



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

b a s e s

Verkehrsverhalten spezifischer Gesellschaftsgruppen

Entwicklung seit 1994 bis 2010

Impressum

Herausgeber

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Projektleitung

Matthias Kowald (ARE)

Autoren

Dominik Oetterli (synergo Mobilität – Politik – Raum GmbH)
Roberto De Tommasi (synergo Mobilität – Politik – Raum GmbH)

Projektbegleitung

Kurt Infanger (ARE)
Marianne Thomann (ARE)
Kathrin Rebmann (BFS) / Christian Perret (BFS)
Gabrielle Gsponer (ASTRA)

Produktion

Stabsstelle Information, ARE

Zitierweise

ARE (2013), Verkehrsverhalten spezifischer Gesellschaftsgruppen – Entwicklung seit 1994 bis 2010, Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

Bezugsquelle

www.are.admin.ch

12.2013

Abstract

Die vorliegende Studie untersucht spezifische Gesellschaftsgruppen hinsichtlich ihres Zugangs zu Mobilitätswerkzeugen und ihres Verkehrsverhaltens. Dazu werden univariate und bivariate deskriptive statistische Analysen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr mit Daten seit dem Jahr 1994 durchgeführt. Der Hauptfokus der empirischen Analysen liegt dabei auf der stetig wachsenden Bevölkerungsgruppe der Seniorinnen und Senioren (demografischer Wandel). Mit „Eielfternfamilien“ und mit „Gehbehinderten“ werden zwei weitere spezifische Bevölkerungsgruppen vertieft betrachtet.

Die Studie zeigt, dass das künftige Mobilitätsverhalten von Senioren im Wandel begriffen ist. Ein immer grösserer Anteil von Senioren nimmt aktiv am aktuellen Verkehrsgeschehen teil und generiert somit ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen als dies noch vor 20 Jahren der Fall war. Weiter gibt die Studie Aufschluss darüber, dass Menschen mit Gehbehinderungen durchaus ihrem Bedürfnis nach autonomer Mobilität nachgehen und Alleinerziehende aufgrund ihres kleinen Zeitbudgets gezwungen sind ihre Mobilität effizient zu planen.

Abrégé

La présente étude examine des catégories de population spécifiques sous l'angle de leur accès à des outils de mobilité et de leur comportement en matière de transports. A cette fin, les auteurs effectuent des analyses statistiques descriptives univariées et bivariées du Microrecensement mobilité et transports avec des données remontant à 1994. Les analyses empiriques sont ici centrées sur les seniors, une catégorie de population qui ne cesse de croître (changement démographique). Les auteurs observent aussi de manière approfondie deux autres catégories de population spécifiques: les «familles monoparentales» et les «personnes à mobilité réduite».

L'étude montre que le comportement des personnes âgées en matière de mobilité évolue. Les seniors jouant un rôle actif dans l'ensemble des déplacements représentent une part toujours plus grande, qui génère un volume de trafic nettement plus élevé qu'il y a encore 20 ans. Par ailleurs, l'étude met en lumière que les personnes à mobilité réduite satisfont leur besoin de mobilité autonome et que les parents élevant seuls leurs enfants sont contraints, en raison de leur peu de temps disponible, de planifier leur mobilité avec efficacité.

Abstract

This study investigates access to means of mobility, and mobility behaviours, among specific groups in society. It does so by conducting univariate and bivariate descriptive statistical analyses of the Mobility and Travel Microcensus, using data dating back to 1994. The main focus of these empirical analyses is on the steadily growing "senior citizens" population group, i.e. on demographic change. Two further specific population groups – one-parent families and the mobility-impaired – are also examined.

The study shows that seniors' future mobility behaviour is changing. An ever greater proportion of seniors are playing an active part in current traffic flows, and are thus generating a significantly higher volume of traffic than was the case 20 years ago. The study also reveals that people who are mobility-impaired make every effort to fulfil their need to move around independently, and that time constraints force single parents to plan their mobility efficiently.

Inhaltsverzeichnis

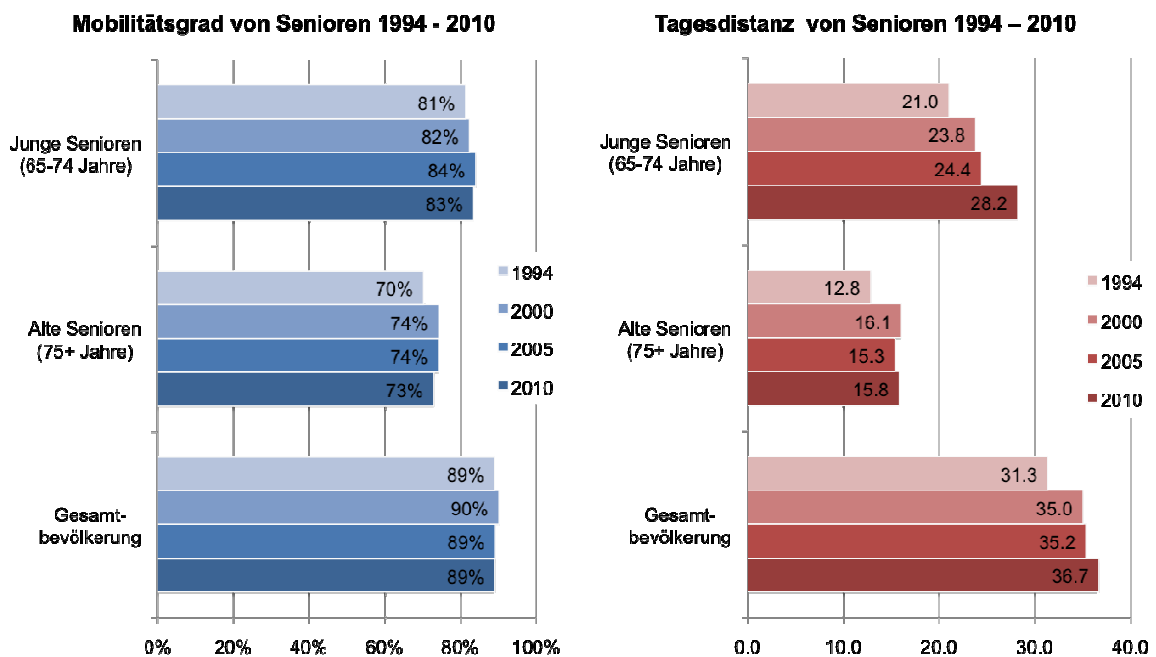
1. Ausgangslage	1
2. Zielsetzung und Abgrenzung	2
3. Senioren	3
3.1. Hintergrund und Definition.....	3
3.2. Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen.....	5
3.3. Kenngrößen des Verkehrs	8
3.4. Wegzwecke	10
3.5. Verkehrsmittelwahl.....	11
3.6. Räumliche Aspekte	12
3.6.1. Urbaner und ländlicher Raum	13
3.6.2. Agglomerationen.....	17
3.6.3. Sprachregionen.....	20
3.6.4. öV-Güteklassen	22
3.7. Wichtigste Erkenntnisse.....	23
4. Alleinerziehende	25
4.1. Hintergrund und Definition.....	25
4.2. Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen.....	25
4.3. Kenngrößen des Verkehrs	26
4.4. Wegzwecke	27
4.5. Verkehrsmittelwahl.....	27
4.6. Wichtigste Erkenntnisse.....	28
5. Gehbehinderte	29
5.1. Hintergrund und Definition.....	29
5.2. Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen.....	30
5.3. Kenngrößen des Verkehrs	31
5.4. Wegzwecke	31
5.5. Verkehrsmittelwahl.....	32
5.6. Wichtigste Erkenntnisse.....	33
6. Schlussfolgerungen und Empfehlungen	34
6.1. Prognose zukünftiger Mobilitätsbedürfnisse.....	34
6.2. Anforderungen an die zukünftige Verkehrspolitik	36
6.3. Ausblick	38
Literaturverzeichnis	39
Anhang	41

Zusammenfassung

Durch die gestiegene Lebenserwartung und eine tiefe Geburtenrate hat sich der Anteil der Senioren (Personen ab 65 Jahre) seit 1900 verdreifacht und wird im Jahr 2060 gemäss dem mittleren Bevölkerungswachstumsszenario des Bundesamtes für Statistik (BFS) rund 30% der Gesamtbevölkerung ausmachen. Zudem unterscheiden sich heutige und künftige Senioren im Vergleich zu den früheren durch ihre verbesserten physischen Möglichkeiten sowie durch ein höheres Bildungs- und Wohlstandsniveau. Gleichzeitig werden Senioren aber auch immer älter. Die Gruppe der „Hochaltrigen“ wächst und damit auch der Anteil von Personen, die in ihrer Mobilität durch physische oder psychische Gebrechen eingeschränkt sind. Im Wandel begriffen ist aber nicht nur die Bevölkerungsstruktur, sondern auch das Mobilitätsverhalten der Senioren.

Senioren gehen es ruhiger an, sind aber mobiler geworden

- Durch den Wegfall der arbeits- und ausbildungsbedingten Wege, nehmen ab 65 Jahren die verschiedenen Kenngrössen des Verkehrs ab. Diese Abnahme akzentuiert sich ab 75 Jahren nochmals.
- Jedoch nimmt ein immer grösserer Anteil von Senioren aktiver am aktuellen Verkehrsgeschehen teil und generiert somit ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen als dies noch vor 20 Jahren der Fall war. D.h. es gehen nicht nur mehr ältere Menschen aus dem Haus, sondern jeder Einzelne von ihnen geht auch häufiger aus dem Haus und erbringt deutlich mehr Verkehrsleistungen pro Tag.



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994-2010

Das Autofahren bleibt bei den Senioren auch in Zukunft Trumpf

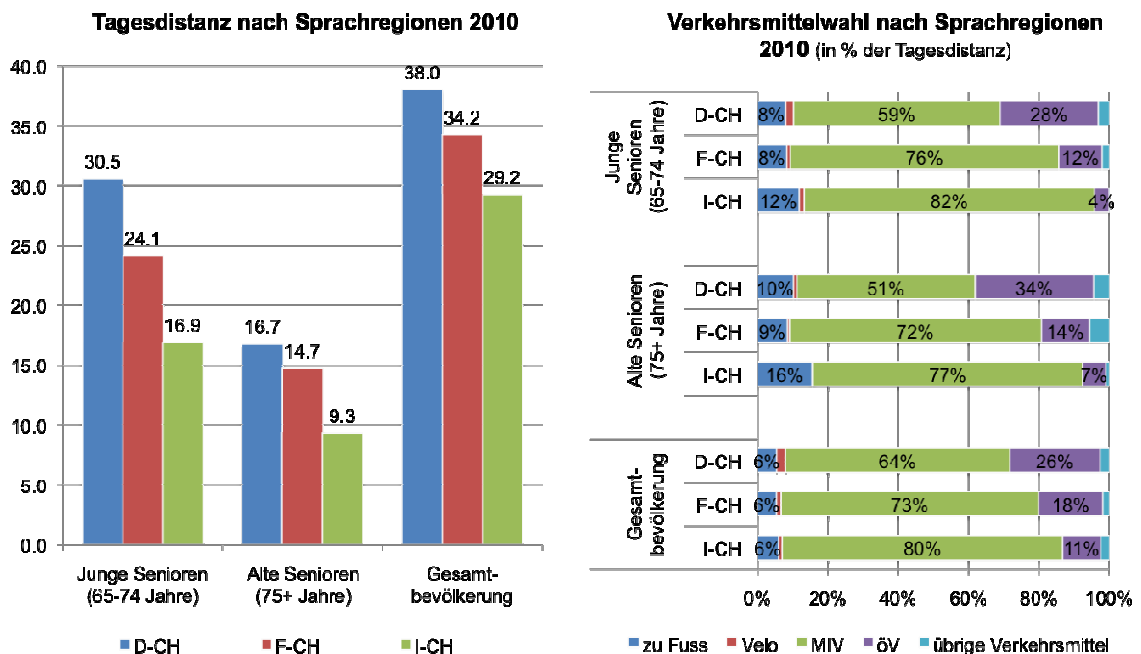
- Nach der Pensionierung gehen zwar die Verkehrsleistungen beim MIV zurück, dies ist jedoch nur situationsbedingt, denn in der zeitlichen Entwicklung (seit 1994) haben die täglichen Kilometer welche Senioren hinter dem Steuer zurücklegen bis zu 30% zugenommen.
- Durch die Verschiebung der Führerscheinquote der jüngeren Generationen nach oben werden in 10 bis 15 Jahren rund 90% der 65- bis 74-Jährigen und gut 80% der über 74-Jährigen einen Führerschein besitzen. Zudem wird der geschlechtsspezifische Unterschied beim Führerscheinbesitz für

die Generation zukünftiger Senioren deutlich geringer sein, d.h. es werden immer mehr Frauen zu den fahrenden Senioren zählen.

- Senioren im Besitz eines Führerscheins sind darin bestrebt möglichst lange ihre eigenständige Mobilität zu bewahren. Die Zahl der Autofahrten künftiger Senioren wird daher nicht rückläufig sein.

Kluft zwischen den Sprachregionen

- Bedeutender als der Unterschied zwischen Stadt- und Landbevölkerung ist der Unterschied zwischen den Bewohnern der Sprachregionen der Schweiz.
- Die Deutschschweizer ab 65 Jahren legen deutlich längere Tagesdistanzen zurück als ihre Altersgenossen aus der lateinischen Schweiz. Gegenüber der italienisch sprechenden Schweiz sind die Distanzen nahezu doppelt so lang.
- Zudem bewegen sich Senioren aus der Romandie und der italienischen Schweiz primär mit dem Auto fort, während die Deutschschweizer deutlich multimodaler unterwegs sind (obwohl auch hier das Auto dominiert).



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994-2010

Aufgrund des bereits erwähnten demografischen Wandels stehen vor allem in periurban ländlichen Gebieten, in den Agglomerationsgürteln sowie im Tessin die künftigen Verkehrssysteme vor grossen Herausforderungen. In diesen Gebieten leben heute anteilmässig am meisten künftige Senioren.

Alleinerziehende müssen ihre Mobilität effizienter planen

Aufgrund des gleichzeitigen Managements von Erwerbsarbeit und Kinderbetreuung, verfügen Alleinerziehende im Vergleich zu den Familienhaushalten mit zwei Erwachsenen über ein kleineres Zeitbudget. Dies zwingt Alleinerziehende, vor allem Mütter, ihre Mobilität effizienter zu planen.

Menschen mit Behinderungen oder altersbedingten Einschränkungen sind mobil

Die Auswertungen zu den Gehbehinderten zeigen, dass Menschen mit Behinderungen oder altersbedingten Einschränkungen ihr Bedürfnis nach autonomer Mobilität wahrnehmen. Aufgrund der geringen Stichprobengrösse geben die Ergebnisse jedoch nur einen ersten Eindruck und sollten daher nicht zu stark belastet werden.

Anforderungen an die künftige Verkehrs- und Raumpolitik

Eine autonome Mobilität ist eine wichtige Grundlage für eine hohe Lebensqualität, sei es im Alter, als alleinerziehender Elternteil oder behinderter Mensch. Zur Gewährleistung dieses Grundsatzes werden folgende Anforderungen an die künftige Verkehrs- und Raumplanung gestellt, welche hauptsächlich darauf abzielen bestehende Barrieren für eine eigenständige Mobilität dieser Bevölkerungsgruppen abzubauen, ohne den künftigen Mobilitätskonsum noch weiter anzuheizen.

- Senioren und Menschen mit Behinderungen oder altersbedingten Einschränkungen
 - Verbesserung der Integration ins bestehende Verkehrssystem (Hindernisfreier Verkehrsraum, „Design for all“)
 - Erhöhung der Sicherheit
 - Förderung der körperlichen Bewegung
 - Attraktivitätssteigerung des öV (Ziel: Umverteilung MIV auf öV)
 - Verteilung des Verkehrs zwischen den Stosszeiten
 - Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung
 - Koordination Siedlungsentwicklung und Wohnsitzangebot

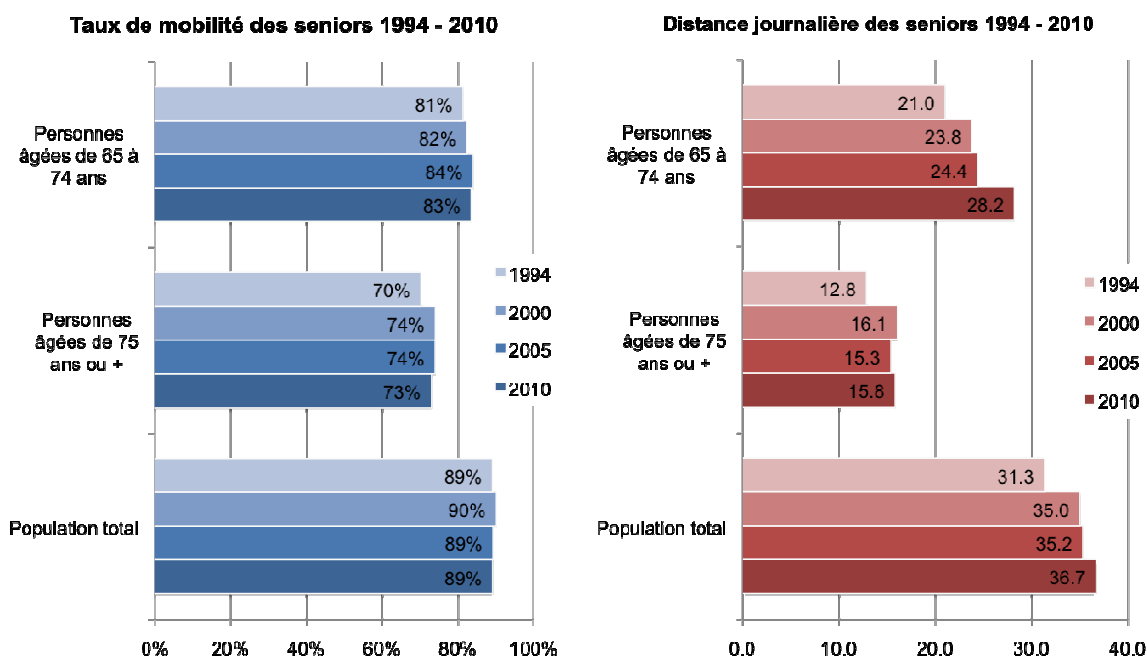
- Alleinerziehende
 - Stärkung des Betreuungsangebotes
 - Familienfreundlichere Arbeitswelt
 - Günstiger Wohnraum im urbanen Raum

Résumé

Avec l'augmentation de l'espérance de vie et un faible taux de natalité, la part des seniors (personnes âgées de 65 ans ou plus) a triplé depuis 1900 et atteindra près de 30 pour cent de la population totale en 2060 selon le scénario moyen de croissance démographique élaboré par l'Office fédéral de la statistique (OFS). De plus, comparés aux seniors d'hier, les seniors d'aujourd'hui et de demain sont et seront en meilleure forme physique. De même, ils ont et auront un niveau de formation et de prospérité supérieur. Parallèlement, ils vivent toutefois jusqu'à un âge de plus en plus avancé. Le groupe des personnes très âgées croît, et avec elle la proportion de celles dont la mobilité est limitée par des infirmités physiques ou mentales. Et la structure de la population n'est pas le seul élément qui évolue puisque le comportement des seniors en matière de mobilité change aussi.

Les seniors lèvent le pied mais sont devenus plus mobiles

- Avec la disparition des trajets pour se rendre au travail et se former, les différents indicateurs des transports diminuent à partir de 65 ans. Cette baisse s'accroît à partir de 75 ans.
- Cependant, les seniors jouant un rôle actif dans l'ensemble des déplacements représentent une part toujours plus grande, qui génère un volume de trafic nettement plus élevé qu'il y a encore 20 ans. Autrement dit, davantage de personnes âgées sortent de chez elles, puisqu'elles sont plus nombreuses au total, et leurs sorties sont plus fréquentes, ce qui augmente fortement les prestations de transport journalières.



Source: OFS/ARE, Microrecensement mobilité et transports 1994-2010

L'automobile restera aussi à l'avenir le mode de transport privilégié des seniors

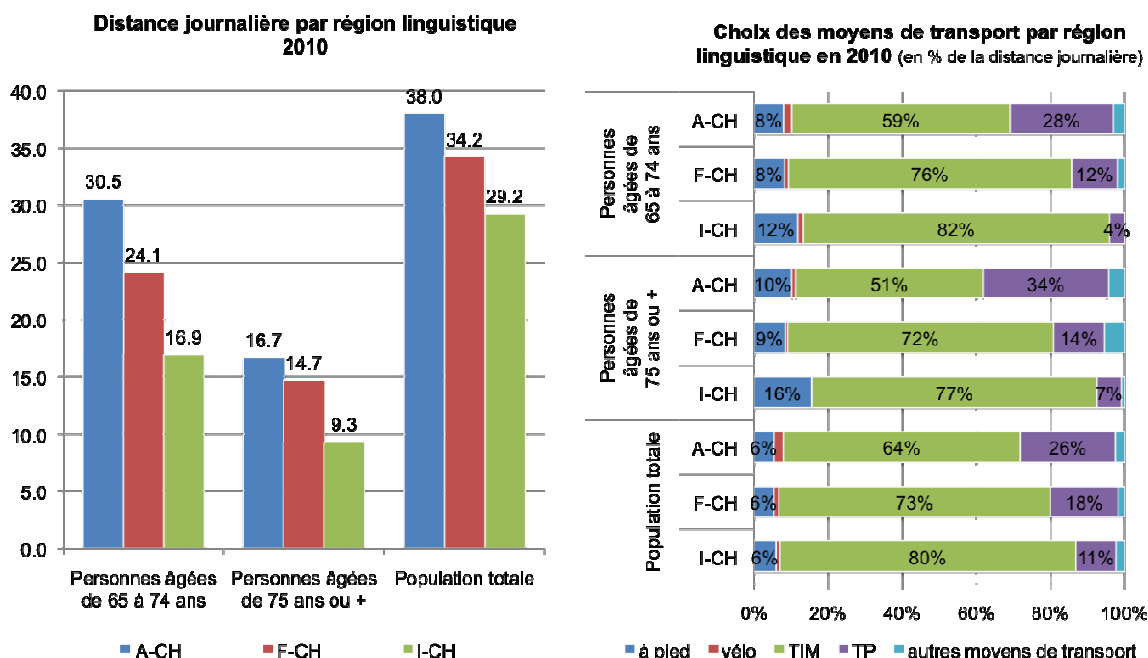
- Après le départ à la retraite, les prestations de transport du trafic individuel motorisé (TIM) enregistrent un recul tout relatif. En effet, durant la période considérée (depuis 1994), le nombre de kilomètres parcourus par jour en voiture par les seniors marque une croissance pouvant atteindre 30 pour cent.
- Comme les titulaires d'un permis de conduire sont plus nombreux dans les générations plus jeunes, dans 10 ou 15 ans, près de 90 pour cent des personnes âgées de 65 à 74 ans et près de 80 pour cent des plus de 74 ans posséderont un permis de conduire. En outre, la différence entre hommes et

femmes quant à la détention d'un permis de conduire se réduira nettement dans les futures générations de seniors, ce qui signifie que toujours plus de femmes seniors conduiront.

- Les seniors titulaires d'un permis de conduire s'efforcent de conserver le plus longtemps possible leur indépendance en mobilité. Le nombre de trajets en voiture des futurs seniors ne reculera donc pas.

Disparité entre les régions linguistiques

- La différence est plus importante entre régions linguistiques qu'entre population urbaine et rurale.
- Les Suisses allemands de 65 ans et plus parcourent des distances journalières nettement plus longues que leurs contemporains de Suisse latine. Leurs trajets sont presque deux fois plus longs que ceux des Suisses italophones.
- En outre, les seniors de Suisse romande et de Suisse italienne se déplacent principalement en voiture alors que les Suisses allemands utilisent plus de modes de transports (bien que la voiture prédomine aussi).



Source: OFS/ARE, Microrecensement mobilité et transports 1994-2010

En raison de l'évolution démographique mentionnée plus haut, les futurs systèmes de transports font face à de grands défis avant tout dans les zones rurales périurbaines, dans les périphéries urbaines et au Tessin où vivent aujourd'hui proportionnellement le plus de futurs seniors.

Les familles monoparentales doivent planifier leur mobilité avec plus d'efficacité

Jonglant entre vie professionnelle et garde d'enfants, les familles monoparentales disposent comparativement de moins de temps que les ménages comptant deux adultes, ce qui force les parents élevant seuls leurs enfants, en majorité des mères, à planifier leur mobilité avec plus d'efficacité.

Les personnes handicapées ou limitées dans leurs activités en raison de l'âge sont mobiles

Il ressort de l'exploitation des données relatives aux personnes à mobilité réduite que les personnes handicapées ou limitées dans leurs activités en raison de l'âge satisfont leur besoin en mobilité

autonome. Vu la taille réduite de l'échantillon, les résultats ne donnent cependant qu'une première impression et devraient par conséquent être interprétés avec précaution.

Exigences posées aux futures politiques des transports et d'aménagement du territoire

Etre mobile de manière autonome est un élément important pour avoir une qualité de vie élevée, que ce soit en tant que personne âgée, handicapée ou élevant seule son ou ses enfants. Afin de garantir cet aspect, la future planification des transports et de l'aménagement du territoire devra répondre aux exigences suivantes, qui visent principalement à éliminer les barrières à la mobilité autonome de ces catégories de population sans attiser encore plus la soif de mobilité à l'avenir.

- Seniors et personnes handicapées ou limitées dans leurs activités en raison de l'âge
 - Amélioration de l'intégration dans le système actuel de transports (transports sans obstacles, accessibilité pour tous «Design for all»)
 - Augmentation de la sécurité
 - Promotion de l'activité physique
 - Hausse de l'attrait des TP (objectif: transfert des TIM sur les TP)
 - Déplacement du trafic en dehors des heures de pointe
 - Prise de conscience et sensibilisation
 - Coordination entre le développement de l'urbanisation et l'offre de logements

- Parents élevant seuls leurs enfants
 - Développement de l'offre de garde
 - Monde du travail plus favorable à la famille
 - Logements meilleur marché en zone urbaine

1. Ausgangslage

Die „Festigung des gesellschaftlichen Zusammenhalts“, den „demografischen Herausforderungen wirksam begegnen“ sowie auf die „zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse vorbereitet sein“ gehören unter anderem zu den zentralen Leitlinien, welche der Bundesrat in seiner Legislaturplanung 2011-2015 verfolgt (vgl. Leitlinien 4 und 5 der Botschaft über die Legislaturplanung 2011-2015, BFS, 2012). Die Schnittmenge dieser Zielvorstellungen umfasst den Zugang zu den Mobilitätswerkzeugen und das Verkehrsverhalten von spezifischen Bevölkerungsgruppen in der Schweiz.

Mobilität ist als die Intensität der Verkehrsteilnahme zu verstehen. D.h. je mehr und je längere Wege eine Person zurücklegt, desto mobiler ist sie (vgl. Büro Widmer et al., 2008). Die Beschreibung dieser Art von Mobilität bzw. der Mobilitätsvoraussetzungen und des -verhaltens verschiedener Gesellschaftsgruppen konzentriert sich dabei u.a. auf folgende Kenngrössen:

- Verfügbarkeit und Nutzung von Fahrzeugen und öV-Abonnements (Mobilitätswerkzeuge)
- mittlere Anzahl zurückgelegter Wege pro Person und Tag
- mittlere zurückgelegte Distanzen pro Person und Tag (Wegdistanz)
- mittlere Dauer aller Wege pro Person und Tag (Wegdauer)
- Modalsplit (Anteil der Verkehrsmittel an den Verkehrsleistungen)
- Differenzierung der zurückgelegten Wege nach Verkehrszweck

Erste allgemeine Resultate zu den Unterschieden im Zugang zu Mobilitätswerkzeugen und im Verkehrsverhalten verschiedener Bevölkerungsgruppen werden im Schlussbericht „Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010“ (MZMV 2010) bereits angedeutet (BFS/ARE, 2012). Für eine flexible und nachhaltige Verkehrspolitik werden jedoch vertiefte und räumlich differenzierte Erklärungen zu den Mobilitätsanforderungen und Verhaltensweisen von spezifischen Bevölkerungsgruppen benötigt.

2. Zielsetzung und Abgrenzung

Zur Prognose zukünftiger Mobilitätsbedürfnisse spezifischer Bevölkerungsgruppen werden im Rahmen der vorliegenden Studie vertiefte Analysen zu ausgewählten Gesellschaftsgruppen auf der Grundlage der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994-2010 durchgeführt.

Der Hauptfokus der empirischen Analysen liegt dabei auf der stetig wachsenden Bevölkerungsgruppe der Seniorinnen und Senioren (demografische Alterung). Die Altersgruppe der Rentnerinnen und Rentner wächst in den nächsten Jahrzehnten nicht nur hinsichtlich ihres Anteils an der Gesamtbevölkerung, sondern sie macht gleichzeitig eine „Verjüngung“ durch, die sie – im Vergleich zu früheren Generationen – zu einer Gruppe wesentlich aktiveren Menschen macht. Gleichzeitig werden Seniorinnen und Senioren aber auch immer älter. Die Gruppe der „Hochaltrigen“ wächst und damit auch der Anteil von Personen, die in ihrer Mobilität durch physische oder psychische Gebrechen eingeschränkt sind (Kapitel 3 und 5). Mit „Einelternfamilien“ (Kapitel 4) und mit „Gehbehinderten“ (Kapitel 5) werden zwei weitere spezifische Bevölkerungsgruppen hinsichtlich ihres Mobilitätsverhaltens und ihres Zugangs zu Mobilitätswerkzeugen vertieft betrachtet.

Die Schlussfolgerungen in Kapitel 6 stellen die einzelnen Ergebnisse in einen grösseren Zusammenhang und leiten Anforderungen für die künftige Verkehrspolitik sowie für die Forschung ab. Die vorgeschlagenen Anforderungen sollen dabei die Zugangsbarrieren im Bereich der Mobilität für die betrachteten Bevölkerungsgruppen abbauen um damit ihr Recht auf autonome Mobilität fördern.

Die im Rahmen dieser Forschungsarbeit durchgeführten Analysen zur Stichtagsmobilität spezifischer Bevölkerungsgruppen anhand des Mikrozensus Mobilität und Verkehr beschränken sich auf univariate und bivariate deskriptive Auswertungen zu den folgenden Mobilitätskenngrössen:

- *Kenngrössen des Verkehrs*
 - mittlere Anzahl zurückgelegter Wege pro Person und Tag
 - mittlere zurückgelegte Distanzen pro Person und Tag (Tagesdistanzen der nur im Inland zurückgelegten Strecken)
 - mittlere Dauer aller Wege pro Person und Tag (Wegdauer inklusive Warte- und Umsteigezeiten)
 - Mobilitätsgrad
- *Verkehrszweck*
 - in absoluten [km] und relativen [%] Anteilen an der Tagesdistanz
- *Verkehrsmittel*
 - in absoluten [km] und relativen [%] Anteilen an der Tagesdistanz, wobei in diesem Bericht hauptsächlich zwischen den Verkehrssystemen motorisierten Individualverkehr (MIV; beispielsweise PW, Motorrad, Mofa), öffentlicher Verkehr (öV; Bus, Regional- und Fernbahnen) und dem Langsamverkehr (LV; Fuss- und Velowege) unterschieden wird.
- *Ausstattung mit Abonnementen und Führerscheinbesitz*
- *Verfügbarkeit von Fahrzeugen*

Der Tabellenband im Anhang enthält die Auswertungsergebnisse der im Zuge dieser Untersuchung betrachteten deskriptiven Zusammenhänge (inkl. Stichprobengrössen und räumlicher Differenzierung) und bildet die Basis für die Auswahl der Ergebnisse, die im vorliegenden Schlussbericht dargestellt werden.

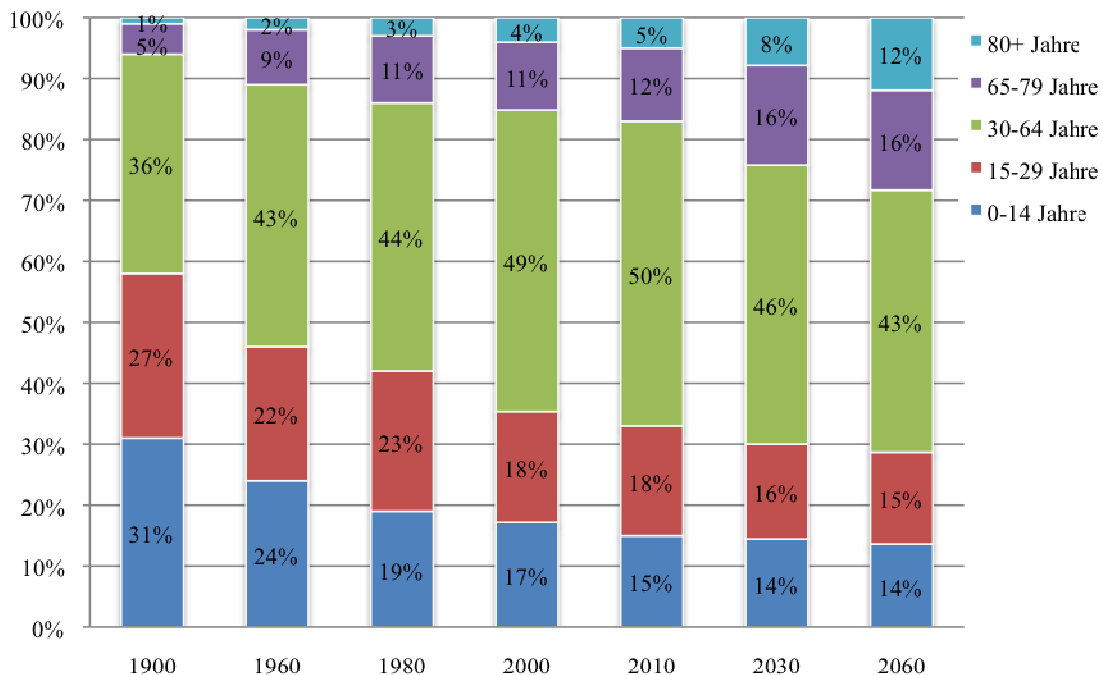
3. Senioren

3.1. Hintergrund und Definition

Hintergrund

Die Altersstruktur der Schweizer Bevölkerung hat sich in den letzten Jahrzehnten beträchtlich verändert (vgl. Abbildung 1). Der Anteil der Personen ab 65 Jahren hat sich seit 1900 verdreifacht und wird im Jahr 2060 gemäss dem mittleren Bevölkerungswachstumsszenario des Bundesamtes für Statistik (BFS) rund 30% der Gesamtbevölkerung ausmachen, was rund 2.5 Mio. Personen bedeutet (vgl. BFS, 2010a). D.h. die Bevölkerungsgruppe ab 65 Jahren wird dann etwa gleich gross sein wie die Altersgruppe der 0- bis 29-Jährigen, welche sich in der gleichen Zeitspanne (1900-2060) anteilmässig halbiert haben wird. Diese Entwicklung hat nicht nur soziodemographische Auswirkungen, sondern beeinflusst auch das Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung.

Abbildung 1 Vergangene und zukünftige Bevölkerungsentwicklung nach Alter 1900–2060



Quelle: Höpflinger F., 2011 (Werte 1990-2010); BFS, 2010a (Prognose bis 2060)

Nebst dieser quantitativen Entwicklung sind es aber auch qualitative Aspekte, welche die besondere gesellschaftliche und damit auch verkehrspolitische Bedeutung der Senioren bestimmen werden. Dazu gehören etwa (vgl. BFS, 2012a; Büro Widmer et al., 2008):

- Die verstärkte Dynamik älterer Menschen als Folge des langsameren Abbaus der physischen und psychischen Fähigkeiten. Das Altern wird vermehrt als Prozess verstanden, der aktiv gestaltbar ist. D.h. nachberufliche Lebens- und Wohnformen unterliegen einem verstärkten Wandel der Verhaltensweisen.
- Das Mobilitätsmuster heutiger und künftiger Senioren wird beeinflusst durch den bisher gepflegten Lebensstil. Die Gewohnheiten aus dem vorangegangenen Lebensabschnitt werden so lange wie möglich beibehalten. D.h. einerseits, dass mit dem Erreichen des Rentenalters nicht

einfach eine Zäsur zu den bisherigen Wertvorstellungen und Verhaltensweisen erfolgt. Andererseits wandelt sich dadurch das Mobilitätsverhalten zwischen den Generationen.

- Seit einigen Jahren werden ältere Menschen von der Wirtschaft (auch von der Verkehrs- und Tourismuswirtschaft) als interessante Zielgruppe umworben.

Senioren sind keine „isolierte“ Bevölkerungsgruppe mit „andern“ Mobilitätsbedürfnissen. Sie bilden einen Teil der Gesamtgesellschaft, sie sind beeinflusst von deren Werten sowie Verhaltensweisen und beeinflussen diese auch ihrerseits. Eine langfristig angelegte Verkehrspolitik muss dieser gesamtgesellschaftlichen Verankerung und deren künftigen Veränderungen Rechnung tragen.

Definition

Die Mobilität von Senioren ist entsprechend der Altersentwicklung grossen Veränderungen unterworfen, d.h. mit zunehmendem Alter nehmen die physischen und psychischen Fähigkeiten ab. Daher kann bei Senioren nicht von einem homogenen Verkehrsverhalten ausgegangen werden. Markante Unterschiede der durchschnittlichen Kennwerte und der Mobilitätsbedürfnisse bestehen z.B. zwischen den Gruppen der 65- bis 74-Jährigen und der Gruppe der 75-Jährigen und älteren. Man spricht dabei von den „jungen“ und den „alten“ Senioren (vgl. Alsnih & Hensher, 2003).

In den offiziellen Auswertungen der Mikrozensen 1994, 2000, 2005 und 2010 wurden für Senioren die folgenden Altersklassen gebildet:

- Mikrozensus 1994: keine spezifische Bildung von Altersklassen bei den Senioren
- Mikrozensus 2000: 65-69 Jahre, 70-74 Jahre, 75-79 Jahre, 80 und mehr Jahre
- Mikrozensus 2005: 65-69 Jahre, 70-74 Jahre, 75-79 Jahre, 80 und mehr Jahre
- Mikrozensus 2010: 65-69 Jahre, 70-74 Jahre, 75-79 Jahre, 80-84 Jahre, 85 und mehr Jahre

Seit dem Mikrozensus 2000 wurden bei den Senioren vergleichbare Altersklassen verwendet. Um die Komplexität der Auswertungen zu reduzieren und um statistisch genügend grosse Fallzahlen zu erhalten (vor allem in Bezug auf die räumlichen Analysen), beschränkt sich diese Studie auf folgende zwei Alterklassen^{1,2}:

- 65 bis 74 Jahre: Junge Senioren
- 75 und mehr Jahre: Alte Senioren

Um das Verkehrsverhalten der Senioren mit der Restbevölkerung vergleichen zu können, wurden für Kinder und Jugendliche sowie Erwachsene folgende weitere Altersklassen gebildet und in die Analysen einbezogen²:

- 6 bis 17 Jahre: Kinder und Jugendliche
- 18 bis 24 Jahre: Erwachsene im Ausbildungsalter
- 24 bis 44 Jahre: Erwachsene im Karriere- und Familienplanungsalter
- 45 bis 64 Jahre: Erwachsene mit abgeschlossener Familienplanung

Aus Darstellungsgründen werden in den Abbildungen und Tabellen im Bericht mehrheitlich die beiden Seniorengruppen mit der Gesamtbevölkerung in Bezug gestellt. Aufgeschlüsselte Auswertungen für alle Altersklassen sind im Tabellenband im Anhang ersichtlich.

¹ Diese beiden Altersklassen werden auch in verschiedenen in- und ausländischen Studien verwendet (vgl. infas et al., 2010 ; Büro Widmer et al., 2008; Alsnih & Hensher, 2003) und entsprechen im Zusammenschluss den Altersklassen, welche in den Schlussberichten zu den Mikrozensen Mobilität und Verkehr 2000, 2005 und 2010 verwendet werden.

² Die Stichprobengrößen zu den jeweiligen Altersklassen für die Schweiz und die verschiedenen räumlichen Aspekten (Sprachregionen, Raumtypen, Agglomerationen) befinden sich im Anhang.

3.2. Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen

Eine wichtige Voraussetzung für die Verkehrsmittelwahl ist die Möglichkeit, ein bestimmtes Verkehrsmittel auch zu nutzen. Dazu gehören der Besitz eines öV-Abonnements oder eines Führerausweises bzw. der Zugang zu einem Fahrzeug.

Besitz von öV-Abonnements

Für den MZMV 2010 (wie auch für die vorangegangenen Mikrozensus) gilt, dass ab einem Alter von 25 Jahren der Besitz von öV-Abonnements deutlich abnimmt (2010: -20% im Vergleich zur nächst älteren Kohorte) und mit 65 Jahren wieder leicht ansteigt (2010: +5% im Vergleich zur nächst jüngeren Kohorte). Dabei besitzen Senioren zwischen 65 bis 74 Jahren etwas häufiger ein öV-Abonnement als die Senioren ab 75 Jahren (2010: 58,3% vs. 55,8%). Jedoch gibt es bei den verschiedenen Abotypen anteilmässige Unterschiede zwischen jungen und alten Senioren. Die Senioren ab 75 Jahren verfügen häufiger über Pauschalfahrausweise (z.B. GA, Verbund-Abo) als jüngere Senioren, welche vergleichbare Anteile wie die 25- bis 64-Jährigen aufweisen. Beim Halbtax – wo immer noch Fahrausweise dazu gekauft werden müssen – gehen die Anteile mit zunehmendem Rentenalter dagegen zurück (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1 Besitz von öV-Abonnements nach Altersgruppen 1994 - 2010 (in %)

	Halbtax				GA				andere Abos				kein Abo			
	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010
16 - 24 Jahre	31.5	27.3	19.9	33.6	8.8	15.2	13.7	19.6	26.3	43.7	36.7	40.8	43.4	40.3	37.6	27.3
25 - 44 Jahre	32.7	29.4	26.7	36.2	2.9	4.0	5.6	8.8	13.2	15.4	13.9	19.2	58.7	61.1	58.9	47.0
45 - 64 Jahre	41.6	38.4	33.3	40.3	2.5	4.7	5.4	7.6	12.4	16.1	12.8	15.3	50.6	52.6	53.8	46.5
65-74 Jahre	51.5	45.5	40.5	46.1	4.9	6.8	7.2	7.9	14.5	19.1	13.1	15.4	39.7	43.7	44.9	41.7
75+ Jahre	45.5	41.6	34.9	38.8	3.7	8.0	9.3	10.2	17.0	24.8	16.4	18.1	44.7	44.5	45.4	44.2
Gesamtbev.	38.1	34.7	30.1	38.5	3.8	6.3	7.0	9.8	15.1	20.6	16.6	20.2	51.3	52.4	51.9	43.5

Basis: 56 448 Zielpersonen ab 16 Jahren

Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994-2010

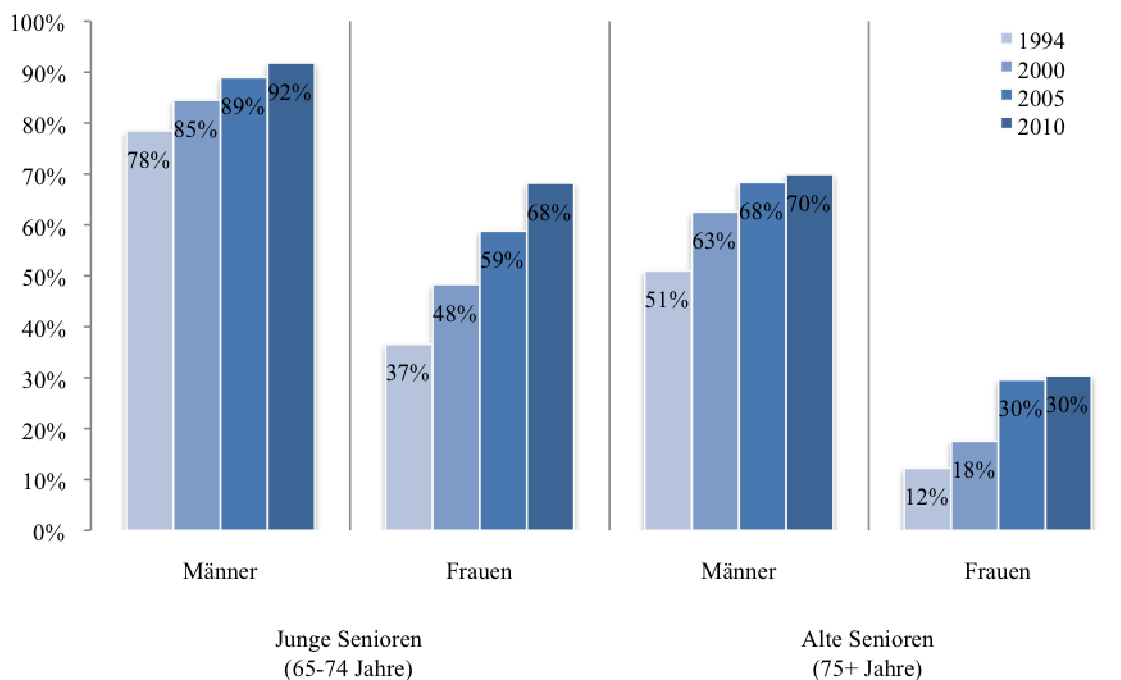
Im Gegensatz zu den anderen Altersgruppen ist bei den Senioren der Anteil der Abonnementsbesitzer seit 1994 relativ konstant geblieben. Rund 60% der 65- bis 74-Jährigen und 55% der 75-Jährigen und älteren Senioren verfügen über ein öV-Abonnement. Mögliche Erklärungen dafür sind, dass einerseits der Rückgang bei den Halbtax-Abonnements durch den vermehrten Besitz von Pauschalfahrausweisen wie GA, Verbunds- oder Streckenabonnements kompensiert wurde (vgl. Tabelle 1). Andererseits haben in den letzten 16 Jahren der Führerscheinbesitz und die Autoverfügbarkeit stark zugenommen (vgl. Abbildung 2 und 3).

Führerscheinbesitz und PW-Verfügbarkeit

Die seit 1994 zunehmenden Tagesdistanzen bei den Senioren (vgl. Abbildung 6, S. 10) sind nicht zuletzt auch auf einen immer höheren Motorisierungsgrad dieser Bevölkerungsgruppe zurückzuführen. Die Zahl der Personen mit Führerschein hat zwischen 1994 bis 2010 um 20% auf 79% bei den Jungen Senioren und auf 47% bei den Alten Senioren zugenommen. Gemäss Verkehrszulassungsverordnung (VZV SR 741.51) müssen sich Führerausweisinhaber ab 70 Jahren obligatorisch alle zwei Jahre einer Kontrolluntersuchung unterziehen. Dies führt zu einer starken Abnahme des Führerscheinbesitzes ab 75 Jahren. Doch ist damit heute immer noch jeder zweite Senior und jede dritte Seniorin berechtigt ein Auto zu fahren (vgl. Abbildung 2 und Tabelle T01_6 im Anhang).

Überproportional stark zugenommen hat der Führerscheinbesitz insbesondere bei Frauen im Rentenalter. Bei den 65- bis 74-Jährigen Frauen ist der Anteil zwischen 1994 und 2010 um etwa 30% von 37% auf 68% gestiegen. Bei den Frauen ab 75 Jahren ist der Anteil in der gleichen Zeitspanne von 12% auf 30% gestiegen. Bei den Männern scheint dagegen mit 92% bei den jungen und 70% bei den alten Senioren ein Plateau erreicht worden zu sein, welches sich in den kommenden Jahren nicht mehr stark verändern wird (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2 Führerscheinbesitz von Senioren 1994-2010 nach Geschlecht



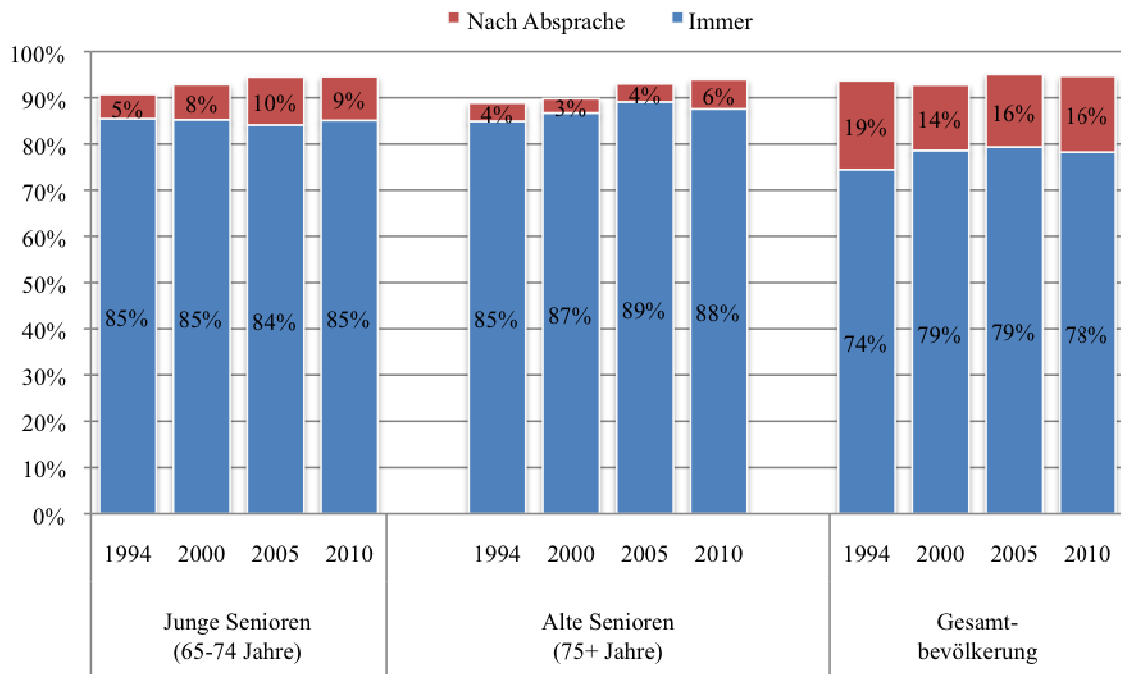
Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994-2010

Ein weiteres Indiz für den zunehmenden Motorisierungsgrad bei Senioren zeigt die Autoverfügbarkeit. Generell verfügen Senioren gegenüber den anderen Altersgruppen häufiger immer, also ohne Absprache, über ein Auto. Dabei hat die Autoverfügbarkeit bei den Alten Senioren seit 1994 leicht zugenommen (vgl. Abbildung 3).

Velo-Verfügbarkeit

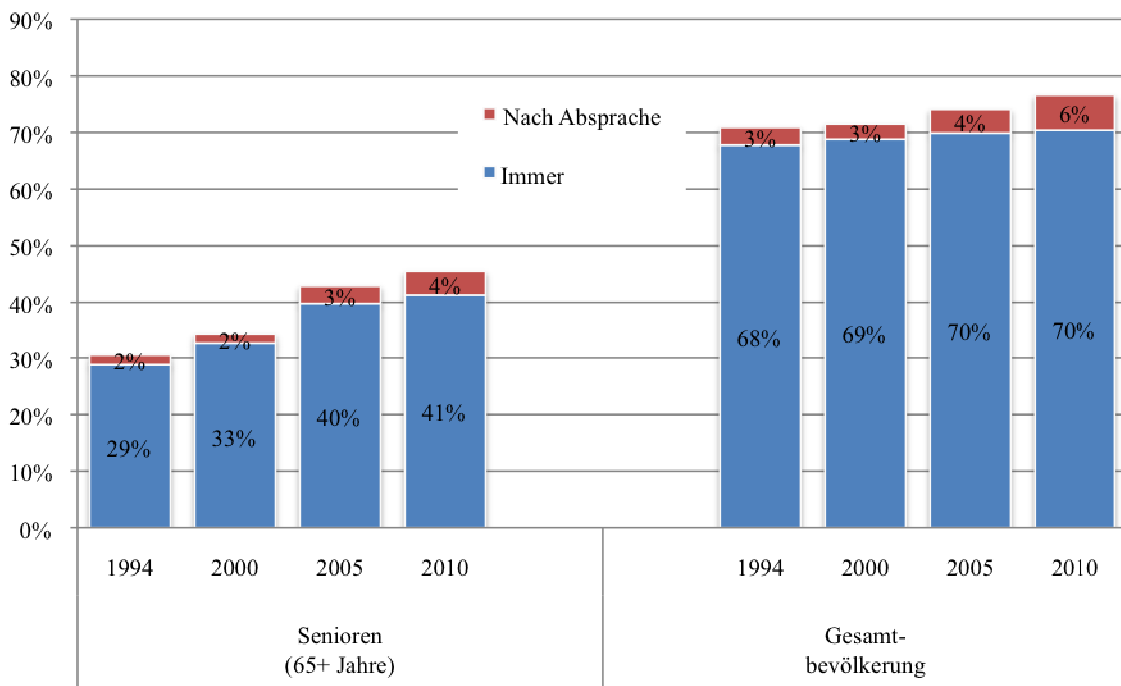
Ab 65 Jahren nimmt die Verfügbarkeit über ein Velo stark ab. Im Jahr 2010 verfügt beinahe die Hälfte der Senioren (45%) nicht mehr über ein Velo. Dieser Wert liegt deutlich unter dem Wert der Gesamtbevölkerung. Jedoch verfügen heute deutlich mehr Senioren immer über ein Velo, also noch vor 16 Jahre, wo der Anteil bei knapp 30% lag. Das zunehmende und verstärkte Bewusstsein bei Senioren für ein gesünderes Leben sowie das in den letzten 20 Jahren stark gewachsene Angebot an verschiedenen Velotypen – insbesondere an Elektrovelos - sind mögliche Erklärungen für diesen Anstieg (vgl. Abbildung 4).

Abbildung 3 Autoverfügbarkeit von Senioren mit Führerscheinbesitz 1994-2010



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994-2010

Abbildung 4 Veloverfügbarkeit von Senioren 1994-2010



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994-2010

3.3. Kenngrößen des Verkehrs

Mit der Pensionierung und dem damit zusammenhängenden Wegfall der Arbeitswege³ reduziert sich die tägliche Anzahl Wege für Menschen ab 65 Jahren. Bei den Jungen Senioren (2.9 Wege) liegt der Wert um rund 15% und bei den Alten Senioren (2.2 Wege) um etwa 35% tiefer als der Wert der Gesamtbevölkerung (3.4 Wege). Doch nicht nur die Wegzahl nimmt ab, sondern Senioren sind auch weniger lang unterwegs und legen deutlich kürzere Strecken zurück. Während im Jahr 2010 die mittlere Tagesdistanz bei der Gesamtbevölkerung 36.7 km betrug, kamen die Jungen Senioren auf einen Wert von 28.2 km und die Alten Senioren auf 15.8 km pro Person und Tag, was sogar weniger als die Hälfte des Gesamtdurchschnittes ist. Ähnliche Unterschiede im Vergleich zur Gesamtbevölkerung finden sich auch in den täglichen Wegzeiten der Senioren (vgl. Tabelle 2).

Das Verhältnis zwischen Tagesdistanz und der Anzahl Wegen sowie der täglichen Wegzeit zeigt, dass Senioren im Durchschnitt kürzere Wege zurücklegen und sich tendenziell langsamer fortbewegen als die Gesamtbevölkerung. Die Gründe dafür sind, dass ältere Menschen andere Verkehrsmittel nutzen und sich zu anderen Zwecken fortbewegen (BFS, 2012b).

Ebenso wie bei der Gesamtbevölkerung gilt auch bei den beiden Altersgruppen der Senioren, dass Männer gemessen an den Kenngrößen deutlich mobiler sind als Frauen. Am deutlichsten zeigt sich dieser Geschlechterunterschied bei den Tagesdistanzen der Altersgruppe ab 75 Jahren, wo der prozentuale Unterschied zwischen Männer und Frauen am stärksten ausgeprägt ist. Ein möglicher Grund dafür könnte sein, dass Frauen (30%) dieser Altersklasse weitaus seltener im Besitz eines Führerausweises sind als die Männer (70%) (vgl. Tabelle 2 und Abbildung 2).

Tabelle 2 Kenngrößen des Verkehrs nach Altersgruppen 2010 (in %)

	Tägliche Anzahl Wege			Tagesdistanz (in km)			Tageswegzeit (in Min.)			Mobilitätsgrad (in %)		
	Männer	Frauen	Total	Männer	Frauen	Total	Männer	Frauen	Total	Männer	Frauen	Total
6 - 17 Jahre	3.6	3.6	3.6	23.6	23.5	23.5	81.6	83.4	82.5	91.2	90.1	90.7
18 - 24 Jahre	3.9	3.6	3.8	50.2	48.1	49.2	110.7	110.3	110.5	93.3	92.8	93.1
25 - 44 Jahre	3.8	3.6	3.7	51.9	36.9	44.3	102.1	91.6	96.8	94.0	90.3	92.2
45 - 64 Jahre	3.7	3.4	3.6	47.0	32.3	39.7	102.1	88.2	95.1	92.1	88.6	90.4
65-74 Jahre	3.0	2.8	2.9	32.3	24.6	28.2	98.2	80.5	88.8	86.2	80.9	83.4
75+ Jahre	2.5	2.0	2.2	21.3	12.4	15.8	71.7	51.7	59.4	78.3	69.4	72.8
Gesamtbev.	3.6	3.3	3.4	42.5	31.1	36.7	97.6	86.0	91.7	91.3	86.9	89.1

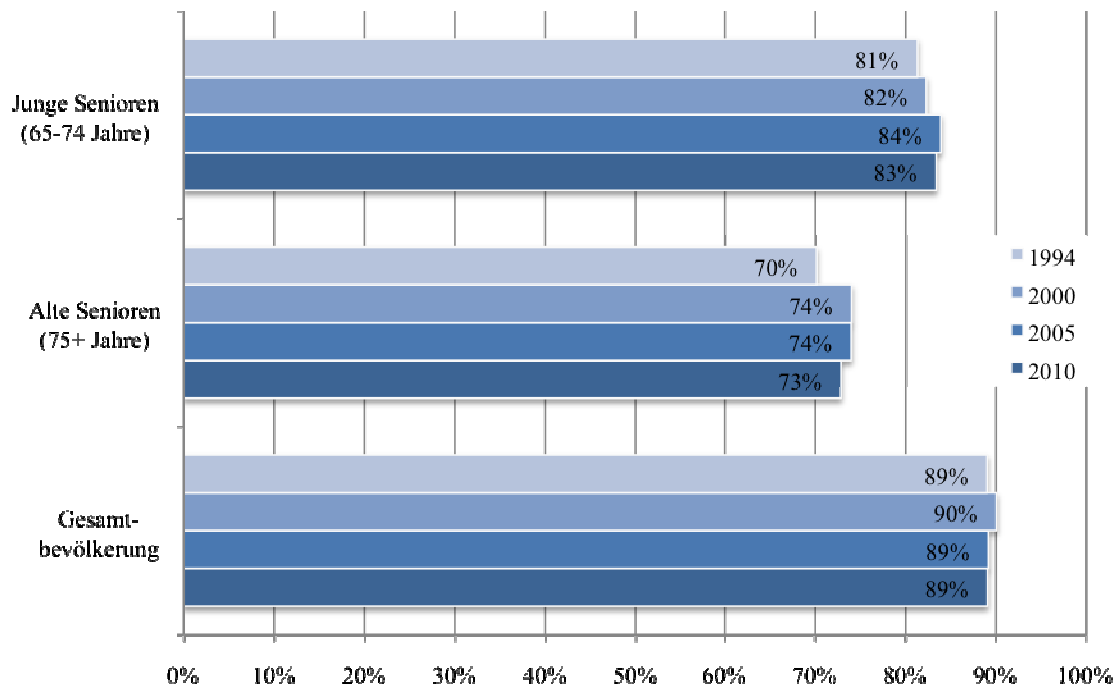
Basis: 62 868 Zielpersonen, Inlandetappen

Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

³ Nebst den Arbeitswegen fallen natürlich auch die mit der Arbeit häufig kombinierten Freizeitwege weg.

Der Mobilitätsgrad zeigt den Anteil der Bevölkerung, welche an einem bestimmten Tag im Verkehr unterwegs ist (ARE/BFS 2012). Wie die anderen Kenngrößen, liegt auch der Mobilitätsgrad bei den Senioren tiefer als beim Durchschnitt der Gesamtbevölkerung. Dies ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass insbesondere bei den Alten Senioren ein beträchtlicher Teil alters- oder krankheitsbedingt seine Wohnung seltener verlässt (BFS, 2012b). Zwischen 1994 und 2005 hat nun aber der Anteil mobiler Personen in beiden Seniorenaltersgruppen leicht zugenommen. Mögliche Ursachen sind der verbesserte Gesundheitszustand und die generell aktivere Lebensweise heutiger Senioren. Im Jahr 2010 ist der Mobilitätsgrad in beiden Altersgruppen wieder um 1 Prozentpunkt gesunken (vgl. Abbildung 5).

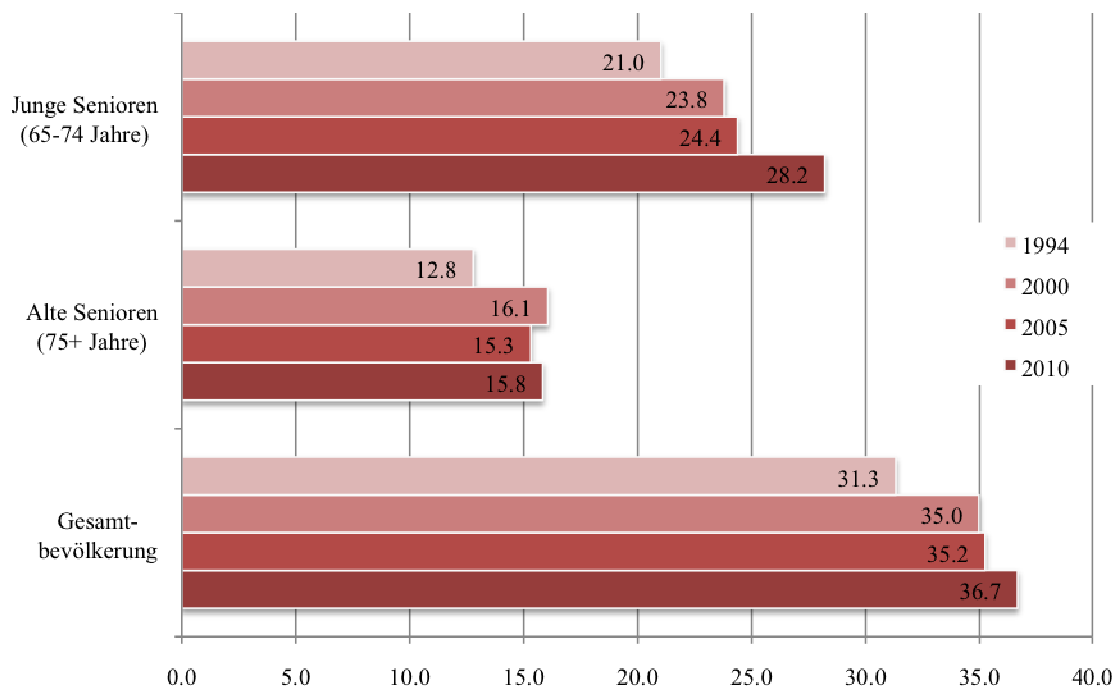
Abbildung 5 Mobilitätsgrad von Senioren 1994-2010



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994-2010

Die deutliche Zunahme der Tagesdistanzen zwischen 1994 und 2010 ist ein weiteres Indiz dafür, dass die Senioren mobiler geworden sind. Bei den Jungen Senioren betrug die Zunahme 34%, bei den Alten Senioren 23%. Diese Steigerungsraten liegen deutlich über jener der Gesamtbevölkerung (17%). Gleichwohl haben die Senioren hinsichtlich der absolvierten Tagesdistanzen nicht zum Durchschnitt der Bevölkerung aufgeschlossen (BFS, 2012b). Es ist eher das Gegenteil der Fall, denn bei den Alten Senioren hat sich in absoluten Zahlen die Differenz zur Gesamtbevölkerung seit 1994 sogar vergrößert (vgl. Abbildung 6). Ein möglicher Grund hierfür ist, dass die altersbedingten Einschränkungen ab 75 Lebensjahren vermehrt spürbar sind. So vermindern sich die Bewegungsfähigkeit und die Seh- und Hörfähigkeit. Sich im Verkehr zu bewegen bedeutet für viele ältere Menschen oft Stress, sei es aufgrund eines gefühlten langsamen Überquerens des Fussgängerstreifens, der kurzen Grünphase einer Ampel oder der Angst vor dem Ein- und Aussteigen in öffentliche Verkehrsmittel (vgl. BAV, 2013).

Abbildung 6 Tagesdistanz von Senioren 1994-2010 (in km pro Person)



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994-2010

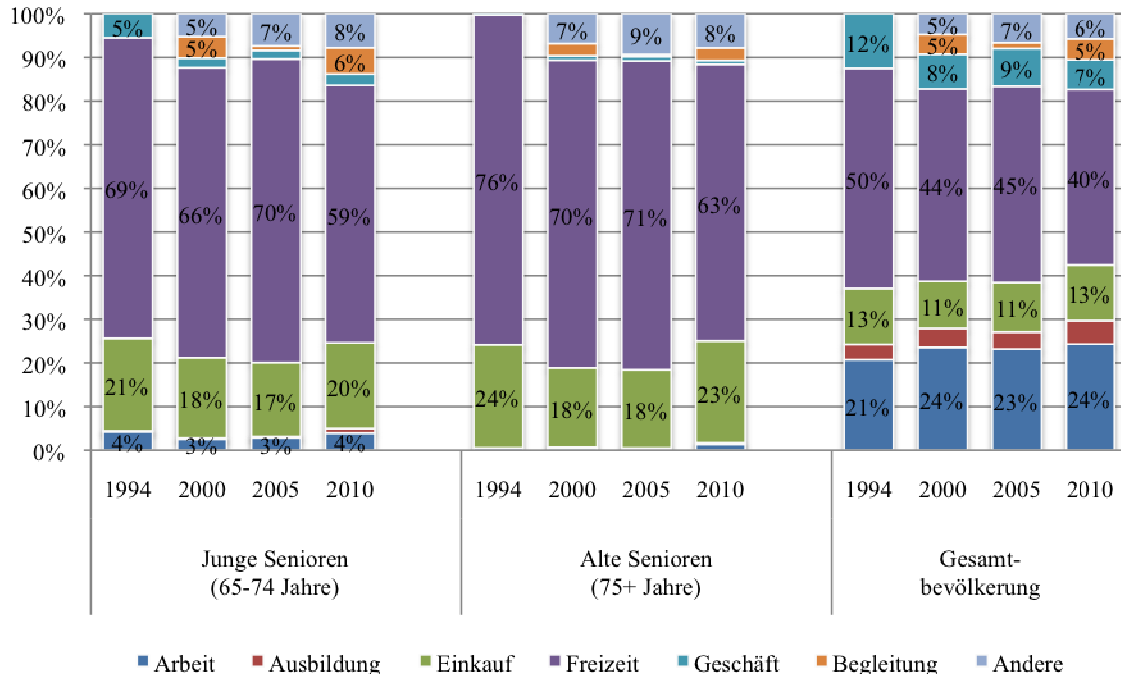
3.4. Wegzwecke

Die Senioren legen genauso wie die Gesamtbevölkerung am meisten Kilometer für Freizeitwecke zurück. Die Jungen Senioren kamen 2010 mit 16.6 km auf einen höheren Wert für tägliche Freizeitdistanzen als der Bevölkerungsdurchschnitt mit 14.7 km. Am zweitmeisten Kilometer pro Tag legen ältere Menschen für den Einkauf zurück. Hier besteht ein wesentlicher Unterschied zur Gesamtbevölkerung, bei welcher hinter der Freizeit die Arbeit- und Ausbildungswege (2010: 10.9 km) folgen, welche bei den Senioren nur noch eine marginale Rolle spielen (vgl. Tabelle T0_3.1/2 im Anhang).

Anteilmässig dominieren aufgrund des Wegfalls der Arbeits- und Ausbildungswege die Freizeitwege bei den Senioren (2010: 59% und 63%) deutlich stärker als bei der Gesamtbevölkerung (2010: 40%). Zwischen 1994 und 2010 hat der Anteil der Freizeitwege bei den Jungen wie auch bei den Alten Senioren abgenommen. Die Abnahme ist darauf zurückzuführen, dass die Zahlen von 1994 nicht exakt mit jenen der späteren Erhebungszeitpunkte vergleichbar sind, da die Kategorien der Service- und Begleitwege sowie der Andere Wege noch nicht bestand. Weiter sind die Schwankungen bei den Service- und Begleitwegen zwischen 2000 und 2005 vor allem erhebungstechnisch zu erklären (Sauter, 2008)⁴. Im Jahr 2010 haben diese Service- und Begleitwege vor allem bei den Jungen Senioren an Bedeutung gewonnen. Eine mögliche Erklärung hierfür ist die zunehmende Betreuung von Enkelkindern und die dafür zurückzulegenden Distanzen. Ansonsten hat es in den letzten 16 Jahren keine wesentlichen Verschiebungen zwischen den Zwecken gegeben (vgl. Abbildung 7).

⁴ Die entsprechende Frage wurde im Mikrozensus 2000 und 2005 etwas anders gestellt, um zu vermeiden, dass zum Beispiel gemeinsame Freizeitwege als Begleitwege erfasst wurden, wie dies in der vorangegangenen Erhebung teilweise der Fall war.

Abbildung 7 Verteilung der Wegzwecke von Senioren 1994-2010 (in % der Tagesdistanz)



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994-2010

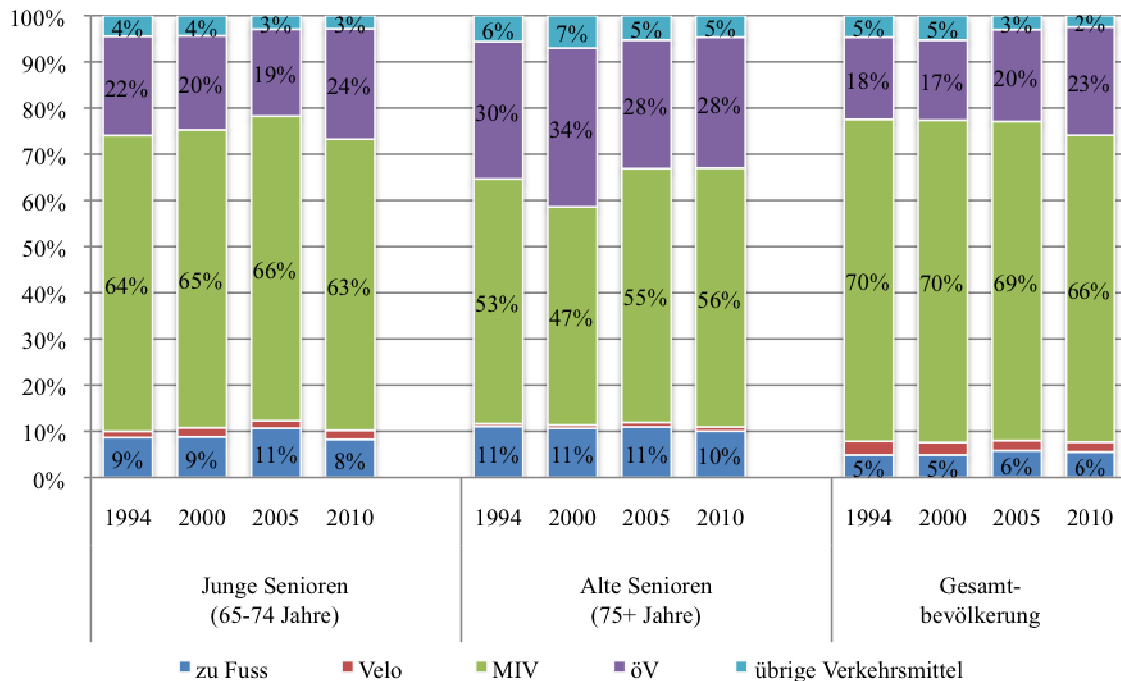
3.5. Verkehrsmittelwahl

Betrachtet man die relative Bedeutung der verschiedenen Verkehrsmittel, so zeigen sich bei Jungen Senioren nur geringe Unterschiede zur Gesamtbevölkerung. Zudem sind diese Anteile zwischen 1994 und 2010 relativ konstant geblieben. Das Auto stellte im Jahr 2010 mit rund zwei Dritteln Distanzanteil das mit Abstand wichtigste Verkehrsmittel der Jungen Senioren dar, gefolgt vom öffentlichen Verkehr (24%). Zudem ist bemerkenswert, dass Junge Senioren mit 8% an der Tagesdistanz (2.3 km pro Tag) häufiger zu Fuß unterwegs sind als die Gesamtbevölkerung (vgl. Abbildung 8).

Anders präsentiert sich das Bild der Alten Senioren, bei welchen das Autofahren an Bedeutung verliert. Zwar ist die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs im Jahr 2010 mit 56% immer noch die wichtigste Fortbewegungsart, jedoch nimmt der Anteil der PW-Nutzer als Fahrer deutlich ab (siehe auch BFS 2012b). Dafür sind die über 75-Jährigen gegenüber der Gesamtbevölkerung und den jüngeren Senioren häufiger mit dem öV (28%) und zu Fuß (10%) unterwegs (vgl. Abbildung 8). Dieser Umstand ist auf die starke Abnahme des Führerscheinbesitzes ab 75 Jahren zurückzuführen. Zudem führt die zunehmende Nutzung des öVs zu mehr Fussetappen.

Bemerkenswert ist die seit 1994 rückläufige Entwicklung der öV-Anteile zugunsten des motorisierten Individualverkehrs bei den Alten Senioren. Der Grund ist die stärkere Zunahme bei den absoluten MIV-Anteilen (+30%) im Gegensatz zum öV (+18%) zwischen 1994 und 2010. Diese Zu- bzw. Abnahme spiegelt sich auch in den relativen Anteilen der beiden Verkehrsmittel (vgl. Abbildung 8 und Tabelle T0_4.1/2 im Anhang).

Abbildung 8 Verkehrsmittelwahl über alle Zwecke von Senioren 1994-2010 (in % der Tagesdistanz)



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994-2010

3.6. Räumliche Aspekte

Die bisher aufgezeigten Ergebnisse beziehen sich auf die gesamte Schweiz. Einen beachtlichen Einfluss auf die Mobilität der Senioren hat der Wohnort. Das bessere Versorgungsangebot im Nahbereich der Städte, die schlechtere Anbindung und Bedienungsqualität beim öV auf dem Land oder ein höherer Motorisierungsgrad im periurbanen Raum trotz relativ guter öV-Erreichbarkeit sind mögliche Ursachen der Variationen im Verkehrsverhalten zwischen den unterschiedlichen Raumstrukturen. Aus diesem Grund wurde im Rahmen der vorliegenden Studie die Mobilitätsvoraussetzungen und das Verkehrsverhalten der Senioren zusätzlich nach unterschiedlichen räumlichen Aspekten analysiert.

Im Rahmen der nachfolgenden Kapitel (3.6.1 bis 3.6.4) werden die wichtigsten Ergebnisse für folgende Raumdifferenzierungen dargestellt:

- *Urbaner und ländlicher Raum (Kap. 3.6.1)*
 - Agglomerationskerngemeinden
 - Übrige Agglomerationsgemeinden
 - Ländliche Gemeinden
- *Agglomerationen (Kap. 3.6.2)*
 - grosse, mittlere und kleine Agglomerationen
 - Zürich, Basel, Genf, Bern und Lausanne
- *Sprachregionen (Kap. 3.6.3)*
 - Deutschschweiz, französisch- und italienischsprachige Schweiz

- *öV-Güteklassen (Kap. 3.6.4)*
 - Klasse A: Sehr gute Erschliessung
 - Klasse B: Gute Erschliessung
 - Klasse C: Mittelmässige Erschliessung
 - Klasse D: Geringe Erschliessung
 - Marginale oder keine öV-Erschliessung

3.6.1. Urbaner und ländlicher Raum

Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen

Beim Besitz von öV-Abonnementen sind die Senioren aus den Kernstädten im Jahr 2010 klar besser ausgerüstet als ihre Altersgenossen aus den anderen Raumtypen. Dies zeigt sich vor allem bei den Pauschalfahrausweisen. So kommen auf fünf Junge Senioren mit einem Verbund-Abo aus der Stadt nur einer auf dem Land. Bei den Alten Senioren ist der Unterschied noch grösser. Massgebend dafür sind einerseits die gute Erschliessungs- und Angebotsqualität öffentlicher Verkehrsmittel in der Stadt. Andererseits die zunehmende Unsicherheit und Angst sich im dichten städtischen Verkehr mit dem Auto fortzubewegen (vgl. Tabelle 3).

Tabelle 3 Mobilitätskenngrössen von Senioren nach Raumtypen des Wohnortes 2010

	Agglomerationskerngemeinden isolierte Städte			Übrige Agglomerationsgemeinden			Ländliche Gemeinden		
	65-74 Jahre	75+ Jahre	Gesamt- bevölk.	65-74 Jahre	75+ Jahre	Gesamt- bevölk.	65-74 Jahre	75+ Jahre	Gesamt- bevölk.
Kenngrössen des Verkehrs¹									
Tägliche Anzahl Wege	3.0	2.4	3.5	2.8	2.2	3.4	2.8	2.0	3.4
Tagesdistanz (in km)	24.4	14.3	32.1	29.2	16.7	37.0	30.7	16.4	41.3
Tageswegzeit (in Min.)	91.1	63.6	93.3	89.8	58.8	91.4	84.1	53.9	90.3
Mobilitätsgrad (in %)	84.5	76.2	90.1	83.9	72.0	88.9	81.0	69.2	88.1
Verkehrszweck¹ (in % der Tagesdistanz)									
Arbeit	3.8	1.9	25.3	4.1	1.0	23.6	3.9	1.4	24.6
Ausbildung	0.6	0.5	4.9	0.9	0.3	5.2	1.7	0.1	6.1
Einkauf	15.9	19.8	11.6	19.4	24.1	13.0	23.6	26.8	13.3
Freizeit	66.8	66.6	42.1	57.6	61.3	40.1	54.4	63.1	38.7
Service/Begleitung	4.9	2.7	3.6	6.5	3.1	5.1	6.2	2.7	5.4
Geschäft	2.1	1.5	6.3	2.6	0.1	6.6	2.9	1.6	7.5
Anderere	5.9	7.1	6.2	8.9	10.0	6.4	7.3	4.3	4.3
Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen (in %)									
Halbtax ²	45.6	38.1	41.1	47.4	40.5	39.3	43.9	36.5	33.9
GA ²	10.7	14.2	13.4	7.3	9.1	8.3	6.0	5.9	8.4
Verbund-Abo ²	16.4	20.7	20.7	9.3	11.3	14.1	2.4	1.3	4.8
kein Abo ²	35.2	36.2	34.3	41.7	43.7	43.7	49.4	57.6	53.9
Führerschein ³	73.2	39.6	74.3	81.6	52.2	82.3	81.8	49.7	85.4
Velo immer verfügbar ⁴	46.8	20.6	64.2	56.2	27.4	71.0	56.2	31.6	76.2
Auto immer verfügbar ⁵	81.2	85.5	67.4	86.9	90.4	81.9	86.7	88.6	83.5

¹Basis: 62 868 Zielpersonen; ²Basis: 56 448 Zielpersonen ab 16 Jahren; ³Basis: 112 197 Haushaltspersonen ab 18 Jahren

⁴Basis: 60 766 Zielpersonen, die ohne fremde Hilfe gehen können; ⁵Basis: 43 183 Zielpersonen mit PW-Führerschein, die ohne fremde Hilfe gehen können

Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

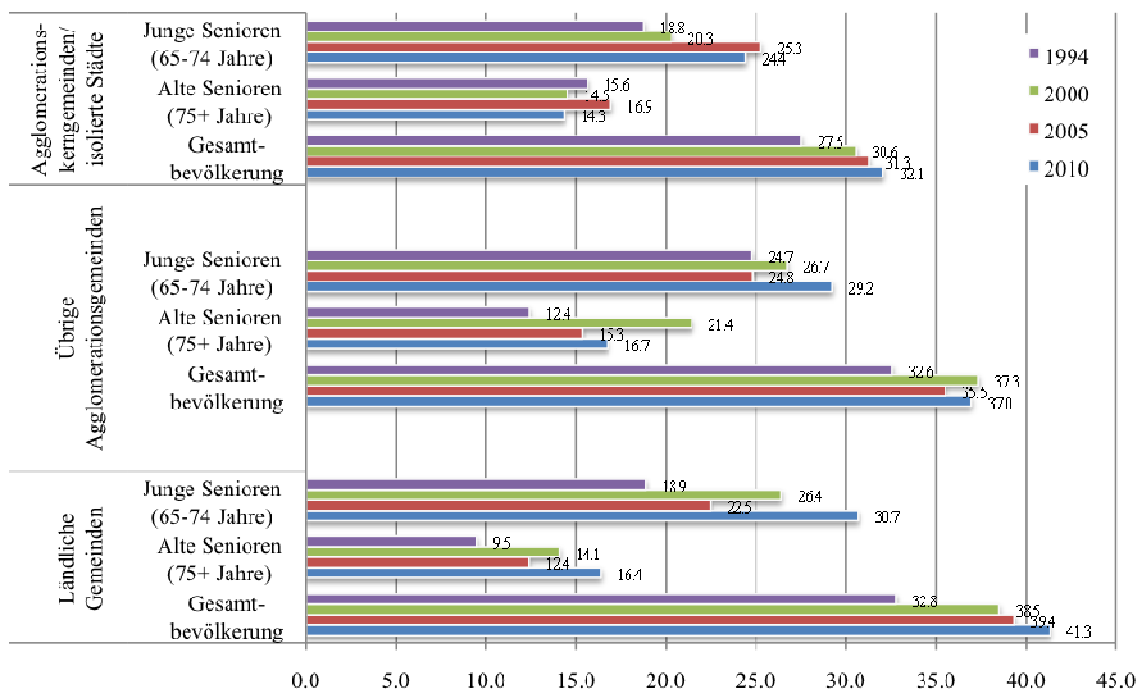
Beim Führerscheinbesitz ist festzuhalten, dass 2010 die Jungen wie auch die Alten Senioren aus den übrigen Agglomerations- und den ländlichen Gemeinden ähnliche Werte um die 80% bzw. 50% aufweisen. Demgegenüber sinkt dieser Durchschnitt in den Kernstädten auf 73% bzw. 40% je nach Seniorenaltersgruppe. Dieser Umstand kann (zumindest teilweise) dadurch erklärt werden, dass in sub- und periurbanen Gebieten der Anteil der mit einem Führerschein ausgestatteten Jungen Senioren höher liegt (vgl. ARE, 2008). Ein ähnliches Bild, jedoch nicht so ausgeprägt, zeigt sich auch bei der Autoverfügbarkeit zwischen den einzelnen Raumtypen und Seniorengruppen (vgl. Tabelle 3).

Kenngrossen des Verkehrs

Je ländlicher die Senioren beider Altersgruppen wohnen, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass sie zuhause bleiben. So bleiben im Bereich der Stichtagsmobilität beispielsweise drei von zehn Personen ab 75 Jahren in ländlichen Gemeinden zuhause, während es in den Kernstädten nur deren zwei sind. Als Erklärungsansatz lässt sich die wesentlich geringere Erschließungsqualität des ländlichen Raums mit dem öV und der abnehmende Führerscheinbesitz ab 75 Jahren anführen (vgl. Tabelle 3).

Bei den Tagesdistanzen zeigt sich dagegen ein entgegengesetztes Bild. Die Senioren aus den ländlichen Gemeinden legen im Durchschnitt längere Tagesdistanzen zurück, als ihre Altersgenossen aus den Agglomerationen. Jedoch gleichen sich die zurückgelegten Tagesdistanzen zwischen den einzelnen Raumtypen mit zunehmendem Alter an. Jedoch legen die Alten Senioren aus der Stadt aufgrund der dichteren Versorgungs- und Dienstleistungsstrukturen die etwas geringeren Tagesdistanzen zurück (vgl. Tabelle 3).

Abbildung 9 Tagesdistanz von Senioren nach Raumtyp des Wohnorts 1994-2010 (in km pro Person)



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994-2010

Der zeitliche Vergleich (Abbildung 9) zeigt, dass zwischen 1994 und 2010 die Tagesdistanzen der ländlichen Bevölkerung im Vergleich zur urbanen Bevölkerung⁵ stärker zugenommen haben. Dabei weisen die beiden Altersgruppen der Senioren den stärksten absoluten und relativen (+62% / +73%) Zuwachs auf. Hierzu hat u.a. die verbesserte Erschließungsqualität im MIV und öV beigetragen.

Wegzwecke

Mit rund 16.5 km bei den Jungen und ca. 10 km bei den Alten Senioren sind 2010 die absoluten Anteile an den zurückgelegten Distanzen für Freizeitwecke zwischen urbanem und ländlichem Raum etwa gleich hoch (vgl. Tabelle T0_3.1/2 im Anhang). Dagegen sind die Einkaufswege gemessen an der Tagesdistanz in den ländlichen Gebieten absolut als auch relativ höher (vgl. Tabelle 3). Zwar ist die Grundversorgung im ländlichen Raum gut, jedoch sind die Wege zu den Versorgungseinrichtungen aufgrund der geringeren Versorgungsqualität (Detailhandel, Post, Schulen) auf dem Land länger (ARE, 2012).

Verkehrsmittelwahl

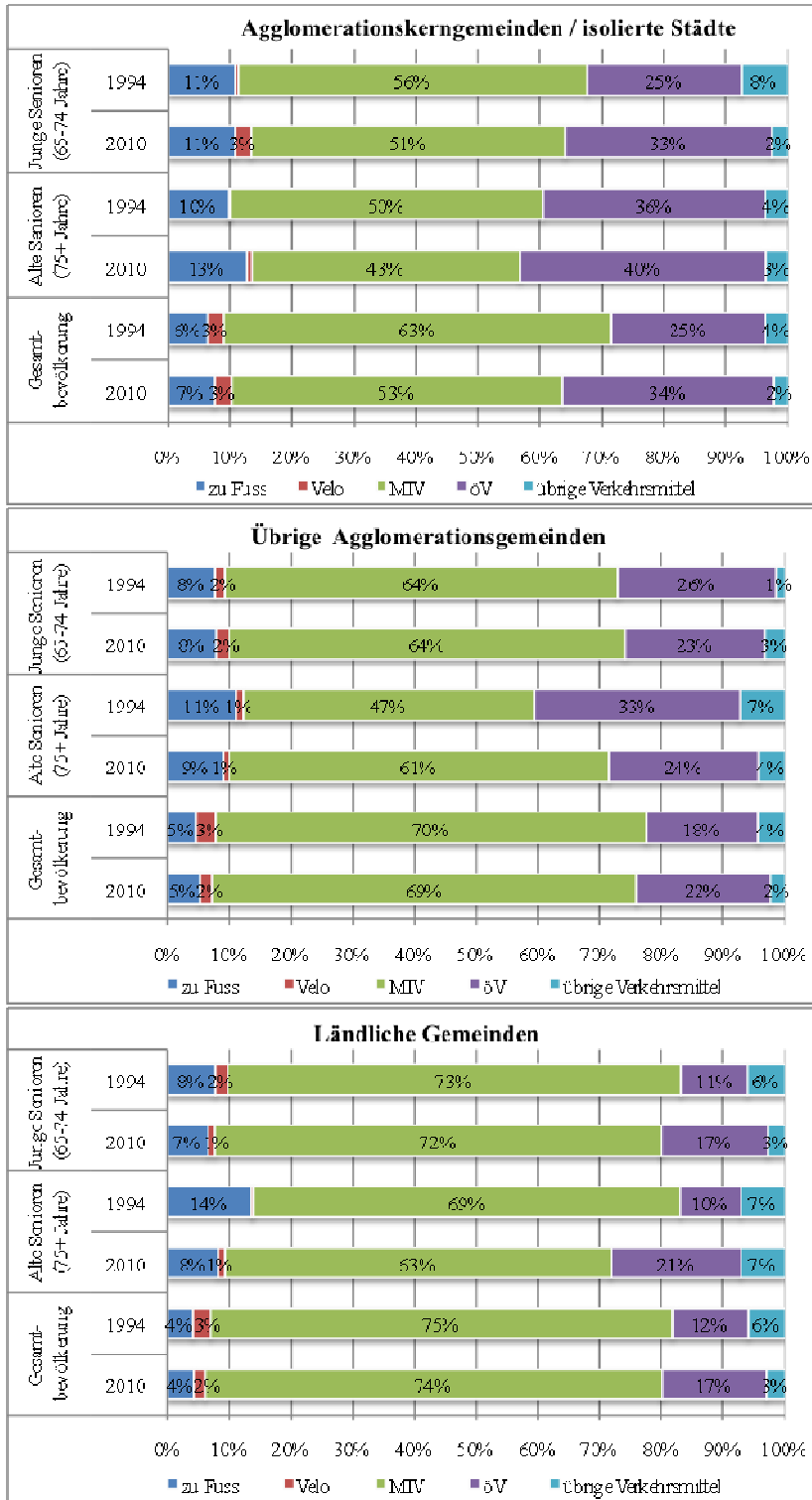
Auch innerhalb des urbanen und ländlichen Raums ist für die Senioren das Auto bei der Verkehrsmittelwahl eindeutig die erste Wahl. Jedoch gibt es zwischen den Kernstädten und den übrigen Agglomerations- und ländlichen Gemeinden beträchtliche Unterschiede. Während die Stadtsenioren im Jahr 2010 etwa die Hälfte der Tagesdistanzen mit dem MIV zurücklegten, steigt dieser Anteil auf zwei Drittel bei ihren Altersgenossen in den übrigen Agglomerationsgemeinden und auf dem Land. Die Anteile bei den Alten Senioren fallen dabei gegenüber den Jungen Senioren etwas geringer aus.

Ein umgekehrtes Bild ist bei der Wahl des öV festzustellen: Während die Senioren aus den Kernstädten ein Drittel und mehr der Tagesdistanzen mit dem öV zurücklegen, nimmt dieser Anteil in der restlichen Gemeinden deutlich ab. Dabei weist der ländliche Raum mit 17% bei den Jungen und 21% bei den Alten Senioren, die tiefsten öV-Anteile aus. Dies ist vermutlich auf ein schwächeres öV-Angebot zurückzuführen. Der Anteil des Langsamverkehrs (LV; zu Fuss gehen und Velo fahren) an den Tagesdistanzen ist beim Vergleich der Raumtypen ziemlich ausgeglichen (vgl. Abbildung 10).

Im zeitlichen Vergleich von 1994-2010 hat sich die Verkehrsmittelwahl zwischen Jungen und Alten Senioren sowie zwischen und innerhalb verschiedenen Raumtypen unterschiedlich entwickelt (vgl. Abbildung 10). Bei den Stadtsenioren sind die relativen MIV-Anteile gemessen an der Tagesdistanz seit 1994 rückläufig. In den übrigen Agglomerationsgemeinden und auf dem Land sind die Senioren absolut und teilweise auch relativ häufiger mit dem Auto unterwegs. Bei den öffentlichen Verkehrsmitteln haben die absoluten und relativen Anteile bei den in den Kernstädten oder auf dem Land lebenden Senioren zugenommen. In den übrigen Agglomerationsgemeinden blieben die öV-Anteile relativ konstant (vgl. Abbildung 10 und Tabelle T02_4.1/2 im Anhang).

⁵ Die im MZMV 1994 vorgenommene Raumtypisierung ist nur bedingt mit der nachfolgender MZMV-Erhebungen vergleichbar, da 1994 eine andere Definition bzw. Abgrenzung der Agglomerationsgemeinden vorgenommen wurde. Der Mehrjahresvergleich ab 1994 ist deshalb nur zwischen Stadt und Land möglich.

Abbildung 10 Verkehrsmittelwahl pro Tag über alle Zwecke von Senioren 1994-2010 nach Raumtypen des Wohnortes (in % der Tagesdistanz)



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994-2010

3.6.2. Agglomerationen

Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen

Die höchsten Anteile bei den öV-Abonnements im Jahr 2010 finden sich bei den Senioren und der Gesamtbevölkerung in den grossen Agglomerationen (vgl. Tabelle 4). So verfügen beispielsweise fast 20% der Berner Senioren über ein GA, beim Verbund-Abo verzeichnen die Basler Senioren mit über 30% den Spitzenwert (vgl. Tabelle T02_5.2). Dementsprechend nutzen die in den grossen Agglomerationen lebenden Senioren häufiger die öffentlichen Verkehrsmittel als die in mittleren und kleinen Agglomerationen lebenden Senioren (vgl. Tabelle 4, Tabelle T02_4.1/2 im Anhang und Abbildung 12).

Bezüglich des Führerscheinbesitzes gibt es bei den Senioren im Jahr 2010 keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Agglomerationen. Dagegen fällt die Autoverfügbarkeit für beide Seniorengruppen in den mittleren und den kleinen Agglomerationen tendenziell etwas höher aus (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 4 Mobilitätskenngrössen von Senioren nach Agglomerationen 2010

	Grosse Agglomerationen			Mittlere Agglomerationen			Kleine Agglomerationen			Alle Agglomerationen		
	65-74 Jahre	75+ Jahre	Ges. Bev.	65-74 Jahre	75+ Jahre	Ges. Bev..	65-74 Jahre	75+ Jahre	Ges. Bev.	65-74 Jahre	75+ Jahre	Ges. Bev.
Kenngrössen des Verkehrs¹												
Tägliche Anzahl Wege	2.9	2.2	3.4	2.8	2.3	3.5	2.9	2.2	3.5	2.9	2.3	3.4
Tagesdistanz (in km)	26.9	15.4	33.2	28.7	16.6	37.0	25.6	13.9	36.5	27.4	15.7	35.1
Tageswegzeit (in Min.)	91.9	60.8	92.8	90.3	63.3	92.7	83.7	53.5	88.1	90.3	60.9	92.2
Mobilitätsgrad (in %)	84.7	73.2	89.2	83.7	74.7	89.6	83.0	74.0	89.5	84.1	73.8	89.4
Verkehrszweck¹ (in % der Tagesdistanz)												
Arbeit	4.1	2.0	23.8	3.4	0.8	24.0	5.6	0.5	26.6	4.0	1.4	24.2
Ausbildung	0.9	0.5	4.8	0.5	0.3	5.2	1.2	0.2	5.7	0.8	0.4	5.1
Einkauf	18.5	22.1	12.4	18.6	22.6	12.7	15.9	22.9	12.7	18.2	22.4	12.5
Freizeit	58.7	59.9	41.1	63.0	67.2	40.6	60.6	66.5	40.4	60.6	63.4	40.8
Service/Begleitung	3.3	1.3	6.4	1.3	0.1	6.8	2.9	0.3	5.9	2.5	0.7	6.5
Geschäft	6.0	3.0	4.3	5.0	3.1	4.9	9.1	1.7	4.3	6.0	2.9	4.6
Anderer	8.6	11.2	7.3	8.0	6.0	5.7	4.8	8.0	4.5	7.9	8.8	6.3
Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen (in %)												
Halbtax ²	48.2	40.2	42.2	46.1	40.1	39.0	42.5	34.2	34.1	46.7	39.5	40.0
GA ²	9.4	11.6	10.2	8.3	12.5	11.0	5.8	6.9	8.8	8.6	11.4	10.3
Verbund-Abo ²	17.7	20.6	23.6	7.0	11.2	10.9	4.2	6.1	5.9	12.0	15.4	16.7
kein Abo ²	34.8	36.2	34.6	41.6	41.6	43.1	50.2	55.3	52.6	39.3	40.4	39.9
Führerschein ³	78.5	46.6	77.7	78.1	46.4	80.6	79.8	48.5	81.4	78.5	46.7	79.2
Velo immer verfügbar ⁴	48.4	21.4	65.3	57.2	26.8	71.4	57.0	30.1	71.1	52.8	24.4	68.3
Auto immer verfügbar ⁵	83.7	87.3	74.2	85.6	89.2	77.3	88.0	91.8	82.7	84.9	88.5	76.4

¹Basis: 50 696 Zielpersonen; ²Basis: 45 688 Zielpersonen ab 16 Jahren; ³Basis: 90 029 Haushaltspersonen ab 18 Jahren

⁴Basis: 48 985 Zielpersonen, die ohne fremde Hilfe gehen können; ⁵Basis: 34 512 Zielpersonen mit PW-Führerschein, die ohne fremde Hilfe gehen können

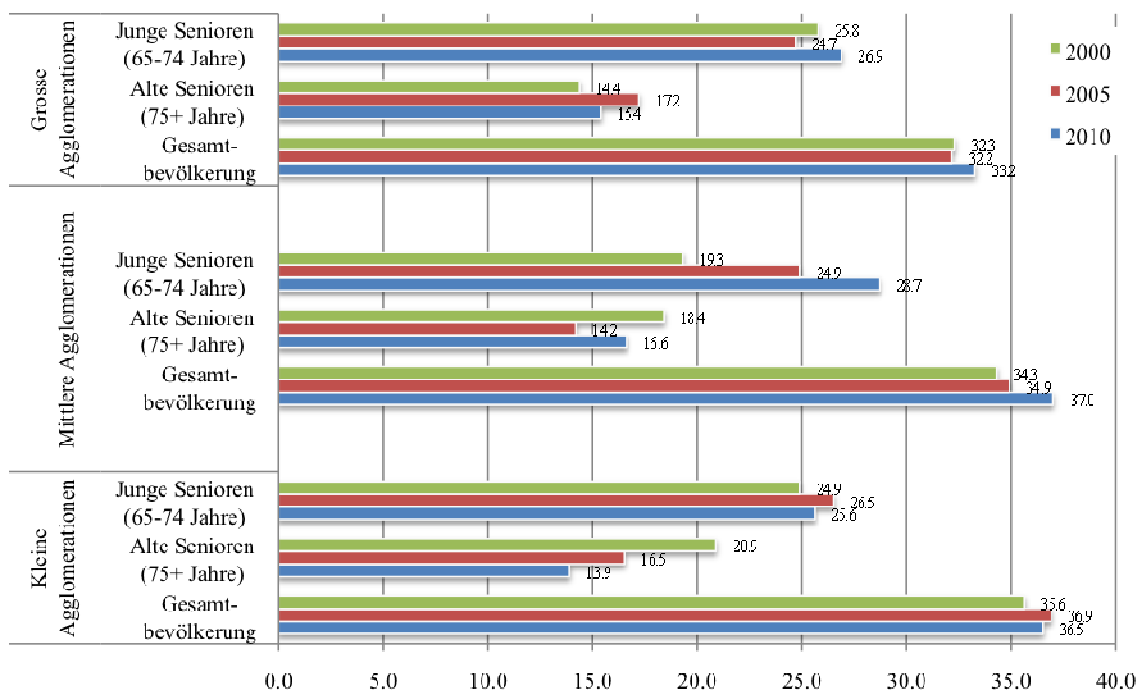
Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Kenngrossen des Verkehrs

Der Mobilitätsgrad sowie die Anzahl der täglichen Wege der Senioren zwischen grossen, mittleren und kleinen Agglomerationen sind sich 2010 relativ ähnlich. Dagegen legen Senioren aus mittleren Agglomerationen im Durchschnitt höhere Tagesdistanzen zurück als ihre Altersgenossen aus kleinen und grossen Agglomerationen. Jedoch sind die Unterschiede im Vergleich zur Gesamtbevölkerung geringer. Im Vergleich der fünf grossen Agglomerationen (Basel, Bern, Genf, Lausanne und Zürich) legten Junge Senioren aus Bern, Basel und Zürich im Jahr 2010 deutlich längere Tagesdistanzen zurück als ihre Altersgenossen aus Genf und Lausanne. Bei den Alten Senioren sind diese Unterschiede in den Tagesdistanzen zwischen diesen Agglomerationen deutlich geringer (vgl. Tabelle T02_2.2 im Anhang). Aufgrund der geringen Stichprobengrössen der beiden Senioren Altersklassen vermitteln diese Ergebnisse über die fünf grossen Agglomerationen aber nur eine erste Übersicht und sollten nicht zu stark belastet werden.

Der zeitliche Vergleich (Abbildung 11) zeigt, dass zwischen 2000 bis 2010 die Tagesdistanzen der Jungen Senioren aus mittleren Agglomerationen absolut und relativ am stärksten zugenommen haben (+49%). Die Tagesdistanzen ihrer Altersgenossen aus kleinen und grossen Agglomerationen sind dagegen in den letzten 10 Jahren relativ konstant geblieben. Zu Bedenken sind dabei Dynamiken innerhalb der Agglomerationsgebiete. So werden verschiedene kleine Agglomerationen seit 2010 neu den mittleren Agglomerationen zugeordnet (Wetzikon-Pfäffikon (ZH), Heerbrugg-Altstätten, Rapperswil-Jona-Rüti und Bellinzona).

Abbildung 11 Tagesdistanz von Senioren nach Agglomerationen 2000-2010 (in km/Person)

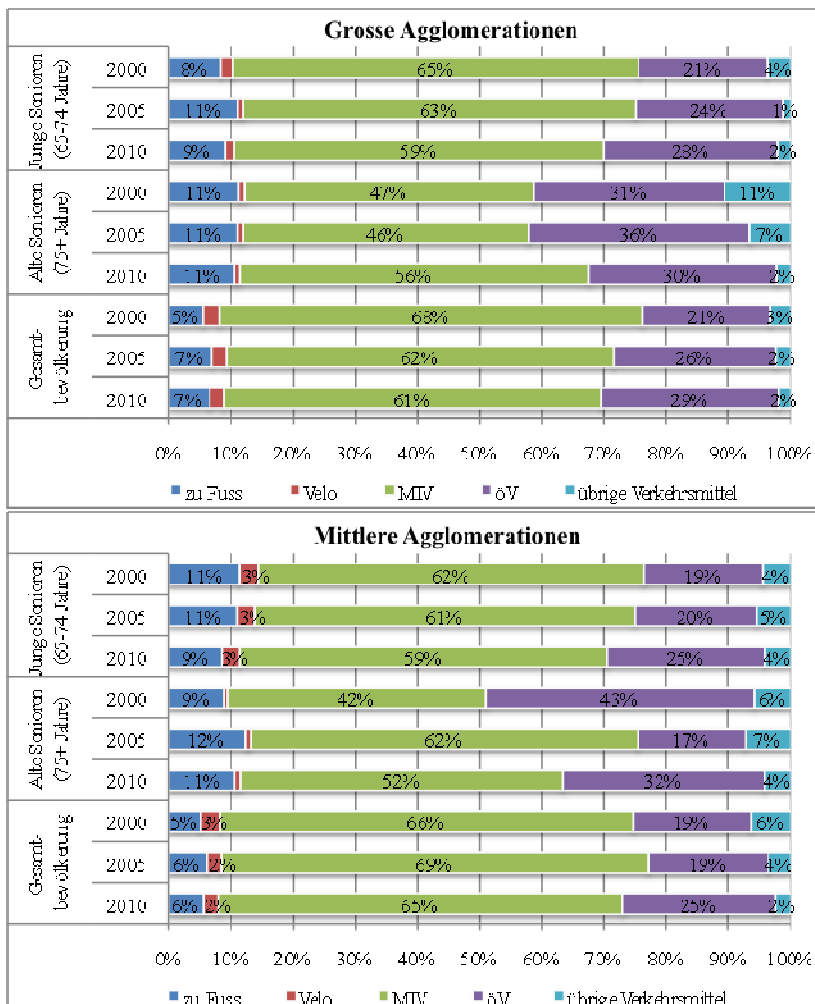


Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994-2010

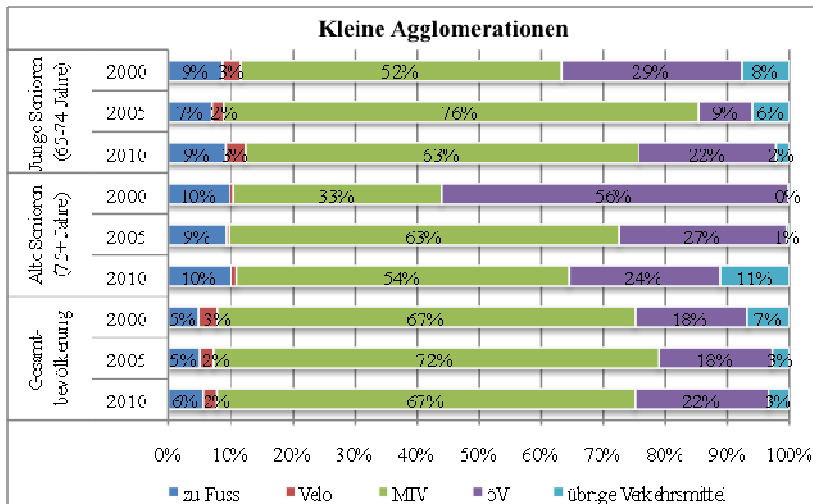
Verkehrsmittelwahl

In Bezug auf die tagesdistanzabhängige Verkehrsmittelwahl bestehen für Senioren zwischen den Agglomerationen im Jahr 2010 folgende Unterschiede: Bei Jungen und Alte Senioren sind die MIV- und öV-Anteile zwischen mittleren und grossen Agglomerationen in etwa ähnlich. Für ihre Altersgenossen aus den kleinen Agglomerationen spielt dagegen das Auto eine wichtigere Rolle, was auf die geringere Erschliessungs- und Angebotsqualität der öffentlichen Verkehrsmittel in den kleinen Agglomerationen zurückgeführt werden kann (vgl. Abbildung 12). Bei den Senioren aus den Agglomerationen Genf und Lausanne liegen die MIV-Anteile bei über 70% der täglich zurückgelegten Distanzen. Das entspricht einem mehr als 10% höherem MIV-Anteil als in den Agglomerationen Basel, Bern und Zürich (vgl. Tabelle T02_4.3 im Anhang). Auch bei diesen Aussagen ist wieder die geringe Stichprobengrösse der beiden Senioren Altersklassen in den fünf grossen Agglomerationen zu berücksichtigen.

Abbildung 12 Verkehrsmittelwahl pro Tag über alle Zwecke von Senioren 1994-2010 nach Agglomerationen (in % der Tagesdistanz)



Fortsetzung Abbildung 12



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2000-2010

Die seit 2000 zu beobachtenden Zu- und Abnahmen in der Verkehrsmittelwahl der Senioren zwischen den Agglomerationen sind, wie bereits angesprochen, durch methodisch Veränderungen in der Erhebung beeinflusst (keine Verdichtung der Stichprobe in den Agglomerationen bei den Erhebungen 2000 und 2005).

3.6.3. Sprachregionen

Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen

Fast zwei Drittel der Senioren aus der Deutschschweiz verfügen im Jahr 2010 über ein öV-Abonnement. Demgegenüber besitzen nicht mal die Hälfte der französisch- und nur ein Drittel der Senioren aus der italienischsprachigen Schweiz ein öV-Abonnement. Einzig bei den Verbundabonnements weisen die Jungen und Alten Senioren aus der Romandie gleiche Werte auf wie die Deutschschweizer ab 65 Jahren. Umgekehrt verhält es sich bei der Verfügbarkeit von Autos. Hier verfügen französisch- und italienischsprachigen Senioren mit über 90% deutlich häufiger immer über ein Auto als die Personen ab 65 Jahren aus der Deutschschweiz (vgl. Tabelle 5).

Kenngrossen des Verkehrs

In Bezug auf den Mobilitätsgrad und die Anzahl Wege unterscheiden sich im Jahr 2010 die Personen ab 65 Jahren aus den jeweiligen Landesteilen nur gering. Bei den täglich zurückgelegten Distanzen sind die Unterschiede allerdings gross. Deutschweizerinnen und Deutschweizer ab 65 Jahren legen längere Distanzen zurück als ihre Altersgenossen in der Romandie und aus den italienischsprachigen Landesteilen. Gegenüber den Senioren aus der italienischsprachigen Schweiz sind die Tagesdistanzen der Deutschweizer nahezu doppelt so lang (vgl. Tabelle 5). Auch hier ist zu berücksichtigen, dass ein Teil der Alltagsmobilität (Einkauf, Freizeit) der Senioren aus den Agglomerationen der französisch- und italienischsprachigen Schweiz im angrenzenden Ausland stattfindet und somit nicht in die Tagesdistanz im Inland eingerechnet ist (vgl. BFS/ARE 2012).

Verkehrszweck

Auch innerhalb der drei Landesteile legen Senioren die meisten Kilometer für Freizeitwege, gefolgt von Einkaufswegen zurück. Jedoch gibt es bei diesen beiden Verkehrszwecken anteilmässige Un-

terschiede zwischen den drei Sprachregionen. Die Senioren aus der italienischsprachigen Schweiz legen mit einem Anteil von rund 50% an der Tagesdistanz deutlich weniger Freizeitwege zurück als ihre Altersgenossen aus der Deutschschweiz und der Romandie. Dagegen haben sie einen zwischen 10% bis 15% höheren Anteil bei den Einkaufswegen (vgl. Tabelle 5).

Tabelle 5 Mobilitätskenngrössen von Senioren nach Sprachregionen 2010

	Deutsche Schweiz			Französische Schweiz			Italienische Schweiz		
	65-74 Jahre	75+ Jahre	Gesamtbevölk.	65-74 Jahre	75+ Jahre	Gesamtbevölk.	65-74 Jahre	75+ Jahre	Gesamtbevölk.
Kenngrössen des Verkehrs¹									
Tägliche Anzahl Wege	2.8	2.2	3.4	2.8	2.0	3.4	3.0	2.3	3.7
Tagesdistanz (in km)	30.5	16.7	38.0	24.1	14.7	34.2	16.9	9.3	29.3
Tageswegzeit (in Min.)	92.6	62.7	94.1	80.9	51.5	86.5	69.6	49.9	81.7
Mobilitätsgrad (in %)	82.8	73.2	89.2	85.2	71.6	88.7	82.1	74.5	88.5
Verkehrszweck¹ (in % der Tagesdistanz)									
Arbeit	3.7	1.3	24.5	4.8	1.2	24.3	5.9	3.7	21.6
Ausbildung	1.3	0.4	5.5	0.1	0.1	4.9	0.5	0.0	5.1
Einkauf	18.6	22.2	12.6	22.1	25.5	12.8	29.1	37.1	16.2
Freizeit	61.2	64.8	40.4	51.6	60.0	39.9	51.5	53.1	37.1
Service/Begleitung	5.4	2.9	4.3	8.4	3.0	6.0	5.9	2.3	8.9
Geschäft	2.7	0.7	7.2	2.7	1.7	5.5	0.5	0.0	6.2
Andere	7.1	7.7	5.5	10.4	8.5	6.5	6.8	3.9	5.0
Verkehrsmittelwahl¹ (in % der Tagesdistanz)									
zu Fuss	8.1	10.2	5.5	8.3	8.5	5.5	11.9	15.5	6.1
Velo	2.2	1.0	2.5	1.0	0.6	1.3	1.5	0.3	1.0
MIV	58.7	50.6	63.7	76.3	71.5	73.1	82.4	76.5	79.6
öV	27.9	33.7	25.6	12.3	13.7	18.3	4.2	6.6	10.8
übrige Verkehrsmittel	3.2	4.5	2.6	2.1	5.6	1.9	0.1	1.0	2.5
Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen (in %)									
Halbtax ²	52.8	43.6	44.2	32.4	27.6	25.2	18.4	25.1	18.7
GA ²	9.7	12.6	11.2	4.1	4.8	7.2	1.1	2.9	3.2
Verbund-Abo ²	10.1	12.4	13.7	10.0	13.4	14.7	3.5	6.6	8.5
kein Abo ²	34.0	37.5	37.5	57.7	58.9	56.2	72.4	66.4	70.2
Führerschein ³	78.6	45.2	80.9	81.5	54.4	80.6	79.5	45.3	81.0
Velo immer verfügbar ⁴	60.4	29.9	75.2	37.8	16.9	58.6	34.6	13.8	56.9
Auto immer verfügbar ⁵	82.5	87.3	74.9	92.2	91.0	86.5	92.7	92.0	90.5

¹Basis: 62 868 Zielpersonen; ²Basis: 56 448 Zielpersonen ab 16 Jahren; ³Basis: 112 197 Haushaltspersonen ab 18 Jahren

⁴Basis: 60 766 Zielpersonen, die ohne fremde Hilfe gehen können; ⁵Basis: 43 183 Zielpersonen mit PW-Führerschein, die ohne fremde Hilfe gehen können

Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Verkehrsmittelwahl

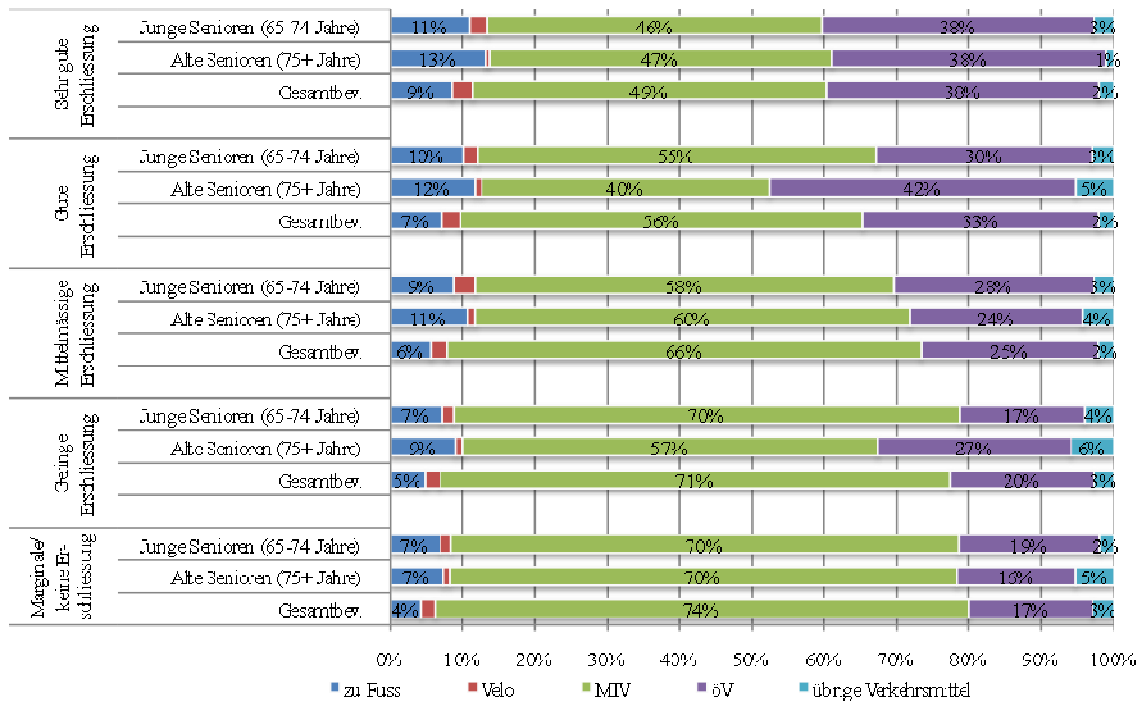
Bei den französisch- und italienischsprachigen Senioren liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs bis zu 20% höher als bei den Altersgenossen aus der Deutschschweiz. Zwar nimmt der MIV-Anteil bei den Alten Senioren in allen drei Landesteilen ab, jedoch bleiben die Anteile in der Romandie und der italienischen Schweiz gegenüber der Deutschschweiz auf einem hohen Niveau bestehen. Diese Unterschiede ergeben sich aus den bereits erwähnten divergenten Ausstattungen der Senioren mit Mobilitätswerkzeugen zwischen den drei Landesteilen. Zudem sind die Senioren aus der italienischen Schweiz anteilmässig häufiger zu Fuss unterwegs als ihre Altersgenossen aus der Romandie und der Deutschschweiz (vgl. Tabelle 5).

3.6.4. öV-Güteklassen

Seit dem Mikrozensus 2005 sind die Wohnorte der Befragten mit Daten zur Wohnumgebung verknüpft. So kann u.a. die Qualität der öV-Erschliessung bei der Untersuchung der Mobilität berücksichtigt werden. Die öV-Güte eines Wohnortes ist um so höher je näher eine Haltestelle zur Wohnung der Befragten liegt und je besser das Fahrplanangebot an dieser Haltestelle ist.

Bei den Kenngrössen des Verkehrs gelten für die Senioren die gleichen Tendenzen wie bei den jüngeren Altersklassen: Je bessere die öV-Erschliessung am Wohnort ist, desto kürzer sind die täglichen zurückgelegten Distanzen und um so häufiger besitzen die Einwohner/innen öV-Abonnemente. Jedoch werden diese Distanzunterschiede zwischen den jeweiligen öV-Güteklassen mit zunehmendem Seniorenalter deutlich geringer, da die Wege im Allgemeinen etwas kürzer werden, als bei jüngeren Altersklassen (vgl. Kapitel 3.3). Beim Besitz von öV-Abonnements bleiben die Unterschiede jedoch bestehen (vgl. Tabellen T04_1 bis T04_4 im Anhang).

Abbildung 13 Verkehrsmittelwahl der Senioren nach Erschliessungsqualität ihrer Wohnorte mit dem öffentlichen Verkehr (in % der Tagesdistanz) 2010



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Die Erschliessungsqualität des Wohnortes mit dem öV hat einen starken Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Senioren. Wohnen diese in einem mit dem öV sehr gut erschlossenen Ort, dann legen sie 38% der Tagesdistanzen mit dem öV zurück. Ist die Erschliessung der Wohnlage mit dem öV im Gegensatz nur marginal oder gar nicht existent, dann werden unter 20% der täglichen Verkehrsleistungen mit dem öV durchgeführt (vgl. Abbildung 13). Zwischen gut und weniger gut erschlossenen Wohnorten besteht zwischen den beiden Seniorenaltersklassen zumindest teilweise ein grosser Unterschied. Während die Verkehrsmittelwahl der Jungen Senioren mit derjenigen der Gesamtbevölkerung vergleichbar ist, legen die Alten Senioren in diesen öV-Güteklassen tendenziell häufiger ihre Tagesdistanzen mit dem öV zurück (vgl. Abbildung 13).

3.7. Wichtigste Erkenntnisse

Die wichtigsten Erkenntnisse aus der Analyse der Senioren lassen sich in den folgenden Punkten zusammenfassen:

- *Überlagerung von verschiedenen Effekten*
Zusammenfassend lässt sich für die beobachteten Entwicklungen in der Mobilität älterer Menschen festhalten, dass offensichtlich eine Überlagerung von verschiedenen Effekten wie ein höheres Mobilitätsbedürfnis, verbesserte physische Möglichkeiten (gestiegene Fitness und Gesundheit) und sowie ein Generationeneffekt (Mobilitätsbiografien) stattfindet.
- *Senioren fahren vermehrt pauschal öV*
Senioren verfügen zunehmend über Pauschalfahrausweise wie GA, Verbund- oder Streckenabonnemente. Das Halbtax - wo immer noch Fahrausweise dazu gekauft werden müssen - verliert dagegen an Attraktivität.
- *Der Motorisierungsgrad nimmt zu*
Der Anteil der Seniorinnen und Senioren die einen Führerschein besitzen ist in den letzten 20 Jahren stark gestiegen, vor allem bei den Frauen hat er sich prozentual nahezu verdoppelt. Zudem steigt die Autoverfügbarkeit mit zunehmendem Alter: 9 von 10 Senioren, welche einen Führerschein besitzen, steht immer ein Auto zur Verfügung.
- *Senioren gehen es ruhiger an, sind aber mobiler geworden*
Durch den Wegfall der arbeits- und ausbildungsbedingten Wege, nehmen ab 65 Jahren die verschiedenen Kenngrößen des Verkehrs ab. Diese Abnahme akzentuiert sich ab 75 Jahren nochmals. In der Zeitreihe haben dagegen die Anzahl Wege, die Tagesdistanzen und der Mobilitätsgrad der Senioren zugenommen. D.h. im Jahr 2010 gehen nicht nur mehr ältere Menschen aus dem Haus, sondern jeder Einzelne von ihnen geht häufiger aus dem Haus und legt bedeutend mehr Kilometer zurück als noch im Jahr 1994.
- *Junge Senioren benutzen die gleichen Verkehrsmittel wie die Restbevölkerung*
Junge Senioren legen zwar weniger Kilometer zurück als die Durchschnittsbevölkerung jedoch unterscheidet sich ihr Verkehrsmittelwahl gemessen an der Tagesdistanz kaum von dieser. Auch nach der Pensionierung werden anteilmässig die meisten Kilometer pro Tag mit dem Auto zurückgelegt.
- *Alte Senioren nutzen andere Verkehrsmittel und legen deutlich kürzere Distanzen zurück*
Ab 75 Jahren geht der Distanzanteil des MIV zurück. Andere Verkehrsmittel, wie der öV und der LV (insbesondere das zu Fuss gehen), gewinnen an Bedeutung. Durch den starken Rückgang des Führerscheinbesitzes bei den Alten Senioren, auch aufgrund der obligatorischen Kontrolluntersuchungen, legen diese weniger Kilometer als Fahrer eines Autos zurück und nutzen folglich andere Verkehrsmittel. Hinzu kommen die ab 75 Jahren zunehmenden altersbedingten Einschränkungen und der Stress sich im Alltagsverkehr zu bewegen, welche die Alten Senioren in ihrer Mobilität vermehrt einschränken.

Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, dass insbesondere der öV und das Fusswegnetz den Bedürfnissen dieser Bevölkerungsgruppe, die einen hohen Anteil an altersbedingten Mobilitätseinschränkungen aufweist, nach dem Motto „hindernisfreier Verkehrsraum“ oder „Design for all“ Rechnung trägt.

- *In der Stadt legen Senioren kürzere Distanzen zurück und sind mit dem öV unterwegs*
In den Kernstädten legen sowohl Junge als auch Alte Senioren im Durchschnitt kürzere Distanzen pro Tag zurück als ihre Altersgenossen aus den Agglomerationsgürteln und den ländlichen Gebieten. Jedoch gleichen sich die verschiedenen Kenngrössen des Verkehrs mit zunehmendem Seniorenalter zwischen Stadt und Land an. Zudem nutzen die Stadtsenioren u.a. aufgrund des besseren öV-Angebots vergleichsweise häufiger die öffentlichen Verkehrsmittel als die Senioren in der Agglomeration und auf dem Land.
- *Unterschiede zwischen den Sprachregionen sind ausgeprägter als zwischen Stadt und Land*
Während der Stadt-Land-Unterschied bei den Senioren weniger stark ausgeprägt ist als in der Gesamtbevölkerung, sind die Unterschiede zwischen den Sprachregionen in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl und die Tagesdistanzen gross. So zeigt sich, dass Deutschschweizer längere Distanzen zurücklegen und deutlich häufiger den öV nutzen als ihre Altersgenossen aus der Romandie und der italienischen Schweiz.

4. Alleinerziehende

4.1. Hintergrund und Definition

Heute gibt es in der Schweiz rund 150'000 alleinerziehende Elternteile mit Kindern unter 25 Jahren. Das sind rund 4% aller Haushalte in der Schweiz und mehr als doppelt so viele Einelternhaushalte als noch vor 30 Jahren. Mit einem Anteil von 85% sind Frauen überproportional oft in der Rolle der Alleinerziehenden zu finden (vgl. BFS, 2013b und 2011).

Die Mobilität spielt aufgrund der spezifischen Doppelbelastung aus Erwerbs- und Familienarbeit für Alleinerziehende eine andere Rolle als für Familien mit zwei Erwachsenen (vgl. Chlond et al., 2007). Auf der Grundlage der Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 wird in diesem Kapitel untersucht, worin sich das Mobilitätsverhalten von Alleinerziehenden im Vergleich zu Paaren mit Kindern unterscheidet. Als Basis der Auswertungen stehen folgende geschlechtsspezifische Stichprobengrößen für Alleinerziehende und Paare mit Kindern zur Verfügung⁶.

Tabelle 6 Stichprobengrößen nach Haushaltstypen „Einelternhaushalt“ (Alleinerziehende) und „Paare mit Kind(ern)“ für den MZMV 2010

	Alleinerziehende			Paare mit Kind(ern)			Gesamtbevölkerung		
	Männer	Frauen	Total	Männer	Frauen	Total	Männer	Frauen	Total
absolut	235	1'331	1'566	6'609	6'819	13'428	28'762	34'106	62'868
in %	15%	85%	100%	49%	51%	100%	46%	54%	100%

4.2. Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen

Alleinerziehende Frauen verfügen mit einem Anteil von 55% signifikant häufiger über ein öV-Abonnement als alleinerziehende Männer oder Paare mit Kindern. Zwar weisen auch alleinerziehende Männern (49%) einen erhöhten Abonnementbesitz im Vergleich zu den Paaren mit Kindern auf, jedoch ist dieser Unterschied statistisch nicht signifikant⁷. Im Vergleich zu den Männern greifen alleinerziehende Frauen vor allem zu Pauschalfahrausweisen wie GA (7%) oder Verbund-Abos (15%) (vgl. Tabelle 7).

Ein möglicher Grund für den höheren Abo-Besitz bei alleinerziehenden Frauen und Männer ist möglicherweise ihr tendenziell tieferer Motorisierungsgrad. Ein Viertel der Alleinerziehenden besitzen kein Auto, demgegenüber haben rund 95% der Paare mit Kind(ern) in ihrem Haushalt mindestens ein Auto. Auch der Führerscheinbesitz bei alleinerziehenden Müttern (79%) und Vätern (91%) ist signifikant tiefer als der in Familienhaushalten mit zwei Erwachsenen. Bei der Autoverfügbarkeit zeigen sich keine signifikanten Unterschiede (vgl. Tabelle 7).

Die Ausstattung mit öV-Abonnements und der Führerscheinbesitz von Alleinerziehenden entsprechen mehr oder weniger dem der Gesamtbevölkerung. Familienhaushalte mit zwei Erwachsenen verfügen dagegen tendenziell weniger häufig über ein öV-Abonnement, besitzen dafür eher einen Führerschein (vgl. Tabelle 7).

⁶ Die beiden Haushaltstypen „Einelternhaushalt“ (Alleinerziehende) und „Paare mit Kind(ern)“ enthalten nur die Charakteristika der Elternteile, d.h. die Kinder und Jugendlichen, welche in diesen Haushalten leben, wurden in den Auswertungen nicht mitberücksichtigt.

⁷ Das Konfidenzintervall beträgt 90%.

Tabelle 7 Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen von alleinerziehenden Eltern und Paaren mit Kind(ern) 2010

	Alleinerziehende ¹			Paare mit Kind(ern) ²			Gesamtbevölkerung ³		
	Männer	Frauen	Total	Männer	Frauen	Total	Männer	Frauen	Total
Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen (in %)									
Halbtax	40.3	38.3	38.6	31.3	36.6	33.9	35.0	41.7	38.5
<i>Vertrauensintervall +/- (in %)</i>	<i>6.0</i>	<i>2.5</i>	<i>2.3</i>	<i>1.1</i>	<i>1.1</i>	<i>0.8</i>	<i>0.6</i>	<i>0.5</i>	<i>0.4</i>
GA	6.4	6.8	6.7	7.5	4.2	5.8	10.2	9.5	9.8
<i>Vertrauensintervall +/- (in %)</i>	<i>3.0</i>	<i>1.3</i>	<i>1.2</i>	<i>0.6</i>	<i>0.5</i>	<i>0.4</i>	<i>0.4</i>	<i>0.3</i>	<i>0.2</i>
Verbund-Abo	8.4	14.7	13.6	8.6	10.1	9.3	11.9	15.3	13.7
<i>Vertrauensintervall +/- (in %)</i>	<i>3.4</i>	<i>1.8</i>	<i>1.6</i>	<i>0.6</i>	<i>0.7</i>	<i>0.5</i>	<i>0.4</i>	<i>0.4</i>	<i>0.3</i>
kein Abo	51.3	44.9	46.1	55.7	51.1	53.4	47.7	39.5	43.5
<i>Vertrauensintervall +/- (in %)</i>	<i>6.1</i>	<i>2.6</i>	<i>2.4</i>	<i>1.1</i>	<i>1.1</i>	<i>0.8</i>	<i>0.6</i>	<i>0.5</i>	<i>0.4</i>
Führerschein ⁴	90.7	78.5	80.3	96.2	86.6	91.4	88.2	73.7	80.8
<i>Vertrauensintervall +/- (in %)</i>	<i>3.3</i>	<i>2.0</i>	<i>1.8</i>	<i>0.3</i>	<i>0.7</i>	<i>0.4</i>	<i>0.3</i>	<i>0.3</i>	<i>0.2</i>
Velo immer verfügbar ⁵	76.6	62.6	65.1	81.5	76.9	79.2	74.7	66.1	70.4
<i>Vertrauensintervall +/- (in %)</i>	<i>5.3</i>	<i>2.5</i>	<i>2.3</i>	<i>0.9</i>	<i>1.0</i>	<i>0.7</i>	<i>0.5</i>	<i>0.5</i>	<i>0.3</i>
Auto immer verfügbar ⁶	87.3	80.7	82.0	83.8	76.6	80.4	82.0	74.2	78.3
<i>Vertrauensintervall +/- (in %)</i>	<i>4.3</i>	<i>2.3</i>	<i>2.0</i>	<i>0.9</i>	<i>1.0</i>	<i>0.7</i>	<i>0.1</i>	<i>0.1</i>	<i>0.1</i>
Auto im Haushalt ⁷	88.9	73.0	75.3	94.7	94.5	94.6	86.1	76.7	81.0
<i>Vertrauensintervall +/- (in %)</i>	<i>3.8</i>	<i>2.3</i>	<i>2.0</i>	<i>0.5</i>	<i>0.5</i>	<i>0.4</i>	<i>0.4</i>	<i>0.4</i>	<i>0.3</i>

¹Basis: 1 566 Zielpersonen; ²Basis: 13 428 Zielpersonen; ³Basis: 56 448 Zielpersonen ab 16 Jahren

⁴Basis Haushaltspersonen ab 18 Jahren: 1 684¹; 15 032²; 112 197³

⁵Basis Zielpersonen, die ohne fremde Hilfe gehen können: 1 501¹; 13 275²; 60 766³

⁶Basis Zielpersonen mit PW-Führerschein, die ohne fremde Hilfe gehen können: 1 259¹; 12 251²; 43 183³

⁷Basis: 1 566 Zielpersonen¹; Basis: 13 428 Zielpersonen²; Basis: 62 868 Zielpersonen³

Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

4.3. Kenngrössen des Verkehrs

Eltern, ob alleinerziehend oder in einer Partnerschaft lebend, legen im Vergleich zur Gesamtbevölkerung tendenziell mehr Wege pro Tag zurück (vgl. Tabelle 8). Ein Zusammenhang zwischen dem höheren Wegeaufkommen (Mobilitätsbedarf) und der Haushaltskonstellation darf vermutet werden, da Eltern zur Kinderversorgung zusätzliche Begleitwege zurücklegen müssen.

Tabelle 8 Kenngrössen des Verkehrs von alleinerziehenden Eltern und Paaren mit Kindern 2010

	Alleinerziehende ¹			Paare mit Kind(ern) ²			Gesamtbevölkerung ³		
	Männer	Frauen	Total	Männer	Frauen	Total	Männer	Frauen	Total
Kenngrössen des Verkehrs									
Tägliche Anzahl Wege	4.1	3.5	3.6	3.8	3.6	3.7	3.6	3.3	3.4
<i>Vertrauensintervall +/-</i>	<i>0.3</i>	<i>0.1</i>	<i>0.1</i>	<i>0.1</i>	<i>0.1</i>	<i>0.04</i>	<i>0.03</i>	<i>0.02</i>	<i>0.02</i>
Tagesdistanz (in km)	39.3	32.4	33.6	48.9	30.0	39.5	42.5	31.1	36.7
<i>Vertrauensintervall +/- (in km)</i>	<i>7.5</i>	<i>2.9</i>	<i>2.7</i>	<i>1.5</i>	<i>1.1</i>	<i>1.0</i>	<i>0.7</i>	<i>0.5</i>	<i>0.4</i>
Tageswegzeit (in Min.)	100.1	87.8	90.0	99.7	81.2	90.4	97.6	86.0	91.7
<i>Vertrauensintervall +/- (in Min.)</i>	<i>12.1</i>	<i>4.8</i>	<i>4.5</i>	<i>2.4</i>	<i>1.8</i>	<i>1.5</i>	<i>1.1</i>	<i>0.9</i>	<i>0.7</i>
Mobilitätsgrad (in %)	90.8	87.5	88.1	93.5	88.2	90.9	91.3	86.9	89.1
<i>Vertrauensintervall +/- (in %)</i>	<i>3.5</i>	<i>1.7</i>	<i>1.5</i>	<i>0.6</i>	<i>0.7</i>	<i>0.5</i>	<i>0.3</i>	<i>0.3</i>	<i>0.2</i>

¹Basis: 1 566 Zielpersonen; ²Basis: 13 428 Zielpersonen; ³Basis: 62 868 Zielpersonen

Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

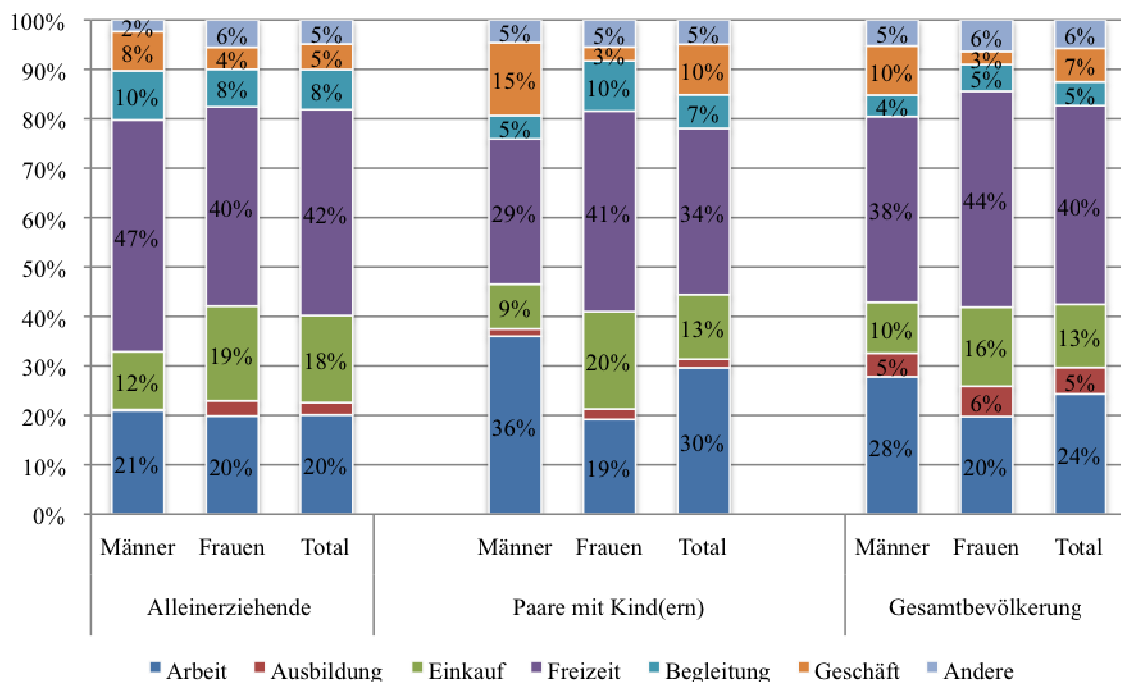
Der Anteil der mobilen alleinerziehenden Eltern (88%) liegt im Vergleich zu Paaren mit Kindern (91%) geringfügig tiefer. Es ist bekannt, dass alleinerziehende Elternteile vermehrt in Teilzeitstellen arbeiten, um Erwerbsarbeit und Kinderbetreuung zu vereinbaren (vgl. Chlond et al., 2007). Diese Tatsache spiegelt sich auch in den tieferen Tagesdistanzen von Alleinerziehenden (33.6 km) im Vergleich zu den Familienhaushalten mit zwei Erwachsenen und der Gesamtbevölkerung (vgl. Tabelle 8).

4.4. Wegzwecke

Alleinerziehende legen 60% ihrer Tagesdistanz für Freizeit- und Einkaufswege zurück, bei den Paaren mit Kind(ern) liegt der Anteil unter 50%. Der Unterschied ist ausschliesslich durch das Verkehrsverhalten der Männer in den beiden Haushaltstypen begründet. Alleinerziehende Mütter und Mütter aus Familienhaushalten weisen mehr oder weniger die gleichen Anteile bei den jeweiligen Wegzwecken auf, wobei auch die Tagesdistanzen vergleichbar sind. Dies bestätigt die bereits früher gewonnene Erkenntnis, dass Einelternhaushalte durch einen höheren Anteil an Teilzeitbeschäftigung insgesamt weniger Personenkilometer für Arbeitswege zurücklegen (vgl. Abbildung 14).

Durch die eingangs schon erwähnte zusätzliche Kinderversorgung der Eineltern- und Familienhaushalte mit zwei Erwachsenen sind die Anteile für Begleitwege an der Tagesdistanz im Vergleich zur Gesamtbevölkerung entsprechend erhöht.

Abbildung 14 Verteilung der Wegzwecke von alleinerziehenden Eltern und Paaren mit Kind(ern) 2010 (in % der Tagesdistanz)



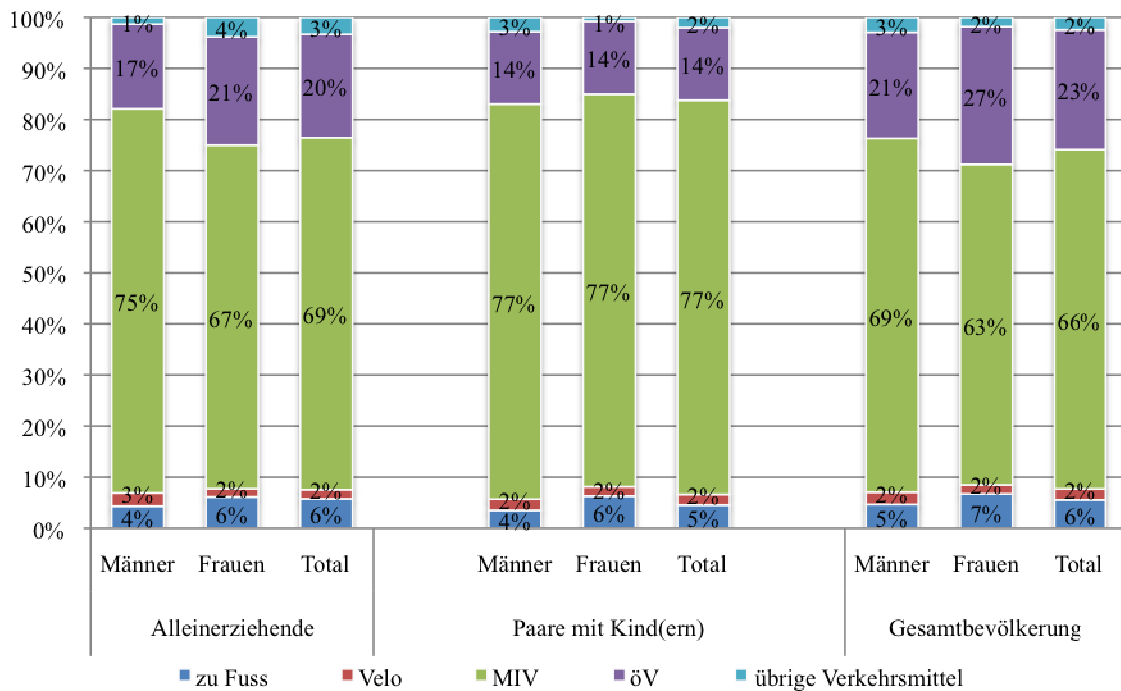
Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

4.5. Verkehrsmittelwahl

Auch für die Alleinerziehenden ist, bei einem Distanzanteil von 69%, die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs die wichtigste Fortbewegungsart. Jedoch liegen die Distanzanteile von öV

(20%) und LV (8%) tendenziell höher als bei den Paaren mit Kindern (14% bzw. 7%). Mögliche Gründe hierfür sind ein tieferer Motorisierungsgrad, die eher städtische Wohnlage mit der besseren öV-Erschliessungsqualität sowie die tendenziell schlechteren finanziellen Verhältnisse von alleinerziehenden Eltern (vgl. BFS, 2013b). Im Vergleich zur Gesamtbevölkerung sind die Werte für die einzelnen Verkehrsmittel ähnlich hoch (vgl. Abbildung 15).

Abbildung 15 Verkehrsmittelwahl über alle Zwecke von alleinerziehenden Eltern und Paaren mit Kindern 2010 (in % der Tagesdistanz)



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

4.6. Wichtigste Erkenntnisse

- *Alleinerziehende sind oft Frauen*

Alleinerziehende Elternteile sind oft Frauen weshalb die verschiedenen Mobilitätskenngrössen von Alleinerziehenden tendenziell mit denen der weiblichen Gesamtbevölkerung vergleichbar sind.

- *Kürzere Tagesdistanzen und tieferer Mobilitätsgrad*

Alleinerziehende Elternteile arbeiten vermehrt in Teilzeitstellen, um Erwerbsarbeit und Kinderbetreuung zu vereinbaren. Ihre Verkehrskenngrössen liegen unter denen von Familienhaushalten mit zwei Erwachsenen.

- *Alleinerziehende sind tendenziell vermehrt multimodal unterwegs*

Zwar ist auch bei den Alleinerziehenden das Auto das Verkehrsmittel der ersten Wahl, jedoch verhalten sie sich gegenüber Familienhaushalten mit zwei Erwachsenen tendenziell öfter multimodal. Mögliche Gründe dafür sind, dass Alleinerziehende nicht immer ein Auto zur Verfügung haben.

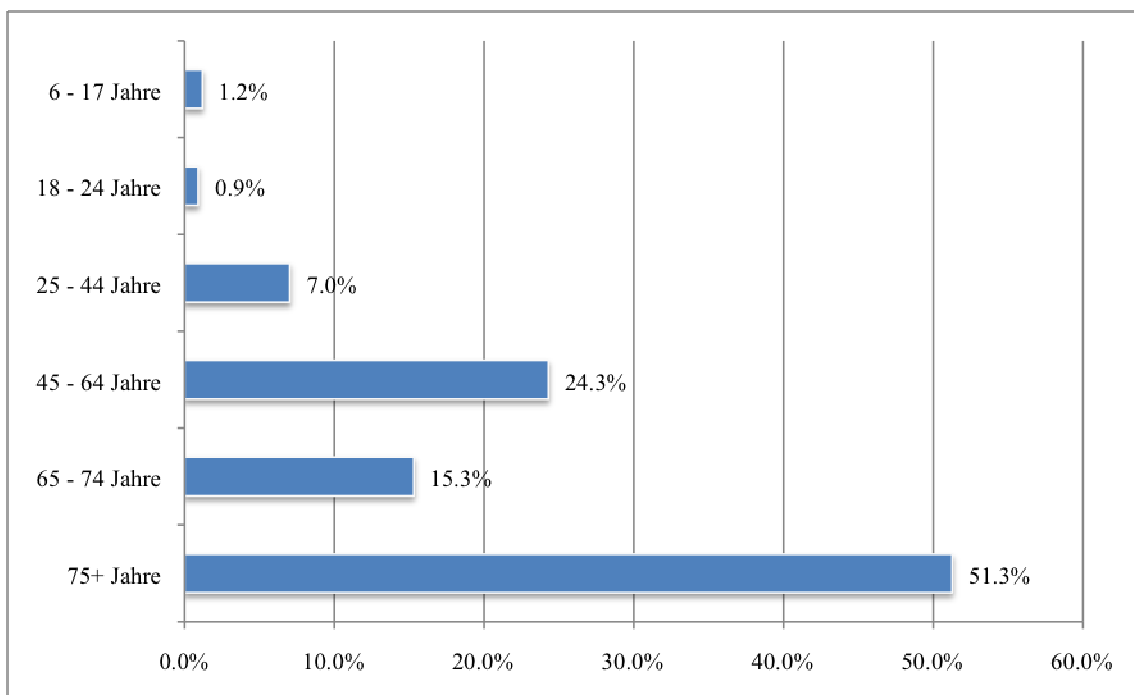
5. Gehbehinderte

5.1. Hintergrund und Definition

Körperlich beeinträchtigte Menschen haben oftmals Probleme sich fortzubewegen. Diese Schwierigkeiten können physiologisch bedingt sein, etwa im Falle querschnittgelähmter, blinder oder alter Personen. Sie sind zudem durch das bauliche und technologische Umfeld beeinflusst, etwa im Falle nicht behindertengerecht ausgebauter Transportsysteme. Das Behindertengleichstellungsgesetz zielt auf den Abbau und die Beseitigung letzterer Schwierigkeiten. Damit verbundene Schlagwörter sind ein „hindernisfreier Verkehrsraum“ und das „Design for all“, die insbesondere auf den Bereich des öV abzielen. Gemäss der Schweizerischen Gesundheitsbefragung von 2007 sagen rund 90% der Menschen mit Behinderungen aus, dass sie die öffentlichen Verkehrsmittel ohne Probleme nutzen können. Demnach ist nur ein kleiner Teil der Bevölkerung bei der Fortbewegung im Alltag durch umgebungsbezogenen Schwierigkeiten eingeschränkt (vgl. BFS, 2013a).

Im Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 wurde erfragt, ob und wie stark die Befragten aus körperlichen Gründen in ihrer Mobilität zu Fuss eingeschränkt sind.⁸ Auf der Grundlage dieser Daten können Auswertungen zum Verkehrsverhalten von Gehbehinderten gemacht und Rückschlüsse zu den Mobilitätsmustern von Menschen mit einer derartigen Behinderung gezogen werden.

Abbildung 16 Verteilung der Gehbehinderten nach Altersklassen 2010



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

⁸ Bei diesen Daten ist zu berücksichtigen, dass Sammelhaushalte für Menschen mit speziellen Bedürfnissen, internatsähnliche Schulen für Menschen mit Behinderung, Behindertenheime oder Spitäler sowie Kinder-, Jugend und Altersheime in der Stichprobenziehung nicht berücksichtigt wurden.

Die Gruppe der Senioren umfassen zwei Drittel der im MZMV 2010 erfassten Gehbehinderten. 15% davon entfallen auf die Gruppe der Jungen und 51% auf die der Alten Senioren. In der Altersgruppe der Jungen Senioren liegt der Anteil derjenigen, denen es nicht oder kaum möglich ist zu gehen bei 31%. Hingegen ist der Anteil von Kinder und Jugendlichen sowie Erwachsenen zwischen 18 bis 24 Jahren mit 2% relativ niedrig (vgl. Abbildung 16).

Als Basis der Auswertungen steht folgende geschlechtsspezifischen Stichprobengrößen für die Gehbehinderten zur Verfügung. Die Stichprobe der Gehbehinderten im MZMV 2010 definiert sich dabei auf der Basis der befragten Personen, die nach eigenen Angaben weniger als 200 Meter aus eigener Kraft, nur ein paar Schritte oder überhaupt nicht gehen zu können.

Tabelle 9 Stichprobengrösse der Gehbehinderten für 2010

	Gehbehinderte			Gesamtbevölkerung		
	Männer	Frauen	Total	Männer	Frauen	Total
absolut	640	1'327	1'967	28'762	34'106	62'868
in %	33%	67%	100%	46%	54%	100%

5.2. Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen

Gehbehinderte Menschen sind mobil, wie ihre Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen zeigt. Rund ein Drittel der Gehbehinderten besitzt ein öV-Abonnement und/oder verfügt über einen Führerschein. Zudem steht 71% der Gehbehinderten immer ein Auto zur Verfügung, was vergleichbar mit der Gesamtbevölkerung (78%) ist. Weiter weisen Männer einen deutlich höheren Anteil an Führerausweisen auf als Frauen. Beim Besitz von öV-Abonnements sind die Werte zwischen den Geschlechtern dagegen ausgeglichener (vgl. Tabelle 10).

Tabelle 10 Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen von Gehbehinderten 2010

	Gehbehinderte ¹			Gesamtbevölkerung ²		
	Männer	Frauen	Total	Männer	Frauen	Total
Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen (in %)						
Halbtax	21.1	19.7	20.2	35.0	41.7	38.5
<i>Vertrauensintervall +/- (in %)</i>	3.0	2.0	1.7	0.6	0.5	0.4
GA	5.9	4.6	5.0	10.2	9.5	9.8
<i>Vertrauensintervall +/- (in %)</i>	1.7	1.1	0.9	0.4	0.3	0.2
Verbund Abo	6.2	8.5	7.7	11.9	15.3	13.7
<i>Vertrauensintervall +/- (in %)</i>	1.8	1.4	1.1	0.4	0.4	0.3
kein Abo	67.7	68.2	68.0	47.7	39.5	43.5
<i>Vertrauensintervall +/- (in %)</i>	3.5	2.4	2.0	0.6	0.5	0.4
Führerschein ³	61.2	26.3	38.2	88.2	73.7	80.8
<i>Vertrauensintervall +/- (in %)</i>	3.6	2.3	2.1	0.3	0.3	0.2
Auto immer verfügbar ⁴	76.4	64.5	71.0	82.0	74.2	78.3
<i>Vertrauensintervall +/- (in %)</i>	0.5	0.5	0.3	0.5	0.6	0.4
Auto im Haushalt ⁵	63.1	39.2	46.9	86.1	76.7	81.0
<i>Vertrauensintervall +/- (in %)</i>	3.6	2.5	2.1	0.4	0.4	0.3

¹Basis: 1 967 Zielpersonen die weniger als 200 m gehen können

²Basis: 56 448 Zielpersonen ab 16 Jahren

³Basis Haushaltspersonen ab 18 Jahren: 112 197²

⁴Basis Zielpersonen mit PW-Führerschein, die ohne fremde Hilfe gehen können: 43 183²

⁵Basis: 1 967 Zielpersonen die nicht ohne fremde Hilfe gehen können¹; Basis: 62 868 Zielpersonen²

Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Die Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen von Menschen mit einer Gehbehinderung liegt im Vergleich zur Gesamtbevölkerung auf einem tiefen Niveau. Bezogen auf den öV kann dies physiologische Gründe haben, da es für Gehbehinderte schwieriger ist sich zu Fuss fortzubewegen und Haltestellen zu erreichen. Andererseits sind die hier erfassten Gehbehinderten mehrheitlich 75 Jahre und älter, wobei die niedrige Ausstattung der Alten Senioren mit Abonnements bereits diskutiert wurde. Zum Vergleich liegt gemäss BFS das Durchschnittsalter von Menschen mit Behinderungen in der Schweiz bei 45,5 Jahre (BFS, 2013b). In vorliegender Stichprobe beträgt das Durchschnittsalter jedoch 70 Jahre.

5.3. Kenngrössen des Verkehrs

Auch die Kenngrössen des Verkehrs der Gehbehinderten liegen tiefer als das gesamtschweizerische Niveau. Nur gerade etwas mehr als die Hälfte der befragten Personen, denen es nicht oder kaum möglich ist zu gehen, waren am Stichtag mobil. Betrachtet man deshalb nur die Gehbehinderten, welche zum befragten Stichtag mobil waren, verdoppeln sich sämtliche Kenngrössen. Jedoch vergrössert sich die Unsicherheit der Schätzung durch die deutlich kleinere Stichprobe, wie die Vertrauensintervalle aufzeigen. Ebenso wie bei der Bevölkerung generell, kann auch bei den Gehbehinderten festgestellt werden, dass Männer bedeutend mobiler sind als Frauen (vgl. Tabelle 11).

Tabelle 11 Kenngrössen des Verkehrs von Gehbehinderten 2010

	Gehbehinderte ¹			Gehbehinderte (nur mobile) ²		
	Männer	Frauen	Total	Männer	Frauen	Total
Kenngrössen des Verkehrs						
Tägliche Anzahl Wege	1.7	1.3	1.4	2.8	2.6	2.7
<i>Vertrauensintervall +/-</i>	<i>0.1</i>	<i>0.1</i>	<i>0.1</i>	<i>0.2</i>	<i>0.1</i>	<i>0.1</i>
Tagesdistanz (in km)	16.1	8.1	10.8	26.3	16.9	20.6
<i>Vertrauensintervall +/- (in km)</i>	<i>2.8</i>	<i>1.2</i>	<i>1.2</i>	<i>4.5</i>	<i>2.3</i>	<i>2.2</i>
Tageswegzeit (in Min.)	45.3	30.2	35.3	74.0	63.3	67.5
<i>Vertrauensintervall +/- (in Min.)</i>	<i>4.9</i>	<i>2.7</i>	<i>2.4</i>	<i>6.8</i>	<i>4.5</i>	<i>3.8</i>
Mobilitätsgrad	61.2	47.8	52.3			
<i>Vertrauensintervall +/- (in %)</i>	<i>3.6</i>	<i>2.6</i>	<i>2.1</i>			

¹Basis: 1 967 Zielpersonen die weniger als 200 m gehen können

²Basis: 1 025 Zielpersonen die weniger als 200 m gehen können und am Stichtag mobil waren

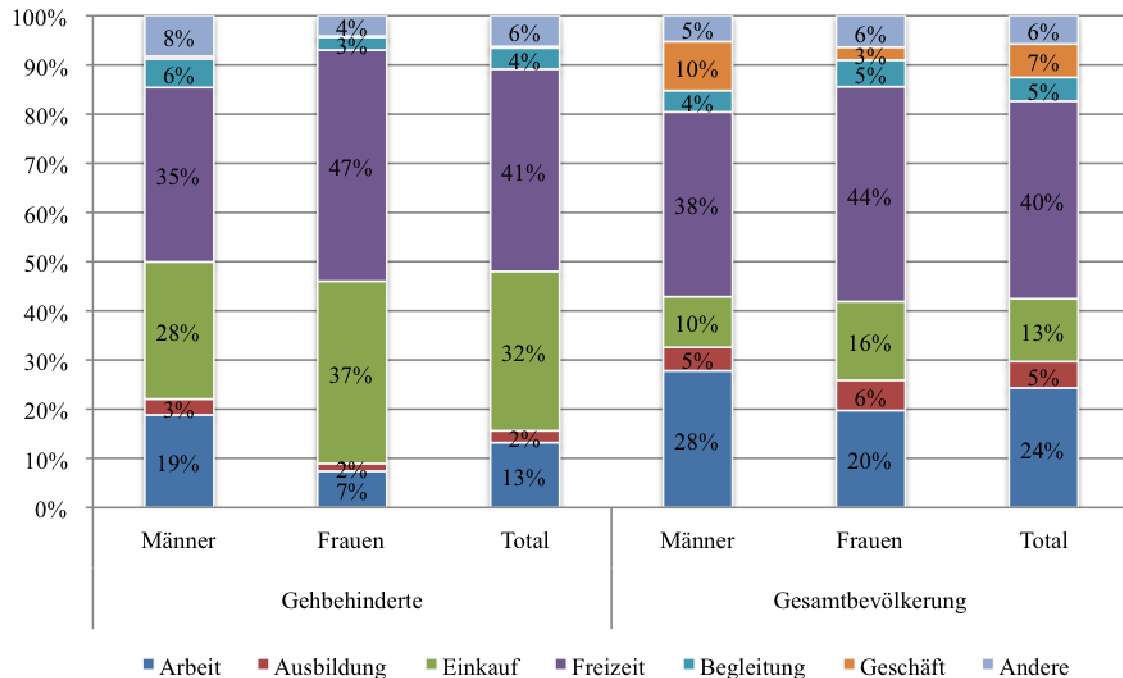
Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

5.4. Wegzwecke

Gehbehinderte haben gemessen an der Tagesdistanz mehr als einen doppelt so grossen Anteil an Besorgungs- und Einkaufswegen (32%) als die Gesamtbevölkerung (13%). Dies lässt vermuten, dass das Einkaufen bei Menschen mit Behinderungen einen höheren Stellenwert einnimmt als bei anderen Bevölkerungsgruppen. Wieder muss erwähnt werden, dass zwei Drittel der in dieser Stichprobe erfassten Gehbehinderten Senioren sind, bei welchen das Einkaufen durch den Wegfall der Arbeits- und Ausbildungswege zum zweitwichtigsten Wegzweck nach der Freizeit geworden ist. Ein weiterer Grund könnte zudem sein, dass Gehbehinderte bei ihrer täglichen Mobilität nur selten verschiedene Wegzwecke miteinander kombinieren und deshalb im Durchschnitt für einzelne Wegzwecke verhältnismässig längere Distanzen zurücklegen.

Die Freizeitwege sind dagegen mit 41% an der Tagesdistanz ähnlich stark vertreten wie in der Gesamtbevölkerung. Der Geschlechterunterschied bei den Gehbehinderten ist durch den höheren Anteil an Arbeitswegen der Männern erklärbar (vgl. Abbildung 17).

Abbildung 17 Verteilung der Wegzwecke Gehbehinderten 2010 (in % der Tagesdistanz)



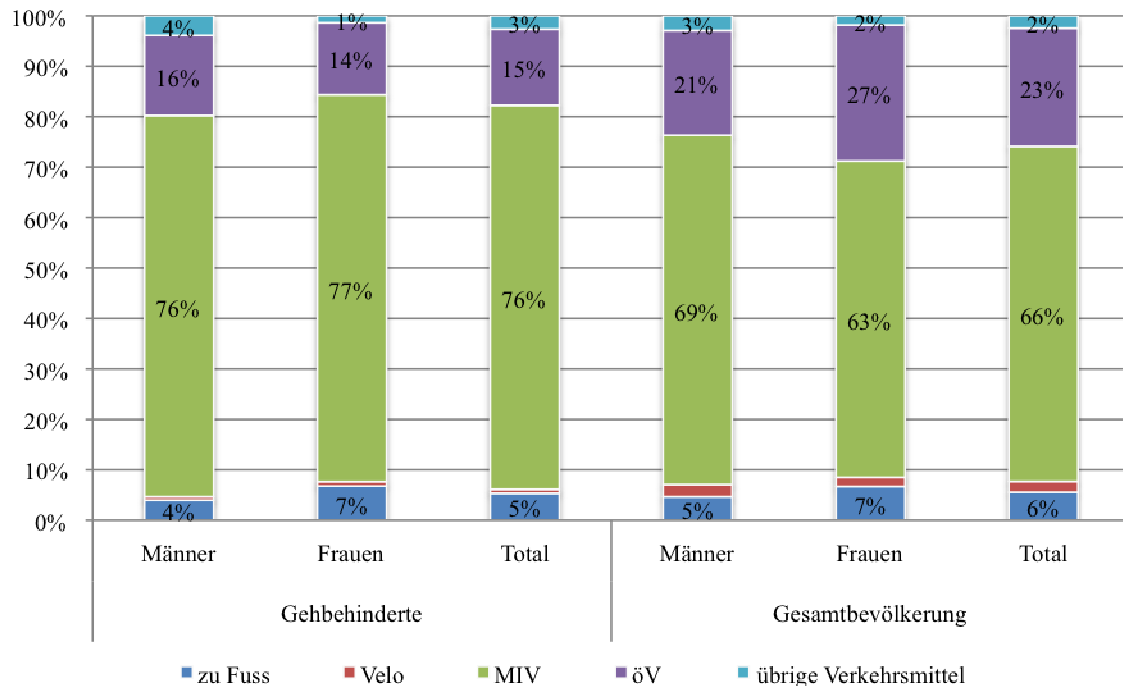
Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

5.5. Verkehrsmittelwahl

Abbildung 18 veranschaulicht, dass Menschen mit Gehbehinderungen trotz ihren physiologischen Einschränkungen verschiedene Transportmittel inklusive des LV benutzen. Gemessen an den täglichen Verkehrsleistungen ist mit einem Distanzanteil von 76% der MIV die wichtigste Fortbewegungsart.

Absolut gesehen legt ein durchschnittlicher Bewohner der Schweiz zwei km pro Tag zu Fuss zurück und läuft damit viermal mehr als ein Gehbehinderter. Doch sind die Gehbehinderten gemessen an ihrer relativen Tagesdistanz gleichviel zu Fuss unterwegs. Dies lässt die Vermutung zu, dass Menschen ohne Gehbehinderung und Gehbehinderte gleichermaßen tendenziell kurze Wege zu Fuss zurücklegen.

Abbildung 18 Verkehrsmittelwahl über alle Zwecke von Gehbehinderten 2010 (in % der Tagesdistanz)



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

5.6. Wichtigste Erkenntnisse

- Gut ausgerüstet mit Mobilitätswerkzeugen*
 Gehbehinderte Menschen sind durchaus motorisiert oder nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel wie ihre Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen zeigt.
- Besorgungs- und Einkaufswege sind der wichtigste Wegzweck*
 Menschen mit Behinderungen legen im Durchschnitt für einzelne Wegzwecke wie z.B. Einkaufen verhältnismässig längere Distanzen zurück.
- Gehbehinderte sind multimodal unterwegs*
 Menschen mit Gehbehinderungen nutzen trotz ihren physiologischen Einschränkungen nicht nur den MIV sondern verschiedene Transportmittel (zu Fuss, Velo, öffentliche Verkehrsmittel).

6. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

6.1. Prognose zukünftiger Mobilitätsbedürfnisse

Die Analyse der Daten zum Verkehrsverhalten von spezifischen Bevölkerungsgruppen, insbesondere der Senioren, zeigt nicht nur neue Fakten für das Jahr 2010, sondern auch interessante Entwicklung über die Zeit seit 1994. Zu den wichtigsten Trends gehören:

- **Bevölkerungsstruktur im Umbruch**

Seit Anfang des 20. Jahrhunderts hat sich die Lebenserwartung in der Schweiz verdoppelt, während sich die Geburtenrate mehr als halbiert hat. Der Anteil der älteren Personen ab 65 Jahren hat in der Folge stark zugenommen und wird mit der Babyboom-Generation der 1960er-Jahre, welche nun ins Rentenalter kommt, im Jahr 2060 rund 30% der Gesamtbevölkerung ausmachen.

Neben der längeren Lebenserwartung unterschieden sich heutige und künftige Senioren im Vergleich zu den früheren Rentnergenerationen durch ihre verbesserten physischen Möglichkeiten (gestiegene Fitness und Gesundheit) sowie durch ein höheres Bildungs- und Wohlstandsniveau. Das heutige Altern wird von den Senioren als beeinflussbare Grösse wahrgenommen⁹, welche es aktiv zu gestalten gilt (BFS, 2012a). Dennoch sind Seniorinnen und Senioren eine heterogene Gruppe mit unterschiedlichem Verkehrsverhalten und unterschiedlichen Anforderungen an Verkehrssysteme. So steigt im Segment der hochalten Menschen der Anteil der durch altersbedingte Gebrechen in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen.

- **Mobilitätsverhalten der Senioren im Wandel**

Heute und in Zukunft im Wandel begriffen ist aber nicht nur die Bevölkerungsstruktur, sondern auch das Mobilitätsverhalten älterer Menschen. Ein immer grösserer Anteil von Senioren nimmt aktiv am aktuellen Verkehrsgeschehen teil und generiert somit ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen als dies die Senioren vor 20 Jahren getan haben. Heute gehen nicht nur mehr ältere Menschen aus dem Haus, sondern sie sind im Durchschnitt auch häufiger mobil und legt längere Strecken pro Tag zurück.

Wer einen Führerausweis hat, dem steht meist auch ein Auto im Haushalt zur Verfügung. Ab 45 Jahren liegt die permanente Autoverfügbarkeit ziemlich konstant bei über 80%. Bei den Senioren tendiert die Quote sogar gegen 90%. Des weiteren werden in 10 bis 15 Jahren durch die Verschiebung der Führerscheinquote der jüngeren Generationen nach oben rund 90% der 65- bis 74-Jährigen und gut 80% der über 74-Jährigen einen Führerschein besitzen. Zudem wird sich der geschlechtsspezifische Unterschied beim Führerscheinbesitz zukünftig deutlich reduzieren, da immer mehr Frauen zu den fahrenden Senioren zählen werden.

Die im Zusammenhang mit der Pensionierung wegfallenden arbeits- und ausbildungsbedingten Wege führen insgesamt zu einem starken Rückgang der Tagesdistanzen und dadurch zu einer markanten Abnahme der selbst gefahrenen Autokilometer. Der Rückgang der Verkehrsleistungen im MIV ist jedoch nur situationsbedingt, denn in der zeitlichen Entwicklung (seit 1994) haben die täglichen Kilometer, welche Senioren hinter dem Steuer zurücklegen, um bis zu 30% zugenommen. Zwar legen Junge und vor allem die Alten Senioren im Vergleich zur Gesamtbevölkerung vermehrt ihre Wege zu Fuss oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurück, doch bleibt der MIV mit einem Anteil von 55% bis 65% an den täglichen Distanzen dominant.

⁹ Früher wurde das Altern passiv und eher fatalistisch hingenommen (BFS, 2012a).

Die Zahl der Autofahrten künftiger Senioren wird zukünftig wohl nicht geringer. In 20 Jahren werden rund 90% der Senioren im Besitz eines Führerscheins sein und möglichst lange ihre eigenständige Mobilität bewahren wollen.

- **Herausforderung für den ländlichen Raum, die Agglomerationsgürtel und das Tessin**

Die Wahl des Verkehrsmittels hängt neben dem Besitz von sog. Mobilitätswerkzeugen (Führerschein, öV-Abonnemente, Autobesitz) auch vom Raumtyp des Wohnorts ab. Die dazu durchgeführten räumlich differenzierten Auswertungen haben in Bezug auf die Senioren verschiedene raumspezifische Erkenntnisse hervorgebracht:

Senioren, welche in ländlichen Gebieten und den Agglomerationsgürteln leben, haben vergleichbare Mobilitätskenngrößen. Durch die geringere öV-Erschliessung gegenüber den Kernstädten, sind die Senioren in diesen Räumen deutlich häufiger mit dem Auto unterwegs als ihre städtischen Altersgenossen.

Bedeutender als der Unterschied zwischen Stadt und Land ist beim Verkehrsverhalten der Senioren die Differenz zwischen den Sprachregionen. Die Deutschweizerinnen und Deutschschweizer ab 65 Jahren legen deutlich längere Tagesdistanzen zurück als ihre Altersgenossen aus der lateinischen Schweiz. Gegenüber dem Tessin sind diese Distanzen nahezu doppelt so lang. Zudem gibt es für die Senioren aus der Romandie und der italienischen Schweiz eigentlich nur das Auto als Fortbewegungsmittel, während die Deutschweizer deutlich multimodaler unterwegs sind.

Aufgrund der prognostizierten Erhöhung des Rentneranteils stehen vor allem die Verkehrssysteme in periurbanen ländlichen Gebieten (ARE, 2012), in den Agglomerationsgürteln (ARE, 2009) und im Tessin (BFS, 2010b) vor grossen Herausforderungen, insbesondere in Hinblick auf die nötige öV-Infrastruktur für ältere Menschen.

- **Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit**

Die Auswirkungen des skizzierten Verkehrsverhaltens von Senioren in der Zukunft sind nur schwer prognostizierbar. In Kombination mit Erkenntnissen aus anderen Studien (siehe etwa VCS, 2006) scheint absehbar, dass:

- Senioren deutlich mehr Autokilometer zurücklegen werden.
- dies einen Einfluss auf die Durchschnittsgeschwindigkeit haben wird (Senioren fahren langsamer).
- senientypischen Fahrfehler (z. B. Vortrittsmissachtung) zunehmen werden.
- die Anzahl Konfliktsituationen mit Beteiligung von Senioren zunehmen wird.
- mehr Personen zu Fuss unterwegs sein werden.

- **Alleinerziehende müssen ihre Mobilität effizienter planen**

Aufgrund des gleichzeitigen Managements von Erwerbsarbeit und Kinderbetreuung, verfügen Alleinerziehende im Vergleich zu den Familienhaushalten mit zwei Erwachsenen über ein kleineres Zeitbudget. Dies zwingt Alleinerziehende, vor allem Mütter, ihre Mobilität effizienter zu planen.

- **Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen sind mobil**

Die Auswertungen zu den Gehbehinderten haben gezeigt, dass Menschen mit Gehbehinderungen oder altersbedingten Einschränkungen ihr Recht nach autonomer Mobilität ausleben. Aufgrund der geringen Stichprobe geben die Ergebnisse jedoch nur einen ersten Eindruck und sollten daher nicht zu stark belastet werden.

6.2. Anforderungen an die zukünftige Verkehrspolitik

Individuelle Mobilität ist eine wichtige Grundlage für eine hohe Lebensqualität, sei es im Alter, als alleinerziehender Elternteil oder als behinderter Mensch. Zur Sicherstellung dieser Vorsorge braucht es interdisziplinäre Ansätze auf verkehrspolitischer, aber auch gesellschaftlicher, gesundheits- und umweltpolitischer Ebene, welche den künftigen Mobilitätskonsum unserer Gesellschaft nicht noch weiter anheizen sondern diesen effizienter gestalten.

Zukünftige Generationen von Senioren sollen die gleichen Partizipationschancen auf autonome Mobilität haben wie alle anderen Menschen. Aus dieser Zielsetzung sind Anforderungen an die künftige Verkehrs- und Raumplanung abzuleiten, welche hauptsächlich darauf abzielen, bestehende Barrieren für eine eigenständige Mobilität dieser Bevölkerungsgruppen abzubauen. Die zunehmende Mobilität künftiger Senioren stellt die Schweiz vor grosse Herausforderungen, welche nicht nur durch eine Verbesserung des Angebots bewältigt werden kann. Es sind auch andere Lösungen, wie etwa eine bessere zeitliche Verteilung des Verkehrs, Anreize zum Wohnortwechsel oder die Neubewertung der Immobilität zu diskutieren. Die nachfolgend aufgeführten Anforderungen an eine zukünftige Verkehrspolitik sind eine Zusammenfassung aus verschiedenen Quellen¹⁰:

Verbesserung der Integration älteren Menschen ins bestehende Verkehrssystem und Erhöhung der Sicherheit sowie des Sicherheitsempfindens

- Steigerung der Attraktivität der flexiblen Verkehrsmittelwahl. Dies umfasst auch ein rechtzeitiges Umdenken und Umsteigen vom aktiven Autofahren auf die Nutzung des öV.
- Langsamer statt schneller: Vereinfachung der Verkehrsteilnahme durch Reduktion von Hektik und Komplexität der Verkehrsabläufe.
- Einfacher statt komplexer: Reduktion von komplexen Verkehrsstrukturen und -abläufen, damit die Zahl von gefährlichen Situationen sowie Unfällen gesenkt werden kann.
- Erhöhung der subjektiven Sicherheit im öV und generell im öffentlichen Raum.
- Möglichst hindernisfreie Gestaltung, die Gestaltung des öffentlichen Raums als ein „Design for all“, insbesondere im Bereich des Fusswegnetzes.

Förderung der körperlichen Bewegung in der Alltagsmobilität

- Bewegung statt Stillstand: Förderung des zu Fuss Gehens und Radfahrens als wichtigen Ausgleich zur wachsenden Verfügbarkeit und Benützung des Autos und zur Erleichterung des Zugangs zum öV.

Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs

- Attraktives Angebot auch zwischen den Stosszeiten (angepasst an den seniorenspezifischen Tagesablauf), Tür-zu-Tür-Angebote, leicht verständliche Angebotskonzepte, seniorengerechte Billett- und Abonnementsangebot.

¹⁰ Die zusammengestellten Anforderungen an die zukünftige Verkehrs- und Raumplanung stammen aus folgenden Quellen: BAV (2013); Beckmann (2012); Schweizerischer Bundesrat et al. (2012); Büro Widmer et al. (2008).

- Ausreichend lange Umsteigezeiten, seniorenrechte Gestaltung der Haltestellen und intermodaler Schnittstellen.
- Altersgerechte Verbesserungen des Komforts in den Fahrgasträumen (genügend Sitzplätze und Raum) die Erleichterung des Ein- und Aussteigens, gut sichtbare Anzeigen und verständliche Ansagen der nächsten Haltestellen.

Vereinfachung der Aufgaben älterer Fahrzeuglenker

- Verlangsamung und Verstetigung des motorisierten Verkehrsflusses, deutlichere und auf das notwendige Minimum reduzierte Beschilderungen.
- Förderung des Einsatzes von Fahrerassistenzsystemen.

Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung

- Kursangebote für Senioren zur Information über neue Technologien, neue Verkehrsregeln und zur Vermittlung von Fahrpraxis.
- Rechtzeitige Vorbereitung auf die Abgabe des Führerscheins, Überprüfung der heutigen Regelung für die periodische Kontrolle der Fahreignung.
- Informationen über die Auswirkungen von Medikamenten auf die Fahrtauglichkeit.
- Sensibilisierung im Umfeld der Senioren (Familienangehörige, Senioren-Organisationen) in Bezug auf die Anzeichen von verkehrsrelevanten Krankheiten.
- Immobilität statt Mobilität: Neubewertung der altersbedingten Immobilität als ein wichtiger Aspekt einer künftigen umfassenden Auseinandersetzung über Mobilität und Lebensgestaltung im Alter. Die vorherrschende Wertvorstellung einer uneingeschränkten Mobilität ist generell zu hinterfragen, da auch vermiedene Mobilität einen Wert an sich darstellen kann.

Koordination Siedlungsentwicklung und Wohnsitzangebot

- Verstärkte Sensibilisierung für ein haltestellen- und versorgungsnahes Wohnen.
- Entwicklung von Angeboten als Alternative zum Auto für Regionen, die nur schwach durch den öV erschlossen sind.

Hingegen stehen bei alleinerziehenden Eltern hauptsächlich sozialpolitische Anforderungen im Vordergrund:

Stärkung des Betreuungsangebots

- Förderung von Krippenplätzen in der Nähe von Arbeitsplätzen
- Förderung von Tagesschule
- Flexiblere Betreuungszeiten in den Betreuungseinrichtungen

Familienfreundlichere Arbeitswelt

- Flexiblere Arbeitszeiten
- Mehr Teilzeitarbeitsplätze

Günstiger Wohnraum in städtischen Räumen

- Erstellung von günstigem Wohnraum in städtischen Räumen

6.3. Ausblick

Die demografische Entwicklung wird das künftige Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung stark beeinflussen. So wird zum einen der Anteil der Senioren am Verkehrsaufkommen überproportional ansteigen, dies vor allem in den Agglomerationsgürteln und ländlichen Gebieten. Dabei werden immer mehr Senioren häufiger mit dem Auto unterwegs sein und längere Distanzen zurücklegen. Gleichzeitig wächst der Anteil der Alten Senioren, welche aufgrund der altersbedingten Einschränkungen zunehmend in ihrer autonomen Mobilität eingeschränkt werden. Gesellschaft und Politik sind gefordert, den öffentlichen Raum hindernisfrei zu gestalten. SeniorInnen sind gefordert, rechtzeitig in Gebiete umzuziehen, die in Hinsicht auf den öffentlichen Verkehr und Versorgungseinrichtungen gut erschlossen sind und generell eine attraktive, auf Fussverkehr ausgerichtete Wohnumgebung bieten.

Die aus dem demographischen Wandel resultierende Veränderung des künftigen Verkehrsverhaltens in der Schweiz müssen aufmerksam beobachtet und die Wirkungen bereits umgesetzter Massnahmen überprüft werden. Deshalb wird eine Vertiefungsanalyse zum Verkehrsverhalten spezifischer Bevölkerungsgruppen auch für den Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 empfohlen.

Literaturverzeichnis

- Alsnih, R., Hensher, D.A. (2003); The mobility and accessibility expectations of seniors in an aging population; *Transportation Research*, 37A, 903-916; Sydney.
- Beckmann, J., (2012); 9 Grundsätze einer neuen Altersmobilität, Online im Internet: <http://www.mobilityacademy.ch> [17.05.2013].
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2012); *Monitoring Ländlicher Raum, Synthesebericht 2012*; Bern
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2009); *Monitoring urbaner Raum Schweiz – Analysen zu Städten und Agglomerationen*; Bern
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2008); *Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität. Das Verkehrsverhalten der heutigen und künftigen Senioren*; Bern.
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2006); *Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs 2030*; Bern.
- Bundesamt für Statistik BFS und Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2012); *Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010*, Bundesamt für Statistik BFS und Bundesamt für Raumentwicklung ARE; Neuenburg und Bern.
- Bundesamt für Statistik BFS (2013a); *Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen; Gesellschaftliche Teilhabe - Mobilität*; Online im Internet: <http://www.bfs.admin.ch> [15.05.2013].
- Bundesamt für Statistik BFS (2013b); *Eielfternfamilien, Allein erziehende Mütter*; Online im Internet: <http://www.bfs.admin.ch> [15.05.2013].
- Bundesamt für Statistik BFS (2012a); *Aktives Altern – neue Leitbilder für neue Generationen älterer Menschen*; Newsletter demos Nr. 1 Januar 2012; Neuchâtel.
- Bundesamt für Statistik BFS (2012b); *Verkehrsverhalten der Seniorinnen und Senioren in der Schweiz*; Newsletter demos Nr. 3 Oktober 2012; Neuchâtel.
- Bundesamt für Statistik BFS (2011); *Statistischer Sozialbericht Schweiz 2011; Bericht des Bundesrates vom 18.5.2011 in Erfüllung des Postulats „Legislatur Sozialbericht“*; Neuchâtel.
- Bundesamt für Statistik BFS (2010a); *Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung in der Schweiz 2010-2060*; Neuchâtel.
- Bundesamt für Statistik BFS (2010b); *Porträt der Seniorinnen und Senioren in der Schweiz*; Newsletter demos Nr. 1 März 2010; Neuchâtel.
- Bundesamt für Verkehr BAV (2013); *Barrierefreiheit im öV*; Online im Internet: <http://www.bav.admin.ch> [17.05.2013].
- Büro Widmer und Institut für Psychologie der Universität Bern (2008); *Mobilitätsmuster zukünftiger Rentnerinnen und Rentner: eine Herausforderung für das Verkehrssystem 2030?*; Forschungsauftrag SVI 2005/005; Frauenfeld, Bern.
- Chlond, B., Ottmann, P. (2007); *Das Mobilitätsverhalten Alleinerziehender und ihre Aktivitäten ausser Haus*; in: *Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften* (46) 2007/II, S. 49-61.
- Dekkers, M. (1999); *An allem nagt die Zeit – Vom Reiz der Vergänglichkeit*; Karl Blessing, Verlag GmbH München.
- FACTUM, Prisma Solutions (2010); *SZENAMO – Szenarien zukünftiger Mobilität älterer Personen*; Endbericht; Forschungsarbeit im Rahmen des ERA-NET-Programmteils Keep moving; Work Package 5 – 6; Wien.

- Höpflinger, F. (2011); Demographische Alterung – Trends und Perspektiven; Online im Internet: <http://www.hoepflinger.com> [8.05.2013]
- infas, DLR (2010); Mobilität in Deutschland 2008; Ergebnisbericht, Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends; Bonn und Berlin.
- Sauter, D. (2008); Mobilität von Kinder und Jugendlichen; Fakten und Trends aus den Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005, im Auftrag des Bundesamtes für Strassen ASTRA; Zürich.
- Schweizerische Bundeskanzlei (2012); Botschaft über die Legislaturplanung 2011-2015; Bern.
- Schweizerischer Bundesrat, KdK, BPUK, SSV, SGV (2012); Raumkonzept Schweiz. Überarbeitete Fassung, Bern.
- Tiefbauamt Stadt Zürich (2003); Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich – Teilstrategie Behinderte, Betagte und Kinder, Zürich.
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS (Hrsg.) (2006); Senioren und Verkehrssicherheit – Von der Analyse zur Prävention; Bern.

Anhang

Tabellenauswahl zu den im Bericht verwendeten Abbildungen

T01_1 Stichprobengrößen nach Altersklassen und Raumtypen des Wohnorts 1994 - 2010

	Raumtyp des Wohnorts												CH			
	Agglomerationskerngemeinden / isolierte Stadt				Übrige Agglomerationsgemeinden				Ländliche Gemeinden							
	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010
6 - 17 Jahre	427	1340	1104	2059	1183	1332	2189	4020	724	1428	1304	1729	2334	4100	4597	7808
18 - 24 Jahre	363	855	757	1172	727	628	918	1824	361	540	538	850	1451	2023	2213	3846
25 - 44 Jahre	1810	3860	3467	5457	3019	2713	4202	7274	1470	2554	2299	2832	6299	9127	9968	15563
45 - 64 Jahre	1249	3483	2900	6077	2438	2747	4572	9623	1076	2214	2268	4051	4763	8444	9740	19751
65 - 74 Jahre	656	1417	1305	2847	743	925	1597	4273	421	773	815	1533	1820	3115	3717	8653
75 und mehr Jahre	556	1285	1249	2782	525	677	1224	3288	272	636	613	1177	1353	2598	3086	7247
Total	5061	12240	10782	20394	8635	9022	14702	30302	4324	8145	7837	12172	18020	29407	33321	62868

Basis MZMV 1994: 18 020 Zielpersonen (Raumtypisierung nur bedingt mit MZMV 2000 - 2010 vergleichbar)

Basis MZMV 2000: 29 407 Zielpersonen

Basis MZMV 2005: 33 321 Zielpersonen mit gültiger Geokodierung

Basis MZMV 2010: 62 868 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994 - 2010

© BFS/ARE

T01_2 Kenngrößen des Verkehrs nach Altersklassen und Raumtypen des Wohnorts 1994 - 2010 (Inlandetappen)

	Raumtyp des Wohnorts												CH				
	Agglomerationskerngemeinden / isolierte Stadt				Übrige Agglomerationsgemeinden				Ländliche Gemeinden								
	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	
Tägliche Anzahl Wege	6 - 17 Jahre	3.4	3.6	3.4	3.7	3.5	3.7	3.3	3.5	3.3	3.8	3.4	3.6	3.4	3.7	3.4	3.6
	18 - 24 Jahre	3.5	3.8	3.5	3.7	3.8	3.8	3.3	3.7	3.8	4.0	3.6	3.9	3.7	3.9	3.5	3.8
	25 - 44 Jahre	3.6	3.9	3.6	3.7	3.5	3.9	3.5	3.6	3.6	4.0	3.6	3.7	3.6	3.9	3.6	3.7
	45 - 64 Jahre	3.1	3.6	3.4	3.6	3.3	3.6	3.4	3.5	3.1	3.7	3.2	3.5	3.2	3.6	3.3	3.6
	65 - 74 Jahre	2.6	2.8	2.9	3.0	2.6	2.9	2.7	2.8	2.4	2.7	2.5	2.8	2.5	2.8	2.7	2.9
	75 und mehr Jahre	1.9	2.2	2.1	2.4	1.8	2.2	2.1	2.2	1.7	2.2	1.8	2.0	1.8	2.2	2.1	2.2
	Total	3.2	3.5	3.3	3.5	3.3	3.6	3.3	3.4	3.2	3.7	3.3	3.4	3.2	3.6	3.3	3.4
Tagesdistanz (in km)	6 - 17 Jahre	14.0	19.1	19.3	20.3	20.0	22.0	19.4	22.2	21.3	24.5	25.6	28.5	19.4	22.0	21.3	23.5
	18 - 24 Jahre	37.8	37.6	37.7	40.3	45.1	54.2	45.7	50.3	50.0	55.5	68.4	55.9	45.0	47.8	49.2	49.2
	25 - 44 Jahre	34.0	37.2	36.5	39.8	39.1	45.3	43.6	44.7	41.4	48.4	49.4	50.1	38.4	43.0	42.8	44.3
	45 - 64 Jahre	29.4	34.5	34.9	33.7	33.2	38.3	40.0	40.6	33.3	40.0	38.7	44.0	32.3	37.3	38.3	39.7
	65 - 74 Jahre	18.8	20.3	25.3	24.4	24.7	26.7	24.8	29.2	18.9	26.4	22.5	30.7	21.0	23.8	24.4	28.2
	75 und mehr Jahre	15.6	14.5	16.9	14.3	12.4	21.4	15.3	16.7	9.5	14.1	12.4	16.4	12.8	16.1	15.3	15.8
	Total	27.5	30.6	31.3	32.1	32.6	37.3	35.5	37.0	32.8	38.5	39.4	41.3	31.3	35.0	35.2	36.7
Tageswegzeit (in Min.)	6 - 17 Jahre	63.7	87.0	86.8	81.0	70.1	85.3	82.8	81.0	72.3	91.3	97.0	86.0	69.8	88.1	88.1	82.5
	18 - 24 Jahre	90.1	101.2	110.6	107.5	99.7	118.8	108.9	114.9	99.4	109.5	125.3	106.7	97.4	108.9	113.7	110.5
	25 - 44 Jahre	92.6	96.6	102.2	99.3	91.6	101.9	102.3	95.9	88.2	100.3	107.0	94.9	90.9	99.2	103.5	96.8
	45 - 64 Jahre	86.5	95.6	102.6	98.2	84.4	97.3	103.6	94.5	87.1	94.3	98.4	93.3	85.7	95.7	102.0	95.1
	65 - 74 Jahre	74.1	83.5	95.5	91.1	74.4	85.9	87.0	89.8	65.2	76.0	81.8	84.1	71.6	82.2	88.5	88.8
	75 und mehr Jahre	60.2	64.1	74.9	63.6	49.7	64.8	61.1	58.8	41.8	57.0	56.8	53.9	51.3	62.2	65.3	59.4
	Total	82.6	91.4	98.1	93.3	83.5	95.9	96.2	91.4	81.4	93.1	99.3	90.3	82.6	93.3	97.6	91.7
Mobilitätsgrad (in %)	6 - 17 Jahre	92.0%	92.6%	92.4%	92.3%	91.5%	91.7%	89.9%	90.6%	90.5%	92.9%	89.3%	89.5%	91.2%	92.5%	90.3%	90.7%
	18 - 24 Jahre	94.4%	92.7%	93.6%	92.4%	94.5%	93.7%	89.8%	93.6%	92.3%	93.5%	93.0%	93.0%	93.8%	93.2%	91.8%	93.1%
	25 - 44 Jahre	94.0%	93.9%	92.6%	93.2%	92.8%	92.9%	92.2%	91.7%	91.1%	93.4%	93.1%	91.6%	92.6%	93.4%	92.6%	92.2%
	45 - 64 Jahre	87.5%	90.8%	90.8%	91.8%	90.3%	90.3%	90.2%	90.4%	88.1%	90.1%	86.8%	89.0%	89.0%	90.4%	89.5%	90.4%
	65 - 74 Jahre	84.8%	82.0%	87.3%	84.5%	80.8%	85.0%	83.7%	83.9%	78.0%	80.0%	79.8%	81.0%	81.3%	82.3%	83.9%	83.4%
	75 und mehr Jahre	71.5%	75.9%	77.2%	76.2%	69.8%	72.0%	74.6%	72.0%	68.7%	72.5%	66.9%	69.2%	70.1%	74.0%	74.0%	72.8%
	Total	89.0%	90.1%	90.3%	90.1%	89.8%	90.1%	89.1%	88.9%	87.8%	90.0%	87.9%	88.1%	89.0%	90.0%	89.2%	89.1%

Basis MZMV 1994: 18 020 Zielpersonen (Raumtypisierung nur bedingt mit MZMV 2000 - 2010 vergleichbar)

Basis MZMV 2000: 29 407 Zielpersonen

Basis MZMV 2005: 33 321 Zielpersonen mit gültiger Geokodierung

Basis MZMV 2010: 62 868 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994 - 2010

© BFS/ARE

T01_3.1 Verkehrszweck (in km der Tagesdistanz) nach Altersklassen und Raumtypen des Wohnorts 1994 - 2010 (Inlandetappen)

	Raumtyp des Wohnorts													CH			
	Agglomerationskerngemeinden / isolierte Stadt				Übrige Agglomerationsgemeinden				Ländliche Gemeinden								
	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	
Arbeit	6 - 17 Jahre	0.2	1.0	0.5	1.2	0.6	0.9	0.5	0.8	0.8	0.8	1.4	2.0	0.6	0.9	0.8	1.2
	18 - 24 Jahre	4.6	8.2	8.5	9.8	9.1	10.3	9.4	11.2	12.3	12.4	15.0	14.7	9.1	10.1	10.6	11.8
	25 - 44 Jahre	9.5	11.3	12.0	13.1	10.2	14.0	14.2	14.1	11.4	15.8	14.2	15.9	10.4	13.5	13.5	14.2
	45 - 64 Jahre	5.8	9.0	8.7	9.4	8.6	11.2	10.9	11.3	6.8	11.0	8.8	12.5	7.4	10.3	9.8	11.1
	65 - 74 Jahre	0.8	0.6	1.0	0.9	1.4	0.8	0.7	1.2	0.5	0.7	0.5	1.2	0.9	0.7	0.8	1.1
	75 und mehr Jahre	0.1	0.0	0.0	0.3	0.1	0.2	0.1	0.2	0.0	0.1	0.0	0.2	0.1	0.1	0.1	0.2
	Total	5.3	7.0	7.3	8.1	7.0	8.8	8.6	8.7	6.8	9.3	8.5	10.2	6.5	8.2	8.2	8.9
Ausbildung	6 - 17 Jahre	2.6	3.3	4.0	4.2	4.2	4.7	4.1	4.6	4.5	5.6	5.0	6.5	4.0	4.6	4.4	5.1
	18 - 24 Jahre	2.8	3.3	4.5	5.6	5.4	9.3	5.3	7.8	3.4	6.1	5.8	7.8	4.1	5.9	5.2	7.2
	25 - 44 Jahre	0.5	0.8	0.9	1.2	0.5	0.3	0.6	1.3	0.0	0.9	0.7	1.5	0.4	0.7	0.7	1.3
	45 - 64 Jahre	0.1	0.4	0.3	0.7	0.1	0.2	0.2	0.5	0.0	0.3	0.2	0.9	0.1	0.3	0.2	0.7
	65 - 74 Jahre	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.3
	75 und mehr Jahre	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
	Total	0.7	1.1	1.3	1.6	1.3	1.7	1.3	1.9	1.1	1.9	1.7	2.5	1.1	1.5	1.4	2.0
Einkauf	6 - 17 Jahre	0.6	2.0	2.3	1.6	1.7	1.8	1.5	2.3	2.0	2.4	2.2	3.0	1.6	2.1	1.9	2.3
	18 - 24 Jahre	3.0	2.6	2.4	3.7	2.8	1.7	4.1	4.3	4.5	3.9	6.5	3.8	3.4	2.7	4.2	4.0
	25 - 44 Jahre	3.2	3.5	3.3	4.6	5.4	5.2	4.9	5.6	6.1	5.0	5.2	6.6	5.0	4.4	4.5	5.5
	45 - 64 Jahre	3.2	3.7	4.3	3.8	4.6	4.0	4.9	5.4	4.7	5.4	4.9	6.1	4.3	4.3	4.7	5.2
	65 - 74 Jahre	3.6	3.6	4.6	3.9	5.8	4.6	3.9	5.7	3.7	5.5	4.1	7.2	4.5	4.4	4.1	5.5
	75 und mehr Jahre	4.1	2.7	2.2	2.8	2.2	2.7	3.3	4.0	2.8	3.5	2.5	4.4	3.0	2.9	2.7	3.7
	Total	3.1	3.2	3.4	3.7	4.2	3.8	4.1	4.8	4.5	4.5	4.4	5.5	4.0	3.8	4.0	4.7
Freizeit	6 - 17 Jahre	10.5	9.9	10.5	11.3	13.6	12.4	11.9	11.9	13.9	13.1	14.0	13.1	13.2	11.8	12.2	12.1
	18 - 24 Jahre	25.4	20.0	16.7	14.8	26.2	25.2	20.2	19.4	26.0	26.1	29.0	23.1	25.9	23.4	21.4	19.2
	25 - 44 Jahre	16.1	14.6	14.7	14.2	16.2	17.0	16.7	15.1	15.2	17.9	18.4	16.7	15.9	16.3	16.5	15.2
	45 - 64 Jahre	16.0	13.6	14.5	13.5	15.1	15.3	16.6	15.2	16.4	15.5	17.1	15.6	15.7	14.7	16.2	14.9
	65 - 74 Jahre	13.9	13.0	17.6	16.3	15.9	18.7	17.0	16.8	13.3	17.4	16.0	16.7	14.5	15.8	17.0	16.6
	75 und mehr Jahre	11.5	9.7	11.8	9.5	10.1	16.9	10.7	10.3	6.5	9.3	9.3	10.3	9.7	11.3	10.8	10.0
	Total	15.5	13.7	14.4	13.5	16.1	16.7	15.9	14.8	15.6	16.5	17.5	16.0	15.8	15.4	15.8	14.7
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	6 - 17 Jahre	0.0	0.0	0.1	0.2	0.0	0.1	0.0	0.2	0.0	0.3	0.2	0.4	0.0	0.2	0.1	0.2
	18 - 24 Jahre	2.0	1.4	1.4	1.1	1.6	2.5	2.0	1.6	3.9	3.1	5.9	2.3	2.4	2.3	2.8	1.7
	25 - 44 Jahre	4.7	3.6	3.1	3.2	6.7	4.7	4.6	3.7	8.7	5.3	6.8	4.4	6.8	4.5	4.6	3.7
	45 - 64 Jahre	4.3	3.6	3.3	2.8	4.8	3.3	4.8	3.7	5.3	4.8	4.9	4.9	4.9	3.9	4.4	3.8
	65 - 74 Jahre	0.3	0.4	0.4	0.5	1.7	0.7	0.6	0.8	1.4	0.5	0.3	0.9	1.2	0.5	0.5	0.7
	75 und mehr Jahre	0.0	0.1	0.2	0.2	0.0	0.2	0.1	0.0	0.1	0.2	0.0	0.3	0.0	0.2	0.2	0.1
	Total	2.9	2.4	2.1	2.0	4.0	2.7	3.1	2.4	4.7	3.4	4.0	3.1	3.9	2.8	3.0	2.5
Service und Begleitung	6 - 17 Jahre	n.e	0.9	0.2	0.3	n.e	0.9	0.1	0.7	n.e	0.8	0.2	1.9	n.e	0.9	0.1	1.0
	18 - 24 Jahre	n.e	1.1	0.8	1.4	n.e	2.0	0.3	2.3	n.e	2.6	0.6	2.3	n.e	1.8	0.5	2.1
	25 - 44 Jahre	n.e	1.4	0.4	1.4	n.e	2.2	0.8	2.4	n.e	2.3	1.0	2.9	n.e	1.9	0.7	2.2
	45 - 64 Jahre	n.e	2.1	0.5	1.4	n.e	1.8	0.6	2.2	n.e	1.9	0.6	2.2	n.e	2.0	0.6	2.0
	65 - 74 Jahre	n.e	1.2	0.2	1.2	n.e	1.3	0.3	1.9	n.e	1.1	0.2	1.9	n.e	1.2	0.2	1.7
	75 und mehr Jahre	n.e	0.3	0.1	0.4	n.e	0.7	0.1	0.5	n.e	0.6	0.1	0.4	n.e	0.5	0.1	0.5
	Total	n.e	1.4	0.4	1.1	n.e	1.7	0.5	1.9	n.e	1.7	0.6	2.2	n.e	1.6	0.5	1.8
Andere	6 - 17 Jahre	n.e	1.9	1.6	1.4	n.e	1.3	1.2	1.6	n.e	1.3	2.7	1.7	n.e	1.5	1.8	1.6
	18 - 24 Jahre	n.e	0.9	3.4	3.8	n.e	3.2	4.4	3.6	n.e	1.3	5.5	1.9	n.e	1.7	4.4	3.2
	25 - 44 Jahre	n.e	2.0	2.1	2.1	n.e	1.9	1.9	2.4	n.e	1.2	3.1	2.1	n.e	1.7	2.2	2.2
	45 - 64 Jahre	n.e	2.0	3.3	2.1	n.e	2.6	2.1	2.4	n.e	1.0	2.2	1.7	n.e	1.9	2.5	2.1
	65 - 74 Jahre	n.e	1.6	1.4	1.4	n.e	0.7	2.3	2.6	n.e	1.2	1.4	2.3	n.e	1.2	1.8	2.2
	75 und mehr Jahre	n.e	1.8	2.5	1.0	n.e	0.7	0.9	1.7	n.e	0.3	0.5	0.7	n.e	1.1	1.4	1.2
	Total	n.e	1.8	2.4	2.0	n.e	2.0	2.1	2.3	n.e	1.1	2.7	1.8	n.e	1.7	2.3	2.1

Basis MZMV 1994: 18 020 Zielpersonen (Raumtypisierung nur bedingt mit MZMV 2000 - 2010 vergleichbar); n.e: nicht erhoben

Basis MZMV 2000: 29 407 Zielpersonen

Basis MZMV 2005: 33 321 Zielpersonen mit gültiger Geokodierung

Basis MZMV 2010: 62 868 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994 - 2010
© BFS/ARE

T01_3.2 Verkehrszweck (in % der Tagesdistanz) nach Altersklassen und Raumtypen des Wohnorts 1994 - 2010 (Inlandetappen)

	Raumtyp des Wohnorts												CH				
	Agglomerationskerngemeinden / isolierte Stadt				Übrige Agglomerationsgemeinden				Ländliche Gemeinden								
	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	
Arbeit	6 - 17 Jahre	1.1%	5.3%	2.7%	5.9%	2.8%	3.9%	2.7%	3.8%	4.0%	3.4%	5.5%	6.8%	3.0%	4.1%	3.8%	5.3%
	18 - 24 Jahre	12.2%	21.9%	22.7%	24.3%	20.3%	19.0%	20.5%	22.3%	24.6%	22.3%	22.0%	26.2%	20.2%	21.1%	21.6%	24.0%
	25 - 44 Jahre	28.0%	30.4%	33.0%	33.0%	26.2%	30.9%	32.5%	31.7%	27.5%	32.7%	28.8%	31.8%	27.0%	31.4%	31.6%	32.1%
	45 - 64 Jahre	19.8%	26.1%	24.9%	28.0%	25.9%	29.2%	27.4%	27.7%	20.5%	27.5%	22.7%	28.5%	23.0%	27.5%	25.6%	28.0%
	65 - 74 Jahre	4.3%	2.8%	3.9%	3.8%	5.6%	2.9%	2.9%	4.1%	2.6%	2.5%	2.1%	3.9%	4.5%	2.8%	3.1%	4.0%
	75 und mehr Jahre	0.4%	0.2%	0.2%	1.9%	0.9%	1.0%	0.7%	1.0%	0.3%	0.6%	0.1%	1.4%	0.5%	0.6%	0.4%	1.4%
Total	19.3%	23.1%	23.3%	25.3%	21.4%	23.5%	24.2%	23.6%	20.9%	24.2%	21.5%	24.6%	20.7%	23.6%	23.2%	24.3%	
Ausbildung	6 - 17 Jahre	19.0%	17.1%	20.7%	20.7%	20.8%	21.4%	21.3%	20.8%	21.0%	23.0%	19.4%	22.8%	20.6%	20.8%	20.4%	21.5%
	18 - 24 Jahre	7.5%	8.7%	12.1%	14.0%	11.9%	17.2%	11.7%	15.4%	6.7%	11.0%	8.5%	14.0%	9.2%	12.3%	10.6%	14.6%
	25 - 44 Jahre	1.5%	2.1%	2.4%	3.1%	1.3%	0.6%	1.3%	2.9%	0.1%	1.9%	1.4%	2.9%	0.9%	1.6%	1.6%	3.0%
	45 - 64 Jahre	0.2%	1.0%	0.8%	2.0%	0.2%	0.6%	0.4%	1.3%	0.1%	0.7%	0.5%	2.0%	0.2%	0.8%	0.5%	1.7%
	65 - 74 Jahre	0.0%	0.0%	0.1%	0.6%	0.0%	0.0%	0.1%	0.9%	0.0%	0.1%	0.0%	1.7%	0.0%	0.0%	0.1%	1.0%
	75 und mehr Jahre	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	0.1%	0.3%	0.3%	0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.3%
Total	2.6%	3.5%	4.1%	4.9%	4.0%	4.7%	3.6%	5.2%	3.5%	5.0%	4.3%	6.1%	3.5%	4.4%	3.9%	5.4%	
Einkauf	6 - 17 Jahre	4.6%	10.4%	12.0%	8.1%	8.5%	8.0%	7.6%	10.4%	9.4%	9.9%	8.7%	10.5%	8.3%	9.5%	8.9%	10.0%
	18 - 24 Jahre	8.0%	6.8%	6.3%	9.2%	6.2%	3.2%	8.9%	8.6%	9.0%	7.0%	9.5%	6.8%	7.5%	5.7%	8.5%	8.2%
	25 - 44 Jahre	9.5%	9.3%	9.1%	11.5%	13.9%	11.4%	11.3%	12.5%	14.7%	10.3%	10.6%	13.2%	13.1%	10.3%	10.5%	12.4%
	45 - 64 Jahre	10.8%	10.8%	12.4%	11.3%	13.8%	10.4%	12.1%	13.2%	14.2%	13.6%	12.6%	13.9%	13.3%	11.6%	12.3%	13.0%
	65 - 74 Jahre	19.4%	17.6%	18.0%	15.9%	23.2%	17.2%	15.6%	19.4%	19.7%	20.8%	18.1%	23.6%	21.2%	18.4%	17.0%	19.6%
	75 und mehr Jahre	26.0%	18.3%	13.2%	19.8%	17.3%	12.7%	21.7%	24.1%	29.9%	25.0%	19.9%	26.8%	23.6%	18.2%	17.9%	23.4%
Total	11.1%	10.5%	10.9%	11.6%	13.0%	10.1%	11.6%	13.0%	13.6%	11.7%	11.3%	13.3%	12.8%	10.8%	11.3%	12.8%	
Freizeit	6 - 17 Jahre	75.4%	51.9%	54.7%	55.8%	68.0%	56.1%	61.4%	53.6%	65.5%	53.6%	54.5%	45.9%	67.9%	53.9%	57.4%	51.4%
	18 - 24 Jahre	67.1%	53.3%	44.2%	36.8%	58.1%	46.4%	44.3%	38.6%	52.0%	47.0%	42.4%	41.3%	57.7%	48.8%	43.6%	39.1%
	25 - 44 Jahre	47.3%	39.3%	40.3%	35.8%	41.4%	37.5%	38.3%	33.9%	36.8%	37.1%	37.3%	33.3%	41.4%	38.0%	38.6%	34.3%
	45 - 64 Jahre	54.4%	39.5%	41.7%	40.1%	45.6%	40.0%	41.4%	37.4%	49.2%	38.7%	44.1%	35.6%	48.6%	39.4%	42.2%	37.5%
	65 - 74 Jahre	74.4%	63.9%	69.6%	66.8%	64.2%	69.8%	68.7%	57.6%	70.3%	66.0%	71.2%	54.4%	68.9%	66.4%	69.6%	59.0%
	75 und mehr Jahre	73.6%	66.8%	69.7%	66.6%	81.6%	78.7%	69.9%	61.3%	69.2%	66.4%	75.3%	63.1%	75.6%	70.5%	70.8%	63.3%
Total	56.5%	44.7%	46.0%	42.1%	49.4%	44.6%	44.7%	40.1%	47.7%	43.0%	44.4%	38.7%	50.5%	44.1%	45.0%	40.2%	
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	6 - 17 Jahre	0.0%	0.2%	0.3%	1.1%	0.0%	0.4%	0.1%	0.7%	0.2%	1.4%	0.8%	0.1%	0.8%	0.4%	1.0%	
	18 - 24 Jahre	5.2%	3.9%	3.7%	2.7%	3.5%	4.6%	4.4%	3.3%	7.7%	5.6%	8.6%	4.1%	5.3%	4.7%	5.8%	3.4%
	25 - 44 Jahre	13.8%	9.7%	8.5%	8.1%	17.3%	10.4%	10.4%	8.3%	21.0%	11.0%	13.7%	8.8%	17.6%	10.4%	10.8%	8.4%
	45 - 64 Jahre	14.7%	10.6%	9.6%	8.2%	14.5%	8.5%	12.0%	9.1%	16.0%	12.1%	12.6%	11.1%	15.0%	10.4%	11.5%	9.5%
	65 - 74 Jahre	1.8%	2.2%	1.7%	2.1%	6.9%	2.7%	2.4%	2.6%	7.3%	1.7%	1.5%	2.9%	5.5%	2.2%	2.0%	2.6%
	75 und mehr Jahre	0.0%	0.9%	1.5%	1.5%	0.1%	1.0%	0.9%	0.1%	0.7%	1.1%	0.2%	1.6%	0.2%	1.0%	1.0%	0.9%
Total	10.6%	7.7%	6.8%	6.3%	12.1%	7.3%	8.7%	6.6%	14.4%	8.8%	10.2%	7.5%	12.5%	8.0%	8.6%	6.8%	
Service und Begleitung	6 - 17 Jahre	n.e	4.9%	1.2%	1.4%	n.e	4.2%	0.4%	3.4%	n.e	3.4%	0.6%	6.8%	n.e	4.1%	0.6%	4.2%
	18 - 24 Jahre	n.e	3.0%	2.1%	3.5%	n.e	3.6%	0.6%	4.6%	n.e	4.8%	0.8%	4.1%	n.e	3.8%	1.0%	4.2%
	25 - 44 Jahre	n.e	3.7%	1.1%	3.4%	n.e	4.9%	1.9%	5.4%	n.e	4.6%	2.0%	5.8%	n.e	4.4%	1.7%	4.9%
	45 - 64 Jahre	n.e	6.1%	1.3%	4.2%	n.e	4.6%	1.4%	5.4%	n.e	4.8%	1.7%	5.1%	n.e	5.2%	1.4%	5.0%
	65 - 74 Jahre	n.e	5.7%	1.0%	4.9%	n.e	4.7%	1.1%	6.5%	n.e	4.1%	0.9%	6.2%	n.e	4.9%	1.0%	6.0%
	75 und mehr Jahre	n.e	1.7%	0.4%	2.7%	n.e	3.2%	0.5%	3.1%	n.e	4.2%	0.5%	2.7%	n.e	2.8%	0.5%	2.9%
Total	n.e	4.6%	1.2%	3.6%	n.e	4.5%	1.4%	5.1%	n.e	4.5%	1.5%	5.4%	n.e	4.5%	1.4%	4.8%	
Andere	6 - 17 Jahre	n.e	10.2%	8.4%	7.1%	n.e	6.0%	6.4%	7.3%	n.e	5.2%	10.5%	5.8%	n.e	6.9%	8.4%	6.7%
	18 - 24 Jahre	n.e	2.4%	9.0%	9.5%	n.e	5.9%	9.6%	7.1%	n.e	2.4%	8.1%	3.3%	n.e	3.5%	8.9%	6.4%
	25 - 44 Jahre	n.e	5.5%	5.7%	5.2%	n.e	4.2%	4.3%	5.4%	n.e	2.4%	6.3%	4.2%	n.e	4.0%	5.2%	5.0%
	45 - 64 Jahre	n.e	5.9%	9.3%	6.2%	n.e	6.8%	5.4%	5.8%	n.e	2.5%	5.8%	3.9%	n.e	5.1%	6.4%	5.3%
	65 - 74 Jahre	n.e	7.7%	5.7%	5.9%	n.e	2.7%	9.1%	8.9%	n.e	4.7%	6.2%	7.3%	n.e	5.2%	7.4%	7.8%
	75 und mehr Jahre	n.e	12.1%	14.9%	7.1%	n.e	3.2%	6.0%	10.0%	n.e	2.3%	4.0%	4.3%	n.e	6.8%	9.3%	7.8%
Total	n.e	6.0%	7.8%	6.2%	n.e	5.3%	5.8%	6.4%	n.e	2.9%	6.9%	4.3%	n.e	4.7%	6.6%	5.7%	

Basis MZMV 1994: 18 020 Zielpersonen (Raumtypisierung nur bedingt mit MZMV 2000 - 2010 vergleichbar); n.e: nicht erhoben

Basis MZMV 2000: 29 407 Zielpersonen

Basis MZMV 2005: 33 321 Zielpersonen mit gültiger Geokodierung

Basis MZMV 2010: 62 868 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994 - 2010

© BFS/ARE

T01_4.1 Verkehrsmittel (in km der Tagesdistanz) nach Altersklassen und Raumtypen des Wohnorts 1994 - 2010 (Inlandetappen)

	Raumtyp des Wohnorts												CH				
	Agglomerationskerngemeinden / isolierte Stadt				Übrige Agglomerationsgemeinden				Ländliche Gemeinden								
	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	
zu Fuss	6 - 17 Jahre	1.7	1.9	2.3	2.5	1.5	1.7	2.0	2.1	1.4	1.8	1.9	2.0	1.5	1.8	2.0	2.2
	18 - 24 Jahre	1.9	1.6	2.9	2.7	1.4	1.7	2.0	2.3	1.2	1.3	1.5	1.9	1.5	1.5	2.1	2.3
	25 - 44 Jahre	1.7	1.6	2.2	2.4	1.4	1.5	1.8	1.8	1.3	1.4	1.7	1.6	1.4	1.5	1.9	1.9
	45 - 64 Jahre	1.9	1.9	2.3	2.4	1.6	1.7	2.2	1.9	1.4	1.7	1.9	1.8	1.6	1.8	2.1	2.0
	65 - 74 Jahre	2.0	2.3	2.8	2.6	1.9	2.0	2.5	2.3	1.5	1.9	2.5	2.0	1.8	2.1	2.6	2.3
	75 und mehr Jahre	1.5	1.7	2.1	1.8	1.4	1.5	1.6	1.5	1.3	1.9	1.2	1.3	1.4	1.7	1.7	1.6
	Total	1.8	1.8	2.3	2.4	1.5	1.7	2.0	1.9	1.4	1.6	1.8	1.8	1.5	1.7	2.1	2.0
Velo	6 - 17 Jahre	1.1	1.2	0.9	0.9	2.1	1.7	1.0	1.0	2.0	1.8	1.6	1.2	1.9	1.6	1.2	1.0
	18 - 24 Jahre	1.4	1.0	0.8	0.9	1.7	1.2	0.8	0.8	1.4	1.2	0.6	0.8	1.5	1.1	0.8	0.8
	25 - 44 Jahre	1.0	1.1	1.1	1.1	0.9	0.8	0.8	0.7	0.8	0.7	0.6	0.7	0.9	0.9	0.9	0.8
	45 - 64 Jahre	0.5	1.1	0.9	1.0	0.8	0.9	0.7	0.9	0.6	0.8	0.5	0.7	0.7	0.9	0.7	0.9
	65 - 74 Jahre	0.1	0.6	0.5	0.6	0.4	0.4	0.4	0.6	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3	0.5	0.4	0.6
	75 und mehr Jahre	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	0.0	0.1	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1
	Total	0.7	1.0	0.9	0.9	1.0	0.9	0.7	0.8	0.9	0.9	0.7	0.7	0.9	0.9	0.8	0.8
MIV	6 - 17 Jahre	6.9	9.6	9.3	9.7	10.5	12.5	11.1	12.2	11.3	12.9	15.4	15.0	10.1	11.7	12.0	12.4
	18 - 24 Jahre	23.8	22.2	17.0	16.5	26.8	24.8	26.3	24.7	36.5	40.8	47.3	36.6	29.2	28.6	28.9	25.9
	25 - 44 Jahre	22.1	26.6	21.7	22.1	29.5	35.9	33.4	33.6	33.2	40.1	41.0	40.9	28.6	33.4	31.6	31.5
	45 - 64 Jahre	19.2	22.8	20.7	19.8	24.8	28.5	30.4	30.3	25.8	31.0	31.0	34.6	23.8	27.0	28.0	28.6
	65 - 74 Jahre	10.6	12.7	14.2	12.4	15.8	17.0	17.5	18.7	13.9	17.9	16.0	22.2	13.5	15.3	16.1	17.8
	75 und mehr Jahre	7.9	5.6	7.7	6.2	5.9	10.2	9.4	10.3	6.5	8.7	7.7	10.3	6.8	7.6	8.4	8.9
	Total	17.2	19.8	17.5	17.1	22.7	25.8	25.5	25.4	24.5	29.0	30.1	30.7	21.8	24.4	24.3	24.4
ÖV	6 - 17 Jahre	4.1	5.6	5.8	6.0	5.0	5.3	4.6	6.2	5.7	6.8	6.1	9.2	5.1	6.0	5.4	7.0
	18 - 24 Jahre	9.5	9.5	16.5	19.1	12.4	17.5	16.0	21.2	8.8	10.1	13.9	15.6	10.6	12.0	15.6	19.0
	25 - 44 Jahre	8.0	6.7	10.6	13.7	5.6	5.7	5.9	7.8	3.7	3.0	4.9	5.6	5.7	5.3	7.2	9.2
	45 - 64 Jahre	6.9	7.2	10.0	9.8	4.6	5.3	6.0	6.6	2.9	3.9	3.8	5.6	4.7	5.6	6.5	7.2
	65 - 74 Jahre	4.6	4.2	7.1	8.1	6.3	5.4	3.5	6.6	2.0	5.3	3.3	5.3	4.5	4.8	4.6	6.7
	75 und mehr Jahre	5.6	5.9	6.1	5.7	4.1	9.2	3.3	4.1	0.9	1.8	2.9	3.4	3.8	5.5	4.3	4.5
	Total	6.8	6.6	9.7	10.9	5.9	6.8	6.2	8.0	4.0	4.7	5.4	7.0	5.6	6.1	7.0	8.6
Übrige Verkehrsmittel	6 - 17 Jahre	0.2	0.8	0.9	1.2	0.9	0.9	0.7	0.7	0.9	1.2	0.6	1.0	0.8	0.9	0.7	0.9
	18 - 24 Jahre	1.2	3.2	0.5	1.2	2.7	8.9	0.6	1.3	2.1	2.1	5.0	1.0	2.1	4.6	1.7	1.2
	25 - 44 Jahre	1.2	1.1	0.8	0.6	1.6	1.4	1.6	0.8	2.4	3.2	1.1	1.3	1.7	1.8	1.3	0.8
	45 - 64 Jahre	0.8	1.4	1.0	0.7	1.4	1.8	0.8	0.8	2.5	2.6	1.5	1.3	1.6	1.9	1.0	0.9
	65 - 74 Jahre	1.4	0.5	0.7	0.6	0.3	1.9	1.0	0.9	1.1	1.0	0.3	0.8	0.9	1.0	0.7	0.8
	75 und mehr Jahre	0.6	1.2	0.9	0.5	0.9	0.4	0.9	0.7	0.7	1.5	0.3	1.2	0.7	1.1	0.8	0.7
	Total	1.0	1.3	0.8	0.7	1.4	2.1	1.0	0.8	1.9	2.3	1.4	1.2	1.5	1.8	1.1	0.9

Basis MZMV 1994: 18 020 Zielpersonen (Raumtypisierung nur bedingt mit MZMV 2000 - 2010 vergleichbar)

Basis MZMV 2000: 29 407 Zielpersonen

Basis MZMV 2005: 33 321 Zielpersonen mit gültiger Geokodierung

Basis MZMV 2010: 62 868 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994 - 2010

© BFS/ARE

T01_4.2 Verkehrsmittel (in % der Tagesdistanz) nach Altersklassen und Raumtypen des Wohnorts 1994 - 2010 (Inlandetappen)

	Raumtyp des Wohnorts												CH				
	Agglomerationskerngemeinden / isolierte Stadt				Übrige Agglomerationsgemeinden				Ländliche Gemeinden								
	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	
zu Fuss	6 - 17 Jahre	12.2%	10.1%	12.0%	12.3%	7.6%	7.7%	10.2%	9.7%	6.8%	7.3%	7.5%	7.2%	7.9%	8.2%	9.6%	9.3%
	18 - 24 Jahre	5.0%	4.3%	7.7%	6.6%	3.2%	3.1%	4.3%	4.5%	2.5%	2.4%	2.2%	3.4%	3.3%	3.2%	4.3%	4.6%
	25 - 44 Jahre	4.9%	4.2%	5.9%	6.0%	3.6%	3.4%	4.1%	4.0%	3.1%	2.9%	3.4%	3.1%	3.7%	3.5%	4.4%	4.4%
	45 - 64 Jahre	6.4%	5.6%	6.6%	7.2%	4.8%	4.5%	5.5%	4.6%	4.3%	4.3%	4.8%	4.2%	5.0%	4.9%	5.6%	5.1%
	65 - 74 Jahre	10.8%	11.1%	11.0%	10.8%	7.7%	7.6%	10.1%	7.9%	7.8%	7.2%	11.3%	6.6%	8.7%	8.8%	10.7%	8.3%
	75 und mehr Jahre	9.9%	11.7%	12.1%	12.8%	11.1%	7.0%	10.2%	9.1%	13.6%	13.5%	10.0%	8.2%	11.1%	10.6%	11.0%	10.0%
	Total	6.4%	5.9%	7.5%	7.5%	4.6%	4.5%	5.7%	5.2%	4.2%	4.2%	4.6%	4.3%	4.9%	4.9%	5.8%	5.5%
Velo	6 - 17 Jahre	7.7%	6.0%	4.9%	4.3%	10.4%	7.6%	5.1%	4.5%	9.5%	7.5%	6.2%	4.3%	9.7%	7.1%	5.5%	4.4%
	18 - 24 Jahre	3.7%	2.7%	2.2%	2.2%	3.8%	2.3%	1.8%	1.6%	2.8%	2.2%	0.8%	1.4%	3.4%	2.4%	1.5%	1.7%
	25 - 44 Jahre	2.9%	3.1%	3.1%	2.8%	2.4%	1.8%	1.9%	1.5%	1.9%	1.5%	1.3%	1.4%	2.3%	2.2%	2.1%	1.9%
	45 - 64 Jahre	1.8%	3.2%	2.7%	3.1%	2.3%	2.3%	1.8%	2.3%	1.9%	2.0%	1.2%	1.5%	2.0%	2.5%	1.9%	2.2%
	65 - 74 Jahre	0.5%	3.2%	2.1%	2.7%	1.5%	1.5%	1.4%	2.1%	2.0%	1.0%	1.4%	1.1%	1.3%	2.0%	1.6%	2.0%
	75 und mehr Jahre	0.2%	0.7%	0.7%	0.8%	1.2%	0.7%	0.9%	0.9%	0.4%	0.8%	1.8%	1.1%	0.6%	0.7%	1.0%	0.9%
	Total	2.6%	3.2%	2.8%	2.8%	3.2%	2.5%	2.1%	2.1%	2.9%	2.4%	1.8%	1.7%	3.0%	2.7%	2.2%	2.1%
MIV	6 - 17 Jahre	49.1%	50.4%	48.4%	47.8%	52.3%	56.7%	57.2%	54.8%	52.8%	52.6%	60.0%	52.7%	52.1%	53.2%	56.4%	52.7%
	18 - 24 Jahre	62.9%	59.2%	45.0%	41.0%	59.5%	45.9%	57.5%	49.1%	73.0%	73.4%	69.2%	65.4%	64.9%	59.7%	58.8%	52.6%
	25 - 44 Jahre	65.0%	71.7%	59.5%	55.4%	75.5%	79.1%	76.6%	75.2%	80.2%	82.8%	83.1%	81.6%	74.5%	77.8%	73.9%	71.0%
	45 - 64 Jahre	65.3%	66.2%	59.4%	58.8%	74.7%	74.4%	75.9%	74.6%	77.5%	77.4%	80.2%	78.6%	73.5%	72.4%	73.0%	72.2%
	65 - 74 Jahre	56.4%	62.7%	56.1%	50.7%	63.8%	63.7%	70.5%	64.1%	73.5%	67.7%	71.4%	72.5%	64.1%	64.5%	65.9%	63.0%
	75 und mehr Jahre	50.5%	38.8%	45.7%	43.3%	47.2%	47.4%	61.0%	61.5%	69.1%	61.9%	62.4%	62.6%	53.0%	47.2%	54.9%	56.1%
	Total	62.5%	64.9%	56.1%	53.4%	69.8%	69.1%	71.9%	68.7%	74.8%	75.3%	76.5%	74.2%	69.7%	69.8%	69.1%	66.4%
ÖV	6 - 17 Jahre	29.4%	29.4%	30.3%	29.6%	25.1%	24.1%	23.7%	27.7%	26.8%	27.9%	23.8%	32.1%	26.4%	27.2%	25.1%	29.7%
	18 - 24 Jahre	25.3%	25.4%	43.9%	47.4%	27.6%	32.3%	35.0%	42.1%	17.6%	18.2%	20.4%	28.0%	23.7%	25.2%	31.8%	38.7%
	25 - 44 Jahre	23.7%	18.1%	29.2%	34.4%	14.5%	12.5%	13.6%	17.5%	9.0%	6.1%	9.9%	11.3%	14.9%	12.3%	16.8%	20.9%
	45 - 64 Jahre	23.6%	20.8%	28.5%	28.9%	13.9%	13.9%	14.9%	16.4%	8.8%	9.8%	9.9%	12.7%	14.5%	15.1%	17.0%	18.1%
	65 - 74 Jahre	24.8%	20.7%	28.1%	33.3%	25.6%	20.1%	14.0%	22.7%	10.7%	20.2%	14.7%	17.2%	21.5%	20.4%	18.8%	23.9%
	75 und mehr Jahre	35.9%	40.3%	36.1%	39.7%	33.3%	42.8%	21.8%	24.2%	9.8%	13.1%	23.0%	21.0%	29.7%	34.4%	27.9%	28.3%
	Total	24.9%	21.7%	31.0%	34.1%	18.1%	18.2%	17.5%	21.7%	12.3%	12.1%	13.7%	16.9%	17.8%	17.4%	19.9%	23.4%
Übrige Verkehrsmittel	6 - 17 Jahre	1.6%	4.1%	4.4%	6.1%	4.6%	3.9%	3.8%	3.2%	4.1%	4.8%	2.5%	3.6%	4.0%	4.3%	3.4%	3.9%
	18 - 24 Jahre	3.1%	8.5%	1.2%	2.9%	5.9%	16.5%	1.3%	2.7%	4.2%	3.9%	7.4%	1.8%	4.8%	9.5%	3.5%	2.4%
	25 - 44 Jahre	3.6%	2.9%	2.3%	1.4%	4.1%	3.1%	3.8%	1.8%	5.8%	6.6%	2.3%	2.7%	4.5%	4.3%	2.9%	1.9%
	45 - 64 Jahre	2.9%	4.1%	2.8%	2.0%	4.3%	4.8%	1.9%	2.1%	7.5%	6.5%	3.8%	3.0%	4.9%	5.1%	2.6%	2.3%
	65 - 74 Jahre	7.5%	2.4%	2.7%	2.5%	1.4%	7.2%	4.0%	3.1%	6.0%	3.8%	1.2%	2.7%	4.4%	4.3%	2.9%	2.9%
	75 und mehr Jahre	3.6%	8.6%	5.4%	3.4%	7.2%	2.1%	6.1%	4.3%	7.1%	10.7%	2.8%	7.1%	5.6%	7.0%	5.3%	4.6%
	Total	3.6%	4.2%	2.6%	2.2%	4.3%	5.7%	2.9%	2.3%	5.8%	6.0%	3.5%	2.9%	4.6%	5.3%	3.0%	2.4%

Basis MZMV 1994: 18 020 Zielpersonen (Raumtypisierung nur bedingt mit MZMV 2000 - 2010 vergleichbar)

Basis MZMV 2000: 29 407 Zielpersonen

Basis MZMV 2005: 33 321 Zielpersonen mit gültiger Geokodierung

Basis MZMV 2010: 62 868 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994 - 2010

© BFS/ARE

T01_5 Ausstattung mit Abonnements nach Altersklassen und Raumtypen des Wohnorts 1994 - 2010

	Raumtyp des Wohnorts												CH				
	Agglomerationskerngemeinden / isolierte Stadt				Übrige Agglomerationsgemeinden				Ländliche Gemeinden								
	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	
mit Halbtax	16 - 24 Jahre	35.2%	24.3%	20.0%	35.0%	31.5%	29.6%	20.5%	34.8%	28.9%	29.0%	19.1%	30.7%	31.5%	27.3%	19.9%	33.6%
	25 - 44 Jahre	40.4%	32.7%	30.3%	41.7%	32.7%	29.0%	25.8%	35.5%	25.4%	25.3%	23.7%	29.6%	32.7%	29.4%	26.7%	36.2%
	45 - 64 Jahre	45.6%	40.2%	34.4%	42.4%	42.3%	40.5%	34.9%	41.8%	37.1%	33.6%	29.2%	35.6%	41.6%	38.4%	33.3%	40.3%
	65 - 74 Jahre	52.8%	47.3%	38.1%	45.6%	52.3%	48.3%	43.4%	47.4%	49.0%	39.8%	38.6%	43.9%	51.5%	45.5%	40.5%	46.1%
	75 und mehr Jahre	47.8%	44.3%	34.5%	38.1%	47.2%	39.1%	37.2%	40.5%	40.0%	39.1%	31.4%	36.5%	45.5%	41.6%	34.9%	38.8%
	Total	43.6%	36.7%	31.4%	41.1%	38.3%	35.7%	31.0%	39.3%	32.8%	30.9%	26.9%	33.9%	38.1%	34.7%	30.1%	38.5%
mit GA	16 - 24 Jahre	9.6%	14.9%	13.1%	19.3%	8.2%	16.0%	14.1%	17.9%	9.2%	14.6%	13.5%	22.5%	8.8%	15.2%	13.7%	19.6%
	25 - 44 Jahre	4.7%	5.5%	9.2%	14.0%	2.7%	3.6%	4.2%	6.7%	1.6%	2.5%	3.3%	5.4%	2.9%	4.0%	5.6%	8.8%
	45 - 64 Jahre	3.3%	6.6%	6.9%	10.8%	2.6%	3.8%	4.8%	6.5%	1.7%	3.1%	5.1%	6.4%	2.5%	4.7%	5.4%	7.6%
	65 - 74 Jahre	7.3%	9.5%	11.0%	10.7%	4.1%	5.5%	5.8%	7.3%	3.2%	3.6%	4.7%	6.0%	4.9%	6.8%	7.2%	7.9%
	75 und mehr Jahre	5.3%	11.4%	12.7%	14.2%	3.5%	6.6%	8.0%	9.1%	1.8%	3.4%	5.6%	5.9%	3.7%	8.0%	9.3%	10.2%
	Total	5.3%	8.1%	9.6%	13.4%	3.6%	5.7%	6.1%	8.3%	2.9%	4.6%	5.6%	8.4%	3.8%	6.3%	7.0%	9.8%
mit anderem Abo	16 - 24 Jahre	37.4%	45.2%	42.5%	45.6%	27.6%	51.3%	39.6%	46.5%	16.5%	34.9%	25.8%	27.9%	26.3%	43.7%	36.7%	40.8%
	25 - 44 Jahre	23.3%	22.3%	21.7%	26.7%	12.2%	15.0%	13.4%	19.3%	5.5%	6.6%	4.6%	8.5%	13.2%	15.4%	13.9%	19.2%
	45 - 64 Jahre	26.2%	23.9%	21.8%	23.4%	10.6%	15.1%	12.2%	15.5%	4.0%	6.8%	4.2%	7.2%	12.4%	16.1%	12.8%	15.3%
	65 - 74 Jahre	31.3%	30.2%	22.3%	23.6%	7.7%	14.9%	11.5%	15.4%	3.8%	5.6%	3.6%	5.9%	14.5%	19.1%	13.1%	15.4%
	75 und mehr Jahre	35.4%	38.8%	27.6%	27.3%	10.6%	17.6%	12.9%	17.4%	1.5%	7.0%	3.6%	4.8%	17.0%	24.8%	16.4%	18.1%
	Total	27.9%	28.2%	25.0%	27.7%	13.3%	20.1%	16.0%	20.9%	6.1%	10.6%	7.3%	10.4%	15.1%	20.6%	16.6%	20.2%
kein Abo	16 - 24 Jahre	34.2%	41.8%	34.3%	23.6%	42.9%	33.7%	33.7%	24.7%	50.7%	44.5%	47.4%	34.7%	43.4%	40.3%	37.6%	27.3%
	25 - 44 Jahre	46.0%	53.8%	47.2%	34.2%	58.7%	61.6%	60.8%	49.1%	70.4%	70.3%	70.3%	61.3%	58.7%	61.1%	58.9%	47.0%
	45 - 64 Jahre	39.3%	46.7%	45.3%	37.7%	50.7%	51.7%	53.3%	46.2%	59.6%	61.6%	63.6%	55.8%	50.6%	52.6%	53.8%	46.5%
	65 - 74 Jahre	32.4%	36.5%	38.6%	35.2%	41.8%	43.9%	43.9%	41.7%	45.6%	55.3%	55.0%	49.4%	39.7%	43.7%	44.9%	41.7%
	75 und mehr Jahre	33.2%	35.0%	35.1%	36.2%	46.2%	49.0%	46.7%	43.7%	57.8%	56.9%	60.6%	57.6%	44.7%	44.5%	45.4%	44.2%
	Total	39.8%	46.3%	42.8%	34.3%	51.8%	51.7%	52.0%	43.7%	61.0%	61.5%	62.6%	53.9%	51.3%	52.4%	51.9%	43.5%

Basis MZMV 1994: 16 050 Zielpersonen ab 16 Jahren (Raumtypisierung nur bedingt mit MZMV 2000 - 2010 vergleichbar)

Basis MZMV 2000: 26 023 Zielpersonen ab 16 Jahren

Basis MZMV 2005: 29 482 Zielpersonen ab 16 Jahren

Basis MZMV 2010: 56 448 Zielpersonen ab 16 Jahren

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

© BFS/ARE

T01_6 Führerscheinbesitz für Personenwagen nach Altersklassen und Raumtypen des Wohnorts 1994 - 2010

		Raumtyp des Wohnorts												CH				
		Agglomerationskerngemeinden / isolierte Stadt				Übrige Agglomerationsgemeinden				Ländliche Gemeinden								
		1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	
Führerscheinbesitz für Personenwagen	18 - 24 Jahre	Männer	66.7%	71.6%	59.4%	54.2%	74.2%	72.2%	63.0%	61.1%	79.0%	75.4%	74.9%	71.7%	74.0%	73.0%	65.3%	62.4%
		Frauen	61.3%	59.5%	55.3%	48.8%	67.1%	64.3%	58.6%	52.4%	72.8%	69.9%	66.8%	63.4%	67.5%	64.1%	59.9%	54.5%
		Total	64.0%	65.6%	57.3%	51.5%	70.7%	68.4%	61.0%	57.1%	76.0%	72.9%	71.0%	67.8%	70.7%	68.8%	62.7%	58.7%
	25 - 44 Jahre	Männer	88.3%	90.6%	90.5%	87.8%	94.8%	95.3%	95.6%	94.3%	96.0%	96.4%	97.7%	96.2%	93.5%	93.8%	94.6%	92.7%
		Frauen	75.2%	80.0%	80.9%	80.0%	85.7%	88.7%	88.9%	86.3%	89.8%	91.2%	92.6%	92.2%	84.3%	86.2%	87.4%	85.7%
		Total	81.7%	85.1%	85.4%	83.7%	90.2%	92.0%	92.0%	90.1%	93.0%	93.7%	95.1%	94.1%	88.9%	89.9%	90.8%	89.1%
	45 - 64 Jahre	Männer	86.6%	91.4%	92.3%	91.5%	94.0%	96.0%	96.0%	96.1%	91.1%	95.5%	96.6%	97.0%	91.4%	94.1%	95.2%	95.2%
		Frauen	58.3%	72.8%	75.9%	77.0%	72.5%	82.5%	83.3%	86.5%	68.6%	79.5%	84.8%	89.1%	67.9%	77.8%	81.7%	84.7%
		Total	71.6%	81.6%	83.5%	83.8%	83.1%	89.1%	89.5%	91.1%	80.1%	87.8%	90.8%	93.0%	79.5%	85.8%	88.3%	89.8%
	65 - 74 Jahre	Männer	81.7%	81.2%	84.5%	89.5%	78.4%	89.7%	91.0%	92.1%	75.3%	84.0%	90.3%	93.6%	78.5%	84.5%	89.0%	91.8%
		Frauen	35.7%	46.1%	51.8%	60.3%	38.9%	56.0%	64.7%	72.2%	34.6%	44.0%	57.0%	70.1%	36.6%	48.3%	58.8%	68.2%
		Total	55.6%	62.0%	66.4%	73.2%	57.4%	72.3%	77.3%	81.6%	53.4%	63.2%	73.1%	81.8%	55.6%	65.3%	73.0%	79.3%
	75 und mehr Jahre	Männer	49.2%	58.6%	64.5%	63.9%	54.2%	73.0%	71.6%	71.9%	48.5%	60.1%	68.2%	74.1%	51.0%	62.5%	68.3%	69.9%
		Frauen	11.3%	15.9%	24.9%	24.0%	13.1%	21.1%	34.7%	36.0%	12.4%	17.5%	27.9%	30.1%	12.2%	17.5%	29.6%	30.4%
		Total	24.2%	32.6%	41.0%	39.6%	30.3%	43.2%	50.5%	52.2%	27.8%	37.0%	45.4%	49.7%	27.5%	36.4%	45.9%	47.4%
	Total	Männer	82.0%	85.4%	84.8%	83.1%	88.6%	91.2%	90.1%	88.7%	87.9%	90.1%	92.1%	91.3%	86.7%	88.6%	89.2%	87.8%
		Frauen	56.2%	64.8%	67.2%	66.9%	70.1%	75.9%	77.1%	76.4%	69.8%	74.9%	78.4%	79.8%	66.2%	71.1%	74.4%	74.4%
		Total	68.2%	74.5%	75.4%	74.3%	79.1%	83.4%	83.3%	82.3%	78.8%	82.5%	85.2%	85.4%	76.2%	79.6%	81.5%	80.8%

Basis MZMV 1994: 31 460 Haushaltspersonen ab 18 Jahren (Raumtypisierung nur bedingt mit MZMV 2000 - 2010 vergleichbar)

Basis MZMV 2000: 52 986 Haushaltspersonen ab 18 Jahren

Basis MZMV 2005: 59 438 Haushaltspersonen ab 18 Jahren

Basis MZMV 2010: 112 197 Haushaltspersonen ab 18 Jahren

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

© BFS/ARE

T01_7 Verfügbarkeit von Autos nach Altersklassen und Raumtypen des Wohnorts 1994 -2010

	Raumtyp des Wohnorts												CH				
	Agglomerationskerngemeinden / isolierte Stadt				Übrige Agglomerationsgemeinden				Ländliche Gemeinden								
	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010	
Auto - Immer verfügbar	18 - 24 Jahre	41.0%	48.7%	53.4%	45.3%	51.5%	51.5%	58.1%	59.8%	59.9%	63.4%	72.4%	65.6%	52.3%	54.3%	61.2%	58.3%
	25 - 44 Jahre	64.6%	71.8%	67.1%	61.7%	74.9%	81.0%	81.7%	81.2%	76.2%	83.0%	84.5%	85.2%	72.8%	78.1%	78.0%	76.1%
	45 - 64 Jahre	72.0%	78.5%	75.2%	72.1%	81.6%	85.0%	84.2%	83.9%	84.6%	86.7%	85.8%	84.8%	80.4%	83.1%	82.4%	81.2%
	65 - 74 Jahre	81.2%	82.1%	79.7%	81.1%	88.8%	88.6%	85.5%	86.7%	85.9%	86.3%	86.8%	86.1%	85.5%	85.3%	84.1%	85.1%
	75 und mehr Jahre	83.0%	84.2%	85.9%	84.1%	83.7%	87.7%	90.6%	89.6%	89.1%	89.4%	90.6%	87.9%	84.9%	86.7%	89.1%	87.6%
	Total	67.2%	73.5%	70.9%	67.4%	76.0%	80.8%	81.8%	81.8%	78.0%	82.8%	84.2%	83.4%	74.5%	78.6%	79.4%	78.2%
Auto - Nach Absprache verfügbar	18 - 24 Jahre	43.7%	34.3%	34.4%	45.9%	38.0%	36.3%	34.8%	37.3%	31.9%	26.6%	24.9%	30.3%	37.0%	32.3%	31.6%	37.0%
	25 - 44 Jahre	24.5%	17.6%	22.4%	25.8%	20.9%	14.6%	16.0%	15.4%	20.8%	13.4%	13.2%	13.4%	21.8%	15.4%	17.2%	18.2%
	45 - 64 Jahre	17.9%	11.0%	15.5%	17.4%	13.8%	10.0%	12.8%	12.3%	13.2%	11.1%	12.2%	13.2%	14.5%	10.7%	13.3%	13.8%
	65 - 74 Jahre	4.1%	7.3%	10.3%	8.9%	5.4%	6.5%	10.0%	8.8%	6.4%	9.4%	11.2%	11.4%	5.2%	7.6%	10.4%	9.5%
	75 und mehr Jahre	4.4%	2.6%	4.4%	5.9%	3.5%	3.3%	3.4%	5.8%	4.1%	3.5%	4.3%	8.1%	3.9%	3.1%	3.9%	6.3%
	Total	21.2%	15.3%	19.0%	21.4%	18.8%	13.6%	14.9%	14.5%	18.3%	13.3%	13.5%	14.5%	19.2%	14.2%	15.7%	16.4%
Auto - Nicht verfügbar	18 - 24 Jahre	15.3%	17.1%	12.2%	8.8%	10.5%	12.2%	7.1%	2.9%	8.2%	10.0%	2.8%	4.1%	10.7%	13.3%	7.2%	4.7%
	25 - 44 Jahre	10.9%	10.5%	10.5%	12.5%	4.1%	4.4%	2.3%	3.4%	2.9%	3.6%	2.3%	1.4%	5.5%	6.5%	4.8%	5.7%
	45 - 64 Jahre	10.1%	10.4%	9.2%	10.5%	4.6%	5.0%	3.0%	3.8%	2.2%	2.2%	2.0%	2.0%	5.1%	6.2%	4.3%	4.9%
	65 - 74 Jahre	14.6%	10.6%	10.0%	10.1%	5.8%	4.9%	4.5%	4.5%	7.7%	4.3%	2.0%	2.5%	9.3%	7.2%	5.5%	5.4%
	75 und mehr Jahre	12.6%	13.2%	9.7%	10.0%	12.9%	8.9%	6.0%	4.7%	6.9%	7.1%	5.1%	4.0%	11.1%	10.2%	7.0%	6.1%
	Total	11.5%	11.2%	10.1%	11.2%	5.3%	5.5%	3.3%	3.7%	3.7%	3.9%	2.3%	2.1%	6.3%	7.2%	5.0%	5.3%

Basis MZMV 1994: 11 696 Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen ab 18 Jahren
 Basis MZMV 2000: 19 833 Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen ab 18 Jahren
 Basis MZMV 2005: 23 019 Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen ab 18 Jahren
 Basis MZMV 2010: 43 993 Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen ab 18 Jahren

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010
 © BFS/ARE

T02_1.1 Stichprobengrößen nach Altersklassen der Einwohner/innen von Agglomerationen 2000 - 2010

	Grosse Agglomerationen			Mittlere Agglomerationen			Kleine Agglomerationen / isolierte Städte			Alle Agglomerationen		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010
6 - 17 Jahre	1734	1620	2386	816	1201	2585	340	472	1108	2890	3293	6079
18 - 24 Jahre	973	828	1223	426	608	1228	181	239	545	1580	1675	2996
25 - 44 Jahre	4429	4125	5585	1817	2638	5164	722	906	1982	6968	7669	12731
45 - 64 Jahre	4172	3986	6528	1746	2542	6509	701	944	2663	6619	7472	15700
65 - 74 Jahre	1566	1532	3008	625	1036	2929	257	334	1183	2448	2902	7120
75 und mehr Jahre	1291	1315	2644	520	828	2414	237	330	1012	2048	2473	6070
Total	14165	13406	21374	5950	8853	20829	2438	3225	8493	22553	25484	50696

Basis MZMV 2000: 22 553 Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomeration

Basis MZMV 2005: 25 484 Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomeration

Basis MZMV 2010: 50 696 Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomeration

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

© BFS/ARE

T02_1.2 Stichprobengrößen nach Altersklassen der Einwohner/innen der 5 grössten Agglomerationen 2010

	Wohnort				
	Zürich	Basel	Genève	Bern	Lausanne
6 - 17 Jahre	787	312	676	333	278
18 - 24 Jahre	436	177	317	158	135
25 - 44 Jahre	2079	740	1370	775	621
45 - 64 Jahre	2378	1017	1470	981	682
65 - 74 Jahre	1040	544	681	440	303
75 und mehr Jahre	942	450	580	395	277
Total	7662	3240	5094	3082	2296

Basis: 21 374 Zielpersonen mit Wohnort in einer der 5 grössten Agglomerationen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994 - 2010

© BFS/ARE

T02_2.1 Kenngrößen des Verkehrs nach Altersklassen der Einwohner/innen von Agglomerationen 2000 - 2010 (Inlandetappen)

	Grosse Agglomerationen			Mittlere Agglomerationen			Kleine Agglomerationen / isolierte Städte			Alle Agglomerationen			
	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010	
Tägliche Anzahl Wege	6 - 17 Jahre	3.7	3.4	3.6	3.7	3.3	3.7	3.6	3.3	3.6	3.7	3.4	3.6
	18 - 24 Jahre	3.8	3.3	3.6	3.7	3.3	3.9	4.0	3.7	3.8	3.8	3.4	3.7
	25 - 44 Jahre	3.8	3.5	3.6	4.0	3.6	3.8	3.8	3.5	3.9	3.8	3.6	3.7
	45 - 64 Jahre	3.5	3.3	3.5	3.7	3.4	3.6	3.9	3.4	3.7	3.6	3.4	3.6
	65 - 74 Jahre	3.0	2.8	2.9	2.6	2.8	2.8	2.7	2.8	2.9	2.8	2.8	2.9
	75 und mehr Jahre	2.2	2.2	2.2	2.3	2.1	2.3	2.1	2.0	2.2	2.2	2.1	2.3
	Total	3.5	3.3	3.4	3.6	3.3	3.5	3.6	3.3	3.5	3.5	3.3	3.4
Tagesdistanz (in km)	6 - 17 Jahre	18.5	18.6	20.5	23.0	20.2	22.2	20.8	19.7	23.0	20.5	19.4	21.5
	18 - 24 Jahre	40.7	38.6	41.1	45.6	41.5	51.6	54.2	55.2	52.1	44.5	42.3	46.5
	25 - 44 Jahre	37.9	38.4	39.7	44.1	43.2	44.9	41.8	42.6	48.3	40.6	40.6	42.6
	45 - 64 Jahre	36.9	35.5	37.0	34.2	39.8	39.9	37.8	43.5	36.7	36.1	38.2	38.1
	65 - 74 Jahre	25.8	24.7	26.9	19.3	24.9	28.7	24.9	26.5	25.6	23.5	25.0	27.4
	75 und mehr Jahre	14.4	17.2	15.4	18.4	14.2	16.6	20.9	16.5	13.9	16.7	16.1	15.7
	Total	32.3	32.2	33.2	34.3	34.9	37.0	35.6	36.9	36.5	33.5	33.8	35.1
Tageswegzeit (in Min.)	6 - 17 Jahre	82.1	84.5	80.8	91.3	85.2	82.9	84.0	81.2	76.1	85.7	84.1	81.0
	18 - 24 Jahre	111.7	111.2	109.4	105.7	103.8	116.9	100.0	118.6	108.4	107.8	109.6	112.1
	25 - 44 Jahre	97.0	103.0	98.3	103.4	103.0	96.2	92.1	98.1	97.0	98.5	102.3	97.4
	45 - 64 Jahre	98.6	102.8	97.3	92.0	104.8	95.8	97.7	101.2	90.2	96.2	103.2	95.8
	65 - 74 Jahre	89.5	91.6	91.9	79.8	94.1	90.3	79.1	77.9	83.7	84.9	90.6	90.3
	75 und mehr Jahre	64.1	69.6	60.8	66.8	65.8	63.3	57.4	64.8	53.5	64.0	67.6	60.9
	Total	93.6	97.6	92.8	93.9	97.5	92.7	89.6	93.8	88.1	93.1	97.0	92.2
Mobilitätsgrad (in %)	6 - 17 Jahre	93.2%	90.3%	91.5%	92.1%	92.3%	90.6%	90.9%	89.0%	91.4%	92.4%	90.8%	91.2%
	18 - 24 Jahre	94.3%	91.1%	92.1%	89.7%	90.5%	94.2%	98.5%	94.6%	93.9%	93.3%	91.4%	93.1%
	25 - 44 Jahre	93.2%	92.5%	92.2%	94.2%	92.3%	92.6%	93.0%	92.1%	92.2%	93.5%	92.4%	92.3%
	45 - 64 Jahre	90.7%	90.2%	90.7%	90.1%	90.0%	91.1%	90.8%	91.9%	91.1%	90.5%	90.4%	90.9%
	65 - 74 Jahre	84.3%	84.5%	84.7%	79.5%	86.5%	83.7%	84.4%	84.4%	83.0%	82.7%	85.2%	84.1%
	75 und mehr Jahre	74.4%	76.6%	73.2%	75.4%	75.9%	74.7%	75.7%	73.4%	74.0%	74.9%	75.9%	73.8%
	Total	90.3%	89.5%	89.2%	89.7%	89.7%	89.6%	90.6%	89.7%	89.5%	90.1%	89.6%	89.4%

Basis MZMV 2000: 22 553 Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomeration

Basis MZMV 2005: 25 484 Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomeration

Basis MZMV 2010: 50 696 Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomeration

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

© BFS/ARE

T02_2.2 Kenngrössen des Verkehrs nach Altersklassen der Einwohner/innen der 5 grössten Agglomerationen 2010 (Inlandetappen)

	Wohnort					
	Zürich	Basel	Genève	Bern	Lausanne	
Tägliche Anzahl Wege	6 - 17 Jahre	3.6	3.8	3.3	3.5	3.5
	18 - 24 Jahre	3.6	3.6	3.5	3.7	3.4
	25 - 44 Jahre	3.6	3.4	3.7	3.6	3.5
	45 - 64 Jahre	3.5	3.6	3.4	3.5	3.6
	65 - 74 Jahre	2.9	3.0	3.0	2.9	2.6
	75 und mehr Jahre	2.3	2.2	2.1	2.2	2.2
	Total	3.4	3.3	3.3	3.4	3.3
Tagesdistanz (in km)	6 - 17 Jahre	22.8	20.2	17.7	22.4	16.9
	18 - 24 Jahre	45.9	40.1	38.7	39.8	30.1
	25 - 44 Jahre	42.4	35.7	32.3	48.7	38.2
	45 - 64 Jahre	37.8	35.8	27.1	42.7	45.1
	65 - 74 Jahre	28.6	27.0	19.0	39.3	18.7
	75 und mehr Jahre	17.1	14.9	11.8	16.6	13.9
	Total	35.6	31.2	26.5	38.9	32.7
Tageswegzeit (in Min.)	6 - 17 Jahre	85.8	83.0	79.5	74.7	71.2
	18 - 24 Jahre	117.2	108.9	107.9	103.6	89.7
	25 - 44 Jahre	101.6	94.6	92.2	108.8	90.9
	45 - 64 Jahre	97.7	96.5	88.9	103.6	103.3
	65 - 74 Jahre	93.9	93.8	80.9	108.0	79.4
	75 und mehr Jahre	63.6	61.7	55.0	67.1	50.4
	Total	95.9	91.6	86.8	98.4	87.0
Mobilitätsgrad (in %)	6 - 17 Jahre	92.0%	91.4%	91.2%	90.4%	92.1%
	18 - 24 Jahre	91.8%	94.8%	94.4%	91.2%	85.5%
	25 - 44 Jahre	92.7%	91.6%	91.9%	93.5%	90.2%
	45 - 64 Jahre	90.9%	89.5%	89.7%	92.4%	91.5%
	65 - 74 Jahre	84.0%	84.5%	85.8%	85.9%	84.6%
	75 und mehr Jahre	74.9%	70.5%	72.9%	71.6%	73.7%
	Total	89.6%	88.3%	89.3%	89.7%	88.5%

Basis: 21 374 Zielpersonen mit Wohnort in einer der 5 grössten Agglomerationen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Auskunft: mobilita2010@bfs.admin.ch

T02_3.1 Verkehrszweck (in km der Tagesdistanz) nach Altersklassen der Einwohner/innen von Agglomerationen 2000 - 2010 (Inlandetappen)

	Grosse Agglomerationen			Mittlere Agglomerationen			Kleine Agglomerationen / isolierte Städte			Alle Agglomerationen			
	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010	
Arbeit	6 - 17 Jahre	1.0	0.5	0.8	0.8	0.7	1.0	1.1	0.4	1.3	0.9	0.5	1.0
	18 - 24 Jahre	9.9	6.2	10.0	7.8	10.2	10.5	10.9	14.8	13.9	9.3	9.0	10.7
	25 - 44 Jahre	12.0	13.0	12.3	13.7	13.5	14.8	13.5	13.9	16.8	12.8	13.3	13.7
	45 - 64 Jahre	10.4	9.6	10.1	9.1	10.1	11.0	10.2	11.9	11.1	9.9	10.1	10.6
	65 - 74 Jahre	0.6	1.1	1.1	0.5	0.7	1.0	0.8	0.2	1.4	0.6	0.8	1.1
	75 und mehr Jahre	0.1	0.1	0.3	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2
	Total	7.8	7.7	7.9	7.8	8.2	8.9	8.3	9.0	9.7	7.9	8.1	8.5
Ausbildung	6 - 17 Jahre	3.5	3.9	4.4	4.2	4.0	4.4	4.8	4.6	4.8	3.9	4.1	4.5
	18 - 24 Jahre	5.3	4.8	6.1	6.7	4.9	7.7	5.0	5.7	8.0	5.7	5.0	7.0
	25 - 44 Jahre	0.5	0.7	1.1	0.7	0.6	1.4	0.6	1.0	1.3	0.6	0.7	1.3
	45 - 64 Jahre	0.4	0.2	0.5	0.1	0.2	0.7	0.4	0.3	0.7	0.3	0.2	0.6
	65 - 74 Jahre	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.2
	75 und mehr Jahre	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
	Total	1.2	1.2	1.6	1.5	1.3	1.9	1.5	1.6	2.1	1.3	1.3	1.8
Einkauf	6 - 17 Jahre	1.8	1.7	1.9	2.1	1.8	2.2	2.5	2.0	2.2	2.0	1.8	2.1
	18 - 24 Jahre	3.1	3.3	3.0	1.9	2.6	4.7	1.8	5.5	6.4	2.4	3.4	4.1
	25 - 44 Jahre	3.9	4.0	4.6	4.2	4.6	5.7	4.6	4.4	6.1	4.1	4.3	5.1
	45 - 64 Jahre	3.9	4.5	4.9	3.9	3.8	4.9	3.7	7.0	4.4	3.9	4.7	4.8
	65 - 74 Jahre	4.3	3.7	5.0	3.5	4.6	5.4	3.5	4.5	4.1	3.9	4.2	5.0
	75 und mehr Jahre	2.6	2.7	3.4	3.3	2.4	3.8	2.7	4.1	3.2	2.9	2.8	3.5
	Total	3.5	3.7	4.1	3.4	3.6	4.7	3.5	4.9	4.6	3.5	3.8	4.4
Freizeit	6 - 17 Jahre	10.4	11.1	11.6	11.9	12.0	11.4	10.5	11.4	13.1	11.0	11.5	11.7
	18 - 24 Jahre	17.5	18.4	15.0	23.2	19.8	20.8	33.0	17.5	18.6	21.9	18.7	17.7
	25 - 44 Jahre	14.7	14.9	14.3	16.8	17.4	14.7	15.7	15.7	17.0	15.6	15.9	14.7
	45 - 64 Jahre	14.6	14.5	14.1	14.1	17.7	15.5	15.1	16.2	13.5	14.5	15.8	14.6
	65 - 74 Jahre	17.1	16.9	15.8	13.2	16.8	18.1	18.7	19.8	15.5	16.1	17.3	16.6
	75 und mehr Jahre	9.8	12.2	9.2	12.7	9.8	11.2	16.8	11.1	9.3	11.8	11.2	9.9
	Total	14.2	14.6	13.7	15.3	16.3	15.0	16.7	15.3	14.7	15.0	15.3	14.3
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	6 - 17 Jahre	0.1	0.0	0.5	0.0	0.0	0.7	0.0	0.1	0.4	0.1	0.0	0.6
	18 - 24 Jahre	1.1	2.5	1.7	2.7	1.0	2.5	2.3	1.3	1.6	1.8	1.8	2.0
	25 - 44 Jahre	3.1	3.2	1.7	4.8	4.7	2.2	4.7	4.9	2.2	3.9	3.9	2.0
	45 - 64 Jahre	3.2	3.8	1.7	3.6	4.6	2.2	3.8	5.1	1.6	3.4	4.3	1.9
	65 - 74 Jahre	0.7	0.6	1.6	0.2	0.4	1.4	1.1	0.4	2.3	0.6	0.5	1.6
	75 und mehr Jahre	0.1	0.2	0.5	0.1	0.2	0.5	0.2	0.0	0.2	0.2	0.2	0.5
	Total	2.1	2.5	1.4	2.8	2.9	1.8	2.9	3.1	1.6	2.5	2.7	1.6
Service und Begleitung	6 - 17 Jahre	0.4	0.2	0.1	1.8	0.0	0.3	0.4	0.2	0.1	0.9	0.1	0.2
	18 - 24 Jahre	2.0	0.7	0.9	1.1	0.1	2.3	0.9	0.6	1.0	1.5	0.5	1.4
	25 - 44 Jahre	1.7	0.6	3.3	1.6	0.7	3.9	2.0	0.6	3.4	1.7	0.6	3.5
	45 - 64 Jahre	1.7	0.4	3.1	1.6	0.4	3.7	3.1	1.1	3.4	1.9	0.5	3.3
	65 - 74 Jahre	1.4	0.4	0.9	1.0	0.2	0.4	0.4	0.1	0.7	1.1	0.3	0.7
	75 und mehr Jahre	0.2	0.1	0.2	0.6	0.1	0.0	0.7	0.0	0.0	0.4	0.1	0.1
	Total	1.4	0.4	2.1	1.5	0.4	2.5	1.7	0.6	2.1	1.5	0.4	2.3
Andere	6 - 17 Jahre	1.3	1.2	1.2	2.2	1.7	2.1	1.5	1.1	1.1	1.7	1.4	1.6
	18 - 24 Jahre	1.9	2.8	4.5	2.3	3.0	3.1	0.2	9.9	2.5	1.8	4.0	3.7
	25 - 44 Jahre	1.9	2.1	2.4	2.4	1.8	2.3	0.6	2.0	1.5	1.9	2.0	2.3
	45 - 64 Jahre	2.7	2.4	2.6	1.8	3.1	2.0	1.5	1.9	2.0	2.2	2.5	2.3
	65 - 74 Jahre	1.6	2.0	2.3	0.9	2.0	2.3	0.4	1.4	1.2	1.2	1.9	2.2
	75 und mehr Jahre	1.4	1.9	1.7	1.6	1.6	1.0	0.3	1.2	1.1	1.3	1.7	1.4
	Total	2.0	2.1	2.4	2.0	2.3	2.1	0.9	2.4	1.6	1.8	2.2	2.2

Basis MZMV 2000: 22 553 Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomeration

Basis MZMV 2005: 25 484 Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomeration

Basis MZMV 2010: 50 696 Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomeration

T02_3.2 Verkehrszweck (in % der Tagesdistanz) nach Altersklassen der Einwohner/innen von Agglomerationen 2000 - 2010 (Inlandetappen)

	Grosse Agglomerationen			Mittlere Agglomerationen			Kleine Agglomerationen / isolierte Städte			Alle Agglomerationen			
	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010	
Arbeit	6 - 17 Jahre	5.2%	2.5%	3.9%	3.7%	3.3%	4.6%	5.3%	2.2%	5.5%	4.6%	2.7%	4.4%
	18 - 24 Jahre	24.4%	16.0%	24.2%	17.2%	24.6%	20.4%	20.2%	26.8%	26.7%	21.0%	21.3%	23.0%
	25 - 44 Jahre	31.7%	33.7%	30.9%	31.0%	31.2%	32.9%	32.4%	32.7%	34.7%	31.6%	32.7%	32.2%
	45 - 64 Jahre	28.1%	27.1%	27.4%	26.5%	25.4%	27.6%	26.9%	27.4%	30.4%	27.4%	26.6%	27.8%
	65 - 74 Jahre	2.5%	4.4%	4.1%	2.8%	3.0%	3.4%	3.2%	0.7%	5.6%	2.7%	3.4%	4.0%
	75 und mehr Jahre	0.7%	0.5%	2.0%	0.7%	0.4%	0.8%	0.0%	0.6%	0.5%	0.5%	0.5%	1.4%
	Total	24.3%	24.1%	23.8%	22.7%	23.4%	24.0%	23.4%	24.3%	26.6%	23.6%	23.9%	24.2%
Ausbildung	6 - 17 Jahre	18.8%	21.1%	21.5%	18.1%	20.0%	20.0%	22.8%	23.3%	20.8%	19.2%	21.1%	20.8%
	18 - 24 Jahre	12.9%	12.5%	14.8%	14.7%	11.9%	15.0%	9.3%	10.3%	15.4%	12.9%	11.8%	15.0%
	25 - 44 Jahre	1.3%	1.8%	2.9%	1.5%	1.3%	3.1%	1.5%	2.4%	2.7%	1.4%	1.7%	3.0%
	45 - 64 Jahre	1.1%	0.6%	1.3%	0.2%	0.4%	1.8%	1.2%	0.6%	1.8%	0.8%	0.5%	1.6%
	65 - 74 Jahre	0.0%	0.1%	0.9%	0.1%	0.1%	0.5%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%	0.1%	0.8%
	75 und mehr Jahre	0.1%	0.2%	0.5%	0.0%	0.0%	0.3%	0.6%	0.0%	0.2%	0.2%	0.1%	0.4%
	Total	3.7%	3.7%	4.8%	4.3%	3.6%	5.2%	4.3%	4.5%	5.7%	4.0%	3.8%	5.1%
Einkauf	6 - 17 Jahre	9.6%	8.9%	9.4%	9.0%	8.7%	10.1%	11.8%	10.3%	9.7%	9.7%	9.1%	9.7%
	18 - 24 Jahre	7.5%	8.4%	7.3%	4.1%	6.2%	9.1%	3.4%	9.9%	12.3%	5.5%	7.9%	8.8%
	25 - 44 Jahre	10.4%	10.4%	11.5%	9.5%	10.5%	12.6%	11.0%	10.4%	12.7%	10.2%	10.5%	12.1%
	45 - 64 Jahre	10.5%	12.8%	13.2%	11.3%	9.5%	12.2%	9.8%	16.2%	11.9%	10.7%	12.2%	12.6%
	65 - 74 Jahre	16.8%	15.0%	18.5%	18.0%	18.6%	18.6%	14.1%	17.1%	15.9%	16.7%	16.6%	18.2%
	75 und mehr Jahre	18.3%	15.6%	22.1%	18.0%	17.1%	22.6%	12.8%	24.7%	22.9%	17.2%	17.5%	22.4%
	Total	10.8%	11.4%	12.4%	10.0%	10.3%	12.7%	9.9%	13.2%	12.7%	10.4%	11.3%	12.5%
Freizeit	6 - 17 Jahre	56.4%	59.8%	56.3%	51.8%	59.3%	51.3%	50.6%	57.6%	56.7%	53.6%	59.2%	54.3%
	18 - 24 Jahre	43.1%	47.5%	36.6%	50.9%	47.6%	40.3%	60.8%	31.7%	35.7%	49.3%	44.2%	38.0%
	25 - 44 Jahre	38.9%	38.8%	36.0%	38.0%	40.3%	32.7%	37.6%	36.9%	35.2%	38.3%	39.1%	34.6%
	45 - 64 Jahre	39.6%	40.9%	38.3%	41.1%	44.4%	38.8%	39.9%	37.3%	36.7%	40.1%	41.5%	38.3%
	65 - 74 Jahre	66.3%	68.4%	58.7%	68.3%	67.7%	63.0%	75.4%	74.8%	60.6%	68.2%	69.1%	60.6%
	75 und mehr Jahre	68.4%	71.0%	59.9%	68.7%	69.0%	67.2%	80.3%	67.2%	66.5%	70.8%	69.8%	63.4%
	Total	44.1%	45.3%	41.1%	44.6%	46.8%	40.6%	46.9%	41.5%	40.4%	44.7%	45.2%	40.8%
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	6 - 17 Jahre	0.6%	0.2%	0.5%	0.1%	0.1%	1.4%	0.0%	0.4%	0.5%	0.3%	0.2%	0.8%
	18 - 24 Jahre	2.6%	6.5%	2.2%	5.9%	2.3%	4.4%	4.3%	2.4%	1.9%	4.1%	4.1%	3.1%
	25 - 44 Jahre	8.2%	8.4%	8.2%	10.9%	10.8%	8.6%	11.3%	11.5%	7.0%	9.7%	9.7%	8.2%
	45 - 64 Jahre	8.7%	10.8%	8.3%	10.7%	11.5%	9.2%	10.0%	11.7%	9.4%	9.6%	11.2%	8.8%
	65 - 74 Jahre	2.7%	2.5%	3.3%	0.9%	1.8%	1.3%	4.3%	1.6%	2.9%	2.5%	2.1%	2.5%
	75 und mehr Jahre	1.0%	1.3%	1.3%	0.7%	1.7%	0.1%	1.2%	0.1%	0.3%	0.9%	1.2%	0.7%
	Total	6.5%	7.6%	6.4%	8.2%	8.3%	6.8%	8.0%	8.4%	5.9%	7.4%	8.0%	6.5%
Service und Begleitung	6 - 17 Jahre	2.2%	1.0%	2.5%	7.8%	0.2%	3.3%	2.1%	0.9%	1.9%	4.4%	0.6%	2.7%
	18 - 24 Jahre	4.8%	1.9%	4.0%	2.4%	0.3%	4.9%	1.6%	1.1%	3.1%	3.3%	1.1%	4.2%
	25 - 44 Jahre	4.4%	1.5%	4.4%	3.7%	1.7%	4.9%	4.7%	1.4%	4.6%	4.2%	1.6%	4.6%
	45 - 64 Jahre	4.6%	1.2%	4.7%	4.8%	1.0%	5.6%	8.2%	2.5%	4.4%	5.3%	1.4%	5.0%
	65 - 74 Jahre	5.5%	1.6%	6.0%	5.4%	0.6%	5.0%	1.5%	0.4%	9.1%	4.8%	1.1%	6.0%
	75 und mehr Jahre	1.5%	0.4%	3.0%	3.1%	0.7%	3.1%	3.4%	0.2%	1.7%	2.4%	0.4%	2.9%
	Total	4.3%	1.4%	4.3%	4.3%	1.1%	4.9%	4.9%	1.6%	4.3%	4.4%	1.3%	4.6%
Andere	6 - 17 Jahre	7.2%	6.6%	6.0%	9.5%	8.5%	9.4%	7.4%	5.3%	4.9%	8.1%	7.1%	7.2%
	18 - 24 Jahre	4.6%	7.2%	10.9%	4.9%	7.1%	5.9%	0.4%	17.9%	4.9%	3.9%	9.4%	7.9%
	25 - 44 Jahre	5.1%	5.3%	6.1%	5.4%	4.2%	5.1%	1.5%	4.7%	3.0%	4.7%	4.8%	5.3%
	45 - 64 Jahre	7.4%	6.7%	6.9%	5.4%	7.8%	4.9%	4.0%	4.3%	5.5%	6.2%	6.7%	5.9%
	65 - 74 Jahre	6.3%	8.0%	8.6%	4.5%	8.2%	8.0%	1.5%	5.4%	4.8%	5.1%	7.7%	7.9%
	75 und mehr Jahre	10.0%	11.0%	11.2%	8.8%	11.1%	6.0%	1.6%	7.2%	8.0%	8.0%	10.4%	8.8%
	Total	6.2%	6.5%	7.3%	5.8%	6.5%	5.7%	2.7%	6.5%	4.5%	5.5%	6.5%	6.3%

Basis MZMV 2000: 22 553 Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomeration

Basis MZMV 2005: 25 484 Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomeration

Basis MZMV 2010: 50 696 Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomeration

T02_4.1 Verkehrsmittel (in km der Tagesdistanz) nach Altersklassen der Einwohner/innen von Agglomerationen 2000 - 2010 (Inlandetappen)

	Grosse Agglomerationen			Mittlere Agglomerationen			Kleine Agglomerationen / isolierte Städte			Alle Agglomerationen			
	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010	
zu Fuss	6 - 17 Jahre	1.8	2.2	2.3	1.8	2.1	2.3	1.9	1.8	2.2	1.8	2.1	2.3
	18 - 24 Jahre	1.8	2.6	2.5	1.5	2.2	2.4	1.2	2.0	2.1	1.6	2.3	2.4
	25 - 44 Jahre	1.6	2.1	2.2	1.6	1.9	1.9	1.4	1.7	1.8	1.6	2.0	2.0
	45 - 64 Jahre	1.9	2.3	2.1	1.8	2.2	2.0	1.9	2.1	2.2	1.9	2.2	2.1
	65 - 74 Jahre	2.2	2.7	2.4	2.2	2.7	2.5	2.2	1.9	2.3	2.2	2.6	2.4
	75 und mehr Jahre	1.6	1.9	1.6	1.6	1.7	1.8	2.1	1.5	1.4	1.7	1.8	1.7
	Total	1.8	2.2	2.2	1.7	2.1	2.1	1.7	1.9	2.0	1.8	2.1	2.1
Velo	6 - 17 Jahre	1.0	0.7	0.8	1.8	1.1	1.2	1.5	1.4	1.0	1.4	1.0	1.0
	18 - 24 Jahre	0.9	0.8	0.8	1.3	0.9	0.9	1.1	0.9	0.7	1.1	0.8	0.8
	25 - 44 Jahre	1.0	1.0	0.9	1.0	0.9	0.9	1.0	0.8	0.8	1.0	1.0	0.9
	45 - 64 Jahre	0.9	0.7	1.0	1.1	0.9	1.0	1.3	0.8	1.0	1.0	0.8	1.0
	65 - 74 Jahre	0.5	0.2	0.4	0.6	0.7	0.8	0.7	0.5	0.8	0.6	0.4	0.6
	75 und mehr Jahre	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
	Total	0.9	0.7	0.8	1.1	0.8	0.9	1.1	0.8	0.8	1.0	0.8	0.8
MIV	6 - 17 Jahre	9.8	9.7	10.8	13.6	11.2	11.5	8.9	11.3	12.5	11.0	10.5	11.3
	18 - 24 Jahre	24.9	18.7	17.8	20.1	24.4	25.5	29.6	28.6	24.5	23.9	22.4	21.6
	25 - 44 Jahre	28.0	25.6	25.2	32.8	31.3	31.2	34.5	32.7	36.5	30.7	28.5	28.6
	45 - 64 Jahre	25.9	23.3	24.5	24.5	29.2	28.8	26.5	33.9	26.7	25.5	26.9	26.4
	65 - 74 Jahre	16.8	15.6	16.0	12.0	15.2	17.0	12.8	20.2	16.2	14.7	16.1	16.4
	75 und mehr Jahre	6.7	7.9	8.6	7.7	8.9	8.6	7.0	10.4	7.5	7.1	8.6	8.5
	Total	22.0	20.0	20.2	22.8	24.0	24.1	23.9	26.4	24.5	22.6	22.4	22.2
ÖV	6 - 17 Jahre	5.3	5.2	6.0	5.1	5.1	6.2	6.8	4.4	6.4	5.5	5.0	6.1
	18 - 24 Jahre	12.3	16.2	18.5	12.8	13.4	21.8	13.2	23.0	23.3	12.6	16.2	20.4
	25 - 44 Jahre	6.3	8.9	11.0	6.7	7.0	10.3	4.3	6.4	7.4	6.1	7.9	10.3
	45 - 64 Jahre	7.0	8.4	8.8	5.6	6.8	7.1	4.8	5.3	6.0	6.2	7.4	7.8
	65 - 74 Jahre	5.3	5.8	7.5	3.7	4.9	7.3	7.2	2.3	5.7	5.1	5.0	7.2
	75 und mehr Jahre	4.4	6.1	4.7	8.0	2.5	5.4	11.7	4.4	3.4	6.7	4.6	4.8
	Total	6.6	8.4	9.5	6.5	6.7	9.1	6.4	6.8	7.9	6.6	7.6	9.1
Übrige Verkehrsmittel	6 - 17 Jahre	0.7	0.8	0.7	0.7	0.7	1.1	1.6	0.9	1.0	0.8	0.8	0.9
	18 - 24 Jahre	0.7	0.5	1.5	9.8	0.6	0.9	9.2	0.6	1.4	5.3	0.5	1.3
	25 - 44 Jahre	1.0	0.8	0.5	2.0	2.1	0.7	0.7	1.0	1.8	1.3	1.3	0.7
	45 - 64 Jahre	1.2	0.8	0.6	1.2	0.7	0.9	3.3	1.3	0.8	1.5	0.8	0.8
	65 - 74 Jahre	1.0	0.3	0.5	0.9	1.3	1.2	1.9	1.6	0.6	1.1	0.9	0.8
	75 und mehr Jahre	1.5	1.1	0.3	1.1	1.0	0.7	0.1	0.1	1.6	1.1	0.9	0.6
	Total	1.0	0.7	0.6	2.1	1.2	0.9	2.4	1.0	1.2	1.6	1.0	0.8

Basis MZMV 2000: 22 553 Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomeration

Basis MZMV 2005: 25 484 Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomeration

Basis MZMV 2010: 50 696 Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomeration

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

© BFS/ARE

T02_4.2 Verkehrsmittel (in % der Tagesdistanz) nach Altersklassen der Einwohner/innen von Agglomerationen 2000 - 2010 (Inlandetappen)

	Grosse Agglomerationen			Mittlere Agglomerationen			Kleine Agglomerationen / isolierte Städte			Alle Agglomerationen			
	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010	
zu Fuss	6 - 17 Jahre	9.6%	11.9%	11.1%	7.8%	10.5%	10.2%	9.3%	8.9%	9.4%	8.9%	10.8%	10.5%
	18 - 24 Jahre	4.5%	6.6%	6.1%	3.4%	5.4%	4.7%	2.1%	3.6%	4.1%	3.6%	5.5%	5.2%
	25 - 44 Jahre	4.1%	5.4%	5.5%	3.7%	4.4%	4.2%	3.4%	3.9%	3.8%	3.8%	4.8%	4.8%
	45 - 64 Jahre	5.1%	6.5%	5.7%	5.3%	5.5%	5.1%	5.0%	4.9%	5.9%	5.2%	5.8%	5.5%
	65 - 74 Jahre	8.4%	11.1%	9.1%	11.4%	11.1%	8.6%	8.7%	7.1%	9.2%	9.2%	10.5%	8.9%
	75 und mehr Jahre	11.2%	11.1%	10.6%	8.9%	12.3%	10.7%	9.9%	9.3%	10.1%	10.1%	11.2%	10.6%
	Total	5.5%	7.0%	6.6%	5.1%	6.1%	5.6%	4.8%	5.0%	5.5%	5.2%	6.3%	6.0%
Velo	6 - 17 Jahre	5.6%	3.8%	3.7%	8.0%	5.5%	5.4%	7.3%	7.0%	4.3%	6.8%	5.0%	4.4%
	18 - 24 Jahre	2.3%	2.0%	2.0%	2.9%	2.1%	1.8%	2.1%	1.6%	1.3%	2.5%	2.0%	1.8%
	25 - 44 Jahre	2.7%	2.7%	2.2%	2.3%	2.0%	2.0%	2.3%	1.9%	1.7%	2.5%	2.3%	2.0%
	45 - 64 Jahre	2.4%	2.1%	2.6%	3.1%	2.2%	2.5%	3.4%	1.9%	2.8%	2.8%	2.1%	2.6%
	65 - 74 Jahre	2.0%	0.9%	1.5%	3.0%	2.9%	2.9%	2.9%	1.8%	3.2%	2.4%	1.7%	2.3%
	75 und mehr Jahre	0.9%	0.9%	0.8%	0.6%	0.9%	0.9%	0.6%	0.5%	0.9%	0.7%	0.8%	0.9%
	Total	2.7%	2.3%	2.3%	3.2%	2.4%	2.4%	3.0%	2.3%	2.3%	2.9%	2.3%	2.3%
MIV	6 - 17 Jahre	52.7%	52.0%	52.8%	59.0%	55.4%	51.9%	42.8%	57.5%	54.1%	53.5%	54.3%	52.6%
	18 - 24 Jahre	61.2%	48.3%	43.3%	44.0%	58.9%	49.4%	54.5%	51.9%	47.1%	53.7%	52.9%	46.4%
	25 - 44 Jahre	74.0%	66.5%	63.4%	74.4%	72.4%	69.4%	82.5%	76.8%	75.5%	75.5%	70.2%	67.3%
	45 - 64 Jahre	70.2%	65.6%	66.2%	71.6%	73.3%	72.3%	70.3%	77.8%	72.8%	70.7%	70.5%	69.5%
	65 - 74 Jahre	65.2%	63.1%	59.4%	62.0%	61.0%	59.0%	51.7%	76.4%	63.3%	62.3%	64.4%	59.7%
	75 und mehr Jahre	46.6%	45.9%	56.0%	41.5%	62.3%	51.8%	33.4%	62.9%	53.5%	42.2%	53.4%	54.1%
	Total	68.1%	62.3%	60.7%	66.4%	68.7%	65.0%	67.2%	71.6%	67.3%	67.4%	66.1%	63.3%
ÖV	6 - 17 Jahre	28.4%	28.2%	29.1%	22.3%	25.1%	27.7%	32.8%	22.1%	27.6%	26.7%	25.9%	28.3%
	18 - 24 Jahre	30.2%	41.9%	45.0%	28.2%	32.1%	42.3%	24.4%	41.7%	44.8%	28.4%	38.3%	43.8%
	25 - 44 Jahre	16.5%	23.2%	27.7%	15.1%	16.2%	22.9%	10.2%	15.1%	15.3%	15.0%	19.5%	24.3%
	45 - 64 Jahre	18.9%	23.7%	23.7%	16.3%	17.1%	17.9%	12.7%	12.3%	16.2%	17.1%	19.3%	20.5%
	65 - 74 Jahre	20.6%	23.7%	28.0%	19.1%	19.6%	25.3%	29.0%	8.7%	22.1%	21.5%	20.0%	26.3%
	75 und mehr Jahre	30.6%	35.6%	30.3%	43.3%	17.3%	32.4%	55.8%	26.8%	24.3%	40.1%	28.9%	30.5%
	Total	20.6%	26.1%	28.5%	19.1%	19.3%	24.6%	18.1%	18.4%	21.5%	19.6%	22.4%	26.1%
Übrige Verkehrsmittel	6 - 17 Jahre	3.6%	4.1%	3.3%	2.9%	3.6%	4.8%	7.8%	4.5%	4.5%	4.1%	4.0%	4.1%
	18 - 24 Jahre	1.8%	1.2%	3.7%	21.5%	1.5%	1.8%	16.9%	1.2%	2.6%	11.8%	1.3%	2.7%
	25 - 44 Jahre	2.7%	2.2%	1.2%	4.4%	4.9%	1.5%	1.6%	2.3%	3.8%	3.1%	3.2%	1.6%
	45 - 64 Jahre	3.2%	2.1%	1.7%	3.6%	1.9%	2.3%	8.7%	3.0%	2.3%	4.3%	2.2%	2.0%
	65 - 74 Jahre	3.8%	1.2%	2.0%	4.5%	5.4%	4.2%	7.7%	6.0%	2.2%	4.5%	3.4%	2.9%
	75 und mehr Jahre	10.6%	6.5%	2.2%	5.7%	7.2%	4.2%	0.3%	0.6%	11.3%	6.9%	5.8%	3.9%
	Total	3.2%	2.3%	1.9%	6.3%	3.6%	2.4%	6.8%	2.8%	3.4%	4.9%	2.8%	2.3%

Basis MZMV 2000: 22 553 Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomeration

Basis MZMV 2005: 25 484 Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomeration

Basis MZMV 2010: 50 696 Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomeration

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

© BFS/ARE

T02_4.3 Verkehrsmittel (in % der Tagesdistanz) nach Altersklassen der Einwohner/innen der 5 grössten Agglomerationen 2010 (Inlandetappen)

		Wohnort				
		Zürich	Basel	Genève	Bern	Lausanne
zu Fuss	6 - 17 Jahre	10.3%	11.3%	12.6%	9.5%	13.3%
	18 - 24 Jahre	5.3%	6.5%	6.5%	6.3%	8.4%
	25 - 44 Jahre	5.2%	6.3%	6.8%	5.2%	4.9%
	45 - 64 Jahre	5.8%	5.9%	7.2%	5.4%	4.3%
	65 - 74 Jahre	8.6%	9.5%	11.5%	6.9%	12.1%
	75 und mehr Jahre	10.1%	10.5%	11.8%	12.4%	9.3%
	Total	6.2%	7.1%	7.9%	6.1%	6.0%
Velo	6 - 17 Jahre	2.8%	6.1%	3.3%	5.1%	2.0%
	18 - 24 Jahre	1.6%	3.3%	2.3%	2.3%	0.1%
	25 - 44 Jahre	1.9%	3.4%	2.6%	2.7%	0.6%
	45 - 64 Jahre	2.0%	4.4%	2.6%	3.6%	0.9%
	65 - 74 Jahre	1.9%	1.9%	1.6%	0.9%	0.0%
	75 und mehr Jahre	0.8%	1.6%	0.5%	0.7%	0.1%
	Total	1.9%	3.7%	2.5%	2.9%	0.7%
MIV	6 - 17 Jahre	48.8%	55.1%	57.3%	55.2%	54.9%
	18 - 24 Jahre	40.8%	44.7%	39.9%	50.9%	52.0%
	25 - 44 Jahre	61.7%	55.3%	69.7%	59.2%	76.7%
	45 - 64 Jahre	63.7%	61.1%	74.9%	64.0%	74.7%
	65 - 74 Jahre	58.3%	54.2%	71.3%	52.0%	78.4%
	75 und mehr Jahre	51.8%	51.4%	72.9%	45.0%	78.1%
	Total	58.3%	55.7%	66.3%	58.4%	72.8%
ÖV	6 - 17 Jahre	32.6%	26.6%	23.6%	29.3%	28.2%
	18 - 24 Jahre	47.8%	41.0%	47.1%	40.3%	39.2%
	25 - 44 Jahre	29.7%	33.8%	19.9%	32.6%	16.6%
	45 - 64 Jahre	26.7%	27.2%	12.7%	25.5%	18.8%
	65 - 74 Jahre	29.3%	32.1%	12.1%	38.8%	8.4%
	75 und mehr Jahre	34.8%	35.6%	14.5%	38.1%	9.2%
	Total	31.2%	31.8%	21.1%	31.6%	19.2%
Übrige Verkehrsmittel	6 - 17 Jahre	5.5%	0.9%	3.1%	1.0%	1.6%
	18 - 24 Jahre	4.6%	4.5%	4.3%	0.2%	0.2%
	25 - 44 Jahre	1.5%	1.1%	1.0%	0.4%	1.2%
	45 - 64 Jahre	1.9%	1.4%	2.6%	1.5%	1.3%
	65 - 74 Jahre	2.0%	2.3%	3.5%	1.4%	1.1%
	75 und mehr Jahre	2.6%	0.8%	0.3%	3.7%	3.3%
	Total	2.3%	1.7%	2.2%	1.0%	1.3%

Basis: 21 374 Zielpersonen mit Wohnort in einer der 5 grössten Agglomerationen

 Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010
 Auskunft: mobilita2010@bfs.admin.ch

T02_5.1 Ausstattung mit Abonnements nach Altersklassen der Einwohner/innen von Agglomerationen 2000 - 2010

	Grosse Agglomerationen			Mittlere Agglomerationen			Kleine Agglomerationen / isolierte Städte			Alle Agglomerationen			
	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010	
mit Halbtax	16 - 24 Jahre	26.2%	19.2%	35.7%	29.3%	21.3%	34.5%	22.6%	20.9%	32.7%	26.6%	20.2%	34.9%
	25 - 44 Jahre	33.2%	28.0%	41.4%	29.2%	28.7%	36.2%	29.7%	24.4%	29.4%	31.3%	27.7%	38.2%
	45 - 64 Jahre	43.1%	35.2%	44.2%	38.7%	36.5%	41.1%	32.7%	29.0%	36.3%	40.0%	34.7%	42.0%
	65 - 74 Jahre	49.1%	41.0%	48.2%	46.8%	43.2%	46.1%	42.6%	36.5%	42.5%	47.4%	41.2%	46.7%
	75 und mehr Jahre	43.3%	33.8%	40.2%	41.9%	39.7%	40.1%	41.4%	34.8%	34.2%	42.5%	35.9%	39.5%
	Total	38.1%	31.2%	42.2%	35.1%	32.8%	39.0%	31.9%	27.6%	34.1%	36.2%	31.2%	40.0%
mit GA	16 - 24 Jahre	13.2%	12.7%	15.7%	16.2%	15.1%	21.1%	18.2%	13.6%	20.4%	15.1%	13.7%	18.4%
	25 - 44 Jahre	5.2%	6.6%	10.0%	4.5%	6.6%	10.2%	3.0%	4.4%	7.5%	4.6%	6.3%	9.8%
	45 - 64 Jahre	5.6%	5.9%	8.1%	5.7%	5.8%	8.3%	3.1%	3.7%	6.9%	5.2%	5.5%	8.1%
	65 - 74 Jahre	8.7%	8.5%	9.4%	6.4%	7.9%	8.3%	8.9%	6.5%	5.8%	8.0%	8.0%	8.6%
	75 und mehr Jahre	10.2%	11.0%	11.6%	9.3%	9.9%	12.5%	7.0%	8.3%	6.9%	9.4%	10.2%	11.4%
	Total	7.1%	7.7%	10.2%	7.1%	7.9%	11.0%	6.1%	6.0%	8.8%	7.0%	7.5%	10.3%
mit anderem Abo	16 - 24 Jahre	52.6%	51.9%	56.2%	44.0%	31.9%	38.8%	36.8%	28.7%	31.0%	47.0%	40.8%	46.2%
	25 - 44 Jahre	23.7%	22.8%	30.1%	15.3%	11.4%	15.6%	10.0%	8.3%	9.7%	18.8%	16.9%	22.5%
	45 - 64 Jahre	24.8%	22.6%	24.7%	16.6%	10.7%	13.8%	6.9%	4.0%	7.6%	19.2%	15.6%	18.4%
	65 - 74 Jahre	30.0%	22.1%	24.4%	16.2%	11.2%	13.9%	16.5%	7.1%	8.4%	23.6%	16.0%	18.4%
	75 und mehr Jahre	39.2%	26.3%	26.8%	25.0%	15.1%	18.0%	17.2%	8.9%	11.3%	31.1%	19.9%	21.8%
	Total	29.7%	26.4%	30.6%	20.4%	14.2%	18.0%	14.0%	9.5%	11.9%	24.2%	19.6%	23.6%
kein Abo	16 - 24 Jahre	34.8%	26.2%	20.4%	39.3%	39.3%	26.4%	49.9%	44.5%	32.4%	38.9%	34.0%	24.3%
	25 - 44 Jahre	52.1%	50.3%	35.8%	61.4%	57.6%	47.5%	64.6%	66.8%	59.1%	57.2%	55.1%	42.7%
	45 - 64 Jahre	44.5%	45.2%	37.9%	51.4%	51.4%	45.9%	62.2%	65.2%	54.5%	49.6%	50.5%	43.0%
	65 - 74 Jahre	34.8%	37.6%	34.8%	45.6%	42.4%	41.6%	44.9%	54.1%	50.2%	39.8%	41.7%	39.3%
	75 und mehr Jahre	35.4%	38.2%	36.2%	43.8%	42.0%	41.6%	48.3%	49.8%	55.3%	40.2%	41.3%	40.4%
	Total	44.1%	43.5%	34.6%	52.2%	50.1%	43.1%	58.4%	60.5%	52.6%	49.0%	48.3%	39.9%

Basis MZMV 2000: 20 175 Zielpersonen ab 16 Jahren mit Wohnort in einer Agglomeration

Basis MZMV 2005: 22 754 Zielpersonen ab 16 Jahren mit Wohnort in einer Agglomeration

Basis MZMV 2010: 45 688 Zielpersonen ab 16 Jahren mit Wohnort in einer Agglomeration

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

© BFS/ARE

T02_5.2 Ausstattung Abos und Führerscheinbesitz nach Altersklassen der Einwohner/innen der 5 grössten Agglomerationen 2010

	Wohnort					
	Zürich	Basel	Genève	Bern	Lausanne	
mit Halbtax*	16 - 24 Jahre	42.4%	37.9%	23.8%	36.5%	28.8%
	25 - 44 Jahre	48.8%	43.4%	22.1%	53.4%	30.2%
	45 - 64 Jahre	52.3%	47.3%	24.3%	54.9%	29.2%
	65 - 74 Jahre	54.9%	54.7%	30.0%	51.4%	37.1%
	75 und mehr Jahre	48.7%	40.2%	25.4%	40.9%	30.5%
	Total	49.7%	45.1%	24.1%	50.4%	30.5%
mit GA*	16 - 24 Jahre	16.8%	13.0%	11.6%	29.0%	8.9%
	25 - 44 Jahre	10.1%	9.4%	5.7%	18.6%	8.6%
	45 - 64 Jahre	9.3%	7.2%	5.1%	11.8%	6.0%
	65 - 74 Jahre	11.5%	8.7%	2.8%	18.2%	3.4%
	75 und mehr Jahre	15.2%	8.3%	3.2%	19.2%	7.3%
	Total	11.3%	8.9%	5.8%	17.6%	7.2%
mit Verbund-Abo*	16 - 24 Jahre	37.8%	48.1%	48.3%	37.9%	45.2%
	25 - 44 Jahre	24.7%	29.6%	24.7%	18.0%	18.7%
	45 - 64 Jahre	17.7%	23.2%	21.0%	18.3%	15.2%
	65 - 74 Jahre	10.7%	33.1%	20.8%	15.4%	11.3%
	75 und mehr Jahre	14.1%	35.0%	23.5%	17.9%	17.0%
	Total	21.6%	30.7%	26.2%	20.1%	19.8%
mit anderem Abo*	16 - 24 Jahre	23.6%	19.4%	11.9%	22.4%	14.7%
	25 - 44 Jahre	8.1%	8.5%	4.2%	8.1%	4.7%
	45 - 64 Jahre	7.9%	5.9%	3.2%	9.6%	3.4%
	65 - 74 Jahre	9.7%	9.6%	2.3%	7.9%	1.5%
	75 und mehr Jahre	8.3%	8.6%	3.5%	7.0%	2.1%
	Total	10.0%	9.0%	4.7%	10.1%	4.9%
kein Abo*	16 - 24 Jahre	18.5%	17.4%	24.4%	14.1%	31.1%
	25 - 44 Jahre	31.0%	29.0%	52.5%	22.7%	48.4%
	45 - 64 Jahre	31.6%	33.8%	55.4%	25.5%	53.2%
	65 - 74 Jahre	30.7%	22.1%	53.9%	27.1%	52.4%
	75 und mehr Jahre	29.4%	29.5%	53.7%	30.8%	53.0%
	Total	29.5%	28.4%	50.0%	24.0%	48.7%
Führerscheinbesitz für Personenwagen**	18 - 24 Jahre	53.5%	50.0%	48.2%	53.7%	45.3%
	25 - 44 Jahre	87.1%	83.4%	83.9%	86.7%	83.3%
	45 - 64 Jahre	88.9%	83.5%	87.7%	87.1%	87.9%
	65 - 74 Jahre	79.4%	73.0%	82.7%	78.7%	78.5%
	75 und mehr Jahre	45.9%	40.9%	54.0%	40.4%	55.3%
	Total	79.3%	73.8%	78.0%	77.5%	77.3%

*Basis: 19 395 Zielpersonen ab 16 Jahren mit Wohnort in einer der 5 grössten Agglomerationen

**Basis: 37 622 Haushaltspersonen ab 18 Jahren mit Wohnort in einer der 5 grössten Agglomerationen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

© BFS/ARE

T02_6 Führerscheinbesitz für Personenwagen nach Altersklassen der Einwohner/innen von Agglomerationen 2000 - 2010

		Grosse Agglomerationen			Mittlere Agglomerationen			Kleine Agglomerationen / isolierte Städte			Alle Agglomerationen			
		2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010	
Führerscheinbesitz für Personenwagen	18 - 24 Jahre	Männer	71.1%	57.6%	54.0%	71.0%	64.5%	61.9%	76.7%	67.7%	66.1%	72.1%	61.7%	58.7%
		Frauen	59.2%	52.6%	47.7%	62.1%	57.6%	54.0%	71.8%	69.6%	55.3%	62.4%	57.2%	51.0%
		Total	65.4%	55.2%	50.9%	66.6%	61.1%	58.2%	74.4%	68.6%	61.2%	67.4%	59.5%	55.0%
	25 - 44 Jahre	Männer	92.1%	91.9%	90.2%	93.4%	94.6%	92.8%	93.7%	96.5%	94.1%	92.8%	93.5%	91.6%
		Frauen	82.0%	83.9%	81.2%	85.2%	86.8%	86.3%	88.6%	89.6%	86.7%	84.2%	85.7%	83.7%
		Total	87.0%	87.6%	85.4%	89.2%	90.5%	89.4%	91.1%	92.9%	90.2%	88.4%	89.4%	87.4%
	45 - 64 Jahre	Männer	93.2%	93.8%	93.6%	94.1%	95.1%	95.2%	94.5%	96.7%	95.5%	93.7%	94.7%	94.5%
		Frauen	76.8%	80.5%	81.8%	77.1%	80.0%	84.5%	80.2%	82.6%	84.0%	77.4%	80.6%	83.1%
		Total	84.6%	86.8%	87.4%	85.4%	87.4%	89.6%	87.1%	89.6%	89.5%	85.3%	87.4%	88.5%
	65 - 74 Jahre	Männer	85.7%	87.9%	90.0%	85.2%	89.0%	91.9%	80.2%	89.4%	93.5%	84.8%	88.5%	91.2%
		Frauen	50.8%	60.1%	68.6%	51.2%	58.5%	66.5%	42.3%	58.6%	67.4%	49.8%	59.3%	67.6%
		Total	67.1%	73.0%	78.5%	66.8%	72.7%	78.1%	60.4%	73.3%	79.8%	66.1%	72.9%	78.5%
	75 und mehr Jahre	Männer	66.1%	69.5%	67.6%	62.4%	69.6%	69.0%	60.2%	62.5%	72.7%	63.8%	68.4%	68.7%
		Frauen	19.7%	30.4%	30.7%	15.6%	31.6%	29.9%	14.3%	25.0%	31.4%	17.6%	30.0%	30.5%
		Total	37.8%	46.2%	46.6%	35.0%	47.9%	46.4%	34.4%	41.7%	48.5%	36.3%	46.1%	46.7%
	Total	Männer	88.0%	86.9%	85.1%	88.4%	89.0%	87.7%	88.2%	90.0%	89.1%	88.1%	88.1%	86.6%
		Frauen	68.7%	72.2%	71.1%	70.4%	73.2%	74.1%	72.9%	76.0%	74.3%	69.9%	73.1%	72.6%
		Total	77.9%	79.1%	77.7%	79.0%	80.8%	80.6%	80.3%	82.8%	81.4%	78.7%	80.2%	79.2%

Basis MZMV 2000: 40 537 Haushaltspersonen ab 18 Jahren mit Wohnort in einer Agglomeration

Basis MZMV 2005: 45 004 Haushaltspersonen ab 18 Jahren mit Wohnort in einer Agglomeration

Basis MZMV 2010: 90 029 Haushaltspersonen ab 18 Jahren mit Wohnort in einer Agglomeration

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

© BFS/ARE

T02_7 Verfügbarkeit von Autos nach Altersklassen der Einwohner/innen von Agglomerationen 2000 - 2010

	Grosse Agglomerationen			Mittlere Agglomerationen			Kleine Agglomerationen / isolierte Städte			Alle Agglomerationen			
	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010	
Auto - Immer verfügbar	18 - 24 Jahre	50.7%	50.9%	57.1%	51.6%	54.7%	51.2%	52.7%	70.2%	56.3%	51.4%	56.2%	54.7%
	25 - 44 Jahre	75.1%	71.3%	69.3%	74.5%	79.5%	75.0%	83.7%	82.8%	84.0%	76.2%	75.8%	73.1%
	45 - 64 Jahre	80.5%	79.3%	77.9%	81.4%	82.2%	80.7%	85.7%	84.7%	84.4%	81.6%	81.2%	79.8%
	65 - 74 Jahre	84.9%	82.5%	83.6%	82.0%	83.8%	85.3%	88.8%	84.6%	88.1%	84.4%	83.3%	84.8%
	75 und mehr Jahre	86.2%	87.6%	85.9%	88.2%	88.8%	88.7%	76.9%	92.5%	90.5%	85.4%	88.7%	87.5%
	Total	76.4%	74.9%	74.1%	76.0%	79.3%	77.3%	81.2%	82.9%	82.6%	77.0%	77.7%	76.4%
Auto - Nach Absprache verfügbar	18 - 24 Jahre	31.8%	36.1%	37.2%	36.3%	37.9%	43.8%	33.8%	25.0%	40.8%	33.8%	34.6%	40.4%
	25 - 44 Jahre	15.3%	20.9%	21.0%	18.7%	16.8%	19.9%	13.4%	14.9%	13.6%	16.2%	18.6%	19.7%
	45 - 64 Jahre	10.6%	13.8%	14.5%	11.5%	14.2%	14.2%	10.4%	12.6%	12.2%	10.9%	13.7%	14.1%
	65 - 74 Jahre	7.1%	9.2%	8.7%	8.7%	11.5%	9.0%	5.1%	9.9%	8.7%	7.4%	10.1%	8.8%
	75 und mehr Jahre	3.1%	2.4%	6.3%	3.6%	6.0%	5.9%	4.3%	3.6%	3.6%	3.4%	3.8%	5.8%
	Total	13.7%	17.2%	17.5%	16.3%	16.5%	17.6%	13.5%	14.0%	14.3%	14.6%	16.5%	17.1%
Auto - Nicht verfügbar	18 - 24 Jahre	17.5%	13.0%	5.6%	12.1%	7.4%	5.0%	13.5%	4.8%	2.9%	14.9%	9.2%	5.0%
	25 - 44 Jahre	9.6%	7.8%	9.8%	6.8%	3.8%	5.1%	2.9%	2.4%	2.4%	7.6%	5.6%	7.2%
	45 - 64 Jahre	8.8%	6.8%	7.6%	7.1%	3.6%	5.1%	4.0%	2.7%	3.4%	7.5%	5.1%	6.1%
	65 - 74 Jahre	8.0%	8.3%	7.7%	9.2%	4.7%	5.8%	6.1%	5.5%	3.2%	8.2%	6.6%	6.4%
	75 und mehr Jahre	10.8%	10.1%	7.8%	8.3%	5.2%	5.5%	18.8%	3.9%	5.9%	11.2%	7.5%	6.7%
	Total	9.9%	7.9%	8.4%	7.7%	4.2%	5.2%	5.3%	3.0%	3.1%	8.4%	5.9%	6.5%

Basis MZMV 2000: 15 293 Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen ab 18 Jahren und Wohnort in einer Agglomeration

Basis MZMV 2005: 17 515 Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen ab 18 Jahren und Wohnort in einer Agglomeration

Basis MZMV 2010: 35 164 Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen ab 18 Jahren und Wohnort in einer Agglomeration

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

© BFS/ARE

T03_1 Stichprobengrößen nach Altersklassen und Sprachregionen 2010

	Sprachregionen									CH		
	Deutschschweiz			Französischsprachige Schweiz			Italienischsprachige Schweiz					
	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total
6 - 17 Jahre	2681	2557	5238	1145	1098	2243	161	145	306	3997	3811	7808
18 - 24 Jahre	1345	1286	2631	559	519	1078	67	58	125	1974	1872	3846
25 - 44 Jahre	5053	5626	10679	1927	2335	4262	281	306	587	7276	8287	15563
45 - 64 Jahre	6424	7439	13863	2220	2759	4979	399	459	858	9067	10684	19751
65 - 74 Jahre	2598	3350	5948	922	1335	2257	160	267	427	3688	4965	8653
75 und mehr Jahre	1941	3009	4950	703	1229	1932	110	241	351	2760	4487	7247
Total	20042	23267	43309	7476	9275	16751	1178	1476	2654	28762	34106	62868

Basis: 62 868 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

© BFS/ARE

T03_2 Kenngrößen des Verkehrs nach Altersklassen und Sprachregionen 2010 (Inlandetappen)

	Sprachregionen									CH			
	Deutschschweiz			Französischsprachige Schweiz			Italienischsprachige Schweiz						
	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	
Tägliche Anzahl Wege	6 - 17 Jahre	3.7	3.6	3.7	3.6	3.4	3.5	3.7	3.8	3.7	3.6	3.6	3.6
	18 - 24 Jahre	3.9	3.6	3.8	3.9	3.3	3.6	4.1	3.6	3.9	3.9	3.6	3.8
	25 - 44 Jahre	3.8	3.5	3.6	3.6	3.7	3.7	4.4	4.2	4.3	3.8	3.6	3.7
	45 - 64 Jahre	3.7	3.4	3.6	3.7	3.4	3.5	4.0	3.5	3.8	3.7	3.4	3.6
	65 - 74 Jahre	3.0	2.7	2.8	2.9	2.8	2.8	3.1	2.9	3.0	3.0	2.8	2.9
	75 und mehr Jahre	2.5	2.0	2.2	2.3	1.9	2.0	2.7	2.2	2.3	2.5	2.0	2.2
	Total	3.6	3.3	3.4	3.5	3.3	3.4	3.9	3.4	3.7	3.6	3.3	3.4
Tagesdistanz (in km)	6 - 17 Jahre	23.9	24.0	24.0	23.3	23.1	23.2	19.3	16.7	18.1	23.6	23.5	23.5
	18 - 24 Jahre	51.7	50.2	51.0	45.0	42.3	43.8	58.6	33.5	47.4	50.2	48.1	49.2
	25 - 44 Jahre	54.0	37.8	45.9	47.4	35.7	41.3	43.6	29.4	36.7	51.9	36.9	44.3
	45 - 64 Jahre	47.9	33.3	40.6	46.2	30.2	38.3	39.8	28.6	34.2	47.0	32.3	39.7
	65 - 74 Jahre	34.1	27.3	30.5	28.5	20.2	24.1	23.7	12.6	16.9	32.3	24.6	28.2
	75 und mehr Jahre	22.1	13.2	16.7	19.6	11.9	14.7	17.4	6.1	9.3	21.3	12.4	15.8
	Total	43.8	32.3	38.0	39.7	29.1	34.2	36.7	22.5	29.3	42.5	31.1	36.7
Tageswegzeit (in Min.)	6 - 17 Jahre	82.4	84.1	83.2	80.0	81.7	80.8	74.4	82.3	78.0	81.6	83.4	82.5
	18 - 24 Jahre	111.2	114.5	112.8	105.0	101.3	103.3	142.8	79.3	114.3	110.7	110.3	110.5
	25 - 44 Jahre	104.2	93.6	98.9	96.6	87.2	91.7	96.6	83.8	90.4	102.1	91.6	96.8
	45 - 64 Jahre	103.6	91.6	97.6	100.2	80.7	90.5	90.5	75.6	83.1	102.1	88.2	95.1
	65 - 74 Jahre	101.0	85.0	92.6	89.4	73.4	80.9	88.1	57.8	69.6	98.2	80.5	88.8
	75 und mehr Jahre	74.7	54.9	62.7	62.7	45.0	51.5	68.0	42.8	49.9	71.7	51.7	59.4
	Total	99.4	88.9	94.1	93.1	80.2	86.5	92.6	71.8	81.7	97.6	86.0	91.7
Mobilitätsgrad (in %)	6 - 17 Jahre	91.2%	90.2%	90.7%	91.2%	90.0%	90.6%	94.6%	88.5%	91.8%	91.2%	90.1%	90.7%
	18 - 24 Jahre	93.4%	93.8%	93.6%	93.6%	90.8%	92.3%	88.7%	87.3%	88.1%	93.3%	92.8%	93.1%
	25 - 44 Jahre	94.5%	90.5%	92.5%	92.6%	89.6%	91.0%	93.9%	91.0%	92.5%	94.0%	90.3%	92.2%
	45 - 64 Jahre	92.1%	88.9%	90.5%	92.2%	88.0%	90.1%	93.5%	87.5%	90.5%	92.1%	88.6%	90.4%
	65 - 74 Jahre	85.7%	80.3%	82.8%	87.7%	83.0%	85.2%	86.6%	79.3%	82.1%	86.2%	80.9%	83.4%
	75 und mehr Jahre	78.6%	69.7%	73.2%	76.6%	68.6%	71.6%	83.6%	70.9%	74.5%	78.3%	69.4%	72.8%
	Total	91.4%	87.2%	89.2%	90.9%	86.5%	88.7%	92.2%	85.1%	88.5%	91.3%	86.9%	89.1%

Basis: 62 868 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

© BFS/ARE

T03_3.1 Verkehrszweck (in km derTagesdistanz) nach Altersklassen und Sprachregionen 2010 (Inlandetappen)

	Sprachregionen									CH			
	Deutschschweiz			Französischsprachige Schweiz			Italienischsprachige Schweiz						
	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	
Arbeit	6 - 17 Jahre	1.6	1.4	1.5	0.8	0.7	0.8	0.8	0.6	0.7	1.3	1.2	1.2
	18 - 24 Jahre	12.8	12.7	12.8	8.7	10.6	9.5	10.4	7.7	9.2	11.7	12.0	11.8
	25 - 44 Jahre	18.7	10.3	14.5	18.3	10.3	14.1	14.3	7.3	10.9	18.4	10.2	14.2
	45 - 64 Jahre	16.4	6.9	11.7	14.5	6.0	10.2	11.8	3.8	7.8	15.7	6.5	11.1
	65 - 74 Jahre	1.8	0.5	1.1	1.9	0.5	1.1	2.1	0.3	1.0	1.8	0.5	1.1
	75 und mehr Jahre	0.5	0.1	0.2	0.5	0.0	0.2	1.1	0.1	0.3	0.5	0.0	0.2
	Total	12.3	6.4	9.3	10.9	5.9	8.3	9.4	3.6	6.3	11.8	6.1	8.9
Ausbildung	6 - 17 Jahre	4.6	5.2	4.9	5.7	4.7	5.2	6.5	5.2	5.9	5.0	5.1	5.1
	18 - 24 Jahre	6.2	9.3	7.7	6.9	4.9	6.0	6.9	6.9	6.9	6.4	8.1	7.2
	25 - 44 Jahre	1.8	1.2	1.5	1.0	0.6	0.8	1.7	0.1	0.9	1.6	1.0	1.3
	45 - 64 Jahre	0.6	1.0	0.8	0.4	0.6	0.5	0.1	0.0	0.1	0.5	0.8	0.7
	65 - 74 Jahre	0.5	0.3	0.4	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.1	0.3	0.2	0.3
	75 und mehr Jahre	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1
	Total	2.0	2.2	2.1	2.0	1.4	1.7	2.0	1.0	1.5	2.0	1.9	2.0
Einkauf	6 - 17 Jahre	2.2	2.8	2.5	1.9	2.3	2.1	0.9	1.9	1.3	2.1	2.6	2.3
	18 - 24 Jahre	4.0	4.4	4.2	3.4	4.0	3.7	3.2	3.3	3.3	3.8	4.2	4.0
	25 - 44 Jahre	5.1	6.1	5.6	4.4	5.4	4.9	6.1	5.7	5.9	5.0	5.9	5.5
	45 - 64 Jahre	4.6	5.7	5.1	4.3	5.8	5.1	3.7	7.8	5.7	4.5	5.8	5.2
	65 - 74 Jahre	6.1	5.3	5.7	5.2	5.4	5.3	6.0	4.3	4.9	5.9	5.2	5.5
	75 und mehr Jahre	4.1	3.5	3.7	5.8	2.6	3.8	5.7	2.5	3.4	4.5	3.2	3.7
	Total	4.5	5.1	4.8	4.1	4.7	4.4	4.3	5.1	4.7	4.4	5.0	4.7
Freizeit	6 - 17 Jahre	12.7	12.0	12.3	12.3	12.1	12.2	9.3	7.0	8.2	12.4	11.8	12.1
	18 - 24 Jahre	19.7	19.3	19.5	18.9	15.4	17.3	30.9	13.4	23.1	19.8	18.6	19.2
	25 - 44 Jahre	17.4	14.9	16.2	13.8	12.8	13.3	12.3	8.4	10.4	16.3	14.1	15.2
	45 - 64 Jahre	15.2	14.5	14.9	18.4	12.7	15.5	13.7	11.1	12.4	15.8	13.9	14.9
	65 - 74 Jahre	19.7	17.7	18.7	15.3	9.9	12.4	13.2	5.8	8.7	18.4	15.1	16.6
	75 und mehr Jahre	14.7	8.3	10.8	10.3	8.0	8.8	9.8	3.0	4.9	13.5	7.9	10.0
	Total	16.3	14.4	15.4	15.3	12.1	13.7	13.8	8.2	10.9	16.0	13.6	14.7
Service und Begleitung	6 - 17 Jahre	0.9	1.1	1.0	0.7	1.0	0.8	1.1	0.6	0.9	0.9	1.1	1.0
	18 - 24 Jahre	2.4	1.4	1.9	2.7	1.8	2.3	6.0	1.1	3.8	2.6	1.5	2.1
	25 - 44 Jahre	1.8	2.0	1.9	2.5	2.8	2.7	3.9	4.4	4.1	2.1	2.3	2.2
	45 - 64 Jahre	1.9	1.7	1.8	2.3	2.5	2.4	2.5	3.5	3.0	2.0	2.0	2.0
	65 - 74 Jahre	2.4	1.0	1.6	1.9	2.1	2.0	1.2	0.9	1.0	2.2	1.3	1.7
	75 und mehr Jahre	0.8	0.3	0.5	0.6	0.3	0.4	0.3	0.2	0.2	0.7	0.3	0.5
	Total	1.7	1.5	1.6	2.0	2.1	2.0	2.7	2.5	2.6	1.8	1.7	1.8
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	6 - 17 Jahre	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	0.1	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2
	18 - 24 Jahre	3.7	0.2	2.0	1.7	0.1	1.0	0.5	0.0	0.3	3.1	0.2	1.7
	25 - 44 Jahre	6.7	1.4	4.0	5.0	1.3	3.1	3.7	1.0	2.4	6.1	1.3	3.7
	45 - 64 Jahre	6.9	1.3	4.1	4.1	1.2	2.6	6.5	0.6	3.5	6.3	1.3	3.8
	65 - 74 Jahre	1.6	0.1	0.8	1.3	0.0	0.6	0.2	0.0	0.1	1.4	0.1	0.7
	75 und mehr Jahre	0.3	0.0	0.1	0.7	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.1
	Total	4.7	0.9	2.7	3.1	0.8	1.9	3.3	0.4	1.8	4.2	0.8	2.5
Andere	6 - 17 Jahre	1.7	1.3	1.5	1.6	2.0	1.8	0.7	1.5	1.1	1.6	1.5	1.6
	18 - 24 Jahre	3.0	2.9	3.0	2.6	5.6	4.0	0.6	1.1	0.8	2.9	3.5	3.2
	25 - 44 Jahre	2.5	1.8	2.1	2.3	2.5	2.4	1.6	2.5	2.1	2.4	2.1	2.2
	45 - 64 Jahre	2.3	2.1	2.2	2.3	1.4	1.9	1.5	1.9	1.7	2.3	1.9	2.1
	65 - 74 Jahre	2.1	2.3	2.2	2.8	2.2	2.5	0.8	1.4	1.1	2.2	2.2	2.2
	75 und mehr Jahre	1.7	1.0	1.3	1.6	1.0	1.3	0.5	0.3	0.4	1.6	1.0	1.2
	Total	2.3	1.9	2.1	2.2	2.2	2.2	1.2	1.7	1.5	2.2	2.0	2.1

Basis: 62 868 Zielpersonen

T03_3.2 Verkehrszweck (in % derTagesdistanz) nach Altersklassen und Sprachregionen 2010 (Inlandetappen)

	Sprachregionen									CH			
	Deutschschweiz			Französischsprachige Schweiz			Italienischsprachige Schweiz						
	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	
Arbeit	6 - 17 Jahre	6.5%	5.6%	6.1%	3.6%	3.1%	3.4%	4.3%	3.4%	3.9%	5.7%	4.9%	5.3%
	18 - 24 Jahre	24.8%	25.3%	25.0%	19.2%	25.0%	21.8%	17.8%	23.1%	19.5%	23.2%	25.0%	24.0%
	25 - 44 Jahre	34.6%	27.3%	31.6%	38.6%	28.9%	34.2%	32.8%	24.9%	29.7%	35.4%	27.5%	32.1%
	45 - 64 Jahre	34.2%	20.7%	28.7%	31.3%	19.8%	26.8%	29.6%	13.2%	22.8%	33.3%	20.2%	28.0%
	65 - 74 Jahre	5.3%	1.9%	3.7%	6.5%	2.6%	4.8%	8.9%	2.2%	5.9%	5.6%	2.0%	4.0%
	75 und mehr Jahre	2.1%	0.5%	1.3%	2.4%	0.0%	1.2%	6.2%	0.9%	3.7%	2.3%	0.4%	1.4%
	Total	28.1%	19.8%	24.5%	27.6%	20.1%	24.3%	25.5%	15.9%	21.6%	27.8%	19.7%	24.3%
Ausbildung	6 - 17 Jahre	19.3%	21.7%	20.5%	24.5%	20.4%	22.5%	33.5%	31.1%	32.5%	21.3%	21.6%	21.5%
	18 - 24 Jahre	12.0%	18.5%	15.1%	15.4%	11.5%	13.7%	11.8%	20.6%	14.6%	12.7%	16.8%	14.6%
	25 - 44 Jahre	3.4%	3.2%	3.3%	2.2%	1.6%	1.9%	4.0%	0.3%	2.5%	3.1%	2.7%	3.0%
	45 - 64 Jahre	1.2%	2.9%	1.9%	0.8%	2.1%	1.3%	0.2%	0.1%	0.2%	1.1%	2.6%	1.7%
	65 - 74 Jahre	1.4%	1.2%	1.3%	0.0%	0.2%	0.1%	0.8%	0.0%	0.5%	1.1%	1.0%	1.0%
	75 und mehr Jahre	0.4%	0.4%	0.4%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.3%	0.3%
	Total	4.6%	6.7%	5.5%	5.1%	4.8%	4.9%	5.5%	4.5%	5.1%	4.8%	6.1%	5.4%
Einkauf	6 - 17 Jahre	9.4%	11.6%	10.5%	8.3%	9.9%	9.1%	4.4%	11.1%	7.3%	8.9%	11.1%	10.0%
	18 - 24 Jahre	7.7%	8.7%	8.2%	7.6%	9.4%	8.4%	5.5%	9.8%	6.9%	7.6%	8.8%	8.2%
	25 - 44 Jahre	9.5%	16.2%	12.3%	9.3%	15.1%	11.9%	14.0%	19.5%	16.1%	9.7%	16.1%	12.4%
	45 - 64 Jahre	9.6%	17.1%	12.6%	9.4%	19.2%	13.2%	9.3%	27.1%	16.7%	9.6%	18.0%	13.0%
	65 - 74 Jahre	17.8%	19.4%	18.6%	18.2%	26.9%	22.1%	25.2%	33.8%	29.1%	18.2%	21.3%	19.6%
	75 und mehr Jahre	18.4%	26.3%	22.2%	29.7%	21.5%	25.5%	33.1%	41.5%	37.1%	21.3%	25.7%	23.4%
	Total	10.2%	15.7%	12.6%	10.3%	16.0%	12.8%	11.8%	22.7%	16.2%	10.3%	16.0%	12.8%
Freizeit	6 - 17 Jahre	52.9%	49.9%	51.4%	52.6%	52.3%	52.5%	48.2%	41.6%	45.4%	52.6%	50.1%	51.4%
	18 - 24 Jahre	38.0%	38.5%	38.2%	42.0%	36.3%	39.5%	52.7%	40.1%	48.7%	39.5%	38.7%	39.1%
	25 - 44 Jahre	32.2%	39.6%	35.2%	29.2%	35.9%	32.2%	28.2%	28.4%	28.3%	31.4%	38.2%	34.3%
	45 - 64 Jahre	31.7%	43.7%	36.6%	39.7%	42.1%	40.6%	34.5%	38.7%	36.3%	33.6%	43.1%	37.5%
	65 - 74 Jahre	57.9%	65.0%	61.2%	53.8%	48.8%	51.6%	56.0%	46.1%	51.5%	57.1%	61.2%	59.0%
	75 und mehr Jahre	66.6%	62.9%	64.8%	52.9%	66.9%	60.0%	56.5%	49.3%	53.1%	63.3%	63.4%	63.3%
	Total	37.2%	44.6%	40.4%	38.6%	41.6%	39.9%	37.5%	36.5%	37.1%	37.6%	43.7%	40.2%
Service und Begleitung	6 - 17 Jahre	3.8%	4.8%	4.3%	3.0%	4.3%	3.6%	5.9%	3.6%	4.9%	3.7%	4.7%	4.2%
	18 - 24 Jahre	4.6%	2.8%	3.8%	6.0%	4.3%	5.2%	10.2%	3.4%	8.1%	5.1%	3.1%	4.2%
	25 - 44 Jahre	3.3%	5.4%	4.2%	5.4%	7.8%	6.4%	8.8%	15.0%	11.2%	4.0%	6.2%	4.9%
	45 - 64 Jahre	3.9%	5.2%	4.5%	4.9%	8.4%	6.3%	6.2%	12.4%	8.8%	4.2%	6.2%	5.0%
	65 - 74 Jahre	6.9%	3.7%	5.4%	6.7%	10.4%	8.4%	5.0%	6.9%	5.9%	6.8%	5.1%	6.0%
	75 und mehr Jahre	3.6%	2.1%	2.9%	3.3%	2.7%	3.0%	1.6%	3.1%	2.3%	3.5%	2.2%	2.9%
	Total	4.0%	4.6%	4.3%	5.1%	7.1%	6.0%	7.4%	11.0%	8.9%	4.3%	5.4%	4.8%
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstreise	6 - 17 Jahre	1.0%	1.0%	1.0%	1.2%	1.4%	1.3%	0.3%	0.0%	0.2%	1.0%	1.1%	1.0%
	18 - 24 Jahre	7.1%	0.4%	3.9%	3.9%	0.3%	2.3%	0.8%	0.0%	0.5%	6.1%	0.4%	3.4%
	25 - 44 Jahre	12.4%	3.6%	8.8%	10.5%	3.6%	7.4%	8.5%	3.5%	6.6%	11.8%	3.6%	8.4%
	45 - 64 Jahre	14.5%	4.0%	10.2%	8.9%	3.8%	6.9%	16.3%	2.0%	10.3%	13.3%	3.9%	9.5%
	65 - 74 Jahre	4.6%	0.5%	2.7%	4.7%	0.2%	2.7%	0.8%	0.0%	0.5%	4.5%	0.4%	2.6%
	75 und mehr Jahre	1.2%	0.1%	0.7%	3.6%	0.0%	1.7%	0.0%	0.0%	0.0%	1.7%	0.1%	0.9%
	Total	10.7%	2.7%	7.2%	7.8%	2.7%	5.5%	9.0%	1.9%	6.2%	10.0%	2.6%	6.8%
Andere	6 - 17 Jahre	7.1%	5.4%	6.3%	6.7%	8.7%	7.7%	3.4%	9.2%	5.9%	6.9%	6.6%	6.7%
	18 - 24 Jahre	5.8%	5.9%	5.8%	5.8%	13.2%	9.1%	1.1%	3.2%	1.8%	5.7%	7.3%	6.4%
	25 - 44 Jahre	4.6%	4.7%	4.6%	4.8%	7.1%	5.8%	3.8%	8.5%	5.6%	4.6%	5.6%	5.0%
	45 - 64 Jahre	4.9%	6.4%	5.5%	5.0%	4.7%	4.9%	3.8%	6.6%	5.0%	4.9%	6.0%	5.3%
	65 - 74 Jahre	6.1%	8.3%	7.1%	10.0%	10.9%	10.4%	3.2%	10.9%	6.8%	6.8%	8.9%	7.8%
	75 und mehr Jahre	7.6%	7.8%	7.7%	8.2%	8.8%	8.5%	2.6%	5.2%	3.9%	7.7%	7.9%	7.8%
	Total	5.2%	5.8%	5.5%	5.6%	7.7%	6.5%	3.4%	7.4%	5.0%	5.2%	6.4%	5.7%

Basis: 62 868 Zielpersonen

T03_4.1 Verkehrsmittel (in km der Tagesdistanz) nach Altersklassen und Sprachregionen 2010 (Inlandetappen)

	Sprachregionen									CH			
	Deutschschweiz			Französischsprachige Schweiz			Italienischsprachige Schweiz						
	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	
zu Fuss	6 - 17 Jahre	2.1	2.3	2.2	2.1	2.3	2.2	1.8	2.6	2.1	2.1	2.3	2.2
	18 - 24 Jahre	2.2	2.3	2.2	2.5	2.3	2.4	2.7	1.4	2.1	2.3	2.3	2.3
	25 - 44 Jahre	1.8	2.1	2.0	1.7	1.9	1.8	1.5	1.8	1.6	1.8	2.1	1.9
	45 - 64 Jahre	2.0	2.3	2.1	1.7	1.8	1.7	1.6	1.8	1.7	1.9	2.1	2.0
	65 - 74 Jahre	2.6	2.3	2.5	2.1	1.9	2.0	2.6	1.6	2.0	2.5	2.2	2.3
	75 und mehr Jahre	2.0	1.5	1.7	1.4	1.1	1.3	1.8	1.3	1.4	1.9	1.4	1.6
	Total	2.0	2.2	2.1	1.9	1.9	1.9	1.8	1.8	1.8	2.0	2.1	2.0
Velo	6 - 17 Jahre	1.4	1.2	1.3	0.6	0.4	0.5	0.3	0.2	0.3	1.1	0.9	1.0
	18 - 24 Jahre	1.1	0.8	1.0	0.7	0.3	0.5	0.2	0.2	0.2	1.0	0.6	0.8
	25 - 44 Jahre	1.2	0.7	1.0	0.8	0.3	0.5	0.6	0.2	0.4	1.1	0.6	0.8
	45 - 64 Jahre	1.3	0.8	1.1	0.9	0.1	0.5	0.6	0.1	0.4	1.2	0.6	0.9
	65 - 74 Jahre	1.0	0.4	0.7	0.4	0.1	0.2	0.6	0.0	0.2	0.8	0.3	0.6
	75 und mehr Jahre	0.3	0.1	0.2	0.2	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.3	0.1	0.1
	Total	1.2	0.7	0.9	0.7	0.2	0.4	0.5	0.1	0.3	1.0	0.6	0.8
MIV	6 - 17 Jahre	12.4	11.9	12.1	13.7	13.8	13.7	7.7	8.8	8.2	12.5	12.3	12.4
	18 - 24 Jahre	29.3	22.8	26.2	28.0	19.2	24.0	36.4	21.3	29.6	29.2	22.2	25.9
	25 - 44 Jahre	38.3	24.4	31.3	36.7	27.6	32.0	38.0	26.5	32.4	37.9	25.3	31.5
	45 - 64 Jahre	34.8	21.7	28.3	36.1	24.0	30.1	32.3	24.7	28.5	34.9	22.4	28.6
	65 - 74 Jahre	22.4	13.8	17.9	21.3	15.8	18.4	19.0	10.7	13.9	22.0	14.1	17.8
	75 und mehr Jahre	11.7	6.3	8.5	14.5	8.2	10.5	15.3	3.9	7.1	12.5	6.6	8.9
	Total	29.5	19.1	24.2	29.3	20.9	25.0	28.7	18.4	23.3	29.4	19.5	24.4
ÖV	6 - 17 Jahre	6.9	8.0	7.4	6.5	5.6	6.0	5.8	5.0	5.4	6.8	7.2	7.0
	18 - 24 Jahre	17.6	22.9	20.2	13.3	19.7	16.2	19.3	10.6	15.4	16.6	21.7	19.0
	25 - 44 Jahre	11.2	10.0	10.6	7.5	5.6	6.5	3.2	0.9	2.1	9.9	8.6	9.2
	45 - 64 Jahre	8.5	7.9	8.2	6.1	4.2	5.1	2.7	1.9	2.3	7.6	6.8	7.2
	65 - 74 Jahre	7.4	9.5	8.5	4.1	2.0	3.0	1.5	0.2	0.7	6.3	7.1	6.7
	75 und mehr Jahre	6.8	4.9	5.6	1.9	2.1	2.0	0.2	0.8	0.6	5.4	3.9	4.5
	Total	9.8	9.7	9.7	6.9	5.7	6.3	4.3	2.1	3.2	8.8	8.4	8.6
Übrige Verkehrsmittel	6 - 17 Jahre	1.2	0.7	0.9	0.4	1.1	0.7	3.8	0.2	2.1	1.1	0.8	0.9
	18 - 24 Jahre	1.5	1.4	1.4	0.4	0.8	0.6	0.0	0.0	0.0	1.2	1.2	1.2
	25 - 44 Jahre	1.6	0.5	1.0	0.7	0.2	0.4	0.2	0.1	0.2	1.3	0.4	0.8
	45 - 64 Jahre	1.3	0.5	0.9	1.4	0.2	0.8	2.6	0.1	1.3	1.4	0.4	0.9
	65 - 74 Jahre	0.7	1.2	1.0	0.6	0.4	0.5	0.0	0.0	0.0	0.7	0.9	0.8
	75 und mehr Jahre	1.3	0.4	0.7	1.5	0.4	0.8	0.1	0.1	0.1	1.3	0.4	0.7
	Total	1.3	0.7	1.0	0.9	0.4	0.6	1.4	0.1	0.7	1.2	0.6	0.9

Basis: 62 868 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

© BFS/ARE

T03_4.2 Verkehrsmittel (in % der Tagesdistanz) nach Altersklassen und Sprachregionen 2010 (Inlandetappen)

	Sprachregionen									CH			
	Deutschschweiz			Französischsprachige Schweiz			Italienischsprachige Schweiz						
	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	
zu Fuss	6 - 17 Jahre	8.8%	9.6%	9.2%	9.2%	9.8%	9.5%	9.2%	15.4%	11.9%	8.9%	9.8%	9.3%
	18 - 24 Jahre	4.2%	4.6%	4.4%	5.5%	5.4%	5.5%	4.6%	4.2%	4.5%	4.5%	4.7%	4.6%
	25 - 44 Jahre	3.4%	5.7%	4.3%	3.6%	5.5%	4.4%	3.4%	6.1%	4.4%	3.4%	5.6%	4.4%
	45 - 64 Jahre	4.1%	6.9%	5.3%	3.7%	5.8%	4.6%	4.1%	6.3%	5.1%	4.1%	6.6%	5.1%
	65 - 74 Jahre	7.7%	8.5%	8.1%	7.5%	9.4%	8.3%	11.0%	13.1%	11.9%	7.8%	8.9%	8.3%
	75 und mehr Jahre	9.1%	11.4%	10.2%	7.4%	9.7%	8.5%	10.1%	21.6%	15.5%	8.8%	11.4%	10.0%
	Total	4.6%	6.7%	5.5%	4.8%	6.5%	5.5%	4.9%	7.9%	6.1%	4.7%	6.7%	5.5%
Velo	6 - 17 Jahre	6.0%	4.8%	5.4%	2.4%	1.8%	2.1%	1.6%	1.1%	1.4%	4.9%	3.9%	4.4%
	18 - 24 Jahre	2.2%	1.6%	1.9%	1.5%	0.7%	1.2%	0.3%	0.5%	0.4%	2.0%	1.3%	1.7%
	25 - 44 Jahre	2.2%	1.9%	2.1%	1.6%	0.8%	1.3%	1.5%	0.6%	1.1%	2.0%	1.6%	1.9%
	45 - 64 Jahre	2.7%	2.4%	2.6%	1.9%	0.4%	1.3%	1.6%	0.3%	1.0%	2.5%	1.9%	2.2%
	65 - 74 Jahre	2.9%	1.5%	2.2%	1.3%	0.7%	1.0%	2.5%	0.2%	1.5%	2.5%	1.3%	2.0%
	75 und mehr Jahre	1.5%	0.5%	1.0%	1.0%	0.2%	0.6%	0.5%	0.1%	0.3%	1.4%	0.4%	0.9%
	Total	2.7%	2.2%	2.5%	1.7%	0.8%	1.3%	1.4%	0.5%	1.0%	2.4%	1.8%	2.1%
MIV	6 - 17 Jahre	51.7%	49.6%	50.7%	58.8%	59.6%	59.2%	39.9%	52.5%	45.3%	53.0%	52.2%	52.7%
	18 - 24 Jahre	56.6%	45.5%	51.3%	62.3%	45.4%	54.8%	62.1%	63.6%	62.6%	58.1%	46.3%	52.6%
	25 - 44 Jahre	70.9%	64.6%	68.3%	77.5%	77.4%	77.5%	87.2%	89.9%	88.3%	72.9%	68.5%	71.0%
	45 - 64 Jahre	72.6%	65.3%	69.6%	78.1%	79.4%	78.6%	81.2%	86.4%	83.4%	74.2%	69.3%	72.2%
	65 - 74 Jahre	65.7%	50.8%	58.7%	74.7%	78.2%	76.3%	80.2%	84.9%	82.4%	68.1%	57.2%	63.0%
	75 und mehr Jahre	52.9%	48.0%	50.6%	74.3%	68.9%	71.5%	88.3%	63.5%	76.5%	58.6%	53.4%	56.1%
	Total	67.4%	59.0%	63.7%	74.0%	71.9%	73.1%	78.0%	81.8%	79.6%	69.3%	62.7%	66.4%
ÖV	6 - 17 Jahre	28.7%	33.2%	30.9%	27.8%	24.1%	26.1%	29.8%	29.8%	29.8%	28.6%	30.8%	29.7%
	18 - 24 Jahre	34.1%	45.6%	39.5%	29.7%	46.5%	37.1%	33.0%	31.7%	32.6%	33.0%	45.2%	38.7%
	25 - 44 Jahre	20.7%	26.6%	23.1%	15.8%	15.7%	15.8%	7.4%	3.1%	5.7%	19.1%	23.2%	20.9%
	45 - 64 Jahre	17.7%	23.9%	20.2%	13.1%	13.8%	13.4%	6.7%	6.8%	6.7%	16.2%	20.9%	18.1%
	65 - 74 Jahre	21.7%	34.8%	27.9%	14.2%	9.9%	12.3%	6.2%	1.9%	4.2%	19.6%	28.9%	23.9%
	75 und mehr Jahre	30.5%	37.1%	33.7%	9.7%	17.5%	13.7%	0.9%	13.0%	6.6%	25.1%	31.7%	28.3%
	Total	22.3%	30.1%	25.6%	17.3%	19.5%	18.3%	11.7%	9.5%	10.8%	20.8%	27.0%	23.4%
Übrige Verkehrsmittel	6 - 17 Jahre	4.9%	2.8%	3.9%	1.7%	4.6%	3.1%	19.5%	1.2%	11.6%	4.6%	3.3%	3.9%
	18 - 24 Jahre	2.9%	2.7%	2.8%	1.0%	2.0%	1.4%	0.0%	0.0%	0.0%	2.4%	2.5%	2.4%
	25 - 44 Jahre	2.9%	1.3%	2.2%	1.5%	0.6%	1.1%	0.5%	0.3%	0.4%	2.5%	1.1%	1.9%
	45 - 64 Jahre	2.8%	1.6%	2.3%	3.1%	0.6%	2.1%	6.4%	0.2%	3.8%	3.0%	1.3%	2.3%
	65 - 74 Jahre	2.1%	4.4%	3.2%	2.3%	1.8%	2.1%	0.1%	0.0%	0.1%	2.0%	3.8%	2.9%
	75 und mehr Jahre	5.9%	2.9%	4.5%	7.6%	3.8%	5.6%	0.3%	1.7%	1.0%	6.1%	3.1%	4.6%
	Total	3.1%	2.0%	2.6%	2.2%	1.4%	1.9%	3.9%	0.3%	2.5%	2.9%	1.8%	2.4%

Basis: 62 868 Zielpersonen

 Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010
 © BFS/ARE

T03_5 Ausstattung Abos und Führerscheinbesitz nach Altersklassen und Sprachregionen 2010

	Sprachregionen									CH			
	Deutschschweiz			Französischsprachige Schweiz			Italienischsprachige Schweiz						
	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	
mit Halbtax*	16 - 24 Jahre	36.3%	38.2%	37.2%	22.8%	26.1%	24.3%	25.7%	28.8%	27.2%	32.5%	34.9%	33.6%
	25 - 44 Jahre	37.3%	46.6%	41.9%	22.5%	24.0%	23.3%	14.4%	14.5%	14.5%	32.8%	39.5%	36.2%
	45 - 64 Jahre	41.0%	52.6%	46.8%	21.6%	27.6%	24.6%	19.8%	16.4%	18.1%	35.5%	45.1%	40.3%
	65 - 74 Jahre	49.3%	55.9%	52.8%	26.3%	37.8%	32.4%	16.3%	19.7%	18.4%	42.3%	49.4%	46.1%
	75 und mehr Jahre	43.1%	43.8%	43.6%	26.5%	28.3%	27.6%	26.8%	24.5%	25.1%	38.6%	38.9%	38.8%
	Total	40.1%	48.2%	44.2%	22.9%	27.3%	25.2%	18.8%	18.6%	18.7%	35.0%	41.7%	38.5%
mit GA*	16 - 24 Jahre	18.3%	24.9%	21.5%	11.9%	19.2%	15.3%	7.1%	14.4%	10.4%	16.3%	23.3%	19.6%
	25 - 44 Jahre	11.3%	8.6%	9.9%	7.9%	5.9%	6.8%	1.7%	1.6%	1.6%	10.0%	7.6%	8.8%
	45 - 64 Jahre	9.8%	7.1%	8.5%	7.0%	4.7%	5.8%	5.3%	1.6%	3.4%	9.0%	6.2%	7.6%
	65 - 74 Jahre	9.3%	10.1%	9.7%	3.3%	4.8%	4.1%	1.1%	1.2%	1.1%	7.5%	8.3%	7.9%
	75 und mehr Jahre	11.6%	13.3%	12.6%	4.8%	4.8%	4.8%	2.1%	3.2%	2.9%	9.6%	10.5%	10.2%
	Total	11.6%	10.8%	11.2%	7.5%	6.9%	7.2%	3.6%	2.8%	3.2%	10.2%	9.5%	9.8%
mit Verbund-Abo*	16 - 24 Jahre	22.1%	26.6%	24.3%	27.1%	37.2%	31.8%	33.2%	36.0%	34.5%	23.9%	29.3%	26.5%
	25 - 44 Jahre	12.7%	15.3%	14.0%	11.6%	15.6%	13.7%	5.7%	5.7%	5.7%	12.1%	15.1%	13.6%
	45 - 64 Jahre	9.0%	12.3%	10.7%	7.6%	13.6%	10.6%	6.0%	5.9%	6.0%	8.5%	12.3%	10.4%
	65 - 74 Jahre	7.9%	12.1%	10.1%	7.7%	12.0%	10.0%	3.0%	3.8%	3.5%	7.6%	11.5%	9.7%
	75 und mehr Jahre	10.7%	13.6%	12.4%	10.1%	15.3%	13.4%	5.0%	7.3%	6.6%	10.3%	13.6%	12.3%
	Total	12.1%	15.2%	13.7%	12.1%	17.2%	14.7%	8.6%	8.3%	8.5%	11.9%	15.3%	13.7%
mit anderem Abo*	16 - 24 Jahre	17.6%	21.5%	19.4%	15.2%	15.8%	15.5%	21.2%	13.0%	17.4%	17.1%	19.8%	18.4%
	18 - 24 Jahre	16.4%	20.6%	18.4%	14.7%	15.3%	15.0%	20.8%	14.2%	17.8%	16.1%	19.0%	17.5%
	25 - 44 Jahre	5.6%	8.8%	7.2%	3.4%	5.0%	4.2%	3.0%	3.4%	3.2%	5.0%	7.6%	6.3%
	45 - 64 Jahre	5.0%	7.7%	6.3%	2.8%	3.3%	3.0%	2.2%	5.2%	3.7%	4.3%	6.5%	5.4%
	65 - 74 Jahre	5.8%	9.2%	7.6%	0.9%	3.0%	2.0%	4.6%	8.2%	6.8%	4.6%	7.6%	6.2%
	75 und mehr Jahre	6.0%	7.9%	7.1%	1.9%	3.4%	2.8%	6.0%	9.2%	8.3%	5.0%	6.9%	6.2%
Total	7.1%	9.9%	8.5%	4.6%	5.3%	5.0%	5.1%	6.4%	5.8%	6.4%	8.6%	7.6%	
kein Abo*	16 - 24 Jahre	30.9%	18.9%	25.1%	39.8%	24.8%	32.8%	37.5%	30.1%	34.1%	33.3%	20.8%	27.3%
	25 - 44 Jahre	45.3%	36.6%	40.9%	61.5%	56.6%	59.0%	80.6%	77.7%	79.2%	50.7%	43.4%	47.0%
	45 - 64 Jahre	45.2%	34.5%	39.9%	65.4%	57.7%	61.6%	71.0%	74.3%	72.6%	51.2%	41.9%	46.5%
	65 - 74 Jahre	38.5%	29.9%	34.0%	65.2%	51.2%	57.7%	76.4%	69.8%	72.4%	46.6%	37.4%	41.7%
	75 und mehr Jahre	39.6%	36.1%	37.5%	62.3%	56.9%	58.9%	66.7%	66.3%	66.4%	46.0%	43.1%	44.2%
	Total	42.1%	33.0%	37.5%	60.0%	52.6%	56.2%	70.8%	69.6%	70.2%	47.7%	39.5%	43.5%
Führerscheinbesitz für Personenwagen**	18 - 24 Jahre	63.2%	56.0%	59.8%	59.7%	49.7%	55.1%	64.3%	55.7%	60.2%	62.4%	54.5%	58.7%
	25 - 44 Jahre	93.0%	86.4%	89.6%	91.9%	83.5%	87.4%	92.7%	86.8%	89.5%	92.7%	85.7%	89.1%
	45 - 64 Jahre	95.1%	84.8%	89.7%	95.3%	84.6%	89.7%	96.3%	84.2%	89.9%	95.2%	84.7%	89.8%
	65 - 74 Jahre	91.3%	67.2%	78.6%	93.4%	71.2%	81.5%	92.7%	69.0%	79.5%	91.8%	68.2%	79.3%
	75 und mehr Jahre	66.9%	28.1%	45.2%	77.9%	37.9%	54.4%	77.3%	26.5%	45.3%	69.9%	30.4%	47.4%
	Total	87.7%	74.6%	80.9%	87.8%	74.1%	80.6%	89.9%	73.5%	81.0%	87.8%	74.4%	80.8%

* Basis: 56 448 Zielpersonen ab 16 Jahren

** Basis: 112 197 Haushaltspersonen ab 18 Jahren

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010
© BFS/ARE

T03_6 Verfügbarkeit Velo und Auto nach Altersklassen und Sprachregionen 2010

	Sprachregionen									CH			
	Deutschschweiz			Französischsprachige Schweiz			Italienischsprachige Schweiz						
	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	
Velo* - Immer verfügbar	6 - 17 Jahre	83.3%	82.7%	83.0%	79.2%	71.7%	75.6%	81.2%	80.8%	81.0%	82.2%	79.8%	81.0%
	18 - 24 Jahre	81.3%	81.8%	81.6%	69.0%	63.7%	66.6%	65.8%	67.2%	66.4%	77.7%	76.9%	77.3%
	25 - 44 Jahre	82.1%	81.8%	82.0%	68.6%	61.2%	64.7%	70.6%	58.1%	64.5%	78.4%	75.6%	77.0%
	45 - 64 Jahre	81.1%	75.8%	78.5%	63.3%	51.4%	57.4%	68.0%	45.9%	57.1%	76.3%	68.7%	72.5%
	65 - 74 Jahre	70.9%	50.8%	60.4%	48.8%	28.0%	37.8%	47.0%	26.4%	34.6%	64.6%	43.8%	53.6%
	75 und mehr Jahre	43.6%	20.3%	29.9%	29.7%	8.9%	16.9%	31.6%	5.6%	13.8%	39.8%	16.6%	26.0%
	Total	78.5%	72.0%	75.2%	64.8%	52.6%	58.6%	66.6%	47.6%	56.9%	74.7%	66.1%	70.4%
Velo* - Nach Absprache verfügbar	6 - 17 Jahre	12.8%	13.9%	13.3%	10.0%	13.6%	11.7%	12.0%	12.5%	12.2%	12.0%	13.7%	12.8%
	18 - 24 Jahre	8.3%	7.5%	8.0%	7.8%	9.7%	8.7%	6.3%	8.8%	7.4%	8.1%	8.2%	8.1%
	25 - 44 Jahre	5.8%	4.3%	5.1%	5.5%	6.4%	6.0%	11.4%	8.7%	10.1%	6.0%	5.0%	5.5%
	45 - 64 Jahre	3.7%	4.2%	4.0%	4.6%	4.1%	4.4%	4.9%	6.9%	5.9%	4.0%	4.3%	4.2%
	65 - 74 Jahre	4.1%	4.5%	4.3%	3.8%	5.0%	4.5%	7.5%	3.4%	5.1%	4.2%	4.6%	4.4%
	75 und mehr Jahre	4.5%	3.0%	3.6%	4.6%	6.2%	5.6%	0.4%	3.6%	2.6%	4.4%	3.8%	4.0%
	Total	6.2%	5.7%	6.0%	6.0%	6.9%	6.5%	8.0%	7.3%	7.7%	6.2%	6.1%	6.2%
Velo* - Nicht verfügbar	6 - 17 Jahre	3.9%	3.5%	3.7%	10.8%	14.7%	12.7%	6.9%	6.6%	6.8%	5.8%	6.5%	6.2%
	18 - 24 Jahre	10.3%	10.7%	10.5%	23.3%	26.6%	24.8%	27.8%	24.0%	26.1%	14.2%	15.0%	14.6%
	25 - 44 Jahre	12.0%	13.9%	13.0%	25.9%	32.4%	29.3%	18.0%	33.3%	25.4%	15.6%	19.4%	17.5%
	45 - 64 Jahre	15.2%	20.0%	17.6%	32.1%	44.5%	38.2%	27.1%	47.2%	37.0%	19.7%	27.0%	23.3%
	65 - 74 Jahre	25.1%	44.7%	35.3%	47.4%	67.0%	57.8%	45.5%	70.2%	60.3%	31.3%	51.7%	42.0%
	75 und mehr Jahre	51.9%	76.8%	66.4%	65.7%	84.9%	77.5%	68.0%	90.7%	83.6%	55.8%	79.6%	70.0%
	Total	15.3%	22.3%	18.8%	29.2%	40.5%	34.9%	25.4%	45.1%	35.4%	19.1%	27.8%	23.5%
Auto** - Immer verfügbar	18 - 24 Jahre	59.2%	50.5%	55.3%	71.0%	58.6%	65.9%	73.0%	71.8%	72.5%	62.6%	52.9%	58.3%
	25 - 44 Jahre	76.2%	67.6%	72.0%	86.9%	84.0%	85.5%	94.0%	89.9%	92.1%	79.5%	72.5%	76.1%
	45 - 64 Jahre	82.7%	73.3%	78.2%	90.9%	88.1%	89.6%	93.7%	87.9%	91.0%	85.1%	77.3%	81.4%
	65 - 74 Jahre	87.7%	76.0%	82.5%	94.5%	89.6%	92.2%	94.6%	91.1%	92.7%	89.6%	80.2%	85.4%
	75 und mehr Jahre	89.7%	83.6%	87.3%	93.9%	87.2%	91.0%	96.4%	87.4%	92.0%	91.1%	84.9%	88.5%
	Total	79.2%	69.9%	74.9%	88.3%	84.6%	86.5%	92.6%	88.1%	90.5%	82.0%	74.2%	78.3%
Auto** - Nach Absprache verfügbar	18 - 24 Jahre	37.2%	45.2%	40.8%	23.2%	32.8%	27.1%	25.3%	24.2%	24.8%	33.3%	41.6%	37.0%
	25 - 44 Jahre	19.0%	25.9%	22.4%	7.4%	8.3%	7.9%	5.9%	7.0%	6.4%	15.7%	20.9%	18.2%
	45 - 64 Jahre	14.1%	20.6%	17.1%	4.5%	5.8%	5.1%	4.0%	8.5%	6.1%	11.4%	16.6%	13.8%
	65 - 74 Jahre	9.4%	15.8%	12.2%	2.4%	3.9%	3.1%	4.1%	3.8%	3.9%	7.4%	12.1%	9.6%
	75 und mehr Jahre	6.5%	9.4%	7.7%	2.4%	2.3%	2.3%	2.8%	8.4%	5.5%	5.3%	7.3%	6.1%
	Total	16.9%	23.7%	20.1%	6.8%	8.3%	7.5%	6.1%	8.2%	7.1%	14.0%	19.3%	16.5%
Auto** - Nicht verfügbar	18 - 24 Jahre	3.7%	4.3%	4.0%	5.8%	8.7%	7.0%	1.7%	4.0%	2.7%	4.1%	5.4%	4.7%
	25 - 44 Jahre	4.8%	6.5%	5.6%	5.7%	7.7%	6.7%	0.2%	3.0%	1.5%	4.8%	6.7%	5.7%
	45 - 64 Jahre	3.2%	6.2%	4.6%	4.7%	6.1%	5.3%	2.3%	3.6%	2.9%	3.5%	6.0%	4.7%
	65 - 74 Jahre	3.0%	8.2%	5.3%	3.1%	6.4%	4.6%	1.4%	5.1%	3.3%	2.9%	7.6%	5.1%
	75 und mehr Jahre	3.8%	7.0%	5.0%	3.7%	10.5%	6.7%	0.8%	4.2%	2.5%	3.6%	7.9%	5.4%
	Total	3.9%	6.4%	5.0%	4.9%	7.2%	6.0%	1.3%	3.7%	2.4%	4.0%	6.5%	5.2%

* Basis: 60 766 Zielpersonen, die ohne fremde Hilfe gehen können

** Basis: 43 183 Zielpersonen mit Führerschein für Personnenwagen ab 18 Jahren, die ohne fremde Hilfe gehen können

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

© BFS/ARE

T04_1 Stichprobengrößen nach Altersklassen und ÖV-Güteklasse des Wohnorts 2010

	ÖV-Güteklassen nach VSS 640 290															CH		
	Klasse A: Sehr gute Erschliessung			Klasse B: Gute Erschliessung			Klasse C: Mittelmässige Erschliessung			Klasse D: Geringe Erschliessung			Nicht klassiert: Marginale oder keine ÖV-Erschliessung			Mann	Frau	Gesamt
	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt			
6 - 17 Jahre	299	280	579	524	509	1033	854	794	1648	1131	1139	2270	1189	1089	2278	3997	3811	7808
18 - 24 Jahre	186	216	402	276	291	567	437	387	824	548	507	1055	527	471	998	1974	1872	3846
25 - 44 Jahre	1101	1197	2298	1144	1359	2503	1486	1655	3141	1892	2136	4028	1653	1940	3593	7276	8287	15563
45 - 64 Jahre	970	1237	2207	1311	1632	2943	1826	2244	4070	2577	2915	5492	2383	2656	5039	9067	10684	19751
65 - 74 Jahre	393	619	1012	571	870	1441	764	1092	1856	1038	1304	2342	922	1080	2002	3688	4965	8653
75 und mehr Jahre	348	680	1028	497	959	1456	597	962	1559	697	1051	1748	621	835	1456	2760	4487	7247
Total	3297	4229	7526	4323	5620	9943	5964	7134	13098	7883	9052	16935	7295	8071	15366	28762	34106	62868

Basis: 62 868 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010
© BFS/ARE

T04_2 Kenngrößen des Verkehrs nach Altersklassen und ÖV-Güteklasse des Wohnorts 2010 (Inlandetappen)

	ÖV-Güteklassen nach VSS 640 290															CH			
	Klasse A: Sehr gute Erschliessung			Klasse B: Gute Erschliessung			Klasse C: Mittelmässige Erschliessung			Klasse D: Geringe Erschliessung			Nicht klassiert: Marginale oder keine ÖV-Erschliessung						
	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	
Tägliche Anzahl Wege	6 - 17 Jahre	3.9	3.5	3.7	3.5	3.7	3.6	3.7	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6	3.7	3.5	3.6	3.6	3.6	3.6
	18 - 24 Jahre	3.6	3.8	3.7	3.7	3.5	3.6	4.0	3.6	3.8	4.0	3.6	3.8	4.1	3.4	3.8	3.9	3.6	3.8
	25 - 44 Jahre	3.8	3.7	3.7	3.7	3.5	3.6	3.8	3.6	3.7	3.8	3.6	3.7	3.7	3.6	3.7	3.8	3.6	3.7
	45 - 64 Jahre	3.8	3.5	3.7	3.6	3.4	3.5	3.7	3.4	3.5	3.7	3.3	3.5	3.7	3.4	3.5	3.7	3.4	3.6
	65 - 74 Jahre	3.1	3.0	3.1	3.1	2.9	3.0	3.0	2.8	2.9	2.9	2.7	2.8	2.9	2.5	2.7	3.0	2.8	2.9
	75 und mehr Jahre	3.0	2.2	2.4	2.6	2.1	2.3	2.7	2.0	2.3	2.4	2.1	2.2	2.1	1.7	1.9	2.5	2.0	2.2
	Total	3.7	3.4	3.5	3.5	3.3	3.4	3.6	3.3	3.5	3.6	3.3	3.4	3.5	3.3	3.4	3.6	3.3	3.4
Tagesdistanz (in km)	6 - 17 Jahre	15.2	19.5	17.2	17.9	21.9	19.8	24.0	21.5	22.8	23.1	23.5	23.3	28.4	26.7	27.6	23.6	23.5	23.5
	18 - 24 Jahre	32.2	38.2	35.3	38.5	36.6	37.6	56.5	45.4	51.5	50.4	52.6	51.5	57.5	56.6	57.1	50.2	48.1	49.2
	25 - 44 Jahre	40.9	31.8	36.6	43.6	32.1	37.8	55.5	36.5	45.9	58.6	39.0	48.7	55.8	41.5	48.3	51.9	36.9	44.3
	45 - 64 Jahre	33.7	23.7	28.7	39.6	30.7	35.1	47.3	31.7	39.4	50.0	34.3	42.4	52.9	35.0	43.9	47.0	32.3	39.7
	65 - 74 Jahre	24.0	24.2	24.1	33.8	18.1	25.0	34.7	25.2	29.6	33.2	26.9	29.9	31.9	26.6	29.2	32.3	24.6	28.2
	75 und mehr Jahre	20.7	9.7	13.5	23.2	11.7	15.7	18.1	14.4	15.8	25.0	11.7	16.9	19.4	14.1	16.4	21.3	12.4	15.8
	Total	33.1	25.7	29.3	36.3	26.8	31.3	44.2	30.4	37.1	45.5	32.9	39.1	46.1	35.0	40.5	42.5	31.1	36.7
Tageswegzeit (in Min.)	6 - 17 Jahre	73.4	77.6	75.4	80.3	81.9	81.1	81.4	80.7	81.1	79.4	85.0	82.2	86.4	86.0	86.2	81.6	83.4	82.5
	18 - 24 Jahre	101.9	116.3	109.2	104.1	100.2	102.2	112.9	107.4	110.4	115.8	111.9	113.9	110.9	114.3	112.5	110.7	110.3	110.5
	25 - 44 Jahre	100.7	95.6	98.3	97.3	95.5	96.4	104.7	90.1	97.3	104.8	91.5	98.1	101.4	87.9	94.3	102.1	91.6	96.8
	45 - 64 Jahre	102.4	88.7	95.5	101.1	97.0	99.1	103.2	86.8	94.9	101.5	87.1	94.5	102.2	85.3	93.7	102.1	88.2	95.1
	65 - 74 Jahre	96.9	92.9	94.6	104.8	78.1	89.9	108.7	82.1	94.3	95.3	77.4	86.0	89.8	78.2	84.0	98.2	80.5	88.8
	75 und mehr Jahre	77.2	53.5	61.8	81.8	56.5	65.3	70.6	55.1	61.0	71.7	49.6	58.2	62.3	44.6	52.1	71.7	51.7	59.4
	Total	96.6	88.4	92.4	96.4	87.7	91.8	99.8	84.9	92.2	98.2	85.8	91.9	96.7	84.7	90.6	97.6	86.0	91.7
Mobilitätsgrad (in %)	6 - 17 Jahre	92.8%	89.5%	91.3%	90.8%	91.1%	91.0%	92.4%	88.6%	90.6%	90.1%	90.6%	90.4%	91.2%	90.3%	90.8%	91.2%	90.1%	90.7%
	18 - 24 Jahre	91.2%	92.6%	91.9%	92.5%	94.0%	93.2%	94.9%	93.3%	94.1%	93.3%	92.6%	93.0%	93.3%	92.1%	92.8%	93.3%	92.8%	93.1%
	25 - 44 Jahre	94.9%	92.9%	93.9%	95.5%	90.3%	92.9%	93.3%	90.5%	91.9%	93.8%	89.5%	91.6%	93.3%	89.4%	91.3%	94.0%	90.3%	92.2%
	45 - 64 Jahre	92.7%	89.2%	90.9%	93.4%	90.3%	91.9%	93.3%	89.7%	91.4%	92.3%	88.2%	90.3%	90.2%	87.1%	88.7%	92.1%	88.6%	90.4%
	65 - 74 Jahre	87.6%	84.7%	85.9%	87.0%	82.1%	84.3%	88.5%	82.1%	85.0%	85.4%	78.9%	82.0%	84.4%	79.2%	81.8%	86.2%	80.9%	83.4%
	75 und mehr Jahre	82.2%	72.2%	75.7%	83.0%	70.6%	74.9%	80.6%	70.8%	74.6%	79.2%	71.2%	74.3%	70.1%	62.7%	65.9%	78.3%	69.4%	72.8%
	Total	92.3%	88.2%	90.2%	92.3%	87.2%	89.6%	92.0%	87.3%	89.6%	91.1%	86.8%	88.9%	89.8%	86.0%	87.9%	91.3%	86.9%	89.1%

Basis: 62 868 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010
© BFS/ARE

T04_3.1 Verkehrsmittel (in km der Tagesdistanz) nach Altersklassen und ÖV-Güteklasse des Wohnorts 2010 (Inlandetappen)

	ÖV-Güteklassen nach VSS 640 290															CH			
	Klasse A: Sehr gute Erschliessung			Klasse B: Gute Erschliessung			Klasse C: Mittelmässige Erschliessung			Klasse D: Geringe Erschliessung			Nicht klassiert: Marginale oder keine ÖV-Erschliessung						
	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	
zu Fuss	6 - 17 Jahre	2.6	2.6	2.6	2.3	2.6	2.4	2.2	2.3	2.3	2.0	2.3	2.1	1.9	2.1	2.0	2.1	2.3	2.2
	18 - 24 Jahre	2.9	2.8	2.8	2.3	2.3	2.3	2.3	2.4	2.3	2.4	2.3	2.3	2.0	2.0	2.0	2.3	2.3	2.3
	25 - 44 Jahre	2.4	2.8	2.6	2.1	2.4	2.2	1.7	2.1	1.9	1.5	1.9	1.7	1.5	1.7	1.6	1.8	2.1	1.9
	45 - 64 Jahre	2.5	2.6	2.5	2.1	2.3	2.2	2.0	2.2	2.1	1.8	2.1	1.9	1.6	1.9	1.8	1.9	2.1	2.0
	65 - 74 Jahre	2.7	2.6	2.7	2.7	2.4	2.6	3.0	2.2	2.6	2.5	1.9	2.2	2.0	2.1	2.0	2.5	2.2	2.3
	75 und mehr Jahre	2.3	1.5	1.8	2.3	1.6	1.8	2.0	1.5	1.7	1.8	1.4	1.5	1.4	1.1	1.2	1.9	1.4	1.6
	Total	2.5	2.5	2.5	2.2	2.3	2.3	2.1	2.1	2.1	1.9	2.0	1.9	1.7	1.8	1.8	2.0	2.1	2.0
Velo	6 - 17 Jahre	0.6	0.5	0.6	0.9	0.6	0.8	1.2	0.7	1.0	1.3	1.1	1.2	1.2	1.2	1.2	1.1	0.9	1.0
	18 - 24 Jahre	1.5	0.7	1.1	1.0	0.4	0.7	0.8	0.6	0.7	0.8	0.6	0.7	1.1	0.8	1.0	1.0	0.6	0.8
	25 - 44 Jahre	1.2	0.7	1.0	1.2	0.8	1.0	0.9	0.6	0.8	0.9	0.5	0.7	1.1	0.5	0.8	1.1	0.6	0.8
	45 - 64 Jahre	1.5	0.5	1.0	1.1	0.7	0.9	1.3	0.8	1.1	1.2	0.6	0.9	0.9	0.5	0.7	1.2	0.6	0.9
	65 - 74 Jahre	1.2	0.1	0.6	0.8	0.2	0.5	1.3	0.5	0.9	0.6	0.3	0.5	0.6	0.3	0.4	0.8	0.3	0.6
	75 und mehr Jahre	0.2	0.0	0.1	0.3	0.1	0.1	0.3	0.0	0.2	0.3	0.1	0.2	0.3	0.1	0.1	0.3	0.1	0.1
	Total	1.2	0.5	0.8	1.0	0.6	0.8	1.1	0.6	0.8	1.0	0.6	0.8	1.0	0.5	0.8	1.0	0.6	0.8
MIV	6 - 17 Jahre	7.1	10.5	8.7	8.0	11.9	9.9	12.3	11.1	11.8	12.6	11.7	12.1	15.9	14.3	15.1	12.5	12.3	12.4
	18 - 24 Jahre	13.5	13.9	13.7	19.5	12.5	16.0	33.0	18.4	26.4	27.8	26.6	27.2	37.8	30.1	34.3	29.2	22.2	25.9
	25 - 44 Jahre	21.2	13.9	17.7	27.8	16.1	21.9	42.1	23.7	32.8	45.8	30.1	37.9	45.0	34.7	39.6	37.9	25.3	31.5
	45 - 64 Jahre	19.0	12.4	15.7	25.7	17.8	21.7	35.3	20.9	28.0	39.0	24.6	32.0	41.5	27.6	34.5	34.9	22.4	28.6
	65 - 74 Jahre	12.9	9.8	11.2	20.7	8.4	13.8	20.8	14.0	17.1	25.9	16.3	20.9	23.2	17.9	20.5	22.0	14.1	17.8
	75 und mehr Jahre	11.5	3.7	6.4	9.3	4.6	6.3	12.8	7.5	9.5	14.0	6.9	9.7	13.7	9.8	11.5	12.5	6.6	8.9
	Total	17.3	11.5	14.4	21.9	13.4	17.5	30.9	18.1	24.3	33.3	22.1	27.6	34.4	25.5	29.9	29.4	19.5	24.4
ÖV	6 - 17 Jahre	4.8	4.8	4.8	5.8	6.0	5.9	5.9	7.0	6.5	6.2	8.1	7.1	8.7	7.8	8.3	6.8	7.2	7.0
	18 - 24 Jahre	13.8	20.0	17.0	14.7	21.1	17.8	19.3	23.9	21.4	17.7	21.4	19.5	15.5	21.6	18.3	16.6	21.7	19.0
	25 - 44 Jahre	15.2	14.1	14.7	11.6	12.5	12.1	9.3	9.9	9.6	9.1	5.8	7.4	6.4	4.3	5.3	9.9	8.6	9.2
	45 - 64 Jahre	10.3	7.6	8.9	10.2	9.5	9.8	7.9	7.4	7.7	6.4	6.5	6.4	6.2	4.8	5.5	7.6	6.8	7.2
	65 - 74 Jahre	6.1	11.3	9.1	8.6	6.6	7.5	9.1	7.4	8.2	3.8	6.4	5.2	5.5	5.9	5.7	6.3	7.1	6.7
	75 und mehr Jahre	6.7	4.3	5.1	9.8	5.0	6.7	2.4	4.6	3.8	6.7	3.2	4.5	2.5	2.8	2.7	5.4	3.9	4.5
	Total	11.5	10.6	11.0	10.4	10.1	10.2	9.0	9.2	9.1	8.0	7.5	7.8	7.3	6.5	6.9	8.8	8.4	8.6
Übrige Verkehrsmittel	6 - 17 Jahre	0.2	1.0	0.6	0.9	0.9	0.9	2.4	0.2	1.3	0.9	0.4	0.7	0.7	1.3	1.0	1.1	0.8	0.9
	18 - 24 Jahre	0.5	0.8	0.7	1.1	0.4	0.7	1.1	0.0	0.6	1.6	1.7	1.6	1.2	2.1	1.6	1.2	1.2	
	25 - 44 Jahre	1.0	0.3	0.7	0.9	0.3	0.6	1.4	0.1	0.8	1.2	0.7	1.0	1.8	0.4	1.1	1.3	0.4	0.8
	45 - 64 Jahre	0.4	0.6	0.5	0.4	0.4	0.4	0.7	0.4	0.5	1.6	0.5	1.1	2.7	0.2	1.4	1.4	0.4	0.9
	65 - 74 Jahre	1.1	0.3	0.6	1.1	0.5	0.7	0.5	1.0	0.8	0.4	1.9	1.2	0.6	0.4	0.5	0.7	0.9	0.8
	75 und mehr Jahre	0.0	0.2	0.1	1.6	0.4	0.8	0.6	0.7	0.7	2.2	0.2	1.0	1.5	0.3	0.8	1.3	0.4	0.7
	Total	0.7	0.5	0.6	0.8	0.4	0.6	1.2	0.4	0.8	1.3	0.8	1.0	1.7	0.6	1.1	1.2	0.6	0.9

Basis: 62 868 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010
© BFS/ARE

T04_3.2 Verkehrsmittel (in % der Tagesdistanz) nach Altersklassen und ÖV-Güteklasse des Wohnorts 2010 (Inlandetappen)

	ÖV-Güteklassen nach VSS 640 290															CH			
	Klasse A: Sehr gute Erschliessung			Klasse B: Gute Erschliessung			Klasse C: Mittelmässige Erschliessung			Klasse D: Geringe Erschliessung			Nicht klassiert: Marginale oder keine ÖV-Erschliessung						
	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	
zu Fuss	6 - 17 Jahre	16.9%	13.6%	15.1%	12.9%	11.8%	12.3%	9.3%	10.8%	10.0%	8.6%	9.8%	9.2%	6.6%	7.9%	7.2%	8.9%	9.8%	9.3%
	18 - 24 Jahre	9.0%	7.2%	8.0%	5.8%	6.2%	6.0%	4.0%	5.3%	4.5%	4.8%	4.3%	4.6%	3.4%	3.5%	3.4%	4.5%	4.7%	4.6%
	25 - 44 Jahre	5.8%	8.7%	7.0%	4.8%	7.4%	5.9%	3.0%	5.7%	4.1%	2.6%	4.8%	3.5%	2.6%	4.1%	3.3%	3.4%	5.6%	4.4%
	45 - 64 Jahre	7.3%	10.8%	8.8%	5.4%	7.6%	6.4%	4.3%	6.8%	5.3%	3.6%	6.0%	4.5%	3.1%	5.5%	4.0%	4.1%	6.6%	5.1%
	65 - 74 Jahre	11.4%	10.7%	11.0%	8.0%	13.4%	10.2%	8.7%	8.9%	8.8%	7.5%	7.0%	7.3%	6.1%	7.8%	6.9%	7.8%	8.9%	8.3%
	75 und mehr Jahre	11.1%	15.6%	13.2%	10.0%	13.6%	11.7%	10.8%	10.6%	10.7%	7.1%	11.6%	9.0%	7.0%	7.8%	7.4%	8.8%	11.4%	10.0%
Total	7.5%	9.8%	8.6%	6.1%	8.5%	7.2%	4.7%	7.0%	5.6%	4.1%	6.0%	4.9%	3.6%	5.2%	4.3%	4.7%	6.7%	5.5%	
Velo	6 - 17 Jahre	3.8%	2.8%	3.3%	5.3%	2.6%	3.8%	4.8%	3.4%	4.2%	5.6%	4.5%	5.1%	4.4%	4.4%	4.4%	4.9%	3.9%	4.4%
	18 - 24 Jahre	4.6%	1.9%	3.1%	2.5%	1.2%	1.9%	1.4%	1.3%	1.4%	1.7%	1.2%	1.4%	1.9%	1.4%	1.7%	2.0%	1.3%	1.7%
	25 - 44 Jahre	2.8%	2.3%	2.6%	2.8%	2.4%	2.6%	1.7%	1.7%	1.7%	1.6%	1.3%	1.4%	1.9%	1.1%	1.6%	2.0%	1.6%	1.9%
	45 - 64 Jahre	4.6%	2.2%	3.6%	2.8%	2.4%	2.6%	2.8%	2.5%	2.7%	2.4%	1.7%	2.1%	1.7%	1.3%	1.6%	2.5%	1.9%	2.2%
	65 - 74 Jahre	4.9%	0.6%	2.4%	2.3%	1.3%	1.9%	3.8%	1.9%	2.9%	1.8%	1.3%	1.5%	1.8%	1.1%	1.5%	2.5%	1.3%	2.0%
	75 und mehr Jahre	0.8%	0.3%	0.6%	1.3%	0.5%	0.9%	1.9%	0.3%	1.0%	1.3%	0.7%	1.1%	1.4%	0.4%	0.9%	1.4%	0.4%	0.9%
Total	3.5%	2.0%	2.8%	2.8%	2.1%	2.5%	2.4%	2.0%	2.2%	2.2%	1.7%	2.0%	2.1%	1.6%	1.9%	2.4%	1.8%	2.1%	
MIV	6 - 17 Jahre	46.6%	54.0%	50.5%	44.6%	54.2%	49.8%	51.3%	51.8%	51.6%	54.6%	49.7%	52.1%	56.1%	53.5%	54.9%	53.0%	52.2%	52.7%
	18 - 24 Jahre	42.0%	36.3%	38.9%	50.7%	34.0%	42.7%	58.4%	40.6%	51.3%	55.3%	50.6%	53.0%	65.8%	53.2%	60.1%	58.1%	46.3%	52.6%
	25 - 44 Jahre	51.7%	43.7%	48.4%	63.8%	50.3%	58.0%	75.9%	65.0%	71.5%	78.2%	77.2%	77.8%	80.8%	83.5%	82.0%	72.9%	68.5%	71.0%
	45 - 64 Jahre	56.4%	52.3%	54.7%	64.9%	57.8%	61.8%	74.7%	66.1%	71.2%	78.0%	71.9%	75.6%	78.4%	78.8%	78.6%	74.2%	69.3%	72.2%
	65 - 74 Jahre	53.7%	40.7%	46.3%	61.1%	46.3%	55.1%	59.9%	55.6%	57.9%	78.0%	60.7%	69.9%	72.8%	67.3%	70.3%	68.1%	57.2%	63.0%
	75 und mehr Jahre	55.6%	37.7%	47.2%	39.9%	39.6%	39.8%	70.4%	52.3%	60.2%	56.2%	58.8%	57.3%	71.0%	69.2%	70.1%	58.6%	53.4%	56.1%
Total	52.3%	44.9%	49.0%	60.2%	50.1%	55.7%	69.9%	59.6%	65.5%	73.2%	67.1%	70.6%	74.7%	72.8%	73.9%	69.3%	62.7%	66.4%	
ÖV	6 - 17 Jahre	31.6%	24.6%	27.9%	32.3%	27.4%	29.6%	24.6%	32.7%	28.4%	27.1%	34.3%	30.7%	30.5%	29.2%	29.9%	28.6%	30.8%	29.7%
	18 - 24 Jahre	42.9%	52.4%	48.1%	38.1%	57.5%	47.5%	34.1%	52.8%	41.6%	35.1%	40.6%	37.8%	26.9%	38.1%	32.0%	33.0%	45.2%	38.7%
	25 - 44 Jahre	37.1%	44.2%	40.1%	26.6%	39.0%	31.9%	16.8%	27.2%	21.0%	15.5%	14.9%	15.3%	11.5%	10.4%	11.0%	19.1%	23.2%	20.9%
	45 - 64 Jahre	30.5%	32.0%	31.1%	25.9%	30.7%	28.0%	16.8%	23.3%	19.5%	12.8%	18.8%	15.2%	11.8%	13.8%	12.6%	16.2%	20.9%	18.1%
	65 - 74 Jahre	25.6%	46.7%	37.6%	25.4%	36.5%	29.9%	26.2%	29.5%	27.7%	11.6%	23.8%	17.3%	17.2%	22.1%	19.5%	19.6%	28.9%	23.9%
	75 und mehr Jahre	32.4%	44.3%	37.9%	42.1%	42.8%	42.4%	13.4%	31.9%	23.8%	26.7%	27.0%	26.8%	12.9%	20.1%	16.4%	25.1%	31.7%	28.3%
Total	34.7%	41.3%	37.7%	28.5%	37.6%	32.6%	20.4%	30.2%	24.5%	17.6%	22.8%	19.8%	15.9%	18.6%	17.1%	20.8%	27.0%	23.4%	
Übrige Verkehrsmittel	6 - 17 Jahre	1.1%	5.1%	3.2%	4.8%	4.1%	4.4%	9.9%	1.1%	5.9%	4.1%	1.8%	2.9%	2.4%	5.0%	3.6%	4.6%	3.3%	3.9%
	18 - 24 Jahre	1.5%	2.2%	1.9%	2.8%	1.1%	2.0%	2.0%	0.1%	1.2%	3.1%	3.3%	3.2%	2.0%	3.8%	2.8%	2.4%	2.5%	2.4%
	25 - 44 Jahre	2.5%	1.0%	1.9%	2.0%	1.0%	1.5%	2.6%	0.4%	1.7%	2.1%	1.8%	2.0%	3.2%	0.9%	2.2%	2.5%	1.1%	1.9%
	45 - 64 Jahre	1.2%	2.7%	1.8%	1.0%	1.5%	1.2%	1.5%	1.3%	1.4%	3.2%	1.6%	2.6%	5.0%	0.6%	3.2%	3.0%	1.3%	2.3%
	65 - 74 Jahre	4.4%	1.3%	2.6%	3.3%	2.5%	3.0%	1.4%	4.1%	2.6%	1.2%	7.2%	4.0%	2.0%	1.7%	1.9%	2.0%	3.8%	2.9%
	75 und mehr Jahre	0.1%	2.1%	1.0%	6.7%	3.5%	5.1%	3.5%	4.9%	4.3%	8.7%	2.0%	5.8%	7.8%	2.5%	5.2%	6.1%	3.1%	4.6%
Total	2.0%	1.9%	2.0%	2.3%	1.7%	2.0%	2.7%	1.2%	2.1%	2.9%	2.4%	2.7%	3.7%	1.8%	2.8%	2.9%	1.8%	2.4%	

Basis: 62 868 Zielpersonen

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010
© BFS/ARE

T04_4 Ausstattung Abos und Führerscheinbesitz nach Altersklassen und ÖV-Güteklasse des Wohnorts 2010

	ÖV-Güteklassen nach VSS 640 290															CH			
	Klasse A: Sehr gute Erschliessung			Klasse B: Gute Erschliessung			Klasse C: Mittelmässige Erschliessung			Klasse D: Geringe Erschliessung			Nicht klassiert: Marginale oder keine ÖV-Erschliessung						
	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	
mit Halbtax*	16 - 24 Jahre	34.6%	36.1%	35.4%	30.3%	34.4%	32.3%	34.4%	34.3%	34.4%	34.0%	36.6%	35.3%	30.0%	33.5%	31.6%	32.5%	34.9%	33.6%
	25 - 44 Jahre	41.2%	44.4%	42.8%	37.8%	44.1%	40.9%	33.5%	41.9%	37.7%	30.2%	37.8%	34.1%	25.2%	33.1%	29.4%	32.8%	39.5%	36.2%
	45 - 64 Jahre	36.8%	47.1%	42.0%	39.3%	47.3%	43.3%	37.8%	48.6%	43.3%	34.9%	46.4%	40.5%	31.9%	39.3%	35.6%	35.5%	45.1%	40.3%
	65 - 74 Jahre	42.8%	46.9%	45.1%	42.8%	53.4%	48.7%	48.8%	49.7%	49.3%	41.7%	50.0%	46.0%	37.5%	47.0%	42.3%	42.3%	49.4%	46.1%
	75 und mehr Jahre	35.8%	35.7%	35.7%	44.4%	38.9%	40.8%	43.5%	40.8%	41.8%	40.2%	42.1%	41.4%	30.4%	35.7%	33.4%	38.6%	38.9%	38.8%
	Total	39.0%	43.3%	41.2%	38.4%	44.2%	41.4%	37.4%	43.9%	40.7%	34.3%	42.3%	38.4%	30.0%	37.0%	33.6%	35.0%	41.7%	38.5%
mit GA*	16 - 24 Jahre	13.7%	19.9%	16.7%	14.7%	21.4%	18.0%	16.0%	21.6%	18.5%	18.4%	23.4%	20.8%	16.4%	26.8%	21.2%	16.3%	23.3%	19.6%
	25 - 44 Jahre	17.2%	15.5%	16.4%	12.6%	8.4%	10.5%	8.1%	7.9%	8.0%	8.1%	5.8%	6.9%	6.6%	4.0%	5.3%	10.0%	7.6%	8.8%
	45 - 64 Jahre	11.7%	11.1%	11.4%	11.6%	6.9%	9.3%	9.5%	6.2%	7.8%	7.7%	5.4%	6.6%	7.4%	4.7%	6.1%	9.0%	6.2%	7.6%
	65 - 74 Jahre	13.3%	11.5%	12.3%	8.7%	10.1%	9.5%	9.4%	10.7%	10.1%	5.7%	6.8%	6.3%	5.0%	5.0%	5.0%	7.5%	8.3%	7.9%
	75 und mehr Jahre	13.6%	15.1%	14.6%	14.1%	14.2%	14.2%	11.3%	11.9%	11.6%	7.5%	7.8%	7.7%	4.7%	5.2%	5.0%	9.6%	10.5%	10.2%
	Total	14.7%	14.3%	14.5%	12.3%	10.5%	11.3%	10.1%	9.8%	10.0%	9.1%	8.2%	8.6%	8.1%	7.4%	7.8%	10.2%	9.5%	9.8%
mit Verbund-Abo*	16 - 24 Jahre	38.2%	44.9%	41.5%	33.3%	36.3%	34.7%	23.6%	31.3%	27.1%	24.0%	27.3%	25.6%	14.4%	19.8%	16.9%	23.9%	29.3%	26.5%
	25 - 44 Jahre	23.8%	31.5%	27.5%	19.6%	24.7%	22.2%	11.7%	15.5%	13.6%	7.2%	8.5%	7.9%	3.8%	4.9%	4.4%	12.1%	15.1%	13.6%
	45 - 64 Jahre	21.0%	33.3%	27.1%	14.3%	22.3%	18.3%	9.0%	11.3%	10.1%	6.2%	7.3%	6.8%	2.6%	4.3%	3.5%	8.5%	12.3%	10.4%
	65 - 74 Jahre	20.7%	30.3%	26.1%	14.8%	18.5%	16.9%	6.3%	9.3%	7.9%	4.9%	7.4%	6.2%	2.2%	3.6%	2.9%	7.6%	11.5%	9.7%
	75 und mehr Jahre	25.6%	27.8%	27.0%	15.7%	21.4%	19.4%	10.1%	13.1%	11.9%	5.7%	6.6%	6.3%	2.9%	3.2%	3.1%	10.3%	13.6%	12.3%
	Total	24.5%	32.7%	28.7%	18.9%	24.1%	21.6%	12.0%	15.0%	13.5%	8.8%	10.2%	9.5%	4.8%	6.3%	5.6%	11.9%	15.3%	13.7%
mit anderem Abo*	16 - 24 Jahre	17.4%	18.9%	18.1%	19.3%	19.1%	19.2%	16.7%	22.7%	19.4%	17.0%	20.3%	18.7%	16.4%	17.9%	17.1%	17.1%	19.8%	18.4%
	25 - 44 Jahre	5.7%	9.3%	7.5%	6.4%	8.3%	7.4%	5.3%	9.1%	7.2%	4.3%	7.1%	5.7%	3.9%	5.3%	4.6%	5.0%	7.6%	6.3%
	45 - 64 Jahre	6.4%	7.1%	6.7%	5.2%	7.9%	6.5%	4.6%	7.3%	6.0%	3.7%	7.0%	5.3%	3.4%	4.6%	4.0%	4.3%	6.5%	5.4%
	65 - 74 Jahre	4.6%	9.8%	7.6%	5.8%	8.8%	7.5%	6.8%	8.8%	7.9%	3.9%	7.6%	5.8%	2.8%	4.7%	3.7%	4.6%	7.6%	6.2%
	75 und mehr Jahre	7.8%	6.8%	7.2%	3.2%	7.9%	6.2%	7.5%	8.6%	8.1%	4.7%	7.7%	6.5%	3.4%	3.3%	3.3%	5.0%	6.9%	6.2%
	Total	7.3%	9.4%	8.4%	7.3%	9.4%	8.4%	7.1%	10.0%	8.6%	5.8%	8.9%	7.4%	5.5%	6.4%	6.0%	6.4%	8.6%	7.6%
kein Abo*	16 - 24 Jahre	26.2%	15.6%	21.0%	28.2%	16.1%	22.2%	33.3%	19.4%	27.1%	29.9%	22.9%	26.5%	41.1%	24.3%	33.4%	33.3%	20.8%	27.3%
	25 - 44 Jahre	31.2%	22.3%	26.9%	39.6%	32.9%	36.3%	52.0%	40.3%	46.1%	56.6%	49.7%	53.1%	65.3%	59.0%	62.0%	50.7%	43.4%	47.0%
	45 - 64 Jahre	40.3%	25.0%	32.6%	42.2%	33.4%	37.8%	48.2%	39.2%	43.6%	54.5%	43.4%	49.1%	58.8%	53.3%	56.0%	51.2%	41.9%	46.5%
	65 - 74 Jahre	34.2%	25.9%	29.5%	38.9%	29.1%	33.4%	39.0%	35.6%	37.2%	51.2%	40.4%	45.6%	56.9%	47.3%	52.0%	46.6%	37.4%	41.7%
	75 und mehr Jahre	33.1%	34.0%	33.7%	33.3%	34.3%	34.0%	39.5%	38.3%	38.8%	50.0%	47.5%	48.5%	63.7%	58.5%	60.7%	46.0%	43.1%	44.2%
	Total	33.6%	24.3%	28.9%	38.4%	31.0%	34.5%	45.6%	36.7%	41.0%	51.2%	42.9%	47.0%	58.2%	51.3%	54.7%	47.7%	39.5%	43.5%
Führerscheinbesitz für Personenwagen**	18 - 24 Jahre	49.4%	45.7%	47.5%	54.1%	47.2%	50.7%	60.7%	51.5%	56.3%	64.4%	56.2%	60.5%	70.1%	63.3%	67.1%	62.4%	54.5%	58.7%
	25 - 44 Jahre	84.8%	77.2%	80.9%	89.4%	79.4%	84.2%	93.0%	83.0%	87.7%	95.7%	89.5%	92.4%	96.5%	93.3%	94.8%	92.7%	85.7%	89.1%
	45 - 64 Jahre	88.9%	71.3%	79.4%	92.4%	78.8%	85.1%	95.3%	83.6%	89.2%	96.5%	87.7%	92.0%	97.3%	90.7%	93.9%	95.2%	84.7%	89.8%
	65 - 74 Jahre	86.8%	54.4%	68.5%	88.9%	63.5%	74.7%	90.8%	68.6%	78.7%	93.6%	71.2%	82.0%	94.2%	74.6%	84.4%	91.8%	68.2%	79.3%
	75 und mehr Jahre	62.8%	20.7%	36.9%	63.4%	25.5%	40.9%	69.6%	31.9%	48.5%	73.3%	35.2%	52.0%	75.6%	35.4%	53.8%	69.9%	30.4%	47.4%
	Total	80.4%	63.2%	71.2%	83.5%	66.9%	74.6%	87.6%	73.0%	79.9%	90.1%	78.2%	83.9%	91.4%	82.0%	86.6%	87.8%	74.4%	80.8%

* Basis: 56 448 Zielpersonen ab 16 Jahren

** Basis: 112 197 Haushaltpersonen ab 18 Jahren

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010
© BFS/ARE

T05_1 Stichprobengrößen weiterer spezifischer Bevölkerungsgruppen 2010

	CH		
	Mann	Frau	Gesamt
Alle Zielpersonen	28762	34106	62868
Alleinerziehende Elternteile mit Kind(ern) im Haushalt*	235	1331	1566
Paare mit Kind(ern) im Haushalt**	6609	6819	13428
Gehbehinderte***	640	1327	1967

Basis: 62 868 Zielpersonen

*Basis: 1 566 Zielpersonen mit Haushaltstyp "Einelternerhaushalt (Elternteil mit Kind(ern))" -> Filter: nur Elternteil(e)

**Basis: 13 428 Zielpersonen mit Haushaltstyp "Paare mit Kind(ern)" -> Filter: nur Elternteil(e)

***Basis: 1 967 Zielpersonen die nicht ohne fremde Hilfe gehen können

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

© BFS/ARE

T05_2 Kenngrößen des Verkehrs weiterer spezifischer Bevölkerungsgruppen 2010 (Inlandetappen)

		Anzahl Wege (Inland)			Tagesdistanz (in km)			Tageswegzeit (in Min.)			Mobilitätsgrad (in %)		
		Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt
Alle Zielpersonen*	+/-	3.6 0.03	3.3 0.02	3.4 0.02	42.5 0.7	31.1 0.5	36.7 0.4	97.6 1.1	86.0 0.9	91.7 0.7	91.3% 0.3%	86.9% 0.3%	89.1% 0.2%
Alleinerziehende Elternteile mit Kind(ern) im Haushalt**	+/-	4.1 0.3	3.5 0.1	3.6 0.1	39.3 7.5	32.4 2.9	33.6 2.7	100.1 12.1	87.8 4.8	90.0 4.5	90.8% 3.5%	87.5% 1.7%	88.1% 1.5%
Paare mit Kind(ern) im Haushalt***	+/-	3.8 0.1	3.6 0.1	3.7 0.04	48.9 1.5	30.0 1.1	39.5 1.0	99.7 2.4	81.2 1.8	90.4 1.5	93.5% 0.6%	88.2% 0.7%	90.9% 0.5%
Gehbehinderte****	+/-	1.7 0.1	1.3 0.1	1.4 0.1	16.1 2.8	8.1 1.2	10.8 1.2	45.3 4.9	30.2 2.7	35.3 2.4	61.2% 3.6%	47.8% 2.6%	52.3% 2.1%

Basis: 62 868 Zielpersonen

*Basis: 1 566 Zielpersonen mit Haushaltstyp "Einelternerhaushalt (Elternteil mit Kind(ern))" -> Filter: nur Elternteil(e)

**Basis: 13 428 Zielpersonen mit Haushaltstyp "Paare mit Kind(ern)" -> Filter: nur Elternteil(e)

***Basis: 1 967 Zielpersonen die nicht ohne fremde Hilfe gehen können

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

© BFS/ARE

T05_3 Verkehrszweck (in km und % der Tagesdistanz) weiterer spezifischer Bevölkerungsgruppen 2010 (Inlandetappen)

		Arbeit			Ausbildung			Einkauf			Freizeit			Service und Begleitung			Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt			Andere		
		Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt
Alle Zielpersonen	absolut	11.8	6.1	8.9	2.0	1.9	2.0	4.4	5.0	4.7	16.0	13.6	14.7	1.8	1.7	1.8	4.2	0.8	2.5	2.2	2.0	2.1
	in %	27.8%	19.7%	24.3%	4.8%	6.1%	5.4%	10.3%	16.0%	12.8%	37.6%	43.7%	40.2%	4.3%	5.4%	4.8%	10.0%	2.6%	6.8%	5.2%	6.4%	5.7%
Alleinerziehende Elternteile mit Kind(ern) im Haushalt*	absolut	8.3	6.4	6.8	0.1	1.0	0.8	4.6	6.2	5.9	18.4	13.0	14.0	3.9	2.5	2.7	3.1	1.4	1.7	0.9	1.8	1.6
	in %	21.0%	19.9%	20.1%	0.2%	3.1%	2.5%	11.7%	19.2%	17.6%	46.9%	40.3%	41.7%	10.0%	7.6%	8.1%	7.9%	4.4%	5.2%	2.4%	5.5%	4.9%
Paare mit Kind(ern) im Haushalt**	absolut	17.6	5.8	11.7	0.7	0.6	0.7	4.4	5.9	5.2	14.3	12.2	13.3	2.3	3.1	2.7	7.2	0.8	4.0	2.2	1.6	1.9
	in %	36.0%	19.2%	29.6%	1.5%	2.1%	1.7%	9.0%	19.7%	13.1%	29.4%	40.6%	33.6%	4.7%	10.2%	6.8%	14.7%	2.8%	10.2%	4.6%	5.5%	4.9%
Gehbehinderte***	absolut	3.0	0.6	1.4	0.5	0.1	0.3	4.5	3.0	3.5	5.7	3.8	4.4	0.9	0.2	0.5	0.1	0.0	0.0	1.3	0.3	0.7
	in %	18.8%	7.4%	13.2%	3.2%	1.6%	2.4%	27.9%	37.1%	32.4%	35.5%	47.0%	41.1%	5.8%	2.7%	4.3%	0.5%	0.1%	0.3%	8.2%	4.1%	6.2%

Basis: 62 868 Zielpersonen

*Basis: 1 566 Zielpersonen mit Haushaltstyp "Einelternerhaushalt (Elternteil mit Kind(ern))" -> Filter: nur Elternteil(e)

**Basis: 13 428 Zielpersonen mit Haushaltstyp "Paare mit Kind(ern)" -> Filter: nur Elternteil(e)

***Basis: 1 967 Zielpersonen die nicht ohne fremde Hilfe gehen können

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

© BFS/ARE

T05_4 Verkehrsmittel (in km und % der Tagesdistanz) weiterer spezifischer Bevölkerungsgruppen 2010 (Inlandetappen)

		zu Fuss			Velo			MIV			öV			Übrige Verkehrsmittel		
		Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt
Alle Zielpersonen	absolut	2.0	2.1	2.0	1.0	0.6	0.8	29.4	19.5	24.4	8.8	8.4	8.6	1.2	0.6	0.9
	in %	4.7%	6.7%	5.5%	2.4%	1.8%	2.1%	69.3%	62.7%	66.4%	20.8%	27.0%	23.4%	2.9%	1.8%	2.4%
Alleinerziehende Elternteile mit Kind(ern) im Haushalt*	absolut	1.7	2.0	1.9	1.0	0.5	0.6	29.6	21.8	23.2	6.5	6.9	6.8	0.5	1.2	1.1
	in %	4.3%	6.1%	5.8%	2.6%	1.6%	1.8%	75.2%	67.3%	68.9%	16.6%	21.2%	20.2%	1.3%	3.8%	3.3%
Paare mit Kind(ern) im Haushalt**	absolut	1.7	1.9	1.8	1.1	0.6	0.8	37.8	23.1	30.5	6.9	4.3	5.6	1.4	0.2	0.8
	in %	3.5%	6.3%	4.6%	2.2%	1.8%	2.0%	77.4%	76.8%	77.2%	14.1%	14.3%	14.2%	2.8%	0.7%	2.0%
Gehbehinderte***	absolut	0.6	0.5	0.6	0.1	0.1	0.1	12.1	6.2	8.2	2.6	1.1	1.6	0.6	0.1	0.3
	in %	4.0%	6.8%	5.3%	0.7%	0.9%	0.8%	75.6%	76.7%	76.1%	15.9%	14.3%	15.1%	3.9%	1.4%	2.6%

Basis: 62 868 Zielpersonen

*Basis: 1 566 Zielpersonen mit Haushaltstyp "Einelternerhaushalt (Elternteil mit Kind(ern))" -> Filter: nur Elternteil(e)

**Basis: 13 428 Zielpersonen mit Haushaltstyp "Paare mit Kind(ern)" -> Filter: nur Elternteil(e)

***Basis: 1 967 Zielpersonen die nicht ohne fremde Hilfe gehen können

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

© BFS/ARE

T05_5 Ausstattung Abos und Führerscheinbesitz weiterer spezifischer Bevölkerungsgruppen 2010

	Col. % +/-	mit Halbtax ¹			mit GA ¹			mit Verbund-Abo ¹			mit anderem Abo ¹			kein Abo ¹			Führerscheinbesitz für Personenwagen ^{1,2}			Besitz eine Autos ³		
		Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt
Alle Zielpersonen*		35.0%	41.7%	38.5%	10.2%	9.5%	9.8%	11.9%	15.3%	13.7%	6.4%	8.6%	7.6%	47.7%	39.5%	43.5%	88.2%	73.7%	80.8%	86.1%	76.7%	81.0%
		0.6%	0.5%	0.4%	0.4%	0.3%	0.2%	0.4%	0.4%	0.3%	0.3%	0.3%	0.2%	0.6%	0.5%	0.4%	0.3%	0.3%	0.2%	0.4%	0.4%	0.3%
Alleinerziehende Elternteile mit Kind(ern) im Haushalt**		40.3%	38.3%	38.6%	6.4%	6.8%	6.7%	8.4%	14.7%	13.6%	4.5%	8.1%	7.5%	51.3%	44.9%	46.1%	90.7%	78.5%	80.3%	88.9%	73.0%	75.3%
		6.0%	2.5%	2.3%	3.0%	1.3%	1.2%	3.4%	1.8%	1.6%	2.5%	1.4%	1.2%	6.1%	2.6%	2.4%	3.3%	2.0%	1.8%	3.8%	2.3%	2.0%
Paare mit Kind(ern) im Haushalt***		31.3%	36.6%	33.9%	7.5%	4.2%	5.8%	8.6%	10.1%	9.3%	4.8%	6.8%	5.8%	55.7%	51.1%	53.4%	96.2%	86.6%	91.4%	94.7%	94.5%	94.6%
		1.1%	1.1%	0.8%	0.6%	0.5%	0.4%	0.6%	0.7%	0.5%	0.5%	0.6%	0.4%	1.1%	1.1%	0.8%	0.3%	0.7%	0.4%	0.5%	0.5%	0.4%
Gehbehinderte****		21.1%	19.7%	20.2%	5.9%	4.6%	5.0%	6.2%	8.5%	7.7%	4.1%	3.7%	3.8%	67.7%	68.2%	68.0%	61.2%	26.3%	38.2%	63.1%	39.2%	46.9%
		3.0%	2.0%	1.7%	1.7%	1.1%	0.9%	1.8%	1.4%	1.1%	1.5%	1.0%	0.8%	3.5%	2.4%	2.0%	3.6%	2.3%	2.1%	3.6%	2.5%	2.1%

*Basis: ¹56 488 Zielpersonen ab 16 Jahre / ²112 197 Haushaltspersonen ab 18 Jahre

**Basis: ¹1 566 Zielpersonen / ²1 684 Haushaltspersonen ab 18 Jahre mit Haushaltstyp "Einelternerhaushalt (Elternteil mit Kind(ern))" -> Filter: nur Elternteil(e)

***Basis: ¹13 428 Zielpersonen / ²15 032 Haushaltspersonen mit Haushaltstyp "Paare mit Kind(ern)" -> Filter: nur Elternteil(e)

****Basis: 1 967 Zielpersonen¹ die nicht ohne fremde Hilfe gehen können

³gewichtet mit Haushaltsgewicht

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

© BFS/ARE

T05_6 Verfügbarkeit Velo und Auto weiterer spezifischen Bevölkerungsgruppen 2010

	Col. % +/-	Velo Immer verfügbar			Velo Nach Absprache verfügbar			Velo Nicht verfügbar			Auto Immer verfügbar			Auto Nach Absprache verfügbar			Auto Nicht verfügbar		
		Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt	Mann	Frau	Gesamt
		Alle Zielpersonen	74.7%	66.1%	70.4%	6.2%	6.1%	6.2%	19.1%	27.8%	23.5%	82.0%	74.2%	78.3%	14.0%	19.3%	16.5%	4.0%	6.5%
		0.5%	0.5%	0.3%	0.3%	0.2%	0.2%	0.4%	0.5%	0.3%	0.5%	0.6%	0.4%	0.4%	0.5%	0.3%	0.3%	0.3%	0.2%
Alleinerziehende Elternteile mit Kind(ern) im Haushalt*	76.6%	62.6%	65.1%	5.0%	5.6%	5.5%	18.5%	31.9%	29.5%	87.3%	80.7%	82.0%	6.0%	9.9%	9.1%	6.7%	9.4%	8.8%	
		5.3%	2.5%	2.3%	2.7%	1.2%	1.1%	4.8%	2.4%	2.2%	4.3%	2.3%	2.0%	3.1%	1.7%	1.5%	3.2%	1.7%	1.5%
Paare mit Kind(ern) im Haushalt**	81.5%	76.9%	79.2%	4.1%	4.0%	4.0%	14.4%	19.1%	16.8%	83.8%	76.6%	80.4%	14.1%	20.3%	17.0%	2.2%	3.1%	2.6%	
		0.9%	1.0%	0.7%	0.5%	0.4%	0.3%	0.8%	0.9%	0.6%	0.9%	1.0%	0.7%	0.8%	1.0%	0.6%	0.3%	0.4%	0.3%
Gehbehinderte***	3.3%	13.5%	10.4%	16.6%	13.5%	14.4%	80.1%	73.1%	75.2%	76.4%	64.5%	71.0%	7.1%	16.7%	11.4%	16.4%	18.9%	17.5%	
		1.3%	1.8%	1.3%	2.8%	1.8%	1.5%	3.0%	2.3%	1.8%	0.5%	0.5%	0.3%	0.3%	0.4%	0.2%	0.4%	0.4%	0.3%

Basis Velo: 60 766 Zielpersonen, die ohne fremde Hilfe gehen können / Basis Auto: 43 183: Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen ab 18 Jahre, die ohne fremde Hilfe gehen können

*Basis Velo: 1 501 Zielpersonen mit Haushaltstyp "Einelternerhaushalt (Elternteil mit Kind(ern))", die ohne fremde Hilfe gehen können

*Basis Auto: 1 259 Zielpersonen mit Haushaltstyp "Einelternerhaushalt (Elternteil mit Kind(ern)) mit Führerschein für Personenwagen ab 18 Jahre, die ohne fremde Hilfe gehen können

**Basis Velo: 13 275 Zielpersonen mit Haushaltstyp "Paar mit Kind(ern)", die ohne fremde Hilfe gehen können

** Basis Auto: 12 251 Zielpersonen mit Haushaltstyp "Paar mit Kind(ern)" mit Führerschein für Personenwagen ab 18 Jahre, die ohne fremde Hilfe gehen können

***Basis: 1 967 Zielpersonen die nicht ohne fremde Hilfe gehen können

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2

© BFS/ARE