



**Davide Marconi (ARE), Marc Gindraux (BFS), 26. April 2007**

---

Artikel für das Jahrbuch der Schweizerischen Verkehrswirtschaft 2006/2007

# Jahresmobilität der schweizerischen Wohnbevölkerung 2005 - Ergebnisse aus dem Mikrozensus zum Verkehrsverhalten

---

## 1. Einleitung

Die hohe Mobilität der Schweizer Wohnbevölkerung wurde durch den letzten Mikrozensus zum Verkehrsverhalten bestätigt. Durchschnittlich legt ein Schweizer bzw. eine Schweizerin pro Tag 37 km im Inland respektive 46 km, wenn man die Auslandsdistanzen hinzu zählt, zurück. Dies entspricht einer täglichen Unterwegszeit von 88 Minuten im Inland und 93 Minuten im In- und Ausland (BFS, ARE 2007). Wie lässt sich aber die Distanz über ein Jahr aufteilen? Wie viele Kilometer werden im Alltag bzw. für Ausflüge und Reisen zurückgelegt?

Alle 5 Jahre werden seit 1974 in der Schweiz statistische Erhebungen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung durchgeführt (Mikrozensus Verkehrsverhalten). Im Jahr 2005 wurden 31'950 Haushalte bzw. 33'390 Einzelpersonen zu folgenden Schwerpunkten telefonisch befragt: Besitz von Fahrzeugen, Führerausweisen und Abonnements; tägliches Verkehrsaufkommen (aufgesuchte Orte, Anzahl Wege, Zeitaufwand, Distanzen); Verkehrszwecke und Verkehrsmittelbenutzung; Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen; Einstellungen zur Verkehrspolitik. Die erhobenen Daten ermöglichen ein detailliertes Bild zum Personenverkehr in der Schweiz. Sie dienen als statistische Grundlagen für die Vorbereitung und Erfolgskontrolle politischer Massnahmen in den Bereichen Verkehr, Raum, Energie und Umwelt, aber auch als Input für vertiefte Analysen der Verkehrsentwicklung.

Im Mikrozensus Verkehr 2005 wurden neu neben der Mobilität am Stichtag auch Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen detaillierter erfasst. Diese Neuheit erlaubt zum ersten Mal die im In- und Ausland zurückgelegten Distanzen auf ein Jahr hochzurechnen und nach alltäglicher und nicht alltäglicher Mobilität zu unterscheiden. Die berechnete Jahresmobilität lässt sich auch nach den verwendeten Verkehrsmitteln und den Verkehrszwecken (Pendler-, Einkauf-, Geschäfts-, Freizeitverkehr und übrige Zwecke) aufteilen.

Mit der Jahresmobilität können damit Fragestellungen zur durchschnittlichen Gesamtmobilität der Schweizerischen Wohnbevölkerung im In- und Ausland beantwortet werden, wie zum Beispiel der Anteil von Ferien- bzw. Flugreisen am gesamten Verkehrsaufkommen der Schweizer und Schweize-



rinnen. In diesem Artikel werden somit die Erhebungs- und Berechnungsmethodik, die Hauptergebnisse und die neuen Erkenntnisse zur Jahresmobilität aufgezeigt.

## 2. Methodisches Vorgehen

Der Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005 wurde als computergestützte telefonische Befragung (CATI-Technik) durchgeführt. 31'950 Haushalte respektive 33'390 Personen ab 6 Jahren wurden zu ihrer Mobilität am ausgewählten Stichtag befragt. Zusätzlich wurden je ein knappes Drittel der Stichproben zu den Modulen Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen befragt (vgl. Tabelle 1).

	<b>Stichtagsmobilität</b>	<b>Tagesreisen</b>	<b>Reisen mit Übernachtungen</b>
<b>Stichprobengrösse</b>	33'390 Personen ab 6 Jahren 109'134 Wege 166'015 Etappen	9745 Personen ab 6 Jahren 3780 Tagesreisen	9706 Personen ab 6 Jahren 8549 Reisen mit Übernachtungen
<b>Definition</b>	am Stichtag durchgeführte Etappen über 25 m und ausserhalb von Gebäuden	Tagesreisen ab 3 Stunden ausserhalb der gewohnten Umgebung	Reisen mit mindestens einer Übernachtung nicht zu Hause
<b>Referenzperiode</b>	1 Tag	2 Wochen	4 Monate
<b>Max. Anzahl detailliert erfasste Wege/Reisen</b>	Alle	3	3

**Abbildung 1: Erhebungsmethode für die Erfassung der Stichtagsmobilität, der Tagesreisen und der Reisen mit Übernachtungen.**

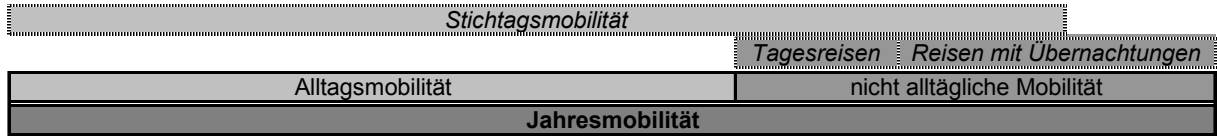
Bei der Stichtagsmobilität wurden 166'015 Etappen bzw. 109'134 Wege erfasst. Ein Weg wird durch den Wechsel des Verkehrszweckes am Ziel bestimmt und kann aus einer oder mehrerer Etappen bestehen. Eine Etappe ist der Teil eines Weges, der mit dem gleichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, wobei das Zufussgehen als ein Verkehrsmittel betrachtet wird. Eine Etappe musste ausserhalb von Gebäuden zurückgelegt werden und eine minimale Distanz von 25 m aufweisen. Die 3780 erhobene Tagesreisen und 8549 erfassten Reisen mit Übernachtungen lassen sich durch ihre minimale Dauer – drei Stunden für die Tagesreisen und eine Nacht für Reisen mit Übernachtungen – und deren Ausführung ausserhalb der gewohnten Umgebung definieren.

Unterschiedlich ist auch die Referenzperiode, indem bei der Stichtagsmobilität über das Verkehrsverhalten an einem Tag, bei den Tagesreisen die Ausflüge in den letzten zwei Wochen und bei den Reisen mit Übernachtungen die Reisen in den letzten vier Monaten berichtet wurde. Anzuführen ist, dass bei den Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen maximal drei Reisen pro Referenzperiode und Person detailliert erfasst worden sind, während bei der Stichtagsmobilität sämtliche Etappen und Wege des Stichtages erhoben wurden.

Aus Erinnerungsgründen fiel der Stichtag für die meisten Befragten auf den Tag vor der Befragung, was dazu führte, dass in der Stichtagsmobilität die Tagesreisen und nur die Abreisen der Reisen mit Übernachtungen enthalten sind, weil bei den Anreisen die Leute ausser Haus waren. Damit lässt sich die Jahresmobilität aus der Summe der Hochrechnung auf das Jahr der Distanz der Stichtagsmobilität und der Hälfte der Distanz der Reisen mit Übernachtungen ableiten. Da sich die nicht alltägliche Mobilität aus der Summe der Jahresdistanz der Tagesreisen und der Reisen mit Übernachtungen zusam-



mensetzen lässt, kann die Alltagsmobilität durch die Subtraktion der nicht alltäglichen Mobilität von der Jahresmobilität gerechnet werden (vgl. Abbildung 2).



**Abbildung 2: Berechnungsmethode der Jahresmobilität**

Die Jahresmobilität lässt sich auch nach Unterkategorien wie Bevölkerungsgruppen, Verkehrsmittel oder Verkehrszwecke aufteilen.

### 3. Hauptergebnisse

#### Tägliches Verkehrsaufkommen, Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen

Pro Tag legt die Schweizer Wohnbevölkerung durchschnittlich 46 Kilometer zurück, wovon 37 in der Schweiz, und ist 93 Minuten unterwegs (88 Minuten in der Schweiz). Das Verkehrsaufkommen unterscheidet sich je nach Wochentag deutlich: Von Montag bis Freitag werden mehr Wege zurückgelegt. Diese sind aber im Durchschnitt wesentlich kürzer als diejenigen am Wochenende. Die längsten Wege nach Distanz und Dauer werden am Samstag durchgeführt.

	mittlere Tagesdistanz (in km)		mittlere Unterwegszeit (in Min.)		mittlere Anzahl Wege		mittlere Anzahl Etappen	
	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland
<b>Durchschnitt aller Tage</b>	<b>37.3</b>	<b>46.0</b>	<b>88.4</b>	<b>93.4</b>	<b>3.3</b>	<b>3.3</b>	<b>4.9</b>	<b>5.0</b>
Montag-Freitag	36.5	43.6	86.7	90.5	3.6	3.6	5.4	5.4
Samstag	44.2	57.3	98.0	106.6	3.2	3.2	4.7	4.8
Sonntag	33.9	46.4	87.1	94.6	2.0	2.0	3.0	3.1
6-17 Jahre	22.5	30.1	79.9	84.2	3.4	3.4	4.9	5.0
18-25 Jahre	53.0	57.7	101.9	107.2	3.5	3.5	6.2	6.2
26-65 Jahre	42.4	53.3	93.0	98.6	3.4	3.5	5.1	5.1
66 und mehr	21.2	25.2	70.1	73.3	2.4	2.4	3.5	3.6
Männer	43.9	53.7	96.1	101.6	3.4	3.4	5.0	5.1
Frauen	31.0	38.7	81.1	85.6	3.2	3.2	4.8	4.9

Basis: 33 390 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

© BFS/ARE

**Abbildung 3: Tägliches Verkehrsaufkommen in der Schweiz (pro Person und Tag)**

Die Aufteilung nach Altersklassen zeigt, dass Personen bis 17 Jahre und ab 66 Jahren weniger als die Hälfte der Distanzen der mittleren Altersgruppen zurücklegen. Bei der Unterwegszeit sind die Unterschiede kleiner. Somit sind Kinder, Jugendliche und Senioren/innen im Durchschnitt weniger schnell unterwegs. Grosse Unterschiede sind auch zwischen dem Verkehrsverhalten von Männern und Frauen festzustellen: Männer bewältigen einen Drittel (rund 13 km) längere Distanzen als Frauen, sind aber bloss rund 15 Minuten länger unterwegs.

Ähnliche Tendenzen wie beim täglichen Verkehrsaufkommen sind auch bei den Tagesreisen und den Reisen mit Übernachtungen festzustellen. Im Durchschnitt werden pro Jahr und pro Person 10 Tagesreisen und 2.7 Reisen mit Übernachtungen durchgeführt, was einer Jahresdistanz von rund 1200 Kilometern für die Tagesreisen und 4600 Kilometern für die Reisen mit Übernachtungen entspricht. Der Anteil der Geschäftsreisen liegt bei beiden Reisetypen über 10 %.



	Tagesreisen			Reisen mit Übernachtungen		
	Anzahl Tagesreisen pro Jahr*	davon Geschäftsreisen (in %)*	Gesamtdistanz pro Jahr (in km)*	Anzahl Reisen pro Jahr**	davon Geschäftsreisen (in %)**	Gesamtdistanz pro Jahr (in km)**
<b>Alter</b>						
6-17 Jahre	10.8	0.6	864	2.9	0.2	3775
18-25 Jahre	9.2	18.4	1084	2.6	3.6	4576
26-45 Jahre	11.7	14.8	1500	3.3	17.1	5857
46-65 Jahre	9.5	16.0	1285	2.6	13.7	4919
66 und mehr	7.8	0.7	1032	1.5	0.7	2475
<b>Geschlecht</b>						
Männer	10.6	16.3	1418	2.8	16.2	5013
Frauen	9.6	6.6	1058	2.5	4.7	4267
<b>Total</b>	<b>10.1</b>	<b>11.7</b>	<b>1237</b>	<b>2.7</b>	<b>10.7</b>	<b>4639</b>

\* Basis: 9508 Zielpersonen befragt zu Modul Tagesreisen mit gültiger Distanz-Angabe

\*\* Basis: 9210 Zielpersonen befragt zu Modul Reisen mit Übernachtungen mit gültiger Distanz-Angabe

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

© BFS/ARE

#### Abbildung 4: Häufigkeit und Distanz von Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen

Am meisten Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen unternehmen Kinder und Jugendliche sowie Personen zwischen 26 und 45 Jahren, am wenigsten Leute über 65 Jahre. Bei der Gesamtdistanz wird diese Tendenz für die mittlere Generation und Senioren/innen bestätigt, während Kinder deutlich weniger Kilometer bewältigen, insbesondere für Tagesreisen. Der Anteil an Geschäftsreisen ist für die mittleren Altersklassen am höchsten, wobei grosse Unterschiede zwischen geschäftlichen Reisen mit und ohne Übernachtungen festzustellen sind: 18- bis 25-Jährige führen deutlich mehr geschäftliche Tagesreisen als geschäftliche Reisen mit Übernachtungen durch, während bei 26- bis 45-Jährigen und 46- bis 65-Jährigen der Anteil an Geschäftsreisen bei Reisen mit und ohne Übernachtungen etwa gleich gross ist.

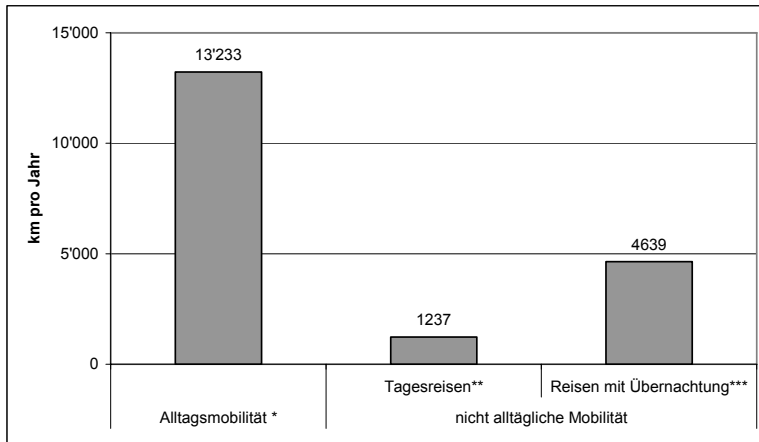
Wie beim Tagesverkehrsaufkommen legen Männer auch bei den Reisen mehr Kilometer als Frauen zurück, insbesondere bei den Tagesreisen. Vor allem unternehmen Männer deutlich mehr Geschäftsreisen.

#### Jahresmobilität: alltägliche und nicht alltägliche Gesamtdistanzen

Mit der im zweiten Kapitel beschriebenen Methode lässt sich aus der Stichtagsmobilität, den Tagesreisen und den Reisen mit Übernachtungen die Jahresmobilität der Schweizer Wohnbevölkerung berechnen.

Damit beträgt die im In- und Ausland zurückgelegte Gesamtdistanz pro Person und Jahr rund 19'100 km, was knapp ein halbes Mal der Distanz um die Erdkugel entspricht. Davon entfallen gut 1200 km auf Tagesreisen und rund 4600 km auf Reisen mit Übernachtungen, der Rest auf die Alltagsmobilität (vgl. Abbildung 5). Das heisst, dass rund 7 von 10 Kilometern im Alltag zurückgelegt werden. Bei der nicht alltäglichen Mobilität entfällt der Löwenanteil auf Reisen mit Übernachtungen, nämlich 24% der Jahresmobilität, während Tagesreisen rund 6% ausmachen.

Einerseits bestätigen diese Angaben die hohe Mobilität der Schweizer Bevölkerung, welche bereits beim täglichen Verkehrsaufkommen zu ersehen ist. Andererseits wird hiermit aufgezeigt, dass der Anteil der Alltagsmobilität deutlich grösser als die Distanzen für Ausflüge und Reisen ausserhalb der gewohnten Umgebung ist, wobei solche Reisen durchschnittlich weiter führen können.



\* Basis: 33 390 Zielpersonen

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

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

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

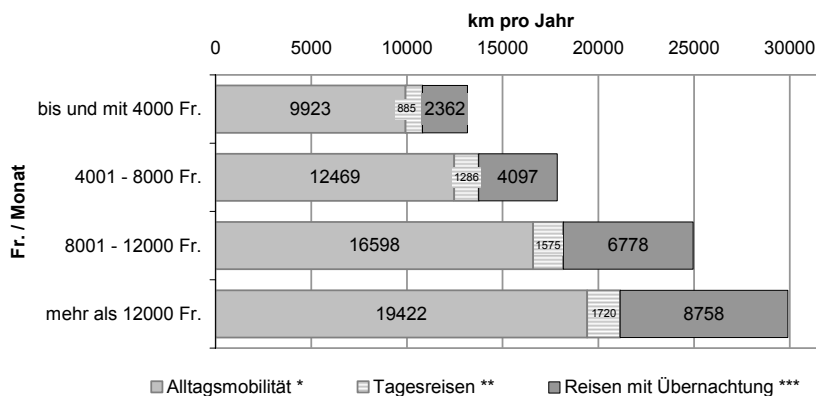
© BFS/ARE

#### Abbildung 5: Jahresmobilität der Schweizer Wohnbevölkerung

Das Verhältnis zwischen alltäglicher und nicht alltäglicher Mobilität ist nur eine erste Erkenntnis der Jahresmobilität. Im Weiteren kann diese nach Bevölkerungsgruppen, nach Verkehrsmitteln und -zwecken untersucht werden.

#### Jahresmobilität nach Bevölkerungsgruppen

In der Jahresmobilität zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen Bevölkerungsgruppen. An dieser Stelle wurden insbesondere das Haushaltseinkommen, die Altersklassen und das Geschlecht vertiefter untersucht.



\* Basis: 33 390 Zielpersonen

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

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

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

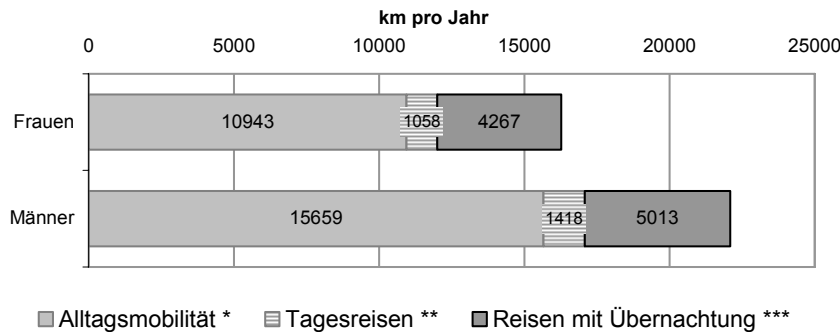
© BFS/ARE

#### Abbildung 6: Jahresmobilität nach Einkommensklassen

Personen, die ein Haushaltseinkommen von unter 4000 Fr. pro Monat haben, legen weniger als die Hälfte der Jahrsdistanzen der Personen aus der reichsten Einkommensklasse zurück. Das Einkommen wirkt sich bereits auf die Alltagsmobilität aus, aber noch wesentlich stärker auf die nicht alltägliche



che Mobilität. Während die Einkommensgruppe von unter 4000 Franken nur rund 25% ihrer Jahresmobilität ausserhalb des Alltags zurücklegt, verändert sich dieses Verhältnis bei den höheren Einkommen deutlich: Haushalte mit einem monatlichen Einkommen von 8000 bis 12'000 Franken legen 33% ihrer Jahresmobilität in Form von Ausflügen und längeren Reisen zurück, die oberste Einkommensgruppe gar 35%. Hier fallen die längeren und häufigeren (Ferien-) Flugreisen ins Gewicht.



\* Basis: 33 390 Zielpersonen

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

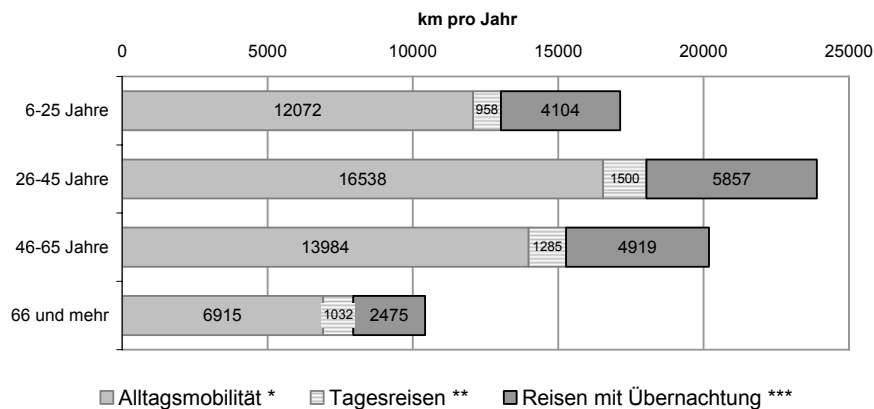
\*\*\* Basis: 9210 Zielpersonen befragt zu Modul Reisen mit Übernachtung und mit gültigen Angaben zu den Distanzen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

© BFS/ARE

**Abbildung 7: Jahresmobilität nach Geschlecht**

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



\* Basis: 33 390 Zielpersonen

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

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

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

© BFS/ARE

**Abbildung 8: Jahresmobilität nach Altersklassen**

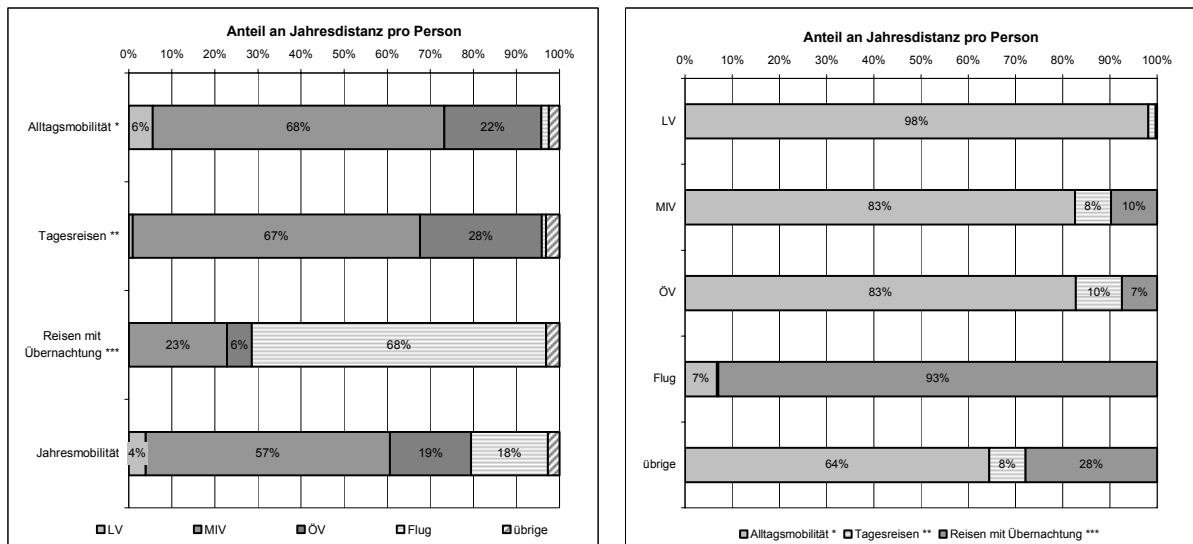
Die Unterschiede zwischen Altersklassen sind markant: Rentner/innen legen im Alltag und ebenso bei Reisen mit Übernachtungen nur rund halb so viele Kilometer zurück wie die Altersgruppe der 46- bis 65-Jährigen und ca. 40% der Kilometer der Personen zwischen 26 und 45 Jahren. Hingegen fahren sie für Tagesausflüge bloss rund 20% bzw. 30% weniger weit als die 46- bis 65-Jährigen und die 25-



bis 45-Jährigen. Kinder und junge Menschen liegen bei der Alltagsmobilität und bei den Reisen mit Übernachtungen durchschnittlich in der Mitte zwischen den Senioren/innen und der Altersgruppe der 26- bis 45-Jährigen. Dagegen weisen sie bei den Tagesreisen die kürzeren Distanzen auf.

### Jahresmobilität nach Verkehrsmittelwahl

57% der Jahresmobilitätsdistanz wird mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt. Anteilsmässig sind der öffentlichen Verkehr (ÖV) und das Flugzeug fast gleich bedeutend mit je einem knappen Fünftel der Jahresmobilität. Die Anteile von MIV und ÖV steigen, wenn nur die Alltagsmobilität und die Tagesreisen berücksichtigt werden. Erwartungsgemäss ist der Anteil des Flugzeuges bei Reisen mit Übernachtungen mit fast 70% dominant. Der Langsamverkehr (LV) ist nur bei der Alltagsmobilität von einer gewissen Bedeutung.



\* Basis: 33 390 Zielpersonen

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

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

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

© BFS/ARE

### Abbildung 9: Jahresmobilität nach Verkehrsmittelwahl

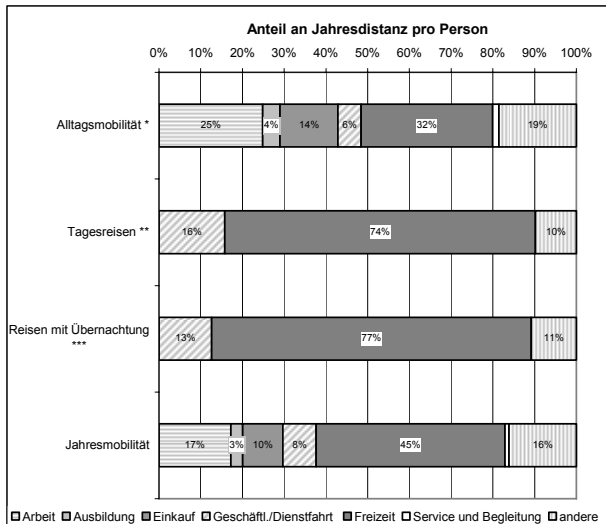
Werden die Jahresdistanzen pro Verkehrsmittel nach den Mobilitätstypen betrachtet, fällt auf, dass beim Flugverkehr 93% der gesamten Jahresflugdistanzen auf Reisen mit Übernachtungen entfallen. Beim Langsamverkehr ist es mit 98% für die Alltagsmobilität gerade umgekehrt. MIV und ÖV weisen ähnliche Verhältnisse auf: die Alltagsmobilität ist mit über 80% dominant und Tagesreisen sowie Reisen mit Übernachtungen teilen sich die ungefähr gleichen Distanzen für die nicht alltägliche Mobilität auf, wobei der Anteil an Tagesreisen beim ÖV grösser ist.

### Jahresmobilität nach Verkehrszweck

Ähnlich wie für die Verkehrsmittel kann die Jahresmobilität auch nach Verkehrszwecken aufgeteilt werden. Daraus ergibt sich, dass 45% der Distanzen der Jahresmobilität für den Freizeitverkehr zurückgelegt werden. An zweiter Stelle liegt mit 17% der Pendlerverkehr zur Arbeit. Nennenswerte 10% der Jahreskilometer werden für den Einkaufsverkehr, 8% für den Geschäftsverkehr und 16% für andere



Zwecke zurückgelegt. Bei der Alltagsmobilität bleibt der Anteil des Freizeitverkehrs mit knapp einem Drittel zwar am grössten, ist aber den anderen Zwecken nicht mehr so überlegen. Das Gegenteil ist bei der nicht alltäglichen Mobilität festzustellen, wo der Freizeitverkehr mit etwa drei Vierteln der Jahresdistanz überlegen ist.



\* Basis: 33 390 Zielpersonen

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

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

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

© BFS/ARE

Abbildung 10: Jahresmobilität nach Verkehrszweck

## 4. Neue Erkenntnisse und Nutzen des Mikrozensus Verkehr

Die aufgeführten Ergebnisse zur Jahrmobilität der Schweizer Wohnbevölkerung liefern neue Erkenntnisse für die Raum- und Verkehrsplanung und erweitern den Nutzen des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten gegenüber früheren Erhebungen.

Zum ersten Mal konnte aufgezeigt werden, wie sich die alltägliche von der nicht alltäglichen Mobilität nach den auf ein Jahr hochgerechneten Jahresdistanzen im In- und Ausland unterscheiden lässt. Diese ersten Ergebnisse zeigen nur einen kleinen Teil der Auswertungsmöglichkeiten, welche mit der Jahresmobilität nun möglich sind.

Vertiefungen könnten zum Beispiel im Bereich des Freizeitverkehrs vorgenommen werden, nachdem festgestellt wurde, dass der Anteil der nicht alltäglichen Mobilität – hier als Tourismusverkehr zu verstehen – mehr als die Hälfte ausmacht. Nichtsdestotrotz bleibt der Anteil des Alltagsfreizeitverkehrs bedeutend und immer noch grösser als der des Pendlerverkehrs.

Der hohe Anteil an Geschäftsreisen bei der nicht alltäglichen Mobilität hat aufgezeigt, dass im Zeitalter von Internet und von grossen Sparübungen der Arbeitgeber persönliche Treffen weiterhin durchgeführt werden und von grosser Bedeutung sind. Besonders auffällig ist der Anteil der Distanzen der geschäftlichen Tagesreisen an den Ausflügen: ein Sechstel davon wird für geschäftliche Tätigkeiten unternommen.





Aus der Aufteilung der Jahresmobilität nach der Verkehrsmittelwahl wurde ersichtlich, dass der Langsamverkehr nur bei der Alltagsmobilität eine Alternative ist, während öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr sowohl im Alltag als auch bei Tagesreisen in Konkurrenz stehen. Bei Reisen mit Übernachtungen ist der Anteil der Flugreisen dominant. Solche Schlussfolgerungen sind mit der Länge der vorgenommenen Wege bzw. Reisen in Verbindung zu setzen. Weitere Untersuchungen sind damit für die Verkehrsmittelwahl nach Distanzklassen erforderlich.

Mit der Erfassung der Module zu den Tagesreisen und den Reisen mit Übernachtungen konnten im Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005 die Erkenntnisse über das tägliche Verkehrsaufkommen mit Angaben zu der nicht alltäglichen Mobilität ergänzt werden. Neben der Möglichkeit, die Jahresmobilität zu berechnen, wurde im Mikrozensus Verkehr neu die Geokodierung der aufgesuchten Wegorte eingeführt. Dies ermöglicht weitere Analysen. Insbesondere dürfen die Wechselwirkungen zwischen Raumordnung und Verkehrsverhalten besser untersucht werden. Dank diesen Neuerungen wurde der Nutzen des Mikrozensus erweitert, indem er seine Position als wichtigste Grundlage für Aussagen zu zahlreichen Aspekten des Personenverkehrsverhaltens verstärkt.

## 5. Ausblick

Mit der Publikation des Schlussberichts des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005 [BFS, ARE (2007)] wurde eine erste Etappe der Auswertungen der neusten Erhebung abgeschlossen. Als nächste Schritte stehen unterschiedliche Vertiefungen auf nationaler und regionaler Ebene sowie in der Forschung im Vordergrund. Neben Zeitreihenanalysen werden die Daten des Mikrozensus für spezifische Fragestellungen angewendet. Insbesondere werden die Verknüpfung der Daten mit Raummerkmalen und die Wechselwirkungen zwischen Raumstruktur und Verkehrsverhalten ein Schwerpunkt der Zusatzauswertungen sein.

Gleichzeitig werden bald die Arbeiten zum nächsten Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2010 starten. Aus heutiger Sicht soll dieser in die neue Konzeption der Volkszählung 2010 als erste thematische Erhebung integriert werden. Als grosser Vorteil dieser Lösung ist die vorgesehene Ausdehnung der nationalen Stichprobe bis auf 40'000 Interviews (bisher 13'000 Interviews) hervorzuheben. Dies würde bedeuten, dass ohne regionale Partner, welche im Mikrozensus 2005 mit über 20'000 Interviews die nationale Stichprobe verdichtet hatten, vertiefte regionale Auswertungen bis zur Stufe Agglomeration schweizweit möglich werden sollten.

Ziel der nächsten Erhebung wird neben der Vergrößerung der Stichprobe auch die Konsolidierung und wenn möglich die Verbesserung der im 2005 qualitativ hoch stehenden Erfassung der Daten sein. Weiterhin sollen die aufgesuchten Wege- und Etappenorte georeferenziert und die Module zu den Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen erfasst werden. Damit würden neuen Auswertungen zur Jahresmobilität der Schweizerischen Wohnbevölkerung, wie diejenigen, die in diesem Artikel vorgestellt wurden, und erste Zeitreihenanalysen zur täglichen und nicht alltäglichen Mobilität möglich sein.



## 6. Literatur

ARE (2003) Geschichte des schweizerischen Mikrozensus, Konferenzbericht STRC 2003 – Teil History und Policy/Mobility, Bern.

ARE (2006) Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030, Bern.

ARE, BFS (2001) Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten, Bern und Neuenburg.

BFS (2005) Reiseverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung 2003, Modul Tourismus der Einkommens- und Verbrauchserhebung 2003 (EVE03): Methodik und Hauptergebnisse, Neuenburg.

BFS, ARE (2007) Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Neuchâtel und Bern.