

Mobilität in Graubünden

**Ergebnisse des Mikrozensus
Mobilität und Verkehr 2021**

Amt für Raumentwicklung
Amt für Energie und Verkehr
Amt für Natur und Umwelt
Amt für Wirtschaft und Tourismus
Tiefbauamt Graubünden
Stadtentwicklung Chur



Impressum

Projektleitung

Walter Peng, Amt für Raumentwicklung

Begleitkommission

Rino Camenisch, Amt für Raumentwicklung
Werner Glünkin, Amt für Energie und Verkehr
Peter Landert, Amt für Natur und Umwelt
Andrea Obrecht, Tiefbauamt
Pius Stadler, Stadt Chur, Stadtentwicklung
Luzius Stricker, Amt für Wirtschaft und Tourismus

Datenaufbereitung und -auswertung

Mobitrends SA, Davide Marconi, Lugano

Bearbeitung und Bericht

Katrin Baselgia, Hartmann & Monsch AG, Parpan
Niccolo Hartmann, Hartmann & Monsch AG, Parpan

Gestaltung Titelblatt

Markus Bär, Amt für Raumentwicklung

Dokumente online unter

www.are.gr.ch

Datenquelle

BFS/ARE: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021

Dezember 2023

Inhalt

Wichtiges in Kürze	1	
1	Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr Graubünden 2021	5
2	Fahrzeuge, Parkplätze und ÖV-Abonnemente	6
2.1	Autobesitz der Haushalte	6
2.2	Jahresfahrleistung im In- und Ausland der Personenwagen	6
2.3	Parkplätze am Arbeitsort	7
2.4	Besitz von Abos des öffentlichen Verkehrs	7
2.5	Velobesitz der Haushalte	8
2.6	E-Bikebesitz der Haushalte	8
2.7	Führerscheinbesitz	9
3	Verkehrsaufkommen	10
3.1	Gesamtes Tagesverkehrsaufkommen	10
3.2	Anzahl Wege nach Wochentag	11
3.3	Etappendistanzen nach Verkehrsmittel	11
3.4	Distanz pro Weg nach Verkehrszweck	12
3.5	Häufigste Wegkombinationen	13
3.6	Der Verkehr im Tagesablauf	14
4	Verkehrsmittel	16
4.1	Tagesdistanzen nach Verkehrsmittel (Modal Split)	16
4.2	Mittlere Geschwindigkeit der Verkehrsmittel	17
4.3	Besetzungsgrad der Autos	18
4.4	ÖV- und Fuss-/Veloverkehr-Etappen nach Verkehrszweck und Verkehrsmittel	19
5	Verkehrszwecke	20
5.1	Tagesdistanz und Tageswegzeit nach Verkehrszweck	20
5.2	Arbeitsverkehr: Verkehrsmittelwahl	21
5.3	Einkaufsverkehr: Verkehrsmittelwahl	21
5.4	Freizeitverkehr: Verkehrsmittelwahl nach Wochentag	22
5.5	Wichtigste Freizeitaktivitäten	23
5.6	Verkehrsmittelwahl bei Geschäftswegen und Dienstfahrten	24

6	Reisen	25
6.1	Lange Reisen	25
6.2	Herkunft der Besucher Graubündens (nur Besucher aus der Schweiz)	26
6.3	Verkehrsmittel der Besucher Graubündens (nur Besucher aus der Schweiz)	27
7	Jahresmobilität	28
7.1	Stichtagsmobilität nach Verkehrsmittel	28
7.2	Stichtagsmobilität nach Verkehrszwecken	29
8	Einstellung zur Verkehrspolitik	30
8.1	Die wichtigsten Bereiche	30
8.2	Massnahmen im öffentlichen Verkehr	31
8.3	Massnahmen betreffend Umwelt und Energie	32
8.4	Massnahmen im Veloverkehr	32
8.5	Massnahmen im motorisierten Individualverkehr	33
8.6	Massnahmen im Fussverkehr	33
8.7	Geeignetste Massnahmen zur Lösung der aktuellen Verkehrsprobleme	34
8.8	Wie häufig standen sie im Stau	34

Glossar

Abkürzungen

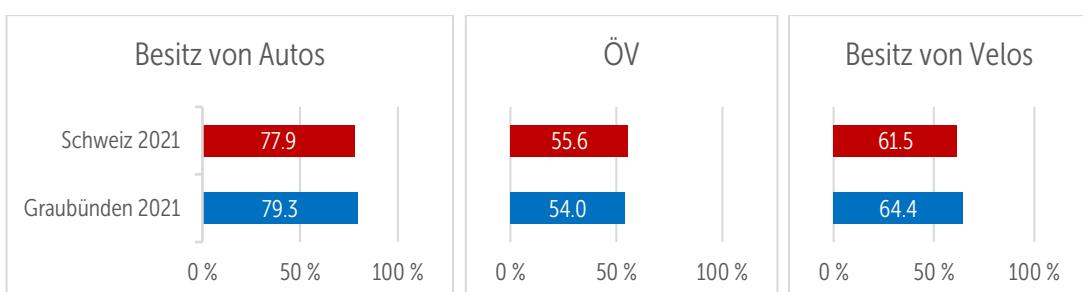
WICHTIGES IN KÜRZE

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) Graubünden 2021 basiert auf einer Befragung von 1'358 Personen bzw. Haushalten in Graubünden. Der Mikrozensus bildet das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung Graubündens im Jahr 2021 ab und vergleicht es mit dem Verhalten in der gesamten Schweiz, welches im Bericht «Mobilitätsverhalten der Bevölkerung 2021» des Bundesamtes für Statistik BFS und des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE festgehalten ist.

Die Erhebung 2021 des MZMV reiht sich in eine lange Erhebungstradition zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ein. Dem üblichen Erhebungsrhythmus von fünf Jahren folgend, war der jüngste MZMV eigentlich für 2020 geplant gewesen. Doch als im März 2020 das öffentliche Leben mit dem «Lock-Down» ausgelöst durch die Covid-Pandemiewelle grösstenteils zum Erliegen kam (inkl. reduziertes Angebot im öffentlichen Verkehr), wurde entschieden, die Befragung abzubrechen und auf das Jahr 2021 zu verschieben. Obschon die Pandemie das Mobilitätsverhalten der Menschen auch im Jahr 2021 weiter beeinflusste, haben sich das BFS und das ARE gegen eine nochmalige Verschiebung der Erhebung oder einen völligen Verzicht auf diese entschieden. Denn erstens waren 2021 das Verkehrsangebot und die Fortbewegungsmöglichkeiten zumindest im Inland nicht mehr eingeschränkt. Und zweitens konnte nicht abgeschätzt werden, wie lange es dauern würde, bis sich wieder eine «neue Verkehrsnormaleität» ohne vorübergehende Pandemie-Effekte etabliert.

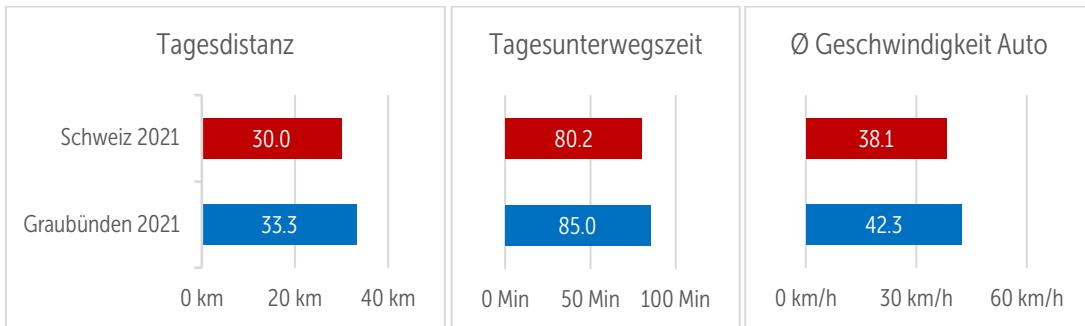
Die wichtigsten Aussagen des Mikrozensus betreffen den Besitz und die Verwendung von Fahrzeugen, das tägliche Verkehrsaufkommen nach Verkehrsmitteln und Fahrtzwecken, die Reisetätigkeit verschiedener Personengruppen sowie die Einstellung der Bevölkerung zu aktuellen verkehrspolitischen Fragen. Eine wichtige Erkenntnis aus dem Vergleich zwischen Graubünden und der Schweiz bildet die Tatsache, dass sich die Bevölkerung Graubündens hinsichtlich ihrem täglichen Mobilitätsverhalten nur unwesentlich von der übrigen Schweiz unterscheidet.

Bezogen auf wichtige Aspekte der Mobilität zeigte sich 2021 im Kanton Graubünden das folgende Bild: Rund 80 % aller Bündner Haushalte besassen zumindest ein Auto und fast 30 % der Haushalte verfügten über zwei oder mehr Autos. Die Anzahl Haushalte, die Velos besitzen ist ebenfalls hoch, aber nicht ganz so ausgeprägt wie der Autobesitz. Abonnemente des öffentlichen Verkehrs besitzen zwar weniger, aber immer noch mehr als die Hälfte aller Bündnerinnen und Bündner. Im gleichen Zeitraum hat sich dagegen der E-Bike-Besitz nahezu verdreifacht, mittlerweile verfügen 26 % der Bündner Haushalte über ein solches Fahrzeug.

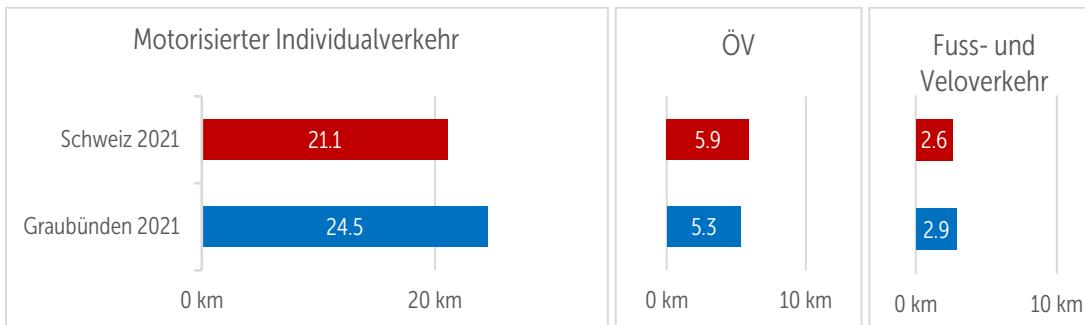


2021 besassen 84 % aller Bündnerinnen und Bündner und zwei Drittel der 18-24-jährigen Bündnerinnen und Bündner den Führerschein.

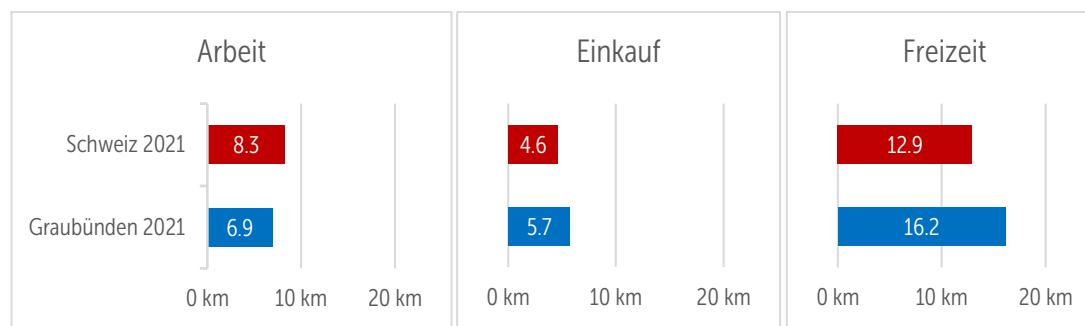
Im Mittel legten jede Bündnerin und jeder Bündner ab 6 Jahren zu Fuss und mit allen Verkehrsmitteln im Inland im Jahr 2021 pro Tag gut 33 km zurück und benötigte dazu 85 Minuten. Das sind rund 10 km pro Tag weniger als 2015, was auf die Massnahmen zur Mobilitätsreduktion während der Covid-Pandemie zurückzuführen sein dürfte. Die Tagesdistanz pro Person in Graubünden war dennoch höher als diejenige pro Person in der Schweiz und dementsprechend wurde dafür mehr Zeit aufgewendet und mit höherem Tempo gefahren.



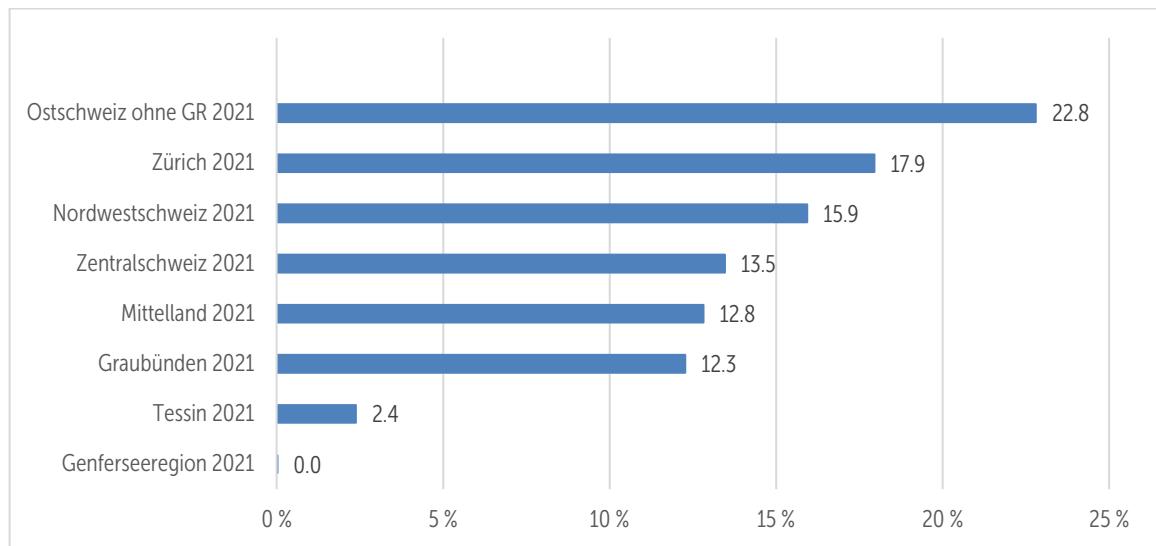
Bei der Wahl der Verkehrsmittel waren die Prioritäten der Bündnerinnen und Bündner eindeutig. Etwa drei Viertel der Tagesdistanz wurde mit dem Privatauto zurückgelegt, gefolgt vom öffentlichen Verkehr mit 16 % und dem Fuss- und Veloverkehr mit knapp 9 %.



Mit Abstand wichtigster Verkehrszweck waren Betätigungen in der Freizeit. So diente die Hälfte der Tagesdistanz pro Person in Graubünden den verschiedenen Freizeitaktivitäten. An zweiter Stelle folgte mit etwa 24 % der Tagesdistanz die Arbeit und an dritter Stelle der Einkauf.

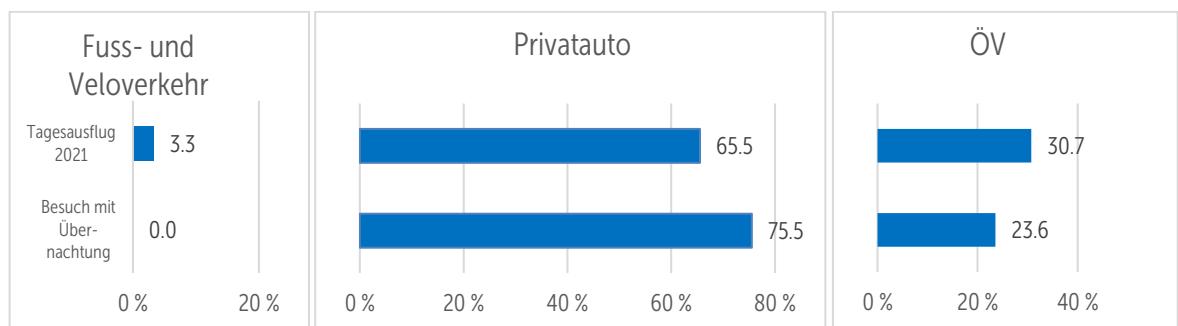


Personen aus der Ostschweiz (ohne GR), Zürich und der Nordwestschweiz zusammen stellten über 55 % aller Besuche in Graubünden von Schweizern ohne und mit Übernachtungen. Die Anzahl Besucherinnen und Besucher aus der Zentralschweiz und dem Mittelland ist im Vergleich zur Erhebung 2015 grösser geworden, was mit den Auswirkungen der Covid-Pandemie im Zusammenhang stehen könnte, da die Reisen ins Ausland noch problematisch waren. Jede fünfte Person aus Graubünden blieb im Kanton.



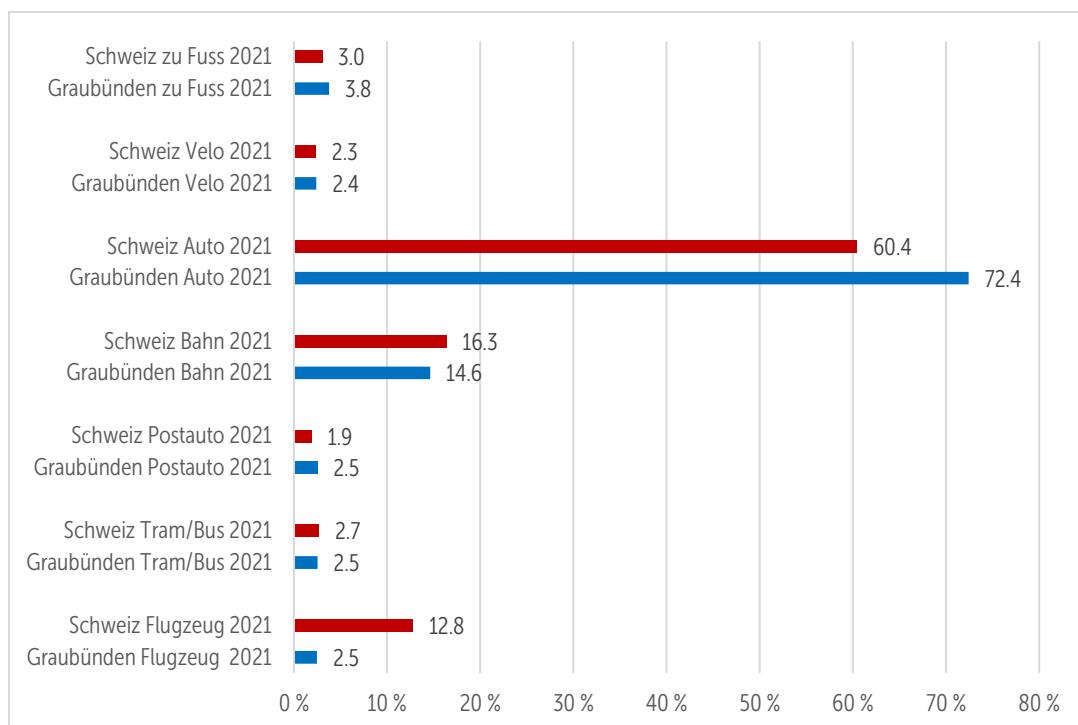
Herkunft der Gäste Graubündens aus der Schweiz ohne und mit Übernachtung

Die Verkehrsmittelwahl bei Tagesausflügen und Besuchen mit Übernachtungen in Graubünden unterschieden sich unwesentlich. Im Vordergrund stand mit ca. 65 % bzw. 75 % das Auto, während der öffentliche Verkehr von 23-30 % aller Besucherinnen und Besucher benutzt wurde.



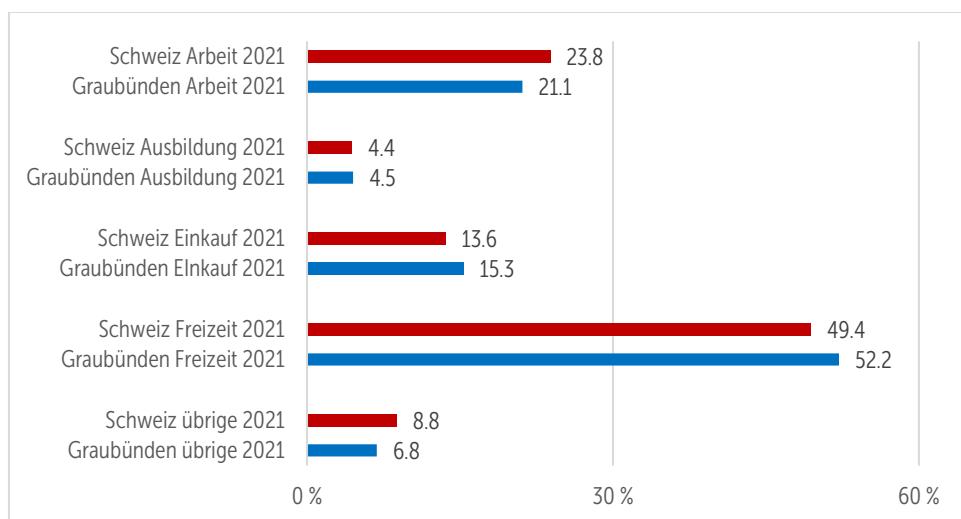
Anteil Reisen der Besucherinnen und Besucher Graubündens nach Verkehrsmittel (nur Besuchende aus der Schweiz)

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass Personen aus Graubünden mit sämtlichen Verkehrsmitteln pro Jahr ca. 14'000 km zurücklegten. Das ist 4'000 km (GR) bzw. 7'000 km (Schweiz) weniger als 2015, was auf das gedrosselte Mobilitätsverhalten der Bevölkerung während der Pandemie schliessen lässt. Von der gesamten Jahresleistung entfielen schweizweit 60 % und in Graubünden mehr als 70 % auf das Privatauto. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln wurde plus/minus 15 % der gesamten Distanz zurückgelegt. Mit dem Flugzeug wurden im Jahr 2021 nur etwa halb so viel km zurückgelegt, wie im Jahr 2015, was ebenfalls auf die Pandemie zurückzuführen sein dürfte.



Hauptverkehrsmittel an der gesamten Jahresmobilität (Inland und Ausland)

Sowohl in der ganzen Schweiz als auch in Graubünden wurde die Hälfte der gesamten mit allen Verkehrsmitteln, also auch zu Fuss und mit dem Flugzeug, zurückgelegten Jahresdistanz zu Freizeitzwecken zurückgelegt. An zweiter Stelle folgte mit je ca. 20 % der Jahresdistanz der Arbeitsweg und an dritter Stelle der Einkaufsweg.



Anteil der Verkehrszwecke an der gesamten Jahresmobilität (Inland und Ausland)

1 DER MIKROZENSUS MOBILITÄT UND VERKEHR GRAUBÜNDEN 2021

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) Graubünden 2021 lehnt sich an die vom Bund durchgeführte Befragung von mehr als 55'000 Personen zur landesweiten Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung an. 1'358 Bündnerinnen und Bündner wurden zu ihrem Mobilitätsverhalten interviewt. Um die Reihe der Jahre 2000, 2005, 2010 und 2015 fortzusetzen, wäre eine Befragung im Jahre 2020 geplant gewesen. Diese musste jedoch aufgrund der Covid-19-Pandemie um ein Jahr auf 2021 verschoben werden. Für Graubünden wurden folgende Interviews durchgeführt: Kanton 1'358 Interviews, Agglomeration Chur 650 Interviews und Stadt Chur 395 Interviews.

Auf der Grundlage der erhöhten Anzahl Interviews war es möglich, besonders interessierende Aspekte des Mobilitätsverhaltens der Bündner Bevölkerung zu erfassen und diese sowohl mit dem gesamtschweizerischen Verhalten zu vergleichen als auch Tendenzen zu gewissen innerbündnerischen Unterschieden festzustellen. Die Auswertung der Befragung in Graubünden wurde durch das Büro Mobitrends SA, Lugano durchgeführt

Der vorliegende Bericht hat die wichtigsten Ergebnisse und Interpretationen der Befragung in Graubünden und in der Schweiz von 2021 zum Inhalt. Auf die Abbildung von Zeitreihen im Vergleich mit dem Mobilitätsverhalten zu früheren Erhebungen wurde grösstenteils verzichtet, da die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie diese Vergleiche verzerrten würden und somit die Aussagen nicht repräsentativ wären.

Die Ergebnisse von Stichprobenerhebungen sind immer mit einer gewissen Unsicherheit behaftet, da sie nur einen Teil der Bevölkerung abdecken. Der Grad der Ungenauigkeit, bzw. das Ausmass des entsprechenden Vertrauensintervalls, hängt u.a. vom Umfang der Stichprobe und der Streuung des betrachteten Merkmals ab. Bei der Interpretation der Aussagen in diesem Bericht ist daher immer auch das in den dazugehörenden Tabellen im Anhang aufgeführte Vertrauensintervall zu beachten. Dies gilt insbesondere bei Aussagen zu den Teilräumen Agglomeration Chur und Stadt Chur mit kleiner Befragungsbasis.

2 FAHRZEUGE, PARKPLÄTZE UND ÖV-ABONNEMENTE

2.1 Autobesitz der Haushalte

Wie in vielen städtischen Gebieten der Schweiz, besaßen mit über 35 % der befragten Haushalte in der Stadt Chur überdurchschnittlich viele Haushalte kein Auto. Schweizweit besaßen 22 % der Haushalte kein Auto.

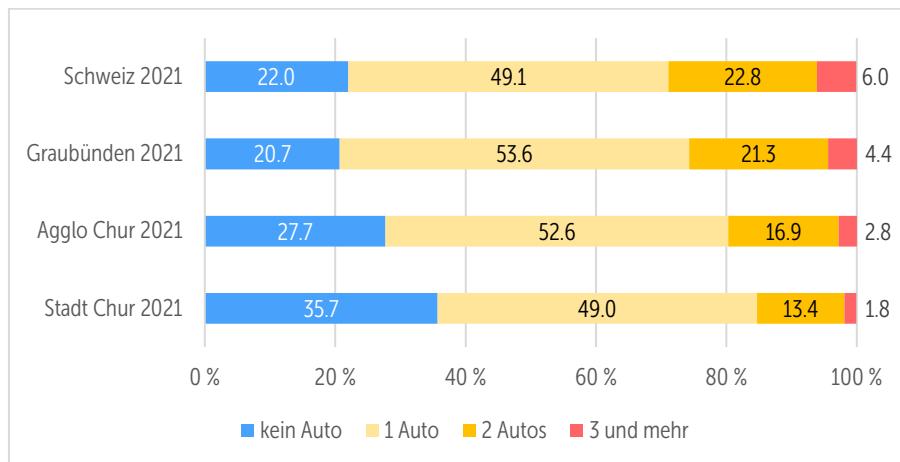


Abbildung 2.1: Anzahl Autos pro Haushalt

2.2 Jahresfahrleistung im In- und Ausland der Personenwagen

In der Schweiz lag die mittlere Jahresfahrleistung aller Personenwagen bei 10'256 km, in Graubünden und der Agglomeration Chur bei rund 11'150 km bis 11'350 km. Deutlich weniger Kilometer fuhren die Befragten der Stadt Chur mit dem Personenwagen, hier lag der Wert unter 10'000 km.



Abbildung 2.2: Jahresfahrleistung aller Personenwagen im In- und Ausland

2.3 Parkplätze am Arbeitsort

Parkplätze am Arbeitsort spielen eine wichtige Rolle bei der Verkehrsmittelwahl im Arbeitsverkehr. Schweizweit verfügten 73 % aller Erwerbstätigen über einen Parkplatz am Arbeitsort und mehr als der Hälfte von ihnen stand der Parkplatz gratis zur Verfügung. In Graubünden verfügten sogar 80 % aller Erwerbstätigen über einen Parkplatz am Arbeitsort und für 58 % von ihnen war das Parkieren gratis.

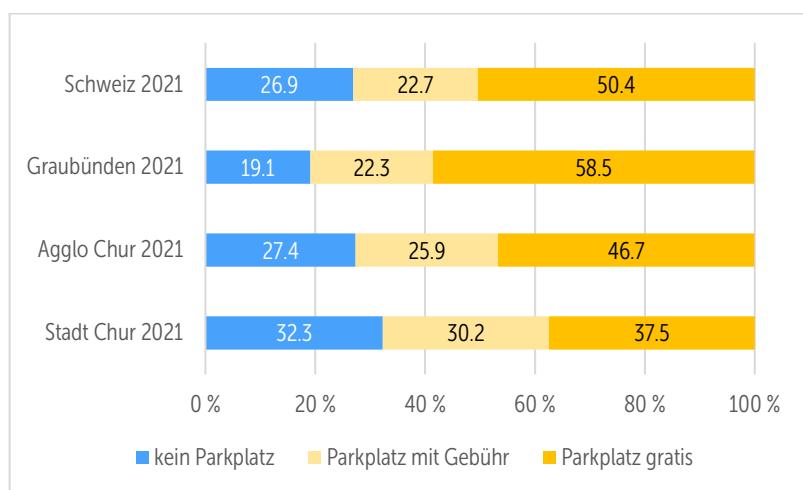


Abbildung 2.3: Erwerbstätige mit Parkplatz am Arbeitsort

2.4 Besitz von Abos des öffentlichen Verkehrs

Deutlich mehr als die Hälfte aller Personen in der Schweiz und Graubünden besassen zumindest ein Abo des öffentlichen Verkehrs. Mit Abstand am beliebtesten war das Halbtaxabo, während das Generalabo (GA) schweizweit von 11 % und in Graubünden von knapp 9 % der Bevölkerung erworben wurde.

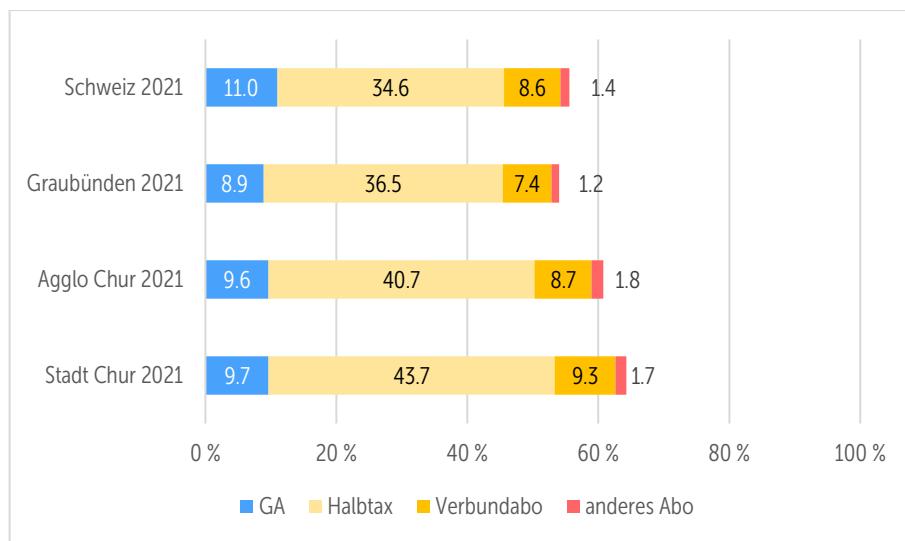


Abbildung 2.4: Besitzerinnen und Besitzer von ÖV-Abos

2.5 Velobesitz der Haushalte

Trotz den besonderen topographischen Verhältnissen besassen in Graubünden rund 65 % aller Haushalte zumindest ein Velo, das ist knapp mehr als dies im schweizerischen Mittel der Fall ist. Kein Velo besassen 35 % und mehr als drei Velos 21 % der Haushalte Graubündens.

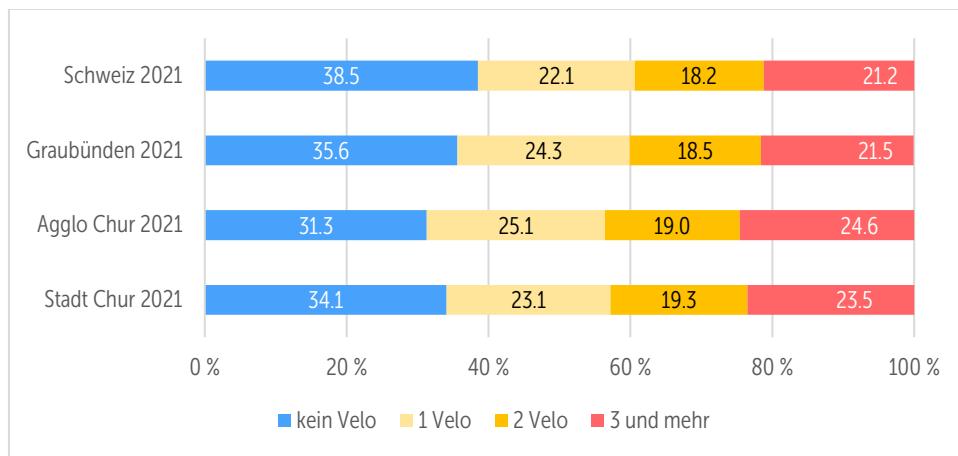


Abbildung 2.5: Velobesitz der Haushalte

2.6 E-Bikebesitz der Haushalte

Zumindest ein E-Bike besassen in der Schweiz 20 %, in Graubünden fast 26 % und in der Agglomeration Chur sogar 28 % aller Haushalte. Im Vergleich zur Auswertung Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 sind es dreimal so viele, damals waren es noch 7 % der Haushalte in der Schweiz und 8 % in Graubünden, die zumindest ein E-Bike besassen. Die Tendenz ist steigend.

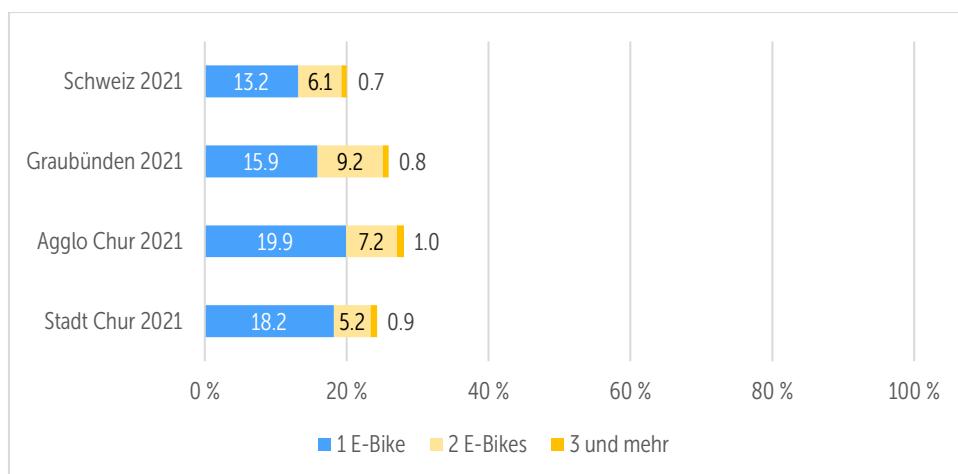


Abbildung 2.6: Anzahl E-Bikes pro Haushalt

2.7 Führerscheinbesitz

Über 83 % der Personen aus der Schweiz wie auch aus Graubünden besassen einen Führerschein für Personenwagen. In der Stadt Chur waren es weniger als 75 %, was wohl im Zusammenhang mit der optimalen Anbindung an den öffentlichen Verkehrstand.

In der Altersklasse 18-24 Jahre waren es schweizweit und auch in Graubünden rund 66 % Personen, die einen Führerschein besassen. Auch hier waren die Befragten der Stadt Chur mit unter 60 % Führerscheinbesitz deutlich unter dem schweizweiten Mittel.

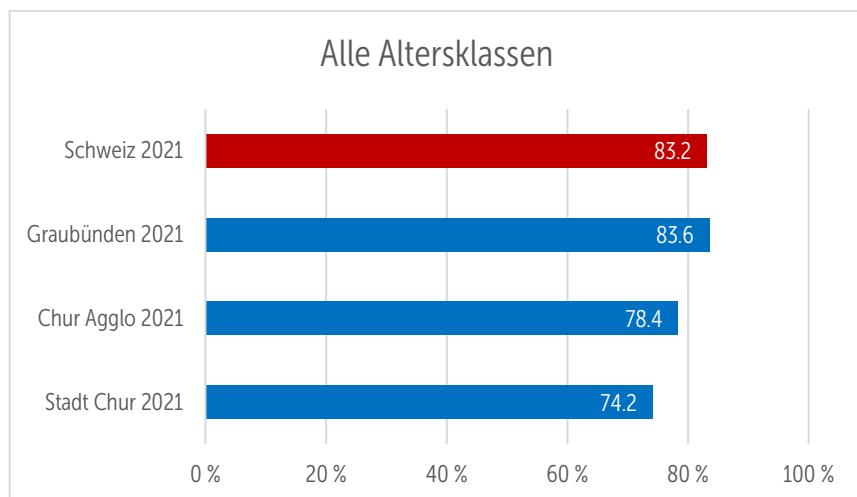


Abbildung 2 7a: Führerscheinbesitz 2021 aller Altersklassen

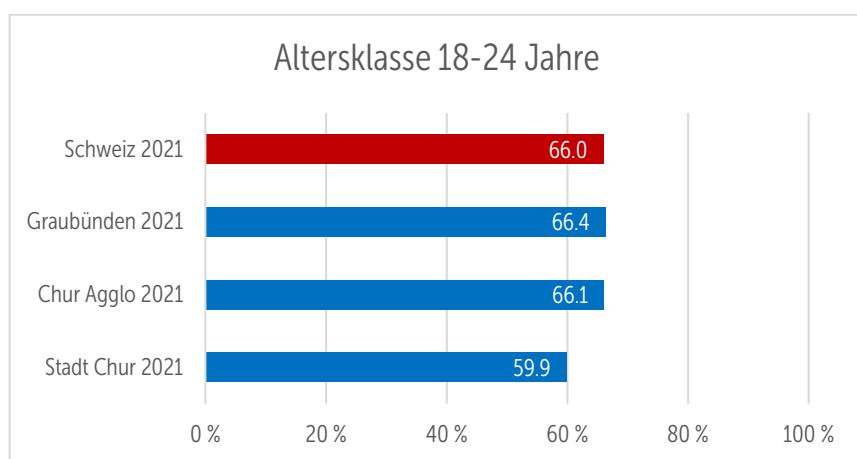


Abbildung 2 7b: Führerscheinbesitz 2021 Personen der Altersklasse 18-24 Jahre

3 VERKEHRSAUFGKOMMEN

3.1 Gesamtes Tagesverkehrsaufkommen

In der Schweiz wurden im Jahr 2021 pro Tag und Person ca. 30 km zurückgelegt und dafür 80 Minuten benötigt (inklusive Warte- und Umsteigezeiten). Personen aus Graubünden legten pro Tag 3.3 km mehr zurück als Personen aus der Schweiz und waren dafür knapp 5 Minuten länger unterwegs.

Die Unterschiede zwischen den Geschlechtern sind deutlich, jedoch nicht so deutlich wie vor Corona (Homeoffice). So ist die mittlere Tagesdistanz der Bündner mit knapp 38 km um 31 % länger als die Tagesdistanz der Bündnerinnen (29 km). Vor Corona war die Tagesdistanz der Bündner Männer um 45 % länger als die der Bündner Frauen.

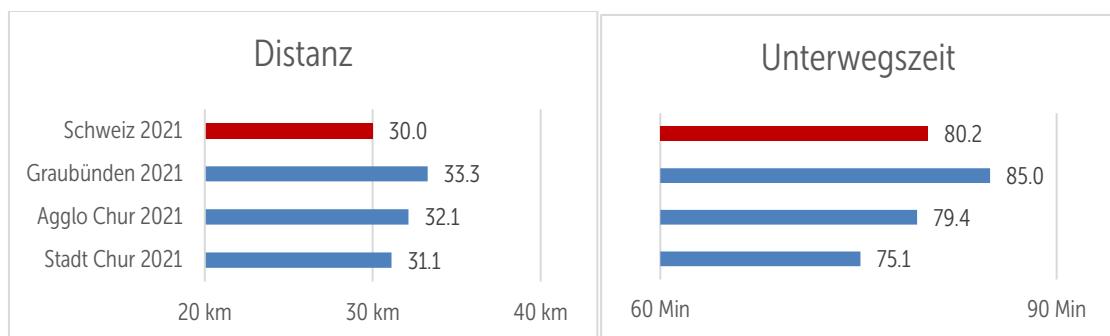


Abbildung 3.1a: Mittlere Tagesdistanz und Unterwegszeit pro Tag aller Personen im Inland

Die mittlere Tagesdistanz in der Schweiz wie aber auch in Graubünden nahm im Jahr 2021 stark ab. Dies ist den Covid-Massnahmen, welche in diesem Jahr galten, zuzuschreiben. Die teilweise geltende Homeoffice-Pflicht hat die Mobilität der Menschen reduziert und so die Zeitreihe verfälscht.

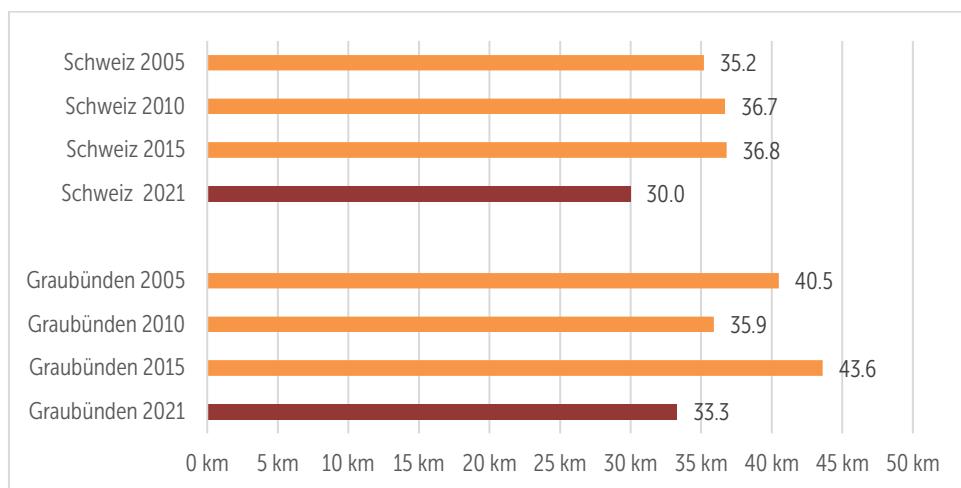


Abbildung 3.1b: Mittlere Tagesdistanz Schweiz und Graubünden 2005 - 2021

3.2 Anzahl Wege nach Wochentag

Sowohl in der Schweiz als auch in Graubünden wurden von Montag bis Freitag durchschnittlich fast doppelt so viele Wege zurückgelegt wie am Sonntag. Ein ähnliches Bild zeigt sich auch für die Anzahl zurückgelegter Etappen.

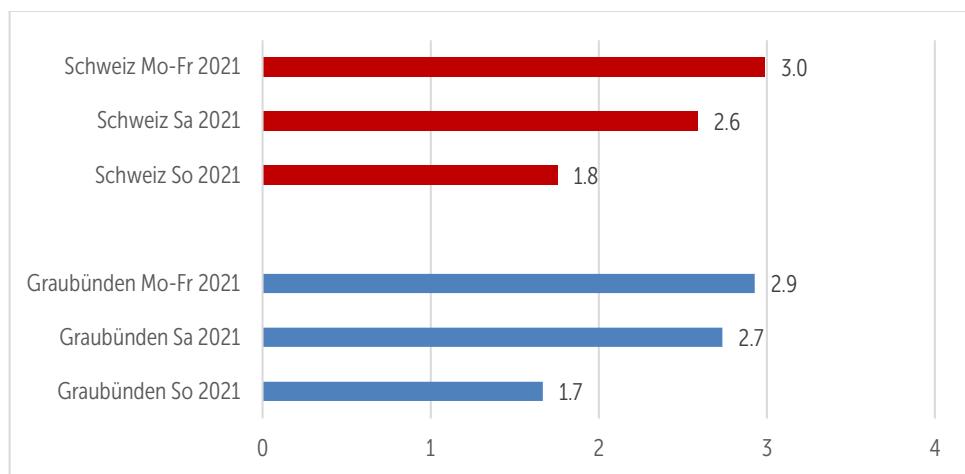


Abbildung 3.2: Anzahl Wege nach Wochentag

3.3 Etappendistanzen nach Verkehrsmittel

Zu Fuss ist man in Graubünden fast so lang unterwegs, wie in der gesamten Schweiz. 46 % der Etappen zu Fuss sind bis zu 0.5 km und weitere 26 % bis zu 1.0 km lang. Mit dem Velo werden in Graubünden vergleichsweise etwas mehr kurze und weniger lange Etappen zurückgelegt. Mit dem Auto werden in Graubünden bei mehr als die Hälfte der Fahrten mehr als 5 km zurückgelegt.

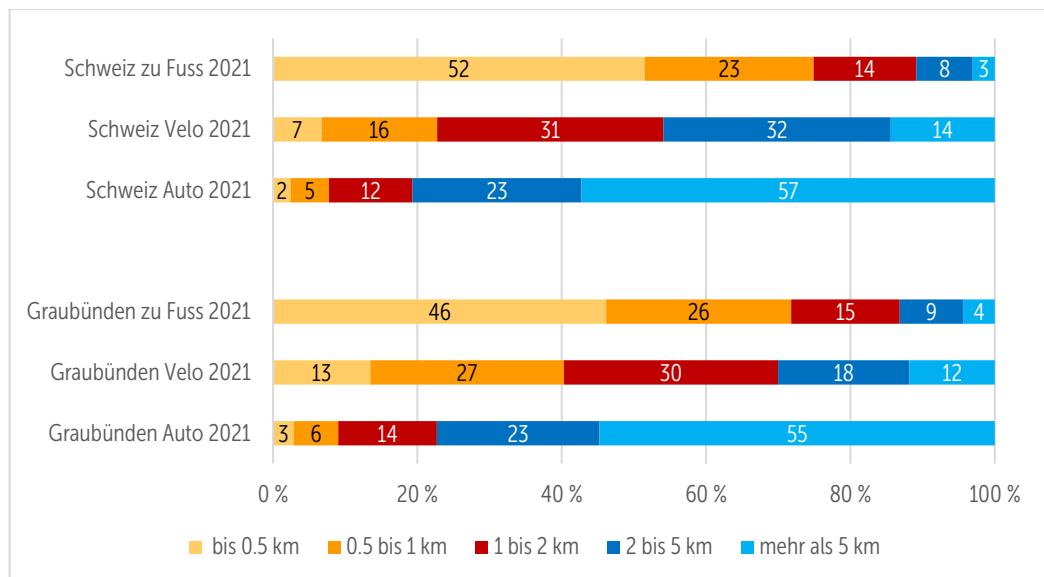


Abbildung 3.3: Etappendistanz nach Verkehrsmittel

3.4 Distanz pro Weg nach Verkehrszweck

Die Einkaufswege waren überall deutlich kürzer als die Arbeitswege, z.T. sogar nur halb so lang. Die durchschnittliche Länge der Freizeitwege hat gegenüber 2015 um rund 20 % abgenommen, was auf die Covid-Massnahmen 2021 zurückzuführen sein dürfte.

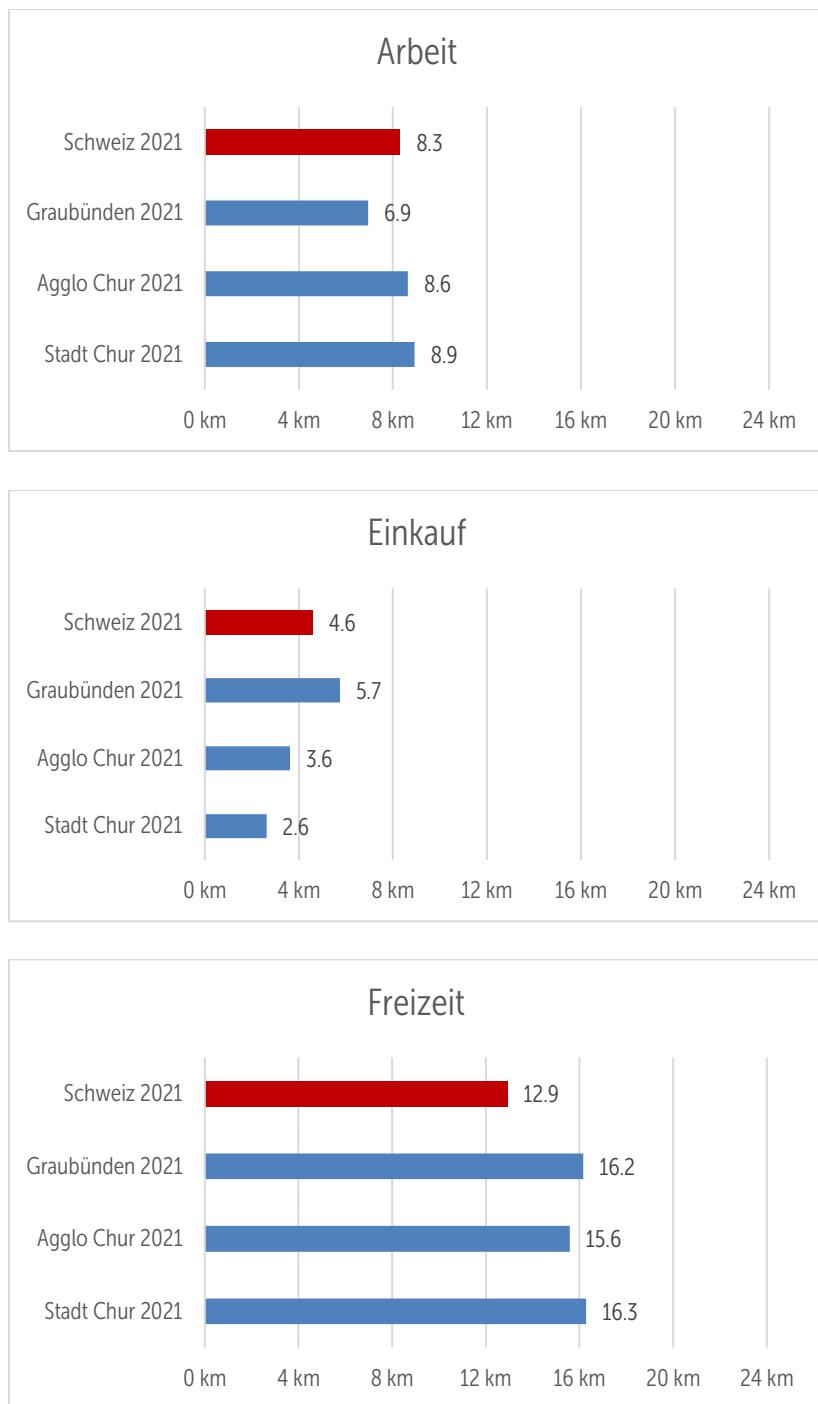


Abbildung 3.4: Distanzen pro Weg nach Verkehrszweck

3.5 Häufigste Wegkombinationen

Sowohl schweizweit als auch in Graubünden dominierten die Wegkombinationen Einkauf und Freizeit sowie Arbeit und Einkauf die übrigen Kombinationen deutlich.

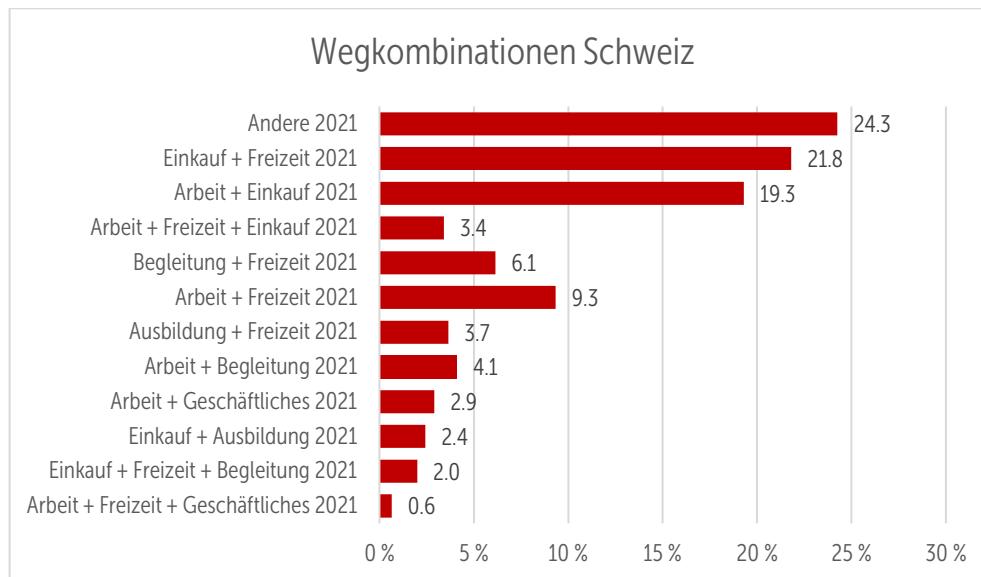


Abbildung 3.5a: Häufigste Wegkombinationen Schweiz

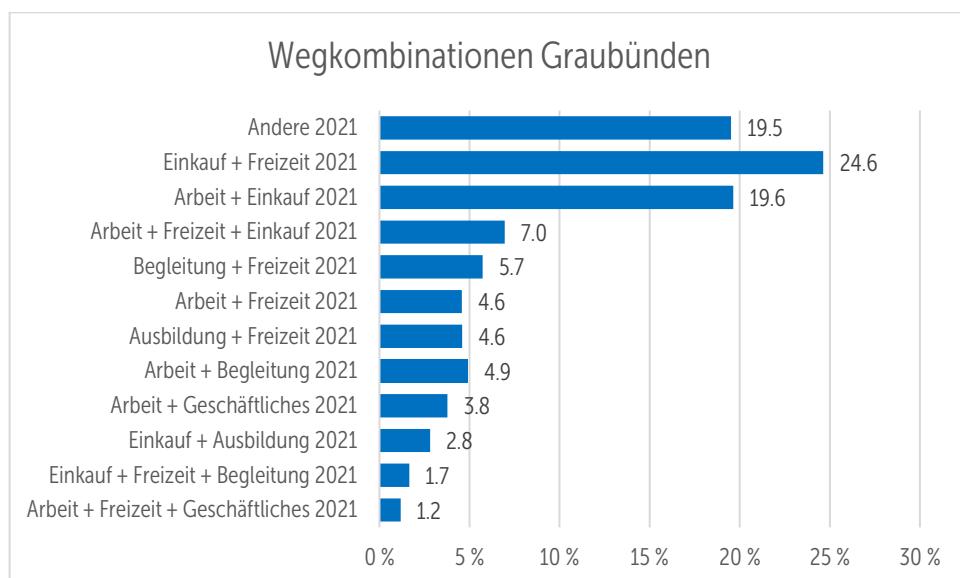


Abbildung 3.5b: Häufigste Wegkombinationen Graubünden

3.6 Der Verkehr im Tagesablauf

In Graubünden war der für den Agglomerationsverkehr typische Tagesverlauf mit hohen gebündelten Verkehrsspitzen am Morgen, Mittag und Abend weniger ausgeprägt. Dies belegt den hohen Stellenwert des Freizeitverkehrs im Tourismuskanton Graubünden.

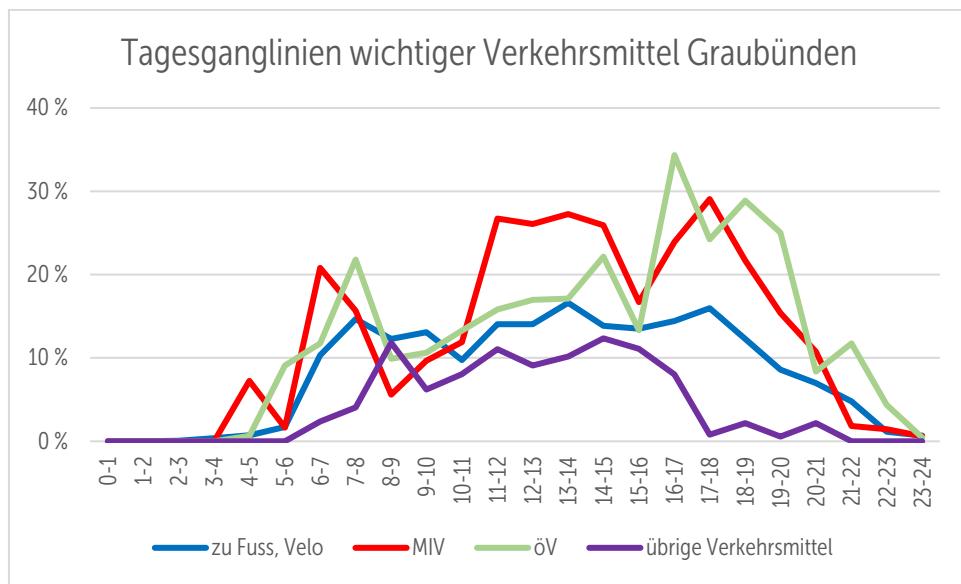
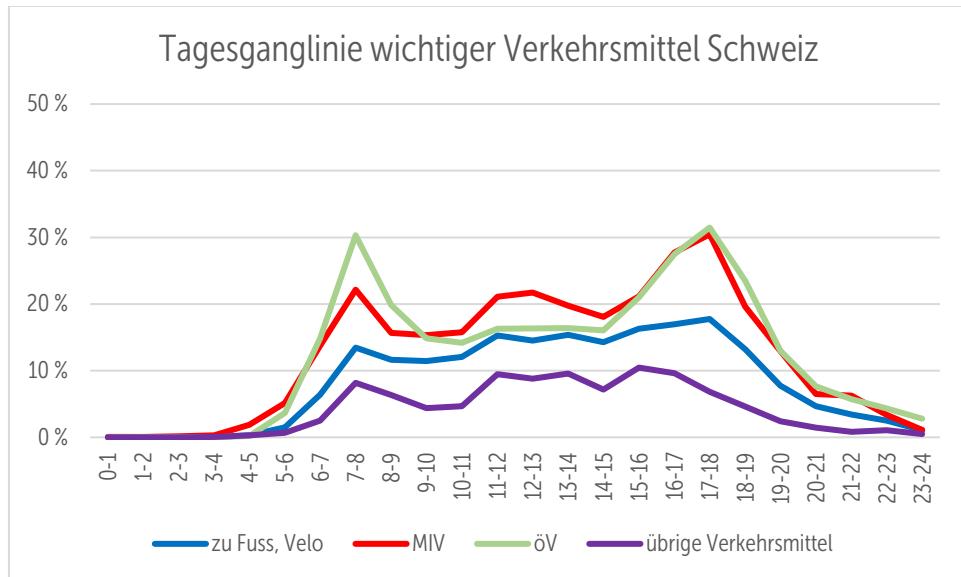


Abbildung 3.6a: Anzahl Personen unterwegs über die ganze Tageszeit nach Verkehrsmittel

Für die wichtigsten Verkehrszwecke ist man in der Schweiz und in Graubünden über die ganze Tageszeit in ähnlichem Masse unterwegs. Die Verkehrszwecke mit den deutlichsten Morgen-, Mittags- und Abendspitzen sind naturgemäß die Arbeit und die Ausbildung.

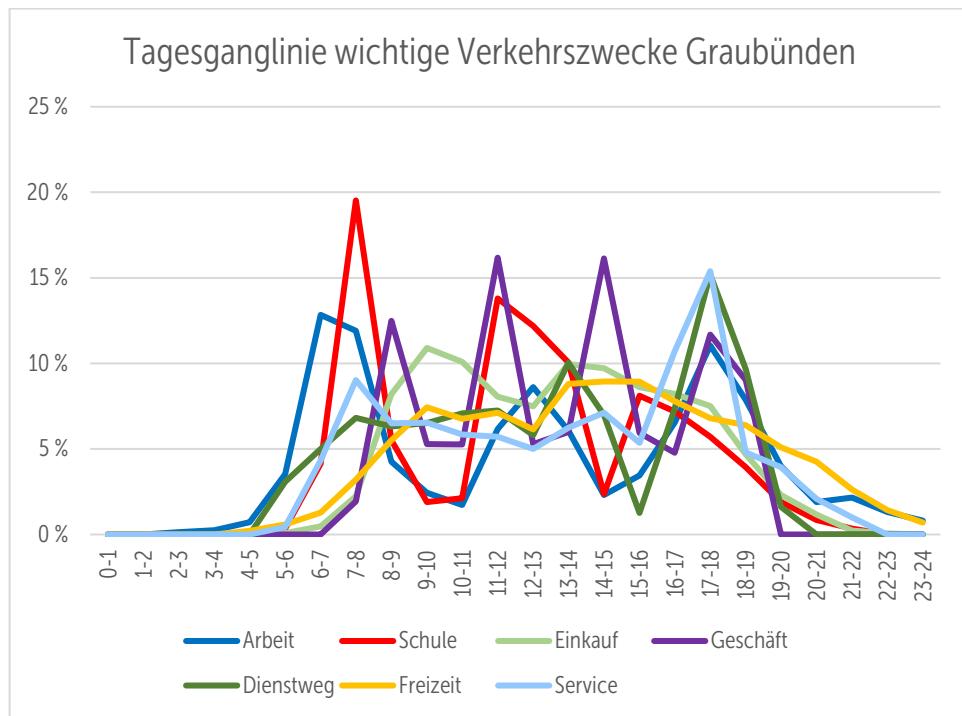
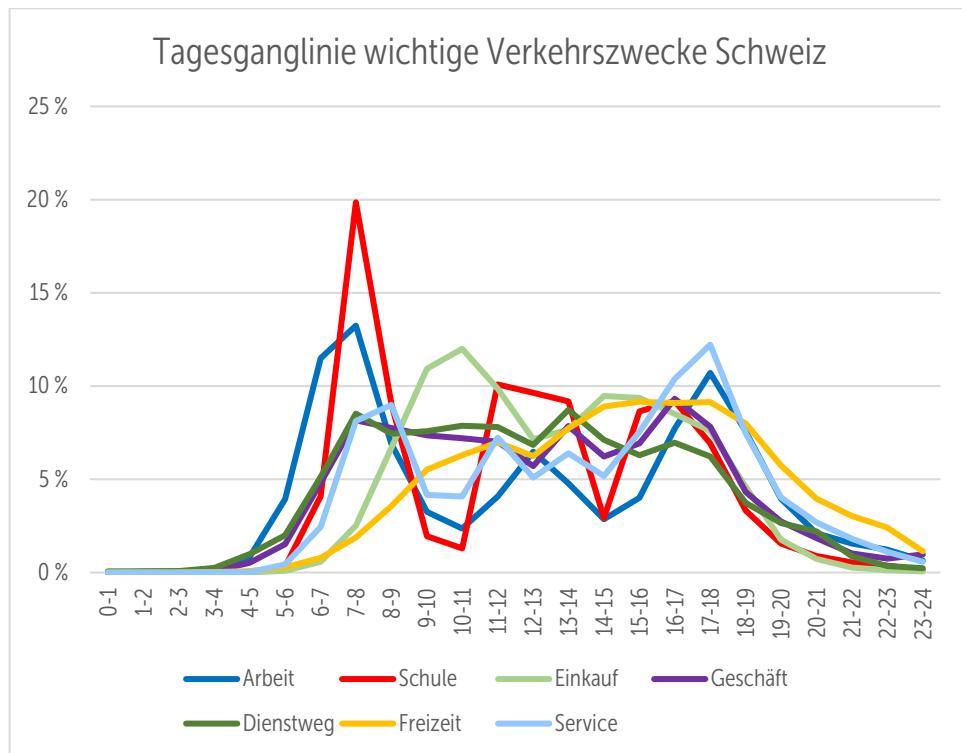


Abbildung 3.6b: Anteil der Personen unterwegs über die ganze Tageszeit nach Verkehrszweck

Während die Altersklasse 25-64 Jahre tagsüber relativ ausgeglichen unterwegs ist, sind die über 64-Jährigen am Vormittag und Nachmittag etwa doppelt so viel unterwegs wie in der Morgen- und Abendspitze.

4 VERKEHRSMITTEL

4.1 Tagesdistanzen nach Verkehrsmittel (Modal Split)

Schweizweit und in Graubünden war die Benutzung der verschiedenen Verkehrsmittel ähnlich. Im Vordergrund stand auch in Graubünden das Auto mit rund 75 % der Tagesdistanz, gefolgt vom öffentlichen Verkehr mit 16 % und dem Fuss- und Veloverkehr mit weniger als 9 %.

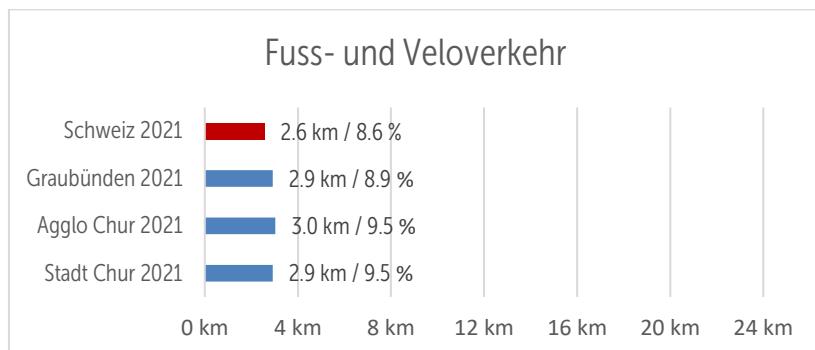


Abbildung 4.1a: Mittlere Tagesdistanz mit dem Fuss- und Veloverkehr



Abbildung 4.1b: Mittlere Tagesdistanz mit dem öffentlichen Verkehr (Bahn, Postauto, Tram und Bus)

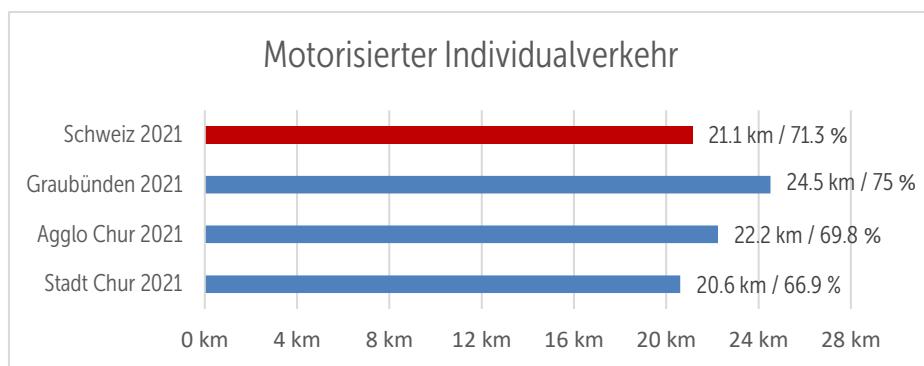


Abbildung 4.1c: Mittlere Tagesdistanz mit dem motorisierten Individualverkehr (Mofa, Motorrad, Auto)

4.2 Mittlere Geschwindigkeit der Verkehrsmittel

Schweizweit und in Graubünden verkehren die verschiedenen Verkehrsmittel ähnlich schnell und fast gleich schnell wie im Jahr 2015. Dass in Graubünden das Auto und das Postauto leicht schneller unterwegs sind als in der gesamten Schweiz, dürfte folgende Gründe haben: grössere Distanzen zwischen den Postauto-Haltestellen, bessere Verkehrsverhältnisse und weniger Staus.

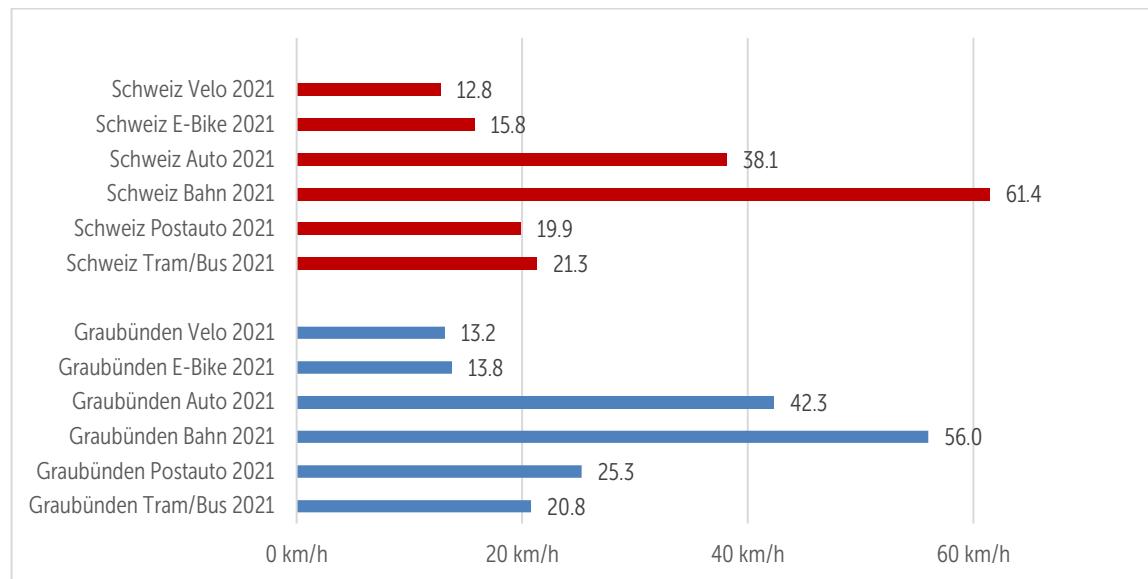


Abbildung 4.2a: Mittlere Geschwindigkeit der unterschiedlichen Verkehrsmittel

4.3 Besetzungsgrad der Autos

Der mittlere Besetzungsgrad der Personewagen war schweizweit und in Graubünden sehr tief. Im Arbeitsverkehr sassen im Mittel lediglich 1.1 Personen im Auto, wie im Jahr 2015. Im Einkaufsverkehr war der Besetzungsgrad 2021 mit 1.6 Personen schweizweit und in Graubünden ähnlich. Im Jahr 2015 war dieser in Graubünden mit über 2 Personen pro Auto deutlich höher. Im Freizeitverkehr waren die Zahlen 2021 am höchsten, mit 2 Personen in Graubünden allerdings immer noch ein tiefer Besetzungsgrad.

Über alle Verkehrszecke gesehen, waren die Autos in der Schweiz mit 1.53 Personen und in Graubünden mit 1.64 Personen besetzt.

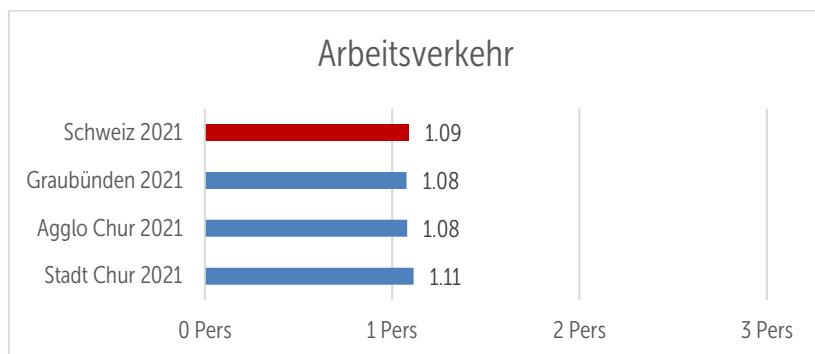


Abbildung 4.3a: Anzahl Personen pro Auto im Arbeitsverkehr

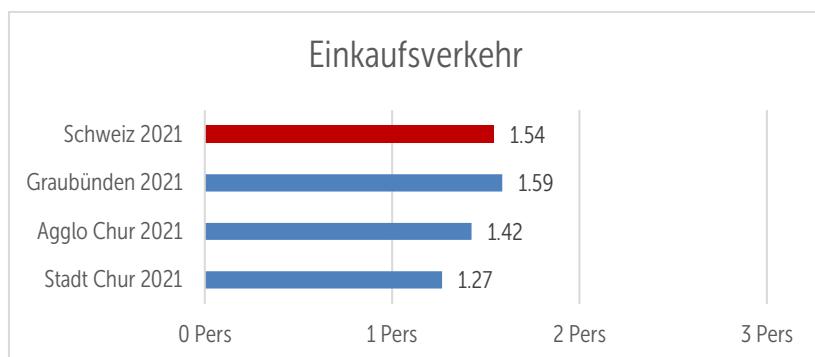


Abbildung 4.3b: Anzahl Personen pro Auto im Einkaufsverkehr

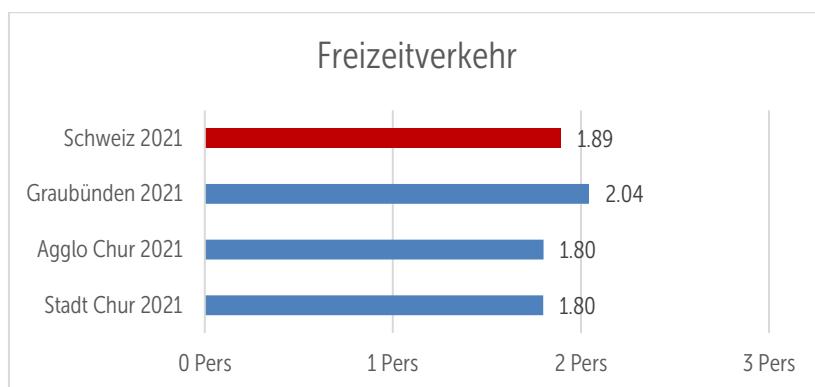


Abbildung 4.3c: Anzahl Personen pro Auto im Freizeitverkehr

4.4 ÖV- und Fuss-/Veloverkehr-Etappen nach Verkehrszweck und Verkehrsmittel

Bei den Verkehrszwecken Arbeit, Einkauf und Freizeit wurden in Graubünden im Vergleich mit der gesamten Schweiz deutlich weniger Etappen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dafür etwas mehr Etappen mit dem Fuss- und Veloverkehr zurückgelegt.

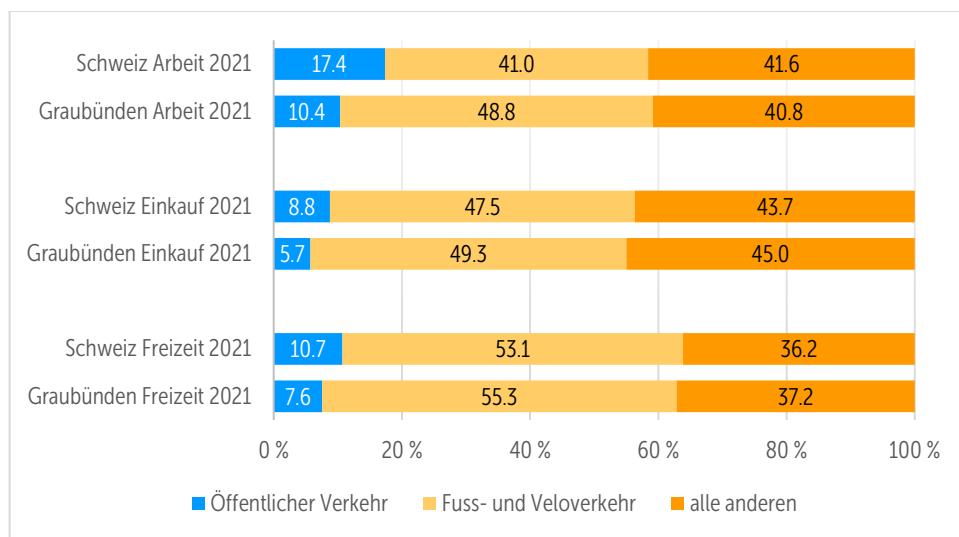


Abbildung 4.4: Etappen nach Verkehrszweck und Verkehrsmittel

5 VERKEHRSZWECKE

5.1 Tagesdistanz und Tageswegzeit nach Verkehrszweck

Der wichtigste Unterschied zwischen der gesamten Schweiz und dem Kanton Graubünden bestand insbesondere darin, dass in Graubünden die Freizeitwege distanzmässig und zeitlich deutlich länger waren.

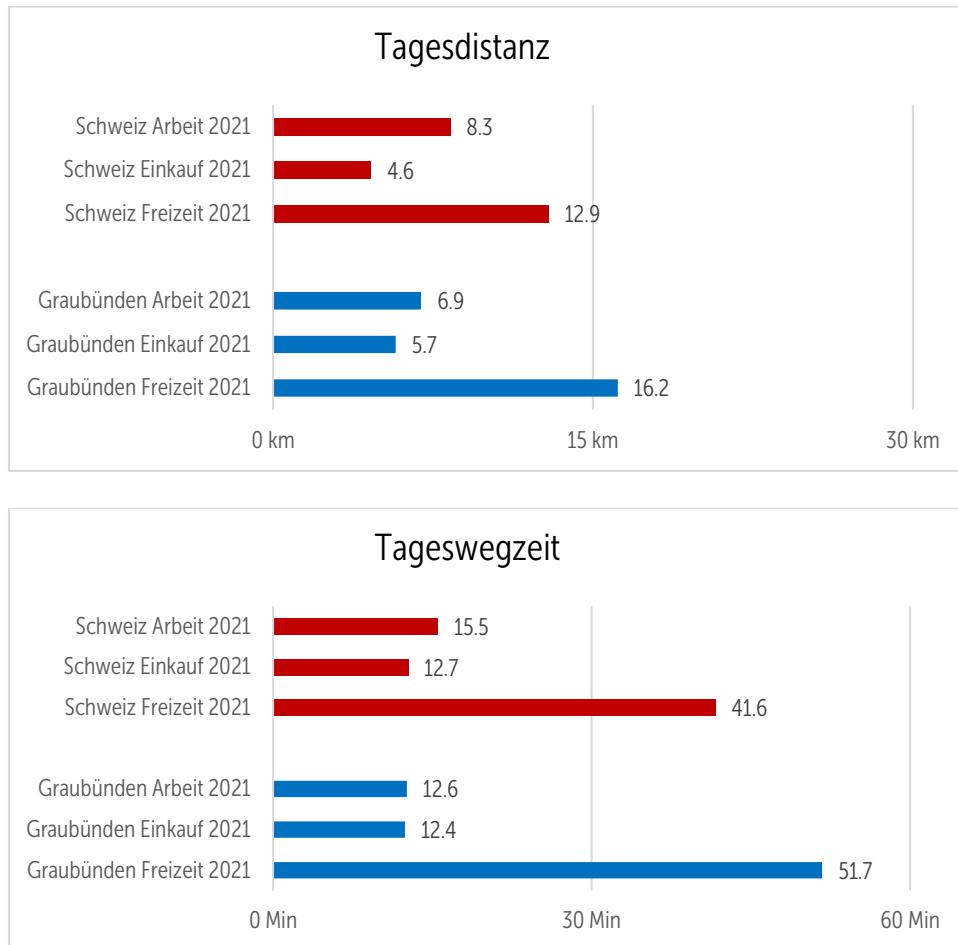


Abbildung 5.1: Mittlere Tagesdistanz und Tageswegzeit pro Person nach Verkehrszweck

5.2 Arbeitsverkehr: Verkehrsmittelwahl

Die Frauen gingen deutlich mehr zu Fuss, mit dem Velo oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit als die Männer. Die Männer bevorzugten dafür eher das Auto. Am grössten war das Ungleichgewicht in der Stadt Chur, wo Männer für mehr als doppelt so vielen Etappen das Auto benutzen als Frauen.

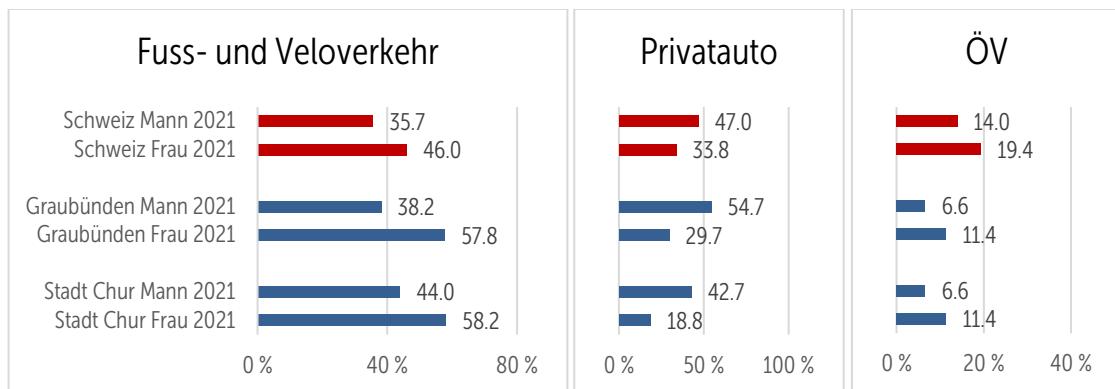


Abbildung 5.2: Etappen nach Verkehrsmittel und Geschlecht im Arbeitsverkehr

5.3 Einkaufsverkehr: Verkehrsmittelwahl

Sowohl in der gesamten Schweiz als auch in Graubünden geht man fast ausschliesslich zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Privatauto einkaufen. Der öffentliche Verkehr spielt beim Einkauf durchwegs lediglich eine marginale Rolle.

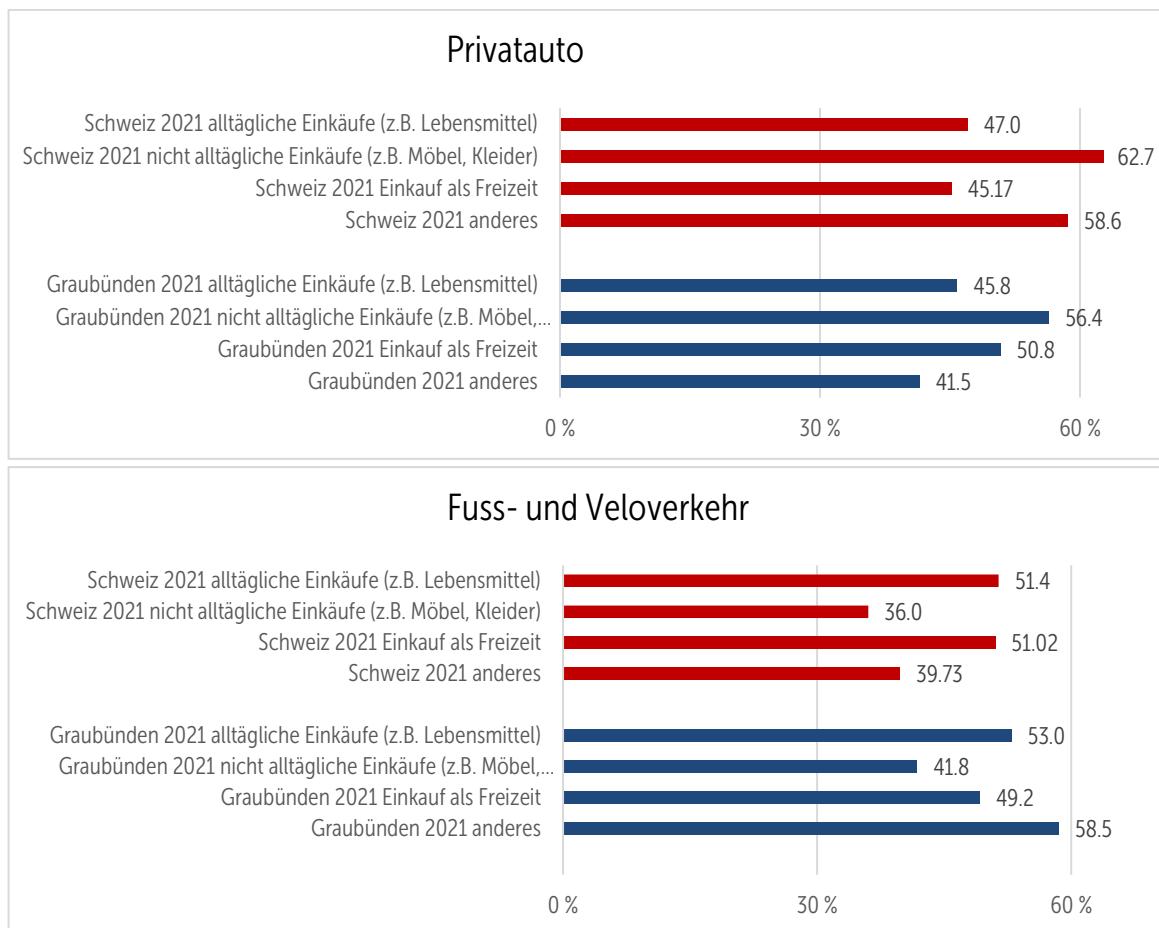


Abbildung 5.3: Etappen nach Verkehrsmittel und Einkaufstyp im Einkaufsverkehr im Inland

5.4 Freizeitverkehr: Verkehrsmittelwahl nach Wochentag

Im Freizeitverkehr wurden schweizweit und in Graubünden die verschiedenen Verkehrsmittel in ähnlichem Masse benutzt. Im Vordergrund stand der Fuss- und Veloverkehr gefolgt vom Privatauto und, mit deutlichem Abstand, vom öffentlichen Verkehr. Der Fuss- und Veloverkehr wurde in Graubünden am Samstag etwas weniger stark benutzt als während den übrigen Tagen, das Privatauto hingegen wurde am Samstag stärker benutzt als während den anderen Tagen. Die öffentlichen Verkehrsmittel wurden in Graubünden am Sonntag häufiger benutzt als während dem Rest der Woche.

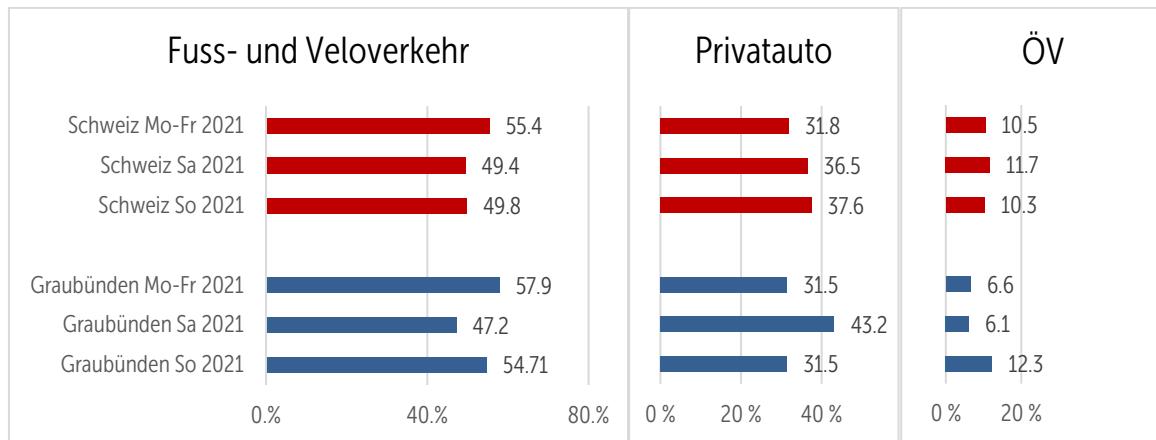


Abbildung 5.4: Anteil Etappen nach Verkehrsmittel und Wochentag im Freizeitverkehr im Inland

5.5 Wichtigste Freizeitaktivitäten

Die vier Aktivitäten "nicht sportliche Aussenaktivitäten" (z.B. Spazieren, Aufenthalt in Parks etc.), "Gastronomiebesuche", "Besuche von Verwandten, Bekannten und Freunden" sowie "aktiver Sport" machten sowohl schweizweit als auch in Graubünden und in der Stadt Chur über 70 % aller Aktivitäten aus und dominierten sämtliche anderen Aktivitäten deutlich.

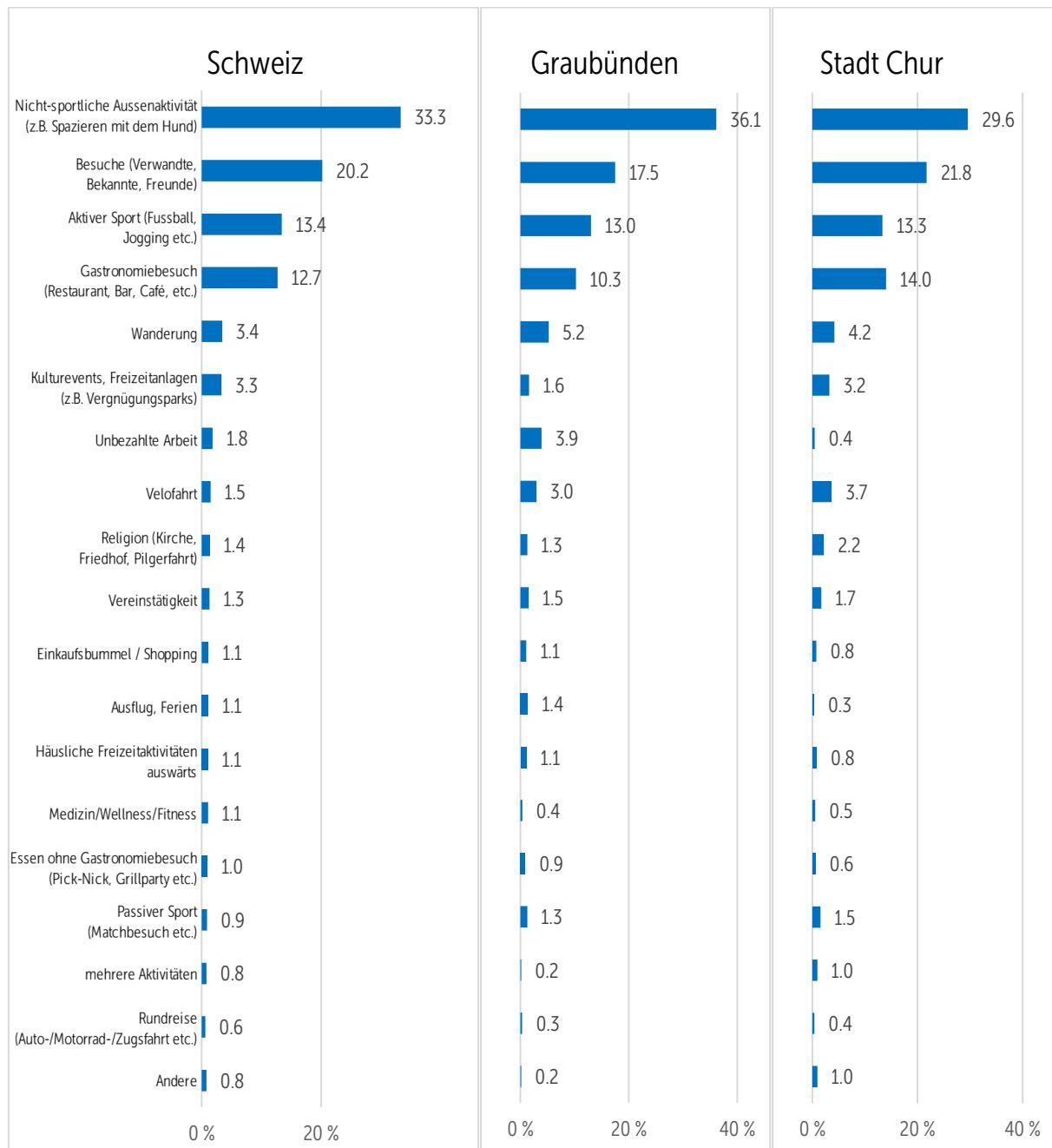


Abbildung 5.5: Anteil Wege im Freizeitverkehr nach Freizeitaktivitäten im Inland

5.6 Verkehrsmittelwahl bei Geschäftswegen und Dienstfahrten

Ähnlich dem Arbeitsverkehr benützten die Frauen auch bei Geschäftswegen bzw. Dienstfahrten deutlich mehr den Fuss- und Veloverkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel als die Männer, welche dafür in vermehrtem Masse das Auto bevorzugen. Für eine Aussage betreffend ÖV war die Datenbasis (Anzahl Interviews) für Graubünden zu gering.

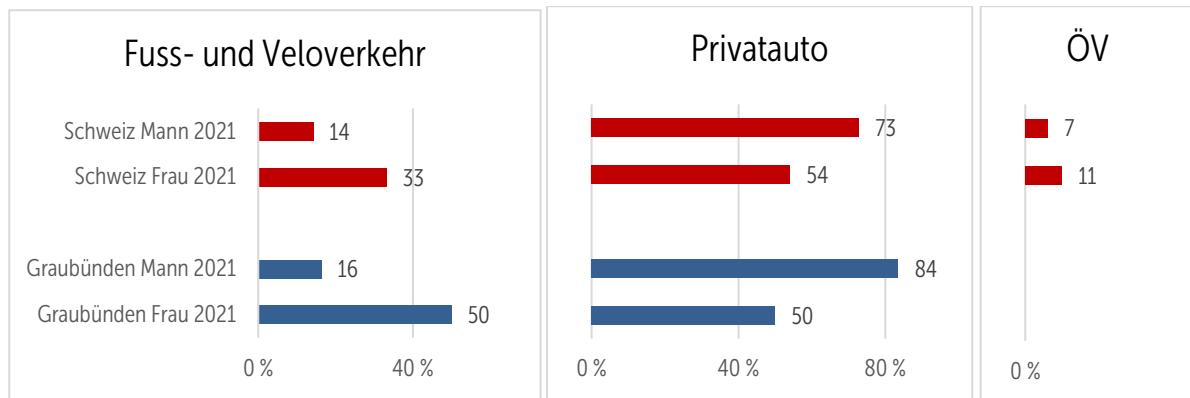


Abbildung 5.6: Etappen nach Verkehrsmittel und Geschlecht bei Geschäftswegen und Dienstfahrten

6 REISEN

6.1 Lange Reisen

Von den langen Reisen mit mindestens einer Übernachtung hatten 2021 schweizweit deutlich über die Hälfte der befragten Personen ihr Ziel in der Schweiz und nur 43 % im Ausland. Bei den Bündnerinnen und Bündnern lag das Ziel mit fast 60 % der Reisen in der Schweiz noch deutlich höher. Diese Zahlen sind im Vergleich zu den vergangenen Jahren eher speziell und auf den Einfluss der Covid-Pandemie zurückzuführen.

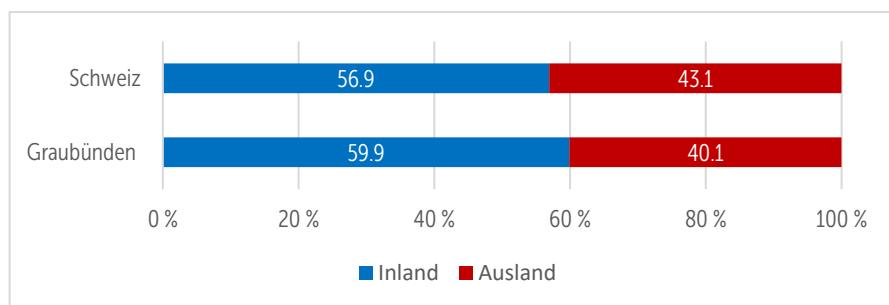


Abbildung 6.1a: Anteil Inland/Ausland der langen Reisen

Die Schweizer wie auch die Bündner Frauen legten im Jahr 2021 im Schnitt mehr Kilometer für lange Reisen ins Ausland zurück als die Männer. Allerdings ist der Schnitt mehr als 1'000 km tiefer als in den vergangenen Jahren, was auf die Auswirkungen der Covid-Pandemie zurückzuführen sein dürfte. Im Gegenzug sind die Reisen im Inland im Schnitt um 40-50 km länger.

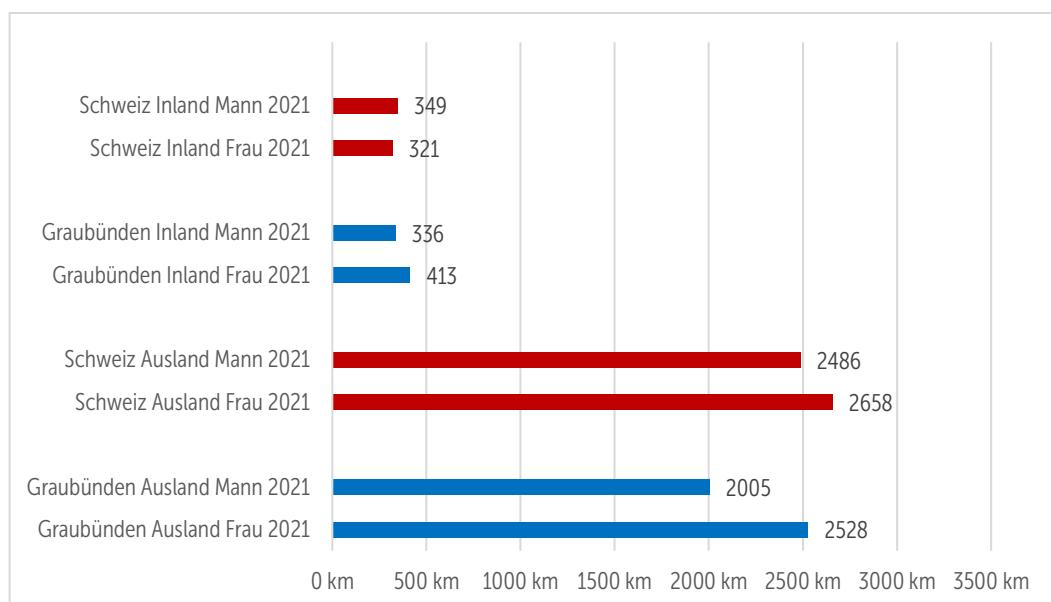


Abbildung 6.1b: Länge der langen Reisen im Inland und Ausland nach Geschlecht

Schweizweit unternahmen Erwachsene von 25 – 64 Jahren rund 60 % aller langen Reisen, was in Anbetracht der grossen Anzahl Jahrgänge in dieser Altersklasse nicht verwunderlich ist. Dass Kinder bis 17 Jahre mehr lange Reisen unternahmen als die über 65 Jahre alten Personen, liegt wohl an den vielen Familienreisen. Wegen ungenügender Repräsentativität der Stichprobe (zu kleine Stichprobengrösse) ist keine Auswertung für Graubünden dargestellt.

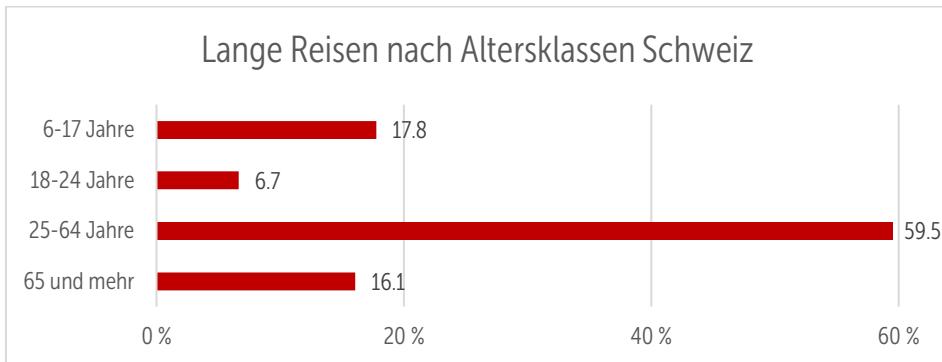


Abbildung 6.1c: Gesamtheit aller langen Reisen nach Altersklassen

6.2 Herkunft der Besucher Graubündens (nur Besucher aus der Schweiz)

Fast ein Viertel aller Schweizer Besucherinnen und Besucher von Graubünden ohne und mit Übernachtungen 2021 stammen aus der Ostschweiz (ohne GR). Im Jahr 2015 waren es noch Personen aus Zürich, die Graubünden am meisten besucht haben. Diese rangieren im Jahr 2021 mit knapp 18 % auf dem zweiten Platz.

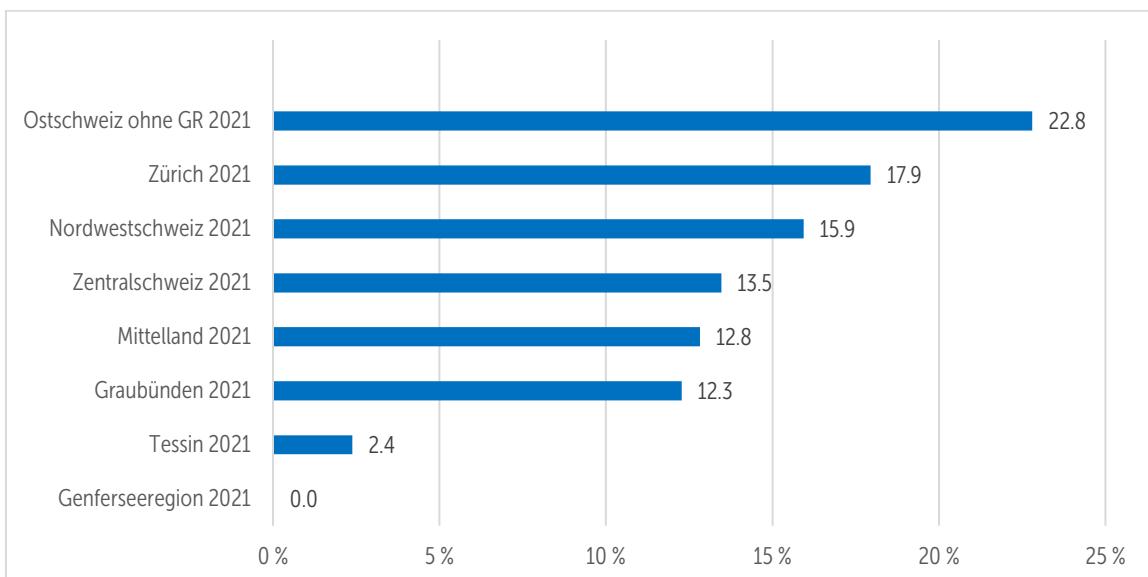


Abbildung 6.2: Herkunft der Gäste Graubündens aus der Schweiz ohne und mit Übernachtung

6.3 Verkehrsmittel der Besucher Graubündens (nur Besucher aus der Schweiz)

Die Verkehrsmittelwahl bei Tagesausflügen und Besuchen mit Übernachtungen in Graubünden unterschieden sich unwesentlich. Im Vordergrund stand mit ca. 66 % bzw. 76 % das Auto, während der öffentliche Verkehr von 24 % bzw. 31 % aller Besucherinnen und Besucher benutzt wurde.

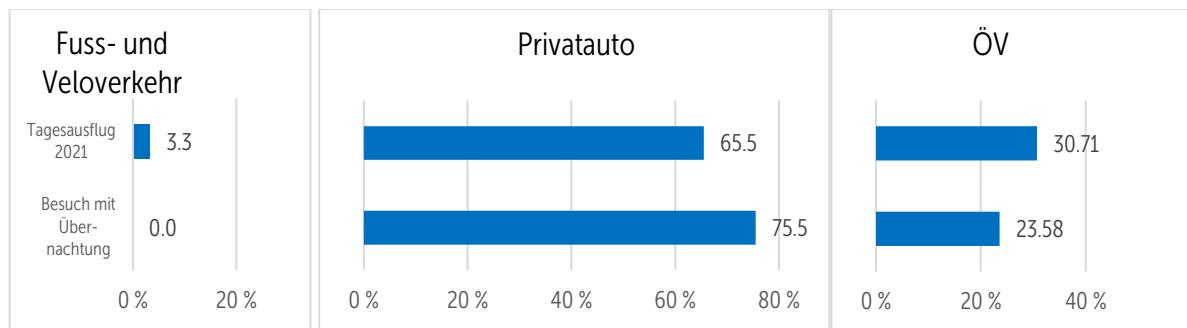


Abbildung 6.3: Anteil Reisen der Besucherinnen und Besucher Graubündens nach Verkehrsmittel (nur Besucher aus der Schweiz)

7 JAHRESMOBILITÄT

7.1 Stichtagsmobilität nach Verkehrsmittel

Schweizweit und in Graubünden wurden pro Person im Jahr 2021 mit sämtlichen Verkehrsmitteln im In- und Ausland insgesamt knapp 14'000 km zurückgelegt. Das sind 4'000 km (GR) bzw. 7'000 km (Schweiz) weniger als im Jahr 2015, was auf das eingeschränkte Mobilitätsverhalten der Bevölkerung während der Pandemie schliessen lässt. Von der gesamten Jahresfahrleistung entfielen schweizweit 60 % und in Graubünden mehr als 70 % auf das Privatauto. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln wurden rund 20 % der gesamten Distanz zurückgelegt. Mit dem Flugzeug wurden im Jahr 2021 nur etwa halb so viele Kilometer zurückgelegt, wie im Jahr 2015, was ebenfalls auf die Pandemie zurückzuführen sein dürfte.

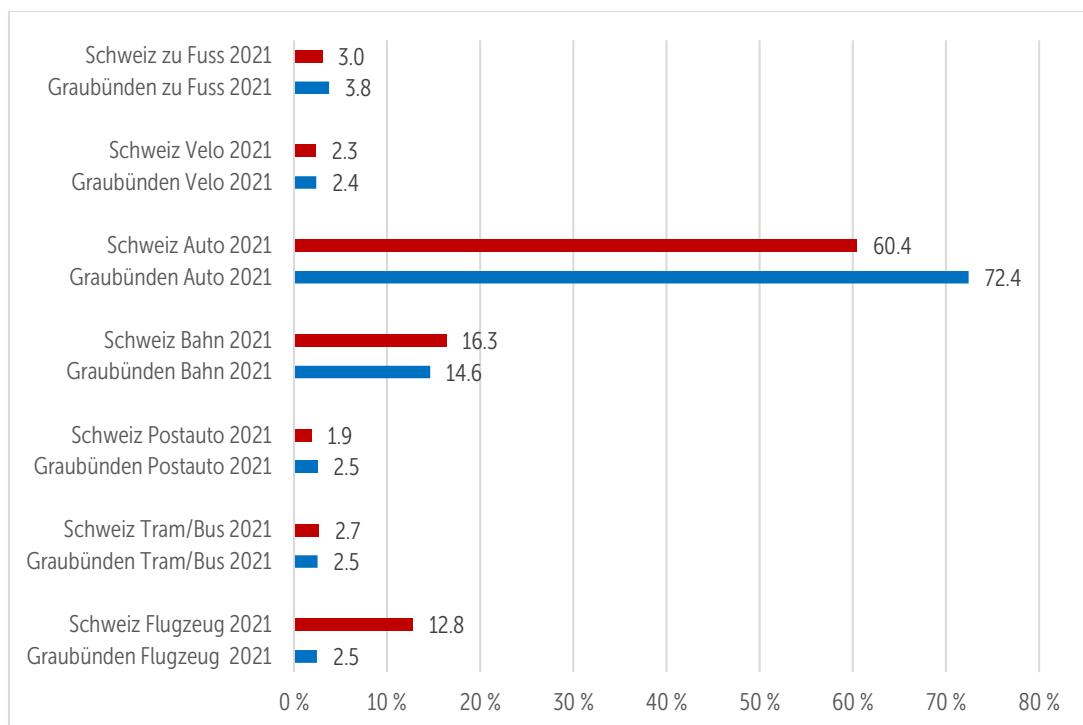


Abbildung 7.1: Hauptverkehrsmittel an der gesamten Jahresmobilität

7.2 Stichtagsmobilität nach Verkehrszwecken

Sowohl schweizweit als auch in Graubünden wurde die Hälfte der Jahresdistanz für Freizeitzwecke zurückgelegt. An zweiter Stelle folgte mit 24 % bzw. 21 % der Jahresdistanz der Arbeitsweg und an dritter Stelle der Einkaufsweg.

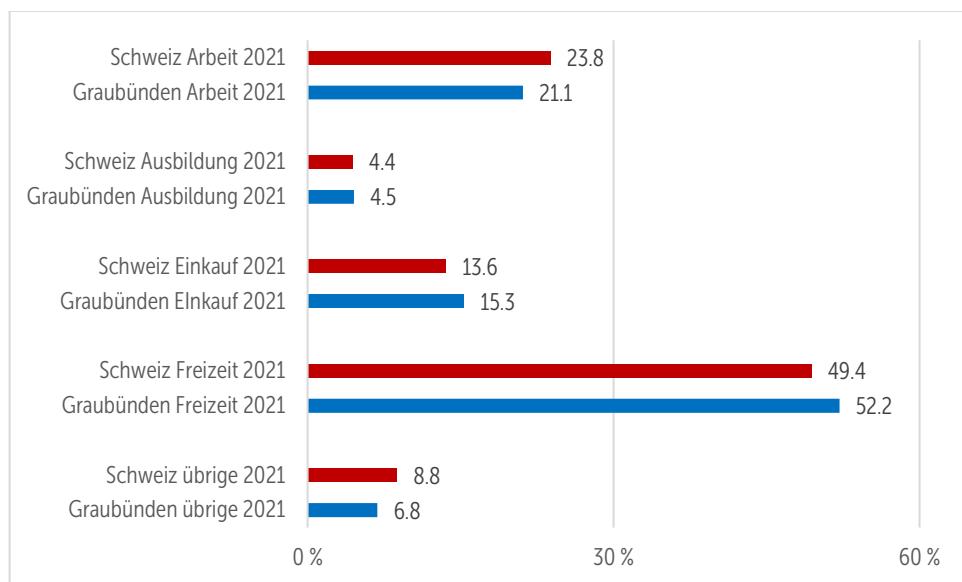


Abbildung 7.2: Anteil der Verkehrszwecke an der gesamten Jahresmobilität

8 EINSTELLUNG ZUR VERKEHRSPOLITIK

Mit der Befragung der Bevölkerung zum MZMV 2021 wurde auch ermittelt, welche Prioritäten die vorgeschlagenen Massnahmen zu möglichen Verbesserungen im Verkehrsbereich haben. Die Befragten wurden gebeten jeweils fünf Massnahmen pro Thema nach Wichtigkeit zu ordnen.

8.1 Die wichtigsten Bereiche

Der öffentliche Verkehr wird von der Bündner Bevölkerung als jener Bereich angesehen, in dem Verbesserungen insgesamt am wichtigsten sind, knapp vor den Umweltauswirkungen des Verkehrs im Allgemeinen.

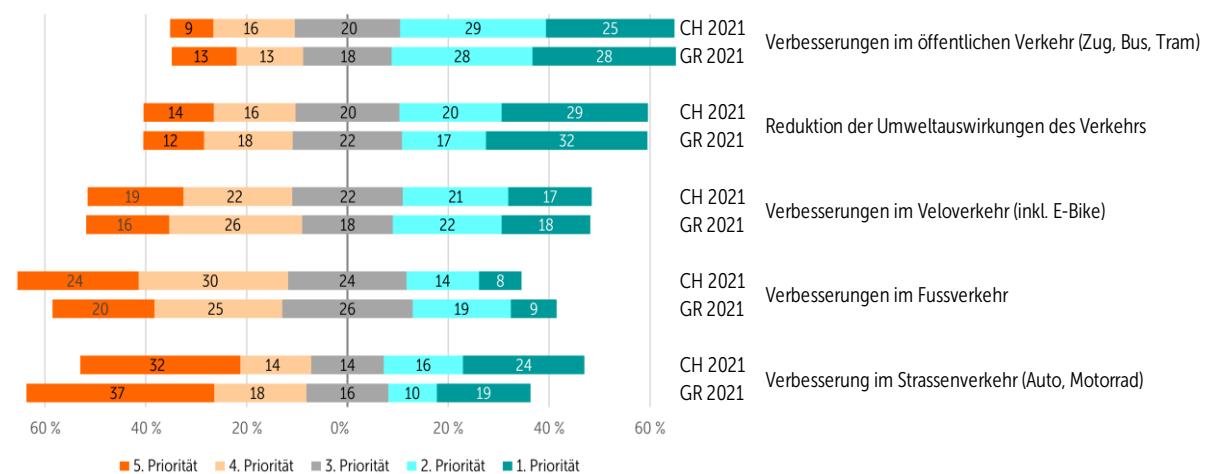


Abbildung 8.1: In welchen Verkehrsbereichen sind Verbesserungen nach Meinung der Bevölkerung am wichtigsten, 2021

8.2 Massnahmen im öffentlichen Verkehr

Von den fünf vorgeschlagenen Massnahmen wird die Verbesserung des Nah- und Regionalverkehrs von der Bündner wie auch von der Schweizer Bevölkerung insgesamt als am wichtigsten erachtet. Diese Massnahme liegt damit klar vor der Verbesserung des Fernverkehrs, die lediglich einen der hinteren Ränge belegt. Die Schaffung von mehr Plätzen in den bestehenden Verbindungen liegt auf dem zweiten Gesamtrang. Die Modernisierung der Züge, Busse und Trams ist nach Meinung der Bevölkerung eine unwichtige Massnahme. Anders als die Befragten der Gesamtschweiz würden sich Bündnerinnen und Bündner als erste Priorität mehr Plätze bei den bestehenden Verbindungen wünschen.

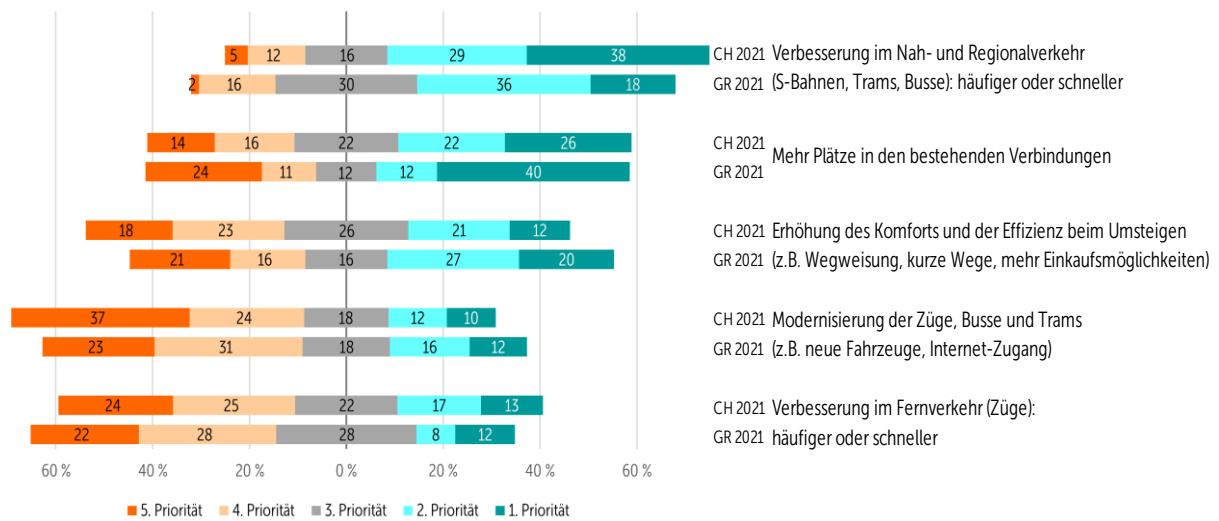


Abbildung 8.2: Welche Verbesserungsmassnahmen im öffentlichen Verkehr sind nach Meinung der Bevölkerung am wichtigsten, 2021

8.3 Massnahmen betreffend Umwelt und Energie

Die Bündner Bevölkerung findet das Fahrverbot für umweltschädliche Autos in Städten insgesamt am wichtigsten. Als erste Priorität wird allerdings die CO2-Abgabe genannt. Aus Sicht der Schweizer Bevölkerung sind finanzielle Anreize beim Kauf von energieeffizienten und emissionsarmen Neuwagen die wichtigste Massnahme betreffend Umwelt und Energie.

Im Grossen und Ganzen sind bei diesem Thema die Prioritäten nicht ganz so klar wie bei anderen Fragen.

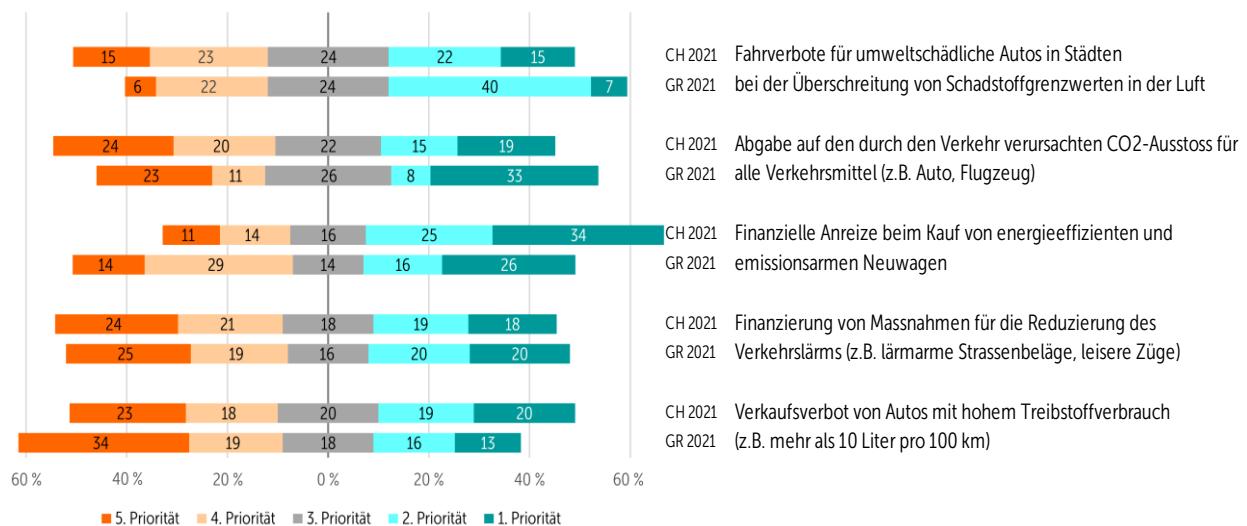


Abbildung 8.3: Welche Verbesserungsmassnahmen betreffend die Umweltauswirkungen des Verkehrs sind nach Meinung der Bevölkerung am wichtigsten, 2021

8.4 Massnahmen im Veloverkehr

Von den fünf vorgeschlagenen Verbesserungsmassnahmen im Veloverkehr sind der Ausbau von Velowegen sowie der Ausbau von farblich gekennzeichneten Velospuren auf Strassen bei der Schweizer wie auch bei der Bündner Bevölkerung ganz klar am beliebtesten. Der Ausbau von Tempo-30-Zonen und die Entwicklung von Veloverleihsystemen belegen dagegen nur hintere Ränge.

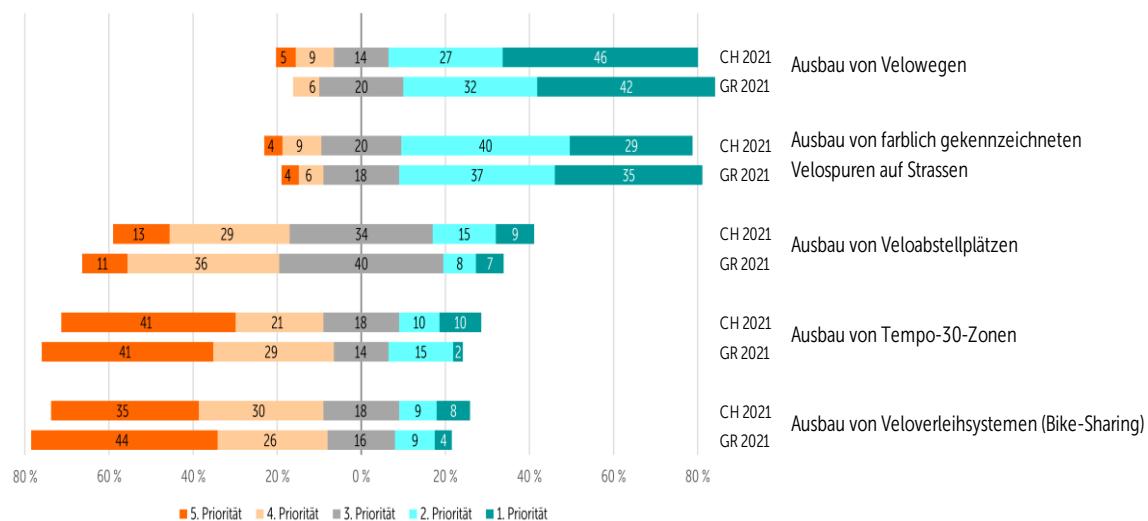


Abbildung 8.4: Welche Verbesserungsmassnahmen im Veloverkehr sind nach Meinung der Bevölkerung am wichtigsten, 2021

8.5 Massnahmen im motorisierten Individualverkehr

Der Ausbau des Nationalstrassennetzes ist aus Sicht der Schweizer wie auch der Bündner Bevölkerung nicht prioritär. Von den fünf vorgeschlagenen Massnahmen zur Verbesserung des Strassenverkehrs belegt diese Massnahme insgesamt den letzten Rang. Umgekehrt stellt die Verflüssigung des Verkehrs in Städten und Agglomerationen für 34 % der Schweizer und 51 % der Bündner die wichtigste Massnahme dar.

Die Bündner wünschen sich als zweite Priorität die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

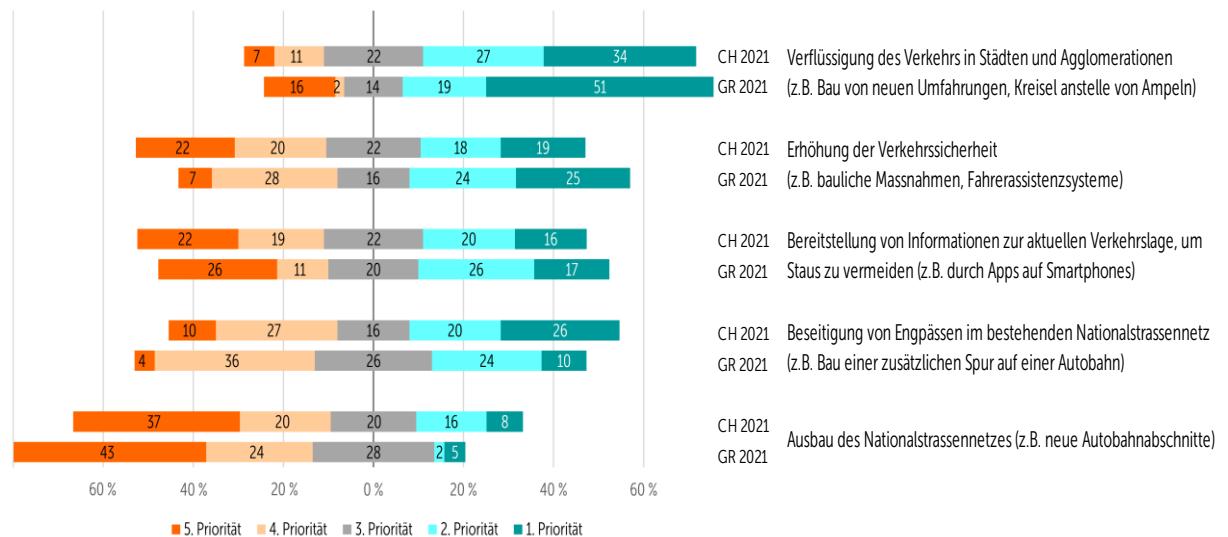


Abbildung 8.5: Welche Verbesserungsmassnahmen im motorisierten Individualverkehr sind nach Meinung der Bevölkerung am wichtigsten, 2021

8.6 Massnahmen im Fussverkehr

In Graubünden wie auch in der Schweiz landet mit über 55 % Nennungen als fünfte und letzte Priorität der Ausbau von Begegnungszonen mit Tempo 20 weit abgeschlagen auf dem letzten Gesamtrang der vorgeschlagenen Verbesserungsmassnahmen im Fussverkehr. Analog zu der beim Veloverkehr vorgeschlagene Massnahme der Tempo-30-Zonen (siehe Kapitel 4.2.3) hängt dieses Ergebnis möglicherweise mit den Auswirkungen der Begegnungszonen auf die Nutzerinnen und Nutzer anderer Verkehrsmittel, namentlich der Autos, zusammen.

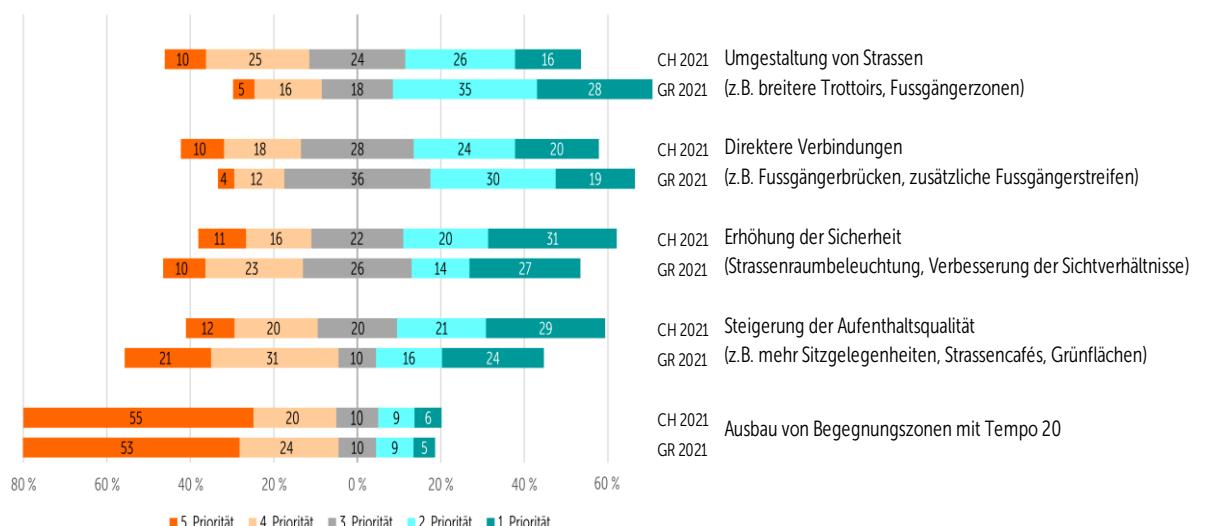


Abbildung 8.6: Welche Verbesserungsmassnahmen im Fussverkehr sind nach Meinung der Bevölkerung am wichtigsten, 2021

8.7 Geeignetste Massnahmen zur Lösung der aktuellen Verkehrsprobleme

Von den vorgeschlagenen Massnahmen wurde die Unterstützung von flexiblen Arbeitsformen schweizweit und auch in Graubünden als die Massnahme angesehen, die die aktuellen Verkehrsprobleme am besten zu lösen vermag. Dass diese Massnahme auf dem ersten Rang landete, könnte auch damit zusammenhängen, dass das Thema Home-Office zum Zeitpunkt der Erhebung im Jahr 2021 infolge der Covid-19-Pandemie besonders aktuell war. Im Gegensatz dazu hält die Bevölkerung eine generelle Erhöhung der Preise für Mobilität für die am wenigsten geeignete Massnahme; 60 % der Schweizer und 53 % der Bündner Bevölkerung stuften diese Massnahme als fünft- und somit unwichtigste Massnahme ein. Abschliessend kann festgehalten werden, dass selbstfahrende Fahrzeuge von der Bevölkerung kaum als mögliche Lösung für die aktuellen Verkehrsprobleme angesehen werden. Die Unterstützungsmassnahmen für solche Fahrzeuge platzierten sich lediglich auf dem vierten und somit zweitletzten Gesamtrang.

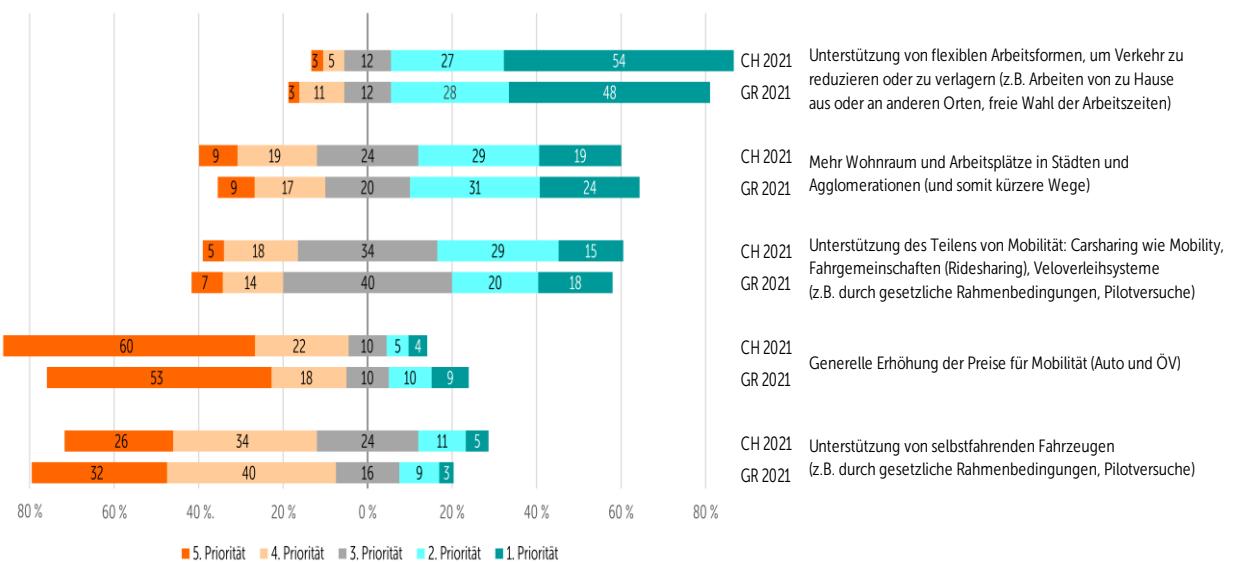


Abbildung 8.7: Welche Massnahmen lösen nach Meinung der Bevölkerung die aktuellen Verkehrsprobleme am besten, 2021

8.8 Wie häufig standen sie im Stau

Schweizweit standen über 20 % und in Graubünden etwa 11 % der Autos täglich oder ein- bis mehrmals die Woche im Stau. Ein- bis mehrmals pro Monat standen 12 % der Schweizerinnen und Schweizer und 6 % der Bündnerinnen und Bündner im Stau. Grundsätzlich waren über 80 % der Personen aus Graubünden selten bis nie im Stau, bei den Personen aus der Schweiz hingegen weniger als 70 %.

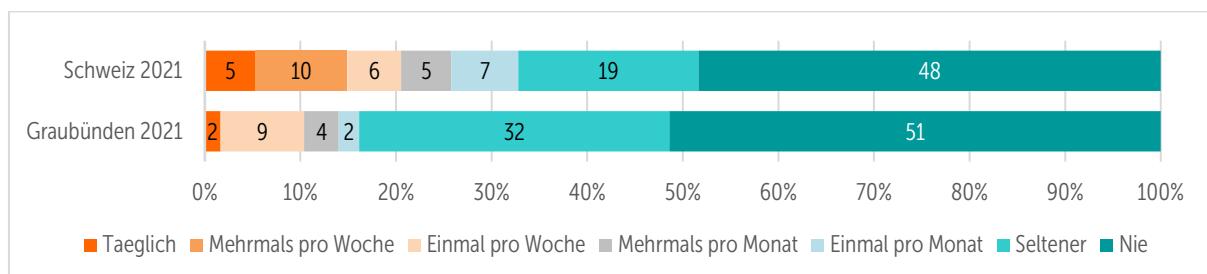


Abbildung 8.8: Wie häufig standen Sie im Stau? 2021

GLOSSAR

Agglomeration: Ansammlung von Gemeinden mit städtischem Charakter und insgesamt mehr als 20000 Einwohner/innen, entsprechend der BFS-Raumtypologie «Raum mit städtischem Charakter 2012» (BFS 2014). Agglomerationen bestehen aus einem dichten Kern und (im Regelfall) aus einem Gürtel von Gemeinden. Siehe auch Box in → Kap. 3.6

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

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

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

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

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

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

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

Bevölkerung: ständige Wohnbevölkerung der Schweiz ab 6 Jahren, sofern nicht anders definiert. **Body-Mass-Index (BMI):** Mass zur Beurteilung des Körpergewichts. Siehe auch → Box in Kap. 3.5.4

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Geschäftsweg: → geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt.

Hauptverkehrsmittel: primäres → Verkehrsmittel eines → We ges, eines → Ausgangs oder einer → Reise.

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

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

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

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

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

Kleinmotorrad: → motorisiertes Zweirad mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm³. Das Mindestalter zum Fahren eines Kleinmotorrads beträgt 16 Jahre.

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

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

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

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

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

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

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

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

Motorfahrrad: motorisiertes Zweirad mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm³. Das Mindestalter zum Fahren eines Motorfahrrads (kurz «Mofa») beträgt 14 Jahre.

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

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

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

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

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

Personenwagen: Synonym von Auto.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Urbanisierungsgrad: Bezeichnung für eine ordinale Variable, die den Grad der Verstädterung des Raumes beschreibt. Unterschieden werden im vorliegenden Bericht die → städtischen Gemeinden, die → intermediären Gemeinden und die → ländlichen Gemeinden, und zwar entsprechend der Stadt/Land-Typologie des BFS (BFS 2017).

Verfügbarkeit von Fahrzeugen: Variable, die beschreibt, ob der → Zielperson ein Fahrzeug zur freien Verfügung, zur Verfügung nach Absprache mit anderen Personen oder gar nicht zur Verfügung steht.

Verkehrsmittel: unterschieden werden in der MZMV-Erhebung: zu Fuss, Velo, langsames → E-Bike, schnelles → E-Bike, → Motorfahrrad, → Kleinmotorrad, Motorrad als Fahrer/in, Motorrad als Mitfahrer/in, Auto als Fahrer/in, Auto als Mitfahrer/in, Eisenbahn, Tram, Bus und Postauto, Taxi, taxiähnliche Fahrdienste, Reisecar, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, Zahnradbahn/Seilbahn (Zahnradbahn, Seilbahn, Standseilbahn, Sessellift, Skilift), → fahrzeugähnliche Geräte und «Anderes».

Verkehrszweck: früher verwendete Bezeichnung für den → Mobilitätszweck.

Vertrauensintervall: Wertebereich, innerhalb dessen der wahre Wert eines Parameters (z.B. des Mittelwerts) mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit liegt. Die Ergebnisse von Stichprobenerhebungen sind immer mit einer Unsicherheit behaftet, da sie nur einen Teil der interessierenden Population (d.h. der Grundgesamtheit) einschliessen. Diese statistische Unsicherheit kann quantifiziert werden, indem für Anteilswerte und Mittelwerte aus der Stichprobe ein Vertrauensintervall berechnet wird. Dessen Grenzen liegen umso weiter auseinander, je ungenauer der Schluss von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit ist. Der Grad der Ungenauigkeit hängt unter anderem vom Umfang der Stichprobe und von der Streuung des betrachteten Merkmals ab. Siehe auch → Kap. 5.3 Die Vertrauensintervalle (Niveau 90%) zu den in den Grafiken und Tabellen des vorliegenden Berichts wiedergegebenen Daten finden sich in den online veröffentlichten Tabellen des → Tabel-lennpakets.

Weg: Einheit zur Beschreibung des Mobilitätsverhaltens. Ein Weg beginnt immer dann, wenn sich jemand mit einem bestimmten Ziel (z.B. Arbeitsort) und/oder zu einem bestimmten → Zweck (z.B. Einkaufen) in Bewegung setzt. Wenn der Zielort erreicht ist, endet der Weg. Ein neuer Weg beginnt, wenn der Zweck wechselt, wenn der Rückweg nach Hause angetreten wird oder nach einem längeren Zwischenhalt. Ein Weg kann aus einer oder mehreren → Etappen bestehen und somit unter Verwendung eines oder mehrerer → Verkehrsmittel bewältigt werden. Siehe auch → Kap. 3.2.3

Wohnortprinzip: Prinzip zur Beschreibung des Mobilitätsverhaltens in räumlichen Analysen. Untersucht werden dabei sämtliche von den Einwohnerinnen und Einwohnern einer bestimmten Raumeinheit zurückgelegten Strecken, unabhängig davon, ob diese Strecken innerhalb oder ausserhalb der betreffenden Raumeinheit absolviert wurden (siehe Box in → Kap. 3.6). Das Wohnortprinzip wurde im vorliegenden Bericht insbesondere für die Beschreibung des Mobilitätsverhaltens nach → Sprachregionen, → Urbanisierungsgrad und → Agglomerationen eingesetzt. Das Mobilitätsverhalten in den Agglomerationen wurde ausserdem nach dem → Territorialprinzip analysiert.

Zielperson: eine per Zufallsverfahren aus der ständigen Wohnbevölkerung der Schweiz ausgewählte Befragungsperson (eine Zielperson pro Haushalt, Mindestalter 6 Jahre).

Zusatzmodul: thematisch geschlossene Gruppe von Fragen, die nur einem Teil der → Zielpersonen gestellt wurden. Im MZMV 2021 gab es vier solcher Zusatzmodule: Fragen zu den Tagesreisen, Fragen zu den Reisen mit Übernachtungen, Fragen zum Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) und zum Beruf sowie Fragen zur verkehrspolitischen Einstellung. Siehe auch → Kap. 5.1.2

Zweck: → Mobilitätszweck.

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

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAG	Bundesamt für Gesundheit
BAV	Bundesamt für Verkehr
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
BFS	Bundesamt für Statistik
BMI	Body-Mass-Index
BUR	Betriebs- und Unternehmensregister
CATI	Computergestützte telefonische Befragung (Computer-Assisted Telephone Interviewing)
Covid	Coronavirus-Krankheit (Coronavirus disease)
fäG	Fahrzeugähnliches Gerät
GA	Generalabonnement des öffentlichen Verkehrs
GWR	Eidgenössisches Gebäude- und Wohnungsregister
HAFAS	HaCon Fahrplanauskunfts-System (Bezugsort: www.fahrplanfelder.ch)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MZMV	Mikrozensus Mobilität und Verkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
SRPH	Stichprobenrahmen für Personen- und Haushaltserhebungen
Swisstopo	Bundesamt für Landestopografie