

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

Erhebung:

Mikrozensus Verkehr 1989

Erhebungsorgan:

GS EVED / Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Bern
mit

Bundesamt für Statistik, Bern

Beschreibung/ Referenz:

Ergebnisse und Fragebogen

"Verkehrsverhalten in der Schweiz 1989, Mikrozensus 1989,
Berichtband", GVF-Bericht 6/91, Dienst für
Gesamtverkehrsfragen, Bern, Oktober 1992

Dokument:

EVV1989a_Bericht691.pdf

Verkehrsverhalten in der Schweiz 1989

9 19 1

Generalsekretariat EVED
Dienst für Gesamtverkehrsfragen
Kochergasse 10, 3003 Bern

GVF-Bericht 6/91

Verkehrsverhalten in der Schweiz 1989

Mikrozensus 1989

Berichtband

Berichtsredaktion: R. Seethaler
Gestaltung: B. Raemy

Bern, Oktober 1992

Bezugsquelle: Eidg. Drucksachen- und Materialzentrale, 3000 Bern
Form. 801.531.d

Zu diesem Berichtsband ist ein Tabellenband erschienen, der beim Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Kochergasse 10, 3003 Bern bezogen werden kann.

Inhaltsverzeichnis	Seite
Verzeichnis der Tabellen und Grafiken	III
Zusammenfassung	X
Resumé	XV
I. Teil: Grundlagen	1
1. Einleitung	1
1.1 Ausgangslage	1
1.2 Auftrag	1
2. Untersuchungsbeschreibung	2
2.1 Durchführung	2
2.2 Methodik	3
2.3 Vergleichbarkeit der Mikrozensen 1984 und 1989	5
3. Statistikporträt	8
3.1 Statistikporträt der Haushalte	8
3.2 Statistikporträt der Personen	13
II. Teil: Fahrzeugbesitz	16
4. Fahrzeugbesitz: Personenwagen	16
4.1 Personenwagenbesitz nach Haushaltsmerkmalen	16
4.2 Personenwagenverfügbarkeit nach Personenmerkmalen	19
4.3 Personenwagen nach Fahrzeugmerkmalen	21
5. Fahrzeugbesitz: Motorräder	23
5.1 Motorradbesitz nach Haushaltsmerkmalen	23
5.2 Motorradverfügbarkeit nach Personenmerkmalen	24
6. Fahrzeugbesitz: Motorfahräder	25
6.1 Motorfahrradbesitz nach Haushaltsmerkmalen	25
6.2 Motorfahrradverfügbarkeit nach Personenmerkmalen	26
7. Fahrzeugbesitz: Fahrräder	28
7.1 Fahrradbesitz nach Haushaltsmerkmalen	28
7.2 Fahrradverfügbarkeit nach Personenmerkmalen	29

III. Teil: Voraussetzungen für das Verkehrsverhalten	31
8. Führerscheinbesitz	31
9. Abonnementsbesitz für den öffentlichen Verkehr	33
10. Parkplatzverfügbarkeit	36
IV. Teil: Fahrleistungen	38
11. Jahresfahrleistungen 1988	38
11.1 Jahresfahrleistungen 1988: Personenwagen	38
11.2 Jahresfahrleistungen 1988: Motorräder	42
V. Teil: Effektiv beobachtetes Verkehrsverhalten	43
12. Verkehrsteilnahme	43
13. Weghäufigkeiten nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel	46
14. Mittlere Weglänge nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel	62
15. Mittlere Wegdauer nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel	78
16. Häufigkeitsverteilung von Wegdistanzen und Wegdauer	95
16.1 Häufigkeitsverteilung der Wegdistanzen für alle Fahrtzwecke	95
16.2 Häufigkeitsverteilung der Wegdistanzen nach Fahrtzwecken	107
16.3 Häufigkeitsverteilung der Wegdauer nach Fahrtzwecken	116
17. <u>Mittlerer Besetzungsgrad bei Autofahrten nach Fahrtzweck</u>	119
VI. Teil: Die im Sommer üblicherweise benutzten Verkehrsmittel	121
18. Arbeits- und Schulwege	121
19. Einkaufswege an Werktagen und am Wochenende	127
20. Geschäftsfahrten	133
21. Ausflüge am Wochenende	137
Literaturverzeichnis	141
Anhang: Fragebogen Mikrozensus 1989	143
- Verkehrsbefragung 1989, Haushaltbogen	
- Verkehrsbefragung 1989, Personenfragebogen	

Verzeichnis der Tabellen und Grafiken

Nummer	Tabelle (T), Grafik (G)	Titel	Seite
3. 1. 1	T	Anzahl Haushalte nach Stichprobenregion	9
3. 1. 2	G/T	Anzahl Haushalte nach Sprachregion (gewichtet)	9
3. 1. 3	T	Anzahl befragte Haushalte nach Kantonen (gewichtet)	10
3. 1. 4	G/T	Haushalte nach Wohnsituation und Haushaltsgrösse	11
3. 1. 5	G/T	Haushalte nach Erwerbssituation und Haushaltsgrösse	12
3. 2. 1	G/T	Befragte Personen nach Alter und Geschlecht	14
3. 2. 2	G/T	Befragte Personen nach Erwerbssituation	15
4. 1. 1	G/T	Personenwagenbesitz der Haushalte nach Haushaltsgrösse	17
4. 1. 2	G/T	Personenwagenbesitz nach Wohnsituation des Haushaltes	18
4. 2. 1	G/T	Personenwagenverfügbarkeit nach Alter und Geschlecht der Personen	19
4. 2. 2	G/T	Personenwagenverfügbarkeit nach Erwerbssituation und Geschlecht der Personen	20
4. 3. 1	G/T	Verteilung der Personenwagen nach Fahrzeugalter	21
4. 3. 2	G/T	Personenwagen nach Hubraumklassen	22
5. 1. 1	G/T	Motorradbesitz der Haushalte nach Haushaltsgrösse	23
5. 2. 1	G/T	Motorradverfügbarkeit nach Alter und Geschlecht der Personen	24
6. 1. 1	G/T	Motorfahrradbesitz der Haushalte nach Haushaltsgrösse	25
6. 2. 1	G/T	Mofa-Verfügbarkeit nach Alter und Geschlecht der Personen	26
6. 2. 2	G/T	Mofa-Verfügbarkeit der SchülerInnen, Lehrlinge und StudentenInnen	27
7. 1. 1	G/T	Fahrradbesitz der Haushalte nach Haushaltsgrösse	28
7. 2. 1	G/T	Veloverfügbarkeit nach Alter und Geschlecht der Personen	29
7. 2. 2	G/T	Veloverfügbarkeit der SchülerInnen, Lehrlinge und StudentenInnen	30
8	G/T	Führerscheinbesitz nach Geschlecht, Alter und Erwerbssituation	32
9. 1	G/T	Abonnementsbesitz nach Alter und Geschlecht der Personen	34
9. 2	G/T	Abonnementsbesitz nach Alter und Geschlecht der Personen und nach Abonnementskategorie	35
10. 1	G	Parkplatzbesitz der Haushalte	36
10. 2	T	Parkplatzbesitz der Haushalte nach Autobesitz	36
10. 3	G/T	Parkplatzverfügbarkeit am Arbeitsort	37

11. 1. 1	G/T	Mittlere Fahrleistungen 1988 der Erst-, Zweit- und Drittwagen nach Fahrzeugalter	39
11. 1. 2	G/T	Mittlere Fahrleistungen 1988 der Erst-, Zweit- und Drittwagen nach Hubraumklassen	40
11. 1. 3	G/T	Mittlere Fahrleistungen 1988 nach Haushaltsgrösse	41
11. 2	T	Mittlere Fahrleistungen 1988 der Motorräder nach Fahrzeugalter	42
12. 1	G/T	Mobilität nach Alter und Geschlecht	44
12. 2	G	Gründe für das Zuhause-Bleiben	45
12. 3	T	Gründe für das Zuhause-Bleiben nach Personengruppen	45
13. 1. 1	T/G	Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel (alle Wochentage)	47
3. 1. 2	T/G	Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel (Werktage Mo-Fr)	48
13. 1. 3	T/G	Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel (Samstag)	49
13. 1. 4	T/G	Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel (Sonntag)	50
		Einfluss nach Geschlecht	
13. 2. 0	T/G	Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Verkehrsmittel und Wochentag	52
13. 2. 1	T/G	Erwerbstätige: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Verkehrsmittel und Wochentag	53
13. 2. 2	T/G	Hausfrauen/männer: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Verkehrsmittel und Wochentag	54
13. 2. 3	T/G	RentnerInnen: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Verkehrsmittel und Wochentag	55
13. 2. 4	T/G	SchülerInnen, Lehrlinge, StudentInnen: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Verkehrsmittel und Wochentag	56
		Einfluss nach Autobesitz	
13. 3. 0	T/G	Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Verkehrsmittel und Wochentag	57

13. 3. 1	T/G	Erwerbstätige: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Verkehrsmittel und Wochentag	58
13. 3. 2	T/G	Hausfrauen/männer: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Verkehrsmittel und Wochentag	59
13. 3. 3	T/G	RentnerInnen: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Verkehrsmittel und Wochentag	60
13. 3. 4	T/G	SchülerInnen, Lehrlinge und StudentInnen: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Verkehrsmittel und Wochentag	61
14. 1. 1	T/G	Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Wegdistanz nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel (alle Wochentage)	63
14. 1. 2	T/G	Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Wegdistanz nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel (Werkstage Mo-Fr)	64
14. 1. 3	T/G	Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Wegdistanz nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel (Samstag)	65
14. 1. 4	T/G	Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Wegdistanz nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel (Sonntag)	66
		Einfluss nach Geschlecht	
14. 2. 0	T/G	Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Wegdistanz nach Verkehrsmittel und Wochentag	68
14. 2. 1	T/G	Erwerbstätige: Mittlere Wegdistanz nach Verkehrsmittel und Wochentag	69
14. 2. 2	T/G	Hausfrauen/männer: Mittlere Wegdistanz nach Verkehrsmittel und Wochentag	70
14. 2. 3	T/G	RentnerInnen: Mittlere Wegdistanz nach Verkehrsmittel und Wochentag	71
14. 2. 4	T/G	SchülerInnen, Lehrlinge und StudentInnen: Mittlere Wegdistanz nach Verkehrsmittel und Wochentag	72
		Einfluss nach Autobesitz	
14. 3. 0	T/G	Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Wegdistanz nach Verkehrsmittel und Wochentag	74
14. 3. 1	T/G	Erwerbstätige: Mittlere Wegdistanz nach Verkehrsmittel und Wochentag	74
14. 3. 2	T/G	Hausfrauen/männer: Mittlere Wegdistanz nach Verkehrsmittel und Wochentag	75
14. 3. 3	T/G	RentnerInnen: Mittlere Wegdistanz nach Verkehrsmittel und Wochentag	76

14. 3. 4	T/G	SchülerInnen, Lehrlinge und StudentInnen: Mittlere Wegdistanz nach Verkehrsmittel und Wochentag	77
15. 1. 1	T/G	Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Wegdauer nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel (alle Wochentage)	79
15. 1. 2	T/G	Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Wegdauer nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel (Werktage Mo-Fr)	80
15. 1. 3	T/G	Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Wegdauer nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel (Samstag)	81
15. 1. 4	T/G	Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Wegdauer nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel (Sonntag)	82
		Einfluss nach Geschlecht	
15. 2. 0	T/G	Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Wegdauer nach Verkehrsmittel und Wochentag	84
15. 2. 1	T/G	Erwerbstätige: Mittlere Wegdauer nach Verkehrsmittel und Wochentag	85
15. 2. 2	T/G	Hausfrauen/männer: Mittlere Wegdauer nach Verkehrsmittel und Wochentag	86
15. 2. 3	T/G	RentnerInnen: Mittlere Wegdauer nach Verkehrsmittel und Wochentag	87
15. 2. 4	T/G	SchülerInnen, Lehrlinge und StudentInnen: Mittlere Wegdauer nach Verkehrsmittel und Wochentag	88
		Einfluss nach Autobesitz	
15. 3. 0	T/G	Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Wegdauer nach Verkehrsmittel und Wochentag	90
15. 3. 1	T/G	Erwerbstätige: Mittlere Wegdauer nach Verkehrsmittel und Wochentag	91
15. 3. 2	T/G	Hausfrauen/männer: Mittlere Wegdauer nach Verkehrsmittel und Wochentag	92
15. 3. 3	T/G	RentnerInnen: Mittlere Wegdauer nach Verkehrsmittel und Wochentag	93
15. 3. 4	T/G	SchülerInnen, Lehrlinge und StudentInnen: Mittlere Wegdauer nach Verkehrsmittel und Wochentag	94
16. 1. 0	T	Alle Bevölkerungsgruppen: Häufigkeitsverteilung der Wegdistanzen nach Verkehrsmittel	97
16. 1. 0. 1	G	Alle Bevölkerungsgruppen: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen, Nahverkehrsmittel im Vergleich	98

16. 1. 0. 2 G	Alle Bevölkerungsgruppen: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen, motorisierter Privatverkehr und öffentlicher Regionalverkehr im Vergleich	98
16. 1. 1 T	Erwerbstätige: Häufigkeitsverteilung der Wegdistanzen nach Verkehrsmittel	99
16. 1. 1. 1 G	Erwerbstätige: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen, Nahverkehrsmittel im Vergleich	100
16. 1. 1. 2 G	Erwerbstätige: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen, motorisierter Privatverkehr und öffentlicher Regionalverkehr im Vergleich	100
16. 1. 2 T	Hausfrauen/männer: Häufigkeitsverteilung der Wegdistanzen nach Verkehrsmittel	101
16. 1. 2. 1 G	Hausfrauen/männer: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen, Nahverkehrsmittel im Vergleich	102
16. 1. 2. 2 G	Hausfrauen/männer: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen, motorisierter Privatverkehr und öffentlicher Regionalverkehr im Vergleich	102
16. 1. 3 T	SchülerInnen, Lehrlinge und StudentInnen: Häufigkeitsverteilung der Wegdistanzen nach Verkehrsmittel	103
16. 1. 3. 1 G	SchülerInnen, Lehrlinge und StudentInnen: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen, Nahverkehrsmittel im Vergleich	104
16. 1. 3. 2 G	SchülerInnen, Lehrlinge, StudentInnen: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen, motorisierter Privatverkehr und öffentlicher Regionalverkehr im Vergleich	104
16. 1. 4 T	RentnerInnen: Häufigkeitsverteilung der Wegdistanzen nach Verkehrsmittel	105
16. 1. 4. 1 G	RentnerInnen: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen, Nahverkehrsmittel im Vergleich	106
16. 1. 4. 2 G	RentnerInnen: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen, motorisierter Privatverkehr und öffentlicher Regionalverkehr im Vergleich	106
16. 2. 1 T	Alle Bevölkerungsgruppen: Häufigkeitsverteilung der Wegdistanzen nach Verkehrsmittel im Pendlerverkehr	108
16. 2. 1 G	Alle Bevölkerungsgruppen: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen nach Verkehrsmittel im Pendlerverkehr an Werktagen	109
16. 2. 2 T	Alle Bevölkerungsgruppen: Häufigkeitsverteilung der Wegdistanzen nach Verkehrsmittel im Einkaufsverkehr	110
16. 2. 2 G	Alle Bevölkerungsgruppen: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen nach Verkehrsmittel im Einkaufsverkehr an Werktagen	111

16. 2. 3	T	Alle Bevölkerungsgruppen: Häufigkeitsverteilung der Wegdistanzen nach Verkehrsmittel im Geschäftsverkehr	112
16. 2. 3	G	Alle Bevölkerungsgruppen: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen nach Verkehrsmittel im Geschäftsverkehr an Werktagen	113
16. 2. 4	T	Alle Bevölkerungsgruppen: Häufigkeitsverteilung der Wegdistanzen nach Verkehrsmittel im Freizeitverkehr	114
16. 2. 4	G	Alle Bevölkerungsgruppen: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen nach Verkehrsmittel im Freizeitverkehr an Werktagen	115
16. 3. 1	G	Alle Bevölkerungsgruppen: Summenhäufigkeit der Wegdauer nach Verkehrsmittel im Pendlerverkehr	117
16. 3. 2	G	Alle Bevölkerungsgruppen: Summenhäufigkeit der Wegdauer nach Verkehrsmittel im Einkaufsverkehr	117
16. 3. 3	G	Alle Bevölkerungsgruppen: Summenhäufigkeit der Wegdauer nach Verkehrsmittel im Geschäftsverkehr	118
16. 3. 4	G	Alle Bevölkerungsgruppen: Summenhäufigkeit der Wegdauer nach Verkehrsmittel im Freizeitverkehr	118
17.	T/G	Mittlerer Besetzungsgrad der Personenwagen nach Fahrtzweck und Wochentag	120
18. 1	T/G	Auswirkungen der Autoverfügbarkeit auf die Verkehrsmittelwahl bei Schul- und Arbeitswegen	123
18. 2	T/G	Auswirkungen des Abonnementsbesitzes auf die Verkehrsmittelwahl bei Schul- und Arbeitswegen	124
18. 3	T/G	Auswirkungen von Alter und Geschlecht auf die Verkehrsmittelwahl bei Schul- und Arbeitswegen	125
18. 4	T/G	Auswirkungen der Parkplatzverfügbarkeit am Arbeitsort auf die Verkehrsmittelwahl bei Schul- und Arbeitswegen	126
19. 1	T/G	Auswirkungen der Autoverfügbarkeit auf die Verkehrsmittelwahl bei Einkaufsfahrten werktags und am Wochenende	128
19. 2	T	Auswirkungen des Abonnementsbesitzes auf die Verkehrsmittelwahl bei Einkaufsfahrten werktags und am Wochenende	129
19. 2	G	Auswirkungen des Abonnementsbesitzes auf die Verkehrsmittelwahl bei Einkaufsfahrten werktags und am Wochenende	130
19. 3	T	Auswirkungen von Alter und Geschlecht auf die Verkehrsmittelwahl bei Einkaufsfahrten werktags und am Wochenende	131

19. 3	G	Auswirkungen von Alter und Geschlecht auf die Verkehrsmittelwahl bei Einkaufsfahrten werktags und am Wochenende	132
20. 1	T/G	Auswirkungen der Autoverfügbarkeit auf die Verkehrsmittelwahl bei Geschäftsfahrten	134
20. 2	T/G	Auswirkungen des Abonnementsbesitzes auf die Verkehrsmittelwahl bei Geschäftsfahrten	135
20. 3	T/G	Auswirkungen von Alter und Geschlecht auf die Verkehrsmittelwahl bei Geschäftsfahrten	136
21. 1	T/G	Auswirkungen der Autoverfügbarkeit auf die Verkehrsmittelwahl bei Ausflügen am Wochenende	138
21. 2	T/G	Auswirkungen des Abonnementsbesitzes auf die Verkehrsmittelwahl bei Ausflügen am Wochenende	139
21. 3	T/G	Auswirkungen von Alter und Geschlecht auf die Verkehrsmittelwahl bei Ausflügen am Wochenende	140

Zusammenfassung

1 Auftrag und Zielsetzungen

Der Mikrozensus 1989 gibt Auskunft über das Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung. In der Verkehrsforschung stellt er somit eine wichtige Grundlage dar zur Beantwortung verkehrspolitischer Fragestellungen, zur vertieften Analyse verschiedener Aspekte des Mobilitätsverhaltens, zur Überprüfung und Kalibrierung von Verkehrsmodellen, sowie zur interdisziplinären Forschung der an den Verkehr angrenzenden Bereiche der Raum- und Siedlungsplanung oder des Wohn- und Freizeitverhaltens.

Um den vielfältigen Ansprüchen gerecht zu werden, beinhaltet der Mikrozensus 1989 verschiedene Elemente:

- Wegprotokolle zeichnen das am Stichtag effektiv beobachtete Verkehrsverhalten auf.
- In der Bestandesaufnahme werden der Fahrzeugbestand des Haushaltes, die Verfügung der einzelnen Haushaltsmitglieder über Fahrzeug- und Parkplatzbenutzung, der Führerschein- und Abonnementsbesitz sowie die Fahrleistungen der Personenwagen 1988 ausgewiesen.
- Die Angaben zu den üblicherweise im Sommer benutzten Verkehrsmittel liefern Hinweise zu den Verkehrsgewohnheiten der Befragten.
- Durch die Erfassung von räumlichen, zeitlichen und demographischen Daten lassen sich die Ergebnisse auch nach diesen Kriterien unterteilt analysieren.

2 Durchführung der Befragung

Die Befragung wurde in den Monaten April und Mai 1989 durchgeführt. Sie erfolgte in schriftlicher Form und richtete sich an 32'500 nach dem Zufallsprinzip ausgewählte Haushalte. Die Antwortquote betrug rund 63%, so dass die Daten von 20'472 Haushalten, 43'006 Personen und 119'115 Wegen ausgewertet werden konnten.

In einem allgemeinen Teil des Fragebogens waren Angaben zur Bezugsgrösse "Haushalt" anzugeben, nämlich über die im Haushalt lebenden Personen, über die vorhandenen Fahrzeuge, über die Wohnsituation und die im Haushalt lebenden Erwerbstätigen.

Im personenbezogenen Teil des Fragebogens hatte jedes Haushaltsmitglied ab dem 10. Altersjahr ein Wegprotokoll über jeden am Stichtag getätigten Verkehrsweg zu erstellen. Ausgangs- und Zielort, Abfahrts- und Ankunftszeit, das verwendete Verkehrsmittel, der Fahrtzweck und die geschätzte Wegdistanz und Wegdauer waren hier aufzuzeichnen. Darüber hinaus wurden die Personen auch zu den üblicherweise im Sommer für verschiedene Fahrtzwecke benutzten Verkehrsmittel befragt.

Durch die Gewichtung jedes registrierten Elementes und die Bereinigung der Stichprobe durch den Ausgleich der Nicht-Antwortenden, konnte die Hochrechnung auf gesamtschweizerischer Ebene gewährleistet werden. Weil in den Verkehrsregionen Bern, Luzern, St. Gallen und Genf eine Verdichtung der Stichprobe vorgenommen worden war, konnten die Ergebnisse speziell für diese Regionen noch gesondert ausgewertet und zum Teil bereits publiziert werden (vgl. Lit. [4], Lit. [5]).

Trotz der gesamtschweizerischen Repräsentativität ist der Mikrozensus 1989 nur beschränkt mit der Erhebung aus dem Jahre 1984 vergleichbar. Eine eigens zu diesem Thema verfasste Studie nennt als Ursachen die unterschiedliche Fragebogengestaltung, die Veränderung des Erhebungs- und Stichprobenkonzeptes sowie die Veränderung der Erhebungsperiode. Ein Teil der Befragungen fiel zudem in die Ferienperiode und ergab vor allem bei Schülern eine hohe Zahl von Nicht-Pendlern. Insgesamt führen alle diese Einflüsse 1989 im Vergleich zu 1984 zu einer um 0,15-0,3 Wege pro Person und Tag tieferen Weghäufigkeit, wogegen bei der mittleren Wegdistanz eine erhebliche Zunahme zu verzeichnen war (vgl. Lit. [1]). Intertemporale Vergleiche zwischen 1984 und 1989 zu wegbezogenen Daten sind demzufolge nur in begrenztem Masse durchführbar, während globale Angaben, etwa zum Fahrzeugbesitz oder zu den Jahresfahrleistungen relativ gut miteinander vergleichbar sind. In der Querschnittsanalyse indessen können die Ergebnisse 1989 als repräsentativ für das Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung betrachtet werden.

3 Ausgewählte Ergebnisse

- Drei von vier Haushalten sind im Besitz von mindestens einem Personenwagen. 22% aller Haushalte verfügen sogar über zwei oder mehr Fahrzeuge.
- 57% aller Haushalte besitzen mindestens ein Fahrrad und zwei Drittel davon sogar mehr als eines.
- 56% der Frauen und 78% der Männer besitzen einen Autoführerschein. Betrachtet man alle Personen zusammen, so haben zwei Drittel einen solchen erworben.
- Demgegenüber besitzen nur 45% aller Personen ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs, wovon es sich bei drei Fünfteln aller Fälle um ein Halbpreisabonnement handelt.
- Zwei von fünf Haushalten verfügen nicht über einen eigenen Parkplatz, sodass ihre Personenwagen auf öffentlichem Grund parkiert werden müssen.
- Die im Jahre 1988 zurückgelegte Fahrtstrecke eines Personenwagens betrug im Durchschnitt 13'788 km. Mit zunehmendem Fahrzeugalter ist eine deutliche Abnahme der mittleren Jahresfahrleistung zu beobachten.
- 82% der Befragten gaben an, am Befragungstag mindestens einen Weg unternommen zu haben.
- Durchschnittlich wurden pro Person am Stichtag 3,5 Wege zurückgelegt und dabei eine mittlere Wegdauer von 27 Minuten benötigt.
- Die mittlere Wegdistanz betrug 11,5 km, variierte aber deutlich nach Wochentagen. Die an Werktagen (Mo-Fr) durchschnittlich erreichte Distanz von 10 km wurde am Samstag mit 13 km und am Sonntag mit 17 km weit übertroffen.
- Frauen sind im Schnitt weniger mobil als die männlichen Verkehrsteilnehmer, denn sie legen deutlich weniger Wege mit einer kürzeren mittleren Distanz zurück als die Männer.

- Personen, deren Haushalt nicht über einen Personenwagen verfügt, unternehmen im Durchschnitt weniger Wege.
- Betrachtet man die Verteilung der Wegdistanzen fällt auf, dass - trotz der durchschnittlichen Weglänge der Autofahrten von 15 km - ein Drittel der Autofahrten nur über eine Distanz bis zu 3 Kilometern gehen. Jede zehnte Autofahrt ist sogar kürzer als ein Kilometer.
- Der Besetzungsgrad auf Autofahrten beträgt im Durchschnitt 1,6 Personen und erreicht am Sonntag mit 2,2 Personen pro Autofahrt den höchsten Wert.
- Rund 80% der Erwerbstätigen, die am Arbeitsort über einen reservierten Parkplatz verfügen, geben an, normalerweise mit dem Auto zur Arbeit zu fahren. Von den Personen, die nicht über dieses Privileg verfügen, zählen sich dagegen nur ein Drittel zu den Autopendlern.

Résumé

1. Mandat et objectifs

Le microrecensement 1989 informe sur le comportement de la population suisse en matière de transport. Il constitue donc un élément fondamental de la recherche dans le domaine des transports. En effet, il apporte des réponses aux questions de politique des transports, il permet l'analyse approfondie de différents aspects du comportement en matière de mobilité ainsi que le contrôle et la calibration des modèles de trafic; il sert également à la recherche interdisciplinaire dans les domaines voisins de celui des transports que sont l'aménagement du territoire, la planification urbaine ou le comportement en matière de logement et de loisirs.

Afin de répondre à ces différents besoins, le microrecensement 1989 contient les éléments suivants:

- Les relevés des déplacements renseignent sur le comportement effectif observé durant le jour de sondage.
- Un inventaire permet de connaître, par ménage enquêté, le nombre de véhicules à disposition, la disponibilité de ces véhicules et des places de parc pour les différents membres du ménage, les permis de conduire et abonnements ainsi que le kilométrage parcouru en 1988 par les voitures de tourisme.
- Les informations recueillies en ce qui concerne les moyens de locomotion normalement utilisés en été renseignent aussi sur les habitudes, en matière de transport, des personnes interrogées.
- La saisie de données spatiales, temporelles et démographiques permettent en outre d'analyser les résultats selon ces critères.

2. L'enquête

L'enquête a été effectuée durant les mois d'avril et mai 1989, sous la forme d'un questionnaire écrit adressé à 32'500 ménages tirés au sort. Le taux de réponse a été de 63 %, de telle sorte que l'on a pu dépouillé les informations de 20'472 ménages, 43'006 personnes et 119'115 déplacements.

Dans une première partie générale du questionnaire, il s'agissait d'informations relatives au ménage lui-même, à savoir: les personnes vivant dans le ménage, les véhicules à disposition, certaines caractéristiques du logement et les personnes exerçant une activité professionnelle.

Dans la partie du questionnaire consacrée aux personnes, chaque membre du ménage âgé d'au moins 10 ans avait à décrire chaque déplacement effectué durant le jour de sondage. Il s'agissait alors de donner l'origine et la destination, les moments du départ et de l'arrivée, le moyen de transport utilisé, le motif du déplacement ainsi que sa distance et sa durée. Les personnes étaient en outre interrogées sur les moyens de transport habituellement utilisés en été pour différents motifs de déplacement.

Une extrapolation au niveau national a pu être faite par pondération de chaque élément enregistré et après compensation des rubriques sans réponses. Du fait qu'un échantillon plus étendu avait été défini pour les régions de transport de Berne, Lucerne, Saint-Gall et Genève, les résultats propres à ces régions purent faire l'objet d'un traitement statistique particulier et d'une publication partielle anticipée (cf Lit. [4] et [5]).

Malgré sa représentativité au niveau national, le microrecensement 1989 n'est comparable que de façon limitée avec l'enquête de 1984. Une étude spécialement consacrée à ce thème en donne les raisons, à savoir: structure différente des questionnaires, changements intervenus dans la conception de l'enquête et de l'échantillonnage ainsi que période d'enquête différente. De plus, une partie de l'enquête s'est effectuée durant la période des vacances de printemps et il en résulta une forte proportion de non-pendulaires, surtout chez les écoliers. Globalement, toutes ces influences conduisent pour 1989 à un nombre de déplacements, par personne et par jour, inférieur de 0,15 à 0.3 [dépl.] à celui de 1984, tandis que l'on constate une augmentation importante de la distance moyenne des déplacements (cf Lit.[1]). Des comparaisons, d'une année à l'autre (1984-1989), concernant

les déplacements ne sont donc permises que dans une mesure limitée, alors que les valeurs globales telles que celles de la motorisation ou des kilométrages annuels peuvent relativement bien être comparées. Par ailleurs, les résultats de 1989 peuvent être considérés comme représentatifs du comportement de la population suisse en matière de transport.

3. Quelques résultats

- 75 % de tous les ménages disposent d'au moins une voiture de tourisme;
22 % de tous les ménages disposent de deux voitures de tourisme ou plus.
- 57 % de tous les ménages possèdent au moins une bicyclette, et deux tiers d'entre eux plus qu'une.
- 56 % des femmes et 78 % des hommes ont un permis de conduire; calculée sur l'ensemble des personnes, la proportion est donc de deux tiers.
- En revanche, seulement 45 % des personnes disposent d'un abonnement de transport public, parmi lesquelles - dans une proportion des trois cinquièmes - il s'agit de l'abonnement demi-tarif.
- Deux ménages sur cinq ne disposent pas d'une propre place de parc, de sorte que leurs voitures doivent stationner sur le domaine public.
- Le kilométrage annuel moyen d'une voiture de tourisme a été en 1988 de 13'788 km. Le kilométrage moyen diminue nettement avec l'augmentation de l'âge du véhicule.
- 82 % des personnes interrogées déclarèrent avoir fait au moins un déplacement durant le jour du sondage.
- En moyenne générale, on relève 3,5 déplacements par personne durant le jour de sondage, avec une durée moyenne de 27 minutes par déplacement.
- La distance moyenne d'un déplacement a été de 11,5 km, mais elle varie beaucoup selon les jours de la semaine. La distance moyenne de 10 km parcourue durant les

jours ouvrables (Lu-Ve) a été nettement dépassée le samedi, avec une moyenne de 13 km, et le dimanche, avec une moyenne de 17 km.

- Les femmes sont en moyenne moins mobiles que les hommes; par rapport aux hommes, elles effectuent nettement moins de déplacements et ce, avec une distance moyenne plus courte.
- Les personnes appartenant à un ménage sans voiture effectuent en moyenne moins de déplacements.
- En considérant la distribution des distances, il apparaît que - bien que la distance moyenne des déplacements par voiture soit de 15 km - un tiers des déplacements par voiture ne se font que sur des distances de 3 km au plus. Un déplacement par voiture sur dix est même plus court qu'un kilomètre.
- Le taux d'occupation des voitures est en moyenne de 1,6 personnes; la plus forte valeur est relevée le dimanche avec 2,2 personnes.
- Environ 80 % des personnes exerçant une activité professionnelle et disposant d'une place de parc réservée au lieu de travail se rendent régulièrement au travail en voiture. En revanche, seulement un tiers des personnes n'ayant pas ce privilège effectuent leurs déplacements pendulaires en automobile.

I. TEIL: GRUNDLAGEN

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Seit 1974 finden periodisch repräsentative Haushaltserhebungen zum Verkehrsverhalten in der Schweiz statt. Gestützt auf die Verordnung des Bundesrates vom 20.6.83 wurden diese Erhebungen 1984 erstmals im Rahmen des Programmes der repräsentativen Haushaltserhebungen (RHE), des sogenannten Mikrozensus, des Bundesamtes für Statistik durchgeführt.

Der vorliegende Bericht enthält die Ergebnisse des Mikrozensus 1989 zum Verkehrsverhalten in der Schweiz. Über 43'000 Personen wurden gesamtschweizerisch in den Monaten April und Mai 1989 zu ihrem Verkehrsverhalten schriftlich befragt.

Der vom Bundesamt für Statistik in Zusammenarbeit mit dem Dienst für Gesamtverkehrsfragen erarbeitete Mikrozensus "Verkehr" bietet für zahlreiche Untersuchungen eine wichtige Datengrundlage, nämlich:

- für verkehrspolitische Fragestellungen
- für Mengengerüste zum Mobilitätsverhalten
- für die Beobachtung und Analyse des Verkehrsverhaltens
- zur Überprüfung und Anwendung des Konzeptes "verhaltenshomogener" Gruppen
- als Instrument zur Erfassung ursächlicher Zusammenhänge der Mobilität
- als Input- oder Kalibrierungsdaten für Verkehrsmodelle
- als Grundlage interdisziplinärer Forschung, etwa im Bereich des "Freizeit- und Wohnverhaltens", der Raum- und Siedlungsplanung, des Umweltschutzes etc.

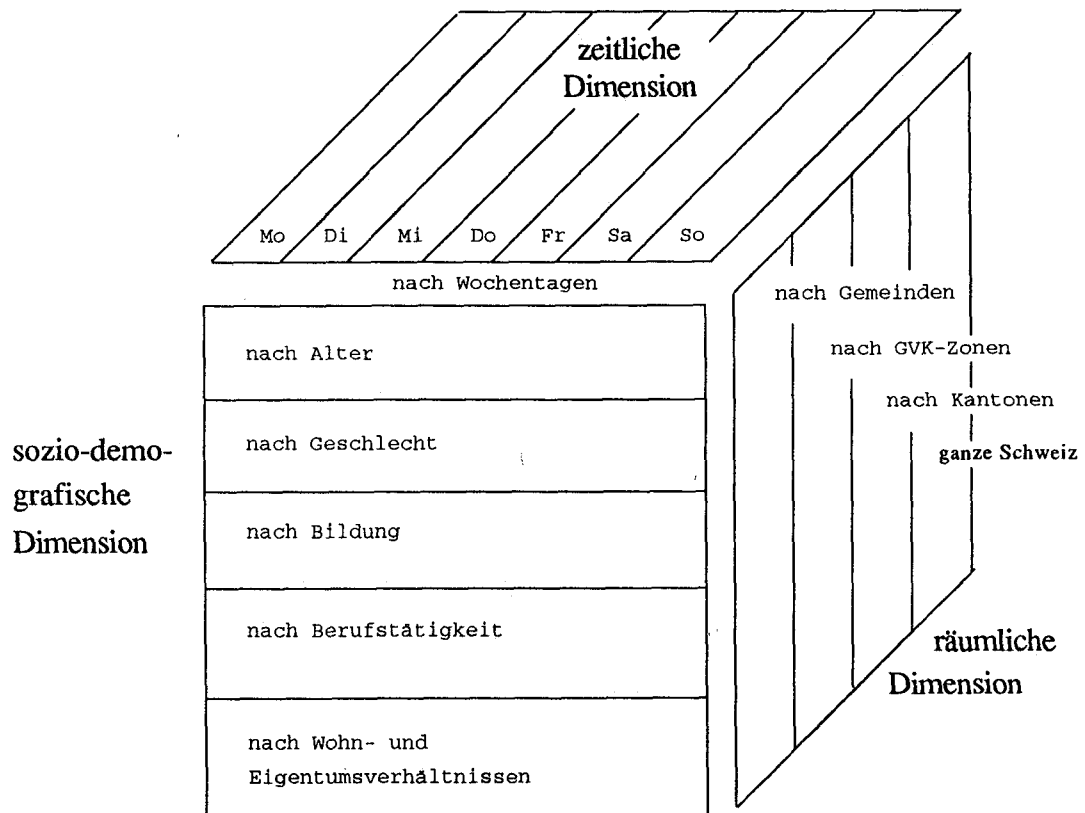
Der vorliegende **Berichtband** zum Titel "Verkehrsverhalten in der Schweiz 1989" dient dazu, die wichtigsten Ergebnisse und Interpretationen einem breiten Publikum vorzulegen. Für Fachkreise stehen zudem ein detaillierter **Tabellenband** sowie **Disketten** mit einer bedarfsorientierten Auswahl der wichtigsten Variablen zur Verfügung.

1.2 Auftrag

Der Mikrozensus 1989 soll einerseits darüber Auskunft geben, wie sich die Schweizerin und der Schweizer im Durchschnitt im Verkehr verhalten und zwar aufgrund effektiver Beobachtungen (Wegprotokolle, Fahrleistungen der Personenwagen 1988, Bestandesaufnahme des Fahrzeug-, Führerschein- und Abonnementsbesitzes) als auch aufgrund von Angaben über die

Verkehrsgewohnheiten (üblicherweise benutzte Verkehrsmittel). Andererseits sollen sich die Daten nach verschiedensten räumlichen, zeitlichen und demographischen Kriterien unterteilt analysieren lassen.

Die Grundstruktur des Mikrozensus



Eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse mit früheren Erhebungen, insbesondere mit dem Mikrozensus 1984, konnte nur teilweise erreicht werden (Vgl. Kapitel 2.3).

2. Untersuchungsbescrieb

2.1 Durchführung

An der Durchführung des Mikrozensus 1989 waren verschiedene Stellen und Experten beteiligt:

- für die Vorbereitung der Erhebung und für die Non-Response-Erhebung:
IPSO, Institut für Sozial- und Umfrageforschung, Zürich
- für die Durchführung der Erhebung und die Kodierung:
Bundesamt für Statistik, Abteilung Gesellschaft und Bildung, Bern

- für die Plausibilisierung der Rohdaten und die Datenaufbereitung:
Abay+Meier, Verkehrsplanung und -ökonomie, Wirtschafts- und Umweltstudien,
Zürich
- für die Zusatzuntersuchung über die Vergleichbarkeit der Mikrozensen 1984 und
1989: BASYS GmbH, D-Augsburg; Universität D-Heilbronn; Abay+Meier Zürich

Die Auswertung und Berichterstattung sowie die Gesamtkoordination wurden vom Dienst für Gesamtverkehrsfragen übernommen.

2.2 Methodik

Form und Inhalt der Befragung

Die Befragung erfolgte schriftlich (Vgl. Fragebogen im Anhang) und gliederte sich in zwei Teile. In einem allgemeinen Teil wurde nach *Merkmale der Bezugsgrösse "Haushalt"* gefragt:

- zur Wohnsituation des Haushaltes
- zu den im Haushalt vorhandenen Fahrzeugen
- zu den im Haushalt lebenden Personen
- zu den im Haushalt lebenden Erwerbstätigen

In einem zweiten Teil hatte jede Person ab dem 10. Altersjahr am vorgegebenen Stichtag im "Personenfragebogen" *Protokoll zu führen über jeden getätigten Verkehrsweg* und zwar bezüglich:

- Abfahrts- und Ankunftszeit
- den Wegzwecken (zur Arbeit/Schule [Pendler], Einkauf/Besorgungen, geschäftlich/dienstlicher Weg, Freizeitweg, Nachhauseweg zur eigenen Wohnung, andere Wege)
- Ausgangs- und Zielort
- Wegdistanz
- verwendete Verkehrsmittel

Neben den effektiv erfolgten Wegen hatten die Personen zudem in einer *Selbsteinschätzung* auch anzugeben, welche Verkehrsmittel sie im Sommer für die verschiedenen Wegzwecke üblicherweise wählen.

Schliesslich wurden sie auch über ihre eigenen Verkehrsvoraussetzungen befragt; etwa über den Besitz von Führerschein und Abonnements, zur Verfügbarkeit über Verkehrsmittel in ihrem Haushalt und über das Vorhandensein einer Parkgelegenheit am Arbeitsplatz.

Von den 32'500 angeschriebenen Haushalten konnten die Daten von 20'472 Haushalten ausgewertet werden, was einer Antwortquote von rund 63% entspricht. Damit wurden das Verkehrsverhalten von 43'006 Personen und Daten von 119'115 Wegen aufgezeichnet.

Hochrechnung auf die Schweiz

Bei der Hochrechnung wird jedem Element (Haushalt, Person, Weg), das in der Stichprobe vorkommt, ein bestimmtes Gewicht zugeordnet. Dieses Gewicht bestimmt die Anzahl Einheiten, welche diesem Element auf der gesamtschweizerischen Ebene entsprechen.

Ziehung der Stichprobe

Einige Kantone bzw. städtische Agglomerationen nahmen die Mikrozensus-Umfrage 1989 zum Anlass, in ihrer Verkehrsregion vom Bundesamt für Statistik zu eigenen planerischen Zwecken eine verdichtete Stichprobe ziehen zu lassen. Damit wurde die Umfrage in Teilstichproben unterschiedlicher Grösse unterteilt, je nach Grösse der Region, die sie zu repräsentieren hatten. Deshalb ist es zur Auswertung der Gesamtstichprobe nötig, die jeweiligen Teilgewichte zur Hochrechnung zu verwenden. **Der Anwender des Datensatzes Mikrozensus 1989 muss daher immer mit gewichteten Werten rechnen!**

Die gesamte Stichprobe wurde in sechs Teilstichproben eingeteilt:

1. Verkehrsregion der Stadt Bern
2. Kanton Luzern
3. Verkehrsregion der Stadt St. Gallen
4. Kanton St. Gallen
5. Kanton Genf
6. Übrige Schweiz

Für jede dieser regionalen Einheiten wurde eine unabhängige Stichprobe gezogen. Durch das gewichtete Hochrechnungsverfahren wird aber sichergestellt, dass sämtliche Teilstichproben auch als gesamtschweizerisch repräsentative Daten verfügbar sind (Die Resultate für die einzelnen Teilstichproben werden hier nicht ausgewiesen, wurden aber von einzelnen Regionen publiziert, Lit. [4] und [5]).

Bereinigung der Stichprobe der effektiv eingegangenen Antworten (post stratification)

Ausgleich der Non-Response

Zum Ausgleich der Non-Response (Nichtbeantwortung) wurde bei der Gewichtung die Antwortquote mitberücksichtigt. Dabei werden Haushalte, die den Fragebogen nicht beantwortet haben, durch jene ersetzt, die der Befragung Folge geleistet haben und ähnliche Merkmale aufweisen. Diese Annahme stützt sich auf die Ergebnisse einer telefonischen Befragung einer repräsentativen Auswahl von Haushalten, die den schriftlichen Fragebogen nicht zurückgesandt haben. Dieses "Einsetzen" fehlender Werte erfolgt bei der Gewichtung, indem man die antwortenden Haushalte noch mit einem zusätzlichen Koeffizienten gewichtet. Dieser berücksichtigt das Verhältnis zwischen der Gesamtheit der in die Stichprobe gewählten Haushalte und der Zahl der Antwortenden. Jeder Kanton wird dabei noch in eine Region "Stadt" und "Land" unterteilt, weil dort die Antwortquoten signifikant voneinander verschieden sind.

Reduktion der Stichprobenschwankung

Jede Erhebung, die nicht als Vollerhebung durchgeführt wird, ist der Gefahr von zufällig auftretenden Fehlern ausgesetzt - d.h. die Anzahl antwortender Haushalte repräsentieren die Grundgesamtheit nicht genau. Diese Unsicherheit kann herabgesetzt werden, indem gewisse Ergebnisse dieser Erhebung angepasst werden an - aus anderen Statistiken bekannte - Referenzwerte. Mit dieser Methode können auch verzerrende Einflüsse der "Nicht-Beantwortung" vermindert werden, sofern das Antwortverhalten signifikant von eben diesen Grössen beeinflusst wird. Als Referenzwerte für die Anpassung der Umfrageresultate wurden die folgenden gewählt:

- auf Niveau "Haushalte": Verteilung nach Wohnkanton
Haushaltsgrösse gemäss Volkszählung 1980
- auf Niveau "Personen": Verteilung nach Alter und Nationalität
(Für den Kanton Genf: gemäss Statistik der Wohnbevölkerung des Kantons Genf per Ende Dez. 1988; für die übrige Schweiz: gemäss einer provisorischen Bevölkerungsstatistik (ESPOP), aufgeteilt nach Kantonen, per Ende Dez. 1988).

2.3 Vergleichbarkeit der Mikrozensen 1984 und 1989

Plausibilitätsüberprüfungen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Vergleich der Mikrozensen 1984 und 1989, haben eine Reihe von Fragen aufgeworfen. So wurde folgendes festgestellt:

- Gegenüber 1984 hat der Anteil mobiler Personen 1989 abgenommen
- 1989 war eine ungeklärt hohe Anzahl von Nicht-Pendlern zu verzeichnen, insbesondere bei den Schülern
- Die Fahrtenhäufigkeit ist gegenüber 1984 zurückgegangen
- Demgegenüber hat die mittlere Weglänge gegenüber 1984 erheblich zugenommen.

Um diese Ergebnisse nochmals auf ihre Plausibilität zu prüfen und die Abweichungen gegenüber dem Mikrozensus 1984 zu erklären, betraute deshalb der Dienst für Gesamtverkehrsfragen die Firma BASYS GmbH mit der Koordination und Durchführung einer Zusatzuntersuchung. Insbesondere sollte geprüft werden, ob die Veränderungen zurückzuführen seien auf

- Unterschiede in der Fragebogengestaltung
- Veränderungen des Erhebungs- und Stichprobenkonzeptes
- Veränderungen der Erhebungsperiode.

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen wurden in einem separaten Expertenbericht veröffentlicht (Lit. [1]). Nachfolgend werden die wichtigsten Erkenntnisse kurz zusammengefasst.

Unterschiede in der Fragebogengestaltung

1989 konnte jeder Befragte 5 Wege pro Tag auf seinem Personenfragebogen protokollieren, bevor er, nach Bedarf ein zusätzliches Erhebungsformular nachfordern musste. 1984 waren auf dem gleichen Fragebogen 7 Wege pro Tag vorgegeben. Es besteht daher der Verdacht, dass durch die Fragebogengestaltung 1989 im Vergleich zu 1984 Wege "unterschlagen" wurden. Unterschiedliche Hypothesen über das Verhalten der Interviewten sind dabei denkbar: entweder wurden Wege mit einer Ordnungsnummer von 6 und höher einfach weggelassen, weil der Fragebogen nicht ausreichte oder aber die Befragten liessen kleinere, scheinbar unwichtige Wege aus dem Protokoll weg, um ihre Hauptmobilität im Fragebogen unterbringen zu können. Vor allem die zweite Hypothese steht im Einklang mit der Beobachtung, dass 1989 die Weghäufigkeit geringer, dafür aber die durchschnittliche Entfernung grösser ist. Die an der Zusatzuntersuchung beteiligten Experten kamen zum Schluss, dass 1989 die Unterschätzung der Weghäufigkeit eine Bandbreite von 0,15 - 0,3 Wegen pro mobiler Person aufweisen dürfte.

Im Gegensatz zu 1984 enthielt der Fragebogen 1989 einen Hinweis darauf, was unter einem Weg zu verstehen ist. Aufgrund dieser zusätzlichen Erklärung ist es nicht auszuschliessen, dass der Begriff "Weg" von den Befragten 1989 besser verstanden wurde als 1984.

Unterschiedliche Stichprobenkonzepte

Einmal abgesehen von der Unterschiedlichkeit der Stichproben - 1989 wurde sie, wie bereits erwähnt, für einige Regionen verdichtet - wurde auch das Hochrechnungsverfahren nicht genau gleich wie 1984 durchgeführt. 1989 wurde auf eine Gewichtung nach Motorisierung der Haushalte verzichtet. Die Haushaltsgrösse wurde in beiden Fällen an die Volkszählung 1980 angeglichen. Auf Personenebene wurden beide Mikrozensen zwar nach der Altersstruktur, aber 1989 nicht nach der "Variable" Geschlecht angepasst. Einige dieser Unterschiede tragen zur Erklärung der verringerten Wegehäufigkeit an den Stichtagen 1989 bei.

Räumliche Gestaltung der Stichprobe

Durch unterschiedliche Auswahlätze in den Kantonen ist 1989 eine andere Verteilung nach Kantonen entstanden als 1984. Auf kantonaler Ebene konnte durch die Gewichtung eine Vergleichbarkeit erzielt werden. Ob die Hochrechnung auf Kantonsebene alle regionalen Erhebungsunterschiede zwischen 1984 und 1989 beseitigt hat, ist indessen ungewiss.

Zeitliche Unterschiede bei der Befragung - Ferienzeit

1984 wurden 80% der Personen im Mai, 1989 80% der Personen im April befragt. Während 1984 praktisch kein Ferienzeitraum erfasst wurde, wurden 1989 beinahe die Hälfte der Personen (gewichtet 47,9%) während der Frühlingsferien befragt. Vor allem für Schüler hat dies eine deutliche Auswirkung auf die Mobilität zur Folge, während die Erwachsenen nur davon betroffen waren, wenn sie zu diesem Zeitpunkt Urlaub hatten.

Das Wetter

Die besonders schlechte Witterung im April 1989 hat wahrscheinlich zu einer geringeren Wegehäufigkeit, vor allem im nicht-motorisierten Individualverkehr beigetragen. Zu diesem Trend passt auch die erhöhte Mitfahrermobilität vor allem bei Schülern.

Fazit

Aufgrund der Unterschiede in der Erhebungskonzeption, die nur teilweise in die Hochrechnung eingegangen sind, ist die Vergleichbarkeit der Ergebnisse beider Verkehrszensen eingeschränkt.

Vergleiche zur Wegehäufigkeit, zur Weglänge und zum Modal Split sollten nur für bestimmte regionale Abgrenzungen (Kantone/Regionen mit verdichteter Stichprobe) und für bestimmte Verkehrszwecke durchgeführt werden. Demgegenüber sind globale Angaben zum Autobesitz und den Jahresfahrleistungen relativ gut miteinander vergleichbar.

An der Gültigkeit und Zuverlässigkeit der Daten des Mikrozensus 1989 bestehen keine Zweifel, auch wenn die Datenqualität in einigen Bereichen nicht optimal ist. Die Ergebnisse der Erhebung 1989 können als repräsentativ für das Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung betrachtet werden.

3. Statistikporträt

Aufgrund der Rücklaufquote von 63% konnten von den in der Ausgangsstichprobe rund 32'500 angeschriebenen Haushalten schliesslich 15'147 aus der deutschen, 4469 aus der französischen und 856 aus der italienischen Schweiz ausgewertet werden.

3.1 Statistikporträt der Haushalte

Die Tabellen 3.1.1. - 3.1.5. mit den dazugehörigen Grafiken geben einen Überblick über die wichtigsten Merkmale der erfassten Haushalte, insbesondere nach regionalen Gesichtspunkten, nach Wohn- und Erwerbssituation der darin lebenden Personen und nach Autobesitz des Haushaltes.

Regionale Auswertungen der Ergebnisse sind grundsätzlich möglich. Für Regionen mit verdichteten Stichproben (siehe Kapitel 2.2) sind soche Verfeinerungen problemlos; für die übrigen Regionen wird die Repräsentanz der Aussagen durch die jeweilige Grösse der Stichprobe bestimmt.

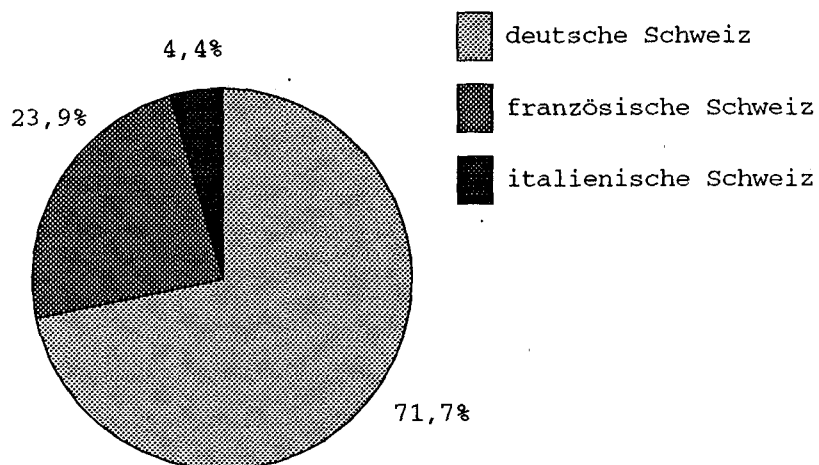
Im vorliegenden Bericht stehen die gesamtschweizerischen Resultate im Vordergrund. Von den insgesamt 20'472 erfassten Haushalten befinden sich rund 72% der Haushalte in der deutschen, 24% in der französischen und 4% in der italienischen Schweiz.

Bezüglich der Wohnsituation stehen rund 74% der Einer-Haushalte in einem Miet- oder Pachtverhältnis und nur 16% sind Eigentümer. Schon ab zwei Personen nimmt die Eigentümerzahl stetig zu (38%) und wächst mit steigender Haushaltsgrösse weiter an. Insgesamt handelt es sich bei 36% der Haushalte um Privateigentum und 57% stehen in einem Miet- oder Pachtverhältnis.

T.3.1.1. Anzahl Haushalte nach Stichprobenregion

	<u>ungewichtet</u>	<u>gewichtet</u>
Verkehrsregion Bern	2697	1084
Verkehrsregion Genf	3683	1292
Verkehrsregion Luzern	2460	834
Verkehrsregion St.Gallen	5030	1502
Uebrige CH	6567	15760
Ganze Stichprobe	20437	20472

G/T. 3.1.2. Anzahl Haushalte nach Sprachregion (gewichtet)



Sprachregion	Anzahl Haushalte	
deutsche Schweiz	14669	71,7%
französische Schweiz	4892	23,9%
italienische Schweiz	911	4,4%
Total	20472	100%

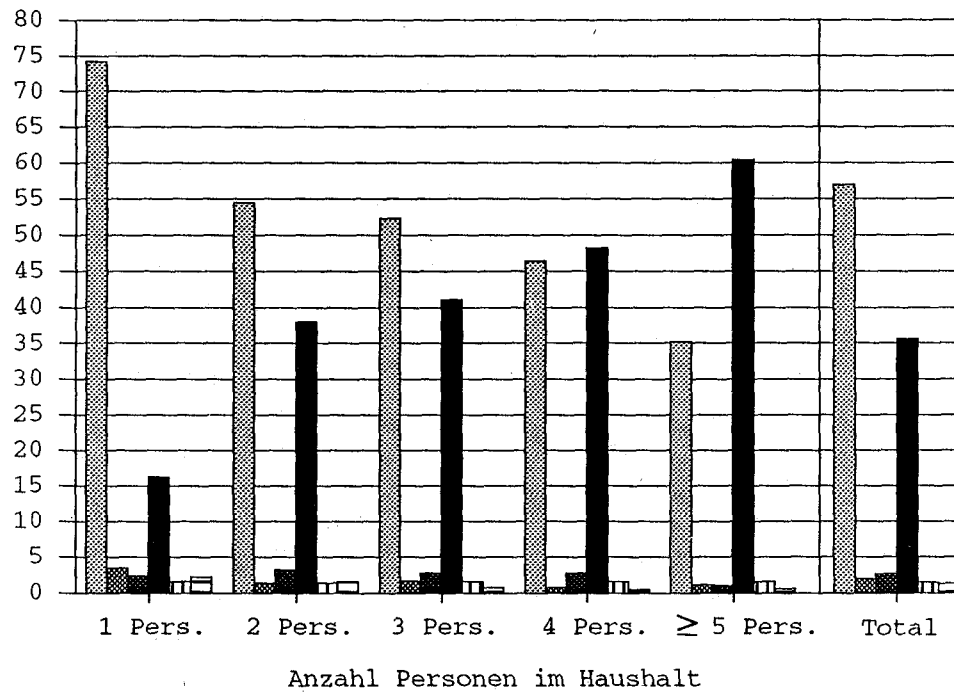
T.3.1.3. Anzahl befragte Haushalte nach Kantonen
(gewichtet)

Zürich	3869
Bern*)	2963
Luzern*)	833
Uri	80
Schwyz	273
Obwalden	67
Nidwalden	76
Glarus	105
Zug	217
Freiburg	514
Solothurn	677
Basel-Stadt	818
Basel-Land	696
Schaffhausen	228
Appenzell A.Rh.	142
Appenzell I.Rh.	28
St.Gallen*)	1158
Graubünden	493
Aargau	1363
Thurgau	547
Tessin	855
Wadt	1860
Wallis	678
Neuenburg	496
Genf*)	1283
Jura	153
Total	20472

*) Die Bezugsgebiete zwischen "Verkehrsregion" und "Kanton" sind nicht identisch und weisen deshalb auch nicht die gleiche Anzahl berücksichtigter Haushalte auf.

G/T.3.1.4 Haushalte nach Wohnsituation und Haushaltsgrösse

in Prozent



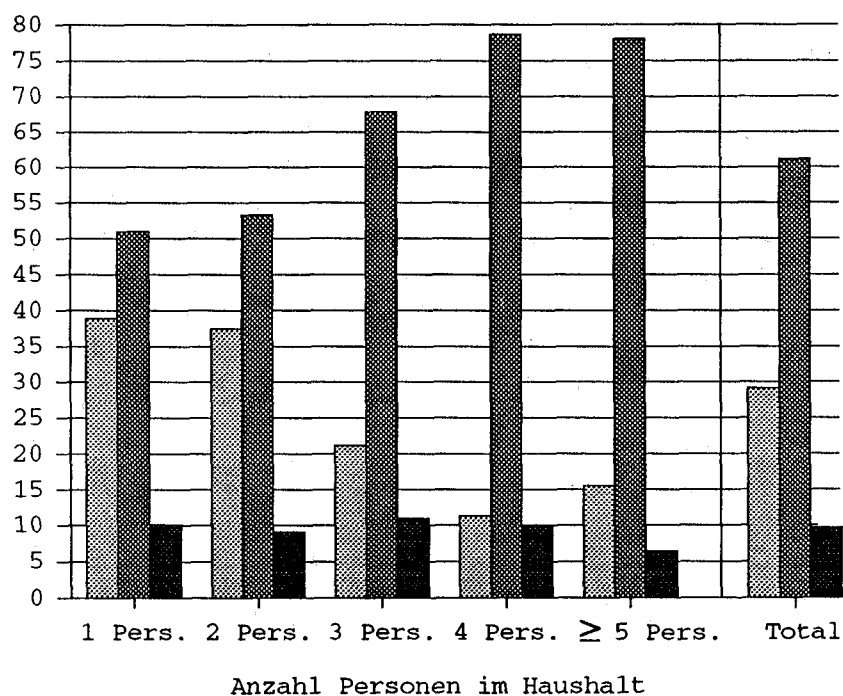
Wohnsituation



Wohnsituation	Anzahl Personen im Haushalt					Total
	1 Pers.	2 Pers.	3 Pers.	4 Pers.	≥ 5 Pers.	
Mieter/Pächter	74,3%	54,5%	52,3%	46,4%	35,2%	57,0%
Untermieter	3,4%	1,4%	1,6%	0,8%	1,1%	1,9%
Genossenschafter	2,3%	3,2%	2,8%	2,7%	1,1%	2,6%
Eigentümer	16,2%	38,0%	41,0%	48,1%	60,5%	35,7%
Dienst-/Freiwohning	1,6%	1,4%	1,5%	1,6%	1,5%	1,5%
Wohnsit.unbekannt	2,2%	1,5%	0,8%	0,4%	0,6%	1,3%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

G/T.3.1.5 Haushalte nach Erwerbssituation und Haushaltsgrösse

in Prozent



Erwerbssituation

- ohne Erwerbstätigen
- mit mind.1 Vollerwerbstätigen
- mit mind.1 Teilerwerbstätigen

Erwerbssituation	Anzahl Personen im Haushalt					Total
	1Pers.	2Pers.	3Pers.	4Pers.	≥ 5Pers.	
ohne Erwerbstätigen	38,9%	37,5%	21,2%	11,4%	15,6%	29,2%
mit mind.1 Vollerw.	51,0%	53,3%	67,8%	78,7%	78,0%	61,2%
mit mind.1 Teilerw.	10,1%	9,1%	11,0%	9,9%	6,4%	9,6%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

3.2 Statistikporträt der Personen

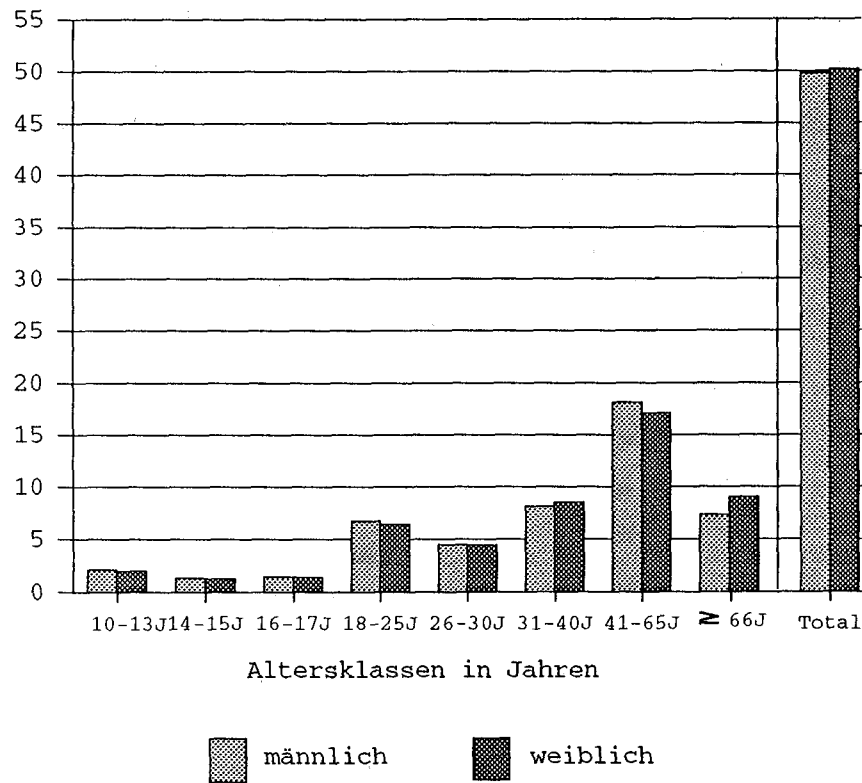
Die Tabellen und Grafiken 3.2.1. und 3.2.2. skizzieren die wichtigsten Merkmale der Personen. Beide Geschlechter sind mit 50,2% Frauen und 49,8% Männern nahezu gleichstark vertreten und weisen praktisch auch die gleiche Altersstruktur auf. Die Jugendlichen zwischen 10 und 25 Jahren machen rund 23% und RentnerInnen ab 65 Jahren rund 16% aus. Mit gut 60% sind die Erwachsenen zwischen 26 und 65 Jahren am häufigsten (T/G 3.2.1.) vertreten.

Ganz unterschiedliche Angaben machen Männer und Frauen erwartungsgemäss punkto Erwerbssituation (T 3.2.2). Mehr als 60% aller Männer sind vollzeit beschäftigt und nur 2% arbeiten teilzeitlich. Ganze 2,6% der Männer bestätigen zudem, nur mit Hausarbeit beschäftigt zu sein. Demgegenüber wird bei den Frauen die Hausarbeit mit knapp 30% immer noch am meisten genannt, doch rund 21% verfügen über eine Vollzeitstelle und 11,7% arbeiten teilzeitlich.

Stellenlos waren 1989 nach eigenen Angaben nur ganz wenige Personen - bei den Männern 0,3 und bei den Frauen 0,8 Prozent. Nebst den im erwerbsfähigen Alter stehenden Personen wurden bei den Männern noch je rund 15% Rentner und 16% in Ausbildung Stehende befragt. Bei den Frauen sind die Rentnerinnen mit etwa 19% gemäss demografischer Altersstruktur der Gesamtbevölkerung etwas stärker vertreten als die rund 14% in Ausbildung Stehenden.

G/T 3.2.1. Befragte Personen nach Alter und Geschlecht

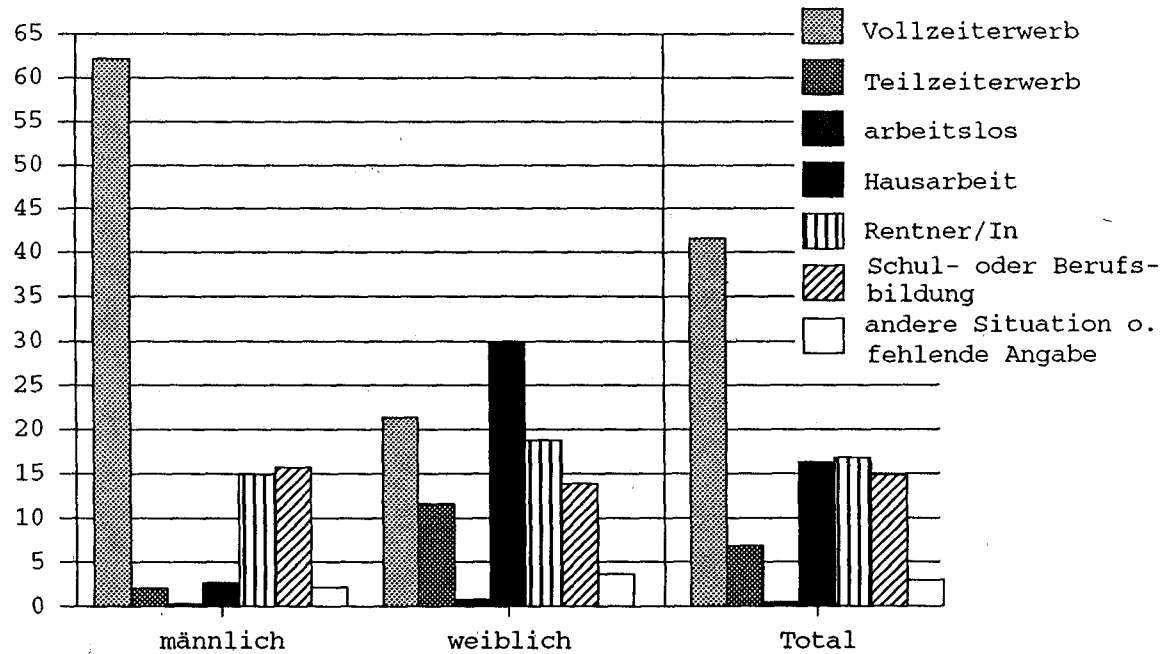
in Prozent



Geschlecht	Altersklassen in Jahren								Total
	10-13	14-15	16-17	18-25	26-30	31-40	41-65	≥ 66	
männlich	2,1%	1,3%	1,5%	6,8%	4,5%	8,2%	18,1%	7,3%	49,8%
weiblich	2,0%	1,3%	1,4%	6,5%	4,4%	8,5%	17,1%	9,0%	50,2%
Total in %	4,1%	2,6%	2,9%	13,3%	8,9%	16,7%	35,2%	16,3%	100%
Total absol.	1767	1115	1233	5664	3842	7139	15093	7006	42895

G/T 3.2.2 Befragte Personen nach Erwerbssituation

in Prozent



Erwerbssituation	Geschlecht					Gesamttotal	
	Männer		Frauen		keine Angabe		
	absolut	in %	absolut	in %		absolut	in %
Vollzeit	13270	62,2%	4594	21,4%	49	17913	41,7%
Teilzeit	446	2,1%	2510	11,7%	5	2961	6,9%
ohne Stelle	63	0,3%	176	0,8%	0	239	0,6%
Hausarbeit	566	2,6%	6429	29,9%	7	7002	16,3%
RenterIn	3192	15,0%	4035	18,7%	27	7254	16,9%
Ausbildung	3349	15,7%	2990	13,9%	41	6379	14,8%
andere Situation, unbekannt	459	2,1%	781	3,6%	18	1258	2,8%
Total	21344	100%	21515	100%	146	43006	100%

II. TEIL: FAHRZEUGBESITZ

4. Fahrzeugbesitz: Personenwagen

In Kapitel 4 bis 7 wird der Besitz der Haushalte an privaten Verkehrsmitteln untersucht und in Verbindung gebracht mit den in Kapitel 3 vorgestellten Haushalts- und Personenmerkmalen:

Fahrzeugbesitz und Merkmale der:

Haushalte	Personen	Fahrzeuge
Haushaltsgrösse	Alter	Fahrzeugalter (nur PW)
Wohnsituation	Geschlecht	Hubraum (nur PW)
Wohnort	Erwerbssituation	
	Bildungsstätte der Jugendlichen	

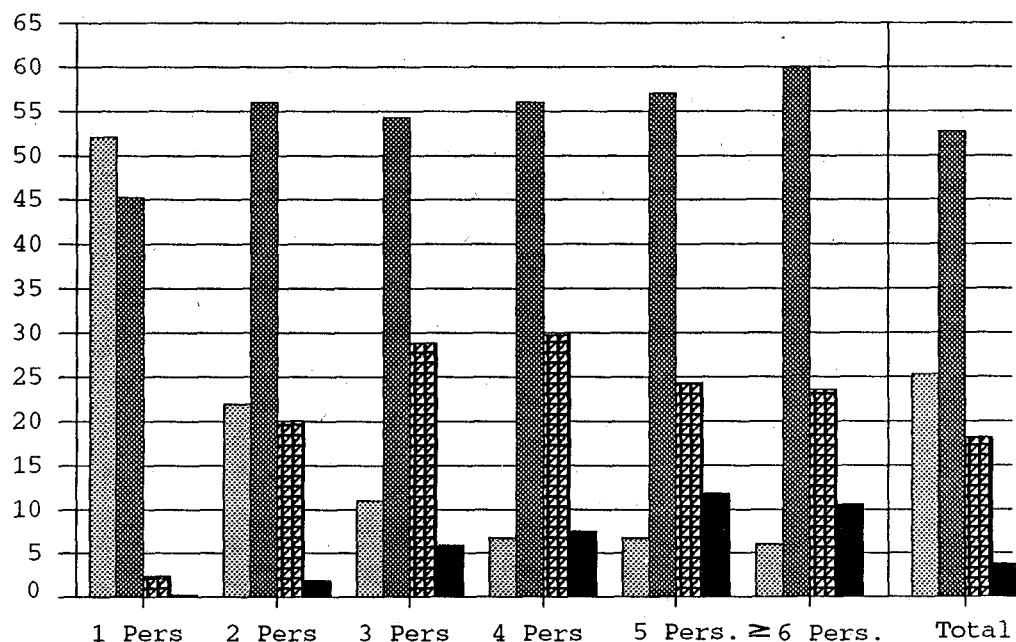
4.1 Personenwagenbesitz nach Haushaltsmerkmalen

Gesamtschweizerisch verfügen drei von vier Haushalten über einen Personenwagen. Wie bereits in Kapitel 3 erwähnt sind nur die Ein-Personen-Haushalte zu mehr als 50% autofrei, denn in dieser Kategorie sind überdurchschnittlich viele junge und alte Personen zu finden, die entweder noch nicht oder nicht mehr Auto fahren. Ansonsten gilt, je grösser der Haushalt, desto höher der PW-Besitz. 22% aller Haushalte verfügen sogar über zwei oder mehr Fahrzeuge, wie aus Tabelle/Grafik 4.1.1 ersichtlich ist.

Die Wohnsituation als Indikator für das Haushaltseinkommen hat nur wenig Einfluss auf den Autobesitz, wie aus Tabelle/Grafik 4.1.2. hervorgeht, denn das Auto ist zum weitverbreiteten, von jedermann erschwinglichen Gebrauchsgut geworden.

G/T 4.1.1. Personenwagenbesitz der Haushalte nach Haushaltsgrösse

in Prozent



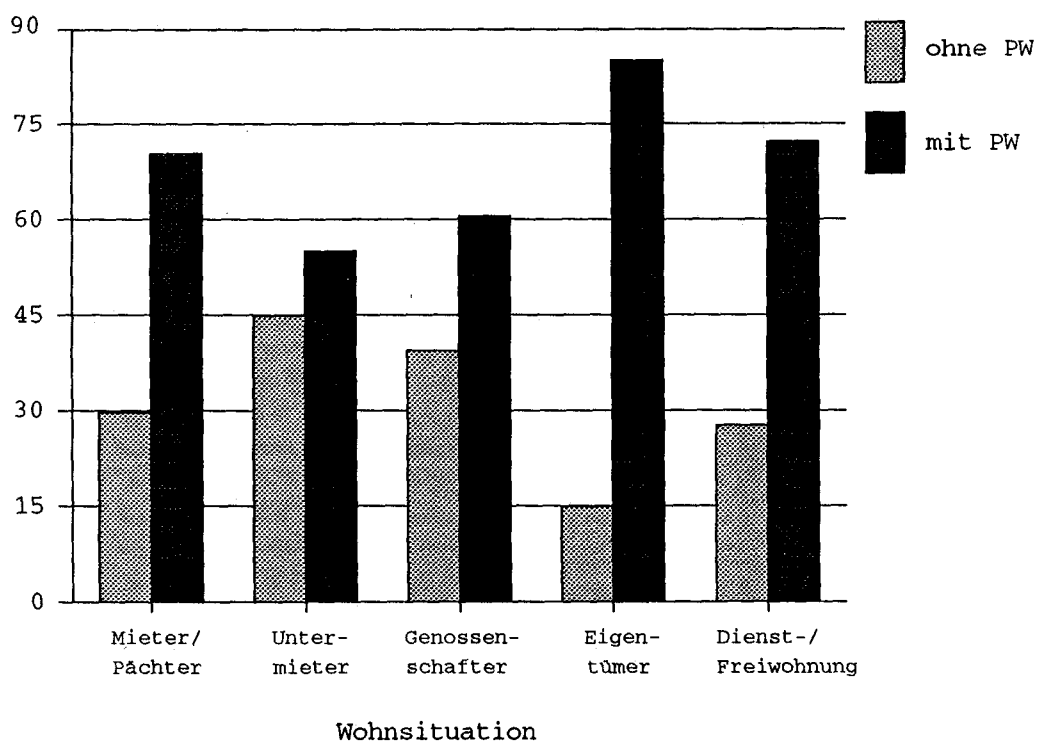
Anzahl Personen im Haushalt

-  kein PW
-  1 PW
-  2 PW
-  3 und mehr PW

Anzahl PW im Haushalt	Anzahl Personen im Haushalt						alle Haus- halte
	1	2	3	4	5	≥ 6	
kein PW	52,1%	22,0%	11,0%	6,8%	6,8%	6,0%	25,3%
mit PW	47,9%	78,0%	89,0%	93,2%	93,2%	94,0%	74,7%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
davon mit:							
1 PW	45,2%	56,0%	54,3%	55,9%	57,0%	60,0%	52,7%
2 PW	2,4%	20,1%	28,9%	29,6%	24,4%	23,5%	18,2%
3 u.mehr PW	0,3%	1,9%	5,8%	7,7%	11,8%	10,5%	3,8%

G/T 4.1.2. Personenwagenbesitz nach Wohnsituation des Haushaltes

in Prozent

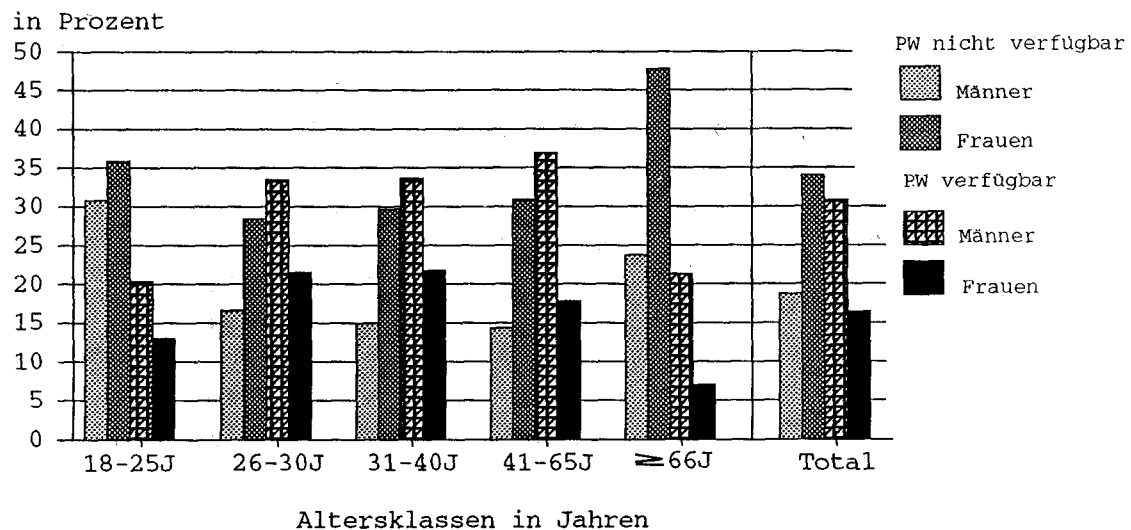


Wohnsituation	Haushalte in %	
	ohne PW	mit PW
Mieter	29,7%	70,3%
Untermieter	44,9%	55,1%
Genossenschafter	39,5%	60,5%
Eigentümer	14,9%	85,1%
Dienst-/Freiwohnung	27,7%	72,3%

4.2 Personenwagenverfügbarkeit nach Personenmerkmalen

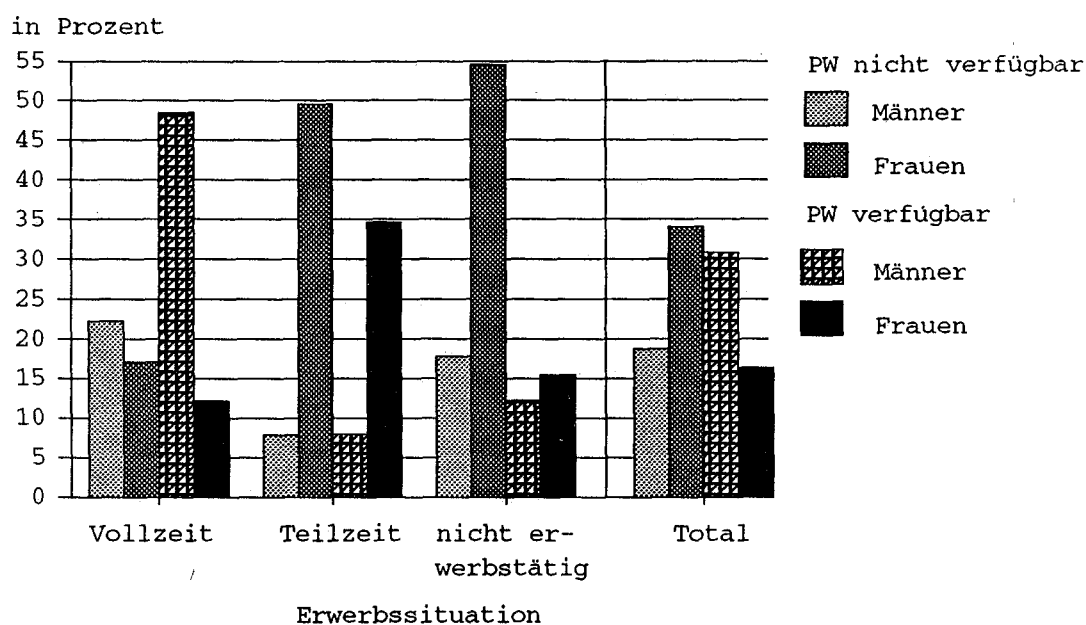
Im Gegensatz zum Fahrzeugbesitz, der im Zusammenhang mit dem Haushalt abgefragt wurde, hatten die Antwortenden im Personenfragebogen über ihre Fahrzeugverfügbarkeit Auskunft zu geben. Aus den personenbezogenen Tabellen/Grafiken 4.2.1-4.2.2 geht hervor, dass die Autoverfügbarkeit vor allem nach Geschlecht variiert. So verfügen Frauen tendentiell weniger häufig über ein Auto und zwar auch wenn sie einer vollzeitlichen Beschäftigung nachgehen. Bezüglich Alter wird deutlich, dass die Autoverfügbarkeit vor allem in der Haufterwerbsphase zwischen dem 26. und 65. Altersjahr am höchsten ist und im Rentenalter wieder stark abfällt.

G/T 4.2.1. Personenwagenverfügbarkeit nach Alter und Geschlecht der Personen



PW-Verfügbarkeit	Altersklassen					alle Personen
	18-25J	26-30J	31-40J	41-65J	≥ 66J	
PW nicht verfügbar						
Männer	30,8%	16,6%	15,0%	14,4%	23,8%	18,8%
Frauen	35,9%	28,4%	29,6%	30,8%	47,8%	34,1%
PW verfügbar						
Männer	20,3%	33,5%	33,6%	37,0%	21,4%	30,8%
Frauen	13,0%	21,5%	21,8%	17,8%	7,0%	16,3%
Total je Altersklasse	100%	100%	100%	100%	100%	100%

**G/T 4.2.2. Personenwagenverfügbarkeit nach Erwerbssituation
und Geschlecht der Personen**



PW-Verfügbarkeit	Erwerbssituation			alle Personen
	Vollzeit	Teilzeit	ohne Stelle	
PW nicht verfügbar				
Männer	22,3%	7,9%	17,8%	18,8%
Frauen	17,1%	49,5%	54,5%	34,1%
PW verfügbar				
Männer	48,4%	8,0%	12,2%	30,8%
Frauen	12,2%	34,6%	15,5%	16,3%
Total	100%	100%	100%	100%

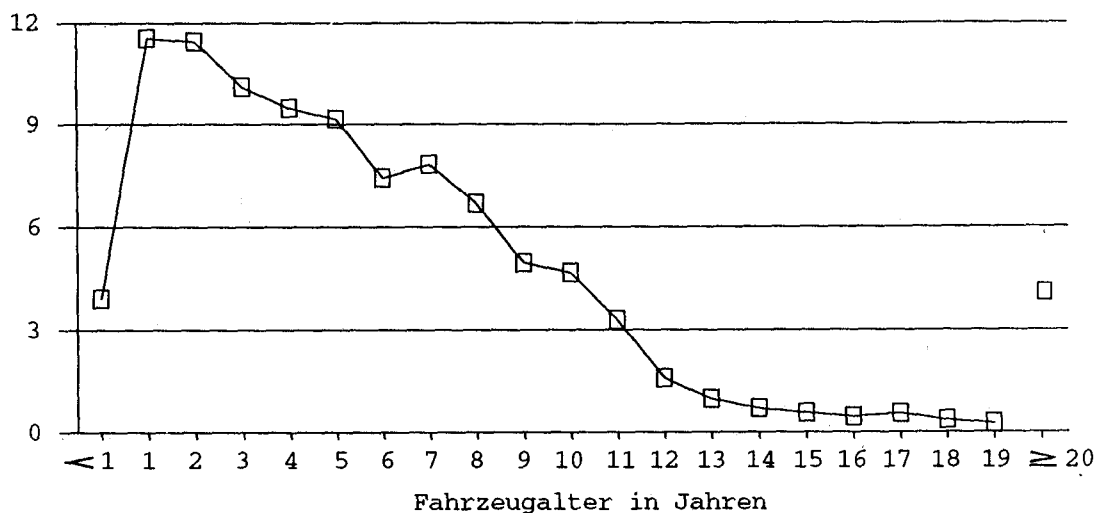
Für Vollzeitbeschäftigte ist die Autoverfügbarkeit deutlich stärker als für Teilzeitbeschäftigte. Die Art der täglichen Beschäftigung, das Zeitmuster und die räumliche Verteilung der Aktionsorte favorisieren vor allem in der Haupterwerbsphase den Gebrauch von motorisierten Individualverkehrsmitteln.

4.3 Personenwagen nach Fahrzeugmerkmalen

Aus Tabelle/Grafik 4.3.1. geht hervor, dass rund zwei Drittel aller Fahrzeuge nicht älter als 6 Jahre sind und rund 37% sogar vor noch nicht mehr als 3 Jahren in Verkehr gesetzt wurden. Das durchschnittliche Fahrzeugalter liegt bei gut 5 Jahren.

G/T 4.3.1. Verteilung der Personenwagen nach Fahrzeugalter

in Prozent

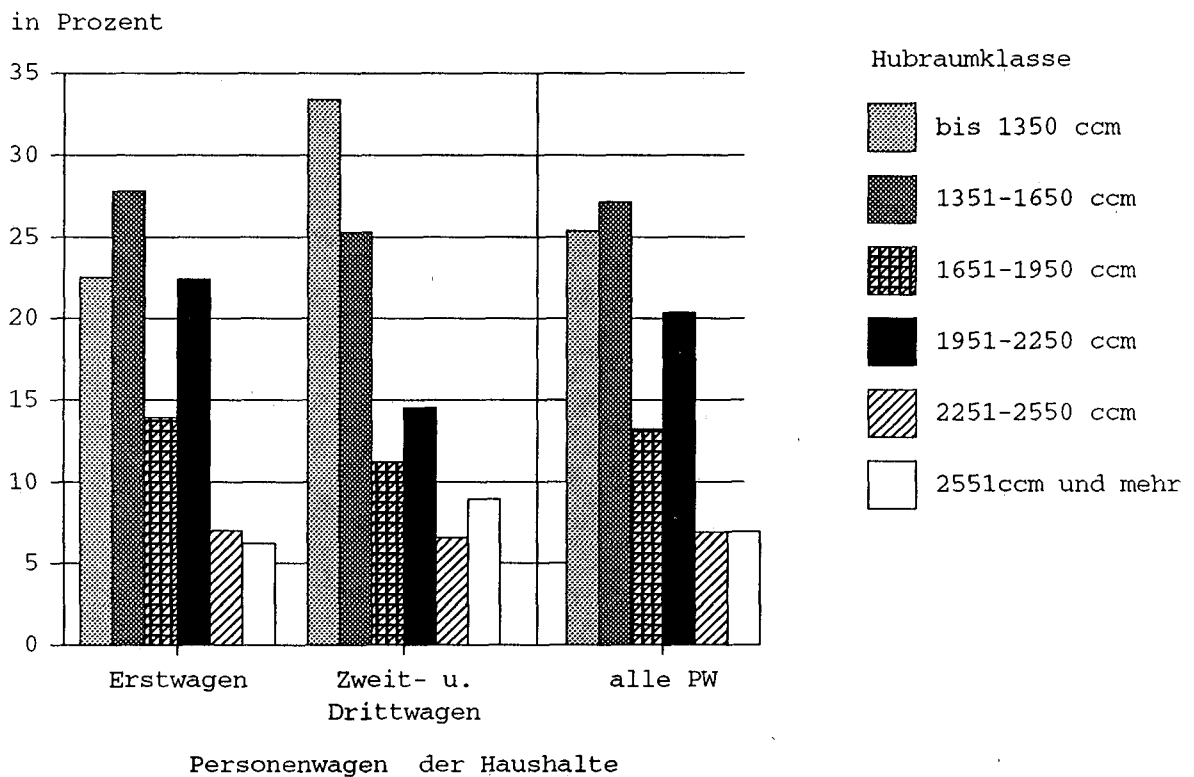


Fahrzeugalter in Jahren	Anzahl PW in Prozent	Fahrzeugalter in Jahren	Anzahl PW in Prozent
bis 1	3,9%	11	3,3%
1	11,5%	12	1,6%
2	11,3%	13	1,0%
3	10,1%	14	0,7%
4	9,5%	15	0,6%
5	9,2%	16	0,4%
6	7,4%	17	0,5%
7	7,8%	18	0,4%
8	6,7%	19	0,3%
9	4,9%	20 u.mehr	4,2%
10	4,7%		

Bemerkung: Die Verteilung der Personenwagen nach dem Fahrzeugalter im Mikrozensus 89 weicht leicht von der effektiven Verteilung in der Schweiz im Jahre 1989 ab (Lit. Bundesamt für Statistik: Motorfahrzeugbestand in der Schweiz am 30. September 1989). Jüngere Fahrzeuge (1.- 5. Altersjahr) sind eher übervertreten, ältere Fahrzeuge dementsprechend untervertreten.

Rund die Hälfte aller Erstwagen haben einen Hubraum, der 1'650 Kubikzentimeter nicht überschreitet. An dritter Stelle liegt mit 22% aller Personenwagen die Hubraumklasse von 1951-2250 ccm. Beim Zweit- und Drittwagen favorisieren die Schweizer Haushalte kleine Hubraumklassen noch deutlicher - knapp 69% der Autos fallen in die Kategorien bis zu 1'650 Kubikzentimeter.

G/T 4.3.2. Personenwagen nach Hubraumklassen



Hubraumklassen	Erstwagen	Zweit- u. Dritt- wagen	alle Personenwagen
bis 1'350 ccm	22,5%	33,4%	25,4%
1'351 - 1'650 ccm	27,8%	25,3%	27,1%
1'651 - 1'950 ccm	14,0%	11,2%	13,3%
1'951 - 2'250 ccm	22,5%	14,5%	20,3%
2'251 - 2'550 ccm	7,0%	6,6%	6,9%
2'551 ccm u. mehr	6,2%	9,0%	7,0%
alle Hubraumklassen	100%	100%	100%

Bemerkung: Die Verteilung der Personenwagen nach Hubraumklassen im Mikrozensus 1989 stimmt recht gut mit der Statistik des BFS überein.

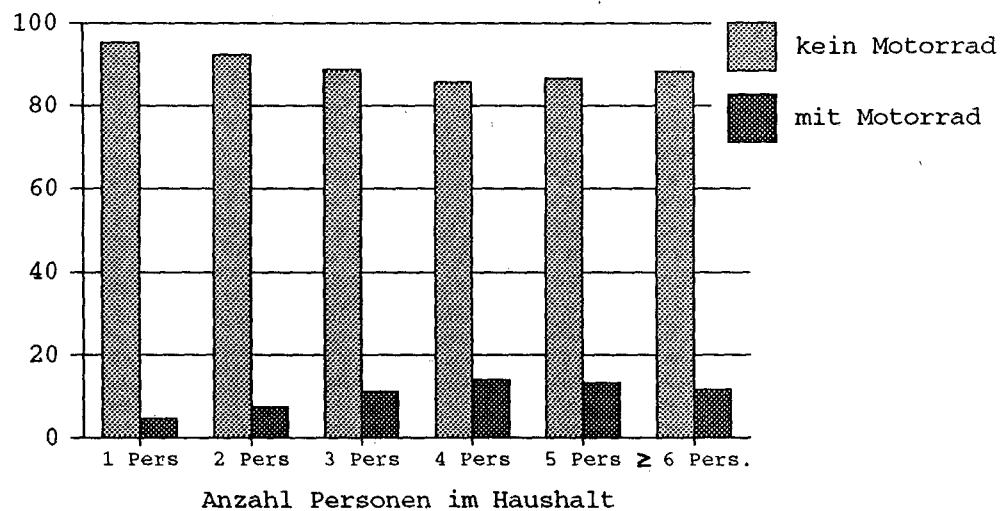
5. Fahrzeugbesitz: Motorräder

5.1 Motorradbesitz nach Haushaltsmerkmalen

Im gesamten Verkehrsgeschehen spielen die Motorräder eine eher untergeordnete Rolle und sind nur in 9% aller Schweizer Haushalte vorhanden. Von hundert Haushalten mit Motorrad, besitzen 89 ein einziges und nur 11 über zwei oder mehr Motorräder (Grafik/Tabelle 5.1.1).

G/T 5.1.1. Motorradbesitz der Haushalte nach Haushaltsgrösse

in Prozent

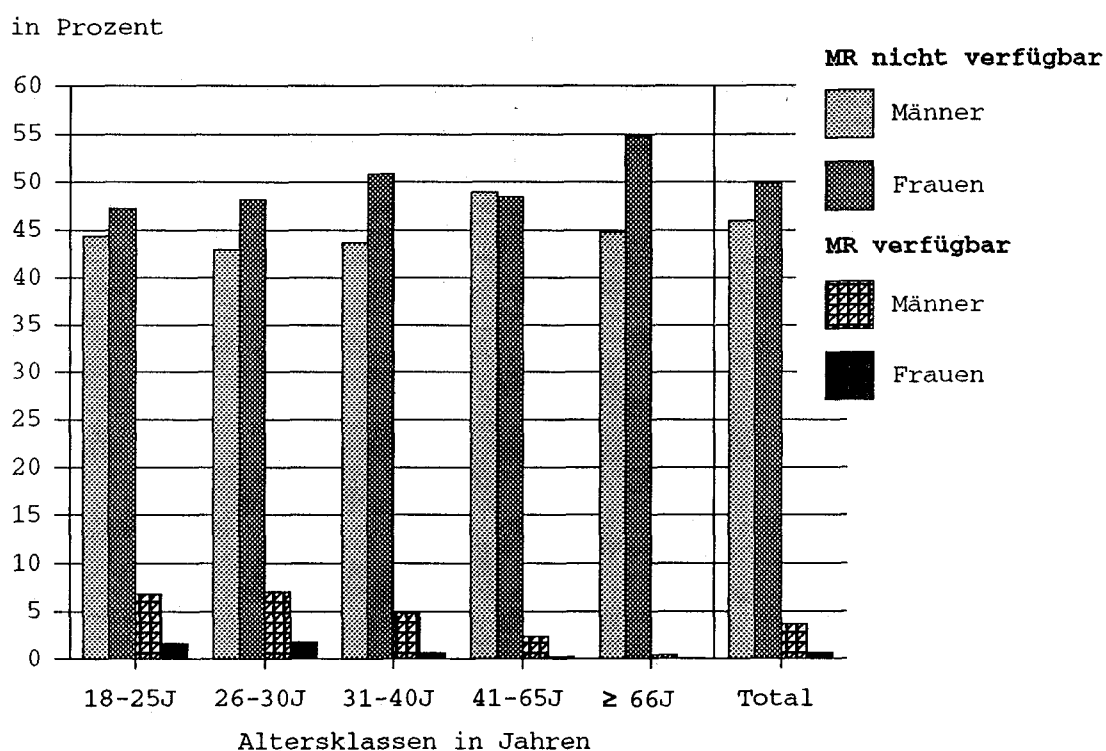


Anzahl Motorräder	Anzahl Personen im Haushalt						alle Haus- halte
	1	2	3	4	5	≥ 6	
kein MR	95,3%	92,5%	88,9%	85,8%	86,6%	88,3%	91,2%
mit MR	4,7%	7,5%	11,1%	14,2%	13,4%	11,7%	8,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
davon mit:							
1 Moto	4,1%	6,4%	9,8%	13,0%	11,8%	8,6%	7,7%
2 Moto	0,5%	1,0%	1,1%	1,2%	1,5%	3,1%	1,0%
≥ 3 Moto	0,1%	0,1%	0,2%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%

5.2 Motorradverfügbarkeit nach Personenmerkmalen

96% aller Personen verfügen nicht über ein Motorrad. Von den verbleibenden 4,2% Motorradfahrern sind 3,6% Männer, vor allem in der Altersklasse zwischen 26 und 30 Jahren. Besonders bei den Vollzeitbeschäftigten erfreut sich das Motorrad der grössten Beliebtheit. (Tabelle 5.2.1/2).

G/T 5.2.1. Motorradverfügbarkeit nach Alter und Geschlecht der Personen



Motorrad-Verfügbarkeit	Altersklassen in Jahren					alle Personen
	18-25J	26-30J	31-40J	41-65J	≥ 66J	
nicht verfügbar						
Männer	44,4%	43,0%	43,7%	48,9%	44,8%	46,0%
Frauen	47,2%	48,2%	50,8%	48,5%	54,7%	49,8%
verfügbar						
Männer	6,8%	7,1%	4,9%	2,4%	0,4%	3,6%
Frauen	1,6%	1,7%	0,6%	0,2%	0,1%	0,6%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

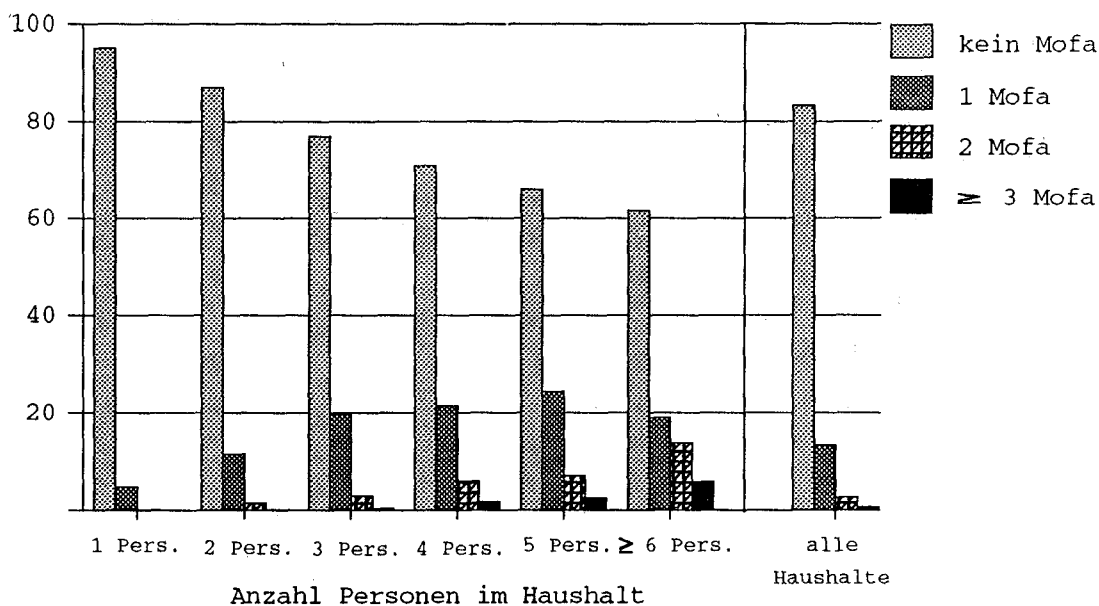
6. Fahrzeugbesitz: Motorfahräder

6.1 Motorfahrradbesitz nach Haushaltsmerkmalen

Von 100 Haushalten besitzen etwa 17 ein Motorfahrrad (Mofa), ein Durchschnittswert, der bereits von Drei-Personen-Haushalten markant überschritten wird und mit wachsender Haushaltsgrösse weiter ansteigt (Tabelle 6.1.1).

G/T 6.1.1. Motorfahrradbesitz der Haushalte nach Haushaltsgrösse

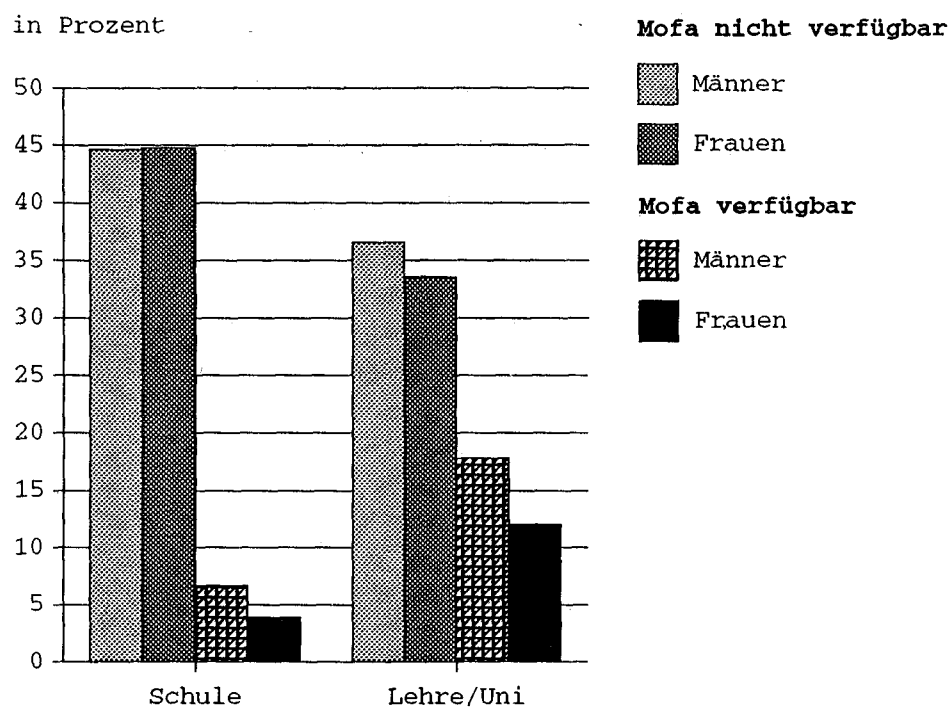
in Prozent



Anzahl Motor-fahrräder	Anzahl Personen im Haushalt						alle Haushalte
	1 Pers.	2 Pers.	3 Pers.	4 Pers.	5 Pers.	≥ 6 Pers.	
kein Mofa	95,1%	87,0%	77,0%	70,9%	66,0%	61,6%	83,3%
mit Mofa	4,9%	13,0%	23,0%	29,1%	34,0%	38,4%	16,7%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
davon mit:							
1 Mofa	4,8%	11,5%	19,7%	21,4%	24,4%	18,9%	13,4%
2 Mofa	0,1%	1,4%	2,9%	6,0%	7,0%	13,7%	2,7%
≥ 3 Mofa	0,0%	0,1%	0,4%	1,7%	2,6%	5,8%	0,6%

6.2 Motorfahrradverfügbarkeit nach Personenmerkmalen

G/T 6.2.2. Mofa-Verfügbarkeit der SchülerInnen, Lehrlinge und StudentenInnen



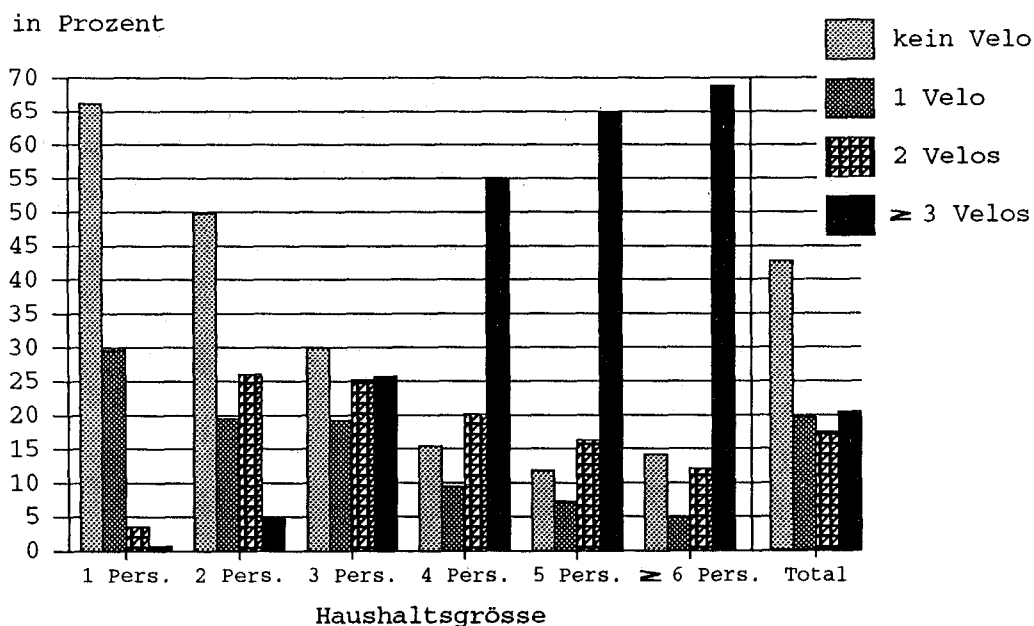
Mofa verfügbar	Bildungsstätte	
	Schule	Lehre/Uni
nicht verfügbar		
Männer	44,6%	36,7%
Frauen	44,8%	33,5%
verfügbar		
Männer	6,7%	17,8%
Frauen	3,9%	12,0%
Total	100,0%	100,0%

7. Fahrzeugbesitz: Fahrräder

7.1 Fahrradbesitz nach Haushaltsmerkmalen

57% aller Haushalte in der Schweiz besitzen über mindestens ein Fahrrad. Das Velo liegt nach den Personenwagen also erst an zweiter Stelle, obwohl es auch von Kindern gefahren werden kann und das Benutzerpotential somit grösser ist als beim Auto. Haushalte ohne Fahrrad sind mit 66% bei Alleinstehenden und mit 50% bei zwei Personen am häufigsten, und die Anzahl Fahrräder im Haushalt steigt parallel zur Haushaltsgrösse (Tabelle/Grafik 7.1.1).

G/T 7.1.1 Fahrradbesitz der Haushalte nach Haushaltsgrösse

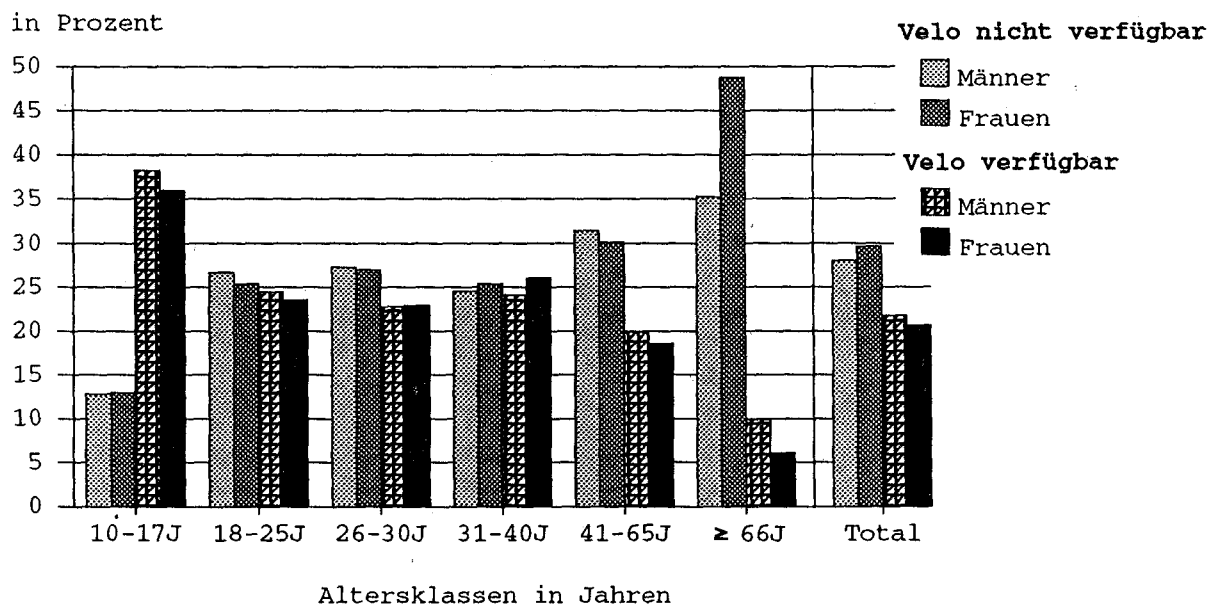


Anzahl Velos	Anzahl Personen im Haushalt						alle Haushalte
	1 Pers.	2 Pers.	3 Pers.	4 Pers.	5 Pers.	≥ 6 Pers.	
kein Velo	66,2%	49,9%	29,9%	15,4%	11,7%	14,2%	42,6%
mit Velo	33,8%	50,1%	70,1%	84,6%	88,3%	85,8%	57,4%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
davon mit:							
1 Velo	29,6%	19,4%	19,2%	9,4%	7,2%	4,9%	19,6%
2 Velos	3,5%	26,0%	25,2%	20,1%	16,3%	12,1%	17,4%
≥ 3 Velos	0,7%	4,7%	25,7%	55,1%	64,8%	68,8%	20,4%

7.2 Fahrradverfügbarkeit nach Personenmerkmalen

Bei allen motorisierten Privatverkehrsmitteln lag der Anteil der weiblichen Benutzerinnen deutlich tiefer, wie etwa bei der Autoverfügbarkeit, wo er gut die Hälfte der männlichen Fahrer ausmachte (vgl. Tabelle/Grafik 4.2.1). Ein ganz anderes Bild präsentiert sich beim Fahrrad. Der Anteil Knaben und Männer bis zum 25. Altersjahr mit verfügbarem Velo liegt nur ganz wenig über jenem der Mädchen und Frauen gleichen Alters. Bei den 26 bis 40 jährigen Fahrradbenützern ist sogar mehr als die Hälfte weiblich und erst ab zunehmendem Alter verfügen wieder mehr Männer über ein Fahrrad als Frauen (Tabelle/Grafik 7.2.1).

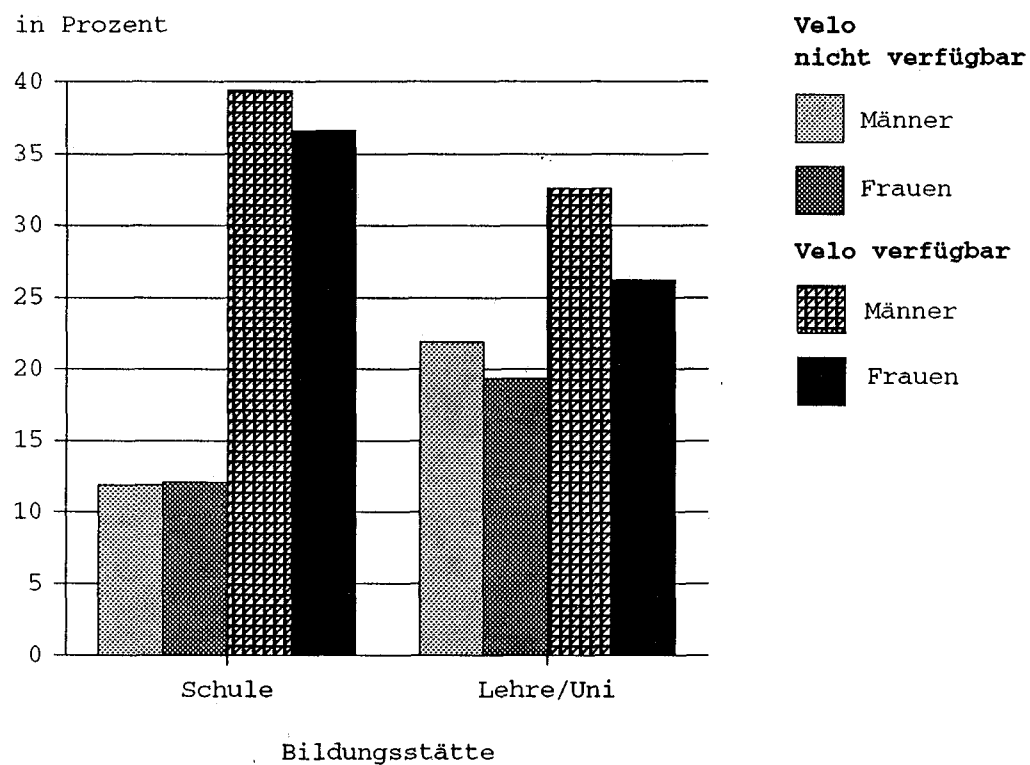
G/T 7.2.1 Veloverfügbarkeit nach Alter und Geschlecht der Personen



Velo-Verfügbarkeit	Altersklassen in Jahren						alle Personen
	10-17J	18-25J	26-30J	31-40J	41-65J	≥ 66J	
nicht verf.							
Männer	12,8%	26,6%	27,3%	24,5%	31,5%	35,2%	28,0%
Frauen	13,0%	25,4%	27,0%	25,4%	30,1%	48,8%	29,7%
verfügbar							
Männer	38,2%	24,5%	22,8%	24,1%	19,9%	9,9%	21,7%
Frauen	36,0%	23,5%	22,9%	26,0%	18,5%	6,1%	20,6%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Bei den Jugendlichen sind es mit 76 % vor allem Schüler, die über ein Fahrrad verfügen, aber auch 59 % der Lehrlinge und Studenten sind Velofahrer (Tab./Grafik 7.2.2).

G/T 7.2.2. Veloverfügbarkeit der SchülerInnen, Lehrlinge und StudentenInnen



Velo- Verfügbarkeit	Bildungsstätte	
	Schule	Lehre/Uni
nicht verf.		
Männer	11,9%	21,9%
Frauen	12,1%	19,3%
verfügbar		
Männer	39,4%	32,6%
Frauen	36,6%	26,2%
Total	100%	100%

III. TEIL: VORAUSSETZUNGEN FÜR DAS VERKEHRSVERHALTEN

8. Führerscheinbesitz

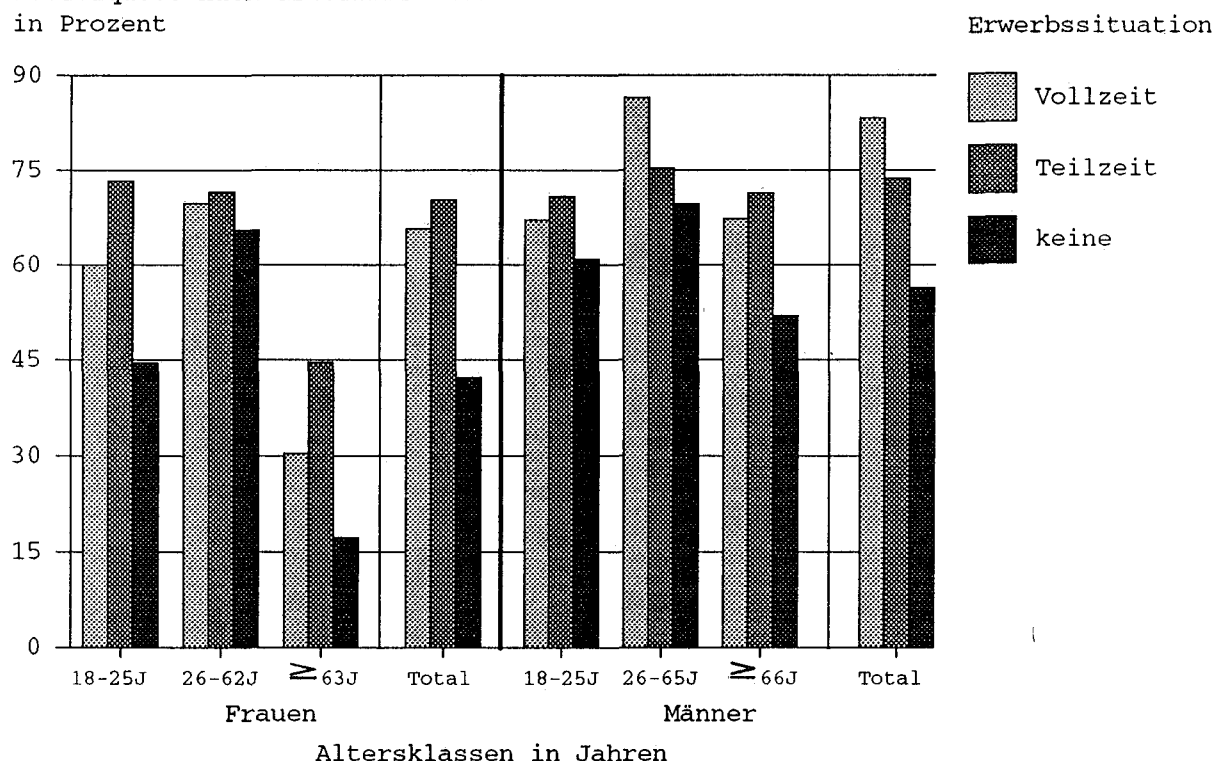
Tabelle/Grafik 8 weist die Führerscheinbesitzquote für jede Personengruppe, die aus der Kombination der Variablen "Geschlecht" und "Erwerbssituation" entsteht, aus. Beispielsweise haben von allen derzeit nicht erwerbstätigen Frauen im Alter von 18-25 Jahren 44,5% einen Führerschein erworben.

Ausgenommen bei den Teilzeitbeschäftigten im Alter von 18-25 Jahren, liegt die Führerscheinbesitzquote in allen Personenkategorien bei den Männern höher als bei den Frauen. Erwartungsgemäss ist sie während der Haupterwerbsphase der Erwachsenen, also zwischen 26 Jahren und dem Pensionsalter (62 bzw. 65 Jahre) mit deutlich über 70% am höchsten. Für alle Frauen beträgt die Führerscheinbesitzquote rund 56%, für die Männer etwa 78%. Betrachtet man alle Personen zusammen, so besitzen zwei von drei Erwachsene einen Führerschein.

Ein deutlicher Unterschied lässt sich auch nach Erwerbssituation erkennen - die Führerscheinbesitzquote von nicht erwerbstätigen Personen liegt in jeder Altersklasse markant tiefer als jene der Teil- und Vollzeit-Erwerbstätigen.

G/T 8. Führerscheinbesitz nach Geschlecht, Alter und Erwerbssituation

Besitzquote nach Erwerbssituation
in Prozent



Erwerbssituation	Frauen				Männer				Gesamt-total
	18-25	26-62	≥ 63	Total	18-25	26-65	≥ 66	Total	
Vollzeit	60,0%	69,8%	30,4%	65,7%	67,2%	86,5%	67,4%	83,3%	78,2%
Teilzeit	73,3%	71,6%	44,6%	70,3%	70,9%	75,3%	71,4%	73,7%	70,8%
nicht erwerbstätig	44,5%	65,6%	17,2%	42,2%	61,0%	69,7%	51,9%	56,4%	46,5%
Alle Erwachsenen	57,1%	68,9%	19,1%	55,9%	65,8%	85,3%	54,7%	77,5%	66,6%

Anmerkung: Die Besitzquote errechnet sich jeweils für jede Kombination des Geschlechtes und der Erwerbssituation separat. Die Differenz jeder Zahl zu 100% ist in Tabelle 8 nicht explizit ausgewiesen. Sie beinhaltet jene Personen, die nicht über einen Führerschein verfügen.

9. Abonnementsbesitz für den öffentlichen Verkehr

Grafik/Tabelle 9.1. zeigt, in welchem Ausmass die verschiedenen Personengruppen über ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs verfügen, sich also die Bedingungen für einen regelmässigen Gebrauch der öffentlichen Verkehrsmittel geschaffen haben. Generell ist der Abonnementsbesitz bei den Frauen aller Altersklassen höher als bei den Männern, eine Tatsache, die zu den gerade umgekehrten Verhältnissen bei der Führerscheinbesitz (Kapitel 8) passt.

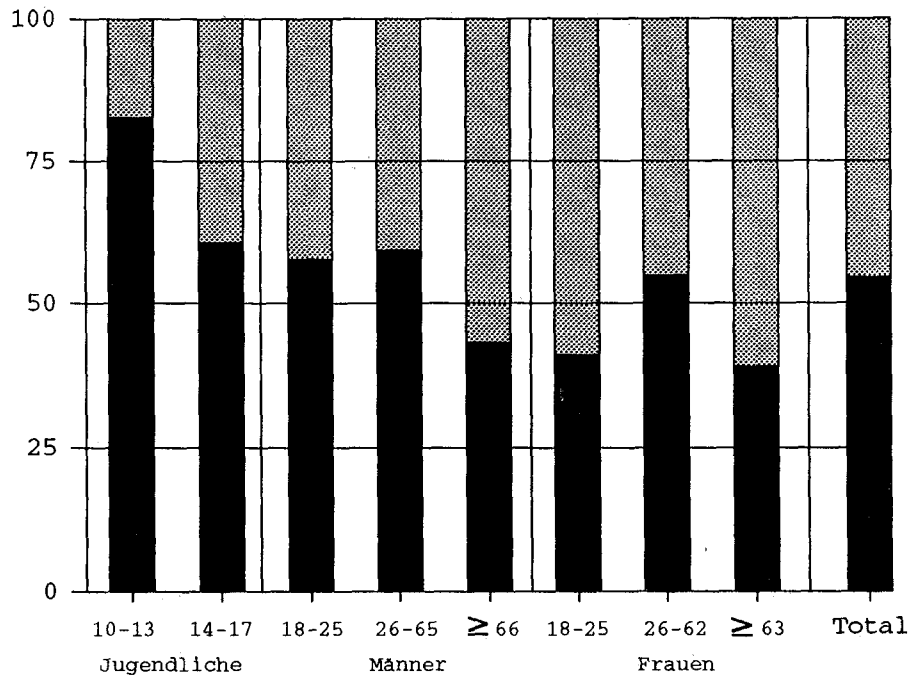
Kinder von 10-13 Jahren gehen gewöhnlich in der Nähe des Wohnortes zur Schule. Dementsprechend tief liegt auch ihr Abonnementsbesitz, weist aber mit zunehmendem Alter einen steigenden Trend auf.

Vergleicht man die Altersklassen der Männer und Frauen von 18-25 Jahren mit jener von 26-65 bzw. 62 Jahren, fällt der deutliche Rückgang des Abonnementsbesitzes auf, der durch mehrere Faktoren gleichzeitig bewirkt werden kann. Bei Renterinnen und Rentnern dagegen nimmt der Abonnementsbesitz wieder deutlich zu. Von den insgesamt 45,4% Personen, die über ein Abonnement besitzen, verfügen rund 30% über ein Halbtaxabonnement.

Differenziert man nach Abonnementstyp (Grafik/Tabelle 9.2), ergibt sich ein markanter Unterschied zwischen Jugendlichen und Erwachsenen: Je älter die Person, desto grösser wird ihr Aktionsradius auf Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitwegen. Kinder und Jugendliche verfügen daher an erster Stelle über Abonnemente des Nahverkehrs. Aber schon für die Altersklasse zwischen 18 und 25 Jahren steht das Halbpreisabonnement an der Spitze. In der Haupterwerbsphase der Erwachsenen, also zwischen 26 Jahren und dem Pensionsalter macht das Halbpreisabonnement rund 70% aller Abonnemente aus.

G/T 9.1. Abonnementsbesitz nach Alter und Geschlecht der Personen

in Prozent



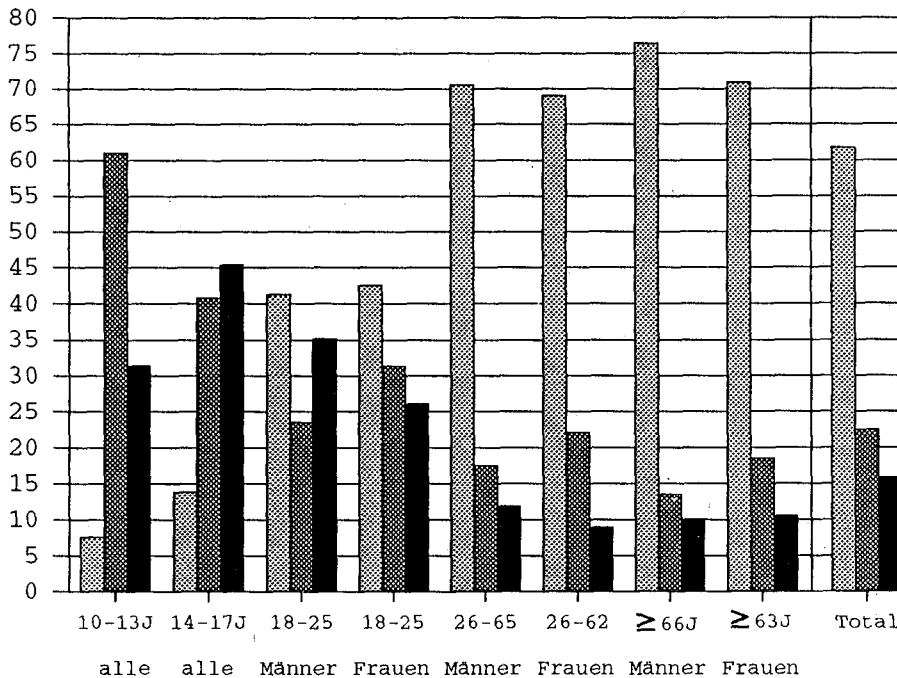
Altersklassen in Jahren

 kein Abonnement
 mit Abonnement

Varianten des Abonementsbesitzes	Altersklassen in Jahren								alle Personen
	Jugendliche		Männer			Frauen			
	10-13	14-17	18-25	26-65	≥ 66	18-25	26-62	≥ 63	
kein Abonnement	82,8%	60,7%	57,7%	59,4%	43,2%	41,1%	55,0%	39,1%	54,6%
mit Abonnement	17,2%	39,3%	42,3%	40,6%	56,8%	58,9%	45,0%	60,9%	45,4%
davon:									
nur Halbpreis	1,1%	4,6%	12,9%	20,9%	28,3%	17,0%	22,5%	26,5%	20,0%
Halbpr.+anderes	0,5%	3,9%	7,4%	7,7%	15,1%	14,0%	9,4%	18,9%	9,7%
nur anderes Abo.	15,6%	30,8%	22,0%	12,0%	13,4%	27,9%	13,1%	15,5%	15,7%

**G/T 9.2. Abonnementsbesitz nach Alter und Geschlecht der Personen
und nach Abonnementkategorie**

in Prozent



- Halbpreisabonnement
- Abonnement des Nahverkehrs (Tram und Bus) inkl. für Tarifverbund
- übrige Bahnabonnemente und Abonnemente der PTT

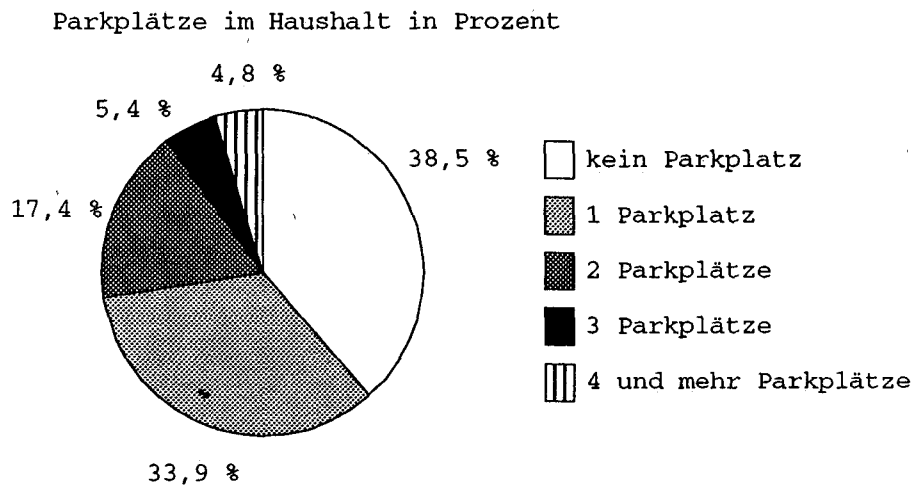
Abonnements- kategorien	Abonnementsbesitz nach Alter und Geschlecht der Personen (in Prozent)								
	Jugendliche		Männer			Frauen			alle Personen
	10-13J	14-17J	18-25J	26-65J	≥ 66J	18-25J	26-62J	≥ 63J	
Halbpreis-Abo	7,6%	13,9%	41,3%	70,5%	76,4%	42,5%	69,0%	70,9%	61,8%
Abo des Nahverkehrs	61,0%	40,8%	23,5%	17,6%	13,5%	31,4%	22,1%	18,5%	22,4%
Abo von Bahn u. PTT	31,4%	45,4%	35,2%	11,9%	10,1%	26,1%	8,9%	10,6%	15,8%
Total Abonnemente	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Bemerkung: Weil hier das Abonnement als Bezugsgrösse gewählt wurde, kann eine Person, die über mehrere solche verfügt, in mehr als einer Abonnementkategorie mitgezählt werden.

10. Parkplatzbesitz

Der Parkplatzbesitz der Haushalte liegt mit einem Anteil von gut 61% deutlich unter dem durchschnittlichen Personenwagenbesitz der Haushalte von rund 75% (vgl. Kapitel 4), woraus folgt, dass ein beträchtlicher Teil der zu Hause ankommenden Wagenlenker ihre Autos auf öffentlichem Grund parkieren müssen: Bei den Haushalten mit einem Auto beträgt zum Beispiel der Anteil ohne eigenen Parkplatz rund 22%, 14% der Haushalte mit 2 Personenwagen verfügen über gar keinen und 15% nur über einen Parkplatz (Tabelle 10.1).

G 10.1. Parkplatzbesitz der Haushalte

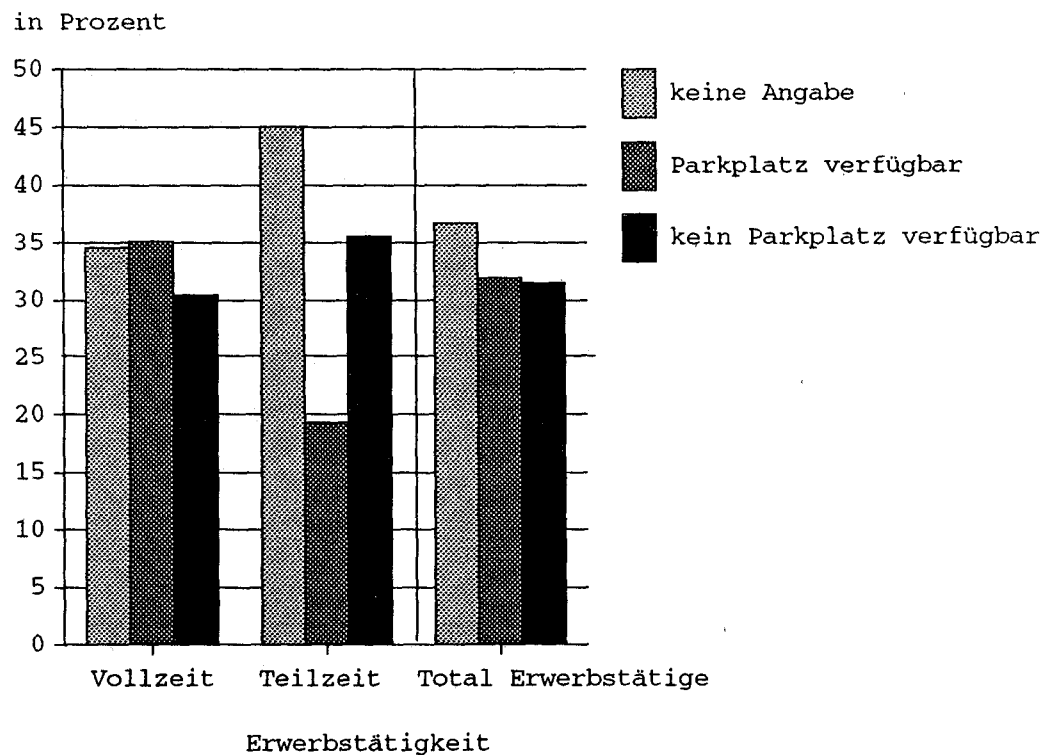


T 10.2 Parkplatzbesitz der Haushalte nach Autobesitz

Anzahl Park- plätze des Haushaltes	Personenwagen im Haushalt (in Prozent)					alle Haushalte
	kein PW	1 PW	2 PW	3 PW	≥ 4 PW	
kein Parkplatz	95,6%	21,6%	14,4%	11,0%	9,8%	38,5%
1 Parkplatz	2,7%	57,0%	15,0%	9,5%	11,6%	33,9%
2 Parkplätze	1,1%	13,9%	50,3%	18,9%	1,8%	17,4%
3 Parkplätze	0,3%	4,3%	9,7%	36,7%	18,8%	5,4%
≥ 4 Parkplätze	0,3%	3,2%	10,6%	23,9%	58,0%	4,8%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Wie in Kapitel 18 des vorliegenden Berichtes gezeigt werden wird, beeinflusst vor allem das Vorhandensein eines reservierten Parkplatzes am Arbeitsort die Verkehrsmittelwahl entscheidend. Gemäss Mikrozensusdaten verfügen von den 65,5% vollzeitlich Erwerbstätigen, die zu dieser Frage eine Angabe gemacht haben, mehr als die Hälfte über einen für sie reservierten Parkplatz am Arbeitsort. Erwartungsgemäss liegt dieser Anteil mit gut einem Drittel bei den Teilzeitbeschäftigten deutlich tiefer (Tabelle/Grafik 10.2).

G/T 10.3. Parkplatzverfügbarkeit am Arbeitsort



reservierter Parkplatz am Arbeits- ort	Erwerbssituation		alle Erwerbs- tätigen
	Vollzeit	Teilzeit	
keine Angabe	34,5%	45,0%	36,7%
ja	35,1%	19,4%	31,9%
nein	30,4%	35,6%	31,4%
Total	100%	100%	100%

IV. TEIL: FAHRLEISTUNGEN

11. Jahresfahrleistungen 1988

11.1 Jahresfahrleistungen 1988: Personenwagen

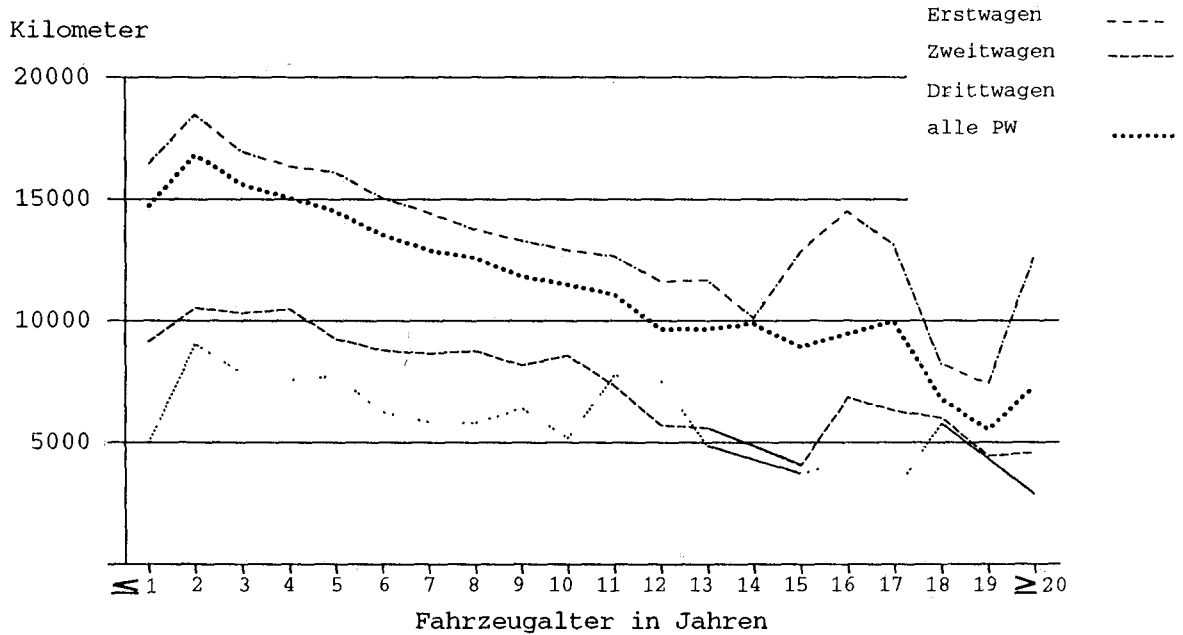
Die 1988 gefahrenen Kilometer (Fahrleistungen) wurden in einem separaten GVF-Bericht veröffentlicht (Lit. [2]). Hier werden die wichtigsten Ergebnisse nochmals zusammengefasst:

Bei den Erstwagen wurden im Alter bis 4 Jahren seit der ersten Inverkehrsetzung mittlere Fahrleistungen für das Jahr 1988 von deutlich über 16'000 km angegeben. Im zweiten Jahr nach der Inverkehrsetzung wurden Erst-, Zweit- und Drittwagen mit 18'476 km, 10'519 km bzw. 9'070 km am meisten genutzt. Mit zunehmendem Fahrzeugalter ist eine deutliche Abnahme der mittleren Jahresfahrleistungen zu beobachten (Grafik/Tabelle 11.1.1).

Betrachtet man die mittleren Jahresfahrleistungen nach Hubraumklassen (Grafik/Tabelle 11.1.2), ergibt sich für Erstwagen ein unterschiedlicher Trend gegenüber Zweit- und Drittwagen. Je grösser die Hubraumklasse des ersten Autos im Haushalt, desto höher lag die angegebene Kilometerzahl 1988. Bei Zweit- und Drittwagen ist kein klarer Zusammenhang dieser Art erkennbar; während 1988 die höchste Fahrleistung bei Zweitwagen in der mittleren Hubraumklasse von 1651-1950 ccm zu verzeichnen war, fuhren Drittwagen der Kategorie 1351-1650 ccm am weitesten.

Die Jahresfahrleistung hängt also von Hubraumklasse, Alter und Rangordnung des Fahrzeuges ab, nicht aber von der Haushaltsgrösse, wie aus Tabelle/Grafik 11.1.3. hervorgeht: für alle Haushalte sind die Bedürfnisse offenbar ähnlich, sei es nun ein Ein-, Drei- oder sogar ein Fünf-Personen-Haushalt.

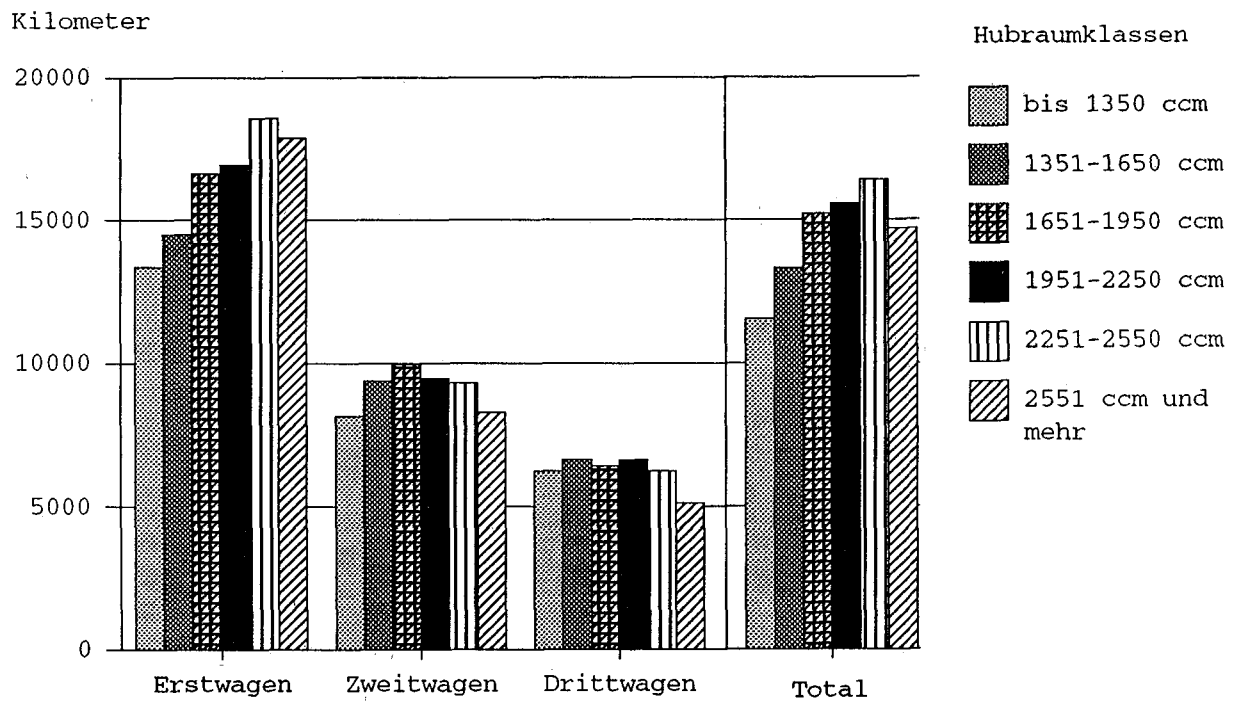
G/T 11.1.1. Mittlere Fahrleistungen 1988 der Erst-, Zweit- und Drittwagen nach Fahrzeugalter



Fahrzeug- alter	Mittlere Fahrleistungen 1988 (Kilometer)			
	Erstwagen	Zweitwagen	Drittwagen	alle PW
≤ 1 Jahr	16451	9138	4971	14704
2	18476	10519	9070	16828
3	16938	10331	7847	15583
4	16354	10483	7577	15062
5	16094	9278	7737	14509
6	15057	8790	6279	13549
7	14455	8650	5853	12932
8	13757	8778	5828	12621
9	13325	8192	6422	11851
10	12916	8569	5193	11511
11	12692	7347	7765	11082
12	11632	5728	7541	9655
13	11676	5615	4855	9653
14	10120	-	-	9885
15	12831	4069	3742	8937
16	14492	6848	4177	9471
17	13154	6319	3040	9987
18	8237	6031	5806	6801
19	7403	4466	-	5526
≥ 20	12594	4593	2839	7326
mittlere Fahr- leistungen	15435	8880	6193	13788

- keine Werte erfasst, da zu geringe Stichprobe. Für die Grafik wurden die fehlenden Werte linear interpoliert (vgl. durchgezogene Streckenabschnitte)

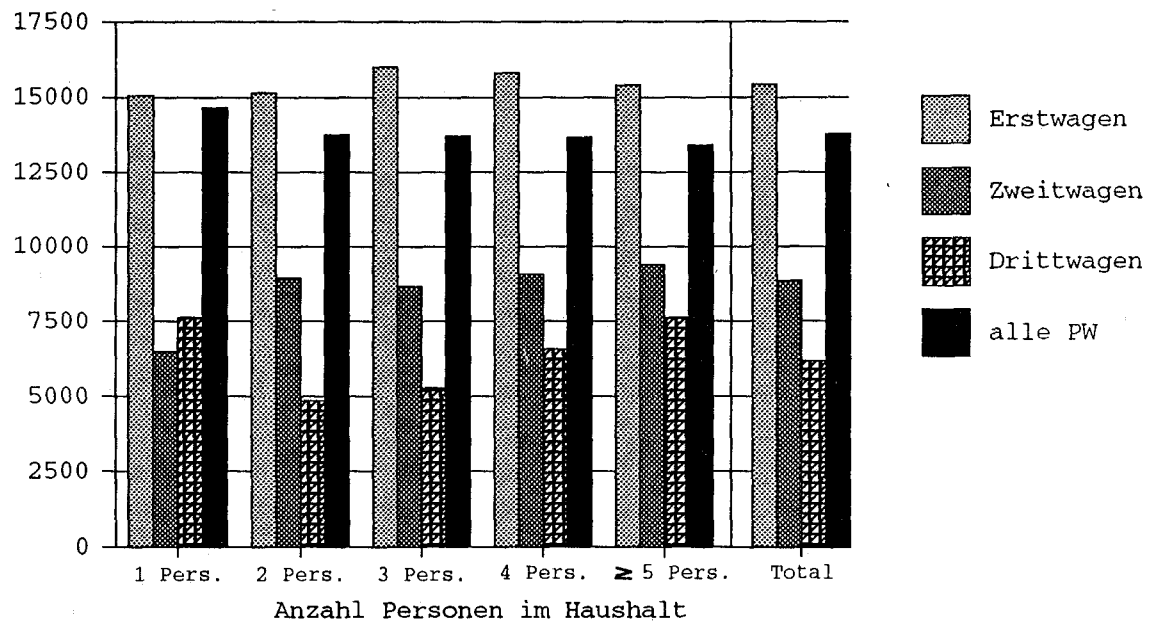
**G/T 11.1.2 Mittlere Fahrleistungen 1988 der Erst-, Zweit- und Drittwagen
nach Hubraumklassen**



Hubraumklasse	Mittlere Fahrleistungen 1988 (Kilometer)			
	Erstwagen	Zweitwagen	Drittwagen	alle PW
bis 1350ccm	13330	8144	6234	11529
1351-1650ccm	14490	9380	6627	13295
1651-1950ccm	16635	9968	6421	15198
1951-2250ccm	16930	9468	6614	15569
2251-2550ccm	18551	9318	6235	16400
2551ccm u. mehr	17863	8286	5114	14691
Total	15435	8880	6193	13788

G/T 11.1.3 Mittlere Fahrleistungen 1988 nach Haushaltsgrösse

Kilometer



Anzahl Personen im Haushalt	Mittlere Fahrleistungen 1988 (Kilometer)			
	Erstwagen	Zweitwagen	Drittwagen	alle PW
1 Person	15063	6467	7613	14647
2 Personen	15141	8935	4850	13746
3 Personen	16006	8662	5276	13707
4 Personen	15799	9077	6549	13666
≥ 5 Personen	15382	9383	7621	13420
Total	15435	8880	6193	13788

11.2 Jahresfahrleistungen 1988: Motorräder

Ähnlich wie bei den Personenwagen werden auch bei den Motorrädern in den ersten Jahren seit der Inverkehrsetzung die höchsten Fahrleistungen für das Jahr 1988 zurückgelegt. Mit zunehmendem Jahrgang ist ein langsam abfallender Trend zu beobachten. Die mittlere Fahrleistung aller Motorräder im Jahr 1988 beträgt 4618 km (Tabelle 11.2; Lit [2]).

**T 11.2. Mittlere Fahrleistungen 1988 der Motorräder
nach Fahrzeugalter**

Fahrzeug- alter	Mittlere Fahr- leistung 1988 in km	Fahrzeug- alter	Mittlere Fahr- leistung 1988 in km
< 1 Jahr	4750	11 Jahre	5713
1	5016	12	3125
2	5531	13	2728
3	6286	14	3385
4	5623	15	3872
5	6225	16	4434
6	4900	17	7537
7	5542	18	2091
8	3551	19	2916
9	5981	≥ 20	3530
10	5205	alle MR	4618

Mittlere Fahrleistung 1988 in km	
Erst-Motorrad	4'755
Zweit-Motorrad	3'445
Alle Motorräder zusammen	4'618

V. TEIL: EFFEKTIV BEOBACHTETES VERKEHRSVERHALTEN

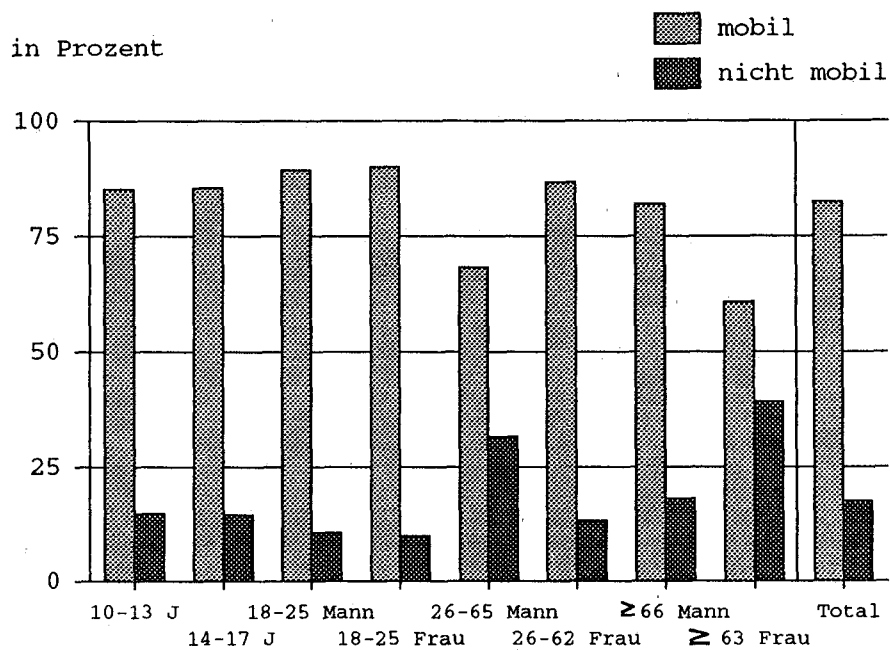
In den Teilen I bis III wurden mit der Erfassung der zur Verfügung stehenden Fahrzeuge, dem Besitz von Führerschein und Abonnements und der Parkierungsmöglichkeit für Personenwagen die Vorbedingungen für die Verkehrsteilnahme abgeklärt. Im fünften Teil steht nun das effektiv beobachtete bzw. von den Befragten zu Protokoll gegebene Mobilitätsverhalten im Zentrum. Angefangen bei der Verkehrsteilnahme wird anschliessend die Grösse "Weg" auf verschiedenste Kriterien hin untersucht, wie etwa mittlere Anzahl, Distanz und Dauer.

12. Verkehrsteilnahme

Im Durchschnitt gaben 82,5% der Befragten an, am Stichtag mobil gewesen zu sein, also mindestens einen Weg unternommen zu haben (Grafik/Tabelle 12.1). Erwartungsgemäss blieben bei den Rentnerinnen und Rentnern mit rund 39% bzw. 32% am meisten Personen zuhause. Bei den Jugendlichen zwischen 10 und 17 Jahren lag dieser Anteil mit rund 15% gerade etwa halb so hoch. Die grösste Verkehrsteilnahme ist bei den Frauen und Männern in der Erwerbsphase, also von 18 Jahren bis zum Rentenalter zu beobachten. Hier ergibt sich allerdings ein geschlechtsspezifischer Unterschied. Während sich die Mobilität bei den Männer nach ihrer beruflichen Ausbildungszeit (18.-25. Altersjahr) noch knapp steigert und ihren Höhepunkt von über 90% in der Phase der Erwerbstätigkeit (26.-65. Altersjahr) erreicht, ist bei den Frauen dieser Altersklassen ein leichter Mobilitätsrückgang von 86% auf 82% zu beobachten.

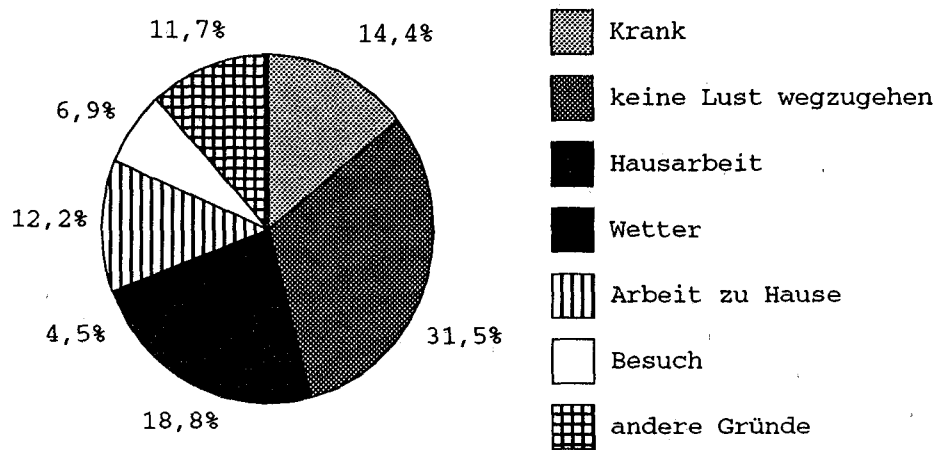
Angesichts der immer noch knapp 30% hauptsächlich im Haushalt beschäftigten Frauen (vgl. Kapitel 3, Tabelle 3.2.3) erstaunt diese Tatsache nicht und wird teilweise dadurch bestätigt, dass rund 19% der zuhause gebliebenen Personen die Hausarbeit als Grund angegeben haben (Tabelle 12.3): 38% bei den Frauen und nur 6% bei den Männern. Meistens war jedoch die fehlende Lust für den Verzicht auf eine Verkehrsteilnahme verantwortlich, eine Begründung die vor allem von Kindern und alten Menschen genannt wurde.

G/T 12.1. Mobilität nach Alter und Geschlecht



Mobilität am Stichtag	Bevölkerungsgruppen								Total
	Jugendliche		Männer			Frauen			
	10-13	13-17	18-25	26-65	≥ 66	18-25	26-62	≥ 63	
mobil	85,2%	85,5%	89,3%	90,1%	68,3%	86,7%	82,0%	60,8%	82,5%
nicht mobil	14,8%	14,5%	10,7%	9,9%	31,7%	13,3%	18,0%	39,2%	17,5%

G 12.2. Gründe für das Zuhause-Bleiben



T 12.3. Gründe für das Zuhause-Bleiben nach Personengruppen

[illegible]

13. Weghäufigkeiten nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel

Ein "Weg" wurde in der Befragung wie folgt definiert: Als Weg gilt jede Raumüberwindung von einem Ort zu einem anderen. Wird ein Weg unterbrochen, um an einem Ort bestimmte Dinge zu erledigen, ergeben sich mehrere Wege.

Neben zeitlichen und geografischen Angaben zum Anfangs- und Endpunkt der Wege, hatten die Befragten zusätzlich den Zweck, die verwendeten Verkehrsmittel und ihre Schätzungen zur Wegdistanz anzugeben. Mit den bereits vorgestellten demografischen Variablen (vgl. Kapitel 3.2 Statistikporträt der Personen) ist es möglich, die Resultate auch nach Personenmerkmalen auszuwerten. Kapitel 13-16 sind nach folgenden Kriterien aufgebaut:
Merkmale zur Grösse:

Weg	Fahrtzweck	Verkehrsmittel	Bevölkerungsgruppen	Wochentage
mittlere Anzahl	Pendler	zu Fuss	alle Bevölkerungsgruppen	alle Tage
mittlere Distanz	Einkauf	Velo		(Mo-So)
mittlere Dauer	Geschäft	Motorfahrrad	Erwerbstätige	Werktage
Häufigkeitsverteilung Distanz	Freizeit	Motorrad	Hausfrau/mann	(Mo-Fr)
Häufigkeitsverteilung Dauer		Auto	Rentner/Innen	Samstag
		Bus/Tram	Schüler, Lehrlinge,	Sonntag
		Postauto	Studenten	
		Bahn		

Tabellen und Grafiken 13.1.1.-13.1.4. weisen die mittlere Anzahl Wege nach Fahrtzwecken und Verkehrsmittelwahl aus. Wurden für einzelne Wege mehrere Verkehrsmittel angegeben, wurde zur Vereinfachung der Darstellung jeder Weg dem benützten Hauptverkehrsmittel zugeteilt.

Im Durchschnitt werden von allen Bevölkerungsgruppen zusammengekommen täglich 3,5 Wege zurückgelegt. An Werktagen liegt dieser Anteil mit 3,6 etwas über dem Mittel, am Samstag und Sonntag mit 3,48 bzw. 2,9 Wegen darunter.

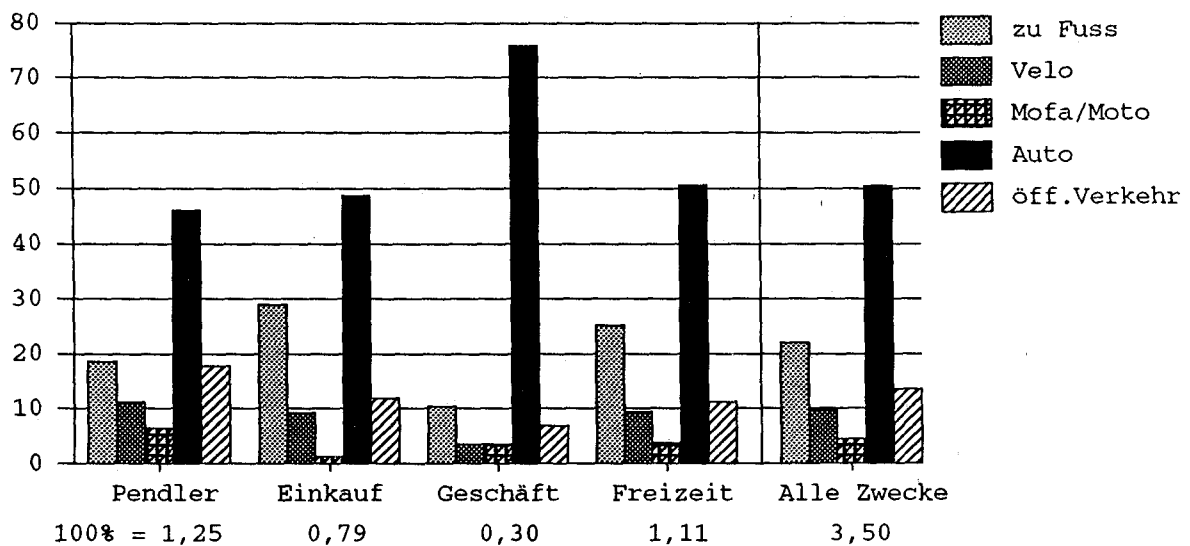
Arbeits-/Schul- und Freizeitwege sind insgesamt und an Werktagen die meistgenannten Wegzwecke. Am Wochenende liegen die Freizeitwege an der Spitze aber auch Einkaufswege rücken vor allem an Samstagen an die Stelle des Pendlerverkehrs.

Bei allen Fahrtzwecken ist das Auto mit Abstand das am häufigsten verwendete Verkehrsmittel. So werden Geschäftswege zu gut 76%, Einkaufs- zu 49%, Freizeitwege zu 51% und Pendlerwege zu 46% mit dem Auto zurückgelegt. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden mit knapp 18% vor allem auf der Fahrt zur Arbeit als Alternative gewählt. Bei Einkäufen beträgt dieser Anteil nur 12%, auf Freizeitfahrten 11% und auf Geschäftsfahrten sogar nur rund 7%. Dieses Verhältnis verändert sich nicht wesentlich nach verschiedenen Wochentagen, ausser dass der Anteil an Autofahrten am Wochenende vor allem für Einkaufs- und Freizeitfahrten noch höher liegt als unter der Woche.

T/G 13.1.1. Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel (alle Wochentage)

Verkehrsmittel	Mittlere Anzahl Wege (absolut, Mo-So)				
	Pendler	Einkauf	Geschäft	Freizeit	Alle Zwecke
zu Fuss	0,23	0,22	0,03	0,27	0,75
Velo	0,14	0,07	0,01	0,10	0,33
Mofa	0,06	0,01	0,01	0,03	0,11
Motorrad	0,02	0,00	0,00	0,01	0,04
Auto	0,57	0,37	0,22	0,54	1,72
Bus/Tram	0,12	0,07	0,01	0,07	0,27
Postauto	0,02	0,00	0,00	0,00	0,03
Bahn	0,08	0,02	0,01	0,05	0,16
Alle Verkehrs- mittel (inkl. übrige)	1,25	0,79	0,30	1,11	3,50

in Prozent

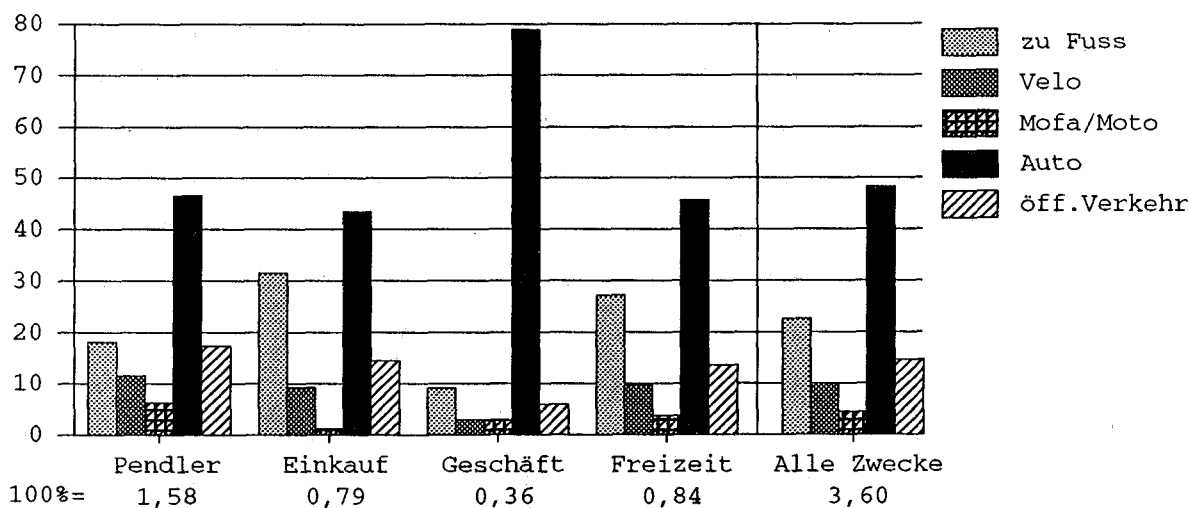


Verkehrsmittel	Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag (Mo-So)				
	Fahrtzweck in Prozent				alle Zwecke
	Pendler	Einkauf	Geschäft	Freizeit	
zu Fuss	18,5%	28,9%	10,3%	25,2%	22,0%
Velo	11,3%	9,2%	3,4%	9,3%	9,7%
Mofa/Moto	6,5%	1,3%	3,4%	3,7%	4,4%
Auto	46,0%	48,8%	76,0%	50,6%	50,4%
öff.Verkehr	17,7%	11,8%	6,9%	11,2%	13,5%

T/G 13.1.2 Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel (Werktage Mo-Fr)

Verkehrsmittel	Mittlere Anzahl Wege (absolut, Mo-Fr)				
	Pendler	Einkauf	Geschäft	Freizeit	Alle Zwecke
zu Fuss	0,28	0,24	0,03	0,22	0,79
Velo	0,18	0,07	0,01	0,08	0,35
Mofa	0,08	0,01	0,01	0,02	0,12
Motorrad	0,02	0,00	0,00	0,01	0,04
Auto	0,72	0,33	0,26	0,37	1,69
Bus/Tram	0,15	0,08	0,01	0,07	0,30
Postauto	0,02	0,01	0,00	0,00	0,03
Bahn	0,10	0,02	0,01	0,04	0,18
Alle Verkehrs- mittel (inkl. übrige)	1,58	0,79	0,36	0,84	3,60

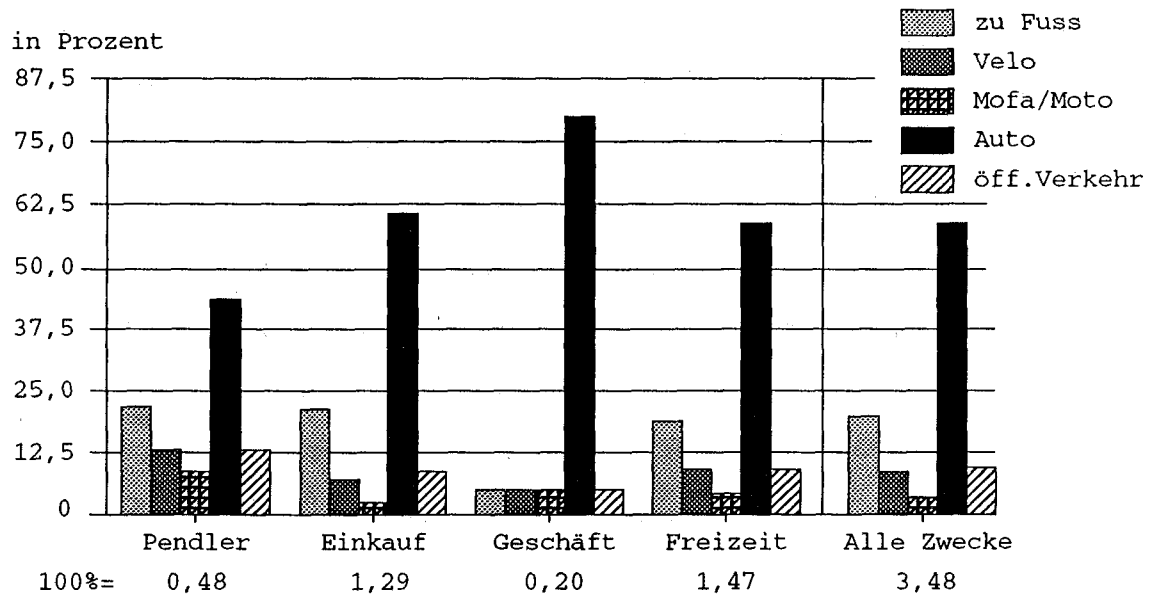
in Prozent



Verkehrsmittel	Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag (Mo-Fr)				
	Fahrtzweck in Prozent				Alle Zwecke
	Pendler	Einkauf	Geschäft	Freizeit	
zu Fuss	18,1%	31,6%	9,1%	27,2%	22,6%
Velo	11,6%	9,2%	3,0%	9,9%	10,0%
Mofa/Moto	6,5%	1,3%	3,0%	3,7%	4,6%
Auto	46,4%	43,4%	78,8%	45,6%	48,2%
öff.Verkehr	17,4%	14,5%	6,1%	13,6%	14,6%

T/G 13.1.3. Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel (Samstag)

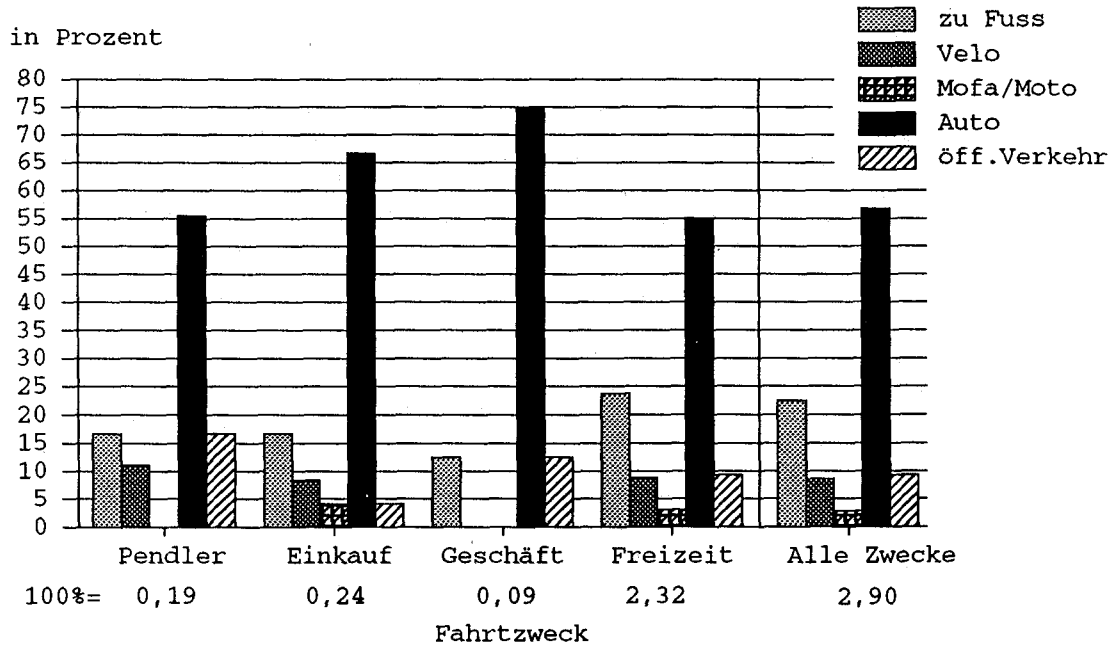
Verkehrsmittel	Mittlere Anzahl Wege (absolut, Sa)				
	Pendler	Einkauf	Geschäft	Freizeit	Alle Zwecke
zu Fuss	0,10	0,27	0,01	0,27	0,67
Velo	0,06	0,09	0,01	0,13	0,29
Mofa	0,03	0,02	0,01	0,04	0,09
Motorrad	0,01	0,01	0,00	0,02	0,03
Auto	0,20	0,77	0,16	0,84	1,99
Bus/Tram	0,04	0,09	0,01	0,07	0,20
Postauto	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Bahn	0,02	0,02	0,00	0,06	0,11
Alle Verkehrsmittel (inkl. übrige)	0,48	1,29	0,20	1,47	3,48



Verkehrsmittel	Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag (Samstag)				
	Fahrtzweck in Prozent				Alle Zwecke
	Pendler	Einkauf	Geschäft	Freizeit	
zu Fuss	21,7%	21,3%	5,0%	18,9%	19,8%
Velo	13,0%	7,1%	5,0%	9,1%	8,6%
Mofa/Moto	8,7%	2,4%	5,0%	4,2%	3,5%
Auto	43,6%	60,5%	80,0%	58,7%	58,7%
öff.Verk.	13,0%	8,7%	5,0%	9,1%	9,4%

T/G 13.1.4. Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel (Sonntag)

Verkehrsmittel	Mittlere Anzahl Wege (absolut, So)				
	Pendler	Einkauf	Geschäft	Freizeit	Alle Zwecke
zu Fuss	0,03	0,04	0,01	0,54	0,63
Velo	0,02	0,02	0,00	0,20	0,24
Mofa	0,00	0,01	0,00	0,04	0,05
Motorrad	0,00	0,00	0,00	0,03	0,03
Auto	0,10	0,16	0,06	1,25	1,59
Bus/Tram	0,02	0,01	0,00	0,10	0,13
Postauto	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01
Bahn	0,01	0,00	0,01	0,10	0,12
Alle Verkehrsmittel (inkl. übrige)	0,19	0,24	0,09	2,32	2,90



Verkehrsmittel	Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag (Sonntag)				
	Fahrtzweck in Prozent				alle Zwecke
	Pendler	Einkauf	Geschäft	Freizeit	
zu Fuss	16,7%	16,7%	12,5%	23,8%	22,5%
Velo	11,1%	8,3%	0,0%	8,8%	8,6%
Mofa/Moto	0,0%	4,2%	0,0%	3,1%	2,9%
Auto	55,5%	66,6%	75,0%	55,0%	56,7%
öff.Verkehr	16,7%	4,2%	12,5%	9,3%	9,3%

Tabellen/Grafiken 13.2.0-13.2.4. und 13.3.0-13.3.4. untersuchen die mittlere Anzahl Wege für verschiedene Bevölkerungsgruppen - zuerst steht die Variable "Geschlecht" dann der Autobesitz als weiteres Klassifikationskriterium im Vordergrund.

Einfluss nach Geschlecht:

Zu Tabelle/Grafik 13.2.0-13.2.4.: Allen Bevölkerungsgruppen ist gemeinsam, dass die Frauen weniger Wege zurücklegen als die Männer. Ausser bei den im Haushalt tätigen Personen gilt ferner, dass die männlichen Verkehrsteilnehmer häufiger das Auto benutzen - ein Trend, der sich schon bei der Autoverfügbarkeit (Kapitel 4) und beim Führerscheinbesitz (Kapitel 8) abzeichnete. Vor allem bei den erwerbstätigen Personen ist die Dominanz des Personenwagens mit über 50% aller Wege bei den Frauen und 64% bei den Männern besonders markant. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden demgegenüber von den Männern nur auf 8% der Wege benutzt. Bei den Frauen liegt dieser Teil bei knapp 16%. Schüler, Lehrlinge und Studenten legen knapp 46% ihrer Wege vorwiegend mit dem Velo oder zu Fuss zurück und benützen zu 16% die öffentlichen Verkehrsmittel. Bei den weiblichen Jugendlichen liegen die Anteile der Fuss- und Velowege mit 49% und der Weganteil mit öffentlichen Verkehrsmitteln von 20% etwas höher. Wie die erwachsenen Frauen wählen auch sie die motorisierten Verkehrsmittel deutlich weniger häufig als ihre männlichen Kollegen.

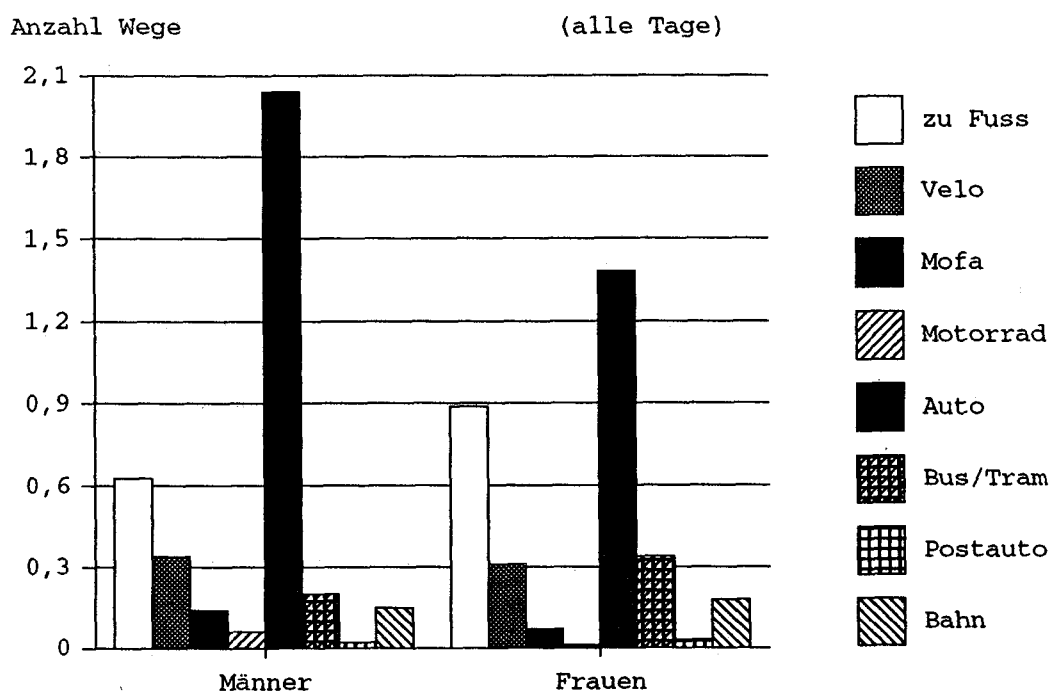
Einfluss nach Autobesitz:

Zu Tabelle/Grafik 13.3.0-13.3.4: Die stärkste Einflussvariable auf die Verkehrsmittelwahl ist erwartungsgemäss der Autobesitz. Fehlt ein Personenwagen, werden durchschnittlich weniger Wege gemacht, die dann auch gleichmässiger auf die Fuss- und Velowege und Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln verteilt sind. Wieder sind die Verhaltensunterschiede bei den erwerbstätigen Erwachsenen am deutlichsten zu beobachten. Wer kein Auto besitzt, legt rund 46% der Wege zu Fuss oder per Fahrrad und 33% mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück und sitzt als Mitfahrer bei nur 12% der Fahrten mit im Auto. Verfügt der Erwerbstätige jedoch über einen Personenwagen, braucht er diesen für zwei Drittel aller Wege. Zu Fuss oder mit dem Fahrrad bewegt er sich nur in einem von fünf Fällen und die Wahl eines öffentlichen Verkehrsmittels erfolgt sogar nur in knapp 8%. Hausfrauen und -Männer dagegen, legen zu mehr als 30% ihre Wege, ob sie nun über ein Auto verfügen oder nicht, zu Fuss zurück. Nur am Samstag, wenn der Einkaufsverkehr besonders hoch ist (37% aller Wege), liegt der Anteil Fusswege bei Autobesitzern deutlich tiefer.

Einfluss nach Geschlecht

T/G 13.2.0. Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Anzahl Wege pro Person
und Tag nach Verkehrsmittel und Wochentag

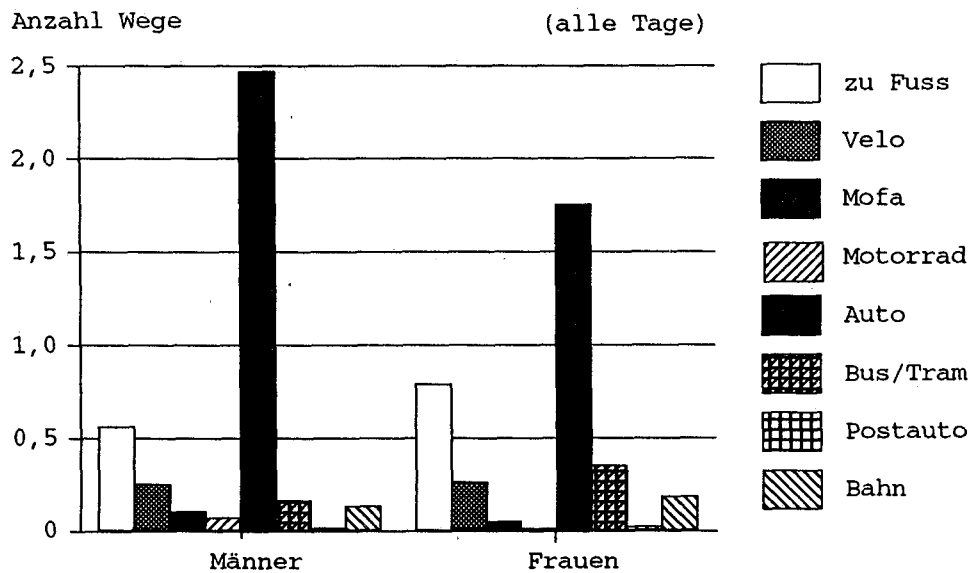
	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle Ver- kehrsmittel
Alle Tage									
Männer	0,63	0,34	0,14	0,06	2,04	0,20	0,02	0,15	3,69
Frauen	0,89	0,31	0,07	0,01	1,38	0,34	0,03	0,18	3,28
Werktage									
Männer	0,63	0,37	0,16	0,06	2,06	0,23	0,03	0,17	3,82
Frauen	0,96	0,33	0,08	0,01	1,29	0,39	0,04	0,19	3,37
Samstage									
Männer	0,62	0,29	0,14	0,05	2,26	0,14	0,01	0,09	3,69
Frauen	0,72	0,29	0,05	0,01	1,72	0,26	0,01	0,12	3,27
Sonntage									
Männer	0,58	0,25	0,07	0,05	1,71	0,11	0,01	0,11	2,97
Frauen	0,69	0,23	0,03	0,01	1,46	0,16	0,01	0,14	2,81



Einfluss nach Geschlecht

T/G 13.2.1. Erwerbstätige: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Verkehrsmittel und Wochentag

	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
Männer	0,56	0,25	0,10	0,07	2,47	0,16	0,01	0,13	3,86
Frauen	0,79	0,26	0,04	0,01	1,75	0,35	0,02	0,18	3,47
Werktage									
Männer	0,56	0,27	0,11	0,07	2,52	0,18	0,01	0,15	3,98
Frauen	0,85	0,27	0,05	0,01	1,67	0,40	0,02	0,20	3,54
Samstage									
Männer	0,55	0,19	0,08	0,05	2,66	0,13	0	0,09	3,86
Frauen	0,61	0,23	0,04	0,01	2,19	0,24	0	0,11	3,51
Sonntage									
Männer	0,59	0,20	0,04	0,05	1,93	0,09	0,01	0,09	3,08
Frauen	0,65	0,22	0	0,02	1,71	0,16	0	0,14	2,96

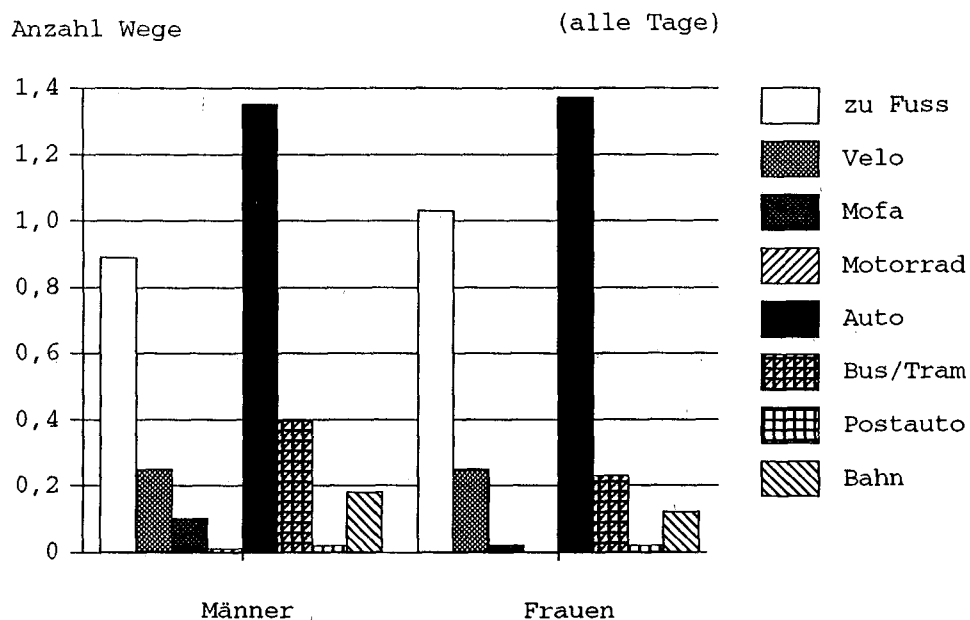


Einfluss nach Geschlecht

T/G 13.2.2. Hausfrauen/männer: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Verkehrsmittel und Wochentag

	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
Männer	0,89	0,25	0,10	0,01	1,35	0,40	0,02	0,18	3,27
Frauen	1,03	0,25	0,02	0,00	1,37	0,23	0,02	0,12	3,11
Werkstage									
Männer	0,92	0,23	0,09	0,02	1,33	0,51	0,02	0,18	3,38
Frauen	1,11	0,27	0,02	0,01	1,28	0,25	0,03	0,13	3,16
Samstage									
Männer	0,82	0,33	0,10	0,00	1,50	0,14	-	0,22	3,16
Frauen	0,90	0,24	0,01	-	1,61	0,24	0,01	0,06	3,15
Sonntage									
Männer	0,82	0,23	0,17	-	1,33	0,07	0,00	0,16	2,78
Frauen	0,73	0,22	0,02	0,01	1,53	0,11	0,00	0,08	2,75

Anmerkung: - keine Werte

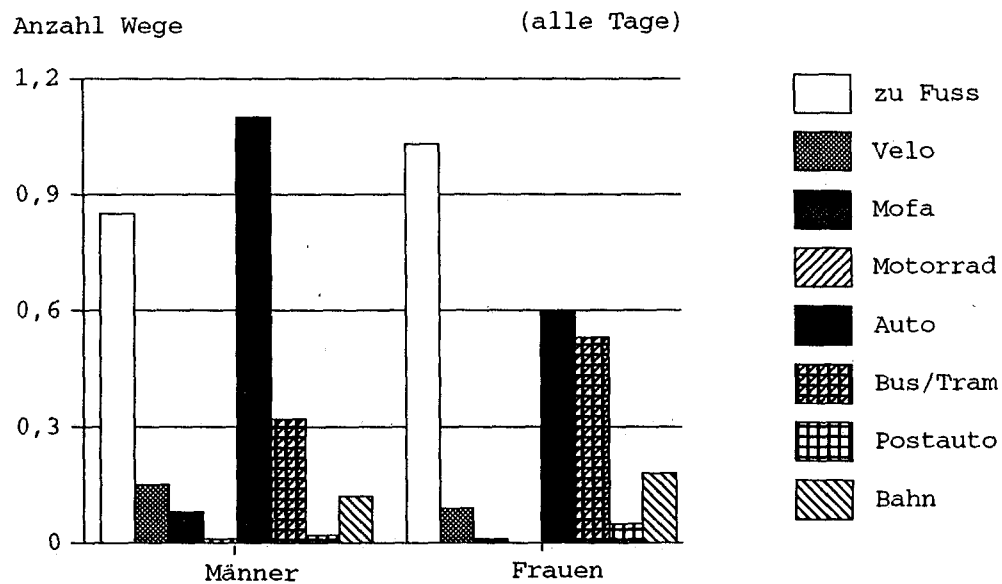


Einfluss nach Geschlecht

T/G 13.2.3. RentnerInnen: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag
nach Verkehrsmittel und Wochentag

	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
Männer	0,85	0,15	0,08	0,01	1,10	0,32	0,02	0,12	2,79
Frauen	1,03	0,09	0,01	0,00	0,60	0,53	0,05	0,18	2,62
Werktage									
Männer	0,82	0,14	0,11	0,00	1,14	0,36	0,03	0,13	2,87
Frauen	1,10	0,10	0,01	0,00	0,55	0,57	0,05	0,18	2,70
Samstage									
Männer	1,19	0,25	0,01	0,06	1,02	0,18	0,01	0,06	2,85
Frauen	0,92	0,10	0,03	-	0,66	0,55	0,01	0,21	2,58
Sonntage									
Männer	0,68	0,13	-	-	1,01	0,25	0,01	0,17	2,30
Frauen	0,81	0,05	0,02	-	0,75	0,32	0,08	0,13	2,26

Anmerkung: - keine Werte



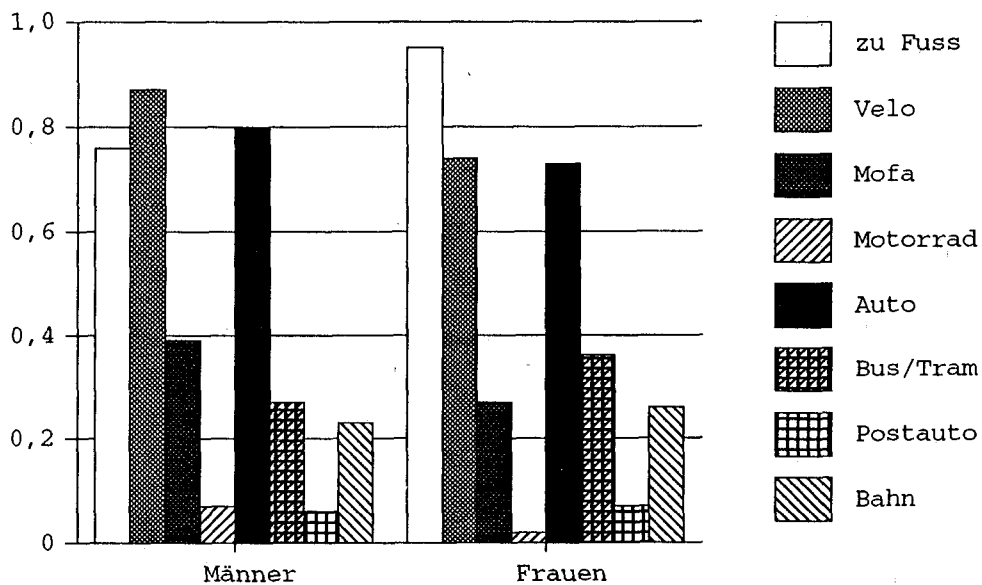
Einfluss nach Geschlecht

T/G 13.2.4. SchülerInnen, Lehrlinge, StudentInnen: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Verkehrsmittel und Wochentag

	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
Männer	0,76	0,87	0,39	0,07	0,80	0,27	0,06	0,23	3,56
Frauen	0,95	0,74	0,27	0,02	0,73	0,36	0,07	0,26	3,46
Werktage									
Männer	0,84	0,95	0,41	0,06	0,67	0,31	0,08	0,26	3,68
Frauen	1,07	0,77	0,30	0,02	0,59	0,43	0,09	0,28	3,61
Samstage									
Männer	0,60	0,75	0,48	0,07	1,13	0,17	0,01	0,12	3,46
Frauen	0,65	0,79	0,18	0,02	1,05	0,19	0,02	0,19	3,19
Sonntage									
Männer	0,41	0,53	0,23	0,10	1,24	0,09	0,01	0,14	2,87
Frauen	0,56	0,47	0,16	0,02	1,22	0,10	0,02	0,19	2,84

Anzahl Wege

(alle Tage)



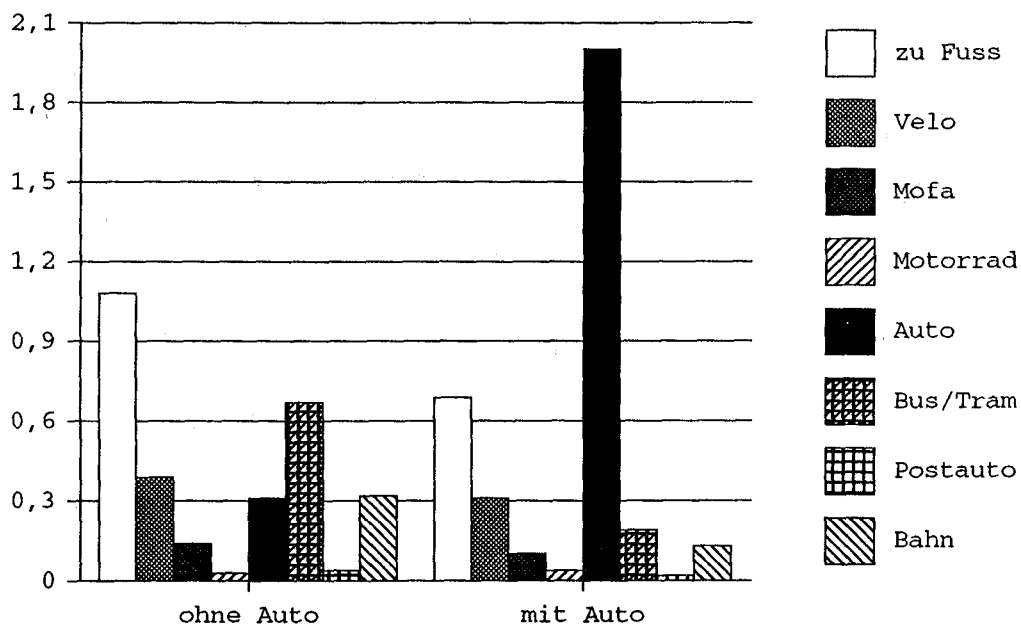
Einfluss nach Autobesitz

T/G 13.3.0. Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Anzahl Wege pro Person
und Tag nach Verkehrsmittel und Wochentag

	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
ohne Auto	1,08	0,39	0,14	0,03	0,31	0,67	0,04	0,32	3,11
mit Auto	0,69	0,31	0,10	0,04	2,00	0,19	0,02	0,13	3,57
Werktage									
ohne Auto	1,09	0,41	0,17	0,03	0,27	0,73	0,05	0,32	3,21
mit Auto	0,73	0,34	0,11	0,04	1,97	0,22	0,03	0,15	3,68
Samstage									
ohne Auto	1,16	0,42	0,1	0,02	0,39	0,60	0,01	0,30	3,09
mit Auto	0,57	0,27	0,09	0,03	2,29	0,13	0,01	0,07	3,55
Sonntage									
ohne Auto	0,94	0,24	0,03	0,04	0,42	0,41	0,03	0,37	2,58
mit Auto	0,57	0,24	0,06	0,03	1,83	0,08	0,01	0,07	2,96

Anzahl Wege

(alle Tage)



Einfluss nach Autobesitz

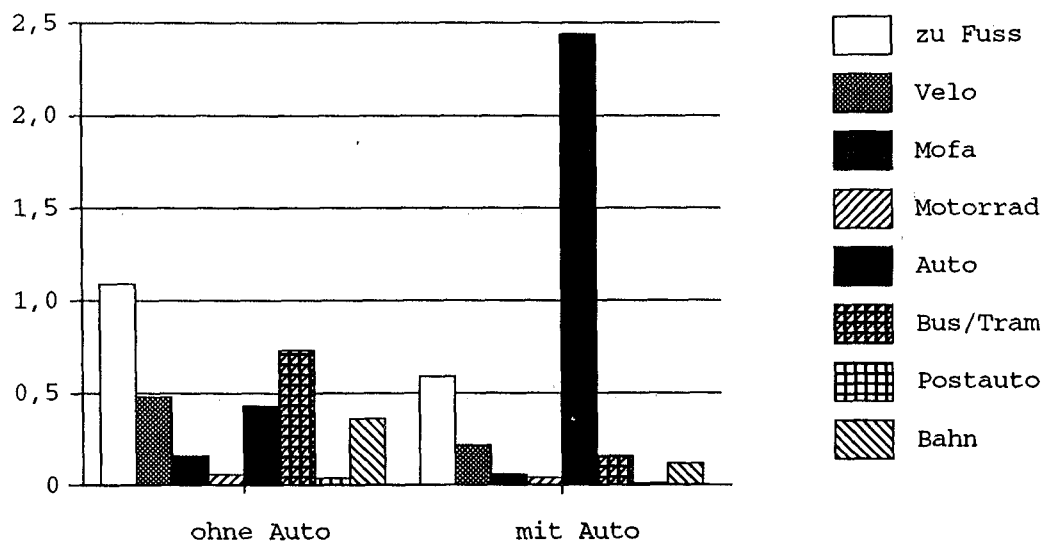
T/G 13.3.1. Erwerbstätige: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Verkehrsmittel und Wochentag

	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
ohne Auto	1,09	0,48	0,16	0,06	0,43	0,73	0,04	0,36	3,45
mit Auto	0,59	0,22	0,06	0,04	2,44	0,16	0,01	0,12	3,74
Werkstage									
ohne Auto	1,13	0,49	0,19	0,06	0,39	0,77	0,04	0,34	3,55
mit Auto	0,60	0,23	0,07	0,05	2,45	0,19	0,01	0,14	3,85
Samstage									
ohne Auto	1,11	0,56	0,09	0,05	0,63	0,70	-	0,33	3,54
mit Auto	0,50	0,16	0,06	0,03	2,71	0,11	0,00	0,06	3,74
Sonntage									
ohne Auto	0,84	0,27	0,03	0,06	0,40	0,44	0,03	0,50	2,70
mit Auto	0,58	0,20	0,02	0,04	2,05	0,07	0,01	0,05	3,09

Anmerkung: - keine Werte

Anzahl Wege

(alle Tage)



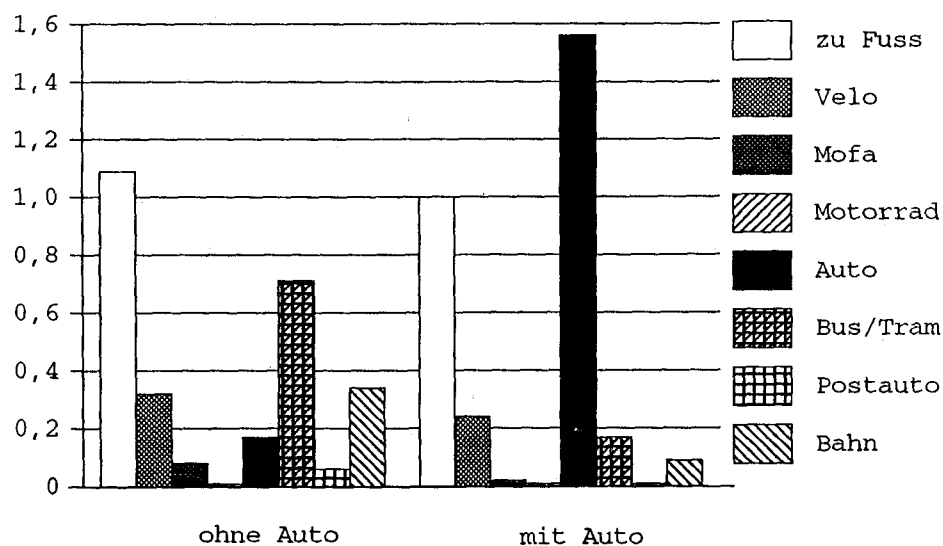
Einfluss nach Autobesitz

T/G 13.3.2. Hausfrauen/männer: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Verkehrsmittel und Wochentag

	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
ohne Auto	1,09	0,32	0,08	0,01	0,17	0,71	0,06	0,34	2,89
mit Auto	1,00	0,24	0,02	0,01	1,56	0,17	0,01	0,09	3,16
Werktage									
ohne Auto	1,05	0,32	0,10	0,00	0,11	0,79	0,08	0,37	2,95
mit Auto	1,09	0,25	0,02	0,01	1,47	0,20	0,02	0,10	3,23
Samstage									
ohne Auto	1,38	0,42	0,06	-	0,20	0,54	0,01	0,20	2,92
mit Auto	0,79	0,22	0,01	0,00	1,88	0,17	0,01	0,05	3,19
Sonntage									
ohne Auto	0,90	0,20	0,00	0,03	0,44	0,53	0,01	0,38	2,53
mit Auto	0,72	0,22	0,04	0,00	1,67	0,04	-	0,05	2,79

Anmerkung: - keine Werte

Anzahl Wege (alle Tage)



Einfluss nach Autobesitz

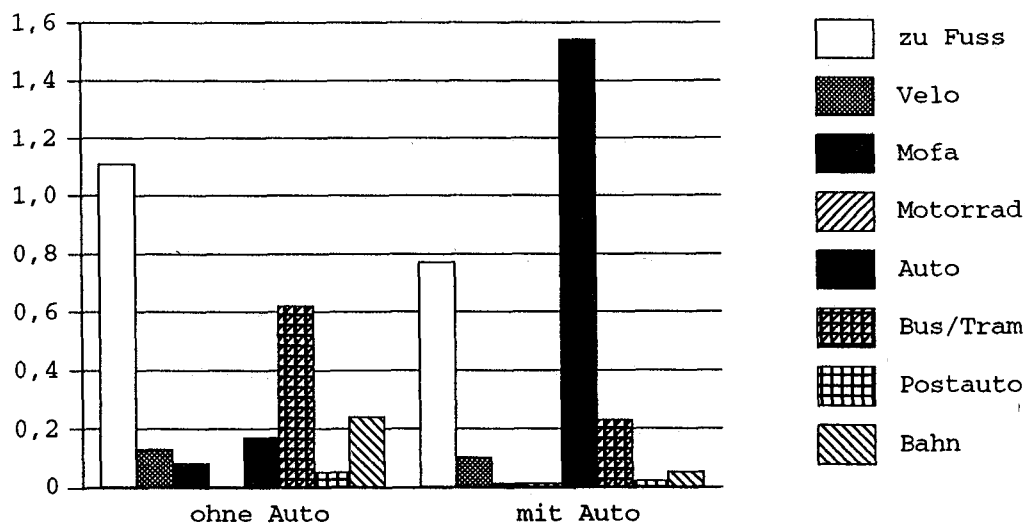
T/G 13.3.3. Rentner/Innen: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Verkehrsmittel und Wochentag

	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
ohne Auto	1,11	0,13	0,08	0,00	0,17	0,62	0,05	0,24	2,56
mit Auto	0,77	0,10	0,01	0,01	1,54	0,23	0,02	0,05	2,85
Werktage									
ohne Auto	1,13	0,12	0,09	0,00	0,13	0,66	0,06	0,25	2,62
mit Auto	0,79	0,11	0,02	0,00	1,56	0,27	0,01	0,06	2,95
Samstage									
ohne Auto	1,16	0,20	0,04	-	0,13	0,61	0,01	0,27	2,51
mit Auto	0,92	0,13		0,05	1,51	0,16	0,00	0,02	2,89
Sonntage									
ohne Auto	0,98	0,13	0,02	-	0,35	0,43	0,03	0,21	2,28
mit Auto	0,50	0,03	-	-	1,45	0,13	0,06	0,07	2,28

Anmerkung: - keine Werte

Anzahl Wege

(alle Tage)



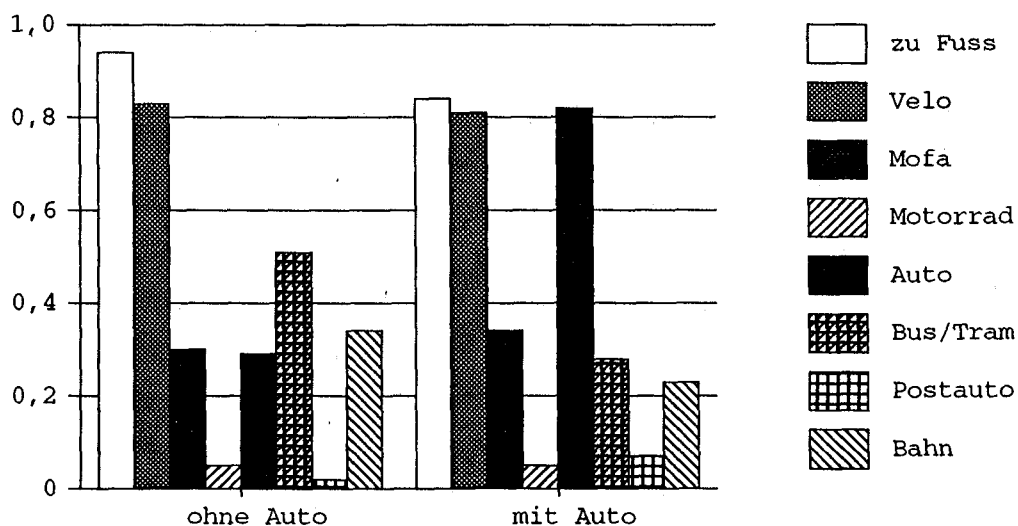
Einfluss nach Autobesitz

T/G 13.3.4. SchülerInnen, Lehrlinge und StudentInnen: Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag nach Verkehrsmittel und Wochentag

	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
ohne Auto	0,94	0,83	0,30	0,05	0,29	0,51	0,02	0,34	3,43
mit Auto	0,84	0,81	0,34	0,05	0,82	0,28	0,07	0,23	3,52
Werktage									
ohne Auto	0,91	0,96	0,33	0,05	0,21	0,63	0,02	0,31	3,58
mit Auto	0,95	0,86	0,36	0,04	0,68	0,34	0,09	0,26	3,66
Samstage									
ohne Auto	1,08	0,51	0,39	-	0,33	0,38	0,04	0,40	3,22
mit Auto	0,56	0,81	0,32	0,06	1,19	0,15	0,02	0,12	3,35
Sonntage									
ohne Auto	0,97	0,53	0,11	0,09	0,67	0,08	-	0,42	2,94
mit Auto	0,41	0,50	0,22	0,06	1,31	0,09	0,02	0,12	2,84

Anmerkung: - keine Werte

Anzahl Wege (alle Tage)



14. Mittlere Weglänge nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel

Im ersten Teil von Kapitel 14 werden in Tabellen/Grafiken 14.1.1.-14.1.4. die durchschnittlichen Wegdistanzen nach Fahrtzweck und Wochentagen für alle Bevölkerungsgruppen zusammen ausgewiesen. Aus Tabellen/Grafiken 14.2.0.-14.2.4. und 14.3.0.-14.3.4. wird der Einfluss der Variablen "Geschlecht" und "Autobesitz" auf das Verkehrsverhalten der einzelnen Bevölkerungsgruppen erkennbar.

Die mittlere Wegdistanz an allen Tagen beträgt rund 11,5 km. An Werktagen liegen die Distanzen mit 10,4 km etwas tiefer und am Samstag mit knapp 13 km etwas höher. An Sonntagen werden mit einer durchschnittlichen Distanz von 17 km deutlich längere Wege zurückgelegt als an allen übrigen Wochentagen.

Die Rangliste der Wegdistanzen nach Fahrtzweck bleibt für alle Wochentage praktisch die gleiche. Am kürzesten sind die Einkaufswege. Sie variieren zwischen 5,8 km an Werktagen und 7 km an Samstagen, sind aber an Sonntagen mit 12 km fast doppelt so lang. Unter der Woche, wenn die Zeit drängt, wird wenn möglich in der Nähe des Wohn- oder Arbeitsortes eingekauft. An zweiter Stelle liegen Schul- und Arbeitswege (Pendler) und sind rund 2 km länger als die Einkaufswege. Freizeitwege stehen auf dem dritten Rang und weisen an Werktagen eine mittlere Distanz von 13,7 km auf, die am Wochenende mit 19 km am Samstag und 17 km am Sonntag rund einen Drittel höher liegt. Ausser am Samstag, wo auf längere Geschäftswege verzichtet wird, weist dieser Fahrtzweck, mit einer Durchschnittsdistanz von 20 km an Werktagen, mit Abstand die längste Entfernung auf.

Betrachtet man die Distanzen nach Verkehrsmitteln, ergeben sich auch hier Regelmässigkeiten, die für alle Tage gelten. Es lassen sich vier Verkehrsmittelgruppen unterscheiden: Von Montag bis Samstag erreichen Wege zu Fuss, mit dem Velo oder Motorfahrrad, also mit langsamen Verkehrsmitteln des Individualverkehrs eine Spannweite von 1,5-4 km. Städtische Nahverkehrsmittel und das Postauto für den Überlandverkehr werden für Fahrten von 5-10 km benützt, während Motorräder und Personenwagen im Durchschnitt aller Fahrtzwecke einen mittleren Aktionsradius zwischen 11 und 16 km aufweisen.

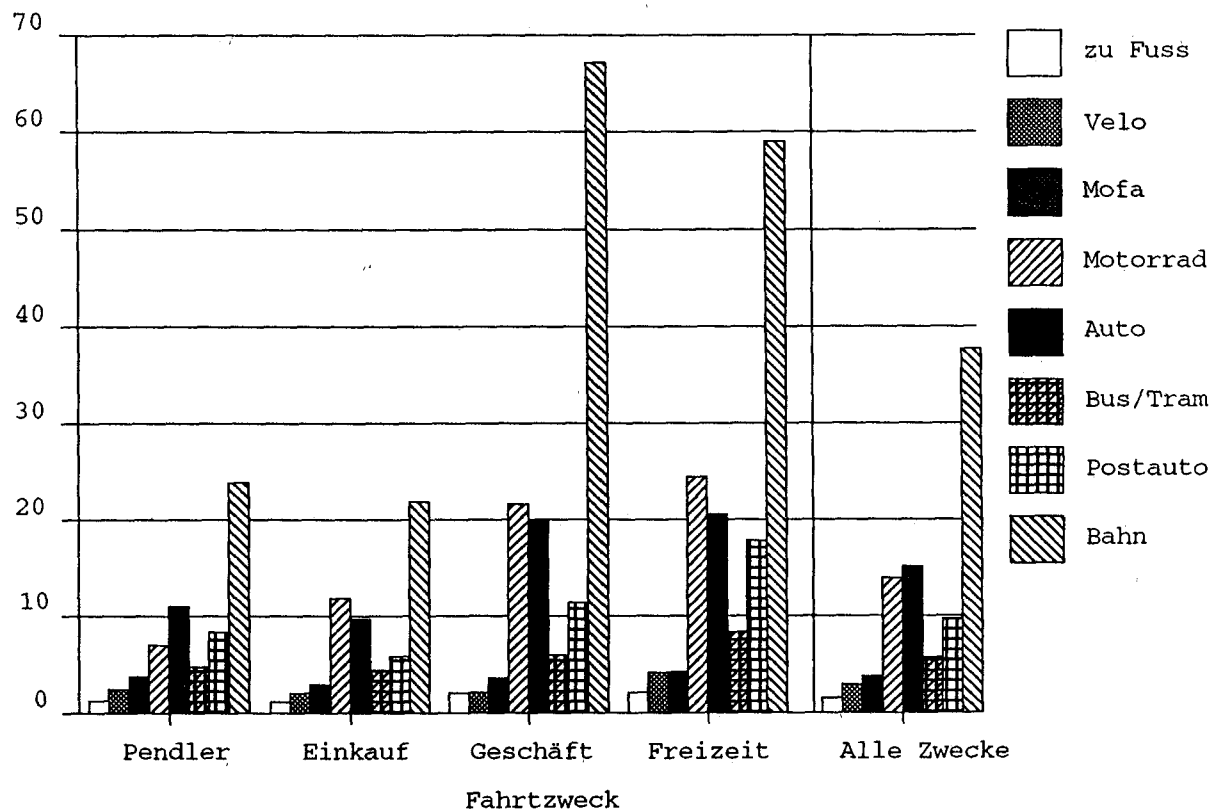
Mit Abstand am längsten sind die Bahnwege: werktags gut 30 km, samstags bei 58 km und am Sonntag sogar über 60 km. Auch bei den anderen Verkehrsmittelgruppen sind am Sonntag deutlich höhere Distanzen zu beobachten als an den übrigen Wochentagen. Bei den Motorrädern werden sonntags sogar dreimal so lange Distanzen gefahren wie unter der Woche. Auch Bahn-, Postauto-, Auto- und Velostrecken sind am Sonntag rund doppelt so lange als sonst und Fusswege, und Fahrten mit städtischen Nahverkehrsmitteln erreichen werktags nur rund 60% der an Sonntagen zu verzeichnenden Distanzen.

T/G 14.1.1. Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Wegdistanz nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel (alle Wochentage)

Verkehrsmittel	Mittlere Wegdistanz (Kilometer)				
	Pendler	Einkauf	Geschäft	Freizeit	Alle Zwecke
zu Fuss	1,22	1,12	2,01	2,11	1,55
Velo	2,46	2,05	2,10	4,14	2,90
Mofa	3,75	2,87	3,58	4,25	3,73
Motorrad	6,97	11,83	21,55	24,47	13,88
Auto	11,01	9,69	19,78	20,51	15,08
Bus/Tram	4,79	4,44	5,92	8,31	5,67
Postauto	8,32	5,81	11,41	17,85	9,63
Bahn	23,88	21,85	67,16	58,98	37,71
Alle Verkehrs- mittel	8,08	6,28	20,37	15,70	11,49

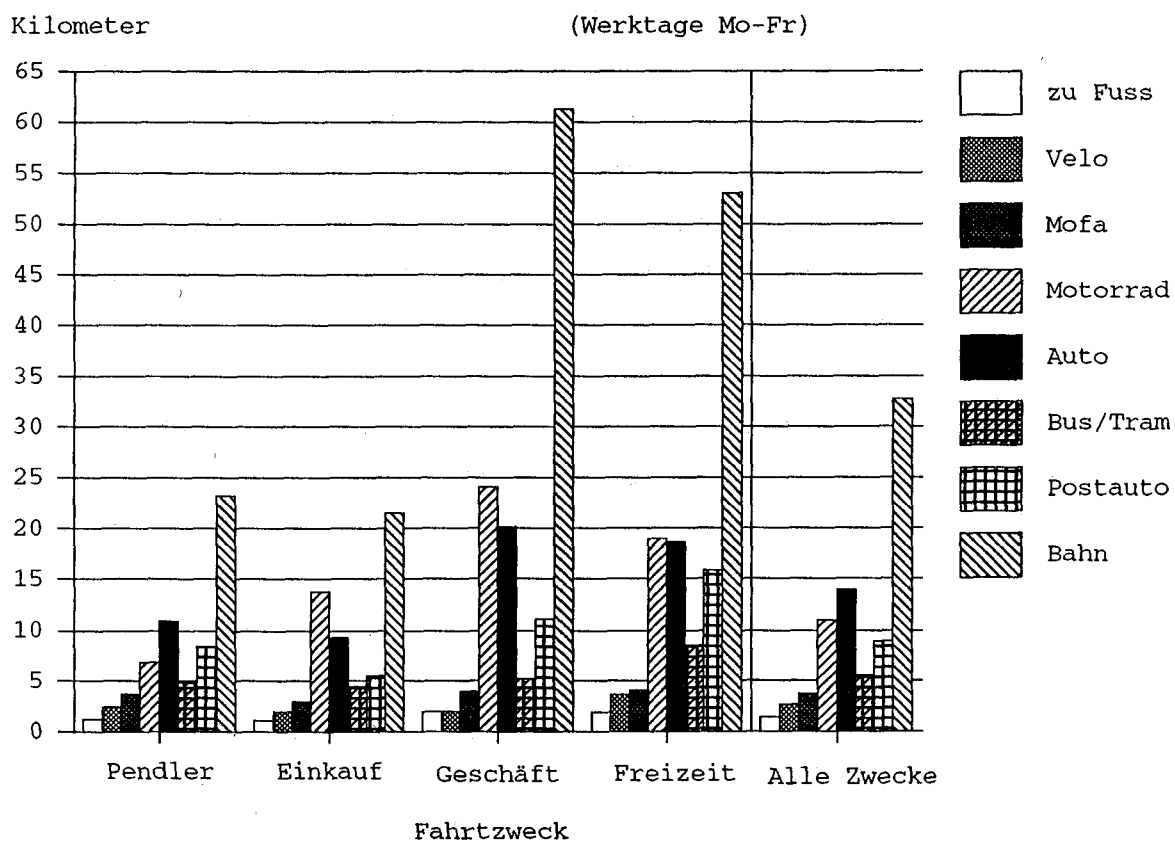
Kilometer

(alle Tage)



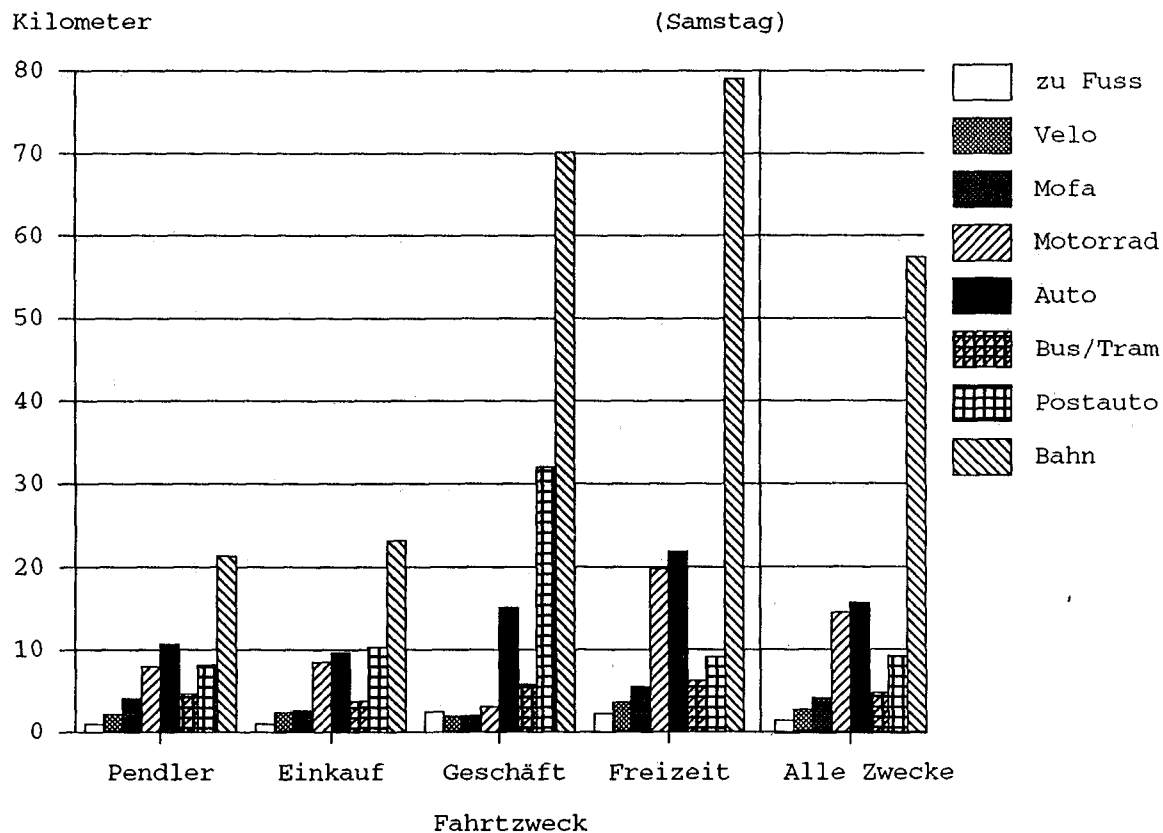
T/G 14.1.2. Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Wegdistanz nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel (Werktage Mo-Fr)

Verkehrsmittel	Mittlere Wegdistanz (Kilometer)				
	Pendler	Einkauf	Geschäft	Freizeit	Alle Zwecke
zu Fuss	1,24	1,13	1,99	1,96	1,45
Velo	2,45	1,99	2,00	3,62	2,62
Mofa	3,73	2,95	3,95	4,05	3,69
Motorrad	6,86	13,76	24,01	18,90	10,95
Auto	10,90	9,23	20,13	18,60	13,88
Bus/Tram	4,81	4,47	5,21	8,47	5,53
Postauto	8,33	5,51	11,04	15,84	8,86
Bahn	23,19	21,52	61,24	53,04	32,71
Alle Verkehrs- mittel	8,01	5,77	20,20	13,68	10,41



T/G 14.1.3. Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Wegdistanz nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel (Samstag)

Verkehrsmittel	Mittlere Wegdistanz (Kilometer)				
	Pendler	Einkauf	Geschäft	Freizeit	Alle Zwecke
zu Fuss	1,04	1,04	2,49	2,18	1,55
Velo	2,13	2,36	1,91	3,64	2,86
Mofa	4,06	2,64	1,97	5,48	4,26
Motorrad	7,96	8,53	3,09	19,79	14,64
Auto	10,72	9,58	15,07	21,86	15,79
Bus/Tram	4,62	3,80	5,82	6,25	4,88
Postauto	8,16	10,30	32,00	9,13	9,33
Bahn	21,32	23,20	70,15	79,06	57,56
Alle Verkehrs- mittel	7,00	6,95	15,11	19,11	12,96

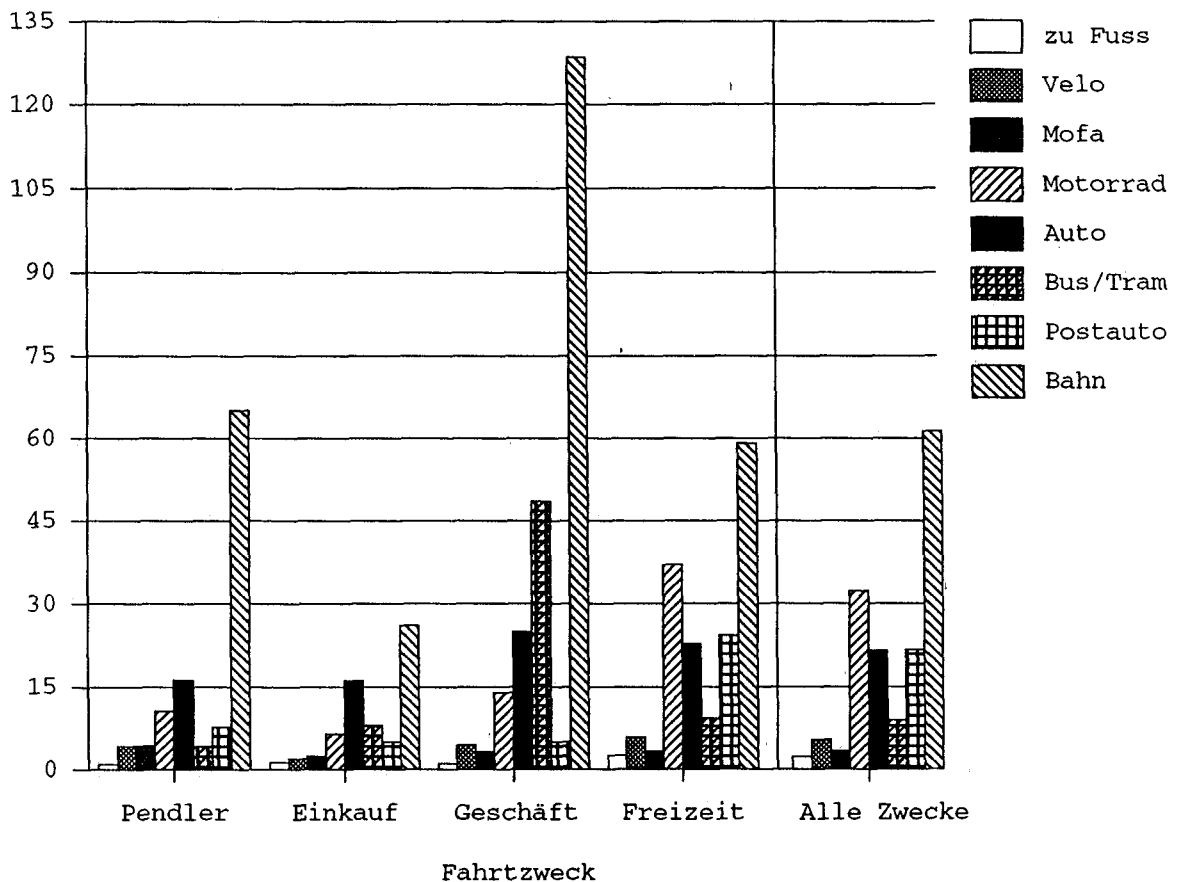


T/G 14.1.4. Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Wegdistanz nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel (Sonntag)

Verkehrsmittel	Mittlere Wegdistanz (Kilometer)				
	Pendler	Einkauf	Geschäft	Freizeit	Alle Zwecke
zu Fuss	0,99	1,32	1,13	2,44	2,31
Velo	4,22	1,89	4,44	5,82	5,39
Mofa	4,37	2,39	3,13	3,32	3,28
Motorrad	10,63	6,40	13,89	36,95	32,23
Auto	16,27	16,11	24,92	22,74	21,59
Bus/Tram	4,25	8,11	48,54	9,36	8,95
Postauto	7,65	5,00	5,00	24,20	21,66
Bahn	65,13	26,03	128,54	59,01	61,28
Alle Verkehrs- mittel	14,56	11,99	38,77	17,50	16,99

Kilometer

(Sonntag)



Einfluss nach Geschlecht:

Zu Tabelle/Grafik 14.2.0-14.2.4: Bei allen Bevölkerungsgruppen und an allen Wochentagen zeigt sich wieder, was sich schon bei der mittleren Anzahl Wege in Kapitel 13 erkennen liess: Frauen sind im Durchschnitt weniger mobil und legen insgesamt kürzere Wege (10,2 km) zurück als die männlichen Reisenden (12,6 km). Allerdings gibt es Ausnahmen: Rentnerinnen reisen am Samstag, Erwerbstätige und Hausfrauen am Sonntag weiter als die Männer der jeweiligen Bevölkerungsgruppe.

Die Wegdistanzen unterteilt nach Verkehrsmitteln werden vom Geschlecht der Benutzer nur wenig beeinflusst und sind bei Männern und Frauen nahezu identisch. Allerdings gilt bei allen Bevölkerungsgruppen, dass die Frauen unter der Woche mit den motorisierten Verkehrsmitteln Auto und Motorrad deutlich weniger weit fahren als die Männer. Aber auch die von ihnen zurückgelegten Bahndistanzen liegen werktags deutlich unterhalb jener der männlichen Bahnreisenden. Bei Rentnerinnen und erwerbstätigen Frauen ist das auch am Wochenende so, nicht aber bei Hausfrauen und jungen, noch in der Ausbildung stehenden Frauen, die am Wochenende weiter reisen als die Männer.

Einfluss nach Geschlecht

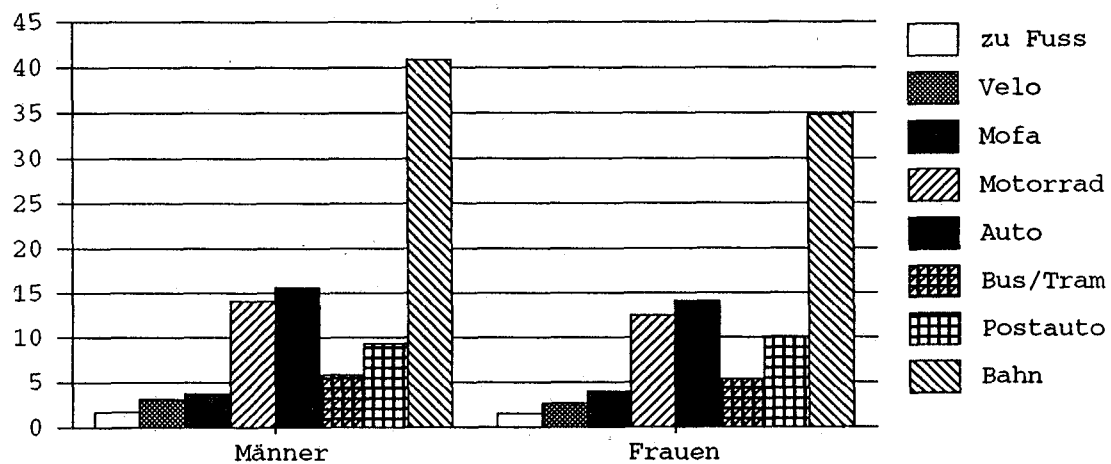
T/G 14.2.0 Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Wegdistanz nach Verkehrsmittel und Wochentag

(Kilometer)

	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
Männlich	1,68	3,13	3,67	14,13	15,69	5,80	9,29	40,86	12,58
Weiblich	1,45	2,64	3,88	12,55	14,11	5,34	10,05	34,79	10,20
Werktage									
Männlich	1,59	2,80	3,63	11,67	14,78	5,81	8,80	35,40	11,71
Weiblich	1,34	2,41	3,82	6,48	12,32	5,04	9,03	30,08	8,84
Samstage									
Männlich	1,69	3,27	4,17	15,12	15,75	5,01	6,11	59,46	13,60
Weiblich	1,43	2,46	4,49	11,97	15,87	4,80	12,35	56,71	12,25
Sonntage									
Männlich	2,22	5,93	3,21	30,40	22,13	6,83	18,40	74,39	17,49
Weiblich	2,40	4,78	3,54	39,36	20,86	10,49	24,32	50,62	16,43

Kilometer

(alle Tage)



Einfluss nach Geschlecht

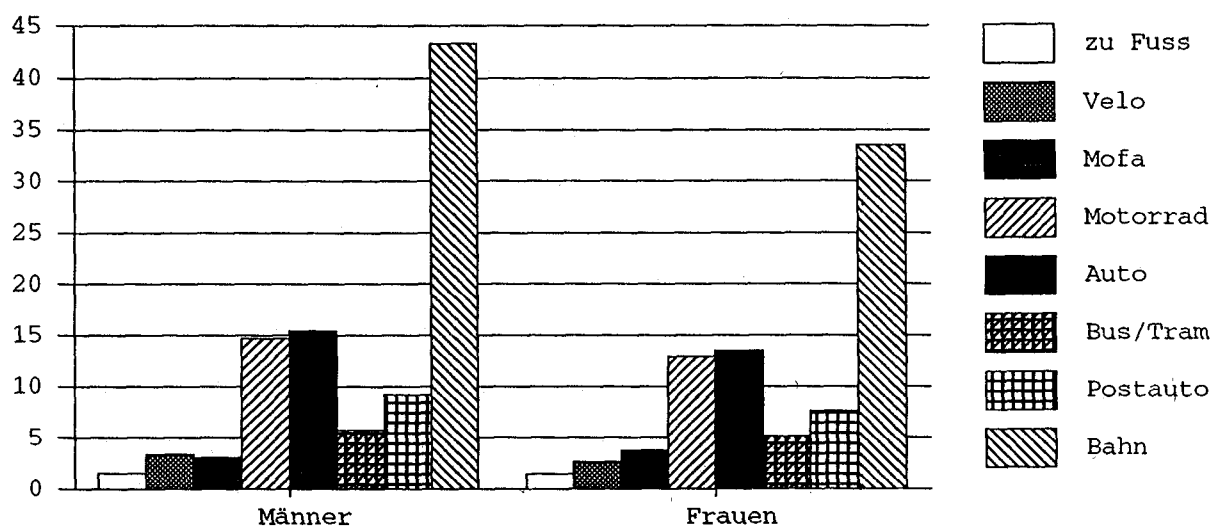
T/G 14.2.1. Erwerbstätige: Mittlere Wegdistanz nach Verkehrsmittel und Wochentag

(Kilometer)

	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
Männer	1,55	3,37	3,06	14,64	15,39	5,78	9,19	43,30	13,27
Frauen	1,48	2,65	3,77	12,92	13,45	5,11	7,62	33,50	10,55
Werktage									
Männer	1,42	2,82	3,15	11,66	14,66	5,71	8,92	37,01	12,52
Frauen	1,31	2,35	3,63	5,72	11,83	4,72	7,33	28,45	9,05
Samstage									
Männer	1,60	3,81	2,67	17,62	15,05	4,64	5,06	58,57	13,64
Frauen	1,42	2,70	4,50	6,66	15,44	4,76	11,14	44,99	12,34
Sonntage									
Männer	2,22	7,29	2,27	35,58	21,72	8,46	12,97	91,47	18,34
Frauen	2,94	4,84	8,00	44,79	20,05	11,69	15,53	67,23	18,44

Kilometer

(alle Tage)



Einfluss nach Geschlecht

T/G 14.2.2. Hausfrauen/männer: Mittlere Wegdistanz nach Verkehrsmittel und Wochentag

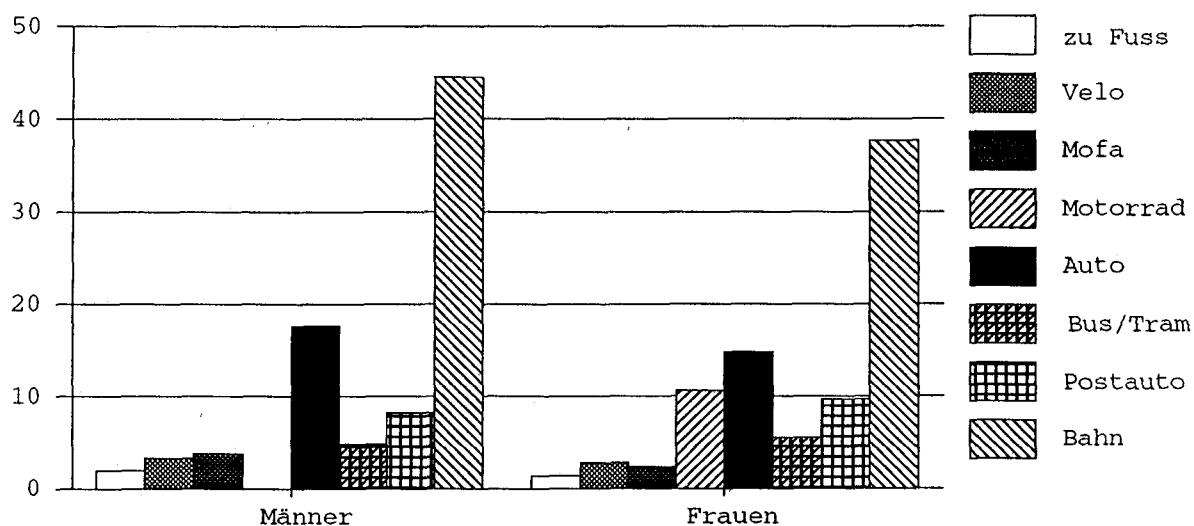
(Kilometer)

	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
Männer	1,94	3,26	3,79	-	17,61	4,83	8,20	44,57	12,18
Frauen	1,39	2,79	2,34	10,62	14,74	5,52	9,64	37,65	10,16
Werkstage									
Männer	1,73	2,18	2,48	-	15,17	4,94	8,48	46,80	11,02
Frauen	1,34	2,50	2,40	6,33	12,64	5,60	9,24	35,42	8,92
Samstage									
Männer	1,97	3,77	4,36	5,67	34,36	3,54	-	38,61	19,79
Frauen	1,26	2,85	1,08	-	15,03	4,49	13,75	44,25	10,99
Sonntage									
Männer	3,18	8,60	7,28	-	10,90	3,01	1,00	39,54	10,65
Frauen	1,98	4,61	2,78	28,77	23,66	7,23	4,50	50,43	16,35

Anmerkung: - keine Werte

Kilometer

(alle Tage)



Einfluss nach Geschlecht

T/G 14.2.3. RentnerInnen: Mittlere Wegdistanz nach Verkehrsmittel und Wochentag

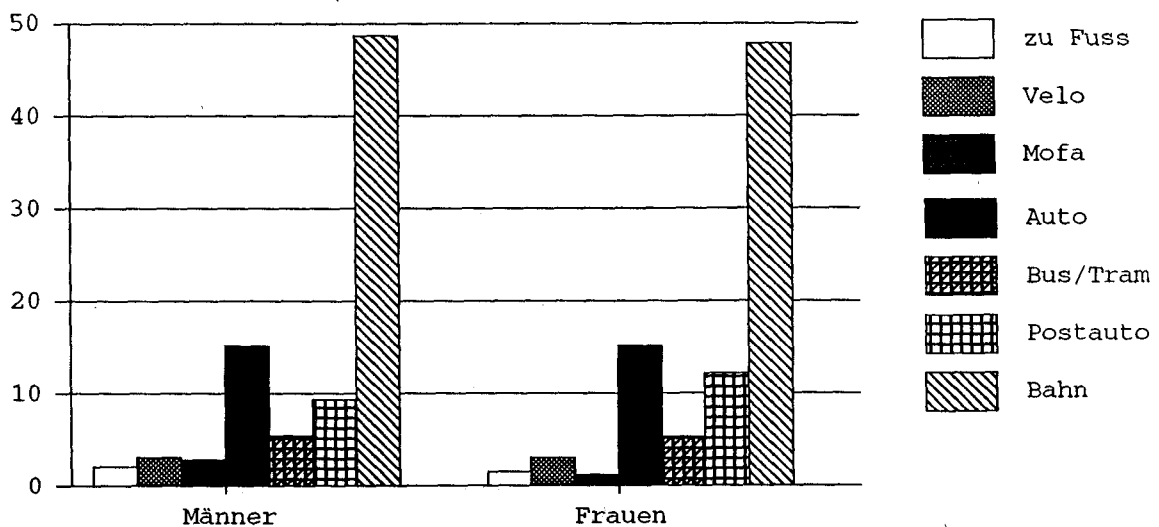
(Kilometer)

	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
Männer	2,06	3,08	2,80	-	15,13	5,48	9,35	48,68	11,19
Frauen	1,54	3,03	1,21	-	15,12	5,30	12,18	47,84	10,39
Werktage									
Männer	2,14	3,04	2,80	-	14,48	5,63	9,53	38,95	10,43
Frauen	1,53	2,41	1,41	-	14,52	5,51	6,31	33,62	9,27
Samstage									
Männer	1,78	3,43	2,68	-	10,32	3,86	4,76	129,28	10,88
Frauen	1,38	2,66	1,13	-	11,71	4,21	5,35	116,80	14,35
Sonntage									
Männer	1,97	2,64	-	-	24,00	5,47	11,53	58,07	16,45
Frauen	1,74	9,98	1,00	-	20,11	5,34	31,80	39,01	12,74

Anmerkung: - keine Werte

Kilometer

(alle Tage)



Einfluss nach Geschlecht

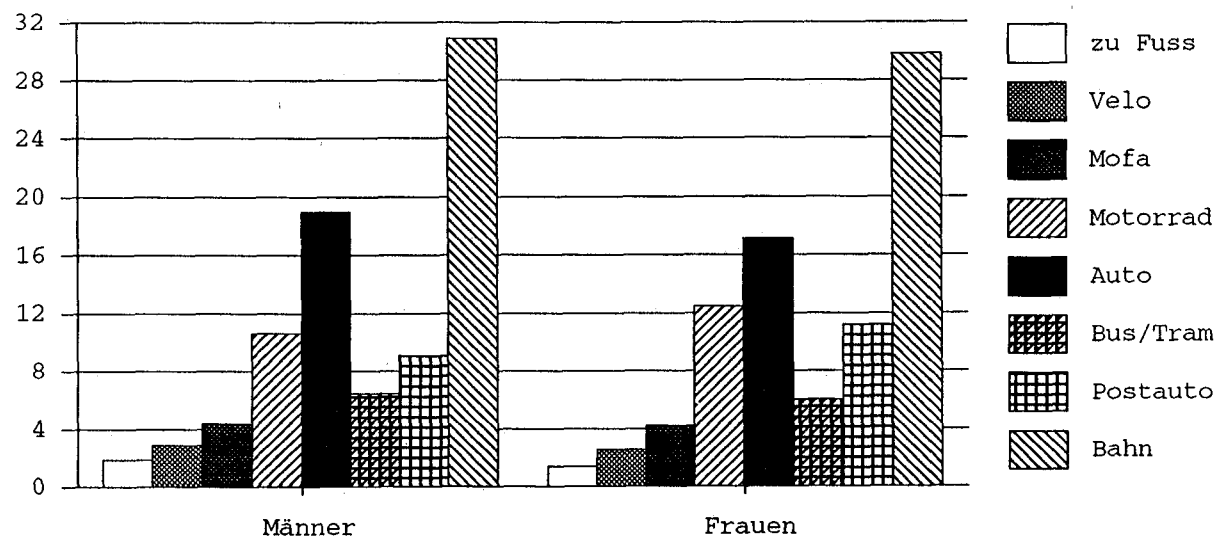
T/G 14.2.4. SchülerInnen, Lehrlinge und StudentInnen: Mittlere Wegdistanz nach Verkehrsmittel und Wochentag

(Kilometer)

	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
Männer	1,84	2,85	4,37	10,64	18,96	6,45	9,06	30,89	9,81
Frauen	1,36	2,52	4,19	12,48	17,11	6,02	11,21	29,84	8,90
Werktage									
Männer	1,83	2,80	4,22	8,46	15,88	6,48	8,60	29,04	8,38
Frauen	1,26	2,44	4,11	7,99	14,51	5,21	11,19	27,87	7,68
Samstage									
Männer	1,88	2,60	5,40	12,43	21,69	7,45	7,98	33,59	13,11
Frauen	1,87	1,99	5,30	21,59	22,21	6,91	14,75	46,29	12,41
Sonntage									
Männer	1,99	3,79	3,66	17,83	26,52	3,70	27,78	49,32	16,11
Frauen	1,86	4,34	3,79	28,78	19,97	26,32	6,63	28,78	13,55

(alle Tage)

Kilometer



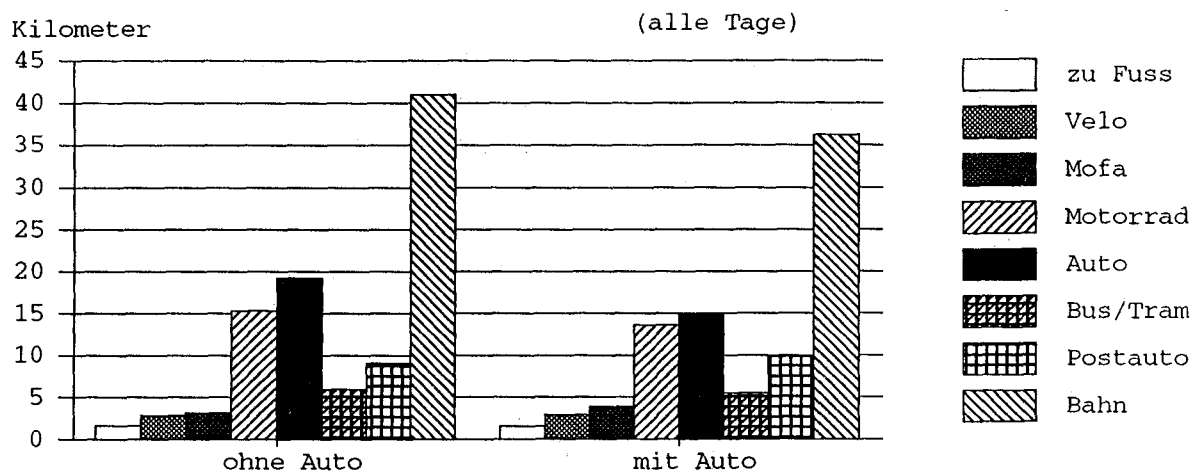
Einfluss nach Autobesitz:

Zu Tabelle/Grafik 14.3.0-14.3.4: Vergleicht man die Wegdistanzen der verschiedenen Bevölkerungsgruppen nach der Variable Autobesitz fällt sofort etwas auf - bei wem im Haushalt ein Auto vorhanden ist, macht tendentiell kürzere Wege pro Autofahrt als jener, der bei anderen mitfährt oder sich einen Personenwagen ausleihen muss. Wer kein Auto zuhause hat, macht mit langsamen Verkehrsmitteln, zu Fuss, mit Bus und Tram aber auch mit der Bahn etwas längere Wege als die übrigen Personen.

T/G 14.3.0. Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Wegdistanz nach Verkehrsmittel und Wochentag

(Kilometer)

	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
ohne Auto	1,60	2,85	3,13	15,33	19,24	5,91	9,07	40,94	9,99
mit Auto	1,54	2,92	3,89	13,63	14,96	5,51	9,83	36,19	11,76
Werktage									
ohne Auto	1,52	2,57	3,06	14,72	14,89	6,17	8,46	35,28	8,73
mit Auto	1,43	2,63	3,87	10,31	13,85	5,11	9,00	31,69	10,71
Samstage									
ohne Auto	1,82	3,06	4,06	4,07	22,37	4,30	5,94	64,60	12,38
mit Auto	1,45	2,80	4,30	16,03	15,57	5,42	10,26	51,84	13,06
Sonntage									
ohne Auto	1,86	5,20	1,91	24,98	32,05	5,81	17,41	47,50	15,56
mit Auto	2,46	5,42	3,44	33,95	21,11	12,15	23,95	75,46	17,25



Einfluss nach Autobesitz

T/G 14.3.1. Erwerbstätige: Mittlere Wegdistanz nach Verkehrsmittel und Wochentag

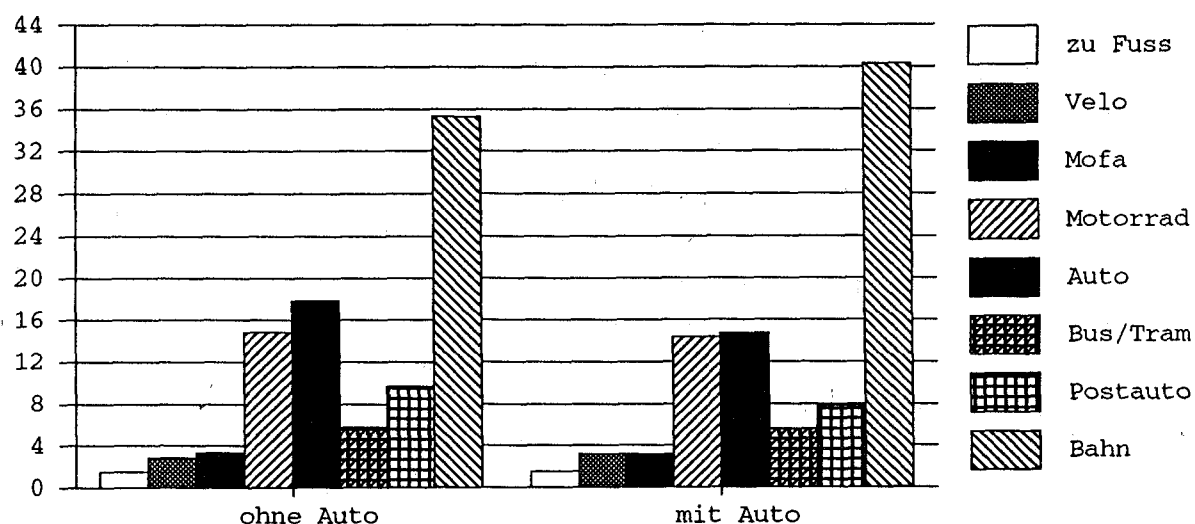
(Kilometer)

	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
ohne Auto	1,53	2,84	3,33	14,83	17,85	5,78	9,71	35,32	9,37
mit Auto	1,52	3,16	3,18	14,37	14,71	5,58	7,86	40,29	12,67
Werktage									
ohne Auto	1,42	2,41	3,41	13,20	15,34	5,91	9,34	32,11	8,22
mit Auto	1,35	2,71	3,20	10,68	13,77	5,17	7,55	33,51	11,68
Samstage									
ohne Auto	1,76	2,95	2,33	4,07	15,79	4,49	-	42,38	9,56
mit Auto	1,45	3,49	3,29	18,53	15,15	4,92	6,36	58,80	13,59
Sonntage									
ohne Auto	2,08	7,97	3,08	34,08	37,87	6,57	13,34	44,65	18,40
mit Auto	2,61	6,00	2,32	38,09	20,74	12,98	13,60	122,00	18,42

- keine Werte

Kilometer

(alle Tage)



Einfluss nach Autobesitz

T/G 14.3.2. Hausfrauen/männer: Mittlere Wegdistanz nach Verkehrsmittel und Wochentag

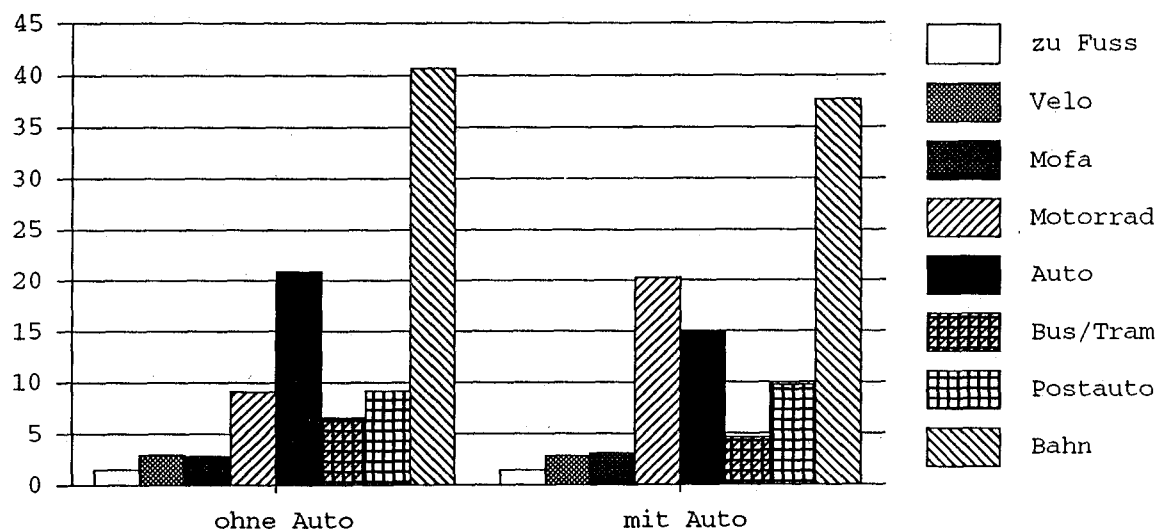
(Kilometer)

	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
ohne Auto	1,52	2,95	2,80	9,08	20,86	6,58	9,19	40,68	10,32
mit Auto	1,44	2,82	3,09	20,22	14,96	4,60	9,71	37,67	10,42
Werktage									
ohne Auto	1,53	2,70	2,56	11,49	15,14	7,31	9,40	35,85	9,72
mit Auto	1,36	2,41	2,30	17,27	12,93	4,29	9,01	38,04	9,10
Samstage									
ohne Auto	1,36	3,42	4,36	-	31,29	3,87	7,00	42,23	9,40
mit Auto	1,32	2,81	1,08	5,67	16,62	4,81	14,89	42,79	12,47
Sonntage									
ohne Auto	1,76	3,67	1,20	7,00	22,03	4,49	3,02	66,57	15,61
mit Auto	2,20	5,30	5,47	67,50	22,36	11,29	-	27,36	15,62

- keine Werte

Kilometer

(alle Tage)



Einfluss nach Autobesitz

T/G 14.3.3. RentnerInnen: mittlere Wegdistanz nach Verkehrsmittel und

Wochentag

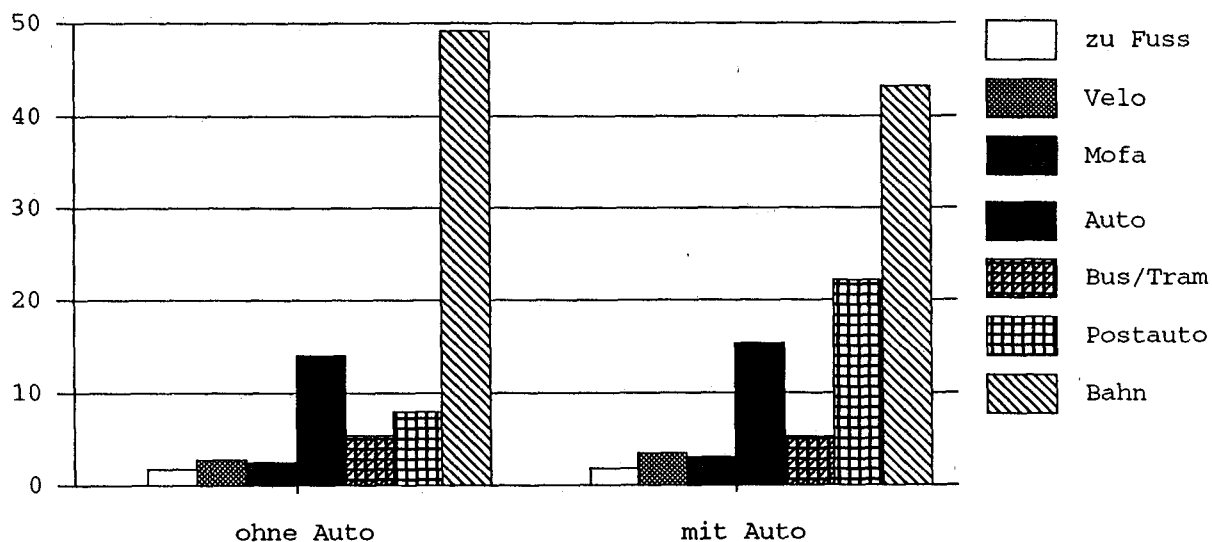
(Kilometer)

	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
ohne Auto	1,72	2,77	2,50	-	13,99	5,40	7,95	49,20	10,19
mit Auto	1,81	3,46	3,04	-	15,26	5,24	22,11	43,21	11,36
Werktage									
ohne Auto	1,76	2,47	2,65	-	9,84	5,63	7,27	34,03	8,71
mit Auto	1,80	3,09	3,04	-	14,92	5,34	7,84	43,01	10,95
Samstage									
ohne Auto	1,56	4,08	1,52	-	12,60	4,07	5,07	122,00	16,93
mit Auto	1,63	1,81	-	-	10,78	4,38	5,00	64,31	8,92
Sonntage									
ohne Auto	1,63	2,22	1,00	-	22,37	5,41	15,08	51,40	12,12
mit Auto	2,28	19,95	-	-	22,04	5,31	41,81	39,03	16,90

- keine Werte

Kilometer

(alle Tage)



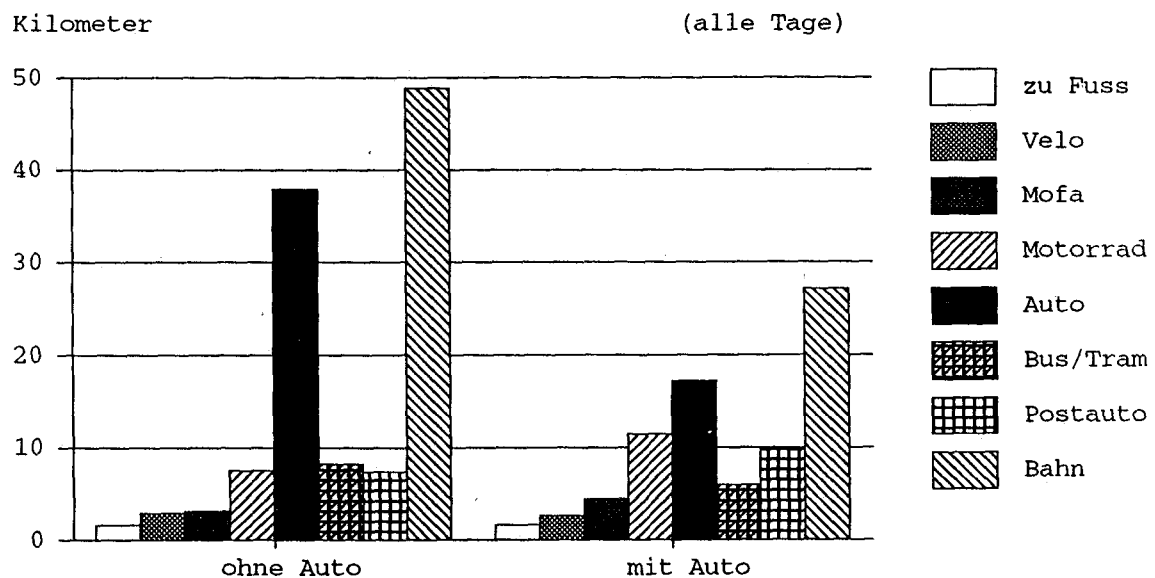
Einfluss nach Autobesitz

T/G 14.3.4. SchülerInnen, Lehrlinge und StudentInnen: Mittlere Wegdistanz nach Verkehrsmittel und Wochentag

(Kilometer)

	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
ohne Auto	1,64	2,95	3,16	7,51	37,90	8,19	7,36	48,89	11,83
mit Auto	1,58	2,67	4,41	11,42	17,25	5,87	9,98	27,13	9,07
Werktage									
ohne Auto	1,14	3,07	2,46	7,67	21,12	8,76	7,06	54,64	10,13
mit Auto	1,57	2,59	4,34	8,40	15,02	5,26	9,76	25,09	7,80
Samstage									
ohne Auto	3,41	2,15	6,33	-	77,15	4,87	8,26	38,72	15,76
mit Auto	1,47	2,31	5,22	14,44	19,86	7,89	10,92	42,11	12,37
Sonntage									
ohne Auto	1,86	2,73	1,29	7,10	42,65	2,85	-	38,61	16,85
mit Auto	1,93	4,22	3,82	22,43	21,98	16,17	16,20	38,38	14,55

- keine Werte



15. Mittlere Wegdauer nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel

Wie in den vorangehenden beiden Kapiteln beinhalten die ersten vier Tabellen/Grafiken 15.1.1-15.1.4. die mittlere Wegdauer nach Fahrtzweck und Wochentagen für alle Bevölkerungsgruppen gesamthaft. Der Einfluss der Variablen "Geschlecht" und "Autobesitz" auf das Verkehrsverhalten der verschiedenen Bevölkerungsgruppen wird in den Tabellen/Grafiken 15.2.0-15.2.4 und 15.3.0.-15.3.4. erkennbar.

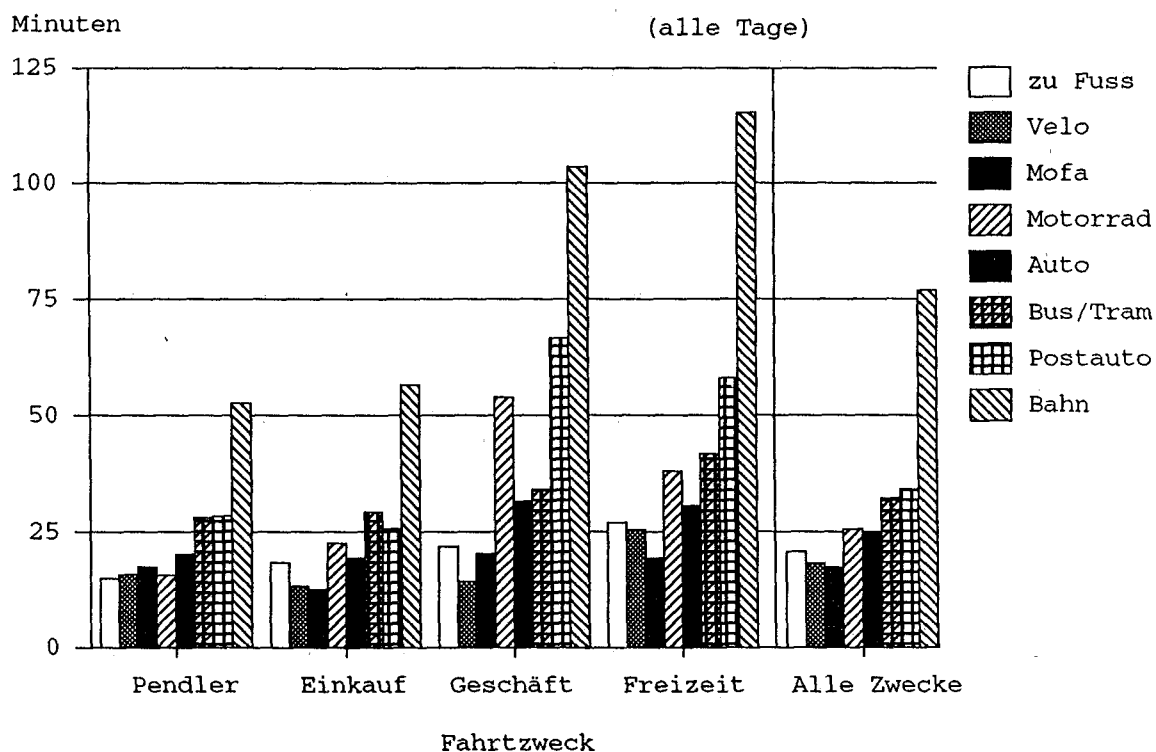
Man erinnert sich an den in Tabelle 14.1.1 ausgewiesenen Gesamtdurchschnitt der Wegdistanz von 11,5 km. Die entsprechende mittlere Wegdauer beträgt im Durchschnitt über alle Bevölkerungsgruppen, Fahrtzwecke, Verkehrsmittel und Wochentage rund 27 Minuten. Dabei sind, analog der Distanz, Einkaufswege mit 20 Minuten am kürzesten. Die Pendlerwege dauern im Durchschnitt gut eine Minute länger. Geschäftliche Fahrten und Freizeitwege beanspruchen beide im Schnitt deutlich mehr als eine halbe Stunde, wobei die distanzmässig längeren dienstlichen Wege weniger lange dauern als die zeitintensiveren Freizeitwege.

In einem ähnlichen Sinne hat sich auch die Rangfolge der Verkehrsmittelgruppen geändert: Fuss-, Velo- und Mofawege dauern für alle Fahrtzwecke zusammen zwischen 15 und 20 Minuten. Nun folgen an zweiter Stelle Motorräder und Personenwagen, die für ihre durchschnittlichen Distanz bis etwa 15 km im Schnitt 25 Minuten Reisezeit benötigen. Etwas über eine halbe Stunde dauern die zwischen 5 und 10 km liegenden Fahrten mit den städtischen Nahverkehrsmitteln und Postautos und mit der Bahn ist man im Durchschnitt über eine Stunde unterwegs.

Der Samstag unterscheidet sich von Werktagen nur beim Bahnverkehr, weil eine Zugreise rund dreiviertel Stunden länger dauert. An Sonntagen hingegen ist man mit allen Verkehrsmitteln länger unterwegs als während der Woche.

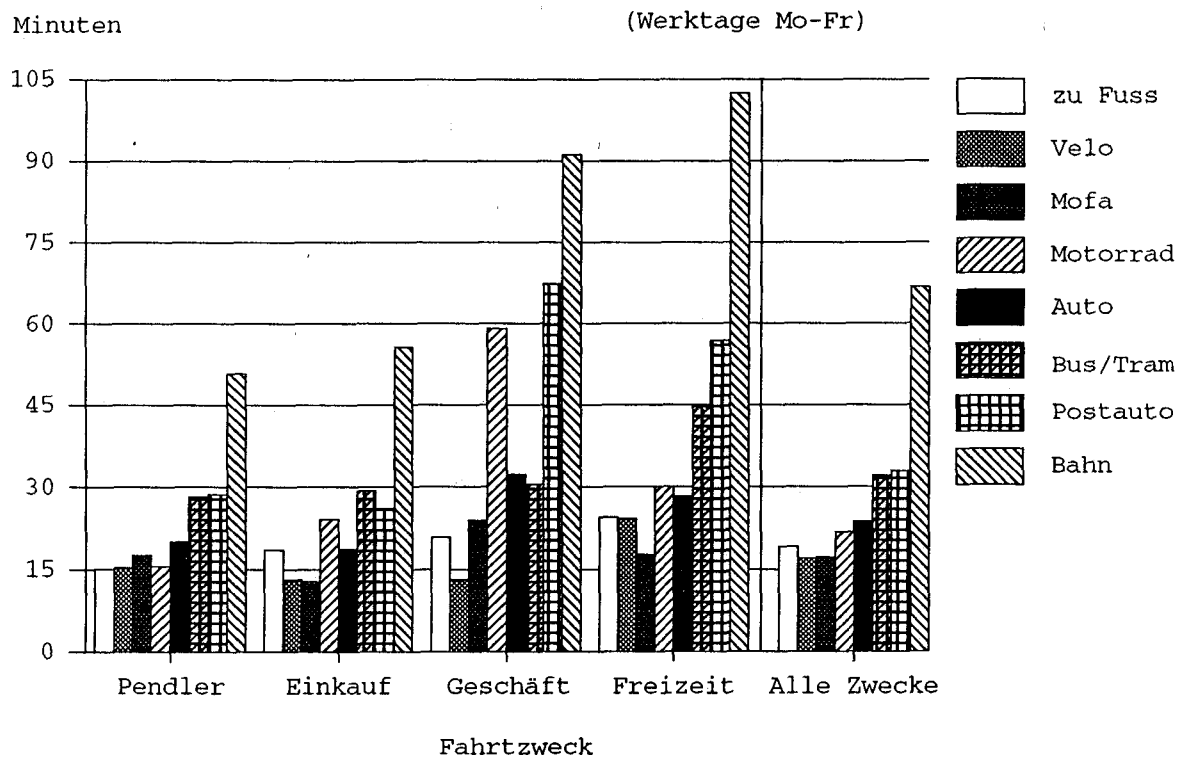
**T/G 15.1.1. Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Wegdauer nach
Fahrtzweck und Verkehrsmittel (alle Wochentage)**

Verkehrsmittel	Mittlere Wegdauer (Minuten)				
	Pendler	Einkauf	Geschäft	Freizeit	Alle Zwecke
zu Fuss	14,9	18,4	21,8	26,9	20,6
Velo	15,7	13,2	14,2	25,3	18,2
Mofa	17,4	12,5	20,3	19,3	17,3
Motorrad	15,6	22,5	53,8	38,0	25,5
Auto	20,2	19,2	31,5	30,6	25,0
Bus/Tram	28,0	29,3	34,1	41,7	32,2
Postauto	28,5	25,7	66,6	58,0	34,2
Bahn	52,6	56,5	103,5	115,3	76,8
Alle Verkehrs- mittel	21,5	20,3	33,4	34,8	26,8



T/G 15.1.2. Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Wegdauer nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel (Werktage Mo-Fr)

Verkehrsmittel	Mittlere Wegdauer (Minuten)				
	Pendler	Einkauf	Geschäft	Freizeit	Alle Zwecke
zu Fuss	15,1	18,6	20,8	24,5	19,2
Velo	15,4	13,1	13,1	24,3	17,0
Mofa	17,6	12,8	23,9	17,7	17,3
Motorrad	15,6	24,1	59,1	30,0	21,8
Auto	20,0	18,7	32,3	28,3	23,7
Bus/Tram	28,2	29,3	30,5	44,9	32,1
Postauto	28,6	26,1	67,3	56,8	32,9
Bahn	50,8	55,6	91,1	102,4	66,7
Alle Verkehrsmittel	21,4	20,2	33,5	32,9	25,4

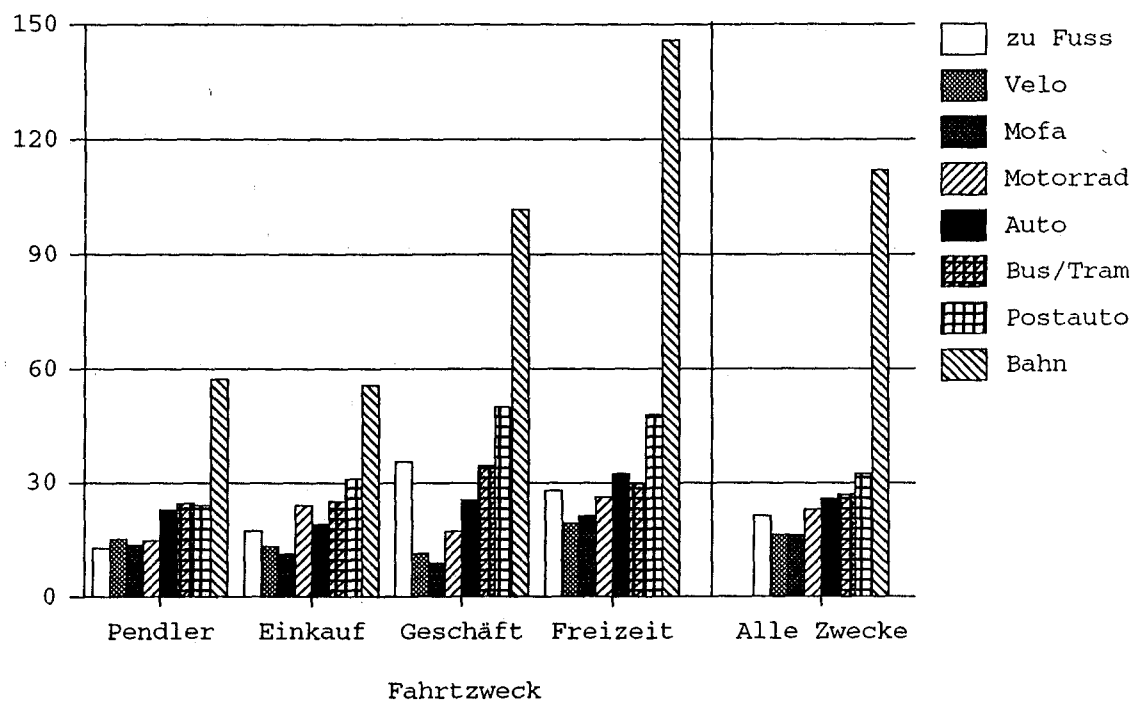


T/G 15.1.3. Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Wegdauer nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel (Samstag)

Verkehrsmittel	Mittlere Wegdauer (Minuten)				
	Pendler	Einkauf	Geschäft	Freizeit	Alle Zwecke
zu Fuss	12,8	17,3	35,5	28,0	21,4
Velo	15,1	13,4	11,5	19,4	16,4
Mofa	13,6	11,4	8,9	21,3	16,2
Motorrad	14,9	24,1	17,2	26,2	23,1
Auto	22,9	19,0	25,5	32,3	25,8
Bus/Tram	24,6	25,0	34,4	29,8	26,9
Postauto	24,0	31,0	50,0	47,9	32,3
Bahn	57,3	55,7	101,8	145,9	112,0
Alle Verkehrs- mittel	20,8	19,1	27,9	35,8	27,3

Minuten

(Samstag)

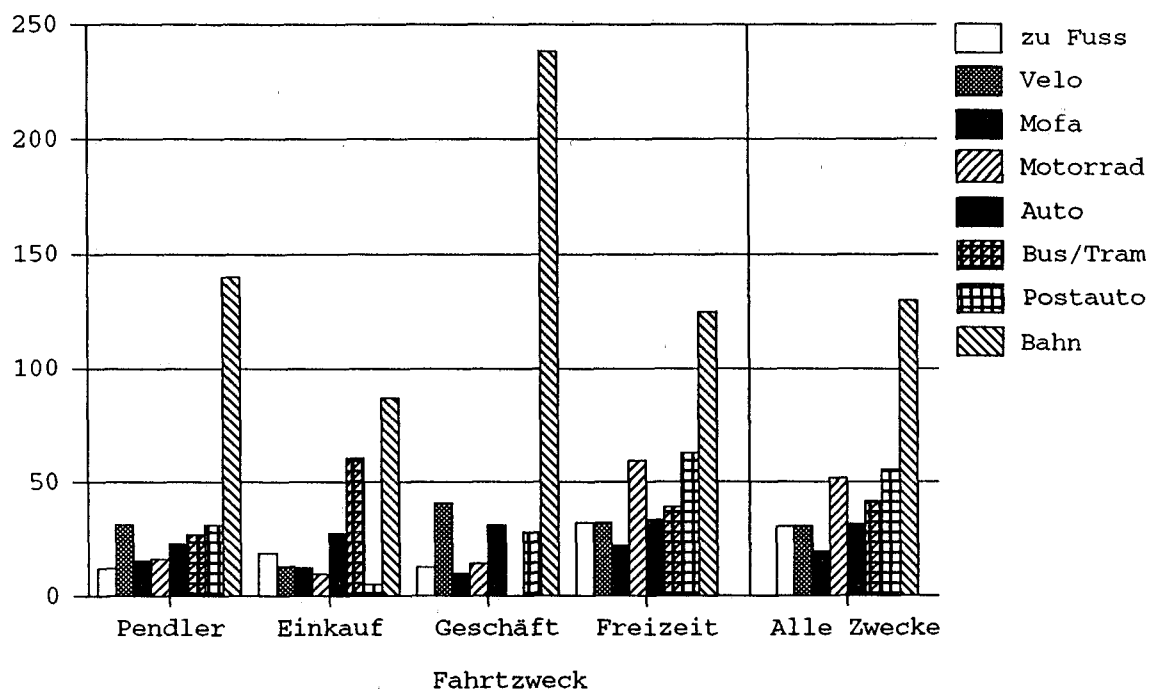


T/G 15.1.4. Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Wegdauer nach Fahrtzweck und Verkehrsmittel (Sonntag)

Verkehrsmittel	Mittlere Wegdauer (Minuten)				
	Pendler	Einkauf	Geschäft	Freizeit	Alle Zwecke
zu Fuss	12,1	18,7	12,5	32,1	30,7
Velo	31,5	12,8	41,0	32,2	30,8
Mofa	15,4	12,3	9,8	22,1	19,5
Motorrad	16,2	9,6	14,3	59,5	51,7
Auto	22,6	27,5	31,2	33,2	31,7
Bus/Tram	26,8	60,5	-	39,3	41,9
Postauto	31,0	5,0	28,0	62,8	55,3
Bahn	140,0	87,0	238,4	124,9	129,7
Alle Verkehrsmittel	30,0	27,4	47,7	38,2	36,0

Minuten

(Sonntag)



Einfluss nach Geschlecht:

Zu Tabelle/Grafik 15.2.0-15.2.4: Die weniger ausgeprägte Mobilität der Frauen lässt sich auch bei der mittleren Wegdauer beobachten. Am deutlichsten ist dieser Unterschied an Werktagen und am Sonntag, während am Samstag zwischen Männern und Frauen praktisch kein Unterschied in der Reisedauer zu verzeichnen ist. Als einzige Ausnahme sind die erwerbstätigen Frauen am Sonntag länger unterwegs als ihre männlichen Kollegen. Ihre Wege zu Fuss, mit Mofa und Moto und den Nahverkehrsmitteln dauern dann zwischen 10 und 15 Minuten länger und die grösste Differenz ergibt sich mit 40 zusätzlichen Minuten beim Postautoverkehr (Tabelle/Grafik 15.2.1). Weil sich die Mobilitätsdauer bei Frauen am Sonntag auch merklich unterscheidet von ihrem eigenen Werktagsverhalten, ist die verstärkte Reiseaktivität dem Freizeitverkehr zuzurechnen. Bei den Männern ist dieser Unterschied auch, aber deutlich schwächer, zu beobachten.

Einfluss nach Geschlecht

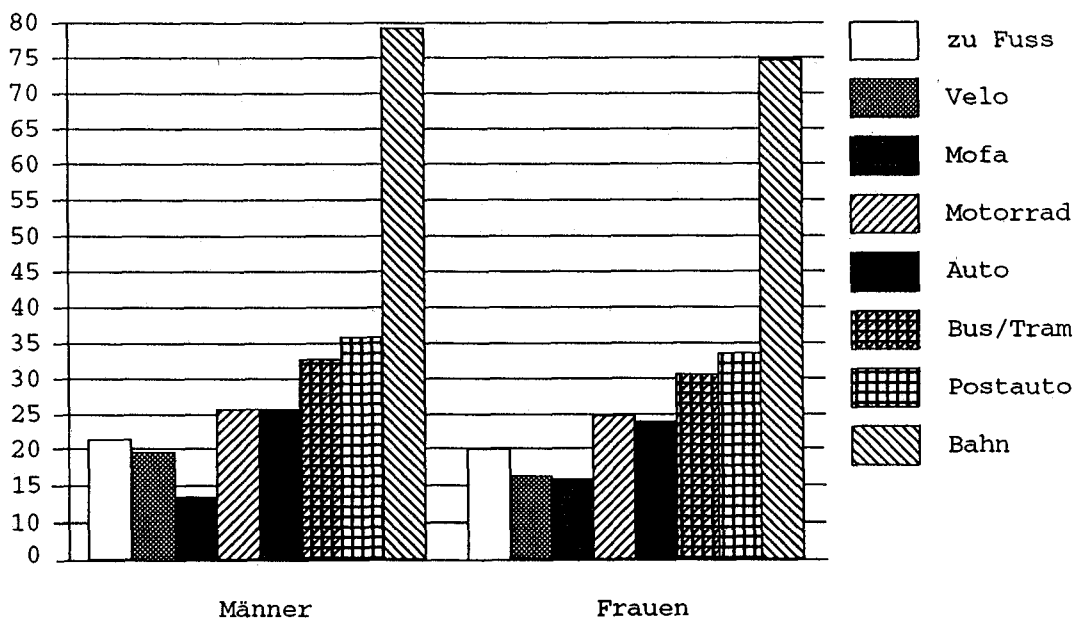
T/G 15.2.0. Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Wegdauer nach Verkehrsmittel und Wochentag

(Minuten)

	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
Männer	21,4	19,6	17,7	25,6	25,7	32,7	35,9	79,3	27,3
Frauen	20,0	16,5	16,3	24,8	23,9	30,6	33,5	74,7	26,2
Werktage									
Männer	19,7	18,5	17,3	22,5	24,7	33,1	34,4	68,5	26,0
Frauen	18,8	15,2	16,7	17,8	22,1	29,9	32,1	65,1	24,6
Samstage									
Männer	23,9	17,2	16,5	23,9	25,7	25,5	21,2	110,1	27,3
Frauen	19,2	15,6	15,6	18,9	25,9	27,7	45,2	114,9	27,2
Sonntage									
Männer	29,9	33,2	22,5	49,8	32,7	37,4	65,9	151,4	36,6
Frauen	31,3	28,1	12,9	59,3	30,4	45,1	46,5	112,1	35,5

Minuten

(alle Tage)



Einfluss nach Geschlecht

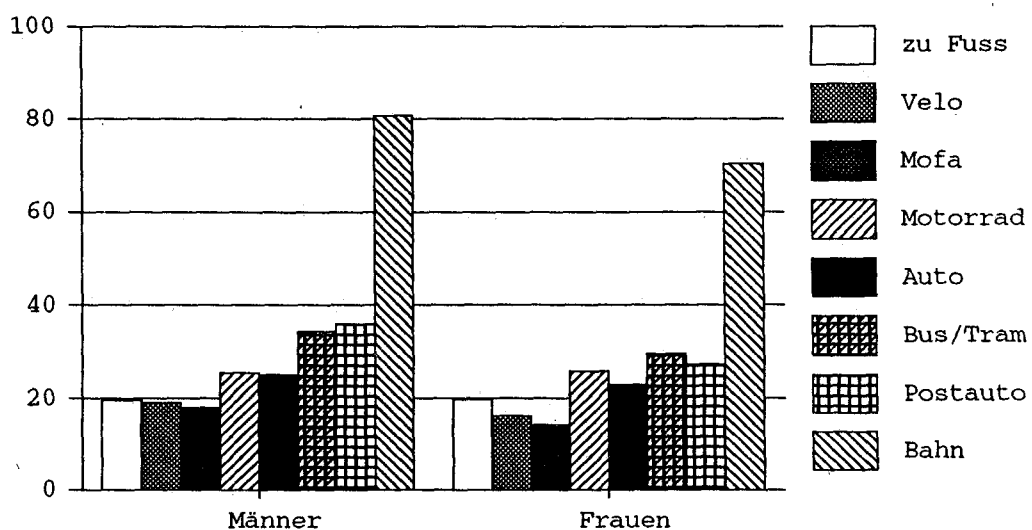
T/G 15.2.1. Erwerbstätige: Mittlere Wegdauer nach Verkehrsmittel und Wochentag

(Minuten)

	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
Männer	19,6	19,1	17,8	25,5	25,1	34,4	35,9	80,8	26,7
Frauen	19,7	16,1	14,1	25,7	22,9	29,5	27,3	70,3	25,2
Werktage									
Männer	17,3	16,9	19,4	22,3	24,3	34,7	35,5	67,8	25,4
Frauen	17,6	14,4	14,1	17,4	21,6	28,2	25,4	59,9	23,3
Samstage									
Männer	23,7	18,8	11,3	24,4	25,0	24,9	17,7	102,0	26,4
Frauen	19,0	17,6	14,0	13,3	24,2	29,2	42,8	94,6	25,6
Sonntage									
Männer	28,7	36,2	11,0	52,8	31,8	46,6	46,5	191,0	36,8
Frauen	38,0	27,1	25,8	66,3	28,8	50,5	86,3	139,0	38,2

Minuten

(alle Tage)

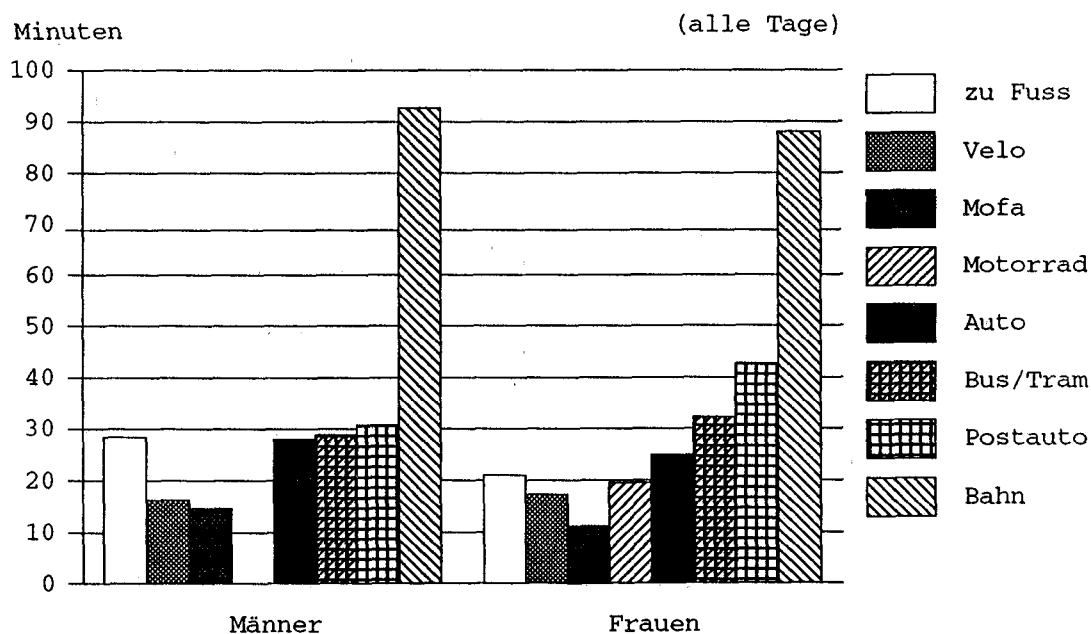


Einfluss nach Geschlecht

T/G 15.2.2. Hausfrauen/männer: Mittlere Wegdauer nach Verkehrsmittel
und Wochentag
(Minuten)

	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
Männer	28,4	16,3	14,7	-	28,1	28,9	30,7	92,7	31,1
Frauen	21,1	17,3	11,4	19,6	24,9	32,3	42,7	88,0	26,8
Werktage									
Männer	23,2	12,1	12,0	-	25,8	30,3	31,7	84,7	28,6
Frauen	20,5	16,1	11,5	19,5	22,5	33,8	43,4	81,3	25,7
Samstage									
Männer	29,0	18,0	25,2	15,0	36,1	23,4	-	130,0	37,3
Frauen	20,3	16,3	5,6	-	25,8	24,1	37,9	118,0	26,1
Sonntage									
Männer	60,1	37,3	16,0	-	31,0	28,8	5,0	85,7	39,2
Frauen	26,7	26,8	14,5	19,9	34,3	36,0	9,0	117,0	33,9

Anmerkung: - keine Werte



Einfluss nach Geschlecht

T/G 15.2.3. RentnerInnen: Mittlere Wegdauer nach Verkehrsmittel und Wochentag

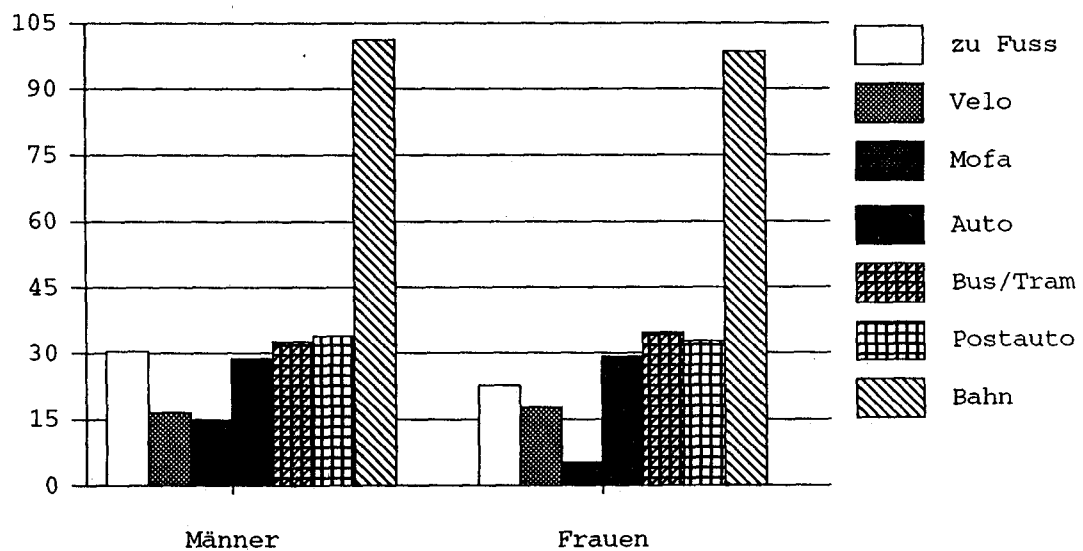
(Minuten)

	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
Männer	30,4	16,5	14,5	-	28,7	32,7	33,9	101,0	31,7
Frauen	22,7	17,8	5,3	-	29,2	34,7	32,8	98,4	31,2
Werktage									
Männer	32,6	17,6	14,6	-	28,3	33,8	34,1	92,8	31,4
Frauen	22,8	15,1	5,8	-	26,4	36,0	26,7	74,3	29,5
Samstage									
Männer	23,3	12,5	13,3	-	23,0	23,3	36,9	161,3	27,8
Frauen	20,5	16,6	5,1	-	32,7	26,3	143,0	202,4	37,7
Sonntage									
Männer	28,5	18,1	-	-	37,3	31,2	24,1	113,1	37,7
Frauen	24,1	46,4	4,5	-	36,4	36,9	43,1	102,3	34,1

Anmerkung: - keine Werte

Minuten

(alle Tage)



Einfluss nach Geschlecht

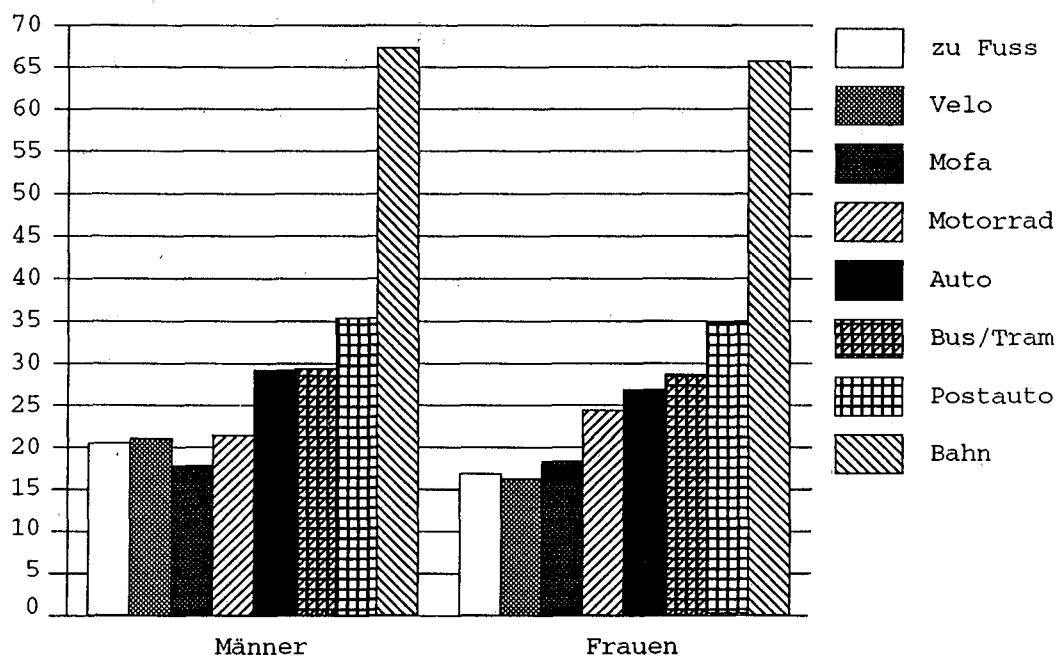
T/G 15.2.4. SchülerInnen, Lehrlinge und StudentInnen: Mittlere Wegdauer nach Verkehrsmittel und Wochentag

(Minuten)

	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
Männer	20,6	21,0	17,8	21,4	29,2	29,3	35,4	67,3	27,0
Frauen	16,8	16,3	18,3	24,4	26,8	28,7	34,9	65,7	25,4
Werktage									
Männer	19,6	20,9	15,8	16,4	25,6	29,8	33,8	63,3	25,6
Frauen	16,5	15,9	18,7	17,7	23,9	27,2	34,9	61,3	24,4
Samstage									
Männer	24,6	16,3	20,3	20,0	32,5	30,3	21,0	91,6	29,2
Frauen	15,2	13,2	19,4	29,1	34,9	32,1	37,4	93,4	27,7
Sonntage									
Männer	25,5	29,6	34,1	42,5	37,9	16,9	111,1	90,2	35,1
Frauen	22,6	26,9	12,8	58,3	27,6	61,5	30,0	74,1	30,4

Minuten

(alle Tage)



Einfluss nach Autobesitz:

Zu Tabelle/Grafik 15.3.0-15.3.4: Vergleicht man die mittlere Reisedauer von Personen mit und ohne Autobesitz ihres Haushaltes fällt auf, dass auto-mobile Verkehrsteilnehmer rund 20% weniger Zeit bedürfen, um ihr Ziel zu erreichen. Am deutlichsten ist die Differenz wiederum bei den Erwerbstätigen auf Sonntagsfahrten (rund 15 Minuten) und bei den RentnerInnen an Samstagen (rund 14 Minuten). Ansonsten liegen die Unterschiede unterhalb der 10-Minuten-Grenze - für Erwerbstätige im Schnitt bei fünf, für im Haushalt tätige Personen bei rund 8 Minuten und für RentnerInnen bei gut 4 Minuten.

Im Gegensatz zu den übrigen Bevölkerungsgruppen ist der unterschiedliche Zeitbedarf bei den noch in Ausbildung stehenden Personen nicht so stark vom Wochentag abhängig und hat sich zwischen drei und vier Minuten eingependelt. Wie aus Kapitel 13 ersichtlich ist (Tabelle/Grafik 13.3.4.), wird das im Haushalt vorhandene Auto von den Jugendlichen im Vergleich zu anderen Personengruppen weniger oft benützt und beeinflusst den Zeitbedarf für die Mobilität deshalb schwächer.

Einfluss nach Autobesitz

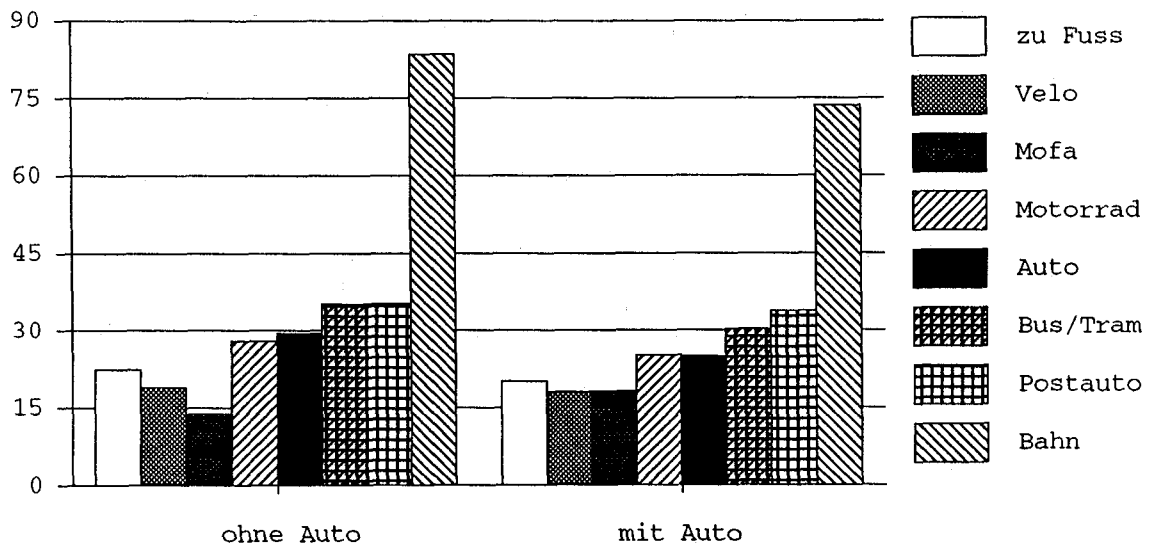
T/G 15.3.0. Alle Bevölkerungsgruppen: Mittlere Wegdauer nach Verkehrsmittel und Wochentag

(Minuten)

	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
ohne Auto	22,4	18,9	13,9	27,8	29,3	35,0	35,3	83,5	31,8
mit Auto	20,1	18,0	18,2	25,1	24,9	30,2	33,8	73,7	26,0
Werkstage									
ohne Auto	21,7	17,6	13,9	27,4	25,7	36,0	33,0	72,6	29,8
mit Auto	18,4	16,9	18,3	20,9	23,7	29,6	32,8	64,4	24,6
Samstage									
ohne Auto	23,3	16,9	15,4	11,8	33,4	25,9	46,1	123,3	34,1
mit Auto	20,7	16,2	16,4	24,6	25,6	27,9	28,4	102,8	26,1
Sonntage									
ohne Auto	26,0	35,2	8,2	39,2	38,3	39,8	56,1	101,4	42,4
mit Auto	32,2	29,9	20,7	54,7	31,4	43,9	54,8	159,0	34,8

Minuten

(alle Tage)

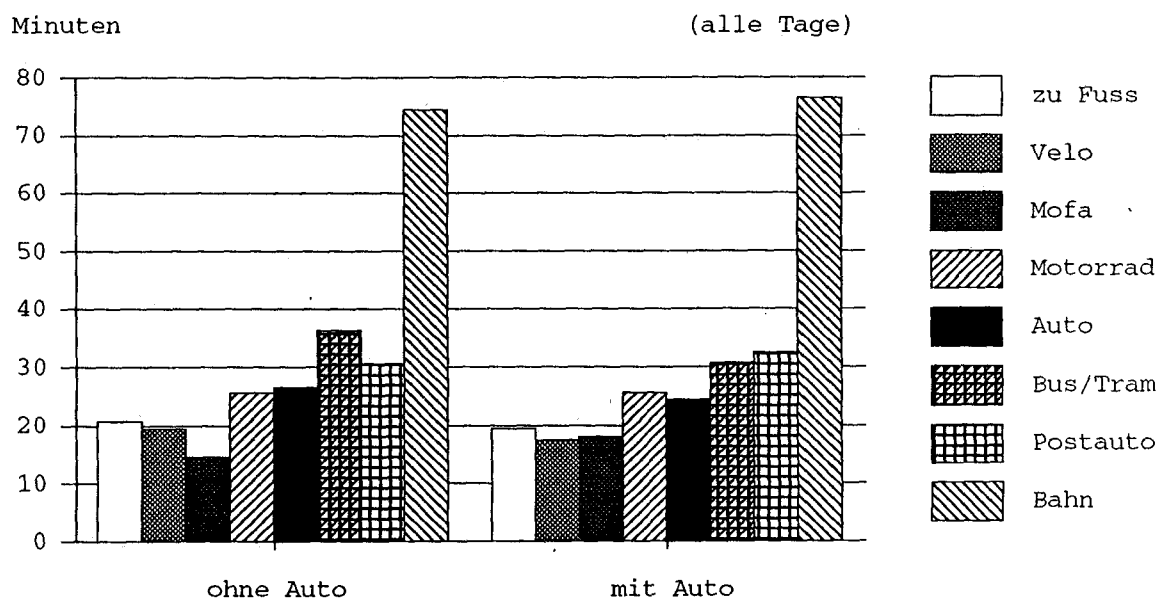


Einfluss nach Autobesitz

T/G 15.3.1. Erwerbstätige: mittlere Wegdauer nach Verkehrsmittel und Wochentag
(Minuten)

	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
ohne Auto	20,8	19,4	14,5	25,6	26,5	36,3	30,5	74,4	30,76
mit Auto	19,4	17,4	17,9	25,5	24,4	30,7	32,4	76,5	25,65
Werktage									
ohne Auto	18,8	17,7	14,8	22,9	25,0	37,0	28,9	63,7	28,05
mit Auto	17,1	15,4	19,3	21,6	23,4	29,7	31,0	64,3	24,29
Samstage									
ohne Auto	26,0	18,0	11,5	11,8	25,7	27,3	-	103,0	31,87
mit Auto	20,4	18,3	12,1	25,1	24,7	27,2	23,0	95,8	25,38
Sonntage									
ohne Auto	30,6	43,6	13,1	54,1	37,7	44,6	46,2	101,4	51,1
mit Auto	32,9	30,6	11,1	55,7	30,5	51,8	60,1	244,4	35,6

Anmerkung: - keine Werte



Einfluss nach Autobesitz

T/G 15.3.2. Hausfrauen/männer: Mittlere Wegdauer nach Verkehrsmittel und Wochentag

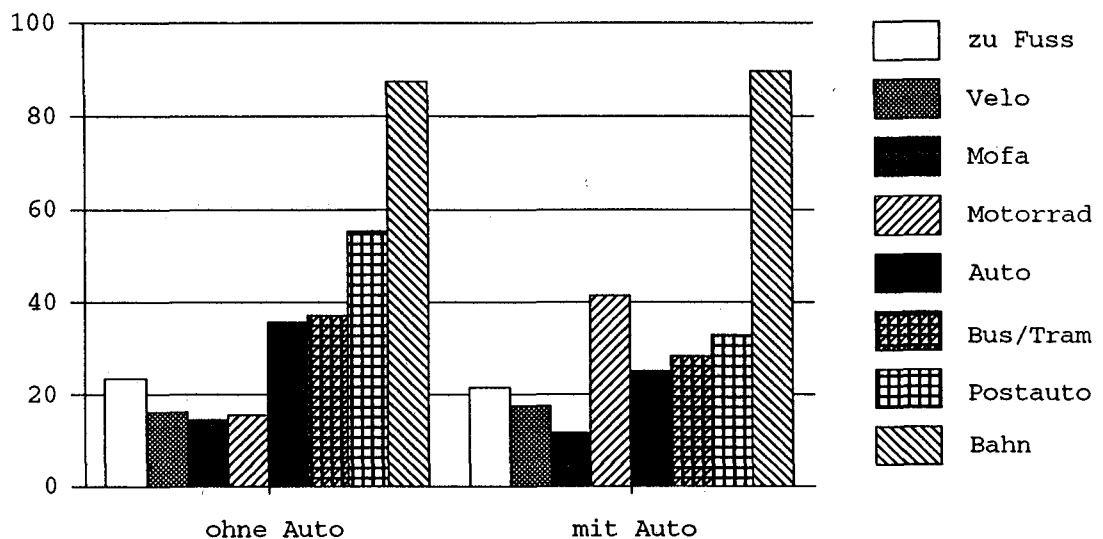
(Minuten)

	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
ohne Auto	23,5	16,0	14,5	15,4	35,6	37,1	55,3	87,5	34,1
mit Auto	21,5	17,4	11,5	41,4	25,1	28,3	32,9	89,7	26,2
Werktage									
ohne Auto	24,6	16,2	12,8	21,6	32,5	39,0	57,2	82,5	34,4
mit Auto	20,2	15,6	10,5	42,1	22,8	29,2	32,0	81,4	24,7
Samstage									
ohne Auto	18,6	15,5	25,2	-	46,8	25,7	30,0	90,8	29,5
mit Auto	22,1	16,9	5,6	15,0	26,3	23,0	39,2	145,2	26,9
Sonntage									
ohne Auto	27,9	17,0	5,0	10,0	32,5	38,5	7,6	113,0	39,5
mit Auto	31,6	29,6	15,5	37,5	34,0	29,6	-	109,2	33,8

Anmerkung: - keine Werte

Minuten

(alle Tage)



Einfluss nach Autobesitz

T/G 15.3.3 RentnerInnen: Mittlere Wegdauer nach Verkehrsmittel und Wochentag

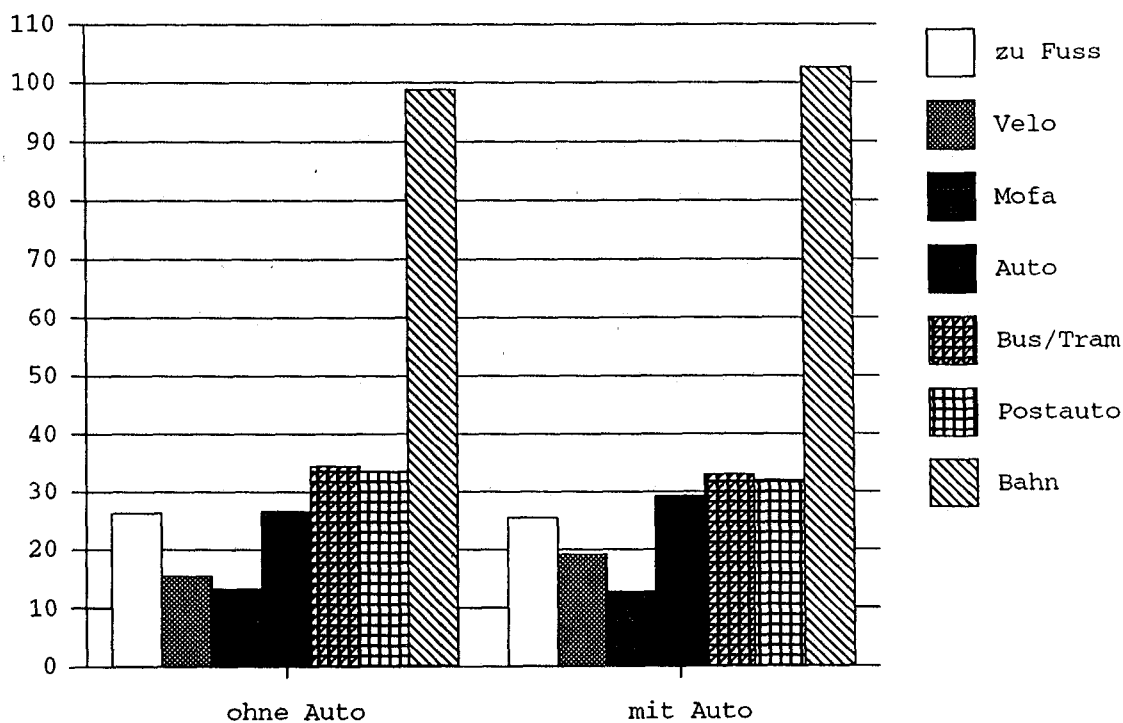
(Minuten)

	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
ohne Auto	26,2	15,5	13,2	-	26,5	34,3	33,5	98,8	33,4
mit Auto	25,4	19,1	12,7	-	29,2	32,9	32,0	102,0	29,3
Werktage									
ohne Auto	27,5	15,2	14,2	-	18,5	35,8	29,8	76,6	31,8
mit Auto	25,6	18,0	12,7	-	28,4	33,5	26,1	103,0	28,9
Samstage									
ohne Auto	22,7	16,3	7,2	-	33,8	25,7	103,0	195,9	40,6
mit Auto	21,1	10,0	-	-	26,7	25,6	42,5	163,2	26,2
Sonntage									
ohne Auto	23,0	15,2	4,5	-	39,3	34,5	46,4	114,3	35,7
mit Auto	32,1	90,5	-	-	36,2	35,8	39,1	85,9	35,7

Anmerkung: - keine Werte

Minuten

(alle Tage)



Einfluss nach Autobesitz

T/G 15.3.4. SchülerInnen, Lehrlinge und StudentInnen: Mittlere Wegdauer nach Verkehrsmittel und Wochentag

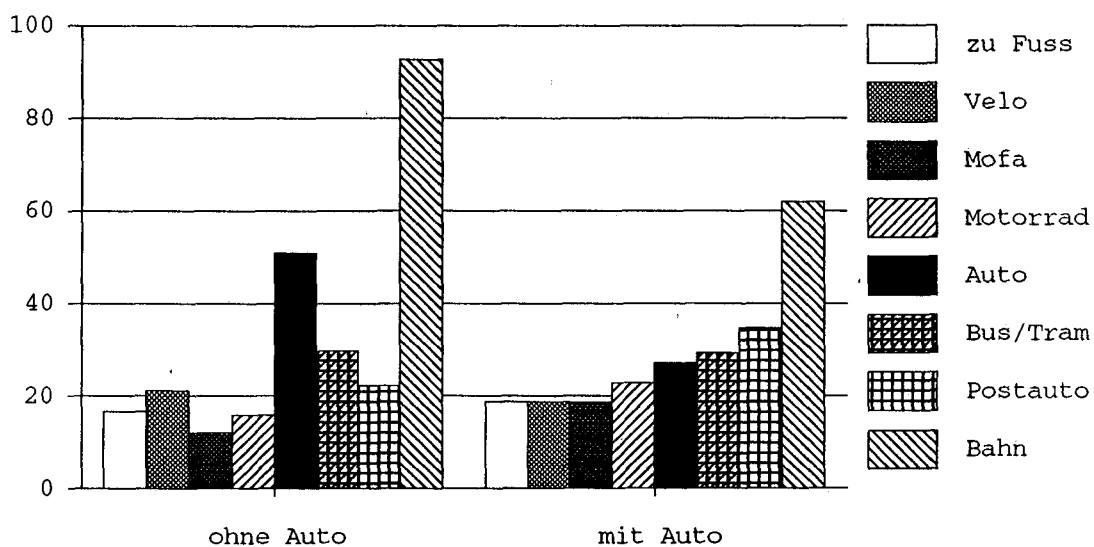
(Minuten)

	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn	Alle
Alle Tage									
ohne Auto	16,7	21,1	12,1	15,9	50,4	29,7	22,2	92,2	30,2
mit Auto	18,8	18,7	18,6	22,7	27,1	29,3	34,7	61,9	25,8
Werktage									
ohne Auto	15,0	19,7	10,7	18,1	45,9	30,5	22,8	103,4	28,9
mit Auto	18,3	18,7	17,5	16,5	24,1	28,5	34,1	57,0	24,6
Samstage									
ohne Auto	20,6	14,3	19,3	-	82,8	18,6	20,3	73,0	31,8
mit Auto	19,7	14,8	20,2	22,0	31,7	35,2	26,4	101,6	28,0
Sonntage									
ohne Auto	19,5	40,1	5,5	10,1	40,4	53,0	-	74,2	35,6
mit Auto	25,6	26,6	26,9	52,9	32,5	36,8	66,7	85,4	32,5

Anmerkung: - keine Werte

Minuten

(alle Tage)



16. Häufigkeitsverteilung von Wegdistanzen und Wegdauer

16.1. Häufigkeitsverteilung der Wegdistanzen für alle Fahrtzwecke

In den Kapiteln 13 bis 15 wurde das Mobilitätsverhalten verschiedener Bevölkerungsgruppen an verschiedenen Wochentagen *im Durchschnitt* vorgestellt. Distanzen und Wegdauer können aber je nach Verkehrsmittel und Fahrtzweck bedeutsame Schwankungen aufweisen, welche bei der Betrachtung von Mittelwerten verborgen bleiben. In Kapitel 16 werden nun alle beobachteten Wege nach aufsteigenden Distanz- und Zeitklassen geordnet und ihr prozentualer Anteil festgestellt (Tabellen). Sodann wird die Anzahl der jeweiligen Ereignisse zu einer Gesamtheit von 100% aufsummiert (Grafiken). An den so erstellten Summenhäufigkeitskurven lässt sich ablesen, wieviele Prozent der Fahrten eine gewisse Distanz/Dauer nicht überschreiten, d.h. welches Verkehrsmittel vorwiegend für eine bestimmte Distanz- oder Zeitklasse genutzt wird.

Die in Kapitel 14 erfolgte Gruppierung der Verkehrsmittel lässt sich, etwas differenzierter, auch bei den Häufigkeitsverteilungen vornehmen. Für alle Bevölkerungsgruppen und Fahrtzwecke zusammen ergibt sich für die Werktage folgendes Bild:

Bei den **langsamen Verkehrsmitteln des Individualverkehrs** (Grafik 16.1.0.1.) liegen über 85% der Fusswege innerhalb von 2 km, nur rund 20% der Velofahrten sind länger als 3 km und bei Motorfahrrädern wird die 4-km-Grenze bei knapp 80% der Wege nicht überschritten. Im öffentlichen, städtischen Nahverkehr werden mit Tram und Bus 68% der Fahrten innerhalb von 5 km zurückgelegt. An der schwächeren Steigung ihrer Kurve lässt sich auch erkennen, dass jeder Distanzabschnitt, etwa von 0,5 - 1 km oder von 1 - 2 km etc. fast die gleiche Anzahl Wege auf sich vereint - die Distanzverteilung ist also ausgeglichener.

Ein anderes Bild präsentiert sich beim **öffentlichen Regionalverkehr und den privaten Motorrädern und Personenwagen** (Grafik 16.1.0.2.). Lag der Durchschnitt gemäss Kapitel 14 (Tabelle 14.1.1) für Postautos bei gut 9 km, jener der Motorräder bei knapp 11 km und jener der Personenwagen bei knapp 14 km, so fällt jetzt auf, dass bei Motorrädern und Autos rund drei Viertel, beim Postauto gut zwei Drittel der Wege unter dem Mittelwert liegen. Rund die Hälfte der Motorradfahrten liegt sogar unter 5 km und 50% der Postauto- und Personenwagenfahrten sind nicht länger als rund 7 km. Rund jede dritte Autofahrt ist kürzer als 3 km und jede 10. sogar kürzer als 1 km. Für alle drei Verkehrsmittel gilt, dass *eine von zwei motorisierten Fahrten dem Lokal- und Agglomerationsverkehr zuzurechnen ist*.

Ganz anders gestaltet sich die Häufigkeitsverteilung bei der **Bahn**. Nur rund 8% der Reisenden liegen innerhalb des 5-km-Bereiches und rund 32% der Fahrten liegen zwischen 5 und 20 km. Die Distanzklasse von 20-25 km vereint allein wiederum 30% der Fahrten auf sich. Die restlichen Wege verteilen sich relativ gleichmässig auf die verbleibenden 6 Distanzklassen von 30-100 und mehr Kilometern. Wie in Kapitel 14 dargestellt, beträgt die mittlere Bahndistanz an Werktagen (Tabelle 14.1.2) auf Pendlerwegen 23 km und lag im Mittel über alle Fahrtzwecke bei knapp 33 km. Am Wochenende beträgt die durchschnittliche Bahndistanz nahezu das Doppelte (Tabelle 14.1.3/4). Bahnfahrten sind also je zur Hälfte zum regionalen und zum interregionalen Verkehr zuzurechnen und spielen im lokalen Verkehr eine untergeordnete Rolle.

Betrachtet man die Häufigkeitsverteilungen nach **Bevölkerungsgruppen** (Tabellen/Grafiken 16.1.1-16.1.4), fällt auf, dass sich die Kurvenverläufe sehr ähnlich sind und sich die Erwerbssituation nur marginal auf die Distanzverteilungen auswirkt. Die komparativen Vorteile jedes Verkehrsmittels werden von allen Personen etwa gleich empfunden.

Dies trifft für langsame Verkehrsmittel, wo sich die oben beschriebene Distanzrangfolge nach Verkehrsmitteln nicht ändert, noch stärker zu als für den privaten und öffentlichen Regionalverkehr. Dort wird wiederum der Personenwagen von allen Gruppen in rund 40-50% der Fälle für Distanzen von unter 5 km benutzt. Bei Hausfrauen/männern sind es sogar 50% der Autofahrten. Weitere rund 38% bzw. 33% der Schüler bzw. Erwerbstätigen legen dann Wege zwischen 5 und 15 km zurück. Bei den im Haushalt Beschäftigten und den Rentnern sind in dieser Entfernung nur rund 29% bzw. 31% der Fahrten zu verzeichnen.

Auch die Verteilung der Bahndistanzen sieht bei allen Bevölkerungsgruppen nahezu identisch aus, wiederum mit Ausnahme der Rentner, wo die Anteile regelmässiger auf alle Distanzklassen verteilt sind. So unternehmen sie beispielsweise von 100 Fahrten rund 33 Reisen, die eine Distanz von 40 km übertreffen. Bei den anderen Personengruppen liegt dieser Anteil nur zwischen 12 und 20% (Schüler/Lehrlinge/StudentInnen bzw. Erwerbstätige).

T 16.1.0. Alle Bevölkerungsgruppen: Häufigkeitsverteilung der Wegdistanzen nach Verkehrsmittel

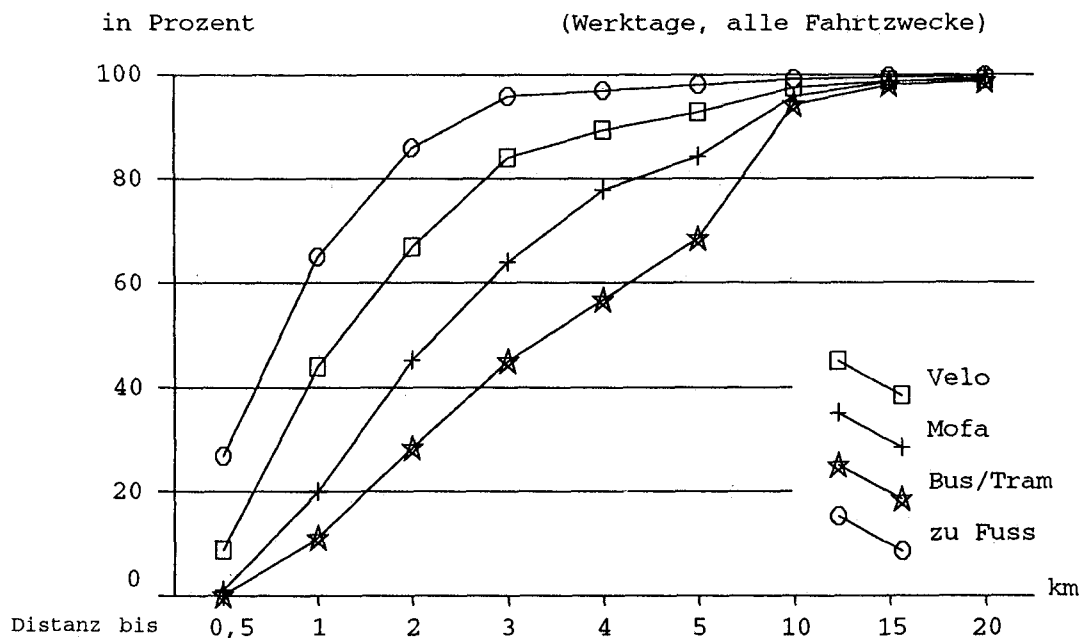
Sonntag, alle Fahrtzwecke

Distanz in km	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/Tram	Post	Bahn
bis 0.5	10.4	0	4.2	7.3	0	0	0	0
0.51-1	32.2	9.4	16.2	20	2.8	5.6	0.9	0.3
1.1-2	22.7	10.1	17.7	23.9	2.4	7.5	0	0.3
2.1-3	23.7	18.4	16.1	10.7	5.1	8.3	0	1.4
3.1-4	2.3	12.4	12.2	17.3	3.6	5.4	0	1.7
4.1-5	2.2	8.6	7.3	2.8	3.4	5.2	11.6	2.4
5.1-10	4.5	31.6	17	14.1	15	19.7	15.5	13.8
10.1-15	1.2	5.1	3.3	3.8	15.6	10.9	18.5	7.7
15.1-20	0.3	0.8	3.5	0	2.6	10.8	28.6	6.7
20.1-25	0.2	0.8	1	0.1	13	6.2	10.3	24.4
25.1-30	0	0	0.1	0	3.7	3.2	4.6	5.1
30.1-40	0	0.8	0.5	0	1.7	4.5	0	6.3
40.1-50	0	0.2	0.4	0	5	2.4	0	4.8
50.1-75	0	0.4	0	0	15	4.7	8.9	11
75.1-100	0	0	0.4	0	9.5	1.8	0	2.2
> 100	0.1	1.3	0.2	0	1.7	3.7	1	11.9

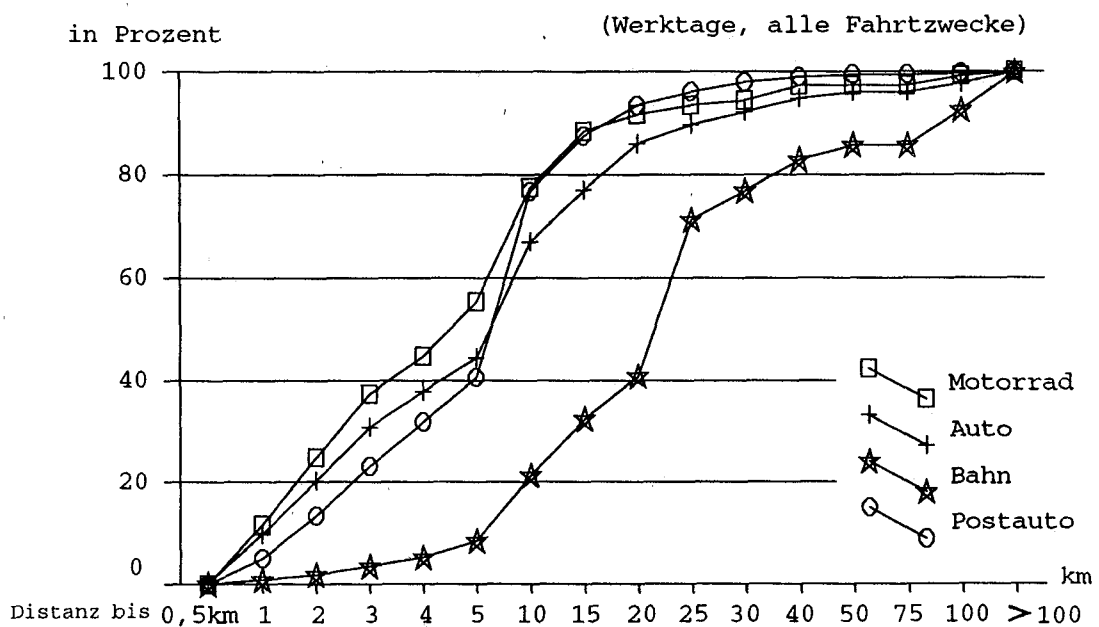
Werktage (Mo - Fr), alle Fahrtzwecke

Distanz in km	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/Tram	Post	Bahn
bis 0.5	26,8	8,8	1,2	0,0	0,2	0,1	0,0	0,0
0.5 - 1	38,1	35,1	18,7	11,6	9,5	11,0	4,9	0,8
1.1 - 2	20,9	22,9	25,2	13,2	10,5	17,3	8,4	1,0
2.1 - 3	10,0	17,1	18,8	12,5	10,6	16,6	9,8	1,7
3.1 - 4	1,1	5,3	13,8	7,4	7,0	11,8	8,7	1,7
4.1 - 5	1,0	3,5	6,5	10,6	6,7	11,7	8,8	3,3
5.1 - 10	1,2	4,8	11,6	22,2	22,5	25,7	36,1	12,9
10.1 - 15	0,4	1,2	2,8	10,8	10,0	3,8	10,8	11,1
15.1 - 20	0,2	0,3	0,8	3,3	9,0	0,7	5,9	8,3
20.1 - 25	0,1	0,3	0,2	1,8	3,6	0,4	2,5	30,4
25.1 - 30	0,0	0,3	0,0	1,0	2,6	0,2	2,0	5,7
30.1 - 40	0,1	0,1	0,1	2,8	2,5	0,2	0,9	6,0
40.1 - 50	0,1	0,1	0,0	0,1	1,3	0,0	0,6	2,9
50.1 - 75	0,0	0,1	0,2	1,9	1,6	0,3	0,2	6,6
75.1 - 100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	0,1	0,3	2,7
> 100	0,0	0,1	0,0	0,9	1,7	0,2	0,0	4,8

G 16.1.0.1. Alle Bevölkerungsgruppen: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen, Nahverkehrsmittel im Vergleich



G 16.1.0.2. Alle Bevölkerungsgruppen: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen, motorisierter Privatverkehr und öffentlicher Regionalverkehr im Vergleich



T 16.1.1. Erwerbstätige: Häufigkeitsverteilung der Wegdistanzen nach Verkehrsmittel

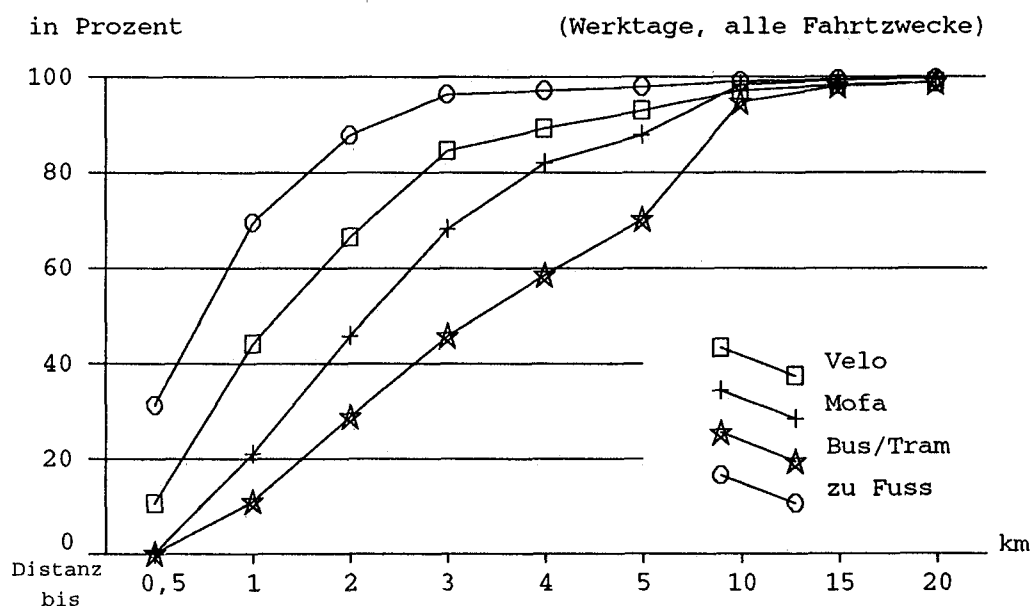
Sonntag, alle Fahrtzwecke

Distanz in km	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post	Bahn
bis 0.5	13,8	0,1	2,3	1,3	0	0	0	0
0.5 - 1	31	10,7	14,3	20	3,1	6,3	0	0,3
1.1 - 2	20,2	11,2	17,4	34,2	2,6	7,3	0	0,6
2.1 - 3	23,8	12,7	14	9,9	2	8,3	0	1,6
3.1 - 4	1,9	18,4	12,3	21,3	3,7	5,7	0	2
4.1 - 5	2,4	4,1	7,8	4,2	3,7	5,7	21	2,2
5.1 - 10	4,4	34,1	19,7	6,9	14,4	20,7	21,1	9,1
10.1 - 15	1,5	4,6	5	2,1	16,8	10,8	22,7	9,4
15.1 - 20	0,5	0,7	4,9	0	2,8	10,2	14,8	7,4
20.1 - 25	0,2	0,8	0,2	0,2	13,6	5,9	12	29,3
25.1 - 30	0	0	0,2	0	4	2,7	8,4	5,5
30.1 - 40	0	0,7	0,8	0	1,9	4,1	0	7
40.1 - 50	0	0	0,3	0	5,4	2,3	0	3,9
50.1 - 75	0,1	0,1	0	0	14,2	4,4	0	5,9
75.1 - 100	0	0	0,6	0	9,9	1,6	0	2
> 100	0,2	1,8	0,2	0	1,8	4	0	13,8

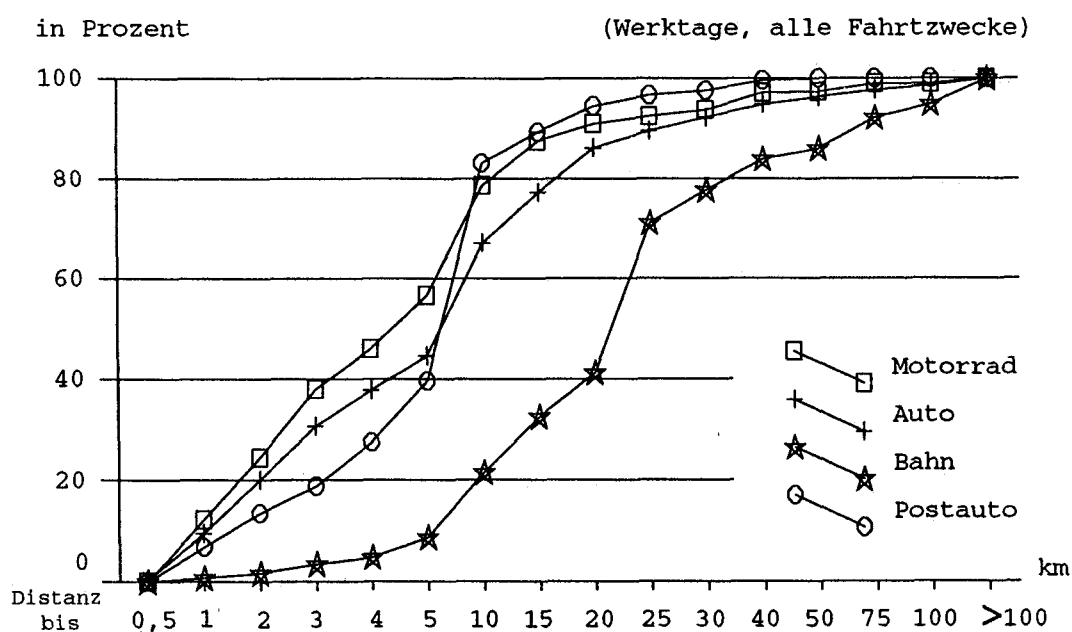
Werktage (Mo - Fr), alle Fahrtzwecke

Distanz in km	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post	Bahn
bis 0.5	31,4	10,6	0,3	0,0	0,2	0,2	0,0	0,0
0.5 - 1	38,1	33,7	20,8	12,1	9,3	10,9	6,8	0,7
1.1 - 2	18,3	22,1	24,7	12,3	10,5	17,8	6,6	0,9
2.1 - 3	8,5	18,2	22,3	13,5	10,7	16,9	5,3	1,7
3.1 - 4	0,8	4,7	13,8	8,0	7,1	12,8	8,8	1,5
4.1 - 5	0,9	3,7	6,0	10,7	6,7	11,6	12,1	3,8
5.1 - 10	1,1	4,1	10,4	22,0	22,5	24,5	43,5	12,9
10.1 - 15	0,4	1,3	1,0	8,9	10,2	3,5	6,2	11,1
15.1 - 20	0,1	0,4	0,4	3,4	8,9	0,6	5,2	8,6
20.1 - 25	0,1	0,4	0,0	1,5	3,4	0,3	2,1	29,9
25.1 - 30	0,0	0,4	0,0	1,3	2,7	0,1	0,9	6,6
30.1 - 40	0,1	0,0	0,1	3,4	2,6	0,2	2,0	6,2
40.1 - 50	0,1	0,2	0,0	0,1	1,4	0,0	0,4	2,0
50.1 - 75	0,1	0,1	0,0	1,7	1,5	0,3	0,0	6,3
75.1 - 100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0	2,6
> 100	0,0	0,0	0,0	1,1	1,6	0,2	0,0	5,1

G 16.1.1.1. Erwerbstätige: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen, Nahverkehrsmittel im Vergleich



G 16.1.1.2. Erwerbstätige: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen, motorisierter Privatverkehr und öffentlicher Regionalverkehr im Vergleich



**T 16.1.2. Hausfrauen/männer: Häufigkeitsverteilung der Wegdistanzen
nach Verkehrsmittel**

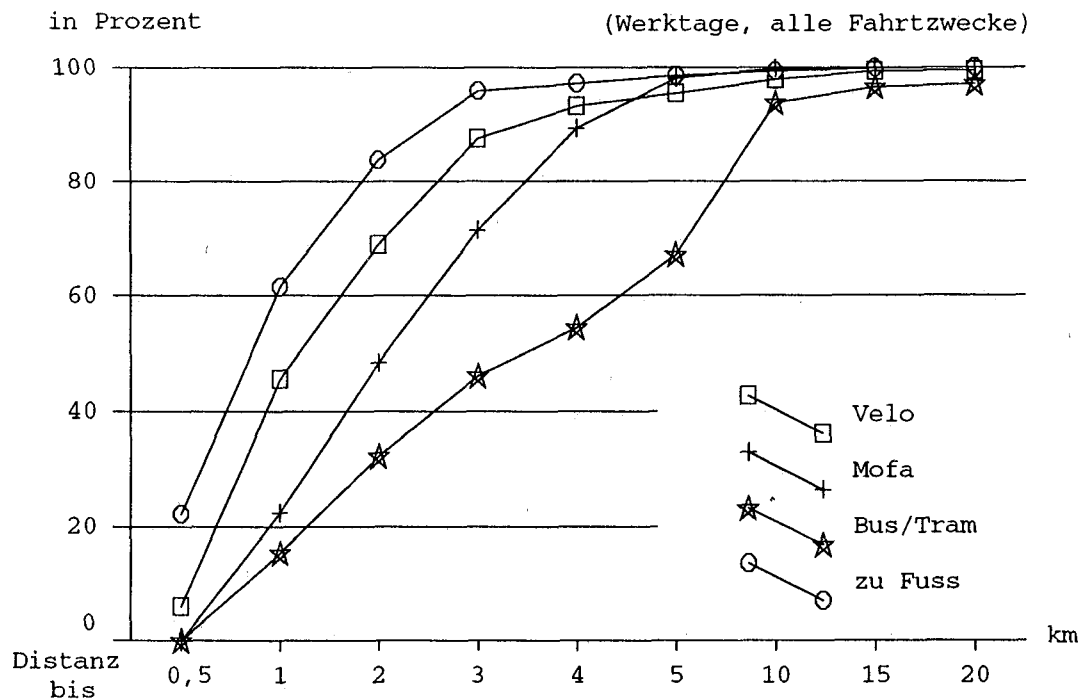
Sonntag, alle Fahrtzwecke

Distanz in km	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post	Bahn
bis 0.5	13,8	0,1	2,3	1,3	0	0	0	0
0.5 - 1	31	10,7	14,3	20	3,1	6,3	0	0,3
1.1 - 2	20,2	11,2	17,4	34,2	2,6	7,3	0	0,6
2.1 - 3	23,8	12,7	14	9,9	2	8,3	0	1,6
3.1 - 4	1,9	18,4	12,3	21,3	3,7	5,7	0	2
4.1 - 5	2,4	4,1	7,8	4,2	3,7	5,7	21	2,2
5.1 - 10	4,4	34,1	19,7	6,9	14,4	20,7	21,1	9,1
10.1 - 15	1,5	4,6	5	2,1	16,8	10,8	22,7	9,4
15.1 - 20	0,5	0,7	4,9	0	2,8	10,2	14,8	7,4
20.1 - 25	0,2	0,8	0,2	0,2	13,6	5,9	12	29,3
25.1 - 30	0	0	0,2	0	4	2,7	8,4	5,5
30.1 - 40	0	0,7	0,8	0	1,9	4,1	0	7
40.1 - 50	0	0	0,3	0	5,4	2,3	0	3,9
50.1 - 75	0,1	0,1	0	0	14,2	4,4	0	5,9
75.1 - 100	0	0	0,6	0	9,9	1,6	0	2
> 100	0,2	1,8	0,2	0	1,8	4	0	13,8

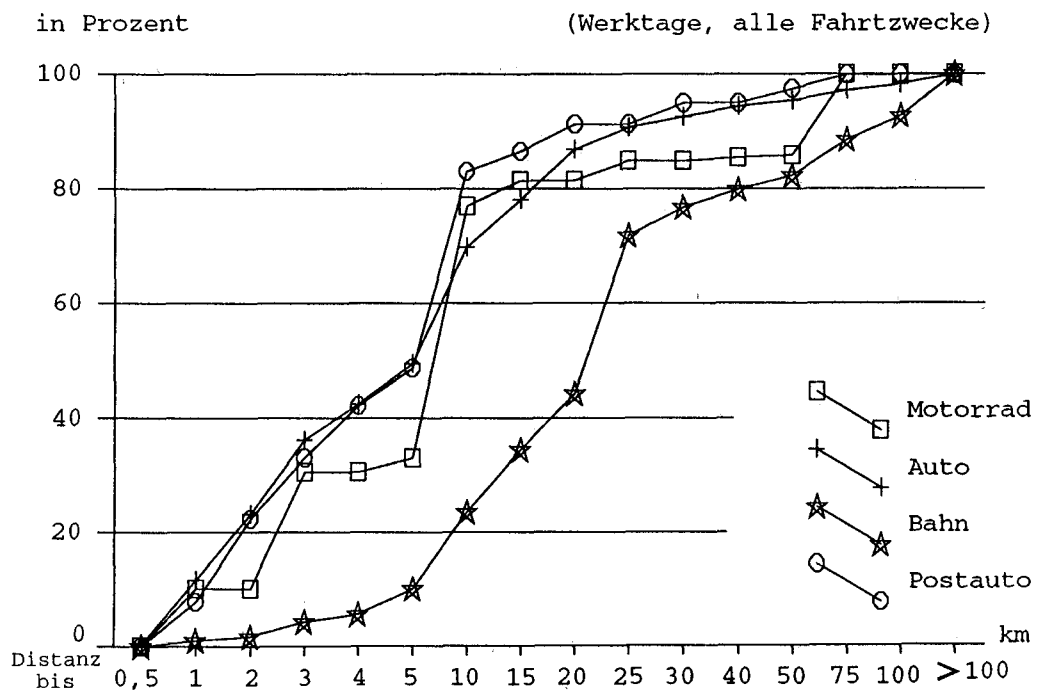
Werktage (Mo - Fr), alle Fahrtzwecke

Distanz in km	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post	Bahn
bis 0.5	22,2	6,1	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0
0.5 - 1	39,3	39,5	22,4	10,0	11,4	15,4	7,7	1,0
1.1 - 2	22,2	23,2	25,9	0,0	11,6	16,9	14,6	0,6
2.1 - 3	12,2	18,7	23,1	20,6	13,0	13,8	10,7	2,6
3.1 - 4	1,4	5,7	17,9	0,0	6,3	8,3	9,1	1,4
4.1 - 5	1,3	2,2	8,9	2,4	7,0	12,7	6,7	4,4
5.1 - 10	0,8	2,5	1,6	43,9	20,2	26,7	34,1	13,5
10.1 - 15	0,5	1,5	0,3	4,5	8,3	2,8	3,6	11,0
15.1 - 20	0,1	0,1	0,0	0,0	8,9	0,5	4,7	9,8
20.1 - 25	0,0	0,0	0,0	3,5	3,8	1,2	0,0	27,5
25.1 - 30	0,0	0,1	0,0	0,0	1,9	0,3	3,7	4,9
30.1 - 40	0,0	0,1	0,0	0,5	1,8	0,3	0,0	3,1
40.1 - 50	0,0	0,0	0,0	0,5	1,0	0,0	2,5	2,5
50.1 - 75	0,0	0,0	0,0	14,1	1,8	0,1	2,5	6,2
75.1 - 100	0,0	0,3	0,0	0,0	1,0	0,8	0,0	4,2
> 100	0,0	0,1	0,0	0,0	1,7	0,0	0,0	7,3

G 16.1.2.1. Hausfrauen/männer: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen, Nahverkehrsmittel im Vergleich



G 16.1.2.2. Hausfrauen/männer: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen, motorisierter Privatverkehr und öffentlicher Regionalverkehr im Vergleich



**T 16.1.3. SchülerInnen, Lehrlinge und StudentInnen: Häufigkeitsverteilung
der Wegdistanzen nach Verkehrsmittel**

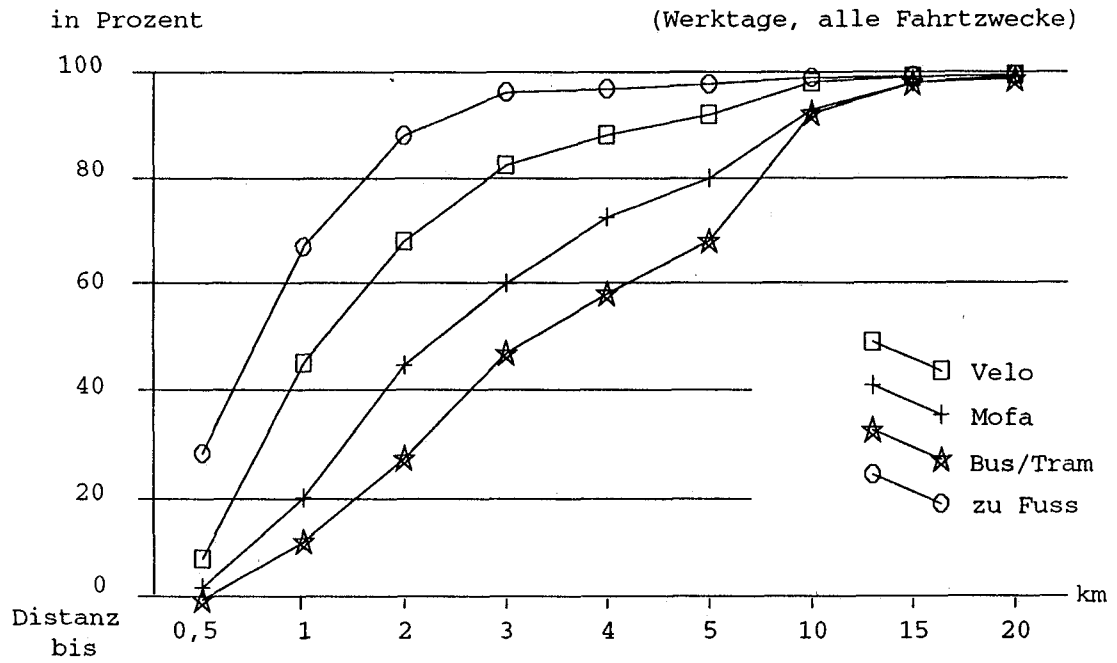
Sonntag, alle Fahrtzwecke

Distanz in km	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post	Bahn
bis 0.5	13,7	0	10,1	10,1	0	0	0	0
0.5 - 1	30,9	4,4	21,1	24,7	0	4,3	0	0
1.1 - 2	25,6	6,9	19	12,2	0	8,3	0	0
2.1 - 3	19,7	48	14,5	11	44	7,1	0	2,5
3.1 - 4	1,7	10,5	13,5	1,1	2,2	5,4	0	0
4.1 - 5	2	6,6	6,1	1,7	0	2,8	0	5,2
5.1 - 10	4,9	13,1	13,3	39,1	24,4	21,6	30	12,2
10.1 - 15	1,3	0,8	0,5	0	2,2	11	0	4,4
15.1 - 20	0	0,8	1,6	0	0	13,6	0	5
20.1 - 25	0	0	0	0	6,8	3,8	70	23,7
25.1 - 30	0,2	0	0	0	0	4,3	0	10,8
30.1 - 40	0	0	0,1	0	0	3,3	0	8,5
40.1 - 50	0	0	0	0	0	2,4	0	6,6
50.1 - 75	0	4,5	0,1	0	20,4	7,9	0	4,8
75.1 -100	0	0	0	0	0	1,6	0	4,6
>100	0	4,5	0,1	0	0	2,5	0	11,7

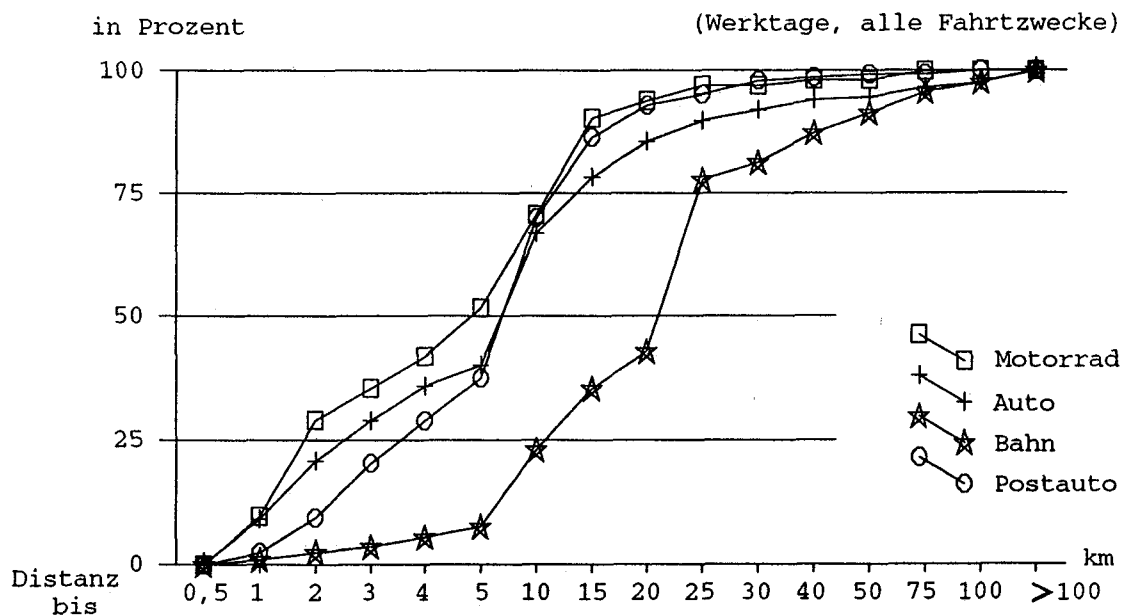
Werktage (Mo - Fr), alle Fahrtzwecke

Distanz in km	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post	Bahn
bis 0.5	27,7	7,8	2,3	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0
0.5 - 1	39,3	36,9	17,0	9,7	8,9	11,1	2,4	1,0
1.1 - 2	21,1	23,2	24,9	19,2	11,7	15,6	6,9	1,4
2.1 - 3	8,2	14,6	15,7	6,4	8,0	19,8	11,0	1,1
3.1 - 4	0,5	5,7	12,6	6,4	7,0	11,4	8,5	2,0
4.1 - 5	0,9	3,7	7,5	9,9	4,2	10,2	8,5	2,1
5.1 - 10	1,2	6,1	13,0	19,0	26,9	24,1	32,7	15,3
10.1 - 15	0,2	1,0	4,9	19,7	11,4	5,7	16,4	12,4
15.1 - 20	0,3	0,3	1,3	3,5	7,2	0,8	6,5	7,4
20.1 - 25	0,1	0,2	0,4	3,1	4,3	0,3	2,2	35,0
25.1 - 30	0,1	0,2	0,1	0,0	2,2	0,5	2,9	3,5
30.1 - 40	0,3	0,2	0,0	1,2	2,0	0,0	0,6	6,1
40.1 - 50	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	0,6	4,1
50.1 - 75	0,1	0,0	0,4	1,8	2,0	0,3	0,0	4,2
75.1 -100	0,1	0,0	0,0	0,0	0,9	0,0	0,8	2,0
>100	0,0	0,1	0,0	0,0	2,6	0,1	0,0	2,3

G 16.1.3.1. SchülerInnen, Lehrlinge und StudentInnen: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen, Nahverkehrsmittel im Vergleich



G 16.1.3.2. SchülerInnen, Lehrlinge und StudentInnen: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen, motorisierter Privatverkehr und öffentlicher Regionalverkehr im Vergleich



T 16.1.4. RentnerInnen: Häufigkeitsverteilung der Wegdistanzen nach Verkehrsmittel

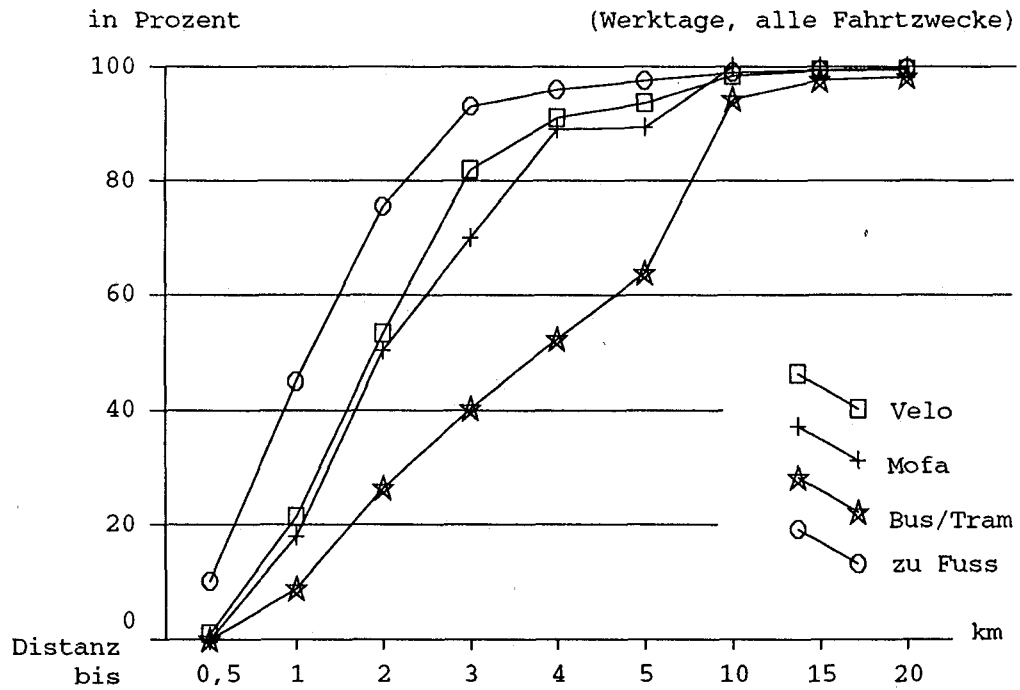
Sonntag, alle Fahrtzwecke

Distanz in km	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post	Bahn
bis 0.5	3,0	0	5,7	0	0	0	0	0
0.5 - 1	30,9	16,9	3	45,8	0	5	0	0
1.1 - 2	36	19,9	29,2	0	0	8,4	0	0
2.1 - 3	19,9	13,1	35	0	0	12	0	0
3.1 - 4	3,6	0,2	2,3	0	0	2,3	0	0,5
4.1 - 5	1,5	3,9	0	0	0	5,8	0	2,9
5.1 - 10	3,7	30	4,4	0	0	12,3	5,3	22,2
10.1 - 15	0,8	15,1	1,0	54,2	0	10,2	16,2	3,5
15.1 - 20	0	0	0	0	0	12,4	54,6	3,9
20.1 - 25	0,5	0	19,3	0	0	10,8	0	18,7
25.1 - 30	0	0	0	0	0	4	0	0
30.1 - 40	0	0	0	0	0	5,5	0	4,1
40.1 - 50	0	1	0	0	0	1,6	0	10
50.1 - 75	0	0	0	0	0	3	23,9	23
75.1 - 100	0	0	0	0	0	3,7	0	0,7
>100	0	0	0	0	0	3	0	10,5

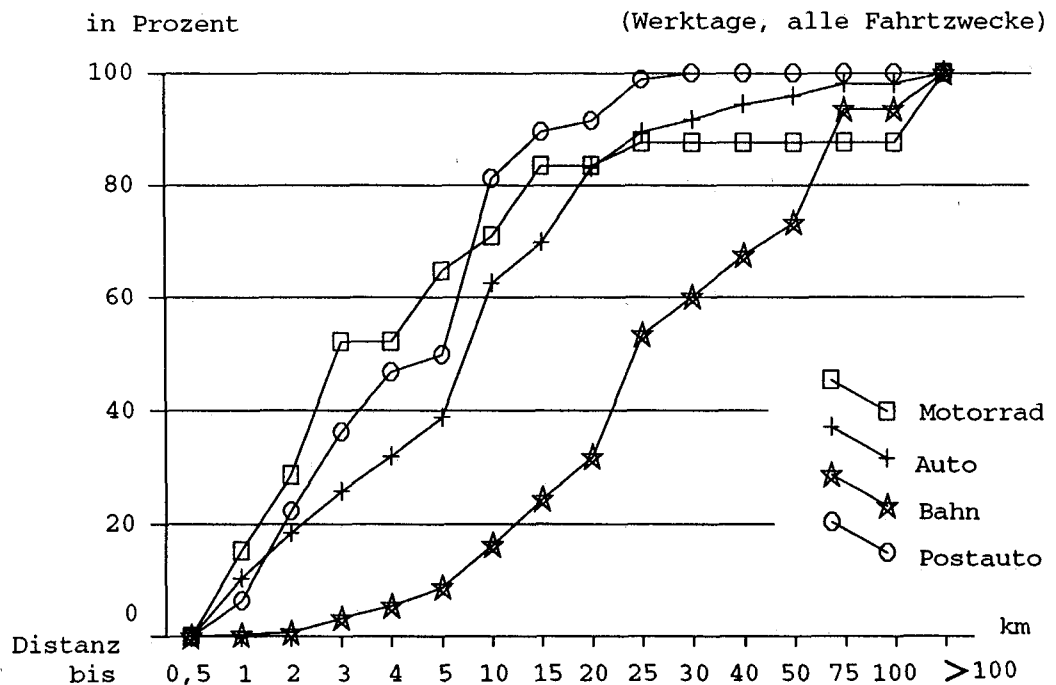
Werktage (Mo - Fr), alle Fahrtzwecke

Distanz in km	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post	Bahn
bis 0.5	10,1	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0.5 - 1	34,8	20,4	17,9	15,2	10,4	8,8	6,3	0,3
1.1 - 2	30,5	31,9	32,3	13,4	8,0	17,6	16,0	0,4
2.1 - 3	17,7	28,6	19,7	23,6	7,4	13,9	14,0	2,6
3.1 - 4	2,9	9,2	19,2	0,0	6,2	11,9	10,6	2,2
4.1 - 5	1,5	2,5	0,3	12,5	6,9	11,6	3,0	3,2
5.1 - 10	1,5	4,8	10,6	6,2	23,6	30,5	31,3	7,6
10.1 - 15	0,5	0,9	0,0	12,5	7,4	3,4	8,3	8,2
15.1 - 20	0,2	0,2	0,0	0,0	13,2	0,5	1,9	7,3
20.1 - 25	0,1	0,0	0,0	4,2	6,3	0,4	7,4	21,6
25.1 - 30	0,0	0,0	0,0	0,0	2,2	0,1	1,3	6,7
30.1 - 40	0,1	0,1	0,0	0,0	2,8	0,4	0,0	7,5
40.1 - 50	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5	0,1	0,0	5,8
50.1 - 75	0,0	0,4	0,0	0,0	1,3	0,2	0,0	17,3
75.1 - 100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	0,2	0,0	2,8
>100	0,0	0,0	0,0	12,5	2,0	0,3	0,0	6,7

**G 16.1.4.1. RentnerInnen: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen,
Nahverkehrsmittel im Vergleich**



**G 16.1.4.2. RentnerInnen: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen,
motorisierter Privatverkehr und öffentlicher Regional-
verkehr im Vergleich**



16.2 Häufigkeitsverteilung der Wegdistanzen nach Fahrtzwecken

Deutliche Unterschiede ergeben sich bei den Häufigkeitsverteilungen der Distanzen nach **Fahrtzweck** (Tabellen/Grafiken 16.2.1-16.2.4). An Werktagen präsentiert sich das folgende Bild:

Bei den langsamen Verkehrsmitteln sind die Summenkurven des Pendler-, Einkaufs- und Geschäftsverkehrs wiederum sehr ähnlich. Der Freizeitverkehr unterscheidet sich von ihnen durch eine gleichmässige Verteilung auf die Distanzklassen. Beispielsweise weisen werktags 47% der Fusswege eine Entfernung bis zu 1 km auf während diese Distanz bei den anderen Fahrtzwecken von über 60-70% der Wege nicht übertroffen wird.

Im Regionalverkehr gleichen sich die Distanzverteilungen des Pendler- und Einkaufsverkehrs einerseits und des Geschäfts- und Freizeitverkehrs andererseits. Arbeits- und Schulwege mit dem Motorrad, dem Auto oder dem Postauto liegen zu mehr als 80% im Bereich von 15 km und zwischen 77 und 98% (Auto- bzw. Postautofahrten) übertreffen im Einkaufsverkehr nicht einmal die 10-km-Grenze. Rund die Hälfte der mit diesen Verkehrsmitteln zurückgelegten Einkaufswege und rund 40% der Pendlerfahrten liegen sogar innerhalb von 5 km. Demgegenüber erreichen zwischen 42% und 50% der mit der Bahn zurückgelegten Pendler- bzw. Einkaufswege eine Distanz von 20 km.

Mit Motorrad, Auto oder Postauto im regionalen und überregionalen Bereich zurückgelegte Geschäfts- und Freizeitfahrten zeichnen sich aus durch eine gleichmässige Verteilung der prozentualen Anteile auf alle Distanzklassen. So entfallen rund 65% bzw. 71% der Autofahrten und 57% bzw. 63% der Freizeit- und Geschäftsfahrten mit dem Postauto in den Bereich bis zu 15 km, womit dieser Anteil deutlich tiefer liegt als bei Pendler- und Einkaufswegen. Demgegenüber werden vermehrt Wege über 20 km zurückgelegt.

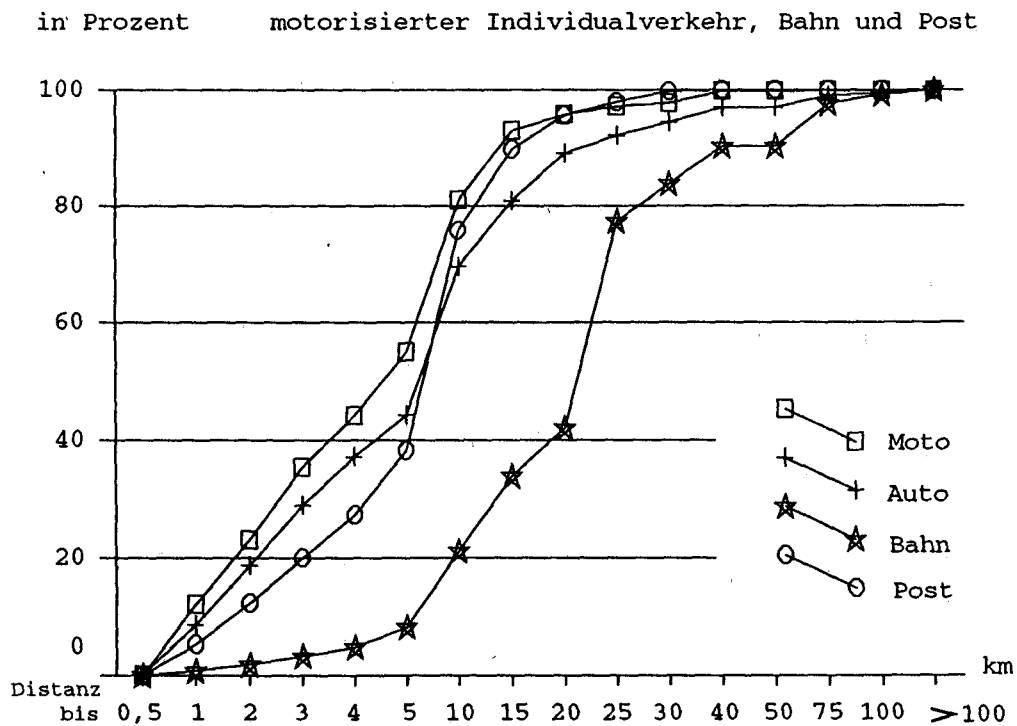
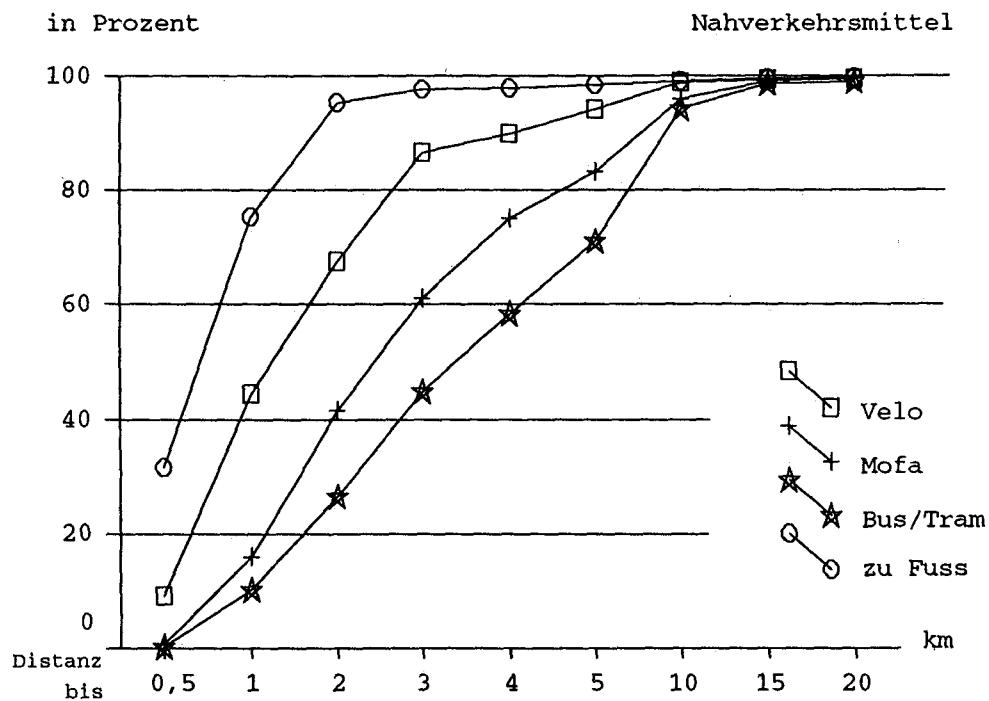
Beim Bahnverkehr ist der Unterschied zwischen den Fahrtzwecken weniger markant, aber auch hier werden rund 40% der Geschäfts- und 36% der Freizeitfahrten von mehr als 30 km zurückgelegt während bei Pendler- und Einkaufswegen nur rund 16% der Bahnfahrten diese Distanz übertreffen.

**T 16.2.1. Alle Bevölkerungsgruppen: Häufigkeitsverteilung der Wegdistanzen
nach Verkehrsmitteln im Pendlerverkehr**

(Werktage, Pendler)

Distanz in km	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post	Bahn
bis 0.5	31,6	9,1	0,7	0,0	0,2	0,2	0,0	0,0
0.51-1	43,6	35,4	15,2	12,0	8,3	10,0	5,2	0,8
1.1-2	20,1	22,9	25,6	11,0	10,1	16,3	7,0	1,0
2.1-3	2,4	19,2	19,5	12,4	10,3	18,4	7,8	1,4
3.1-4	0,2	3,4	14,0	8,7	8,2	13,4	7,3	1,6
4.1-5	0,6	4,2	8,3	10,9	7,1	12,7	10,9	3,3
5.1-10	0,7	4,7	12,7	26,0	25,3	23,3	37,5	13,0
10.1-15	0,4	0,5	3,2	11,8	11,3	4,4	14,0	12,7
15.1-20	0,1	0,1	0,6	2,9	8,3	0,4	5,9	8,2
20.1-25	0,1	0,0	0,0	1,4	3,0	0,3	2,3	35,3
25.1-30	0,0	0,2	0,1	0,6	2,3	0,2	1,8	6,5
30.1-40	0,1	0,0	0,1	2,1	2,5	0,0	0,4	6,5
40.1-50	0,2	0,1	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	2,3
50.1-75	0,1	0,0	0,0	0,1	1,1	0,3	0,0	5,0
75.1-100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	1,6
> 100	0,0	0,1	0,0	0,0	0,6	0,1	0,0	1,0

G 16.2.1. Alle Bevölkerungsgruppen: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen nach Verkehrsmitteln im Pendlerverkehr an Werktagen

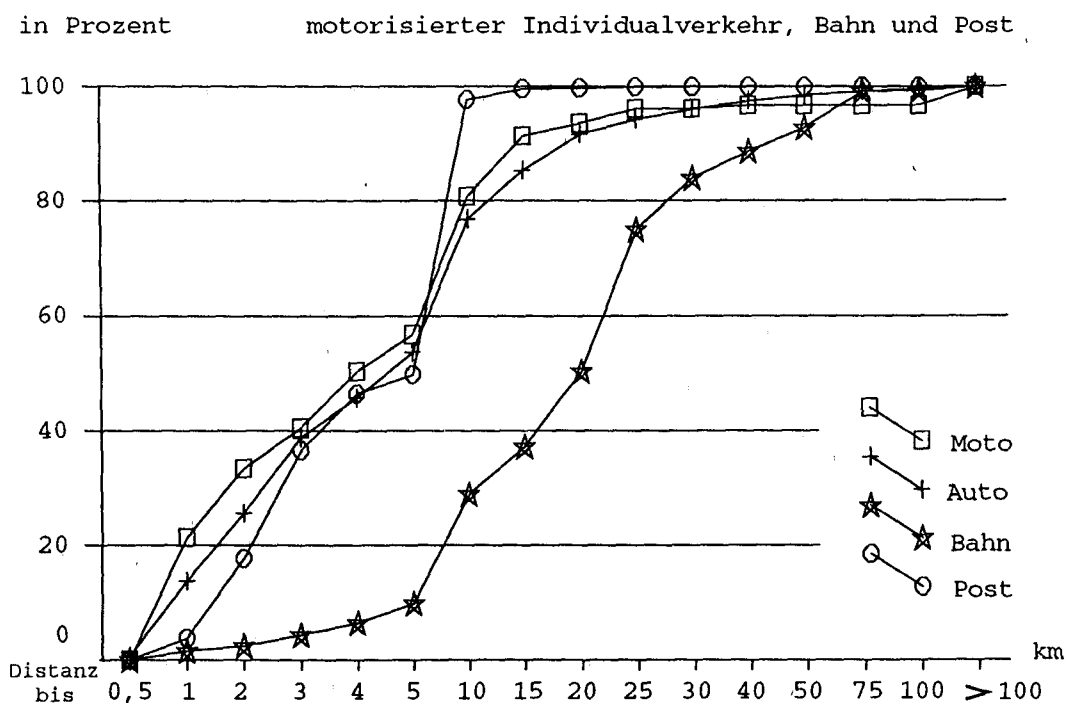
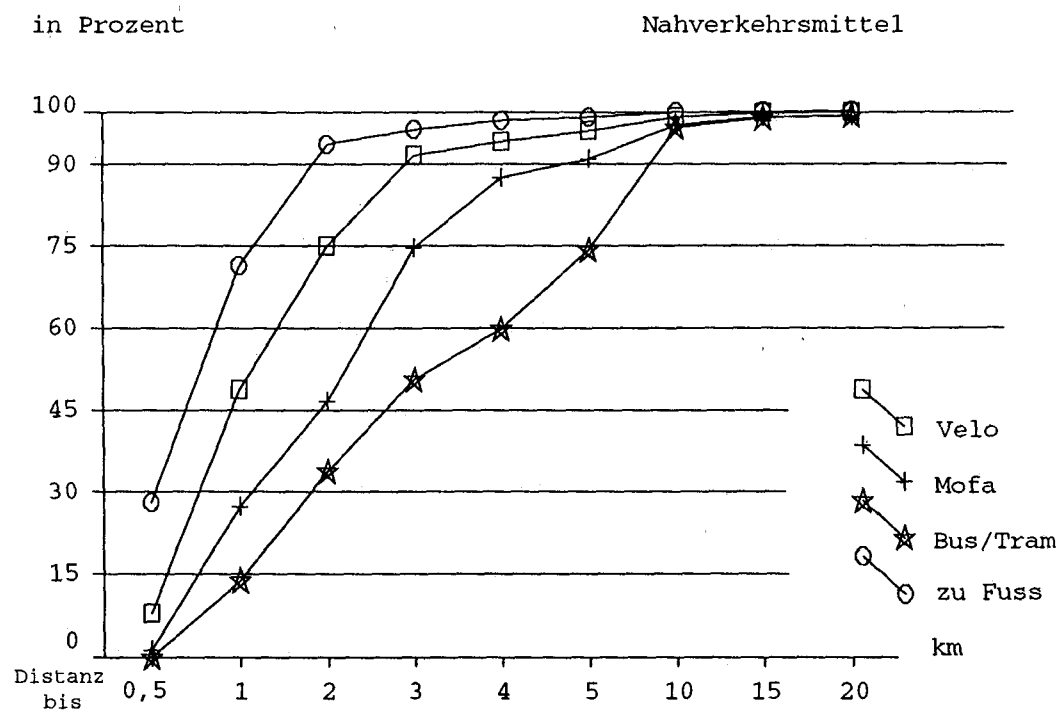


**T 16.2.2. Alle Bevölkerungsgruppen: Häufigkeitsverteilung der Wegdistanzen
nach Verkehrsmittel im Einkaufsverkehr**

(Werktage, Einkauf)

Distanz in km	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post- auto	Bahn
bis 0.5	28,0	7,9	1,2	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0
0.51-1	43,3	40,8	26,1	21,4	13,2	13,8	3,8	1,6
1.1-2	22,4	26,3	19,3	12,1	11,8	20,0	13,8	0,9
2.1-3	2,7	16,7	28,1	7,0	13,2	16,8	19,0	1,9
3.1-4	1,6	2,5	12,9	9,8	7,0	9,2	9,8	2,1
4.1-5	0,6	1,9	3,4	6,4	7,9	14,5	3,3	3,3
5.1-10	1,0	2,5	6,2	24,0	23,0	22,5	47,9	19,2
10.1-15	0,1	0,9	1,4	10,6	8,5	1,7	2,0	8,3
15.1-20	0,1	0,1	0,1	2,2	6,4	0,5	0,1	13,0
20.1-25	0,0	0,0	1,4	2,6	2,6	0,3	0,2	24,7
25.1-30	0,0	0,4	0,0	0,0	1,8	0,2	0,0	8,9
30.1-40	0,1	0,0	0,0	0,6	1,4	0,2	0,0	4,7
40.1-50	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	0,0	0,0	4,1
50.1-75	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,2	0,0	6,4
75.1-100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,1
> 100	0,0	0,0	0,0	3,3	0,5	0,2	0,0	0,8

G 16.2.2. Alle Bevölkerungsgruppen: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen nach Verkehrsmittel im Einkaufsverkehr an Werktagen

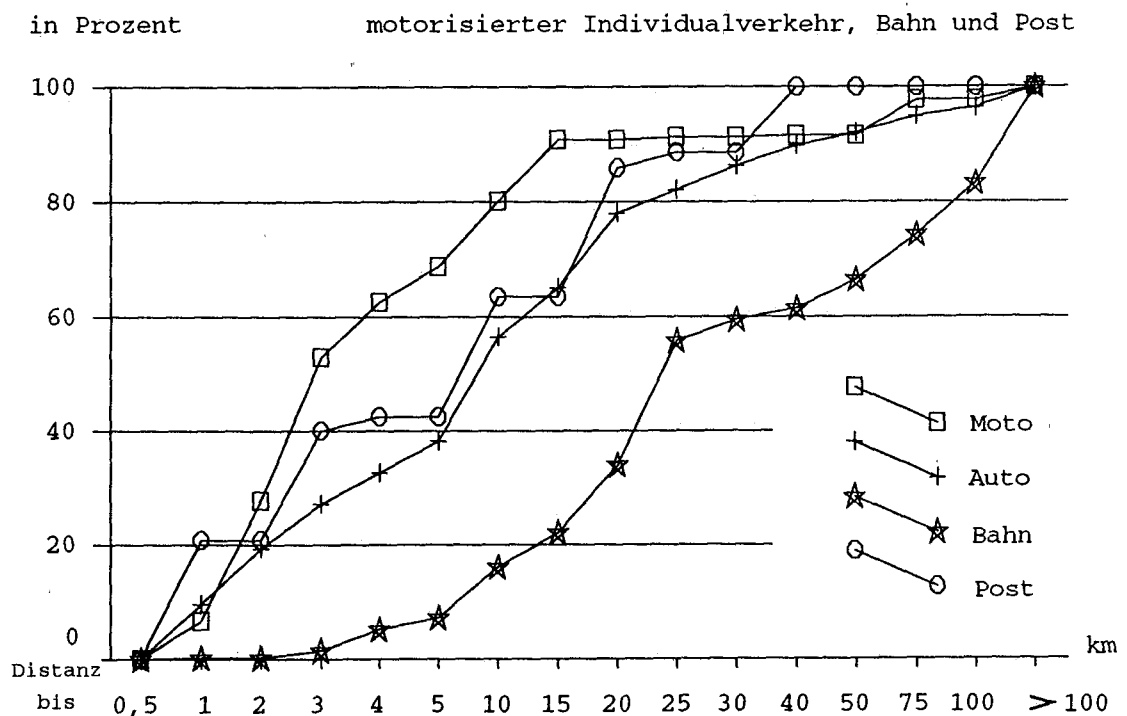
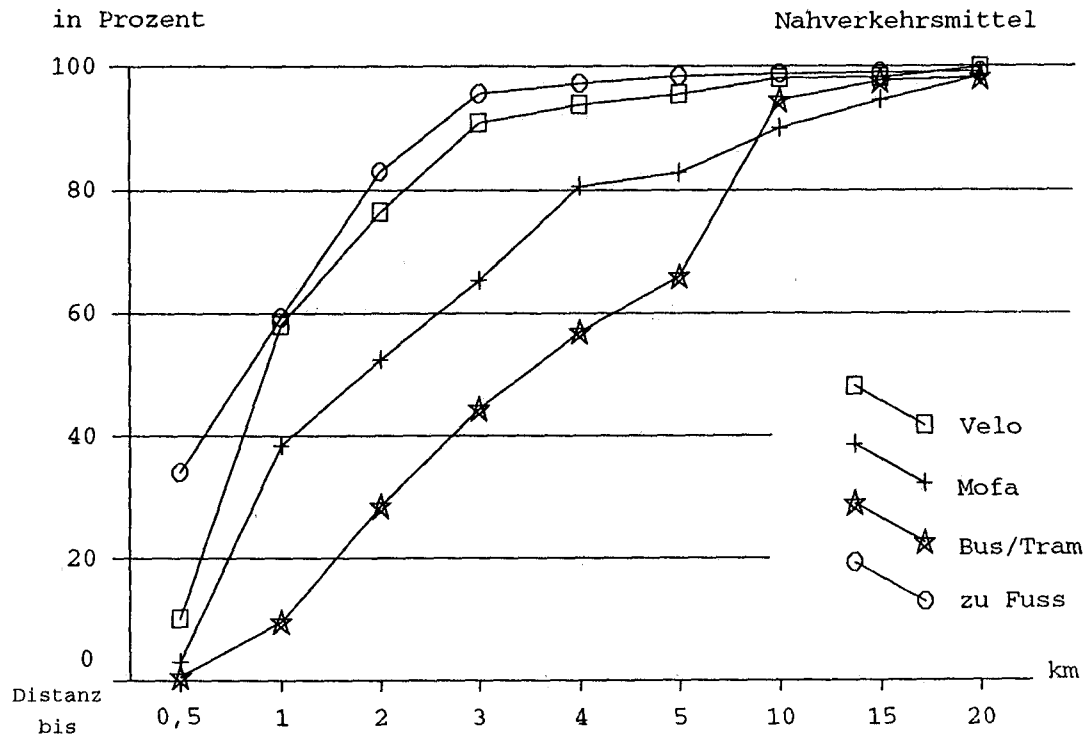


**T 16.2.3. Alle Bevölkerungsgruppen: Häufigkeitsverteilung der Wegdistanzen
nach Verkehrsmittel im Geschäftsverkehr**

(Werktage, Geschäft)

Distanz in km	zu Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post	Bahn
bis 0.5	34,0	10,2	3,1	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0
0.51-1	25,4	47,9	35,3	6,6	9,5	9,1	20,8	0,1
1.1-2	23,6	18,3	14,1	21,1	9,8	18,8	0,0	0,0
2.1-3	12,5	14,4	12,8	25,2	7,8	15,9	19,2	1,3
3.1-4	1,7	3,0	15,3	9,7	5,5	12,5	2,5	3,7
4.1-5	1,1	1,6	2,2	6,1	5,6	9,0	0,0	2,0
5.1-10	0,5	2,7	7,2	11,5	18,3	28,6	21,0	8,9
10.1-15	0,2	0,1	4,5	10,6	8,6	3,1	0,0	6,1
15.1-20	0,1	1,6	3,8	0,0	12,9	0,6	22,3	11,9
20.1-20	0,1	0,0	0,4	0,4	4,1	0,1	2,7	21,9
25.1-30	0,0	0,1	0,0	0,0	4,2	0,2	0,0	3,7
30.1-40	0,5	0,1	1,3	0,4	3,5	1,1	11,5	1,8
40.1-50	0,0	0,0	0,1	0,0	2,2	0,1	0,0	5,1
50.1-75	0,0	0,0	0,0	6,1	2,9	0,2	0,0	7,8
75.1-100	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5	0,0	0,0	9,0
> 100	0,5	0,0	0,0	2,3	3,6	0,1	0,0	16,6

G 16.2.3 Alle Bevölkerungsgruppen: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen nach Verkehrsmittel im Geschäftsverkehr an Werktagen



**T 16.2.4. Alle Bevölkerungsgruppen: Häufigkeitsverteilung der Wegdistanzen
nach Verkehrsmittel im Freizeitverkehr**

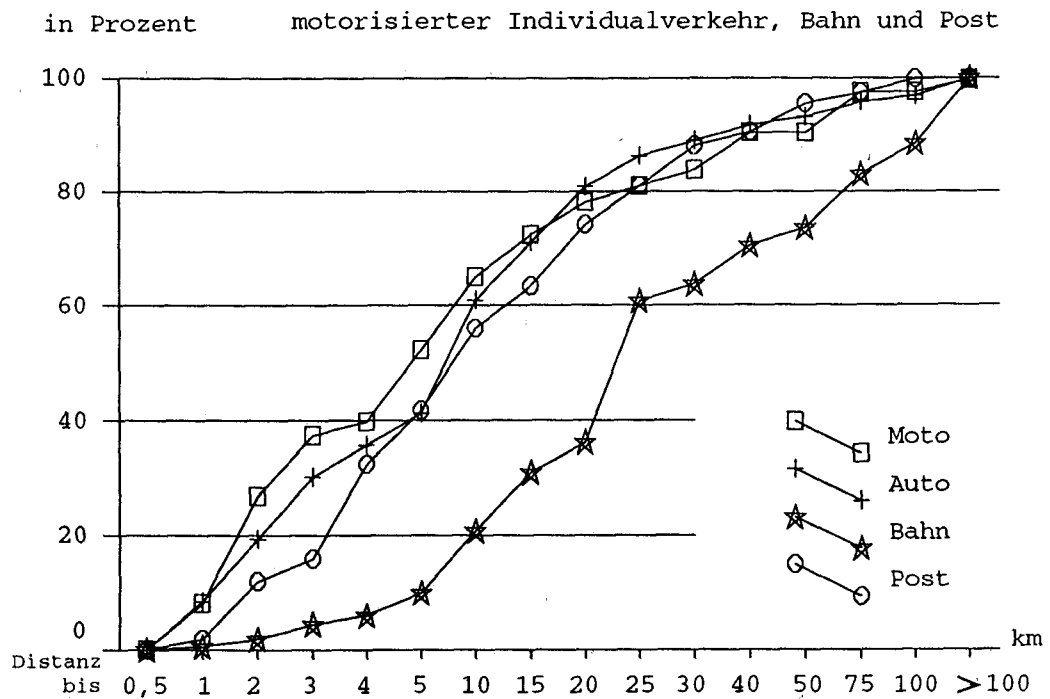
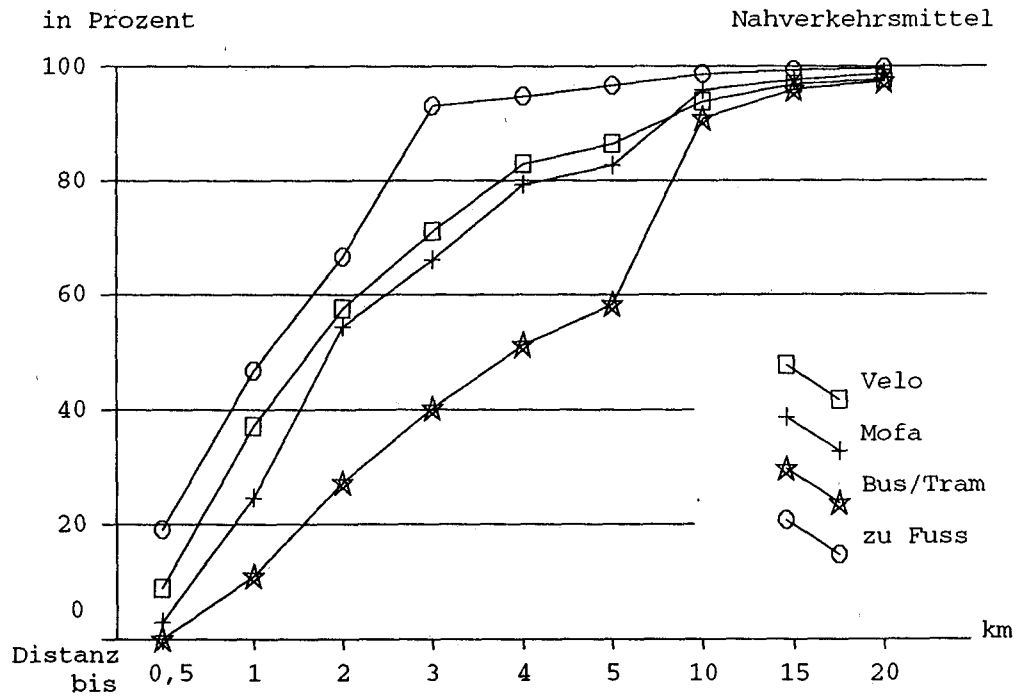
(Sonntag, Freizeit)

Distanz in km	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post	Bahn
bis 0.5	8,1	0	4,3	9,2	0	0	0	0
0.51-1	31,9	9,7	16	23,4	0	4,8	1,1	0,4
1.1-2	22,5	10,3	14,1	22,1	2,8	7	0	0
2.1-3	25,7	18,4	13,2	7,9	5,8	8,4	0	1,6
3.1-4	2,5	8,3	14,5	13,9	4,3	5,2	0	2,1
4.1-5	2,5	7	7,6	3,9	2,7	5,1	0	2,8
5.1-10	5,1	34,9	19,4	14,2	6,3	18	16,8	12,1
10.1-15	0,9	6,8	3,9	5,2	18,2	11,1	20,1	7,8
15.1-20	0,3	1	4,2	0	2,6	10,7	33,2	6,4
20.1-25	0,1	1	1,2	0,2	13,7	7,1	12	24,6
25.1-30	0	0	0,1	0	4,4	3,8	5,4	5,4
30.1-40	0	1,1	0,6	0	2,1	5,2	0	6,5
40.1-50	0	0,2	0,4	0	5,7	2,6	0	5,3
50.1-75	0	0,5	0	0	18	5,2	10,4	12,2
75.1-100	0	0	0,4	0	11,4	1,8	0	2,2
> 100	0,1	0,8	0,1	0	2	3,9	1,1	10,8

(Werktage, Freizeit)

Distanz in km	Fuss	Velo	Mofa	Moto	Auto	Bus/ Tram	Post	Bahn
bis 0.5	19,0	8,8	2,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0.51-1	27,8	28,3	21,7	8,1	8,5	11,0	1,9	0,5
1.1-2	19,8	20,4	29,7	18,7	10,8	16,3	10,0	1,3
2.1-3	26,5	13,4	11,7	10,6	10,8	12,9	3,9	2,6
3.1-4	1,6	12,0	13,2	2,4	5,7	11,0	16,6	1,6
4.1-5	2,0	3,6	3,5	12,4	5,4	7,1	9,3	3,9
5.1-10	2,0	7,3	13,1	12,8	19,8	32,6	14,3	10,8
10.1-15	0,6	3,1	1,9	7,3	10,0	5,0	7,4	10,3
15.1-20	0,4	0,9	1,1	5,7	9,8	1,5	10,7	5,2
20.1-25	0,1	1,0	0,0	3,0	5,4	0,7	6,9	24,6
25.1-30	0,1	0,3	0,0	2,7	2,7	0,2	7,0	2,9
30.1-40	0,1	0,4	0,0	6,6	2,8	0,4	2,5	6,8
40.1-50	0,0	0,2	0,0	0,1	1,5	0,1	5,0	3,1
50.1-75	0,0	0,1	1,1	7,1	2,5	0,3	1,9	9,3
75.1-100	0,1	0,1	0,0	0,0	1,1	0,5	2,5	5,5
> 100	0,0	0,1	0,1	2,3	3,2	0,5	0,0	11,7

G 16.2.4. Alle Bevölkerungsgruppen: Summenhäufigkeit der Wegdistanzen nach Verkehrsmittel im Freizeitverkehr an Werktagen



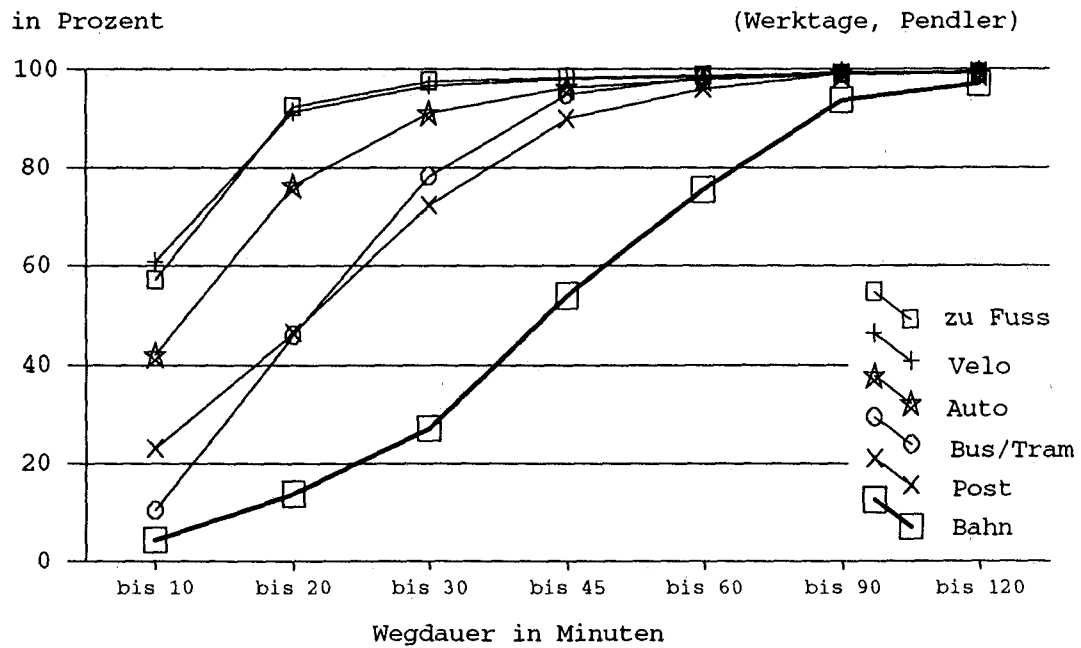
16.3 Häufigkeitsverteilung der Wegdauer nach Fahrtzwecken

Die Häufigkeitsverteilung der Wegdauer zeigt ein ähnliches Bild wie jene der Distanzen. Aus diesem Grund wird hier auf eine tabellarische Darstellung des Zahlenmaterials verzichtet. Detaillierte Informationen hierzu sind im speziellen Tabellenband zum Mikrozensus 1989 zu finden.

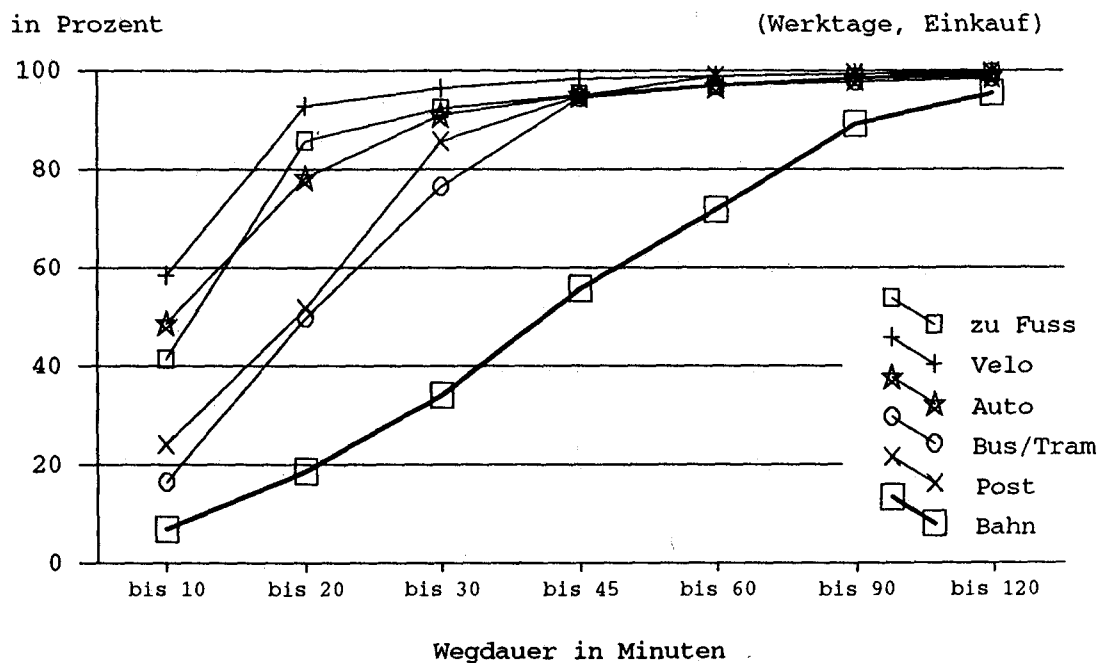
Am markantesten sind die Unterschiede wiederum nach Fahrtzweck (Grafiken 16.3.1 - 16.3.4). Beim Pendlerverkehr liegt das Schwergewicht deutlich bei Fahrten von kurzer Dauer. So dauern rund 60% der Fuss- und Velowege nicht mehr als 10 und sogar rund 90% nicht mehr als 20 Minuten. Rund 40% der Autofahrten sind nicht länger als 10 Minuten und rund 75% liegen innerhalb einer Zeitspanne von maximal 20 Minuten. Bei Arbeitswegen mit dem Postauto oder den öffentlichen Nahverkehrsmitteln liegt der Anteil innerhalb der 20-Minuten-Grenze bei knapp 50%. Etwas weniger als 30% der Bahnfahrten zur Arbeit und Ausbildungsstätte dauern bis zu einer halben Stunde, rund 50% erreichen 45 Minuten Reisezeit und nur etwa 20% dauern länger als eine Stunde.

Bei Einkaufswegen ist die Häufigkeitsverteilung der Reisezeit nach Verkehrsmitteln fast identisch wie im Pendlerverkehr, nur dass hier etwas längere Fusswege in Kauf genommen werden. Generell liegt auf Einkaufs-, Geschäfts- und Freizeitwegen der Anteil von Fusswegen bis zu 10 Minuten deutlich unter 60%. Beim Pendler- und Einkaufsverkehr sind im Vergleich zu Geschäfts- und Freizeitfahrten die Anteile der noch innerhalb einer halben Stunde liegenden Auto- und Bahnfahrten höher (rund 90% gegen 80% beim Auto und rund 30% gegen 20% bei der Bahn). Freizeit- und Geschäftsreisen dauern bei der Bahn zu mehr als 20% länger als 2 Stunden und knapp 10% der Autofahrer sind länger als 60 Minuten unterwegs - Zeitbereiche, die bei Pendler- und Einkaufsfahrten kaum erreicht werden.

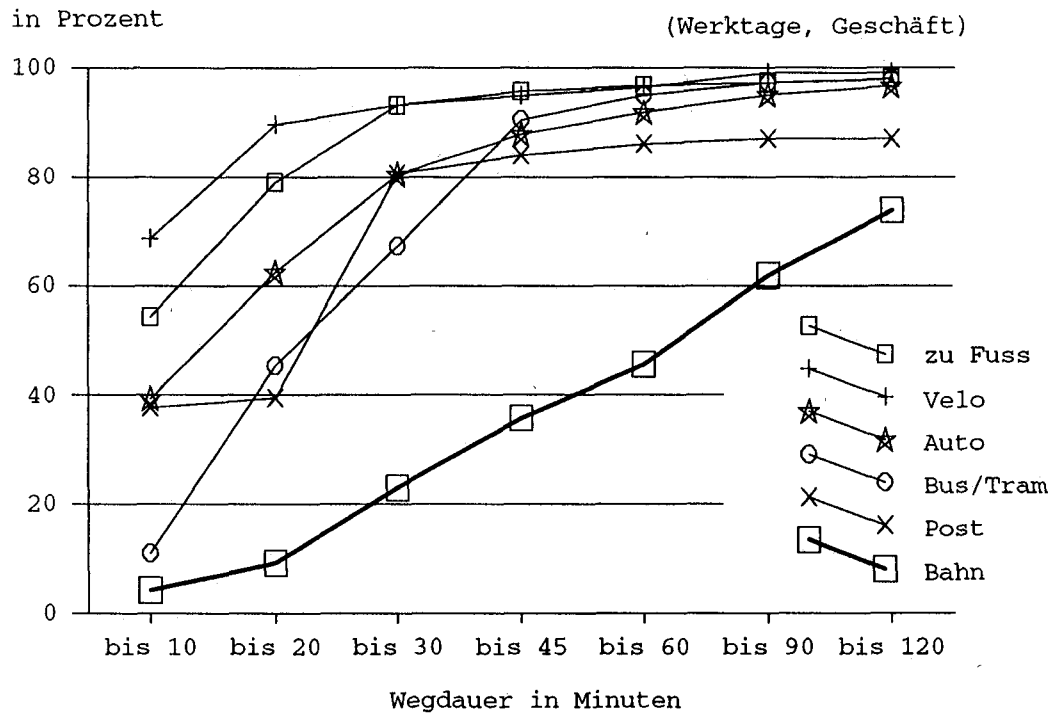
G 16.3.1. Alle Bevölkerungsgruppen: Summenhäufigkeit der Wegdauer nach Verkehrsmittel im Pendlerverkehr



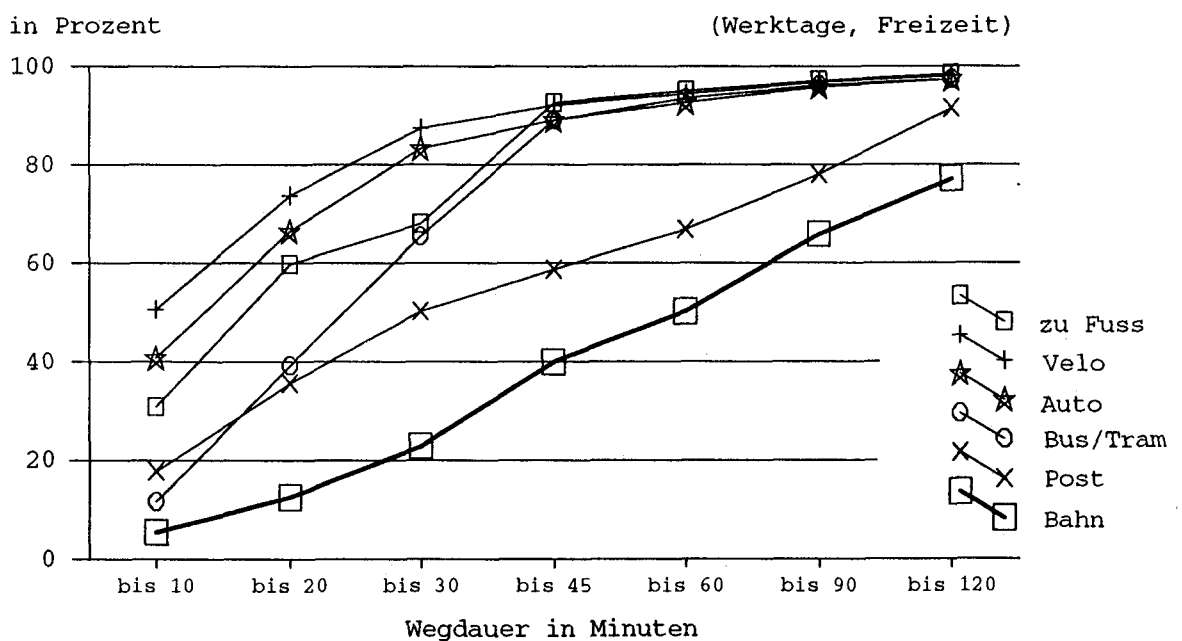
G 16.3.2. Alle Bevölkerungsgruppen: Summenhäufigkeiten der Wegdauer nach Verkehrsmittel im Einkaufsverkehr



**G 16.3.3. Alle Bevölkerungsgruppen: Summenhäufigkeiten der Wegdauer
nach Verkehrsmittel im Geschäftsverkehr**



**G 16.3.4. Alle Bevölkerungsgruppen: Summenhäufigkeit der Wegdauer
nach Verkehrsmittel im Freizeitverkehr**



17. Mittlerer Besetzungsgrad bei Autofahrten nach Fahrtzweck

Im Personenfragebogen des Mikrozensus 1989 wurde für jeden einzelnen mit dem Auto zurückgelegten Weg die Frage gestellt "Mit wieviel Insassen? (Sie mitgezählt)". Daraus liesse sich zwar direkt ein durchschnittlicher Besetzungsgrad ableiten, allerdings wäre dieser dann auf die Person bezogen statt auf das Auto. Da aber vom Mikrozensus jeweils alle Personen eines Haushaltes erfasst werden, besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass mehrere Personen einen Weg im Auto gemeinsam zurücklegen und diesen je für sich deklarieren. Fahrten mit hohem Besetzungsgrad würden auf diese Weise ein zu hohes Gewicht erhalten.

Zur Berechnung eines Besetzungsgrades "pro Auto" wurden deshalb nach Möglichkeit die erkennbaren Mehrfachnennungen eliminiert. Als Mehrfachnennung wird ein Weg betrachtet, der

- von einer Person des gleichen Haushaltes
- mit dem Verkehrsmittel Auto
- am gleichen Tag
- zur gleichen Zeit (+/- 30 Min)
- mit gleichem Ausgangs- oder Zielort
- mit (ebenfalls) mehr als 1 Insassen

genannt worden war.

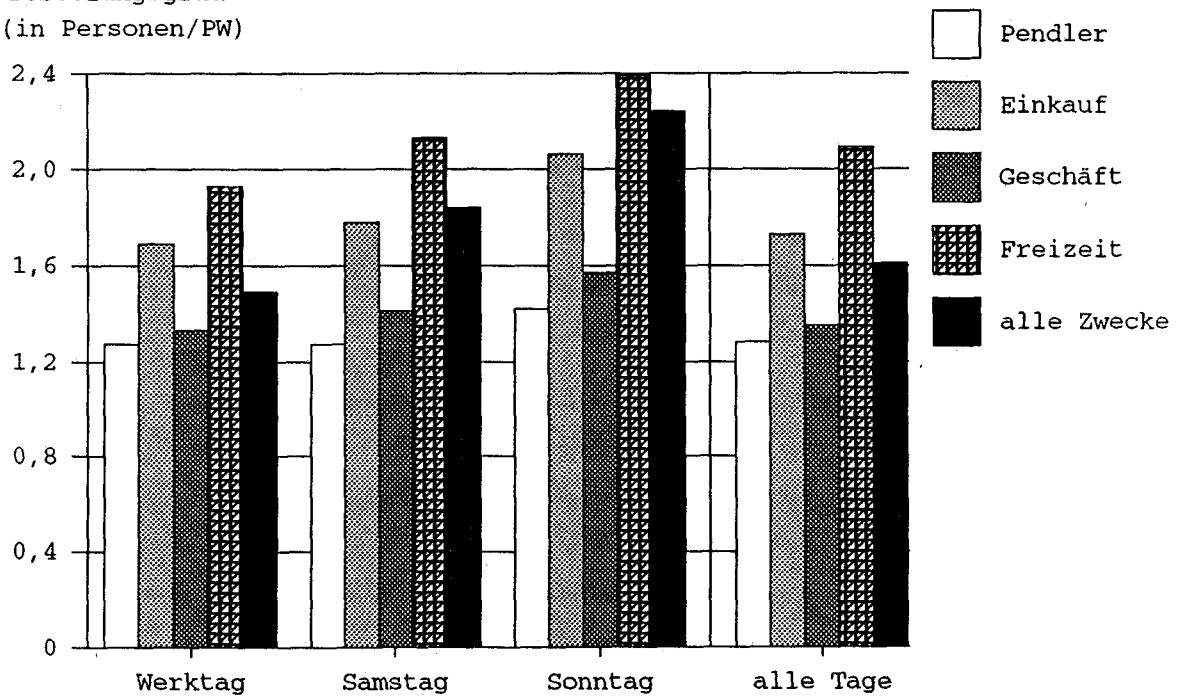
Der mittlere Besetzungsgrad der Personenwagen liegt für alle Autofahrten zusammengekommen bei 1,61. An Werktagen ist er etwas weniger hoch und liegt am Samstag mit 1,84 rund 14% und am Sonntag mit 2,24 rund 39% höher als der Gesamtdurchschnitt. Diese Rangfolge verändert sich nicht nach den verschiedenen Fahrtzwecken - immer sitzen an Wochenenden mehr Leute im Auto als beim Werktagsverkehr.

Markante Unterschiede ergeben sich nach Fahrtzweck. Pendler- und Geschäftsfahrten haben mit 1,28 bis 1,35 im Schnitt den tiefsten Besetzungsgrad und somit die schlechteste Auslastung der Fahrzeuge. Bei Einkaufswegen unter der Woche liegt der Besetzungsgrad mit 1,69 deutlich unter 2, während sich die Auslastung am Wochenende leicht verbessert. Der Fahrtzweck Freizeitverkehr ist der einzige, mit einem Gesamtdurchschnitt von über 2 und übertrifft an jedem Wochentag die Fahrzeugauslastung der anderen Fahrtzwecke.

T/G 17. Mittlerer Besetzungsgrad der Personenwagen nach Fahrtzweck und Wochentag (in Personen/PW)

Fahrtzweck	Wochentag			alle Tage
	Werktag	Samstag	Sonntag	
Pendlerverkehr	1.27	1.27	1.42	1.28
Einkaufsverkehr	1.69	1.78	2.06	1.73
Geschäftsverkehr	1.33	1.41	1.57	1.35
Freizeitverkehr	1.93	2.13	2.39	2.09
Alle Fahrtzwecke	1.49	1.84	2.24	1.61

Besetzungsgrad
(in Personen/PW)



VI. TEIL: DIE IM SOMMER ÜBLICHERWEISE BENUTZEN VERKEHRSMITTEL

Im sechsten und letzten Teil werden in den Kapiteln 18 bis 21 die Angaben zu den Verkehrsgewohnheiten der Befragten ausgewiesen. Handelte es sich in Teil fünf um das effektiv beobachtete bzw. zu Protokoll gegebene Verkehrsverhalten an einem einzigen Stichtag im Monat April oder Mai, so wurden die Personen zuletzt gefragt, welche Verkehrsmittel sie üblicherweise für die verschiedenen Fahrtzwecke im Sommer benützten.

Vergleicht man diese Angaben nun mit den Voraussetzungen für das Verkehrsverhalten, so wie sie in Teil III vorgestellt wurden, oder mit demographischen Variablen (Geschlecht, Alter), dann offenbaren sich bestimmte Einflussmechanismen. Um diese besser verfolgen zu können, werden in den folgenden Kapiteln die Auswirkungen der Autoverfügbarkeit, des Abonnementsbesitzes und des Alters und Geschlechts der Befragten auf alle vier Fahrtzwecke untersucht. Beim Pendlerverkehr wird noch zusätzlich die Verfügbarkeit eines Parkplatzes am Arbeitsort in Relation zur Verkehrsmittelwahl gesetzt.

18. Arbeits- und Schulwege

Bei den Arbeits- und Schulwegen hängt die Verkehrsmittelwahl stark von den Voraussetzungen für eine Verkehrsteilnahme ab. Markante Wirkung zeitigt die Autoverfügbarkeit: Von allen Personen, die über einen eigenen Wagen verfügen, fahren 70% normalerweise damit zur Arbeit. Ist eine Absprache mit anderen im Haushalt lebenden Personen nötig, liegt der Anteil an Autofahrten mit 23% nur noch an zweiter Stelle hinter den Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln (26%).

Beim Abonnementsbesitz wurde die Kategorie Halbpreisabonnement gesondert von den übrigen behandelt. Wer über ein solches verfügt, fährt fast gleich oft (27,4%) mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit wie mit dem Auto (30,3%). Fehlt diese Vergünstigung der Bahnfahrten, so ist das Verhältnis beinahe 1 zu 3 zugunsten des Autos. Besonders deutlich sind die Unterschiede zwischen Pendlern mit und ohne sonstigem Abonnement. Diese Kategorie umfasst sonstige Abonnemente für Bahnfahrten, für den Postautoverkehr und für städtische Nahverkehrsmittel einzeln, aber auch Abonnemente für zu einem Tarifverbund zusammengeschlossene Gruppen öffentlicher Verkehrsmittel. Wer ein solches Abonnement besitzt, hat offenbar die Absicht, dieses im Pendlerverkehr auch rege zu nutzen, wie der 53 prozentige Anteil an Pendlerfahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zeigt. Wer keines besitzt, benützt in 55% der Fällen das Auto, aber auch der Anteil der Fussgänger und Velofahrer ist mit 20 bzw. 13% höher.

Rund 17% der Besitzer sonstiger Abonnemente und 11% der Besitzer von Halbpreisabonnements kombinieren private mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Demgegenüber geben nur 2% bzw. 6% der Personen, die kein sonstiges bzw. kein Halbpreisabonnement besitzen an, Kombinationen des privaten und öffentlichen Verkehrs zu benützen.

Betrachtet man die Verkehrsgewohnheiten der verschiedenen Altersgruppen, dann fällt auf, dass vor allem die erwachsenen Männer zwischen 25 und 65 Jahren zu den Autofahrern zu zählen sind und nur 44% dieser Gruppe normalerweise ein anderes Verkehrsmittel wählen. An zweiter Stelle liegt mit über 40% der Anteil Autofahrten bei den Frauen in der Erwerbsphase und bei den Rentnern, gefolgt von den Jugendlichen mit rund 28% Automobilisten und den Rentnerinnen (22%). Gerade letztere geben auffallend häufig an, öffentliche Verkehrsmittel zu benützen (43%) oder den Weg unter die Füße zu nehmen (23%). Nur ein geringer Anteil der Jugendlichen unter 18 Jahren wird im Auto zur Ausbildungsstätte gebracht (1,5%). Je rund ein Drittel der Jugendlichen wählen das Fahrrad oder gehen zu Fuss.

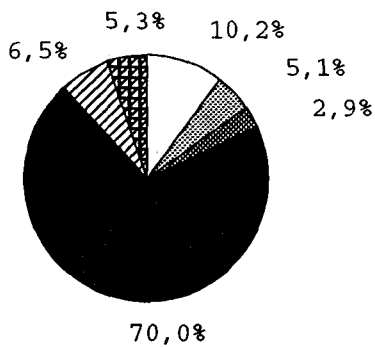
Bei allen Bevölkerungsgruppen finden Kombinationen des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs, ungeachtet der eigenen Verkehrsvoraussetzungen, wenig Anklang. Nur Jugendliche zwischen 18 und 24 Jahren erreichen die 10%-Hürde aber auch Personen, die abgesehen vom Halbpreisabonnement noch ein Abonnement des Bahn-, Postauto- oder Nahverkehrs besitzen. Dort entfallen rund 17% der Pendlerfahrten auf Verkehrsmittelkombinationen mit privaten und öffentlichen Fahrzeugen.

Als weitere Variable, die nur die Verkehrsmittelwahl der Arbeitswege beeinflusst, gilt das Vorhandensein eines reservierten Parkplatzes am Arbeitsort. Rund 79% der Personen, die einen solchen zur Verfügung stehen haben, benützen normalerweise für Pendlerwege das Auto. Jene die jedesmal eine Parkgelegenheit suchen müssen, brauchen nur zu rund 34% den Privatwagen. Zwei Drittel dieser Pendler verzichten darauf und benützen hauptsächlich öffentliche Verkehrsmittel (22%), gehen zu Fuss (17%) oder mit dem Fahrrad (12%) zur Arbeit.

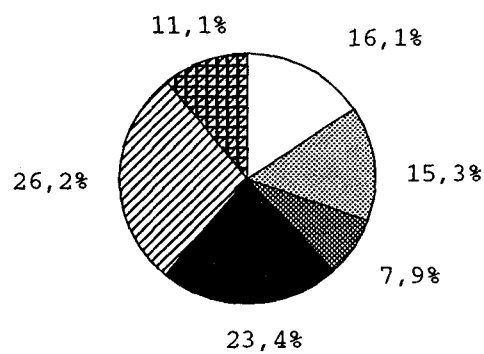
T/G 18.1. Auswirkungen der Autoverfügbarkeit auf die Verkehrsmittelwahl bei Schul- und Arbeitswegen

Verkehrsmittel	eigene Verfüg- barkeit	Verfügbarkeit nach Absprache	keine Ver- fügbarkeit
Individualverkehr			
nur zu Fuss	10,2%	16,1%	23,7%
nur Velo	5,1%	15,3%	19,7%
nur Mofa	1,3%	4,0%	7,8%
nur Moto	1,6%	3,9%	1,3%
Autolenker	68,1%	20,1%	4,7%
Automitfahrer	1,9%	3,3%	2,7%
Öffentlicher Verkehr			
öff.Nahverkehr	4,0%	12,2%	18,1%
öff.Fernverkehr	1,5%	8,5%	7,6%
ö.Nah + Fernverkehr	1,0%	5,5%	5,4%
Kombination			
IV + ÖV			
Velo, Mofa + ÖV	0,9%	6,4%	6,7%
Moto + ÖV	0,1%	0,2%	0,2%
Autolenker+öff.Verkehr.	4,0%	2,5%	0,2%
Automitfahrer + ÖV.	0,3%	2,0%	1,9%

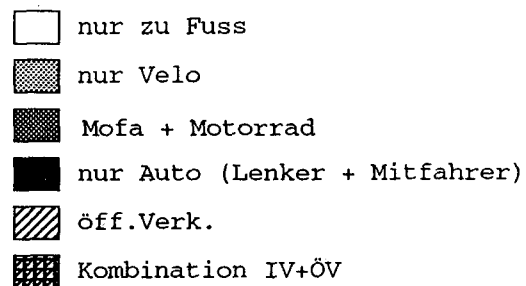
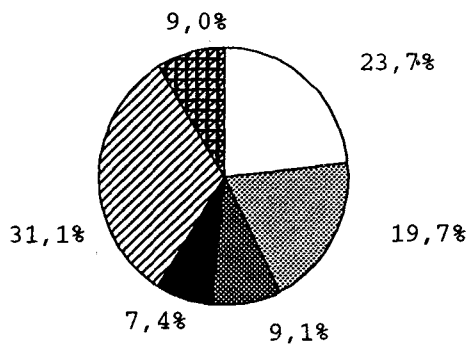
Eigene Autoverfüg-
barkeit



Auto nach Absprache
verfügbar



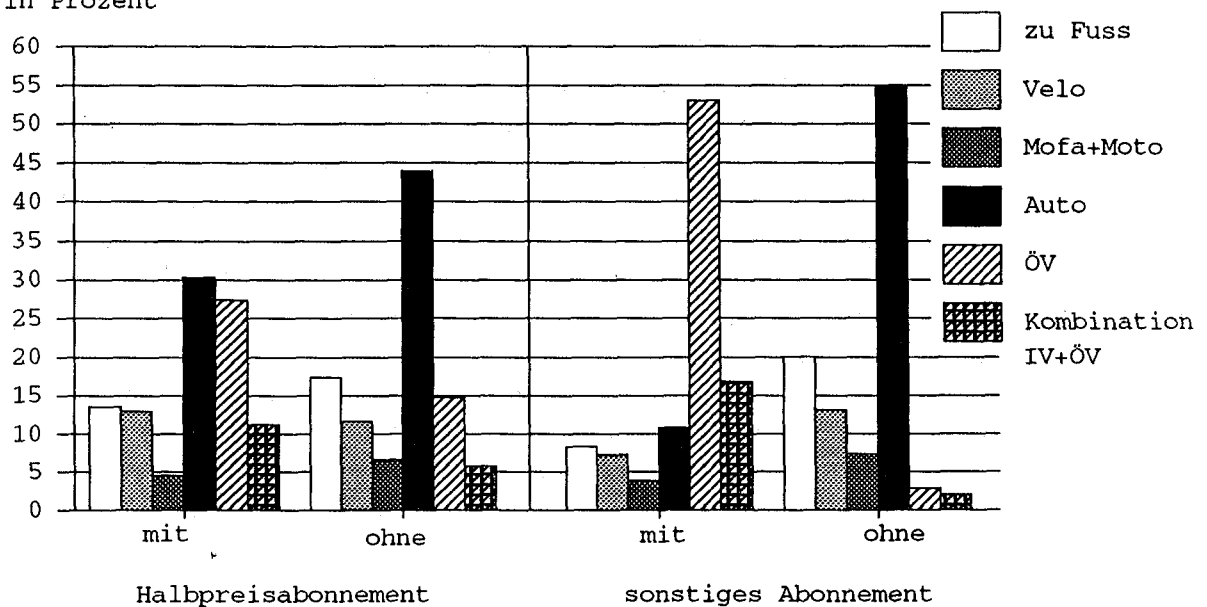
keine Autoverfügbarkeit



T/G 18.2 Auswirkungen des Abonnementsbesitzes auf die Verkehrsmittelwahl bei Schul- und Arbeitswegen

Verkehrsmittel	Halbpreisabonnement		anderes Abonnement	
	mit	ohne	mit	ohne
Individualverkehr				
nur zu Fuss	13,5%	17,4%	8,3%	20,0%
nur Velo	13,0%	11,7%	7,2%	13,1%
nur Mofa	3,4%	4,5%	2,8%	4,9%
nur Moto	1,1%	2,1%	1,1%	2,4%
Autolenker	28,6%	41,3%	9,4%	51,8%
Automitfahrer	1,8%	2,6%	1,5%	3,0%
Öffentlicher Verkehr				
öff.Nahverkehr	13,8%	9,0%	30,4%	2,1%
öff.Fernverkehr	7,1%	3,8%	13,1%	0,5%
öff.Nah+Fernverkehr	6,5%	1,9%	9,5%	0,2%
Kombination				
IV+ÖV				
Velo+Mofa+öff.Verkehr	5,9%	2,9%	9,6%	0,9%
Moto+öff.Verkehr	0,2%	0,1%	0,3%	0,1%
Autolenker+öff.Verkehr	3,9%	1,6%	4,4%	0,6%
Automitfahrer+öff.Verk.	1,2%	1,1%	2,4%	0,4%

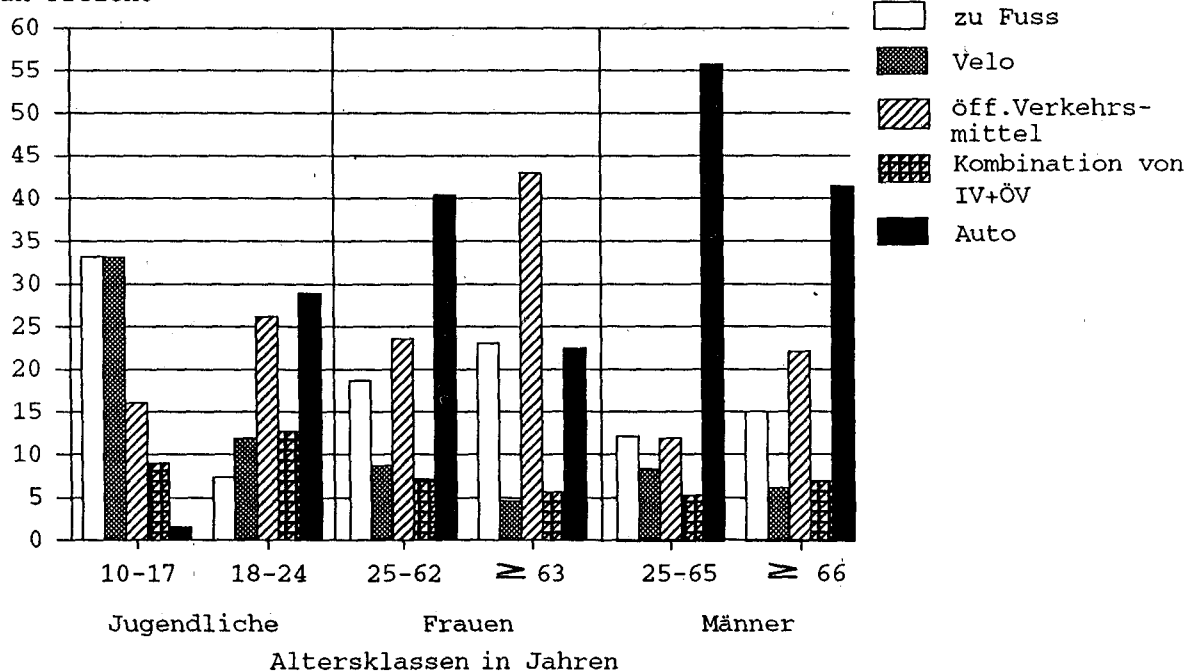
in Prozent



T/G 18.3. Auswirkungen von Alter und Geschlecht auf die Verkehrsmittelwahl bei Schul- und Arbeitswegen

Verkehrsmittel	Jugendliche		Frauen		Männer	
	10-17J	18-24J	25-62J	≥ 63J	25-65J	≥ 66J
Individualverkehr						
zu Fuss	33,2%	7,4%	18,7%	23,0%	12,2%	15,2%
nur Velo	33,2%	11,9%	8,8%	4,6%	8,5%	6,2%
nur Mofa	7,1%	9,0%	0,9%	1,3%	3,5%	7,7%
nur Moto	0,0%	4,0%	0,5%	0,0%	2,5%	0,0%
Autolenker	0,0%	26,3%	36,2%	13,4%	54,7%	40,0%
Automitfahrer	1,5%	2,5%	4,1%	9,0%	1,2%	1,5%
öffentlicher Verkehr						
öff. Nahverk.	9,5%	10,7%	16,1%	21,8%	6,5%	12,1%
öff. Fernverk.	5,0%	9,8%	4,1%	6,1%	3,4%	4,0%
öff. Nah + Fernverk.	1,6%	5,7%	3,4%	15,1%	2,1%	6,2%
Kombination						
IV+ÖV						
Velo, Mofa + öff. Verk.	7,1%	8,4%	2,7%	1,5%	2,1%	2,1%
Motorrad + öff. Verk.	0,0%	0,6%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%
Autolenker + öff. Verk.	0,0%	2,0%	2,6%	2,1%	3,0%	4,2%
Automitf. + öff. Verk.	1,8%	1,7%	1,8%	2,1%	0,2%	0,8%

in Prozent

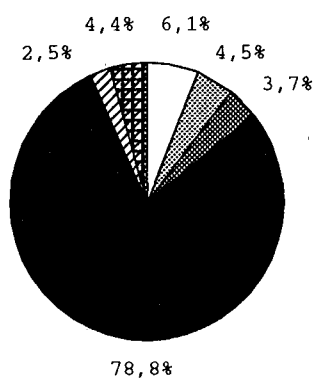


T/G 18.4. Auswirkungen der Parkplatzverfügbarkeit am Arbeitsort auf die Verkehrsmittelwahl bei Schul- und Arbeitswegen

Verkehrsmittel	Parkplatz am Arbeitsort	
	verfügbar	nicht verfügbar
Individualverkehr		
nur zu Fuss	6,1%	16,7%
nur Velo	4,5%	11,7%
nur Mofa	2,1%	4,8%
nur Moto	1,6%	2,3%
Autolenker	77,7%	31,5%
Automitfahrer	1,1%	2,1%
Öffentlicher Verkehr		
öff. Nahverk.	1,1%	13,1%
öff. Fernverk.	0,7%	5,4%
öff. Nah + Fernverk.	0,7%	3,9%
Kombination		
IV+ÖV		
Velo, Mofa + öff. Verk.	0,8%	3,7%
Moto + öff. Verk.	0,1%	0,2%
Autolenker + öff. Verk.	3,2%	3,7%
Automitf. + öff. Verk.	0,3%	0,9%

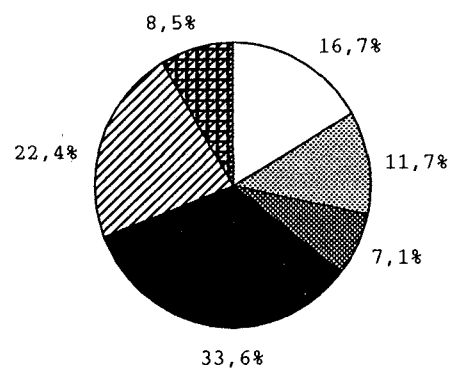
Parkplatz am Arbeitsort

verfügbar



Parkplatz am Arbeitsort

nicht verfügbar



zu Fuss



Velo



Mofa + Motorrad



Auto



öff. Verkehr



Kombination IV + ÖV

19. Einkaufswege an Werktagen und am Wochenende

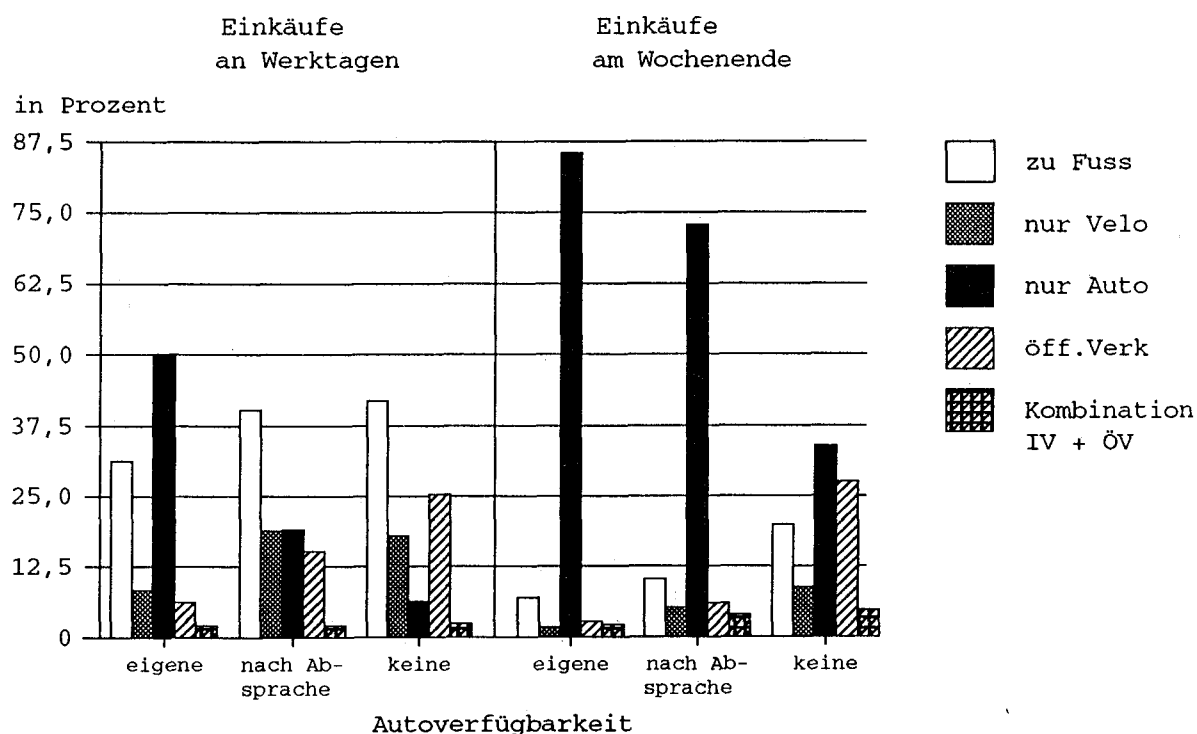
Die Gewohnheiten bei Einkaufswegen wurden gesondert nach Werktagen und Wochenenden erfasst. Es zeigt sich, dass unter der Woche Besorgungen häufig zu Fuss erledigt werden, auch von Personen, denen ein Auto zur Verfügung stehen (31%). Gut ein Viertel jener Personen, denen nie ein Auto zur Verfügung steht, benützen werktags den öffentlichen Verkehr. Am Wochenende dagegen erledigen mit Abstand die meisten Personen mit Autoverfügbarkeit ihre Einkäufe mit dem Privatwagen (zwischen 72 und 86%). Immerhin 26% der nicht motorisierten Personen sind auch als Mitfahrer mit dem Auto unterwegs, benützen aber noch häufiger öffentliche Verkehrsmittel (knapp 28%). Kombinationen des öffentlichen und privaten Verkehrs spielen während der ganzen Woche eine völlig untergeordnete Rolle und erreichen nicht einmal die 5%-Hürde.

Der Abonnementsbesitz wirkt sich auf den Einkaufsverkehr unter der Woche ähnlich aus wie beim Pendlerverkehr. Verkehrsteilnehmer, die ein Abonnement besitzen, gehen in der Mehrzahl der Fälle zu Fuss oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Einkaufen. Der Anteil Fusswege ist vermutlich deshalb so hoch, weil kleinere Besorgungen im Quartier, zwischendurch oder als kürzere Etappe auf dem Weg nachhause erledigt werden. Wir verweisen dabei auf Kapitel 14, Tabelle 14.1.2, wo die mittlere Distanz von Einkaufswegen an Werktagen mit 5,8 km im Vergleich zu allen anderen Fahrtzwecken am geringsten ist. Wiederum ist der Einfluss des Halbpreisabonnementsbesitzes auf die Autobenützung schwächer als bei den sonstigen Abonnenten. Mehr als ein Drittel jener, die über kein solches verfügen, erledigen auch ihre werktäglichen Besorgungen am häufigsten mit dem eigenen Wagen. Für Wochenendeinkäufe wird das Auto bei allen Personenkategorien am meisten benutzt, wobei der Anteil Autobenützer mit Abonnementsbesitz mit 45-51% von jenen ohne Abonnement noch bei weitem übertroffen wird (72-78%).

Ganz deutlich sind die unterschiedlichen Gewohnheiten an Werktagen und Wochenenden auch bei allen Altersklassen. Unter der Woche gehen alle Personengruppen am häufigsten zu Fuss oder, sofern jünger als 17 Jahre, mit dem Fahrrad zum Einkaufen. Nur die in der Erwerbsphase stehenden Männer zwischen 25 und 65 Jahren machen eine Ausnahme. Über 40% gaben an, gewöhnlich mit dem Auto einkaufen zu gehen gegenüber 35% Fussgängern. Ein völlig anderes Bild ergibt sich wiederum am Wochenende: bei allen Personengruppen wird das Auto für Einkaufswege am häufigsten gewählt. Der Anteil Mitfahrer ist mit 41% erwartungsgemäss bei den Jugendlichen unter 17 Jahren am höchsten. Bei den Frauen beträgt dieser Anteil rund 24%. An der Spitze der Autobenützer, hauptsächlich als Lenker, stehen wiederum die Männer zwischen 25 und 65 Jahren. Mehr als 76% sind motorisiert unterwegs und kein einziges anderes Verkehrsmittel, nicht einmal die Fussgänger, erreicht die 10%-Hürde.

T/G 19.1. Auswirkungen der Autoverfügbarkeit auf die Verkehrsmittelwahl bei Einkaufsfahrten werktags und am Wochenende

Verkehrsmittel	Einkäufe an Werktagen			Einkäufe am Wochenende		
	eigene	nach Ab- sprache	keine	eigene	nach Ab- sprache	keine
	Autoverfügbarkeit					
Individualverkehr						
nur zu Fuss	31,3%	40,4%	41,8%	7,0%	10,3%	19,9%
nur Velo	8,4%	18,9%	18,0%	1,8%	5,2%	8,7%
nur Mofa	0,9%	2,5%	5,4%	0,3%	0,8%	4,3%
nur Moto	0,8%	1,8%	0,6%	0,3%	0,9%	0,6%
Autolenker	48,3%	17,2%	3,0%	79,1%	51,9%	7,9%
Automitfahrer	1,8%	1,9%	3,3%	6,5%	20,9%	26,1%
Öffentlicher Verkehr						
öff.Nahverk.	5,8%	13,3%	20,9%	2,5%	4,6%	20,4%
öff.Fernverk.	0,3%	1,3%	2,4%	0,2%	1,2%	4,8%
öff.Nah+Fernverk.	0,2%	0,6%	2,1%	0,1%	0,2%	2,5%
Kombination IV+ÖV						
Velo, Mofa + ÖV	0,2%	1,2%	1,6%	0,1%	0,7%	2,0%
Moto + ÖV	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%
Autolenker + ÖV	2,0%	0,7%	0,1%	2,0%	1,9%	0,2%
Automitfahr + ÖV	0,0%	0,2%	0,7%	0,1%	1,4%	2,5%



**T 19.2. Auswirkungen des Abonnementsbesitzes auf die Verkehrsmittelwahl
bei Einkaufsfahrten werktags und am Wochenende**

Halbpreisabonnement

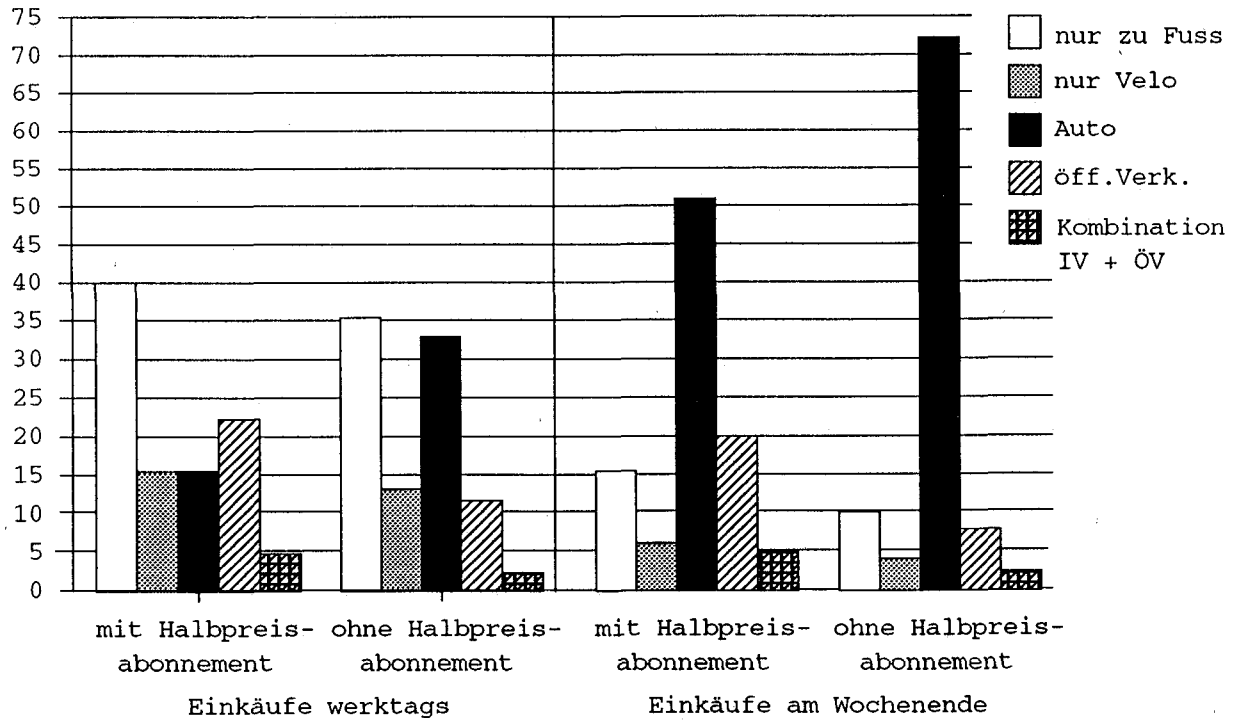
Verkehrsmittel	Einkäufe werktags		Einkäufe am Wochenende	
	mit	ohne	mit	ohne
Individualverkehr				
nur zu Fuss	40,1%	35,5%	15,6%	10,3%
nur Velo	15,6%	13,3%	6,3%	4,2%
nur Mofa	2,3%	3,6%	1,2%	2,2%
nur Moto	0,7%	1,0%	0,4%	0,5%
Autolenker	14,2%	30,0%	38,2%	54,8%
Automitfahrer	1,5%	3,1%	12,9%	17,4%
Öffentlicher Verkehr				
öff.Nahverk.	18,8%	10,2%	15,1%	6,2%
öff.Fernverk.	1,9%	1,0%	3,3%	1,3%
öff.Nah+Fernverk.	1,8%	0,6%	1,8%	0,6%
Kombination				
IV + ÖV				
Velo, Mofa + ÖV	1,5%	0,6%	1,6%	0,5%
Moto + ÖV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Autolenker + ÖV	1,2%	0,8%	2,1%	1,0%
Automitf. + ÖV	0,4%	0,3%	1,5%	1,0%

sonstige Abonnemente des öffentlichen Verkehrs

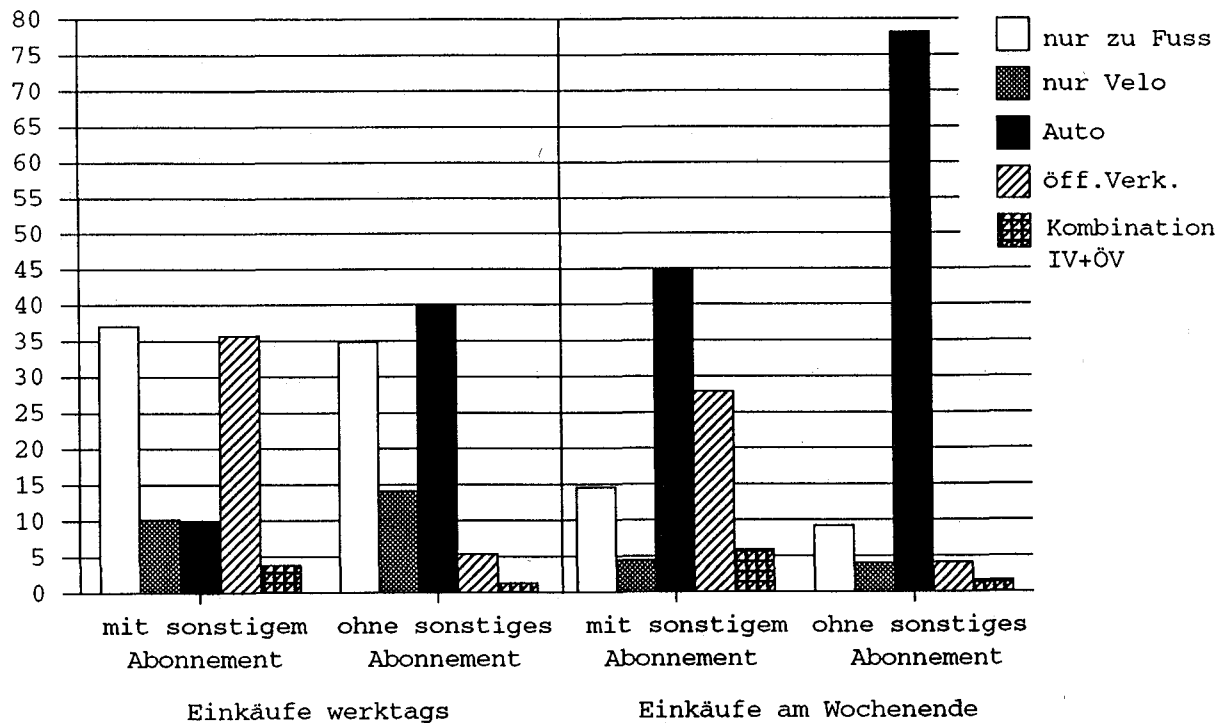
Verkehrsmittel	Einkäufe werktags		Einkäufe am Wochenende	
	mit	ohne	mit	ohne
Individualverkehr				
nur zu Fuss	37,0%	34,8%	14,6%	9,2%
nur Velo	10,2%	14,1%	4,4%	4,1%
nur Mofa	2,5%	3,6%	1,6%	2,2%
nur Moto	0,6%	1,0%	0,4%	0,5%
Autolenker	8,2%	36,5%	28,8%	61,3%
Automitfahrer	1,9%	3,3%	16,3%	16,8%
Öffentlicher Verkehr				
öff.Nahverk.	31,1%	4,6%	22,7%	2,9%
öff.Fernverk.	2,1%	0,6%	3,0%	0,9%
öff.Nah+Fernverk.	2,5%	0,2%	2,3%	0,3%
Kombination				
IV + ÖV				
Velo, Mofa + ÖV	1,7%	0,4%	1,8%	0,3%
Moto + ÖV	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%
Autolenker + ÖV	1,4%	0,7%	1,9%	0,8%
Automitf. + ÖV	0,7%	0,2%	2,1%	0,7%

G 19.2. Auswirkungen des Abonnementsbesitzes auf die Verkehrsmittelwahl bei Einkaufsfahrten werktags und am Wochenende

in Prozent



in Prozent



T 19.3. Auswirkungen von Alter und Geschlecht auf die Verkehrsmittelwahl bei Einkaufsfahrten werktags und am Wochenende

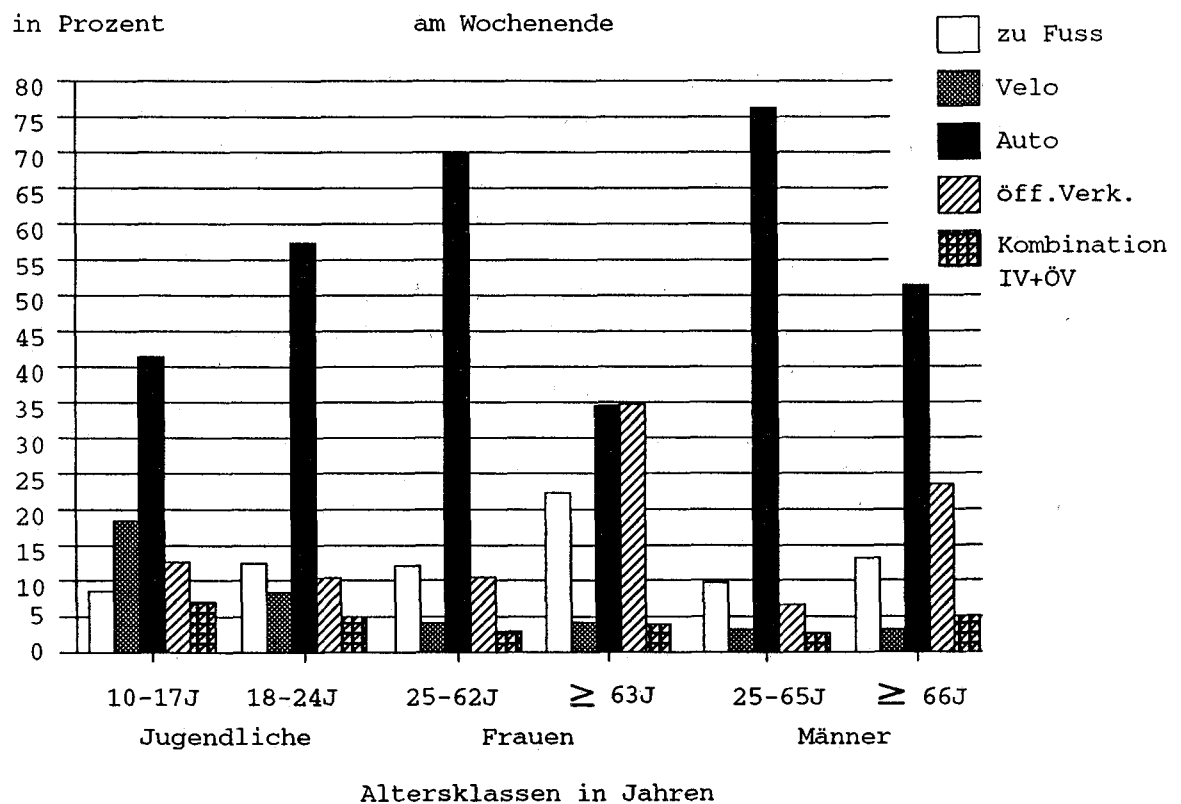
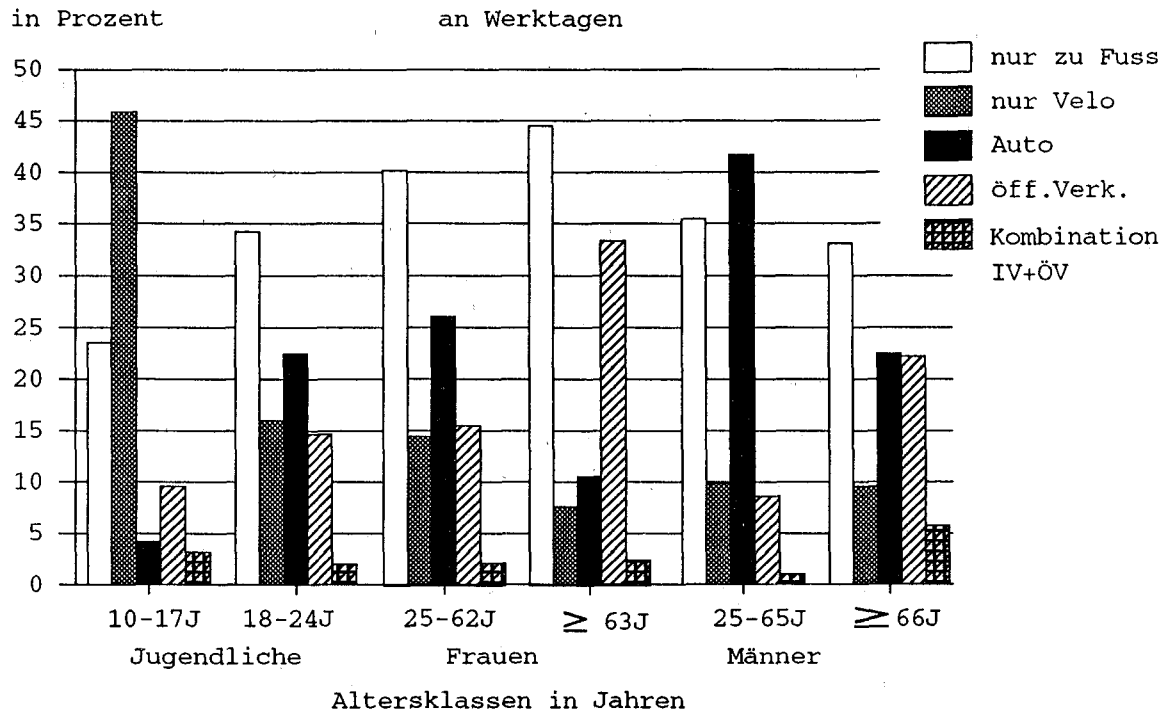
an Werktagen (Mo-Fr)

Verkehrsmittel	Jugendliche		Frauen		Männer	
	10-17J	18-24J	25-62J	≥ 63J	25-65J	≥ 66J
Individualverkehr						
nur zu Fuss	23,6%	34,2%	40,3%	44,6%	35,5%	33,1%
nur Velo	45,8%	16,0%	14,5%	7,7%	9,9%	9,6%
nur Mofa	13,6%	7,3%	0,8%	1,0%	2,1%	6,6%
nur Moto	0,0%	3,4%	0,3%	0,0%	1,3%	0,2%
Autolenker	0,0%	20,0%	23,7%	5,4%	40,6%	20,5%
Automitfahrer	4,2%	2,5%	2,5%	5,2%	1,1%	2,0%
Öffentlicher Verkehr						
öff.Nahverk.	7,0%	11,3%	13,4%	28,7%	7,6%	19,9%
öff.Fernverk.	1,1%	2,0%	1,3%	2,7%	0,6%	0,9%
öff.Nah + Fernverk.	1,5%	1,4%	1,0%	2,1%	0,4%	1,5%
Kombination						
IV+ÖV						
Velo, Mofa + ÖV	2,6%	1,7%	0,9%	0,7%	0,6%	0,9%
Moto + ÖV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%
Autolenker + ÖV	0,0%	0,0%	1,0%	0,5%	0,2%	4,9%
Automitf. + ÖV	0,6%	0,3%	0,3%	1,3%	0,1%	0,0%

am Wochenende (Sa, So)

Verkehrsmittel	Jugendliche		Frauen		Männer	
	10-17J	18-24J	25-62J	≥ 63J	25-65J	≥ 66J
Individualverkehr						
nur zu Fuss	8,6%	12,5%	12,1%	22,3%	9,7%	13,2%
nur Velo	18,5%	8,4%	4,0%	4,1%	3,2%	3,2%
nur Mofa	11,7%	4,5%	0,5%	0,2%	1,2%	3,2%
nur Moto	0,1%	1,9%	0,2%	0,2%	0,5%	0,5%
Autolenker	0,3%	39,8%	45,9%	11,0%	73,0%	47,6%
Automitfahrer	41,1%	17,3%	23,8%	23,6%	3,2%	3,9%
Öffentlicher Verkehr						
öff.Nahverk.	8,1%	6,4%	8,4%	26,4%	5,3%	17,3%
öff.Fernverk.	3,1%	2,8%	1,3%	6,1%	0,9%	3,6%
öff.Nah+Fernverk.	1,5%	1,3%	0,8%	2,2%	0,4%	2,6%
Kombination						
IV+ÖV						
Velo, Mofa + ÖV	3,5%	1,9%	0,5%	0,6%	0,6%	1,4%
Moto + ÖV	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%
Autolenker + ÖV	0,0%	1,4%	1,0%	0,6%	1,8%	3,3%
Automitf. + ÖV	3,6%	1,7%	1,4%	2,8%	0,2%	0,3%

G 19.3. Auswirkungen von Alter und Geschlecht auf die Verkehrsmittelwahl bei Einkaufsfahrten werktags und am Wochenende



20. Geschäftsfahrten

Nach Kapitel 14 weisen geschäftliche Fahrten mit 20 km (Tabelle 14.1.2) im Vergleich zu den anderen Fahrtzwecken die längste durchschnittliche Distanz auf. Aus diesem Grund wählen 41% der Personen, die über kein Auto verfügen, öffentliche Verkehrsmittel. Der Anteil Fussgänger ist, im Vergleich zum Pendlerverkehr, bei dieser Personengruppe relativ gering (7,9 zu 23,7%). Personen, die über ein eigenes Auto verfügen, fahren damit in 78% aller geschäftlichen Fahrten und legen nur 1,4% der Geschäftswege zu Fuss und 8,2% mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Kombinationen der individuellen und öffentlichen Verkehrsmittel machen immer noch einen kleinen Teil aus, werden aber immerhin schon von 10% der Automobilisten auf Geschäftsfahrten realisiert.

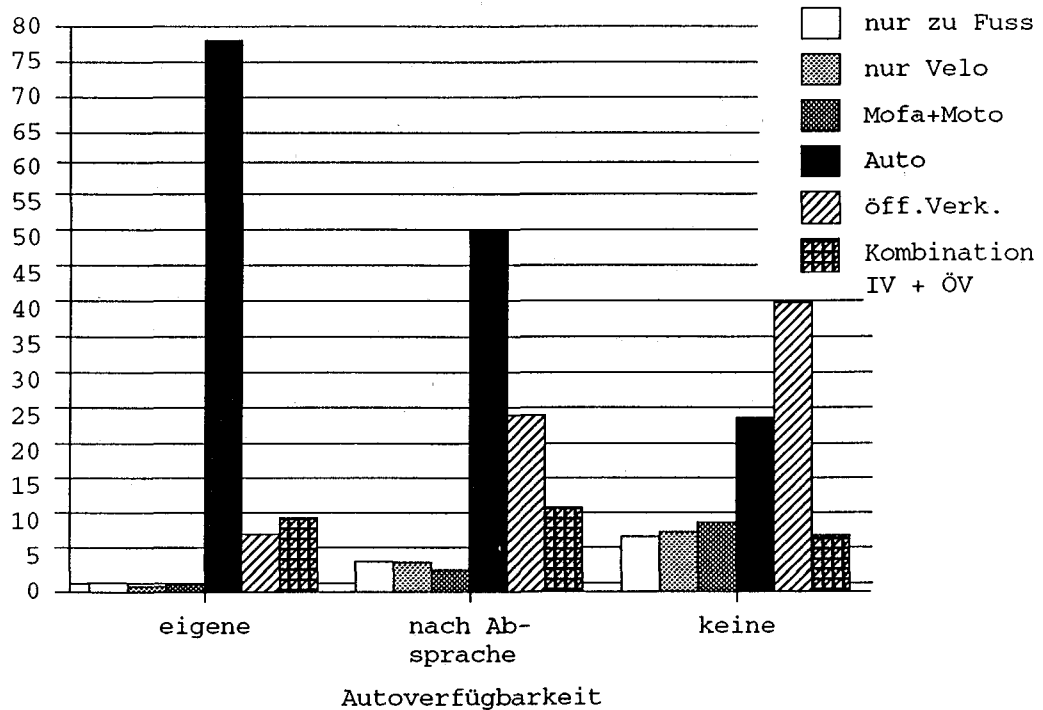
Wie in den vorangehenden Kapiteln zum Pendler- und Einkaufsverkehr, benützen Besitzer der Kategorie "sonstige Abonnemente" am häufigsten (46%) öffentliche Verkehrsmittel für geschäftliche Fahrten. Bei den Geschäftsreisenden, die über ein Halbpreisabonnement verfügen, beträgt dieser Anteil knapp 30%. Allerdings zieht es auch hier eine Mehrheit vor, wie bei den Personen ohne Abonnementsbesitz, mit dem Personenwagen ans Ziel zu gelangen.

Die Verhaltensunterschiede nach Alter und Geschlecht sind auch bei diesem Fahrtzweck wiederum eindrucklich. Jugendliche unter 17 Jahren und Rentnerinnen sind vor allem mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs (25% bzw. 44%), wobei 25% der jungen Geschäftsreisenden auch das Velo als Verkehrsmittel wählen. Ganz anders verhalten sich die anderen Personengruppen: Am meisten sind mit 69% wiederum Männer zwischen 25 und 65 Jahren mit dem Auto auf Geschäftsreisen. Diese Gruppe nutzt jedoch im Vergleich zu allen anderen mit 12% auch am häufigsten die Gelegenheit zur Verkehrsmittelkombination. Auch bei Frauen in der Erwerbsphase und bei den Rentnern beträgt der Anteil an Automobilisten mehr als 57 bzw. 60%, gefolgt von den 51% jugendlichen Autobenützern zwischen 18 und 24 Jahren. Generell wählen Jugendliche und Frauen öffentliche Verkehrsmittel häufiger als Männer, bei denen dieser Anteil nur zwischen 14 und 19% liegt.

T/G 20.1 Auswirkungen der Autoverfügbarkeit auf die Verkehrsmittelwahl bei Geschäftsfahrten

Verkehrsmittel	Autoverfügbarkeit		
	eigene	nach Ab- sprache	keine
Individualverkehr			
nur zu Fuss	1,4%	4,3%	7,9%
nur Velo	0,8%	4,2%	8,5%
nur Mofa	0,4%	1,7%	8,1%
nur Moto	0,7%	1,5%	1,6%
Autolenker	75,8%	46,2%	13,9%
Automitfahrer	2,2%	4,8%	10,9%
Öffentlicher Verkehr			
öff.Nahverkehr	2,2%	6,1%	17,2%
öff.Fernverkehr	4,7%	13,5%	14,8%
öff.Nah+Fernverkehr	1,3%	5,6%	9,0%
Kombination			
IV + ÖV			
Velo+Mofa, öff. Verk.	0,1%	1,7%	3,2%
Moto+öff. Verk.	0,0%	0,1%	0,3%
Autolenker+öff. Verk.	10,0%	8,2%	1,3%
Automitfahrer+öff. Verk.	0,4%	2,1%	3,3%

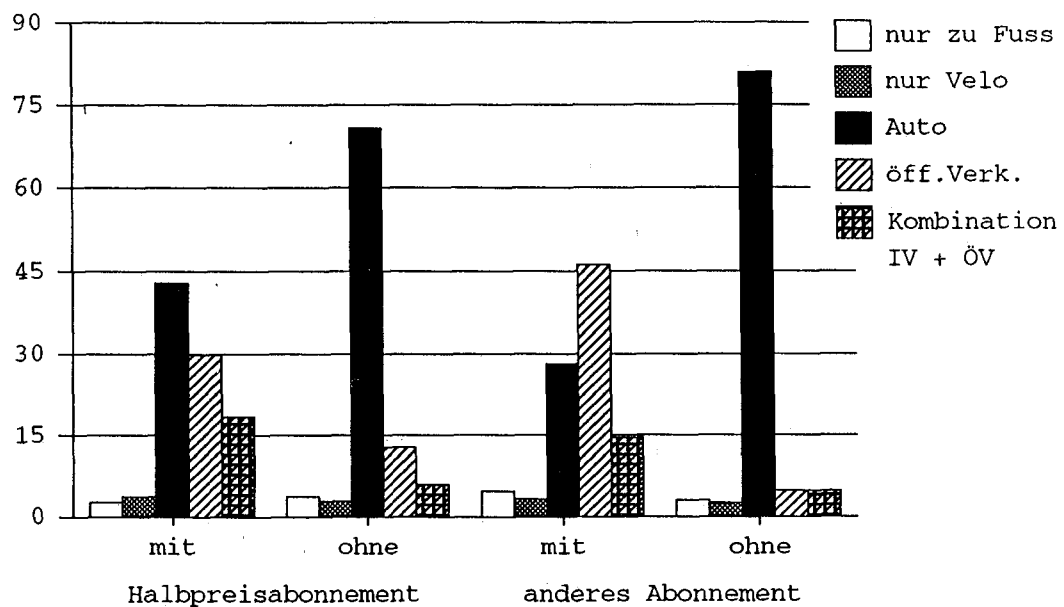
in Prozent



T/G 20.2. Auswirkungen des Abonnementsbesitzes auf die Verkehrsmittelwahl bei Geschäftsfahrten

Verkehrsmittel	Halbpreisabonnement		anderes Abonnement	
	mit	ohne	mit	ohne
Individualverkehr				
nur zu Fuss	2,6%	3,7%	4,7%	3,0%
nur Velo	3,7%	2,8%	3,2%	2,6%
nur Mofa	2,1%	2,6%	2,4%	2,6%
nur Moto	0,4%	1,4%	0,9%	1,4%
Autolenker	38,9%	65,8%	23,3%	76,1%
Automitfahrer	4,0%	5,0%	4,8%	4,8%
Öffentlicher Verkehr				
öff.Nahverkehr	7,3%	5,9%	19,2%	1,9%
öff.Fernverkehr	14,8%	5,2%	17,0%	2,3%
öff.Nah + Fernverkehr	7,8%	1,7%	9,9%	0,6%
Kombination IV + ÖV				
Velo, Mofa + öff.Verkehr	1,9%	0,6%	2,1%	0,4%
Moto + öff.Verkehr	0,1%	0,1%	0,2%	0,1%
Autolenker + öff.Verkehr	14,5%	4,2%	9,5%	3,6%
Automitfahrer + öff.Verkehr	1,9%	1,0%	2,8%	0,6%

in Prozent

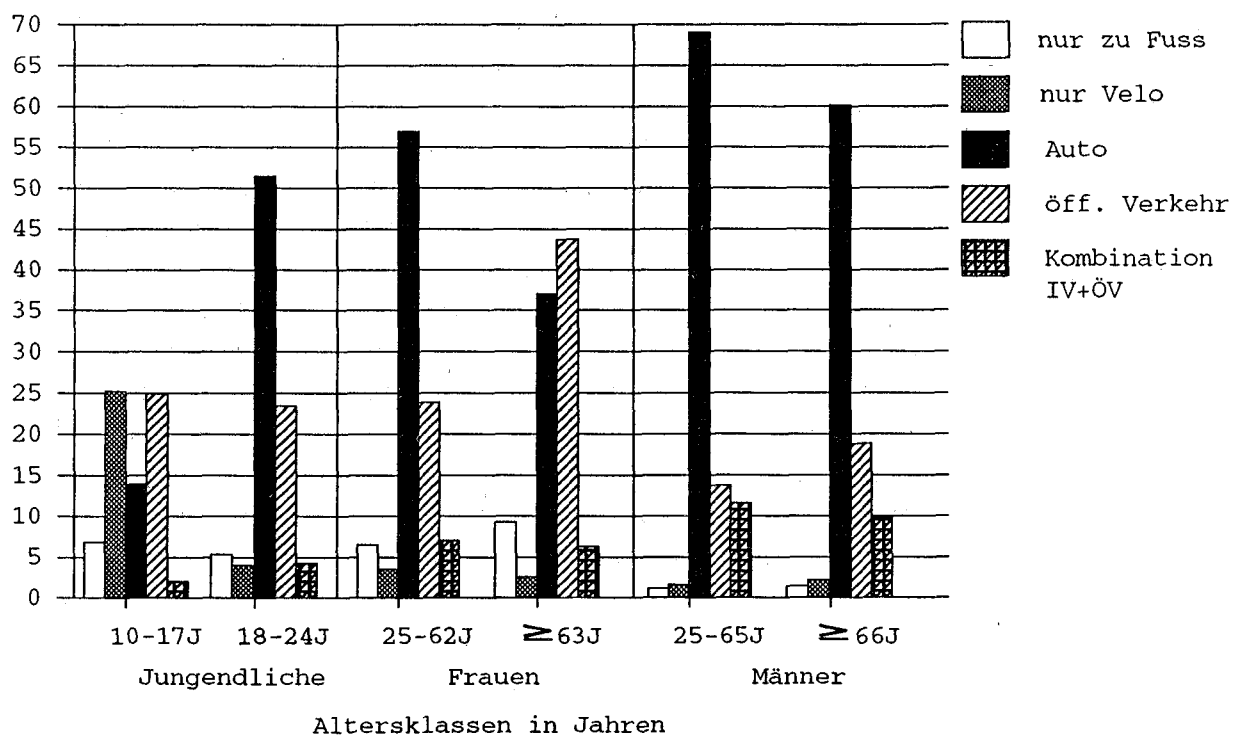


T/G 20.3. Auswirkungen von Alter und Geschlecht auf die Verkehrsmittelwahl bei Geschäftsfahrten

Verkehrsmittel	Jugendliche		Frauen		Männer	
	10-17J	18-24J	25-62J	≥ 63J	25-65J	≥ 66J
Individualverkehr						
nur zu Fuss	6,9%	5,3%	6,6%	9,3%	1,1%	1,4%
nur Velo	25,1%	4,1%	3,6%	2,6%	1,6%	2,2%
nur Mofa	22,6%	5,3%	0,8%	0,0%	1,3%	6,3%
nur Moto	0,8%	3,2%	0,5%	0,0%	1,0%	0,0%
Autolenker	0,0%	43,6%	49,5%	23,3%	67,1%	55,4%
Automitfahrer	14,0%	7,9%	7,3%	13,7%	1,9%	4,8%
Öffentlicher Verkehr						
öff.Nahverkehr	8,7%	8,9%	10,7%	15,9%	3,1%	9,2%
öff.Fernverkehr	10,2%	11,5%	8,5%	18,9%	7,4%	6,0%
öff.Nah+Fernverkehr	6,1%	3,0%	4,6%	8,9%	3,2%	3,6%
Kombination						
IV + öv						
Velo,Mofa+öff.Verkehr	3,6%	3,0%	0,8%	1,1%	0,6%	1,2%
Moto+öff.Verkehr	0,5%	0,4%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%
Autolenker+öff.Verkehr	0,0%	2,2%	5,2%	3,0%	10,6%	8,9%
Automitfahrer+öff.Verk.	1,5%	1,6%	1,9%	3,3%	1,0%	1,0%

in Prozent

an Werktagen



21. Ausflüge am Wochenende

Zu den Verkehrsgewohnheiten im Freizeitbereich hatten die befragten Personen nur bezüglich der Ausflüge am Wochenende (Samstag und Sonntag) Angaben zu machen. Wie aus Kapitel 14 (Tabellen 14.1.3/4) ersichtlich, sind diese Wege an Samstagen mit 19 km im Durchschnitt am längsten und stehen sonntags mit 17 km nach den Geschäftsreisen an zweiter Stelle. Mehr als drei Viertel aller Personen mit eigenem Auto benützen dieses für ihre Wochenendausflüge. Nur gerade rund 8% der Autobesitzer kombinieren öffentliche und private Verkehrsmittel, während dieser Anteil bei den Leuten, die nur nach Absprache mit anderen Personen fahren können, immerhin 13,5% ausmacht. Alle anderen Alternativen erreichen bei den Autofahrern nicht einmal die 10%-Hürde. Aber auch wer nicht über ein Auto verfügt, nimmt mehrheitlich am motorisierten Strassenverkehr teil: 33% begeben sich als Mitfahrer und 6% als Autolenker auf ihren Wochenendausflug, und öffentliche Verkehrsmittel werden nur von 32% der Befragten benützt und erreichen in Kombination mit privaten Verkehrsmitteln bloss einen Anteil von 12%.

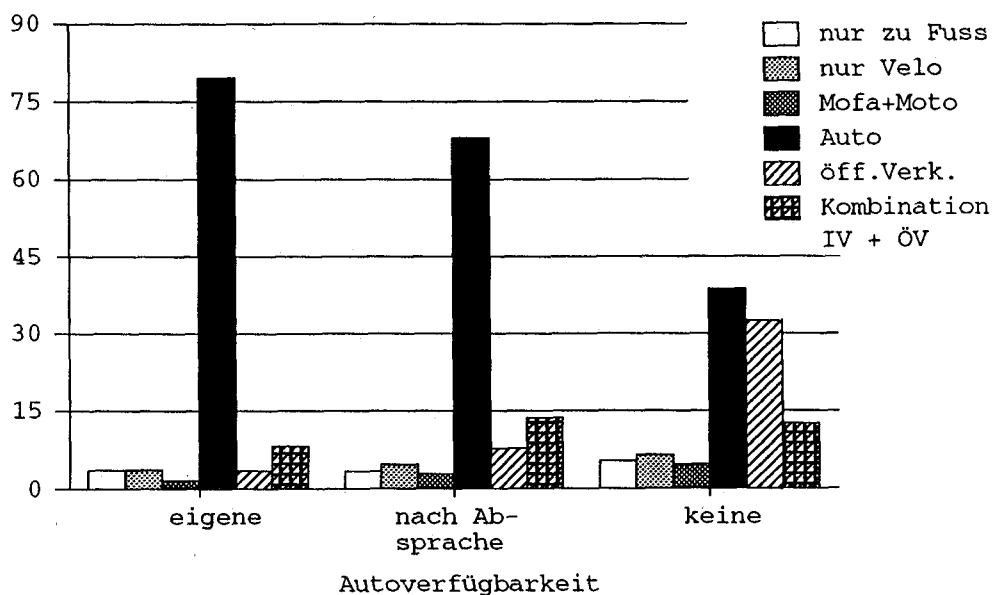
Weil sich der Freizeitverkehr am Wochenende durch längere Distanzen auszeichnet und die Bahn mit dem Auto in Konkurrenz tritt, weisen die Verkehrsgewohnheiten nach Halbpreisabonnementsbesitz und Besitz sonstiger Abonnements ein ähnlicheres Bild auf, als bei den zuvor analysierten Fahrtzwecken. Abonnementsbesitzer begeben sich zwar immer noch öfter mit dem Auto (zwischen 38 und 44%) als mit öffentlichen Verkehrsmitteln (zwischen 31 und 33%) auf Ausflüge, kombinieren aber häufiger als bei allen anderen Fahrtzwecken öffentliche und private Verkehrsmittel (zwischen 15 und 20%). Ganz anders verhält sich, wer kein Abonnement besitzt: nur 7,6% der Personen ohne Halbpreisabonnement wählen den öffentlichen Verkehr als Alternative zum Auto und die anderen Möglichkeiten verzeichnen nur einen Benutzeranteil zwischen 1,8% (Motorräder) und 5,6% (Kombinationen des öffentlichen und privaten Verkehrs). Bei den Personen ohne sonstige Abonnements stehen die Alternativen zum Auto noch tiefer im Kurs. Nur Fusswege und Velofahrten werden je von mehr als 5% der Personen unternommen, während die anderen Möglichkeiten nicht einmal diesen Anteil erreichen.

Auch nach Altersklassen und Geschlecht der Personen differenziert präsentiert sich, genau wie bei den anderen Fahrtzwecken, die eindeutige Präferenz für das Auto. Nur die Rentnerinnen bilden wiederum eine Ausnahme, weil sich nahezu 40% der Reisenden für den öffentlichen Verkehr entscheiden. Aber auch bei den Rentnern wählen immerhin fast 30% öffentliche Verkehrsmittel, jedoch wird dieser Anteil von 50% Automobilisten deutlich übertroffen. Ansonsten ergibt sich wieder die gleiche Rangfolge wie zuvor: An der Spitze der Autofahrer stehen mit einem Anteil von 70% der Ausflügler die erwerbsfähigen Männer zwischen 25 und 65 Jahren, gefolgt von den gleichaltrigen Frauen (64%) und den Jugendlichen zwischen 18 und 24 Jahren (62%). Bei den erwachsenen Frauen und Männern im erwerbsfähigen Alter aber auch bei den Jugendlichen von 10 bis 17 und von 18 bis 24 Jahren erreichen öffentliche Verkehrsmittel oder Kombinationen des privaten und öffentlichen Verkehrs die 15%-Hürde nicht. Nur zwischen 2,5 und 5,6% dieser vier werktätigen oder in Ausbildung stehenden Personengruppen begeben sich zu Fuss auf einen Ausflug.

T/G 21.1. Auswirkungen der Autoverfügbarkeit auf die Verkehrsmittelwahl bei Ausflügen am Wochenende

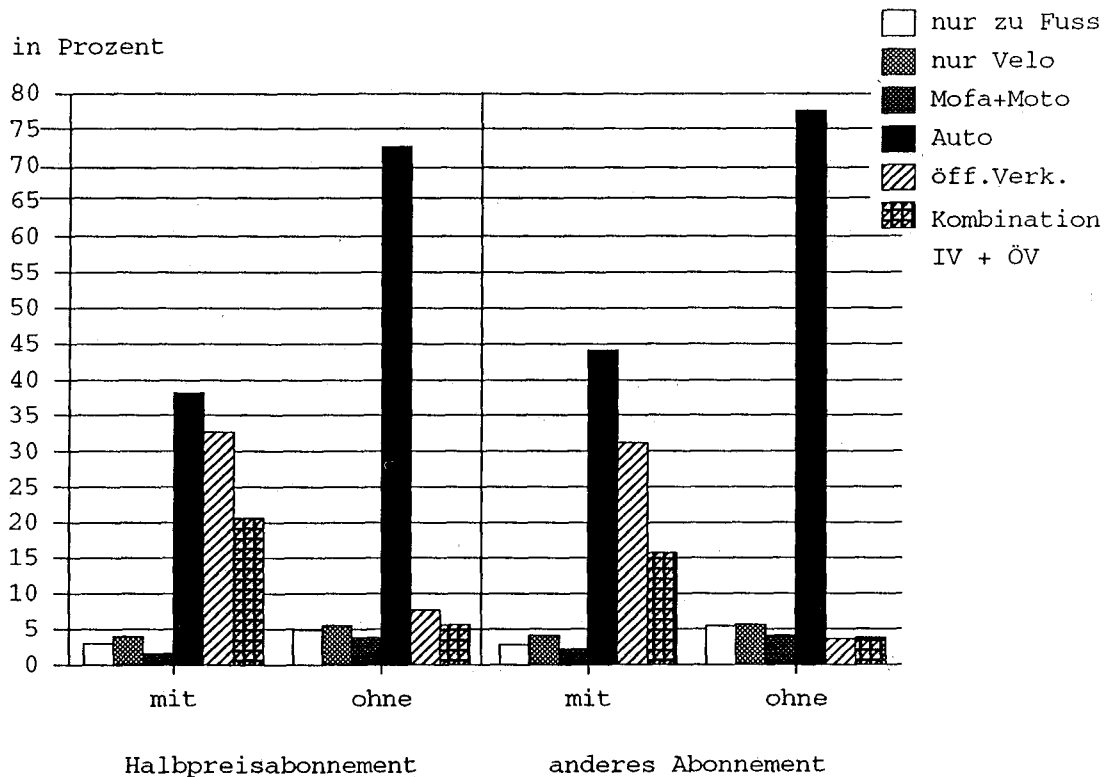
Verkehrsmittel	Autoverfügbarkeit		
	eigene	nach Absprache	keine
Individualverkehr			
nur zu Fuss	3,5%	3,3%	5,3%
nur Velo	3,7%	4,7%	6,4%
nur Mofa	0,1%	0,2%	3,5%
nur Moto	1,5%	2,7%	1,2%
Autolenker	67,6%	33,0%	5,8%
Automitfahrer	11,9%	34,8%	33,0%
öffentlicher Verkehr			
öff.Nahverkehr	0,2%	0,8%	3,8%
öff.Fernverkehr	2,5%	5,0%	15,5%
öff.Nah+Fernverkehr	0,8%	1,8%	13,1%
Kombination			
IV + ÖV			
Velo,Mofa+öff.Verk.	0,6%	2,3%	4,0%
Moto+öff.Verkehr	0,0%	0,2%	0,1%
Autolenker+öff.Verk.	6,7%	5,6%	0,6%
Automitfahrer+öff.Verk.	0,9%	5,4%	7,7%

in Prozent



T/G 21.2. Auswirkung des Abonnementsbesitzes auf die Verkehrsmittelwahl bei Ausflügen am Wochenende

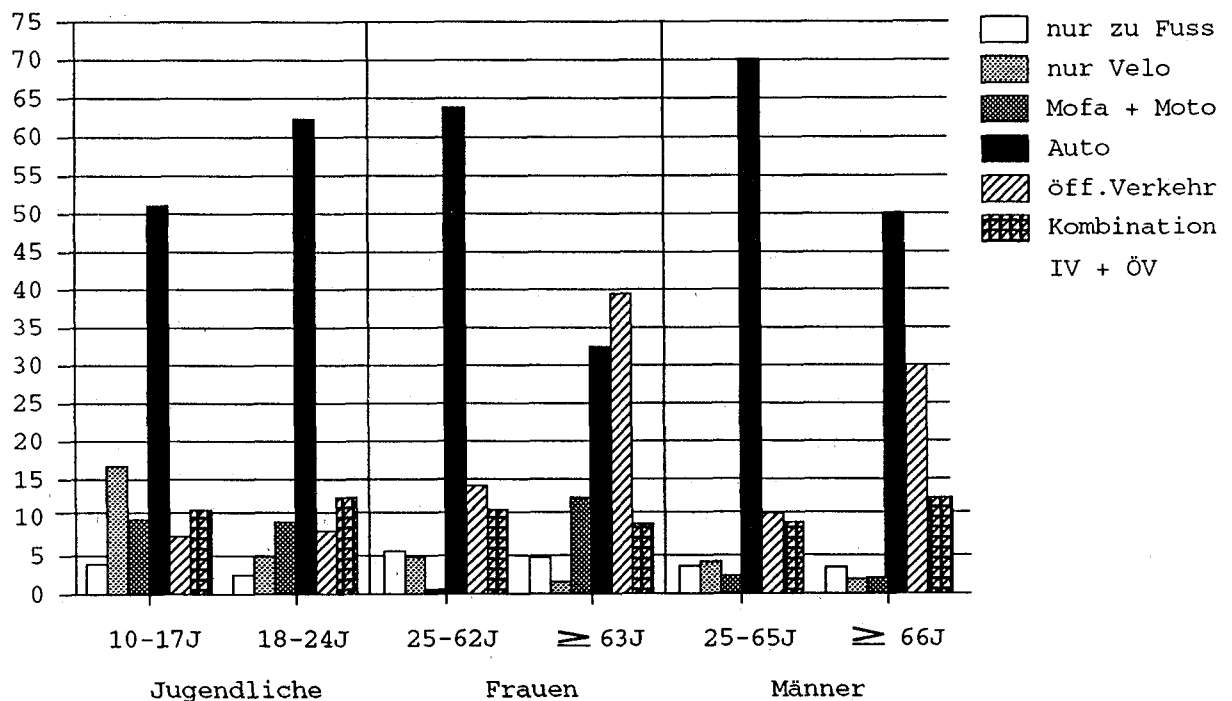
Verkehrsmittel	Halbpreis-Abonnement		andere Abonnemente	
	mit	ohne	mit	ohne
Individualverkehr				
nur zu Fuss	3,0%	4,9%	2,8%	5,4%
nur Velo	3,9%	5,5%	4,1%	5,6%
nur Mofa	0,6%	2,0%	1,2%	2,0%
nur Moto	1,0%	1,8%	1,0%	2,0%
Autolenker	23,2%	44,4%	21,5%	50,1%
Automitfahrer	15,0%	28,2%	22,5%	27,5%
öffentlicher Verkehr				
öff.Nahverkehr	2,0%	1,7%	4,7%	0,4%
öff.Fernverkehr	17,5%	3,5%	12,3%	2,2%
öff.Nah+Fernverkehr	13,3%	2,4%	14,2%	1,0%
Kombination IV + ÖV				
Velo, Mofa + öff.Verkehr	4,6%	1,0%	4,0%	0,5%
Moto + öff.Verkehr	0,1%	0,1%	0,2%	0,0%
Autolenker + öff.Verkehr	8,1%	1,9%	4,6%	1,5%
Automitfahrer + öff. Verkehr	7,8%	2,6%	6,9%	1,8%



T/G 21.3. Auswirkungen von Alter und Geschlecht auf die Verkehrsmittelwahl bei Ausflügen am Wochenende

Verkehrsmittel	Jugendliche		Frauen		Männer	
	10-17J	18-24J	25-62J	≥ 63J	25-65J	≥ 66J
Individualverkehr						
nur zu Fuss	3,9%	2,5%	5,6%	4,8%	3,6%	3,5%
nur Velo	16,8%	4,9%	4,9%	1,6%	4,2%	1,9%
nur Mofa	9,4%	3,6%	0,1%	0,0%	0,6%	2,0%
nur Moto	0,2%	5,8%	0,4%	12,6%	1,7%	0,2%
Autolenker	0,4%	35,8%	24,4%	7,6%	65,4%	41,2%
Automitfahrer	50,6%	26,6%	39,4%	25,0%	4,7%	8,8%
öffentlicher Verkehr						
öff.Nahverkehr	1,6%	1,2%	1,3%	4,7%	0,8%	3,9%
öff.Fernverkehr	4,9%	5,1%	7,5%	18,2%	5,7%	14,0%
öff.Nah+Fernverk.	1,1%	1,9%	5,4%	16,5%	4,0%	12,1%
Kombination						
IV + ÖV						
Velo,Mofa+öff.Verk.	4,1%	4,2%	2,1%	0,8%	1,8%	1,4%
Moto+öff.Verk.	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%
Autolenker+öff.Verk.	0,0%	2,3%	3,2%	1,8%	6,1%	7,7%
Automitfahrer+öff.Verk.	6,8%	6,0%	5,7%	6,4%	1,4%	2,6%

in Prozent



Literaturverzeichnis

- [1] BASYS: Vergleichbarkeit der Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 1984 und 1989, Gutachten für den Dienst GVF unter Mitarbeit von Abay+Meier und des IVT, D-Heilbronn, GVF-Auftrag Nr. 207, Januar 1992
- [2] Abay+Meier: Fahrleistungen im schweizerischen Strassenverkehr, Vergleich der Ergebnisse aus dem Mikrozensus "Verkehrsverhalten in der Schweiz 1989" mit anderen schweizerischen Fahrleistungserhebungen, GVF-Bericht 4/91, Zürich, November 1991
- [3] IPSO, Sozial- und Umfrageforschung: Mikrozensus 1989 Verkehr, Non-Response-Befragung, GVF-Auftrag Nr. 177, Zürich, März 1990
- [4] Stadtplanungsamt Bern, Amt für Statistik der Stadt Bern: Das Verkehrsverhalten der Haushalte in Stadt und Region Bern "Mikrozensus Verkehr 1989", Bern, Juni 1991
- [5] Département de l'économie publique, République et canton de Genève, service cantonal de statistique: Quelques aspects de la mobilité des Genevois - résultats du microrecensement de 1989, Aspects statistiques Nr. 88, Genève, Octobre 1992

Anhang: Fragebogen Mikrozensus 1989

- Verkehrsbefragung 1989, Haushaltbogen

- Verkehrsbefragung 1989, Personenfragebogen

Verkehrsbefragung 1989

Diese Befragung soll zeigen, über welche Verkehrsmittel die Bevölkerung verfügt und welche sie z. B. für den Weg zur Arbeit oder zur Verbringung der Freizeit benutzt. Die Ergebnisse sollen dazu beitragen, den Verkehr in Stadt und Land besser bewältigen zu können.

- Auf der Innenseite des violetten Bogens finden Sie:
 - Fragen zu Ihrem Haushalt,
 - Fragen über alle Haushaltsmitglieder.

Diese Fragen sollen durch eine Person für den ganzen Haushalt beantwortet werden.

- Ferner finden Sie sechs gelbe Fragebogen: es sind persönliche Fragebogen für alle Personen, die 10 Jahre und älter sind.

Sie und die anderen Haushaltsmitglieder sind gebeten, die gelben Fragebogen für den Stichtag, der auf dem weissen Adressblatt angegeben ist, zu beantworten.

- Wenn Sie Fragen oder Bemerkungen haben, geben wir Ihnen gerne Auskunft während der Bürozeit über Telefon 031/61 70 68.

- Bitte senden Sie Haushalts- und Personenfragebogen ausgefüllt am Tag nach dem Stichtag zurück. Sie ersparen uns auf diese Weise weitere Nachfragen. Ein frankiertes Antwortkuvert liegt bei.

- Wir bedanken uns bestens für Ihre Mitarbeit.

- Sind Sie interessiert an einem Kurzbericht über die wichtigsten Resultate dieser Befragung?

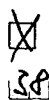
Ich wünsche gratis einen Kurzbericht auf
deutsch ☐₁ französisch ☐₂ italienisch ☐₃

DATENSCHUTZ

Diese Befragung wird bei einigen tausend Haushalten in der ganzen Schweiz durchgeführt. Ihre Adresse wurde durch ein Zufallsverfahren aus dem Telefonbuch ausgewählt. Mit einer Befragung auf Stichprobenbasis erhält man von relativ wenig Leuten Informationen, die für die gesamte Bevölkerung Gültigkeit haben. Ein solches Vorgehen ist kostengünstig und belastet nur einen kleinen Teil der Bevölkerung.

Ihre Teilnahme an unserer Umfrage erfolgt freiwillig. Sie helfen damit den Behörden, die Verkehrsprobleme besser zu lösen.

Nach den Datenschutzbestimmungen der Bundesverwaltung sind wir verpflichtet, alle Ihre Angaben vertraulich zu behandeln und nur für statistische Zwecke zu verwenden. Natürlich kennen wir Ihre Adresse, sonst hätten wir Ihnen diese Unterlagen nicht schicken können. Die aufgedruckte Nummer ist ein Adressersatz. Sobald die ausgefüllten Fragebogen bei uns eintreffen, werden sämtliche Angaben gelöscht, die eine Identifizierung der antwortenden Personen ermöglichen würden. Die Auswertung der Ergebnisse der Befragung erfolgt ohne Namen und Adressen der Umfrageteilnehmer und lässt keinerlei Rückschlüsse auf einzelne Personen zu.



Quadratische Felder, wenn zutreffend, bitte ankreuzen

In offene Felder bitte Zahlen einsetzen.

Fragen zum Haushalt

Zu welcher Gemeinde gehört Ihr Haushalt?

Seit welchem Jahr wohnen Sie in der jetzigen Wohngemeinde?

¹ 1 9

Wie wohnen Sie?

als Mieter (oder Pächter)

² ☐ 1

als Untermieter

☐ 2

als Genossenschafter

☐ 3

als Eigentümer im eigenen Haus/Wohnung

☐ 4

in Dienst- oder Freiwohnung

☐ 5

Wieviele bewohnbare Zimmer gibt es in Ihrer Wohnung?
(ohne Küche, Bad, WC, Keller, Estrich)

Anzahl Zimmer (halbe Zimmer nicht zählen)

³

Wieviele Wohnungen hat es in dem Haus, in dem Sie wohnen?

1 Wohnung

⁴ ☐ 1

2 - 8 Wohnungen

☐ 2

9 und mehr Wohnungen

☐ 3

Hat es in diesem Haus ...

nur Wohnungen

⁵ ☐ 1

Wohnungen und Wirtschaftsräume?

(Büro, Laden, Schule, Werkstatt, landwirtschaftliche Räume)

☐ 2

Verfügt Ihr Haushalt über ...

eine Zweitwohnung zur eigenen Benutzung
(Eigentümer oder Dauermieter)

⁶ ☐ 1

einen Wohnwagen, ein Wohnmobil,
einen Campingbus

☐ 2

Fahrzeuge und deren Benutzung

Fahrzeuge, die zu
Ihrem Haushalt
gehören

Wieviele?

Hubraum
(Zylinderinhalt)
des Motors

Alter des Fahrzeuges
(Jahr der ersten
Inverkehrsetzung)

Anzahl gefahrene Kilometer
im Jahr 1988

Wieviele eigene oder reser-
vierte Park- oder Garagen-
plätze haben Sie zuhause?

Auto (PW, Kombi)

¹

1. Auto
2. Auto
3. Auto

⁵ ccm
⁶ ccm
⁷ ccm

⁸ 1 9
⁹ 1 9
¹⁰ 1 9

total

¹³
¹⁵
¹⁷

davon im Ausland

¹⁴ km
¹⁶ km
¹⁸ km

²¹

Motorrad

²

1. Moto
2. Moto

¹¹ 1 9
¹² 1 9

¹⁹ km
²⁰ km

Mofa/Moped

³

Velo

⁴

Fragen zu den Personen im Haushalt

Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen für alle Haushaltsmitglieder!

3

Wieviele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt? (Sie inbegriffen)

Anzahl

0

		1	2	3	4	5	6
Personen-Nummer (Personen nach Alter geordnet)		1	2	3	4	5	6
Diese Nummern auf gelbe Fragebogen übertragen.		Älteste Person					Jüngste Person
Geburtsjahr	19..						
Geschlecht	männlich	☐ 1	☐ 1	☐ 1	☐ 1	☐ 1	☐ 1
	weiblich	☐ 2	☐ 2	☐ 2	☐ 2	☐ 2	☐ 2
Zivilstand	ledig	☐ 1	☐ 1	☐ 1	☐ 1	☐ 1	☐ 1
	verheiratet	☐ 2	☐ 2	☐ 2	☐ 2	☐ 2	☐ 2
	geschieden	☐ 3	☐ 3	☐ 3	☐ 3	☐ 3	☐ 3
	verwitwet	☐ 4	☐ 4	☐ 4	☐ 4	☐ 4	☐ 4
Stellung im Haushalt	<u>Verantwortlich für den Haushalt</u>						
	– Ehemann, Ehefrau; Partner/in in eheähnlicher Gemeinschaft	☐ 1	☐ 1	☐ 1	☐ 1	☐ 1	☐ 1
	– andere/r Wohnpartner/in	☐ 2	☐ 2	☐ 2	☐ 2	☐ 2	☐ 2
	– Verantwortliche Person ohne Partner/in	☐ 3	☐ 3	☐ 3	☐ 3	☐ 3	☐ 3
	<u>Verwandte</u>						
	– Sohn, Tochter, Schwiegersohn, -tochter	☐ 4	☐ 4	☐ 4	☐ 4	☐ 4	☐ 4
	– Eltern, Schwiegereltern	☐ 5	☐ 5	☐ 5	☐ 5	☐ 5	☐ 5
	– andere Verwandte	☐ 6	☐ 6	☐ 6	☐ 6	☐ 6	☐ 6
	<u>Nicht-Verwandte</u>						
	– z. B. Angestellte/r, Pensionär/in, Pflegekind	☐ 7	☐ 7	☐ 7	☐ 7	☐ 7	☐ 7
Nationalität	Schweizer/in	☐ 1	☐ 1	☐ 1	☐ 1	☐ 1	☐ 1
	Ausländer/in	☐ 2	☐ 2	☐ 2	☐ 2	☐ 2	☐ 2
Ausbildung (alle abgeschlossenen Schulstufen ankreuzen)	obligatorische Schule Primar-, Real-, Sekundar-, Bezirksschule	☐ 1	☐ 1	☐ 1	☐ 1	☐ 1	☐ 1
	Berufslehre, Vollzeit-Berufsschule z. B. Handelsschule, Lehrwerkstätte	☐ 2	☐ 2	☐ 2	☐ 2	☐ 2	☐ 2
	Maturitätsschule, Primarlehrerausbildung	☐ 3	☐ 3	☐ 3	☐ 3	☐ 3	☐ 3
	Höhere Fach- und Berufsausbildung Meistertitel, höhere Fachprüfung, eidg. Fachausweis	☐ 4	☐ 4	☐ 4	☐ 4	☐ 4	☐ 4
	Höhere Fachschule z. B. HTL, HWV, HKG, Schule für Sozialarbeit	☐ 5	☐ 5	☐ 5	☐ 5	☐ 5	☐ 5
	Universität, Hochschule	☐ 6	☐ 6	☐ 6	☐ 6	☐ 6	☐ 6

Gegenwärtige Erwerbssituation
 oder Hauptbeschäftigung
 (alle zutreffenden Antworten ankreuzen)

Erwerbstätig

- vollzeitlich ² ☐ 1 ☐ 1 ☐ 1 ☐ 1 ☐ 1 ☐ 1
- teilzeitlich ☐ 2 ☐ 2 ☐ 2 ☐ 2 ☐ 2' ☐ 2
- Durchschnittl. Stundenzahl pro Woche ³ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

Nicht erwerbstätig

- zur Zeit nicht erwerbstätig
aber auf Stellensuche oder
künftige Stelle zugesichert ⁴ ☐ 1 ☐ 1 ☐ 1 ☐ 1 ☐ 1 ☐ 1
- zur Zeit nicht erwerbstätig
und nicht auf Stellensuche ☐ 2 ☐ 2 ☐ 2 ☐ 2 ☐ 2 ☐ 2
- Hausarbeiten im eigenen Haushalt ☐ 3 ☐ 3 ☐ 3 ☐ 3 ☐ 3 ☐ 3
- Rentner/in, pensioniert ☐ 4 ☐ 4 ☐ 4 ☐ 4 ☐ 4 ☐ 4
- in Schul- oder Berufsausbildung ☐ 5 ☐ 5 ☐ 5 ☐ 5 ☐ 5 ☐ 5
- noch nicht schulpflichtig ☐ 6 ☐ 6 ☐ 6 ☐ 6 ☐ 6 ☐ 6
- anderes ☐ 7 ☐ 7 ☐ 7 ☐ 7 ☐ 7 ☐ 7

Fragen an Erwerbstätige

 Personen-Nummer
 (entsprechende Personen-Nummer
 von oben eintragen)

¹ ☐ ☐ ☐ ☐

Berufliche Stellung

- selbständig
eigener Betrieb, freierwerbend ² ☐ 1 ☐ 1 ☐ 1 ☐ 1
- mitarbeitendes Familienmitglied im
eigenen Betrieb ☐ 2 ☐ 2 ☐ 2 ☐ 2
- angestellt im höheren Kader
Direktor/in, Prokurist/in, Chefbeamte/in ☐ 3 ☐ 3 ☐ 3 ☐ 3
- angestellt im mittleren und
unteren Kader
Bürochef/in, Filialleiter/in, Gruppen-
chef/in, Vorarbeiter/in ☐ 4 ☐ 4 ☐ 4 ☐ 4
- angestellt in anderer Funktion
Angestellte/r, Arbeiter/in, Praktikant/in ☐ 5 ☐ 5 ☐ 5 ☐ 5
- Lehrling/Lehrtochter ☐ 6 ☐ 6 ☐ 6 ☐ 6
- andere Stellung ☐ 7 ☐ 7 ☐ 7 ☐ 7

 Gegenwärtige berufliche Tätigkeit
 und Wirtschaftszweig

 Bitte genau bezeichnen: z.B. Modellschreiner in
 einer Möbelfabrik, Verkäuferin in einem Leder-
 warengeschäft, Hochbauzeichner in einem
 Architekturbüro, Programmierer im Rechen-
 zentrum einer Grossbank, Physiotherapeutin in
 der eigenen Praxis, Verwaltungsangestellte im
 städtischen Bauamt, Landwirt auf Pachtbetrieb

Arbeitsort

 In welcher Gemeinde liegt der Arbeitsplatz,
 resp. wo beginnt normalerweise die Arbeit?

Sie haben stellvertretend für den Haushalt die notwendigen Angaben auf dem Blatt eingetragen. Wir danken Ihnen dafür und laden Sie – wie die anderen Mitglieder Ihres Haushaltes, die 10 Jahre und älter sind – dazu ein, den für Sie vorgesehenen persönlichen Bogen auszufüllen.

Übertragen Sie bitte vorher die Personen-Nummer aus diesem Bogen auf die entsprechenden gelben Personenfragebogen.

Mikrozensus

Verkehrsbefragung 1989

Personenfragebogen

Mit diesem Fragebogen möchten wir erfahren, welche Verkehrswege Sie persönlich am Stichtag – das Datum finden Sie auf dem weissen Adressblatt – gemacht haben und welche Verkehrsmittel Sie dabei benutzt haben.

Dieser Fragebogen soll von allen Personen, die mindestens 10 Jahre alt sind, ausgefüllt werden.

Bitte übertragen Sie die für Sie zutreffende Personennummer (1-6) aus dem violetten Haushaltbogen. Notieren Sie ferner Ihren Stichtag (siehe Datum auf weissem Adressblatt). Geben Sie uns – zur Vermeidung von Verwechslungen – bitte nochmals Jahrgang und Geschlecht an.

1
Ihre Personennummer ¹ (siehe violetten Fragebogen)
Stichtag (siehe Adressblatt) ² Tag ³ Monat
männlich ⁴ ☐ 1
weiblich ☐ 2
Geburtsjahr ⁵ 1 9

Haben Sie am Stichtag Ihre Wohnung (Ihr Haus, Ihren gegenwärtigen Aufenthaltsort) einmal verlassen oder sind Sie nie weggegangen?

⁶ ☐ 1 Ich bin ausser Haus gewesen ☐ 2 Ich bin nie weggegangen

Auf den beiden Innenseiten finden Sie einige Fragen zu den Wegen, die Sie an diesem Tag unternommen haben. Uns interessiert vor allem, von wo nach wo diese Wege geführt haben, welche Distanzen Sie dabei zurückgelegt und welche Verkehrsmittel Sie benutzt haben sowie Ihren Zeitbedarf für diese Wege.

Warum sind Sie nie weggegangen?

⁷ ☐ 1 Krankheit
☐ 2 kein Bedürfnis
☐ 3 Hausarbeit
☐ 4 schlechtes Wetter
☐ 5 Arbeitsplatz ist zuhause
☐ 6 hatte Besuch
☐ 7 Anderes

Bevor Sie aber mit dem Ausfüllen beginnen, möchten wir Sie bitten, noch die nachfolgenden Erläuterungen genau durchzulesen.

Bitte überspringen Sie die nächsten beiden Seiten und beantworten Sie nur noch die Fragen auf der letzten Seite.

Was ist ein Verkehrsweg?

Wenn Sie Ihre Wohnung (auswärtigen Aufenthaltsort, usw.) verlassen, um irgendwo hinzugehen, dann machen Sie einen Weg.

Wenn Sie von dort wieder weggehen – sei es, weil Sie nach Hause zurückkehren, oder sei es, um an einen anderen Ort zu gehen – machen Sie einen neuen Weg.

Wenn Sie Ihren Weg zu einem bestimmten Zielort unterbrechen, um z. B. Besorgungen, Besuche zu erledigen, so ergeben sich mehrere Wege.

Wenn Sie also auf dem Weg von der Arbeit nach Hause noch einkaufen gehen, so machen Sie zuerst einen Weg vom Arbeitsplatz zum Einkaufsort und dann einen zweiten Weg vom Einkaufsort bis zu Ihnen nach Hause.

Wenn Sie ohne ein bestimmtes Ortsziel spazieren oder herumfahren, machen Sie nur einen Weg.

Bitte machen Sie nun die gewünschten Angaben für alle Wege, die Sie am Stichtag gemacht haben, im oben beschriebenen Sinne.

AUSGANGSPUNKT

des ersten Weges: Von wo aus haben Sie am Stichtag Ihren ersten Weg unternommen?

1 d.h. wo haben Sie nach Mitternacht Ihren ersten Weg begonnen.

- ☐ 1 von zu Hause
- ☐ 2 von einer auswärtigen Unterkunft (Hotel, Ferienwohnung) oder von einem anderen auswärtigen Aufenthaltsort (z.B. Veranstaltungsort, Restaurant, Verwandte, etc.)

Ort

PLZ ²

WEG:**BEGINN:**

Um wieviel Uhr haben Sie diesen Weg begonnen?

z.B. 07 30 Uhr

ZWECK: Wieso haben Sie diesen Weg unternommen?

Wenn Sie einen Weg aus einem anderen Grund gemacht haben, als wir vorgegeben haben, so umschreiben Sie bitte möglichst präzise, zu welchem Zweck Sie diesen Weg gemacht haben

ZIEL: Wohin sind Sie auf diesem Weg gegangen/gefahren?

1

¹
Uhr Min

- ☐ 1 zur Arbeit, Schule
- ☐ 2 Einkauf, Besorgungen
- ☐ 3 Freizeit
- ☐ 4 geschäftlich, dienstlich
- ☐ 5 zurück zur eigenen Wohnung/ auswärtigen Unterkunft
- ☐ 6 Anderes, nämlich:

Ort

PLZ ¹

Strasse

evtl. Haus-Nummer

Ander Bezeichnung

2

²
Uhr Min

- ☐ 1 zur Arbeit, Schule
- ☐ 2 Einkauf, Besorgungen
- ☐ 3 Freizeit
- ☐ 4 geschäftlich, dienstlich
- ☐ 5 zurück zur eigenen Wohnung/ auswärtigen Unterkunft
- ☐ 6 Anderes, nämlich:

Ort

PLZ ²

Strasse

evtl. Haus-Nummer

Ander Bezeichnung

3

³
Uhr Min

- ☐ 1 zur Arbeit, Schule
- ☐ 2 Einkauf, Besorgungen
- ☐ 3 Freizeit
- ☐ 4 geschäftlich, dienstlich
- ☐ 5 zurück zur eigenen Wohnung/ auswärtigen Unterkunft
- ☐ 6 Anderes, nämlich:

Ort

PLZ ³

Strasse

evtl. Haus-Nummer

Ander Bezeichnung

4

⁴
Uhr Min

- ☐ 1 zur Arbeit, Schule
- ☐ 2 Einkauf, Besorgungen
- ☐ 3 Freizeit
- ☐ 4 geschäftlich, dienstlich
- ☐ 5 zurück zur eigenen Wohnung/ auswärtigen Unterkunft
- ☐ 6 Anderes, nämlich:

Ort

PLZ ⁴

Strasse

evtl. Haus-Nummer

Ander Bezeichnung

5

⁵
Uhr Min

- ☐ 1 zur Arbeit, Schule
- ☐ 2 Einkauf, Besorgungen
- ☐ 3 Freizeit
- ☐ 4 geschäftlich, dienstlich
- ☐ 5 zurück zur eigenen Wohnung/ auswärtigen Unterkunft
- ☐ 6 Anderes, nämlich:

Ort

PLZ ⁵

Strasse

evtl. Haus-Nummer

Ander Bezeichnung

Bitte benutzen Sie ein weiteres gelbes Blatt für die nächsten Wege.

DISTANZ:

Wie weit war dieser Weg?

Schätzen Sie die Entfernung möglichst genau. Bei Distanzen unter 3 km auf 100 m genau, z.B. 0,5 km

VERKEHRSMITTEL:

Bitte geben Sie alle Verkehrsmittel an, die Sie auf diesem Weg benutzt haben.

Bitte schätzen Sie die Distanz, die Sie mit jedem Verkehrsmittel zurückgelegt haben.

z.B. 0,4 km

ANKUNFT:

Um wieviel Uhr sind Sie angekommen?

Bitte geben Sie wieder die genaue Uhrzeit an

FORTSETZUNG:

- ☐ 1 Bin an diesem Tag nicht mehr von diesem Ort weggegangen.
☐ 2 Bin später am Tag wieder von diesem Ort weggegangen.

Bitte geben Sie uns auch die Angaben zu Ihrem 2. Weg.

- ☐ 1 Bin an diesem Tag nicht mehr von diesem Ort weggegangen.
☐ 2 Bin später am Tag wieder von diesem Ort weggegangen.

Bitte geben Sie uns auch die Angaben zu Ihrem 3. Weg.

- ☐ 1 Bin an diesem Tag nicht mehr von diesem Ort weggegangen.
☐ 2 Bin später am Tag wieder von diesem Ort weggegangen.

Bitte geben Sie uns auch die Angaben zu Ihrem 4. Weg.

- ☐ 1 Bin an diesem Tag nicht mehr von diesem Ort weggegangen.
☐ 2 Bin später am Tag wieder von diesem Ort weggegangen.

Bitte geben Sie uns auch die Angaben zu Ihrem 5. Weg.

- ☐ 1 Bin an diesem Tag nicht mehr von diesem Ort weggegangen.
☐ 2 Bin später am Tag wieder von diesem Ort weggegangen.

Bitte benutzen Sie ein weiteres gelbes Blatt für die nächsten Wege.

7

8

9

10

11

12

- ☐ 1 zu Fuss _____
☐ 2 Velo oder ☐ 3 Mofa _____
☐ 4 Motorrad _____
☐ 5 Auto/Mit wievielen Insassen? (Sie mitgezählt) ☐ 1 _____
☐ 6 Bus/Tram _____
☐ 7 Postauto _____
☐ 8 Bahn _____
☐ 9 Anderes _____

- 1 _____ km
2 _____ km
3 _____ km
4 _____ km
5 _____ km
6 _____ km
7 _____ km
8 _____ km

1 _____ Uhr _____ Min

1 _____ km

- ☐ 1 zu Fuss _____
☐ 2 Velo oder ☐ 3 Mofa _____
☐ 4 Motorrad _____
☐ 5 Auto/Mit wievielen Insassen? (Sie mitgezählt) ☐ 2 _____
☐ 6 Bus/Tram _____
☐ 7 Postauto _____
☐ 8 Bahn _____
☐ 9 Anderes _____

- 9 _____ km
10 _____ km
11 _____ km
12 _____ km
13 _____ km
14 _____ km
15 _____ km
16 _____ km

2 _____ Uhr _____ Min

2 _____ km

- ☐ 1 zu Fuss _____
☐ 2 Velo oder ☐ 3 Mofa _____
☐ 4 Motorrad _____
☐ 5 Auto/Mit wievielen Insassen? (Sie mitgezählt) ☐ 3 _____
☐ 6 Bus/Tram _____
☐ 7 Postauto _____
☐ 8 Bahn _____
☐ 9 Anderes _____

- 17 _____ km
18 _____ km
19 _____ km
20 _____ km
21 _____ km
22 _____ km
23 _____ km
24 _____ km

3 _____ Uhr _____ Min

3 _____ km

- ☐ 1 zu Fuss _____
☐ 2 Velo oder ☐ 3 Mofa _____
☐ 4 Motorrad _____
☐ 5 Auto/Mit wievielen Insassen? (Sie mitgezählt) ☐ 4 _____
☐ 6 Bus/Tram _____
☐ 7 Postauto _____
☐ 8 Bahn _____
☐ 9 Anderes _____

- 25 _____ km
26 _____ km
27 _____ km
28 _____ km
29 _____ km
30 _____ km
31 _____ km
32 _____ km

4 _____ Uhr _____ Min

4 _____ km

- ☐ 1 zu Fuss _____
☐ 2 Velo oder ☐ 3 Mofa _____
☐ 4 Motorrad _____
☐ 5 Auto/Mit wievielen Insassen? (Sie mitgezählt) ☐ 5 _____
☐ 6 Bus/Tram _____
☐ 7 Postauto _____
☐ 8 Bahn _____
☐ 9 Anderes _____

- 33 _____ km
34 _____ km
35 _____ km
36 _____ km
37 _____ km
38 _____ km
39 _____ km
40 _____ km

5 _____ Uhr _____ Min

5 _____ km

Welches Verkehrsmittel benutzen Sie im Sommer in der Regel für die unten aufgeführten Wege?

Wenn Sie für einen Weg regelmässig mehrere Verkehrsmittel benutzen (z.B. Tram und Bahn für den Arbeitsweg), so kreuzen Sie bitte alle an

13

		für den Arbeits- oder Schulweg	für geschäftliche oder dienstliche Fahrten	für alltägliche Einkäufe	für Einkäufe am Wochenende	für Ausflüge am Wochenende
Velo	¹ ☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	
Mofa/Töffli	² ☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	
Motorrad	³ ☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	
Auto, als Fahrer	⁴ ☐ 1 *	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	
Auto, als Mitfahrer	⁵ ☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	
Bahn	⁶ ☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	
Bus	⁷ ☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	
Tram	⁸ ☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	
Postauto	⁹ ☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	
Anderes	¹⁰ ☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	
zu Fuss	¹¹ ☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	
* Haben Sie am Arbeitsort einen reservierten Parkplatz?				¹² ☐ 1 Ja	☐ 2 Nein	

DATENSCHUTZ

Diese Befragung wird bei einigen tausend Haushalten in der ganzen Schweiz durchgeführt. Ihre Adresse wurde durch ein Zufallsverfahren aus dem Telefonbuch ausgewählt. Mit einer Befragung auf Stichprobenbasis erhält man von relativ wenig Leuten Informationen, die für die gesamte Bevölkerung Gültigkeit haben. Ein solches Vorgehen ist kostengünstig und belastet nur einen kleinen Teil der Bevölkerung.

Ihre Teilnahme an unserer Umfrage erfolgt freiwillig. Sie helfen damit den Behörden die Verkehrsprobleme besser zu lösen.

Nach den Datenschutzbestimmungen der Bundesverwaltung sind wir verpflichtet, alle Ihre Angaben vertraulich zu behandeln und nur für statistische Zwecke zu verwenden. Natürlich kennen wir Ihre Adresse, sonst hätten wir Ihnen diese Unterlagen nicht schicken können. Die aufgedruckte Nummer ist ein Adressersatz. Sobald die ausgefüllten Fragebogen bei uns eintreffen, werden sämtliche Angaben gelöscht, die eine Identifizierung der antwortenden Personen ermöglichen würden. Die Auswertung der Ergebnisse der Befragung erfolgt ohne Namen und Adressen der Umfrageteilnehmer und lässt keinerlei Rückschlüsse auf einzelne Personen zu.

Sind Sie im Besitz eines persönlichen Abonnements?

(ohne Mehrfahrtenkarte)

Sind Sie im Besitz eines Führerscheins?

Über welches Verkehrsmittel verfügen Sie selbst...?

Wieviele Kilometer sind Sie 1988 selbst mit dem Velo/Mofa gefahren?

14

Halbpreisabonnement	¹ ☐ 1	für Auto (PW)	² ☐ 1	täglich	Velo	⁵ km	
anderes Abonnement:		für Motorrad	☐ 2	Velo	³ ☐ 1	Mofa	⁶ km
– für Bahn	☐ 2	Anderes	☐ 3	Mofa/Töffli	☐ 2		
– für Bus/Tram	☐ 3			Motorrad	☐ 3		
– für Postauto	☐ 4			Auto	☐ 4		
– für mehrere öffentliche Verkehrsmittel kombiniert	☐ 5			... nur nach Absprache mit Familienmitgliedern			
– Anderes	☐ 6			Velo	⁴ ☐ 1		
				Mofa/Töffli	☐ 2		
				Motorrad	☐ 3		
				Auto	☐ 4		

Wir danken Ihnen herzlich für Ihre Mitarbeit