



Mobilität und Verkehr

840-1500

Verkehrsverhalten der Bevölkerung

Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Statistik BFS

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Neuchâtel 2017

Themenbereich «Mobilität und Verkehr»

Aktuelle themenverwandte Publikationen

Fast alle vom BFS publizierten Dokumente werden auf dem Portal www.statistik.ch gratis in elektronischer Form zur Verfügung gestellt. Gedruckte Publikationen können bestellt werden unter der Telefonnummer 058 463 60 60 oder per Mail an order@bfs.admin.ch

Verkehrsverhalten der Bevölkerung 2015: Neuchâtel 2017, 16 Seiten, gratis, Bestellnummer: 899-1500

Alpen und grenzquerender Personenverkehr 2015 (A+GQPV): Schlussbericht, Neuchâtel 2017, 53 Seiten, gratis, Bestellnummer: 1028-1500-05

Güterverkehr in der Schweiz 2015, Neuchâtel 2016, 8 Seiten, gratis, Bestellnummer: 1189-1500-05

Kosten und Finanzierung des Verkehrs: Strasse und Schiene 2013, Neuchâtel 2016, 16 Seiten, gratis, Bestellnummer: 811-1300

Mobilität und Verkehr: Taschenstatistik 2016, Neuchâtel 2016, 44 Seiten, gratis, Bestellnummer: 836-1600

Verkehrsunfälle in der Schweiz 2015, Neuchâtel 2016, 20 Seiten, gratis, Bestellnummer: 1262-1500

Pendlermobilität in der Schweiz 2014, Neuchâtel 2016, 12 Seiten, gratis, Bestellnummer: 1351-1400

Themenbereich Mobilität und Verkehr im Internet

www.statistik.ch → Statistiken finden → 11 – Mobilität und Verkehr oder www.transport-stat.admin.ch

Verkehrsverhalten der Bevölkerung

Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

Redaktion Ferenc Biedermann, BFS; David Altwegg, BFS;
Christophe Siegenthaler, BFS; Hanja Maksim, BFS;
Christian Perret, BFS; Antonin Danalet, ARE

Inhalt Christian Perret, BFS; Jean-Luc Murali, BFS;
Christophe Siegenthaler, BFS; Christof Seewer, BFS;
Matthias Kowald, ARE; Aline Corpataux, ARE;
Antonin Danalet, ARE

Herausgeber Bundesamt für Statistik (BFS)

Neuchâtel 2017

Impressum

Herausgeber:	Bundesamt für Statistik (BFS)
Auskunft:	Sektion MOBIL, BFS, Tel. 058 463 64 68, verkehr@bfs.admin.ch Sektion Grundlagen, ARE, Tel. 058 462 49 98, befragung@are.admin.ch
Redaktion:	Ferenc Biedermann, BFS; David Altwegg, BFS; Christophe Siegenthaler, BFS; Hanja Maksim, BFS; Christian Perret, BFS; Antonin Danalet, ARE
Inhalt:	Christian Perret, BFS; Jean-Luc Muralti, BFS; Christophe Siegenthaler, BFS; Christof Seewer, BFS; Matthias Kowald, ARE; Aline Corpataux, ARE; Antonin Danalet, ARE
Reihe:	Statistik der Schweiz
Themenbereich:	11 Mobilität und Verkehr
Originaltext:	Deutsch
Layout:	Sektion DIAM, Prepress/Print
Grafiken:	Sektion DIAM, Prepress/Print
Karten:	Sektion DIAM, ThemaKart
Titelseite:	BFS; Konzept: Netthoewel & Gaberthüel, Biel; Foto: © Robert Kneschke – Fotolia.com
Icons:	© freepik
Druck:	in der Schweiz/Cavelti AG, Gossau
Copyright:	BFS, Neuchâtel 2017 Wiedergabe unter Angabe der Quelle für nichtkommerzielle Nutzung gestattet.
Bestellungen Print:	Bundesamt für Statistik, CH-2010 Neuchâtel, Tel. 058 463 60 60, Fax 058 463 60 61, order@bfs.admin.ch
Preis:	Fr. 19.– (exkl. MWST)
Download:	www.statistik.ch (gratis)
BFS-Nummer:	840-1500
ISBN:	978-3-303-11262-5

Projekt

Projektausschuss:	Marc Gindraux, BFS; Mark Reinhard, BFS; Nicole Mathys, ARE
Projektleitung:	Christian Perret, BFS; Antonin Danalet (ab Herbst 2016), ARE; Matthias Kowald (bis Herbst 2016), ARE
Durchführung der Befragung:	Link AG, Luzern
Finanzierung:	BFS (Hauptfinanzierung), ARE, ASTRA, BAV, BAZL

Zitierweise

Bundesamt für Statistik / Bundesamt für Raumentwicklung (2017): Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Neuchâtel und Bern



Mobilität der Bevölkerung 2015

89% der Bevölkerung sind an einem durchschnittlichen Wochentag mindestens 1 Mal ausser Haus unterwegs



Anteil der Haushalte mit Auto(s), Velo(s)

Anteil der Bevölkerung mit ÖV-Abo(s)

78%



65%



57%

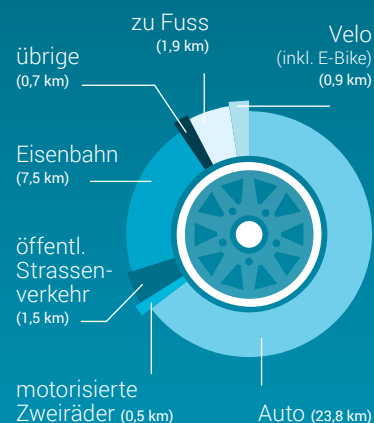


1,6 Personen

mittlerer Besetzungsgrad der Autos

36,8 km

Tagesdistanz pro Person, im Inland



90,4 Minuten

Tagesunterwegszeit pro Person, im Inland

(davon 8,2 Minuten Warte- und Umsteigezeiten)



Freizeit

45,2 Min.

Arbeit

17,3 Min.

Einkauf

13,2 Min.

Ausbildung

5,5 Min.

übrige

9,3 Min.

24 849 km

Jahresmobilität pro Person, im In- und Ausland

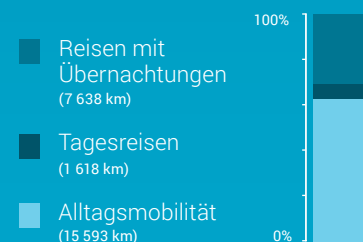


davon

8 986 km
mit dem Flugzeug



11 095 km
im Ausland



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Statistik BFS

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)
Kontakt: verkehr@bfs.admin.ch, befragung@are.admin.ch

© BFS 2017
gi-d-11.04.01_2017

Inhaltsverzeichnis

Die wichtigsten Zahlen – Infografik	3	3 Verkehrsverhalten der Bevölkerung	17
Vorwort	7	3.1 Mobile und nicht mobile Personen	17
1 Einleitung	9	3.2 Zurückgelegte Strecken und benötigte Zeit	19
1.1 Inhalt und Ziele des Mikrozensus Mobilität und Verkehr	9	3.2.1 Tagesdistanz	19
1.2 Die Erhebung 2015 und ihre Vorgängerinnen	10	3.2.2 Tagesunterwegszeit	20
1.3 Genauigkeit der Ergebnisse	10	3.2.3 Etappen, Wege, Ausgänge	21
1.4 Aufbau des Berichts	10	3.2.4 Die Kenngrößen des Verkehrsverhaltens im Vergleich	22
2 Verfügbarkeit, Nutzbarkeit und Erreichbarkeit von Verkehrsangeboten	11	3.3 Eingesetzte Verkehrsmittel	24
2.1 Führerausweise und Fahrzeuge	11	3.3.1 Übersicht über alle Verkehrsmittel (Modalsplit)	24
2.1.1 Führerausweisbesitz	11	3.3.2 Motorisierter Individualverkehr	30
2.1.2 Fahrzeugbesitz	11	3.3.3 Öffentlicher Verkehr	34
2.1.3 Fahrzeugverfügbarkeit	13	3.3.4 Langsamverkehr (inklusive E-Bikes)	36
2.2 Abonnemente des öffentlichen Verkehrs	14	3.4 Verkehrszwecke	38
2.3 Parkplätze und Haltestellen	15	3.4.1 Übersicht über alle Verkehrszwecke	38
2.3.1 Autoparkplätze	15	3.4.2 Arbeitswege	42
2.3.2 Veloabstellplätze	15	3.4.3 Ausbildungswege	43
2.3.3 Haltestellen des öffentlichen Verkehrs	15	3.4.4 Einkaufswege	45
		3.4.5 Freizeitwege	46
		3.4.6 Geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten	49
		3.4.7 Service- und Begleitwege	50
		3.5 Verkehrsverhalten ausgewählter Bevölkerungsgruppen	51
		3.5.1 Personen unterschiedlichen Alters	51
		3.5.2 Personen unterschiedlicher beruflicher Stellung	55
		3.5.3 Hohe und niedrige Einkommen	56
		3.5.4 Unter- und übergewichtige Personen	57
		3.6 Verkehrsverhalten in den Agglomerationen	58
		3.7 Reisen	63
		3.7.1 Tagesreisen	63
		3.7.2 Reisen mit Übernachtungen	65
		3.7.3 Flugreisen	67
		3.8 Jahresmobilität	68

4	Einstellung zur Verkehrspolitik	71
4.1	Finanzierung des Verkehrs	71
4.2	Verwendung der Verkehrseinnahmen	72
4.3	Verbesserung des öffentlichen Verkehrs	73
5	Allgemeine und methodische Anmerkungen	75
5.1	Änderungen im Vergleich zu früheren Erhebungen	75
5.1.1	Inhalt	75
5.1.2	Ablauf der Interviews und Erfassung der gewählten Routen	76
5.2	Stichprobe und Gewichtung	77
5.3	Vertrauensintervall	77
5.4	Datenschutz	77
Glossar		78
Abkürzungen		83
Literatur- und Quellenverzeichnis		84

Vorwort

Die Mobilität stiftet grossen Nutzen für Wirtschaft und Gesellschaft. Die langfristige Sicherstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur benötigt allerdings eine entsprechende Finanzierung. Der Bahninfrastrukturfonds sowie der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds ermöglichen einen zielgerichteten Betrieb, Unterhalt und Ausbau unseres Verkehrsnetzes. Nötig sind aber auch Massnahmen, welche die Ausnutzung der Infrastrukturen mittels einer Glättung der Verkehrsspitzen effizienter machen, sowie eine bessere Abstimmung der Entwicklung von Siedlungen und Verkehr.

Vorausschauende politische Entscheide und deren erfolgreiche Umsetzung bedürfen guter statistischer Grundlagen. Die wichtigste Datenbasis zum individuellen Mobilitätsverhalten der Bevölkerung stellt dabei der Mikrozensus Mobilität und Verkehr dar. Diese Stichprobenerhebung wird vom Bund alle fünf Jahre durchgeführt, wobei auch die Kantone eigene Analysen durchführen und für zahlreiche Gebiete zusätzliche Interviews finanzieren. 2015 haben im Rahmen des Mikrozensus insgesamt über 57 000 Personen Auskunft zu ihrem Verkehrsverhalten gegeben: über die täglich zurückgelegten Strecken, die benützten Verkehrsmittel und die Gründe, warum sie unterwegs sind.

Den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Erhebung gebührt ein aufrichtiger Dank. Ihre Angaben, die sie im Rahmen der telefonischen Interviews gemacht haben, sind für die Öffentlichkeit ebenso wertvoll wie unersetzlich. Denn für wirklich repräsentative Zahlen zum Verkehrsverhalten in einer Differenziertheit, wie sie der Mikrozensus Mobilität und Verkehr bietet und wie sie Politik, Verwaltung und Wissenschaft benötigen, führt an einer Personenbefragung nach wie vor kein Weg vorbei. Solche Grundlagen lassen sich auch im Zeitalter von Digitalisierung und «Big Data» (noch) nicht auf andere Weise erlangen.

Die Bundesämter für Statistik (BFS) und Raumentwicklung (ARE) passen die Erhebungsmethode des Mikrozensus Mobilität und Verkehr immer wieder den neuen technischen Möglichkeiten und dem Stand der Forschung an. Ebenso werden auch die

Erhebungsinhalte mit jeder Ausgabe von Neuem überarbeitet. Dies im steten Bemühen, den jüngsten verkehrlichen Entwicklungen und den sich wandelnden Ansprüchen der Datennutzer gerecht zu werden, zugleich aber auch die Vergleichbarkeit der Resultate über die Jahre zu gewährleisten. 2015 konnten dank der erstmaligen Verwendung des BFS-Stichprobenrahmens für Personen- und Haushaltserhebungen (SRPH) unter anderem junge und sehr mobile Personen besser für die Befragung erreicht werden. Auch wurden zum ersten Mal detaillierte Informationen zu den E-Bikes erfasst – mit interessanten Erkenntnissen. Im vorliegenden Bericht werden diese zusammen mit den übrigen Hauptergebnissen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr detailliert dargestellt und erläutert. Neben vielen Kontinuitäten zeigt sich dabei auch manch neue Tendenz im Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Wir wünschen Ihnen eine anregende und aufschlussreiche Lektüre.



Dr. MBA Georges-Simon Ulrich
Direktor des Bundesamtes für Statistik



Dr. Maria Lezzi
Direktorin des Bundesamtes für Raumentwicklung

1 Einleitung

Wie lang sind die Strecken, die die Bewohnerinnen und Bewohner der Schweiz täglich zurücklegen? Zu welchen Zwecken bewegt sich die Bevölkerung fort? Und welche Verkehrsmittel nutzt sie dabei? Dies sind einige der Fragen, auf die der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 Antworten liefert. Mit seinem umfassenden Fragenkatalog und einer Stichprobe von über 57 000 befragten Personen stellt er die landesweit wichtigste Erhebung zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung dar. Seine Resultate dienen der Verkehrs- und Raumentwicklungspolitik ebenso wie der öffentlichen und privaten Forschung.

1.1 Inhalt und Ziele des Mikrozensus Mobilität und Verkehr

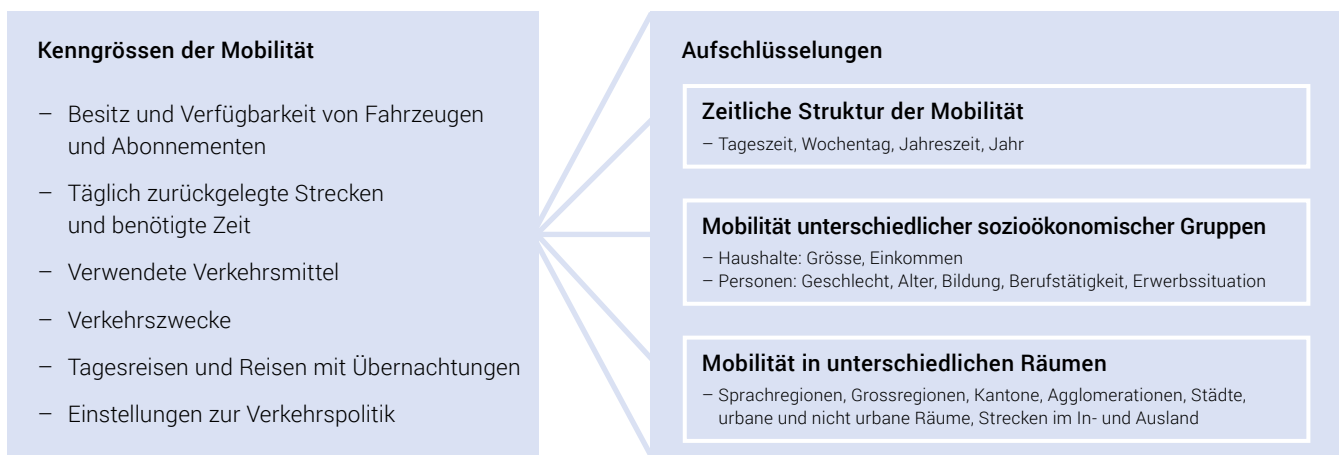
Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) ist die wichtigste Erhebung zum Verkehrsverhalten der Schweizer Wohnbevölkerung. Er informiert hauptsächlich über den Fahrzeug- und Abonnementbesitz, die im Alltag und auf Reisen zurückgelegten Strecken, die benutzten Verkehrsmittel und die Verkehrszwecke (G1.1.1). Im Weiteren gibt er Auskunft über die zeitliche Struktur und die räumliche Verteilung der Mobilität. Anhand der ebenfalls erhobenen sozioökonomischen Merkmale der Personen und Haushalte können zudem Unterschiede im Verkehrsverhalten zwischen Personengruppen (z. B. Altersgruppen) und Haushaltstypen aufgezeigt werden.

Die Ergebnisse des MZMV werden in verschiedenen Bereichen der Verkehrspolitik, der Verkehrsplanung, der Raumplanung sowie der Verkehrswissenschaft verwendet. Sie dienen unter anderem dazu:

- das Verkehrsverhalten der Bevölkerung zu erklären und wichtige Einflussfaktoren zu erkennen;
- die Verkehrsleistungen in der Schweiz zu ermitteln;
- Verkehrsprognosen, -perspektiven und -szenarien zu erstellen;
- der Politik eine gute Entscheidungsgrundlage für Verkehrsfragen (z. B. Staus, Mobility Pricing, Tarife im öffentlichen Verkehr) zu liefern;
- durch die Bereitstellung von Grundlagen für das Raumkonzept Schweiz, den Sachplan des Bundes, die Richtpläne der Kantone und die Verkehrsrichtpläne der Gemeinden die Raum- und Verkehrsplanung auf verschiedenen Ebenen zu unterstützen;
- die Verkehrsinfrastruktur zu planen;
- die Wirksamkeit der verkehrspolitischen Strategien und Massnahmen zu überprüfen;
- Instrumente für Marktanalysen (z. B. Modalsplit beim Freizeit-, Pendler-, Einkaufs- und Geschäftsverkehr) bereitzustellen.

Wichtigste Inhalte des Mikrozensus Mobilität und Verkehr

G1.1.1



Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

1.2 Die Erhebung 2015 und ihre Vorgängerinnen

Die Erhebung 2015 des MZMV reiht sich in eine lange Erhebungstradition zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung ein. Die erste Befragung fand 1974 statt, seither wird sie alle fünf Jahre wiederholt. Seit 2010 ist der MZMV eine von fünf thematischen Erhebungen der neuen schweizerischen Volkszählung. Er wird vom Bundesamt für Statistik (BFS) in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) durchgeführt.

Die Stichprobengrösse, die Erhebungsmethode und der Inhalt des MZMV haben sich seit 1974 laufend weiterentwickelt. Massgebende Gründe hierfür waren Fortschritte der Erhebungstechnik und der Datenverarbeitung, aber auch die veränderten Bedürfnisse von Politik und Wissenschaft. In der Erhebung 2015 wurden beispielsweise Fragen zu E-Bikes hinzugefügt.

Für die Erhebung 2015 wurden 57 090 nach einem Zufallsverfahren ausgewählte Personen befragt. Dabei kam die computergestützte telefonische Befragung (CATI-Technik) zur Anwendung. Zur Bestimmung der zurückgelegten Distanz wurden die Angaben der Befragten zur gewählten Route noch während des Interviews mit geografischen Koordinaten versehen. Nähere Informationen zu diesen Techniken sowie weitere methodische Erläuterungen finden sich im Kapitel 5 dieser Publikation und in dem sie begleitenden Methodenbericht (siehe Box).

1.3 Genauigkeit der Ergebnisse

Anhand der Antworten der Befragten können Erkenntnisse über die gesamte Bevölkerung gewonnen werden. Die Ergebnisse müssen aber trotz der erheblichen Stichprobengrösse (siehe Kapitel 1.2) besonders bei kleineren Bevölkerungsgruppen mit Vorsicht interpretiert werden. In Bezug auf die Genauigkeit der in diesem Bericht vorgestellten Ergebnisse ist Folgendes zu beachten:

- Die Texte des Berichts konzentrieren sich auf die wichtigsten und statistisch signifikanten Unterschiede. Die Vertrauensintervalle zu den in den Grafiken und Tabellen präsentierten Zahlen finden sich im elektronischen Tabellenpaket, das diese Publikation ergänzt (siehe Box).
- Die Angaben zur Berechnungsbasis unterhalb der Tabellen und Grafiken im Bericht geben Auskunft über die Grundlage der jeweiligen Auswertung, d.h. ob sich diese zum Beispiel auf Zielpersonen oder Etappen bezieht und wie viele Befragte beziehungsweise Etappen berücksichtigt werden konnten.
- Generell wurden alle Zahlen im Bericht ohne Rücksicht auf die Endsumme einzeln gerundet. Die Gesamtwerte können daher in einigen Fällen von der Summe der Einzelwerte abweichen beziehungsweise 100% leicht über- oder unterschreiten.
- Wenn nicht anders angegeben, sind nur Strecken im Inland dargestellt.

1.4 Aufbau des Berichts

Im Anschluss an die vorliegende Einleitung wird im **Kapitel 2** zunächst auf die Voraussetzungen der Mobilität auf Personen- und Haushaltsebene eingegangen. Präsentiert werden Daten zur Verbreitung von Fahrzeugen und Führerausweisen, zum Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs sowie zur Verfügbarkeit beziehungsweise Erreichbarkeit von Parkplätzen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

Im **Kapitel 3**, dem eigentlichen Herzstück dieser Publikation, wird das Verkehrsverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung detailliert betrachtet. Zunächst wird dargestellt, wie viele Personen an einem bestimmten Tag überhaupt am Verkehr teilnehmen, also mobil sind, und wie sich die Mobilität über den Tag verteilt (Unterkapitel 3.1). Danach folgt ein allgemeiner Überblick über die pro Person und Tag zurückgelegten Distanzen und die dafür aufgewendete Zeit, wobei auch die zentralen Begriffe «Etappe», «Weg» und «Ausgang» eingeführt und erklärt werden (3.2). Anschliessend geht es darum, mit welchen Verkehrsmitteln (3.3) und zu welchen Zwecken (3.4) sich die Bevölkerung fortbewegt. Bei allen genannten Unterkapiteln wird auch auf die Entwicklung in den letzten Jahrzehnten sowie auf die Unterschiede zwischen einzelnen Bevölkerungsgruppen eingegangen. Einigen ausgewählten Bevölkerungsgruppen ist überdies ein separates Vertiefungskapitel gewidmet (3.5), unter anderem Personen mit unterschiedlicher beruflicher Stellung oder mit verschieden hohem Einkommen. Ein weiteres Vertiefungskapitel (3.6) analysiert das Verkehrsverhalten in den Agglomerationen. Das Unterkapitel 3.7 vermittelt spezifische Informationen zu den ein- und mehrtägigen Reisen. Den Schluss des Hauptteils bildet eine Betrachtung der Jahresmobilität als Summe aller im Verlauf eines Jahres zurückgelegten Strecken (3.8).

Das **Kapitel 4** präsentiert die Einstellung der Bevölkerung zu einer Reihe verkehrspolitischer Fragen. Unter anderem geht es hier auch um die Finanzierung des Verkehrs oder den Ausbau der Strasseninfrastruktur.

Das **Kapitel 5** bietet der interessierten Leserschaft verschiedene methodische Erläuterungen, namentlich zur Entwicklung des Mikrozensus seit 1974, zur Messung der Distanzen mittels «Routing» sowie zur Stichprobe und zu den Vertrauensintervallen.

Tabellenpaket und Methodenbericht zum Mikrozensus 2015

Ein Tabellenpaket mit sämtlichen im vorliegenden Bericht erwähnten Resultaten und den zugehörigen Vertrauensintervallen sowie vielen zusätzlichen Auswertungen findet sich im Internet. An gleicher Stelle werden auch ein umfangreicher Methodenbericht (ab Ende 2017) und der Fragebogen angeboten.

www.mzmv.bfs.admin.ch

2 Verfügbarkeit, Nutzbarkeit und Erreichbarkeit von Verkehrsangeboten

78% der Haushalte in der Schweiz verfügten 2015 über einen oder mehrere Personenwagen. Dieser Wert ist in den letzten Jahren leicht zurückgegangen. Innerhalb von nur fünf Jahren verdreifacht hat sich dagegen der E-Bike-Besitz. Mittlerweile verfügen 7% der Haushalte über ein solches Fahrzeug. Bei den Führerausweisen hat der jahrelange Abwärtstrend in der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen ein Ende genommen. Ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs besaßen 2015 rund 57% der Wohnbevölkerung.

2.1 Führerausweise und Fahrzeuge

2.1.1 Führerausweisbesitz

82% der in der Schweiz wohnhaften Personen ab 18 Jahren besaßen 2015 einen Führerausweis (G 2.1.1.1). Dieser Wert ist seit 1994 um 5 Prozentpunkte angestiegen. Grund dafür ist die starke Zunahme des Führerausweisbesitzes bei den Personen ab 65 Jahren (von 44% auf 69%), insbesondere bei den Frauen. Umgekehrt verlief lange Zeit die Entwicklung bei den 18- bis 24-Jährigen: Zwischen 1994 und 2010 nahm der Führerausweisbesitz in dieser Altersgruppe schrittweise ab (von 71% auf 59%). Seither kann jedoch eine Stabilisierung beobachtet werden. 2015 besaßen 61% der 18- bis 24-Jährigen einen Führerausweis.

Unter den Männern war der Besitz eines Führerausweises 2015 nach wie vor verbreiteter als unter den Frauen (88% gegenüber 76%). Seit 1994 ist eine Angleichungstendenz zwischen den Geschlechtern festzustellen. Diese hat sich seit 2005 allerdings verlangsamt.

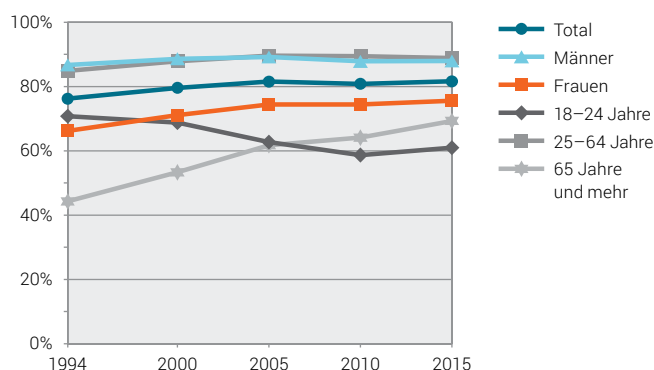
2.1.2 Fahrzeugbesitz

78% der schweizerischen Haushalte besaßen 2015 mindestens ein Auto, in nahezu jedem dritten Haushalt (29%) waren gar zwei oder mehr Personenwagen vorhanden (G 2.1.2.1). Ebenfalls weit verbreitet waren weiterhin Velos, von denen 65% der Haushalte mindestens eines besaßen. Deutlich dahinter folgten die Motorräder (12%), E-Bikes (7%), Mofas (3%) und Kleinmotorräder (3%). Der Prozentwert der E-Bikes umfasst sowohl die sogenannten «schnellen» als auch die «langsamen» Fahrzeuge. Erstere verfügen über eine relativ hohe Motorleistung und eine Tretunterstützung auch oberhalb von 25 km/h und benötigen daher ein

Führerausweisbesitz nach Geschlecht und Alter, 1994–2015

in % der jeweiligen Bevölkerungsgruppe

G 2.1.1.1



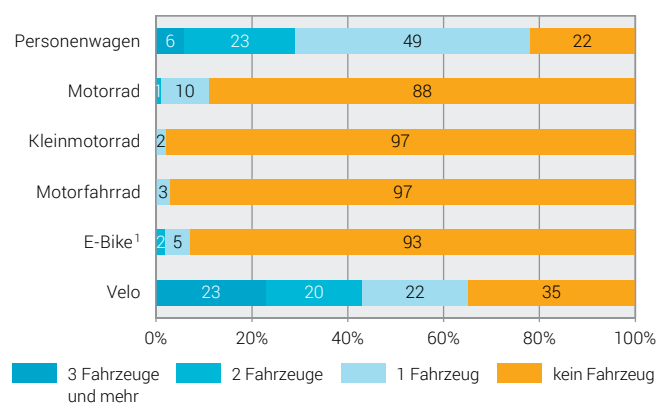
Basis 2015: 122 088 Haushaltspersonen ab 18 Jahren mit gültigen Angaben zum Führerausweisbesitz

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Fahrzeugbesitz der Haushalte, 2015

G 2.1.2.1



¹ Schnelle und langsame E-Bikes. Schnelle E-Bikes benötigen ein Motorfahrrad-Kontrollschild.
Basis: 57 090 Haushalte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

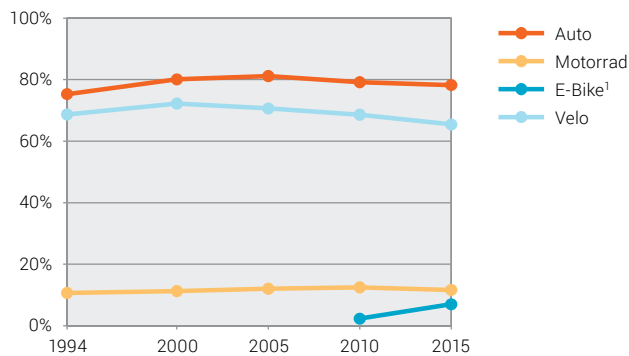
© BFS 2017

gelbes Motorfahrrad-Kontrollschild. Sie sind in den Schweizer Haushalten fünfmal seltener anzutreffen als die langsamen E-Bikes. Diese benötigen kein Nummernschild.

Fahrzeugbesitz der Haushalte, 1994–2015

Anteil Haushalte mit einem oder mehreren Fahrzeugen der jeweiligen Kategorie

G 2.1.2.2



¹ Vor 2010: in Kategorie Velo enthalten. Anteile umfassen schnelle und langsame E-Bikes. Schnelle E-Bikes benötigen ein Motorfahrzeug-Kontrollschild.

Basis: 2015: 57 090 Haushalte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Über die vergangenen zwei Jahrzehnte betrachtet, hat der Anteil der Haushalte mit Auto zunächst zu-, seit 2005 jedoch um 3 Prozentpunkte abgenommen (G 2.1.2.2). Entsprechend ist der Anteil der Haushalte ohne Auto in den letzten zehn Jahren leicht angestiegen. Ein deutlicher Rückgang ist beim Velobesitz festzustellen – seit 2000 um beinahe 7 Prozentpunkte. Im Gegenzug hat sich der Anteil der Haushalte mit E-Bike innerhalb von nur 5 Jahren verdreifacht.

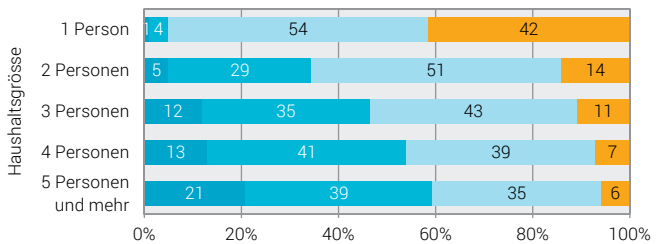
Mit zunehmender Haushaltsgrösse steigen sowohl der Auto- als auch der Velobesitz stark an (G 2.1.2.3). Während 2015 rund 58% der Einpersonenhaushalte mindestens einen Personenwagen besaßen, betrug der entsprechende Wert bei den Zweipersonenhaushalten 86% und bei den Haushalten mit fünf oder mehr Personen sogar 94%. Bereits ab einer Grösse von drei Personen besaß beinahe die Hälfte der Haushalte (47%) zwei oder mehr Autos.

In den italienischsprachigen Landesteilen war der Personenwagenbesitz etwas verbreiteter (83%) als in der Romandie (80%) und in der Deutschschweiz (77%) (G 2.1.2.4). Auch Motorräder fanden sich in den Haushalten der italienischen Schweiz häufiger (17%) als in den übrigen Sprachregionen. Dagegen besaßen 70% der Deutschschweizer Haushalte ein Velo und 8% ein E-Bike, gegenüber 49% respektive 3% im italienischen Sprachgebiet.

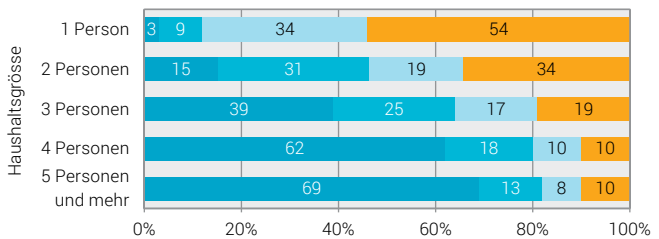
In den «städtischen Kernräumen» (Definition siehe Glossar), wo die Angebote des öffentlichen Verkehrs besonders gut ausgebaut, Parkplätze dagegen begrenzt vorhanden sind, war der Anteil der Haushalte mit Personenwagen mit 73% deutlich tiefer als im «Einflussgebiet städtischer Kerne» (89%) und in den «Gebieten ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne» (87%). Unterdurchschnittliche Werte wiesen die städtischen Kernräume auch beim Besitz von Motorrädern (11%), E-Bikes (6%) und Velos (64%) auf. Demgegenüber fanden sich die höchsten Besitzanteile bei sämtlichen genannten Fahrzeugkategorien in den Haushalten, die im Einflussgebiet der städtischen Kerne lagen.

Fahrzeugbesitz nach Haushaltsgrösse, 2015 G 2.1.2.3

Autobesitz



Velobesitz



3 Fahrzeuge und mehr 2 Fahrzeuge 1 Fahrzeug kein Fahrzeug

Basis: 57 090 Haushalte

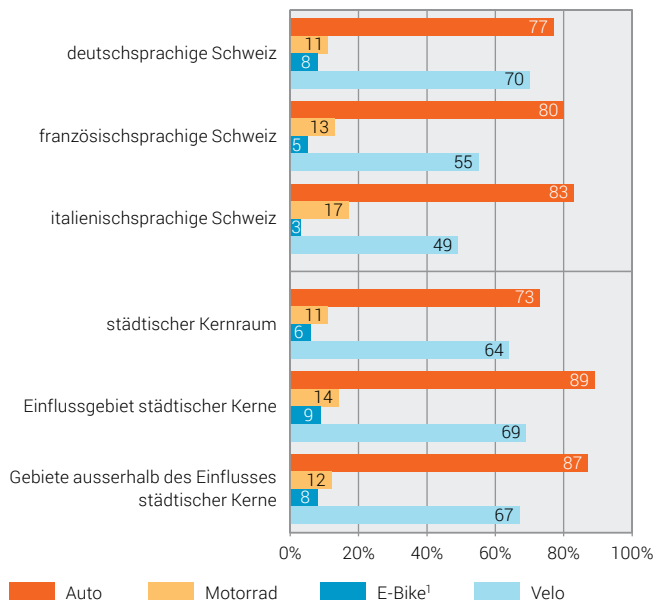
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Fahrzeugbesitz der Haushalte nach Sprachregion und Urbanisierungsgrad, 2015

Anteil Haushalte mit einem oder mehreren Fahrzeugen der jeweiligen Kategorie

G 2.1.2.4



¹ Schnelle und langsame E-Bikes. Schnelle E-Bikes benötigen ein Motorfahrzeug-Kontrollschild.

Basis: 57 090 Haushalte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Mit dem Einkommen der Haushalte steigt auch deren Fahrzeugbesitz, und zwar unabhängig davon, ob es sich um ein Auto, ein Motorrad, ein E-Bike oder ein Velo handelt (G 2.1.2.5). Während von den Haushalten mit einem monatlichen Gesamteinkommen von höchstens 4 000 Franken rund 53% ein Auto besaßen, waren es bei solchen mit über 12 000 Franken 91%, also gut zwei Drittel mehr. Beim Velo- und E-Bike-Besitz war von der tiefsten zur höchsten Einkommensklasse mehr als eine Verdoppelung, beim Motorradbesitz gar eine Verfünffachung der Verbreitungsrate feststellbar. Bei diesen Vergleichen ist jedoch zu berücksichtigen, dass Haushalte mit hohem Einkommen im Durchschnitt auch mehr Personen umfassen.

2.1.3 Fahrzeugverfügbarkeit

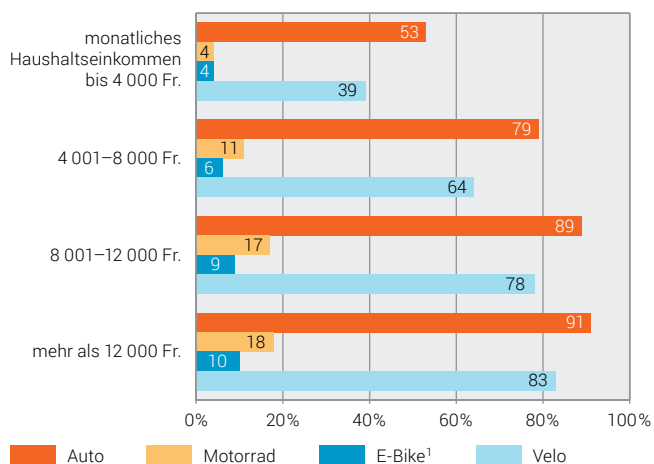
Die meisten Personen, die einen Führerausweis besitzen, verfügen auch über ein Auto. 2015 stand 76% der Personen mit Führerausweis jederzeit ein Auto zur Verfügung und 18% nach Absprache (G 2.1.3.1). Die allgemeine Autoverfügbarkeit (immer verfügbar oder nach Absprache) zeigte dabei in Abhängigkeit von Geschlecht, Alter und Arbeitsmarktstatus nur wenige grössere Unterschiede. Etwas tiefer als in der Gesamtbevölkerung lag sie bei den erwerbslosen Personen (87% gegenüber 94%). Von den 18- bis 24-Jährigen verfügten lediglich 53% jederzeit über ein Auto. Da jedoch besonders viele Personen (40%) dieser Altersklasse ein Auto nach Absprache benützen konnten, lag die allgemeine Autoverfügbarkeit mit 93% auch in dieser Gruppe kaum tiefer als in der Gesamtbevölkerung.

Über ein Velo verfügten insgesamt 76% der Bevölkerung ab 6 Jahren – 67% jederzeit und 9% nach Absprache (G 2.1.3.2). Deutliche Unterschiede bestanden hier zwischen den Altersklassen: Von den 6- bis 17-Jährigen stand insgesamt 93% ein Velo zur

Fahrzeugbesitz der Haushalte nach Einkommen, 2015

Anteil Haushalte mit einem oder mehreren Fahrzeugen der jeweiligen Kategorie

G 2.1.2.5



¹ Schnelle und langsame E-Bikes. Schnelle E-Bikes benötigen ein Motorfahrzeug-Kontrollschild.
Basis: 57 090 Haushalte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

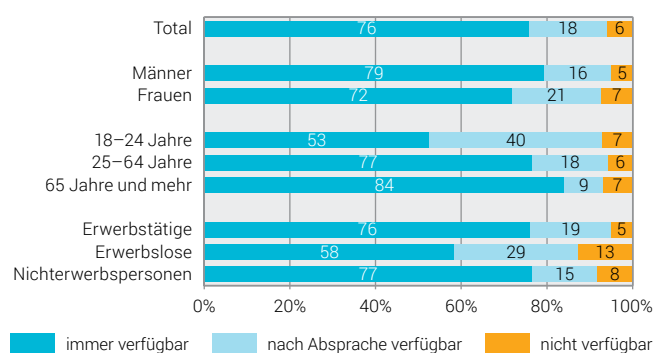
© BFS 2017

Verfügung, während dies bei den über 65-Jährigen nur bei 49% der Fall war. Verhältnismässig tief lag die Veloverfügbarkeit auch bei den Nichterwerbspersonen (58%), was aber auch mit dem hohen Anteil von älteren Personen in dieser Kategorie zu tun hat.

Verfügbarkeit von Autos nach Bevölkerungsgruppen, 2015

bei Personen mit Führerausweis

G 2.1.3.1



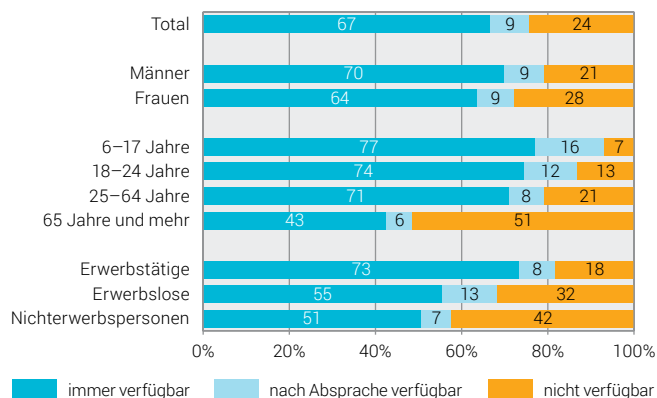
Basis: 40 952 Zielpersonen mit Führerausweis für den Personenwagen, die ohne fremde Hilfe gehen können

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Verfügbarkeit von Velos nach Bevölkerungsgruppen, 2015

G 2.1.3.2



Basis: 55 877 Zielpersonen, die ohne fremde Hilfe gehen können

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

2.2 Abonnemente des öffentlichen Verkehrs

57% der Wohnbevölkerung ab 16 Jahren besaßen 2015 nach eigenen Angaben ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs. Am beliebtesten war mit einer Verbreitungsrate von 36% das Halbtax-Abo, gefolgt von den Verbund-Abos mit 15% und dem General-Abo (GA) mit 10%. Zwischen 2005 und 2010 war die Verbreitungsrate des Halbtax-Abos um 8 Prozentpunkte und jene des General-Abos um 3 Prozentpunkte angestiegen (G 2.2.1). In der folgenden Fünfjahresperiode blieb der Anteil der General-Abos stabil, während jener der Halbtax-Abos um 2 Prozentpunkte abnahm.

Frauen besitzen häufiger Abonnemente des öffentlichen Verkehrs als Männer (T 2.2.1). 2015 betrugen die entsprechenden Anteile 61% gegenüber 52%.

Beim Altersvergleich fällt vor allem die hohe Verbreitungsrate von 73% bei den 16- bis 24-Jährigen auf. Nicht weniger als 20% dieser Altersgruppe besaßen sogar ein General-Abo. Neben dem Umstand, dass viele junge Personen (noch) über keinen Führerausweis oder kein Auto verfügen, dürfte auch die Preispolitik der ÖV-Unternehmen (abgestufte Tarife nach Alter, Familien-GA) zu diesem hohen Wert beigetragen haben.

Markante Differenzen bestehen auch zwischen den Sprachregionen. So war der Anteil der Halbtax-Besitzerinnen und -Besitzer in der Deutschschweiz mit 41% fast dreimal so hoch wie in der italienischsprachigen Schweiz mit 15%. Die Romandie platzierte sich mit einem Anteil von 26% in der Mitte. Auch General-Abos waren in der Deutschschweiz weiter verbreitet (12%) als in den französisch- und italienischsprachigen Landesteilen (7% und 3%).

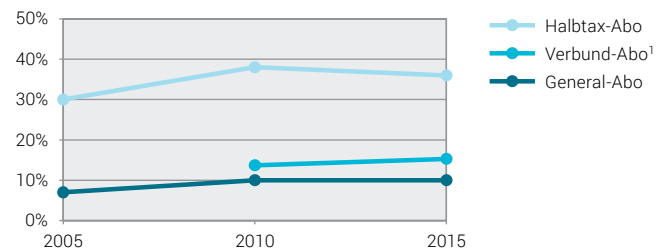
Je städtischer ein Gebiet war, umso grösser war der Anteil der Personen mit ÖV-Abos, und zwar insbesondere bei den Halbtax- und den Verbund-Abos. Letztere werden in der Regel sowieso nur in Verbindung mit einer städtischen Region angeboten.

Je weniger Autos ein Haushalt besitzt, umso eher verfügen dessen Angehörige über ein ÖV-Abo. So erreichte der Anteil der Abo-Besitzerinnen und -Besitzer in den Haushalten ohne Autos einen vergleichsweise sehr hohen Wert von 79%. In den Haushalten mit Auto verfügten zwar deutlich weniger Personen über ein ÖV-Abo, doch sank der Besitz-Anteil selbst in den Haushalten mit drei oder mehr Autos nicht unter 40%.

Besitz von ÖV-Abonnements, 2005–2015

in % der Bevölkerung ab 16 Jahren

G 2.2.1



¹ Vor 2010: keine Angaben.

Basis 2015: 50 149 Zielpersonen ab 16 Jahren

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Besitz von ÖV-Abonnements nach Bevölkerungsgruppen, 2015

in % der jeweiligen Bevölkerungsgruppe

T 2.2.1

	Halbtax-Abo	General-Abo (GA)	Verbund-Abo	ÖV-Abos Total
Total	36,5	10,1	15,3	56,7
Geschlecht				
Männer	32,8	10,2	13,4	52,0
Frauen	40,1	9,9	17,1	61,3
Alter				
16–24 Jahre	29,7	20,1	30,9	72,8
25–64 Jahre	36,0	8,5	13,9	53,7
65 Jahre und mehr	41,8	9,4	10,9	57,1
Sprachregion				
deutschsprachige Schweiz	41,5	11,6	15,5	62,1
französischsprachige Schweiz	25,9	7,2	15,1	46,0
italienischsprachige Schweiz	14,8	2,6	12,6	29,3
Urbanisierungsgrad des Wohnorts				
städtischer Kernraum	37,7	11,2	19,4	61,5
Einflussgebiet städtischer Kerne	35,2	8,2	10,4	50,9
Gebiet ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne	33,2	8,1	5,1	45,1
Anzahl Autos im Haushalt				
kein Auto	42,5	21,2	30,5	79,4
1 Auto	38,5	8,9	14,6	57,6
2 Autos	32,4	6,7	9,3	46,8
3 Autos und mehr	27,5	6,0	8,8	40,5

Basis: 50 149 Zielpersonen ab 16 Jahren

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

2.3 Parkplätze und Haltestellen

2.3.1 Autoparkplätze

77% der Haushalte verfügten 2015 zu Hause über mindestens einen Autoparkplatz (inkl. Garagenplätze). Deren Zahl stieg mit der Anzahl vorhandener Personenwagen, wobei die meisten Haushalte gleich viele Parkplätze hatten wie Autos (G 2.3.1.1). 24% der Haushalte mit Autos verfügten jedoch über mehr, 11% über weniger Parkplätze als Personenwagen. Von den Haushalten ohne Auto hatten 22% gleichwohl mindestens einen Parkplatz zur Verfügung.

54% der Erwerbstätigen konnten an ihrem Arbeitsort einen Gratisparkplatz benutzen, 21% einen Bezahlparkplatz (G 2.3.1.2). Somit stand insgesamt 75% von ihnen an der Arbeitsstätte ein Parkplatz zur Verfügung. Unterdurchschnittlich war die Parkplatzverfügbarkeit bei den Teilzeiterwerbstätigen (68%) und den Arbeitnehmenden ohne Vorgesetztenfunktion (72%).

2.3.2 Veloabstellplätze

Vier von fünf Haushalten mit Velo verfügten 2015 zu Hause auch über entsprechende Abstellplätze (T 2.3.2.1). Von diesen befanden sich 73% in einem abschliessbaren Raum. An den Zielen der Veloetappen waren in 84% der Fälle Abstellplätze vorhanden (zum Etappenbegriff siehe Kapitel 3.2.3). Von diesen waren lediglich 30% in einem abschliessbaren Raum untergebracht.

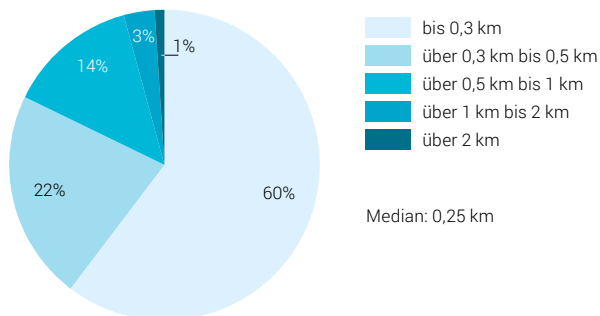
2.3.3 Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Der grösste Teil der Bevölkerung, nämlich 96%, wohnte 2015 nicht weiter als 1 km von einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs entfernt (G 2.3.3.1). Für 60% der Bevölkerung betrug die Distanz zwischen dem Wohngebäude und der nächsten ÖV-Haltestelle sogar höchstens 300 Meter.

Erreichbarkeit von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, 2015

Verteilung der Distanzen zwischen dem Wohngebäude und der nächsten ÖV-Haltestelle

G 2.3.3.1



Basis: 57 090 Haushalte

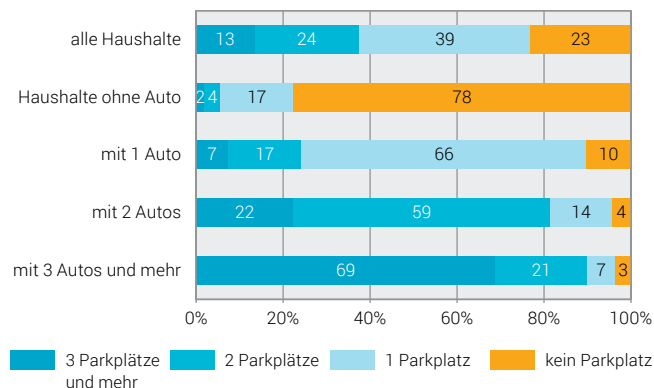
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Verfügbarkeit von Autoparkplätzen zu Hause nach Anzahl Autos im Haushalt, 2015

Verfügbarkeit von Park- oder Garagenplätzen

G 2.3.1.1



Basis: 56 874 Haushalte mit gültigen Angaben

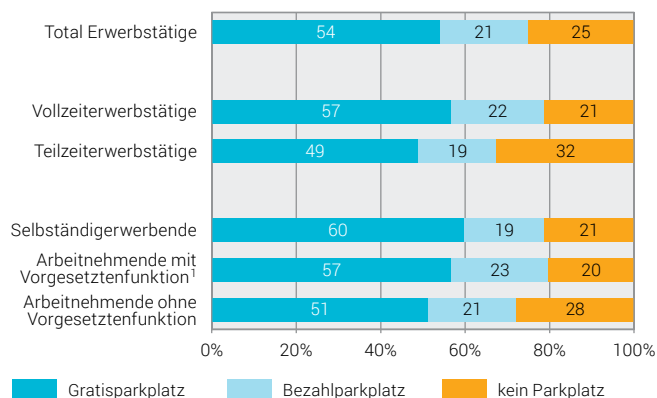
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Verfügbarkeit von Autoparkplätzen am Arbeitsort nach Anstellungsgrad und beruflicher Stellung, 2015

Verfügbarkeit von Park- oder Garagenplätzen unter den Erwerbstätigen

G 2.3.1.2



¹ Inklusive Arbeitnehmende in Unternehmensleitung.

Basis: 8 684 Erwerbstätige ab 18 Jahren, die zum Zusatzmodul Langsamverkehr und Beruf befragt wurden

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Verfügbarkeit von Veloabstellplätzen, 2015 T 2.3.2.1

zu Hause verfügbar, in % der Haushalte mit Velo(s)	79,5
leicht zugänglich, in % der Abstellplätze	33,2
überdeckt, in % der Abstellplätze	43,9
mit Abschlussvorrichtung, in % der Abstellplätze	16,4
in abschliessbarem Raum, in % der Abstellplätze	72,9
an Etappenziel verfügbar, in % der Veloetappen	84,2
leicht zugänglich, in % der Abstellplätze	58,0
überdeckt, in % der Abstellplätze	45,5
mit Abschlussvorrichtung, in % der Abstellplätze	22,8
in abschliessbarem Raum, in % der Abstellplätze	30,1

Basis Abstellplätze zu Hause: 13 051 Haushalte mit Velo(s) bzw. 10 461 Haushalte mit Velo(s) und Abstellplätzen, die zum Zusatzmodul Langsamverkehr und Beruf befragt wurden; Basis Abstellplätze am Etappenziel: 4 681 detailliert erhobene Veloetappen bzw. 3 951 detailliert erhobene Veloetappen mit Abstellplätzen am Etappenziel

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

3 Verkehrsverhalten der Bevölkerung

Durchschnittlich legte 2015 jede Einwohnerin und jeder Einwohner der Schweiz täglich knapp 37 km im Inland zurück, ungefähr gleich viel wie schon 2010. Der Grossteil davon (65%) wurde mit dem Personenwagen bewältigt. Wichtigster Verkehrszweck waren mit einem Distanzanteil von 44% die Freizeitaktivitäten, gefolgt von den Arbeitswegen mit 24%. Die gesamte Jahresmobilität inklusive aller Reisen und der im Ausland zurückgelegten Strecken belief sich auf rund 24 800 km pro Person.

3.1 Mobile und nicht mobile Personen

89% der Bevölkerung ab 6 Jahren waren 2015 an einem durchschnittlichen Tag mindestens einmal ausser Haus unterwegs und gelten damit als mobil (G3.1.1). Dieser Wert ist seit 1994 beinahe unverändert geblieben.

An den Sonntagen war der Mobilitätsgrad 2015 rund 13 Prozentpunkte tiefer als während der Arbeitswoche (Montag bis Freitag). Nur geringfügige Unterschiede zeigten sich dagegen zwischen den Jahreszeiten.

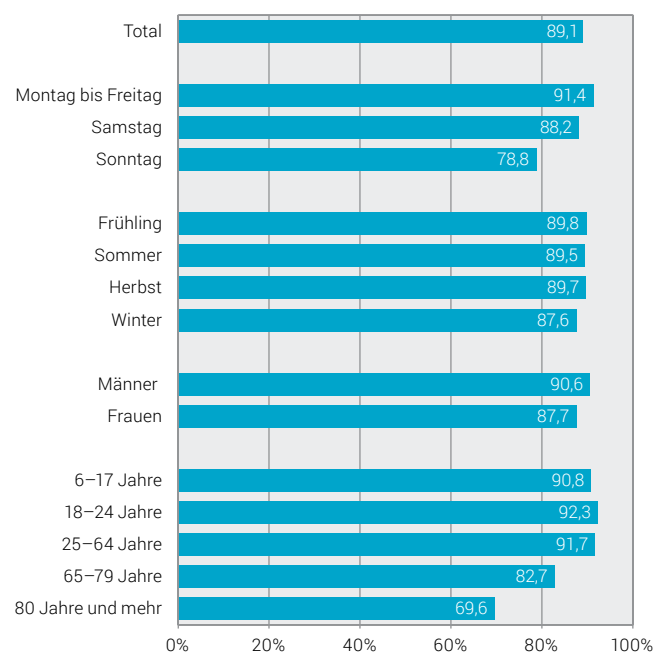
Während von den Personen bis 64 Jahren mehr als 90% am Stichtag ihr Haus verliessen, erreichte der entsprechende Wert bei den 65- bis 79-Jährigen noch 83% und bei den Personen ab 80 Jahren lediglich 70%. Der Mobilitätsgrad der letztgenannten Altersgruppe ist seit 1994 allerdings um 5 Prozentpunkte angestiegen. Zwischen den Geschlechtern war die Differenz 2015 vergleichsweise klein; Männer wiesen einen etwas höheren Mobilitätsgrad auf als Frauen (91% gegenüber 88%).

Wer am Stichtag der Befragung sein Wohngebäude nicht verlässt, wird als nicht mobil erfasst (11%). Für Nichtmobilität gibt es verschiedene Gründe (G3.1.2). Am häufigsten bestand 2015 «kein Bedürfnis» dazu (22%). Vielfach hinderten auch Krankheit, Hausarbeiten (je 13%) oder das Wetter (10%) an einem Ausgang. Der Anteil der Befragten, welche ihre Nichtmobilität damit begründeten, dass sie von zu Hause aus arbeiteten, lag mit 6% doppelt so hoch wie noch 2010.

Mobile Personen nach Wochentag, Jahreszeit und Bevölkerungsgruppen, 2015

Anteil der Bevölkerung ab 6 Jahren, der an einem durchschnittlichen Tag im Verkehr unterwegs ist

G 3.1.1



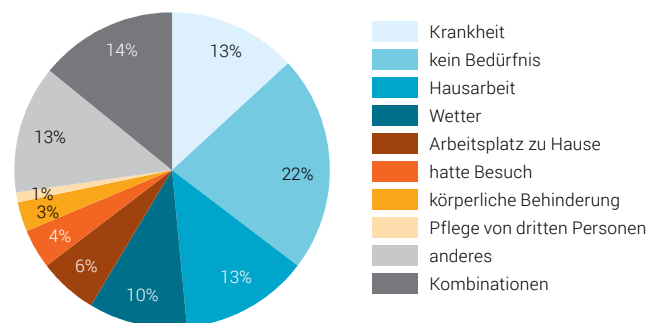
Basis: 57 090 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Gründe für Nichtmobilität, 2015

G 3.1.2



Basis: 6 243 Zielpersonen, die am Stichtag ihr Wohngebäude nicht verlassen haben

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Mobile Personen im Tagesverlauf

Von Montag bis Freitag wurden die höchsten Anteile mobiler Personen zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 17 und 18 Uhr registriert (G3.1.3). Im ersten Zeitraum waren 37%, im zweiten Zeitraum sogar 42% der Bevölkerung unterwegs. Kleinere Spitzen waren zudem um die Mittagszeit auszumachen.

Am Wochenende begaben sich die Menschen erst später aus dem Haus: Die Tagesspitzen fielen auf den späten Vormittag und den frühen Nachmittag. Ausserdem verteilte sich das Verkehrsaufkommen gleichmässiger über den Tag, und die Spitzen waren demnach weniger ausgeprägt als unter der Woche. An den Samstagen waren auch kurz vor Mitternacht noch relativ viele Personen unterwegs.

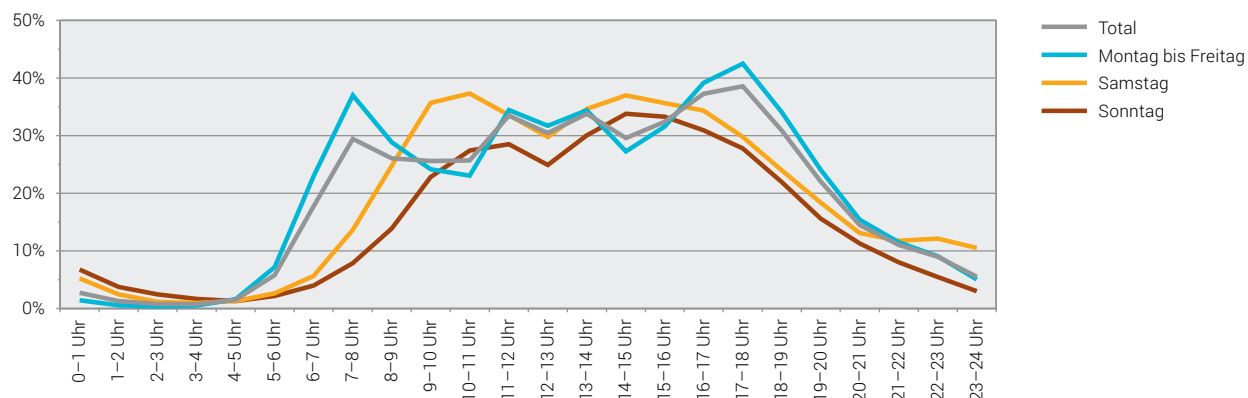
Die Aufschlüsselung nach Altersgruppen zeigt bei den 6- bis 17-Jährigen – aufgrund von Schule und Ausbildung – akzentuierte Spitzen am Morgen zwischen 7 und 8 Uhr, um den Mittag sowie am späteren Nachmittag zwischen 16 und 17 Uhr (G3.1.4). Bei den 18- bis 24-Jährigen und den 25- bis 64-Jährigen war die Nachmittagsspitze deutlich ausgeprägter als die Morgen- und die Mittagsspitze. Ausserdem war sie im Vergleich zur jüngsten Altersgruppe zeitlich leicht verschoben (17 bis 18 Uhr).

Die Mobilitätsspitzen der Seniorinnen und Senioren fielen in die Zeiten der morgendlichen und nachmittäglichen Senken bei den jüngeren Altersgruppen: Besonders viele Personen ab 65 Jahren waren zwischen 9 und 11 Uhr sowie zwischen 14 und 16 Uhr unterwegs.

Mobile Personen im Tagesverlauf nach Wochentag, 2015

Anteil der Bevölkerung unterwegs; im Inland

G 3.1.3



Basis: 57 090 Zielpersonen

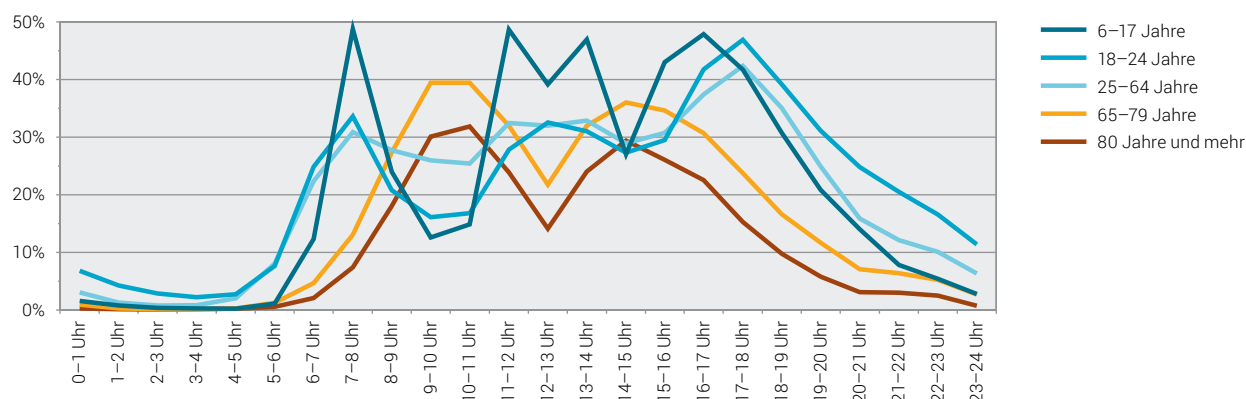
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Mobile Personen im Tagesverlauf nach Altersklasse, 2015

Anteil der Bevölkerung unterwegs; im Inland

G 3.1.4



Basis: 57 090 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

3.2 Zurückgelegte Strecken und benötigte Zeit

3.2.1 Tagesdistanz

Durchschnittlich 36,8 km legten 2015 die in der Schweiz wohnhaften Personen ab 6 Jahren täglich im Inland zurück (G 3.2.1.1). Diese sogenannte mittlere Tagesdistanz (genauere Erklärung siehe Box) ist seit der letzten Erhebung 2010 beinahe konstant geblieben. Über die vergangenen gut 20 Jahre – seit 1994 – kann jedoch ein Anstieg um 5,5 km beziehungsweise 18% festgestellt werden.

An Samstagen war die durchschnittliche Tagesdistanz 2015 mit 39,5 km etwas länger als unter der Woche (36,8 km) und an Sonntagen (34,5 km) (G 3.2.1.2). Auch zwischen den Jahreszeiten sind Unterschiede auszumachen: Die mittlere Tagesdistanz in den Sommermonaten Juni bis September übertraf jene in den Wintermonaten Januar bis März um knapp einen Fünftel – und dies, obschon beim Mobilitätsgrad kaum Differenzen zwischen den Jahreszeiten bestanden (siehe Kapitel 3.1).

Die mittlere Tagesdistanz der Männer war mit 42,0 km rund 32% länger als jene der Frauen (G 3.2.1.3). 1994 hatte der Unterschied zwischen den Geschlechtern noch 56% betragen. Seither hat eine Angleichung stattgefunden, die sich über die Jahre jedoch verlangsamte.

Gross sind die Unterschiede zwischen den Altersgruppen: Die längste Tagesdistanz, nämlich 48,0 Kilometer, wiesen 2015 die 18- bis 24-Jährigen auf. Mit zunehmendem Alter nahm die Tagesdistanz dann schrittweise ab, um bei den 65- bis 79-Jährigen noch 27,2 km und bei den ab 80-Jährigen nur mehr 13,3 km zu erreichen. Mit einem Anstieg um 7,6 km seit 1994 verzeichneten die 65- bis 79-Jährigen jedoch die stärkste Zunahme aller Altersgruppen, knapp vor den 45- bis 64-Jährigen mit plus 7,4 km.

In den Städten ist der Weg zu den Einkaufszentren, Freizeitanlagen usw. meist kürzer als auf dem Land. Daher erstaunt es nicht, dass die Bewohnerinnen und Bewohner des städtischen Kernraums 2015 pro Tag 8,7 km weniger zurücklegten als jene der Gebiete ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne.

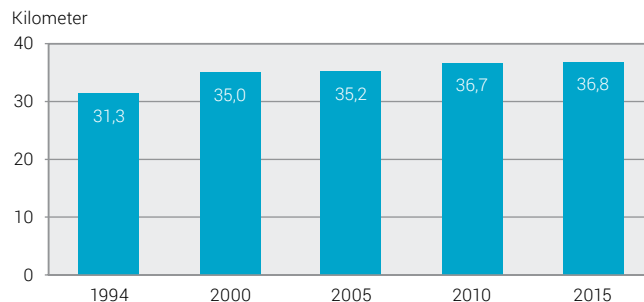
Mittlere Tagesdistanz und Tagesunterwegszeit

Die mittlere Tagesdistanz entspricht der pro Person und Tag durchschnittlich zurückgelegten Wegstrecke. Die dafür aufgewendete Zeit wird Tagesunterwegszeit genannt. Reisen mit Übernachtungen sind dabei nur teilweise berücksichtigt, da mehrtägig verreiste Personen aus erhebungstechnischen Gründen (Prinzip der Stichtagsmobilität, siehe Glossar) nur zum Teil Eingang in die Stichprobe finden. Ohne nähere Angabe beziehen sich die Tagesdistanz und die Tagesunterwegszeit nur auf die im Inland zurückgelegten Strecken.

Mittlere Tagesdistanz pro Person, 1994–2015

im Inland

G 3.2.1.1



Basis 2015: 57 090 Zielpersonen

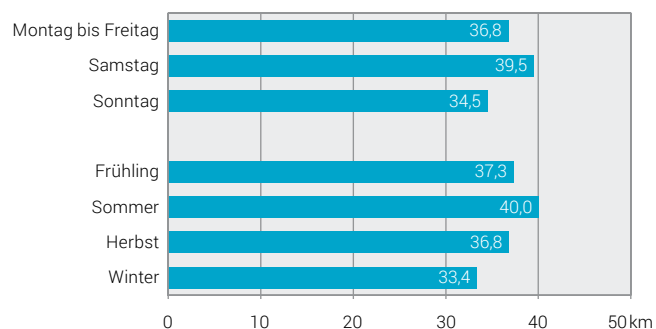
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Wochentag und Jahreszeit, 2015

im Inland

G 3.2.1.2



Basis: 57 090 Zielpersonen

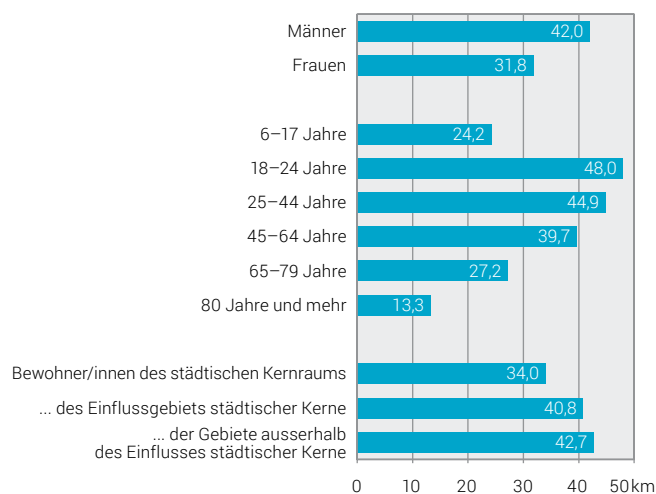
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Bevölkerungsgruppen, 2015

im Inland

G 3.2.1.3



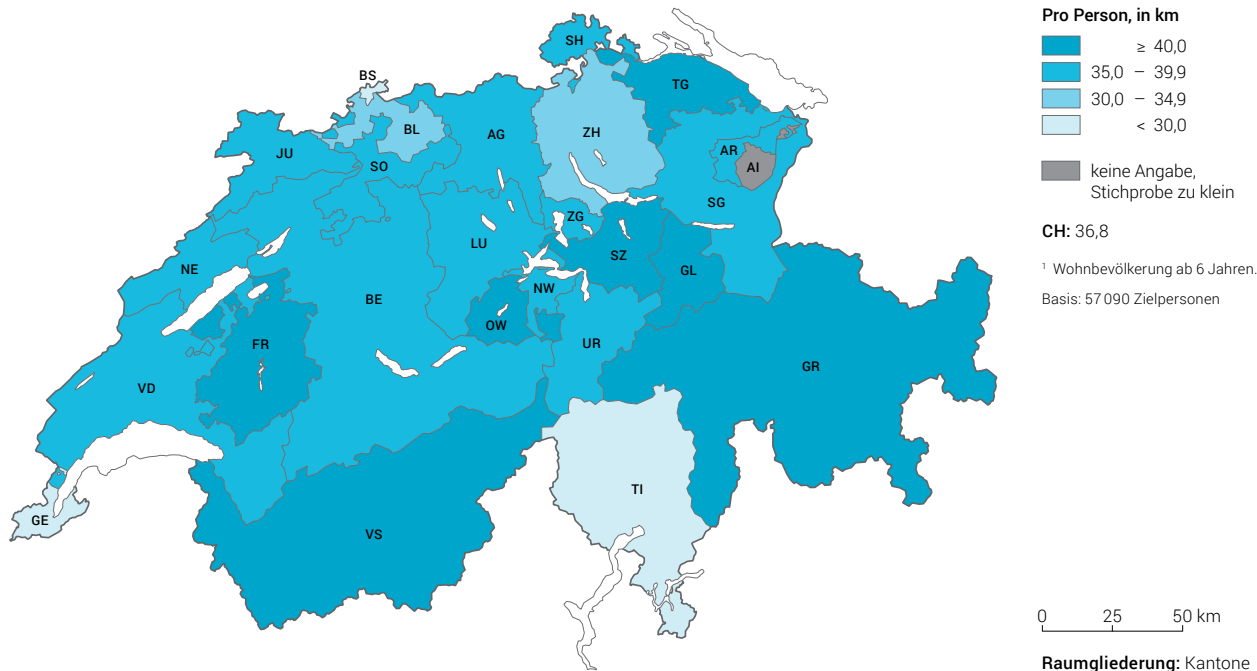
Basis: 57 090 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Mittlere Tagesdistanz der Wohnbevölkerung¹ (Strecken im Inland), 2015

G 3.2.1.4



Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Der Unterschied bezüglich Urbanisierungsgrad macht sich auch beim Kantonsvergleich bemerkbar (G 3.2.1.4). Während die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadtkantone Genf und Basel-Stadt die kürzesten Tagesdistanzen zurücklegten (22,1 km respektive 27,3 km), lagen die entsprechenden Werte vor allem in einer Reihe alpiner Kantone wie Graubünden und Wallis deutlich höher. Auffallend sind auch der hohe Wert des Kantons Freiburg (45,6 km) sowie die verhältnismässig kurzen Tagesdistanzen der Tessinerinnen und Tessiner (29,2 km). Die tiefen Werte des Tessins haben unter anderem damit zu tun, dass dessen Bewohnerinnen und Bewohner im Alltag vergleichsweise mehr Strecken im Ausland zurücklegen – die vorliegende Auswertung berücksichtigt jedoch nur die Distanzen im Inland.

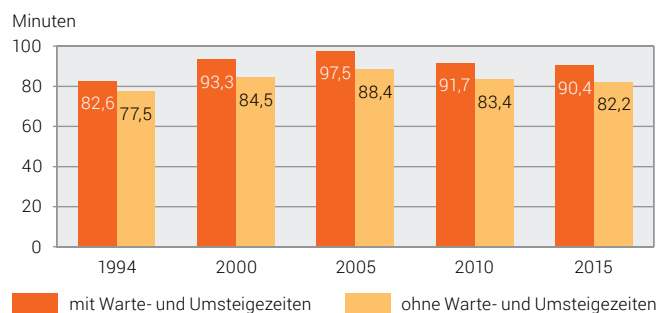
3.2.2 Tagesunterwegszeit

Die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz waren 2015 täglich 90,4 Minuten unterwegs (Strecken im Inland) (G 3.2.2.1). Die Warte- und Umsteigezeiten nicht mitgerechnet, waren es 82,2 Minuten. Zwischen 1994 und 2005 haben die Tagesunterwegszeiten kontinuierlich zu- und danach wieder abgenommen. Die Aufschlüsselung der Unterwegszeiten nach Wochentagen und Jahreszeiten (G 3.2.2.2) ergibt ein analoges Muster wie bei den Tagesdistanzen: Die längsten Tagesunterwegszeiten wurden am Samstag (94,1 Min. mit Warte- und Umsteigezeiten) und in den Sommermonaten (95,1 Min.) registriert. Auch bei den Vergleichen nach Geschlecht, Alter und Urbanisierungsgrad des Wohnorts (G 3.2.2.3) zeigen sich die gleichen Reihenfolgen wie bei den Distanzen. Allerdings waren die Männer pro Tag lediglich 11% länger unterwegs als die Frauen, während der Unterschied bei

Mittlere Tagesunterwegszeit pro Person, 1994–2015

im Inland

G 3.2.2.1



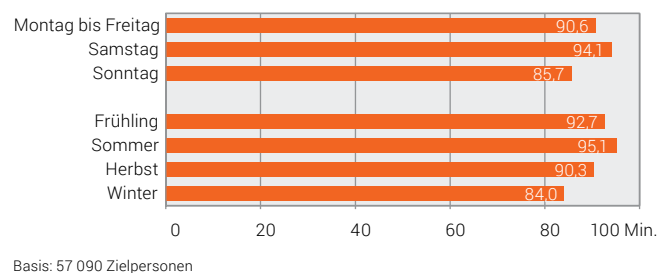
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Mittlere Tagesunterwegszeit pro Person nach Wochentag und Jahreszeit, 2015

im Inland, mit Warte- und Umsteigezeiten

G 3.2.2.2



Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

den Distanzen 32% betrug. Und die mobilste Altersgruppe (18- bis 24-Jährige) unterschied sich von der am wenigsten mobilen (80-Jährige und älter) um den Faktor 2,1, wogegen der Faktor bei den Distanzen 3,6 betrug. Ähnliches gilt für den Unterschied zwischen dem städtischen Kernraum und den Gebieten ausserhalb desselben. Bevölkerungsgruppen, die relativ lange Tagesdistanzen zurücklegen, benutzten demnach tendenziell schnellere Verkehrsmittel als Personen mit kurzen Tagesdistanzen.

3.2.3 Etappen, Wege, Ausgänge

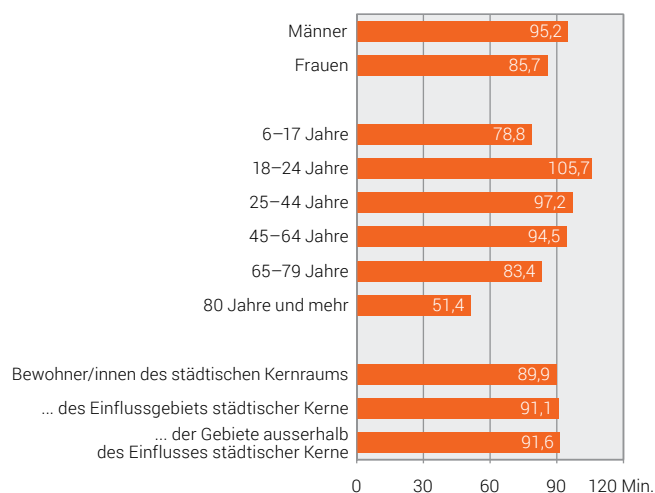
Um das Verkehrsverhalten der Bevölkerung zu beschreiben, können neben den bereits erwähnten Tagesdistanzen und Tagesunterwegszeiten auch die zurückgelegten Etappen, Wege und Ausgänge betrachtet werden. Diese Einheiten dienen insbesondere der Beschreibung und Analyse der eingesetzten Verkehrsmittel sowie der Verkehrswecke (siehe Kapitel 3.3 und 3.4). Sie stehen in enger Beziehung zueinander (siehe Schema G3.2.3.1):

- Die **Etappe** stellt die kleinste Einheit dar. Sie hat eine Mindestlänge von 25 Metern und wird mit einem einzigen Verkehrsmittel zurückgelegt, wozu auch der Fussverkehr gehört. Wird das Verkehrsmittel gewechselt, beginnt eine neue Etappe. Ortsveränderungen innerhalb von Gebäuden stellen keine Etappen dar.
- Ein **Weg** kann aus einer oder mehreren Etappen bestehen und somit unter Verwendung eines oder mehrerer Verkehrsmittel bewältigt werden. Ein Weg wird durch den Zweck definiert, welcher sich wiederum nach der Art der Aktivität am Zielort richtet (z. B. Einkaufen). Wenn der Zielort erreicht ist, endet der Weg. Ein neuer Weg beginnt, wenn der Zweck wechselt, wenn der Rückweg nach Hause angetreten wird oder nach

Mittlere Tagesunterwegszeit pro Person nach Bevölkerungsgruppen, 2015

im Inland, mit Warte- und Umsteigezeiten

G 3.2.2.3



Basis: 57 090 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

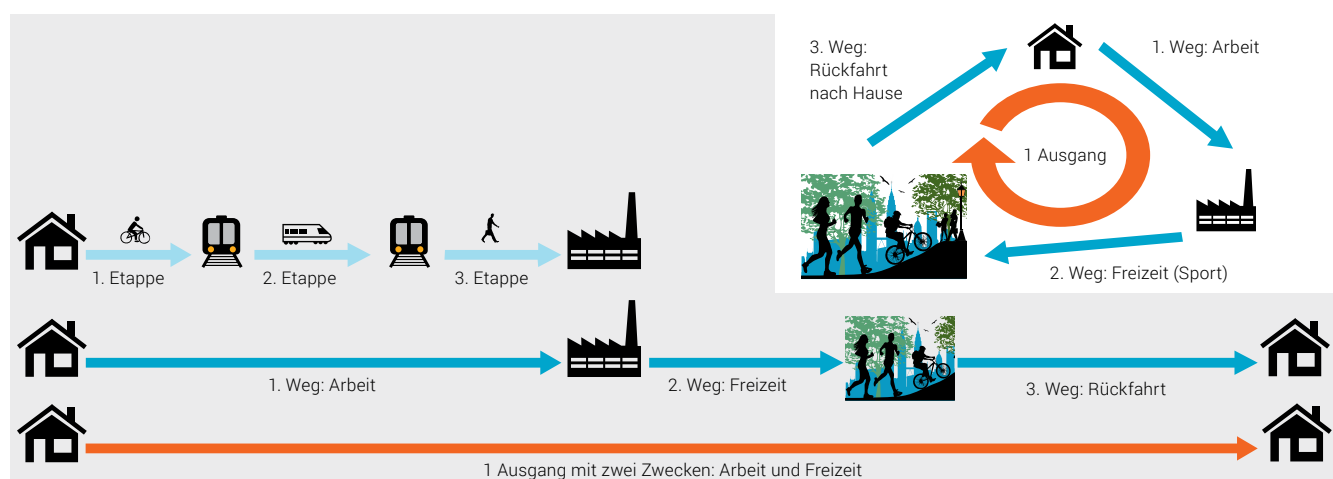
© BFS 2017

einem längeren Zwischenhalt. Im Rahmen des Mikrozensus werden die Wegzwecke Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Freizeit, geschäftliche Tätigkeit und Dienstreise sowie Service und Begleitung unterschieden (siehe Kapitel 3.4). Der Weg «nach Hause» wird jeweils dem Zweck zugeordnet, für den am Zielort am meisten Zeit aufgewendet wurde.

- Als **Ausgang** wird eine Abfolge von Wegen bezeichnet, die zu Hause beginnt und wieder zu Hause endet.

Zusammenhang zwischen den Kenngrössen Etappe, Weg und Ausgang

G3.2.3.1



Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

2015 bestand ein Ausgang in 61% der Fälle aus zwei Wegen: einem Hinweg an einen Zielort, an dem einer bestimmten Aktivität nachgegangen wurde, und dem Rückweg nach Hause (G3.2.3.2). Bei 27% der Ausgänge wurden zwei oder mehr Aktivitäten beziehungsweise Zwecke miteinander kombiniert. Inklusive Rückweg ergaben sich so drei oder mehr Wege. Rund 12% der Ausgänge bestanden nur aus einem einzigen Weg, also aus einem Rundweg mit Start und Ziel zu Hause (z. B. ein Spaziergang).

Die Wege ihrerseits setzten sich zu 76% aus einer einzigen und zu 24% aus mehreren Etappen zusammen. Dies bedeutet, dass das Verkehrsmittel bei weniger als einem Viertel der Wege gewechselt wurde. Verglichen mit 2010 ist die Zusammensetzung der Wege und Ausgänge praktisch die gleiche geblieben.

Eine Etappe war im Schnitt 7,5 km lang und dauerte 16,8 Minuten (T3.2.3.1). Bei den Wegen betrug die Durchschnittsdistanz 10,9 km und die mittlere Dauer 26,9 Minuten, während die entsprechenden Werte der Ausgänge auf 22,5 km und 58,3 Minuten lauteten.

Durchschnittlich bewältigten die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz 2015 im Inland täglich 4,9 Etappen, 3,4 Wege und 1,3 Ausgänge (G3.2.3.3). Gegenüber der letzten Erhebung im Jahr 2010 sind sämtliche Werte geringfügig zurückgegangen: die Anzahl Etappen um 3%, die Anzahl Wege und Ausgänge um jeweils rund 2%. Zwischen 1994 und 2000 war die Anzahl Etappen und Wege pro Tag deutlich angestiegen. Seither ist keine eindeutige Entwicklungstendenz mehr feststellbar.

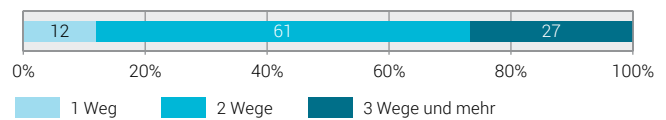
3.2.4 Die Kenngrössen des Verkehrsverhaltens im Vergleich

Die Entwicklungen bei der mittleren Tagesdistanz, der Tagesunterwegszeit und der Anzahl Etappen weichen über die letzten gut 20 Jahre zum Teil erheblich voneinander ab (G3.2.4.1). So nahm die durchschnittliche Tagesdistanz über die gesamte Zeitspanne von 1994 bis 2015 stärker zu (+18%) als die Tagesunterwegszeit (+9%, inklusive Warte- und Umsteigezeiten) und die Anzahl zurückgelegter Etappen (+8%). Dies bedeutet, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit der Fortbewegung wie auch die mittlere Etappendistanz im besagten Zeitraum angestiegen sind. Allerdings hatte die Tagesunterwegszeit bis 2005 stärker zugenommen als die Tagesdistanz und begann deren Entwicklungslinie erst danach zu unterschreiten. Die Beschleunigung der Fortbewegung fand demnach erst nach 2005 statt. Sie dürfte unter anderem mit der Angebotsverbesserung bei der Eisenbahn zu tun haben. Dieses vergleichsweise schnelle Verkehrsmittel steigerte seinen Anteil an den Tagesdistanzen vor allem zwischen 2005 und 2010 (siehe Kapitel 3.3.3).

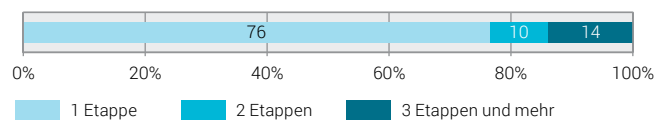
Zusammensetzung der Ausgänge und Wege, 2015

G 3.2.3.2

Anzahl Wege pro Ausgang: Anteile



Anzahl Etappen pro Weg: Anteile



Basis: 193 742 Wege und 77 990 Ausgänge. Etappen und Wege im In- und Ausland

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Mittlere Distanz und Dauer der Etappen, Wege und Ausgänge, 2015

T 3.2.3.1

	mittlere Distanz, in km	mittlere Dauer, in Min.
Etappen	7,5	16,8
Wege	10,9	26,9 ¹
Ausgänge	22,5	58,3 ¹

¹ Inkl. Warte- und Umsteigezeiten.

Basis: 271 824 Inlandetappen, 191 826 Wege im Inland und 77 990 Ausgänge im Inland

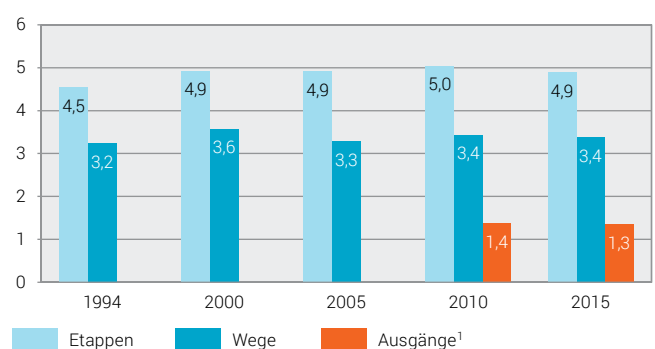
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Mittlere Anzahl Etappen, Wege und Ausgänge pro Person und Tag, 1994–2015

im Inland

G 3.2.3.3

¹ Vor 2010: keine Angaben.

Basis 2015: 57 090 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

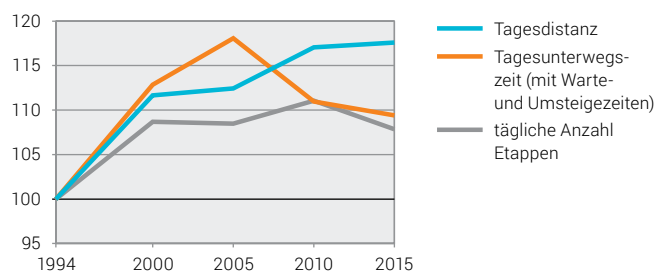
© BFS 2017

Nicht nur die Entwicklungen über die Zeit, auch die Unterschiede zwischen Wochentagen und Bevölkerungsgruppen fallen je nach Kenngrösse unterschiedlich aus (T3.2.4.1). Beispielsweise war 2015 die mittlere Tagesdistanz von Personen, die immer ein Auto zur Verfügung hatten, mit 43,0 km um die Hälfte länger als jene der Personen ohne Auto (28,4 km), obschon letztere pro Tag mehr Etappen zurücklegten (5,2 gegenüber 4,6). Und die Anzahl Ausgänge und Wege war in den städtischen und weniger städtischen Raumtypen beinahe die gleiche, obschon die Tagesdistanzen bis zu einem Viertel voneinander abwichen.

Mittlere Tagesdistanz, Tagesunterwegszeit und tägliche Anzahl Etappen pro Person, 1994–2015

Index 1994=100

G 3.2.4.1



Basis 2015: 57 090 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Kenngrössen des Verkehrsverhaltens nach Wochentag und Bevölkerungsgruppen, 2015

Durchschnittswerte pro Person und Tag; im Inland

T3.2.4.1

	Tagesdistanz, in km	Tagesunterwegszeit, in Min. (mit Warte- und Umsteigezeiten)	Anzahl Etappen	Anzahl Wege	Anzahl Ausgänge
Total	36,8	90,4	4,9	3,4	1,3
Wochentag					
Montag bis Freitag	36,8	90,6	5,4	3,7	1,4
Samstag	39,5	94,1	4,5	3,2	1,3
Sonntag	34,5	85,7	2,9	2,1	0,9
Alter					
6–17 Jahre	24,2	78,8	5,2	3,5	1,5
18–24 Jahre	48,0	105,7	6,3	3,5	1,2
25–44 Jahre	44,9	97,2	5,3	3,7	1,4
45–64 Jahre	39,7	94,5	4,8	3,5	1,4
65–79 Jahre	27,2	83,4	3,9	2,8	1,2
80 Jahre und mehr	13,3	51,4	2,9	2,0	1,0
Geschlecht					
Männer	42,0	95,2	4,9	3,4	1,4
Frauen	31,8	85,7	4,9	3,3	1,3
Autoverfügbarkeit					
immer verfügbar	43,0	93,8	4,6	3,5	1,4
nach Absprache	40,4	100,3	5,9	3,5	1,3
nicht verfügbar	28,4	92,1	5,2	2,9	1,2
Arbeitsmarktsstatus					
Erwerbstätige	44,9	98,6	5,3	3,7	1,4
Erwerbslose	33,6	92,3	5,0	3,3	1,3
Nichterwerbspersonen	25,4	79,2	4,1	2,7	1,2
Urbanisierungsgrad des Wohnorts					
städtischer Kernraum	34,0	89,9	5,1	3,4	1,3
Einflussgebiet städtischer Kerne	40,8	91,1	4,6	3,3	1,3
Gebiet ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne	42,7	91,6	4,3	3,3	1,4

Basis Total, Wochentage, Altersgruppen, Geschlecht und Urbanisierungsgrad: 57 090 Zielpersonen; Basis Autoverfügbarkeit: 41 385 Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerausweis; Basis Arbeitsmarktsstatus: 50 847 Zielpersonen ab 15 Jahren mit gültigen Angaben zum Arbeitsmarktsstatus

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

3.3 Eingesetzte Verkehrsmittel

3.3.1 Übersicht über alle Verkehrsmittel (Modalsplit)

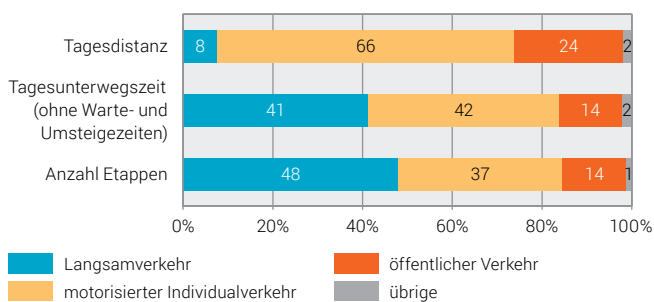
Die mittlere Tagesdistanz pro Person betrug 2015 im Inland rund 36,8 km (siehe Kapitel 3.2.1). Zwei Drittel davon wurden mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt, also mit dem Auto oder mit motorisierten Zweirädern (G 3.3.1.1). Dies entsprach rund 24,4 km, wovon die Autodistanzen mit 23,8 km den mit Abstand grössten Teil ausmachten (T 3.3.1.1). Für knapp einen Viertel der Tagesdistanz (24% respektive 9,0 km) wurde der öffentliche Verkehr (Eisenbahn, Postauto, Bus, Tram) benutzt. Zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem E-Bike legte eine Person im täglichen Mittel 2,8 km zurück. Diese drei Fortbewegungsarten, welche zusammen als «Langsamverkehr» bezeichnet werden, kamen auf einen Anteil an der Tagesdistanz von knapp 8%. Trotz dieses

verhältnismässig tiefen Werts darf die Bedeutung des Langsamverkehrs nicht unterschätzt werden. Dieser nimmt im Verkehr unter anderem eine wichtige «Scharnierfunktion» wahr, indem er den Zugang zu und den Wechsel zwischen den verschiedenen motorisierten Verkehrsmitteln ermöglicht (siehe auch G 3.3.1.5). Seine Wichtigkeit zeigt sich deutlich, wenn statt der Distanzen die Anzahl zurückgelegter Etappen oder die Unterwegszeit betrachtet wird (zum Etappenbegriff siehe Kapitel 3.2.3). Bei den Etappen kam der Langsamverkehr auf einen Anteil von 48% und übertraf damit den motorisierten Individualverkehr (37%) und den öffentlichen Verkehr (14%) deutlich. Und auch bei der Unterwegszeit war der Anteil des Langsamverkehrs mit 41% respektive 34 Minuten beträchtlich. Am meisten Zeit, nämlich täglich 35 Minuten, beanspruchten allerdings Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr.

Verkehrsmittelwahl 2015

Anteile im Inland

G 3.3.1.1



Basis: 57 090 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Verkehrsmittelwahl 2015

Durchschnittswerte pro Person; im Inland

T 3.3.1.1

	Tagesdistanz, in km	Tagesunterwegszeit ¹ , in Min.	Anzahl Etappen
Total	36,8	82,2	4,89
Langsamverkehr	2,8	34,0	2,35
zu Fuss	1,9	29,8	2,09
Velo	0,8	4,0	0,24
E-Bike	0,1	0,3	0,02
motor. Individualverkehr	24,4	34,9	1,79
Auto	23,8	33,9	1,74
Motorrad	0,4	0,8	0,03
Kleinmotorrad	0,1	0,2	0,01
Motorfahrrad	0,0	0,1	0,01
öffentlicher Verkehr	9,0	11,5	0,70
Eisenbahn	7,5	6,7	0,26
Postauto	0,1	0,3	0,02
Tram	0,4	1,5	0,14
Bus	1,0	3,1	0,27
übrige ²	0,7	1,8	0,06

¹ Ohne Warte- und Umsteigezeiten.² Taxi, Reisediener, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, Seilbahnen, Zahnradbahn, fahrzeugähnliche Geräte, Anderes.

Basis: 57 090 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

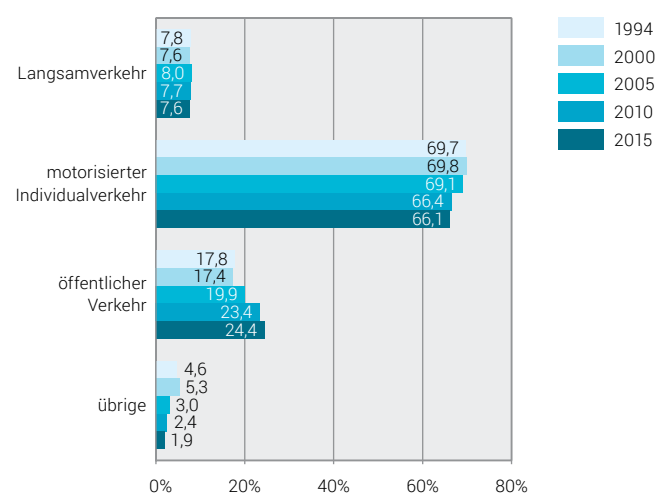
Entwicklung seit 1994

Während der vergangenen gut zwei Jahrzehnte hat der öffentliche Verkehr deutlich an Bedeutung gewonnen (G 3.3.1.2). Sein Anteil an der Tagesdistanz stieg von 18% im Jahr 1994 auf die bereits genannten 24% im Jahr 2015. Zurückzuführen ist dies in erster Linie auf die Entwicklung bei der Eisenbahn: Unter anderem aufgrund von Infrastrukturausbauten wurden 2015 pro Person und Tag annähernd doppelt so viele Kilometer mit dem Zug gefahren wie noch 1994 (7,5 km gegenüber 4,2 km; siehe Kapitel 3.3.3). Der Anteil der mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Distanzen hat sich zwischen 1994 und 2015 von 70% auf 66% verringert. In absoluten Zahlen ist die MIV-Distanz pro Person aber gleichwohl um 2,5 km (+12%) länger geworden, da der anteilmässige Rückgang durch das generelle Wachstum der Tagesdistanz (siehe Kapitel 3.2.1) kompensiert wurde. Der Anteil des Langsamverkehrs an den Tagesdistanzen ist zwischen 1994 und 2015 mit rund 8% ungefähr gleich geblieben.

Verkehrsmittelwahl 1994–2015

Anteile an der Tagesdistanz im Inland

G 3.3.1.2



Basis 2015: 57 090 Zielpersonen

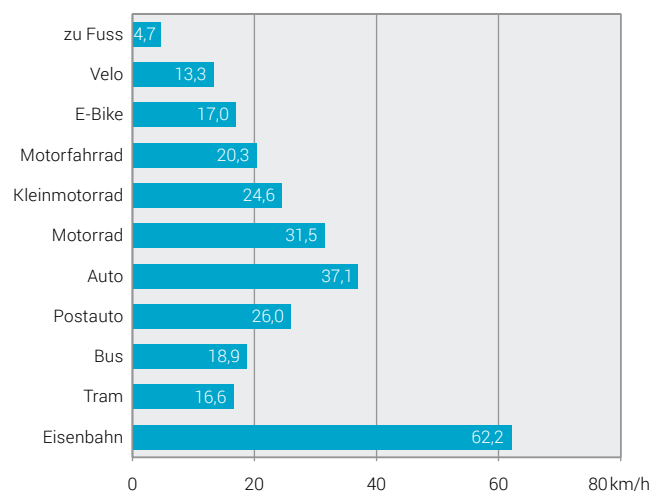
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Mittlere Geschwindigkeit der Benutzer/innen der Landverkehrsmittel, 2015

im Inland

G 3.3.1.3



Basis: 50 180 Zielpersonen, die das jeweilige Verkehrsmittel auf Inlandetappen eingesetzt haben

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Geschwindigkeit der Verkehrsmittel

Der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur wirkte sich auch auf die mittlere Geschwindigkeit aus: Während die Eisenbahn-Etappen 1994 noch mit einem durchschnittlichen Tempo von 50 km/h zurückgelegt worden waren, betrug der entsprechende Wert 2015 gut 62 km/h (G 3.3.1.3). Damit war die Eisenbahn das mit Abstand schnellste Verkehrsmittel. Es folgten das Auto mit 37 km/h, das Motorrad mit 32 km/h und das Postauto mit 26 km/h. Im Gegensatz zur Eisenbahn hat sich die Durchschnittsgeschwindigkeit dieser drei strassengebundenen Verkehrsmittel seit 1994 kaum verändert. Das E-Bike wies 2015 ein mittleres Tempo von 17 km/h auf und war damit 4 km/h schneller als das herkömmliche Velo (13 km/h).

Etappenlänge und -dauer

Die hohe Durchschnittsgeschwindigkeit der Eisenbahn hat auch damit zu tun, dass dieses Verkehrsmittel eher für die Überwindung längerer Überlandstrecken und weniger für die Feinerschliessung der Städte und Agglomerationen eingesetzt wird. Eine durchschnittliche Eisenbahnetappe war 2015 mit 28,4 km gut doppelt so lang wie eine mittlere Auto- oder Motorradetappe (13,7 km respektive 13,8 km) (T 3.3.1.2). Beim E-Bike mass eine Etappe im Schnitt 4,4 km – rund 1 km mehr als beim herkömmlichen Velo (3,3 km) (siehe auch Kapitel 3.3.4). Die Fussetappen erstreckten sich im Mittel über eine Distanz von 0,9 km.

Wenn statt der Länge der Etappen deren Dauer betrachtet wird, fallen die Unterschiede zwischen den Verkehrsmitteln kleiner aus. Für kurze Etappen werden meist langsamere Fortbewegungsarten gewählt, für lange dagegen schnellere, sodass sich die Zeiten annähern.

Mittlere Etappenlänge und -dauer nach Verkehrsmittel, 2015

im Inland

T 3.3.1.2

Verkehrsmittel	Etappenlänge, in km	Etappendauer, in Min.
zu Fuss	0,9	14,3
Velo	3,3	16,5
E-Bike	4,4	15,5
Motorfahrrad	4,0	11,5
Kleinmotorrad	4,8	12,7
Motorrad	13,8	23,8
Auto	13,7	19,5
Postauto	7,2	16,2
Bus	3,5	11,2
Tram	2,7	10,5
Eisenbahn	28,4	25,2
übrige Verkehrsmittel	12,1	31,8
alle Verkehrsmittel	7,5	16,8

Basis: 271 824 Etappen im Inland

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

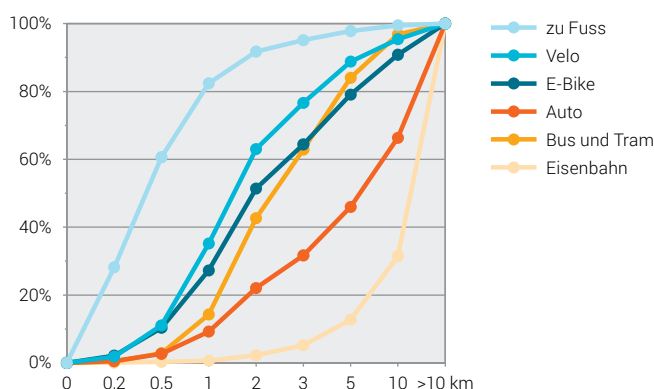
© BFS 2017

Die sogenannten Summenhäufigkeiten erlauben es, die Längen der mit den verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegten Etappen detaillierter miteinander zu vergleichen (G 3.3.1.4). Unter anderem wird so ersichtlich, dass 2015 rund 69% der Eisenbahn-Etappen länger als 10 km waren, gegenüber bloss 34% bei den Auto-Etappen. Von den E-Bike-Etappen massen mehr als die Hälfte, nämlich 52% zwischen 1 km und 5 km. 21% der E-Bike-Etappen waren länger als 5 km und 9% sogar länger als 10 km. Bus und Tram wurden zu 84% für Etappen von höchstens 5 km eingesetzt.

Summenhäufigkeit der Etappenlängen nach ausgewählten Verkehrsmitteln, 2015

im Inland

G 3.3.1.4



Lesebeispiel: 2015 waren von den zu Fuss zurückgelegten Etappen 28% maximal 0,2 km und 61% maximal 0,5 km lang.

Basis: 271 824 Etappen im Inland

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Kombination von Verkehrsmitteln

Um zu einem bestimmten Ziel zu gelangen, werden Verkehrsmittel auch kombiniert verwendet (G3.3.1.5). Insbesondere der Fussverkehr spielt bei zusammengesetzten Wegen eine wichtige Rolle (zum Wegebegriff siehe Kapitel 3.2.3). 2015 handelte es sich bei 12% aller Wege um Kombinationen aus Fuss- und ÖV-Etappe(n). Weitere 6% bestanden aus Strecken zu Fuss und solchen mit dem motorisierten Individualverkehr. Deutlich seltener waren Dreifachkombinationen wie zum Beispiel «zu Fuss + motorisierter Individualverkehr + öffentlicher Verkehr». Ihre Anteile lagen ausnahmslos unter 1%.

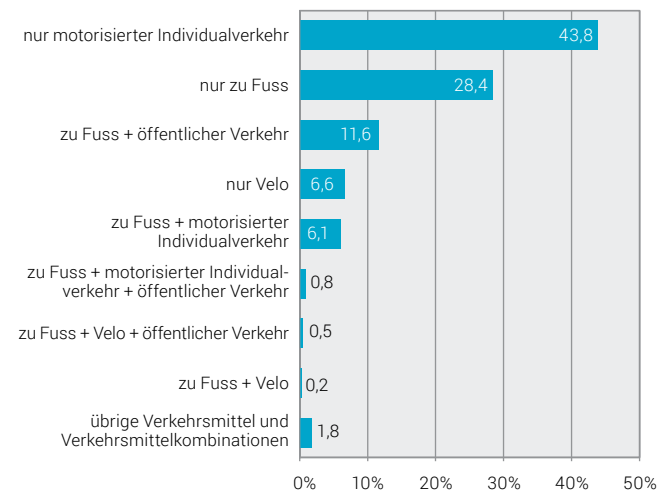
Verkehrsmittelwahl nach Wochentag, Jahres- und Tageszeit

Je nach Wochentag werden zum Teil andere Verkehrsmittel eingesetzt (G3.3.1.6). So kam die Eisenbahn zwischen Montag und Freitag auf einen Anteil an den Tagesdistanzen von 23%, am Samstag und am Sonntag dagegen lediglich auf 14% respektive 16%. Im Gegenzug nahm am Wochenende die relative Bedeutung des Autos zu. Zwischen den verschiedenen Jahreszeiten sind nur kleinere Unterschiede auszumachen. Erwartungsgemäss waren die Distanzanteile der Zweiräder im Frühling und im Sommer grösser als im Herbst und im Winter.

Anteile der Verkehrsmittel und Verkehrsmittelkombinationen an der Anzahl Wege, 2015

im Inland

G 3.3.1.5



Hinweis: Berücksichtigt sind nur Strecken ab einer Mindestlänge von 25 Metern.

Basis: 191 826 Wege im Inland

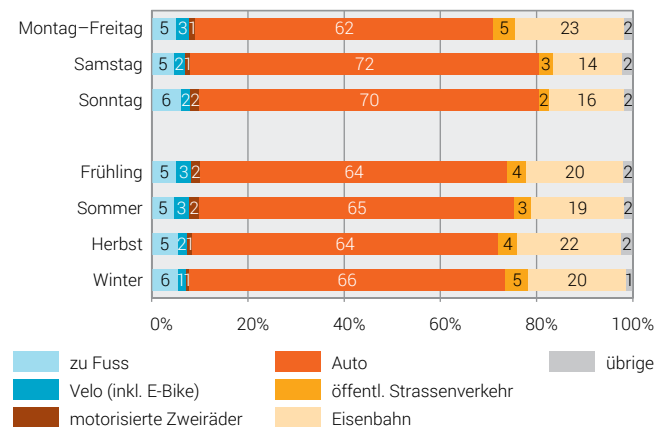
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Verkehrsmittelwahl nach Wochentag und Jahreszeit, 2015

Anteile an der Tagesdistanz im Inland

G 3.3.1.6



Basis: 57 090 Zielpersonen

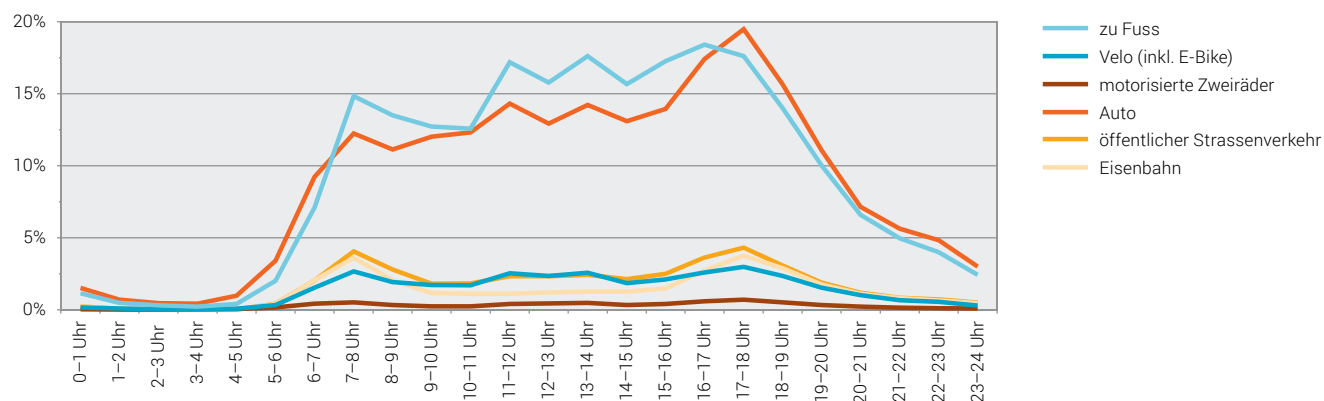
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Mobile Personen im Tagesverlauf nach Verkehrsmittel, 2015

Anteil der Bevölkerung unterwegs; im Inland

G 3.3.1.7



Basis: 57 090 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Die Wahl der Verkehrsmittel fluktuiert auch im Tagesverlauf (G3.3.1.7). Der Fussverkehr erreichte seine Spitze zwischen 16 und 17 Uhr. In diesem Zeitraum waren 18% der Bevölkerung (zumindest kurzzeitig) zu Fuss unterwegs. Im Autoverkehr wurde der Höchstwert mit 19% mobilen Personen in der Stunde danach verzeichnet. Bei beiden Fortbewegungsarten war das Aufkommen während der Abendspitze höher als während der Morgenspitze zwischen 7 und 8 Uhr. Beim öffentlichen Strassenverkehr (Postauto, Bus, Tram) sowie bei der Eisenbahn hingegen war das Verkehrsaufkommen während der Abend- und der Morgenspitze ähnlich hoch.

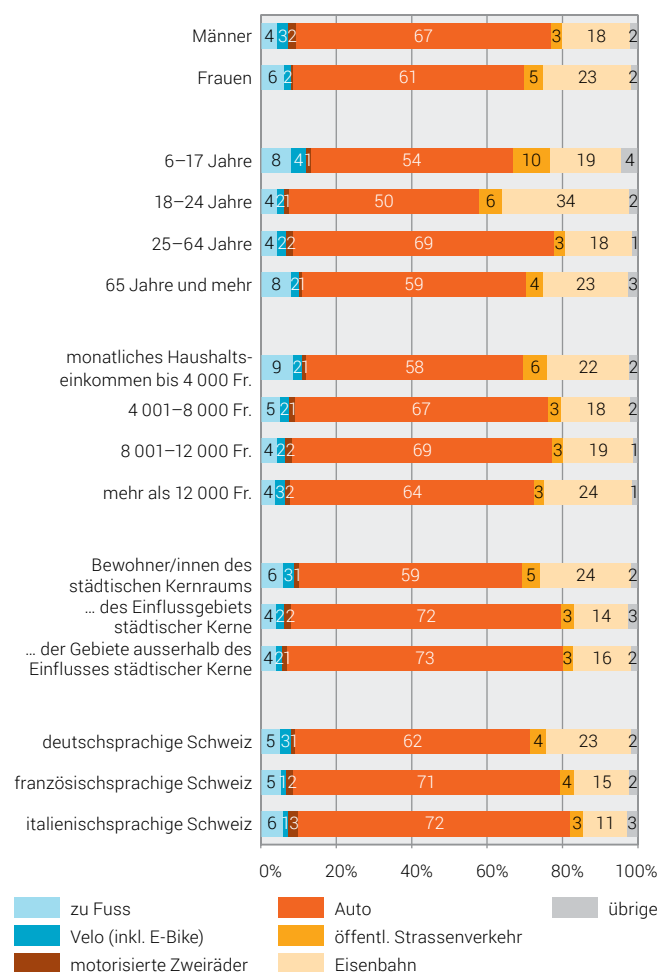
Verkehrsmittelwahl nach Bevölkerungsgruppen

Männer legten 2015 einen grösseren Teil ihrer Tagesdistanzen (67%) mit dem Auto zurück als Frauen (61%) (G3.3.1.8). Letztere gaben dafür häufiger dem öffentlichen Verkehr den Vorzug (29% gegenüber 21%). Überdurchschnittlich oft wurde der öffentliche Verkehr auch von jungen Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren benutzt (40%). Mit zunehmendem monatlichem Haushaltseinkommen nahm die Bedeutung des Langsamverkehrs ab. Bei der tiefsten Einkommensklasse (bis 4 000 Franken) war ausserdem der Anteil des Autos (58%) vergleichsweise tief und dafür der ÖV-Anteil am höchsten (28%). Ähnliches traf auch auf die Bewohnerinnen und Bewohner des städtischen Kernraums zu, wo die Angebote des öffentlichen Verkehrs gut ausgebaut sind. In der Deutschschweiz lag der ÖV-Anteil mit 27% deutlich höher als in der Romandie (19%) und den italienischsprachigen Landesteilen (15%).

Verkehrsmittelwahl nach Bevölkerungsgruppen, Urbanisierungsgrad und Sprachregion, 2015

Anteile an der Tagesdistanz im Inland

G 3.3.1.8



Basis: 57 090 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Verkehrsmittelwahl nach Kanton

Die Verkehrsmittelwahl lässt sich auch nach Kantonen ausweisen (G 3.3.1.9), wobei aber die im Folgenden genannten Reihenfolgen mit Vorsicht gelesen werden sollten, da die Unterschiede nicht immer statistisch signifikant sind. Der Anteil des Langsamverkehrs an der Tagesdistanz lag 2015 in den beiden Stadtkantonen Basel-Stadt und Genf mit 14% respektive 13% nicht nur deutlich höher als im schweizerischen Mittel (8%), sondern übertraf auch den Durchschnitt sämtlicher Kernstädte (9%, siehe G 3.3.1.8). Letzteres dürfte auch mit der Grösse von Basel-Stadt und Genf zu tun haben und damit, dass diese beiden Städte besonders dicht bebaut sind und ihre Bewohnerinnen und Bewohner daher vergleichsweise viele Infrastrukturen in Fussdistanz erreichen können (BFS 2017). In den übrigen Kantonen bewegten sich die Anteile des Langsamverkehrs innerhalb einer Bandbreite von 5% bis 9%.

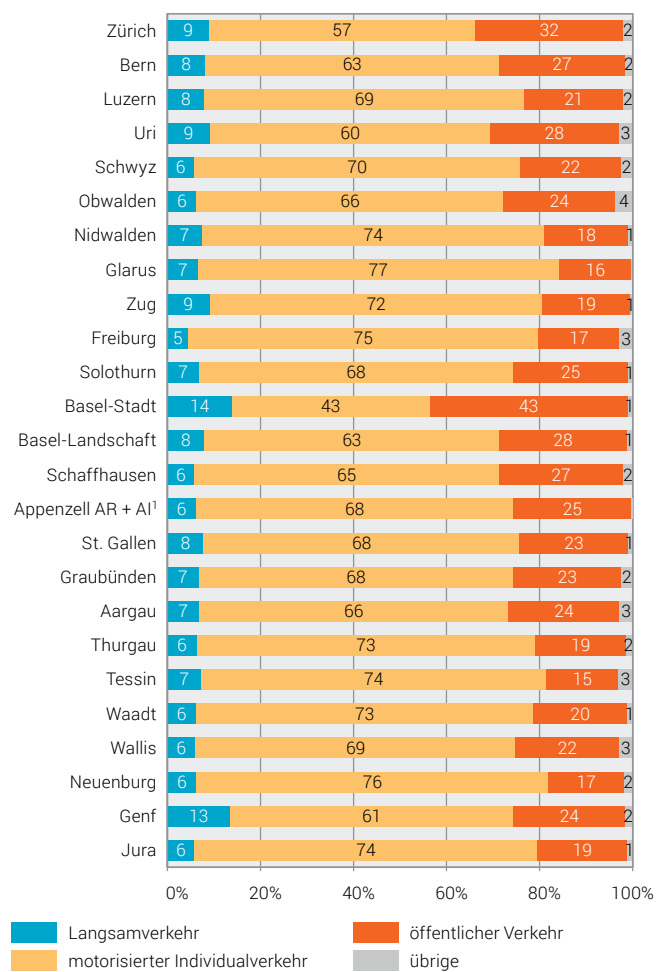
Auch hinsichtlich des Anteils des öffentlichen Verkehrs lag Basel-Stadt mit 43% an der Spitze, gefolgt vom ebenfalls stark urbanisierten Kanton Zürich mit 32%. Genf nahm in dieser Liste trotz seiner Urbanität nur den neunten Rang ein. Die Berg- und Landkantone befanden sich aufgrund ihrer dezentralen Besiedelung, welche eine effiziente Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsangeboten erschwert, eher unter den Kantonen mit tiefem ÖV-Anteil. Am wenigsten bedeutend war der öffentliche Verkehr mit Anteilen von 16% und 15% im Kanton Glarus und im Tessin.

Je tiefer die Anteile des öffentlichen Verkehrs, umso höher waren tendenziell jene des motorisierten Individualverkehrs. Den höchsten MIV-Anteil aller Kantone wies mit 77% der Kanton Glarus auf. Hohe Werte wurden auch für die Kantone Neuenburg (76%) und Freiburg (75%) registriert.

Verkehrsmittelwahl nach Kanton, 2015

Anteile an der Tagesdistanz pro Person nach Wohnkanton;
Strecken im Inland

G 3.3.1.9



¹ Die beiden Appenzell wurden aggregiert, da die Stichprobe des Kantons Appenzell Innerrhoden für eine separate Betrachtung zu klein ist.

Basis: 57 090 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Gründe für die Verkehrsmittelwahl

Die Benutzerinnen und Benutzer des motorisierten Individualverkehrs begründeten ihre Wahl 2015 bei 44% der untersuchten Etappen dahingehend, dass der MIV die einfachste oder bequemste Lösung dargestellt habe (T3.3.1.3). Bei jeweils 23% der Etappen wurden die mangelnden Alternativen oder die Reisezeit als Hauptgrund genannt. Ein weiterer wichtiger Grund war mit einem Anteil von 14% der Gepäcktransport.

Beim öffentlichen Verkehr wurden die gleichen drei Gründe am häufigsten genannt wie beim motorisierten Individualverkehr. Während jedoch das Argument der einfachsten oder bequemsten Lösung mit 42% beinahe den gleichem Anteilswert aufwies wie beim MIV, verzeichneten die mangelnden Alternativen mit 31% deutlich mehr und die Reisezeit mit 14% deutlich weniger Nennungen. Als weitere Gründe für die ÖV-Benützung wurden von 8% der Befragten der Abobesitz, von 7% die fehlenden Parkplätze am Reiseziel und von 6% der Reisegegnuss genannt. Letzterer wies beim MIV nur einen halb so grossen Anteil auf (3%). Dagegen spielte der Gepäcktransport für die Wahl des öffentlichen Verkehrs im Gegensatz zum MIV erwartungsgemäss kaum eine Rolle. Sehr wenige Nennungen verzeichnete auch der Umweltschutz (3%).

Im Langsamverkehr stellten 31% der untersuchten Etappen eigentliche Spaziergänge (im Sinne eines Freizeitvergnügens) dar oder die Befragten gingen zu Fuss, um einen anderen Verkehrszweck mit einem Spaziergang verbinden zu können. Bei 26% der Etappen begründeten die Befragten die Wahl des Langsamverkehrs mit der Kürze des Weges. Es folgten die Argumente der einfachsten oder bequemsten Lösung mit 15% sowie der Gesundheit mit 14%. Der Umweltschutz wurde wie schon beim öffentlichen Verkehr nur selten als Grund genannt (2%).

Gründe für die Verkehrsmittelwahl, 2015

T3.3.1.3

Antwort auf die Frage: «Warum haben Sie hauptsächlich dieses anstatt ein anderes Verkehrsmittel gewählt?» (offen gestellte Frage)

Häufigkeit der genannten Gründe bei Etappen mit dem betreffenden Verkehrsmittel, in % (Mehrfachnennungen möglich)

	motor. Individualverkehr	öffentlicher Verkehr	Langsamverkehr
einfachste / bequemste Lösung	43,9	41,8	15,2
keine andere Möglichkeit / mangelnde Alternativen	23,3	31,1	6,4
Reisezeit	22,9	13,8	7,6
Gepäcktransport, sperrige Sachen	13,6	0,9	*
aus Witterungsgründen	3,5	3,4	2,5
Reisegegnuss / Reisekomfort	3,1	6,0	5,7
Reisekosten	2,8	5,0	1,3
aus Gewohnheit	2,5	4,9	4,0
Spaziergang	*	*	30,6
aus Gesundheitsgründen	*	*	14,5
aus Umweltgründen	*	2,9	1,5
Abobesitz	*	7,7	*
kein Parkplatz am Zielort / Parkplatz schwer zu finden	*	6,7	*
weil der Weg so kurz war	*	*	25,7
andere Gründe	8,2	6,1	4,6

* Entfällt, weil Begriff nicht anwendbar.

Basis: 11 848 MIV-Etappen, 2 558 ÖV-Etappen und 9 402 Langsamverkehr-Etappen mit gültigen Angaben. Die Frage wurde nur für die jeweils längste Etappe eines Ausgangs gestellt.

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

3.3.2 Motorisierter Individualverkehr

Zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zählen in der vorliegenden Publikation die Autos (ohne Taxis) sowie die motorisierten Zweiräder, das heisst die Motorräder, Kleinmotorräder und Motorfahrräder. Mit dem Auto wurden 2015 im Inland pro Person und Tag durchschnittlich 23,8 km zurückgelegt (G 3.3.2.1). Dieser Wert ist seit dem Jahr 2000 nahezu stabil geblieben, hatte 1994 jedoch noch etwas tiefer gelegen (21,3 km). Die mittlere Tagesunterwegszeit mit dem Auto (ohne Warte- und Umsteigezeiten) belief sich 2015 auf 34 Minuten, die durchschnittliche Anzahl Etappen auf 1,7. Bei diesen beiden Kennzahlen ist zwischen 1994 und 2000 ein Anstieg und seither ein Rückgang feststellbar.

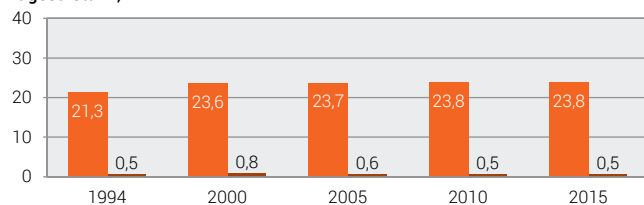
Den motorisierten Zweirädern kommt im Vergleich zu den Autos eine weit geringere Bedeutung zu: 2015 verzeichneten sie eine mittlere Tagesdistanz pro Person von 0,5 km. Diese setzte sich aus 0,4 km mit eigentlichen Motorrädern, 0,1 km mit Kleinmotorrädern und gerade mal 0,03 km mit Motorfahrrädern zusammen (T 3.3.2.1). Letztere haben seit 1994 beinahe stetig an Bedeutung verloren. Bei den Motorrädern wurde im Jahr 2000, bei den Kleinmotorrädern 2005 ein Höchstwert verzeichnet, seither sind die durchschnittlichen Tagesdistanzen auch bei diesen Fahrzeugkategorien kürzer geworden.

Motorisierter Individualverkehr, 1994–2015

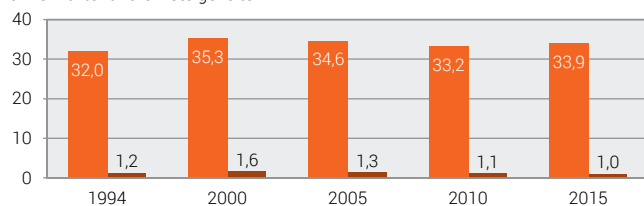
Durchschnittswerte pro Person und Tag; im Inland

G 3.3.2.1

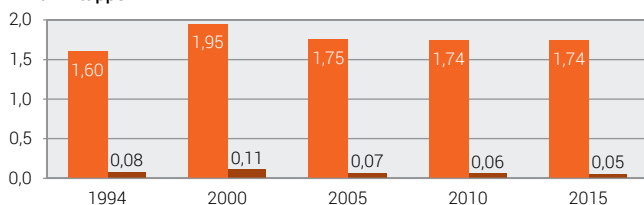
Tagesdistanz, in km



Tagesunterwegszeit, in Min.
ohne Warte- und Umsteigezeiten



Anzahl Etappen



Auto motorisierte Zweiräder

Basis 2015: 57 090 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Die Aufschlüsselung nach Wochentagen und Jahreszeiten zeigt für das Auto 2015 besonders lange Tagesdistanzen an den Samstagen (28,7 km) sowie in den Sommermonaten (26,2 km) (T 3.3.2.1). Die von Männern mit dem Auto zurückgelegte Tagesdistanz war um 45% länger als jene der Frauen, und die von Personen aus nicht urbanen Gebieten um über die Hälfte länger als jene der Bevölkerung der städtischen Kernräume.

Motorräder werden häufig zu Freizeit Zwecken eingesetzt (siehe Kapitel 3.4.1). Entsprechend wurde mit ihnen am Sonntag eine um rund die Hälfte längere Distanz zurückgelegt als unter der Woche. Im Sommer war die mittlere Tagesdistanz fast sechsmal so lang wie im Winter. Motorradfahren ist vor allem Sache der Männer: Diese legten neunmal mehr Motorrad-Kilometer zurück als Frauen.

Motorisierter Individualverkehr nach Wochentag, Jahreszeit und Bevölkerungsgruppen, 2015

Mittlere Tagesdistanz in km pro Person; im Inland

T 3.3.2.1

	Auto	Motorrad	Kleinmotorrad	Motorfahrrad
Total	23,8	0,44	0,06	0,03
Wochentag				
Montag bis Freitag	22,8	0,42	0,06	0,03
Samstag	28,7	0,37	0,07	0,03
Sonntag	24,3	0,63	0,03	0,00
Jahreszeit				
Frühling	23,8	0,60	0,09	0,04
Sommer	26,2	0,80	0,08	0,03
Herbst	23,4	0,25	0,05	0,03
Winter	22,0	0,14	0,03	0,02
Geschlecht				
Männer	28,3	0,81	0,09	0,05
Frauen	19,5	0,09	0,03	0,01
Alter				
6–17 Jahre	12,9	0,04	0,16	0,12
18–24 Jahre	24,2	0,48	0,12	0,03
25–64 Jahre	29,3	0,61	0,05	0,02
65 Jahre und mehr	13,8	0,17	0,01	0,01
Autoverfügbarkeit				
immer verfügbar	33,1	0,61	0,04	0,01
nach Absprache	17,4	0,59	0,08	0,03
nicht verfügbar	10,9	0,17	0,07	0,04
Urbanisierungsgrad des Wohnorts				
städtischer Kernraum	20,1	0,39	0,05	0,01
Einflussgebiet städtischer Kerne	29,3	0,65	0,06	0,04
Gebiet ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne	31,2	0,38	0,08	0,07

Basis Total, Wochentag, Jahreszeit, Geschlecht, Alter und Urbanisierungsgrad: 57 090 Zielpersonen; Basis Autoverfügbarkeit: 41 385 Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerausweis

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Eine Männerdomäne stellten auch die Kleinmotorräder und Motorfahräder dar. Sie wurden zudem vor allem von den jüngeren Altersklassen verwendet. Während Motorfahräder von der Bevölkerung der städtischen Kernräume kaum gefahren wurden, hatte der Urbanisierungsgrad auf die Nutzung der Kleinmotorräder eher wenig Einfluss. Im Gegensatz zum Motorrad wurden sowohl Motorfahräder als auch Kleinmotorräder unter der Woche häufiger eingesetzt als am Sonntag.

Nutzung der verschiedenen Strassenkategorien

Die Autodistanzen wurden 2015 zu 42% auf Autobahnen und Autostrassen, zu 22% auf dem Hauptstrassennetz und zu 36% auf den übrigen Strassen zurückgelegt (G 3.3.2.2). Gegenüber dem Jahr 2010 hat sich der Anteil der Hauptstrassen um 2 Prozentpunkte und jener der Autobahnen und -strassen um 1 Prozentpunkt erhöht. Dies auf Kosten der übrigen Strassen, deren Anteil an den mit dem Auto gefahrenen Tagesdistanzen um 3 Prozentpunkte gesunken ist.

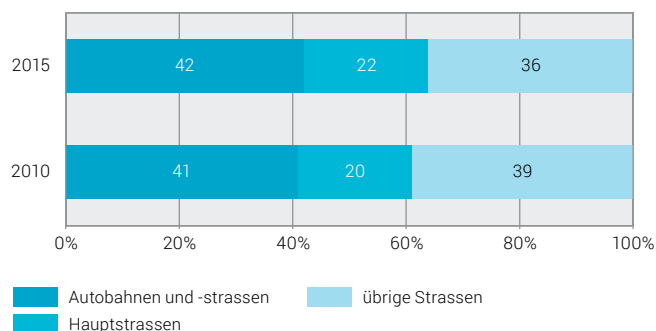
Fahrleistungen der Personenwagen und Motorräder

Mit jedem Personenwagen, der sich im Besitz eines Schweizer Haushalts befand, wurden in den 12 Monaten vor dem Befragungstag im Jahr 2015 durchschnittlich 11 828 km zurückgelegt (G3.3.2.3). Gegenüber 2010 hat die Jahresfahrleistung pro Auto um 1% abgenommen. Rund 87% der Fahrzeugkilometer betrafen 2015 Fahrten im Inland, die verbleibenden 13% solche im Ausland. Mit Erstwagen wurden gut zwei Drittel mehr Kilometer gefahren als mit Zweitwagen. Ausserdem nahm die Jahresfahrleistung mit dem Alter der Fahrzeuge ab und mit der Haushaltsgrösse leicht zu.

Benutzung der verschiedenen Strassenkategorien bei Fahrten mit dem Auto, 2015 und 2010

Anteile an der Tagesdistanz im Inland

G 3.3.2.2



Basis 2015: 83 355 Inlandetappen mit dem Auto und mit gültigen Distanzangaben für die Strassenkategorie

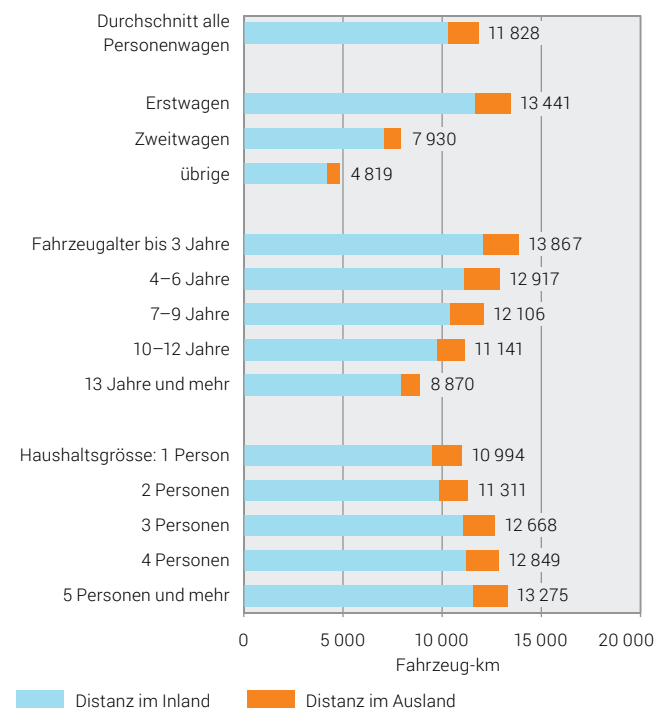
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Fahrleistung der Personenwagen, 2015

nur Personenwagen, die sich im Besitz von Haushalten befinden;
Fahrleistung in den 12 Monaten vor dem Befragungstag

G 3.3.2.3



Basis: 60 121 Autos, die vor 2015 in Verkehr gesetzt wurden und gültige Angaben zum Fahrzeugalter und zur Jahresfahrleistung aufweisen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Die Jahresfahrleistung der Motorräder war mit 2 518 km nur ein Fünftel so gross wie jene der Autos (G3.3.2.4). Je stärker der Motor, desto mehr Kilometer wurden gefahren. Dies galt für Strecken im Inland, aber noch mehr für solche im Ausland. Entsprechend nahm mit der Motorengrösse auch der Anteil der Auslandkilometer zu: Während 2015 bei den Motorrädern mit einem Hubraum bis 125 cm³ lediglich 2% der Fahrleistungen auf ausländischen Strassen erbracht wurden, waren es bei den Maschinen von 1 000 cm³ und mehr gut 30%.

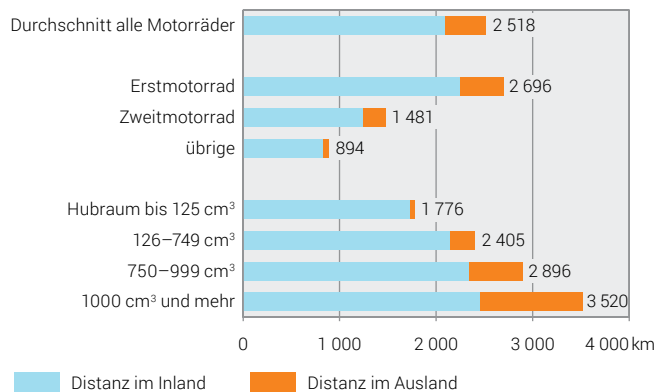
Besetzungsgrad der Personenwagen

Pro Auto waren 2015 durchschnittlich 1,56 Personen unterwegs (G3.3.2.5). 2010 hatte dieser Wert noch bei 1,60 Personen gelegen. Längerfristig, das heisst über die letzten 20 Jahre, kann jedoch nur eine sehr schwache Abnahmetendenz festgestellt werden. Am tiefsten war 2015 der durchschnittliche Besetzungsgrad mit 1,1 Personen auf den Arbeitswegen (G3.3.2.6). Hier sass bei 92% der Etappen nur eine Person im Auto (zu den Verkehrszwecken siehe Kapitel 3.4, zum Etappenbegriff Kapitel 3.2.3).

Fahrleistung der Motorräder, 2015

nur Motorräder, die sich im Besitz von Haushalten befinden
(ohne Kleinmotorräder);
Fahrleistung in den 12 Monaten vor dem Befragungstag

G 3.3.2.4



Basis: 7 198 Motorräder, die vor 2015 in Verkehr gesetzt wurden und gültige Angaben zum Fahrzeugalter und zur Jahresfahrleistung aufweisen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

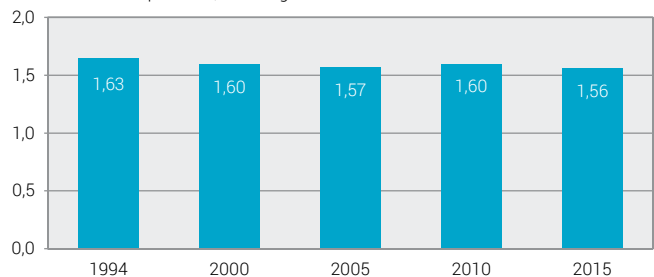
© BFS 2017

Durchschnittlicher Besetzungsgrad der Personenwagen, 1994–2015

im Inland

G 3.3.2.5

Anzahl Personen pro Auto; distanzgewichtet



Basis 2015: 76 207 Autoetappen im Inland mit der Zielperson als Fahrer/-in

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

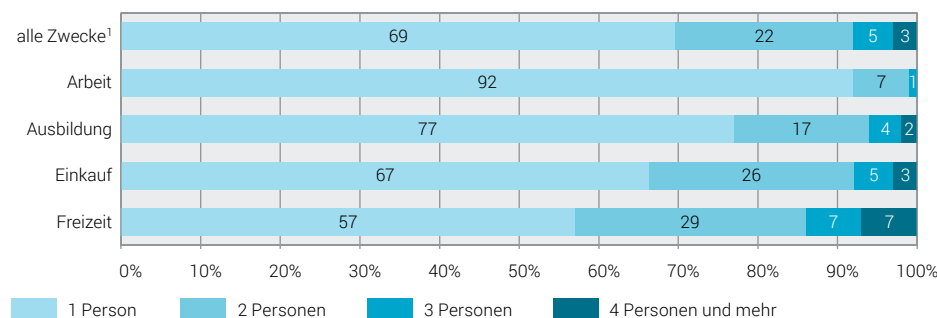
© BFS 2017

Besetzungsgrad der Personenwagen nach Verkehrszweck, 2015

im Inland

G 3.3.2.6

Anteile der verschiedenen Besetzungsgrade an den Etappen



¹ Enthält auch geschäftliche Tätigkeit und Dienstfahrt, Service und Begleitung sowie übrige Zwecke.

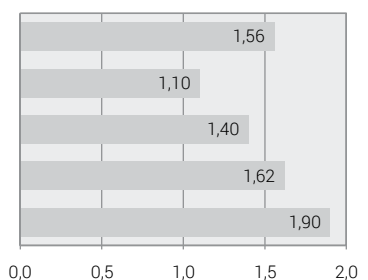
Basis: 76 207 Autoetappen im Inland mit der Zielperson als Fahrer/-in

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Durchschnittlicher Besetzungsgrad

Anzahl Personen pro Auto; distanzgewichtet



Staus: Betroffenheit und Reaktion der Autofahrenden

2015 standen die Autofahrenden gemäss eigener Aussage häufiger im Stau als noch fünf Jahre zuvor (G3.3.2.7). Dieses Ergebnis deckt sich mit den Staumessungen, welche das Bundesamt für Strassen seit Jahren auf dem schweizerischen Nationalstrassennetz durchführt (ASTRA 2016). Im Falle der Arbeits- und Ausbildungswege gaben 2015 rund 23% der befragten Autopendlerinnen und -pendler an, mindestens einmal pro Woche im Stau zu stehen. 8% von ihnen waren gar täglich von Staus betroffen. Deutlich tiefer lagen die entsprechenden Werte bei den Einkaufs- und bei den Freizeitwegen, da sich diese Verkehrsaufkommen gleichmässiger über den Tag verteilen (siehe Kapitel 3.4.1).

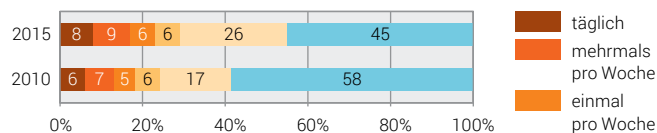
Eine Mehrheit der Autofahrerinnen und Autofahrer versucht, mittels bestimmter Massnahmen Staus aktiv zu umgehen (G3.3.2.8). Im Falle der Arbeits- und Ausbildungswege gaben 2015 rund 30% der Staubetroffenen an, in der Regel alternative Routen zu wählen. 21% änderten in erster Linie den Abfahrtszeitpunkt und 7% wechselten das Verkehrsmittel. Bei den Einkaufs- und Freizeitwegen sowie bei den Ferienreisen waren die Anteile der Personen, welche als Hauptmassnahme früher oder später abfahren, deutlich höher.

Bei den Arbeits- und Ausbildungswegen unternahmen 37% der Autofahrenden gar nichts und planten den Stau von vornherein ein. Dieser Anteil ist verglichen mit 2010 (31%) deutlich grösser geworden.

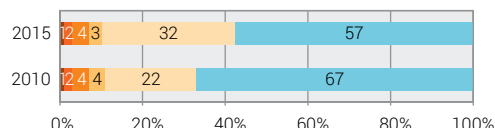
Staubetroffenheit gemäss Aussage der Autofahrenden, 2015 und 2010

Antwort auf die Frage: «Wie häufig standen Sie in den letzten 12 Monaten im Stau?»; Anteile aufgeschlüsselt nach Verkehrszwecken **G 3.3.2.7**

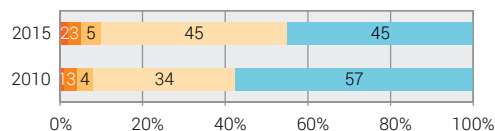
Arbeits-/Ausbildungswege



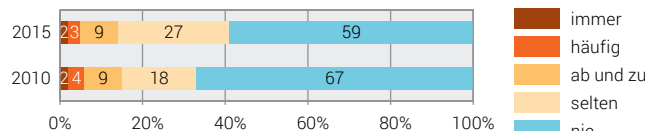
Einkaufswege



Freizeitwege



Ferienreisen (Inland)



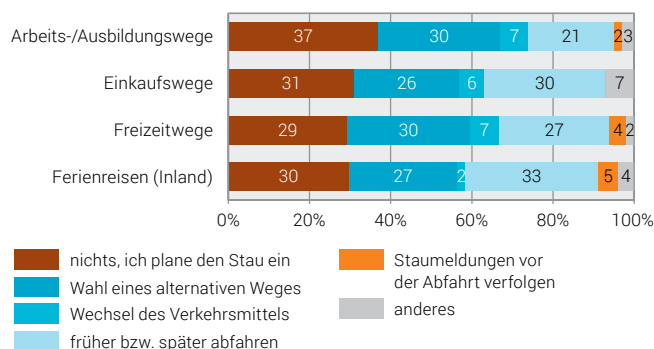
Basis 2015: 3 800 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zum Zusatzmodul verkehrspolitische Einstellung befragt wurden und über ein Auto verfügen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Verhalten bei Stau gemäss Aussage der Autofahrenden, 2015

Antwort auf die Frage: «Was machen Sie im Allgemeinen, um Staus auszuweichen?»; Anteile aufgeschlüsselt nach Verkehrszweck **G 3.3.2.8**



Basis: 931 Zielpersonen bei den Arbeits-/Ausbildungsweegen, 699 bei den Einkaufsweegen, 679 bei den Freizeitwegen und 500 bei den Ferienreisen. Personen ab 18 Jahren, die zum Zusatzmodul verkehrspolitische Einstellung befragt wurden, über ein Auto verfügen und beim jeweiligen Verkehrszweck mindestens einmal pro Monat im Stau stehen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

3.3.3 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr (ÖV) umfasst die Eisenbahnen und den öffentlichen Strassenverkehr, bestehend aus Trams, Postautos und Bussen. Die Eisenbahn ist dabei in Bezug auf die zurückgelegten Kilometer das wichtigste der genannten Verkehrsmittel: 2015 vereinigte sie 83% der ÖV-Tagesdistanzen auf sich, was pro Person 7,5 km entsprach (G 3.3.3.1). Gegenüber dem Jahr 1994 bedeutet dies eine deutliche Steigerung um 77%. Mit der Tagesdistanz hat auch die Tagesunterwegszeit zugenommen, allerdings nur um 45%. Die Eisenbahn ist somit schneller geworden (siehe auch Kapitel 3.3.1). Grund dafür – ebenso wie für die Steigerung bei der Tagesdistanz – sind nicht zuletzt die grossen Investitionen in ein leistungsfähiges nationales Bahnnetz (Projekt Bahn 2000) sowie in diverse regionale S-Bahn-Angebote.

Mit dem öffentlichen Strassenverkehr wurden pro Person täglich 1,5 km zurückgelegt (10% mehr als noch 1994). Diese setzten sich aus 1,0 km mit dem Bus, 0,4 km mit dem Tram und 0,1 km mit dem Postauto zusammen. Während der öffentliche Strassenverkehr bezüglich Tagesdistanz weit hinter der Eisenbahn lag, stand er dieser hinsichtlich Tagesunterwegszeit nur um einen guten Viertel nach. In Bezug auf die Anzahl zurückgelegter Etappen übertraf er sie gar um zwei Drittel. Hierin spiegelt sich die Tatsache wider, dass der öffentliche Strassenverkehr grösstenteils für die Feinerschliessung von Städten und Dörfern

eingesetzt wird, bei welcher die erreichten Geschwindigkeiten tiefer und die Etappen kürzer sind. 2015 zählte der öffentliche Strassenverkehr 13-mal so viele Haltestellen wie die Eisenbahn (BFS 2016a).

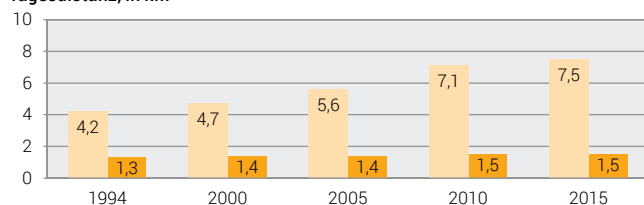
Mit sämtlichen Verkehrsmitteln des ÖV wurden unter der Woche längere Tagesdistanzen zurückgelegt als am Wochenende (T 3.3.3.1). Besonders intensiv wurde der öffentliche Verkehr von den 18- bis 24-Jährigen genutzt: Bei der Eisenbahn, dem Postauto und dem Tram waren die von dieser Altersgruppe zurückgelegten Distanzen rund doppelt so lang wie bei den 25- bis 65-Jährigen, beim Bus sogar dreimal so lang. Junge Erwachsene verfügen häufig (noch) über keinen Führerausweis oder kein eigenes Auto (siehe Kapitel 2.1.1 und 2.1.2), profitieren jedoch von altersspezifischen ÖV-Vergünstigungen wie etwa dem Gleis-7-Abo. Während die Männer bei den privaten Verkehrsmitteln in der Regel längere Tagesdistanzen aufwiesen als die Frauen, lagen die beiden Geschlechter beim öffentlichen Verkehr beinahe gleichauf. Bei

Öffentlicher Verkehr, 1994–2015

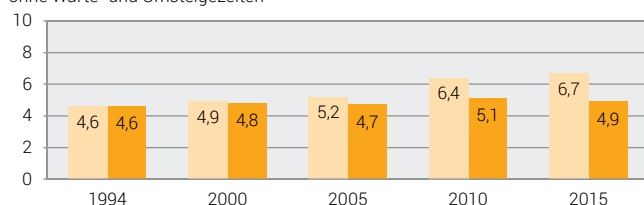
Durchschnittswerte pro Person und Tag; im Inland

G 3.3.3.1

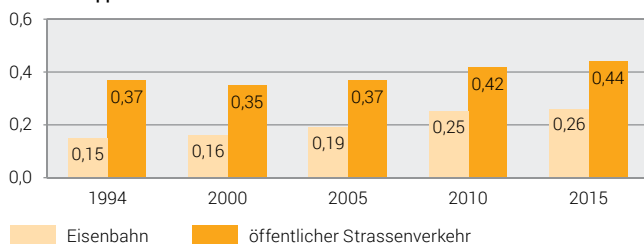
Tagesdistanz, in km



Tagesunterwegszeit, in Min.
ohne Warte- und Umsteigezeiten



Anzahl Etappen



Basis 2015: 57 090 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Öffentlicher Verkehr nach Wochentag, Jahreszeit und Bevölkerungsgruppen, 2015

mittlere Tagesdistanz in km pro Person; im Inland

T 3.3.3.1

	Eisenbahn	Postauto	Tram	Bus
Total	7,5	0,12	0,4	1,0
Wochentag				
Montag bis Freitag	8,3	0,14	0,4	1,1
Samstag	5,7	0,08	0,3	0,7
Sonntag	5,4	0,07	0,2	0,5
Jahreszeit				
Frühling	7,6	0,14	0,4	1,0
Sommer	7,8	0,09	0,4	0,9
Herbst	7,9	0,11	0,4	1,0
Winter	6,8	0,14	0,4	1,0
Geschlecht				
Männer	7,5	0,11	0,3	0,9
Frauen	7,5	0,13	0,4	1,1
Alter				
6–17 Jahre	4,6	0,21	0,3	1,9
18–24 Jahre	16,2	0,18	0,7	2,1
25–64 Jahre	7,6	0,09	0,4	0,7
65 Jahre und mehr	5,3	0,13	0,3	0,6
Autoverfügbarkeit				
immer verfügbar	5,3	0,05	0,2	0,4
nach Absprache	15,5	0,20	0,7	1,4
nicht verfügbar	11,3	0,07	0,9	1,6
Urbanisierungsgrad des Wohnorts				
städtischer Kernraum	8,3	0,08	0,5	1,0
Einflussgebiet städtischer Kerne	5,9	0,18	0,2	1,0
Gebiet ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne	6,7	0,23	0,1	0,8

Basis Total, Wochentag, Jahreszeit, Geschlecht, Alter und Urbanisierungsgrad: 57 090 Zielpersonen; Basis Autoverfügbarkeit: 41 385 Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerausweis

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Tram und Bus waren die täglichen Distanzen der Frauen sogar etwas länger. Der Vergleich nach Urbanisierungsgrad zeigt: Je städtischer eine Person wohnte, umso mehr benutzte sie tendenziell die öffentlichen Verkehrsmittel. Eine Ausnahme bildeten die Postautos, da diese vor allem ländliche Gebiete bedienen.

Kombinationen mit anderen Verkehrsmitteln

Die Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs werden in aller Regel zusammen mit anderen Verkehrsmitteln beziehungsweise Fortbewegungsarten verwendet oder auch untereinander kombiniert (G3.3.3.2). Am gängigsten ist dabei die Kombination «zu Fuss + Tram/Bus»: 2015 kam sie auf einen Anteil von 50% an sämtlichen Wegen, welche unter Zuhilfenahme des ÖVs bewältigt wurden (zum Wegebegriff siehe Kapitel 3.2.3). Es folgte die Dreifachverbindung «zu Fuss + Tram/Bus + Eisenbahn» mit einem Anteil von 17% und die Kombination «zu Fuss + Eisenbahn» mit 16%.

Von den Fussetappen von und zu den ÖV-Haltestellen war die Hälfte maximal 0,3 km lang, weitere 23% massen zwischen 0,3 und 0,5 km (G3.3.3.3). Nur gerade 8% waren länger als 1 km.

Nutzung von Abonnements

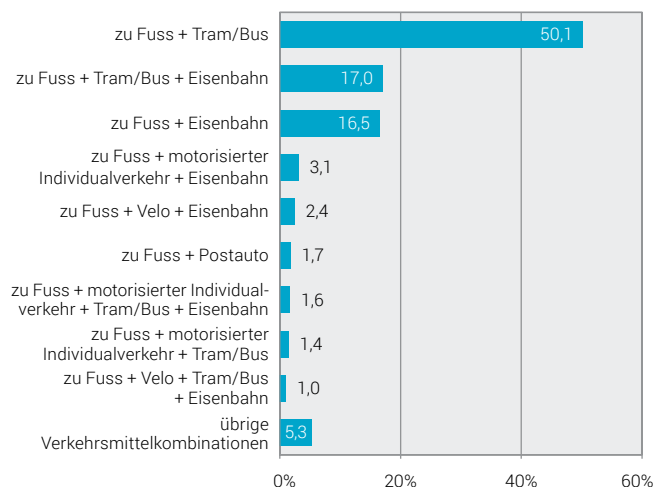
Der Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs ist in der Schweiz weit verbreitet (siehe Kapitel 2.2). 2015 wurden 95% der von der Wohnbevölkerung gefahrenen ÖV-Kilometer von Personen zurückgelegt, die über irgendeine Art von Abo verfügten.

General-Abonnemente wurden zu einem verhältnismässig grossen Teil für Arbeitswege eingesetzt (G3.3.3.4). Diese machten insgesamt 37% der von den GA-Besitzerinnen und Besitzern mit dem ÖV zurückgelegten Tagesdistanzen aus. Die Freizeitwege kamen auf einen Anteil von 36%, die Ausbildungswege auf 12%. Bei Personen mit Verbund-Abo lag der Anteil der zu Ausbildungszwecken zurückgelegten Kilometer etwas höher (16%) als bei den Personen mit GA, jener der Freizeitwege etwas tiefer (32%). Unter den Inhaberinnen und Inhabern eines Halbtax-Abos befinden sich mehr «Gelegenheitsfahrerinnen und -fahrer», weshalb in dieser Gruppe der Anteil der Freizeitwege mit 45% deutlich grösser war. In noch stärkerem Ausmass trifft dies auf Personen zu, die über gar kein Abonnement verfügen. Diese legten mehr als die Hälfte (58%) der ÖV-Distanzen zu Freizeit Zwecken zurück.

Anteile der Verkehrsmittelkombinationen an der Anzahl Wege mit dem öffentlichen Verkehr, 2015

im Inland

G 3.3.3.2



Basis: 23 152 Wege im Inland mit mindestens einer ÖV-Etappe

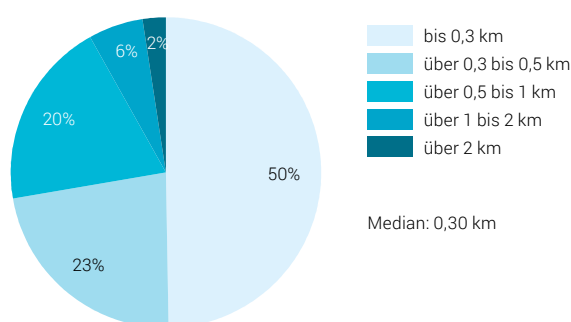
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Distanzverteilung der Fussetappen von und zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, 2015

im Inland

G 3.3.3.3



Basis: 43 831 Fussetappen im Inland, die zu einer ÖV-Haltestelle hin- oder von einer solchen weg führen

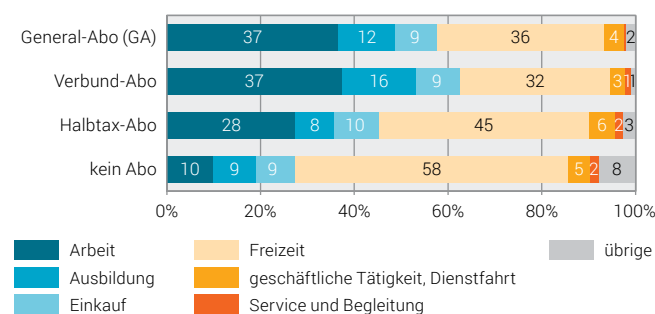
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Abonnementsnutzung nach Verkehrszweck, 2015

Anteile an der mit dem öffentlichen Verkehr gefahrenen Tagesdistanz; im Inland

G 3.3.3.4



Basis: 35 414 ÖV-Etappen im Inland

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Nutzung von Fernverkehrs- und Regionalzügen

Rund 58% der Eisenbahnkilometer wurden 2015 mit Fernverkehrszügen gefahren (G 3.3.3.5). Der Regionalverkehr, zu welchem auch die S-Bahnen gehören, kam auf einen Anteil an der Tagesdistanz von 31%, der Regioexpressverkehr auf 10%. Wenn statt der Distanzen die Anzahl zurückgelegter Etappen betrachtet wird, lag der Regionalverkehr mit einem Anteil von 63% an der Spitze.

3.3.4 Langsamverkehr (inklusive E-Bikes)

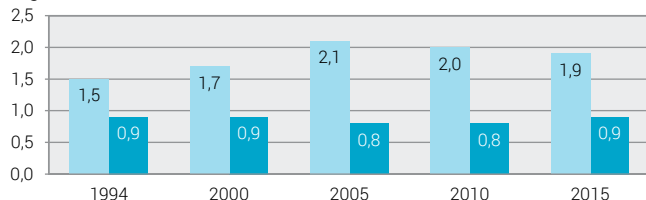
Zum Langsamverkehr werden in der vorliegenden Publikation der Fussgänger- und der Veloverkehr inklusive der E-Bikes gezählt. Diese Fortbewegungsarten sind trotz ihrer relativ kleinen Anteile an der Tagesdistanz für das gesamte Verkehrssystem von grosser Bedeutung, da sie ein Bindeglied zwischen den schnelleren Verkehrsmitteln bilden respektive den Zugang zu diesen ermöglichen. Zu Fuss legte die Schweizer Wohnbevölkerung 2015 pro Person und Tag durchschnittlich 1,9 km zurück und benötigte dafür knapp 30 Minuten (G 3.3.4.1). Nach einem deutlichen Anstieg zwischen 1994 und 2005 (+34%), haben die Fussdistanzen in den vergangenen zehn Jahren abgenommen (−7%).

Langsamverkehr 1994–2015

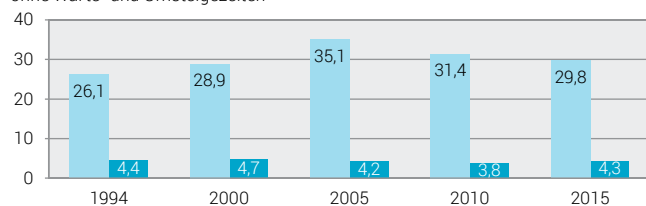
Durchschnittswerte pro Person und Tag; im Inland

G 3.3.4.1

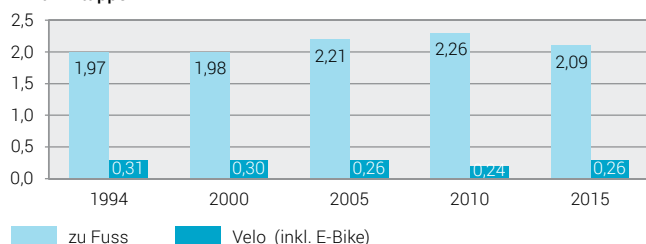
Tagesdistanz, in km



Tagesunterwegszeit, in Min. ohne Warte- und Umsteigezeiten



Anzahl Etappen



Basis 2015: 57 090 Zielpersonen

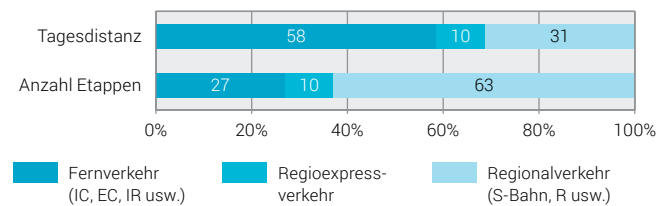
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Benutzung der Eisenbahn nach Zugskategorien, 2015

Anteile im Inland

G 3.3.3.5



Basis: 10 431 Eisenbahnetappen im Inland, die einen gültigen Eintrag bei der Zugskategorie haben

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Die Velo- und E-Bike-Distanzen summierten sich 2015 auf insgesamt 0,9 km pro Person und Tag. Verglichen mit 2010 entspricht dies einer Zunahme um 13%. Der Einsatz von E-Bikes wurde 2015 erstmals separat erhoben. Mit ihnen wurde eine

Langsamverkehr nach Wochentag, Jahreszeit und Bevölkerungsgruppen, 2015

mittlere Tagesdistanz in km pro Person; im Inland

T 3.3.4.1

	zu Fuss	Velo	E-Bike
Total	1,92	0,81	0,07
Wochentag			
Montag bis Freitag	1,90	0,84	0,09
Samstag	1,84	0,83	0,07
Sonntag	2,09	0,67	0,03
Jahreszeit			
Frühling	1,92	1,03	0,09
Sommer	1,88	1,08	0,12
Herbst	1,99	0,68	0,07
Winter	1,87	0,48	0,02
Geschlecht			
Männer	1,85	1,08	0,09
Frauen	1,98	0,55	0,06
Alter			
6–17 Jahre	1,95	0,93	*
18–24 Jahre	2,15	0,77	0,02
25–64 Jahre	1,89	0,93	0,10
65 Jahre und mehr	1,88	0,39	0,07
Autoverfügbarkeit			
immer verfügbar	1,71	0,74	0,08
nach Absprache	2,32	1,37	0,17
nicht verfügbar	2,44	0,81	0,05
Urbanisierungsgrad des Wohnorts			
städtischer Kernraum	2,04	0,87	0,08
Einflussgebiet			
städtischer Kerne	1,69	0,74	0,09
Gebiet ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne	1,73	0,68	0,05

* Zahl entfällt, da E-Bikes frühestens ab 14 Jahren (mit Führerausweis M) zugelassen sind.

Basis Total, Wochentag, Jahreszeit, Geschlecht, Alter und Urbanisierungsgrad: 57 090 Zielpersonen; Basis Autoverfügbarkeit: 41 385 Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerausweis

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

durchschnittliche Tagesdistanz von 0,1 km zurückgelegt, die mittlere Tagesunterwegszeit (ohne Warte- und Umsteigezeiten) betrug 0,3 Minuten.

Die täglichen Fussdistanzen unterscheiden sich je nach Wochentag oder Jahreszeit nur wenig (T3.3.4.1). Jedoch gingen Personen, die immer ein Auto verfügbar hatten, pro Tag weniger weit zu Fuss (1,7 km) als solche, die nur nach Absprache oder gar nicht über einen Personenwagen verfügten (2,3 km und 2,4 km). Des Weiteren waren die Bewohnerinnen und Bewohner der städtischen Kernräume (siehe Glossar) länger zu Fuss unterwegs (2,0 km) als jene, die im Einflussgebiet der städtischen Kerne oder ausserhalb desselben wohnten (je 1,7 km).

Velos wurden im Frühling (1,0 km) und im Sommer (1,1 km) auf längeren Strecken eingesetzt als in den Herbst- und Wintermonaten (0,7 km und 0,5 km). Frauen fuhren mit dem Velo nur halb so lange Strecken pro Tag (0,5 km) wie Männer (1,1 km). Einen unterdurchschnittlichen Wert wiesen erwartungsgemäss auch ältere Personen ab 65 Jahren auf (0,4 km).

E-Bikes wurden von Montag bis Freitag stärker verwendet (0,09 km) als am Sonntag (0,03 km). Ähnlich wie beim Velo lag zudem ihre Tagesdistanz im Winter tiefer (0,02 km) als in den übrigen Jahreszeiten. Personen zwischen 25 und 64 Jahren (0,10 km), aber auch solche ab 65 Jahren (0,07 km) benutzten häufiger ein E-Bike als junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren (0,02 km). Sämtliche genannten Werte sind aufgrund der grossen Vertrauensintervalle jedoch mit Vorsicht zu lesen.

Velo und E-Bike: Vergleich der Verwendungszwecke und Etappenlängen

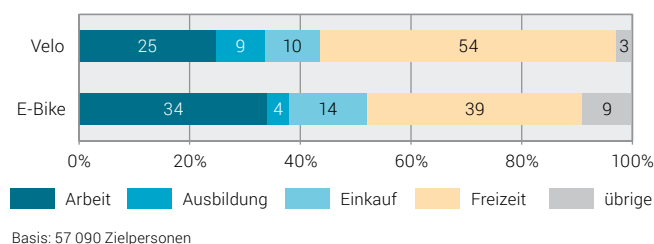
Der Anteil der Arbeitswege an der Tagesdistanz war 2015 bei den E-Bikes höher als bei den Velos (34% gegenüber 25%) (G3.3.4.2). Auch die Einkaufswege spielten beim E-Bike eine wichtigere Rolle als beim Velo (14% gegenüber 10%). Dagegen machten die zu Freizeit Zwecken zurückgelegten Strecken beim E-Bike nur 39% aus, gegenüber 54% beim Velo. Auch die Ausbildungswege fielen beim E-Bike weniger stark ins Gewicht, schliesslich sind von den Personen in Ausbildung viele noch zu jung, um überhaupt ein E-Bike verwenden zu dürfen (Mindestalter 14 Jahre).

E-Bikes verkehren mit höheren Geschwindigkeiten als herkömmliche Velos (siehe Kapitel 3.3.1). Unter anderem deshalb werden mit ihnen auch längere Etappen zurückgelegt: Eine durchschnittliche E-Bike-Etappe mass 2015 rund 4,4 km und damit fast ein Drittel mehr als eine mittlere Velo-Etappe (3,3 km) (G3.3.4.3). Besonders gross war der Unterschied bei den zu Arbeitszwecken zurückgelegten Etappen: Diese erstreckten sich beim E-Bike über 5,4 km, beim Velo dagegen nur über 3,0 km.

Benutzung von Velo und E-Bike nach Verkehrszweck, 2015

Anteile an der Tagesdistanz im Inland

G 3.3.4.2



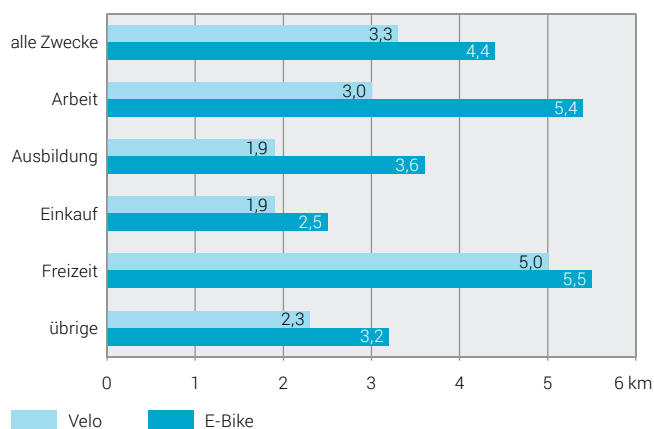
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Mittlere Länge der Velo- und E-Bike-Etappen nach Verkehrszweck, 2015

im Inland

G 3.3.4.3



Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

3.4 Verkehrszwecke

3.4.1 Übersicht über alle Verkehrszwecke

Wichtigster Verkehrszweck ist die Freizeit: 44% der Tagesdistanz wurden 2015 im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zurückgelegt (G3.4.1.1). Dies entsprach einer Strecke von 16,3 km pro Person (T3.4.1.1). Der Anteil der Arbeitswege lag bei 24%, jener der Einkaufswege bei 13%. Es folgten die geschäftlichen Tätigkeiten und Dienstfahrten mit einem Anteilswert von 7% sowie der Ausbildungsverkehr und die Service- und Begleitwege mit jeweils 5% (Erklärungen zu den einzelnen Kategorien finden sich in den entsprechenden Unterkapiteln und im Glossar).

Wenn die Tagesunterwegszeit betrachtet wird, fällt die Dominanz des Freizeitverkehrs mit einem Anteil von 50% noch stärker aus. Umgekehrt sinkt der Wert für Arbeitswege auf 19%. Diese Unterschiede lassen sich darauf zurückführen, dass Arbeitswege mit schnelleren Verkehrsmitteln zurückgelegt werden als Freizeitwege, zu denen auch mobilitätsbasierte Aussenaktivitäten wie Velotouren oder Spaziergänge gehören (siehe Kapitel 3.4.5). Der Anteil der Einkaufswege an der Anzahl Wege war mit 22% deutlich höher als ihr Anteil an der Distanz (13%) und der Unterwegszeit (15%). Die Einkaufswege waren demnach vergleichsweise kurz.

Der Zeitvergleich zeigt, dass der Anteil der Freizeitwege an der Tagesdistanz 1994 mit 50% noch etwas höher gewesen war als 2015 (44%) (G3.4.1.2; siehe auch ARE 2013). Der Anteil der Arbeitswege hat sich von 21% im Jahr 1994 auf 24% im Jahr 2010 vergrößert und ist anschliessend fast unverändert geblieben.

Bedeutung der Verkehrszwecke, 2015

Durchschnittswerte pro Person; im Inland

T3.4.1.1

	Tagesdistanz, in km	Tagesunter- wegszeit ¹ , in Min.	Anzahl Wege pro Tag
Total	36,8	90,4	3,37
Arbeit	8,9	17,3	0,71
Ausbildung	1,9	5,5	0,25
Einkauf	4,8	13,2	0,75
Freizeit	16,3	45,2	1,30
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	2,6	4,4	0,12
Service und Begleitung	1,8	3,6	0,21
übrige	0,7	1,3	0,03

¹ Mit Warte- und Umsteigezeiten.

Basis: 57 090 Zielpersonen

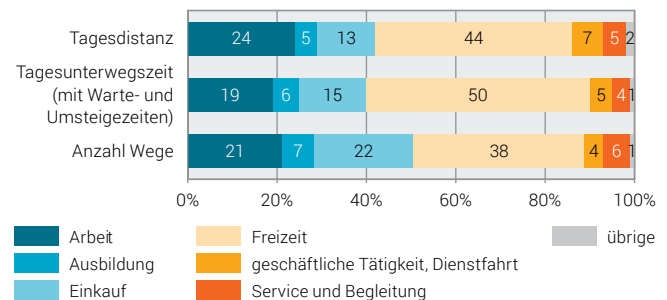
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Bedeutung der Verkehrszwecke, 2015

Anteile im Inland

G 3.4.1.1



Basis: 57 090 Zielpersonen

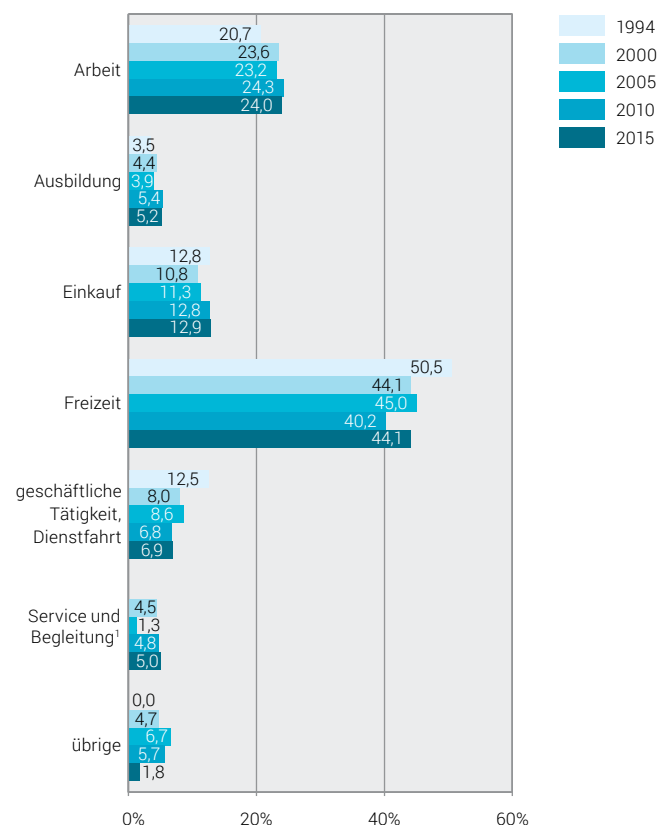
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Anteile der Verkehrszwecke an der Tagesdistanz, 1994–2015

im Inland

G 3.4.1.2



Hinweis: Verbesserung der Methode 2015

¹ 1994: keine Angaben

Basis 2015: 57 090 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Häufige Kombinationen von Verkehrszwecken

Wenn die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz 2015 ihr Haus verliessen, taten sie dies in 21% der Fälle nicht zu einem einzigen Zweck, sondern kombinierten im Verlauf eines Ausgangs zwei oder mehr Zwecke miteinander (zum Ausgangsbegriff siehe Kapitel 3.2.3). Die häufigste Kombination stellte dabei die Verbindung von Einkaufs- mit Freizeitwegen dar (5% aller Ausgänge) (G3.4.1.3). Die Kombination aus Arbeit und Einkauf kam auf einen Anteil von 3%, jene aus Arbeit und Freizeit auf 2%.

Zwecke nach Verkehrsmittel

Die Freizeitwege machten bei sämtlichen der unterschiedlichen Fortbewegungsarten den grössten Anteil an der Tagesdistanz aus (G3.4.1.4). Am stärksten traf dies auf Fussstrecken sowie auf Fahrten mit motorisierten Zweirädern und dem Velo zu. Bei diesen drei Kategorien vereinigte der Freizeitverkehr 2015 jeweils über die Hälfte der zurückgelegten Kilometer auf sich. Die Arbeitswege kamen bei der Eisenbahn, die Ausbildungswege beim öffentlichen Strassenverkehr auf besonders hohe Anteile (32% respektive 17%). Die Verkehrszwecke Einkauf, Geschäftswege sowie Service und Begleitung wiesen vor allem beim Personenwagen relativ grosse Distanzanteile auf. Diese drei Zwecke gehen häufig oder immer mit der Beförderung von Sachen oder mit Personentransporten einher, wozu das Auto besonders gut geeignet ist.

Verteilung der Verkehrszwecke über den Tag

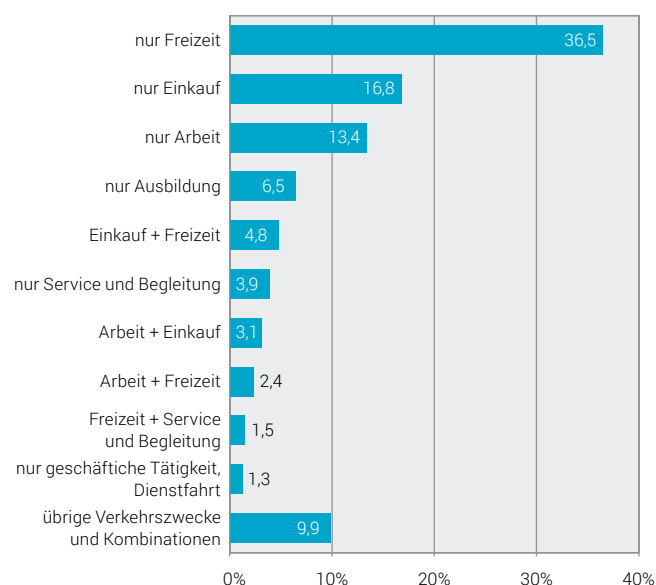
Je nach Tageszeit sind die Anteile der verschiedenen Verkehrszwecke am Gesamtverkehr unterschiedlich hoch (G3.4.1.5). Der Arbeits- und der Ausbildungsverkehr fallen vor allem am Morgen stark ins Gewicht. Zwischen 7 und 8 Uhr befanden sich 2015 im Mittel der Tage (inkl. Wochenende) rund 14% der Bevölkerung (zumindest zeitweise) auf dem Weg zur Arbeit und 7% begaben sich zur Ausbildungsstätte. Beide Verkehrszwecke wiesen zudem weitere, wenn auch tiefere Spitzen am Mittag und am späteren Nachmittag auf. Der Freizeitverkehr nahm im Verlauf des Tages fast kontinuierlich zu und erreichte sein Maximum zwischen 17 und 18 Uhr. Schon ab ungefähr 8 Uhr überstieg er gar die übrigen Verkehrszwecke und behielt seine dominierende Rolle bis in die späten Nachtstunden bei. Der Einkaufsverkehr war den ganzen Tag über von einiger Bedeutung, mit einer leicht ausgeprägten Spitze zwischen 9 und 11 Uhr.

Wenn lediglich die Autolenkerinnen und -lenker betrachtet werden (G3.4.1.5, mittlere Grafik), fällt auf, dass die morgendliche Spitze im Personenwagenverkehr zwischen 7 und 8 Uhr zum grössten Teil vom Arbeitsverkehr verursacht wurde. An den Mittagsspitzen zwischen 11 und 12 Uhr sowie zwischen 13 und 14 Uhr waren dann der Freizeit-, der Einkaufs- und der Arbeitsverkehr in ähnlichem Ausmass beteiligt. Zur Tageshöchstspitze zwischen 17 und 18 Uhr trug der Arbeitsverkehr am meisten bei, dicht gefolgt vom Freizeitverkehr, während der Einkaufsverkehr eine weniger wichtige Rolle spielte.

Anteile der Verkehrszwecke und Verkehrszweckkombinationen an der Anzahl Ausgänge, 2015

im Inland

G 3.4.1.3



Basis: 77 990 Ausgänge

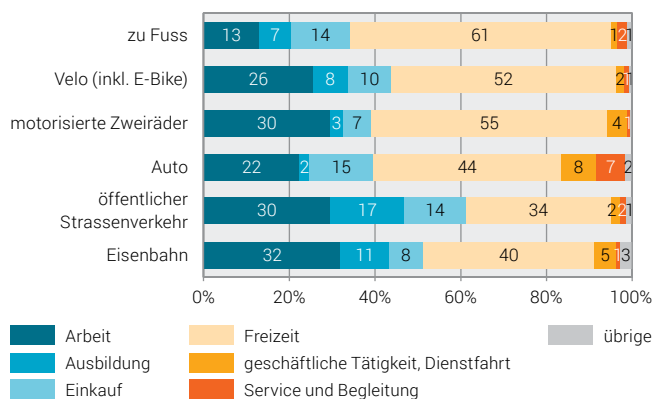
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Verkehrszwecke nach Verkehrsmittel, 2015

Anteile an der Tagesdistanz im Inland

G 3.4.1.4



Basis: 57 090 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Der Eisenbahnverkehr wies im Vergleich zum Autoverkehr weitaus markantere Morgen- und Abendspitzen und mithin eine zeitlich besonders konzentrierte Belastung der Infrastruktur auf. Bei Betrachtung der Verkehrszweckanteile lassen sich dafür vier Hauptgründe ausmachen:

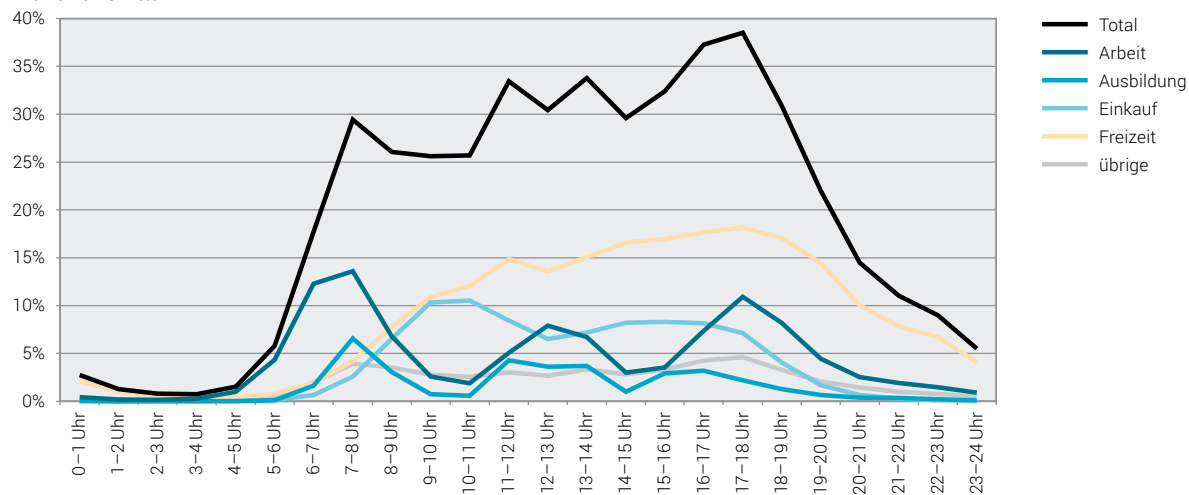
- Erstens spielte bei der Eisenbahn auch der Ausbildungsverkehr eine wichtige Rolle, und dessen Spitzen deckten sich weitgehend mit jenen des Arbeitsverkehrs.

Mobile Personen im Tagesverlauf nach Verkehrszweck, 2015

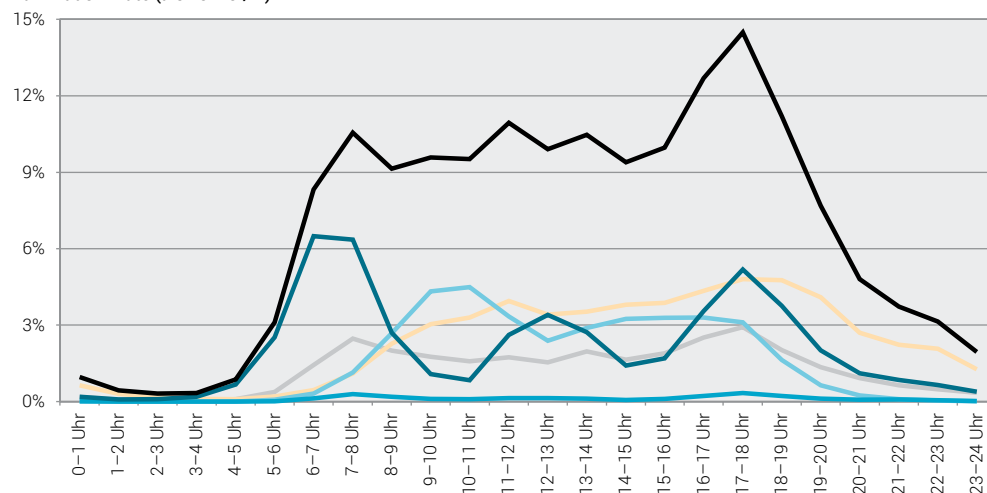
Anteil der Bevölkerung unterwegs; im Inland

G 3.4.1.5

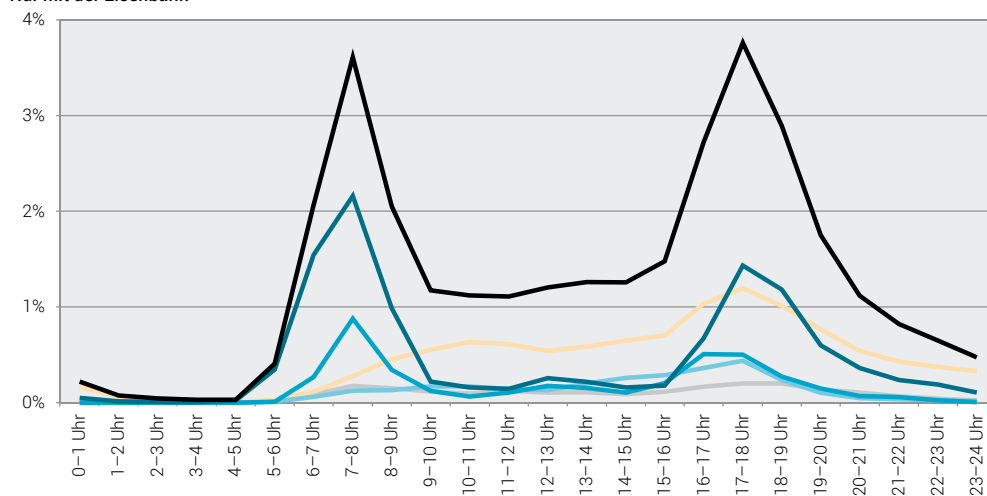
Alle Verkehrsmittel



Nur mit dem Auto (als Lenker/in)



Nur mit der Eisenbahn



Basis: 57 090 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

- Zweitens wies der Arbeitsverkehr keine nennenswerten Spitzen zur Tagesmitte auf. Wer mit dem Zug zur Arbeit fährt, ist an den Fahrplan gebunden und legt häufig längere Strecken zurück, weshalb sich eine Heimkehr über Mittag weniger anbietet.
- Drittens fehlten bei der Eisenbahn die antizyklischen Effekte des Einkaufsverkehrs. Bei den Autos fielen die Spitzen für Einkäufe in Zeiten mit geringem Arbeitsverkehr, was zu einem Ausgleich des Verkehrsaufkommens während des Tages führte.
- Viertens waren bei der Eisenbahn die übrigen Verkehrszwecke (geschäftliche Tätigkeit und Dienstfahrt, Service und Begleitung), welche sich relativ gleichmässig über den Tag verteilen, von kleinerer Bedeutung als im Autoverkehr.

Zwecke nach Wochentag und Jahreszeit

Die Freizeitwege sind erwartungsgemäss an den Wochenenden von besonders grosser Bedeutung (G3.4.1.6). 2015 erreichten sie am Samstag einen Anteil an der Tagesdistanz von 64%, am Sonntag gar einen solchen von 82%. Obschon der entsprechende Wert für die Tage von Montag bis Freitag bei nur 33% lag, übertraf er immer noch denjenigen der Arbeitswege (32%).

Über die Jahreszeiten blieben die Anteile der verschiedenen Verkehrszwecke an der Tagesdistanz vergleichsweise konstant. Im Sommer fand jedoch eine geringfügige Verschiebung von den Arbeits- zu den Freizeitwegen statt, während es sich im Winter genau umgekehrt verhielt.

Zwecke nach Bevölkerungsgruppen

Bei den Männern war der Anteil der Arbeitswege an der Tagesdistanz deutlich grösser als bei den Frauen (27% gegenüber 20%) (G3.4.1.7). Denn Männer legten pro Arbeitsweg längere Strecken zurück (siehe Kapitel 3.4.2) und wiesen ausserdem eine höhere Erwerbsquote und einen höheren durchschnittlichen Beschäftigungsgrad auf. Noch deutlicher als bei den Arbeitswegen fiel der Geschlechterunterschied bei den Geschäftswegen aus, welche bei den Männern 11% der Tagesdistanz ausmachten, bei den Frauen nur 2%. Dafür waren bei Letzteren die Einkaufs- und die Freizeitwege wichtiger.

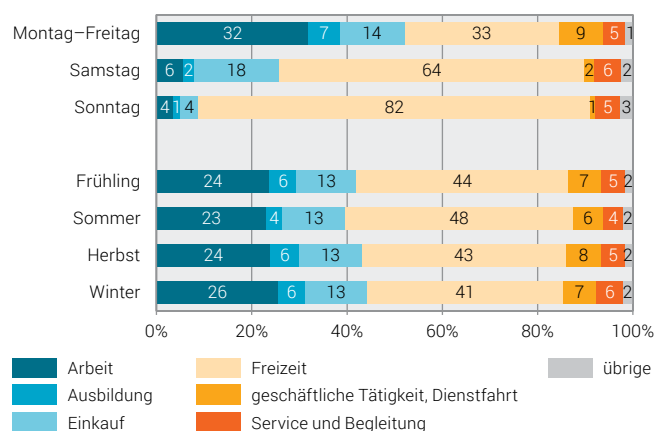
Ausgeprägte Unterschiede zeigen sich bei einer nach Altersgruppen differenzierten Betrachtung: Bei den Kindern und Jugendlichen fielen die Ausbildungs- und die Freizeitwege vergleichsweise stark ins Gewicht, bei den 25- bis 64-Jährigen die Arbeitswege und bei den Personen ab 65 Jahren erneut die Freizeit-, aber auch die Einkaufswegen.

Die städtischen und nicht städtischen Gebiete unterschieden sich in Bezug auf die Verkehrszweckanteile nur geringfügig. In der Deutschschweiz lag der Anteil der Arbeitswege (25%), aber auch der Freizeitwege (45%) etwas höher als in der Romandie und in den italienischsprachigen Landesteilen.

Verkehrszwecke nach Wochentag und Jahreszeit, 2015

Anteile an der Tagesdistanz im Inland

G 3.4.1.6



Basis: 57 090 Zielpersonen

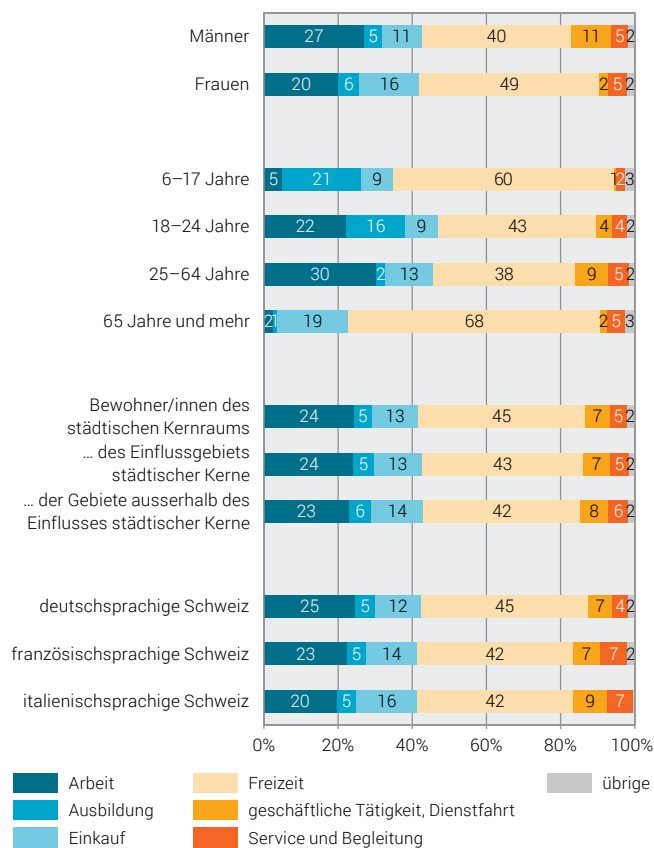
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Verkehrszwecke nach Bevölkerungsgruppen, Urbanisierungsgrad und Sprachregion, 2015

Anteile an der Tagesdistanz im Inland

G 3.4.1.7



Basis: 57 090 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

3.4.2 Arbeitswege

Die Arbeitswege umfassen sämtliche Fahrten und Fussdistanzen, die zum Aufsuchen des Arbeitsplatzes, aber nicht im Rahmen der Arbeit selbst unternommen werden (siehe Box). 2015 machten die Arbeitswege, bezogen auf die Gesamtbevölkerung, rund 24% der Tagesdistanz aus (T3.4.2.1). Dies entsprach pro Person und Tag 8,9 km. Wenn lediglich die Gruppe der Erwerbstätigen betrachtet wird, steigt der Distanzanteil der Arbeitswege auf 33%. Von Montag bis Freitag legten die Erwerbstätigen sogar 44% der Tagesdistanz zu Arbeitszwecken zurück. Bei den erwerbstätigen Männern waren die Arbeitswege mit einem Anteil von 35% (bezogen auf die ganze Woche) von grösserer Bedeutung als bei den erwerbstätigen Frauen (31%). Gründe dafür sind unter anderem, dass Frauen kürzere Arbeitswege haben und häufiger Teilzeit arbeiten.

Ein einzelner Arbeitsweg erstreckte sich 2015 im Schnitt über 12,4 km. Er dauerte 24,2 Minuten und setzte sich aus 1,6 Etappen zusammen.

Die für die Arbeit zurückgelegten Distanzen wurden 2015 mehrheitlich, nämlich zu 60%, mit dem Auto absolviert (G3.4.2.1). Es folgten die Eisenbahn mit einem Anteil von 27% und der öffentliche Strassenverkehr mit 5%. Der öffentliche Verkehr kam somit auf einen Distanzanteil von insgesamt knapp einem Drittel. Die Fussstrecken waren bezogen auf die Distanz relativ unbedeutend (3%), vereinigten jedoch 18% der Tagesunterwegszeit und sogar 38% der Etappen auf sich.

Kenngrössen der Arbeitswege, 2015

Durchschnittswerte; im Inland

T3.4.2.1

	Anteil der Arbeitswege an der Tagesdistanz, in %		Anteil der Arbeitswege an der Tagesunterwegszeit ¹ , in %		Anteil der Arbeitswege an allen Wegen, in %		Anzahl Arbeitswege pro Person und Tag		Distanz pro Arbeitsweg, in km	Zeitbedarf ¹ pro Arbeitsweg, in Min.	Anzahl Etappen pro Arbeitsweg
	gesamte Bevölkerung	erwerbstätige Bevölkerung	gesamte Bevölkerung	erwerbstätige Bevölkerung	gesamte Bevölkerung	erwerbstätige Bevölkerung	gesamte Bevölkerung	erwerbstätige Bevölkerung			
Total	24,0	33,5	19,1	29,4	21,2	32,9	0,7	1,2	12,4	24,2	1,6
Wochentag											
Montag bis Freitag	31,9	43,9	25,1	39,1	25,6	40,1	0,9	1,6	12,5	24,3	1,6
Samstag	5,6	7,6	4,8	6,9	6,6	9,5	0,2	0,3	10,5	21,5	1,5
Sonntag	3,6	5,1	3,3	4,8	5,3	8,0	0,1	0,2	11,1	25,3	1,6
Geschlecht											
Männer	27,1	35,3	21,5	31,0	24,3	35,6	0,8	1,3	13,6	24,4	1,5
Frauen	20,1	30,8	16,5	27,5	18,1	29,9	0,6	1,1	10,7	23,8	1,7

¹ Mit Warte- und Umsteigezeiten.

Basis gesamte Bevölkerung: 57 090 Zielpersonen; Basis erwerbstätige Bevölkerung: 29 814 Erwerbstätige (ohne Erwerbstätige in Ausbildung mit tiefem Anstellungsgrad)

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Arbeitswege

Als Arbeitswege zählen die Pendlerwege zwischen Wohn- und Arbeitsstätte sowie Strecken, die von anderen Orten aus zum Arbeitsplatz führen, so etwa der Rückweg ins Büro nach einem Restaurantbesuch. Nicht berücksichtigt werden dagegen sämtliche Strecken, die im Rahmen der Arbeit selber absolviert werden, zum Beispiel Kundenbesuche, Fahrten zu Sitzungen usw. Diese werden unter der Kategorie «geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt» erfasst (siehe Kapitel 3.4.6).

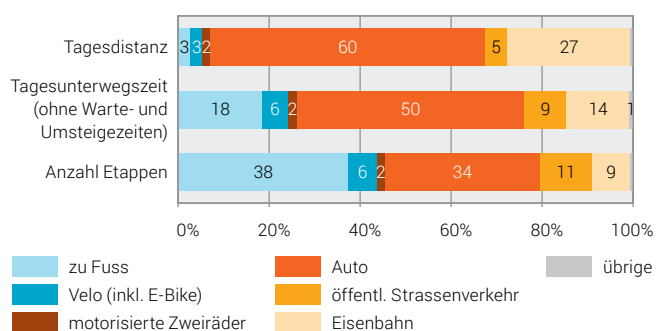
Detaillierte Auswertungen zur Pendlermobilität zwischen Wohn- und Arbeitsstätte bieten die gleichnamigen Publikationen des Bundesamtes für Statistik:

www.transport-stat.admin.ch → Personenverkehr → Pendlermobilität

Verkehrsmittelwahl auf Arbeitswegen, 2015

Anteile im Inland

G 3.4.2.1



Basis: 59 219 Arbeitsetappen im Inland

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

3.4.3 Ausbildungswege

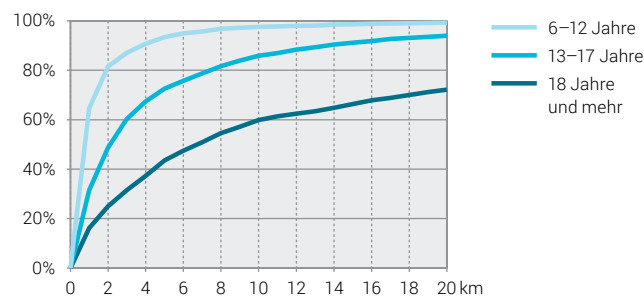
Als Ausbildungswege werden Strecken bezeichnet, die zur Erreichung irgendeiner Art von Bildungsstätte zurückgelegt werden, sei es eine Schule, eine Universität oder auch ein Kurslokal. Bezogen auf die Gesamtbevölkerung stellten die Ausbildungswege 2015 mit einem Distanzanteil von 5% einen eher zweitrangigen Verkehrszweck dar (T3.4.3.1). Anders jedoch für Personen, die in Ausbildung stehen: Diese wendeten genau einen Viertel, also 25%, ihrer Tagesdistanz für Ausbildungswege auf. Von Montag bis Freitag erreichte dieser Wert sogar 37%, wohingegen er am Samstag und Sonntag, wenn die meisten Bildungsstätten geschlossen sind, auf 2% respektive 3% sank.

Männer und Frauen in Ausbildung unterscheiden sich hinsichtlich der Anteile der Ausbildungswege an der täglichen Distanz, Unterwegszeit und Anzahl Etappen nur wenig voneinander. Anders die verschiedenen Altersgruppen: Bei den ab 18-Jährigen und den Jugendlichen zwischen 13 und 17 Jahren machten die Ausbildungswege mit 29% respektive 27% einen fast doppelt so hohen Anteil an der Tagesdistanz aus wie bei den Kindern zwischen 6 und 12 Jahren (15%). Hauptgrund dafür sind die sehr ungleichen Weglängen: Bei den Kindern zwischen 6 und 12 Jahren massen 65% der Ausbildungswege höchstens 1 km und 82% höchstens 2 km, während die ab 18-Jährigen nach Bewältigung der genannten Distanzen ihre Ausbildungsstätte erst zu 16% beziehungsweise 25% erreicht hatten (G3.4.3.1).

Länge der Ausbildungswege nach Alter, 2015

Summenhäufigkeiten; im Inland

G 3.4.3.1



Lesbeispiel: Bei Personen zwischen 6 und 12 Jahren sind 82% der Ausbildungswege 2 km lang oder kürzer.

Basis: 16 294 Ausbildungswege im Inland

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Kenngrößen der Ausbildungswege, 2015

Durchschnittswerte; im Inland

T 3.4.3.1

	Anteil der Ausbildungswege an der Tagesdistanz, in %		Anteil der Ausbildungswege an der Tagesunterwegszeit ¹ , in %		Anteil der Ausbildungswege an allen Wegen, in %		Anzahl Ausbildungswege pro Person und Tag		Distanz pro Ausbildungs- weg, in km	Zeit- bedarf ¹ pro Ausbil- dungs- weg, in Min.	Anzahl Etappen pro Ausbil- dungs- weg
	gesamte Bevölkerung	Bevölkerung in Ausbil- dung	gesamte Bevölkerung	Bevölkerung in Ausbil- dung	gesamte Bevölkerung	Bevölkerung in Ausbil- dung	gesamte Bevölkerung	Bevölkerung in Ausbil- dung			
Total	5,2	24,8	6,0	29,9	7,4	36,6	0,2	1,3	7,7	22,0	1,7
Wochentag											
Montag bis Freitag	6,5	36,7	8,0	41,0	9,2	45,4	0,3	1,8	7,2	21,6	1,7
Samstag	2,3	2,2	1,4	2,4	1,3	3,0	0,0	0,1	21,2	30,5	1,8
Sonntag	1,4	3,1	0,8	1,8	1,0	1,9	0,0	0,0	24,0	36,5	1,6
Geschlecht											
Männer	4,8	24,9	5,8	29,5	7,4	36,2	0,3	1,3	7,9	21,6	1,7
Frauen	5,7	24,7	6,3	30,3	7,4	37,1	0,2	1,3	7,4	22,3	1,8
Alter											
6–12 Jahre	15,5	15,5	30,2	30,2	45,5	45,6	1,6	1,6	2,0	13,2	1,2
13–17 Jahre	26,3	26,8	33,1	34,1	38,1	39,2	1,3	1,4	5,7	22,4	2,0
18 Jahre und mehr	3,8	29,3	3,0	26,0	2,3	21,1	0,1	0,7	18,8	35,5	2,3

¹ Mit Warte- und Umsteigezeiten.

Basis gesamte Bevölkerung: 57 090 Zielpersonen; Basis Bevölkerung in Ausbildung: 10 793 Zielpersonen in Ausbildung

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

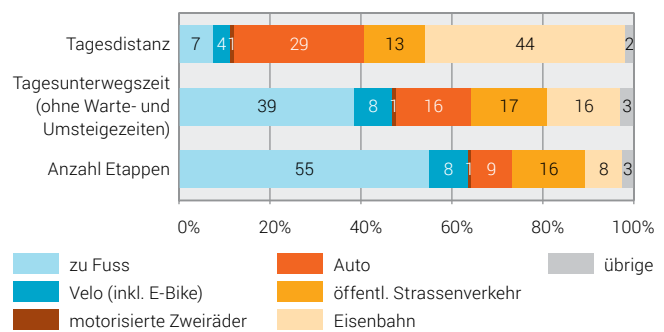
© BFS 2017

Der öffentliche Verkehr wies bei den Ausbildungswegen einen doppelt so hohen Distanzanteil auf wie das Auto (57% gegenüber 29%) (G3.4.3.2). Unter anderem weil der ÖV in der Regel in Kombination mit Fussstrecken verwendet wird (siehe Kapitel 3.3.3), vereinen diese mehr als die Hälfte der Etappen auf sich. Ein wichtiger Grund für die vielen Fussstrecken ist aber auch, dass ein grosser Teil der Kinder nach wie vor zu Fuss zur Schule geht (G3.4.3.3). Bei den 6- bis 14-Jährigen machten die Fussstrecken 2015 63% aller Etappen auf Ausbildungswegen aus. Das sind zwar etwas weniger als 2005 und 2010 (67% respektive 65%), allerdings haben seit 2005 die Etappen mit fahrzeugähnlichen Geräten wie Skateboards oder Trottinette von knapp 2% auf gut 4% zugenommen (in der Grafik Teil von «übrige»). Der Anteil der Veloetappen an den Ausbildungswegen war bei den 6- bis 14-Jährigen zwischen 1994 und 2010 von 16% auf 11% zurückgegangen, hat sich seither jedoch stabilisiert. Bei den Autoetappen ist seit 2005 zwar eine leichte Zunahme von gut 5% auf knapp 7% feststellbar, von einem eigentlichen Boom der «Elterntaxi» kann jedoch – zumindest auf gesamtschweizerischer Ebene – nicht gesprochen werden.

Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen, 2015

Anteile im Inland

G 3.4.3.2



Basis: 27 183 Ausbildungsetappen im Inland

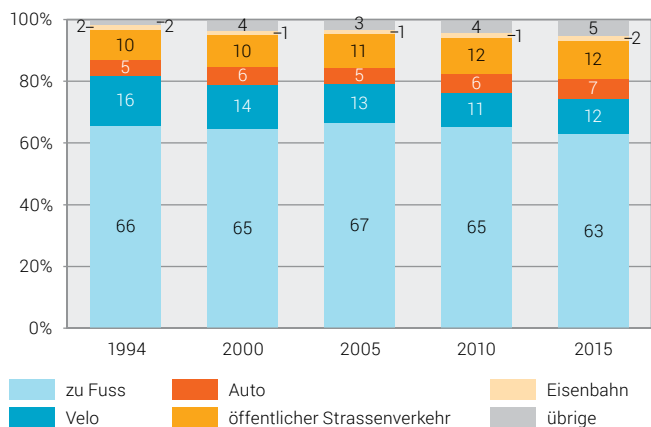
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Verkehrsmittelwahl der 6- bis 14-Jährigen auf Ausbildungswegen, 1994–2015

Anteile an der Anzahl Etappen im Inland

G 3.4.3.3



Basis 2015: 13 358 Ausbildungsetappen im Inland

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

3.4.4 Einkaufswege

Zu den Einkaufswegen werden Einkäufe im engeren Sinne, Besorgungen wie Post- oder Bankgänge sowie für die Inanspruchnahme von Dienstleistungen zurückgelegte Wege (zum Beispiel Arztbesuche) gezählt. Die Einkaufswege machten 2015 insgesamt 13% der Tagesdistanz aus (T3.4.4.1). Besonders viele Einkäufe werden am Samstag erledigt: An diesem Tag stieg der Distanzanteil der Einkaufswege auf 18%. Relativ unbedeutend waren die Einkaufswege mit einem Anteil von 4% erwartungsgemäss am Sonntag. Gegenüber dem Jahr 2000 hat der Distanzanteil des Einkaufsverkehrs am Sonntag jedoch um 1 Prozentpunkt zugenommen. Bei den Frauen war der Anteil der Einkaufswege an der Tagesdistanz 2015 höher als bei den Männern (16% gegenüber 11%), wobei die Frauen auch in absoluten Zahlen längere Distanzen für Einkäufe zurücklegten.

Einkaufswege sind vergleichsweise kurz. Ein einzelner Weg erstreckte sich 2015 über durchschnittlich 6,3 km, dauerte 17,5 Minuten und setzte sich aus 1,4 Etappen zusammen. 36% aller Einkaufswege waren nicht länger als 1 km, 73% nicht länger als 5 km (G3.4.4.1). Deutlich weiter hatten es Personen, die ausserhalb von städtischen Kernen wohnten.

Die meisten Einkaufsetappen wurden zu Fuss (44%) oder mit dem Auto (40%) unternommen (G3.4.4.2). Distanzmässig dominierte das Auto mit einem Anteil von beinahe drei Vierteln (74%). Immerhin 13% der Distanzen im Einkaufsverkehr wurden mit der Eisenbahn zurückgelegt.

Kenngrössen der Einkaufswege, 2015

Durchschnittswerte; im Inland

T3.4.4.1

	Anteil der Einkaufswege an der Tagesdistanz, in %	Anteil der Einkaufswege an der Tagesunterwegszeit ¹ , in %	Anteil der Einkaufswege an allen Wegen, in %	Anzahl Einkaufswege pro Person und Tag	Distanz pro Einkaufsweg, in km	Zeitbedarf ¹ pro Einkaufsweg, in Min.	Anzahl Etappen pro Einkaufsweg
Total	12,9	14,6	22,3	0,8	6,3	17,5	1,4
Wochentag							
Montag bis Freitag	13,6	15,7	22,3	0,8	6,1	17,4	1,4
Samstag	17,8	19,5	31,7	1,0	7,0	18,2	1,3
Sonntag	3,7	3,3	8,1	0,2	7,7	16,9	1,2
Geschlecht							
Männer	10,6	12,0	19,1	0,7	6,7	17,3	1,3
Frauen	16,0	17,3	25,6	0,8	6,0	17,7	1,4

¹ Mit Warte- und Umsteigezeiten.

Basis: 57 090 Zielpersonen

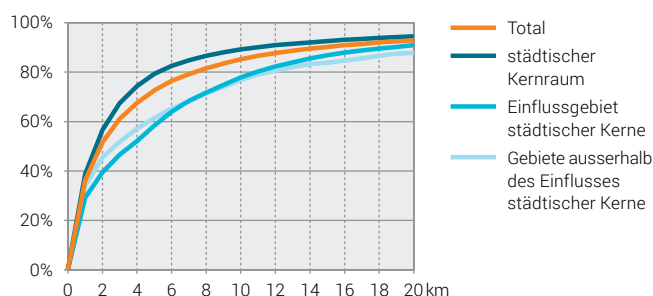
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Länge der Einkaufswege nach Urbanisierungsgrad des Wohnorts, 2015

Summenhäufigkeiten; im Inland

G 3.4.4.1



Lesbeispiel: Bei den Bewohner/innen des städtischen Kernraums sind 89% der Einkaufswege höchstens 10 km lang.

Basis: 41 527 Einkaufswege im Inland

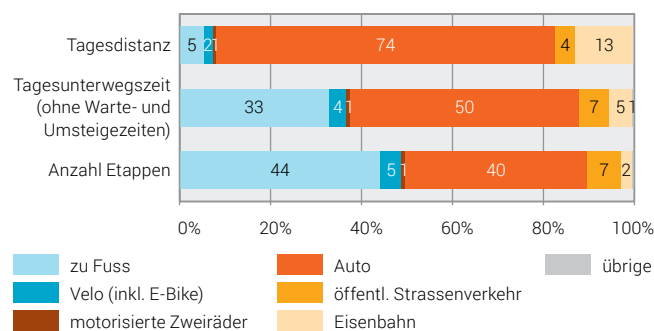
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Verkehrsmittelwahl auf Einkaufswegen, 2015

Anteile im Inland

G 3.4.4.2



Basis: 55 187 Einkaufsetappen im Inland

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

3.4.5 Freizeitwege

Die Freizeit stellt, über die gesamte Woche und über alle Bevölkerungsgruppen hinweg betrachtet, den mit Abstand wichtigsten Verkehrszweck dar. 2015 wendete die Wohnbevölkerung 44% der täglich zurückgelegten Distanzen, 50% der Unterwegszeit und 38% der Anzahl zurückgelegter Wege für irgendeine Art von Freizeitaktivität auf (T3.4.5.1). Besonders hoch waren die Anteile erwartungsgemäss am Wochenende: Am Samstag vereinten die Freizeitwege 53%, am Sonntag gar 78% aller Wege auf sich. Selbst von Montag bis Freitag wurden mehr Wege für Freizeitaktivitäten zurückgelegt (31%) als für die Arbeit (26%). Die Frauen wiesen bei der Tagesdistanz und der Tagesunterwegszeit höhere Freizeitanteile auf als die Männer. Beim Anteil an den zurückgelegten Wegen lagen die beiden Geschlechter beinahe gleichauf.

Ein einzelner Freizeitweg war 2015 durchschnittlich 12,5 km lang, bestand aus 1,4 Etappen und dauerte 34,9 Minuten. Bei der Distanzverteilung zeigt sich eine gewisse Polarisierung: Einerseits massen 61% der Freizeitwege nicht mehr als 5 km, andererseits führten immerhin 6% von ihnen über eine Distanz von mehr als 50 km (G3.4.5.1). Städtisch und weniger städtisch geprägte Gebiete unterschieden sich bezüglich der Distanzverteilung nur geringfügig.

Beinahe zwei Drittel (64%) der für Freizeitaktivitäten zurückgelegten Distanzen wurden mit dem Auto absolviert (G3.4.5.2). Der Anteil der Eisenbahn betrug 18%, jener der Fussstrecken 7%. Das Zufussgehen lag dafür bei der Tagesunterwegszeit und bei der Anzahl zurückgelegter Etappen mit Anteilswerten von 47% und 46% ganz vorne. Bei diesen Kenngrössen kam das Auto nur auf Anteile von jeweils einem Drittel.

Kenngrössen der Freizeitwege, 2015

Durchschnittswerte; im Inland

T3.4.5.1

	Anteil der Freizeitwege an der Tagesdistanz, in %	Anteil der Freizeitwege an der Tagesunterwegszeit ¹ , in %	Anteil der Freizeitwege an allen Wegen, in %	Anzahl Freizeitwege pro Person und Tag	Distanz pro Freizeitweg, in km	Zeitbedarf ¹ pro Freizeitweg, in Min.	Anzahl Etappen pro Freizeitweg
Total	44,1	50,0	38,5	1,3	12,5	34,9	1,4
Wochentag							
Montag bis Freitag	32,5	39,4	31,4	1,2	10,4	31,0	1,4
Samstag	64,1	67,5	52,9	1,7	15,0	37,7	1,4
Sonntag	82,4	86,7	78,1	1,6	17,5	45,8	1,4
Geschlecht							
Männer	40,5	48,1	38,0	1,3	13,0	35,0	1,4
Frauen	48,8	52,1	39,0	1,3	12,1	34,9	1,4

¹ Mit Warte- und Umsteigezeiten.

Basis: 57 090 Zielpersonen

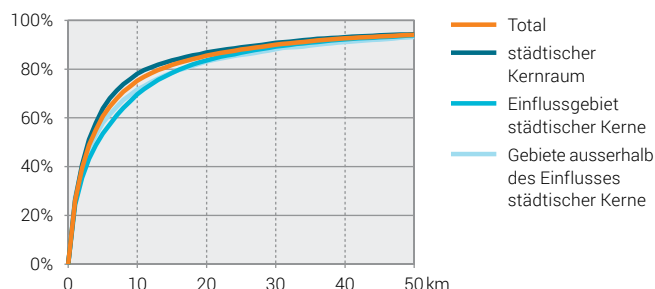
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Länge der Freizeitwege nach Urbanisierungsgrad des Wohnorts, 2015

Summenhäufigkeiten; im Inland

G 3.4.5.1



Lesebeispiel: Bei den Bewohner/innen des städtischen Kernraums sind 78% der Freizeitwege höchstens 10 km lang.

Basis: 75 194 Freizeitwege im Inland

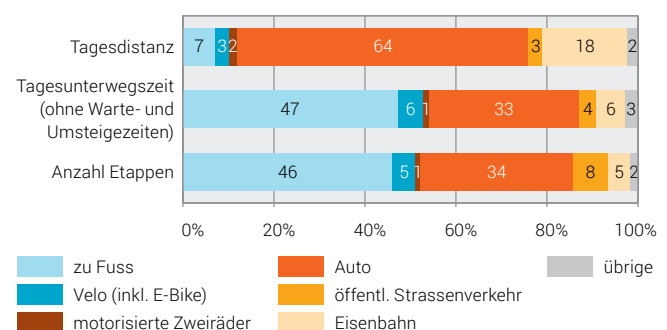
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen, 2015

Anteile im Inland

G 3.4.5.2



Basis: 103 180 Freizeitetappen im Inland

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Aktivitätstypen

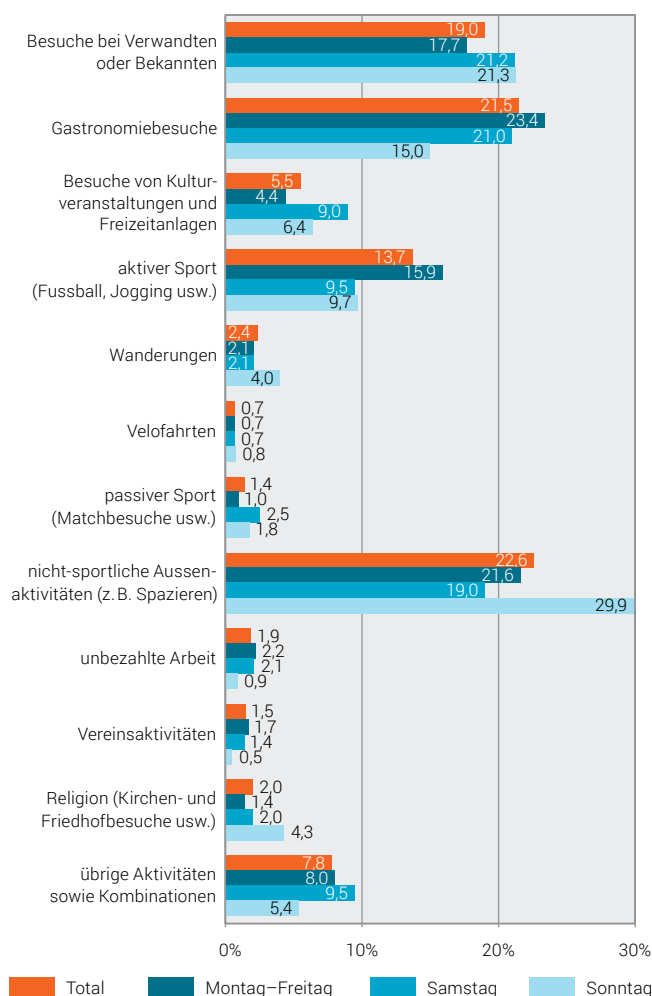
Die Freizeitwege lassen sich auch nach einzelnen Aktivitätstypen untersuchen. Im Gegensatz zu den bisher präsentierten Resultaten werden dabei jedoch ausschliesslich die Hinwege zu den Freizeitaktivitäten berücksichtigt, keine Nachhausewege.

Die meisten Freizeitwege dienten 2015 nicht-sportlichen Aussenaktivitäten (z. B. Spaziergängen, siehe Glossar) sowie Gastronomiebesuchen (G 3.4.5.3). Erstere kamen auf einen Anteil an den zurückgelegten Freizeitwegen von 23%, Zweitere auf einen solchen von 22%. Es folgten Besuche bei Verwandten oder Bekannten mit 19% und der aktive Sport mit 14%. Die vier genannten Kategorien hatten schon 2010 die höchsten Anteile auf sich vereint. Alle übrigen Aktivitätstypen wiesen 2015 Anteilswerte von höchstens 6% auf.

Freizeitwege nach Aktivitätstyp und Wochentag, 2015

Anteile der verschiedenen Aktivitäten an der Anzahl Freizeitwege im Inland (ohne Rückwege nach Hause)

G 3.4.5.3



Basis: 47 709 Freizeitwege im Inland
(Hinwege zu Freizeitaktivitäten und Rundwege mit Start und Ziel zu Hause)

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Die nicht-sportlichen Aussenaktivitäten machten vor allem am Sonntag einen grossen Teil der Freizeitwege aus (30%). Die Gastronomiebesuche und der aktive Sport hingegen waren von Montag bis Freitag von grösserer Bedeutung (Anteile von 23% und 16%).

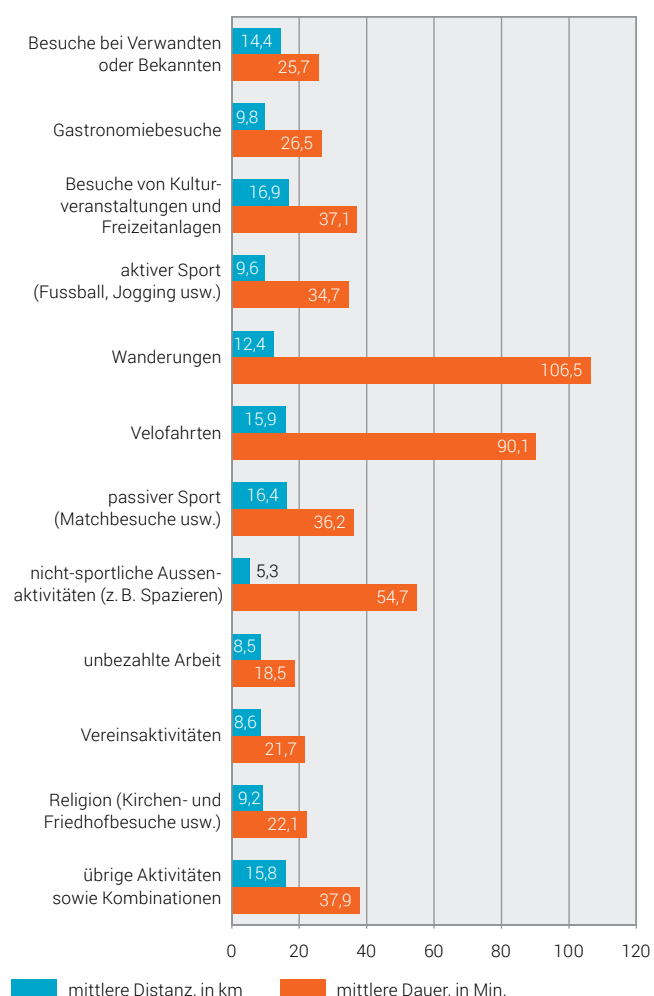
Besonders lang waren im Durchschnitt die Wege, welche für den Besuch von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen (16,9 km pro Weg), für Matchbesuche und anderen Passivsport (16,4 km) sowie auf Velofahrten (15,9 km) zurückgelegt wurden (G 3.4.5.4). Am anderen Ende der Skala fanden sich die nicht-sportlichen Aussenaktivitäten mit 5,3 km.

Am meisten Zeit nahmen die Wege jener Aktivitätstypen in Anspruch, bei denen die Mobilität meist mit der Freizeitaktivität selbst identisch ist. So wurde bei den Wanderungen eine mittlere Wegdauer von 106,5 Minuten verzeichnet, bei den Velofahrten eine solche von 90,1 Minuten und bei den nicht-sportlichen Aussenaktivitäten eine von 54,7 Minuten.

Mittlere Distanz und Dauer der Freizeitwege nach Aktivitätstyp, 2015

Freizeitwege im Inland (ohne Rückwege nach Hause)

G 3.4.5.4



Basis: 47 709 Freizeitwege im Inland
(Hinwege zu Freizeitaktivitäten und Rundwege mit Start und Ziel zu Hause)

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

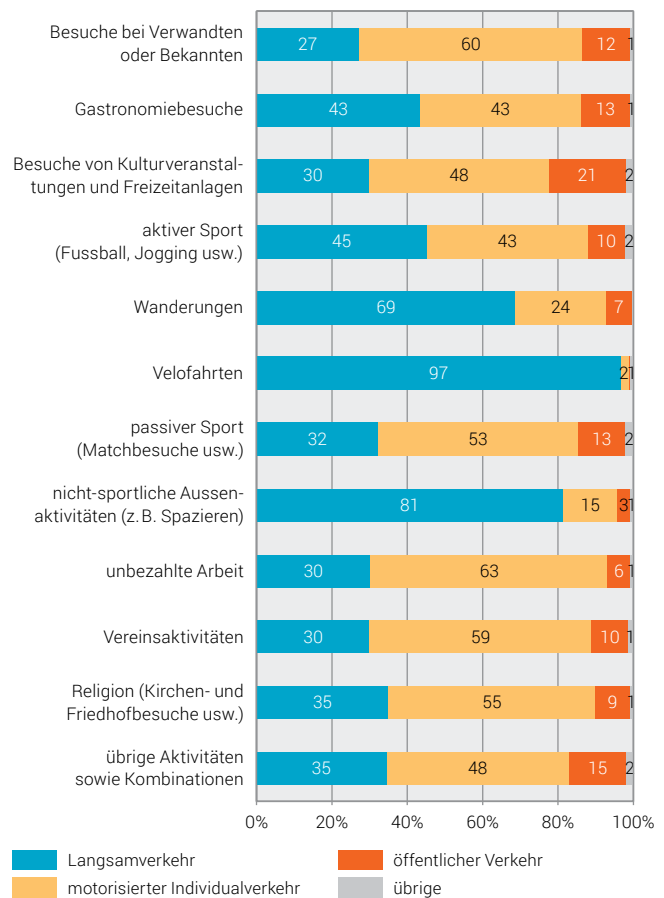
© BFS 2017

Durch eine Hierarchisierung der Verkehrsmittel kann für jeden Weg ein sogenanntes Hauptverkehrsmittel bestimmt werden. Insbesondere werden dabei die schnelleren Verkehrsmittel den langsameren übergeordnet (genaue Erklärung siehe Glossar). Die Anteile des Langsamverkehrs an der Anzahl Wege waren 2015 aus offenkundigen Gründen bei den Velofahrten mit 97%, den nicht-sportlichen Aussenaktivitäten mit 81% und den Wanderungen mit 69% am grössten (G3.4.5.5). Wanderungen oder Velofahrten weisen auch MIV- und ÖV-Anteile auf, weil zum Teil die Ausgangspunkte mit solchen Verkehrsmitteln erreicht werden. Der motorisierte Individualverkehr diente besonders häufig als Hauptverkehrsmittel für Wege im Zusammenhang mit unbezahlter Arbeit (63%), Besuchen bei Verwandten oder Bekannten (60%) sowie Vereinsaktivitäten (59%). Der öffentliche Verkehr wurde am häufigsten bei Besuchen von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen benutzt (21%).

Hauptverkehrsmittel auf Freizeitwegen nach Aktivitätstyp, 2015

Anteile an der Anzahl Freizeitwege im Inland
(ohne Rückwege nach Hause)

G 3.4.5.5



Basis: 47 709 Freizeitwege im Inland
(Hinweise zu Freizeitaktivitäten und Rundwege mit Start und Ziel zu Hause)

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

3.4.6 Geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten

Der Verkehrszweck geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten, kurz «Geschäftswege», umfasst Strecken, die im Rahmen der Arbeit zurückgelegt werden. Hierzu gehören etwa Fahrten zu Sitzungen oder für Personen- und Sachentransporte. Davon zu unterscheiden sind Strecken, die ausserhalb der Arbeitszeit zum Aufsuchen der Arbeitsstätte zurückgelegt werden (Arbeitswege, siehe Kapitel 3.4.2).

Bezogen auf die gesamte Bevölkerung machten die Geschäftswege 2015 rund 7% der täglich zurückgelegten Distanzen aus (T3.4.6.1). Wenn die Erwerbsbevölkerung alleine betrachtet wird, waren es 10%, wobei dieser Wert unter der Woche deutlich

höher lag (13%) als am Samstag (3%) und am Sonntag (2%). Bei den erwerbstätigen Männern war der Anteil der Geschäftswege an der Tagesdistanz mehr als viermal so gross wie bei den erwerbstätigen Frauen (14% gegenüber 3%).

Ein einzelner Geschäftsweg mass durchschnittlich 21,4 km und damit deutlich mehr als die einzelnen Wege der übrigen Verkehrszwecke. 27% aller Geschäftswege waren länger als 20 km, 12% sogar länger als 50 km (G3.4.6.1). Der Urbanisierungsgrad des Arbeitsorts beeinflusste die Länge der Geschäftswege nur unwesentlich.

Die auf Geschäftswegen zurückgelegten Distanzen wurden zu drei Vierteln (75%) mit dem Auto absolviert (G3.4.6.2). Die Eisenbahn kam auf einen Anteil von 14%.

Kenngrössen der Wege für geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten, 2015

Durchschnittswerte; im Inland

T3.4.6.1

	Anteil der Geschäftswege an der Tagesdistanz, in %		Anteil der Geschäftswege an der Tagesunterwegszeit ¹ , in %		Anteil der Geschäftswege an allen Wegen, in %		Anzahl Geschäftswege pro Person und Tag		Distanz pro Gesch.-weg, in km	Zeitbedarf ¹ pro Gesch.-weg, in Min.	Anzahl Etappen pro Gesch.-weg
	gesamte Bevölkerung	erwerbstätige Bevölkerung	gesamte Bevölkerung	erwerbstätige Bevölkerung	gesamte Bevölkerung	erwerbstätige Bevölkerung	gesamte Bevölkerung	erwerbstätige Bevölkerung			
Total	6,9	9,7	4,9	7,5	3,5	5,4	0,1	0,2	21,4	36,9	1,5
Wochentag											
Montag bis Freitag	9,1	12,5	6,4	9,9	4,3	6,6	0,2	0,3	21,4	37,0	1,5
Samstag	2,1	2,9	1,3	2,0	1,1	1,6	0,0	0,1	23,9	35,7	1,5
Sonntag	1,1	1,6	0,9	1,4	1,1	1,6	0,0	0,0	16,6	34,5	1,3
Geschlecht											
Männer	10,6	13,8	7,7	11,1	5,4	7,9	0,2	0,3	23,9	39,1	1,4
Frauen	2,2	3,3	1,9	3,0	1,6	2,6	0,1	0,1	12,8	29,4	1,6

¹ Mit Warte- und Umsteigezeiten.

Basis: gesamte Bevölkerung: 57 090 Zielpersonen; Basis erwerbstätige Bevölkerung: 29 814 Erwerbstätige (ohne Erwerbstätige in Ausbildung mit tiefem Beschäftigungsgrad)

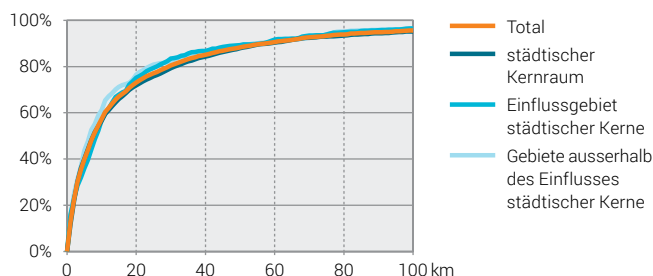
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Länge der Wege für geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten nach Urbanisierungsgrad des Arbeitsorts, 2015

Summenhäufigkeiten; im Inland

G 3.4.6.1



Lesbeispiel: Bei den Erwerbstätigen, die in städtischen Kernräumen arbeiten, sind 72% der Wege für geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten höchstens 20 km lang.

Basis: 6 192 Geschäfts- und Dienstwege im Inland von Zielpersonen mit gültigen Angaben zum Arbeitsort

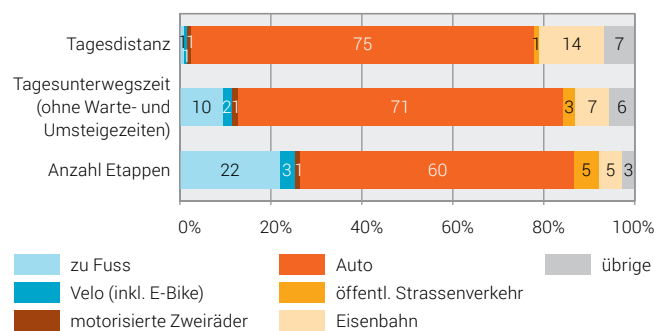
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Verkehrsmittelwahl auf Wegen für geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten, 2015

Anteile im Inland

G 3.4.6.2



Basis: 9 578 Geschäfts- und Dienstetappen im Inland

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

3.4.7 Service- und Begleitwege

Zu den Service- und Begleitwegen zählen etwa das Bringen von Kindern zur Schule oder die Begleitung älterer oder behinderter Menschen zum Arzt, zum Einkaufen und auf Ausflügen. Die Service- und Begleitwege machten 2015 insgesamt 5% der Tagesdistanz und 4% der Tagesunterwegszeit aus, wobei zwischen dem Wochenende und den übrigen Tagen keine grossen Unterschiede bestanden (T 3.4.7.1).

Bei den Frauen war der Anteil der Service- und Begleitwege an den zurückgelegten Wegen etwas höher als bei den Männern (7% gegenüber 5%). Auch beim Distanzanteil wiesen die Frauen einen geringfügig höheren Wert auf (5,2% gegenüber 4,8%). Da Männer jedoch grundsätzlich längere Tagesdistanzen aufweisen (siehe Kapitel 3.2.1), präsentiert sich in absoluten Zahlen ein umgekehrtes Bild: Männer legten 2015 täglich 2,0 km für Service und Begleitung zurück, Frauen einen Sechstel weniger, nämlich 1,7 km. Auch die Distanzen pro Einzelweg waren bei den Männern

länger als bei den Frauen (12,1 km gegenüber 6,9 km). Über beide Geschlechter betrachtet, erstreckte sich ein einzelner Service- und Begleitweg über 9,0 km, wobei dieser Wert am Samstag (14,4 km) und am Sonntag (16,3 km) markant höher lag als im Durchschnitt der übrigen Tage (7,6 km). 64% aller Service- und Begleitwege waren höchstens 5 km lang, 79% höchstens 10 km (G 3.4.7.1). Bei den Bewohnerinnen und Bewohnern der städtischen Kernräume waren die Wege tendenziell kürzer als in weniger urbanisierten Gebieten.

Hinsichtlich der verwendeten Verkehrsmittel dominierte bei den Service- und Begleitwegen das Auto – schliesslich wäre in vielen Fällen gar keine Begleitung nötig gewesen, wenn die zu begleitende Person die fragliche Strecke auch ohne Weiteres zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehr hätte bewältigen können. Das Auto wies 2015 nicht nur den höchsten Anteil an der Tagesdistanz auf (91%), sondern auch an der Tagesunterwegszeit (73%) und an der Anzahl Etappen (65%) (G 3.4.7.2).

Kenngrössen der Service- und Begleitwege, 2015

Durchschnittswerte; im Inland

T 3.4.7.1

	Anteil der S+B-Wege an der Tagesdistanz, in %	Anteil der S+B-Wege an der Tages- unterwegszeit ¹ , in %	Anteil der S+B-Wege an allen Wegen, in %	Anzahl S+B-Wege pro Person und Tag	Distanz pro S+B-Weg, in km	Zeitbedarf ¹ pro S+B-Weg, in Min.	Anzahl Etappen pro S+B-Weg
Total	5,0	4,0	6,1	0,2	9,0	17,4	1,2
Wochentag							
Montag bis Freitag	4,8	4,1	6,4	0,2	7,6	16,0	1,2
Samstag	5,7	3,7	4,9	0,2	14,4	22,5	1,3
Sonntag	5,1	3,2	5,2	0,1	16,3	25,1	1,2
Geschlecht							
Männer	4,8	3,5	4,9	0,2	12,1	19,8	1,2
Frauen	5,2	4,5	7,4	0,2	6,9	15,8	1,2

¹ Mit Warte- und Umsteigezeiten.

Basis: 57 090 Zielpersonen

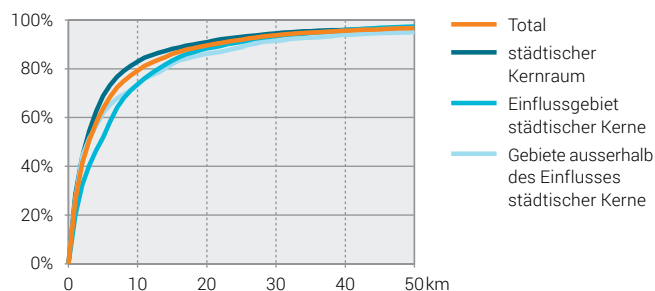
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Länge der Service- und Begleitwege nach Urbanisierungsgrad des Wohnorts, 2015

Summenhäufigkeiten; im Inland

G 3.4.7.1



Lesebeispiel: Bei den Bewohner/innen des städtischen Kernraums sind 83% der Service- und Begleitwege höchstens 10 km lang.

Basis: 12 204 Service- und Begleitwege im Inland

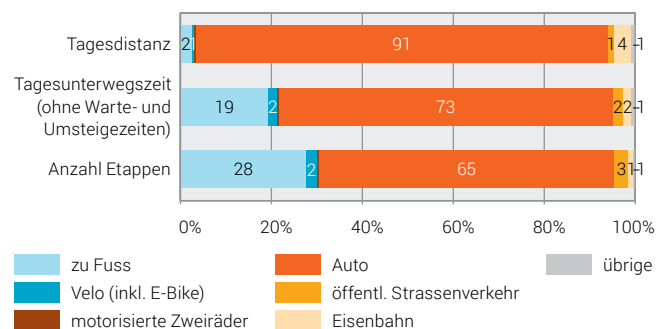
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Verkehrsmittelwahl auf Service- und Begleitwegen, 2015

Anteile im Inland

G 3.4.7.2



Basis: 14 561 Service- und Begleitetappen im Inland

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

3.5 Verkehrsverhalten ausgewählter Bevölkerungsgruppen

3.5.1 Personen unterschiedlichen Alters

Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene (6–24 Jahre)

Zwischen 6 und 24 Jahren durchläuft der Mensch sehr unterschiedliche Lebensphasen, und entsprechend stark ändert sich in dieser Zeit auch sein Verkehrsverhalten. Verglichen mit der Gesamtbevölkerung (siehe Kapitel 3.2.1) legten Kinder zwischen 6 und 9 Jahren sowie zwischen 10 und 14 Jahren 2015 relativ kurze Tagesdistanzen von durchschnittlich 21,6 km beziehungsweise 21,4 km zurück (T3.5.1.1). Bei den darauffolgenden Altersstufen nahm dieser Wert dann stark zu: Jugendliche zwischen 15 und 17 Jahren wiesen bereits eine mittlere Tagesdistanz von 31,9 km auf. Diese Altersgruppe ist dabei die einzige, bei welcher die weiblichen Personen längere Tagesdistanzen zurücklegten

als die männlichen (34,8 km gegenüber 29,3 km). Bei den jungen Erwachsenen zwischen 18 und 24 Jahren erreichte die mittlere Tagesdistanz sogar 48,0 km und damit den höchsten Wert aller untersuchten Altersgruppen (siehe folgende Seiten). Verglichen mit dem Jahr 1994 sind die mittleren Tagesdistanzen bei allen vier Altersgruppen bis 24 Jahre länger geworden. Prozentuell am grössten war der Anstieg bei den Jugendlichen zwischen 15 und 17 Jahren (+34%).

Kinder zwischen 6 und 9 Jahren legten 2015 mehr als die Hälfte der Etappen (55%) zu Fuss zurück, absolvierten aber auch etliche Autoetappen (27%), da sie für längere Wege meist noch auf die Begleitung Erwachsener angewiesen sind (G3.5.1.1). Der öffentliche Verkehr (auf Strassen und Schiene) sowie das Velo spielten mit Etappenanteilen von 8% und 4% hingegen erst eine untergeordnete Rolle. Dies änderte sich bei den 10- bis 14-Jährigen, bei denen das Velo mit 14% einen höheren Anteil erreichte als bei allen anderen Altersgruppen und bei welchen auch die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs (13%) bereits merklich

Kenngrössen des Verkehrsverhaltens bei 6- bis 24-Jährigen, 2015 und 1994

Durchschnittswerte

T3.5.1.1

	mobile Personen an einem durchschnittlichen Tag, in % der jeweiligen Altersgruppe		Tagesdistanz pro Person, im Inland, in km		Tagesunterwegszeit ¹ pro Person, im Inland, in Min.		tägliche Anzahl Etappen pro Person, im Inland	
	2015	1994	2015	1994	2015	1994	2015	1994
6–24 Jahre	91,4	92,3	34,2	29,2	90,1	80,3	5,7	5,1
6–9 Jahre	91,8	88,7	21,6	17,1	72,5	61,7	4,3	3,8
10–14 Jahre	89,8	92,3	21,4	18,8	71,2	67,8	4,8	4,6
15–17 Jahre	91,5	93,4	31,9	23,9	98,9	85,1	6,9	5,8
18–24 Jahre	92,3	93,8	48,0	45,0	105,7	97,4	6,3	6,0

¹ Mit Warte- und Umsteigezeiten.

Basis 2015: 12 995 Zielpersonen zwischen 6 und 24 Jahren

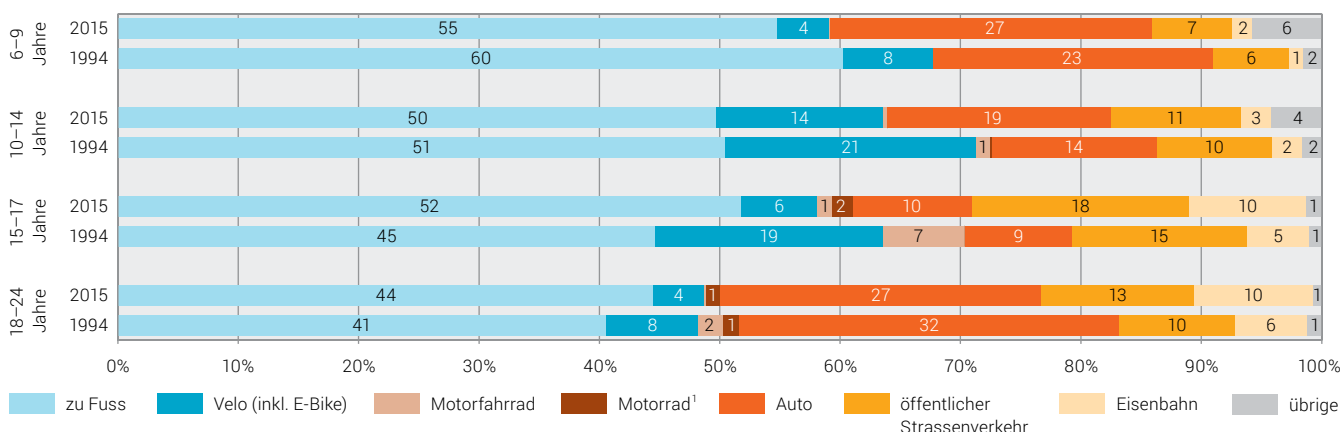
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Verkehrsmittelwahl bei 6- bis 24-Jährigen nach Altersstufe, 2015 und 1994

Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel an der Anzahl Etappen im Inland

G 3.5.1.1

¹ Inkl. Kleinmotorrad.

Basis 2015: 12 995 Zielpersonen zwischen 6 und 24 Jahren

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

zunahm. Tieferer Werte im Vergleich zu den Jüngsten wiesen die 10- bis 14-Jährigen dagegen bei den Fuss- und Autoetappen auf (50% und 19%). Bei den Jugendlichen zwischen 15 und 17 Jahren schmolz der Anteil der Veloetappen auf 6% und jener der Autoetappen auf 10%. Dafür betrug bei ihnen der Anteil des öffentlichen Verkehrs 28% – mehr als bei allen anderen Altersgruppen. Die gemessen an den Etappen wichtigste Fortbewegungsart blieb aber mit einem Anteil von 52% der Fussverkehr. Mit der Möglichkeit zum Erwerb eines Führerausweises stieg bei den jungen Erwachsenen zwischen 18 und 24 Jahren der Anteil der Autoetappen stark an, nämlich auf 27% – dies auf Kosten der übrigen Verkehrsmittel. Einzig der Anteil der Eisenbahnetappen lag wie bei der nächstjüngeren Altersgruppe bei 10%.

Im Vergleich mit dem Jahr 1994 können bei der Verkehrsmittelwahl der Kinder, Jugendlichen und jungen Erwachsenen insbesondere folgende Veränderungen festgestellt werden:

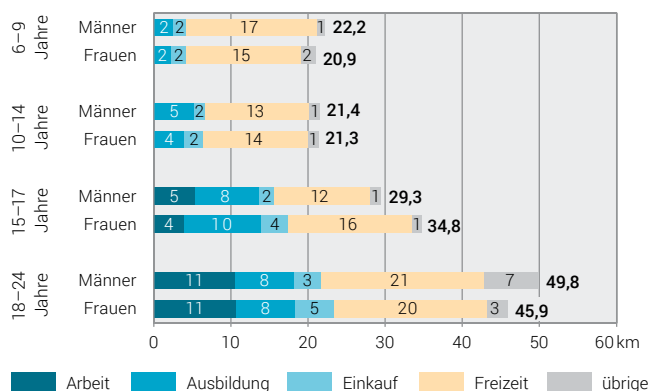
- Der Anteil der Veloetappen hat bei sämtlichen Altersgruppen abgenommen – besonders deutlich bei den 15- bis 17-Jährigen, bei welchen eine Drittelung von 19% auf 6% stattfand.
- Das Motorfahrrad hat bei den Jugendlichen zwischen 15 und 17 Jahren einen grossen Bedeutungsverlust erlitten: Sein Etappenanteil nahm von 7% auf 1% ab.
- Der Anteil der Autoetappen ist bei den jungen Erwachsenen zwischen 18 und 24 Jahren von 32% auf 27% zurückgegangen. Hierin spiegelt sich die Abnahme des Führerausweisbesitzes in dieser Altersgruppe (siehe Kapitel 2.1.1).
- Der öffentliche Verkehr (inkl. Eisenbahn) hat bei den Altersgruppen ab 15 Jahren stark an Bedeutung gewonnen.

In Bezug auf die Verkehrszwecke zeigte sich 2015 bei Kindern zwischen 6 und 9 Jahren eine starke Dominanz der Freizeitwege (G3.5.1.2). Ab 10 Jahren gewannen dann die Ausbildungswege, ab 15 Jahren auch die Arbeits- und Einkaufswege an Bedeutung. Grössere und signifikante Unterschiede zwischen den Geschlechtern gab es lediglich in zwei Fällen: Mädchen und junge Frauen ab 15 Jahren legten längere Distanzen für Einkäufe zurück, und 18- bis 24-jährige Männer absolvierten mehr Kilometer für Dienstfahrten und geschäftliche Tätigkeiten (in der Grafik in «übrige» enthalten).

Tagesdistanz bei 6- bis 24-Jährigen nach Verkehrszweck, Altersstufe und Geschlecht, 2015

mittlere Tagesdistanz pro Person, im Inland

G 3.5.1.2



Basis: 12 995 Zielpersonen zwischen 6 und 24 Jahren

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Erwachsene (25–64 Jahre)

Bei den Erwachsenen nahm die durchschnittliche Tagesdistanz mit zunehmendem Alter ab: von 47,4 km bei den 25- bis 34-Jährigen bis auf 37,1 km bei den 55- bis 64-Jährigen (T3.5.1.2). Letztgenannte Gruppe wies dafür die stärkste prozentuale Zunahme im Vergleich mit 1994 auf (+32%). Bei den übrigen Altersgruppen betrugen die Zunahmen zwischen 15% und 20%.

Personen zwischen 25 und 34 Jahren benutzten 2015 etwas seltener den Personenwagen (für 36% der Etappen) und dafür etwas häufiger den Fuss- und den öffentlichen Verkehr als 35- bis 64-Jährige (G3.5.1.3). Ansonsten unterschieden sich die verschiedenen Altersstufen zwischen 25 und 64 Jahren in ihrer

Kenngrossen des Verkehrsverhaltens bei 25- bis 64-Jährigen, 2015 und 1994

Durchschnittswerte

T3.5.1.2

	mobile Personen an einem durchschnittlichen Tag, in % der jeweiligen Altersgruppe		Tagesdistanz pro Person, im Inland, in km		Tagesunterwegszeit ¹ pro Person, im Inland, in Min.		tägliche Anzahl Etappen pro Person, im Inland	
	2015	1994	2015	1994	2015	1994	2015	1994
25–64 Jahre	91,7	91,1	42,3	35,8	95,8	88,7	5,1	4,6
25–34 Jahre	92,9	92,8	47,4	39,4	99,2	92,8	5,5	5,1
35–44 Jahre	92,3	92,5	42,6	37,2	95,3	88,6	5,2	4,7
45–54 Jahre	91,6	90,6	41,8	35,5	95,8	88,0	4,9	4,5
55–64 Jahre	89,7	86,9	37,1	28,1	92,9	82,6	4,6	4,0

¹ Mit Warte- und Umsteigezeiten.

Basis 2015: 32 073 Zielpersonen zwischen 25 und 64 Jahren

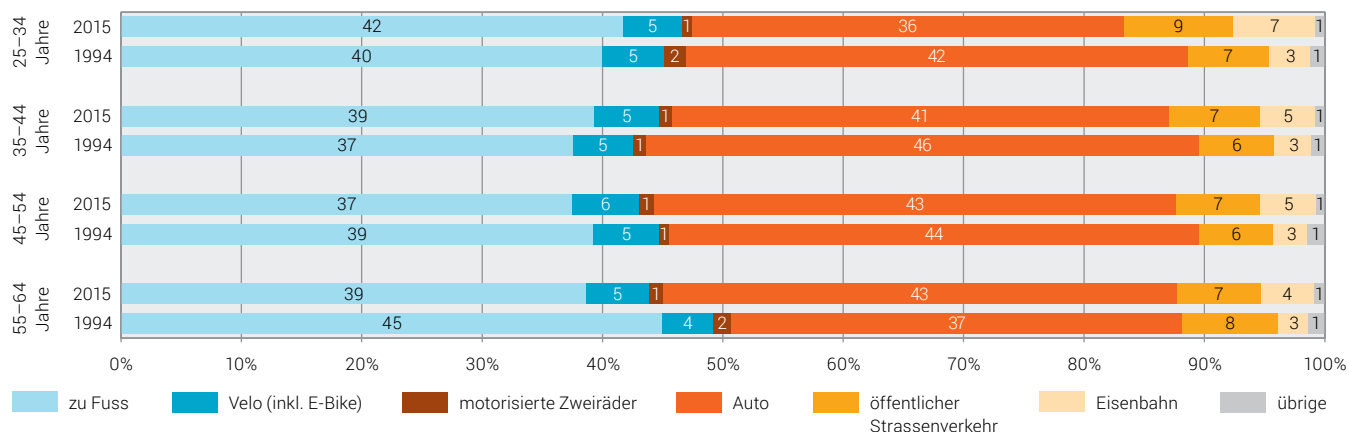
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Verkehrsmittelwahl bei 25- bis 64-Jährigen nach Altersstufe, 2015 und 1994

Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel an der Anzahl Etappen im Inland

G 3.5.1.3



Basis 2015: 32 073 Zielpersonen zwischen 25 und 64 Jahren

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

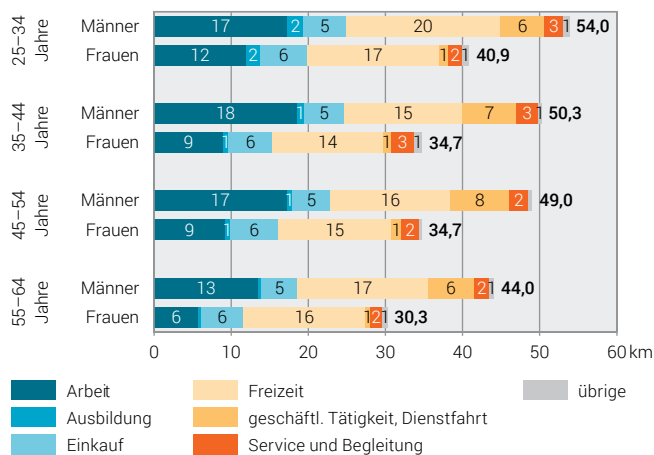
Verkehrsmittelwahl nur wenig. Auch der Zeitvergleich mit dem Jahr 1994 zeigt bei den Erwachsenen nur vergleichsweise kleine Unterschiede:

- Der Anteil der Fussetappen hat sich bei den 25- bis 34-Jährigen und den 35- bis 44-Jährigen leicht vergrössert, bei den beiden darauf folgenden Altersklassen dagegen etwas verkleinert.
- Umgekehrt haben sich die Autoanteile bei den jüngeren Altersgruppen verkleinert und bei den 55- bis 64-Jährigen vergrössert.
- Die Eisenbahn hat bei allen Altersklassen an Bedeutung gewonnen. Ganz besonders gilt dies für die 25- bis 34-Jährigen: Bei ihnen hat sich der Etappenanteil der Eisenbahn verdoppelt. Männer aller Altersstufen zwischen 25 und 64 Jahren legten 2015 deutlich längere Tagesdistanzen zurück als Frauen (G3.5.1.4). Hauptgrund dafür waren die längeren Arbeitswege. Bei den 35- bis 44- und den 55- bis 64-jährigen Männern waren diese mehr als doppelt so lang wie bei den gleichaltrigen Frauen. Auch bei den geschäftlichen Tätigkeiten und Dienstfahrten waren die Tagesdistanzen der Männer deutlich länger.

Tagesdistanz bei 25- bis 64-Jährigen nach Verkehrszweck, Altersstufe und Geschlecht, 2015

mittlere Tagesdistanz pro Person; im Inland

G 3.5.1.4



Basis: 32 073 Zielpersonen zwischen 25 und 64 Jahren

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Kenngrössen des Verkehrsverhaltens bei Personen ab 65 Jahren, 2015 und 1994

Durchschnittswerte

T3.5.1.3

	mobile Personen an einem durchschnittlichen Tag, in % der jeweiligen Altersgruppe		Tagesdistanz pro Person, im Inland, in km		Tagesunterwegszeit ¹ pro Person, im Inland, in Min.		tägliche Anzahl Etappen pro Person, im Inland	
	2015	1994	2015	1994	2015	1994	2015	1994
65 Jahre und mehr	79,0	76,7	23,2	17,6	74,3	63,3	3,6	3,2
65-69 Jahre	84,8	82,5	30,6	22,5	90,9	77,3	4,0	3,8
70-74 Jahre	82,5	79,9	28,0	19,3	83,5	65,0	3,9	3,3
75-79 Jahre	79,6	75,3	20,4	15,3	71,0	60,2	3,6	3,0
80 Jahre und mehr	69,6	65,0	13,3	10,4	51,4	42,7	2,9	2,5

¹ Mit Warte- und Umsteigezeiten.

Basis 2015: 12 022 Zielpersonen ab 65 Jahren

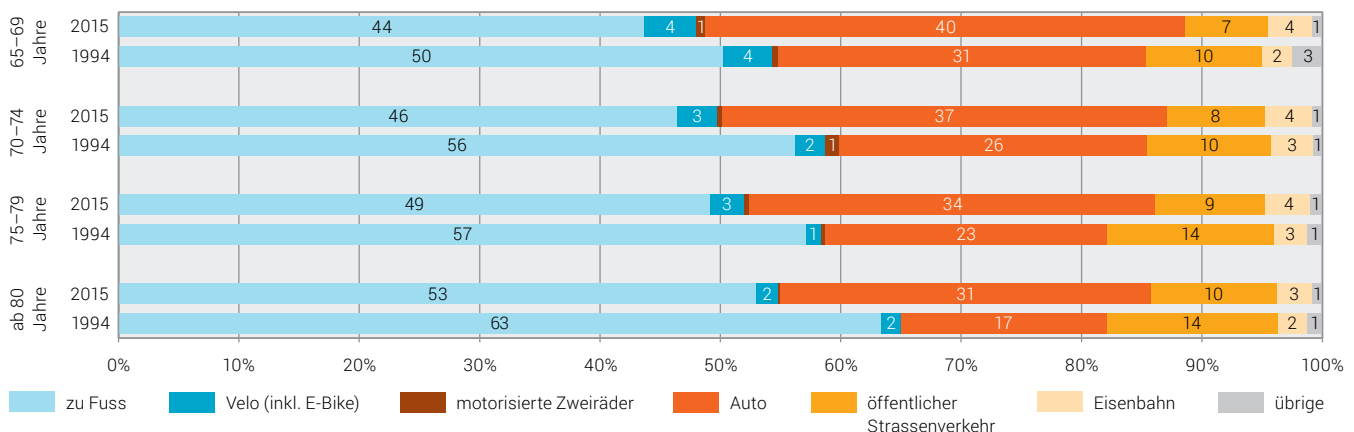
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Verkehrsmittelwahl bei Personen ab 65 Jahren nach Altersstufe, 2015 und 1994

Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel an der Anzahl Etappen im Inland

G 3.5.1.5



Basis 2015: 12 022 Zielpersonen ab 65 Jahren

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Ältere Menschen (ab 65 Jahren)

Bei den Personen ab 65 Jahren nahmen der Anteil mobiler Personen (siehe Glossar) und die Tagesdistanz mit zunehmendem Alter prozentual immer stärker ab (T 3.5.1.3, vorangehende Seite). Während der Rückgang bei der Tagesdistanz von den 65- bis 69-Jährigen zu den 70- bis 74-Jährigen noch 9% betrug, waren es von diesen hin zur Altersstufe der 75-bis 79-Jährigen 27% und zu den ab 80-Jährigen weitere 35%. Verglichen mit dem Jahr 1994 haben die Tagesdistanzen der älteren Menschen prozentual besonders stark zugenommen, wobei die 70- bis 74-Jährigen mit +45% den stärksten Anstieg aller in diesem Kapitel untersuchten Altersgruppen verzeichneten.

Der Anteil der Autoetappen verringerte sich 2015 mit dem Alter stetig: von 40% bei Personen zwischen 65 und 69 Jahren bis auf 31% bei Personen ab 80 Jahren (G 3.5.1.5). Im Gegenzug waren bei den Fuss- und ÖV-Etappen leichte Zunahmen festzustellen. Im Vergleich mit dem Jahr 1994 sind die Autoanteile bei allen Altersgruppen ab 65 Jahren angestiegen – am deutlichsten bei den ab 80-Jährigen, nämlich um 14 Prozentpunkte. Der Anstieg der Autoetappen bei den Seniorinnen und Senioren dürfte vor allem mit der Zunahme des Führerausweisbesitzes bei den Frauen dieser Altersgruppe zu tun haben (siehe Kapitel 2.1.1). Abgenommen haben dagegen bei sämtlichen Altersgruppen ab 65 Jahren die Anteile der Fussetappen.

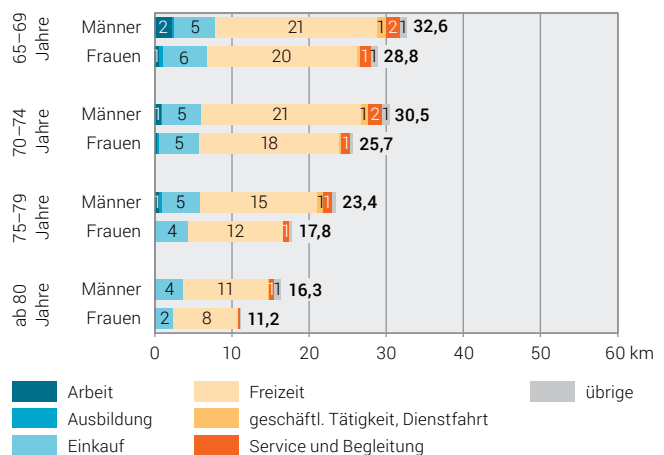
Auch bei den ab 65-Jährigen legten die Männer 2015 mehr Kilometer zurück als die Frauen, wobei sich der prozentuale Unterschied mit zunehmendem Alter verstärkte: Während die 65- bis 69-Jährigen Männer lediglich 13% mehr Kilometer zurücklegten als die gleichaltrigen Frauen, waren es bei den ab 80-Jährigen 46% (G 3.5.1.6).

Der dominierende Verkehrszweck bei den Personen im Rentenalter war – aus naheliegenden Gründen – die Freizeit. Diese wies bei allen Altersstufen ab 65 Jahren Distanzanteile von mehr als 60% auf. Es folgten die Einkaufswege mit Anteilen zwischen 18% und 22%.

Tagesdistanz bei Personen ab 65 Jahren nach Verkehrszweck, Altersstufe und Geschlecht, 2015

mittlere Tagesdistanz pro Person; im Inland

G 3.5.1.6



Basis: 12 022 Zielpersonen ab 65 Jahren

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

3.5.2 Personen unterschiedlicher beruflicher Stellung

Die mittlere Tagesdistanz der Arbeitnehmenden mit Vorgesetztenfunktion war 2015 mit 52,0 km deutlich länger als jene der Angestellten ohne Vorgesetztenfunktion (43,6 km), der Selbständigerwerbenden (41,7 km) und der mitarbeitenden Familienmitglieder (29,2 km). Bei den mitarbeitenden Familienmitgliedern war auch der Anteil mobiler Personen – das heisst der Personen, die an einem durchschnittlichen Wochentag mindestens einmal im Verkehr unterwegs sind – mit 83% deutlich tiefer als bei den übrigen Berufsgruppen.

Die Männer aller untersuchten Berufsgruppen legten mehr Kilometer zurück als die Frauen, wobei insbesondere bei den Autofahrten ein grosser Unterschied zwischen den Geschlechtern bestand (G3.5.2.1). Am grössten war die mit dem Auto zurückgelegte Tagesdistanz bei Männern mit Vorgesetztenfunktion (42,7 km), am kleinsten bei Frauen aus der Gruppe der mitarbeitenden Familienmitglieder (20,1 km).

Der wohl wichtigste Grund für die relativ kleinen Tagesdistanzen der Selbständigerwerbenden und der mitarbeitenden Familienmitglieder liegt in den kurzen Arbeitswegen von Personen dieser Berufsgruppen. Vielfach befinden sich ihre Wohn- und

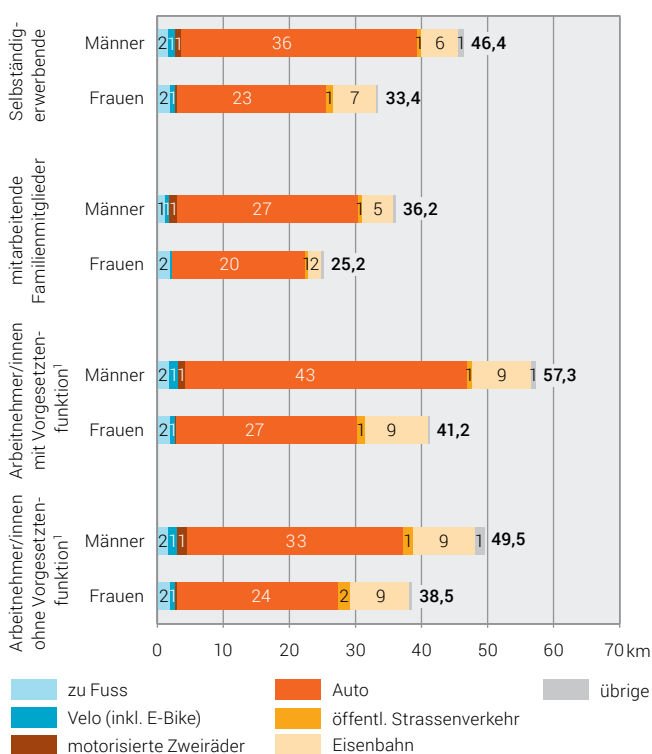
Arbeitsstätten in unmittelbarer Nähe zueinander oder gar unter dem gleichen Dach. Als Beispiele können Bauern- und Handwerksbetriebe, Fachgeschäfte oder kleine Dienstleistungsbüros genannt werden. Bei den mitarbeitenden Familienmitgliedern machte der Verkehrszweck Arbeit bei den Männern gerade mal 15% und bei den Frauen gar nur 13% der Tagesdistanz aus (G3.5.2.2). Zum Vergleich: Bei den Angestellten mit Führungsfunktion erreichte der entsprechende Wert bei beiden Geschlechtern 37%.

Die Distanzanteile der geschäftlichen Tätigkeiten und Dienstfahrten lagen bei den Männern sämtlicher Berufsgruppen um ein Mehrfaches höher als bei den Frauen. Den mit Abstand höchsten Wert erreichten sie mit 22% bei den männlichen Selbständigerwerbenden. Im Gegenzug wiesen die Frauen aller Berufsgruppen einen höheren Anteilswert bei den Einkaufswegen auf. Besonders hoch war dieser mit 24% bei den Frauen aus der Gruppe der mitarbeitenden Familienmitglieder.

Tagesdistanz nach beruflicher Stellung, Verkehrsmittel und Geschlecht, 2015

Mittlere Tagesdistanz pro Person; im Inland

G 3.5.2.1



¹ Inklusive Arbeitnehmende in Unternehmensleitung.

Basis: 30 517 Erwerbstätige

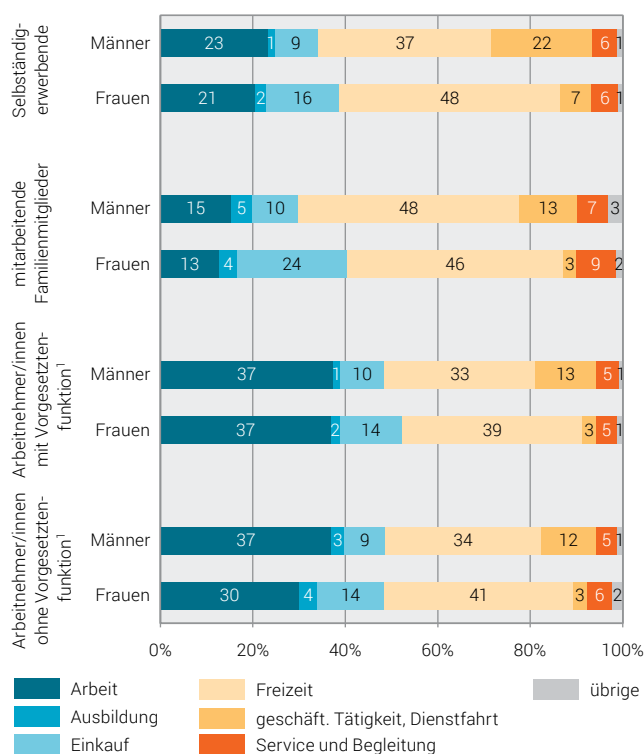
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Bedeutung der Verkehrszwecke nach beruflicher Stellung und Geschlecht, 2015

Anteile an der Tagesdistanz im Inland

G 3.5.2.2



¹ Inklusive Arbeitnehmende in Unternehmensleitung.

Basis: 30 517 Erwerbstätige

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

3.5.3 Hohe und niedrige Einkommen

Je höher das Haushaltseinkommen, desto länger sind die mittleren Tagesdistanzen der Haushaltsmitglieder (G3.5.3.1). 2015 wiesen Personen, die in einem Haushalt mit einem monatlichen Gesamteinkommen von höchstens 4 000 Franken lebten, eine mittlere Tagesdistanz von 22,5 km auf, während der entsprechende Wert in der Einkommensklasse über 12 000 Franken 129% mehr, nämlich 51,6 km betrug. Am grössten war dabei die Differenz beim motorisierten Individualverkehr (+158%), gefolgt vom öffentlichen Verkehr (+113%).

Die Haushaltsgrossen und -zusammensetzungen sind sehr unterschiedlich. Folglich lässt sich vom Haushaltseinkommen nur sehr bedingt auf die den einzelnen Haushaltsmitgliedern zur Verfügung stehenden Geldmittel schliessen. Um den Zusammenhang zwischen der wirtschaftlichen Situation und dem Mobilitätsverhalten besser zu beleuchten, können Personen desselben

Haushaltstyps miteinander verglichen werden. Bei den Paaren – mit und ohne Kinder – bleibt der positive Zusammenhang zwischen Einkommenshöhe und Länge der Tagesdistanz bestehen (zumindest bei Verwendung der gewählten Einkommensklassen). Bei den Einpersonenhaushalten dagegen scheint die mittlere Tagesdistanz oberhalb eines durchschnittlichen Monatseinkommens von 12 000 Franken wieder kürzer zu werden (der Rückgang ist jedoch statistisch nicht signifikant).

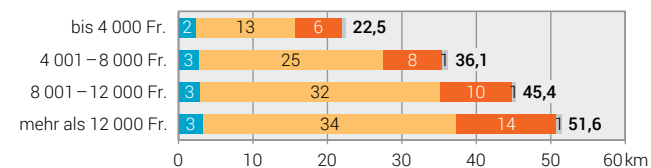
Die Zunahme der Tagesdistanzen mit steigendem Einkommen lässt sich primär auf die grössere Bedeutung der Arbeitswege bei besser Verdienenden zurückführen (G3.5.3.2). Letzteres wiederum erklärt sich unter anderem mit dem positiven Zusammenhang zwischen Haushaltseinkommen und Beschäftigungsgrad. Zudem legen Personen mit hohem Ausbildungsniveau und entsprechend gutem Einkommen im Schnitt auch längere Einzelwege zurück, um sich von ihrer Wohn- zur Arbeitsstätte zu begeben (BFS 2016b).

Tagesdistanz nach Haushaltstyp, monatlichem Haushaltseinkommen und Verkehrsmittel, 2015

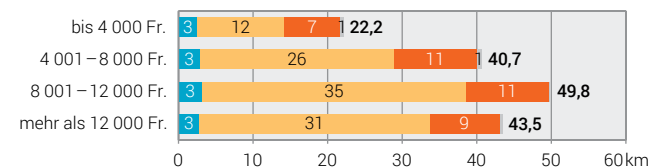
mittlere Tagesdistanz pro Person; im Inland

G 3.5.3.1

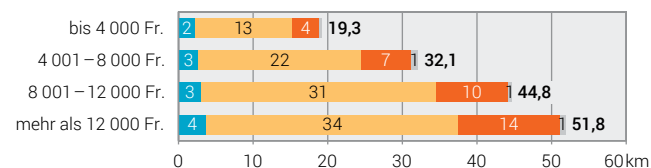
alle Haushaltstypen



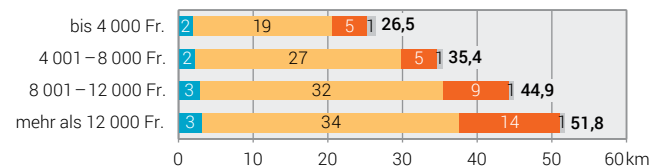
Einpersonenhaushalte



Paare ohne Kinder



Paare mit Kindern



Langsamverkehr öffentlicher Verkehr
motorisierter Individualverkehr übrige

Hinweis: Einelternhaushalte mit Kindern und Nichtfamilienhaushalte nicht separat aufgeführt, da Stichprobe zu klein.

Basis: 40 524 Zielpersonen mit gültigen Angaben zum monatlichen Haushaltseinkommen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

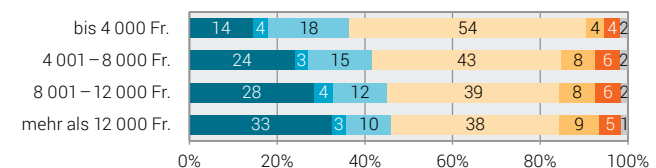
© BFS 2017

Bedeutung der Verkehrszwecke nach Haushaltstyp und monatlichem Haushaltseinkommen, 2015

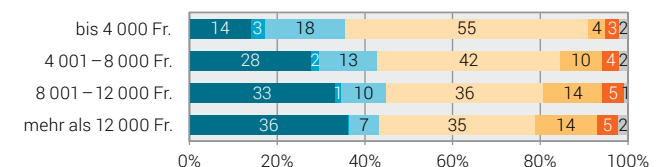
Anteile an der Tagesdistanz pro Person im Inland

G 3.5.3.2

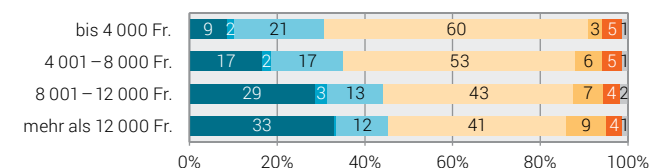
alle Haushaltstypen



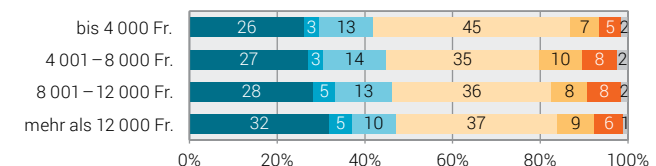
Einpersonenhaushalte



Paare ohne Kinder



Paare mit Kindern



Arbeit Einkauf geschäftl. Tätigkeit, Dienstfahrt
Ausbildung Freizeit Service und Begleitung übrige

Hinweis: Einelternhaushalte mit Kindern und Nichtfamilienhaushalte nicht separat aufgeführt, da Stichprobe zu klein.

Basis: 40 524 Zielpersonen mit gültigen Angaben zum monatlichen Haushaltseinkommen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

3.5.4 Unter- und übergewichtige Personen

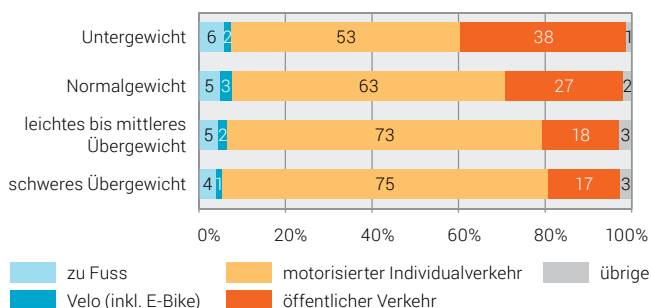
Personen mit schwerem Übergewicht (Definition siehe Box) sind seltener mobil als Normalgewichtige (T 3.5.4.1). Lediglich 84% der stark Übergewichtigen waren 2015 an einem durchschnittlichen Tag mindestens einmal ausser Haus unterwegs, gegenüber 90% bei Personen mit Normalgewicht. Auch bei den untergewichtigen Personen war der Mobilitätsgrad tiefer als bei den Normalgewichtigen, allerdings war der Unterschied in diesem Fall nicht signifikant (auch nicht bei den Untergewichtigen ab 65 Jahren, obwohl hier die Differenz gross scheint).

Die mittlere Tagesdistanz war bei Personen mit schwerem Übergewicht (33,9 km) ebenfalls kürzer als bei Normalgewichtigen (41,0 km). Übergewichtige – auch solche mit nur leichtem oder mittlerem Übergewicht – legten dabei einen vergleichsweise grossen Anteil der Tagesdistanz mit dem motorisierten Individualverkehr zurück (G 3.5.4.1). Dagegen waren bei ihnen die Distanzanteile des öffentlichen Verkehrs sowie der aus Gesundheitsgründen wichtigen Bewegung aus eigener Muskelkraft, also des Langsamverkehrs zu Fuss oder mit dem Velo, tiefer als bei normalgewichtigen Personen. Schwer Übergewichtige waren pro Person und Tag durchschnittlich 24 Minuten zu Fuss und 2 Minuten mit dem Velo unterwegs – ungefähr 6 respektive 3 Minuten weniger als normalgewichtige Personen (G 3.5.4.2).

Verkehrsmittelwahl nach Körpergewicht, 2015

Anteile an der Tagesdistanz im Inland

G 3.5.4.1



Basis: 14 329 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zum Zusatzmodul Langsamverkehr und Beruf befragt wurden, mit gültigen Angaben zu Körpergewicht und Körpergrösse

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Wer gilt als unter- und wer als übergewichtig?

Als Indikator für Unter- respektive Übergewicht wird der sogenannte Body-Mass-Index (BMI) herangezogen. Dieser berechnet sich aus dem Körpergewicht einer Person (in Kilogramm), geteilt durch die Körpergrösse (in Metern) im Quadrat. Es gilt folgende Klassifizierung:

- Untergewicht: BMI < 18,5 (3% der Bev.)¹
- Normalgewicht: BMI 18,5–24,9 (56% der Bev.)¹
- Leichtes bis mittleres Übergewicht: BMI 25–29,9 (31% der Bev.)¹
- Schweres Übergewicht: BMI ≥ 30 (9% der Bev.)¹

¹ Anteile an der Bevölkerung ab 18 Jahren gemäss Stichprobe Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

Mobile Personen nach Körpergewicht, Geschlecht und Alter, 2015

Anteil der Bevölkerung ab 18 Jahren, der an einem durchschnittlichen Tag im Verkehr unterwegs ist, in %

T 3.5.4.1

	Untergewicht	Normalgewicht	leichtes bis mittleres Übergewicht	schweres Übergewicht	Total
Total	88,0	90,1	89,3	84,0	89,2
Geschlecht					
Männer	93,0	91,7	91,4	86,4	91,0
Frauen	87,4	89,0	85,2	80,8	87,4
Alter					
18–24 Jahre	93,2	93,8	93,7	87,0	93,5
25–64 Jahre	90,7	92,0	92,7	86,8	91,7
65 Jahre und mehr	73,2	80,6	79,2	77,7	79,5

Basis: 14 329 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zum Zusatzmodul Langsamverkehr und Beruf befragt wurden, mit gültigen Angaben zu Körpergewicht und Körpergrösse

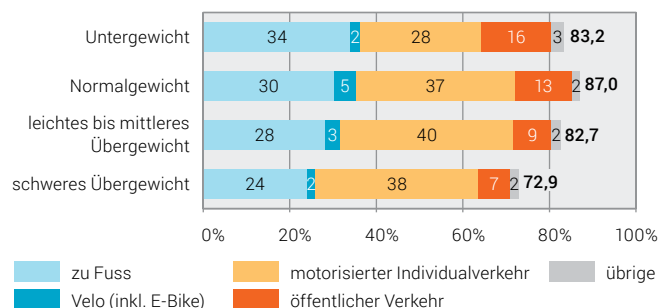
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Mittlere Tagesunterwegszeit¹ pro Person nach Körpergewicht und Verkehrsmittel, 2015

im Inland

G 3.5.4.2



¹ Ohne Warte- und Umsteigezeiten.

Basis: 14 329 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zum Zusatzmodul Langsamverkehr und Beruf befragt wurden, mit gültigen Angaben zu Körpergewicht und Körpergrösse

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

3.6 Verkehrsverhalten in den Agglomerationen

In den Agglomerationen (Erklärung siehe Box) konzentriert sich der Verkehr, und entsprechend treten dort auch seine unerwünschten Auswirkungen verstärkt auf. Das Verkehrsverhalten der in den Agglomerationen ansässigen Bevölkerung sowie die Charakteristika des Agglomerationsverkehrs sind daher für die Verkehrspolitik von besonderem Interesse. Ihnen ist hier ein eigenes Kapitel gewidmet.

11 von 49 Agglomerationen wiesen 2015 eine mittlere Tagesdistanz pro Einwohnerin und Einwohner von mehr als 40 km auf (G3.6.1, eine Agglomeration ohne Angaben). Dazu gehörten Lachen am Zürichsee, die beiden Walliser Agglomerationen Brig-Visp und Monthey, Freiburg und das benachbarte Bulle, Thun und Interlaken im Berner Oberland sowie Buchs (SG), Rheintal, Chur und Neuchâtel. Bei 23 Agglomerationen lag die mittlere Tagesdistanz der Bevölkerung zwischen 35 und 40 km, bei 9 weiteren zwischen 30 und 35 km. Insgesamt 5 Agglomerationen wiesen einen Wert von weniger als 30 km auf. Zu beachten ist, dass die Vertrauensintervalle (Erklärung siehe Kapitel 5.3) bei dieser feinen Auswertung zum Teil gross und die Resultate daher mit Vorsicht zu lesen sind.

Ein Vergleich der Agglomerationen nach Grössenklassen zeigt, dass die Tagesdistanzen mit steigender Einwohnerzahl abnehmen (T3.6.1). 2015 war die mittlere Tagesdistanz pro Person bei den Agglomerationen mit mehr als 250 000 Einwohnerinnen und Einwohnern ein Siebtel kürzer als in den Agglomerationen mit einer Bevölkerungszahl unter 50 000 (33,4 km gegenüber 38,8 km). Gleichwohl war bei den grossen Agglomerationen die tägliche Unterwegszeit ähnlich lang und die Anzahl zurückgelegter Etappen sogar grösser. Die Einwohnerinnen und Einwohner

Agglomerationen

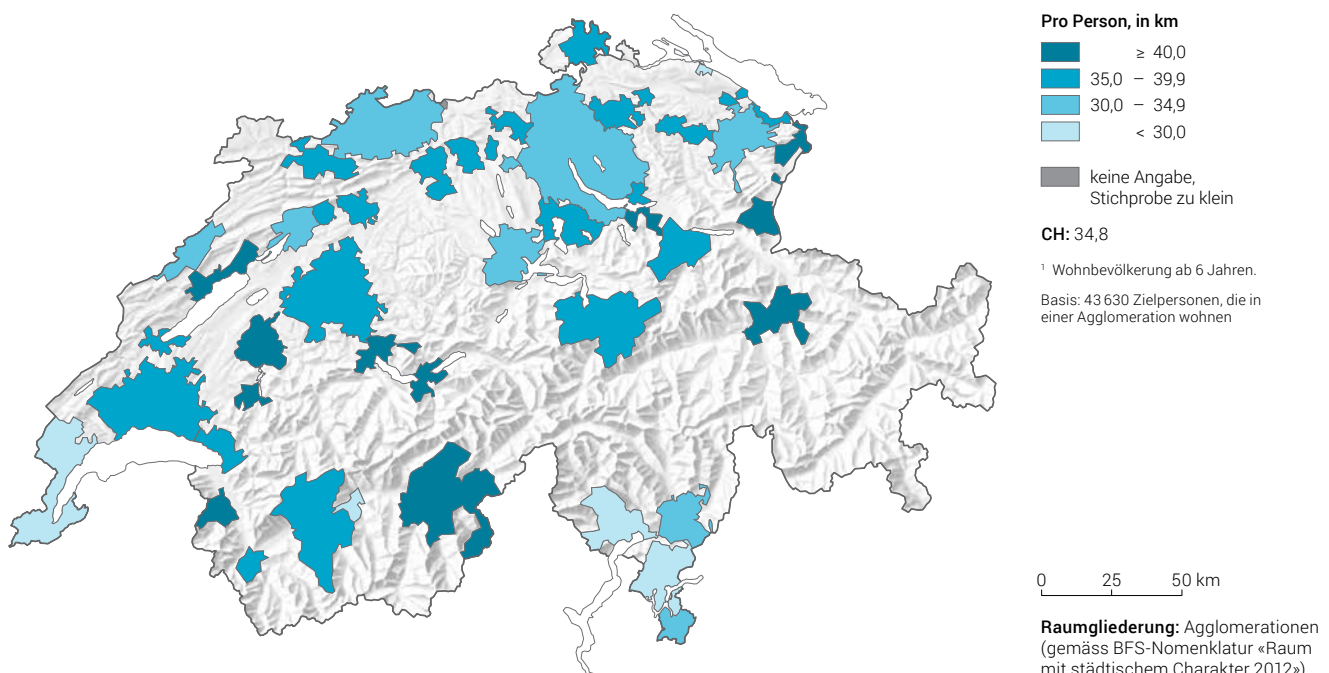
Gemäss der entsprechenden Nomenklatur des Bundesamtes für Statistik (BFS 2014) sind Agglomerationen Ansammlungen von Gemeinden mit städtischem Charakter und insgesamt mehr als 20 000 Einwohnerinnen und Einwohnern (inklusive Äquivalenten aus Logiernächten). Sie bestehen aus einem dichten Kern und (im Regelfall) einem Gürtel von Gemeinden, die mit dem Kern funktional verflochten sind. Für die Abgrenzung der Gürtel werden Daten zur Grösse der Pendlerflüsse verwendet. Die Schweiz zählt gemäss der oben genannten Nomenklatur 49 Agglomerationen. In ihnen lebten 2015 rund 73% der Schweizer Wohnbevölkerung.

der kleinen Agglomerationen bewegten sich demnach schneller fort und legten längere Etappen zurück – häufig solche mit dem Auto (siehe auch G3.6.2). Hinsichtlich der Anzahl täglicher Wege und Ausgänge (Erklärungen siehe Kapitel 3.2.3) unterschied sich die Bevölkerung der kleinen und grossen Agglomerationen kaum.

Der Autobesitz war in den kleinen Agglomerationen verbreiteter als in den grossen: Während in den Agglomerationen mit weniger als 50 000 Einwohnerinnen und Einwohnern 83% der Haushalte (mindestens) ein Auto besaßen, waren es in solchen mit einer Bevölkerung von mehr als 250 000 Personen lediglich 71%. Gerade umgekehrt verhielt es sich mit den ÖV-Abos: Ihr Besitz nahm mit der Agglomerationsgrösse zu. Insbesondere Verbund-Abos waren – dank entsprechendem Angebot – in den grossen Agglomerationen weitaus verbreiteter als in den kleinen.

Mittlere Tagesdistanz der Agglomerationsbewohner/innen¹ (Strecken im Inland), 2015

G 3.6.1



Kenngrössen der Mobilität der Einwohner/innen nach Bevölkerungszahl der Agglomerationen¹, 2015

T 3.6.1

	Agglomerationen mit 250 000 Einwohner/innen und mehr	Agglomerationen mit 50 000 bis 249 999 Einwohner/innen	Agglomerationen mit weniger als 50 000 Einwohner/innen	Wohnort ausserhalb der Agglomerationen
Fahrzeugbesitz, in % der Haushalte²				
Auto	71,4	78,1	82,6	87,8
Velo (inkl. E-Bike)	65,3	65,7	71,6	71,4
Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs, in % der Bevölkerung				
Halbtax-Abo	38,7	35,9	34,1	34,4
General-Abo (GA)	10,9	10,1	11,1	8,6
Verbund-Abo	25,2	12,9	5,5	5,6
ÖV-Abos total	65,3	55,0	50,4	47,4
zurückgelegte Strecken im Inland und benötigte Zeit, Durchschnittswerte pro Person				
Tagesdistanz, in km	33,4	35,8	38,8	42,5
Tagesunterwegszeit ³ , in Min.	90,9	89,1	88,6	91,5
tägliche Anzahl Etappen	5,4	4,8	4,5	4,4
tägliche Anzahl Wege	3,4	3,4	3,4	3,3
tägliche Anzahl Ausgänge	1,3	1,4	1,4	1,4

¹ Agglomerationen gemäss BFS-Nomenklatur «Raum mit städtischem Charakter 2012»; Bevölkerungszahl Ende 2012. Bei grenzüberschreitenden Agglomerationen wurde nur der schweizerische Teil berücksichtigt.

² Haushalte mit einem oder mehreren Auto(s) bzw. Velo(s).

³ Mit Warte- und Umsteigezeiten.

Basis Fahrzeugbesitz: 57 065 Haushalte mit gültigen Angaben zum Autobesitz und 57 045 Haushalte mit gültigen Angaben zum Velobesitz; Basis Abobesitz: 50 149 Zielpersonen ab 16 Jahren; Basis zurückgelegte Strecken und benötigte Zeit: 57 090 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Kenngrössen der Mobilität der Einwohner/innen der zehn bevölkerungsreichsten Agglomerationen¹, 2015

T 3.6.2

	Zürich	Genf	Basel	Bern	Lausanne	Luzern	St. Gallen	Lugano	Winterthur	Zug
Fahrzeugbesitz, in % der Haushalte²										
Auto	71,4	75,3	68,3	67,6	74,5	72,1	71,8	81,3	67,2	82,4
Velo (inkl. E-Bike)	69,8	58,7	67,0	72,7	48,9	67,5	68,3	40,7	75,5	72,7
Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs, in % der Bevölkerung										
Halbtax-Abo	45,7	22,2	37,2	48,9	30,2	42,0	43,6	14,8	45,1	49,9
General-Abo (GA)	11,6	6,4	8,8	20,0	8,1	11,7	9,5	1,6	14,2	10,3
Verbund-Abo	25,0	25,9	31,5	21,1	20,4	18,5	18,7	16,8	18,7	15,2
ÖV-Abos total	70,0	52,1	67,4	77,4	52,3	64,4	63,3	33,5	70,3	66,8
zurückgelegte Strecken im Inland und benötigte Zeit, Durchschnittswerte pro Person										
Tagesdistanz, in km	34,5	25,6	32,0	39,3	36,2	34,9	30,2	26,5	37,8	37,4
Tagesunterwegszeit ³ , in Min.	93,0	84,8	87,0	97,1	91,3	95,0	90,1	82,0	90,8	90,8
tägliche Anzahl Etappen	5,4	5,3	5,2	5,5	5,5	4,9	5,1	4,7	5,2	4,7
tägliche Anzahl Wege	3,3	3,5	3,2	3,3	3,6	3,3	3,3	3,6	3,3	3,4
tägliche Anzahl Ausgänge	1,3	1,4	1,3	1,3	1,4	1,3	1,3	1,4	1,3	1,3

¹ Agglomerationen gemäss BFS-Nomenklatur «Raum mit städtischem Charakter 2012»; Bevölkerungszahl Ende 2012. Bei grenzüberschreitenden Agglomerationen wurde nur der schweizerische Teil berücksichtigt.

² Haushalte mit einem oder mehreren Auto(s) bzw. Velo(s).

³ Mit Warte- und Umsteigezeiten.

Basis Fahrzeugbesitz: 22 978 Haushalte mit gültigen Angaben zum Autobesitz und 22 977 Haushalte mit gültigen Angaben zum Velobesitz; Basis Abobesitz: 20 288 Zielpersonen ab 16 Jahren; Basis zurückgelegte Strecken und benötigte Zeit: 22 994 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Wenn die zehn bevölkerungsstärksten Agglomerationen der Schweiz einzeln miteinander verglichen werden, wiesen beim Autobesitz Zug und Lugano mit 82% respektive 81% die mit Abstand höchsten Werte auf (T 3.6.2). Den kleinsten Anteil verzeichnete Winterthur mit 67%.

Hinsichtlich der Velos und der ÖV-Abonnemente zeigten sich Unterschiede insbesondere entlang der Sprachgrenzen. So betrug der Anteil der Haushalte mit Velo(s) in Lugano lediglich 41% und war auch in den Westschweizer Ballungsräumen Lausanne und Genf mit 49% respektive 59% vergleichsweise tief. In den grossen Deutschschweizer Agglomerationen dagegen lagen die entsprechenden Werte allesamt zwischen 67% (Luzern und Basel) und 76% (Winterthur). Auch der Anteil der Personen mit ÖV-Abonnements war in Lugano mit 33% am tiefsten, gefolgt von Genf und Lausanne mit je 52%. Anteilsmässig am meisten Abo-Besitzerinnen und -Besitzer gab es in der Agglomeration Bern. Dort verfügten beinahe vier von fünf Einwohnerinnen respektive Einwohnern über ein ÖV-Abonnement, jede fünfte Person besass gar ein GA.

Bern war von den grossen Agglomeration auch jene, dessen Bewohnerschaft im Mittel die längsten Tagesdistanzen im Inland zurücklegte (39,3 km) und am meisten Zeit im Verkehr verbrachte (97,1 Min.).

Eingesetzte Verkehrsmittel

Gemessen an der Tagesdistanz stellte das Auto 2015 sowohl für die Bewohnerschaft der kleinen als auch der grossen Agglomerationen das mit Abstand wichtigste Verkehrsmittel dar (G 3.6.2, Grafik links). Allerdings war sein Anteil bei den Agglomerationen mit mindestens 250 000 Einwohnerinnen und Einwohnern mit 58% tiefer als in den kleineren Ballungsräumen. Umgekehrt war der Anteilswert des öffentlichen Strassenverkehrs umso grösser, je mehr Einwohnerinnen und Einwohner eine Agglomeration zählte.

Die Bedeutung der verschiedenen Verkehrsmittel kann statt nach dem Wohnortprinzip auch nach dem Territorialprinzip untersucht werden (siehe Box). So betrachtet ergeben sich vor allem bei den kleinen Agglomerationen gewisse Abweichungen zu obigen Ausführungen: In der Gruppe der Agglomerationen mit weniger als 50 000 Einwohnerinnen und Einwohnern war der Anteil der mit dem Auto zurückgelegten Distanzen 2015, nach dem Territorialprinzip berechnet, um 4 Prozentpunkte grösser als nach Wohnortprinzip (G 3.6.2, Grafik rechts). Im Gegenzug war der Anteil der Eisenbahndistanzen 5 Prozentpunkte kleiner.

Wohnortprinzip und Territorialprinzip

Die Bedeutung der Verkehrsmittel und der Verkehrszwecke in den Agglomerationen wird auf den folgenden Seiten nicht nur nach dem Wohnort-, sondern auch nach dem Territorialprinzip untersucht.

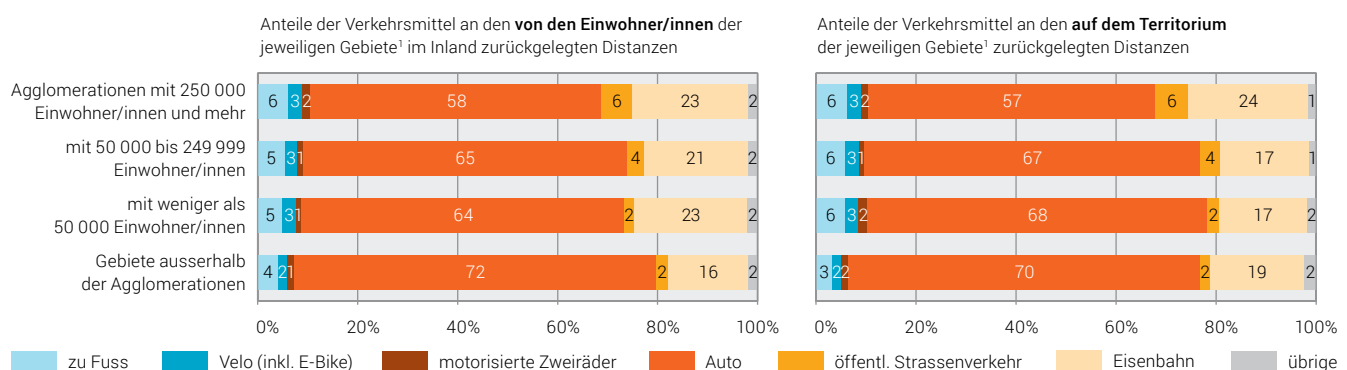
Im Falle des *Wohnortprinzips* werden die von den Bewohnerinnen und Bewohnern einer bestimmten Agglomeration zurückgelegten Tagesdistanzen betrachtet und zwar unabhängig davon, ob die entsprechenden Strecken auf dem Territorium der Agglomeration oder ausserhalb desselben zurückgelegt wurden. Es geht dabei vor allem darum, den Einfluss des Wohnorts auf das Verkehrsverhalten der Bevölkerung zu analysieren.

Im Gegensatz dazu werden bei den Analysen nach *Territorialprinzip* nur die auf dem Territorium einer Agglomeration zurückgelegten Distanzen berücksichtigt. Irrelevant ist dafür, ob diese Strecken von der Agglomerationsbevölkerung selbst oder von Auswärtigen absolviert wurden. Auch reine Durchquerungen einer Agglomeration – etwa auf Schnellzugstrecken oder Autobahnen – werden einbezogen. Nicht berücksichtigt sind jedoch der Luftverkehr sowie Strecken von im Ausland wohnhaften Personen. Die Auswertungen nach Territorialprinzip erlauben es unter anderem, die Charakteristiken des Verkehrs innerhalb unterschiedlicher Agglomerationen miteinander zu vergleichen.

Bedeutung der Verkehrsmittel nach Bevölkerungszahl der Agglomerationen¹, 2015

nach Wohnort- und nach Territorialprinzip

G 3.6.2



¹ Agglomerationen gemäss BFS-Nomenklatur «Raum mit städtischem Charakter 2012»; Bevölkerungszahl Ende 2012. Bei grenzüberschreitenden Agglomerationen wurde nur der schweiz. Teil berücksichtigt. Basis: 57 090 Zielpersonen

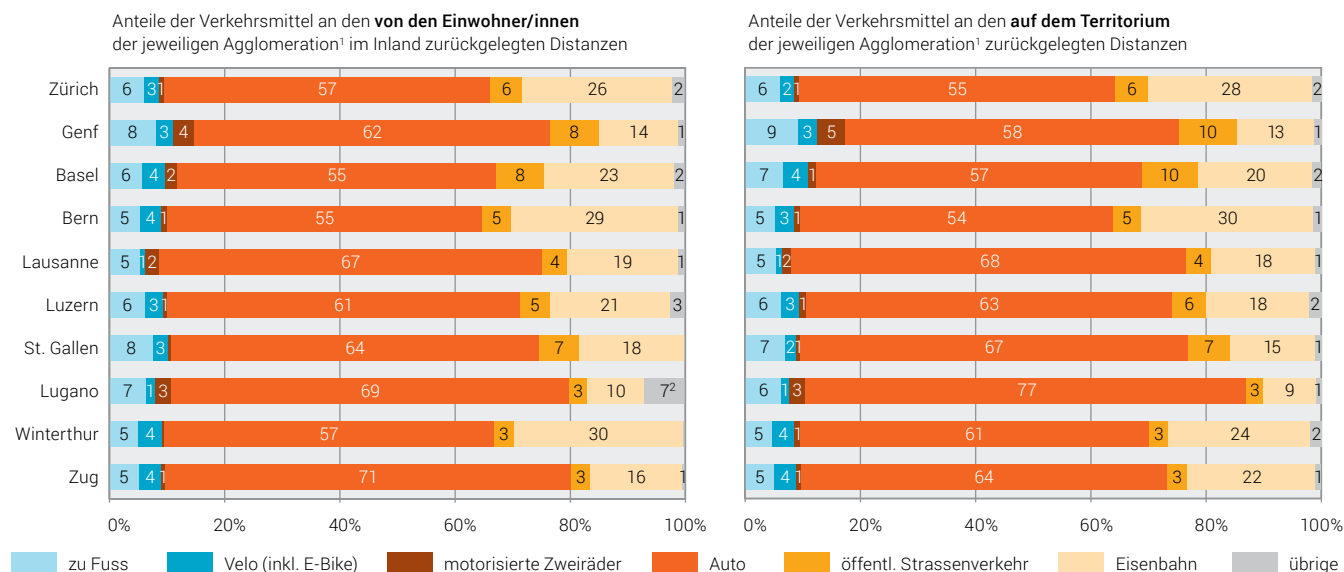
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Bedeutung der Verkehrsmittel in den zehn bevölkerungsreichsten Agglomerationen¹, 2015

nach Wohnort- und nach Territorialprinzip

G 3.6.3



¹ Agglomerationen gemäss BFS-Nomenklatur «Raum mit städtischem Charakter 2012»; Bevölkerungszahl Ende 2012. Bei grenzüberschreitenden Agglomerationen wurde nur der schweiz. Teil berücksichtigt.
² Grosses Vertrauensintervall.

Basis: Wohnortprinzip: 22 994 Zielpersonen mit Wohnort in den zehn bevölkerungsreichsten Agglomerationen; Basis Territorialprinzip: 57 090 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Von den zehn bevölkerungsreichsten Agglomerationen war es Lugano, das mit 77% den grössten Anteil von Autokilometern an den auf seinem Territorium zurückgelegten Distanzen aufwies, gefolgt von Lausanne mit 68% und St. Gallen mit 67% (G3.6.3). Die tiefsten Autoanteile wiesen Bern und Zürich auf (54% respektive 55%). Im Gegenzug verzeichneten diese beiden Agglomerationen mit 35% respektive 34% die grössten Anteile des öffentlichen Verkehrs, wobei sie sich von den anderen hier untersuchten Agglomerationen vor allem durch die grosse Bedeutung der Eisenbahn unterschieden. Das dicht bebaute Genf wies mit 9% den höchsten Fussverkehrsanteil und mit 5% auch den höchsten Wert bei den motorisierten Zweirädern auf. Letztgenannte Zahl war zwei- bis achtmal so gross wie die entsprechenden Anteile in den übrigen neun Agglomerationen.

Verkehrszwecke

Die Bevölkerungszahl einer Agglomeration hat nur wenig Einfluss darauf, zu welchen Zwecken sich deren Bewohnerinnen und Bewohner fortbewegen (G3.6.4). Zwar nimmt der Anteil der Arbeitswege mit der Grösse der Agglomerationen leicht ab- und jener der Freizeitwege zu, doch sind die Unterschiede nicht immer signifikant.

Gerade umgekehrt und ausserdem akzentuiert verhält sich der Zusammenhang bei einer Auswertung nach Territorialprinzip: Je grösser die Agglomerationen, umso höher waren die Anteile der Arbeitswege an den auf ihrem Territorium zurückgelegten

Distanzen. Die Bandbreite reichte von 22% bei den Agglomerationen mit einer Bevölkerung von weniger als 50 000 Personen bis hin zu 27% bei den Agglomerationen mit mindestens 250 000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Die grösseren Agglomerationen sind Pendlermagnete, welche viele Erwerbstätige aus dem Umland anziehen. Im Gegenzug sank der Distanzanteil der Freizeitwege mit zunehmender Agglomerationsgrösse, und zwar von 46% auf 41%.

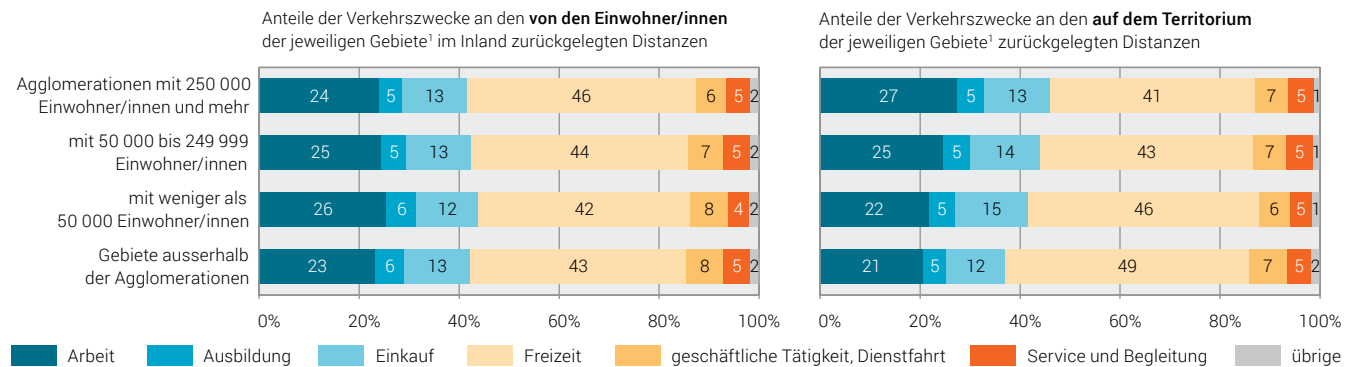
Der Vergleich der zehn bevölkerungsstärksten Agglomerationen zeigt, dass die in der Agglomeration Winterthur wohnhafte Bevölkerung mit 31% einen beinahe doppelt so grossen Anteil der Tagesdistanz als Arbeitsweg zurücklegte wie jene der Agglomeration Lugano (17%) (G3.6.5). Gleichzeitig wies sie mit 36% den kleinsten durch Freizeitaktivitäten verursachten Distanzanteil auf. Diesbezüglich an der Spitze lagen die Bernerinnen und Berner mit einem Wert von 53%. Der Anteil der Einkaufswege und der Geschäftswege war jeweils in Lugano mit 16% respektive 14% am höchsten. In Bern betrug der Anteil der Geschäftswege mit 4% gerade mal einen knappen Drittel davon.

Beim Vergleich nach Territorialprinzip bewegte sich der Anteil der Arbeitswege am Agglomerationsverkehr in allen untersuchten Ballungsräumen innerhalb einer vergleichsweise schmalen Bandbreite von 25% bis 29% – mit Ausnahme von Lugano (21%). Auch beim Freizeitverkehr umfasste die Spanne vom höchsten Anteil (Basel) zum tiefsten (Lausanne) kaum mehr als 7 Prozentpunkte. Die Service- und Begleitwege waren in den deutschsprachigen Agglomerationen mit Distanzanteilen zwischen 4% und 5% weniger wichtig als in Lausanne, Lugano und Genf mit je 7%.

Bedeutung der Verkehrszwecke nach Bevölkerungszahl der Agglomerationen¹, 2015

nach Wohnort- und nach Territorialprinzip

G 3.6.4



¹ Agglomerationen gemäss BFS-Nomenklatur «Raum mit städtischem Charakter 2012»; Bevölkerungszahl Ende 2012. Bei grenzüberschreitenden Agglomerationen wurde nur der schweiz. Teil berücksichtigt. Basis: 57 090 Zielpersonen

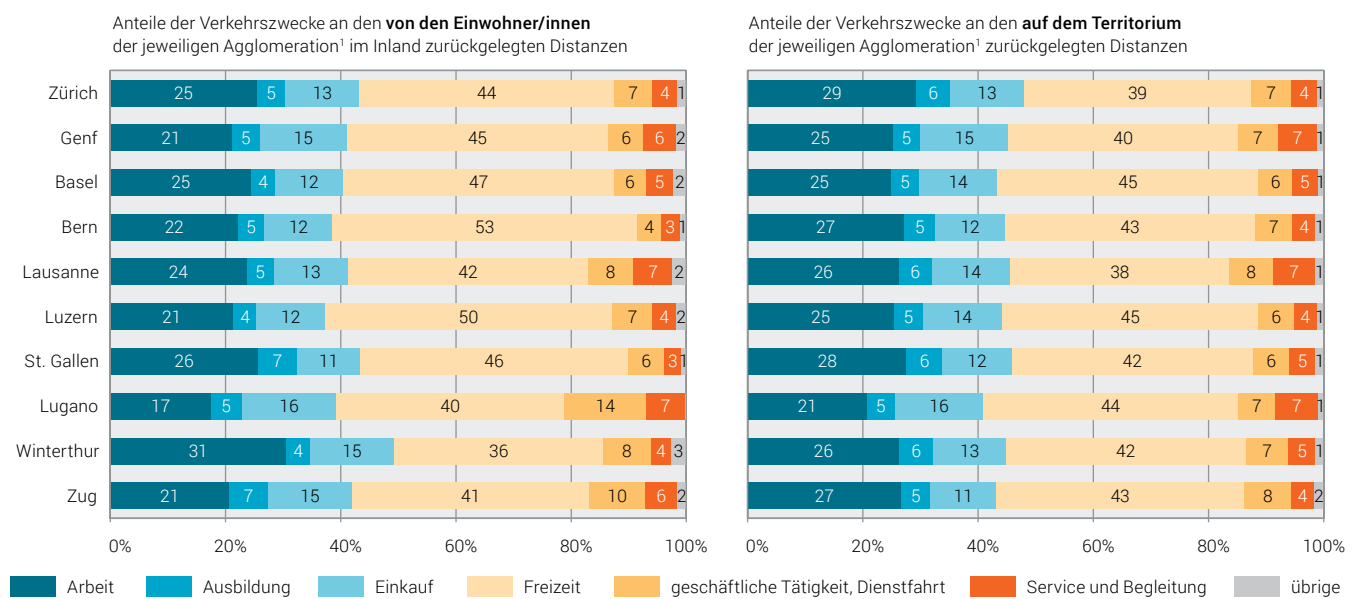
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Bedeutung der Verkehrszwecke in den zehn bevölkerungsreichsten Agglomerationen¹, 2015

nach Wohnort- und nach Territorialprinzip

G 3.6.5



¹ Agglomerationen gemäss BFS-Nomenklatur «Raum mit städtischem Charakter 2012»; Bevölkerungszahl Ende 2012. Bei grenzüberschreitenden Agglomerationen wurde nur der schweiz. Teil berücksichtigt. Basis Wohnortprinzip: 22 994 Zielpersonen mit Wohnort in den zehn bevölkerungsreichsten Agglomerationen; Basis Territorialprinzip: 57 090 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

3.7 Reisen

Die Reisen werden im Mikrozensus Mobilität und Verkehr als nicht alltägliche Form der Mobilität separat erhoben und analysiert, wobei zwischen den Tagesreisen und den Reisen mit Übernachtungen unterschieden wird (für Erklärungen zur Erhebungsweise siehe Glossar). Als Untergruppe der Reisen mit Übernachtungen ist ausserdem den Flugreisen ein eigenes Unterkapitel gewidmet.

3.7.1 Tagesreisen

Eine Tagesreise bedeutet, dass jemand sein gewohntes Umfeld für mindestens drei Stunden verlässt ohne jedoch auswärts zu übernachten. Die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz ab 6 Jahren unternahmen 2015 pro Person durchschnittlich 12,5 solche Tagesreisen, etwas mehr als noch im Jahr 2010 (11,4) (T3.7.1.1). Tagesreisen haben meist Destinationen innerhalb der Schweiz zum Ziel. Nur ein knapper Zehntel von ihnen, nämlich 1,2 Tagesreisen pro Person, führten 2015 ins Ausland. Allerdings waren die einzelnen Auslandsreisen mit durchschnittlich 283 km deutlich länger als die Inlandsreisen mit 113 km (Hin- und Rückweg inklusive Distanzen vor Ort). Gegenüber dem Jahr 2010 hat sich die Durchschnittslänge der einzelnen Tagesreisen nicht signifikant verändert. Im Verlauf des ganzen Jahres 2015 summierten sich die Tagesreisedistanzen auf 1 618 km pro Person, wovon 1 369 km auf Schweizer Territorium zurückgelegt wurden.

Gesamtdistanz nach Bevölkerungsgruppen

Männer legten im Verlauf des Jahres auf Tagesreisen um einen Viertel längere Distanzen zurück als Frauen (1 812 km gegenüber 1 429 km) (G3.7.1.1). Die Aufschlüsselung nach Altersgruppen zeigt bei den 25- bis 44-Jährigen einen Höchstwert von 1 811 km. Signifikant tiefer waren die Werte der 6- bis 17-Jährigen (1 267 km) sowie insbesondere der ab 80-Jährigen (600 km). Je höher das Haushaltseinkommen, desto länger waren die zurückgelegten Distanzen: Personen, die in Haushalten mit einem monatlichen Gesamteinkommen von über 12 000 Franken wohnten, legten 2015 auf Tagesreisen gut 2,6-mal so viele Kilometer zurück wie solche aus Haushalten mit einem Einkommen von höchstens 4 000 Franken (2 572 km gegenüber 977 km). Werden nur die Reisedistanzen im Ausland betrachtet, unterschieden sich die beiden genannten Gruppen sogar um den Faktor 3,8. Der Urbanisierungsgrad des Wohnorts hat dagegen keinen signifikanten Einfluss auf die Tagesreisedistanzen.

Kenngrössen der Tagesreisen, 2010 und 2015 T3.7.1.1

	2010	2015
durchschnittliche Anzahl Tagesreisen pro Person und Jahr	11,4	12,5
Inlandsreisen	10,5	11,3
Auslandsreisen	0,9	1,2
Gesamtdistanz¹ der Tagesreisen pro Person und Jahr, in km	1 545	1 618
Distanzen im Inland	1 333	1 369
Distanzen im Ausland	212	249
durchschnittliche Distanz¹ pro Tagesreise, in km		
alle Reisen	136	130
Inlandsreisen	120	113
Auslandsreisen	320	283

¹ Hinreise(n), Rückreise(n) und Distanzen vor Ort.

Basis Anzahl Tagesreisen und Gesamtdistanz pro Person 2015: 17 206 Zielpersonen, die zum Zusatzmodul Tagesreisen befragt wurden, mit gültigen Angaben zur Distanz; Basis Distanz pro Tagesreise 2015: 7 895 detailliert erhobene Tagesreisen mit gültigen Angaben zur Distanz

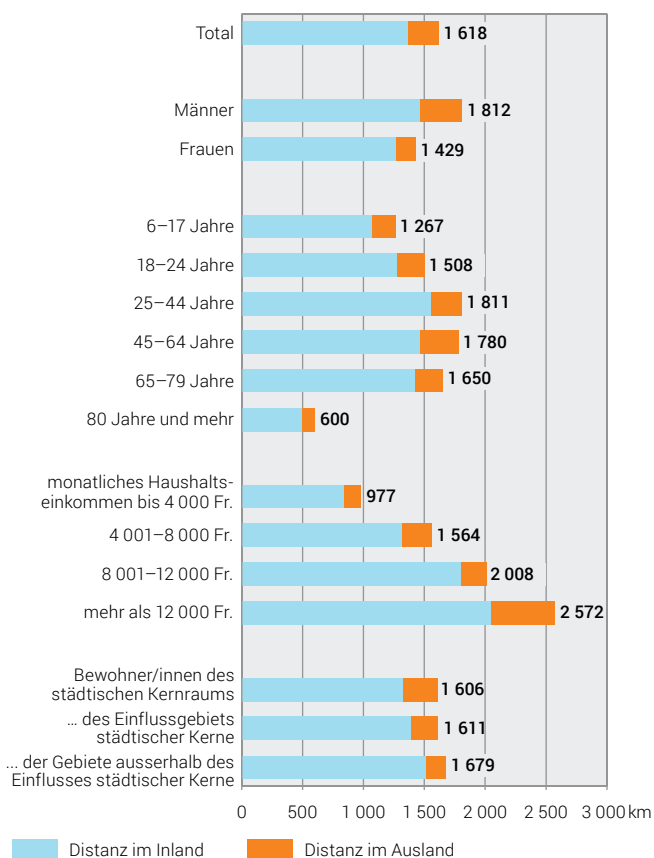
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

©BFS 2017

Gesamtdistanz¹ der Tagesreisen nach Bevölkerungsgruppen, 2015

Gesamtdistanz pro Person und Jahr im In- und Ausland

G 3.7.1.1



¹ Hinreisen, Rückreisen und Distanzen vor Ort.

Basis: 17 206 Zielpersonen, die zum Zusatzmodul Tagesreisen befragt wurden, mit gültigen Angaben zur Distanz

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

©BFS 2017

Hauptverkehrsmittel

Als Hauptverkehrsmittel einer Reise gilt jenes Verkehrsmittel, mit dem die längste Teildistanz zurückgelegt wurde (genaue Erklärung siehe Glossar). 61% aller Tagesreisedistanzen betrafen 2015 Reisen, bei denen der motorisierte Individualverkehr als Hauptverkehrsmittel eingesetzt wurde (G3.7.1.2). Den zweithöchsten Wert wies mit 32% der öffentliche Verkehr auf. Bei den Auslandsreisen kam auch das Flugzeug auf einen beachtlichen Anteil von 13%. Dies auf Kosten des ÖV, dessen Distanzanteil bei den Auslandsreisen nur 14% betrug. Gegenüber dem Jahr 2010 haben sich die Anteile der Verkehrsmittel weder bei den Inland- noch bei den Auslandsreisen signifikant verändert.

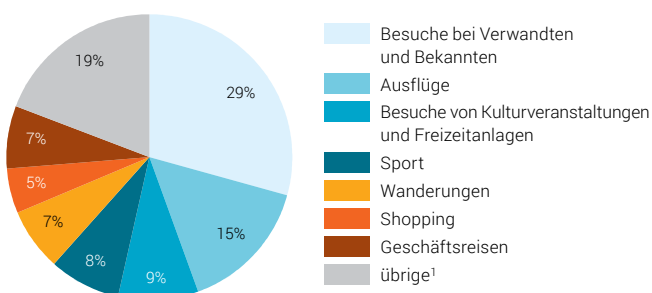
Die Personen, die mit dem motorisierten Individualverkehr verreisten, begründeten ihre Verkehrsmittelwahl 2015 zu 58% damit, dass der MIV die einfachste oder bequemste Lösung dargestellt habe (T3.7.1.2). Bei 21% der Tagesreisen wurde die Reisezeit, bei 17% wurden die mangelnden Alternativen als Grund für die Wahl des MIV angeführt. Auch von den Benutzerinnen und Benutzern des öffentlichen Verkehrs wurde das Argument der einfachsten oder bequemsten Lösung am häufigsten genannt (Anteil von 42%). Weitere wichtige Gründe für die Wahl des ÖV stellten die mangelnden Alternativen (25%) sowie der Abobesitz (14%) dar. Dagegen war der Umweltschutz nur gerade bei 3% der Tagesreisen mit dem öffentlichen Verkehr Motiv für dessen Bevorzugung. Der Langsamverkehr wurde häufig gewählt, um einen Spaziergang zu machen (29%), aus Gesundheitsgründen (20%) oder wegen des Reisegenusses (18%).

Reisezwecke

Wichtigster Grund für Tagesreisen sind Besuche von Verwandten und Bekannten (G3.7.1.3). Sie machten 2015 beinahe einen Drittel der Tagesreisen aus (29%). Es folgten die Reisezwecke Ausflüge sowie Besuche von Kulturveranstaltungen oder Freizeitanlagen

Anteile der Reisezwecke an der Anzahl Tagesreisen, 2015

G 3.7.1.3



¹ Gastronomiebesuch, nicht-sportliche Aussenaktivitäten, Ausbildung, passiver Sport usw.
Basis: 7 882 detailliert erhobene Tagesreisen mit gültigen Angaben zu deren Zweck

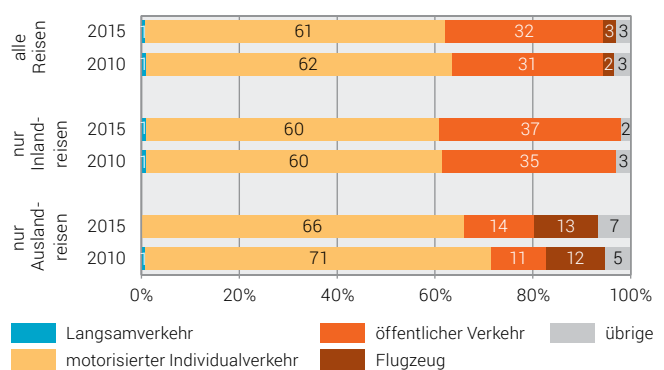
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Verkehrsmittelwahl bei Tagesreisen nach Reiseziel, 2015 und 2010

Anteile der Hauptverkehrsmittel an der Gesamtdistanz

G 3.7.1.2



Basis 2015: 7 895 detailliert erhobene Tagesreisen mit gültigen Angaben zur Distanz

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Freizeitanlagen mit Anteilen von 15% beziehungsweise 9%. Der Anteil der Geschäftsreisen an der Anzahl Tagesreisen betrug 7%. Im Vergleich mit 2010 haben sich die Anteile der einzelnen Zwecke kaum verändert.

Gründe für die Verkehrsmittelwahl bei Tagesreisen, 2015

T 3.7.1.2

Antwort auf die Frage: «Warum haben Sie dieses anstatt ein anderes Verkehrsmittel gewählt?» (offen gestellte Frage)

Häufigkeit der genannten Gründe bei Reisen mit dem betreffenden Hauptverkehrsmittel, in % (Mehrfachnennungen möglich)

	gewähltes Hauptverkehrsmittel		
	motorisierter Individualverkehr	öffentlicher Verkehr	Langsamverkehr
einfachste / bequemste Lösung	57,7	41,6	*
Reisezeit	21,2	12,2	*
keine andere Möglichkeit / mangelnde Alternativen	17,3	24,8	8,4
Gepäcktransport, sperrige Sachen	9,3	0,2	*
Reisekosten	7,2	5,6	1,7
Reise genuss / Reisekomfort	3,7	9,9	18,1
aus Witterungsgründen	0,7	0,4	7,2
Abobesitz	*	13,8	*
kein Parkplatz am Zielort / Parkplatz schwer zu finden	*	4,9	*
aus Umweltgründen	*	2,8	1,7
Spaziergang	*	*	29,2
aus Gesundheitsgründen	*	*	20,4
andere Gründe	7,0	8,3	31,0

* Entfällt, weil Begriff nicht anwendbar.

Basis: 5 240 detailliert erhobene Tagesreisen mit dem MIV, 2 083 mit dem ÖV und 331 mit dem Langsamverkehr (jeweils nur Hinreisen)

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

3.7.2 Reisen mit Übernachtungen

2015 unternahm jede in der Schweiz wohnende Person ab 6 Jahren durchschnittlich 2,9 Reisen mit Übernachtungen, wovon 1,9 ins Ausland führten (T3.7.2.1). Nicht mitgezählt wurden dabei häufig sich wiederholende auswärtige Übernachtungen am gleichen Ort (z. B. an einem Zweitwohnsitz). Eine einzelne Auslandsreise erstreckte sich im Mittel über 3 885 km und war damit fast 14-mal so lang wie eine durchschnittliche Inlandsreise (282 km). Die genannten Zahlen umfassen neben dem Hin- und Rückweg zum Reiseziel auch die vor Ort zurückgelegten Distanzen. Insgesamt legte im Verlauf des Jahres 2015 jede Person durchschnittlich 7 638 km auf Reisen mit Übernachtungen zurück, davon 7 017 km respektive 92% auf ausländischem Territorium.

Zwischen 2010 und 2015 ist die Anzahl Inlandsreisen pro Person stabil geblieben, während die Auslandsreisen um 32% zugenommen haben. Weil die Auslandsreisen nicht nur zahlreicher, sondern auch länger geworden sind, ist die Gesamtdistanz der Reisen mit Übernachtungen pro Person und Jahr um beinahe die Hälfte (47%) angestiegen.

Gesamtdistanz nach Bevölkerungsgruppen

Männer und Frauen unterschieden sich 2015 hinsichtlich der auf Reisen mit Übernachtungen zurückgelegten Gesamtkilometer nicht signifikant voneinander (G3.7.2.1). Grosse Differenzen bestanden dagegen zwischen den einzelnen Altersgruppen. So legten 25- bis 44-Jährige pro Person und Jahr siebenmal mehr Kilometer auf Reisen mit Übernachtungen zurück (9 917 km) als ab 80-Jährige (1 345 km).

Mit zunehmendem Haushaltseinkommen steigen auch die Distanzen an: Gar eine Verdoppelung der Anzahl Reisekilometer pro Person kann dabei zwischen den Einkommensklassen bis 4 000 Franken und 4 001–8 000 Franken sowie zwischen den Klassen 8 001–12 000 Franken und mehr als 12 000 Franken festgestellt werden. Personen, die in Haushalten mit einem monatlichen Gesamteinkommen von mehr als 12 000 Franken wohnten, legten 2015 auf Reisen mit Übernachtungen 16 271 km zurück. Die Gesamtdistanzen der Reisen von Bewohnerinnen und Bewohnern des städtischen Kernraums waren etwas länger als jene der Personen, die in weniger urbanisierten Gebieten lebten.

Kenngrössen der Reisen mit Übernachtungen, 2010 und 2015

T3.7.2.1

	2010	2015
durchschnittliche Anzahl Reisen mit Übernachtungen pro Person und Jahr	2,5	2,9
Inlandsreisen	1,0	1,0
Auslandsreisen	1,4	1,9
Gesamtdistanz¹ der Reisen mit Übernachtungen pro Person und Jahr, in km	5 210	7 638
Distanzen im Inland	493	621
Distanzen im Ausland	4 717	7 017
durchschnittliche Distanz¹ pro Reise mit Übernachtungen, in km		
alle Reisen	2 103	2 620
Inlandsreisen	295	282
Auslandsreisen	3 415	3 885

¹ Hinreise(n), Rückreise(n) und Distanzen vor Ort.

Basis Anzahl Reisen und Gesamtdistanz pro Person 2015: 17 054 Zielpersonen, die zum Zusatzmodul Reisen mit Übernachtungen befragt wurden, mit gültigen Angaben zur Distanz; Basis Distanz pro Reise 2015: 14 973 detailliert erhobene Reisen mit Übernachtungen mit gültigen Angaben zur Distanz

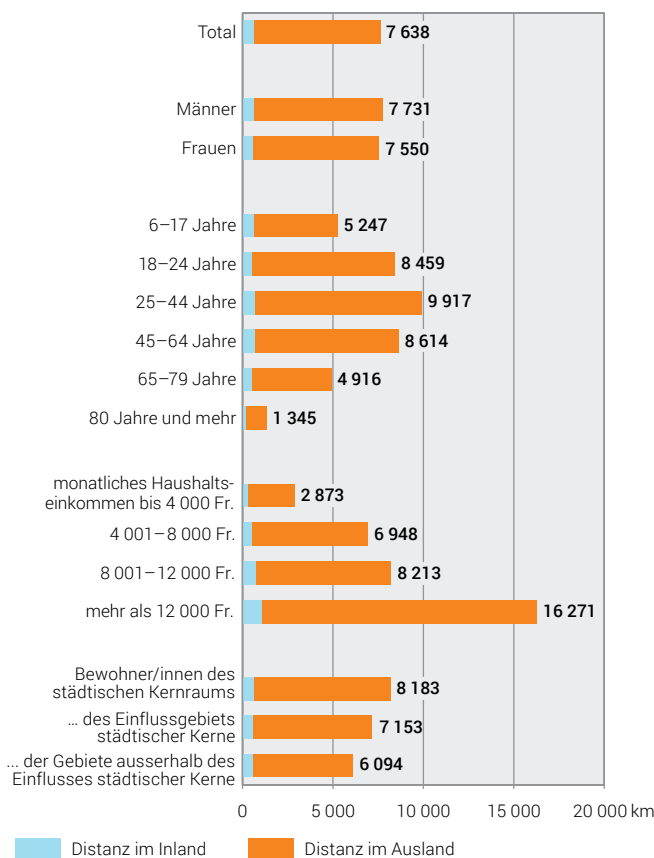
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

©BFS 2017

Gesamtdistanz¹ der Reisen mit Übernachtungen nach Bevölkerungsgruppen, 2015

Gesamtdistanz pro Person und Jahr im In- und Ausland

G 3.7.2.1



¹ Hinreisen, Rückreisen und Distanzen vor Ort.

Basis: 17 054 Zielpersonen, die zum Zusatzmodul Reisen mit Übernachtungen befragt wurden, mit gültigen Angaben zur Distanz

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

©BFS 2017

Hauptverkehrsmittel

Bei 78% der 2015 auf Reisen mit Übernachtungen zurückgelegten Distanzen diente das Flugzeug als Hauptverkehrsmittel (G 3.7.2.2). Zweitwichtigstes Hauptverkehrsmittel war mit einem Distanzanteil von 16% der motorisierte Individualverkehr, vor dem öffentlichen Verkehr mit 5%. Auf Inlandreisen spielte der Flugverkehr erwartungsgemäss so gut wie keine Rolle, dort dominierten der MIV und der ÖV mit Anteilen von 65% respektive 32%.

Verglichen mit dem Jahr 2010 hat der Distanzanteil des Flugzeugs an sämtlichen Reisen mit Übernachtungen um 5 Prozentpunkte zugenommen. Im Gegenzug sind die Anteile der anderen Verkehrsmittel etwas kleiner geworden.

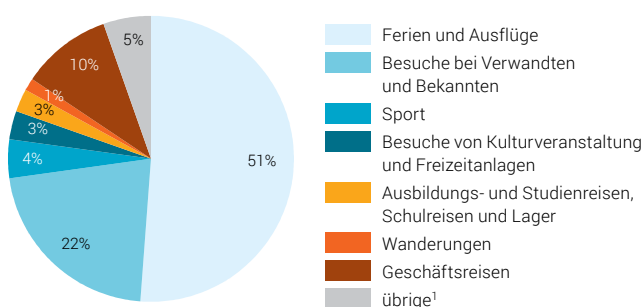
Als Grund für die Wahl des Hauptverkehrsmittels wurde bei 52% der Reisen mit dem motorisierten Individualverkehr angegeben, dass dieser die einfachste oder bequemste Lösung gewesen sei (T 3.7.2.2). Weitere wichtige Gründe für den MIV stellten mit Anteilen von 23% beziehungsweise 14% der Gepäcktransport und die Reisezeit dar. Im Falle der Reisen mit dem öffentlichen Verkehr wurde ebenfalls das Argument der einfachsten oder bequemsten Lösung am häufigsten genannt (47%). Bei 19% der ÖV-Reisen erfolgte die Wahl der entsprechenden Verkehrsmittel aufgrund mangelnder Alternativen, und bei 14% gab der Reisegenuss den Ausschlag. Geflogen wird vor allem, um Zeit zu sparen: Die Reisezeit wurde bei mehr als zwei Dritteln (67%) der Flugreisen als Grund für die Wahl des Flugzeugs angeführt. Das Argument der einfachsten oder bequemsten Lösung folgte hier erst an zweiter Stelle (26%). Der Reisegenuss kam bei den Flugreisen auf einen vergleichsweise sehr kleinen Anteil von 2%. Die Reisekosten wurden bei MIV, ÖV und Flugzeug gleich häufig als Grund für die Verkehrsmittelwahl angeführt (je 10%).

Reisezwecke

Gut die Hälfte (51%) der Reisen mit Übernachtungen gingen 2015 auf das Konto von Ferien und Ausflügen (G 3.7.2.3). Die Besuche bei Verwandten und Bekannten kamen auf einen Anteil von 22%. 10% der Reisen mit Übernachtungen waren Geschäftsreisen. Ihr Anteil hatte 2010 noch leicht höher gelegen (knapp 12%).

Anteile der Reisezwecke an der Anzahl Reisen mit Übernachtungen, 2015

G 3.7.2.3



¹ Religiös motivierte Reisen, nicht-sportliche Aussenaktivitäten, Shopping usw.

Basis: 14 961 detailliert erhobene Reisen mit Übernachtungen mit gültigen Angaben zu deren Zweck

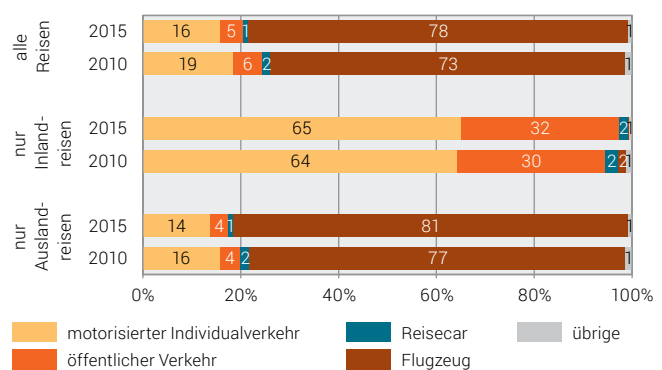
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Verkehrsmittelwahl bei Reisen mit Übernachtungen nach Reiseziel, 2015 und 2010

Anteile der Hauptverkehrsmittel an der Gesamtdistanz

G 3.7.2.2



Basis 2015: 14 973 detailliert erhobene Reisen mit Übernachtungen mit gültigen Angaben zur Distanz

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Gründe für die Verkehrsmittelwahl bei Reisen mit Übernachtungen, 2015

T 3.7.2.2

Antwort auf die Frage: «Warum haben Sie dieses anstatt ein anderes Verkehrsmittel gewählt?» (offen gestellte Frage)

Häufigkeit der genannten Gründe bei Reisen mit dem betreffenden Hauptverkehrsmittel, in % (Mehrfachnennungen möglich)

	gewähltes Hauptverkehrsmittel		
	motorisierter Individualverkehr	öffentlicher Verkehr	Flugzeug
einfachste / bequemste Lösung	52,4	46,8	25,7
Gepäcktransport, sperrige Sachen	22,6	0,8	*
Reisezeit	13,9	12,0	67,1
keine andere Möglichkeit / mangelnde Alternativen	10,1	18,5	13,8
Reisekosten	10,1	9,8	10,0
Reisegegnuss / Reisekomfort	6,8	13,5	1,7
aus Witterungsgründen	0,2	0,8	*
Abobesitz	*	6,5	*
aus Umweltgründen	*	5,1	*
kein Parkplatz am Zielort / Parkplatz schwer zu finden	*	1,0	*
andere Gründe	9,8	10,2	2,3

* Entfällt, weil Begriff nicht anwendbar.

Basis: 7 702 detailliert erhobene Reisen mit Übernachtungen mit dem MIV, 2 408 mit dem ÖV und 4 040 mit dem Flugzeug (jeweils nur Hinreisen)

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

3.7.3 Flugreisen

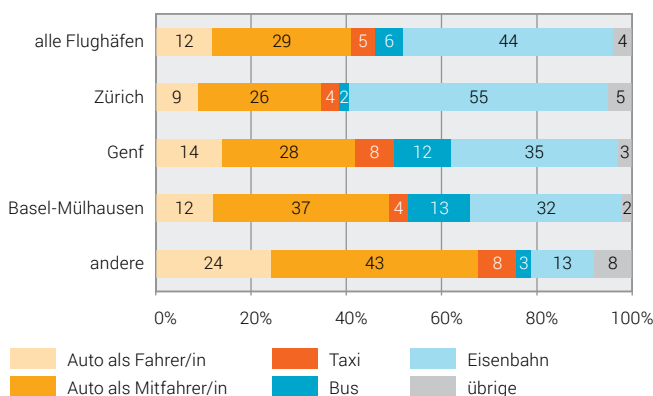
Als Flugreisen gelten in der vorliegenden Publikation nicht einzelne Flüge, sondern Reisen mit Übernachtungen, für die das Flugzeug als Hauptverkehrsmittel eingesetzt wurde. Die durchschnittliche Anzahl Flugreisen pro Person und Jahr ist zwischen 2010 und 2015 um 43% auf 0,83 Reisen angestiegen (T 3.7.3.1). Grund dafür ist die starke Zunahme bei den Privatreisen um 53%, wogegen die Anzahl Geschäftsreisen stabil geblieben ist (14% aller Flugreisen im Jahr 2015). Da zwischen 2010 und 2015 auch die mittlere Länge der einzelnen Flugreisen zugenommen hat (Hin- und Rückreise inklusive Distanzen vor Ort), steigerte sich die Gesamtdistanz der Flugreisen pro Person und Jahr noch stärker als die Anzahl, nämlich um 57%.

Frauen und Männer unternahmen 2015 gleich viele Flugreisen pro Person (0,8), allerdings wiesen die Frauen etwas mehr Privatreisen, die Männer mehr Geschäftsreisen auf (G 3.7.3.1). Von den verschiedenen Altersgruppen waren es die 18- bis 24-Jährigen sowie die 25- bis 44-Jährigen, die am häufigsten mit dem Flugzeug verreisten (je 1,1-mal), wobei die 18- bis 24-Jährigen vergleichsweise viele Ausbildungs- und Studienreisen aufwiesen (in der Grafik in «übrige» enthalten). Wie schon bei den Tagesreisen und den Reisen mit Übernachtungen (siehe Kapitel 3.7.1 und 3.7.2) besteht auch bei den Flugreisen ein starker positiver Zusammenhang zwischen der Anzahl Reisen und dem Haushaltseinkommen. Personen, die in Haushalten mit einem monatlichen Gesamteinkommen von mehr als 12 000 Franken lebten, verreisten fünfmal häufiger mit dem Flugzeug als solche aus Haushalten mit einem Einkommen von höchstens 4 000 Franken. Ausserdem dienten ihre Reisen häufiger geschäftlichen Zwecken (0,4 Geschäftsreisen pro Jahr). Vergleichsweise viele Geschäftsreisen unternahmen auch Arbeitnehmende mit Vorgesetztenfunktion (0,4) und Selbständigerwerbende (0,3). Je städtischer eine Person wohnt, umso mehr Flugreisen unternimmt sie im Durchschnitt, wobei dieser Zusammenhang einzig von den Privatreisen herrührt. Auf die Anzahl Geschäftsreisen hat der Urbanisierungsgrad keinen Einfluss.

Hauptverkehrsmittel zum Flughafen bei Flugreisen, 2015

Anteile an der Anzahl Fahrten zum Startflughafen der Reise

G 3.7.3.2



Basis: 4 074 Reisen mit Übernachtungen mit dem Flugzeug als Hauptverkehrsmittel bei der Hinreise

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Kenngrössen der Flugreisen, 2010 und 2015 T 3.7.3.1

	2010	2015
durchschnittliche Anzahl Flugreisen pro Person und Jahr	0,58	0,83
Privatreisen	0,45	0,68
Geschäftsreisen	0,11	0,11
übrige Reisezwecke	0,02	0,03
Gesamtdistanz¹ der Flugreisen pro Person und Jahr, in km	3 781	5 925
durchschnittliche Distanz¹ pro Flugreise, in km	6 487	7 163

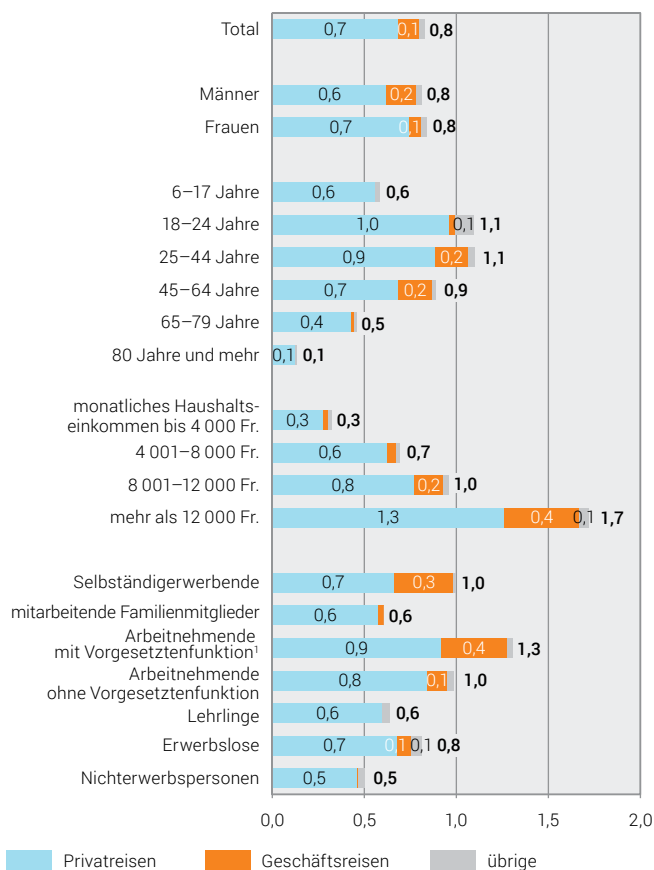
¹ Hinreise(n), Rückreise(n) und Distanzen vor Ort.

Basis Anzahl Flugreisen 2015: 17 060 Zielpersonen, die zum Zusatzmodul Reisen mit Übernachtungen befragt wurden, mit gültigen Angaben zu Zweck und Verkehrsmittel; Basis Gesamtdistanz 2015: 17 054 Zielpersonen die zum Zusatzmodul Reisen mit Übernachtungen befragt wurden, mit gültigen Angaben zur Distanz; Basis Distanz pro Flugreise 2015: 4 074 Reisen mit Übernachtungen mit dem Flugzeug als Hauptverkehrsmittel bei der Hinreise

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Anzahl Flugreisen pro Person und Jahr nach Bevölkerungsgruppen und Zweck, 2015 G 3.7.3.1



¹ Inklusive Arbeitnehmende in Unternehmensleitung.

Basis: 17 060 Zielpersonen, die zum Zusatzmodul Reisen mit Übernachtungen befragt wurden, mit gültigen Angaben zu Zweck und Verkehrsmittel. Bei beruflicher Stellung nur solche Zielpers. (15 185), die ausserdem über ein Mindestalter von 15 J. und gültige Angaben zur beruflichen Stellung verfügen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Um zum Startflughafen zu gelangen, wurde 2015 bei 44% der Flugreisen als Hauptverkehrsmittel die Eisenbahn genutzt (G3.7.3.2). Hierin spiegelt sich die gute Schienenanbindung der Landesflughäfen Zürich und Genf wider, wobei in Zürich der Bahnanteil mit 55% besonders hoch war. Das Auto wurde bei 41% aller Flugreisen für den Weg zum Startflughafen genutzt. Meist sassen die Reisenden dabei nicht selbst hinter dem Steuer, sondern wurden von jemand anderem gefahren. Der Bus verzeichnete relativ hohe Anteile bei den Fahrten zu den Flughäfen Basel-Mülhausen (13%, kein direkter Bahnanschluss) und Genf (12%). Im Falle von Genf spielte auch das Taxi eine nicht unwesentliche Rolle (8%).

3.8 Jahresmobilität

Im Verlauf des gesamten Jahres 2015 legte jede Einwohnerin und jeder Einwohner der Schweiz (ab 6 Jahren) durchschnittlich 24 849 km zurück (G3.8.1). Dies entspricht mehr als einer halben Erdumrundung oder rund 70-mal der Strassendistanz zwischen Genf und St. Gallen. Die Jahresmobilität bestand zu 63% aus der sogenannten Alltagsmobilität, also aus Strecken, welche die Menschen in ihrer gewohnten Umgebung zurücklegten. Weitere 31% der Jahresmobilität machten die Reisen mit Übernachtungen aus und 7% die Tagesreisen (für Erklärungen zur Berechnung der Jahres- und Alltagsmobilität siehe Glossar). Insgesamt 55% der Distanzen (13 754 km) wurden innerhalb der Schweiz zurückgelegt, die restlichen 45% (11 095 km) im Ausland.

Zwischen 2010 und 2015 ist die Jahresmobilität um 4 329 km respektive 21% angewachsen. Hauptgrund dafür war die starke Zunahme der Flugkilometer bei den Reisen mit Übernachtungen (+57%) und bei der Alltagsmobilität (+108%). Letztgenannter Anstieg dürfte zum Teil aber auch erhebungstechnisch bedingt sein: Dank des neu verwendeten Stichprobenrahmens für Personen- und Haushaltserhebungen (SRPH, siehe Kapitel 5.2) können sehr mobile Zielpersonen für die Erfassung der Alltagsmobilität eher erreicht werden als 2010 – insbesondere auch solche, die häufig im Ausland unterwegs sind.

Jahresmobilität nach Bevölkerungsgruppen

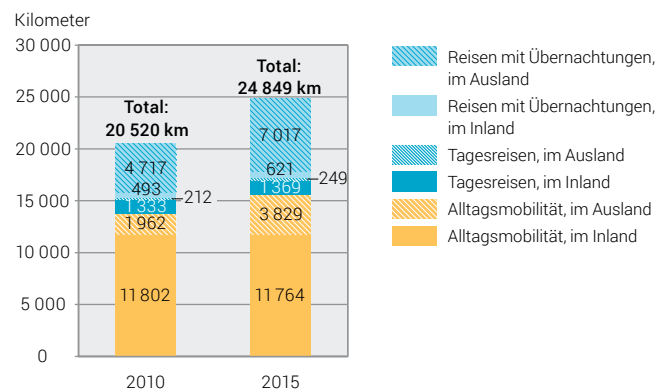
Die Jahresmobilität der Männer übertraf 2015 jene der Frauen um 22%, wobei der Geschlechterunterschied bei der Alltagsmobilität (32%) um ein Vielfaches grösser war als bei den Reisen (6%) (G3.8.2).

Die Altersgruppe der 25- bis 44-Jährigen legte am meisten Kilometer zurück, und zwar 31 335 pro Person und Jahr. Nur unwesentlich kleiner war die Jahresmobilität der 18- bis 24-Jährigen mit 30 068 km. Bei den Seniorinnen und Senioren lagen die Werte ungleich tiefer – insbesondere bei den ab 80-Jährigen mit nur 6 212 km. Bei diesen war zudem der Anteil der Reisen an der Jahresmobilität mit 31% kleiner als bei den übrigen untersuchten Altersgruppen. Den grössten Reiseanteil verzeichneten mit 40% die 45- bis 64-Jährigen.

Mittlere Jahresmobilität pro Person nach Mobilitätsart, 2010 und 2015

Distanzen im Inland und Ausland

G 3.8.1



Basis Alltagsmobilität 2015: 57 090 Zielpersonen; Basis Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen 2015: 17 206 bzw. 17 054 Zielpersonen, die zum entsprechenden Zusatzmodul befragt wurden, mit gültigen Angaben zur Distanz

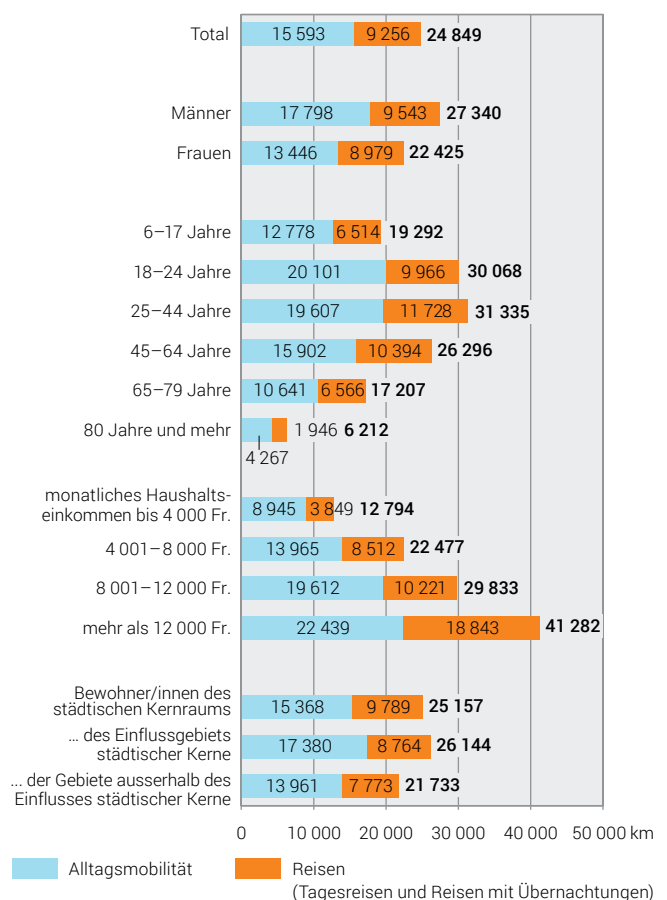
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Mittlere Jahresmobilität pro Person nach Bevölkerungsgruppen und Mobilitätsart, 2015

Distanzen im Inland und Ausland

G 3.8.2



Basis: Alltagsmobilität: 57 090 Zielpersonen; Basis Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen: 17 206 bzw. 17 054 Zielpersonen, die zum entsprechenden Zusatzmodul befragt wurden, mit gültigen Angaben zur Distanz

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Je höher das Einkommen eines Haushalts, umso grösser sind die jährlichen Gesamtdistanzen der Haushaltsmitglieder. Im Falle der Haushalte mit einem monatlichen Gesamteinkommen von über 12 000 Franken war die jährlich zurückgelegte Strecke pro Person mit 41 282 km sogar länger als der Erdumfang. Diese Gruppe wies auch den mit Abstand höchsten Reiseanteil an der Jahresmobilität auf (46%).

Die Bewohnerinnen und Bewohner der nicht urbanisierten Landesteile legten sowohl im Alltag als auch auf Reisen deutlich weniger Kilometer zurück als die Bevölkerung der städtischen Kernräume und deren Einflussgebiete.

Hauptverkehrsmittel

Für den grössten Teil der Jahresmobilität, nämlich für 43% (10 588 km), wurde 2015 der motorisierte Individualverkehr als Hauptverkehrsmittel gewählt (T 3.8.1). Es folgten das Flugzeug mit 36% und der öffentliche Verkehr mit 16%. Der Langsamverkehr fiel mit einem Distanzanteil von 3% nur schwach ins Gewicht. Zu bedenken ist jedoch, dass bei der Betrachtung nach Hauptverkehrsmitteln (siehe Glossar) Strecken zu Fuss oder mit dem Velo meist unberücksichtigt bleiben, falls diese Fortbewegungsarten mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert werden (was bei den Reisen fast immer der Fall ist).

Während das Flugzeug bei den reinen Auslandkilometern mit einem Anteil von 79% das wichtigste Hauptverkehrsmittel darstellte, spielte es im Inland kaum eine Rolle (1%). Auf Schweizer Territorium lag vielmehr der MIV mit einem Wert von 65% an der Spitze, gefolgt vom ÖV mit 27%.

Im Rahmen der Alltagsmobilität wurden insgesamt 54% der in- und ausländischen Distanzen mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt, 21% mit dem öffentlichen Verkehr und 19% mit dem Flugzeug. Auf Reisen betrug der Anteil des Flugzeugs 64%.

Verkehrszwecke

Die Freizeit stellte mit einem Anteil an der Jahresmobilität von 58% (14 460 km) den mit Abstand wichtigsten Verkehrszweck dar. Besonders gross war ihr Anteil mit 84% bei den Reisen, aber auch zur Alltagsmobilität trugen die Freizeitstrecken einen beachtlichen Distanzanteil von 43% bei. Rund 14% der gesamten Jahresmobilität wurden für die Erreichung der Arbeitsstätten zurückgelegt, 9% für geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten und 8% für Einkäufe.

Mittlere Jahresmobilität pro Person nach Mobilitätsart, Hauptverkehrsmittel und Verkehrszweck, 2015

Distanzen, in km

T 3.8.1

	Alltagsmobilität		Reisen				Total Jahresmobilität	
	Inland	In- und Ausland	Tagesreisen		Reisen mit Übernachtungen		Inland	In- und Ausland
			Inland	In- und Ausland	Inland	In- und Ausland		
Total	11 764	15 593	1 369	1 618	621	7 638	13 754	24 849
Hauptverkehrsmittel								
Langsamverkehr	736	749	12	13	2	5	750	767
zu Fuss	444	454	5	5	0	1	449	459
Velo (inkl. E-Bike)	292	295	7	8	1	4	301	307
motorisierter Individualverkehr	7 719	8 393	832	991	324	1 205	8 875	10 588
Auto	7 546	8 216	816	972	319	1 183	8 682	10 371
motorisierte Zweiräder	173	176	16	19	5	22	193	217
öffentlicher Verkehr	3 041	3 205	492	522	125	354	3 658	4 081
Eisenbahn	2 526	2 674	474	501	121	324	3 121	3 499
öffentlicher Strassenverkehr	515	531	17	21	4	30	536	582
Flugzeug	44	3 017	3	45	148	5 925	195	8 986
übrige	225	229	30	48	22	149	276	426
Verkehrszwecke								
Arbeit	3 231	3 360	–	–	–	–	3 231	3 360
Ausbildung	697	746	–	–	–	–	697	746
Einkauf	1 739	2 053	–	–	–	–	1 739	2 053
Freizeit	4 566	6 643	1 101	1 278	531	6 540	6 199	14 460
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	739	1 186	161	206	63	843	963	2 235
Service und Begleitung	674	795	–	–	–	–	674	795
übrige	118	809	106	134	27	255	252	1 199

Basis Alltagsmobilität: 57 090 Zielpersonen; Basis Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen: 17 054 Zielpersonen, die zum entsprechenden Zusatzmodul befragt wurden, mit gültigen Angaben zur Distanz

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

4 Einstellung zur Verkehrspolitik

Die Bevölkerung steht der Einführung neuer Verkehrsabgaben sowie der Erhöhung bestehender Gebühren meist skeptisch gegenüber. Eine Ausnahme bilden Tunnelgebühren. Grossen Anklang finden die Vorschläge, staatliche Verkehrseinnahmen für die Förderung des Langsamverkehrs und des Umweltschutzes einzusetzen. Um den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen, wünscht sich die Bevölkerung neben tieferen Preisen vor allem häufigere Verbindungen.

4.1 Finanzierung des Verkehrs

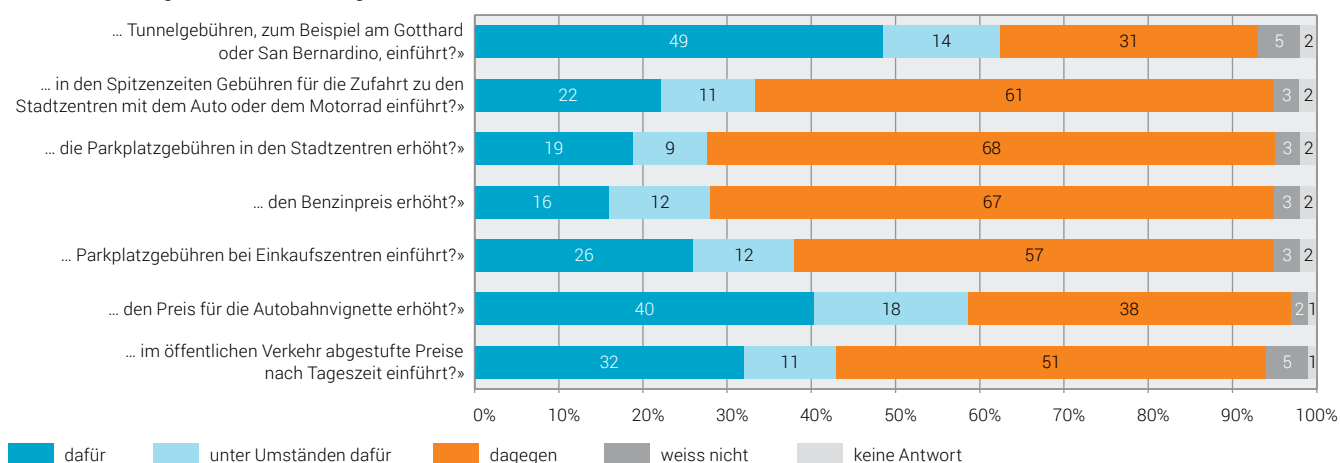
Falls zusätzliche Mittel für die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen benötigt werden, besteht grundsätzlich die Möglichkeit der Einführung neuer Abgaben oder der Anhebung bestehender Gebühren. Die Bevölkerung ist solchen Vorhaben gegenüber allerdings eher abgeneigt (G 4.1.1). So waren 2015 gut zwei Drittel der befragten Personen ab 18 Jahren gegen eine Anhebung der Parkplatzgebühren in den Stadtzentren oder eine Erhöhung des Benzinpreises. Etwas schwächer fiel das Nein zur sogenannten City-Maut (Gebühren für die Zufahrt zu den Stadtzentren in den Spitzenzeiten; 61% dagegen) sowie zur Einführung von Parkplatzgebühren bei Einkaufszentren (57%) aus. Abgestufte Preise im öffentlichen Verkehr lehnten 51% der Befragten ab; immerhin

42% waren mit dieser Massnahme ganz oder unter Umständen einverstanden. Eher auf Zustimmung stiessen die Einführung von Tunnelgebühren und die Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette (63% respektive 58% dafür oder unter Umständen dafür). Eine Anhebung des Vignettenpreises auf 100 Franken wurde jedoch Ende 2013, also vor der Erhebung, vom Schweizer Stimmvolk mit 60% Neinstimmen deutlich abgelehnt. Der Unterschied zu den Befragungsergebnissen dürfte unter anderem mit der Höhe des in der Abstimmungsvorlage vorgesehenen Preisaufschlages zu erklären sein. Zudem wurde die Entscheidung ausschliesslich von den stimmberechtigten Bürgerinnen und Bürgern gefällt, bei einer Stimmbeteiligung von 54%. Das Resultat des Mikrozensus hingegen basiert auf einer Stichprobe, die dank Zufallsauswahl repräsentativ für die gesamte Wohnbevölkerung ab 18 Jahren ist.

Einstellung der Bevölkerung zur Beschaffung von Finanzmitteln für den Verkehr, 2015

G 4.1.1

Antwort auf die Frage: «Wie sollen zukünftige Verkehrsmassnahmen finanziert werden? Sind Sie dafür, dass man...



Basis: 4 677 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zum Zusatzmodul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

4.2 Verwendung der Verkehrseinnahmen

Die den Befragten unterbreiteten Vorschläge, wie staatliche Einnahmen aus dem Verkehr verwendet werden sollen, fanden breite Akzeptanz, sofern es sich um verkehrsbezogene Verbesserungsmassnahmen handelte (G 4.2.1). In besonderem Masse gilt dies für den Einsatz von Verkehrseinnahmen zur Verbesserung des Langsamverkehrs und für Umweltschutzmassnahmen (89% beziehungsweise 88% dafür oder unter Umständen dafür). Eine sehr hohe Zustimmungsrate verzeichnete auch die Verwendung für Verbesserungen im Strassenverkehr (85%). Deutlich weniger Anklang fand dagegen die Idee, mittels Geldern aus Verkehrsabgaben andere bestehende Steuern zu senken. Immerhin 57% der Befragten erklärten sich aber auch hiermit einverstanden oder unter Umständen einverstanden, während 34% dagegen waren.

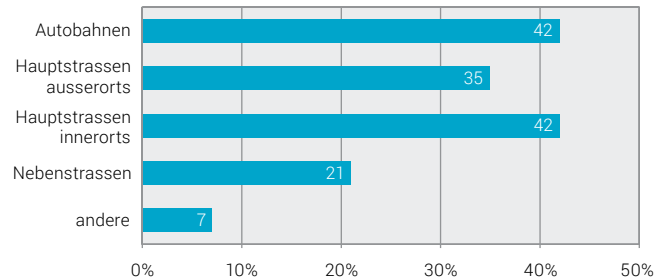
Von den Personen, welche für die Verwendung staatlicher Verkehrseinnahmen zur Verbesserung des Strassenverkehrs waren, sprachen sich gleich viele (je 42%) für einen Mitteleinsatz zugunsten von Autobahnen wie für Hauptstrassen innerorts aus (G 4.2.2). Etwas tiefer lag der entsprechende Wert mit 35% bei den Hauptstrassen ausserorts. Gegenüber dem Jahr 2010 haben sich die Prioritäten der Bevölkerung bei der Strassenfinanzierung kaum verändert.

Einstellung der Bevölkerung zu den Prioritäten bei der Strassenfinanzierung, 2015

Antwort auf die Frage: «Für welche Strassenkategorien sollte am ehesten Geld eingesetzt werden?»
(vorgegebene Antwortkategorien; Mehrfachnennungen möglich)

G 4.2.2

Zustimmungsanteile



Basis: 3992 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zum Zusatzmodul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden und für die Verwendung von Verkehrseinnahmen für Verbesserungen im Strassenverkehr sind

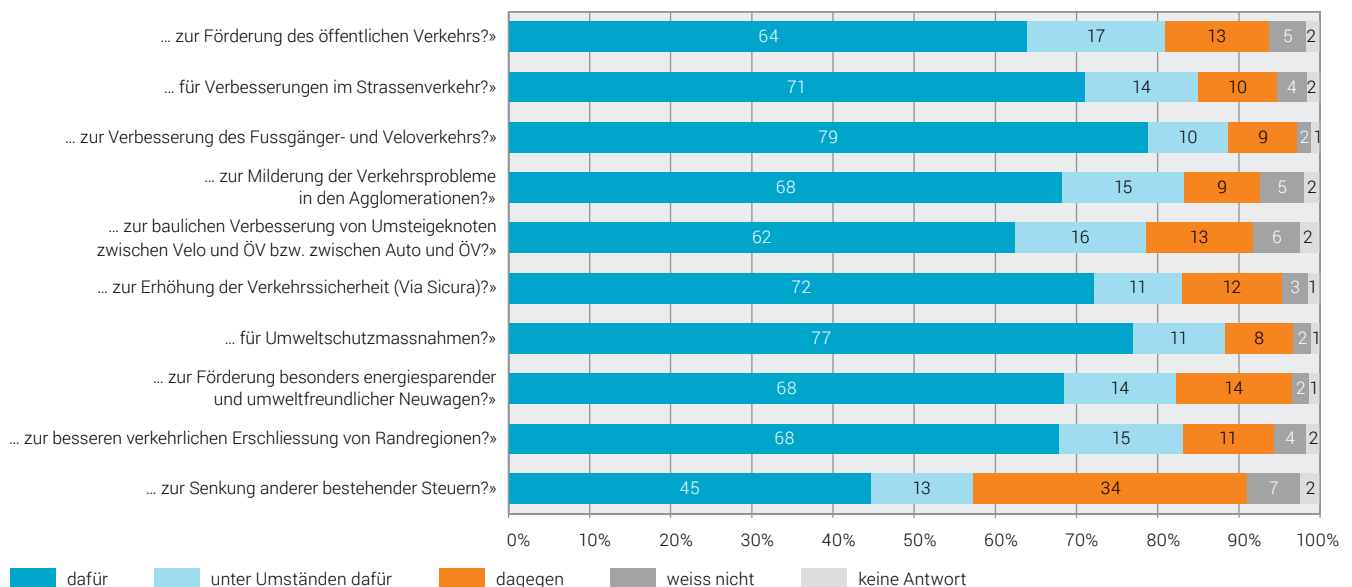
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Einstellung der Bevölkerung zur Verwendung staatlicher Einnahmen aus dem Verkehr, 2015

G 4.2.1

Antwort auf die Frage: «Sind Sie dafür, dass zukünftige staatliche Einnahmen aus dem Verkehr verwendet werden...»



Basis: 4 677 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zum Zusatzmodul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

4.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrs

Auf die offen gestellte Frage, wie der öffentliche Verkehr für sie attraktiver gemacht werden könnte, antworteten 2015 knapp 27% der Befragten mit «tieferen Preisen» (G 4.3.1). Am zweitmeisten Nennungen bezogen sich mit 21% auf die Häufigkeit der Verbindungen. Eine Verbesserung des Komforts, beispielsweise mittels einer Vergrößerung des Sitzplatzangebots oder besserer Internetverbindungen, wünschte sich ein Zehntel der Befragten. Diese drei Massnahmen hatten bereits in der Befragung 2010 – in gleicher Reihenfolge – an der Spitze gestanden.

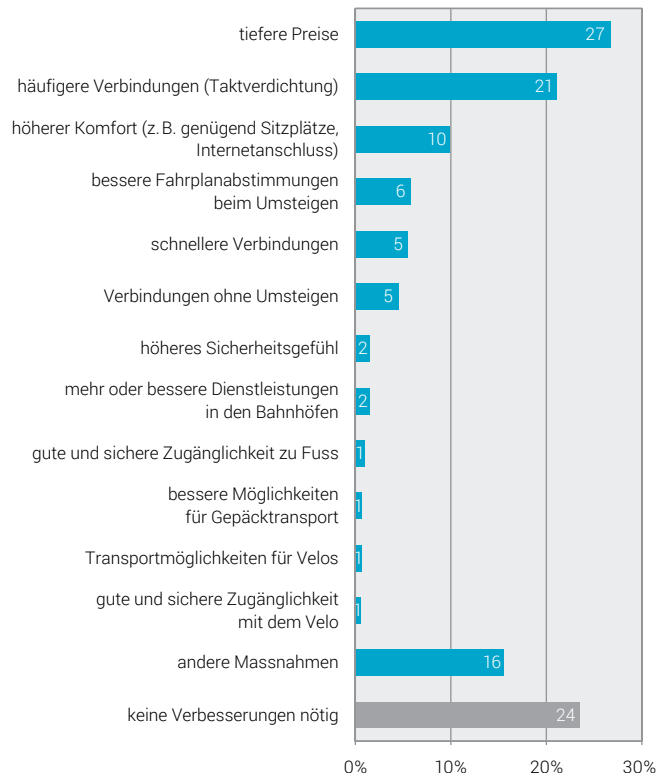
Im Vergleich zur Taktverdichtung sind schnellere Verbindungen oder solche ohne Umsteigen für die Bevölkerung zweitrangig. Beide Verbesserungsmassnahmen kamen 2015 nur auf je 5% Nennungen. Beinahe ein Viertel der Befragten (24%) war der Meinung, dass im öffentlichen Verkehr derzeit keine Verbesserungen nötig seien.

Verbesserungswünsche der Bevölkerung beim öffentlichen Verkehr, 2015

Antwort auf die Frage: «Wie könnte der öffentliche Verkehr für Sie attraktiver gemacht werden?»
(offen gestellte Frage, mehrere Antworten möglich)

G 4.3.1

Anteil der Befragten, welche die jeweilige Massnahme nannten



Basis: 4677 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zum Zusatzmodul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

5 Allgemeine und methodische Anmerkungen

Die Methodik des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 wurde im Vergleich zur Erhebung 2010 nur geringfügig angepasst. Neu wurden zusätzliche Daten zur Benutzung von E-Bikes erhoben. Für die Stichprobenziehung wurde erstmals der BFS-Stichprobenrahmen für Personen- und Haushalts-erhebungen (SRPH) eingesetzt, wodurch auch Personen mit unbekannter Telefonnummer kontaktiert werden konnten.

Methodenbericht

Ein umfassender Methodenbericht zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr wird ab voraussichtlich Ende 2017 im Internet-Portal des BFS zum Download angeboten. Siehe: www.mzmv.bfs.admin.ch

5.1 Änderungen im Vergleich zu früheren Erhebungen

5.1.1 Inhalt

Seit der ersten Erhebung im Jahr 1974 hat sich der Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) fortlaufend weiterentwickelt (T5.1.1.1). Gründe hierfür waren Fortschritte der Erhebungstechnik und der Datenverarbeitung, aber auch die veränderten

Bedürfnisse von Politik und Wissenschaft. Im MZMV 2015 wurden gegenüber der letzten Erhebung 2010 allerdings methodisch und inhaltlich nur geringfügige Änderungen vorgenommen. Was den Inhalt betrifft, wurden einige Fragen weggelassen, da sie entweder nicht mehr relevant waren (z. B. Velovignette), im Rahmen des MZMV 2010 nicht oder kaum ausgewertet wurden oder die gewünschte Information aus anderen Quellen verfügbar war (z. B. Zivilstand). Umgekehrt wurden andere Informationen neu aufgenommen (z. B. Benutzung der E-Bikes, Grund für die Heimarbeit) oder genauer erfasst (z. B. Treibstoffart der Autos).

Bisherige Erhebungen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung

T 5.1.1.1

Jahr	Stichprobe	Zeitpunkt	Methode	Schwerpunkte / Neuerungen
1974	2 114 Haushalte, alle Personen ab 6 Jahren	1 Stichtag, im Herbst	Kombination aus schriftlicher und mündlicher Befragung	Zeitbudgetstudie mit Erfassung aller Tagesaktivitäten
1979	2 000 Haushalte, alle Personen ab 14 Jahren	2 Stichtage, im Herbst		
1984	3 513 Haushalte, alle Personen ab 10 Jahren	1 Stichtag, im Frühling	schriftliche Befragung	Wegekonzept in Anlehnung an die deutsche KONTIV-Erhebung
1989	20 472 Haushalte, alle Personen ab 10 Jahren			
1994	16 570 Haushalte 18 020 Personen ab 6 Jahren			Erhebung auf Basis des Etappenkonzepts
2000	27 918 Haushalte 29 407 Personen ab 6 Jahren			
2005	31 950 Haushalte 33 390 Personen ab 6 Jahren			
2010	59 971 Haushalte 62 868 Personen ab 6 Jahren	1 Stichtag, über das ganze Jahr verteilt	computergestützte telefonische Befragung (CATI-Technik)	Etappenkonzept mit Geokodierung während des Interviews
2015	57 090 Haushalte 57 090 Personen ab 6 Jahren			Etappenkonzept mit Geokodierung und Routenerfassung während des Interviews

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

5.1.2 Ablauf der Interviews und Erfassung der gewählten Routen

Die Erhebung 2015 erfolgte wie schon 2010 durch ein spezialisiertes Befragungsinstitut, welches dabei die Technik der computergestützten Telefonbefragung (CATI) einsetzte. Die Interviews dauerten durchschnittlich 26 Minuten. Sie bestanden zum einen aus einem Grundmodul, in dem der Fahrzeugbesitz und die an einem bestimmten Stichtag zurückgelegten Strecken erhoben wurden nebst einer Reihe soziodemografischer Informationen zu den Zielpersonen und den entsprechenden Haushalten. Zum anderen wurden den Teilnehmerinnen und Teilnehmern die Fragen eines zufällig zugewiesenen Zusatzmoduls vorgelegt. Hiervon gab es insgesamt vier:

- Fragen zu den Tagesreisen
- Fragen zu den Reisen mit Übernachtungen
- Fragen zum Langsamverkehr und zum Beruf
- Fragen zur verkehrspolitischen Einstellung

Die Fragen zu den drei erstgenannten Zusatzmodulen wurden jeweils 30% der Stichprobe zugeteilt, das Modul zu den verkehrspolitischen Einstellungen den restlichen 10%. Personen unter 18 Jahren erhielten die verkehrspolitischen Fragen allerdings nicht gestellt.

Die räumlichen Angaben der Personen zum Ziel ihrer Etappen wurden noch während des Interviews geokodiert, d.h. mit geografischen Koordinaten versehen (G5.1.2.1). Zusätzlich wurde erfasst, welche Route die Befragten gewählt hatten.

Die mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem öffentlichen Verkehr (ÖV) zurückgelegten Distanzen wurden erneut mithilfe des 2010 erstmals angewendeten kartografischen Instruments bestimmt. Dieses greift für die Bestimmung der Ziele und für das Routing vom Start- zum Zielpunkt auf mehrere Datengrundlagen zurück, darunter das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister (GWR), das Betriebs- und Unternehmensregister (BUR) und der offizielle ÖV-Fahrplan der Schweiz (HAFAS).

Ein Vorteil des kartografischen Instruments besteht darin, dass Auswertungen der erhobenen Etappen und Distanzen nach Strassenkategorie möglich sind (siehe Kap. 3.3.2). Auch können die Etappen und Distanzen im öffentlichen Verkehr in Verbindung mit dem aktuellen Fahrplan nach den Kategorien Fern- und Regionalverkehr unterschieden werden (für den Zugverkehr siehe Kap. 3.3.3).

Anders sieht das Vorgehen bei den Etappen zu Fuss und mit dem Velo aus. Sie wurden auch 2015 auf Basis der Distanzschätzungen der Befragten erhoben. Entsprechende Analysen hatten ergeben, dass die digitalen Verkehrsnetze in Bezug auf Fussstrecken und Velofahrten für den Einsatz des Routings noch nicht genau genug sind. So sind zum Beispiel Pfade, die als Abkürzung gewählt werden, oder kleinere Wege über Grundstücke und Plätze oft nicht in den digitalen Verkehrsnetzen enthalten.

Beispiel für die Erfassung der gewählten Route

G 5.1.2.1



Quellen: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV); swisstopo

© BFS 2017

5.2 Stichprobe und Gewichtung

Für die Erhebung 2015 wurden über 57 000 Interviews geführt. Etwa 41 000 davon hat der Bund finanziert. Ausserdem beteiligten sich wie schon 2010 auch die Kantone an der Erhebung, indem sie mehr als 16 000 zusätzliche Interviews auf ihrem Gebiet kofinanzierten (sogenannte Verdichtungen). Dank dieser zusätzlichen Interviews ist eine räumlich feiner gegliederte Darstellung insbesondere auf der Ebene der Agglomerationen möglich. Die Kantone werden eigene Auswertungen durchführen und publizieren.

Um repräsentative Ergebnisse zu erhalten, wurden die zu befragenden Personen nach einem Zufallsverfahren unter Zuhilfenahme des Stichprobenrahmens für Personen- und Haushaltserhebungen (SRPH) des BFS ausgewählt. Dieser hat den Vorteil, dass er bereits eine Reihe soziodemografischer Angaben enthält, die nicht mehr wie bei der Erhebung 2010 telefonisch erhoben werden müssen. Mit dem neuen Stichprobenrahmen können auch Personen, deren Telefonnummer nicht bekannt ist, berücksichtigt werden. Die Nummer wird über das Kontaktschreiben erfragt. Zudem bedeutet der Wechsel zum SRPH, dass nur noch eine Zielperson pro Haushalt befragt wird.

Obwohl die Teilnahme am Mikrozensus freiwillig ist, wurde 2015 mit 53% eine relativ hohe Teilnahmequote erreicht (T 5.2.1). Dies ist für die Zuverlässigkeit der Ergebnisse wichtig.

Die Haushalte und Personen wurden nach einem bewährten Verfahren gewichtet, damit die Resultate für die gesamte Bevölkerung repräsentativ sind (mehr dazu im Methodenbericht). Die Gewichtung gleicht einerseits die überdurchschnittlich grossen Stichproben in den Verdichtungsregionen aus, andererseits berücksichtigt sie die Tatsache, dass einige Personengruppen (z. B. junge Ledige) für Befragungen schwieriger zu erreichen sind.

5.3 Vertrauensintervall

Die Ergebnisse des MZMV müssen trotz des grossen Umfangs der Erhebung besonders bei Aussagen zu kleineren Bevölkerungsgruppen mit Vorsicht interpretiert werden. Im Tabellenpaket, das über das Internetportal des BFS zugänglich ist (www.mzmv.bfs.admin.ch), werden daher immer die Vertrauensintervalle angegeben. Anhand dieser lässt sich die statistische Unsicherheit der Ergebnisse quantifizieren (siehe Beispiel in der Tabelle T 5.3.1). Die Vertrauensintervalle sind besonders bei folgenden Analysen von Bedeutung:

- Unterschiede zwischen verschiedenen Gruppen
- zeitliche Entwicklung

5.4 Datenschutz

Alle Angaben der Befragten werden vertraulich behandelt. Sie wurden nach Abschluss der Erhebung anonymisiert, und die persönlichen Daten (z. B. Namen und Telefonnummern) wurden gelöscht, sodass keine Rückschlüsse auf einzelne Haushalte und Personen möglich sind. Die erhobenen Daten werden ausschliesslich für Statistik- und Forschungszwecke verwendet.

Stichprobe und Anteil gültiger Interviews im Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 T 5.2.1

	Anzahl	Anteil, in %
Stichprobe: kontaktierte Personen		
ohne Personen, bei denen sich herausstellte, dass sie verstorben oder ins Ausland abgereist sind	106 889	100,0
nicht erreichbar		
Briefe nicht zustellbar, Telefonnummer ungültig, keine Rückmeldung usw.	33 367	31,2
Interviews verweigert, unmöglich oder unvollständig		
unmöglich z. B. wegen sprachlicher oder gesundheitlicher Probleme	16 432	15,4
gültige Interviews	57 090	53,4

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Beispiel von Vertrauensintervallen

wie dargestellt in den online publizierten Tabellen zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

T 5.3.1

Gruppe	Anzahl befragte Personen	Tagesdistanz, in km	+/-
gesamte Bevölkerung (ab 6 Jahren)	57 090	36,8	0,5
6- bis 17-Jährige	8 454	24,2	0,9
6- bis 17-Jährige an Sonntagen	1 416	31,3	3,0

+/-: Vertrauensintervall mit Niveau 90%

Lesbeispiel: Personen zwischen 6 und 17 Jahren legten 2015 gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr pro Tag durchschnittlich 24,2 km zurück. Das Vertrauensintervall mit Niveau 90% beträgt +/- 0,9 km. Der wahre Durchschnittswert (d.h. wenn man alle 6- bis 17-Jährigen befragen würde und nicht nur eine Stichprobe) liegt demnach mit 90-prozentiger Wahrscheinlichkeit zwischen 23,3 und 25,1 km (24,2 km +/- 0,9 km).

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Glossar

Agglomeration: Ansammlung von Gemeinden mit städtischem Charakter und insgesamt mehr als 20 000 Einwohner/innen, entsprechend der BFS-Raumtypologie «Raum mit städtischem Charakter 2012» (BFS 2014). Agglomerationen bestehen aus einem dichten Kern und (im Regelfall) aus einem Gürtel von Gemeinden.

Alltagsmobilität: → Mobilität in der gewohnten Umgebung einer Person. Berechnet sich aus der → Jahresmobilität abzüglich der → Tagesreisen und der → Reisen mit Übernachtungen. Bei Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen wird definitionsgemäss die gewohnte Umgebung verlassen.

Arbeit: → Verkehrszweck, der die Pendlerwege zwischen Wohn- und Arbeitsstätte sowie Strecken umfasst, die von einem anderen Ort aus zum Arbeitsplatz führen. Siehe auch → Box in Kap. 3.4.2

Ausbildung: → Verkehrszweck, der alle Strecken umfasst, die zur Erreichung irgendeiner Art von Bildungsstätte zurückgelegt werden (Schule, Universität, Kurslokal usw.).

Ausgang: Einheit zur Beschreibung des Verkehrsverhaltens. Eine Abfolge von → Wegen, die zu Hause beginnt und wieder zu Hause endet. Siehe auch → Kap. 3.2.3

Auslandreise: → Reise mit mindestens einer Station (Start, Ziel, Zwischenhalt oder Übernachtung) im Ausland. Auslandsreisen enthalten in der Regel auch Distanzen auf Schweizer Territorium.

Besetzungsgrad: mittlere Anzahl der Fahrzeuginsassen (Fahrer*innen und Mitfahrende) pro Fahrzeug.

Besitz von Fahrzeugen: Variable, die beschreibt, ob und wie viele Fahrzeuge einer bestimmten Kategorie sich im Besitz eines Haushalts befinden.

Bevölkerung: ständige Wohnbevölkerung der Schweiz ab 6 Jahren, sofern nicht anders definiert.

Body-Mass-Index (BMI): Mass zur Beurteilung des Körpergewichts. → Box in Kap. 3.5.4

E-Bike: Velo mit elektrischer Tretunterstützung. Sämtliche Angaben im Bericht umfassen sowohl die «schnellen» als auch die «langsamen» E-Bikes. Erstere verfügen über eine relativ hohe Motorleistung und eine Tretunterstützung auch bei mehr als 25 km/h und benötigen daher ein gelbes Motorfahrrad-Kontrollschild. E-Bikes dürfen frühestens ab 14 Jahren (mit Führerausweis M) gefahren werden. Im vorliegenden Bericht werden die E-Bikes der Verkehrsmittelgruppe des → Langsamverkehrs zugeordnet.

Einflussgebiet städtischer Kerne: Raum bestehend aus den Agglomerationsgürtelgemeinden und den mehrfach orientierten Gemeinden, jeweils gemäss der BFS-Raumtypologie «Raum mit städtischem Charakter 2012» (BFS 2014).

Einkauf: → Verkehrszweck, der neben Einkäufen im engeren Sinne auch Besorgungen wie Post- und Bankgänge sowie für die Inanspruchnahme von Dienstleistungen (z. B. Arztbesuche) zurückgelegte Strecken umfasst.

Erreichbarkeit von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs: Distanz zwischen dem Wohngebäude und der nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs, berechnet anhand des Strassennetzes.

Erwerbslose/r: Person, die in der Woche vor dem Befragungstag nicht erwerbstätig war, in den vier vorangegangenen Wochen aktiv eine Arbeit gesucht hat und für die Aufnahme einer Tätigkeit verfügbar wäre.

Etappe: Einheit zur Beschreibung des Verkehrsverhaltens. Eine Etappe hat eine Mindestlänge von 25 Metern. Eine neue Etappe beginnt, wenn das → Verkehrsmittel oder der → Verkehrszweck gewechselt wird. Ortsveränderungen innerhalb von Gebäuden und bestimmten Arealen (Bauernhöfe, Pausenplätze, Skigebiete, Freizeitanlagen usw.) stellen keine Etappen dar. Siehe auch → Kap. 3.2.3

Fahrleistung: Total der pro Zeiteinheit (in der Regel pro Jahr) von Fahrzeugen gefahrenen Kilometer. Die Angaben umfassen die Distanzen in der Schweiz und im Ausland.

Fahrzeugähnliches Gerät: mit Rädern oder Rollen ausgestattetes Fortbewegungsmittel, das ausschliesslich durch die Körperkraft des Benützers angetrieben wird. Zu den fahrzeugähnlichen Geräten gehören Rollschuhe, Inline-Skates, Skateboards, Trottinette usw., nicht aber Velos. Im MZMV werden in Abweichung zur rechtlichen Definition auch die Rollstühle zu dieser Kategorie gezählt.

Flugreise: → Reise mit Übernachtungen, auf der als → Hauptverkehrsmittel das Flugzeug benutzt wird. Die Distanzangaben im Bericht enthalten neben der Hin- und Rückreise auch die vor Ort zurückgelegten Strecken.

Freizeit: → Verkehrszweck, der alle Strecken umfasst, die im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zurückgelegt werden. Die Freizeitstrecken können aufgrund der Angaben der befragten Personen in verschiedene Kategorien aufgegliedert werden (Aktivitätstypen, → Kap. 3.4.5).

Gebiete ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne: ländliche Gemeinden ohne städtischen Charakter gemäss der BFS-Raumtypologie «Raum mit städtischem Charakter 2012» (BFS 2014).

Geocodierung: Zuweisung von raumbezogenen Informationen zu einem Datensatz. Im MZMV 2015 wurden folgende Erhebungsmerkmale einem geografischen Koordinatensystem zugeordnet: Wohnadresse des Haushalts, Ort der Ausbildung/Schule, Arbeitsstätte, Zweitwohnsitze, Start- und Endpunkt jeder → Etappe (und damit auch eines jeden Wegziels) und jeder → Tagesreise bzw. → Reise mit Übernachtung.

Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt: → Verkehrszweck, der sämtliche Strecken umfasst, die im Rahmen der Arbeit zurückgelegt werden. Dazu gehören etwa Fahrten von Chauffeuren und Lieferanten, Wege zu Sitzungen usw. Die Wege zur Arbeitsstätte dagegen bilden als → Arbeitswege eine eigene Kategorie. Geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahren werden auch verkürzt als «Geschäftswege» bezeichnet.

Geschäftsweg: → geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt.

Hauptverkehrsmittel: primäres → Verkehrsmittel eines → Weges oder einer → Reise.

Im Falle → der Wege werden die Verkehrsmittel gemäss der folgenden Reihenfolge hierarchisiert: Flugzeug, Eisenbahn, Postauto, Schiff, Tram, Bus, sonstiger ÖV, Reiseкар, Auto, Lastwagen, Taxi, Motorrad/Kleinmotorrad, Mofa, Velo/E-Bike, zu Fuss, → fahrzeugähnliche Geräte, «Anderes». Dasjenige der verwendeten Verkehrsmittel, das in dieser Liste als erstes aufgeführt ist, gilt als Hauptverkehrsmittel.

Bei den → Tagesreisen und den → Reisen mit Übernachtungen gilt als Hauptverkehrsmittel jenes Verkehrsmittel, mit dem die längste Teildistanz der Reise zurückgelegt wurde (gemäss Auskunft der befragten Person).

Inlandreise: → Reise mit Stationen (Start, Ziel, Zwischenhalt, Übernachtung) ausschliesslich in der Schweiz.

Jahresmobilität: durchschnittliche jährliche Gesamtdistanz einer in der Schweiz wohnhaften Person im Inland und Ausland. Sie setzt sich zusammen aus der → Alltagsmobilität, den → Tagesreisen und den → Reisen mit Übernachtungen. Die Jahresmobilität wird berechnet, in dem die → Stichtagsmobilität durch die Hinreisen der Reisen mit Übernachtungen ergänzt wird.

Kleinmotorrad: → motorisiertes Zweirad mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm³. Das Mindestalter zum Fahren eines Kleinmotorrads beträgt 16 Jahre.

Langsamverkehr: Fuss- und Veloverkehr inklusive → E-Bikes (→ fahrzeugähnliche Geräte sind unter → übrige Verkehrsmittel eingeordnet).

Mobile Person: Person, die am Stichtag der Erhebung mindestens einen → Weg unternommen hat.

Mobilität: im MZMV sämtliche Ortsveränderungen von Personen ausserhalb von Gebäuden und bestimmten Arealen (Bauernhöfe, Pausenplätze, Skigebiete, Freizeitanlagen usw.), bei denen mindestens 25 Meter zurückgelegt werden.

Mobilitätsgrad: Anteil der → mobilen Personen an der → Bevölkerung.

Modalsplit: Aufteilung der → Tagesdistanz, der → Tagesunterwegszeit oder der zurückgelegten → Etappen und → Wege auf einzelne → Verkehrsmittel respektive Verkehrsmittelgruppen (z. B. → Langsamverkehr, → motorisierter Individualverkehr, → öffentlicher Verkehr).

Motorfahrrad: motorisiertes Zweirad mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm³. Das Mindestalter zum Fahren eines Motorfahrrads (kurz «Mofa») beträgt 14 Jahre.

Motorisierter Individualverkehr (MIV): Verkehrsmittelgruppe, welche die Autos (=Personenwagen), Motorräder, → Kleinmotorräder und → Motorfahrräder umfasst. Lastwagen, Cars und Taxis wurden in den Auswertungen wegen ihrer spezifischen Eigenschaften bzw. der nicht eindeutigen Zuordenbarkeit – wo nicht anders vermerkt – der Kategorie → übrige Verkehrsmittel zugerechnet.

Motorisierte Zweiräder: Verkehrsmittelgruppe, welche die Motorräder, → Kleinmotorräder und → Motorfahrräder umfasst. Die → E-Bikes gehören nicht zu dieser Kategorie, sie werden dem → Langsamverkehr zugerechnet.

Nichterwerbsperson: Person, die weder erwerbstätig noch erwerbslos ist. Es handelt sich grösstenteils um Rentner/innen, Hausfrauen und -männer sowie Personen in Ausbildung.

Nicht-sportliche Aussenaktivität: Aktivitätstyp, Unterkategorie des → Verkehrszwecks → Freizeit. Tätigkeit im Freien, die aufgrund einer niedrigen körperlichen Belastung von sportlichen Aktivitäten abgegrenzt wird. Zu den nicht-sportlichen Aussenaktivitäten zählen etwa Spaziergänge, Aufenthalte in Parks oder am Seeufer.

Öffentlicher Verkehr (ÖV): Verkehrsmittelgruppe, welche die Eisenbahn, das Postauto, das Tram und den Bus umfasst. Dagegen werden in diesem Bericht das Taxi, das Schiff, die Seilbahn und das Flugzeug mangels eindeutiger Zuordenbarkeit der Kategorie → übrige Verkehrsmittel zugerechnet, sofern sie in den Grafiken und Tabellen nicht explizit aufgeführt sind.

Personenwagen: Synonym von Auto.

Reise: nicht alltägliche Ortsveränderung. Reisen bilden das Komplement zur → Alltagsmobilität. Unterschieden wird zwischen → Tagesreisen und → Reisen mit Übernachtungen.

Reise mit Übernachtungen: → Reise, bei der mindestens eine Übernachtung nicht zu Hause erfolgt (unabhängig von der zurückgelegten Distanz). Nicht berücksichtigt werden regelmässig (einmal oder mehrmals pro Woche) sich wiederholende Reisen. In der Erhebung wurden die → Zielpersonen zu den Reisen mit Übernachtungen befragt, die sie in den letzten vier Monaten (120 Tage) vor dem Befragungstag unternommen hatten. Die Zielpersonen bestimmten dabei selber, ob die Kriterien für eine Reise mit Übernachtungen erfüllt waren. Die Distanzangaben wurden aus den von den Befragten geschätzten Distanzen, also ohne → Routing, ermittelt. Die Angaben im Bericht enthalten neben den Distanzen der Hin- und Rückreise auch die vor Ort zurückgelegten Strecken.

Routing: Bestimmung der gewählten Route von einem Start- bis zu einem Zielpunkt mit Hilfe eines digitalisierten, georeferenzierten Verkehrsnetzes. Das Routing dient unter anderem dazu, die im Verkehrsnetz zurückgelegten Distanzen genau zu bestimmen. Siehe auch → Kap. 5.1.2

Rückkehr nach Hause (bzw. zu einer auswärtigen Unterkunft): als Hilfsgrösse erhobener → Verkehrszweck. Die Rückkehr nach Hause wird in den Auswertungen dem Zweck des Hinweges zugeordnet oder im Falle von Wegekombinationen dem Zweck desjenigen → Weges, an dessen Ziel am meisten Zeit verbracht wurde.

Rundweg: → Ausgang, der nur einen einzigen → Weg enthält, das heisst von zu Hause nach zu Hause, also ohne zusätzliche Wege für weitere Aktivitäten. Bei den Rundwegen handelt es sich häufig um Spaziergänge, Jogging- und Velotouren usw.

Service- und Begleitung: → Verkehrszweck, der private Begleitwege umfasst. Dazu gehören z. B. das Bringen oder Abholen von Kindern vom Kindergarten, privater Auto-Fahrunterricht usw. Services im Rahmen beruflicher Tätigkeiten gehören dagegen zur Kategorie der → geschäftlichen Tätigkeiten und Dienstfahrten.

Sprachregion: Landesteil gemäss der Mehrheitssprache in den entsprechenden Gemeinden: deutschsprachige Schweiz, französischsprachige Schweiz, italienischsprachige Schweiz, rätoromanischsprachige Schweiz. Die rätoromanischsprachige Schweiz wird jedoch aufgrund der kleinen Stichprobengrösse in der vorliegenden Publikation nicht aufgeführt, wobei die entsprechenden → Zielpersonen auch keiner anderen Sprachregion zugeordnet wurden. Für die Werte der rätoromanischsprachigen Schweiz (inkl. → Vertrauensintervalle) kann das elektronische → Tabellenpaket konsultiert werden.

Städtischer Kernraum: Raum bestehend aus den Kerngemeinden der → Agglomerationen sowie den Kerngemeinden ausserhalb der Agglomerationen, jeweils gemäss der BFS-Raumtypologie «Raum mit städtischem Charakter 2012» (BFS 2014). Der städtische Kernraum erfüllt bestimmte Dichte- und Grössekriterien hinsichtlich Einwohner/innen und Arbeitsplätzen.

Stichtagsmobilität: Konzept für die Erhebung des Verkehrsverhaltens, das im vorliegenden Bericht generell verwendet wird, ausser in den Kapiteln 3.7 und 3.8. Erhoben wird die Mobilität einer befragten Person an dem für die Befragung massgeblichen Stichtag. Beim Stichtag handelt es sich in der Regel um den Vortag des Befragungstages. Nicht enthalten sind folglich ein grosser Teil der Hinreisen im Rahmen von → Reisen mit Übernachtungen, da die Person am Tag nach der Abreise für Befragungen meist nicht erreicht werden kann.

Tabellenpaket: elektronische Sammlung sämtlicher Tabellen (inkl. → Vertrauensintervalle) zum MZMV 2015. Zugänglich über die Internetadresse: www.mzmv.bfs.admin.ch

Tagesdistanz: durchschnittliche pro Person und Tag zurückgelegte Distanz (sofern nicht anders erwähnt nur im Inland). Die Tagesdistanz wird gemäss dem Prinzip der → Stichtagsmobilität erhoben.

Tagesganglinie: Darstellung des zeitlichen Verlaufs des Verkehrsaufkommens über den Tag. Die Tagesganglinie zeigt an, zu welchen Zeiten → mobile Personen ihre → Wege zurücklegen. Sie lässt damit die zeitliche Variation der Verkehrsbelastung auf einer Verkehrsinfrastruktur oder in einem Gebiet erkennen (z. B. Zeiten mit Spitzenbelastung und Schwachlastzeiten). Tagesganglinien können unter anderem für einzelne Wochentage, Bevölkerungsgruppen, Verkehrsmittel und Verkehrszwecke erstellt werden. Siehe → Kap. 3.1, 3.3.1, 3.4.1

Tagesreise: → Reise, die mindestens drei Stunden dauert (Hin- und Rückreise inklusive Aufenthalt), bei der die Person aber am gleichen Tag wieder nach Hause zurückkehrt, und die ausserhalb der gewohnten Umgebung der reisenden Person stattfindet. Es handelt sich somit um Ausflüge und Ähnliches. Nicht zu den Tagesreisen zählen regelmässig (einmal oder mehrmals pro Woche) sich wiederholende Ortsveränderungen. In der Erhebung wurden die → Zielpersonen zu den Tagesreisen befragt, die sie in den letzten zwei Wochen vor dem Befragungstag unternommen hatten. Die Zielpersonen bestimmten dabei selber, ob die Kriterien für eine Tagesreise erfüllt waren. Die Distanzangaben wurden aus den von den Befragten geschätzten Distanzen, also ohne → Routing, ermittelt. Die Angaben im Bericht enthalten neben den Distanzen der Hin- und Rückreise auch die vor Ort zurückgelegten Strecken.

Tagesunterwegszeit: durchschnittliche pro Person und Tag im Verkehr (sofern nicht anders erwähnt nur im Inland) verbrachte Zeit. Die Tagesunterwegszeit entspricht somit der Zeit, die für das Zurücklegen der → Tagesdistanz benötigt wird. Sie wird gemäss dem Prinzip der → Stichtagsmobilität erhoben. Im vorliegenden Bericht wird die Tagesunterwegszeit meist inklusive Warte- und Umsteigezeiten angegeben, ausser bei Aufschlüsselungen nach → Verkehrsmitteln.

Territorialprinzip: Prinzip zur Beschreibung des Verkehrsverhaltens in räumlichen Analysen. Untersucht werden dabei die auf dem Territorium einer bestimmten Raumeinheit zurückgelegten Strecken, unabhängig davon, ob diese Strecken von Einwohnerinnen und Einwohnern des entsprechenden Raums oder von Auswärtigen absolviert wurden (siehe Box in → Kap. 3.6). Das Territorialprinzip wurde im vorliegenden Bericht nur für die Beschreibung des Verkehrsverhaltens in den Agglomerationen eingesetzt. Ansonsten wurde das → Wohnortprinzip verwendet.

Übrige Verkehrsmittel: Sammelkategorie bestehend aus allen → Verkehrsmitteln, die weder dem → Langsamverkehr noch dem → motorisierten Individualverkehr noch dem → öffentlichen Verkehr zugehören. In dieser Publikation sind dies: Taxi, Reisecar, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, Seilbahn/Zahnradbahn, → fahrzeugähnliche Geräte und «Anderes». In manchen Grafiken und Tabellen werden jedoch einzelne der gerade aufgezählten Verkehrsmittel explizit ausgewiesen, und entsprechend reduziert sich dort die Kategorie übrige Verkehrsmittel. Umgekehrt kann sich die Kategorie vergrössern, wenn der Langsamverkehr, der MIV oder der ÖV (respektive die in diesen Gruppen enthaltenen Verkehrsmittel) in einer Grafik oder Tabelle nicht alle explizit ausgewiesen sind. Die Kategorie übrige Verkehrsmittel wird in den Tabellen und Grafiken zu «übrige» verkürzt.

Übrige Verkehrszwecke: Sammelkategorie bestehend aus allen → Verkehrszwecken, die in der jeweiligen Tabelle oder Grafik nicht explizit aufgelistet sind. Darunter fallen immer der Zweck «Anderes», die unbekannten Zwecke («weiss nicht», «keine Angabe») sowie die → Rückkehr nach Hause, falls diese keinem anderen Zweck zugeordnet werden konnte. Die Kategorie übrige Verkehrszwecke wird in den Tabellen und Grafiken zu «übrige» verkürzt.

Umsteigen/Verkehrsmittelwechsel: als Hilfsgrösse erhobener → Verkehrszweck. Die entsprechenden → Etappen werden bei den Auswertungen nach Zwecken allerdings immer zu anderen Etappen hinzugezählt (meist zur nächstfolgenden Etappe mit einem anderslautenden Zweck).

Urbanisierungsgrad: Bezeichnung für eine ordinale Variable, die den Grad der Verstädterung des Raumes beschreibt. Unterschieden werden im vorliegenden Bericht der → städtische Kernraum, das → Einflussgebiet städtischer Kerne und die → Gebiete ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne entsprechend der BFS-Raumtypologie «Raum mit städtischem Charakter 2012» (BFS 2014).

Verfügbarkeit von Fahrzeugen: Variable, die beschreibt, ob der → Zielperson ein Fahrzeug zur freien Verfügung, zur Verfügung nach Absprache mit anderen Personen oder gar nicht zur Verfügung steht.

Verkehrsmittel: unterschieden werden in der MZMV-Erhebung: zu Fuss, Velo, → E-Bike, → Motorfahrrad, → Kleinmotorrad, Motorrad als Fahrer/in, Motorrad als Mitfahrer/in, Auto als Fahrer/in, Auto als Mitfahrer/in, Eisenbahn, Postauto, Tram, Bus, Taxi, Reisecar, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, Zahnradbahn/Seilbahn (Zahnradbahn, Seilbahn, Standseilbahn, Sessellift, Skilift), → fahrzeugähnliche Geräte und «Anderes».

Verkehrszweck: Grund, weshalb einzelne → Etappen sowie die zu → Wegen aggregierten Etappen unternommen werden. Im MZMV wird bei der Erhebung der Etappen nach folgenden Verkehrszwecken unterschieden: → Umsteigen/Verkehrsmittelwechsel (Hilfsvariable), → Arbeit, → Ausbildung, → Einkauf, → geschäftliche Tätigkeit und Dienstfahrt, → Freizeit, → Service- und Begleitung, → Rückkehr nach Hause (Hilfsvariable).

Vertrauensintervall: Wertebereich, innerhalb dessen der wahre Wert eines Parameters (z. B. des Mittelwerts) mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit liegt. Die Ergebnisse von Stichprobenerhebungen sind immer mit einer Unsicherheit behaftet, da sie nur einen Teil der interessierenden Population (d.h. der Grundgesamtheit) einschliessen. Diese statistische Unsicherheit kann quantifiziert werden, indem für Anteilswerte und Mittelwerte aus der Stichprobe ein Vertrauensintervall berechnet wird. Dessen Grenzen liegen umso weiter auseinander, je ungenauer der Schluss von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit ist. Der Grad der Ungenauigkeit hängt unter anderem vom Umfang der Stichprobe und von der Streuung des betrachteten Merkmals ab. Siehe auch → Kap. 5.3

Die Vertrauensintervalle (Niveau 90%) zu den in den Grafiken und Tabellen des vorliegenden Berichts wiedergegebenen Daten finden sich in den online veröffentlichten Tabellen des → Tabellenpakets.

Weg: Einheit zur Beschreibung des Verkehrsverhaltens. Ein Weg beginnt immer dann, wenn sich jemand mit einem bestimmten Ziel (z. B. Arbeitsort) und/oder zu einem bestimmten → Zweck (z. B. Einkaufen) in Bewegung setzt. Wenn der Zielort erreicht ist, endet der Weg. Ein neuer Weg beginnt, wenn der Zweck wechselt, wenn der Rückweg nach Hause angetreten wird oder nach einem längeren Zwischenhalt. Ein Weg kann aus einer oder mehreren → Etappen bestehen und somit unter Verwendung eines oder mehrerer → Verkehrsmittel bewältigt werden. Siehe auch → Kap. 3.2.3

Wohnortprinzip: Prinzip zur Beschreibung des Verkehrsverhaltens in räumlichen Analysen. Untersucht werden dabei sämtliche von den Einwohnerinnen und Einwohnern einer bestimmten Raumeinheit zurückgelegten Strecken, unabhängig davon, ob diese Strecken innerhalb oder ausserhalb der fraglichen Raumeinheit absolviert wurden (siehe Box in → Kap. 3.6). Das Wohnortprinzip wurde im vorliegenden Bericht für die Beschreibung des Verkehrsverhaltens nach → Sprachregionen, → Urbanisierungsgrad und → Agglomerationen eingesetzt. Das Verkehrsverhalten in den Agglomerationen wurde ausserdem nach dem → Territorialprinzip analysiert.

Zielperson: eine per Zufallsverfahren aus der ständigen Wohnbevölkerung der Schweiz ausgewählte Befragungsperson (eine Zielperson pro Haushalt, Mindestalter 6 Jahre).

Zusatzmodul: thematisch geschlossene Gruppe von Fragen, die nur einem Teil der → Zielpersonen gestellt wurden. Im MZMV 2015 gab es vier solcher Zusatzmodule: Fragen zu den Tagesreisen, Fragen zu den Reisen mit Übernachtungen, Fragen zu Langsamverkehr und Beruf sowie Fragen zur verkehrspolitischen Einstellung. Siehe auch → Kap. 5.1.2

Zweck: → Verkehrszweck.

Abkürzungen

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAV	Bundesamt für Verkehr
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
BFS	Bundesamt für Statistik
BMI	Body-Mass-Index
BUR	Betriebs- und Unternehmensregister
CATI	Computergestützte telefonische Befragung (Computer-Assisted Telephone Interviewing)
GA	Generalabonnement des Öffentlichen Verkehrs
GWR	Eidgenössisches Gebäude- und Wohnungsregister
HAFAS	HaCon Fahrplanauskunfts-System (Bezugsort: www.fahrplanfelder.ch)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MZMV	Mikrozensus Mobilität und Verkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
SRPH	Stichprobenrahmen für Personen- und Haushalterhebungen

Literatur- und Quellenverzeichnis

ARE 2013: Freizeitverkehr in der Schweiz. Entwicklung seit 1994 und Analyse des Rückgangs 2005 bis 2010, Bundesamt für Raumentwicklung, Bern

ASTRA 2016: Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen. Jahresbericht 2015, Bundesamt für Strassen, Bern

BFS 2017: Lebensqualität in den Städten und Agglomerationen (Agglo 2012): Demographischer Kontext, STATTAB-Tabelle px-x-2105000000_202, Bundesamt für Statistik, Neuchâtel [16.5.2017]

BFS 2016a: Öffentlicher Verkehr (inkl. Schienengüterverkehr) – Übersicht, Tabelle su-d-11.07.01.01, Bundesamt für Statistik, Neuchâtel [16.5.2017]

BFS 2016b: Pendlermobilität in der Schweiz 2014, Bundesamt für Statistik, Neuchâtel

BFS 2014: Raum mit städtischem Charakter in der Schweiz 2012. Eine neue Definition der Agglomerationen und weiteren städtischen Raumkategorien, Bundesamt für Statistik, Neuchâtel

Publikationsprogramm BFS

Das Bundesamt für Statistik (BFS) hat als zentrale Statistikstelle des Bundes die Aufgabe, statistische Informationen zur Schweiz breiten Benutzerkreisen zur Verfügung zu stellen. Die Verbreitung geschieht gegliedert nach Themenbereichen und mit verschiedenen Informationsmitteln über mehrere Kanäle.

Die statistischen Themenbereiche

- 00 Statistische Grundlagen und Übersichten
- 01 Bevölkerung
- 02 Raum und Umwelt
- 03 Arbeit und Erwerb
- 04 Volkswirtschaft
- 05 Preise
- 06 Industrie und Dienstleistungen
- 07 Land- und Forstwirtschaft
- 08 Energie
- 09 Bau- und Wohnungswesen
- 10 Tourismus
- 11 Mobilität und Verkehr
- 12 Geld, Banken, Versicherungen
- 13 Soziale Sicherheit
- 14 Gesundheit
- 15 Bildung und Wissenschaft
- 16 Kultur, Medien, Informationsgesellschaft, Sport
- 17 Politik
- 18 Öffentliche Verwaltung und Finanzen
- 19 Kriminalität und Strafrecht
- 20 Wirtschaftliche und soziale Situation der Bevölkerung
- 21 Nachhaltige Entwicklung, regionale und internationale Disparitäten

Die zentralen Übersichtspublikationen

Statistisches Jahrbuch der Schweiz



Das vom Bundesamt für Statistik (BFS) herausgegebene Statistische Jahrbuch ist seit 1891 das Standardwerk der Schweizer Statistik. Es fasst die wichtigsten statistischen Ergebnisse zu Bevölkerung, Gesellschaft, Staat, Wirtschaft und Umwelt des Landes zusammen.

Taschenstatistik der Schweiz



Die Taschenstatistik ist eine attraktive, kurzweilige Zusammenfassung der wichtigsten Zahlen eines Jahres. Die Publikation mit 52 Seiten im praktischen A6/5-Format ist gratis und in fünf Sprachen (Deutsch, Französisch, Italienisch, Rätoromanisch und Englisch) erhältlich.

Das BFS im Internet – www.statistik.ch

Das Portal «Statistik Schweiz» bietet Ihnen einen modernen, attraktiven und stets aktuellen Zugang zu allen statistischen Informationen. Gerne weisen wir Sie auf folgende, besonders häufig genutzte Angebote hin.

Publikationsdatenbank – Publikationen zur vertieften Information

Fast alle vom BFS publizierten Dokumente werden auf dem Portal gratis in elektronischer Form zur Verfügung gestellt. Gedruckte Publikationen können bestellt werden unter der Telefonnummer 058 463 60 60 oder per Mail an order@bfs.admin.ch.
www.statistik.ch → Statistiken finden → Kataloge und Datenbanken → Publikationen

NewsMail – Immer auf dem neusten Stand

Thematisch differenzierte E-Mail-Abonnemente mit Hinweisen und Informationen zu aktuellen Ergebnissen und Aktivitäten.
www.news-stat.admin.ch

STAT-TAB – Die interaktive Statistikdatenbank

Die interaktive Statistikdatenbank bietet einen einfachen und zugleich individuell anpassbaren Zugang zu den statistischen Ergebnissen mit Downloadmöglichkeit in verschiedenen Formaten.
www.stattab.bfs.admin.ch

Statatlas Schweiz – Regionaldatenbank und interaktive Karten



Mit über 3 000 interaktiven thematischen Karten bietet Ihnen der Statistische Atlas der Schweiz einen modernen und permanent verfügbaren Überblick zu spannenden regionalen Fragestellungen aus allen Themenbereichen der Statistik.
www.statatlas-schweiz.admin.ch

Individuelle Auskünfte

Zentrale statistische Auskunft des BFS

058 463 60 11, info@bfs.admin.ch

Wie lang sind die Strecken, die die Bewohnerinnen und Bewohner der Schweiz täglich zurücklegen? Zu welchen Zwecken bewegen sich die Menschen fort? Und welche Verkehrsmittel benutzen sie dabei? Antworten auf diese und viele weitere Fragen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung bietet der Mikrozensus Mobilität und Verkehr, der alle fünf Jahre gemeinsam vom Bundesamt für Statistik (BFS) und vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) durchgeführt wird. Der vorliegende Bericht präsentiert die wichtigsten Resultate der Befragung 2015 und vergleicht diese mit den Ergebnissen früherer Erhebungen. Dabei wird auch auf das Verkehrsverhalten unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen und auf den Verkehr in den Agglomerationen eingegangen.

Bestellungen Print

Tel. 058 463 60 60
Fax 058 463 60 61
order@bfs.admin.ch

Preis

Fr. 19.– (exkl. MWST)

Download

www.statistik.ch (gratis)

BFS-Nummer

840-1500

ISBN

978-3-303-11262-5

**Statistik
zählt für Sie.**

www.statistik-zaehlt.ch