der schriftlichen Methode nicht mehr zu bewältigen ist, wurde damit auch der Wechsel zu einer telefonischen Befragung nötig. Für diese Befragungsart sprechen zudem formale und methodische Gründe, welche vor allem die Stichprobe- und Befragungsqualität betreffen:

Eine höhere Ausschöpfung, das heisst, eine bessere Stichprobenqualität.

Beim Telefoninterview weiss man, wer warum welche Fragen beantwortet, und auf welchen Tag und welche Verhaltensweisen sich die Angaben wirklich beziehen.

Bei Verständnisschwierigkeiten, Unklarheiten und Ungereimtheiten kann im direkten Gespräch die richtige Antwort eruiert werden.

Inzwischen hat es sich gezeigt, dass das neue Konzept bezüglich Vollständigkeit und Plausibilität tatsächlich eine wesentliche Verbesserung der Datenqualität mit sich bringt. So steigt beispielsweise die Mobilitätsquote bei der neuen Befragungsmethode von 82,5% (1989) auf knapp 90% an.

- Schliesslich sollte die Verteilung der Stichprobe neu über das ganze Jahr erfolgen, um dadurch auch saisonale Unterschiede erfassen und bei Analysen berücksichtigen zu können.

## Das Etappenkonzept

Das Etappenkonzept stellt eine unter verschiedenen Möglichkeiten dar, die gesamte Mobilität einer Person in einem bestimmten Zeitraum (mit Vorteil während eines Stichtages) zu strukturieren.

Eine **Etappe** ist jener Teil einer Ortsveränderung, welcher mit dem gleichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, oder der aufhört bzw. beginnt, wenn das Unterwegssein für mindestens 15 Minuten unterbrochen wird. Die Mindestlänge für Etappen beträgt bei dieser Untersuchung 50 Meter (ohne Ortsveränderungen in

privaten und geschäftlichen Bereichen, wie z.B. in Haus und Garten oder in Bürogebäuden und auf Werksgeländen).

Der Wechsel von einem Verkehrsmittel auf ein anderes desselben Typs (also beispielsweise das Umsteigen von einem Bus auf einen anderen) hat eine neue Etappe zur Folge. Weil das Zu-Fuss-Gehen konsequent als Verkehrsmittel wie jedes andere behandelt wird, könnte in diesem Beispiel zwischen den beiden Bus-Etappen noch eine Fussweg-Etappe liegen.

Von einem **Weg** sprechen wir immer dann, wenn sich jemand mit einem Ziel in Bewegung setzt. Ein Weg endet immer dann, wenn dieses Ziel erreicht ist, also der Hauptzweck wechselt - oder wenn sich jemand eine Stunde und länger am gleichen Ort aufhält. Rückwege haben immer denselben Zweck wie die dazugehörigen Hinwege.

Die gesamte Mobilität der Zielperson wird von InterviewerInnen und Zielpersonen gemeinsam in Wege und Etappen zerlegt. Erst anschliessend werden die jeweils benötigten Informationen zu den einzelnen Etappen (Beginn, Ende, Verkehrsmittel, Zweck, Distanz, Besetzungsgrad von Fahrzeugen usw.) aufgenommen und festgehalten.

Die Philosophie, welche hinter diesem Etappenkonzept steht, hat also eigentlich den Charakter eines eigenen, neuen Forschungsansatzes, das heisst, einer Kombination von theoretischem Konzept und methodologischem Instrumentarium.

Konkret lassen sich durch das Etappenkonzept folgende Lücken des traditionellen Wegekonzepes schliessen:

- Eine präzise Aufteilung von Wegdistanzen und Wegdauer auf die verschiedenen Verkehrsmittel wird möglich;
- insbesondere wird der Anteil der zu Fuss zurückgelegten Wegstücke deutlich besser erfasst.
- Kombinierte Wege (Einkaufen auf dem Arbeitsweg etc.) können ausgewertet werden.
- Verkehrsmittelketten können umschrieben werden.

- Unplausible Angaben (z.B. betreffend zurückgelegte Distanzen) können unmittelbar überprüft werden - dies allerdings nur als indirekte Folge des Konzeptes, weil sich dieses nur in einem mündlichen Befragungsansatz und unter Zuhilfenahme von Informatik-Lösungen realisieren lässt.

## Konzeptwahl

Auf der Basis der oben erwähnten Konzeptstudie wurde im Frühjahr 1993 beschlossen, dass folgende, von verschiedenen Seiten vorgeschlagene und gewünschte Konzeptänderungen vorgenommen werden:

- Etappen- statt Wegekonzep
- CATI-Interview (Computer-Assisted-Telefon-Interviewing) statt schriftliche Befragung
- ganzjährige statt zeitlich konzentrierte Befragung

Die Erhebung wurde anfangs Januar 1994 gestartet, um den bisherigen Fünfjahresrythmus beibehalten zu können.

Auch diesmal wurden die interessierten Kantone, Regionen und Städte dazu eingeladen, durch Zusatzstichproben zu Daten über das Verkehrsgeschehen in ihrem Gebiet zu kommen.

Von dieser Möglichkeit haben die Kantone Bern, St. Gallen und Zürich sowie die Stadt Schaffhausen Gebrauch gemacht.

## Pretests und Testerhebung

Mit der Durchführung der Befragung wurde die Firma LINK, Institut für Markt- und Sozialforschung, in Luzern beauftragt.

Zusammen mit dem Institut wurde der definitive Fragebogen entwickelt und in die passende Form für eine CATI-Befragung gebracht. Das Befragungskonzept wurde anschliessend in separaten Pretests für alle drei Befragungssprachen (deutsch, französisch, italienisch) auf seine Durchführbarkeit überprüft.



Diese Tests zeigten vor allem, dass das Konzept in seinen wesentlichen Aspekten realisiert werden konnte. Im übrigen ergaben die Tests auch, dass

- auf die ursprünglich in Erwägung gezogene Berücksichtigung von zwei Stichtagen aus zeitlichen Gründen, aber auch um die Befragten nicht zu überfordern und übermässig zu belasten, verzichtet werden sollte,
- eine hochstandardisierte direkte Abfrage des Stichtageverhaltens nicht sinnvoll ist, sondern vielmehr zuerst eine möglichst offene Rekapitulation des Tagesgeschehens vorgenommen werden soll, und
- der Ausbildung der BefragerInnen und der Interviewführung am Bildschirm grosses Gewicht beigemessen werden muss.

Im Oktober 1993 fand eine 1:1-Testerhebung mit 900 Ausgangsadressen statt, in deren Verlauf rund 600 Interviews betreffend die Angaben über die Zielhaushalte und rund 550 vollständige Interviews mit den dafür vorgesehenen Zielpersonen mit dem neuen Instrumentarium durchgeführt werden konnten. Getestet wurde

- das Stichprobenverfahren (inkl. die erzielbare Ausschöpfung),
- das Stichtageverfahren,
- das aufgrund der Pretests geänderte CATI-Interview,
- die Verwendung von externen Datenbanken für die Vercodung von Quell- und Zielorten sowie von Berufsbezeichnungen und
- die vorgesehenen Online-Plausibilisierungen.

Empirische Vergleiche von Testresultaten mit Kennziffern aus früheren Verkehrserhebungen sind plausibel ausgefallen.

## Erhebungsinhalte

Der Mikrozensus Verkehr soll Basisinformationen zu folgenden Themen liefern:

- Zum täglichen Verkehrsverhalten der Schweizer Wohnbevölkerung nach einzelnen Fahrtzwecken (Weghäufigkeiten, Wegdauer, Wegdistanzen, Verkehrsmittelbenützung),

- zur Ausrüstung der Haushalte mit Fahrzeugen, zum Führerscheinbesitz sowie zum Abonnementbesitz für den öffentlichen Verkehr,
- zur Verfügbarkeit von Parkplätzen am Wohn- und Arbeitsort,
- zur jährlichen Fahrleistung (in der Schweiz und im Ausland) der in der Schweiz immatrikulierten Personenwagen und Motorräder,
- zu den demographischen und sozio-ökonomischen Daten, die für das Mobilitätsverhalten von Bedeutung sind.

Folgende Informationen wurden erhoben:

### Fragen zum Haushalt

Kontrolle der Adresse

Anzahl Telefonnummern im Haushalt

Seit wann in der aktuellen Wohngemeinde wohnhaft?

Familiensituation

Wohnsituation

Grösse der Wohnung

Anzahl Wohnungen im Haus

Anzahl Zweitwohnungen im Haushalt

Anzahl Wohnmobile im Haushalt

Anzahl Parkplätze zuhause

Anzahl Personen im Haushalt

Anzahl Mofas im Haushalt

Anzahl Velos im Haushalt

### Fragen zu jeder Zweitwohnungen

Adresse

Regelmässig bewohnt?

### Fragen zu jedem Wohnmobil

Fix installiert oder mobil?

Adresse der fix installierten Wohnmobile

Regelmässig bewohnt?

**Fragen zu den Autos im Haushalt**

Marke  
 Hubraum  
 HauptnutzerIn  
 Hauptnutzungszweck  
 Alter  
 Tachometerstand  
 Auslandkilometer 1993  
 Inlandkilometer 1993

**Fragen zu den Motorrädern im Haushalt**

Hubraum  
 HauptnutzerIn  
 Hauptnutzungszweck  
 Alter  
 Tachometerstand  
 Auslandkilometer 1993  
 Inlandkilometer 1993

**Fragen über alle Personen im Haushalt**

Alter / Geschlecht  
 Erwerbssituation  
 laufende Ausbildung  
 Führerschein Auto/Motorrad  
 Übliches Verkehrsmittel für Arbeitsweg /  
 Ausbildungsweg  
 Distanz zum Arbeitsort / Ausbildungsort  
 Reservierter Parkplatz am Arbeitsort /  
 Ausbildungsort  
 Reservierter Parkplatz unterwegs zur  
 Arbeit / Ausbildung  
 Anzahl Arbeitswege / Ausbildungswege pro  
 Tag und pro Woche

**Fragen an die ausgewählte Zielperson**

Zivilstand  
 Nationalität  
 Abgeschlossene Schulen / Ausbildungen  
 Arbeitsstunden pro Woche  
 Beruf  
 Mobilität im Beruf  
 Stellung im Beruf

Arbeitsort/Ausbildungsort  
 Verfügbarkeit von Velo, Mofa, Motorrad,  
 Auto  
 Übliche Verkehrsmittel für
 

- geschäftliche / dienstliche Reisen
- Alltägliche Einkäufe
- Grosseinkäufe
- Ausflüge an Wochenenden

 Halbtaxabonnement  
 Generalabonnement  
 Hauptnutzungszweck des GA  
 Anzahl Wochen-, Monats- und  
 Jahresabonnemente

**Fragen zu jedem Wochen-, Monats-,  
Jahresabonnement der ausgewählten  
Zielpersonen**

Für welche Verkehrsmittel gültig?  
 Hauptnutzungszweck  
 Fragen zum Stichtag  
 Wetter  
 Art des Arbeitstages  
 Normaler Tag?  
 Einstimmungsfragen  
 Mobil? Falls nicht mobil —> Begründung

**Wegeprofil (Erfassung aller Wege am  
Stichtag der ausgewählten Zielpersonen)**

Startzeit  
 Quellort (Adresse)  
 Zweck (PENT)  
 Art des Weges

**Etappenprofil (Erfassung aller Etappen  
pro Weg der ausgewählten Zielpersonen)**

Startzeit  
 Verkehrsmittel  
 Falls Auto: Anzahl Personen im Auto  
 Ankunftszeit  
 Distanz  
 Zielort (Adresse)  
 Falls Auto: Wo parkiert?  
 Etappenzweck

### Fragen zur Verkehrspolitik an die ausgewählten Zielpersonen

(an alle Zielpersonen ab 14 Jahren)

gut ausgebautes Strassennetz  
grössere Ausbauten der Strassen nicht nötig  
stärkere Förderung des öffentlichen Verkehrs

Verbilligung des öffentlichen Verkehrs  
Einschränkung MIV in Wohnquartieren  
Zuviel Steuermittel für öffentlichen Verkehr  
Abbau des ÖV auf unrentablen Strecken

Ersetzen von Bahn durch Bus auf unrentablen Strecken

Automobilisten sollen für ihre Kosten selber aufkommen

In Städten mit mehreren Postleitzahlen wurden die Quell- und Zieladressen der Etappen wenn möglich bis auf die Hausnummern genau erfasst. Dabei handelt es sich um die Städte Basel, Bern, Biel, La Chaux-de-Fonds, Genf, Lausanne, Luzern, Neuenburg, St.Gallen, Schaffhausen, Thun, Winterthur und Zürich. In allen übrigen Städten und Gemeinden beschränkte man sich auf die Erfassung von Gemeindenummer und Postleitzahl.

Aufgrund dieser Anforderungsliste an die Befragungsinhalte wurde das Interview zweigeteilt: In einem ersten Teil gab eine erwachsene Person Auskunft über alle den Haushalt betreffenden Belange. Danach wurde mit ausgewählten Personen - in speziellen Fällen auch mit Stellvertretern - ein weiteres Interview durchgeführt; dabei ging es primär um die Mobilität am vorgegeben Stichtag.

## Grundgesamtheit und Stichprobe

Der Mikrozensus Verkehrsverhalten hat **zwei Grundgesamtheiten**:

- die sprachassimilierten und mit einem Telefon versehenen **Haushaltungen** in der Schweiz für alle Fragestellungen, welche den Haushalt,

sämtliche seine Mitglieder und die Fahrzeuge betreffen, und

- die sprachassimilierten **Personen ab 6 Jahren** in diesen Haushaltungen für alle Fragestellungen, welche die Zielpersonen, deren Abonnemente und Mobilität betreffen.

Grundgesamtheit der Haushaltstichprobe sind die privaten Haushaltungen in der Schweiz. Die Stichprobenbildung erfolgt über das Telefonverzeichnis. Dieses Vorgehen ist angesichts der hohen Telefondichte in der Schweiz vertretbar und üblich und wird in zahlreichen Befragungen des Bundesamtes für Statistik identisch gehandhabt.

Für den Mikrozensus Verkehrsverhalten 1994 wurde eine **geschichtete Zufallsstichprobe** angewendet. Diese wurde von der Koordinations- und Planungsstelle des Bundesamtes für Statistik gezogen.

Nicht in der Stichprobe vertreten sind nach diesem Verfahren insbesondere Personen, welche in Anstalten und Heimen (sogenannten Kollektivhaushalten) oder in Haushalten ohne Telefonanschluss leben.

Damit auch Kinder sowie kranke und behinderte Menschen in der Stichprobe angemessen vertreten sind, wurden in folgenden Fällen Stellvertreterinterviews für den personen- und mobilitätsbezogenen Teil zugelassen:

- bei Betagten/Behinderten, die nicht in der Lage sind, ein Interview zu geben
- bei Kindern unter 16 Jahren

## Kontaktverfahren und Stichtagskonzept

Die ausgewählten Haushaltungen wurden einige Tage vor der ersten telefonischen Kontaktaufnahme mit einem von den beiden zuständigen Bundesräten R. Dreifuss (EDI) und A. Ogi (EVED) unterschriebenen Brief über die Untersuchung informiert. Dabei wurde speziell auf jene Fragen hingewiesen, auf die man sich vorbereiten kann (das heisst auf die Fragen nach dem Tachometerstand und dem Alter von Autos und Motorrädern).

In diesem Brief wurde auch auf die für diese Studie eingerichtete grüne Telefonnummer hingewiesen, unter der - gratis - weitere Informationen über die Studie eingeholt und Anmerkungen dazu gemacht werden konnten.

Im weiteren wurde in diesem Ankündigungsschreiben - wie auch bei der telefonischen Kontaktaufnahme - auf den Datenschutz aufmerksam gemacht. Diesem kommt bei dieser Erhebung eine ganz spezielle Bedeutung zu, da im Interview verschiedene konkrete Adress- und Verhaltensangaben erfragt wurden.

Die Auswahl der Zielperson(en) konnte erfolgen, sobald das Alter aller Mitglieder des Haushalts erfragt worden ist. Die Auswahlregeln gewährleisteten eine zufällige Auswahl aus den Personen in einem Haushalt und trugen gleichzeitig der Haushaltsgrösse Rechnung. Würde nämlich in einem Haushalt nur eine Person ausgewählt, so hätten nicht alle Personen in der Schweiz die gleiche Chance, in die Stichprobe aufgenommen zu werden: jene aus grösseren Haushalten erhielten eine zu kleine und jene aus kleineren eine zu grosse Chance. Um diesen Effekt möglichst gering halten zu können sowie aus forschungsökonomischen Gründen wurde folgender Auswahlalgorithmus gewählt:

- Bestand ein Haushalt aus drei oder weniger Personen, welche mindestens sechs Jahre alt sind, dann wurde eine dieser Personen nach dem Zufallsverfahren als Zielperson für die weitere Befragung ausgewählt.
- Bestand ein Haushalt aus vier und mehr Personen im Alter ab sechs Jahren, so wurden zwei dieser Personen per Zufall für eine weitere Befragung ausgewählt.

Der zentrale Teil der Befragung befasst sich mit der Mobilität an einem ganz bestimmten, vorher festgelegten **Stichtag**. Der Stichtag wurde für jede Adresse vom BFS zum voraus festgelegt. Um saisonale Einflüsse auf die Mobilität (z.B. Wetter oder Ferien) zu berücksichtigen, wurden die Stichtage gleichmässig auf alle Tage des Jahres verteilt. Deshalb mussten auch an Sonntagen (und teilweise auch an Feiertagen) Interviews durchgeführt werden.

Der Stichtag beginnt mit dem ersten Weggang vom Domizil, der nach 0.00 Uhr stattfindet. Rückwege von Aktivitäten des Vortags werden also nicht zur Stichtagsmobilität gezählt. Dementsprechend hört der Stichtag nicht unbedingt um 23.59 Uhr auf, sondern dauert bis zum Ende einer - allenfalls um Mitternacht noch laufenden - Aktivität.

Da Befragungen zu einem Stichtag aufgrund des begrenzten Erinnerungsvermögens nur sinnvoll sind, wenn sie kurz nach diesem Stichtag durchgeführt werden, wurden die Interviews in der Regel innerhalb von zwei Tagen nach dem Stichtag realisiert.

Jede Adresse wurde am Tag nach dem Stichtag (bis zum Erreichen) mindestens viermal kontaktiert: Am Vormittag, Nachmittag, Vorabend und Abend (bis 21.00 Uhr) fand je ein Kontaktversuch statt. Am nächsten Tag wurden bei Bedarf vier weitere Kontaktversuche durchgeführt. Pro Originalstichtag wurden also mindestens acht Kontaktversuche unternommen.

Konnte ein Haushaltinterview nicht sofort durchgeführt werden, so bestand die Möglichkeit einer Terminabsprache. Ebenso konnten nach dem Haushaltinterview Termine für die Personeninterviews vereinbart werden.

Bei gut der Hälfte der Interviews war es möglich, das Personeninterview innerhalb von zwei Tagen nach dem Stichtag zu realisieren. In anderen Fällen wurde der Stichtag zuerst um eine, dann um eine zweite, dritte und vierte Woche verschoben und das gleiche Verfahren an zwei dem neuen Stichtag folgenden Tagen wiederholt. Wenn dann noch immer kein Kontakt möglich war, wurden unabhängig von vorgegebenen Stichtagen weitere Kontaktversuche unternommen, um dennoch ein Interview durchführen zu können. 10% der Interviews wurden nicht am Wochentag des Stichtags durchgeführt.

Bei Verweigerungen auf Haushaltsebene wurde einige Wochen nach der Verweigerung ein weiterer Kontaktversuch unternommen, um bei situationsbedingten Verweigerungen das Interview doch noch durchführen zu können. Um die Realisierungschancen zu erhöhen, wurde bei dieser Zweitbefragung der Verweigerer auf das Stich-

### Einhaltung der Originalstichtage

Interview bezieht sich auf ...	Anzahl	in %
Originalstichtag	9 445	52,4%
Originalstichtag + 1 Woche	3 401	18,9%
Originalstichtag + 2 Wochen	1 885	10,5%
Originalstichtag + 3 Wochen	1 315	7,3%
Originalstichtag + 4 Wochen	141	0,8%
anderen Tag	1 833	10,2%
<b>Total</b>	<b>18 020</b>	<b>100%</b>

tagsprinzip verzichtet. Immerhin 3% der realisierten Personeninterviews kommen aus ursprünglich verweigernden Haushalten.

### Interviewdauer

Pro Interview mit einer mobilen Zielperson wurden insgesamt 58,8 Minuten aufgewendet:

Arbeit am Telefon	45,2 Minuten
Nachbearbeitung der Interviews	4,2 Minuten
Schulung, Supervision	9,4 Minuten

Von den 45,2 Minuten am Telefon entfielen 14,5 Minuten auf das eigentliche Interview (Netto-Interviewdauer). Die restliche Zeit wurde für Kontaktversuche, Terminabsprachen, die Organisation von Sprachwechseln sowie für Motivationsarbeit und Erläuterungen verwendet.

Die folgende Tabelle zeigt die Verteilung der Interviewlänge der Interviews mit mobilen Personen:

### Interviewdauer mit einer mobilen Person

Durchschnitt	14,5 Minuten
bis 8 Minuten	19,7%
9 - 12 Minuten	28,2%
13 - 16 Minuten	22,2%
17 - 20 Minuten	13,5%
länger als 20 Minuten	16,4%

### Ausschöpfung

Für die Befragung wurden 23'191 Haushaltsadressen verwendet. 2,6% dieser Adressen waren unbrauchbar (ungültige Telefonnummern etc.), weitere 1,9% konnten aus sprachlichen Gründen nicht kontaktiert werden. Nach Abzug dieser qualitätsneutralen Ausfälle blieben 22'146 gültige Haushaltadressen in der Ausgangsstichprobe:

<b>Ausgangsadressen</b>	<b>23 191</b>	<b>100%</b>
• unerreichbar	599	2,6%
• andere Sprache	446	1,9%
<b>gültige Adressen</b>	<b>22 146</b>	<b>95,5%</b>

Bei 74,8% dieser Adressen konnte ein Haushalt-interview realisiert werden:

<b>gültige Adressen</b>	<b>22 146</b>	<b>100%</b>
• Verweigerung	1 827	8,2%
• nicht befragbar	907	4,1%
• nicht erreicht	2 335	10,5%
• anderes	507	2,3%
<b>Haushaltsinterviews</b>	<b>16 570</b>	<b>74,8%</b>

In 2727 dieser Haushaltungen leben vier oder mehr Personen, die älter als sechs Jahre sind. Aus diesen wurden zwei, aus allen anderen eine Zielperson ausgelost. Daraus ergaben sich 19'297 Adressen von Personen, die über einen festgelegten Stichtag befragt werden mussten, was in 18'020 Fällen (93,4%) möglich war.

<b>Haushaltsinterviews</b>	<b>16 570</b>	<b>85,9%</b>
• zweite Zielperson	2 727	14,1%
<b>Personenadressen</b>	<b>19 297</b>	<b>100,0%</b>
• Verweigerung	644	3,3%
• nicht befragbar	59	0,3%
• Sprachprobleme	61	0,3%
• nicht erreicht	449	2,3%
• anderes	64	0,3%
<b>Personeninterviews</b>	<b>18 020</b>	<b>93,4%</b>



Die Ausschöpfung konnte damit durch den Wechsel von der schriftlichen zur telefonischen Befragung deutlich verbessert werden.

## Plausibilisierungen während dem Interview

Eine bedeutende Stärke des geänderten Erhebungsdesigns sind die vielfältigen Möglichkeiten zur unmittelbaren Datenplausibilisierung noch während des Interviews. Diese Plausibilisierungen sind wichtig, da sie im Nachhinein sehr aufwendig und oftmals gar nicht mehr möglich sind. So darf beispielsweise im definitiven Auswertungsdatensatz eine nicht erwerbstätige Person keine Arbeitswege haben und niemand selber mit dem Auto fahren, der keinen Führerschein besitzt.

Als Beispiele solcher Plausibilisierungen während dem Interview sind folgende erwähnt:

- Zusätzliche Wege und Etappen, welche sich erst im Verlaufe des Gespräches ergeben, werden automatisch am richtigen Ort und mit der richtigen zeitlichen Verankerung in die Wege-Etappen-Kette eingebaut.
- Der erfasste zeitliche Ablauf wird auf Überschneidungen geprüft.
- Die Wege-Etappen-Kette muss logisch stimmen (beispielsweise muss der Wegzweck per Definition immer dem Zweck der letzten Etappe eines Weges entsprechen).
- Der Zielort einer Etappe muss immer der Quellort der nächsten sein.
- Bestimmte Verkehrsmittel können nur dann verwendet werden, wenn die Zielperson die Fahrerlaubnis dazu besitzt.
- Die Überprüfung der Durchschnittsgeschwindigkeit, die sich aus den Angaben der Zielperson ergibt, zeigt (in Abhängigkeit des angegebenen Verkehrsmittels, des angegebenen Verkehrszwecks und der angegebenen Distanz), ob die gemachten Angaben Sinn machen oder nicht. Je nach Ergebnis der Rückfragen werden beim einen oder anderen Merkmal Korrekturen vorgenommen oder wird vermerkt, warum eine nicht plausibel erscheinende Antwort dennoch

richtig ist (z.B. bei einem Stau auf der Autobahn).

Auch im Bereich der Erfassung der Fahrleistungen von Personenwagen und Motorrädern wurden zahlreiche Tests durchgeführt. Dabei wurden die Angaben bezüglich Alter des Fahrzeuges, Kilometerstand, Fahrleistungen im Vorjahr im Ausland und Inland, Hauptnutzer und Hauptnutzungszweck überprüft.

## Nachträgliche Plausibilisierungen

Die Rohdaten aus dem Telefonlabor wurden mit dem Statistik-Paket SAS aufbereitet und ausgewertet.

In die Auswertung wurden nur gültige Antworten einbezogen. Es gibt zwei Arten von ungültigen Antworten:

- Die befragte Person weiss die Antwort auf eine Frage nicht.
- Die befragte Person verweigert die Antwort auf eine Frage.

Die Prozentuierung der Tabellen erfolgt in der Regel auf der Basis der gültigen Antworten, das heisst, die ungültigen Antworten sind in den ausgewiesenen 100% nicht enthalten.

Der grösste der Teil der Plausibilisierungen konnte schon während dem Interview vorgenommen werden. Nachträglich wurden noch folgende Korrekturen vorgenommen:

- Widersprüche zwischen Gemeindefummern und Postleitzahlen wurden gesucht und korrigiert.
- Die Änderungen der Gemeindefummern des Laufenthals wurden nachgetragen.
- Im Haushaltinterview wurde das Geschlecht, das Alter, die Erwerbs- und Führerscheinsituation für alle Mitglieder des Haushalts erfragt. Die Angaben der Auskunftsperson zum Haushalt über die einzelnen Mitglieder des Haushalts waren nicht immer identisch mit den Angaben, welche die Zielperson über sich selbst machte. In solchen Fällen wurden die Angaben der Zielperson über sich selbst als «richtig» betrachtet. Unstimmigkeiten wurden also im Haushaltteil korrigiert.

- Die Adressen der Etappen, die zuhause begonnen haben oder zuhause endeten, wurden mit den Wohnadressen der Befragten verglichen und in einigen Fällen korrigiert.
- In sehr wenigen Fällen waren die Etappenketten nicht kontinuierlich (der Quellort einer Etappe entsprach nicht dem Zielort der vorgehenden Etappe). Solche Unstimmigkeiten wurden bereinigt.
- Bei grenzüberschreitenden Etappen wurde der auf Schweizer Boden zurückgelegte Zeit- und Distanzanteil berechnet.
- Einige Verkehrsmittel, die nur in Worten beschrieben wurden, konnten nachträglich vercodet werden.

Ein Vergleich der von den Befragten geschätzten Distanzen mit den Luftliniendistanzen zeigte, dass Distanzen nicht systematisch unter- oder überschätzt wurden. Korrekturen an den geschätzten Distanzen wurden daher nicht vorgenommen.

## Geographische Merkmale

Für die geographische Darstellung der Resultate wurden drei Kategorien gewählt:

- Landessprache
- Grossregionen
- Urbanisierungsgrad

Eine erste regionale Gliederung betrifft die **Sprachregionen**. Die Sprachgruppe der Rätomanen war in der Stichprobe zu klein für eine separate Auswertung. Sie wurde daher zu den Deutschsprachigen gezählt:

### Die Landessprachen

Sprache	Wohnbevölkerung
Deutsch und Rätoromanisch	4 972 151
Französisch	1 606 732
Italienisch	294 804
Ganze Schweiz	6 873 687

Eine zweite Gliederung basiert auf fünf **Grossregionen**. Diese Gliederung gelangte auch schon bei anderen Publikationen des BFS zur Anwendung.

### Die fünf Grossregionen der Schweiz

Bezeichnung	Beschreibung	Wohnbevölkerung	
Nordostschweiz	AI, AR, GL, SG, SH, TG, ZH	1 992 674	29%
Nordwestschweiz	AG, BE, BL, BS, SO	2 130 345	31%
Zentralschweiz	LU, NW, OW, SZ, UR, ZG	620 055	9%
Westschweiz	FR, GE, JU, NE, VD	1 424 725	21%
Südschweiz	GR, TI, VS	705 888	10%
Schweiz		6 873 687	100%

Zusätzlich wurden die Schweizer Gemeinden nach ihrem Urbanitätsgrad in drei Klassen unterteilt: Grosse Städte, mittlere und kleine Städte, Land.

Die Kategorie «**Grosse Städte**» besteht aus Grosszentren und Mittelzentren.

Grosszentren sind Zentren grosszentraler Regionen. Dies trifft gemäss BFS 1994 für folgende Städte zu:

### Grosszentren

Gemeindenummer und -name	Wohnbevölkerung
2 701 Basel	178 428
351 Bern	136 338
6 621 Genf	171 042
5 586 Lausanne	128 112
261 Zürich	365 043
alle grossen Städte	978 963

In den fünf grössten Städte leben 14,2% der Schweizer Wohnbevölkerung.

Ebenfalls zu den grossen Städten gezählt werden die Zentren mittelzentraler Regionen. Gemäss «Die Raumlagerung der Schweiz», BFS, Bern 1994, betrifft dies folgende 22 Städte:

## Mittelzentren

Gemeindenummer und -name	Wohnbevölkerung
230 Winterthur	86 959
371 Biel	51 893
942 Thun	38 211
1 061 Luzern	61 034
1 711 Zug	21 705
2 196 Fribourg	36 355
2 581 Olten	17 805
2 601 Solothurn	15 748
2 939 Schaffhausen	34 225
3 203 St. Gallen	75 237
3 901 Chur	32 868
4 001 Aarau	16 481
4 021 Baden	15 718
4 566 Frauenfeld	24 792
5 002 Bellinzona	16 849
5 192 Lugano	25 334
5 886 Montreux	22 917
5 890 Vevey	15 968
5 938 Yverdon-lesBains	22 758
6 266 Sion	25 336
6 421 La Chaux-de-Fonds	36 894
6 458 Neuchâtel	33 579
alle Mittelzentren	728 666

In den Mittelzentren leben 10,6% der Schweizer Wohnbevölkerung, so dass zusammengenommen rund ein Viertel der Wohnbevölkerung in der Kategorie «grosse Städte» wohnt.

Die «**mittleren und kleinen Städte**» bestehen aus Agglomerationen und isolierten Städten. Das sind 806 Gemeinden und 68,9% der Wohnbevölkerung. Nach Abzug der Gross- und Mittelzentren bleiben 779 Gemeinden, welche 44,1% der Bevölkerung umfassen.

Die Kategorie «**Land**» umfasst die übrigen 2215 Gemeinden und 31,1% der Bevölkerung

## Gewichtung

Mit der Gewichtung der Haushalte und Personen müssen zwei unterschiedliche Arten von methodisch bedingten Verzerrungen ausgeglichen werden:

Die erste Art der Verzerrung entsteht aus der Bildung der Stichprobe. Im Falle der Haushaltsbefragung ist diese Verzerrung durch die beab-

sichtige Ungleichverteilung (Verdichtung in einzelnen Regionen) der Interviews auf die Regionen entstanden. Im Falle der Personenbefragung ist diese Verzerrung durch das Auswahlverfahren der Zielperson (siehe Seite 17) entstanden.

Die zweite Art der Verzerrung entsteht durch die Verweigerung von Interviews. Das Ausmass der Verweigerungen ist erst im Nachhinein bekannt, wenn alle Interviews gemacht sind.

Ein Merkmal kommt für die Gewichtung nur dann in Frage, wenn man aus zuverlässiger Quelle seine reale Verteilung in der Population kennt. Hier wurde als Quelle die Volkszählung 1990 und deren Extrapolation für 1993 verwendet. Zudem ist die Anzahl der Gewichtungsmerkmale durch die Stichprobengrösse beschränkt. Es dürfen keine zu kleinen Gewichtungszellen entstehen.

Da die Studie einerseits die Haushalte, andererseits die Wohnbevölkerung repräsentativ abbilden soll, sind zwei verschiedene Gewichte notwendig: Ein Haushaltsgewicht und ein Personengewicht.

Zur Charakterisierung von Haushalten wurde - nebst der Region - die Grösse des Haushalts, das durchschnittliche Alter seiner Mitglieder und der Frauenanteil gewählt. Weil aus diesen Merkmalen bereits zu viele Zellen für eine Gewichtung jeder einzelnen Zelle entstehen würden, hat man sich für Randsummengewichtungen entschieden.

Die Personenstichprobe wurde - nebst der Haushaltgrösse - nach folgenden Merkmalen gewichtet:

Grossregion, Nationalität, Geschlecht, Alter, Zivilstand, Saison, Wochentag

## Berechnung der mittleren Jahresfahrleistung von Personenwagen und Motorrädern

Die Frage nach der Anzahl gefahrener Kilometer eines Personenwagens oder Motorrades bezog sich auf das ganze Jahr 1993. Zur Berechnung



der mittleren Jahresfahrleistung wurden daher nur Fahrzeuge berücksichtigt, welche spätestens Ende 1992 in Betrieb genommen wurden und 1993 während des ganzen Jahres in Betrieb standen.

## Berechnung des Autobesetzungsgrades

Der Autobesetzungsgrad ist definiert als die mittlere Anzahl Personen in einem Personewagen pro gefahrenem Kilometer. Dazu werden Autofahrten untersucht. Eine Autofahrt besteht aus allen ununterbrochen aufeinanderfolgenden Autoetappen, die vom gleichen Fahrer zurückgelegt werden.

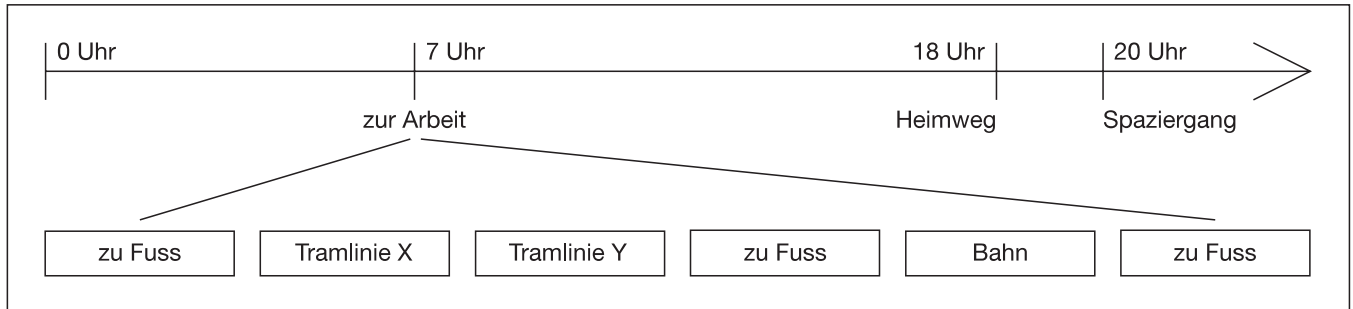
Eine Autofahrt wurden nur dann in die Berechnung einbezogen, wenn die dazu befragte Person das Auto selbst gesteuert hat. Dies war bei drei Vierteln aller erfassten Autofahrten der Fall.

Aus folgenden Gründen wurde Fahrten, die von MitfahrerInnen zu Protokoll gegeben wurden, nicht berücksichtigt:

- Befragt man nur FahrerInnen, kann man ausschliessen, dass dieselbe Fahrt zweimal in der Stichprobe erscheint. In grossen Haushalten, in denen zwei Zielpersonen befragt wurden, wäre die Chance relativ gross, dass beide Befragten eine Fahrt zu Protokoll geben, die sie gemeinsam unternommen haben. Daraus würden Gewichtungprobleme entstehen, für die es keine befriedigende Lösung gibt.
- Befragt man auch MitfahrerInnen, hängt die Chance einer Autofahrt, in die Stichprobe zu kommen, von der Anzahl der Insassen ab. Auch dieses Problem lässt sich vermeiden, wenn man nur FahrerInnen befragt.
- Wenn ein(e) MitfahrerIn über die Fahrt berichtet, kann nicht mit Sicherheit festgestellt werden, wann die Autofahrt begonnen und wann sie aufgehört hat. MitfahrerInnen können unterwegs ein- oder ausgestiegen sein.

## Erfassung von Wegen und Etappen: Ein Beispiel

Die gesamte Mobilität eines Tages wird unterteilt in verschiedene Wege. Jeder Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen. Im folgenden Beispiel wird ein Tag zuerst in drei Wege aufgeteilt (Arbeitsweg, Heimweg, Spaziergang). In einem zweiten Schritt werden die Wege in Etappen aufgliedert, wie hier am Beispiel des Arbeitsweges gezeigt wird.



### Aufgliederung des Tages in Wege

<b>Weg 1</b>	Startzeit: 7.00 Uhr	Ankunftszeit: 7.46	Zweck: Arbeit
<b>Weg 2</b>	Startzeit: 18.00 Uhr	Ankunftszeit: 19.00	Zweck: Arbeit
<b>Weg 3</b>	Startzeit: 20.00 Uhr	Ankunftszeit: 22.00	Zweck: Freizeit

### Aufgliederung von Weg 1 in Etappen

	Startzeit	Verkehrsmittel	Ankunft	Distanz	Ziel
1. Etappe	7.00 Uhr	zu Fuss	7.08 Uhr	800 m	Zürich, Bellevue
2. Etappe	7.08 Uhr	Tram	7.16 Uhr	700 m	Zürich, Paradeplatz
3. Etappe	7.20 Uhr	Tram	7.25 Uhr	500 m	Zürich, HB
4. Etappe	7.25 Uhr	zu Fuss	7.30 Uhr	200 m	Zürich, HB
5. Etappe	7.35 Uhr	Bahn	7.43 Uhr	10 km	Bahnhof Oerlikon
6. Etappe	7.43 Uhr	zu Fuss	7,46 Uhr	200 m	Ohmstrasse 6

## **2 Die Akteure**

## Haushalte

In der Zeit vom 3. Januar 1994 bis zum 31. Januar 1995 wurden in der ganzen Schweiz insgesamt 16'570 Personen telefonisch über die Hauptmerkmale bezüglich Verkehr in ihrem Haushalt befragt. Dann wurden in diesen Haushalten nach einem Zufallsverfahren Personen ausgewählt (Zielpersonen), welche über ihr Verkehrsverhalten befragt wurden. Der Kanton Zürich, die Verkehrsregionen Bern und St. Gallen sowie die Stadt Schaffhausen liessen in ihrem Gebiet die Stichprobe verdichten, um feinere Auswertungen vornehmen zu können. Mit einer Gewichtung der Haushaltinterviews hat man erreicht, dass für die gesamtschweizerische Auswertung alle Regionen wieder im richtigen Verhältnis vertreten sind.

Schichtung	Anzahl Haushalte		Stichprobe	
			ungewichtet	
	absolut	in %	absolut	in %
Städte Zürich und Winterthur	227 839	8%	1 337	8%
Kanton Zürich ohne Zürich, Winterthur	295 846	10%	2 490	15%
Stadt Bern	69 182	2%	1 200	7%
Verkehrsregion Bern ohne Stadt Bern	76 235	3%	1 461	9%
Stadt Schaffhausen	15 135	1%	205	1%
Verkehrsregion St.Gallen	61 561	2%	1 089	7%
übrige Deutschschweiz, städtisch	225 379	8%	767	5%
übrige Deutschschweiz, ländlich	1 052 632	37%	4 781	29%
Romandie, städtisch	235 862	8%	755	5%
Romandie, ländlich	464 195	16%	2 031	12%
italienischsprachige Schweiz	117 984	4%	454	3%
<b>Total</b>	<b>2 841 850</b>	<b>100%</b>	<b>16 570</b>	<b>100%</b>

Die Zusammensetzung der Verkehrsregionen sowie die Definition von «grosse Städte» «übrige städtische Gebiete» und «ländliche Gebiete» sind auf Seite 20 beschrieben.

43% der Haushalte stammen aus städtischen Regionen. Die übrigen Haushalte verteilen sich gleichmässig auf grosse Städte und ländliche Gebiete.

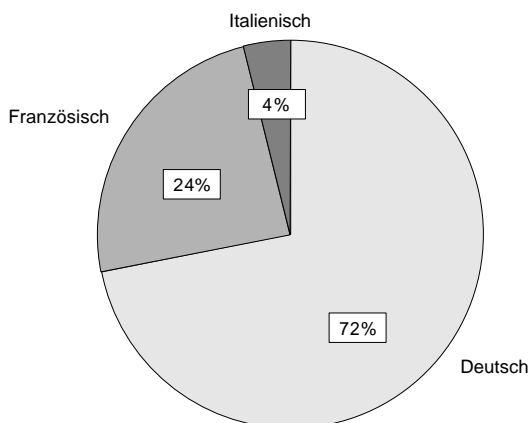
Die typischen Unterschiede zwischen städtischem und ländlichem Wohnen zeigen sich auch in dieser Stichprobe: In der Stadt wohnen mehr Leute allein und in grossen Mehrfamilienhäusern.

Ein Drittel aller Schweizer Haushalte besteht aus einer Person, in den grossen Städten findet man 44% Einpersonen-Haushalte.

Die Grafiken zeigen die Verteilung der Landessprachen und der regionalen Einteilung «Grosse Städte - städtisch - ländlich» sowie die unterschiedlichen Haushaltsgrossen und Erwerbssituationen der Haushalte in Stadt und Land: So sind ein Drittel der Grossstadt-Haushalte ohne erwerbstätige Personen. Auf dem Land gilt das nur für jeden vierten Haushalt.

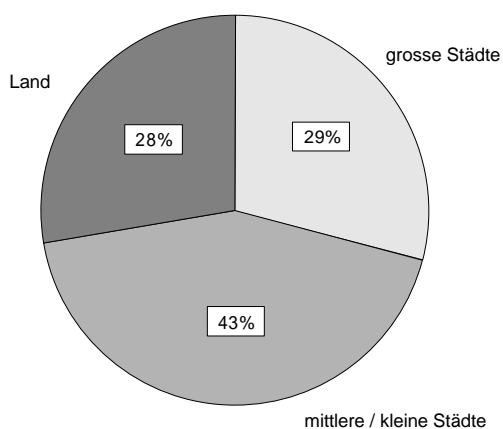
### Verteilung der Haushalte nach Landessprachen

Basis = 16 570 Haushalte



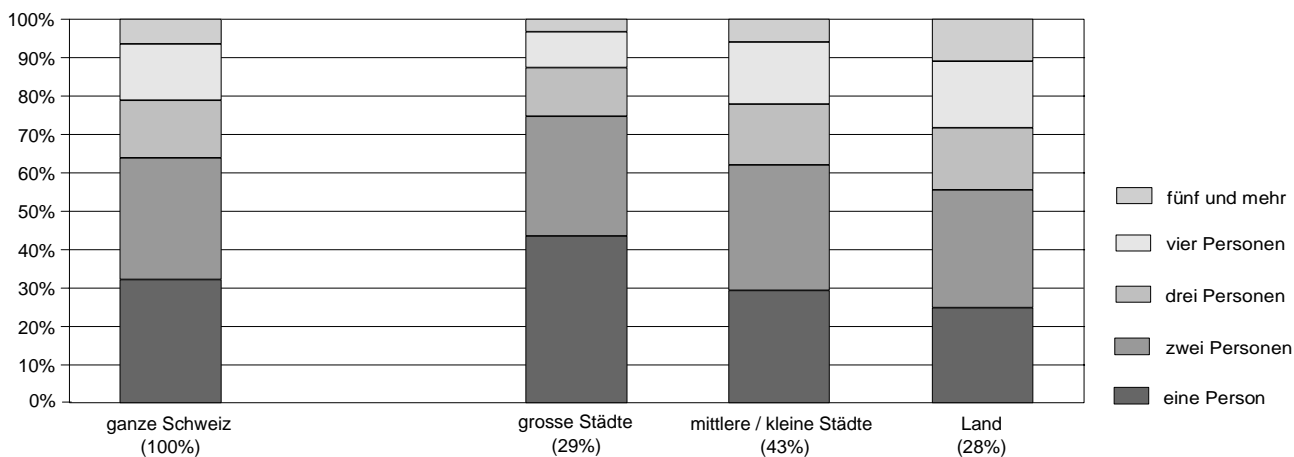
### Verteilung der Haushalte nach Stadt-Land

Basis = 16 570 Haushalte



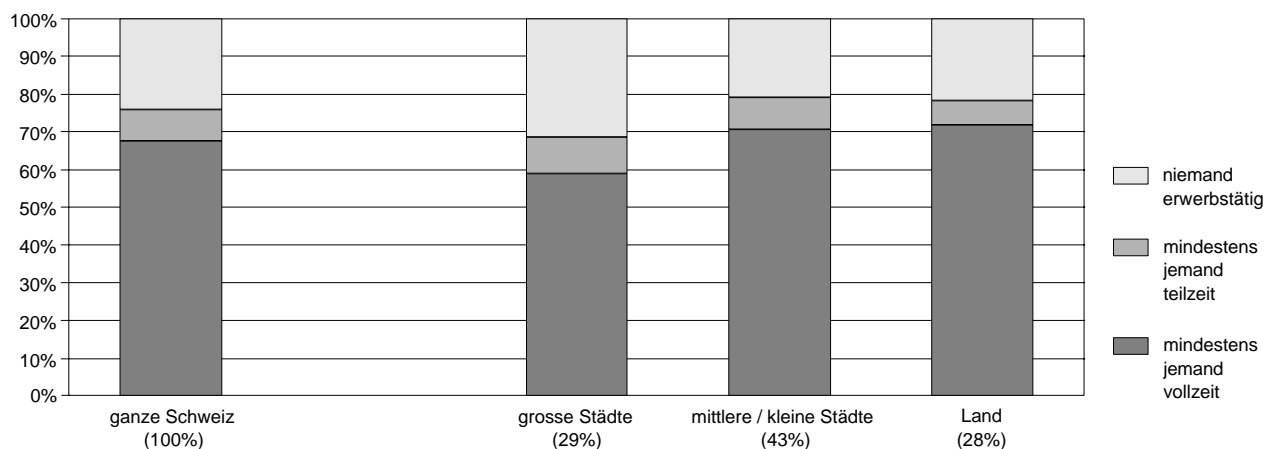
### Verteilung der Haushalte nach Haushaltsgrösse

Basis = 16 570 Haushalte



### Verteilung der Haushalte nach Erwerbssituation des Haushalts

Basis = 16 564 Haushalte



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Personen in den Haushalten

In den 16'570 Haushalten der Stichprobe leben insgesamt gut 40'000 Personen. Die Grafiken zeigen die Altersverteilung nach Stadt und Land sowie nach der Grösse des Haushalts. 40% dieser Personen sind vollzeiterwerbstätig, weitere 12% sind Teilzeitbeschäftigte. 11% sind ausschliesslich im eigenen Haushalt tätig, 19% sind in Ausbildung und 15% sind RentnerInnen. In den grossen Städten liegt der RentnerInnenanteil etwas höher und der Anteil der SchülerInnen und Studierenden entsprechend tiefer. Dies widerspiegelt sich auch in der Altersverteilung.

### Erwerbssituation nach Stadt - Land

Erwerbssituation	Stadt - Land			
	alle (100%)	Grosse Städte (25%)	mittlere und kleine Städte (44%)	Land (31%)
erwerbstätig	40%	39%	41%	41%
Teilzeit	12%	12%	12%	11%
nicht erwerbstätig	3%	4%	3%	2%
Hausarbeit	11%	9%	12%	12%
in Ausbildung	19%	17%	20%	21%
RentnerIn	15%	20%	13%	13%
total	100%	100%	100%	100%

Basis = 37'055 Personen, 6jährig und älter

Die Erwerbssituation von Männern und Frauen unterscheidet sich deutlich.

Die in Ausbildung stehenden Personen besuchen folgende Schulen:

### Erwerbssituation nach Geschlecht

Erwerbssituation	Geschlecht	
	Männer (49%)	Frauen (51%)
Vollzeit erwerbstätig	60%	22%
Teilzeit erwerbstätig	3%	21%
nicht erwerbstätig	3%	3%
Hausarbeit	0%	22%
in Ausbildung	21%	18%
RentnerIn	13%	16%
total	100%	100%

Basis = 37'055 Personen ab 6 Jahren

60% der Männer sind vollzeit erwerbstätig, die übrigen 40% sind teils in Ausbildung, teils in Pension. Auch bei Frauen sind etwa 40% in Ausbildung oder Pension; die anderen 60% sind etwa zu gleichen Teilen vollzeiterwerbstätig, teilzeiterwerbstätig oder Hausfrauen.

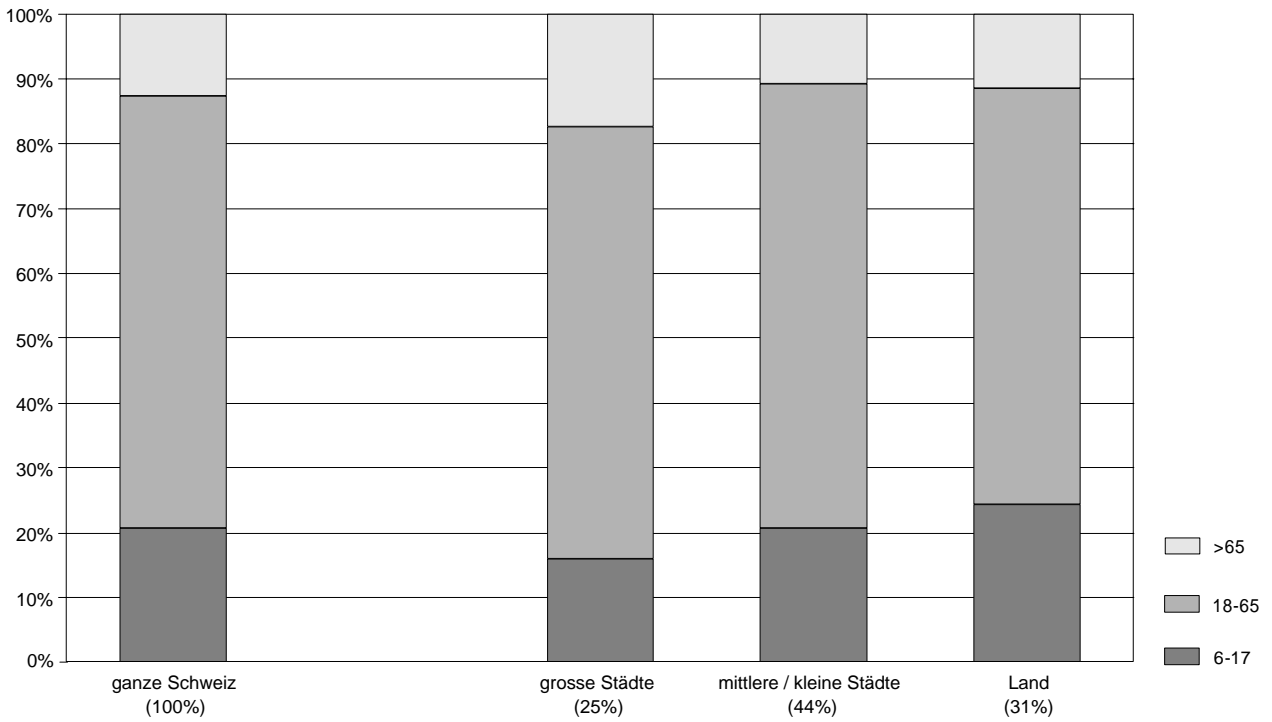
### Momentane Ausbildung nach Geschlecht

Erwerbssituation	Geschlecht	
	Männer (52%)	Frauen (48%)
Grundschule	65%	67%
Berufslehre	14%	10%
Berufsschule	2%	3%
Matura, Lehrerseminar	7%	10%
Fachausbildung	1%	1%
höhere Fachschule	3%	2%
Hochschule	8%	6%
total	100%	100%

Basis = 7337 Personen in Ausbildung

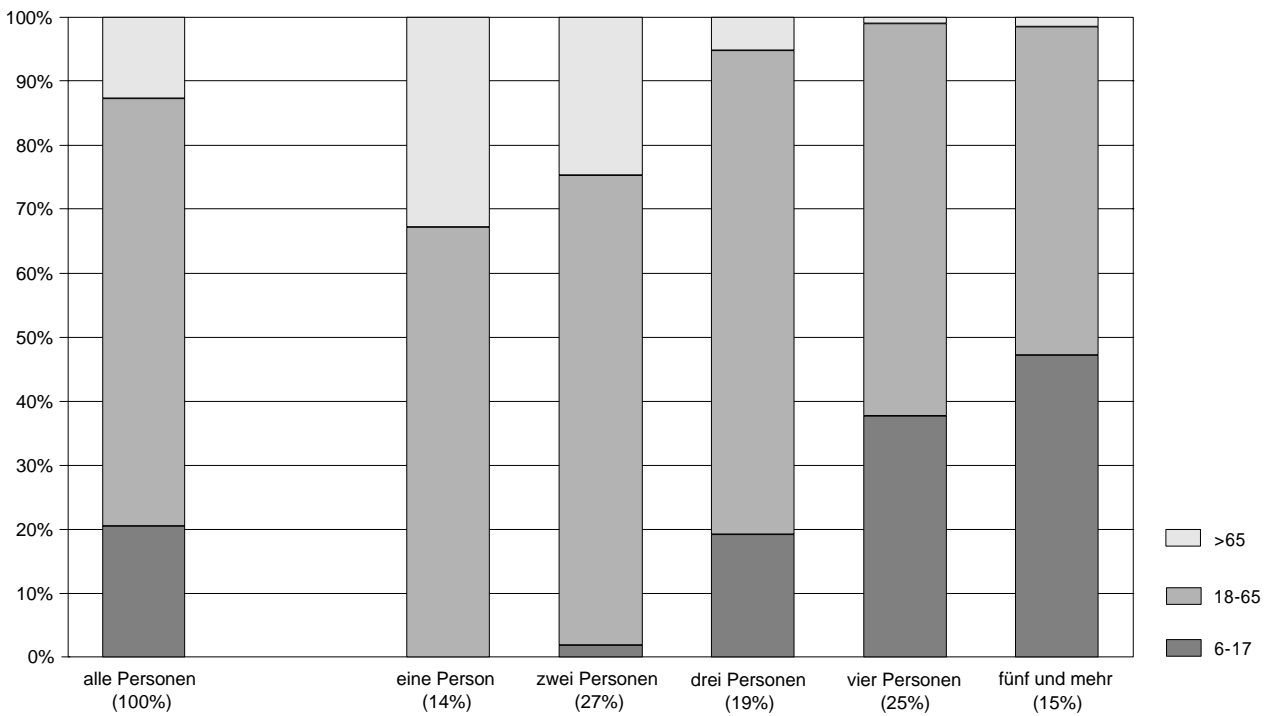
### Alter der Personen nach Stadt - Land

Basis = 40 073 Personen



### Alter der Personen nach Haushaltsgrösse

Basis = 40 073 Personen



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Zielpersonen

Aus den gut 40'000 Personen wurden nach einem speziellen Verfahren (siehe Seite 16) insgesamt 18'020 Personen ausgewählt und ausführlich nach ihrem Verkehrsverhalten befragt. Die Zielpersonen repräsentieren die Schweizer Wohnbevölkerung ab 6 Jahren:

### Nationalität der Personen nach Alter und Geschlecht

Nationalität	alle Personen	Jugendlichen		Männer		Frauen	
		bis 17jährig (15%)	18-25jährig (11%)	26-65jährig (30%)	über 65 (6%)	26-62jährig (28%)	über 62 (11%)
SchweizerIn	82%	80%	82%	77%	94%	82%	95%
AusländerIn	18%	20%	18%	23%	6%	18%	5%
total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Basis = 18'015 Zielpersonen

18% der Befragten sind in der Schweiz wohnhafte AusländerInnen, die deutsch, französisch oder italienisch sprechen.

14% der Befragten haben keine abgeschlossene Schulbildung. Dabei handelt es sich fast ausschliesslich um Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren, die noch in der Ausbildung sind. Männer haben etwas häufiger als Frauen höhere Schulen absolviert.

### Zuletzt abgeschlossene Ausbildung

	Männer (49%)	Frauen (51%)
keine	15%	14%
obligatorische Schule	15%	26%
Berufslehre	39%	41%
höhere Ausbildung	17%	7%
Matura / Hochschule	14%	12%
total	100%	100%

Basis = 17'999 Zielpersonen

Frauen arbeiten häufiger teilzeitlich als Männer. Dies drückt sich auch in der wöchentlichen Arbeitszeit der Erwerbstätigen aus: 38% der erwerbstätigen Frauen, aber nur 5% der erwerbstätigen Männer arbeiten 30 Stunden pro Woche oder weniger. Männer arbeiten auch häufiger in Kaderpositionen als Frauen. Die Grafik zeigt, dass der grösste Teil (58%) der über 18jährigen verheiratet ist, 7% sind geschieden oder getrennt, weitere 7% verwitwet. Die übrigen 28% sind ledig.

### Wöchentliche Arbeitszeit der Erwerbstätigen

	Männer (59%)	Frauen (41%)
bis 30 Std.	5%	38%
31-40 Std.	15%	19%
41-42 Std.	33%	23%
43-45 Std.	20%	9%
über 45 Std.	28%	12%
total	100%	100%

Basis = 9851 erwerbstätige Zielpersonen

### Stellung im Beruf

	Männer (59%)	Frauen (41%)
selbständig	17%	10%
höheres Kader	8%	3%
unteres Kader	25%	13%
Angestellte/ArbeiterInnen	48%	70%
anderes	2%	5%
total	100%	100%

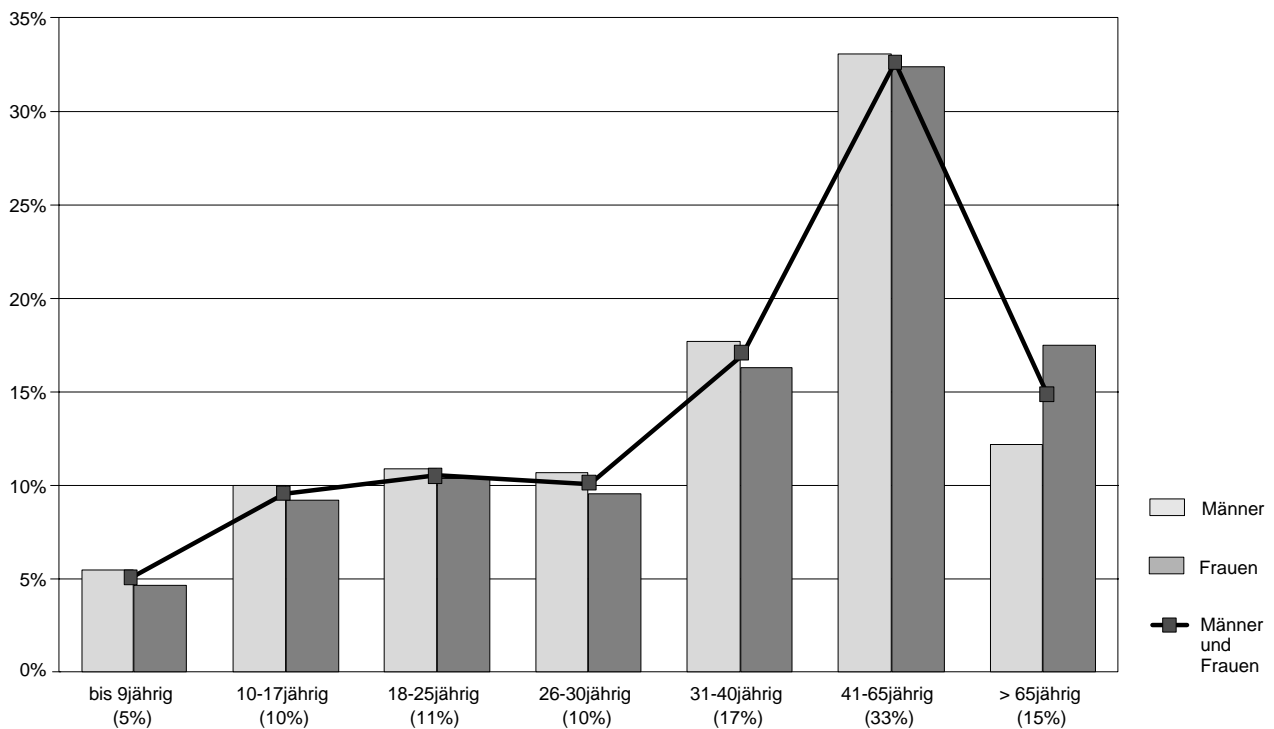
Basis = 9845 erwerbstätige Zielpersonen

Die Stichprobe der Zielpersonen stellt punkto Geschlecht und Alter ein repräsentatives Abbild der Schweizer Wohnbevölkerung dar.



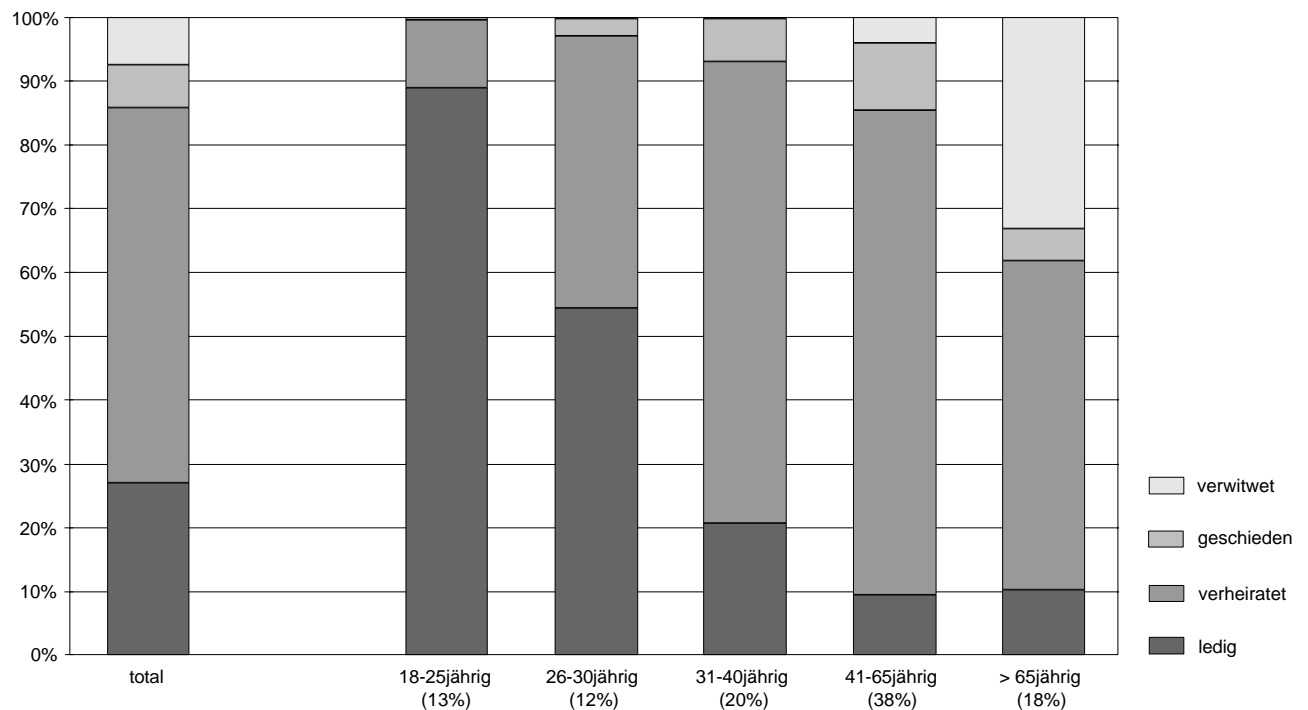
### Zielpersonen nach Geschlecht und Alter

Basis = 18 020 Zielpersonen



### Zielpersonen nach Zivilstand und Alter

Basis = 15 666 Zielpersonen ab 18 Jahren



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## **3 Fahrzeuge und Voraussetzungen für die Verkehrsteilnahme**

## Besitz von Personenwagen

**Drei Viertel aller Haushalte besitzen mindestens einen Personenwagen, 22% sogar mehr als einen. Je grösser der Haushalt, desto wahrscheinlicher ist der Autobesitz. Von den Einpersonenhaushalten besitzt nur jeder zweite ein Auto. In Haushalten mit 4 und mehr Personen gibt es fast immer Autos. In den grossen Städten, wo es besonders viele kleine Haushalte gibt, haben 39% der Haushalte keinen Personenwagen.**

### Anzahl Autos pro Haushalt nach Anzahl Personen im Haushalt

Anzahl Autos	Haushaltsgrösse					
	alle Haushalte (100%)	Einpersonen- Haushalte (32%)	Zweipersonen- Haushalte (32%)	Dreipersonen- Haushalte (15%)	Vierpersonen- Haushalte (15%)	Fünfpersonen- Haushalte und grössere (7%)
keines	25%	49%	19%	10%	6%	6%
1	53%	48%	57%	52%	57%	54%
2	19%	3%	22%	31%	29%	29%
3 und mehr	4%	0%	2%	6%	8%	11%
total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Basis = 16'568 Haushalte

### Anzahl autofreier Haushalte nach Grossregionen

Ganze Schweiz	25%
Nordostschweiz	27%
Nordwestschweiz	28%
Zentralschweiz	23%
Westschweiz	21%
Südschweiz	17%

Basis = 16'568 Haushalte

Unterteilt man die Schweiz in fünf Grossregionen, findet man bezüglich Autobesitz nur geringe Unterschiede:

Am wenigsten autofreie Haushalte trifft man in der Südschweiz (17%) und in der Westschweiz (21%).

In grossen Städten gibt es mehr autofreie Haushalte als in den übrigen städtischen Regionen oder auf dem Land.

### Anteile autofreier Haushalte nach Stadt - Land

Ganze Schweiz	25%
Grosse Städte	39%
mittlere und kleine Städte	20%
Land	17%

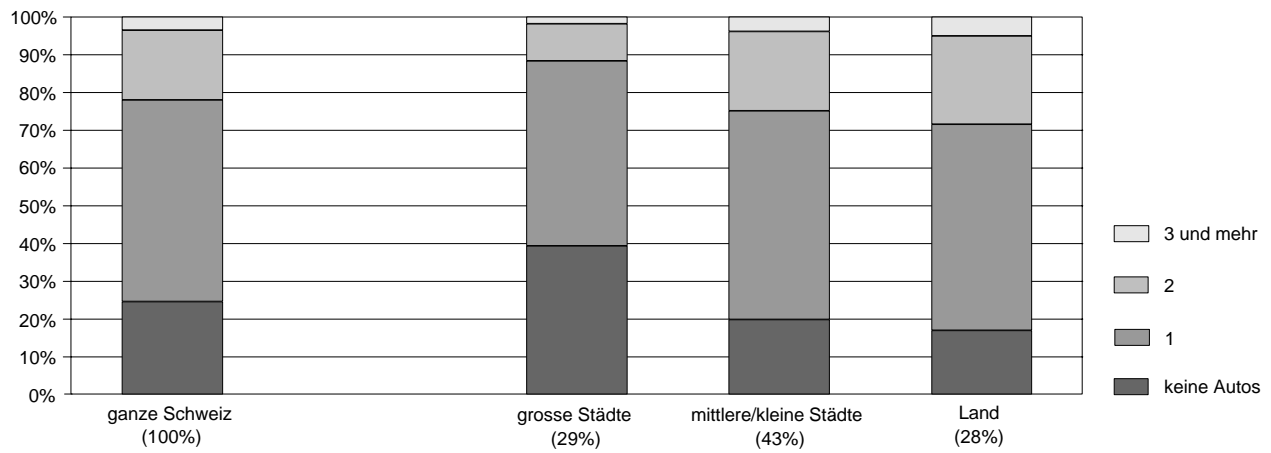
Basis = 16'568 Haushalte

Der Anteil autofreier Haushalte ist bei Wohnungs- und HausbesitzerInnen kleiner als bei MieterInnen. Ausserdem haben WohnungsbesitzerInnen häufiger mehr als ein Auto als MieterInnen.

Am meisten Autos gibt es in Haushalten, in denen mindestens eine Person voll erwerbstätig ist. Mehr als die Hälfte der Haushalte ohne erwerbstätige Personen haben kein Auto. Dabei handelt es sich in der Regel um ältere Leute.

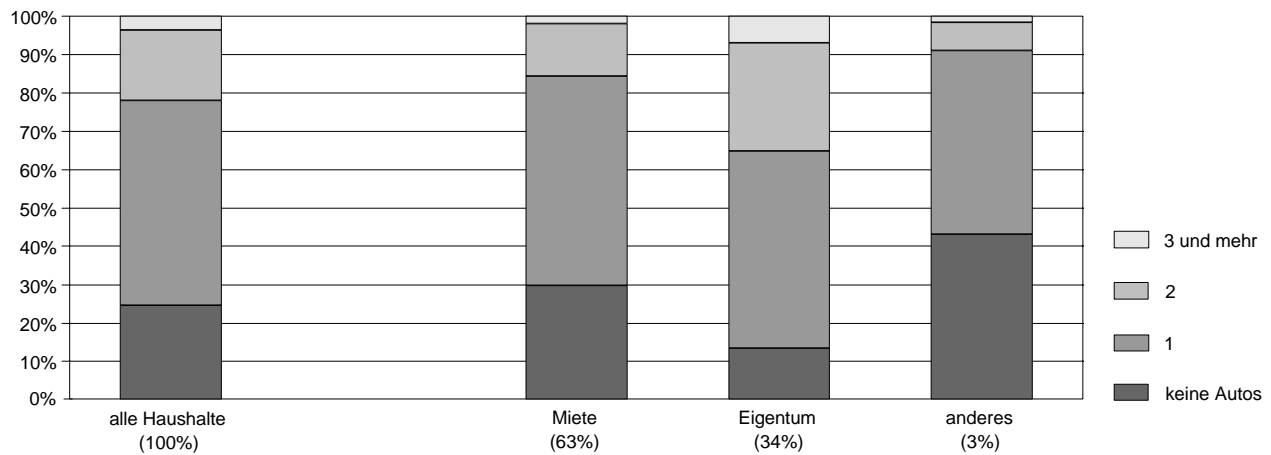
### Anzahl Autos pro Haushalt nach Stadt-Land

Basis = 16 568 Haushalte



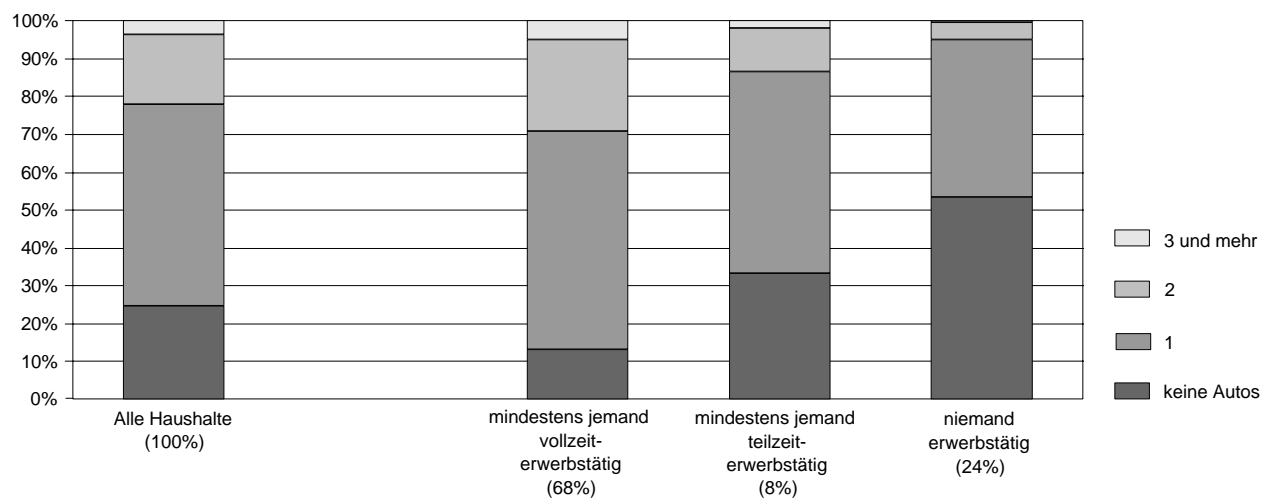
### Anzahl Autos pro Haushalt nach Wohnsituation

Basis = 16 549 Haushalte



### Anzahl Autos pro Haushalt nach Erwerbssituation des Haushalts

Basis = 16 562 Haushalte



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Parkplätze zuhause

**In den Schweizer Haushalten gibt es mehr Autos als private Garagen und Parkplätze: Jeder dritte Haushalt hat keinen Parkplatz, aber nur jeder vierte kein Auto. Insbesondere in städtischen Haushalten gibt es mehr Autos als Parkplätze.**

### Autos und Parkplätze nach Haushaltgröße

	alle Haushalte (100%)	Einpersonen- Haushalte (32%)	Zweipersonen- Haushalte (32%)	Dreipersonen- Haushalte (15%)	Vierpersonen- Haushalte (15%)	Fünfpersonen- Haushalte und grössere (7%)
keine Autos	25%	49%	19%	10%	6%	6%
keine Parkplätze	33%	55%	27%	22%	15%	17%

Basis = 16'520 Haushalte

Sowohl in grossen als auch in kleinen Haushalten gibt es mehr Autos als Parkplätze.

### Autos und Parkplätze nach Anzahl Wohnungen des Hauses

Haushalt	ohne Autos (25%)	ohne Parkplätze (33%)
Einfamilienhaus	13%	16%
2-8 Wohnungen	25%	35%
9 und mehr	32%	42%

Basis = 16'359 Haushalte

Bei den Einfamilienhäusern ist das Verhältnis zwischen Parkplätzen und Autos am ausgeglichtesten. In Mehrfamilienhäusern gibt es mehr Autobesitzer und -besitzerinnen, die keinen eigenen Parkplatz haben.

In den grossen Städten gibt es weniger Autos pro Haushalt als auf dem Land - und wegen den knappen Platzverhältnissen noch weniger private Parkplätze:

### Autos und Parkplätze nach Stadt - Land

Haushalt	ohne Autos (25%)	ohne Parkplätze (33%)
grosse Städte	39%	54%
mittlere und kleine Städte	20%	25%
Land	17%	23%

Basis = 16'520 Haushalte

In der Westschweiz stehen etwas mehr Autos auf öffentlichem Grund als in den anderen Grossregionen.

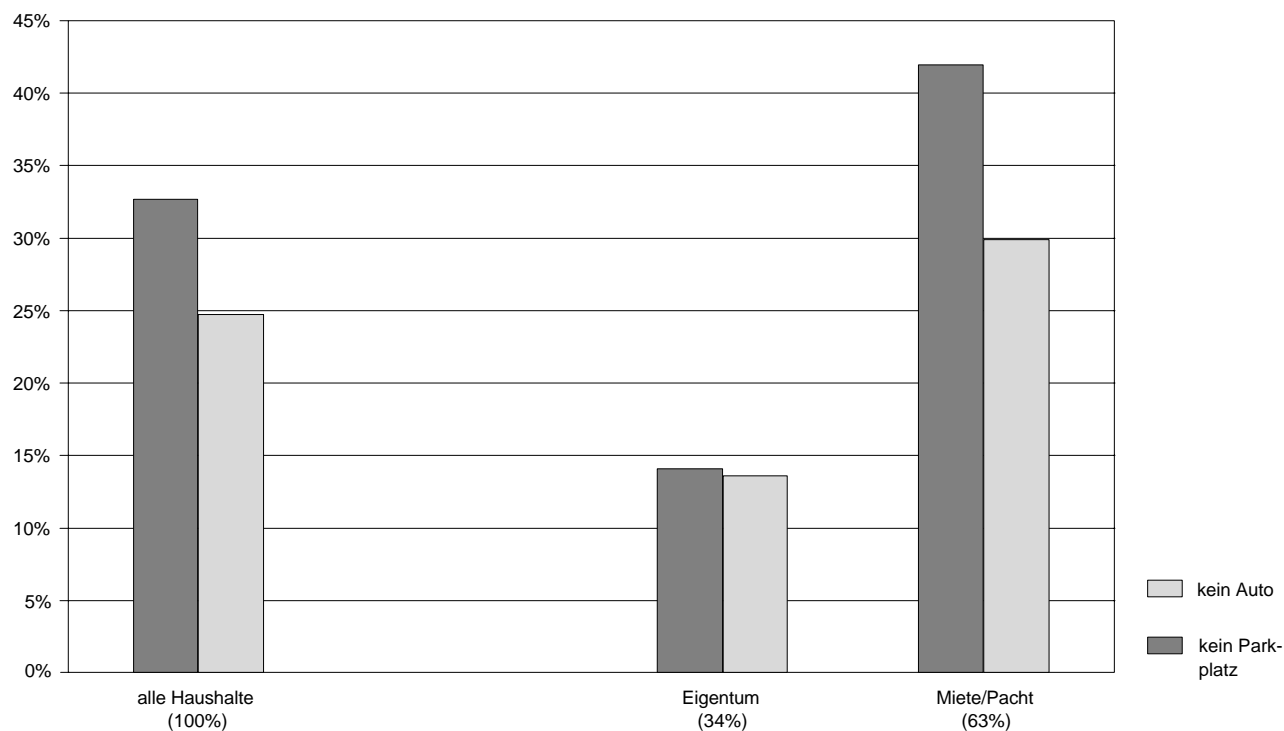
### Autos und Parkplätze nach Grossregionen

Haushalt	ohne Autos (25%)	ohne Parkplätze (33%)
Nordostschweiz	27%	32%
Nordwestschweiz	28%	33%
Zentralschweiz	24%	26%
Westschweiz	21%	39%
Südschweiz	17%	26%

Basis = 16'520 Haushalte

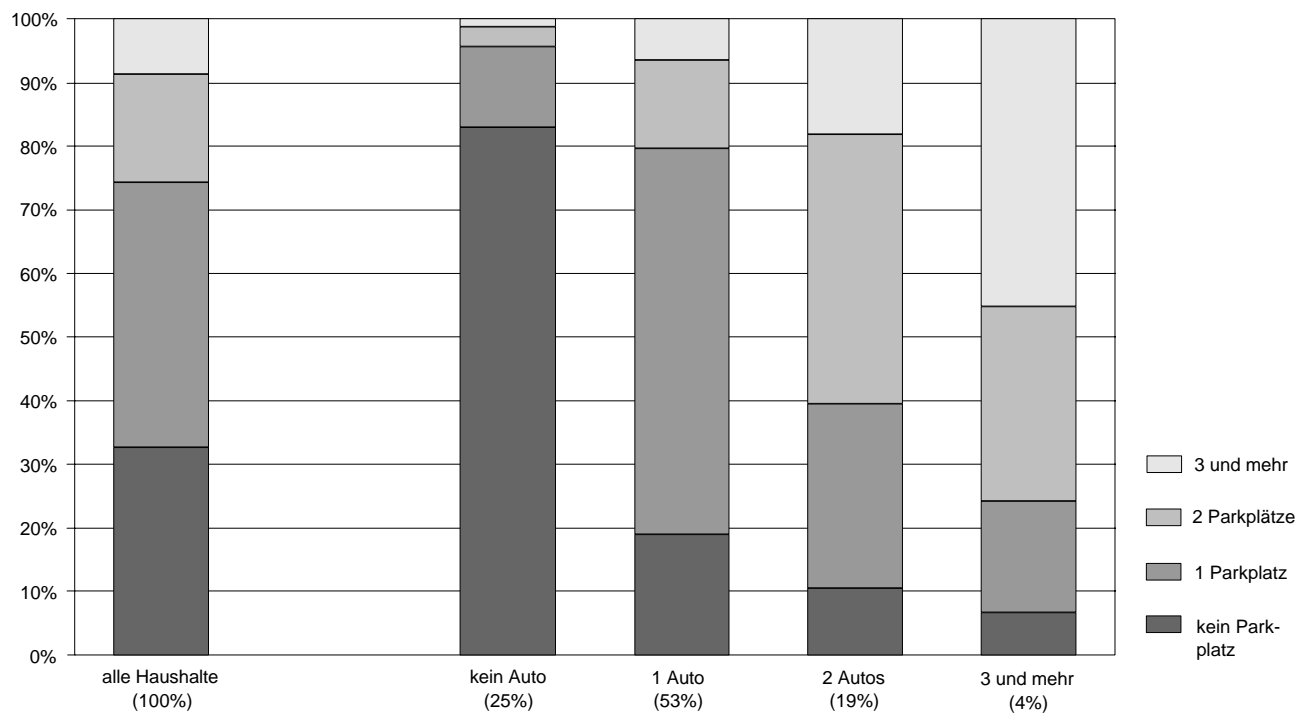
### Haushalte ohne Autos und ohne Parkplätze nach Wohnsituation

Basis = 16 505 Haushalte



### Anzahl Parkplätze im Haushalt nach Anzahl Autos im Haushalt

Basis = 16 520 Haushalte



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Jahresfahrleistungen von Personenwagen

Die Jahresfahrleistung wird anhand von Personenwagen geschätzt, die mindestens seit Ende 1992 in Betrieb sind, die also 1993 während des ganzen dem Haushalt gehörten. Die mittlere Jahresfahrleistung dieser Autos beträgt knapp 13'000 Kilometer. In dieser Zahl sind auch Zweit- und Drittwagen inbegriffen, die zum Teil nur gelegentlich benutzt werden. Die mittlere Jahresfahrleistung der meistgebrauchten Wagen in den Haushalten beträgt 14'400 Kilometer, die der Zweitwagen nur noch knapp 8500 Kilometer. Die mittlere Jahresfahrleistung nimmt mit dem Alter der Fahrzeuge ab.

### Mittlere Jahresfahrleistung 1993 von Personenwagen nach Haushaltsgrösse (in km)

	Anzahl Personenwagen in %	alle Wagen (100%)	Erstwagen (77%)	Zweitwagen (19%)	weitere Wagen (4%)
alle Haushalte	100%	12 956	14 418	8 478	5 117
Einpersonen-Haushalt	17%	13 029	13 554	6 246	2 936
Zweipersonen-Haushalt	33%	12 577	13 958	8 214	3 785
Dreipersonen-Haushalt	20%	13 177	15 268	8 770	5 185
Vierpersonen-Haushalt	20%	13 262	15 254	8 795	5 884
Fünf und mehr Personen	9%	13 113	15 110	9 080	6 223

Basis = 12'913 Personenwagen, die 1992 oder früher in Verkehr gesetzt wurden

Die mittlere Jahresfahrleistung der Erstwagen wächst mit zunehmender Grösse des Haushalts von gut 13'500 in Einpersonenhaushalten auf über 15'000 Kilometer in den grössten Haushalten. Der Erstwagen in einem Haushalt ist derjenige, der die grösste Jahresfahrleistung aufweist.

In grossen Städten gibt es weniger Autos pro Haushalt. Aber auch die Jahresfahrleistung pro Auto liegt in den grossen Städten unter dem Durchschnitt. Mit einem Auto aus einer grossen Stadt werden pro Jahr etwa 1000 Kilometer weniger zurückgelegt als mit den übrigen Personenwagen.

Die Unterteilung nach Grossregionen zeigt, dass die Autos in der West- und Zentralschweiz etwas mehr benutzt werden als die Autos in anderen Regionen.

Die mittlere Jahresfahrleistung eines Autos mit weniger als 1350 ccm Hubraum beträgt rund 10'000 Kilometer, jene eines Autos mit mehr als 2550 ccm etwa 5000 Kilometer mehr. Betrachtet man nur die Erstwagen, dann wird der Zusammenhang zwischen Hubraum und Fahrleistung noch deutlicher.

Eine ebenso wichtige Rolle spielt das Alter der Fahrzeuge: Mit älteren Fahrzeugen werden weniger Kilometer zurückgelegt als mit neueren. Dies gilt allerdings nur für Erstwagen, nicht aber für weitere Wagen. Dort hat das Alter keinen wesentlichen Einfluss mehr auf die Fahrleistung.

11% aller gefahrenen Kilometer werden ausserhalb der Schweiz zurückgelegt. Dies entspricht etwa 1400 Kilometern pro Jahr und Auto.

### Mittlere Jahresfahrleistung 1993 von Personenwagen nach Stadt - Land und Grossregionen

	Anzahl Personenwagen in %	alle Wagen km	Erstwagen km	Zweitwagen km	weitere Wagen km
<b>Alle Wagen</b>	100%	12 956	14 418	8 478	5 117
Grosse Städte	21%	12 072	12 997	7 871	4 129
mittlere / kleine Städte	47%	13 112	14 737	8 412	4 736
Land	32%	13 325	15 019	8 824	6 074
Nordostschweiz	28%	12626	13 967	8 350	5 003
Nordwestschweiz	28%	12 669	13 999	8 035	5 023
Zentralschweiz	9%	13381	14676	8 979	5 074
Westschweiz	23%	13554	15047	9 150	6 014
Südschweiz	12%	12984	15225	8 140	4 419

Basis = 12'913 Personenwagen, die 1992 oder vorher in Verkehr gesetzt worden sind.

### Mittlere Jahresfahrleistung 1993 von Personenwagen nach Fahrzeugalter

Fahrzeugalter 1994	Anzahl Personenwagen in %	alle Wagen km	Erstwagen km	Zweitwagen km	weitere Wagen km
1. Betriebsjahr	12%	*	*	*	*
2. Betriebsjahr	10%	15 722	17 272	9 477	5 171
3. Betriebsjahr	10%	14 249	15 411	9 893	6 478
4. Betriebsjahr	10%	14 007	15 109	8 906	6 982
5. Betriebsjahr	10%	13 538	14 747	9 281	6 802
6. Betriebsjahr	9%	13 363	14 536	9 116	6 054
7. Betriebsjahr	8%	13 148	14 121	9 152	6 693
8. Betriebsjahr	8%	12 489	13 772	8 488	7 486
9. Betriebsjahr	5%	12 007	12 930	9 756	4 506
10. - 19. Betriebsjahr	18%	10 849	12 517	6 979	4 617
20. Betriebsjahr und älter	2%	4 376	7 259	3 412	2 040

Basis = 12'913 Personenwagen, die 1992 oder vorher in Verkehr gesetzt worden sind.

### Mittlere Jahresfahrleistung 1993 von Personenwagen nach Hubraumklassen

	Anzahl Personenwagen in %	alle Wagen km	Erstwagen km	Zweitwagen km	weitere Wagen km
bis 1350 ccm	19%	10 230	11 713	7 713	5 541
1351 - 1650 ccm	25%	12 051	13 187	8 297	6 480
1651 - 1950 ccm	17%	13 495	14 742	8 941	5 494
1951 - 2250 ccm	22%	14 451	15 416	9 724	5 090
2251 - 2550 ccm	8%	15 741	17 172	9 819	4 960
über 2550 ccm	10%	15 687	18 704	8 197	3 876

Basis = 11'940 Personenwagen, die 1992 oder vorher in Verkehr gesetzt worden sind.

\* Für die Berechnung der Jahresfahrleistungen wurden nur Personenwagen berücksichtigt, die 1993 während des ganzen Jahres in Betrieb waren (siehe Seite 22).



## Führerscheine für Personenwagen

**Drei Viertel der Personen ab 18 Jahren haben den Führerschein für Personenwagen: 87% der Männer und 66% der Frauen. Bei den erwerbstätigen Männern zwischen 26 und 65 Jahren sind es sogar 94%.**

### Führerscheinbesitz für Personenwagen nach Geschlecht, Alter und Erwerbssituation

	alle Personen	Männer			Frauen		
		18-25jährig	26-65jährig	über 65	18-25jährig	26-65jährig	über 65
vollzeit erwerbstätig	90%	86%	94%	83%	83%	82%	75%
teilzeit erwerbstätig	77%	60%	86%	88%	57%	81%	49%
nicht erwerbstätig	58%	69%	80%	65%	59%	72%	28%
total mit Führerschein	76%	76%	93%	67%	70%	78%	29%

Basis = 31'419 Personen, 18jährig und älter

76% der jungen Männer und 70% der jungen Frauen (18- bis 25jährig) haben den Führerschein erworben. Der Anteil junger Frauen mit Führerscheinbesitz ist heute fast gleich gross wie der Anteil junger Männer. Dass dies nicht immer so war, zeigt der Vergleich von Männern und Frauen im Pensionsalter: Von den Männern im Pensionsalter haben zwei Drittel einen Führerschein, von den Frauen in diesem Alter weniger als ein Drittel.

Neun von zehn Vollzeit-Erwerbstätigen haben einen Führerschein. Bei den Teilzeitbeschäftigten sinkt der Anteil auf 77%, bei den Nicht-Erwerbstätigen auf 58%.

In der Südschweiz, wo es am meisten Auto-Haushalte gibt, liegt auch der Führerschein-Anteil leicht über dem schweizerischen Durchschnitt.

Und auf dem Land verfügt ein grösserer Anteil der Bevölkerung über einen Führerschein als in den Städten.

### Führerscheinbesitz für Personenwagen nach Grossregionen

Ganze Schweiz	76%
Nordostschweiz	76%
Nordwestschweiz	74%
Zentralschweiz	76%
Westschweiz	78%
Südschweiz	80%

Basis = 31'460 Personen, 18jährig und älter

### Führerscheinbesitz für Personenwagen nach Stadt - Land

Ganze Schweiz	76%
Grosse Städte	68%
mittlere und kleine Städte	79%
Land	79%

Basis = 31'460 Personen, 18jährig und älter

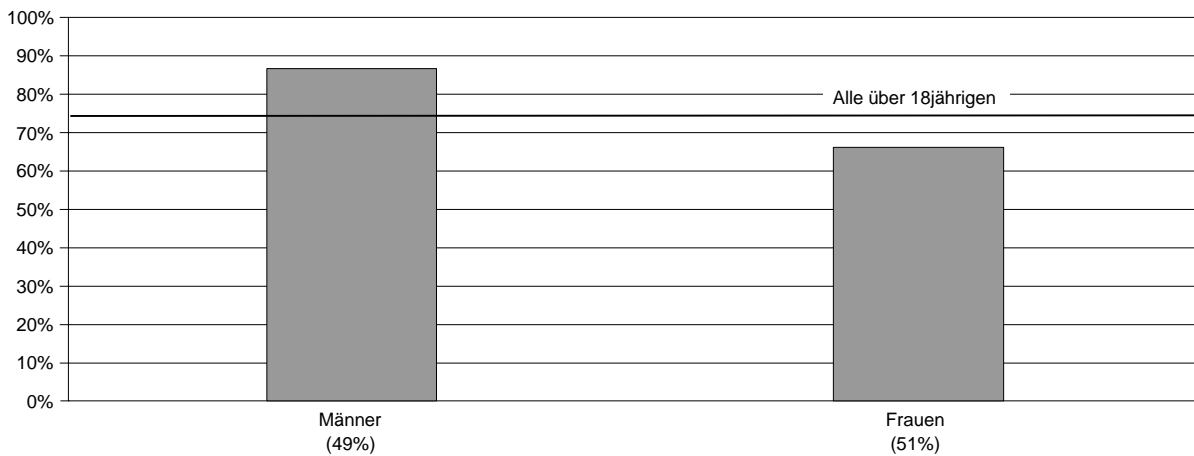
### Führerscheinbesitz für Personenwagen nach Erwerbssituation

Basis = 31 419 Personen ab 18 Jahren



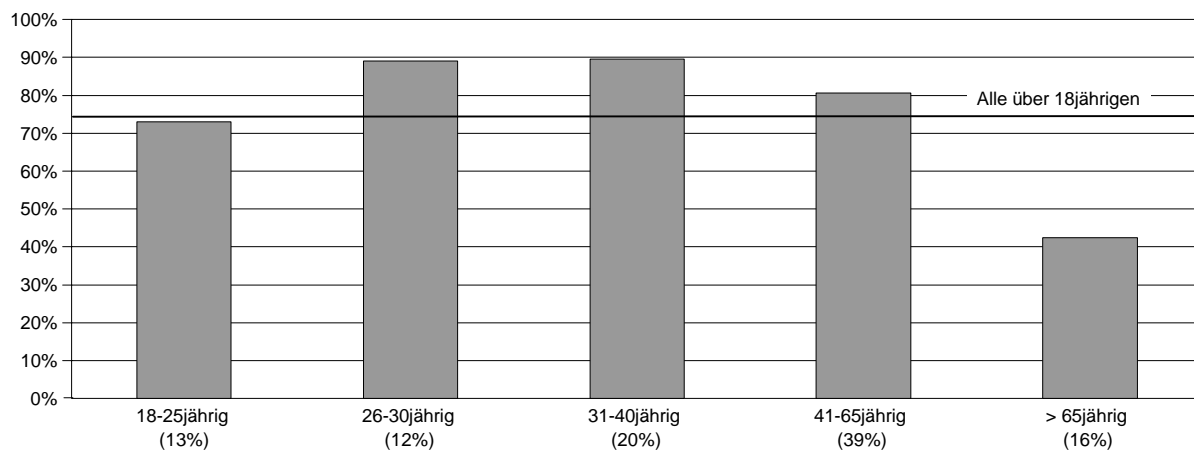
### Führerscheinbesitz für Personenwagen nach Geschlecht

Basis = 31 460 Personen ab 18 Jahren



### Führerscheinbesitz für Personenwagen nach Alter

Basis = 31 460 Personen ab 18 Jahren



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Verfügbarkeit von Personenwagen

**Drei Viertel der erwachsenen Bevölkerung haben einen Führerschein für Personenwagen. Drei Viertel der FührerscheinbesitzerInnen haben auch jederzeit ein Auto zur Verfügung. Weitere 19% haben nach Absprache mit anderen Personen ein Auto zur Verfügung. Nur gerade 6% der Fahrberechtigten steht im Normalfall kein Auto zur Verfügung.**

### Autoverfügbarkeit nach Haushaltsgrösse

Autoverfügbarkeit	alle Personen (100%)	Einpersonen- Haushalte (17%)	Zweipersonen- Haushalte (32%)	Dreipersonen- Haushalte (20%)	Vierpersonen- Haushalte (22%)	5 und mehr Personen (10%)
immer verfügbar	75%	77%	78%	74%	70%	71%
nach Absprache	19%	10%	16%	21%	26%	26%
nicht verfügbar	6%	12%	6%	5%	5%	3%
total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Basis = 11'696 Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen

Angehörige grösserer Haushalte müssen sich häufiger über die Benutzung des oder der Autos absprechen. Dafür kommt es bei ihnen - im Gegensatz zu Kleinhaushalten - seltener vor, dass überhaupt kein Auto zur Verfügung steht.

Insgesamt hat nur ein kleiner Anteil der Fahrberechtigten nie ein Auto zur Verfügung. Frauen müssen sich vor dem Autogebrauch häufiger mit jemandem absprechen als Männer:

### Autoverfügbarkeit nach Geschlecht

Verfügbarkeit	Männer (56%)	Frauen (44%)
immer	82%	65%
nach Absprache	13%	27%
nie	5%	9%
total	100%	100%

Basis = 11'696 Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen

Nebst den Frauen müssen sich auch viele Jugendliche mit jemandem absprechen, bevor sie ein Auto benutzen können.

Fahrberechtigte im Pensionsalter haben besseren Zugang zu Autos als Fahrberechtigte im Erwerbsalter.

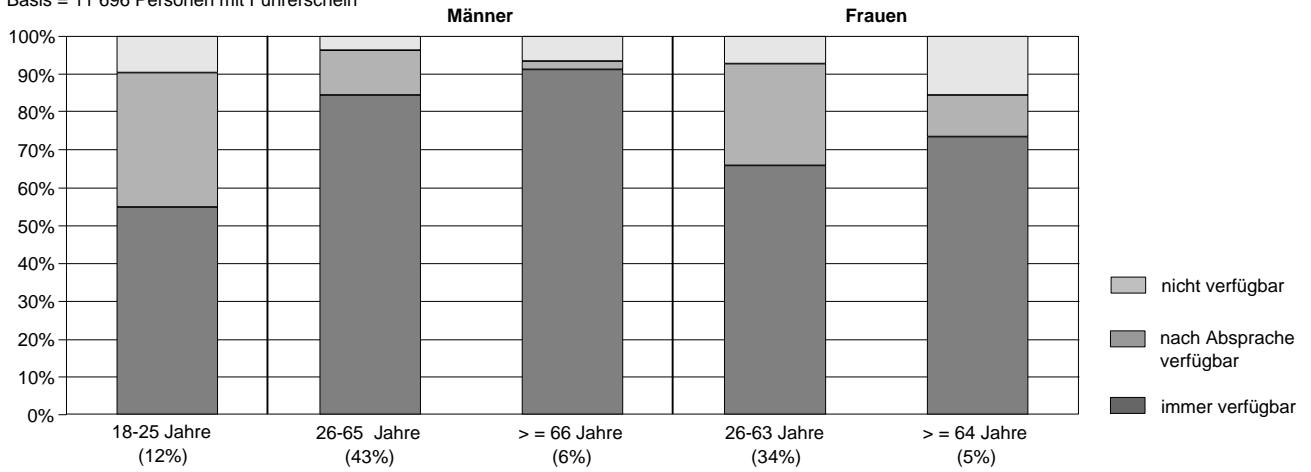
Wer ein Vollzeitpensum arbeitet, hat in der Regel (zu 82%) einen Personenwagen zur freien Verfügung. Nur 14% der Vollzeit-Erwerbstätigen müssen sich vor dem Gebrauch des Wagens mit jemandem absprechen. Bei den Teilzeit- und Nicht-Erwerbstätigen sind es 29% bzw. 24%.

Mit einer höheren Stellung im Beruf geht eine höhere Verfügbarkeit von Personenwagen einher.

Für fahrberechtigte AusländerInnen sind Autos in gleicher Masse verfügbar wie für SchweizerInnen.

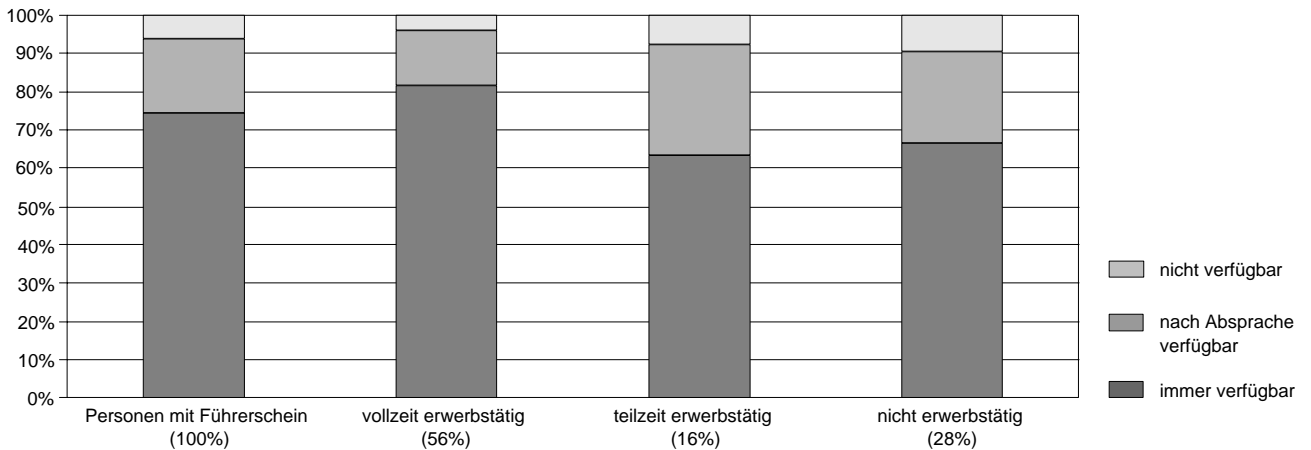
### Autoverfügbarkeit nach Geschlecht und Alter

Basis = 11 696 Personen mit Führerschein



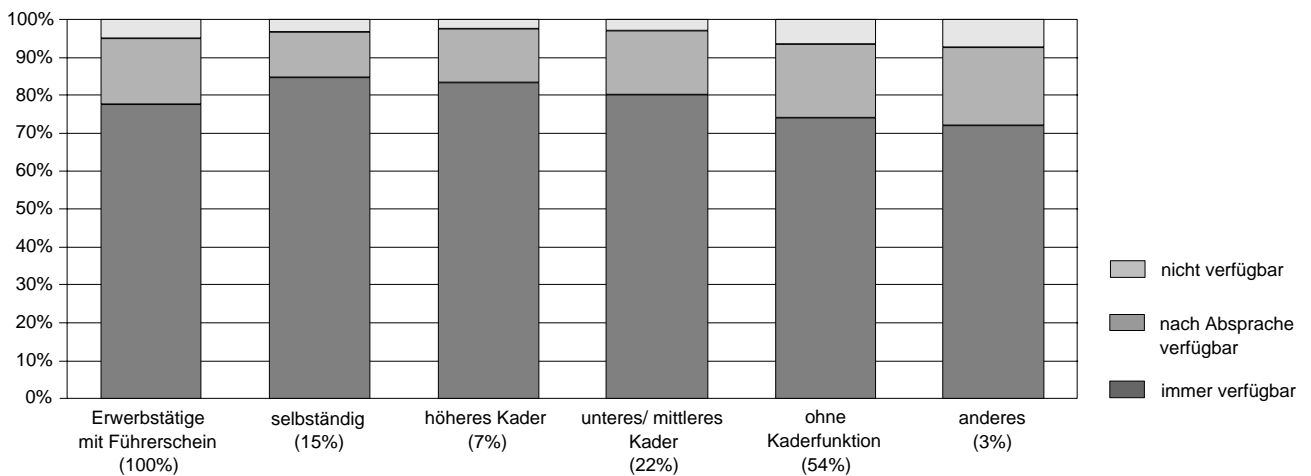
### Autoverfügbarkeit nach Erwerbssituation

Basis = 11 685 Personen mit Führerschein



### Autoverfügbarkeit nach Stellung im Beruf

Basis = 8415 Personen mit Führerschein



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Besitz von Motorrädern und Mofas

**11% der Haushalte verfügen über mindestens ein Motorrad. Ebenfalls 11% haben mindestens ein Mofa. Nur gerade in einem von 100 Haushalten gibt es mehr als ein Motorrad oder Mofa. Am meisten Motorräder und Mofas pro Haushalt gibt es in den ländlichen Gemeinden, am wenigsten in grossen Städten. Erwartungsgemäss gibt es in den grossen Haushalten mehr motorisierte Zweiräder als in den kleinen.**

### Motorrad- und Mofabesitz nach Haushaltsgrösse

	alle Haushalte (100%)	Einpersonen- Haushalte (32%)	Zweipersonen- Haushalte (32%)	Dreipersonen- Haushalte (15%)	Vierpersonen- Haushalte (15%)	Fünfpersonen- Haushalte und grössere (7%)
kein Motorrad	89%	94%	91%	86%	83%	83%
ein Motorrad	9%	6%	8%	12%	15%	16%
mehr als eines	1%	1%	1%	2%	2%	2%
kein Mofa	89%	96%	91%	83%	80%	73%
ein Mofa	10%	4%	8%	15%	17%	21%
mehr als eines	1%	0%	1%	2%	3%	6%
total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Basis Motorräder = 16'538 Haushalte / Basis Mofas = 16'540 Haushalte

In grossen Haushalten gibt es mehr Motorräder und vor allem mehr Mofas als in den kleinen: In Einpersonenhaushalten findet man in nur 4% der Haushalte ein Mofa, bei den grossen Haushalten mit fünf oder mehr Personen haben 27% mindestens ein Mofa.

### Haushalte mit motorisierten Zweirädern nach Grossregionen

Haushalte mit ...	Motorrädern	Mofas
Ganze Schweiz	11%	11%
Nordostschweiz	11%	10%
Nordwestschweiz	9%	13%
Zentralschweiz	12%	13%
Westschweiz	11%	10%
Südschweiz	13%	11%

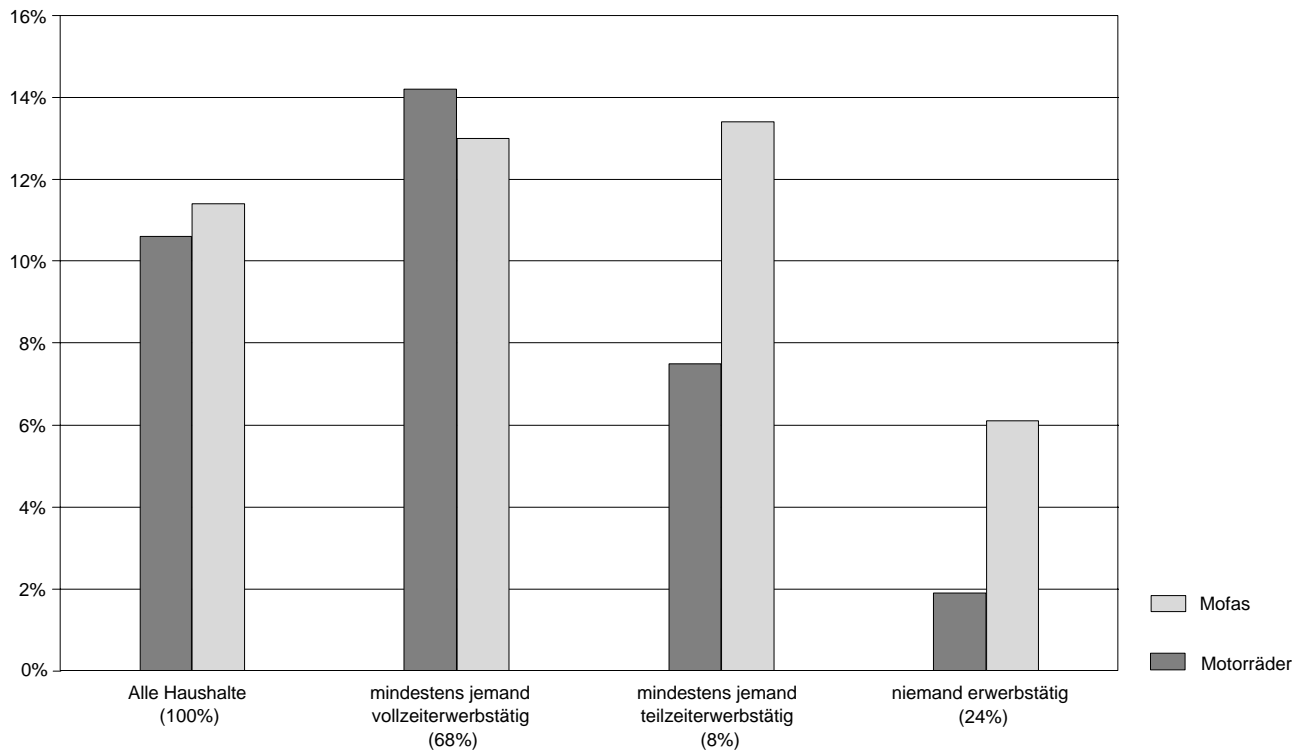
Basis Motorräder = 16'538 Haushalte  
Basis Mofas = 16'540 Haushalte

In allen fünf Grossregionen der Schweiz gibt es etwa gleichviele Motorräder und Mofas pro Haushalt.

Haushalte ohne Erwerbstätige bestehen meist aus älteren Leuten. Daher gibt es in solchen Haushalten etwas weniger Motorräder und Mofas als in Haushalten mit erwerbstätigen Personen.

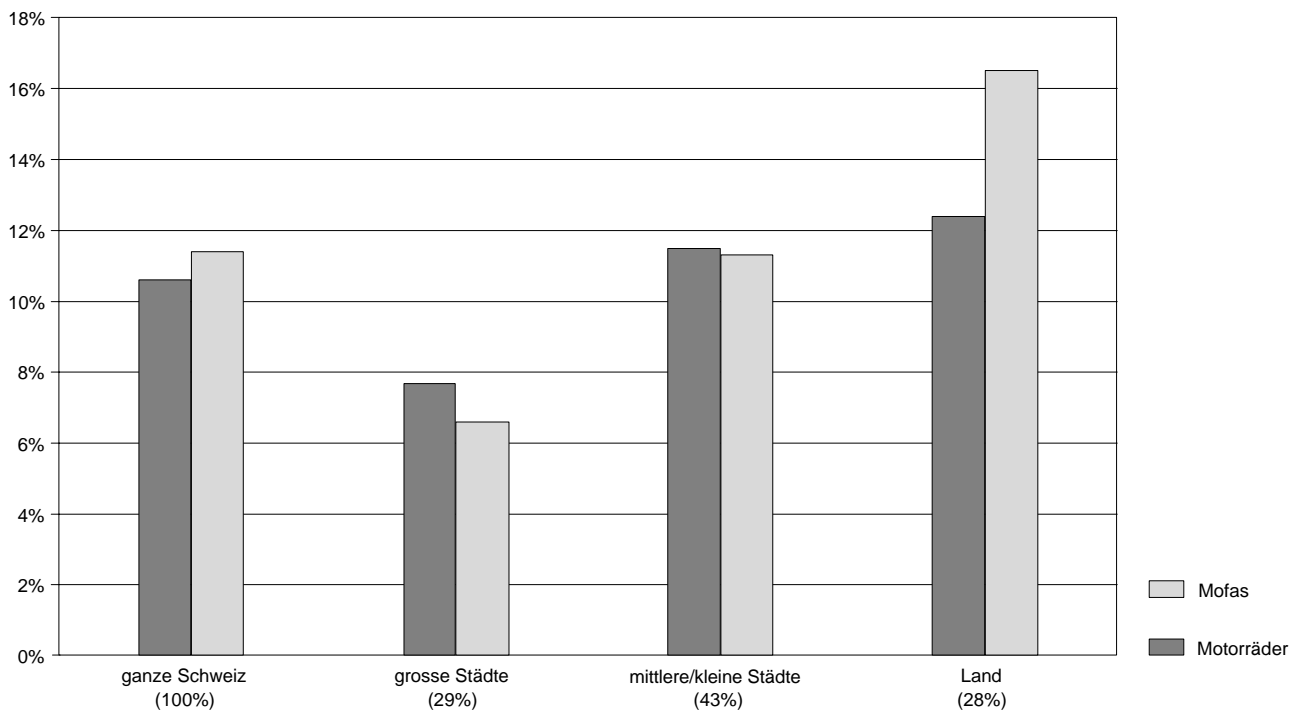
### Motorrad- und Mofabesitz pro Haushalt nach Erwerbssituation

Basis Motorräder = 16 532 Haushalte Basis Mofas = 16 535 Haushalte



### Motorrad- und Mofabesitz pro Haushalt nach Stadt-Land

Basis Motorräder = 16 538 Haushalte Basis Mofas = 16 540 Haushalte



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Jahresfahrleistungen von Motorrädern

Die mittlere Kilometerleistung eines Motorrads beträgt etwa ein Viertel derjenigen eines Autos, nämlich gut 3300 Kilometer pro Jahr. Die Unterteilung in meistbenutzte und weitere Motorräder ist nicht sinnvoll, weil es kaum Zweit- und Drittmotorräder gibt.

Auch hier sind nur Motorräder berücksichtigt, die 1993 während des ganzen Jahres dem Haushalt gehörten. Alle Angaben über Motorradfahrleistungen basieren auf einer relativ kleinen Stichprobe von 1442 Exemplaren, sie sind also mit Vorsicht zu interpretieren.

### Mittlere Jahresfahrleistung von Motorrädern 1993 nach Haushaltsgrösse

Mittlere Fahrleistung von Motorrädern 1993	Anzahl Motorräder in %	mittlere Fahrleistung in km
alle Haushalte	100%	3320
Einpersonen-Haushalt	22%	3748
Zweipersonen-Haushalt	29%	3391
Dreipersonen-Haushalt	18%	3590
Vierpersonen-Haushalt	23%	2888
Fünf und mehr Personen	9%	2615

Personen aus kleinen Haushalten legen mit ihren Motorrädern jährlich eher etwas mehr Kilometer zurück als Personen aus grossen Haushalten.

Anders als bei den Autos benutzen Stadt- und Landbewohner ihre Motorräder etwa in gleichem Ausmass.

Ähnlich wie bei den Autos stellt man auch bei den Motorrädern eine Abnahme der Fahrleistung mit zunehmendem Alter fest. Bei einem Motorrad, welches erst seit zwei Jahren im Verkehr steht, beträgt die Jahresfahrleistung etwa 4000 Kilometer, bei 10 bis 20 Jahre alten Fahr-

### Mittlere Jahresfahrleistung von Motorrädern 1993 nach Stadt - Land

Mittlere Fahrleistung von Motorrädern 1993	Anzahl Motorräder in %	mittlere Fahrleistung in km
alle Haushalte	100%	3320
Grosse Städte	19%	3264
mittlere und kleine Städte	48%	3421
Land	32%	3203

Basis = 1442 Motorräder, die 1992 oder früher in Verkehr gesetzt wurden

zeugen noch etwa 2600 Kilometer und bei noch älteren weniger als 1000 Kilometer.

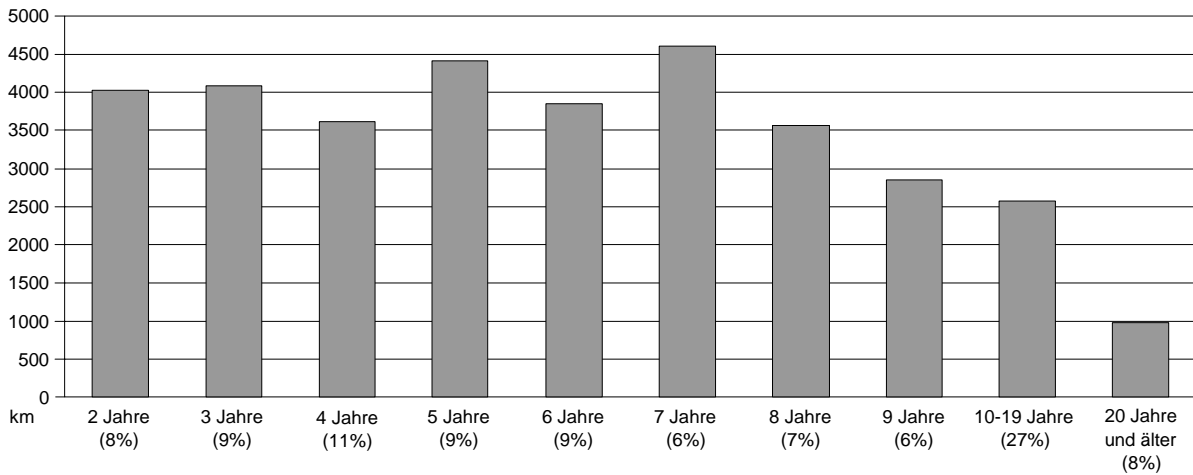
Ausgeprägter ist aber der Zusammenhang zwischen Hubraum und Fahrleistung: Während mit Motorrädern der leichteren Klassen bis 500 ccm im Mittel unter 3000 Kilometer pro Jahr zurückgelegt werden, sind es bei den schwereren Maschinen mit einem Hubraum von 500 ccm und mehr deutlich über 4000 km.

Der Auslandanteil der Motorrad-Kilometer liegt mit 15% leicht über dem Ausland-Anteil der Autokilometer von 11%.



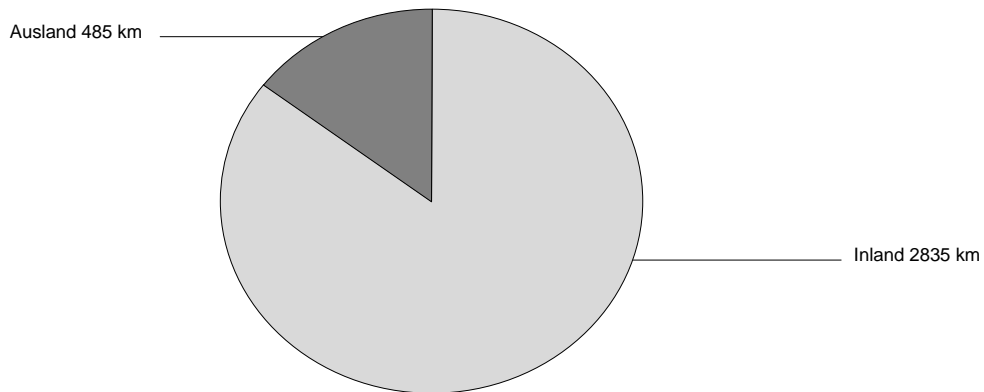
### Mittlere Jahresfahrleistung 1993 von Motorrädern nach Fahrzeugalter

Basis = 1442 Motorräder



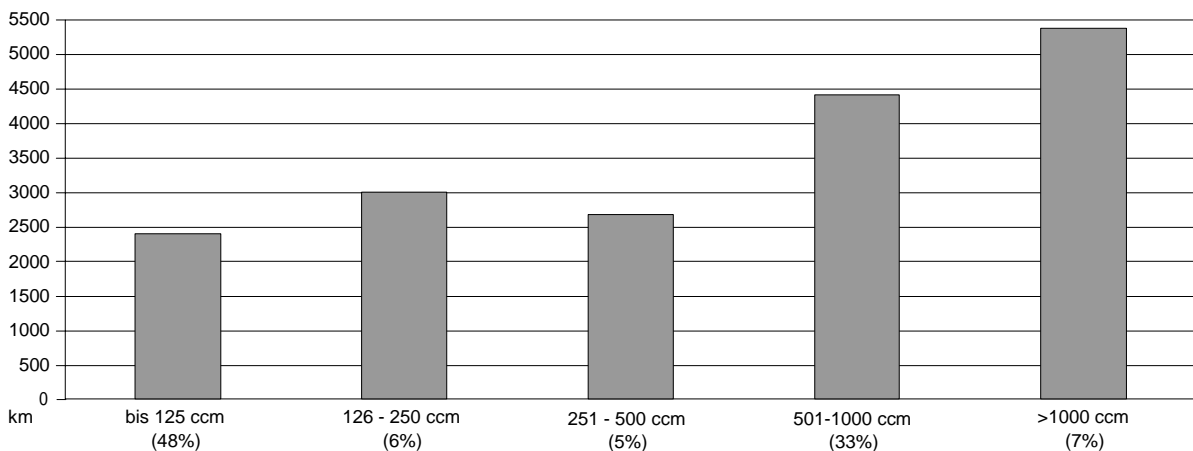
### Mittlere Jahresfahrleistung 1993 von Motorrädern im In- und Ausland

Basis = 1442 Motorräder



### Mittlere Jahresfahrleistung 1993 von Motorrädern nach Hubraumklasse

Basis = 1430 Motorräder



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Führerscheine für Motorräder

**30% der Erwachsenen (Personen ab 18 Jahren) haben den Führerschein für Motorräder. Die meisten von ihnen (98%) haben auch den Auto-Führerschein. 46% der Männer, aber nur 16% der Frauen haben den Führerschein für Motorräder erworben.**

### Führerschein für Motorräder nach Geschlecht, Alter und Erwerbssituation

	alle Personen	Männer			Frauen		
		18-25jährig	26-65jährig	über 65	18-25jährig	26-65jährig	über 65
vollzeit erwerbstätig	43%	34%	54%	30%	10%	21%	12%
teilzeit erwerbstätig	25%	16%	48%	34%	5%	26%	5%
nicht erwerbstätig	17%	21%	42%	28%	7%	17%	5%
total mit Führerschein	30%	27%	53%	28%	8%	21%	5%

Basis = 31'296 Personen, 18jährig und älter

Motorräder sind in allen Alterskategorien eher Männersache. Anders als beim Auto scheint es auch bei jungen Leuten keinen Ausgleich zwischen den Geschlechtern zu geben: Von den jungen Männern (18- bis 25jährig) haben 27% den Führerschein für Motorräder gemacht, von den jungen Frauen nur 8%.

Den grössten Anteil an Motorradführerscheinen, nämlich 40%, gibt es in der Altersklasse der 31- bis 40jährigen.

In allen fünf Grossregionen haben drei von 10 Erwachsenen einen Führerschein für Motorräder.

In grossen Städten hat nur ein Viertel der erwachsenen Bevölkerung einen Motorrad-Führerschein.

### Führerscheinbesitz für Motorräder nach Grossregionen

Ganze Schweiz	30%
Nordostschweiz	30%
Nordwestschweiz	31%
Zentralschweiz	30%
Westschweiz	29%
Südschweiz	32%

Basis = 31'337 Personen, 18jährig und älter

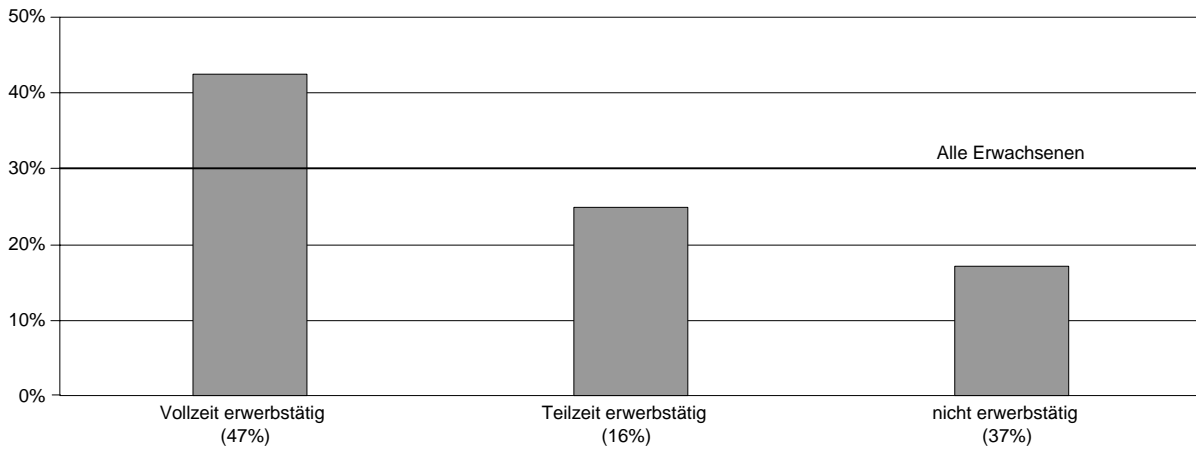
### Führerscheinbesitz für Motorräder nach Stadt - Land

Ganze Schweiz	30%
Grosse Städte	25%
mittlere und kleine Städte	32%
Land	33%

Basis = 31'337 Personen, 18jährig und älter

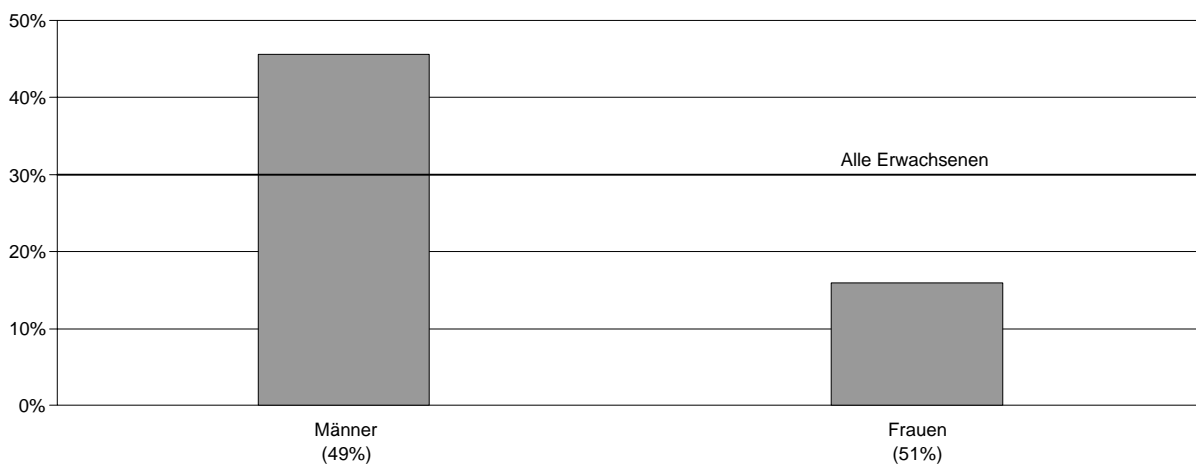
### Führerscheinbesitz für Motorräder nach Erwerbssituation

Basis = 31 296 Personen ab 18 Jahren



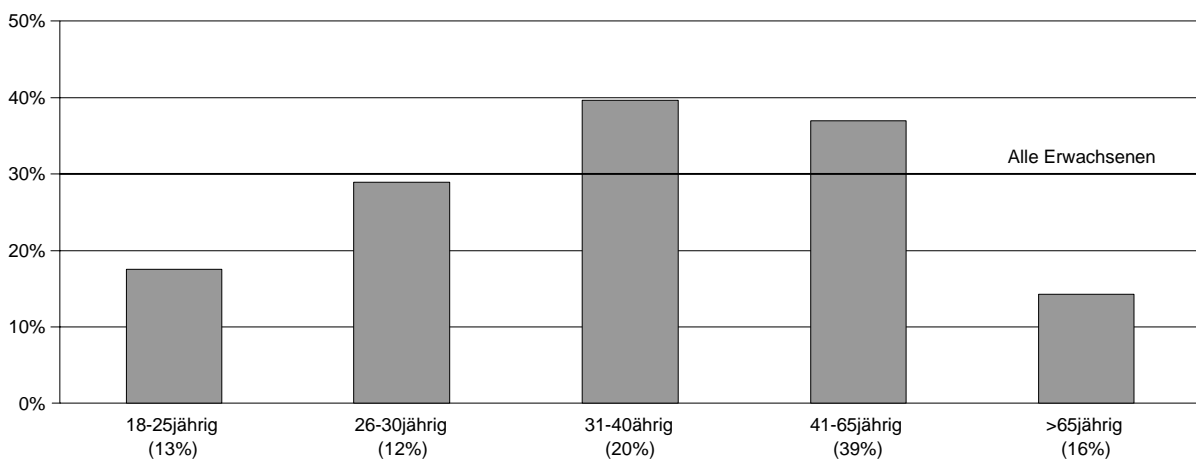
### Führerscheinbesitz für Motorräder nach Geschlecht

Basis = 31 337 Personen ab 18 Jahren



### Führerscheinbesitz für Motorräder nach Alter

Basis = 31 337 Personen ab 18 Jahren



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Verfügbarkeit von Motorrädern und Mofas

**Von den 30% aller Erwachsenen, die einen Motorrad-Führerschein erworben haben, hat jede(r) Vierte immer oder gelegentlich ein Motorrad zur Verfügung. Am häufigsten stehen Motorräder jungen Männern zur Verfügung.**

**25% aller Jugendlichen zwischen 14 und 18 Jahren haben jederzeit ein Mofa zur Verfügung, weitere 6 % nach Absprache.**

Vollzeit-Erwerbstätigen stehen sowohl Autos als auch Motorräder häufiger zur Verfügung als Teilzeit-Erwerbstätigen oder Personen, die nicht im Erwerbsleben stehen.

Nur 8% der Bevölkerung hat jederzeit ein Mofa zur Verfügung, 11% der Männer und 5% der Frauen.

### Motorradverfügbarkeit nach Erwerbssituation

Motorrad-Verfügbarkeit	alle Personen mit Führerschein (100)%	Vollzeit-erwerbstätig (66%)	Teilzeit-erwerbstätig (13%)	nicht erwerbstätig (21%)
immer nach Absprache	20%	24%	12%	11%
nie	5%	6%	6%	4%
	75%	71%	82%	85%
total	100%	100%	100%	100%

Basis = 4609 Zielpersonen mit Führerschein für Motorräder

Arbeiter und Angestellte sowie Angehörige des unteren und mittleren Kaders haben häufiger ein Motorrad zur Verfügung als Selbständige oder Angehörige des oberen Kaders.

Am grössten ist die Mofaverfügbarkeit bei Jugendlichen unter 18 Jahren. Sie nimmt dann mit zunehmendem Alter schnell ab: Von den 18- bis 25jährigen können noch 13% immer über ein Mofa verfügen, von den 26- bis 30jährigen 5%. In allen Alterskategorien sind es vor allem Männer, die Mofas zur Verfügung haben.

In ländlichen Regionen ist das Mofa beliebter als in städtischen Gebieten oder in grossen Städten.

### Anteil Jugendlicher unter 18 Jahren, die immer ein Mofa zur Verfügung haben

Alle Jugendlichen unter 18 Jahren	25%
Jugendliche aus grossen Städten	13%
Jugendliche aus mittleren und kleinen Städten	24%
Jugendliche vom Land	32%

Basis = 751 Zielpersonen von 14 bis 17 Jahren

### Anteil erwerbstätiger Personen mit Führerschein für Motorräder, die immer ein Motorrad zur Verfügung haben

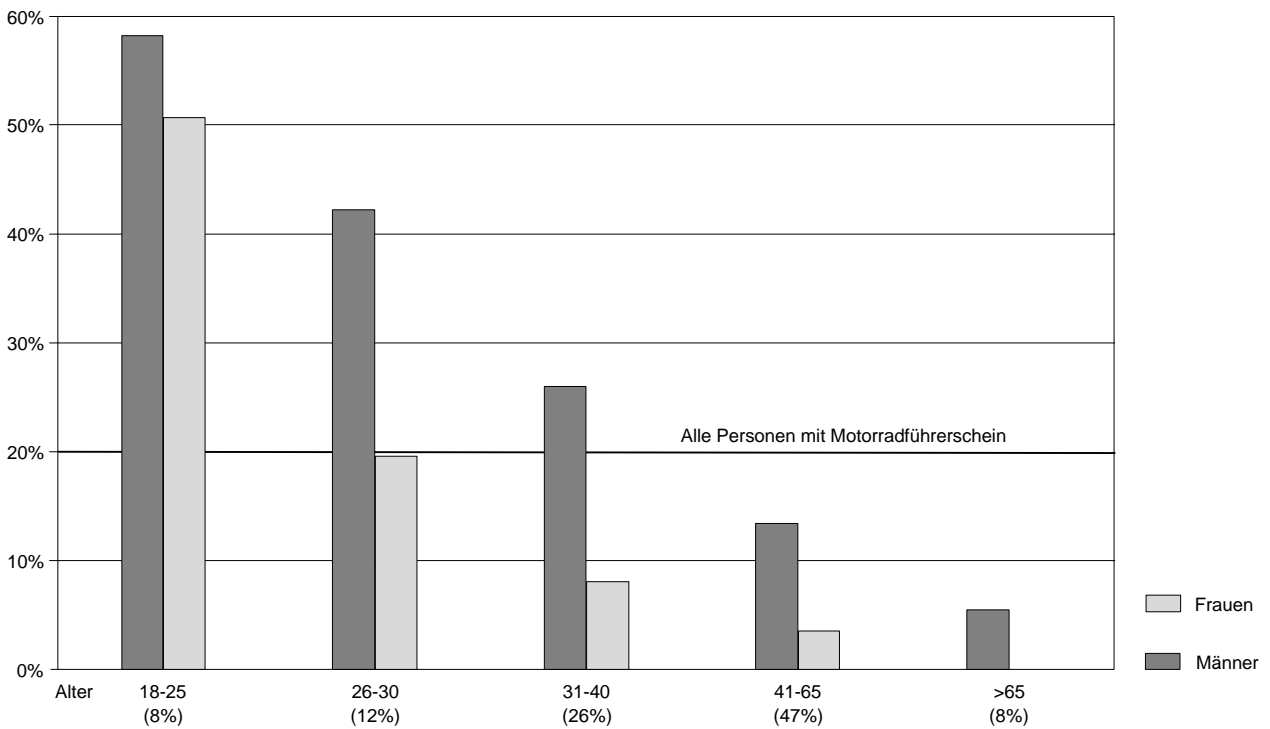
Alle Erwerbstätigen mit Führerschein für Motorräder	22%
Selbständige	19%
höheres Kader	12%
unteres und mittleres Kader	24%
Angestellte, ArbeiterInnen	24%

Basis = 3665 Erwerbstätige mit Führerschein für Motorräder

Auf dem Land hat jede(r) dritte Jugendliche ein Mofa zur Verfügung, in den grossen Städten nur jede(r) neunte.

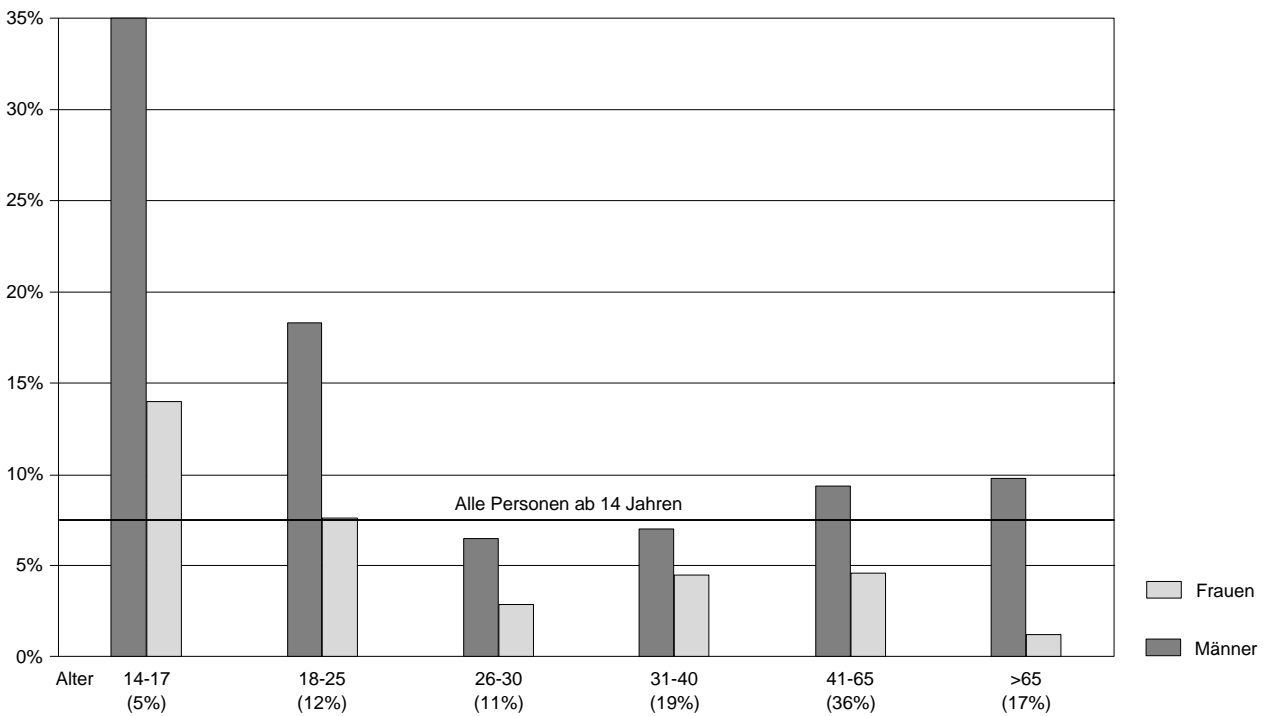
### Anteil Personen mit Motorradführerschein, der immer ein Motorrad zur Verfügung hat

Basis = 4612 Personen mit Motorradführerschein



### Anteil Personen ab 14 Jahren, der immer ein Mofa zur Verfügung hat

Basis = 16 436 Personen ab 14 Jahren



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Besitz von Velos

**Gut zwei Drittel (69%) aller Haushalte haben mindestens ein Velo. Haushalte mit drei oder mehr Personenwagen oder Motorräder sind sehr selten, nicht aber Haushalte mit mehreren Velos.**

**In der Westschweiz ist das Velo weniger populär als in der übrigen Schweiz.**

### Anzahl Velos pro Haushalt nach Haushaltsgrösse

Anzahl Velos	alle Haushalte (100%)	Einpersonen- Haushalte (32%)	Zweipersonen- Haushalte (32%)	Dreipersonen- Haushalte (15%)	Vierpersonen- Haushalte (15%)	Fünfpersonen- Haushalte und grössere (6%)
0	31%	52%	35%	16%	7%	5%
1	24%	40%	20%	19%	9%	6%
2	21%	6%	34%	27%	21%	11%
3 und mehr	24%	2%	11%	37%	64%	78%
total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Basis = 16'505 Haushalte

Vier von zehn Alleinwohnenden haben ein Velo. Weitere 8% haben mehrere Velos. In grossen Haushalten mit fünf und mehr Personen sind fast durchwegs Velos vorhanden. 89% von ihnen besitzen sogar mehrere Velos.

Vergleicht man den Velobesitz in den fünf Grossregionen, fällt die Westschweiz auf. Der Anteil der velobesitzenden Haushalte ist dort deutlich kleiner als in den anderen Grossregionen:

### Anteil der Haushalte mit Velos nach Grossregionen

Ganze Schweiz	69%
Nordostschweiz	72%
Nordwestschweiz	74%
Zentralschweiz	75%
Westschweiz	55%
Südschweiz	66%

Basis = 16'505 Haushalte

In Haushalten, deren Wohnung im Besitz ihrer BewohnerInnen sind, gibt es mehr Velos als in Haushalten von MieterInnen.

### Anzahl Velos pro Haushalt nach Wohnsituation

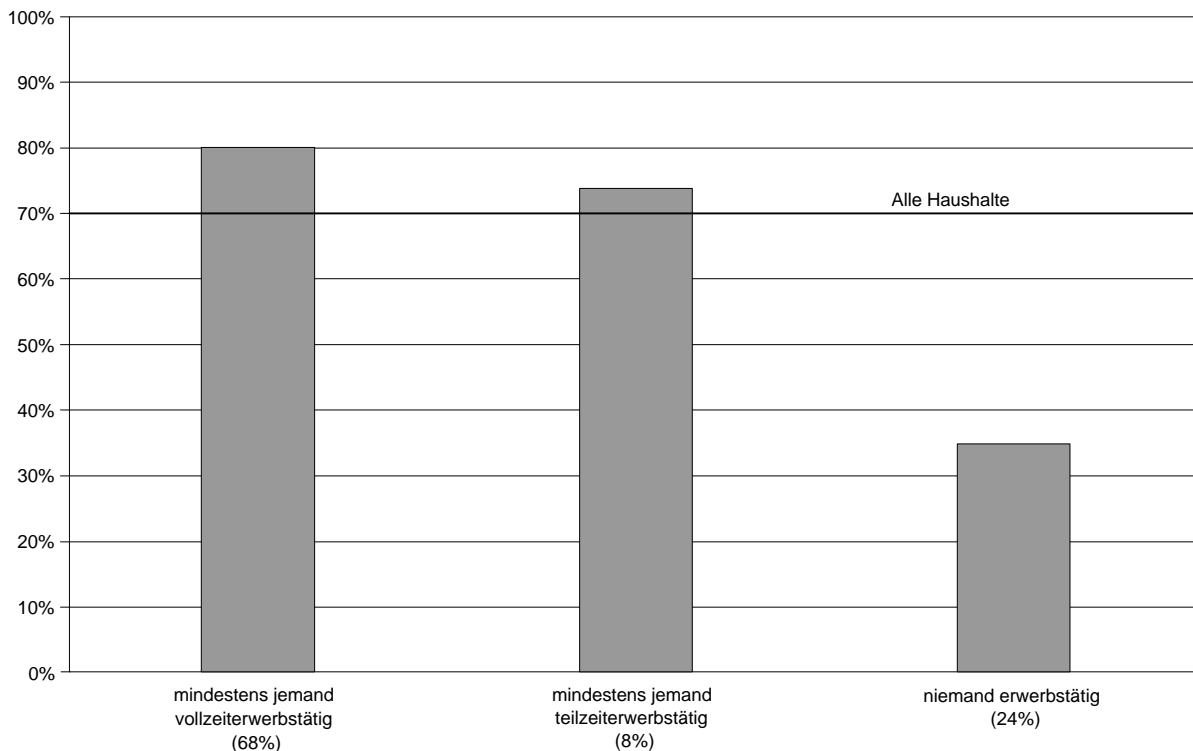
	kein Velo	ein Velo	mehrere Velos
alle Haushalte	31%	24%	45%
EigentümerInnen	25%	18%	57%
MieterInnen	35%	27%	38%

Basis = 16'491 Haushalte

Haushalte ohne Erwerbstätige - in der Regel ältere Leute - besitzen weniger Velos als Haushalte mit mindestens einer teil- oder vollzeit erwerbstätigen Person.

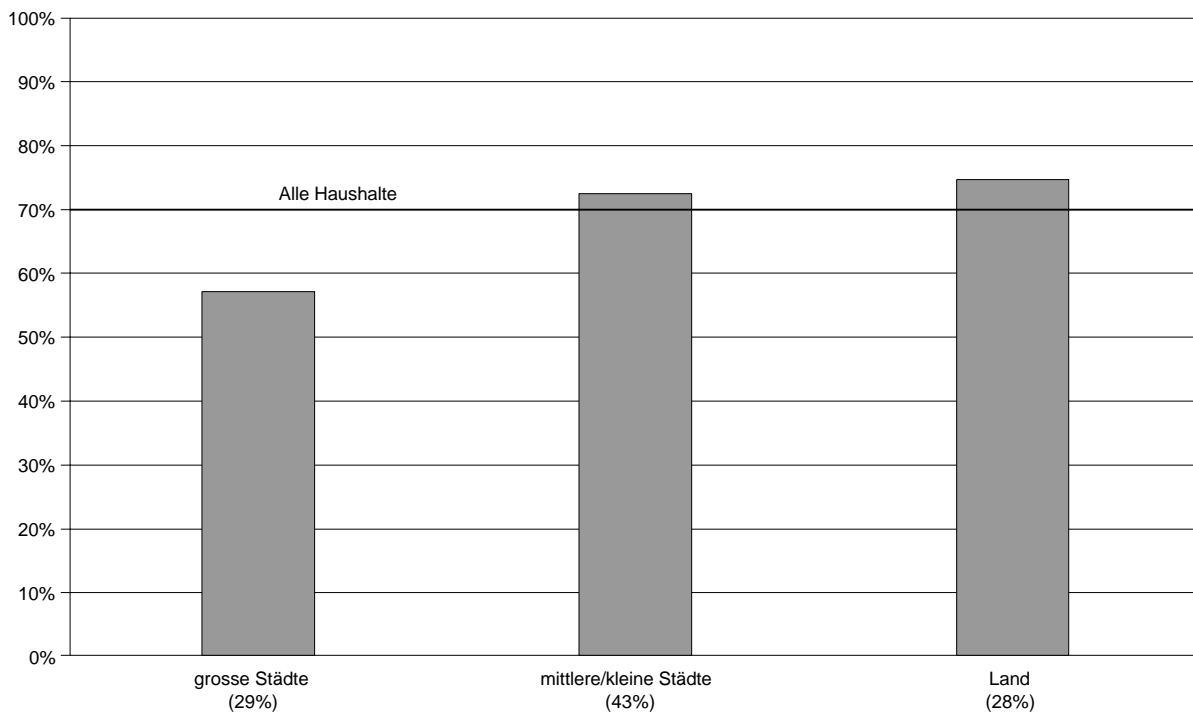
### Anteil der Haushalte mit Velos nach Erwerbssituation des Haushalts

Basis = 16 500 Haushalte



### Anteil der Haushalte mit Velos nach Stadt-Land

Basis = 16 505 Haushalte



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Verfügbarkeit von Velos

**68% der Bevölkerung hat jederzeit ein Velo zur Verfügung, weitere 3% nach Absprache. Im Rentenalter nimmt die Veloverfügbarkeit markant ab. Dennoch haben noch 27% der über 65jährigen immer ein Velo zu Verfügung.**

### Veloverfügbarkeit nach Alter

Veloverfügbarkeit	alle Personen (100%)	bis 9 Jahre (5%)	10 bis 17 Jahre (10%)	18 bis 25 Jahre (11%)	26 bis 30 Jahre (10%)	31 bis 40 Jahre (17%)	41 bis 65 Jahre (33%)	über 65 Jahre (15%)
immer	68%	85%	93%	78%	76%	76%	66%	27%
nach Absprache	3%	6%	2%	6%	4%	3%	3%	2%
nie	29%	9%	6%	16%	20%	20%	31%	71%
total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Basis = 18'016 Zielpersonen

Das Velo ist für Kinder und Jugendliche das am besten verfügbare Verkehrsmittel: 85% der Kinder unter 10 Jahren und 93% der 10- bis 17jährigen können jederzeit darüber verfügen.

Mehr Männer als Frauen haben jederzeit ein Velo zur Verfügung.

### Veloverfügbarkeit nach Geschlecht

Veloverfügbarkeit	Männer (49%)	Frauen (51%)
immer	72%	64%
nach Absprache	4%	3%
nie	24%	34%
total	100%	100%

Basis = 18'016 Zielpersonen

SchweizerInnen steht häufiger ein Velo zur Verfügung als AusländerInnen. Bei der Verfügbarkeit anderer Verkehrsmittel gibt es hingegen keine oder nur geringe Unterschiede zwischen In- und AusländerInnen.

### Veloverfügbarkeit nach Nationalität

Veloverfügbarkeit	SchweizerInnen (82%)	AusländerInnen (18%)
immer	70%	56%
nach Absprache	3%	4%
nie	27%	40%
total	100%	100%

Basis = 18'011 Zielpersonen

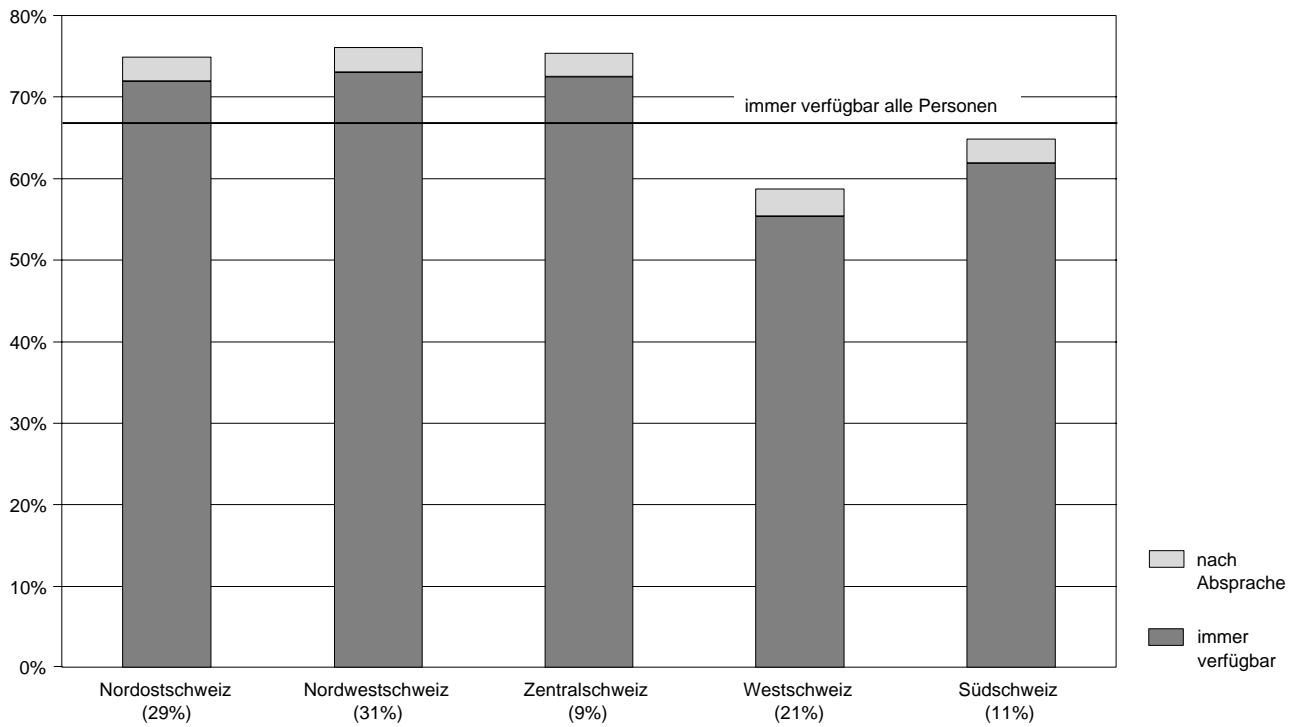
Aber auch innerhalb der Schweiz ist die Veloverfügbarkeit nicht überall gleich: In der Nord- und Zentralschweiz können etwa drei Viertel der Gesamtbevölkerung immer oder nach Absprache ein Velo benutzen, in der Südschweiz noch zwei Drittel und in der Westschweiz nur 59%.

In grossen Städten gibt nur gut die Hälfte der Bevölkerung an, immer ein Velo zur Hand zu haben, in den übrigen Gebieten sind es über 70%.



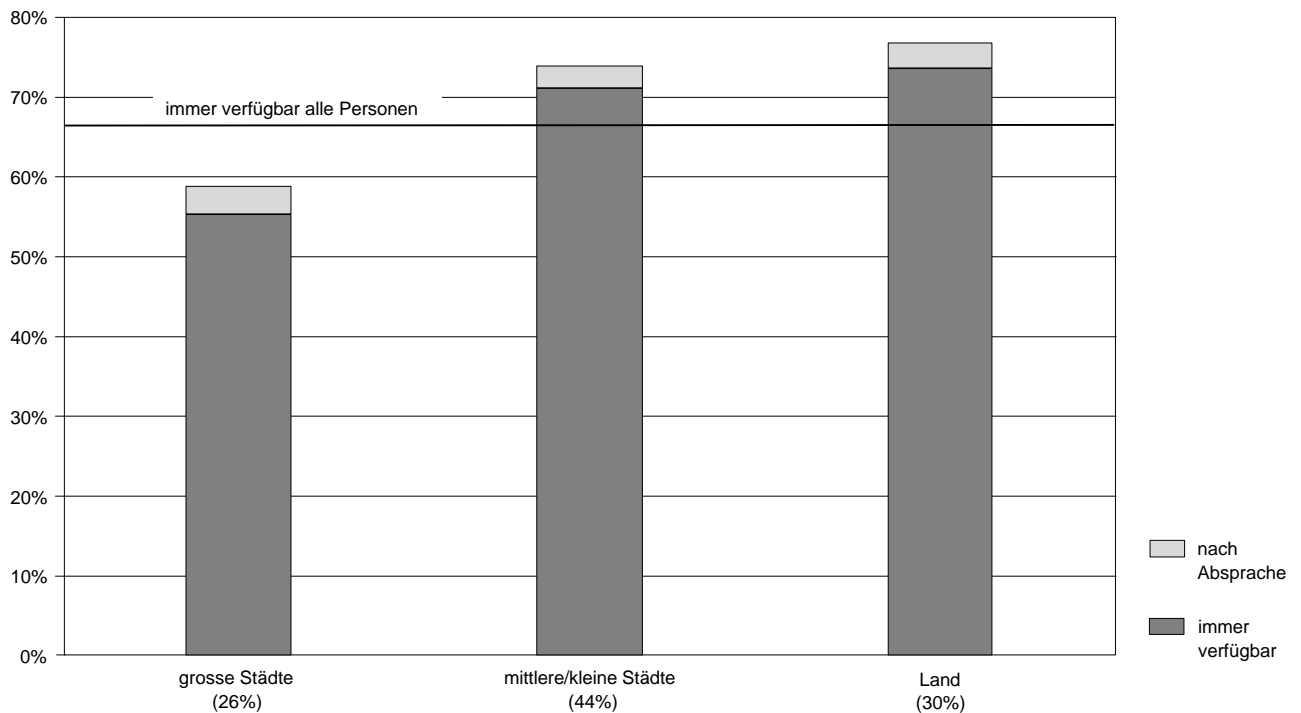
### Veloverfügbarkeit nach Grossregion

Basis = 18 016 Personen



### Veloverfügbarkeit nach Stadt-Land

Basis = 18 016 Personen



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Halbpreisabonnemente

**38% der Personen ab 16 Jahren haben ein Halbpreisabonnement. Am meisten Halbpreisabonnemente gibt es in der Nordost- und Nordwestschweiz (44%), am wenigsten in der Westschweiz (27%). Männer haben seltener Halbpreisabonnemente als Frauen, AusländerInnen deutlich seltener als SchweizerInnen. Besonders beliebt ist das Halbpreisabonnement bei RentnerInnen: Knapp die Hälfte von ihnen fährt zum halben Preis mit dem öffentlichen Verkehr.**

### Halbpreisabonnemente nach Grossregionen

	Ganze Schweiz (100%)	Nordostschweiz (29%)	Nordwestschweiz (31%)	Zentralschweiz (9%)	Westschweiz (21%)	Südschweiz (11%)
Halbpreis	38%	44%	44%	36%	27%	29%
kein Halbpreis	62%	56%	56%	65%	73%	71%
total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Basis = 16'048 Personen ab 16 Jahren

Die Grafiken zeigen, dass Halbpreisabonnemente in Städten verbreiteter sind als auf dem Land, und dass ältere Leute häufiger zum halben Tarif fahren als jüngere.

Frauen haben häufiger Halbpreisabonnemente als Männer.

### Halbpreisabonnemente nach Geschlecht

	Männer (48%)	Frauen (52%)
Halbpreisabo	35%	41%
kein Halbpreisabo	65%	59%
total	100%	100%

Basis = 16'048 Personen ab 16 Jahren

Nur knapp ein Viertel der ausländischen Wohnbevölkerung hat ein Halbpreisabonnement.

### Halbpreisabonnemente nach Nationalität

	Schweiz (83%)	Ausland (17%)
Halbpreisabo	41%	23%
kein Halbpreisabo	59%	77%
total	100%	100%

Basis = 16'043 Personen ab 16 Jahren

Erwartungsgemäss deutlich ist der Zusammenhang zwischen dem Besitz eines Halbpreisabonnements und der Verfügbarkeit eines Personewagens: In autofreien Haushalten ist der Anteil der Halbpreisabonnement-BesitzerInnen 11% höher als in Haushalten mit Autos.

### Halbpreisabonnemente nach Autobesitz

	Auto im Haushalt (73%)	kein Auto im Haushalt (27%)
Halbpreisabo	35%	46%
kein Halbpreisabo	65%	54%
total	100%	100%

Basis = 16'048 Personen ab 16 Jahren

In der nächsten Tabelle sind nur Personen mit Führerschein enthalten. Auch hier ein Zusammenhang zwischen Autoverfügbarkeit und dem Besitz von Halbpreisabonnements.

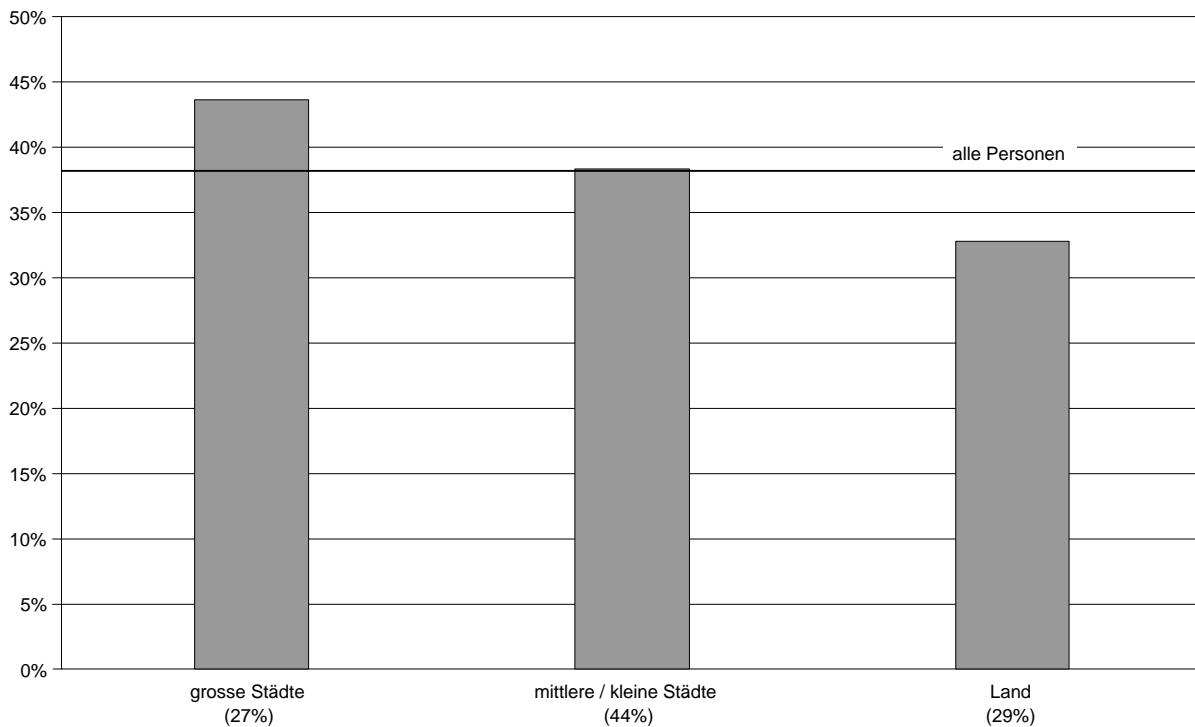
### Halbpreisabonnemente nach Autoverfügbarkeit

	Auto immer verfügbar (75%)	Auto nach Absprache (19%)	Auto nie verfügbar (6%)
Halbpreisabo	31%	45%	52%
kein Halbpreisabo	69%	55%	48%
total	100%	100%	100%

Basis = 11'695 Personen mit Führerschein

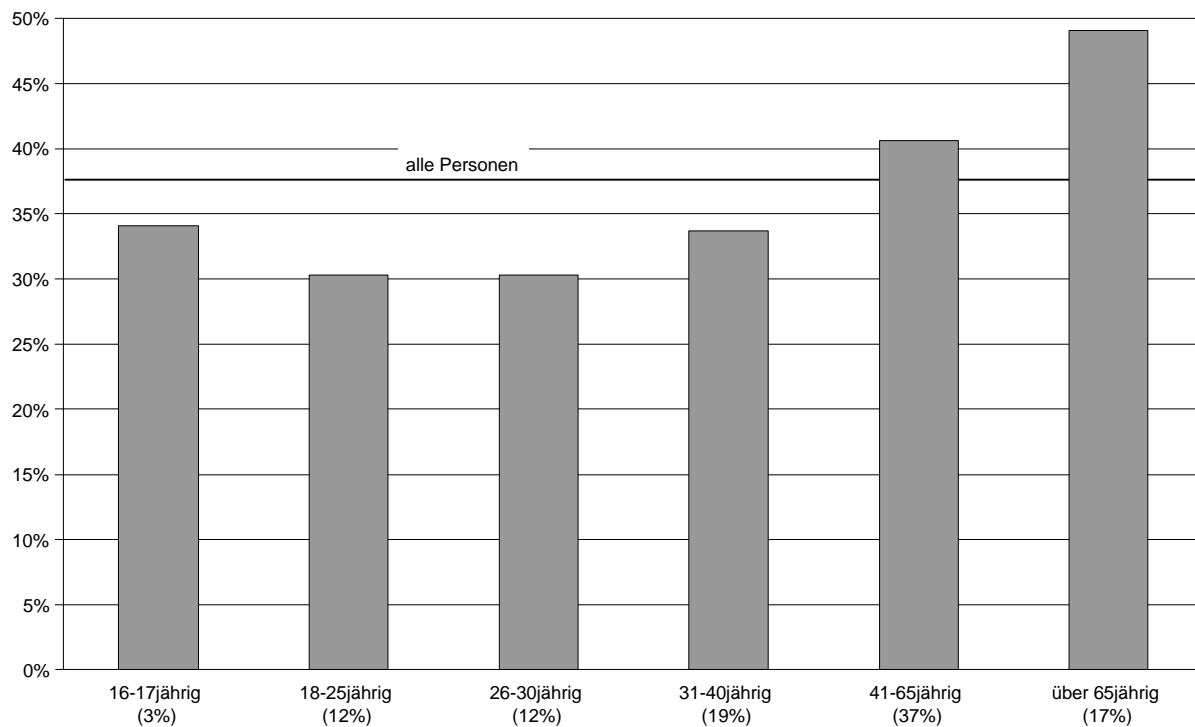
### Halbpreisabonnemente nach Stadt-Land

Basis = 16 048 Personen ab 16 Jahren



### Halbpreisabonnemente nach Alter

Basis = 16 048 Personen ab 16 Jahren



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Andere Abonnemente für den öffentlichen Verkehr

**18% der Bevölkerung ab 6 Jahren haben entweder ein Generalabonnement der SBB oder irgendein Monats- oder Jahresabonnement für öffentliche Verkehrsmittel. Die entsprechenden Werte für die Südschweiz liegen etwas tiefer. In den grossen Städten hat jede(r) Dritte eines dieser Abonnemente, in ländlichen Gemeinden knapp jede(r) Zehnte.**

### Abonnemente für den öffentlichen Verkehr nach Grossregionen

	Ganze Schweiz (100%)	Nordostschweiz (29%)	Nordwestschweiz (31%)	Zentralschweiz (9%)	Westschweiz (21%)	Südschweiz (11%)
GA	4%	4%	4%	4%	2%	2%
Jahresabo	7%	9%	8%	6%	5%	2%
Monatsabo	7%	8%	8%	5%	10%	2%

Basis = 18'020 Personen ab 6 Jahren

Von den jungen Leuten zwischen 18 und 25 Jahren besitzt jede(r) Dritte ein Abonnement für den öffentlichen Verkehr. Im Erwerbsalter werden weniger Abonnemente gekauft. Erst im Rentenalter nimmt der Anteil an AbonnementsbesitzerInnen wieder zu.

Frauen besitzen etwas häufiger Monats- und Jahresabonnemente und etwa gleichhäufig Generalabonnemente für den öffentlichen Verkehr wie Männer.

### Abonnemente für den öffentlichen Verkehr nach Geschlecht

	Männer (48%)	Frauen (51%)
GA	4%	3%
Jahresabo	6%	8%
Monatsabo	6%	9%

Basis = 18'020 Personen ab 6 Jahren

Anders als beim Halbtaxabonnement gibt es bei den hier genannten Abonnements keine Unterschiede zwischen SchweizerInnen und AusländerInnen.

Wie bei den Halbtaxabonnements gilt auch hier: Wer kein Auto zur Verfügung hat, besitzt eher ein Abonnement für den öffentlichen Verkehr.

### Abonnemente für den öffentlichen Verkehr nach Autobesitz

	Auto im Haushalt (64%)	kein Auto im Haushalt (36%)
GA	4%	3%
Jahresabo	6%	10%
Monatsabo	6%	11%

Basis = 18'020 Personen ab 6 Jahren

Bei Erwachsenen mit Führerschein sinkt der Bedarf an Abonnements mit steigender Verfügbarkeit des Autos.

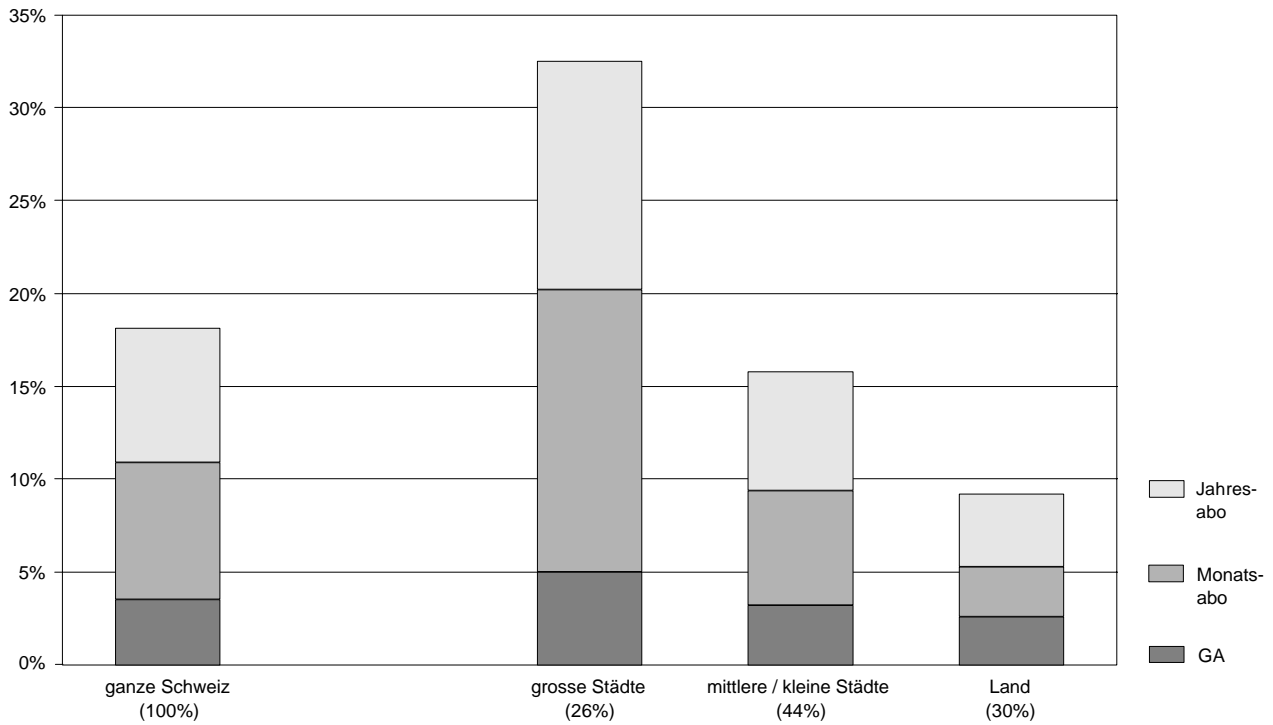
### Abonnemente für den öffentlichen Verkehr nach Autoverfügbarkeit

	Auto immer verfügbar (75%)	Auto nach Absprache (19%)	Auto nie verfügbar (6%)
GA	2%	8%	8%
Jahresabo	4%	10%	14%
Monatsabo	4%	11%	14%

Basis = 11'695 Personen mit Führerschein

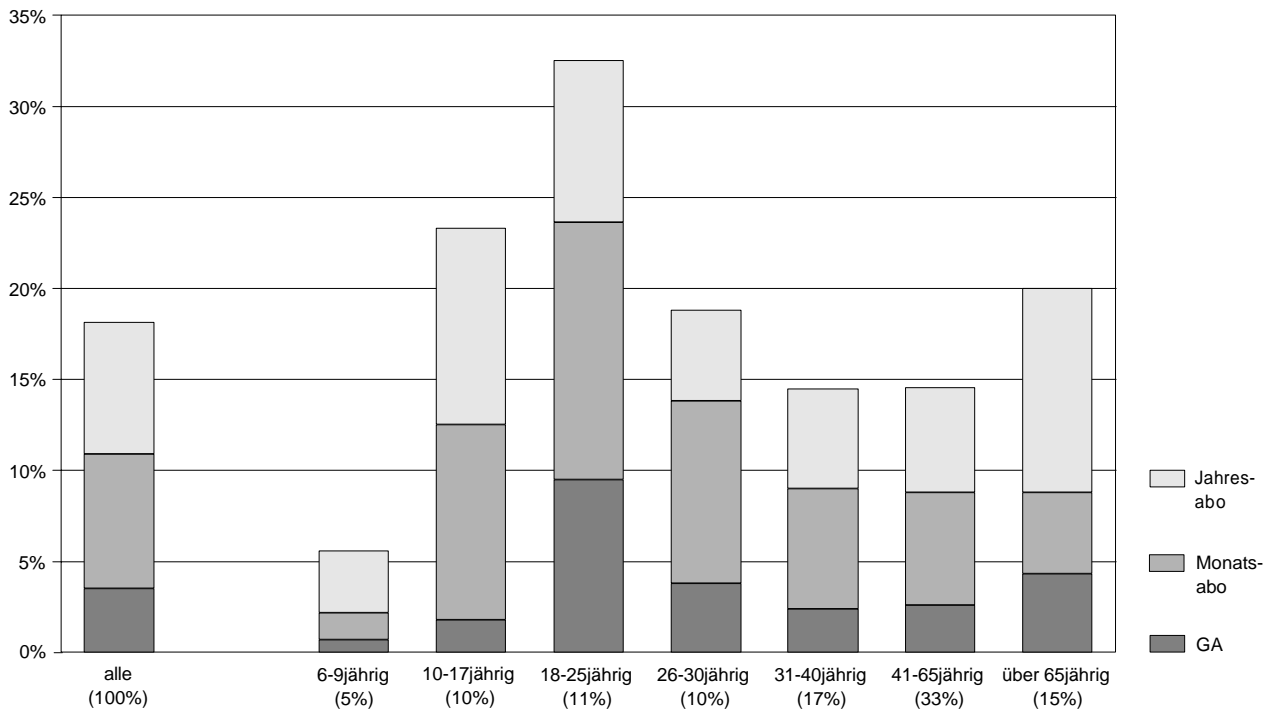
### Abonnemente für den öffentlichen Verkehr nach Stadt-Land

Basis = 18 020 Personen ab 6 Jahren



### Abonnemente für den öffentlichen Verkehr nach Alter

Basis = 18 020 Personen ab 6 Jahren



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Fahrzeuge: Die Entwicklung von 1984 bis 1994

Die auffälligste Veränderungen in den Fahrzeugparks der Haushalte während der letzten 10 Jahre ist, dass immer mehr Haushalte immer mehr Velos besitzen. Die Anzahl Autos pro Haushalt, die zwischen 1984 und 1989 noch zugenommen hat, hat sich zwischen 1989 und 1994 kaum mehr verändert. Zugenommen hat in dieser Zeit allerdings die Zahl der Haushalte an sich und somit die Zahl der Autos insgesamt.

Zwischen 1984 und 1989 hat der Anteil der Haushalte mit mindestens einem Personenwagen von 68% auf 75% zugenommen.

### Anzahl Personenwagen pro Haushalt (1984-1994)

	1984	1989	1994
kein PW	31,5%	25,3%	24,7%
1 PW	51,6%	52,7%	53,2%
2 PW	14,2%	18,2%	18,5%
3 und mehr	2,7%	3,8%	3,6%

Bis ins Jahr 1994 erfolgte keine weitere Zunahme der Anzahl Autos pro Haushalt, wohl aber eine Zunahme der Anzahl Haushalte an sich und somit der Zahl der Autos insgesamt.

Der Anteil der Haushalte mit Parkplätzen hat in den letzten fünf Jahren zugenommen:

### Anzahl Parkplätze pro Haushalt (1984-1994)

	1989	1994
kein Parkplatz	38,5%	32,7%
1 Parkplatz	33,9%	41,5%
2 Parkplätze	17,4%	17,1%
3 und mehr	10,2%	8,7%

Deutlich gestiegen ist während der letzten 10 Jahre der Anteil an über 18jährigen, die einen Führerschein haben. Bei den Frauen ist die Zunahme etwas grösser als bei den Männern:

### Führerschein für Personenwagen (1984-1994)

	1984	1989	1994
total	54,1%	66,6%	76,2%
Männer	66,6%	77,5%	86,7%
Frauen	42,5%	55,9%	66,2%

Die mittlere Jahresfahrleistung der Personenwagen ist seit 1984 leicht rückläufig.

### Mittlere Jahresfahrleistung von Personenwagen (1984-1994)

1984	1989	1994
13 990 km	13 788 km	12 956 km

Der Anteil der Haushalte mit Motorrädern hat in den letzten 10 Jahren langsam zugenommen: Von 1984 bis 1989 von 6% auf 9%, bis 1994 auf 11%.

Anders bei den Mofas: Der Anteil der Haushalte mit Mofas nimmt seit 10 Jahren ab: Zwischen 1984 und 1989 von 19% auf 17%, bis 1994 auf 11%.

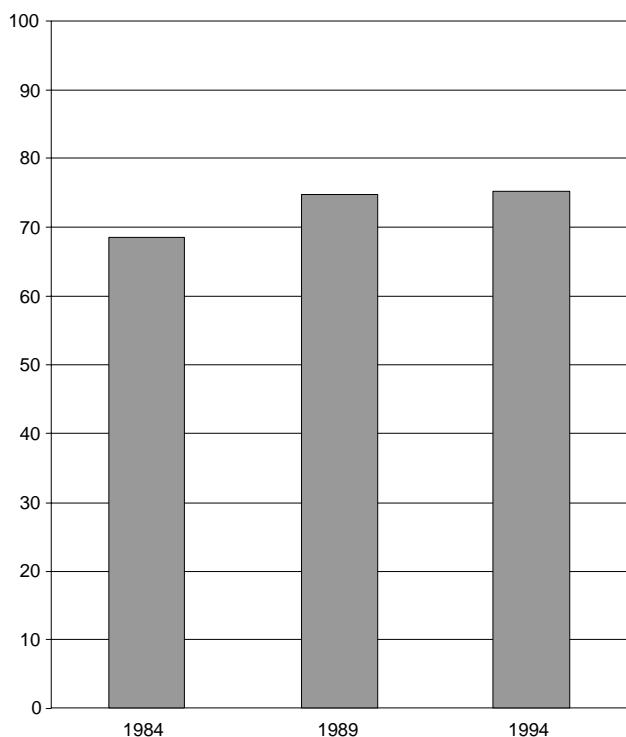
Bei den Velos ist über die letzten 10 Jahre eine massive Zunahme zu beobachten.

### Anzahl Velos pro Haushalt (1984-1994)

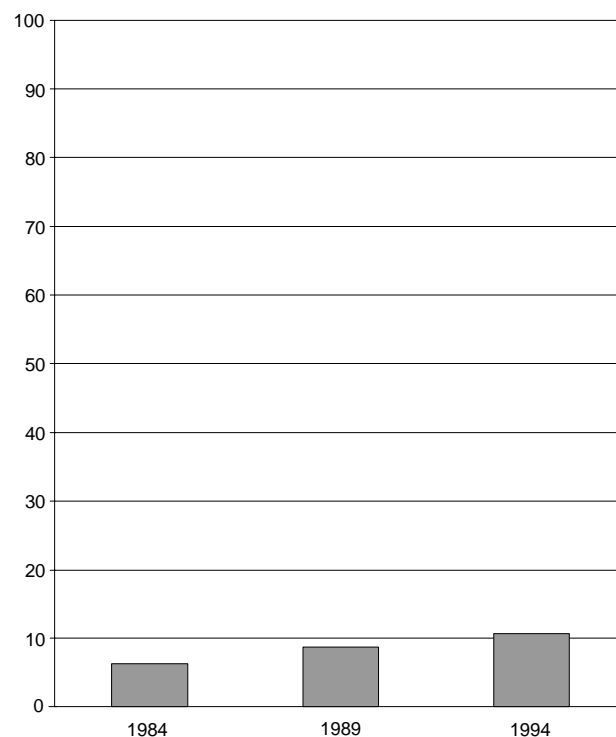
	1984	1989	1994
kein Velo	48,0%	42,6%	31,4%
1 Velo	21,3%	19,6%	24,0%
2 Velos	15,5%	17,4%	20,7%
3 und mehr	15,2%	20,4%	24,0%

### Fahrzeugbesitz während der letzten 10 Jahre

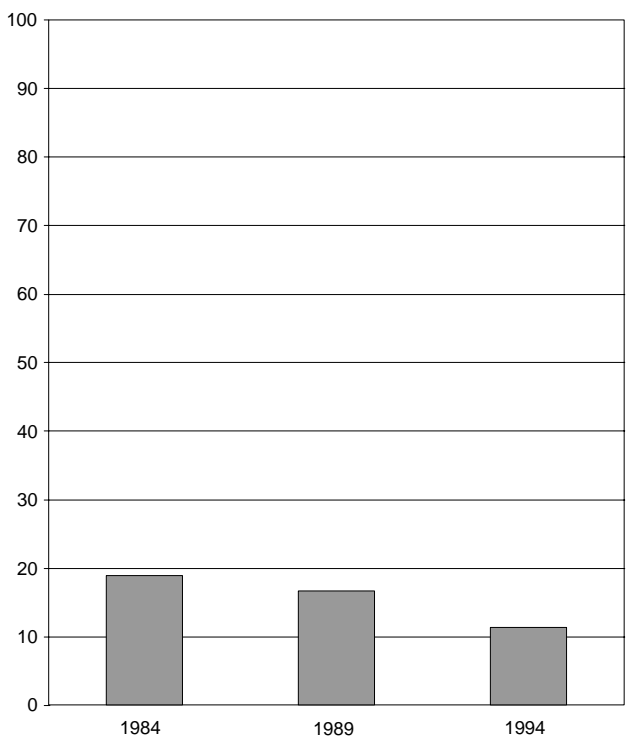
Anteil Haushalte mit einem oder mehreren Personenwagen



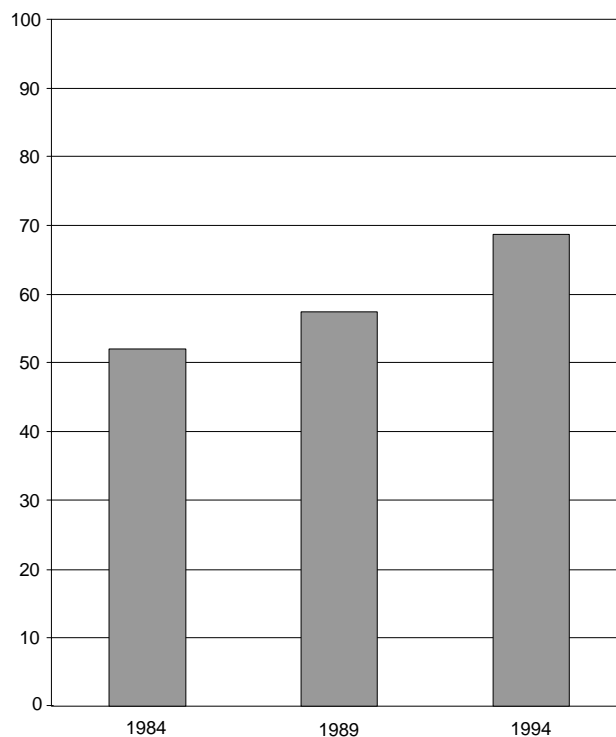
Anteil Haushalte mit einem oder mehreren Motorrädern



Anteil Haushalte mit einem oder mehreren Mofas



Anteil Haushalte mit einem oder mehreren Velos



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## **4 Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel**



## Arbeitspendler

Auf den folgenden Seiten wird beschrieben, welche Verkehrsmittel üblicherweise zu welchem Zweck verwendet werden. Die Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg wird im Zusammenhang mit der Länge des Arbeitsweges, mit den Parkierungsmöglichkeiten am Arbeitsort sowie mit der Anzahl Arbeitswege pro Tag betrachtet: Wer über Mittag nachhause geht, legt vier Wege zurück, wer nicht nachhause geht, macht nur zwei Wege.

### Distanz zum Arbeitsort nach Stadt - Land

Distanz	ganze Schweiz (100%)	grosse Städte (25%)	mittlere / kleine Städte (46%)	Land (29%)
bis 1km	18%	19%	15%	22%
>1 bis 5km	32%	44%	30%	25%
>5 bis 10km	20%	17%	23%	18%
>10 bis 20km	17%	10%	19%	21%
über 20km	13%	10%	13%	15%
total	100%	100%	100%	100%

Basis = 17'951 Erwerbstätige

18% der Erwerbpendler haben sehr kurze Arbeitswege von weniger als einem Kilometer Länge. Die Bevölkerung der ländlichen Regionen hat etwas längere Arbeitswege jene in den Städten. Der typische Arbeitsweg von Erwerbstätigen aus einer grossen Stadt ist zwischen einem und fünf Kilometer lang.

### Distanz zum Arbeitsort nach Auto-Führerscheinbesitz

Distanz zum Arbeitsort	alle Erwerbstätigen (100%)	mit Führerschein (87%)	ohne Führerschein (13%)
< = 1km	18%	17%	26%
>1-5km	32%	31%	37%
>5-10km	20%	20%	16%
>10-20km	17%	18%	12%
>20km	13%	13%	8%
total	100%	100%	100%

Basis = 17'656 Erwerbstätige ab 18jährig

Fast zwei Drittel der Erwerbstätigen ohne Führerschein haben einen Arbeitsweg von höchstens fünf Kilometer. Sie haben damit häufig kürzere Arbeitswege als Personen mit Autoführerschein.

Nebst der Länge des Arbeitsweges beeinflusst die Verfügbarkeit eines Parkplatzes am Arbeitsort die Verkehrsmittelwahl: Knapp die Hälfte der Erwerbstätigen haben einen Parkplatz an ihrem Arbeitsort, in den meisten Fällen gratis. In Städten sind Gratisparkplätze allerdings knapper als auf dem Land.

Selbst bei den Erwerbstätigen mit Arbeitswegen unter einem Kilometer hat jede(r) Vierte einen Parkplatz am Arbeitsort.

### Arbeitswege: Über Mittag nach Hause nach Stadt - Land

über Mittag nach Hause	alle Erwerbstätigen (100%)	grosse Städte (25%)	mittlere / kleine Städte (46%)	Land (29%)
ja	44%	37%	42%	54%
nein	50%	56%	53%	41%
unterschiedlich	6%	6%	6%	5%
total	100%	100%	100%	100%

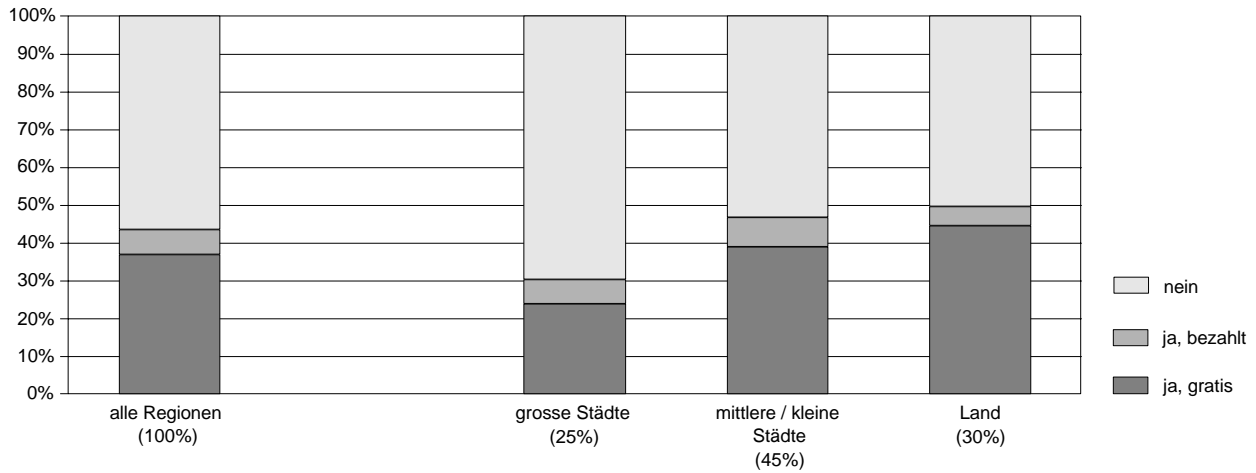
Basis = 19'873 Erwerbstätige

Ob die Mittagspause am Arbeitsort oder zuhause verbracht wird, hängt stark von der Länge des Arbeitsweges ab.

Auf dem Land geht man für das Mittagessen eher nachhause als in der Stadt.

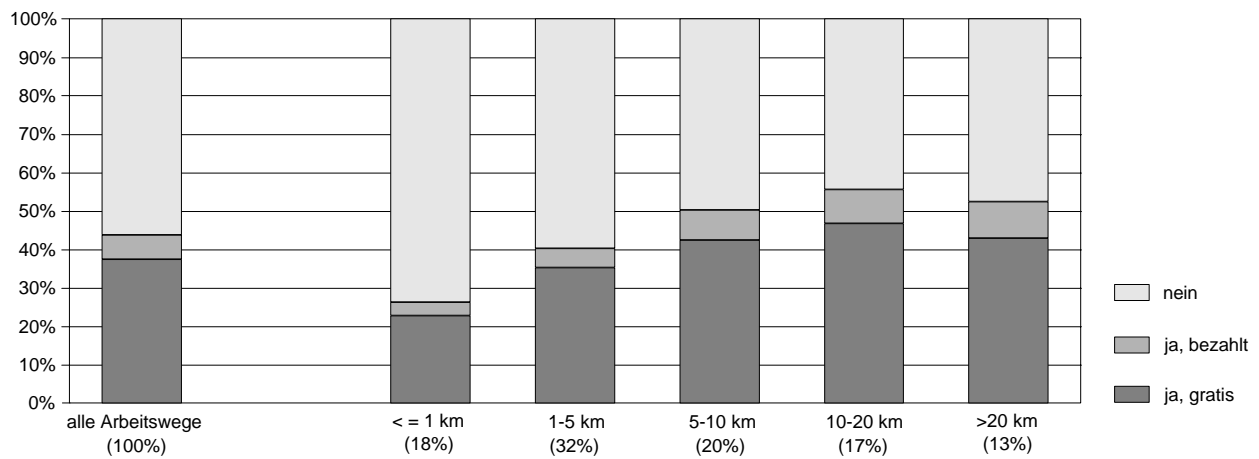
### Parkplatz am Arbeitsort nach Stadt-Land

Basis = 19 193 Erwerbstätige ab 18 Jahren



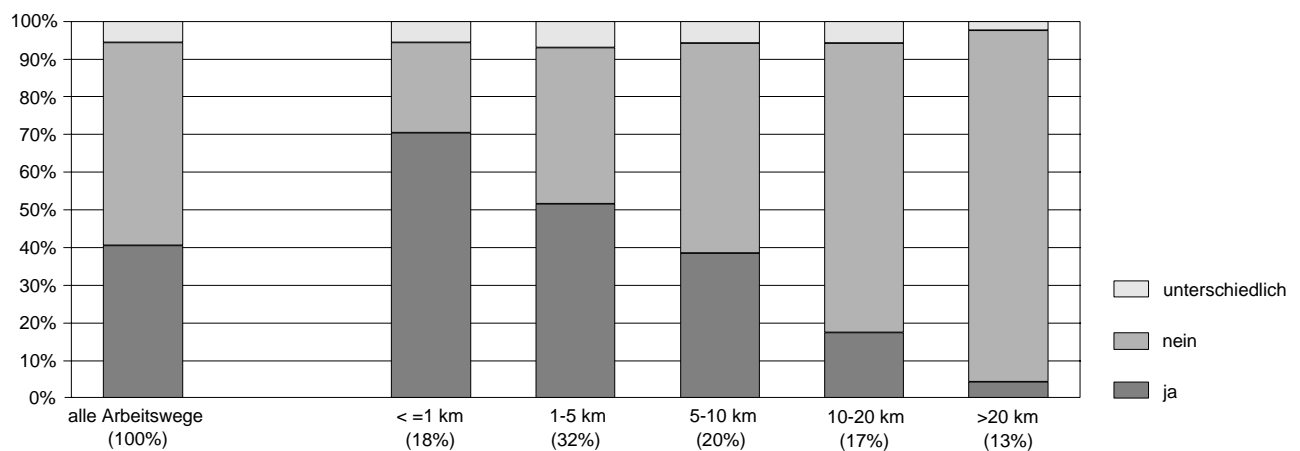
### Parkplatz am Arbeitsort nach Länge des Arbeitsweges

Basis = 17 289 Erwerbstätige ab 18 Jahren



### Über Mittag nachhause nach Länge des Arbeitsweges

Basis = 17 814 Erwerbstätige ab 18 Jahren



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel für Arbeitswege, geschäftliche und dienstliche Wege

Die Hälfte aller Erwerbstätigen fährt üblicherweise mit dem Auto zur Arbeit. Am häufigsten wird das Auto für Arbeitswege von 10 bis 20 Kilometer Länge benutzt. Bei noch längeren Arbeitswegen nimmt der Autoanteil zugunsten der Bahn wieder etwas ab.

Sieben von zehn Geschäftsreisenden benutzen für geschäftliche und dienstliche Fahrten in der Regel das Auto, knapp drei von zehn die Bahn. Andere Verkehrsmittel werden kaum benutzt.

Jede(r) zehnte Erwerbstätige fährt in der Regel mit der Bahn zur Arbeit. Die Bahn wird vor allem für lange Arbeitswege benutzt. Für Arbeitswege von über 20 Kilometern Länge nimmt jede(r) Dritte normalerweise die Bahn. Kurze Arbeitswege - weniger als ein Kilometer lang - legt gut die Hälfte der Erwerbstätigen zu Fuss zurück. Jede(r) Fünfte nimmt auch für diese Distanz normalerweise das Auto.

Erwerbstätige ohne Parkplatz am Arbeitsort gehen häufiger zu Fuss, mit dem Velo, mit der Bahn oder dem Bus zur Arbeit. Ein Drittel von ihnen nimmt trotzdem meistens das Auto.

### Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel zur Arbeit nach Parkplatz am Arbeitsort

	alle Erwerbstätigen (100%)	mit Gratis-parkplatz (37%)	mit zu be-zahlendem Parkplatz (%)	ohne Parkplatz (56%)
zu Fuss / Velo	21%	9%	7%	30%
MIV	56%	83%	84%	35%
OeV	20%	5%	6%	32%
MIV / OeV	3%	2%	3%	3%
total	100%	100%	100%	100%

Basis = 18'024 Erwerbstätige

Nur 13% der Erwerbstätigen haben keinen Führerschein. Die Hälfte von ihnen geht üblicherweise mit dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit, jede(r) Dritte zu Fuss oder mit dem Velo. 11% sind als MitfahrerInnen in einem Auto oder mit dem Mofa unterwegs.

Fast die Hälfte (45%) der unter 18jährigen Erwerbstätigen benutzen für den Arbeitsweg die öffentlichen Verkehrsmittel. Je älter die Erwerbstätigen sind, desto seltener benutzen sie den öffentlichen Verkehr.

### Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel zur Arbeit nach Führerscheinbesitz

	alle Erwerbstätigen (100%)	mit Führerschein (87%)	ohne Führerschein (13%)
zu Fuss / Velo	21%	19%	35%
MIV	56%	63%	12%
OeV	20%	16%	51%
MIV / OeV	3%	3%	2%
total	100%	100%	100%

Basis = 18'488 Erwerbstätige

Erwerbstätige aus grossen Städten profitieren vom dichten Angebot des städtischen öffentlichen Verkehrs. Sie benutzen den motorisierten Individualverkehr (MIV: Autos, Motorräder oder Mofas) seltener. In ländlichen Regionen gehen fast zwei Drittel der Erwerbstätigen mit Fahrzeugen des MIV zur Arbeit.

Bei geschäftlichen und dienstlichen Reisen wird die Verkehrsmittelwahl auch von der Stellung im Beruf beeinflusst: Drei Viertel der Selbständigen, aber nur die Hälfte des höheren Kaders, benutzen den MIV. Angestellte in mittleren und tieferen Positionen benutzen das Auto häufiger und den öffentlichen Verkehr seltener als höher gestellte Kaderleute.

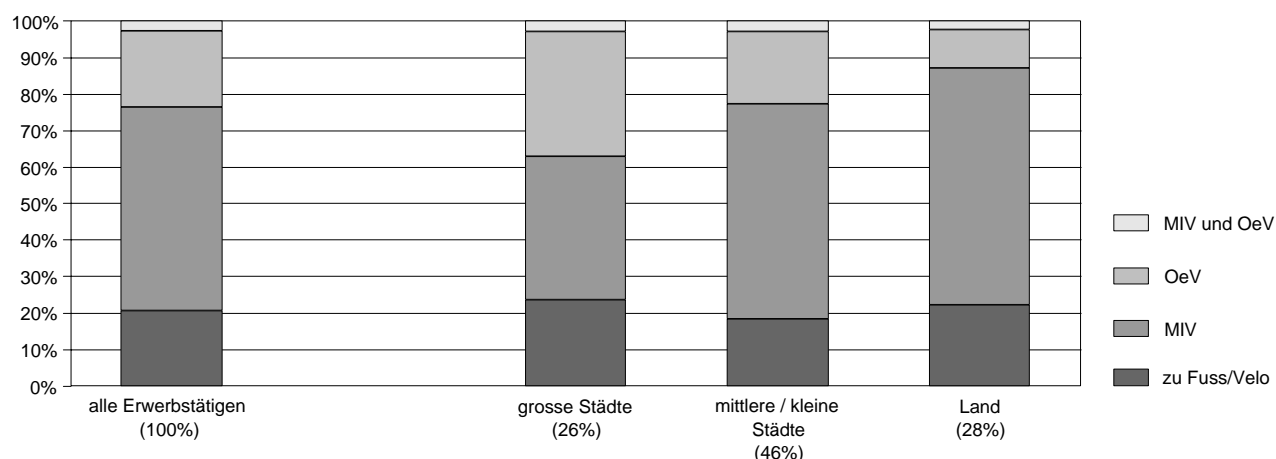
**Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel zur Arbeit nach Distanz zum Arbeitsort (Mehrfachnennung)**

übliche Verkehrsmittel zur Arbeit	Distanz zum Arbeitsort					
	total 100%	<=1km 18%	1-5km 32%	5-10km 20%	10-20km 17%	>20km 13%
zu Fuss	12%	57%	41%	0%	0%	0%
Velo	12%	22%	20%	6%	3%	3%
Mofa	2%	2%	4%	2%	1%	0%
Moto	3%	1%	3%	4%	3%	2%
Auto	54%	16%	52%	68%	73%	68%
Bahn	10%	1%	3%	10%	20%	34%
Postauto	1%	0%	1%	2%	3%	2%
Bus	11%	3%	16%	14%	8%	7%
Tram	5%	1%	8%	7%	4%	3%
andere	1%	0%	1%	1%	1%	1%

Basis = 17'951 Erwerbstätige mit Arbeitsweg

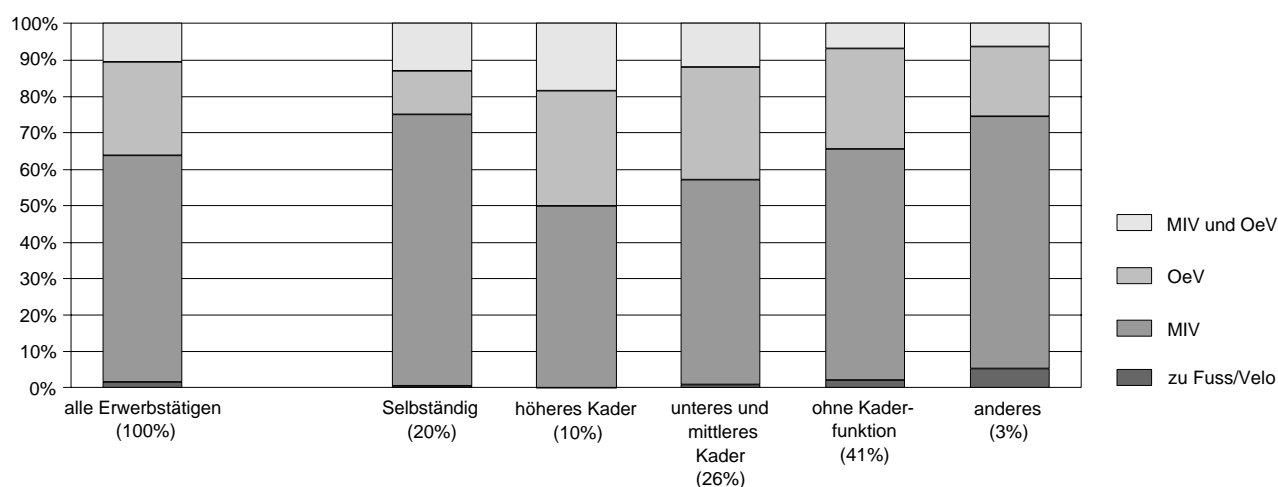
**Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel zur Arbeit nach Stadt-Land**

Basis = 18 160 Erwerbstätige mit Arbeitsweg



**Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel für geschäftliche und dienstliche Wege nach Stellung im Beruf**

Basis = 5424 Personen, die Dienstreisen machen



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel für Ausbildungswege

**Ausbildungswege sind kürzer als Arbeitswege: 44% sind weniger als ein Kilometer lang, weitere 29% sind noch unter 5 Kilometer. Der grösste Teil (59%) der in Ausbildung Stehenden legen ihren Weg zu Fuss oder mit dem Velo zurück, 31% mit dem öffentlichen Verkehr und nur 8% mit Fahrzeugen des MIV.**

Bis zum 9. Lebensjahr gehen die meisten Kinder zu Fuss zur Schule. 5% von ihnen werden mit dem Auto gebracht und 7% benutzen dazu den öffentlichen Verkehr. Jugendliche zwischen 18 und 25 Jahren, die häufig auch noch erwerbstätig sind (Lehre), verhalten sich anders: Nur noch 17% von ihnen gehen zu Fuss zur Ausbildung, 62% sind mit dem ÖV und 17% mit dem MIV unterwegs.

### Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel zur Ausbildung nach Führerscheinbesitz

	alle Personen in Ausbildung (100%)	mit Führerschein (64%)	ohne Führerschein (36%)
zu Fuss / Velo	17%	16%	18%
MIV	17%	23%	7%
OeV	62%	56%	72%
MIV / OeV	4%	4%	3%
total	100%	100%	100%

Basis = 1747 Personen in Ausbildung ab 18 Jahren

In Ausbildung Stehende, die einen Führerschein für Personenwagen haben, benutzen das Auto trotzdem relativ selten: Nur 23% gehen mit dem

### Ausbildungswege: Über Mittag nachhause nach Alter

	bis 9 Jahre (25%)	10-17 Jahre (50%)	18-25 Jahre (22%)	26-30 Jahre (2%)
ja	94%	79%	22%	19%
nein	5%	19%	71%	73%
je nach dem	1%	2%	6%	9%
total	100%	100%	100%	100%

Basis = 7314 Personen in Ausbildung

Auto zur Ausbildung, 56% nehmen dennoch den öffentlichen Verkehr.

Fast alle (94%) Schulkinder bis 9 Jahre gehen über Mittag nachhause, von den 10- bis 17jährigen sind es noch 79%. Nach dem 18. Lebensjahr gehen sie in der Regel mittags nicht mehr nachhause.

Obwohl die Ausbildungswege auf dem Land etwas länger sind als in der Stadt, unterscheidet sich die Verkehrsmittelwahl zwischen Stadt und Land nur unbedeutend. Einzig der Anteil an ÖV-Wegen beträgt in grossen Städten 37%, auf dem Land 29%.

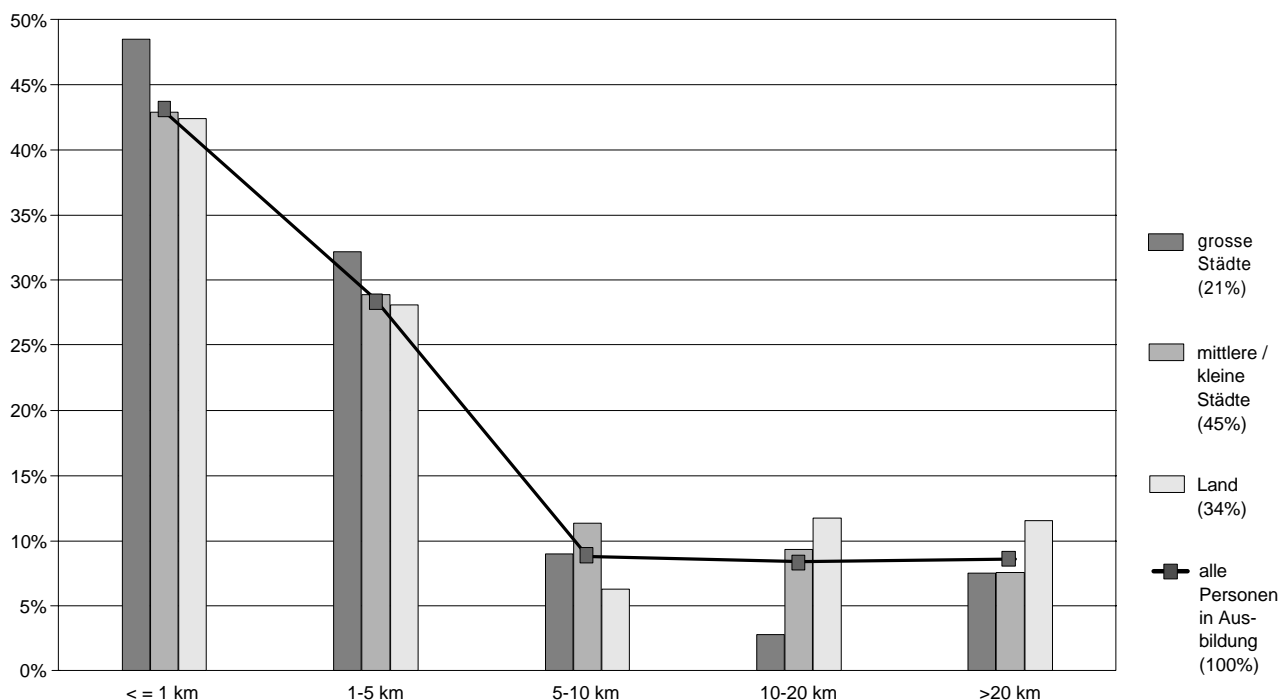
### Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel zur Ausbildung nach Stadt - Land

	alle Personen in Ausbildung (100%)	grosse Städte (21%)	mittlere / kleine Städte (45%)	Land (34%)
zu Fuss	41%	43%	39%	42%
Velo	21%	17%	23%	20%
Mofa	3%	2%	2%	3%
Moto	1%	1%	1%	0%
Auto	6%	5%	6%	7%
Bahn	16%	10%	17%	18%
Postauto	3%	1%	2%	5%
Bus	15%	21%	15%	12%
Tram	4%	13%	3%	1%
andere	1%	1%	1%	2%
total	100%	100%	100%	100%

Basis = 7307 Personen in Ausbildung

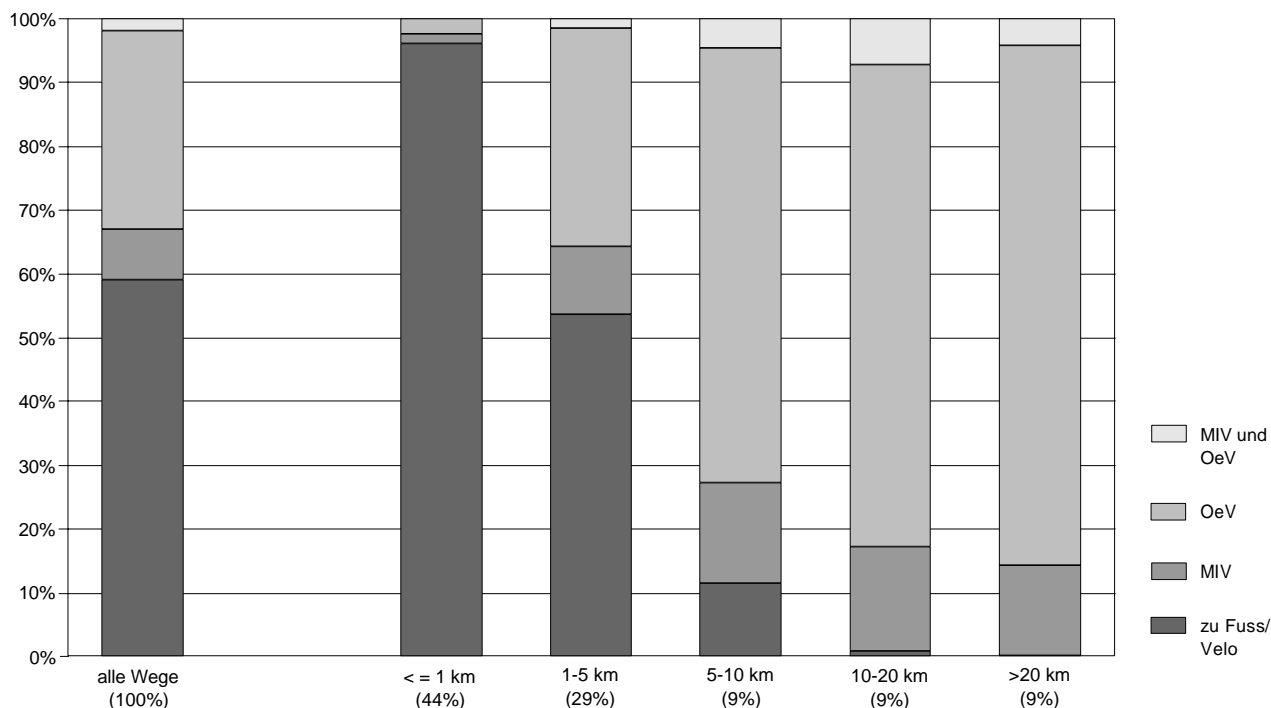
### Länge des Ausbildungsweges nach Stadt-Land

Basis = 7264 Personen in Ausbildung



### Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel für Ausbildungswege nach Weglänge

Basis = 7188 Personen in Ausbildung



© Bundesamt für Statistik

## Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel für Ausflüge

**Auch im Freizeitverkehr spielt das Auto die wichtigste Rolle: 64% benutzen für Ausflüge in der Regel den motorisierten Individualverkehr (MIV), weitere 11% benutzen MIV und OeV. Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren machen am ehesten Ausflüge zu Fuss oder mit dem Velo**

### Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel für Ausflüge nach Grossregionen

	Ganze Schweiz (100%)	Nordostschweiz (28%)	Nordwestschweiz (31%)	Zentralschweiz (9%)	Westschweiz (21%)	Südschweiz (11%)
zu Fuss / Velo	8%	8%	10%	8%	5%	11%
MIV	64%	61%	60%	65%	70%	71%
OeV	17%	21%	20%	16%	12%	11%
OeV und MIV	11%	10%	11%	12%	13%	11%

Basis = 15'744 Personen, die Ausflüge machen

In der Nord- und Zentralschweiz wird der MIV (vorwiegend das Auto) für Ausflüge in der Freizeit etwas weniger benutzt als in der Süd- und Westschweiz. Die Westschweiz hat den kleinsten Anteil an Fussgängern und Velofahrern.

Personen aus grossen Städten benutzen die öffentlichen Verkehrsmittel am häufigsten, Personen vom Land am seltensten.

### Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel für Ausflüge nach Führerscheinbesitz

	total (100%)	mit Führerschein (83%)	ohne Führerschein (17%)
zu Fuss / Velo	8%	8%	9%
MIV	64%	73%	19%
OeV	17%	8%	63%
MIV / OeV	11%	11%	9%
total	100%	100%	100%

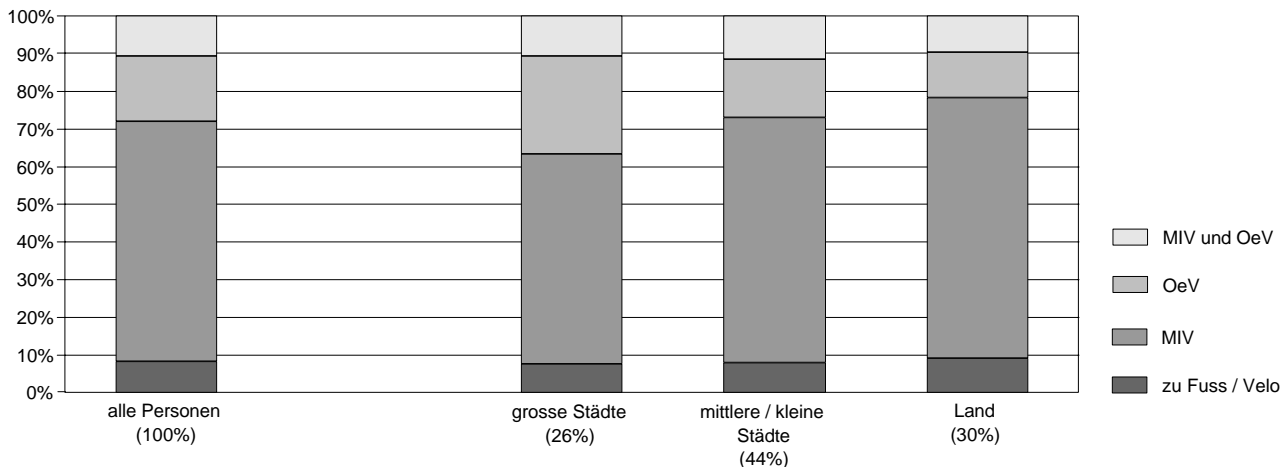
Basis = 15'744 Personen, die Ausflüge machen

Personen ohne Führerschein benutzen auch in der Freizeit vor allem die öffentlichen Verkehrsmittel. Bei Führerschein-BesitzerInnen entscheidet in die erster Linie die Verfügbarkeit des Autos über die Verkehrsmittelwahl in der Freizeit.

Die Betrachtung nach Alter zeigt, dass der öffentliche Verkehr in der Freizeit vor allem von Personen im Pensionsalter benutzt wird. Kinder bis neun Jahre, die meist in Begleitung Erwachsener sind, sowie Erwachsene zwischen 26 und 65 Jahren benutzen vorwiegend das Auto.

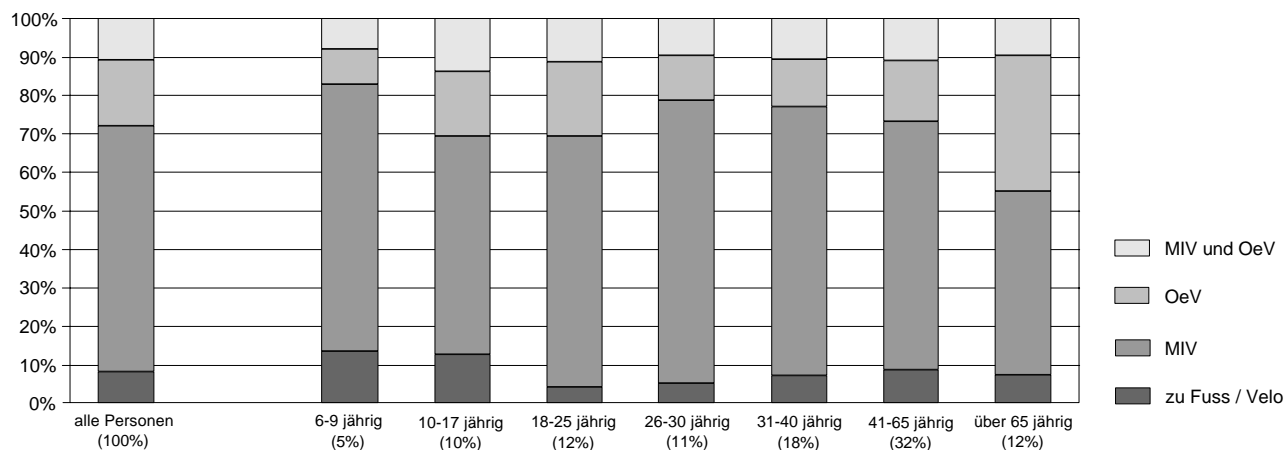
### Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel für Ausflüge nach Stadt-Land

Basis = 15 744 Personen, die Ausflüge machen



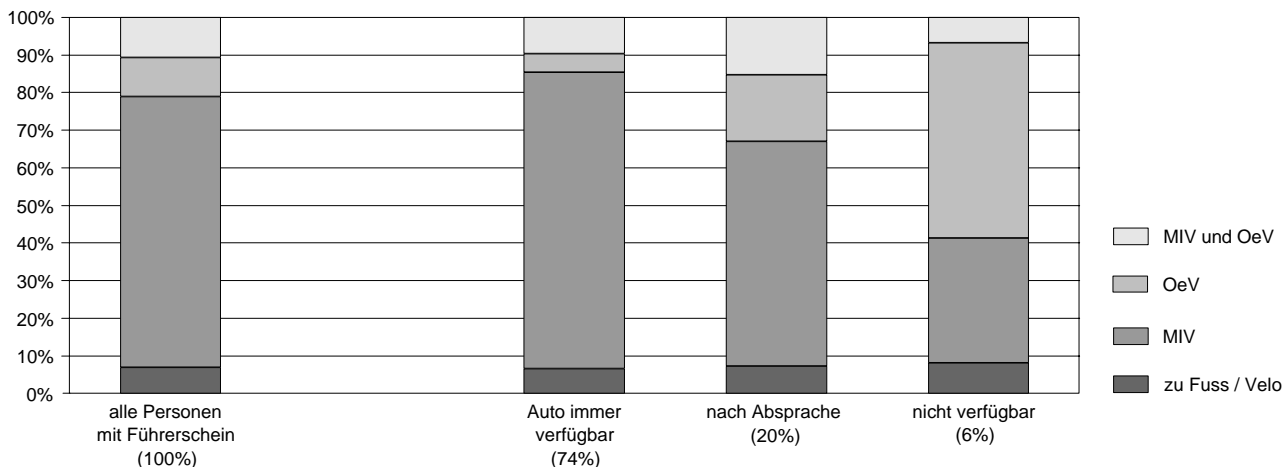
### Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel für Ausflüge nach Alter

Basis = 15 744 Personen, die Ausflüge machen



### Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel für Ausflüge nach Autoverfügbarkeit

Basis = 10 444 Personen mit Führerschein, die Ausflüge machen



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen



## Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel zum Einkaufen

Mehr als die Hälfte der Befragten (58%) erledigen ihre täglichen Einkäufe zu Fuss oder mit dem Velo, gut 30% mit dem motorisierten Individualverkehr und 10% mit dem öffentlichen Verkehr. Für Grosseinkäufe hingegen benutzen acht von zehn Personen das Auto.

### Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel für Einkäufe

	tägliche Einkäufe		Grosseinkäufe	
	Mann (42%)	Frau (58%)	Mann (46%)	Frau (54%)
zu Fuss / Velo	52%	63%	9%	10%
MIV	40%	24%	84%	77%
OeV	8%	12%	6%	12%
MIV / OeV	1%	1%	1%	1%
total	100%	100%	100%	100%

Basis = 13'694 Personen, die tägliche Einkäufe machen und 13'441 Personen, die Grosseinkäufe machen

Einkäufe werden zum grösseren Teil von Frauen gemacht. Frauen erledigen ihre täglichen Einkäufe häufiger zu Fuss und mit dem öffentlichen Verkehr als Männer. Auch für Grosseinkäufe nehmen sie seltener das Auto.

### Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel für Grosseinkäufe nach Autoverfügbarkeit

	Auto immer verfügbar (76%)	nach Absprache (19%)	nicht verfügbar (5%)
zu Fuss / Velo	3,8%	10,1%	28,1%
MIV	94,2%	8,1%	39,9%
OeV	1,6%	6,9%	30,8%
MIV / OeV	0,5%	1,9%	1,2%
total	100%	100%	100%

Basis = 9842 Personen mit Führerschein, die Grosseinkäufe machen

Die Tabelle links unten zeigt die Verkehrsmittelwahl für Grosseinkäufe von Personen mit Führerschein in Abhängigkeit der Autoverfügbarkeit. Fast alle, denen ein Auto zur Verfügung steht, benutzen dieses für Grosseinkäufe. Wer nie ein Auto zur Verfügung hat, macht Grosseinkäufe häufig zu Fuss oder auch mit dem öffentlichen Verkehr.

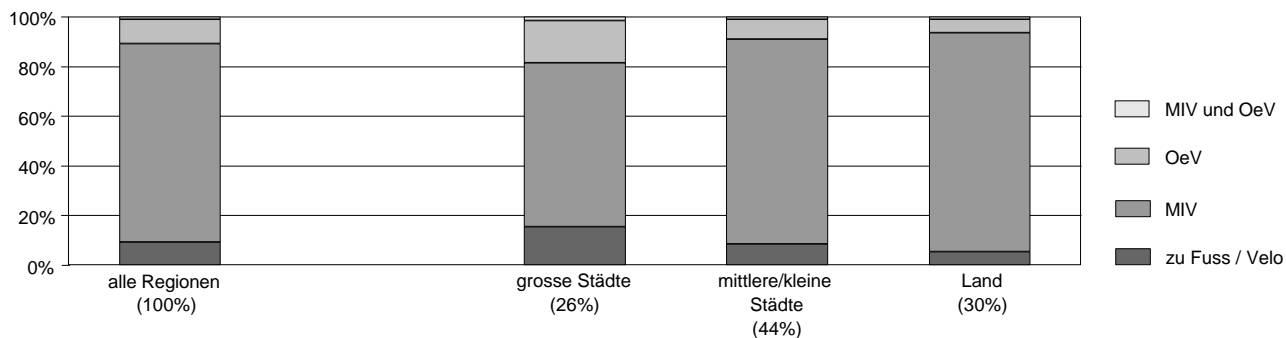
In den Städten und auf dem Land machen mehr als die Hälfte ihre täglichen Einkäufe zu Fuss oder mit dem Velo. In den grossen Städten wird aber häufig zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs auf das Auto verzichtet.

In der Westschweiz sinkt der Fussgängeranteil bei täglichen Einkäufen leicht unter 50%. Dafür ist dort mit 41% der Automobilisten-Anteil deutlich am höchsten. In den übrigen Regionen bewegt sich dieser Anteil zwischen 26% in der Nordwestschweiz und 30% in der Zentralschweiz.

Grosseinkäufe, die in allen Regionen von der Mehrheit mit dem Auto erledigt werden, machen BewohnerInnen grosser Städte häufiger zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehr.

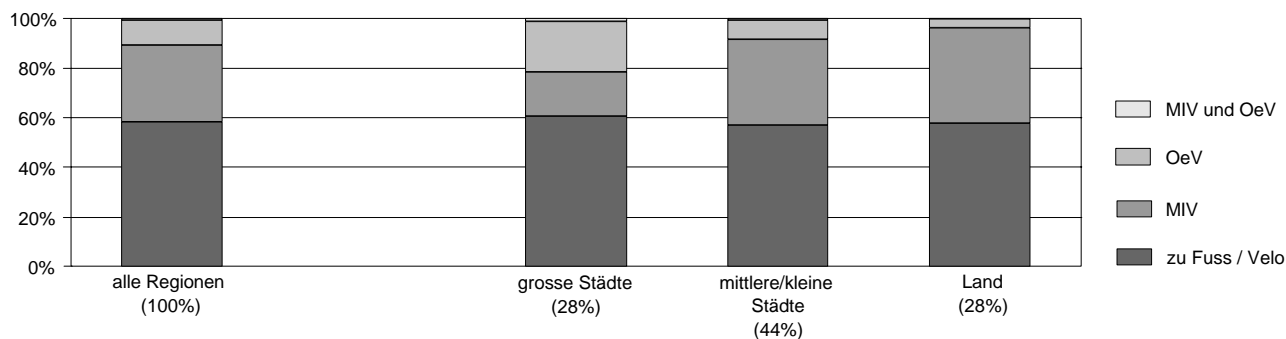
### Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel für Grosseinkäufe nach Stadt-Land

Basis = 13 441 Personen, die Grosseinkäufe machen



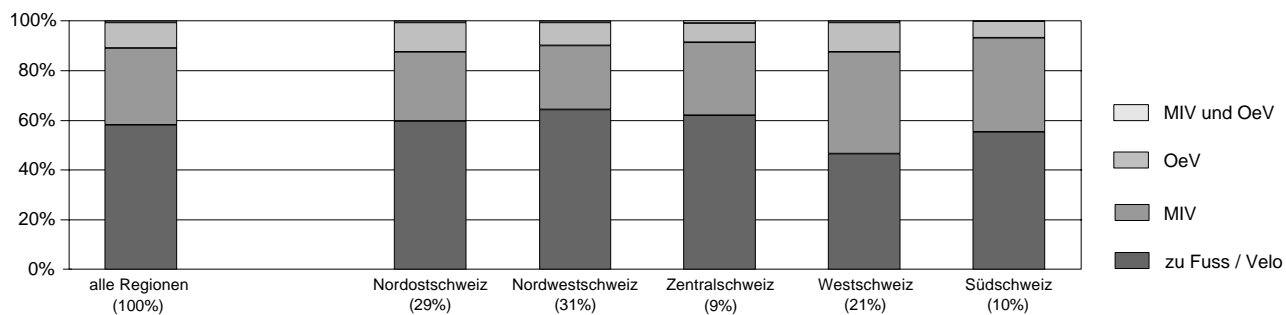
### Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel für tägliche Einkäufe nach Stadt-Land

Basis = 13 694 Personen, die tägliche Einkäufe machen



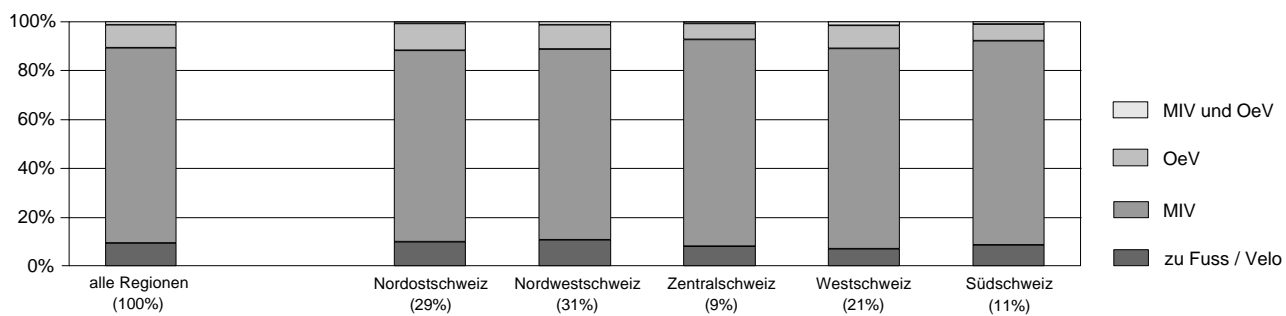
### Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel für tägliche Einkäufe nach Grossregionen

Basis = 13 694 Personen, die tägliche Einkäufe machen



### Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel für Grosseinkäufe nach Grossregionen

Basis = 13 441 Personen, die Grosseinkäufe machen



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## **5 Verkehrsverhalten**

## Mobilität von Personen ab 6 Jahren

**88% aller Personen ab 6 Jahren gehen mindestens einmal täglich aus dem Haus. An Werktagen beträgt dieser Prozentsatz 90%, am Samstag 87% und am Sonntag 79%. Sie legen durchschnittlich 33,2 km pro Tag zurück, wofür sie 1 Stunde und 23 Minuten (einschliesslich Wartezeiten) benötigen.**

Die Mobilitätsquote erweist sich als unabhängig von den Jahreszeiten und schwankt auch unter der Woche sehr wenig. Deutlich niedriger (79%) liegt sie nur an Sonn- und Feiertagen.

Für das Zuhausebleiben wurden folgende Gründe genannt: ein Viertel der Nicht-Mobilen blieb zuhause, weil kein Grund zum Ausgehen bestand, ein Fünftel erledigte Hausarbeiten, ein Sechstel war krank und etwas über ein Achtel wurde vom schlechten Wetter abgehalten. Krankheit wird häufiger im Winter, das schlechte Wetter hingegen häufiger im Frühling angeführt. Ganz allgemein beeinflussen die Witterungsbedingungen das Verhalten stärker zu Zeiten der Freizeitaktivitäten: am Sonntag und am Mittwoch (der Tag, an dem die Schüler, welche einen Siebtel der befragten Bevölkerung darstellen, ihren freien Nachmittag haben). Krankheit erweist sich an den Werktagen Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag als wichtigerer Grund. Hausarbeit wird am häufigsten im Sommer und Herbst als Grund genannt, Heimarbeit im Frühling und am Freitag, Besuch am Sonntag sowie, in geringerem Ausmass, an Montagen und Donnerstagen.

An Sonn- und Feiertagen verringert sich die Anzahl mobiler Personen, diese legen jedoch grössere Entfernungen zurück. Da diese beiden Phänomene einander ausgleichen, erhält man einen dem allgemeinen Durchschnitt sich stark annähernden Wert: 33.5 km, die in 1 Stunde und 24 Minuten zurückgelegt werden.

Das Verkehrsverhalten lässt sich mit Hilfe folgender Grössen beschreiben: die täglich von einer Person zurückgelegte Distanz, die dafür erforderliche Zeit (einschliesslich Wartezeiten), die in den Verkehrsmitteln verbrachte Zeit (ausschliesslich Wartezeiten) sowie die durchschnittliche Anzahl der zurückgelegten Wege. Um unsere Ergebnisse mit anderen Untersuchungen vergleichen zu können, geben wir die entsprechenden Werte nur für mobile Personen an (d.h. für Personen, die sich am Stichtag mindestens 50 m von zu Hause aus fortbewegen). Tabellen, welche nur mobile Personen betreffen, werden im Titel stets als solche ausgewiesen. In der Regel betreffen die Tabellen aber die ganze Bevölkerung, also inklusiv die Nicht-Mobilen.

### Tägliches Verkehrsverhalten, alle Personen ab 6 Jahren, nach Wochentag

Wochentag	Distanz pro Tag in km	Zeitaufwand pro Tag in Minuten	Zeit in Bewegung pro Tag in Minuten	Anzahl Wege pro Tag	Mobilität in %
Alle Wochentage	33,2	82,6	77,5	3,24	88,3
Montag bis Freitag	32,8	82,2	76,5	3,54	90,5
Samstag	34,8	83,5	78,5	3,01	87,2
Sonn/Feiertag	33,5	84,0	81,1	2,11	79,2

Basis 18'020 Personen

### Tägliches Verkehrsverhalten, mobile Personen ab 6 Jahren, nach Wochentag

Wochentag	Distanz pro Tag in km	Zeitaufwand pro Tag in Minuten	Zeit in Bewegung pro Tag in Minuten	Anzahl Wege pro Tag
Alle Wochentage	37,6	93,6	87,8	3,68
Montag bis Freitag	36,3	90,8	84,6	3,91
Samstag	39,9	95,8	90,1	3,46
Sonn/Feiertag	42,3	106,1	102,4	2,67

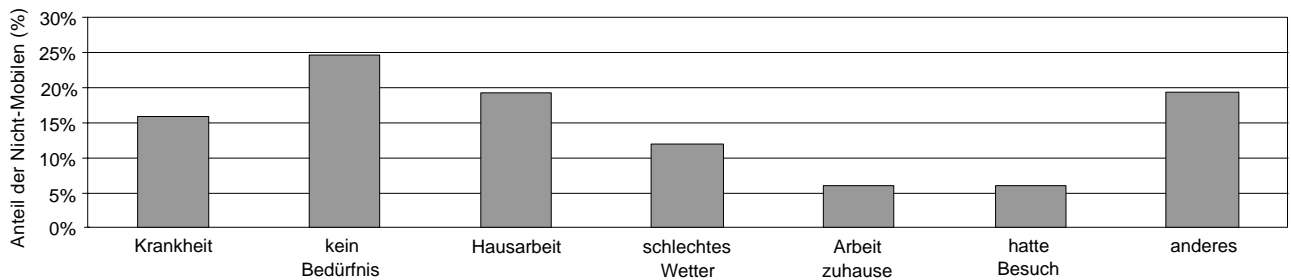
Basis 15'948 mobile Personen

**Grund, nicht mobil zu sein und Anteil der mobilen Personen nach Saison und Tag**

	Grund nicht mobil zu sein (% der nicht mobilen Personen): Mehrfachnennungen möglich							Anteil der Mobilen (%)
	Krankheit	kein Bedürfnis	Hausarbeit	schlechtes Wetter	Arbeit zuhause	hatte Besuch	anderes	
ganzes Jahr	16,0	24,8	19,3	11,9	6,2	6,1	19,3	88,3
Winter	18,8	22,5	14,4	12,4	6,2	9,7	17,4	88,4
Frühling	15,3	23,0	19,4	23,7	6,2	5,1	14,3	88,4
Sommer	14,9	28,8	17,5	4,2	6,1	3,8	25,0	88,2
Herbst	15,1	24,7	25,5	7,8	6,0	5,8	20,2	88,1
<b>Wochentag</b>								
Montag	18,4	21,7	26,2	12,0	3,7	4,3	16,8	88,3
Dienstag	22,3	18,2	23,0	5,2	7,5	1,9	26,2	91,3
Mittwoch	15,3	17,2	21,2	15,4	9,4	1,6	23,8	91,5
Donnerstag	28,3	21,1	16,7	7,3	8,9	4,9	19,8	91,1
Freitag	16,9	20,8	21,0	8,8	12,1	2,6	17,7	89,9
Samstag	14,2	24,7	25,9	5,9	6,8	4,6	16,6	87,1
Sonn- Feiertag	8,5	34,9	10,1	19,8	1,6	13,2	18,1	79,2
Basis 2072 nicht mobile Personen								Basis 18'020 Personen

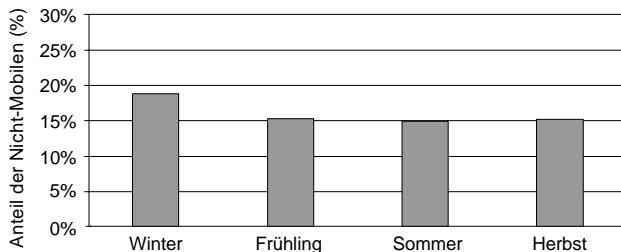
**Grund, nicht mobil zu sein**

Basis = 2072 nicht mobile Personen



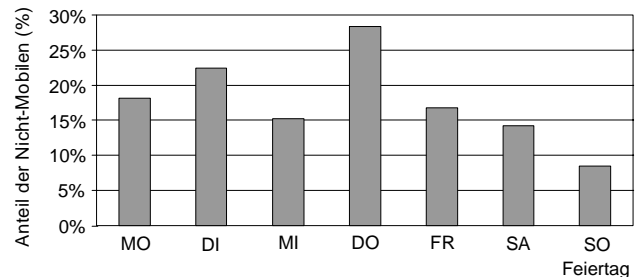
**Krankheit als Grund, nicht mobil zu sein**

Basis = 2072 nicht mobile Personen



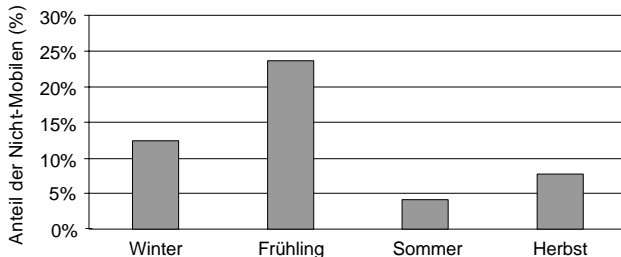
**Krankheit als Grund, nicht mobil zu sein**

Basis = 2072 nicht mobile Personen



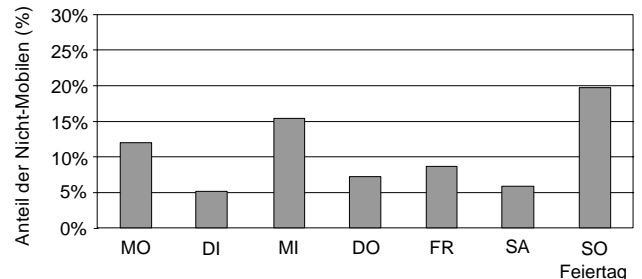
**Schlechtes Wetter als Grund, nicht mobil zu sein**

Basis = 2072 nicht mobile Personen



**Schlechtes Wetter als Grund, nicht mobil zu sein**

Basis = 2072 nicht mobile Personen



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Verkehrsaufkommen

**Ein Indikator des Verkehrsgeschehens im Personenverkehr (alle Verkehrsmittel zusammengenommen) ist der Anteil der Bevölkerung, der zu einer gegebenen Zeit unterwegs ist. Das Maximum wird werktags um 17 Uhr und am Wochenende um 16 Uhr erreicht. Sonntag nachmittag ist der Verkehr am stärksten. Ausserdem ist auf die Unterschiede zwischen Freitag und Samstag abend und den übrigen Tagen hinzuweisen.**

Zur Ermittlung des Indikators werden folgende Definitionen verwendet:

- als zu einer gegebenen Zeit «unterwegs» gelten jene Personen, die begonnen haben, sich an einen anderen Ort zu begeben und diesen noch nicht erreicht haben.
- Verkehr zu einer gewissen Stunde: durchschnittlicher, auf eine Stunde berechneter Anteil der Bevölkerung, die während jeder Minute «unterwegs» ist.

Beispiel: der für 12 Uhr angegebene Wert ist der Prozentanteil jener Personen, die von 11 Uhr 30 bis 12 Uhr 29 «unterwegs» sind. Dieser Wert gibt somit den Anteil der schweizerischen Bevölkerung an, der zu einem gegebenen Zeitpunkt gerade unterwegs ist.

An Werktagen herrscht bis 5 Uhr morgens praktisch kein Verkehr. Um 8 Uhr morgens erreicht er seinen ersten Höchststand (8,5% der Bevölkerung unterwegs). Ein zweiter Höhepunkt wird mittags mit 9,6% erreicht. Der Spitzenwert 13,1% ist um 17 Uhr zu beobachten. Ab 21 Uhr sind weniger als 3% der Bevölkerung unterwegs.

Am Samstag wird die Quote von 3% nicht vor 7 Uhr morgens überschritten. Die zwei Höchst-

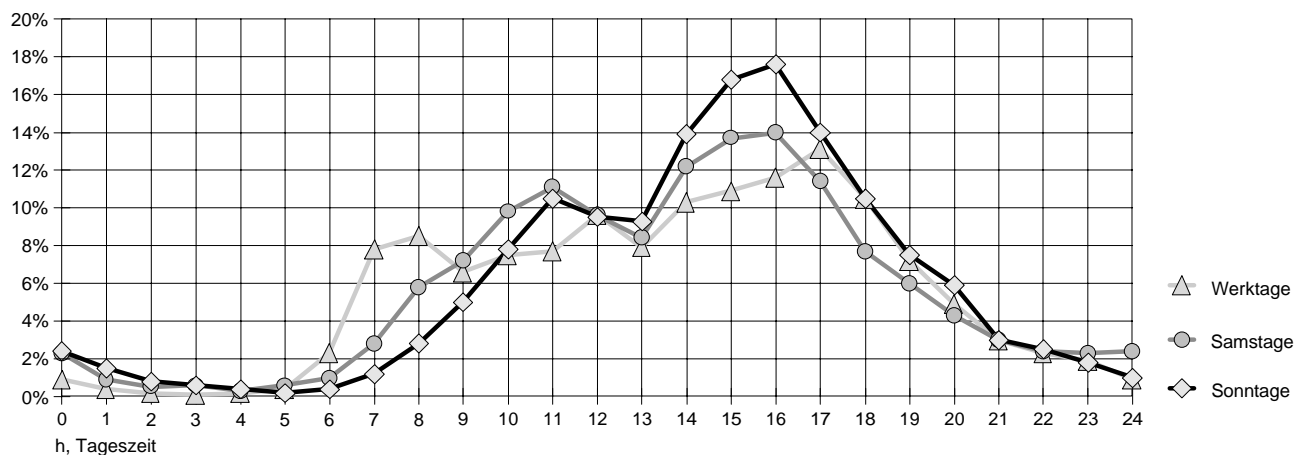
werte werden um 11 Uhr (11,1%) und 16 Uhr (14%) verzeichnet. Bis Mitternacht bleibt der Wert bei über 2,3% und beträgt auch noch um 1 Uhr morgens 1,5%.

Am Sonntag steht die Bevölkerung ein wenig später auf. Eine Quote von annähernd 3% findet sich erst um 8 Uhr. Um 11 Uhr lässt sich ein erster Höchststand von 10,5% verzeichnen. Der zweite um 16 Uhr stellt mit 17,6% den höchsten Wert der ganzen Woche dar.

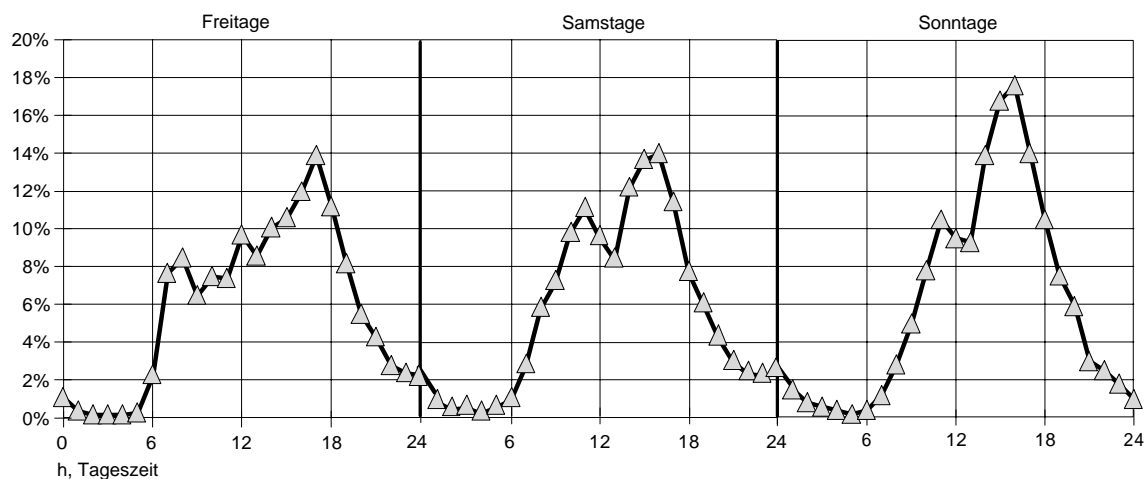
Die Nacht von Freitag auf Samstag gleicht verkehrsmässig der Nacht von Samstag auf Sonntag sehr stark.

Vergleicht man den Verkehr im Sommer und im Winter, so finden sich die deutlichsten Unterschiede am Samstag- und Sonntag nachmittag. Da die Tage im Winter kürzer sind, konzentriert sich der Verkehr während der hellen Tageszeit stärker und erreicht am Nachmittag seinen Höchststand. Mehr als 18% der Bevölkerung sind am Sonntag nachmittag zwischen 15 und 16 Uhr unterwegs (15% im Sommer). Ein gewisser, wenn auch weniger deutlicher Unterschied lässt sich auch am Sonntag morgen zwischen 6 und 9 Uhr feststellen.

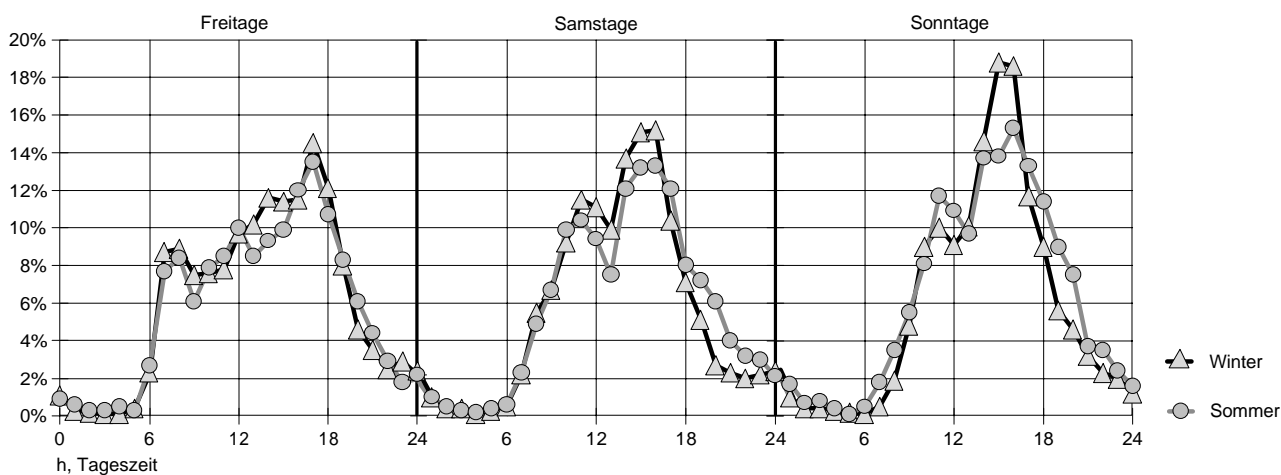
**Anteil der Bevölkerung, der zu einer gegebenen Zeit unterwegs ist**



**Anteil der Bevölkerung, der zu einer gegebenen Zeit unterwegs ist**



**Anteil der Bevölkerung, der zu einer gegebenen Zeit unterwegs ist, Vergleich zwischen Winter und Sommer**



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Mittlere Tagesdistanz und Unterwegszeit nach Verkehrszweck

Ein Weg wird als die Distanz definiert, die eine Person zu einem gewissen Zweck zurücklegt. Es werden folgende Zwecke unterschieden: Pendlerwege zum Arbeits- und Ausbildungsort, Einkäufe, Freizeitaktivitäten und Geschäftsreisen. Der Freizeitverkehr macht die Hälfte des gesamten Personenverkehrs aus.

### Durchschnittlich pro Person und Tag zurückgelegte Distanz nach Verkehrszweck.

Freizeitaktivitäten verursachen die Hälfte der zurückgelegten Distanzen. Danach kommen: der Weg zur Arbeit (21%), Einkäufe (13%), Geschäftsreisen (12%) und der Weg zur Ausbildung (4%).

An Samstagen verursachen die Einkäufe mehr Kilometer als an Werktagen.

Hinsichtlich der zurückgelegten Kilometer unterscheiden sich Sonn- und Feiertage nicht von den übrigen Wochentagen. Mit einem Anteil von 92% wird der Verkehrszweck Freizeitaktivität jedoch noch bedeutender.

### Durchschnittlicher täglicher Zeitaufwand pro Person nach Verkehrszweck.

Betrachtet man den für die verschiedenen Verkehrszwecke erbrachten Zeitaufwand (ohne Wartezeiten), so ergibt sich ein ähnliches Bild wie bei den zurückgelegten Distanzen: Den Löwenanteil bestreiten die Freizeitaktivitäten mit 53%, während die Pendlerwege zur Arbeit einen geringeren Anteil ausmachen (16%). Unter Berücksichtigung der zurückgelegten Distanzen brauchen die befragten Personen also etwas länger, um sich zu ihren Freizeitaktivitäten zu begeben, als zur Arbeit.

### Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Verkehrszweck (km)

	Verkehrszweck						Anzahl Personen	Mobilität in %
	alle Zwecke	Arbeit	Ausbildung	Einkauf	Freizeit	Geschäft		
alle Tage	33,2	7,0	1,2	4,3	16,6	4,1	18 020	88,3
Werktage	32,8	9,3	1,6	4,6	11,9	5,5	12 600	90,5
Samstage	34,8	2,5	0,6	6,1	24,3	1,3	2 491	87,1
Sonn/Feiertage	33,5	0,7	0,0	1,1	30,9	0,8	2 929	79,2
Auto verfügbar	41,4	10,1	0,5	5,5	18,7	6,6	10 856	91,3
kein Auto	20,8	2,2	2,1	2,5	13,6	0,4	7 164	83,7
Mann	40,7	9,7	1,3	3,9	18,2	7,7	8 254	92,0
Frau	26,1	4,4	1,0	4,7	15,2	0,8	9 766	85,7

### Mittlere Unterwegszeit (ohne Wartezeit) pro Person nach Verkehrszweck (Min.)

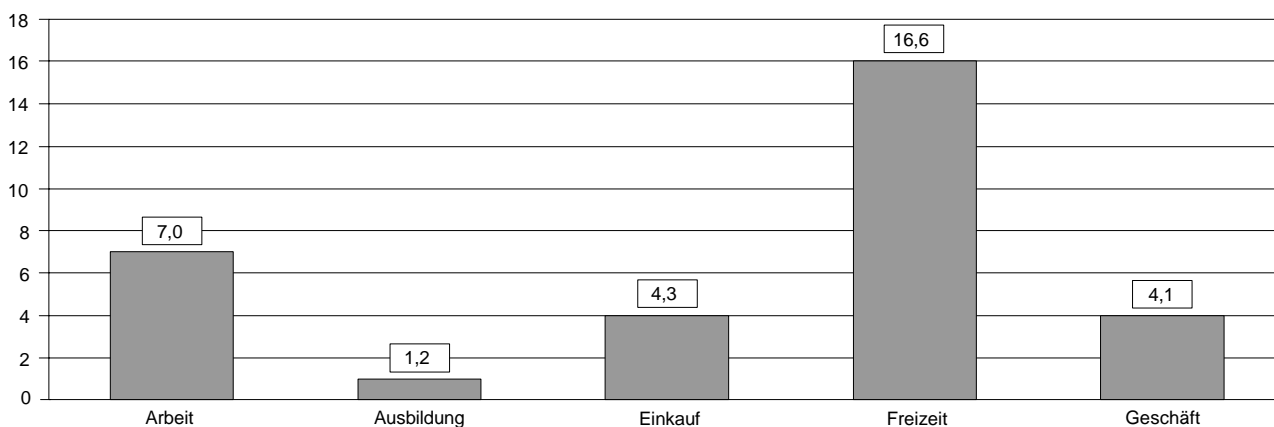
	Verkehrszweck						Anzahl Personen	Mobilität in %
	alle Zwecke	Arbeit	Ausbildung	Einkauf	Freizeit	Geschäft		
alle Tage	77,5	12,3	4,0	10,8	40,9	9,5	18 020	88,3
Werktage	76,5	16,4	5,4	11,7	30,6	12,4	12 600	90,5
Samstage	78,5	4,4	1,8	15,5	53,9	3,0	2 491	87,1
Sonn/Feiertage	81,1	1,2	0,0	2,1	75,5	2,3	2 929	79,2
Auto verfügbar	87,6	16,6	1,0	11,8	43,4	14,9	10 856	91,3
kein Auto	62,3	5,9	8,6	9,2	37,1	1,3	7 164	83,7
Mann	90,8	16,2	4,5	8,6	44,1	17,4	8 254	92,0
Frau	64,9	8,7	3,6	12,8	37,8	2,0	9 766	85,7



### Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Verkehrszweck

Basis = 18 020 Personen

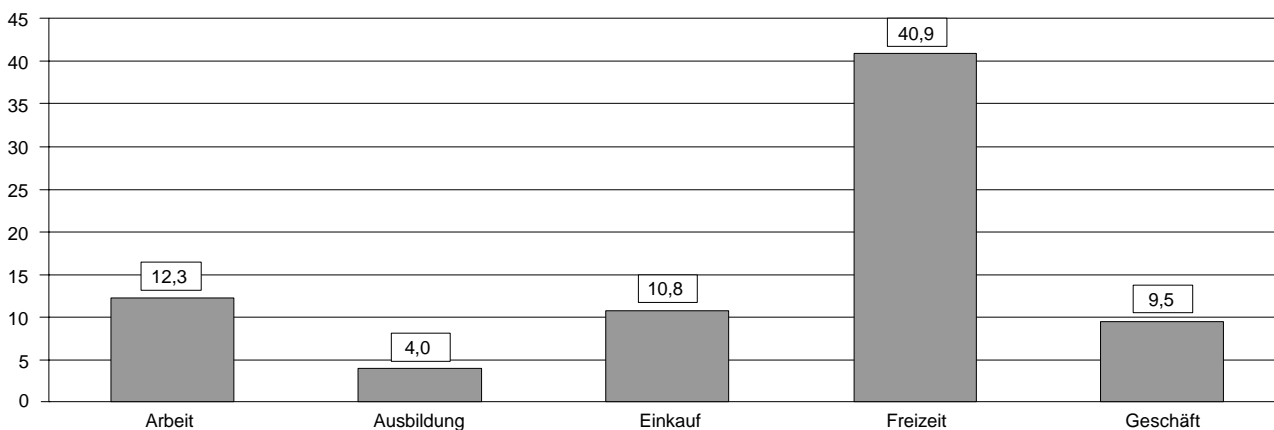
km



### Mittlere tägliche Unterwegszeit pro Person nach Verkehrszweck

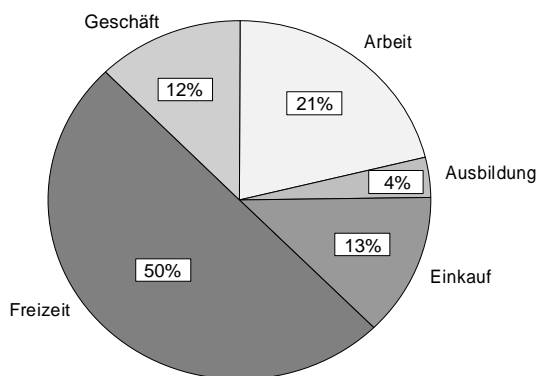
Basis = 18 020 Personen

Minuten



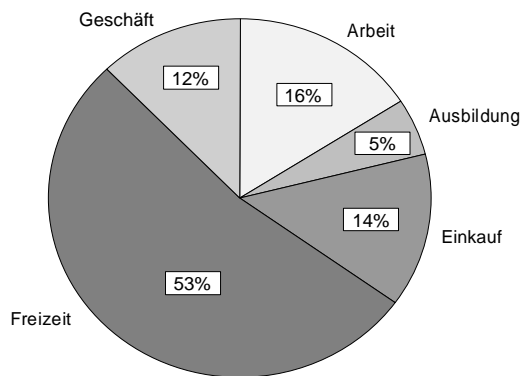
### Aufteilung der Distanzen, nach Verkehrszweck

Basis = 18 020 Personen



### Aufteilung der Unterwegszeit nach Verkehrszweck

Basis = 18 020 Personen



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Verkehrsverhalten während der letzten 10 Jahre

Seit 1974 wurde alle fünf Jahre eine Befragung zum Verkehrsverhalten durchgeführt. So lässt sich die Entwicklung der Mobilität über die Zeit beobachten. In den letzten zehn Jahren haben sich allerdings die Erhebungsmethoden weiterentwickelt. Dadurch werden der Vergleichbarkeit der verschiedenen Studien Grenzen gesetzt.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, Verkehrsverhalten zu messen und darzustellen. Jede dieser Möglichkeiten betrachtet die Mobilität unter einem anderen Blickwinkel. Bei Zeitvergleichen darf aber nur Gleiches mit Gleichem verglichen werden.

Traditionellerweise lässt sich das Verkehrsverhalten einer Person anhand der durchschnittlichen Anzahl Wege, die sie an einem Tag zurücklegt, beschreiben.

Diese Grösse entspricht der Anzahl täglicher Entscheidungen, sich zu einem bestimmten Zweck auf den Weg zu machen.

Leider hängt die Art und Weise, wie die täglichen Wege definiert sind, vom Verständnis des Interviewten darüber ab. Aus diesem Grund ist die Anzahl Wege eine für Vergleichszwecke eher ungeeignete Grösse.

Um die Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu verfolgen, bieten sich die mittlere tägliche

Gesamtdistanz an sowie die mittlere tägliche Gesamtdauer, die eine Person unterwegs verbringt. Diese Indikatoren werden weit weniger durch die Erhebungsmethode beeinflusst.

Beschränkt sich der Vergleich auf die Jahre 1989 und 1994, lassen sich nur wenige Veränderungen beobachten. Der Zeitvergleich über 10 Jahre zeigt aber einige Veränderungen:

- Die mittlere tägliche Distanz hat sich während der letzten 10 Jahre um fast 5 km vergrössert. Diese Zunahme ist vor allem auf eine Zunahme im Freizeitbereich zurückzuführen.
- Die mittlere tägliche Dauer unterwegs ist von 70 auf 84 Minuten angestiegen. Der Zeitaufwand für Freizeitwege hat sich fast verdoppelt. Diese Veränderung rührt vermutlich auch daher, dass in der Verkehrsbefragung 1994 die Fusswege vollständiger erfasst werden konnten.
- Demgegenüber hat sich die mittlere tägliche Pendlerdistanz kaum verändert.

### Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Verkehrsmittel (in km)

	Verkehrsmittel									
	alle Verkehrsmittel	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/Tram	Post	Bahn	andere
<b>MZ84</b>										
alle Tage	29,4	1,0	0,8	0,6	0,3	19,2	1,1	0,2	4,2	2,0
Werktage	26,0	1,0	0,9	0,7	0,2	16,1	1,2	0,2	4,3	1,5
Samstage	30,2	0,9	0,9	0,4	0,4	21,5	0,7	0,2	4,6	0,7
Sonntage	45,1	1,0	0,5	0,3	0,7	31,4	1,2	0,1	4,1	5,9
<b>Mz89</b>										
alle Tage	33,1	1,0	0,8	0,3	0,5	21,4	1,3	0,2	5,0	2,8
Werktage	31,5	1,0	0,8	0,4	0,4	19,7	1,4	0,2	5,0	2,7
Samstage	36,6	0,8	0,7	0,3	0,4	25,5	0,8	0,1	5,1	2,9
Sonntage	36,7	1,1	1,0	0,1	0,7	25,5	0,9	0,2	5,5	1,7
<b>*MZ94</b>										
alle Tage	34,0	1,5	0,9	0,2	0,4	23,1	1,3	0,2	4,7	1,7
Werktage	33,7	1,4	1,0	0,2	0,3	22,4	1,5	0,3	5,0	1,6
Samstage	35,8	1,5	0,9	0,1	0,6	24,3	1,1	0,1	5,0	2,2
Sonn/Feiertage	33,9	2,0	0,8	0,2	0,7	25,1	0,6	0,1	3,0	1,5

\* Auswertung für Personen ab 10 Jahren

## Mittlere tägliche Unterwegszeit (mit Wartezeiten) pro Person nach Verkehrsmittel in Minuten

	Verkehrsmittel									
	alle Verkehrsmittel	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/Tram	Post	Bahn	andere
<b>MZ84</b>										
alle Tage	69,6	16,6	4,5	2,2	0,7	29,8	6,3	0,7	7,2	1,6
Werktage	69,0	16,3	5,2	2,5	0,5	27,0	7,4	0,7	7,7	1,7
Samstage	71,7	17,4	4,2	1,5	1,2	34,0	4,3	0,7	6,7	1,7
Sonntage	71,5	16,8	2,1	1,0	0,9	38,7	3,5	0,3	6,1	2,0
<b>MZ89</b>										
alle Tage	77,4	12,8	4,9	1,6	0,8	35,4	7,2	0,8	10,1	3,8
Werktage	77,1	12,7	5,0	1,7	0,7	33,8	8,1	0,8	10,1	4,0
Samstage	77,0	11,6	3,9	1,2	0,6	41,7	4,4	0,3	10,0	3,4
Sonntage	77,7	14,4	5,5	0,7	1,2	37,5	4,0	0,4	11,6	2,4
<b>*MZ94</b>										
alle Tage	83,7	27,0	4,4	0,6	0,6	34,2	5,5	0,6	6,1	4,8
Werktage	83,3	24,6	4,5	0,7	0,5	35,0	6,4	0,7	6,5	4,4
Samstage	85,1	28,7	4,1	0,5	0,8	33,5	4,5	0,3	6,6	6,0
Sonn/Feiertage	84,7	36,2	3,9	0,6	0,9	30,9	2,5	0,3	3,8	5,6

## Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Verkehrszweck in km

	Verkehrszweck					Mobilität in %
	alle Zwecke	Pendler	Einkauf	Freizeit	Geschäft	
<b>MZ84</b>						
alle Tage	29,4	8,7	3,6	11,9	5,0	83,5
Werktage	26,0	11,1	3,2	5,8	5,7	85,5
Samstage	30,2	3,7	6,4	17,5	2,7	83,2
Sonntage	45,1	2,7	3,1	36,1	3,2	74,0
<b>MZ89</b>						
alle Tage	33,1	8,3	4,1	14,4	5,0	82,4
Werktage	31,5	10,7	3,8	9,7	6,1	84,2
Samstage	36,6	2,7	7,3	22,8	2,5	81,2
Sonntage	36,7	2,1	2,1	30,2	2,6	74,4
<b>*MZ94</b>						
alle Tage	34,0	8,5	4,4	16,8	4,4	88,2
Werktage	33,7	11,2	4,7	12,0	5,7	90,4
Samstage	35,8	3,2	6,3	25,0	1,3	87,4
Sonn/Feiertage	33,9	0,8	1,1	31,2	0,8	79,1

## Mittlere tägliche Unterwegszeit (mit Wartezeiten) pro Person nach Verkehrszweck in Minuten

	Verkehrszweck					Mobilität in %
	alle Zwecke	Pendler	Einkauf	Freizeit	Geschäft	
<b>MZ84</b>						
alle Tage	69,6	20,4	11,8	22,6	7,8	83,5
Werktage	69,0	26,3	12,4	14,6	9,2	85,5
Samstage	71,7	9,1	17,0	30,9	5,5	83,2
Sonntage	71,5	3,8	3,9	52,8	3,0	74,0
<b>MZ89</b>						
alle Tage	77,4	22,2	13,2	31,8	8,3	82,4
Werktage	77,1	28,5	13,4	23,2	10,1	84,2
Samstage	77,0	8,1	20,0	42,7	4,5	81,2
Sonntage	77,7	4,2	4,9	65,9	3,2	74,4
<b>*MZ94</b>						
alle Tage	83,7	18,3	12,0	43,3	10,2	88,2
Werktage	83,3	24,3	13,1	32,6	13,3	90,4
Samstage	85,1	7,1	17,1	54,7	3,3	87,4
Sonn/Feiertage	84,7	1,3	2,2	78,7	2,4	79,1

## Benutzung der Verkehrsmittel

Das beliebteste Verkehrsmittel ist ganz offensichtlich das Auto: Zwei Drittel (22,5 km) der Entfernungen werden im Auto zurückgelegt. 4,5 km werden im Zug, 1,5 km zu Fuss und 1,3 km schliesslich per Bus oder Tram zurückgelegt.

Im Durchschnitt bewegen sich die Personen mit einer Stundengeschwindigkeit von 26 km/Std. Mit 59 km/Std. stellt der Zug (ohne Anmarschwege) das schnellste Verkehrsmittel dar, gefolgt vom Auto mit 42 km/Std., dem Motorrad mit 38 km/Std. und Bus und Tram mit 19 km/Std. Die durchschnittliche Geschwindigkeit zu Fuss beträgt 3,5 km/Std. Wartezeiten beim Wechsel des Verkehrsmittels werden in diesen Resultaten nicht berücksichtigt. Das Auto hat einen Anteil von 67,8% an den Verkehrsleistungen im Personenverkehr, die Bahn 13,6%, die Fortbewegung zu Fuss 4,5%, Bus und Tram 3,9%.

### Täglich zurückgelegte Distanz nach Verkehrsmittel

Männer legen durchschnittlich 28,5 km (d.h. 70% ihrer Tagesdistanz), Frauen 16,9 km (65%) im Auto zurück.

Die Bahn wird stärker unter der Woche (4,9 km) als an Sonntagen (2,8 km) benutzt. Personen, denen ein Auto zur Verfügung steht, legen 3,8 km mit der Bahn, die übrigen 5,7 km zurück.

Der Anteil von Bus und Tram beläuft sich auf 1,3 km pro Tag und Person. Am Sonntag geht er auf 0,6 km zurück. Die Motorisierung spielt die gleiche Rolle wie bei der Bahnnutzung: 0,9 km für Personen mit verfügbarem Auto, 2 km für die übrigen.

Männer und Frauen legen täglich die gleiche Distanz zurück. Am Sonntag werden etwas längere Strecken zu Fuss zurückgelegt. An Werktagen gehen motorisierte Personen weniger weit zu Fuss als die übrigen. Am Sonntag gilt das Umgekehrte: motorisierte Personen gehen weiter als nichtmotorisierte.

Sowohl am Sonntag als auch an Werktagen beträgt eine mittlere Velodistanz 0,9 km.

### Durchschnittlicher täglicher Zeitaufwand für Wege nach Verkehrsmittel

Die durchschnittliche für die Fortbewegung verwendete Zeit liefert ein anderes Bild von der Bedeutung der verschiedenen Verkehrsmittel: Aus dem Blickwinkel des Zeitaufwandes nimmt die Fortbewegung zu Fuss einen fast ebenso wichti-

gen Platz ein wie das Auto: 26 bzw. 32 Minuten. An Sonn- und Feiertagen spielt sie mit 35 Minuten gegenüber 30 Minuten für das Auto sogar eine wichtigere Rolle. Die anderen Verkehrsmittel werden täglich unter 8 Minuten beansprucht.

### Durchschnittliche Geschwindigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel

Die für die einzelnen Etappen gemessenen Zeiten und Entfernungen erlauben die Berechnung der durchschnittlichen Geschwindigkeit der jeweiligen Verkehrsmittel. Anmarschwege sowie die bei einem Wechsel des Verkehrsmittels anfallende Wartezeit wird hierbei nicht berücksichtigt. Alle Verkehrsmittel zusammengenommen, beträgt die durchschnittliche Fortbewegungsgeschwindigkeit 26 km/Std.

Mit 59,2 km/Std. ist die Bahn das schnellste Beförderungsmittel. Danach kommt das Auto mit 42,2 km/Std.

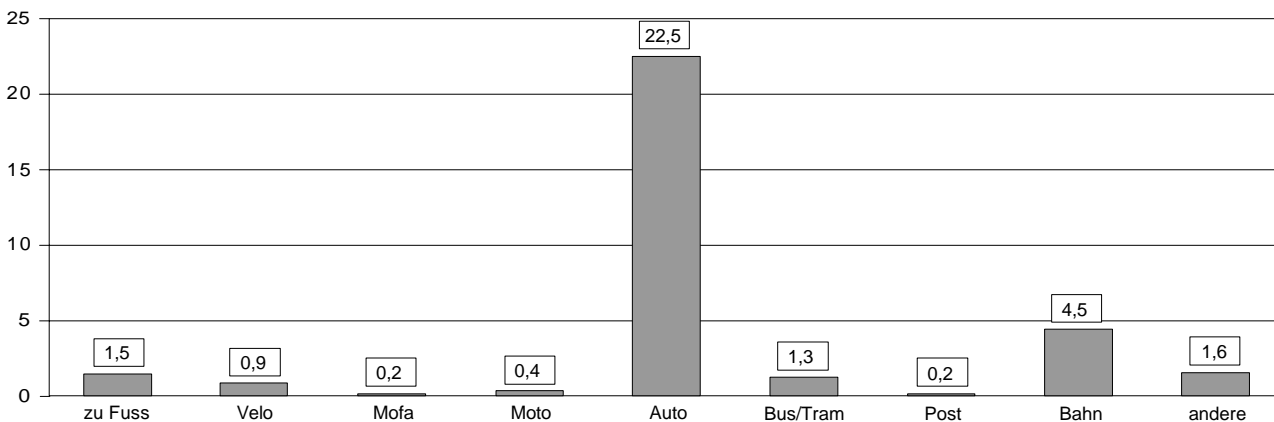
Die durchschnittliche zu Fuss erbrachte Geschwindigkeit beläuft sich auf 3,5 km/Std., jene mit dem Velo 12,6 km/Std.

Diese Geschwindigkeiten schwanken je nach der zurückgelegten Distanz beträchtlich. Für kleinere Fahrten von weniger als 2 km erreicht das Auto eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 16 km/Std., während die entsprechende Geschwindigkeit bei Fahrten von über 50 km 57 km/Std. ausmacht. Die Bahn weist ganz ähnliche Werte auf: 17 km/Std. für kleine Distanzen, 70 km/Std. für grosse.

### Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Verkehrsmittel

Basis = 18 020 Personen

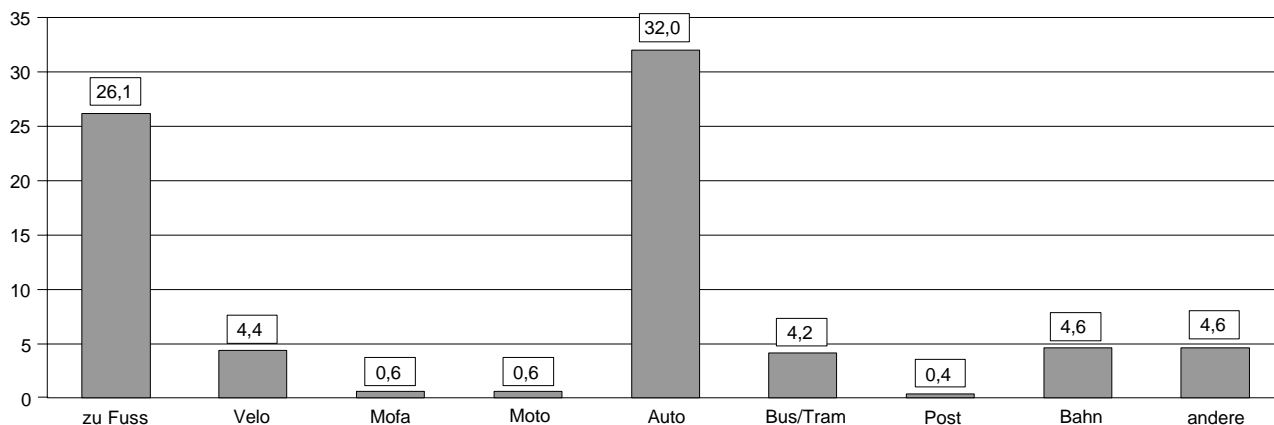
km



### Mittlere Unterwegszeit (ohne Wartezeit) pro Person nach Verkehrsmittel

Basis = 18 020 Personen

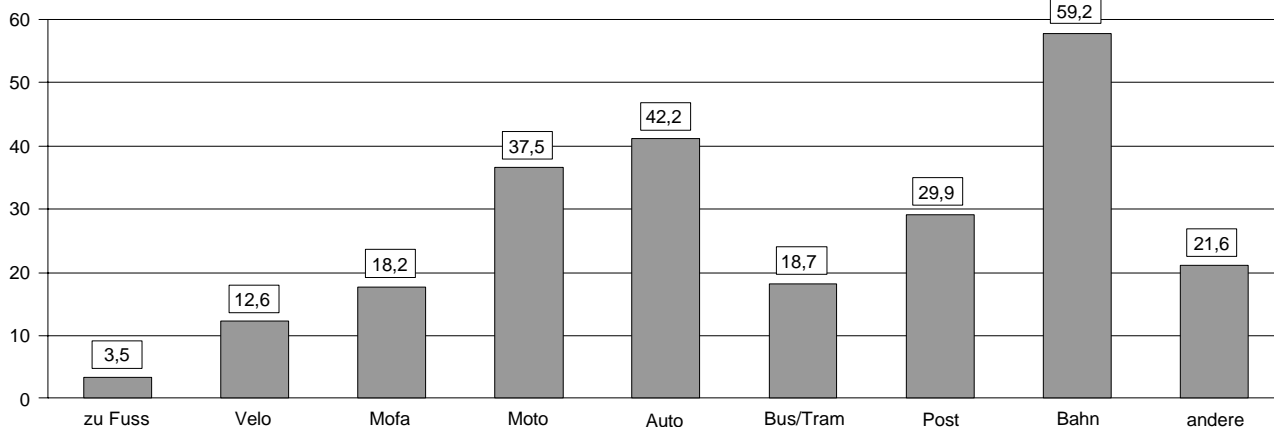
Minuten



### Mittlere Geschwindigkeit nach Verkehrsmittel

Basis = 84 885 Etappen

km/Std.



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel an den täglich zurückgelegten Distanzen

Von 100 km wurden 19,2 km mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, Tram und Postauto) zurückgelegt. Dabei gibt es Personengruppen, die deutlich höhere ÖV-Anteile aufweisen.

Die Saison wirkt sich nur sehr wenig auf den Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel aus, wenn er auch im Herbst und im Winter etwas steigt. An Sonntagen ist er jedoch äusserst gering (10%).

Je nachdem, ob ein Personenwagen zur Verfügung steht oder nicht, schwankt der Anteil, den die öffentlichen Verkehrsmittel bestreiten: 41% für die nichtmotorisierten Personen, 12% für die übrigen.

Frauen benutzen für 23% der zurückgelegten Distanz die öffentlichen Verkehrsmittel, Männer hingegen nur für 17%.

Berufstätige benutzen die öffentlichen Verkehrsmittel am wenigsten (15%), Studenten und Lehrlinge am meisten (40%).

Nach Altersklassen betrachtet findet sich der kleinste Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel bei 26- bis 65jährigen Männern (14%) und der grösste Anteil bei über 63jährigen Frauen (31%).

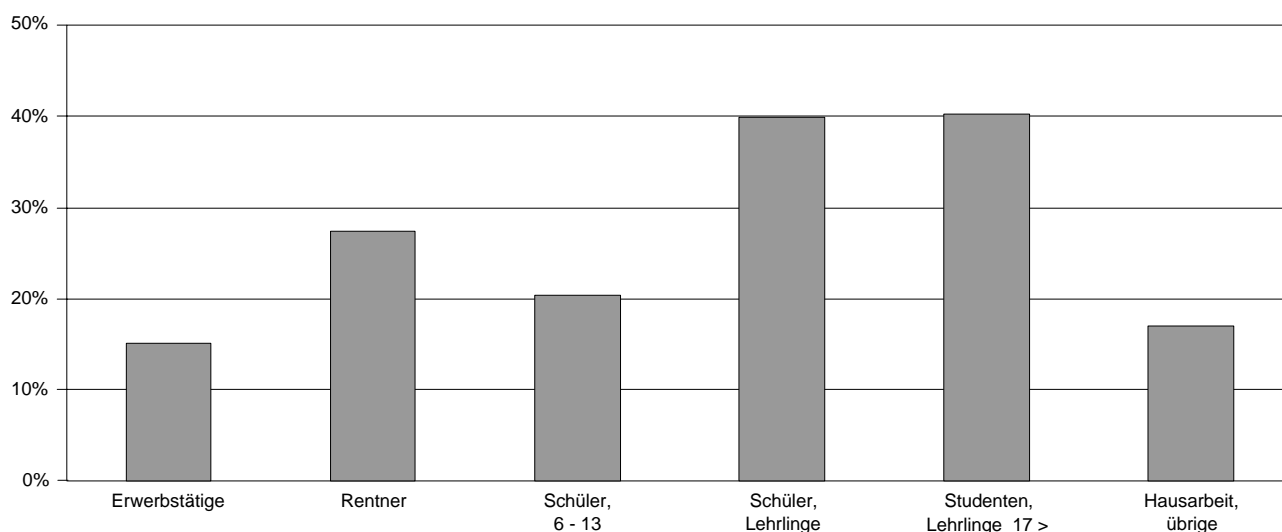
### Prozentualer Anteil des öffentlichen Verkehrs an den zurückgelegten Distanzen nach Erwerbssituation, Alter und Saison

	Saison				
	Ganzes Jahr	Winter	Frühling	Sommer	Herbst
alle	19,2	20,8	18,4	15,9	21,8
<b>Erwerbssituation</b>					
Erwerbstätige	15,1	15,2	14,6	14,5	16,0
Rentner	27,4	30,7	26,3	20,7	32,0
Schüler, 6-13	20,4	22,1	23,5	12,8	25,3
Schüler, Lehrlinge, 14-17	39,9	46,9	44,9	26,7	43,0
Studenten, Lehrlinge $\geq 18$	40,2	47,4	39,0	24,1	49,2
Hausarbeit, übrige	17,0	18,4	13,3	13,6	22,2
<b>Alter</b>					
6-17	28,5	32,3	32,6	18,0	33,0
18-25	24,3	28,2	18,9	18,4	32,1
Männer 26-64	14,0	14,4	14,9	12,4	14,4
Frauen 26-62	18,9	19,6	17,5	18,0	20,6
Männer $\geq 65$	19,5	31,8	16,9	16,5	14,6
Frauen $\geq 63$	31,4	26,3	30,6	23,3	41,6

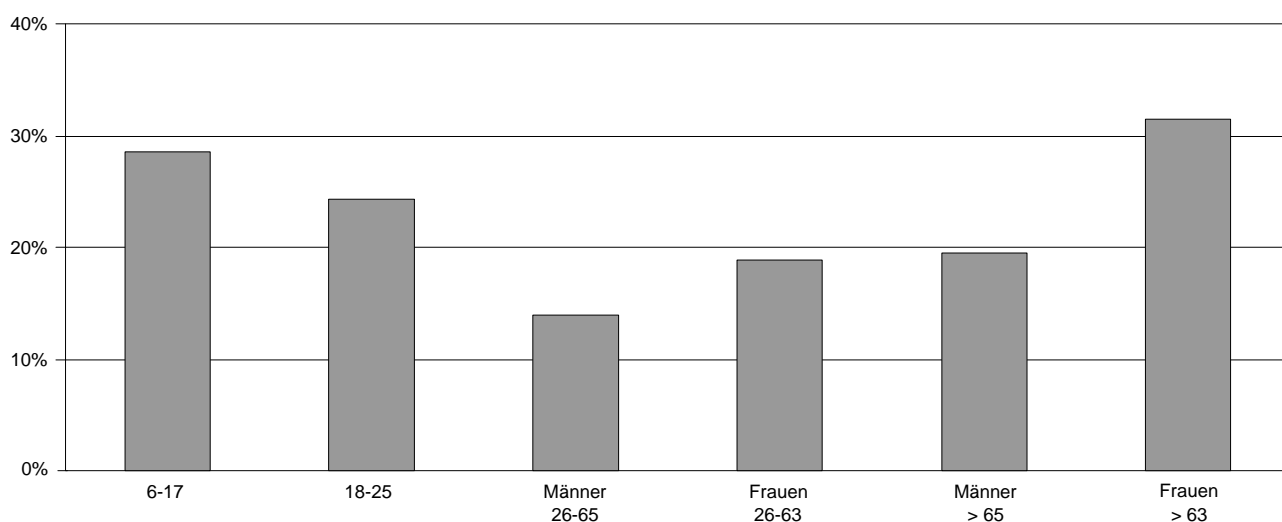
**Prozentualer Anteil des öffentlichen Verkehrs nach Verkehrszweck**

	Verkehrszweck					
	alle Zwecke	Arbeit	Ausbildung	Einkauf	Freizeit	Geschäft
alle Tage	19,2	22,9	54,3	13,7	17,8	12,8
Werktage	21,2	22,9	55,9	15,3	21,1	12,3
Samstage	18,5	22,8	32,4	9,7	20,0	18,6
Sonn/Feiertage	10,9	22,4	.	4,6	10,7	29,2
Auto verfügbar	12,0	16,6	50,4	7,4	10,0	10,8
kein Auto	40,8	65,8	55,8	35,1	34,6	57,6
Mann	16,5	19,0	48,3	8,6	16,2	12,0
Frau	23,0	31,1	61,3	17,7	19,7	19,1

**Prozentualer Anteil des öffentlichen Verkehrs nach Erwerbssituation**



**Prozentualer Anteil des öffentlichen Verkehrs nach Alter**



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## **Wichtigste Einflüsse auf die täglich zurückgelegte Distanz und die Wahl des Verkehrsmittels**

Personen, die über ein Auto verfügen, legen täglich fast doppelt so grosse Distanzen zurück, wie jene, die nicht über ein Auto verfügen. Männer legen um 50% grössere Distanzen zurück als Frauen. Unter den sozioprofessionellen Kategorien halten Studenten und Lehrlinge ab 18 Jahren mit 47,4 km den Rekord, dicht gefolgt von den Berufstätigen mit 42,5 km. 6- bis 13jährige Schüler sowie Rentner legen nur 18,5 km zurück.

Nach Altersklassen betrachtet sind es die 18- bis 25jährigen, die sich mit 47,4 km täglich am weitesten fortbewegen. Frauen im Rentenalter legen nur 15,4 km zurück. Die Jahreszeit hat so gut wie keinen Einfluss auf die zurückgelegte Distanz. Mit 29,2 km legen Bewohner grosser Städte etwas kürzere Wege als die übrige schweizerische Bevölkerung (34,6 km) zurück.

### **Einfluss der Berufstätigkeit und des Alters auf die Verkehrsmittelwahl und die zurückgelegte Distanz**

Unabhängig von den hier betrachteten Kategorien beträgt die zu Fuss zurückgelegte Distanz meist zwischen 1,4 und 1,9 km.

Das Velo wird am häufigsten von 14- bis 17jährigen Schülern und Lehrlingen benutzt. Im Sommer werden damit dreimal grössere Distanzen zurückgelegt als im Winter.

Das Mofa wird vorwiegend von 14- bis 17jährigen Schülern und Lehrlingen benutzt. Mit ihm wird durchschnittlich die gleiche Entfernung zurückgelegt wie zu Fuss.

Das Motorrad wird kaum häufiger verwendet. Eine Ausnahme stellen die über 18jährigen Studenten und Lehrlinge dar, die damit durchschnittlich 0,9 km pro Tag zurücklegen.

26- bis 65jährigen Männer legen täglich 34 km im Auto zurück. Darauf folgt die Altersklasse der 18- bis 25jährigen mit 30 km. Frauen im Rentenalter legen dagegen nur 8,3 km im Auto zurück.

Bus und Tram werden vor allem von den über 14jährigen Schülern, Studenten und Lehrlingen benutzt.

Postautos werden nur wenig benutzt. Mit 0,5 km täglich sind die Schüler die häufigsten Fahrgäste.

Studenten und Lehrlinge legen nahezu dreimal mehr Kilometer im Zug zurück als die übrige Bevölkerung.

Nur ein kleiner Teil (1,6 km) der Distanz wird mit Verkehrsmitteln zurückgelegt, die oben nicht erwähnt wurden. Hierbei handelt es sich zum Beispiel um Beförderungsmittel wie Traktor, Ski, Flugzeug usw..

### **Einfluss der Saison auf die Verkehrsmittelwahl und die zurückgelegte Distanz**

Im Frühling und Sommer erfreuen sich die individuellen, offenen Beförderungsmittel wie Velo, Mofa und Motorrad grösserer Beliebtheit als in den übrigen Jahreszeiten.

In Bus und Tram werden im Frühling die längsten und im Sommer die kürzesten Entfernungen zurückgelegt.

Die Bahn wird im Herbst etwas häufiger benutzt.

Die zu Fuss und im Auto zurückgelegten Distanzen sind nicht saisonabhängig.

### **Vergleich zwischen Stadt und Land**

Bewohner grosser Städte gehen etwas häufiger zu Fuss und benutzen etwas weniger das Auto als Bewohner ländlicher Regionen.

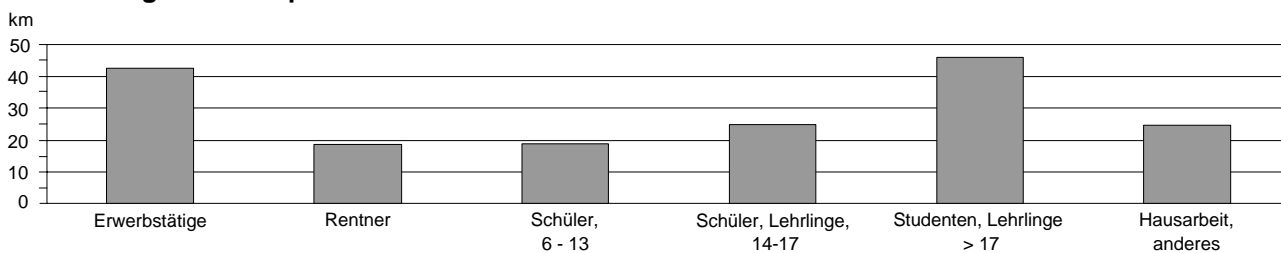
Die Bahn wird häufiger von Städtern als von Landbewohnern benutzt.



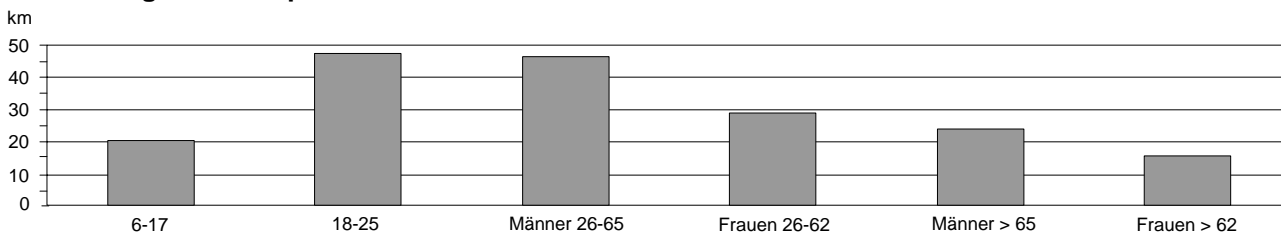
**Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Verkehrsmittel (km)**

	Verkehrsmittel										Anzahl Personen	Mobilität in %
	alle VM	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post	Bahn	andere		
alle	33,2	1,5	0,9	0,2	0,4	22,5	1,3	0,2	4,5	1,6	18 020	88,3%
<b>Autoverfügbarkeit:</b>												
ja	41,4	1,4	0,8	0,1	0,5	31,8	0,9	0,1	3,8	2,1	10 856	91,3%
nein	20,8	1,7	1,1	0,3	0,1	8,5	2,0	0,4	5,7	1,0	7 164	83,7%
<b>Geschlecht:</b>												
Mann	40,7	1,5	1,2	0,3	0,5	28,5	1,2	0,2	5,0	2,4	8 254	91,0%
Frau	26,1	1,5	0,7	0,1	0,2	16,9	1,4	0,2	4,1	0,9	9 766	85,7%
<b>Saison:</b>												
Winter	32,6	1,6	0,5	0,1	0,1	22,2	1,4	0,2	4,8	1,7	4 574	88,4%
Frühling	32,7	1,5	1,0	0,3	0,4	22,1	1,6	0,1	4,0	1,7	4 411	88,4%
Sommer	34,3	1,5	1,5	0,2	0,7	23,5	1,0	0,2	4,0	1,7	4 168	88,2%
Herbst	33,3	1,6	0,7	0,2	0,2	22,3	1,3	0,3	5,4	1,5	4 867	88,1%
<b>Wochentag:</b>												
Werktage	32,8	1,5	0,9	0,2	0,2	21,8	1,5	0,3	4,9	1,6	12 600	90,5%
Samstage	34,8	1,5	0,9	0,1	0,5	23,6	1,1	0,1	4,8	2,1	2 491	87,1%
Sonn/Feiertage	33,5	1,9	0,8	0,1	0,7	25,0	0,6	0,1	2,8	1,4	2 929	79,2%
<b>Erwerbssituation:</b>												
Erwerbstätige	42,5	1,4	0,9	0,1	0,5	31,1	1,2	0,1	4,8	2,4	9 435	92,4%
Rentner	18,5	1,8	0,2	0,1	0,0	10,7	1,3	0,2	3,3	1,0	3 093	76,2%
Schüler, 6-13	18,6	1,5	1,3	0,0	0,2	10,9	1,0	0,4	2,2	1,2	1 566	89,6%
Schüler, Lehrlinge, 14-17	24,8	1,5	3,0	1,5	0,0	8,6	3,1	0,7	5,9	0,4	739	91,9%
Studenten, Lehrlinge ≥18	45,7	1,8	2,3	0,7	0,9	21,2	3,1	0,4	14,5	1,1	760	94,6%
Hausarbeit, anderes	24,4	1,6	0,4	0,0	0,2	17,6	1,0	0,2	2,9	0,6	2 427	82,0%
<b>Alter:</b>												
6-17	20,6	1,5	1,9	0,5	0,1	10,1	1,7	0,5	3,5	0,9	2 334	90,2%
18-25	47,4	1,5	1,5	0,4	0,8	29,8	1,9	0,2	8,8	2,4	1 725	93,3%
Männer 26-65	46,4	1,5	1,0	0,2	0,6	34,1	1,1	0,1	4,9	3,0	5 199	92,5%
Frauen 26-62	29,1	1,6	0,6	0,0	0,2	20,6	1,2	0,2	4,1	0,8	5 463	87,8%
Männer >65	24,0	1,9	0,4	0,1	0,1	16,2	0,8	0,2	3,5	0,9	1 064	79,4%
Frauen >62	15,7	1,5	0,1	0,0	0,0	8,7	1,5	0,2	2,8	0,9	2 235	74,9%
<b>Stadt/Land:</b>												
Grosse Städte	29,2	1,8	0,7	0,1	0,2	17,8	2,1	0,1	5,2	1,1	5 061	88,2%
kleine/mittlere Städte	34,6	1,5	1,0	0,2	0,5	23,4	1,2	0,2	5,1	1,6	8 635	88,9%
Land	34,7	1,4	0,9	0,3	0,3	25,3	0,8	0,3	3,2	2,2	4 324	87,3%

**Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Erwerbssituation**



**Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Alter**



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## ***Einfluss der Entfernung des Arbeitsortes auf das Verkehrsverhalten***

**Die Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort wirkt sich stark auf das Verkehrsverhalten aus. Im Kapitel «Arbeitswege» wurde schon gezeigt, dass die Anzahl der Personen, die im allgemeinen über Mittag nach Hause fahren, schwankt. Hier soll die Gesamtdistanz, die täglich von berufstätigen Personen zurückgelegt wurde, im Verhältnis zur Distanz zum Arbeitsplatz, dem Ziel der zurückgelegten Wege und den benutzten Verkehrsmitteln geprüft werden.**

Die erste Grafik zeigt die von Berufstätigen täglich zurückgelegte Gesamtdistanz im Zusammenhang mit der Distanz zu ihrem Arbeitsort.

Hierbei lässt sich ein auf die übrigen (vor allem Freizeit-) Aktivitäten zurückgehender fester Anteil (25 km) vom Anteil der Pendlerwege unterscheiden, welcher sich mit der Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort erhöht. Diese Erhöhung erfolgt jedoch nicht linear:

- je grösser die Entfernung zum Arbeitsplatz, desto seltener kehren die Personen über Mittag nach Hause zurück.
- Berufstätige mit weiten Pendlerwegen verringern aus Zeitmangel die Wege für andere Aktivitäten.
- Einige benutzen während der Woche eine Zweitwohnung und legen die grössten Distanzen an Montagen und Freitagen zurück.

Aus all diesen Gründen stellt die Zahl der von einer Person täglich zurückgelegten Pendlerwege keine feste Anzahl dar. Um festzustellen, wie die Pendlerwege schwanken, beschränkten wir uns in den folgenden Grafiken auf die Kilometer, welche von den Personen, die am Stichtag arbeiteten, auf ihrem Arbeitsweg zurückgelegt wurden.

Im Hinblick auf die gewählten Verkehrsmittel lassen sich die folgenden Bemerkungen machen:

- Das Auto bleibt für alle Entfernungen das am häufigsten benutzte Verkehrsmittel.

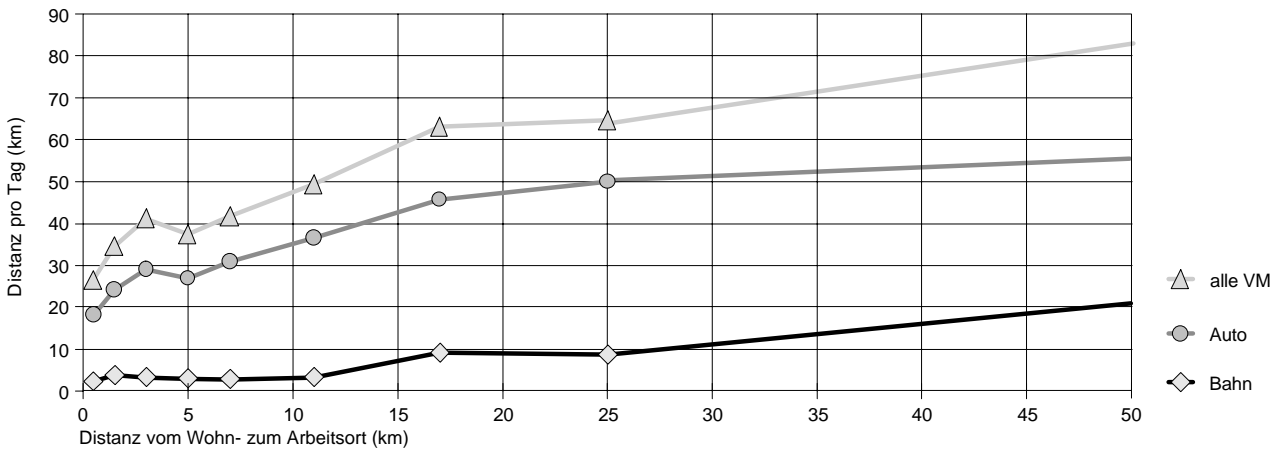
- Unabhängig von der Distanz zum Arbeitsort werden mindestens 500 m zu Fuss zurückgelegt.
- Die Fahrradbenutzung erreicht ihr Maximum bei einer Weglänge von 5 km, die des Motorrads bei 8 km, die von Bus und Tram bei 10 km.
- Der Anteil der Bahn erhöht sich mit der Distanz zum Arbeitsort. Bei Arbeitswegen von über 30 km beträgt der Bahnanteil einen Drittel der Distanz. Er bleibt aber kleiner als der Autoanteil.

Die dritte Grafik zeigt den Zusammenhang zwischen der Anzahl Arbeitswege pro Tag und der Distanz zum Arbeitsort.

- Bis zu einer Entfernung von 8 km zwischen Wohn- und Arbeitsort gehen die meisten über Mittag nachhause, legen also vier Arbeitswege pro Tag zurück.
- Ein Arbeitsweg von 8 bis 35 km Länge wird von der Mehrheit zweimal täglich zurückgelegt.
- Ab einer Arbeitsweglänge von über 35 km liegt die durchschnittliche Anzahl Arbeitswege sogar unter zwei, was bedeutet, dass eine grosse Anzahl Personen nicht täglich von der Arbeit nach Hause zurückkehrt.

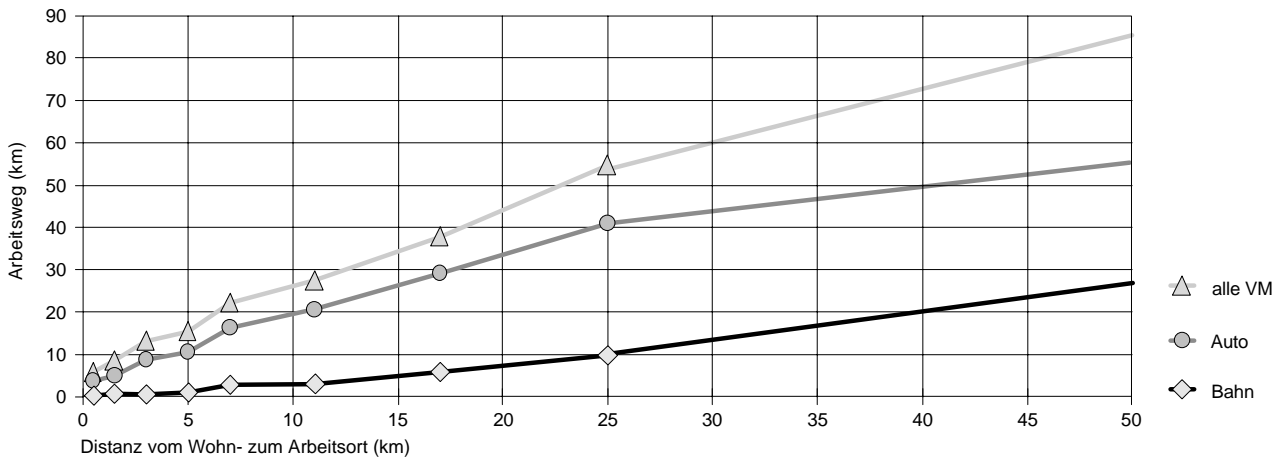
### Mittlere Tagesdistanz von Erwerbstätigen nach Distanz vom Wohn- zum Arbeitsort

Basis = 7792 erwerbstätige Personen



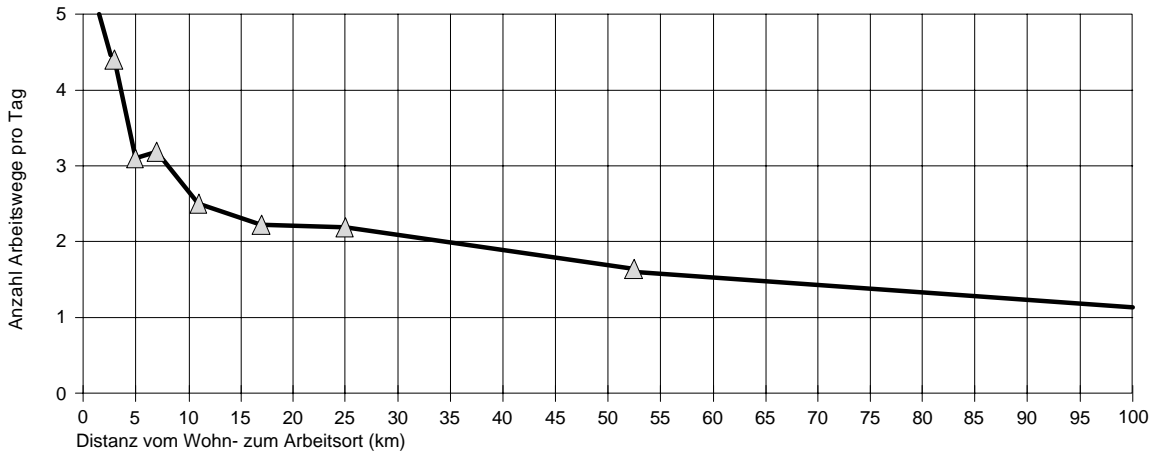
### Mittlere Tagesdistanz auf dem Arbeitsweg nach Distanz vom Wohn- zum Arbeitsort

Basis = 4751 Personen, die am Stichtag gearbeitet haben



### Anzahl Arbeitswege pro Tag nach Distanz vom Wohn- zum Arbeitsort (Verhältnis der Distanz der Pendlerwege zur Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort)

Basis = 4751 Personen, die am Stichtag gearbeitet haben



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Autobesetzungsgrad

**Der Besetzungsgrad der Personenwagen (durchschnittliche Anzahl Insassen pro zurückgelegtem Kilometer) ist tief: Er beträgt 1,62 Personen.**

Auf der Grundlage unserer Erhebung lässt sich eine repräsentative Stichprobe der im Auto zurückgelegten Wegabschnitte in der Schweiz erstellen. Hierfür wurden zunächst alle im Auto zurückgelegten Etappen genommen, bei denen die befragte Person selbst der Fahrer war. Sodann wurden die darauffolgenden Etappen, die für den gleichen Zweck zurückgelegt wurden, zu Wegen zusammengefasst. So kam man auf 20'419 Autowege, für die die gleichen Informationen vorliegen wie für die Personenwege. Diese Methode wird im Kapitel «Berechnung des Besetzungsgrads» (Seite 22) näher ausgeführt.

Der Besetzungsgrad der Personenwagen ändert sich im Jahresablauf nur sehr wenig. Er verändert sich jedoch nach Wochentag. Am Sonntag erreicht er 2,34. Am Montag und Freitag scheint er höher zu sein als am Dienstag und Mittwoch. Dies lässt sich vielleicht auf die Tatsache zurückführen, dass gewisse Personen während der Woche über ein anderes Domizil verfügen als am Wochenende. An Montagen und Freitagen legen diese somit längere Strecken zurück, für die sie eher Passagiere mitnehmen.

Bei Pendelwegen zum Arbeitsort ist der Besetzungsgrad besonders niedrig: 1,14; im Rahmen von Freizeitaktivitäten jedoch höher: 2,07.

Bei längeren Strecken ist die Anzahl der Insassen durchschnittlich höher als bei kurzen Strecken: 1,39 Insassen für Strecken unter 2 km und 1,80 für Strecken über 50 km.

Ein Faktor, der den Besetzungsgrad stark beeinflusst, ist die Grösse des Haushaltes: 1,32 für alleinstehende Personen und 1,92 für Haushalte von 5 Personen und mehr.

Auch die Anzahl der dem Haushalt zur Verfügung stehenden Autos hat eine gewisse Auswirkung. Steht nur ein Wagen für 4 Personen zur Verfügung, so beträgt der Besetzungsgrad 2,00. Bei einem oder mehreren Autos pro Person geht er auf 1,37 zurück.

Zwischen Stadt und Land, Männern und Frauen sowie den verschiedenen Altersklassen lassen sich keine Unterschiede beobachten.

### Mittlerer Autobesetzungsgrad nach Verkehrszweck und Wochentag

Wochentag	Verkehrszweck					
	alle Zwecke	Pendelverkehr Arbeit	Pendelverkehr Ausbildung	Einkauf	Freizeit	Geschäft
Alle Tage	1,62	1,14	1,35	1,70	2,07	1,30
Montag bis Freitag	1,45	1,14	1,39	1,65	1,87	1,29
Samstag	1,90	1,20	1,22	1,83	2,10	1,32
Sonn/Feiertage	2,34	1,23	.	2,01	2,40	1,88

Basis: 20'419 Autowege

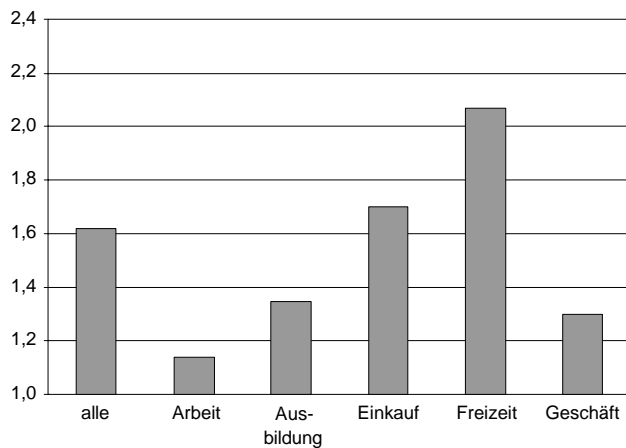
### Mittlerer Autobesetzungsgrad nach Anzahl Personen im Haushalt des Fahrers und Wochentag

Wochentag	Anzahl Personen im Haushalt					
	alle Haushalte	1	2	3	4	5+
Alle Tage	1,62	1,32	1,55	1,68	1,77	1,92
Montag bis Freitag	1,45	1,22	1,41	1,49	1,59	1,60
Samstag	1,90	1,52	1,68	1,98	2,34	2,29
Sonn/Feiertage	2,34	1,61	2,18	2,51	2,56	3,41

Basis: 20'419 Autowege

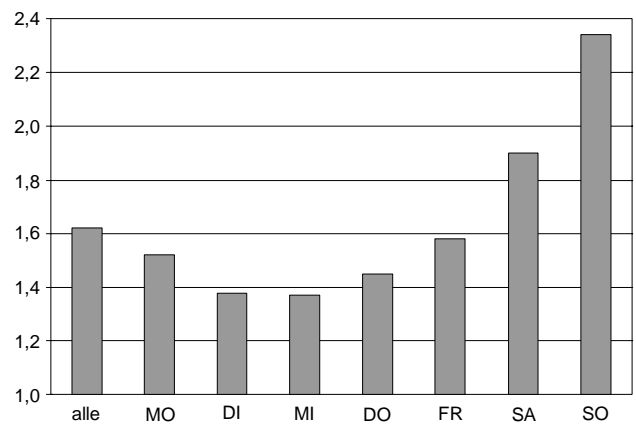
### Autobesetzungsgrad nach Verkehrszweck

Basis = 20 419 Autowege



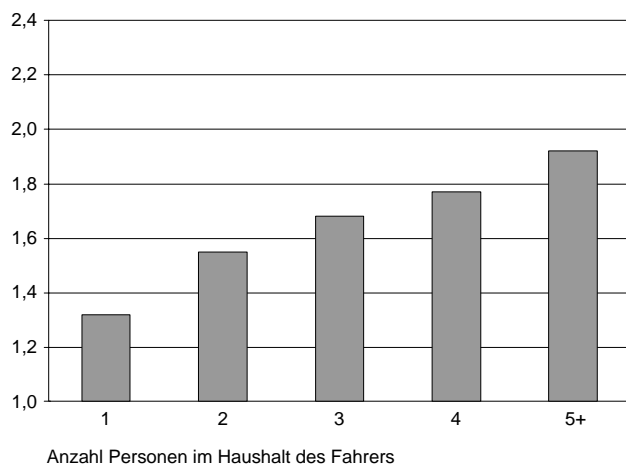
### Autobesetzungsgrad nach Wochentag

Basis = 20 419 Autowege



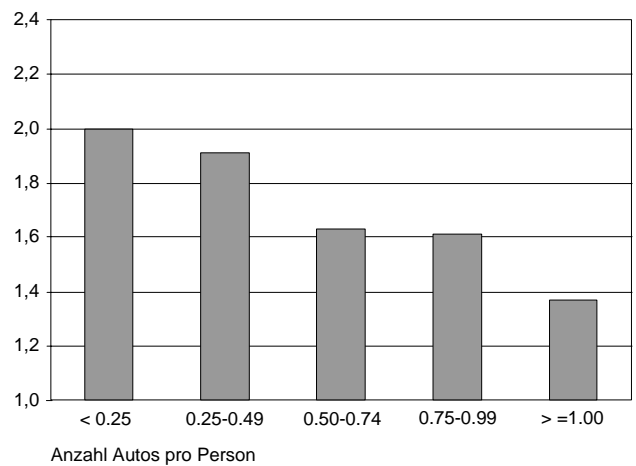
### Autobesetzungsgrad nach Anzahl Personen im Haushalt des Fahrers

Basis = 20 419 Autowege



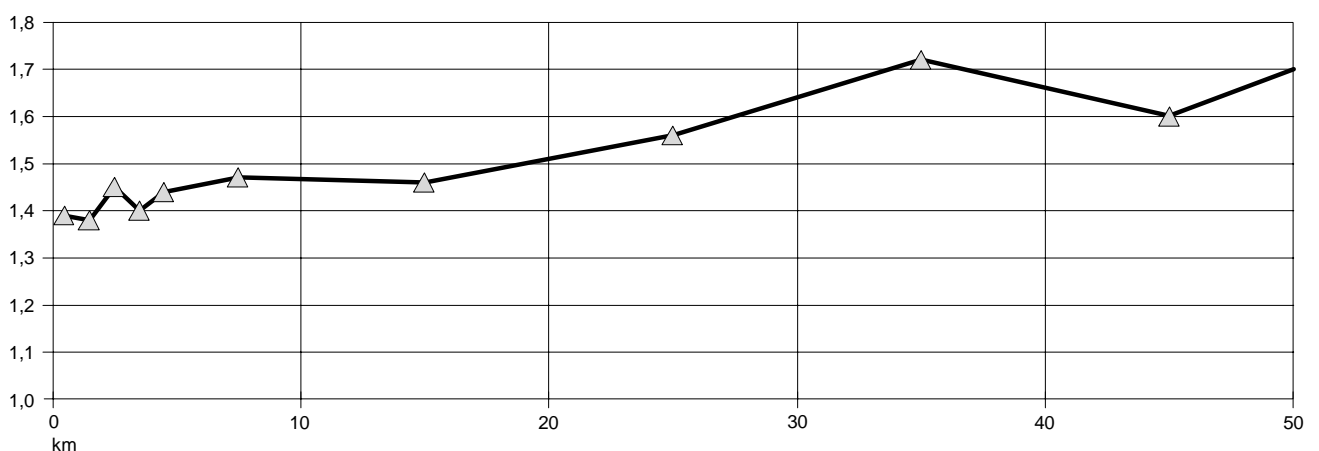
### Autobesetzungsgrad nach Anzahl Autos pro Person im Haushalt des Fahrers

Basis = 20 419 Autowege



### Autobesetzungsgrad nach Distanz des Weges

Basis = 20 419 Autowege



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Kinder im Verkehr

**Kinder zwischen 6 und 17 Jahren legen täglich durchschnittlich 20,6 km zurück und sind dafür eine Stunde und 5 Minuten unterwegs. Zwei Drittel ihrer Distanz legen sie für Freizeit Zwecke zurück, ein knappes Viertel für Schulwege. Knaben bewegen sich etwas weiter als Mädchen.**

Die 6- bis 9jährigen legen schon etwa die Hälfte einer durchschnittlichen Tagesdistanz zurück. Die Freizeit, gefolgt von den Schulwegen, sind die wichtigsten Gründe ihrer Mobilität. Der Unterschied zwischen Mädchen und Knaben, der vor allem auf die Freizeit zurückgeht, ist ausgeprägt bei den 6- bis 9jährigen, verschwindet aber zwischen dem 14. und 17. Lebensjahr völlig.

Zwischen dem 6. und 9. Lebensjahr sind die Kinder täglich eine knappe Stunde unterwegs. Zwischen dem 14. und 17. Lebensjahr verlängert sich ihre Unterwegszeit auf ein Stunde und 14 Minuten. Diese Zeit ist bei Knaben nur wenig länger als bei Mädchen: 6- bis 9jährige Mädchen

sind im Durchschnitt 33 Minuten, gleichaltrige Knaben 40 Minuten unterwegs.

Knaben benutzen das Velo häufiger als Mädchen und werden auch öfters mit dem Auto mitgenommen. Deshalb legen sie - mit dem gleichen Zeitaufwand wie die Mädchen - etwas längere Distanzen zurück.

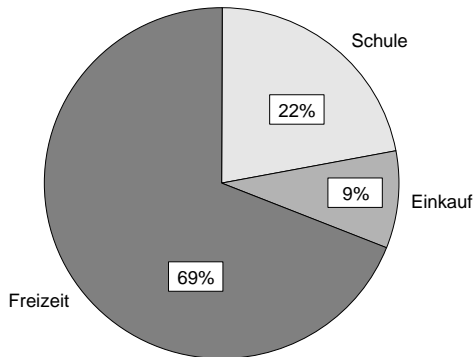
Die Unterschiede im Verkehrsverhalten von Stadt- und Landkindern sind noch ausgeprägter als die Unterschiede in der erwachsenen Stadt- und Landbevölkerung: Landkinder zwischen 6 und 17 Jahren legen täglich 22,6 km zurück, Kinder aus grossen Städten aber 14,8 km.

### Kinder: mittlere Tagesdistanz und Unterwegszeit (ohne Wartezeiten) nach Verkehrszweck, Alter und Geschlecht, Stadt-Land

Alter und Geschlecht	mittlere Tagesdistanz in km				mittlerer Zeitaufwand pro Tag in Minuten				Anzahl Kinder
	Verkehrszweck				Verkehrszweck				
	alle Zwecke	Ausbildung	Einkauf	Freizeit	alle Zwecke	Ausbildung	Einkauf	Freizeit	
6 bis 17 alle	20,6	4,3	1,7	13,9	64,6	20,0	4,2	39,0	2334
Knaben	22,6	4,5	1,6	15,8	67,5	21,1	3,6	41,3	1170
Mädchen	18,4	4,0	1,9	11,9	61,5	18,9	4,8	36,4	1164
6 bis 9 alle	18,1	2,4	2,3	13,5	58,9	16,8	5,1	37,0	809
Knaben	22,5	2,8	2,7	17,0	63,5	18,1	4,9	40,4	421
Mädchen	13,1	1,8	1,8	9,5	53,8	15,3	5,4	33,1	388
10 bis 13 alle	19,0	4,0	1,9	13,2	61,2	21,6	4,0	35,5	774
Knaben	20,1	4,4	1,3	14,4	64,9	24,2	2,9	37,8	384
Mädchen	17,9	3,5	2,5	11,9	57,4	19,0	5,2	33,3	390
14 bis 17 alle	24,8	6,6	1,1	15,1	74,0	21,8	3,4	44,5	751
Knaben	25,2	6,4	0,8	15,7	74,4	21,3	2,9	45,9	365
Mädchen	24,3	6,8	1,3	14,5	73,6	22,4	4,0	43,2	386
Stadt-Land grosse Städte	14,8	2,8	0,7	11,1	58,8	16,7	2,9	38,6	427
übrige Städte	21,3	4,4	1,8	14,4	64,3	20,5	4,8	37,7	1183
Land	22,6	4,8	2,1	14,7	67,8	21,0	4,1	40,7	724

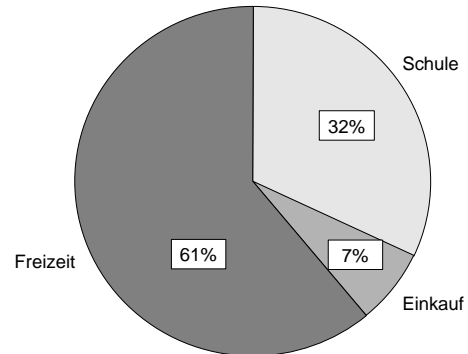
### Kinder: Distanzanteil nach Verkehrszweck

Basis = 2334 Kinder von 6 bis 17 Jahren



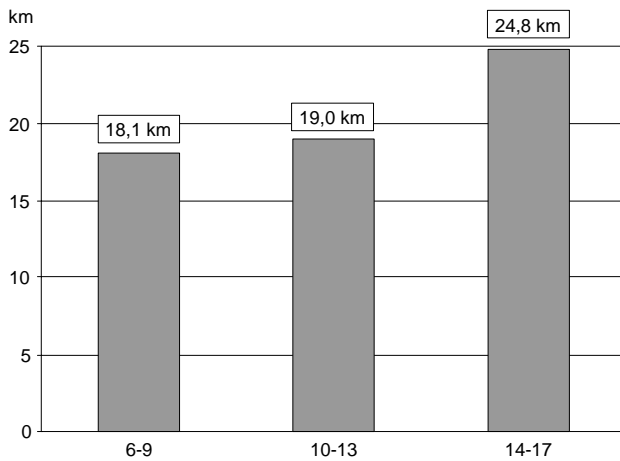
### Kinder: Unterwegszeit (mit Wartezeit) nach Verkehrszweck

Basis = 2334 Kinder von 6 bis 17 Jahren



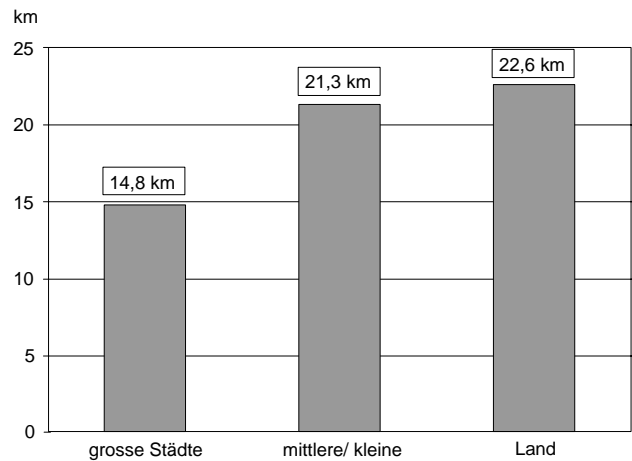
### Kinder: Mittlere Tagesdistanz nach Alter

Basis = 2334 Kinder von 6 bis 17 Jahren



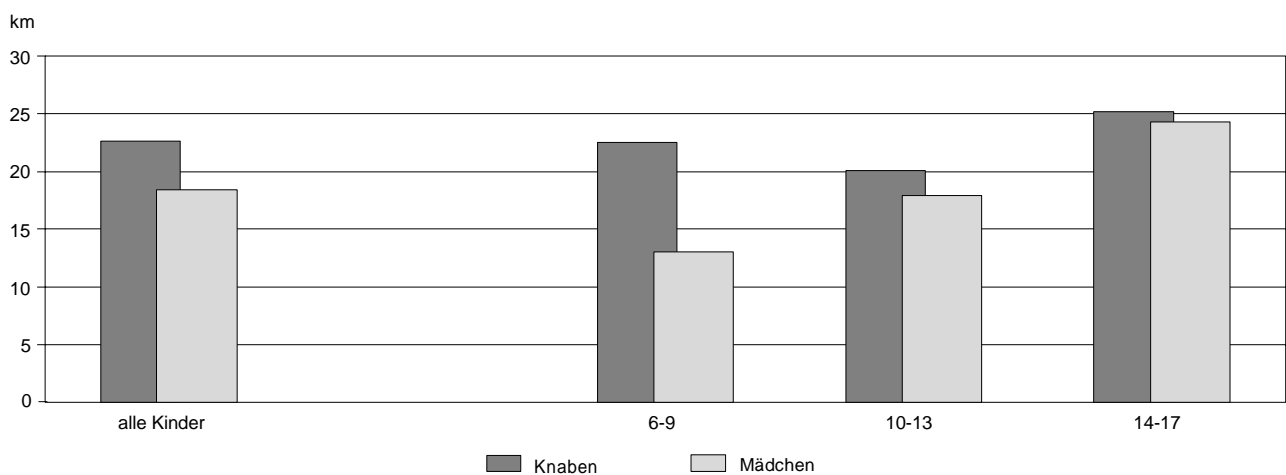
### Kinder: Mittlere Tagesdistanz nach Stadt-Land

Basis = 2334 Kinder von 6 bis 17 Jahren



### Kinder: Mittlere Tagesdistanz nach Geschlecht und Alter

Basis = 2334 Kinder von 6 bis 17 Jahren



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Kinder auf dem Schulweg

An Schultagen legen 6 bis 17jährige Kinder durchschnittlich 8,4 km für ihren Schulweg zurück. Dafür sind sie täglich über eine Stunde unterwegs. Die Verkehrsmittelnutzung nimmt mit dem Alter zu. Der grösste Distanzanteil an den Schulwegen wird per Bahn zurückgelegt (1,7 km), dicht gefolgt von Bus und Tram sowie Velo (1,6 km). Die Fussgänger-Distanz auf Schulwegen beträgt durchschnittlich 1,4 km.

Kinder, die an einem beliebigen Tag mindestens einen Schulweg unternahmen, legten an diesem Tag durchschnittlich 8,4 km für Schul- und Heimwege zurück.

Die Kleinsten (bis 9 Jahre alt) legen den grössten Teil ihrer Schulwegdistanz als Mitfahrer im Auto oder zu Fuss zurück.

Drei Viertel der Schulkinder legen Ihren Schulweg ganz oder teilweise zu Fuss zurück. Ein Viertel der Kinder benutzt (auch) ein Velo.

Zwischen 10 und 13 Jahren ist das Velo das wichtigste Verkehrsmittel auf Schulwegen. Einige benutzen schon den öffentlichen Verkehr.

Über 13jährige legen den grösseren Teil ihres Schulweges mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück.

Die Wahl der Verkehrsmittel ändert sich mit zunehmendem Alter schnell. Je älter die Kinder, desto weniger gehen sie zu Fuss. Dafür nimmt die Benutzung von Velos und öffentlichen Verkehrsmitteln mit dem Alter zu. Die Füsse bleiben aber bis ins 18. Lebensjahr das wichtigste «Verkehrsmittel» für Schulwege. Das Mofa wird nur von 6% der (mindestens 14jährigen) Schülerinnen und Schüler für den Schulweg benutzt.

Zusammenfassend lässt sich sagen:

Die Jüngsten gehen entweder zu Fuss oder lassen sich von ihren Betreuern im Auto bringen und holen. Ältere Kinder (ab 10 Jahren) bewegen sich immer unabhängiger von den Eltern und beginnen mehr und mehr, mit öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln zur Schule zu gehen.

### Verkehrsmittelwahl der Kinder auf Schulwegen

Alter und Geschlecht	Prozentualer Anteil der Kinder, die auf ihrem Schulweg zu Fuss, mit dem Velo ... gegangen sind						Anzahl Kinder
	zu Fuss	Velo	Mofa	Auto	Bus/Tram	Bahn	
6 bis 17							
alle	76,2	25,1	1,9	9,6	16,0	5,7	1200
Knaben	75,7	23,8	2,4	10,4	14,6	4,9	610
Mädchen	76,7	26,5	1,4	8,8	17,5	6,7	590
6 bis 9							
alle	88,9	7,5	0,0	14,4	8,2	0,4	403
Knaben	86,8	6,3	0,0	17,3	7,6	0,0	217
Mädchen	91,2	8,9	0,0	10,9	9,0	0,9	186
10 bis 13							
alle	73,0	29,6	0,3	8,4	13,2	3,4	433
Knaben	70,0	31,2	0,0	8,1	11,7	2,3	221
Mädchen	76,5	27,7	0,6	8,8	14,9	4,9	212
14 bis 17							
alle	66,2	38,9	6,0	5,9	27,8	14,2	364
Knaben	70,1	34,8	8,2	5,3	26,6	13,9	172
Mädchen	62,3	43,0	3,7	6,6	29,0	14,6	192

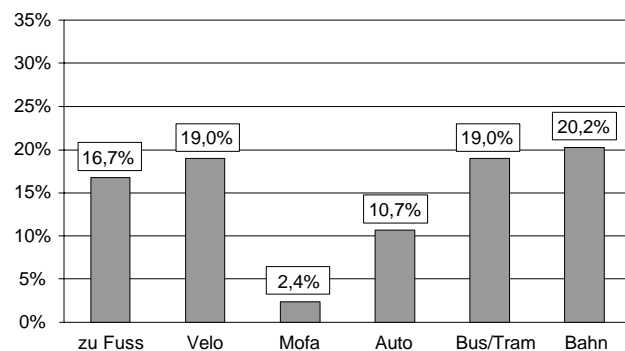


**Kinder: Mittlere Tagesdistanz für Schulwege nach Verkehrsmittel, Alter und Geschlecht (km)**

Alter und Geschlecht	Verkehrsmittel							Anzahl Kinder
	alle Verkehrs- mittel	zu Fuss	Velo	Mofa	Auto	Bus/Tram	Bahn	
6 bis 17 alle	8,4	1,4	1,6	0,2	0,2	1,6	1,7	1200
Knaben	8,8	1,5	1,6	0,4	1,2	1,5	1,6	610
Mädchen	8,0	1,4	1,5	0,1	0,6	1,8	1,8	590
6 bis 9 alle	4,8	1,6	0,3	0,0	1,7	0,6	0,1	403
Knaben	5,7	1,7	0,2	0,0	2,6	0,6	0,0	217
Mädchen	3,7	1,5	0,5	0,0	0,7	0,6	0,1	186
10 bis 13 alle	7,1	1,4	1,9	0,0	0,7	1,2	0,8	433
Knaben	7,4	1,3	2,4	0,0	0,7	0,9	0,7	221
Mädchen	6,7	1,5	1,3	0,0	0,6	1,5	0,8	212
14 bis 17 alle	14,0	1,2	2,5	0,7	0,3	3,4	4,7	364
Knaben	14,3	1,4	2,2	1,3	0,3	3,5	4,7	172
Mädchen	13,7	1,1	2,7	0,2	0,4	3,2	4,7	192

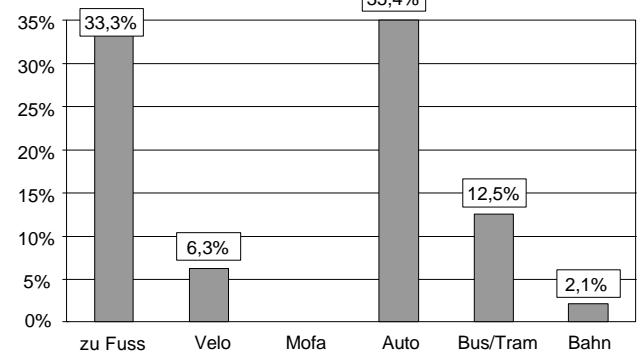
**Distanzanteil der Verkehrsmittel auf Schulwegen von 6- bis 17jährigen**

Basis = 1200 Kinder



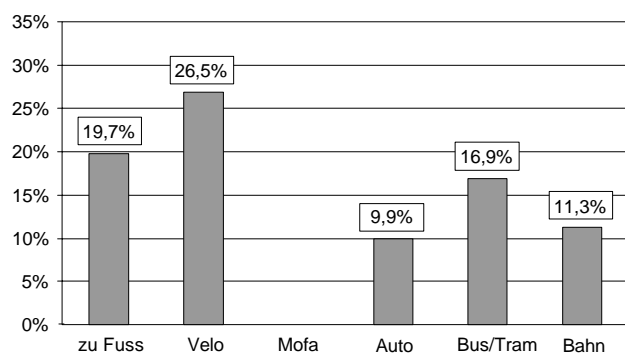
**Distanzanteil der Verkehrsmittel auf Schulwegen von 6- bis 9jährigen**

Basis = 403 Kinder



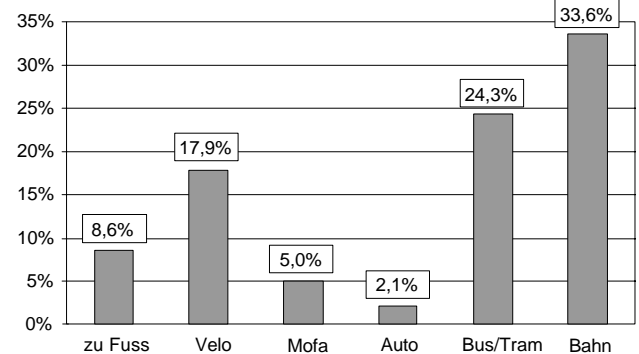
**Distanzanteil der Verkehrsmittel auf Schulwegen von 10- bis 13jährigen**

Basis = 433 Kinder



**Distanzanteil der Verkehrsmittel auf Schulwegen von 14- bis 17jährigen**

Basis = 364 Jugendliche



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Fussgänger

**Fast die Hälfte aller Wege werden mindestens zum Teil zu Fuss zurückgelegt: 29% ausschliesslich zu Fuss und 19% in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln. Verteilt man alle an einem Tag zurückgelegten Fussgänger-Kilometer auf die ganze mindestens 6jährige Wohnbevölkerung, dann fallen auf jeden Einwohner 1,5 km zu Fuss. Verteilt man diese Kilometer aber nur auf Personen, die tatsächlich zu Fuss unterwegs waren, dann fallen auf jeden Fussgänger durchschnittlich 2,7 km.**

**NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs erreichen die Haltestellen meist zu Fuss. Personen, die den öffentlichen Verkehr benutzen, legen täglich 870 Meter zu Fuss zurück, um zur Bahn, zum Tram oder zum Bus zu gelangen. Ein Fussweg zum öffentlichen Verkehr ist durchschnittlich 360 m lang.**

RentnerInnen und Personen in Ausbildung gehen am weitesten zu Fuss deutlich weiter als Personen im Erwerbsleben.

Fast zwei Drittel der täglich zu Fuss zurückgelegten Distanzen dienen dem Zweck der Freizeit, 16% werden beim Einkaufen und 11% auf Arbeitswegen zurückgelegt.

In den grossen Städten geht man mehr zu Fuss Einkaufen oder zur Arbeit als auf dem Land. Einzig auf Wegen zur Schule oder zur Ausbildung gehen Leute vom Land etwas weiter zu Fuss als StädterInnen.

Wer zu Fuss den öffentlichen Verkehr erreicht, legt zu diesem Zweck täglich im Durchschnitt 870 m zurück. In grossen Städten sind die Wege zu den Haltestellen deutlich kürzer als in den übrigen Regionen:

### Mittlere Distanz zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs nach Stadt - Land

Alle Regionen	grosse Städte	kleine, mittlere Städte	Land
360 m	320 m	390 m	400 m

### Mittlere Tagesdistanz zu Fuss nach Verkehrszweck und Erwerbssituation

Erwerbstätigkeit	Verkehrszweck						Anzahl Personen
	alle Zwecke	Arbeit	Ausbildung	Einkauf	Freizeit	Geschäft	
alle	1,53	0,17	0,13	0,25	0,96	0,03	18 020
Erwerbstätige	1,42	0,30	0,00	0,17	0,90	0,05	9 435
Rentner	1,75	0,01	0,00	0,47	1,28	0,00	3 093
Schüler, 6 bis 13 jährig	1,53	0,00	0,80	0,09	0,64	0,00	1 566
Schüler, Lehrlinge, 14 bis 17 jährig	1,54	0,06	0,59	0,08	0,81	0,01	739
Studenten, Lehrlinge $\geq 18$	1,75	0,19	0,40	0,16	0,99	0,01	760
Hausarbeit, übrige	1,61	0,01	0,00	0,46	1,13	0,01	2 427

Basis = 18'020 Personen

### Mittlere Tagesdistanz zu Fuss nach Verkehrszweck und Alter

Alter	Verkehrszweck						Anzahl Personen
	alle Zwecke	Arbeit	Ausbildung	Einkauf	Freizeit	Geschäft	
alle	1,53	0,17	0,13	0,25	0,96	0,03	18 020
<17	1,53	0,02	0,72	0,09	0,70	0,00	2 334
18-25	1,47	0,26	0,16	0,16	0,87	0,01	1 725
Männer 26-65	1,47	0,25	0,00	0,14	1,02	0,06	5 199
Frauen 26-62	1,56	0,21	0,01	0,35	0,96	0,03	5 463
Männer >65	1,92	0,02	0,00	0,43	1,48	0,00	1 054
Frauen >62	1,48	0,02	0,00	0,47	0,99	0,00	2 235

Basis = 18'020 Personen

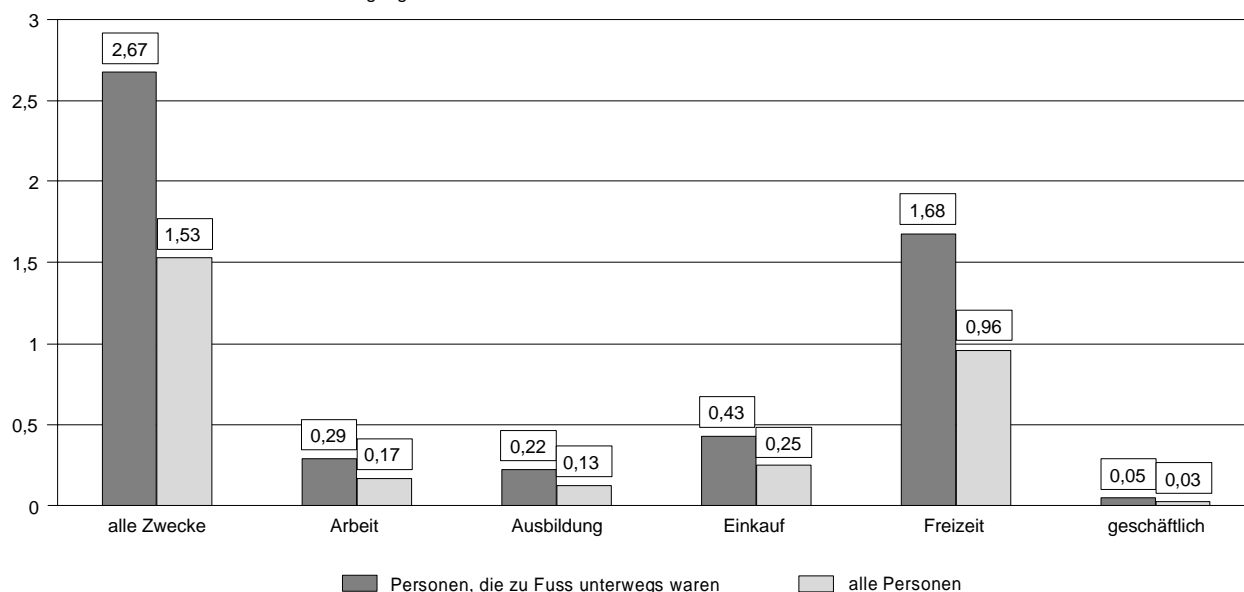
### Mittlere Tagesdistanz zu Fuss nach Verkehrszweck und Stadt - Land

Stadt - Land	alle Zwecke	Arbeit	Ausbildung	Einkauf	Freizeit	geschäftlich
alle Personen	1,53	0,17	0,13	0,25	0,96	0,03
grosse Städte	1,77	0,24	0,1	0,35	1,05	0,03
mittlere/kleine Städte	1,51	0,16	0,13	0,23	0,96	0,02
Land	1,36	0,12	0,14	0,18	0,89	0,03

Basis = 18'020 Personen

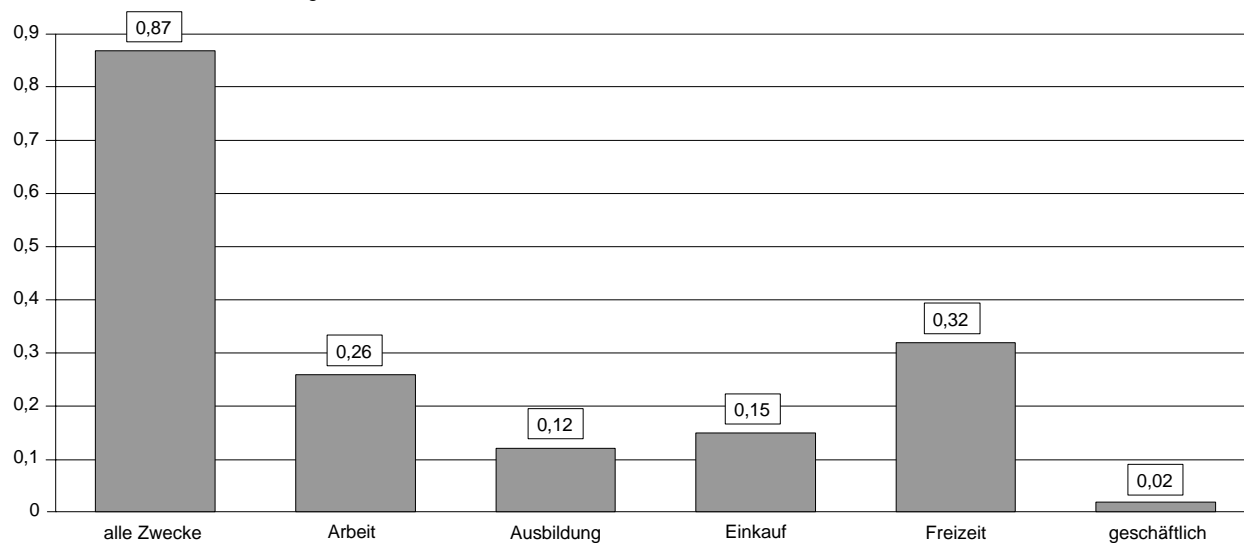
### Mittlere Tagesdistanz zu Fuss nach Wegzweck (Fussgänger/alle Personen)

Basis = 18 020 Personen bzw. 10 657 Fussgänger



### Mittlere Tagesdistanz von Fusswegen zu Haltestellen des ÖV

Basis = 3507 Personen mit Fusswegen zum ÖV



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Üblicherweise und effektiv benutzte Verkehrsmittel auf Arbeitswegen

Die Verkehrserhebung 1994 erlaubt einen direkten Vergleich zwischen dem üblichen und dem effektiven Verkehrsverhalten. Am Beispiel der Arbeitswege lässt sich zeigen, dass die übliche Bahn- und Velonutzung sehr gut mit dem effektiven Verhalten übereinstimmt, dass aber der Autoanteil unterschätzt wird.

54% der Personen gaben an, für ihren Arbeitsweg üblicherweise das Auto zu benützen. Am Stichtag fuhren effektiv 62% der Befragten mit diesem Verkehrsmittel zur Arbeit und legten 71% der Pendlerdistanz zurück. Der Unterschied lässt sich teilweise durch eine Unterschätzung der Autofahrten erklären, um dem gesellschaftlichen Trend eines umweltbewussten Verhaltens zu entsprechen («ich verschmutze weniger»). Dieser Unterschied tritt noch deutlicher zu Tage, wenn man ganz kurze Pendlerdistanzen von weniger als einem km zwischen Wohn- und Arbeitsort betrachtet: Hier geben 16% der Befragten an, üblicherweise das Auto zu benützen, während sich am Stichtag effektiv 29% damit zur Arbeit begeben haben.

12% der Personen geben an, üblicherweise mit dem Velo zur Arbeit zu fahren. Effektiv benutzt wurde es von 10% der Befragten, die damit 3% der Pendlerdistanzen zurückgelegt haben. Im Gegensatz zur Autonutzung wird die Velonutzung also sehr realistisch eingeschätzt.

Die Bahn wird von 10% der Personen als übliches Verkehrsmittel angegeben und wurde

effektiv von 9% der Befragten am Stichtag benützt. Der hierbei gemessene Distanzanteil beträgt 16% der Pendlerwege. Die Übereinstimmung der beiden ersten Indikatoren ist bei der Bahn sehr hoch.

12% der Personen geben an, üblicherweise zu Fuss zur Arbeit zu gehen. 44% haben effektiv zumindest einen Teil des Arbeitsweges zu Fuss zurückgelegt, woraus sich ein Distanzanteil von 2% der Pendlerwege ergibt. Das zu Fuss Gehen wird oftmals in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln angeführt und beschränkt sich hauptsächlich auf ganz kurze Strecken.

### Üblicherweise und effektiv benutzte Verkehrsmittel

	übliches Verkehrsmittel	effektiv gebrauchtes Verkehrsmittel	effektiver Distanzanteil
zu Fuss	12%	44%	2%
Velo	12%	10%	3%
Auto	54%	62%	71%
Bahn	10%	9%	16%

**Üblicherweise benutzte Verkehrsmittel zur Arbeit nach Distanz zum Arbeitsort (Mehrfachnennung)**

übliche Verkehrsmittel zur Arbeit	Distanz zum Arbeitsort					
	total 100 %	< = 1km 18%	1-5km 32%	5-10km 20%	10-20km 17%	> 20km 13%
zu Fuss	12%	57%	4%	0%	0%	0%
Velo	12%	22%	20%	6%	3%	3%
Mofa	2%	2%	4%	2%	1%	0%
Moto	3%	1%	3%	4%	3%	2%
Auto	54%	16%	52%	68%	73%	68%
Bahn	10%	1%	3%	10%	20%	34%
Postauto	1%	0%	1%	2%	3%	2%
Bus/Tram	15%	4%	22%	19%	11%	9%
andere	1%	0%	1%	1%	1%	1%

Basis = 17'951 Erwerbstätige mit Arbeitsweg

**Verkehrsmittel zur Arbeit am Stichtag nach Distanz zum Arbeitsort**

gebrauchte Verkehrsmittel zur Arbeit am Stichtag	Distanz zum Arbeitsort					
	total 100 %	< = 1km 18%	1-5km 32%	5-10km 20%	10-20km 17%	> 20km 13%
zu Fuss	44%	64%	39%	40%	38%	42%
Velo	10%	17%	15%	4%	3%	5%
Mofa	2%	1%	3%	2%	0%	0%
Moto	2%	1%	2%	2%	2%	1%
Auto	62%	29%	60%	72%	80%	79%
Bahn	9%	1%	3%	10%	17%	26%
Postauto	1%	0%	1%	1%	2%	2%
Bus/Tram	14%	3%	19%	18%	11%	14%
andere	1%	1%	1%	1%	1%	1%

Basis = 4879 Erwerbstätige mit Arbeitsweg

**Distanzanteile nach Verkehrsmittel**

gebrauchte Verkehrsmittel zur Arbeit am Stichtag	Distanz zum Arbeitsort					
	total 100 %	< = 1km 18%	1-5km 32%	5-10km 20%	10-20km 17%	> 20km 13%
zu Fuss	2%	10%	5%	2%	1%	1%
Velo	3%	6%	8%	2%	1%	0%
Mofa	1%	2%	3%	1%	0%	0%
Moto	1%	0%	1%	2%	1%	0%
Auto	71%	72%	67%	70%	78%	69%
Bahn	16%	6%	5%	11%	14%	26%
Postauto	1%	0%	0%	1%	1%	0%
Bus/Tram	5%	2%	10%	9%	3%	1%
andere	1%	4%	1%	1%	0%	2%

Basis = 4879 Erwerbstätige mit Arbeitsweg

## Etappen

Eine Etappe stellt den Teil eines Weges dar, der mit ein und demselben Verkehrsmittel zurückgelegt wurde. Sie bildet die Grundeinheit unserer Erhebung, auf deren Grundlage die übrigen Mobilitätsgrößen erstellt werden und gibt Aufschluss über die verwendeten Verkehrsmittel.

Im Zeitraum vom 3. Januar 1994 bis zum 31. Januar 1995 wurden 84'882 Etappen aufgezeichnet. Eine Etappe umfasst Angaben über Ausgangspunkt und Ziel, Zeit, Distanz und benutztes Verkehrsmittel.

Eine Etappe umfasst durchschnittlich 7,3 km und dauert 17,1 Minuten. Bahnetappen erstrecken sich durchschnittlich über 30 km und dauern 30 Minuten. Danach folgen Etappen im Auto (14 km), mit dem Motorrad (12 km), dem Postauto (9 km) und Bus oder Tram (3,8 km). Zu Fuss werden Etappen von durchschnittlich 800 m zurückgelegt.

Die Grafiken über die Häufigkeit der Etappen-distanzen vermitteln ein Bild ihrer statistischen Verteilung. Die Verkehrsmittel lassen sich in drei Gruppen unterteilen:

- Für kleine Distanzen benutzte Verkehrsmittel: zu Fuss gehen, Velo, Mofa, Bus und Tram. Über 60% der mit diesen Verkehrsmitteln zurückgelegten Etappen sind kürzer als drei Kilometer.
- Die für mittlere Distanzen benutzten Verkehrsmittel: Auto, Motorrad, Postautos. Mehr als 25% der hiermit zurückgelegten Etappen sind kürzer als drei Kilometer, über 20% dieser Etappen sind länger als 10 Kilometer. Bemerkenswert ist die Tatsache, dass 30% der im Auto zurückgelegten Etappen eine Distanz von weniger als drei Kilometern ausmachen.
- Die Bahn wird für grosse Distanzen benutzt. Nur 9% der Bahnetappen sind kürzer als drei Kilometer, über 60% sind länger als 10 km.

### Mittlere Distanz der Etappen nach Verkehrsmittel, Autoverfügbarkeit, Geschlecht und Wochentag (km)

	Verkehrsmittel								
	alle VM	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/Tram	Post	Bahn
alle Tage	7,3	0,8	3,0	3,8	11,9	14,1	3,8	8,9	29,6
Werktage	6,6	0,7	2,6	3,7	7,3	12,9	3,7	8,9	27,6
Samstage	8,4	0,8	4,0	3,2	25,7	14,7	4,4	7,8	38,8
Sonn/Feiertage	12,0	1,7	6,3	5,4	38,4	20,9	4,7	10,8	37,2
Auto verfügbar	8,9	0,9	3,6	3,5	12,0	13,9	4,1	8,2	32,3
kein Auto	4,8	0,7	2,6	4,0	11,2	15,4	3,7	9,2	27,4
Mann	8,5	0,8	3,4	3,8	9,8	14,9	4,2	9,0	31,6
Frau	6,1	0,7	2,5	4,0	23,0	12,9	3,6	8,8	27,7

### Mittlere Dauer der Etappen nach Verkehrsmittel, Autoverfügbarkeit, Geschlecht und Wochentag (km)

	Verkehrsmittel								
	alle VM	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/Tram	Post	Bahn
alle Tage	17,1	13,2	14,3	12,6	19,1	20,0	12,3	17,8	30,0
Werktage	15,3	10,8	12,5	11,9	13,4	19,3	11,8	17,4	27,7
Samstage	19,0	15,6	18,0	10,4	37,9	19,4	13,4	16,2	41,3
Sonn/Feiertage	29,1	30,5	31,5	21,4	49,3	25,0	16,7	25,2	37,8
Auto verfügbar	18,8	14,9	15,7	14,5	19,2	20,0	13,0	18,5	30,7
kein Auto	14,2	11,6	13,2	11,7	18,0	20,1	11,8	17,5	29,5
Mann	18,9	13,7	15,7	12,4	16,8	22,0	12,9	19,6	32,0
Frau	15,1	12,8	12,7	13,3	31,1	17,3	11,8	16,6	28,1

Basis 84'885 Etappen

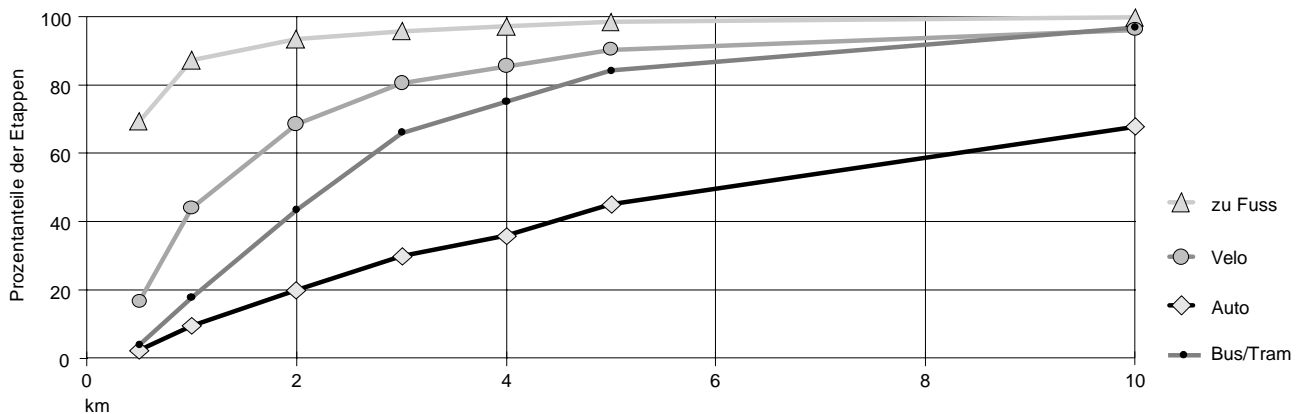
**Häufigkeitsverteilung der Etappendistanzen nach Verkehrsmittel**

Etappen-Distanzklassen (km)	% der Etappen nach Verkehrsmittel									
	alle VM	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/Tram	Post	Bahn	
0.1 - 0.5	32,6	69,3	16,5	9,3	2,0	2,3	4,0	0,3	0,8	
0.6 - 1	13,6	17,9	27,4	16,9	7,3	7,2	13,8	1,3	1,5	
1.1 - 2	10,6	6,2	24,7	17,5	15,9	10,4	25,7	9,0	3,0	
2.1 - 3	7,6	2,3	12,0	16,5	14,9	9,9	22,5	14,9	4,0	
0.1-3	64,4	95,7	80,6	60,2	40,1	29,8	66,0	25,5	9,3	
3.1 - 4	4,2	1,4	5,0	11,7	8,7	6,0	9,1	8,1	3,5	
4.1 - 5	5,3	1,2	4,8	10,3	9,8	9,2	9,1	9,2	5,7	
5.1 - 10	11,3	1,4	5,8	13,3	18,1	22,8	12,5	34,8	18,7	
10.1 - 15	4,7	0,2	1,4	2,5	9,1	10,6	1,8	10,3	14,4	
15.1 - 20	2,8	0,1	0,9	0,7	3,4	6,1	0,6	7,0	12,0	
20.1 - 25	1,4	0,0	0,3	0,4	1,5	3,1	0,2	1,0	6,2	
25.1 - 30	1,4k	0,0	0,3	0,0	1,6	3,3	0,3	1,7	6,2	
30.1 - 40	1,2	0,0	0,3	0,7	2,3	2,6	0,2	0,8	5,7	
40.1 - 50	0,8	0,0	0,3	0,0	1,2	1,8	0,1	0,3	4,3	
50.1 - 75	1,0	0,0	0,3	0,0	0,6	2,1	0,0	1,2	4,6	
75.1 - 100	0,7	0,0	0,0	0,1	2,2	1,3	0,1	0,0	4,1	
>100	0,8	0,0	0,0	0,0	1,4	1,3	0,1	0,1	5,4	

Basis: 84'885 Etappen

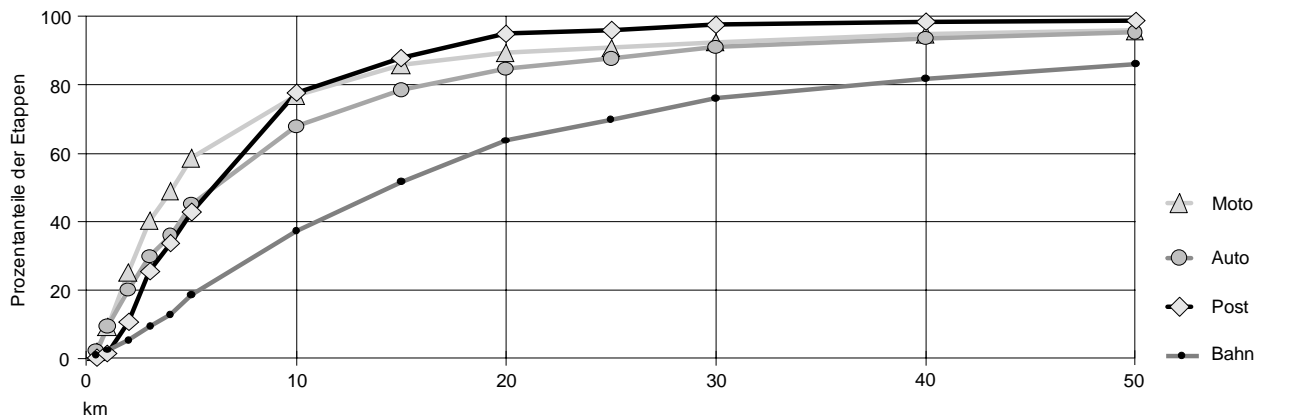
**Summenhäufigkeit der Etappendistanzen nach Verkehrsmittel (kurze Distanzen)**

Basis = 84 885 Etappen



**Summenhäufigkeit der Etappendistanzen nach Verkehrsmittel (lange Distanzen)**

Basis = 84 885 Etappen



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Wege

**Ein Weg wird zu einem konkreten Zweck zurückgelegt, er beginnt, wenn sich eine Person in Bewegung setzt und endet, wenn sie ihr Ziel erreicht hat. Er umfasst eine oder mehrere Etappen und stellt das Hauptinstrument zur Beschreibung des Verkehrsverhaltens dar. Er verbindet die für einen Verkehrszweck zurückgelegten Etappen. Ein Weg dauert durchschnittlich 25 Minuten und erstreckt sich über durchschnittlich 10 km. Jede Person macht im Durchschnitt 3,24 Wege täglich.**

Täglich werden pro Person durchschnittlich 3,24 Wege zurückgelegt. Den grössten Anteil machen dabei die Freizeitaktivitäten mit 1,34 Wegen aus. Darauf folgen Einkaufswege (0,75), Arbeitswege (0,73), Ausbildungswege (0,26) und Geschäftswege (0,17).

Am Sonntag werden weniger Wege (2,11) als werktags (3,54) zurückgelegt.

Die zu Geschäfts- und Dienstzwecken zurückgelegten Wege sind mit 24 km die längsten. Wege

zu Freizeit Zwecken sind durchschnittlich 12,5 km lang. Danach kommen Wege zum Arbeitsort (9,6 km), für Einkäufe (5,8 km) und für die Ausbildung (4,5 km).

Betrachtet man die Dauer der Wege je nach Verkehrszweck, so ergibt sich ein ähnliches Bild: Wege für Geschäftszwecke nehmen mit einer Dauer von 56,4 Minuten wiederum die erste Stelle ein. Es folgen Freizeit (32,3 Minuten), Arbeit (18,8 Minuten), Ausbildung (17,4 Minuten) und Einkäufe (15,5 Minuten).

### Mittlere Anzahl Wege pro Person

in einem Tag nach Verkehrszweck, Wochentag, Motorisierung und Geschlecht

	Verkehrszweck						Mobilität in %
	alle Zwecke	Arbeit	Ausbildung	Einkauf	Freizeit	Geschäft	
alle Tage	3,24	0,73	0,26	0,75	1,34	0,17	88,3
Werktage	3,54	0,97	0,34	0,81	1,18	0,23	90,5
Samstage	3,01	0,23	0,12	1,06	1,54	0,07	87,1
Sonn/Feiertage	2,11	0,08	0,00	0,17	1,85	0,02	79,2
Auto zur Verfügung	3,52	1,00	0,04	0,81	1,40	0,27	91,3
kein Auto	2,82	0,32	0,59	0,66	1,23	0,03	83,7
Mann	3,56	0,96	0,29	0,56	1,45	0,30	92,0
Frau	2,95	0,51	0,23	0,93	1,23	0,05	85,7

Basis 18'020 Personen

### Mittlere Distanz der Wege (km)

in einem Tag nach Verkehrszweck, Wochentag, Motorisierung und Geschlecht

	Verkehrszweck					
	alle Zwecke	Arbeit	Ausbildung	Einkauf	Freizeit	Geschäft
alle Tage	10,2	9,6	4,5	5,8	12,5	24,0
Werktage	9,3	9,5	4,5	5,7	10,1	24,0
Samstage	11,5	11,0	4,6	5,8	15,8	19,1
Sonn/Feiertage	15,9	9,5	.	6,4	16,7	41,0
Auto zur Verfügung	11,8	10,1	13,6	6,8	13,3	24,6
kein Auto	7,4	7,1	3,6	3,8	11,0	15,0
Mann	11,5	10,1	4,6	6,9	12,6	25,4
Frau	8,9	8,7	4,4	5,1	12,3	16,0

Basis 58'315 Wege

### Mittlere Dauer der Wege (Min.)

Nach Verkehrszweck, Wochentag, Motorisierung und Geschlecht

	Verkehrszweck					
	alle Zwecke	Arbeit	Ausbildung	Einkauf	Freizeit	Geschäft
alle Tage	25,5	18,8	17,4	15,5	32,3	56,4
Werktage	23,2	18,7	17,5	15,7	27,5	55,7
Samstage	27,7	22,6	15,5	15,6	37,0	47,2
Sonn/Feiertage	39,8	16,3	.	12,8	42,4	120,5
Auto zur Verfügung	26,2	18,1	28,0	15,5	32,2	56,7
kein Auto	24,2	22,4	16,3	15,6	32,4	51,7
Mann	27,0	18,4	17,4	16,4	32,1	58,8
Frau	23,7	19,5	17,3	15,1	32,5	42,4

Basis 58'315 Wege



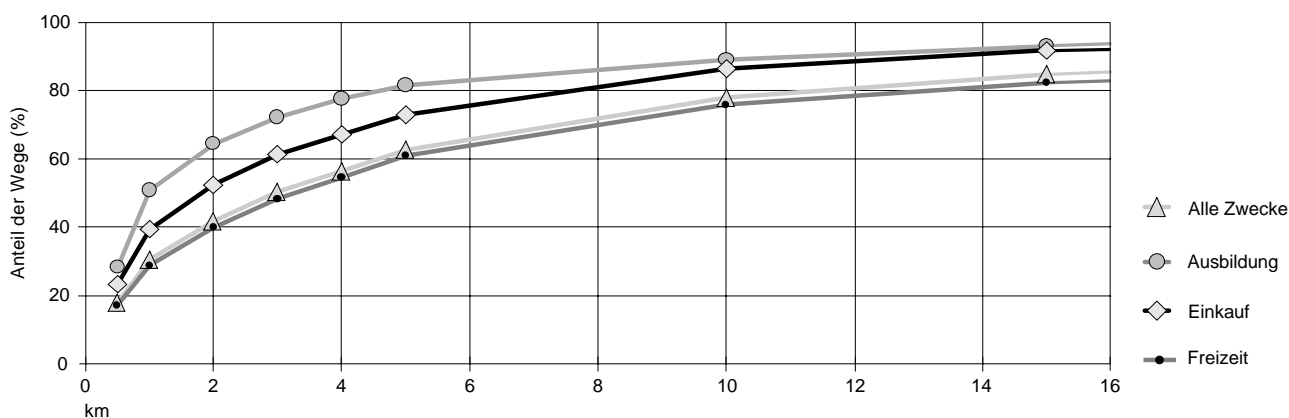
### Häufigkeitsverteilung der Wegdistanzen nach Verkehrszweck Anteil (%) der Wege

Wegdistanzklassen (km)	% der Wege nach Verkehrszweck					
	alle Zwecke	Arbeit	Ausbildung	Einkauf	Freizeit	Geschäft
0.1 - 0.5	17,9	12,0	28,4	23,5	17,3	8,3
0.6 - 1	12,7	9,2	22,6	16,0	11,6	7,6
1.1 - 2	11,2	9,5	13,5	13,0	11,0	8,2
2.1 - 3	8,6	9,0	7,9	8,9	8,5	7,0
3.1 - 4	6,0	6,6	5,4	5,8	6,2	4,3
4.1 - 5	6,3	7,5	3,9	5,8	6,4	7,2
5.1 - 10	15,3	20,0	7,4	13,4	15,0	17,3
10.1 - 15	6,8	9,3	4,1	5,5	6,4	8,8
15.1 - 20	3,9	5,8	1,5	2,9	3,7	5,8
20.1 - 25	2,3	3,3	1,1	1,5	2,4	2,5
25.1 - 30	1,9	2,2	1,2	1,0	2,1	4,5
30.1 - 40	2,0	2,4	1,0	1,0	2,3	3,4
40.1 - 50	1,2	1,0	0,8	0,5	1,6	2,6
50.1 - 75	1,6	1,2	0,8	0,7	2,1	4,5
75.1 - 100	0,9	0,3	0,1	0,3	1,4	2,9
>100	1,3	0,6	0,2	0,2	2,1	5,3

Basis 58'315 Wege

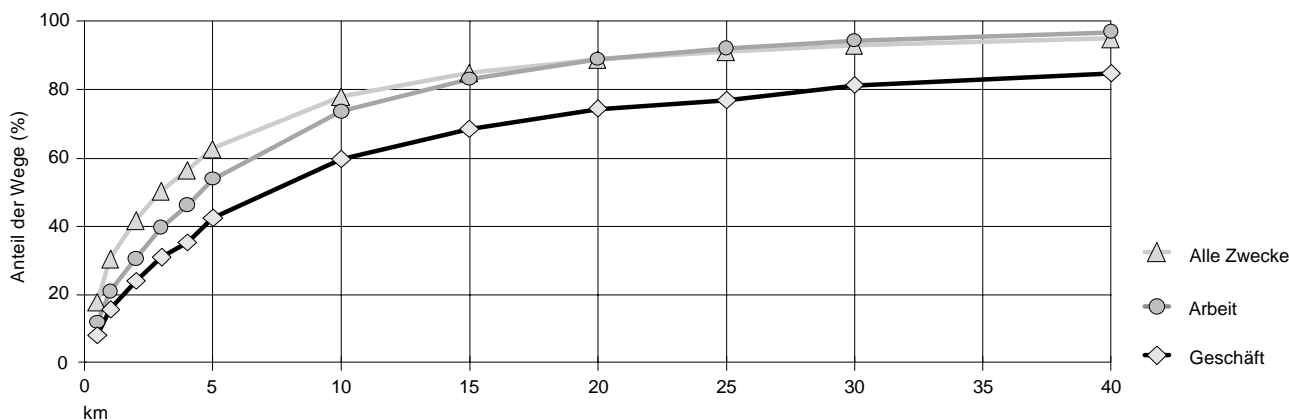
#### Summenhäufigkeit der Wegdistanzen nach Verkehrszweck: Ausbildung, Einkauf, Freizeit

Basis = 58 315 Wege



#### Summenhäufigkeit der Wegdistanzen nach Verkehrszweck: Arbeit, Geschäft

Basis = 53 315 Wege



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Abfolgen von Wegzwecken und Verkehrsmitteln

**Alle Wegzwecke, die eine Person an einem Tag verfolgt, lassen sich in ihrer zeitlichen Abfolge darstellen. Ebenso gibt es Abfolgen von Verkehrsmitteln, mit denen ein solcher Weg zurückgelegt wurde. Dieses Kapitel zeigt typische Wegzweck- und Verkehrsmittelabfolgen.**

Bei 15'948 Personen wurden 1228 unterschiedliche Abfolgen von Wegzwecken beobachtet. Aber nur gerade 53 dieser Sequenzen kamen mehr als 30 mal vor. Diese 53 häufigsten Sequenzen wurden von 80% der Personen gewählt. Die übrigen 20% der Personen bewegten sich in komplizierteren, mehr oder weniger einmalige Tagesabläufen.

Der häufigste Tagesablauf besteht aus einem Freizeitweg und einem Rückweg. 12% haben sich am Stichtag nach diesem einfachen Muster verhalten. Weitere 15% waren am Stichtag einzig zum Zweck «Freizeit» unterwegs. Ihre Tagesabläufe bestehen aus mehr als zwei Freizeitwegen.

8% weisen Tagessequenzen auf, die aus Arbeits- und Freizeitwegen bestehen. Diese beiden Zwecke können nacheinander stehen (Typ «Ausgang nach der Arbeit») - oder sie können ineinandergeschachtelt sein (Typ «Arbeit - auswärts Essen - von der Arbeit nachhause»).

Freizeitwege kommen auch in Kombination mit Ausbildungswegen (4%) und Einkaufswegen (9%) vor.

10% haben am Stichtag nur Arbeitswege zurückgelegt, hat also eine Tagessequenz der Wegzwecke nach dem Muster «Arbeit - nachhause» oder «Arbeit - nachhause - Arbeit - nachhause».

2% haben am Stichtag Arbeits- und Einkaufswegen zurückgelegt.

Jeder dieser Wege wurde mit einem oder mehreren Verkehrsmitteln zurückgelegt. Die Verkehrs-

mittel eines Weges in ihrer zeitlichen Abfolge bilden eine Verkehrsmittelabfolge. Die 58'413 untersuchten Wege bildeten 255 verschiedene Abfolgen der drei Kategorien «zu Fuss oder mit dem Velo», «motorisierter Individualverkehr (MIV)» und «öffentlicher Verkehr (ÖV)».

Die Hälfte aller Wege werden mit Verkehrsmitteln des MIV, meistens mit dem Auto, zurückgelegt. Diese Wege bestehen meist aus einer einzigen MIV-Etappe. Sie können auch aus mehreren MIV- und Fussgänger-Etappen bestehen.

11% der Wege können der Kategorie ÖV zugeordnet werden. In diesen ÖV-Abfolgen sind nebst öffentlichen Verkehrsmitteln nur Fussgänger- oder Veloetappen zugelassen.

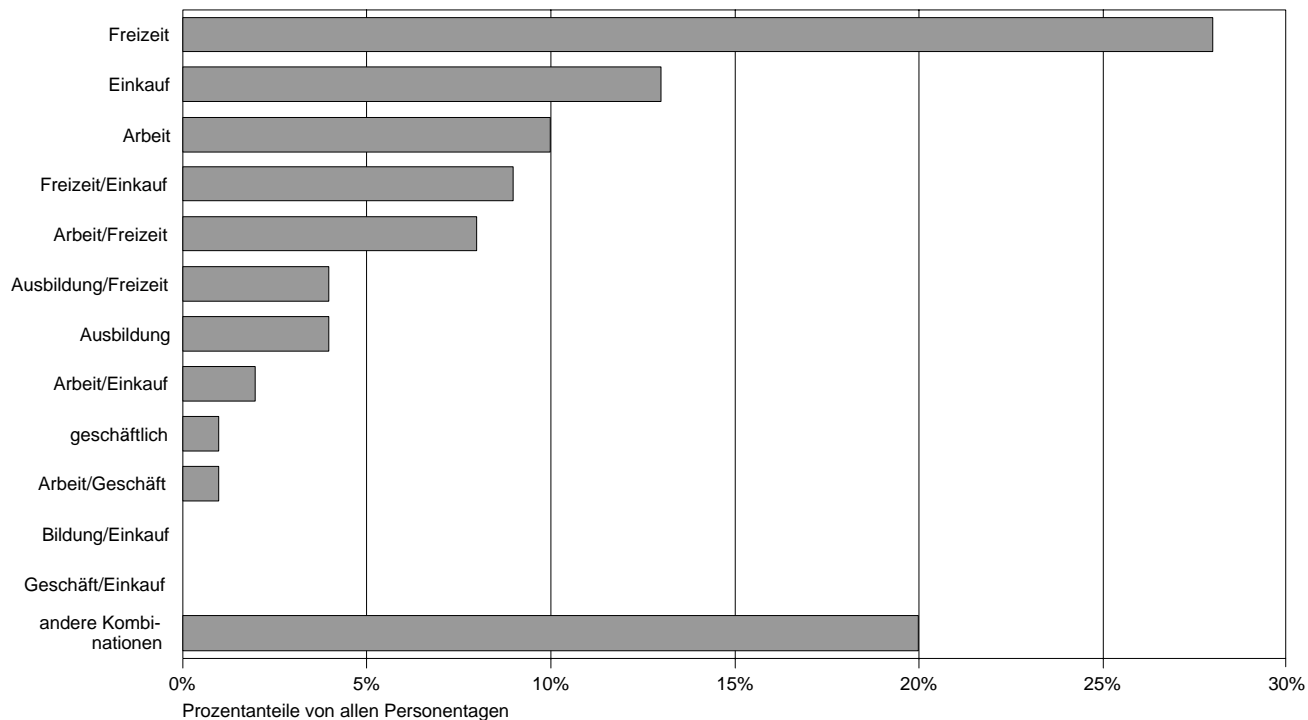
Äusserst selten sind Wege, die aus ÖV- und MIV-Etappen gemischt sind (zum Beispiel Park and Ride). Sie machen nur ein Prozent aller Wege aus.

ÖV-Wege bestehen aus komplexeren Verkehrsmittelabfolgen als MIV-Wege, weil meist eine Fussgänger-Etappe zum öffentlichen Verkehrsmittel hin und von diesem weg führt. Zudem wurde bei 29% aller ÖV-Wege mindestens einmal umgestiegen.

Noch komplexer sind Wege, die mit Verkehrsmitteln des ÖV und des MIV zurückgelegt wurden. Obwohl sie nur 1% aller Wege ausmachen, decken sie 38% aller beobachteten verschiedenen Abfolgen von Verkehrsmitteln ab.

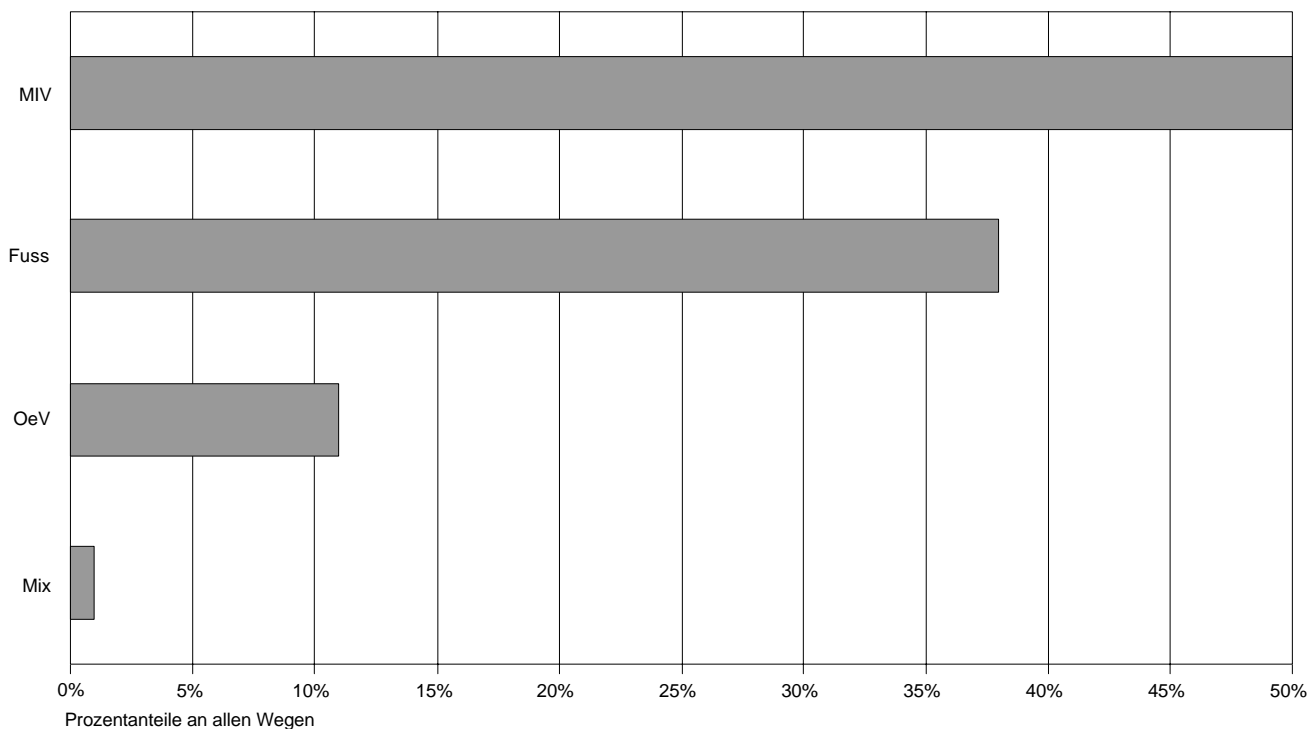
### Die häufigsten Wegzweck-Kombinationen pro Tag

Basis = 15 948 Personentage



### Verkehrsmittelkombinationen pro Weg

Basis = 58 315 Wege



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## **6 Einstellung zur Verkehrspolitik**

## Einstellung zum Autoverkehr

Personen über 18 Jahren wurden vier Behauptungen zum Autoverkehr vorgelesen. Jeder Behauptung konnte man zustimmen, teilweise zustimmen oder nicht zustimmen. Die Grafik zeigt Unterschiede zwischen verschiedenen Personengruppen.

Insgesamt fällt auf, dass man in der Romandie autofreundlicher eingestellt ist als in der Deutschschweiz. Zwischen Stadt und Land gibt es kaum Meinungsunterschiede in der Beurteilung des Strassennetzes, wohl aber in der Beurteilung von einschränkenden Massnahmen. Personen, die ein Auto benutzen, sind auch in ihrer Einstellung autofreundlicher. Dies sind hier Männer sowie Personen, die immer ein Auto zur Verfügung haben und Personen ohne irgend ein Abonnement für den öffentlichen Verkehr. Personen ohne Führerschein fühlten sich oft nicht in der Lage, Fragen zum Autoverkehr zu beantworten.

- «Die Schweiz verfügt heute über ein sehr gut ausgebautes Strassennetz».

ja: 79%	teilweise: 10%	nein: 2%	keine Antwort: 8%
---------	----------------	----------	-------------------

Die grosse Mehrheit stimmte dieser Behauptung zu. Etwas unter dem Durchschnitt liegt die Zustimmung in der Romandie.

- «Weitere grössere Ausbauten des Strassennetzes sind in den nächsten Jahren nicht nötig».

ja: 50%	teilweise: 20%	nein: 18%	keine Antwort: 12%
---------	----------------	-----------	--------------------

Bei dieser Behauptung ist die zustimmende Mehrheit deutlich kleiner als bei der ersten Behauptung. Es gibt also Personen, die zwar mit dem Strassennetz zufrieden sind, aber dennoch einen weiteren Ausbau wünschen. Jede(r) Zweite ist nicht an einem weiteren Ausbauten des Strassennetzes interessiert, vor allem Deutschschweizer, Frauen, Personen ohne Führerschein oder ohne verfügbares Auto sowie Personen mit Abonnements.

- «In den Stadtzentren und Wohnquartieren muss der motorisierte Strassenverkehr noch vermehrt eingeschränkt werden, z.B. durch Fussgängerzonen, Tempo-30-Zonen, Parkplatzbeschränkungen und Fahrverbote».

ja: 51%	teilweise: 21%	nein: 19%	keine Antwort: 9%
---------	----------------	-----------	-------------------

Dieser Meinung stimmten alle Personengruppen mehrheitlich zu, aber in unterschiedlichem Ausmass: In der Deutschschweiz ist man eher dafür als in der Westschweiz. Frauen stimmten häufiger zu als Männer. Personen mit Abonnements und Personen ohne Führerschein oder ohne verfügbares Auto stimmten häufiger als direkt betroffene Automobilisten zu.

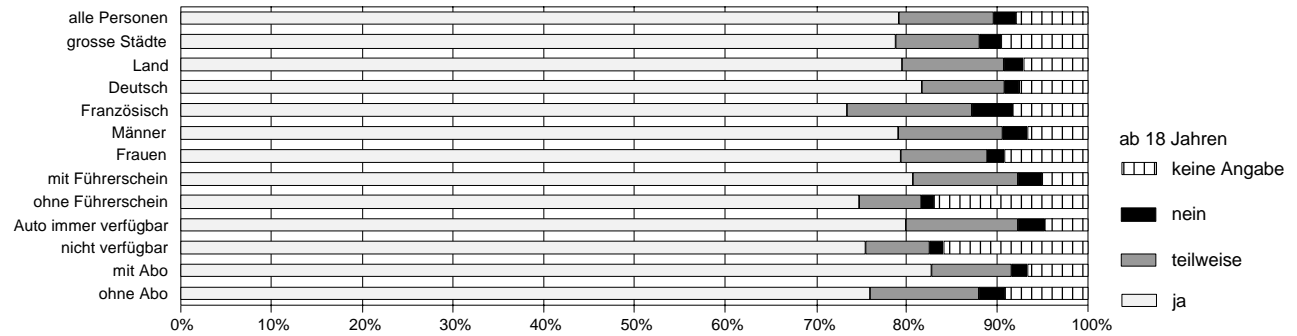
In der Stadt sagt man häufiger nein zu diesen Einschränkungen als auf dem Land. Vermutlich fühlt sich die autofahrende Landbevölkerung von diesen Massnahmen, die sich vorwiegend auf Städte bezieht, nicht direkt betroffen.

- «Die Kosten für Unfälle, Lärmbelästigungen, Gesundheits- und Umweltschäden, welche vom Strassenverkehr verursacht werden, müssen von den Automobilisten bezahlt werden, auch wenn dadurch das Autofahren teurer wird».

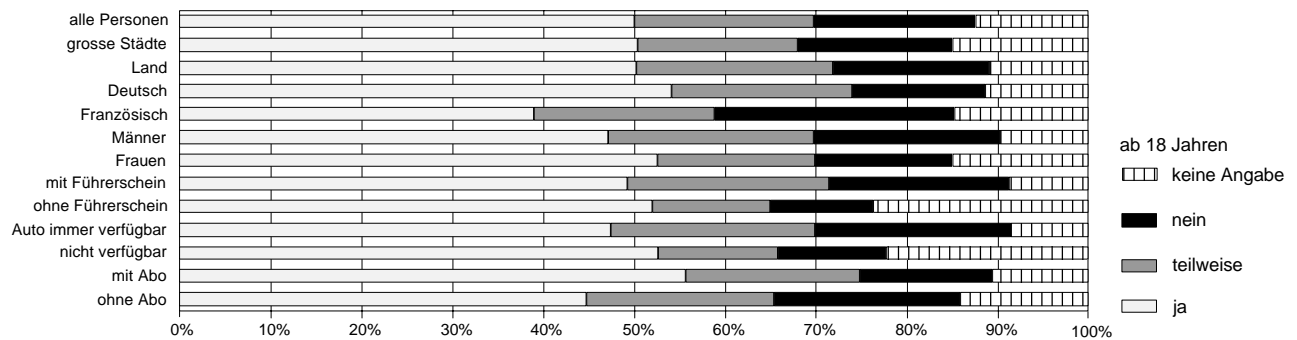
ja: 35%	teilweise: 24%	nein: 29%	keine Antwort: 12%
---------	----------------	-----------	--------------------

Einer Verteuerung des Autofahrens stimmt nur ein Drittel uneingeschränkt zu. Westschweizer, Personen, die jederzeit ein Auto zu Verfügung haben sowie Personen ohne Abonnement sagen häufiger nein als ja zu dieser Massnahme. In der Stadt wird sie etwas besser aufgenommen als auf dem Land.

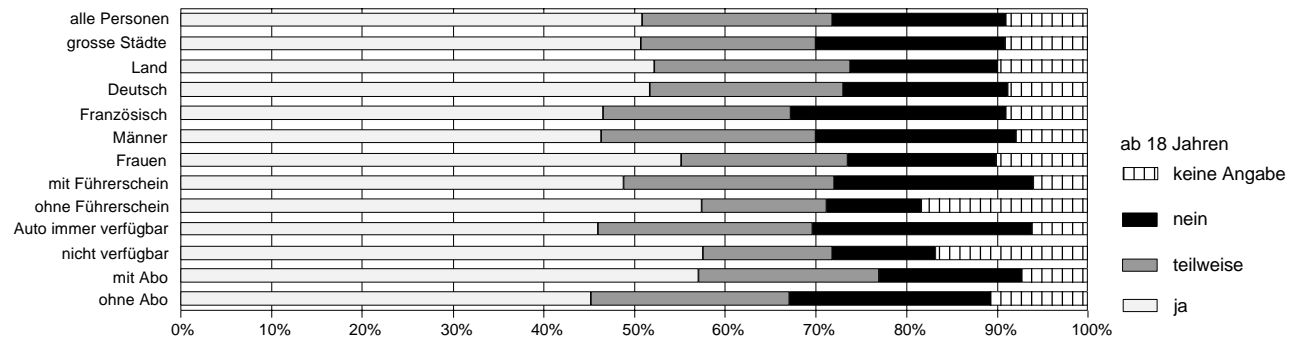
### Die Schweiz verfügt über ein gut ausgebautes Strassennetz



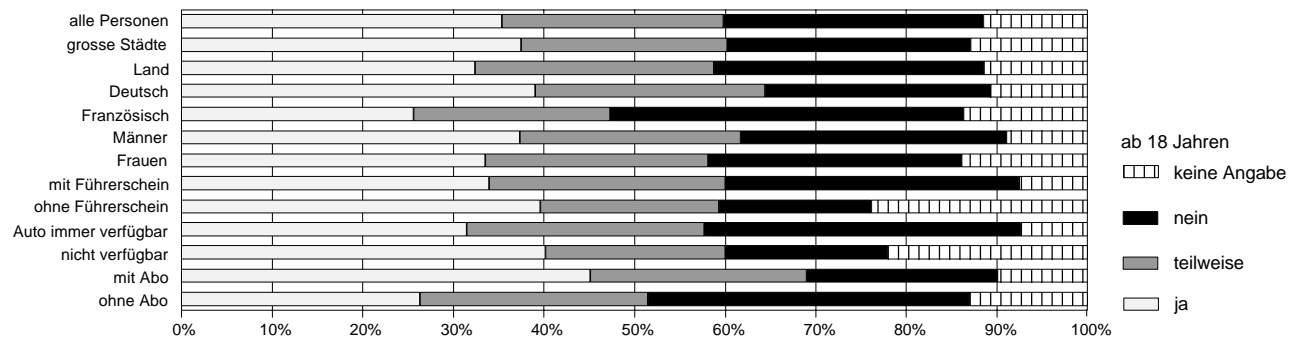
### Weitere grössere Ausbauten des Strassennetzes sind nicht nötig



### Einschränkung des motorisierten Privatverkehrs in Zentren und Wohnquartieren



### Automobilisten sollen ihre Kosten selber bezahlen



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## Einstellung zum öffentlichen Verkehr

Die folgenden fünf Behauptungen betreffen den öffentlichen Verkehr. Wiederum konnten Personen über 18 Jahren zustimmen, teilweise zustimmen oder nicht zustimmen. Die Grafik stellt die Unterschiede zwischen Zustimmenden und Ablehnenden dar.

Die Mehrheit ist der Meinung, der öffentliche Verkehr müsse gefördert und verbilligt werden. Einschränkungen des öffentlichen Verkehrs stossen auf wenig Akzeptanz. Die autofreundlichen Romands sind sogar häufiger für die Förderung des öffentlichen Verkehrs als die Deutschschweizer.

- «Der öffentliche Verkehr muss stärker gefördert werden».

ja: 64%	teilweise: 14%	nein: 12%	keine Antwort: 10%
---------	----------------	-----------	--------------------

Fast zwei Drittel stimmten dieser Behauptung zu. Besonders hoch ist die Zustimmung in der französischen Schweiz. Ausserdem sind es vor allem Abonnenten, also die Nutzer, die den öffentlichen Verkehr fördern möchten.

- «Der öffentliche Verkehr muss billiger werden».

ja: 66%	teilweise: 14%	nein: 11%	keine Antwort: 9%
---------	----------------	-----------	-------------------

Insgesamt zwei Drittel möchten den öffentlichen Verkehr verbilligen, insbesondere Westschweizer und Frauen. Der Wunsch nach Verbilligung kommt häufig von Personen, die den öffentlichen Verkehr nicht nutzen, nämlich von Personen mit Führerschein und immer verfügbarem Auto oder von Personen, die kein Halbtaxabonnement haben.

- «Für den öffentlichen Verkehr müssen Bund, Kantone und Gemeinden heute viel zu viel aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen».

ja: 25%	teilweise: 19%	nein: 26%	keine Antwort: 30%
---------	----------------	-----------	--------------------

Fast ein Drittel konnte zu dieser Behauptung keine Stellung beziehen. Insgesamt stimmte ein Viertel zu und ebensoviele lehnten ab. Mehr Ablehnung als Zustimmung fand diese Meinung in der Romandie, in den grossen Städten und bei Personen mit Abonnementen.

- «Auf unrentablen Strecken muss das Angebot des öffentlichen Verkehrs eingeschränkt werden».

ja: 27%	teilweise: 21%	nein: 39%	keine Antwort: 13%
---------	----------------	-----------	--------------------

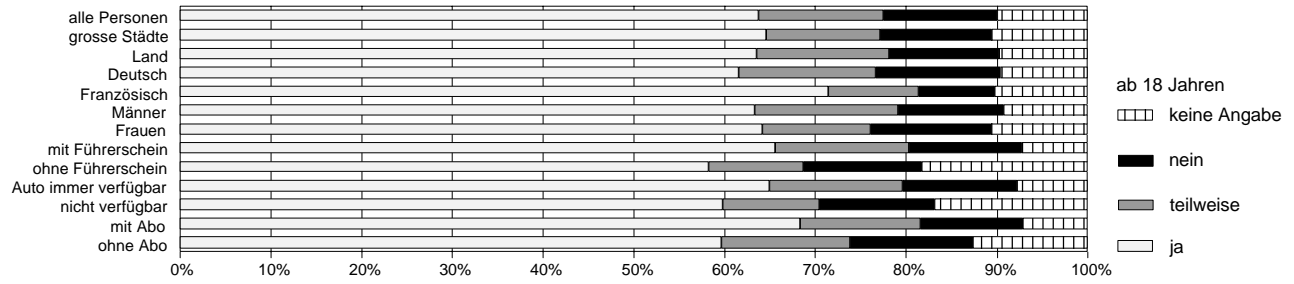
Eine Einschränkung des Angebots des öffentlichen Verkehrs wird klar abgelehnt (insgesamt 27% ja und 39% nein). Am klarsten wird eine Einschränkung von den betroffenen BesitzerInnen von Abonnementen abgelehnt (23% ja, 45% nein). Ebenfalls deutlich gegen eine Einschränkung des ÖV-Angebots sind Deutschschweizer und Erwachsene mit Führerschein, die kein Auto zur Verfügung haben

- «Auf unrentablen Strecken muss der Bahnbetrieb durch Buslinien ersetzt werden».

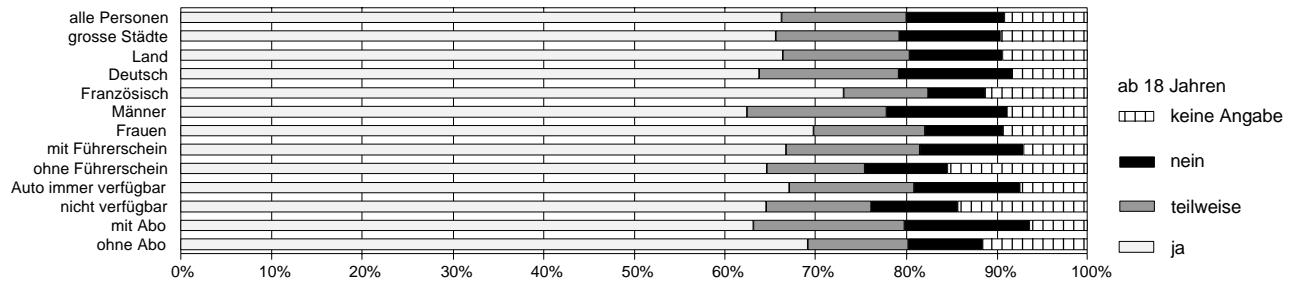
ja: 79%	teilweise: 10%	nein: 2%	keine Antwort: 8%
---------	----------------	----------	-------------------

Insgesamt waren 40% für diese Sparmassnahme und 27% dagegen. In der französischsprachigen Schweiz überwiegen aber die ablehnenden Stimmen. Personen mit Führerschein oder immer verfügbarem Auto können sich diese Sparmassnahme eher vorstellen. Bei Frauen kommt sie besser an als bei Männern.

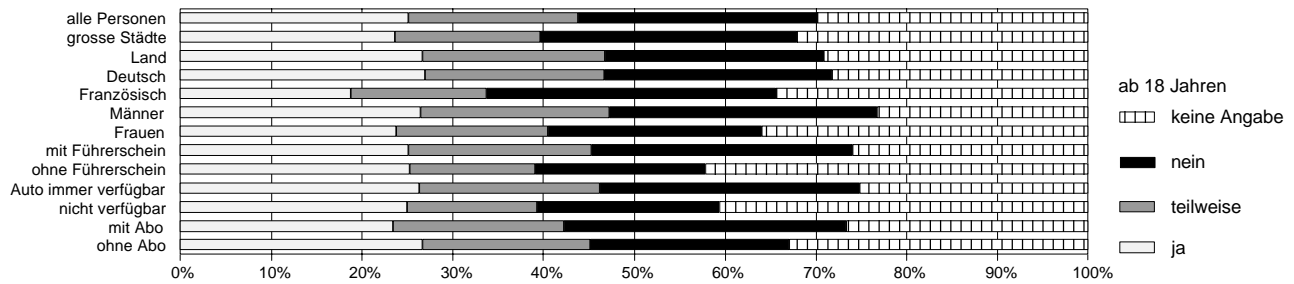
**Der öffentliche Verkehr muss stärker gefördert werden**



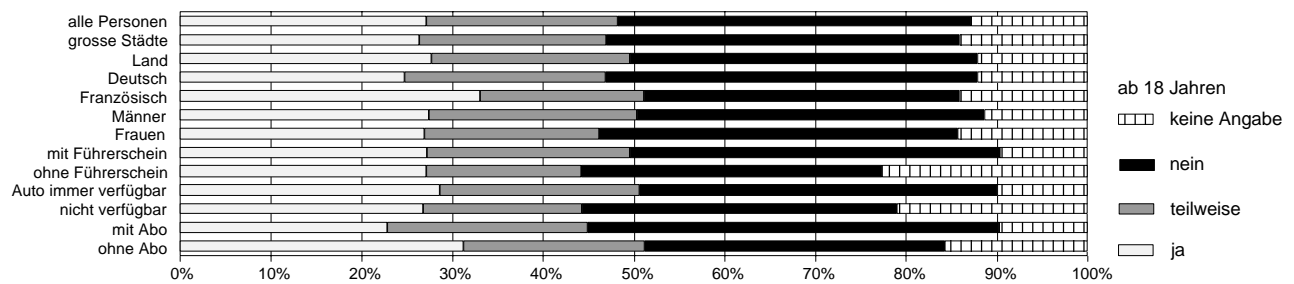
**Der öffentliche Verkehr muss billiger werden**



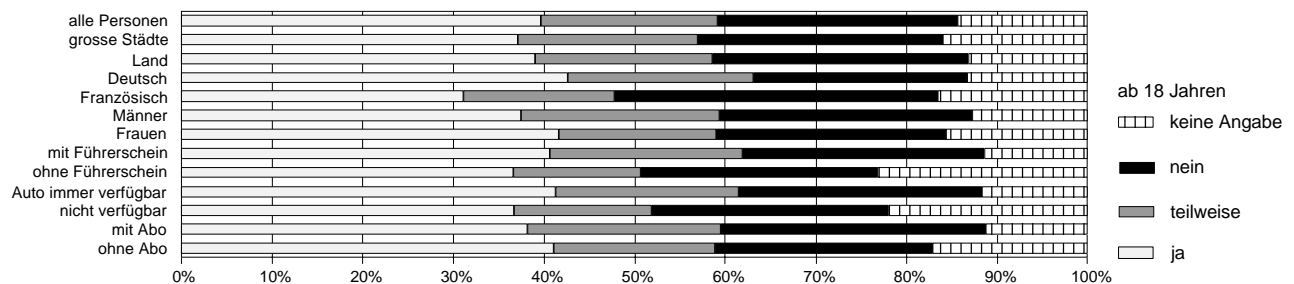
**Zu viele Steuermittel für den öffentlichen Verkehr**



**Einschränkung des ÖV auf unrentablen Strecken**



**Buslinien statt Bahnbetrieb auf unrentablen Strecken**



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen



## Einstellung und Verhalten

Alle über 18jährigen Personen lassen sich je nach ihrer Verkehrsmittelnutzung am Stichtag der Befragung in Untergruppen einteilen. Wer am Stichtag irgendwann ein Velo benutzt hat, gilt hier als Velonutzer, wer den ÖV benutzt hat, gilt als ÖV-Nutzer und wer ein Auto benutzt hat als Autonutzer. Wie gross der Anteil dieser Gruppen an der gesamten erwachsenen Bevölkerung (ab 18 Jahren) ist, wie viele Kilometer sie täglich zurücklegen und wie gross der ÖV-Anteil an dieser Gesamtdistanz ist, wird aus der folgenden Tabelle ersichtlich:

### Verkehrsmittelnutzung im Überblick

	alle Personen	Velobenutzung		ÖV-Benutzung		Auto-Benutzung	
		nein	ja	nein	ja	nein	ja
Anteil an der Bevölkerung	100,0%	91,3%	8,7%	81,9%	18,1%	45,7%	54,3%
Distanz pro Tag (km)	40,3km	41,1km	33,0km	37,0km	52,9km	18,8km	53,5km
ÖV-Anteil (km)	8,8km	8,5km	11,6km	0,0km	48,3km	9,7km	7,9km
ÖV-Anteil (%)	22%	21%	35%	0%	91%	52%	15%

Basis = 14'563 Personen ab 18 Jahren

Diese Untergruppen werden nun bezüglich ihrer Zustimmung zu drei zentralen Forderungen in der Verkehrspolitik untersucht.

Die auffälligste Benutzerguppen besteht aus Personen, die am Stichtag ein Velo benutzt haben. Sie setzen sich am meisten für den öffentlichen Verkehr und für die Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs ein. Die Velofahrer haben auch am seltensten darauf verzichtet, eine Einstellungsfrage zu beantworten.

- «Der öffentliche Verkehr muss stärker gefördert werden».

ja: 64%	teilweise: 14%	nein: 12%	keine Antwort: 10%
---------	----------------	-----------	--------------------

Am häufigsten - von fast drei Vierteln - wird diese Forderung von Velofahrern unterstützt. Dabei handelt es sich aber nur um 9% der Bevölkerung. Velofahrer haben ein Drittel ihrer Tagesdistanz in öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

In allen anderen Nutzerrgruppen liegt der Ja-Stimmen-Anteil zwischen 62% und 66%. ÖV-Nutzer und Nicht-Nutzer unterscheiden sich bezüglich dieser Frage kaum.

- «In den Stadtzentren und Wohnquartieren muss der motorisierte Strassenverkehr noch vermehrt

*eingeschränkt werden, z.B. durch Fussgängerzonen, Tempo-30-Zonen, Parkplatzbeschränkungen und Fahrverbote».*

ja: 51%	teilweise: 21%	nein: 19%	keine Antwort: 9%
---------	----------------	-----------	-------------------

Wiederum sind es die Velofahrer, welche die Forderung nach einer Einschränkung des Privatverkehrs am häufigsten unterstützen (63% ja). Auch bei den ÖV-Nutzern findet man mit 57% eine überdurchschnittliche Zustimmung.

Die betroffenen Autonutzer stimmen dieser Forderung am seltensten zu (46%) und lehnen sie am häufigsten ab (23%).

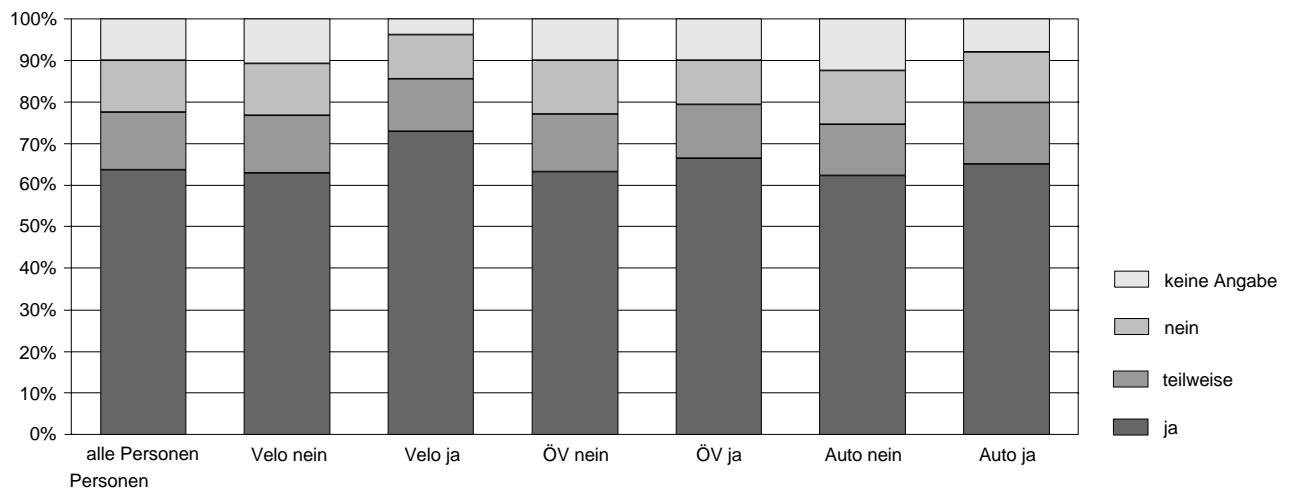
- «Die Kosten für Unfälle, Lärmbelästigungen, Gesundheits- und Umweltschäden, welche vom Strassenverkehr verursacht werden, müssen von den Automobilisten bezahlt werden, auch wenn dadurch das Autofahren teurer wird».

ja: 35%	teilweise: 24%	nein: 29%	keine Antwort: 12%
---------	----------------	-----------	--------------------

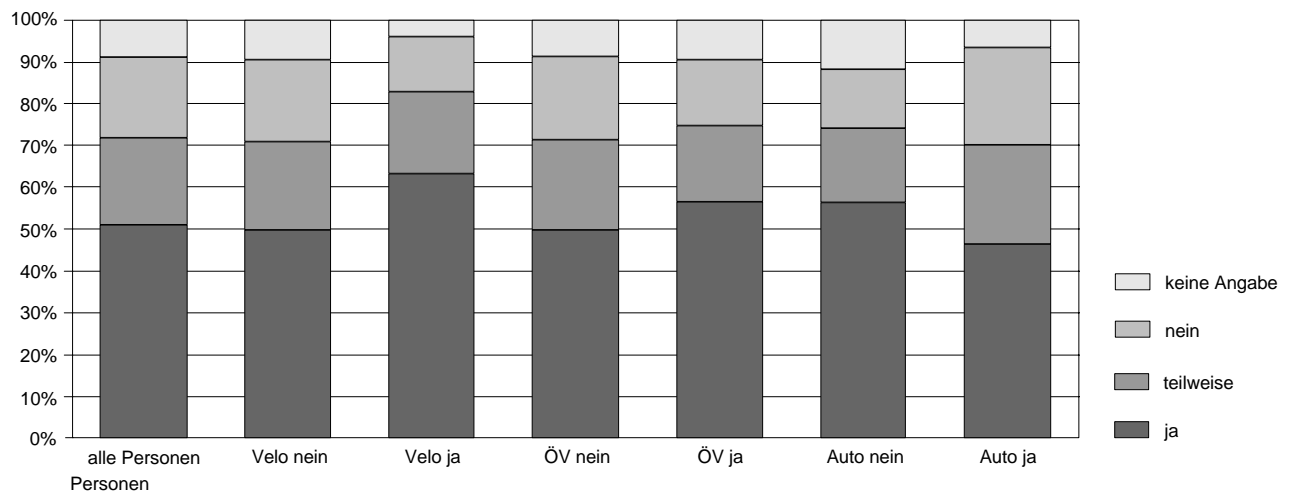
Fast jeder zweite Velobenutzer und 44% der ÖV-Nutzer würde diese Massnahme begrüssen.

Ganz anders die Autobenutzer: Ein Drittel von Ihnen ist dafür, ein Drittel dagegen.

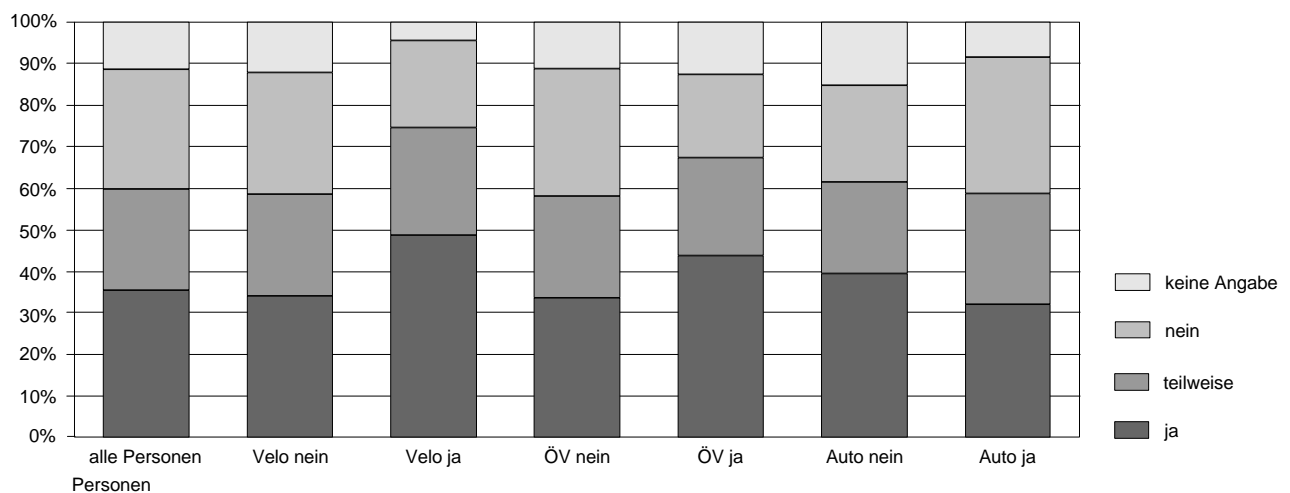
**Der öffentliche Verkehr muss stärker gefördert werden nach Verkehrsmittelnutzung**



**Einschränkung des MIV in Zentren und Wohnquartieren nach Verkehrsmittelnutzung**



**Automobilisten sollen all ihre Kosten selber zahlen nach Verkehrsmittelnutzung**



© Bundesamt für Statistik / Dienst für Gesamtverkehrsfragen

## **7 Anhang**

## Glossar

---

### **Besetzungsgrad**

Der Besetzungsgrad bezieht sich hier auf Fahrten mit Personenwagen und weist die mittlere Anzahl der Autoinsassen (Fahrzeuglenker und Mitfahrer) pro Fahrzeug und Kilometer aus.

### **Besitz von Fahrzeugen**

Der Besitz von Fahrzeugen beschreibt, welche Fahrzeuge zum Haushalt gehören.

### **Einkaufsverkehr**

Einkäufe, Besorgungen und Inanspruchnahme von Dienstleistungen (z.B. Arztbesuch, Beratung, usw.).

### **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 Zu-Fuss-Gehen als ein Verkehrsmittel betrachtet wird. Bei jedem Verkehrsmittelwechsel (auch bei Umsteigen zwischen zwei gleichartigen Verkehrsmitteln) beginnt eine neue Etappe. Nach einem Aufenthalt von mindestens 15 Minuten am gleichen Ort beginnt auch eine neue Etappe. Die Mindestlänge für eine Etappe beträgt 25 Meter.

### **Fahrleistung**

Total der pro Zeiteinheit (in der Regel pro Jahr) von Fahrzeugen gefahrene Kilometer. Die Fahrleistung des Vorjahres der Befragung (1993) wird für Personenwagen und Motorräder ausgewiesen. Sie enthält die pro Fahrzeug in der Schweiz und im Ausland erbrachten Fahrleistungen.

### **Mittlere Tagesdistanz**

Durchschnittliche, pro Person und Tag zurückgelegte Distanz

### **Mittlere tägliche Unterwegszeit**

Durchschnittliche, pro Person und Tag im Verkehr verbrachte Zeit (inkl. Wartezeiten).

### **Mobile Personen**

Zu den mobilen Personen werden jene gerechnet, die am Stichtag mindestens einen Weg unternehmen haben.

### **Modal Split**

Aufteilung von Fahrten oder Verkehrsbeziehungen auf verschiedene Verkehrsträger bzw. Verkehrsmittel. Im Vordergrund des Interesses steht der Anteil des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Anteil des motorisierten Individualverkehrs.

### **Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Personenwagen, Motorräder und Mofas.

### **Nutz- und Wirtschaftsverkehr**

Mit dem Wirtschaftsleben verknüpfter Verkehr, der vor allem geschäftliche und dienstliche Reisen während der Arbeitszeit umfasst.

### **Öffentlicher Verkehr (ÖV)**

Fahrplan- und liniengebundener (konzessionierter) Transport von Personen und Gütern mit Bahn, Bus, Tram, Schiff, Bergbahnen. Beim Luftverkehr meist als gewerbsmässiger Luftverkehr bezeichnet (Komplement zum PV).

### **Pendlerverkehr**

Personenverkehr, der sich regelmässig zwischen in der Regel gleichbleibenden Punkten abwickelt, d.h. vom Wohnort zum Arbeitsort oder zur Ausbildungsstätte und zurück.

## Tourismus- und Freizeitverkehr

Verkehrsbeziehungen zwischen den Wohn- bzw. Arbeitsplätzen und den Freizeitplätzen sowie zwischen den Freizeitplätzen untereinander. Es werden sämtliche damit verbundenen Wege, d.h. Hinwege, Rückwege und allenfalls die Aktivitäten selber (Spazieren, Joggen, Velofahren, etc.) erfasst. Auf touristischen Fahrten mit Quelle oder Ziel im Ausland wird nur der Anteil auf schweizerischem Gebiet berücksichtigt.

## übliches Verkehrsverhalten

Unter dem Stichwort «übliches Verkehrsverhalten» haben die Befragten angegeben, welches Verkehrsmittel sie üblicherweise für bestimmte Fahrtzwecke benutzen.

## Verfügbarkeit von Fahrzeugen

Die Verfügbarkeit von Fahrzeugen der befragten Personen beschreibt, ob ihnen ein Fahrzeug zur freien Verfügung, zur Verfügung nach Absprache mit anderen Haushaltsmitgliedern oder gar nicht zur Verfügung steht (in einigen Tabellen wurde «nach Absprache» und «zur freien Verfügung» zusammengefasst).

## Verkehrsmittel

Fahrzeuge, die einen Verkehrsträger benutzen. Als Verkehrsmittel werden unterschieden:

zu Fuss, Velo, Mofa, Motorrad und Auto für Lenker und Mitfahrer, Tram, Bus, Bahn, Postauto, andere

## Verkehrszweck (PENT)

Einzelne Etappen aber auch die zu Wegen aggregierten Etappen werden von den Personen zu einem bestimmten Zweck unternommen. In der vorliegenden Untersuchung wird nach den vier Verkehrszwecken Pendlerverkehr, Einkauf- und Besorgungen, Nutz- und Geschäftsverkehr sowie Tourismus- und Freizeitverkehr unterschieden (abgekürzt: PENT). Der Pendlerverkehr wurde in Ausbildungs- und Arbeitspendler gegliedert.

## Weg

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

Bern, Datum des Poststempels

## **Verkehrsbefragung 1994**

Sehr geehrte Damen und Herren

Täglich werden wir alle mit Verkehrsproblemen konfrontiert, sei es auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder in der Freizeit. Wir möchten uns rasch, sicher und bequem fortbewegen können, dabei jedoch die Umwelt schonen und die Wohnqualität erhalten.

Die kommenden Jahre erfordern die Lösung schwieriger Verkehrs- und Umweltaufgaben. Diese Vorhaben sollen sich an den tatsächlichen Verkehrsbedürfnissen der Bevölkerung orientieren. Deshalb hat der Bundesrat das Bundesamt für Statistik und den Dienst für Gesamtverkehrsfragen beauftragt, 1994 wiederum bei einem repräsentativen Teil der Bevölkerung eine Verkehrsbefragung durchzuführen. 10'000 Personen werden dafür in der ganzen Schweiz zufällig ausgewählt.

Der Zufall wollte es, dass auch Ihr Haushalt für diese Verkehrsbefragung ausgewählt worden ist.

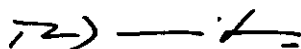
Mit der Durchführung der Befragung haben wir das Befragungsinstitut LINK in Luzern beauftragt. In den nächsten Tagen wird Sie eine Mitarbeiterin oder ein Mitarbeiter dieses Instituts anrufen und Ihnen einige Fragen stellen zu den Verkehrsmitteln, über die Sie in Ihrem Haushalt verfügen, und zu den Wegen, die Sie am Tag zuvor zurückgelegt haben. Das telefonische Interview dauert höchstens zwanzig Minuten. Um zu Informationen über den Samstagsverkehr zu kommen, müssen einige Interviews auch an Sonntagen durchgeführt werden.

Selbstverständlich ist Ihre Teilnahme an dieser Befragung freiwillig. Die Qualität der Ergebnisse wird jedoch bei einer hohen Teilnehmerzahl viel besser sein. Für das Gelingen dieser Studie ist es daher von grosser Wichtigkeit, dass auch Sie die gestellten Fragen beantworten. Wir versichern Sie, dass alle Informationen, die Sie uns zur Verfügung stellen, streng vertraulich behandelt und anonym ausgewertet werden. Gemäss den schweizerischen Datenschutzbestimmungen dürfen sie nur für statistische und wissenschaftliche Zwecke verwendet werden.

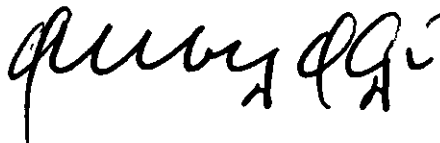
Für weitere Auskünfte stehen Ihnen unsere Mitarbeiter während der Bürozeit unter der Telefonnummer 155 31 51 zur Verfügung.

Wir möchten Ihnen im voraus herzlich dafür danken, dass Sie an diesem - sicher auch für Sie interessanten - Gespräch teilnehmen.

Mit freundlichen Grüssen



Ruth Dreifuss  
Bundesrätin



Adolf Ogi  
Bundesrat

## Publikationsprogramm BFS

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

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

<i>Diffusionsmittel</i>	<i>Kontakt N° à composer</i>	<i>Moyen de diffusion</i>
Medienmitteilungen zur raschen Information der Öffentlichkeit über die neusten Ergebnisse	031 323 60 50	Communiqués de presse: information rapide concernant les résultats les plus récents
Publikationen zur vertieften Information (zum Teil auch als Diskette)	031 323 60 60	Publications: information approfondie (certaines sont disponibles sur disquette)
Online-Datenbank	031 323 60 86	Banque de données (accessible en ligne)
Individuelle Auskünfte	031 323 60 11	Service de renseignements individuels

Nähere Angaben zu den verschiedenen Diffusionsmitteln liefert das jährlich nachgeführte **Publikationsverzeichnis**. Es kann gratis bezogen werden über 031 323 60 60.

## Programme des publications de l'OFS

En sa qualité de service central de statistique de la Confédération, l'Office fédéral de la statistique (OFS) a pour tâche de rendre les informations statistiques accessibles à un large public.

L'information statistique est diffusée par domaine (cf. verso de la première page de couverture); elle emprunte diverses voies:

La **Liste des publications**, qui est mise à jour chaque année, donne davantage de détails sur les divers moyens de diffusion. Pour la recevoir, il suffit de la demander au n° 031 323 60 60.

## Verkehr und Nachrichtenwesen

### Andere Publikationen über die Verkehrsbefragung 1994:

- Wege der Schweizer, zu Bestellen bei EDMZ, 3003 Bern (Bestell-Nr. 801.561d)
- Elektronischer Tabellenband zu Verkehrsbefragung 1994 (Bestell-Nr. 176-9403-01)
- Taschenstatistik Verkehrsverhalten

### Hinweis auf Publikationen über andere Verkehrsbefragungen:

- Verkehrsverhalten in der Schweiz 1984 (Bestell-Nr. GVF-Bericht 2/86)
- Verkehrsverhalten in der Schweiz 1989 (Bestell-Nr. GVF-Bericht 6/91 und Tabellenband zu GVF Bericht 6/91)

### Publikationen zum Bereich Verkehr:

Gerda Suter, BFS, Sektion Verkehr (Tel. 031 322 86 55)

## Transports et communications

### Autres publications tirées de l'enquête 1994 sur le comportement en matière de transports:

- La Suisse en mouvement (No de commande 801-561f)
- Recueil de tableaux électronique pour l'enquête 1994 sur le comportement en matière de transport (No de commande 176-9403-01)
- Memento statistique du comportement en matière de transport

### Bibliographie choisie des autres enquêtes sur le comportement en matière de transports:

- Verkehrsverhalten in der Schweiz 1984 (Bestell-Nr. GVF-Bericht 2/86)
- Verkehrsverhalten in der Schweiz 1989 (Bestell-Nr. GVF-Bericht 6/91 und Tabellenband zu GVF Bericht 6/91)

### Autres publications sur les transports:

Gerda Suter, OFS, Section des transports (tél. 031 322 86 55)

---

In der Verkehrsbefragung 1994 wurden 18'020 Personen interviewt, wobei die Auswahl der Personen zufällig über alle Regionen der Schweiz erfolgte. Die Erhebung vermittelt damit repräsentative Angaben zum Verkehrsverhalten in der Schweiz und bietet eine wichtige Grundlage für die Bewertung verkehrspolitischer Fragestellungen.

Einige Beispiele von Fragen, die in der vorliegenden Publikation behandelt werden:

- Welche Strecken werden täglich zurückgelegt, zu welchem Zweck und mit welchen Verkehrsmitteln?
- Wieviel Zeit nehmen diese Fahrten in Anspruch?
- Welche Faktoren beeinflussen die Fahrten? Z.B.: Alter, Geschlecht, berufliche Stellung, Besitz eines Fahrzeugs, zur Verfügung stehende Parkplätze, Abonnement für öffentliche Verkehrsmittel.
- Wie viele Autos gibt es pro Haushalt?
- Wie ist die durchschnittliche Belegung der Autos?
- Welches sind die Kriterien für die Wahl zwischen Auto und öffentlichem Verkehr? Z.B.: Parkplätze am Arbeitsplatz, Sensibilität gegenüber Umweltproblemen.