

Mobilität und Verkehr

Panorama

Personenverkehr: Auto und Freizeit an der Spitze

Insgesamt 24 850 Kilometer pro Person legte die schweizerische Bevölkerung im Jahr 2015 zurück – davon 13 750 km im Inland (55%) und 11 100 km im Ausland (45%). Wichtigstes Verkehrsmittel war mit einer Distanz von 10 370 km das Auto, vor dem Flugzeug mit 8990 km. Von der gesamten Jahresmobilität entfielen rund 63% auf die Alltagsmobilität, das heisst auf Wege in der gewohnten Umgebung einer Person. Die restlichen 37% wurden auf Reisen zurückgelegt.

Um das Verkehrsverhalten der Bevölkerung zu beziffern, wird neben der Jahresmobilität häufig noch eine weitere Kenngrösse verwendet: die Tagesdistanz pro Person im Inland (Stichtagsmobilität). Diese betrug 2015 für die schweizerische Wohnbevölkerung ab 6 Jahren durchschnittlich 37 Kilometer, wobei die Bewältigung dieser Strecke rund 90 Minuten in Anspruch nahm (82 Minuten ohne Warte- und Umsteigezeiten).

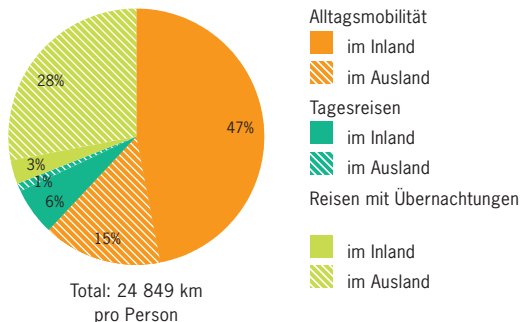
Die Tagesdistanz pro Person variiert je nach Bevölkerungsgruppe. Männer legen im Mittel 10 Kilometer mehr zurück als Frauen. Überdurchschnittlich mobil sind auch junge Erwachsene sowie Personen, die in einem Haushalt mit hohem Einkommen leben.

Fast zwei Drittel (65%) der Tagesdistanz im Inland wurden 2015 mit dem Auto zurückgelegt, rund ein Viertel (24%) mit dem öffentlichen Verkehr. Der Langsamverkehr zu Fuss und mit dem Velo (inkl. E-Bike) machte nur 8% der Distanzen, aber 41% der täglichen Unterwegszeit aus.

Wichtigster Verkehrszweck ist die Freizeit. 44% der Tagesdistanz im Inland wurden 2015 im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zurückgelegt. Die Arbeitswege kamen auf einen Anteil von 24%, die Einkaufswege auf 13%. Während der Freizeitverkehr von 14 bis 19 Uhr besonders intensiv ist, erreicht der Arbeitsverkehr seine Hauptspitze morgens zwischen 7 und 8 Uhr.

Mittlere Jahresmobilität nach Mobilitätsart, 2015

Distanzen im Inland und Ausland



Steigender Anteil des ÖV

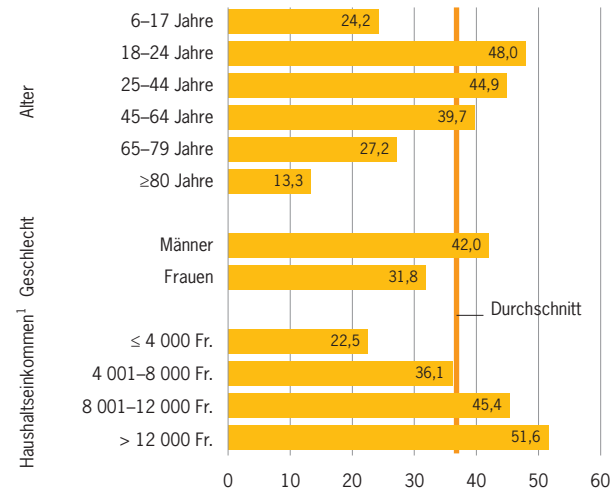
Über die vergangenen zwei Jahrzehnte (seit 1994) ist die durchschnittliche Tagesdistanz pro Person um 5,5 km beziehungsweise 18% angestiegen. Zugenommen haben dabei vor allem die Bahndistanzen: Die Anzahl der pro Person und Tag auf der Schiene zurückgelegten Kilometer stieg zwischen 1994 und 2015 um 77%. Bei den Tagesdistanzen mit dem Auto wurde zwischen 1994 und 2000 ein Anstieg um 11% registriert, seither sind die Werte beinahe stabil geblieben.

Trotz einer Stabilisierung bei den Autodistanzen pro Person hat der Strassenverkehr seit dem Jahr 2000 weiter zugenommen – Hauptgrund dafür ist das Bevölkerungswachstum. Wird die gesamte Zeitspanne zwischen 1980 und 2019 betrachtet, stiegen die Verkehrsleistungen im privaten motorisierten Strassenverkehr um 54% auf 103,0 Mrd. Personenkilometer (Pkm). Im

G 11.1

Mittlere Tagesdistanz pro Person, 2015

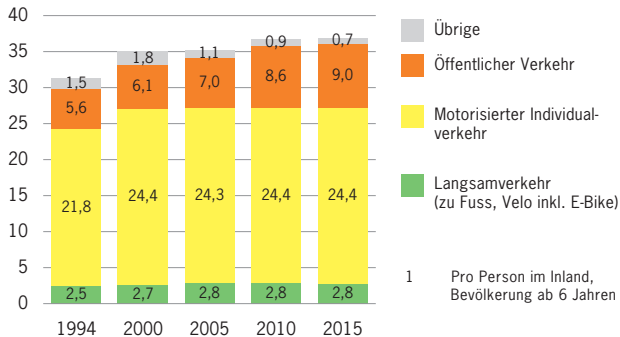
im Inland in km



1 Pro Monat

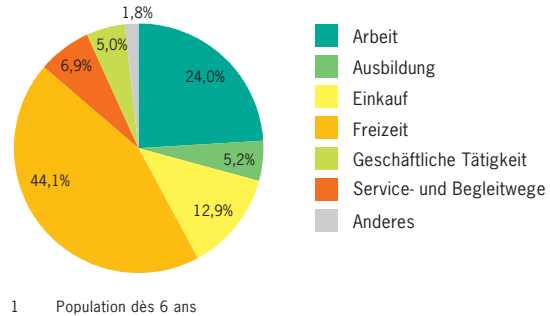
Eisenbahnverkehr betrug die Zuwachsrate sogar 118%, was vor allem auf das verbesserte Angebot in diesem Bereich zurückzuführen ist. Die Verkehrsleistung im Eisenbahnverkehr lag 2019 bei 21,7 Mrd. Pkm, diejenige im öffentlichen Strassenverkehr bei 4,7 Mrd. Pkm. Im Langsamverkehr wurden 8,2 Mrd. Pkm zurückgelegt.

Entwicklung der Tagesdistanzen¹, in km



G 11.3

Tagesdistanz nach Verkehrszweck 2015, im Inland¹



G 11.4

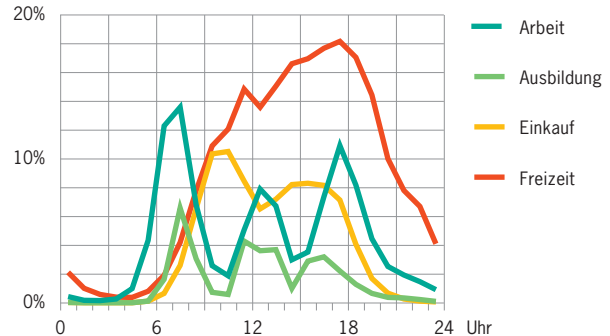
Pendlerverkehr

Wie oben gesehen, ist die Arbeit nach der Freizeit der zweitwichtigste Verkehrszweck. Im Jahr 2019 waren 8 von 10 Erwerbstätigen in der Schweiz Arbeitspendlerinnen bzw. Arbeitspendler, d. h. Personen, die zum Aufsuchen des Arbeitsplatzes ihr Wohngebäude verlassen. Immer mehr Erwerbstätige arbeiten dabei nicht nur ausserhalb ihres Wohngebäudes, sondern auch ausserhalb ihrer Wohngemeinde. Der Anteil dieser interkommunalen Pendlerinnen und Pendler an sämtlichen Pendelnden stieg zwischen 1990 und 2019 von 59% auf 71%. Durchschnittlich legten die Pendlerinnen und Pendler 2019 pro Arbeitsweg 14,5 km zurück und benötigten dafür rund 30 Minuten.

Immer mehr Menschen überqueren auf ihrem Arbeitsweg nicht nur Gemeinde-, sondern auch Kantonsgrenzen. Während manche Kantone eigentliche Arbeitsplatzzentren sind und dem-

Mobile Personen im Tagesverlauf nach Zweck, 2015

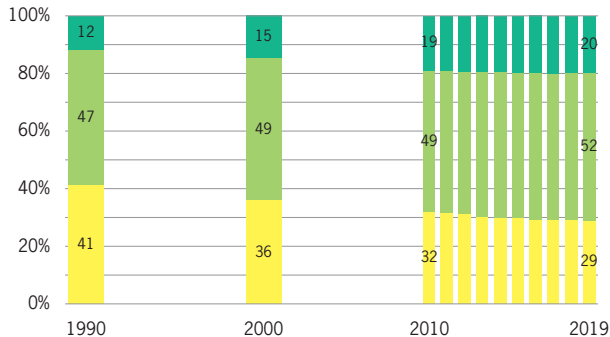
Anteil der Bevölkerung unterwegs, im Inland



G 11.5

Pendler/-innen nach Arbeitsweg

G 11.6



Pendler/-innen

- innerhalb der Wohngemeinde
- zwischen verschiedenen Gemeinden, aber innerhalb des Wohnkantons
- zwischen verschiedenen Kantonen

Nach Gemeindestand 2019

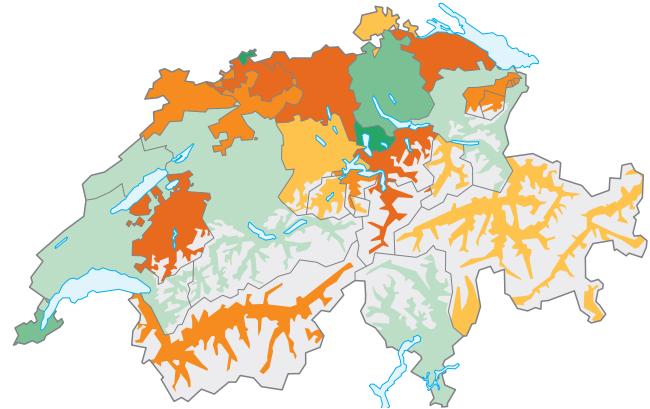
entsprechend viele Zupendler anziehen, überwiegen in anderen Kantonen die Wegpendler. Der Kantonsvergleich zeigt, dass Basel-Stadt und Zug gemessen an ihrer Grösse am meisten Pendlerinnen und Pendler aus anderen Kantonen anziehen.

Flugpassagiere

2019 registrierten die schweizerischen Flughäfen im Linien- und Charterverkehr 0,5 Mio. Start- und Landebewegungen sowie 58,6 Mio. ankommende und abfliegende Passagiere. Während die Anzahl Flugbewegungen seit dem Jahr 2000 um 13% zurück-

Relativer Pendlersaldo der Kantone 2019

G 11.7



Zupendler minus Wegpendler, in % der im Kanton wohnhaften Arbeitspendler/-innen

- < -16,0
- -16,0 – -8,1
- -8,0 – -0,1
- 0,0 – 7,9
- 8,0 – 15,9
- ≥ 16,0

gegangen ist, haben die Passagierzahlen um 70% zugenommen. Grund für diese gegenläufigen Entwicklungen sind grössere Flugzeuge und höhere Sitzplatzauslastungen.

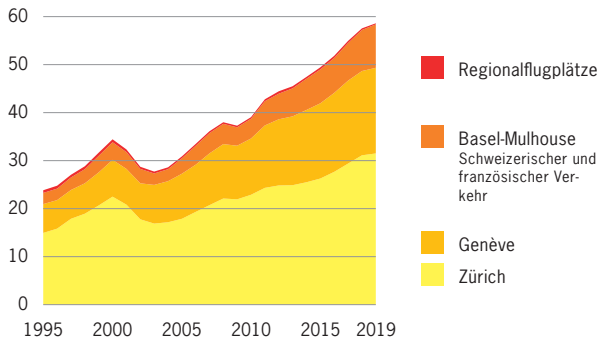
Der am stärksten frequentierte Flughafen der Schweiz ist jener in Zürich: Er zählte 2019 im Linien- und Charterverkehr insgesamt 31,5 Mio. Passagiere. Es folgten Genf mit 17,8 Mio. und Basel-Mülhausen mit 9,1 Mio. Passagieren. Letztere beiden Flughäfen haben seit 1995 ihren Marktanteil innerhalb der Schweiz vergrössert.

Flugpassagiere im Linien- und Charterverkehr

G 11.8

In Millionen

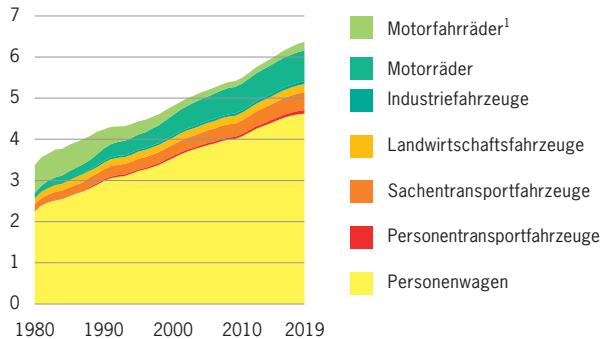
Lokal- und Transferpassagiere



Bestand der Strassenmotorfahrzeuge

G 11.9

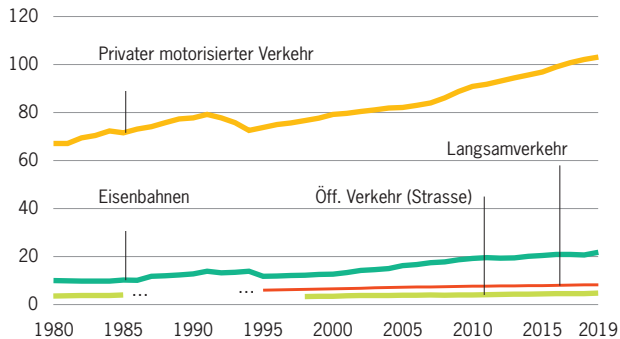
In Millionen



Verkehrsleistung

Personen

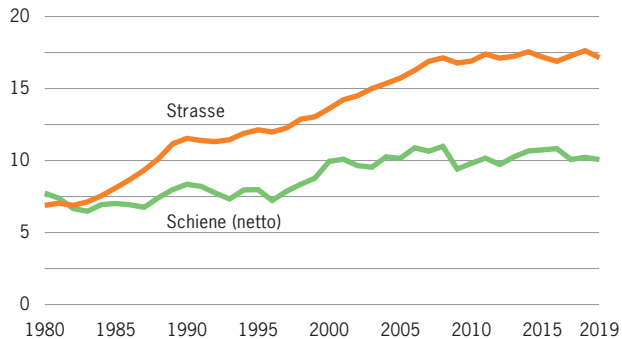
In Mrd. Personenkilometer



G 11.10

Güter

In Mrd. Tonnenkilometer



Infrastruktur

Die Verkehrsinfrastruktur der Schweiz ist im internationalen Vergleich stark ausgebaut. Sie beansprucht gut 2% der gesamten Landesfläche und rund einen Drittel der Siedlungsfläche (gemäss Arealstatistik 2004–2009). Unter anderem durchziehen 5196 km Eisenbahnlinien (Stand 2015) und 83 274 km Strassen (2020), davon 1544 km Autobahnen, das Land.

Anzahl Strassenfahrzeuge

2019 waren in der Schweiz rund 6,4 Mio. motorisierte Strassenfahrzeuge immatrikuliert, davon 4,6 Mio. Personenwagen. Im Durchschnitt kamen somit auf 1000 Einwohnerinnen und Einwohner 541 Personenwagen. Seit dem Jahr 1980 hat sich die Anzahl der Personenwagen verdoppelt, jene der Motorräder verfünffacht. Des Weiteren besaßen 2015 etwa 65% aller Haushalte mindestens ein Fahrrad und 7% ein E-Bike.

Güterverkehr

Im Güterverkehr stieg die Transportleistung auf der Strasse zwischen 1980 und 2018 um 158% auf 17,7 Mrd. Tonnenkilometer (tkm), die der Eisenbahn um 32% auf 10,2 Mrd. (Netto-)tkm. Die Schiene büsste in den 1980er-Jahren deutlich ein: Auf die Strasse entfielen 1980 47%, auf die Schiene 53%. 1990 lagen die entsprechenden Anteile dann bei 58% bzw. 42%. Seither hat sich der Schienenanteil etwas stabilisieren können; 2018 lag er bei 37%.

Die separate Betrachtung des Strassengüterverkehrs zeigt eine klare Dominanz der schweren Fahrzeuge in Bezug auf die geleisteten Tonnenkilometer: 95% der Transportleistungen wurden 2018 von Fahrzeugen mit einem Gewicht von über 3,5 Ton-

nen erbracht. Werden dagegen nur die zurückgelegten Kilometer betrachtet, so haben die leichten Fahrzeuge (bis 3,5 Tonnen) die Nase vorn: Ihr Anteil an den Fahrleistungen im Strassengüterverkehr betrug 2018 67%. Auffallend ist, dass die Fahrleistungen der leichten Fahrzeuge zwischen 2000 und 2018 zugenommen haben (+53%), während diejenigen der schweren Fahrzeuge leicht zurückgingen (–2%). Die Stagnation der Fahrleistungen bei den schweren Güterfahrzeugen dürfte in erster Linie auf die Einführung der Leistungsabhängigen Schwerkverkehrsabgabe (LSVA) und die Erhöhung der Gewichtslimiten zurückzuführen sein.

Alpenquerender Güterverkehr

Dem alpenquerenden Güterverkehr kommt in der schweizerischen Verkehrspolitik eine spezielle Bedeutung zu, nicht zuletzt wegen der mit ihm verbundenen Lärm- und Umweltbelastungen. 2019 wurden auf Schiene und Strasse insgesamt 37,8 Mio. Tonnen Güter über die Schweizer Alpenübergänge transportiert. Das sind mehr als doppelt so viele wie 1981, dem Jahr nach der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels. Der Bahnanteil ist seither von 89% auf 71% gesunken. Er liegt damit aber nach wie vor deutlich höher als in Frankreich (12%) und Österreich (25%).

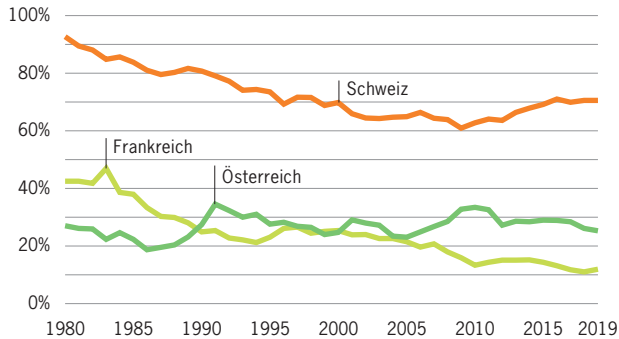
Kehrseiten der Mobilität: Umweltbelastung, Unfälle

Der Verkehr hat eine Reihe negativer Auswirkungen auf Natur und Umwelt. Verkehrswege versiegeln Böden und zerschneiden die Landschaft. Die Fahrzeuge zu Land, in der Luft und zu Wasser verschmutzen die Luft mit Feinstaub und Stickoxiden. 2018 war der Verkehr in der Schweiz für 40% der CO₂-Emissionen und für 38% des Energieverbrauchs verantwortlich. Tagsüber sind gut

Schienenanteil im alpenquerenden¹ Güterverkehr

G 11.11

Basis: Nettotonnen



1 Alpensegment: Mt.Cenis/Fréjus bis Brenner

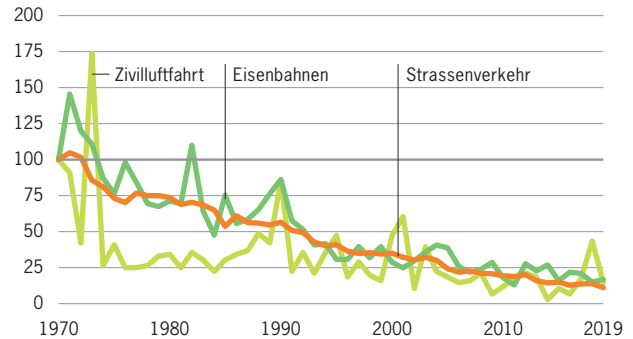
13% der Bevölkerung an ihrem Wohnort Strassenlärm ausgesetzt, der über dem gesetzlichen Grenzwert liegt, in der Nacht sind es 12%.

Zu den Kehrseiten der Mobilität gehören auch die Unfälle. 2019 fanden auf den Schweizer Strassen 187 Menschen den Tod und 21 280 wurden verletzt, 3639 davon schwer. Des Weiteren gab es 17 Todesopfer im Schienen- und 11 im zivilen Luftverkehr. Die Anzahl Toter ist in den vergangenen Jahrzehnten bei allen genannten Verkehrsträgern stark zurückgegangen. Im Falle des Strassenverkehrs betrug die Abnahme zwischen 1970 und 2019 rund 89%; die Gründe dafür waren sowohl technischer als auch rechtlicher und erzieherischer Natur. Bezogen auf die

Tödlich verunfallte Personen nach Verkehrsträgern

G 11.12

Index 1970=100



Zahl der geleisteten Personenkilometer ist der Schienenverkehr erheblich sicherer als der Strassenverkehr.

Kosten und Finanzierung des Verkehrs

Der motorisierte Verkehr zu Land und in der Luft verursachte in der Schweiz 2017 Gesamtkosten von 92,7 Mrd. Fr. Dies entspricht einer Zunahme von 8% gegenüber dem Jahr 2010.

Ungefähr drei Viertel (71,1 Mrd. Fr.) der Gesamtkosten waren 2017 auf den Personenverkehr zurückzuführen, ein Viertel (21,6 Mrd. Fr.) auf den Güterverkehr. Die Kosten des Strassenverkehrs fielen mit 55,0 Mrd. Fr. im Personen- und 19,2 Mrd. Fr. im Güterbereich viel stärker ins Gewicht als jene des Schienenverkehrs (insgesamt 11,7 Mrd. Fr.) und der Luftfahrt (6,7 Mrd. Fr.).

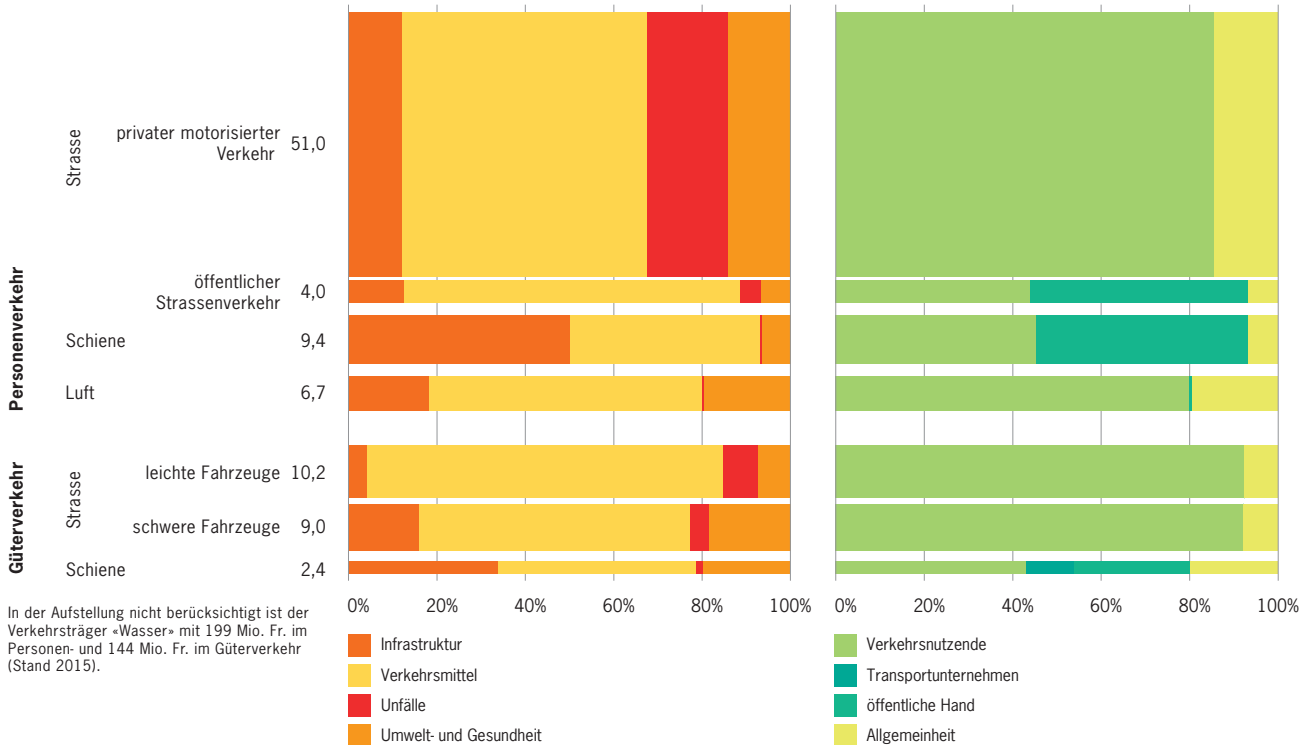
Gesamtkosten des motorisierten Verkehrs, 2017

G 11.13

in Milliarden Franken

Wie die Kosten entstehen ...

... und wer sie trägt.



Allerdings wird auf der Strasse auch mit Abstand am meisten Verkehr abgewickelt.

In den Kosten inbegriffen sind neben den Ausgaben für die Verkehrsmittel (insgesamt 54,4 Mrd. Fr.) und die Verkehrsinfrastrukturen (15,3 Mrd. Fr.) auch die Kosten der Unfälle (10,7 Mrd. Fr.) sowie der verkehrsbedingten Umwelt- und Gesundheitsschäden (12,3 Mrd. Fr.). Im Strassenverkehr und in der Luftfahrt dominieren die Verkehrsmittelkosten, wohingegen im Schienenverkehr auch die Infrastrukturkosten einen relativ grossen Teil ausmachen.

Während der private Strassenverkehr und der Luftverkehr grösstenteils von den Verkehrsnutzenden selbst finanziert werden, steuert im öffentlichen Personenverkehr auf Schiene und Strasse die öffentliche Hand – also Bund, Kantone und Gemeinden – etwa die Hälfte zur Deckung der Kosten bei. Rund ein Achtel der Gesamtkosten des gesamten Verkehrs wurden 2017 auf die Allgemeinheit abgewälzt (vor allem Umwelt- und Gesundheitskosten). Am grössten war der entsprechende Anteil bei der Luftfahrt mit 19%.

Glossar

Allgemeinheit

Kostenträger des Verkehrs. An einem bestimmten Verkehrsträger (Strasse, Schiene, Luft, Wasser) unbeteiligte Personen, die unter dessen negativen Auswirkungen zu leiden haben.

Arbeitsspendler/innen

Arbeitsspendler/innen sind Erwerbstätige ab 15 Jahren, die einen fixen Arbeitsort ausserhalb ihres Wohngebäudes haben.

Charterverkehr (Luftfahrt)

Gelegentliche Flugverbindungen, bei denen Reiseveranstalter bei einer Fluggesellschaft bestimmte Flüge kaufen.

E-Bike

Velo mit elektrischer Tretunterstützung. Unterschieden wird zwischen «schnellen» und «langsamen» E-Bikes. «Schnelle» E-Bikes verfügen über eine relativ hohe Motorleistung und eine Tretunterstützung auch bei mehr als 25 km/h und benötigen daher ein gelbes Motorfahrrad-Kontrollschild.

Eisenbahnen

Anlagen für schienengebundene Fahrzeuge des öffentlichen Personenverkehrs oder Güterverkehrs, mit Ausnahme der Zahnrad-, Strassen- und Seilbahnen.

Fahrleistung

Summe der von Fahrzeugen innerhalb eines Zeitabschnitts (meist pro Jahr) zurückgelegten Wegstrecken, gemessen in Fahrzeug-, Zugs-, Kurs- oder Schiffskilometern. Die Kenngrösse der Fahrleistung eignet sich insbesondere zur Quantifizierung der Infrastrukturbeanspruchung und der Umweltauswirkungen des Verkehrs.

Fahrzeugkilometer

Masseinheit der Fahrleistung, die einem zurückgelegten Kilometer eines Fahrzeuges entspricht.

Gesamtkosten

Auch als volkswirtschaftliche Kosten bezeichnet. Sie setzen sich zusammen aus den Kosten der Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsmittel sowie den verkehrsbedingten Unfall-, Umwelt- und Gesundheitskosten. Die Gesamtkosten können von den **Verkehrsnutzenden** selbst, von der öffentlichen Hand oder von der **Allgemeinheit** getragen werden.

Jahresmobilität

Durchschnittliche jährliche Gesamtdistanz einer in der Schweiz wohnhaften Person im Inland und Ausland. Die Jahresmobilität setzt sich zusammen aus der Alltagsmobilität, den Tagesreisen und den Reisen mit Übernachtungen.

Kurskilometer

Masseinheit der Fahrleistung des öffentlichen Strassenverkehrs. Anzahl Kilometer, welche von Trams, Trolley- und Autobussen im Fahrplanbetrieb zurückgelegt werden.

Langsamverkehr

Fuss- und Veloverkehr. Die langsamen E-Bikes (benötigen kein gelbes Kontrollschild) werden ebenfalls zum Langsamverkehr gezählt, die schnellen **E-Bikes** (mit Kontrollschild) nur bei den Tagesdistanzen pro Person.

Linienverkehr (Luftfahrt)

Flüge zur gewerbmässigen Beförderung von Personen oder Gütern, wenn sie während einer Mindestdauer so regelmässig oder häufig erfolgen, dass es sich erkennbar um eine systematische Folge von Flügen handelt, und im Personenverkehr in der Öffentlichkeit Sitzplätze zum Einzelkauf angeboten werden.

Lokalpassagiere (Luftfahrt)

Die Lokalpassagiere eines Flughafens beginnen oder beenden ihre Flugreise auf dem betreffenden Flughafen.

Luft, Luftfahrt

Verkehrsträger. Berücksichtigt wird nur die zivile Luftfahrt.

Netto-Tonnenkilometer (Schienengüterverkehr)

Vgl. «Tonnenkilometer»; ohne Gewicht der Güterfahrzeuge, Container und Wechselbehälter im kombinierten Verkehr.

Öffentlicher Verkehr

Konzessions- oder bewilligungspflichtige Personenbeförderungs-Dienstleistungen, die öffentlich zugänglich sind und einem Fahrplan folgen. Zum öffentlichen Verkehr zählen der Schienenverkehr, die Seilbahnen, der öffentliche Strassenverkehr sowie die öffentliche Schifffahrt. Die Zivilluftfahrt mit Linienmaschinen wird dagegen separat behandelt.

Personenkilometer, Pkm

Masseinheit der Verkehrsleistung (Personenverkehr). Ein Personenkilometer (abgekürzt Pkm) entspricht einem zurückgelegten Kilometer einer Person.

Schiene

Verkehrsträger. Wenn nicht anders präzisiert wird, handelt es sich nur um die **Eisenbahnen**.

Stichtagsmobilität

Das der **Tagesdistanz** zugrunde liegende Erhebungsprinzip. Gezählt wird die Anzahl Kilometer, welche eine befragte Person an dem für die Befragung massgeblichen Stichtag zurückgelegt hat. Beim Stichtag handelt es sich in der Regel um den Vortag der Befragung. Nicht enthalten sind folglich ein grosser Teil der Hinreisen im Rahmen mehrtägiger Reisen, da die Zielpersonen am Tag nach der Abreise für Befragungen meist nicht erreicht werden können.

Strasse

Verkehrsträger, der, falls nicht anders präzisiert wird, den öffentlichen und privaten Strassenverkehr umfasst.

Tagesdistanz

Durchschnittliche pro Person und Tag im Inland zurückgelegte Distanz. Sofern nicht anders präzisiert, beziehen sich die Resultate auf die ständige Wohnbevölkerung der Schweiz ab 6 Jahren. Aus erhebungstechnischen Gründen (siehe **Stichtagsmobilität**) nicht berücksichtigt ist ein Teil der Distanzen bei Reisen mit Übernachtungen.

Tonnenkilometer, tkm

Masseinheit der Transportleistung, die der Beförderung einer Tonne über einen Kilometer entspricht.

Transferpassagiere (Luftfahrt)

Die Transferpassagiere eines Flughafens sind Umsteiger und fliegen mit einem anderen Flugzeug weiter, als sie angekommen sind. Transferpassagiere werden zweimal gezählt: einmal bei der Landung und einmal beim Start.

Transitverkehr

Verkehr, der im Ausland beginnt, die Schweiz durchquert und im Ausland endet.

Transportleistung

Kenngrösse zur Beschreibung der Leistungen im Güterverkehr, welche sowohl das Gütergewicht als auch die Transportdistanz berücksichtigt. Die Transportleistung wird ausgedrückt in Tonnenkilometern. Sie dient dazu, die Nachfrage nach Gütertransporten und die von einem Verkehrssystem tatsächlich erbrachten Dienstleistungen zu quantifizieren.

Umwelt- und Gesundheitskosten (des Verkehrs)

Durch den Verkehr verursachte Kosten infolge von Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit oder der Umwelt (z.B. durch Luftverschmutzung, Lärm, Klimaeffekte, Bodenverunreinigung, Zerschneidung von Ökosystemen oder Landschaften).

Unfälle

Je nach Verkehrsmittel wird ein «Unfall» teilweise unterschiedlich definiert:

- **Strassenverkehr:** Ausgewiesen werden alle Unfälle mit Personenschaden, die sich auf öffentlichen Strassen und Plätzen ereignet haben und an denen mindestens ein Fahrzeug oder ein fahrzeugähnliches Gerät beteiligt war. Planmässiges Handeln (z.B. Suizid- oder Tötungsabsicht) aller Beteiligten ist dabei ausgeschlossen. Zu den **«Verletzten»** zählen alle Personen mit Verletzungen, gleich welchen Schweregrades. Als **«leicht verletzt»** gelten Personen mit geringer Beeinträchtigung, das heisst beispielsweise mit oberflächlichen Hautverletzungen ohne nennenswerten Blutverlust oder mit leicht eingeschränkter Bewegung. Als **«schwer verletzt»** gelten Personen, welche eine schwere, sichtbare Beeinträchtigungen aufweisen, die eine stationäre ärztliche Versorgung nötig macht. Als **«getötet»** werden Personen angeführt, die an der Unfallstelle ihr Leben verloren haben oder innert 30 Tagen nach der Kollision an den Unfallfolgen gestorben sind.
- **Eisenbahnverkehr:** Erfasst werden alle Unfälle, bei denen mindestens eine Person schwer verletzt oder getötet wird oder bei denen mindestens 100 000 Fr. Sachschaden entsteht. (Die Schwelle von 100 000 Fr. gilt seit 2008; zuvor lag sie tiefer und wurde mehrere Male angehoben.) Als **«schwer verletzt»** werden seit 2001 die

jenigen Personen ausgewiesen, deren Behandlung einen Krankenhausaufenthalt von mehr als 24 Stunden erfordert. Bis 2000 galten Personen als schwer verletzt, die mindestens 14 Tage arbeitsunfähig waren. Als **«getötet»** werden Personen aufgeführt, deren Verletzung innert 30 Tagen nach dem Unfall zum Tod geführt hat. Suizide werden in der Statistik nicht berücksichtigt.

- **Luftverkehr:** Gezählt werden alle der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) gemeldeten Unfälle von im In- oder Ausland immatrikulierten zivilen Luftfahrzeugen auf schweizerischem Gebiet. Als «erheblich verletzt» gelten Personen, deren Behandlung einen Spitalaufenthalt von mehr als 48 Stunden erfordert.
- **Zahnradbahnen:** siehe Eisenbahnverkehr.
- **Standseilbahnen und Luftseilbahnen:** Bis 2000: Erfasst werden alle Unfälle (ohne Betriebsstörungen). Die Definition der Verletzten entspricht der des Eisenbahnverkehrs. Ab 2001: siehe Eisenbahnverkehr.

Verkehrsleistung

Summe der von Personen innerhalb eines Zeitabschnitts (meist pro Jahr) zurückgelegten Wegstrecken, gemessen in Personenkilometern. Die Kenngrösse der Verkehrsleistung dient dazu, die Nachfrage nach Mobilität und die von einem Verkehrssystem tatsächlich erbrachten Dienstleistungen zu quantifizieren.

Verkehrsnutzende

Kostenträger des Verkehrs. Die Verkehrsnutzenden umfassen im Personenverkehr Nutzerinnen und Nutzer, welche die Verkehrsleistungen selbst erbringen (z. B. Autofahrerinnen und -fahrer) oder von Transportun-

ternehmen befördert werden (Passagiere). Im Güterverkehr entsprechen die Verkehrsnutzenden den Auftraggeber/innen von Gütertransporten.

Verkehrsträger

Infrastrukturen oder Medien, auf denen bzw. durch die sich die Verkehrsmittel fortbewegen (Schiene, Strasse, Wasser, Luft, Rohr). Werden zur Gruppierung der Verkehrsmittel verwendet.

Wasser, Wasserverkehr

Verkehrsträger, der, falls nicht anders präzisiert wird, den öffentlichen Personenverkehr auf Seen und Flüssen und den privaten Güterverkehr auf dem Rhein umfasst.

Wegpendler/innen

Als Wegpendler/innen eines bestimmten Kantons werden Erwerbstätige bzw. Schülerinnen/Studierende/Lehrlinge bezeichnet, die in diesem Kanton wohnen, sich für die Arbeit bzw. Ausbildung jedoch in einen anderen Kanton begeben.

Zupendler/innen

Als Zupendler/innen eines bestimmten Kantons werden Erwerbstätige bzw. Schülerinnen/Studierende/Lehrlinge bezeichnet, die in diesem Kanton arbeiten bzw. ihre Ausbildungsstätte haben, aber in einem anderen Kanton wohnen.