Bundesamt für Raumentwicklung
Office fédéral du développement territorial
Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Federal Office for Spatial Development

Office fédéral de la statistique
Bundesamt für Statistik
Ufficio federale di statistica
Uffizi federal da statistica
OFS BFS UST

Mobilität in der Schweiz

Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten
Kurzfassung

Schlussbericht unter www.are.admin.ch

Die Bevölkerung der Schweiz ist mobil

90 % der in der Schweiz wohnhaften Personen ist täglich mindestens einmal im Verkehr unterwegs. Im Durchschnitt aller Wochentage und aller befragten Personen ab 6 Jahren werden jeden Tag innerhalb der Schweiz 37 km zurückgelegt, verteilt auf 85 Minuten Unterwegszeit und 3.6 Wege.

Rechnet man auch die Fahrten im Ausland dazu, erhöht sich das tägliche Verkehrsaufkommen nochmals um fast 30 %. Dies bedeutet, dass die Bevölkerung in der Schweiz insgesamt rund 340 Millionen Kilometer pro Tag zurückgelegt – die Fusswege eingerechnet. Das entspricht einer Distanz, mit der sich bei einem Erdumfang von gut 40'000 km die Erde 8'500-mal umrunden lässt.

Hochgerechnet auf ein Jahr legt jede in der Schweiz wohnhafte Person unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel rund 17'400 km zurück, fast 4'000 km davon im Ausland. An der Spitze steht der Autoanteil mit knapp 10'000 km, gefolgt vom Flugzeug (2'600 km) und der Bahn (2'100 km). Alle übrigen Verkehrsmittel weisen Jahreswerte von deutlich weniger als 1'000 km auf. Interessant sind die Anteile der Fussgänger mit rund 630 km sowie der Velofahrer mit 350 km.

Diese Durchschnittswerte lassen sich weiter aufgliedern, so etwa nach Wochentagen, Autoverfügbarkeit, Geschlecht, Berufsgruppe, Alter oder Wohnort. Damit lassen sich differenzierte Erkenntnisse über die Mobilitätsbedürfnisse der einzelnen Bevölkerungsgruppen gewinnen.

Durchschnittliche Distanz pro Person und Jahr nach Verkehrsmittel

Verkehrsmittel	km Inland	km Ausland
zu Fuss	626	8
Velo	346	3
Mofa/Kleinmotorrad	77	0
Motorrad Fahrer	172	27
Motorrad Mitfahrer	53	6
Auto Fahrer	6'523	393
Auto Mitfahrer	2'616	358
Bahn	1'848	237
Postauto	72	0
Bus	355	30
Tram	137	0
Reisecar	180	123
Flugzeug	110	2'523
andere Verkehrsmittel (z.B. Taxi, Lastwagen, Schiff, Bergbahnen)	474	117
Total	**13'590**	**3'826**

Tägliches Verkehrsaufkommen in der Schweiz im Jahr 2000

	Kennziffern des Verkehrsaufkommens pro Person und Tag								
Wochentag	mittlere Tagesdistanz (km)		mittlere Unterwegszeit (Min.)		mittlere Anzahl Wege		mittlere Anzahl Etappen		Mobilitätsgrad
	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	
Durchschnitt aller Tage	37.1	47.6	84.5	88.8	3.6	3.6	4.9	5.0	90%

Weitere Angaben dazu: Schlussbericht Kapitel 3 (s. www.are.admin.ch)

Verkehrmittelwahl: Langsamverkehr und Auto an der Spitze

Je nach Betrachtungsweise sind entweder das Auto oder der Fussgänger- und Veloverkehr das dominierende Verkehrsmittel. Das Auto ist an erster Stelle, sofern man die gefahrenen Distanzen als Kriterium wählt. Geht man hingegen von der Zahl der täglichen Wegetappen oder von der täglichen Unterwegszeit aus, so ändert sich das Bild: 46 % der Wegetappen (motorisierter Individualverkehr (MIV) 42%) und immerhin 40 % der täglichen Unterwegszeit (MIV 44 %) entfallen auf den Fussgänger- und Veloverkehr. Damit prägen die langsamen Verkehrsmittel in entscheidendem Masse das Verkehrsbild.

Befasste sich die Verkehrspolitik des Bundes bisher hauptsächlich mit dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr, so könnten mit weiteren Massnahmen die Anteile des Fussgänger- und des Veloverkehrs noch deutlich erhöht werden. So ist ein Drittel aller Autofahrten kürzer als 3 km und jede achte sogar kürzer als 1 km.

Die Bedeutung des Langsamverkehrs zeigt sich auch in seiner Zubringerfunktion zu den übrigen Verkehrsmitteln. Während bei 80 % aller Wege nur ein Verkehrsmittel benutzt wird, werden in 10 % aller Fälle Fusswege mit dem Auto und in 9 % mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) verbunden. Deshalb sind die Verkehrsteilnehmer auf ideal ausgebaute Schnittstellen angewiesen.

Mehr als zwei Drittel aller Ausbildungswege werden zu Fuss oder mit dem Velo gemacht. Auch im Einkaufs- und im Freizeitverkehr ist die Bedeutung des Langsamverkehrs überaus gross.

Kennziffern zur Verkehrsmittelwahl (Modalsplit)

Verkehrsmittel	Modalsplit in %		
	Tages-distanz (km)	Unterwegs-zeit (Minuten)	Anzahl Etappen
zu Fuss	4.6%	34.3%	40.1%
Velo	2.5%	5.6%	6.0%
Langsamverkehr	**7.2%**	**39.8%**	**46.1%**
Mofa	0.3%	0.4%	0.7%
Motorrad	1.9%	1.4%	1.5%
Auto Fahrer	48.0%	30.5%	30.2%
Auto Mitfahrer	19.3%	11.2%	9.3%
MIV	**69.5%**	**43.6%**	**41.6%**
Bahn	13.6%	5.8%	3.3%
Postauto	0.5%	0.5%	0.4%
Tram/Bus	3.6%	5.2%	6.6%
ÖV	**17.7%**	**11.4%**	**10.3%**
andere [1)]	5.6%	5.2%	2.0%
Total	**100%**	**100%**	**100%**

[1)] Flugzeug, Schiff, Bergbahnen, Taxi, ...

Verkehrszwecke: Anteile des Langsamverkehrs am Total der Wegetappen in %

Zweck	Fuss	Velo	Total
Arbeit	33%	6%	39%
Ausbildung	55%	13%	68%
Einkauf	45%	6%	51%
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	23%	3%	26%
Service- und Begleitwege	24%	2%	26%
Freizeit	42%	6%	48%
Alle Zwecke	**40%**	**6%**	**46%**

Weitere Angaben dazu: Schlussbericht Kapitel 4

Hohe Motorisierung – schlechte Auslastung

Vier Fünftel aller Haushalte besitzen mindestens ein Auto, ein Drittel sogar mehr. Die Zahl der autofreien Haushalte ist aber dennoch beträchtlich. So ist in 47 % der Einpersonenhaushalte oder in fast 30 % der städtischen Haushalte kein Auto vorhanden.

Der hohe Motorisierungsgrad von 117 PW auf 100 Haushalte ändert allerdings nichts an der nach wie vor schlechten Auslastung der einzelnen Fahrzeuge. Bei mehr als 90% der Arbeitswege, die mit dem PW zurückgelegt werden, befindet sich der Fahrer allein im Auto. Der durchschnittliche Besetzungsgrad über alle Wegzwecke beträgt 1.6 Personen.

Autobesetzungsgrad nach Verkehrszweck

Alle Zwecke	**1.59**
Arbeit	1.14
Ausbildung	1.14
Einkauf/Besorgungen	1.69
Geschäftliche Tätigkeit	1.26
Dienstfahrt	1.29
Freizeit	1.92
Serviceweg	2.18
Begleitweg	2.27

Autobesitz der Haushalte

Anzahl Autos im Haushalt	**Schweiz Total**	Einpersonen-haushalte	Haushalte mit 5 und mehr Personen	Haushalte in Kern-städten	Haushalte in Agglomerations-gemeinden	Haushalte auf dem Land
kein PW	**19.9%**	46.6%	4.2%	29.2%	13.9%	13.1%
mit PW	**80.1%**	53.4%	95.8%	70.8%	86.1%	86.9%
1 PW	**50.2%**					
2 PW	**24.4%**					
3 und mehr	**5.4%**					

Die Verbreitung von Velos hat weiter zugenommen. So steht heute 64 % der Frauen und 74 % der Männer ständig ein Fahrrad zur Verfügung. Interessant ist auch die Tatsache, dass der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad in der Ostschweiz mit 19.9 % nur halb so hoch ist wie im Genferseegebiet (39,9 %) oder im Tessin (42.8 %). Dafür verantwortlich sind neben unterschiedlichen Voraussetzungen bezüglich der Siedlungsstruktur und der Topografie auch die verkehrspolitische Prioritätensetzung.

Veloverfügbarkeit nach Geschlecht

	immer verfügbar	nach Absprache	nicht verfügbar	keine Angabe
Mann	73.6%	2.7%	23.6%	0.1%
Frau	64.1%	2.6%	33.2%	0.1%

Weniger verbreitet sind Abonnemente des öffentlichen Verkehrs. 52 % der Bevölkerung (ab 16 Jahren) verfügt über gar kein Abo. Die Unterschiede zwischen den Landesteilen sind frappant. Während in der deutschsprachigen Schweiz 36 % aller Personen ein Halbtaxabo haben, sind es in der französischsprachigen und der italienischsprachigen Schweiz nur 19 % bzw. 15% der Bevölkerung.

Unterschiede im Abonnementsbesitz (Personen ab 6 Jahren)

	D-CH	F-CH	I-CH	**gesamt**
GA	5.6%	5.5%	3.6%	**5.5%**
Halbtax	35.7%	18.5%	15.3%	**30.8%**

Weitere Angaben dazu: Schlussbericht Kapitel 2

Die Freizeit dominiert das Verkehrsgeschehen

Die Bedeutung der verschiedenen Verkehrszwecke wird durch die tägliche Anzahl Wege, die Distanz und den Zeitaufwand charakterisiert. Über die ganze Woche gesehen, sind 40 % aller Wege Freizeitwege. Sie machen 44 % der zurückgelegten Distanzen und 49 % der täglichen Unterwegszeit aus. An Sonntagen beträgt der Freizeitanteil sogar 78 % aller Wege. Der Freizeitverkehr dominiert aber das Verkehrsaufkommen an allen Tagen. An Werktagen haben die Arbeits- und Ausbildungswege und an Samstagen die Einkaufswege die zweitgrösste Bedeutung.

Bei der Aufteilung nach Aktivitätstypen zeigt sich, dass Essen und Trinken gehen, nicht sportliche Aussenaktivitäten (z.B. Spazieren) und Besuche, die wichtigsten Freizeitaktivitäten sind.

Freizeitwege sind verglichen mit den übrigen Wegzwecken eher lange Wege, v.a. an den Wochenenden. Zwischen Frauen und Männern lassen sich bezüglich der zurückgelegten Distanzen keine grossen Unterschiede feststellen. Die Freizeitwege Jugendlicher unter 18 Jahren und älterer Menschen über 65 Jahren sind kürzer, während die aktive Generation dazwischen eher längere Distanzen zurücklegt. Besonders hohe Freizeitanteile bezogen auf die Anzahl Wege sind bei den kleineren Haushalten, den unteren Einkommensgruppen und den über 65-Jährigen festzustellen.

Kenngrössen des Freizeitverkehrs

Freizeitwege	Alle Tage	MO-FR	SA	SO
in % aller Wege	39.5%	33%	53%	78%
in % der Tagesdistanz	43.9%	34%	61%	76%
in % der Unterwegszeit	48.9%	39%	64%	81%

Freizeitaktivitäten

Verwandten- und Bekanntenbesuche	18%
nicht sportliche Aussenaktivitäten	20%
Sport	10%
Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen	11%
Gastronomie	22%
unbezahlte Arbeit	9%
Einkauf als Freizeit	4%
Übriges	2%
mehrere Aktivitäten	5%
Total	**100%**

Verkehrsaufkommen pro Person und Tag

Wegzweck	Anzahl Wege		Tagesdistanz		Unterwegszeit	
Arbeit	0.8	23.3%	8.8 km	23.7%	16 Min.	18.9%
Ausbildung	0.3	8.4%	1.6 km	4.3%	5.1 Min.	6.0%
Einkauf	0.7	19.1%	4.0 km	10.8%	10.7 Min.	12.7%
Freizeit	1.4	39.5%	16.3 km	43.9%	41.3 Min.	48.9%
Service- und Begleitwege	0.1	4.8%	1.7 km	4.6%	2.9 Min.	3.4%
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	0.1	3.8%	3 km	8.1%	4.9 Min.	5.8%
unbestimmt	0.1	1.0%	1.7 km	4.6%	3.6 Min.	4.3%
Total	**3.6**	**100 %**	**37.1 km**	**100 %**	**84.5 Min.**	**100 %**

Weitere Angaben dazu: Schlussbericht Kapitel 5

Deutliche regionale Unterschiede im Verkehrsverhalten

Die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel in verschiedenen Landesteilen und in städtischen und ländlichen Gebieten weisen grosse Unterschiede auf.

In der Deutschschweiz ist der Anteil des Langsamverkehrs (LV) am Gesamtverkehr höher als in der französisch- und italienischsprachigen Schweiz. In der italienischsprachigen Schweiz ist der MIV-Anteil (MIV = motorisierter Individualverkehr) besonders hoch, während der ÖV-Anteil (ÖV = öffentlicher Verkehr) deutlich tiefer ist als in den übrigen Landesteilen.

In den Kernstädten ist der Anteil des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs besonders hoch verglichen mit den Gemeinden des Agglomertionsgürtels und den ländlichen Gebieten der Schweiz.

Modalsplit in verschiedenen Landesteilen (Anteil an den Etappen in %)

Landesteil	MIV	ÖV	LV	andere
Deutschschweiz	38.6%	10.7%	48.8%	1.9%
französischsprachige Schweiz	49.9%	10.0%	38.0%	2.1%
italienischsprachige Schweiz	56.0%	5.7%	36.5%	1.9%
Schweiz Total	**41.6%**	**10.3%**	**46.1%**	**2.0%**

Modalsplit Kernstadt, Agglomeration, Land (Anteil der Etappen in %)

	MIV	ÖV	LV	andere
Kernstadt	33.9%	13.8%	50.8%	1.5%
Agglomeration	44.8%	10.3%	42.9%	2.0%
Land	48.4%	5.9%	43.1%	2.5%

Den grössten MIV-Anteil weist der Kanton Tessin auf, gefolgt von der Genferseeregion und der Ostschweiz, während er in Zürich am tiefsten ist. Dagegen ist dort der Anteil des ÖV und des Langsamverkehrs am höchsten.

Verkehrsmittelwahl in den Grossregionen (Anteil an den Etappen in %)

Grossregion	MIV	ÖV	LV	andere
Genferseeregion	48.0%	10.3%	39.3%	2.3%
Espace Mittelland	42.8%	9.8%	45.5%	1.9%
Nordwestschweiz	38.1%	10.8%	49.7%	1.4%
Zürich	33.4%	15.2%	50.1%	1.4%
Ostschweiz	43.2%	6.8%	47.4%	2.6%
Zentralschweiz	41.6%	8.5%	47.5%	2.5%
Tessin	56.0%	5.8%	36.3%	2.0%

Aufschlussreich ist auch der Vergleich der Verkehrsmittelnutzung in den fünf Grossagglomerationen sowie in den mittleren und kleineren Agglomerationen. Die Agglomerationsbewohner gehen zu Fuss (Spitzenwert Bern: 47.2 % aller Etappen) oder benutzen den MIV (Spitzenwert Lausanne 47,7 %). Zürich weist den höchsten ÖV-Anteil (16,4 %), während in Basel das Velo von überdurchschnittlich grosser Bedeutung ist (8.5 %).

Modalsplit in den Agglomerationen (Anteil an den Etappen in %)

	grosse Agglomerationen						**mittlere Agglomerationen (> 50'000 Ew.)**	**kleine Agglomerationen (< 50'000 Ew.)**
	Zürich	Basel	Genf	Bern	Lausanne	Total		
MIV	31.8%	28.2%	45.4%	28.7%	47.7%	34.7%	39.8%	48.6%
ÖV	16.4%	15.7%	12.1%	16.2%	11.6%	15.0%	10.5%	6.9%
Fussgänger	46.1%	46.5%	37.9%	47.2%	36.2%	43.9%	41.4%	35.3%
Velo	4.4%	8.5%	3.3%	5.9%	1.4%	4.8%	6.3%	7.5%
andere	1.3%	1.1%	1.3%	2.0%	3.0%	1.6%	2.0%	1.6%

Weitere Angaben dazu: Schlussbericht Kapitel 7

30 Prozent mehr Verkehr seit 1984

Die durchschnittliche Jahresfahrleistung der Autos ist zwischen 1983 und 1999 um 1'143 km oder 8 % pro Fahrzeug zurückgegangen, während im gleichen Zeitraum die Zahl der Fahrzeuge stark zugenommen hat und damit der Rückgang der Fahrleistung überkompensiert wurde.

Jahresfahrleistung pro Auto

1983	13'990 km
1988	13'788 km
1993	12'956 km
1999	12'847 km

Die Schweizer Bevölkerung ist seit 1984 immer weiter und länger unterwegs. Da die Wegzeit stärker zugenommen hat als die zurückgelegte Distanz, ist allerdings davon auszugehen, dass die Geschwindigkeiten im Verkehr trotz Verbesserungen der Infrastruktur nicht zugenommen hat. Leicht gestiegen ist der Mobilitätsgrad, der zeigt, welcher Anteil der Bevölkerung an einem bestimmten Tag unterwegs ist.

Veränderung der Mobilitätskennziffern (1984 Index = 100)

Distanz	129.6
Wegzeit	135.1
Mobilitätsgrad	107.8

Erstaunlich stabil geblieben ist dagegen die Verkehrsmittelwahl. Die Veränderungen bewegen sich im Bereich eines Prozents.

Verkehrsmittelwahl 1984 und 2000 (Anteil an den täglichen Distanzen in %)

	1984	**2000**
MIV	68.4	69.4
ÖV	18.7	17.9
LV	6.1	7.0
andere	6.8	5.7

Während die Anteile des Einkaufens und v.a. der Wege für geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten zurückgegangen sind, hat insbesondere die Freizeit zugelegt. Der Anteil des Pendlerverkehrs (Arbeiten, Ausbildung) hat sich knapp gehalten.

Anteil der Verkehrszwecke am Total der täglichen Distanzen 1984 und 2000
(Personen ab 10 Jahre)

	1984	2000
Arbeit, Ausbildung	29.6	28.5
Einkauf	12.2	10.9
Freizeit, Service- und Begleitwege	40.5	47.9
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	17.0	8.2
unbestimmt	0.7	4.6

Seit 1984 verfügen immer mehr Leute über einen Führerausweis. Verfügten 1984 noch weniger als die Hälfte aller Frauen über eine Fahrerlaubnis so sind es heute 71 % und bei den Männern gar 89 %. Dagegen ist die Zahl der autolosen Haushalte von knapp einem Drittel auf einen Fünftel gesunken. Im Gegensatz dazu gibt es immer mehr Haushalte, die über mehr als ein Auto verfügen.

Voraussetzungen für die Verkehrsteilnahme

	1984	2000
Führerausweisbesitz Frauen	42%	71%
Führerausweisbesitz Männer	67%	89%
Haushalte (HH) ohne Auto	31%	20%
HH mit 2 und mehr Autos	17%	30%

Weitere Angaben dazu: Schlussbericht Kapitel 9

37% der Bevölkerung ist im letzten Jahr geflogen

Der Mikrozensus 2000 gibt erstmals auch Auskunft über die Flugreisen und lange Reisen allgemein. Neben Häufigkeit, Zweck und Reiseziel, wurden Informationen über die benutzte Fluggesellschaft, die Reiseroute (z.B. Umsteigeflughäfen), den Abflugflughafen in der Schweiz sowie das für den Weg zum Flughafen benutzte Verkehrsmittel erhoben. Die Zahlen zeigen die Situation im Flugverkehr vor der Swissairkrise.

Durchschnittlich nimmt jeder Schweizer knapp einmal jährlich das Flugzeug (0,87 Flüge pro Einwohner und Jahr). Dieser Durchschnittswert setzt sich zusammen aus 36 % der Schweizer Bevölkerung, die in den 12 Monaten vor der Erhebung tatsächlich eine oder mehrere Flugreisen unternommen hat und 64 % der Bevölkerung, die im Vorjahr nie geflogen ist. 16 % der Bevölkerung ist sogar noch nie in ihrem Leben geflogen.

Die Mehrheit der Flugreisen sind Privatreisen (90 %), wovon der weitaus grösste Teil auf die Ferien entfällt. Es ist allerdings anzunehmen, dass in der Befragung der Anteil der Geschäftsreisen etwas unterschätzt wird, da Geschäftsreisende Vielflieger sind und sich die Detailfragen nur auf den letzten Flug bezogen.

Die Hauptdestinationen liegen in Westeuropa (51 %), was für die Zukunft auf das Potenzial der Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsverbindungen hinweist. An zweiter Stelle folgt Nordamerika mit 12 % der Reiseziele.

Die meisten Leute lassen sich zum Flughafen fahren, mehrheitlich mit der Bahn (41 %) oder mit dem Auto (38 %). Der Anteil des ÖV auf dem Weg zum Flughafen ist verglichen mit anderen Zielen ausserordentlich hoch.

Flugreisen in den letzten 12 Monaten

	Anzahl Flugreisen				
	keine	1	2	3	4+
Geschlecht					
Männer	62%	22%	6%	3%	6%
Frauen	63%	23%	7%	2%	3%
Alter					
bis 17 J.	72%	21%	4%	1%	1%
18-25 J.	52%	29%	11%	4%	3%
26-65 J.	58%	24%	8%	3%	6%
66+ J.	80%	12%	3%	1%	1%
Haushaltseinkommen					
bis 4000 Fr.	78%	15%	4%	1%	1%
4-8000 Fr.	66%	23%	6%	2%	3%
8-12000 Fr.	49%	29%	11%	4%	7%
12000+ Fr.	32%	26%	13%	7%	21%

Zweck der Flugreise

Privatreisen					**90 %**
Ferien	davon:	pauschal	46%		
		nicht pauschal	53%		
		keine Angaben	1 %	85%	
Nicht Ferien				5%	
Geschäftsreisen					**10%**
Total Flugreisen					**100%**

Hauptdestination der letzten Flugreise

Flugziele	
Inland	2%
Westeuropa, Skandinavien	51%
Osteuropa, Südosteuropa, GUS	10%
Afrika und Naher Osten	11%
Asien	8%
Nordamerika	12%
Australien, Karibik, Südamerika	7%
Total	**100%**

Verkehrsmittel zu den Flughäfen (in %)

Bahn	41.1%
Auto als Fahrer	9.5%
Auto als Mitfahrer	38.3%
Taxi	5.3%
Bus	3.1%
andere	2.7%

Weitere Angaben dazu Schlussbericht Kapitel 8

Verkehrspolitische Agenda: Agglomerations- und Freizeitverkehr

Betrachtet man die Stellungnahmen zu einzelnen Massnahmen, so fällt auf:

- die positive Beurteilung des bestehenden Strassennetzes,
- die hohe Zustimmung zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie
- die doch deutliche Ablehnung neuer Verkehrsabgaben.

Die bereits 1994 erfolgte positive Beurteilung des Ausbaustandards des schweizerischen Strassennetzes wurde erneut bestätigt. Dies allerdings etwas weniger deutlich und mit einer höheren Bereitschaft zu einem weiteren Strassenausbau. Auch die positive Einstellung zum öffentlichen Verkehr wird wiederum bestätigt: Über 80 % der Befragten befürworten eine bevorzugte Behandlung. Gleichzeitig wird aber erwartet, dass der ÖV billiger werden muss. Das ist kein Widerspruch, stellt aber einen heiklen Auftrag im Rahmen der Ausgestaltung des «Service public» dar.

Der Mikrozensus bestätigt, dass der Agglomerations- und der Freizeitverkehr sowie die Förderung des Langsamverkehrs drei zentrale Aspekte einer zukünftigen Verkehrspolitik sein müssen. Beim Agglomerationsverkehr wird es darum gehen, Finanzierungslösungen für notwendige Investitionen zu finden und umzusetzen. Im Freizeitverkehr muss die Stossrichtung in Richtung attraktiver Alternativen zum motorisierten Individualverkehr gehen. Die Tatsache, dass die Bevölkerung zwar für neue Lösungen aufgeschlossen ist, sich aber eher gegen zusätzliche finanzielle Belastungen ausspricht, erhöht die Herausforderung zusätzlich.

Es wird keine nachhaltige Verkehrspolitik geben, welche die verschiedenen Verkehrsarten gegeneinander ausspielt. Je länger desto mehr ist eine breit gefächerte Gesamtverkehrspolitik notwendig, welche die Mobilitätsbedürfnisse der Gesellschaft sichert und gleichzeitig die Belastung für die heutige und zukünftigen Generationen reduziert, wie dies auch die Departementsstrategie des UVEK vorgibt.

Dabei gilt es ganz besonders zu beachten, dass die Mobilitätsbedürfnisse je nach gesellschaftlicher Gruppe unterschiedlich und entsprechend angepasste Politiken notwendig sind. Der Mikrozensus bildet hierzu eine wichtige Grundlage.

Beurteilung von Massnahmen (Anteil von Antworten mit ja /eher ja)

	Auto verfügbar		**Total CH**
	ja	nein	
Appell an Selbstverantwortung	74%	72%	**73%**
Förderung ÖV	86%	87%	**87%**
Verschärfung technischer Normen	69%	73%	**71%**
Erhöhung des Benzinpreises	22%	29%	**25%**

Der ÖV ist bevorzugt zu behandeln

	Stadt	Land	Schweiz
ja	56%	47%	54%
eher ja	25%	31%	27%
eher nein	9%	12%	10%
nein	4%	5%	5%
keine Angabe	4%	5%	5%

Die Schweiz verfügt heute über ein sehr gut ausgebautes Strassennetz

	D-CH	F-CH	I-CH	CH
ja	62%	40%	37%	56%
eher ja	28%	45%	49%	33%
eher nein	6%	9%	8%	7%
nein	2%	4%	1%	2%
keine Angabe	3%	3%	4%	3%

Weitere Angaben dazu Schlussbericht Kapitel 10

Eine erfolgreiche Politik braucht gute Grundlagen

Das starke Verkehrswachstum stellt die Politik vor neue Aufgaben. Diese erfordern auch gute Entscheidungsgrundlagen. Das Verkehrsverhalten hat viele Facetten. Es ist Aufgabe des Mikrozensus Verkehr, diese vielfältigen Aspekte der Mobilität in ihrem Zusammenhang zu erfassen.

Wichtige Verwendungszwecke der Ergebnisse des Mikrozensus 2000

- Statistische Informationen und Kenngrössen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung (Verkehrsaufkommen nach Bevölkerungsgruppen, Grossregionen, Wochentagen, Fahrtzwecken)
- Grundlagen für die Raum- und Verkehrsplanung auf nationaler, kantonaler und regionaler Ebene (Sach- und Richtplanung, regionale Verkehrskonzepte)
- Mobilitätskennziffern zur Verkehrsentwicklung als Grundlage für Verkehrsprognosen und -szenarien
- Basisdaten zur Analyse der massgebenden Einflussfaktoren auf das Verkehrsverhalten
- Daten zur Durchführung systematischer Erfolgskontrollen und Wirkungsanalysen politischer Massnahmen
- Input zur Simulation von Verkehrsabläufen mittels Verkehrsmodellen.

Die Erhebung 2000 erfolgte mittels Telefonbefragung durch ein dafür spezialisiertes Befragungsinstitut. Die Informationen von 27'918 Haushalten und 29'407 Einzelpersonen ab 6 Jahren konnten ausgewertet werden.

Die für die gesamte Schweiz und die Grossregionen sinnvollen Ergebnisse können nicht beliebig nach Kantonen oder Regionen verfeinert werden. Deshalb haben zehn Kantone bzw. Regionen für ihr Gebiet eine Verdichtung der Stichprobe in Auftrag gegeben, die ihnen genauere Zusatzauswertungen ermöglicht.

Der **Schlussbericht** des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten ist unter dem Titel «Mobilität in der Schweiz» im März 2002 in deutscher und französischer Sprache erschienen. Er kann ab sofort runtergeladen werden unter www.are.admin.ch.

- Bezugsquelle: BBL, EDMZ 3003 Bern, Bestellnummer 812.010.d (Deutsch) bzw. 812.010.f (Französisch).

In Ergänzung zum Schlussbericht liefert ein **Hintergrundbericht** Hinweise zur Erhebung sowie zur statistischen Genauigkeit und Verlässlichkeit der einzelnen Zahlenangaben. Ferner sind in diesem Zusatzbericht die genauen Werte, welche den Abbildungen, den Tabellen sowie den Zahlenangaben im Text zu Grunde liegen, wiedergegeben.

- Bezugsquelle: www.are.admin.ch

Ein elektronisch verfügbarer **Tabellenband** zeigt in zahlreichen Tabellen alle relevanten Aussagen der Erhebung.

- Bezugsquelle: www.are.admin.ch

Die an der Erhebung beteiligten **Kantone und Regionen** werden für ihr Gebiet eigene Auswertungen durchführen und die Ergebnisse veröffentlichen.

Die Daten aus der Mikrozensuserhebung dienen als Grundlage für weitere vertiefte Auswertungen. Zu diesem Zweck wird der gesamte **Datensatz** interessierten privaten und öffentlichen Forschungsstellen unter Gewährleistung des Datenschutzes zugänglich gemacht.

- Bezugsquelle: Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 3003 Bern, Tel. 031 322 58 29, walter.zuest@are.admin.ch

Auskünfte zum Mikrozensus Verkehr erteilen:

- Ulrich Seewer, Bundesamt für Raumentwicklung, 3003 Bern, Tel. 031 322 55 66, Fax 031 322 78 06, E-Mail: Ulrich.Seewer@are.admin.ch
- Roger Evéquoz, Bundesamt für Statistik, 2010 Neuenburg, Tel. 032 713 63 97, Fax 032 713 69 81, E-Mail: Roger.Evequoz@bfs.admin.ch