

Mobilität in Graubünden



Ergebnisse des
Mikrozensus Mobilität
und Verkehr 2010

Amt für Raumentwicklung
Amt für Energie und Verkehr
Amt für Natur und Umwelt
Amt für Wirtschaft und Tourismus
Tiefbauamt
Verkehrsplanung Stadt Chur

Impressum

Projektleitung

Walter Peng, Amt für Raumentwicklung

Begleitkommission

Richard Atzmüller, Amt für Raumentwicklung
Patrick Casanova, Amt für Wirtschaft und Tourismus
Werner Glünkin, Amt für Energie und Verkehr
Pius Stadler, Verkehrsplanung Stadt Chur
Peter Stirnimann, Tiefbauamt
Georg Thomann, Amt für Natur und Umwelt

Datenaufbereitung und -auswertung

Davide Marconi, PLANIDEA SA, Canobbio TI

Bearbeitung und Bericht

Peter Hartmann, Hartmann & Sauter, Chur

Gestaltung Titelblatt

Markus Bär, Amt für Raumentwicklung

Bezugsquelle

www.are.gr.ch > Dokumentation > Publikationen (Download PDF)

Datenquelle

BFS/ARE: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Soweit in allgemein gültigen Aussagen die männliche Form verwendet wird, gilt sie auch für weibliche Personen

Inhalt

| | |
|---|-----------|
| Wichtiges in Kürze | 1 |
| | |
| 1. Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr GR 2010 | 5 |
| | |
| 2. Fahrzeuge, Parkplätze und öV-Abonnemente | 6 |
| 2.1 Autobesitz der Haushalte | 6 |
| 2.2 Jahresfahrleistung der Personenwagen | 6 |
| 2.3 Parkplätze am Arbeitsort | 7 |
| 2.4 Besitz von Abos des öffentlichen Verkehrs | 7 |
| 2.5 Velobesitz der Haushalte | 8 |
| 2.6 Velobestand nach Velotyp | 8 |
| 2.7 Führerscheinbesitz nach Altersklasse | 9 |
| | |
| 3. Verkehrsaufkommen | 10 |
| 3.1 Gesamtes Tagesverkehrsaufkommen | 10 |
| 3.2 Tagesverkehrsaufkommen nach Wochentag | 11 |
| 3.3 Etappendistanzen nach Verkehrsmittel | 11 |
| 3.4 Distanzen pro Weg nach Verkehrszweck | 12 |
| 3.5 Häufigste Wegkombinationen | 13 |
| 3.6 Der Verkehr im Tagesablauf | 14 |

| | |
|---|-----------|
| 4. Verkehrsmittel | 16 |
| 4.1 Tagesdistanzen nach Verkehrsmittel (Modal Split) | 16 |
| 4.2 Mittlere Geschwindigkeit der Verkehrsmittel | 17 |
| 4.3 Besetzungsgrad der Autos | 18 |
| 4.4 ÖV- und LV-Etappen nach Verkehrszweck und Verkehrsmittel | 19 |
| 4.5 Verkehrsmittelwahl nach ÖV-Gütekategorie | 19 |
| 4.6 Zugsbenützung nach Zugstyp | 20 |
| 4.7 Autobenützung nach Strassentyp | 20 |
| 5. Verkehrszwecke | 21 |
| 5.1 Tagesdistanz und Wegzeit nach Verkehrszweck | 21 |
| 5.2 Arbeitsverkehr: Verkehrsmittelwahl und Entwicklung seit 2000 | 22 |
| 5.3 Einkaufsverkehr: Verkehrsmittelwahl und Entwicklung seit 2000 | 23 |
| 5.4 Freizeitverkehr: Verkehrsmittelwahl und Entwicklung seit 2000 | 24 |
| 5.5 Wichtigste Freizeitaktivitäten | 25 |
| 5.6 Verkehrsmittelwahl bei Geschäftstätigkeiten und Dienstfahrten | 26 |
| 6. Verkehrsmittelbenutzung junger Erwachsener | 27 |
| 7. Reisen | 28 |
| 7.1 Lange Reisen (Reise mit mindestens einer Übernachtung) | 28 |
| 7.2 Herkunft der Besucher Graubündens (nur Besucher aus der CH) | 29 |
| 7.3 Verkehrsmittelwahl der Besucher Graubündens aus der CH | 30 |

| | |
|---|-----------|
| 8. Jahresmobilität | 31 |
| 8.1 Jahresmobilität nach Verkehrsmittel (ohne Flüge) | 31 |
| 8.2 Jahresmobilität nach Verkehrszweck (mit Flügen) | 32 |
| | |
| 9. Einstellungen zur Verkehrspolitik | 33 |
| 9.1 Meinung zu aktuellen verkehrspolitischen Fragen | 33 |
| 9.2 Verwendung der Einnahmen aus dem Strassenverkehr | 34 |
| 9.3 Im Stau stehen | 35 |
| 9.4 Einsatz der Gelder im Strassenverkehr | 36 |
| 9.5 Massnahmen im öffentlichen Verkehr | 36 |
| 9.6 Attraktivitätssteigerung im öffentlichen Verkehr | 37 |
| | |
| Glossar (aus dem Bericht zum Mikrozensus Schweiz 2010) | 38 |

Anhang

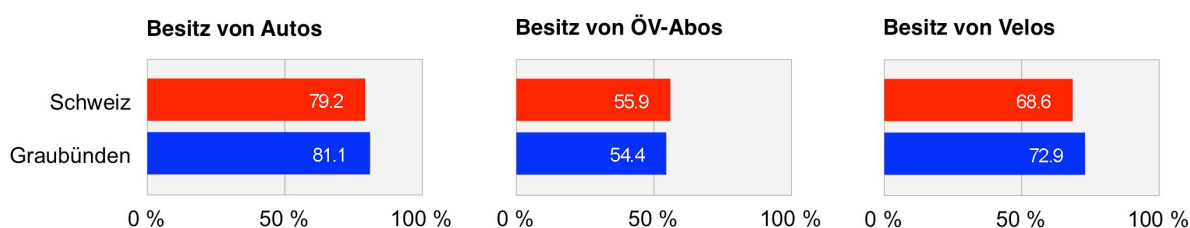
Sämtliche Auswertungstabellen Mikrozensus Mobilität und Verkehr
Graubünden 2010 mit Lesebeispiel

Wichtiges in Kürze

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr Graubünden 2010 basiert auf einer Befragung von ca. 1'600 Personen bzw. Haushalten in Graubünden. Der Mikrozensus wiedergibt das heutige Mobilitätsverhalten der Bevölkerung Graubündens und vergleicht es mit dem Verhalten in der gesamten Schweiz. Die wichtigsten Aussagen des Mikrozensus betreffen den Besitz von Fahrzeugen, das tägliche Verkehrsaufkommen nach Verkehrsmitteln und Fahrtzwecken, die Reisetätigkeit sowie die Einstellung zu aktuellen verkehrspolitischen Fragen.

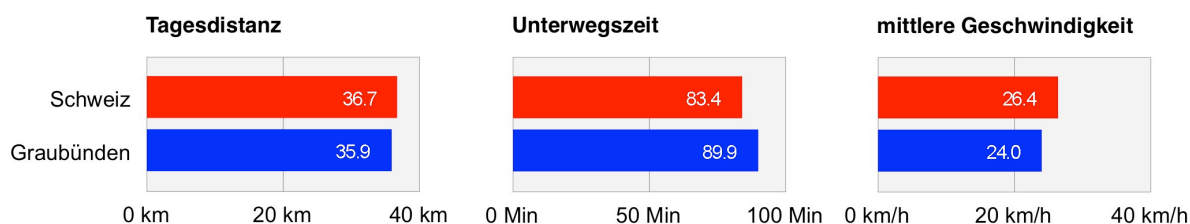
Eine wichtige Erkenntnis aus dem Vergleich Graubünden - Schweiz ist die Tatsache, dass sich die Bevölkerung Graubündens hinsichtlich ihrem täglichen Mobilitätsverhalten nur unwesentlich von der übrigen Schweiz unterscheidet. Graubünden stellt in Bezug auf die Mobilität seiner Bevölkerung keinen innerschweizerischen Sonderfall dar. Bezogen auf wichtige Aspekte der Mobilität zeigt sich im Kanton Graubünden heute das folgende Bild:

Über 80 % aller bündnerischen Haushalte besitzen zumindest ein Auto und fast 30 % der Haushalte besitzen zwei oder mehr Autos. Der Besitz von Velos ist ebenfalls hoch, aber nicht ganz so ausgeprägt wie der Autobesitz. Abos des öffentlichen Verkehrs besitzen zwar weniger, aber immer noch mehr als die Hälfte aller Bündner. Einige von ihnen besitzen gar zwei oder mehr unterschiedliche Abos.



Beim Besitz des Führerscheins zeigt sich eine klare Tendenz. Während seit dem Jahr 2000 ein stabiler Anteil von ca. 80 % aller Bündner den Führerschein besitzt, hat der entsprechende Anteil bei der Altersklasse 18-24 Jahre in diesen 10 Jahren von 66 % auf 58 % abgenommen (siehe Seite 9).

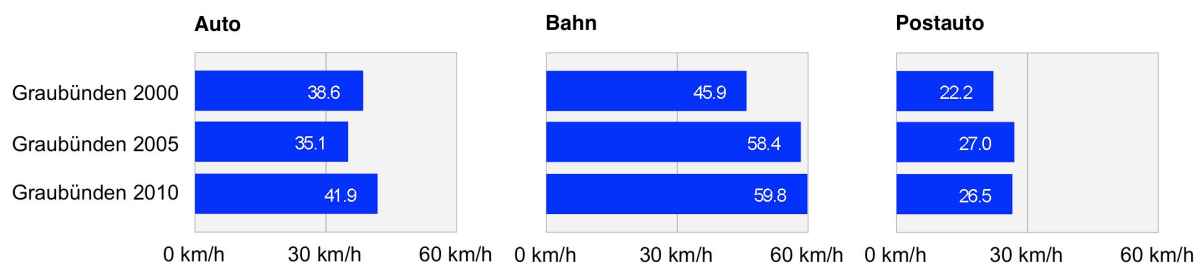
Im Mittel legt jeder Einwohner Graubündens ab 6 Jahren zu Fuss und mit allen Verkehrsmitteln im Inland pro Tag 36 km zurück und benötigt dazu 90 Minuten. Damit legt er zwar einen km weniger zurück als der durchschnittliche Schweizer, er ist dafür aber 6.5 Minuten länger und etwas mehr als 2 km/h langsamer unterwegs.



Bei der Wahl der Verkehrsmittel sind die Prioritäten eindeutig und klar. Etwas mehr als zwei Drittel der Tagesdistanz wird mit dem Privatauto zurückgelegt, gefolgt vom öffentlichen Verkehr mit 22 % und dem Langsamverkehr mit etwas weniger als 10 %.



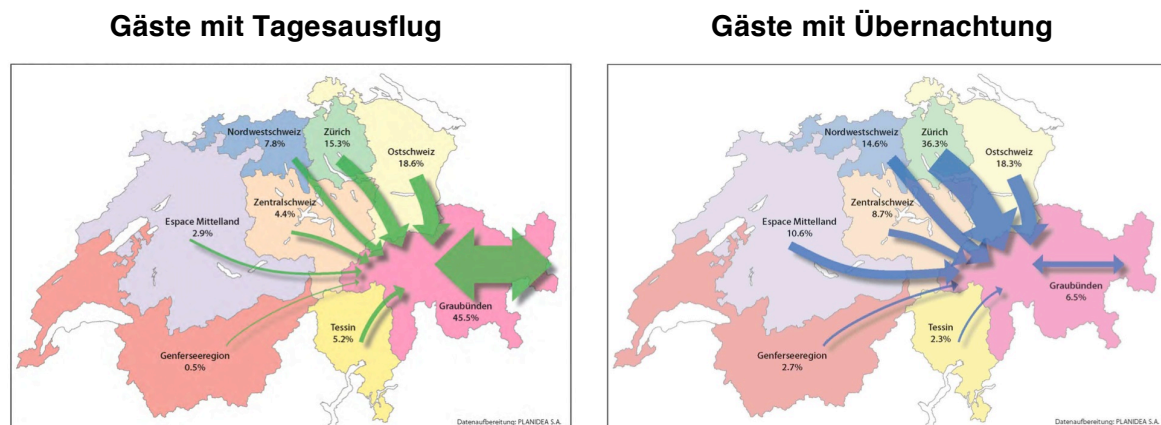
Die mittlere Geschwindigkeit der Verkehrsmittel hat sich in Graubünden seit 2000 unterschiedlich entwickelt. Während das Privatauto und das Postauto nur unwesentlich schneller wurden, fährt man heute mit der Bahn deutlich schneller als noch vor zehn Jahren.



Mit Abstand wichtigster Verkehrszweck ist die Freizeit. 42 Prozent der Tagesdistanz und etwas mehr als die Hälfte der täglichen Unterwegszeit dienen Freizeitaktivitäten. An zweiter Stelle folgt mit etwas mehr als 20 % die Arbeit und an dritter Stelle der Einkauf.



Während bei den Tagesausflügen mit Ziel in Graubünden naturgemäss die Bündner selber im Vordergrund stehen, sind es bei den Ausflügen mit Übernachtung an erster Stelle die Zürcher und Ostschweizer gefolgt von den übrigen Schweizern.



Für alle Verkehrszwecke und mit allen Verkehrsmitteln legt der Bündner im Mittel während dem ganzen Jahr im In- und Ausland über 16'000 km zurück. Damit ist der Bündner etwas weniger mobil als der Schweizer, der im Jahr etwas mehr als 20'000 km zurücklegt. Von der gesamten Jahresmobilität gehören zwei Drittel zur Alltagsmobilität in der gewohnten Umgebung, 13 % betreffen Tagesreisen und 21 % sind Reisen mit mindestens einer Übernachtung.

| Jahresmobilität pro Person (km/Jahr) | Alltag | Reise 1 Tag | Reise > 1 Tag | Total |
|---|---------------|------------------------|-----------------------------|---------------|
| Total Distanzen im In- und Ausland | 10'648 | 2'181 | 3'475 | 16'304 |
| Distanzen nach Hauptverkehrsmittel | | | | |
| zu Fuss | 675.7 | 7.2 | 1.1 | 684.0 |
| Velo | 223.7 | 12.2 | 0.0 | 235.9 |
| Mofa | 7.8 | 0.0 | 0.0 | 7.8 |
| Motorrad und Kleinmotorrad | 109.7 | 26.2 | 7.6 | 143.5 |
| Auto | 7266.5 | 1542.9 | 822.3 | 9631.7 |
| Bahn | 1861.4 | 486.9 | 243.1 | 2591.3 |
| Postauto | 213.9 | 34.4 | 1.2 | 249.5 |
| Tram / Bus | 457.3 | 11.1 | 1.9 | 470.3 |
| Flugzeug | 0.0 | 0.0 | 2301.0 | 2301.0 |
| Distanzen nach Verkehrsart | | | | |
| Langsamverkehr (zu Fuss und Velo) | 899.5 | 19.4 | 1.1 | 920.0 |
| Motorisierter Individualverkehr | 7384.0 | 1569.1 | 829.9 | 9783.0 |
| Öffentlicher Verkehr | 2532.5 | 532.5 | 246.2 | 3311.2 |
| Flugzeug | 0.0 | 0.0 | 2301.0 | 2301.0 |
| Distanzen nach Verkehrszweck | | | | |
| Arbeit | 2964.6 | - | - | 2964.6 |
| Ausbildung | 713.8 | - | - | 713.8 |
| Einkauf | 1651.3 | - | - | 1651.3 |
| Geschäftliches / Dienstreise | 472.2 | 291.9 | 687.0 | 1451.1 |
| Freizeit | 3987.9 | 1871.5 | 2670.0 | 8529.4 |
| Service und Begleitung | 841.2 | - | - | 841.2 |

Alltag: Alltagsmobilität, die ausschliesslich in der gewohnten Umgebung des Befragten stattfindet

Reise 1 Tag: Tagesreisen ausserhalb der gewohnten Umgebung, die mit Aufenthalt mind. drei Stunden dauern

Reise > 1 Tag: Reisen, bei denen mindestens eine Übernachtung nicht zu Hause erfolgt

Im Vergleich zum letzten Mikrozensus 2005 hat sich im Mobilitätsverhalten der Bündner nur wenig geändert. Ausgewählte Beispiele mit genügender Aussagekraft sind im nachfolgenden Berichtsteil und in den entsprechenden Tabellen im Anhang aufgeführt.

1. Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr Graubünden 2010

Wie schon in den Jahren 2000 und 2005 nahm der Kanton Graubünden auch im Jahr 2010 die vom Bund im Rahmen des „Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010“ gebotene Gelegenheit für eine verdichtete Befragung in Graubünden wahr. So wurden im Jahr 2010 im Kanton Graubünden Interviews gemäss folgender Zusammenstellung durchgeführt: Total Kanton Graubünden: ca. 1'600 Interviews; Agglomeration Chur: ca. 700 Interviews; Stadt Chur: ca. 350 Interviews; Agglomeration St. Moritz: ca. 250 Interviews. Schweizweit wurden insgesamt rund 60'000 Haushalte bzw. 63'000 Personen befragt.

Auf der Grundlage dieser verdichteten Befragung war es möglich, besonders interessierende Aspekte des Verkehrsverhaltens der Bündner Bevölkerung zu erfassen und diese sowohl mit dem durchschnittlichen gesamtschweizerischen Verhalten zu vergleichen als auch Tendenzen zu gewissen innerbündnerischen Unterschieden festzustellen. Die Auswertung der Befragung in Graubünden wurde durch das Büro PLANIDEA, Canobbio, TI durchgeführt, welches auch die gesamtschweizerische Auswertung für den Bund vorgenommen hatte.

Der vorliegende Bericht hat die wichtigsten Ergebnisse und Interpretationen der Befragung in Graubünden von 2010 zum Inhalt. Um in einzelnen Fällen auch Aussagen über Änderungen im Verkehrsverhalten zu ermöglichen (Zeitreihen), entsprechen Aufbau und Inhalt des Berichts weitgehend den Vorgängerberichten des Mikrozensus Graubünden 2000 und 2005.

Die Ergebnisse von Stichprobenerhebungen sind immer mit einer Unsicherheit behaftet, da sie nur einen Teil der interessierenden Bevölkerung umfassen. Der Grad der Ungenauigkeit, bzw. das Ausmass des entsprechenden Vertrauensintervalls, hängt u.a. vom Umfang der Stichprobe und der Streuung des betrachteten Merkmals ab. Bei der Interpretation der Aussagen in diesem Bericht ist daher immer auch das in den dazugehörigen Tabellen im Anhang aufgeführte Vertrauensintervall zu beachten. Dies gilt insbesondere bei Aussagen zu den drei Teilräumen Agglomeration Chur, Stadt Chur und Agglomeration St. Moritz mit kleiner Befragungsbasis.

Weitere Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 mit z.T. wesentlich umfangreicheren Analysen und Interpretationen finden sich im Bericht zur Mobilität in der Schweiz der Bundesämter für Statistik (BFS) und Raumentwicklung (ARE) von 2012.

2. Fahrzeuge, Parkplätze und ÖV-Abos

2.1 Autobesitz der Haushalte

Wie in vielen städtischen Gebieten der Schweiz, besitzen in der Stadt Chur mit fast 30 % der Haushalte überdurchschnittlich viele Haushalte kein Auto. Schweizweit besitzen gut 20 % der Haushalte kein Auto. Dass in der Agglomeration St. Moritz "nur" 17 % der Haushalte kein Auto besitzen, mag allenfalls an der peripheren Lage von St. Moritz liegen.

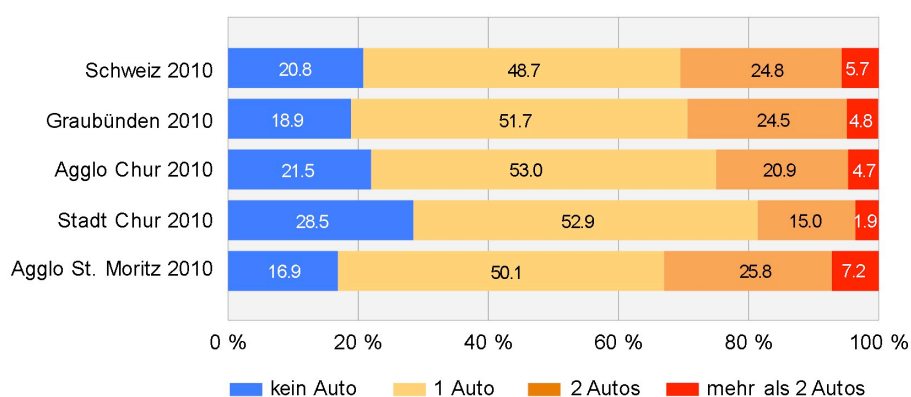


Abbildung 2.1: Anteil der Haushalte nach Autobesitz

2.2 Jahresfahrleistung der Personenwagen

In Graubünden und in der Schweiz liegt die Jahresfahrleistung aller Personenwagen bei ca. 12'000 km. Bei den Erstwagen beträgt sie ca. 13'600 km und bei den Zweitwagen knapp 8'000 km. In der Stadt Chur und in der Agglomeration St. Moritz liegen die Jahresfahrleistungen der Personenwagen deutlich unter dem schweizerischen Mittel.

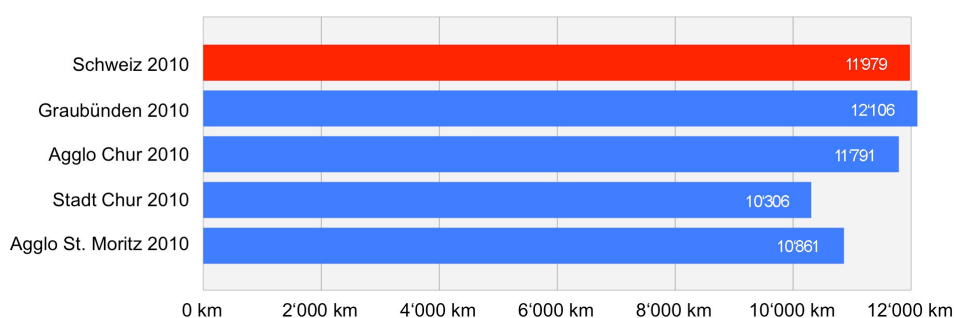


Abbildung 2.2: Jahresfahrleistung aller Personenwagen im In- und Ausland

2.3 Parkplätze am Arbeitsort

Parkplätze am Arbeitsort spielen eine wichtige Rolle bei der Verkehrsmittelwahl im Arbeitsverkehr. Schweizweit verfügen zwei Drittel aller Erwerbstätigen über einen Parkplatz am Arbeitsort, und mehr als der Hälfte der Erwerbstätigen steht der Parkplatz gratis zur Verfügung. In Graubünden verfügen sogar mehr als drei Viertel aller Erwerbstätigen über einen Parkplatz am Arbeitsort und für mehr als 60 % der Erwerbstätigen ist das Parkieren gratis.

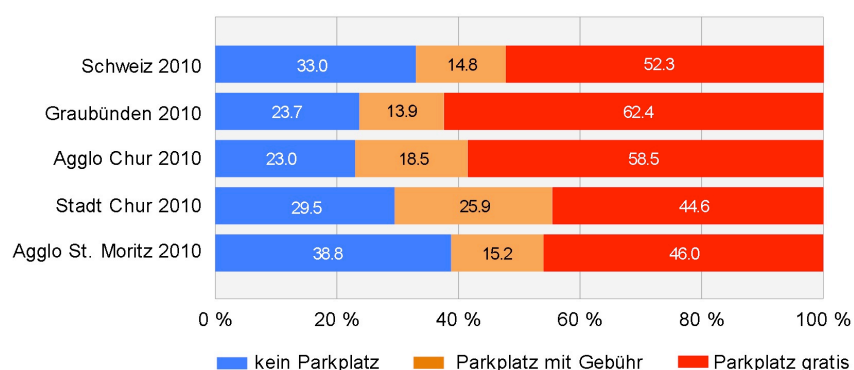


Abbildung 2.3: Anteil der Erwerbstätigen nach Verfügbarkeit über einen Parkplatz am Arbeitsort

2.4 Besitz von Abos des öffentlichen Verkehrs

Deutlich mehr als die Hälfte aller Schweizer und aller Bündner besitzt zumindest ein Abo des öffentlichen Verkehrs und deutlich weniger als die Hälfte gar kein Abo. Mit Abstand am beliebtesten ist das Halbtaxabo, während das Generalabo (GA) von weniger als 10 % der Bevölkerung erworben wird.

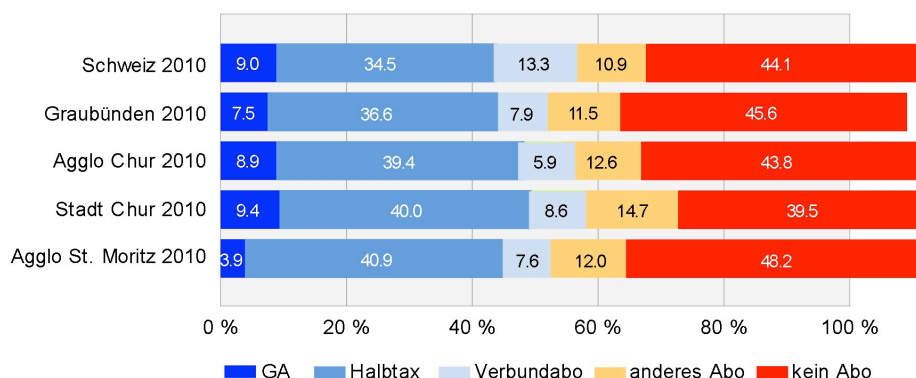


Abbildung 2.4: Anteil der Personen nach Typ ÖV-Abo (wegen Doppelnennungen z.T. Summe über 100 %)

2.5 Velobesitz der Haushalte

Trotz den besonderen topographischen Verhältnissen besitzen in Graubünden mehr Haushalte zumindest ein Velo als dies im schweizerischen Mittel der Fall ist. Kein Velo besitzen mit ca. 27 % gut ein Viertel aller bündnerischen Haushalte und mehr als zwei Velos 30 % der Haushalte Graubündens.

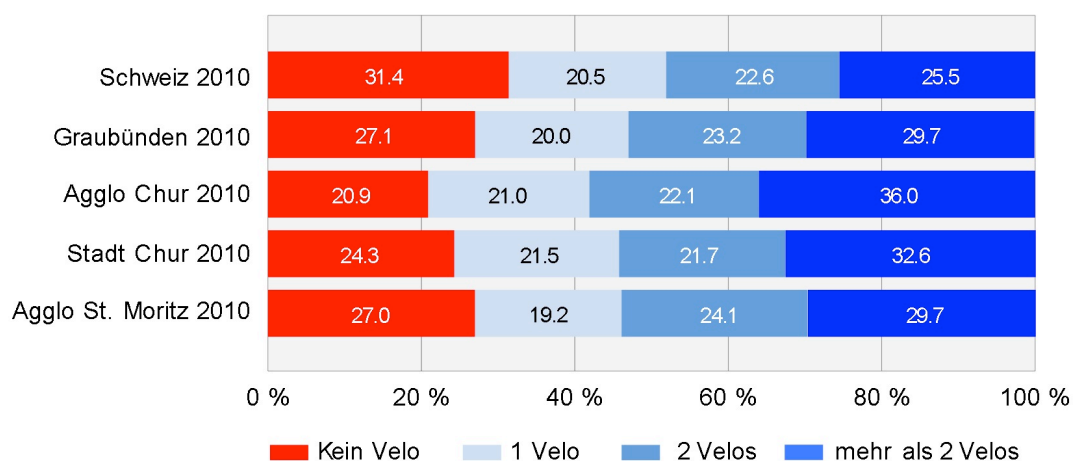


Abbildung 2.5: Anteil der Haushalte nach Velobesitz

2.6 Velobestand nach Velotyp

In der ganzen Schweiz besitzen die Haushalte im Mittel 1.85 Velos pro Haushalt, in Graubünden sind es deutlich mehr, nämlich 2.70 Velos pro Haushalt. Während schweizweit 54 % der Velos "normale" Velos sind, gefolgt von 28 % Mountainbikes, sind in Graubünden 48 % der Velos Mountainbikes und 37 % "normale" Velos. Die aufkommenden E-Bikes machten im Jahr 2010 schweizweit (erst) 1.6 % und in Graubünden 0.7 % aller Velos aus.

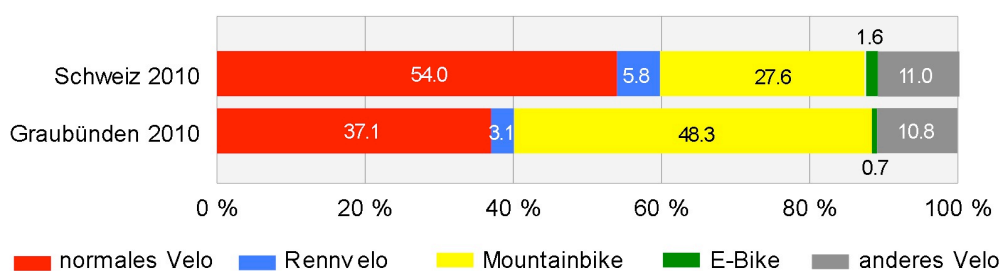


Abbildung 2.6: Anteil unterschiedlicher Velotypen am gesamten Velobestand

2.7 Führerscheinbesitz nach Altersklasse

In der Gesamtbevölkerung liegt der Anteil der Personen mit einem Führerschein sowohl schweizweit als auch im Kanton Graubünden seit dem Jahr 2000 stabil bei ca. 80 %. Bei den Jugendlichen im Alter von 18-24 Jahren hingegen ging der Führerscheinbesitz seit dem Jahr 2000 deutlich zurück, in der ganzen Schweiz um ca. 10 und in Graubünden um ca. 8 Prozentpunkte.

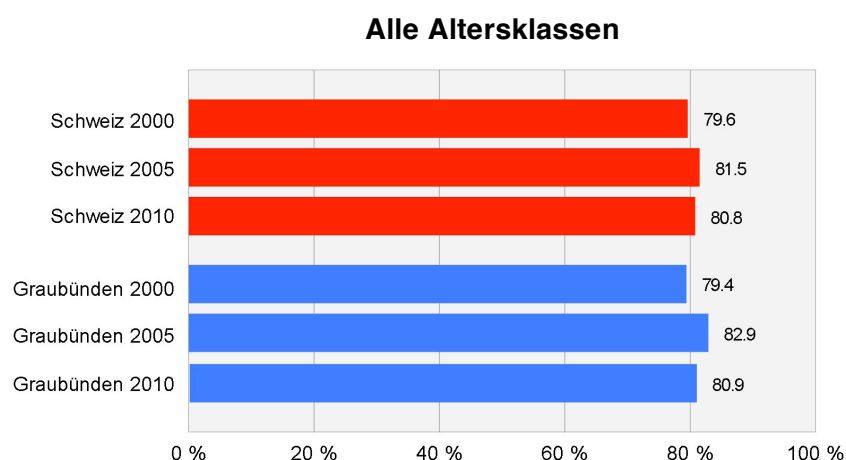


Abbildung 2.7a: Anteil der Personen aller Altersklassen mit Führerscheinbesitz

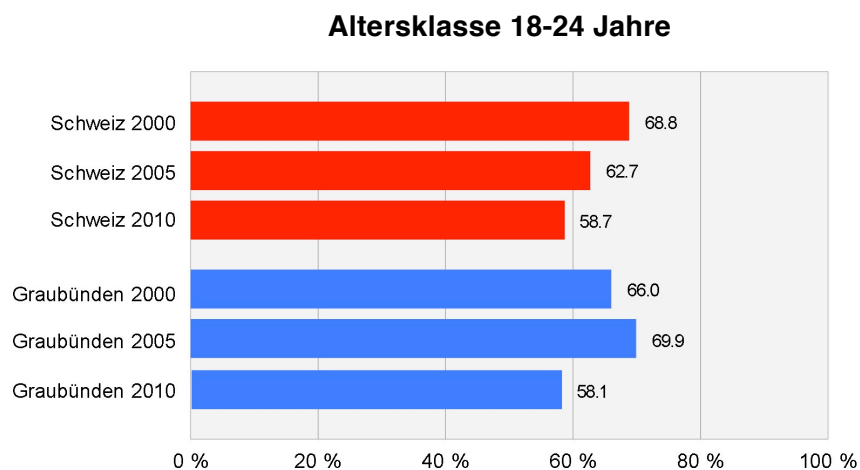


Abbildung 2.7b: Anteil der Personen der Altersklasse 18-24 Jahre mit Führerscheinbesitz

3. Verkehrsaufkommen

3.1 Gesamtes Tagesverkehrsaufkommen

In der Schweiz werden pro Tag und Person knapp 37 km zurückgelegt und dafür etwas über 83 Minuten benötigt. Der Bündner legt pro Tag zwar knapp 1 km weniger zurück als der Schweizer, er ist dafür aber gut 6 Minuten länger unterwegs. Die Unterschiede zwischen den Geschlechtern sind deutlich. So ist die mittlere Tagesdistanz des Bündner Mannes mit etwas über 40 km über 25 % länger als die Tagesdistanz der Bündner Frauen von knapp 32 km.

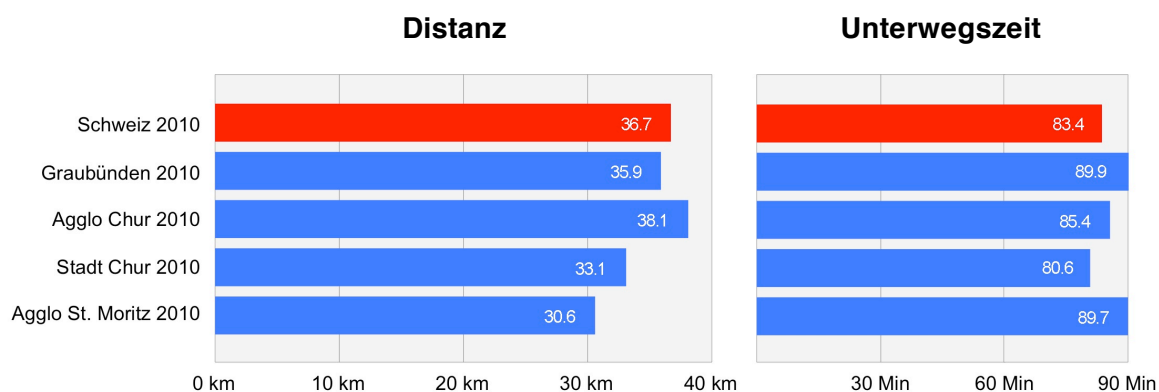


Abbildung 3.1a: Mittlere Distanz und Unterwegszeit pro Tag aller Personen im Inland

Die mittlere Tagesdistanz nimmt bezogen auf die ganze Schweiz tendenziell leicht zu. Für Graubünden ist keine Tendenz erkennbar.

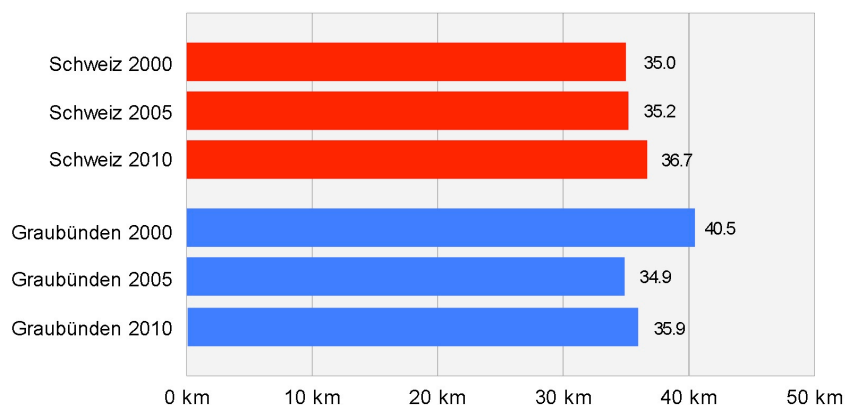


Abbildung 3.1b: Entwicklung der mittleren Tagesdistanz Schweiz und Graubünden 2000 - 2010

3.2 Tagesverkehrsaufkommen nach Wochentag

Sowohl in der Schweiz als auch in Graubünden werden von Montag bis Freitag etwa doppelt so viele Wege zurückgelegt wie am Sonntag. Das gleiche Verhältnis gilt auch für die Anzahl zurückgelegter Etappen.

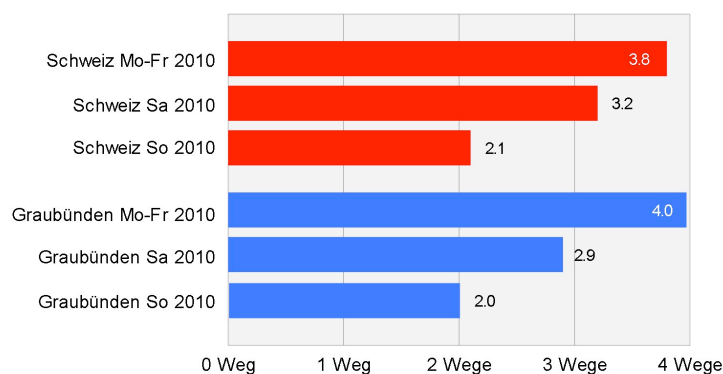


Abbildung 3.2: Anzahl Wege pro Person und Tag nach Wochentag

3.3 Etappendistanzen nach Verkehrsmittel

Zu Fuss ist man in Graubünden sehr ähnlich unterwegs wie in der gesamten Schweiz. Ca. 60 % der Etappen zu Fuss sind bis zu 0.5 km und ca. 80 % bis zu 1.0 km lang. Mit dem Velo und mit dem Auto werden in Graubünden im Vergleich zur gesamten Schweiz mehr kurze und weniger lange Etappen zurückgelegt. So beträgt der Anteil der ganz kurzen Autofahrten von höchstens 1.0 km schweizweit knapp 10 %, in Graubünden jedoch über 14 %.

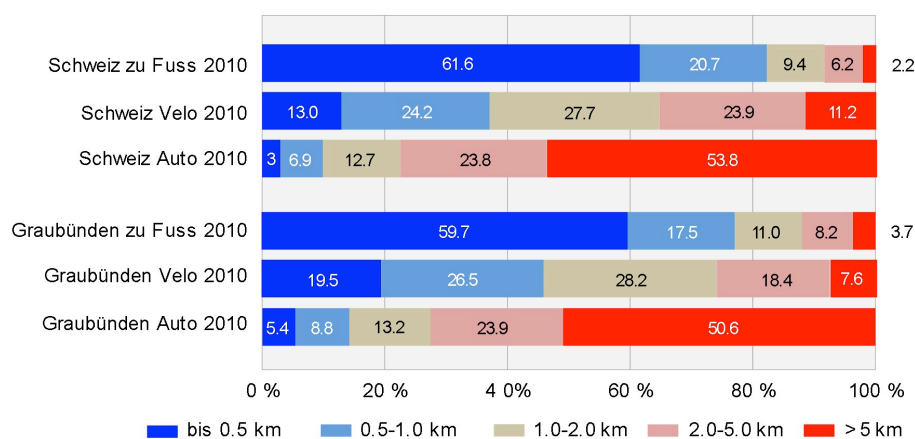


Abbildung 3.3: Anteil der Etappendistanzen zu Fuss, mit dem Velo und mit dem Auto

3.4 Distanzen pro Weg nach Verkehrszweck

Die Arbeitswege sind schweizweit rund doppelt so lang wie die Einkaufswege und etwa gleich lang wie die Freizeitwege. In Graubünden sind die Arbeitswege deutlich kürzer als in der gesamten Schweiz, und in der Stadt Chur sind die Einkaufswege weniger als halb so lang als in den übrigen Gebieten.

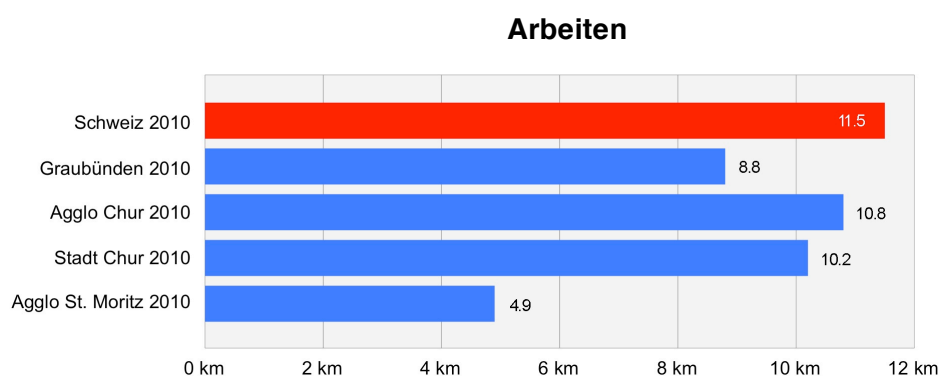


Abbildung 3.4a: Mittlere Distanz pro Person und Weg im Arbeitsverkehr

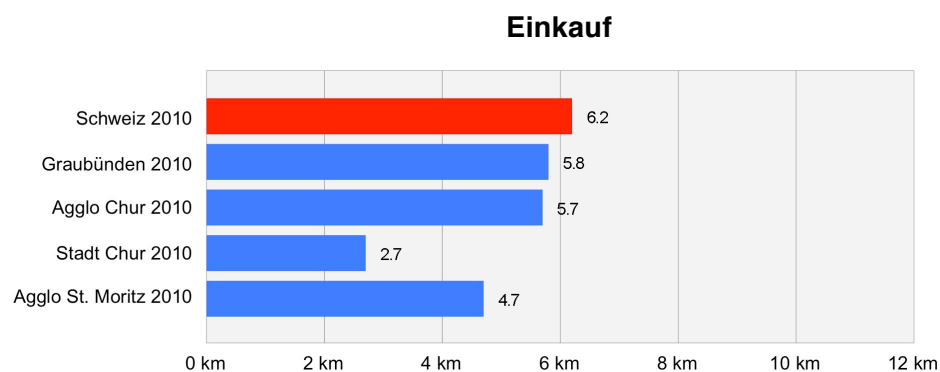


Abbildung 3.4b: Mittlere Distanz pro Person und Weg im Einkaufsverkehr

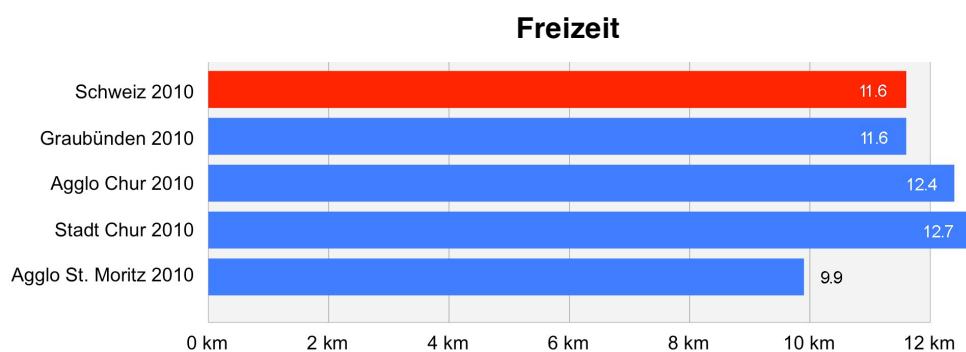


Abbildung 3.4c: Mittlere Distanz pro Person und Weg im Freizeitverkehr

3.5 Häufigste Wegkombinationen

Sowohl schweizweit als auch in Graubünden dominieren die Wegkombinationen Freizeit und Einkauf, Arbeit und Einkauf sowie Arbeit und Freizeit die übrigen Kombinationen deutlich. Auffallend ist, dass die Wegkombination Arbeit und Einkauf im Kanton Graubünden deutlich wichtiger ist als in der gesamten Schweiz.

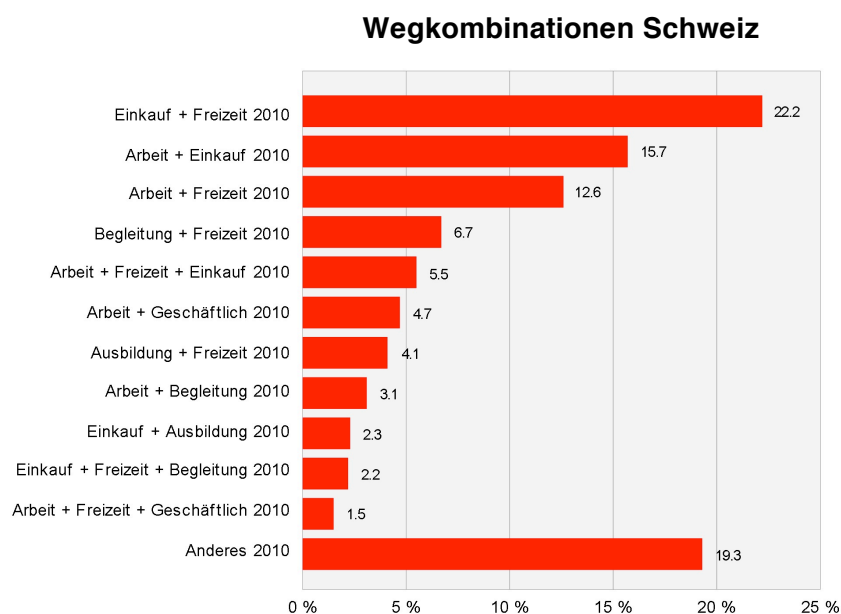


Abbildung 3.5a: Anteil der häufigsten Wegkombinationen in der Schweiz

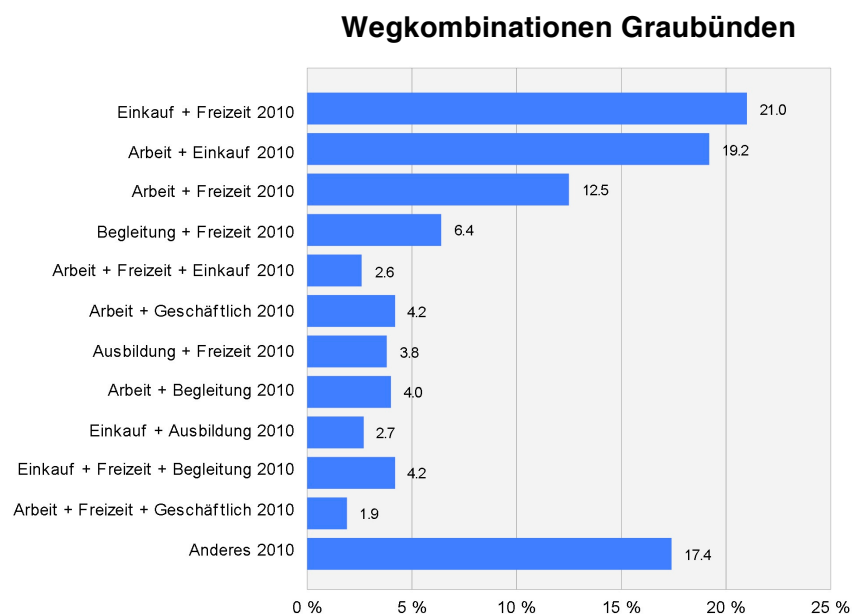
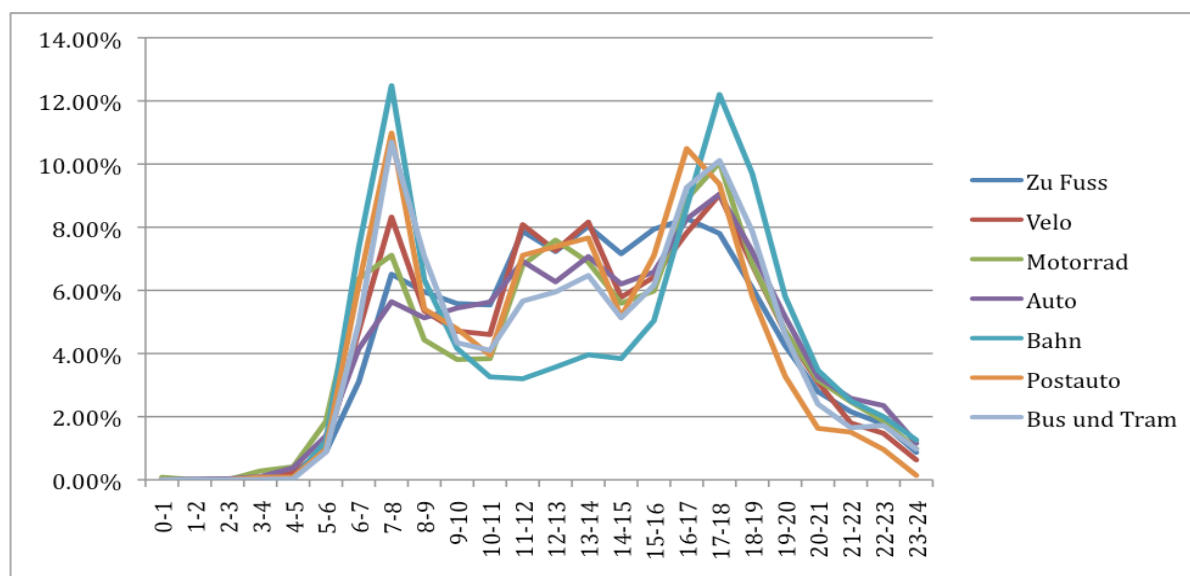


Abbildung 3.5b: Anteil der häufigsten Wegkombinationen in Graubünden

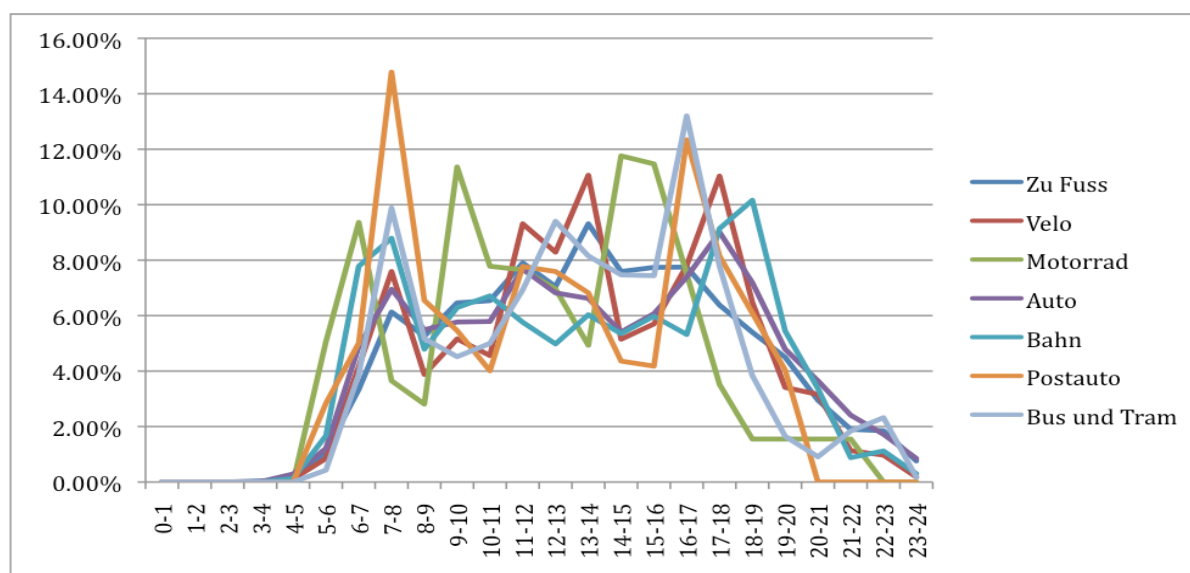
3.6 Der Verkehr im Tagesablauf

In Graubünden ist man mit dem Motorrad und der Bahn über den Tag deutlich ausgeglichener unterwegs als in der gesamten Schweiz. Dies belegt den hohen Stellenwert dieser beiden Verkehrsmittel im Freizeitverkehr im Tourismuskanton Graubünden.

Tagesganglinie wichtiger Verkehrsmittel Schweiz



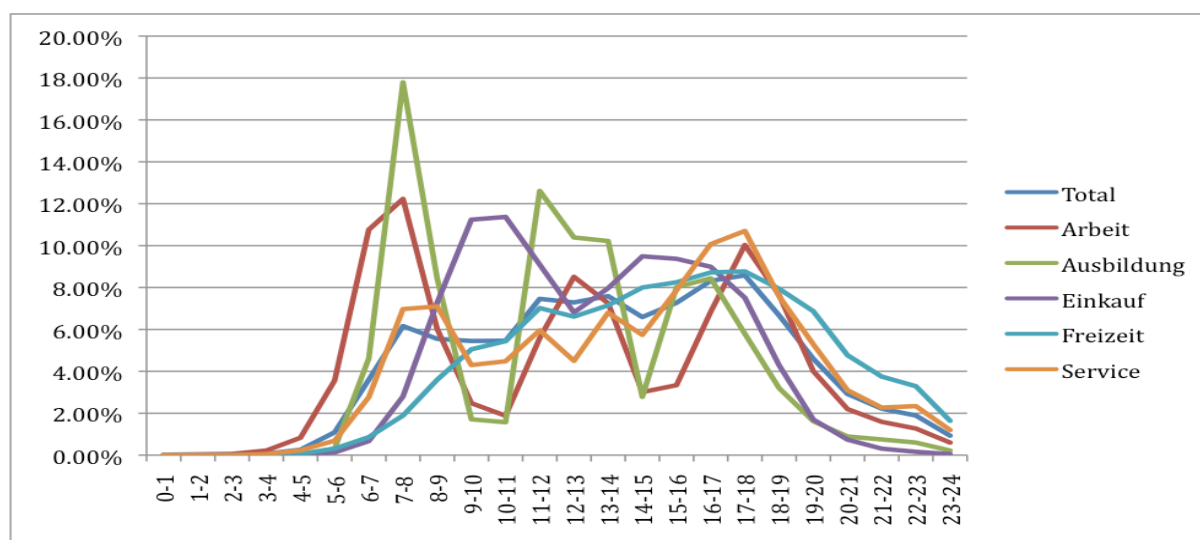
Tagesganglinie wichtiger Verkehrsmittel Graubünden



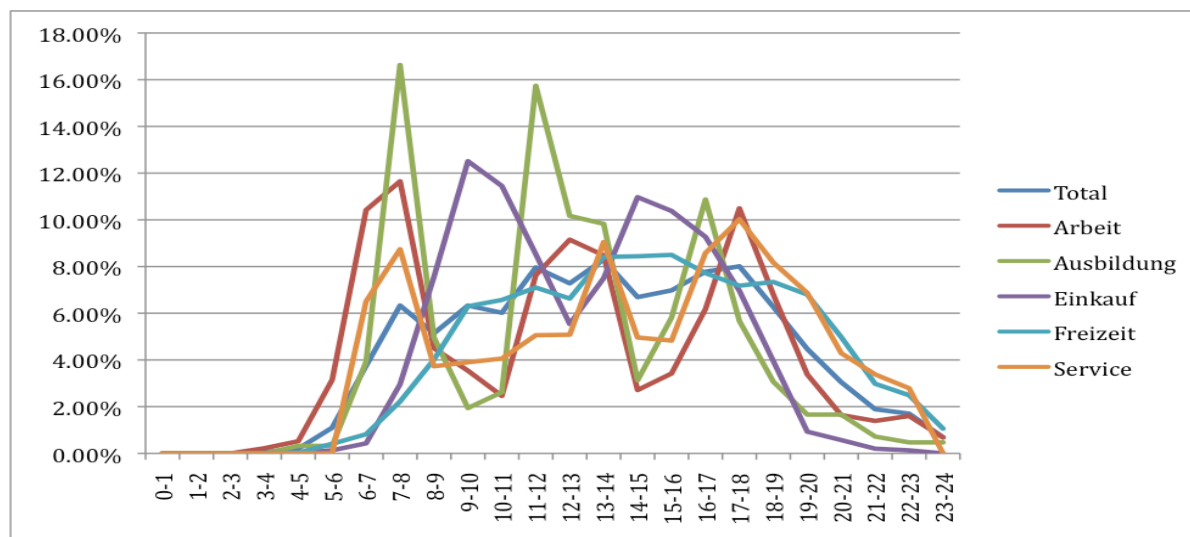
Abbildungen 3.6a: Anteil der Personen unterwegs über die ganze Tageszeit nach Verkehrsmittel

Für die wichtigsten Verkehrszwecke ist man in der Schweiz und in Graubünden über die ganze Tageszeit in sehr ähnlichem Masse unterwegs. Die Verkehrszwecke mit den deutlichsten Morgen-, Mittags- und Abendspitzen sind naturgemäss die Arbeit und die Ausbildung.

Tagesganglinie wichtiger Verkehrszwecke Schweiz



Tagesganglinie wichtiger Verkehrszwecke Graubünden



Abbildungen 3.6b: Anteil der Personen unterwegs über die ganze Tageszeit nach Verkehrszweck

Während die Altersklasse 25-64 Jahre tagsüber relativ ausgeglichen unterwegs ist, sind die über 64 Jährigen am Vormittag und Nachmittag mehr als doppelt soviel unterwegs wie in der Morgen- und Abendspitze (siehe Tabellen 3.6c im Anhang).

4. Verkehrsmittel

4.1 Tagesdistanzen nach Verkehrsmittel (Modal Split)

In der gesamten Schweiz und in Graubünden ist die Benützung der verschiedenen Verkehrsmittel sehr ähnlich. Im Vordergrund steht das eigene Auto mit 68 % der Tagesdistanz, gefolgt vom öffentlichen Verkehr mit 22 % und dem Langsamverkehr mit etwas weniger als 10 %.

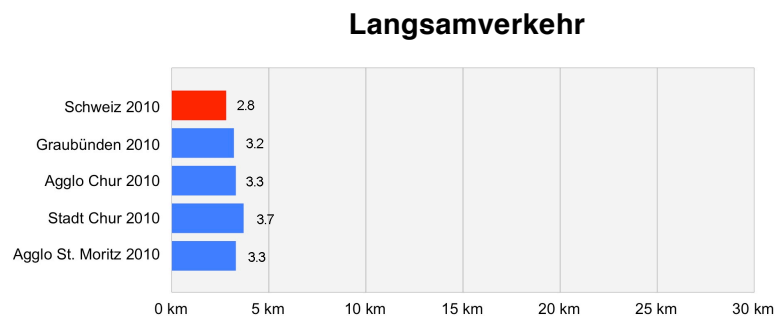


Abbildung 4.1a: Mittlere Tagesdistanz pro Person mit dem Langsamverkehr (zu Fuss und Velo)

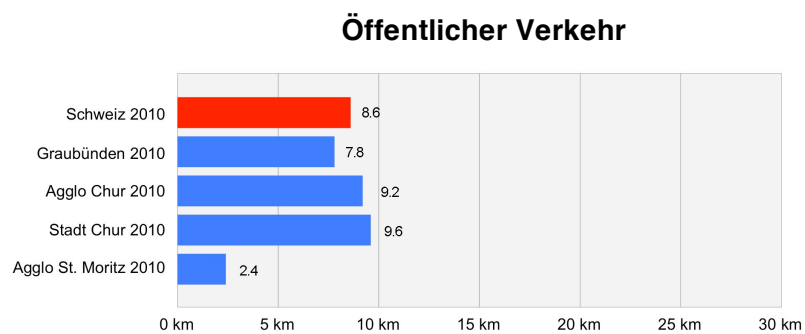


Abbildung 4.1b: Mittlere Tagesdistanz pro Person mit dem öffentlichen Verkehr (Bahn, Postauto, Tram und Bus)

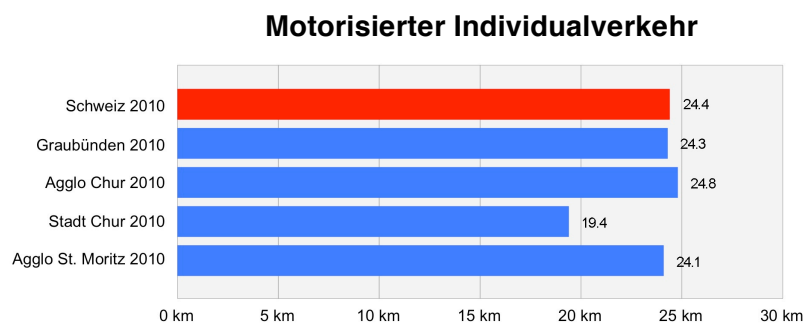


Abbildung 4.1c: Mittlere Tagesdistanz pro Person mit dem motorisierten Individualverkehr (Mofa, Motorrad, Auto)

4.2 Mittlere Geschwindigkeit der Verkehrsmittel

Schweizweit und in Graubünden verkehren die verschiedenen Verkehrsmittel ähnlich schnell. Dass in Graubünden das Auto und die kommunalen Busse minimal schneller unterwegs sind als in der gesamten Schweiz, begründet sich wohl in den besseren Verkehrsverhältnissen mit weniger Staus.

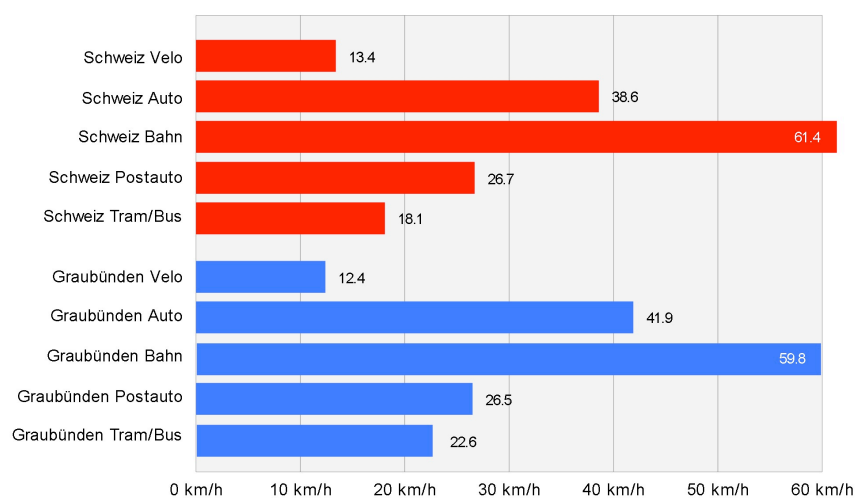


Abbildung 4.2a: Mittlere Geschwindigkeit der unterschiedlichen Landesverkehrsmittel

Sowohl mit dem Auto als auch mit der Bahn und dem Postauto werden heute in Graubünden die Distanzen schneller überbrückt als noch im Jahr 2000.



Abbildung 4.2b: Mittlere Geschwindigkeit wichtiger Landesverkehrsmittel in Graubünden 2000 - 2010

4.3 Besetzungsgrad der Autos

Der mittlere Besetzungsgrad der Personenwagen in Anzahl Personen ist schweizweit und in Graubünden weiterhin sehr tief. Im Mittel sitzen kaum mehr als 1 Person im Auto auf dem Weg zur Arbeit, etwa 1.5 Personen beim Einkauf und etwas mehr als 2 Personen in der Freizeit. Über alle Verkehrszwecke gesehen, sind die Autos in der Schweiz mit 1.57 Personen und in Graubünden mit 1.64 Personen besetzt.

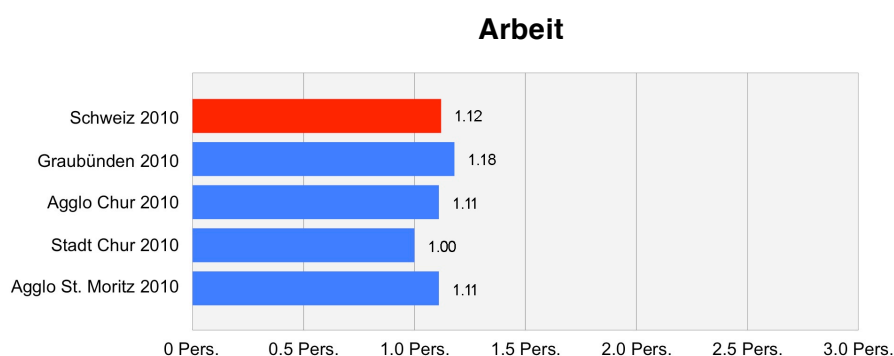


Abbildung 4.3a: Mittlere Anzahl Personen pro Auto im Arbeitsverkehr

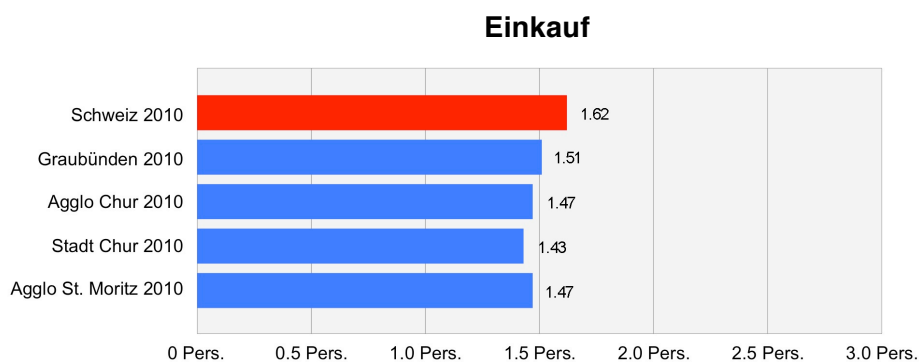


Abbildung 4.3b: Mittlere Anzahl Personen pro Auto im Einkaufsverkehr

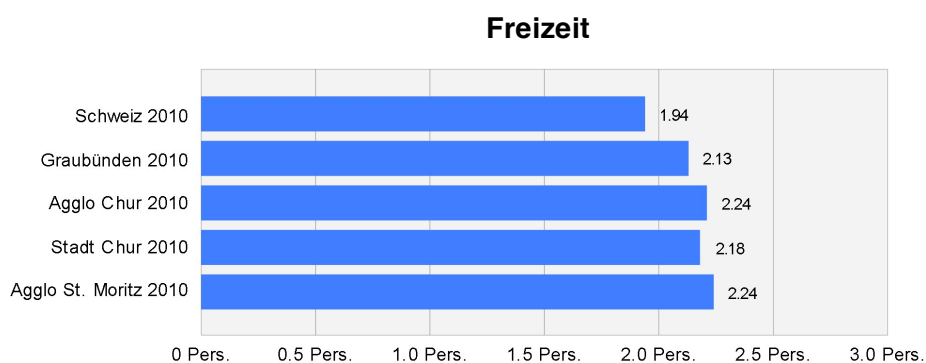


Abbildung 4.3c: Mittlere Anzahl Personen pro Auto im Freizeitverkehr

4.4 ÖV- und LV-Etappen nach Verkehrszweck und Verkehrsmittel

Bei den Verkehrszwecken Arbeit, Einkauf und Freizeit werden in Graubünden im Vergleich mit der gesamten Schweiz deutlich weniger Etappen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dafür etwas mehr Etappen mit dem Langsamverkehr, zurückgelegt.

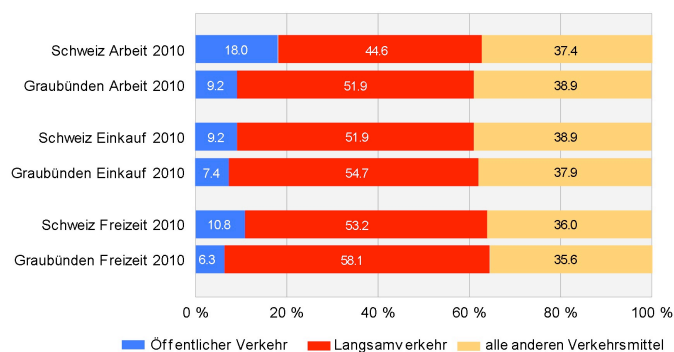


Abbildung 4.4: Anteil der Etappen nach Verkehrszweck und Verkehrsmittel

4.5 Verkehrsmittelwahl nach ÖV-Güteklasse

Während schweizweit ein klarer Zusammenhang zwischen der Qualität der ÖV-Erschliessung und der Benützung des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs besteht, zeigt sich diesbezüglich in Graubünden ein uneinheitliches Bild.

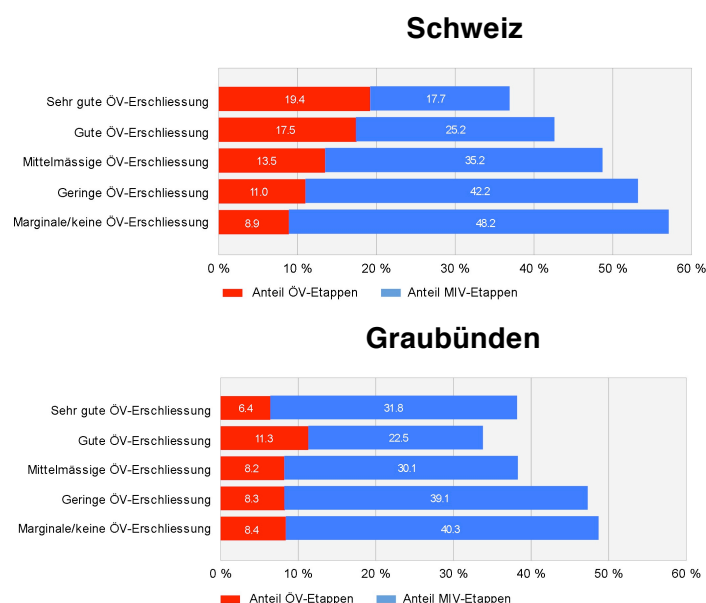


Abbildung 4.5: Anteil der Etappen mit dem ÖV und dem MIV nach ÖV-Güteklasse am Wohnort

4.6 Zugsbenützung nach Zugstyp

In Graubünden, das nur über zwei S-Bahn Verbindungen (S1 Rhäzüns - Chur - Schiers und S2 Chur - Thusis) verfügt, wird deutlich weniger in den "Lokalzügen" - dafür umso mehr in den Regionalzügen - gefahren als in der gesamten Schweiz.

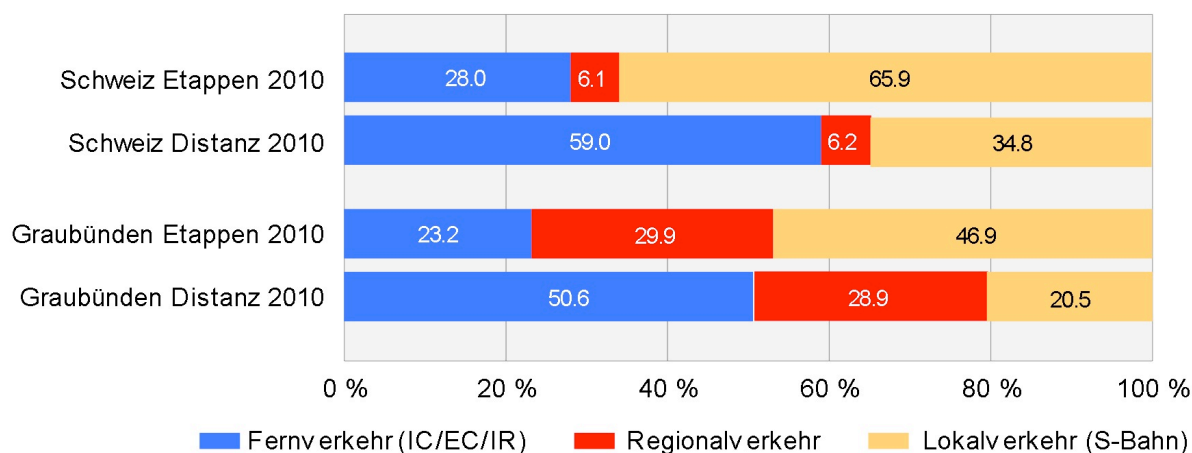


Abbildung 4.6: Anteil benützter Zugstypen nach Etappen und Distanz

4.7 Autobenenützung nach Strassentyp

Im Mittel legt der Schweizer pro Autofahrt knapp 14 km und der Bündner knapp 15 km zurück. Von dieser Strecke fährt der Schweizer 41 % auf Autobahnen/Autostrassen, 20 % auf Hauptstrassen und 39 % im übrigen Strassennetz. Der Bündner fährt mit 34 % deutlich weniger auf Autobahnen/Autostrassen, mit 39 % fast doppelt soviel auf Hauptstrassen und mit 27 % wesentlich weniger im übrigen Strassennetz.

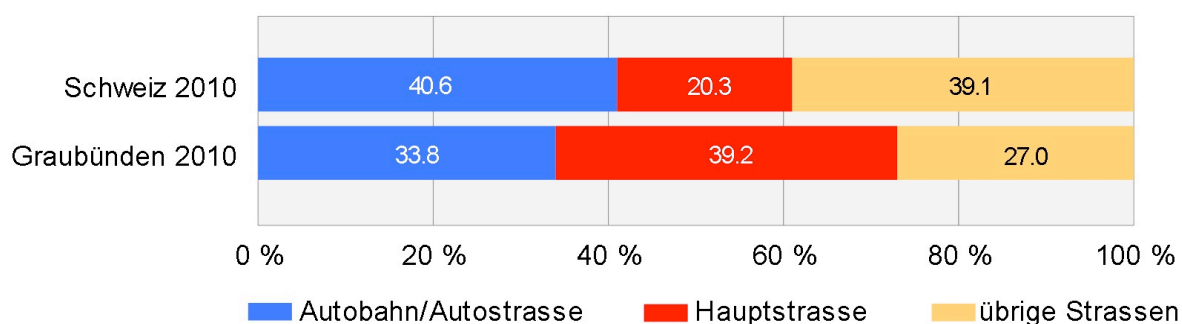


Abbildung 4.7: Anteil benützter Strassentypen nach Distanz

5. Verkehrszwecke

5.1 Tagesdistanz und Wegzeit nach Verkehrszweck

Bei den wichtigsten Verkehrszwecken unterscheiden sich die gesamte Schweiz und Graubünden sowohl hinsichtlich der mittleren Tagesdistanz als auch hinsichtlich der mittleren Wegzeit nur unwesentlich.

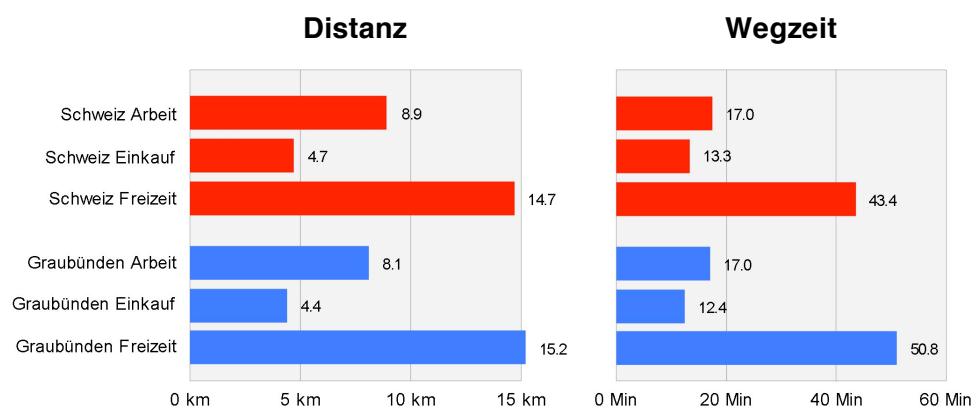


Abbildung 5.1: Mittlere Tagesdistanz und Wegzeit pro Person nach Verkehrszweck

5.2 Arbeitsverkehr: Verkehrsmittelwahl und Entwicklung seit 2000

Die Frauen gehen mehr zu Fuss, mit dem Velo oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit als die Männer. Die Männer bevorzugen dafür mehr das Auto. Am grössten ist das Ungleichgewicht in der Stadt Chur, wo mehr als dreimal so viele Männer als Frauen das Auto und mehr als doppelt so viele Frauen Bahn und Bus benützen.

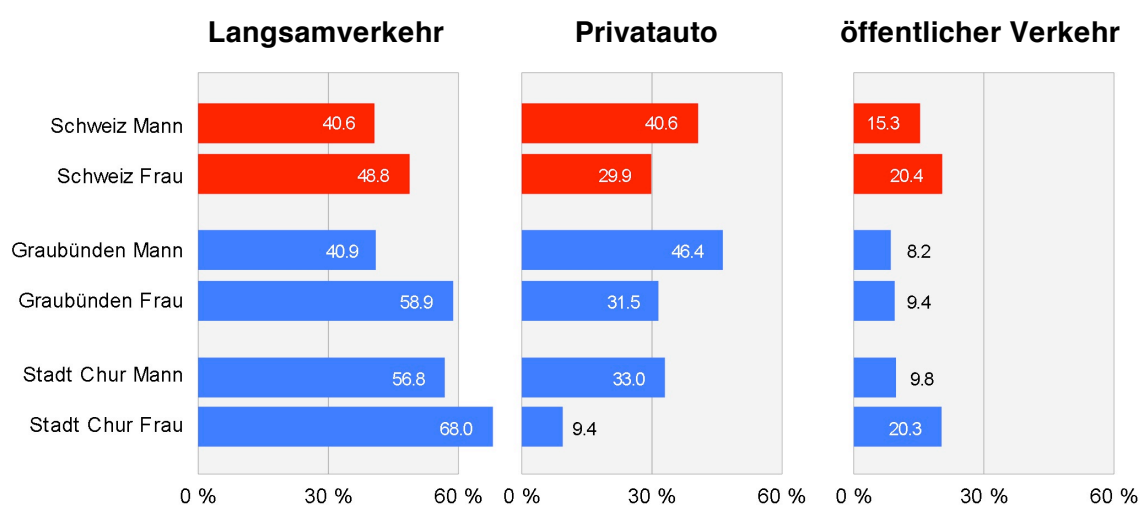


Abbildung 5.2a: Anteil Etappen nach Verkehrsmittel und Geschlecht im Arbeitsverkehr

Die Anzahl Wege pro Tag nahm im Arbeitsverkehr seit 2000 sowohl schweizweit als auch in Graubünden tendenziell leicht ab. Demgegenüber nahm die Wegdauer in den letzten Jahren tendenziell zu.

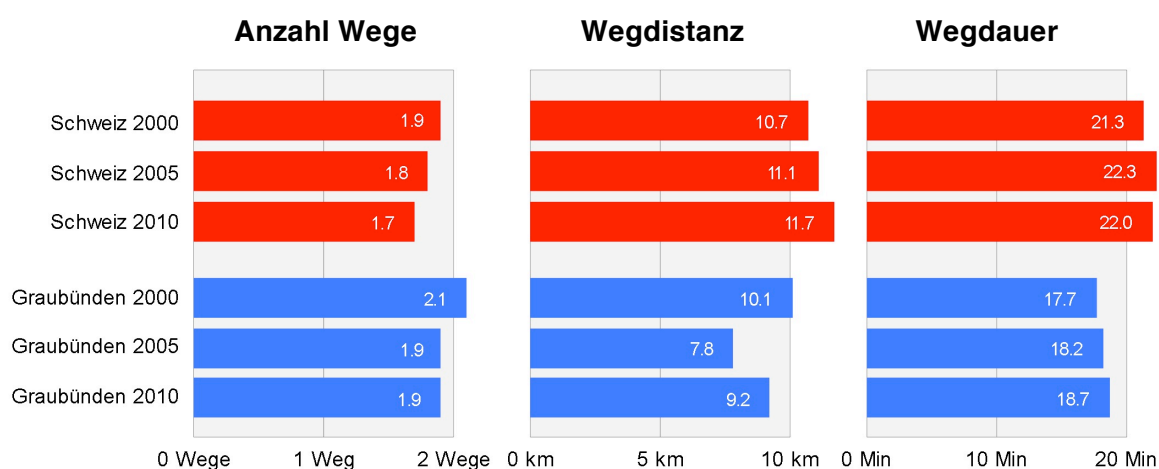


Abbildung 5.2b: Entwicklung der Anzahl Wege, Wegdistanzen und Wegdauer im Arbeitsverkehr 2000 - 2010

5.3 Einkaufsverkehr: Verkehrsmittelwahl und Entwicklung seit 2000

Sowohl in der gesamten Schweiz als auch in Graubünden geht man fast ausschliesslich zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Privatauto einkaufen, wobei die Hälfte aller Etappen zu Fuss zurückgelegt wird. Der öffentliche Verkehr spielt beim alleinigen Verkehrszweck Einkaufen keine Rolle.

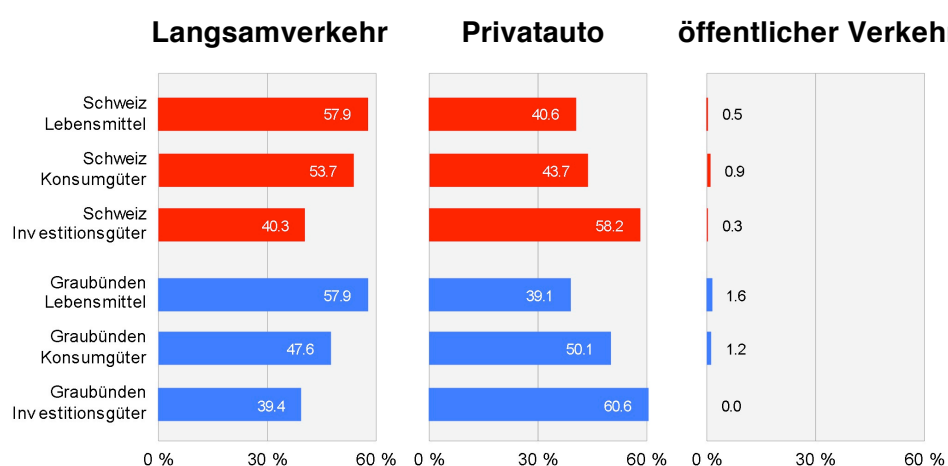


Abbildung 5.3a: Anteil Etappen nach Verkehrsmittel und Einkaufstyp im Einkaufsverkehr im Inland

Sowohl hinsichtlich der Anzahl Wege als auch hinsichtlich der Wegdistanz und der Wegdauer ist beim Einkaufsverkehr keine eindeutige Entwicklungstendenz seit 2000 ersichtlich. Im Vergleich zum Arbeitsverkehr werden im Einkaufsverkehr sehr viel weniger Wege und deutlich kürzere Wegdistanzen zurückgelegt.

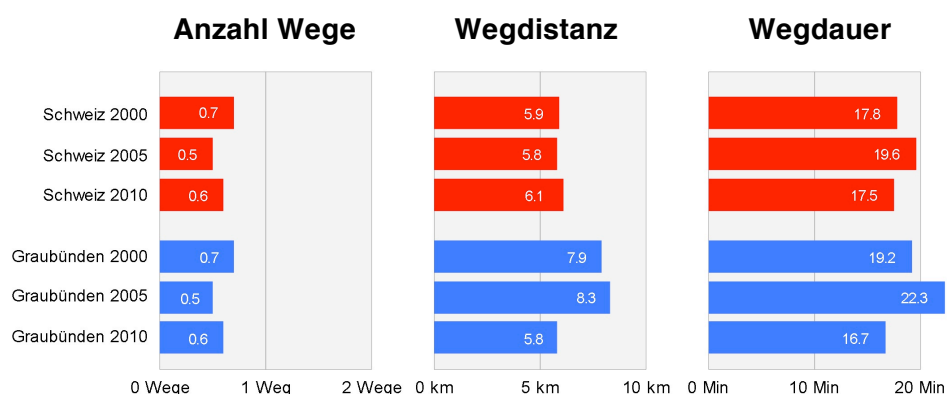


Abbildung 5.3b: Entwicklung der Anzahl Wege, Wegdistanzen und Wegdauer im Einkaufsverkehr 2000 - 2010

5.4 Freizeitverkehr: Verkehrsmittelwahl und Entwicklung seit 2000

Im Freizeitverkehr werden schweizweit und in Graubünden die verschiedenen Verkehrsmittel in sehr ähnlichem Masse benützt. Im Vordergrund steht der Langsamverkehr gefolgt vom Privatauto und vom öffentlichen Verkehr. Der Langsamverkehr wird von Montag bis Freitag etwas stärker benutzt als am Wochenende, beim Privatauto ist es gerade umgekehrt.

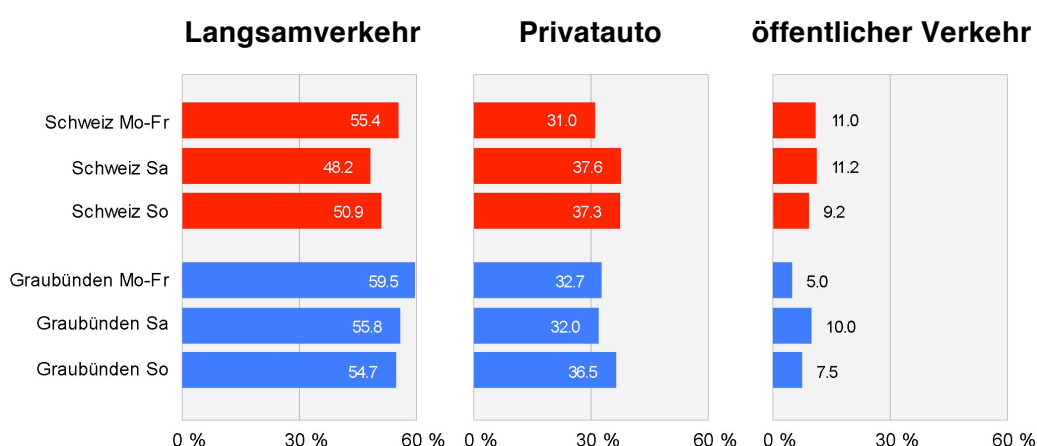


Abbildung 5.4a: Anteil Etappen nach Verkehrsmittel und Wochentag im Freizeitverkehr im Inland

Sowohl hinsichtlich der Anzahl Wege als auch hinsichtlich der Wegdistanz und der Wegdauer ist beim Freizeitverkehr keine eindeutige Entwicklungstendenz seit 2000 ersichtlich. Im Vergleich zum Einkaufsverkehr werden im Freizeitverkehr etwa doppelt so viele Wege und doppelt so lange Wegdistanzen zurückgelegt.

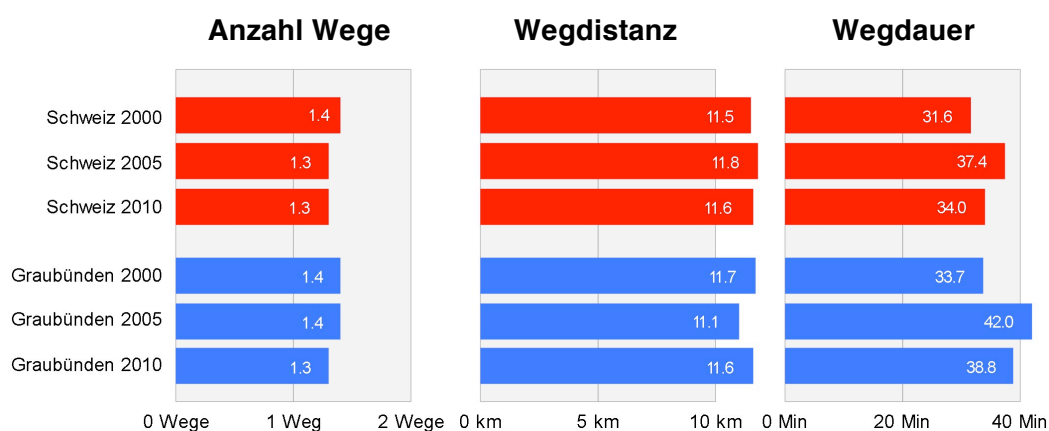


Abbildung 5.4b: Entwicklung der Anzahl Wege, Wegdistanzen und Wegdauer im Freizeitverkehr 2000 - 2010

5.5 Wichtigste Freizeitaktivitäten

Die vier Aktivitäten "nicht sportliche Aussenaktivitäten" (z.B. Spazieren, Aufenthalt in Parks etc.), "Gastronomiebesuche", "Besuche von Verwandten, Bekannten und Freunden" sowie "aktiver Sport" machen sowohl schweizweit als auch in Graubünden und in der Stadt Chur über 70 % aller Aktivitäten aus und dominieren sämtliche anderen Aktivitäten deutlich.

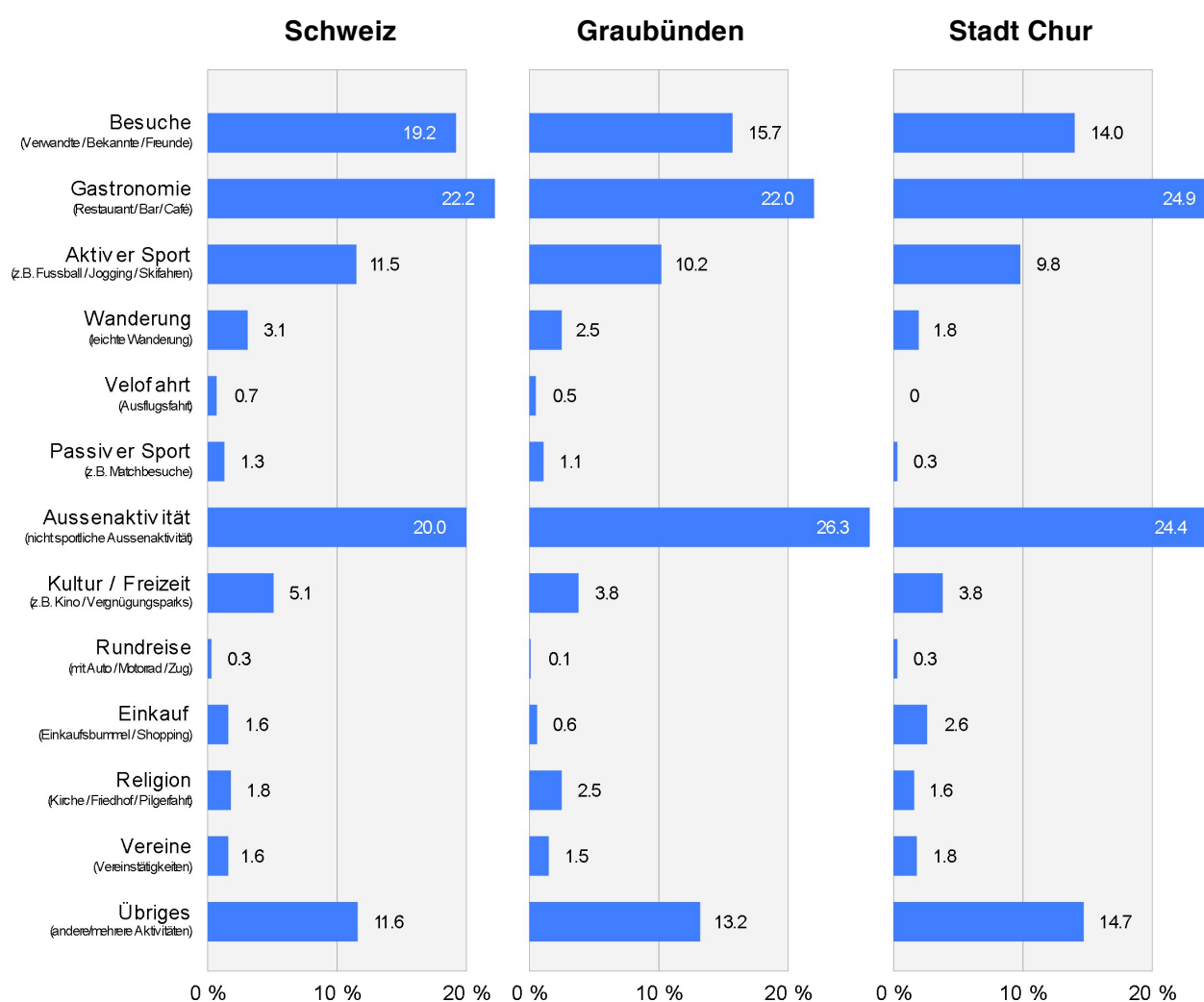


Abbildung 5.5: Anteil Wege im Freizeitverkehr nach Freizeitaktivität im Inland

5.6 Verkehrsmittelwahl bei Geschäftstätigkeiten und Dienstfahrten

Ähnlich dem Arbeitsverkehr benützen die Frauen auch bei Geschäftstätigkeiten bzw. Dienstfahrten deutlich mehr den Langsamverkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel als die Männer, welche dafür mehr das Auto bevorzugen.

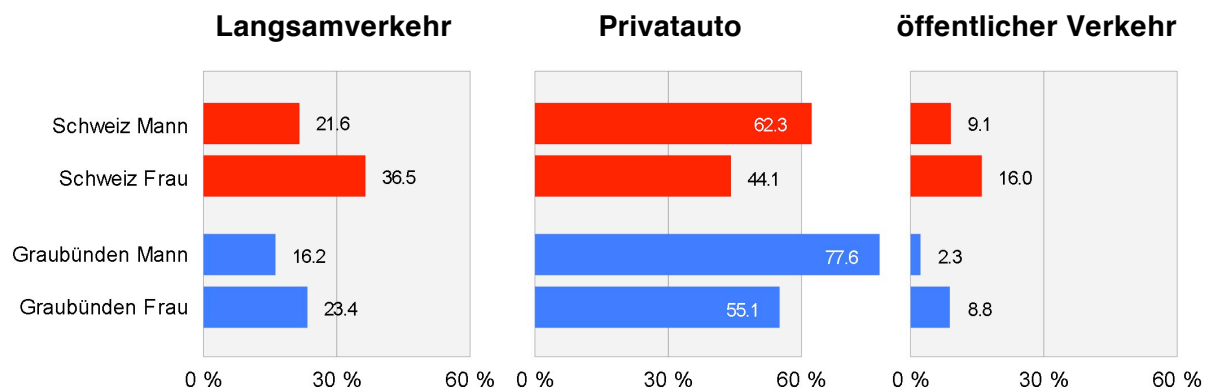


Abbildung 5.6: Anteil Etappen nach Verkehrsmittel und Geschlecht bei Geschäftstätigkeiten und Dienstfahrten

6. Verkehrsmittelbenützung junger Erwachsener

Die jungen Erwachsenen im Alter von 18 - 24 Jahre legen schweizweit knapp die Hälfte und in Graubünden etwas mehr als die Hälfte aller Etappen zu Fuss zurück.

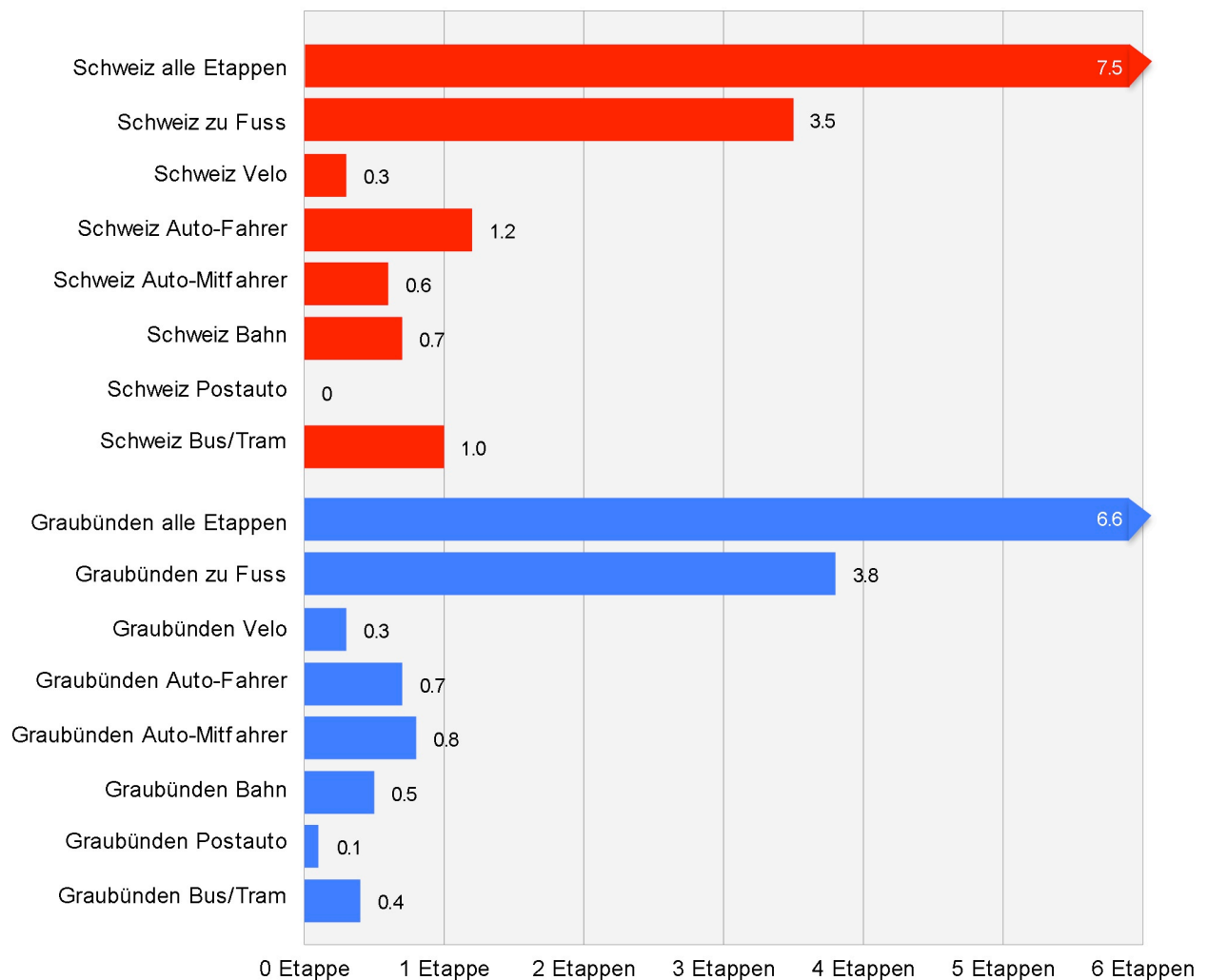


Abbildung 6: Mittlere Anzahl Etappen pro Tag der jungen Erwachsenen von 18 - 24 Jahren nach Verkehrsmittel

7. Reisen

7.1 Lange Reisen (Reise mit mindestens einer Übernachtung)

Von den langen Reisen mit mindestens einer Übernachtung haben schweizweit 43 % ihr Ziel in der Schweiz und 57 % im Ausland. Bei den Bündnern liegen bei je der Hälfte der langen Reisen das Ziel in der Schweiz bzw. im Ausland.

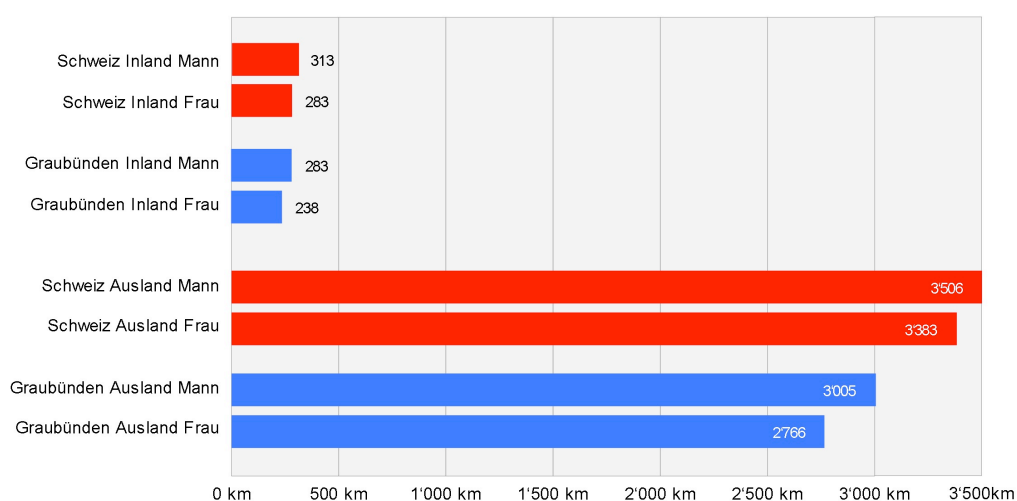


Abbildung 7.1a: Mittlere Länge langer Reisen im Inland und Ausland nach Geschlecht

Schweizweit unternehmen Jugendliche unter 17 Jahre, meist wohl in Begleitung ihrer Eltern, doppelt so viele lange Reisen als die jungen Erwachsenen von 18 - 24 Jahren. Zwei Drittel aller langen Reisen unternimmt man im erwerbsfähigen Alter von 25 - 64 Jahren. Wegen ungenügender Repräsentativität (zu kleine Stichprobengrösse) ist keine Auswertung für Graubünden dargestellt.

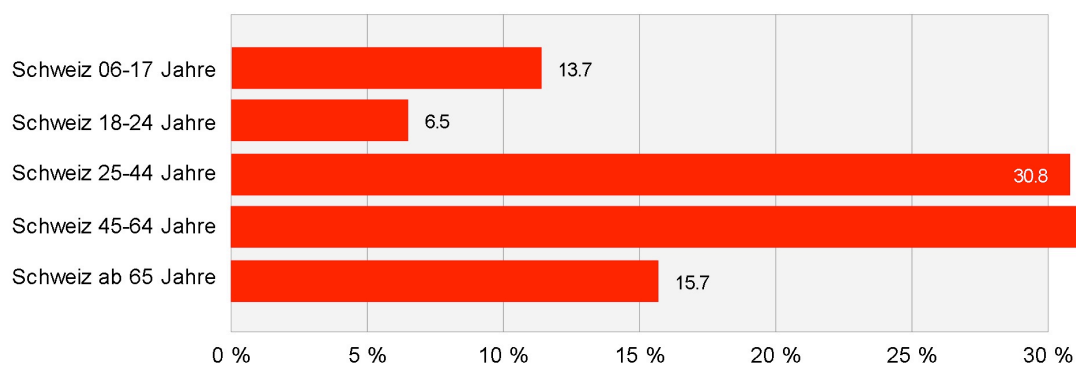


Abbildung 7.1b: Anteil an der Gesamtheit aller langen Reisen nach Altersklasse

7.2 Herkunft der Besucher Graubündens (nur Besucher aus der Schweiz)

Fast die Hälfte aller Tagesausflüge aus der Schweiz mit Zielen in Graubünden werden von den Bündnern selber unternommen, während von den Besuchern Graubündens mit mindestens einer Übernachtung im Kanton über 90% aus der übrigen Schweiz stammen.

Gäste mit Tagesausflug

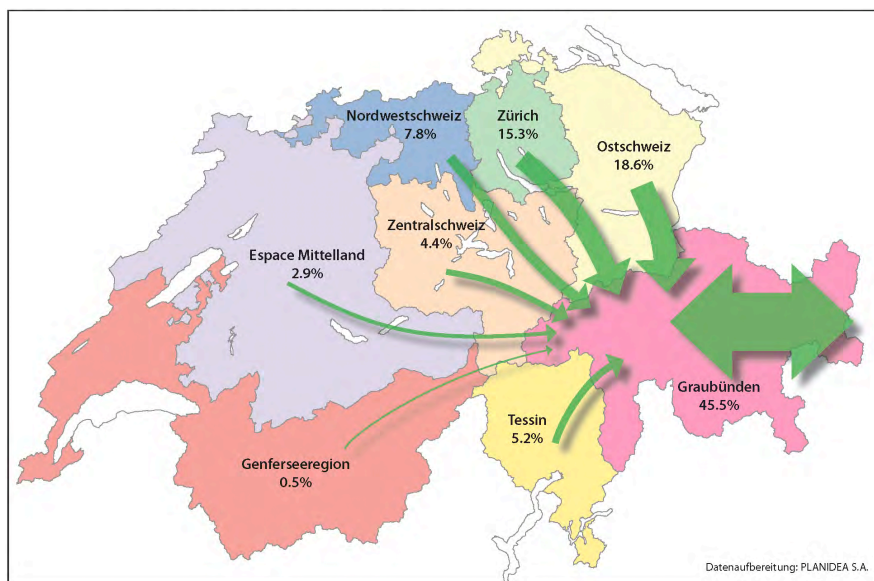


Abbildung 7.2a: Herkunft der Gäste Graubündens aus der Schweiz mit Tagesausflug

Gäste mit Übernachtung

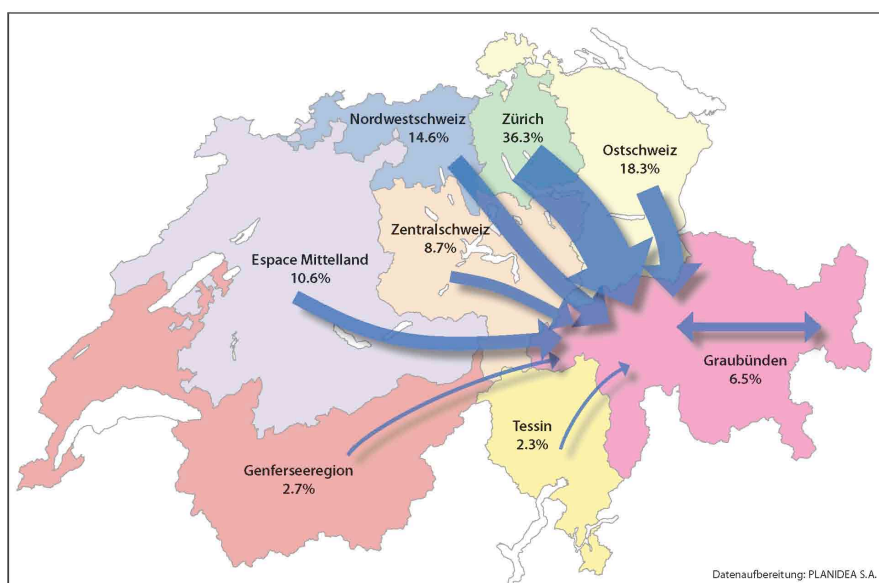


Abbildung 7.2b: Herkunft der Gäste Graubündens aus der Schweiz mit Übernachtungen

7.3 Verkehrsmittel der Besucher Graubündens (nur Besucher aus der Schweiz)

Die Verkehrsmittelwahl bei Tagesausflügen und Besuchen mit Übernachtung in Graubünden unterscheiden sich nur unwesentlich. Im Vordergrund steht mit ca. 70 % das Auto, während die öffentlichen Verkehrsmittel von etwa einem Viertel aller Besucher benützt werden.

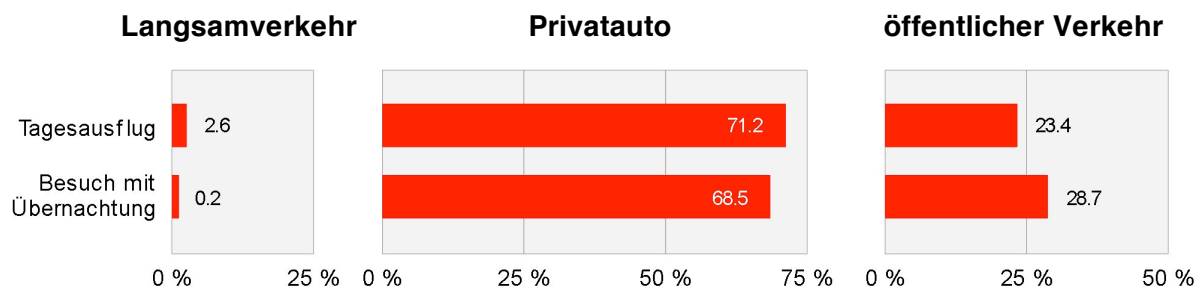


Abbildung 7.3: Anteil der Verkehrsmittel der Besucher Graubündens (nur Besucher aus der Schweiz)

8. Jahresmobilität

8.1 Jahresmobilität nach Verkehrsmittel (ohne Flüge)

Schweizweit werden pro Person und Jahr mit sämtlichen Landesverkehrsmittel (ohne Flüge) insgesamt ca. 15'200 km und in Graubünden ca. 14'300 km zurückgelegt. Von dieser Jahresverkehrsleistung entfallen ca. zwei Drittel auf das Privatauto und ca. 20 % auf die Bahn.

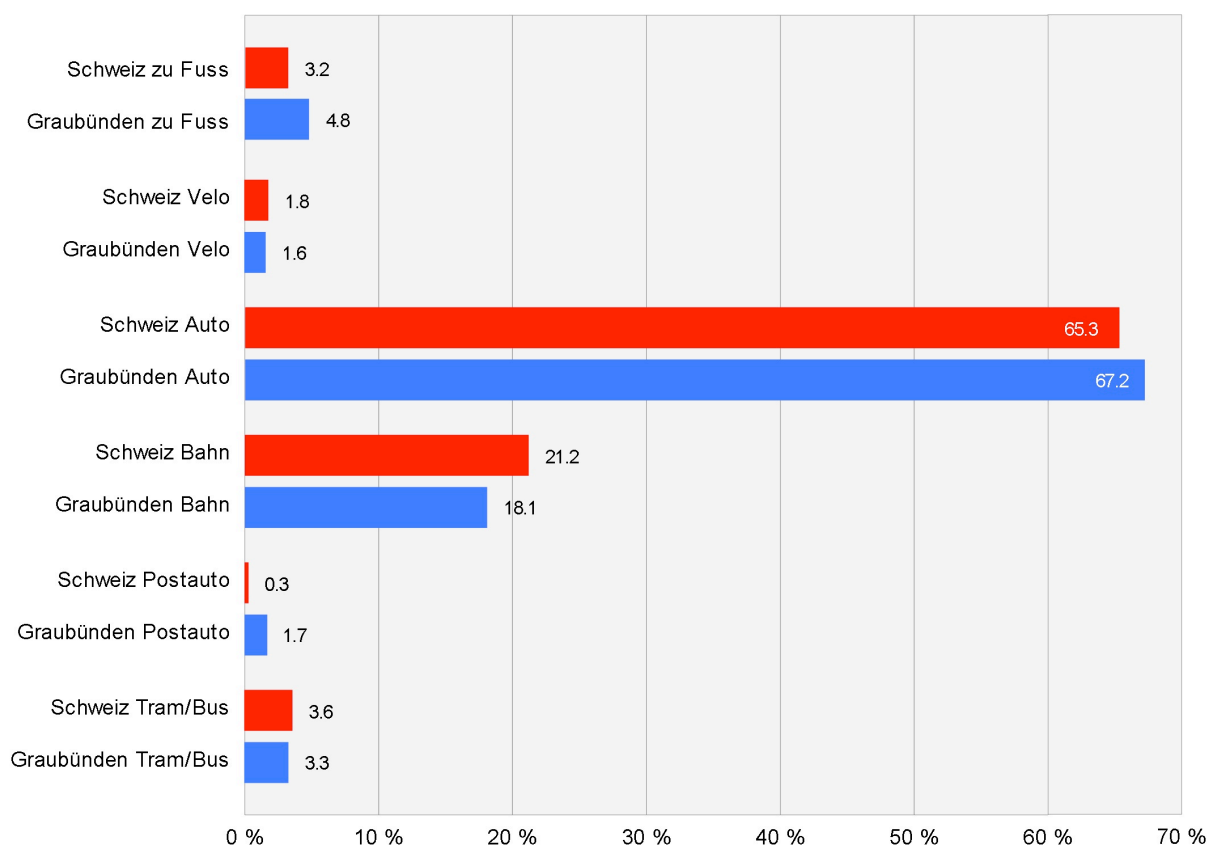


Abbildung 8.1: Anteil der Hauptverkehrsmittel an der gesamten Jahresmobilität (ohne Flüge)

8.2 Jahresmobilität nach Verkehrszweck (mit Flügen)

Sowohl in der ganzen Schweiz als auch in Graubünden wird mehr als die Hälfte der gesamten mit allen Verkehrsmitteln, also auch zu Fuss und mit dem Flugzeug, zurückgelegten Jahresdistanz zu Freizeit Zwecken zurückgelegt. An zweiter Stelle folgt mit je knapp 20 % der Jahresdistanz der Arbeitsweg und an dritter Stelle mit ca. 10 % der Einkaufsweg.

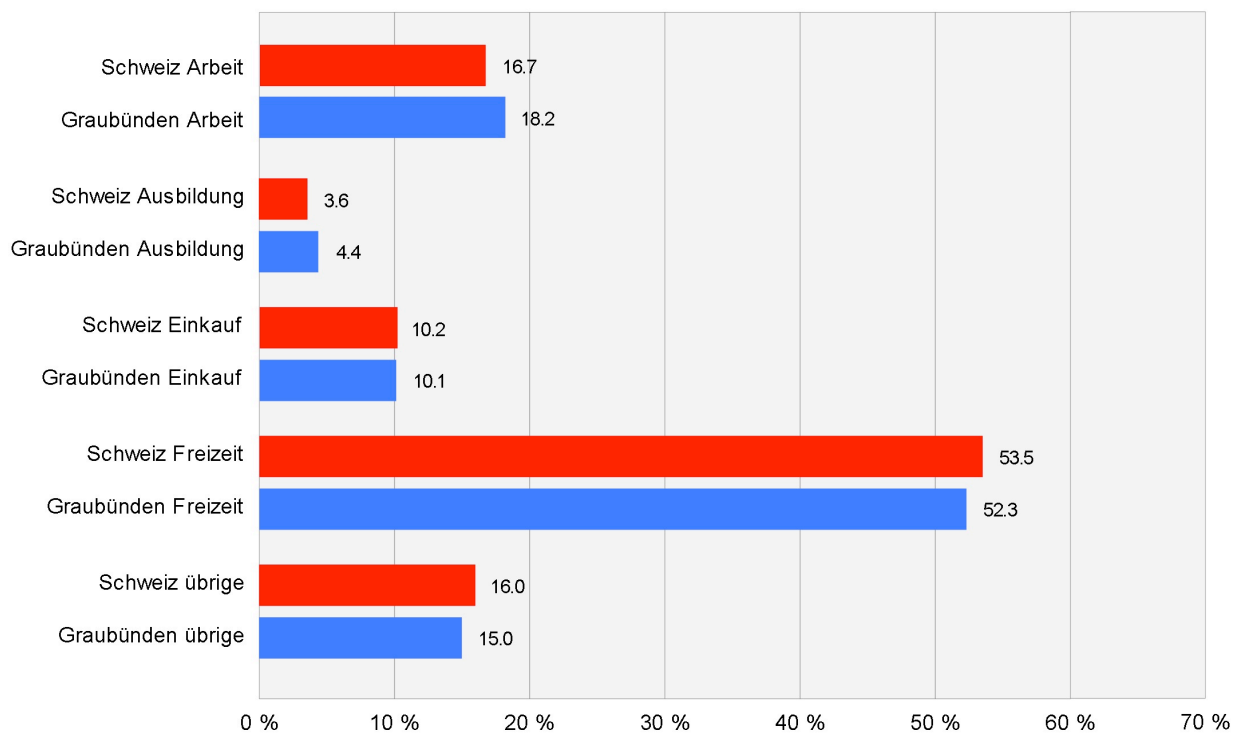


Abbildung 8.2: Anteil der Verkehrszwecke an der gesamten Jahresmobilität

9. Einstellungen zur Verkehrspolitik

9.1 Meinungen zu aktuellen verkehrspolitischen Fragen

Die Antworten zu den Fragen nach Einführung von Tunnelgebühren, Roadpricing und Parkierungsgebühren bei Einkaufszentren, nach der Erhöhung der Benzinpreise und Parkierungsgebühren in den Stadtzentren sowie nach der Förderung von energiesparenden bzw. umweltfreundlichen Neuwagen zeigen die grosse Abneigung gegenüber Massnahmen, welche das eigene Portemonnaie belasten. Gegenüber dem Jahr 2005 hat die Zustimmung zu den fiskalischen Massnahmen sogar noch leicht abgenommen.

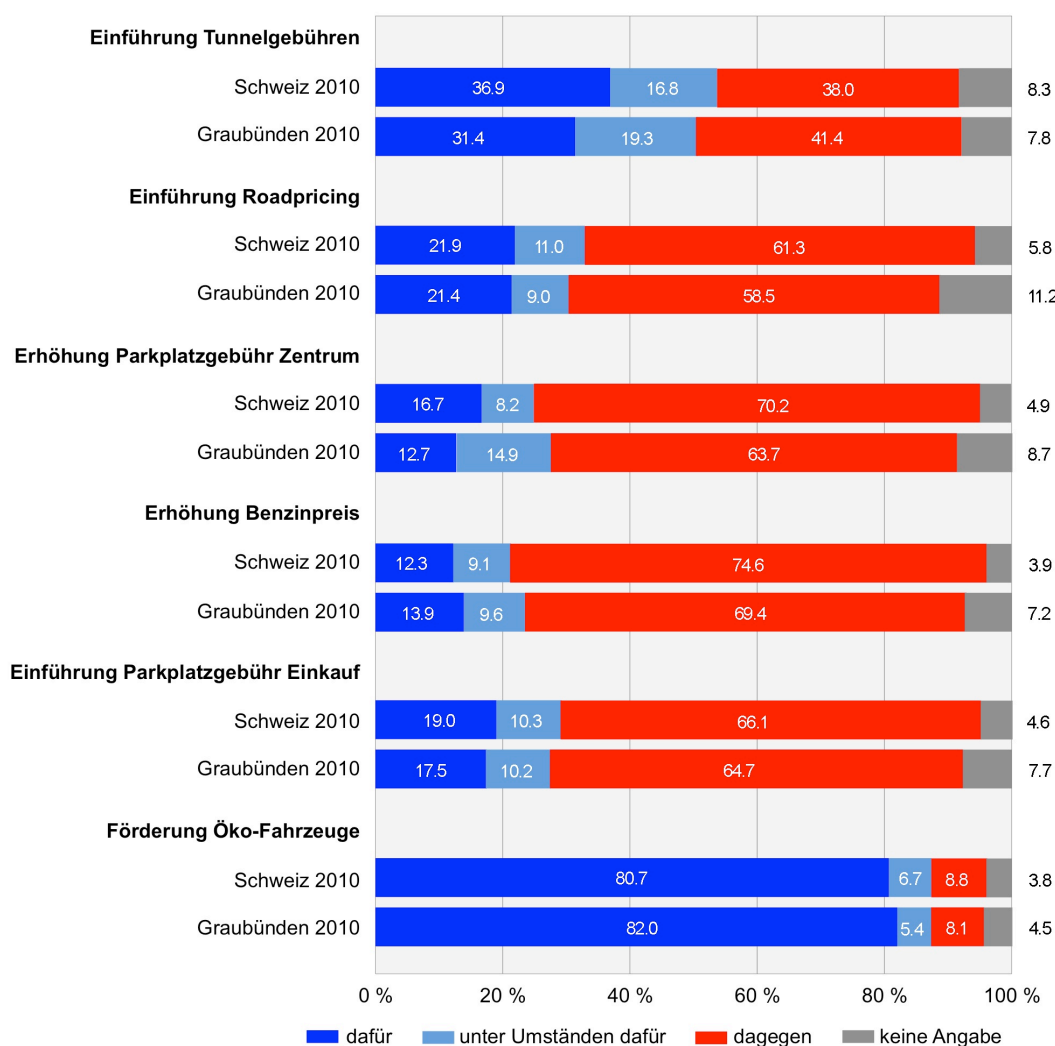


Abbildung 9.1: Anteil unterschiedlicher Meinungen zu aktuellen verkehrspolitischen Fragen

9.2 Verwendung der Einnahmen aus dem Strassenverkehr

Die Verwendung von Einnahmen aus dem Strassenverkehr für den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr, die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz stösst sowohl schweizweit als auch in Graubünden auf grosse Akzeptanz. Mit einer Zunahme gegenüber 2005 von über 10 Prozentpunkten hat sich die Zustimmung zur Unterstützung des Langsamverkehrs am deutlichsten entwickelt.

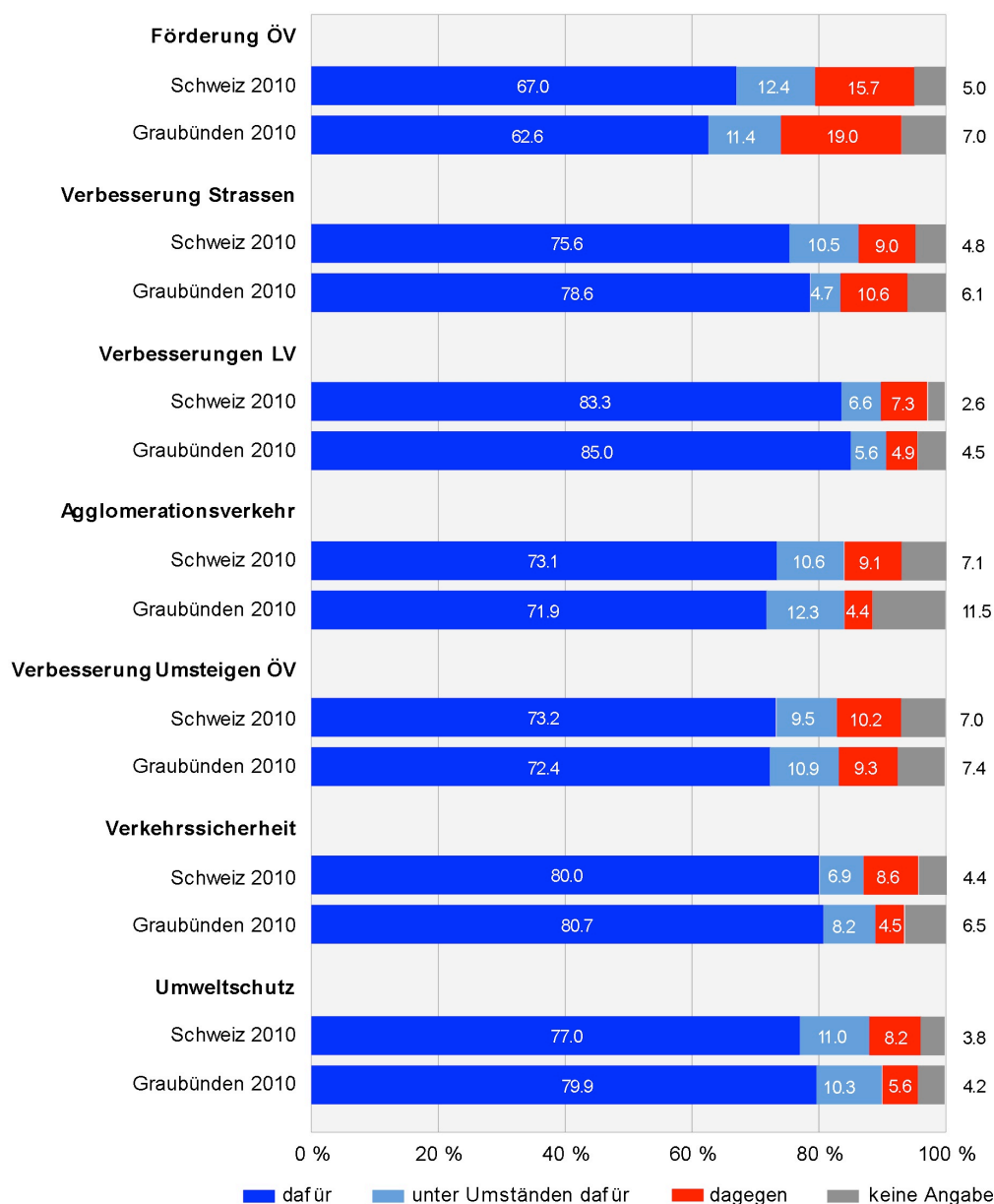


Abbildung 9.2: Anteil unterschiedlicher Meinungen zur Verwendung der Einnahmen aus dem Strassenverkehr

9.3 Im Stau stehen

Schweizweit stehen auf dem Weg zur Arbeit fast doppelt so viele Autofahrer täglich oder regelmässig im Stau als in Graubünden. Allerdings stehen knapp 60 % der Schweizer und 75 % der Bündner auf dem Weg zur Arbeit nie im Stau.

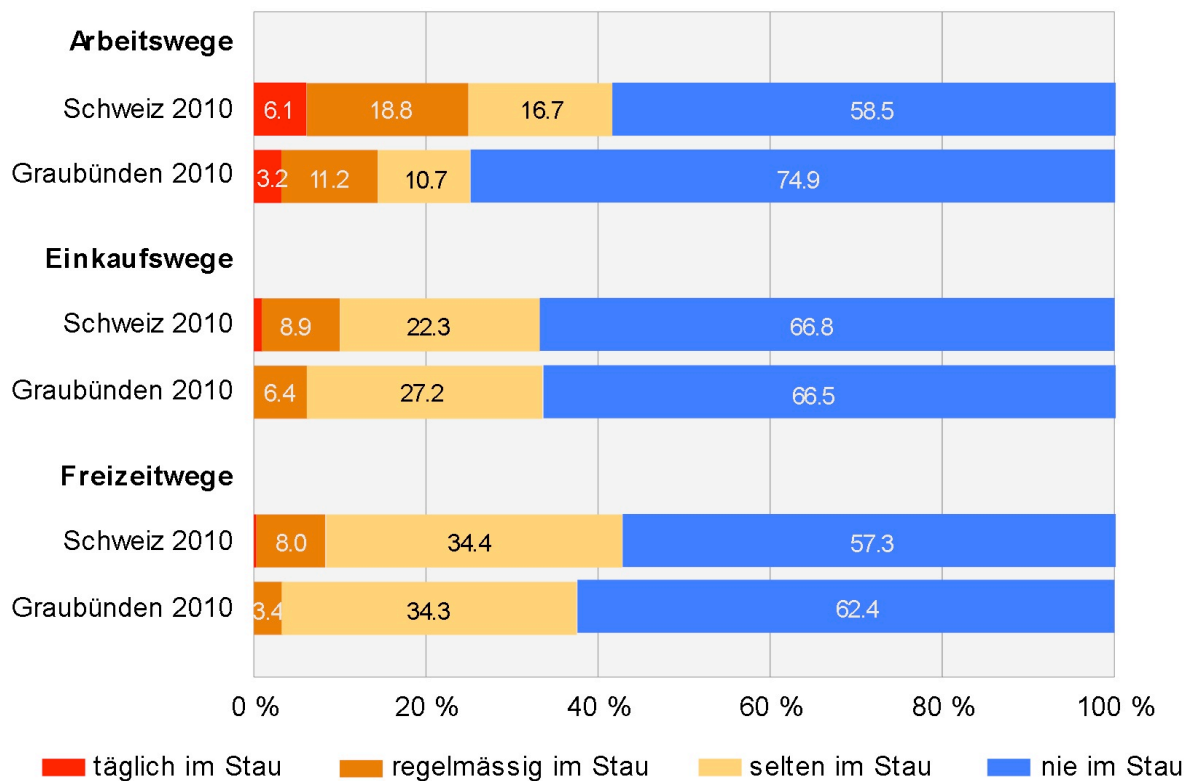


Abbildung 9.3: Anteil von Stau betroffenen Autofahrern nach Verkehrszweck

9.4 Einsatz der Gelder im Strassenverkehr

Die für den Strassenverkehr reservierten Gelder sollen gemäss den befragten Schweizer und Bündner in erster Linie für Verbesserungen im übergeordneten Strassennetz (Autobahnen/Autostrassen sowie für Hauptstrassen innerorts und ausserorts) eingesetzt werden.

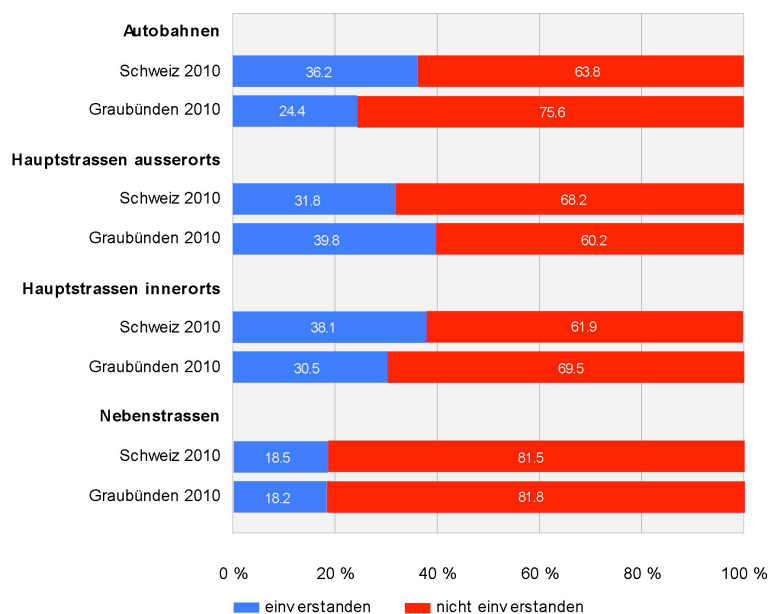


Abbildung 9.4: Anteil unterschiedlicher Meinungen zum Einsatz der Gelder im Strassenverkehr

9.5 Massnahmen im öffentlichen Verkehr

An tarifarischen Massnahmen im öffentlichen Verkehr bevorzugen die Schweizer tiefere Preise in den Randzeiten deutlich vor abgestuften Preisen nach Tageszeiten und höheren Preisen in den Spitzenzeiten (Graubünden nicht dargestellt, da zu kleine Stichprobengrösse).

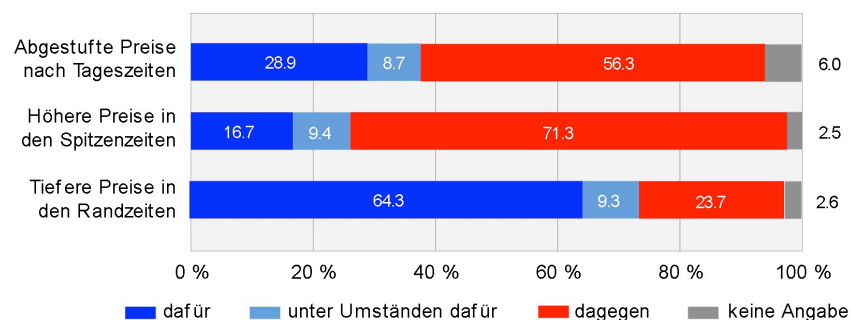


Abbildung 9.5: Anteil unterschiedlicher Meinungen zu tarifarischen Massnahmen im öffentlichen Verkehr

9.6 Attraktivitätssteigerung im öffentlichen Verkehr

Geeignete Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sind aus gesamtschweizerischer Sicht an erster Stelle tiefere Preise und mehr Verbindungen, gefolgt von höherem Komfort und besseren Umsteigeverhältnissen. Wegen zu kleiner Stichprobengrösse ist die Auswertung für Graubünden nicht dargestellt.

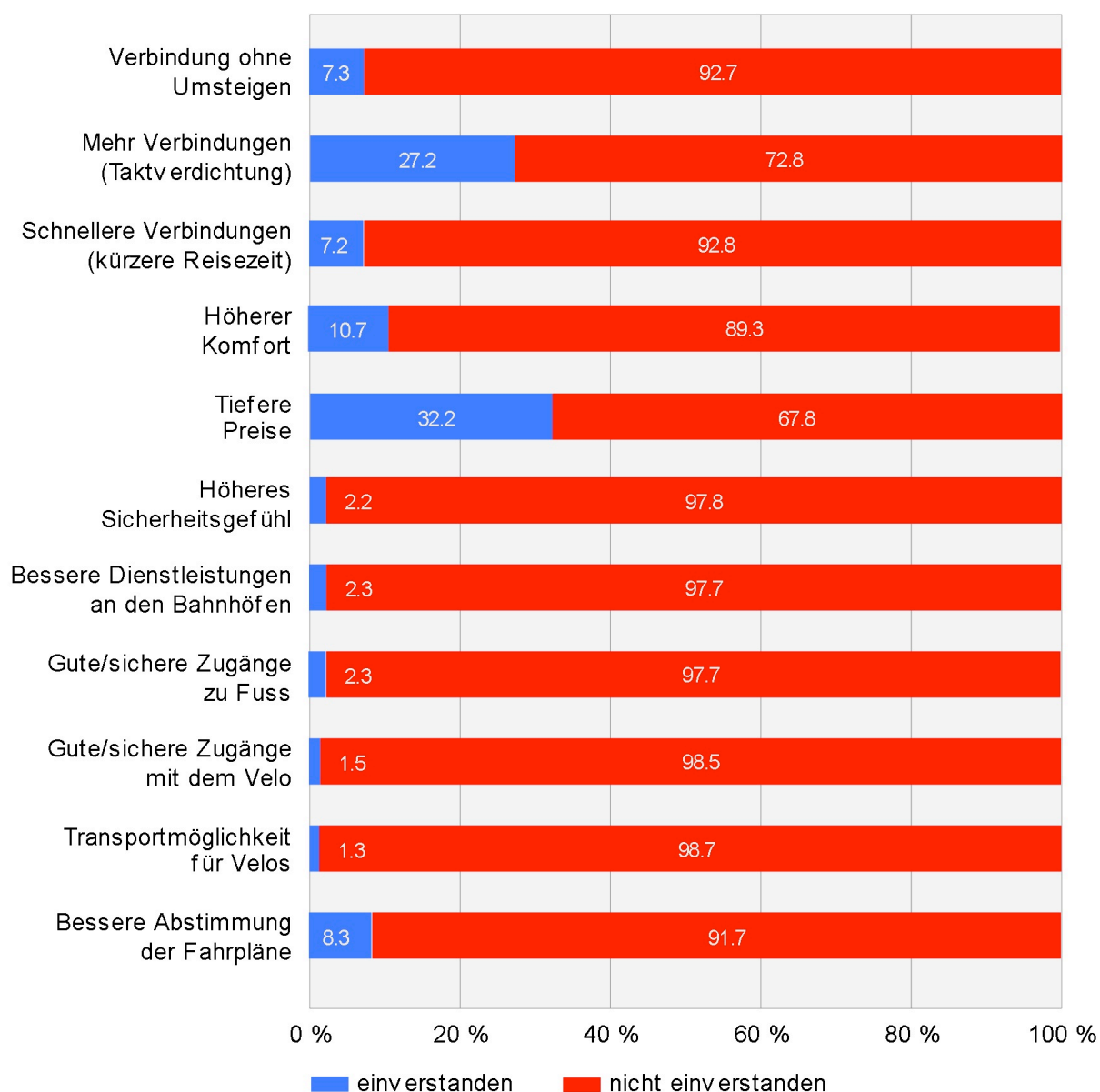


Abbildung 9.6: Anteil unterschiedlicher Meinungen zu Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs

Glossar*

Agglomeration

Die Agglomeration umfasst eine Kerngemeinde (selten mehrere) und die mit ihr formal und funktional verflochtenen Agglomerationsgemeinden (Umlandgemeinden). Das BFS hat entsprechende Kriterien festgelegt und bestimmt die Agglomerationen nach jeder Volkszählung neu (Zusammenhang des Siedlungsgebiets, hohe kombinierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte, überdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung, tiefer Landwirtschaftsanteil, Pendlerverflechtung mit der Kernzone). Die verwendete Definition basiert auf der Volkszählung 2000.

Alltagsmobilität

Die Alltagsmobilität ist die Jahresmobilität abzüglich Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen, siehe Erläuterungen unter Jahresmobilität. Die Alltagsmobilität findet in der gewohnten Umgebung der Befragten statt. Bei Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen wird diese gewohnte Umgebung definitionsgemäss verlassen.

Arbeitsverkehr

Verkehr auf dem Weg zur Arbeitsstelle (Arbeitspendlerverkehr).

ARE

Bundesamt für Raumentwicklung

Ausbildungsverkehr

Verkehr auf dem Weg zum Ausbildungsort (Ausbildungspendlerverkehr).

Ausgang

Ein Weg oder eine Serie von Wegen, die zuhause beginnt und wieder zuhause endet.

Auswärtige Freizeitaktivität im Haus

Tätigkeit in der Freizeit in einem anderen privaten Wohnhaus (z.B. bei Nachbarn), ohne die Freizeitaktivität Besuche.

Begleitung/Begleitweg

Jemanden ohne Serviceaspekt begleiten (z.B. Eltern zum Flughafen begleiten); ist ein privater Verkehrszweck, im Unterschied zu Begleitwegen im Zusammenhang mit geschäftlichen Tätigkeiten oder Dienstwagen (siehe dort).

Besetzungsgrad

Mittlere Anzahl der Fahrzeuginsassen (Fahrzeuglenkende und Mitfahrende) pro Fahrzeug.

Besitz von Fahrzeugen

Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt.

BFS

Bundesamt für Statistik.

* Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010; Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Neuchâtel/Bern 2012

Dienstfahrt

Die Fahrt ist Teil der beruflichen Tätigkeit (z.B. Taxifahrerin, Chauffeur).

Einkaufsverkehr

Verkehr für Einkäufe, Besorgungen und Inanspruchnahme von Dienstleistungen (z.B. Arztbesuch); „Einkauf“ und „Einkauf und Besorgungen“ wird synonym verwendet.

Erreichbarkeit

Für die Messung der Erreichbarkeit wird die Reisezeit mit einem bestimmten Verkehrsmittel zwischen einem Ausgangsort und einem Ziel-Standort (z.B. dem Zentrum einer Agglomeration) verwendet. Die Reisezeit umfasst die gesamte Wegzeit vom Ausgangspunkt bis zum Ziel, inklusive Zugangswege zu Verkehrsmitteln, Warte- und Umsteigezeiten und Abgangszeiten.

Etappe

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

Fahrleistung

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

Flugreisen

Reisen, auf denen als Hauptverkehrsmittel das Flugzeug benutzt wird.

Flugziele

Zielort einer Flugreise im Sinne eines Zielflughafens.

Freizeitverkehr

Zum Freizeitverkehr gehören alle in der Freizeit geleisteten Verkehrsaktivitäten.

Ganglinie

Darstellung des zeitlichen Verlaufs des Verkehrsaufkommens über eine festgelegte Zeitspanne hinweg (z.B. als Tagesganglinie für einen ganzen Tag). Die Ganglinie zeigt an, zu welchen Zeiten mobile Personen ihre Wege zurücklegen. Sie lassen damit die zeitliche Variation der Verkehrsbelastung auf einer Verkehrsinfrastruktur oder in einem Gebiet erkennen (z.B. Zeiten mit Spitzenbelastung und Schwachlastzeiten).

Geocodierung

Zuweisung von raumbezogenen Informationen zu einem Datensatz. Im MZMV 2010 wurden folgende Erhebungsmerkmale einem geografischen Koordinatensystem zugeordnet: Wohnadresse des Haushalts, Start- und Endpunkt jeder Etappe und damit auch jedes Wegziels, Orte der Ausbildung/Schule, Arbeitsstätten und Zweitwohnungen.

Geschäftliche Tätigkeit und Dienstweg/Dienstfahrt

Verkehrszweck, der berufliche Erledigungen ausser Haus (z.B. Sitzung, Kundenbesuch), nicht aber die Fahrt zur Arbeitsstelle umfasst (siehe Verkehrszweck Arbeitsverkehr).

Hauptverkehrsmittel

Für die Stichtagsmobilität wird von den genutzten Verkehrsmitteln das in der folgende Reihenfolge als erstes genannte Verkehrsmittel als Hauptverkehrsmittel bezeichnet: Flugzeug, Bahn, Postauto,

Schiff, Tram, Bus, sonstiger ÖV, Reisedar, Auto Lastwagen, Taxi, Motorrad/Kleinmotorrad, Mofa, Velo, zu Fuss, fahrzeugähnliche Geräte, anderes.

Für die Tagesreisen und die Reisen mit Übernachtung wurde nach dem Verkehrsmittel gefragt, mit dem die längste Teildistanz der Reise zurückgelegt wurde, und dieses als Hauptverkehrsmittel bezeichnet.

Jahresmobilität

Durchschnittliche Gesamtdistanz einer in der Schweiz wohnhaften Person im In- und Ausland. Sie setzt sich zusammen aus der Alltagsmobilität, den Tagesreisen und den Reisen mit Übernachtung. Berechnungsweise: Die Stichtagsmobilität umfasst auch Tagesreisen und die Rückreise von Reisen mit Übernachtungen, falls diese am Stichtag durchgeführt wurden. Die Stichtagsmobilität umfasst aber in aller Regel nicht die Hinreise von Reisen mit Übernachtungen, weil die Person am Tag nach der Abreise i.d.R. für Befragungen nicht erreicht werden kann. Daher ergibt sich die Jahresmobilität aus der Ergänzung der Stichtagsmobilität um diese Hinreisen, d.h. um 50 % der Reisen mit Übernachtungen.

Die Alltagsmobilität ist die Jahresmobilität abzüglich Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen.

Langsamverkehr (LV)

Fuss- und Veloverkehr (fahrzeugähnliche Geräte sind unter „übrige Verkehrsmittel“ eingeordnet).

LV

Langsamverkehr

Tagesdistanz

Durchschnittliche pro Person und Tag zurückgelegte Distanz (ohne nähere Angabe immer nur im Inland).

MIV

Siehe motorisierter Individualverkehr.

Mobile Personen

Personen, die am Stichtag der Erhebung zur Alltagsmobilität mindestens einen Weg unternommen haben respektive analog bei der Erhebung von Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung mindestens eine Tagesreise oder eine Reise mit Übernachtung durchgeführt haben.

Mobilität

Realisierte Ortsveränderung einer Person.

Mobilitätsgrad

Anteil der Bevölkerung, der an einem bestimmten Tag im Verkehr unterwegs ist.

Modalsplit

Aufteilung von Etappen, Wegen, Unterwegszeiten, Wegdistanzen auf einzelne Verkehrsmittel oder zusammengefasste Verkehrsmittelgruppen (wie LV, MIV, ÖV).

Mofas/Motorfahrräder

Mofas sind motorisierte Zweiräder mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm³. Das Mindestalter zum Fahren eines Mofas beträgt 14 Jahre.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Personenwagen (=Autos), Motorräder, Kleinmotorräder und Mofas. Lastwagen, Car, Taxi wurden in den Auswertungen wegen ihrer spezifischen Eigenschaften bzw. der nicht eindeutigen Zuordnung – wo nicht anders vermerkt – der Kategorie „übrige Verkehrsmittel“ zugerechnet.

Motorräder

Im Normalfall wurden für den Bericht auch die Kleinmotorräder (zugelassen ab 16 Jahren) mit dieser Kategorie zusammengefasst.

MZMV

Mikrozensus Mobilität und Verkehr.

Nicht-alltägliche Mobilität

Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung, siehe Jahresmobilität.

Nicht-sportliche Aussenaktivität

Tätigkeit im Freien, die aufgrund einer niedrigen körperlichen Belastung von sportlichen Aktivitäten abgegrenzt wird (dazu zählen z.B. Spaziergehen, Aufenthalt in Parks oder am Seeufer).

ÖV

Öffentlicher Verkehr.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Tram, Bus, Postauto, Bahn.

Taxi (CH-Verkehrsstatistik = MIV, EU-Verkehrsstatistik = ÖV), Schiff (kann sowohl ÖV als auch MIV sein), Seilbahnen (spezifischer ÖV), Flugzeug (kann sowohl ÖV als auch MIV sein) wurden in den Auswertungen wegen ihrer spezifischen Eigenschaften bzw. der nicht eindeutigen Zuordnung – wo nicht anders vermerkt – der Kategorie „übrige Verkehrsmittel“ zugerechnet.

ÖV-Güteklasse

Mass für die Qualität der ÖV-Erschliessung eines Standortes, im MZMV bezogen auf die Wohnadresse der Befragten. Die Bestimmung der ÖV-Güteklasse bezieht in der MZMV verwendeten Definition auf Basis der VSS Norm 640 290 folgende Merkmale ein: die Art des öffentlichen Verkehrsmittels an der Haltestelle, das Kursintervall sowie die Distanz zur Haltestelle in Metern.

Pendlerverkehr

Siehe Arbeitsverkehr, Ausbildungsverkehr.

PW

Personenwagen; Synonym gebraucht mit Auto.

Reisen mit Übernachtung

Reisen, bei denen mindestens eine Übernachtung nicht zu Hause erfolgte (unabhängig von der zurückgelegten Distanz). Die Distanzangaben für Reisen werden aus den von den Befragten geschätzten Distanzen, also ohne Routing, ermittelt. Zudem beziehen sich die Angaben zu den Reisen auf einen zurückliegenden Zeitraum, die Alltagsmobilität wurde dagegen für einen bestimmten Stichtag erhoben.

Rückkehr nach Hause

Dieser Zweck wird zwar als Hilfsgrösse erhoben, in der Auswertung allerdings dem Wegzweck des Hinwegs zugeordnet (bei Wegekombinationen dem Zweck des Weges, an dessen Ziel am meisten Zeit aufgewendet wurde; bei gleicher Aufenthaltsdauer erhält der Rückweg den Zweck des ersten Hinwegs).

Routing

Bestimmen der gewählten Route von einem Start- bis zu einem Zielpunkt mit Hilfe eines digitalisierten, georeferenzierten Verkehrsnetzes; dies dient unter anderem dem Zweck einer genauen Bestimmung der im Verkehrsnetz zurückgelegten Distanzen.

Rundung

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

Rundreise

Auch Rundweg; Ausgang, der nur einen Weg enthält: von der Wohnung zur Wohnung zurück, ohne zusätzliche Aktivitäten und damit ohne zusätzliche Wege unterwegs (umfasst vor allem Spaziergänge und Rundreisen ohne Unterwegsziele).

Service- und Begleitweg

Jemanden aus privaten Gründen bringen oder jemanden abholen (z.B. zum Kindergarten fahren, um das Kind abzuholen, privater Auto-Fahrunterricht); umfasst nicht berufliche Services (siehe hierfür geschäftliche Tätigkeit, Dienstwege).

Stichtagsmobilität

Siehe Erläuterung unter Jahresmobilität.

Tagesreisen

Reisen, die mindestens drei Stunden dauern (Hin- und Rückweg inklusive Aufenthalt), bei denen die Person aber am gleichen Tag wieder nach Hause zurückkehrt, und die ausserhalb der gewohnten Umgebung der reisenden Person stattfinden. Regelmässig und wiederholt (einmal oder mehrmals pro Woche) unternommene Tätigkeiten fallen nicht in diese Kategorie. Es handelt sich somit um Ausflüge und ähnliches.

Übrige Verkehrsmittel

Falls nicht anders angegeben fallen darunter: Lastwagen, Car, Taxi, Schiff, Bergbahnen, Flugzeug, fahrzeugähnliche Geräte und anderes.

Umsteigen/Verkehrsmittelwechsel

Dieser Etappenzweck wird zwar als Hilfsgrösse erhoben, in der Auswertung allerdings dem Zweck der jeweils nachfolgenden Etappe zugeordnet.

Unbezahlte Arbeit

Nicht gewerbliche respektive nicht-berufliche Arbeitsleistungen.

Unterwegszeit

Sie umfasst die Dauer eines Weges vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort ohne Warte- und Umsteigezeiten (im Gegensatz zur Wegzeit).

Verfügbarkeit von Fahrzeugen

Sie beschreibt, ob der befragten Person ein Fahrzeug zur freien Verfügung, zur Verfügung nach Absprache mit anderen Haushaltsmitgliedern oder gar nicht zur Verfügung steht.

Verkehrsmittel

Als Verkehrsmittel werden in der MZMV-Erhebung unterschieden: zu Fuss, Velo, Mofa/Moped, Kleinmotorrad, Motorrad als Fahrer/in, Motorrad als Mitfahrer/in, Auto als Fahrer/in, Auto als Mitfahrer/in, Bahn, Bus, Postauto, Tram, Taxi, Reiseкар, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, div. Bergbahnen (Zahnradbahn, Seilbahn, Standseilbahn, Sessellift, Skilift), fahrzeugähnliche Geräte und andere.

Verkehrsleistung

Im MZMV auch Personenverkehrsleistung: Die von den Personen in einem bestimmten Zeitraum (z.B. an einem Stichtag) zurückgelegten Kilometer (in der Einheit Personen-Kilometer); Synonym: Verkehrsaufwand.

Verkehrsaufkommen:

Je nach Beobachtungseinheit die Anzahl an Etappen, Wegen, Tagesreisen oder Reisen mit Übernachtung innerhalb eines festgelegten Zeitraums (z.B. an einem Stichtag oder innerhalb der letzten vier Monate bei Flugreisen).

Verkehrszweck

Einzelne Etappen aber auch die zu Wegen aggregierten Etappen werden zu einem bestimmten Zweck unternommen. Im MZMV wird bei der Erhebung nach folgenden Etappenzwecken unterschieden: Umsteigen/Verkehrsmittelwechsel (Hilfsvariable), Arbeit, Ausbildung, Einkauf/Besorgungen, geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt, Freizeit, Serviceweg, Begleitweg (nur Kinder/Andere), Rückkehr nach Hause bzw. auswärtige Unterkunft (Hilfsvariable). Beim Freizeitverkehr wurden die Zwecke weiter differenziert.

Vertrauensintervall

Die Ergebnisse von Stichprobenerhebungen sind immer mit einer Unsicherheit behaftet, da sie nur einen Teil der interessierenden Population (d.h. der Grundgesamtheit) einschliessen. Diese statistische Unsicherheit kann quantifiziert werden, indem für Anteilswerte und Mittelwerte aus der Stichprobe ein Vertrauensintervall berechnet wird. Dessen Grenzen liegen umso weiter auseinander, je ungenauer der Schluss von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit ist. Der Grad der Ungenauigkeit hängt unter anderem vom Umfang der Stichprobe und von der Streuung des betrachteten Merkmals ab. Beispiel: Aus dem Mittelwert der Befragten ergibt sich eine Tagesdistanz von 23.5 km für die 6-17-Jährigen. Das Vertrauensintervall gemäss Auswertungstabelle beträgt ± 1.0 km. Dies bedeutet, dass der wahre Durchschnitt (wenn man alle 6-17-Jährigen befragen würde, statt bloss eine Stichprobe) mit 90%-iger Wahrscheinlichkeit bei 23.5 km ± 1.0 km, also zwischen 22.5 km und 24.5 km liegt. In den Auswertungstabellen sind neben den Mittelwerten jeweils die Vertrauensintervalle angegeben.

Weg

Ein Weg beginnt immer dann, wenn sich jemand mit einem Ziel (z.B. Arbeitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z.B. Spazieren) in Bewegung setzt. Ein Weg endet immer dann, wenn das Ziel erreicht ist, also der Verkehrszweck wechselt oder wenn sich jemand eine Stunde oder länger am gleichen Ort aufhält.

Wegzeit

Sie umfasst die Dauer eines Weges vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort inklusive Warte- und Umsteigezeit (im Gegensatz zur Unterwegszeit).

Wegzweck

Ein Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen mit dem gleichen Verkehrszweck.

Werktage

Montag bis Freitag.

Zielpersonen

In der Regel eine, bei Haushalten mit vier und mehr Personen zwei, zufällig ausgewählte Personen pro Haushalt, denen im Interview die Fragen zum Verkehrsverhalten am Stichtag gestellt worden sind (Mindestalter 6 Jahre).

Anhang

Der Anhang mit sämtlichen Auswertungstabellen zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 kann beim ARE bestellt werden: info@are.gr.ch