

Mobilität in Graubünden

Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten



Impressum

Projektleitung

Walter Peng, Amt für Raumentwicklung Graubünden

Begleitkommission

Richard Atzmüller, Amt für Raumentwicklung Graubünden

Remo Fehr, Amt für Natur und Umwelt Graubünden

Werner Glünkin, Fachstelle öffentlicher Verkehr Graubünden

Peter Stirnimann, Tiefbauamt Graubünden

Pius Stadler, Verkehrsplanung Stadt Chur

Bearbeitung und Bericht

Hartmann & Sauter, Peter Hartmann, Chur

Gestaltung

Markus Bär und Gianna Müller, Amt für Raumentwicklung Graubünden

Bezugsquelle

Amt für Raumentwicklung, Grabenstrasse 1, 7001 Chur

www.are.gr.ch (Download PDF: www.are.gr.ch > Grundlagen/Publikationen > Publikationen)

Datenquelle

BFS/ARE: Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

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

Chur, Oktober 2007

Inhalt

Wichtiges in Kürze	1
1. Der Mikrozensus GR 2005 zum Verkehrsverhalten	4
2. Fahrzeuge, Parkplätze und öV-Abonnemente	5
2.1 Autobesitz der Haushalte	5
2.2 Jahresfahrleistungen der Autos	5
2.3 Parkplätze am Arbeitsort	7
2.4 Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs	7
3. Verkehrsaufkommen	8
3.1 Tägliches Verkehrsaufkommen im Inland	8
3.2 Häufigste Wegkombinationen	9
3.3 Etappendistanzen der Fusswege und Autofahrten	9
3.4 Mittlere Distanz pro Tag	10
3.5 Mittlere Distanz und Wegzeit wichtiger Verkehrszwecke	11
4. Verkehrsmittel	12
4.1 Modalsplit	12
4.2 Mittlere Geschwindigkeiten	13
4.3 Besetzungsgrad der Autos bei wichtigen Verkehrszwecken	14
4.4 Etappen mit dem ÖV bei wichtigen Verkehrszwecken	15
4.5 Fuss- und Veloetappen bei wichtigen Verkehrszwecken	16

5. Verkehrszwecke	18
5.1 Tagesdistanz und Unterwegszeit aller Verkehrszwecke	18
5.2 Arbeitswege	19
5.3 Einkaufswege	22
5.4 Freizeitwege	24
5.5 Freizeitaktivitäten	26
5.6 Geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten	26
6. Verkehrsmittelbenutzung junger Erwachsener	27
7. Lange Reisen (Reisen mit mindestens einer Übernachtung)	28
8. Jahresmobilität	29
9. Einstellung zur Verkehrspolitik	30
9.1 Meinung zu aktuellen verkehrspolitischen Fragen	30
9.2 Verwendung der Einnahmen aus dem Strassenverkehr	31
9.3 Einsatz der Gelder im Strassenverkehr	32
9.4 Einsatz der Gelder im öffentlichen Verkehr	33
9.5 Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs	33
10. Verkehrsmittelwahl der Besucher Graubündens	35

Anhang

I	Glossar
II	Auswertungstabellen Mikrozensus (Tabellen 2-10)



Wichtiges in Kürze

Die Bündner Bevölkerung legte im Jahr 2005 im In- und Ausland jeden Tag 7.8 Mio km zurück, was fast 180 Erdumrundungen oder 20 mal der Distanz Erde - Mond entspricht. Dies zeigt der Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, eine Erhebung des Bundes bei über 1`000 Befragten im Kanton Graubünden im Rahmen einer gesamtschweizerischen Befragung von 33`000 Personen. Die Ergebnisse zeigen ein detailliertes Bild des Personenverkehrs in Graubünden im Jahr 2005. Auch lassen sie einerseits Vergleiche mit dem zusätzlich untersuchten MACU-Raum (Agglomeration Chur und Umgebung) sowie der Stadt Chur und andererseits mit der gesamten Schweiz (im Weiteren „Schweiz“ genannt) zu. Zusätzlich zeigen Vergleiche zwischen dem Mikrozensus 2000 und dem Mikrozensus 2005 gewisse Veränderungen im Verkehrsverhalten in Graubünden auf.

Bei der Interpretation der vorliegenden Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass die Sicherheit der Aussagen für den Kanton Graubünden mit 95%iger Wahrscheinlichkeit +/- 3% beträgt. Bei der Interpretation ebenfalls zu beachten sind die exakten Definitionen (insbesondere die Unterscheidung zwischen Etappen, Wegen, Distanzen und Zeiten) gemäss dem Glossar im Anhang I. Nachfolgend sind die wichtigsten und interessantesten Ergebnisse der Auswertung des Mikrozensus Graubünden 2005 erläutert:

Immer mehr Haushalte mit zwei und mehr Autos

Etwas über 80% aller Bündner Haushalte besitzen zumindest ein Auto und 30% der Haushalte zwei oder mehr Autos. Damit nahm die Anzahl Haushalte mit zwei oder mehr Autos gegenüber dem Jahr 2000 um 30% zu. Andererseits sind 18% der Bündner Haushalte „autofrei“ (im Jahr 2000 noch 14%), und in der Stadt Chur verfügen gar 27% aller Haushalte über kein Auto. Die mittlere Jahresfahrleistung aller Autos in Graubünden beträgt 11`500 km, zu der die Erstwagen 13`000 km, die Zweitwagen 8`000 km und die Drittwagen und weiteren Autos 5`000 km beitragen.

Fast jedem ein Parkplatz am Arbeitsplatz

Über 80% der erwerbstätigen Bündnern (mit Führerschein und Auto) steht heute am Arbeitsplatz ein Parkplatz zur Verfügung, in den meisten Fällen sogar gratis. Es verwundert daher nicht, dass für den Arbeitsweg das Auto mit deutlich über 40% das beliebteste Transportmittel ist.



Fast 100 Minuten unterwegs pro Tag - aber langsamer als auch schon

Die Bündner haben im Jahr 2005 mit allen Verkehrsmitteln im Inland im Mittel jeden Tag 37 km zurückgelegt und dazu 97 Minuten benötigt. Dies ergibt eine mittlere Geschwindigkeit von lediglich 23 km/h. In der Schweiz wurden für 37 km 88 Minuten benötigt, und die Churer legten 35 km in 105 Minuten zurück. Da in Graubünden seit dem Jahr 2000 die Tagesdistanz etwas zurückging, die Unterwegszeit jedoch zunahm, sind die Bündner heute etwas langsamer unterwegs als früher.

Am liebsten im Auto - und dies am liebsten (fast) alleine

Knapp 67% seiner Tagesdistanz legt der Bündner mit dem motorisierten individuellen Verkehrsmittel (Auto, Motorrad, Mofa) zurück, 18% mit dem öffentlichen Verkehr und 9% mit dem Langsamverkehr, d.h. zu Fuss oder mit dem Velo. In der Schweiz liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs mit 69% unbedeutend höher. Anders verhalten sich die Churer. Sie legen „nur“ ca. 50% der täglichen Distanz mit dem Auto zurück, wesentlich mehr dafür mit dem Bus (und dem Zug).

Der Besetzungsgrad der Autos in Graubünden ist nach wie vor tief. Im Durchschnitt sitzen nur 1.7 Personen in den Autos. Im Arbeitsverkehr sind es gar nur 1.2 Personen, im Einkaufsverkehr 1.9 Personen und im Freizeitverkehr 2.1 Personen.

Am weitesten und längsten in der Freizeit unterwegs

Der Bündner legt im Tagesdurchschnitt 16 km seiner insgesamt 37 km für Freizeit Zwecke zurück und benötigt dafür 58 seiner gesamten Wegzeit von 107 Minuten. Dies sind 44% der Tagesdistanz bzw. 54% der täglichen Wegzeit. Dabei sind die Unterschiede zur Schweiz und zur Stadt Chur einerseits und im Vergleich zum Jahr 2000 andererseits nicht gross.

Lange und ganz lange Reisen

Unternimmt der Bündner eine längere Reise innerhalb der Schweiz, ist diese im Mittel 240 km lang. Fährt er ins Ausland, sind es durchschnittlich fast 2'500 km. Damit unternehmen die Bündner allerdings immer noch deutlich kürzere Reisen als die Schweizer mit ihren 310 km bzw. 3'000 km.



Einheitliche Meinung zu aktuellen verkehrspolitischen Fragen

Die Bündner haben zu wichtigen aktuellen verkehrspolitischen Fragen eine praktisch identische Meinung wie die Schweizer. Sie sind zu 60% gegen die Einführung von „Roadpricing“ in Stadtzentren, zu 70% gegen die Erhöhung der Parkierungsgebühren in Stadtzentren, zu 73% gegen die Erhöhung des Benzinpreises und zu 67% gegen die Einführung von Parkierungsgebühren bei Einkaufszentren. Lediglich Tunnelgebühren stimmen mit 55 % mehr als die Hälfte der Bündner zu.

Breite Verwendung der Einnahmen aus dem Strassenverkehr

Die Bündner sind, wie die Schweizer, für eine Lockerung der zweckgebundenen Verwendung der Einnahmen aus dem Strassenverkehr. Sie befürworten die Verwendung dieser Gelder zu 60% für die Förderung des öffentlichen Verkehrs, zu 70% für Verbesserungen im Strassenverkehr, zu 74% für Verbesserungen beim Langsamverkehr und zu 76% für Umweltschutzmassnahmen. Mit 67% sind sie andererseits klar dagegen, dass diese Gelder in die allgemeine Staatskasse fliessen.



1. Der Mikrozensus GR 2005 zum Verkehrsverhalten

Wie schon vor fünf Jahren nahm der Kanton Graubünden auch im Jahr 2005 die vom Bund im Rahmen des „Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005“ gebotene Gelegenheit für eine verdichtete Befragung in Graubünden wahr. So wurden im Jahr 2005 im Kanton Graubünden Interviews gemäss folgender Zusammenstellung durchgeführt: Total Kanton Graubünden: 1`034 Interviews; Agglomeration Chur und Umgebung (MACU-Raum): 927 Interviews; Stadt Chur: 313 Interviews. Schweizweit wurden insgesamt rund 33`000 Personen befragt. Auf der Grundlage dieser verdichteten Befragung war es möglich, besonders interessierende Aspekte des Verkehrsverhaltens der Bündner Bevölkerung zu erfassen und diese sowohl mit dem durchschnittlichen gesamtschweizerischen Verhalten zu vergleichen als auch Tendenzen zu gewissen innerbündnerischen Unterschieden festzustellen. Die eigentliche Auswertung der verdichteten Erhebung für Graubünden wurde durch das Büro ECOPLAN, Bern durchgeführt.

Der vorliegende Bericht hat die wichtigsten Ergebnisse und Interpretationen der verdichteten Befragung in Graubünden von 2005 zum Inhalt. Um auch Aussagen über Änderungen im Verkehrsverhalten in Graubünden machen zu können (Zeitreihen), entspricht der Berichtsaufbau und Berichtsinhalt weitgehend dem Vorgängerbericht zum Mikrozensus Graubünden 2000. Im Bericht nicht enthalten sind insbesondere die Auswertungen von wenig bedeutenden Fragen, die nicht mehr oder in anderer Form gestellt wurden, von Fragen ohne nennenswerte Änderungen in den Antworten seit dem Jahr 2000 sowie von Fragen mit sehr wenigen Antwortenden.

Eine Unsicherheit im Zusammenhang mit dem Mikrozensus GR 2005 stellt teilweise die Schlüssigkeit der Daten dar. Gemäss allgemein gültiger Regel sollen erhobene Durchschnittswerte nur dann interpretiert werden, wenn sie auf mindestens 30 entsprechenden Aussagen basieren. Sind es weniger, ist eine Interpretation grundsätzlich nicht angebracht. Die in diesem Sinne nicht interpretierbaren Werte in diesem Bericht sind in den Tabellen im Anhang als (Klammerwerte) dargestellt. Mit etwas über 1`000 Befragungen in Graubünden beträgt die Sicherheit der Aussagen mit 95%iger Wahrscheinlichkeit ca. +/- 3%, d.h. Abweichungen von gesamtschweizerischen Werten von weniger als +/- 3% können höchstens als Tendenzen interpretiert werden.

Die in diesem Bericht dargestellten Ergebnisse für die Teilgebiete MACU-Raum (927 Interviews) und Stadt Chur (313 Interviews) sind somit in vielen Fällen grundsätzlich nicht interpretierbar. Soweit sie trotzdem dargestellt sind, dient dies vor allem der umfassenden Information der Ergebnisse.



2. Fahrzeuge, Parkplätze und öV-Abonnements

2.1 Autobesitz der Haushalte

Die Haushalte in der Schweiz, in Graubünden und im MACU-Raum unterscheiden sich hinsichtlich dem Autobesitz kaum. Gut 50% der Haushalte verfügen über ein Auto, etwa 25% über zwei Autos, etwa 5% über drei oder mehr Autos und knapp 20% besitzen gar kein Auto. Anders sieht die Situation in der Stadt Chur aus. Hier besitzen knapp 60% ein Auto, lediglich 12% zwei Autos und etwa 27% gar kein Auto.

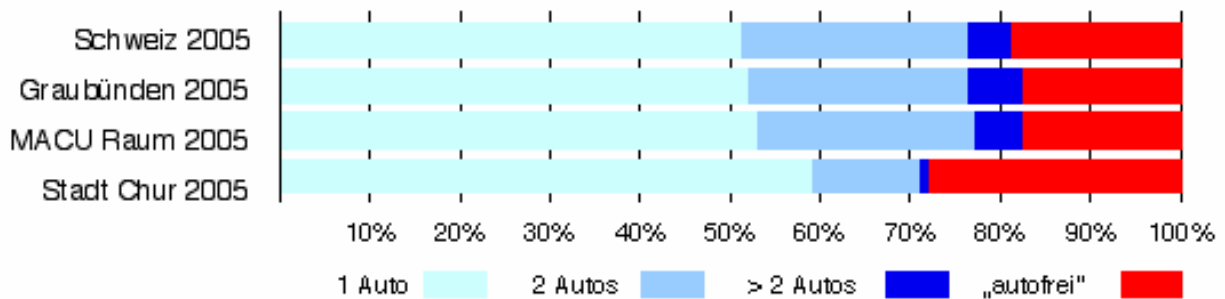


Abbildung 2.1: Autobesitz der Haushalte 2005 (siehe auch Anhang 2.1)

2.2 Jahresfahrleistung der Personenwagen

Die durchschnittliche Jahresfahrleistung aller Personenwagen liegt in Graubünden mit ca. 11'500 km etwas tiefer als in der Schweiz und im MACU-Raum (ca. 12'600 bzw. 12'800 km). Mit ca. 10'800 km nochmals deutlich tiefer liegt die durchschnittliche Jahresfahrleistung aller Personenwagen in der Stadt Chur. Verfügen die Haushalte über mehrere Autos, so ist die Jahresfahrleistung des meistbenutzten Autos deutlich grösser als diejenige des Zweit- und Drittfahrzeugs.

Gebiet	Jahresfahrleistung In-und Ausland in km			
	Total	Erstwagen	Zweitwagen	übrige
Schweiz	12'580	14'319	8'735	6'011
Graubünden	11'524	13'080	8'234	5'073
MACU-Raum	12'793	14'456	9'618	4'735
Stadt Chur	10'777	11'625	6'667	(3'500)

Abbildung 2.2.1: Jahresfahrleistung der Personenwagen 2005



In Graubünden und in der Schweiz ist sowohl die durchschnittliche Jahresfahrleistung sämtlicher Personenwagen als auch diejenige der Erstfahrzeuge seit dem Jahr 1999 zurückgegangen, während die Jahresfahrleistung des Zweitfahrzeugs und weiterer Fahrzeuge anstieg. Dies liegt vor allem daran, dass die Haushalte unterschiedlicher Grösse im Jahr 1999 im Durchschnitt noch über weniger Zweitfahrzeuge und weitere Fahrzeuge verfügten als im Jahr 2005.

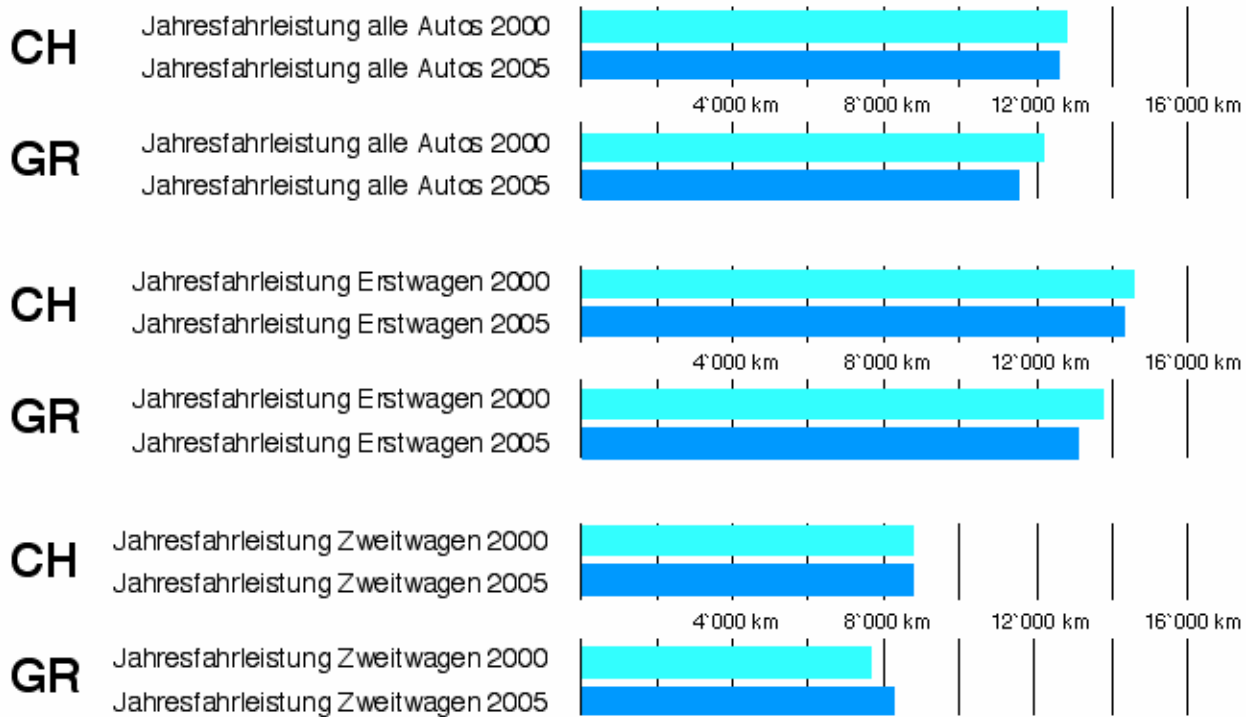


Abbildung 2.2.2: Jahresfahrleistung der Personenwagen Schweiz und Graubünden 2000 und 2005



2.3 Parkplätze am Arbeitsplatz

Parkplätze am Arbeitsplatz spielen eine wichtige Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. So fahren in der Schweiz drei Viertel aller Erwerbstätigen mit einem reservierten Parkplatz beim Arbeitsplatz auch mit dem Auto zur Arbeit, während von den Autobesitzern ohne reservierten Parkplatz nur ein Drittel das Auto benützt. Über keinen reservierten Parkplatz am Arbeitsplatz verfügt heute gesamtschweizerisch nur jeder vierte, in Graubünden und im MACU-Raum gar nur jeder fünfte und in der Stadt Chur etwas mehr als jeder dritte Erwerbstätige, der einen Führerschein und ein Auto besitzt.

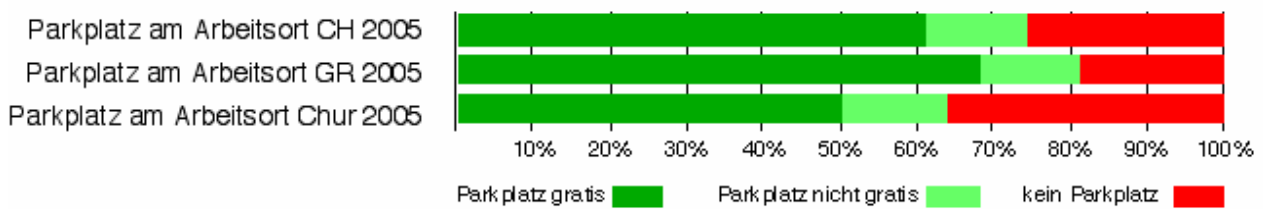


Abbildung 2.3: Parkplatz am Arbeitsplatz 2005 (siehe auch Anhang 2.3)

Ein Vergleich mit dem Jahr 2000, mit tieferen Anteilen an reservierten Parkplätzen, ist nicht zulässig, da 2000 ein anderer Filter verwendet wurde (Erwerbstätige mit Arbeitsweg statt mit Führerschein).

2.4 Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs

Fast die Hälfte aller Personen in der Schweiz, in Graubünden und im MACU-Raum und gar 60% der Churer besitzen irgend ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs. Am beliebtesten ist das Halbtaxabo, das 30-35 % (in der Stadt Chur gar 46%) der Bewohner besitzen. Die Frauen besitzen deutlich häufiger ein Halbtaxabo, die Männer etwas mehr ein Generalabonnement.

Im Jahr 2005 besass sowohl in Graubünden als auch in der Schweiz praktisch der gleiche Anteil der Bevölkerung wie im Jahr 2000 irgend ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs. Etwas gesunken ist dabei der Anteil der Halbtaxabos, etwas gestiegen dafür der Anteil der Generalabonnements.



3. Verkehrsaufkommen

3.1 Tägliches Verkehrsaufkommen im Inland

Die Bündner legen mit 37 km im Durchschnitt zwar gleich viele km pro Tag zurück wie die Schweizer, sie sind dafür aber deutlich länger unterwegs (97 statt 88 Minuten). In der Stadt Chur ist die durchschnittliche Tagesdistanz mit 35 km noch etwas kürzer, die dafür benötigte Unterwegszeit mit 104 Minuten jedoch nochmals deutlich länger.

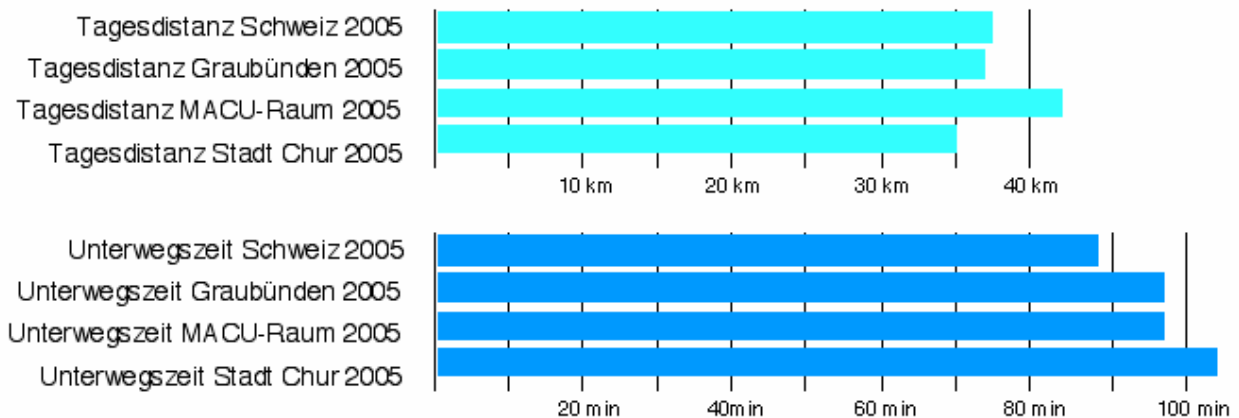


Abbildung 3.1.1: Tagesdistanz und Unterwegszeit 2005 (siehe auch Anhang 3.1)

Bei den Wegen und Etappen unterscheidet sich Graubünden nur unwesentlich von der Schweiz. Sowohl Wege als auch Etappen werden von Montag bis Freitag fast doppelt so viele zurückgelegt wie an Sonntagen.

In der gesamten Schweiz ist heute die durchschnittliche Tagesdistanz am Samstag deutlich länger als an den Werktagen und am Sonntag. In Graubünden ist dies umgekehrt, am Samstag werden kürzere Distanzen zurückgelegt als an den übrigen Tagen.

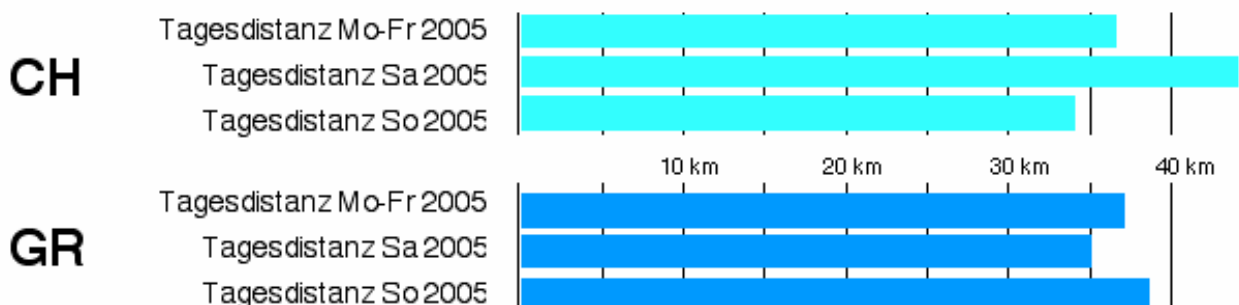


Abbildung 3.1.2: Tagesdistanz nach Wochentag 2005 (siehe auch Anhang 3.1)



3.2 Häufigste Wegkombinationen

Hinsichtlich den häufigsten Wegkombinationen unterscheiden sich Graubünden und die Schweiz nicht stark. Es dominieren die Kombinationen Arbeit – Freizeit bzw. umgekehrt und Einkauf – Freizeit bzw. umgekehrt deutlich vor den anderen häufigen Kombinationen. Die Dominanz dieser beiden Kombinationen nahm seit dem Jahr 2000 deutlich zu.

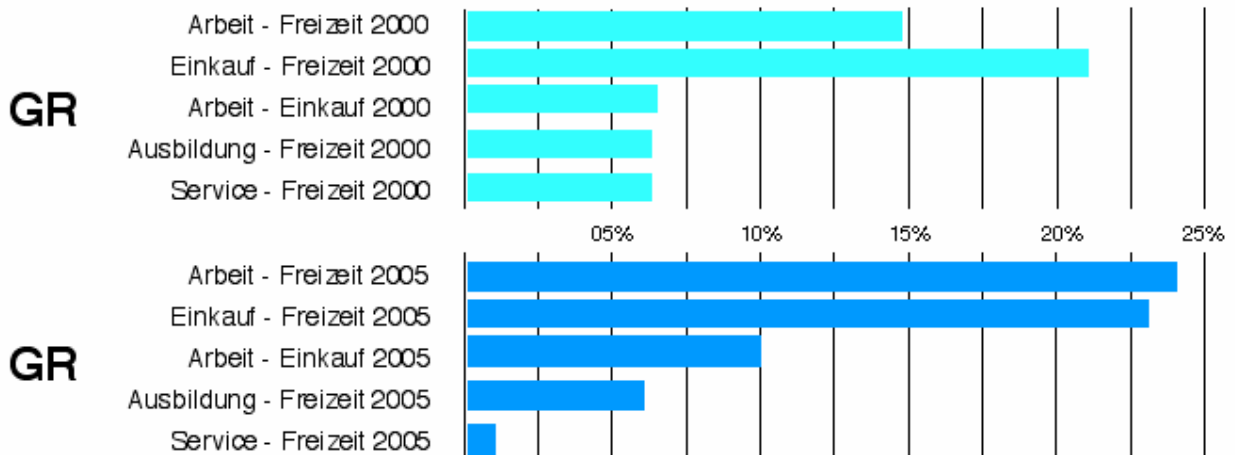


Abbildung 3.2: Häufigste Wegkombinationen 2000 und 2005 (siehe auch Anhang 3.2)

3.3 Etappendistanzen der Fusswege und Autofahrten

In Graubünden wird zu Fuss weiter marschiert als in der Schweiz. So beträgt der Anteil der langen Fusswege von mehr als 2 km in Graubünden über 12% während es schweizweit nur 9% sind. Im Gegensatz dazu wird in Graubünden das Auto häufiger für Kurz- und Kürzestdistanzen verwendet. Von allen Autofahrten sind in Graubünden 15% kürzer als 1 km und 27% kürzer als 2 km. In der gesamten Schweiz sind 11% der Autofahrten kürzer als 1 km und 22% kürzer als 2 km.

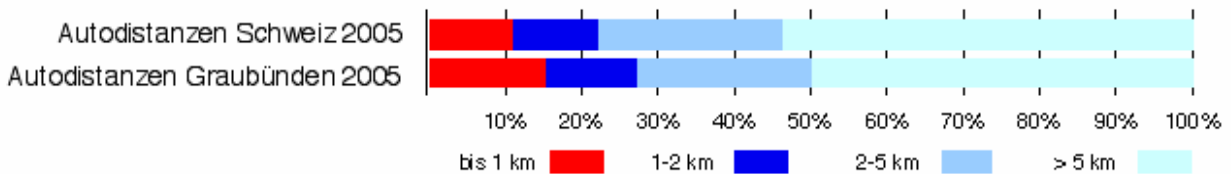


Abbildung 3.3: Etappendistanzen mit dem Auto 2005 (siehe auch Anhang 3.3)

Gegenüber dem Jahr 2000 hat sich die Situation allerdings leicht verbessert. Damals waren schweizweit noch 25% und in Graubünden noch 28% der Autofahrten kürzer als 2 km.



3.4 Mittlere Distanz pro Tag

Männer legen in Graubünden, wie auch in der Schweiz, deutlich längere Wege zurück als Frauen, wobei dies an den Werktagen ausgeprägter der Fall ist als an den Wochenenden. Auffallend und schwer erklärbar ist, dass als einzige Ausnahme, und dies nur in Graubünden, an Samstagen die Frauen (deutlich) längere Distanzen zurücklegen als die Männer.

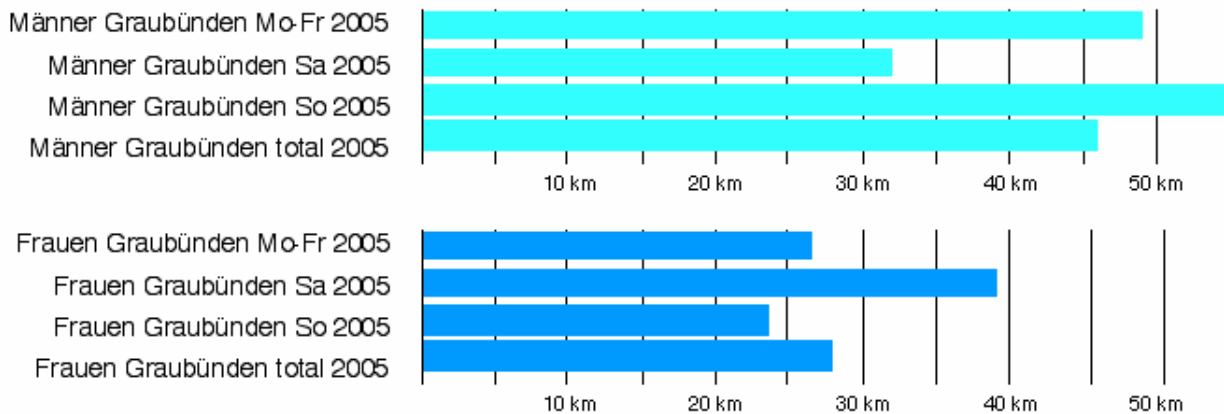


Abbildung 3.4.1: Mittlere Distanz pro Tag in Graubünden 2005 (siehe auch Anhang 3.4)

Während sich in der ganzen Schweiz sowohl bezüglich den Tagesdistanzen als auch hinsichtlich dem Verhältnis zwischen den Geschlechtern seit dem Jahr 2000 wenig änderte, wurden in Graubünden die Tagesdistanzen im Jahr 2005 gegenüber dem Jahr 2000 kürzer. Bei den Männern reduzierte sich die Tagesdistanz von fast 50 km auf 46 km, bei den Frauen von fast 31 km auf knapp 28 km.

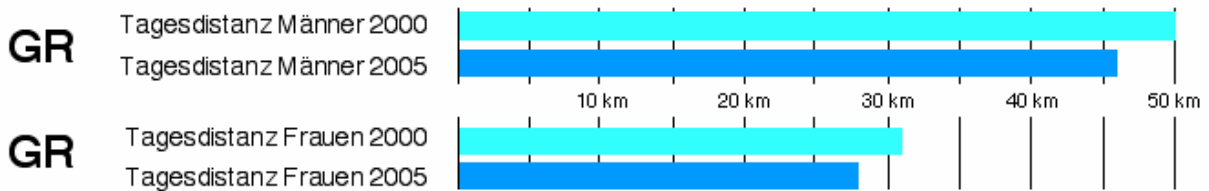


Abbildung 3.4.2: Mittlere Distanz pro Tag in Graubünden 2000 und 2005 (siehe auch Anhang 3.4)



3.5 Mittlere Distanz und Wegzeit wichtiger Verkehrszwecke

Die mittleren Tagesdistanzen für die wichtigsten Verkehrszwecke sind sich in der Schweiz und in Graubünden, mit Ausnahme der Stadt Chur, ähnlich. So sind die durchschnittlichen Tagesdistanzen der Arbeitswege ca. 7-9 km lang (Chur ca. 6 km), der Einkaufswege ca. 3-5 km lang (Chur ca. 2 km) und der Freizeitwege ca. 16-19 km lang (Chur ca. 17 km).

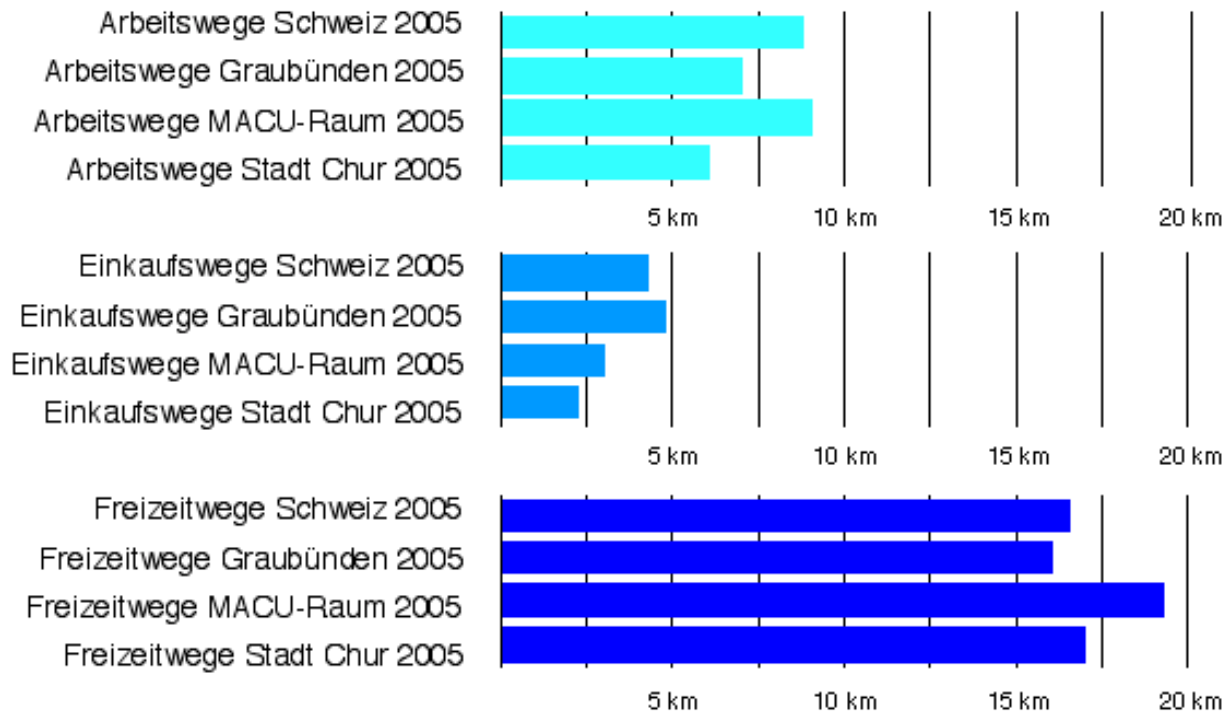


Abbildung 3.5.1: Mittlere Distanz pro Tag nach Verkehrszweck 2005 (siehe auch Anhang 3.5)

Ähnliche Verhältnisse zeigen sich auch bei den täglichen Wegzeiten nach Verkehrszwecken.

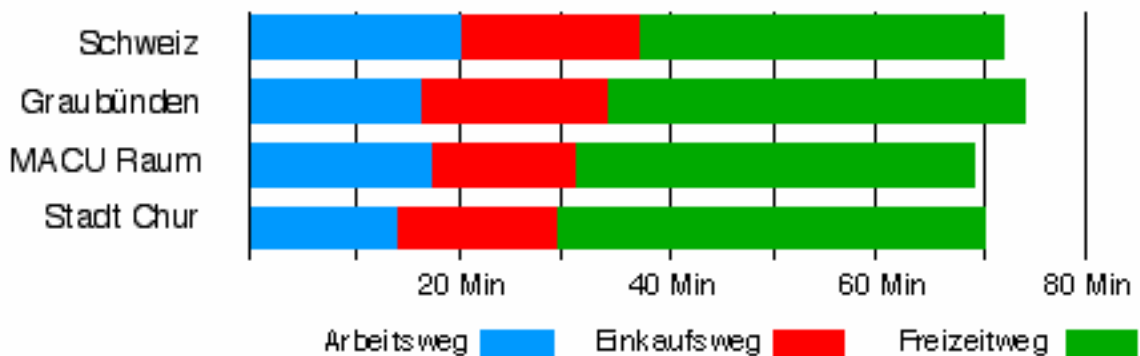


Abbildung 3.5.2: Mittlere Wegzeit pro Tag wichtiger Verkehrszwecke 2005 (siehe auch Anhang 3.5)



4. Verkehrsmittel

4.1 Modalsplit

In der Schweiz, in Graubünden und im MACU-Raum werden durch den Langsamverkehr (LV), den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (ÖV) ähnlich viele km pro Tag zurückgelegt. Mit dem LV sind es +/- 3 km, mit dem MIV 25-30 km und mit dem ÖV 7-8 km. In der Stadt Chur sind es 5 km mit dem LV, 18 km mit dem MIV und fast 12 km mit dem ÖV.

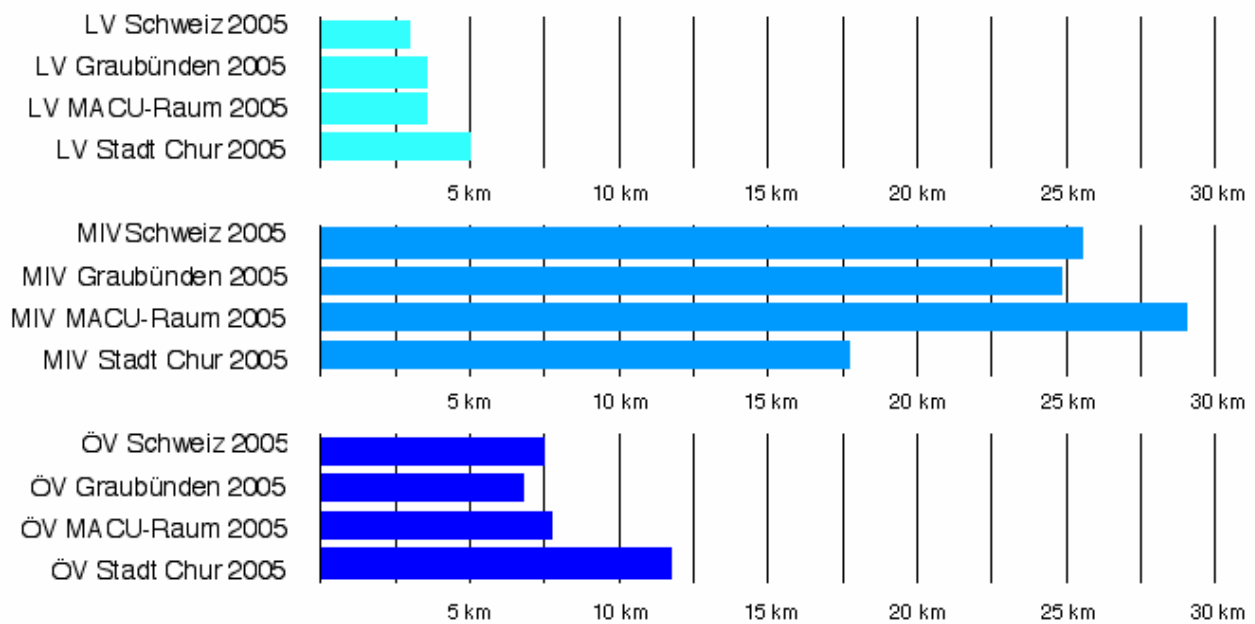


Abbildung 4.1.1: Modalsplit 2005 (siehe auch Anhang 4.1)

Zwischen den Jahren 2000 und 2005 änderte sich bezüglich dem distanzbezogenen Modalsplit zwischen den drei Hauptverkehrsmitteln Langsamverkehr, motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr in Graubünden nur wenig. Während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs bei +/- 65% praktisch stabil blieb, nahm der Anteil des Langsamverkehrs von 7% auf 9% zu und der Anteil des öffentlichen Verkehrs von 19% auf 18% ab.

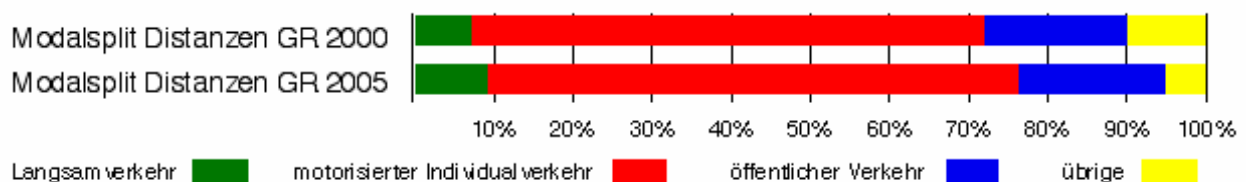


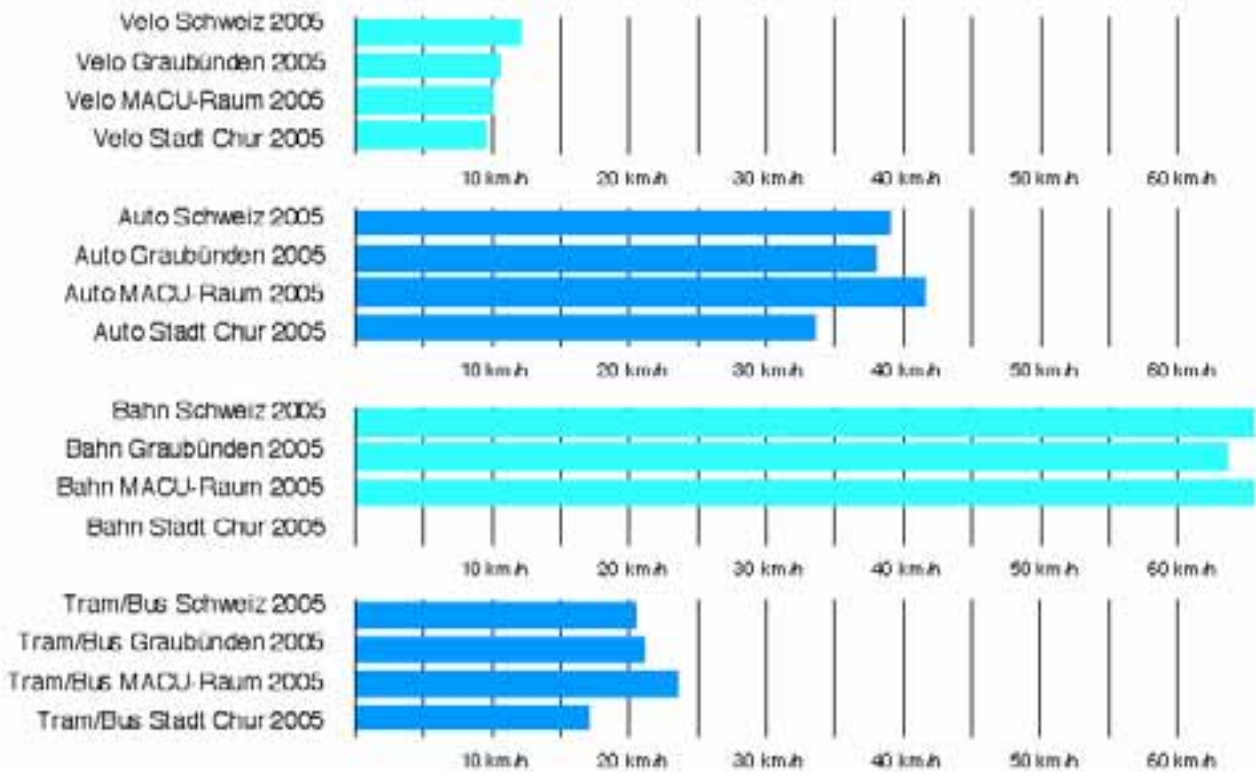
Abbildung 4.1.2: Modalsplit Graubünden 2000 und 2005 (siehe auch Anhang 4.1)



4.2 Mittlere Geschwindigkeiten

In der Schweiz und in Graubünden ist man mit den verschiedenen Verkehrsmitteln in etwa gleich schnell unterwegs. Dass man in der Stadt Chur mit dem Velo, dem Auto und dem Bus etwas bis deutlich langsamer unterwegs ist, überrascht angesichts der rein städtischen Verhältnisse nicht.

Abbildung 4.2.1: Mittlere Geschwindigkeiten 2005 (siehe auch Anhang 4.2)



In Graubünden war man im Jahr 2005 mit dem Auto etwas langsamer unterwegs als im Jahr 2000. Anders bei der Bahn. Hier hat in Graubünden die mittlere Geschwindigkeit in diesen Jahren von 52 km/h auf 63 km/h zugenommen. Damit liegt sie nur noch 3 km/h unter dem schweizerischen Mittel.

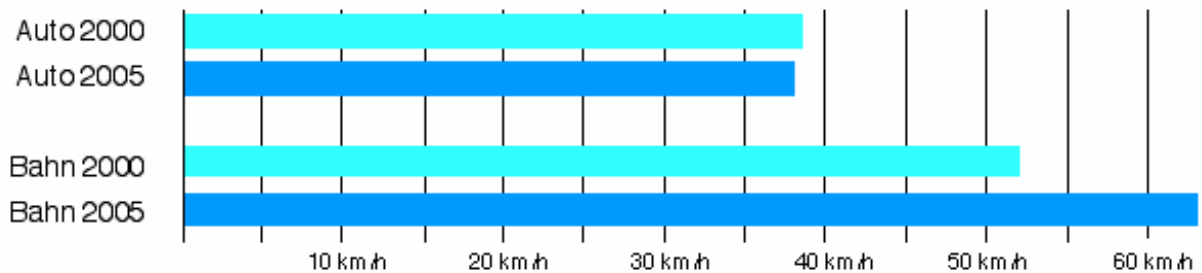


Abbildung 4.2.2: Mittlere Geschwindigkeiten Auto und Bahn Graubünden 2000 und 2005 (siehe auch Anhang 4.2)



4.3 Besetzungsgrad der Autos bei wichtigen Verkehrszwecken

In Graubünden und im MACU-Raum liegt der Besetzungsgrad der Autos bei den wichtigen Verkehrszwecken Arbeiten, Einkauf/Besorgungen und Freizeit etwas höher als in der Schweiz. In der Stadt Chur gleicht er, mit Ausnahme des Arbeitsverkehrs, der Gesamtschweiz. Auffallend ist, dass im Freizeitverkehr in Graubünden und im MACU-Raum, anders als in der Schweiz, die Autos am Sonntag viel besser besetzt sind als am Samstag.

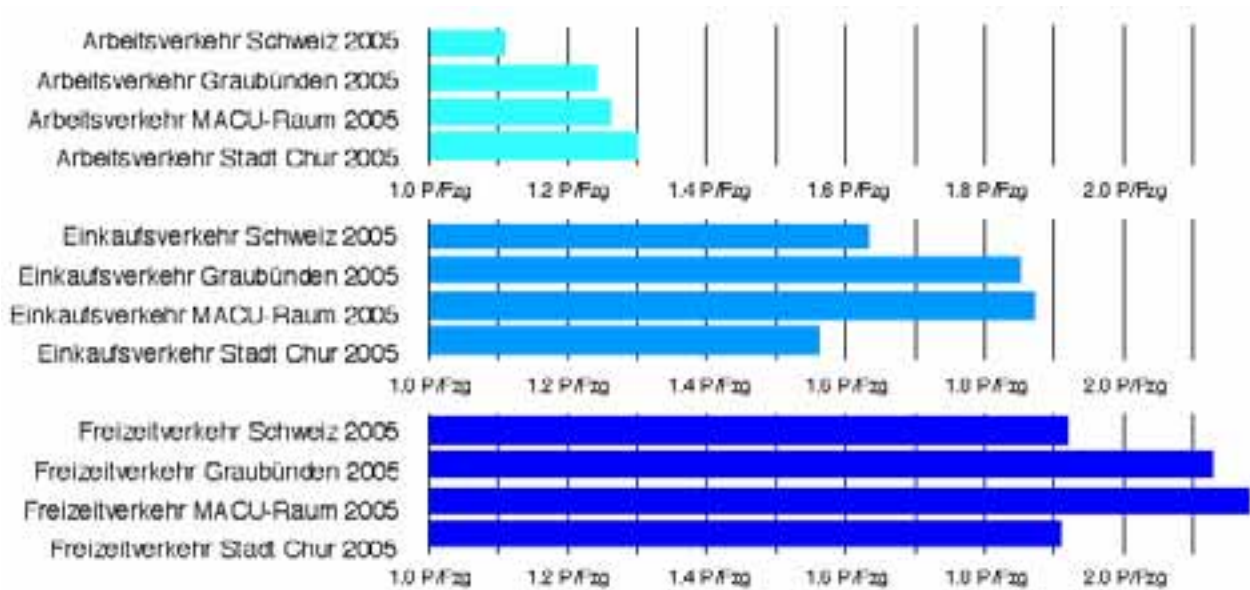


Abbildung 4.3: Besetzungsgrad der Autos bei wichtigen Verkehrszwecken 2005 (siehe auch Anhang 4.3)

Bemerkenswert ist auch der Umstand, dass sich der Besetzungsgrad der Autos im Jahr 2005 gegenüber dem Jahr 2000 nicht verbesserte. Im Gegenteil, in der gesamten Schweiz sank er von 1.59 Personen im Jahr 2000 auf 1.57 Personen im Jahr 2005 und in Graubünden von 1.73 Personen im Jahr 2000 auf 1.70 Personen im Jahr 2005. Am tiefsten ist der Besetzungsgrad der Autos im Pendlerverkehr, bei dem gesamtschweizerisch nur in jedem zehnten Auto und in Graubünden nur in jedem vierten Auto mehr als eine Person sitzt.



4.4 Etappen mit dem ÖV bei wichtigen Verkehrszwecken

In Graubünden und im MACU-Raum werden, sowohl bei den wichtigen Verkehrszwecken als auch im Gesamten, deutlich weniger Etappen mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt als in der Schweiz (weniger als 7.5% statt 11.5%). Dabei sind die Unterschiede vor allem beim Pendlerverkehr besonders gross (7.7% bzw. 9.4% statt 15.2%). Die Stadt Chur bewegt sich dazwischen, wobei hier die Resultate infolge weniger Antworten mit Vorsicht zu geniessen sind.

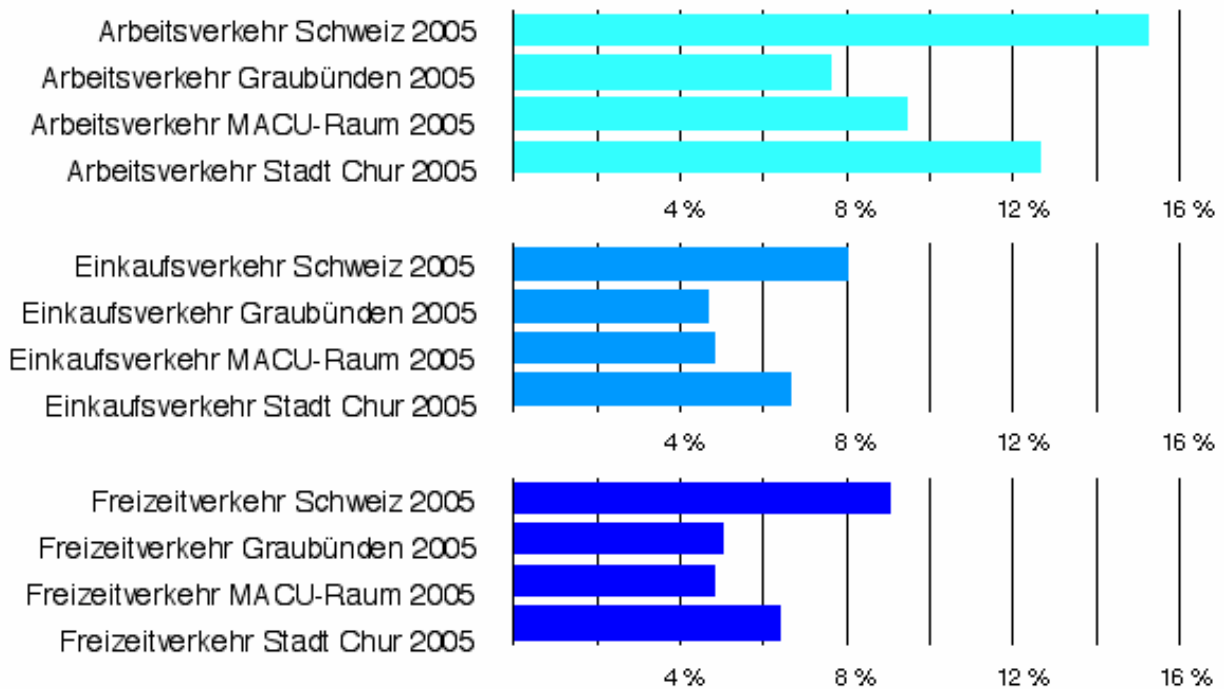


Abbildung 4.4: Etappen mit dem ÖV bei wichtigen Verkehrszwecken 2005 (siehe auch Anhang 4.4)

Der Anteil der mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Etappen an sämtlichen Etappen ist zwar überraschend tief, aber immerhin ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr, bezogen auf die Anzahl Etappen, seit dem Jahr 2000 etwas angestiegen. Wurden gesamtschweizerisch im Jahr 2000 noch 10% aller Etappen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt, waren es im Jahr 2005 immerhin schon 11.5%, und in Graubünden stieg dieser Anteil im gleichen Zeitraum von 6.9% auf 7.3% an.



4.5 Fuss- und Veloetappen bei wichtigen Verkehrszwecken

Infolge der regen Benützung des Langsamverkehrs sind die folgenden Aussagen für alle betrachteten Gebiete aussagekräftig. In Graubünden und in der Stadt Chur werden mit 48-50 % insgesamt merklich mehr Etappen zu Fuss zurückgelegt als in der Schweiz und im MACU-Raum (45% bzw. 43%). Bei der Benützung des Velos liegt naturgemäss die Stadt Chur mit mehr als 12% deutlich vor dem MACU-Raum (8.4%) sowie Graubünden (5.9%) und der Gesamtschweiz (5.3%). Die grosse Bedeutung des Langsamverkehrs im Rahmen des Gesamtverkehrs und die Unterschiede bei den verschiedenen Verkehrszwecken zeigt folgende Darstellung.

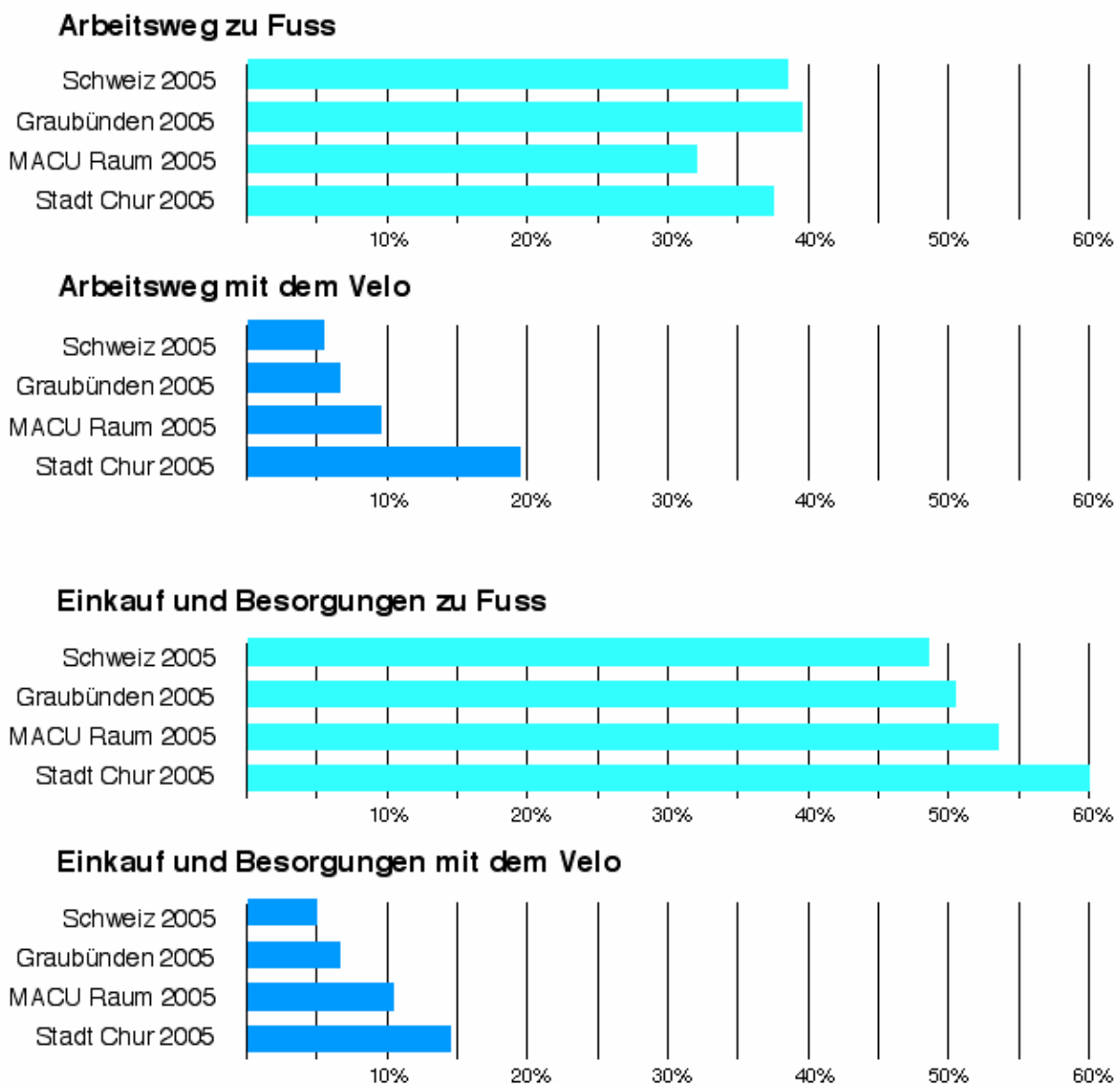


Abbildung 4.5: Fuss- und Veloetappen bei wichtigen Verkehrszwecken 2005 (siehe auch Anhang 4.5)

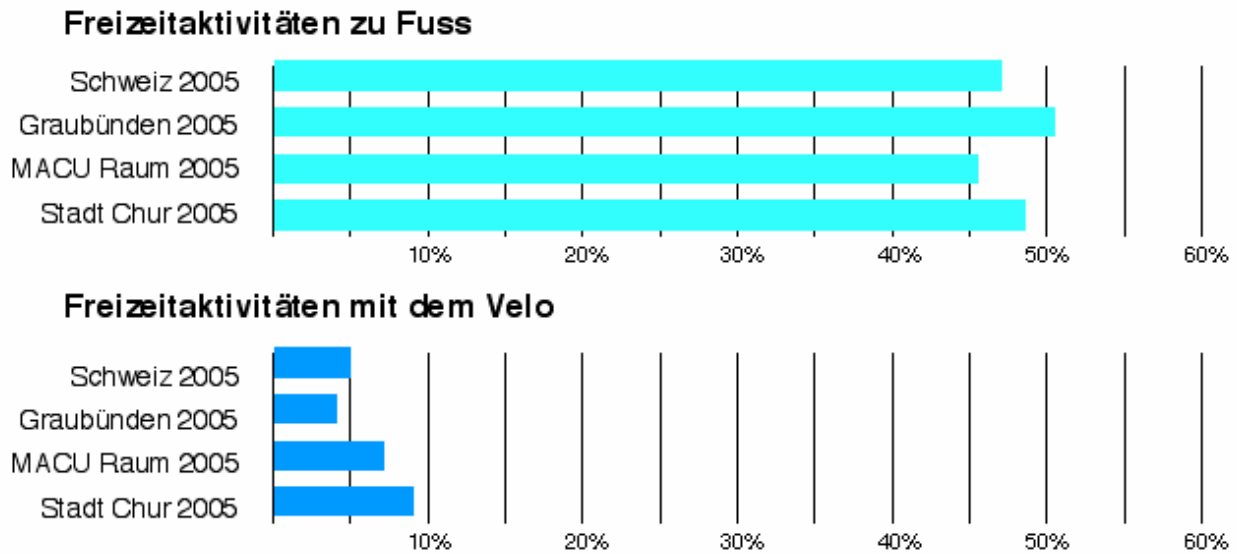


Abbildung 4.5: Fuss- und Veloetappen bei wichtigen Verkehrszwecken 2005 (siehe auch Anhang 4.5)

Die Entwicklung seit dem Jahr 2000 ist uneinheitlich. Gesamtschweizerisch stieg der Anteil der Etappen zu Fuss zwischen dem Jahr 2000 und dem Jahr 2005 von 40% auf 45% während der Anteil der Veloetappen von 6% auf 5.3% sank. In Graubünden stieg im gleichen Zeitraum sowohl der Anteil der Etappen zu Fuss (von 46.6% auf 48.0%) als auch der Anteil der Veloetappen (von 5.5% auf 5.9%).



5. Verkehrszwecke

5.1 Tagesdistanz und Wegzeit aller Verkehrszwecke

Wie schon im Jahr 2000, dienen auch im Jahr 2005 deutlich mehr als 40% der Tagesdistanzen und deutlich mehr als 50% der täglichen Wegzeit Freizeitwecken. Im Vergleich zu den übrigen Gebieten ist in der Stadt Chur die mittlere Tagesdistanz am kürzesten, die mittlere Wegzeit jedoch am längsten.

Mittlere Tagesdistanz pro Tag nach Verkehrszwecken

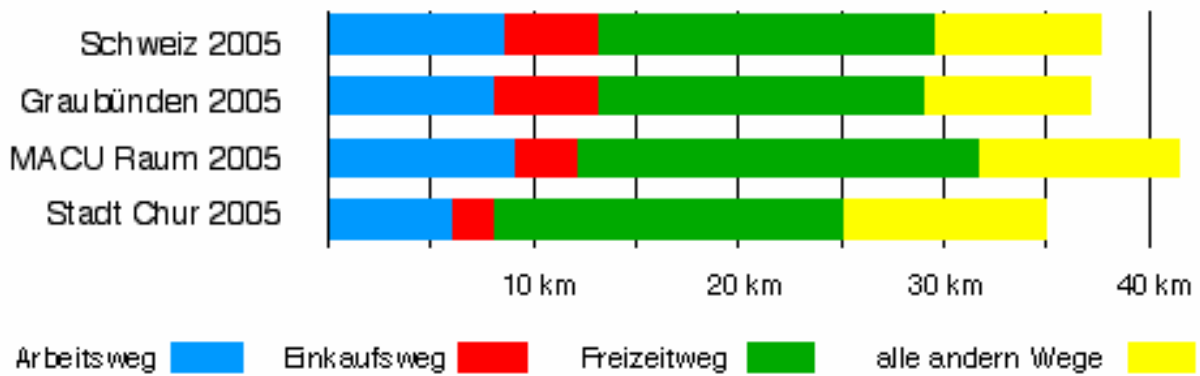


Abbildung 5.1.1: Mittlere Tagesdistanz nach Verkehrszwecken 2005 (siehe auch Anhang 5.1)

Mittlere Wegzeit pro Tag nach Verkehrszwecken



Abbildung 5.1.2: Mittlere Wegzeit pro Tag nach Verkehrszwecken 2005 (siehe auch Anhang 5.1)



5.2 Arbeitswege

Die Arbeitswege sind in Graubünden distanzmässig und zeitlich deutlich kürzer als in der Schweiz (8.3 km statt 11.9 km bzw. 18.2 Min statt 22.3 Min). Mit lediglich 6.3 km bzw. 17.0 Min nochmals deutlich kürzer sind die Arbeitswege in der Stadt Chur. Die Unterschiede zwischen Mann und Frau sind, mit Ausnahme der Zeitverhältnisse in der Stadt Chur, in allen Gebieten ähnlich.

Die Entwicklung seit dem Jahr 2000 ist unterschiedlich. In der gesamten Schweiz nahmen im Zeitraum 2000 bis 2005 sowohl die Distanzen pro Weg (von 10.7 km auf 11.9 km) als auch die Zeiten (von 21.3 Min auf 22.3 Min) zu, während in Graubünden im gleichen Zeitraum sowohl die Distanzen pro Weg (von 9.5 km auf 8.3 km) als auch die Zeiten (von 18.4 Min auf 18.2 Min) abnahmen.



Abbildung 5.2.1: Mittlere Distanz und Zeit pro Arbeitsweg 2000 und 2005 (siehe auch Anhang 5.2)



Für den Arbeitsweg wird in Graubünden und im MACU-Raum im Vergleich zur Schweiz das Auto wesentlich mehr (43-46% statt 39%) und das öffentliche Verkehrsmittel wesentlich weniger (7-8% statt 15%) benützt. Völlig anders sind die Verhältnisse in der Stadt Chur, wo für den Arbeitsweg das Auto von 27.5% der Beschäftigten, dafür aber das Velo von über 20% der Beschäftigten benützt wird.

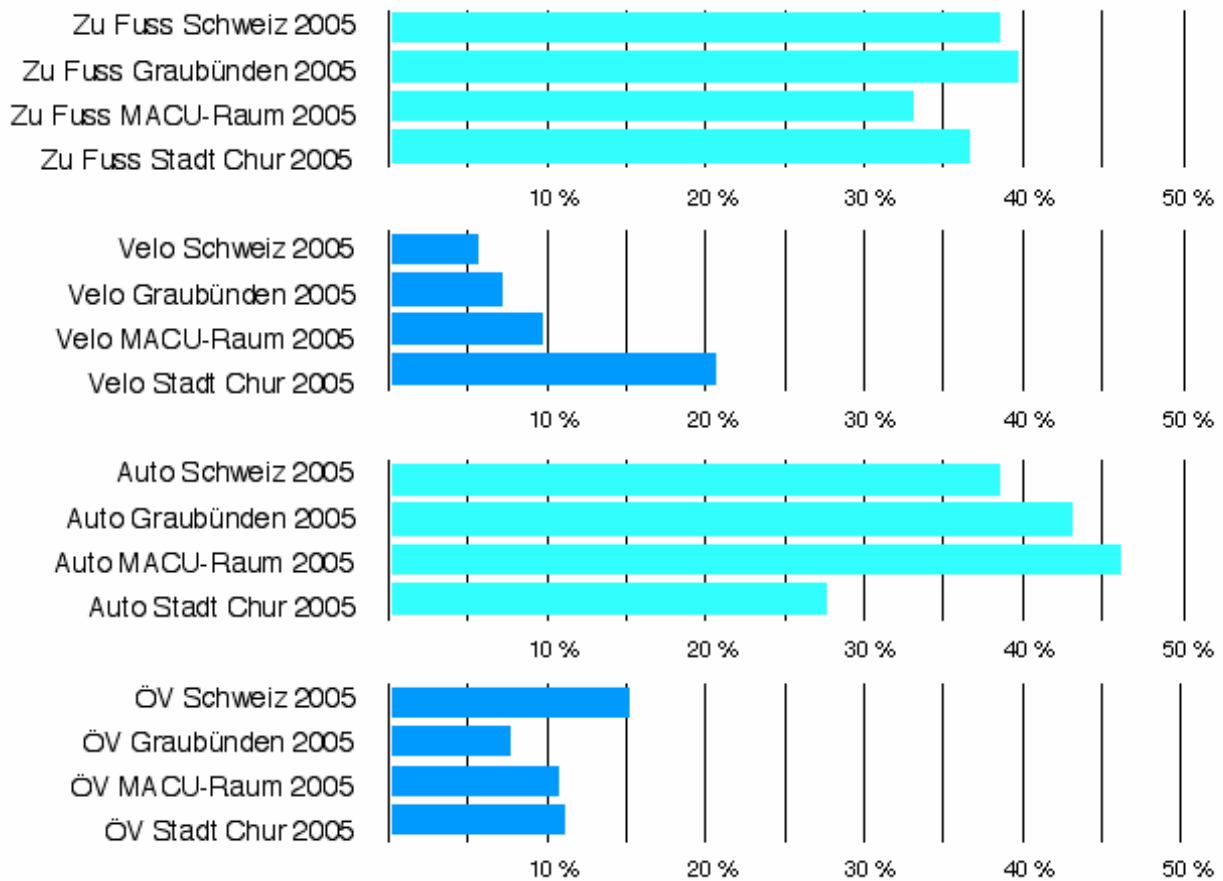


Abbildung 5.2.2: Verkehrsmittelwahl im Arbeitsverkehr 2005 (siehe auch Anhang 5.2)



Von den Männern wird für den Arbeitsweg im Vergleich zu den Frauen durchwegs mit Vorliebe das Auto benützt, während die Frauen in erster Linie zu Fuss oder mit dem Velo zur Arbeit gehen.

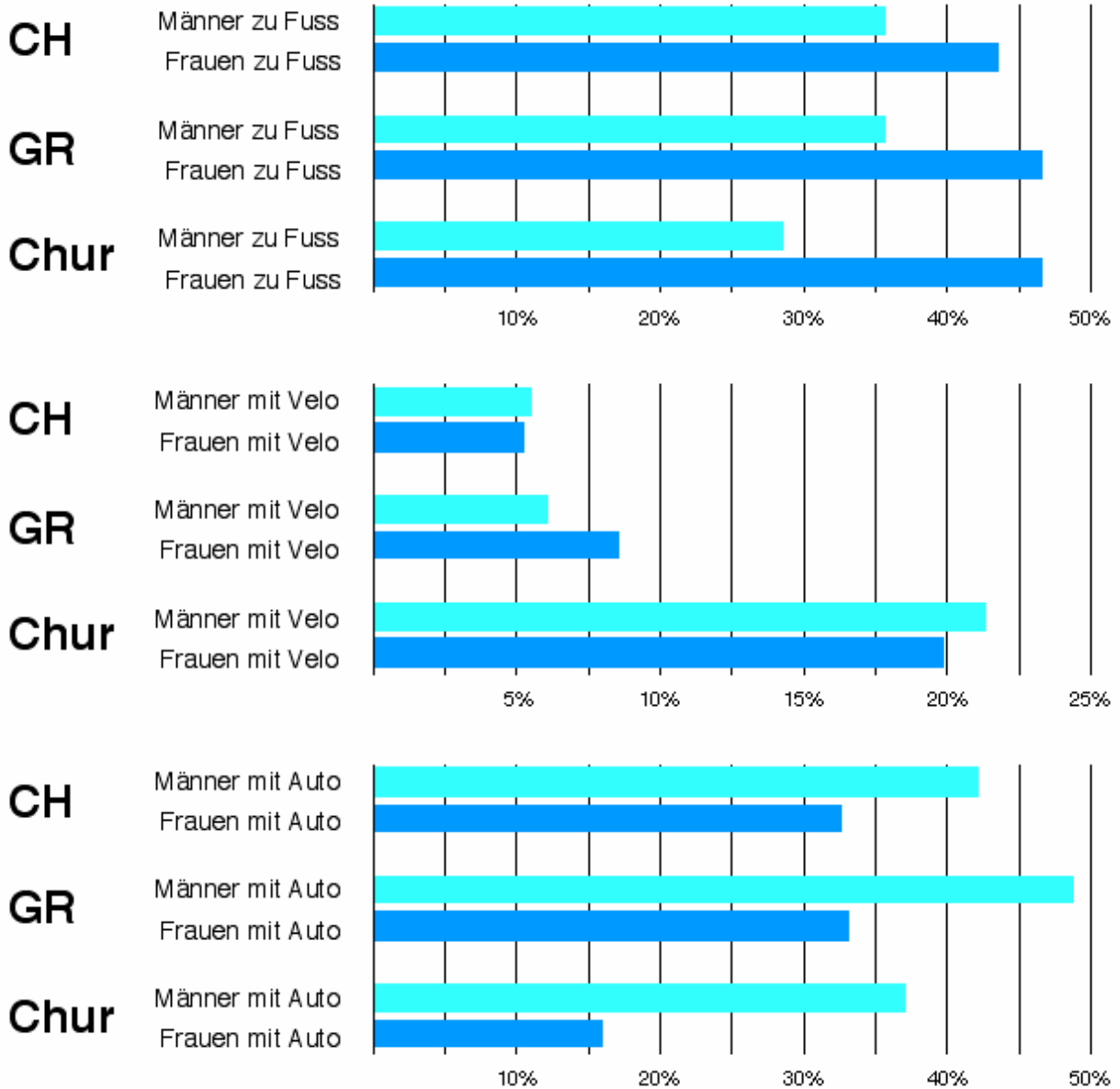


Abbildung 5.2.3: Verkehrsmittelwahl im Arbeitsverkehr nach Geschlecht 2005 (siehe auch Anhang 5.2)



5.3 Einkaufswege

In Graubünden sind im Vergleich zur Schweiz sowohl die Distanzen pro Weg (8.7 km statt 6.2 km) als auch die Zeiten (22.3 Min statt 19.6 Min) deutlich länger. Im MACU-Raum und in der Stadt Chur hingegen sind sowohl die Distanzen als auch die Zeiten wesentlich kürzer als im übrigen Kanton und in der Schweiz. Auffallend ist, dass in der Schweiz die Distanzen und Zeiten der Einkaufswege am Samstag deutlich länger sind als an den Werktagen, dies jedoch in allen Gebieten Graubündens gerade umgekehrt ist.

Anders als beim Arbeiten nahmen im Zeitraum 2000 bis 2005 schweizweit und in Graubünden sowohl die Distanzen als auch die Zeiten pro Einkaufsweg leicht bis deutlich zu.

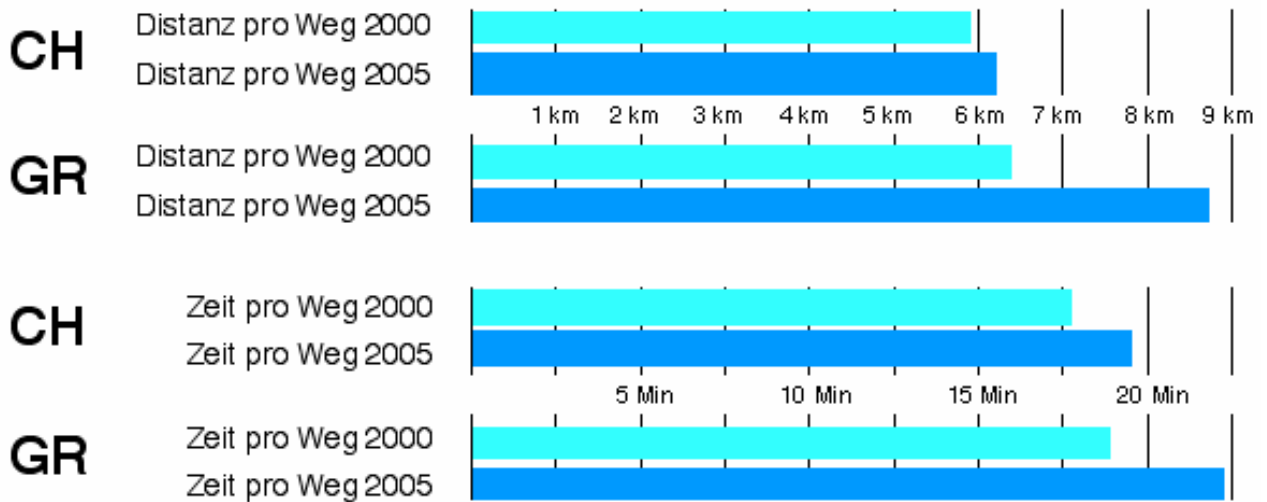


Abbildung 5.3.1: Mittlere Distanz und Zeit pro Einkaufsweg 2000 und 2005 (siehe auch Anhang 5.3)



Die Einkäufe werden in Graubünden nur unwesentlich weniger zu Fuss oder mit dem Auto unternommen als in der Schweiz. Etwas mehr wird hingegen das Velo benützt (8.4 % statt 5.9%). Mehr zu Fuss und mit dem Velo und weniger mit dem Auto werden hingegen im MACU-Raum und ganz besonders in der Stadt Chur die Einkäufe erledigt. Das Auto wird in Chur für den Einkauf nur halb so häufig verwendet wie in der gesamten Schweiz.

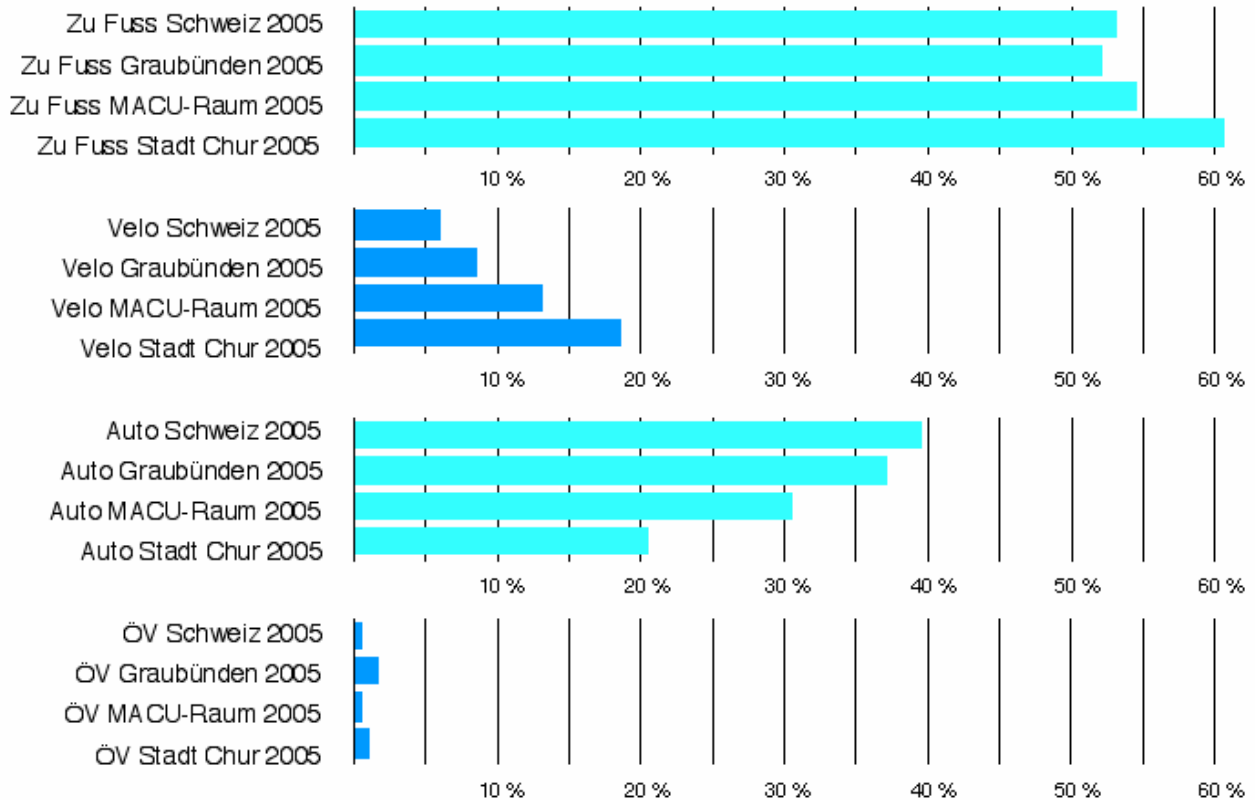


Abbildung 5.3.2: Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr 2005 (siehe auch Anhang 5.3)

Überall werden zu Fuss und mit dem Velo mehr Lebensmittel als Konsumgüter und umgekehrt mit dem Auto mehr Konsumgüter als Lebensmittel eingekauft.



5.4 Freizeitwege

Die täglich zurückgelegten Distanzen pro Weg im Freizeitverkehr sind sich in allen Gebieten ähnlich, die dafür verwendete Zeit jedoch in Graubünden, im MACU-Raum und in der Stadt Chur etwas bis deutlich länger als in der Schweiz. Übers Wochenende sind die Freizeitwege überall wesentlich, d.h. in etwa 50%, länger als an den Werktagen.

Zwischen dem Jahr 2000 und dem Jahr 2005 nahmen nicht nur die Distanzen pro Weg, sondern auch die Zeiten, sowohl in Graubünden als auch in der Schweiz, merklich bis deutlich zu.

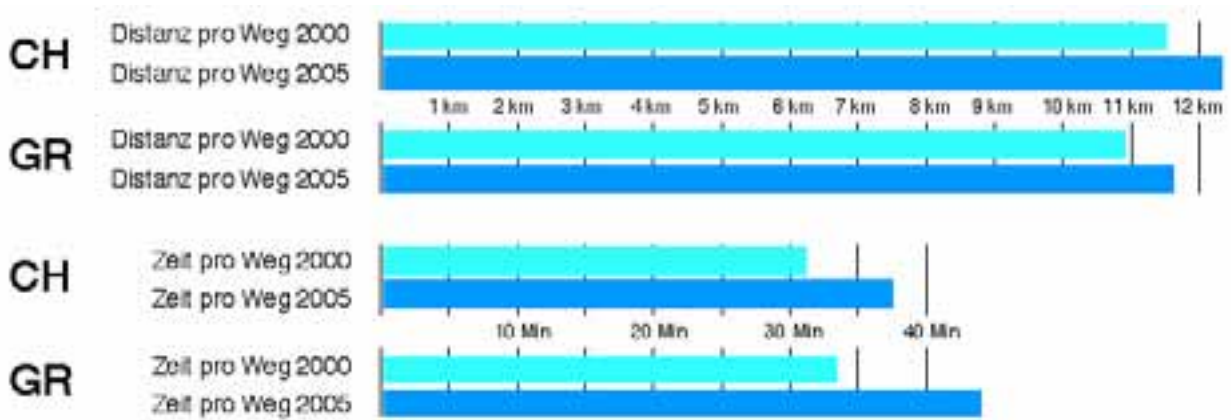


Abbildung 5.4.1: Mittlere Distanz und Zeit pro Freizeitweg 2000 und 2005 (siehe auch Anhang 5.4)



Das Auto wird in Graubünden für den Freizeitverkehr in sehr ähnlichem Masse verwendet wie in der übrigen Schweiz. Andererseits wird in Graubünden für Freizeitwege deutlich weniger das öffentliche Verkehrsmittel verwendet, dafür etwas mehr zu Fuss gegangen als in der Schweiz.

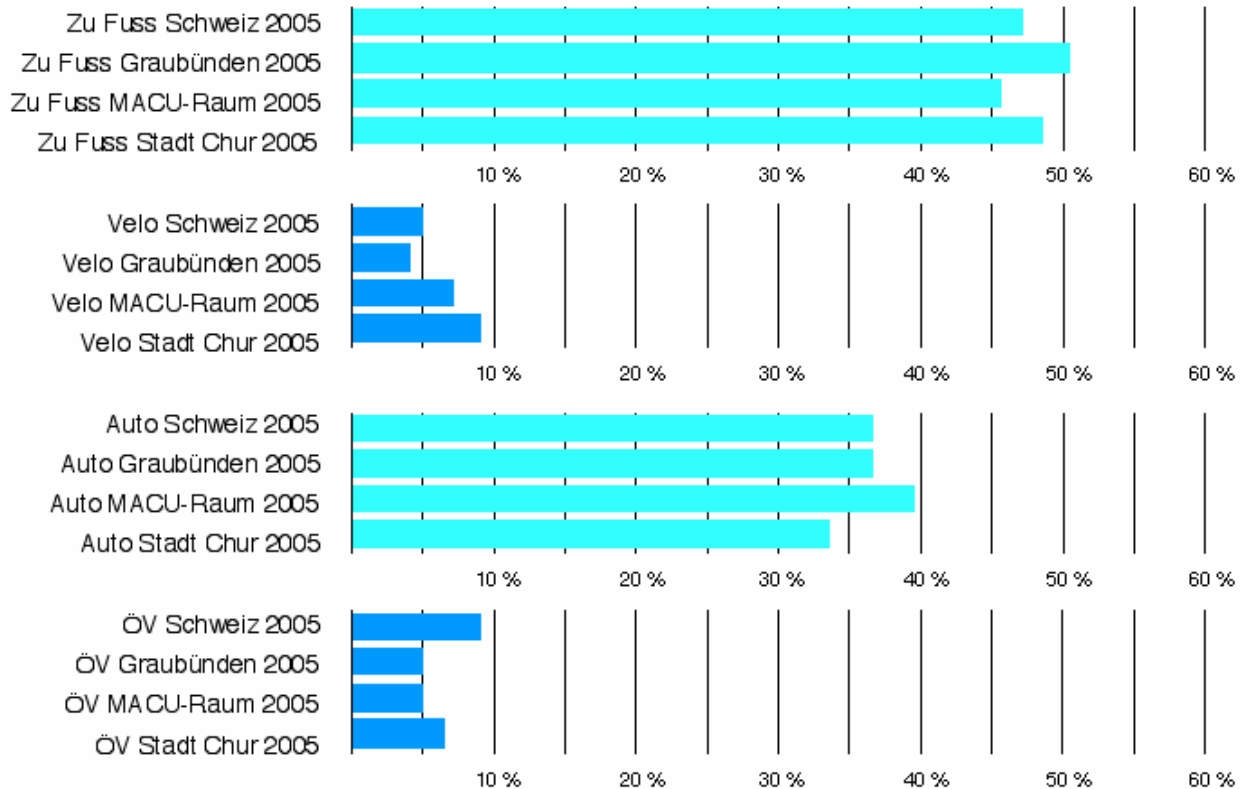


Abbildung 5.4.2: Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr 2005 (siehe auch Anhang 5.4)

Zwischen den einzelnen Wochentagen zeigen sich erstaunlicherweise nur unwesentliche Unterschiede im Verkehrsmittelgebrauch für Freizeitwecke. Mit der Ausnahme, dass innerhalb der Wochenenden am Sonntag etwas mehr zu Fuss gegangen wird als am Samstag.



5.5 Freizeitaktivitäten

Ein Vergleich ist nur für wenige Freizeitaktivitäten zulässig, da bei den meisten Aktivitäten im Kanton Graubünden zu wenige Antworten resultierten. Grundsätzlich kann gesagt werden, dass sich das Freizeitverhalten zwischen den verschiedenen Gebieten insgesamt wenig unterscheidet. Typische Merkmale sind: Die drei wichtigsten Aktivitäten „Besuch“, „Gastronomiebesuch“ und „nicht-sportliche Aussenaktivitäten“ sind in ihrer Summe von ähnlicher Wichtigkeit und machen zusammen etwa 60% aller Freizeitaktivitäten aus. Danach folgt mit ca. 12% der „aktive Sport“ vor den restlichen Aktivitäten mit jeweils wesentlich kleineren Anteilen. Von den vier wichtigsten Aktivitäten werden „Besuche“ und „aktiver Sport“ an allen Wochentagen in ähnlichem Ausmass ausgeführt, während am Sonntag „Gastronomiebesuche“ deutlich weniger und „nicht-sportliche Aussenaktivitäten“ deutlich mehr als an den anderen Wochentagen durchgeführt werden.

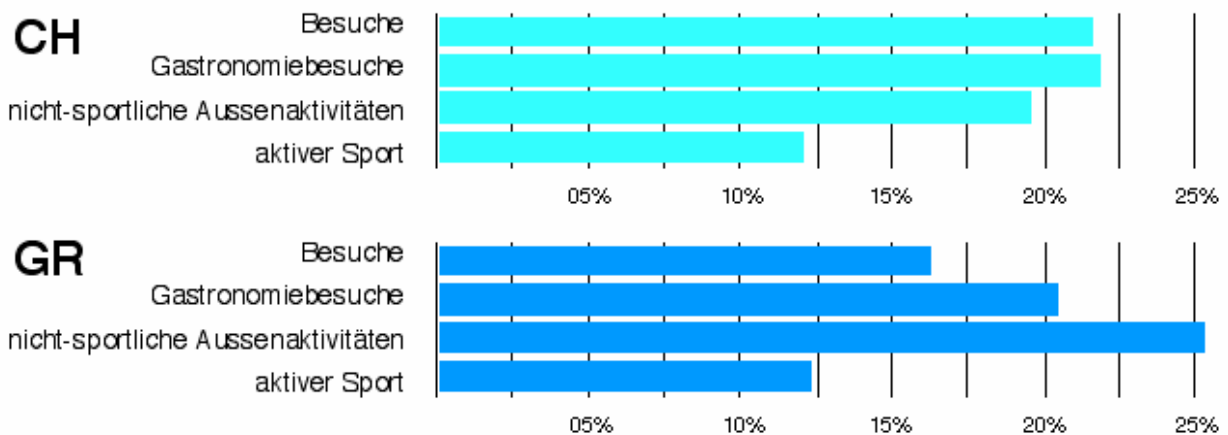


Abbildung 5.5: Wichtigste Freizeitaktivitäten 2005 (siehe auch Anhang 5.5)

5.6 Geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten

Geschäfts- und Dienstfahrten werden in Graubünden und im MACU-Raum im Vergleich zur Schweiz deutlich mehr zu Fuss (29% statt 23%) und klar weniger mit dem Auto (47-49% statt 61%) ausgeführt. In der Stadt Chur ist der Anteil der Geschäfts- und Dienstfahrten, die zu Fuss ausgeführt werden, nochmals deutlich höher und der Anteil mit dem Auto nochmals deutlich tiefer.

Gegenüber dem Jahr 2000 hat sich im Jahr 2005 in Graubünden der Anteil der Geschäfts- und Dienstfahrten zu Fuss ganz leicht von 27% auf 29% erhöht, während der Anteil mit dem Auto von 53% auf 49% zurückging. Schweizweit blieben die beiden Anteile praktisch unverändert.



6. Verkehrsmittelbenutzung junger Erwachsener

Die jungen Erwachsenen (18-29 Jährige) in Graubünden unterscheiden sich hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl nur unwesentlich von den Gleichaltrigen in der Schweiz. Am meisten Etappen werden zu Fuss zurückgelegt (2.4-2.8 Etappen pro Tag), gefolgt von den Autofahrten (1.8-2.4 Etappen pro Tag). Die Gruppe der 25-29 Jährigen verwendet etwas mehr das Auto als die Gruppe der 18-24 Jährigen und geht dafür etwas weniger zu Fuss. Bei der Interpretation der Werte ist zu berücksichtigen, dass in Graubünden für die beiden Altersgruppen 18-24 Jährige bzw. 25-29 Jährige lediglich 53 bzw. 44 Personen, im MACU-Raum lediglich 50 bzw. 41 Personen und in der Stadt Chur gar nur 16 bzw. 15 Personen befragt wurden.

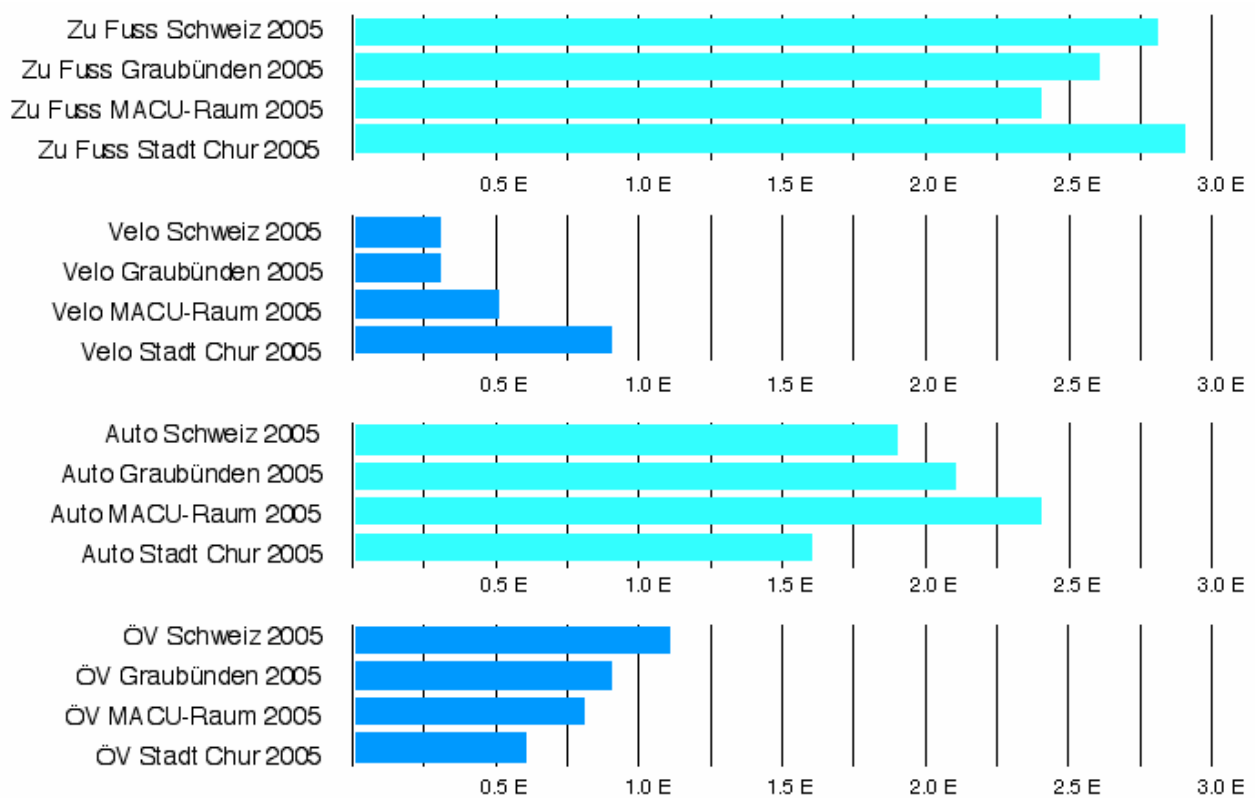


Abbildung 6: Verkehrsmittelbenutzung junger Erwachsener in Anzahl Etappen 2005 (siehe auch Anhang 6)

Im Vergleich zur Gesamtbevölkerung sind die jungen Erwachsenen wesentlich mobiler. Insgesamt legen die 18-29 jährigen Bündner im Durchschnitt täglich 6.1 Etappen zurück, sämtliche Bündner nur deren 4.6. Dabei sind es mit dem Langsamverkehr 2.9 statt 2.5 Etappen, mit dem motorisierten Individualverkehr 2.3 statt 1.7 Etappen und mit dem öffentlichen Verkehr 0.8 statt 0.3 Etappen.



7. Lange Reisen (Reisen mit mindestens einer Übernachtung)

Die Reisen der Bündner mit mindestens einer Übernachtung, ob mit Ziel im In- oder Ausland, sind deutlich kürzer als die entsprechenden Reisen der Schweizer. Bei den Inlandreisen sind es 235 km seitens der Bündner und 310 km seitens der Schweizer und bei den Auslandsreisen knapp 2`500 km seitens der Bündner und rund 3`000 km seitens der Schweizer. Auffallend ist, dass sich schweizweit die Reiselängen der Männer und Frauen kaum unterscheiden, während in Graubünden die Männer viel längere Auslandsreisen unternehmen als die Frauen.

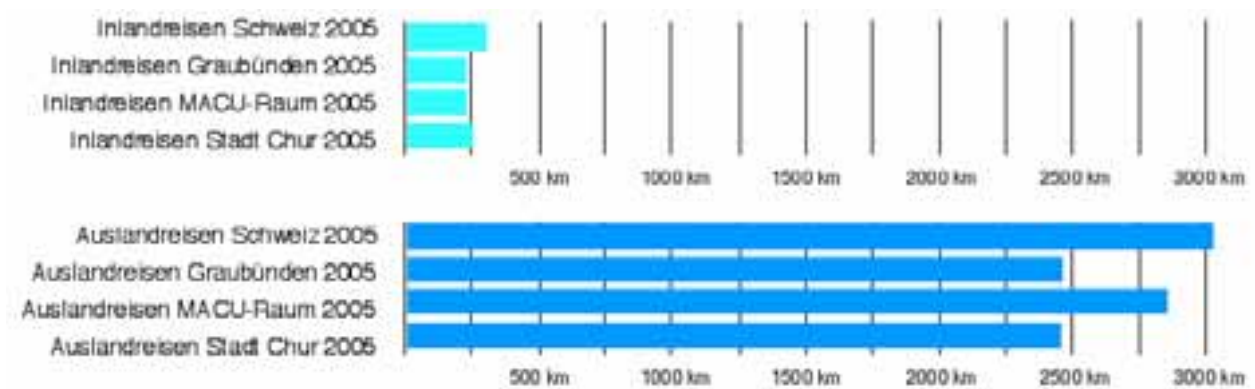


Abbildung 7: Lange Reisen im Inland und Ausland 2005 (siehe auch Anhang 7)



8. Jahresmobilität

Die Bündner und Schweizer unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Jahresmobilität kaum. Sie legen (ohne Flugzeug) die identische Jahresdistanz von 14'500 km zurück und benützen dazu die verschiedenen Verkehrsmittel in sehr ähnlicher Masse. Auch in Bezug auf die Verkehrszwecke ist die Übereinstimmung gross. Bei der Verkehrsmittelwahl steht das Auto bzw. der motorisierte Individualverkehr mit ca. 70% der Jahresdistanz im Vordergrund gefolgt vom öffentlichen Verkehr mit etwas mehr als 20% und dem Langsamverkehr mit knapp 5%. Bei den Verkehrszwecken liegen die Freizeitwege mit über 40% vor den Arbeitswegen mit knapp 20% und den Einkaufs- und Besorgungswegen mit etwas mehr als 10%.

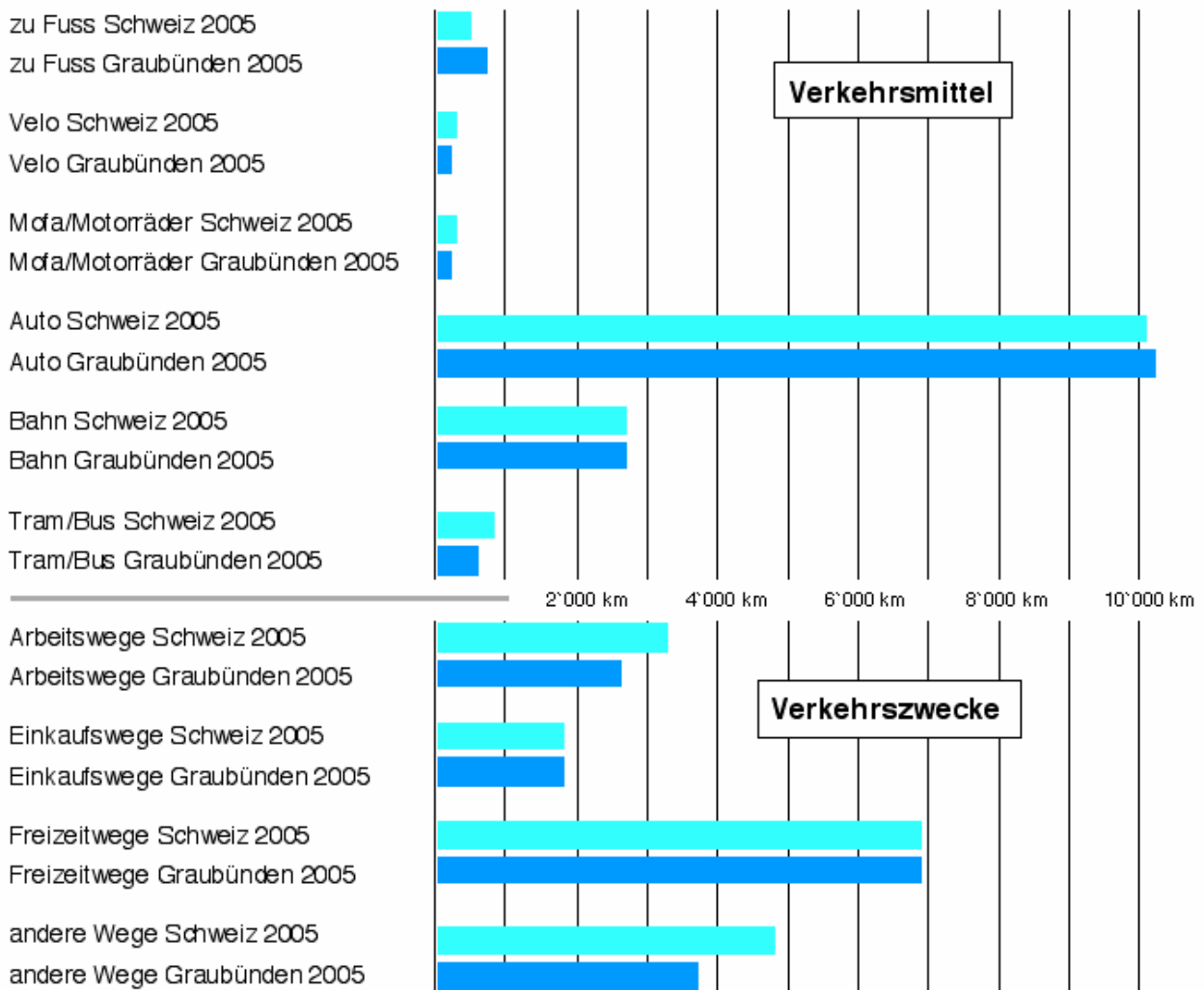


Abbildung 8: Jahresmobilität Schweiz und Graubünden 2005 (siehe auch Anhang 8)

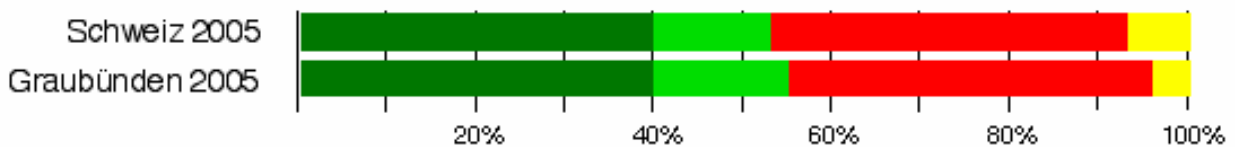


9. Einstellung zur Verkehrspolitik

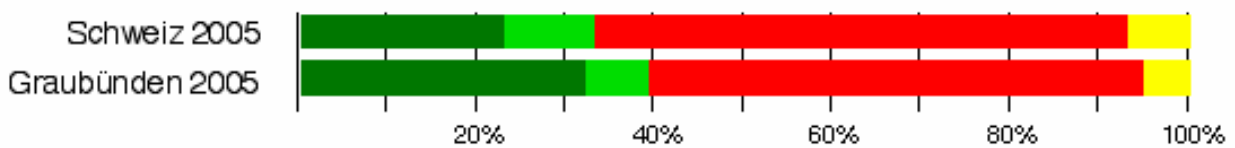
9.1 Meinung zu aktuellen verkehrspolitischen Fragen

Die Bündner und Schweizer sind in ähnlichem Masse deutlich gegen die Einführung von Roadpricing in Stadtzentren (ca. 55% dagegen), die Einführung von höheren Parkplatzgebühren in Stadtzentren (ca. 70% dagegen), die Erhöhung des Benzinpreises (ca. 75% dagegen) sowie die Einführung von Parkplatzgebühren bei Einkaufszentren (ca. 70% dagegen). Einzig bei der Frage der Einführung von Tunnelgebühren spricht sich eine Minderheit dagegen aus (ca. 40% dagegen). Zwischen Männern und Frauen gibt es keine grossen Unterschiede in ihrer Einstellung zu diesen Fragen.

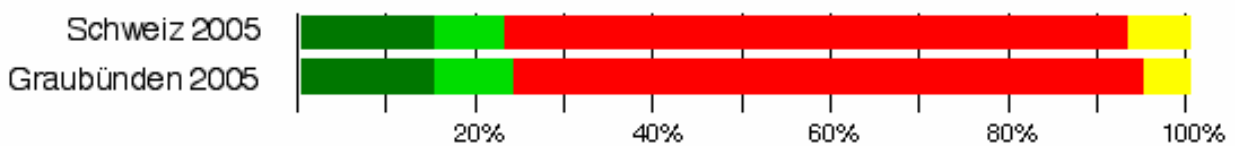
Tunnelgebühren



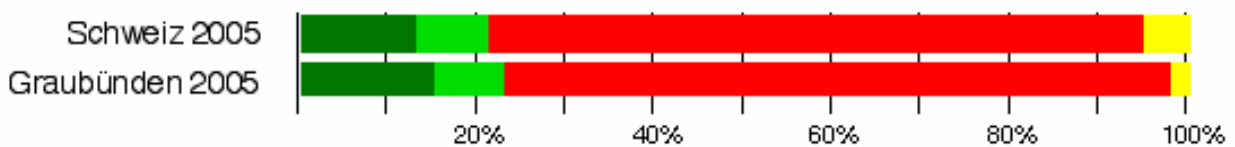
Roadpricing in Stadtzentren



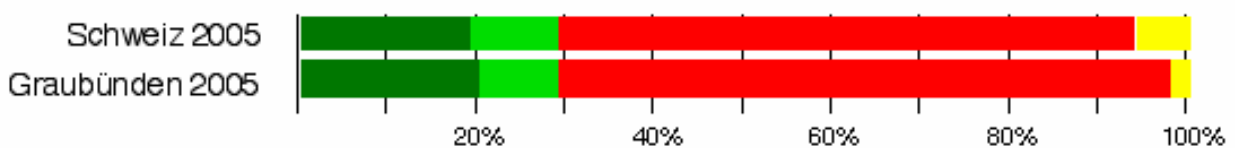
Höhere Parkplatzgebühren in Stadtzentren



Höherer Benzinpreis



Parkplatzgebühren bei Einkaufszentren



dafür unter Umständen dafür dagegen keine Angabe

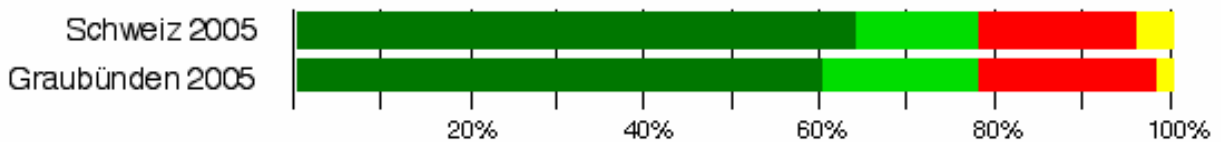
Abbildung 9.1: Meinung zu aktuellen verkehrspolitischen Fragen 2005 (siehe auch Anhang 9.1)



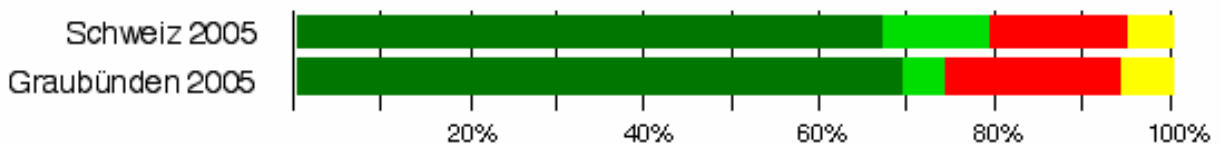
9.2 Verwendung der Einnahmen aus dem Strassenverkehr

Die Bündner sind in ähnlicher Masse wie die Schweizer dafür, dass die Einnahmen aus dem Strassenverkehr nicht nur zweckgebunden für den Strassenverkehr verwendet werden sollen, sondern dass auch der öffentliche Verkehr (ca. 60% dafür), der Langsamverkehr (ca. 75% dafür) und der Umweltschutz (ca. 75% dafür) von diesen Geldern profitieren sollen. Mit fast 70% ist man aber sowohl in Graubünden als auch schweizweit klar dagegen, dass die Einnahmen aus dem Strassenverkehr in die allgemeine Bundeskasse fließen.

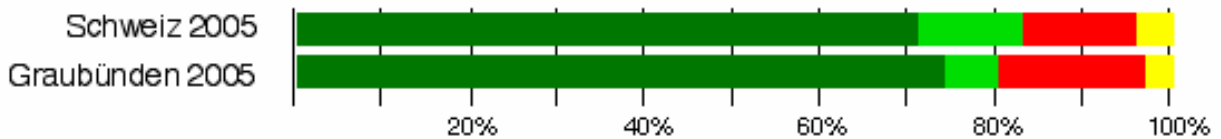
Förderung des öffentlichen Verkehrs



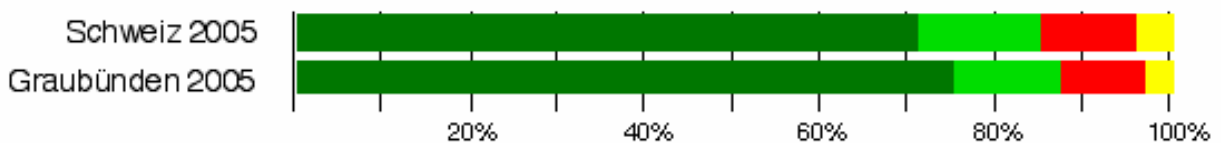
Verbesserungen im Strassenverkehr



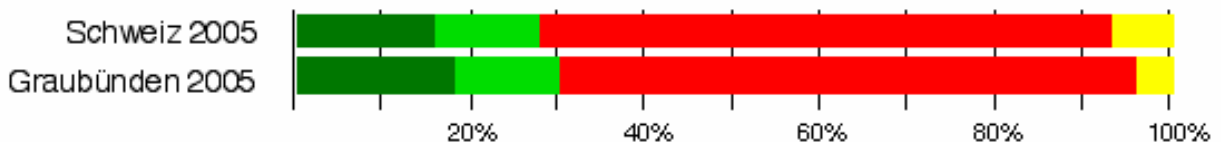
Verbesserung von Infrastrukturen des Langsamverkehrs



Massnahmen zum Schutze der Umwelt



Allgemeine Staatskasse



dafür unter Umständen dafür dagegen keine Angabe

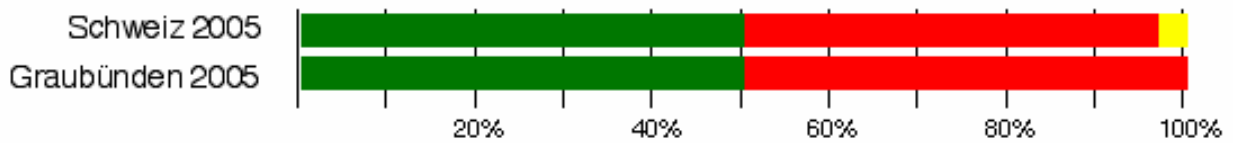
Abbildung 9.2: Verwendung der Einnahmen aus dem Strassenverkehr 2005 (siehe auch Anhang 9.2)



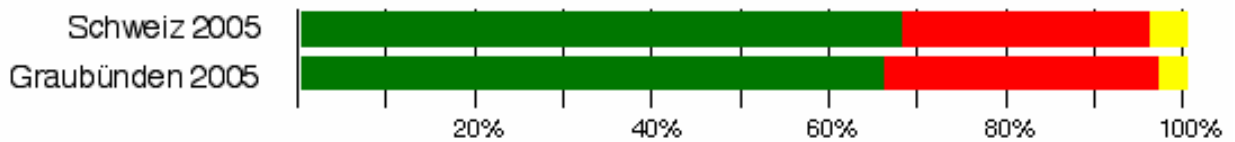
9.3 Einsatz der Gelder im Strassenverkehr

Bündner und Schweizer haben deutlich unterschiedliche Prioritäten. Die Bündner favorisieren mit 83% Ja das nichtstädtische Strassennetz, gefolgt vom städtischen Netz (66% Ja) und von den Autobahnen (50% Ja). Bei den Schweizern steht an erster Stelle das städtische Strassennetz (68% Ja), gefolgt vom nichtstädtischen Netz (64% Ja) und den Autobahnen (50% Ja).

Für Autobahnen



Für städtische Strassennetze



Für nicht städtische Strassennetze

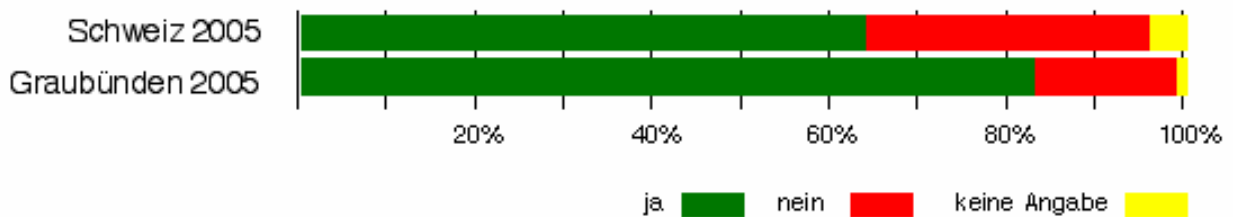


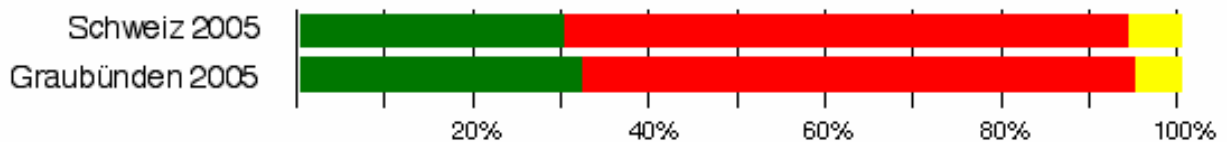
Abbildung 9.3: Einsatz der Gelder im Strassenverkehr 2005 (siehe auch Anhang 9.3)



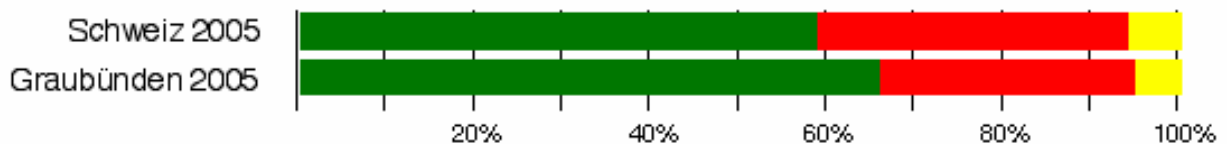
9.4 Einsatz der Gelder im öffentlichen Verkehr

Beim Einsatz der Gelder im öffentlichen Verkehr sind sich Bündner und Schweizer weitestgehend einig. Mit Abstand an erster Stelle steht der Regionalverkehr (91% bzw. 85% Ja), gefolgt vom nationalen Fernverkehr (66% bzw. 59% Ja) und dem internationalen Fernverkehr (je ca. 30% Ja).

Internationaler Fernverkehr



Nationaler Fernverkehr



Regionalverkehr

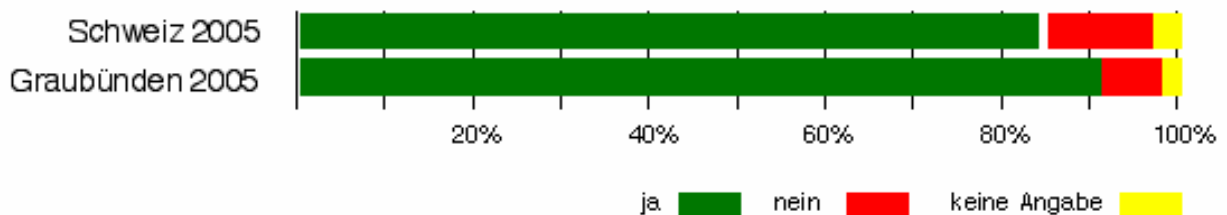


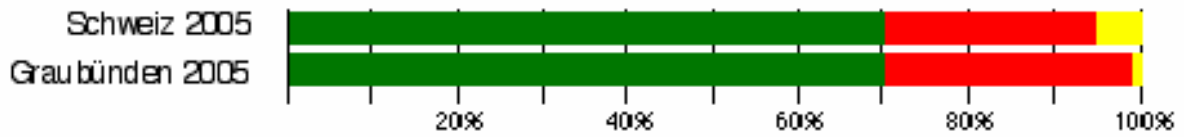
Abbildung 9.4: Einsatz der Gelder im öffentlichen Verkehr 2005 (siehe auch Anhang 9.4)

9.5 Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs

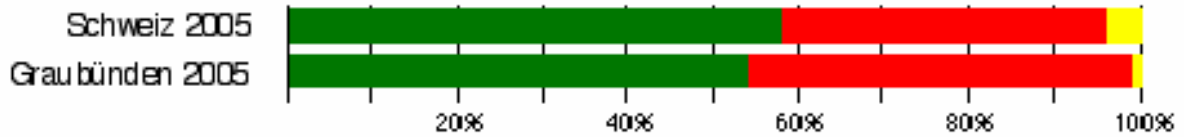
Die Bündner und übrigen Schweizer sind sich weitestgehend einig mit welchen Massnahmen in welcher Priorität die Attraktivität des öVs gesteigert werden soll. Mit Abstand am wichtigsten sind tiefere Preise (84% bzw. 77% Ja) gefolgt vom umsteigefreien Fahren (je 70% Ja). Mit Ja Anteilen von 53% bis 58% folgen die beiden Massnahmen mehr bzw. schnellere Verbindungen. Danach kommen bessere Dienstleistungen in den Bahnhöfen (43% bzw. 44% Ja) und ein besserer Gepäcktransport (39% bzw. 41% Ja). Am unwichtigsten sind den Bündnern und Schweizern eine höhere Sicherheit (31% bzw. 40%(!) Ja) und ein höherer Komfort (22% bzw. 26% Ja).



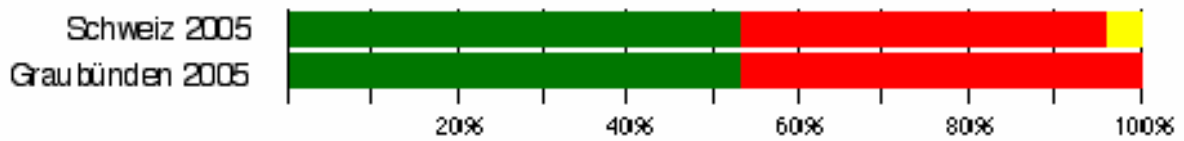
Kein Umsteigen



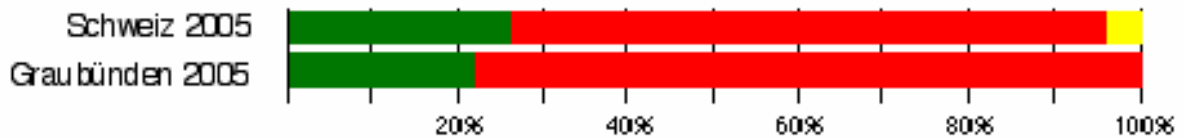
Mehr Verbindungen pro Stunde



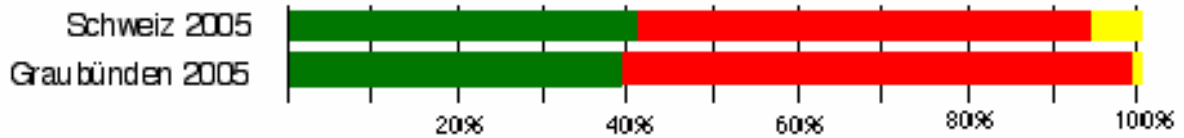
Schnellere Verbindungen



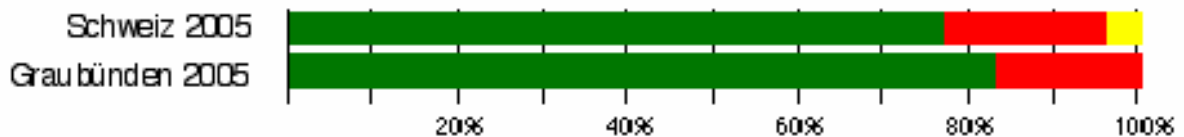
Höherer Komfort



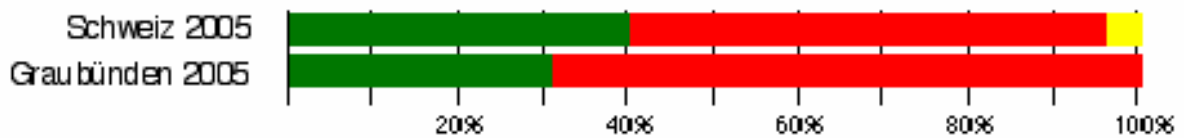
Besserer Gepäcktransport



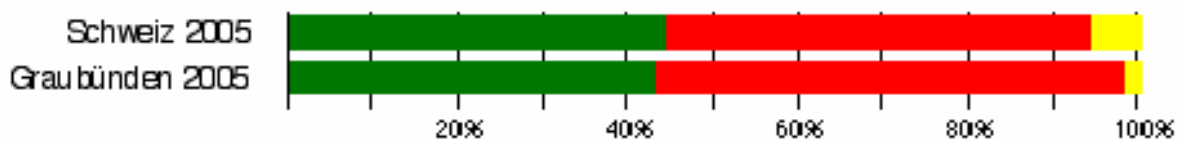
Tiefere Preise



Höheres Sicherheitsgefühl



Bessere Dienstleistungen in den Bahnhöfen



ja ■ nein ■ keine Angabe ■

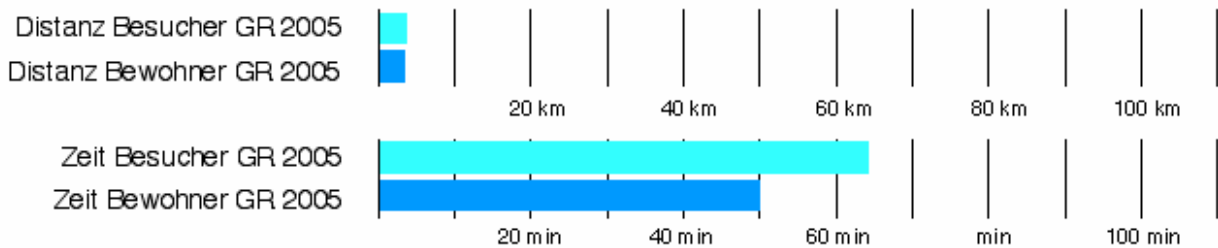
Abbildung 9.5: Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs 2005 (siehe auch Anhang 9.5)



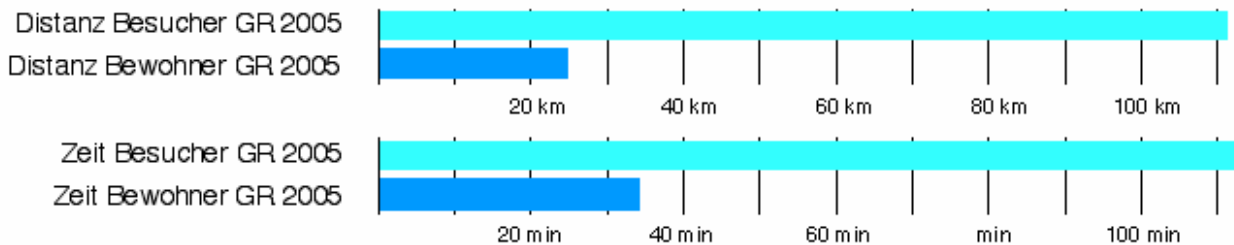
10. Verkehrsmittelwahl der Besucher Graubündens

Infolge der notwendigen Anreise legen die Besucher des Kantons Graubünden sowohl mit dem motorisierten Individualverkehr als auch mit dem öffentlichen Verkehr in absoluten Werten im Tagesdurchschnitt erheblich längere Distanzen zurück und brauchen dafür wesentlich mehr Zeit. Abgesehen davon unterscheiden sich die Bündner und ihre Besucher hinsichtlich dem Modalsplit nach Verkehrsträger nicht allzu sehr. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr ist bei den Bündnern und ihren Besuchern praktisch identisch (68% bzw. 67%). Daneben benützen die Besucher Graubündens den öffentlichen Verkehr etwas häufiger (24% statt 19%) und dafür den Langsamverkehr weniger häufig (2% statt 9%).

Langsamverkehr



Motorisierter Individualverkehr



Öffentlicher Verkehr

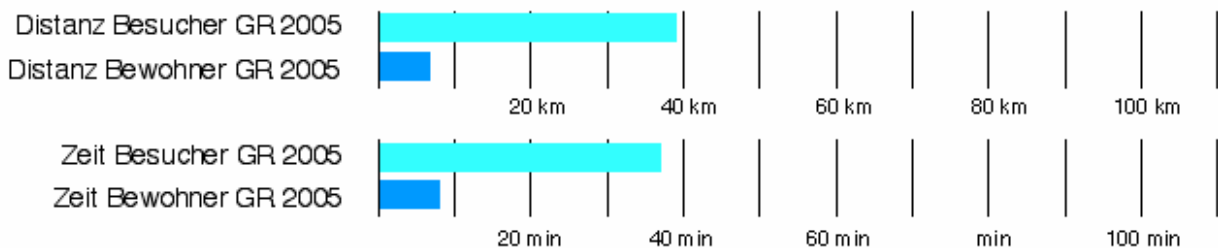


Abbildung 10: Verkehrsmittelwahl der Besucher Graubündens 2005 (siehe auch Anhang 10)

Anhang

- I Glossar
- II Auswertungstabellen Mikrozensus (Tabellen 2-10)

Anhang

I	Glossar	0
II	Auswertungstabellen	1
2.1	Autobesitz der Haushalte nach Haushaltgrösse	1
2.2	Jahresfahrleistung der Personenwagen	2
2.3	Parkplätze am Arbeitsort nach Erwerbstätigkeit	2
2.4	Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs	3
3.1	Tägliches Verkehrsaufkommen im Inland nach Wochentagen	4
3.2	Häufigste Wegkombinationen nach Verkehrszweck	5
3.3	Etappendistanzen nach Verkehrsmittel	6
3.4	Mittlere Distanz pro Tag nach Geschlecht	7
3.5	Mittlere Tagesdistanzen und Wegzeiten wichtiger Verkehrszwecke	8
3.6	Mittlere Unterwegszeit pro Tag nach Geschlecht	9
4.1	Modalsplit	10
4.2	Mittlere Geschwindigkeiten der Landverkehrsmittel	12
4.3	Besetzungsgrad der Autos bei wichtigen Verkehrszwecken	13
4.4	Etappen mit dem öV bei wichtigen Verkehrszwecken	14
4.5	Fuss- und Veloetappen bei wichtigen Verkehrszwecken	15
5.1	Tagesdistanz und Wegzeit aller Verkehrszwecke	16
5.2	Arbeitswege (Distanzen / Zeiten / Verkehrsmittelwahl)	17
5.3	Einkaufswege (Distanzen / Zeiten / Verkehrsmittelwahl)	18
5.4	Freizeitwege (Distanzen / Zeiten / Verkehrsmittelwahl)	19
5.5	Freizeitaktivitäten nach Wochentagen	20
5.6	Geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten nach Verkehrsmittel	22
6	Verkehrsmittelbenutzung junger Erwachsener	23
7	Lange Reisen (Reisen mit mindestens einer Übernachtung)	24
8	Jahresmobilität nach Verkehrsmittel und Verkehrszweck	25
9.1	Meinung zu aktuellen verkehrspolitischen Fragen	26
9.2	Verwendung der Einnahmen aus dem Strassenverkehr	27
9.3	Einsatz der Gelder im Strassenverkehr	28
9.4	Einsatz der Gelder im öffentlichen Verkehr	28
9.5	Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs	29
10	Verkehrsmittelwahl der Besucher Graubündens	30

Anhang I: Glossar

Die folgenden wichtigsten Definitionen entsprechen dem Bericht Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten.

Arbeitsverkehr	Verkehr auf dem Weg zur Arbeitsstelle und zurück (Arbeitspendlerverkehr).
Ausbildungsverkehr	Verkehr auf dem Weg zum Ausbildungsort und zurück (Ausbildungspendlerverkehr).
Dienstfahrt	Die Fahrt dient dem beruflichen Personen- und Gütertransport (Taxifahrer, Chauffeur) oder ist Teil der beruflichen Tätigkeit (z.B. Vertreter, Handelsreisende). Erstere Fahrten wurden nur teilweise erfasst.
Einkaufsverkehr	Verkehr für Einkäufe, Besorgungen und Inanspruchnahme von Dienstleistungen (z.B. Arztbesuch); „Einkauf“ und „Einkauf und Besorgungen“ wird synonym verwendet.
Etappe	Jeder Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen. Eine Etappe ist der Teil eines Weges, der mit dem gleichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, wobei das Zufussgehen als ein Verkehrsmittel betrachtet wird. Bei jedem Verkehrsmittelwechsel (auch beim Umsteigen zwischen zwei gleichartigen Verkehrsmitteln) beginnt eine neue Etappe. Die Mindestlänge für eine Etappe beträgt 25 m.
Freizeitverkehr	<p>Zum Freizeitverkehr gehören alle in der Freizeit geleisteten Verkehrsaktivitäten. Aufgrund der Angaben der befragten Personen wurde der Freizeitverkehr in weitere Kategorien aufgegliedert:</p> <ul style="list-style-type: none">• Besuch• Gastronomiebesuch• nicht-sportliche Aussenaktivitäten• aktiver Sport• passiver Sport• Medizin, Wellness• Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen• Vereine• Ausflug, Ferien• unbezahlte Arbeit• Einkaufsbummel• Kirche, Friedhof• Freizeitaktivitäten im Haus (z.B. bei Nachbarn)• Essen ohne Gastronomiebesuch• anderes, Kombinationen, keine Angaben

Geschäftliche Tätigkeit	Fahrt, um beruflich etwas zu erledigen (Sitzung, Kundenbesuch).
Langsamverkehr	Fuss- und Veloverkehr (fahrzeugähnliche Geräte sind unter „übrige Verkehrsmittel“ aufgeführt).
Modalsplit	Aufteilung von Fahrten oder Verkehrsbeziehungen auf verschiedene Verkehrsmittel nach Distanz, Unterwegszeit oder Anzahl Etappen.
Pendlerverkehr	siehe Arbeitsverkehr, Ausbildungsverkehr.
Rückkehr nach Hause	Dieser Zweck wird zwar als Hilfsgrösse erhoben, in der Auswertung allerdings dem Wegzweck des Hingehens zugeordnet (bei Wegkombinationen dem Zweck des Weges, an dessen Ziel am meisten Zeit aufgewendet wurde; bei gleicher Aufenthaltsdauer erhält der Rückweg den Zweck des ersten Hinwegs).
Service/Serviceweg	Jemanden bringen, jemanden abholen (z.B. zum Kindergarten fahren, um das Kind abzuholen, privater Auto-Fahrunterricht).
Unterwegszeit	Sie umfasst die Dauer eines Wegs vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort ohne Warte- und Umsteigezeit (im Gegensatz zur Wegzeit).
Verkehrsmittel	Als Verkehrsmittel werden im Mikrozensus unterschieden: zu Fuss, Velo, Mofa/Moped, Kleinmotorrad, Motorrad als FahrerIn, Motorrad als MitfahrerIn, Auto als FahrerIn, Auto als MitfahrerIn, Bahn, Bus, Postauto, Tram, Taxi, Reisediener, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, div. Bergbahnen (Zahnradbahn, Seilbahn, Standseilbahn, Sessellift, Skilift), fahrzeugähnliche Geräte und andere.
Verkehrsträger	Medium, auf dem Verkehrsmittel verkehren: Strasse, Schiene, Wasser, Luft.
Verkehrszweck	Einzelne Etappen, aber auch die zu Wegen aggregierten Etappen, werden zu einem bestimmten Zweck unternommen. Im Mikrozensus wird bei der Erhebung nach folgenden Etappenzwecken unterschieden: Umsteigen/Verkehrsmittelwechsel (Hilfsvariable), Arbeit, Ausbildung, Einkauf/Besorgungen, geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt, Freizeit, Serviceweg, Begleitweg (nur Kinder/andere), Rückkehr nach Hause bzw.

auswärtige Unterkunft (Hilfsvariable). Beim Freizeitverkehr wurden die Zwecke weiter differenziert.

Weg

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

Wegzweck

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

Anhang II: Auswertungstabellen

Anhang 2.1: Autobesitz der Haushalte nach Haushaltgrösse

Schweiz		Anzahl Personen im Haushalt					
		Total	1	2	3	4	5 und mehr
Anzahl Autos	kein Auto	18.8%	42.1%	12.5%	8.9%	4.9%	4.6%
	1 Auto	50.6%	53.2%	54.8%	44.4%	45.6%	40.3%
	2 Autos	25.1%	4.2%	29.1%	36.8%	38.6%	40.4%
	3 und mehr	5.4%	0.5%	3.6%	9.9%	10.9%	14.7%
	Total	31'950	9'209	11'538	4'204	4'849	2'150

Graubünden		Anzahl Personen im Haushalt					
		Total	1	2	3	4	5 und mehr
Anzahl Autos	kein Auto	18.1%	41.4%	12.2%	(10.5%)	(4.4%)	(1.1%)
	1 Auto	51.6%	53.9%	54.7%	42.2%	49.7%	46.4%
	2 Autos	24.4%	(3.6%)	29.4%	36.6%	34.4%	(38.3%)
	3 und mehr	5.8%	(1.1%)	(3.7%)	(10.7%)	(11.5%)	(14.3%)
	Total	1'034	297	374	117	173	73

MACU Raum		Anzahl Personen im Haushalt					
		Total	1	2	3	4	5 und mehr
Anzahl Autos	kein Auto	17.9%	43.3%	11.5%	(10.0%)	(5.3%)	(1.4%)
	1 Auto	52.5%	51.2%	55.0%	49.0%	54.1%	47.5%
	2 Autos	24.7%	(4.3%)	29.7%	29.9%	32.1%	46.2%
	3 und mehr	4.9%	(1.1%)	(3.8%)	(11.1%)	(8.5%)	(4.9%)
	Total	927	254	323	117	160	73

Stadt Chur		Anzahl Personen im Haushalt					
		Total	1	2	3	4	5 und mehr
Anzahl Autos	kein Auto	27.4%	50.3%	(13.3%)	(20.8%)	(11.4%)	(0.0%)
	1 Auto	59.4%	48.9%	65.2%	(68.3%)	(57.2%)	(88.3%)
	2 Autos	12.0%	(0.9%)	(19.5%)	(8.6%)	(29.0%)	(11.7%)
	3 und mehr	(1.2%)	(0.0%)	(1.9%)	(2.3%)	(2.4%)	(0.0%)
	Total	313	118	99	38	42	16

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Anzahl Haushalte (Schweiz: 31950 / Graubünden: 1034 / MACU Raum: 927 / Chur: 313)

Filter: kein Filter

Anhang 2.2: Jahresfahrleistung der Personenwagen

Gebiet	Jahresfahrleistung In-und Ausland in km			
	Total	Erstwagen	Zweitwagen	übrige
Schweiz	12'580	14'319	8'735	6'011
Graubünden	11'524	13'080	8'234	5'073
MACU Raum	12'793	14'456	9'618	4'735
Stadt Chur	10'777	11'625	6'667	(3'500)

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Autos (Schweiz: 30190 / Graubünden: 977 / MACU Raum: 872 / Chur: 223)

Filter: Autos, die vor 2005 in Verkehr gesetzt wurden und gültige Angaben bei der Jahresfahrleistung haben

Anhang 2.3: Parkplätze am Arbeitsort nach Erwerbstätigkeit

Schweiz		Zur Verfügung stehender Parkplatz am Arbeitsort			
		Total	Ja, gratis	Ja, bezahlt	Nein
Erwerbstätigkeit	Vollzeit	9'554	63.0%	13.7%	23.3%
	Teilzeit	3'968	55.8%	11.2%	33.0%
	Total	13'522	61.0%	13.0%	26.0%

Graubünden		Zur Verfügung stehender Parkplatz am Arbeitsort			
		Total	Ja, gratis	Ja, bezahlt	Nein
Erwerbstätigkeit	Vollzeit	347	66.6%	14.1%	19.3%
	Teilzeit	143	70.3%	(11.2%)	18.5%
	Total	490	67.7%	13.3%	19.0%

MACU Raum		Zur Verfügung stehender Parkplatz am Arbeitsort			
		Total	Ja, gratis	Ja, bezahlt	Nein
Erwerbstätigkeit	Vollzeit	314	65.4%	14.3%	20.3%
	Teilzeit	131	65.9%	(9.3%)	24.7%
	Total	445	65.5%	12.9%	21.6%

Stadt Chur		Zur Verfügung stehender Parkplatz am Arbeitsort			
		Total	Ja, gratis	Ja, bezahlt	Nein
Erwerbstätigkeit	Vollzeit	91	50.5%	(14.6%)	(34.9%)
	Teilzeit	40	(47.3%)	(12.3%)	(40.4%)
	Total	131	49.5%	(13.9%)	36.6%

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Zielpersonen (Schweiz: 13522 / Graubünden: 490 / MACU Raum: 445 / Chur: 131)

Filter: Erwerbstätige mit Führerschein und mindestens einem Auto

Anhang 2.4: Besitz von Abonnementen des öffentlichen Verkehrs

		Person verfügt über ein öV-Abo				
		Total	Halbtax Abo	General Abo	anderes Abo	kein Abo
Geschlecht	Mann	29'515	27.0%	7.7%	8.7 %	56.6%
	Frau	32'085	33.7%	6.4%	11.4%	48.5%
	Gesamt	61'600	30.5%	7.0%	10.1%	52.4%

		Person verfügt über ein öV-Abo				
		Total	Halbtax Abo	General Abo	anderes Abo	kein Abo
Geschlecht	Mann	959	27.6%	8.0 %	4.4%	60.0%
	Frau	1'026	40.1%	6.5 %	7.0%	46.4%
	Gesamt	1'985	34.0%	7.2 %	5.8%	53.0%

		Person verfügt über ein öV-Abo				
		Total	Halbtax Abo	General Abo	anderes Abo	kein Abo
Geschlecht	Mann	873	29.9%	7.9 %	3.6%	58.6%
	Frau	927	40.5%	6.6 %	5.8%	47.1%
	Gesamt	1'800	35.3%	7.2 %	4.8%	52.7%

		Person verfügt über ein öV-Abo				
		Total	Halbtax Abo	General Abo	anderes Abo	kein Abo
Geschlecht	Mann	100.00%	40.6%	9.1 %	(2.5%)	47.8%
	Frau	100.00%	51.2%	7.0 %	(9.1%)	32.7%
	Gesamt	100.00%	46.4%	8.0 %	6.0%	39.6%

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Haushaltspersonen (Schweiz: 61600 / Graubünden: 1985 / MACU Raum: 1800 / Chur: 553)

Filter: Haushaltspersonen ab 16 Jahren

Anhang 3.1: Tägliches Verkehrsaufkommen im Inland nach Wochentagen

Schweiz	Wochentag			
	Total	Mo-Fr	Sa	So
Tagesdistanz (km)	37.3	36.5	44.2	34.0
Tagesunterwegszeit (min)	88.4	86.7	98.0	87.1
Tägliche Anzahl Wege	3.3	3.6	3.2	2.0
Tägliche Anzahl Etappen	4.9	5.4	4.7	3.0

Graubünden	Wochentag			
	Total	Mo-Fr	Sa	So
Tagesdistanz (km)	36.8	37.0	34.8	38.3
Tagesunterwegszeit (min)	97.3	93.6	96.0	119.0
Tägliche Anzahl Wege	3.3	3.6	3.0	2.1
Tägliche Anzahl Etappen	4.6	5.0	4.1	2.9

MACU Raum	Wochentag			
	Total	Mo-Fr	Sa	So
Tagesdistanz (km)	42.2	40.5	42.2	51.0
Tagesunterwegszeit (min)	97.4	92.9	96.8	121.8
Tägliche Anzahl Wege	3.5	3.8	3.2	1.9
Tägliche Anzahl Etappen	4.7	5.2	4.1	2.8

Stadt Chur	Wochentag			
	Total	Mo-Fr	Sa	So
Tagesdistanz (km)	34.9	33.5	37.8	41.0
Tagesunterwegszeit (min)	104.4	101.4	94.6	132.9
Tägliche Anzahl Wege	3.6	4.0	3.1	2.0
Tägliche Anzahl Etappen	5.1	5.5	4.4	3.4

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Zielpersonen (Schweiz: 33390 / Graubünden: 1098 / MACU Raum: 990 / Chur: 332)

Filter: Inlandetappen

Anhang 3.2: Häufigste Wegkombinationen nach Verkehrszweck

Schweiz	Wegkombination	Anteil
Kombination der Wegzwecke	Arbeit - Einkauf oder umgekehrt	10%
	Arbeit - Freizeit oder umgekehrt	22%
	Freizeit - Einkauf oder umgekehrt	23%
	Freizeit - Ausbildung oder umgekehrt	06%
	Freizeit - Service- und Begleitweg oder umgekehrt	02%

Graubünden	Wegkombination	Anteil
Kombination der Wegzwecke	Arbeit - Einkauf oder umgekehrt	10%
	Arbeit - Freizeit oder umgekehrt	24%
	Freizeit - Einkauf oder umgekehrt	23%
	Freizeit - Ausbildung oder umgekehrt	06%
	Freizeit - Service- und Begleitweg oder umgekehrt	(01%)

MACU Raum	Wegkombination	Anteil
Kombination der Wegzwecke	Arbeit - Einkauf oder umgekehrt	09%
	Arbeit - Freizeit oder umgekehrt	28%
	Freizeit - Einkauf oder umgekehrt	18%
	Freizeit - Ausbildung oder umgekehrt	05%
	Freizeit - Service- und Begleitweg oder umgekehrt	(02%)

Stadt Chur	Wegkombination	Anteil
Kombination der Wegzwecke	Arbeit - Einkauf oder umgekehrt	(08%)
	Arbeit - Freizeit oder umgekehrt	22%
	Freizeit - Einkauf oder umgekehrt	30%
	Freizeit - Ausbildung oder umgekehrt	(05%)
	Freizeit - Service- und Begleitweg oder umgekehrt	(01%)

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: mobile Zielpersonen (Schweiz: 29715 / Graubünden: 1006 / MACU Raum: 913 / Chur: 300)

Filter: mobile Zielpersonen, Inlandwege

Anhang 3.3: Etappendistanzen nach Verkehrsmittel

Schweiz		Distanz der Etappen							
		bis 0.2 km	0.2 bis 0.5 km	0.5 bis 1 km	1 bis 2 km	2 bis 3 km	3 bis 5 km	5 bis 10 km	> 10 km
Verkehrsmittel	zu Fuss	34.9%	26.8%	19.6%	9.8%	3.5%	3.1%	1.8%	0.5%
	Velo	3.7%	11.4%	25.2%	26.5%	13.2%	10.8%	5.8%	3.4%
	Mofa	(1.2%)	(4.8%)	17.0%	17.8%	16.9%	24.1%	10.4%	7.9%
	Kleinmotorrad	(1.8%)	2.9%	8.6%	19.4%	11.6%	19.7%	24.9%	11.1%
	Motorrad	(0.3%)	(1.3%)	4.7%	13.5%	6.8%	16.6%	24.3%	32.5%
	Auto	0.7%	2.8%	7.5%	11.0%	8.7%	14.8%	21.1%	33.4%
	Bahn	(0.1%)	(0.2%)	0.6%	1.6%	2.7%	8.1%	17.4%	69.2%
	Postauto	(0.0%)	(1.0%)	(1.6%)	10.1%	10.8%	21.0%	36.7%	18.7%
	Bus und Tram	0.5%	2.3%	11.0%	25.3%	19.3%	23.0%	14.8%	3.8%
	übrige	3.8%	7.5%	15.5%	12.7%	6.8%	12.6%	13.5%	27.6%
Total		16.2%	13.9%	14.0%	12.1%	7.1%	9.8%	11.0%	16.0%

Graubünden		Distanz der Etappen							
		bis 0.2 km	0.2 bis 0.5 km	0.5 bis 1 km	1 bis 2 km	2 bis 3 km	3 bis 5 km	5 bis 10 km	> 10 km
Verkehrsmittel	zu Fuss	30.7%	27.0%	20.3%	9.6%	3.9%	4.1%	3.5%	(1.0%)
	Velo	(3.7%)	12.9%	28.1%	21.5%	15.4%	(8.2%)	(6.9%)	(3.3%)
	Mofa	(0.0%)	(0.0%)	(29.1%)	(20.3%)	(50.5%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)
	Kleinmotorrad	(4.8%)	(0.0%)	(23.1%)	(15.5%)	(8.2%)	(16.4%)	(27.6%)	(4.3%)
	Motorrad	(0.0%)	(6.0%)	(0.0%)	(19.8%)	(0.0%)	(7.6%)	(28.5%)	(38.2%)
	Auto	(1.0%)	4.2%	9.6%	12.1%	9.7%	13.0%	19.4%	30.8%
	Bahn	(0.0%)	(0.0%)	(2.2%)	(0.7%)	(2.9%)	(3.9%)	(8.5%)	82.0%
	Postauto	(0.0%)	(0.0%)	(1.6%)	(7.8%)	(13.0%)	(20.9%)	(32.6%)	(24.0%)
	Bus und Tram	(0.7%)	(3.0%)	(13.5%)	32.0%	(12.6%)	(14.3%)	(16.0%)	(7.8%)
	übrige	(2.1%)	(6.8%)	(11.6%)	(16.4%)	(3.8%)	(11.3%)	(10.2%)	38.0%
Total		15.4%	15.5%	15.8%	11.9%	7.1%	8.3%	10.6%	15.4%

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Inlandetappen (Schweiz: 163870 / Graubünden: 5084)

Filter: Inlandetappen

Anhang 3.4: Mittlere Distanz pro Tag nach Geschlecht

Schweiz		Mittlere Tagesdistanz in km			
		Mo-Fr	Sa	So	Total
Geschlecht	Mann	44.6	48.1	36.1	43.9
	Frau	28.9	40.3	31.9	31.0
	Total	36.5	44.2	33.9	37.3

Graubünden		Mittlere Tagesdistanz in km			
		Mo-Fr	Sa	So	Total
Geschlecht	Mann	49.0	31.9	53.7	46.1
	Frau	26.5	38.8	23.5	27.8
	Total	37.0	34.8	38.3	36.8

MACU Raum		Mittlere Tagesdistanz in km			
		Mo-Fr	Sa	So	Total
Geschlecht	Mann	50.9	52.2	58.2	52.1
	Frau	30.0	30.7	42.4	31.7
	Total	40.5	42.2	51.0	42.2

Stadt Chur		Mittlere Tagesdistanz in km			
		Mo-Fr	Sa	So	Total
Geschlecht	Mann	39.5	(51.8)	(46.6)	41.7
	Frau	27.7	(26.0)	(36.2)	28.6
	Total	33.5	37.7	41.0	34.9

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Zielpersonen (Schweiz: 33390 / Graubünden: 1098 / MACU Raum: 990 / Chur: 322)

Filter: Inlandetappen

Anhang 3.5: Mittlere Tagesdistanzen und Wegzeiten wichtiger Verkehrszwecke

Mittlere Tagesdistanz km				
Verkehrszweck	Schweiz	Graubünden	MACU Raum	Stadt Chur
Arbeitswege	8.7	7.1	9.1	5.9
Ausbildungs- und Schulwege	1.5	1.8	2.1	0.7
Einkaufs- und Besorgungswege	4.3	4.8	3.0	2.2
Geschäftswege und Dienstreisen	3.2	3.4	5.1	4.1
Freizeitwege	16.6	16.1	19.3	16.9
Service- und Begleitwege	0.5	0.3	0.2	0.0
Andere	2.5	3.3	3.4	5.0
Total Tagesdistanz Inland	37.3	36.8	42.2	34.9

Schweiz		Mittlere Dauer der Wege in Min.			
		Total	Mo-Fr	Sa	So
Zweck des Weges	Arbeit	20.2	20.3	19.2	19.1
	Ausbildung	17.2	17.1	26.2	19.8
	Einkauf/Besorgungen	16.9	16.4	18.6	17.8
	Freizeit	34.7	30.8	38.0	45.3
	Total	27.0	24.4	31.0	43.0

Graubünden		Mittlere Dauer der Wege in Min.			
		Total	Mo-Fr	Sa	So
Zweck des Weges	Arbeit	16.4	16.3	10.8	(53.8)
	Ausbildung	17.2	16.7	(30.0)	(53.4)
	Einkauf/Besorgungen	18.4	19.3	15.7	(13.9)
	Freizeit	39.6	36.2	37.8	55.4
	Total	29.2	25.9	31.6	57.3

MACU Raum		Mittlere Dauer der Wege in Min.			
		Total	Mo-Fr	Sa	So
Zweck des Weges	Arbeit	17.0	17.0	15.7	(18.6)
	Ausbildung	17.1	16.8	.	(53.4)
	Einkauf/Besorgungen	14.3	14.9	12.1	(6.7)
	Freizeit	37.6	33.0	36.7	58.1
	Total	27.9	24.2	30.2	63.4

Stadt Chur		Mittlere Dauer der Wege in Min.			
		Total	Mo-Fr	Sa	So
Zweck des Weges	Arbeit	14.3	14.4	(10.7)	(12.5)
	Ausbildung	14.0	14.0	.	(15.0)
	Einkauf/Besorgungen	15.0	15.4	13.2	.
	Freizeit	40.6	37.2	32.5	63.2
	Total	28.8	25.6	30.3	65.5

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Inlandwege (Schweiz: 108880 / Graubünden: 3684 / MACU Raum: 3400 / Chur: 1141)

Filter: Inlandwege

Anhang 3.6: Mittlere Unterwegszeit pro Tag nach Geschlecht

Schweiz		Mittlere Unterwegszeit in Min.			
		Mo-Fr	Sa	So	Total
Geschlecht	Mann	95.2	103.5	92.8	96.1
	Frau	78.7	92.6	81.6	81.1
	Total	86.7	98.0	87.1	88.4

Graubünden		Mittlere Unterwegszeit in Min.			
		Mo-Fr	Sa	So	Total
Geschlecht	Mann	102.7	96.1	156.1	108.1
	Frau	85.7	95.8	83.5	86.8
	Total	93.6	96.0	119.1	97.3

MACU Raum		Mittlere Unterwegszeit in Min.			
		Mo-Fr	Sa	So	Total
Geschlecht	Mann	100.5	111.7	139.5	107.8
	Frau	85.3	79.9	100.4	86.5
	Total	92.9	96.8	121.8	97.4

Stadt Chur		Mittlere Unterwegszeit in Min.			
		Mo-Fr	Sa	So	Total
Geschlecht	Mann	102.9	130.7	(139.8)	110.4
	Frau	100.0	(64.4)	(127.0)	98.8
	Total	101.4	94.6	132.9	104.4

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Zielpersonen (Schweiz: 33390 / Graubünden: 1098 / MACU Raum: 990 / Chur: 322)

Filter: Inlandetappen

Anhang 4.1: Modalsplit

Schweiz		Tagesdistanz in km			
		Total	Mo-Fr	Sa	So
Verkehrsmittel	zu Fuss	2.1	2.0	2.1	2.3
	Velo	0.8	0.8	0.6	0.6
	Langsamverkehr	2.8	2.8	2.7	2.9
	Mofa	0.1	0.1	0.0	0.0
	Kleinmotorrad	0.2	0.2	0.2	0.1
	Motorrad	0.4	0.4	0.6	0.6
	Auto als Fahrer	17.9	18.8	19.0	12.6
	Auto als Mitfahrer	7.0	4.8	13.6	11.4
	motorisierter Individualverkehr	25.6	24.2	33.5	24.7
	Bahn	6.0	6.5	5.0	4.6
	Postauto	0.2	0.2	0.1	0.1
	Tram und Bus	1.5	1.6	1.6	0.7
	öffentlicher Verkehr	7.6	8.2	6.7	5.4
	Übrige Verkehrsmittel	1.2	1.2	1.3	1.0

Graubünden		Tagesdistanz in km			
		Total	Mo-Fr	Sa	So
Verkehrsmittel	zu Fuss	2.7	2.4	3.0	4.2
	Velo	0.8	0.7	1.1	0.4
	Langsamverkehr	3.4	3.1	4.1	4.6
	Mofa	0.0	0.0	0.0	0.1
	Kleinmotorrad	0.1	0.1	0.1	0.0
	Motorrad	0.3	0.4	0.0	0.0
	Auto als Fahrer	16.3	17.4	13.1	14.6
	Auto als Mitfahrer	8.0	6.5	11.6	11.6
	motorisierter Individualverkehr	24.7	24.4	24.8	26.3
	Bahn	5.4	6.3	2.1	4.6
	Postauto	0.6	0.6	0.1	1.0
	Tram und Bus	0.9	1.2	0.3	0.2
	öffentlicher Verkehr	6.8	8.1	2.5	5.8
	Übrige Verkehrsmittel	1.8	1.4	3.4	1.7

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Zielpersonen (Schweiz: 33390/ Graubünden: 1098)

Filter: Inlandetappen

MACU Raum		Tagesdistanz in km			
		Total	Mo-Fr	Sa	So
Verkehrsmittel	zu Fuss	2.5	2.3	2.1	3.8
	Velo	1.0	1.0	1.6	0.6
	Langsamverkehr	3.5	3.2	3.7	4.4
	Mofa	0.0	0.0	0.0	0.0
	Kleinmotorrad	0.1	0.2	0.0	0.0
	Motorrad	0.4	0.5	0.0	0.0
	Auto als Fahrer	20.4	20.3	22.4	19.1
	Auto als Mitfahrer	8.1	6.3	6.7	19.0
	motorisierter Individualverkehr	29.0	27.3	29.1	38.2
	Bahn	6.1	6.5	3.9	6.2
	Postauto	0.6	0.7	0.1	0.4
	Tram und Bus	1.0	1.3	0.2	0.2
	öffentlicher Verkehr	7.8	8.6	4.2	6.7
	Übrige Verkehrsmittel	1.9	1.4	5.1	1.7

Stadt Chur		Tagesdistanz in km			
		Total	Mo-Fr	Sa	So
Verkehrsmittel	zu Fuss	3.2	2.9	2.2	5.5
	Velo	1.8	1.5	5.2	0.3
	Langsamverkehr	4.9	4.4	7.4	5.8
	Mofa	0.0	0.0	0.1	0.2
	Kleinmotorrad	0.1	0.2	0.0	0.0
	Motorrad	0.0	0.1	0.0	0.0
	Auto als Fahrer	11.3	11.7	14.0	6.2
	Auto als Mitfahrer	6.2	5.4	3.1	14.0
	motorisierter Individualverkehr	17.7	17.4	17.2	20.3
	Bahn	9.8	8.6	12.4	14.4
	Postauto	0.2	0.3	0.0	0.0
	Tram und Bus	1.7	2.1	0.7	0.3
	öffentlicher Verkehr	11.7	10.9	13.1	14.8
	Übrige Verkehrsmittel	0.6	0.7	0.0	0.1

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Zielpersonen (MACU Raum: 990 / Chur: 322)

Filter: Inlandetappen

Anhang 4.2: Mittlere Geschwindigkeiten der Landverkehrsmittel

Verkehrsmittel	Mittlere Geschwindigkeit in km/h			
	Schweiz	Graubünden	MACU Raum	Stadt Chur
Geschwindigkeit zu Fuss	4.4	4.5	4.5	4.7
Geschwindigkeit Velo	11.9	10.4	10.0	9.4
Geschwindigkeit Mofa	18.1	(13.0)	(14.0)	(12.9)
Geschwindigkeit Kleinmotorrad	24.1	(16.8)	(24.2)	(22.1)
Geschwindigkeit Motorrad	36.0	(36.0)	(36.0)	(17.3)
Geschwindigkeit Auto	39.0	37.8	41.6	33.7
Geschwindigkeit Bahn	66.2	63.3	65.8	(70.4)
Geschwindigkeit Postauto	30.4	(30.6)	(30.5)	(25.4)
Geschwindigkeit (Tram) und Bus	20.3	21.0	23.6	17.2
Geschwindigkeit übrige Verkehrsmittel	23.7	19.8	(19.9)	(17.5)

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Zielpersonen, die entsprechendes Verkehrsmittel benützt haben (Schweiz: 33390 / Graubünden: 1098 / MACU Raum: 990 / Chur: 322)

Filter: Inlandetappen

Anhang 4.3: Besetzungsgrad der Autos bei wichtigen Verkehrszwecken

Schweiz	Besetzungsgrad der Autos			
	Mo-Fr	Sa	So	Total
Arbeit	1.11	1.12	1.12	1.11
Einkauf / Besorgungen	1.55	1.83	2.07	1.63
Freizeit	1.74	2.11	2.21	1.92
Total	1.42	1.95	2.10	1.57

Graubünden	Besetzungsgrad der Autos			
	Mo-Fr	Sa	So	Total
Arbeit	1.24	(1.11)	(1.76)	1.24
Einkauf / Besorgungen	1.87	1.37	(1.66)	1.85
Freizeit	1.77	1.76	3.18	2.13
Total	1.54	1.57	2.93	1.70

MACU Raum	Besetzungsgrad der Autos			
	Mo-Fr	Sa	So	Total
Arbeit	1.27	(1.19)	(1.00)	1.26
Einkauf / Besorgungen	1.91	(1.43)	(2.00)	1.87
Freizeit	1.79	1.69	3.26	2.18
Total	1.55	1.53	3.03	1.74

Stadt Chur	Besetzungsgrad der Autos			
	Mo-Fr	Sa	So	Total
Arbeit	1.30	.	.	1.30
Einkauf / Besorgungen	1.68	(1.12)	.	1.56
Freizeit	1.94	(1.37)	(3.25)	1.91
Total	1.54	1.34	(2.92)	1.60

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Inlandetappen (Schweiz: 43376 / Graubünden: 1296 / MACU Raum: 1245 / Chur: 294)

Filter: Inlandetappen, Selbstfahrer Auto

Anhang 4.4: Etappen mit dem ÖV bei wichtigen Verkehrszwecken

Schweiz	Etappen mit Verkehrsmitteln des öV				
	Bahn	Postauto	Bus	Tram	ÖV Total
Arbeit	5.8%	0.5%	6.1%	2.8%	15.2%
Einkauf / Besorgungen	1.6%	0.2%	4.0%	2.2%	8.0%
Freizeit	3.1%	0.3%	3.6%	2.1%	9.0%
Total	3.9%	0.4%	4.9%	2.3%	11.5%

Graubünden	Etappen mit Verkehrsmitteln des öV				
	Bahn	Postauto	Bus	Tram	ÖV Total
Arbeit	3.1%	(1.4%)	3.0%	(0.1%)	7.7%
Einkauf / Besorgungen	(1.1%)	(0.2%)	3.4%	(0.0%)	4.7%
Freizeit	1.5%	1.4%	1.7%	(0.3%)	5.0%
Total	2.7%	1.3%	2.9%	(0.3%)	7.3%

MACU Raum	Etappen mit Verkehrsmitteln des öV				
	Bahn	Postauto	Bus	Tram	ÖV Total
Arbeit	3.3%	(2.1%)	3.8%	(0.2%)	9.4%
Einkauf / Besorgungen	(1.3%)	(0.3%)	3.2%	(0.0%)	4.8%
Freizeit	2.0%	1.2%	1.4%	0.2%	4.8%
Total	2.9%	1.4%	2.8%	(0.3%)	7.4%

Stadt Chur	Etappen mit Verkehrsmitteln des öV				
	Bahn	Postauto	Bus	Tram	ÖV Total
Arbeit	(3.3%)	(0.3%)	8.5%	(0.4%)	12.5%
Einkauf / Besorgungen	(0.5%)	(0.2%)	(5.9%)	(0.0%)	6.6%
Freizeit	(1.9%)	(0.7%)	(3.3%)	(0.4%)	6.3%
Total	2.5%	(0.4%)	5.8%	(0.5%)	9.2%

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Inlandetappen (Schweiz: 163870 / Graubünden: 5084 / MACU Raum: 4628 / Chur: 1634)

Filter: Inlandetappen

Anhang 4.5: Fuss- und Veloetappen bei wichtigen Verkehrszwecken

Schweiz	<u>Etappen mit dem Langsamverkehr</u>	
	zu Fuss	Velo
Arbeit	38.6%	5.6%
Einkauf / Besorgungen	48.4%	4.9%
Freizeit	47.0%	4.8%
Total	44.9%	5.3%

Graubünden	<u>Etappen mit dem Langsamverkehr</u>	
	zu Fuss	Velo
Arbeit	39.5%	6.7%
Einkauf / Besorgungen	50.5%	6.6%
Freizeit	50.7%	4.1%
Total	48.0%	5.9%

MACU Raum	<u>Etappen mit dem Langsamverkehr</u>	
	zu Fuss	Velo
Arbeit	32.1%	9.6%
Einkauf / Besorgungen	53.3%	10.5%
Freizeit	45.7%	7.0%
Total	44.3%	8.4%

Stadt Chur	<u>Etappen mit dem Langsamverkehr</u>	
	zu Fuss	Velo
Arbeit	37.4%	19.6%
Einkauf / Besorgungen	60.1%	14.6%
Freizeit	48.6%	9.1%
Total	49.7%	12.6%

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Inlandetappen (Schweiz: 163870 / Graubünden: 5084 / MACU Raum: 4628 / Chur: 1634)

Filter: Inlandetappen

Anhang 5.1: Tagesdistanz und Wegzeit aller Verkehrszwecke

Verkehrszweck	Mittlere Tagesdistanz [km]			
	Schweiz	Graubünden	MACU Raum	Stadt Chur
Arbeitswege	8.7	7.1	9.1	5.9
Ausbildungs- und Schulwege	1.5	1.8	2.1	0.7
Einkaufs- und Besorgungswege	4.3	4.8	3.0	2.2
Geschäftswege und Dienstfahrten	3.2	3.4	5.1	4.1
Freizeitwege	16.6	16.1	19.3	16.9
Service- und Begleitwege	0.5	0.3	0.2	0.0
Andere	2.5	3.3	3.4	5.0
Total Tagesdistanz Inland	37.3	36.8	42.2	34.9

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Zielpersonen (Schweiz: 33390 / Graubünden: 1098 / MACU Raum: 990 / Chur: 322)

Filter: Inlandwege

Verkehrszweck	Mittlere Wegzeit [Min.]			
	Schweiz	Graubünden	MACU Raum	Stadt Chur
Arbeitswege	16.8	16.2	16.9	15.3
Ausbildungs- und Schulwege	5.3	5.5	6.1	5.0
Einkaufs- und Besorgungswege	12.9	12.7	10.0	13.6
Geschäftswege und Dienstfahrten	6.1	6.3	9.2	10.4
Freizeitwege	50.2	58.3	57.5	62.2
Service- und Begleitwege	1.0	0.5	0.6	0.1
Andere	5.2	7.2	6.5	10.8
Total Wegzeit Inland	97.5	106.6	106.8	117.4

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Zielpersonen (Schweiz: 33390 / Graubünden: 1098 / MACU Raum: 990 / Chur: 322)

Filter: Inlandwege

Anhang 5.2: Arbeitswege (Distanzen / Zeiten / Verkehrsmittelwahl)

Anzahl Wege / Distanz pro Weg / Zeit pro Weg

Kenngrößen	Schweiz			Graubünden			MACU Raum			Stadt Chur		
	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau
Werktag												
Anzahl Wege pro Werktag	1.8	2.0	1.5	1.9	2.3	1.5	1.9	2.1	1.5	1.9	2.0	1.8
Distanz pro Weg (km)	11.9	13.0	9.9	8.3	9.3	6.6	10.6	11.5	8.7	6.3	7.4	4.7
Zeit pro Weg (Min)	22.3	22.8	21.5	18.2	18.7	17.2	19.4	19.6	19.1	17.0	14.5	20.7

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis Anzahl Wege: Zielpersonen (Schweiz: 11954 / Graubünden: 413 / MACU Raum: 382 / Chur: 125)

Filter Anzahl Wege: Erwerbstätige an Werktagen, Inlandwege

Basis Distanz und Wegzeit: Inlandwege (Schweiz: 20887 / Graubünden: 806 / MACU Raum: 721 / Chur: 232)

Filter Distanz und Wegzeit: Erwerbstätige auf Arbeitswegen an Werktagen, Inlandwege

Verkehrsmittelwahl im Arbeitsverkehr

Verkehrsmittel	Schweiz			Graubünden			MACU Raum			Stadt Chur		
	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau
zu Fuss	38.6%	35.4%	43.6%	39.3%	35.5%	46.5%	32.8%	30.3%	37.3%	36.5%	28.6%	46.3%
Velo	5.3%	5.4%	5.2%	6.8%	5.9%	8.5%	9.7%	8.5%	11.9%	20.6%	21.2%	(19.7%)
Mofa	0.2%	0.2%	0.2%	(0.2%)	(0.3%)	(0.0%)	(0.2%)	(0.4%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)
Motorrad	2.1%	3.0%	0.6%	(0.9%)	(1.0%)	(0.8%)	(1.6%)	(1.8%)	(1.1%)	(3.9%)	(4.6%)	(3.0%)
Auto	38.5%	42.2%	32.8%	43.2%	48.3%	33.3%	45.8%	51.1%	36.1%	27.5%	37.0%	(15.8%)
Bahn	5.7%	5.9%	5.3%	3.1%	(3.7%)	(2.0%)	3.5%	(3.8%)	(3.0%)	(3.5%)	(4.1%)	(2.7%)
Postauto	0.4%	0.3%	0.5%	(1.4%)	(0.9%)	(2.4%)	(2.1%)	(1.3%)	(3.7%)	(0.3%)	(0.3%)	(0.3%)
Bus und Tram	8.6%	6.8%	11.5%	2.9%	(1.4%)	(5.7%)	3.8%	(2.4%)	(6.3%)	(7.6%)	(3.8%)	(12.2%)
andere	0.6%	0.8%	0.4%	(2.3%)	(3.1%)	(0.8%)	(0.5%)	(0.4%)	(0.5%)	(0.2%)	(0.4%)	(0.0%)
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Inlandetappen (Schweiz: 33299 / Graubünden: 1114 / MACU Raum: 986 / Chur: 327)

Filter: Erwerbstätige auf Arbeitswegen an Werktagen, Inlandetappen

Anhang 5.3: Einkaufswege (Distanzen / Zeiten / Verkehrsmittelwahl)

Anzahl Wege / Distanz pro Weg / Zeit pro Weg

Einkaufswege	Schweiz				Graubünden				MACU Raum				Stadt Chur			
	Total	Mo-Fr	Sa	So	Total	Mo-Fr	Sa	So	Total	Mo-Fr	Sa	So	Total	Mo-Fr	Sa	So
Anzahl Wege pro Tag	0.7	0.7	1.0	0.1	0.6	0.6	0.8	0.1	0.6	0.7	0.8	0.0	0.8	0.9	1.1	0.0
Distanz pro Weg (km)	6.2	5.8	7.1	8.3	8.7	9.9	5.4	(3.8)	5.2	5.8	3.4	(1.0)	3.2	3.3	2.9	.
Zeit pro Weg (Min)	19.6	18.5	22.9	19.8	22.3	23.6	19.0	(16.9)	17.1	17.8	14.8	(7.0)	18.1	18.5	16.7	.

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis Anzahl Wege: Zielpersonen (Schweiz: 33390 / Graubünden: 1098 / MACU Raum: 990 / Chur: 322)

Filter Anzahl Wege: Inlandwege

Basis Distanz und Wegzeit: Inlandwege (Schweiz: 18006 / Graubünden: 542 / MACU Raum: 492 / Chur: 216)

Filter Distanz und Wegzeit: Einkaufswege, Inlandwege

Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr

Verkehrsmittel	Schweiz			Graubünden			MACU Raum			Stadt Chur		
	Total	LM	KG	Total	LM	KG	Total	LM	KG	Total	LM	KG
zu Fuss	53.2%	54.1%	49.2%	52.0%	61.8%	(21.6%)	54.7%	58.8%	(47.5%)	60.6%	59.6%	(57.9%)
Velo	5.9%	6.7%	4.0%	8.4%	(8.4%)	(7.1%)	13.1%	13.3%	(6.5%)	(18.3%)	(22.1%)	(11.0%)
Mofa	0.3%	0.2%	0.9%	(0.4%)	(0.6%)	(0.0%)	(0.5%)	(0.8%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)
Motorrad	0.6%	0.4%	1.5%	(0.8%)	(1.3%)	(0.0%)	1.2%	1.8%	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)
Auto	39.5%	38.0%	43.6%	36.8%	26.2%	71.4%	30.3%	25.5%	(46.0%)	20.3%	(18.4%)	(31.1%)
Bahn	0.1%	0.0%	0.2%	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)
Postauto	0.0%	0.0%	0.0%	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)
Bus und Tram	0.5%	0.5%	0.5%	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)
andere	0.1%	0.2%	0.1%	(1.6%)	(1.7%)	(0.0%)	(0.3%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.7%)	(0.0%)	(0.0%)
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

LM: Lebensmitteleinkauf / KG: Konsumgütereneinkauf

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Inlandetappen (Schweiz: 12031 / Graubünden: 395 / MACU Raum: 351 / Chur: 160)

Filter: Einkaufsetappen an Werktagen und Samstagen, Inlandetappen

Anhang 5.4: Freizeitwege (Distanzen / Zeiten / Verkehrsmittelwahl)

Anzahl Wege / Distanz pro Weg / Zeit pro Weg

Freizeitwege	Schweiz				Graubünden				MACU Raum				Stadt Chur			
	Total	Mo-Fr	Sa	So	Total	Mo-Fr	Sa	So	Total	Mo-Fr	Sa	So	Total	Mo-Fr	Sa	So
Anzahl Wege pro Tag	1.3	1.2	1.7	1.6	1.4	1.3	1.7	1.8	1.4	1.3	1.9	1.6	1.4	1.3	1.7	1.8
Distanz pro Weg (km)	12.4	10.3	16.3	15.9	11.6	9.6	13.5	17.1	13.4	10.8	15.2	22.6	12.0	10.9	11.9	16.7
Zeit pro Weg (Min)	37.4	33.5	41.0	48.0	42.0	38.4	40.0	59.0	40.0	35.3	38.5	61.6	44.0	39.3	35.0	73.2

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis Anzahl Wege: Zielpersonen (Schweiz: 33390 / Graubünden: 1098 / MACU Raum: 990 / Chur: 322)

Filter Anzahl Wege: Inlandwege

Basis Distanz und Wegzeit: Inlandwege (Schweiz: 45434 / Graubünden: 1571 / MACU Raum: 1437 / Chur: 479)

Filter Distanz und Wegzeit: Freizeitwege, Inlandwege

Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr

Verkehrsmittel	Schweiz				Graubünden				MACU Raum				Stadt Chur			
	Total	Mo-Fr	Sa	So	Total	Mo-Fr	Sa	So	Total	Mo-Fr	Sa	So	Total	Mo-Fr	Sa	So
zu Fuss	47.0%	47.8%	44.7%	46.8%	50.7%	50.5%	49.5%	52.9%	45.7%	46.2%	43.0%	46.4%	48.6%	48.1%	44.9%	53.3%
Velo	4.8%	5.4%	4.1%	3.7%	4.1%	4.4%	(4.9%)	(2.4%)	7.0%	7.1%	(7.6%)	(6.0%)	9.1%	8.4%	(17.6%)	(4.8%)
Mofa	0.3%	0.3%	0.2%	0.2%	(0.1%)	(0.1%)	(0.0%)	(0.4%)	(0.2%)	(0.1%)	(0.0%)	(0.6%)	(0.3%)	(0.0%)	(0.0%)	(1.8%)
Motorrad	1.0%	1.0%	1.1%	1.0%	(1.1%)	(1.3%)	(1.1%)	(0.0%)	(1.2%)	(1.8%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.8%)	(1.1%)	(0.0%)	(0.0%)
Auto	36.3%	34.7%	39.7%	38.5%	36.4%	35.7%	38.3%	36.6%	39.4%	37.6%	43.1%	42.6%	33.5%	34.4%	31.4%	31.9%
Bahn	3.1%	3.0%	3.2%	3.2%	1.5%	1.8%	(1.2%)	(1.1%)	2.0%	2.2%	(2.0%)	(1.1%)	(1.9%)	(2.1%)	(1.0%)	(1.8%)
Postauto	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	1.4%	(1.6%)	(0.6%)	(1.6%)	(1.2%)	(1.6%)	(0.5%)	(0.0%)	(0.7%)	(1.0%)	(0.0%)	(0.0%)
Bus + Tram	5.6%	6.1%	5.2%	4.4%	2.1%	2.3%	(2.0%)	(1.2%)	1.7%	(1.8%)	(1.6%)	(1.3%)	(3.7%)	(3.3%)	(5.1%)	(4.2%)
andere	1.5%	1.4%	1.5%	1.9%	2.6%	(2.3%)	(2.5%)	(3.8%)	(1.7%)	(1.5%)	(2.2%)	(2.1%)	(1.4%)	(1.5%)	(0.0%)	(2.2%)
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Inlandetappen (Schweiz: 66318 / Graubünden: 2114 / MACU Raum: 1929 / Chur: 677)

Filter: Freizeitwege, Inlandwege

Anhang 5.5: Freizeitaktivitäten nach Wochentagen

Schweiz Freizeitaktivität	Wochentag			
	Total	Mo-Fr	Sa	So
Besuch	21.5%	20.4%	24.7%	22.5%
Gastronomiebesuch	21.7%	23.1%	22.3%	15.1%
Nicht sportliche Aussenaktivitäten	19.6%	18.2%	16.8%	28.3%
Aktiver Sport	11.9%	12.7%	9.4%	11.1%
Passiver Sport	0.4%	0.3%	1.0%	0.6%
Medizin, Wellness	0.6%	0.8%	0.4%	0.1%
Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen	5.8%	5.0%	8.7%	6.0%
Vereine	0.8%	0.8%	1.2%	0.2%
Ausflug, Ferien	0.6%	0.4%	0.6%	1.0%
Einkaufsbummel	0.9%	0.9%	1.6%	0.3%
Kirche, Friedhof	1.8%	1.1%	1.3%	5.1%
Mehrere Aktivitäten	0.4%	0.3%	0.5%	0.7%

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Inlandwege (Schweiz: 29124)

Filter: Inlandwege, Freizeitwege (Hinwege und Wege von zu Hause nach Hause)

Graubünden Freizeitaktivität	Wochentag			
	Total	Mo-Fr	Sa	So
Besuch	16.3%	16.7%	18.8%	(11.7%)
Gastronomiebesuch	20.5%	21.4%	22.8%	(14.3%)
Nicht sportliche Aussenaktivitäten	25.2%	20.5%	28.1%	41.6%
Aktiver Sport	12.2%	14.3%	(7.3%)	(9.6%)
Passiver Sport	(0.1%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.7%)
Medizin, Wellness	(0,4%)	(0,6%)	(0,0%)	(0,0%)
Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen	3.2%	(2,3%)	(7,5%)	(1,8%)
Vereine	(0,7%)	(0,6%)	(1,0%)	(0,7%)
Ausflug, Ferien	(0,4%)	(0,0%)	(0,5%)	(1,7%)
Einkaufsbummel	(0,7%)	(0,8%)	(0,7%)	(0,2%)
Kirche, Friedhof	(1,7%)	(0,7%)	(0,6%)	(7,6%)
Mehrere Aktivitäten	(0,6%)	(0,1%)	(1,9%)	(1,2%)

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Inlandetappen (Graubünden: 1041)

Filter: Freizeitwege, Inlandwege

MACU Raum Freizeitaktivität	Wochentag			
	Total	Mo-Fr	Sa	So
Besuch	16.9%	16.5%	21.5%	(14,0%)
Gastronomiebesuch	21.6%	23.3%	(20,0%)	(15,8%)
Nicht sportliche Aussenaktivitäten	20.3%	16.3%	21.5%	36.3%
Aktiver Sport	13.0%	14.2%	(9,2%)	(12,1%)
Passiver Sport	(0,4%)	(0,2%)	(0,0%)	(1,6%)
Medizin, Wellness	(0,4%)	(0,6%)	(0,0%)	(0,0%)
Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen	4.4%	(3,9%)	(7,6%)	(2,9%)
Vereine	(0,9%)	(1,0%)	(1,2%)	(0,0%)
Ausflug, Ferien	(0,4%)	(0,1%)	(0,9%)	(1,3%)
Einkaufsbummel	(0,8%)	(0,8%)	(1,2%)	(0,3%)
Kirche, Friedhof	(1,9%)	(1,3%)	(1,0%)	(5,3%)
Mehrere Aktivitäten	(0,1%)	(0,1%)	(0,0%)	(0,5%)

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Inlandetappen (MACU Raum: 953)

Filter: Freizeitwege, Inlandwege

Stadt Chur Freizeitaktivität	Wochentag			
	Total	Mo-Fr	Sa	So
Besuch	16.4%	15.9%	(20,9%)	(14,3%)
Gastronomiebesuch	19.4%	19.7%	(20,9%)	(16,5%)
Nicht sportliche Aussenaktivitäten	22.4%	20.1%	(22,8%)	32,4%
Aktiver Sport	12.7%	15.6%	(8,0%)	(4,1%)
Passiver Sport	(0,6%)	(0,0%)	(0,0%)	(4,0%)
Medizin, Wellness	(0,4%)	(0,5%)	(0,0%)	(0,0%)
Kulturveranstaltungen, Freizeitanlagen	(5,4%)	(4,4%)	(8,4%)	(7,6%)
Vereine	(1,2%)	(1,7%)	(0,0%)	(0,0%)
Ausflug, Ferien	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)
Einkaufsbummel	(2,5%)	(2,3%)	(5,1%)	(1,1%)
Kirche, Friedhof	(1,6%)	(1,1%)	(0,0%)	(5,5%)
Mehrere Aktivitäten	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Inlandetappen (Stadt Chur: 325)

Filter: Freizeitwege, Inlandwege

Anhang 5.6: Geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten nach Verkehrsmittel

Verkehrsmittel	Schweiz			Graubünden			MACU Raum			Stadt Chur		
	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau
zu Fuss	22.8%	21.0%	29.4%	28.8%	29.4%	(22,6%)	29.0%	29.4%	(21,2%)	(42,4%)	(41,6%)	(62,5%)
Velo	2.7%	2.0%	5.4%	(3,1%)	(3,4%)	(0,0%)	(3,5%)	(3,7%)	(0,0%)	(6,8%)	(7,1%)	(0,0%)
Mofa	0.2%	0.2%	0.3%	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)
Motorrad	1.3%	1.6%	0.3%	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)
Auto	60.8%	63.4%	50.8%	49.2%	47.2%	(71,0%)	46.6%	45.6%	(66,1%)	(30,1%)	(31,3%)	(0,0%)
Bahn	4.2%	3.9%	5.6%	(5,4%)	(5,5%)	(4,3%)	(4,3%)	(4,1%)	(8,5%)	(0,9%)	(0,0%)	(25,0%)
Postauto	0.1%	0.1%	0.1%	(0,8%)	(0,8%)	(0,0%)	(0,9%)	(0,9%)	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)
Bus und Tram	3.9%	3.3%	6.4%	(6,1%)	(6,5%)	(2,2%)	(6,0%)	(6,1%)	(4,2%)	(9,4%)	(9,3%)	(12,5%)
andere	4.0%	4.6%	1.7%	(6,6%)	(7,2%)	(0,0%)	(9,7%)	(10,2%)	(0,0%)	(10,4%)	(10,8%)	(0,0%)
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Inlandetappen (Schweiz: 4622 / Graubünden: 160 / MACU Raum: 159 / Chur: 72)

Filter: Erwerbstätige auf Geschäftswegen und Dienstfahrten an Werktagen, Inlandwege

Anhang 6: Verkehrsmittelbenutzung junger Erwachsener

Altersgruppe	Verkehrsmittel	Anzahl Etappen pro Tag			
		Schweiz	Graubünden	MACU Raum	Stadt Chur
18-24 Jahre	zu Fuss	3.0	2.7	2.8	(3.9)
	Velo	0.3	0.3	0.5	(0,6)
	Mofa und Motorrad	0.2	0.3	0.4	(0,5)
	Auto	1.8	1.8	2.1	(1,1)
	Bahn	0.6	0.5	0.4	(0,3)
	Postauto	0.0	0.1	0.1	(0,0)
	Tram und Bus	0.8	0.4	0.4	(1,0)
25-29 Jahre	zu Fuss	2.5	2.5	1.8	(1,4)
	Velo	0.2	0.3	0.5	(1,2)
	Mofa	0.1	0.0	0.0	(0,0)
	Auto	2.1	2.6	2.8	(2,2)
	Bahn	0.3	0.4	0.3	(0,4)
	Postauto	0.0	0.1	0.1	(0,0)
	Tram und Bus	0.5	0.1	0.1	(0,2)
Total	zu Fuss	2.8	2.6	2.4	(2,9)
	Velo	0.3	0.3	0.5	(0,9)
	Mofa	0.1	0.2	0.2	(0,3)
	Auto	1.9	2.1	2.4	(1,6)
	Bahn	0.4	0.5	0.4	(0,3)
	Postauto	0.0	0.1	0.1	(0,0)
	Tram und Bus	0.7	0.3	0.3	(0,6)

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Zielpersonen (Schweiz: 2952 / Graubünden: 97 / MACU Raum: 91 / Chur: 31)

Filter: Zielpersonen zwischen 18 und 29 Jahre alt an Werktagen, Inlandetappen

Anhang 7: Lange Reisen (Reisen mit mindestens einer Übernachtung)

Altersgruppe	Distanz der Reise in km							
	Schweiz		Graubünden		MACU Raum		Stadt Chur	
	Ausland	Inland	Ausland	Inland	Ausland	Inland	Ausland	Inland
6-17 Jahre	2'746	216	(1'772)	(209)	(1'724)	(233)	(1'565)	(279)
18-25 Jahre	3'452	346	(4'562)	(143)	(3'196)	(162)	(2'840)	(163)
26-45 Jahre	3'140	291	1'820	295	3'597	(215)	(2'938)	(283)
46-65 Jahre	2'923	366	2'774	239	(2'488)	274	(1'838)	(261)
66 und mehr	2'777	414	(1'920)	(289)	(2'695)	(256)	(2'628)	(260)
Total	3'017	310	2'465	235	2'851	233	2'458	246
alle Männer	2'985	326	3'475	211	3'317	233	(3'185)	(271)
alle Frauen	3'054	294	1'344	258	2'279	233	(1'801)	(221)
Total	3'017	310	2'465	235	2'851	233	2'458	246

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Reisen mit Übernachtung (Schweiz: 6608 / Graubünden: 241 / MACU Raum: 209 / Chur: 92)

Filter: Ausgewählte Reisen mit Übernachtung mit gültigen Angaben zu deren Distanz und mit gültiger Geokodierung (Zielort)

Anhang 8: Jahresmobilität nach Verkehrsmittel und Verkehrszweck

Jahresmobilität Verkehrsmittel	Schweiz		Graubünden	
	km/Jahr	%	km/Jahr	%
Jahresdistanz nach Verkehrsmittel (ohne Flugzeug)	14'519	100%	14'515	100%
Hauptverkehrsmittel zu Fuss	493	3%	716	5%
Hauptverkehrsmittel Velo	263	2%	238	2%
Hauptverkehrsmittel Mofa	20	0%	7	0%
Hauptverkehrsmittel Motorrad und Kleinmotorrad	225	2%	134	1%
Hauptverkehrsmittel Auto	10'058	69%	10'176	70%
Hauptverkehrsmittel Bahn	2'684	18%	2'670	18%
Hauptverkehrsmittel Postauto	49	0%	165	1%
Hauptverkehrsmittel Tram und Bus sowie sonstiger ÖV	727	5%	409	3%
Jahresdistanz nach Verkehrsmittel (Zusammenzug)				
Hauptverkehrsmittel LV	756	5%	954	6%
Hauptverkehrsmittel MIV	10'303	69%	10'317	68%
Hauptverkehrsmittel ÖV	3'460	23%	3'244	21%
Hauptverkehrsmittel übrige Verkehrsmittel	443	3%	672	4%
Jahresdistanz nach Verkehrszweck				
Arbeitswege	3'293	20%	2'638	17%
Ausbildungs- und Schulwege	542	3%	654	4%
Einkaufs- und Besorgungswege	1'835	11%	1'752	12%
Geschäftswege und Dienstfahrten	1'227	7%	1'318	9%
Freizeitwege	6'868	41%	6'855	45%
Service- und Begleitwege	192	1%	123	1%
Andere	2'831	17%	1'847	12%

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Zielpersonen (Schweiz: 33390 / Graubünden: 1098)

Filter: keiner

Anhang 9.1: Meinung zu aktuellen verkehrspolitischen Fragen

Meinungen zu:		Schweiz			Graubünden		
		Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau
Einführung von Tunnelgebühren	Keine Angabe	6.5%	3.7%	9.2%	(3,5%)	(3,4%)	(3,6%)
	Bin dafür	40.6%	42.5%	38.8%	40.4%	(38,1%)	(42,8%)
	Unter Umständen dafür	12.5%	12.2%	12.7%	(15,0%)	(15,7%)	(14,2%)
	Bin dagegen	40.4%	41.6%	39.3%	41.1%	(42,8%)	(39,4%)
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Einführung von Roadpricing In Stadtzentren	Keine Angabe	6.7%	4.2%	9.1%	(4,9%)	(6,4%)	(3,3%)
	Bin dafür	23.0%	24.8%	21.3%	(32,2%)	(34,8%)	(29,4%)
	Unter Umständen dafür	10.6%	10.8%	10.3%	(6,5%)	(6,6%)	(6,5%)
	Bin dagegen	59.7%	60.2%	59.2%	56.4%	(52,2%)	(60,9%)
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Einführung von von höheren Parkplatzgebühren in Stadtzentren	Keine Angabe	6.6%	4.3%	8.8%	(5,3%)	(6,6%)	(4,0%)
	Bin dafür	15.3%	17.4%	13.4%	(14,7%)	(17,0%)	(12,4%)
	Unter Umständen dafür	7.9%	8.5%	7.3%	(8,9%)	(10,5%)	(7,3%)
	Bin dagegen	70.1%	69.8%	70.5%	71.0%	(66,9%)	76.4%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Erhöhung des Benzinpreises	Keine Angabe	4.6%	2.6%	6.5%	(2,2%)	(3,2%)	(1,1%)
	Bin dafür	12.8%	16.7%	9.1%	(14,8%)	(20,2%)	(9,2%)
	Unter Umständen dafür	7.7%	8.1%	7.2%	(7,8%)	(6,8%)	(8,9%)
	Bin dagegen	74.9%	72.5%	77.2%	75.1%	69.8%	80.8%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Einführung von Parkplatzgebühren bei Einkaufszentren	Keine Angabe	5.5%	3.6%	7.4%	(2,0%)	(1,6%)	(2,4%)
	Bin dafür	18.5%	19.5%	17.5%	(20,3%)	(22,2%)	(18,4%)
	Unter Umständen dafür	10.3%	9.9%	10.7%	(9,1%)	(9,5%)	(8,5%)
	Bin dagegen	65.7%	67.1%	64.4%	68.6%	(66,7%)	(70,6%)
	Total	100%	100%	100%	100.0%	100.0%	100.0%

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Zielpersonen (Schweiz: 3563 / Graubünden: 91)

Filter: Zielpersonen, die zu Modul 3 Verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden und mindestens 18 Jahre alt sind

Anhang 9.2: Verwendung der Einnahmen aus dem Strassenverkehr

Massnahme	Antwort:	Schweiz			Graubünden		
		Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau
Förderung des öffentlichen Verkehrs	Keine Angabe	4.3%	2.9%	5.6%	(1.9%)	(0,0%)	(4,0%)
	Bin dafür	64.3%	61.1%	67.4%	59.5%	59.3%	59.7%
	Unter Umständen dafür	14.0%	15.0%	13.0%	(18,1%)	(21,4%)	(14,7%)
	Bin dagegen	17.4%	21.1%	14.0%	(20,5%)	(19,4%)	(21,6%)
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Verbesserungen im Strassenverkehr	Keine Angabe	4.9%	3.3%	6.3%	(5,5%)	(3,3%)	(7,8%)
	Bin dafür	67.5%	68.5%	66.6%	69.6%	(65,7%)	73.6%
	Unter Umständen dafür	11.8%	12.6%	11.2%	(4,9%)	(5,4%)	(4,4%)
	Bin dagegen	15.8%	15.6%	15.9%	(20,0%)	(25,6%)	(14,3%)
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Verbesserung von den Infrastrukturen des Langsamverkehrs	Keine Angabe	3.9%	2.8%	4.9%	(2,7%)	(1,5%)	(4,0%)
	Bin dafür	71.4%	69.0%	73.6%	74.4%	72.9%	76.1%
	Unter Umständen dafür	11.6%	14.5%	9.0%	(5,8%)	(5,8%)	(5,9%)
	Bin dagegen	13.1%	13.7%	12.5%	(17,0%)	(19,9%)	(14,1%)
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Massnahmen zum Schutze der Umwelt	Keine Angabe	3.8%	2.5%	5.0%	(2,7%)	(0,0%)	(5,5%)
	Bin dafür	70.9%	64.5%	76.8%	75.5%	71.9%	79.3%
	Unter Umständen dafür	13.5%	18.2%	9.1%	(12,2%)	(16,9%)	(7,4%)
	Bin dagegen	11.8%	14.8%	9.0%	(9,6%)	(11,2%)	(7,9%)
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Allgemeine Staatskasse	Keine Angabe	6.5%	3.6%	9.2%	(3,6%)	(3,2%)	(4,0%)
	Bin dafür	16.5%	15.7%	17.1%	(17,8%)	(10,8%)	(25,2%)
	Unter Umständen dafür	12.2%	11.6%	12.7%	(11,8%)	(13,5%)	(10,0%)
	Bin dagegen	64.8%	69.0%	61.0%	66.8%	72.5%	(60,8%)
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Zielpersonen (Schweiz: 3563 / Graubünden: 91)

Filter: Zielpersonen, die zu Modul 3 Verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden und mindestens 18 Jahre alt sind

Anhang 9.3: Einsatz der Gelder im Strassenverkehr

Geldverwendung	Antwort	Schweiz			Graubünden		
		Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau
Autobahnen	Keine Angabe	3.0%	1.7%	4.3%	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)
	Ja	50.3%	55.2%	45.6%	50.3%	(49,9%)	50,8%
	Nein	46.6%	43.1%	50.1%	49.7%	(50,1%)	(49,2%)
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Städtisches Strassennetz	Keine Angabe	3.6%	1.2%	5.8%	(2,6%)	(3,8%)	(1,4%)
	Ja	67.7%	70.0%	65.6%	65.8%	(68,2%)	(63,5%)
	Nein	28.7%	28.9%	28.6%	(31,7%)	(28,1%)	(35,1%)
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Nicht städtisches Strassennetz	Keine Angabe	4.4%	2.1%	6.5%	(1,0%)	(2,1%)	(0,0%)
	Ja	64.1%	66.2%	62.1%	83.4%	(85,6%)	81.3%
	Nein	31.5%	31.6%	31.4%	(15,6%)	(12,4%)	(18,7%)
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Zielpersonen (Schweiz: 2801 / Graubünden: 67)

Filter: Zielpersonen, die zu Modul 3 Verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden und mindestens 18 Jahre alt sind

Anhang 9.4: Einsatz der Gelder im öffentlichen Verkehr

Geldverwendung	Antwort	Schweiz			Graubünden		
		Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau
Internationaler Fernverkehr	Keine Angabe	6.2%	4.3%	7.8%	(4,5%)	(2,3%)	(7,1%)
	Ja	29.6%	30.8%	28.4%	(31,5%)	(28,8%)	(34,5%)
	Nein	64.3%	64.9%	63.8%	64.0%	(68,9%)	(58,5%)
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Nationaler Fernverkehr	Keine Angabe	5.8%	2.8%	8.3%	(4,8%)	(0,0%)	(10,2%)
	Ja	59.3%	62.9%	56.1%	66.2%	(72,0%)	(59,6%)
	Nein	34.9%	34.2%	35.5%	(29,0%)	(28,0%)	(30,2%)
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Regionalverkehr	Keine Angabe	3.2%	2.1%	4.0%	(1,6%)	(1,5%)	(1,7%)
	Ja	84.6%	84.9%	84.3%	91.1%	88.8%	93.7%
	Nein	12.3%	12.9%	11.7%	(7,3%)	(9,7%)	(4,6%)
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Zielpersonen (Schweiz: 2799 / Graubünden: 72)

Filter: Zielpersonen, die zu Modul 3 Verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden und mindestens 18 Jahre alt sind

Anhang 9.5: Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs

Massnahme	Antworten	Schweiz			Graubünden		
		Total	Mann	Frau	Total	Mann	Frau
Kein Umsteigen	Keine Angabe	4.5%	3.8%	5.1%	(0,8%)	(1,7%)	(0,0%)
	Ja	69.9%	69.9%	69.9%	70.2%	(62,3%)	78.6%
	Nein	25.6%	26.3%	25.0%	(28,9%)	(36,1%)	(21,4%)
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Mehr Verbindungen pro Stunde	Keine Angabe	4.4%	3.9%	4.9%	(0,8%)	(1,7%)	(0,0%)
	Ja	57.5%	58.9%	56.2%	54.2%	(42,9%)	(66,1%)
	Nein	38.1%	37.2%	38.9%	44.9%	(55,4%)	(33,9%)
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Schnellere Verbindungen	Keine Angabe	4.2%	3.2%	5.0%	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)
	Ja	52.6%	54.6%	50.7%	53.3%	(53,6%)	(52,9%)
	Nein	43.3%	42.2%	44.3%	46.7%	(46,4%)	(47,1%)
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Höherer Komfort	Keine Angabe	3.7%	3.4%	3.9%	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)
	Ja	26.0%	29.6%	22.6%	(21,7%)	(20,6%)	(22,9%)
	Nein	70.4%	66.9%	73.5%	78.3%	79.4%	77.1%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Besserer Gepäcktransport	Keine Angabe	6.2%	4.7%	7.6%	(0,7%)	(0,0%)	(1,5%)
	Ja	40.8%	40.1%	41.5%	38.8%	(31,5%)	(46,4%)
	Nein	53.0%	55.3%	51.0%	60.5%	68.5%	(52,1%)
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tiefere Preise	Keine Angabe	3.7%	3.3%	4.1%	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)
	Ja	77.4%	72.9%	81.5%	83.5%	78.2%	89.1%
	Nein	19.0%	23.8%	14.5%	(16,5%)	(21,8%)	(10,9%)
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Höheres Gefühl der Sicherheit	Keine Angabe	3.9%	3.5%	4.3%	(0,0%)	(0,0%)	(0,0%)
	Ja	39.6%	33.4%	45.3%	31.2%	(24,5%)	(38,2%)
	Nein	56.5%	63.1%	50.4%	68.8%	75.5%	(61,8%)
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Besseren Dienstleistungen in den Bahnhöfen	Keine Angabe	6.1%	4.7%	7.4%	(2,0%)	(1,3%)	(2,7%)
	Ja	43.8%	43.3%	44.3%	42.7%	(43,2%)	(42,1%)
	Nein	50.1%	52.0%	48.3%	55.4%	(55,5%)	(55,2%)
	Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis: Zielpersonen (Schweiz: 3563 / Graubünden: 91)

Filter: Zielpersonen, die zu Modul 3 Verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden und mindestens 18 Jahre alt sind

Anhang 10: Verkehrsmittelwahl der Besucher Graubündens

Verkehrsmittel	Besucher Graubünden				Bündner			
	Distanz (km)	Distanz (%)	Zeit (min)	Zeit (%)	Distanz (km)	Distanz (%)	Zeit (min)	Zeit (%)
zu Fuss	3.3	2.0%	61.6	24.9%	2.7	7.3%	45.5	46.8%
Velo	0.3	0.2%	2.4	1.0%	0.8	2.0%	4.3	4.5%
LV	3.6	2.2%	63.9	25.8%	3.4	9.4%	49.9	51.3%
Mofa	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.1	0.1%
Kleinmotorrad, Motorrad	6.9	4.2%	8.7	3.5%	0.4	1.0%	0.8	0.8%
Auto als Fahrer	58.1	35.7%	58.2	23.5%	16.3	44.4%	22.9	23.6%
Auto als Mitfahrer	45.9	28.2%	44.9	18.2%	8.0	21.8%	9.9	10.2%
MIV	111.0	68.1%	111.9	45.2%	24.7	67.2%	33.8	34.7%
Bahn	32.4	19.9%	28.1	11.3%	5.4	14.6%	4.7	4.9%
Postauto	2.0	1.2%	3.2	1.3%	0.6	1.5%	1.0	1.1%
Tram und Bus	4.1	2.5%	5.5	2.2%	0.9	2.4%	2.4	2.5%
ÖV	38.5	23.6%	36.7	14.8%	6.8	18.6%	8.2	8.4%
übrige Verkehrsmittel	9.9	6.1%	35.0	14.1%	1.8	4.8%	5.4	5.6%
Total Inland	163.0	100%	247.5	100%	36.8	100%	97.3	100%

Werte in Klammer grundsätzlich nicht interpretierbar (weniger als 30 Nennungen)

Basis Besucher Graubündens: Zielpersonen (Schweiz: 177)

Filter Besucher Graubündens: Nicht wohnhaft im Kanton Graubünden und mindestens eine Etappe mit Ziel- oder Startort im Kanton Graubünden, Inlandetappen

Basis Bündner: Zielpersonen (Graubünden: 1098)

Filter Bündner: Wohnhaft im Kanton Graubünden, Inlandetappen