

## Mobilität im Kanton Zug Kantonsspezifische Auswertung



Ergebnisse der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2000 und 2010

## Impressum

---

Herausgeberin

Baudirektion des Kantons Zug  
Amt für Raumplanung  
Aabachstrasse 5  
6301 Zug  
T 041 728 54 80  
info.arp@zg.ch

Verfasserin

LUSTAT Statistik Luzern  
Burgerstrasse 22  
6002 Luzern  
T 041 228 56 35  
info@lustat.ch / www.lustat.ch

Dezember 2012

© Kanton Zug

---

# Inhaltsverzeichnis

	<b>Seite</b>
<b>1. In Kürze</b>	<b>6</b>
<b>2. Ausgangslage und Zielsetzung</b>	<b>7</b>
<b>3. Rahmenbedingungen des Verkehrsverhaltens</b>	<b>9</b>
3.1. Motorisierung und Führerscheinbesitz	9
3.2. Parkplatz-Verfügbarkeit am Arbeitsort	11
3.3. Velobestand	12
3.4. ÖV-Abonnementsbesitz	13
<b>4. Verkehrsverhalten</b>	<b>15</b>
4.1. Mobilität pro Person und Tag	15
4.2. Wegdistanzen und -dauern	15
4.3. Verkehrsmittelwahl	17
4.4. PW-Besetzungsgrad	20
4.5. Verkehrszwecke	22
<b>5. Mobilitätsbezogene Einstellungen</b>	<b>25</b>
<b>6. Vergleich 2000–2010</b>	<b>29</b>
6.1. Strukturveränderungen	29
6.2. Verkehrsentwicklung	31

# Abbildungsverzeichnis

	<b>Seite</b>
Abbildung 1: Führerscheinbesitz nach Geschlecht 2010	10
Abbildung 2: Führerscheinbesitz nach Altersgruppen 2010	10
Abbildung 3: ÖV-Abonnementsbesitz 2010	13
Abbildung 4: Verkehrsmittelanteil an den täglichen Unterwegszeiten 2010	18
Abbildung 5: Verkehrsmittelanteil an den Tagesdistanzen 2010	19
Abbildung 6: Anteil der Zwecke an Tagesdistanzen 2010	22
Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr 2010	23
Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr 2010	23
Abbildung 9: Einstellungen zu Strassenverkehrsabgaben und -gebühren 2010	25
Abbildung 10: Einstellungen zum Verwendungszweck von Strassenverkehrsabgaben 2010	26
Abbildung 11: Geldverwendung im Strassenverkehr 2010	27
Abbildung 12: Attraktivitätssteigerung des ÖV 2010	28
Abbildung 13: PW-Besitz der Haushalte 2000 und 2010	29
Abbildung 14: Führerscheinbesitz nach Geschlecht 2000 und 2010	30
Abbildung 15: ÖV-Abonnementsbesitz 2000 und 2010	31
Abbildung 16: Mittlere Distanz pro Weg nach Wochentagstyp 2000 und 2010	32
Abbildung 17: Verkehrsmittelanteil an der täglichen Unterwegszeit 2000 und 2010	33
Abbildung 18: Verkehrsmittelanteil an der Tagesdistanz 2000 und 2010	33
Abbildung 19: Mittlere Tagesdistanz (in km) pro Person nach Verkehrsmittel 2000 und 2010	34

# Tabellenverzeichnis

	<b>Seite</b>
Tabelle 1: PW-Besitz der Haushalte nach Haushaltsgrösse (in %) 2010	9
Tabelle 2: PW-Verfügbarkeit nach Geschlecht (in %) 2010	11
Tabelle 3: Reservierter Parkplatz am Arbeitsort nach Stellung im Beruf (in %) 2010	12
Tabelle 4: Velo-Besitz der Haushalte nach Haushaltsgrösse (in %) 2010	12
Tabelle 5: ÖV-Abonnementsbesitz nach Anzahl PWs im Haushalt (in %) 2010	14
Tabelle 6: Mobilitätskennziffern nach Wochentagstyp (Inlandetappen) 2010	15
Tabelle 7: Mittlere Distanz pro Weg nach Zweck und Wochentagstyp (in km) 2010	16
Tabelle 8: Mittlere Wegdauer pro Weg nach Zweck und Wochentagstyp (in min) 2010	16
Tabelle 9: Distanz pro Person und Jahr nach Verkehrsmittel (in km; Inlandetappen) 2010	17
Tabelle 10: Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Wochentagstyp und Verkehrsmittel (in km; Inlandetappen) 2010	20
Tabelle 11: Durchschnittlicher PW-Besetzungsgrad nach Zweck und Wochentagstyp 2010	21
Tabelle 12: Mobilitätskennziffern im Inland nach Wochentagstyp 2000 und 2010	32

# 1. In Kürze

Die Zuger Bevölkerung ist überdurchschnittlich mobil. Diese Erkenntnis kommunizierte die Zuger Baudirektion bereits im Frühjahr 2012. Abgeleitet war sie aus der statistischen Erhebung "Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010" des Bundesamts für Statistik und des Bundesamts für Raumentwicklung. Im Auftrag des Amts für Raumplanung des Kantons Zug hat LUSTAT Statistik Luzern die rund 1'000 Personeninterviews, welche im Rahmen dieser Erhebung zum Mobilitätsverhalten der Zuger Bevölkerung geführt worden waren, nun vertieft ausgewertet. Die Ergebnisse dieser kantonspezifischen Auswertung lassen sich in einigen Kernaussagen zusammenfassen:

- **Mobiler als die Schweizer Durchschnittsbevölkerung:** Im Mittel legen Zugerinnen und Zuger pro Jahr rund 14'900 Kilometer im Inland zurück. Das sind knapp 1'500 Kilometer mehr als der gesamtschweizerische Durchschnitt. Die überdurchschnittliche Mobilität der Zugerinnen und Zuger zeigt sich nicht nur bei den mit dem Auto gefahrenen Tages- und Jahresdistanzen, sondern auch bei den zu Fuss und per Velo zurückgelegten Strecken.
- **Mehr Autos, aber auch mehr Velos:** Überdurchschnittlich viele, nämlich 82 von 100 Zuger Haushalten besitzen einen oder mehrere Personenwagen (PW), und 83 Prozent der Bevölkerung im Alter ab 18 Jahren verfügen über einen PW-Führerschein. Die Zuger Bevölkerung greift aber neben dem Auto auch auf andere Verkehrsmittel zurück. Beispielsweise gehen die Zugerinnen und Zuger tendenziell häufiger zu Fuss oder mit dem Velo einkaufen, als dies Herr und Frau Schweizer tun; auch in der Freizeit wird das Velo häufiger benutzt.
- **Das Velo ist im Trend:** Im Kanton Zug besitzen knapp 80 Prozent der Haushalte mindestens ein Velo. Ein Drittel aller Zuger Haushalte besitzt sogar drei oder mehr Fahrräder. Gesamtschweizerisch liegen diese Werte um rund 11 respektive 8 Prozentpunkte tiefer.
- **Affin zum öffentlichen Verkehr (ÖV):** Halbtax- und Generalabonnemente waren 2010 bei Zugerinnen und Zugern stärker verbreitet als zehn Jahre zuvor. Der Anteil der Personen im Alter ab 16 Jahren, die über kein ÖV-Abonnement verfügen, ist von 46 auf 32 Prozent gesunken.
- **Auto bleibt wichtigstes Verkehrsmittel im Kanton Zug und der Schweiz:** Mit dem Auto bewältigen die Zugerinnen und Zuger den mit Abstand grössten Teil der Distanzen. Während mit dem Auto pro Tag und Person durchschnittlich rund 27 Kilometer zurückgelegt werden, sind es mit der Bahn 7, zu Fuss 2,2, mit dem Bus/Postauto 1,6 und mit dem Velo 1,1 Kilometer.
- **Weiter und schneller unterwegs:** Die Zugerinnen und Zuger legten im Jahr 2010 täglich pro Person rund einen Kilometer mehr zurück als noch im Jahr 2000. Gleichzeitig sank die tägliche Unterwegszeit pro Kopf um rund vier Minuten. Das heisst, Zugerinnen und Zuger bewältigten 2010 grössere Distanzen und wandten dafür weniger Zeit auf als noch vor zehn Jahren.

## 2. Ausgangslage und Zielsetzung

Seit dem Frühjahr 2012 liegen die Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 vor. Es handelt sich dabei um eine thematische Stichprobenerhebung des Bundes. Auf der Basis von Stichtagsbefragungen liefern die Daten ein repräsentatives Abbild des Mobilitätsverhaltens der Schweizer Bevölkerung. Die Ergebnisse für die Schweiz sind in einer von den Bundesämtern für Statistik und für Raumentwicklung herausgegebenen Publikation zusammengefasst.<sup>1</sup>

In Anlehnung an die Darstellung der gesamtschweizerischen Ergebnisse hat LUSTAT Statistik Luzern im Auftrag des Amtes für Raumplanung des Kantons Zug die vorliegenden Daten für den Kanton Zug einer gesonderten Auswertung mit Fokus auf kantonsspezifische Fragestellungen unterzogen. Um längerfristige Entwicklungen des Mobilitätsverhaltens der Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons Zug aufzuzeigen, wurden dabei die Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 hinsichtlich bestimmter Mobilitätsindikatoren auch denjenigen der Erhebung aus dem Jahr 2000 gegenübergestellt.

Die schweizerische Erhebung Mikrozensus Mobilität und Verkehr umfasste im Jahr 2010 eine Stichprobe von 620 Zielpersonen mit Wohnsitz im Kanton Zug. Die Stichprobengrösse entsprach dem Zuger Anteil an der Schweizer Bevölkerung. Zusätzlich hat der Kanton Zug weitere 380 Interviews finanziert, um die Stichprobe zu verdichten und dadurch zuverlässigere Ergebnisse für den Kanton zu erhalten. Insgesamt wurden im Zuger Kantonsgebiet 988 gültige Personeninterviews realisiert. Die 988 interviewten Zielpersonen stammten aus 939 Haushalten (z.T. wurden pro Haushalt zwei Personen befragt), in denen insgesamt 2'208 Personen lebten. Letztere werden in der vorliegenden Auswertung als Haushaltspersonen bezeichnet. Die (ungewichtete) Summe der von den Befragten an ihrem jeweiligen Stichtag zurückgelegten Wege beläuft sich auf 3'497; diese setzen sich wiederum aus 5'248 Etappen zusammen. Auf den ersten Blick erscheinen diese Fallzahlen hoch. Werden sie jedoch einer tieferen Gliederung unterzogen – zum Beispiel nach einzelnen Verkehrsmitteln – bleiben teilweise sehr kleine Gruppengrössen. So haben beispielsweise die 988 Befragten aus dem Kanton Zug an ihrem Stichtag insgesamt nur 7 Etappen mit dem Reiseкар zurückgelegt – ein statistischer Wert, dessen geringe Grösse die Interpretation problematisch macht.

---

<sup>1</sup> Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2012): Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Neuchâtel und Bern.

In der Stichprobe des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2000 liegen Informationen über 674 Personen aus 617 Zuger Haushalten mit insgesamt 1'589 Haushaltsmitgliedern vor. Die 674 Zielpersonen berichteten von am Stichtag zurückgelegten 2'461 Wegen und 3'592 Etappen. Dass diese Fallzahlen im Vergleich zur Erhebung 2010 geringer sind, ist insofern problematisch, als die Interpretation tief gegliederter Auswertungen dadurch zusätzlich erschwert wird. Die in den Datensätzen enthaltenen Gewichtungsfaktoren auf Haushalts- und Personenebene wurden für die Auswertungen beider Jahre übernommen.

Stichprobenerhebungen beruhen auf Zufallsverfahren, wodurch ein repräsentatives Abbild der Bevölkerung im Datensatz erreicht werden soll. Analyseergebnisse sind damit immer Schätzungen tatsächlicher Zustände und Entwicklungen auf Basis der gezogenen Stichprobe. Wie stark die Schätzungen vom wahren Wert abweichen, ist unter anderem von der Anzahl der befragten Personen abhängig: Je weniger Beobachtungen vorliegen, desto höher ist die statistische Unsicherheit bei den Auswertungsergebnissen und bei der Interpretation von Stichprobenerhebungen. Den vorliegenden Bericht begleitet ein ausführlicher Tabellenband, der diese methodischen Grundlagen näher erläutert. Der Tabellenband enthält ausführliches Datenmaterial, das über diesen Bericht hinausgeht. Alle Auswertungen beinhalten Angaben zu den Konfidenzintervallen, anhand derer sich die statistische Genauigkeit der Resultate ablesen lässt. Zudem zeigt der Tabellenband auch einen innerkantonalen Raumvergleich zwischen den Zuger Tal- und Berggemeinden.

Nachfolgend werden die Auswertungsergebnisse zum Mobilitäts- und Verkehrsverhalten im Kanton Zug sowie der entsprechenden Rahmenbedingungen vorgestellt. Sie beziehen sich ausschliesslich auf Personen mit Wohnsitz im Kanton Zug sowie auf zurückgelegte Wege und Etappen im Inlandverkehr. Die Analysen und die Darstellung der Ergebnisse orientieren sich an der Publikation der Bundesämter für Statistik und Raumentwicklung. Dadurch wird der direkte Vergleich mit den gesamtschweizerischen Resultaten möglich. Darüber hinaus werden auch in den Ergebnisdarstellungen selbst Vergleiche mit der Gesamtschweiz (einschliesslich des Kantons Zug) angestellt.



## 3. Rahmenbedingungen des Verkehrsverhaltens

### 3.1. Motorisierung und Führerscheinbesitz

Eine der wichtigsten Bestimmungsgrössen des Verkehrsverhaltens ist die Anzahl Personenwagen (PW), welche die Haushalte besitzen. Die Ergebnisse für den Kanton Zug sind in Tabelle 1 zusammengestellt.

**Tabelle 1: PW-Besitz der Haushalte nach Haushaltsgrosse (in %) 2010**

Anzahl PW pro Haushalt	Anzahl Personen pro Haushalt				Total Kanton Zug	Total Schweiz
	1 Pers.	2 Pers.	3 Pers.	4+ Pers.		
Kein PW	44.0	11.4	4.4	3.5	17.6	20.8
Mit PW	56.0	88.6	95.6	96.5	82.4	79.2
1 PW	52.2	56.0	54.3	42.5	52.1	48.7
2+ PW	3.8	32.6	41.4	54.0	30.4	30.5

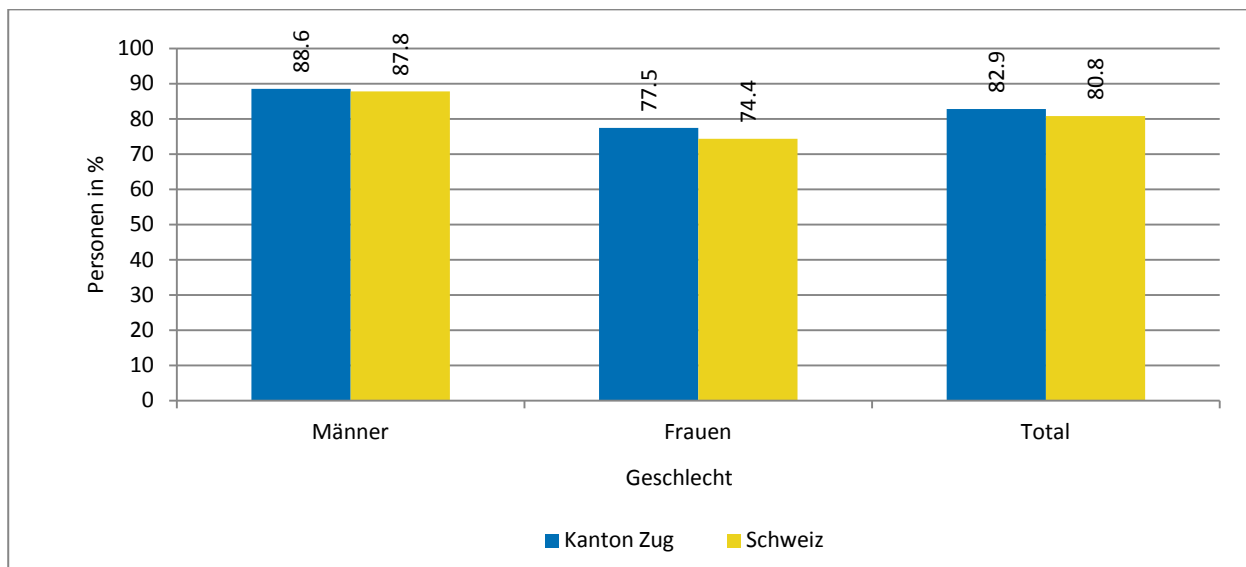
Basis: Haushalte: 939 (ZG), 59'971 (CH)

Der Anteil der Haushalte, die mindestens einen PW besitzen, nimmt mit der Zahl der im Haushalt lebenden Personen zu. Insgesamt besitzen etwa 82 Prozent der Zuger Haushalte einen oder mehrere PW; der entsprechende gesamtschweizerische Wert liegt mit 79 Prozent etwas tiefer, was unter anderem mit Wohlstandsunterschieden zu tun haben könnte. So verfügen zum Beispiel 34 Prozent der im Rahmen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 befragten Haushalte im Kanton Zug über ein monatliches Bruttohaushaltseinkommen von 8'000 Franken und mehr, während dieser Anteil in der Gesamtheit der Schweizer Haushalte nur 25 Prozent beträgt.

Bezüglich der Anzahl an PWs pro Haushalt bestehen vor allem bei Haushalten mit nur einem PW Unterschiede zwischen dem Kanton Zug (52,1%) und der Gesamtschweiz (48,7%). Diese Unterschiede sind tendenziell bei den Dreipersonenhaushalten am grössten (ZG: 54,3%, CH: 44,3%). Bei den Ein- und Zweipersonenhaushalten sowie bei Haushalten mit vier und mehr Mitgliedern sind die Unterschiede zwischen dem Kanton Zug und der Gesamtschweiz relativ gering.

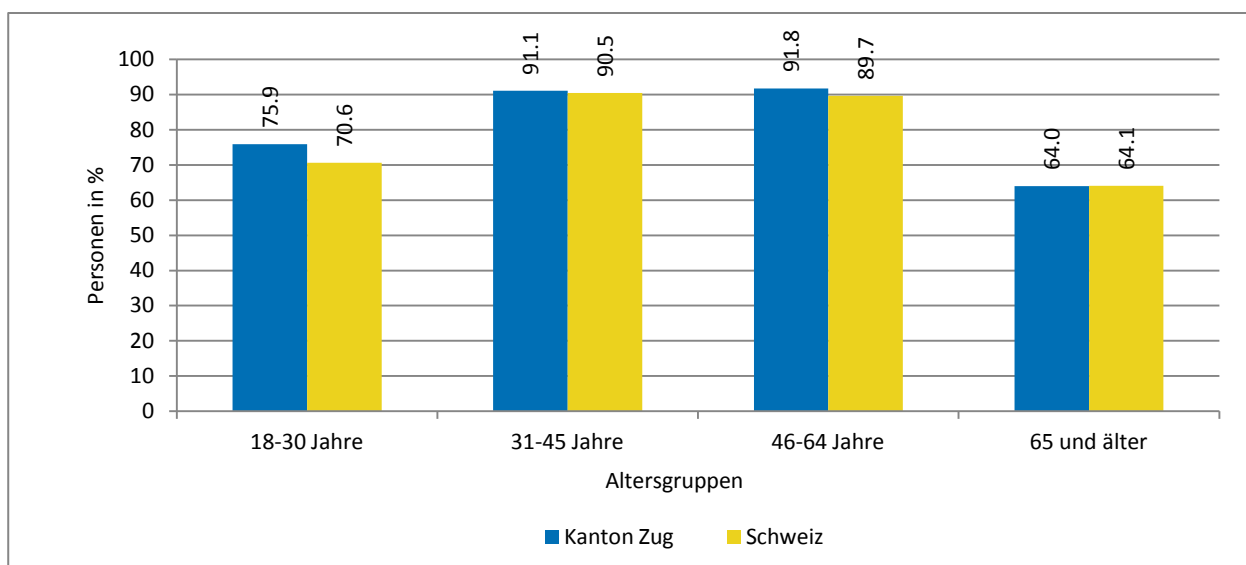
Die Abbildungen 1 und 2 informieren über eine weitere wichtige Determinante des Mobilitätsverhaltens: den Führerscheinbesitz.

**Abbildung 1: Führerscheinbesitz nach Geschlecht 2010**



Basis: Haushaltspersonen: 1'791 (ZG), 112'197 (CH)

**Abbildung 2: Führerscheinbesitz nach Altersgruppen 2010**



Basis: Haushaltspersonen: 1'791 (ZG), 112'197 (CH)

Im Hinblick auf die betrachteten Merkmale Geschlecht und Alter finden sich im Kanton Zug höhere Führerscheinbesitzquoten als im Durchschnitt der Schweiz. Besonders deutlich sind die Unterschiede in der Altersgruppe der 18- bis 30-Jährigen und bei den Frauen. Möglicherweise kann auch dieses Ergebnis mit dem im Vergleich zur Gesamtschweiz höheren Wohlstandsniveau im



Kanton Zug erklärt werden. Insgesamt besitzen etwa 83 Prozent der Zuger Einwohnerinnen und Einwohner im Alter ab 18 Jahren einen PW-Führerschein.

**Tabelle 2: PW-Verfügbarkeit nach Geschlecht (in %) 2010**

PW-Verfügbarkeit	Geschlecht				Total	
	Männer		Frauen		Kanton Zug	Schweiz
	Kanton Zug	Schweiz	Kanton Zug	Schweiz		
Immer	80.7	82.0	69.5	74.2	75.6	78.3
Nach Absprache	16.7	14.0	24.0	19.3	20.1	16.5
Nie	2.6	4.0	6.5	6.5	4.4	5.2

Basis: Zielpersonen mit PW-Führerschein: 721 (ZG), 43'192 (CH)

Etwa 76 Prozent der Führerscheinbesitzerinnen und -besitzer haben ständig ein Auto zu ihrer Verfügung. Im Vergleich zum Durchschnitt der Schweiz liegt dieser Wert etwas tiefer, obwohl der durchschnittliche PW-Besitz im Kanton Zug höher ist als derjenige der Gesamtschweiz (siehe oben). Hingegen ist der Anteil der Zuger Personen mit PW-Führerschein, die nur nach Absprache über ein Auto verfügen, grösser als im landesweiten Durchschnitt. Dies zeigt sich bei den Frauen deutlicher als bei den Männern.

### 3.2. Parkplatz-Verfügbarkeit am Arbeitsort

Bezüglich der Verfügbarkeit von Parkplätzen am Arbeitsort lassen sich zwischen dem Kanton Zug und der Gesamtschweiz zum Teil deutliche Unterschiede feststellen, wie Tabelle 3 zeigt. In der Schweiz haben etwa 57 Prozent der Erwerbstätigen, die einen PW-Führerschein besitzen und über

ein Auto verfügen, einen kostenfreien Parkplatz am Arbeitsort zur Verfügung. Das sind 2 Prozentpunkte mehr als im Kanton Zug. Arbeitnehmende ohne Vorgesetztenfunktion verfügen im Kanton Zug seltener über Gratisparkplätze am Arbeitsort als Selbständige und Familienmitglieder sowie Arbeitnehmende mit Vorgesetztenfunktion. Hingegen sind kostenpflichtige Parkplätze am Arbeitsort im Kanton Zug weiter verbreitet als in der Gesamtschweiz (16%).

**Tabelle 3: Reservierter Parkplatz am Arbeitsort nach Stellung im Beruf (in %) 2010**

Parkplatz am Arbeitsort	Stellung im Beruf			Total Kanton Zug	Total Schweiz
	Selbständig, Familienmitglied	Arbeitnehmer mit Vorgesetztenfunktion	Arbeitnehmer ohne Vorgesetztenfunktion		
Ja, gratis	61.2	59.0	50.3	54.5	56.6
Ja, bezahlt	25.0	19.9	21.3	21.5	15.8
Nein	13.7	21.2	28.4	24.0	27.7

Basis: Erwerbstätige mit Führerschein und Autoverfügbarkeit (immer, nach Absprache): 482 (ZG), 27'158 (CH)

### 3.3. Velobestand

Hinsichtlich der Velo-Ausstattung der Haushalte manifestieren sich deutliche Unterschiede zwischen dem Kanton Zug und der Gesamtschweiz, wie Tabelle 4 zeigt.

**Tabelle 4: Velo-Besitz der Haushalte nach Haushaltsgrösse (in %) 2010**

Anzahl Velos pro Haushalt	Anzahl Personen pro Haushalt					Total Kanton Zug	Total Schweiz
	1 Pers	2 Pers.	3 Pers.	4 Pers.	5+ Pers.		
Kein Velo	42.2	17.4	13.4	3.9	3.7	20.7	31.4
Mit Velo	57.8	82.6	86.6	96.1	96.3	79.3	68.6
1 Velo	40.3	18.3	11.3	6.8	1.9	20.6	20.5
2 Velos	13.6	38.7	24.6	13.4	14.0	25.3	22.6
3+ Velos	3.9	25.7	50.7	76.0	80.5	33.4	25.5

Basis: Haushalte: 939 (ZG), 59'751 (CH)

Knapp 80 Prozent der Zuger Haushalte besitzen mindestens ein Velo. Der gesamtschweizerische Durchschnitt liegt um mehr als 10 Prozentpunkte tiefer. Besonders markant ist der Unterschied bei den Haushalten, die 3 und mehr Velos besitzen. Einkommensunterschiede – wie schon beim Autobesitz – oder die vergleichsweise velofreundliche Topografie des Kantons Zug können als mögliche Erklärungsansätze für diese unterschiedliche Haushaltsausstattung mit Fahrrädern dienen. Im

Kanton Zug wie auch in der Schweiz steigt der Velobesitz insgesamt mit zunehmender Haushaltsgrösse. Zuger Haushalte mit vier oder mehr Mitgliedern besitzen nahezu alle mindestens ein Fahrrad.

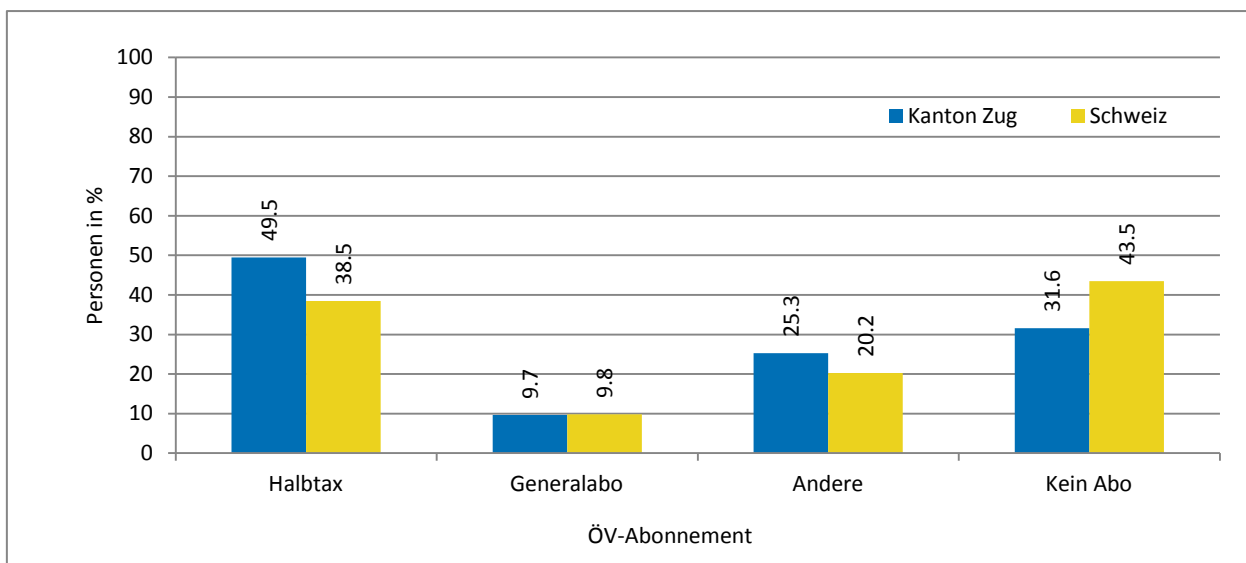
### 3.4. ÖV-Abonnementsbesitz

Die Hälfte aller Zugerinnen und Zuger im Alter ab 16 Jahren besitzt ein Halbtax-Abonnement für den öffentlichen Verkehr (ÖV). 10 Prozent sind Inhaber eines Generalabonnements, ein Viertel verfügt über ein anderes ÖV-Abonnement.

ÖV-Abonnemente sind damit im Kanton Zug im schweizerischen Vergleich überdurchschnittlich stark verbreitet. Nur 31,6 Prozent der Zuger Bevölkerung besitzt kein ÖV-Abonnement, demgegenüber sind es 43,5 Prozent in der Gesamtschweiz. Dazu trägt hauptsächlich der Besitz von Halbtax- und anderen Abonnements bei, der im Kanton Zug deutlich über dem schweizerischen Mittel liegt. Generalabonnemente sind im Kanton Zug im Gegensatz zu anderen Abonnementstypen durchschnittlich stark verbreitet.

Über den ÖV-Abonnementsbesitz der Zuger und der Schweizer Bevölkerung informieren Abbildung 3 und Tabelle 5.

**Abbildung 3: ÖV-Abonnementsbesitz 2010**



Basis: Zielpersonen ab 16 Jahren: 904 (ZG), 56'464 (CH)

**Tabelle 5: ÖV-Abonnementsbesitz nach Anzahl PWs im Haushalt (in %) 2010**

Abonnement	Anzahl PWs pro Haushalt						Total	
	Kein PW		1 PW		2 PWs		Kanton Zug	Schweiz
	Zug	Schweiz	Zug	Schweiz	Zug	Schweiz		
Halbtax	41.7	45.4	53.5	40.5	46.5	32.9	49.5	38.5
Generalabo	27.5	21.1	7.7	8.4	6.7	6.8	9.7	9.8
Andere Abos	34.5	35.0	28.7	20.4	17.7	13.8	25.3	20.2
Kein Abo	20.3	21.3	27.3	42.5	40.9	54.2	31.6	43.5

Basis: Zielpersonen ab 16 Jahren: 904 (ZG), 56'464 (CH)

Personen aus autofreien Haushalten besitzen zu 80 Prozent und damit vergleichsweise häufig ein ÖV-Abonnement. Unterschiede zur Gesamtschweiz sind bei dieser Personengruppe schwach ausgeprägt. Vor allem Personen, deren Haushalt über mindestens einen PW verfügen, besitzen im Kanton Zug vergleichsweise häufig zusätzlich ein ÖV-Abonnement (vgl. Tabelle 5).

Der gegenüber dem Schweizer Durchschnitt höhere ÖV-Abonnementsbesitz im Kanton Zug kann eine Folge des relativ dichten ÖV-Angebots im Nahverkehr und der guten Fernverkehrsanbindung der Region Zug an die Städte Luzern und Zürich sein. Gerade für Verbindungen in urbane Zentren ist der öffentliche Verkehr auch für Personen attraktiv, deren Haushalt mit einem PW ausgerüstet ist.



## 4. Verkehrsverhalten

### 4.1. Mobilität pro Person und Tag

Tabelle 6 gibt einen Überblick über die pro Person und Tag zurückgelegten Distanzen, Unterwegszeiten (im Verkehrsmittel verbrachte Zeit ohne Warte- und Umsteigezeit) und Wege. Im Ausland zurückgelegte Etappen sind nicht mit eingeschlossen.

**Tabelle 6: Mobilitätskennziffern nach Wochentagstyp (Inlandetappen) 2010**

Wochentagstyp	Mittlere Tagesdistanz pro Person in km		Mittlere Unterwegszeit pro Person und Tag in min		Mittlere Anzahl Wege pro Person und Tag	
	Kanton Zug	Schweiz	Kanton Zug	Schweiz	Kanton Zug	Schweiz
Montag–Freitag	39.4	36.7	90.0	83.0	3.9	3.8
Samstag	50.1	39.9	90.8	88.3	3.6	3.2
Sonntag	39.2	33.2	110.3	80.3	2.2	2.1
Total	40.7	36.7	92.9	83.4	3.6	3.4

Basis: Zielpersonen: 988 (ZG), 62'868 (CH)

Im Kanton Zug ist die personenbezogene Mobilität an allen Wochentagen höher ausgeprägt als in der Gesamtschweiz. Die Zuger Bevölkerung legt durchschnittlich längere Tagesdistanzen sowie mehr Wege pro Tag zurück und verbringt dabei mehr Zeit im Verkehr als die Durchschnittsschweizerin oder der Durchschnittsschweizer. Dies kann unter anderem an der Anziehungskraft der benachbarten Städte Luzern und insbesondere Zürich liegen, die gerade an Samstagen ein attraktives Ziel für Freizeit- und Einkaufsaktivitäten darstellen.

### 4.2. Wegdistanzen und -dauern

Die vorgestellten Mobilitätskennziffern beziehen sich auf die jeweils gesamte Bevölkerung. Sowohl mobile Personen, die am Stichtag unterwegs waren (ZG: 92%; CH: 89%), als auch nichtmobile Personen wurden dabei berücksichtigt. Die Mobilitätskennziffern hängen vom jeweiligen Mobilitätsgrad ab. Darum lohnt sich zur Abstützung der Interpretation der personenbezogenen Auswertungen ein Blick auf die mittleren Distanzen und Dauern pro Weg, denn bei dieser Betrachtung fliesst nur die Verkehrsleistung der mobilen Personen in die Analyse ein. Die entsprechenden Durchschnittswerte werden analog der Darstellung in der Publikation der Bundesämter für Statistik und Raumentwicklung nach Wochentagstyp und Wegezweck gegliedert, wobei für den Kanton Zug

die Darstellung aufgrund der geringen Fallzahlen teilweise (v.a. an Samstagen und Sonntagen) problematisch wird. Werte, die auf weniger als 10 Wegen basieren, sind daher in den Tabellen 7 und 8 in Klammern gesetzt.

**Tabelle 7: Mittlere Distanz pro Weg nach Zweck und Wochentagstyp (in km) 2010**

Zweck	Wochentagstyp			Total Kanton Zug	Total Schweiz
	Mo–Fr	Samstag	Sonntag		
Arbeit	11.5	14.5	5.5	11.5	11.5
Ausbildung	7.3	(30.3)	(133.2)	8.2	7.3
Einkauf/Besorgungen	8.5	6.5	3.2	7.9	6.2
Freizeit	8.5	16.4	17.2	11.5	11.6
Geschäftl. Tätigkeiten	36.6	(1.8)	(0.0)	35.9	24.5
Service/Begleitung	9.1	17.4	(31.5)	10.6	9.1
Andere	14.2	28.5	83.2	26.9	35.2
Total	10.2	13.9	18.0	11.3	10.7

Basis: Inlandwege: 3'470 (ZG), 209'981 (CH)

**Tabelle 8: Mittlere Wegdauer pro Weg nach Zweck und Wochentagstyp (in min) 2010**

Zweck	Wochentagstyp			Total Kanton Zug	Total Schweiz
	Mo–Fr	Samstag	Sonntag		
Arbeit	21.9	28.8	8.8	21.9	22.0
Ausbildung	26.0	(25.2)	(100.0)	26.3	21.7
Einkauf/Besorgungen	19.5	14.8	18.5	18.6	17.6
Freizeit	30.4	34.9	56.5	36.0	34.0
Geschäftl. Tätigkeiten	63.2	(7.5)	(0.0)	62.0	43.9
Service/Begleitung	16.1	20.6	(37.6)	17.1	17.2
Andere	47.0	51.9	116.8	57.2	72.5
Total	25.5	28.3	53.1	28.2	26.7

Basis: Inlandwege: 3'470 (ZG), 209'981 (CH), Wegdauer inkl. Warte- und Umsteigezeiten

Die Resultate bezüglich der mittleren Wegdistanzen und -dauern bestätigen die Tendenz einer etwas höheren Mobilität der Zuger Bevölkerung im Vergleich zur Gesamtschweiz; die Totalwerte beider Kennziffern liegen im Kanton Zug etwas höher. Betrachtet man die einzelnen Verkehrszwecke, wird deutlich, dass das Gesagte insbesondere für Wege für Dienstfahrten im Rahmen von geschäftlichen Tätigkeiten gilt. Die durchschnittlichen Wegdistanzen und -dauern zur Zurücklegung des Arbeitsweges sind dagegen nahezu identisch mit dem jeweiligen gesamtschweizerischen



Durchschnitt. Innerhalb des Kantons Zug sind die mittleren Freizeitwege an Werktagen sowohl in der Distanz als auch in der dafür aufgewendeten Zeit kürzer als an Wochenenden. Bei den Einkaufswegen (inkl. Besorgungen) ist es genau umgekehrt. Hier erreichen im Vergleich zum Kantonstotal beide Kennziffern unter der Woche über- und an Samstagen und Sonntagen unterdurchschnittliche Werte.

### 4.3. Verkehrsmittelwahl

Bezüglich der Verkehrsmittelwahl werden zunächst die entsprechend gegliederten Jahresdistanzen vorgestellt. Es handelt sich dabei um mit 365 multiplizierte Tagesdistanzen, wobei in diesen die Auslandetappen nicht enthalten sind.

**Tabelle 9: Distanz pro Person und Jahr nach Verkehrsmittel (in km; Inlandetappen) 2010**

Verkehrsmittel	Kanton Zug	Schweiz
Zu Fuss	785	742
Velo	410	287
Motorrad <sup>1</sup>	150	134
PW als Fahrer/in	7'518	6'307
PW als Mitfahrer/in	2'463	2'395
Bahn	2'559	2'578
Bus, Postauto, Tram	591	559
Übrige	380	379
Total	14'856	13'382

Basis: Zielpersonen: 988 (ZG), 62'868 (CH)

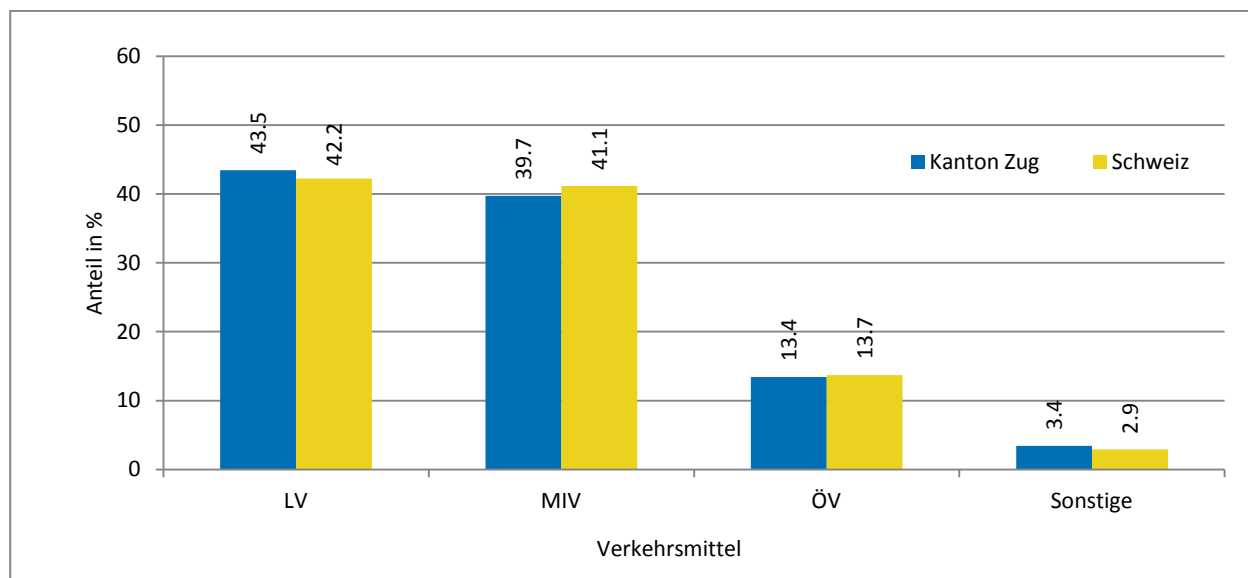
<sup>1</sup> als Fahrer oder als Mitfahrer



Mit 14'856 Kilometern pro Jahr legt eine Bewohnerin oder ein Bewohner des Kantons Zug knapp 1'500 Kilometer mehr im Inland zurück als eine Durchschnittsschweizerin oder ein Durchschnittsschweizer. Zwar geht diese höhere Jahresverkehrsleistung zum grössten Teil auf das Auto (als Fahrer) zurück, jedoch sind auch im Langsamverkehr (LV) sowie im ÖV (ausser Bahn) im Kanton Zug grössere Distanzen als in der Gesamtschweiz festzustellen, was mit den oben dargestellten Resultaten zum Velo- und dem ÖV-Abonnementbesitz korrespondiert. In der Kategorie ‚Übrige‘ sind die Verkehrsmittel Kleinmotorrad, Mofa, Taxi, Reisedar, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, Seilbahn/Zahnradbahn/Sessel-/Skilift, fahrzeugähnliche Geräte und Anderes zusammengefasst. Die Werte dieser Verkehrsmittel können nicht direkt interpretiert werden, da sie zum Teil auf sehr geringen Fallzahlen basieren.

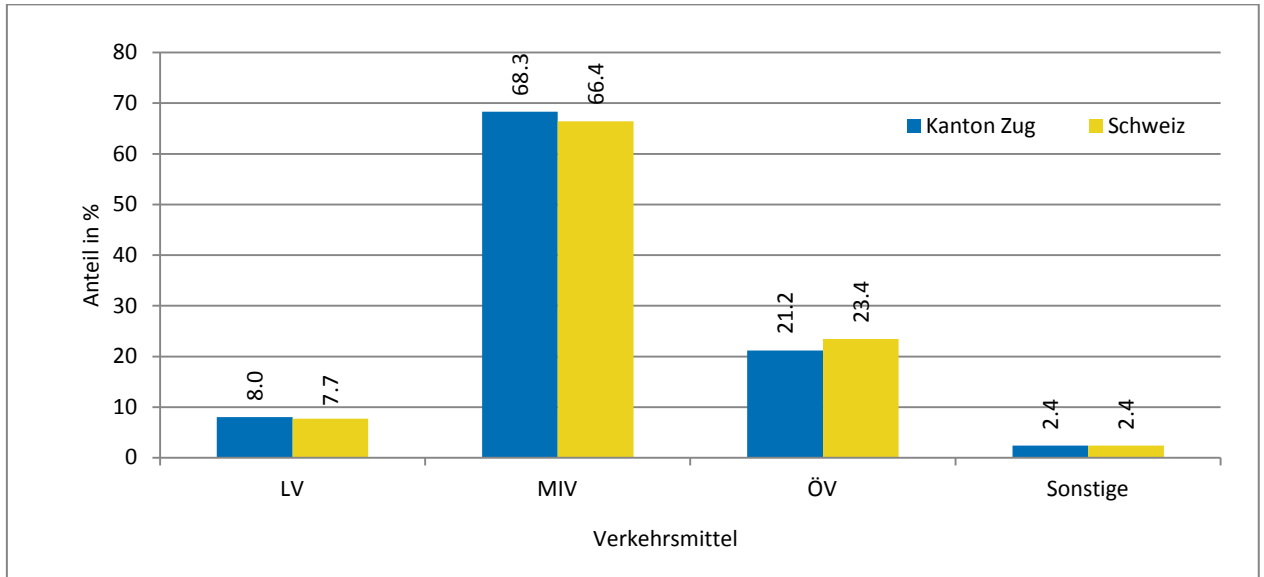
Die Abbildungen 4 und 5 beschäftigen sich mit den Verkehrsmittelanteilen an den täglichen Unterwegszeiten (ohne Warte- und Umsteigezeiten) und an den Tagesdistanzen.

**Abbildung 4: Verkehrsmittelanteil an den täglichen Unterwegszeiten 2010**



Basis: Zielpersonen: 988 (ZG), 62'868 (CH)

**Abbildung 5: Verkehrsmittelanteil an den Tagesdistanzen 2010**



Basis: Zielpersonen: 988 (ZG), 62'868 (CH)

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) stellt bezogen auf die Tagesdistanzen die dominierende Verkehrsmittelart dar. Bei den Unterwegszeiten kommt dem Langsamverkehr (LV), also dem Zurücklegen von Distanzen zu Fuss oder per Velo, mit rund 40 Prozent ein ebenso beträchtlicher Anteil zu. Die Unterschiede zwischen dem Kanton Zug und der Gesamtschweiz sind insgesamt relativ gering. Im Kanton Zug verbringt eine Person durchschnittlich etwas mehr Zeit im LV und etwas weniger im MIV und/oder im öffentlichen Verkehr (ÖV). Entsprechend sind die Distanzanteile im LV geringfügig höher und im ÖV tiefer als jene der Gesamtschweiz. Der MIV-Distanzanteil ist trotz eines geringeren Anteils an Unterwegszeiten höher als in der Gesamtschweiz, was innerhalb des MIV auf höhere Geschwindigkeiten im Kanton Zug hindeutet.

Tabelle 10 befasst sich mit den absoluten Tagesdistanzen, die mit den verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, wobei auch hier keine Auslandetappen enthalten sind.

**Tabelle 10: Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Wochentagstyp und Verkehrsmittel (in km; Inlandetappen) 2010**

Verkehrsmittel	Wochentagstyp			Total Kanton Zug	Total Schweiz
	Mo–Fr	Samstag	Sonntag		
Zu Fuss	2.2	2.2	2.1	2.2	2.0
Velo	1.3	0.5	0.8	1.1	0.8
Motorrad <sup>1</sup>	0.2	2.1	0.1	0.4	0.4
PW als Fahrer/in	21.2	24.9	13.5	20.6	17.3
PW als Mitfahrer/in	4.4	10.8	15.9	6.8	6.6
Bahn	7.4	6.0	5.7	7.0	7.1
Bus, Postauto, Tram	1.9	0.6	0.8	1.6	1.5
Sonstige	0.8	3.0	0.4	1.0	1.0
Total	39.4	50.1	39.2	40.7	36.7

Basis: Zielpersonen: 988 (ZG), 62'868 (CH)

<sup>1</sup> als Fahrer/in oder als Mitfahrer/in

Auch in den Totalwerten von Tabelle 10 manifestiert sich das etwas höhere Mobilitätsniveau der Zuger Bevölkerung gegenüber dem gesamtschweizerischen, wobei auch hier der Wochentag Samstag mit einer sehr hohen durchschnittlichen Tagesdistanz hervortritt. Im kantonsinternen Vergleich der zurückgelegten Tagesdistanzen nach Verkehrsmitteln zeigt sich, dass im MIV (Auto und Motorrad, jeweils als Fahrer oder als Mitfahrer) an Samstagen oder Sonntagen die weitesten Strecken zurückgelegt werden, während im LV (zu Fuss, per Velo) und im ÖV (Bahn, Bus/Postauto/Tram) Höchstwerte eher an den Werktagen erreicht werden.

#### **4.4. PW-Besetzungsgrad**

Tabelle 11 zeigt den mittleren PW-Besetzungsgrad in der Untergliederung nach Zweck und Wochentagstyp. Als Basis dienen PW-Fahrer-Etappen im Inland, wobei auch hier zum Teil sehr geringe Fallzahlen die Auswertung problematisch machen. Werte, die auf weniger als 10 Etappen basieren, sind deshalb in Klammern gesetzt. Bei der Berechnung der Mittelwerte wurde die jeweilige Insassenzahl mit der Etappendistanz gewichtet, sodass bei identischer Personenzahl längere Strecken einen grösseren Einfluss auf die Auswertungsergebnisse haben als kürzere.



**Tabelle 11: Durchschnittlicher PW-Besetzungsgrad nach Zweck und Wochentagstyp 2010**

Zweck	Wochentagstyp			Total Kanton Zug	Total Schweiz
	Mo–Fr	Samstag	Sonntag		
Arbeit	1.1	(1.0)	(1.0)	1.1	1.1
Einkauf/Besorgungen	1.6	1.4	2.1	1.6	1.6
Freizeit	1.6	2.3	2.7	2.1	2.0
Geschäftl. Tätigkeiten	1.0	(0.0)	(0.0)	1.0	1.2
Service/Begleitung	2.1	3.0	(2.5)	2.3	2.0
Anderer	1.6	1.8	(1.4)	1.6	1.7
Total	1.4	2.2	2.4	1.6	1.6

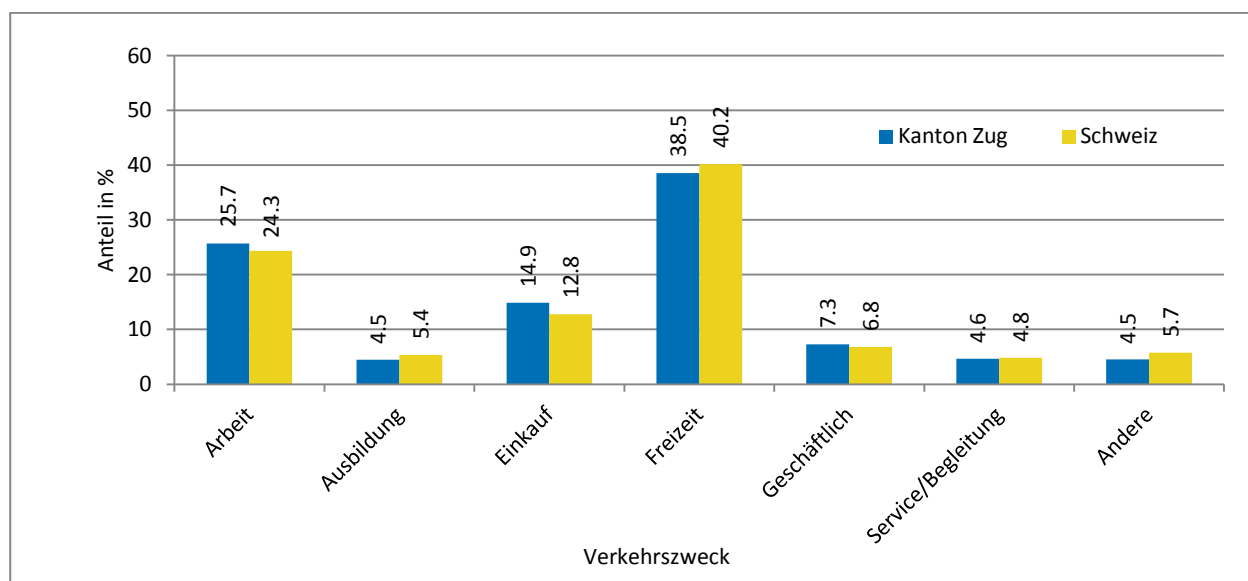
Basis: Autoetappen von Fahrer/innen im Inland: 1'280 (ZG), 81'439 (CH)

Der PW-Besetzungsgrad im Kanton Zug unterscheidet sich mit einem Mittelwert von 1,6 über alle Verkehrszwecke und Wochentagstypen nicht vom gesamtschweizerischen Durchschnitt. Das gilt im Vergleich der verschiedenen Verkehrszwecke auch für die Einkaufs- und Arbeitswege. Bei Freizeit- und Service-/Begleitungswegen liegen die Mittelwerte im Kanton Zug hingegen etwas höher; bei Wegen im Rahmen von geschäftlichen Tätigkeiten etwas niedriger als der nationale Durchschnitt. In Bezug auf die Wochentagstypen zeigen sich am Wochenende sehr viel höhere Besetzungsgrade als an Werktagen, was insbesondere auf die Freizeitwege zurückzuführen ist, die an Samstagen und Sonntagen den dominierenden Verkehrszweck darstellen.

## 4.5. Verkehrszwecke

Beim Thema Verkehrszwecke werden zunächst die Anteile der einzelnen Wegezwecke an den Tagesdistanzen betrachtet.

Abbildung 6: Anteil der Zwecke an Tagesdistanzen 2010



Basis: Zielpersonen 988 (ZG), 62'868 (CH)

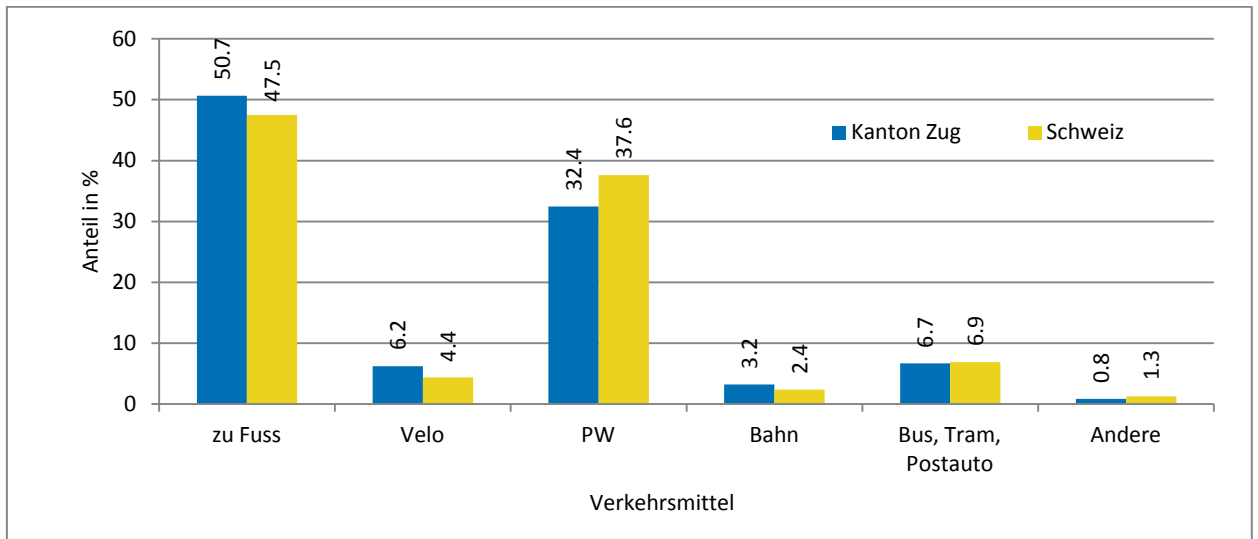
Die Bewohnerinnen und Bewohner des Kantons Zug legen im Durchschnitt fast 40 Prozent der mittleren Tagesdistanz von 40,7 Kilometern im Freizeitverkehr zurück. Etwa ein Viertel der Tagesdistanz wird für Arbeitszwecke zurückgelegt, weitere 15,5 Prozent für Einkaufszwecke. Diese Kennziffern unterscheiden sich von den gesamtschweizerischen Werten relativ geringfügig; die Unterschiede



liegen im Bereich der zufälligen statistischen Schwankung.

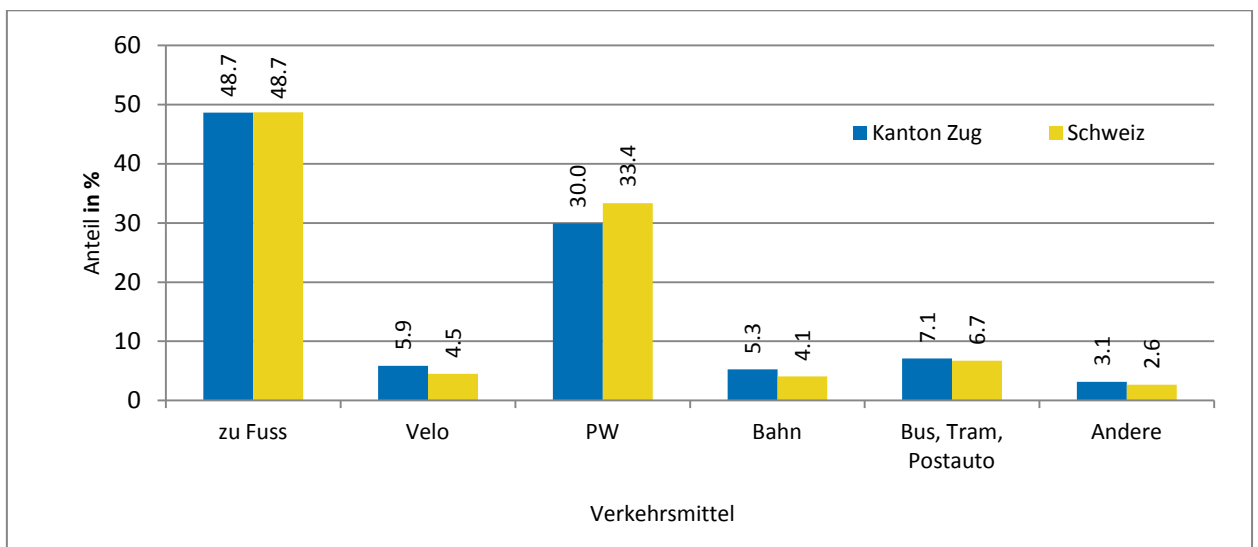
Die Abbildungen 7 und 8 beschäftigen sich mit der Verkehrsmittelwahl bei zwei ausgewählten Verkehrszwecken, dem Einkaufs- und dem Freizeitverkehr.

**Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr 2010**



Basis: Einkaufsetappen: 1'047 (ZG), 67'199 (CH)

**Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr 2010**



Basis: Freizeitetappen: 2'063 (ZG), 114'932 (CH)

Sowohl im Einkaufs- wie auch im Freizeitverkehr dominieren die Verkehrsbeteiligungsarten Zu Fuss und Auto (als Fahrer/in oder als Mitfahrer/in). Im Vergleich zur Gesamtschweiz fahren die Befragten aus dem Kanton Zug zu beiden Zwecken weniger oft mit dem Auto. Sie benutzen häufiger das Velo oder die Bahn. Diese Ergebnisse können möglicherweise einmal mehr auf die für die Velobennutzung vergleichsweise günstige Topografie des Kantons Zug zurückgeführt werden und korrespondieren mit den oben berichteten Ergebnissen zum Besitz von Velos und ÖV-Abonnementen.

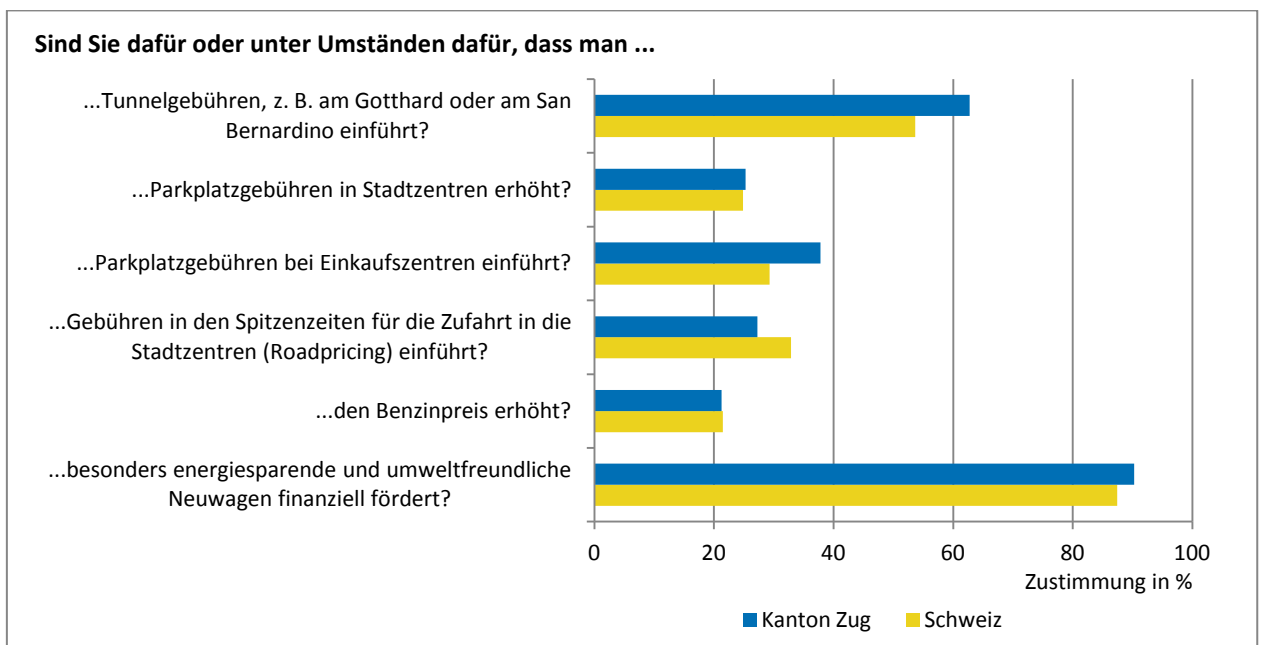


## 5. Mobilitätsbezogene Einstellungen

Die Fragen zu den mobilitätsbezogenen Einstellungen wurden nur einer Teilstichprobe der Befragten gestellt. Entsprechend geringer sind hier die zugrunde liegenden Fallzahlen und entsprechend grösser die statistischen Unsicherheiten. Im Kanton Zug wurden zu diesem Themenbereich 86 Personen im Alter ab 18 Jahren befragt. Ihre Antworten bilden die Grundlage der nachfolgenden Ausführungen. Bei der Interpretation geringer Unterschiede ist der geringen Fallzahlen wegen höchste Vorsicht geboten.

Abbildung 9 beschäftigt sich mit der Beurteilung von Strassenverkehrsabgaben und Strassenverkehrsgebühren. Solche Massnahmen werden unter anderem diskutiert, wenn es darum geht, die Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen zu verbessern oder die Verkehrsentwicklung nachhaltig zu steuern und zu finanzieren. In Abbildung 9 sind diejenigen Personenanteile dargestellt, welche sich „für“ bestimmte Massnahmen oder „unter Umständen für“ bestimmte Massnahmen ausgesprochen haben.

**Abbildung 9: Einstellungen zu Strassenverkehrsabgaben und -gebühren 2010**



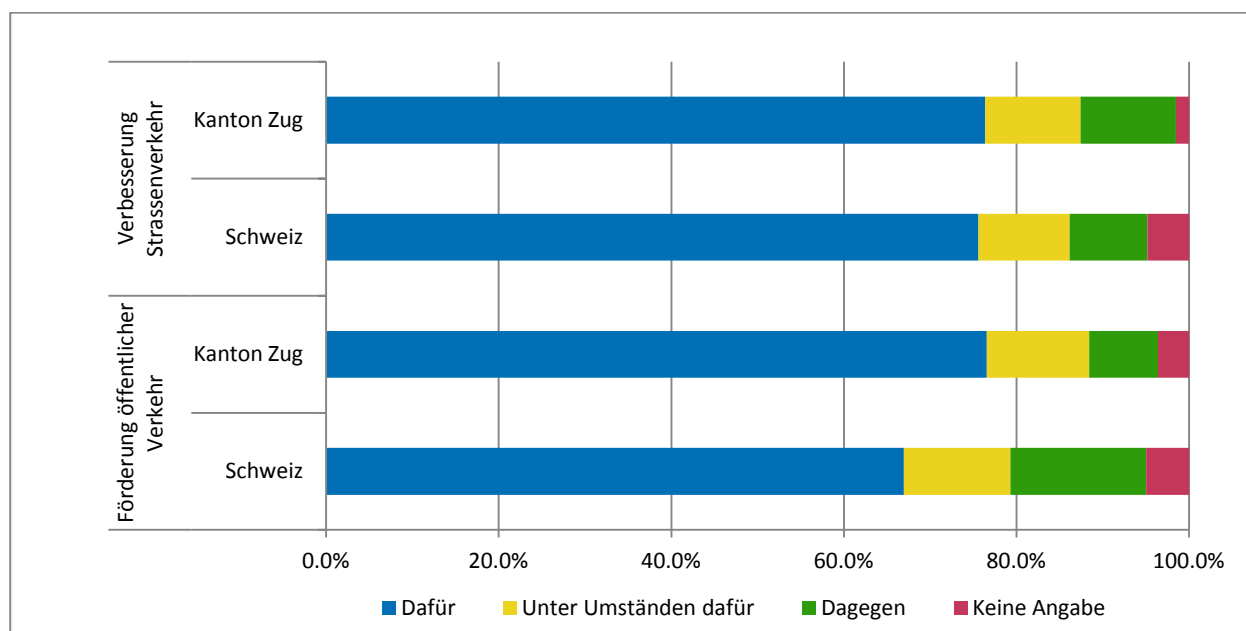
Basis: Zielpersonen ab 18 Jahren: 86 (ZG), 5'239 (CH)

Die Akzeptanz von preispolitischen Massnahmen ist eher gering. Gesamtschweizerisch kommt lediglich für 33 Prozent der Befragten die Erhebung von Gebühren in den Spitzenzeiten für die Zu-

fahrt in die Stadtzentren – das sogenannten Road Pricing – infrage; im Kanton Zug liegt dieser Anteil noch tiefer, nämlich bei 27 Prozent. Ebenfalls mehrheitlich abgelehnt wird eine Erhöhung des Benzinpreises. In der Gesamtschweiz wie auch im Kanton Zug stimmen nur etwas mehr als 20 Prozent der Bevölkerung im Alter ab 18 Jahren dieser Massnahme zu. Auch höhere Parkplatzgebühren in Stadtzentren kommen nur für rund einen Viertel der Zuger und der Schweizer Bevölkerung infrage. Die Zustimmungsanteile für die Einführung von Parkplatzgebühren bei Einkaufszentren liegen etwas höher, wobei hier die Akzeptanz im Kanton Zug grösser ist als in der Gesamtschweiz: Knapp 38 Prozent würden höhere Parkplatzgebühren bei Einkaufszentren unbedingt oder unter Umständen begrüssen. Von den Strassenverkehrsgebühren werden Tunnelgebühren am ehesten akzeptiert. Auch hier ist die Zustimmung bei der Zuger Bevölkerung (63%) grösser als diejenige auf nationaler Ebene (54%). Anstelle von belastenden Gebühren werden Fördermassnahmen wie die finanzielle Förderung von besonders energiesparenden und umweltfreundlichen Neuwagen befürwortet. Diesbezüglich bestehen mit Zustimmungsraten um die 90 Prozent keine signifikanten Unterschiede zwischen dem Kanton Zug und der Gesamtschweiz.

In Abbildung 10 geht es um die Einstellungen zum Verwendungszweck von Strassenverkehrsabgaben.

**Abbildung 10: Einstellungen zum Verwendungszweck von Strassenverkehrsabgaben 2010**

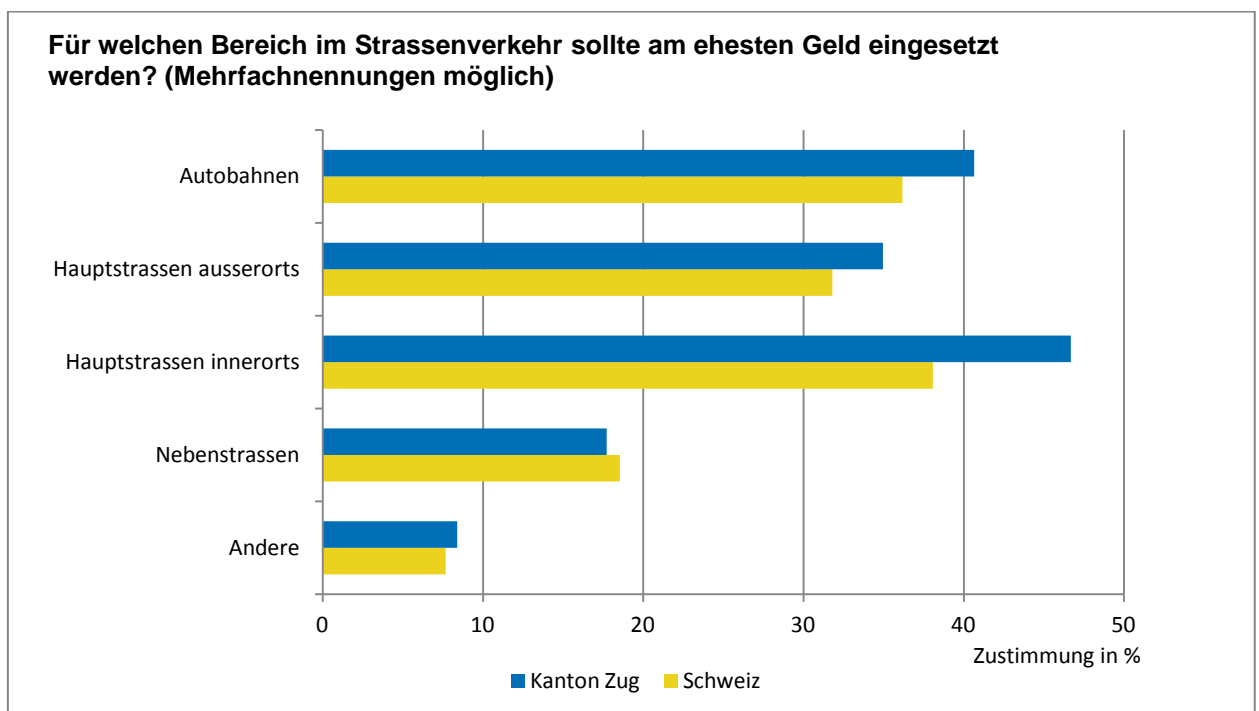


Basis: Zielpersonen ab 18 Jahren: 86 (ZG), 5'239 (CH)

Fasst man die Ausprägungen „dafür“ und „unter Umständen dafür“ zusammen, so wird deutlich, dass ein Grossteil der Zuger Bevölkerung sowohl die Förderung des ÖV (88% Zustimmung) als auch die Verbesserung der Strassenverkehrs (87% Zustimmung) befürwortet. Eine gewisse Affinität der Zugerinnen und Zuger gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln zeigt sich erst im Vergleich der Werte mit der Gesamtschweiz. Landesweit ist die Zustimmung zur Förderung des ÖV mit 79 Prozent deutlich kleiner als auf Kantonsebene. Dieses Ergebnis steht durchaus im Einklang mit den beschriebenen Resultaten der Auswertung des Verkehrsverhaltens und des ÖV-Abonnementsbesitzes im Kanton Zug. Die Zustimmungsraten zur Verbesserung des Strassenverkehrs sind im Kanton Zug hingegen nahezu identisch mit denen der Gesamtschweiz.

Bei der Frage, für welchen Bereich im Strassenverkehr am ehesten Geld eingesetzt werden sollte, gehen die Meinungen teilweise deutlich auseinander.

**Abbildung 11: Geldverwendung im Strassenverkehr 2010**



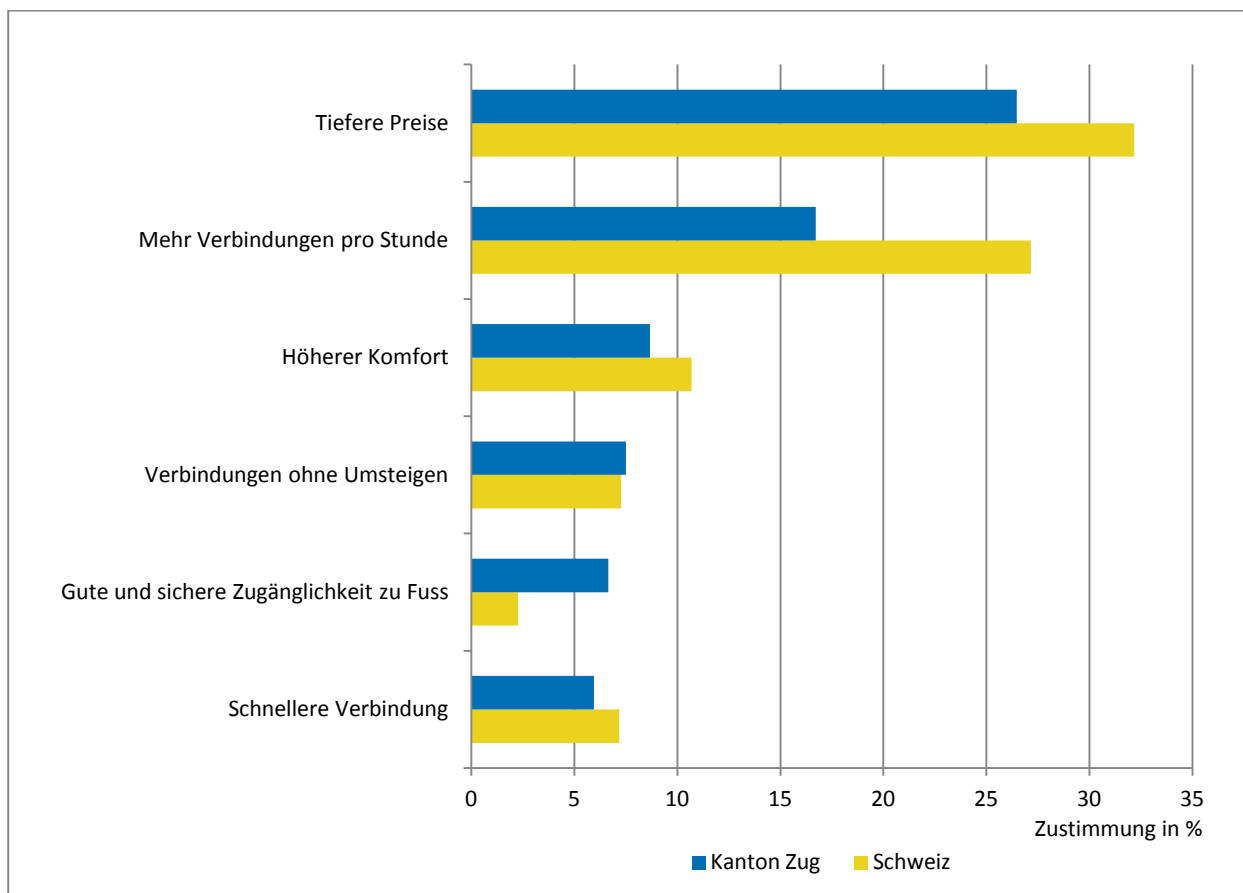
Basis: Zielpersonen ab 18 Jahren: 86 (ZG), 5'239 (CH)

Den grössten Finanzbedarf sieht die Zuger Bevölkerung beim Hauptstrassennetz innerorts (47% Zustimmung), gefolgt vom Autobahnnetz (41% Zustimmung) und dem Hauptstrassennetz ausserorts (35%). In allen drei Bereichen liegen die Zustimmungsraten höher als bei der gesamtschweizerischen Bevölkerung (Hauptstrassen innerorts: 38%, Autobahnen: 36%, Hauptstrassen ausser-

orts: 32%). Lediglich die Geldverwendung für Nebenstrassen befürworten in etwa gleich grosse Bevölkerungsanteile im Kanton Zug (18%) und in der Gesamtschweiz (19%).

Abbildung 12 gibt Auskunft darüber, mit welchen Massnahmen der ÖV aus Sicht der Zuger Bevölkerung attraktiver gestaltet werden kann. Die Bevölkerung des Kantons Zug sieht hier vor allem zwei Massnahmen, nämlich tiefere Preise (26% der Nennungen) und die Erhöhung der Anzahl der Verbindungen (17% der Nennungen). Beide Massnahmen werden in der Gesamtschweiz deutlich wichtiger eingeschätzt. Alle anderen genannten Massnahmen sind im Kanton Zug mit Zustimmungsraten von unter 10 Prozent weniger gefragt.

**Abbildung 12: Attraktivitätssteigerung des ÖV 2010**



Basis: Zielpersonen ab 18 Jahren: 86 (ZG), 5'239 (CH)

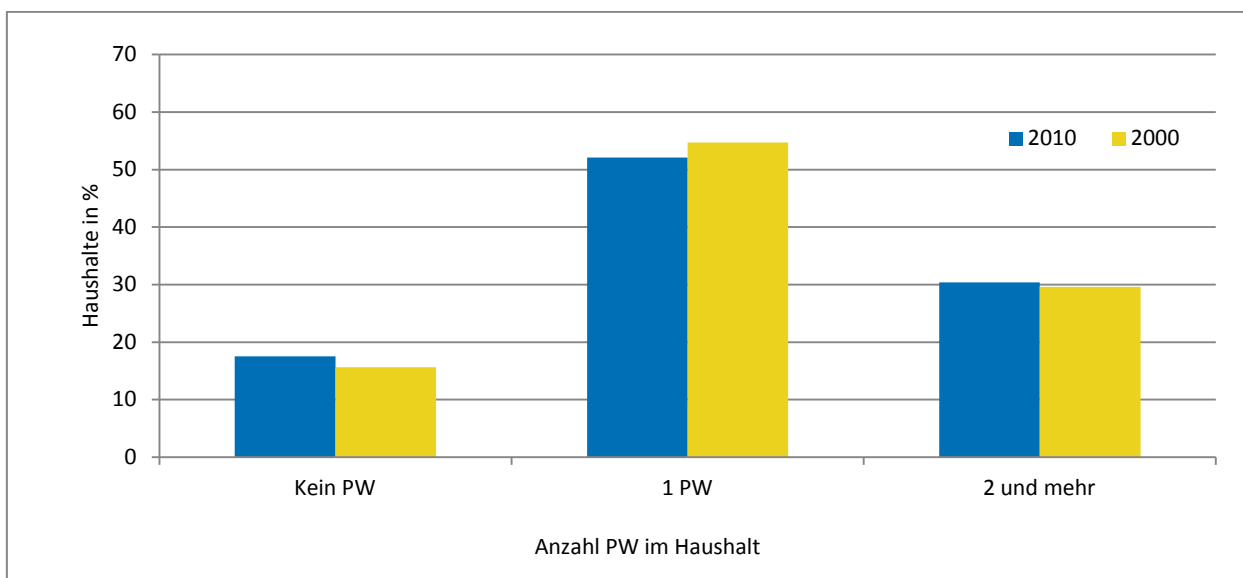
## 6. Vergleich 2000–2010

### 6.1. Strukturveränderungen

Bezüglich des Vergleichs der Resultate des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 mit denjenigen des Jahrs 2000 für den Kanton Zug muss auf die geringere Stichprobengrösse in der Erhebung 2000 hingewiesen werden. Wie einleitend in Kapitel 2 erläutert führt dies gegenüber vergleichbaren Auswertungen der 2010er-Daten zu einer grösseren statistischen Ungenauigkeit in den Ergebnissen, insbesondere bei tiefer gehenden Betrachtungen. Die Interpretation der nachfolgenden Analysen muss diese methodische Einschränkung berücksichtigen. Für ausführliche Informationen zur statistischen Signifikanz der einzelnen Resultate sei auf den diesen Bericht begleitenden Tabellenband (Hintergrundbericht „Mobilität im Kanton Zug“) und die darin berechneten Konfidenzintervalle verwiesen.

In Abbildung 13 wird auf die Veränderungen der verkehrlichen Rahmenbedingungen (Personenwagen-, Führerschein- und Abobesitz) eingegangen.

**Abbildung 13: PW-Besitz der Haushalte 2000 und 2010**



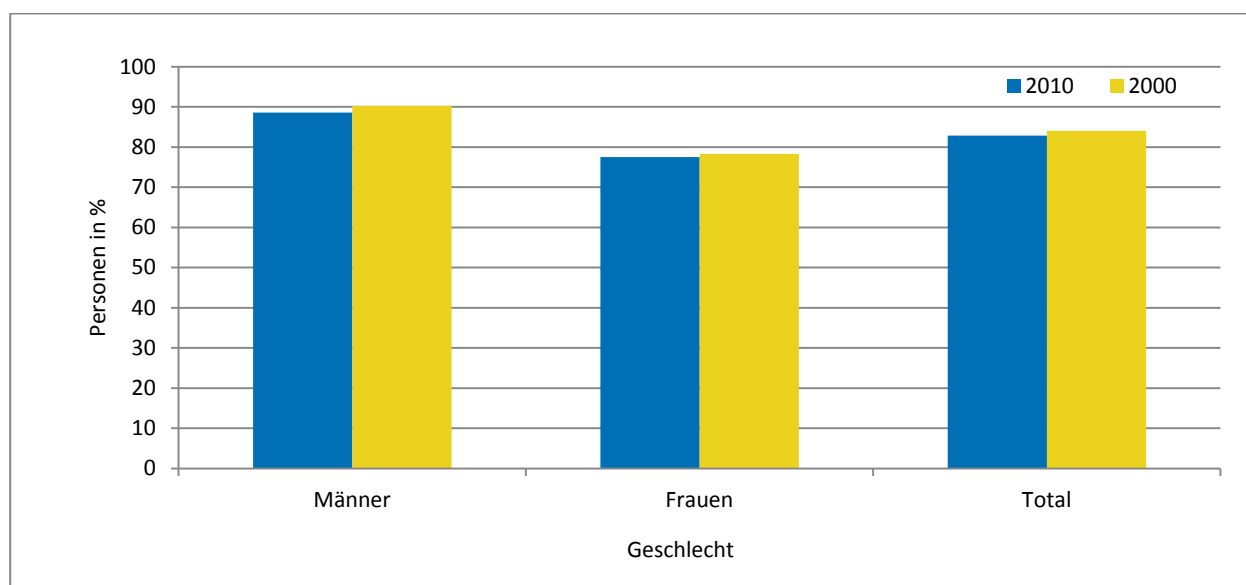
Basis: Haushalte: 617 (2000), 939 (2010)

Der abnehmende Trend bei der PW-Motorisierung im Kanton Zug lässt sich am zunehmenden Anteil der autofreien Haushalte ablesen. Im betrachteten Zeitraum von zehn Jahren nahm dieser um

rund 2 Prozentpunkte zu. Beim Mehrfachbesitz von Autos sind die Anteile im Zeitvergleich nahezu konstant geblieben. Entsprechend lässt sich sagen, dass der Anteil der Haushalte mit (nur) einen PW um rund 2 Prozentpunkte abgenommen hat.

Dieser gesellschaftliche Trend der abnehmenden Haushaltsmotorisierung äussert sich nur bedingt im Führerscheinbesitz, wie Abbildung 14 zeigt.

**Abbildung 14: Führerscheinbesitz nach Geschlecht 2000 und 2010**

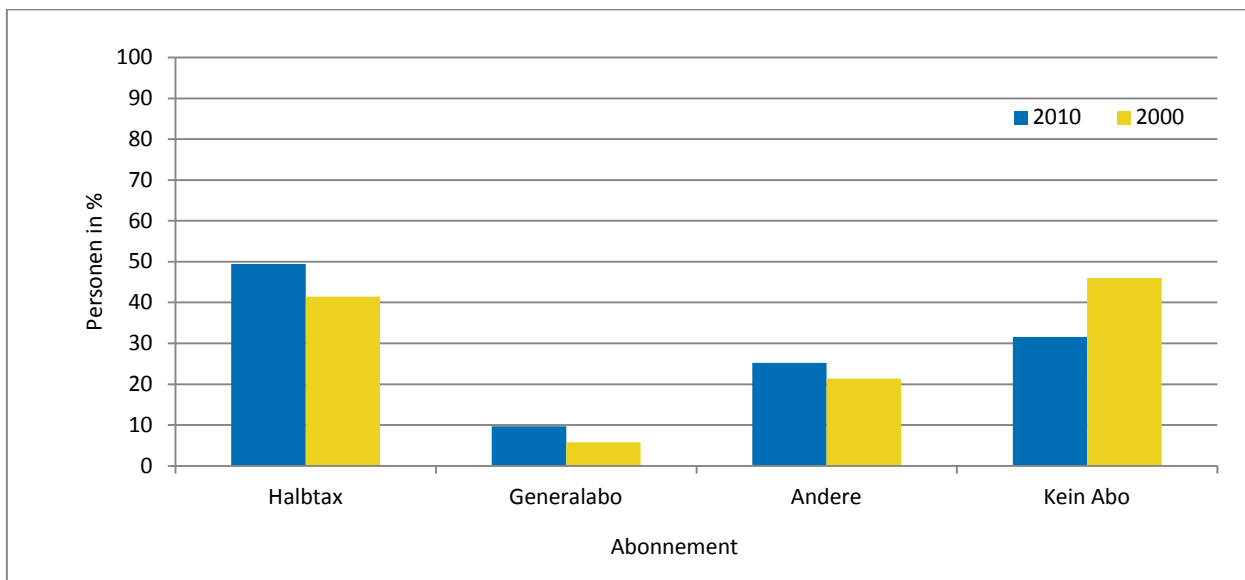


Basis: Haushaltspersonen ab 18 Jahren: 1'230 (2000), 1'791 (2010)

Die Führerscheinbesitzquoten zeigen zwischen 2000 und 2010 sowohl bei Männern und als auch bei Frauen eine leicht abnehmende Tendenz; die Quote ist geschlechterübergreifend geringfügig von 84 Prozent auf 83 Prozent gesunken.

Abbildung 15 informiert über die Veränderungen beim Besitz von ÖV-Abonnements. Hierbei ist zu beachten, dass dem zeitlichen Vergleich unterschiedliche Datenbasen zugrunde liegen. So wurde 2000 der ÖV-Abonnementsbesitz bei den Haushaltspersonen erhoben, während die Informationen zur Ausstattung mit ÖV-Abonnements für das Jahr 2010 auf Zielpersonen zurückgehen.

**Abbildung 15: ÖV-Abonnementsbesitz 2000 und 2010**



Basis: 1'271 Haushaltspersonen ab 16 Jahren (2000), 904 Zielpersonen ab 16 Jahren (2010)

Die Besitzquote von Halbtax-, General- und anderen Abonnements des ÖV hat sich innerhalb von zehn Jahren deutlich erhöht. Es handelt sich bei diesem Anstieg um eine Entwicklung, die – etwas weniger stark ausgeprägt – auch in der Gesamtschweiz zu beobachten ist.

Vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Abnahme der Haushaltsmotorisierung lässt sich ein Zuwachs der ÖV-Benutzung und damit auch des ÖV-Abonnementsbesitzes erwarten. Tatsächlich ist Letzterer bei allen drei Abonnementstypen eingetreten.

## **6.2. Verkehrsentwicklung**

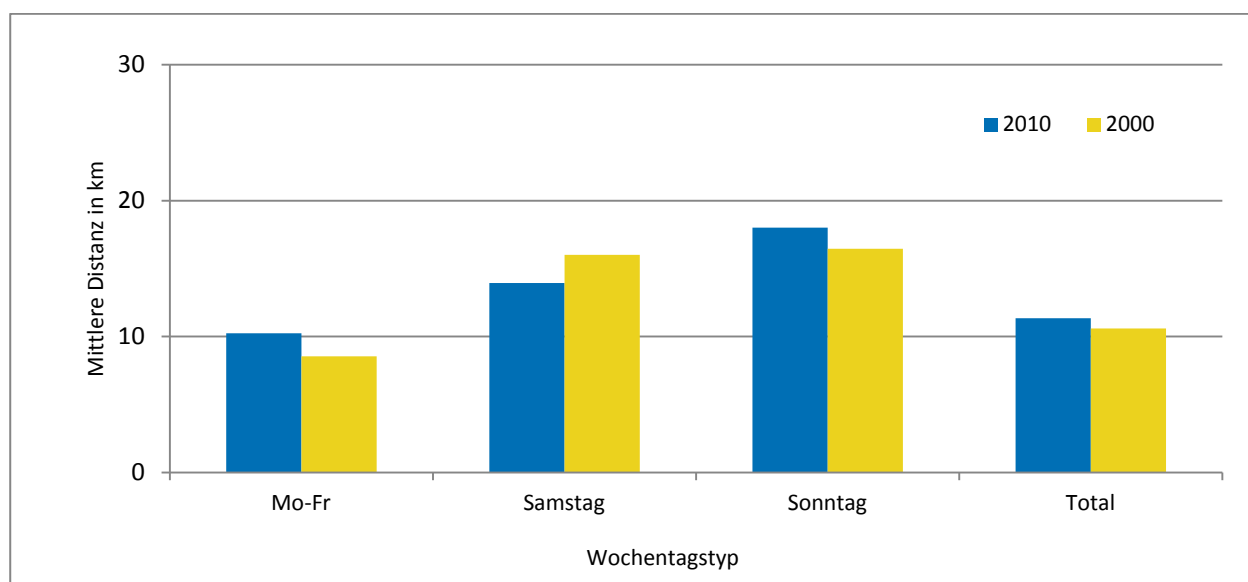
Zur Beschreibung der Verkehrsentwicklung zwischen 2000 und 2010 werden in Tabelle 12 zunächst die Veränderungen hinsichtlich der Tagesdistanzen und der täglichen Wegzeiten (einschliesslich Umsteige- und Wartezeiten) im Inland untersucht. Abbildung 16 beschäftigt sich mit der mittleren Distanz pro Weg, ebenfalls beschränkt auf den Inlandverkehr. Die veranschaulichten Werte sind nach Wochentagstyp gegliedert.

**Tabelle 12: Mobilitätskennziffern im Inland nach Wochentagstyp 2000 und 2010**

Wochentagstyp	Mittlere Tagesdistanz pro Person in km		Mittlere Unterwegszeit pro Person und Tag in min	
	2010	2000	2010	2000
Montag–Freitag	39.4	35.1	90.0	90.4
Samstag	50.0	56.2	90.8	132.2
Sonntag	39.1	40.6	110.3	87.5
Total	40.7	39.4	92.9	96.5

Basis: Zielpersonen: 674 (2000), 988 (2010)

**Abbildung 16: Mittlere Distanz pro Weg nach Wochentagstyp 2000 und 2010**



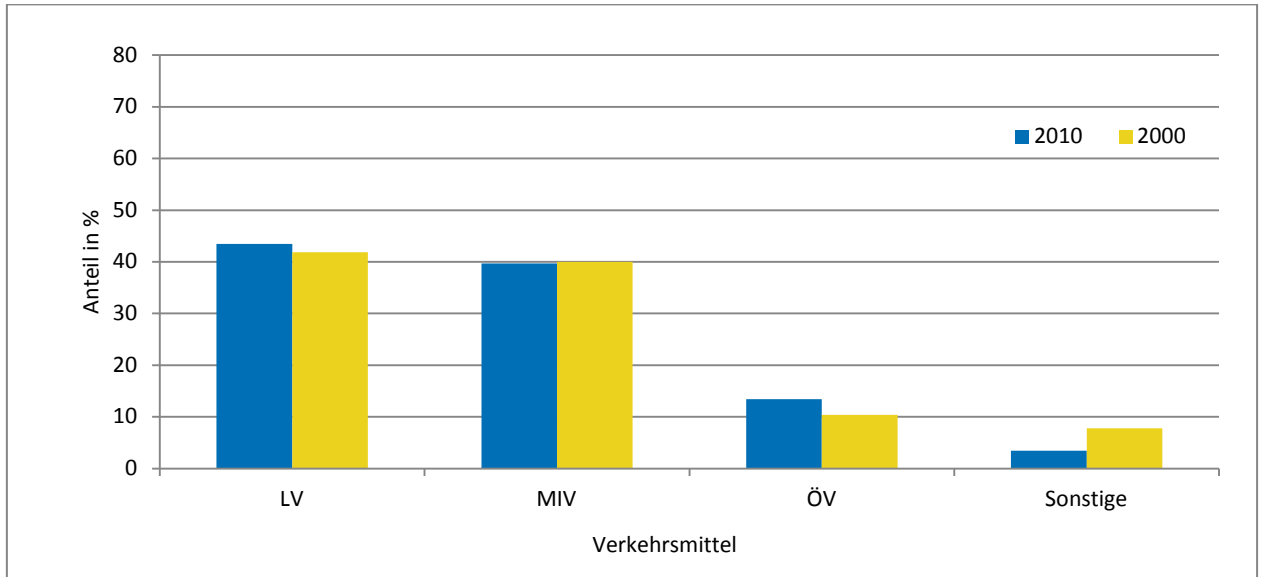
Basis: Inlandwege: 2'461 (2000), 3'470 (2010)

Die Entwicklung der Totalwerte lässt einen generellen Trend in Richtung einer wachsenden und sich beschleunigenden Mobilität erkennen. Für die gegenüber dem Jahr 2000 um gut einen Kilometer gestiegene durchschnittliche Tagesdistanz pro Person wurde insgesamt ein um rund vier Minuten geringeres Mobilitätszeitbudget eingesetzt. Dass die Reisegeschwindigkeit im Kanton zugenommen hat, ist möglicherweise unter anderem auf Strassen- und Schienenausbauten in den letzten zehn Jahren zurückzuführen.

Die Abbildungen 17 und 18 zeigen die Veränderungen hinsichtlich der Verkehrsmittelanteile an der täglichen Unterwegszeit (ohne Warte- und Umsteigezeit) beziehungsweise an der Tagesdistanz.

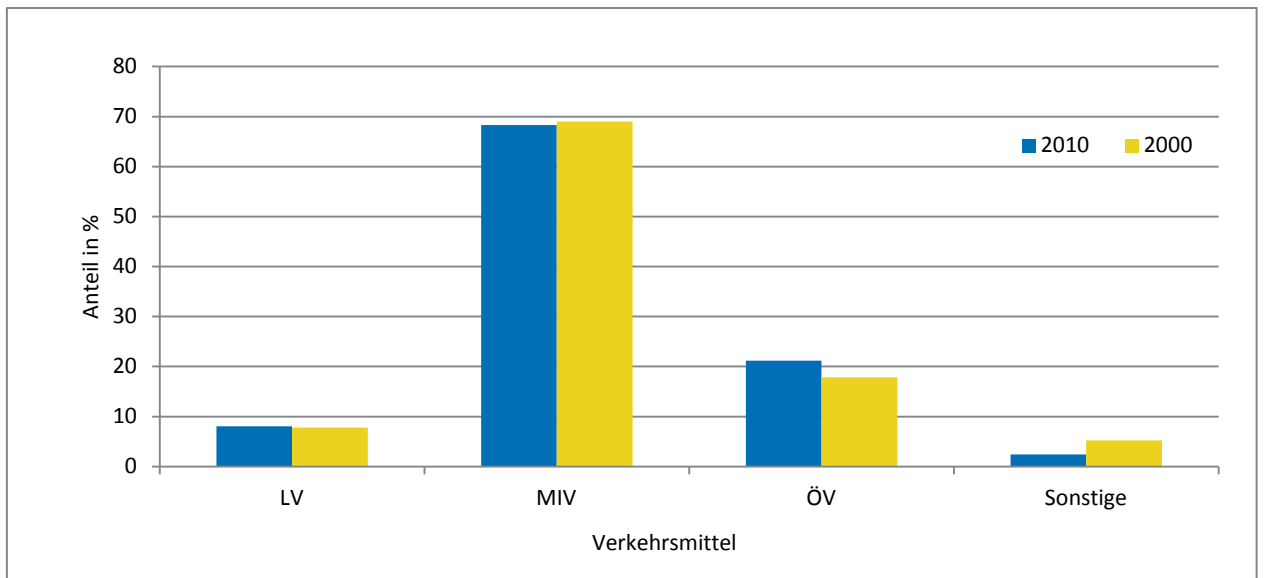


**Abbildung 17: Verkehrsmittelanteil an der täglichen Unterwegszeit 2000 und 2010**



Basis: Zielpersonen: 674 (2000), 988 (2010)

**Abbildung 18: Verkehrsmittelanteil an der Tagesdistanz 2000 und 2010**



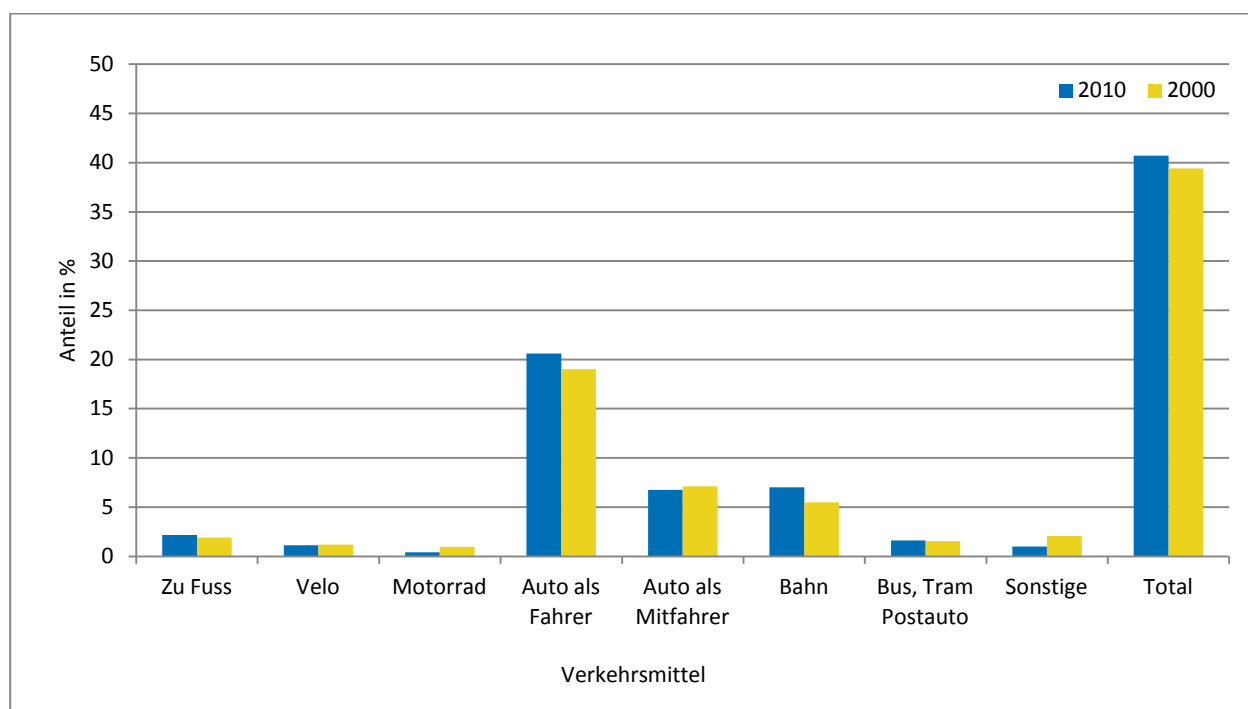
Basis: Zielpersonen: 674; (2000), 988 (2010)

Die oben berichteten Zunahmen beim ÖV-Abonnementsbesitz schlagen sich relativ deutlich in den Verkehrsmittelanteilen nieder. Sowohl bezüglich der Distanz als auch bezüglich der Unterwegszeit hat der ÖV-Anteil zwischen 2000 und 2010 zugenommen, während beim LV und MIV die Anteile re-

lativ konstant geblieben sind. Ungebrochen ist jedoch die distanzbezogene Dominanz des MIV, in dem weiterhin über zwei Drittel der Tagesdistanzen zurückgelegt werden.

Betrachtet man die Veränderungen hinsichtlich der absoluten täglichen Verkehrsleistung bei den einzelnen Verkehrsmitteln (Abbildung 19), lässt sich weiter erkennen, dass der Anstieg des Totalwerts von 39,4 auf 40,7 Kilometer pro Person und Tag auf das Auto (als Fahrer) und die Bahn zurückzuführen ist. Die Werte aller anderen Verkehrsmittel sind zurückgegangen beziehungsweise haben stagniert.

**Abbildung 19: Mittlere Tagesdistanz (in km) pro Person nach Verkehrsmittel 2000 und 2010**



Basis: Zielpersonen: 674 (2000), 988 (2010)