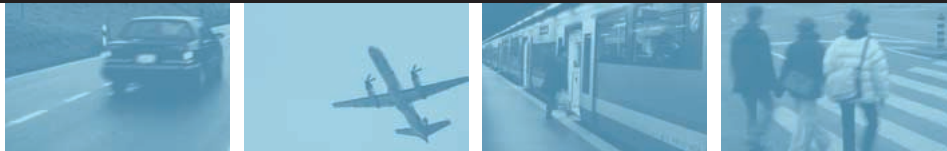




Bundesamt für Statistik  
Office fédéral de la statistique  
Ufficio federale di statistica  
Swiss Federal Statistical Office



Bundesamt für Raumentwicklung  
Office fédéral du développement territorial  
Ufficio federale dello sviluppo territoriale  
Federal Office for Spatial Development



## Mobilität in der Schweiz

Ergebnisse des Mikrozensus 2000  
zum Verkehrsverhalten

**ARE BFS**  
**Bundesamt für Raumentwicklung**  
**Bundesamt für Statistik**

## **Mobilität in der Schweiz**

**Ergebnisse des Mikrozensus 2000**  
**zum Verkehrsverhalten**

**Impressum****Projektoberleitung**

Kurt Infanger, ARE

Pierre Caille, BFS (bis Dezember 2000)

Michel Kammermann, BFS (seit Januar 2001)

**Datenaufbereitung und Berichtsredaktion**

Ulrich Seewer, ARE

Walter Züst, ARE

François-Xavier de Rossi, BFS

Roger Evéquoz, BFS

Jean-Paul Martin, BFS

Felix Davatz

Jörg Oetterli

**Durchführung der Befragungen**

LINK Institut für Markt- und Sozialforschung, Luzern und Lausanne

**Grafische Gestaltung**

Desk Design, Marietta Kaeser, Hinterkappelen

Atelier Grünig, Bern

**Fotos**

Christine Zimmermann, Bern

**Französische Übersetzung**

Elisabeth Kopp-Demougeot

Jean-François Zurbruggen

**Zitierweise**

Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Statistik (2001): Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Bern und Neuenburg.

ISBN 3-905410-00-1

**Bezugsquelle**

BBL, Vertrieb Publikationen, 3003 Bern, Fax 031 325 50 58,

[www.bbl.admin.ch/bundespublikationen](http://www.bbl.admin.ch/bundespublikationen), Bestell-Nr.: 812.010 d(f).

Auch Französisch erhältlich.

12.2001 5000

## Inhaltsübersicht

Vorwort	4	5.6 Freizeitwege	51
Abstract	5	5.7 Freizeittätigkeiten	52
Kurzfassung	6	5.8 Geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten	53
Résumé	8	<b>6 Verkehrsverhalten verschiedener Bevölkerungsgruppen</b>	55
Compendio	10	6.1 Kinder und Jugendliche	56
Summary	12	6.2 Junge Erwachsene	57
		6.3 Erwerbstätige	58
Berichtskonzept	14	6.4 Erwerbstätige und im Haushalt tätige Personen	59
<b>1 Der Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten</b>	15	6.5 Ältere Menschen ab 65 Jahren	60
1.1 Erhebung zum Verkehrsverhalten seit 1974	16	<b>7 Regionale Aspekte des Verkehrsverhalten</b>	61
1.2 Inhalt des Mikrozensus 2000	17	7.1 Landesteile	62
1.3 Grösse und Ausschöpfung der Stichprobe	18	7.2 Grossregionen	63
1.4 Gewichtungungsverfahren	19	7.3 Kernstadt, Agglomeration, Land	64
1.5 Wichtige Strukturdaten der Erhebung	20	7.4 Verkehrsverhalten in Städten	65
<b>2 Fahrzeuge, Parkplätze und Abonnemente</b>	21	7.5 Agglomerationen	66
2.1 Motorisierungsgrad und Führerscheinbesitz	22	7.6 Ländlicher Raum	67
2.2 Fahrzeugpark	23	<b>8 Lange Reisen und Flugreisen</b>	69
2.3 Verfügbarkeit von Autoparkplätzen	24	8.1 Lange Reisen: Häufigkeit, Dauer und Distanz	70
2.4 Motorräder, Kleinmotorräder und Mofas	25	8.2 Lange Reisen: Reiseziele, Reisezwecke und Verkehrsmittelwahl	71
2.5 Velobestand	26	8.3 Flugreisen: Häufigkeit und Destinationen	72
2.6 Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs	27	8.4 Flugreisen: Flughäfen, Fluggesellschaften und Reisezweck	73
<b>3 Verkehrsaufkommen</b>	29	<b>9 Verkehrsentwicklung und Verhaltensänderungen</b>	75
3.1 Kennziffern zum Verkehrsaufkommen	30	9.1 Mobilitätskennziffern	76
3.2 Mobile und nicht mobile Personen	31	9.2 Verkehrsmittelwahl	77
3.3 Verkehrsaufkommen im Tagesablauf	32	9.3 Bedeutung der Verkehrszwecke	78
3.4 Wege und Etappen	33	9.4 Fahrzeug- und Führerscheinbesitz, Fahrzeugpark, Parkplätze	79
3.5 Länge der Etappen und Wege	34	<b>10 Einstellungen zur Verkehrspolitik</b>	81
3.6 Dauer der Etappen und Wege – tägliche Zeit im Verkehr	35	10.1 Aktuelle Verkehrspolitik	82
3.7 Fahrleistungen der Personenwagen und Motorräder	36	10.2 Strassenverkehr	83
3.8 Durchschnittliche Jahresdistanz pro Person	37	10.3 Öffentlicher Verkehr	84
<b>4 Verkehrsmittel</b>	39	10.4 Agglomerationsverkehr und Verkehrsberuhigung	85
4.1 Modalsplit	40	10.5 Verkehrspolitische Konsequenzen	86
4.2 Auto: Nutzung und Besetzungsgrad	41		
4.3 Öffentlicher Verkehr	42	<b>Anhang</b>	87
4.4 Fussgänger- und Veloverkehr	43	Literaturverzeichnis	89
<b>5 Verkehrszwecke</b>	45	Stichwortverzeichnis	91
5.1 Alle Verkehrszwecke	46	Glossar	93
5.2 Arbeitswege	47		
5.3 Ausbildungswege	48		
5.4 Einkaufswege	49		
5.5 Service- und Begleitwege	50		

## Vorwort

Verkehrs- und Raumentwicklung beeinflussen sich wechselseitig; sie sind die zwei Seiten der gleichen Medaille. Die vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse bringen die komplexen Strukturen der heutigen Gesellschaft zum Ausdruck. Immer mehr finden die menschlichen Aktivitäten (Wohnen, Arbeiten, Erholen, Einkaufen etc.) an zum Teil räumlich weit auseinanderliegenden Standorten statt: Sie erzeugen Verkehr.

Das moderne Verkehrssystem erlaubte es bisher, diese verschiedenen räumlichen Standorte immer bequemer und immer rascher zu erreichen. Verglichen mit früher stellt die Überwindung geografischer Distanzen kein Problem mehr dar. Die Verkehrsinfrastruktur ermöglicht neue Strukturen in der Nutzung des Raumes.

Neben diesen positiven Aspekten bestehen aber auch negative Rückkoppelungen zwischen Verkehr und Raumentwicklung: Neue Verkehrswege schaffen durch ihren Landbedarf Konflikte mit anderen Nutzungen und Prioritäten, Verkehrsachsen zerschneiden bestehende Lebensräume, Staus, Luft- und Lärmbelastungen schmälern die Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung.

Die Politik hat die Aufgabe, auf die Verkehrs- und Raumentwicklung nachhaltig einzuwirken. Dazu sind zuverlässige und ausreichende Entscheidungsgrundlagen nötig. Die schweizerische Verkehrsstatistik stellt solche Grundlagen systematisch sicher.

Der Mikrozensus Verkehrsverhalten ist Bestandteil dieses statistischen Gesamtprogramms. Er liefert die massgebende Informationsbasis zum Personenverkehr in der Schweiz. Alle 5 Jahre werden in einer wissenschaftlichen Erhebung die von der Politik und Forschung benötigten Daten beschafft.

Rund 30000 Personen waren im Jahr 2000 bereit, den Befragerten und Befragern des beauftragten Instituts Auskunft über ihr Verkehrsverhalten zu geben. Das ist nicht selbstverständlich: Es bildet aber die einzige Möglichkeit, verlässliche Informationen für eine nachhaltige Verkehrs-, Energie- und Umweltpolitik zu erhalten.

Es liegt uns daran, allen am Mikrozensus 2000 beteiligten Bürgerinnen und Bürgern für ihre Mitwirkung bestens zu danken. Wir versichern, dass die uns anvertrauten Informationen streng vertraulich behandelt wurden.

Prof. Pierre-Alain Rumley  
Direktor des Bundesamtes für  
Raumentwicklung (ARE)



Dr. Carlo Malaguerra  
Direktor des Bundesamtes  
für Statistik (BFS)



Bern/Neuenburg, Dezember 2001

## Abstract

### Deutsch

Alle 5 Jahre werden seit 1974 in der Schweiz statistische Erhebungen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung durchgeführt (Mikrozensus Verkehrsverhalten). Im Jahr 2000 wurden 27 918 Haushalte bzw. 29 407 Einzelpersonen zu folgenden Schwerpunkten telefonisch befragt: Besitz von Fahrzeugen, Führerausweisen und Abonnements; tägliches Verkehrsaufkommen (Anzahl Wege, Zeitaufwand, Distanzen); Verkehrszwecke und Verkehrsmittelbenutzung; Reisen mit Übernachtungen und Flugreisen; Einstellungen zur Verkehrspolitik der Schweiz. Die erhobenen Daten ermöglichen ein detailliertes Bild zum Personenverkehr in der Schweiz. Sie dienen als statistische Grundlagen für die Vorbereitung und Erfolgskontrolle politischer Massnahmen, aber auch als Input für vertieftere Analysen der Verkehrsentwicklung.

### Français

Tous les cinq ans depuis 1974, la Suisse procède à des enquêtes statistiques sur le comportement de sa population en matière de transports (microrecensement sur le comportement en matière de transports). En 2000, 27 918 ménages, soit 29 407 personnes, ont été interrogés par téléphone sur les thèmes majeurs suivants: possession de véhicules, de permis de conduire et d'abonnements des transports publics; intensité journalière des déplacements (nombre de déplacements, temps pris pour se mouvoir, distances parcourues); motifs des déplacements et utilisation des moyens de transport; voyages avec nuit passée à l'extérieur du lieu de domicile, déplacements en avion et, enfin, avis sur la politique des transports en Suisse. Les données récoltées donnent une image détaillée du trafic des personnes en Suisse. Elles servent de références statistiques pour la préparation et le contrôle de mesures politiques mais aussi de données de base en vue de la réalisation d'analyses approfondies du développement des transports.

### Italiano

Dal 1974 vengono effettuati in Svizzera rilevamenti statistici a scadenza quinquennale sul comportamento relativo alla mobilità della popolazione (microcensimento sul comportamento nel traffico). Nel 2000 il sondaggio

telefonico ha interessato 27 918 economie domestiche, risp. 29 407 persone singole che sono state intervistate sui seguenti temi principali: possesso di veicoli, licenze di condurre e abbonamenti; volume quotidiano del traffico (numero tragitti, durata, distanze); scopo degli spostamenti e uso dei mezzi di trasporto; viaggi con pernottamenti e viaggi in aereo; atteggiamento rispetto alla politica dei trasporti in Svizzera. I dati offrono uno specchio dettagliato del traffico viaggiatori in Svizzera e servono da base statistica per la preparazione e il controllo dei risultati di misure politiche nonché come input per analisi più approfondite dell'evoluzione del traffico.

### Rumantsch

Dapi il 1974 vegnan fatgas en Svizra mintga 5 onns retschertgas statisticas davart il cumportament da traffic da la populaziun (microcensus cumportament da traffic). L'onn 2000 han ins interrogà al telefon circa 27 918 tegnairchasas resp. 29 407 persunas singulas davart ils sequents temas: possess da vehichels, permiss d'ir cun auto ed abunaments; volumen da traffic quotidian (dumber da vias, temp impundi, distanzas), intents dal traffic e diever da meds da traffic; viadis cun pernottaiziun e sgols; opiniuns davart la politica da traffic da la Svizra. Las datas eruidas pussibiliteschan in maletg detaglià davart il traffic da persunas en Svizra. Ellas servan sco basa statistica per la preparaziun e la controlla dal success da mesiras politicas, ma er sco input per analisis pli approfondadas dal svilup dal traffic.

### English

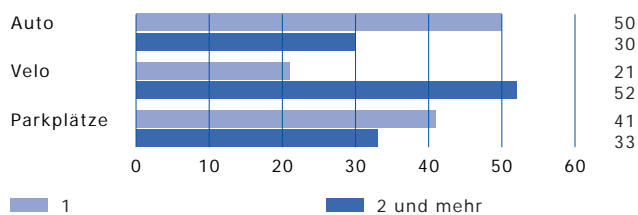
Since 1974 Switzerland has carried out 5-yearly statistical surveys of the population's travel behaviour (travel behaviour microcensus). In 2,000 some 27,918 households (29,407 individuals) were questioned by telephone on the following main topics: ownership of vehicles, driving licences and season tickets; daily amount of travel (number of journeys, time spent, distances); reasons for travel and use of means of transport; journeys with overnight stays and air travel; attitudes to Switzerland's transport policy. The data collected enable a detailed picture of passenger traffic in Switzerland to be built up. They serve as a statistical basis for drafting policy measures and monitoring results, but also as raw material for more in-depth analyses of traffic and transport trends.

## Kurzfassung

Rund 125 Milliarden Kilometer legte die Schweizer Bevölkerung im Jahr 2000 im In- und Ausland zurück. Das geht aus der vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und dem Bundesamt für Statistik (BFS) durchgeführten wissenschaftlichen Erhebung zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung hervor (Mikrozensus Verkehrsverhalten). Im Jahr 2000 erfolgte die telefonische Befragung bei 27 918 Haushalten bzw. 29 407 Einzelpersonen ab 6 Jahren. Neben dem Besitz von Fahrzeugen und ÖV-Abonnements sowie den täglichen Verkehrswegen umfasst die Studie neu lange Reisen und Flugreisen sowie wie bisher die Einstellungen zur Verkehrspolitik. Die Ergebnisse ermöglichen ein detailliertes Bild des Personenverkehrs in der Schweiz.

**Fahrzeuge, Parkplätze und Abonnemente (Kap. 2):** Die hohe Auto-Mobilität bestätigt sich: Vier Fünftel aller Haushalte besitzen mindestens ein Auto. 52% der Bevölkerung ab 16 Jahren hat kein ÖV-Abo, 35% ein Halbtaxabo.

### Ausrüstung der Haushalte (in %)



© are und BFS

**Verkehrsaufkommen (Kap. 3):** Der Mobilitätsgrad der Bevölkerung ist hoch; 90% sind täglich mindestens einmal unterwegs. Jede Person ab 6 Jahren legt pro Jahr im Durchschnitt 17 400 km zurück; davon 10 000 km mit dem PW, 2 600 km per Flugzeug, 2 000 per Bahn, 630 km zu Fuss, 520 km mit Tram/Bus, 350 km per Velo, 300 km mit dem Reisesecar sowie 1 000 km mit den übrigen Verkehrsmitteln. 3 800 km entfallen auf Fahrten im Ausland.

### Durchsch. Verkehrsaufkommen pro Person/Tag

	ohne Ausland	mit Ausland
Distanz (in km)	37	48
Unterwegszeit (in Min.)	85	89
Anzahl Wege	3.6	3.6

© are und BFS

**Verkehrsmittel (Kap. 4):** Für 67% der täglichen Distanzen innerhalb der Schweiz wird der PW benutzt. 34% der Autofahrten sind nicht länger als 3 km und der Besetzungsgrad beträgt durchschnittlich 1.6 Personen. Am häufigsten (40% der Wegetappen) ist man zu Fuss unterwegs.

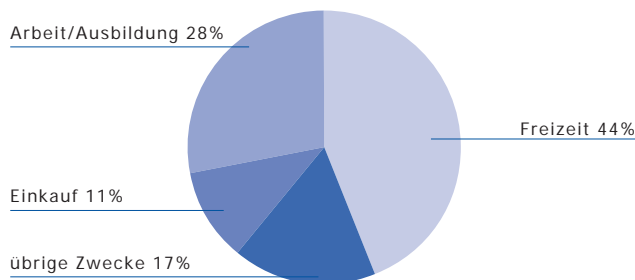
### Kennziffern zum Modalsplit (in %)

	Tagesdistanz	Unterwegszeit	Anzahl Etappen
Langsamverkehr	7.2	39.8	46.1
motorisierter Individualverkehr	69.5	43.6	41.6
öffentlicher Verkehr	17.7	11.4	10.3
andere	5.6	5.2	2.0

© are und BFS

**Verkehrszwecke (Kap. 5):** Insgesamt sind 40% aller Wege Freizeitwege. Sie machen 44% der Tagesdistanz und 49% der täglichen Unterwegszeit aus. Diese grosse Bedeutung des Freizeitverkehrs hängt neben der wachsenden Freizeit auch damit zusammen, dass Freizeitwege von der Gesamtbevölkerung unternommen werden.

### Distanzverteilung der Wegzwecke (in %)



© are und BFS

**Verkehrsverhalten verschiedener Bevölkerungsgruppen** (Kap. 6): Die höchste Mobilität weisen die 18- bis 25-Jährigen auf. Hier kumulieren sich verschiedene Einflüsse wie Erwerbstätigkeit und Führerscheinerwerb. Männer sind in allen Alters- und Erwerbsgruppen deutlich mobiler als Frauen.

**Tägliche Distanzen und Unterwegszeit**

Alter	km/Tag	Min./Tag
6–17 Jahre	23	79
18–25 Jahre	52	96
26–65 Jahre	42	89
66 und mehr	21	66

© are und BFS

**Räumliche Aspekte der Mobilität** (Kap. 7): Die Mobilitätskennziffern (Distanzen/Unterwegszeit/Anzahl Wege) weisen in der Deutschschweiz die höchsten, im Tessin die tiefsten Werte auf. Auch zwischen Stadt und Land zeigen sich beträchtliche Unterschiede.

**Unterschiede Stadt und Land**

	Kernstadt	Land
Haushalte ohne Auto (in %)	29	13
Distanz/Tag (in km pro Person)	32	41
Fussweganteil (in % aller Etappen)	51	43

© are und BFS

**Lange Reisen und Flugreisen** (Kap. 8): 88% der Bevölkerung hat in den vergangenen 12 Monaten mindestens eine Reise mit Übernachtung unternommen. 36% der Befragten hat in den letzten 12 Monaten vor der Befragung eine Flugreise gemacht, mehr als 60% hatten europäische Länder als Ziel. 41% fahren mit der Bahn zum Flughafen. Mit 90% unerwartet hoch im Flugverkehr ist der Anteil der Privatreisen, die zum überwiegenden Teil ferienbedingt sind.

**Zweck der Flugreise (in %)**

	privat	geschäftlich
Ferien pauschal	39	
Ferien individuell	45	
nicht Ferien	5	
keine Antwort	1	
Total	90	10

© are und BFS

**Verkehrsentwicklung und Verhaltensänderungen** (Kap. 9): Die Mobilität ist seit 1984 stark gewachsen (dieses Wachstum ist z.T. auch bedingt durch die Erhebungsmethodik). Bei den Tagesdistanzen sind dies vor allem die Fusswege (+71%), Bus und Tram (+26%) und das Auto (+34%). Diese Veränderungen haben aber wenig Auswirkungen auf die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel (Modalsplit).

**Entwicklung der Mobilitätskennziffern 1984–2000**

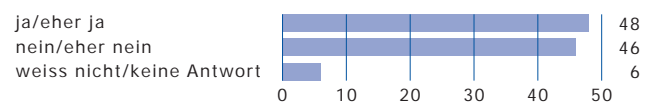
(in %)

Distanzen	+ 30
Wegszeit	+ 35
Mobilitätsgrad	+ 8

© are und BFS

**Einstellungen zur Verkehrspolitik** (Kap. 10): Für 54% der Bevölkerung löst die heutige Verkehrspolitik die bestehenden Probleme nicht. Mehrheitlich positiv beurteilt werden jedoch die Umweltmassnahmen, die Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie der Ausbaustandard des Strassennetzes. Eine knappe Mehrheit wünscht keinen weiteren Ausbau des Strassennetzes.

**Weitere grössere Ausbauten des Strassennetzes sind nicht nötig (in %)**



© are und BFS

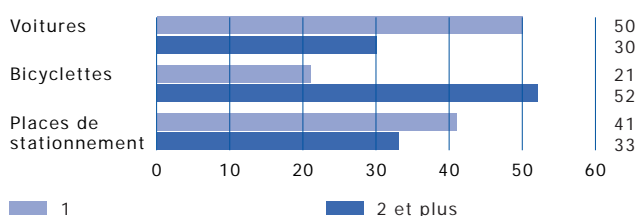


## Résumé

En 2000, la population a parcouru quelque 125 milliards de kilomètres en Suisse et à l'étranger. Telles sont les conclusions de l'enquête statistique sur le comportement de la population en matière de transports réalisée par l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et l'Office fédéral de la statistique (OFS) (microrecensement sur le comportement en matière de transports). Grâce à des entretiens téléphoniques menés en 2000 auprès de 27 918 ménages, c'est-à-dire 29 407 personnes de plus de 6 ans, on dispose de données récentes sur la possession de véhicules et d'abonnements des transports publics (TP) et sur les déplacements quotidiens, mais aussi – et il s'agit là d'une nouveauté – sur les longs voyages et les voyages en avion. De plus, on connaît – cela se faisait déjà dans les recensements précédents – l'opinion actuelle de la population sur la politique suisse des transports. Les résultats de l'étude donnent une image détaillée du transport de personnes en Suisse.

**Véhicules, places de stationnement et abonnements** (chap. 2): Le rôle prépondérant de la voiture est confirmé: les quatre cinquièmes de tous les ménages possèdent au moins une voiture, 52% des personnes de plus de 16 ans n'ont pas d'abonnement des TP et 35% disposent d'un abonnement demi-tarif.

### Équipement des ménages (en %)



© are et OFS

**Intensité du trafic** (chap. 3): Le taux des personnes mobiles est élevé; 90% de la population se déplace au moins une fois par jour. Chaque personne âgée de 6 ans et plus parcourt en moyenne 17 400 km par an dont 10 000 km en voiture, 2 600 km en avion, 2 000 km en train, 630 km à pied, 520 km en tram et en bus, 350 km

en vélo, 300 km en autocar et 1 000 km avec les autres moyens de transport. 3 800 km sont parcourus sur sol étranger.

### Intensité moyenne du trafic par personne/jour

	sans étranger	avec étranger
Distance (en km)	37	48
Durée journalière moyenne (en min.)	85	89
Nombre déplacements	3.6	3.6

© are et OFS

**Moyens de transport** (chap. 4): On utilise la voiture pour 67% des distances parcourues quotidiennement en Suisse. 34% des trajets parcourus en voiture n'excèdent pas 3 km et le taux moyen d'occupation des voitures est de 1.6 personne. C'est à pied que l'on se déplace le plus souvent (40% des étapes).

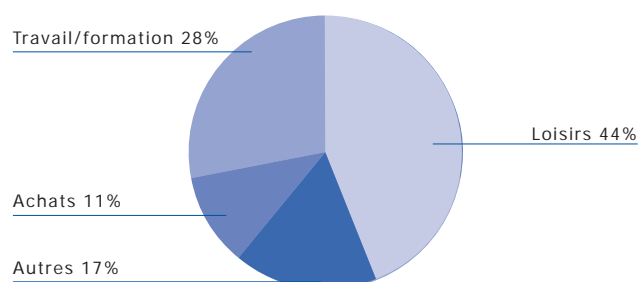
### Répartition modale (en %)

	Distance journalière	Durée du déplacement	Nombre d'étapes
Trafic non motorisé	7.2	39.8	46.1
Transport individuel motorisé	69.5	43.6	41.6
Transports publics	17.7	11.4	10.3
Autres	5.6	5.2	2.0

© are et OFS

**Motifs de déplacement** (chap. 5): Les loisirs motivent 40% de tous les déplacements. Ils représentent 44% de la distance journalière et 49% de la durée journalière moyenne. Cette prédominance du trafic de loisirs est due non seulement à l'augmentation du temps libre, mais aussi au fait que l'ensemble de la population se déplace pour ses loisirs.

### Motifs de déplacement (en % des distances journalières)



© are et OFS

**Différenciation de la mobilité selon les groupes de population** (chap. 6): Les jeunes de 18 à 25 ans sont les personnes les plus mobiles. Plusieurs paramètres jouent un rôle important pour ce groupe d'âge, notamment l'exercice d'une activité lucrative et la possession du permis de conduire. Dans tous les groupes d'âge et de revenu, les hommes sont nettement plus mobiles que les femmes.

#### Distance et durée journalières des déplacements

Age	km/jour	min./jour
6 à 17	23	79
18 à 25	52	96
26 à 65	42	89
66 ans et plus	21	66

© are et OFS

**Aspects régionaux de la mobilité** (chap. 7): Les indicateurs de la mobilité (distances/durée des déplacements/nombre de déplacements) sont les plus élevés en Suisse alémanique, les plus bas au Tessin. On observe également d'importantes différences entre la ville et la campagne.

#### Différences ville/campagne

	Centre ville	Campagne
Ménages sans voiture (en %)	29	13
Distance/jour (en km par personne)	32	41
Part parcourue à pied (en % des étapes)	51	43

© are et OFS

**Longs voyages et voyages en avion** (chap. 8): Au cours des douze derniers mois, 88% de la population a effectué un long voyage en passant au moins une nuit à l'extérieur de son domicile. 36% des personnes interrogées ont fait un voyage en avion au cours des 12 derniers mois, plus de 60% sont allées dans des pays européens et 41% ont pris le train pour se rendre à l'aéroport. Une part très élevée (90%) des vols sont effectués à des fins privées, en grande majorité pour les vacances.

#### Motifs des voyages en avion (en %)

	privé	professionnel
Forfait vacances	39	
Pas de forfait	45	
Sans lien avec les vacances	5	
Pas de réponse	1	
Total	90	10

© are et OFS

**Développement du trafic et modifications du comportement** (chap. 9): La mobilité a fortement augmenté depuis 1984 (cette croissance est en partie imputable à la méthode de saisie des données). Si l'on considère les distances journalières, cette progression touche essentiellement les déplacements à pied (+71%), les trajets en bus et tram (+26%) et en voiture (+34%). Ces variations n'ont toutefois que peu d'incidences sur la répartition modale.

#### Développement des indicateurs de la mobilité 1984–2000 (en %)

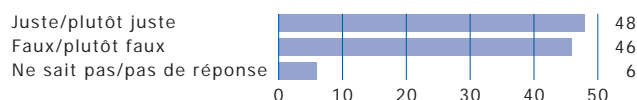
Distance	+30
Durée de déplacement	+35
Taux de personnes mobiles	+8

© are et OFS

#### Opinion sur la politique des transports (chap. 10):

Pour 54% de la population, la politique actuelle des transports ne résout pas les problèmes qui se posent. La majorité donne un avis positif sur les mesures écologiques, l'encouragement des transports publics ainsi que l'aménagement actuel du réseau routier. Une faible majorité ne souhaite pas une extension du réseau routier.

#### De nouvelles extensions importantes du réseau routier ne sont pas nécessaires (en %)



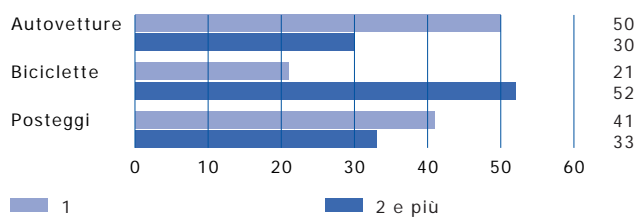
© are et OFS

## Compendio

Nel 2000, la popolazione elvetica ha percorso circa 125 miliardi di chilometri in Svizzera e all'estero. Questo è quanto risulta dalle rilevazioni scientifiche compiute dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) e dall'Ufficio federale di statistica (UST) sul comportamento relativo alla mobilità (microcensimento sul comportamento nel traffico). Nel 2000 il sondaggio telefonico ha interessato 27 918 economie domestiche o 29 407 persone singole a partire da 6 anni. Oltre alla proprietà di veicoli, risp. abbonamenti dei mezzi di trasporto pubblici (TP) nonché i tragitti quotidiani lo studio comprende come novità anche i dati su lunghi viaggi e viaggi in aereo e come finora l'atteggiamento dei confronti della politica dei trasporti. I risultati offrono uno specchio dettagliato del traffico viaggiatori in Svizzera.

**Veicoli, posteggi e abbonamenti** (cap. 2): l'elevata auto-mobilità trova conferma: i quattro quinti di tutte le economie domestiche possiedono almeno un'auto. Il 52% della popolazione dai 16 anni non ha nessun abbonamento TP, il 35% uno a 1/2 tassa.

### Dotazione econ. domestiche (in %)



© are e UST

**Volume del traffico** (cap. 3): il grado di mobilità della popolazione è alto; il 90% si sposta almeno una volta al giorno. Ogni persona di oltre 6 anni percorre in media 17 400 km l'anno di cui 10 000 km in automobile, 2 600 in aereo, 2 000 in ferrovia, 630 km a piedi, 520 km in tram e bus, 350 km in bicicletta, 300 km in torpedone e 1 000 km con altri mezzi di trasporto. 3 800 km sono stati percorsi all'estero.

### Volume medio del traffico per persona/giorno

	senza estero	con estero
Distanza (in km)	37	48
Durata spostam. (in min.)	85	89
Numero tragitti	3.6	3.6

© are e UST

**Mezzi di trasporto** (cap.4): per il 67% delle distanze quotidiane percorse in Svizzera viene utilizzata l'auto. Il 34 % dei viaggi in auto non superano i 3 km e il grado di occupazione media è di 1.6 persone per automobile. Gli spostamenti più frequenti (40% delle tappe dei tragitti) vengono compiuti a piedi.

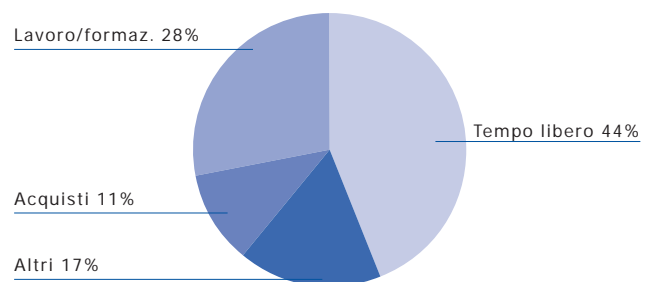
### Indicatori concernenti il rapporto modale (in %)

	Distanza giornaliera	Durata dello spostamento	Numero tappe
Traffico lento	7.2	39.8	46.1
Traffico motorizzato privato	69.5	43.6	41.6
Trasporti pubblici	17.7	11.4	10.3
altri	5.6	5.2	2.0

© are e UST

**Scopo dello spostamento** (cap. 5): complessivamente il 40% di tutti gli spostamenti vengono compiuti per attività del tempo libero, pari al 44% della distanza giornaliera e al 49% della durata dello spostamento giornaliero. Questa grande importanza del traffico del tempo libero dipende, oltre che dalla maggiore disponibilità di tempo libero, anche dal fatto che i tragitti del tempo libero vengono compiuti da tutta la popolazione.

### Scopo del percorso (dist./giorno) (in %)



© are e UST

**Mobilità di diversi gruppi della popolazione** (cap. 6): la maggiore mobilità è riscontrata nel gruppo della popolazione di età tra i 18 e i 25 anni. Qui risulta un cumulo di influenze come l'attività lavorativa e il conseguimento della patente. In tutte le categorie d'età gli uomini sono decisamente più mobili delle donne.

#### Distanza giornaliera e durata dello spostamento

Età	km/grn	min./grn
6-17 a.	23	79
18-25 a.	52	96
26-65 a.	42	89
66 a. e più	21	66

© are e UST

**Aspetti territoriali della mobilità** (cap. 7): Gli indici della mobilità (distanze/durata dello spostamento/numero tragitti) presentano i valori più alti nella Svizzera tedesca e quelli più bassi in Ticino. Notevoli differenze risultano anche tra città e campagna.

#### Differenze città/campagna

	Centro urbano	Campagna
Econ. domestiche senz'auto (in %)	29	13
Distanza/giorno (in km per persona)	32	41
Tappe a piedi (in %)	51	43

© are e UST

**Viaggi lunghi e viaggi in aereo** (cap. 8): Il 88% della popolazione ha compiuto negli scorsi 12 mesi almeno un viaggio con pernottamento. Il 36% degli intervistati ha compiuto nei 12 mesi precedenti il sondaggio un viaggio in aereo, più del 60% con destinazione europea. Il 41% si reca all'aeroporto in treno. Nel traffico aereo risulta sorprendentemente elevata la percentuale dei viaggi privati che ammontano al 90% di tutti i viaggi e sono prevalentemente dovuti a scopo di vacanze.

#### Scopo dei viaggi in aereo (in %)

	privati	d'affari
Vacanze organizzate	39	
Vacanze individ.	45	
Non vacanze	5	
senza risposta	1	
Totale	90	10

© are e UST

**Evoluzione del traffico e cambiamenti del comportamento** (cap. 9): la mobilità è fortemente aumentata dal 1984 (questo risultato dipende in parte anche dal metodo di rilevamento). Per le distanze giornaliere ciò concerne in particolare i tragitti a piedi (+71%), bus e tram (+26%) e l'automobile (+34%). Queste variazioni, tuttavia, comportano scarsi effetti sulle quote dei singoli mezzi di trasporto (rapporto modale).

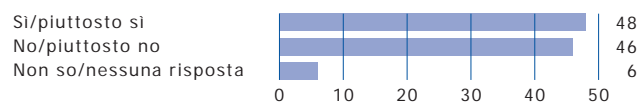
#### Evoluzione degli indici di mobilità 1984-2000 (in %)

Distanze (km/giorno)	+ 30
Tempo di percorso	+ 35
Grado di mobilità	+ 8

© are e UST

**Atteggiamenti rispetto alla politica dei trasporti** (cap. 10): per il 54% l'attuale politica dei trasporti non risolve i problemi esistenti. In maggioranza sono però giudicati positivamente i provvedimenti per l'ambiente, il promovimento dei trasporti pubblici e lo standard di realizzazione della rete stradale. Una scarsa maggioranza non desidera un ulteriore ampliamento della rete stradale.

#### Non occorrono altri grandi ampliamenti della rete stradale (in %)



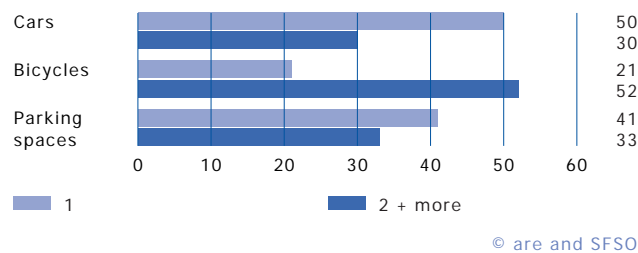
© are e UST

## Summary

In 2000 the population travelled a total distance of approximately 125 billion kilometres in Switzerland and abroad. This is revealed by the scientific survey of the population's travel behaviour conducted by the Swiss Federal Office for Spatial Development (ARE) and the Swiss Federal Statistical Office (SFSO) (travel behaviour microcensus). In 2000 the telephone survey was conducted with 27,918 households (29,407 individuals aged 6 and over). Besides ownership of vehicles, use of public transport season tickets and daily distances travelled, for the first time the study covers long journeys and air travel together with, as in the past, attitudes to the country's transport policy. The results enable a detailed picture of passenger traffic in Switzerland to be built up.

**Vehicles, parking spaces and season tickets** (Chapter 2): The high level of vehicle ownership is confirmed: four fifths of all households own at least one car. 52% of the population aged 16 and over do not have a public transport season ticket; 35% have a half-fare rail pass.

### Household resources (in %)



**Amount of travel** (Chapter 3): The proportion of mobile persons is high; 90% of the population make at least one journey a day. Each person aged 6 and over travels an average of 17,400 km a year – 10,000 km of them by car, 2,600 km by plane, 2,000 km by train, 630 km on foot, 520 km by tram or bus, 350 km by bicycle, 300 km on coaches and 1,000 km using other modes of transport. 3,800 km of the total is accounted for by journeys outside Switzerland.

### Average amount of travel per person per day

	excl. foreign travel with foreign travel	
Distance (in km)	37	48
Travelling time (in min.)	85	89
No. of journeys	3.6	3.6

© are and SFSO

**Modes of transport** (Chapter 4): The car is used for 67% of the daily distance travelled within Switzerland. 34% of car journeys are 3 km or less and occupancy averages 1.6 people. The most common method of travel (40% of all journeys) is on foot.

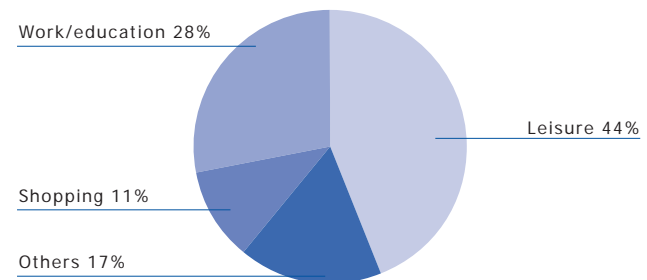
### Key figures on the modal split (in %)

	Distance travelled per day	Time spent travelling	No. of stages
Walking/cycling	7.2	39.8	46.1
Motorized private transport	69.5	43.6	41.6
Public transport	17.7	11.4	10.3
Other	5.6	5.2	2.0

© are and SFSO

**Purposes of travel** (Chapter 5): In total, 40% of all journeys are made for leisure purposes. These account for 44% of the distance travelled per day and 49% of the daily time spent travelling. The huge importance of leisure-related travel is due not only to the growing amount of leisure time available but also to the fact that the entire population makes such journeys.

### Purposes of journey (% of distance per day)



© are and SFSO

### Mobility of various sections of the population

(Chapter 6): The highest mobility is found in the 18–25 age group. Here there is a combination of various influences, such as employment and getting a driving licence. Men are markedly more mobile than women in every age group and employment category.

#### Distance/day and travelling time

Age	km/day	min./day
6 to 17	23	79
18–25	52	96
26–65	42	89
66 and more	21	66

© are and SFSO

**Spatial aspects of mobility** (Chapter 7): The mobility indicators (distances/travelling time/number of journeys) are highest in German-speaking Switzerland and lowest in the Canton of Ticino. Significant differences are also evident between urban and rural areas.

#### Differences between town and country

	Inner city	Countryside
Households without car (in %)	29	13
Distance/day (in km per person)	32	41
Proportion of stages made on foot (in %)	51	43

© are and SFSO

#### Long distance journeys and plane trips

(Chapter 8): 88% of the population has made at least one trip requiring overnight accommodation in the past 12 months. 36% of those questioned made a plane journey in the 12 months preceding the survey, with over 60% of these having European countries as their destination. 41% travel to the airport by train. The proportion of flights accounted for by private travel – most of which is holiday travel – is surprisingly high (90%).

#### Purposes of plane trips (in %)

	private	business
Package holidays	39	
Individ. holidays	45	
Non-holiday	5	
no answer	1	
Total	90	10

© are and SFSO

**Growth of travel and changes in behaviour** (Chapter 9): Mobility has grown considerably since 1984 (this growth is partly attributable to the survey methodology). In the case of the daily distances travelled, this is particularly true of journeys on foot (+71%), by bus and tram (+26%) and by car (+34%). These changes, however, have had little effect on the proportion of different transport modes used (modal split).

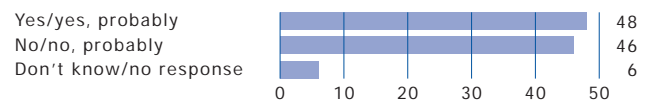
#### Evolution of mobility indicators 1984–2000 (in %)

Distances	+ 30
Travelling time (min./day)	+ 35
Proportion of mobile persons	+ 8

© are and SFSO

**Attitudes to transport policy** (Chapter 10): For 54%, Switzerland's current transport policy does not solve the prevailing problems. However, the majority take a positive view of the action on the environment, the promotion of public transport, and the standard of development of the road network. A bare majority are not in favour of further expansion of the road network.

#### Further major expansions of the road network are not necessary (in %)



© are and SFSO

## Berichtskonzept

Der vorliegende **Schlussbericht** fasst die zentralen Ergebnisse der Erhebung 2000 zum Mikrozensus Verkehrsverhalten auf jeweils einer Themenseite zusammen. Kapitel 1 beschreibt die Erhebung selber, die nachfolgenden Kapitel gliedern die Themenseiten nach verschiedenen Schwerpunkten.

Besonderes Gewicht bei der Darstellung erhalten die erstmals erhobenen Daten zum Luftverkehr und zu den langen Reisen sowie die neuen Angaben zu den Verkehrszwecken. Erstmals wurden die Service- und die Begleitwege erhoben und die Zwecke der Freizeitwege differenziert betrachtet.

Das Augenmerk bei der Darstellung der Ergebnisse gilt der regionalisierten Betrachtung nach Grossregionen sowie nach den räumlichen Einheiten Kernstadt, Agglomerationen und Land. Weiter werden Vergleiche mit vorangehenden Erhebungen angestellt und besonders aktuelle Themen wie der Freizeitverkehr und der Agglomerationsverkehr genauer untersucht.

Ein Glossar am Schluss des Berichts gibt Auskunft über Begriffe und die verwendeten Abkürzungen. Das Stichwortverzeichnis hilft, die Informationen und Ergebnisse besser zu finden.

In Ergänzung zu diesem Schlussbericht liefert ein **Hintergrundbericht (HB)** Hinweise zur Erhebung sowie zur statistischen Genauigkeit und Verlässlichkeit der einzelnen Zahlenangaben. Ferner sind die genauen Werte, die den Abbildungen, den Tabellen sowie den Zahlenangaben im Text in diesem Bericht zu Grunde liegen inklusive der hier in der Regel nicht aufgeführten Kategorien «keine Antwort», «weiss nicht» etc. wiedergegeben.

Ein elektronisch verfügbarer **Tabellenband** zeigt in zahlreichen zweidimensionalen Tabellen alle relevanten Aussagen der Erhebung.

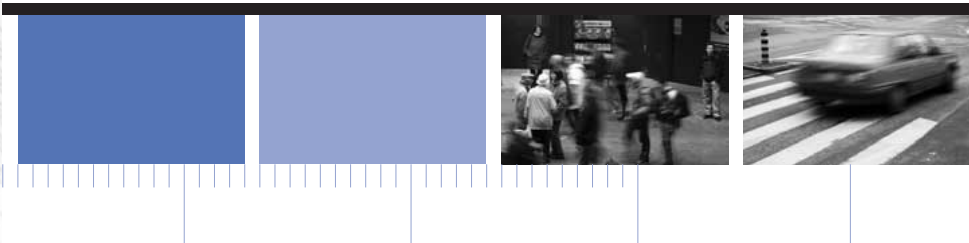
Die an der Erhebung beteiligten **Kantone und Regionen** werden für ihr Gebiet eigene Auswertungen durchführen und die Ergebnisse veröffentlichen.

---

### Wichtige Verwendungszwecke der Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten

- Statistische Informationen und Kenngrössen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung (Verkehrsaufkommen nach Bevölkerungsgruppen, Grossregionen, Wochentagen, Fahrtzwecken; Grundlage für Nachhaltigkeitsindikatoren)
  - Grundlage für die Raum- und Verkehrsplanung auf nationaler, kantonaler und regionaler Ebene (Sach- und Richtplanung, regionale Verkehrskonzepte wie z.B. im Agglomerationsverkehr)
  - Mobilitätskennziffern zur Verkehrsentwicklung als Grundlage für Verkehrsprognosen und -szenarien
  - Basisdaten zur Analyse der massgebenden Einflussfaktoren auf das Verkehrsverhalten
  - Daten zur Durchführung systematischer Erfolgskontrollen und Wirkungsanalysen verkehrspolitischer Massnahmen
  - Input für Verkehrsmodelle zur Simulation von Verkehrsabläufen als Grundlage zur Beurteilung von Verkehrsplanungen (Zweckmässigkeit, Raumverträglichkeit, Nachhaltigkeit)
- 

Die vorliegenden Daten aus der Mikrozensususerhebung dienen als Grundlage für weitere vertiefte Auswertungen. Die hier präsentierten Ergebnisse zeigen nur eine Gesamtübersicht. Das Bundesamt für Raumentwicklung plant, selber verschiedene weitere Analysen zu erstellen. Zudem wird davon ausgegangen, dass der **Datensatz**, der beim Bundesamt für Raumentwicklung bezogen werden kann, von privaten und öffentlichen Forschungsstellen in vielfältiger Weise genutzt wird.



## Kapitel 1

### Der Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten



## 1.1 Erhebungen zum Verkehrsverhalten seit 1974

Die hohen Anforderungen an die Politik bedingen auch gute Entscheidungsgrundlagen. Dies gilt in besonderem Masse für den Verkehrsbereich: 1950 legte jeder Bewohner und jede Bewohnerin der Schweiz, die über sechs Jahre alt waren, im Durchschnitt pro Jahr 3000 km zurück; heute sind es – noch ohne vollständige Berücksichtigung der Flugreisen – rund 17 400 km, und 57% davon entfallen auf das Auto.

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

1974 wurde erstmals eine gesamtschweizerische Befragung der Bevölkerung zum Verkehrsverhalten durchgeführt. Solche Erhebungen wurden seither alle 5 Jahre wiederholt (einzelne Berichte s. Literaturverzeichnis). Sie stützen sich auf den Bundesratsauftrag in der Verordnung über die Durchführung statistischer Erhebungen des Bundes (SR 431.012.1). Im Jahr 2000 wurde deshalb unter Federführung des Bundesamts für Raumentwicklung (bis Mitte 2000 Dienst für Gesamtverkehrserhebungen – GVF) und in enger Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Statistik der Mikrozensus Verkehrsverhalten durchgeführt. Neuerdings beteiligten sich auch Kantone, Regionen und Städte an der Erhebung.

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

### Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten 1974–2000

Jahr	Stichprobe	Zeitpunkt	Methode	Schwerpunkt
1974	2114 Haushalte, alle Personen ab 6 Jahren	1 Stichtag, Herbst	Kombination von schriftlicher und persönlicher Befragung	Zeitbudgetstudie mit Erfassung aller Tagesaktivitäten
1979	2000 Haushalte, alle Personen ab 10 Jahren	2 Stichtage, Herbst		
1984	3513 Haushalte, alle Personen ab 14 Jahren	1 Stichtag, Frühjahr	Schriftliche Befragung	Wegekonzept in Anlehnung an die KONTIV-Erhebung in Deutschland
1989	20 472 Haushalte, alle Personen ab 10 Jahren			
1994	16 570 Haushalte 18 020 Personen Personen ab 6 Jahren	1 Stichtag über das ganze Jahr verteilt	Computergestützte telefonische Befragung (CATI-Technik)	Grundlage bildet das Etappenkonzept
2000	27 918 Haushalte 29 407 Personen Personen ab 6 Jahren			

© are und BFS

Der Mikrozensus Verkehrsverhalten ist heute die wichtigste Grundlage für Aussagen zu zahlreichen Aspekten des Personenverkehrsverhaltens, die in verschiedensten Bereichen der Verkehrswissenschaft, -planung und -politik und u.a. auch von der Raumplanung verwendet werden. Daneben geben weitere Erhebungen, die durch

das BFS und andere Bundesämter (u.a. ARE, ASTRA) auf nationaler Ebene durchgeführt werden, in folgenden Bereichen Auskunft zum Personenverkehr: Fahrzeugbestände, Fahrleistungen, Verkehrsmengen, Unfälle und Verkehrskosten (s. dazu <http://www.statistik.admin.ch> sowie <http://www.are.admin.ch>).

## 1.2 Inhalt des Mikrozensus 2000

Das Verkehrsverhalten hat viele Facetten. Es ist Aufgabe des Mikrozensus Verkehr, diese vielfältigen Aspekte der Mobilität in ihrem Zusammenhang zu erfassen. Die Darstellung unten zeigt die vier inhaltlichen Schwerpunkte des MZ 2000.

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

Die EDV-Unterstützung ermöglicht zudem eine sofortige Speicherung aller Informationen ohne aufwendige Nachbearbeitung. Unklarheiten während der Befragung können sofort gelöst werden.

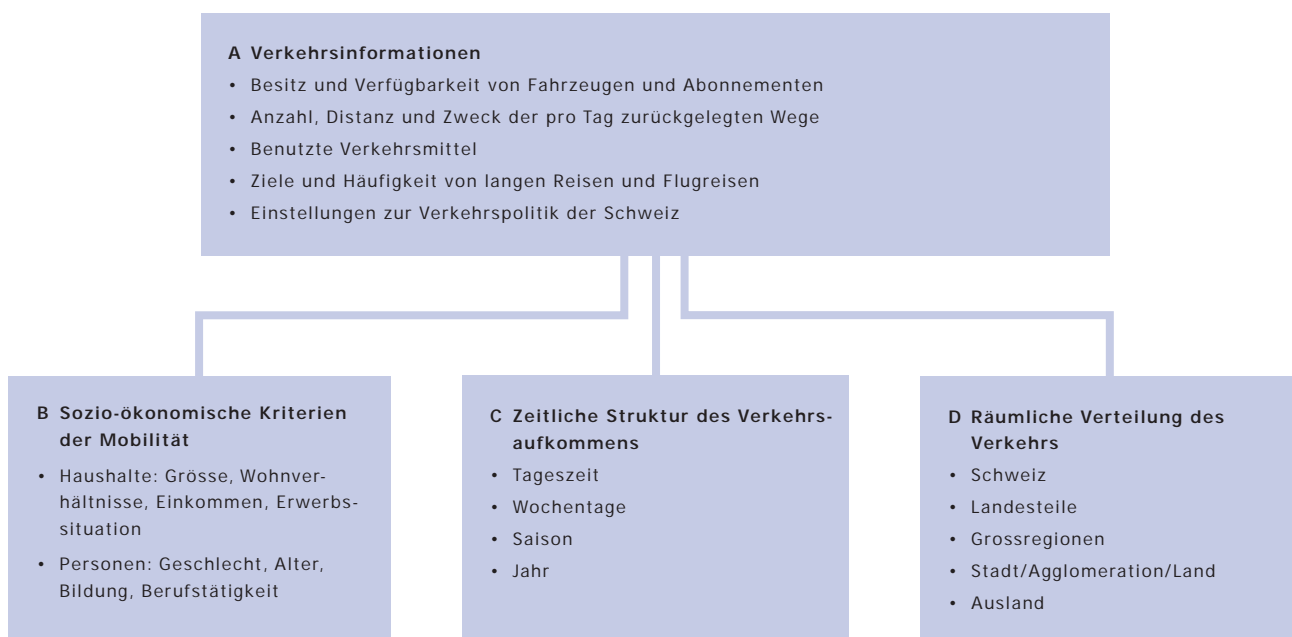
Die durchschnittliche Dauer der Interviews betrug pro erfassten Haushalt 17.3 Minuten.

Die Befragung umfasste vier Phasen:

1. Zufallsauswahl der Stichprobe aus allen mit Telefon ausgerüsteten und im Telefonbuch eingetragenen Haushalten der Schweiz durch das Bundesamt für Statistik.
2. Schriftliche Information der Haushalte über Zweck und Ablauf der Befragung (→ HB).
3. Erster Teil des telefonischen Interviews mit einer beliebigen Person über Fragen, die den gesamten Haushalt betreffen.
4. Zweiter Teil des telefonischen Interviews mit ein oder zwei zufällig ausgewählten Personen des Haushalts (= Zielpersonen) über ihr konkretes Verkehrsverhalten am festgelegten Stichtag.

Für die beim Erstkontakt nicht erreichten Haushalte, wurden bis zu 80 neue Versuche gemacht. Alle Angaben der Befragten sind vertraulich; sie werden nur für Statistik- und Forschungszwecke verwendet, so dass keine Rückschlüsse auf einen einzelnen Haushalt möglich sind. Die Mitwirkung war zwar freiwillig; eine hohe Teilnahmequote ist aber für die Genauigkeit der Ergebnisse ausschlaggebend.

### Inhalt des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten



## 1.3 Grösse und Ausschöpfung der Stichprobe

### Realisierte Personeninterviews

Verdichtungsgebiete	National	Verdichtung	Total
Kanton Zürich	1941	3300	5241
RVK Bern-Mittelland	689	2800	3489
Kanton Zug	174	500	674
Stadt und Kanton Schaffhausen	134	220	354
Kanton Graubünden	267	300	567
Kanton Aargau	980	2150	3130
Kanton Waadt	1162	2530	3692
Kanton Neuenburg	329	1000	1329
Kanton Genf	731	2900	3631
Kanton Jura	238	700	938
übrige Schweiz	6362	0	6362
<b>Total</b>	<b>13 007</b>	<b>16 400</b>	<b>29 407</b>

© are und BFS

Der Mikrozensus liefert für die Haushalte in der Schweiz sowie für die darin lebenden Personen ab 6 Jahren nachvollziehbare Aussagen. Um dies zu gewährleisten, wurde eine Stichprobe von 41 108 Telefonanschlüssen festgelegt. Das Bundesamt für Statistik hat die dafür notwendigen Adressen nach einem Zufallsverfahren ausgewählt. Voraussetzung für die Teilnahme an den Interviews ist die Beherrschung einer Landessprache sowie ein Telefonanschluss.

Die für die gesamte Schweiz und die Grossregionen sinnvollen Ergebnisse können nicht beliebig nach Kantonen bzw. Regionen verfeinert werden. Deshalb haben zehn Kantone bzw. Regionen für ihr Gebiet eine Verdichtung der Stichprobe in Auftrag gegeben, die ihnen genauere Zusatzauswertungen ermöglicht.

Die Genauigkeit einer Stichprobe wird mit statistischen Kennziffern bestimmt. So sagt insbesondere das Vertrauensintervall aus, in welcher Bandbreite das effektive Ergebnis vom statistisch ermittelten Wert abweichen kann.

### Ausschöpfung der Stichprobe

#### Ausschöpfung der Haushaltsstichprobe

Telefonanschlüsse	41 108	100.0%
ungültige Adressen (qualitätsneutrale Ausfälle)	5573	13.6%
gültige Adressen	35 535	86.4%
nicht erreicht	3624	10.2%
verweigerte Interviews	3857	10.9%
nachträglich ausgeschiedene Interviews	136	0.4%
gültige Haushaltinterviews	27 918	78.6%

#### Ausschöpfung der Personenstichprobe

gewählte Zielpersonen	32 787	100.0%
ungültige oder verweigerte Interviews	3 380	10.3%
realisierte Personeninterviews	29 407	89.7%
Gesamtausschöpfung		70.5%

© are und BFS

Entscheidend für die Aussagefähigkeit der Ergebnisse ist die Ausschöpfung der Stichprobe. Diese ist mit rund 90% realisierter Personeninterviews sehr hoch.

Neben Verweigerungen können andere Gründe, wie z.B. Sprachprobleme, Nichterreichbarkeit oder Krankheit zu Ausfällen führen. Deshalb war es wichtig, mit einer guten Vorbereitung und Information die ausgewählten Haushalte und Personen zur Mitwirkung zu bewegen.

Die Überprüfung (Plausibilisierung) der Antworten der Befragten war ein weiteres Hilfsmittel zur Verbesserung der Ergebnisse. Das Telefoninterview bot die Möglichkeit, unpräzise oder offensichtlich falsche Antworten durch direktes Nachfragen zu korrigieren. Für die nachträgliche Plausibilisierung bei der Aufbereitung der Rohdaten standen spezielle Hilfsmittel zur Verfügung.

Mit der Gewichtung der Rohdaten wurden schliesslich zwei Arten von Verzerrungen mittels statistischer Verfahren beseitigt (OFS 1996; BFS, GVF 1996):

- Stichprobenbedingte Verfälschungen (z.B. durch Verdichtungen)
- Antwortverweigerungen.

## 1.4 Gewichtungungsverfahren

Der Stichprobenplan auf Bundesebene basiert auf den sieben Grossregionen der Schweiz (Nomenklatur Nuts 2 von Eurostat) mit einer Übervertretung des Kantons Tessin zwecks ausreichender Anzahl Interviews für den italienischsprachigen Teil des Landes. Diese Regionen wurden weiter so unterteilt, dass dem Wunsch verschiedener Kantone nach zusätzlichen Interviews entsprochen werden konnte. Als Auswahlgrundlage diente das Stichprobenregister für Haushaltsbefragungen (SRH), das vom Bundesamt für Statistik (BFS) unterhalten und quartalsweise gemäss Informationen der Swisscom über die registrierten Telefonanschlüsse aktualisiert wird.

Das Erhebungskonzept sieht die Befragung eines zufällig ausgewählten Haushaltsmitglieds ein oder zwei Tage nach einem vorgängig bestimmten Stichtag vor. Bei erfolglosem Kontaktversuch wird der Stichtag um eine bis drei Wochen verschoben, während das Kontaktierungsverfahren unverändert bleibt. Verschiebungen entstehen öfter im Sommer (Ferienzeit), was Verzerrungen bei den Mobilitätsschätzungen mit sich bringen könnte. Diese Verzerrungen werden jedoch teilweise mit Hilfe von Gewichtungen korrigiert. Als Gewichtungsbasis dient die Statistik des jährlichen Standes der

Wohnbevölkerung am 31. Dezember 1999 (ESPOP). Nach Möglichkeit wurde dieselbe Methode wie 1994 angewendet (OFS 1996). Zwei Gewichte wurden berechnet: das eine für die Haushalte, das andere für die Zielpersonen. Die ESPOP liefert keine Angaben über die Haushaltsstruktur (z.B. Anzahl Einpersonenhaushalte), weshalb eventuelle Verzerrungen in diesem Zusammenhang nicht korrigiert werden konnten. Ein Vergleich mit der Volkszählung 1990 zeigt (die Ergebnisse der Volkszählung 2000 lagen zum Zeitpunkt der Auswertungen nicht vor), dass die Einpersonenhaushalte um rund 20% unterschätzt sein könnten, was die Gefahr eines nur schwer quantifizierbaren Fehlers in der Schätzung der Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt in sich birgt.

Die Schätzung der Total- und Mittelwerte oder von prozentualen Anteilen bedingt die Gewichtung der Haushalte oder der Zielpersonen. Es wurden Kalibrierungsschätzer verwendet (Deville et al. 1993, Formel 2.3). Die Vertrauensintervalle quantifizieren die Unsicherheit der Schätzungen, die dadurch entsteht, dass die Befragten aus einer Zufallsstichprobe stammen. Sie sagen hingegen nichts über andere mögliche Fehler aus, z.B. jene im Zusammenhang mit dem Problem, sehr mobile Personen zu erreichen. Die Vertrauensintervalle werden anhand der im Bericht OFS 1996 beschriebenen vereinfachten Methode berechnet. Die Vertrauensintervalle überdecken den wahren Wert mit 90%-iger Wahrscheinlichkeit.

### Gewichtung: Schätzung der Bevölkerung nach Alter, Nationalität und Geschlecht

Alter	Nationalität	Geschlecht	geschätzte Bevölkerung ohne Kalibrierung	geschätzte Bevölkerung mit Kalibrierung	Bevölkerung (31.12.99)	Gewicht ohne Kalibrierung	Gewicht mit Kalibrierung
6–17 J.	Schweizer	männlich	516 635	414 691	410 940	1.257	1.009
		weiblich	485 146	392 770	389 080	1.247	1.009
	Ausländer	männlich	71 115	107 722	111 346	0.639	0.967
		weiblich	71 958	97 937	103 158	0.698	0.949
18–29 J.	Schweizer	männlich	384 646	403 886	401 801	0.957	1.005
		weiblich	374 415	397 232	394 861	0.948	1.006
	Ausländer	männlich	63 620	115 713	129 413	0.492	0.894
		weiblich	78 984	126 645	134 931	0.585	0.939
30–59 J.	Schweizer	männlich	1 284 362	1 221 769	1 211 555	1.060	1.008
		weiblich	1 444 440	1 286 595	1 276 081	1.132	1.008
	Ausländer	männlich	259 113	368 162	376 557	0.688	0.978
		weiblich	219 215	293 944	299 386	0.732	0.982
60 J. und mehr	Schweizer	männlich	589 083	547 408	542 993	1.085	1.008
		weiblich	731 943	778 494	771 781	0.948	1.009
	Ausländer	männlich	60 342	68 629	68 295	0.884	1.005
		weiblich	46 708	60 129	59 549	0.784	1.010

## 1.5 Wichtige Strukturdaten der Erhebung

Um die Aussagen zum Verkehrsverhalten nach sozio-demografischen und räumlichen Kriterien auswerten zu können, wurden im Rahmen der Befragung Strukturdaten zu den befragten Haushalten und Personen erhoben. Die untenstehenden Angaben geben einen Über-

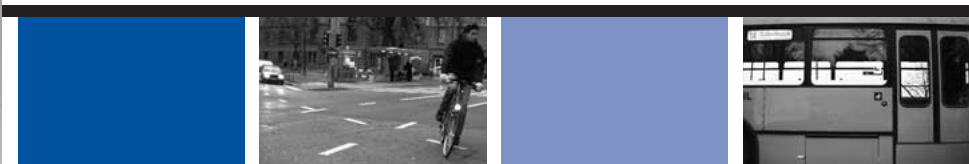
blick über die wichtigsten Grössen (in % aller Personen). Dargestellt sind die gewichteten Werte. Diese Strukturdaten sollten nur im Zusammenhang mit der vorliegenden Mikrozensus-Erhebung zur Anwendung kommen. Statistisch aussagenkräftigere Angaben liefern die spezifischen Erhebungen des Bundesamts für Statistik wie die Volkszählung, die Einkommens- und Verbrauchserhebung oder die Arbeitskräfteerhebung.

Haushaltsgrösse*	in %
1 Person	15.2
2 Personen	30.4
3 Personen	16.4
4 Personen	24.1
5 und mehr Personen	13.9
<b>Anzahl Wohnungen im Haus*</b>	
1 Wohnung	34.6
2 Wohnungen	11.0
3 bis 8 Wohnungen	26.8
9 und mehr Wohnungen	27.1
Keine Angabe	0.5
<b>Monatliches Haushaltseinkommen*</b>	
unter Fr. 2000.–	3.1
Fr. 2000.– bis Fr. 4000.–	14.8
Fr. 4001.– bis Fr. 6000.–	22.5
Fr. 6001.– bis Fr. 8000.–	16.2
Fr. 8001.– bis Fr. 10000.–	9.7
Fr. 10001.– bis Fr. 12000.–	5.2
Fr. 12001.– bis Fr. 14000.–	2.6
höher als Fr. 14000.–	4.0
keine Angabe	21.9
<b>Geschlecht*</b>	
Männer	48.6
Frauen	51.4
<b>Alter*</b>	
6–11 Jahre	7.4
12–17 Jahre	7.8
18–25 Jahre	10.3
26–35 Jahre	15.3
36–45 Jahre	16.8
46–55 Jahre	15.0
56–65 Jahre	12.5
66 und mehr	15.0
<b>Nationalität*</b>	
Schweizer Bürger/-innen	81.4
Bürger/-innen anderer Nationen	18.5
<b>Letzte abgeschlossene Ausbildung*</b>	
kein Abschluss	15.3
obligatorische Schulpflicht	17.4

Berufslehre	40.7
Vollzeitberufsschule (z.B. Handelsschule)	6.0
Maturitätsschule, Primarlehrerausbildung	5.0
höhere Berufsausbildung	4.4
Technikerschule, höhere Fachschule, Fachhochs.	4.3
Universität, Hochschule	6.4
keine Angabe	0.3
<b>Stellung im Beruf (Berufstätige)**</b>	
selbstständig (eigener Betrieb, freierwerbend)	14.0
mitarbeitendes Fam.mitglied in eigenem Betrieb	1.6
angestellt im höheren Kader	6.8
angestellt im mittleren und unteren Kader	19.8
angestellt in anderer Funktion	56.4
anderes	1.4
<b>Erwerbstätigkeit*</b>	
voll erwerbstätig	38.3
Teilzeit erwerbstätig	13.8
arbeitslos	1.6
Haushalt	7.9
in Ausbildung	19.2
in Pension	17.7
andere Situation/keine Angabe	1.5
<b>Grossregionen*</b>	
Genferseeregion (GE, VS, VD)	18.1
Espace Mittelland (BE, FR, JU, NE, SO)	22.8
Nordwestschweiz (AG, BL, BS)	13.7
Zürich	17.3
Ostschweiz (AR, AI, GL, GR, SG, SH, TG)	14.3
Zentralschweiz (LU, NW, OW, SZ, UR, ZG)	9.4
Tessin	4.4
<b>Sprachregionen*</b>	
deutschsprachige Schweiz	71.5
französischsprachige Schweiz	23.4
italienischsprachige Schweiz	4.7
rätomanische Schweiz	0.4
<b>Urbanität*</b>	
Kernstädte	38.7
Agglomeration	29.0
isolierte Städte	1.4
Land	30.9

\* Basis: 29 407 Personen

\*\* Basis: 15 759 erwerbstätige Personen



## Kapitel 2

### Fahrzeuge, Parkplätze und Abonnemente

## 2.1 Motorisierungsgrad und Führerscheinbesitz

Vier Fünftel aller Haushalte besitzen mindestens einen Personenwagen, ein Drittel sogar mehr als einen. In den Zentren, wo es besonders viele kleine Haushalte gibt, haben 29% der Haushalte keinen Personenwagen. Zwei Drittel der Haushalte in der tiefsten Einkommensklasse besitzen kein Auto; in der obersten sind nur gerade 4% ohne Auto (→ HB; Müller 1999).

### Autobesitz der Haushalte nach Haushaltgröße (in %)

Anzahl Autos im Haushalt	Anzahl Personen im Haushalt					Total
	1 Pers.	2 Pers.	3 Pers.	4 Pers.	mehr als 5	
kein Auto	46.6	14.4	8.7	5.2	4.2	19.9
mit Auto	53.4	85.6	91.3	94.8	95.8	80.1
1 Auto	49.4	55.1	44.6	47.4	46.1	50.2
2 Autos	3.5	27.2	36.9	36.9	35.0	24.4
3 und mehr	0.5	3.2	9.8	10.4	14.6	5.4

Basis: 27918 Haushalte

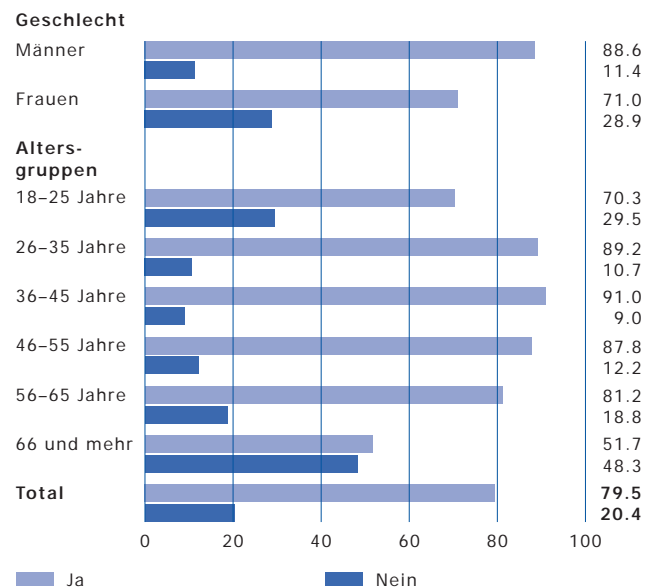
© are und BFS

Auf 100 Haushalte entfallen im Durchschnitt rund 117 Personenwagen. Dies deutet generell auf einen sehr hohen Motorisierungsgrad der Bevölkerung. Allerdings weist der Autobesitz zwischen den Haushaltstypen markante Unterschiede auf und schwankt zwischen 58 (Einpersonenhaushalte) und 168 (Haushalte mit 5 und mehr Personen) Autos pro 100 Haushalte (→ HB).

80% der Personen ab 18 Jahren haben heute einen Führerschein. Mit fast 90% liegt der Anteil der Männer noch immer deutlich höher als bei den Frauen (71%). In allen Bevölkerungsgruppen hat der Führerausweisbesitz in den letzten 10 Jahren aber nochmals deutlich zugenommen (s. Kapitel 9).

Auch die Autoverfügbarkeit ist bei den Männern höher als bei den Frauen. Sie hat jedoch generell stark zugenommen, was mit der Motorisierung der Haushalte zusammenhängt. Nur 7% der Personen mit Führerschein haben kein, 77% haben immer ein Auto zur Verfügung. Diese hohe PW-Verfügbarkeit ist wohl die zentrale Einflussgröße bei der Verkehrsmittelwahl.

### Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Alter (in %)



Basis: 52986 Personen ab 18 Jahren

© are und BFS

### Autoverfügbarkeit nach Geschlecht und Erwerbstätigkeit (in %)

	immer verfügbar	nach Asprache	nicht verfügbar	keine Angabe
<b>Geschlecht</b>				
Männer	82.7	9.9	5.6	1.7
Frauen	70.9	18.7	8.9	1.5
<b>Erwerbstätigkeit</b>				
ja	79.8	12.8	5.8	1.6
nein	71.2	16.6	10.4	1.8
<b>Total</b>	<b>77.3</b>	<b>13.9</b>	<b>7.1</b>	<b>1.6</b>

Basis: 19833 Zielpersonen mit Führerschein

© are und BFS

## 2.2 Fahrzeugpark

Zum Motorfahrzeugbestand gibt das BFS eine separate Publikation basierend auf einer Vollerhebung heraus (BFS 2000). Die Zahlen im Mikrozensus weichen aus methodischen Gründen teilweise von der Motorfahrzeugstatistik des BFS ab. Im Mikrozensus werden die mündlichen Angaben der Befragten auf die Gesamtbevölkerung hochgerechnet, während die Angaben in der Motorfahrzeugstatistik der Datenbank der Eidgenössischen Fahrzeugkontrolle entnommen werden. Die nachfolgend präsentierten Werte sollten deshalb nur für Vergleiche mit anderen Mikrozensusdaten verwendet werden (gilt auch für Kapitel 2.4).

Über 80% der Fahrzeuge sind gemäss Mikrozensus nicht älter als zehn, die Hälfte nicht älter als fünf Jahre. Diese Zahlen weisen auf einen relativ jungen Fahrzeugbestand in der Schweiz hin, der sich alle 12 bis 15 Jahre erneuert. Bei den Drittwagen ist der Anteil älterer Fahrzeuge (mehr als zehn Jahre) doppelt so hoch wie bei den Erstwagen. Das Schwergewicht der Erstwagen, also jener Fahrzeuge mit den grössten Fahrleistungen, liegt bei den mittleren Hubraumkategorien. Zweit- und Drittwagen weisen mehr Anteile sowohl bei den höchsten, als auch bei den tiefsten Hubraumkategorien auf.

### Zusammensetzung des Fahrzeugparks (in %)

	Autos im Haushalt			Total
	Erstwagen	Zweitwagen	3 und mehr	
<b>Hubraum</b>				
bis 1350 ccm	10.6	18.4	14.7	12.8
1351–1650 ccm	18.9	19.5	14.1	18.8
1651–1950 ccm	16.3	13.5	13.2	15.4
1951–2250 ccm	22.6	15.5	12.7	20.2
2251–2550 ccm	8.8	6.5	6.5	8.1
2551 ccm und mehr	10.1	10.6	16.1	10.6
keine Angabe	12.7	16.0	22.7	14.2
<b>Jahr der ersten Inverkehrsetzung</b>				
bis 1989	17.6	22.7	33.0	19.8
1990–1992	19.9	17.5	14.0	18.9
1993–1995	21.7	17.9	13.2	20.2
1996–1998	27.1	20.2	13.2	24.5
1999	11.3	16.7	15.3	12.9
keine Angabe	2.4	5.0	11.3	3.6

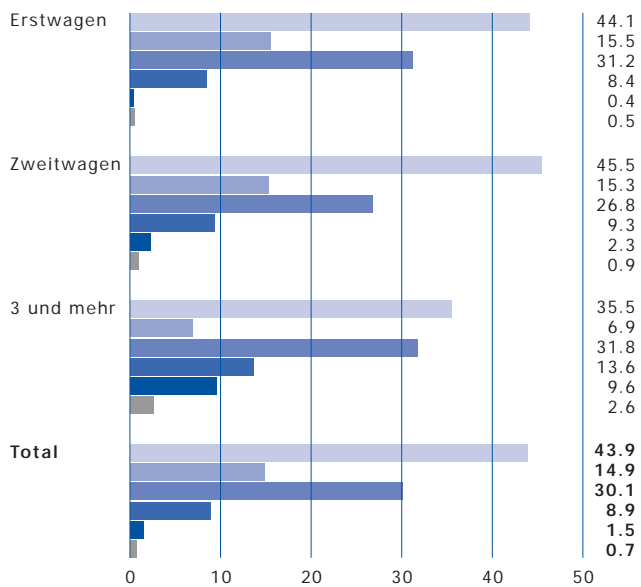
Basis: 32620 Autos

© are und BFS

Bei der Benutzung des Fahrzeugparks fällt der hohe Anteil der Arbeits- und Ausbildungswege auf, mit einigem Abstand gefolgt von den Freizeitwegen. Diese Angaben der Befragten unterscheiden sich von der tatsächlichen, nach Zwecken gegliederten Fahrleistung (s. Kapitel 5).

Die Grafik zeigt, dass Erst- und Zweitwagen gemäss der Angaben der Befragten besonders häufig für Arbeitswege benutzt werden.

### Benutzung der Autos (in %)



- Arbeits-, Ausbildungswege
- Einkauf, Besorgungen
- Freizeit
- geschäftlich, dienstlich
- wird (fast) nicht verwendet
- keine Angabe

Basis: 32620 Autos

© are und BFS



## 2.3 Verfügbarkeit von Autoparkplätzen

Die meiste Zeit steht ein Auto still und braucht entsprechend Platz. Je mehr private Parkplätze dafür zur Verfügung stehen, desto weniger wird öffentliche Verkehrsfläche beansprucht. 13% der motorisierten Haushalte haben keinen eigenen Parkplatz zu Hause; und 39% der Haushalte mit mehr als einem Auto haben zu wenig Parkplätze.

Die Blockierung öffentlicher Flächen durch Parkierende verursacht der Allgemeinheit Kosten, die durch Gebühren abzugelten sind. Viele Gemeinden sind deshalb bestrebt, den öffentlichen Parkraum zu bewirtschaften.

### Parkplätze zu Hause (in %)

Anzahl Autos im Haushalt	Anzahl Parkplätze (PP)				Total
	keine PP	1 PP	2 PP	3 und mehr	
kein Auto	60.7	6.9	3.8	3.4	19.9
1 Auto	29.9	74.9	36.2	34.7	50.2
2 Autos	7.9	15.8	52.6	40.8	24.4
3 und mehr	1.5	2.3	7.4	20.9	5.4
<b>Total</b>	<b>26.1</b>	<b>40.9</b>	<b>20.8</b>	<b>12.0</b>	<b>100.0</b>

Basis: 27 918 Haushalte, 80 ohne Angabe

© are und BFS

Reservierte Parkplätze am Arbeitsort spielen eine wichtige Rolle bei der Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg. So benutzen 90% der Erwerbstätigen mit einem reservierten Parkplatz das Auto für ihren Arbeitsweg, bei jenen mit keinem solchen Parkplatz beträgt der Anteil nur 46%.

Ein ähnliches Bild ergibt sich ebenfalls beim Besitz von Abonnements: 69% der Erwerbstätigen, die über einen Gratisparkplatz verfügen, besitzen überhaupt kein ÖV-Abonnement.

Die Verfügbarkeit reservierter Parkplätze ist auch von der beruflichen Stellung abhängig. 70% der höheren Kader profitieren davon; bei den unteren Angestellten beträgt der Anteil nur die Hälfte (37%).

Ein relativ deutlicher Zusammenhang besteht zwischen der Länge des Arbeitsweges und der Parkplatzverfügbarkeit: 72% der Personen mit kurzen, aber nur 49% der

Personen mit langen Arbeitswegen haben keinen reservierten Parkplatz am Arbeitsort.

Die Parkplatzverfügbarkeit am Ausbildungsort ist unbedeutend. 96% der Ausbildungspendler verfügen über keinen reservierten Parkplatz.

### Parkplätze am Arbeitsort (in %)

	reservierter Parkplatz am Arbeitsort			
	ja, gratis	ja, bezahlt	nein	keine Angabe
<b>Erwerbstätig mit Arbeitswegen*</b>				
Vollzeit	40.5	9.8	49.5	0.2
Teilzeit	25.4	5.1	69.3	0.2
Total	36.0	8.4	55.3	0.3
<b>Stellung im Beruf*</b>				
selbstständig	39.2	24.1	35.9	0.8
angestellt im höheren Kader	56.2	13.8	29.7	0.4
angestellt im mittleren und unteren Kader	42.1	8.7	49.1	0.0
angestellt in anderer Funktion	31.3	5.6	62.9	0.1
<b>Besitz von Abonnements*</b>				
Halbtaxabo	26.2	35.6	36.6	28.6
Jahresabo	2.2	2.9	10.3	0.0
Generalabo	2.4	1.9	8.8	0.0
andere Abo	1.8	1.6	11.1	18.5
kein Abo	68.5	60.3	43.5	67.9
<b>Länge des Arbeitsweges*</b>				
bis 1.0 km	23.9	3.8	72.1	0.2
1.1–5.0 km	33.4	7.3	59.0	0.3
5.1–10.0 km	40.4	10.5	48.8	0.3
10.1–20.0 km	42.8	10.4	46.8	0.0
mehr als 20.0 km	40.3	10.6	49.0	0.1
<b>Verkehrsmittel Arbeitsweg (letzte Etappe)**</b>				
mit Personenwagen	54.6	11.7	33.5	0.2
anderes Verkehrsmittel	19.8	4.6	75.4	0.1

\* Basis: 13 936 erwerbstätige Personen mit Arbeitswegen

\*\* Basis: 21 584 Arbeitswege von Erwerbstätigen © are und BFS

## 2.4 Motorräder, Kleinmotorräder und Mofas

Im Vergleich zum Auto ist die Ausrüstung der Haushalte mit Motorrädern und insbesondere mit Kleinmotorrädern bzw. Mofas relativ unbedeutend. Allerdings kann sich dies in kurzer Zeit relativ stark verändern. So hat beispielsweise die Zahl der pro Jahr in Verkehr gesetzten Kleinmotorräder im Zeitraum 1990–2000 von 2575 auf 19358 Stück zugenommen (BFS 2001b:36; s. dort auch weitere Zahlen zum Motorradbestand). Dagegen ist die Zahl der Mofas in den letzten Jahren stark zurückgegangen (s. Kapitel 9.4).

### Ausrüstung der Haushalte (in %)

	Anzahl Fahrzeuge		
	keine	1	2+
Motorräder	88.7	9.7	1.6
Kleinmotorräder	96.8	3.0	0.2
Mofas	92.5	6.4	1.1

Basis: 27 918 Haushalte

© are und BFS

46% der Männer, aber nur 18% der Frauen ab 18 Jahren verfügen über einen Führerschein für Motorräder. Zur Verfügbarkeit von Führerscheinen für Mofas und Kleinmotorräder liefert der Mikrozensus keine Angaben. Dass das Motorrad nach wie vor vorwiegend von Männern benutzt wird, zeigt sich auch bei der Verfügbarkeit. Allerdings ist diese Verfügbarkeit nur bei den unteren Altersgruppen (18 bis 25 Jahre) überdurchschnittlich hoch, sinkt dann zunehmend ab und beträgt bei den über 65-jährigen Männern noch 4%.

Im schweizerischen Durchschnitt liegt die Verfügbarkeit über Mofas unter 10%. Nur bei den unter 16- bzw. 18-Jährigen ist dieser Anteil überhaupt von Bedeutung. Dies dürfte damit zusammenhängen, dass 18-Jährige so rasch als möglich den PW-Führerschein erwerben (s.a. GVF 288).

Bei den Hubraumklassen liegt die Kategorie mit 125 ccm mit Abstand an der Spitze. Die höheren Stärkeklassen (> 750 ccm) machen nur noch rund ein Viertel des Motorradbestandes aus (→ HB).

### Verfügbarkeit nach Geschlecht, Alter (in %)

	immer verfügbar	nach Absprache	nicht verfügbar	keine Angabe
<b>Motorrad*</b>				
Männer	24.9	3.2	71.3	0.5
Frauen	11.7	4.0	83.5	0.9
18–25 Jahre	51.6	4.3	40.9	3.2
26–65 Jahre	21.1	3.7	74.7	0.5
66 und mehr	4.3	0.8	94.6	0.4
<b>Mofas**</b>				
Männer	8.4	3.0	88.6	0.1
Frauen	3.9	2.1	93.7	0.2
14–17 Jahre	20.0	4.5	75.4	0.1
18–25 Jahre	10.6	4.2	85.2	–
26–65 Jahre	4.6	2.6	92.7	0.1
66 und mehr	4.0	0.6	95.3	0.2

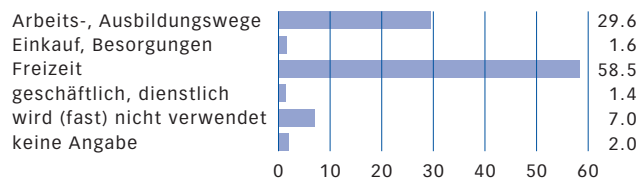
\* Basis: 7790 Personen mit Motorrad-Führerschein ab 18 Jahren

\*\* Basis: 26 705 Personen ab 14 Jahren

© are und BFS

Motorräder werden gemäss Angaben der Befragten vor allem für Arbeits- (30%) und Freizeitwege (59%) benutzt. Das Motorrad ist zudem keine Alternative zum Auto im Haushalt, sondern eine Ergänzung. Nur 6% der Haushalte mit Motorrädern besitzen kein Auto; und der relative Anteil der Haushalte mit Motorrädern steigt sogar mit der Auto-Motorisierung: In 24% der Haushalte mit mehr als 2 Personenwagen hat es auch mindestens ein Motorrad (→ HB).

### Benutzung der Motorräder (in %)



Basis: 3707 Motorräder

© are und BFS

Regional gibt es keine grösseren Unterschiede im Mofa-Besitz. Auch bezüglich der Verwendung der Motorfahräder stehen die Arbeits- und Ausbildungs- und Freizeitwege im Vordergrund (→ HB).

## 2.5 Velobestand

Ganz im Gegensatz zu den Mofas, hat die Ausrüstung der Haushalte mit Velos in den letzten 10 Jahren um rund 25% zugenommen; dies gilt für alle Haushaltgrößen (→ HB). Auf 100 Haushalte kommen heute etwa 185 Fahrräder. Im Durchschnitt verfügen 72% aller Haushalte über mindestens ein Velo (s.a. GVF 288).

### Ausrüstung der Haushalte mit Velos (in %)

Personen im Haushalt	Anzahl Velos im Haushalt			
	keine	1	2	3 und mehr
1 Person	50.9	39.0	7.6	2.5
2 Personen	31.1	18.6	36.4	13.8
3 Personen	13.0	14.0	25.9	47.1
4 Personen	6.0	6.9	17.9	69.1
5 und mehr	3.7	5.2	8.9	82.1
<b>alle Haushalte</b>	<b>27.8</b>	<b>20.5</b>	<b>22.3</b>	<b>29.4</b>

Basis: 27918 Haushalte © are und BFS

Erwartungsgemäss wächst der Anteil der Haushalte mit Velos mit der Haushaltgrösse. Das Fahrrad ist das Fahrzeug der Jugendlichen. Fast 90% der Altersgruppe der 6- bis 17-Jährigen verfügt immer oder nach Absprache über ein Fahrrad; bei den über 65-Jährigen sind es noch rund 30%.

### Verfügbarkeit von Velos (in %)

	Verfügbarkeit			
	immer verfügbar	nach Absprache	nicht verfügbar	keine Angabe
<b>Geschlecht</b>				
Männer	73.6	2.7	23.6	0.1
Frauen	64.1	2.6	33.2	0.1
<b>Alter</b>				
6-17 Jahre	86.2	3.5	10.2	0.0
18-25 Jahre	74.2	4.7	21.1	0.0
26-65 Jahre	73.0	2.4	24.6	0.1
66 und mehr	30.7	1.6	67.4	0.3

Basis: 29407 Personen © are und BFS

Velos werden in der Regel nur gebraucht, wenn dafür auch Nummern eingelöst wurden. Dies ist bei 83% des Fahrradbestandes der Fall. Im Vordergrund der Velobebnutzung steht mit 36% die Freizeit, gefolgt von den Arbeitswegen mit 24% (→ HB).

### Anteil der eingelösten Velos (in %)

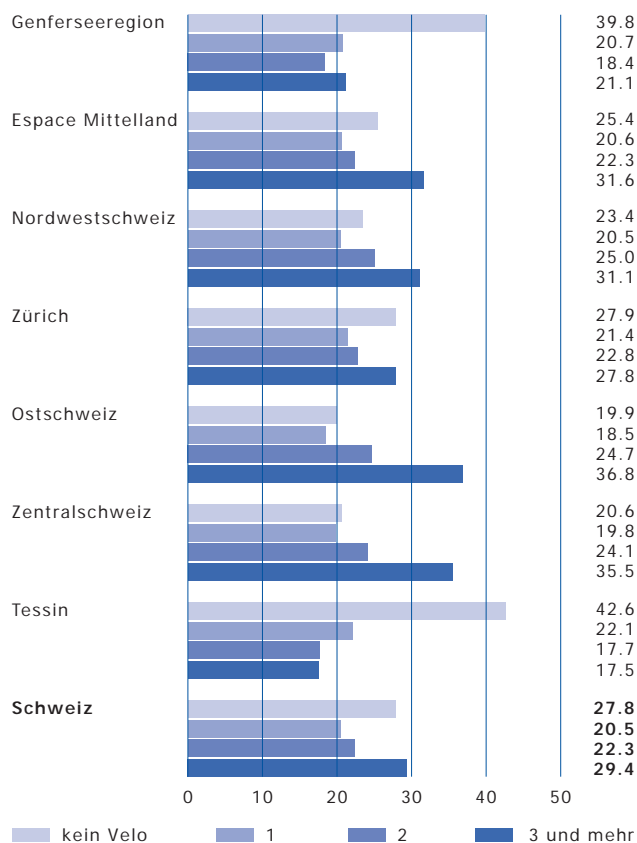
gelöste Nummern	Anzahl Velos im Haushalt		
	1	2	3 und mehr
keine Nummer	28.0	13.7	3.6
1 Nummer	71.4	10.8	3.1
2 Nummern	0.0	75.2	12.0
3 und mehr Nummern	0.0	0.0	81.0
keine Angabe	0.6	0.3	0.4

Basis: 19 601 Haushalte mit Velos

© are und BFS

Die Aufgliederung nach Grossregionen zeigt, dass die Haushalte in den Deutschschweizer Regionen besser mit Velos ausgerüstet sind als die übrigen Regionen. Im Tessin verfügen sogar über 40% der Haushalte über kein Fahrrad. In der Deutschschweiz sind die Haushalte der Zentral- und der Ostschweiz am besten mit Velos ausgerüstet.

### Velobesitz der Haushalte nach Grossregionen (in %)



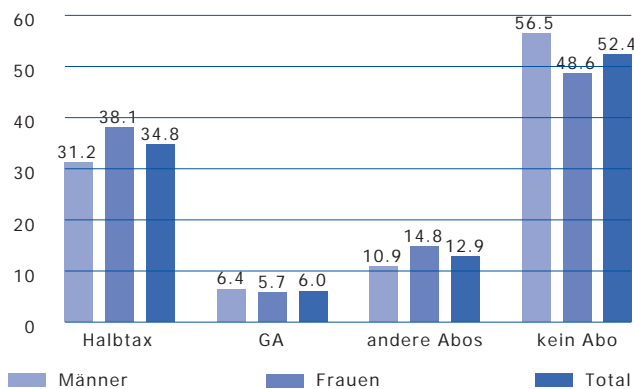
Basis: 27918 Haushalte

© are und BFS

## 2.6 Besitz von Abonnementen des öffentlichen Verkehrs (ÖV)

Der Besitz von Abonnementen für den öffentlichen Verkehr scheint noch ausbaufähig zu sein; 52% der Bevölkerung (ab 16 Jahren) besitzt überhaupt kein Abo. Relativ weit verbreitet sind die Halbtaxabos mit einem gesamtschweizerischen Anteil von 35%.

Anteil der Abonnemente (in %)



Basis: 54836 Personen ab 16 Jahren

© are und BFS

Zwischen den einzelnen Bevölkerungsgruppen bestehen zum Teil erhebliche Unterschiede:

- Der Anteil von Halbtaxabos nimmt mit zunehmendem Alter zu und erreicht bei den über 65-Jährigen einen Anteil von 44%. Das weist einerseits auf einen Zusammenhang mit der abnehmenden Autobenutzung, andererseits aber auch auf die hohe Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel durch die oberen Altersgruppen hin.
- Das Generalabo (GA) ist bei den jungen Erwachsenen (18 bis 25 Jahre) überdurchschnittlich weit verbreitet. Diese Alterskategorie weist auch insgesamt den höchsten Abobesitz auf, was wohl auf die preislich vorteilhaften Angebote für diese Zielgruppe zurückzuführen ist (z.B. Gleis 7, verbilligtes GA).
- GA und Halbtaxabos sind in Haushalten ohne Autos stärker vertreten als in den motorisierten Haushalten. Mit einem gemeinsamen Anteil von 60% sind GA und

Halbtax in diesen Haushalten die Alternative zum eigenen Auto.

- Der Abobesitz nimmt mit zunehmender Haushaltsgrösse ab. Dies dürfte u.a. damit zusammenhängen, dass die Ein-Personen-Haushalte einen relativ geringen Motorisierungsgrad aufweisen und in den grösseren Haushalten Kinder leben, die auch ohne Halbtaxabo den ÖV verbilligt benutzen können.
- Interessant ist der unterschiedliche Abobesitz zwischen den Landesteilen. Die Deutschschweizer verfügen mit 35% über einen hohen Anteil an Halbtaxabos, im Gegensatz zur Westschweiz (18%) und vor allem zum Tessin (14%) (Bevölkerung ab 6 Jahren).
- Dauerabos (GA, Monats-, Jahresabos) werden vor allem für die Arbeits- und Ausbildungswege benutzt; das GA hat mit 16% auch einen hohen Anteil von Ausflugsfahrten am Wochenende (→ HB).

Unterschiede im Abonnementsbesitz (in %)

	Halbtax	Generalabo	andere Abos	keine
<b>Alter</b>				
6–17 Jahre	5.3	4.3	16.2	76.0
18–25 Jahre	28.1	13.3	24.7	42.6
26–65 Jahre	34.0	4.3	10.0	56.7
66 und mehr	43.5	6.6	12.6	45.1
<b>Anzahl Autos</b>				
keine Autos	46.1	13.9	27.3	29.4
1 Auto	30.9	4.5	12.3	57.0
2 Autos	24.2	3.7	8.6	65.7
3 und mehr Autos	21.2	4.2	7.6	68.3
<b>Personen in Haushalt</b>				
1 Person	43.9	7.7	18.7	41.5
2 Personen	38.2	5.2	11.8	50.9
3 Personen	27.1	5.1	12.9	59.5
4 Personen	22.3	5.0	12.3	64.0
5 und mehr	19.3	5.7	11.3	66.1
<b>Landesteile</b>				
D-CH	35.1	5.6	13.7	51.9
F-CH	18.0	5.5	11.3	68.2
I-CH	14.4	3.6	6.9	76.6

Basis: 63335 Personen ab 6 Jahren

© are und BFS





## Kapitel 3

### Verkehrsaufkommen

### 3.1 Kennziffern zum Verkehrsaufkommen

#### Tägliches Verkehrsaufkommen in der Schweiz im Jahr 2000

Wochentag	Kennziffern des Verkehrsaufkommens pro Person und Tag							
	mittlere Tagesdistanz (in km)		mittlerer Unterwegszeit (in Min.)		mittlere Anzahl Wege		mittlere Anzahl Etappen	
	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland
Montag–Freitag	36.5	44.2	83.9	86.9	3.9	3.9	5.4	5.4
Samstag	40.7	58.7	90.6	99.3	3.4	3.4	4.8	4.9
Sonntag	36.6	53.7	81.3	87.7	2.3	2.3	3.0	3.1
<b>Durchschnitt aller Tage</b>	<b>37.1</b>	<b>47.6</b>	<b>84.5</b>	<b>88.8</b>	<b>3.6</b>	<b>3.6</b>	<b>4.9</b>	<b>5.0</b>

Basis: 29 407 Personen ab 6 Jahren (mobile und nicht mobile Personen)

© are und BFS

Von den in der Schweiz im Jahr 2000 wohnhaften Personen ab 6 Jahren wurden ohne Berücksichtigung eines Teils der Flugreisen pro Tag insgesamt rund 340 Millionen Kilometer im In- und Ausland zurückgelegt – die Fusswege eingerechnet. Dies entspricht einer Distanz, mit der sich bei einem Erdumfang von gut 40 000 km die Erde 8500-mal umrunden lässt.

Das Verkehrsaufkommen unterscheidet sich an den verschiedenen Wochentagen. So verteilt sich die pro Tag zurückgelegte Distanz an Werktagen auf eine wesentlich höhere Anzahl Wege (3.9 Wege/Person) als an Sonntagen (2.3 Wege/Person). Dies bedeutet, dass der einzelne Weg an den Wochenenden deutlich länger ist als während der Woche. An Samstagen werden die grössten durchschnittlichen Tagesdistanzen zurückgelegt.

Andere wichtige Einflüsse auf das tägliche Verkehrsaufkommen haben (alle Werte ohne im Ausland zurückgelegte km; genaue Zahlen → HB):

- **Die Autoverfügbarkeit:** Wer immer über ein Auto verfügt, bewegt sich täglich im Durchschnitt 13 km weiter als Personen ohne Autoverfügbarkeit.
- **Geschlecht:** Männer (44.0 km) haben eine um 13 km höhere tägliche Verkehrsleistung als Frauen (30.6 km). Dies bedeutet nicht nur längere, sondern auch mehr Wege pro Tag.

- **Erwerbssituation:** Erwerbstätige sowie Studierende und Lehrlinge über 18 Jahren sind die mobilsten Bevölkerungsgruppen; die durchschnittliche Tagesdistanz von Rentnern (22.4 km) ist nicht einmal halb so gross wie jene der Erwerbstätigen (51.2 km).

- **Stadt/Agglomeration/Land:** Die grössten Tagesdistanzen legt die Bevölkerung ländlicher Gebiete zurück (41 km). In den Kernstädten (32 km) sind die entsprechenden Werte unter dem schweizerischen Durchschnitt (37 km), in den Agglomerationen liegen sie bei 40 km. Auch die Zahl der täglichen Wege ist in den ländlichen Gebieten im Durchschnitt etwas höher als in den Städten (Land: 3.7 Wege, Agglomeration: 3.6 Wege, Stadt: 3.5 Wege).

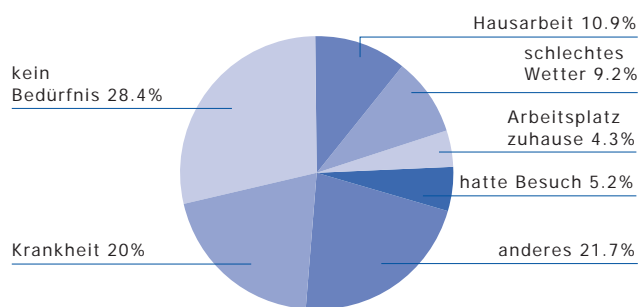
In den nachfolgenden Ausführungen sind in den Berechnungen aus Gründen der Vergleichbarkeit mit den vorangehenden Mikrozensen, wo nicht anders vermerkt, nur Inlandwege berücksichtigt worden.

### 3.2 Mobile und nicht mobile Personen

90% der Gesamtbevölkerung ist pro Tag mindestens einmal unterwegs und gilt damit als mobil. Wer am befragten Stichtag keinen Weg gemacht hat, wurde als nicht-mobil erfasst (10%).

Es gibt verschiedene Gründe, an bestimmten Tagen die Wohnung nicht zu verlassen: Kein Bedürfnis, Krankheit, Besuch und Hausarbeit sind die wichtigsten, welche dafür genannt werden. Insgesamt lassen sich grosse Unterschiede im Mobilitätsgrad feststellen.

#### Gründe für Nicht-Mobilität



Basis: 3144 nicht-mobile Personen

© are und BFS

So ist der Anteil an Nicht-Mobilen am Sonntag mit 19% doppelt so hoch als unter der Woche. Kaum Unterschiede bestehen jedoch zwischen den Jahreszeiten.

#### Nicht-Mobile nach Wochentagen (in %)

	Mo-Fr	Sa	So	alle
<b>Geschlecht</b>				
Männer	5.8	8.8	16.6	7.8
Frauen	10.4	10.5	20.9	11.9
<b>Alter</b>				
bis und mit 25 Jahre	5.2	8.1	15.4	7.1
26-65	6.5	7.5	17.4	8.2
66 und mehr	19.8	21.6	30.8	21.5
<b>Jahreszeit</b>				
Frühling	7.9	8.9	16.7	9.3
Sommer	9.0	8.9	18.0	10.3
Herbst	7.3	9.3	18.6	9.2
Winter	8.5	11.3	21.6	10.8
<b>Total</b>	<b>8.2</b>	<b>9.7</b>	<b>18.8</b>	<b>9.9</b>

Basis: 3144 nicht-mobile Personen

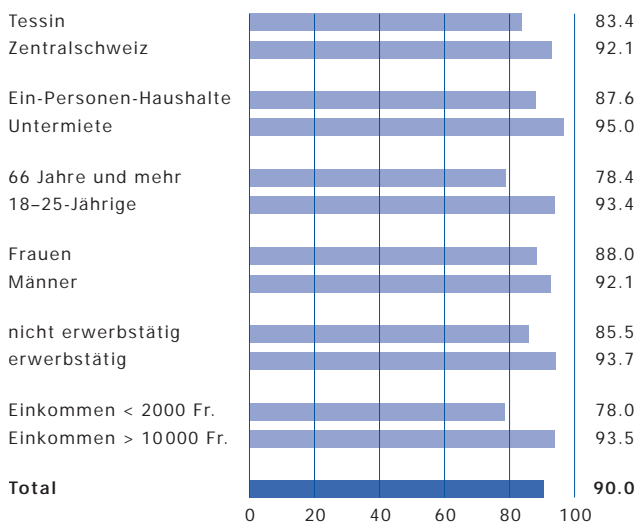
© are und BFS

Aber auch die einzelnen Bevölkerungsgruppen unterscheiden sich in ihrem Mobilitätsverhalten:

Männer sind deutlich mobiler als Frauen, vor allem an den Werktagen. Dies trifft besonders für nicht-erwerbstätige Frauen zu, die kein Auto zur Verfügung haben und älter als 55 Jahre sind.

Die unteren Altersgruppen bis 25 Jahre sind im Vergleich zur Gesamtbevölkerung hoch mobil. Ihr Anteil an den Nicht-Mobilen ist verglichen mit der Gruppe der über 65-jährigen an Werktagen sogar viermal und an Sonntagen zweimal kleiner.

#### Profil der Wenig- und Hochmobilen (in %)



© are und BFS



### 3.3 Verkehrsaufkommen im Tagesablauf

Die beiden Grafiken zeigen den Anteil der Bevölkerung, der zu einer bestimmten Tageszeit bzw. zu einem bestimmten Zweck unterwegs ist. Sie geben Hinweise auf die Gesamtbelastungen der Verkehrsnetze. Je nach Wochentag ergeben sich am Morgen und Abend andere Verkehrsspitzen. Die höchsten Belastungsspitzen überhaupt lassen sich am Sonntag zu Beginn der zweiten Nachmittagshälfte (14–16 Uhr) feststellen. Es kommt hier zu einer Überlagerung von Nachmittags-Ausflügern und Rückkehrern von Sonntagsausflügern. Die Werktags-

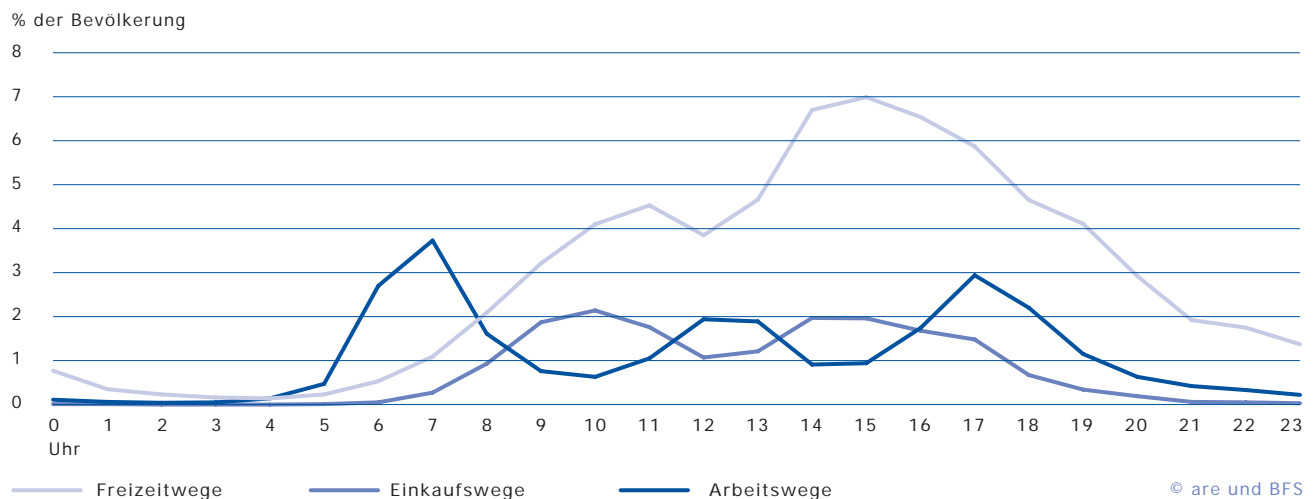
spitzen liegen am Morgen zwischen 6.30 und 8.30 Uhr sowie am Abend zwischen 16.30 und 18.30 Uhr.

Die Aufgliederung nach Fahrtzwecken zeigt die unterschiedliche zeitliche Verteilung der Bedürfnisstrukturen der Verkehrsteilnahme. Die Morgenspitzen sind durch den Arbeitsverkehr dominiert. Im Gegensatz dazu sind die Abendspitzen ab 15.00 Uhr mit steigender Intensität durch den Freizeitverkehr geprägt. Zwischen 10.00 und 18.00 Uhr trägt zudem der Einkaufsverkehr mit Spitzen vor dem Mittag und am Nachmittag rund 10% zum Verkehrsaufkommen bei (genaue Zahlen → HB).

#### Verkehrsablauf nach Wochentagen



#### Verkehrsablauf nach Wegzweck

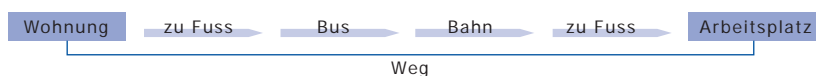


### 3.4 Wege und Etappen

#### Was sind Wege, was sind Etappen?

##### Beispiel von Wegen

Arbeitsweg mit 4 Etappen



Freizeitweg mit 2 Etappen/Einkaufsweg mit 2 Etappen/Nachhause-Weg mit 1 Etappe



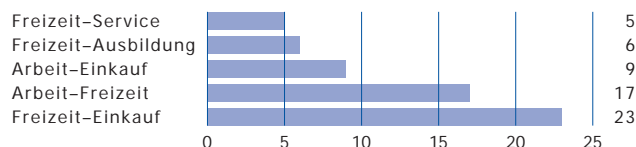
Das mit dem Mikrozensus 1994 eingeführte Wege-/Etappenkonzept ermöglicht eine detaillierte Erfassung der einzelnen Wege, besonders bei der Frage nach der Verkehrsmittelnutzung:

- Ein Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen und wird definiert durch den Zweck d.h. die Tätigkeit am Wegziel. Ist der Zielort erreicht, ist der Weg zu Ende. Wechselt der Zweck unterwegs, beginnt ein neuer Weg. Folgende Fahrtzwecke wurden erhoben (Definition der Kategorien s. Glossar):
  - Arbeit
  - Ausbildung
  - Einkauf und Besorgungen
  - geschäftliche Tätigkeit
  - Dienstfahrt
  - Freizeit
  - Service
  - Begleitung
- Jede Etappe (Mindestlänge 25 m, ausgenommen Ortsveränderungen in privaten und geschäftlichen Räumen) wird bestimmt durch die Benutzung eines bestimmten Verkehrsmittels; wechselt das Verkehrsmittel, beginnt eine neue Etappe aber nicht ein neuer Weg.
- Bei der Analyse wurde der Weg «nach Hause» jeweils dem Zweck des Weges zugeordnet, an dessen Ziel am meisten Zeit aufgewendet wurde.

Häufig kombiniert werden Arbeits-, Ausbildungs-, Einkaufs-, Service- und Freizeitwege sowie geschäftliche Tätigkeiten. Im Vordergrund stehen dabei die Kombinationen von Freizeit + Einkauf, Arbeit + Freizeit sowie

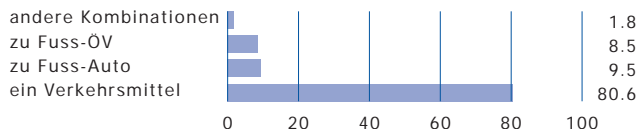
Arbeit + Einkauf (→ HB). Bei 80% aller Wege wurde nur ein Verkehrsmittel benutzt. Die wichtigsten Verkehrsmittelkombinationen sind Fussweg + Auto sowie Fussweg + öffentliches Verkehrsmittel. Diese beiden Kombinationen betreffen zusammen rund 20% aller Wege.

#### Die häufigsten Wegkombinationen (in %)



Basis: 26237 mobile Personen ab 6 Jahren © are und BFS

#### Die häufigsten Verkehrsmittelkombinationen (in %)



Basis: 102867 Wege © are und BFS

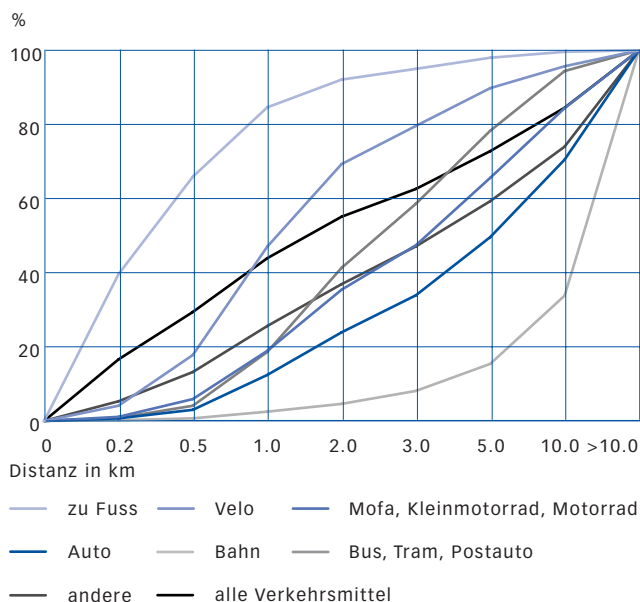
### 3.5 Länge der Etappen und Wege

Wie die Grafik über die Summenhäufigkeiten der Etappendistanzen zeigt, sind (exkl. am Stichtag zurückgelegte Distanzen im Ausland):

- Zwei Drittel der Fussetappen nicht länger als 500 m.
- Jede achte Autofahrt endet nach einem Kilometer.
- 34% der Autofahrten sind nicht länger als 3 km, 50% nicht länger als 5 km und 70% nicht länger als 10 km.
- 66% aller Bahnetappen sind länger als 10 km.

Die durchschnittliche Weglänge über alle Tage betrachtet liegt bei 10.4 km. Mit Abstand die längsten Distanzen weisen Fahrten für geschäftliche Tätigkeiten (18.9 km) bzw. die Dienstreisen (31.2 km) auf; am kürzesten sind die Ausbildungs- (5.4 km) und die Einkaufswege (5.9 km).

#### Summenhäufigkeiten der Etappendistanzen nach Verkehrsmittel



Basis: 142468 Etappen

© are und BFS

#### Mittlere Distanz pro Weg (in km)

Zweck	Wochentag			alle
	Mo-Fr	Sa	So	
Arbeit	10.7	8.0	11.9	10.6
Ausbildung	5.2	19.6	2.3	5.4
Einkauf/Besorgungen	5.5	7.0	6.6	5.9
geschäftliche Tätigkeit	19.5	12.8	13.9	18.9
Dienstreise	32.1	29.7	8.3	31.2
Freizeit	9.7	13.8	15.6	11.5
Serviceweg	8.5	13.9	21.1	10.2
Begleitweg	7.6	12.3	14.7	8.7
<b>Total</b>	<b>9.4</b>	<b>12.0</b>	<b>16.1</b>	<b>10.4</b>

Basis: 102867 Wege

© are und BFS

Wichtige Einflussfaktoren auf die täglich zurückgelegten Distanzen sind:

- Das Geschlecht: Männer legen grössere Distanzen zurück als Frauen.
- Das Alter: Die Tagesdistanzen Jugendlicher unter 17 Jahren und von Rentnern sind nur halb so lang wie diejenigen von Erwachsenen zwischen 18 und 65 Jahren.
- Die Autoverfügbarkeit: Wer immer über ein Auto verfügt, legt pro Tag 40% mehr Kilometer zurück als wer über kein Auto verfügt.

#### Mittlere Distanz pro Tag (in km)

	Wochentag			alle
	Mo-Fr	Sa	So	
<b>Geschlecht*</b>				
männlich	45.3	42.0	39.4	44.4
weiblich	28.2	39.5	34.0	30.6
<b>Alter*</b>				
6-17 Jahre	20.3	35.2	27.4	23.3
18-25 Jahre	50.4	59.0	54.2	52.2
26-65 Jahre	42.4	43.7	39.2	42.2
66 und mehr	20.8	20.7	21.1	20.8
<b>Verfügbarkeit eines Autos**</b>				
immer verfügbar	46.5	46.2	43.9	46.1
nach Absprache	39.3	47.9	38.4	40.5
nicht verfügbar	31.5	37.7	35.4	32.8
<b>Total</b>	<b>36.5</b>	<b>40.7</b>	<b>36.6</b>	<b>37.1</b>

\* Basis: 29407 Personen

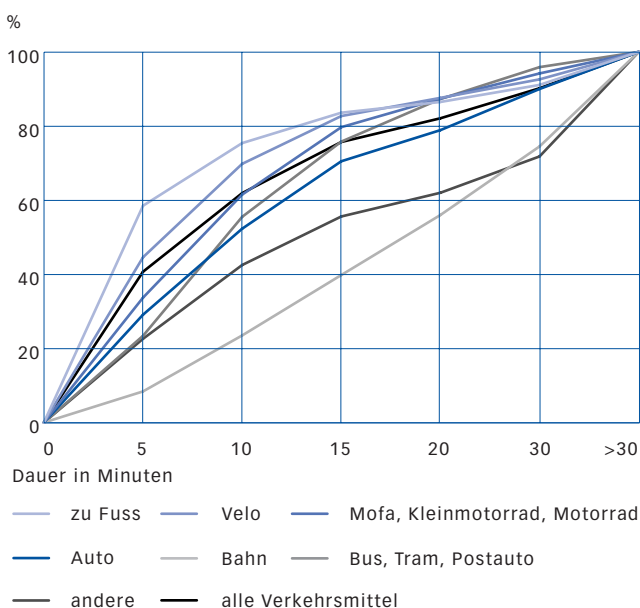
\*\* Basis: 19833 Personen mit Autoführerschein

© are und BFS

### 3.6 Dauer der Etappen und Wege – tägliche Zeit im Verkehr

Die Kurven mit den Summenhäufigkeiten der einzelnen Verkehrsmittel verlaufen bei der Etappendauer wesentlich homogener als bei den Distanzen. Mit Ausnahme der Bahn liegt bei den übrigen Verkehrsmitteln bei 60–80% aller Etappen die durchschnittliche Dauer unter 15 Minuten. Bahnetappen dauern deutlich länger: Fast 50% sind mehr als 20 Minuten lang, 25% dauern über eine halbe Stunde.

#### Summenhäufigkeit der Etappendauer nach Verkehrsmitteln



Basis: 142468 Etappen

© are und BFS

Bei der mittleren Dauer pro Weg zeigen sich ähnliche Unterschiede wie bei den Distanzen: Mit fast 38 Minuten ist man am Sonntag wesentlich länger unterwegs als an Werktagen (24 Minuten).

Die Wegdauer ist verschieden je nach Wegzweck: An Werktagen sind Geschäftswege und Dienstfahrten deutlich länger, Ausbildungs-, Einkaufs-, Service- und Begleitwege kürzer als der Durchschnitt.

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

Zweck	Wochentag			alle
	Mo-Fr	Sa	So	
Arbeit	21.4	18.0	18.7	21.2
Ausbildung	18.7	32.7	6.8	19.0
Einkauf/Besorgungen	17.7	18.4	15.6	17.8
geschäftliche Tätigkeit	35.6	35.4	21.5	35.1
Dienstfahrt	64.5	47.0	13.2	61.1
Freizeit	28.3	35.4	39.5	31.6
Serviceweg	16.8	21.2	30.5	18.5
Begleitweg	16.0	18.8	24.0	16.9
<b>alle Zwecke</b>	<b>24.0</b>	<b>29.5</b>	<b>38.3</b>	<b>26.1</b>

Basis: 102867 Wege

© are und BFS

Die Gesamtbevölkerung ab 6 Jahren verbringt pro Tag durchschnittlich 85 Minuten im Verkehr. Bezüglich Geschlecht, Alter und Autoverfügbarkeit bestehen ähnliche Unterschiede wie bei den täglich zurückgelegten Distanzen. Überdurchschnittlich lange (96 Min.) sind Jugendliche zwischen 18 und 25 Jahren unterwegs.

#### Mittlere Unterwegszeit pro Tag (in Min.)

	Wochentag			alle
	Mo-Fr	Sa	So	
<b>Geschlecht</b>				
männlich	94.6	95.6	86.3	93.6
weiblich	73.7	85.8	76.5	75.9
<b>Alter</b>				
6–17 Jahre	77.9	90.4	72.7	79.0
18–25 Jahre	93.7	123.3	84.8	96.3
26–65 Jahre	88.5	91.2	86.9	88.6
66 und mehr	65.8	64.9	64.4	65.5
<b>Verfügbarkeit eines Autos*</b>				
immer verfügbar	91.4	94.6	85.9	91.0
nach Absprache	86.5	97.4	90.0	88.7
nicht verfügbar	81.0	94.6	95.6	84.7
<b>Gesamtdurchschnitt</b>	<b>83.9</b>	<b>90.6</b>	<b>81.3</b>	<b>84.5</b>

Basis: 29407 Personen

\*Basis: 19833 Personen

© are und BFS

### 3.7 Fahrleistungen der Personenwagen und Motorräder

Für alle in den Haushalten vorhandenen Personenwagen und Motorräder wurden die im Jahre 1999 gefahrenen Kilometer erfasst. Diese Jahresfahrleistungen bilden eine wichtige Grundlage zur Berechnung der Verkehrsleistungen im motorisierten Personenverkehr. Die Fahrleistungen der Velos wurden nicht erhoben. Weitere Hinweise dazu siehe GVF 288. Zum Luftverkehr siehe Kapitel 8.

Die durchschnittliche Fahrleistung lag 1999 für Personenwagen bei rund 12850 km; nicht ganz 90% davon wurden im Inland gefahren. Die ermittelten Zahlen stimmen gut mit den Werten überein, wie sie in der periodischen Erhebung der Fahrleistung des privaten Strassenverkehrs (PEFA) im Jahr 2000 erhoben wurden.

Die einzelnen Fahrzeuge im Haushalt weisen stark unterschiedliche Fahrleistungen auf; die Einteilung in

#### Jahresfahrleistung 1999

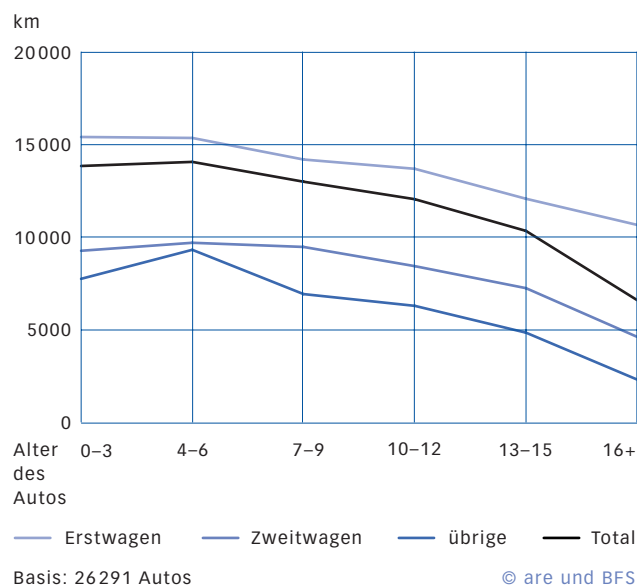
	Fahrleistung	
	km/Jahr	Inland %
<b>Personenwagen*</b>		
Erstwagen	14561	88.7
Zweitwagen	8727	91.8
übrige Autos	5930	90.2
bis 1350 ccm	9844	94.2
1351–1650 ccm	11606	92.6
1651–1950 ccm	12975	89.5
1951–2250 ccm	14072	88.3
2251–2550 ccm	14626	85.7
2551 ccm und mehr	14998	84.5
<b>Durchschnitt aller Autos</b>	<b>12847</b>	<b>89.2</b>
<b>Motorräder**</b>		
Erstmotorrad	3174	84.4
Zweitmotorrad	2060	70.1
übrige Motorräder	744	79.9
keine Angaben	2248	91.9
unter 125 ccm	2080	97.8
125 ccm	2197	97.9
126–749 ccm	2898	85.8
750–999 ccm	3448	73.0
1000 ccm und mehr	4385	72.4
<b>Durchschnitt aller Motorräder</b>	<b>2963</b>	<b>83.3</b>

\* Basis: 26 291 Autos

\*\* Basis: 2801 Motorräder

Erst-, Zweit-, Drittwagen etc. erfolgte entsprechend den gefahrenen Kilometern. Die Fahrleistungen steigen zudem mit dem Hubraum der PW, und sie nehmen in allen Kategorien deutlich mit dem Alter der Fahrzeuge ab. Für die Motorräder gelten die gleichen Tendenzen wie bei den Autos. Allerdings liegen die Jahresfahrleistungen deutlich tiefer und betragen durchschnittlich knapp 3000 km. Die höchsten Leistungen mit 4300 km finden sich bei den schweren Motorrädern (über 1000 ccm), die zudem mit 27% einen hohen Anteil an Auslandsfahrten aufweisen (→ HB).

#### Jahresfahrleistungen nach Fahrzeugalter



#### Jahresfahrleistung 1999 der Personenwagen nach Haushaltsgrösse und Einkommen

	Fahrleistung	
	km/Jahr	Inland %
<b>Haushaltsgrösse</b>		
1 Person	12 324	89.3
2 Personen	12 455	89.0
3 Personen	13 841	89.2
4 Personen	13 103	89.5
5 Personen und mehr	12 884	89.3
<b>Haushaltseinkommen pro Monat</b>		
bis 4000 Fr.	10 996	89.5
4001–8000 Fr.	12 609	89.6
8001–12000 Fr.	14 014	89.8
12001 Fr. und mehr	14 538	87.1

Basis: 26 291 Autos

### 3.8 Durchschnittliche Jahresdistanz pro Person

Im Gegensatz zu den im Jahr 2000 für 1999 erhobenen Jahresfahrleistungen pro PW bzw. pro Motorrad, zeigen die folgenden Zahlen eine Schätzung der von einer Person im Durchschnitt im In- und Ausland zurückgelegten Distanz auf Basis der am Stichtag zurückgelegten Distanz. Insgesamt legte eine in der Schweiz wohnhafte Person ab 6 Jahren rund 17 400 km zurück, davon 3800 km im Ausland. Interessant an diesen Zahlen ist aber insbesondere auch die Aufteilung dieser Distanzen auf die einzelnen Verkehrsmittel.

#### Durchschnittliche Distanz pro Person und Jahr nach Verkehrsmittel

Verkehrsmittel	km Inland	km Ausland	Total
zu Fuss	626	8	634
Velo	346	3	349
Mofa	40	0	40
Kleinmotorrad	37	0	37
Motorrad Fahrer	172	27	199
Motorrad Mitfahrer	53	6	59
Auto Fahrer	6523	393	6916
Auto Mitfahrer	2616	358	2974
Bahn	1848	237	2085
Postauto	72	0	72
Bus	355	30	385
Tram	137	0	137
Taxi	16	8	24
Reisecar	180	123	303
Lastwagen <sup>1</sup>	270	0	270
Schiff	17	69	86
Flugzeug	110	2523	2633
Seilbahn	58	0	58
andere	113	40	153
<b>Total</b>	<b>13590</b>	<b>3826</b>	<b>17416</b>

Basis: 29407 Personen

© are und BFS

1) Umfasst nicht den gesamten Güterverkehr mit Lastwagen, sondern nur Lastwagenfahrten, die im Rahmen des täglichen Personenverkehrsverhaltens zurückgelegt worden sind.

Die Anteile des Autos (Fahrer und Mitfahrer) machen bereits rund 57% dieser Jahresverkehrsleistung aus. An zweiter Stelle – bereits mit grossem Abstand – folgt das Flugzeug mit 2600 km. Dieser Wert bezieht sich nur auf die im Rahmen der Tagesmobilität erfassten Flugkilometer (s.a. Kapitel 8.3). An dritter Stelle folgt die Bahn mit 2000 km. Beeindruckend sind aber auch die Fusswege mit 634 km pro Person und Jahr.

Die Aufteilung der Jahresdistanzen nach Einkommensklassen der Haushalte der jeweiligen Personen zeigt, dass mit steigendem Einkommen tendenziell grössere Distanzen zurückgelegt werden. Der höchste Wert bei der obersten Einkommensklasse beträgt mit 26 429 km das 3.8fache der untersten Klasse (6992 km).

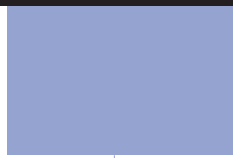
#### Jahresverkehrsleistungen pro Person nach Einkommen des Haushalts (alle Verkehrsmittel)

Haushaltseinkommen pro Monat in Franken	km/Person + Jahr		Total
	Anteil Ausland (in %)	Anteil Gesamtbev. (in %)	
bis 2000 Fr.	2	3	6992
2001–4000 Fr.	18	15	11 798
4001–6000 Fr.	26	22	17 497
6001–8000 Fr.	19	16	17 781
8001–10 000 Fr.	27	10	22 634
10 001–12 000 Fr.	19	5	21 291
12 001–14 000 Fr.	28	3	25 472
14 001 Fr. und mehr	23	4	26 429
keine Angabe	20	22	16 508
<b>alle Klassen</b>	<b>22</b>	<b>100</b>	<b>17 416</b>

Basis: 29407 Personen

© are und BFS





Kapitel 4

Verkehrsmittel



### 4.1 Modalsplit

Der Modalsplit zeigt den Anteil der einzelnen Verkehrsmittel an den gefahrenen Distanzen, an der Unterwegszeit und an der Anzahl zurückgelegter Etappen. Je nach verkehrspolitischer Fragestellung ist eine differenzierte Betrachtungsweise notwendig.

Bei den Distanzen dominiert der motorisierte Individualverkehr. Vergleicht man die Anzahl der täglichen Etappen oder die Unterwegszeit, dann steht der Fussgängerverkehr an der Spitze.

Die schnellsten durchschnittlichen Geschwindigkeiten (inkl. Haltezeiten an Ampeln, Zwischenstationen etc.) sind bei denjenigen Verkehrsmitteln zu verzeichnen, mit denen die distanzmässig längsten Etappen zurückgelegt werden.

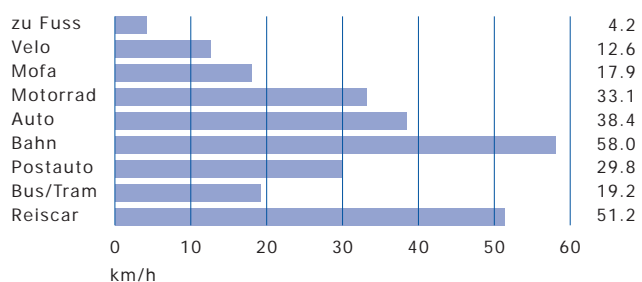
#### Mittlere Tagesdistanz pro Person und Verkehrsmittel (in km)

Tagesdistanz	Mo-Fr	Sa	So	alle
zu Fuss	1.6	1.7	2.0	1.7
Velo	0.9	0.8	1.0	0.9
Mofa	0.1	0.1	0.1	0.1
Motorrad	0.7	0.7	1.0	0.7
Auto Fahrer	18.9	16.5	13.8	17.8
Auto Mitfahrer	4.9	13.3	12.2	7.1
Bahn	5.5	4.8	3.3	5.0
Postauto	0.2	0.1	0.2	0.2
Tram/Bus	1.6	0.9	0.6	1.3
andere	2.1	1.7	2.4	2.1
<b>Total</b>	<b>36.5</b>	<b>40.7</b>	<b>36.6</b>	<b>37.1</b>

Basis: 29407 Personen

© are und BFS

#### Mittlere Geschwindigkeit der Landverkehrsmittel (km/h)



Basis: 29407 Personen

© are und BFS

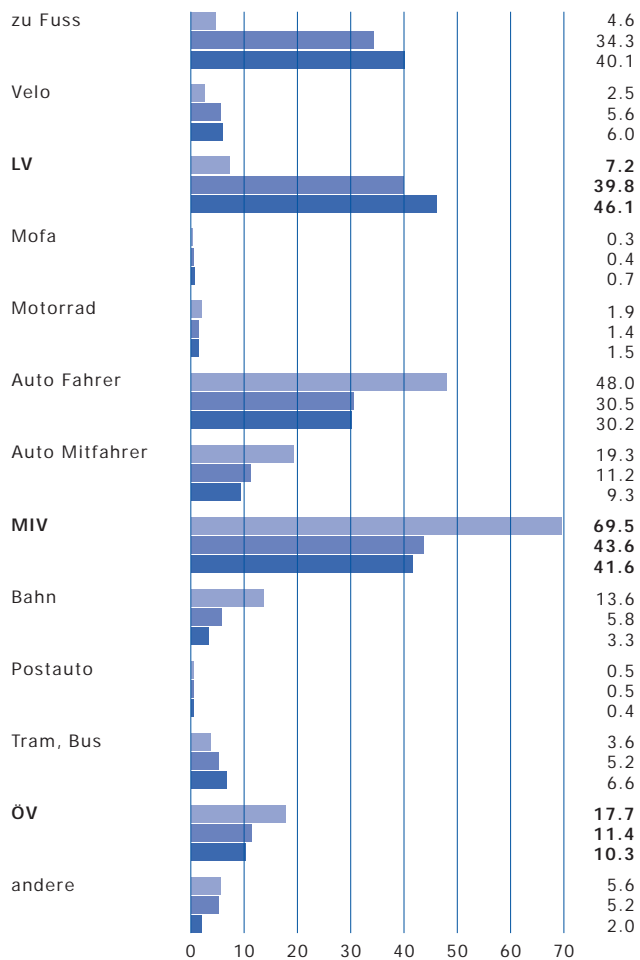
#### Mittlere Unterwegszeit pro Person und Verkehrsmittel (in Min.)

Unterwegszeit	Mo-Fr	Sa	So	alle
zu Fuss	27.4	31.2	34.1	28.9
Velo	4.7	4.2	5.1	4.7
Mofa	0.4	0.3	0.2	0.4
Motorrad	1.2	1.3	1.2	1.2
Auto Fahrer	28.1	23.0	16.9	25.8
Auto Mitfahrer	7.1	16.4	14.3	9.5
Bahn	5.3	4.5	3.1	4.9
Postauto	0.4	0.3	0.2	0.4
Tram, Bus	5.1	3.1	1.8	4.4
andere	4.0	6.2	4.5	4.4
<b>Total</b>	<b>83.9</b>	<b>90.6</b>	<b>81.3</b>	<b>84.5</b>

Basis: 29407 Personen

© are und BFS

#### Kennziffern zum Modalsplit (in %)



Basis: 29407 Personen

© are und BFS

## 4.2 Auto: Nutzung und Besetzungsgrad

Im Durchschnitt aller Wochentage, Verkehrszwecke und Bevölkerungsgruppen werden 67% der Tagesdistanzen mit dem Auto zurückgelegt. Mit 35% am tiefsten ist der Autoanteil bei fehlender Autoverfügbarkeit, und am höchsten mit 79% bei selbstständig Erwerbenden.

### Autoanteil an den Tagesdistanzen (in %)

Auto	Mo-Fr	Sa	So	alle
<b>Haushaltsgrösse*</b>				
1 Person	59	66	70	62
2 Personen	67	80	69	69
3 Personen	69	71	74	70
4 Personen	66	70	76	68
5 und mehr	61	74	65	64
<b>Haushaltseinkommen pro Monat*</b>				
bis und mit 2000 Fr.	47	69	67	54
2001–6000 Fr.	64	73	74	67
6001–10000 Fr.	69	78	73	71
10001–14000 Fr.	70	65	77	70
mehr als 14000 Fr.	72	78	70	73
<b>Alter*</b>				
6–17 Jahre	38	69	72	50
18–25 Jahre	56	62	56	57
26–65 Jahre	72	77	75	73
66 und mehr	55	65	70	58
<b>Geschlecht*</b>				
männlich	66	74	69	68
weiblich	64	72	73	67
<b>Autoverfügbarkeit*</b>				
immer	79	82	75	78
in Absprache	54	66	65	57
nie	29	51	53	35
<b>Stellung im Beruf**</b>				
selbstständig	80	74	77	79
höheres Kader	73	81	66	73
mittleres/unteres Kader	75	82	70	75
übrige Angestellte	66	70	69	67
<b>Total*</b>	<b>65</b>	<b>73</b>	<b>71</b>	<b>67</b>

\* Basis: 29407 Personen

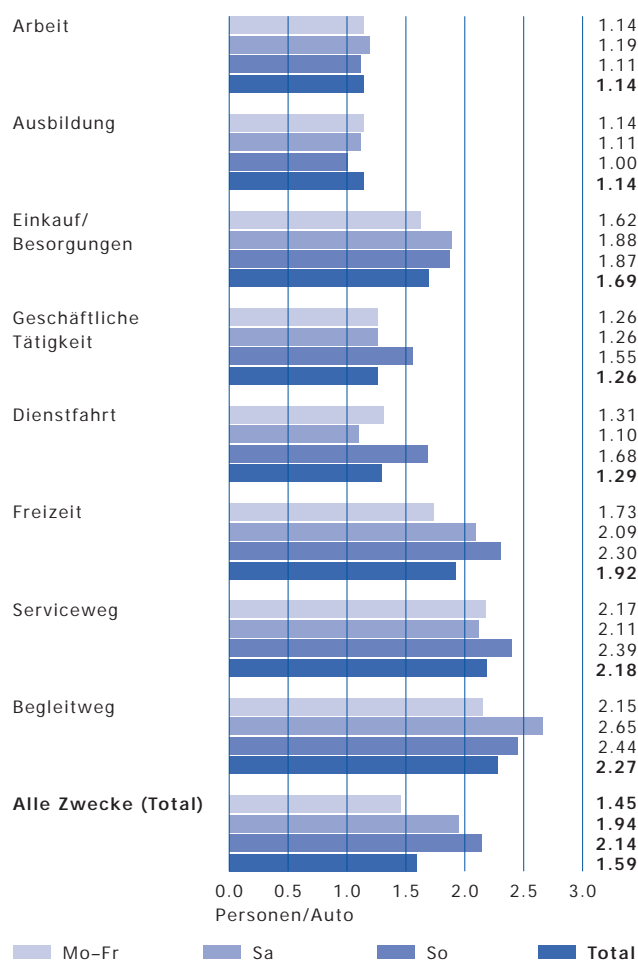
\*\* Basis: 15759 Erwerbstätige

© are und BFS

Bestätigt wird aber nicht nur die hohe Bedeutung des Autos quer durch alle Bevölkerungsgruppen, sondern ebenso der nach wie vor tiefe Besetzungsgrad von 1.59 Personen pro Fahrzeug. Der Durchschnittswert von 1.14 Personen ergibt sich bei den Arbeitswegen aus der Tatsache, dass bei mehr als 90% der Fahrten nur eine Per-

son im Auto sitzt. Bei den Freizeitwegen liegt zwar der Besetzungsgrad mit 1.92 etwas höher, trotzdem ist nur bei 43% der Fahrten mehr als eine Person im Auto.

### Durchschnittlicher Besetzungsgrad von Personewagen (in Personen pro Auto)



Basis: 42438 Auto-Selbstfahrer-Etappen

© are und BFS

### Anzahl Personen im Auto (in %)

Zweck	Personen pro Auto und Weg			
	1	2	3	4+
Arbeit	91	7	1	1
Ausbildung	87	10	1	1
Einkauf	67	23	7	3
Geschäft/Dienst	86	11	2	1
Freizeit	57	29	7	8
Service-/Begleitweg	37	41	14	9
<b>alle Zwecke</b>	<b>70</b>	<b>20</b>	<b>5</b>	<b>4</b>

Basis: 42438 Auto-Selbstfahrer-Etappen

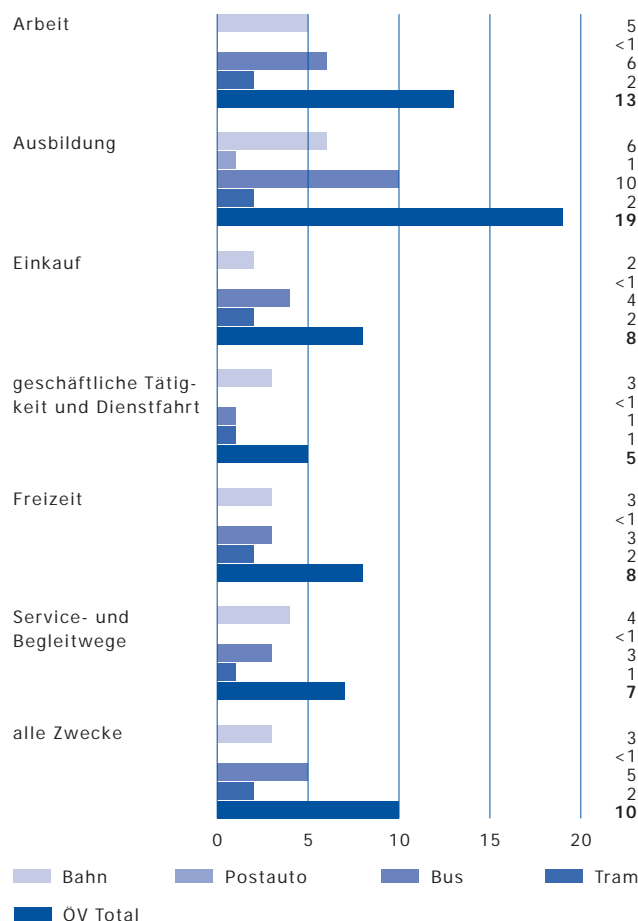
© are und BFS

### 4.3 Öffentlicher Verkehr

Im Durchschnitt aller Wochentage, Verkehrszwecke und Bevölkerungsgruppen werden 18% der Tagesdistanzen mit dem öffentlichen Verkehr (Bahn, Tram, Bus, Postauto) zurückgelegt. Die tiefsten Werte werden mit 9% bei ständiger Autoverfügbarkeit bzw. bei Selbstständig-erwerbenden (9%), die höchsten mit 38% bei fehlender Autoverfügbarkeit erreicht.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist bei der Betrachtung der Anzahl der zurückgelegten ÖV-Etappen an der Gesamtzahl der Etappen sogar noch leicht geringer. Dies hängt damit zusammen, dass die durchschnittliche Länge der Bahnetappen deutlich über den andern Verkehrsmitteln liegt.

Anteil der Etappen mit öffentlichen Verkehrsmitteln am Total aller Etappen in der Schweiz (in %)



Basis: 142468 Etappen

© are und BFS

Besonders häufig benutzen den öffentlichen Verkehr untere Einkommensgruppen, die Altersgruppen bis 17 Jahre und über 65-Jährige, Frauen sowie Personen ohne Autoverfügbarkeit. An den Werktagen ist der ÖV-Anteil leicht über-, an den Sonntagen hingegen unterdurchschnittlich.

Im Quervergleich der Verkehrszwecke ist die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel für die Arbeits- und Ausbildungswege am höchsten, für die Geschäftswege sowie für Service- und Begleitwege am geringsten. Gesamtschweizerisch am meisten Etappen werden mit dem Bus, am wenigsten mit dem Tram zurückgelegt. Dies hängt damit zusammen, dass das Tram nur in den grösseren Städten verfügbar ist.

ÖV-Anteil an den Tagesdistanzen (Benützung Bahn, Tram, Bus und Postauto) (in %)

öffentlicher Verkehr	Mo-Fr	Sa	So	alle
<b>Haushaltsgrösse*</b>				
1 Person	26	19	16	24
2 Personen	19	9	16	17
3 Personen	18	16	11	16
4 Personen	17	20	6	16
5 und mehr	24	10	7	19
<b>Haushaltseinkommen pro Monat*</b>				
bis und mit 2000 Fr.	30	19	21	27
2001-6000 Fr.	18	14	12	16
6001-10000 Fr.	19	11	13	17
10001-14000 Fr.	22	25	4	20
mehr als 14000 Fr.	21	14	10	18
<b>Alter*</b>				
6-17 Jahre	38	15	8	28
18-25 Jahre	26	28	16	25
26-65 Jahre	15	11	10	14
66 und mehr	28	14	16	24
<b>Geschlecht*</b>				
männlich	18	11	7	15
weiblich	23	17	15	21
<b>Autoverfügbarkeit*</b>				
immer	10	6	7	9
nach Absprache	28	23	21	26
nie	46	27	16	38
<b>Stellung im Beruf**</b>				
selbstständig	9	11	12	9
höheres Kader	20	7	8	17
mittleres/unteres Kader	16	8	11	15
übrige Angestellte	17	18	11	17
<b>Total*</b>	<b>20</b>	<b>14</b>	<b>11</b>	<b>18</b>

\* Basis: 29407 Personen

\*\* Basis: 15759 Erwerbstätige

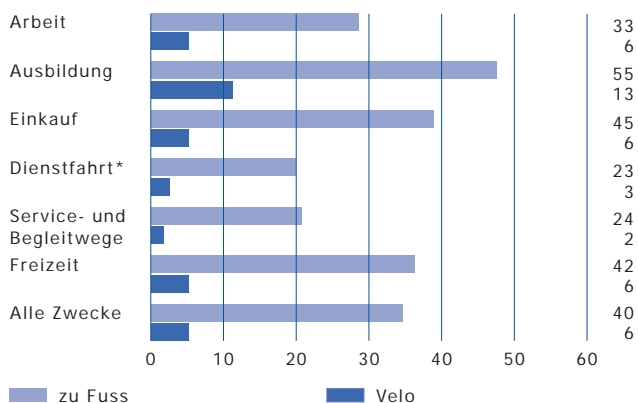
© are und BFS

### 4.4 Fussgänger- und Veloverkehr

Fuss- und Velowege haben bezüglich Anteil an der Gesamtzahl der Wegetappen sowie Anteil an der im Verkehr verbrachten Zeit eine hervorragende Bedeutung im täglichen Verkehrsgeschehen. So erreichen z.B. die Fusswegetappen im Ausbildungsverkehr einen Anteil von 55%, im Einkaufsverkehr 45%, im Freizeitverkehr 42% sowie im Arbeitsverkehr 33%.

Deshalb bildet namentlich in den Städten und Agglomerationen die Förderung des Fussgänger- und Veloverkehrs ein wichtiges verkehrspolitisches Anliegen. Dabei spielen sowohl bauliche als auch verkehrsorganisatorische und Informationsmassnahmen eine wichtige Rolle für attraktive, direkte und sichere Fuss- und Velowege.

Anteil der Fuss- und Veloetappen am Total der Wegetappen pro Tag (in%)

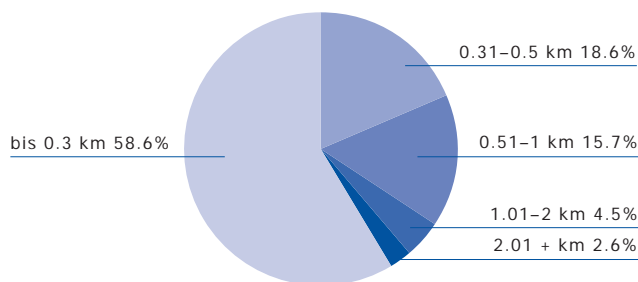


\*inkl. geschäftliche Tätigkeiten

Basis: 142468 Inlandetappen

© are und BFS

Distanzverteilung der Fussetappen von und zu den Haltestellen des ÖV



Basis: 17685 von und zu ÖV-Haltestellen

© are und BFS

Ähnlich wie bei den Benützern des öffentlichen Verkehrs, gehen die Altersgruppen bis 17 und über 65 Jahre, Frauen und Personen ohne Autoverfügbarkeit überdurchschnittlich häufig zu Fuss oder fahren Velo (s. dazu Netzwerk Langsamverkehr 1999).

Anteile Langsamverkehr an den Tagesdistanzen (in %)

Fussgänger- und Veloverkehr	Werktag		Sonntag	
	Velo	Fuss	Velo	Fuss
<b>Haushaltsgrösse*</b>				
1 Person	2	5	2	7
2 Personen	2	4	3	6
3 Personen	3	4	2	5
4 Personen	3	4	6	6
5 und mehr	4	5	1	3
<b>Haushaltseinkommen pro Monat*</b>				
bis und mit 2000 Fr.	4	9	0	9
2001–6000 Fr.	3	6	2	6
6001–10000 Fr.	2	4	3	6
10001–14000 Fr.	3	3	3	5
mehr als 14000 Fr.	1	3	2	4
<b>Alter*</b>				
6–17 Jahre	8	10	6	5
18–25 Jahre	2	3	3	2
26–65 Jahre	2	4	3	6
66 und mehr	1	9	1	9
<b>Geschlecht*</b>				
männlich	3	3	4	5
weiblich	2	6	1	6
<b>Autoverfügbarkeit*</b>				
immer	1	3	2	5
nach Absprache	3	5	2	6
nie	6	9	4	7
<b>Stellung im Beruf**</b>				
selbstständig	1	3	1	6
höheres Kader	1	2	1	4
mittleres/unteres Kader	2	3	5	6
übrige Angestellte	2	3	3	5
<b>Total*</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>5</b>

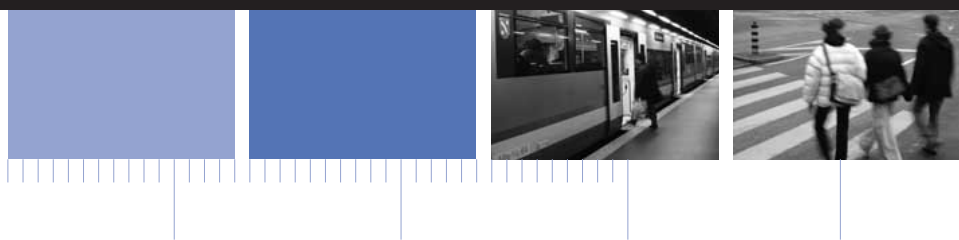
\* Basis: 25491 Personen

\*\* Basis: 13669 Erwerbstätige

© are und BFS

Die Distanzverteilung der Fusswegetappen im Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs gibt Hinweise auf die Erschliessungsqualität. Eine optimale Verknüpfung mit dem ÖV ist – neben dem Fahrplanangebot – eine der wichtigsten Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung und damit zur Förderung einer nachhaltigeren Mobilität, die auf den ÖV sowie den Fussgänger- und Veloverkehr setzt.





**Kapitel 5**

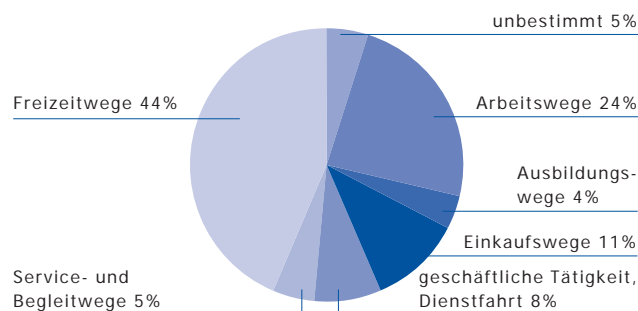
**Verkehrszwecke**

### 5.1 Alle Verkehrszwecke

Drei Kriterien charakterisieren die Bedeutung der verschiedenen Verkehrszwecke: Die Anzahl Wege, die Distanz und der Zeitaufwand, welche eine Person im Verlaufe eines Tages für ein bestimmtes Mobilitätsbedürfnis aufwendet. Bei Vergleichen mit vorangehenden Mikrozensus-erhebungen ist zu beachten, dass die Liste möglicher Zwecke um die Service- und Begleitwege erweitert worden ist. Die im Folgenden dargestellten Zahlen beruhen gemäss dem Territorialitätsprinzip ausschliesslich auf der Tagesmobilität der Schweizer Bevölkerung. Das bedeutet z.B., dass der Verkehr der nicht in der Schweiz wohnhaften Ausländer innerhalb der Schweiz nicht einfließt und nur der Luftverkehr der Schweizer Bevölkerung über schweizerischem Territorium berücksichtigt wird. Der Verkehrszweck wurde in der Erhebung nicht erfasst, wenn sich die Wege nur aus Rückwegestappen oder Umsteigeetappen zusammengesetzt haben (in den Tabellen als «unbestimmt» bezeichnet). Über die ganze Woche gesehen sind 40% aller Wege Freizeitwege. Sie machen 44% der Tagesdistanz und

49% der täglichen Unterwegszeit aus. Der Freizeitverkehr dominiert somit das tägliche Verkehrsaufkommen – selbst an Werktagen. Dies hängt auch damit zusammen, dass Freizeitwege von der Gesamtbevölkerung unternommen werden. Die übrigen Verkehrszwecke konzentrieren sich meist auf bestimmte Bevölkerungsgruppen. An Werktagen haben die Arbeits- und Ausbildungswege und an Samstagen die Einkaufswege die zweitgrösste Bedeutung. Die Anteile der Wege in Zusammenhang mit geschäftlichen Tätigkeiten und Dienstfahrten sowie die Service- und Begleitwege sind im Vergleich dazu klein.

#### Tagesdistanz nach Zweck



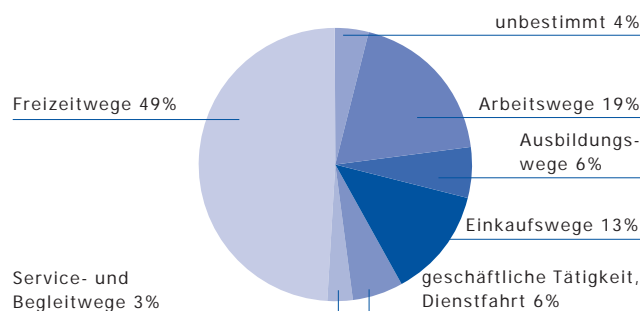
Basis: 29407 Personen ab 6 Jahren © are und BFS

#### Anzahl Wege pro Person und Tag

	Mo-Fr	Sa	So	alle	in %
Arbeitswege	1.1	0.3	0.1	0.8	23.3
Ausbildungswege	0.4	0.0	0.0	0.3	8.4
Einkaufswege	0.7	1.0	0.2	0.7	19.1
Freizeitwege	1.3	1.8	1.8	1.4	39.5
Service- und Begleitwege	0.2	0.2	0.1	0.2	4.8
gesch. Tätigkeit, Dienstfahrt	0.2	0.1	0.0	0.1	3.8
unbestimmt	0.0	0.0	0.1	0.1	1.0
<b>Total</b>	<b>3.9</b>	<b>3.4</b>	<b>2.3</b>	<b>3.6</b>	<b>100.0</b>

Basis: 29407 Personen ab 6 Jahren © are und BFS

#### Tägliche Unterwegszeit nach Zweck



Basis: 29407 Personen ab 6 Jahren © are und BFS

#### Tagesdistanz pro Person und Tag (in km)

	Mo-Fr	Sa	So	alle
Arbeitswege	11.6	2.1	1.4	8.8
Ausbildungswege	2.1	0.8	0.0	1.6
Einkaufswege	4.0	7.3	1.2	4.0
Freizeitwege	12.3	24.9	27.8	16.3
Service- und Begleitwege	1.6	2.1	1.8	1.7
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	3.8	1.3	0.3	3.0
unbestimmt	1.2	2.2	4.0	1.7
<b>Total</b>	<b>36.5</b>	<b>40.7</b>	<b>36.6</b>	<b>37.1</b>

Basis: 29407 Personen ab 6 Jahren © are und BFS

#### Unterwegszeit pro Person und Tag (in Min.)

	Mo-Fr	Sa	So	alle
Arbeitswege	21.1	4.4	2.2	16.0
Ausbildungswege	6.9	1.0	0.0	5.1
Einkaufswege	11.0	16.9	2.6	10.7
Freizeitwege	33.1	57.8	65.8	41.3
Service- und Begleitwege	2.9	3.0	2.5	2.9
gesch. Tätigkeit, Dienstfahrt	6.3	2.6	0.5	4.9
unbestimmt	2.6	4.8	7.7	3.6
<b>Total</b>	<b>83.9</b>	<b>90.6</b>	<b>81.3</b>	<b>84.5</b>

Basis: 29407 Personen ab 6 Jahren © are und BFS

## 5.2 Arbeitswege

Erwerbstätige Männer legen rund 38% mehr Arbeitswege zurück als Frauen. Der Grund dafür liegt im höheren Anteil von Teilzeitbeschäftigung bei den Frauen. Für alle Erwerbstätigen ist aber der Arbeitsweg ein wichtiger Bestandteil des werktäglichen Verkehrsverhaltens.

### Kenngrößen für die Arbeitswege (Mo–Fr)

Arbeitswege	Erwerbstätige		
	Frauen	Männer	Total
Anzahl Arbeitswege/Tag*	1.6	2.2	1.9
Länge pro Weg (in km)**	8.6	12.0	10.7
Zeit pro Weg (in Min.)**	19.8	22.2	21.3
Anzahl Etappen/Weg**	1.5	1.4	1.4
% aller Wege*	40	49	45
% der Tagesdistanz*	39	46	44
% der Unterwegszeit*	36	43	40

\* Basis: 11 141 Erwerbstätige an Werktagen

\*\* Basis: 21 450 Arbeitswege von Erwerbstätigen an Werktagen

© are und BFS

Im Durchschnitt sind mehr als die Hälfte aller Arbeitswege nicht länger als fünf Kilometer, wobei Frauen kleinere Distanzen zurücklegen als Männer. In den ländlichen Gebieten werden längere tägliche Distanzen für die Arbeitswege in Kauf genommen; der Durchschnitt liegt hier über 23 km (→ HB).

Das Auto bleibt mit 43% aller Wegetappen das häufigste Verkehrsmittel für den Arbeitsweg. Wichtigste Einflussgrößen für die Autobenutzung sind (in Klammer jeweils Anteil Autoetappen an Arbeitswegen) (→ HB):

### Verkehrsmittelwahl im Arbeitsverkehr (in %)

	Männer	Frauen	Kernstadt	Agglo.	Land	Schweiz
zu Fuss	28.9	39.3	38.1	31.9	26.6	32.9
Velo	6.0	5.9	6.9	4.3	6.3	6.0
Mofa, Kleinmotorrad und Motorrad	4.3	1.4	2.9	3.1	3.7	3.2
Auto	47.8	35.6	33.4	45.2	54.7	43.2
Bahn	4.7	5.0	5.1	5.8	3.4	4.8
Bus, Tram, Postauto	6.5	12.1	12.5	8.9	3.2	8.7
andere	1.8	0.7	1.1	0.8	2.1	1.3
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Basis: 31 837 Etappen (Erwerbstätige auf Arbeitswegen an Werktagen)

© are und BFS

### Verteilung der Distanzen im Arbeitsverkehr (in %)

Arbeitswege	Kernstadt	Agglo.	Land	Schweiz
bis 1.0 km	22.8	18.0	25.4	22.3
1.1–5.0 km	37.6	28.5	26.4	31.3
5.1–10.0 km	16.7	21.3	16.6	18.0
10.1–20.0 km	11.7	17.2	16.0	14.6
mehr als 20.0 km	11.2	15.1	15.6	13.8
Total	100	100	100	100
durchschnittliche Länge eines Arbeitsweges (in km)	9.3	11.7	11.7	10.7

Basis: 21 450 Arbeitswege von Erwerbstätigen an Werktagen

© are und BFS

- Gratisparkplatz Arbeitsort (71%)
- Autoverfügbarkeit (58%)
- selbstständig Erwerbende (61%)
- monatliches Haushaltseinkommen grösser als 14 000 Franken (48%)

An zweiter Stelle folgen die Fusswege (33% aller Etappen auf Arbeitswegen). Hier sind die Einflussgrößen:

- keine Autoverfügbarkeit (48%)
- Arbeitsstandort Stadt (37%)
- bei Frauen (39%)
- bei monatlichem Haushaltseinkommen von 2000 bis 4000 Franken (39%)

Die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel bleibt auch im Arbeitsverkehr insgesamt unter 15% der Wegetappen. Der Anteil bei den Frauen ist allerdings im Vergleich zu den Männern höher (Männer: 11%, Frauen: 17%). Höhere ÖV-Anteile sind bei Arbeitswegen in den städtischen Regionen zu verzeichnen (Arbeitsplatz in der Stadt: 17%, auf dem Land: 4%) (→ HB).



### 5.3 Ausbildungswege

Der durchschnittliche Ausbildungsweg einer Person in Ausbildung ist nicht ganz 5 km lang, unterscheidet sich jedoch stark zwischen den Altersgruppen. So sind die Schulwege von Schulkindern bis 12 Jahre in der Regel kürzer als 2 km und dauern weniger als eine Viertelstunde. Distanz und Zeitaufwand pro Weg nehmen bei den älteren Schülerinnen und Schülern sowie den Studierenden zwar stark zu. Da diese jedoch über Mittag weniger oft nach Hause zurückkehren, nimmt die Anzahl der täglichen Ausbildungswege ab.

#### Kenngrössen des Ausbildungsverkehrs (Mo-Fr)

Ausbildungswege	Altersgruppen			
	bis 12 J.	13-17 J.	18+ J.	alle
Anzahl Wege/Tag*	2.3	2.1	1.3	2.0
Länge/Weg (in km)**	1.7	5.2	13.8	4.7
Zeit/Weg (in Min.)**	13.9	19.6	29.4	18.2
Anzahl Etappen/Weg**	1.1	1.6	2.0	1.4
% aller Wege*	57.5	47.6	32.4	48.4
% der Tagesdistanz*	25.6	40.5	35.9	34.8
% der Unterwegszeit*	41.3	41.6	34.3	39.5

\* Basis: 3638 Personen in Ausbildung an Werktagen  
 \*\* Basis: 7279 Wege an Werktagen von Personen in Ausbildung

© are und BFS

#### Verteilung der Wegdistanzen (in %)

Ausbildungswege	Stadt	Agglo.	Land	Schweiz
bis 1.0 km	55.4	51.5	54.1	53.7
1.1-5.0 km	31.8	28.4	25.4	28.3
5.1-10.0 km	7.4	9.5	7.8	8.1
10.1-20.0 km	2.6	5.8	5.6	4.7
mehr als 20.0 km	2.9	4.9	7.1	5.1
Total	100.0	100.0	100.0	100.0
durchschnittliche Länge der Ausbildungswege (in km)	3.4	5.8	5.1	4.7

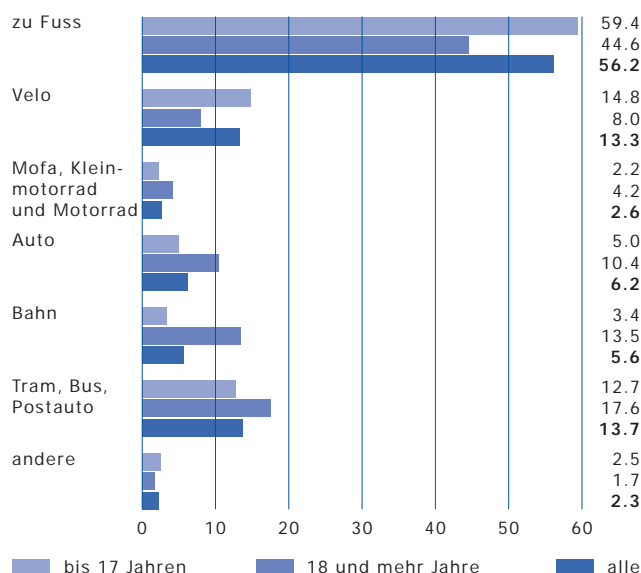
Basis: 7279 Ausbildungswege an Werktagen © are und BFS

Wichtigstes Verkehrsmittel für die Ausbildungswege sind die eigenen Füsse (56% aller Wegetappen). An zweiter Stelle – mit grossem Abstand – folgen bei den unteren Altersgruppen das Velo und der öffentliche Nahverkehr, bei den über 18-Jährigen der öffentliche Nahverkehr und die Bahn. Diese Zahlen zeigen, dass die Förderung des Fussgänger- und Veloverkehrs auch im Interesse und zur Sicherheit der Schulwege erfolgt.

Der Autoanteil ist mit 5% bei den bis 17-Jährigen bzw. 10% bei den über 18-Jährigen vergleichsweise gering. Bei der Gruppe bis 17 Jahre handelt es sich um Jugendliche, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden; bei den über 18-Jährigen wirkt sich bereits die eigene Autoverfügbarkeit auf die Verkehrsmittelwahl aus.

#### Verkehrsmittelwahl im Ausbildungsverkehr

(in % aller Etappen von Ausbildungswegen)



Basis: 10468 Etappen von Ausbildungswegen © are und BFS

## 5.4 Einkaufswege

Bei den nichterwerbstätigen Hausfrauen und Hausmännern machen die Einkaufswege an Werktagen 37% aller täglichen Wege aus. Der Vergleich zur Gesamtbevölkerung zeigt den engen Zusammenhang zwischen Hausarbeit und Einkaufen. An Samstagen verschwinden diese Unterschiede jedoch fast vollständig.

### Kenngrossen des Einkaufsverkehrs

	Gesamtbevölkerung			
	Mo-Fr	Sa	So	alle
Wege/Tag*	0.7	1.0	0.2	0.7
Länge pro Weg**	5.5	7.0	6.6	5.9
Zeit pro Weg**	17.7	18.4	15.6	17.8
Etappen/Weg**	1.4	1.4	1.2	1.4
% aller Wege*	18.5	30.4	7.7	19.1
% der Tagesdistanz*	10.9	17.9	3.1	10.9
% der Unterwegszeit*	13.2	18.7	3.2	12.6

\* Basis: 29407 Personen

\*\* Basis: 20220 Einkaufswege

© are und BFS

	Hausfrauen/-männer			
	Mo-Fr	Sa	So	alle
Wege/Tag*	1.3	1.3	0.1	1.1
Länge pro Weg**	5.3	7.3	10.1	5.7
Zeit pro Weg**	18.0	17.3	18.4	17.9
Etappen/weg**	1.3	1.3	1.2	1.3
% aller Wege*	37.1	38.4	6.9	34.3
% der Tagesdistanz*	27.1	25.2	4.8	23.0
% der Unterwegszeit*	28.6	23.3	3.6	24.0

\* Basis: 2088 im Haushalt tätige Personen

\*\* Basis 2288 Einkaufswege

© are und BFS

40% der Einkaufswege sind an den Werktagen nicht länger als 1 km; an den Samstagen sind sie mit durchschnittlich 7 km deutlich länger. Jeder achte Einkaufsweg ist mehr als 10 km lang.

### Verteilung der Wegdistanzen (Mo–So, in %)

Einkaufswege	Mo-Fr	Sa	So	alle
bis 1.0 km	40.3	34.5	41.1	39.1
1.1–5.0 km	34.1	35.4	35.0	34.4
5.1–10.0 km	13.0	14.4	12.4	13.2
10.1–20.0 km	7.6	8.1	5.3	7.6
mehr als 20.0 km	5.1	7.6	6.1	5.7

Basis: 20220 Einkaufswege

© are und BFS

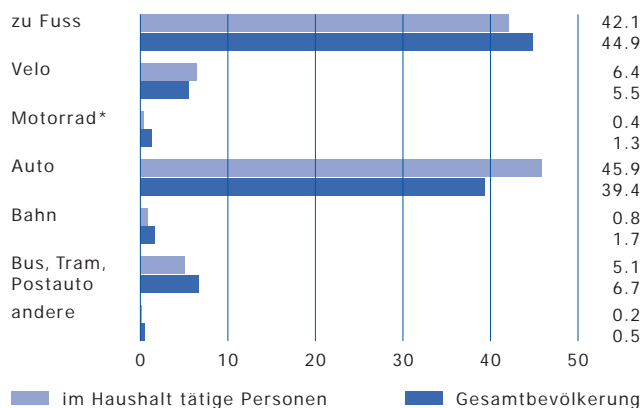
Die eigenen Füsse (45%) und der PW (39%) bilden die Hauptverkehrsmittel zum Einkaufen. Der öffentliche Verkehr spielt dagegen im Einkaufsverkehr gesamthaft eine untergeordnete Rolle.

Einkaufswege werden relativ häufig mit andern Wegzwecken kombiniert. 15% der Wege, die unmittelbar vor oder nach einem Einkaufsweg gemacht werden, sind Freizeitwege sowie 9% Arbeitswege.

An Sonntagen ist der Anteil der Einkaufswege mit 8% im Verhältnis zu den übrigen Wochentagen relativ gering. Immerhin schlägt sich die Nutzung sonntäglicher Einkaufsmöglichkeiten in den Ergebnissen nieder.

### Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr

(in % aller Etappen von Einkaufswegen, Mo–Sa)



\*inkl. Kleinmotorrad und Mofa

Basis: 26568 Einkaufsetappen an Werk- und Samstagen

© are und BFS

### 5.5 Service- und Begleitwege

Service- und Begleitwege wurden beim Mikrozensus 2000 erstmals als besondere Wegzwecke ausgedacht. Es handelt sich dabei um das Bringen, Abholen und Begleiten von Personen und damit weder um Einkaufs-, noch um Freizeitwege. Beispiele sind etwa: Bringen und Abholen von Kindern zur Schule, Begleitung älterer oder behinderter Personen zum Arzt, zum Einkaufen oder auf einem Ausflug. Da ihre Zahl vergleichsweise gering ist (0.2 Wege/Tag) und eine klare Trennung der beiden Zwecke ohnehin nicht einfach ist, werden hier Service- und Begleitwege zusammengefasst.

#### Kenngrössen der Service- und Begleitwege

Service- und Begleitw.	Mo-Fr	Sa	So	alle
Anzahl Wege/Tag*	0.2	0.2	0.1	0.2
Länge pro Weg (in km)**	8.2	13.4	19.2	9.7
Zeit pro Weg (in Min.)**	16.5	20.5	28.5	18.0
Anzahl Etappen/Weg**	1.2	1.3	1.2	1.2
% aller Wege*	5.0	4.5	4.2	4.8
% der Tagesdistanz*	4.3	5.1	5.0	4.4
% der Unterwegszeit*	3.5	3.3	3.1	3.4

\* Basis: 29 407 Personen

\*\* Basis: 5066 Service- und Begleitwege

© are und BFS

#### Einflussfaktoren auf Häufigkeit von Service- und Begleitwegen (in % aller Wege)

Service- und Begleitwege	Männer	Frauen
<b>Haushaltsgrösse</b>		
1 Person	2.9	3.1
2 Personen	3.4	3.8
3 Personen	3.7	6.4
4 Personen	4.1	8.5
5 und mehr	4.6	8.5
<b>Autoverfügbarkeit</b>		
immer	4.5	8.6
nach Absprache	3.6	6.5
nie	2.0	2.5
<b>Alter</b>		
6-25 Jahre	3.2	2.9
26-65 Jahre	3.9	7.9
66 und mehr	4.3	2.6
<b>Erwerbstätigkeit</b>		
ja	3.8	5.6
nein	3.7	6.3
<b>Total</b>	<b>3.8</b>	<b>5.9</b>

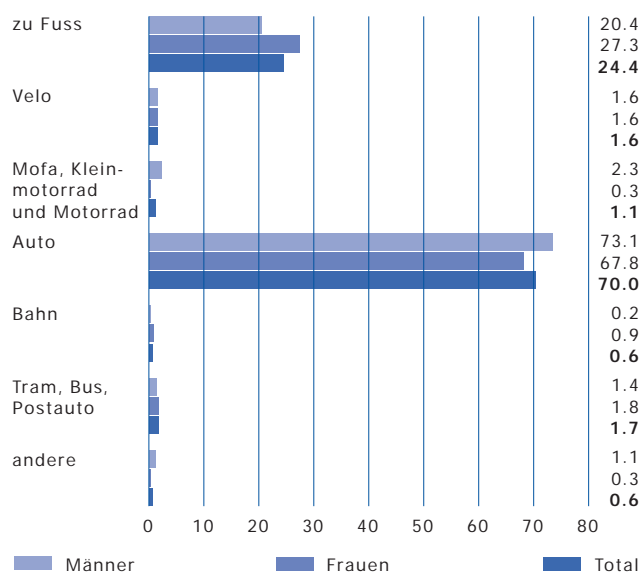
\* Basis: 29 407 Personen

© are und BFS

Service- und Begleitwege sind relativ lang. Frauen legen deutlich häufiger Service- und Begleitwege zurück als Männer.

Das dominierende Verkehrsmittel ist das Auto mit 70% aller Wegetappen. Mit 24% machen auch die Fussweg-etappen einen beachtlichen Anteil aus, während alle übrigen Verkehrsmittel geringe Bedeutung haben.

#### Verkehrsmittelwahl für Service und Begleitwege (in % aller Etappen)



Basis: 6121 Etappen von Service- und Begleitwegen © are und BFS

## 5.6 Freizeitwege

Mit 40% aller täglichen Wege sowie 44% der zurückgelegten Distanz ist der Freizeitverkehr im Durchschnitt der wichtigste Verkehrszweck. An den Wochenenden ist der Freizeitverkehr noch dominanter.

### Kenngrossen des Freizeitverkehrs

Freizeitwege	Mo-Fr	Sa	So	alle
Anzahl Wege/Tag*	1.3	1.8	1.8	1.4
Länge pro Weg (in km)**	9.7	13.8	15.6	11.5
Zeit pro Weg (in Min.)**	28.3	35.4	39.5	31.6
Etappen/Weg**	1.3	1.4	1.3	1.3
% aller Wege*	32.6	52.9	78.3	39.5
% der Tagesdistanz*	33.5	61.2	76.0	43.8
% der Unterwegszeit*	39.4	63.8	81.0	48.8

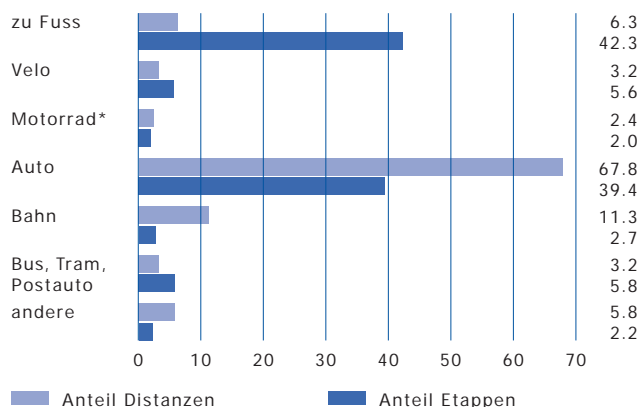
\* Basis: 29407 Personen

\*\* Basis: 41401 Freizeitwege

© are und BFS

Zwischen den einzelnen Bevölkerungsgruppen bestehen zum Teil erhebliche Unterschiede im Freizeitverkehrsverhalten. Besonders hohe Freizeitverkehrsanteile bezüglich der täglichen Unterwegszeit haben kleinere Haushalte, untere Einkommensgruppen und über 65-Jährige. Interessant ist die Tatsache, dass die Unterwegszeit im Freizeitverkehr mit steigendem Einkommen zurückgeht.

### Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr (in %)



\*inkl. Kleinmotorrad und Mofa

Basis: 56183 Freizeitetappen

© are und BFS

Bezüglich der zurückgelegten Distanzen ist das Auto mit einem Anteil von fast 68% das dominierende Verkehrsmittel. Bei der Zahl der Etappen erreichen die Fusswege mit gut 42% jedoch einen höheren Wert als das Auto (39%).

### Anteil des Freizeitverkehrs an der täglichen Unterwegszeit nach Wochentagen (in %)

Freizeitwege	Mo-Fr	Sa	So	alle
<b>Haushaltsgrösse*</b>				
1 Person	45.5	62.5	81.0	53.0
2 Personen	43.4	59.6	80.2	50.8
3 Personen	34.3	68.8	84.2	45.9
4 Personen	37.3	61.3	78.9	46.9
5 und mehr	34.1	73.0	82.2	47.1
<b>Haushaltseinkommen pro Monat*</b>				
bis und mit 2000 Fr.	50.0	62.3	82.0	57.2
2001–6000 Fr.	43.3	62.6	83.3	51.7
6001–10000 Fr.	36.6	66.2	80.0	47.0
10001–14000 Fr.	35.6	70.1	80.9	47.3
mehr als 14000 Fr.	30.5	60.7	79.0	42.9
<b>Alter*</b>				
6–17 Jahre	41.6	74.8	87.4	52.8
18–25 Jahre	34.8	71.9	82.4	48.2
26–65 Jahre	35.3	58.8	78.5	44.8
66 und mehr	62.4	67.1	85.5	66.1
<b>Geschlecht*</b>				
männlich	35.3	65.9	80.8	45.6
weiblich	44.5	61.7	81.1	52.6
<b>Autoverfügbarkeit*</b>				
immer	36.8	61.1	80.0	46.3
nach Absprache	41.6	65.6	77.7	51.1
nie	43.4	68.1	83.7	52.7
<b>Stellung im Beruf**</b>				
selbstständig	25.1	49.0	80.6	35.8
höhere Kader	22.5	59.3	72.8	36.6
übrige Kader	31.6	68.9	79.0	44.1
übrige Angestellte	32.6	59.5	77.7	42.5
<b>Total*</b>	<b>39.4</b>	<b>63.8</b>	<b>81.0</b>	<b>48.8</b>

\* Basis: 29407 Personen

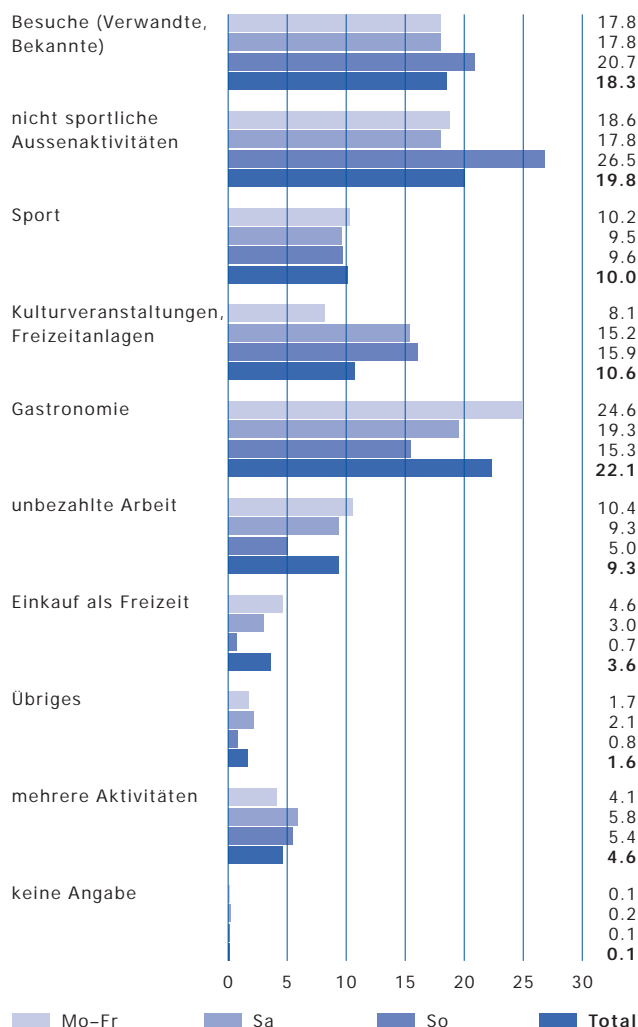
\*\* Basis: 15759 Erwerbstätige

© are und BFS

### 5.7 Freizeittätigkeiten

Der Verkehrszweck Freizeitverkehr kann dank zusätzlicher Angaben der Befragten in verschiedene Aktivitätstypen gegliedert werden. Essen und Trinken gehen, nicht sportliche Aussenaktivitäten wie Spazieren gehen sowie Besuche bei Verwandten und Bekannten sind die wichtigsten Freizeitaktivitäten. Freizeitwege sind verglichen mit den übrigen Wegzwecken eher lange Wege, v.a. an den Wochenenden. Aber auch am Sonntag sind etwa 20% kürzer als 1 km. Zwischen Frauen

Anteil wichtiger Freizeitaktivitäten am Total aller Freizeitwege (in %)\*



\*nur Hinwege

Basis: 25624 Freizeitwege

© are und BFS

und Männer lassen sich bezüglich der zurückgelegten Distanzen keine grossen Unterschiede feststellen. Die Freizeitwege Jugendlicher unter 18 Jahren und älterer Menschen über 65 Jahren sind kürzer, während die aktive Generation eher das Weite sucht.

Verteilung der Distanzen im Freizeitverkehr (in %)\*

Freizeitwege	bis 2 km	2.1-10 km	10.1-20 km	> 20 km
Besuche (Verwandte, Bekannte)	47.9	30.9	10.2	11.0
nicht sportliche Aussenaktivitäten	45.0	45.4	4.8	4.8
Sport	41.0	39.3	11.4	8.3
Kulturveranstalt., Freizeitanlagen	56.8	25.5	7.8	9.9
Gastronomie	63.7	24.5	5.7	6.1
unbezahlte Arbeit	56.1	29.7	7.1	7.1
Einkauf als Freizeit	58.2	27.2	7.8	6.8
Übriges	41.6	32.9	9.4	16.0
mehrere Aktivitäten	21.9	34.8	17.0	26.2
keine Angabe	46.4	35.7	17.9	0.0
<b>Total</b>	<b>50.9</b>	<b>32.6</b>	<b>7.9</b>	<b>8.5</b>

\*nur Hinwege

Basis: 25624 Freizeitwege

© are und BFS

Distanzen nach Wochentagen und Bevölkerungsgruppen (in %)\*

Freizeitwege	Distanzbereiche in km				
	bis 1 km	1.1-5 km	5.1-10 km	10.1-20 km	> 20 km
<b>Wochentage</b>					
Mo-Fr	31.6	34.1	14.2	9.6	10.5
Sa	23.0	31.5	15.8	12.3	17.3
So	20.3	31.1	16.1	14.5	18.0
<b>Geschlecht</b>					
männlich	27.1	32.3	15.5	11.6	13.5
weiblich	28.9	33.8	14.2	10.3	12.7
<b>Alter</b>					
6-17 Jahre	41.2	30.5	10.7	8.9	8.7
18-25 Jahre	21.5	31.0	17.8	12.9	16.8
26-65 Jahre	25.0	33.6	15.8	11.7	13.9
66 und mehr	30.2	35.8	13.4	8.9	11.7
<b>Autoverfügbarkeit</b>					
immer	22.4	33.9	16.6	12.3	14.8
nach Absprache	26.0	32.1	15.9	10.9	15.0
nicht verfügbar	37.3	32.0	11.8	8.9	10.0
<b>Haushaltsgrösse</b>					
1 und 2 Personen	26.1	33.9	15.1	10.7	14.3
3 Personen	27.1	31.3	16.8	11.8	13.0
4 und mehr	30.6	32.9	13.8	10.9	11.8
<b>Total</b>	<b>28.0</b>	<b>33.1</b>	<b>14.9</b>	<b>11.0</b>	<b>13.1</b>

\*Hin- und Rückwege

Basis: 41401 Freizeitwege

© are und BFS

## 5.8 Geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten

Mit einem Anteil von weniger als 10% aller täglichen Wege bilden die geschäftlichen Tätigkeiten und Dienstfahrten einen eher kleinen Teil des Personenverkehrsaufkommens. Allerdings ist die durchschnittliche Distanz mit über 20 km die längste aller Verkehrszwecke.

Männer machen viermal mehr Geschäftswege und Dienstfahrten als Frauen. Weitere Einflussfaktoren auf die Wegehäufigkeit sind (→ HB):

- Zugehörigkeit zur Altersgruppe der 36- bis 55-Jährigen
- selbstständig Erwerbende
- obere Einkommensgruppen
- ständige Verfügbarkeit über ein Auto

### Kenngrossen der geschäftlichen Tätigkeiten und Dienstfahrten

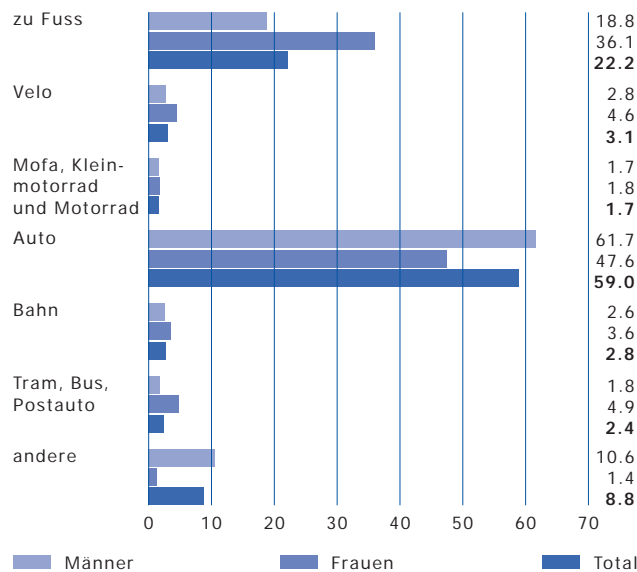
geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten	Männer	Frauen	Total
Wege/Tag*	0.4	0.1	0.3
Länge/Weg (in km)**	24.6	18.2	23.5
Zeit/Weg (in Min.)**	46.1	31.8	43.7
Anzahl Etappen/Weg**	1.4	1.3	1.4
% aller Wege**	9.2	2.7	6.6
% der Tagesdistanz*	17.8	5.7	13.9
% der Unterwegszeit*	16.0	4.2	11.6

\* Basis: 11 141 Erwerbstätige, Mo-Fr

\*\* Basis: 3096 Wege für geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten von Erwerbstätigen, Mo-Fr © are und BFS

Bei den Verkehrsmitteln dominiert das Auto bei Männern (62% der Etappen) und Frauen (48% der Etappen). Frauen machen Geschäftswege öfters zu Fuss als Männer. Der öffentliche Verkehr (Bahn, Tram und Bus) spielen mit insgesamt 5% der Etappen eine sehr geringe Rolle.

### Verkehrsmittelwahl bei geschäftlichen Tätigkeiten und Dienstfahrten (in%)



Basis: 4777 Etappen für geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten von Erwerbstätigen (Mo-Fr) © are und BFS

Die Distanzstruktur der Geschäfts- und Dienstwege ist in städtischen und ländlichen Gebieten sehr ähnlich.

### Verteilung der Wegdistanzen (Erwerbstätige Montag-Freitag, in %)

geschäftl. Tätigkeiten und Dienstfahrten	Kernstadt	Agglo.	Land	Schweiz
bis 1.0 km	17.8	14.6	24.2	19.5
1.1-5.0 km	30.7	22.0	22.9	25.1
5.1-10.0 km	13.4	19.9	14.4	15.7
10.1-20.0 km	14.4	16.9	12.3	14.2
mehr als 20.0 km	23.7	26.7	26.2	25.5
Total	100	100	100	100

Basis: 3096 geschäftliche oder dienstliche Wege von Erwerbstätigen (Mo-Fr) © are und BFS





## Kapitel 6

### Verkehrsverhalten verschiedener Bevölkerungsgruppen



## 6.1 Kinder und Jugendliche

Bezüglich der Anzahl Wege pro Tag erreichen bereits die Schulkinder zwischen 6 und 9 Jahren den ähnlichen Wert wie die Gesamtbevölkerung. Allerdings liegen Tagesdistanz und Zeitaufwand erheblich unter dem Gesamtdurchschnitt.

### Kenngrossen des Verkehrs

Alter	Geschlecht	Wege pro Tag	Tagesdistanz (in km)	Wegzeit pro Tag (in Min.)
6–9 Jahre	männlich	3.6	17.7	84.8
	weiblich	3.4	17.5	74.4
10–14 Jahre	männlich	3.7	18.7	79.6
	weiblich	3.8	23.4	85.4
15–17 Jahre	männlich	4.1	34.4	106.2
	weiblich	3.9	34.8	109.6

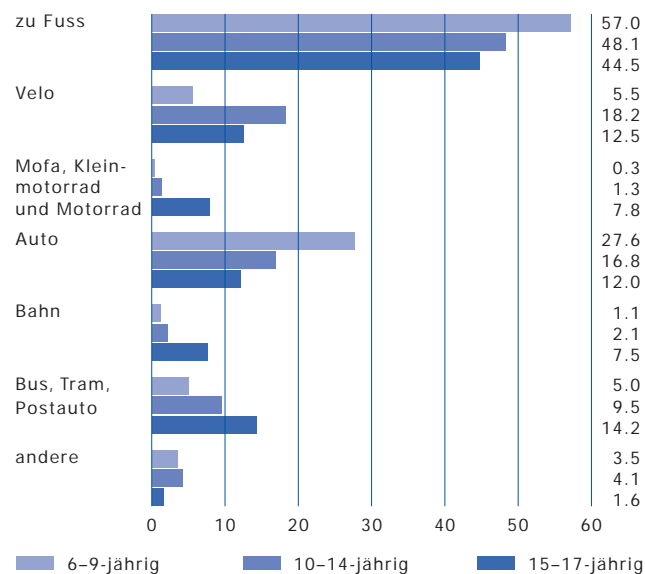
Basis: 4100 Kinder und Jugendliche

© are und BFS

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

Die Jugendlichen aller Altersgruppen gehen überdurchschnittlich häufig zu Fuss und nehmen – vor allem zwischen 10 und 14 Jahren – das Velo. Der Autoanteil ist bei den Kindern zwischen 6 und 9 mit 28% aller Etappen relativ hoch; es handelt sich um Service- und Begleitfahrten (z.B. Transport zur Schule) und Wege, die Erwachsene für Einkauf und Freizeit zusammen mit den Kindern unternehmen.

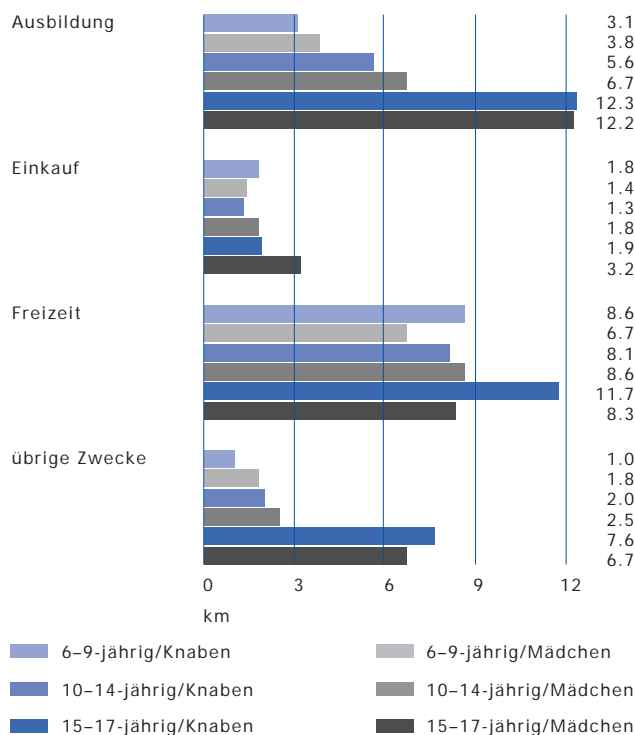
### Verkehrsmittelbenutzung (Anteile an den täglichen Etappen in %)



Basis: 4100 Kinder und Jugendliche

© are und BFS

### Bedeutung der Verkehrszwecke (Distanz pro Werktag in km)



Basis: 2907 Kinder und Jugendliche an Wochentagen

© are und BFS

## 6.2 Junge Erwachsene

Im Vergleich mit der Gesamtbevölkerung sind die jungen Erwachsenen überdurchschnittlich weit, lange und oft unterwegs. Dies gilt ganz besonders für Männer zwischen 25 und 29 Jahren mit 60 km Tagesdistanz und fast 2 Stunden Wegzeit. Bereits zeichnet sich auch das unterschiedliche Mobilitätsmuster zwischen Frauen und Männern ab.

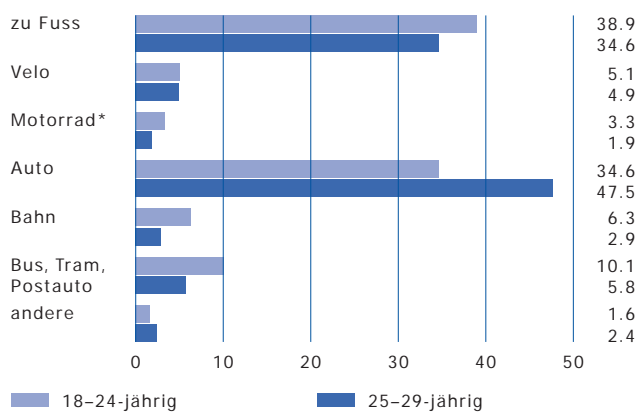
### Kenngrossen des Verkehrs

Alter	Geschlecht	Wege pro Tag	Tagesdistanz (in km)	Wegzeit pro Tag (in Min.)
18–24 Jahre	männlich	4.0	58.9	115.9
	weiblich	3.7	43.0	101.7
25–29 Jahre	männlich	4.2	60.0	118.5
	weiblich	3.8	42.6	94.2
<b>Gesamtbevölkerung</b>		<b>3.6</b>	<b>37.1</b>	<b>93.4</b>

Basis: 3790 Jugendliche

© are und BFS

### Verkehrsmittelbenutzung (Anteile an den täglichen Etappen in %)



\*inkl. Kleinmotorrad und Mofa

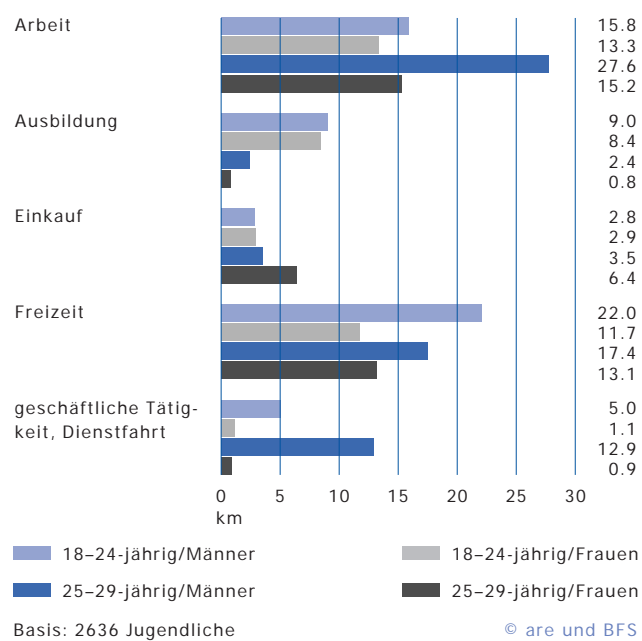
Basis: 3790 Jugendliche

© are und BFS

In der Bedeutung der Verkehrszwecke spiegelt sich die berufliche Entwicklung in der Verschiebung zwischen Ausbildungs- und Arbeitswegen. Interessant ist, dass bei den Frauen ab 25 Jahren die Ausbildungswege signifikant abnehmen; auffallend sind bei den Männern der gleichen Altergruppe der relativ hohe Anteil an Geschäftswegen.

Die Verkehrsmittelbenutzung markiert deutlich den Übergang von der «Fussgänger-Gruppe» der Kinder und Jugendlichen zur «automobilen» Gruppe der Erwachsenen. Bei den 25- bis 29-Jährigen nähert sich der Autoanteil der 50% Grenze. Mit der Autobenutzung reduzieren sich aber nicht nur die Fusswege; es halbieren sich auch die ÖV-Anteile. Relativ unbedeutend bleiben auch bei den jungen Erwachsenen die Motorrad-Anteile.

### Bedeutung der Verkehrszwecke (Distanz pro Werktag in km)



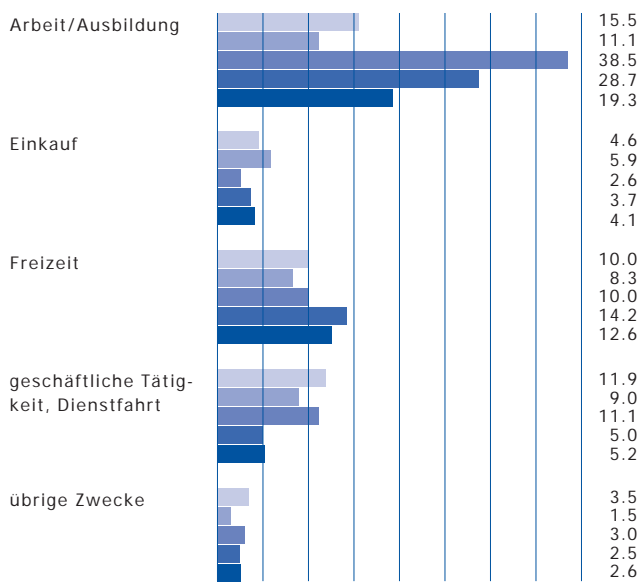
Basis: 2636 Jugendliche

© are und BFS

### 6.3 Erwerbstätige

Die Erwerbstätigen stellen die grösste Bevölkerungsgruppe dar. Deshalb bestimmt ihr Mobilitätsverhalten auch massgeblich den Gesamtdurchschnitt. Allerdings bestehen Unterschiede zwischen den verschiedenen Berufskategorien. Kaderleute weisen eine überdurchschnittlich hohe Mobilität aus. Mitarbeitende Familienmitglieder von Selbstständigerwerbenden sind dagegen vergleichsweise wenig im Verkehr unterwegs. Bei den Verkehrszwecken äussern sich diese Unterschiede vor allem bei den Arbeitswegen. Mitarbeitende Familienmitglieder haben aber auch weniger bzw. kürzere Freizeitwege. Bezüglich Verkehrsmittelbenutzung sind die Selbstständigerwerbenden mit 57% aller Wegetappen am ausgeprägtesten auf das Auto ausgerichtet. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden von ihnen nur sehr selten benutzt (Bahn 2%, Bus, Tram, Postauto 3%).

**Bedeutung der Verkehrszwecke (Distanz pro Werktag in km)**



- selbstständig
- mitarbeitendes Familienmitglied
- angestellt im höheren Kader
- angestellt im mittleren und unteren Kader
- angestellt in anderer Funktion

Basis: 11 141 Erwerbstätige an Werktagen

© are und BFS

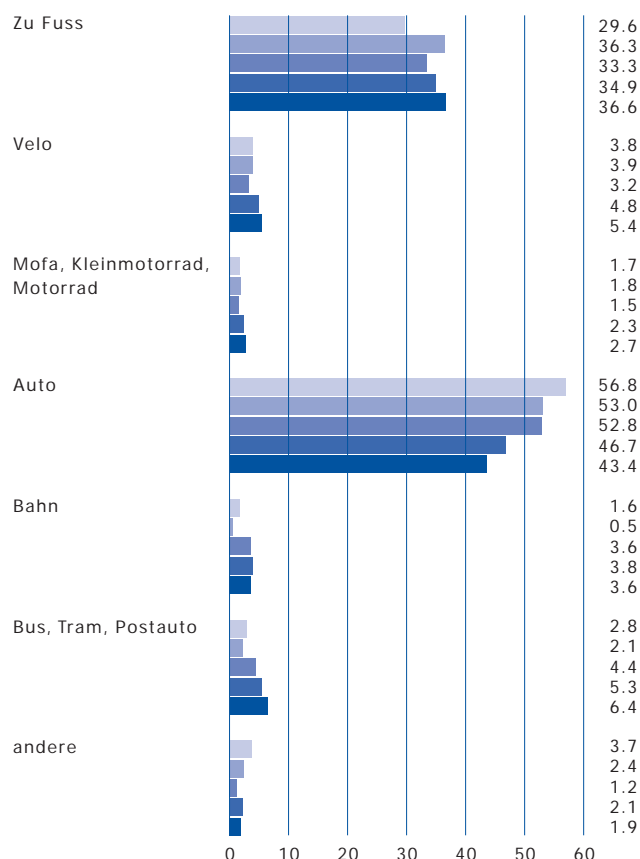
### Kenngrössen des Verkehrs

Stellung im Beruf	Wege pro Tag	Tagesdistanz (in km)	Wegzeit pro Tag (in Min.)
selbstständig	4.0	44.3	102.6
im Betrieb arbeitendes Familienmitglied	3.8	35.9	83.1
höheres Kader	4.0	63.8	110.0
übriges Kader	4.0	52.1	110.2
übrige Angestellte	3.9	44.3	100.0
<b>Total</b>	<b>3.9</b>	<b>47.1</b>	<b>103.0</b>

Basis: 15 759 Erwerbstätige

© are und BFS

**Verkehrsmittelbenutzung (Anteile an den täglichen Etappen in %)**



- selbstständig
- mitarbeitendes Familienmitglied
- angestellt im höheren Kader
- angestellt im mittleren und unteren Kader
- angestellt in anderer Funktion

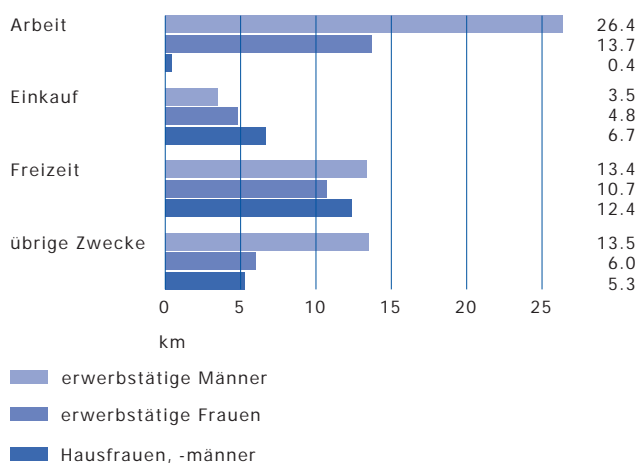
Basis: 15 759 Erwerbstätige

© are und BFS

## 6.4 Erwerbstätige und im Haushalt tätige Personen

Erwerbstätige Männer legen um fast zwei Drittel längere Distanzen zurück und verbringen fast ein Drittel mehr Zeit im Verkehr als erwerbstätige Frauen. Dies hängt sowohl mit den doppelt so langen täglichen Arbeitswegen und dem höheren Beschäftigungsgrad, als auch dem um das Dreifache höheren Anteil der Geschäftsfahrten der Männer zusammen.

### Bedeutung der Verkehrszwecke (Distanz pro Werktag in km)



Basis: 11 141 Erwerbstätige, 1449 Hausfrauen, -männer

© are und BFS

Deutliche Unterschiede bestehen zwischen erwerbstätigen Frauen und Männern und den ausschliesslich im Haushalt tätigen Personen. Bei diesen vermögen die etwas längeren Einkaufs- und Freizeitwege den Wegfall der Arbeitswege nicht zu kompensieren.

### Kenngrossen des Verkehrs (Werktage)

	Wege pro Tag	Tagesdistanz (in km)	Wegzeit pro Tag (in Min.)
erwerbstätige Männer*	4.5	56.8	114.1
erwerbstätige Frauen*	4.1	35.2	88.8
Hausfrauen**	3.4	24.8	75.8
<b>Gesamtbevölkerung***</b>	<b>3.9</b>	<b>36.5</b>	<b>93.1</b>

\* Basis: 11 141 Erwerbstätige

\*\* Basis: 1449 Hausfrauen, -männer

\*\*\* Basis: 20815 Personen

© are und BFS

Bezüglich der Verkehrsmittelnutzung fallen zwei Aspekte auf:

- Die Autobenutzung ist zwar hoch, ist aber bei den Männern nur begrenzt von der unterschiedlichen Verfügbarkeit abhängig.
- Der Besitz von ÖV-Abonnements hat ein relativ geringen Einfluss auf die ÖV-Benutzung bei Frauen und Männern.

### Verkehrsmittelbenutzung und Verfügbarkeit von Autos und ÖV-Abos (Anteile an den täglichen Etappen in %)

	Erwerbstätige		im Haushalt tätige Personen
	Männer	Frauen	
Auto immer verfügbar	77.1	60.0	50.3
nach Absprache	8.7	14.6	17.2
nie	12.5	24.4	31.0
keine Angabe	1.6	1.1	1.5
ÖV-Abo	39.8	50.3	36.6
ÖV-Benutzung	7.8	11.3	5.3
zu Fuss	31.5	40.1	41.8
Velo	4.9	5.0	4.4
Auto	49.9	41.3	47.3

Basis: 15 759 Erwerbstätige, 2088 Hausfrauen, -männer

© are und BFS

### 6.5 Ältere Menschen ab 65 Jahren

Mit dem Ausscheiden aus dem Erwerbsleben verändert sich das Verkehrsverhalten. Alle Mobilitätskennziffern (Mobilitätsgrad, Anzahl Wege, Tagesdistanz, Wegzeit) weisen im Vergleich zu den übrigen Bevölkerungsgruppen deutlich tiefere Werte auf. Diese Tendenz verstärkt sich mit zunehmendem Alter.

#### Kenngrössen des Verkehrs (alle Tage)

Alter	Wege pro Tag	Tagesdistanz (in km)	Wegzeit pro Tag (in Min.)	Mobilitätsgrad (in %)
65–69 Jahre	2.9	27.7	88.2	82.9
70–74 Jahre	2.7	22.2	74.8	81.4
75–79 Jahre	2.5	21.1	73.0	78.6
80 und mehr	1.9	12.8	50.4	68.9

Basis: 5713 Personen

© are und BFS

Die Veränderung bezieht sich vor allem auch auf die Bedeutung der Verkehrszwecke. Mit 60 bis 80% der zurückgelegten Distanzen beherrschen die Freizeitwege die Mobilitätsbeziehungen der älteren Menschen. Daneben sind es die Einkaufswege, welche ein gewisses Gewicht haben (Anteile von 15–20%).

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

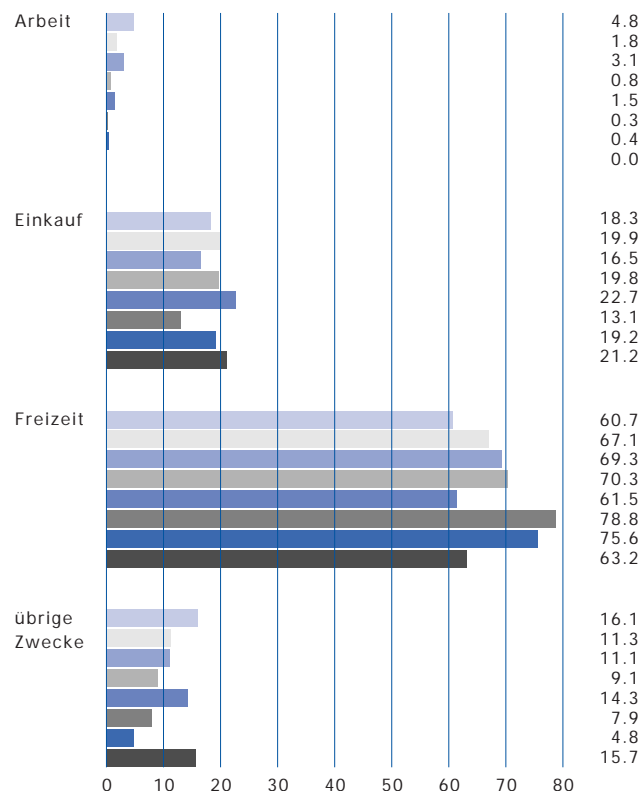
#### Verkehrsmittelbenützung (Anteile an den täglichen Etappen in %)

Alter	Geschlecht	zu Fuss	Velo	Mofa, Kleinstmotorrad und Motorrad	Auto	Bahn	Bus, Tram, Postauto	andere
65–69-jährig	Männer	43.1	3.9	2.4	42.0	2.6	4.4	1.6
	Frauen	52.1	4.1	1.0	29.4	3.1	9.0	1.3
70–74-jährig	Männer	42.8	4.6	0.8	43.3	1.5	4.7	2.3
	Frauen	51.8	3.3	0.7	28.2	3.1	11.5	1.4
75–79-jährig	Männer	46.6	3.1	2.2	34.3	2.1	9.2	2.4
	Frauen	58.0	2.6	0.1	19.7	3.6	14.4	1.6
80 und älter	Männer	56.6	1.5	0.4	27.4	4.2	8.5	1.5
	Frauen	65.2	0.7	0.2	16.0	3.5	13.4	1.1

Basis: 5713 Personen

© are und BFS

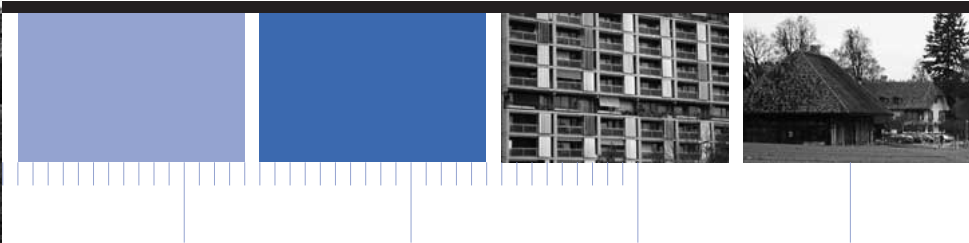
#### Bedeutung der Verkehrszwecke (Anteil an allen zurückgelegten Distanzen in %)



- 65–69-jährig/Männer
- 65–69-jährig/Frauen
- 70–74-jährig/Männer
- 70–74-jährig/Frauen
- 75–79-jährig/Männer
- 75–79-jährig/Frauen
- 80 und älter/Männer
- 80 und älter/Frauen

Basis: 5713 Personen

© are und BFS



## Kapitel 7

### Regionale Aspekte des Verkehrsverhaltens

## 7.1 Landesteile

Unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel legen Deutschschweizer und Deutschschweizerinnen die längsten Distanzen zurück und verbringen am meisten Zeit im Verkehr, während diese Werte in der französisch- und vor allem in der italienischsprachigen Schweiz unterdurchschnittlich sind. Dies könnte unter anderem mit der spezifischen Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur zusammenhängen. Dagegen ist die Anzahl Wege in allen Landesteilen etwa gleich. Der Mobilitätsgrad (Anteil der Personen, die am Stichtag mobil waren) ist in der Deutschschweiz ebenfalls am höchsten.

### Kenngrossen des Verkehrs

	Landesteil			
	D-CH	F-CH	I-CH	CH
Wege pro Tag	3.6	3.5	3.2	3.6
Tagesdistanz (in km)	38.3	35.5	26.6	37.1
Unterwegszeit/Tag (Min.)	87.6	78.9	64.3	84.5
Mobilitätsgrad (in %)	90.6	89.6	83.7	90.0

Basis: 29 407 Personen

© are und BFS

Bei der Ausrüstung der Haushalte mit Velos und Abonnements für den öffentlichen Verkehr weist die französischsprachige und vor allem die italienischsprachige Schweiz gegenüber der Deutschschweiz deutlich tiefere Werte auf. Gerade umgekehrt ist das Bild bei der Ausrüstung mit Autos. Hier liegt die Italienisch sprechende Schweiz an der Spitze; nur knapp 15% der Haushalte sind autofrei.

### Ausrüstung mit Fahrzeugen und Abos (in %)

	Landesteil			
	D-CH	F-CH	I-CH	CH
ohne Auto*	21.0	17.8	14.9	19.9
mit Auto*	79.0	82.2	85.1	80.1
ohne Velo*	23.2	39.4	42.4	27.8
mit Velo*	76.8	60.6	57.6	72.2
kein GA**	94.4	94.5	96.4	94.5
kein Halbtax**	64.3	81.5	84.7	69.2
kein Jahresabo**	91.9	95.0	96.1	92.8

\* Basis: 27 918 Haushalte

\*\* Basis: 63 335 Personen ab 6 Jahren

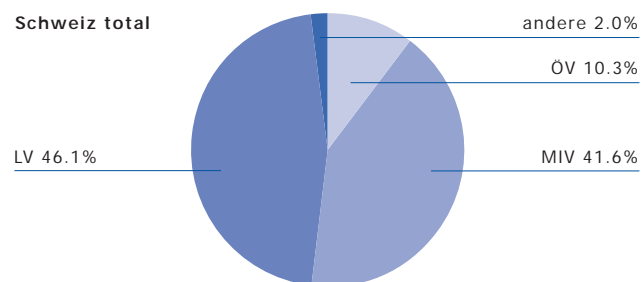
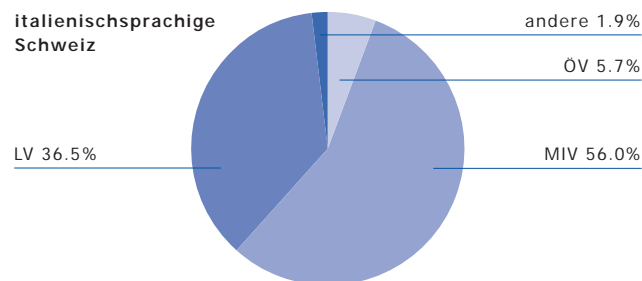
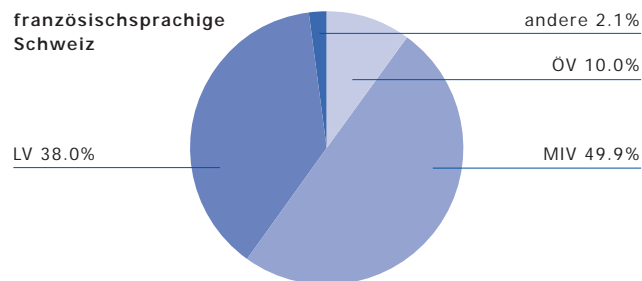
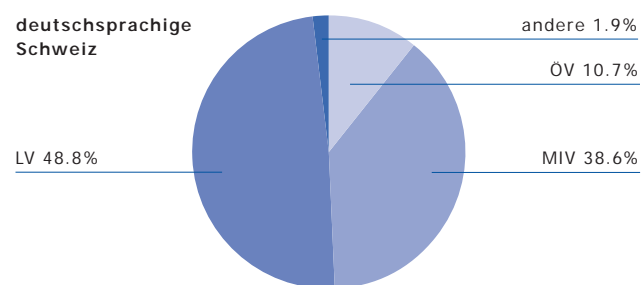
© are und BFS

Die Verkehrsmittelwahl bestätigt diese besondere «Automobilität» in der französisch- und italienischsprachigen Schweiz. Im Vergleich zur Deutschschweiz ist in der

italienischsprachigen Schweiz der Anteil der ÖV-Nutzer nur halb so gross und auch der Langsamverkehrsanteil (Fussgänger- und Veloverkehr) um einen Viertel geringer. Dafür könnten nicht in erster Linie Sprach- bzw. Mentalitätsunterschiede zwischen den Landesteilen die entscheidende Ursache sein, sondern u.a. die unterschiedliche Siedlungsstruktur, die Topografie und das damit verbundene geringere ÖV-Angebot.

### Verkehrsmittelwahl in den drei Landesteilen

(alle Tage; Anteil an den Etappen in %)



Basis: 29 407 Personen

© are und BFS

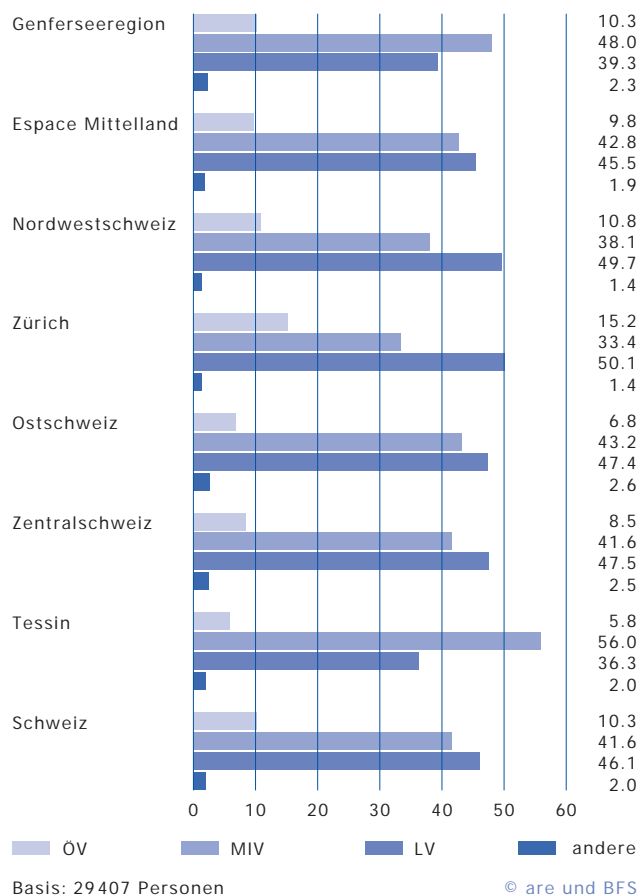
## 7.2 Grossregionen

Der Quervergleich der Grossregionen zeigt ein noch etwas feineres Bild der regionalen Unterschiede im Verkehrsaufkommen: Den überdurchschnittlich hohen Werten bei allen Mobilitätskennziffern in der Zentralschweiz stehen vergleichsweise tiefe Werte im Tessin und in der Genferseeregion gegenüber.

Im regionalen Vergleich der Ausrüstung der Haushalte mit Autos und ÖV-Abonnements sind die unterschiedlichen Werte für die Grossregion Zürich besonders augenfällig. Sie zeigen, dass in diesem grosstädtisch geprägten Bereich der Motorisierungsgrad der Haushalte deutlich kleiner, die Ausrüstung mit Abonnements für den öffentlichen Verkehr (insbesondere Halbtax-Abos) hingegen deutlich höher ist als in allen übrigen Regionen.

Diese Unterschiede in Motorisierung und Besitz von ÖV-Abos drücken sich erwartungsgemäss auch bei der Verkehrsmittelwahl aus. Bei den Anteilen im Langsamverkehr, der oft mit dem ÖV kombiniert wird, liegen alle Deutschschweizer klar vor den Westschweizer Regionen und dem Tessin.

Verkehrsmittelwahl (alle Tage und Zwecke; Anzahl Etappen in %)



### Kenngrossen des Verkehrs

Kenngrossen*	Grossregion							Schweiz
	Genfersee-region	Espace Mittelland	Nordwestschweiz	Zürich	Ostschweiz	Zentralschweiz	Tessin	
Anzahl Wege pro Tag	3.5	3.6	3.6	3.5	3.7	3.8	3.3	3.6
Tagesdistanz (in km)	35.7	39.6	38.2	36.1	36.7	39.9	26.8	37.1
Wegzeit pro Tag (in Min.)	87.5	94.8	93.9	95.4	95.2	102.7	72.0	93.3
Mobilitätsgrad (in %)	89.8	90.2	89.6	90.1	90.9	92.1	83.7	90.0
<b>Ausrüstung mit Fahrzeugen und Abos (in %)</b>								
kein Auto**	18.1	19.1	22.3	24.1	19.0	17.4	15.0	19.9
mit Auto**	81.9	80.9	77.7	75.9	81.0	82.6	85.0	80.1
kein Velo**	39.9	25.4	23.5	28.0	19.9	20.6	42.8	27.8
mit Velo**	60.1	74.6	76.5	72.0	80.1	79.4	57.2	72.2
kein GA***	94.5	93.4	95.5	93.7	94.7	95.7	96.4	94.5
kein Halbtax***	80.4	70.3	66.5	57.6	67.1	65.6	85.2	69.2
kein Jahresabo***	95.0	93.4	90.5	89.3	94.6	93.1	96.2	92.8

\* Basis: 29407 Personen

\*\* Basis: 27918 Haushalte

\*\*\* Basis: 63335 Personen ab 6 Jahren



### 7.3 Kernstadt, Agglomeration, Land

Bei den Kenngrössen des Verkehrs sind die Unterschiede für die drei räumlichen Bereiche Kernstadt, Agglomeration (hier ohne Kernstadt) und Land nicht eindeutig. In den ländlichen Gebieten ist die Anzahl der täglichen Wege leicht und die durchschnittliche Tagesdistanz deutlich höher als im städtischen Bereich. Dies stimmt aber nicht bei der täglich im Verkehr verbrachten Zeit, wo der höchste Wert in den Agglomerationen erzielt wird.

#### Kenngrössen des Verkehrs

	Kernstädte	Agglomeration	Land
<b>Kenngrössen</b>			
Anzahl Wege pro Tag*	3.5	3.6	3.7
Tagesdistanz (in km)*	31.8	39.8	41.2
Wegzeit pro Tag (in Min.)*	91.2	95.9	93.3
Mobilitätsgrad* (in %)	90.0	90.1	90.0
<b>Zweck (% der Wege)*</b>			
Arbeit*	23.8	22.3	23.6
Ausbildung*	7.3	8.4	9.7
Einkauf*	20.8	19.1	17.2
Service- und Begleitwege*	4.5	5.5	4.7
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrten*	3.1	3.6	5.0
Freizeit*	39.5	40.1	39.1
unbestimmt (s. Kap. 5.1)*	1.1	1.0	0.9
<b>Ausrüstung mit Fahrzeugen und Abos (in %)</b>			
kein Auto**	29.2	13.9	13.1
mit Auto**	70.8	86.1	86.9
kein Velo**	34.4	25.1	21.6
mit Velo**	65.6	74.9	78.4
kein GA***	92.7	94.9	96.1
kein Halbtax***	65.7	68.3	73.8
kein Jahresabo***	91.0	92.3	95.4

\* Basis: 29 407 Personen

\*\* Basis: 27 918 Haushalte

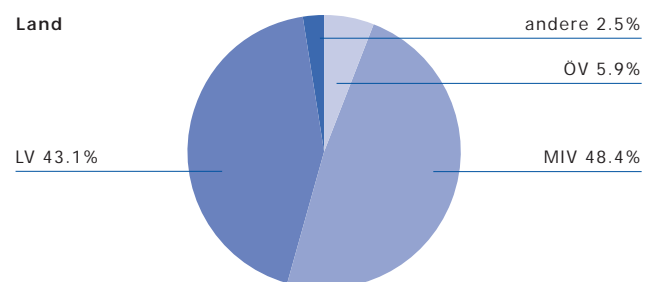
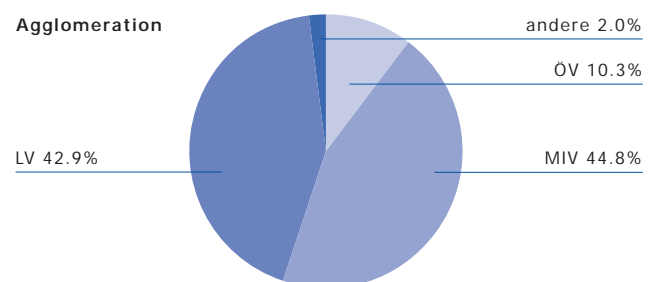
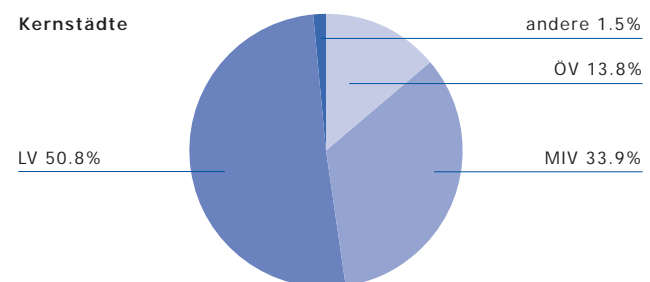
\*\*\* Basis: 63 335 Personen ab 6 Jahren

© are und BFS

Insgesamt ist die Verkehrszweckverteilung relativ einheitlich. Dies weist darauf hin, dass sich die Mobilitätsbedürfnisse zwischen Stadt und Land wenig unterscheiden.

Deutlich zeigen sich hingegen wiederum die Unterschiede bei der Motorisierung der Haushalte mit einem mehr als doppelt so hohen Anteil nicht-motorisierter Haushalte in den Kernstädten. Deshalb sind die Anteile bei der Verkehrsmittelwahl entsprechend unterschiedlich: Weniger Autoetappen einerseits und mehr Fussgänger- sowie doppelt so viele ÖV-Etappen andererseits in den Städten als auf dem Land.

#### Verkehrsmittelwahl (alle Tage; Anteil an den Etappen in %)



Basis: 29 407 Personen

© are und BFS

## 7.4 Verkehrsverhalten in Städten

Vergleiche zwischen den grossen Städten (Zürich, Basel, Genf, Bern, Lausanne) und den übrigen Kernstädten zeigen bei den Mobilitätskenngrössen gewisse, meist kleinere Unterschiede, die zudem nicht leicht interpretierbar sind. In beiden Städtetypen werden in den motorisierten Haushalten durchschnittlich mehr Wege und grössere Distanzen zurückgelegt sowie mehr Zeit im Verkehr verbracht als in den Haushalten ohne Autos. Betrachtet man hingegen die Verkehrszweckanteile an den Gesamtdistanzen, dann weisen die Haushalte ohne Autos die höchsten Freizeitanteile auf, mit einem Spitzenwert von 50% bei den kleineren und mittleren Städten.

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

Zweck	5 grosse Städte		übrige Kernstädte	
	lokal	überlokal	lokal	überlokal
Arbeit	24.6	33.5	22.2	29.9
Ausbildung	8.0	4.4	9.7	3.7
Einkauf	22.5	13.4	22.3	18.2
Service- und Begleitwege	3.5	5.7	4.4	5.9
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrten	2.9	5.2	2.7	4.9
Freizeit	37.7	36.5	37.8	36.4
unbestimmt	0.8	1.4	0.9	1.1
<b>Total</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>alle Wege (%-Anteil)</b>	<b>12.4</b>	<b>3.4</b>	<b>19.8</b>	<b>10.4</b>

Basis: 49 298 Wege mit Ziel Stadt

© are und BFS

### Kenngrössen des Verkehrs und Verkehrszwecke

Kenngrössen	5 grosse Städte		übrige Kernstädte	
	mit Auto	ohne Auto	mit Auto	ohne Auto
Anzahl Wege pro Tag	3.5	3.2	3.7	2.8
Tagesdistanz (in km)	32.0	22.8	35.3	23.2
Wegzeit pro Tag (in Min.)	95.3	89.4	91.6	83.7
Mobilität (in %)	91.5	87.6	91.1	84.7
<b>Zweck (% der Gesamtdistanz)</b>				
Arbeit	22.3	22.4	25.0	17.5
Ausbildung	3.0	4.8	3.5	3.2
Einkauf	9.5	11.5	10.5	13.6
Service- und Begleitwege	5.0	1.4	5.1	1.1
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrten	8.0	5.6	7.4	4.9
Freizeit	45.4	45.3	43.5	50.0
unbestimmt	6.8	9.0	5.0	9.7

Basis: 11 900 Städterinnen und Städter

© are und BFS

Städte sind aufgrund ihres Arbeitsplatz- und Dienstleistungsangebotes bevorzugte Zielorte von Verkehrsbeziehungen. Bei überlokalen Wegen (Wege über Gemeindegrenzen) haben einzig die Arbeitswege einen deutlich höheren Anteil als bei lokalen Wegen (Wege innerhalb einer Gemeinde).

In den fünf Grossstädten zeigen sich bei allen Verkehrszwecken die wesentlich kleineren Autoanteile bzw. die entsprechend höheren Werte beim ÖV und Langsamverkehr als in den übrigen Kernstädten.

### Verkehrsmittelwahl (in % aller täglichen Etappen)

Zweck		5 grosse Städte	übrige Kernstädte
		Arbeit	LV 49.6
	MIV	25.9	42.2
	ÖV	23.6	14.0
	andere	0.9	1.2
Ausbildung	LV	68.4	69.5
	MIV	5.8	9.9
	ÖV	22.7	18.2
	andere	3.1	2.3
Einkauf	LV	64.5	52.8
	MIV	16.8	38.2
	ÖV	17.9	8.5
	andere	0.8	0.5
Service- und Begleitwege	LV	40.5	29.6
	MIV	53.1	68.7
	ÖV	5.8	1.5
	andere	0.6	0.2
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrten	LV	39.8	29.1
	MIV	46.5	58.4
	ÖV	12.6	8.0
	andere	1.2	4.5
Freizeit	LV	54.6	49.3
	MIV	24.8	40.0
	ÖV	18.7	9.0
	andere	1.9	1.7
unbestimmt	LV	49.8	42.2
	MIV	18.6	28.7
	ÖV	27.8	21.9
	andere	3.8	7.2

Basis: 59 608 Etappen von Städtern

© are und BFS

## 7.5 Agglomerationen

Ein Vergleich der fünf grössten Agglomerationen der Schweiz (inkl. der dazugehörigen Kernstädte) sowie der mittleren Agglomerationen (mehr als 50000 Einwohner) und der kleinen Agglomerationen zeigt keine grossen Unterschiede bei den Mobilitätskennziffern. Die verhältnismässig geringe Tagesdistanz in Genf und Basel hängt mit der durch die Grenzlage bedingte räumlichen Struktur zusammen (z.B. Wege der Grenzgänger nicht erfasst). Bei den Verkehrszwecken zeigt der Vergleich der Agglomerationen eine bemerkenswerte Homogenität. Während die Haushalte in den Agglomerationen Genf und Lausanne sowie in den mittleren und kleinen Agglomerationen

besser mit Autos ausgerüstet sind, gibt es in den grossen Deutschschweizer Agglomerationen mehr ÖV-Abos und Velos. Dies schlägt sich auch in der Verkehrsmittelnutzung nieder. Die Agglomerationsbewohner gehen zu Fuss (Spitzenwert Bern: 47.2% aller Etappen) oder benutzen den MIV (Spitzenwert Lausanne 47.7% und kleine Agglomerationen 48.6%). Zürich und Bern weisen den höchsten ÖV-Anteil (16.4%), während in Basel das Velo von überdurchschnittlich grosser Bedeutung ist (8.5%). Der geringe Veloanteil von Zürich fällt auf. Er lässt sich einerseits auf die flächenmässige Ausdehnung der Agglomeration und andererseits auf den hohen ÖV-Anteil zurückführen.

### Kenngrössen des Verkehrs in Agglomerationen (inkl. dazugehörige Kernstädte)

Kenngrössen	Grosse Agglomerationen						Mittlere Agglo.	Kleine Agglo.
	Zürich	Basel	Genf	Bern	Lausanne	Total		
<b>Kenngrössen</b>								
Anzahl Wege pro Tag	3.4	3.5	3.6	3.5	3.4	3.5	3.6	3.6
Tagesdistanz (in km)	36.4	29.9	28.3	38.2	34.7	33.9	35.9	37.8
Wegzeit pro Tag (in Min.)	97.8	95.8	85.0	101.7	85.8	94.1	93.3	90.4
Mobilität (in %)	90.3	89.8	90.5	90.6	89.6	90.2	89.7	89.9
<b>Zweck (% der Gesamtdistanz)</b>								
Arbeit	25.2	21.9	23.7	22.5	28.2	24.4	23.3	21.9
Ausbildung	3.3	2.7	5.8	3.2	4.8	3.8	4.3	4.6
Einkauf	11.2	10.9	10.6	10.5	9.9	10.8	9.6	10.9
Service- und Begleitwege	4.9	3.1	5.8	4.1	3.4	4.5	4.7	4.2
geschäftliche Tätig., Dienstfahrten	6.8	6.5	5.5	6.6	6.7	6.5	8.5	6.9
Freizeit	43.1	44.9	43.6	46.7	41.4	43.8	43.5	48.2
unbestimmt	5.6	9.9	5.0	6.4	5.7	6.2	6.2	3.3
<b>Ausrüstung mit Fahrzeugen und Abos (in %)</b>								
kein Auto*	25.4	32.3	18.9	27.8	22.1	25.3	21.1	18.6
mit Auto*	74.6	67.7	81.1	72.2	77.9	74.7	78.9	81.4
kein Velo*	30.3	28.7	40.0	27.3	49.7	33.7	28.4	24.5
mit Velo*	69.7	71.3	60.0	72.7	50.3	66.3	71.6	75.5
kein GA**	93.8	95.1	93.4	90.7	93.2	93.5	93.6	94.4
kein Halbtax**	57.4	62.2	82.6	57.9	77.7	65.4	65.9	72.8
kein Jahresabo**	88.0	85.3	94.0	87.0	96.4	89.5	92.8	95.4
<b>Verkehrsmittelnutzung (in % der Etappen)</b>								
motorisierter Individualverkehr	31.8	28.2	45.4	28.7	47.7	34.7	39.8	48.6
öffentlicher Verkehr	16.4	15.7	12.1	16.2	11.6	15.0	10.5	6.9
Fussgängerverkehr	46.1	46.5	37.9	47.2	36.2	43.9	41.4	35.3
Veloverkehr	4.4	8.5	3.3	5.9	1.4	4.8	6.3	7.5
andere	1.3	1.1	1.3	2.0	3.0	1.6	2.0	1.6

Mittlere Agglomerationen (mehr als 50000 Einwohner); Kleine Agglomerationen (50000 Einwohner und weniger)

Basis: 20922 Personen aus Agglomerationen

\* Basis: 20331 Haushalte in Agglomerationen

\*\* Basis: 44248 Personen ab 6 Jahren aus Agglomerationen

## 7.6 Ländlicher Raum

Zum ländlichen Raum gehören alle Gebiete, die nicht Kernstadt oder Agglomeration sind. Als zusätzliche Kategorie wurden die Bergregionen gemäss Investitionshilfegesetz (IHG) analysiert, die ihrerseits Teil des ländlichen Raums sind. Bei den Kenngrössen fällt der grosse Unterschied zwischen Personen mit Auto und solchen ohne Auto auf. Zwischen ländlichem Raum allgemein und den Berggebieten besteht jedoch kein aussagekräftiger Unterschied.

### Kenngrössen des Verkehrs und Verkehrszwecke

Kenngrössen	Bergregionen*		Total ländliche Reg.**	
	mit Auto	ohne Auto	mit Auto	ohne Auto
Anzahl Wege pro Tag	3.7	2.7	3.8	2.6
Tagesdistanz (in km)	42.6	24.8	43.2	21.4
Wegzeit/Tag (in Min.)	94.9	78.1	95.5	71.2
Mobilität (in %)	90.2	81.6	91.1	79.2
<b>Zweck (% der Wege)</b>				
Arbeit	24.9	17.2	24.1	16.4
Ausbildung	9.2	3.8	10.1	3.5
Einkauf	16.4	28.5	16.4	29.3
Service- und Begl. wege	5.3	1.9	4.9	1.8
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrten	4.8	2.5	5.1	2.6
Freizeit	38.5	45.0	38.7	44.7
unbestimmt	0.9	1.2	0.8	1.7

\* Basis: 5360 Personen aus Bergregionen

\*\* Basis: 8485 Personen mit Wohnsitz Land

© are und BFS

Auch bei der Verkehrsmittelwahl zeigt sich im ländlichen Raum ein einheitliches Bild. In der Regel weist der MIV gefolgt vom Langsamverkehr die grössten Anteile aus. Auffällig ist die geringe Bedeutung des ÖV. Mit Ausnahme des Ausbildungsverkehrs liegt sein Anteil in allen Fällen deutlich unter 10% der täglichen Etappen.

Die Analyse der Verkehrszwecke aller Wege mit Zielort auf dem Land zeigt keine wesentlichen Unterschiede zur Verteilung der Verkehrszwecke allgemein. Einzig der im Vergleich mit der Wegzweckverteilung aller Wege verhältnismässig tiefe Anteil der Freizeitwege fällt auf. Das deutet darauf hin, dass die Mehrheit der Freizeitziele in Städten und Agglomerationen liegt.

### Verkehrszwecke: Das Land als Zielort von Verkehr (in % aller Wege)

Zweck des Weges	Ziel	
	Land	Bergregion
Arbeit	21.5	22.5
Ausbildung	9.7	8.4
Einkauf	16.4	17.1
Service- und Begleitweg	4.7	5.1
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrten	4.9	4.3
Freizeit	41.8	41.6
unbestimmt	1.0	1.0

Basis: 26 659 Wege mit Ziel: Land,  
19 149 Wege mit Ziel: Bergregion

© are und BFS

### Verkehrsmittelwahl (in % aller täglichen Etappen)

Zweck	Bergregionen*				Total ländliche Regionen**			
	LV	MIV	ÖV	andere	LV	MIV	ÖV	andere
Arbeit	33.0	59.1	5.9	1.9	33.1	58.4	6.3	2.3
Ausbildung	64.5	14.1	19.2	2.2	68.6	12.3	17.8	1.3
Einkauf	48.4	46.5	4.1	1.0	45.0	51.7	3.1	0.3
Service- und Begleitwege	23.0	74.8	1.5	0.6	22.8	75.0	1.3	0.9
geschäftl. Tätigkeit, Dienstfahrten	25.2	57.1	6.3	11.4	24.8	59.5	2.8	12.9
Freizeit	45.2	47.0	4.7	3.1	45.8	47.2	4.1	2.9
unbestimmt	36.9	35.0	23.0	5.1	46.1	27.0	24.3	2.5
alle Zwecke	42.5	48.3	6.5	2.7	43.1	48.4	5.9	2.5

\* Basis: 23 260 Etappen von Personen mit Wohnsitz in einer Bergregion

\*\* Basis: 38 776 Etappen von Personen mit Wohnsitz Land

© are und BFS





**Kapitel 8**

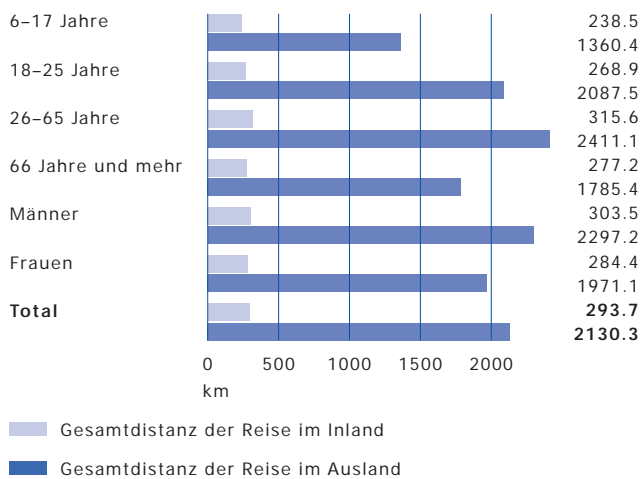
**Lange Reisen und Flugreisen**

## 8.1 Lange Reisen: Häufigkeit, Dauer und Distanz

Lange Reisen, d.h. Wege mit auswärtigen Übernachtungen werden mit der Stichtagsmethode nicht korrekt erfasst. Deshalb wurden im Mikrozensus 2000 erstmals spezielle Fragen nach Zeitpunkt, Häufigkeit, Distanzen und Hauptverkehrsmittel solcher Reisen gestellt. Auf europäischer Ebene findet 2001 unter Schweizer Beteiligung die Dateline-Erhebung statt, die weitere Angaben zu den langen Reisen (Reisen über 100 km Länge) bringen wird.

Die durchschnittliche Länge einer Reise im Inland beträgt 293 km, im Ausland 2130 km (Hin- und Rückweg). Überdurchschnittlich lang sind die Reisen der 26- bis 65-jährigen und die Reisen von Männern.

### Distanzen pro Reise und pro Jahr (in km)



Für rund 88% der Befragten fand die letzte lange Reise innerhalb des letzten Jahres statt. Alter, Geschlecht und Einkommen spiegeln sich in der Reishäufigkeit wieder. Jüngere reisen mehr als ältere Menschen. Männer liegen leicht über, Frauen unter dem Gesamtdurchschnitt. Tiefere Einkommensgruppen reisen deutlich weniger als höhere. So ist bei den monatlichen Haushaltseinkommen unter 4000 Franken der Anteil jener, die nie eine Reise unternehmen, um das Siebzehnfache höher als bei den Einkommen über 12000 Franken.

### Reishäufigkeit

	letzte Reise (In %)			Anzahl Reisen in den letzten 3 Mt.
	noch nie	vor mehr als 1 Jahr	innerhalb des letzten Jahres	
<b>Alter</b>				
6-17 Jahre	2.1	4.2	93.7	1.5
18-25 Jahre	0.8	5.2	94.0	2.8
26-65 Jahre	2.0	8.3	89.7	1.5
66 und mehr	7.1	22.4	70.5	0.7
<b>Geschlecht</b>				
Männer	2.1	8.9	89.0	1.8
Frauen	3.2	9.9	86.9	1.4
<b>Haushaltseinkommen pro Monat</b>				
bis und mit 4000 Fr.	6.8	17.9	75.3	1.1
4001-8000 Fr.	1.5	8.9	89.5	1.4
8001-12000 Fr.	0.4	4.1	95.5	2.0
mehr als 12000 Fr.	0.4	3.2	96.4	2.5
<b>Total</b>	<b>2.7</b>	<b>9.4</b>	<b>87.9</b>	<b>1.6</b>

Basis: 7075 Personen

© are und BFS

Die Schwankungen bezüglich der Anzahl Übernachtungen zeigen die Bedeutung der einzelnen Reisesaison. Im Sommer sind Reisen, die länger als 10 Tage dauern, häufiger als in den übrigen Jahreszeiten.

### Anzahl Übernachtungen nach Saison (in %)

Anzahl Übernachtungen	Saison				Total
	Frühling	Sommer	Herbst	Winter	
1	20.8	15.6	20.2	28.0	20.3
2-5	41.9	26.2	35.6	33.9	33.4
6-10	21.8	20.6	22.0	23.3	21.8
11 und mehr	15.5	37.6	22.2	14.8	24.6
<b>Total</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Basis: 6707 Personen

© are und BFS

## 8.2 Lange Reisen: Reiseziele, Reisezwecke und Verkehrsmittelwahl

Von den erfassten langen Reisen sind 95% private oder vorwiegend private Reisen (Männer 92%, Frauen 97%). Der Anteil der geschäftlichen bzw. der vorwiegend geschäftlichen Reisen ist mit 5% verhältnismässig klein (→ HB). Mehr als die Hälfte der langen Reisen führt ins Ausland, vorwiegend in die benachbarten Länder oder in den übrigen EU-Raum. Im Vergleich zur Wohnbevölkerung der Regionen sind innerhalb der Schweiz die Ferienregionen Tessin und Ostschweiz (mit Graubünden) das Ziel überdurchschnittlich vieler langen Reisen. Unterdurchschnittlich vertreten sind dagegen die Nordwestschweiz und Zürich. Diese beiden Regionen sowie die Zentralschweiz sind vermehrt das Ziel von Geschäftsreisen.

### Reiseziele nach Reisezweck (in %)

lange Reisen	privat/ vorw. privat	geschäftl./ vorw. geschäftl.	Total	Bev.- anteil Grossreg.
Genferseeregion	9.7	7.3	9.6	18.1
Espace Mittelland	10.2	9.5	10.2	22.8
Nordwestschweiz	2.4	6.5	2.6	13.7
Zürich	2.9	3.8	2.9	17.3
Ostschweiz	10.6	9.0	10.5	14.3
Zentralschweiz	3.7	7.8	3.9	9.4
Tessin	4.6	4.5	4.6	4.4
<b>Schweiz Total</b>	<b>44.1</b>	<b>48.4</b>	<b>44.3</b>	100.00
Nachbarländer	31.0	25.3	30.6	
übrige EU	11.4	10.5	11.3	
übriges Europa	3.9	2.5	3.9	
Nordamerika	2.2	6.0	2.4	
übrige Welt	5.7	4.8	5.6	
<b>Ausland Total</b>	<b>54.1</b>	<b>49.1</b>	<b>53.8</b>	
Übernachtung unterwegs*	1.8	2.5	1.9	
<b>Total</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	

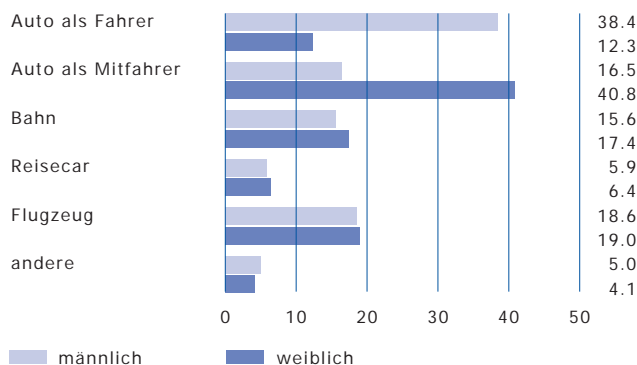
Basis: 7785 Reisen

\* z.B. im Schlafwagen

© are und BFS

Klar wichtigstes Verkehrsmittel für lange Reisen ist das Auto. Dabei fällt auf, dass Frauen eher im Auto mitfahren, während die Männer eher am Steuer sitzen. An zweiter und dritter Stelle folgen nahe beieinander Flugzeug und Bahn. Während der Reisecar in der Tagesmobilität unbedeutend ist, beträgt sein Anteil bei den langen Reisen immerhin 6.2%.

### Hauptverkehrsmittel nach Geschlecht (in %)

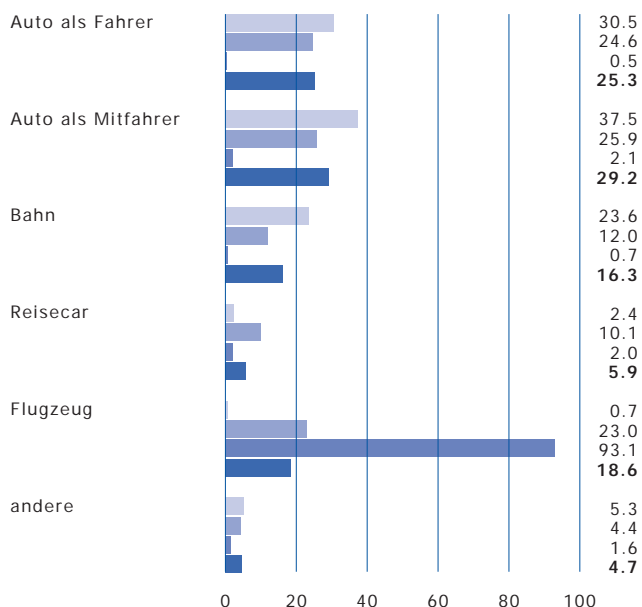


Basis: 7785 Reisen

© are und BFS

Innerhalb der Schweiz wird für knapp ein Viertel aller langen Reisen die Bahn benutzt, während Reisecar und Flugzeug sehr wenig Bedeutung haben. Bei Destinationen in Europa dominiert ebenfalls das Auto, gefolgt vom Flugzeug. Reisecar und Bahn weisen etwa gleiche Anteile aus. Bei Reisen in Staaten ausserhalb Europas liegt das Flugzeug klar an der Spitze.

### Hauptverkehrsmittel nach Reiseziel (in %)



Basis: 7631 Reisen

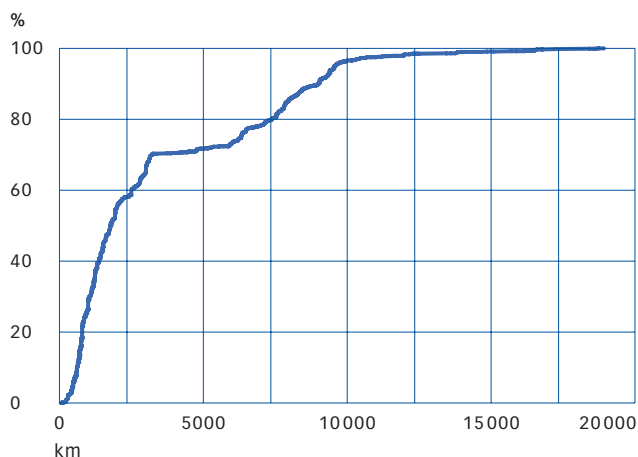
© are und BFS



### 8.3 Flugreisen: Häufigkeit und Destinationen

Erstmals gibt der Mikrozensus Verkehr Auskunft über Flugreisen. Knapp 70% der Befragten haben in den letzten fünf Jahren, 36% sogar in den letzten zwölf Monaten, mindestens eine Flugreise unternommen. Eine in der Schweiz wohnhafte Person absolviert pro Jahr durchschnittlich 0.87 Flugreisen. Zwischen Frauen und Männern bestehen kaum Unterschiede bezüglich der Flughäufigkeit. Aktive Flieger sind Personen in erwerbsfähigem Alter, mit höherem Einkommen und Personen mit Kaderfunktion. Hauptdestinationen der Flugreisen sind die europäischen Länder (insgesamt 63%). 6% aller Flüge sind 500 km lang oder kürzer, knapp 30% 1000 km oder kürzer. Dies weist auf die grosse Bedeutung kürzerer und mittlerer Distanzen im Flugverkehr hin, die in Konkurrenz zum Schienenschnellverkehr stehen. In diesem Distanzbereich besteht ein Umsteigepotenzial vom Flugzeug auf die Eisenbahn oder allenfalls auf das Auto. Bezogen auf die gesamte Bevölkerung beträgt die mittlere Länge des letzten Fluges 1158 km (Hinreise), die mittlere pro Person und Jahr im Flugzeug zurückgelegte Distanz 5285 km (Hin- und Rückreise). Personen die in den letzten 12 Monaten geflogen sind, haben durchschnittlich 2.42 Flugreisen gemacht. Die mittlere Distanz des letzten Flugs beträgt bei dieser Gruppe 3212 km (Hinreise). Inklusive des Rückflugs beträgt die mittlere im Flugzeug zurückgelegte Distanz der fliegenden Personen 14 662 km.

#### Distanzsummen im Flugverkehr weltweit



Basis: 10329 Flüge

© are und BFS

#### Zeitpunkt der letzten Flugreise (in %)

keine Angabe	nie	letzte 12 Mt.	letzte 5 Jahre	1990–1995	1980–1989	vor 1980
1.1	16.0	36.0	30.3	8.6	5.6	2.4

Basis: 29407 Personen

© are und BFS

#### Hauptdestination der letzten Flugreise (in %)

Flugziele	privat	geschäftl.	Total
Inland	1.3	5.1	1.7
Westeuropa	47.9	59.7	49.1
Skandinavien	1.9	2.4	2.0
Osteuropa	0.7	2.2	0.9
Südosteuropa	9.0	3.3	8.4
GUS	0.7	0.8	0.7
Afrika und Naher Osten	11.3	3.3	10.5
Asien	8.2	6.7	8.0
Australien	1.5	1.0	1.5
Nordamerika	11.6	14.3	11.9
Karibik	4.0	0.7	3.7
Südamerika	2.0	0.7	1.8
Total	100.0	100.0	100.0

Basis: 10387 Flugreisen

© are und BFS

#### Flugreisen in den letzten 12 Monaten (in %)

	Anzahl Reisen					keine Angabe
	keine	1	2	3	4+	
<b>Geschlecht</b>						
Männer	62.1	21.9	6.2	2.6	6.2	1.0
Frauen	63.5	22.9	7.2	2.4	2.7	1.3
<b>Alter*</b>						
6–17	71.6	21.4	4.1	1.3	0.8	0.8
18–25	52.4	29.2	10.5	3.9	3.2	0.8
26–65	58.0	24.3	7.5	3.0	6.3	0.9
66 und mehr	79.9	11.7	3.4	0.8	1.2	3.0
<b>Haushaltseinkommen pro Monat*</b>						
bis 4000 Fr.	77.6	15.0	3.5	1.0	0.9	2.0
4–8000 Fr.	65.7	23.2	6.0	1.8	2.5	0.8
8–12000 Fr.	49.1	28.7	10.6	4.2	7.1	0.3
>12000 Fr.	31.9	26.2	12.9	7.4	21.3	0.3
<b>Berufliche Stellung**</b>						
selbstst.	54.7	24.0	8.6	3.4	8.5	0.8
höheres K.	32.5	23.5	9.4	5.6	28.5	0.5
mittleres, unteres K.	48.3	25.8	10.0	4.9	10.6	0.4
übrige Angest.	60.0	26.2	7.7	2.2	2.8	1.1
<b>Total CH*</b>	<b>62.8</b>	<b>22.5</b>	<b>6.7</b>	<b>2.5</b>	<b>4.4</b>	<b>1.1</b>

\* Basis: 29407 Personen ab 6 Jahren

\*\* Basis: 15759 Erwerbstätige

© are und BFS

### 8.4 Flugreisen: Flughäfen, Fluggesellschaften und Reisezweck

90% der Flüge sind Privatreisen, zum überwiegenden Teil Ferienreisen. Fast die Hälfte der Privatreisen sind Ferienreisen im Rahmen eines Pauschalangebots von Reisebüros (40%). Die Geschäftsreisen haben einen Anteil von 10%. Die hier dargestellten Werte beziehen sich nur auf die letzte Flugreise der befragten Person. Da nur ein relativ kleiner Teil der Bevölkerung Geschäftsreisen per Flugzeug unternimmt und es sich dabei um Vielflieger handelt (wichtige Einflussfaktoren für die Flughäufigkeit sind: Geschlecht, Alter, Einkommen, berufliche Stellung), ist deshalb davon auszugehen, dass der Anteil der Geschäftsreisen mit dieser Erhebung tendenziell unterschätzt wird.

#### Zweck der Flugreise (in %)

Ferien pauschal	39.30
nicht pauschal	44.86
keine Angabe	0.57
<b>Total Ferien</b>	<b>84.73</b>
nicht Ferien	4.58
keine Angabe	0.05
<b>Total Privatreisen</b>	<b>89.35</b>
<b>Geschäftsreisen</b>	<b>10.27</b>
keine Angabe	0.38
alle Reisen	100.00

Basis: 11082 Personen, die in den letzten 12 Monaten geflogen sind  
© are und BFS

#### Abflüge nach Flughäfen und Fluggesellschaften

(in %)

Flughafen	Zweck	Swissair	Balair, Crossair	andere	Total
Zürich	privat	17.2	14.7	27.6	59.4
	geschäftlich	4.4	0.8	1.6	6.7
Genève	privat	4.2	2.0	12.4	18.7
	geschäftlich	0.8	0.2	1.2	2.2
Basel	privat	0.6	3.0	2.8	6.4
	geschäftlich	0.1	0.4	0.2	0.8
Bern	privat	0.0	0.3	0.4	0.8
	geschäftlich	0.0	0.2	0.1	0.3
Andere	privat	0.4	0.6	3.2	4.2
	geschäftlich	0.1	0.2	0.3	0.6
<b>Total</b>		<b>27.8</b>	<b>22.4</b>	<b>49.8</b>	<b>100.0</b>

Basis: 10434 Flugreisende © are und BFS

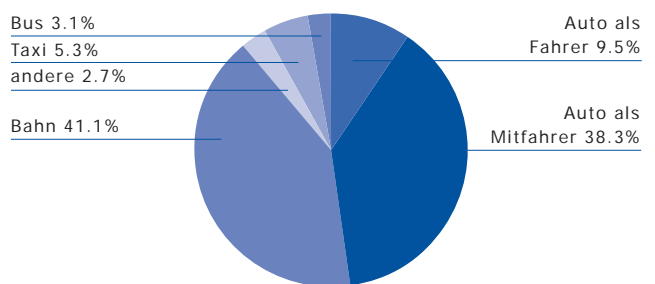
#### Profil der Geschäftsreisenden (in %)

<b>Alter</b>	
6-17	1.1
18-25	6.9
26-65	89.8
66 und mehr	2.2
<b>Geschlecht</b>	
männlich	79.8
weiblich	20.2
<b>Haushaltseinkommen pro Monat</b>	
keine Angabe	17.0
bis und mit 4000 Fr.	2.8
4001-8000 Fr.	25.6
8001-12000 Fr.	25.7
mehr als 12000 Fr.	28.9
<b>Stellung im Beruf</b>	
selbstständig (eigener Betrieb, freierwerbend)	20.2
mitarbeitendes Familienmitglied in eigenem Betrieb	0.5
angestellt im höheren Kader	27.6
angestellt im mittleren und unteren Kader	32.6
angestellt in anderer Funktion	18.5
anderes	0.6

Basis: 1161 Geschäftsreisende © are und BFS

Zum Flughafen wird kaum selber mit dem Auto gefahren. Wichtigster Zubringer ist die Bahn, dicht gefolgt vom «Kiss and Ride»-Verkehr mit dem Auto (Auto als Mitfahrer). Zwei Drittel der Abflüge der Schweizer Bevölkerung erfolgte von Zürich Kloten aus, und bei etwas mehr als der Hälfte aller Flüge fiel die Wahl auf eine der schweizerischen Fluggesellschaften Swissair, Balair oder Crossair.

#### Hauptverkehrsmittel zu den Flughäfen



Basis: 11082 Personen, die in den letzten 12 Monaten geflogen sind © are und BFS





**Kapitel 9**

**Verkehrsentwicklung und  
Verhaltensänderungen**

## 9.1 Mobilitätskennziffern

Aufschlussreich ist der Vergleich der Ergebnisse der Mikrozensusserhebungen seit 1984. Im Jahre 1994 erfolgte ein Methodenwechsel (s. Kapitel 1). In einigen Fällen zeigt sich dies in erheblichen Unterschieden zwischen 1989 und 1994, die in erster Linie dadurch begründet sind, dass im Vergleich zur schriftlichen Befragung bei den telefonischen Interviews vor allem kurze Etappen besser erfasst werden konnten. Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten, konnte nur mit Personen ab 10 Jahren gerechnet werden. Das hat zur Folge, dass die Werte für 2000 leicht von den in den vorangehenden Kapiteln dargestellten Zahlen differieren können.

Mit Ausnahme der Tagesdistanzen an Sonntagen zeigt sich bei allen Mobilitätskenngrössen eine Zunahme. Besonders deutlich steigerte sich die Tagesdistanz und die pro Person und Tag im Verkehr verbrachte Zeit zwischen 1994 und 2000. Die pro Jahr und Person (ab 10 Jahren) im Verkehr zurückgelegte Distanz hat ohne Fahrten im Ausland von gut 10700 km (1984) auf 13963 km (2000) zugenommen (→ HB). Zu diesem Zuwachs haben mit Ausnahme der Mofas alle Verkehrsmittel beigetragen.

Die Jahresfahrleistungen der einzelnen PW ist 1999 kleiner als 1983, was unter anderem auf die höhere Motorisierung der Haushalte zurückzuführen ist.

### Jahresfahrleistungen von Autos (in km)

	1983	1988	1993	1999
alle Autos	13990	13788	12956	12847
Erstwagen		15435	14418	14561
Zweitwagen		8880	8478	8727
übrige		6193	5117	5930

Basis 1999: 26291 Autos

© are und BFS

### Verkehrsleistungen pro Person und Jahr nach Verkehrsmitteln (Personen ab 10 Jahren, in km)

	zu Fuss	Velo	Mofa	Motorrad	Auto	Bus/Tram	Postauto	Bahn	andere	Total
1984	365	292	219	109	7008	401	73	1533	730	10730
1989	365	292	109	182	7811	474	73	1825	1022	12153
1994	547	328	73	146	8431	474	73	1715	620	12407
2000*	623	355	42	274	9380	505	70	1918	795	13963

\* Basis 2000: 28085 Personen ab 10 Jahren

© are und BFS

### Veränderung der Mobilitätskennziffern 1984 bis 2000 (Personen ab 10 Jahren)

Kennziffern pro Person und Tag	Mo-Fr	Sa	So	alle
<b>1984</b>				
Distanz (in km)	26.0	30.2	45.1	29.4
Wegzeit (in Min.)	69.0	71.7	71.5	69.6
Mobilitätsgrad (in %)	85.5	83.2	74.0	83.5
<b>1989</b>				
Distanz (in km)	31.5	36.6	36.7	33.1
Wegzeit (in Min.)	77.1	77.0	77.7	77.4
Mobilitätsgrad (in %)	84.2	81.2	74.4	82.4
<b>1994</b>				
Distanz (in km)	33.7	35.8	33.9	34.0
Wegzeit (in Min.)	83.3	85.1	84.7	83.7
Mobilitätsgrad (in %)	90.4	87.4	79.1	88.2
<b>2000*</b>				
Distanz (in km)	37.7	41.3	37.2	38.1
Wegzeit (in Min.)	93.9	101.1	87.0	94.0
Mobilitätsgrad (in %)	91.7	90.5	81.0	90.0

\* Basis 2000: 28085 Personen ab 10 Jahren

© are und BFS

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

	Mo-Fr	Sa	So	alle
<b>1984 bis 1989</b>				
Distanz	121.2	121.2	81.4	112.6
Wegzeit	111.7	107.4	108.7	111.2
Mobilitätsgrad	98.5	97.6	100.5	98.7
<b>1984 bis 1994</b>				
Distanz	129.6	118.5	75.2	115.6
Wegzeit	120.7	118.7	118.5	120.3
Mobilitätsgrad	105.7	105.0	106.9	105.6
<b>1984 bis 2000*</b>				
Distanz	145.0	136.8	82.5	129.6
Wegzeit	136.1	141.0	121.7	135.1
Mobilitätsgrad	107.3	108.8	109.5	107.8

\* Basis 2000: 28085 Personen ab 10 Jahren

© are und BFS

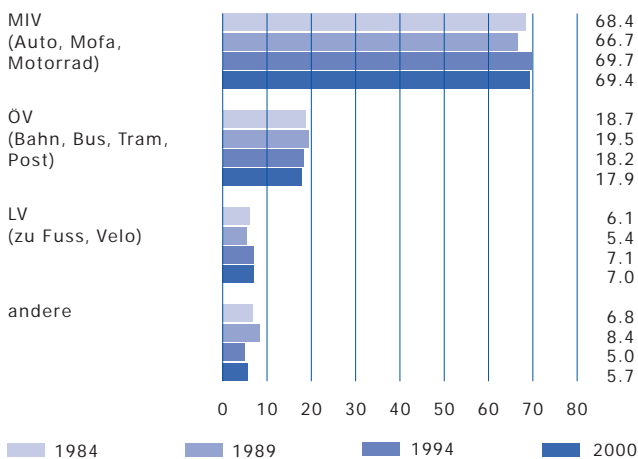
## 9.2 Verkehrsmittelwahl

Die täglich zurückgelegten Distanzen haben bei fast allen Verkehrsmitteln zugenommen. Das verhältnismässig starke Plus beim Fussgängerverkehr ist teilweise methodenbedingt. Allerdings ist die Fusswegdistanz zwischen 1994 und 2000 bei gleicher Erhebungsmethode um gut 11% gestiegen. Im Gegensatz dazu hat die Benutzung des Mofas kontinuierlich abgenommen und weist im Jahr 2000 weniger als 20% der 1984 zurückgelegten Distanzen auf.

Die Veränderung der täglichen Distanzen läuft nicht bei allen Verkehrsmitteln parallel zur Veränderung der Unterwegszeit, da sich auch die gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten verändert haben. Seit 1994 sind einzig der Langsamverkehr sowie Tram und Bus leicht schneller geworden. Bei allen übrigen Verkehrsmitteln hat sich die Durchschnittsgeschwindigkeit reduziert. Markant ist die Abnahme beim motorisierten Individualverkehr (Auto -8.5%, Motorrad -11.5%).

Praktisch konstant geblieben ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Total der täglichen Distanzen. Leicht zugenommen hat die Bedeutung des Langsamverkehrs, während der Anteil des ÖV seit 1984 leicht zurückgegangen ist.

### Anteil der Verkehrsmittel am Total der täglichen Distanzen (in %)



Basis 2000: 28085 Personen ab 10 Jahren

© are und BFS

### Verkehrsmittelwahl (Personen ab 10 Jahre)

	1984	1989	1994	2000*
<b>Distanz pro Tag (in km)</b>				
zu Fuss	1.0	1.0	1.5	1.7
Velo	0.8	0.8	0.9	1.0
Mofa	0.6	0.3	0.2	0.1
Motorrad	0.3	0.5	0.4	0.7
Auto	19.2	21.4	23.1	25.6
Bus/Tram	1.1	1.3	1.3	1.4
Postauto	0.2	0.2	0.2	0.2
Bahn	4.2	5.0	4.7	5.2
andere	2.0	2.8	1.7	2.2
<b>Unterwegszeit pro Tag (ohne Wartezeit) (in Min)</b>				
zu Fuss	16.6	12.8	27.0	28.3
Velo	4.5	4.9	4.4	4.6
Mofa	2.2	1.6	0.6	0.4
Motorrad	0.7	0.8	0.6	1.2
Auto	29.8	35.4	34.2	36.2
Bus/Tram	6.3	7.2	5.5	4.5
Postauto	0.7	0.8	0.6	0.4
Bahn	7.2	10.1	6.1	5.0
andere	1.6	3.8	4.8	4.4
<b>Durchschnittsgeschwindigkeit (in km/h)</b>				
zu Fuss	keine Angaben		3.5	4.3
Velo	keine Angaben		12.6	12.9
Mofa	keine Angaben		18.2	17.9
Motorrad	keine Angaben		37.5	33.2
Auto	keine Angaben		42.2	38.6
Bus/Tram	keine Angaben		18.7	19.2
Postauto	keine Angaben		29.9	29.5
Bahn	keine Angaben		59.2	58.0
andere	keine Angaben		21.6	25.0

\* Basis 2000: 28085 Personen ab 10 Jahren

© are und BFS

### 9.3 Bedeutung der Verkehrszwecke

Die Bedeutung der Verkehrszwecke ergibt sich aus ihrem Anteil an der täglichen Gesamtmobilität (Tagesdistanz bzw. Unterwegszeit). Die markanteste Veränderung lässt sich bei der Freizeitmobilität feststellen; sie hat seit 1984 bei der Tagesdistanz um fast 40% und bei der Wegzeit sogar um fast 100% zugenommen. Interessant ist dabei, dass diese Zunahmen besonders an den Werktagen und auch an den Samstagen erfolgten. An den Sonntagen sind zwar die Wegzeiten, nicht aber die Distanzen gewachsen.

#### Verkehrszwecke (Personen ab 10 Jahren)

Gesamtverkehr	1984	1989	1994	2000*
<b>Distanz pro Tag (in km)</b>				
Arbeit und Ausbildung	8.7	8.3	8.5	10.9
Einkauf	3.6	4.1	4.4	4.1
Service- und Begleitwege	n.e.	n.e.	n.e.	1.7
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrten	5.0	5.0	4.4	3.1
Freizeit	11.9	14.4	16.8	16.6
unbestimmt	0.2	1.3	–	1.8
<b>Total</b>	<b>29.4</b>	<b>33.1</b>	<b>34.1</b>	<b>38.2</b>
<b>Wegzeit pro Tag (in Min.)</b>				
Arbeit und Ausbildung	20.4	22.2	18.3	23.4
Einkauf	11.8	13.2	12.0	12.5
Service- und Begleitwege	n.e.	n.e.	n.e.	3.2
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrten	7.8	8.3	10.2	5.9
Freizeit	22.6	31.8	43.3	44.7
unbestimmt	7.0	1.9	–	4.4
<b>Total</b>	<b>69.6</b>	<b>77.4</b>	<b>83.8</b>	<b>94.0</b>

\* Basis 2000: 28085 Personen ab 10 Jahren

n.e.: nicht erhoben

© are und BFS

#### Bedeutung des Freizeitverkehrs nach Wochentagen (Personen ab 10 Jahren)

Freizeitverkehr	1984	1989	1994	2000*
<b>Distanz pro Tag (in km)</b>				
Mo–Fr	5.8	9.7	12.0	12.5
Sa	17.5	22.8	25.0	25.4
So	36.1	30.2	31.2	28.1
<b>alle Tage</b>	<b>11.9</b>	<b>14.4</b>	<b>16.8</b>	<b>16.6</b>
<b>Wegzeit pro Tag (in Min.)</b>				
Mo–Fr	14.6	23.2	32.6	35.8
Sa	30.9	42.7	54.7	64.0
So	52.8	65.9	78.7	69.8
<b>alle Tage</b>	<b>22.6</b>	<b>31.8</b>	<b>43.3</b>	<b>44.7</b>

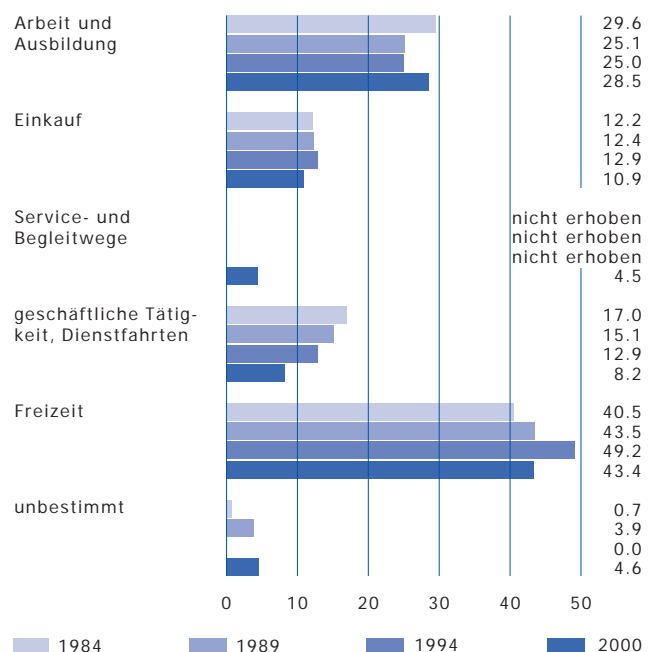
\* Basis 2000: 28085 Personen ab 10 Jahren

© are und BFS

Bei den Ergebnissen für das Jahr 2000 muss beachtet werden, dass neu auch die Service- und Begleitwege erfasst worden sind. Diese wurden bis 1994 tendenziell der Kategorie «Freizeit» zugewiesen. Diese methodische Änderung ist verantwortlich für den teilweisen Rückgang der Kategorie Freizeit. Grundsätzlich ist zudem bei allen Vergleichen zu berücksichtigen, dass die Tagesmobilität 1994 und 2000 umfassender erfasst worden ist als in den vorangegangenen Erhebungen.

Im Gegensatz zu den absoluten Werten hat sich die relative Bedeutung der einzelnen Verkehrszwecke am Total der täglichen Distanzen weniger markant verändert, da auch die täglichen Gesamtdistanzen zugenommen haben. Während die Bedeutung des Arbeits- und Einkaufsverkehrs etwa stabil geblieben ist, hat die Bedeutung des Freizeitverkehrs zugenommen. Dagegen ist die Bedeutung der Geschäftsreisen und Dienstfahrten geringer geworden.

#### Anteil der Verkehrszwecke am Total der täglichen Distanzen (in %)



Basis 2000: 28085 Personen ab 10 Jahren

© are und BFS

### 9.4 Fahrzeug- und Führerscheinbesitz, Fahrzeugpark, Parkplätze

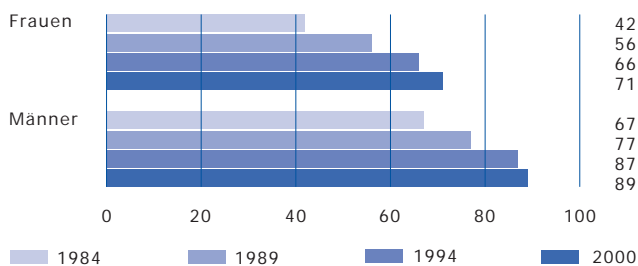
Die Motorisierung der Haushalte hat seit 1984 weiter zugenommen; nur noch 20% aller Haushalte haben kein Auto. Vor allem aber hat sich der Anteil von Haushalten mit mehreren Personenwagen um 76% erhöht.

Die Ausrüstung der Haushalte mit Mofas hat sich mehr als halbiert, während die Zahl der Haushalte mit Motorrädern etwa gleich geblieben ist (s. Kapitel 2.4). Die Motorfahrzeugstatistik des BFS zeigt allerdings, dass der Bestand an Motorrädern insbesondere an Kleinmotorrädern, in den letzten Jahren stark zugenommen hat (BFS 2000).

Bei den Velos besteht eine ähnliche Tendenz wie bei den Personenwagen: Abnahme der Haushalte ohne Velos um knapp 60% und starke Zunahme der Mehrfachausrüstung mit Velos.

Der Führerscheinbesitz der Bevölkerung hat generell stark zugenommen, insbesondere bei den Frauen. Der Anteil der Frauen mit Führerausweis war im Jahre 2000 um 70% höher als 1984.

#### Führerscheinbesitz (in %)



Basis 2000: 52 986 Personen ab 18 Jahren

© are und BFS

#### Fahrzeugbesitz und Parkplätze der Haushalte (in %)

	1984	1989	1994	2000*
<b>Auto</b>				
kein Auto	31	25	25	20
1 Auto	52	53	53	50
2 Autos und mehr	17	22	22	30
<b>Parkplätze zu Hause</b>				
kein Parkplatz		38	33	26
1 Parkplatz		34	41	41
2 Parkplätze und mehr		28	26	33
<b>Mofas</b>				
kein Mofa		84	89	93
1 Mofa		13	10	6
2 Mofas und mehr		3	1	1
<b>Motorräder</b>				
kein Motorrad		90	89	89
1 Motorrad		8	9	10
2 Motorräder und mehr		2	1	2
<b>Velos</b>				
kein Velo	48	43	31	28
1 Velo	22	20	24	20
2 Velos	15	17	21	22
3 Velos und mehr	15	20	24	29

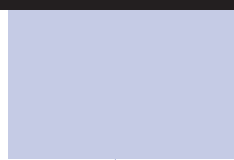
\* Basis 2000: 27 918 Haushalte

© are und BFS

Hatten 1989 rund zwei Fünftel der Haushalte keinen Parkplatz, so waren es 2000 nur noch ein Viertel. Immer mehr Haushalte verfügen über zwei und mehr Parkplätze.







## Kapitel 10

### Einstellungen zur Verkehrspolitik

### 10.1 Aktuelle Verkehrspolitik

Eine Mehrheit der deutschsprachigen und zwei Drittel der französisch- und der italienischsprachigen Bevölkerung glauben nicht, dass mit der aktuellen Verkehrspolitik die bestehenden Probleme gelöst werden. Allerdings gibt die Befragung keine Antwort darauf, welches die Gründe dieser skeptischen Haltung sind. Immerhin wird der Beitrag zur Verbesserung der Umwelt mehrheitlich positiv beurteilt (zur Akzeptanz der Schweizer Verkehrspolitik s. a. Vatter 2000).

Betrachtet man die Stellungnahme zu einzelnen Massnahmen, so fällt einerseits die ausserordentlich hohe Zustimmung zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

und andererseits die doch deutliche Ablehnung höherer Treibstoffpreise auf. Der Wunsch nach einer stärkeren Einbindung in die europäische Verkehrspolitik kommt in der französisch- und italienischsprachigen Schweiz stärker zum Ausdruck als in der deutschsprachigen Schweiz.

#### Beurteilung von Massnahmen (in %)

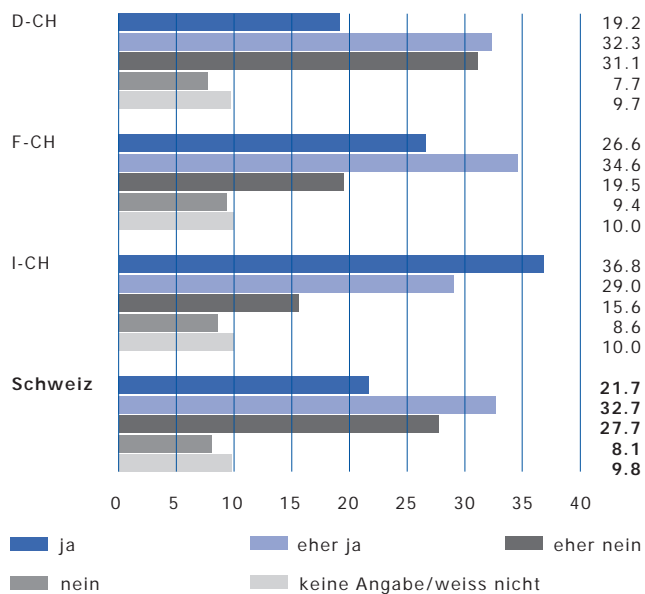
(Anteil ja/eher ja)

	Auto-Verfügbarkeit		
	ja	nein	Total CH ab 18 J.
Appell an Selbstverantwortung	73.9	72.2	73.5
Förderung ÖV	86.4	86.7	86.9
Verschärfung techn. Normen	69.2	73.2	71.0
Erhöhung des Benzinpreises	21.7	29.1	24.7

Basis: 6190 Personen ab 18 Jahren

© are und BFS

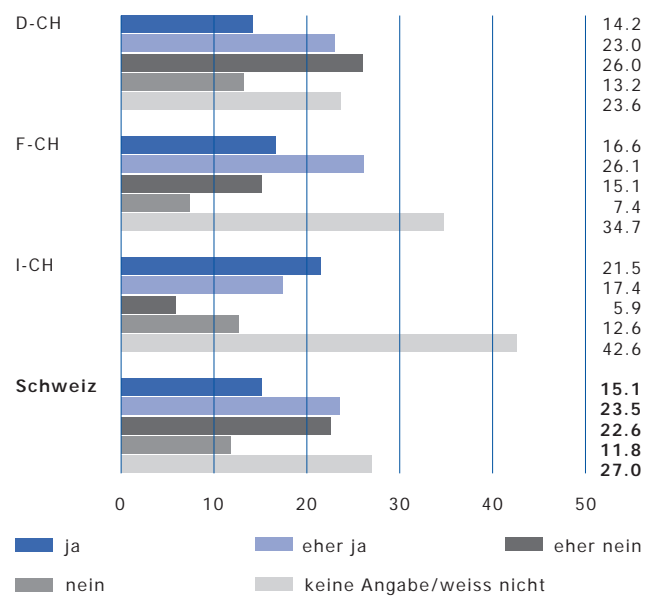
#### Unsere Verkehrspolitik löst die bestehenden Verkehrsprobleme nicht (in %)



Basis: 6190 Personen ab 18 Jahren

© are und BFS

#### Unsere Verkehrspolitik ist zu wenig eingebunden in die europäische Politik (in %)



Basis: 6190 Personen ab 18 Jahren

© are und BFS

#### Unsere Verkehrspolitik leistet einen Beitrag zur Verbesserung der Umwelt (in %)

	Männer	Frauen	Stadt	Land	18-25 Jahre	26-65 Jahre	66 Jahre und mehr	Schweiz
ja	21.2	18.3	19.6	19.9	17.3	19.6	22.0	19.7
eher ja	42.6	42.8	43.2	41.5	53.2	43.7	30.7	42.7
eher nein	21.7	20.9	20.9	22.2	17.9	22.2	20.2	21.3
nein	7.3	6.3	6.9	6.6	4.5	6.8	8.4	6.8
keine Angabe	7.1	11.7	9.3	9.8	7.0	7.7	18.7	9.5

Basis: 6190 Personen ab 18 Jahren

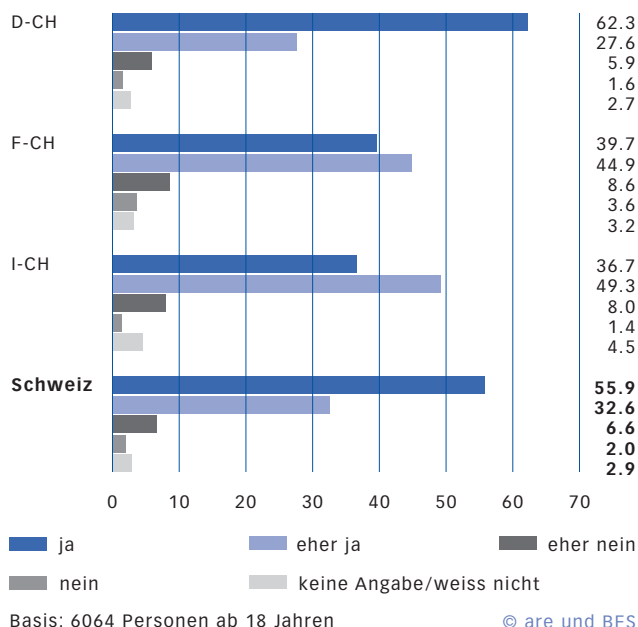
© are und BFS

## 10.2 Strassenverkehr

Der Ausbaustandard des schweizerischen Strassen-netzes wurde im Jahre 2000 von einer überwiegenden Mehrheit als gut bis sehr gut bezeichnet. Deshalb hält auch rund die Hälfte der Befragten grössere Ausbauten in den nächsten Jahren nicht für notwendig. Im Ver-gleich zu 1994 hat aber die Zufriedenheit mit dem Aus-baustandard abgenommen bzw. die Bereitschaft, neue Strassenbauten zu realisieren, zugenommen. 1994 beantworteten bei leicht anderer Fragestellung noch 50% der Personen die Frage, ob weitere Ausbauten des Strassennetzes nicht notwendig seien, mit ja. Die Grundhaltung gegenüber neuen Verkehrsabgaben ist eher skeptisch. Sollten trotzdem höhere Gebühren im Strassenverkehr eingeführt werden, steht eine Verwen-dung für die Förderung des öffentlichen Verkehrs (76%) oder für den Strassenausbau (70%) im Vordergrund. Die Kompensation solcher neuer Abgaben mit tieferen Steu-ern wird von einer knappen Mehrheit (52%) ebenfalls befürwortet, während eine Verwendung für den allge-meinen Staatshaushalt abgelehnt wird (80%).

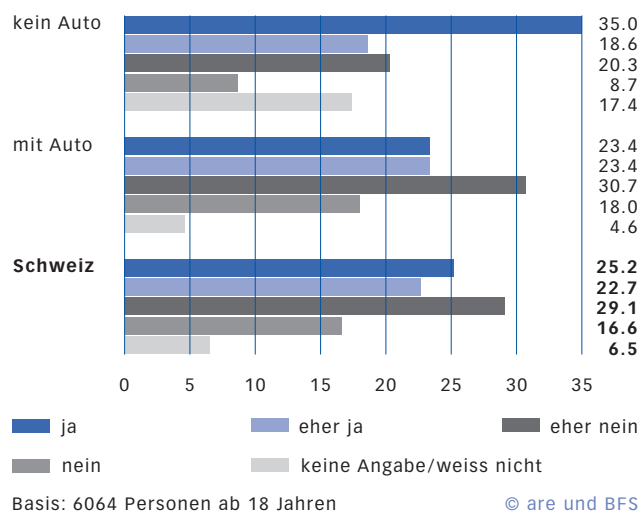
Erstmals wurde auch eine Frage über Polizeikontrollen in den Mikrozensus aufgenommen. Sie gibt aber keine Antwort auf allfällige Verzeigungen oder Bussen. Insge-

### Die Schweiz verfügt heute über ein sehr gut ausgebautes Strassennetz (in %)

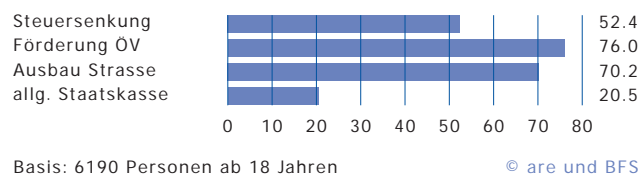


samt sind 72% der Befragten im Verlaufe der letzten 12 Monate als Fahrzeuglenker nie in eine Polizeikontrolle geraten. Allerdings gibt es regionale Unterschiede. In der Nordwestschweiz in der Ostschweiz und im Tessin scheinen Polizeikontrolle häufiger als in den übrigen Grossregionen zu erfolgen.

### Weitere grössere Strassenausbauten sind in den nächsten Jahren nicht nötig (in %)



### Einnahmen aus neuen Strassenabgaben sollen verwendet werden für ... (Anteil der Personen ab 18 Jahren die voll oder eher zustimmen in %)



### Polizeikontrollen in den letzten 12 Monaten (in %)

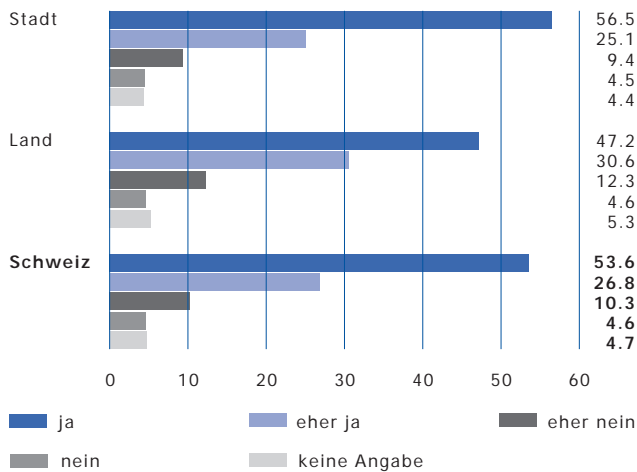
Region	keine	eine	mehr als eine	keine Angabe
Genferseeregion	71.3	17.0	10.6	1.2
Espace Mittelland	75.8	16.0	7.3	1.0
Nordwestschweiz	67.5	15.7	14.1	2.7
Zürich	74.2	16.1	8.3	1.3
Ostschweiz	68.1	20.5	9.4	1.9
Zentralschweiz	71.4	17.0	11.1	0.5
Tessin	69.4	16.8	13.0	0.7
<b>Schweiz</b>	<b>71.8</b>	<b>16.9</b>	<b>9.9</b>	<b>1.4</b>

Basis: 9654 Personen ab 18 Jahren © are und BFS

### 10.3 Öffentlicher Verkehr

Die positive Einstellung der Schweizer Bevölkerung zum öffentlichen Verkehr aus der Erhebung 1994 wird bestätigt: Über 80% der Befragten befürworten auch 2000 eine bevorzugte Behandlung. Allerdings ist eine zumindest ebenso grosse Mehrheit der Auffassung, dass die Benutzung des ÖV billiger werden muss. Das ist kein Widerspruch, stellt aber einen heiklen Auftrag im Rahmen der Diskussion um den «Service public» dar. Weitere wichtige Erwartungen sind die Attraktivität des Angebotes, die Pünktlichkeit und die Sicherheit.

#### Der ÖV ist bevorzugt zu behandeln (in %)



#### Beim ÖV besonders wichtig sind... (%-Anteil der Antworten mit sehr wichtig und eher wichtig)

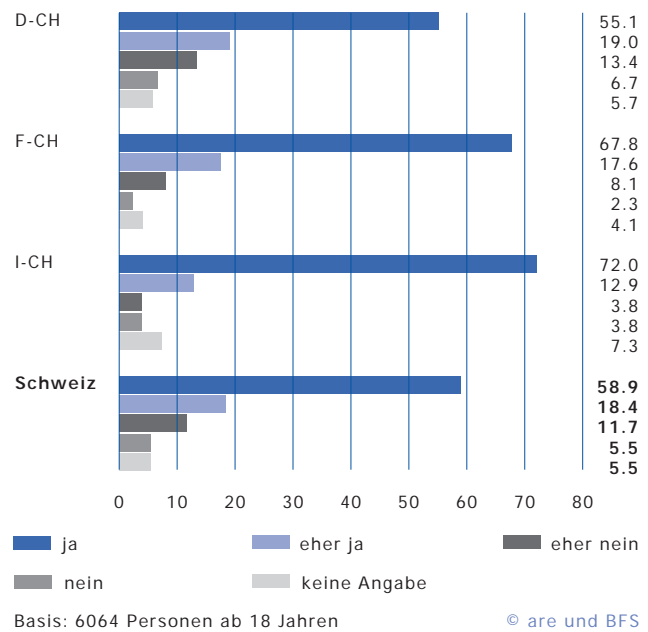
Anforderungen an den ÖV	Auto verfügbar		CH
	immer	nie	
häufige Verbindungen	90.0	86.1	89.6
günstige Tarife	89.6	89.4	89.9
Pünktlichkeit	93.6	91.0	93.0
Schutz vor Belästigungen	84.7	84.0	84.5
nicht selber fahren müssen	69.8	67.7	69.4

Basis: 6064 Personen ab 18 Jahren © are und BFS

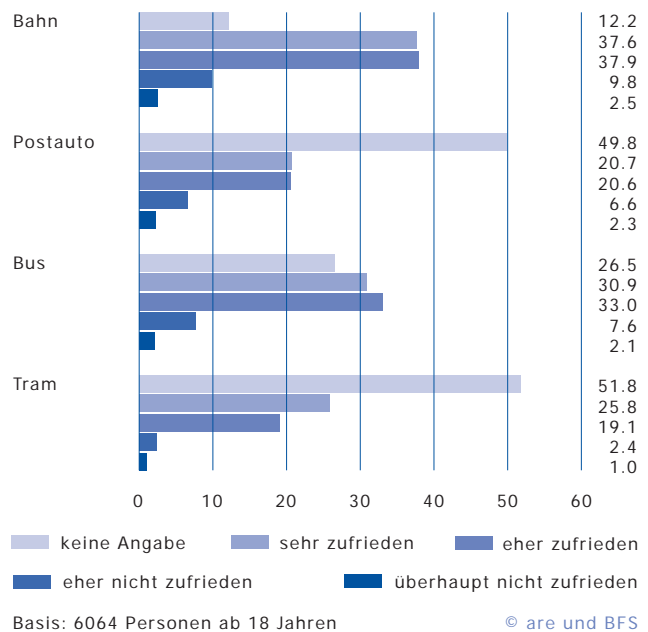
Bei der Frage nach der Zufriedenheit mit den verschiedenen ÖV-Angeboten fällt der hohe Anteil der Befragten auf, die offenbar wenig oder keine Erfahrung mit der ÖV-Benutzung besitzen («keine Angaben») und deshalb keine Beurteilung abgeben können. Besonders hoch

sind diese Anteile beim Tram (52%) und beim Postauto (50%). Bei den Benutzern selber überwiegt die Zufriedenheit deutlich.

#### Der ÖV kostet heute schon zu viel; er muss billiger werden (in %)



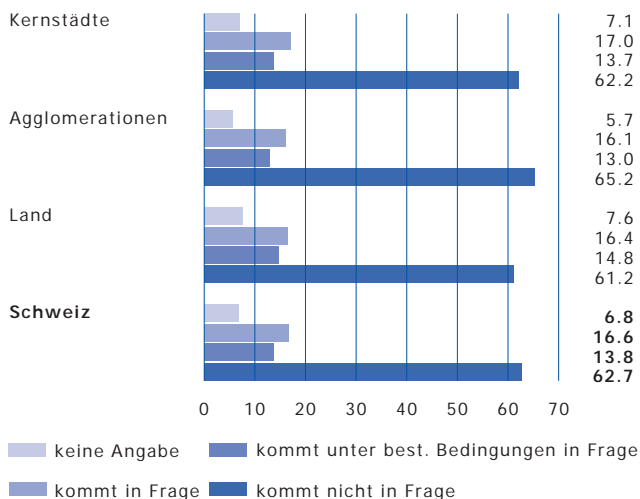
#### Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr (in %)



### 10.4 Agglomerationsverkehr und Verkehrsberuhigung

Die Bewohnerinnen und Bewohner der Städte profitieren zwar von einem sehr gut ausgebauten Verkehrsangebot. Gleichzeitig leiden sie aber auch in besonderem Masse unter den negativen Auswirkungen des Verkehrs. Deshalb erstaunt es nicht, dass eine deutliche Mehrheit der städtischen Bevölkerung – und besonders der Kernstädte – zusätzliche Massnahmen zur Beruhigung des Verkehrs in den Wohnquartieren befürwortet. Bemerkenswert ist, dass eine spezielle ÖV-Förderung in den Agglomerationen sowohl in den Städten als auch auf dem Land von allen Bevölkerungsgruppen sehr deutlich begrüsst wird. Keine Mehrheiten finden hingegen die

#### Sollen in den Spitzenzeiten für die Zufahrt in die Stadtzentren Gebühren erhoben werden (in %)



Basis: 6190 Personen ab 18 Jahren

© are und BFS

#### Soll der ÖV in den Agglomerationen speziell gefördert werden (Anteile in % mit ja bzw. eher ja)

	kein Auto verfügbar	Auto immer verfügbar	Männer	Frauen	18–25 Jahre	26–65 Jahre	66 Jahre und mehr	Total
<b>Kernstädte</b>								
stimme voll zu	66.2	62.4	64.5	64.5	64.6	64.4	64.4	64.4
stimme eher zu	18.6	24.4	24.4	20.1	21.4	23.1	18.8	22.1
<b>Agglomerationen</b>								
stimme voll zu	69.9	63.5	64.3	68.1	66.8	65.4	69.6	66.3
stimme eher zu	16.8	24.6	25.1	19.7	23.8	23.5	15.7	22.3
<b>Land</b>								
stimme voll zu	57.6	60.5	59.6	59.8	52.8	61.2	57.9	59.6
stimme eher zu	23.3	25.2	26.0	24.9	31.7	25.3	20.5	25.5

Basis: 6064 Personen ab 18 Jahren

© are und BFS

Forderungen nach allgemeinen Gebühren für die Zufahrt in die Stadtzentren in Spitzenzeiten (sog. Road-Pricing) oder die Erhöhung der Parkplatzgebühren. Städtische und ländliche Bevölkerung haben in diesen Fragen keine grundsätzlich abweichende Haltung (s. dazu auch Güller 2000).

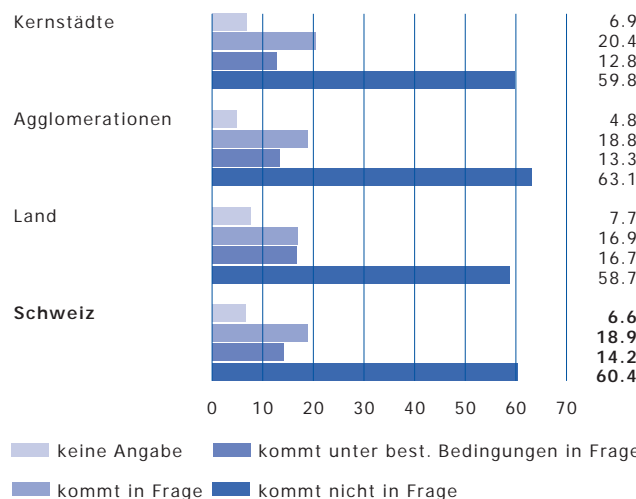
#### Soll der motorisierte Strassenverkehr in Stadtzentren und Wohnquartieren noch mehr beruhigt werden (Anteil ja/eher ja in %)

	Personen im Haushalt		Total
	1 oder 2 Personen	3 und mehr	
Kernstädte	62.7	71.2	66.1
Agglomerationen	59.8	64.2	61.9
Land	62.1	64.7	63.6

Basis: 6064 Personen ab 18 Jahren

© are und BFS

#### Sollen in Stadtzentren höhere Parkplatzgebühren erhoben werden (in %)



Basis: 6190 Personen ab 18 Jahren

© are und BFS

## 10.5 Verkehrspolitische Konsequenzen

Die Ergebnisse des Mikrozensus zeigen, dass das Verkehrswachstum weiter fortschreitet. Insgesamt haben in den letzten Jahren die tägliche Unterwegszeit und die im Verkehr zurückgelegte Distanz zugenommen. Zwar lässt sich eine leichte Verlagerung zu Gunsten des Fussgänger- und Veloverkehrs sowie teilweise zum öffentlichen Verkehr feststellen, die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs ist aber nach wie vor ungebrochen.

Wichtigstes Verkehrsmittel im Personenverkehr ist, betrachtet man die Zahl der zurückgelegten Kilometer, nach wie vor das Auto. Hier ist immer noch ein grosses Verlagerungspotenzial vorhanden, sind doch mehr als ein Drittel der Autofahrten kürzer als drei Kilometer. Für die Nutzung dieses Potenzials spricht auch der Wunsch einer knappen Mehrheit der Bevölkerung, das Strassennetz nicht weiter auszubauen.

Betrachtet man die Anzahl Wege und Etappen, ist dagegen der Fussgängerverkehr gleich wichtig wie der Autoverkehr. Dieser Tatsache trägt das im UVEK in Erarbeitung stehende Departementsleitbild Langsamverkehr Rechnung. Die grosse Chance besteht darin, den Langsamverkehr in Zukunft neben dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr als gleichwertigen Pfeiler einer nachhaltigen Landverkehrspolitik zu etablieren.

Der öffentliche Verkehr ist ein wichtiges Verkehrsmittel für längere Wege zwischen Zentren sowie für die Fortbewegung in Städten und Agglomerationen. Nach wie vor fast unbestritten wird eine prioritäre Förderung von einer Mehrheit der Bevölkerung gewünscht. Eine Verbesserung der Attraktivität erscheint möglich, nicht zuletzt auch im Hinblick auf die als zu hoch erachteten Preise. Ziel wäre es u.a. den im Vergleich zum Führerscheinbesitz geringe ÖV-Abo-Besitz zu erhöhen.

Die erstmals erhobenen Daten zum Flugverkehr zeigen seine enorme Bedeutung. Zwar konnte der Flugverkehr im vorliegenden Bericht aus methodischen Gründen nicht in allen Bereichen umfassend einbezogen werden. Gleichzeitig kommt aber zum Ausdruck, dass eine nach-

haltige schweizerische Verkehrspolitik nicht vor den Landesgrenzen halt machen kann.

Der Mikrozensus bestätigt, dass der Agglomerationsverkehr und der Freizeitverkehr zwei zentrale Aspekte einer zukünftigen Verkehrspolitik sein müssen. Beim Agglomerationsverkehr wird es darum gehen, Finanzierungslösungen für notwendige Investitionen zu finden und umzusetzen. Im Freizeitverkehr muss die Stossrichtung in Richtung attraktiver Alternativen zum motorisierten Individualverkehr gehen. Die Tatsache, dass die Bevölkerung zwar für neue Lösungen aufgeschlossen ist, sich aber eher gegen zusätzliche finanzielle Belastungen ausspricht, erhöht die Herausforderung zusätzlich.

Es wird keine nachhaltige Verkehrspolitik geben, welche die verschiedenen Verkehrsarten gegeneinander ausspielt. Je länger desto mehr ist eine breit gefächerte Gesamtverkehrspolitik notwendig, welche die Mobilitätsbedürfnisse der Gesellschaft sichert und gleichzeitig die Belastung für die heutige und zukünftige Generationen reduziert, wie dies auch die Departementsstrategie des UVEK vorgibt.

Dabei gilt es ganz besonders zu beachten, dass die Mobilitätsbedürfnisse je nach gesellschaftlicher Gruppe unterschiedlich sind und entsprechend angepasste Politiken notwendig sind. Der Mikrozensus bildet hierzu eine wichtige Grundlage.

## Anhang



**Generelle Bemerkung:**

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

## Literaturverzeichnis

BFS 2001a	CD-ROM: Verkehrsverhalten in der Schweiz, Erhebungen 1974, 1979, 1984, 1989 und 1994, Neuchâtel, BFS, Bestellnummer 176-9404-01, 2001	GVF 2/96	Dienst für Gesamtverkehrsfragen/GS EVED, Bundesamt für Statistik: Wege der Schweizer, Ergebnisse des Mikrozensus 1994 zum Verkehrsverhalten in der Schweiz, GVF-Bericht 2/96, Bern, EDMZ 801.561 d+f, 1996
BFS 2001b	Motorfahrzeuge in der Schweiz, Véhicules à moteur en Suisse, Inverkehrsetzung neuer Fahrzeuge, Mise en circulation de véhicules neufs, Reihe II Verkehr und Nachrichtenwesen, Neuchâtel, Bestellnummer 031-0000	GVF 288	Büro BC, Grundlagen zum leichten Zweiradverkehr, GVF-Auftrag Nr. 288, Bern EDMZ 801.567 d, 1997
BFS 2000	Motorfahrzeuge in der Schweiz, Bestand am 30. September 2000, Reihe 11 Verkehr und Nachrichtenwesen, Neuchâtel, Bestellnummer 033-0000, 2000	GVF 302	Evaluation Mikrozensus Verkehrsverhalten 1994, GVF-Auftrag Nr. 302, Bern, 1998
BFS, GVF 1996	Bundesamt für Statistik, Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Verkehrsverhalten in der Schweiz 1994, Reihe 11 Verkehr und Nachrichtenwesen, Bern, Bestellnummer 176-9401, 1996	GVF 1999	Erfahrungsbericht Mikrozensus 1994, Bern 1999
Deville et al. 1993	Jean-Claude Deville, Carl-Erik Särndal and Olivier Sautory, Generalized Ranking Procedures in Survey Sampling, Journal of the American Statistical Association, Vol. 88, No 423, September 1993	LINK 2001	Link Institut, Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000, technischer Schlussbericht zu Handen der Auftraggeber, Luzern, 2001
Güller 2000	Peter Güller et al., Road-Pricing in der Schweiz, NFP 41 Schlussbericht D11, Bern, EDMZ 801.665 d, 2000	Meier 2000	Meier R., Freizeitverkehr – Analysen und Strategien, NFP 41 Schlussbericht D5, Bern, EDMZ 801.658 d, 2000
GVF 2/86	Stab für Gesamtverkehrsfragen/EVED, Verkehrsverhalten in der Schweiz 1986, GVF-Bericht 2/86, Bern, EDMZ 802.500 d, 1986	Müller 1999	Müller H. et. al., Autofreie Haushalte, ihre Mobilität und die Folgen für Verkehrsplanung und Verkehrspolitik, NFP 41, Schlussbericht A2, Bern, EDMZ 801.619 d, 1999
GVF 6/91	Dienst für Gesamtverkehrsfragen/GS EVED, Verkehrsverhalten in der Schweiz 1989, GVF-Bericht 6/91 mit separatem Tabellenband, Bern, EDMZ 801.531 d, 1991	Netzwerk Langsamverkehr 1999	Netzwerk Langsamverkehr (Hrsg.), Die Zukunft gehört dem Fussgänger- und Veloverkehr, NFP 41, Schlussbericht A9, Bern, EDMZ 801.610 df, 1999
		OFS 1996	Office fédéral de la statistique, Beat Hulliger et Rudi Peters, Enquête sur le comportement suisse en matière de transports en 1994: plan d'échantillonnage et estimateurs, OFS rapports de méthodes, 1996

---

Vatter 2000    Vatter A. et al., Akzeptanz der schweizerischen Verkehrspolitik bei Volksabstimmungen und im Vollzug, NFP 41 Schlussbericht D12, Bern, EDMZ, 801.688 d, 2000

## Stichwortverzeichnis

Abonnemente des öffentlichen Verkehrs	s. ÖV-Abo
Agglomeration	<b>7.3, 7.5</b> , 1.5, 5.2, 5.3, 5.8, 10.4, 10.5
ältere Menschen	6.5
Arbeitsverkehr	<b>5.2</b> , 4.2, 5.1
Arbeitsverkehr, Verkehrsmittelwahl	5.2
Ausbildungsverkehr	<b>5.3</b> , 4.2, 5.1
Ausbildungsverkehr, Verkehrsmittelwahl	5.3
Auto	<b>2.1, 3.7, 4.2</b> , 2.2, 2.3, 2.6, 3.5, 3.6, 6.4
Auto, Besetzungsgrad	4.2
Auto, Besitz	2.1
Auto, Nutzung	4.2
Auto, Verfügbarkeit	2.1
Begleitwege	<b>5.5</b> , 4.2, 5.1
Begleitwege, Verkehrsmittelwahl	5.5
Berggebiet	7.6
Berichtskonzept	0
Besetzungsgrad	s. Auto, Besetzungsgrad
Einkaufsverkehr	<b>5.4</b> , 3.3, 4.2, 5.1
Einkaufsverkehr, Verkehrsmittelwahl	5.4
Entwicklung des Verkehrsverhaltens	9.1–9.4
Erhebungsmethodik	1.2, 1.3, 1.4
Erwerbstätige	6.3, 6.4
Etappen	3.4
Etappen, Anzahl	3.1, 9.2
Etappen, Dauer	3.6
Etappen, Länge	3.5
Fahrleistungen	<b>3.7</b> , 2.2, 3.8, 9.1
Fahrleistungen, Auto	3.7
Fahrleistungen, Motorräder	3.7
Fahrrad	s. Velo
Fahrzeugbestand	s. Fahrzeugpark
Fahrzeugpark	2.2, 9.4
Fahrzeugpark, Benutzung	2.2
Fahrzeugpark, Entwicklung	9.4
Fahrzeugpark, Zusammensetzung	2.2
Flugreisen	8.3, 8.4

Flugreisen, Flughäfen, Fluggesellschaften	8.4
Flugreisen, Häufigkeiten und Destinationen	8.3
Flugverkehr	s. Flugreisen
Frauen und Mobilität	<b>6.4, 6.5</b> , 2.1, 2.4, 2.5, 2.6, 3.1, 3.2, 3.5, 3.6, 4.3, 4.4, 5.2, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8, 6.2, 8.1, 8.3, 9.4
Freizeitverkehr	<b>5.6, 5.7, 9.3</b> , 2.2, 2.4, 2.5, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 4.2, 4.3, 4.4, 5.1, 6.1, 6.3, 6.4, 6.5, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 8.1, 9.3, 10.5
Freizeitverkehr, Differenzierung der Freizeitaktivitäten	5.7
Freizeitverkehr, Entwicklung	9.3
Freizeitverkehr, Verkehrsmittelwahl	5.6
Führerscheinbesitz	<b>2.1</b> , 7.1, 7.2, 7.3, 9.4
Fussgänger- und Veloverkehr	<b>4.4</b> , 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 10.5
Fussgänger- und Veloverkehr, Anteil der Fuss- und Veloetappen	4.4
Fussgängerverkehr	<b>4.4</b> , 3.1, 3.4, 3.5, 3.8, 4.1, 5.2, 5.5, 5.6, 5.8, 6.1, 6.2, 6.5, 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 9.1, 9.2, 10.5
geschäftliche Tätigkeiten, Dienstfahrten	<b>5.8</b> , 3.5, 3.6, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 6.4, 7.3, 7.4, 7.5, 8.2, 8.4, 9.3
geschäftliche Tätigkeiten, Dienstfahrten, Verkehrsmittelwahl	5.8
Geschwindigkeit	4.1, 9.2
Grossregionen	<b>7.2</b> , 1.5, 8.2
Hausfrauen, Hausmänner	<b>6.4</b> , 5.1, 5.4
Jahresdistanz	3.8
Jahresfahrleistung	3.7, 9.1
Jugendliche	<b>6.1</b> , 2.5, 3.5, 5.3, 5.7, 6.2
junge Erwachsene	6.2
Kernstadt	<b>7.3, 7.4</b> , 5.3, 5.8
Kinder	<b>6.1</b> , 2.6, 5.3, 5.5, 6.2
Kleinmotorräder	2.4

## Anhang

Land	7.3, 7.6, 3.1	Servicewege	5.5, 4.2, 5.1
Landesteile	7.1, 1.5, 2.6	Sprachregionen	s. Landesteile
lange Reisen	8.1, 8.2	Städte	s. Kernstadt
lange Reisen, Häufigkeit, Dauer, Distanz	8.1	Stichprobe	1.3, 1.4
lange Reisen, Reiseziele, Reisezwecke, Verkehrs- mittelwahl	8.2	Strukturdaten	1.5
Langsamverkehr	s. Fussgängerverkehr, Veloverkehr	Tagesdistanz	3.1, 3.5, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.7, 5.8, 9.1
Luftfahrt	s. Flugreisen	Telefonbefragung	1.2, 1.3
Männer und Mobilität	6.4, 6.5, 2.1, 2.4, 2.6, 3.1, 3.2, 3.5, 3.6, 4.2, 4.3, 4.4, 5.2, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8, 6.2, 8.1, 8.3, 9.4	Unterwegszeit, Wegzeit	3.6, 4.1, 5.1, 5.6, 9.1, 9.2
Mikrozensususerhebung	1.1	Velo	2.5, 4.4, 3.7, 4.1, 5.3, 6.1, 7.1, 7.2, 7.3, 7.5, 9.2, 9.4, 10.5
mobile Personen	s. Mobilitätsgrad	Velo, Bestand	2.5
Mobilitätsgrad	3.2, 9.1	Velo, Verfügbarkeit	2.5
Mobilitätskennziffern, Entwicklung	9.1	Veloverkehr	4.4
Modalsplit	4.1, 9.2	Vergleich mit dem MZ 1994	9.1–9.4
Mofas	2.4, 9.4	Verkehrsabgaben	10.2, 10.4, 10.5
Motorisierungsgrad	2.1	Verkehrsaufkommen, im Tagesablauf	3.3
Motorräder	2.4, 3.7, 9.4	Verkehrsaufkommen, Kennziffern	3.1
nicht-mobile Personen	s. Mobilitätsgrad	Verkehrsmittelbenutzung	s. Verkehrsmittelwahl
Öffentlicher Verkehr	s. ÖV	Verkehrsmittel- kombinationen	3.4
ÖV	2.6, 4.3, 10.3, 4.4, 7.4, 10.4	Verkehrsmittelwahl	4.1, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 8.2, 9.1, 9.2
ÖV, Anteil ÖV-Etappen	4.3	Verkehrspolitik	10ff., 10.5.
ÖV, Förderung	10.4	Verkehrspolitik, Beurteilung	10.1
ÖV, Zufriedenheit	10.3	Verkehrspolitik, ÖV	10.3
ÖV-Abo	2.6	Verkehrspolitik, Strassenverkehr	10.2
ÖV-Abo, Besitz	2.6, 7.1, 7.2, 7.3	Verkehrspolitik, Verkehrs- beruhigung	10.4
Parkplätze	2.3, 9.4, 10.4	Verkehrsspitzen	3.3
Parkplätze, Arbeitsort	2.3	Verkehrszweck	5.1, 5.2–5.8, 6.1–6.5, 7.3, 8.2, 8.4, 9.3
Parkplätze, Auto	2.3	Wege	3.4
Parkplätze, zu Hause	2.3, 9.4	Wege, Anzahl	3.1, 5.1
Pendlerverkehr	s. Arbeitsverkehr	Wege, Dauer	3.6, 5.1
Personenwagen	s. Auto	Wege, Länge	3.5, 5.1
Plausibilisierung	1.3, 1.4	Wegekombinationen	3.4
Polizei kontrollieren	10.2	Zeitaufwand	3.1, 3.6
PW	s. Auto		
regionale Aspekte der Mobilität	7.1–7.6		
Reisen	s. Flugreisen, lange Reisen		
Serviceweg, Verkehrs- mittelwahl	5.5		

## Glossar

→ HB

Hinweis auf Details im Hintergrundbericht

**Agglomeration** Die Agglomeration umfasst in der Regel eine Kernstadt und die mit ihr formal und funktional verflochtenen Umlandgemeinden (Zusammenhang des Siedlungsgebiets, hohe kombinierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte, überdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung, tiefer Landwirtschaftsanteil, Pendlerverflechtung mit der Kernzone).  
Ist im Bericht von Agglomeration oder Agglomerationsgemeinden die Rede, so verstehen sich die Angaben **ohne die dazugehörige Kernstadt**. Ausnahmen zu dieser Regel sind speziell erwähnt. Die verwendete Definition basiert auf der Volkszählung 1990.

**Arbeitsverkehr** Verkehr auf dem Weg zur Arbeitsstelle und zurück (Arbeitspendlerverkehr)

**ARE** Bundesamt für Raumentwicklung

**Art des Auto** Es wird unterschieden nach: Auto aus dem befragten Haushalt, Firmenauto/Dienstwagen, Mietauto, Autoteilen/Car Sharing/Mobility, Anderes Auto (z.B. unentgeltlich ausgeliehenes Auto).

**Ausbildungsverkehr** Verkehr auf dem Weg zum Ausbildungsort und zurück (Ausbildungspendlerverkehr)

**Begleitweg** Jemanden ohne **Service**aspekt begleiten (z.B.: Eltern zum Flughafen begleiten)

**Bergregionen, Berggebiete** Sie umfassen 54 IHG-Regionen gemäss Bundesgesetz vom 21. März 1997 über Investitionshilfe für Berggebiete in den Alpen und im Jura (IHG).

**Besetzungsgrad** Mittlere Anzahl der Fahrzeuginsassen (Fahrzeuglenker und Mitfahrer) pro Fahrzeug und Kilometer.

**Besitz von Fahrzeugen** Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt

**BFS** Bundesamt für Statistik

**CATI** Computer-Assisted Telephone Interview

**Dienstfahrt** Die Fahrt ist Teil der beruflichen Tätigkeit (Taxifahrer, Lastwagenchauffeur).

**Einkaufsverkehr** Verkehr für Einkäufe, Besorgungen und Inanspruchnahme von Dienstleistungen (z.B. Arztbesuch, Beratung)

**Etappe** Jeder Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen. Eine Etappe ist der Teil eines Weges, der mit dem gleichen **Verkehrsmittel** zurückgelegt wird, wobei das Zufussgehen als ein Verkehrsmittel betrachtet wird. Bei jedem Verkehrsmittelwechsel (auch bei Umsteigen zwischen zwei gleichartigen Verkehrsmitteln) beginnt eine neue Etappe. Die Mindestlänge für eine Etappe beträgt 25 Meter, die Erfassungsgenauigkeit beträgt 100 Meter. D.h., dass Etappen zwischen 25 und 149 Meter Länge als 100 Meter erfasst wurden.

**Fahrleistung** Total der pro Zeiteinheit (in der Regel pro Jahr) von Fahrzeugen gefahrenen Kilometer. Die Fahrleistung des Vorjahres der Befragung (1999) wird für Personenwagen und Motorräder ausgewiesen. Sie enthält die pro Fahrzeug in der Schweiz und im Ausland erbrachten Fahrleistungen.

**Flugreisen** Reisen auf denen als Hauptverkehrsmittel das Flugzeug benutzt wird.

Anhang

Freizeitverkehr	Zum Freizeitverkehr gehören alle in der Freizeit geleisteten Verkehrsaktivitäten. Aufgrund der Angaben der befragten Personen wurde der Freizeitverkehr in weitere Kategorien aufgliedert: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Besuche (Verwandte, Bekannte)</li> <li>• nicht sportliche Aussenaktivitäten</li> <li>• Besuch von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen</li> <li>• unbezahlte Arbeit</li> <li>• Einkauf als Freizeit</li> <li>• übriges</li> <li>• Gastronomie (Essen gehen, etwas trinken, ...)</li> <li>• Kombination mehrerer Zwecke</li> </ul>	KONTIV	Kontinuierliche Erhebungen zum Verkehrsverhalten (Deutschland) mittels schriftlicher Haushaltsbefragung
Geschäftliche Tätigkeit	Fahrt, um beruflich etwas zu erledigen (Sitzung, Kundenbesuche, Kühe melken gehen)	Land/ländlicher Raum	Schweizer Gemeinden ohne <b>Kernstädte</b> und <b>Agglomerationen</b> aber inklusive der <b>isolierten Städte</b> .
Grosse Städte, Grossstädte	Zürich, Basel, Genf, Bern, Lausanne	Landesteil	Landesteile gemäss der Mehrheits-sprache in den entsprechenden Gemeinden: Deutschsprachige Schweiz (D-CH), französischsprachige Schweiz (F-CH), italienischsprachige Schweiz (I-CH). Die mehrheitlich rätoromanischsprachigen Gemeinden wurden bei den Auswertungen der deutschsprachigen Schweiz zugeordnet.
Grossregionen	Auf NUTS2-Ebene (europäische Raumgliederungsnomenklatur) gibt es sieben Schweizer Grossregionen, die sich aus folgenden Kantonen zusammensetzen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Genferseeregion (GE, VS, VD)</li> <li>• Espace Mittelland (BE, FR, JU, NE, SO)</li> <li>• Nordwestschweiz (AG, BL, BS)</li> <li>• Zürich (ZH)</li> <li>• Ostschweiz (AR, AI, GL, GR, SG, SH, TG)</li> <li>• Zentralschweiz (LU, NW, OW, SZ, UR, ZG)</li> <li>• Tessin (TI)</li> </ul>	lange Reisen	Reisen, bei denen mindestens eine Übernachtung nicht zu Hause erfolgte (unabhängig von der zurückgelegten Distanz)
GVF	Dienst für Gesamtverkehrsfragen im GS UVEK; seit 1.6.2000 Teil des <b>ARE</b>	Langsamverkehr (LV)	Fussgänger- und Veloverkehr
isolierte Stadt	Kernstadt ohne Umlandgemeinden (gemäss <b>Agglomerationsdefinition</b> )	LV	Langsamverkehr
Kernstadt	Kernstadt (Zentrumsgemeinde) einer <b>Agglomeration</b> (s.a. <b>Land</b> )	mittlere Tagesdistanz	Durchschnittliche pro Person und Tag zurückgelegte Distanz
		mittlere tägliche Unterwegszeit	Durchschnittliche pro Person und Tag im Verkehr verbrachte Zeit (ohne Wartezeiten)
		mittlere Wegdauer	Durchschnittliche Dauer eines Weges (inkl. Wartezeiten)
		MIV	Motorisierter Individualverkehr
		mobile Personen	Personen, die am Stichtag mindestens einen Weg unternommen haben.
		Mobilitätsgrad	Anteil der Bevölkerung, der an einem bestimmten Tag im Verkehr unterwegs ist.

Anhang

Modalsplit	Aufteilung von Fahrten oder Verkehrsbeziehungen auf verschiedene <b>Verkehrsträger</b> bzw. <b>Verkehrsmittel</b> nach Distanz, Unterwegszeit oder Anzahl Etappen	Serviceweg	Jemanden bringen, jemanden abholen (z.B. zum Kindergarten fahren, um das Kind abzuholen, privater Auto-Fahrunterricht)
motorisierter Individualverkehr (MIV)	Personenwagen, Motorräder, Kleinmotorräder und Mofas. Lastwagen, Car, Taxi wurden in den Auswertungen wegen ihrer spezifischen Eigenschaften bzw. der nicht eindeutigen Zuordnungsbarkeit – wo nicht anders vermerkt – der Kategorie «andere Verkehrsmittel» zugerechnet.	Umsteigen/Verkehrsmittelwechsel	Dieser Etappenzweck wird zwar als Hilfsgrösse erhoben, in der Auswertung allerdings dem Zweck der jeweils vorangehenden Etappe zugeordnet.
MZ	Mikrozensus (Stichprobenerhebung)	Unterwegszeit	Sie umfasst einen Weg vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort ohne Warte- und Umsteigezeiten
ÖV	Öffentlicher Verkehr	Verfügbarkeit von Fahrzeugen	Sie beschreibt, ob der befragten Person ein Fahrzeug zur freien Verfügung, zur Verfügung nach Absprache mit anderen Haushaltsmitgliedern oder gar nicht zur Verfügung steht
öffentlicher Verkehr (ÖV)	Tram, Bus, Postauto, Bahn Taxi (CH-Verkehrsstatistik = MIV, EU-Verkehrsstatistik = ÖV), Schiff (kann sowohl ÖV als auch MIV sein), Seilbahnen (spezifischer ÖV), Flugzeug (kann sowohl ÖV als auch MIV sein) wurden in den Auswertungen wegen ihrer spezifischen Eigenschaften bzw. der nicht eindeutigen Zuordnungsbarkeit – wo nicht anders vermerkt – der Kategorie «andere Verkehrsmittel» zugerechnet.	Verkehrsmittel	Fahrzeuge, die einen <b>Verkehrsträger</b> benutzen. Als Verkehrsmittel werden in der MZ-Erhebung unterschieden: zu Fuss, Velo, Mofa/Moped, Kleinmotorrad, Motorrad als Fahrer, Motorrad als Mitfahrer, und Auto als Fahrer, Auto als Mitfahrer, Bahn, Bus, Postauto, Tram, Taxi, Reiseкар, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, div. Bergbahnen (Zahnradbahn, Seilbahn, Standseilbahn, Sessellift, Skilift), andere.
Pendlerverkehr	s. Arbeitsverkehr, Ausbildungsverkehr	Verkehrsträger	Medium, auf dem <b>Verkehrsmittel</b> verkehren: Strasse, Schiene, Wasser, Luft
PW	Personenwagen; Synonym gebraucht mit Auto	Verkehrszweck	Einzelne <b>Etappen</b> aber auch die zu <b>Wegen</b> aggregierten Etappen werden zu einem bestimmten Zweck unternommen. Im MZ wird bei der Erhebung nach folgenden Etappenzwecken unterschieden: Umsteigen/Verkehrsmittelwechsel (Hilfsvariable), Arbeit, Ausbildung, Einkauf/Besorgungen, geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt, Freizeit, Serviceweg, Begleitweg, Rückkehr nach Hause bzw.
Rückkehr nach Hause	Dieser Zweck wird zwar als Hilfsgrösse erhoben, in der Auswertung allerdings dem <b>Wegzweck</b> des Hinwegs zugeordnet (bei Wegekombinationen dem Zweck des Weges, an dessen Ziel am meisten Zeit aufgewendet wurde. Bei gleicher Aufenthaltsdauer erhält der Rückweg den Zweck des ersten Hinwegs).		



Anhang

auswärtige Unterkunft (Hilfsvariable).  
 Beim **Freizeitverkehr** wurden die  
 Zwecke weiter differenziert.

Weg	Ein Weg beginnt immer dann, wenn sich jemand mit einem Ziel (z.B. Arbeitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z.B. Spazieren) in Bewegung setzt. Ein Weg endet immer dann, wenn das Ziel erreicht ist, also der Verkehrszweck wechselt oder wenn sich jemand eine Stunde oder länger am gleichen Ort aufhält.
Wegzeit	Sie umfasst einen Weg vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort.
Wegzweck	Ein Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen mit dem gleichen <b>Verkehrszweck</b> .
Zielpersonen	In der Regel eine, bei Haushalten mit vier und mehr Personen zwei, zufällig ausgewählte Personen pro Haushalt, denen im Interview die Fragen zum Verkehrsverhalten am Stichtag gestellt worden sind (Mindestalter 6 Jahre).