

2021



11

Mobilität  
und Verkehr

Neuchâtel 2023

# Mobilitätsverhalten der Bevölkerung

Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Statistik BFS

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

# Themenbereich «Mobilität und Verkehr»

## Webpublikation Mobilitätsverhalten der Bevölkerung 2021

Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse des  
Mikrozensus Mobilität und Verkehr (in Scrollytelling-Format)  
[www.mobilitaetsverhalten.bfs.admin.ch](http://www.mobilitaetsverhalten.bfs.admin.ch)

## Aktuelle themenverwandte Publikationen

Fast alle vom BFS publizierten Dokumente werden auf dem Portal  
[www.statistik.ch](http://www.statistik.ch) gratis in elektronischer Form zur Verfügung  
gestellt. Gedruckte Publikationen können bestellt werden  
unter der Telefonnummer +41 58 463 60 60 oder per E-Mail an  
[order@bfs.admin.ch](mailto:order@bfs.admin.ch).

**Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf das Mobilitäts-  
verhalten. Experimentelle Sonderauswertung (ohne  
Gewichtungen) der Mikrozensus-Daten von Januar bis  
Anfang März 2020 und 2021**, Neuchâtel / Bern 2022,  
(nur online), 12 Seiten, BFS-Nummer: be-d-11-COVID-Meth-01

**Mobilität und Verkehr: Taschenstatistik 2022**,  
Neuchâtel 2022, 10 Seiten, BFS-Nummer: 836-2200

**Güterverkehr in der Schweiz 2021**,  
Neuchâtel 2022, 6 Seiten, BFS-Nummer: 1189-2100

**Schweizerische Zivilluftfahrt 2021**,  
Neuchâtel 2022, 24 Seiten, BFS-Nummer: 409-2101

**Verkehrsunfälle 2021: Strasse, Schiene, Luftfahrt**,  
Neuchâtel 2022, 10 Seiten, BFS-Nummer: 1262-2100

**Kosten und Finanzierung des Verkehrs 2019**,  
Neuchâtel 2022, 12 Seiten, BFS-Nummer: 811-1900

**Pendlermobilität in der Schweiz 2019**,  
Neuchâtel 2022, 12 Seiten, BFS-Nummer: 1351-1900

## Themenbereich Mobilität und Verkehr im Internet

[www.statistik.ch](http://www.statistik.ch) → Statistiken finden → 11 – Mobilität  
und Verkehr oder [www.transport-stat.admin.ch](http://www.transport-stat.admin.ch)

# Mobilitätsverhalten der Bevölkerung

Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021

**Inhalt** Jean-Luc Murali, BFS; Hanja Maksim, BFS;  
Christophe Siegenthaler, BFS; Jasna Popović, BFS;  
Matthias Balmer, ARE; Antonin Danalet, ARE

**Redaktion** Ferenc Biedermann, BFS

**Herausgeber** Bundesamt für Statistik (BFS)

Neuchâtel 2023

**Herausgeber:** Bundesamt für Statistik (BFS)

**Auskunft:** Sektion MOBIL, BFS, Tel. +41 58 463 64 68,  
verkehr@bfs.admin.ch

Sektion Grundlagen, ARE, Tel. +41 58 462 59 17,  
befragung@are.admin.ch

**Inhalt:** Hanja Maksim, BFS; Jean-Luc Muralti, BFS;  
Christophe Siegenthaler, BFS; Jasna Popović, BFS;  
Matthias Balmer, ARE; Antonin Danalet, ARE

**Redaktion:** Ferenc Biedermann, BFS

**Reihe:** Statistik der Schweiz

**Themenbereich:** 11 Mobilität und Verkehr

**Originaltext:** Deutsch

**Layout:** Publishing und Diffusion PUB, BFS

**Grafiken, Karten:** Publishing und Diffusion PUB, BFS

**Bilder, Icons:** Publishing und Diffusion PUB, BFS; freepik.com

**Online:** www.statistik.ch

**Print:** www.statistik.ch  
Bundesamt für Statistik, CH-2010 Neuchâtel,  
order@bfs.admin.ch, Tel. +41 58 463 60 60  
Druck in der Schweiz

**Copyright:** BFS, Neuchâtel 2023  
Wiedergabe unter Angabe der Quelle  
für nichtkommerzielle Nutzung gestattet

**BFS-Nummer:** 840-2100

**ISBN:** 978-3-303-11271-7

## Projekt

**Projektausschuss:** Marc Gindraux, BFS; Mark Reinhard, BFS;  
Nicole Mathys, ARE

**Projektleitung:** Hanja Maksim, BFS; Jean-Luc Muralti, BFS;  
Matthias Balmer (ab Herbst 2022), ARE;  
Antonin Danalet (bis Herbst 2022), ARE

**Durchführung  
der Befragung:** LINK AG, Luzern

**Finanzierung:** BFS (Hauptfinanzierung), ARE, ASTRA, BAV, BAZL;  
Finanzierung zusätzlicher Interviews (Verdichtung)  
durch einen Teil der Kantone

## Zitierweise

Bundesamt für Statistik / Bundesamt für Raumentwicklung (2023):  
Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität  
und Verkehr 2021, Neuchâtel und Bern



Die Mobilität der Bevölkerung stand 2021 zum Teil weiterhin unter dem Einfluss der Covid-19-Pandemie und der gesundheitspolitischen Gegenmassnahmen.

**83%** der Bevölkerung sind an einem durchschnittlichen Wochentag mindestens 1 Mal ausser Haus unterwegs



Anteil der Haushalte mit Auto(s), Velo(s), E-Bike(s)

**78%** **61%** **20%**



**53%** Anteil der Bevölkerung mit ÖV-Abo(s)

**1,5 Personen**

mittlerer Besetzungsgrad der Autos

**14 926 km**

Jahresmobilität pro Person (inklusive Reisen)

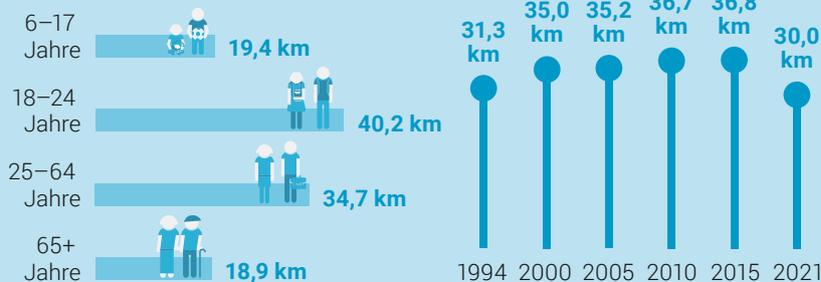
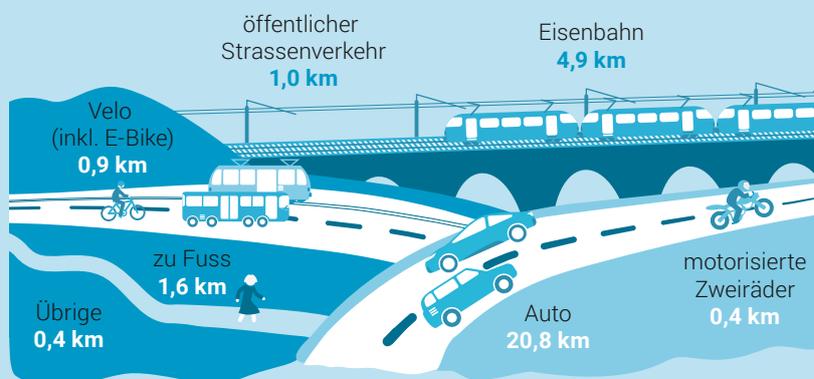


davon 11 194 km im Inland

und 3 732 km im Ausland

## 30,0 km

Tagesdistanz pro Person, im Inland



## 80,2 Minuten

Tagesunterwegszeit pro Person, im Inland

(davon 5,6 Minuten Warte- und Umsteigezeiten)



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



# Inhaltsverzeichnis

<b>Die wichtigsten Zahlen – Infografik</b>	3	<b>3</b>	<b>Mobilitätsverhalten der Bevölkerung</b>	17	
<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	7	<b>3.1</b>	<b>Mobile und nicht mobile Personen</b>	17
<b>1.1</b>	<b>Inhalt und Ziele des Mikrozensus Mobilität und Verkehr</b>	7	<b>3.2</b>	<b>Zurückgelegte Strecken und benötigte Zeit</b>	20
<b>1.2</b>	<b>Der Mikrozensus 2021 und seine Vorgänger</b>	8	3.2.1	Tagesdistanz	20
<b>1.3</b>	<b>Der Mikrozensus und die Covid-19-Pandemie</b>	8	3.2.2	Tagesunterwegszeit	22
1.3.1	Verschiebung der Erhebung um ein Jahr	8	3.2.3	Etappen, Wege, Ausgänge	23
1.3.2	Epidemiologischer Kontext der Erhebung 2021	9	3.2.4	Die Kenngrössen des Mobilitätsverhaltens im Vergleich	24
<b>1.4</b>	<b>Genauigkeit der Ergebnisse</b>	9	<b>3.3</b>	<b>Eingesetzte Verkehrsmittel</b>	26
<b>1.5</b>	<b>Aufbau des Berichts</b>	10	3.3.1	Übersicht über alle Verkehrsmittel (Modalsplit)	26
<b>2</b>	<b>Besitz und Verfügbarkeit von Fahrzeugen und ÖV-Abos</b>	11	3.3.2	Motorisierter Individualverkehr	33
<b>2.1</b>	<b>Führerausweise und Fahrzeuge</b>	11	3.3.3	Öffentlicher Verkehr	36
2.1.1	Führerausweisbesitz	11	3.3.4	Fuss- und Veloverkehr (inklusive E-Bikes) sowie fahrzeugähnliche Geräte	39
2.1.2	Fahrzeugbesitz	11	<b>3.4</b>	<b>Mobilitätszwecke</b>	41
2.1.3	Fahrzeugverfügbarkeit	13	3.4.1	Übersicht über alle Mobilitätszwecke	41
2.1.4	Gemeinschaftlich genutzte Fahrzeuge («Sharing»)	14	3.4.2	Arbeitswege	46
<b>2.2</b>	<b>Abonnemente des öffentlichen Verkehrs</b>	14	3.4.3	Ausbildungswege	48
<b>2.3</b>	<b>Park- und Abstellplätze</b>	15	3.4.4	Einkaufswege	49
2.3.1	Autoparkplätze	15	3.4.5	Freizeitwege	50
2.3.2	Veloabstellplätze	16	<b>3.5</b>	<b>Mobilitätsverhalten ausgewählter Bevölkerungsgruppen</b>	53
			3.5.1	Personen unterschiedlichen Alters	53
			3.5.2	Personen unterschiedlicher beruflicher Stellung	56
			3.5.3	Hohe und niedrige Einkommen	56
			3.5.4	Unter- und übergewichtige Personen	58
			<b>3.6</b>	<b>Mobilitätsverhalten in den Agglomerationen</b>	59
			<b>3.7</b>	<b>Reisen</b>	62
			3.7.1	Tagesreisen	62
			3.7.2	Reisen mit Übernachtungen	64
			3.7.3	Flugreisen	65
			<b>3.8</b>	<b>Jahresmobilität</b>	67

<b>4</b>	<b>Einstellung zur Verkehrspolitik</b>	69
<b>4.1</b>	<b>Die wichtigsten Bereiche</b>	69
<b>4.2</b>	<b>Die wichtigsten Massnahmen pro Bereich</b>	70
4.2.1	Massnahmen im öffentlichen Verkehr	70
4.2.2	Massnahmen betreffend Umwelt und Energie	70
4.2.3	Massnahmen im Veloverkehr	70
4.2.4	Massnahmen im motorisierten Individualverkehr	72
4.2.5	Massnahmen im Fussverkehr	72
<b>4.3</b>	<b>Geeignetste Massnahmen zur Lösung der aktuellen Verkehrsprobleme</b>	73
<b>5</b>	<b>Allgemeine und methodische Anmerkungen</b>	74
<b>5.1</b>	<b>Änderungen im Vergleich zu früheren Erhebungen</b>	74
5.1.1	Inhalt	74
5.1.2	Ablauf der Interviews und Erfassung der gewählten Routen	75
<b>5.2</b>	<b>Stichprobe und Gewichtung</b>	75
<b>5.3</b>	<b>Vertrauensintervall</b>	76
<b>5.4</b>	<b>Datenschutz</b>	76
	<b>Glossar</b>	77
	<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	82
	<b>Literatur- und Quellenverzeichnis</b>	83

# 1 Einleitung

**Wie lang sind die Strecken, die die Bewohnerinnen und Bewohner der Schweiz täglich zurücklegen? Zu welchen Zwecken bewegt sich die Bevölkerung fort? Und welche Verkehrsmittel nutzt sie dabei? Dies sind einige der Fragen, auf die der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 Antworten liefert. Mit seinem umfassenden Fragenkatalog und einer Stichprobe von über 55 000 befragten Personen stellt er die landesweit wichtigste Erhebung zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung dar. Seine Resultate dienen der Verkehrs- und Raumentwicklungspolitik ebenso wie der Forschung und der Wirtschaft. Die jüngste Erhebung war für 2020 geplant gewesen, musste aufgrund der Covid-19-Pandemie jedoch um ein Jahr verschoben werden.**

## 1.1 Inhalt und Ziele des Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) ist die wichtigste Erhebung zum Mobilitätsverhalten der Schweizer Wohnbevölkerung. Er informiert hauptsächlich über den Fahrzeug- und Abonnementbesitz, die im Alltag und auf Reisen zurückgelegten Strecken, die benutzten Verkehrsmittel und die Mobilitätszwecke (G1.1.1). Im Weiteren gibt er Auskunft über die zeitliche Struktur und die räumliche Verteilung der Mobilität. Anhand der ebenfalls erhobenen sozioökonomischen Merkmale der Personen und

Haushalte können zudem Unterschiede im Mobilitätsverhalten zwischen Personengruppen (z. B. Altersgruppen) und Haushaltstypen aufgezeigt werden.

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

- das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu erklären und wichtige Einflussfaktoren und Zusammenhänge zu erkennen;
- die Verkehrsleistungen in der Schweiz zu ermitteln;
- Verkehrsszenarien zu erstellen;
- der Politik fundierte Entscheidungsgrundlagen betreffend Mobilität und Raumentwicklung zur Verfügung zu stellen, z. B. für die strategischen Entwicklungsprogramme Strasse und Schiene oder die Ausgestaltung von Tarifen und Abgaben;
- die Verkehrsinfrastruktur zu planen;
- die Wirksamkeit der verkehrspolitischen Strategien und Massnahmen zu überprüfen;
- Instrumente für Marktanalysen (z. B. Modalsplit beim Freizeit-, Pendler-, Einkaufs- und Geschäftsverkehr) bereitzustellen.

### Wichtigste Inhalte des Mikrozensus Mobilität und Verkehr

G1.1.1



## 1.2 Der Mikrozensus 2021 und seine Vorgänger

Die Erhebung 2021 des MZMV reiht sich in eine lange Erhebungstradition zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ein. Die erste Befragung fand 1974 statt, seither wird sie in der Regel alle fünf Jahre wiederholt. Seit 2010 ist der MZMV eine von fünf thematischen Erhebungen der schweizerischen Volkszählung. Er wird vom Bundesamt für Statistik (BFS) in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) durchgeführt. Neben dem MZMV existieren noch mehrere weitere, sich gegenseitig ergänzende Bundesstatistiken und -erhebungen zum Personenverkehr (siehe Box unten).

Die Erhebungsmethode und der Inhalt des MZMV haben sich seit 1974 laufend weiterentwickelt. Massgebende Gründe hierfür waren Fortschritte der Erhebungstechnik und der Datenverarbeitung, aber auch die veränderten Bedürfnisse von Politik und Wissenschaft. In der Erhebung 2021 wurden beispielsweise neue Fragen zum Fahrzeug-Sharing hinzugefügt, das Frage-Modul zu den verkehrspolitischen Einstellungen vollständig überarbeitet und das Geo-Routing neu auch für die Velo-Etappen eingesetzt. Am Personen-Interview als Erhebungsmethode ist aber auch beim MZMV 2021 bewusst festgehalten worden, obschon

### Weitere (ergänzende) Bundesstatistiken zum Personenverkehr und ihre Hauptinhalte

- *Alpen- und grenzquerender Personenverkehr*: Anzahl Alpen- und Grenzquerungen mit Landverkehrsmitteln;
- *Pendlermobilität*: Wohn- und Arbeitsorte der Pendler/innen, verwendete Verkehrsmittel;
- *Reiseverhalten der Wohnbevölkerung*: Zahl der Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen, Destinationen;
- *Zivilluftfahrtstatistik*: Zahl der Flugpassagier/innen, Destinationen;
- *Stated-Preference-Befragung zum Mobilitätsverhalten*: Präferenzen betreffend Verkehrsmittel-, Routen- und Abfahrtszeitwahl;
- *Leistungen des Personenverkehrs*: zurückgelegte Fahrzeug- und Personenkilometer im privaten Personenverkehr;
- *Statistik des öffentlichen Verkehrs*: zurückgelegte Fahrzeug- und Personenkilometer im öffentlichen Personenverkehr;
- *Kosten und Finanzierung des Verkehrs*: Gesamtkosten des Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehrs, Kostenträger;
- *Externe Effekte und Nutzen des Verkehrs*: Monetarisierung von Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekten;
- *Volkswirtschaftliche Kosten der Überlastung der Transportinfrastruktur*: Zeit- und Komfortverlustkosten.

Resultate unter:

[www.transport-stat.admin.ch](http://www.transport-stat.admin.ch)

[www.are.admin.ch/verkehrsdaten](http://www.are.admin.ch/verkehrsdaten)

### Tabellenpaket und Methodenbericht zum Mikrozensus 2021

Ein Tabellenpaket mit allen im vorliegenden Bericht erwähnten Resultaten und den zugehörigen Vertrauensintervallen sowie vielen zusätzlichen Auswertungen findet sich auf der BFS-Webseite. An gleicher Stelle wird auch ein umfangreicher Methodenbericht zum Download angeboten (ab Ende 2023) ebenso wie der Fragebogen, welcher der Erhebung zugrunde lag. [www.mzmv.bfs.admin.ch](http://www.mzmv.bfs.admin.ch)

gewisse Aspekte des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung mittlerweile auch mittels Daten von Mobilfunkantennen untersucht werden können. Denn solche Big-Data-Analysen erreichen punkto Detaillierungsgrad und Präzision (noch) nicht das von den Mikrozensus-Nutzenden benötigte Niveau.

Für die Erhebung 2021 wurden 55 018, nach einem Zufallsverfahren ausgewählte, Personen befragt. Dabei kam die computergestützte telefonische Befragung (CATI-Technik) zur Anwendung. Zur Bestimmung der zurückgelegten Distanz wurden die Angaben der Befragten zur gewählten Route noch während des Interviews mit geografischen Koordinaten versehen. Nähere Informationen zu diesen Techniken sowie weitere methodische Erläuterungen finden sich im Kapitel 5 dieser Publikation und in dem sie begleitenden Methodenbericht (siehe Box oben). Es ist vorgesehen, künftig einen Teil der benötigten Daten mittels einer auf dem Smartphone der Befragungsteilnehmenden installierten Tracking-App zu erheben; entsprechende Tests wurden bereits durchgeführt.

## 1.3 Der Mikrozensus und die Covid-19-Pandemie

### 1.3.1 Verschiebung der Erhebung um ein Jahr

Dem üblichen Erhebungsrhythmus von fünf Jahren folgend, war der jüngste MZMV eigentlich für 2020 geplant gewesen. Zu Beginn jenes Jahres wurden die Personeninterviews auch wie geplant durchgeführt. Doch als im März 2020 das öffentliche Leben im Zuge der ersten Covid-Pandemiewelle grösstenteils zum Erliegen kam (inkl. reduziertes Angebot im öffentlichen Verkehr), wurde entschieden, die Befragung abzubrechen und auf das Jahr 2021 zu verschieben. Denn die in jener ausserordentlichen Situation gesammelten Daten wären für den wichtigsten Nutzerkreis der Erhebung, die Verkehrswissenschaft und die langfristige Verkehrsplanung, nur von beschränktem Wert gewesen.

Obschon die Pandemie das Mobilitätsverhalten der Menschen 2021 weiter beeinflusste, haben sich das BFS und das ARE gegen eine nochmalige Verschiebung der Erhebung oder einen völligen Verzicht auf diese entschieden. Denn erstens waren 2021 das Verkehrsangebot und die Fortbewegungsmöglichkeiten zumindest im Inland nicht mehr eingeschränkt. Und zweitens konnte nicht abgeschätzt werden, wie lange es dauern würde, bis sich wieder eine «neue Verkehrsnormalität» ohne vorübergehende Pandemie-Effekte etabliert.

Die MZMV-Daten der abgebrochenen Erhebung 2020, das heisst aus den Wochen unmittelbar vor Beginn der Pandemie, sind nicht ungenutzt geblieben: Im Rahmen einer experimentellen Analyse wurden sie mit den Zahlen des gleichen Zeitraums 2021 verglichen, um dadurch mehr über die Veränderung des Mobilitätsverhaltens während des «zweiten Lockdowns» Anfang 2021 zu erfahren. Die Resultate dieser Sonderauswertung finden sich unter der Web-Adresse: [www.experimental.bfs.admin.ch](http://www.experimental.bfs.admin.ch).

### 1.3.2 Epidemiologischer Kontext der Erhebung 2021

Die Verkehrsangebote und die Fortbewegungsmöglichkeiten entsprachen 2021 im Inland wieder weitestgehend denen vor Pandemiebeginn. Allerdings waren über das ganze Jahr hinweg verschiedene pandemiepolitische Massnahmen in Kraft, die das öffentliche Leben mal weniger, mal mehr einschränkten und mit hin auch die Mobilität der Menschen beeinflussten (G1.3.2.1). Restaurants und Bars sowie Freizeit-, Sport- und Kultureinrichtungen mussten ihren Betrieb während Monaten gänzlich oder zumindest teilweise einstellen, und während des «zweiten Lockdowns» zwischen dem 18. Januar und dem 28. Februar 2021 blieben auch sämtliche Läden des nicht-täglichen Bedarfs geschlossen. Aus Verkehrssicht besonders erwähnenswert sind des Weiteren die zeitweise geltende Home-Office-Pflicht oder -Empfehlung, die Fernunterrichts-Pflicht an den Hochschulen (bis 18. April) sowie das Verbot oder die Einschränkung öffentlicher Veranstaltungen. Viele Menschen haben ihre Mobilität angesichts

der Pandemie aber auch ganz unbesehen der politisch verfügbaren Massnahmen reduziert, namentlich in Phasen mit besonders vielen Erkrankungen (für die Anzahl Fälle im Jahresverlauf siehe ebenfalls G1.3.2.1).

Den Einfluss der Pandemie auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung gilt es bei der Interpretation der MZMV-Resultate 2021 stets im Auge zu behalten, ganz besonders beim Vergleich mit den Daten früherer Jahre. Der vorliegende Bericht geht denn auch an vielen Stellen explizit auf (mögliche) Pandemieeffekte ein, sei es in Form spezifischer Auswertungen und Grafiken oder kleinerer Hinweise und Erklärungen im Text.

### 1.4 Genauigkeit der Ergebnisse

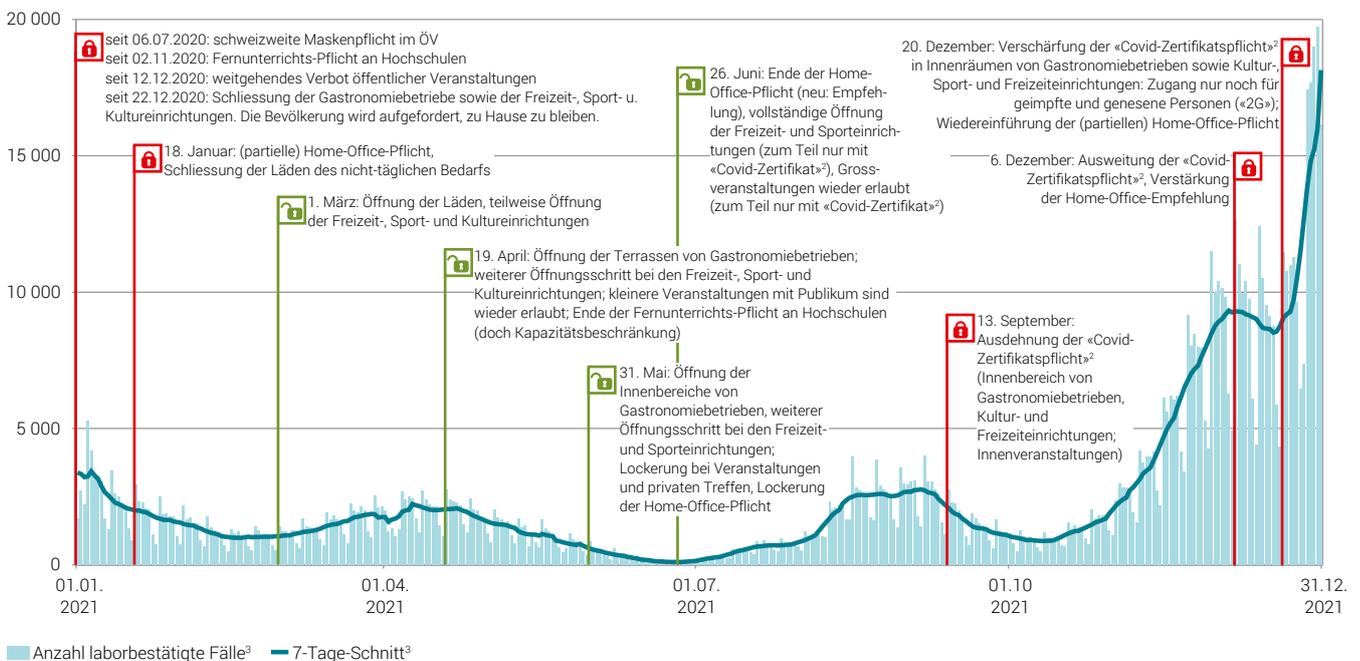
Anhand der Antworten der im Rahmen des MZMV befragten Personen können Erkenntnisse über das Mobilitätsverhalten der gesamten Wohnbevölkerung der Schweiz gewonnen werden. Die Ergebnisse müssen aber trotz der erheblichen Stichprobengrösse (siehe Kapitel 1.2) besonders bei kleineren Bevölkerungsgruppen mit Vorsicht interpretiert werden. In Bezug auf die Genauigkeit der in diesem Bericht vorgestellten Ergebnisse ist Folgendes zu beachten:

- Die Texte des Berichts konzentrieren sich auf die wichtigsten und statistisch signifikanten Unterschiede. Die Vertrauensintervalle zu den in den Grafiken und Tabellen präsentierten Zahlen finden sich im elektronischen Tabellenpaket, das diese Publikation ergänzt (siehe Box, Seite 8 oben).

## Verlauf der Covid-19-Pandemie in der Schweiz, 2021

Anzahl Ansteckungen und chronologische Darstellung der aus Verkehrssicht wichtigsten pandemiepolitischen Massnahmen<sup>1</sup>

G1.3.2.1



<sup>1</sup> nicht abschliessende Aufzählung von Massnahmen auf Bundesebene

<sup>2</sup> Das «Covid-Zertifikat» dokumentiert eine Covid-19-Impfung, eine durchgemachte Erkrankung oder ein negatives Testergebnis.

<sup>3</sup> inklusive Fälle in Liechtenstein

- Die Angaben zur Berechnungsbasis unterhalb der Tabellen und Grafiken im Bericht geben Auskunft über die Grundlage der jeweiligen Auswertung, d. h. ob sich diese zum Beispiel auf Zielpersonen oder Etappen bezieht und wie viele Befragte beziehungsweise Etappen berücksichtigt werden konnten.
- Generell wurden alle Zahlen im Bericht ohne Rücksicht auf die Endsumme einzeln gerundet. Die Gesamtwerte können daher in einigen Fällen von der Summe der Einzelwerte abweichen beziehungsweise 100% leicht über- oder unterschreiten.
- Wenn nicht anders angegeben, sind nur Strecken im Inland dargestellt.

## 1.5 Aufbau des Berichts

Im Anschluss an die vorliegende Einleitung wird im **Kapitel 2** zunächst auf die Voraussetzungen der Mobilität auf Personen- und Haushaltsebene eingegangen. Präsentiert werden Daten zur Verbreitung von Fahrzeugen und Führerausweisen, zum Besitz von ÖV-Abonnements, zur Verfügbarkeit von Parkplätzen sowie zur Mitgliedschaft in «Car-Sharing»-Organisationen.

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

Das **Kapitel 4** präsentiert die Einstellung der Bevölkerung zu einer Reihe verkehrspolitischer Fragen. Unter anderem geht es hier um mögliche Massnahmen zur Verbesserung des Strassen- und Schienenverkehrs.

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

## 2 Besitz und Verfügbarkeit von Fahrzeugen und ÖV-Abos

78% der Haushalte in der Schweiz verfügten 2021 über einen oder mehrere Personenwagen. Dieser Wert ist seit der letzten Erhebung im Jahr 2015 stabil geblieben. Im gleichen Zeitraum hat sich dagegen der E-Bike-Besitz nahezu verdreifacht: Mittlerweile verfügen 20% der Haushalte über ein solches Fahrzeug. Bei den Führerausweisen hat sich 2021 bestätigt, was sich schon 2015 angedeutet hatte: Nach einem jahrzehntelangen Abwärtstrend machten wieder mehr junge Menschen die Fahrprüfung. Ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs besaßen 2021 rund 53% der Wohnbevölkerung. Dies ist etwas weniger als noch 2015 (57%), wofür die Covid-19-Pandemie mit ein Grund sein dürfte.

### 2.1 Führerausweise und Fahrzeuge

#### 2.1.1 Führerausweisbesitz

83% der in der Schweiz wohnhaften Personen ab 18 Jahren besaßen 2021 gemäss eigenen Angaben einen Führerausweis für Personenwagen (G.2.1.1.1). Dieser Wert ist seit 1994 um 7 Prozentpunkte angestiegen. Grund dafür ist die starke Zunahme des Führerausweisbesitzes bei den Personen ab 65 Jahren (von 44% auf 74%), insbesondere bei den Frauen. Umgekehrt verlief lange Zeit die Entwicklung bei den 18- bis 24-Jährigen: Zwischen 1994 und 2010 nahm der Führerausweisbesitz in dieser Altersgruppe schrittweise ab, und zwar von 71% auf 59%. Seither zeigt der Trend aber wieder in die Gegenrichtung, sodass der Anteil der 18- bis 24-Jährigen mit Führerausweis 2021 bei 66% lag.

Unter den Männern war der Besitz eines Führerausweises 2021 nach wie vor verbreiteter als unter den Frauen (89% gegenüber 78%). Über die Jahre ist jedoch eine Angleichungstendenz zwischen den Geschlechtern festzustellen.

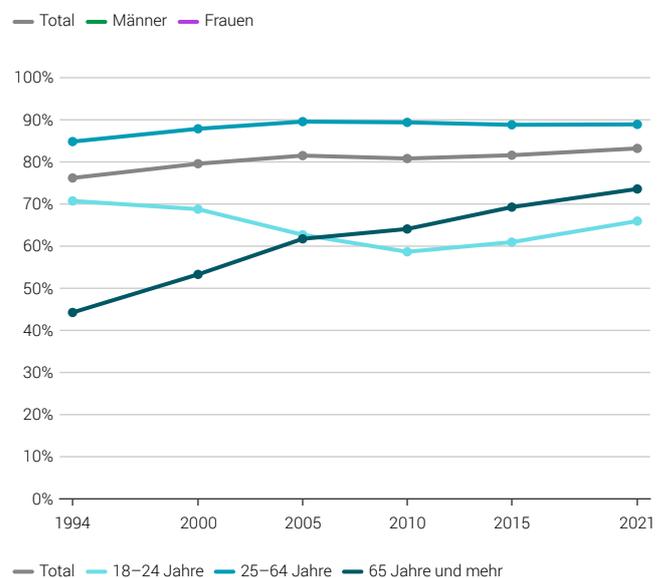
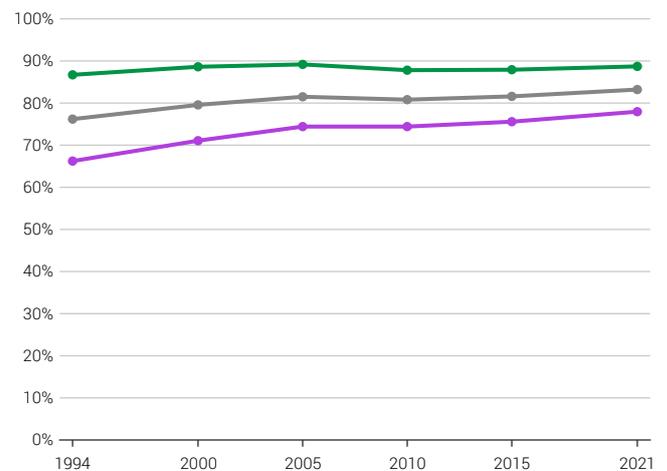
#### 2.1.2 Fahrzeugbesitz

78% der schweizerischen Haushalte besaßen 2021 mindestens ein Auto, in nahezu jedem dritten Haushalt (29%) waren gar zwei oder mehr Personenwagen vorhanden (G.2.1.2.1, Seite 12). Ebenfalls weit verbreitet waren weiterhin Velos, von denen 61% der Haushalte mindestens eines besaßen. Deutlich dahinter folgten die E-Bikes (20%), Motorräder (12%), Motorfahrräder und Kleinmotorräder (jeweils 2%). Der Prozentwert der E-Bikes umfasst sowohl die sogenannten «schnellen» als auch die «langsamen» Fahrzeuge. Erstere verfügen über eine Tretunterstützung auch

#### Führerausweisbesitz<sup>1</sup> nach Geschlecht und Alter, 1994–2021

in % der jeweiligen Bevölkerungsgruppe

G2.1.1.1



<sup>1</sup> Führerausweis für Personenwagen

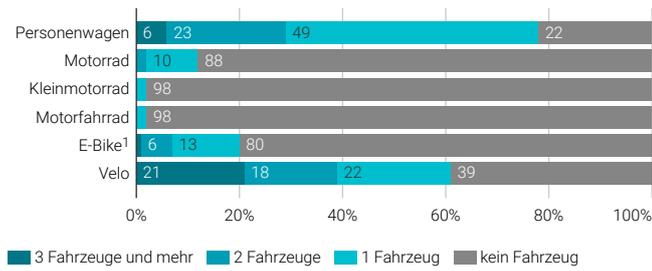
Basis 2021: 115 638 Haushaltspersonen ab 18 Jahren mit gültigen Angaben zum Führerausweisbesitz

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

© BFS 2023

### Fahrzeugbesitz der Haushalte, 2021

G2.1.2.1

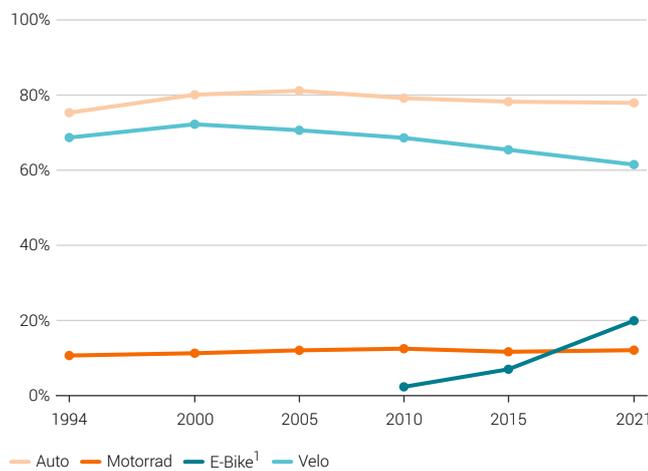


<sup>1</sup> schnelle und langsame E-Bikes  
Basis: 55 018 Haushalte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) © BFS 2023

### Fahrzeugbesitz der Haushalte, 1994–2021

Anteil Haushalte mit einem oder mehreren Fahrzeugen der jeweiligen Kategorie G2.1.2.2



<sup>1</sup> vor 2010: in Kategorie Velo enthalten; Anteile umfassen schnelle und langsame E-Bikes  
Basis 2021: 55 018 Haushalte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) © BFS 2023

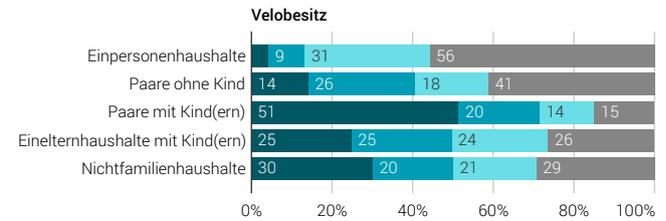
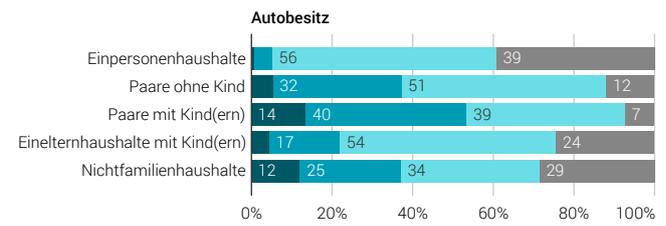
bei mehr als 25 km/h und benötigen daher ein gelbes Motorfahrrad-Kontrollschild. Sie sind in den Schweizer Haushalten sechsmal seltener anzutreffen als die langsamen E-Bikes. Diese benötigen kein Nummernschild.

Nachdem der Anteil der Haushalte mit Auto bis 2005 noch zugenommen hatte, sank er zwischen 2005 und 2015 um 3 Prozentpunkte und hat sich seither stabilisiert (G2.1.2.2). Ein deutlicher Rückgang ist seit dem Jahr 2000 beim Velobesitz festzustellen – bis 2021 um beinahe 11 Prozentpunkte. Im Gegenzug hat sich der Anteil der Haushalte mit E-Bike zwischen 2010 und 2021 verneunfacht, sodass mittlerweile mehr Haushalte ein E-Bike besitzen als ein Motorrad.

Während 2021 rund 61% der Einpersonenhaushalte mindestens einen Personenwagen besaßen, betrug der entsprechende Wert bei den Einelternhaushalten mit Kindern 76% (G2.1.2.3). Bei den Paaren ohne Kinder waren es 88% und bei den Paaren mit Kindern 93%.

### Fahrzeugbesitz nach Haushaltstyp, 2021

G2.1.2.3

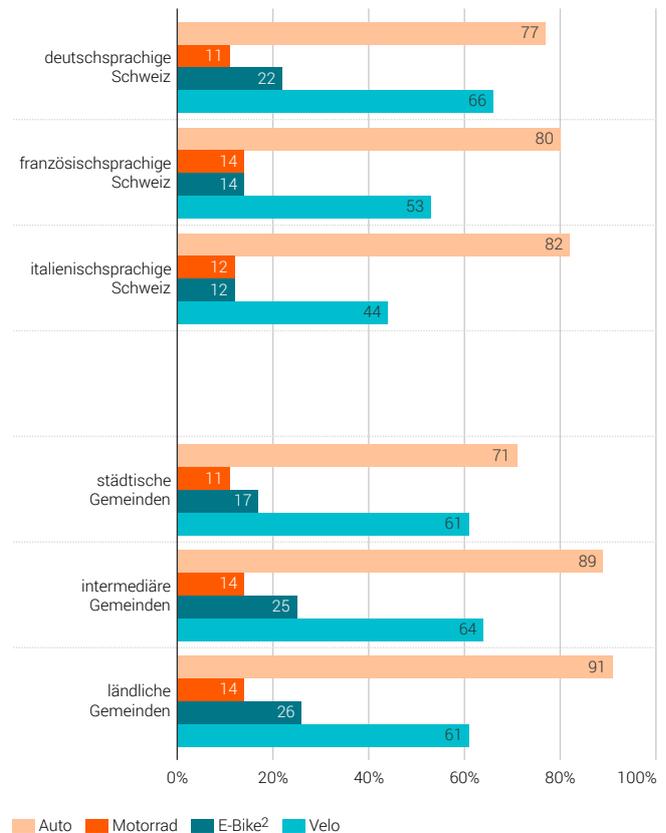


Basis: 54 985 Haushalte mit gültiger Angabe zum Autobesitz und 54 960 Haushalte mit gültiger Angabe zum Velobesitz

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) © BFS 2023

### Fahrzeugbesitz der Haushalte nach Sprachregion<sup>1</sup> und Urbanisierungsgrad, 2021

Anteil Haushalte mit einem oder mehreren Fahrzeugen der jeweiligen Kategorie G2.1.2.4



<sup>1</sup> romanischsprachige Schweiz bei Sprachgruppen nicht aufgeführt: Stichprobe zu klein  
<sup>2</sup> schnelle und langsame E-Bikes

Basis: 55 018 Haushalte

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) © BFS 2023

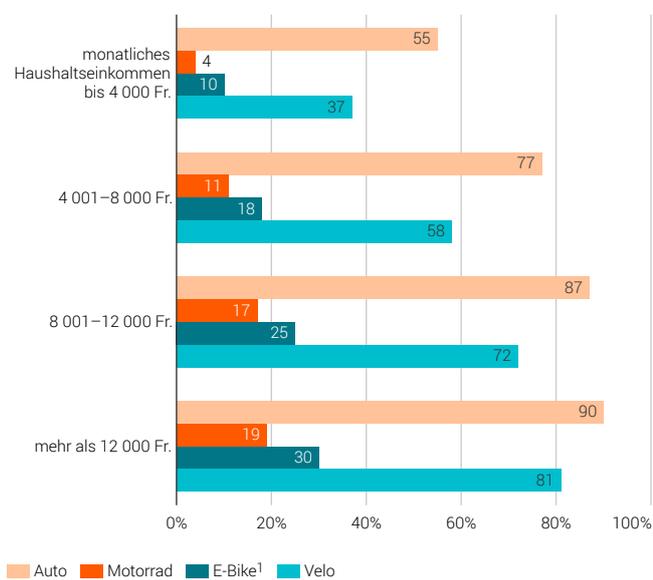
Im italienischsprachigen Landesteil war der Personenwagenbesitz etwas verbreiteter (82%) als in der Romandie (80%) und in der Deutschschweiz (77%) (G 2.1.2.4, Seite 12). Dagegen besaßen 66% der Deutschschweizer Haushalte ein Velo und 22% ein E-Bike, gegenüber 53% bzw. 14% im französischen sowie 44% bzw. 12% im italienischen Sprachgebiet.

In den städtischen Gemeinden (Definition siehe Glossar), wo die Angebote des öffentlichen Verkehrs besonders gut ausgebaut, Parkplätze dagegen begrenzt vorhanden sind, war der Anteil der Haushalte mit Personenwagen mit 71% deutlich tiefer als in den intermediären und den ländlichen Gemeinden mit 89% bzw. 91%. Unterdurchschnittliche Werte wiesen die städtischen Gemeinden auch beim Besitz von Motorrädern (11%) und E-Bikes (17%) auf.

Mit dem Einkommen der Haushalte steigt auch deren Fahrzeugbesitz, und zwar unabhängig davon, ob es sich um ein Auto, ein Motorrad, ein E-Bike oder ein Velo handelt (G 2.1.2.5). Während 2021 von den Haushalten mit einem monatlichen Gesamteinkommen von höchstens 4000 Franken rund 55% ein Auto besaßen, waren es bei solchen mit über 12 000 Franken 90%, also fast zwei Drittel mehr. Beim Velo-Besitz war von der tiefsten zur höchsten Einkommensklasse eine Verdoppelung, beim E-Bike-Besitz eine Verdreifachung und beim Motorradbesitz gar mehr als eine Vervielfachung der Verbreitungsrate feststellbar. Bei diesen Vergleichen ist jedoch zu berücksichtigen, dass Haushalte mit hohem Einkommen im Durchschnitt auch mehr Personen umfassen.

### Fahrzeugbesitz der Haushalte nach Einkommen, 2021

Anteil Haushalte mit einem oder mehreren Fahrzeugen der jeweiligen Kategorie **G 2.1.2.5**



<sup>1</sup> schnelle und langsame E-Bikes

Basis: 55 018 Haushalte

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

© BFS 2023

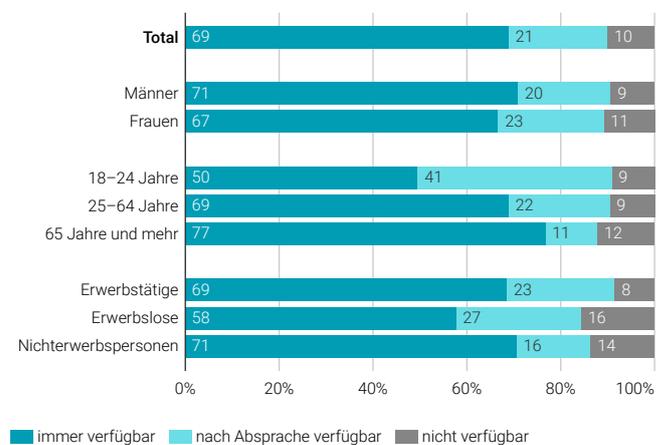
### 2.1.3 Fahrzeugverfügbarkeit

Die meisten Personen, die einen Führerausweis besitzen, verfügen auch über ein Auto. 2021 stand 69% der Personen mit Führerausweis jederzeit ein Auto zur Verfügung und 21% nach Absprache (G 2.1.3.1). Die allgemeine Autoverfügbarkeit (immer verfügbar oder nach Absprache) zeigte dabei in Abhängigkeit von Geschlecht, Alter und Arbeitsmarktstatus nur wenige grössere Unterschiede. Etwas tiefer als in der Gesamtbevölkerung (90%) lag sie bei den Erwerbslosen (84%) und den Nichterwerbspersonen (86%). Von den 18- bis 24-Jährigen verfügten lediglich 50% jederzeit über ein Auto. Da jedoch besonders viele Personen

#### Verfügbarkeit von Autos nach Bevölkerungsgruppen, 2021

bei Personen mit Führerausweis

**G 2.1.3.1**



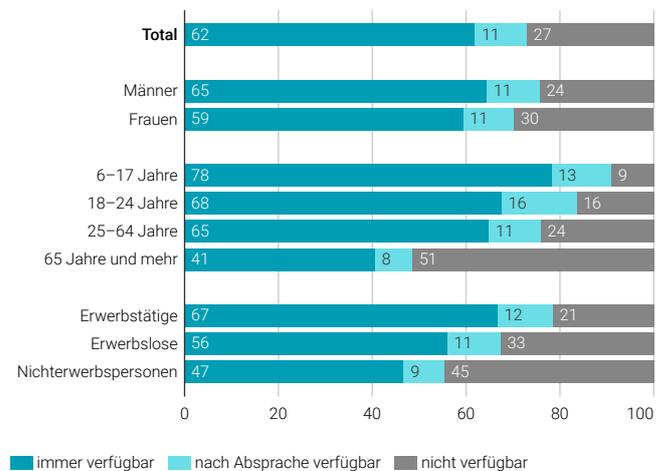
Basis: 40 654 Zielpersonen mit Führerausweis für den Personenwagen

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

© BFS 2023

#### Verfügbarkeit von Velos nach Bevölkerungsgruppen, 2021

**G 2.1.3.2**



Basis: 53 470 Zielpersonen, die ohne fremde Hilfe gehen können

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

© BFS 2023

(41%) dieser Altersklasse ein Auto nach Absprache benützen konnten, war die allgemeine Autoverfügbarkeit mit 91% in dieser Gruppe ähnlich hoch wie in der Gesamtbevölkerung.

Über ein Velo verfügten insgesamt 73% der Bevölkerung ab 6 Jahren – 62% jederzeit und 11% nach Absprache (G2.1.3.2, Seite 13). Deutliche Unterschiede bestanden hier zwischen den Altersklassen: Von den 6- bis 17-Jährigen stand insgesamt 91% ein Velo zur Verfügung, während dies bei den über 65-Jährigen nur bei 49% der Fall war. Verhältnismässig tief lag die allgemeine Veloverfügbarkeit auch bei den Nichterwerbspersonen (55%), was aber auch mit dem hohen Anteil von älteren Personen in dieser Kategorie zu tun hat.

### 2.1.4 Gemeinschaftlich genutzte Fahrzeuge («Sharing»)

Verschiedene Organisationen und Firmen bieten die Nutzung «geteilter Individualfahrzeuge» gegen ein Entgelt an. Am verbreitetsten ist dabei die geteilte Nutzung von Personenwagen: 2021 gaben etwas mehr als 4% der befragten Personen mit Führerausweis an, Mitglied einer Car-Sharing-Organisation zu sein (T2.1.4.1).

#### Nutzung von Fahrzeug-«Sharing»-Angeboten nach Bevölkerungsgruppen, 2021

in % der jeweiligen Bevölkerungsgruppe

T2.1.4.1

	Mitgliedschaft Car-Sharing-Organisation	Mitgliedschaft Bike-Sharing-Organisation	Nutzung Ride-Sharing/Hailing-Systeme <sup>1</sup>
<b>Total</b>	<b>4,5</b>	<b>1,5</b>	<b>18,0</b>
<b>Geschlecht</b>			
Männer	5,2	1,9	20,3
Frauen	3,7	1,1	15,8
<b>Alter</b>			
18–24 Jahre	3,5	2,2	37,3
25–64 Jahre	5,4	1,9	20,6
65 Jahre und mehr	1,8	0,2	3,1
<b>Sprachregion<sup>2</sup></b>			
deutschsprachige Schweiz	5,3	1,7	17,0
französischsprachige Schweiz	2,9	1,0	21,8
italienischsprachige Schweiz	1,0	1,5	13,4
<b>Urbanisierungsgrad der Wohngemeinde</b>			
städtische Gemeinden	6,0	2,0	21,0
intermediäre Gemeinden	2,6	0,9	14,6
ländliche Gemeinden	1,5	0,5	10,4
<b>Anzahl Autos im Haushalt</b>			
kein Auto	21,1	3,0	21,4
1 Auto	3,2	1,3	16,3
2 Autos	1,6	1,0	18,0
3 Autos und mehr	1,6	0,8	20,0

<sup>1</sup> Personen, die auf die Frage «Haben Sie bereits ein Ridesharing-/Mitfahrsystem benutzt, z. B. Uber, Taxito oder Publiride?» mit Ja geantwortet haben.

<sup>2</sup> Romanischsprachige Schweiz nicht aufgeführt: Stichprobe zu klein.

Basis: 40 793 Zielpersonen mit Führerausweis für Personenwagen und gültigen Angaben zur Mitgliedschaft in einer Car-Sharing-Organisation, 47 315 Zielpersonen ab 18 Jahren mit gültigen Angaben zur Mitgliedschaft in einer Bike-Sharing-Organisation, 47 313 Zielpersonen ab 18 Jahren mit gültigen Angaben zur Nutzung von Ride-Sharing-Systemen

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

© BFS 2023

2015 hatte dieser Wert noch leicht unter 4% gelegen. Erwartungsgemäss waren diese Mitgliedschaften, die häufig von Personen eingegangen werden, die das Auto nur gelegentlich und in Ergänzung zum öffentlichen Verkehr nutzen, in den Städten verbreiteter als in den intermediären und in den ländlichen Gemeinden (6% gegenüber 3% und 1% im Jahr 2021). Von den Personen, die in Haushalten ohne Auto leben, war 2021 jede fünfte (21%) Mitglied einer Car-Sharing-Organisation.

Weniger Mitglieder als die Car-Sharing-Organisationen zählen die Bike-Sharing- bzw. Veloverleih-Netzwerke. 2021 betrug der Anteil der erwachsenen Personen mit einer entsprechenden Mitgliedschaft knapp 2%.

Neben dem Fahrzeug-Sharing gibt es verschiedene, meist über webbasierte Plattformen vermittelte Angebote zur Nutzung eines fremden Autos mitsamt FahrerIn oder Fahrer für einzelne Fahrten. Diese sogenannten Ride-Sharing- und Ride-Hailing-Angebote sind zum Teil klassischen Taxi-Dienstleistungen sehr ähnlich. 2021 gaben 18% der befragten Personen an, schon einmal ein solches Mitfahr-System verwendet zu haben. Bei den 18- bis 24-Jährigen lag der Anteil mit 37% deutlich höher als bei den 25- bis 64-Jährigen (21%) und den ab 65-Jährigen (3%).

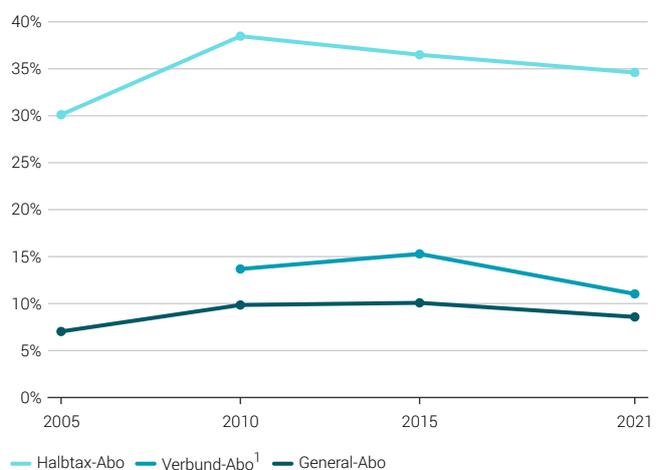
## 2.2 Abonnemente des öffentlichen Verkehrs

53% der Wohnbevölkerung ab 16 Jahren besaßen 2021 nach eigenen Angaben ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs. Am beliebtesten war mit einer Verbreitungsrate von 35% das Halbtax-Abo, gefolgt von den Verbund-Abos mit 11% und dem General-Abo (GA) mit 9%. Sämtliche Abo-Typen waren jedoch 2021 weniger verbreitet als noch 2015 (G2.2.1). Dazu dürfte die Covid-19-Pandemie erheblich beigetragen haben, da viele Menschen die öffentlichen Verkehrsmittel 2021 aufgrund des erhöhten

#### Besitz von ÖV-Abonnements, 2005–2021

in % der Bevölkerung ab 16 Jahren

G2.2.1



<sup>1</sup> vor 2010: keine Angaben

Basis 2021: 48 568 Zielpersonen ab 16 Jahren

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

© BFS 2023

## Besitz von ÖV-Abonnements nach Bevölkerungsgruppen, 2021

in % der jeweiligen Bevölkerungsgruppe

T 2.2.1

	Halbtax-Abo	General-Abo (GA)	Verbund-Abo	ÖV-Abos Total
<b>Total</b>	<b>34,6</b>	<b>8,6</b>	<b>11,0</b>	<b>53,2</b>
<b>Geschlecht</b>				
Männer	31,9	8,6	9,1	49,1
Frauen	37,2	8,5	12,9	57,1
<b>Alter</b>				
16–24 Jahre	29,7	19,3	24,6	73,0
25–64 Jahre	34,5	7,0	9,8	50,3
65 Jahre und mehr	37,3	8,0	8,3	52,3
<b>Sprachregion<sup>1</sup></b>				
deutschsprachige Schweiz	39,5	10,0	10,6	58,6
französischsprachige Schweiz	24,1	5,3	12,7	42,6
italienischsprachige Schweiz	13,4	3,6	9,4	26,1
<b>Urbanisierungsgrad des Wohnorts</b>				
städtische Gemeinden	35,2	9,5	14,2	57,3
intermediäre Gemeinden	35,0	7,3	6,6	48,6
ländliche Gemeinden	31,8	6,5	4,0	42,8
<b>Anzahl Autos im Haushalt</b>				
kein Auto	37,4	18,2	24,1	74,7
1 Auto	35,5	7,4	10,2	52,6
2 Autos	32,9	5,2	6,1	44,5
3 Autos und mehr	29,8	6,2	5,1	41,2
<b>Möglichkeit, zu Hause zu arbeiten<sup>2</sup></b>				
Arbeit zu Hause möglich	44,4	10,2	9,2	61,6
Arbeit zu Hause nicht möglich	28,3	6,7	10,7	45,7

<sup>1</sup> Romanischsprachige Schweiz nicht aufgeführt: Stichprobe zu klein.

<sup>2</sup> Antwort auf die Frage: «Dürfen oder können Sie einen Teil Ihrer Arbeit daheim erledigen?»

Basis: 48 568 Zielpersonen ab 16 Jahren

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

© BFS 2023

Ansteckungsrisikos weiterhin mieden oder aufgrund vermehrter Arbeit aus dem Home-Office kein ÖV-Abonnement (mehr) kaufen. Das Halbtax-Abo hatte jedoch bereits zwischen 2010 und 2015 an Beliebtheit eingebüsst.

Frauen besitzen häufiger Abonnemente des öffentlichen Verkehrs als Männer (T 2.2.1). 2021 betragen die entsprechenden Anteile 57% und 49%.

Beim Altersvergleich fällt vor allem die hohe Abo-Verbreitungsrate von 73% bei den 16- bis 24-Jährigen auf. Anders als bei den älteren Jahrgängen ist die allgemeine Verbreitung von ÖV-Abonnements bei dieser Altersgruppe seit 2015 auch nicht zurückgegangen. Nicht weniger als 19% der 16- bis 24-Jährigen besaßen 2021 sogar ein General-Abo. Neben dem Umstand, dass viele junge Personen (noch) keinen Führerausweis oder kein eigenes Auto besitzen, dürfte auch die Preispolitik der ÖV-Unternehmen (abgestufte Tarife nach Alter, Familien-GA) zu diesem hohen Wert beigetragen haben.

Markante Differenzen bestehen auch zwischen den Sprachregionen. So war der Anteil der Halbtax-Besitzerinnen und -Besitzer in der Deutschschweiz mit 40% dreimal so hoch wie in der italienischsprachigen Schweiz mit 13%. Die Romandie platzierte sich mit einem Anteil von 24% in der Mitte. Auch General-Abos waren in der Deutschschweiz weiter verbreitet (10%) als in den französisch- und italienischsprachigen Landesteilen (5% und 4%).

Je städtischer ein Gebiet ist, umso grösser war in der Regel der Anteil der Personen mit ÖV-Abos. Ganz besonders galt dies für die Verbund-Abos.

Je weniger Autos ein Haushalt besitzt, umso häufiger verfügen dessen Angehörige über ein ÖV-Abo. So erreichte der Anteil der Abo-Besitzerinnen und -Besitzer in den Haushalten ohne Autos einen vergleichsweise sehr hohen Wert von 75%. In den Haushalten mit Auto verfügten zwar deutlich weniger Personen über ein ÖV-Abo, doch sank der Besitz-Anteil selbst in den Haushalten mit drei oder mehr Autos nicht unter 41%.

Erstaunlicherweise verfügten Personen, die auch von zu Hause aus arbeiten können, häufiger über ein ÖV-Abo als Personen, denen dies nicht möglich ist. Dies könnte mit dem sozioökonomischen Profil der Personen zusammenhängen, die in Berufsfeldern arbeiten, in denen partielles Home-Office besonders häufig vorkommt.

## 2.3 Park- und Abstellplätze

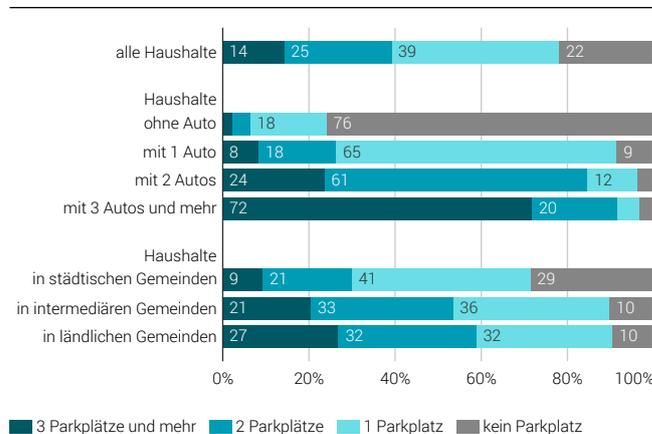
### 2.3.1 Autoparkplätze

78% der Haushalte verfügten 2021 zu Hause über mindestens einen Autoparkplatz (inkl. Garagenplätze). Deren Zahl stieg mit der Anzahl vorhandener Personenwagen, wobei die meisten Haushalte gleich viele Parkplätze hatten wie Autos (G 2.3.1.1). 25% der Haushalte mit Autos verfügten jedoch über mehr, 10% über weniger Parkplätze als Personenwagen. Von den Haushalten

### Verfügbarkeit von Autoparkplätzen zu Hause nach Anzahl Autos im Haushalt und Urbanisierungsgrad, 2021

Verfügbarkeit von Park- oder Garagenplätzen

G 2.3.1.1



Basis: 54 818 Haushalte mit gültigen Angaben

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

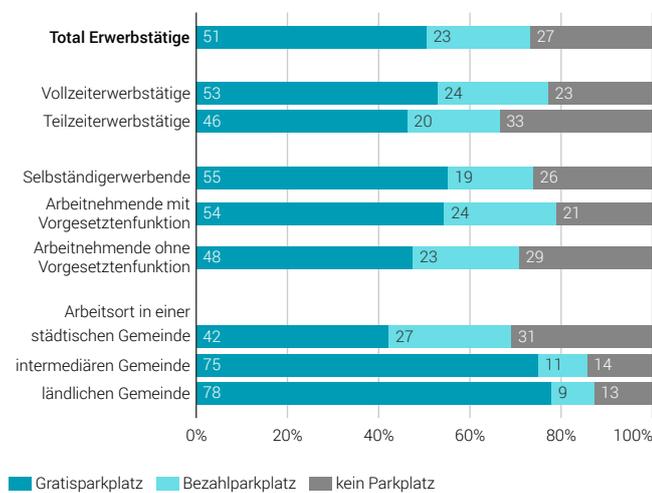
© BFS 2023

ohne Auto hatten 24% gleichwohl mindestens einen Parkplatz zur Verfügung. Während in den städtischen Gemeinden 29% der Haushalte ohne Parkplatz waren, betraf dies in den ländlichen und intermediären Gemeinden nur jeweils 10% der Haushalte.

51% der Erwerbstätigen konnten an ihrem Arbeitsort einen Gratisparkplatz und 23% einen Bezahlparkplatz benutzen (G2.3.1.2). Somit stand insgesamt rund drei Vierteln (73%) von ihnen an der Arbeitsstätte ein Parkplatz zur Verfügung. Leicht unterdurchschnittlich war die Parkplatzverfügbarkeit bei den Teilzeiterwerbstätigen (67%) sowie den Personen, die in städtischen Gemeinden arbeiten (69%).

### Verfügbarkeit von Autoparkplätzen am Arbeitsort nach Anstellungsgrad, beruflicher Stellung und Urbanisierungsgrad, 2021

Verfügbarkeit von Park- oder Garagenplätzen unter den Erwerbstätigen **G2.3.1.2**



Basis: 7 929 Erwerbstätige ab 18 Jahren, die zum Zusatzmodul Langsamverkehr und Beruf befragt wurden

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) © BFS 2023

### 2.3.2 Veloabstellplätze

Knapp vier von fünf Haushalten mit Velo verfügten 2021 zu Hause auch über entsprechende Abstellplätze (T2.3.2.1). Von diesen befanden sich 73% in einem abschliessbaren Raum. An den Zielen der Velo-Etappen waren in 82% der Fälle Abstellplätze vorhanden (zum Etappenbegriff siehe Kapitel 3.2.3).

#### Verfügbarkeit von Veloabstellplätzen, 2021 **T 2.3.2.1**

<b>zu Hause verfügbar, in % der Haushalte mit Velo(s)</b>	<b>78,7</b>
leicht zugänglich, in % der Abstellplätze	30,5
überdeckt, in % der Abstellplätze	37,5
mit Abschliessvorrichtung, in % der Abstellplätze	17,4
in abschliessbarem Raum, in % der Abstellplätze	72,7
<b>an Etappenziel verfügbar, in % der Velo-Etappen</b>	<b>81,8</b>

Basis Abstellplätze zu Hause: 12 357 Haushalte mit Velo(s) bzw. 9 705 Haushalte mit Velo(s) und Abstellplätzen, die zum Zusatzmodul Langsamverkehr und Beruf befragt wurden; Basis Abstellplätze am Etappenziel: 4 065 detailliert erhobene Velo-Etappen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) © BFS 2023

# 3 Mobilitätsverhalten der Bevölkerung

Die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz legten 2021 im Inland pro Person und Tag durchschnittlich 30 km zurück. Das sind 7 km oder 19% weniger als 2015, was in erster Linie auf die Covid-19-Pandemie zurückzuführen sein dürfte. Besonders stark verkürzten sich mit minus 35% die Bahndistanzen, wogegen die E-Bikes als einziges Verkehrsmittel eine Zunahme verzeichneten (+182%). Wichtigster Mobilitätszweck waren 2021 mit einem Distanzanteil von 43% die Freizeitaktivitäten, gefolgt von den Arbeitswegen mit 28%. Die gesamte Jahresmobilität inklusive der im Ausland zurückgelegten Strecken belief sich auf gut 14900 km pro Person – rund 40% weniger als 2015.

## 3.1 Mobile und nicht mobile Personen

83% der Bevölkerung ab 6 Jahren waren 2021 an einem durchschnittlichen Tag mindestens einmal ausser Haus unterwegs (G3.1.1). Damit lag der Anteil der in diesem Sinne «mobilen» Personen 6 Prozentpunkte tiefer als bei der letzten Erhebung 2015 (89%), wobei das ganze Jahr hindurch tiefere Werte verzeichnet wurden (G3.1.3, Seite 18).

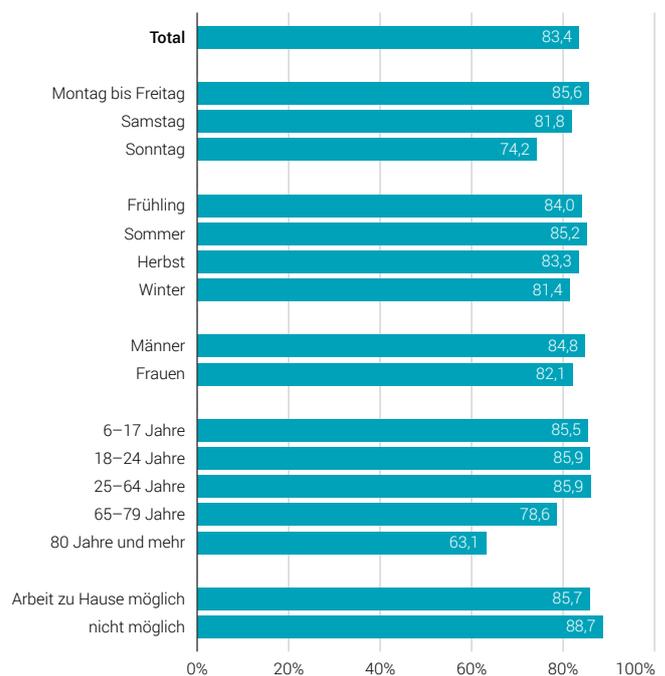
Da der Mobilitätsgrad bei sämtlichen Erhebungen zwischen 1994 und 2015 beinahe unverändert geblieben war, liegt die Vermutung nahe, dass der Rückgang 2021 zumindest teilweise eine Folge der Covid-19-Pandemie darstellt. Schliesslich wirkten sich etliche der Massnahmen zur Pandemiebekämpfung drosselnd auf die Mobilität aus (siehe Kapitel 1.3.2). Ausserdem war es aufgrund des fast über das ganze Jahr hinweg regen Infektionsgeschehens meist mit einem gewissen Ansteckungsrisiko verbunden, ausser Haus zu gehen, und positiv getestete Personen waren sowieso angehalten, dies zu unterlassen.

Von den Personen, die 2021 am Stichtag der Befragung ihr Wohngebäude nicht verliessen, gaben 6% explizit die Covid-19-Pandemie als Grund für ihre Nicht-Mobilität an (G3.1.2). Weitere 3% nannten eine Kombination aus Pandemie und anderen Gründen. Viel häufiger (28%) wurde jedoch angegeben, dass «kein Bedürfnis» bestanden habe, das Haus zu verlassen. Auch das Wetter (10%) wurde häufiger als Grund für die Nicht-Mobilität genannt als die Pandemie alleine, ebenso die Antwortkategorien «Arbeitsplatz zu Hause», «Hausarbeit» und «Krankheit» (je 9%). In den Wintermonaten Januar bis März klassierte sich die Covid-Pandemie in der «Gründe-Rangliste» der Nicht-Mobilität mit einem Anteil von 11% jedoch etwas weiter oben (Frühling 4%, Sommer 2%, Herbst 6%).

### Mobile Personen nach Wochentag, Jahreszeit und Bevölkerungsgruppen, 2021

Anteil der Bevölkerung ab 6 Jahren, der an einem bestimmten Tag mindestens einmal ausser Haus unterwegs ist

G3.1.1



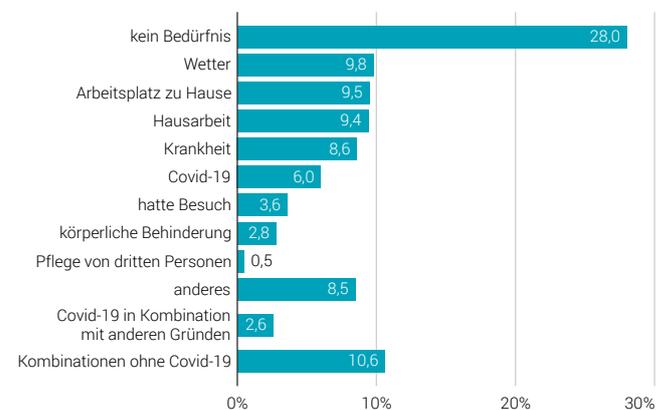
Basis: 55 018 Zielpersonen

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

© BFS 2023

### Gründe für Nicht-Mobilität, 2021

G3.1.2



Basis: 9 227 Zielpersonen, die am Stichtag die Wohnung nicht verlassen haben

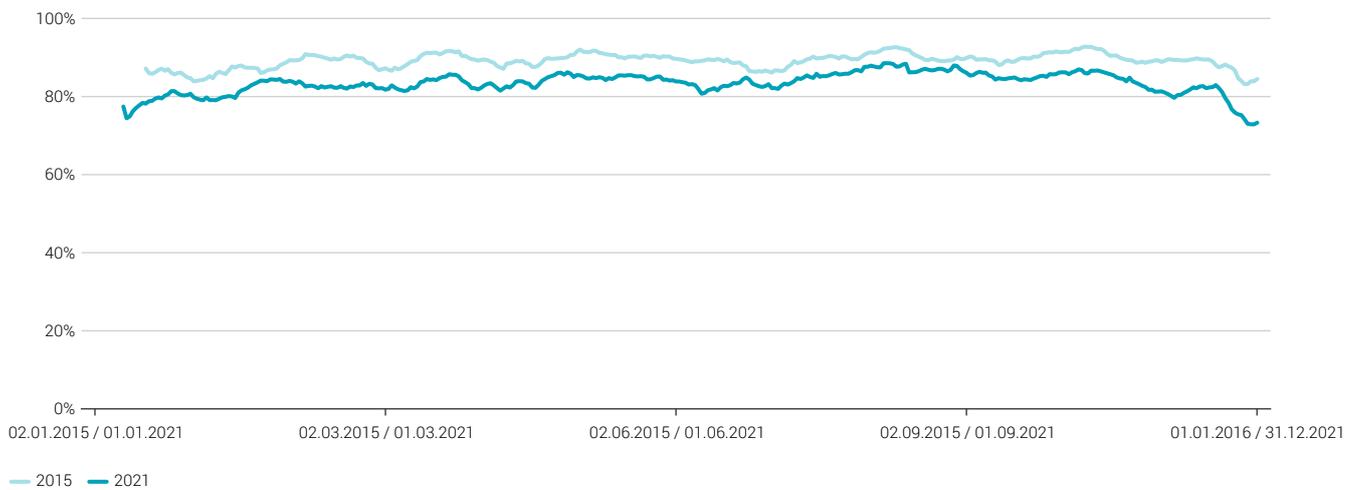
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

## Mobile Personen im Jahresverlauf, 2015 und 2021

Anteil der Bevölkerung ab 6 Jahren, der am jeweiligen Tag mindestens einmal ausser Haus unterwegs war; 14-Tage-Durchschnittswerte

G3.1.3



Hinweis: aus erhebungstechnischen Gründen keine Resultate für die Kalenderwochen 1+2/2015 sowie 1/2021

Basis: 55 018 Zielpersonen 2021 und 57 090 Zielpersonen 2015

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

© BFS 2023

### Mobile Personen nach Wochentag, Jahreszeit und Bevölkerungsgruppen

An den Sonntagen war der Mobilitätsgrad 2021 rund 11 Prozentpunkte tiefer als während der Arbeitswoche (Montag bis Freitag) (G3.1.1, Seite 17). Nur geringe Unterschiede bestanden dagegen zwischen den Jahreszeiten (siehe auch G3.1.3).

Während von den Altersgruppen bis 64 Jahren jeweils mehr als 85% am Stichtag ihr Haus verliessen, erreichte der entsprechende Wert bei den 65- bis 79-Jährigen noch 79% und bei den Personen ab 80 Jahren lediglich 63%. Zwischen den Geschlechtern war die Differenz 2021 wie schon in den Vorjahren vergleichsweise klein; die Männer wiesen jedoch einen etwas höheren Mobilitätsgrad auf als die Frauen (85% gegenüber 82%). Erwerbstätige Personen, die zumindest einen Teil ihrer Arbeit (auch) von zu Hause aus erledigen können, waren kaum weniger mobil (86%) als Personen, die nicht von zu Hause aus arbeiten können (89%).

Der oben beschriebene Rückgang des Mobilitätsgrads 2021 gegenüber 2015 betraf sämtliche der hier unterschiedenen Bevölkerungsgruppen ähnlich stark.

### Mobile Personen im Tagesverlauf

Von Montag bis Freitag wurden die höchsten Anteile mobiler Personen zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 16 und 18 Uhr registriert (G3.1.4, Seite 19). Im ersten Zeitraum waren 30%, im zweiten Zeitraum sogar 35% (16–17 Uhr) beziehungsweise 36% (17–18 Uhr) der Bevölkerung unterwegs. Kleinere Spitzen waren zudem um die Mittagszeit auszumachen.

Verglichen mit 2015 war der Anteil der mobilen Personen den ganzen Tag über tiefer. Die Form der Verlaufskurve ist 2021 jedoch grundsätzlich die gleiche geblieben; die Verkehrsspitzen haben sich – auf Ebene des Gesamtverkehrs – trotz Pandemie nur geringfügig abgeflacht (für die Aufschlüsselung nach Verkehrsmitteln siehe Kapitel 3.3.1, für jene nach Mobilitätszweck 3.4.1).

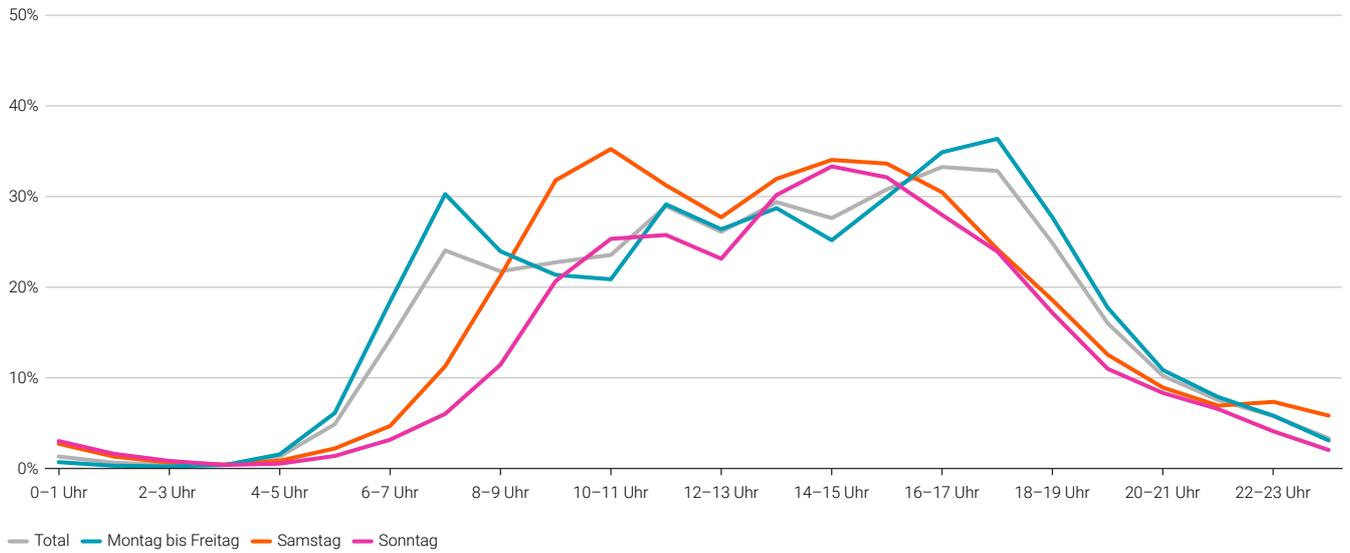
Am Wochenende begaben sich die Menschen erst später aus dem Haus: Die Tagesspitzen fielen auf den späten Vormittag und den frühen Nachmittag. An den Samstagen waren auch kurz vor Mitternacht noch relativ viele Personen unterwegs.

Die Aufschlüsselung nach Altersgruppen zeigt bei den 6- bis 17-Jährigen – aufgrund von Schule und Ausbildung – akzentuierte Spitzen am Morgen zwischen 7 und 8 Uhr, um den Mittag sowie am Nachmittag zwischen 15 und 17 Uhr (G3.1.5, Seite 19). Bei den 18- bis 24-Jährigen und den 25- bis 64-Jährigen war die Nachmittagsspitze deutlich ausgeprägter als die Morgenspitze, und eine Mittagsspitze ist bei ihnen kaum mehr auszumachen. Ausserdem war die Nachmittagsspitze im Vergleich zur jüngsten Altersgruppe zeitlich leicht verschoben (17 bis 18 Uhr). Die Mobilitätsspitzen der Seniorinnen und Senioren deckten sich ziemlich stark mit den Zeiten der vor- und nachmittäglichen Senken bei den jüngeren Altersgruppen: Besonders viele Personen ab 65 Jahren waren zwischen 9 und 11 Uhr sowie zwischen 14 und 16 Uhr unterwegs.

### Mobile Personen im Tagesverlauf nach Wochentag, 2021

Anteil der Bevölkerung (ab 6 Jahren) unterwegs; im Inland

G3.1.4



Basis: 55 018 Zielpersonen

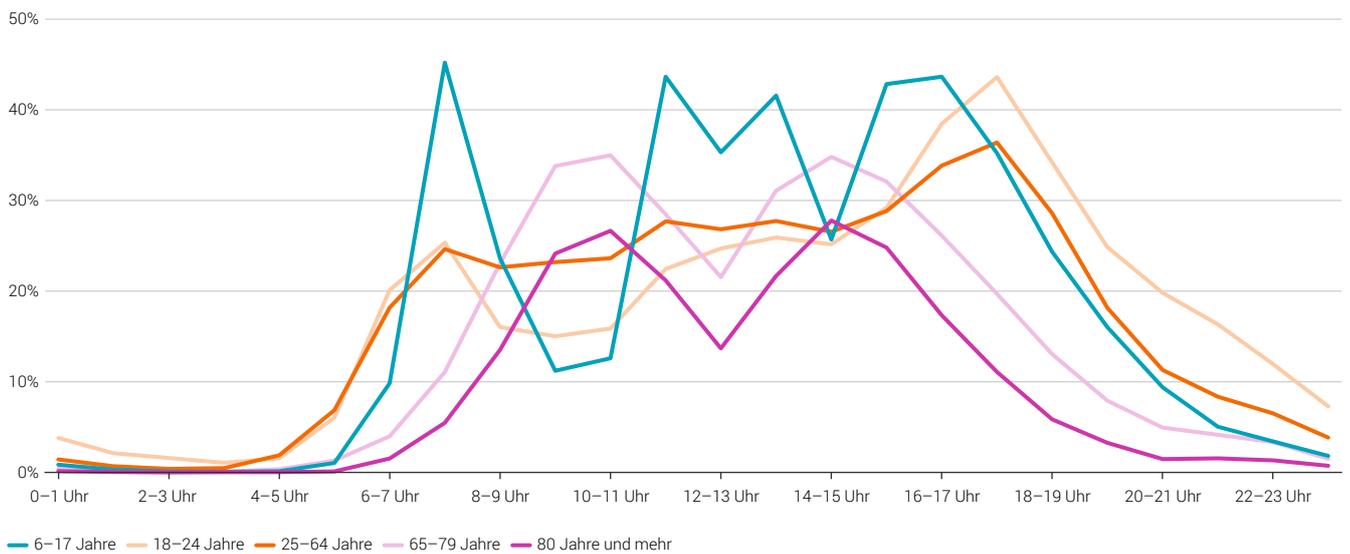
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

### Mobile Personen im Tagesverlauf nach Alter, 2021

Anteil der Bevölkerung unterwegs; im Inland

G3.1.5



Basis: 55 018 Zielpersonen

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

© BFS 2023

## 3.2 Zurückgelegte Strecken und benötigte Zeit

### 3.2.1 Tagesdistanz

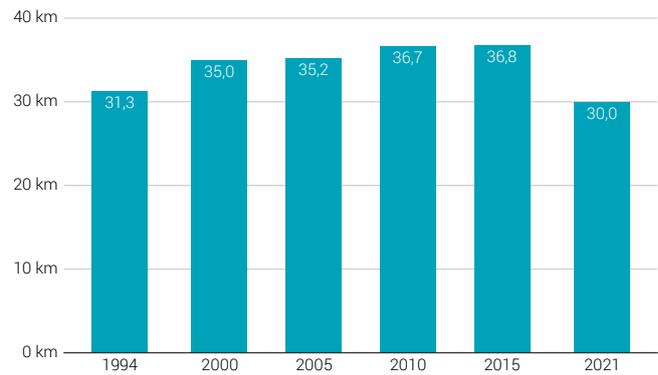
Durchschnittlich 30,0 km legten 2021 die in der Schweiz wohnhaften Personen ab 6 Jahren täglich im Inland zurück (G3.2.1.1). Damit ist diese sogenannte mittlere Tagesdistanz (genauere Erklärung siehe Box auf Seite 21) gegenüber der letzten Erhebung 2015 um 6,8 km oder fast ein Fünftel (19%) kürzer geworden. Es handelt sich hierbei um den ersten Rückgang überhaupt seit Beginn der modernen MZMV-Messreihe: Von 1994 bis 2015 hatte sich die mittlere Tagesdistanz bei jeder Erhebung vergrößert, obschon nicht immer in statistisch signifikantem Ausmass. Angesichts dessen darf der Rückgang 2021 (zumindest in dieser Deutlichkeit) wohl als Effekt der Covid-Pandemie angesehen werden. Ausserdem gaben 12% der befragten Personen auf Nachfrage an, am für die Erhebung massgeblichen Stichtag aufgrund der Covid-Pandemie auf bestimmte Wege verzichtet zu haben.

An Sonntagen war die durchschnittliche Tagesdistanz 2021 mit 27,8 km etwas weniger lang als unter der Woche (30,1 km) und an Samstagen (31,7 km) (G3.2.1.2). Auch zwischen den Jahreszeiten sind Unterschiede auszumachen: Die mittlere Tagesdistanz in den Sommermonaten Juli bis September übertraf jene in den Wintermonaten Januar bis März um mehr als ein Drittel, und dies, obschon beim Mobilitätsgrad – wie im Kapitel 3.1 gesehen – nur geringfügige Differenzen zwischen den Jahreszeiten bestanden. Dass in den Sommermonaten vergleichsweise lange Tagesdistanzen zurückgelegt wurden, lässt sich auch an den Jahresverlaufskurven ablesen (G3.2.1.3). Diese zeigen zudem, dass die Distanzen zu Beginn des Jahres 2021, als noch strengere Pandemiemassnahmen in Kraft waren, deutlich unter den für 2015 registrierten Werten lagen als in den späteren Monaten.

#### Mittlere Tagesdistanz pro Person, 1994–2021

im Inland

G3.2.1.1



Basis 2021: 55 018 Zielpersonen

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

© BFS 2023

#### Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Wochentag und Jahreszeit, 2021

im Inland

G3.2.1.2



Basis: 55 018 Zielpersonen

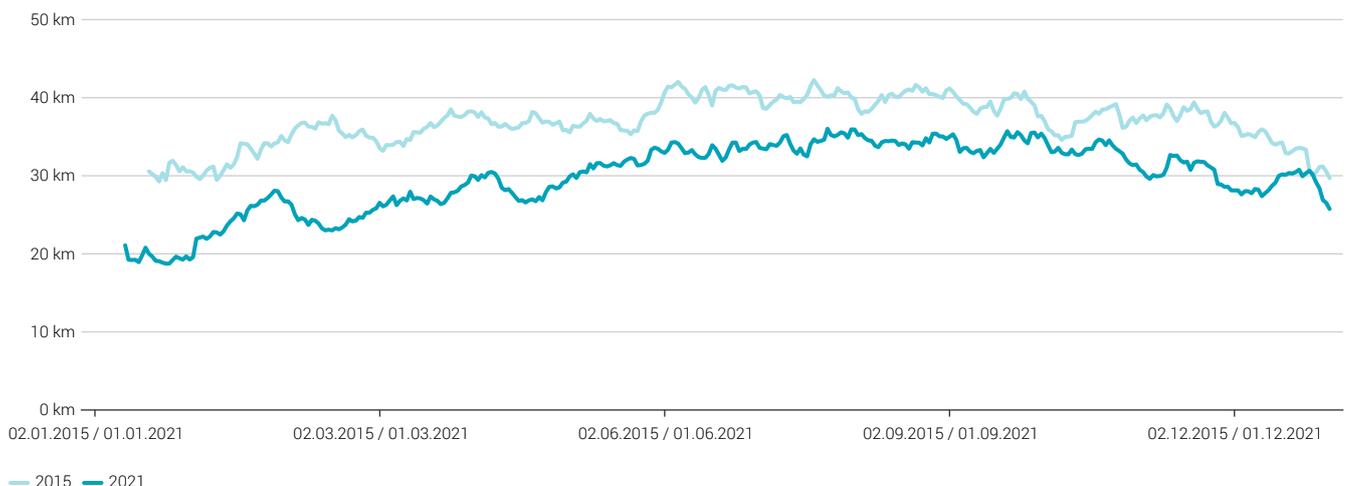
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

#### Mittlere Tagesdistanz pro Person im Jahresverlauf, 2015 und 2021

im Inland; 14-Tage-Durchschnittswerte

G3.2.1.3



Hinweis: aus erhebungstechnischen Gründen keine Resultate für 01.–17.01.2015 sowie 01.–09.01.2021

Basis: 57 090 Zielpersonen 2015 und 55 018 Zielpersonen 2021

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

© BFS 2023

### Mittlere Tagesdistanz und Tagesunterwegszeit

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

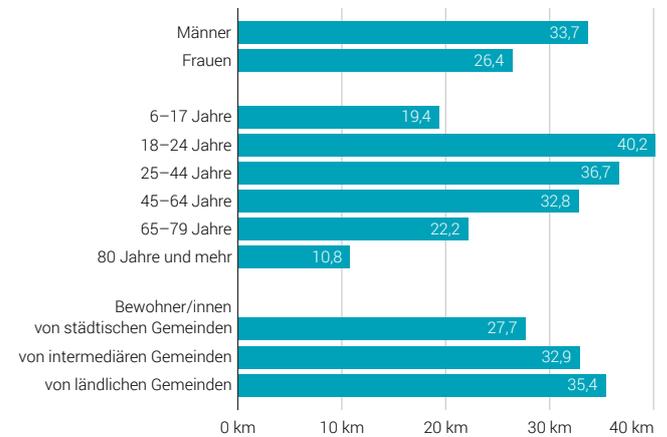
Die Aufschlüsselung nach verschiedenen Bevölkerungsgruppen (G3.2.1.4) zeigt zunächst, dass die mittlere Tagesdistanz der Männer 2021 mit 33,7 km rund 28% länger war als jene der Frauen. 1994 hatte der Unterschied zwischen den Geschlechtern noch 56% betragen. Seither hat eine Angleichung stattgefunden, die sich über die Jahre jedoch verlangsamt.

Gross sind die Unterschiede zwischen den Altersgruppen: Die längste Tagesdistanz, nämlich 40,2 Kilometer, wiesen 2021 die 18- bis 24-Jährigen auf. Mit zunehmendem Alter nahm die Tagesdistanz dann schrittweise ab, um bei den 65- bis 79-Jährigen noch 22,2 km und bei den ab 80-Jährigen nur mehr 10,8 km zu erreichen. Hinsichtlich der Veränderung gegenüber 2015 unterscheiden sich Junge und Alte dagegen nur geringfügig: Die mittlere Tagesdistanz war 2021 bei allen betrachteten

### Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Bevölkerungsgruppen, 2021

im Inland

G3.2.1.4



Basis: 55 018 Zielpersonen

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

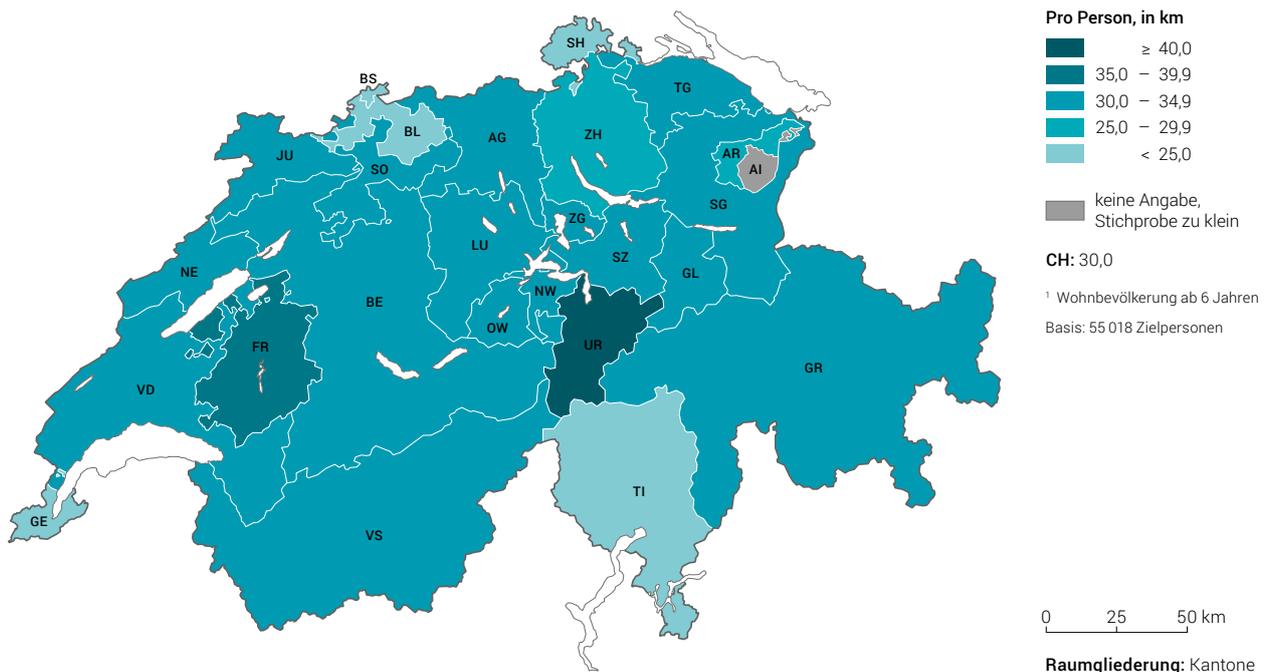
© BFS 2023

Altersgruppen zwischen 16% und 20% kürzer. (Detailliertere Auswertungen zur Mobilität der verschiedenen Altersgruppen finden sich im Vertiefungskapitel 3.5.1.).

In den Städten ist der Weg zu den Einkaufszentren, Freizeitanlagen usw. meist kürzer als auf dem Land. Daher erstaunt es nicht, dass die Bewohnerinnen und Bewohner der städtischen Gemeinden 2021 pro Tag 7,7 km weniger zurücklegten als jene der ländlichen Gemeinden.

### Mittlere Tagesdistanz der Wohnbevölkerung<sup>1</sup> (Strecken im Inland), 2021

G3.2.1.5

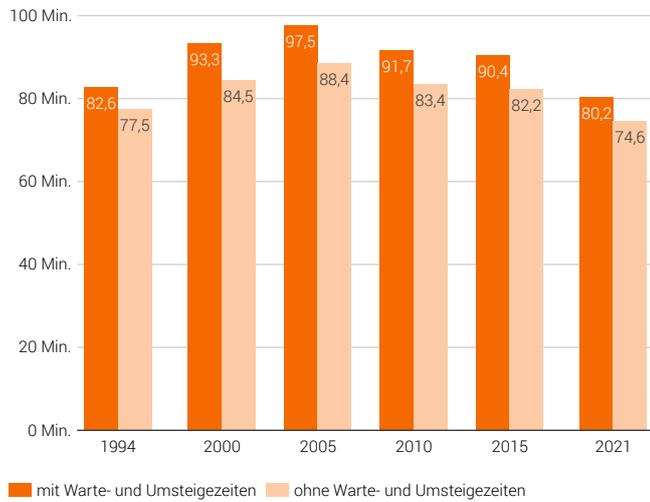


Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

### Mittlere Tagesunterwegszeit pro Person, 1994–2021

im Inland G3.2.2.1

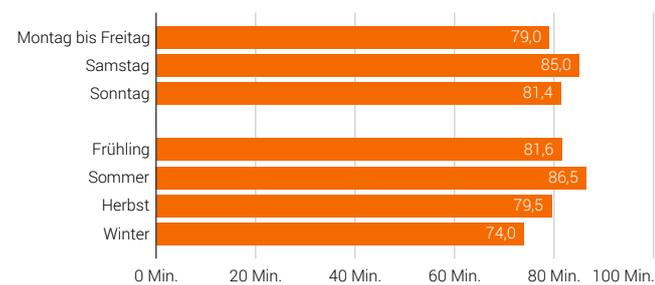


Basis 2021: 55 018 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) © BFS 2023

### Mittlere Tagesunterwegszeit pro Person nach Wochentag und Jahreszeit, 2021

im Inland, mit Warte- und Umsteigezeiten G3.2.2.2



Basis: 55 018 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) © BFS 2023

Der Stadt-Land-Unterschied macht sich auch beim Kantonsvergleich bemerkbar (G3.2.1.5, Seite 21): Während die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadtkantone Genf und Basel-Stadt die kürzesten Tagesdistanzen zurücklegten (18,3 km respektive 19,7 km), verzeichnete vor allem eine Reihe alpiner Kantone wie Uri und Wallis deutlich höhere Werte. Auffallend lang ist auch die mittlere Tagesdistanz des Kantons Freiburg (37,2 km), auffallend kurz dagegen jene der Tessinerinnen und Tessiner (24,1 km). Die tiefen Werte des Tessins wie auch Genfs und Basel-Stadts dürften aber auch damit zu tun haben, dass die Bewohnerinnen und Bewohner dieser Grenzregionen im Alltag etwas mehr Strecken im Ausland zurücklegen – die vorliegende Auswertung berücksichtigt jedoch nur die Distanzen im Inland.

### 3.2.2 Tagesunterwegszeit

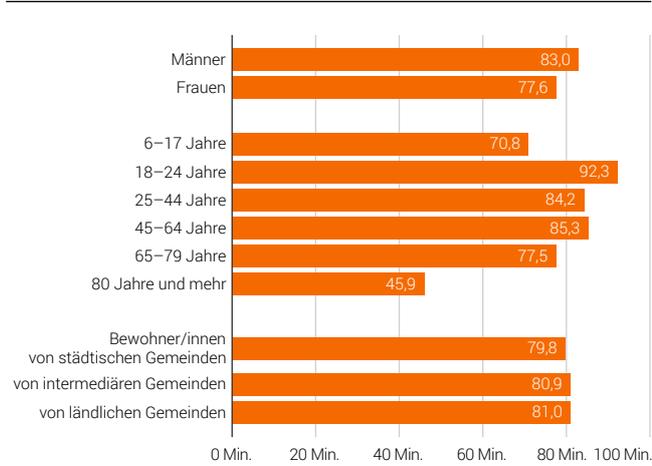
Die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz waren 2021 im Inland täglich 80,2 Minuten unterwegs (74,6 Minuten unter Ausklammerung der Warte- und Umsteigezeiten) (G3.2.2.1). Dies bedeutet, dass sich die Tagesunterwegszeit gegenüber 2015 um 10,2 Minuten oder 11% verkürzte. Der prozentuale Rückgang seit der letzten Erhebung war damit weniger ausgeprägt als bei den Tagesdistanzen (–19%), was sich mit Veränderungen bei den verwendeten Verkehrsmitteln erklären lässt (siehe Kapitel 3.3). Der Rückblick auf die früheren Erhebungen zeigt, dass die Tagesunterwegszeit zwischen 1994 und 2005 noch kontinuierlich zugenommen hatte, sich aber bereits ab 2010 wieder verkürzte (siehe auch Erklärungen in Kapitel 3.2.4).

Die Aufschlüsselung der Unterwegszeit nach Wochentagen und Jahreszeiten (G3.2.2.2) ergibt ein ähnliches Muster wie bei der Tagesdistanz, wobei die längsten Tagesunterwegszeiten am Samstag (85,0 Min. mit Warte- und Umsteigezeiten) und in den Sommermonaten (86,5 Min.) registriert wurden. Auch bei den Vergleichen nach Geschlecht und Alter (G3.2.2.3, Seite 23) zeigen sich fast die gleichen Muster wie bei den Distanzen. Allerdings waren die Männer 2021 pro Tag lediglich 7% länger unterwegs als die Frauen, während der Unterschied bei den Distanzen, wie gesehen, 28% betrug. Und die mobilste Altersgruppe (18- bis 24-Jährige) unterschied sich von der am wenigsten mobilen (80-Jährige und älter) um den Faktor 2,0, wogegen der Faktor bei den Distanzen 3,7 betrug. Bevölkerungsgruppen, die relativ lange Tagesdistanzen zurücklegten, benutzten demnach tendenziell schnellere Verkehrsmittel als Personen mit kurzen Tagesdistanzen. Sehr deutlich zeigt dies auch die Auswertung nach Urbanisierungsgrad: Die Städterinnen und Städter wiesen 2021 – trotz erheblich kürzerer Tagesdistanzen – beinahe die gleiche Tagesunterwegszeit auf wie die Einwohnerinnen und Einwohner der ländlichen Gemeinden (79,8 Min. gegenüber 81,0 Min.).

**Mittlere Tagesunterwegszeit pro Person nach Bevölkerungsgruppen, 2021**

im Inland, mit Warte- und Umsteigezeiten

G3.2.2.3



Basis: 55 018 Zielpersonen

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

© BFS 2023

**3.2.3 Etappen, Wege, Ausgänge**

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

- Die **Etappe** stellt die kleinste Einheit dar. Sie hat eine Mindestlänge von 25 Metern und wird mit einem einzigen Verkehrsmittel zurückgelegt, wozu auch der Fussverkehr gehört. Wird das Verkehrsmittel gewechselt, beginnt eine neue Etappe. Ortsveränderungen innerhalb von Gebäuden stellen keine Etappen dar.

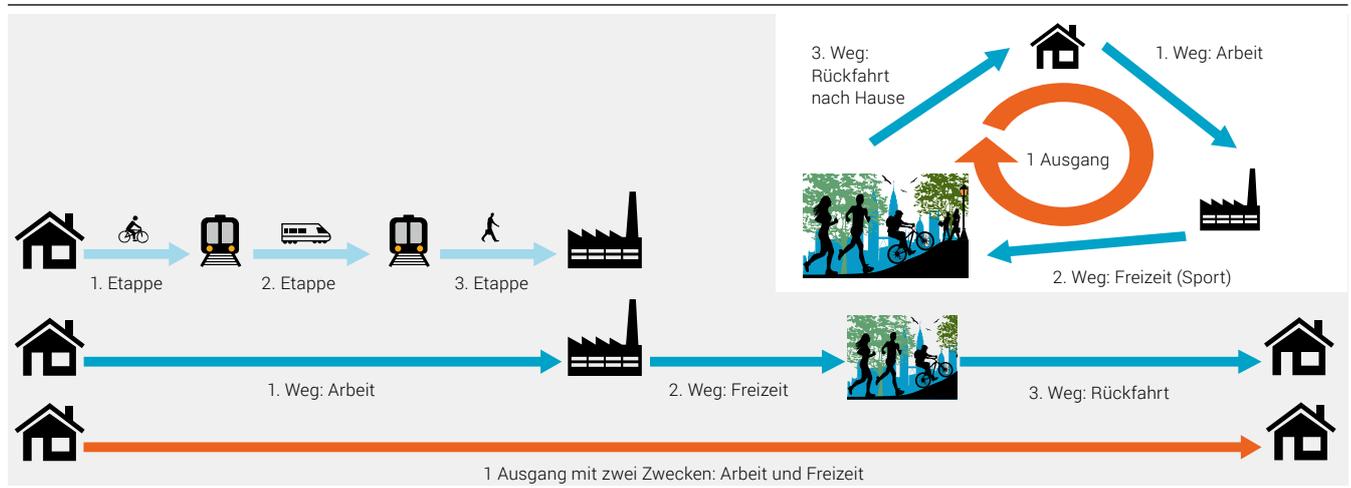
- Ein **Weg** kann aus einer oder mehreren Etappen bestehen und somit unter Verwendung eines oder mehrerer Verkehrsmittel bewältigt werden. Ein Weg wird durch den Zweck definiert, welcher sich wiederum nach der Art der Aktivität am Zielort richtet (z. B. Einkaufen). Wenn der Zielort erreicht ist, endet der Weg. Ein neuer Weg beginnt, wenn der Zweck wechselt, wenn der Rückweg nach Hause angetreten wird oder nach einem längeren Zwischenhalt. Im Rahmen des Mikrozensus werden die Wegzwecke Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Freizeit, geschäftliche Tätigkeit und Dienstfahrt sowie Service und Begleitung unterschieden (siehe Kapitel 3.4). Der Weg «nach Hause» wird jeweils dem Zweck zugeordnet, für den am Zielort am meisten Zeit aufgewendet wurde.
- Als **Ausgang** wird eine Abfolge von Wegen bezeichnet, die zu Hause beginnt und wieder zu Hause endet.

2021 bestand ein Ausgang in 62% der Fälle aus zwei Wegen: einem Hinweg an einen Zielort, an dem einer bestimmten Aktivität nachgegangen wurde, und dem Rückweg nach Hause (G3.2.3.2, Seite 24). Bei 20% der Ausgänge wurden zwei oder mehr Aktivitäten beziehungsweise Zwecke miteinander kombiniert. Inklusiv Rückweg ergaben sich so drei oder mehr Wege. Rund 18% der Ausgänge bestanden nur aus einem einzigen Weg, also aus einem Rundweg mit Start und Ziel zu Hause, wie etwa einem Spaziergang, einer Joggingtour oder einer Velofahrt. 2015 war der Anteil der Rundwege mit 12% deutlich kleiner gewesen. Die Zunahme 2021 könnte damit zusammenhängen, dass die Menschen angesichts der Covid-Pandemie und der damit verbundenen Einschränkungen des öffentlichen Lebens (siehe Kapitel 1.3.2 und 3.4.5) in ihrer Freizeit vermehrt Aussenaktivitäten nachgingen.

Was die Wege betrifft, so setzten sich diese 2021 zu 82% aus einer einzigen und zu 18% aus mehreren Etappen zusammen. Folglich wurde das Verkehrsmittel bei weniger als einem Fünftel der Wege gewechselt.

**Zusammenhang zwischen den Kenngrössen Etappe, Weg und Ausgang**

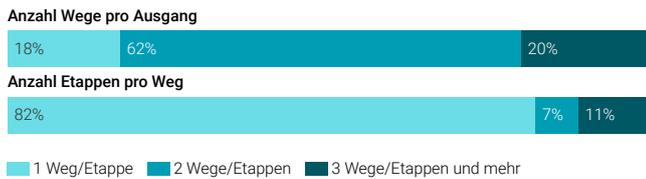
G3.2.3.1



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

© BFS 2023

**Zusammensetzung der Ausgänge und Wege, 2021** G3.2.3.2



Basis: 151 095 Wege und 67 321 Ausgänge. Etappen und Wege im In- und Ausland.

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) © BFS 2023

Eine Etappe war 2021 im Schnitt 7,9 km lang und dauerte 19,8 Minuten (T3.2.3.1). Bei den Wegen betrug die Durchschnittsdistanz 10,9 km und die mittlere Dauer 29,2 Minuten, während die entsprechenden Werte der Ausgänge auf 20,7 km und 57,7 Minuten lauteten.

Durchschnittlich bewältigten die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz 2021 im Inland täglich 3,8 Etappen, 2,8 Wege und 1,2 Ausgänge (G3.2.3.3). Gegenüber 2015 ist insbesondere die Zahl der Etappen (-23%) und Wege (-18%) deutlich kleiner geworden. Weniger stark war der Rückgang bei den Ausgängen (-10%), was nicht zuletzt mit der gerade besprochenen Zunahme der Rundwege zusammenhängt.

**3.2.4 Die Kenngrößen des Mobilitätsverhaltens im Vergleich**

Die Entwicklungen bei der mittleren Tagesdistanz, der Tagesunterwegszeit und der Anzahl Etappen weichen seit der ersten Erhebung 1994 zum Teil erheblich voneinander ab (G3.2.4.1). So nahm die Tagesunterwegszeit bis 2005 stärker zu als die Tagesdistanz und die Anzahl Etappen, unterschritt dann aber in den Erhebungsjahren 2010 und 2015 die Entwicklungslinie der Distanz. Demnach verlangsamte sich zwischen 1995 und 2005 die Fortbewegung, um sich zwischen 2005 und 2015 umso stärker zu beschleunigen. Diese Beschleunigung dürfte unter anderem mit der Angebotsverbesserung bei der Eisenbahn zu tun haben. Dieses vergleichsweise schnelle Verkehrsmittel steigerte seinen Anteil an den Tagesdistanzen vor allem zwischen 2005 und 2010 (siehe Kapitel 3.3.3). 2021 schliesslich bewegten sich die Menschen wieder etwas langsamer fort: Wie bereits gesehen, verringerte sich die mittlere Tagesdistanz gegenüber 2015 stärker als die Tagesunterwegszeit.

Nicht nur die Entwicklungen über die Zeit, auch die Unterschiede zwischen Wochentagen und Bevölkerungsgruppen fallen je nach Kenngrösse unterschiedlich aus (T3.2.4.1, Seite 25). Beispielsweise war 2021 die mittlere Tagesdistanz von Personen, die immer ein Auto zur Verfügung hatten, mit 35,4 km um mehr als ein Drittel länger als jene der Personen ohne Auto (25,7 km), obschon beide Gruppen ähnlich viele Etappen zurücklegten.

**Mittlere Distanz und Dauer der Etappen, Wege und Ausgänge, 2021** T3.2.3.1

	mittlere Distanz, in km	mittlere Dauer, in Min.
Etappen	7,9	19,8
Wege	10,9	29,2 <sup>1</sup>
Ausgänge	20,7	57,7 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> inkl. Warte- und Umsteigezeiten

Basis: 202 061 Etappen im Inland, 150 362 Wege im Inland und 67 314 Ausgänge im Inland

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) © BFS 2023

**Mittlere Anzahl Etappen, Wege und Ausgänge pro Person und Tag, 1994–2021** G3.2.3.3

im Inland



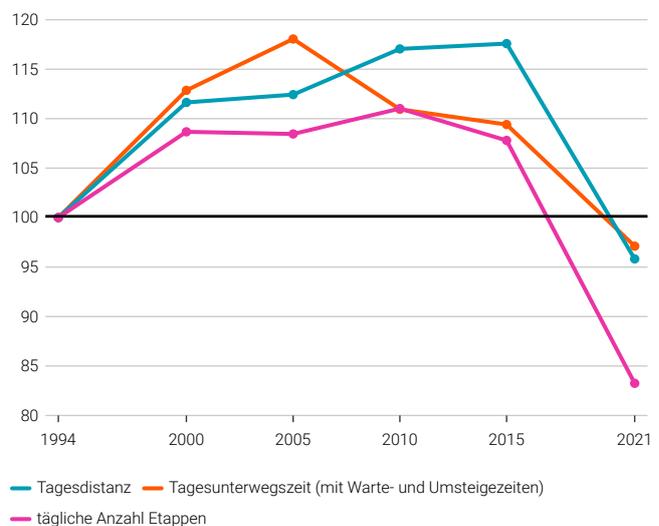
<sup>1</sup> vor 2010: keine Angaben

Basis 2021: 55 018 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) © BFS 2023

**Mittlere Tagesdistanz, Tagesunterwegszeit und tägliche Anzahl Etappen pro Person, 1994–2021** G3.2.4.1

Index 1994=100



Basis 2021: 55 018 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) © BFS 2023

**Kenngrossen des Mobilitätsverhaltens nach Wochentagen und Bevölkerungsgruppen, 2021****T 3.2.4.1**

Durchschnittswerte pro Person und Tag; im Inland

	Tagesdistanz, in km	Tagesunterwegszeit, in Min. (mit Warte- und Umsteigezeiten)	Anzahl Etappen	Anzahl Wege	Anzahl Ausgänge
<b>Total</b>	<b>30,0</b>	<b>80,2</b>	<b>3,8</b>	<b>2,8</b>	<b>1,2</b>
<b>Wochentag</b>					
Montag bis Freitag	30,1	79,0	4,1	3,0	1,3
Samstag	31,7	85,0	3,4	2,6	1,2
Sonntag	27,8	81,4	2,3	1,8	0,9
<b>Alter</b>					
6–17 Jahre	19,4	70,8	4,3	3,0	1,3
18–24 Jahre	40,2	92,3	4,9	2,9	1,1
25–44 Jahre	36,7	84,2	4,0	3,0	1,2
45–64 Jahre	32,8	85,3	3,7	2,8	1,3
65–79 Jahre	22,2	77,5	3,0	2,3	1,1
80 Jahre und mehr	10,8	45,9	2,2	1,6	0,8
<b>Geschlecht</b>					
Männer	33,7	83,0	3,7	2,8	1,2
Frauen	26,4	77,6	3,8	2,7	1,2
<b>Autoverfügbarkeit</b>					
immer verfügbar	35,4	83,0	3,5	2,9	1,3
nach Absprache	34,3	90,5	4,4	2,9	1,2
nicht verfügbar	25,7	78,1	3,7	2,4	1,1
<b>Arbeitsmarktstatus</b>					
Erwerbstätige	37,4	87,5	4,1	3,0	1,3
Erwerbslose	21,7	77,4	3,8	2,7	1,2
Nichterwerbspersonen	19,8	70,3	3,1	2,2	1,1
<b>Urbanisierungsgrad der Wohngemeinde</b>					
städtische Gemeinden	27,7	79,8	4,0	2,8	1,2
intermediäre Gemeinden	32,9	80,9	3,6	2,7	1,2
ländliche Gemeinden	35,4	81,0	3,4	2,7	1,2
<b>Möglichkeit, zu Hause zu arbeiten<sup>1</sup></b>					
Arbeit zu Hause möglich	37,6	87,8	4,0	3,0	1,2
Arbeit zu Hause nicht möglich	37,2	86,8	4,1	3,0	1,3
<b>Aufgrund der Covid-19-Pandemie am Stichtag der Befragung auf Wege verzichtet<sup>2</sup></b>					
verzichtet	19,4	62,4	2,8	2,1	1,0
nicht verzichtet	31,5	82,7	3,9	2,8	1,2

<sup>1</sup> Antwort auf die Frage: «Dürfen oder können Sie einen Teil Ihrer Arbeit daheim erledigen?»<sup>2</sup> Antwort auf die Frage: «Hat die aktuelle Situation in der Schweiz um das sogenannte Corona-Virus Ihre Mobilität beeinflusst? Das heisst, haben Sie deswegen am Stichtag der Befragung auf bestimmte Wege verzichtet?»

Basis Total, Wochentag, Alter, Geschlecht und Urbanisierungsgrad: 55 018 Zielpersonen; Basis Autoverfügbarkeit: 40 867 Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerausweis;

Basis Arbeitsmarktstatus: 49 123 Zielpersonen ab 15 Jahren mit gültiger Antwort zum Arbeitsmarktstatus; Basis Arbeit zu Hause: 28 135 Erwerbstätige mit gültiger Antwort zur Arbeit zu Hause;

Basis Covid-19: 54 830 Zielpersonen mit gültiger Angabe

### 3.3 Eingesetzte Verkehrsmittel

#### 3.3.1 Übersicht über alle Verkehrsmittel (Modalsplit)

Die mittlere Tagesdistanz pro Person betrug 2021 im Inland rund 30,0 km (siehe Kapitel 3.2.1). Davon wurde der mit Abstand grösste Teil, nämlich 69% oder 20,8 km, mit dem Auto zurückgelegt (G3.3.1.1, T3.3.1.1). Es folgte die Eisenbahn mit einem Distanzanteil von 16% oder 4,9 km. Mit allen anderen Fortbewegungsarten beziehungsweise Verkehrsmitteln wurden deutlich kürzere Strecken zurückgelegt: Zu Fuss waren es pro Person und Tag 1,6 km (5%), mit dem öffentlichen Strassenverkehr (Bus, Tram) 1,0 km (3%), mit dem Velo 0,9 km (3%; inkl. E-Bikes) und mit motorisierten Zweirädern 0,4 km (1%).

Trotz ihres bescheidenen Anteils an der Tagesdistanz darf die Bedeutung insbesondere der Fussstrecken nicht unterschätzt werden. Diese erfüllen im Verkehr unter anderem eine wichtige «Scharnierfunktion», indem sie den Zugang zu und den Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln ermöglichen (siehe auch G3.3.1.8, Seite 29). Die Wichtigkeit des Fussverkehrs zeigt sich deutlich, wenn statt der Distanzen die Anzahl zurückgelegter Etappen oder die Unterwegszeit betrachtet wird (zum Etappenbegriff siehe Kapitel 3.2.3). Bei den Etappen kamen die Fussstrecken 2021 auf einen Anteil von 42% und übertrafen damit

#### Eingesetzte Verkehrsmittel, 2021

Durchschnittswerte pro Person, im Inland

#### T3.3.1.1

	Tagesdistanz, in km	Tagesunterwegszeit <sup>1</sup> , in Min.	Tägliche Anzahl Etappen
<b>Total</b>	<b>30,0</b>	<b>74,6</b>	<b>3,78</b>
Fuss- und Veloverkehr	2,6	35,0	1,82
zu Fuss	1,6	30,0	1,57
Velo (inkl. E-Bike)	0,9	5,0	0,24
Velo	0,7	4,0	0,20
langsames E-Bike	0,2	0,8	0,03
schnelles E-Bike	0,0	0,2	0,01
motor. Individualverkehr	21,1	30,1	1,44
Auto	20,8	29,3	1,40
motor. Zweiräder	0,4	0,8	0,04
Motorrad	0,3	0,7	0,03
Kleinmotorrad	0,0	0,1	0,00
Motorfahrrad	0,0	0,1	0,00
öffentlicher Verkehr	5,9	8,0	0,47
Eisenbahn	4,9	4,5	0,18
öffentl. Strassenverkehr	1,0	3,4	0,29
Tram	0,2	0,9	0,08
Bus, Postauto	0,8	2,5	0,21
übrige <sup>2</sup>	0,4	1,6	0,05
davon fahrzeugähnliche Geräte <sup>3</sup>	0,0	0,5	0,03

<sup>1</sup> ohne Warte- und Umsteigezeiten

<sup>2</sup> fahrzeugähnliche Geräte, Taxi, Reisedar, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, Seilbahnen, Zahnradbahn, Anderes

<sup>3</sup> Trottinett, Rollschuhe, Inline-Skates, Skateboard usw.

Basis: 55 018 Zielpersonen

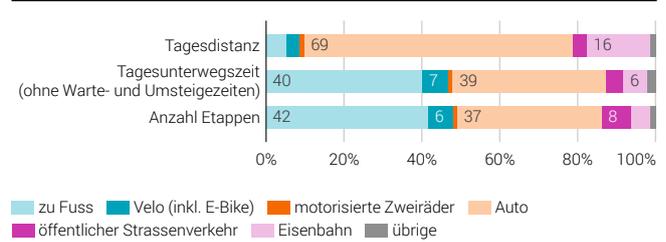
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

#### Eingesetzte Verkehrsmittel, 2021

Anteile im Inland

#### G3.3.1.1



Basis: 55 018 Zielpersonen

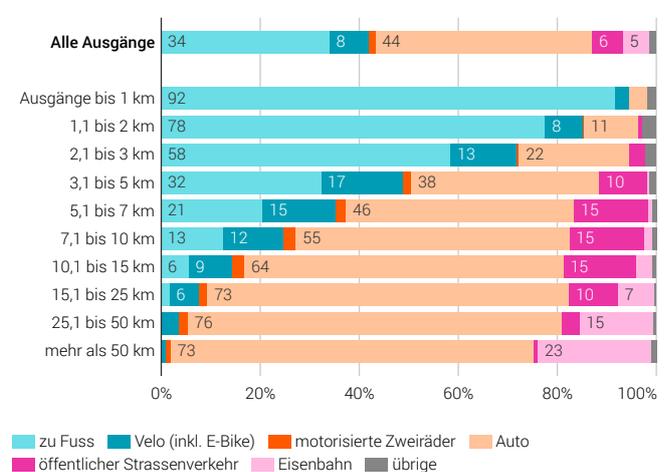
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

#### Eingesetzte Hauptverkehrsmittel nach Länge des Ausgangs, 2021

Anteile an der Anzahl Ausgänge im Inland

#### G3.3.1.2



Basis: 67 262 Ausgänge

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

© BFS 2023

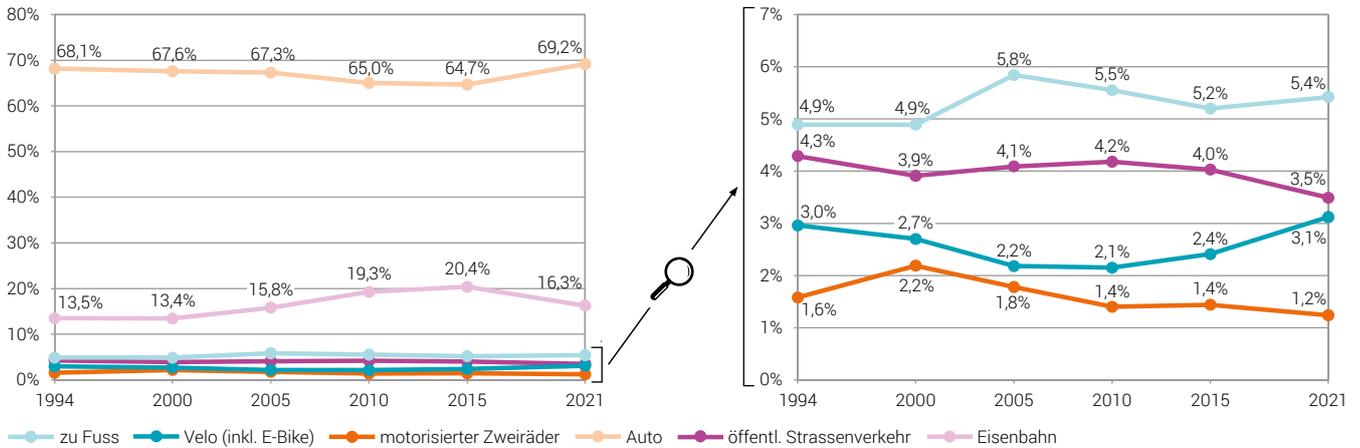
sogar das Auto (37%). Bei der Unterwegszeit war der Anteil der Fussstrecken mit 40% ähnlich hoch wie jener des Autos (39%) und rund siebenmal so gross wie jener der Eisenbahn (6%). Pro Tag waren die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz 2021 durchschnittlich 30 Minuten zu Fuss unterwegs; 29 Minuten verbrachten sie im Auto und je 5 Minuten in der Eisenbahn und auf dem Velo (inkl. E-Bike).

Die Bedeutung des Fussverkehrs zeigt sich auch, wenn die Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von der Länge der sogenannten Ausgänge untersucht wird (G3.3.1.2). Ein Ausgang ist eine Abfolge von Wegen, die zu Hause beginnt und auch wieder zu Hause endet (siehe Kapitel 3.2.3), wobei für jeden Ausgang mittels Hierarchisierung ein Hauptverkehrsmittel bestimmt werden kann (Erklärung siehe Glossar → Hauptverkehrsmittel). Bis zu einer Länge von 3 km wurde 2021 die Mehrzahl der Ausgänge zu Fuss bewältigt, Ausgänge von höchstens 1 km Länge sogar zu 92%. Bei Ausgängen, die länger waren als 3 km, war das Auto das am häufigsten eingesetzte Hauptverkehrsmittel: In der Distanzklasse 3–5 km betrug sein Anteil bereits über ein Drittel (38%), und von den Ausgängen von mehr als 15 km Länge wurden sogar

### Eingesetzte Verkehrsmittel, 1994–2021

Anteile an der Tagesdistanz im Inland

G3.3.1.3



Hinweis: Kategorie der «übrigen» Verkehrsmittel in der Grafik nicht aufgeführt, Anteil von 1,3% im Jahr 2021

Basis 2021: 55 018 Zielpersonen

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

© BFS 2023

drei Viertel mit dem Personenwagen absolviert. Der Anteil des Velos war bei den Ausgängen zwischen 3 und 5 km Länge relativ gross (17%, inkl. E-Bike), jener der Eisenbahn bei den Ausgängen von 50 km und mehr (23%). Insgesamt wurden 2021 etwa 44% aller Ausgänge mit dem Auto als Hauptverkehrsmittel zurückgelegt, 34% zu Fuss, 8% mit dem Velo (inkl. E-Bike), 6% mit Trams und Bussen und 5% mit der Eisenbahn.

#### Entwicklung seit 1994

Zwischen 1994 und 2015 hatte die Eisenbahn – unter anderem aufgrund von Infrastrukturausbauten und eines vergrösserten Angebots – im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln stetig an Bedeutung gewonnen und das Auto an solcher leicht verloren. 2021 jedoch zeigte die Entwicklung gerade in die umgekehrte Richtung: Der genannte Tagesdistanz-Anteil der Eisenbahn von 16% im Jahr 2021 entspricht einem Verlust von 4 Prozentpunkten gegenüber 2015, wogegen das Auto seinen Anteil um gut 4 Prozentpunkte auf 69% steigerte (G3.3.1.3). In absoluten Zahlen verkürzte sich die pro Person und Tag mit der Eisenbahn zurückgelegte Strecke um gut ein Drittel (von 7,5 km auf besagte 4,9 km), die Autodistanz dagegen nur um ein Achtel (von 23,8 km auf 20,8 km).

Hauptursache für den starken Rückgang bei der Eisenbahn war sicher die Covid-19-Pandemie: Weil sich in den Zügen und Bahnhöfen teilweise sehr viele Leute auf engem Raum aufhalten, stand die Eisenbahn seit Beginn der Pandemie als einer der möglichen Verbreitungsorte des Virus unter besonderer Beobachtung und dürfte von einem Teil der Bevölkerung auch 2021 zur Vermeidung einer Ansteckung weiterhin gemieden oder aufgrund pandemiebedingt geänderter Gewohnheiten nicht mehr benutzt worden sein. Dazu passt die Beobachtung, dass neben der Eisenbahn auch der öffentliche Strassenverkehr, für den in Bezug auf das Covid-Übertragungsrisiko Ähnliches gilt wie für die Bahn, 2021

einen Rückgang seines Distanzanteils um 0,5 Prozentpunkte verzeichnete. Dies, nachdem der Anteil des strassengebundenen ÖVs zwischen 1994 und 2015 fast unverändert geblieben war. Dass der Bedeutungsverlust der Eisenbahn 2021 stark mit der Pandemie zusammenhängt, zeigt sich auch darin, dass die interviewten Personen, die nach eigener Angabe am Stichtag der Befragung aufgrund der Pandemie auf bestimmte Wege verzichteten, nur 12% der Distanzen mit der Eisenbahn zurücklegten, wogegen es bei den übrigen Personen 17% waren (G3.3.1.4).

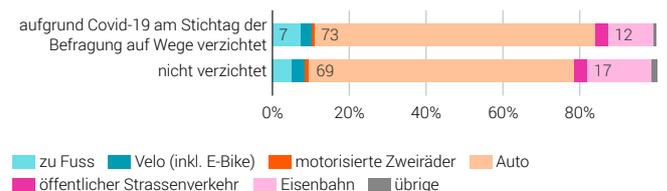
Zu beachten ist jedoch, dass sich die Distanzanteile insbesondere der Eisenbahn, aber auch des Autos im zweiten Halbjahr 2021 wieder etwas den 2015 registrierten Werten annäherten (G3.3.1.5, Seite 28). Dies ist ein Hinweis darauf, dass der Einfluss der Pandemie auf den Modalsplit – zumindest in dem für das Jahr 2021 konstatierten Ausmass – zeitlich begrenzt sein könnte.

Eine relative Bedeutungszunahme verzeichneten 2021 neben dem Auto auch die Velos und E-Bikes: Sie steigerten ihren gemeinsamen Anteil an der Tagesdistanz von 2,4% im Jahr 2015

### Eingesetzte Verkehrsmittel nach selbstdeklariertem Mobilitätsverzicht<sup>1</sup> aufgrund der Covid-19-Pandemie, 2021

Anteile an der Tagesdistanz im Inland

G3.3.1.4



<sup>1</sup> Antwort auf die Frage: «Hat die aktuelle Situation in der Schweiz um das sogenannte Corona-Virus Ihre Mobilität beeinflusst? Das heisst, haben Sie deswegen am Stichtag der Befragung auf bestimmte Wege verzichtet?»

Basis: 55 018 Zielpersonen

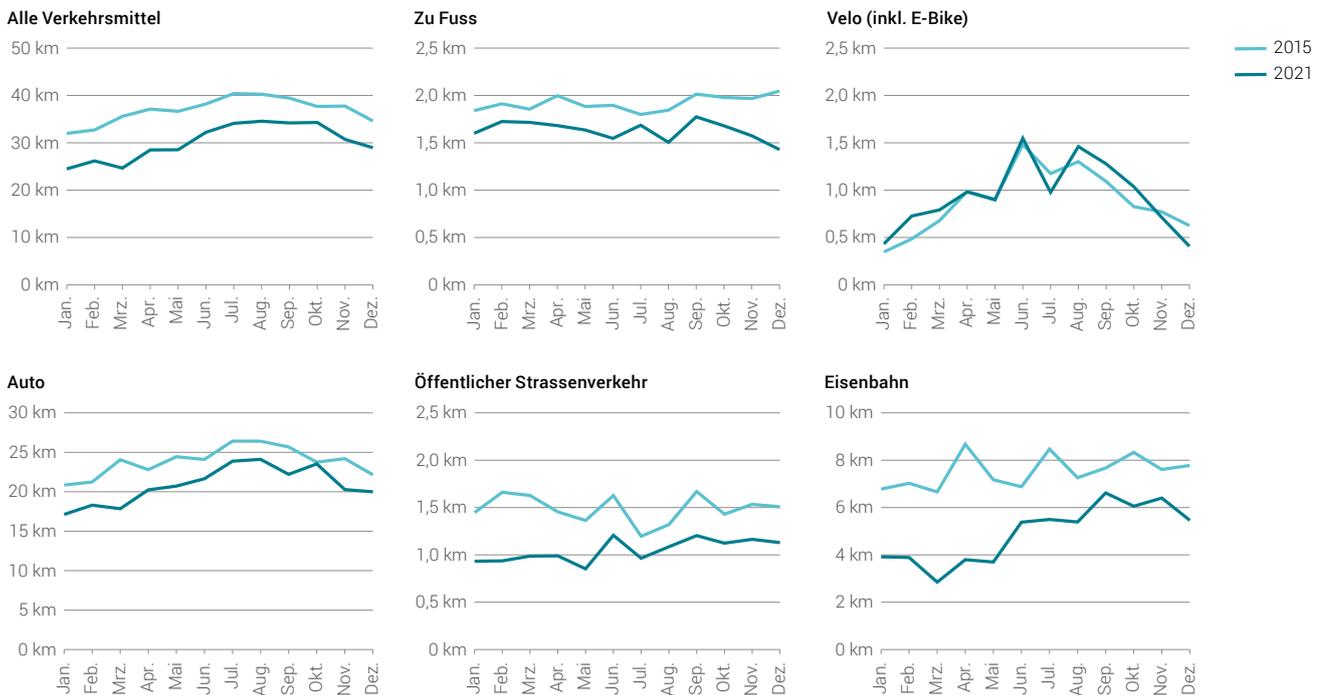
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

## Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Verkehrsmittel und Monat, 2015 und 2021

im Inland

G3.3.1.5



Hinweis: unterschiedliche Skalen (km) bei den einzelnen Verkehrsmitteln beachten

Basis: 57 090 Zielpersonen 2015 und 55 018 Zielpersonen 2021

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

© BFS 2023

auf 3,1% im Jahr 2021 und erreichten somit trotz eines regnerischen und somit wenig velofreundlichen Sommers wieder das Niveau von 1994. (Zwischen 1994 und 2010 war der Veloanteil kontinuierlich zurückgegangen). Im Gegensatz zu fast allen anderen Verkehrsmitteln hat die mit dem Velo und dem E-Bike zurückgelegte Distanz 2021 auch in absoluten Zahlen nicht abgenommen: Sie verharrte praktisch unverändert bei zusammengekommen 0,9 km pro Person und Tag. Wie sich jedoch noch zeigen wird, kam es dabei zu einer Verschiebung weg von den herkömmlichen Velos hin zu den E-Bikes (siehe Kapitel 3.3.4).

Die zu Fuss zurückgelegte Distanz verkürzte sich zwischen 2015 und 2021 von 1,9 km auf 1,6 km pro Tag. Der Anteil der Fussstrecken an der gesamten Tagesdistanz blieb damit aber nahezu unverändert, da – wie gesehen – die Tagesdistanzen 2021 insgesamt kürzer geworden sind (siehe Kapitel 3.2.1).

### Geschwindigkeit der Verkehrsmittel

Mit Abstand schnellstes Landverkehrsmittel ist die Eisenbahn: 2021 wurden die Bahn-Etappen mit durchschnittlich 61 km/h zurückgelegt (G3.3.1.6, Seite 29). Es folgten das Auto mit 38 km/h und das Motorrad mit 29 km/h (immer unter Berücksichtigung der Standzeiten, z. B. an Ampeln). Gegenüber 2015 haben sich die mittleren Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsmittel nur wenig verändert. Der Blick auf die Erhebung 1994 zeigt

jedoch, dass die Eisenbahn seit damals (50 km/h) deutlich schneller geworden ist, was vor allem auf den schon angesprochenen Ausbau der Bahninfrastrukturen zurückgeführt werden kann.

### Etappenlänge und -dauer

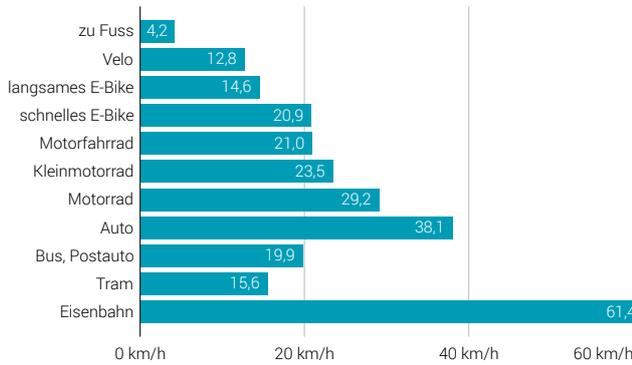
Die hohe Durchschnittsgeschwindigkeit der Eisenbahn hat auch damit zu tun, dass dieses Verkehrsmittel eher für die Überwindung längerer Überlandstrecken und weniger für die Feinerschliessung der Städte und Agglomerationen eingesetzt wird. Eine durchschnittliche Eisenbahn-Etappe war 2021 mit 26,8 km fast doppelt so lang wie eine mittlere Auto-Etappe (14,8 km) (T3.3.1.2, Seite 29). Beim schnellen E-Bike mass eine Etappe im Schnitt 6,6 km und somit 3,0 km mehr als beim herkömmlichen Velo (3,6 km) (siehe auch Kapitel 3.3.4). Die Fuss-Etappen waren im Mittel 1,0 km lang.

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

### Mittlere Geschwindigkeit der Benutzer/innen der Landverkehrsmittel, 2021

im Inland; unter Berücksichtigung der Standzeiten (z.B. an Ampeln)

G3.3.1.6



Basis: 45 149 Zielpersonen, die das jeweilige Verkehrsmittel auf Etappen im Inland eingesetzt haben

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

© BFS 2023

### Mittlere Etappenlänge und -dauer nach Verkehrsmittel, 2021

im Inland

T3.3.1.2

Verkehrsmittel	Etappenlänge, in km	Etappendauer, in Min.
zu Fuss	1,0	19,1
Velo	3,6	19,8
langsameres E-Bike	4,9	24,6
schnelles E-Bike	6,6	20,9
Motorfahrrad	4,3	16,6
Kleinmotorrad	6,2	23,0
Motorrad	10,9	22,3
Auto	14,8	20,9
Bus, Postauto	4,0	12,2
Tram	2,8	11,5
Eisenbahn	26,8	24,9
fahrzeugähnliche Geräte <sup>1</sup>	1,5	17,6
übrige Verkehrsmittel <sup>2</sup>	15,2	46,7
<b>alle Verkehrsmittel</b>	<b>7,9</b>	<b>19,8</b>

<sup>1</sup> Trottinett, Rollschuhe, Inline-Skates, Skateboard usw.

<sup>2</sup> Taxi, Reiseкар, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, Seilbahnen, Zahnradbahn, Anderes

Basis: 202 061 Etappen im Inland

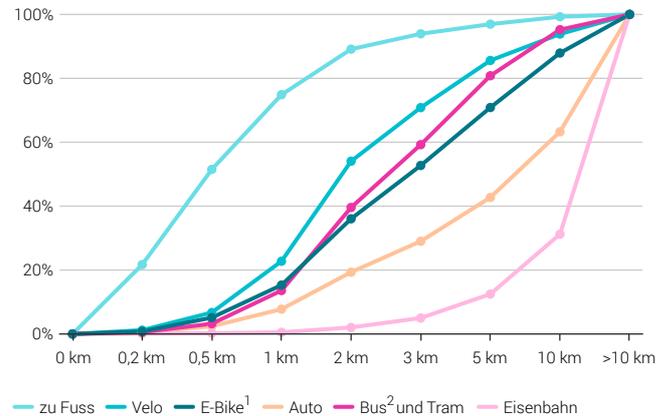
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

Die sogenannten Summenhäufigkeiten erlauben es, die Längen der mit den verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegten Etappen detaillierter miteinander zu vergleichen (G3.3.1.7). Unter anderem wird so ersichtlich, dass 2021 rund 69% der Eisenbahn-Etappen länger als 10 km waren, gegenüber 37% bei den Auto-Etappen. Von den E-Bike-Etappen massen mehr als die Hälfte, nämlich 56%, zwischen 1 km und 5 km. 29% der E-Bike-Etappen waren länger als 5 km und 12% sogar länger als 10 km. Bus und Tram wurden zu 81% für Etappen von höchstens 5 km eingesetzt.

### Summenhäufigkeit der Etappenlängen nach ausgewählten Verkehrsmitteln, 2021

G3.3.1.7



Lesbeispiel: 2021 waren von den zu Fuss zurückgelegten Etappen 22% maximal 0,2 km und 52% maximal 0,5 km lang.

<sup>1</sup> schnelle und langsame E-Bikes

<sup>2</sup> inkl. Postauto

Basis: 202 061 Etappen im Inland

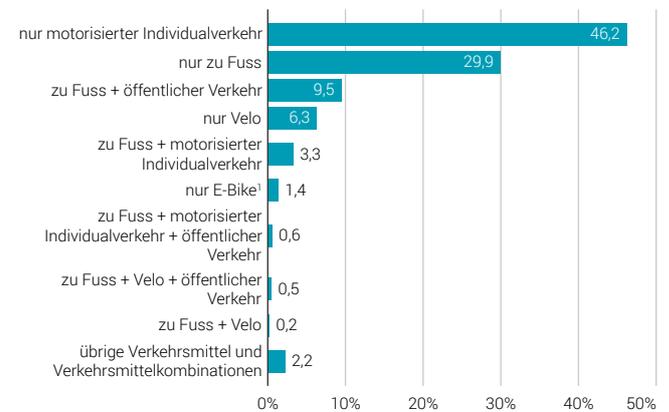
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

### Anteile der Verkehrsmittel und Verkehrsmittelkombinationen an der Anzahl Wege, 2021

im Inland

G3.3.1.8



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

<sup>1</sup> schnelle und langsame E-Bikes

Basis: 150 362 Wege im Inland

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

© BFS 2023

### Kombination von Verkehrsmitteln

Um zu einem bestimmten Ziel zu gelangen, werden Verkehrsmittel auch kombiniert verwendet (G3.3.1.8). Insbesondere der Fussverkehr spielt bei zusammengesetzten Wegen eine wichtige Rolle (zum Wegebegriff siehe Kapitel 3.2.3). 2021 handelte es sich bei gut 9% aller Wege um Kombinationen aus Fuss- und ÖV-Etappe(n). Weitere 3% bestanden aus Strecken zu Fuss und solchen mit dem motorisierten Individualverkehr. Deutlich seltener

waren Dreifachkombinationen wie zum Beispiel «zu Fuss + motorisierter Individualverkehr + öffentlicher Verkehr». Ihre Anteile lagen ausnahmslos unter 1%.

*Eingesetzte Verkehrsmittel nach Wochentag, Jahres- und Tageszeit*

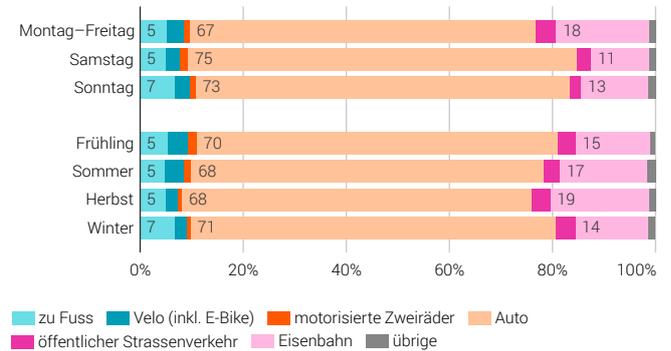
Je nach Wochentag werden zum Teil andere Verkehrsmittel eingesetzt (G3.3.1.9). So kam die Eisenbahn zwischen Montag und Freitag auf einen Anteil an den Tagesdistanzen von 18%, am Samstag und am Sonntag dagegen lediglich auf 11% respektive 13%. Im Gegenzug nahm am Wochenende die relative Bedeutung des Autos zu. Zwischen den verschiedenen Jahreszeiten sind etwas kleinere Unterschiede auszumachen. Erwartungsgemäss waren die Distanzanteile der Zweiräder im Frühling und im Sommer grösser als im Herbst und im Winter.

Die Wahl der Verkehrsmittel fluktuiert auch im Tagesverlauf (G3.3.1.10). Der Fussverkehr erreichte seine Spitze 2021 zwischen 15 und 16 Uhr. In diesem Zeitraum waren rund 16% der Bevölkerung (zumindest kurzzeitig) zu Fuss unterwegs. Im Autoverkehr wurde der Höchstwert mit ebenfalls 16% mobilen Personen erst

**Eingesetzte Verkehrsmittel nach Wochentag und Jahreszeit, 2021**

Anteile an der Tagesdistanz im Inland

**G3.3.1.9**



Basis: 55 018 Zielpersonen

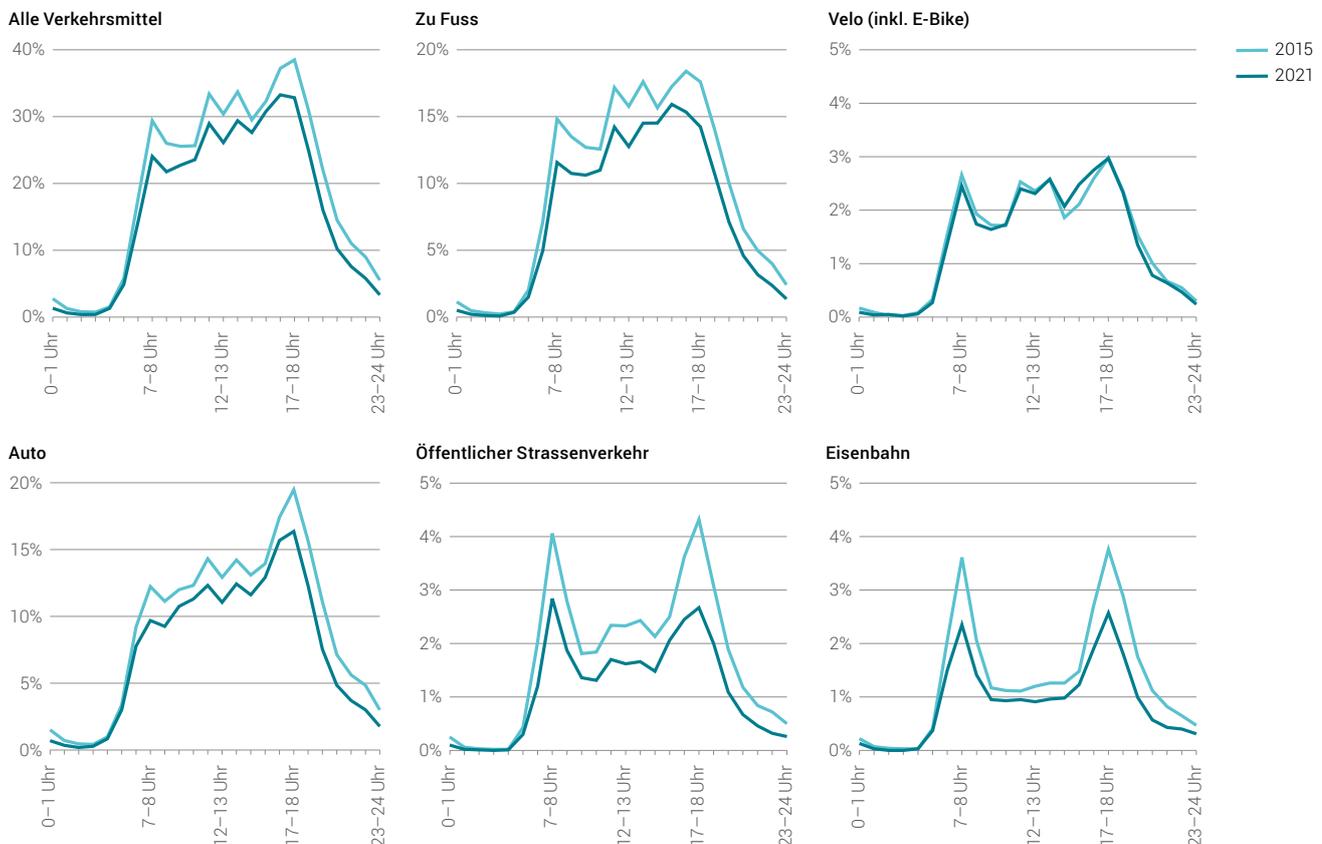
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

**Mobile Personen im Tagesverlauf nach Verkehrsmittel, 2015 und 2021**

Anteil der Bevölkerung (ab 6 Jahren) unterwegs; im Inland

**G3.3.1.10**



Hinweis: unterschiedliche Prozentskalen bei den einzelnen Verkehrsmitteln beachten

Basis: 57 090 Zielpersonen 2015 und 55 018 Zielpersonen 2021

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

© BFS 2023

zwei Stunden später verzeichnet, also zwischen 17 und 18 Uhr. Bei diesen beiden Fortbewegungsarten war das Aufkommen am Nachmittag und frühen Abend höher als am Morgen. Der öffentliche Verkehr hingegen wurde am Morgen ähnlich häufig genutzt wie am Nachmittag, wobei klar akzentuierte Spitzen zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 17 und 18 Uhr festgestellt werden können. Die starke Konzentration der Bahn-, Bus- und Tram-Nutzung auf einzelne Spitzenstunden hat vor allem mit dem hohen Anteil des (zeitgebundenen) Arbeits- und Ausbildungsverkehrs bei diesen Verkehrsmitteln zu tun (siehe Kapitel 3.4.1).

Allerdings waren die durch den Pendlerverkehr verursachten ÖV-Verkehrsspitzen 2021 nicht mehr ganz so stark ausgeprägt wie noch bei der letzten Erhebung 2015. Dazu dürfte unter anderem die aufgrund der Covid-Pandemie bis Mitte April 2021 geltende Fernunterrichts-Pflicht an den Hochschulen (siehe Kapitel 1.3.2) beigetragen haben sowie die Tatsache, dass Erwerbstätige aus Berufsgruppen mit grossem Home-Office-Potential (etwa wissenschaftliche und Büroberufe) besonders häufig mit dem ÖV zur Arbeit pendeln. Inwieweit die ÖV-Nutzenden den behördlichen Aufforderungen nachgekommen und zwecks Vermeidung von Ansteckungen auf Randzeiten ausgewichen sind, lässt sich dagegen nur schwer sagen. Fest steht, dass der Verkehr ausserhalb der Stosszeiten proportional ähnlich stark abgenommen hat wie während den Stosszeiten.

Beim Auto- sowie beim Fussverkehr verteilte sich das Verkehrsaufkommen 2021 sehr ähnlich über den Tag wie 2015 – einfach auf etwas tieferem Niveau. Lediglich am Abend und in der ersten Nachthälfte waren die Abnahmen gegenüber 2015 etwas ausgeprägter, was mit den pandemiebedingten Einschränkungen beim Gastronomie- und Ausgangsangebot zu tun haben dürfte (siehe Kapitel 1.3.2). Beim Veloverkehr schliesslich sind die Tagesverlaufskurven 2015 und 2021 beinahe deckungsgleich: Der Anteil der Personen, die mit dem Velo oder dem E-Bike unterwegs waren, war somit den ganzen Tag über in beiden Jahren nahezu gleich gross.

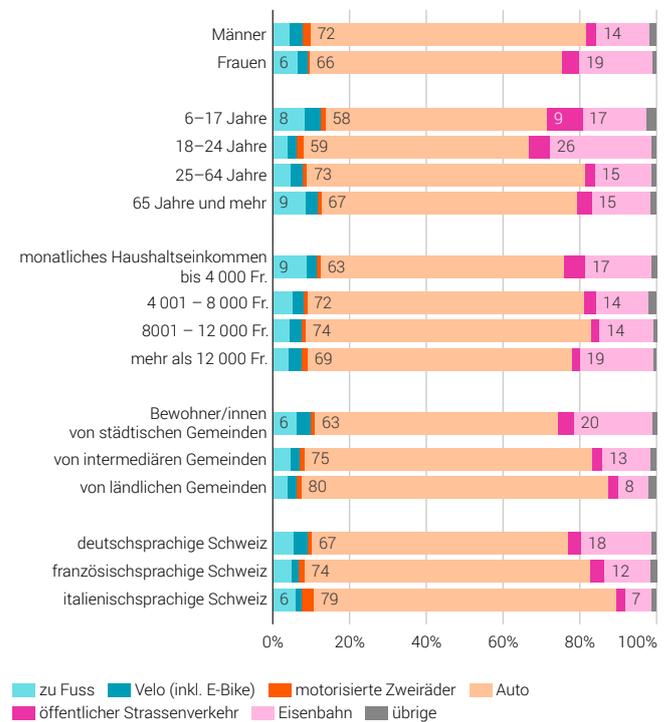
*Eingesetzte Verkehrsmittel nach Bevölkerungsgruppen*

Männer legten 2021 einen grösseren Teil ihrer Tagesdistanzen (72%) mit dem Auto zurück als Frauen (66%) (G3.3.1.11). Letztere gaben dafür häufiger dem öffentlichen Verkehr den Vorzug (24% gegenüber 17%). Überdurchschnittlich oft wurde der öffentliche Verkehr auch von jungen Erwachsenen zwischen 18 und 24 Jahren benutzt (32%; für die Verkehrsmittelwahl der verschiedenen Altersgruppen siehe auch das Vertiefungskapitel 3.5.1). Die Bewohnerinnen und Bewohner der städtischen Gemeinden, wo die Angebote des öffentlichen Verkehrs vergleichsweise gut ausgebaut sind, legten 24% der Tagesdistanz mit dem ÖV zurück. In den intermediären Gemeinden war der entsprechende Wert mit 15% bereits deutlich tiefer, in den ländlichen Gemeinden erreichte er noch 11%. Des Weiteren lag der ÖV-Anteil in der Deutschschweiz mit 22% höher als in der Romandie (16%) und dem italienischsprachigen Landesteil (9%).

**Eingesetzte Verkehrsmittel nach Bevölkerungsgruppen, Urbanisierungsgrad und Sprachregion, 2021**

Anteile an der Tagesdistanz im Inland

G3.3.1.11



Basis: 55 018 Zielpersonen

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

© BFS 2023

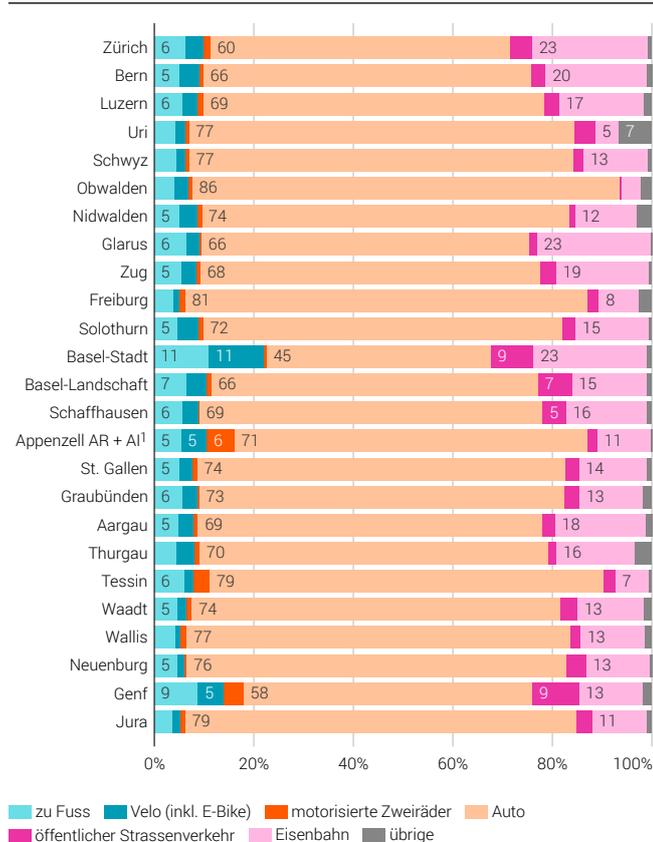
*Eingesetzte Verkehrsmittel nach Kanton*

Die Verkehrsmittelwahl lässt sich auch nach Kantonen ausweisen, wobei aber die entsprechende Grafik (G3.3.1.12, Seite 32) aufgrund der grossen Vertrauensintervalle gerade bei den kleinen Kantonen mit Vorsicht gelesen werden sollte (für Erklärungen siehe Kapitel 5.3). Der gemeinsame Anteil des Fuss- und Veloverkehrs an der Tagesdistanz lag 2021 in den beiden Stadtkantonen Basel-Stadt und Genf mit 22% respektive 14% nicht nur deutlich höher als im schweizerischen Mittel (knapp 9%), sondern übertraf auch den Durchschnitt aller städtischen Gemeinden (10%, siehe G3.3.1.11). Letzteres dürfte unter anderem mit der Grösse von Basel-Stadt und Genf zu tun haben und damit, dass diese beiden Städte besonders dicht bebaut sind (ARE 2018) und ihre Bewohnerinnen und Bewohner daher vergleichsweise viele Infrastrukturen in Fussdistanz erreichen können (BFS 2021a). In den übrigen Kantonen bewegte sich der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs innerhalb einer Bandbreite von 5% bis 11%.

Auch hinsichtlich des Anteils des öffentlichen Verkehrs (Eisenbahn und öffentlicher Strassenverkehr) lag Basel-Stadt mit 31% an der Spitze, gefolgt vom ebenfalls stark urbanisierten Kanton Zürich mit 28%. Genf nahm in dieser Liste den fünften Rang ein. Die Berg- und Landkantone befanden sich aufgrund ihrer dezentralen Besiedelung, die eine effiziente Erschliessung

### Eingesetzte Verkehrsmittel nach Kanton, 2021

Anteile an der Tagesdistanz pro Person nach Wohnkanton; Strecken im Inland **G3.3.1.12**



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

Basis: 55 018 Zielpersonen

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

© BFS 2023

mit öffentlichen Verkehrsangeboten erschwert, eher unter den Kantonen mit tiefem ÖV-Anteil. Je tiefer die Anteile des öffentlichen Verkehrs, umso höher waren tendenziell jene des Autos.

### Gründe für die Verkehrsmittelwahl

Die Benutzerinnen und Benutzer des motorisierten Individualverkehrs, also des Autos und der motorisierten Zweiräder, begründeten ihre Wahl 2021 bei 38% der untersuchten Etappen dahingehend, dass der MIV die einfachste oder bequemste Lösung dargestellt habe (T3.3.1.3). Bei 17% der Etappen wurde die Reisezeit und bei 16% wurden die mangelnden Alternativen als Hauptgrund genannt. Ein weiterer wichtiger Grund war mit einem Anteil von 12% der Gepäcktransport. Die Covid-Pandemie hingegen wurde nur bei 1% aller Etappen als Grund für die Wahl des MIV angegeben.

Beim öffentlichen Verkehr wurden die gleichen drei Gründe am häufigsten genannt wie beim motorisierten Individualverkehr. Während jedoch das Argument der einfachsten oder bequemsten Lösung mit 37% beinahe den gleichen Anteilswert aufwies wie beim MIV und damit ebenfalls den ersten Rang einnahm, folgte

### Gründe für die Verkehrsmittelwahl, 2021

T3.3.1.3

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

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

	motor. Individualverkehr: Auto, motor. Zweiräder	öffentl. Verkehr: Eisenbahn, Bus, Tram, Postauto	Fuss- und Veloverkehr (inkl. E-Bike)
einfachste / bequemste Lösung	37,9	36,6	17,7
Reisezeit	16,7	8,5	6,5
keine andere Möglichkeit / mangelnde Alternativen	16,2	19,9	3,2
Gepäcktransport, sperrige Sachen	12,3	0,6	*
aus Witterungsgründen	4,0	3,3	1,7
Reisegenuss / Reisekomfort	3,0	4,6	4,2
Reisekosten	1,2	2,8	0,6
aus Gewohnheit	2,1	5,0	3,9
Spaziergang	*	*	30,2
aus Gesundheitsgründen	*	*	13,0
aus Umweltgründen	*	3,6	1,7
Abobesitz	*	5,0	*
kein Parkplatz am Zielort / Parkplatz schwer zu finden	*	4,0	*
weil der Weg so kurz war	*	*	13,4
Covid-19	1,1	*	0,5
andere Gründe	5,5	6,1	3,5

\* entfällt, weil Begriff nicht anwendbar.

Basis: 9 361 MIV-Etappen, 1 783 ÖV-Etappen sowie 8 984 Fuss- und Velo-Etappen mit gültiger Antwort

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

© BFS 2023

der Mangel an Alternativen mit 20% Nennungen bereits auf dem zweiten, die Reisezeit mit gut 8% dagegen erst auf dem dritten Rang. Weitere Gründe von einiger Bedeutung für die Wahl des ÖV waren mit Anteilen von jeweils 5% der Abo-Besitz, der Reisegenuss sowie schlicht die Gewohnheit. Der Gepäcktransport spielte für die Wahl des öffentlichen Verkehrs im Gegensatz zum MIV erwartungsgemäss kaum eine Rolle. Eher wenige Nennungen verzeichnete auch der Umweltschutz (knapp 4%).

Bei der Kategorie «Fuss- und Veloverkehr» waren 30% der untersuchten Etappen Spaziergänge oder die Befragten gingen zu Fuss, um einen anderen Mobilitätszweck mit einem Spaziergang verbinden zu können. Darauf folgte mit einem Anteil von 18% das Argument, dass das Zufussgehen respektive das Velo oder E-Bike die einfachste oder bequemste Lösung dargestellt habe. Je 13% der Befragten begründeten ihre Wahl mit der Kürze des Weges und mit der Gesundheit. Der Umweltschutz (2%) und die Covid-Pandemie (0,5%) wurden hingegen wie beim öffentlichen Verkehr nur selten als Grund genannt.

### 3.3.2 Motorisierter Individualverkehr

Zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zählen in der vorliegenden Publikation die Autos (ohne Taxis) sowie die motorisierten Zweiräder, das heisst Motorräder, Kleinmotorräder und Motorfahrräder. Mit dem Auto wurden 2021 im Inland pro Person und Tag durchschnittlich 20,8 km zurückgelegt (G3.3.2.1). Dies sind 3,1 km weniger als 2015. Bis zu jenem Jahr war die Autodistanz über vier Erhebungen hinweg – also ab 2000 – nahezu stabil geblieben. Der Rückgang 2021 dürfte vor allem auf die Covid-Pandemie zurückzuführen sein. Wie bereits erwähnt, nährten sich jedoch die Tagesdistanzen der Autos ab der zweiten Jahreshälfte wieder ein wenig den 2015 registrierten Werten an (siehe G3.3.1.5, Seite 28). Mit den Distanzen verkürzte sich 2021 auch die mittlere Tagesunterwegszeit, und zwar von 34 Minuten im Jahr 2015 auf 29 Minuten. Die durchschnittliche Anzahl Auto-Etappen fiel von 1,7 auf 1,4.

Den motorisierten Zweirädern kommt im Vergleich zu den Autos eine weit geringere Bedeutung zu: 2021 verzeichneten sie eine mittlere Tagesdistanz pro Person von knapp 0,4 km. Diese setzte sich aus 0,3 km mit eigentlichen Motorrädern und lediglich 0,03 km mit Kleinmotorrädern und 0,02 km mit Motorfahrrädern zusammen (T3.3.2.1). Bei allen drei Kategorien ist die Tagesdistanz 2021 gegenüber 2015 zurückgegangen, bei den Kleinmotorrädern hat sie sich sogar halbiert. Die deutliche Abnahme bei

dieser Fahrzeugkategorie ist angesichts der in den vergangenen Jahren stark gesunkenen Zulassungen nicht weiter erstaunlich. Diese Entwicklung steht vor allem im Zusammenhang mit verschärften Abgasnormen, die mit Zweitaktmotoren, wie sie für Kleinmotorräder lange Zeit vorwiegend verwendet wurden, kaum zu erfüllen sind.

Die Aufschlüsselung nach Wochentagen und Jahreszeiten zeigt für das Auto 2021 besonders lange Tagesdistanzen an den Samstagen (23,9 km) sowie in den Sommermonaten (23,4 km). Die Männer fuhren 40% mehr Autokilometer als die Frauen, und die auf dem Land wohnhaften Personen fuhren mit dem Personwagen 61% weiter als die Stadtbevölkerung.

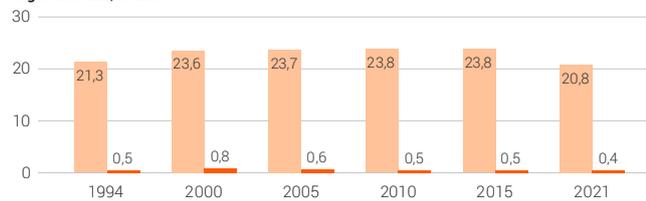
Bei den Motorrädern war die mittlere Tagesdistanz im Frühling und im Sommer rund dreimal so lang wie im Winter. Motorradfahren ist dabei vor allem Sache der Männer: Diese legten sechsmal mehr Motorrad-Kilometer zurück als die Frauen. Eine Männerdomäne stellten auch die Kleinmotorräder und Motorfahrräder dar. Sie wurden zudem vor allem von jüngeren Personen verwendet.

#### Motorisierter Individualverkehr, 1994–2021

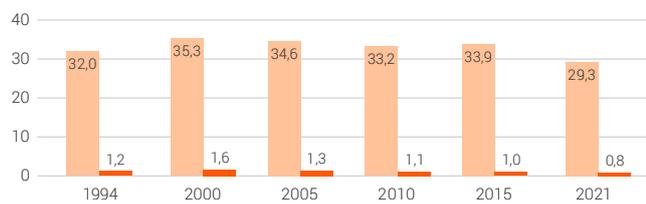
Durchschnittswerte pro Person, im Inland

G3.3.2.1

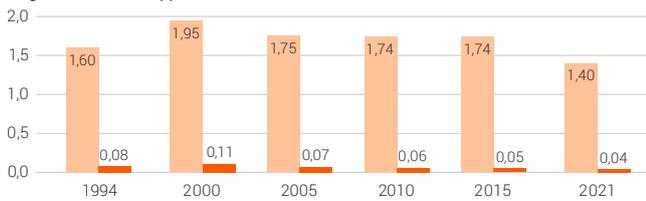
##### Tagesdistanz, in km



##### Tagesunterwegszeit, in Min. ohne Warte- und Umsteigezeiten



##### Tägliche Anzahl Etappen



Auto motorisierte Zweiräder

Basis 2021: 55 018 Zielpersonen

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

© BFS 2023

#### Motorisierter Individualverkehr nach Wochentag, Jahreszeit und Bevölkerungsgruppen, 2021

Mittlere Tagesdistanz in km pro Person; im Inland

T3.3.2.1

	Auto	Motorrad	Kleinmotorrad	Motorfahrrad
<b>Total</b>	<b>20,8</b>	<b>0,32</b>	<b>0,03</b>	<b>0,02</b>
<b>Wochentag</b>				
Montag bis Freitag	20,2	0,31	0,03	0,02
Samstag	23,9	0,45	0,01	0,01
Sonntag	20,2	0,26	0,02	0,02
<b>Jahreszeit</b>				
Frühling	20,9	0,48	0,04	0,02
Sommer	23,4	0,44	0,06	0,03
Herbst	21,3	0,24	0,01	0,02
Winter	17,7	0,14	0,01	0,02
<b>Geschlecht</b>				
Männer	24,2	0,56	0,04	0,03
Frauen	17,4	0,09	0,01	0,01
<b>Alter</b>				
6–17 Jahre	11,2	0,06	0,09	0,10
18–24 Jahre	23,6	0,69	0,03	0,00
25–64 Jahre	25,2	0,39	0,02	0,01
65 Jahre und mehr	12,6	0,16	0,00	0,01
<b>Autoverfügbarkeit</b>				
immer verfügbar	28,4	0,36	0,02	0,01
nach Absprache	18,9	0,53	0,04	0,02
nicht verfügbar	14,4	0,47	0,03	0,01
<b>Urbanisierungsgrad des Wohnorts</b>				
städtische Gemeinden	17,5	0,30	0,02	0,02
intermediäre Gemeinden	24,6	0,37	0,02	0,02
ländliche Gemeinden	28,3	0,34	0,06	0,04

Basis Total, Wochentag, Jahreszeit, Geschlecht, Alter und Urbanisierungsgrad: 55 018 Zielpersonen; Basis Autoverfügbarkeit: 40 867 Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerausweis

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

© BFS 2023

### Fahrleistungen der Personenwagen

Mit jedem Personenwagen, der sich im Besitz eines Schweizer Haushalts befand, wurden in den zwölf Monaten vor dem Befragungstag der Erhebung 2021 durchschnittlich 10 256 km zurückgelegt, davon 91% im Inland und 9% im Ausland (G3.3.2.2). Gegenüber 2015 nahm die Fahrleistung pro Fahrzeug um insgesamt 13% ab, wobei sich die Distanzen auf ausländischem Territorium aufgrund der Covid-Pandemie ungleich stärker verkürzten (-39%) als die im Inland (-9%). Die Überquerung der Landesgrenzen war 2021 zum Teil nur unter bestimmten Auflagen möglich (Impfnachweis, negatives Testresultat usw.).

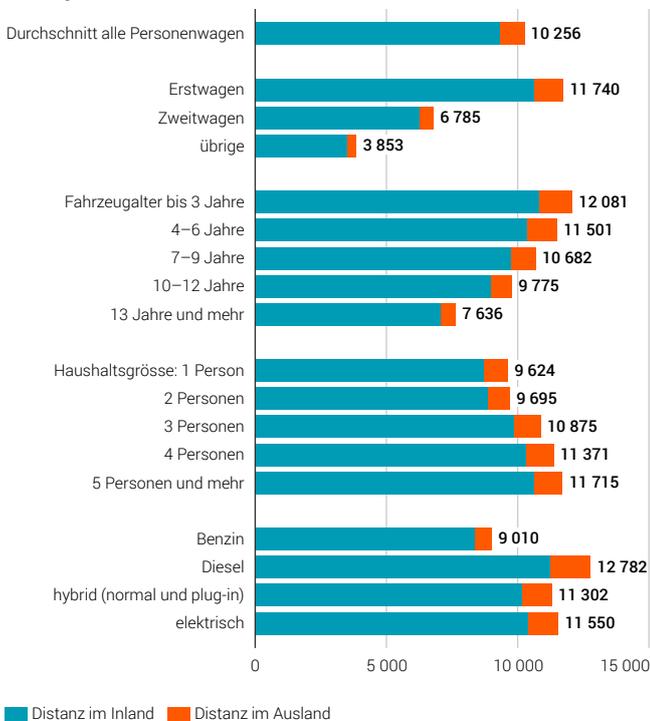
Mit Erstwagen (Erklärung siehe Glossar) wurden 2021 fast drei Viertel mehr Kilometer gefahren als mit Zweitwagen (11 740 km gegenüber 6 785 km). Ausserdem nahm die Jahresfahrleistung mit dem Alter der Fahrzeuge ab und mit der Haushaltsgrösse leicht zu. Autos mit Dieselmotor legten pro Jahr etwas weitere Strecken zurück (12 782 km) als solche mit reinem Elektromotor (11 550 km) oder Hybrid-Antrieb (11 302 km). Am kürzesten war jedoch die Jahresfahrleistung der benzinbetriebenen Fahrzeuge (9 010 km), was auch damit zu tun hat, dass die Benziner im Schnitt älter sind als die Fahrzeuge der übrigen Treibstoffkategorien.

### Fahrleistung der Personenwagen, 2021

Fahrleistung pro Personenwagen in den 12 Monaten vor dem Befragungstag; nur Personenwagen, die sich im Besitz der Haushalte der befragten Personen befinden

G3.3.2.2

#### Fahrzeug-km



Basis: 59 517 Autos, die vor 2021 in Verkehr gesetzt wurden und gültige Angaben zum Fahrzeugalter und zur Jahresfahrleistung aufweisen

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

© BFS 2023

### Mittlere Etappenlänge und Nutzung der verschiedenen Strassenkategorien nach Treibstoffart

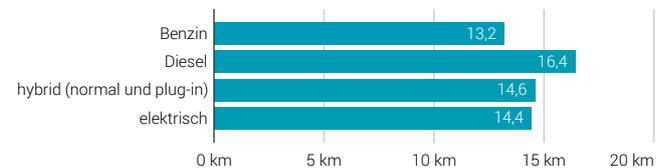
Die dieseltriebenen Autos wiesen nicht nur die grösste Jahresfahrleistung auf: Sie waren es auch, bei denen die zurückgelegten Etappen mit 16,4 km im Schnitt am längsten waren (G3.3.2.3). Die mittlere Etappenlänge der Elektroautos betrug 14,4 km, jene der – häufig älteren – Benzinautos 13,2 km. Für diese Auswertungen nach Treibstoffart konnten allerdings nur Autos miteinbezogen werden, die sich im Besitz der Haushalte der befragten Personen befanden. Insbesondere Geschäftsfahrzeuge blieben somit unberücksichtigt.

Die Autodistanzen wurden 2021 zu 45% auf Autobahnen und Autostrassen, zu 23% auf dem Hauptstrassennetz und zu 32% auf den übrigen Strassen zurückgelegt (G3.3.2.4). Die Aufschlüsselung nach Treibstoffkategorien zeigt, dass sich bei den reinen Elektroautos die zurückgelegten Tagesdistanzen gleich über die verschiedenen Strassenkategorien verteilen wie bei den Benzinautos. Insbesondere Diesel-, aber auch Hybridfahrzeuge waren dagegen etwas häufiger auf Autobahnen und Autostrassen unterwegs.

### Mittlere Länge der Auto-Etappen nach Treibstoffart, 2021

nur Autos, die sich im Besitz des Haushalts der befragten Personen befinden; Etappen im Inland

G3.3.2.3



Basis: 69 210 Etappen im Inland

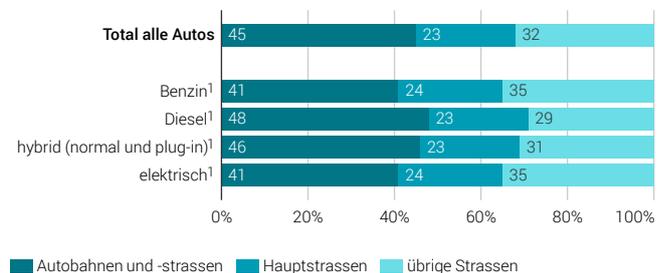
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

### Benutzung der verschiedenen Strassenkategorien bei Fahrten mit dem Auto nach Treibstoffart, 2021

Anteile an der Tagesdistanz im Inland

G3.3.2.4



<sup>1</sup> nur Fahrzeuge, die sich im Besitz des Haushalts der befragten Personen befinden

Basis: 75 062 Etappen im Inland (Total) bzw. 67 761 Etappen im Inland (Benzin, Diesel, hybrid, elektrisch) mit dem Auto und mit gültigen Distanzangaben für die Strassenkategorie

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

© BFS 2023

### Besetzungsgrad der Personenwagen

Pro Auto waren 2021 durchschnittlich 1,53 Personen unterwegs (G3.3.2.5). Dies sind etwas weniger als 2015, als der entsprechende Wert noch bei 1,56 Personen gelegen hatte. Gleichwohl hätte im «Corona-Jahr» 2021 angesichts der wiederholten behördlichen Aufforderungen zum «Abstand halten» vielleicht ein stärkerer Rückgang des Besetzungsgrades erwartet werden können. Vielfach dürften in einem Auto aber sowieso nur Personen desselben Haushalts unterwegs sein.

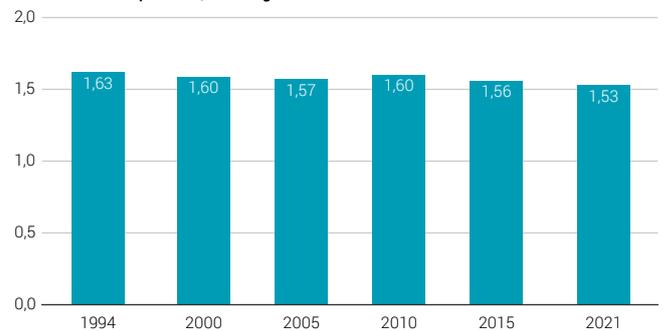
Am tiefsten war der durchschnittliche Besetzungsgrad mit 1,09 Personen auf den Arbeitswegen (G3.3.2.6). Hier sass bei 92% der Etappen nur eine Person im Auto (zu den Mobilitätszwecken siehe Kapitel 3.4, zum Etappenbegriff Kapitel 3.2.3).

### Durchschnittlicher Besetzungsgrad der Personenwagen, 1994–2021

im Inland

G3.3.2.5

Anzahl Personen pro Auto; distanzgewichtet



Basis: 2021: 59 547 Auto-Etappen im Inland mit der Zielperson als Fahrer/in

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

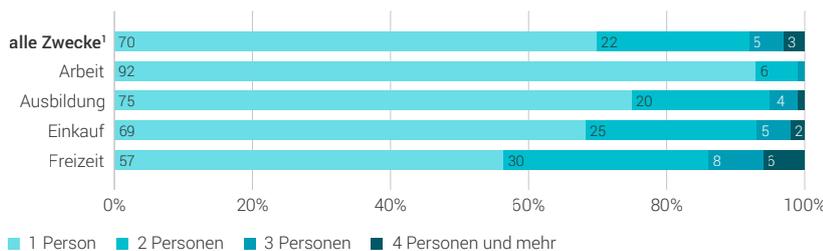
© BFS 2023

### Besetzungsgrad der Personenwagen nach Mobilitätszweck, 2021

im Inland

G3.3.2.6

Anteile der verschiedenen Besetzungsgrade an der Anzahl Etappen



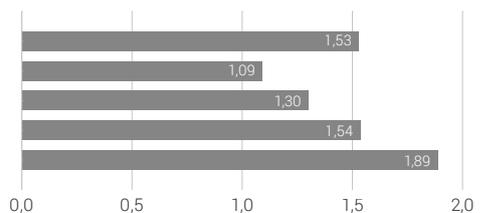
<sup>1</sup> Enthält auch geschäftliche Tätigkeit und Dienstfahrt, Service und Begleitung sowie übrige Zwecke.

Basis: 59 547 Auto-Etappen im Inland mit der Zielperson als Fahrer/-in

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

© BFS 2023

Durchschnittlicher Besetzungsgrad Anzahl Personen pro Auto; distanzgewichtet



### Staus: Betroffenheit und Reaktion der Autofahrenden

21% der befragten Autofahrerinnen und -fahrer gaben 2021 an, mindestens einmal pro Woche auf dem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildung im Stau zu stehen, 6% waren gar täglich von Staus betroffen (G3.3.2.7). Somit standen die Autofahrenden gemäss eigener Aussage geringfügig seltener im Stau als noch 2015.

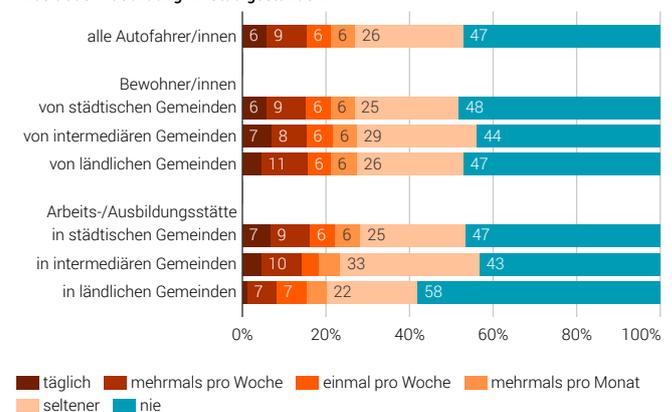
Autofahrerinnen und Autofahrer, deren Arbeits- oder Ausbildungsstätte sich in einer ländlichen Gemeinde befindet, sind auf dem Weg dorthin und zurück deutlich seltener von Staus betroffen als solche, die für die Arbeit oder die Ausbildung in die Stadt oder in eine sogenannte intermediäre Gemeinde fahren. Der Urbanisierungsgrads des Wohnorts hat dagegen vergleichsweise wenig Einfluss auf die Staubetroffenheit.

### Staubetroffenheit auf dem Arbeits- und Ausbildungsweg nach Urbanisierungsgrad, 2021

Gemäss Aussage der Autofahrer/innen

G3.3.2.7

Antwort auf die Frage: «Wie häufig sind Sie in den letzten 12 Monaten auf Ihrem Weg zur Arbeit oder Ausbildung im Stau gestanden?»



Basis: 2 675 Zielpersonen ab 18 Jahren (erwerbstätig oder in Ausbildung), die zum Zusatzmodul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden und über ein Auto verfügen

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

© BFS 2023

### 3.3.3 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr (ÖV) umfasst die Eisenbahnen und den öffentlichen Strassenverkehr, bestehend aus Trams und Bussen. Die Eisenbahn ist dabei in Bezug auf die zurückgelegten Kilometer das wichtigste der genannten Verkehrsmittel: 2021 vereinigte sie 82% der ÖV-Tagesdistanzen auf sich, was pro Person 4,9 km entsprach (G3.3.3.1). Gegenüber dem Jahr 2015 bedeutet dieser Wert jedoch eine Verkürzung der Tagesdistanz um gut ein Drittel (35%), was in erster Linie auf die Covid-19-Pandemie zurückzuführen sein dürfte. Mit den Distanzen haben 2021 auch die Tagesunterwegszeit sowie die Anzahl der zurückgelegten Etappen abgenommen, und zwar ebenfalls um jeweils rund ein Drittel. Wie bereits gesehen (G3.3.1.5, Seite 28), hat sich die Nutzung der Eisenbahn in der zweiten Hälfte des Jahres 2021 jedoch wieder ein wenig dem Niveau von 2015 angenähert.

Der Rückgang der Eisenbahnnutzung 2021 markiert einen klaren Bruch mit der Entwicklung in den Jahrzehnten davor: Zwischen 1994 und 2015 hatten die Eisenbahn-Tagesdistanzen mit jeder Erhebung – zum Teil deutlich – zugenommen. Grund dafür waren nicht zuletzt die Investitionen in ein leistungsfähiges nationales Bahnnetz (Projekt Bahn 2000) sowie in diverse regionale S-Bahn-Angebote.

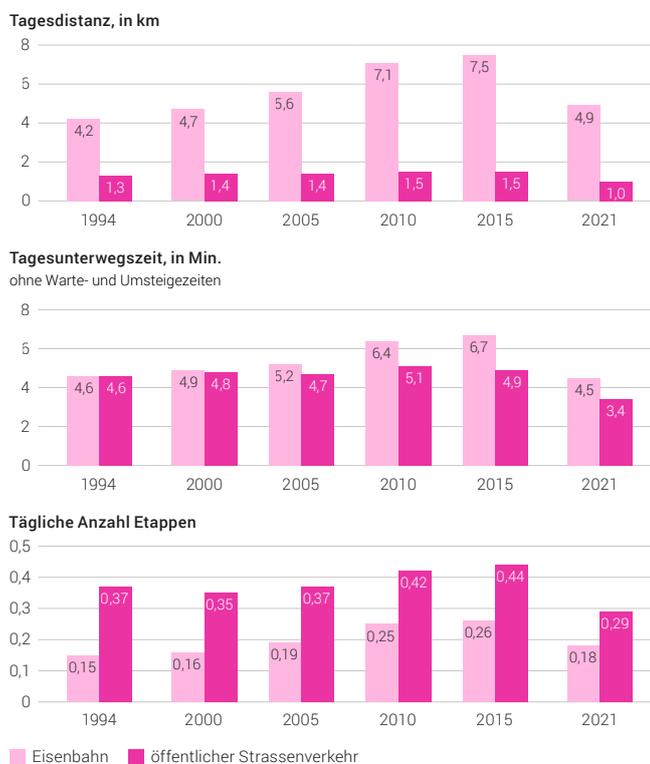
Mit dem öffentlichen Strassenverkehr wurden 2021 pro Person täglich 1,0 km zurückgelegt, was gegenüber 2015 ebenfalls einem (pandemiebedingten) Rückgang von fast einem Drittel (29%) entspricht. Mit Bussen (inkl. Postautos) wurden 2021 pro Person und Tag 0,8 km zurückgelegt, mit Trams 0,2 km. Während der öffentliche Strassenverkehr bezüglich Tagesdistanz weit hinter der Eisenbahn lag, stand er dieser hinsichtlich Tagesunterwegszeit nur um ein Viertel nach. In Bezug auf die Anzahl zurückgelegter Etappen übertraf er sie gar um mehr als die Hälfte. Hierin spiegelt sich die Tatsache wider, dass der öffentliche Strassenverkehr grösstenteils für die Feinerschliessung von Städten und Dörfern eingesetzt wird, bei der die erreichten Geschwindigkeiten tiefer und die Etappen kürzer sind. 2020 zählte der öffentliche Strassenverkehr 14-mal so viele Haltestellen wie die Eisenbahn (BFS 2021b).

Mit sämtlichen hier unterschiedenen Verkehrsmitteln des ÖV wurden unter der Woche längere Tagesdistanzen zurückgelegt als am Wochenende (T3.3.3.1). Besonders intensiv wurde der öffentliche Verkehr von den 18- bis 24-Jährigen genutzt: Bei der Eisenbahn und dem Tram waren die von dieser Altersgruppe

#### Öffentlicher Verkehr, 1994–2021

Durchschnittswerte pro Person; im Inland

G3.3.3.1



Basis 2021: 55 018 Zielpersonen

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

© BFS 2023

#### Öffentlicher Verkehr nach Wochentag, Jahreszeit und Bevölkerungsgruppen, 2021

Mittlere Tagesdistanz in km pro Person; im Inland

T3.3.3.1

	Eisenbahn	Tram	Bus, Postauto
<b>Total</b>	<b>4,9</b>	<b>0,2</b>	<b>0,8</b>
<b>Wochentag</b>			
Montag bis Freitag	5,4	0,2	0,9
Samstag	3,6	0,2	0,7
Sonntag	3,6	0,1	0,5
<b>Jahreszeit</b>			
Frühling	4,3	0,2	0,8
Sommer	5,8	0,2	0,9
Herbst	6,0	0,2	0,9
Winter	3,5	0,2	0,8
<b>Geschlecht</b>			
Männer	4,7	0,2	0,7
Frauen	5,1	0,2	0,9
<b>Alter</b>			
6–17 Jahre	3,2	0,2	1,6
18–24 Jahre	10,7	0,5	1,8
25–64 Jahre	5,1	0,2	0,6
65 Jahre und mehr	2,9	0,2	0,5
<b>Autoverfügbarkeit</b>			
immer verfügbar	3,4	0,1	0,4
nach Absprache	9,5	0,3	1,1
nicht verfügbar	6,4	0,4	1,0
<b>Urbanisierungsgrad des Wohnorts</b>			
städtische Gemeinden	5,6	0,3	0,8
intermediäre Gemeinden	4,2	0,1	0,8
ländliche Gemeinden	2,8	0,0	0,9

Basis Total, Wochentag, Jahreszeit, Geschlecht, Alter und Urbanisierungsgrad: 55 018 Zielpersonen; Basis Autoverfügbarkeit: 40 867 Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerausweis

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

© BFS 2023

zurückgelegten Distanzen pro Person rund doppelt so lang wie bei den 25- bis 65-Jährigen, bei Bus und Postauto sogar fast dreimal so lang. Junge Erwachsene verfügen häufig (noch) über keinen Führerausweis oder kein eigenes Auto (siehe Kapitel 2.1.1 und 2.1.2), profitieren jedoch von altersspezifischen ÖV-Vergünstigungen wie etwa dem «seven25»-Abo.

Während die Männer bei den privaten Verkehrsmitteln in der Regel längere Tagesdistanzen aufwiesen als die Frauen, verhielt es sich bei Eisenbahn, Tram und Bus gerade umgekehrt: Hier waren die Distanzen der Frauen jeweils etwas länger (wobei aber der Unterschied bei der Eisenbahn statistisch nicht signifikant ist).

Der Vergleich nach Urbanisierungsgrad zeigt: Je städtischer eine Person wohnte, umso mehr benutzte sie tendenziell die öffentlichen Verkehrsmittel (vgl. auch ARE 2018). Eine Ausnahme bildete die Kategorie der Busse und Postautos, da gerade die Postautos vor allem ländliche Gebiete bedienen.

### Kombinationen mit anderen Verkehrsmitteln

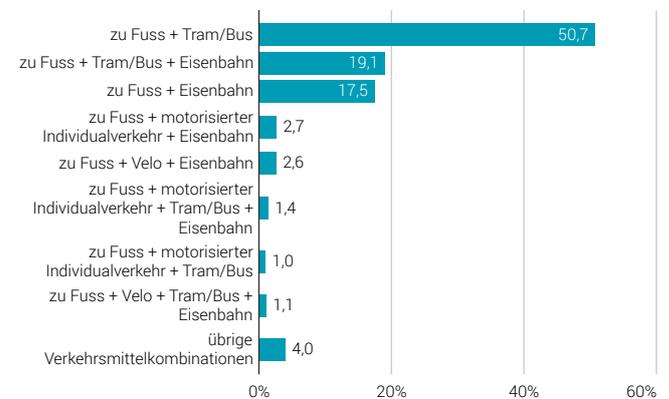
Die Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs werden in der Regel zusammen mit anderen Verkehrsmitteln beziehungsweise Fortbewegungsarten verwendet oder auch untereinander kombiniert (G3.3.3.2). Am gängigsten ist dabei die Kombination «zu Fuss + Tram/Bus»: 2021 kam sie auf einen Anteil von 51% an sämtlichen Wegen, welche unter Zuhilfenahme des ÖVs bewältigt wurden (zum Wegebegriff siehe Kapitel 3.2.3). Es folgte die Dreifachverbindung «zu Fuss + Tram/Bus + Eisenbahn» mit einem Anteil von 19% und die Kombination «zu Fuss + Eisenbahn» mit gut 17%.

Von den Fuss-Etappen von und zu den ÖV-Haltestellen war fast ein Drittel höchstens 0,2 km lang, lediglich 11% massen mehr als 1 km (G3.3.3.3). Deutlich länger waren die entsprechenden Etappen mit dem Velo und dem Auto, von denen 78% respektive 92% mehr als 1 km massen.

### Anteile der Verkehrsmittelkombinationen an der Anzahl Wege mit dem öffentlichen Verkehr, 2021

im Inland

G3.3.3.2



Hinweis: Bus inkl. Postauto

Basis: 15 099 Wege im Inland mit mindestens einer ÖV-Etappe

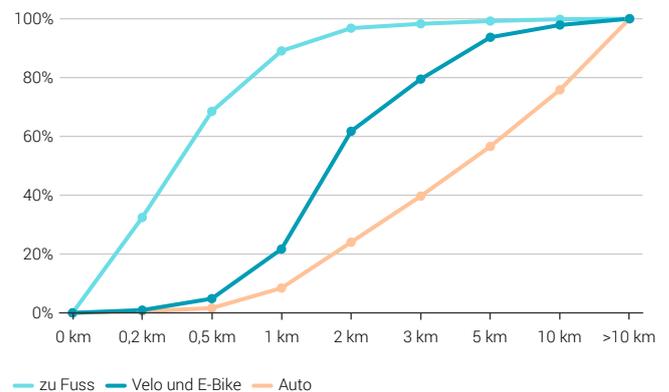
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

### Länge der Etappen von und zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs nach ausgewählten Verkehrsmitteln, 2021

Summenhäufigkeiten

G3.3.3.3



Lesbeispiel: 2021 waren von den zu Fuss-Etappen, die zu einer ÖV-Haltestelle hin- oder von einer solchen wegführen, 32% maximal 0,2 km und 68% maximal 0,5 km lang.

Basis: 30 575 Fuss-Etappen, 848 Velo-Etappen und 760 Auto-Etappen im Inland

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

© BFS 2023

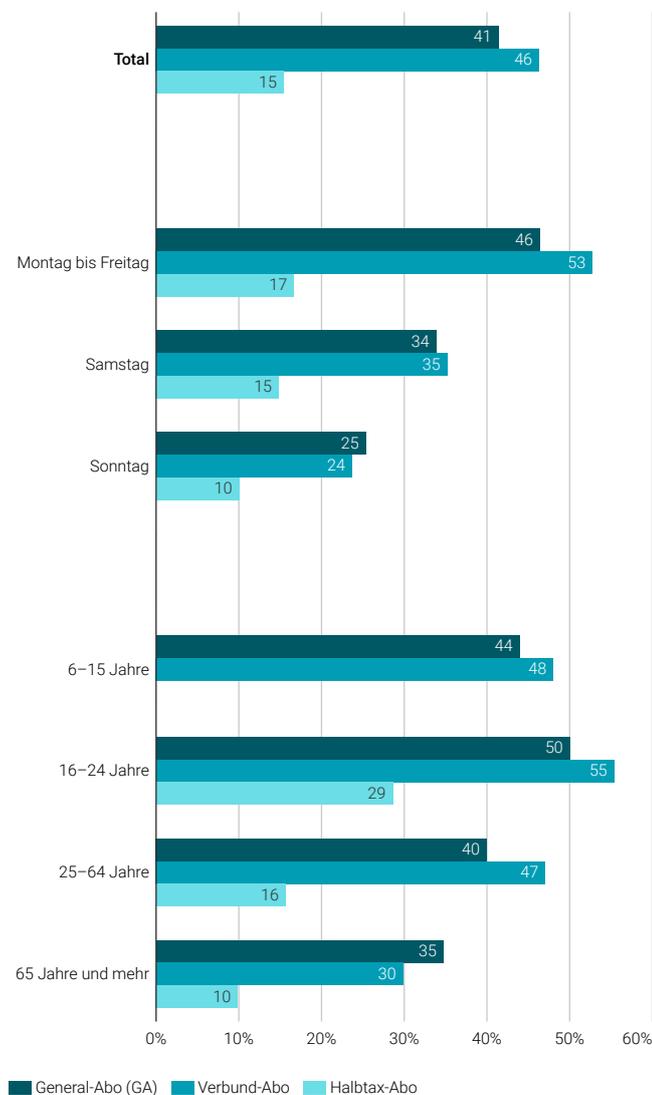
### Nutzung von Abonnements

Der Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs ist in der Schweiz weit verbreitet (siehe Kapitel 2.2). 2021 wurden denn auch 93% der von der Wohnbevölkerung gefahrenen ÖV-Kilometer von Personen zurückgelegt, die über irgendeine Art von Abo verfügten.

41% der Personen, die ein General-Abo (GA) besaßen, setzten dieses an einem durchschnittlichen Tag auch ein, das heisst, sie benutzten mindestens einmal den ÖV (G3.3.3.4). Bei den Verbund-Abos betrug diese Nutzungsquote 46%, beim verhältnismässig kostengünstigen Halbtax-Abo nur 15%. Personen im Rentenalter (ab 65 Jahren) nutzten ihre Abonnemente – egal

### Tages-Nutzungsquote der ÖV-Abonnemente nach Wochentag und Alter der Inhaber/innen, 2021

Anteil der Abo-Besitzer/innen, die ihr Abo an einem bestimmten Tag mindestens einmal benutzen (d.h. mindestens eine Etappe mit dem ÖV zurücklegen) **G3.3.3.4**

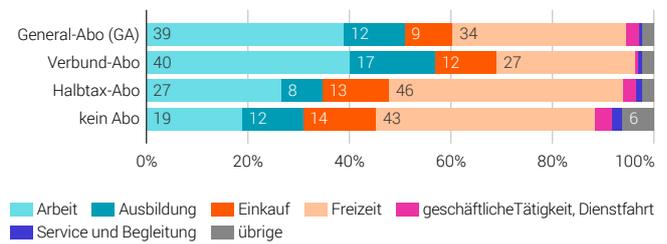


Basis: 4 227 Zielpersonen (GA), 5 605 Zielpersonen (Verbund-Abo) und 17 065 Zielpersonen (Halbtax), die Inhaberinnen eines entsprechenden Abonnements sind

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) © BFS 2023

### Nutzung von ÖV-Abonnements nach Mobilitätswert, 2021

Anteile an der mit dem ÖV gefahrenen Tagesdistanz, im Inland **G3.3.3.5**



Basis: 22 862 ÖV-Etappen im Inland

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) © BFS 2023

welchen Typs – etwas weniger als jüngere Menschen. Verglichen mit 2015 ist die Nutzung sämtlicher Abonnementstypen – wie die des ÖVs generell – deutlich zurückgegangen. Besonders davon betroffen waren die Halbtax-Abos.

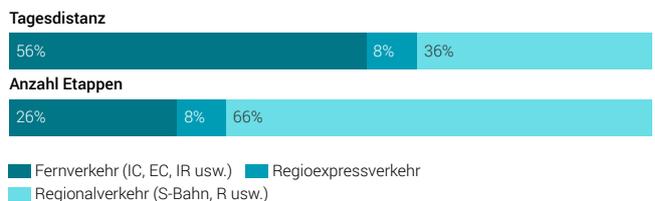
General-Abonnemente werden zu einem verhältnismässig grossen Teil für Arbeitswege eingesetzt. Diese machten 2021 insgesamt 39% der von den GA-Besitzerinnen und Besitzern mit dem ÖV zurückgelegten Tagesdistanzen aus (G3.3.3.5). Bei den Verbund-Abos lag der Anteil der Arbeitswege sogar bei 40%. Unter den Inhaberinnen und Inhabern eines Halbtax-Abos befinden sich dagegen mehr «Gelegenheitsfahrerinnen und -fahrer», weshalb in dieser Gruppe der Anteil der Freizeitwege mit 46% besonders gross war.

### Nutzung von Fernverkehrs- und Regionalzügen

Rund 56% der Eisenbahnkilometer wurden 2021 mit Fernverkehrszügen gefahren (G3.3.3.6). Der Regionalverkehr, zu dem auch die S-Bahnen gehören, kam auf einen Anteil an der Tagesdistanz von 36%, der Regioexpressverkehr auf 8%. Wenn statt der Distanzen die Anzahl zurückgelegter Etappen betrachtet wird, lag der Regionalverkehr mit einem Anteil von 66% an der Spitze.

### Benutzung der Eisenbahn nach Zugskategorien, 2021

Anteile im Inland **G3.3.3.6**



Basis: 6 279 Eisenbahn-Etappen im Inland, die einen gültigen Eintrag bei der Zugskategorie haben

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) © BFS 2023

### 3.3.4 Fuss- und Veloverkehr (inklusive E-Bikes) sowie fahrzeugähnliche Geräte

Der Fuss- und Veloverkehr, häufig auch Langsamverkehr genannt, ist trotz seiner relativ kleinen Anteile an der Tagesdistanz für das gesamte Verkehrssystem von grosser Bedeutung. Zum einen wird von den kurzen Ausgängen (bis 3 km Länge) die grosse Mehrheit zu Fuss oder mit dem Velo absolviert (siehe Kapitel 3.3.1), zum anderen bildet vor allem der Fussverkehr ein unverzichtbares Bindeglied zwischen den schnelleren Verkehrsmitteln respektive ermöglicht den Zugang zu diesen. Zu Fuss legte die Schweizer Wohnbevölkerung 2021 pro Person und Tag durchschnittlich 1,6 km zurück und benötigte dafür 30 Minuten (G3.3.4.1). Die Distanz nahm somit gegenüber 2015 um knapp ein Siebtel (-15%) ab, wogegen sich die Unterwegszeit nicht signifikant veränderte. Die Fussdistanzen wurden 2021 folglich etwas langsamer zurückgelegt, was unter anderem damit zu tun hat, dass der Anteil der Spaziergänge an den Fuss-Etappen höher lag. Denn wer spaziert, scheint im Schnitt gemächlicher unterwegs zu sein als die übrigen Fussgängerinnen und Fussgänger – vielleicht auch darum, weil ab und zu kurz verweilt wird.

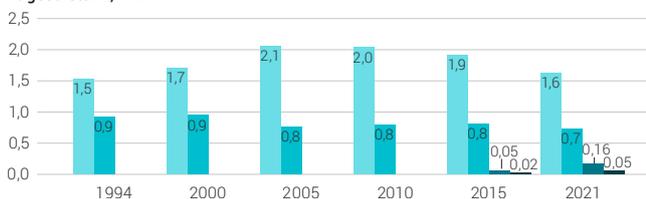
Die Velo- und E-Bike-Distanzen summierten sich 2021 auf insgesamt 0,9 km pro Person und Tag, was etwa gleich viel ist wie 2015. Allerdings kann hier eine deutliche Verschiebung weg von den herkömmlichen Velos hin zu den E-Bikes beobachtet werden:

#### Fuss- und Veloverkehr, 1994–2021

Durchschnittswerte pro Person, im Inland

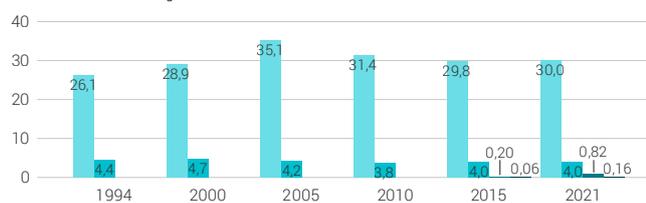
G3.3.4.1

Tagesdistanz, in km

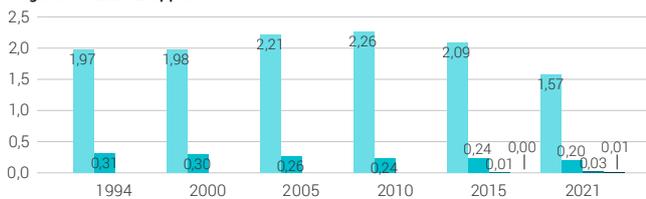


Tagesunterwegszeit, in Min.

ohne Warte- und Umsteigezeiten



Tägliche Anzahl Etappen



■ zu Fuss ■ Velo ■ langsameres E-Bike<sup>1</sup> ■ schnelles E-Bike

<sup>1</sup> vor 2015: in Kategorie Velo enthalten

Basis 2021: 55 018 Zielpersonen

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

© BFS 2023

Während die mittlere Tagesdistanz der Ersteren verglichen mit 2015 um rund ein Zehntel auf 0,7 km abnahm, kann bei den langsamen und schnellen E-Bikes eine Verdreifachung beziehungsweise Verdoppelung der Distanzen festgestellt werden. Die E-Bikes sind damit das einzige Verkehrsmittel, dessen mittlere Tagesdistanz 2021 gegenüber 2015 zunahm. Mit langsamen E-Bikes wurden 2021 pro Person und Tag 0,16 km zurückgelegt, mit schnellen 0,05 km.

Die zu Fuss zurückgelegte Distanz war am Sonntag (1,9 km) etwas länger als an den anderen Wochentagen (1,6 km), wogegen zwischen den verschiedenen Jahreszeiten kein signifikanter Unterschied festgestellt werden kann (T3.3.4.1). Personen, die immer ein Auto verfügbar hatten, gingen pro Tag weniger weit zu Fuss (1,5 km) als solche, die nur nach Absprache oder gar nicht über einen Personenwagen verfügten (2,0 km und 1,7 km). Vergleichsweise lang waren ausserdem die täglichen Fussstrecken der Deutschschweizerinnen und Deutschschweizer sowie der Menschen, die in Städten wohnen.

#### Fuss- und Veloverkehr nach Wochentag, Jahreszeit und Bevölkerungsgruppen, 2021

Mittlere Tagesdistanz in km pro Person; im Inland

T3.3.4.1

	zu Fuss	Velo	langsameres E-Bike	schnelles E-Bike
<b>Total</b>	<b>1,63</b>	<b>0,73</b>	<b>0,16</b>	<b>0,05</b>
<b>Wochentag</b>				
Montag bis Freitag	1,59	0,74	0,15	0,06
Samstag	1,58	0,71	0,18	0,02
Sonntag	1,85	0,65	0,18	0,01
<b>Jahreszeit</b>				
Frühling	1,62	0,88	0,20	0,08
Sommer	1,65	0,93	0,26	0,07
Herbst	1,57	0,58	0,12	0,04
Winter	1,67	0,54	0,07	0,02
<b>Geschlecht</b>				
Männer	1,54	0,92	0,16	0,06
Frauen	1,71	0,53	0,16	0,04
<b>Alter</b>				
6–17 Jahre	1,63	0,78	0,04	0,00
18–24 Jahre	1,63	0,73	0,10	0,05
25–64 Jahre	1,62	0,84	0,18	0,07
65 Jahre und mehr	1,63	0,36	0,22	0,02
<b>Autoverfügbarkeit</b>				
immer verfügbar	1,47	0,63	0,20	0,06
nach Absprache	1,97	1,25	0,18	0,09
nicht verfügbar	1,73	0,72	0,06	0,05
<b>Urbanisierungsgrad des Wohnorts</b>				
städtische Gemeinden	1,72	0,82	0,14	0,04
intermediäre Gemeinden	1,53	0,58	0,16	0,06
ländliche Gemeinden	1,38	0,56	0,24	0,06

Basis Total, Wochentag, Jahreszeit, Geschlecht, Alter und Urbanisierungsgrad: 55 018 Zielpersonen; Basis Autoverfügbarkeit: 40 867 Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerausweis

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

© BFS 2023

Sowohl mit herkömmlichen Velos als auch mit langsamen und schnellen E-Bikes wurden im Frühling und im Sommer erwartungsgemäss deutlich längere Strecken gefahren als in den Herbst- und Wintermonaten. Dagegen zeigen die Aufschlüsselungen nach Bevölkerungsgruppen zum Teil erhebliche Unterschiede bei der Nutzung dieser drei Arten von Zweirädern:

- Während die Männer 2021 mit dem herkömmlichen Velo beinahe doppelt so lange Strecken zurücklegten wie die Frauen (0,9 km gegenüber 0,5 km pro Tag), unterschieden sich die beiden Geschlechter punkto E-Bike-Distanzen nicht signifikant.
- Während die Personen ab 65 Jahren nicht einmal halb so viel mit dem Velo und mit schnellen E-Bikes fuhren wie die 25- bis 64-Jährigen, waren ihre Pro-Kopf-Distanzen mit dem langsamen E-Bike in etwa gleich lang.
- Während die Städterinnen und Städter im Falle der herkömmlichen Velos die längsten Tagesdistanzen aufwiesen, wurden zumindest die langsamen E-Bikes stärker von in ländlichen Gemeinden wohnhaften Personen genutzt.

*Velo und E-Bike: Vergleich der Geschwindigkeiten, Verwendungszwecke und Etappenlängen*

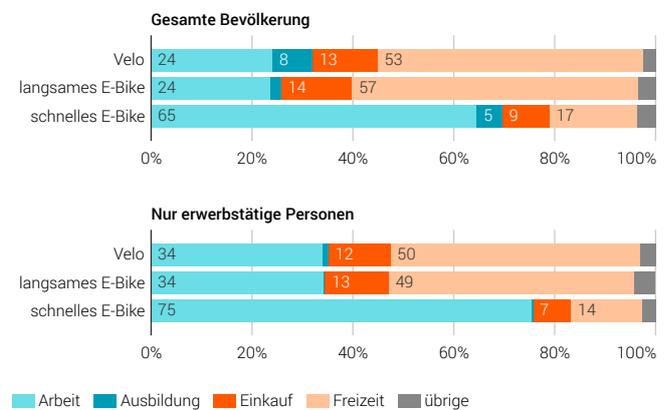
Die schnellen E-Bikes verfügen über eine Tretunterstützung auch bei mehr als 25 km/h. Ihre Durchschnittsgeschwindigkeit war mit 21 km/h im Jahr 2021 denn auch deutlich höher als die der langsamen E-Bikes (15 km/h) und der Velos (13 km/h) (siehe G3.3.1.6, Seite 29; Durchschnittsgeschwindigkeiten unter Berücksichtigung der Standzeiten, z. B. an Ampeln). Auch punkto Verwendungszwecke unterscheiden sich die schnellen E-Bikes deutlich von den anderen beiden Verkehrsmitteln: Beinahe zwei Drittel (65%) aller Distanzen mit schnellen E-Bikes wurden 2021 für die Arbeit zurückgelegt, wogegen es bei den langsamen E-Bikes und den Velos nur jeweils 24% waren (G3.3.4.2). Werden nur die erwerbstätigen Personen betrachtet und damit zusammen mit den Nichterwerbspersonen auch die Kinder, die ja ohnehin nur mit herkömmlichen Velos selbst fahren dürfen, ausgeklammert, machten die Arbeitswege 75% der Distanzen mit schnellen E-Bikes und jeweils 34% der Distanzen mit langsamen E-Bikes und Velos aus.

Eine durchschnittliche Etappe mass 2021 bei den schnellen E-Bikes 6,6 km, bei den langsamen E-Bikes 4,9 km und bei den herkömmlichen Velos 3,6 km (G3.3.4.3). Die zu Arbeitszwecken zurückgelegten Etappen waren bei den schnellen E-Bikes im Schnitt sogar 9,1 km lang. Bei den Freizeit-Etappen fällt auf, dass deren mittlere Länge bei den langsamen E-Bikes mit 8,1 km nicht nur deutlich grösser war als bei den Velos (5,5 km), sondern auch grösser als bei den schnellen E-Bikes (5,3 km). Dies dürfte vor allem damit zu tun haben, dass langsame E-Bikes relativ häufig für Velotouren eingesetzt werden.

**Benutzung von Velo und E-Bike nach Mobilitätszweck, 2021**

Anteile an der Tagesdistanz im Inland

**G3.3.4.2**



Basis: 55 018 Zielpersonen insgesamt und 27 664 erwerbstätige Personen (ohne erwerbstätige Personen mit tiefem Anstellungsgrad)

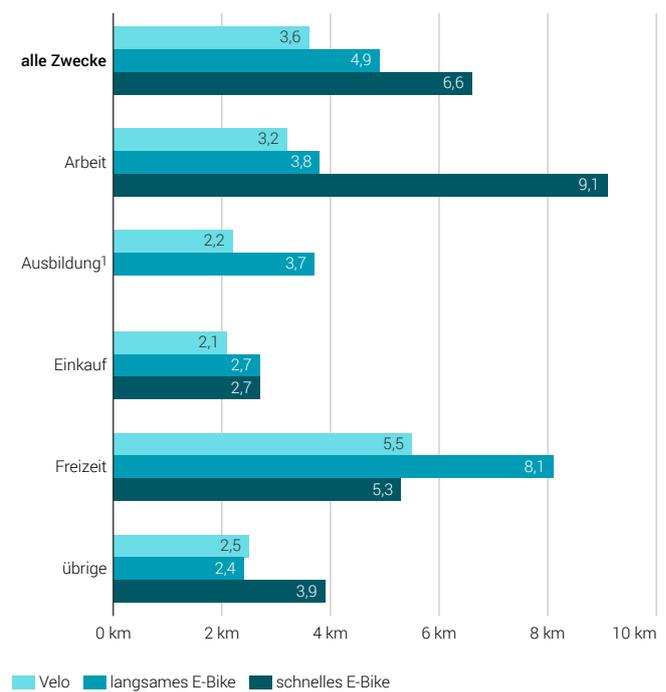
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

**Mittlere Länge der Velo- und E-Bike-Etappen nach Mobilitätszweck, 2021**

im Inland

**G3.3.4.3**



<sup>1</sup> keine Angabe zu den schnellen E-Bikes, Stichprobe zu klein

Basis: 11 319 Velo-Etappen, 2 040 Etappen mit langsamen E-Bikes und 451 Etappen mit schnellen E-Bikes

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

© BFS 2023

*Fahrzeugähnliche Geräte: Trottinette, Inline-Skates usw.*

Seit einigen Jahren sind, gerade in den Städten, vermehrt Leute mit elektrischen Trottinetten unterwegs. Das Phänomen wurde in den Medien stark thematisiert, unter anderem unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit. Die elektrischen Trottinette zählen – zusammen mit ihren nichtelektrischen Pendanten sowie den Inline-Skates, Skateboards usw. – zu den sogenannten fahrzeugähnlichen Geräten (fäG, siehe auch Glossar). Trotz der beträchtlichen medialen Präsenz war 2021 der Anteil der fahrzeugähnlichen Geräte an der Tagesdistanz (0,1%) und der Tagesunterwegszeit (0,7%) bescheiden. Gegenüber 2015 hat ihre Bedeutung tendenziell zwar etwas zugenommen, der Unterschied ist jedoch statistisch nicht signifikant. (Aus erhebungshistorischen Gründen werden die fäG vom Mikrozensus übrigens nicht zum Fuss- und Veloverkehr gezählt, sondern der Sammelkategorie der «übrigen» Verkehrsmittel zugeschlagen, siehe Tabelle T3.3.1.1 auf Seite 26.)

### 3.4 Mobilitätszwecke

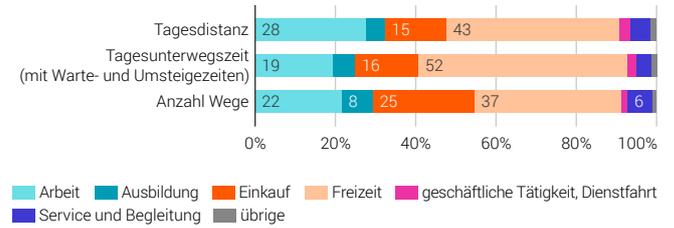
#### 3.4.1 Übersicht über alle Mobilitätszwecke

Wichtigster Mobilitätszweck ist die Freizeit: 43% der Tagesdistanz wurden 2021 im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zurückgelegt (G3.4.1.1). Dies entsprach einer Strecke von 12,9 km pro Person (T3.4.1.1). Der Anteil der Arbeitswege lag bei 28%, jener der Einkaufswege bei 15%. Es folgten die Service- und Begleitwege sowie der Ausbildungsverkehr mit Anteilswerten von je 5%, vor der Kategorie «geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten» mit 3% (Erklärungen zu den einzelnen Mobilitätszwecken finden sich in den entsprechenden Unterkapiteln und im Glossar).

#### Bedeutung der Mobilitätszwecke, 2021

Anteile im Inland

G3.4.1.1



Basis: 55 018 Zielpersonen

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

© BFS 2023

#### Bedeutung der Mobilitätszwecke, 2015 und 2021

Durchschnittswerte pro Person, im Inland

T3.4.1.1

	Tagesdistanz, in km		Tagesunterwegszeit <sup>1</sup> , in Min.		Tägliche Anzahl Wege	
	2015	2021	2015	2021	2015	2021
<b>Total</b>	<b>36,8</b>	<b>30,0</b>	<b>90,4</b>	<b>80,2</b>	<b>3,37</b>	<b>2,75</b>
Arbeit	8,9	8,3	17,3	15,5	0,71	0,60
Ausbildung	1,9	1,4	5,5	4,5	0,25	0,21
Einkauf	4,8	4,6	13,2	12,7	0,75	0,70
Freizeit	16,3	12,9	45,2	41,6	1,30	1,01
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	2,6	0,9	4,4	1,9	0,12	0,04
Service und Begleitung	1,8	1,5	3,6	3,0	0,21	0,17
übrige	0,7	0,4	1,3	1,0	0,03	0,02

<sup>1</sup> mit Warte- und Umsteigezeiten

Basis: 57 090 Zielpersonen 2015 und 55 018 Zielpersonen 2021

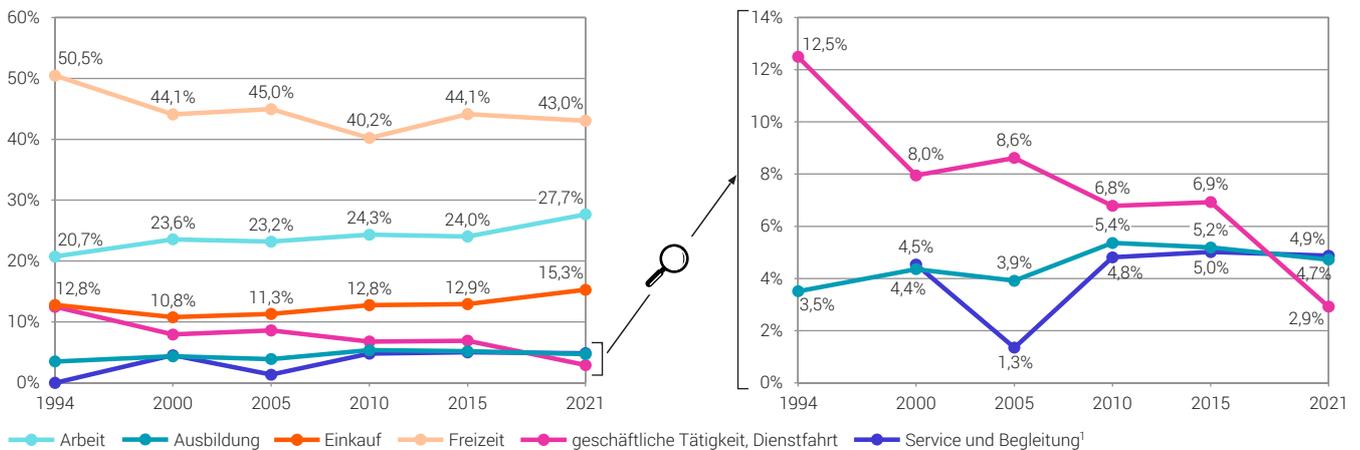
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

#### Bedeutung der Mobilitätszwecke, 1994–2021

Anteile an der Tagesdistanz im Inland

G3.4.1.2



Hinweis: Kategorie der «übrigen» Mobilitätszwecke in der Grafik nicht aufgeführt, Anteil von 1,5% im Jahr 2021

<sup>1</sup> 1994: keine Angaben

Basis 2021: 55 018 Zielpersonen

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

© BFS 2023

Wenn die Tagesunterwegszeit betrachtet wird, fällt die Dominanz des Freizeitverkehrs mit einem Anteil von 52% noch stärker aus. Umgekehrt sinkt der Wert der Arbeitswege auf 19%. Dies lässt sich darauf zurückführen, dass die Arbeitswege mit schnelleren Verkehrsmitteln zurückgelegt werden als die Freizeitwege, zu denen auch mobilitätsbasierte Aussenaktivitäten wie Velotouren oder Spaziergänge gehören (siehe Kapitel 3.4.5). Der Anteil der Einkaufswege an der Anzahl Wege war mit 25% deutlich höher als ihr Anteil an der Distanz (15%) und der Unterwegszeit (16%). Die Einkaufswege waren demnach vergleichsweise kurz.

Der Zeitvergleich zeigt, dass die Tagesdistanzen 2021 gegenüber der letzten Erhebung 2015 bei fast allen Mobilitätszwecken signifikant kürzer geworden sind (T3.4.1.1, Seite 41). Die einzige Ausnahme stellen die Einkaufswege dar, die zwar ebenfalls einen Rückgang verzeichneten, der jedoch die Schwelle der statistischen Signifikanz nicht ganz erreichte. Entsprechend haben die Einkaufswege im Verhältnis zu den anderen Mobilitätszwecken an Bedeutung gewonnen: Ihr Anteil an den Tagesdistanzen stieg von 13% im Jahr 2015 auf besagte 15% im Jahr 2021 (G3.4.1.2, Seite 41). Auch der Anteil der Arbeitswege hat (trotz eines leichten Rückgangs bei den absoluten Distanzen) zugenommen, und zwar von 24% auf 28%.

Stark verkürzt, nämlich um nahezu zwei Drittel, haben sich die Distanzen, die für geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten zurückgelegt wurden. Folglich sank auch deren Anteil an sämtlichen Tagesdistanzen, und zwar von 7% im Jahr 2015 auf 3% im Jahr 2021. Dazu dürfte nicht zuletzt der Umstand beigetragen haben, dass 2021 angesichts der Covid-Pandemie viele Geschäftssitzungen in den virtuellen Raum verlegt wurden, wodurch die entsprechenden Ortswechsel wegfielen. Nicht signifikant verändert hat sich im Vergleich zu 2015 die relative Bedeutung der Freizeitwege, der Ausbildungswege sowie der Service- und Begleitwege: Bei diesen Zwecken entsprach der Rückgang der absoluten Distanzen mehr oder weniger dem des Gesamtverkehrs, sodass ihre Anteile an der Tagesdistanz etwa gleich geblieben sind.

### Anteile der Mobilitätszwecke und Mobilitätszweckkombinationen an der Anzahl Ausgänge, 2021

im Inland

G3.4.1.3



Basis: 67 315 Ausgänge

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

© BFS 2023

### Häufige Kombinationen von Mobilitätszwecken

Wenn die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz 2021 ihr Haus verliessen, taten sie dies in 16% der Fälle nicht nur für eine Art von Zweck, sondern kombinierten im Verlauf eines Ausgangs zwei oder mehr unterschiedliche Zwecke (unterschiedliche Zweckkategorien) miteinander (G3.4.1.3; zum Begriff des Ausgangs siehe Kapitel 3.2.3). Die häufigste Kombination stellte dabei die Verbindung von Einkaufs- mit Freizeitwegen dar (4% aller Ausgänge). Die Kombination aus Arbeit und Einkauf kam auf einen Anteil von 3%, jene aus Arbeit und Freizeit auf 2%. Verglichen mit der Erhebung 2015 hat die Bedeutung der «kombinierten» Ausgänge 2021 etwas abgenommen, während die Anteile der verschiedenen Arten von Ausgängen, die nur *einem* Zweck dienten, beinahe alle zunahmen. Einen Rückgang verzeichneten einzig die Ausgänge, die ausschliesslich dem Zweck «geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt» dienten.

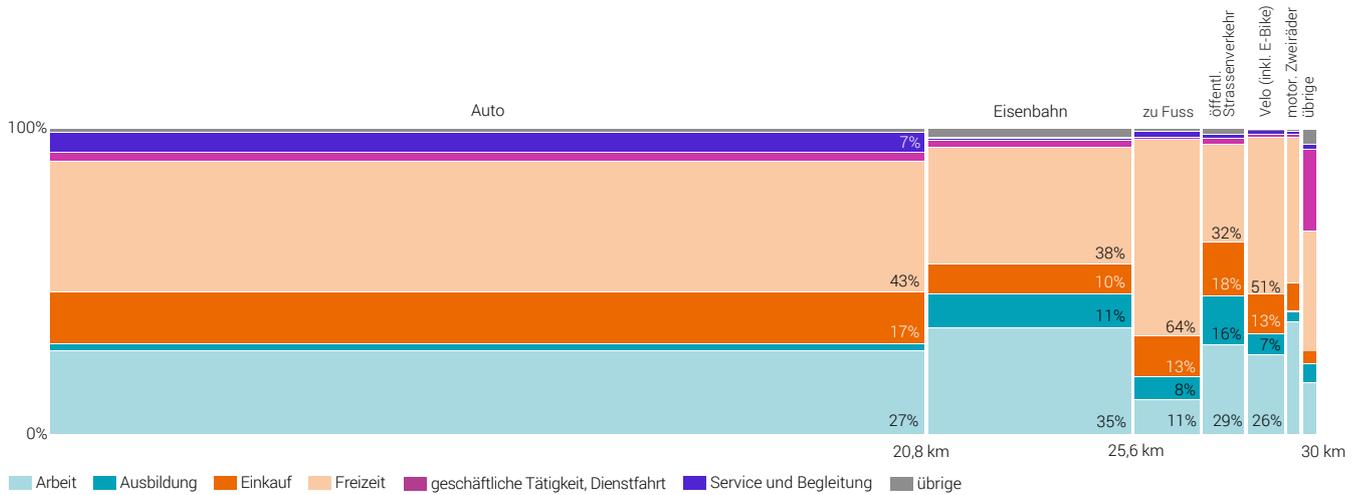
### Zwecke nach Verkehrsmittel

Die Freizeitwege machten bei allen im Kapitel 3.3 unterschiedenen Verkehrsmitteln respektive Fortbewegungsarten den grössten Anteil an der Tagesdistanz aus (wobei aber im Fall der Eisenbahn und des öffentlichen Strassenverkehrs die Arbeitswege nur unwesentlich und statistisch nicht signifikant kürzer waren) (G3.4.1.4, Seite 43). Beim distanzmässig wichtigsten Verkehrsmittel, dem Auto, dienten 43% der zurückgelegten Kilometer der Freizeit. Am grössten war der Freizeitanteil jedoch beim Fussverkehr, bei dem dieser Zweck fast zwei Drittel (64%) der zurückgelegten Kilometer auf sich vereinte. Die Arbeitswege kamen bei den motorisierten Zweirädern und bei der Eisenbahn auf besonders hohe Anteile (37% bzw. 35%), die Ausbildungswege dagegen beim öffentlichen Strassenverkehr (16%). Die Mobilitätszwecke Einkauf sowie Service und Begleitung wiesen beim Personenwagen relativ grosse Distanzanteile auf (17% bzw. 7%). Diese beiden Zwecke gehen häufig oder immer mit der Beförderung von Sachen oder mit Personentransporten einher, wozu das Auto gut geeignet ist.

Der erwähnte Rückgang der Freizeitdistanzen 2021 gegenüber 2015 betraf die Strecken mit der Eisenbahn (–38%) und dem öffentlichen Strassenverkehr (–33%) stärker als die mit dem Auto (–15%) oder zu Fuss (–11%) (G3.4.1.5, Seite 43). Beinahe unverändert blieben die mit dem Velo für Freizeitwecke zurückgelegten Distanzen. Für die Arbeit wurden 2021 mit dem öffentlichen Strassenverkehr, der Eisenbahn und zu Fuss jeweils gut ein Viertel weniger Kilometer zurückgelegt, wogegen die Arbeitswege mit dem Velo und dem Auto tendenziell (aber nicht signifikant) länger geworden sind. (Die in der Grafik G3.4.1.5, Seite 43, dargestellten Veränderungen sind aufgrund der teilweise grossen Vertrauensintervalle mit Vorsicht zu lesen. Siehe dazu das Kapitel 5.3.)

**Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Mobilitätszweck und Verkehrsmittel, 2021**  
im Inland

G3.4.1.4

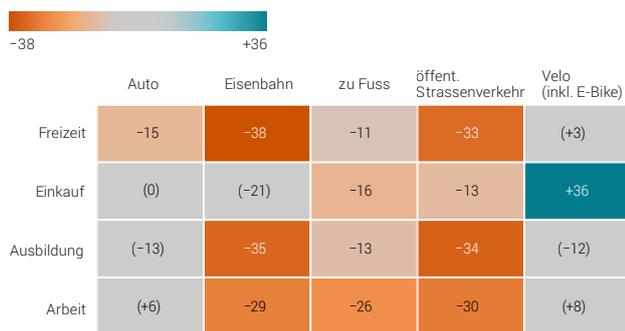


Basis: 55 018 Zielpersonen

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

© BFS 2023

**Veränderung der mittleren Tagesdistanz pro Person nach ausgewählten Mobilitätszwecken und Verkehrsmitteln, zwischen 2015 und 2021**  
G3.4.1.5



■ Zu- oder Abnahme statistisch nicht signifikant (Stichprobe zu klein)

Basis: 57 090 Zielpersonen 2015 und 55 018 Zielpersonen 2021

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

© BFS 2023

*Verteilung der Mobilitätszwecke über den Tag*

Je nach Tageszeit sind die Anteile der verschiedenen Mobilitätszwecke am Gesamtverkehr unterschiedlich hoch (G3.4.1.6, Seite 44). Der Arbeits- und der Ausbildungsverkehr fallen vor allem am Morgen stark ins Gewicht. Zwischen 7 und 8 Uhr befanden sich 2021 im Mittel der Tage (inkl. Wochenende) rund 11% der Bevölkerung (zumindest zeitweise) auf dem Weg zur Arbeit und 6% begaben sich zur Ausbildungsstätte. Beide Mobilitätszwecke wiesen zudem weitere, wenn auch tiefere Spitzen am Mittag sowie am Nachmittag oder früheren Abend auf. Der Freizeitverkehr nahm im Verlauf des Tages bis etwa 14 Uhr fast kontinuierlich zu und erreichte dann ein «Plateau», das bis 18 Uhr anhielt. Schon ab ungefähr 8 Uhr übertraf die Freizeit alle übrigen Mobilitätszwecke und behielt ihre dominierende Rolle bis in die späten

Nachtstunden bei. Der Einkaufsverkehr war den ganzen Tag über von einiger Bedeutung, mit einer leicht ausgeprägten Spitze zwischen 9 und 11 Uhr.

Wenn lediglich die Autolenkerinnen und -lenker betrachtet werden (G3.4.1.6, Seite 44, mittlere Grafik), fällt auf, dass der Personenwagenverkehr in den Morgenstunden bis 8 Uhr zum grössten Teil Arbeitsverkehr war. Am Vormittag dominierten dann der Freizeit- und Einkaufsverkehr, während am Mittagsverkehr die drei Mobilitätszwecke Arbeit, Freizeit und Einkauf in ähnlichem Ausmass beteiligt waren. Zur Tageshöchstspitze zwischen 17 und 18 Uhr trug der Arbeitsverkehr am meisten bei, gefolgt vom Freizeit- und vom Einkaufsverkehr.

Der Eisenbahnverkehr wies, wie schon im Kapitel 3.3.1 gesehen, im Vergleich zum Autoverkehr weitaus markantere Morgen- und Abendspitzen und mithin eine zeitlich besonders konzentrierte Belastung der Infrastruktur auf. Bei Betrachtung der Mobilitätszweckanteile (G3.4.1.6, Seite 44, untere Grafik) lassen sich dafür vier Hauptgründe ausmachen:

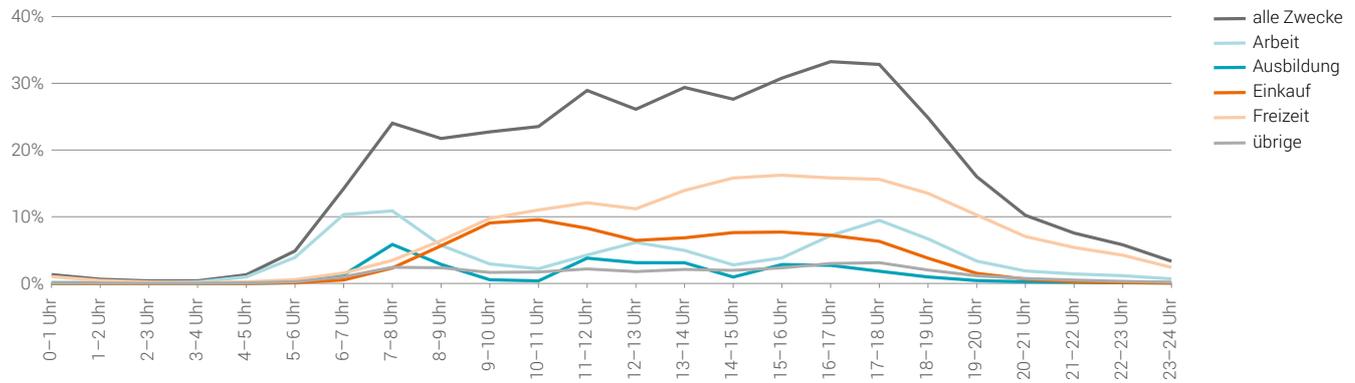
- Erstens spielte bei der Eisenbahn auch der Ausbildungsverkehr eine wichtige Rolle, und dessen Spitzen deckten sich weitgehend mit jenen des Arbeitsverkehrs.
- Zweitens wies der Arbeitsverkehr keine nennenswerten Spitzen zur Tagesmitte auf. Wer mit dem Zug zur Arbeit fährt, ist an den Fahrplan gebunden und legt häufig längere Strecken zurück, weshalb sich eine Heimkehr über Mittag weniger anbietet.
- Drittens fehlten bei der Eisenbahn weitgehend die «antizyklischen» Effekte des Einkaufsverkehrs. Bei den Autos fielen die Spitzen für Einkäufe in Zeiten mit geringem Arbeitsverkehr, was zu einem Ausgleich des Verkehrsaufkommens während des Tages führte.
- Viertens waren bei der Eisenbahn auch die übrigen Mobilitätszwecke (geschäftliche Tätigkeit und Dienstfahrt, Service und Begleitung), die sich ebenfalls recht gleichmässig über den Tag verteilen, von kleinerer Bedeutung als beim Autoverkehr.

### Mobile Personen im Tagesverlauf nach Mobilitätswert, 2021

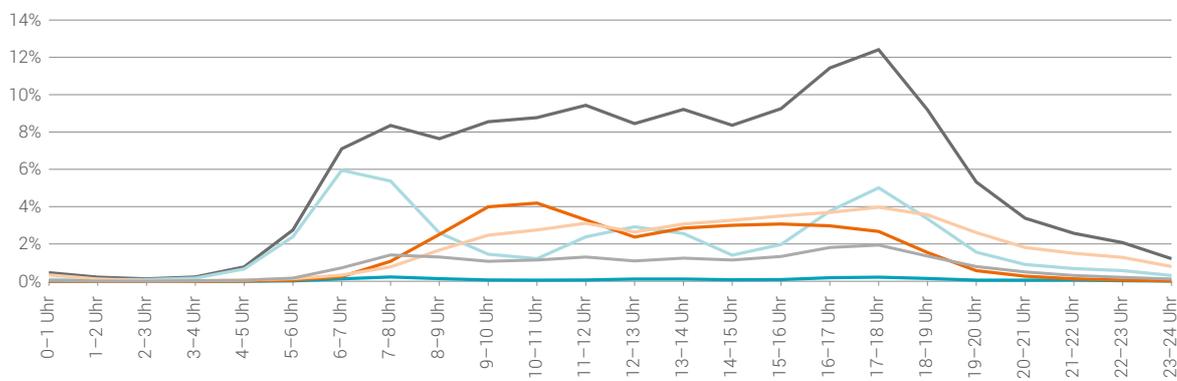
Anteil der Bevölkerung (ab 6 Jahren) unterwegs; im Inland

G3.4.1.6

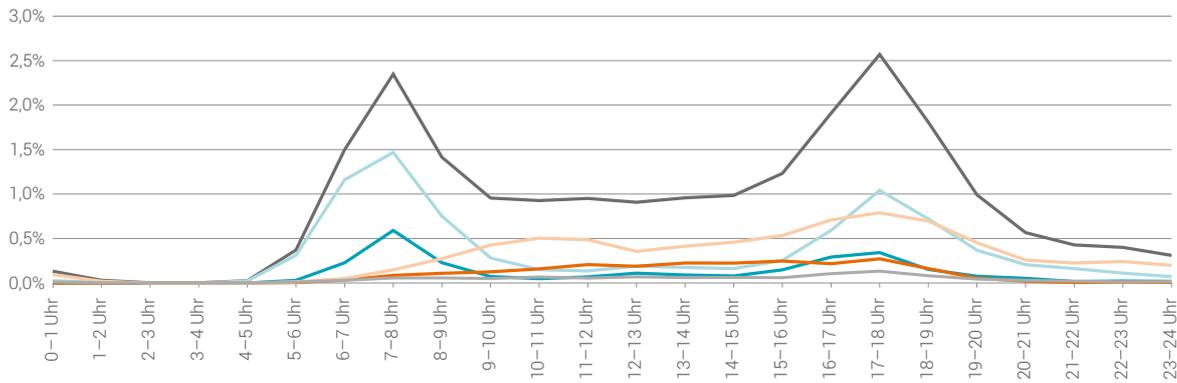
#### Alle Verkehrsmittel



#### Nur mit dem Auto (als Lenker/in)



#### Nur mit der Eisenbahn



Hinweis: unterschiedliche Prozentskalen bei den Verkehrsmitteln beachten

Basis: 55 018 Zielpersonen

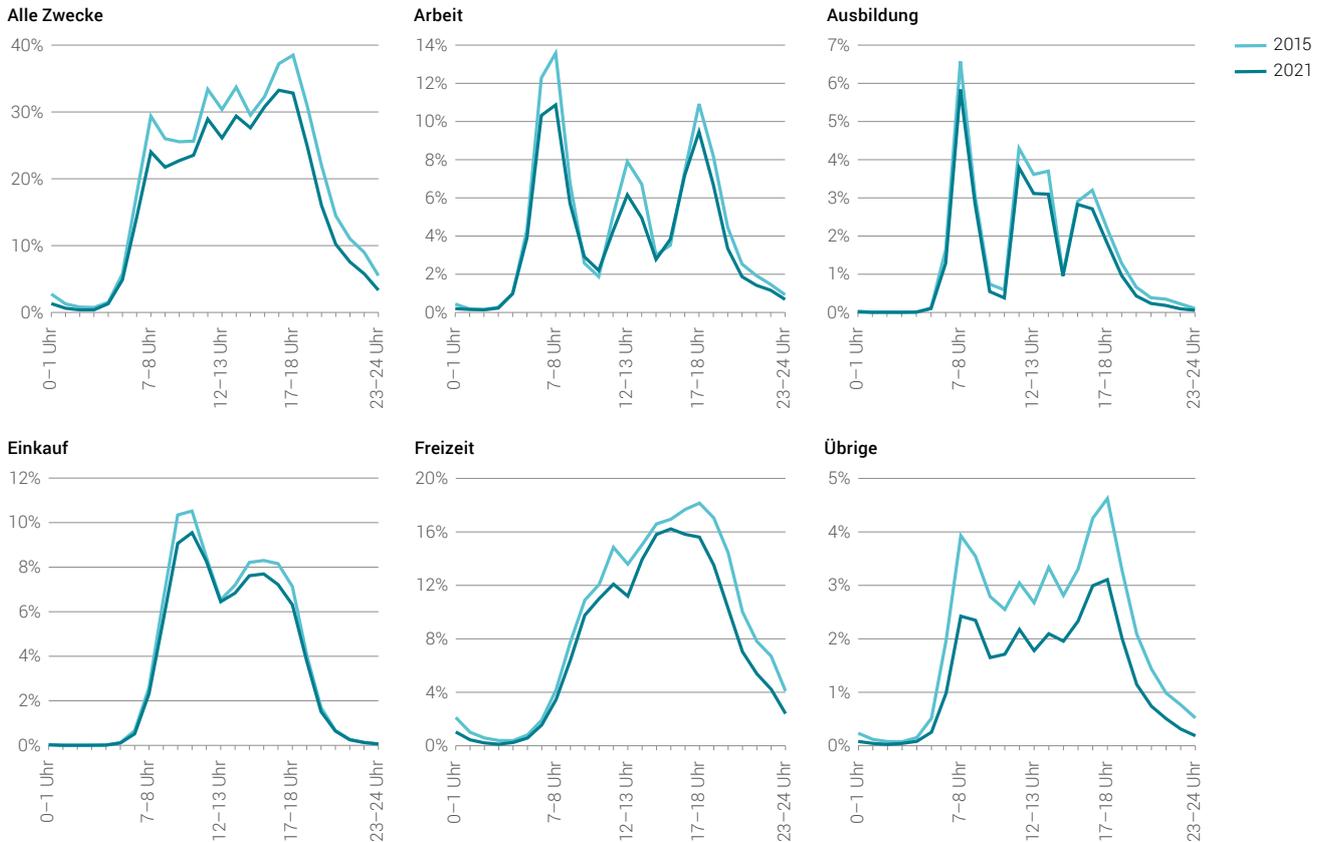
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

## Mobile Personen im Tagesverlauf nach Mobilitätszweck, 2015 und 2021

Anteil der Bevölkerung (ab 6 Jahren) unterwegs; im Inland

G3.4.1.7



Hinweis: unterschiedliche Prozentskalen bei den einzelnen Mobilitätszwecken beachten

Basis: 57 090 Zielpersonen 2015 und 55 018 Zielpersonen 2021

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

© BFS 2023

Werden die Tagesverlaufskurven der verschiedenen Mobilitätszwecke mit denen des Jahres 2015 verglichen (G3.4.1.7), kann Folgendes festgestellt werden:

- Die Mobilität für die Arbeit, die Ausbildung und die Einkäufe nahm vornehmlich zu den jeweiligen Verkehrs-Spitzenzeiten ab. Infolgedessen verteilte sich der Verkehr bei diesen drei Zwecken 2021 etwas gleichmässiger über den Tag als noch 2015.
- Der Freizeitverkehr nahm zu sämtlichen Tages- und Nachtzeiten signifikant ab, besonders stark jedoch am Mittag, am späteren Nachmittag und am Abend.
- Der Rückgang bei den übrigen Mobilitätszwecken (summiert) betraf ebenfalls sämtliche Tages- und Abendstunden und war zudem besonders stark ausgeprägt. Dies kann vor allem auf den «Einbruch» bei den Geschäftswegen (siehe weiter vorne) zurückgeführt werden.

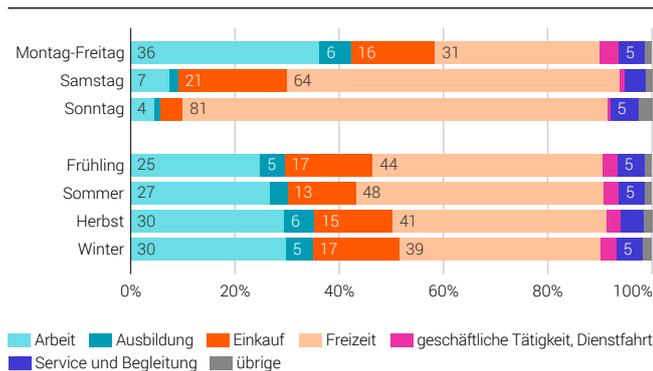
### Zwecke nach Wochentag und Jahreszeit

Die Freizeitwege sind erwartungsgemäss an den Wochenenden von besonders grosser Bedeutung (G3.4.1.8, Seite 46). 2021 erreichten sie am Samstag einen Anteil an der Tagesdistanz von 64%, am Sonntag gar einen solchen von 81%. Unter der Woche dagegen lag ihr Anteilswert mit 31% etwas tiefer als derjenige der Arbeitswege (36%). 2015 war dies noch anders gewesen: Damals wurden unter der Woche für die Freizeit etwa gleich viele Kilometer zurückgelegt wie für die Arbeit.

Über die Jahreszeiten blieben die Anteile der verschiedenen Mobilitätszwecke an der Tagesdistanz vergleichsweise konstant. Im Sommer war jedoch der Anteil der Freizeitwege etwas grösser als in den anderen Jahreszeiten, insbesondere als im Winter und Herbst.

### Mobilitätsw Zwecke nach Wochentag und Jahreszeit, 2021

Anteile an der Tagesdistanz im Inland **G3.4.1.8**



Basis: 55 018 Zielpersonen

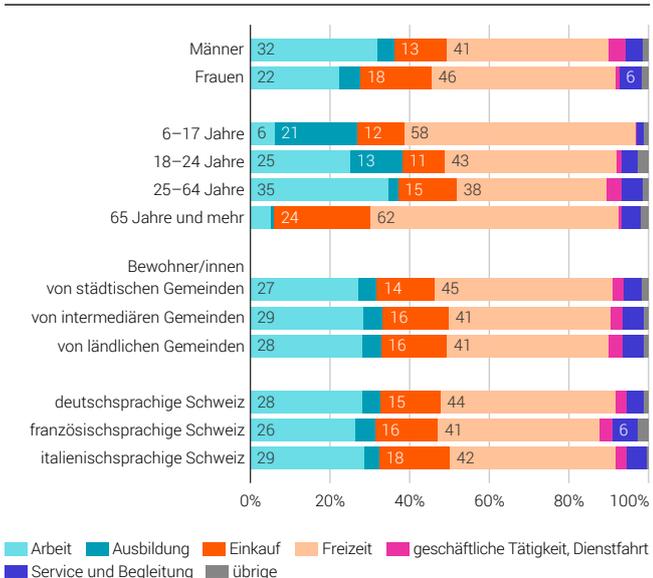
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) © BFS 2023

### Zwecke nach Bevölkerungsgruppen

Bei den Männern war der Anteil der Arbeitswege an der Tagesdistanz deutlich grösser als bei den Frauen (32% gegenüber 22%) (G 3.4.1.9). Denn Männer legten pro Arbeitsweg längere Strecken zurück (siehe Kapitel 3.4.2) und wiesen ausserdem eine höhere Erwerbsquote und einen höheren durchschnittlichen Beschäftigungsgrad auf. Dafür waren bei den Frauen die Anteile der Einkaufs- und der Freizeitwege grösser.

### Mobilitätsw Zwecke nach Bevölkerungsgruppen, Urbanisierungsgrad und Sprachregion, 2021

Anteile an der Tagesdistanz im Inland **G3.4.1.9**



Basis: 55 018 Zielpersonen

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) © BFS 2023

Ausgeprägte Unterschiede zeigen sich erwartungsgemäss bei einer nach Altersgruppen differenzierten Betrachtung: Bei den Kindern und Jugendlichen fielen die Ausbildungs- und die Freizeitwege vergleichsweise stark ins Gewicht, bei den 25- bis 64-Jährigen die Arbeitswege und bei den Personen ab 65 Jahren erneut die Freizeit-, aber auch die Einkaufswege. (Detailliertere Auswertungen zu den Mobilitätsw Zwecken der verschiedenen Altersgruppen finden sich im Vertiefungskapitel 3.5.1.)

Die städtischen und ländlichen Gebiete unterschieden sich in Bezug auf die Mobilitätsw Zweckanteile nur geringfügig. Gleiches gilt auch für die verschiedenen Sprachregionen.

### 3.4.2 Arbeitswege

Die Arbeitswege umfassen sämtliche Fahrten und Fussdistanzen, die zum Aufsuchen des Arbeitsplatzes, nicht aber im Rahmen der Arbeit selbst unternommen werden (siehe Box). 2021 machten die Arbeitswege, bezogen auf die Gesamtbevölkerung, rund 28% der Tagesdistanz aus (T 3.4.2.1, Seite 47). Dies entsprach pro Person und Tag 8,3 km. Wenn ausschliesslich die Gruppe der Erwerbstätigen betrachtet wird, steigt der Distanzanteil der Arbeitswege auf 38%. Von Montag bis Freitag legten die Erwerbstätigen sogar 49% der Tagesdistanz zu Arbeitszwecken zurück. Bei den erwerbstätigen Männern waren die Arbeitswege mit einem Anteil von 42% (bezogen auf die ganze Woche) von grösserer Bedeutung als bei den erwerbstätigen Frauen (32%). Gründe dafür sind unter anderem, dass Frauen kürzere Arbeitswege haben und häufiger Teilzeit arbeiten.

Die Erwerbstätigen, die zumindest einen Teil ihrer Arbeit auch zu Hause erledigen können, legten pro Tag durchschnittlich 12,8 km für die Arbeit zurück, was 34% der gesamten täglichen Distanz entsprach. Bei den Erwerbstätigen ohne Möglichkeit der Heimarbeit lagen die entsprechenden Werte mit 15,3 km beziehungsweise 41% erwartungsgemäss höher. Allzu gross fiel der Unterschied jedoch nicht aus, auch weil Personen mit der Möglichkeit der Heimarbeit zwar weniger, dafür im Durchschnitt längere Wege für die Arbeit zurücklegten. Die Arbeitswege

#### Arbeitswege

Als Arbeitswege zählen die Pendlerwege zwischen Wohn- und Arbeitsstätte sowie Strecken, die von anderen Orten aus zum Arbeitsplatz führen, so etwa der Rückweg ins Büro nach einem Restaurantbesuch. Nicht berücksichtigt werden dagegen sämtliche Strecken, die im Rahmen der Arbeit selber absolviert werden, zum Beispiel Kundenbesuche, Fahrten zu Sitzungen usw. Diese werden unter der Kategorie «geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt» erfasst (siehe Kapitel 3.4.1).

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

[www.transport-stat.admin.ch](http://www.transport-stat.admin.ch) → Personenverkehr → Pendlermobilität

## Kenngrößen der Arbeitswege, 2021

Durchschnittswerte; im Inland

T3.4.2.1

	Anteil der Arbeitswege an der Tagesdistanz, in %		Anteil der Arbeitswege an der Tagesunterwegszeit <sup>1</sup> , in %		Anteil der Arbeitswege an allen Wegen, in %		Anzahl Arbeitswege pro Person und Tag		Distanz pro Arbeitsweg, in km	Zeitbedarf <sup>1</sup> pro Arbeitsweg, in Min.	Anzahl Etappen pro Arbeitsweg
	gesamte Bevölkerung	erwerbstätige Bevölkerung	gesamte Bevölkerung	erwerbstätige Bevölkerung	gesamte Bevölkerung	erwerbstätige Bevölkerung	gesamte Bevölkerung	erwerbstätige Bevölkerung			
<b>Total</b>	<b>27,7</b>	<b>37,9</b>	<b>19,4</b>	<b>29,8</b>	<b>21,7</b>	<b>33,9</b>	<b>0,6</b>	<b>1,0</b>	<b>13,9</b>	<b>26,1</b>	<b>1,5</b>
<b>Wochentag</b>											
Montag bis Freitag	36,3	49,1	25,8	40,4	26,1	41,1	0,8	1,3	14,1	26,3	1,5
Samstag	7,4	9,9	5,3	7,5	7,2	10,6	0,2	0,3	12,6	24,1	1,5
Sonntag	4,5	6,1	2,9	4,3	5,9	9,0	0,1	0,2	12,1	23,1	1,5
<b>Geschlecht</b>											
Männer	32,0	41,7	22,5	33,1	24,9	37,4	0,7	1,1	15,5	26,9	1,4
Frauen	22,3	32,4	16,1	26,0	18,4	30,1	0,5	0,9	11,8	25,0	1,6
<b>Möglichkeit, zu Hause zu arbeiten<sup>2</sup></b>											
Arbeit zu Hause möglich	*	34,1	*	25,4	*	27,9	*	0,8	15,5	27,0	1,5
Arbeit zu Hause nicht möglich	*	41,4	*	33,9	*	39,2	*	1,2	13,1	25,0	1,4

\* entfällt, weil Begriffe nicht anwendbar

<sup>1</sup> mit Warte- und Umsteigezeiten

<sup>2</sup> Antwort auf die Frage: «Dürfen oder können Sie einen Teil Ihrer Arbeit daheim erledigen?»

Basis gesamte Bevölkerung: 55 018 Zielpersonen; Basis erwerbstätige Bevölkerung: 27 672 Erwerbstätige (ohne Erwerbstätige in Ausbildung mit tiefem Anstellungsgrad)

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

© BFS 2023

massen bei ihnen durchschnittlich 15,5 km gegenüber 13,1 km bei Personen ohne Möglichkeit der Heimarbeit. Gerade auch der Anteil der besonders langen Wege von mehr als 50 km war bei den Personen, die ihre Arbeit zumindest teilweise zu Hause erledigen können, höher (7% gegenüber 4%). Eventuell hängt dies mit den Berufsfeldern zusammen, in denen partielles Home-Office besonders häufig vorkommt. Weitere Gründe könnten sein, dass Erwerbstätige, die tageweise zu Hause arbeiten, bereit sind, an den übrigen Tagen einen umso längeren Arbeitsweg auf sich zu nehmen, oder dass Erwerbstätigen mit langen Arbeitswegen von ihren Firmen eher erlaubt wird, teilweise von zu Hause aus zu arbeiten.

Über sämtliche Erwerbstätige hinweg betrachtet, erstreckte sich ein einzelner Arbeitsweg 2021 im Schnitt über 13,9 km, dauerte 26,1 Minuten und setzte sich aus 1,5 Etappen zusammen. 2015 war die mittlere Länge eines Arbeitswegs mit 12,4 km noch 1,5 km kürzer gewesen.

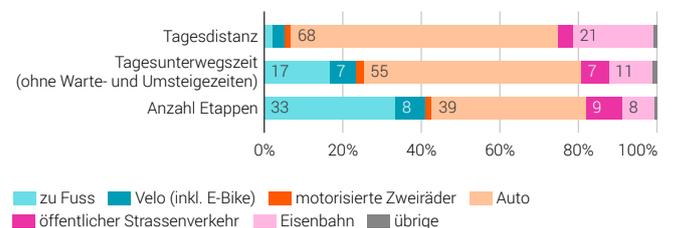
Die für die Arbeit zurückgelegten Distanzen wurden 2021 zu mehr als zwei Dritteln, nämlich zu 68%, mit dem Auto absolviert (G3.4.2.1). Es folgten die Eisenbahn mit einem Anteil von 21% und der öffentliche Strassenverkehr mit 4%. Der öffentliche Verkehr kam somit auf einen Distanzanteil von insgesamt einem Viertel.

2015, also vor der Covid-Pandemie, hatte der ÖV-Anteil noch fast ein Drittel betragen (zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl bei den Arbeitswegen zwischen 2015 und 2021 siehe auch die Grafik G3.4.1.5 auf Seite 43). Die Fusstrecken waren bezogen auf die Distanz mit einem Anteil von 2% im Jahr 2021 relativ unbedeutend, vereinigten jedoch 17% der Tagesunterwegszeit und 33% der Etappen auf sich.

## Eingesetzte Verkehrsmittel auf Arbeitswegen, 2021

Anteile im Inland

G3.4.2.1



Basis: 44 322 Arbeitsetappen im Inland

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

© BFS 2023

### 3.4.3 Ausbildungswege

Als Ausbildungswege werden Strecken bezeichnet, die zur Erreichung irgendeiner Art von Bildungsstätte zurückgelegt werden, sei es eine Schule, eine Universität oder auch ein Kurslokal. Bezogen auf die Gesamtbevölkerung stellten die Ausbildungswege 2021 mit einem Distanzanteil von 5% einen eher zweitrangigen Mobilitätszweck dar (T 3.4.3.1). Anders jedoch für Personen, die in Ausbildung stehen: Diese wendeten mehr als ein Fünftel, nämlich 22%, ihrer Tagesdistanz für Ausbildungswege auf. Von Montag bis Freitag erreichte dieser Wert sogar 32%, wohingegen er am Samstag und Sonntag, wenn die meisten Bildungsstätten geschlossen sind, auf 2% sank.

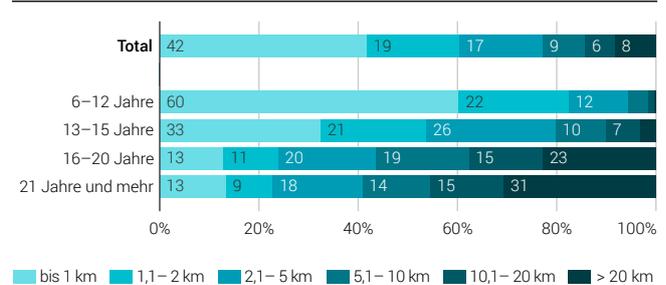
Männer und Frauen in Ausbildung unterscheiden sich hinsichtlich der Anteile der Ausbildungswege an der täglichen Distanz, Unterwegszeit und Anzahl Etappen nicht voneinander. Anders die verschiedenen Altersgruppen: Bei den Jugendlichen ab 13 Jahren und den Erwachsenen machten die Ausbildungswege mit Anteilen zwischen (je nach Altersstufe) 22% und 29% einen deutlich grösseren Teil der Tagesdistanz aus als bei den Kindern zwischen 6 und 12 Jahren (15%). Hauptgrund dafür sind die sehr ungleichen Weglängen: Bei den Kindern zwischen 6 und 12 Jahren massen 60% der Ausbildungswege höchstens 1 km, während die ab 21-Jährigen nach Bewältigung dieser Distanz ihre Ausbildungsstätte erst zu 13% erreicht hatten (G 3.4.3.1).

Der Distanzanteil des öffentlichen Verkehrs war bei den Ausbildungswegen mit 51% auch 2021 deutlich höher als jener des Autos mit 34% (G 3.4.3.2, Seite 49). Allerdings war der ÖV im Jahr 2015 noch dominanter gewesen (Anteil von 57% gegenüber 29% beim Auto; für die Veränderung der Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen seit 2015 siehe auch G 3.4.1.5 auf Seite 43).

#### Länge der Ausbildungswege nach Alter, 2021

Anteile im Inland

G 3.4.3.1



Basis: 12 879 Ausbildungswege im Inland

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

© BFS 2023

### Kenngrossen der Ausbildungswege, 2021

Durchschnittswerte; im Inland

T 3.4.3.1

	Anteil der Ausbildungswege an der Tagesdistanz, in %		Anteil der Ausbildungswege an der Tagesunterwegszeit <sup>1</sup> , in %		Anteil der Ausbildungswege an allen Wegen, in %		Anzahl Ausbildungswege pro Person und Tag		Distanz pro Ausbildungsweg, in km	Zeitbedarf <sup>1</sup> pro Ausbildungsweg, in Min.	Anzahl Etappen pro Ausbildungsweg
	gesamte Bevölkerung	Bevölkerung in Ausbildung	gesamte Bevölkerung	Bevölkerung in Ausbildung	gesamte Bevölkerung	Bevölkerung in Ausbildung	gesamte Bevölkerung	Bevölkerung in Ausbildung			
<b>Total</b>	<b>4,7</b>	<b>22,2</b>	<b>5,6</b>	<b>28,6</b>	<b>7,7</b>	<b>38,6</b>	<b>0,2</b>	<b>1,1</b>	<b>6,7</b>	<b>21,1</b>	<b>1,6</b>
<b>Wochentag</b>											
Montag bis Freitag	6,0	32,2	7,5	39,1	9,7	47,8	0,3	1,6	6,3	20,7	1,6
Samstag	1,7	2,5	1,2	2,5	1,2	2,8	0,0	0,1	17,0	31,9	1,6
Sonntag	1,3	1,8	0,7	1,9	0,9	1,9	0,0	0,0	23,4	37,4	1,2
<b>Geschlecht</b>											
Männer	4,2	22,1	5,5	28,7	7,9	38,6	0,2	1,1	6,4	20,6	1,6
Frauen	5,4	22,3	5,7	28,6	7,5	38,7	0,2	1,1	7,0	21,7	1,6
<b>Alter</b>											
6-12 Jahre	14,6	14,6	31,3	31,3	48,8	48,8	1,5	1,5	1,6	13,3	1,2
13-15 Jahre	29,0	29,4	38,2	38,7	50,7	51,0	1,5	1,5	4,0	19,1	1,8
16-20 Jahre	20,8	26,2	20,3	25,3	18,4	22,8	0,5	0,6	14,2	36,3	2,5
21 Jahre und mehr	2,6	22,0	1,7	19,2	1,4	15,2	0,0	0,4	22,3	38,6	2,1

<sup>1</sup> mit Warte- und Umsteigezeiten

Basis gesamte Bevölkerung: 55 018 Zielpersonen; Basis Bevölkerung in Ausbildung: 9789 Zielpersonen in Ausbildung

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

© BFS 2023

Unter anderem weil der ÖV in der Regel in Kombination mit Fussstrecken verwendet wird (siehe Kapitel 3.3.3), vereinten diese 2021 mehr als die Hälfte der Ausbildungs-Etappen auf sich. Ein wichtiger Grund für die vielen Fuss-Etappen ist aber auch, dass ein grosser Teil der Kinder nach wie vor zu Fuss zur Schule geht: Bei den 6- bis 15-Jährigen machten die Fussstrecken 2021 wie schon 2015 nahezu zwei Drittel, nämlich 62%, aller Etappen auf Ausbildungswegen aus (G3.4.3.3). Das Velo kam auf einen Anteil von 10%, womit der langfristige Abnahmetrend bei diesem Verkehrsmittel nach einer vorübergehenden Stabilisierung 2015 (11%) eine Fortsetzung gefunden hat. Im Gegenzug haben die Etappen mit fahrzeugähnlichen Geräten wie Trottinetten oder Skateboards von 4% im Jahr 2015 auf 6% im Jahr 2021 zugenommen (in der Grafik Teil von «übrige»). Der Anteil der Auto-Etappen verharrt seit 2010 unverändert bei 6%. Somit haben «Elterntaxi-Fahrten» auf Schulwegen – zumindest landesweit betrachtet – weder zu- noch abgenommen.

### 3.4.4 Einkaufswege

Zu den Einkaufswegen werden Einkäufe im engeren Sinne, aber auch Besorgungen wie Post- oder Bankgänge sowie für die Inanspruchnahme von Dienstleistungen zurückgelegte Wege (zum Beispiel Arztbesuche) gezählt. Die Einkaufswege machten 2021 insgesamt 15% der Tagesdistanz aus und haben damit – wie schon in Kapitel 3.4.1 gesehen – im Vergleich zu 2015 (13%) etwas an Bedeutung gewonnen.

Besonders viele Einkäufe werden am Samstag erledigt: An diesem Tag betrug 2021 der Distanzanteil der Einkaufswege 21% (T3.4.4.1). Vergleichsweise unbedeutend waren die Einkaufswege mit einem Anteil von 4% erwartungsgemäss am Sonntag.

### Kenngrössen der Einkaufswege, 2021

Durchschnittswerte; im Inland

T3.4.4.1

	Anteil der Einkaufswege an der Tagesdistanz, in %	Anteil der Einkaufswege an der Tagesunterwegszeit <sup>1</sup> , in %	Anteil der Einkaufswege an allen Wegen, in %	Anzahl Einkaufswege pro Person und Tag	Distanz pro Einkaufsweg, in km	Zeitbedarf <sup>1</sup> pro Einkaufsweg, in Min.	Anzahl Etappen pro Einkaufsweg
<b>Total</b>	<b>15,3</b>	<b>15,8</b>	<b>25,3</b>	<b>0,7</b>	<b>6,6</b>	<b>18,3</b>	<b>1,3</b>
<b>Wochentag</b>							
Montag bis Freitag	16,2	17,3	25,7	0,8	6,4	17,9	1,3
Samstag	20,8	21,0	35,0	0,9	7,3	19,7	1,3
Sonntag	4,3	3,5	8,2	0,1	8,2	19,7	1,2
<b>Geschlecht</b>							
Männer	13,2	13,7	23,1	0,6	6,9	17,6	1,3
Frauen	17,9	18,1	27,6	0,7	6,3	18,8	1,3

<sup>1</sup> mit Warte- und Umsteigezeiten

Basis: 55 018 Zielpersonen

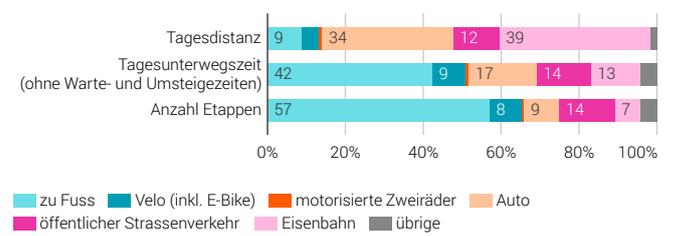
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

### Eingesetzte Verkehrsmittel auf Ausbildungswegen, 2021

Anteile im Inland

G3.4.3.2



Basis: 20 411 Ausbildungs-etappen im Inland

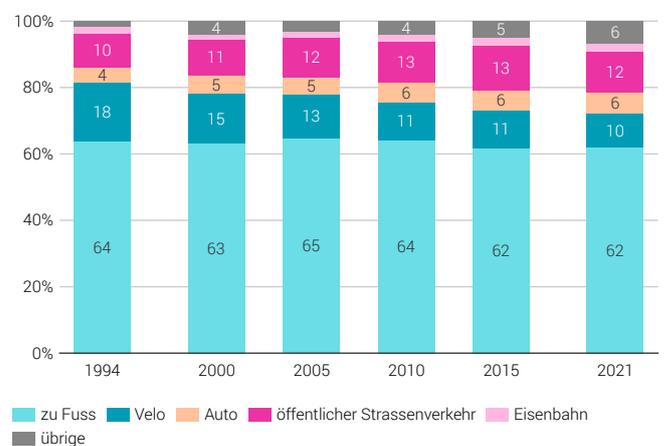
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

### Von 6- bis 15-Jährigen eingesetzte Verkehrsmittel auf Ausbildungswegen, 1994–2021

Anteile an der Anzahl Etappen im Inland

G3.4.3.3



Basis 2021: 13 362 Ausbildungs-etappen im Inland

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

© BFS 2023

Bei den Frauen war der Anteil der Einkaufswege an der Tagesdistanz höher als bei den Männern (18% gegenüber 13%). Dies hat jedoch vor allem damit zu tun, dass Frauen für andere Zwecke kürzere Distanzen zurücklegten, wodurch bei ihnen die relative Bedeutung der Einkäufe zunahm. In absoluten Zahlen waren die Einkaufsdistanzen der Frauen nämlich nur geringfügig (und nicht signifikant) länger als die der Männer.

Einkaufswege sind vergleichsweise kurz. Ein einzelner Weg erstreckte sich 2021 über durchschnittlich 6,6 km, dauerte 18,3 Minuten und setzte sich aus 1,3 Etappen zusammen. 33% aller Einkaufswege waren nicht länger als 1 km, 70% nicht länger als 5 km (G3.4.4.1). Deutlich weiter hatten es jedoch Personen, die in ländlichen Gemeinden wohnten.

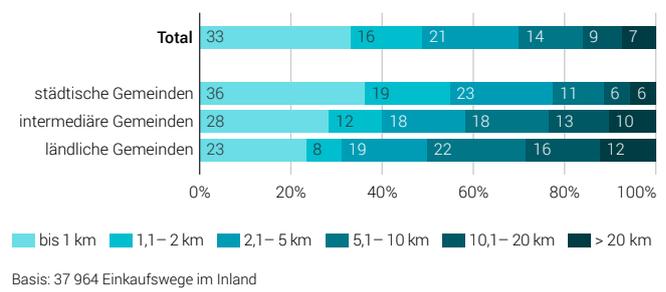
Die meisten Einkaufsetappen wurden zu Fuss oder mit dem Auto unternommen (je 42%) (G3.4.4.2). Distanzmässig dominierte das Auto mit einem Anteil von mehr als drei Vierteln (77%). Der Vergleich mit 2015 zeigt hier nur kleine Unterschiede. Seinen Distanzanteil leicht steigern konnte das Velo (+1 Prozentpunkt; inkl. E-Bike.)

### 3.4.5 Freizeitwege

Die Freizeit stellt, über die gesamte Woche und über alle Bevölkerungsgruppen hinweg betrachtet, den mit Abstand wichtigsten Mobilitätswert dar. 2021 wendete die Wohnbevölkerung 43% der täglich zurückgelegten Distanz, 52% der Unterwegszeit und 37% der Anzahl zurückgelegter Wege für irgendeine Art von Freizeitaktivität auf (T3.4.5.1). Im Vergleich zu 2015 ist die relative Bedeutung der Freizeitwege bezogen auf die Distanzen ungefähr gleich geblieben. Anders schaut es bei der Unterwegszeit aus: Hier lag der Anteil der Freizeitwege 2021 knapp 2 Prozentpunkte höher als 2015. Mit ein Grund für diese scheinbar widersprüchlichen Entwicklungen ist die gestiegene Bedeutung der

### Länge der Einkaufswege nach Urbanisierungsgrad des Wohnorts, 2021

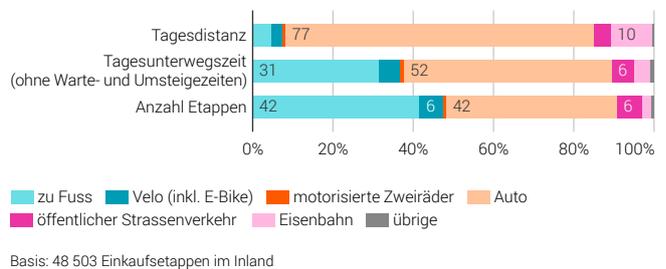
Anteile im Inland G3.4.4.1



Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) © BFS 2023

### Eingesetzte Verkehrsmittel auf Einkaufswegen, 2021

Anteile im Inland G3.4.4.2



Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) © BFS 2023

### Kenngrossen der Freizeitwege, 2021

Durchschnittswerte; im Inland

T3.4.5.1

	Anteil der Freizeitwege an der Tagesdistanz, in %	Anteil der Freizeitwege an der Tagesunterwegszeit <sup>1</sup> , in %	Anteil der Freizeitwege an allen Wegen, in %	Anzahl Freizeitwege pro Person und Tag	Distanz pro Freizeitweg, in km	Zeitbedarf <sup>1</sup> pro Freizeitweg, in Min.	Anzahl Etappen pro Freizeitweg
<b>Total</b>	<b>43,0</b>	<b>51,9</b>	<b>36,6</b>	<b>1,0</b>	<b>12,8</b>	<b>41,4</b>	<b>1,3</b>
<b>Wochentag</b>							
Montag bis Freitag	31,5	41,0	29,1	0,9	10,9	37,2	1,3
Samstag	63,8	68,0	50,8	1,3	15,4	44,0	1,4
Sonntag	81,4	87,4	78,5	1,4	16,4	51,7	1,3
<b>Geschlecht</b>							
Männer	40,6	50,4	36,1	1,0	13,6	41,5	1,3
Frauen	46,1	53,4	37,1	1,0	12,1	41,2	1,4

<sup>1</sup> mit Warte- und Umsteigezeiten  
Basis: 55 018 Zielpersonen

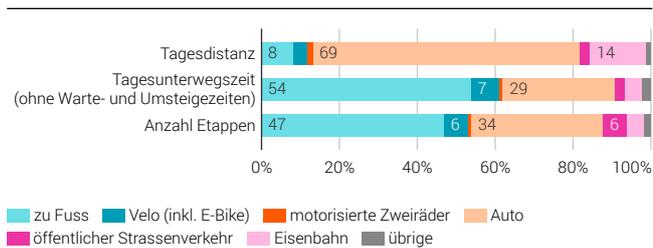
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

### Eingesetzte Verkehrsmittel auf Freizeitwegen, 2021

Anteile im Inland

G3.4.5.1



Basis: 72 659 Freizeitetappen im Inland

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

© BFS 2023

nicht-sportlichen Aussenaktivitäten (vor allem Spaziergänge), bei denen die Menschen für vergleichsweise kurze Distanzen relativ viel Zeit aufwenden (siehe G3.4.5.3, Seite 52).

Besonders hoch sind die Freizeitanteile erwartungsgemäss am Wochenende: Am Samstag vereinten die Freizeitwege 2021 rund 51%, am Sonntag gar 78% aller Wege auf sich. Die Frauen wiesen bei der Tagesdistanz und der Tagesunterwegszeit höhere Freizeitanteile auf als die Männer. Beim Anteil an den zurückgelegten Wegen lagen die beiden Geschlechter beinahe gleichauf.

Ein einzelner Freizeitweg war 2021 durchschnittlich 12,8 km lang, bestand aus 1,3 Etappen und dauerte 41,4 Minuten. Bei der Distanzverteilung zeigt sich eine gewisse Polarisierung: Einerseits massen 60% der Freizeitwege nicht mehr als 5 km, andererseits führten immerhin 6% von ihnen über eine Distanz von mehr als 50 km.

Mehr als zwei Drittel (69%) der für Freizeitaktivitäten zurückgelegten Distanzen wurden mit dem Auto absolviert (G3.4.5.1). Der Anteil der Eisenbahn betrug 14%, jener der Fussstrecken 8%. Das Zufussgehen lag dafür bei der Tagesunterwegszeit und bei der Anzahl zurückgelegter Etappen mit Anteilswerten von 54% und 47% ganz vorne.

Verglichen mit 2015 hat bei den Freizeitwegen, der allgemeinen Tendenz folgend, der Distanzanteil der Autos zugenommen (+5 Prozentpunkte), jener der Eisenbahn dagegen abgenommen (-4 Prozentpunkte). (Für die Veränderung der Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen seit 2015 siehe auch G3.4.1.5 auf Seite 43.)

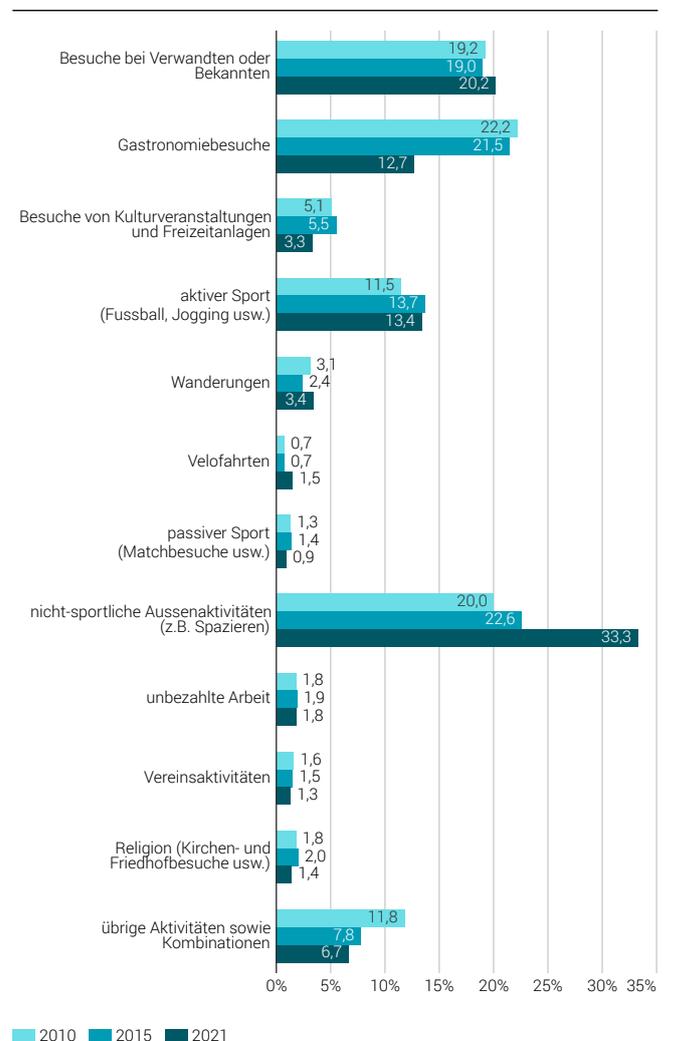
### Aktivitätstypen

Die Freizeitwege lassen sich auch nach einzelnen Aktivitätstypen untersuchen (G3.4.5.2). Die Resultate des Jahres 2021 widerspiegeln dabei die damals geltenden Einschränkungen des öffentlichen Lebens aufgrund der Covid-Pandemie, namentlich die zeitweise Schliessung der Restaurants sowie der Freizeit- und Kultureinrichtungen (siehe Kapitel 1.3.2). So hat sich der Anteil der Gastronomiebesuche an den Freizeitwegen gegenüber 2015 annähernd halbiert, und zwar von 22% auf 13%. Gleiches gilt, wengleich auf tieferem Niveau, für die Besuche von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen: Deren Weg-Anteil betrug 2015 noch fast 6%, 2021 dagegen nur noch 3%. Im Gegenzug stieg der Anteil der nicht-sportlichen Aussenaktivitäten (z. B. Spaziergänge, siehe Glossar) deutlich an, und zwar von 23% auf 33%. Nahezu

### Freizeitwege nach Aktivitätstyp, 2010–2021

Anteile der verschiedenen Aktivitäten an der Anzahl Freizeitwege im Inland (ohne Rückwege nach Hause)<sup>1</sup>

G3.4.5.2



<sup>1</sup> Hinweise zu Freizeitaktivitäten und bei mobilitätsbasierten Aktivitäten (Wanderungen, Velofahrten, zum Teil auch nicht-sportliche Aussenaktivitäten und aktiver Sport) inklusive der Ortsveränderungen im Rahmen der Aktivität selbst (häufig auch Rundwege mit Start und Ziel zu Hause)

Basis 2021: 36 750 Freizeitwege im Inland

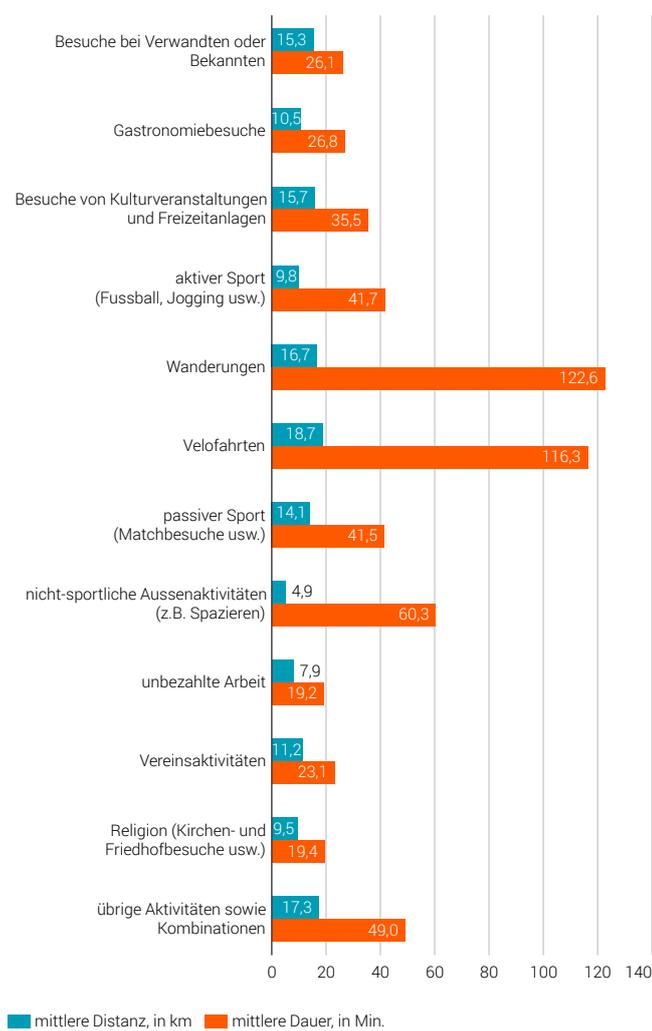
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

### Mittlere Distanz und Dauer der Freizeitwege nach Aktivitätstyp, 2021

Freizeitwege im Inland (ohne Rückwege nach Hause)<sup>1</sup>

G3.4.5.3



<sup>1</sup> Hinwege zu Freizeitaktivitäten und bei mobilitätsbasierten Aktivitäten (Wanderungen, Velofahrten, zum Teil auch nicht-sportliche Aussenaktivitäten und aktiver Sport) inklusive der Ortsveränderungen im Rahmen der Aktivität selbst (häufig auch Rundwege mit Start und Ziel zu Hause)

Basis: 36 750 Freizeitwege im Inland

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

© BFS 2023

konstant blieb die relative Bedeutung der Besuche bei Verwandten und Bekannten sowie jene des aktiven Sports mit Anteilen von 20% beziehungsweise 13% im Jahr 2021.

Besonders lang war im Schnitt die Distanz und Dauer der Wege bei Velofahrten (18,7 km / 116,3 Minuten pro Weg) und Wanderungen (16,7 km / 122,6 Minuten) (G3.4.5.3). Bei diesen mobilitätsbasierten Freizeitaktivitäten wurden neben den (allfälligen) Anreisen zum Ort der Aktivität auch die Ortsveränderungen im Zuge der Aktivität selbst berücksichtigt. Letztere fielen besonders bei der Zeitdauer stark ins Gewicht. So dauerten etwa die Wanderungen selbst im Schnitt 111 Minuten, während die entsprechenden Anreisen (über sämtliche Wanderungen hinweg gerechnet, also inklusive solcher, die zu Hause starteten) im Mittel nur 11,6 Minuten beanspruchten. Velotouren wurden meist direkt von zu Hause aus unternommen. Sie dauerten im Schnitt 113,3 Minuten bei einer mittleren Anreisedauer von gerademal 3,0 Minuten.

### 3.5 Mobilitätsverhalten ausgewählter Bevölkerungsgruppen

#### 3.5.1 Personen unterschiedlichen Alters

##### Mobilität insgesamt

Die mittleren Distanzen der Kinder zwischen 6 und 12 Jahren sowie zwischen 13 und 15 Jahren sind erwartungsgemäss eher kurz: 2021 legten diese Altersgruppen pro Person und Tag 16,4 km beziehungsweise 20,2 km zurück (T3.5.1.1). Dies ist deutlich weniger als die mittlere Distanz der Gesamtbevölkerung (30,0 km). Bei den darauffolgenden Altersstufen nahmen die Tagesdistanzen dann aber stark zu: Jugendliche und junge Erwachsene zwischen 16 und 20 Jahren waren mit täglich 35,3 km bereits deutlich mobiler als die Gesamtbevölkerung, und bei den Personen zwischen 21 und 24 Jahren betrug die mittlere Tagesdistanz sogar 41,3 km. Damit wies diese Gruppe zusammen mit den 25- bis 34-Jährigen (39,0 km) den höchsten Wert aller hier unterschiedenen Altersklassen auf. Bei den 35- bis 44-Jährigen und den 45- bis 55-Jährigen waren die Tagesdistanzen mit jeweils knapp 35 km wieder etwas kürzer, und ab 55 Jahren nahmen sie mit zunehmendem Alter immer mehr ab. Die ab 80-Jährigen legten 2021 pro Person und Tag noch 10,8 km zurück. Bei dieser Gruppe war auch der Anteil mobiler Personen, das heisst der Personen, die an einem bestimmten Tag mindestens einmal ausser Haus unterwegs sind, mit 63% deutlich tiefer als in der Gesamtbevölkerung (siehe auch Kapitel 3.1).

Zwischen 1994 und 2015 waren die mittleren Tagesdistanzen bei fast allen untersuchten Altersklassen signifikant länger geworden, wobei die Gruppen ab 55 Jahren besonders grosse prozentuale Zunahmen verzeichneten. 2021 verkleinerten sich die Distanzen infolge der Covid-Pandemie wieder. Die Rückgänge bewegten sich bei sämtlichen Altersgruppen in einer Bandbreite zwischen -14% und -20%, waren aber im Fall der 75- bis 79-Jährigen sowie der Personen ab 80 Jahren statistisch nicht ganz signifikant.

##### Eingesetzte Verkehrsmittel

Kinder zwischen 6 und 12 Jahren – die Primarschülerinnen und Primarschüler also – legten 2021 mehr als die Hälfte der Etappen (53%) zu Fuss zurück (G3.5.1.1, Seite 54). Daneben absolvierten sie aber auch etliche Auto-Etappen (Anteil von 23%), da sie für längere Wege meist noch auf die Begleitung Erwachsener angewiesen sind. Es folgten das Velo mit einem Etappen-Anteil von 9%, der öffentliche Verkehr (auf Strasse und Schiene) mit 8% und die übrigen Verkehrsmittel mit 7%. Die relativ grosse Bedeutung der übrigen Verkehrsmittel ist vor allem der Beliebtheit der fahzeugähnlichen Geräte (Trottinette, Skateboards usw.) bei den Kindern geschuldet.

Mit dem Übertritt in die Sekundarstufe (13 bis 15 Jahre) fiel der Anteil der Auto-Etappen um 10 Prozentpunkte auf 13%, wogegen sich der ÖV-Anteil mehr als verdoppelte (auf 20%). Bei den 16- bis 20-Jährigen stieg der Anteil des öffentlichen Verkehrs noch einmal an und erreichte mit 26% den höchsten Wert aller

### Kenngrössen des Mobilitätsverhaltens nach Alter, 1994, 2015 und 2021

Durchschnittswerte

T3.5.1.1

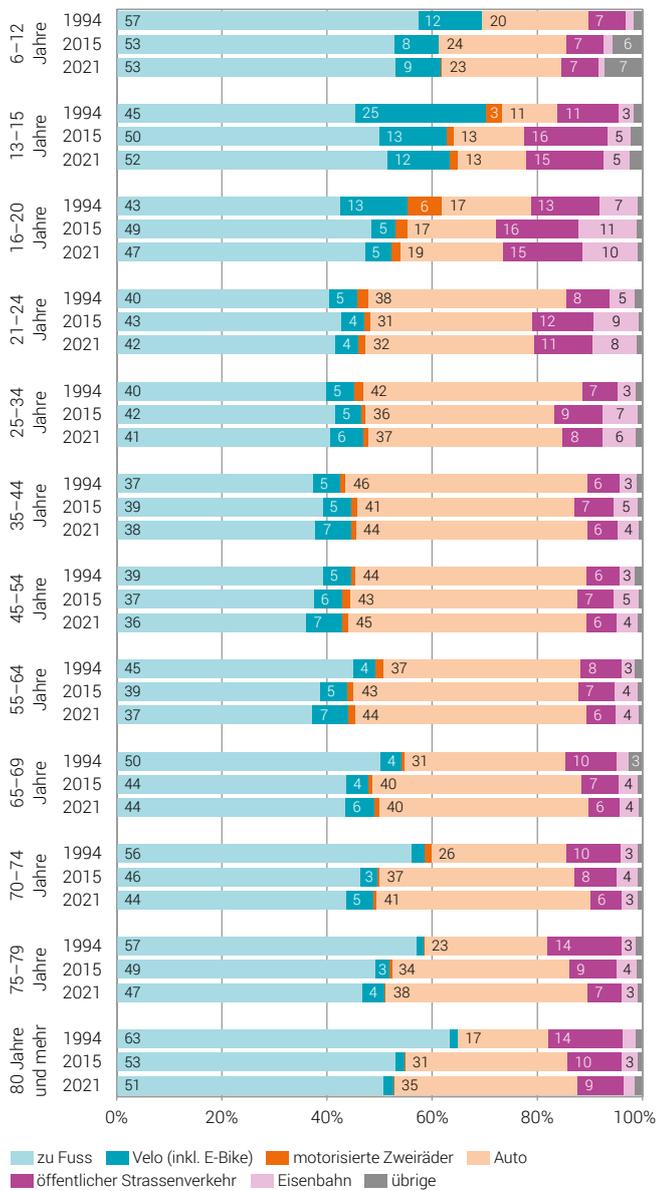
	mobile Personen an einem durchschnittlichen Tag, in % der jeweiligen Altersgruppe			Tagesdistanz pro Person, im Inland, in km			Tagesunterwegszeit <sup>1</sup> pro Person, im Inland, in Min.			Tägliche Anzahl Etappen pro Person, im Inland		
	1994	2015	2021	1994	2015	2021	1994	2015	2021	1994	2015	2021
<b>Gesamte Bevölkerung (ab 6 Jahren)</b>	<b>89,1</b>	<b>89,1</b>	<b>83,4</b>	<b>31,3</b>	<b>36,8</b>	<b>30,0</b>	<b>82,6</b>	<b>90,4</b>	<b>80,2</b>	<b>4,5</b>	<b>4,9</b>	<b>3,8</b>
6–12 Jahre	90,1	91,1	87,1	17,8	20,7	16,4	62,3	70,5	64,7	4,0	4,4	3,8
13–15 Jahre	93,1	89,6	83,0	18,6	24,7	20,2	71,3	79,3	74,2	5,1	5,6	4,7
16–20 Jahre	93,5	91,6	85,6	34,6	41,1	35,3	94,1	105,4	92,7	6,2	6,8	5,4
21–24 Jahre	93,8	92,8	85,1	48,0	50,2	41,3	99,7	105,5	90,6	5,8	6,1	4,6
25–34 Jahre	92,8	92,9	87,0	39,4	47,4	39,0	92,8	99,2	86,9	5,1	5,5	4,2
35–44 Jahre	92,6	92,3	85,7	37,2	42,6	34,7	88,6	95,3	81,9	4,7	5,2	4,0
45–54 Jahre	90,7	91,6	86,4	35,5	41,8	34,8	88,0	95,8	85,3	4,5	4,9	3,8
55–64 Jahre	86,9	89,7	84,8	28,1	37,1	30,8	82,6	92,9	85,3	4,0	4,6	3,6
65–69 Jahre	82,7	84,8	81,7	22,5	30,6	25,4	77,3	90,9	85,1	3,8	4,0	3,2
70–74 Jahre	79,9	82,5	78,2	19,3	28,0	22,6	65,0	83,5	79,1	3,3	3,9	2,9
75–79 Jahre	75,4	79,6	75,1	15,3	20,4	17,6	60,2	71,0	65,8	3,0	3,6	2,8
80 Jahre und mehr	65,1	69,6	63,1	10,4	13,3	10,8	42,7	51,4	45,9	2,5	2,9	2,2

<sup>1</sup> mit Warte- und Umsteigezeiten

Basis 2021: 55 018 Zielpersonen

### Eingesetzte Verkehrsmittel nach Alter, 1994, 2015 und 2021

Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel an der Anzahl Etappen im Inland **G3.5.1.1**



Basis 2021: 55 018 Zielpersonen

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

© BFS 2023

hier unterschiedenen Altersgruppen. Die 21- bis 24-Jährigen wiesen ebenfalls einen beträchtlichen ÖV-Anteil auf (20%), legten aber bereits 32% ihrer Etappen mit dem Auto zurück. Bei den 25- bis 34-Jährigen und den 35- bis 44-Jährigen stiegen die Auto-Anteile mit 37% beziehungsweise 44% noch einmal etwas an. Nach 35 Jahren bis zum Übertritt in den beruflichen Ruhestand blieb der Verkehrsmittel-Mix (Modalsplit) der untersuchten Altersgruppen dann beinahe unverändert. Bei den Personen jenseits der 65 waren die Anteile des Autos etwas kleiner, dafür wurden prozentual mehr Etappen zu Fuss unternommen. Das Velo wurde – wenig überraschend – von den Personen ab 80 Jahren kaum mehr genutzt.

Gegenüber der letzten Erhebung 2015 und im langfristigen Vergleich seit 1994 können bei der Verkehrsmittelwahl der einzelnen Altersgruppen insbesondere die folgenden Veränderungen festgestellt werden:

- Der Anteil der **Auto-Etappen** ist zwischen 1994 und 2021 bei sämtlichen Altersgruppen ab 65 Jahren deutlich angestiegen und hat sich bei den ab 80-Jährigen sogar verdoppelt. Dies dürfte vor allem mit der Zunahme des Führerausweisbesitzes bei den Senioren und – ganz besonders – den Seniorinnen zu tun haben (siehe Kapitel 2.1.1). Während jedoch der Bedeutungsgewinn des Autos bei den ab 70-Jährigen auch noch den Zeitraum zwischen 2015 und 2021 betraf, kann bei den 65- bis 69-Jährigen für diese Periode keine weitere Steigerung mehr festgestellt werden. Anders als bei den Seniorinnen und Senioren sind bei den 21- bis 24-Jährigen die Auto-Etappen-Anteile zwischen 1994 und 2015 zurückgegangen, und zwar von 38% auf 31%. Hierin spiegelt sich die vorübergehende Abnahme des Führerausweisbesitzes bei den jungen Erwachsenen (siehe Kapitel 2.1.1). Zwischen 2015 und 2021 ist der Etappen-Anteil des Autos bei den 21- bis 24-Jährigen stabil geblieben.
- Die Etappen-Anteile des **öffentlichen Verkehrs** (auf Strasse und Schiene) hatten zwischen 1994 und 2015 bei sämtlichen Altersgruppen zwischen 13 und 64 Jahren signifikant oder zumindest tendenziell zugenommen, besonders ausgeprägt bei den Jugendlichen und jüngeren Erwachsenen bis 34 Jahren. Bei den Personen ab 65 Jahren hatte der ÖV dagegen an relativer Bedeutung verloren, was vor allem mit den beschriebenen Anteilsgewinnen des Autos in den entsprechenden Altersgruppen zu tun hat. Die – zu erheblichen Teilen pandemiebedingten – Anteilsverluste des ÖV zwischen 2015 und 2021 (siehe Kapitel 3.3) betrafen sämtliche Altersklassen, waren aber bei den jüngeren weniger stark ausgeprägt (und statistisch zum Teil auch nicht signifikant).
- Der Anteil der **Velo-Etappen** hatte zwischen 1994 und 2015 bei den drei jüngsten Altersgruppen stark abgenommen: Bei den 6- bis 12-Jährigen fiel er von 12% auf 8%, bei den 13- bis 15-Jährigen von 25% auf 13% und bei den 16- bis 20-Jährigen von 13% auf 5%. Zwischen 2015 und 2021 haben sich die Werte bei diesen Gruppen kaum mehr verändert. Gleiches gilt auch für die 21- bis 24-Jährigen. Bei den Altersgruppen jenseits der 25 Jahre sind die Velo-Anteile zwischen 2015 und 2021 hingegen ohne Ausnahme signifikant grösser geworden.
- Der Anteil der **Fuss-Etappen** hat bei den Jugendlichen und jungen Erwachsenen zwischen 13 und 15 Jahren sowie zwischen 16 und 20 Jahren seit 1994 etwas zugenommen. Dies steht wohl in Zusammenhang mit dem bereits erwähnten Bedeutungsgewinn des ÖV und den Verlusten des Velos bei diesen Altersgruppen. Bei den zunehmend «auto-mobilen» Seniorinnen und Senioren haben sich die Fuss-Etappen-Anteile dagegen verkleinert.
- Die **motorisierten Zweiräder** haben bei den Jugendlichen und jungen Erwachsenen seit 1994 stark an Bedeutung verloren: Ihr Etappen-Anteil sank bei den 13- bis 15-Jährigen von 3% auf 1% und bei den 16- bis 20-Jährigen von 6% auf 2%.

- Der Etappen-Anteil der **fahrzeugähnlichen Geräte** wie Trottinette und Skateboards stieg bei den 6- bis 12-Jährigen von 4% im Jahr 2015 auf 6% im Jahr 2021 (in der Grafik G3.5.1.1, Seite 54, enthalten in «übrige»; 1994 keine separaten Daten).

*Mobilitätsw Zwecke und Unterschiede zwischen den Geschlechtern*

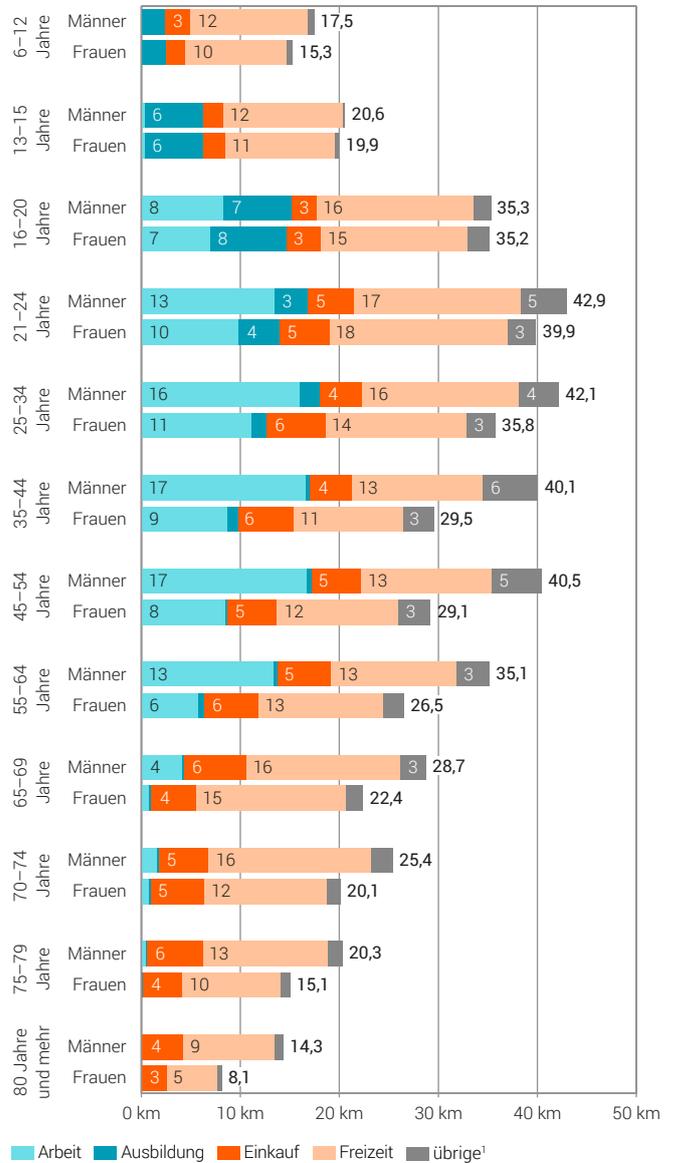
Die Aufschlüsselung der Tagesdistanzen 2021 nach Mobilitätswzwecken zeigt bei den Kindern zwischen 6 und 12 Jahren eine deutliche Dominanz der Freizeitwege (G3.5.1.2). Dagegen fielen die für die Ausbildung zurückgelegten Distanzen bei dieser Altersgruppe aufgrund der kurzen Schulwege auf der Primarstufe (siehe Kapitel 3.4.3) noch nicht stark ins Gewicht. Ab dem Alter von 13 Jahren gewannen die Ausbildungswege dann aber an Bedeutung, und ab 16 Jahren auch die Arbeitswege. Bei den Männern stellte die Arbeit in den Altersgruppen zwischen 35 und 55 Jahren den distanzmässig wichtigsten Mobilitätswzweck dar. Anders bei den Frauen: Da deren Erwerbsquote und Beschäftigungsgrad tiefer und die einzelnen Arbeitswege ausserdem kürzer waren als die der Männer (siehe Kapitel 3.4.2), blieb bei ihnen die Freizeit auch bei den Altersgruppen im erwerbstätigen Alter der wichtigste Mobilitätswzweck. Mit Beginn des Rentenalters wird – aus naheliegenden Gründen und unabhängig vom Geschlecht – die Freizeit dann klar dominant: Ihre Distanzanteile betragen 2021 bei den hier unterschiedenen Altersgruppen ab 65 Jahren meist mehr als 60%.

Wird das Total der Tagesdistanzen betrachtet, so lässt sich bei allen Altersgruppen ab 25 Jahren ein signifikanter Geschlechterunterschied beobachten: Die Männer legten 2021 zwischen 18% (25- bis 34-Jährige) und 76% (ab 80-Jährige) mehr Kilometer zurück als die jeweils gleichaltrigen Frauen. Bei den erwerbstätigen Jahrgängen war diese Differenz vor allem das Resultat des gerade beschriebenen Geschlechterunterschieds bei den Arbeitswegen. Bei den älteren Menschen, besonders bei den ab 80-Jährigen, waren insbesondere die Freizeitwege der Männer länger als die der Frauen. In den Altersgruppen zwischen 6 und 24 Jahren waren die Geschlechterunterschiede bei den Tagesdistanzen statistisch nicht signifikant.

**Tagesdistanz nach Alter, Geschlecht und Mobilitätswzweck, 2021**

mittlere Tagesdistanz pro Person; im Inland

G3.5.1.2



<sup>1</sup> inklusive geschäftliche Tätigkeit und Dienstfahrten sowie Service und Begleitung

Basis: 55 018 Zielpersonen

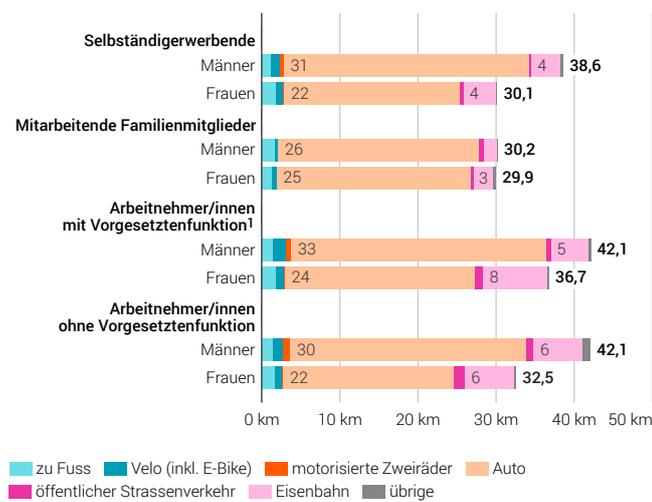
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

### Tagesdistanz nach beruflicher Stellung, Verkehrsmittel und Geschlecht, 2021

Mittlere Tagesdistanz pro Person; im Inland

G3.5.2.1



<sup>1</sup> inklusive Arbeitnehmende in der Unternehmensleitung

Basis: 28 224 Erwerbstätige

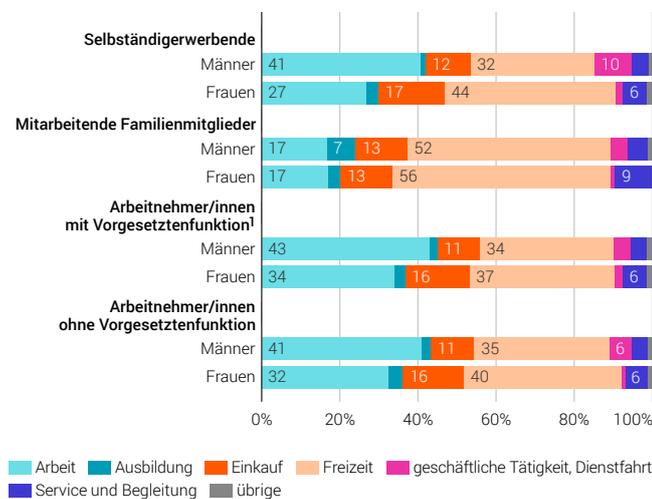
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

### Bedeutung der Mobilitätsw Zwecke nach beruflicher Stellung und Geschlecht, 2021

Anteile an der Tagesdistanz im Inland

G3.5.2.2



<sup>1</sup> inklusive Arbeitnehmende in der Unternehmensleitung

Basis: 28 224 Erwerbstätige

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

© BFS 2023

### 3.5.2 Personen unterschiedlicher beruflicher Stellung

Die mittlere Tagesdistanz der Arbeitnehmenden mit Vorgesetztenfunktion war 2021 mit 40,2 km signifikant länger als jene der Angestellten ohne Vorgesetztenfunktion (37,0 km), der Selbständigerwerbenden (35,3 km) und insbesondere der mitarbeitenden Familienmitglieder (30,0 km). Der Unterschied zwischen den Arbeitnehmenden mit und ohne Vorgesetztenfunktion war 2015 jedoch noch deutlich grösser gewesen.

Während bei den mitarbeitenden Familienmitgliedern kein Geschlechterunterschied bei den Tagesdistanzen bestand, legten die Männer der drei anderen Kategorien jeweils mehr Kilometer zurück als die Frauen (G3.5.2.1). Vor allem die Zahl der Autokilometer war bei ihnen deutlich grösser.

Der wohl wichtigste Grund für die relativ kleinen Tagesdistanzen der mitarbeitenden Familienmitglieder liegt in den kurzen Arbeitswegen von Personen dieser Berufsgruppe. Vielfach befinden sich ihre Wohn- und Arbeitsstätten in unmittelbarer Nähe zueinander oder gar unter dem gleichen Dach (z. B. Bauernbetriebe). Bei den mitarbeitenden Familienmitgliedern machte der Mobilitätsw Zweck Arbeit bei beiden Geschlechtern nur jeweils 17% der Tagesdistanz aus (G3.5.2.2). Zum Vergleich: Bei den Angestellten mit Führungsfunktion betrug der entsprechende Wert 43% bei den Männern und 34% bei den Frauen.

Die Distanzanteile der geschäftlichen Tätigkeiten und Dienstfahrten lagen bei den Männern aller beruflichen Stellungen um ein Mehrfaches höher als bei den Frauen. Den höchsten Wert erreichten sie mit 10% bei den männlichen Selbständigerwerbenden. Im Jahr 2015, also (unter anderem) vor dem durch die Covid-Pandemie befeuerten Boom bei den Videokonferenzen, waren es allerdings noch 22% gewesen. Die Frauen wiesen bei allen Kategorien ausser bei den mitarbeitenden Familienmitgliedern einen im Vergleich zu den Männern höheren Anteilswert bei den Einkaufswegen auf.

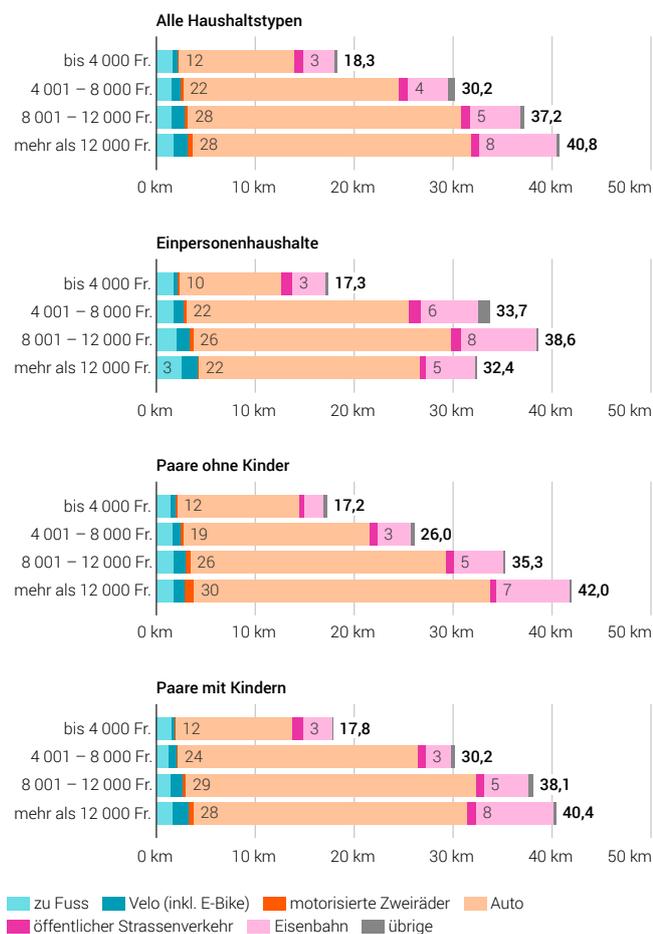
### 3.5.3 Hohe und niedrige Einkommen

Je höher das Haushaltseinkommen, desto länger sind die mittleren Tagesdistanzen der Haushaltsmitglieder (G3.5.3.1, Seite 57). 2021 wiesen Personen, die in einem Haushalt mit einem monatlichen Gesamteinkommen von höchstens 4000 Franken lebten, eine mittlere Tagesdistanz von 18,3 km auf, während der entsprechende Wert in der Einkommensklasse über 12 000 Franken bei 40,8 km und damit um 123% höher lag. Beim Auto betrug die entsprechende Differenz +142%, beim distanzmässig zweitwichtigsten Verkehrsmittel, der Eisenbahn, waren es +150%.

### Tagesdistanz nach Haushaltstyp, monatlichem Haushaltseinkommen und Verkehrsmittel, 2021

Mittlere Tagesdistanz pro Person; im Inland

G3.5.3.1



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

Basis: 37 786 Zielpersonen mit gültigen Angaben zum monatlichen Haushaltseinkommen

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

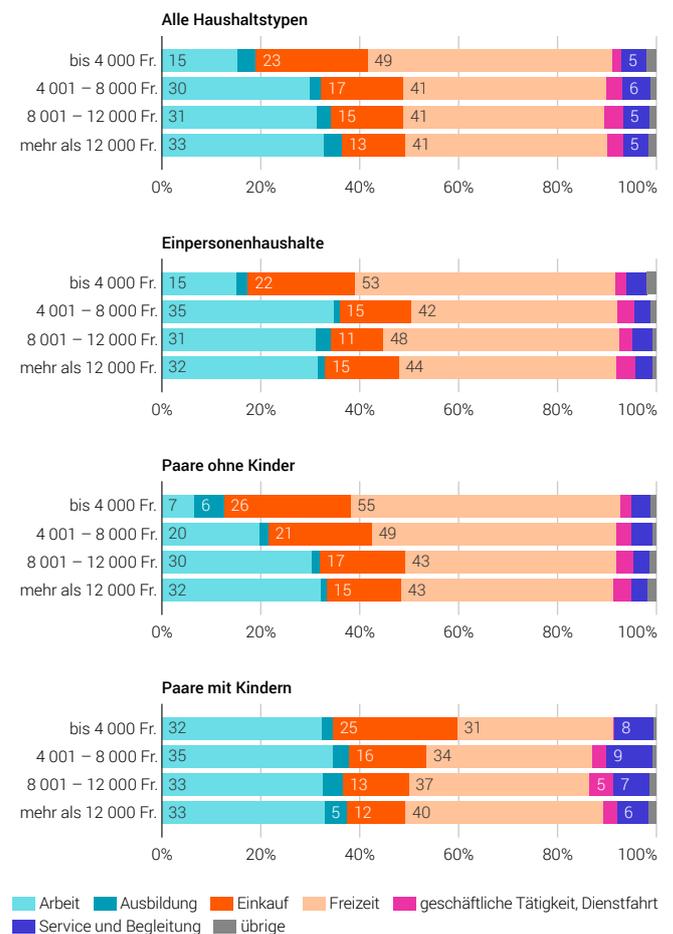
© BFS 2023

Zu beachten ist jedoch, dass die Haushaltsgrößen und -zusammensetzungen sehr unterschiedlich sind. Folglich lässt sich vom Haushaltseinkommen nur sehr bedingt auf die den einzelnen Haushaltmitgliedern zur Verfügung stehenden Geldmittel schliessen. Um den Zusammenhang zwischen der wirtschaftlichen Situation und dem Mobilitätsverhalten besser zu beleuchten, können Personen desselben Haushaltstyps miteinander verglichen werden. Bei den Paaren – mit und ohne Kinder – bleibt der positive Zusammenhang zwischen Einkommenshöhe und Länge der Tagesdistanz bestehen (zumindest bei Verwendung der gewählten Einkommensklassen). Bei den Eiersonenhaushalten dagegen scheint die mittlere Tagesdistanz oberhalb eines durchschnittlichen Monatseinkommens von 12 000 Franken wieder kürzer zu werden, der Rückgang ist jedoch statistisch nicht signifikant.

### Bedeutung der Mobilitätzwecke nach Haushaltstyp und monatlichem Haushaltseinkommen, 2021

Anteile an der Tagesdistanz pro Person im Inland

G3.5.3.2



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

Basis: 37 786 Zielpersonen mit gültigen Angaben zum monatlichen Haushaltseinkommen

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

© BFS 2023

Die Zunahme der Tagesdistanzen mit steigendem Einkommen lässt sich unter anderem auf die grössere Bedeutung der Arbeitswege bei besser Verdienenden zurückführen (G3.5.3.2). Letzteres wiederum erklärt sich unter anderem mit dem positiven Zusammenhang zwischen Haushaltseinkommen und Beschäftigungsgrad. Zudem legen Personen mit hohem Ausbildungsniveau und entsprechend gutem Einkommen im Schnitt auch längere Einzelwege zurück, um sich von ihrer Wohn- zur Arbeitsstätte zu begeben (BFS 2021c).

### 3.5.4 Unter- und übergewichtige Personen

Personen mit schwerem Übergewicht (Definition siehe Box) sind seltener mobil als Normalgewichtige: Lediglich 77% der schwer Übergewichtigen waren 2021 an einem durchschnittlichen Tag mindestens einmal ausser Haus unterwegs, gegenüber 85% bei Personen mit Normalgewicht (T3.5.4.1). Auch bei den untergewichtigen Personen war der Mobilitätsgrad tiefer als bei den Normalgewichtigen, allerdings war der Unterschied in diesem Fall statistisch nicht signifikant.

Die mittlere Tagesdistanz war bei Personen mit schwerem Übergewicht (28,3 km) ebenfalls kürzer als bei Normalgewichtigen (32,9 km). Übergewichtige – auch solche mit nur leichtem oder mittlerem Übergewicht – legten dabei einen vergleichsweise grossen Anteil der Tagesdistanz mit dem Auto zurück (G3.5.4.1). Dagegen waren bei ihnen die Distanzanteile der Eisenbahn sowie der aus Gesundheitsgründen wichtigen Bewegung aus eigener Muskelkraft, also des Fuss- und Veloverkehrs (ARE 2022), tiefer als bei normalgewichtigen Personen. Schwer Übergewichtige waren pro Person und Tag durchschnittlich 23 Minuten zu Fuss und 2 Minuten mit dem Velo unterwegs – ungefähr 9 respektive 3 Minuten weniger als normalgewichtige Personen (G3.5.4.2).

#### Wer gilt als unter- und wer als übergewichtig?

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

- Untergewicht: BMI < 18,5 (3% der Bev.)<sup>1</sup>
- Normalgewicht: BMI 18,5–24,9 (55% der Bev.)<sup>1</sup>
- Leichtes bis mittleres Übergewicht: BMI 25–29,9 (32% der Bev.)<sup>1</sup>
- Schweres Übergewicht: BMI ≥ 30 (10% der Bev.)<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Anteile an der Bevölkerung ab 18 Jahren gemäss Stichprobe Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021

#### Mobile Personen nach Körpergewicht, Geschlecht und Alter, 2021

Anteil der Bevölkerung ab 18 Jahren, der an einem bestimmten Tag mindestens einmal ausser Haus unterwegs ist, in %

**T3.5.4.1**

	Untergewicht	Normalgewicht	leichtes bis mittleres Übergewicht	schweres Übergewicht	Total
<b>Total</b>	<b>81,6</b>	<b>84,7</b>	<b>84,0</b>	<b>77,1</b>	<b>83,6</b>
<b>Geschlecht</b>					
Männer	82,1	85,1	86,5	80,6	85,1
Frauen	81,6	84,3	79,9	72,9	82,1
<b>Alter</b>					
18–24 Jahre	79,4	86,3	87,4	79,8	85,9
25–64 Jahre	86,8	87,0	87,5	83,1	86,8
65 Jahre und mehr	69,6	75,7	74,6	64,0	73,5

Basis: 13 801 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zum Zusatzmodul Langsamverkehr und Beruf befragt wurden, mit gültigen Angaben zu Körpergewicht und Körpergrösse

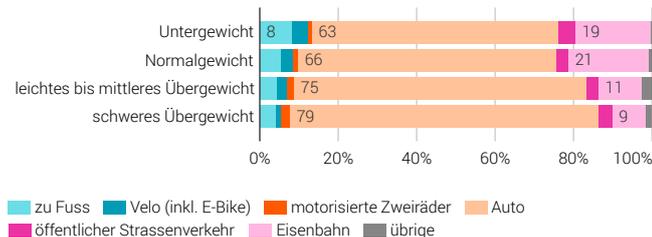
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

#### Eingesetzte Verkehrsmittel nach Körpergewicht, 2021

Anteile an der Tagesdistanz im Inland

**G3.5.4.1**



Basis: 13 801 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zum Zusatzmodul Langsamverkehr und Beruf befragt wurden, mit gültigen Angaben zu Körpergewicht und Körpergrösse

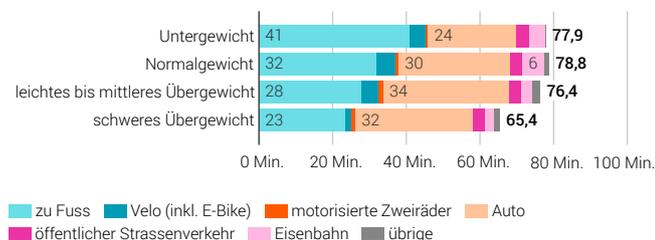
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

#### Mittlere Tagesunterwegszeit<sup>1</sup> pro Person nach Körpergewicht und Verkehrsmittel, 2021

im Inland

**G3.5.4.2**



<sup>1</sup> ohne Warte- und Umsteigezeiten

Basis: 13 801 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zum Zusatzmodul Langsamverkehr und Beruf befragt wurden, mit gültigen Angaben zu Körpergewicht und Körpergrösse

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

© BFS 2023

### 3.6 Mobilitätsverhalten in den Agglomerationen

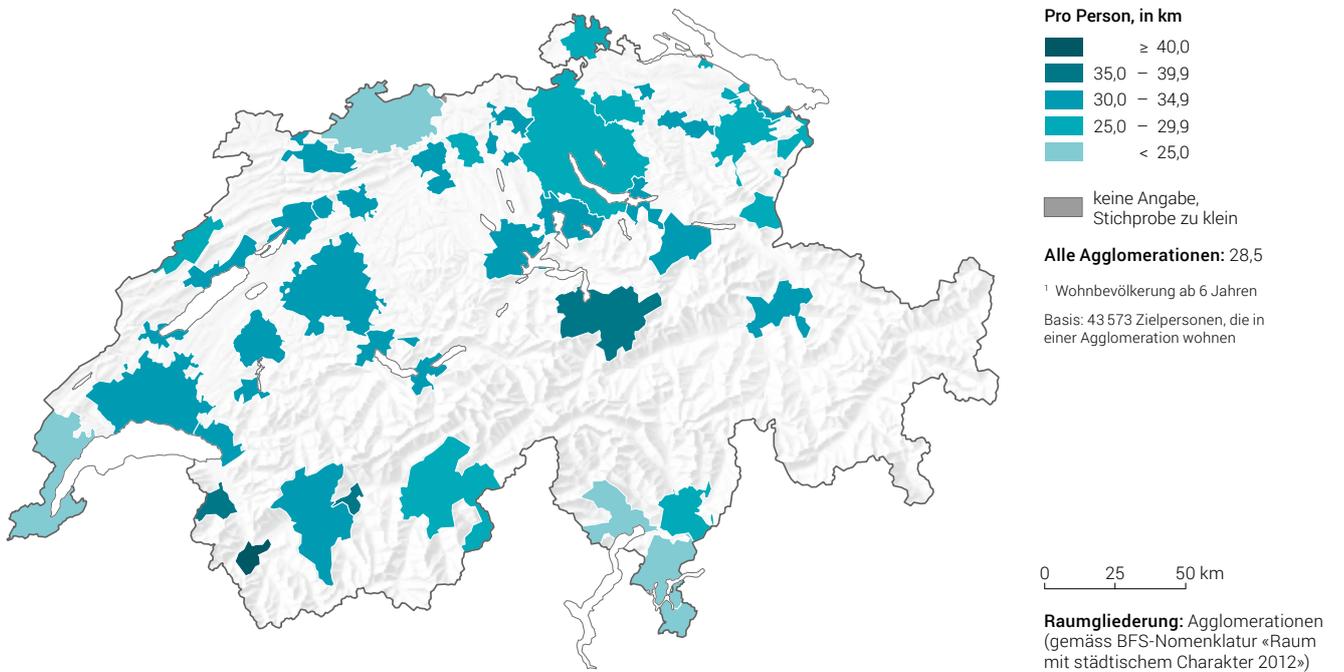
In den Agglomerationen (Erklärung siehe Box) konzentriert sich der Verkehr, und entsprechend treten dort auch seine unerwünschten Auswirkungen verstärkt auf. Das Mobilitätsverhalten der in den Agglomerationen ansässigen Bevölkerung sowie die Charakteristika des Agglomerationsverkehrs sind daher für die Verkehrspolitik von besonderem Interesse. Werden die Mikrozensus-Daten entsprechend ausgewertet, zeigen sich neben Gemeinsamkeiten auch etliche Unterschiede zwischen den insgesamt 49 Agglomerationen der Schweiz – so zum Beispiel in Bezug auf die Tagesdistanzen: Vier Agglomerationen wiesen 2021 eine mittlere Tagesdistanz pro Einwohnerin und Einwohner von mehr als 35 km auf (G3.6.1, eine Agglomeration ohne Angaben). Es waren dies Altdorf im Kanton Uri sowie die drei Walliser Agglomerationen Martigny, Sierre und Monthey. Bei 27 Agglomerationen lag die mittlere Tagesdistanz der Bevölkerung zwischen 30 und 35 km, bei zwölf weiteren zwischen 25 und 30 km. Insgesamt fünf Agglomerationen wiesen einen Wert von weniger als 25 km auf, darunter Genf und Basel. Die Einwohnerinnen und Einwohner dieser beiden (und auch der anderen) Agglomerationen direkt an der Landesgrenze dürften allerdings in ihrem Alltag etwas mehr Strecken auf ausländischem Boden zurücklegen; diese Auslandsdistanzen werden hier nicht berücksichtigt. Zu beachten ist ausserdem, dass die Vertrauensintervalle (Erklärung siehe Kapitel 5.3) bei dieser feinen Auswertung zum Teil gross und die Resultate daher mit Vorsicht zu lesen sind.

**Agglomerationen**  
 Gemäss der entsprechenden Nomenklatur des Bundesamtes für Statistik (BFS 2014) sind Agglomerationen Ansammlungen von Gemeinden mit städtischem Charakter und insgesamt mehr als 20 000 Einwohnerinnen und Einwohnern (inklusive Äquivalenten aus Logiernächten). Sie bestehen aus einem dichten Kern und (im Regelfall) einem Gürtel von Gemeinden, die mit dem Kern funktional verflochten sind. Für die Abgrenzung der Gürtel werden Daten zur Grösse der Pendlerflüsse verwendet. Die Schweiz zählt gemäss der BFS-Nomenklatur 49 Agglomerationen. In ihnen lebten 2021 rund 73% der Schweizer Wohnbevölkerung.

Ein Vergleich der Agglomerationen nach Grössenklassen zeigt, dass die Tagesdistanzen mit steigender Einwohnerzahl abnehmen (T3.6.1, Seite 60). 2021 war die mittlere Tagesdistanz pro Person bei den Agglomerationen mit mehr als 250 000 Einwohnerinnen und Einwohnern ein Sechstel kürzer als in den Agglomerationen mit einer Bevölkerungszahl unter 50 000 (27,0 km gegenüber 32,7 km). Gleichwohl war bei den grossen Agglomerationen die tägliche Unterwegszeit ähnlich lang und die Anzahl zurückgelegter Etappen sogar grösser. Die Einwohnerinnen und Einwohner der kleinen Agglomerationen bewegten sich demnach schneller fort und legten längere Etappen zurück – häufig solche mit dem Auto. Der Autobesitz war in den kleinen Agglomerationen nämlich verbreiteter als in den grossen: Während in den Agglomerationen

Mittlere Tagesdistanz der Agglomerationsbewohner/innen<sup>1</sup> (Strecken im Inland), 2021

G 3.6.1



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

## Kenngrossen der Mobilität der Einwohner/innen der Agglomerationen, 2021

T 3.6.1

	Fahrzeugbesitz, in % der Haushalte <sup>1</sup>		Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs, in % der Einwohner/innen				von den Einwohner/innen zurückgelegte Strecken im Inland und benötigte Zeit, Durchschnittswerte pro Person		
	Auto	Velo (inkl. E-Bike)	Halbtax-Abo	General-Abo (GA)	Verbund-Abo	ÖV-Abos total	Tagesdistanz, in km	Tageunterwegszeit <sup>2</sup> , in Min.	tägliche Anzahl Etappen
<b>Kenngrossen nach Anzahl Einwohner/innen der Agglomerationen</b>									
250 000 und mehr	70,8	65,8	34,7	8,1	18,4	59,0	27,0	81,0	4,1
50 000 bis 249 999	77,1	66,8	34,7	9,7	9,4	53,1	29,6	79,2	3,7
weniger als 50 000	83,0	71,3	35,8	9,6	4,0	49,8	32,7	80,3	3,6
Gemeinden ausserhalb der Agglomerationen	88,2	71,4	34,1	7,8	3,4	45,6	34,2	80,1	3,4
<b>Kenngrossen der zehn bevölkerungsreichsten Agglomerationen (geordnet nach Bevölkerungszahl)</b>									
Zürich	71,1	70,0	41,4	9,3	16,7	63,7	29,1	82,1	4,1
Genf	74,8	58,8	17,4	4,1	22,1	45,6	20,1	77,5	4,1
Basel	66,8	69,2	31,2	6,3	23,9	59,5	23,2	78,4	4,1
Lausanne	74,3	50,7	30,6	5,1	17,2	50,7	30,3	81,5	4,2
Bern	66,7	71,7	45,4	15,4	13,1	69,9	31,2	85,3	4,0
Luzern	69,1	67,9	43,2	11,4	13,5	63,9	30,3	87,0	3,9
St. Gallen	78,1	69,9	42,8	7,9	13,3	62,3	29,0	78,4	3,8
Lugano	79,0	44,0	12,8	1,9	11,2	26,1	22,9	73,0	3,3
Winterthur	67,4	80,4	44,3	12,1	14,1	69,3	26,0	81,8	4,3
Zug	82,6	76,9	45,9	9,0	11,0	63,9	33,8	88,9	3,9

Hinweis: Agglomerationen gemäss BFS-Nomenklatur «Raum mit städtischem Charakter 2012». Bei grenzüberschreitenden Agglomerationen wurde nur der schweizerische Teil berücksichtigt.

<sup>1</sup> Haushalte mit einem oder mehreren Auto(s) bzw. Velo(s)

<sup>2</sup> mit Warte- und Umsteigezeiten

Basis Fahrzeugbesitz: 54 985 Haushalte mit gültigen Angaben zum Autobesitz und 54 945 Haushalte mit gültigen Angaben zum Velobesitz; Basis Abobesitz: 48 537 Zielpersonen ab 16 Jahren; Basis zurückgelegte Strecken und benötigte Zeit: 55 018 Zielpersonen

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

© BFS 2023

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

Wenn die zehn bevölkerungsstärksten Agglomerationen der Schweiz einzeln miteinander verglichen werden, wies beim Autobesitz Zug mit 83% den höchsten Wert auf. Die kleinsten Anteile verzeichneten Bern, Basel und Winterthur mit je 67%.

Hinsichtlich der Velos und der ÖV-Abonnemente zeigen sich Unterschiede insbesondere entlang der Sprachgrenzen. So betrug der Anteil der Haushalte mit Velo oder E-Bike in Lugano lediglich 44% und war auch in den Westschweizer Ballungsräumen Lausanne und Genf mit 51% respektive 59% vergleichsweise tief. In den grossen Deutschschweizer Agglomerationen dagegen lagen die entsprechenden Werte allesamt zwischen 68% (Luzern) und 80% (Winterthur). Auch der Anteil der Personen mit ÖV-Abonnements war in Lugano mit 26% am tiefsten, gefolgt von Genf mit 46% und Lausanne mit 51%. Anteilsmässig am meisten Abo-Besitzerinnen und -Besitzer gab es in der Agglomeration Bern. Dort verfügten 70% aller Einwohnerinnen und Einwohner über ein ÖV-Abonnement, 15% besaßen ein GA.

Besonders lange Tagesdistanzen wiesen die Einwohnerinnen und Einwohner von Zug auf: Mit 33,8 km legten sie pro Tag zwei Drittel mehr Kilometer zurück als die Genferinnen und Genfer (20,1 km). Ihre tägliche Unterwegszeit war dagegen nur um ein Siebtel länger (88,9 Min. gegenüber 77,5 Min.)

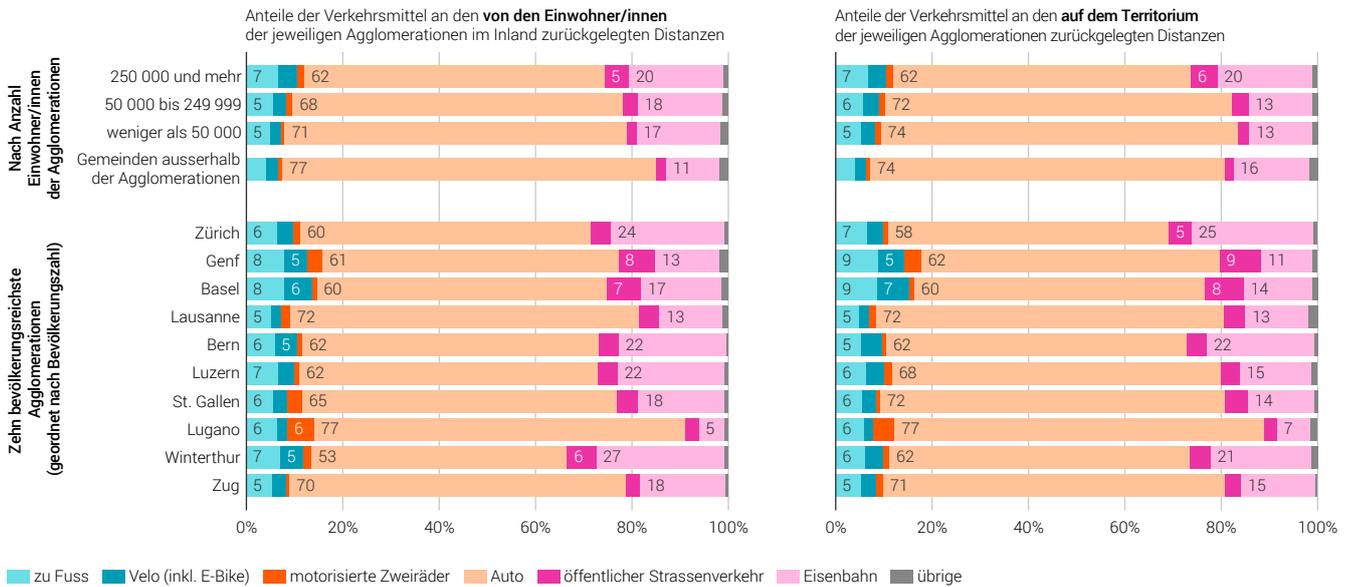
### Eingesetzte Verkehrsmittel

Gemessen an der Tagesdistanz stellte das Auto 2021 sowohl für die Bewohnerschaft der kleinen als auch der grossen Agglomerationen das mit Abstand wichtigste Verkehrsmittel dar (G 3.6.2, Seite 61). Allerdings war sein Anteil bei den Agglomerationen mit mindestens 250 000 Einwohnerinnen und Einwohnern mit 62% tiefer als in den kleineren Ballungsräumen. Umgekehrt war der Anteilswert der öffentlichen Verkehrsmittel tendenziell umso grösser, je mehr Einwohnerinnen und Einwohner eine Agglomeration zählte.

### Bedeutung der Verkehrsmittel in den Agglomerationen, 2021

nach Wohnort- und nach Territorialprinzip

G3.6.2



Hinweis: Agglomerationen gemäss BFS-Nomenklatur «Raum mit städtischem Charakter 2012». Bei grenzüberschreitenden Agglomerationen wurde nur der schweizerische Teil berücksichtigt.

Basis: 55 018 Zielpersonen

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

© BFS 2023

Die Bedeutung der verschiedenen Verkehrsmittel kann statt nach dem Wohnortprinzip auch nach dem Territorialprinzip untersucht werden (siehe Box). Bei den Agglomerationen mit weniger als 250 000 Einwohnerinnen und Einwohnern war bei dieser Betrachtungsweise der Distanz-Anteil der Eisenbahn kleiner, jener des Autos dagegen tendenziell etwas grösser als bei der Auswertung nach Wohnortprinzip (G3.6.2, Grafik rechts).

Von den zehn bevölkerungsreichsten Agglomerationen verzeichneten Lugano, Lausanne, St. Gallen und Zug einen Auto-Anteil an den auf ihren Territorien zurückgelegten Distanzen von mehr als 70%. Die höchsten ÖV-Anteile – Eisenbahn und öffentlicher Strassenverkehr zusammengenommen – wurden für Zürich (30%), Bern (26%) und Winterthur (25%) registriert. Dabei unterschieden sich diese drei von den anderen grossen Agglomerationen vor allem durch die grosse Bedeutung der Eisenbahn. Wird nur der öffentliche Strassenverkehr betrachtet, so wiesen Genf und Basel mit 9% beziehungsweise 8% die höchsten Distanz-Anteile auf. Diese zwei – besonders dicht bebauten – Agglomerationen waren es auch, in denen die Anteile des Fussverkehrs (je 9%) sowie des Velos (Basel 7%, Genf 5%; inkl. E-Bike) am höchsten waren.

#### Wohnortprinzip und Territorialprinzip

Die Bedeutung der Verkehrsmittel in den Agglomerationen wird in diesem Kapitel nicht nur nach dem Wohnort-, sondern auch nach dem Territorialprinzip untersucht.

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

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

## 3.7 Reisen

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

### 3.7.1 Tagesreisen

Eine Tagesreise bedeutet, dass jemand sein gewohntes Umfeld für mindestens drei Stunden verlässt, ohne jedoch auswärts zu übernachten. Die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz ab 6 Jahren unternahmen 2021 pro Person durchschnittlich 10,8 solcher Reisen (T3.7.1.1). Dies sind 1,6 Tagesreisen weniger als bei der letzten Erhebung 2015. Wichtigster Grund für den Rückgang dürfte die Covid-Pandemie gewesen sein: 22% der befragten Personen gaben an, in den zwei Wochen vor dem Befragungstag (üblicher Referenzzeitraum bei den Fragen zu den Tagesreisen) aufgrund der Pandemie auf Tagesreisen verzichtet zu haben.

Besonders stark zurückgegangen sind die Auslandsreisen, deren Anteil an den Tagesreisen 2015 bei 10% gelegen hatte und 2021 nur noch 4% erreichte (entspricht 0,4 Auslandsreisen pro Person). Auch dies dürfte ein Effekt der Covid-Pandemie gewesen sein, war doch die Überquerung der Landesgrenzen 2021 zum Teil nur unter bestimmten Auflagen möglich (Impfnachweis, negatives Testresultat usw.). Mit durchschnittlich 220 km waren die einzelnen Auslandsreisen mehr als doppelt so lang wie die Inlandsreisen (105 km; jeweils Hin- und Rückweg sowie Distanzen vor Ort).

Im Verlauf des ganzen Jahres 2021 summierten sich die im Rahmen von Tagesreisen zurückgelegten Distanzen auf 1194 km pro Person, davon 1129 km auf Schweizer Territorium und 65 km im Ausland. Während die Inlanddistanzen gegenüber 2015 nur um 18% kürzer geworden sind, sind die Auslandsdistanzen geradezu eingebrochen: 2021 wurden auf Tagesreisen im Ausland nur noch gut ein Viertel so viele Kilometer zurückgelegt wie 2015.

#### Gesamtdistanz nach Bevölkerungsgruppen

Männer legten im Verlauf des Jahres 2021 auf Tagesreisen etwas längere Distanzen zurück als Frauen (1288 km gegenüber 1100 km) (G3.7.1.1). Die Aufschlüsselung nach Altersgruppen zeigt bei den 25- bis 44-Jährigen mit 1382 km den höchsten Wert. Signifikant kürzer waren die Distanzen der 6- bis 17-Jährigen (1025 km), der 65- bis 79-Jährigen (1125 km) sowie insbesondere der ab 80-Jährigen (484 km). Ausserdem fällt auf: Je höher das Haushaltseinkommen, desto länger waren tendenziell die zurückgelegten Distanzen. Personen, die in Haushalten mit einem monatlichen Gesamteinkommen von über 12 000 Franken wohnten, legten 2021 auf Tagesreisen gut 2,4-mal so viele Kilometer zurück wie solche aus Haushalten mit einem Einkommen

### Kenngrossen der Tagesreisen, 2015 und 2021 T3.7.1.1

	2015	2021
<b>Durchschnittliche Anzahl Tagesreisen pro Person und Jahr</b>	<b>12,5</b>	<b>10,8</b>
Inlandsreisen	11,3	10,4
Auslandsreisen	1,2	0,4
<b>Gesamtdistanz<sup>1</sup> der Tagesreisen pro Person und Jahr, in km</b>	<b>1 618</b>	<b>1 194</b>
Distanzen im Inland	1 369	1 129
Distanzen im Ausland	249	65
<b>Durchschnittliche Distanz<sup>1</sup> pro Tagesreise, in km</b>		
alle Tagesreisen	130	110
Inlandsreisen	113	105
Auslandsreisen	283	220

<sup>1</sup> Hinreise(n), Rückreise(n) und Distanzen vor Ort

Basis Anzahl Tagesreisen und Gesamtdistanz pro Person 2021: 16 451 Zielpersonen, die zum Zusatzmodul Tagesreisen befragt wurden, mit gültigen Angaben zur Anzahl Reisen.  
Basis Distanz pro Tagesreise 2021: 6 356 detailliert erhobene Tagesreisen mit gültigen Angaben zur Distanz

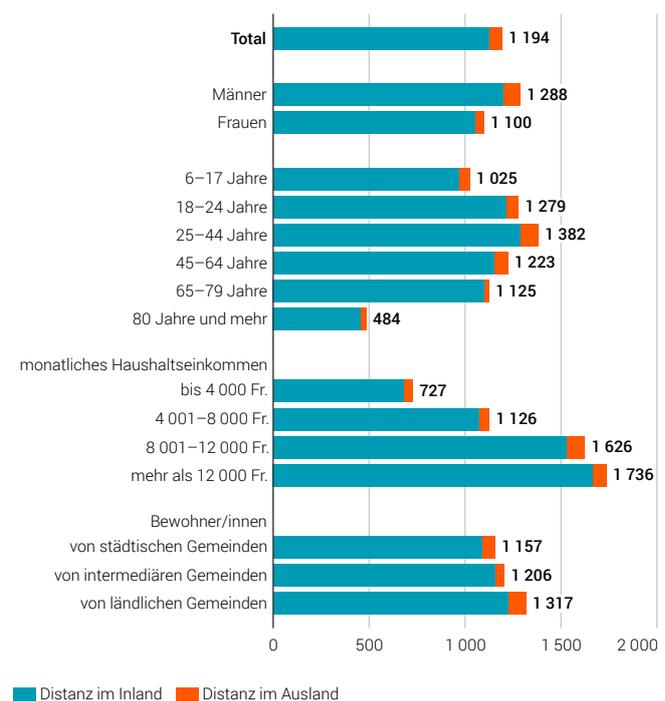
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

### Gesamtdistanz<sup>1</sup> der Tagesreisen nach Bevölkerungsgruppen, 2021

Gesamtdistanz pro Person und Jahr im In- und Ausland

G3.7.1.1



<sup>1</sup> Hinreisen, Rückreisen und Distanzen vor Ort

Basis: 16 451 Zielpersonen, die zum Zusatzmodul Tagesreisen befragt wurden, mit gültigen Angaben zur Anzahl Reisen

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

© BFS 2023

von höchstens 4000 Franken (1736 km gegenüber 727 km). Der Urbanisierungsgrad des Wohnorts hatte dagegen keinen signifikanten Einfluss auf die Tagesreisedistanzen.

Gegenüber 2015 verkürzten sich die Distanzen der hier untersuchten Bevölkerungsgruppen jeweils ähnlich stark: Die Gesamtdistanz-Muster sind in etwa die gleichen geblieben.

### Hauptverkehrsmittel

Als Hauptverkehrsmittel einer Reise gilt jenes Verkehrsmittel, mit dem die längste Teildistanz absolviert wurde (genaue Erklärung siehe Glossar). Bei 69% der Distanzen im Rahmen von Tagesreisen war 2021 der motorisierte Individualverkehr das Hauptverkehrsmittel (G3.7.1.2). Den zweithöchsten Wert wies mit 28% der öffentliche Verkehr auf. Bei den Auslandsreisen erreicht der ÖV 13%; hier kam auch das Flugzeug auf einen nennenswerten Anteil von 5%. Gegenüber dem Jahr 2015 hat der motorisierte Individualverkehr bei den Tagesreisen insgesamt an relativer Bedeutung gewonnen. Der ÖV und das Flugzeug haben dagegen Anteile verloren.

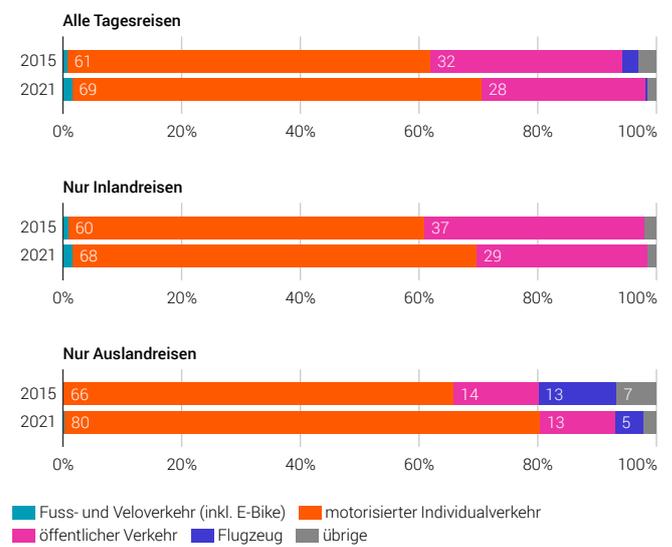
### Reisezwecke

Wichtigster Grund für Tagesreisen sind Besuche von Verwandten und Bekannten (G3.7.1.3). Sie machten 2021 mehr als ein Viertel der Tagesreisen aus (28%). Es folgten der Reisezweck der Ausflüge sowie die Wanderungen mit Anteilen von 19% beziehungsweise 13%. Der Anteil der Geschäftsreisen an der Anzahl Tagesreisen betrug 5%. Beim Vergleich mit 2015 fällt vor allem auf, dass damals der Anteil der Wanderungen mit 7% nur etwa halb so gross gewesen war.

## Eingesetzte Verkehrsmittel bei Tagesreisen nach Reiseziel, 2015 und 2021

Anteile der Hauptverkehrsmittel an der Gesamtdistanz

G3.7.1.2



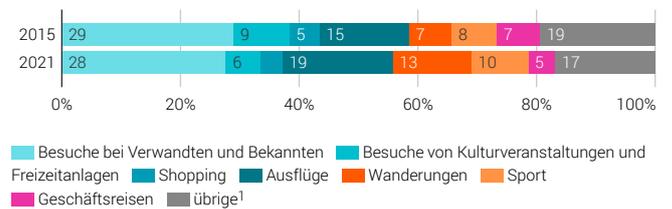
Basis 2021: 6 356 detailliert erhobene Tagesreisen mit gültigen Angaben zur Distanz

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

© BFS 2023

## Reisezwecke bei Tagesreisen, 2015 und 2021

G3.7.1.3



<sup>1</sup> Gastronomiebesuch, nicht-sportliche Aussenaktivitäten, Ausbildung, passiver Sport usw.

Basis 2021: 6 339 detailliert erhobene Tagesreisen mit gültigen Angaben zur deren Zweck

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

© BFS 2023

### 3.7.2 Reisen mit Übernachtungen

2021 unternahm jede in der Schweiz wohnende Person ab 6 Jahren durchschnittlich 1,8 Reisen mit Übernachtungen, wovon 0,8 ins Ausland führten (T3.7.2.1). Nicht mitgezählt sind dabei sich häufig wiederholende auswärtige Übernachtungen am gleichen Ort (z. B. an einem Zweitwohnsitz). Insgesamt legte im Verlauf des Jahres 2021 jede Person durchschnittlich 2409 km auf Reisen mit Übernachtungen zurück, davon 1931 km respektive 80% auf ausländischem Territorium. Die genannten Zahlen umfassen neben dem Hin- und Rückweg zum Reiseziel immer auch die vor Ort zurückgelegten Distanzen. Eine einzelne Reise mit Übernachtungen erstreckte sich im Mittel über 1321 km, wobei die Auslandsreisen mit 2579 km fast achtmal so lang waren wie die Inlandsreisen (320 km).

Verglichen mit dem Jahr 2015 hat sich die Zahl der Auslandsreisen pro Person mehr als halbiert, und die mittlere Distanz pro Auslandsreise ist um ein Drittel kürzer geworden. Der Hauptgrund dafür war sicherlich die Covid-Pandemie, wobei nicht nur die faktischen Reiseeinschränkungen und -erschwernisse eine Rolle gespielt haben dürften, sondern auch eine allgemein «gedämpfte Reiselust» angesichts der Unwägbarkeiten in Bezug auf die weitere Entwicklung der Pandemie und der entsprechenden Massnahmen. In diesem Zusammenhang ist es interessant zu sehen, dass die befragten Personen, die angaben, aufgrund der Pandemie nicht auf Reisen mit Übernachtungen verzichtet zu haben, 2021 doch nur 0,9 Auslandsreisen unternommen haben – und damit lediglich halb so viele, wie 2015 für die gesamte Bevölkerung registriert worden waren (1,9 Reisen pro Person).

Im Gegensatz zu den Auslandsreisen ist die Zahl der Inlandsreisen mit Übernachtungen 2021 gegenüber 2015 unverändert geblieben, und die mittlere Distanz pro Reise hat sogar um ein Siebtel zugenommen. Insgesamt, das heisst In- und Auslandsreisen zusammengenommen, ist die Zahl der Reisen mit Übernachtungen um etwas mehr als ein Drittel zurückgegangen, während sich die Distanz pro Reise um die Hälfte und die gesamte Reisedistanz um zwei Drittel verkürzte.

#### Gesamtdistanz nach Bevölkerungsgruppen

Männer und Frauen unterschieden sich 2021 hinsichtlich der auf Reisen mit Übernachtungen zurückgelegten Gesamtkilometer nicht signifikant voneinander (G3.7.2.1). Grosse Differenzen bestanden dagegen zwischen den einzelnen Altersgruppen. So legten die 18- bis 24-Jährigen sowie die 25- bis 44-Jährigen siebenmal so viele Kilometer auf Reisen mit Übernachtungen zurück (3204 bzw. 3209 km pro Person und Jahr) wie die ab 80-Jährigen (472 km).

Mit zunehmendem Haushaltseinkommen steigen auch die Distanzen an: Wer in einem Haushalt mit einem monatlichen Gesamteinkommen von höchstens 4000 Franken lebte, legte 2021 im Schnitt nur halb so viele Kilometer auf Reisen mit Übernachtungen zurück wie Personen aus Haushalten, denen pro Monat zwischen 4001 und 8000 Franken zur Verfügung standen. Und verglichen mit letztgenannter Gruppe noch einmal

### Kenngrossen der Reisen mit Übernachtungen, 2015 und 2021

T3.7.2.1

	2015	2021
<b>Durchschnittliche Anzahl Reisen mit Übernachtungen pro Person und Jahr</b>	<b>2,9</b>	<b>1,8</b>
Inlandsreisen	1,0	1,0
Auslandsreisen	1,9	0,8
<b>Gesamtdistanz<sup>1</sup> der Reisen mit Übernachtungen pro Person und Jahr, in km</b>	<b>7 638</b>	<b>2 409</b>
Distanzen im Inland	621	478
Distanzen im Ausland	7 017	1 931
<b>Durchschnittliche Distanz<sup>1</sup> pro Reise mit Übernachtungen, in km</b>		
alle Reisen	2 620	1 321
Inlandsreisen	282	320
Auslandsreisen	3 885	2 579

<sup>1</sup> Hinreise(n), Rückreise(n) und Distanzen vor Ort

Basis Anzahl Reisen und Gesamtdistanz pro Person 2021: 16 503 Zielpersonen, die zum Zusatzmodul Reisen mit Übernachtungen befragt wurden, mit gültigen Angaben zur Anzahl Reisen.  
Basis Distanz pro Reise 2021: 9 114 detailliert erhobene Reisen mit Übernachtungen mit gültigen Angaben zur Distanz

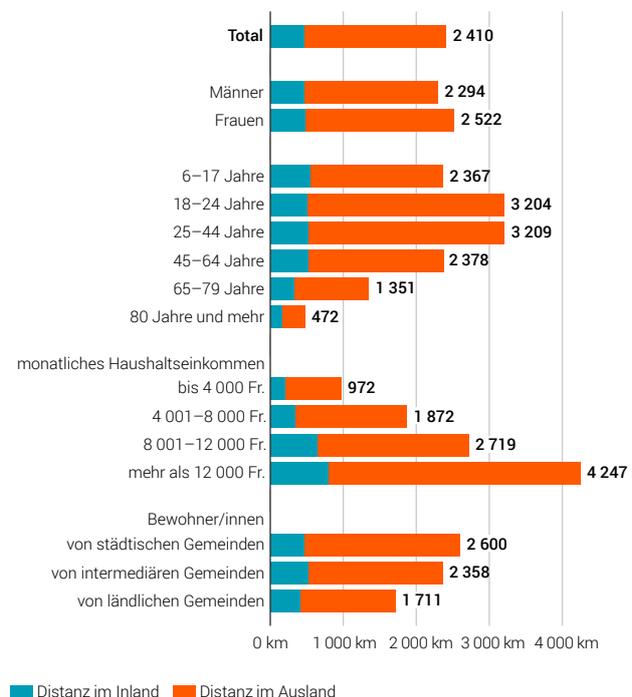
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

### Gesamtdistanz<sup>1</sup> der Reisen mit Übernachtungen nach Bevölkerungsgruppen, 2021

Gesamtdistanz pro Person und Jahr im In- und Ausland

G3.7.2.1



■ Distanz im Inland ■ Distanz im Ausland

<sup>1</sup> Hinreisen, Rückreisen und Distanzen vor Ort

Basis: 16 503 Zielpersonen, die zum Zusatzmodul Reisen mit Übernachtungen befragt wurden, mit gültigen Angaben zur Anzahl Reisen

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

© BFS 2023

doppelt so lang waren die Distanzen der Einkommensklasse über 12 000 Franken. Des Weiteren legten die Bewohnerinnen und Bewohner der Städte und der intermediären Gemeinden etwas mehr Kilometer auf Reisen mit Übernachtungen zurück als jene der ländlichen Gemeinden.

Wie schon bei den Tagesreisen, so verkürzten sich auch bei den Reisen mit Übernachtungen die Gesamtdistanzen aller hier untersuchten Bevölkerungsgruppen gegenüber 2015 proportional in ähnlichem Ausmass.

### Hauptverkehrsmittel

Bei 53% der 2021 auf Reisen mit Übernachtungen zurückgelegten Distanzen diente das Flugzeug als Hauptverkehrsmittel (G3.7.2.2). Zweitwichtigstes Hauptverkehrsmittel war mit einem Distanzanteil von 37% der motorisierte Individualverkehr, vor dem öffentlichen Verkehr mit 8%. Auf Inlandreisen spielte der Flugverkehr erwartungsgemäss so gut wie keine Rolle, dort dominierten der MIV und der ÖV mit Anteilen von 74% respektive 24%.

Verglichen mit dem Jahr 2015 hat der Distanzanteil des Flugzeugs an sämtlichen Reisen mit Übernachtungen um 24 Prozentpunkte abgenommen. Dies hat zum einen mit dem bereits erwähnten generellen Bedeutungsverlust der Auslandsreisen 2021 zu tun, wird das Flugzeug doch in allererster Linie für Auslandsreisen eingesetzt. Zum anderen hat der Luftverkehr aber auch innerhalb der Auslandsreisen Distanzanteile verloren. Als Folge des starken Rückgangs beim Flugzeug haben der motorisierte Individualverkehr und der öffentliche Verkehr, über sämtliche Reisen mit Übernachtungen hinweg betrachtet, an Bedeutung gewonnen. Dies, obschon ihre Distanzen in absoluten Zahlen ebenfalls zurückgegangen sind. Bei den Inlandreisen gewann der motorisierte Individualverkehr Distanzanteile auf Kosten des öffentlichen Verkehrs.

### Reisezwecke

Mehr als die Hälfte (56%) der Reisen mit Übernachtungen ging 2021 auf das Konto von Ferien und Ausflügen (G3.7.2.3). Die Besuche bei Verwandten und Bekannten kamen auf einen Anteil von 21%. Rund 5% der Reisen mit Übernachtungen waren Geschäftsreisen. Deren Anteil war 2015 noch doppelt so hoch gewesen (10%).

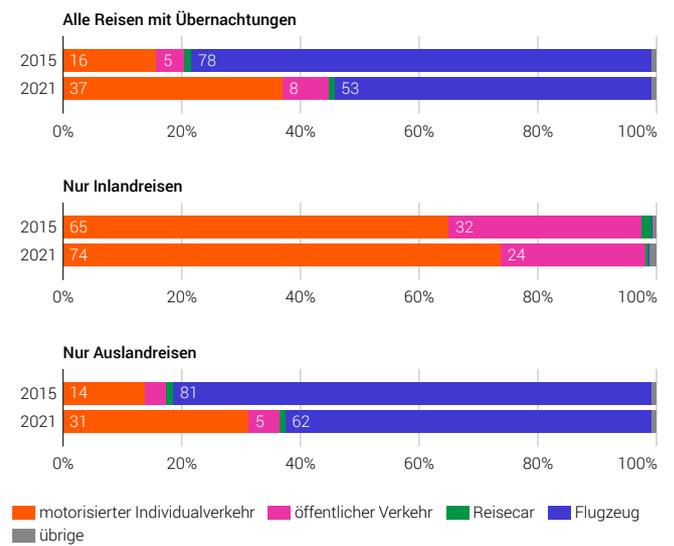
### 3.7.3 Flugreisen

Als Flugreisen gelten in der vorliegenden Publikation nicht einzelne Flüge, sondern Reisen mit Übernachtungen, für die das Flugzeug als Hauptverkehrsmittel eingesetzt wurde. Die durchschnittliche Zahl solcher Reisen pro Person und Jahr fiel 2021 pandemiebedingt auf 0,27, nachdem sie 2015 noch 0,83 betragen hatte (T3.7.3.1, Seite 66). Dies entspricht einem Rückgang um zwei Drittel. Da ausserdem die mittlere Distanz der einzelnen Flugreisen abgenommen hat (Hin- und Rückreise inklusive Distanzen vor Ort), verkleinerte sich das Total der pro Person und

### Eingesetzte Verkehrsmittel bei Reisen mit Übernachtungen nach Reiseziel, 2015 und 2021

Anteile der Hauptverkehrsmittel an der Gesamtdistanz

G3.7.2.2



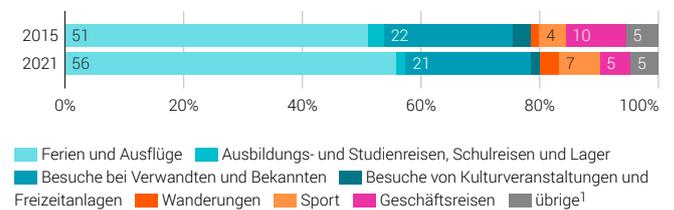
Basis 2021: 9 114 detailliert erhobene Reisen mit Übernachtungen mit gültigen Angaben zur Distanz

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

© BFS 2023

### Reisezwecke bei Reisen mit Übernachtungen, 2015 und 2021

G3.7.2.3



<sup>1</sup> religiös motivierte Reisen, nicht-sportliche Aussenaktivitäten, Shopping usw.

Basis 2021: 9 100 detailliert erhobene Reisen mit Übernachtungen mit gültigen Angaben zu deren Zweck

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

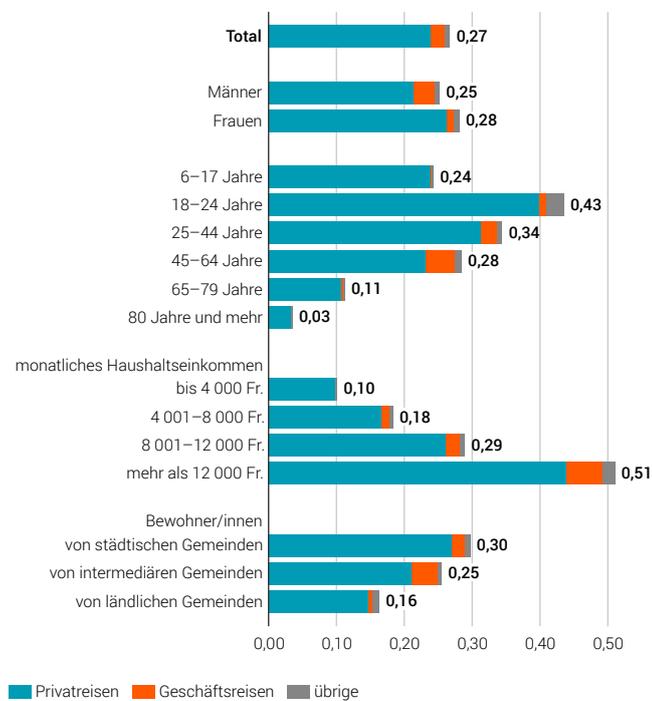
© BFS 2023

Jahr auf Flugreisen zurückgelegten Kilometer sogar um fast vier Fünftel, nämlich von 5925 auf 1288. Des Weiteren fällt auf, dass die Flugreisen für Geschäftszwecke stärker zurückgegangen sind als die Privatreisen.

Frauen unternahmen 2021 etwas mehr Flugreisen zu privaten Zwecken als Männer, wogegen Letztere mehr Geschäftsreisen absolvierten (G3.7.3.1). Von den verschiedenen Altersgruppen waren es die jungen Erwachsenen zwischen 18 und 24 Jahren, die tendenziell am häufigsten mit dem Flugzeug verreisten (0,4-mal pro Person und Jahr). Anschliessend gingen die Frequenzen mit zunehmendem Alter immer weiter zurück, wobei aber die Unterschiede zwischen den einzelnen Altersgruppen statistisch nicht immer signifikant sind.

Wie bei den Tagesreisen und den Reisen mit Übernachtungen (siehe Kapitel 3.7.1 und 3.7.2) besteht auch bei den Flugreisen ein starker positiver Zusammenhang zwischen der Anzahl Reisen und dem Haushaltseinkommen: Personen, die in Haushalten mit einem monatlichen Gesamteinkommen von mehr als 12 000 Franken lebten, verreisten 2021 – wie schon 2015 – fünfmal so häufig mit dem Flugzeug wie solche aus Haushalten mit einem Einkommen von höchstens 4000 Franken. Ausserdem dienten ihre Reisen häufiger geschäftlichen Zwecken. Vergleichsweise viele Geschäftsreisen unternahmen auch Arbeitnehmende mit Vorgesetztenfunktion und Selbständigerwerbende. Menschen, die auf dem Land wohnten, verreisten insgesamt deutlich seltener mit dem Flugzeug als solche mit Wohnsitz in einer städtischen oder intermediären Gemeinde.

**Anzahl Flugreisen pro Person und Jahr nach Bevölkerungsgruppen und Zweck, 2021** G3.7.3.1



Basis: 16 503 Zielpersonen, die zum Zusatzmodul Reisen mit Übernachtungen befragt wurden, mit gültigen Angaben zu Zweck und Verkehrsmittel

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) © BFS 2023

**Kenngrossen der Flugreisen, 2015 und 2021** T3.7.3.1

	2015	2021
<b>Durchschnittliche Anzahl Flugreisen pro Person und Jahr</b>	<b>0,83</b>	<b>0,27</b>
Privatreisen	0,68	0,24
Geschäftsreisen	0,11	0,02
übrige Reisezwecke	0,03	0,01
<b>Gesamtdistanz<sup>1</sup> der Flugreisen pro Person und Jahr, in km</b>	<b>5 925</b>	<b>1 288</b>
Privatreisen	5 015	1 175
Geschäftsreisen	720	63
übrige Reisezwecke	190	49
<b>Durchschnittliche Distanz<sup>1</sup> pro Flugreise, in km</b>	<b>7 163</b>	<b>4 806</b>

<sup>1</sup> Hinreise(n), Rückreise(n) und Distanzen vor Ort

Basis Anzahl Flugreisen und Gesamtdistanz pro Person 2021: 16 053 Zielpersonen, die zum Zusatzmodul Reisen mit Übernachtungen befragt wurden, mit gültigen Angaben zu Zweck und Verkehrsmittel; Basis Distanz pro Flugreise 2021: 1 239 detailliert erhobene Flugreisen mit Übernachtungen, mit gültigen Angaben zur Distanz

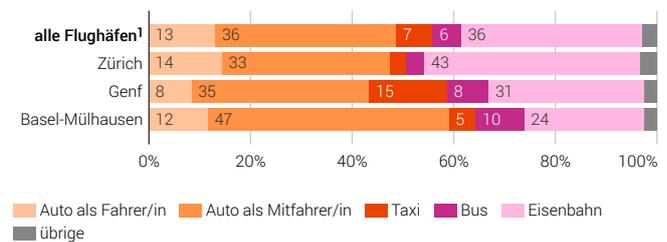
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

Um zum Startflughafen zu gelangen, diente 2021 bei 49% der Flugreisen das Auto als Hauptverkehrsmittel (G3.7.3.2). Dessen Anteil war somit etwas höher als 2015 (41%). Meist sassen die Reisenden jedoch nicht selbst hinter dem Steuer des Wagens, sondern wurden von jemand anderem gefahren. Die Eisenbahn wurde 2021 bei 36% der Flugreisen für die Fahrt zum Flughafen verwendet, wobei in Zürich der Bahnanteil mit 43% besonders hoch war. Im Fall von Genf spielte auch das Taxi mit einem Anteil von 15% eine beträchtliche Rolle. Der Bus verzeichnete vergleichsweise hohe Anteile bei den Fahrten zu den Flughäfen Basel-Mülhausen (10%, kein direkter Bahnanschluss) und Genf (8%).

**Hauptverkehrsmittel für die Anreise zum Startflughafen der Flugreisen, 2021**

Anteile an der Anzahl Fahrten zum Startflughafen der Reise G3.7.3.2



<sup>1</sup> umfasst neben den Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel-Mülhausen noch andere Startflughäfen  
Basis: 1 238 Reisen mit Übernachtungen mit dem Flugzeug als Hauptverkehrsmittel bei der Hinreise

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

© BFS 2023

### 3.8 Jahresmobilität

Im Verlauf des ganzen Jahres 2021 legten die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz (ab 6 Jahren) durchschnittlich 14 926 km zurück (G3.8.1). Dies entspricht mehr als einem Drittel des Erdumfangs oder 42-mal der Strassendistanz zwischen Genf und St. Gallen. Die Jahresmobilität bestand zu 76% aus der sogenannten Alltagsmobilität, also aus Strecken, welche die Menschen in ihrer gewohnten Umgebung zurücklegten. Weitere 16% machten die Reisen mit Übernachtungen und 8% die Tagesreisen aus (für Erklärungen zur Berechnung der Jahres- und Alltagsmobilität siehe Glossar). Insgesamt drei Viertel der Distanz (11 194 km) wurden innerhalb der Schweiz zurückgelegt, das restliche Viertel (3732 km) im Ausland.

Verglichen mit 2015 ist die Jahresmobilität pro Person um 9923 km respektive 40% zurückgegangen. Hauptgrund dafür war sicherlich die Covid-Pandemie. Während sich die im Alltag sowie auf Tagesreisen zurückgelegten Distanzen jeweils «nur» um gut ein Viertel verkleinerten, verkürzten sich die Reisen mit Übernachtungen ungleich stärker, nämlich um zwei Drittel. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass solche Reisen vielfach ins Ausland führen, die Bewohnerinnen und Bewohner der Schweiz ihr Land aber 2021 angesichts der Pandemie viel seltener verliessen: Gesamthaft war die Auslandsdistanz 2021 gut 66% kürzer als 2015, die Inlanddistanz nur 19%.

#### Jahresmobilität nach Bevölkerungsgruppen

Die Jahresmobilität der Männer übertraf 2021 jene der Frauen um fast ein Viertel (G3.8.2). Dieser Unterschied ist jedoch allein auf die Alltagsmobilität zurückzuführen; bei den Reisedistanzen lagen Männer und Frauen nämlich ungefähr gleichauf.

Die 18- bis 24-Jährigen legten von allen Altersgruppen am meisten Kilometer zurück, und zwar 19 640 pro Person und Jahr. Nur unwesentlich kleiner war die Jahresmobilität der 25- bis 44-Jährigen mit 18 586 km. Bei den Seniorinnen und Senioren lagen die Werte dagegen deutlich tiefer – insbesondere bei den ab 80-Jährigen mit nur 4666 km.

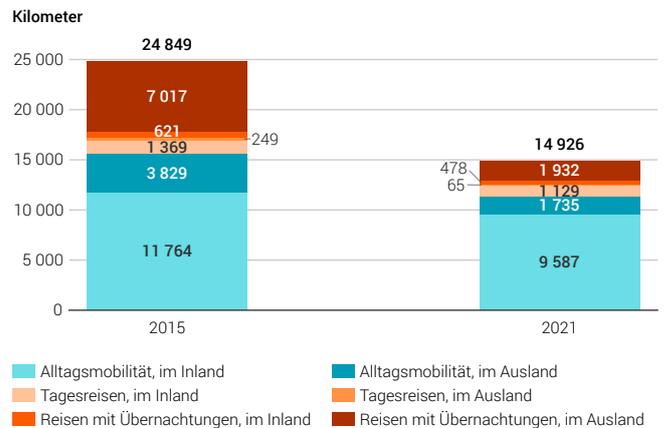
Je höher das Einkommen eines Haushalts, umso grösser sind die jährlichen Gesamtdistanzen der Haushaltsmitglieder. Im Fall der Haushalte mit einem monatlichen Gesamteinkommen von über 12 000 Franken entspricht die 2021 jährlich zurückgelegte Strecke von 21 137 km pro Person allerdings einem Rückgang um beinahe die Hälfte gegenüber 2015 (41 282 km). Im Vergleich zu den anderen hier untersuchten Bevölkerungsgruppen ist dies ein besonders markantes Minus. Der Grund dafür liegt in der pandemiebedingt verringerten Reiseaktivität: 2015 waren bei den Personen der besagten Einkommensklasse überaus viele Reisekilometer registriert worden, nämlich 18 843. Im Jahr 2021 fiel dieser Wert auf 5983 km.

Der Vergleich nach Urbanisierungsgrad des Wohnorts zeigt nur kleine Unterschiede in Bezug auf die Jahresmobilität.

### Mittlere Jahresmobilität pro Person nach Mobilitätsart, 2015 und 2021

Distanzen im Inland und Ausland

G3.8.1



Basis Alltagsmobilität 2021: 55 018 Zielpersonen; Basis Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen 2021: 16 451 bzw. 16 503 Zielpersonen, die zum entsprechenden Zusatzmodul befragt wurden, mit gültigen Angaben zur Distanz

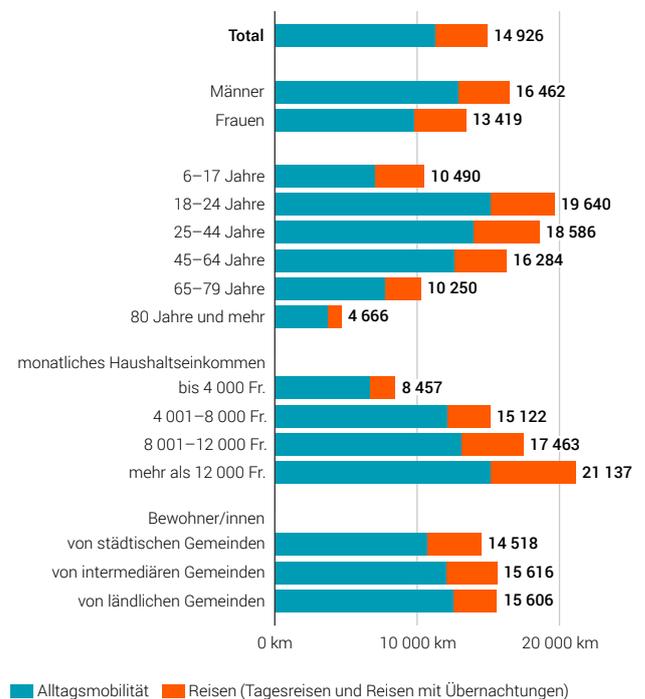
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

### Mittlere Jahresmobilität pro Person nach Bevölkerungsgruppen und Mobilitätsart, 2021

Distanzen im Inland und Ausland

G3.8.2



Basis Alltagsmobilität: 55 018 Zielpersonen; Basis Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen: 16 451 bzw. 16 503 Zielpersonen, die zum entsprechenden Zusatzmodul befragt wurden, mit gültigen Angaben zur Distanz

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

© BFS 2023

## Hauptverkehrsmittel

Für den grössten Teil der Jahresmobilität, nämlich für 59% (8869 km), wurde 2021 der motorisierte Individualverkehr als Hauptverkehrsmittel gewählt (T3.8.1). Es folgten der öffentliche Verkehr mit 18% und das Flugzeug mit 16%. Der Fuss- und Veloverkehr fiel mit einem Anteil von insgesamt 5% distanzmässig nur schwach ins Gewicht. Zu bedenken ist jedoch, dass bei der Betrachtung nach Hauptverkehrsmitteln Strecken zu Fuss oder mit dem Velo meist unberücksichtigt bleiben, falls diese Fortbewegungsarten mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert werden.

Während das Flugzeug bei den reinen Auslandkilometern mit einem Anteil von 62% das wichtigste Hauptverkehrsmittel darstellte, spielte es im Inland kaum eine Rolle (1%). Auf Schweizer Territorium lag vielmehr der motorisierte Individualverkehr mit einem Wert von 69% an der Spitze, gefolgt vom ÖV mit 22%.

Gegenüber dem Jahr 2015 hat die Jahresmobilität mit dem motorisierten Individualverkehr um 16% abgenommen, jene mit dem öffentlichen Verkehr um 34% und die mit dem Flugzeug um 73%. Der Hauptgrund für die Rückgänge war bei allen Verkehrsmitteln wohl einmal mehr die Covid-Pandemie. Verhältnismässig stabil blieb die Jahresmobilität zu Fuss und mit dem Velo.

## Mobilitätszwecke

Die Freizeit stellte mit einem Anteil an der Jahresmobilität von 53% (7861 km) auch 2021 den mit Abstand wichtigsten Mobilitätszweck dar. Besonders gross war ihre Bedeutung mit 90% bei den Reisen, doch auch zur Alltagsmobilität trugen die Freizeitstrecken einen beachtlichen Distanzanteil von 41% bei. Weitere 22% der gesamten Jahresmobilität wurden für die Erreichung der Arbeitsstätten zurückgelegt und 12% für Einkäufe. Verglichen mit 2015 hat die Freizeit Distanzanteile verloren, was primär mit dem starken Rückgang der Reisen zusammenhängt. Im Gegenzug haben die Arbeit und die Einkäufe an relativer Bedeutung gewonnen.

## Mittlere Jahresmobilität pro Person nach Mobilitätsart, Hauptverkehrsmittel und Mobilitätszweck, 2021

Distanzen, in km

T3.8.1

	Alltagsmobilität		Reisen				Total Jahresmobilität	
	Inland	In- und Ausland	Tagesreisen		Reisen mit Übernachtungen		Inland	In- und Ausland
			Inland	In- und Ausland	Inland	In- und Ausland		
<b>Total</b>	<b>9 587</b>	<b>11 322</b>	<b>1 129</b>	<b>1 194</b>	<b>478</b>	<b>2 410</b>	<b>11 194</b>	<b>14 926</b>
<b>Hauptverkehrsmittel</b>								
Fuss- und Veloverkehr	708	716	19	19	2	4	729	739
zu Fuss	403	411	5	5	0	1	409	417
Velo (inkl. E-Bike)	304	305	13	13	2	4	320	323
motorisierter Individualverkehr	6 678	7 153	773	824	322	892	7 773	8 869
Auto	6 571	7 044	754	805	318	881	7 644	8 730
motorisierte Zweiräder	106	108	19	19	4	11	129	139
öffentlicher Verkehr	2 031	2 187	321	329	94	189	2 445	2 705
Eisenbahn	1 699	1 840	306	314	91	176	2 096	2 331
öffentlicher Strassenverkehr	332	347	14	15	3	13	349	375
Flugzeug	23	1 101	0	5	54	1 288	77	2 394
übrige	148	166	16	17	6	35	170	218
<b>Mobilitätszweck</b>								
Arbeit	3 032	3 256	–	–	–	–	3 032	3 256
Ausbildung	518	602	–	–	–	–	518	602
Einkauf	1 674	1 854	–	–	–	–	1 674	1 854
Freizeit	3 518	4 614	977	1 023	438	2 224	4 934	7 861
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	225	239	84	95	23	103	331	437
Service und Begleitung	534	563	–	–	–	–	534	563
übrige	86	194	68	76	17	83	171	353

Basis Alltagsmobilität: 55 018 Zielpersonen; Basis Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen: 16 451 bzw. 16 503 Zielpersonen, die zum entsprechenden Zusatzmodul befragt wurden, mit gültigen Angaben zur Distanz

# 4 Einstellung zur Verkehrspolitik

Aus Sicht der Bevölkerung sind Verbesserungen im öffentlichen Verkehr und die Reduktion der Umweltauswirkungen des Verkehrs wichtiger als Verbesserungen im Velo-, Strassen- oder Fussverkehr. Punkto Strassenverkehr gehen die Meinungen allerdings stark auseinander: Grosse Teile der Bevölkerung erachten entsprechende Verbesserungen als unwichtig, während gleichzeitig die Zahl derer, die hier grossen Handlungsbedarf sehen, ebenfalls beträchtlich ist. Von den konkreten verkehrspolitischen Massnahmen finden unter anderem die Verflüssigung des Verkehrs in Städten und Agglomerationen, die finanziellen Anreize beim Kauf von energieeffizienten und emissionsarmen Neuwagen sowie Verbesserungen im öffentlichen Nah- und Regionalverkehr grossen Zuspruch in der Bevölkerung.

## 4.1 Die wichtigsten Bereiche

Der öffentliche Verkehr wird von der Bevölkerung als jener Bereich angesehen, in dem Verbesserungen insgesamt am wichtigsten sind, knapp vor den Umweltauswirkungen des Verkehrs im Allgemeinen. Anschliessend folgen die übrigen drei vorgeschlagenen Bereiche, konkret der Velo-, der Strassen- und der Fussverkehr. Seinen Spitzenplatz erreichte der öffentliche Verkehr dank 26%

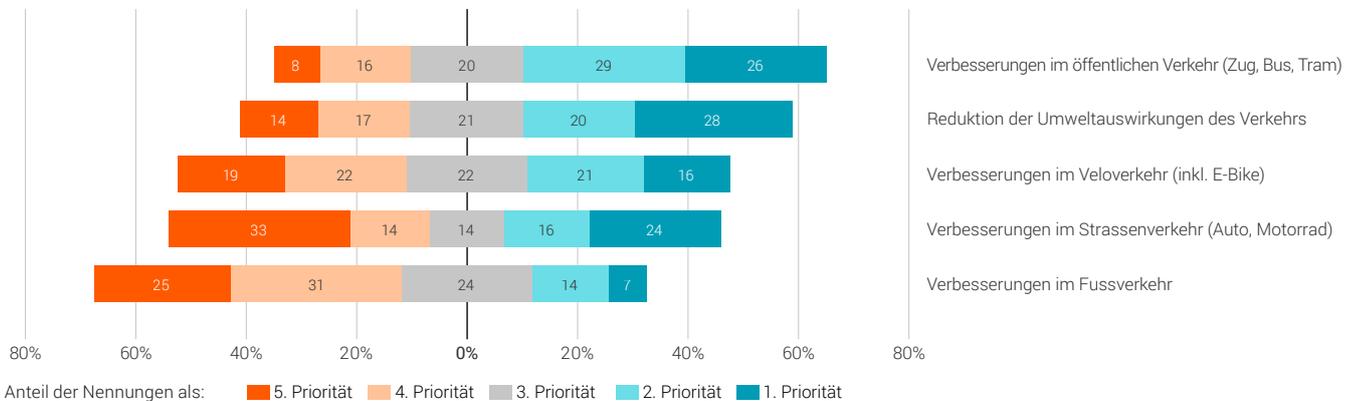
### Wie wurde ermittelt, welche Massnahmen aus Sicht der Bevölkerung am wichtigsten sind?

Um die Meinung der Bevölkerung zu möglichen Verbesserungen im Verkehrsbereich zu ermitteln, wurden den befragten Personen verschiedene Massnahmen präsentiert, die im Rahmen der öffentlichen Debatte oft genannt werden. Die Massnahmen waren nach Themen geordnet, wobei zu jedem Thema fünf Massnahmen vorgeschlagen wurden. Die Befragten wurden jeweils gebeten, diese nach Wichtigkeit zu ordnen.

Um die wichtigsten Massnahmen aus Sicht der Bevölkerung zu identifizieren, war ausschlaggebend, wie häufig den Massnahmen die erste, zweite und dritte Priorität eingeräumt wurde. Prinzipiell galt: Je öfter eine Massnahme den ersten drei Positionen zugeordnet wurde, desto höher wurde ihre Wichtigkeit für die Bevölkerung eingestuft (Gesamtrang). Die Nennungen als dritte Priorität wurden allerdings nur halb gezählt, da es sich um die mittlere Priorität zwischen der ersten und der fünften Priorität handelt. Die Grafiken in diesem Kapitel veranschaulichen, wie die Gesamtrangliste erstellt wurde; die Nennungen als dritte Priorität sind darauf immer in der Mitte der Skala platziert.

### In welchen Verkehrsbereichen sind Verbesserungen nach Meinung der Bevölkerung am wichtigsten, 2021 G4.1.1

Die befragten Personen wurden gebeten, die fünf aufgeführten Bereiche nach Wichtigkeit zu ordnen. In der Grafik befindet sich der Anteil der Nennungen als 3. Priorität (mittlere Priorität) jeweils in der Mitte der Skala.



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

Nennungen als erste und 29% als zweite Priorität, gegenüber nur gerade 16% Nennungen als vierte und 8% als fünfte Priorität (G 4.1.1, Seite 69; für Erklärungen zur Rangierungsmethode siehe Box auf der gleichen Seite). Würden lediglich die Nennungen als erste Priorität beachtet (und somit die anderen Prioritäten ausser Acht gelassen), würde die Reduktion der Umweltauswirkungen des Verkehrs die Gesamtrangliste anführen: 28% der Bevölkerung nannten diesen Bereich als erste Priorität, bei den Verbesserungen im öffentlichen Verkehr waren es nur 26%. Der Unterschied ist jedoch statistisch nicht signifikant.

Der Bereich Verbesserungen im Strassenverkehr, der den vierten Gesamtrang belegt, polarisiert stark: Während fast ein Viertel (24%) der Menschen Verbesserungen in diesem Bereich am wichtigsten finden, stufen noch mehr Personen, nämlich 33%, diesen Bereich als fünftwichtigste und somit letzte Priorität ein.

## 4.2 Die wichtigsten Massnahmen pro Bereich

### 4.2.1 Massnahmen im öffentlichen Verkehr

Wie in Kapitel 4.1 aufgezeigt, sind Verbesserungen im öffentlichen Verkehr nach Meinung der Bevölkerung besonders wichtig. Welche spezifischen Verbesserungen finden dabei am meisten Zuspruch? Von den fünf vorgeschlagenen Massnahmen wird die Verbesserung des Nah- und Regionalverkehrs von der Bevölkerung insgesamt als am wichtigsten erachtet (G 4.2.1). Diese Massnahme liegt damit klar vor der Verbesserung des Fernverkehrs, die lediglich einen der hinteren Ränge belegt. Die Schaffung von mehr Plätzen in den bestehenden Verbindungen liegt auf dem zweiten Gesamtrang. Die Modernisierung der Züge, Busse und Trams ist nach Meinung der Bevölkerung die unwichtigste Massnahme mit einem hohen Anteil an Nennungen als fünfte Priorität (38%).

### 4.2.2 Massnahmen betreffend Umwelt und Energie

Von den fünf vorgeschlagenen Massnahmen zur Reduktion der Umweltauswirkungen des Verkehrs sind finanzielle Anreize beim Kauf von energieeffizienten und emissionsarmen Neuwagen die wichtigste Massnahme aus Sicht der Bevölkerung (G 4.2.2, Seite 71). Dies lässt sich damit erklären, dass es sich bei dieser Massnahme um eine direkte finanzielle Unterstützung der Nutzerinnen und Nutzer handelt und nicht um eine Bestrafung eines bestimmten Verhaltens. Die übrigen vier vorgeschlagenen Massnahmen, darunter eine generelle Abgabe auf die durch den Verkehr verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen (ohne Angaben zur Rückverteilung), finden deutlich weniger Anklang bei der Bevölkerung. Die Gesamtbeurteilung dieser vier Massnahmen ist dabei sehr ähnlich, die Unterschiede sind statistisch nicht signifikant.

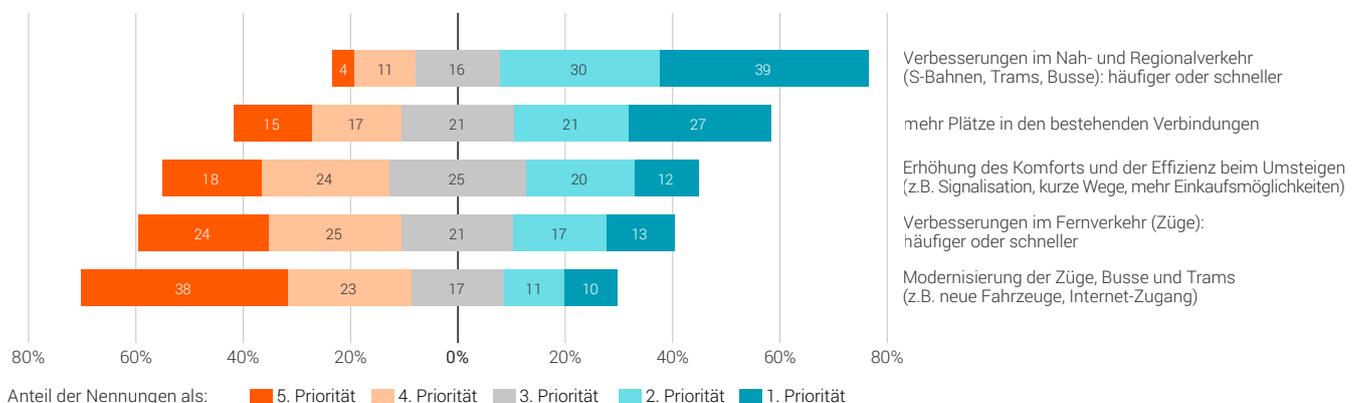
### 4.2.3 Massnahmen im Veloverkehr

Von den fünf vorgeschlagenen Verbesserungsmassnahmen im Veloverkehr sind der Ausbau von Velowegen sowie der Ausbau von farblich gekennzeichneten Velospuren auf Strassen bei der Bevölkerung am beliebtesten (G 4.2.3, Seite 71). Der Ausbau von Tempo-30-Zonen und die Entwicklung von Veloverleihsystemen belegen dagegen nur hintere Ränge. Ein grosser Teil der Bevölkerung, nämlich 43%, nannte den Ausbau von Tempo-30-Zonen sogar als fünfte und letzte Priorität. Eine mögliche Erklärung für diese «Ablehnung» ist die Rivalität zwischen dem Fuss- und Veloverkehr auf der einen und dem motorisierten Verkehr auf der anderen Seite.

## Welche Verbesserungsmassnahmen im öffentlichen Verkehr sind nach Meinung der Bevölkerung am wichtigsten, 2021

G4.2.1

Die befragten Personen wurden gebeten, die fünf aufgeführten Massnahmen nach Wichtigkeit zu ordnen. In der Grafik befindet sich der Anteil der Nennungen als 3. Priorität (mittlere Priorität) jeweils in der Mitte der Skala.

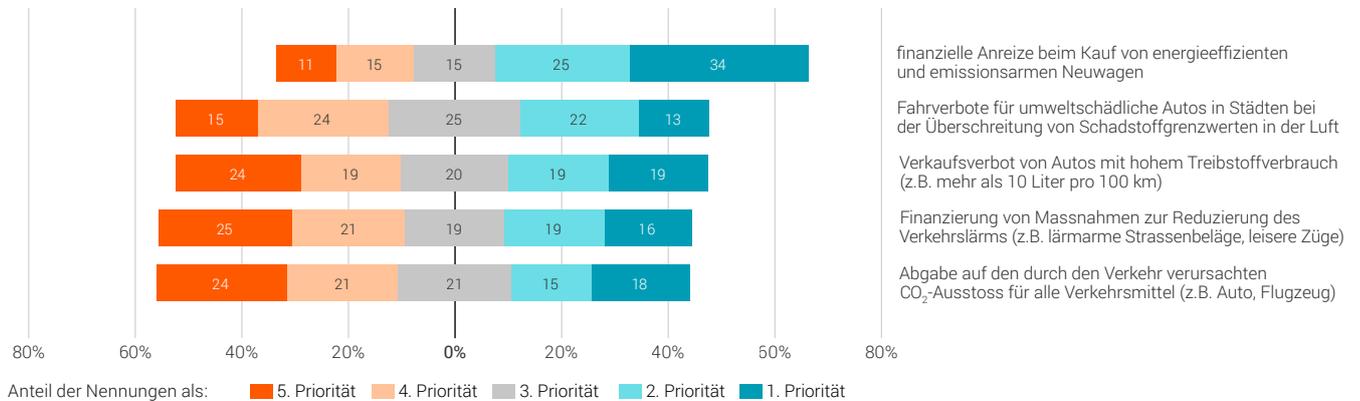


Basis: 1 318 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zum Zusatzmodul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden und diese fünf Massnahmen geordnet haben

## Welche Verbesserungsmassnahmen betreffend die Umweltauswirkungen des Verkehrs sind nach Meinung der Bevölkerung am wichtigsten, 2021

G4.2.2

Die befragten Personen wurden gebeten, die fünf aufgeführten Massnahmen nach Wichtigkeit zu ordnen. In der Grafik befindet sich der Anteil der Nennungen als 3. Priorität (mittlere Priorität) jeweils in der Mitte der Skala.



Basis: 1 326 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zum Zusatzmodul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden und diese fünf Massnahmen geordnet haben

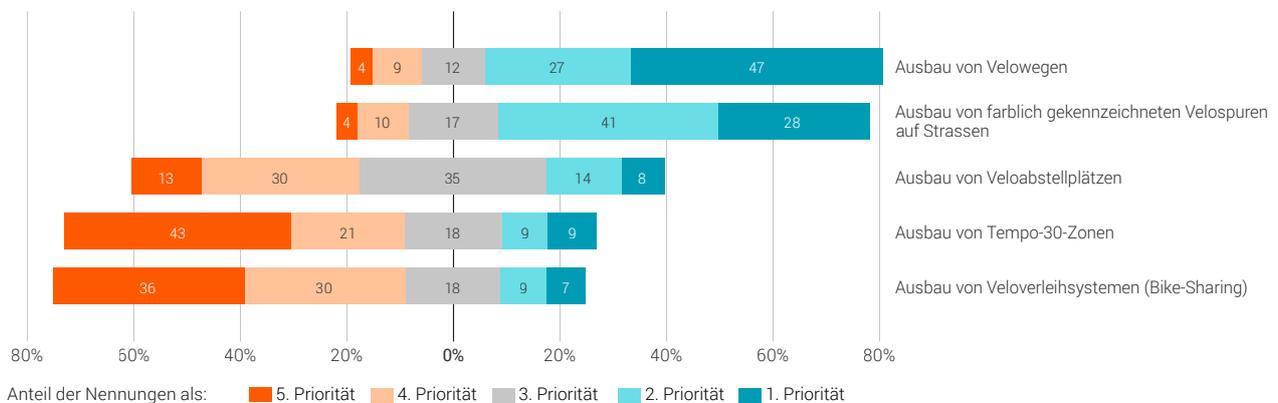
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

## Welche Verbesserungsmassnahmen im Veloverkehr sind nach Meinung der Bevölkerung am wichtigsten, 2021

G4.2.3

Die befragten Personen wurden gebeten, die fünf aufgeführten Massnahmen nach Wichtigkeit zu ordnen. In der Grafik befindet sich der Anteil der Nennungen als 3. Priorität (mittlere Priorität) jeweils in der Mitte der Skala.



Basis: 1 315 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zum Zusatzmodul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden und diese fünf Massnahmen geordnet haben

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

© BFS 2023

#### 4.2.4 Massnahmen im motorisierten Individualverkehr

Der Ausbau des Nationalstrassennetzes ist aus Sicht der Bevölkerung nicht prioritär: Von den fünf vorgeschlagenen Massnahmen zur Verbesserung des Strassenverkehrs belegt diese Massnahme insgesamt den letzten Rang (G 4.2.4). Beachtliche 38% der Befragten haben ihr die fünfte und letzte Priorität zugewiesen. Umgekehrt stellt die Verflüssigung des Verkehrs in Städten und Agglomerationen für 34% der Befragten die wichtigste Massnahme dar; sie führt die Gesamtrangliste der Massnahmen im Strassenverkehr an.

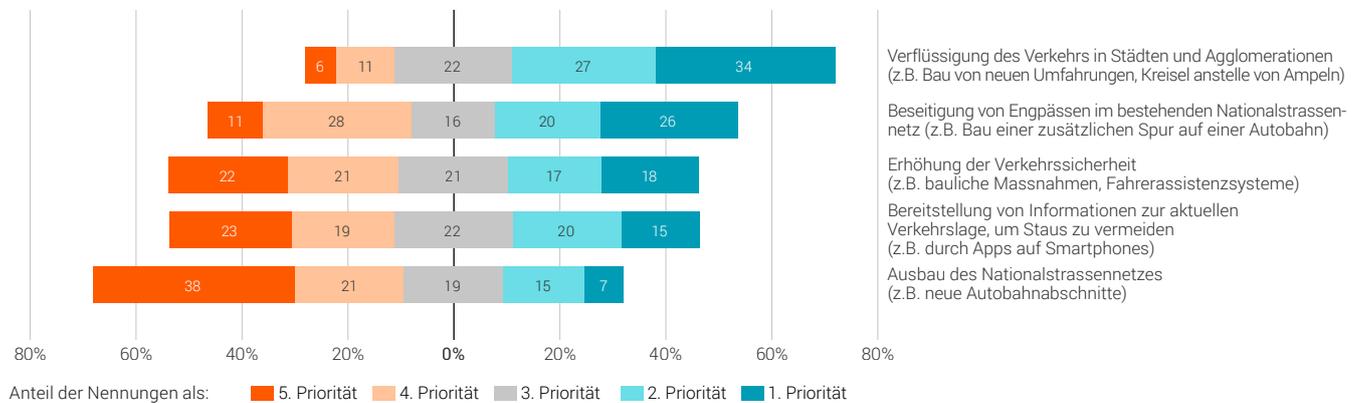
#### 4.2.5 Massnahmen im Fussverkehr

Mit 57% Nennungen als fünfte und letzte Priorität landet der Ausbau von Begegnungszonen mit Tempo 20 weit abgeschlagen auf dem letzten Gesamtrang der vorgeschlagenen Verbesserungsmassnahmen im Fussverkehr (G 4.2.5). Analog zu der beim Veloverkehr vorgeschlagenen Massnahme der Tempo-30-Zonen (siehe Kapitel 4.2.3) hängt dieses Ergebnis möglicherweise mit den Auswirkungen der Begegnungszonen auf die Nutzerinnen und Nutzer anderer Verkehrsmittel, namentlich der Autos, zusammen.

### Welche Verbesserungsmassnahmen im motorisierten Individualverkehr sind nach Meinung der Bevölkerung am wichtigsten, 2021

G4.2.4

Die befragten Personen wurden gebeten, die fünf aufgeführten Massnahmen nach Wichtigkeit zu ordnen. In der Grafik befindet sich der Anteil der Nennungen als 3. Priorität (mittlere Priorität) jeweils in der Mitte der Skala.



Basis: 1 310 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zum Zusatzmodul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden und diese fünf Massnahmen geordnet haben

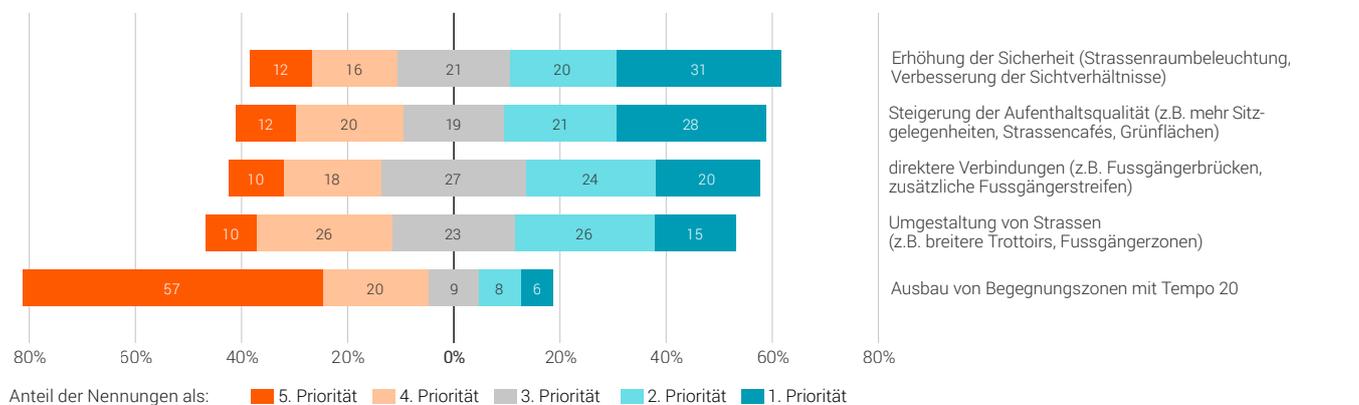
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

### Welche Verbesserungsmassnahmen im Fussverkehr sind nach Meinung der Bevölkerung am wichtigsten, 2021

G4.2.5

Die befragten Personen wurden gebeten, die fünf aufgeführten Massnahmen nach Wichtigkeit zu ordnen. In der Grafik befindet sich der Anteil der Nennungen als 3. Priorität (mittlere Priorität) jeweils in der Mitte der Skala.



Basis: 1 310 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zum Zusatzmodul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden und diese fünf Massnahmen geordnet haben

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

© BFS 2023

Angeführt wird die Massnahmen-Rangliste beim Fussverkehr von der Erhöhung der Sicherheit. Jedoch ist der Unterschied zu den folgenden Massnahmen, d. h. zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und zur Schaffung direkterer Verbindungen, gering und statistisch nicht signifikant.

### 4.3 Geeignetste Massnahmen zur Lösung der aktuellen Verkehrsprobleme

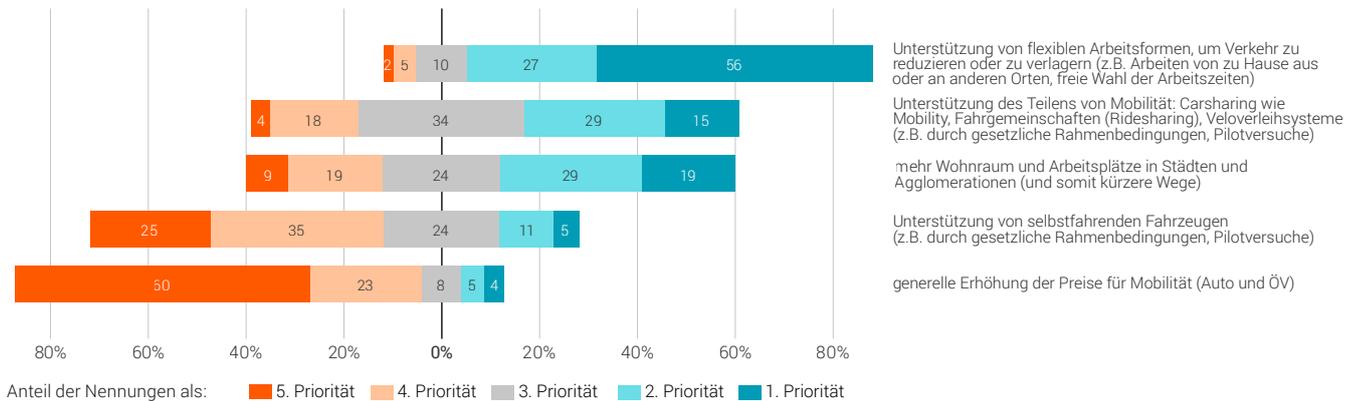
Um den Blickwinkel noch etwas zu erweitern, wurden die Befragten weiter gebeten, ihre Meinung zu fünf innovativen Massnahmen zur Lösung der aktuellen Verkehrsprobleme zu äussern. Von den vorgeschlagenen Massnahmen wurde die Unterstützung von flexiblen Arbeitsformen weitherum als die Massnahme angesehen, die diese Probleme am besten zu lösen vermag (G 4.3.1). Dass diese Massnahme auf dem ersten Rang landete, könnte auch damit zusammenhängen, dass das Thema Home-Office zum Zeitpunkt der Erhebung im Jahr 2021 infolge der Covid-19-Pandemie besonders aktuell war.

Im Gegensatz dazu hält die Bevölkerung eine generelle Erhöhung der Preise für Mobilität für die am wenigsten geeignete Massnahme zur Lösung der aktuellen Verkehrsprobleme; 60% der Bevölkerung stufen diese Massnahme als fünft- und somit unwichtigste Massnahme ein. Grund dafür ist wahrscheinlich die Tatsache, dass dies die einzige mit Kosten verbundene Massnahme ist, während die anderen Massnahmen in irgendeiner Weise eine Unterstützung bieten.

Abschliessend kann festgehalten werden, dass selbstfahrende Fahrzeuge von der Bevölkerung kaum als mögliche Lösung für die aktuellen Verkehrsprobleme angesehen werden. Die Unterstützungsmassnahmen für solche Fahrzeuge platzierten sich lediglich auf dem vierten und somit zweitletzten Gesamtrang.

#### Welche Massnahmen lösen nach Meinung der Bevölkerung die aktuellen Verkehrsprobleme am besten, 2021 G4.3.1

Die befragten Personen wurden gebeten, die fünf aufgeführten Massnahmen nach Eignung zu ordnen. In der Grafik befindet sich der Anteil der Nennungen als 3. Priorität (drittbeste Massnahme) jeweils in der Mitte der Skala.



Basis: 3 280 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zum Zusatzmodul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden und diese fünf Massnahmen geordnet haben

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

# 5 Allgemeine und methodische Anmerkungen

Die Methodik des Mikrozensus Mobilität und Verkehr wurde 2021 im Vergleich zur Erhebung 2015 nur wenig angepasst. Von Grund auf neu konzipiert wurde einzig das Fragemodul zu den verkehrspolitischen Einstellungen. Ansonsten blieben die Fragen mit Ausnahme kleinerer Optimierungen und Ergänzungen – etwa im Zusammenhang mit der Covid-Pandemie – die gleichen. Neu wurden auch die mit Velos und E-Bikes zurückgelegten Distanzen kartografisch bestimmt, so wie dies für andere Verkehrsmittel schon länger gemacht wird.

## 5.1 Änderungen im Vergleich zu früheren Erhebungen

### 5.1.1 Inhalt

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

#### Methodenbericht

Ein umfassender Methodenbericht zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr wird ab Ende 2023 im Internet-Portal des BFS zum Download angeboten.

Siehe: [www.mzmv.bfs.admin.ch](http://www.mzmv.bfs.admin.ch)

vergleichbaren Daten steht bis zurück ins Jahr 1994 zur Verfügung. Im MZMV 2021 wurden gegenüber der letzten Erhebung 2015 methodisch und inhaltlich eher kleinere Änderungen vorgenommen. Umfassend überarbeitet wurde einzig das Modul zu den verkehrspolitischen Einstellungen. Was den Inhalt betrifft, so sind daneben die Fragebogenabschnitte zum Ausbildungsstand, zum Beschäftigungsgrad sowie zu den Reisen etwas gekürzt und vereinfacht worden, auch weil einige der erhobenen Merkmale in der Vergangenheit nicht oder kaum für Auswertungen verwendet wurden. Umgekehrt wurden einige Fragen neu aufgenommen, etwa zur Nutzung von Fahrzeug-Sharing-Angeboten oder zum Einfluss der Covid-19-Pandemie auf das persönliche Mobilitätsverhalten.

## Bisherige Erhebungen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung

**T5.1.1.1**

Jahr	Stichprobe	Zeitpunkt	Methode	Schwerpunkte / Neuerungen
1974	2114 Haushalte, alle Personen ab 6 Jahren	1 Stichtag, im Herbst	Kombination aus schriftlicher und mündlicher Befragung	Zeitbudgetstudie mit Erfassung aller Tagesaktivitäten
1979	2000 Haushalte, alle Personen ab 14 Jahren	2 Stichtage, im Herbst		
1984	3513 Haushalte, alle Personen ab 10 Jahren	1 Stichtag, im Frühling	schriftliche Befragung	Wegekonzept in Anlehnung an die deutsche KONTIV-Erhebung
1989	20 472 Haushalte, alle Personen ab 10 Jahren			
1994	16 570 Haushalte 18 020 Personen ab 6 Jahren			Erhebung auf Basis des Etappenkonzepts
2000	27 918 Haushalte 29 407 Personen ab 6 Jahren			
2005	31 950 Haushalte 33 390 Personen ab 6 Jahren	1 Stichtag, über das ganze Jahr verteilt	computergestützte telefonische Befragung (CATI-Technik)	Etappenkonzept mit Geokodierung während des Interviews
2010	59 971 Haushalte 62 868 Personen ab 6 Jahren			
2015	57 090 Haushalte 57 090 Personen ab 6 Jahren			Etappenkonzept mit Geokodierung und Routenerfassung während des Interviews
2021	55 018 Haushalte 55 018 Personen ab 6 Jahren			Ausweitung der Routenerfassung auf das Velo

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

© BFS 2023

## 5.1.2 Ablauf der Interviews und Erfassung der gewählten Routen

Die Erhebung 2021 erfolgte wie schon in früheren Jahren durch ein spezialisiertes Befragungsinstitut, welches dabei die Technik der computergestützten Telefonbefragung (CATI) einsetzte. Die Interviews dauerten durchschnittlich 25 Minuten. Sie bestanden zum einen aus einem Grundmodul, in dem der Fahrzeugbesitz und die an einem bestimmten Stichtag zurückgelegten Strecken erhoben wurden nebst einer Reihe soziodemografischer Informationen zu den Zielpersonen und den entsprechenden Haushalten. Zum anderen wurden den Teilnehmerinnen und Teilnehmern die Fragen eines zufällig zugewiesenen Zusatzmoduls vorgelegt. Hiervon gab es insgesamt vier:

- Fragen zu den Tagesreisen
- Fragen zu den Reisen mit Übernachtungen
- Fragen zum Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) und zum Beruf
- Fragen zur verkehrspolitischen Einstellung

Die Fragen zu den ersten drei Zusatzmodulen wurden jeweils 30% der Stichprobe zugeteilt. Die restlichen 10% der Befragten erhielten das Modul zu den verkehrspolitischen Einstellungen vorgelegt, bei welchem den Teilnehmerinnen und Teilnehmern 2021 auch ein ergänzender Papier- oder Web-Fragebogen zugesandt wurde. Im Gegensatz zu den anderen Modulen wurden die verkehrspolitischen Fragen nur Personen ab 18 Jahren gestellt.

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

Mit Ausnahme der Fusswege und einiger Spezialfälle (Trottinette und andere fahrzeugähnliche Geräte) wurden sämtliche Distanzen unter Zuhilfenahme eines kartografischen Instruments bestimmt, das für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (ÖV) schon 2010 und 2015 eingesetzt worden war (neu war 2021 somit die Verwendung auch für die Velo-Etappen). Dieses Instrument greift für die Bestimmung der Ausgangspunkte und Ziele sowie für das Routing vom Start zum Zielpunkt auf mehrere Datengrundlagen zurück, darunter das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister (GWR), das Betriebs- und Unternehmensregister (BUR), der offizielle ÖV-Fahrplan der Schweiz (HAFAS) sowie verschiedene Verkehrsnetze des Bundes.

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

### Beispiel für die Erfassung der gewählten Route G 5.1.2.1



#### Routenauswahl

- 1. Variante: über die Autobahn A1
- 2. Variante: über die Kantonsstrasse
- 3. Variante: über die Autobahn A12

Quellen: BFS, ARE – MZMV; swisstopo

© BFS 2023

Die Etappen zu Fuss wurden auf Basis der von den Befragten selbst geschätzten Distanzen erhoben. Entsprechende Analysen hatten nämlich ergeben, dass die digitalen Verkehrsnetze in Bezug auf Fussstrecken für den Einsatz des Routings noch nicht genau genug sind. So sind zum Beispiel Pfade, die als Abkürzung gewählt werden, oder kleinere Wege über Grundstücke und Plätze oft nicht in den digitalen Verkehrsnetzen enthalten.

## 5.2 Stichprobe und Gewichtung

Für die Erhebung 2021 wurden etwas mehr als 55 000 Interviews geführt. Ungefähr 36 000 davon finanzierte der Bund. Daneben beteiligten sich wie schon in früheren Jahren auch die Kantone an der Erhebung, indem sie rund 19 000 zusätzliche Interviews auf ihrem Gebiet kofinanzierten (sogenannte Verdichtungen). Dank dieser zusätzlichen Interviews ist eine räumlich feiner gegliederte Darstellung insbesondere auf der Ebene der Agglomerationen möglich. Die Kantone werden eigene Auswertungen durchführen und publizieren.

Ursprünglich hätten 2021 rund 61 500 statt 55 000 Personen befragt werden sollen. Aus Budgetgründen musste die Zahl der Interviews aber um ein Zehntel verkleinert werden. Dies infolge der Mehrkosten durch die pandemiebedingt abgebrochene Erhebung 2020 (siehe Kapitel 1.3.1).

Um repräsentative Ergebnisse zu erhalten, wurden die zu befragenden Personen nach einem Zufallsverfahren unter Zuhilfenahme des Stichprobenrahmens für Personen- und Haushalts-erhebungen (SRPH) des BFS ausgewählt. Der SRPH wurde schon bei der Erhebung 2015 eingesetzt und bietet unter anderem den Vorteil, dass er eine Reihe soziodemografischer Angaben enthält, die nicht mehr telefonisch erhoben werden müssen. Des Weiteren können mit dem Stichprobenrahmen auch Personen, deren Telefonnummer nicht bekannt ist, berücksichtigt werden. Die Nummer wird über das Kontaktschreiben erfragt.

Die Interviews fanden über das ganze Jahr 2021 verteilt statt, wobei aus erhebungstechnischen Gründen (insbesondere Verzögerungen bei der Kontaktaufnahme) auch Anfang 2022 noch Personen befragt wurden. Der von der Erhebung abgedeckte Zeitraum ist somit nicht ganz deckungsgleich mit dem Kalenderjahr, sondern erstreckt sich vom 10. Januar 2021 (erster berücksichtigter Stichtag bzw. Tag mit Mobilitätsdaten) bis zum 11. Februar 2022. Bei den Jahresverlaufsanalysen (z. B. G3.1.3 auf Seite 18) wurden die Daten zum Januar und Februar 2022 (9% aller gültigen Interviews) einfachheitshalber weggelassen. Bei den Auswertungen nach Jahreszeit wurden sie dem Winter 2021 zugeschlagen.

Obwohl die Teilnahme am Mikrozensus freiwillig ist, wurde 2021 mit 46% eine relativ hohe Teilnahmequote erreicht (T5.2.1). Dies ist für die Zuverlässigkeit der Ergebnisse wichtig.

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

### 5.3 Vertrauensintervall

Die Ergebnisse des MZMV müssen trotz des grossen Umfangs der Erhebung besonders bei Aussagen zu kleineren Bevölkerungsgruppen mit Vorsicht interpretiert werden. Im Tabellenpaket, das über das Internetportal des BFS zugänglich ist ([www.mzmv.bfs.admin.ch](http://www.mzmv.bfs.admin.ch)), werden daher immer auch die Vertrauensintervalle angegeben. Anhand dieser lässt sich die statistische Unsicherheit der Ergebnisse quantifizieren (siehe Beispiel in der Tabelle T5.3.1). Besonders wichtig sind die Vertrauensintervalle bei Vergleichen zwischen verschiedenen Gruppen sowie bei der Analyse von zeitlichen Entwicklungen. Ihre Berechnung erfolgte 2021 nach einem neuen, präziseren Verfahren.

### 5.4 Datenschutz

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

#### Stichprobe und Anteil gültiger Interviews im Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 T5.2.1

	Anzahl	Anteil, in %
<b>Stichprobe: kontaktierte Personen</b>		
ohne Personen, bei denen sich herausstellte, dass sie verstorben oder ins Ausland abgereist sind	119 401	100,0
<b>nicht erreichbar</b>		
Briefe nicht zustellbar, Telefonnummer ungültig, keine Rückmeldung usw.	49 691	41,6
<b>Interviews verweigert, unmöglich oder unvollständig</b>		
unmöglich z. B. wegen sprachlicher oder gesundheitlicher Probleme	14 692	12,3
<b>gültige Interviews</b>	<b>55 018</b>	<b>46,1</b>

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

© BFS 2023

#### Beispiel von Vertrauensintervallen

wie dargestellt in den online publizierten Tabellen zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021

T5.3.1

Gruppe	Anzahl befragte Personen	Tagesdistanz, in km	+/-
<b>gesamte Bevölkerung (ab 6 Jahren)</b>	<b>55 018</b>	<b>30,0</b>	<b>0,4</b>
6- bis 17-Jährige	7 679	19,4	0,9
6- bis 17-Jährige an Sonntagen	1 259	23,0	2,7

+/-: Vertrauensintervall mit Niveau 90%

**Lesebeispiel:** Personen zwischen 6 und 17 Jahren legten 2021 gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr pro Tag durchschnittlich 19,4 km zurück. Das Vertrauensintervall mit Niveau 90% beträgt +/- 0,9 km. Der wahre Durchschnittswert (d. h. wenn man alle 6- bis 17-Jährigen befragen würde und nicht nur eine Stichprobe) liegt demnach mit 90-prozentiger Wahrscheinlichkeit zwischen 18,5 und 20,3 km (19,4 km +/- 0,9 km).

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

© BFS 2023

# Glossar

**Agglomeration:** Ansammlung von Gemeinden mit städtischem Charakter und insgesamt mehr als 20 000 Einwohner/innen, entsprechend der BFS-Raumtypologie «Raum mit städtischem Charakter 2012» (BFS 2014). Agglomerationen bestehen aus einem dichten Kern und (im Regelfall) aus einem Gürtel von Gemeinden. Siehe auch Box in → Kap. 3.6

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Covid-19-Pandemie:** Weltweiter Ausbruch der Infektionskrankheit Covid-19 (Abkürzung für «Coronavirus disease 2019», auf Deutsch Coronavirus-Krankheit). Erste Erkrankungen wurden in der Schweiz im Februar 2020 registriert. Die Covid-19-Pandemie und die entsprechenden gesundheitspolitischen Massnahmen hatten teilweise einen starken Einfluss auf die Mobilität der Bevölkerung, dies auch im MZMV-Erhebungsjahr 2021 (siehe auch Kapitel 1.3 sowie «Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten» [BFS/ARE 2021]). In der vorliegenden Publikation wird die Covid-19-Pandemie zum Teil verkürzt als Covid-Pandemie bezeichnet.

**E-Bike:** Velo mit elektrischer Tretunterstützung. Unterschieden wird zwischen den → langsamen E-Bikes und den → schnellen E-Bikes. Im vorliegenden Bericht werden beide Kategorien der Verkehrsmittelgruppe des → Fuss- und Veloverkehrs zugeordnet.

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

**Erstwagen:** Dasjenige Auto eines Haushalts, das in den zwölf Monaten vor dem Stichtag der Befragung die grösste → Fahrleistung aufwies.

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

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

**Fahrleistung:** Total der pro Zeiteinheit (in der Regel pro Jahr) von Fahrzeugen gefahrenen Kilometer. Die Angaben umfassen die Distanzen in der Schweiz und im Ausland. Die Fahrleistungsangaben des MZMV beruhen auf Schätzungen der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer.

**Fahrzeugähnliches Gerät:** Verkehrsmittelkategorie. Zu den fahrzeugähnlichen Geräten (abgekürzt: fäG) zählen Rollschuhe, Inline-Skates, Skateboards, Trottinette und ähnliche, mit Rädern oder Rollen ausgestattete Fortbewegungsmittel. Im MZMV werden in Abweichung zur rechtlichen Definition auch die Rollstühle zu den fäG gezählt, ebenso wie Fortbewegungsmittel, die nicht ausschliesslich durch die Körperkraft des Benützers angetrieben werden (z. B. elektrisches Trottinett).

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

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

**Fuss- und Veloverkehr:** Verkehrsmittelkategorie, die auch die → E-Bikes umfasst. Die → fahrzeugähnlichen Geräte sind dagegen unter → übrige Verkehrsmittel eingeordnet. In früheren MZMV-Publikationen wurde für die Kategorie des Fuss- und Veloverkehrs die Bezeichnung Langsamverkehr verwendet.

**Geocodierung:** Zuweisung von raumbezogenen Informationen zu einem Datensatz. Im MZMV 2021 wurden folgende Erhebungsmerkmale einem geografischen Koordinatensystem zugeordnet: Wohnadresse des Haushalts, Ort der Ausbildung/Schule, Arbeitsstätte, Zweitwohnsitz, Start- und Endpunkt jeder → Etappe (und damit auch eines jeden Wegziels) und jeder → Tagesreise bzw. → Reise mit Übernachtung.

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

**Geschäftsweg:** → geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt.

**Hauptverkehrsmittel:** primäres → Verkehrsmittel eines → Weges, eines → Ausgangs oder einer → Reise.

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

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

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

**Intermediäre Gemeinden:** Gemeindekategorie gemäss der Stadt/Land-Typologie des BFS (BFS 2017). Zu den intermediären Gemeinden zählen die periurbanen Gemeinden hoher und mittlerer Dichte, aber auch die ländlichen Zentrumsgemeinden. Die periurbanen Gemeinden zeichnen sich durch ein hohes Mass an Pendlerbewegungen in Richtung der → städtischen Gemeinden aus.

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

**Kleinmotorrad:** → motorisiertes Zweirad mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm<sup>3</sup>. Das Mindestalter zum Fahren eines Kleinmotorrads beträgt 16 Jahre.

**Ländliche Gemeinden:** Gemeindekategorie gemäss der Stadt/Land-Typologie des BFS (BFS 2017). Ländliche Gemeinden liegen hinsichtlich Anzahl und Dichte an Einwohner/innen und Arbeitsplätzen unterhalb bestimmter Schwellenwerte.

**Langsames E-Bike:** Velo mit elektrischer Tretunterstützung bis maximal 25 km/h und einer Motorleistung von höchstens 500 Watt. Im Gegensatz zu den → schnellen E-Bikes benötigen die langsamen E-Bikes kein Kontrollschild, dürfen aber wie diese frühestens ab 14 Jahren selbst gefahren werden (das Mitnehmen von Kindern in Anhängern oder Kindersitzen ist erlaubt). Im vorliegenden Bericht werden die langsamen E-Bikes der Verkehrsmittelgruppe des → Fuss- und Veloverkehrs zugeordnet.

**Langsamverkehr:** in früheren MZMV-Publikationen verwendete Bezeichnung für die Verkehrsmittelgruppe des → Fuss- und Veloverkehrs.

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

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

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

**Mobilitätszweck:** Grund, weshalb einzelne → Etappen sowie die zu → Wegen aggregierten Etappen unternommen werden. Im MZMV werden bei der Erhebung der Etappen folgende Mobilitätszwecke unterschieden: → Umsteigen/Verkehrsmittelwechsel (Hilfsvariable), → Arbeit, → Ausbildung, → Einkauf, → geschäftliche Tätigkeit und Dienstfahrt, → Freizeit, → Service- und Begleitung, → Rückkehr nach Hause (Hilfsvariable). In den früheren Publikationen zum MZMV wurden die Mobilitätszwecke «Verkehrszwecke» genannt.

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

**Motorfahrrad:** motorisiertes Zweirad mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm<sup>3</sup>. Das Mindestalter zum Fahren eines Motorfahrrads (kurz «Mofa») beträgt 14 Jahre.

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

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

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

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

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

**Personenwagen:** Synonym von Auto.

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

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

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

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

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

**Schnelles E-Bike:** Velo mit elektrischer Tretunterstützung bis maximal 45 km/h und einer Motorleistung von höchstens 1000 Watt. Im Gegensatz zu den → langsamen E-Bikes benötigen schnelle E-Bikes ein Kontrollschild (gelbes Motorfahrrad-Kontrollschild). Sie dürfen frühestens ab 14 Jahren selbst gefahren werden, das Mitnehmen von Kindern in Anhängern oder Kindersitzen ist jedoch erlaubt. Im vorliegenden Bericht werden die schnellen E-Bikes der Verkehrsmittelgruppe des → Fuss- und Veloverkehrs zugeordnet.

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

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

**Städtische Gemeinden:** Gemeindekategorie gemäss der Stadt/Land-Typologie des BFS (BFS 2017). Die städtischen Gemeinden erfüllen bestimmte Grösse- und Dichtekriterien hinsichtlich Einwohner/innen, Arbeitsplätzen und Logiernächten. Sie bilden meist die Kerne von → Agglomerationen, können aber auch ausserhalb derselben liegen.

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

**Tabellenpaket:** elektronische Sammlung sämtlicher Tabellen (inkl. → Vertrauensintervalle) zum MZMV 2021. Zugänglich über die Internetadresse: [www.mzmv.bfs.admin.ch](http://www.mzmv.bfs.admin.ch)

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

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

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

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

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

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

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

**Urbanisierungsgrad:** Bezeichnung für eine ordinale Variable, die den Grad der Verstädterung des Raumes beschreibt. Unterschieden werden im vorliegenden Bericht die → städtischen Gemeinden, die → intermediären Gemeinden und die → ländlichen Gemeinden, und zwar entsprechend der Stadt/Land-Typologie des BFS (BFS 2017).

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

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

**Verkehrszweck:** früher verwendete Bezeichnung für den → Mobilitätswert.

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

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

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

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

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

**Zusatzmodul:** thematisch geschlossene Gruppe von Fragen, die nur einem Teil der → Zielpersonen gestellt wurden. Im MZMV 2021 gab es vier solcher Zusatzmodule: Fragen zu den Tagesreisen, Fragen zu den Reisen mit Übernachtungen, Fragen zum Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) und zum Beruf sowie Fragen zur verkehrspolitischen Einstellung. Siehe auch → Kap. 5.1.2

**Zweck:** → Mobilitätswert.

**Zweitwagen:** Dasjenige Auto eines Haushalts, das in den zwölf Monaten vor dem Stichtag der Befragung die zweitgrösste → Fahrleistung aufwies.

# Abkürzungsverzeichnis

<b>ARE</b>	Bundesamt für Raumentwicklung
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>BAG</b>	Bundesamt für Gesundheit
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>BAZL</b>	Bundesamt für Zivilluftfahrt
<b>BFS</b>	Bundesamt für Statistik
<b>BMI</b>	Body-Mass-Index
<b>BUR</b>	Betriebs- und Unternehmensregister
<b>CATI</b>	Computergestützte telefonische Befragung (Computer-Assisted Telephone Interviewing)
<b>Covid</b>	Coronavirus-Krankheit (Coronavirus disease)
<b>fäG</b>	Fahrzeugähnliches Gerät
<b>GA</b>	Generalabonnement des öffentlichen Verkehrs
<b>GWR</b>	Eidgenössisches Gebäude- und Wohnungsregister
<b>HAFAS</b>	HaCon Fahrplanauskunfts-System (Bezugsort: <a href="http://www.fahrplanfelder.ch">www.fahrplanfelder.ch</a> )
<b>MIV</b>	Motorisierter Individualverkehr
<b>MZMV</b>	Mikrozensus Mobilität und Verkehr
<b>ÖV</b>	Öffentlicher Verkehr
<b>SRPH</b>	Stichprobenrahmen für Personen- und Haushalts- erhebungen
<b>Swisstopo</b>	Bundesamt für Landestopografie

# Literatur- und Quellenverzeichnis

**ARE 2022:** Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2019, Bundesamt für Raumentwicklung, Bern

**ARE 2018:** Dichte und Mobilitätsverhalten. Auswertungen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr, Bundesamt für Raumentwicklung, Bern

**BFS/ARE 2021:** Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten. Experimentelle Sonderauswertung (ohne Gewichtung) der Mikrozensus-Daten von Januar bis Anfang März 2020 und 2021, Bundesamt für Statistik/Bundesamt für Raumentwicklung, Neuchâtel/Bern

**BFS 2021a:** Lebensqualität in den Städten und Agglomerationen (Agglo 2012): Demographischer Kontext, STATTAB-Tabelle px-x-2105000000\_202, Bundesamt für Statistik, Neuchâtel [6.4.2023]

**BFS 2021b:** Öffentlicher Verkehr (inkl. Schienengüterverkehr) – Übersicht, Tabelle su-d-11.07.01.01, Bundesamt für Statistik, Neuchâtel [6.4.2023]

**BFS 2021c:** Pendlermobilität in der Schweiz 2019, Bundesamt für Statistik, Neuchâtel

**BFS 2017:** Raumgliederungen der Schweiz. Gemeindetypologie und Stadt/Land-Typologie 2012, Bundesamt für Statistik, Neuchâtel

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



# Publikationsprogramm BFS

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

## Die statistischen Themenbereiche

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

## Die zentralen Übersichtspublikationen

### Statistisches Jahrbuch der Schweiz



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

### Taschenstatistik der Schweiz



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

## Das BFS im Internet – [www.statistik.ch](http://www.statistik.ch)

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

### Publikationsdatenbank – Publikationen zur vertieften Information

Fast alle vom BFS publizierten Dokumente werden auf dem Portal gratis in elektronischer Form zur Verfügung gestellt. Gedruckte Publikationen können bestellt werden unter der Telefonnummer +41 58 463 60 60 oder per Mail an [order@bfs.admin.ch](mailto:order@bfs.admin.ch).  
[www.statistik.ch](http://www.statistik.ch) → Statistiken finden → Kataloge und Datenbanken → Publikationen

### NewsMail – Immer auf dem neusten Stand



Thematisch differenzierte E-Mail-Abonnements mit Hinweisen und Informationen zu aktuellen Ergebnissen und Aktivitäten.  
[www.news-stat.admin.ch](http://www.news-stat.admin.ch)

### STAT-TAB – Die interaktive Statistikdatenbank



Die interaktive Statistikdatenbank bietet einen einfachen und zugleich individuell anpassbaren Zugang zu den statistischen Ergebnissen mit Downloadmöglichkeit in verschiedenen Formaten.  
[www.stattab.bfs.admin.ch](http://www.stattab.bfs.admin.ch)

### Statatlas Schweiz – Regionaldatenbank und interaktive Karten



Mit über 4500 interaktiven thematischen Karten bietet Ihnen der Statistische Atlas der Schweiz einen modernen und permanent verfügbaren Überblick zu spannenden regionalen Fragestellungen aus allen Themenbereichen der Statistik.  
[www.statatlas-schweiz.admin.ch](http://www.statatlas-schweiz.admin.ch)

## Individuelle Auskünfte

### Zentrale Statistik Information

+41 58 463 60 11, [info@bfs.admin.ch](mailto:info@bfs.admin.ch)

Wie viele Kilometer legen die Bewohnerinnen und Bewohner der Schweiz täglich zurück? Zu welchen Zwecken bewegen sie sich fort? Und welche Verkehrsmittel benutzen sie dabei? Antworten auf diese und viele weitere Fragen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung bietet der Mikrozensus Mobilität und Verkehr, der alle fünf Jahre gemeinsam vom Bundesamt für Statistik (BFS) und vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) durchgeführt wird. Der vorliegende Bericht präsentiert die wichtigsten Resultate der Befragung 2021 und vergleicht diese mit den Ergebnissen früherer Erhebungen. Dabei wird auch auf das Mobilitätsverhalten unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen und auf den Verkehr in den Agglomerationen eingegangen.

#### Online

[www.statistik.ch](http://www.statistik.ch)

#### Print

[www.statistik.ch](http://www.statistik.ch)  
Bundesamt für Statistik  
CH-2010 Neuchâtel  
[order@bfs.admin.ch](mailto:order@bfs.admin.ch)  
Tel. +41 58 463 60 60

#### BFS-Nummer

840-2100

#### ISBN

978-3-303-11271-7

Die Informationen in dieser Publikation tragen zur Messung des Ziels **Nr. 11 «Nachhaltige Städte und Gemeinden»** der nachhaltigen Entwicklung (SDG) der Agenda 2030 der Vereinten Nationen bei. In der Schweiz dient das Indikatorensystem MONET 2030 zur Verfolgung der Umsetzung dieser Ziele.



#### Indikatorensystem MONET 2030

[www.statistik.ch](http://www.statistik.ch) → Statistiken finden → Nachhaltige Entwicklung → Das MONET 2030-Indikatorensystem

**Statistik  
zählt für Sie.**

[www.statistik-zaehlt.ch](http://www.statistik-zaehlt.ch)