



ERGEBNISSE DES MIKROZENSUS 2005 ZUM VERKEHRSVERHALTEN DER FREIBURGER BEVÖLKERUNG

Auftraggeber	Amt für Verkehr und Energie des Kantons Freiburg (STE) Verkehrsverbund der Agglomeration Freiburg (CUTAF)
Autor	Ecoplan, Bern Projektteam Felix Walter Philipp Walker Christof Rissi Sandra Dänzer
Französische Übersetzung	Olivier Houlmann
Begleitgruppe	Martin Tinguely, STE Michel Vonlanthen, STE Patrick Cudré-Mauroux, CUTAF Pierre Caille, SStat Jean-Marie Chappuis, SStat
Datenbasis	Mikrozensus 2005, Bundesamt für Statistik / Bundesamt für Raumentwicklung
Illustration	Frédéric Aeby, Posieux

Inhaltsübersicht

Kurzfassung.....	2
Inhaltsverzeichnis	4
1 Einführung: Der Mikrozensus 2005 als Grundlage.....	6
2 Verfügbarkeit von Fahrzeugen und ÖV-Abonnements.....	10
3 Verkehrsaufkommen.....	15
4 Verkehrsmittel	23
5 Verkehrszwecke	37
6 Räumliche Aspekte der Mobilität	44
7 Anhang A: Glossar.....	53
8 Anhang B: Gemeinde der CUTAF und der Agglomeration gemäss BFS.....	57
Literaturverzeichnis	58

Kurzfassung

Die Freiburger/innen legen jedes Jahr im Durchschnitt 19'000 Kilometer zurück, davon rund 14'700 im Inland. Jeden Tag verbringen sie rund 90 Minuten im Verkehr. Dies zeigt die Freiburger Spezialauswertung des "Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005". Die vielfältigen Ergebnisse ergeben ein detailliertes Bild des Personenverkehrs im Kanton, in der Agglomeration und in der Stadt Freiburg und sind eine wichtige Grundlage für Planung und Politik in den Bereichen Verkehr, Raum, Energie und Umwelt.

Die Resultate für den Kanton Freiburg unterscheiden sich in den meisten Bereichen nur wenig von der Auswertung auf nationaler Ebene. Der auffälligste Unterschied besteht darin, dass im Kanton Freiburg die Haushalte mehr Autos besitzen und die Autos auch häufiger verwendet werden als in der restlichen Schweiz. Dafür liegen der Besitz von ÖV-Abos und die Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) klar unter dem nationalen Durchschnitt. Für die CUTAF hingegen (engere Agglomeration Freiburg) liegen die ÖV-Anteile über den Werten der Agglomerationen Lausanne und Neuenburg. Die Auto-Anteile liegen leicht tiefer als der Schweizer Durchschnitt aller mittleren und kleineren Agglomerationen.

Sämtliche regionalen Unterscheidungen basieren auf dem Wohnorts-Prinzip: d.h. die Daten werden nach Wohnort der befragten Person gefiltert und geben deren Verkehrsaufkommen sowohl innerhalb der Wohnregion als auch in den anderen Regionen wieder. Territoriale Aussagen über den Verkehr auf dem Gebiet einer bestimmten Region sind in diesem Bericht nicht enthalten.

Nachfolgend die wichtigsten Ergebnisse zu den einzelnen Kapiteln:

42% aller Freiburger Haushalte haben zwei und mehr Autos

-> Kap. 2

90% aller Haushalte besitzen mindestens ein Auto, bloss 10% sind "autofrei" (Gesamtschweiz: 19%). Rund 30% der Bevölkerung über 16 Jahren hat ein Abonnement für den öffentlichen Verkehr (ÖV), in der Schweiz sind dies 48%. Auch in der CUTAF

sind bloss 18% der Haushalte autofrei, und nur 41% haben ein ÖV-Abo.

Im Durchschnitt anderthalb Stunden unterwegs

-> Kap. 3

Die im Kanton Freiburg wohnhaften Personen ab 6 Jahren haben im Jahr 2005 im Inland pro Tag durchschnittlich 40.4 Kilometer (Schweiz: 37.3 km) zurückgelegt und waren rund 90 Minuten (Schweiz: 88 Minuten) unterwegs. Nimmt man ihre Strecken am Stichtag im Ausland hinzu, so waren es täglich 52 Kilometer (Schweiz: 46 Kilometer) und 93 Minuten (Schweiz 92 Minuten).

Das Auto als dominierendes Verkehrsmittel

-> Kap. 4

31.2 km (77.1%) der täglich zurückgelegten Distanz von 40.4 km wird mit dem Auto gemacht. Dies ist deutlich mehr als in der Schweiz (24.9 km und 66.9%). Im Gegensatz zur Schweiz ist im Kanton Freiburg der motorisierte Individualverkehr nicht nur bezüglich der Distanz dominierend, sondern liegt auch bei der täglichen Unterwegszeit (46.1%) und der Anzahl Etappen (47.2%) vor dem Langsamverkehr (LV, Velo- und Fussverkehr). Erwartungsgemäss gilt dies aber nicht für die CUTAF und die Stadt Freiburg, wo die Bedeutung des LV höher ist als im gesamten Kanton.

Vergleich der ÖV-Anteile an der Tagesdistanz (Schweiz: 20.4%):

Bevölkerung von...	Kanton	Agglomeration
Freiburg	12.2%	(CUTAF) 22.4%
Waadt	16.6%	(Lausanne) 18.5%
Neuchâtel	15.9%	18.9%
Bern	20.4%	30.9%
Luzern	19.1%	23.6%

Ebenfalls eine höhere Bedeutung in der Agglomeration und der Stadt hat der öffentliche Verkehr (ÖV). Auf kantonaler Ebene liegt der ÖV-Anteil an der gesamten Distanz mit 12.2% deutlich unter, in der Agglomeration und der Stadt jedoch über dem nationalen Durchschnitt von 20.4%. Wie die oben stehende Tabelle zeigt, liegen die ÖV-Anteile der

CUTAF höher als jene der Agglomerationen Lausanne und Neuchâtel und in ähnlicher Grössenordnung wie jene der Agglomeration Luzern.

Mehrheitlich für die Freizeit unterwegs

-> Kap. 5

Für die Freizeit wird beinahe doppelt so weit gefahren wie für die Arbeit: Mit 17.7 km gehen 43.8% der täglichen Distanz auf das Konto des Freizeitverkehrs (Arbeitsverkehr 9.9 km, 24.6%). Mit diesen Werten liegt der Kanton Freiburg ungefähr auf dem schweizerischen Niveau. In der CUTAF und der Stadt Freiburg ist die Bedeutung des Freizeitverkehrs noch grösser, der Anteil des Arbeitsverkehrs jedoch geringer.

Im schweizerischen Quervergleich: Zwischen Deutsch- und Westschweiz

-> Kap. 6

Im Vergleich nach Gemeindetypen haben die Freiburger Agglomerationsgemeinden etwas höhere Tagesdistanzen und eine etwas höhere Auto-Ausstattung als die analogen Gemeindetypen im schweizerischen Durchschnitt. Beim ÖV-Anteil liegt die CUTAF höher als die Agglomerationen Neuenburg und Lausanne und ebenfalls höher als der Durchschnitt aller mittleren Agglomerationen, aber tiefer als die grossen Deutschschweizer Agglomerationen.

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	2
Inhaltsverzeichnis.....	4
1 Einführung: Der Mikrozensus 2005 als Grundlage	6
1.1 Aufbau und Ziele des Berichts.....	6
1.2 Der Mikrozensus 2005.....	6
1.3 Die Auswertung für den Kanton und die Agglomeration Freiburg	7
1.4 Vertrauensintervall	8
1.5 Weitere Hinweise	8
2 Verfügbarkeit von Fahrzeugen und ÖV-Abonnements.....	10
2.1 Fahrzeugbesitz und Verfügbarkeit.....	10
2.2 Verfügbarkeit von Führerschein und Parkplätzen	11
2.3 Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs	13
3 Verkehrsaufkommen	15
3.1 Kennziffern zum Verkehrsaufkommen.....	15
3.2 Verkehrsaufkommen im Tagesablauf.....	18
3.3 Länge und Dauer von Etappen und Wegen	19
4 Verkehrsmittel	23
4.1 Modalsplit.....	23
4.2 Auto-Nutzung	27
4.3 Öffentlicher Verkehr	31
4.4 Fuss- und Veloverkehr.....	34
5 Verkehrszwecke	37
5.1 Alle Verkehrszwecke.....	37
5.2 Arbeitswege	38
5.3 Ausbildungswege.....	39
5.4 Einkaufswege.....	41

5.5	Freizeitwege.....	42
6	Räumliche Aspekte der Mobilität	44
6.1	Urbaner und ländlicher Raum.....	44
6.2	Agglomerationen: Genereller Vergleich.....	47
6.3	Vergleich mit ähnlichen Kantonen und Agglomerationen (NE, VD, BE, LU).....	49
6.4	Verkehrsverhalten in Städten	50
7	Anhang A: Glossar	53
7.1	Das Konzept von Wegen und Etappen.....	53
7.2	Wichtige Begriffe	53
8	Anhang B: Gemeinde der CUTAF und der Agglomeration gemäss BFS.....	57
8.1	Gemeinden der CUTAF	57
8.2	Gemeinden der Agglomeration gemäss BFS	57
	Literaturverzeichnis.....	58

1 Einführung: Der Mikrozensus 2005 als Grundlage

1.1 Aufbau und Ziele des Berichts

Der vorliegende Bericht basiert auf der Erhebung „Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005“, die im Auftrag des Bundesamtes für Statistik und Bundesamt für Raumentwicklung durchgeführt wurde. Der Bericht fasst die wichtigsten Erkenntnisse aus dieser schweizweiten Erhebung für den Kanton, die Agglomeration (CUTAF) sowie für die Stadt Freiburg (nur ausgewählte Tabellen) zusammen. Der Aufbau dieses Berichtes orientiert sich soweit wie möglich an der nationalen Publikation¹, das heisst, der Auftraggeber hat eine Auswahl aus den Tabellen des schweizerischen Berichts getroffen, und diese wurden dann für den Kanton Freiburg und die CUTAF sowie in ausgewählten Fällen auch für die Stadt Freiburg ausgewertet und verglichen.

Dieses Kapitel beinhaltet Informationen zur Erhebung, insbesondere wird auch detailliert auf die Eigenschaften der Stichprobe für den Kanton Freiburg und die CUTAF eingegangen. In Kapitel 1 wird die Verfügbarkeit von Fahrzeugen und ÖV-Abonnements und in Kapitel 1 das Verkehrsaufkommen genauer analysiert. Der Modalsplit ist Thema in Kapitel 1, während Kapitel 1 das Verkehrsaufkommen nach Zweck genauer betrachtet. In Kapitel 1: „Räumliche Aspekte der Mobilität“ findet ein Vergleich zwischen der Stadt bzw. der Agglomeration Freiburg und anderen Städten bzw. Agglomerationen statt. Im Anhang wird eine genaue Definition der CUTAF und der Agglomeration gemäss BFS gegeben. Zudem befindet sich im Anhang auch ein Glossar, das Auskunft über weitere Begriffe und die verwendeten Abkürzungen gibt.

Die Mehrheit der Abbildungen besteht aus drei (oder vier) Tabellen, welche jeweils detailliert die Ergebnisse für die Schweiz, den Kanton Freiburg sowie die CUTAF (und falls vorhanden für die Stadt Freiburg) wiedergeben. Der dazugehörige Text konzentriert sich jeweils auf die wichtigsten Eckdaten für den Kanton und die Agglomeration sowie

auf die bedeutendsten Unterschiede zwischen den Gebieten.

1.2 Der Mikrozensus 2005

Der Mikrozensus zum Verkehrsverhalten ist heute die wichtigste Grundlage für Aussagen zu zahlreichen Aspekten des Personenverkehrsverhaltens, die in verschiedensten Bereichen der Verkehrswissenschaft, -planung und -politik und auch von der Raumplanung verwendet werden.

1974 wurde erstmals eine gesamtschweizerische Befragung der Bevölkerung zum Verkehrsverhalten durchgeführt. Solche Erhebungen wurden seither ungefähr alle 5 Jahre wiederholt. Sie stützen sich auf den Bundesratsauftrag in der Verordnung über die Durchführung statistischer Erhebungen des Bundes (SR 431.012.1).

Im Jahr 2005 haben die Bundesämter für Statistik (BFS) und für Raumentwicklung (ARE) wiederum den Mikrozensus zum Verkehrsverhalten durchgeführt. Noch stärker als in früheren Jahren haben sich nebst anderen Bundesämtern auch Kantone, Regionen und Städte sowie die ETH an der Erhebung beteiligt, indem sie zusätzliche Interviews mitfinanziert haben².

Die Erhebung erfolgte mittels computergestützter Telefonbefragung (sog. CATI-Technik) durch ein dafür spezialisiertes Befragungsinstitut. Das Interview umfasste zwei Teile:

- **Erster Teil** mit einer beliebigen Person über Fragen, die den gesamten Haushalt betreffen.
- **Zweiter Teil** mit einer zufällig ausgewählten Person des Haushalts (= Zielperson, über 6 Jahre alt) über ihr konkretes Verkehrsverhalten am festgelegten Stichtag (bei Haushalten mit mindestens 4 Personen über 6 Jahren wurden zwei Zielpersonen befragt).

¹ Vgl. BFS/ARE (2007), Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten.

² Aus dem Kanton Freiburg treten sowohl der Kanton als auch der Verkehrsverbund der Agglomeration Freiburg (CUTAF) als Verdichter auf.

Insgesamt wurden 31 950 Haushalte und 33 390 Personen (Zielpersonen) befragt.

Damit die Resultate für die Gesamtbevölkerung möglichst repräsentativ ausfallen, wurden die Haushalte und die Personen nach einem anerkannten Verfahren gewichtet. Dies ist nötig, weil sonst die Verdichtungsregionen ein zu hohes Gewicht erhalten würden und weil einige Personengruppen (z.B. junge Ledige) schwieriger zu erreichen sind.

1.3 Die Auswertung für den Kanton und die Agglomeration Freiburg

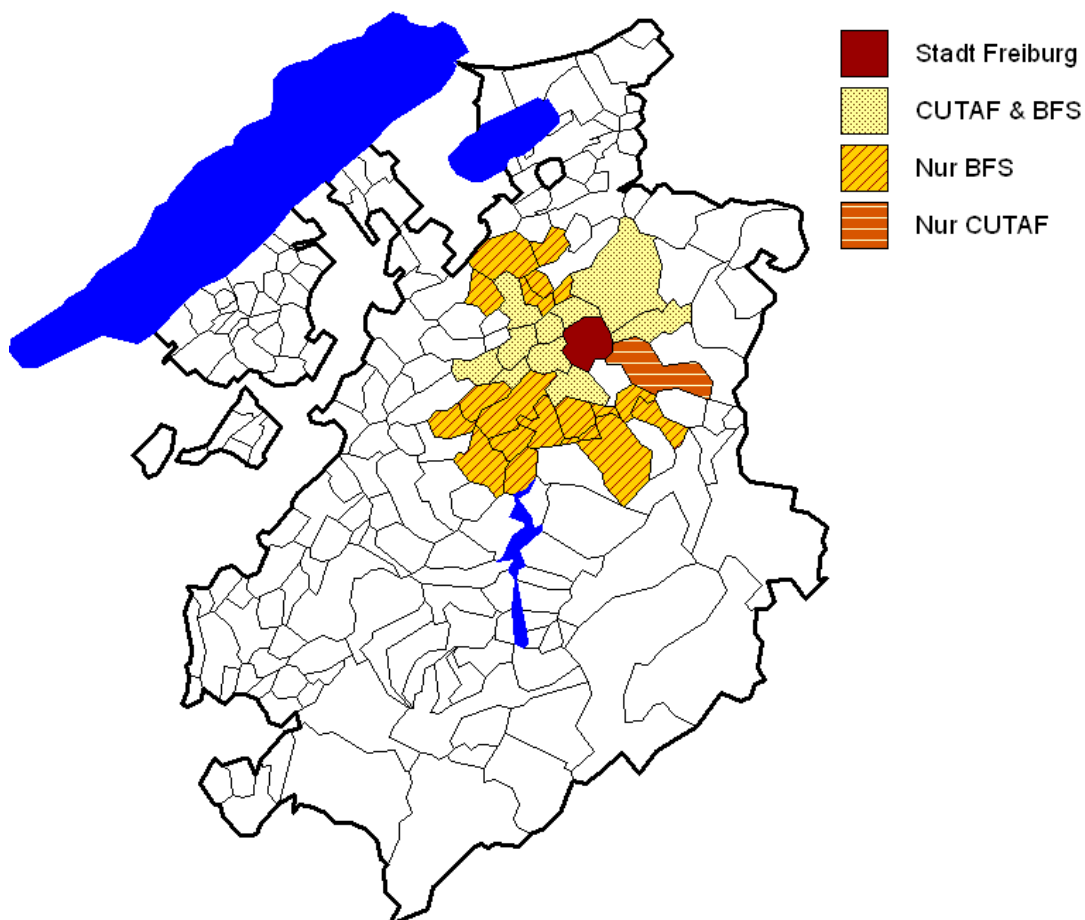
Für den Mikrozensus 2005 wurden aus dem Kanton Freiburg 1'933 Personen aus 1'816 verschiedenen Haushalten befragt. Von den befragten Zielpersonen lebt rund die Hälfte (47.8%) in der Agglomeration und der Stadt Freiburg, wobei alleine in der Stadt 412 Zielpersonen wohnhaft sind (vgl. Abb. 1).

Abb. 1: Kennzahlen zur Stichprobe

	Haushalts- personen	Zielpersonen	Zielpersonen m. Führerschein
Schweiz	31950	33390	22988
Kanton Freiburg	1816	1933	1390
Agglomeration Freiburg (CUTAF)	883	924	659
Stadt Freiburg	406	412	281

Die in dieser Untersuchung verwendete Definition der Agglomeration Freiburg entspricht dem Gebiet des Verkehrsverbundes der Agglomeration Freiburg (CUTAF) und unterscheidet sich von der Definition des BFS. Eine genaue Auflistung der Gemeinden der CUTAF und der Agglomeration Freiburg gemäss BFS wird in Anhang B: Gemeinde der CUTAF und der Agglomeration gemäss BFS gegeben. In Abb. 2 sind diese zudem auf einer Karte abgebildet.

Abb. 2: Kanton Freiburg mit den Gemeinden der CUTAF resp. der Agglomeration nach Definition des BFS



1.4 Vertrauensintervall

Obschon die Erhebung eine der grössten Spezialerhebungen der Schweiz ist und nach allen Regeln der Kunst durchgeführt und ausgewertet wurde, müssen die Ergebnisse besonders für kleinere Bevölkerungsgruppen mit Vorsicht interpretiert werden. Um die Aussagekraft von Daten zu messen, wird in der Statistik häufig das Vertrauensintervall (VI) verwendet. Dieses gibt an, in welchem Intervall um den beobachteten Wert sich der wahre Wert mit einer 90%-iger Sicherheit³ befindet. Dies kann am folgenden Beispiel genauer erläutert werden:

- Tagesdistanz der Erwerbstätigen: 47.8 km
- Vertrauensintervall (für 90%): +/- 1.0 km

Dies bedeutet, dass der wahre Durchschnittswert (wenn man alle Erwerbstätigen befragen würde, statt bloss eine Stichprobe) mit 90%-iger Wahrscheinlichkeit bei 47.8 km +/- 1 km, also zwischen 46.8 km und 48.8 km liegt.

Die Höhe des Vertrauensintervalls (VI) ist stark von der Grösse des Untersuchungssamples abhängig. In der Abb. 3 wird dies am Beispiel⁴ des Besitzes eines ÖV-Abos aufgezeigt: Das angegebene Vertrauensintervall steigt, wenn eine Region mit kleiner Basis (bspw. Stadt Freiburg statt Kanton Freiburg) oder nur ein Teil der Population (bspw. nur die Frauen) untersucht wird.

Abb. 3: Beispiele zum Vertrauensintervall (VI), Besitz eines ÖV-Abos

Region	Basis Haushalte	Alle		Frauen	
		Anteil in %	VI in % - Punkte	Anteil in %	VI in % - Punkte
Schweiz	33390	47.70	0.51	51.04	0.70
Kanton Freiburg	1933	31.40	1.98	33.49	2.76
Agglomeration Freiburg (CUTAF)	924	41.98	3.04	46.84	4.24
Stadt Freiburg	412	47.16	4.61	54.35	6.05

Lesebeispiel: In der Stadt Freiburg besitzen 54% der Frauen ein ÖV-Abonnement. Aufgrund der geringen Zahl von Interviews liegt der wahre Wert mit 90%-iger Wahrscheinlichkeit bei 54% +/- 6%, also zwischen 48% und 60%

Das Vertrauensintervall (VI) ist somit vor allem dann wichtig, wenn Unterschiede zwischen verschiedenen Gruppen untersucht werden: Bei sehr kleinen Gruppen können diese Unterschiede statistisch zufällig sein, bei grösseren Gruppen sind sie eher signifikant. Im gewählten Beispiel lässt sich nicht mit 90% Sicherheit sagen, dass die Frauen in der Stadt Freiburg häufiger ein ÖV-Abo besitzen als die Schweizerinnen im Durchschnitt.

Bei Vergleichsaussagen zwischen den Regionen wurde grundsätzlich das Vertrauensintervall geprüft. Wird der beobachtete Unterschied durch ein zu hohes Vertrauensintervall relativiert, wird das Vertrauensintervall im Text (oder in der Fusszeile) angegeben oder die Aussagen jeweils entsprechend abgeschwächt (Tendenzaussagen).

1.5 Weitere Hinweise

Grundsätzlich sind alle Zahlen im Bericht ohne Rücksicht auf die Endsumme einzeln **auf- bzw. abgerundet**. Die Totalbeträge können deshalb in gewissen Fällen scheinbar von der Summe der Einzelwerte abweichen bzw. 100% leicht über- oder unterschreiten. Bei Zahlenangaben im Text wird zudem zu Gunsten der Lesbarkeit oft noch stärker gerundet ("fast 80%" wenn der Tabellenwert 79.3% ist).

Wenn nichts anderes angegeben ist, werden nur Wege und Distanzen im **Inland** dargestellt.

Alle Angaben beziehen sich auf den **Wohnort** der Befragten: Es sind also z.B. Wege einer Regionsbewohnerin dargestellt, deren Ziele und Wegstre-

³ In der Wissenschaft wird oft auch das 95%-ige oder 99%-ige Vertrauensintervall verwendet. In der vorliegenden Studie ist aber immer das 90%-ige Vertrauensintervall gemeint.

⁴ Das Vertrauensintervall wurde für alle in diesem Bericht verwendeten Zahlen berechnet und wird zusammen mit der Anzahl Beobachtungen, der Standardabweichung sowie der genauen Angaben zur Basis und dem verwendeten Filter in einem umfangreichen Tabellensatz (sogenannte Hintergrundtabellen) ausgewiesen.

cken innerhalb oder ausserhalb der Region liegen können. Die Daten zu den Wegen der Freiburger/innen umfassen also auch Reisen nach Lausanne oder Chur, nicht aber Wege der Bündner Bevölkerung nach Freiburg. Somit sind im ganzen Bericht keine territorialen Aussagen über den Verkehr auf dem Gebiet einer bestimmten Region enthalten (solche Angaben müssten Ziel-, Quell-, Binnen- und Transitverkehr umfassen und würden eine neue Auswertung erfordern, bei der sich komplexe Abgrenzungsfragen stellen).

2 Verfügbarkeit von Fahrzeugen und ÖV-Abonnementen

2.1 Fahrzeugbesitz und Verfügbarkeit

Abb. 4: Fahrzeugbesitz der Haushalte (in %)

A. SCHWEIZ

Anzahl Fahrzeuge im Haushalt	1 Pers.	2 Pers.	3 Pers.	4 Pers.	5 und mehr	Total
kein Auto	42.1	12.5	8.9	4.9	4.6	18.8
1 Auto	53.2	54.8	44.4	45.6	40.3	50.6
2 Autos	4.2	29.1	36.8	38.6	40.4	25.1
3 und mehr	0.5	3.6	9.9	10.9	14.7	5.4
kein Velo	51.0	31.3	15.2	6.6	5.8	29.4
1 Velo	37.8	17.6	15.4	7.3	5.0	20.7
2 Velo	8.4	36.2	25.4	16.9	8.1	21.9
3 und mehr	2.9	14.9	44.1	69.3	81.1	28.0
kein Motorrad	94.2	89.3	83.6	79.2	82.3	88.0
1 Motorrad	5.2	9.3	14.0	17.3	15.0	10.4
2 Motorräder	0.4	1.2	1.9	3.0	2.5	1.4
3 und mehr	0.1	0.2	0.5	0.5	0.2	0.3
kein Kleinmotorrad	98.9	96.6	92.3	89.8	86.9	95.0
1 Kleinmotorrad	1.1	3.2	7.1	9.2	11.3	4.6
2 Kleinmotorräder	0.0	0.1	0.5	0.9	1.7	0.4
3 und mehr	0.0	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1
kein Mofa	98.2	96.2	94.2	90.3	84.6	94.8
1 Mofa	1.8	3.5	5.1	8.3	11.6	4.5
2 Mofas	0.1	0.3	0.6	1.1	3.3	0.6
3 und mehr	0.0	0.0	0.1	0.2	0.5	0.1

B. KANTON FREIBURG

Anzahl Fahrzeuge im Haushalt	1 Pers.	2 Pers.	3 Pers.	4 Pers.	5 und mehr	Total
kein Auto	25.2	7.5	8.3	2.2	3.2	10.3
1 Auto	71.1	49.4	33.3	38.0	32.1	47.9
2 Autos	3.7	39.5	48.1	48.1	44.5	34.9
3 und mehr	0.0	3.5	10.3	11.6	20.2	6.9
kein Velo	53.2	39.2	18.1	9.1	10.8	30.8
1 Velo	37.1	19.3	16.8	7.5	5.0	19.4
2 Velo	7.3	31.3	31.2	18.5	12.5	21.9
3 und mehr	2.4	10.2	33.8	64.9	71.7	28.0
kein Motorrad	96.1	92.2	87.2	85.7	83.8	90.3
1 Motorrad	3.3	7.1	10.4	11.9	14.2	8.3
2 Motorräder	0.2	0.5	2.4	1.8	1.2	1.1
3 und mehr	0.3	0.2	0.0	0.6	0.9	0.3
kein Kleinmotorrad	98.5	95.7	91.7	91.6	92.8	94.7
1 Kleinmotorrad	1.5	4.0	7.4	7.5	7.2	4.9
2 Kleinmotorräder	0.0	0.0	0.4	0.9	0.0	0.2
3 und mehr	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.1
kein Mofa	99.0	96.4	92.1	89.9	88.8	94.4
1 Mofa	1.0	3.3	5.5	9.1	10.4	4.9
2 Mofas	0.0	0.2	1.8	1.0	0.8	0.6
3 und mehr	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.1

C. CUTAF

Anzahl Fahrzeuge im Haushalt	1 Pers.	2 Pers.	3 Pers.	4 Pers.	5 und mehr	Total
kein Auto	33.6	14.3	17.9	6.2	6.6	17.9
1 Auto	64.6	59.5	41.9	54.8	41.1	56.0
2 Autos	1.8	24.3	30.9	32.0	46.0	22.4
3 und mehr	0.0	1.9	9.4	7.0	6.3	3.7
kein Velo	65.0	48.3	22.8	11.5	6.0	39.4
1 Velo	28.0	19.0	16.6	10.4	4.5	18.5
2 Velo	4.8	27.2	28.9	21.7	5.1	19.2
3 und mehr	2.2	5.6	31.7	56.5	84.3	23.0
kein Motorrad	98.6	91.1	92.2	86.6	72.4	91.1
1 Motorrad	1.0	7.9	7.0	12.8	26.2	8.1
2 Motorräder	0.5	1.0	0.8	0.7	1.4	0.8
3 und mehr	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
kein Kleinmotorrad	98.7	97.1	94.8	90.5	89.6	95.5
1 Kleinmotorrad	1.3	2.9	5.2	7.6	10.4	4.2
2 Kleinmotorräder	0.0	0.0	0.0	1.9	0.0	0.3
3 und mehr	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
kein Mofa	100.0	97.2	97.6	91.0	93.7	96.7
1 Mofa	0.0	2.8	1.6	8.2	6.3	3.1
2 Mofas	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	0.1
3 und mehr	0.0	0.0	0.8	0.0	0.0	0.1

Beinahe 90% aller Haushalte im Kanton Freiburg besitzen mindestens ein Auto (vgl. Abb. 4). Somit ist das Auto mit Abstand das am meisten verbreitete Verkehrsmittel. Vor allem bei Mehrpersonen-Haushalten ist das Auto äusserst beliebt, aber auch die Einpersonen-Haushalte besitzen mehrheitlich ein Auto, nur gerade 25.2% davon sind autofrei. Ebenfalls stark verbreitet ist das Velo: 69.2% der Freiburger Haushalte besitzt mindestens ein Fahrrad. Hingegen sind motorisierte Zweiräder eher selten anzutreffen.

Ein Vergleich mit den gesamtschweizerischen Daten zeigt, dass sich der Kanton Freiburg bezüglich Besitz von Velos und Motorrädern kaum von der restlichen Schweiz unterscheidet. Hingegen besitzen die Freiburger Haushalte deutlich mehr Autos als im nationalen Durchschnitt: 41.8% der Haushalte besitzen zwei und mehr Autos (Schweiz 30.5%). Der Anteil der autofreien Haushalte hingegen ist

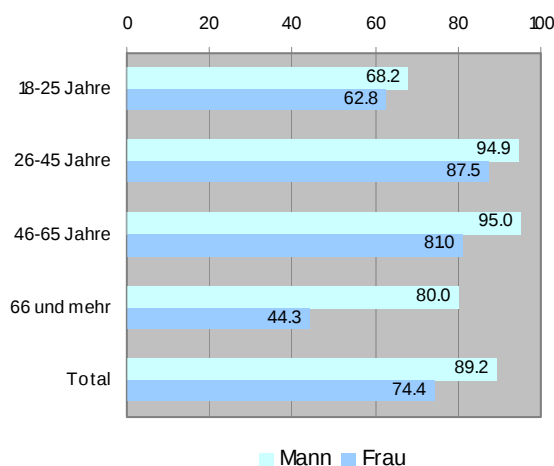
rund 8.5 Prozentpunkte unter dem Schweizer Durchschnitt (18.8%). Der Vergleich zwischen den gleichen Haushaltsgrößen (vgl. Abb. 4) verdeutlicht zusätzlich die Vorliebe der Freiburger/innen für dieses Verkehrsmittel: Bei den Einpersonenhaushalten verfügen mit 74.8% deutlich mehr über ein Auto als in der restlichen Schweiz (57.9%), und auch bei den Mehrpersonenhaushalten liegt der Anteil mit zwei und mehr Autos klar über dem nationalen Schnitt.

Gegenüber dem gesamten Kanton ist der Autobesitz in der Agglomeration Freiburg (CUTAF) sichtbar kleiner. Dies entspricht allerdings den Erwartungen: in Agglomerationen und insbesondere in Agglomerationskerngemeinden ist die Bedeutung des Autos als Fortbewegungsmittel aufgrund mehrerer Ursachen (gut ausgebautes ÖV-Netz, kürzere Distanzen usw.) deutlich geringer als im peripheren Raum. Allerdings ist der Fahrzeugbesitz auch in der Agglomeration Freiburg auffallend hoch (besonders bei den Einpersonenhaushalten) und liegt über alle Haushalte betrachtet leicht über dem nationalen Durchschnitt.

2.2 Verfügbarkeit von Führerschein und Parkplätzen

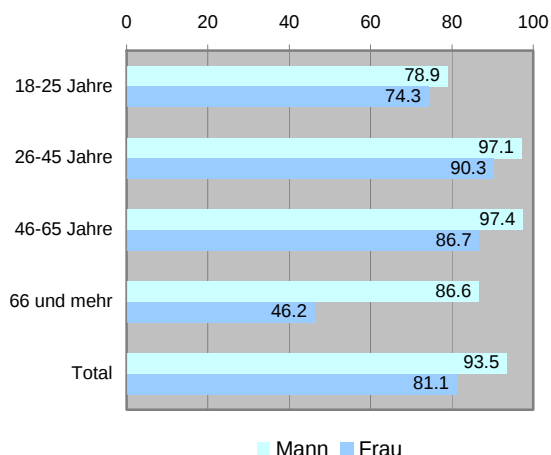
Abb. 5: Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Alter (in %)

A. SCHWEIZ



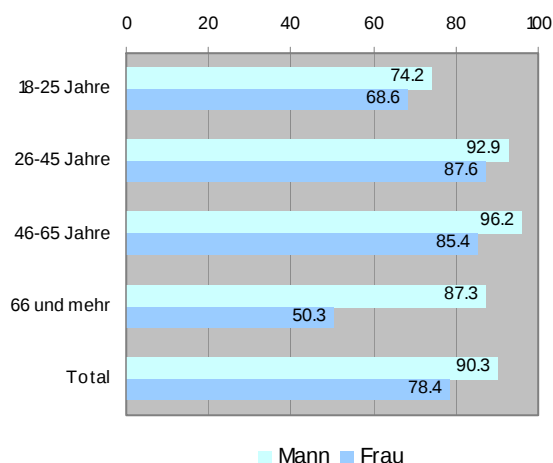
Basis: Haushaltspersonen ab 18 Jahren

B. KANTON FREIBURG



Basis: Haushaltspersonen ab 18 Jahren

c. CUTAF



Basis: Haushaltspersonen ab 18 Jahren

Wie in der Schweiz besitzen auch im Kanton Freiburg immer noch mehr Männer als Frauen einen Führerschein (vgl. Abb. 5). Erwartungsgemäss ist der Unterschied bei den Pensionierten am stärksten ausgeprägt und nimmt von Generation zu Generation ab. Über alle Altersklassen gesehen besitzen 93.5% der Männer und 81.1% der Frauen ab 18 Jahren einen Führerschein. Mit diesen Werten liegt der Anteil der Personen mit einem entsprechenden Ausweis in Freiburg über dem schweizerischen Durchschnitt (Männer 89.2%, Frauen 74.4%). Vor allem die jungen Erwachsenen zwischen 18-25 Jahren besitzen in Freiburg mit 78.9% bzw. 74.3% deutlich öfters einen Führerschein (Schweiz: 68.2% bzw. 62.8%). Der Unterschied

zwischen den beiden Geschlechtern ist in Freiburg jedoch nur unwesentlich kleiner als in der Gesamtschweiz.

Die geschlechtsspezifischen Unterschiede sind auch in der Agglomeration Freiburg zu erkennen. Der Anteil der Personen mit Führerschein ist hier mit Ausnahme der Altersklasse ab 66 Jahre in allen Alterskategorien leicht tiefer als im gesamten Kanton.

Abb. 6: Parkplätze am Arbeitsort (in %)

A. SCHWEIZ

T2.8: Parkplätze am Arbeitsort (in %)

	zur Verfügung stehender Parkplatz am Arbeitsort		
	ja, gratis	ja, bezahlt	nein
Erwerbstätigkeit*			
Vollzeit	63.0	13.7	23.3
Teilzeit	55.8	11.2	33.0
Total	61.0	13.0	26.0
Stellung im Beruf*			
selbstständig	68.5	15.4	16.1
angestellt im höheren Kader	61.6	17.3	21.2
angestellt im übrigen Kader	59.3	14.2	26.4
angestellt in anderer Funktion	59.2	11.5	29.3
Hauptverkehrsmittel**			
hat Auto benützt	72.1	15.4	12.5
hat Auto nicht benützt	40.4	10.4	49.2

* Basis: Erwerbstätige mit Führerschein und mindestens einem Auto

** Basis: Arbeitswege von Erwerbstätigen und mindestens einem Auto

B. KANTON FREIBURG

T2.8: Parkplätze am Arbeitsort (in %)

	zur Verfügung stehender Parkplatz am Arbeitsort		
	ja, gratis	ja, bezahlt	nein
Erwerbstätigkeit*			
Vollzeit	64.4	15.2	20.4
Teilzeit	65.5	10.3	24.1
Total	64.8	13.7	21.5
Stellung im Beruf*			
selbstständig	72.2	11.2	16.6
angestellt im höheren Kader	57.5	15.7	26.8
angestellt im übrigen Kader	60.0	19.4	20.6
angestellt in anderer Funktion	64.3	12.8	22.9
Hauptverkehrsmittel**			
hat Auto benützt	71.7	14.6	13.7
hat Auto nicht benützt	41.6	10.1	48.3

* Basis: Erwerbstätige mit Führerschein und mindestens einem Auto

** Basis: Arbeitswege von Erwerbstätigen und mindestens einem Auto

c. CUTAF

T2.8: Parkplätze am Arbeitsort (in %)

	zur Verfügung stehender Parkplatz am Arbeitsort		
	ja, gratis	ja, bezahlt	nein
Erwerbstätigkeit*			
Vollzeit	54.0	20.5	25.5
Teilzeit	52.9	12.6	34.5
Total	53.6	17.8	28.6
Stellung im Beruf*			
selbstständig	62.1	14.8	23.1
angestellt im höheren Kader	27.7	33.8	38.6
angestellt im übrigen Kader	40.0	26.7	33.4
angestellt in anderer Funktion	58.4	14.1	27.4
Hauptverkehrsmittel**			
hat Auto benützt	61.8	23.4	14.9
hat Auto nicht benützt	36.0	10.8	53.2

* Basis: Erwerbstätige mit Führerschein und mindestens einem Auto

** Basis: Arbeitswege von Erwerbstätigen und mindestens einem Auto

D. STADT FREIBURG

T2.8: Parkplätze am Arbeitsort (in %)

	zur Verfügung stehender Parkplatz am Arbeitsort		
	ja, gratis	ja, bezahlt	nein
Erwerbstätigkeit*			
Vollzeit	48.3	12.8	38.9
Teilzeit	29.3	15.6	55.1
Total	41.3	13.8	44.9
Stellung im Beruf*			
selbstständig	40.6	10.1	49.3
angestellt im höheren Kader	29.0	24.3	46.7
angestellt im übrigen Kader	36.5	20.4	43.1
angestellt in anderer Funktion	45.1	10.6	44.3
Hauptverkehrsmittel**			
hat Auto benützt	65.6	15.7	18.7
hat Auto nicht benützt	17.8	14.8	67.4

* Basis: Erwerbstätige mit Führerschein und mindestens einem Auto

** Basis: Arbeitswege von Erwerbstätigen und mindestens einem Auto

Besitzt ein Erwerbstätiger im Kanton Freiburg ein Auto und einen Führerschein, so steht ihm am Arbeitsplatz mehrheitlich auch ein Parkplatz zur Verfügung. Nur gerade 21.5% des Subsamples können ihr Auto nicht beim Büro parkieren. Somit stehen den Freiburger Erwerbstätigen etwas öfters ein Parkplatz zur Verfügung als in der Schweiz üblich (vgl. Abb. 6). Insbesondere die Teilzeitangestellten profitieren von einem besseren Parkplatzangebot: während der Unterschied bei den Vollzeitangestellten eher gering ausfällt (Schweiz 23.3%, Kanton

Freiburg 20.4%), ist der Anteil der Teilzeitangestellten ohne Parkplatz am Arbeitsort mit 24.1% beinahe 9% tiefer als im schweizerischen Durchschnitt.

Im Gegensatz zur gesamten Schweiz garantiert dafür im Kanton Freiburg eine höhere Kaderposition noch keinen Parkplatz. Während normalerweise die Verfügbarkeit eines Parkplatzes mit steigender Karriere zunimmt, stehen den Freiburger Kaderangestellten weniger Gratis-Parkplätze zur Verfügung als ihren Mitarbeitenden.

Keine Überraschung ist hingegen, dass in der Stadt Freiburg im Allgemeinen weniger Personen am Arbeitsplatz über einen Parkplatz verfügen als im gesamten Kanton. Nur gerade 55.1% profitieren von einem entsprechenden Angebot (gratis 41.3%, bezahlt 13.8%). Die tiefen Werte in der Stadt Freiburg beeinflussen die Zahlen der gesamten Agglomeration (CUTAF). Auch hier stehen den Personen weniger Parkplätze zur Verfügung als im kantonalen und nationalen Durchschnitt.

Parkplätze am Arbeitsort spielen eine wichtige Rolle bei der Verkehrsmittelwahl: Wer im Kanton Freiburg mit dem Auto zur Arbeit fährt, hat in 71.7% der Fälle einen Parkplatz gratis und in 14.6% einen kostenpflichtigen Parkplatz zur Verfügung. Wer hingegen nicht mit dem Auto kommt, hätte in der Hälfte der Fälle auch keine Parkgelegenheit beim Arbeitsplatz. Die gleiche Beobachtung kann auch auf nationaler Ebene gemacht werden. Steht einer Person gratis ein Parkplatz zur Verfügung, lässt sie sich mehrheitlich auch in der Stadt nicht davon abhalten, mit dem Auto zur Arbeit zu fahren. Allerdings sind hier die Anzahl Beobachtungen zu klein um quantitative Aussagen zu machen.⁵

⁵ Die Anzahl Beobachtungen und das Vertrauensintervall können aus dem Tabellenprogramm für den Kanton Freiburg entnommen werden.

2.3 Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs

Abb. 7: Anteil der Abonnemente nach Geschlecht (in %)

A. SCHWEIZ

Geschlecht	Besitzt Abo			Besitzt kein Abo
	Total	Halbtax	GA	Total
Mann	43.4	27.0	7.7	56.6
Frau	51.5	33.7	6.4	48.5
Total	47.6	30.5	7.0	52.4

Basis: Haushaltspersonen ab 16 Jahren

B. KANTON FREIBURG

Geschlecht	Besitzt Abo			Besitzt kein Abo
	Total	Halbtax	GA	Total
Mann	28.1	14.6	6.8	71.9
Frau	32.5	19.2	5.5	67.5
Total	30.4	17.0	6.1	69.6

Basis: Haushaltspersonen ab 16 Jahren

C. CUTAF

Geschlecht	Besitzt Abo			Besitzt kein Abo
	Total	Halbtax	GA	Total
Mann	37.0	16.8	9.6	63.0
Frau	45.3	21.9	8.5	54.7
Total	41.3	19.5	9.0	58.7

Basis: Haushaltspersonen ab 16 Jahren

Die Freiburger und Freiburgerinnen nutzen im Vergleich zur Gesamtschweiz den ÖV unterdurchschnittlich. Während der Besitz von Autos und Führerschein wie erwähnt überdurchschnittlich hoch ist (Abb. 4 und Abb. 5), zeigt Abb. 7, dass der Anteil von Abonnementsbesitzer im zweisprachigen Kanton klar unter dem nationalen Durchschnitt liegt. Nur gerade 14.6% der Männer und 19.2% der Frauen besitzen ein Halbtax-Abonnement und nur 6.8% der Männer bzw. 5.5% der Frauen ein GA. Der Unterschied zur Schweiz beträgt sowohl bei den Frauen als auch bei den Männern beim GA somit rund ein Prozentpunkt, beim Halbtax deutlich über zehn Prozentpunkte.

In der Agglomeration Freiburg (CUTAF) finden die Abonnemente einen grösseren Anklang. Auch wenn der Anteil von Personen ohne Abo mit 58.7% immer noch leicht über dem nationalen Durchschnitt liegt, ist dieser deutlich tiefer als im gesamten Kanton. Als mögliche Ursache dafür kann wiederum die generelle höhere Bedeutung des öffentlichen Verkehrs im täglichen Verkehrsverhalten der in Agglomerationsgemeinde wohnhaften Personen genannt werden, was in erster Linie dem in den urbanen Zentren generell besser ausgebaute ÖV-Angebot zu verdanken ist.

Mitverantwortlich für den tiefen Abobesitz im Kanton und der Agglomeration Freiburg ist sicherlich auch die Tatsache, dass es im Jahr 2005 (Zeitpunkt der Umfrage) mit dem Halbtax-Abo in der Stadt Freiburg im Gegensatz zu anderen Städten (Bsp. Zürich und Bern) noch keine Preisreduktion auf dem städtischen Busnetz gab.⁶ Dadurch wird die Attraktivität dieser Abonnements für die Bewohner der Agglomeration Freiburg deutlich geschmälert.

Die im Kapitel 1 gewonnenen Erkenntnisse bezüglich Verfügbarkeit und Nutzung von Fahrzeugen und ÖV-Abos im Kanton Freiburg sind typisch für die Westschweiz. Bereits im nationalen Bericht⁷ wird darauf hingewiesen, dass in der Westschweiz im Vergleich zum deutschsprachigen Landesteil das Auto dem öffentlichen Verkehr leicht stärker vorgezogen wird. Gerade bei den Abos scheint ein wesentlicher Unterschied zwischen der Deutschschweiz und der Romandie zu existieren, dies zeigt auch der Vergleich zwischen ausgewählten Kantonen und Agglomerationen mit Freiburg (vgl. Abschnitt 6.3). Der Anteil der Bevölkerung im Kanton Freiburg, die ein ÖV-Abo besitzen, ist mit 30.4% auch für Westschweizer Verhältnisse gering, dafür liegen die Anteile in der Agglomeration Freiburg (CUTAF) in etwa auf dem Niveau der Agglomerationen Lausanne und Neuchâtel. Die detaillierte Untersuchung des Kantons Freiburg zeigt, dass die höhere Bedeutung des Autos nicht von einer „ungünstigen“ Zusammensetzung der Haushalte oder von der Siedlungsstruktur herrührt, sondern andere

Gründe dafür verantwortlich sind, die sich nicht aus der Datenbasis ergeben (z.B. Mentalität).

⁶ Seit kurzem gilt das Halbtax-Abos auch auf dem städtischen Busnetz.

⁷ Vgl. BFS/ARE (2007), Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, S.60.

3 Verkehrsaufkommen

In den nachfolgenden Abschnitten wird das Verkehrsaufkommen der Freiburger Bevölkerung untersucht. Die regionale Differenzierung erfolgt wie bereits in Abschnitt 1.5 erwähnt auf Basis des Wohnortprinzips. Die Angaben für den Kanton Frei-

burg oder die CUTAF beziehen sich somit nicht auf das Verkehrsaufkommen in dieser Region, sondern auf das Verkehrsaufkommen der Bevölkerung aus dem Kanton Freiburg oder der CUTAF in der gesamten Schweiz (bzw. Welt).

3.1 Kennziffern zum Verkehrsaufkommen

Abb. 8: Tägliches Verkehrsaufkommen in der Schweiz (pro Person pro Tag)

A. SCHWEIZ

	mittlere Tages- distanz (in km)		mittlere Unter- wegszeit (in Min.)		mittlere Anzahl Wege		mittlere Anzahl Etappen	
	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland
Durchschnitt aller Tage *	37.3	46.0	88.4	93.4	3.3	3.3	4.9	5.0
Montag-Freitag *	36.5	43.6	86.7	90.5	3.6	3.6	5.4	5.4
Samstag *	44.2	57.3	98.0	106.6	3.2	3.2	4.7	4.8
Sonntag *	33.9	46.4	87.1	94.6	2.0	2.0	3.0	3.1
6-17 Jahre *	22.5	30.1	79.9	84.2	3.4	3.4	4.9	5.0
18-25 Jahre *	53.0	57.7	101.9	107.2	3.5	3.5	6.2	6.2
26-65 Jahre *	42.4	53.3	93.0	98.6	3.4	3.5	5.1	5.1
66 und mehr *	21.2	25.2	70.1	73.3	2.4	2.4	3.5	3.6
Männer *	43.9	53.7	96.1	101.6	3.4	3.4	5.0	5.1
Frauen *	31.0	38.7	81.1	85.6	3.2	3.2	4.8	4.9
Auto verfügbar **	45.0	54.6	94.4	99.9	3.5	3.5	4.8	4.9
Auto nach Absprache verfügbar **	43.3	55.1	99.4	106.2	3.4	3.4	5.8	5.9
Auto nicht verfügbar **	30.6	35.0	87.4	90.3	3.0	3.0	5.5	5.6
erwerbstätig *	47.8	59.2	96.8	103.0	3.6	3.6	5.4	5.5
nicht erwerbstätig *	24.4	29.6	76.2	79.9	2.6	2.6	3.8	3.9
Auszubildende *	29.8	37.2	85.7	89.6	3.4	3.4	5.3	5.4
Agglokerngemeinden & isol. Städte ***	33.1	41.2	87.6	93.3	3.3	3.3	5.4	5.4
übrige Agglomerationsgemeinden ***	37.6	46.9	87.3	92.1	3.3	3.3	4.9	4.9
ländliche Gemeinden ***	41.5	50.1	91.4	96.1	3.3	3.3	4.5	4.6

* Basis: Zielpersonen

** Basis: Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen

*** Basis: Zielpersonen mit gültiger Geokodierung

B. KANTON FREIBURG

	mittlere Tages- distanz (in km)		mittlere Unter- wegszeit (in Min.)		mittlere Anzahl Wege		mittlere Anzahl Etappen	
	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland
Durchschnitt aller Tage *	40.4	51.9	89.6	92.0	3.4	3.4	4.8	4.8
Montag-Freitag *	41.2	43.2	88.3	89.2	3.7	3.7	5.2	5.2
Samstag *	41.0	47.2	97.0	98.6	2.9	2.9	4.1	4.1
Sonntag *	35.6	99.8	88.7	100.2	2.2	2.2	3.1	3.1
6-17 Jahre *	26.5	72.1	91.6	96.0	3.4	3.5	4.9	4.9
18-25 Jahre *	57.1	62.8	102.1	102.9	3.9	3.9	6.3	6.3
26-65 Jahre *	44.4	50.0	91.3	94.1	3.5	3.5	4.8	4.8
66 und mehr *	21.2	21.2	63.8	63.8	2.2	2.2	2.9	2.9
Männer *	46.0	48.6	100.4	102.3	3.4	3.4	4.8	4.8
Frauen *	35.3	54.8	79.7	82.6	3.3	3.3	4.7	4.8
Auto verfügbar **	45.6	49.0	93.3	94.9	3.5	3.5	4.7	4.7
Auto nach Absprache verfügbar **	52.9	52.9	105.2	105.2	3.5	3.5	6.0	6.0
Auto nicht verfügbar **	39.0	39.0	92.7	92.7	3.6	3.6	5.9	5.9
erwerbstätig *	47.8	53.4	92.2	95.3	3.7	3.7	5.1	5.1
nicht erwerbstätig *	29.0	31.7	75.4	76.1	2.7	2.7	3.6	3.6
Auszubildende *	38.0	72.6	100.6	103.9	3.5	3.5	5.4	5.5
Agglokerngemeinden & isol. Städte ***	34.1	42.0	83.5	87.0	3.4	3.4	4.8	4.9
übrige Agglomerationsgemeinden ***	42.5	64.8	89.7	92.4	3.3	3.3	4.8	4.8
ländliche Gemeinden ***	40.8	44.3	91.6	93.5	3.4	3.4	4.7	4.7

* Basis: Zielpersonen

** Basis: Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen

*** Basis: Zielpersonen mit gültiger Geokodierung

c. CUTAF

	mittlere Tages- distanz (in km)		mittlere Unter- wegszeit (in Min.)		mittlere Anzahl Wege		mittlere Anzahl Etappen	
	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland
Durchschnitt aller Tage *	37.9	70.3	88.3	92.5	3.4	3.4	5.1	5.1
Montag-Freitag *	35.3	41.9	83.4	86.0	3.7	3.7	5.5	5.5
Samstag *	44.1	64.5	96.1	101.5	3.1	3.1	4.7	4.7
Sonntag *	44.7	211.3	104.5	115.1	2.4	2.4	3.4	3.4
6-17 Jahre *	29.6	189.1	88.6	98.1	3.5	3.5	5.0	5.0
18-25 Jahre *	52.3	66.4	91.8	93.0	3.6	3.6	6.2	6.3
26-65 Jahre *	41.0	51.6	91.1	95.6	3.5	3.5	5.3	5.3
66 und mehr *	18.7	18.7	72.1	72.1	2.5	2.5	3.3	3.3
Männer *	42.4	47.6	93.1	96.4	3.5	3.5	5.2	5.2
Frauen *	33.7	91.2	83.8	88.8	3.3	3.3	5.0	5.0
Auto verfügbar **	41.4	52.8	88.5	93.3	3.5	3.5	4.9	4.9
Auto nach Absprache verfügbar **	51.9	51.9	121.6	121.6	3.6	3.6	6.5	6.5
Auto nicht verfügbar **	38.2	38.2	102.0	102.0	3.7	3.7	6.2	6.2
erwerbstätig *	41.8	50.1	90.5	95.4	3.6	3.6	5.4	5.5
nicht erwerbstätig *	26.4	34.4	79.4	80.4	2.8	2.8	3.9	3.9
Auszubildende *	42.7	143.1	93.4	99.5	3.5	3.5	5.7	5.7
Agglokerngemeinden & isol. Städte ***	35.0	45.1	84.2	88.7	3.3	3.3	5.0	5.1
übrige Agglomerationsgemeinden ***	40.8	91.7	92.3	96.4	3.5	3.5	5.2	5.2
ländliche Gemeinden ***	16.3	16.3	59.9	59.9	2.5	2.5	2.8	2.8

* Basis: Zielpersonen

** Basis: Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen

*** Basis: Zielpersonen mit gültiger Geokodierung

Durchschnittlich ist eine im Kanton Freiburg lebende Person pro Tag 89.6 Minuten unterwegs und legt dabei eine Strecke von 40.4 km zurück (vgl. Abb. 8). Somit sind die Freiburger/innen pro Tag ca. 1.2 Minuten länger und 3 km weiter unterwegs als ein/e durchschnittliche/r Schweizer/in. Die Ergebnisse der Agglomeration Freiburg stimmen hingegen beinahe mit den nationalen Werten überein.

Während in der gesamten Schweiz und im CUTAF am Samstag die grössten Distanzen zurückgelegt werden, sind die Distanzen an Werktagen und am Samstag im Kanton Freiburg in etwa gleich gross. Allerdings benötigen die Freiburger/innen am Samstag für die gleiche Strecke mehr Zeit.

Keine Überraschungen sind bei der Analyse des Verkehrsverhaltens nach Alterskategorien zu entdecken. Gleich wie in der nationalen Studie zeigt sich auch hier, dass die jungen Erwachsenen im Alter von 18 - 25 Jahren mit 102.1 Minuten am längsten und mit 57.1 km am weitesten unterwegs sind, während das Verkehrsaufkommen der Rent-

ner/innen mit einer Distanz von 21.2 km in 63.8 Min. deutlich am geringsten ist.

In Abb. 8 wird das Verkehrsaufkommen zusätzlich differenziert nach Geschlecht, Autoverfügbarkeit, Erwerbssituation und Raumstruktur betrachtet. Verglichen mit der gesamten Schweiz fällt im Kanton Freiburg vor allem ein überdurchschnittliches Verkehrsaufkommen bei Personen in Ausbildung und bei Personen, die nur nach Absprache ein Auto zur Verfügung haben, auf. Ebenfalls ist die täglich zurückgelegte Distanz und Unterwegszeit bei Personen aus den übrigen Agglomerationsgemeinden ungewöhnlich hoch.

Mehrheitlich die gleichen „Ausreisser“ gegenüber den nationalen Werten werden bei einer differenzierten Betrachtung des Verkehrsaufkommens in der CUTAF ersichtlich. Zusätzlich auffällig ist einzig der Sonntag, wo das Verkehrsaufkommen in der Agglomeration Freiburg mit einer Strecke von 44.7 km und einer Unterwegszeit von 104.5 Minuten besonders hoch ist. Keine Beachtung sollte man

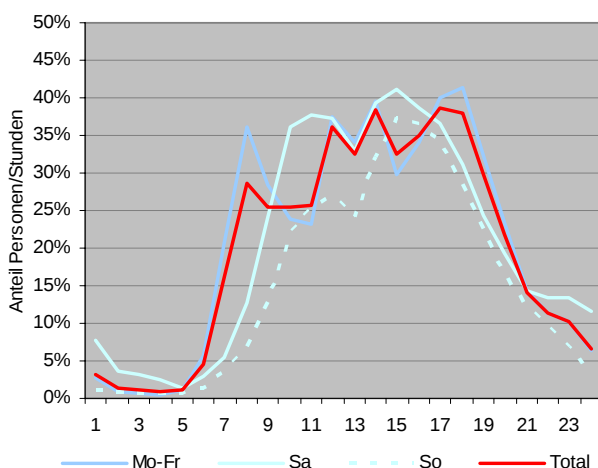
hingegen den Werten für ländliche Gemeinden schenken, da hier die Basis mit 15 Beobachtungen zu klein für signifikante Aussagen ist.

Bei den Daten "mit Ausland" ist die Gefahr, dass einzelne Angaben durch Ausreisser verzerrt werden, deutlich höher als bei den Daten ohne Ausland. Absolvierte eine einzelne Person am Stichtag eine lange Reise ins Ausland (oder Rückreise aus dem Ausland), werden die Mittelwerte stark verzerrt und können aussergewöhnlich hohe Ausprägungen annehmen. Die Verzerrung gewinnt an Gewicht, wenn die Basis kleiner wird. Dies ist beispielsweise bei der mittleren Tagesdistanz von Auszubildenden in der CUTAF zu beobachten. Der hohe Wert wird hauptsächlich von einer Person verursacht, die am Stichtag 11'000 km zurückgelegt hatte. Dies ist mitunter ein Grund dafür, dass im Text fast ausschliesslich die Daten ohne Ausland verwendet werden.

3.2 Verkehrsaufkommen im Tagesablauf

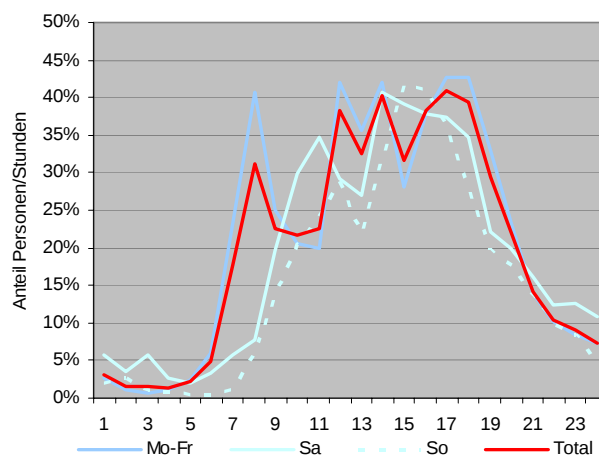
Abb. 9: Verkehrsablauf nach Wochentagen

A. SCHWEIZ



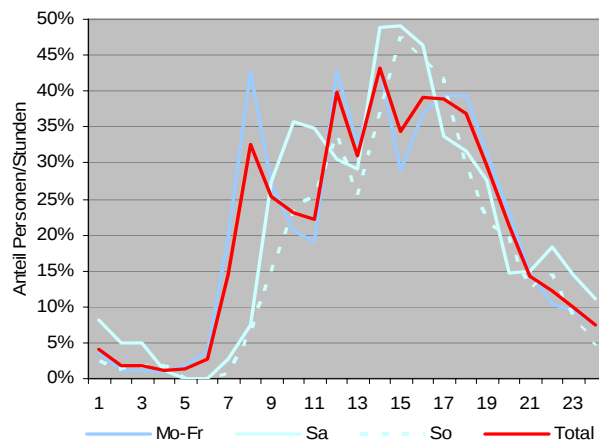
Basis: Zielpersonen

B. KANTON FREIBURG



Basis: Zielpersonen

C. CUTAF



Basis: Zielpersonen

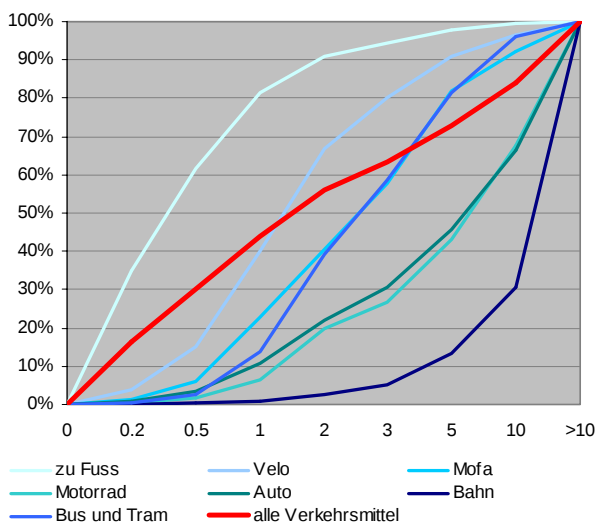
Abb. 9 zeigt den Anteil der Bevölkerung, der zu einer bestimmten Stunde unterwegs ist. Die Grafiken geben Hinweise auf die Gesamtbelastungen der Verkehrsnetze an einzelnen Wochentagen. Werktags wird das Verkehrsnetz vor allem durch den Pendlerverkehr belastet. In allen drei Gebieten sind klare Spitzenwerte am Morgen zwischen 7 Uhr und 8 Uhr, über den Mittag und am Abend nach 17 Uhr zu erkennen, wobei die Linien in der zweiten Tageshälfte jeweils flachen ausfallen und natürlich auch wesentlich vom Freizeit und Einkaufsverkehr beeinflusst werden. An den Wochenenden beginnt sich der Verkehr erst später zu entwickeln und findet seinen Höhepunkt jeweils nachmittags. Besonders deutlich ist dies in der CUTAF zu erkennen.

Die Linien verlaufen im Kanton und der Agglomeration Freiburg sprunghafter als für die Gesamtschweiz, auch deshalb, weil pro Stunde relativ wenige Beobachtungen vorliegen.

3.3 Länge und Dauer von Etappen und Wegen

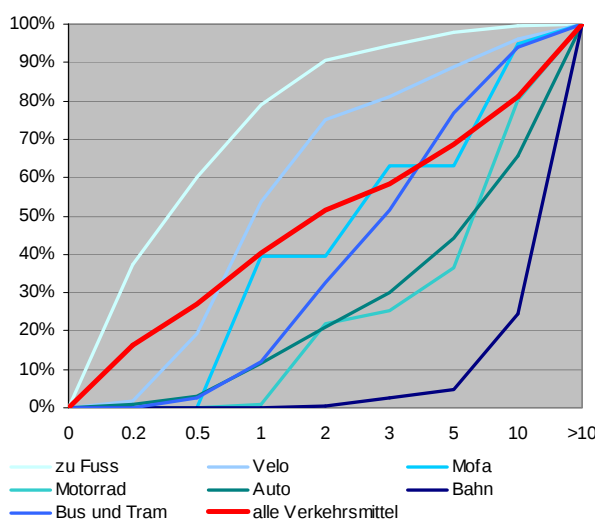
Abb. 10: Summenhäufigkeit der Etappendistanzen nach Verkehrsmittel (in %)

A. SCHWEIZ



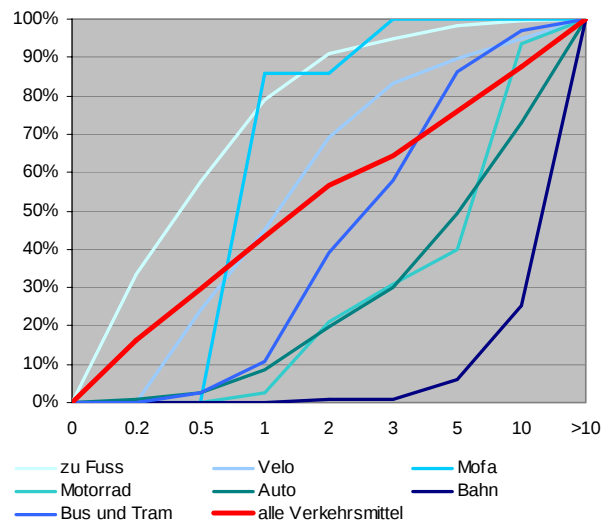
Basis: Inlandetappen

B. KANTON FREIBURG



Basis: Inlandetappen

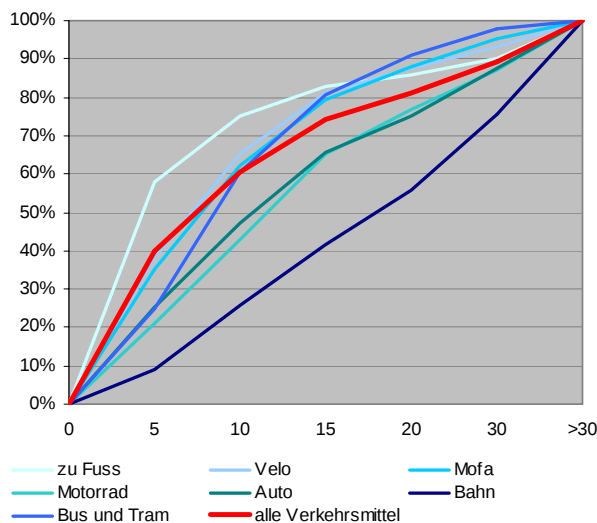
c. CUTAF



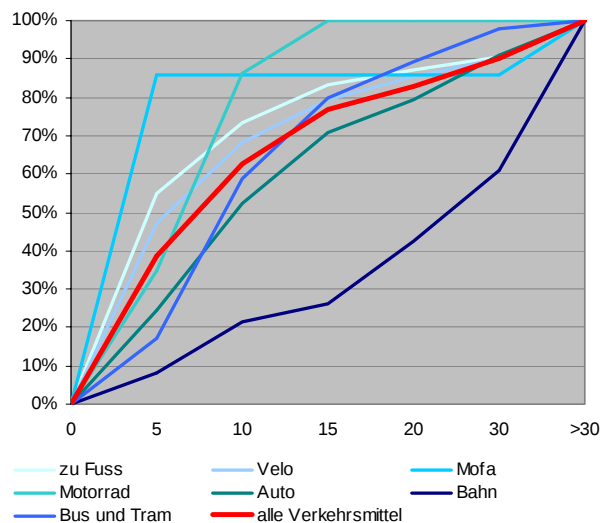
Basis: Inlandetappen

Knapp über 50% aller Etappen im Kanton Freiburg sind kürzer als 2 km. Vor allem die Etappen zu Fuss oder mit dem Fahrrad überschreiten nur selten die Zwei-Kilometer-Marke (zu Fuss 9.5%, mit dem Fahrrad 24.7%). Demgegenüber wird die Bahn vor allem für längere Reisen verwendet: nur 24.5% der Bahnetappen sind kürzer als 10 km. Das Auto wird von den Freiburger/innen sowohl für kurze als auch für lange Etappen eingesetzt, wobei gut jede dritte Etappe kürzer als 3 km ist und ein Drittel aller Etappen eine Distanz von über 10 km aufweist (vgl. Abb. 10).

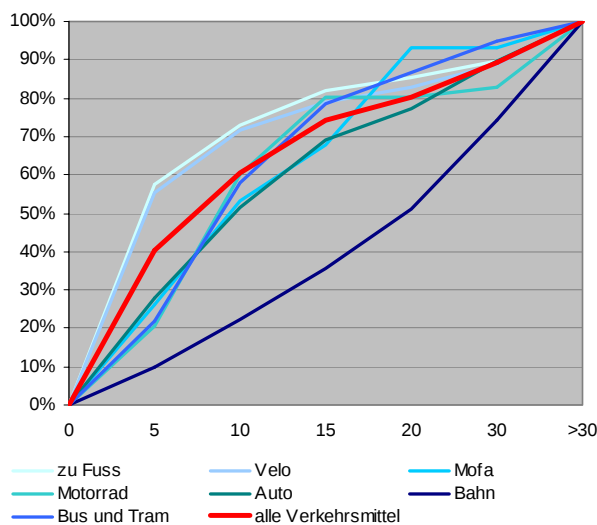
Grundsätzliche Unterschiede zwischen der Schweiz und dem Kanton Freiburg bzw. der Agglomeration Freiburg können kaum ausgemacht werden. Tendenziell scheinen die Etappen der Agglomerationsbevölkerung leicht kürzer zu sein als jene der kantonalen Bevölkerung. Der leicht veränderte Verlauf der Linien ist hauptsächlich auf die kleinere Anzahl Beobachtungen zurückzuführen.

Abb. 11: Summenhäufigkeit der Etappendauer nach Verkehrsmittel (in %)**A. SCHWEIZ**

Basis: Inlandetappen

c. CUTAF

Basis: Inlandetappen

B. KANTON FREIBURG

Basis: Inlandetappen

Bei der Etappendauer weichen die Kurven (vgl. Abb. 11) der einzelnen Fortbewegungsmittel klar weniger stark voneinander ab als bei der Etappendistanz. Nur beim Zugverkehr sind die Etappen deutlich länger als bei den anderen Verkehrsmittel. Durchschnittlich benötigt man im Kanton Freiburg für 40.2% der Etappen maximal 5 Minuten. Nur knapp jede vierte Etappe dauert länger als 15 Minuten.

Im Vergleich zur Schweiz ist die Etappendauer mit dem Motorrad und dem Auto in Freiburg marginal kürzer, grundsätzliche Unterschiede sind aber auch hier kaum zu erkennen. Aufgrund der geringen Anzahl Fälle weisen die Kurven von wenig benutzten Verkehrsmitteln (Bsp. Mofa) allerdings vor allem in der CUTAF oft einen kuriosen Verlauf auf.

Abb. 12: Mittlere Distanz pro Weg (in km)**A. SCHWEIZ**

Zweck	Wochentag			
	Mo-Fr	Sa	So	Alle
Arbeit	11.6	11.0	10.4	11.6
Ausbildung	5.3	15.9	7.6	5.4
Einkauf	6.1	7.3	8.7	6.4
geschäftliche Tätigkeit	29.2	23.5	29.2	28.8
Dienstfahrt	28.8	42.6	76.9	30.8
Freizeit	10.3	16.3	15.9	12.4
Service und Begleitung	6.3	12.2	17.1	7.7
Total	10.3	14.0	16.8	11.4

Basis: Inlandwege

B. KANTON FREIBURG

Zweck	Wochentag			
	Mo-Fr	Sa	So	Alle
Arbeit	11.8	21.9	7.0	12.0
Ausbildung	5.9	3.5	0.0	5.9
Einkauf	6.6	7.7	4.9	6.7
geschäftliche Tätigkeit	30.9	10.4	16.3	30.1
Dienstfahrt	31.3	1.8	0.0	27.9
Freizeit	11.5	15.9	15.9	13.1
Service und Begleitung	7.3	7.0	14.2	7.7
Total	11.1	14.1	16.2	12.0

Basis: Inlandwege

C. CUTAF

Zweck	Wochentag			
	Mo-Fr	Sa	So	Alle
Arbeit	9.6	12.1	3.2	9.6
Ausbildung	5.5	3.5	0.0	5.5
Einkauf	4.8	4.2	6.1	4.7
geschäftliche Tätigkeit	30.6	6.0	37.1	30.5
Dienstfahrt	20.5	0.0	0.0	20.5
Freizeit	9.4	17.5	18.1	12.7
Service und Begleitung	6.1	11.7	10.1	6.8
Total	9.7	14.3	18.7	11.2

Basis: Inlandwege

Sowohl im Kanton Freiburg als auch in der CUTAF werden die längsten Wege für geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten zurückgelegt, die kürzesten hingegen für Ausbildungszwecke (vgl. Abb. 12). Über alle Zwecke gesehen hat ein durchschnittlicher Weg eines/r Freiburger/in die Länge von 12.0

km, wobei am Sonntag die Wege mit 16.2 km rund 5.1 km länger sind als an Werktagen. Auch wenn differenziert nach Wochentagen die Distanzen im Kanton Freiburg, in der CUTAF und in der Schweiz teilweise starke Unterschiede aufweisen (bspw. Arbeitsverkehr am Samstag), weichen die Wegdistanzen nach Wegzweck über alle Tage gesehen nur unwesentlich voneinander ab.

Abb. 13: Mittlere Dauer pro Weg (in Minuten)**A. SCHWEIZ**

Zweck	Wochentag			
	Mo-Fr	Sa	So	Alle
Arbeit	20.3	19.2	19.1	20.2
Ausbildung	17.1	26.2	19.8	17.2
Einkauf	16.4	18.6	17.8	16.9
geschäftliche Tätigkeit	45.5	40.1	43.7	45.0
Dienstfahrt	73.5	58.3	65.0	72.0
Freizeit	30.8	38.0	45.3	34.7
Service und Begleitung	12.7	18.3	22.9	14.0
Total	24.4	31.0	43.0	27.0

Basis: Inlandwege

B. KANTON FREIBURG

Zweck	Wochentag			
	Mo-Fr	Sa	So	Alle
Arbeit	18.2	32.9	14.3	18.6
Ausbildung	18.3	15.0	0.0	18.3
Einkauf	15.0	17.1	19.1	15.6
geschäftliche Tätigkeit	56.8	230.3	23.4	58.2
Dienstfahrt	106.5	180.0	0.0	114.9
Freizeit	30.6	37.4	43.4	34.2
Service und Begleitung	11.8	16.7	25.2	13.0
Total	23.9	33.3	40.3	26.5

Basis: Inlandwege

C. CUTAF

Zweck	Wochentag			
	Mo-Fr	Sa	So	Alle
Arbeit	18.8	23.0	9.4	18.8
Ausbildung	17.3	15.0	0.0	17.3
Einkauf	16.1	15.0	23.5	16.2
geschäftliche Tätigkeit	44.8	10.0	55.9	44.7
Dienstfahrt	19.9	0.0	0.0	19.9
Freizeit	27.9	36.4	47.2	33.5
Service und Begleitung	15.9	18.8	12.1	15.6
Total	22.8	31.2	43.7	26.1

Basis: Inlandwege

Analog zur höheren Wegdistanz an den Wochenenden steigt im Kanton Freiburg an diesen Tagen auch die Dauer pro Weg (vgl. Abb. 13). Durchschnittlich dauert ein Weg am Sonntag 40.3 Minuten, wobei vor allem im Freizeitverkehr längere Weg beobachtet werden. An den Wochentagen und am Samstag beanspruchen allerdings wiederum die Dienstfahrten und die Wege für geschäftliche Tätigkeiten die meiste Zeit. Abgesehen von wenigen Ausreissern aufgrund geringer Fallzahlen (bspw. Geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten am Samstag im Kanton Freiburg) unterscheidet sich die Wegdauer für einzelne Zwecke im Kanton Freiburg und in der CUTAF kaum von der gesamten Schweiz.

4 Verkehrsmittel

4.1 Modalsplit

Der Modalsplit ist eine oft verwendete Kennzahl im Verkehr: Er zeigt den Anteil einzelner Verkehrsmittel an den gefahrenen Distanzen, an der gesamten Unterwegszeit sowie an der Anzahl zurückgelegter Etappen. Die wichtigsten Werte des Modalsplit für den Kanton Freiburg, CUTAF und die Schweiz sind in Abb. 16 ersichtlich. Welche der Kennziffern zu verwenden ist, hängt im Wesentlichen von der verkehrsplanerischen Fragestellung ab.

Abb. 14: Mittlere Tagesdistanz pro Person und Verkehrsmittel (in km)

A. SCHWEIZ

Tagesdistanz	Mo-Fr	Sa	So	alle	Anteil (%)
zu Fuss	2.0	2.1	2.3	2.1	5.5
Velo	0.8	0.6	0.6	0.8	2.1
Mofa	0.1	0.0	0.0	0.1	0.2
Motorrad, Kleinmotorrad	0.6	0.8	0.7	0.6	1.6
Auto als Fahrer/-in	18.8	19.0	12.6	17.9	48.1
Auto als Mitfahrer/-in	4.8	13.6	11.4	7.0	18.8
Bahn	6.5	5.0	4.6	6.0	16.1
Postauto	0.2	0.1	0.1	0.2	0.4
Tram/Bus	1.6	1.6	0.7	1.5	4.0
übrige Verkehrsmittel	1.2	1.3	1.0	1.2	3.2
Total	36.5	44.2	33.9	37.3	100.0

Basis: Zielpersonen

B. KANTON FREIBURG

Tagesdistanz	Mo-Fr	Sa	So	alle	Anteil (%)
zu Fuss	1.9	2.0	2.2	1.9	4.8
Velo	0.4	0.8	0.3	0.4	1.0
Mofa	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1
Motorrad, Kleinmotorrad	0.7	0.2	0.1	0.6	1.4
Auto als Fahrer/-in	24.3	15.2	13.7	21.6	53.4
Auto als Mitfahrer/-in	6.2	20.5	16.2	9.6	23.7
Bahn	4.7	1.2	2.1	3.9	9.6
Postauto	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1
Tram/Bus	1.2	0.8	0.4	1.0	2.5
übrige Verkehrsmittel	1.7	0.1	0.5	1.3	3.3
Total	41.2	41.0	35.6	40.4	100.0

Basis: Zielpersonen

c. CUTAF

Tagesdistanz	Mo-Fr	Sa	So	alle	Anteil (%)
zu Fuss	2.3	2.3	2.9	2.4	6.3
Velo	0.6	0.1	0.6	0.5	1.3
Mofa	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Motorrad, Kleinmotorrad	0.5	0.3	0.2	0.4	1.1
Auto als Fahrer/-in	13.8	16.4	16.2	14.5	38.4
Auto als Mitfahrer/-in	6.4	20.7	21.8	10.6	28.1
Bahn	8.6	1.5	2.8	6.8	17.9
Postauto	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1
Tram/Bus	1.8	2.6	0.2	1.7	4.4
übrige Verkehrsmittel	1.2	0.3	0.1	0.9	2.3
Total	35.3	44.1	44.7	37.9	100.0

Basis: Zielpersonen

Ca. 77.1% (31.2 km) der täglich zurückgelegten Distanz von 40.4 km wird im Kanton Freiburg mit dem Auto (als Fahrer oder Beifahrer) zurückgelegt (vgl. Abb. 14). Dies ist deutlich mehr als in der Schweiz (24.9 km, 66.9%). Die grösseren Distanzen gehen vor allem auf Kosten der Bahn, hier liegt der Kanton Freiburg mit 9.6% der gesamten Distanz deutlich unter dem schweizerischen Durchschnitt (16.1%). Die Zahlen des Modalsplits bestätigen die bereits in Kapitel 1 gemachte Erkenntnis über die Bevorzugung des MIV gegenüber dem ÖV im Kanton Freiburg.

Wird nur die Agglomeration Freiburg betrachtet, dann entsprechen die Werte des Modalsplits in etwa den schweizerischen Durchschnittswerten. Der grösste Unterschied ist bei den mit dem Auto zurückgelegten Kilometer zu finden: Die Distanz, die als Fahrer/-in pro Tag gefahren wird, ist kleiner, die Anzahl Kilometer auf dem Beifahrersitz hingegen grösser als üblich.

Abb. 15: Mittlere Unterwegszeit pro Person und Verkehrsmittel (in Minuten)**A. SCHWEIZ**

Unterwegszeit	Mo-Fr	Sa	So	alle	Anteil (%)
zu Fuss	32.7	39.5	42.8	35.1	39.7
Velo	4.5	3.7	3.2	4.2	4.7
Mofa	0.2	0.1	0.2	0.2	0.2
Motorrad, Kleinmotorrad	1.1	1.3	0.9	1.1	1.3
Auto als Fahrer/-in	27.3	25.2	15.3	25.3	28.6
Auto als Mitfahrer/-in	6.8	16.9	14.0	9.3	10.5
Bahn	5.6	4.2	4.2	5.2	5.9
Postauto	0.4	0.2	0.2	0.3	0.4
Tram/Bus	5.0	3.6	2.0	4.3	4.9
übrige Verkehrsmittel	3.2	3.3	4.2	3.4	3.8
Total	86.7	98.0	87.1	88.4	100.0

Basis: Zielpersonen

B. KANTON FREIBURG

Unterwegszeit	Mo-Fr	Sa	So	alle	Anteil (%)
zu Fuss	31.8	43.5	43.2	35.0	39.1
Velo	2.4	3.7	2.8	2.6	2.9
Mofa	0.1	0.4	0.7	0.2	0.3
Motorrad, Kleinmotorrad	1.2	0.5	0.1	0.9	1.1
Auto als Fahrer/-in	32.1	21.7	16.4	28.4	31.7
Auto als Mitfahrer/-in	8.5	22.0	18.0	11.7	13.1
Bahn	4.1	1.0	1.3	3.3	3.6
Postauto	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1
Tram/Bus	3.3	1.5	0.9	2.7	3.1
übrige Verkehrsmittel	4.8	2.6	5.2	4.6	5.1
Total	88.3	97.0	88.7	89.6	100.0

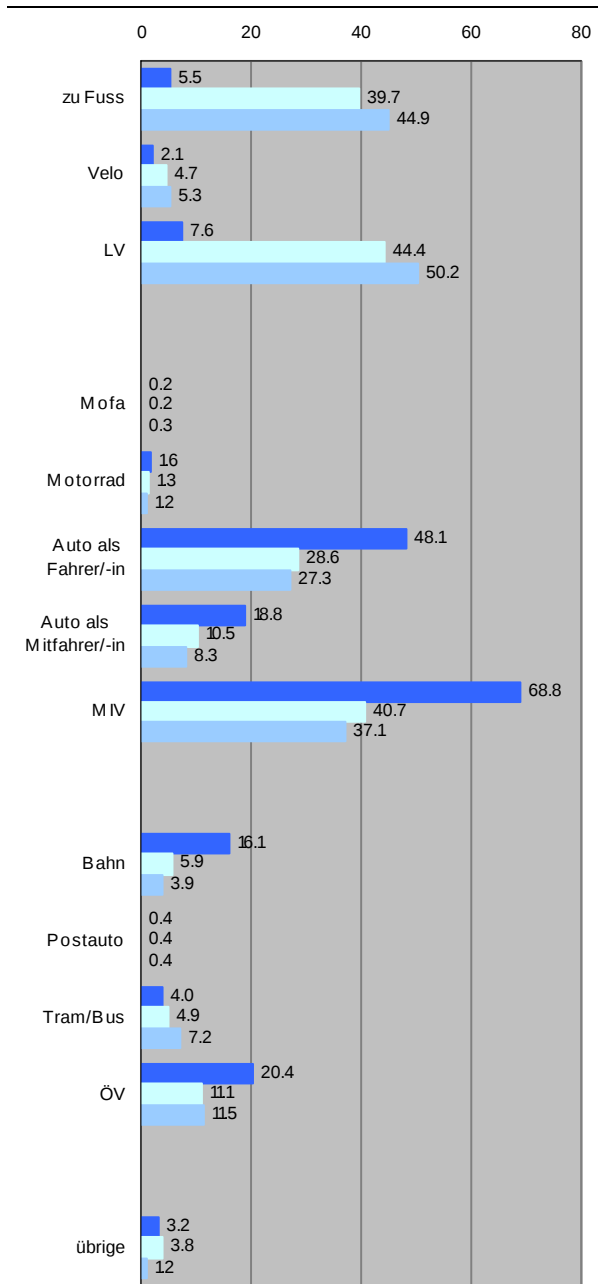
Basis: Zielpersonen

C. CUTAF

Unterwegszeit	Mo-Fr	Sa	So	alle	Anteil (%)
zu Fuss	33.1	42.5	55.1	37.7	42.7
Velo	3.5	1.0	3.4	3.2	3.6
Mofa	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1
Motorrad, Kleinmotorrad	0.9	0.6	0.4	0.8	0.9
Auto als Fahrer/-in	21.1	18.6	18.4	20.4	23.1
Auto als Mitfahrer/-in	7.8	20.9	23.5	11.9	13.5
Bahn	6.7	1.0	1.8	5.2	5.9
Postauto	0.1	0.0	0.2	0.1	0.1
Tram/Bus	6.4	5.1	0.8	5.4	6.1
übrige Verkehrsmittel	3.7	6.2	1.1	3.6	4.1
Total	83.4	96.1	104.5	88.3	100.0

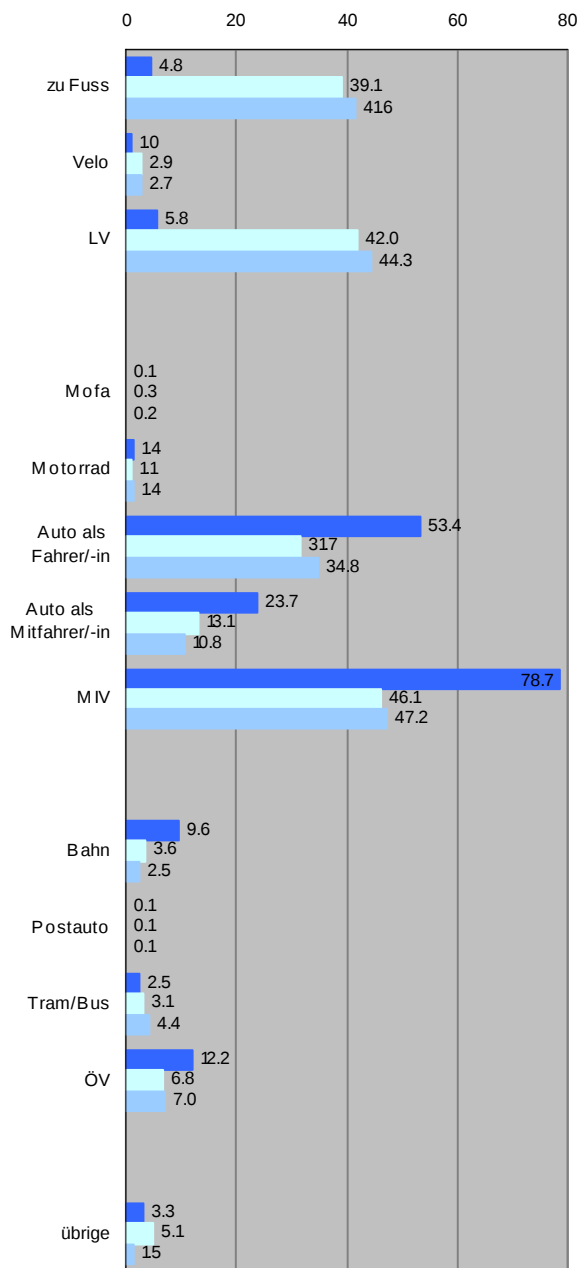
Basis: Zielpersonen

Auch bezüglich der Unterwegszeit (vgl. Abb. 15) ist der Anteil des Autos im Kanton Freiburg höher als in der Schweiz. Wird die Zeit als Fahrer/in und als Beifahrer/in zusammengezählt, übersteigt die tägliche Unterwegszeit mit dem Auto sogar diejenige zu Fuss.

Abb. 16: Kennziffern zum Modalsplit (in %)**A. SCHWEIZ**

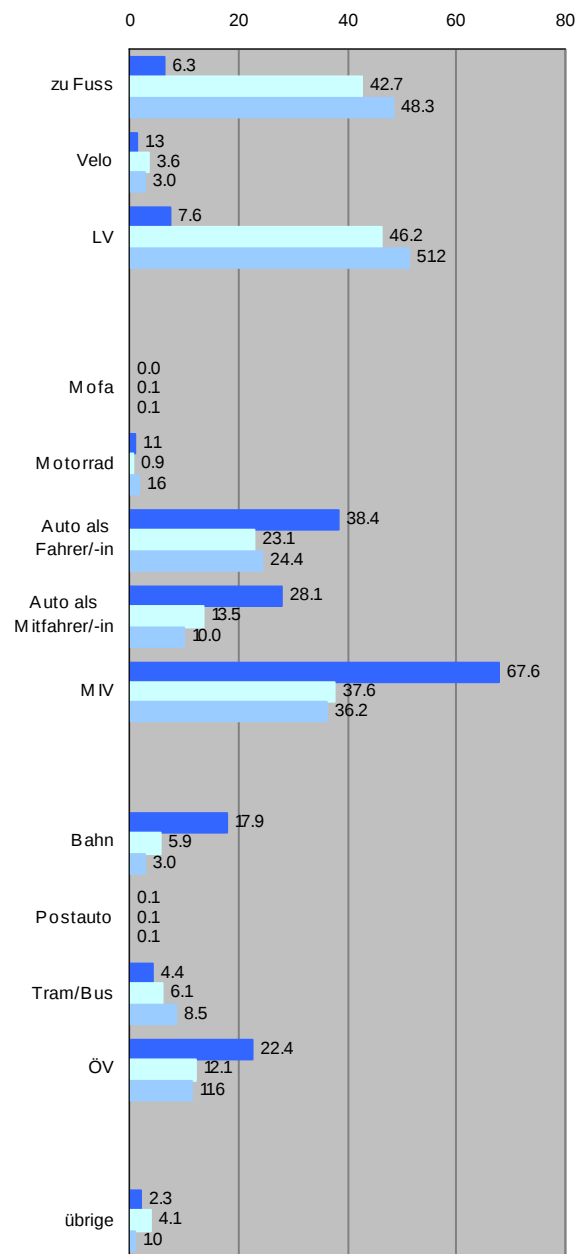
■ Tagesdistanz ■ Unterwegszeit ■ Anzahl Etappen

Basis: Zielpersonen

B. KANTON FREIBURG

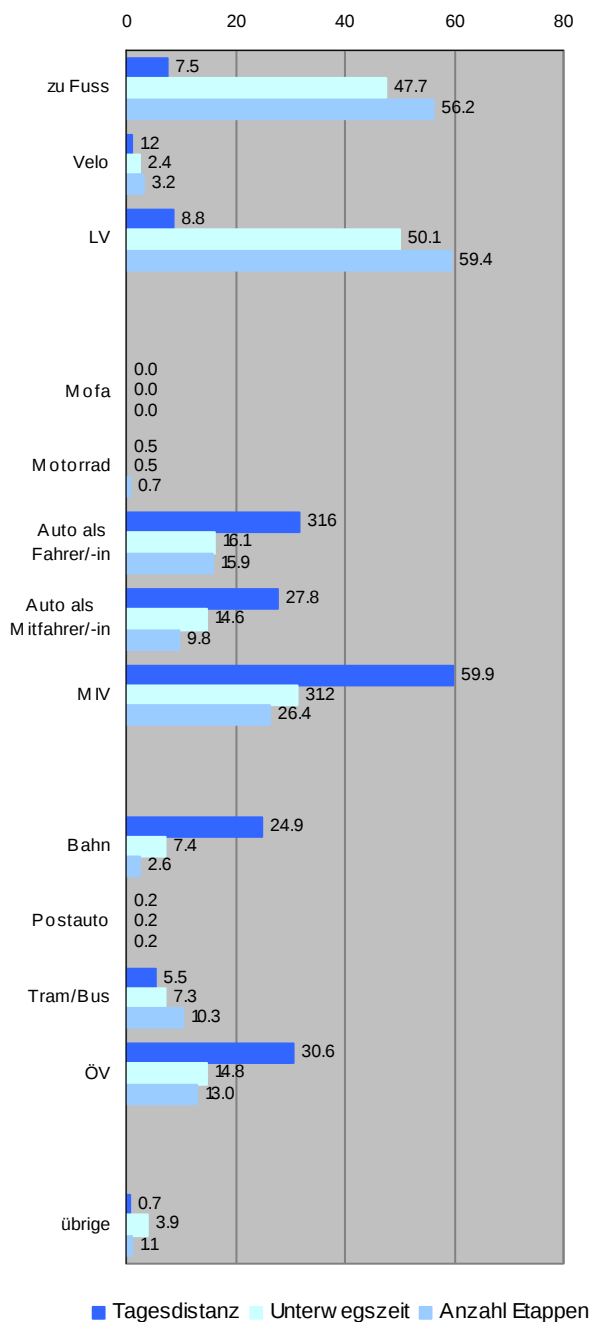
■ Tagesdistanz ■ Unterwegszeit ■ Anzahl Etappen

Basis: Zielpersonen

C. CUTAF

■ Tagesdistanz ■ Unterwegszeit ■ Anzahl Etappen

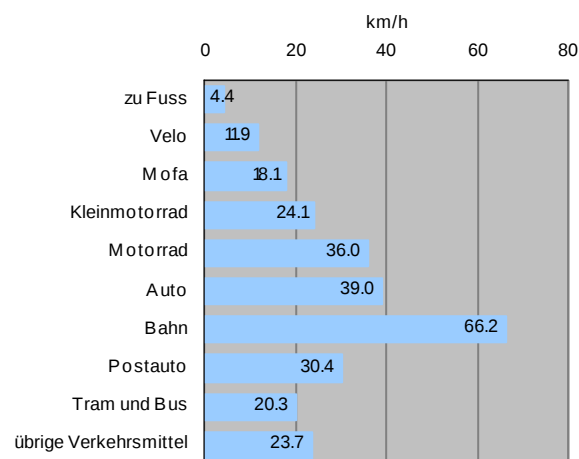
Basis: Zielpersonen

D. STADT FREIBURG

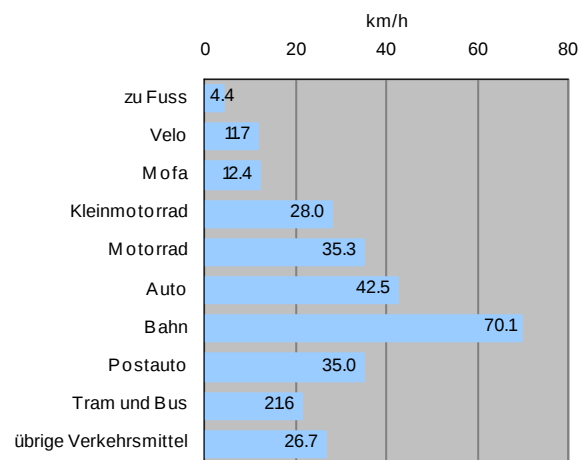
Basis: Zielpersonen

Die hohe Bedeutung des MIV sowohl bezüglich der Distanz, der Unterwegszeit als auch der Anzahl Etappen gegenüber dem LV und dem ÖV wird in Abb. 16 besonders deutlich. Während wie bereits gesagt im Kanton Freiburg der MIV auf Kosten des ÖV in allen Punkten eine dominantere Rolle einnimmt, entsprechen die Werte in der Agglomeration Freiburg in etwa dem nationalen Durchschnitt. In der Stadt Freiburg sind, wie zu erwarten war, die Anteile des ÖV leicht höher.

Abb. 17: Mittlere Geschwindigkeit der Landverkehrsmittel (in km/h)

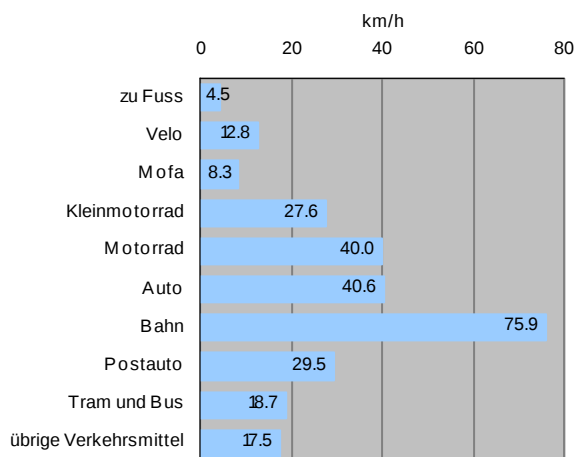
A. SCHWEIZ

Basis: Zielpersonen, die entsprechendes Verkehrsmittel benutzt haben

B. KANTON FREIBURG

Basis: Zielpersonen, die entsprechendes Verkehrsmittel benutzt haben

c. CUTAF



Basis: Zielpersonen, die entsprechendes Verkehrsmittel benutzt haben

Bezüglich Durchschnittsgeschwindigkeit der einzelnen Verkehrsmittel unterscheidet sich der Kanton Freiburg nur unwesentlich von der restlichen Schweiz (vgl. Abb. 17). Die mittlere Geschwindigkeit mit dem Auto beträgt 42.1 km/h und mit dem Zug 70.1 km/h. Die Durchschnittsgeschwindigkeit mit der Bahn steigt, wenn nur die CUTAF analysiert wird. Die im nationalen Vergleich leicht höhere Durchschnittsgeschwindigkeit im Bahnverkehr ist ein Indiz dafür, dass die Freiburger und Freiburgerinnen im Vergleich zur übrigen Schweiz die Bahn in grösserem Ausmass für schnelle Verbindungen (z.B. IC-Verbindungen) verwenden.

4.2 Auto-Nutzung

Abb. 18: Auto-Anteil an Tagesdistanzen und Unterwegszeit (in %)

A. SCHWEIZ

	Tagesdistanz	Unterwegszeit
Total*	67.0	39.2
Haushaltsgrösse*		
1 Person	60.8	35.0
2 Personen	68.6	41.2
3 Personen	68.7	42.1
4 Personen	68.7	39.2
5 und mehr	65.0	36.0
Haushaltseinkommen pro Monat*		
weiss nicht/keine Angabe	69.4	39.3
bis und mit 2000 Fr.	50.2	22.7
2001 - 6000 Fr.	64.7	35.5
6001 - 10000 Fr.	67.9	41.4
10001 - 14000 Fr.	66.2	41.7
mehr als 14000 Fr.	71.0	47.0
Total	67.0	39.2
Alter*		
6-17 Jahre	53.4	19.9
18-25 Jahre	57.4	38.8
26-65 Jahre	71.4	45.3
66 und mehr	61.6	28.7
Geschlecht*		
männlich	68.4	42.7
weiblich	65.0	35.2
Autoverfügbarkeit**		
immer	79.2	52.3
nach Absprache	49.8	30.1
nie	30.0	15.1
Stellung im Beruf***		
selbstständig	79.0	56.1
angestellt im höheren Kader	78.3	56.8
angestellt im übrigen Kader	69.8	48.0
angestellt in anderer Funktion	68.7	45.9

* Basis: Zielpersonen

** Basis: Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen

*** Basis: Erwerbstätige

B. KANTON FRIBOURG

	Tagesdistanz	Unterwegszeit
Total*	77.2	44.8
Haushaltsgrösse*		
1 Person	75.5	42.2
2 Personen	78.3	48.7
3 Personen	81.4	51.7
4 Personen	72.0	38.5
5 und mehr	79.2	43.8
Haushaltseinkommen pro Monat*		
weiss nicht/keine Angabe	76.8	41.2
bis und mit 2000 Fr.	48.0	34.1
2001 - 6000 Fr.	82.5	45.3
6001 - 10000 Fr.	72.9	43.1
10001 - 14000 Fr.	84.7	57.4
mehr als 14000 Fr.	73.4	49.8
Total	77.2	44.8
Alter*		
6-17 Jahre	68.7	21.6
18-25 Jahre	63.9	41.9
26-65 Jahre	81.1	52.1
66 und mehr	86.5	41.8
Geschlecht*		
männlich	77.5	44.9
weiblich	76.8	44.7
Autoverfügbarkeit**		
immer	84.7	54.0
nach Absprache	60.6	39.0
nie	26.4	14.4
Stellung im Beruf***		
selbstständig	87.9	50.9
angestellt im höheren Kader	64.1	49.8
angestellt im übrigen Kader	77.7	54.3
angestellt in anderer Funktion	83.9	59.2

* Basis: Zielpersonen

** Basis: Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen

*** Basis: Erwerbstätige

C. CUTAF

	Tagesdistanz	Unterwegszeit
Total*	66.5	36.6
Haushaltsgrösse*		
1 Person	68.0	39.5
2 Personen	60.9	37.5
3 Personen	82.8	41.1
4 Personen	56.7	31.8
5 und mehr	69.0	34.0
Haushaltseinkommen pro Monat*		
weiss nicht/keine Angabe	60.0	32.4
bis und mit 2000 Fr.	60.1	30.2
2001 - 6000 Fr.	76.1	36.8
6001 - 10000 Fr.	61.8	37.3
10001 - 14000 Fr.	83.5	49.9
mehr als 14000 Fr.	48.4	31.1
Total	66.5	36.6
Alter*		
6-17 Jahre	76.9	21.8
18-25 Jahre	40.7	27.1
26-65 Jahre	71.2	43.4
66 und mehr	79.4	33.5
Geschlecht*		
männlich	71.1	40.2
weiblich	61.1	32.9
Autoverfügbarkeit**		
immer	74.7	47.1
nach Absprache	57.6	35.4
nie	11.7	8.8
Stellung im Beruf***		
selbstständig	75.5	46.0
angestellt im höheren Kader	62.8	38.3
angestellt im übrigen Kader	62.4	45.1
angestellt in anderer Funktion	75.5	48.6

* Basis: Zielpersonen

** Basis: Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen

*** Basis: Erwerbstätige

Im Durchschnitt aller Wochentage, Verkehrszwecke und Bevölkerungsgruppen werden 77.2% der täglich von Freiburger/innen zurückgelegten Distanz mit dem Auto bewältigt. Folglich ist der Auto-Anteil an der gesamten Distanz im Kanton Freiburg rund 10 Prozentpunkte höher als in der gesamten Schweiz (vgl. Abb. 18). Obwohl hohe MIV-Anteile an der täglich zurückgelegten Distanz für Westschweizer Kantone typisch ist, ist der MIV-Anteil im Kanton Freiburg mit 78.7% auch für Westschweizer Verhältnisse eher hoch und liegt leicht über den MIV-Anteilen der Nachbarkantone Neuchâtel (76.0%) und Waadt (74.9%, vgl. Abschnitt 6.3).

Die hohen Auto-Anteile an der gefahrenen Distanz können nicht auf eine bestimmte Bevölkerungsschicht zurückgeführt werden. Abgesehen von Personen im höheren Kader, Personen mit einem Einkommen von weniger als CHF 2000 und Personen, die nie ein Auto zur Verfügung haben, ist der Auto-Anteil an der täglich zurückgelegten Distanz im Kanton Fribourg in allen Personengruppen überall höher als im nationalen Durchschnitt. Besonders auffallend hoch im Vergleich zur Schweiz ist der Autoanteil bei Personen über 66 Jahren und bei Angestellten ohne Kaderfunktion.

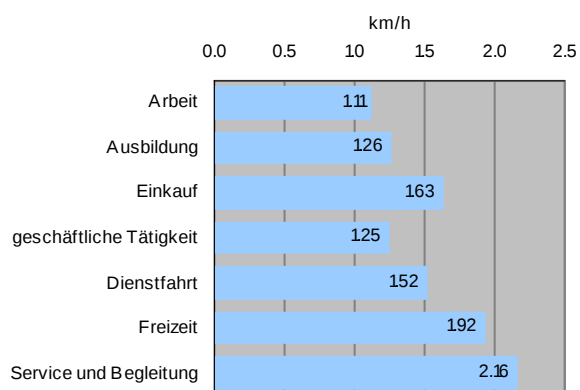
Wie bei der täglichen Distanz sind die Auto-Anteile auch bei der Unterwegszeit höher als im nationalen Durchschnitt. Total 44.8% der täglichen Unterwegszeit wird im Auto verbracht.

Die teilweise geringe Anzahl Beobachtungen insbesondere bei der Stellung im Beruf erschweren die Interpretation der Daten⁸. Noch grössere Vorsicht ist diesbezüglich bei der Analyse der Agglomeration Freiburg geboten. Tendenziell befinden sich die Anteile des Autos an der täglich zurückgelegten Distanz und Unterwegszeit in etwa auf nationalem Level und sind somit tiefer als im kantonalen Schnitt. Total werden in der CUTAF 66.5% der gesamten Distanz und 36.6% der Unterwegszeit mit dem Auto zurückgelegt. Mit diesen Zahlen erreicht die CUTAF zwar noch nicht ganz so tiefe MIV-Anteile an der Gesamtdistanz wie beispielsweise die deutschsprachigen Agglomerationen

Bern und Luzern, aber mit nur 67.6% liegen diese deutlich unter den MIV-Anteilen der Westschweizer Agglomerationen Lausanne und Neuchâtel (vgl. Abschnitt 6.3).

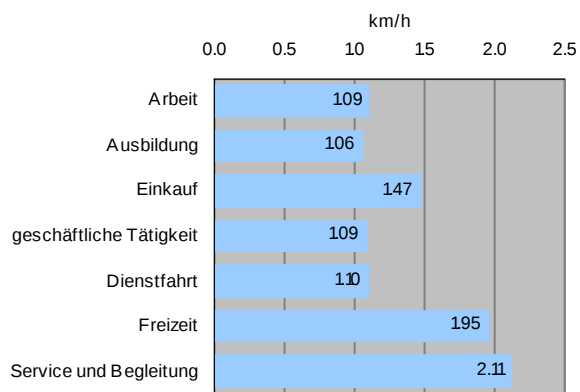
Abb. 19: Durchschnittlicher Besetzungsgrad von Personenwagen (in Personen pro Auto, distanzgewichtet)

A. SCHWEIZ



Basis: Autoetappen von Selbstfahrern

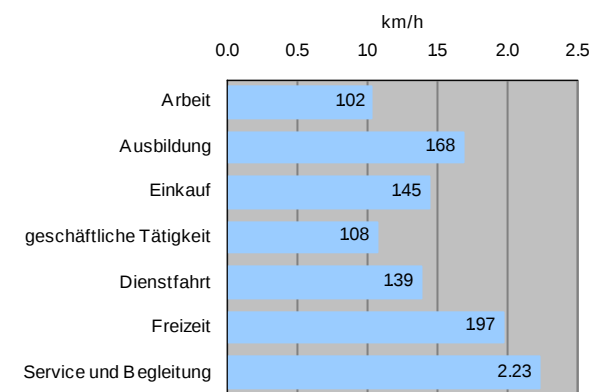
B. KANTON FREIBURG



Basis: Autoetappen von Selbstfahrern

⁸ Eine geringe Anzahl von Beobachtungen führt zu grossen Vertrauensintervallen. Im genannten Beispiel beträgt das Vertrauensintervall für die Tagesdistanz mit Auto bei mitarbeitenden Familienmitgliedern +/- 22.51 km und bei Angestellten im höheren Kader +/- 14.83 km.

c. CUTAF



Basis: Autoetappen von Selbstfahrern

Durchschnittlich sitzen im Kanton Freiburg 1.51 Personen in einem Auto (Schweiz: 1.57). Je nach Verkehrszweck gibt es hier deutliche Unterschiede: während die Freiburger/innen zur Arbeit (1.09) oder Ausbildung (1.06) und bei geschäftlichen Tätigkeiten (1.09) und Dienstfahrten (1.10) mehrheitlich alleine unterwegs sind, liegt der Besetzungsgrad im Einkaufsverkehr bei 1.47 und im Freizeitverkehr gar bei 1.95 Personen pro Auto. Der Besetzungsgrad ist somit vor allem bei Dienstfahrten und im Ausbildungsverkehr deutlich kleiner als in der restlichen Schweiz (vgl. Abb. 19).

Noch häufiger allein zur Arbeit fahren Personen in der CUTAF (1.02 Personen pro Auto). Dafür ist der Besetzungsgrad bei Dienstfahrten und im Ausbildungsverkehr höher und übersteigt bei letzterem mit 1.68 Personen pro Auto sogar deutlich den nationalen Wert.

Abb. 20: Autofahrten mit Parkgebühren und Suchverkehr am Zielort

A. SCHWEIZ

	mit Parkgebühren		mit Suchen
	in % der Etappen	in CHF im Durchschnitt	in % der Etappen
Einkauf	11.7	1.40	2.3
Freizeit	5.2	3.09	2.1
Service und Begleitung	2.6	2.61	1.6
Total	7.3	2.09	2.1

Basis: Autoetappen mit Etappenzweck Einkaufen, Besorgungen, Freizeit sowie Begleitung und Service

B. KANTON FREIBURG

	mit Parkgebühren		mit Suchen
	in % der Etappen	in CHF im Durchschnitt	in % der Etappen
Einkauf	6.6	2.11	1.8
Freizeit	2.9	4.02	2.6
Service und Begleitung	2.3	2.39	1.6
Total	4.0	2.84	2.1

Basis: Autoetappen mit Etappenzweck Einkaufen, Besorgungen, Freizeit sowie Begleitung und Service

c. CUTAF

	mit Parkgebühren		mit Suchen
	in % der Etappen	in CHF im Durchschnitt	in % der Etappen
Einkauf	8.4	2.54	4.1
Freizeit	0.6	0.50	3.3
Service und Begleitung	3.3	1.00	7.3
Total	3.8	2.17	4.2

Basis: Autoetappen mit Etappenzweck Einkaufen, Besorgungen, Freizeit sowie Begleitung und Service

Wer mit dem Auto unterwegs ist, muss nur in seltenen Fällen am Zielort einen Parkplatz suchen. Nur gerade 2.1% aller Fahrten mit dem Zweck Einkauf, Freizeit oder Service und Begleitung erfordern die Suche nach einem Parkplatz. In 96% aller Autoetappen sind auch keine Parkgebühren zu entrichten. Somit zahlt man im Kanton Freiburg rund halb so oft Parkgebühren wie in der Schweiz üblich, dafür sind diese im Durchschnitt ca. 80 Rappen höher.

Zum Einkaufen muss die Bevölkerung der CUTAF nicht nur länger einen Parkplatz suchen, sie müssen tendenziell dafür auch mehr bezahlen⁹ (vgl. Abb. 20). Über alle Zwecke gesehen enden doppelt so viele Etappen (4.2%) wie im kantonalen und im nationalen Durchschnitt mit der Suche nach einem Parkplatz.

⁹ Aufgrund des hohen Vertrauensintervalls bei den Einkaufsetappen (+/- 0.49) kann nur von tendenziell höheren Parkgebühren gesprochen werden. Gar keine Aussage ist zu den Parkgebühren bei den Freizeitetappen und den Service- und Begleitwegen möglich, da der angegebene Wert jeweils auf einer einzigen Aussage basiert.

4.3 Öffentlicher Verkehr

Abb. 21: ÖV-Anteil an den Tagesdistanzen und der Unterwegszeit (in %)

A. SCHWEIZ

	Tagesdistanz		Unterwegszeit	
	ÖV	davon Bahn	ÖV	davon Bahn
Total*	20.4	16.1	11.1	5.9
Haushaltsgrösse*				
1 Person	25.7	20.4	13.5	6.9
2 Personen	19.1	15.2	10.2	5.5
3 Personen	21.0	17.1	11.7	6.7
4 Personen	17.5	13.0	10.1	5.0
5 und mehr	21.6	16.7	11.6	6.1
Haushaltseinkommen pro Monat*				
weiss nicht/keine Angabe	19.0	14.8	10.7	5.3
bis und mit 2000 Fr.	34.5	27.0	14.5	7.1
2001 - 6000 Fr.	20.7	15.2	10.9	5.2
6001 - 10000 Fr.	19.7	15.7	11.0	5.9
10001 - 14000 Fr.	23.2	20.0	12.4	8.0
mehr als 14000 Fr.	17.5	14.8	10.9	6.6
Alter*				
6-17 Jahre	26.1	16.1	12.3	4.5
18-25 Jahre	31.5	26.0	19.6	11.4
26-65 Jahre	17.1	13.8	9.6	5.4
66 und mehr	22.4	16.8	9.9	4.5
Geschlecht*				
männlich	17.9	14.6	10.3	5.9
weiblich	23.8	18.0	12.2	5.8
Autoverfügbarkeit**				
immer	10.6	9.0	5.9	3.7
nach Absprache	36.3	30.5	17.8	10.7
nie	55.0	43.7	25.0	12.7
Stellung im Beruf***				
selbstständig	10.8	9.5	5.8	3.7
angestellt im höheren Kader	13.1	11.3	8.8	6.0
angestellt im übrigen Kader	20.7	18.1	11.4	7.4
angestellt in anderer Funktion	19.5	15.3	11.8	6.5

* Basis: Zielpersonen

** Basis: Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen

***Basis: Erwerbstätige

B. KANTON FREIBURG

	Tagesdistanz		Unterwegszeit	
	ÖV	davon Bahn	ÖV	davon Bahn
Total*	12.2	9.6	6.8	3.6
Haushaltsgrösse*				
1 Person	9.7	8.4	4.9	3.0
2 Personen	13.2	11.0	6.3	3.6
3 Personen	9.8	8.6	5.9	3.8
4 Personen	14.2	11.3	7.9	4.5
5 und mehr	11.9	6.7	7.9	2.6
Haushaltseinkommen pro Monat*				
weiss nicht/keine Angabe	14.3	8.9	8.3	3.1
bis und mit 2000 Fr.	45.0	43.0	17.8	13.7
2001 - 6000 Fr.	7.6	5.3	4.7	2.0
6001 - 10000 Fr.	13.9	12.2	7.5	4.8
10001 - 14000 Fr.	7.4	5.5	4.7	2.7
mehr als 14000 Fr.	15.8	15.3	7.9	7.1
Alter*				
6-17 Jahre	15.2	7.1	9.6	3.0
18-25 Jahre	26.0	21.3	15.2	9.6
26-65 Jahre	8.9	7.6	4.8	2.8
66 und mehr	3.7	2.7	2.1	1.0
Geschlecht*				
männlich	9.0	6.9	5.5	2.9
weiblich	16.1	12.8	8.3	4.5
Autoverfügbarkeit**				
immer	5.9	5.2	3.0	2.0
nach Absprache	26.0	23.3	13.0	9.2
nie	63.2	47.7	29.3	14.0
Stellung im Beruf***				
selbstständig	5.3	4.3	1.9	1.0
angestellt im höheren Kader	14.7	14.0	9.9	7.8
angestellt im übrigen Kader	15.8	14.4	8.0	6.0
angestellt in anderer Funktion	5.8	4.2	4.1	2.0

* Basis: Zielpersonen

** Basis: Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen

***Basis: Erwerbstätige

c. CUTAF

	Tagesdistanz		Unterwegszeit	
	ÖV	davon Bahn	ÖV	davon Bahn
Total*	22.4	17.9	12.1	5.9
Haushaltsgrösse*				
1 Person	19.5	17.0	9.7	5.4
2 Personen	29.1	23.8	12.5	6.7
3 Personen	9.6	6.4	8.0	2.9
4 Personen	26.2	20.1	13.8	5.8
5 und mehr	22.6	18.0	15.8	8.3
Haushaltseinkommen pro Monat*				
weiss nicht/keine Angabe	29.8	20.8	13.1	5.4
bis und mit 2000 Fr.	30.9	26.0	15.5	7.1
2001 - 6000 Fr.	11.4	8.4	8.1	3.1
6001 - 10000 Fr.	26.8	22.8	14.3	7.4
10001 - 14000 Fr.	7.3	4.2	6.2	2.0
mehr als 14000 Fr.	42.1	40.3	27.7	25.0
Alter*				
6-17 Jahre	12.7	5.4	13.8	3.9
18-25 Jahre	44.3	37.2	25.5	15.0
26-65 Jahre	19.2	15.7	9.9	5.0
66 und mehr	6.4	4.2	3.4	1.5
Geschlecht*				
männlich	16.7	12.7	9.9	4.4
weiblich	29.1	23.9	14.4	7.4
Autoverfügbarkeit**				
immer	16.9	15.0	7.8	4.9
nach Absprache	23.2	19.5	11.9	6.8
nie	76.5	61.6	29.8	15.7
Stellung im Beruf***				
selbstständig	16.5	15.3	7.1	3.9
angestellt im höheren Kader	25.9	23.4	15.3	9.6
angestellt im übrigen Kader	30.5	28.5	13.2	9.8
angestellt in anderer Funktion	14.3	9.1	9.1	3.2

* Basis: Zielpersonen

** Basis: Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen

***Basis: Erwerbstätige

D. STADT FREIBURG

	Tagesdistanz		Unterwegszeit	
	ÖV	davon Bahn	ÖV	davon Bahn
Total*	30.6	24.9	14.8	7.4
Haushaltsgrösse*				
1 Person	26.3	22.8	11.9	6.6
2 Personen	44.2	36.1	20.3	10.9
3 Personen	12.0	7.2	10.4	3.5
4 Personen	42.3	35.1	19.9	9.2
5 und mehr	3.8	3.1	3.2	1.9
Haushaltseinkommen pro Monat*				
weiss nicht/keine Angabe	46.4	33.4	20.3	9.3
bis und mit 2000 Fr.	42.4	38.1	21.5	12.2
2001 - 6000 Fr.	15.9	11.4	10.5	3.7
6001 - 10000 Fr.	32.8	28.6	16.1	9.0
10001 - 14000 Fr.	1.2	0.0	1.6	0.0
mehr als 14000 Fr.	73.5	72.7	30.5	28.7
Alter*				
6-17 Jahre	5.7	1.4	6.0	0.4
18-25 Jahre	55.3	46.5	23.4	13.8
26-65 Jahre	29.4	24.3	15.5	7.7
66 und mehr	18.2	11.9	8.1	3.5
Geschlecht*				
männlich	22.7	17.2	11.2	4.9
weiblich	36.9	30.9	17.5	9.2
Autoverfügbarkeit**				
immer	20.3	18.6	10.5	6.5
nach Absprache	34.2	29.4	13.4	7.7
nie	81.6	66.2	35.3	19.9
Stellung im Beruf***				
selbstständig	45.2	42.2	20.7	11.8
angestellt im höheren Kader	27.7	23.7	18.6	8.6
angestellt im übrigen Kader	43.7	42.7	19.6	16.7
angestellt in anderer Funktion	21.5	13.0	13.0	4.4

* Basis: Zielpersonen

** Basis: Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen

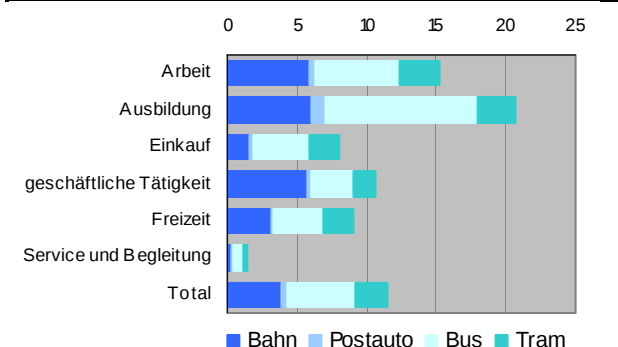
***Basis: Erwerbstätige

Im Allgemeinen nutzen die Freiburger/-innen wie bereits erwähnt das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zur Schweiz eher selten: Total entfallen nur 12.2% der täglichen Distanz und 6.8% der täglichen Unterwegszeit auf den ÖV, wobei 9.6 bzw. 3.6 Prozentpunkte von der Bahn beansprucht werden (für die Gesamtschweiz liegt der ÖV-Anteil bei 20.4% der Distanz und 11.1% der Unterwegszeit). Überdurchschnittlich oft wird der ÖV vor allem von Personen mit einem tiefen Einkommen und im Alter zwischen 18 – 25 Jahren benützt, und am meisten von Personen, die kein Auto zur Verfügung haben (vgl. Abb. 21).

Wiederum stammen die tiefen Werte in erster Linie von Personen mit Wohnort ausserhalb der CUTAF, denn innerhalb der Agglomeration Freiburg liegen die Anteile des ÖV leicht über dem schweizerischen Durchschnitt. Immerhin 22.4% der täglichen Distanz und 12.1% der Unterwegszeit werden mit dem ÖV gemacht. Somit benützen die Bewohner der CUTAF auch im schweizerischen Quervergleich den ÖV recht oft (vgl. Abschnitt 6.3): Zwar liegen die Werte tiefer als für die Agglomeration Bern, aber ähnlich hoch wie für die Agglomeration Luzern und deutlich höher als für die Agglomerationen Neuchâtel und Lausanne. Auf kantonaler Ebene liegt Freiburg punkto ÖV-Anteil unter den Werten von Waadt und Neuenburg, was z.T. mit dem Anteil der Agglomeration am Gesamtkanton erklärt werden kann. Wie erwartet gewinnt der ÖV weiter an Bedeutung (30.6% der Tagesdistanz und 14.8% der Unterwegszeit), wenn ausschliesslich die Stadt Freiburg betrachtet wird.

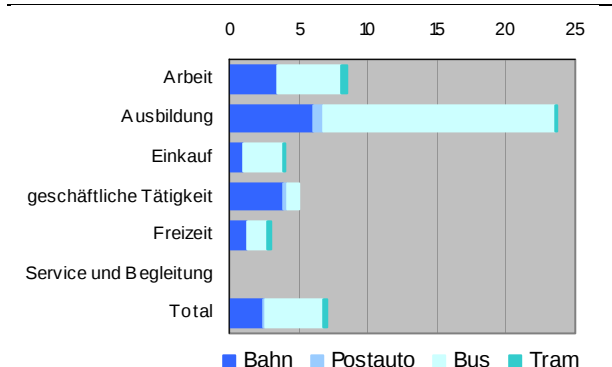
Abb. 22: Anteil der Etappen mit ÖV am Total aller Etappen in der Schweiz (in %)

A. SCHWEIZ



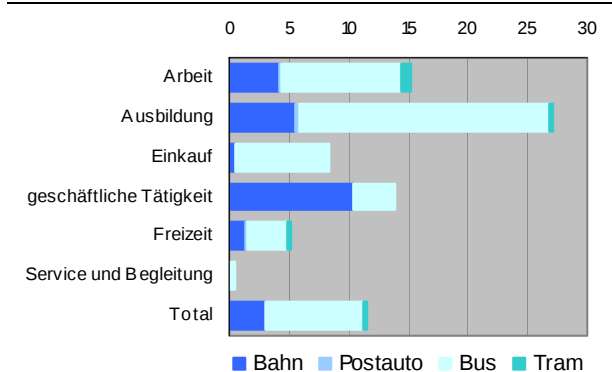
Basis: Inlandetappen

B. KANTON FREIBURG



Basis: Inlandetappen

C. CUTAF



Basis: Inlandetappen; Hinweis: Die Unterscheidung "Postauto" versus "Bus" wurde nach den Antworten der Befragten vorgenommen; eine genauere Definition resp. Abgrenzung existiert nicht.

Am häufigsten wird der ÖV auf dem Weg zur Ausbildungsstätte verwendet: 23.7% der Ausbildungsetappen und somit mehr als in der Schweiz (20.7%) werden mit dem öffentlichen Verkehr begangen (vgl. Abb. 22). Dieses Ergebnis erklärt zu weiten Teilen auch, wieso gerade Personen im Alter zwischen 18 und 25 Jahren und mit einem Einkommen von unter CHF 2000 in Abb. 21 aussergewöhnlich hohe Werte aufweisen.

Bei allen anderen Wegzwecken ist der ÖV-Anteil der Freiburger Bevölkerung bedeutend kleiner als in der Schweiz üblich. Wie in der Schweiz wird auch im Kanton Freiburg von den öffentlichen Verkehrsmitteln gesamthaft gesehen am häufigsten der Bus verwendet (allerdings sind die Bus-Etappen viel kürzer als die Bahn-Etappen).

Das gute Busnetz für den Nahverkehr in der Stadt Freiburg führt erwartungsgemäss zu Busanteilen in der CUTAF, die klar über jenen des Kantons liegen.

Mehrheitlich entsprechen die Werte in der CUTAF dem nationalen Durchschnitt, allerdings liegt auch hier der Anteil des ÖV an den Ausbildungsetappen mit 27.3% deutlich höher.

4.4 Fuss- und Veloverkehr

**Abb. 23: Anteile Langsamverkehr an den Tagesdis-
tanzen (in %)**

A. SCHWEIZ

	Mo-Fr		So	
	zu Fuss	Velo	zu Fuss	Velo
Total	5.5	2.3	6.8	1.6
Haushaltsgrösse*				
1 Person	6.0	2.2	7.4	1.5
2 Personen	5.5	1.9	7.6	1.2
3 Personen	5.2	2.0	6.8	2.1
4 Personen	5.4	2.8	6.7	2.1
5 und mehr	5.3	3.1	4.9	1.5
Haushaltseinkommen pro Monat*				
weiss nicht/keine Angabe	6.0	1.7	6.8	0.9
bis und mit 2000 Fr.	10.9	1.7	11.7	0.0
2001 - 6000 Fr.	6.8	2.4	7.3	2.1
6001 - 10000 Fr.	4.8	2.8	6.5	1.2
10001 - 14000 Fr.	4.1	1.7	6.8	3.5
mehr als 14000 Fr.	4.0	1.7	5.4	0.9
Alter*				
6-17 Jahre	12.3	7.2	6.1	2.6
18-25 Jahre	4.3	1.5	3.3	1.4
26-65 Jahre	4.4	2.0	7.4	1.7
66 und mehr	10.4	1.4	10.4	0.7
Geschlecht*				
männlich	4.2	2.5	6.5	2.2
weiblich	7.4	2.0	7.2	1.0
Autoverfügbarkeit**				
immer	3.8	1.4	6.9	1.4
nach Absprache	5.5	3.4	6.6	1.8
nie	9.5	3.7	7.9	2.6
Stellung im Beruf***				
selbstständig	2.6	1.5	5.5	0.9
angestellt im höheren Kader	2.4	0.9	5.2	5.4
angestellt im übrigen Kader	3.2	2.6	6.5	1.4
angestellt in anderer Funktion	4.2	2.1	6.5	1.7

* Basis: Zielpersonen

** Basis: Zielpersonen mit Führerschein

*** Basis: Erwerbstätige

B. KANTON FREIBURG

	Mo-Fr		So	
	zu Fuss	Velo	zu Fuss	Velo
Total	4.5	0.9	6.2	1.0
Haushaltsgrösse*				
1 Person	5.3	1.4	7.8	0.7
2 Personen	4.0	0.6	9.1	0.6
3 Personen	3.6	0.2	4.3	0.2
4 Personen	4.8	1.4	6.1	0.5
5 und mehr	5.2	0.8	2.9	2.8
Haushaltseinkommen pro Monat*				
weiss nicht/keine Angabe	4.7	0.3	6.0	1.9
bis und mit 2000 Fr.	8.3	1.3	1.7	0.0
2001 - 6000 Fr.	5.0	0.9	6.3	1.0
6001 - 10000 Fr.	4.5	1.2	6.9	0.7
10001 - 14000 Fr.	3.5	1.4	8.7	0.5
mehr als 14000 Fr.	2.3	0.3	2.2	0.0
Alter*				
6-17 Jahre	12.0	2.2	5.3	2.5
18-25 Jahre	4.5	0.9	1.5	0.0
26-65 Jahre	3.3	0.7	7.7	0.8
66 und mehr	7.8	0.6	9.3	0.0
Geschlecht*				
männlich	3.7	1.1	6.0	1.3
weiblich	5.5	0.6	6.5	0.6
Autoverfügbarkeit**				
immer	3.0	0.6	7.2	0.6
nach Absprache	5.4	1.6	3.9	0.7
nie	7.9	2.0	3.8	0.0
Stellung im Beruf***				
selbstständig	3.0	0.7	2.1	0.0
angestellt im höheren Kader	2.1	1.3	4.2	7.6
angestellt im übrigen Kader	2.3	0.3	10.2	0.0
angestellt in anderer Funktion	2.6	0.6	6.5	1.0

* Basis: Zielpersonen

** Basis: Zielpersonen mit Führerschein

*** Basis: Erwerbstätige

c. CUTAF

	Mo-Fr		So	
	zu Fuss	Velo	zu Fuss	Velo
Total	6.5	1.6	6.4	1.3
Haushaltsgrösse*				
1 Person	7.1	0.9	3.5	1.5
2 Personen	6.0	1.4	9.5	1.5
3 Personen	7.5	1.2	5.8	0.3
4 Personen	7.2	2.8	7.3	0.9
5 und mehr	5.3	1.2	3.6	2.0
Haushaltseinkommen pro Monat*				
weiss nicht/keine Angabe	7.9	0.3	10.4	0.0
bis und mit 2000 Fr.	10.0	2.5	2.6	0.0
2001 - 6000 Fr.	7.8	1.4	7.7	3.9
6001 - 10000 Fr.	5.3	1.9	5.4	0.9
10001 - 14000 Fr.	5.7	3.9	5.1	0.5
mehr als 14000 Fr.	4.3	0.7	5.4	0.0
Alter*				
6-17 Jahre	11.3	1.3	3.4	0.9
18-25 Jahre	6.6	1.0	3.2	0.0
26-65 Jahre	5.2	1.7	9.2	2.2
66 und mehr	12.6	2.9	4.8	0.0
Geschlecht*				
männlich	5.1	2.1	7.1	2.6
weiblich	8.4	0.8	5.8	0.2
Autoverfügbarkeit**				
immer	4.3	1.4	7.2	1.7
nach Absprache	6.2	1.9	8.3	1.7
nie	8.5	2.5	4.6	0.0
Stellung im Beruf***				
selbstständig	2.3	3.4	2.8	0.1
angestellt im höheren Kader	4.8	5.8	4.8	8.0
angestellt im übrigen Kader	3.5	0.2	17.1	0.0
angestellt in anderer Funktion	5.0	1.6	8.0	2.9

* Basis: Zielpersonen

** Basis: Zielpersonen mit Führerschein

*** Basis: Erwerbstätige

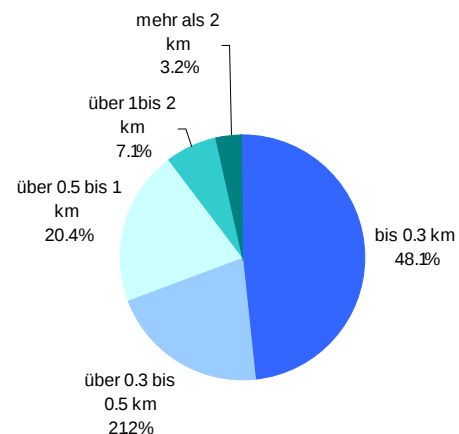
Fuss- und Velowege sind sehr bedeutend, wenn man sie an Ihrer Anzahl und Dauer misst, bezogen auf die Distanz spielen diese beiden Verkehrsmittel aber nur eine geringfügige Rolle (vgl. Abb. 23). An Werktagen wird von der Kantonsbevölkerung rund 4.5% der gesamten Distanz zu Fuss und 0.9% mit dem Velo bestritten. Somit ist im Kanton Freiburg besonders der Anteil der Velos deutlich geringer als in der Schweiz. Nur geringfügig unterscheidet sich jedoch der Anteil der Fussetappen, insbesondere ist dieser auch im Kanton Freiburg am Sonntag deutlich höher als an Werktagen.

Personen bis 17 und ab 66 legen anteilmässig die grössten Distanzen zu Fuss zurück. Ebenfalls häufiger zu Fuss unterwegs sind Perso-

nen mit einem tiefen Einkommen und ohne Zugang zu einem Auto. Diese Beobachtung kann sowohl in der kantonalen, der nationalen als auch in der Auswertung für die CUTAF gemacht werden. In der CUTAF liegt der Anteil der Fussetappen von Montag bis Freitag mit 6.5% über dem nationalen Durchschnitt, nicht aber am Sonntag. Kleiner als in der nationalen Studie fallen in der CUTAF auch die Fahrradanteile an der Gesamtdistanz aus.

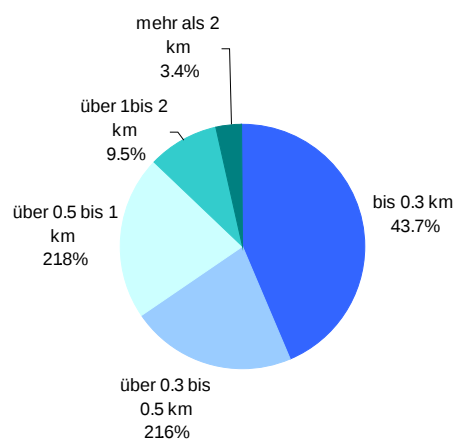
Abb. 24: Distanzverteilung der Fussetappen von und zu den Haltestellen des ÖV

A. SCHWEIZ



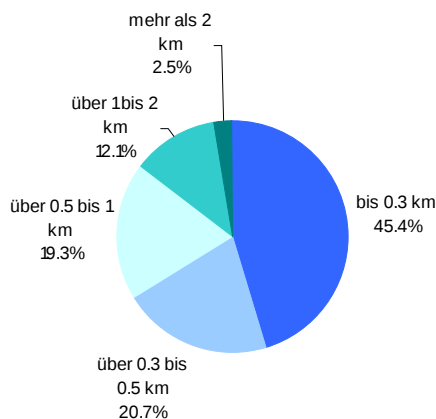
Basis: Inlandetappen von oder zu einer Haltestelle

B. KANTON FREIBURG



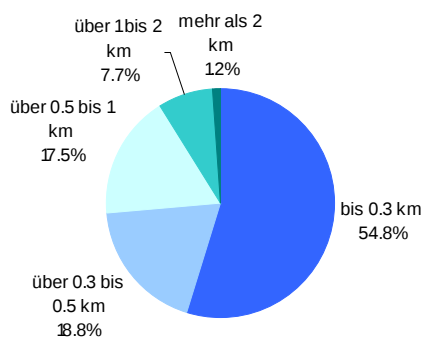
Basis: Inlandetappen von oder zu einer Haltestelle

c. CUTAF



Basis: Inlandetappen von oder zu einer Haltestelle

D. STADT FREIBURG



Basis: Inlandetappen von oder zu einer Haltestelle

Abb. 24 zeigt, dass rund die Hälfte aller Etappen zu den ÖV-Haltestellen kürzer als 300 Meter sind. Dort, wo der ÖV eine dichte Erschliessung gewährt, wird er eher genutzt, während lange Anmarschwege zu ÖV-Haltestellen unattraktiv und entsprechend selten sind. Für die Stadtbevölkerung sind 54.8% der Anmarschwege unter 300 Meter. Die Distanzangaben beziehen sich allerdings auf alle ÖV-Etappen der Bevölkerung, sei es innerhalb oder ausserhalb der Stadt, und geben somit keine Auskunft über die Netzdichte der städtischen Busbetriebe.¹⁰

¹⁰ Die effektive Distanz von der Haustür zur nächsten ÖV-Haltestelle wird in der Volkszählung erhoben. Gemäss der Volkszählung 2000 befindet sich die nächste ÖV-Haltestelle für 98.4% der Stadtfreiberger Bevölkerung, für 82.3% der Einwohner der CUTAF und für 60.1% der kantonalen Bevölkerung in einem Umkreis von weniger als 300m.

5 Verkehrszwecke

5.1 Alle Verkehrszwecke

Abb. 25: Mittlere Tagesdistanz pro Person und Tag (in km)

A. SCHWEIZ

	Mo-Fr	Sa	So	alle	Anteil (%)
Arbeit	11.4	2.9	1.2	8.7	23.4
Ausbildung	2.0	0.3	0.1	1.5	4.0
Einkauf	4.3	7.2	1.3	4.3	11.4
Freizeit	12.5	28.0	25.6	16.6	44.7
Service und Begleitung	0.5	0.5	0.6	0.5	1.4
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	4.0	1.5	0.8	3.2	8.6
andere Zwecke	1.8	3.7	4.4	2.5	6.6
Total	36.5	44.2	33.9	37.3	100.0

Basis: Zielpersonen

B. KANTON FREIBURG

	Mo-Fr	Sa	So	alle	Anteil (%)
Arbeit	12.9	3.9	0.9	9.9	24.6
Ausbildung	2.6	0.0	0.0	1.9	4.7
Einkauf	3.8	6.2	1.0	3.7	9.2
Freizeit	13.8	28.6	27.0	17.7	43.8
Service und Begleitung	1.1	0.4	0.8	1.0	2.4
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	5.4	0.2	0.5	4.0	9.9
andere Zwecke	1.6	1.8	5.5	2.2	5.4
Total	41.2	41.0	35.6	40.4	100.0

Basis: Zielpersonen

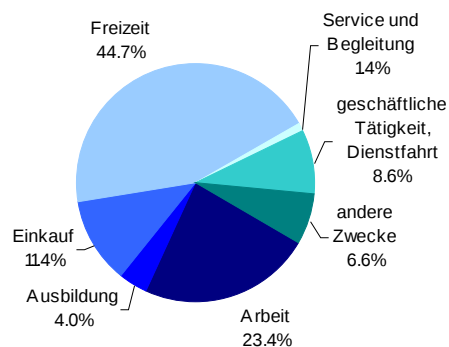
C. CUTAF

	Mo-Fr	Sa	So	alle	Anteil (%)
Arbeit	9.5	2.3	0.3	7.1	18.8
Ausbildung	3.0	0.0	0.0	2.2	5.7
Einkauf	3.0	3.9	1.1	2.8	7.4
Freizeit	11.1	31.7	35.7	17.6	46.5
Service und Begleitung	0.6	0.3	0.6	0.6	1.6
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	4.0	0.0	0.6	2.9	7.8
andere Zwecke	4.0	5.8	6.2	4.6	12.2
Total	35.3	44.1	44.7	37.9	100.0

Basis: Zielpersonen

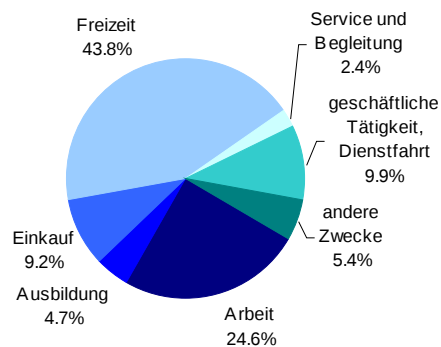
Abb. 26: Tagesdistanz nach Zweck (in %)

A. SCHWEIZ



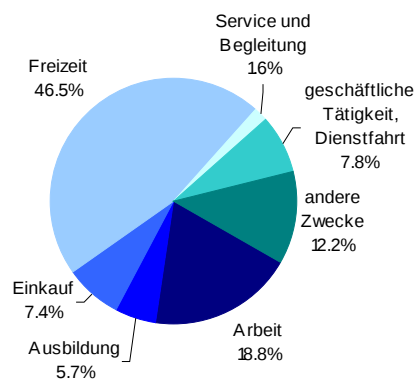
Basis: Zielpersonen

B. KANTON FREIBURG

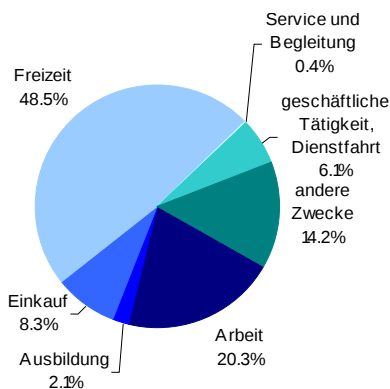


Basis: Zielpersonen

C. CUTAF



Basis: Zielpersonen

D. STADT FREIBURG

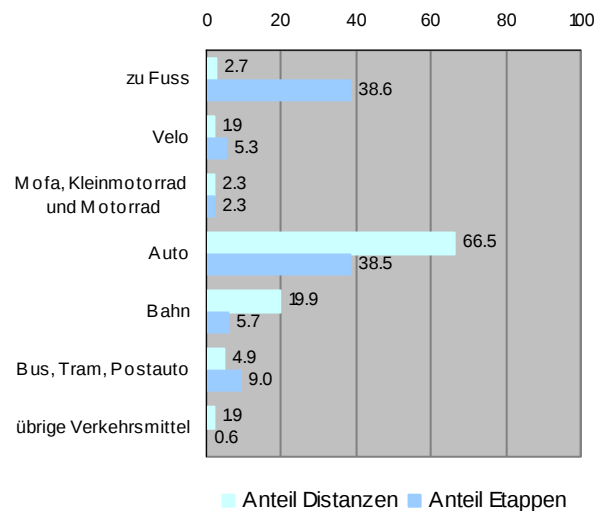
Basis: Zielpersonen; "andere Zwecke" umfasst alle Antworten, bei denen die befragte Person keinen der vorgegebenen Zwecke als zutreffend angegeben hat.

Von allen Zwecken dominiert auch im Kanton Freiburg die Freizeit: über die gesamte Woche betrachtet machen die Freizeitwege 43.8% (17.7 km) der gesamten täglich zurückgelegten Distanz aus. Vor allem an den Wochenenden beansprucht der Freizeitverkehr bedeutende Anteile am Gesamtverkehr (Samstag 70%, Sonntag 76%). Selbst an Werktagen ist die Freizeitdistanz (13.8 km) noch leicht grösser als die für die Arbeit zurückgelegte Distanz von 12.9 km (vgl. Abb. 25).

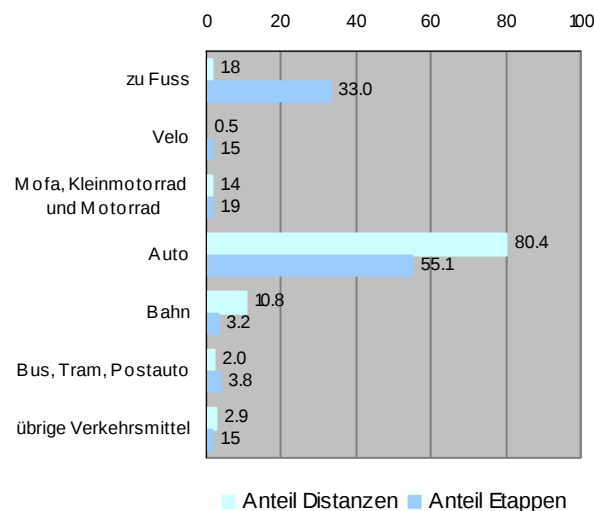
Die Anteile der Zwecke sind auch in der CUTAF ähnlich; die Unterschiede beim Zweck „geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten“ sind angesichts der wenigen Nennungen nicht von grosser Bedeutung (vgl. Abb. 26).

5.2 Arbeitswege

Abb. 27: Verkehrsmittelwahl im Arbeitsverkehr (in %)

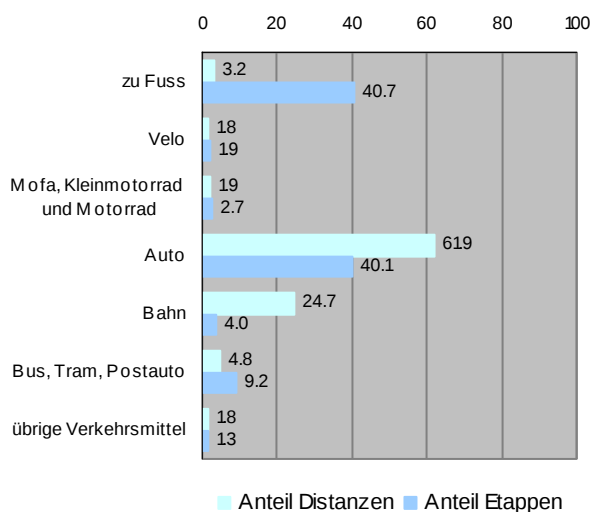
A. SCHWEIZ

Basis: Arbeitsetappen von Erwerbstätigen an Werktagen

B. KANTON FREIBURG

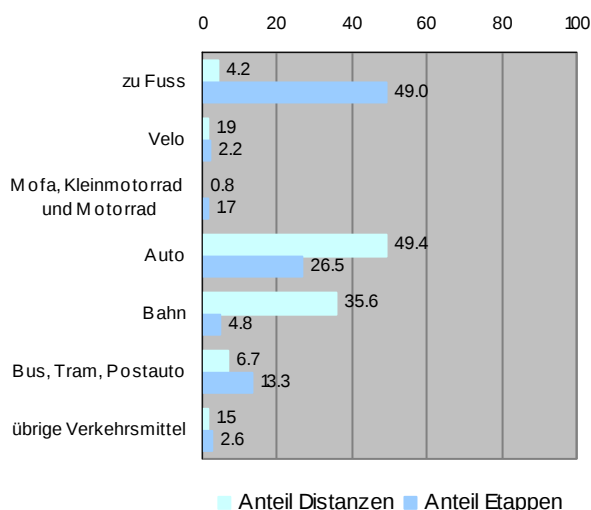
Basis: Arbeitsetappen von Erwerbstätigen an Werktagen

c. CUTAF



Basis: Arbeitsetappen von Erwerbstätigen an Werktagen

d. STADT FREIBURG



Basis: Arbeitsetappen von Erwerbstätigen an Werktagen

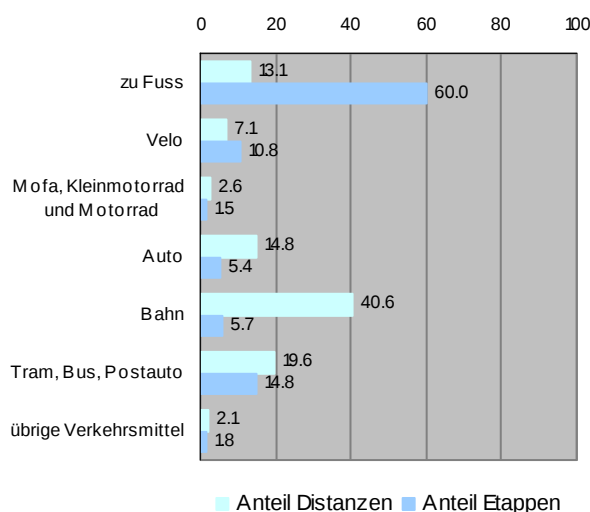
Für den Arbeitsweg wird am häufigsten das Auto verwendet (vgl. Abb. 27). Zwar beträgt der Etappenanteil des Autos im Kanton Freiburg nur 55.1% (33.0% der Etappen werden zu Fuss gemacht), dessen Anteil an der Distanz liegt aber bei 80.4%. Dieser Wert liegt deutlich über dem gesamtschweizerischen Wert (66.5%). In der CUTAF (61.9%) und vor allem in der Stadt Freiburg (49.4%) liegen die Auto-Anteile an den Arbeitsweg-Distanzen der Erwerbstätigen an Werktagen hingegen erwartungsgemäss tiefer.

Bezogen auf die Distanz ist im Kanton Freiburg die Bahn mit einem Anteil von 10.8% wie in der gesamten Schweiz das zweitwichtigste Verkehrsmittel im Arbeitsverkehr. Allerdings ist der Bahnanteil in der Schweiz mit 19.9% deutlich höher. Während die Verkehrsmittel Bus, Tram¹¹ und Postauto auch in der CUTAF und der Stadt Freiburg nur eine marginale Rolle im Arbeitsverkehr einnehmen, hat die Bahn für die Bevölkerung dieser beiden Gebiete eine recht hohe Bedeutung: Für die Stadtbevölkerung gehen bereits 35.6% der im Arbeitsverkehr zurückgelegten Distanzen auf das Konto der Eisenbahn, was nur durch einen hohen Anteil resp. relativ hohe Distanzen der Wegpendler zu erklären ist.

5.3 Ausbildungswege

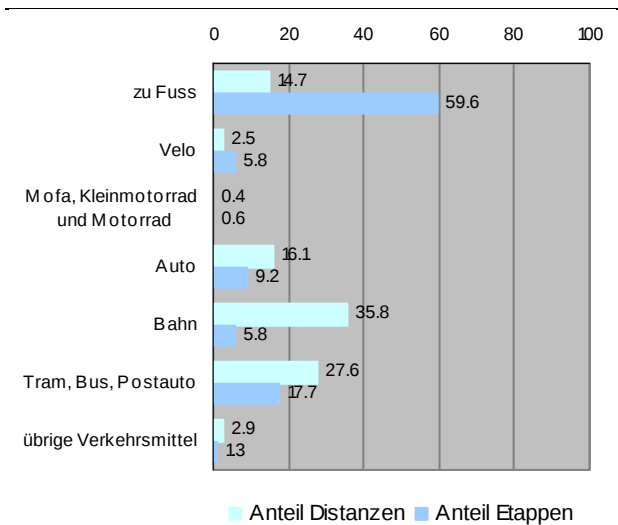
Abb. 28: Verkehrsmittelwahl im Ausbildungsverkehr (in %)

A. SCHWEIZ

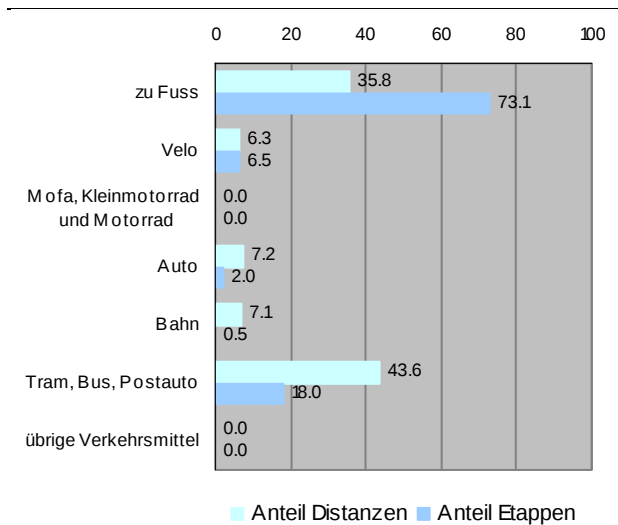


Basis: Ausbildungsetappen von Zielpersonen in Ausbildung an Werktagen

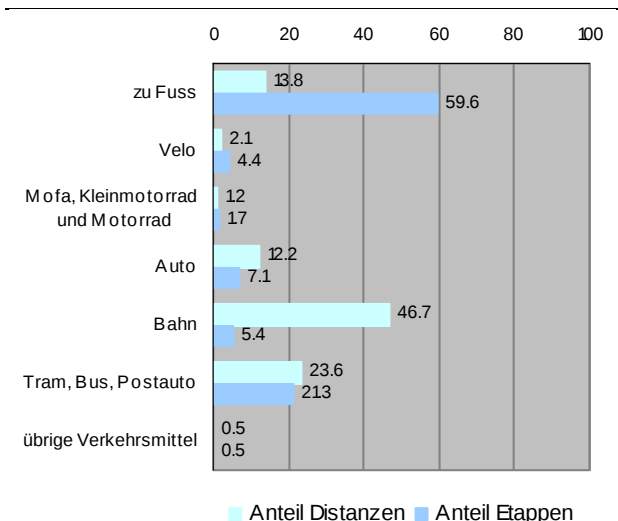
¹¹ Im Kanton Freiburg existiert zwar kein Tram, die Auswertung erfolgt jedoch nach dem Wohnortsprinzip (vgl. Abschnitt 1.5). In der Statistik sind deshalb auch Trametappen von Freiburgern enthalten, die sie beispielsweise in Bern oder Zürich getätigt haben.

B. KANTON FREIBURG

Basis: Ausbildungsetappen von Zielpersonen in Ausbildung an Werktagen

D. STADT FREIBURG

Basis: Ausbildungsetappen von Zielpersonen in Ausbildung an Werktagen

c. CUTAF

Basis: Ausbildungsetappen von Zielpersonen in Ausbildung an Werktagen

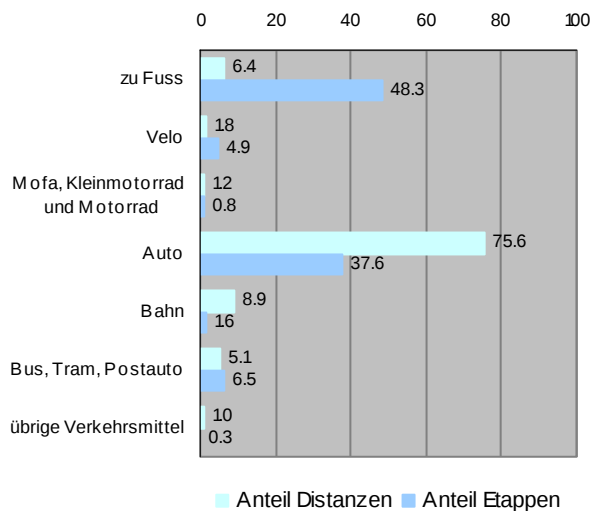
Die Kantonsbevölkerung legt 59.6% und damit mit Abstand den grössten Anteil aller Etappen für die Ausbildung zu Fuss zurück (vgl. Abb. 28). Bezogen auf die Distanz ist der Anteil der Fusssetappen mit 14.7% wesentlich geringer, liegt aber nur knapp hinter dem Auto (16.1%). Der grösste Anteil der Distanz fällt auf die Bahn (35.8%), gefolgt von den anderen öffentlichen Verkehrsmittel (27.6%) und dem Auto. Die Rangfolge entspricht im Kanton Freiburg derjenigen der gesamtschweizerischen Auswertung.

Im Gegensatz zu den kantonalen Werten gewinnt die Bahn in der CUTAF bezüglich der zurückgelegten Distanz an Bedeutung. Dies vor allem auf Kosten der anderen öffentlichen Verkehrsmittel. Gerade der umgekehrte Effekt ist bei der Auswertung für die Stadt Freiburg zu erkennen: hier wird mit 43.6% der gesamten Distanz der grösste Teil des Ausbildungsweges mit dem Tram, dem Bus oder dem Postauto zurückgelegt, während die Bahn an Bedeutung verliert und mit 7.1% ungefähr den gleichen Anteil an der Gesamtdistanz wie das Auto und das Fahrrad hält. Am häufigsten benützt die Stadtbevölkerung für den Ausbildungsweg aber die eigenen Füsse: 73.1% aller Etappen und immerhin 35.8% der gesamten Distanz werden zu Fuss zurückgelegt.

5.4 Einkaufswege

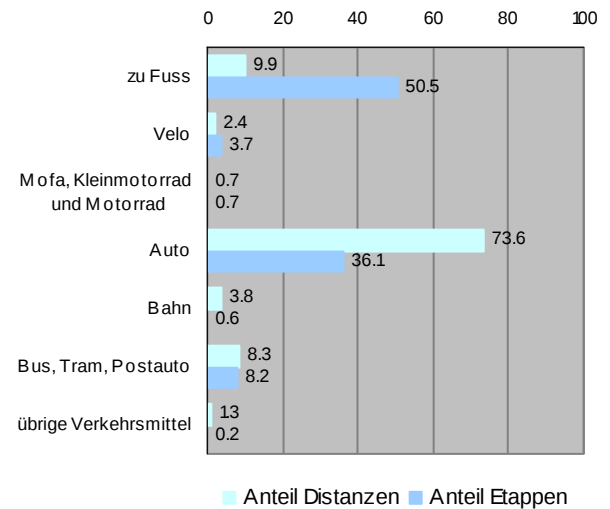
Abb. 29: Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr (in %)

A. SCHWEIZ



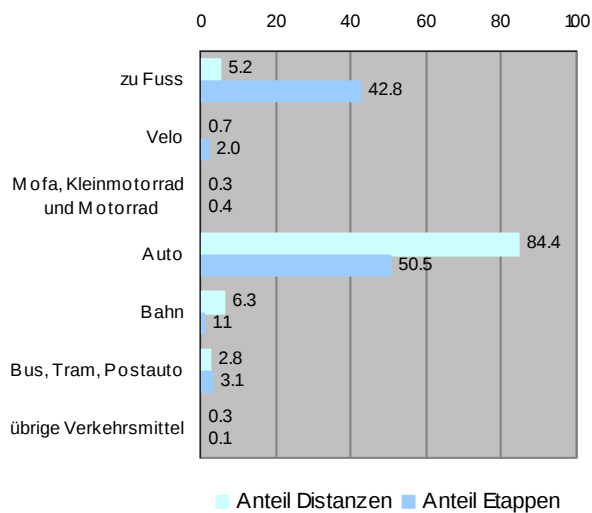
Basis: Einkaufsetappen an Werk- und Samstagen

C. CUTAF



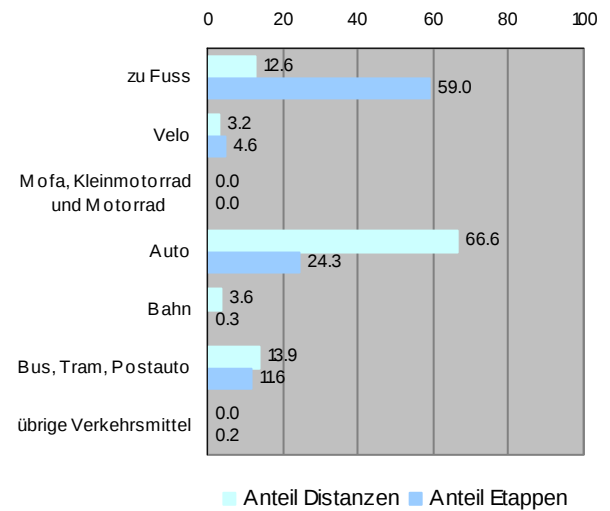
Basis: Einkaufsetappen an Werk- und Samstagen

B. KANTON FREIBURG



Basis: Einkaufsetappen an Werk- und Samstagen

D. STADT FRIBOURG



Basis: Einkaufsetappen an Werk- und Samstagen

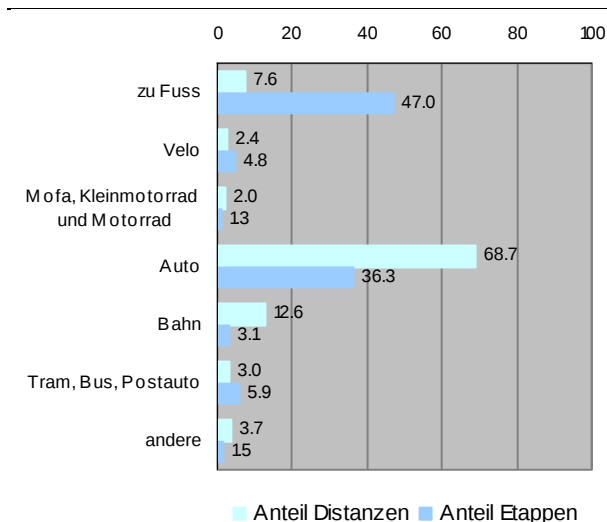
Zum Einkaufen fahren Freiburger/innen in erster Linie mit dem Auto (50.5% aller Etappen und 84.4% der Distanz) oder gehen zu Fuss (42.8% aller Etappen und 5.2% der Distanz). Wird nur die im Einkaufsverkehr zurückgelegte Distanz betrachtet, nimmt die Bahn noch vor den Fussetappen den zweiten Rang ein. Die Bahn wird allerdings seltener, aber dafür für Einkäufe an weiter entfernten Orten (u.U. auch in anderen Städten) verwendet. Bezogen auf die Etappenanteile sind die Bahn und auch alle anderen Verkehrsmittel ausser dem Auto und den eigenen Füssen eher unbedeutend. (vgl. Abb. 29).

Dies ändert sich, wenn nur der Einkaufsverkehr der Bevölkerung der CUTAF oder der Stadt Freiburg analysiert wird: die Einwohner dieser Teilräume verwenden die Bahn zwar noch seltener, dafür aber die anderen öffentlichen Verkehrsmittel (Bus, Tram, Postauto) deutlich häufiger für ihre Besorgungen als die kantonale Bevölkerung. Der Anteil von Bus, Tram und Postauto an der Distanz beträgt in der CUTAF 8.3% und in der Stadt Freiburg 13.9%, der Anteil der Etappen 8.2% und 11.6%. Auch wenn die Bedeutung der Autos mit steigender Urbanität leicht abnimmt, werden auch von der Stadt- und Agglomerationsbevölkerung die grössten Distanzen im Einkaufsverkehr mit dem Auto zurückgelegt.

5.5 Freizeitwege

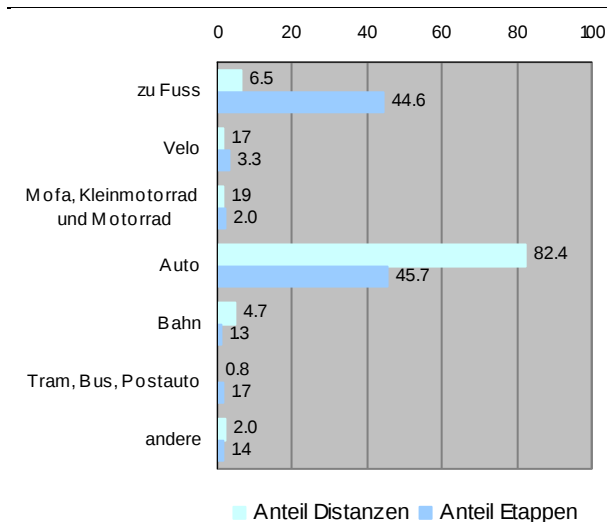
Abb. 30: Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr (in %)

A. SCHWEIZ

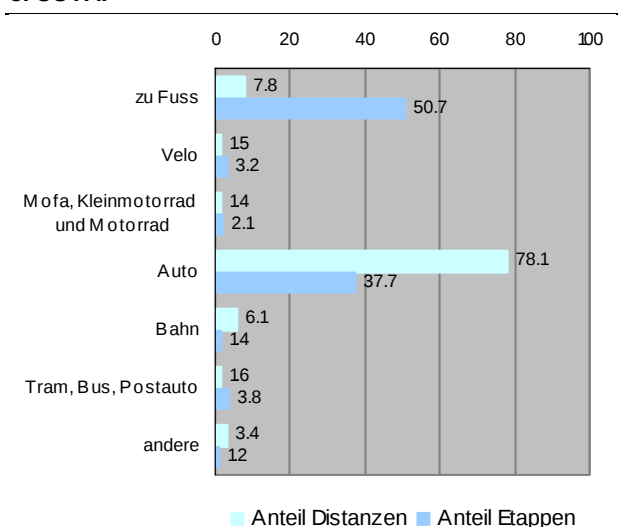


Basis: Freizeitetappen

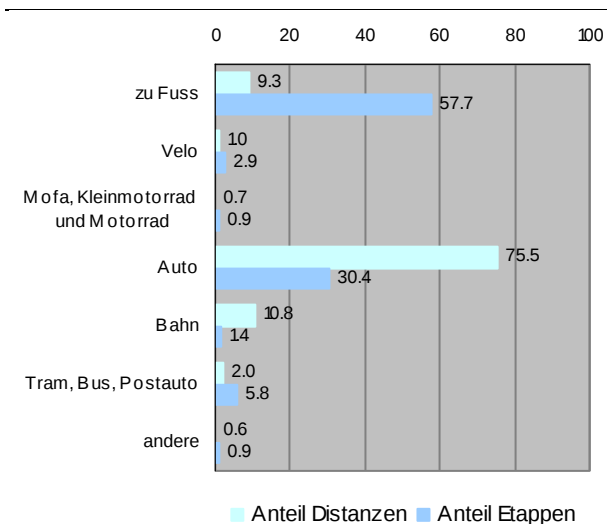
B. KANTON FREIBURG



Basis: Freizeitetappen

c. CUTAF

Basis: Freizeitetappen

D. STADT FREIBURG

Basis: Freizeitetappen

ebenfalls benützt, aber auch hier bleibt deren Bedeutung klein und liegt deutlich unter dem gesamtschweizerischen Durchschnitt (vgl. Abb. 30).

Dies ändert sich auch bei der Analyse der Freizeitwege der Personen mit Wohnort in der CUTAF kaum. Immerhin erreicht die Bahn hier einen Anteil von 6.1% der gesamten Distanz, trotzdem wird zu Fuss (7.8%) immer noch die grössere Strecke zurückgelegt als mit dem gesamten ÖV (7.7%). Erst bei den Stadtbewohnern weist die Bahn mit 10.8% bezüglich Distanz (nicht aber bezüglich Etappen) den höheren Anteil auf als die Fussetappen (9.3%). Sowohl bei der Stadt- als auch bei der Agglomerationsbevölkerung entfällt der grösste Anteil des Freizeitverkehrs aber auf das Auto.

Die Freizeit stellt den wichtigsten Verkehrszweck dar. Wie bereits bei den Arbeits- und Einkaufswegen werden die Freizeitwege von der Kantonsbevölkerung hauptsächlich mit dem Auto bewältigt (82.4% der Distanz und 45.7% der Etappen). Neben dem Auto werden in der Freizeit hauptsächlich die eigenen Füsse verwendet: rund 44.6% der Etappen und 6.5% der Distanz werden zu Fuss zurückgelegt. Im Gegensatz zu den Einkaufswegen werden zwar die anderen Verkehrsmittel und insbesondere auch der ÖV in der Freizeit ab und zu

6 Räumliche Aspekte der Mobilität

6.1 Urbaner und ländlicher Raum

Abb. 31: Datenübersicht nach Raumtypen

A. SCHWEIZ

	urbaner Raum				ländlicher Raum			Schweiz
	Agglokern- gemeinden	Agglo- Kernzone: Weitere Gemeinden	übrige Agglo- Gemeinden	isolierte Städte	periurbaner ländlicher Raum	alpine Tourismus- zentren	peripherer ländlicher Raum	
Kenngrossen des Verkehrs *								
Anzahl Wege pro Tag	3.3	3.3	3.3	3.2	3.3	3.4	3.2	3.3
Tagesdistanz (in km)	33.0	34.6	39.0	35.9	41.7	41.3	40.7	37.3
Wegzeit pro Tag (in Min.)	98.5	92.1	98.2	85.9	99.2	110.0	97.9	97.6
Mobilitätsgrad (in %)	90.3	88.7	89.3	91.2	88.2	85.5	86.8	89.2
Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)*								
Arbeit	23.5	23.3	24.9	24.0	22.1	24.4	18.8	23.4
Ausbildung	4.0	4.1	3.5	5.8	4.3	1.9	4.8	4.0
Einkauf	10.4	11.7	11.8	27.3	11.2	13.4	12.3	11.4
Freizeit	46.4	45.6	43.9	26.6	43.5	38.4	49.6	44.7
Service und Begleitung	1.3	1.5	1.3	0.2	1.6	0.1	1.3	1.4
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	6.9	9.1	8.4	1.3	10.3	11.3	9.2	8.6
andere Zwecke	7.5	4.8	6.1	14.8	7.1	10.5	4.1	6.6
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)								
mit Auto**	66.9	83.9	87.8	81.4	89.8	85.3	86.9	81.2
mit Velo**	63.7	70.4	73.4	76.9	77.0	69.6	70.8	70.6
mit GA***	8.8	5.3	5.5	3.8	5.0	4.8	6.2	6.2
mit Halbtax***	29.1	26.6	27.0	33.9	23.2	27.7	21.7	26.5
mit Jahresabo ÖV***	9.6	7.1	6.0	2.8	2.8	2.1	3.1	6.2

* Basis: Zielpersonen mit gültiger Geokodierung

** Basis: Haushalte mit gültiger Geokodierung

*** Basis: Haushaltspersonen mit gültiger Geokodierung

B. KANTON FREIBURG

	urbaner Raum ¹				ländlicher Raum ¹			Kt. FR
	Agglokern- gemeinden ²	Agglo- Kernzone: Weitere Gemeinden ³	übrige Agglo- Gemeinden ⁴	isolierte Städte	periurbaner ländlicher Raum	alpine Tourismus- zentren	peripherer ländlicher Raum	
Kenngrossen des Verkehrs *								
Anzahl Wege pro Tag	3.4	3.6	3.3	.	3.4	.	3.8	3.4
Tagesdistanz (in km)	34.1	39.3	43.6	.	41.1	.	35.3	40.4
Wegzeit pro Tag (in Min.)	94.0	92.2	97.7	.	99.8	.	80.7	97.1
Mobilitätsgrad (in %)	89.3	91.6	87.5	.	88.4	.	93.0	88.7
Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)*								
Arbeit	20.1	17.8	23.8	.	27.9	.	31.9	24.6
Ausbildung	5.2	5.8	5.7	.	3.7	.	1.2	4.7
Einkauf	9.9	6.3	9.4	.	9.5	.	10.6	9.2
Freizeit	45.8	45.4	47.8	.	40.0	.	42.7	43.8
Service und Begleitung	0.7	2.0	1.5	.	3.7	.	0.0	2.4
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	6.8	11.2	8.4	.	11.4	.	12.7	9.9
andere Zwecke	11.5	11.5	3.4	.	3.8	.	0.9	5.4
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)								
mit Auto**	74.4	89.4	94.2	.	93.3	.	89.6	89.7
mit Velo**	53.9	66.0	72.9	.	73.2	.	86.0	69.2
mit GA***	10.6	4.6	4.4	.	4.4	.	1.4	5.3
mit Halbtax ***	16.5	15.9	14.0	.	14.2	.	11.5	14.6
mit Jahresabo ÖV***	7.8	8.4	5.9	.	4.2	.	5.5	5.7

1 Einteilung gemäss BFS (auch Agglomeration)

2 Agglokerngemeinden gemäss BFS: Freiburg und Bulle

3 gemäss Definition BFS: Châtel-St-Denis, Düdingen, Givisiez, Granges-Paccot, Les Paccots, Villars sur Glâne

4 übrige Agglomerationsgemeinden gemäss Definition BFS (vgl. Anhang B)

* Basis: Zielpersonen mit gültiger Geokodierung

** Basis: Haushalte mit gültiger Geokodierung

*** Basis: Haushaltspersonen mit gültiger Geokodierung

Eine nach Raumtypen differenzierte Betrachtung (vgl. Abb. 31) der Mobilitätskennziffern verdeutlicht den Einfluss der räumlichen Lage der Wohngemeinde der Zielperson auf dessen Verkehrsverhalten.

Der wichtigste Unterschied bei den Kenngrossen des Verkehrs zwischen den Raumtypen ist im Kanton Freiburg bezüglich der Tagesdistanz auszumachen. In den Agglomerationskerngemeinden (Stadt Freiburg und Bulle) ist diese deutlich tiefer als in anderen Gemeinden. Im Vergleich zur Schweiz verblüffen in erster Linie die hohen Tagesdistanzen des Raumtyps "weitere Gemeinden in der Agglomerationskernzone". Dass sich die übrigen Agglomerationsgemeinden nur unwesentlich von periurbanen ländlichen Gemeinden unterscheiden, ist indes nicht überraschend.

Die Anteile der Verkehrszwecke unterscheiden sich im Kanton Freiburg räumlich nur wenig,¹² aber es fällt beispielsweise auf, dass in periurbanen ländlichen Gemeinden der Arbeitsverkehr einen grösseren Anteil des Gesamtverkehrs für sich beansprucht (hauptsächlich auf Kosten des Freizeitverkehrs) als im urbanen Raum. Diese Beobachtung kann auf nationaler Ebene nicht gemacht werden: Hier sind die bedeutendsten Abweichungen vor allem bei den isolierten Städten und den alpinen Tourismuszentren zu finden.

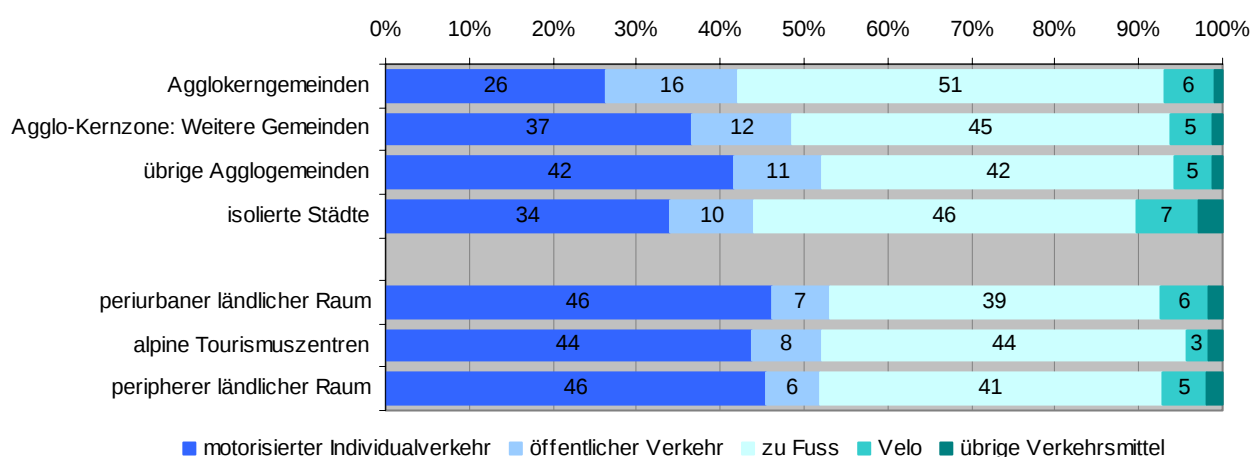
¹² Die Ergebnisse für den peripheren ländlichen Raum sind aufgrund der geringen Fallzahl statistisch nicht signifikant und deshalb für die Analyse von geringer Bedeutung.

Bei der Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos stehen die Kerngemeinden deutlich hervor: ähnlich wie in der gesamten Schweiz besitzen auch die Freiburger Agglomerationskerngemeindegewohner (Freiburg und Bulle) deutlich weniger Autos und Velos als Bewohner anderer Gemeinden. Dafür sind die Abos, insbesondere die Generalabonne-

ments in diesen Gemeinden stärker verbreitet. Der Vergleich mit der schweizerischen Zahlen zeigt aber, dass das Auto im Kanton Freiburg unabhängig vom Raumtyp deutlich öfters anzutreffen ist, während die Anteile der Bevölkerung mit einem Halbtax- bzw. General-Abo klar kleiner sind.

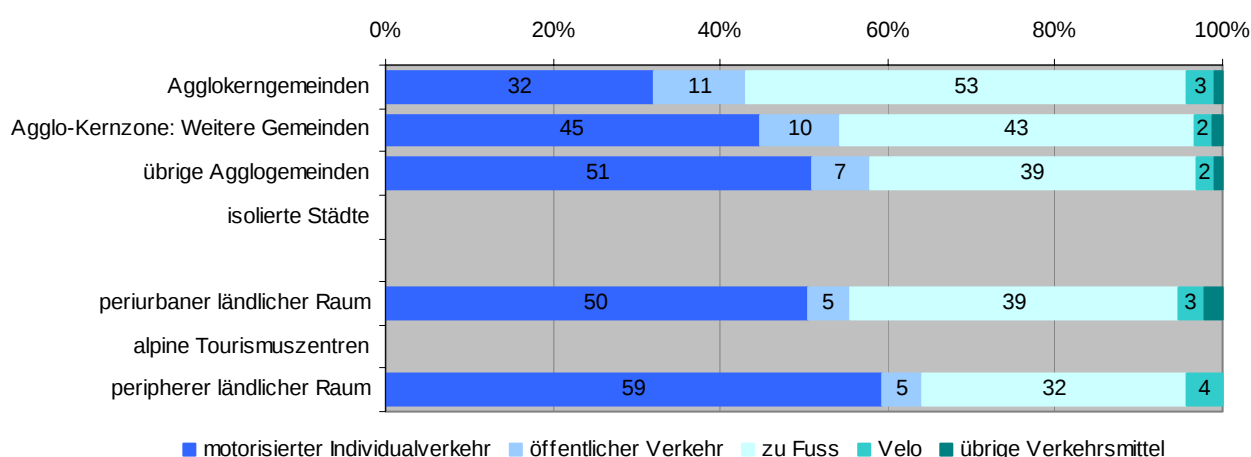
Abb. 32: Verkehrsmittelwahl nach Raumtypen (Anzahl Etappen in %)

A. SCHWEIZ



Basis: Inlandetappen mit gültiger Geokodierung

B. KANTON FREIBURG



Basis: Inlandetappen mit gültiger Geokodierung; Gemeindeinteilung siehe Hinweis bei Abb. 31/B.

Ein ähnliches Bild zeigt sich auch bei der Verkehrsmittelwahl (vgl. Abb. 32): In den Agglomerationen werden öfters die öffentlichen Verkehrsmittel verwendet als im ländlichen Raum, und besonders in der Agglomerationskerngemeinden werden weniger Etappen mit dem Auto gemacht. Aber auch

hier gilt wieder: Der prozentuale Anteil der Autoetappen ist im Kanton Freiburg unabhängig vom Raumtyp klar über dem nationalen Durchschnitt, während der Anteil der ÖV-Etappen eher unterdurchschnittlich ist.

6.2 Agglomerationen: Genereller Vergleich

Abb. 33: Datenübersicht für Agglomerationen

A. AGGLOMERATION FREIBURG (CUTAF) IM VERGLEICH ZU DEN 5 GROSSEN AGGLOMERATIONEN

	grosse Agglomerationen					
	Zürich	Basel	Genf	Bern	Lausanne	Fribourg (CUTAF)
Kenngrossen des Verkehrs *						
Anzahl Wege pro Tag	3.2	3.3	3.4	3.2	3.3	3.4
Tagesdistanz (in km)	37.6	28.6	24.6	41.0	38.4	38.3
Wegzeit pro Tag (in Min.)	102.8	97.6	81.6	106.1	95.7	99.0
Mobilitätsgrad (in %)	89.5	89.7	89.1	90.3	88.8	90.9
Verkehrszweck						
(in % der Gesamtdistanz)*						
Arbeit	25.4	27.9	22.3	20.9	22.4	18.8
Ausbildung	3.7	2.0	5.2	3.4	4.9	5.8
Einkauf	10.9	13.9	14.3	9.5	10.8	7.4
Freizeit	45.7	44.4	42.3	48.6	41.8	46.6
Service und Begleitung	0.8	1.4	2.9	0.7	2.7	1.5
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	7.6	5.0	5.7	9.5	10.4	7.7
andere Zwecke	5.9	5.5	7.3	7.5	7.1	12.3
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)						
mit Auto**	75.4	69.1	77.8	72.6	78.5	81.9
mit Velo**	68.6	69.7	57.0	72.6	50.4	60.4
mit GA***	7.8	4.7	3.7	11.8	5.2	8.2
mit Halbtax***	35.8	28.3	12.5	37.8	18.0	17.2
mit anderen Jahresabo ÖV***	9.8	11.3	11.1	8.9	7.6	8.1

Agglomerationen hier ausnahmsweise samt ihren Kerngemeinden

* Basis: Zielpersonen mit Wohnsitz in einer Agglomeration

** Basis: Haushalte mit Wohnsitz in einer Agglomeration

*** Basis: Haushaltspersonen mit Wohnsitz in einer Agglomeration

B. AGGLOMERATION FREIBURG (CUTAF) IM VERGLEICH ZU ANDEREN AGGLOMERATIONEN

	Fribourg	gesamte Schweiz		
	CUTAF	mittlere Agglomerationen	kleine Agglomerationen	Alle Agglo
Kenngrossen des Verkehrs *				
Anzahl Wege pro Tag	3.4	3.3	3.3	3.3
Tagesdistanz (in km)	38.3	36.9	39.0	35.8
Wegzeit pro Tag (in Min.)	99.0	97.5	94.4	97.1
Mobilitätsgrad (in %)	90.9	89.7	89.5	89.6
Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)*				
Arbeit	18.8	23.6	24.6	24.1
Ausbildung	5.8	3.6	4.4	3.8
Einkauf	7.4	10.5	12.1	11.3
Freizeit	46.6	46.4	42.5	45.1
Service und Begleitung	1.5	1.1	1.7	1.3
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	7.7	8.2	8.9	8.0
andere Zwecke	12.3	6.5	5.8	6.4
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)				
mit Auto**	81.9	81.6	86.1	78.6
mit Velo**	60.4	71.6	75.7	68.9
mit GA***	8.2	7.1	5.3	6.7
mit Halbtax***	17.2	28.1	23.8	27.7
mit anderen Jahresabo ÖV***	8.1	5.6	3.6	7.5

Agglomerationen hier ausnahmsweise samt ihren Kerngemeinden

* Basis: Zielpersonen mit Wohnsitz in einer Agglomeration

** Basis: Haushalte mit Wohnsitz in einer Agglomeration

*** Basis: Haushaltspersonen mit Wohnsitz in einer Agglomeration

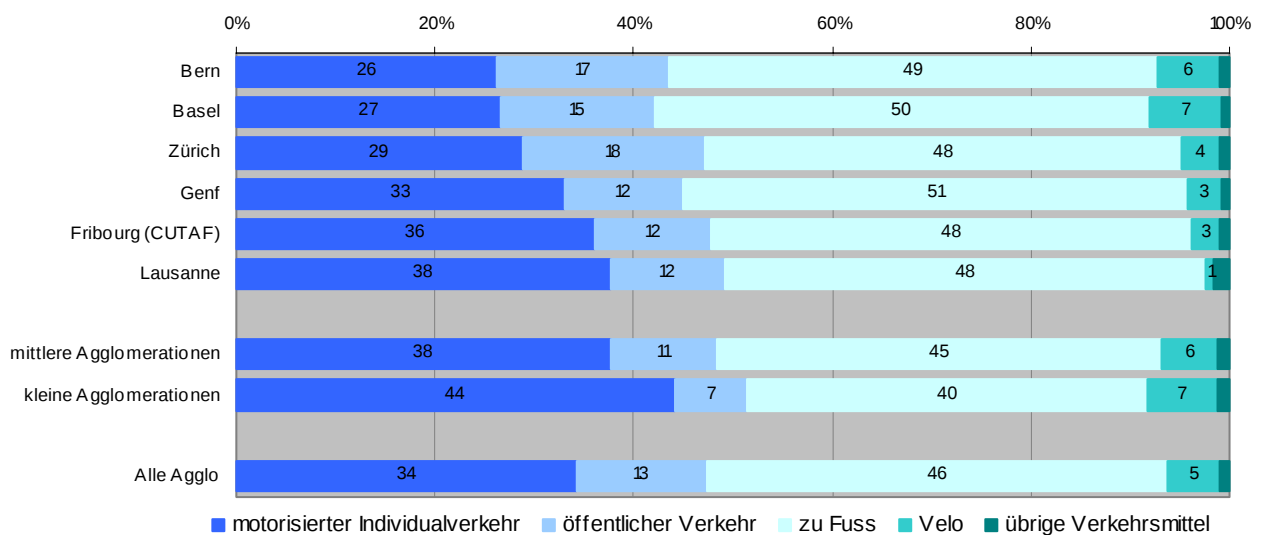
In den vorhergehenden Kapiteln wurde mehrmals gezeigt, dass zwischen der Agglomeration Freiburg und dem Kanton Freiburg wesentliche Unterschiede im Verkehrsverhalten zu erkennen sind. In diesem Kapitel wird die CUTAF mit anderen Agglomerationen (inkl. Agglomerationskerngemeinden) verglichen. Dabei lassen sich einige Unterschiede feststellen. Allerdings nicht bei den Mobilitätskennziffern: diesbezüglich weichen die fünf grössten, die mittleren (mehr als 50'000 Einwohner), die kleineren Agglomerationen sowie die CUTAF kaum voneinander ab.¹³

Unterschiede sind vor allem bei der Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos zu sehen. Wie in den anderen den anderen Westschweizer Agglomerationen Genf und Lausanne ist der Autobesitz in der CU-

TAF deutlich höher als in den grössten deutschsprachigen Agglomerationen und entspricht mit 81.9% der Haushalte etwa demjenigen von mittleren Agglomerationen. Ebenfalls ist in Abb. 33 der schon mehrfach erwähnte tiefe Anteil von Personen mit einem ÖV-Abo in Kanton Freiburg nochmals deutlich zu erkennen. Vor allem die Halbtax-Abos finden in der Agglomeration Freiburg wie in den anderen französischsprachigen Agglomerationen geringere Verbreitung.

Dementsprechend höher sind auch die Anteile der Autoetappen in diesen Agglomerationen verglichen mit der Anzahl Autoetappen in der Deutschschweiz. Mit 36% liegt der Anteil in der CUTAF wiederum auf dem Niveau der mittleren Agglomerationen, aber immer noch deutlich unter dem Autoanteil von kleinen Agglos. In allen fünf grossen Agglomerationen und in der CUTAF ist jede zweite Etappe eine Fussetappe.

¹³ Die verhältnismässig geringe Tagesdistanz in Genf und Basel hängt auch mit der Grenzlage zusammen, da hier nur die Distanzen im Inland dargestellt werden.

Abb. 34: Verkehrsmittelwahl nach Agglomerationen (Anzahl Etappen in %)**A. AGGLOMERATION FREIBURG IM VERGLEICH**

Basis: Inlandetappen von Personen mit Wohnsitz in einer Agglomeration

6.3 Vergleich mit ähnlichen Kantonen und Agglomerationen (NE, VD, BE, LU)**Abb. 35: Kennzahlen zum Besitz und Verwendung von Verkehrsmitteln im Vergleich****A. KANTON FREIBURG IM VERGLEICH ZU AUSGEWÄHLTEN KANTONEN**

		Kanton Freiburg	Kanton Neuchâtel	Kanton Waadt	Kanton Bern	Kanton Luzern	Schweiz
Tagesdistanz Total	[km]	40.38	36.08	40.51	40.60	36.12	37.26
Tagesdistanz LV	[km]	2.35	2.29	2.20	3.16	2.95	2.82
Tagesdistanz MIV	[km]	31.77	27.41	30.33	27.73	24.54	25.62
Tagesdistanz ÖV	[km]	4.93	5.74	6.74	8.27	6.90	7.61
LV-Anteil an Distanz	[%]	5.81	6.34	5.43	7.78	8.16	7.58
MIV-Anteil an Distanz	[%]	78.67	75.97	74.86	68.29	67.95	68.77
ÖV-Anteil an Distanz	[%]	12.20	15.91	16.63	20.37	19.09	20.42
Verfügbarkeit eines Autos	[%]	96.20	95.30	94.15	95.19	95.32	95.03
Besitz eines ÖV-Abos	[%]	31.40	36.47	37.10	55.85	48.66	47.70

Basis: Zielpersonen; Verfügbarkeit eines Autos: Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerschein

B. AGGLOMERATION FREIBURG (CUTAF) IM VERGLEICH ZU AUSGEWÄHLTEN AGGLOMERATIONEN

		Agglo Freiburg (CUTAF)	Agglo Neuchâtel	Agglo Lausanne	Agglo Bern	Agglo Luzern
Tagesdistanz Total	[km]	37.88	37.50	38.41	41.01	36.68
Tagesdistanz LV	[km]	2.88	2.15	2.34	3.42	3.21
Tagesdistanz MIV	[km]	25.62	27.97	27.93	24.13	22.48
Tagesdistanz ÖV	[km]	8.50	7.08	7.12	12.66	8.65
LV-Anteil an Distanz	[%]	7.61	5.73	6.09	8.35	8.75
MIV-Anteil an Distanz	[%]	67.64	74.58	72.71	58.84	61.30
ÖV-Anteil an Distanz	[%]	22.44	18.87	18.55	30.86	23.59
Verfügbarkeit eines Autos	[%]	91.15	94.80	91.53	92.00	92.88
Besitz eines ÖV-Abos	[%]	41.98	42.87	41.45	66.83	58.40

Basis: Zielpersonen; Verfügbarkeit eines Autos: Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerschein

In den vorhergehenden Kapitel wird mehrmals darauf hingewiesen, dass die Bevölkerung des Kantons Freiburg und der CUTAF im Vergleich zur Schweiz tendenziell mehr das Auto und dafür weniger den ÖV als Verkehrsmittel einsetzt. Ebenfalls wird darauf hingewiesen, dass dies eine für die Westschweiz typische Beobachtung ist. Ein Vergleich mit den Nachbarkantonen von Freiburg (Waadt, Neuchâtel und Bern) sowie mit einem weiteren deutschsprachigen Kanton (Luzern) und deren bedeutenden Agglomerationen (vgl. Abb. 35) verdeutlicht diese Beobachtung und ermöglicht eine genauere Einordnung der im Kanton Freiburg beobachteten Zahlen.

Während bei der täglich zurückgelegten Distanz und der Verfügbarkeit von Autos kaum wesentliche Unterschiede zwischen den einzelnen Agglomerationen und Kantonen sowie kein „Röstigraben“ zwischen der Deutschschweiz und der Romandie zu erkennen ist, gibt es bezüglich der Aufteilung der gesamten Distanz (sowohl prozentual als auch absolut) auf die einzelnen Verkehrsmittel deutliche Muster.

Die Westschweizer Kantone haben deutlich grössere MIV-Anteile und kleinere ÖV-Anteile an der Gesamtdistanz als die deutschsprachigen Kantone. Die im Kanton Freiburg beobachteten Werte liegen unter jenen der Kantone Waadt und Neuenburg, was zum Teil mit dem Anteil der Agglomerationen am jeweiligen Gesamtkanton zu tun hat.

Anders sieht der Vergleich der **Agglomerationen** aus: Hier liegt die CUTAF bei den ÖV-Anteilen klar höher als die Agglomerationen Lausanne und

Neuenburg. Allerdings spielt auch hier eine Rolle, wie die Agglomeration abgegrenzt und zusammengesetzt ist.¹⁴

6.4 Verkehrsverhalten in Städten

Abb. 36: Kenngrößen des Verkehrs und Verkehrszweck

A. SCHWEIZ

	5 grosse Städte		übrige Agglomerationskerngemeinden	
	mit Auto	ohne Auto	mit Auto	ohne Auto
Kenngrößen				
Anzahl Wege pro Tag	3.4	3.2	3.4	3.0
Tagesdistanz (in km)	31.1	28.6	36.9	28.9
Wegzeit pro Tag (in Min.)	98.7	103.6	96.6	98.0
Mobilität (in %)	91.4	89.2	90.8	86.4
Zweck (in % der Gesamtdistanz)				
Arbeit	21.4	19.8	25.1	27.1
Ausbildung	3.5	4.1	4.2	4.6
Einkauf	11.0	11.0	9.9	10.0
Service- und Begleitwege	1.9	0.2	1.4	0.5
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfah	7.3	3.8	8.1	4.4
Freizeit	47.6	52.4	44.9	41.4
andere Zwecke	7.3	8.6	6.5	11.9

Basis: Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomerationskerngemeinde

¹⁴ Wie bereits mehrfach erwähnt wurde, wurde in Freiburg die (etwas kleinere, urbanere) CUTAF ausgewertet, nicht die BFS-Agglomeration.

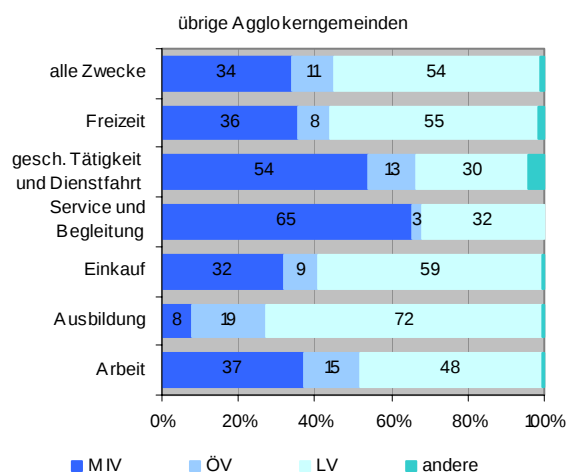
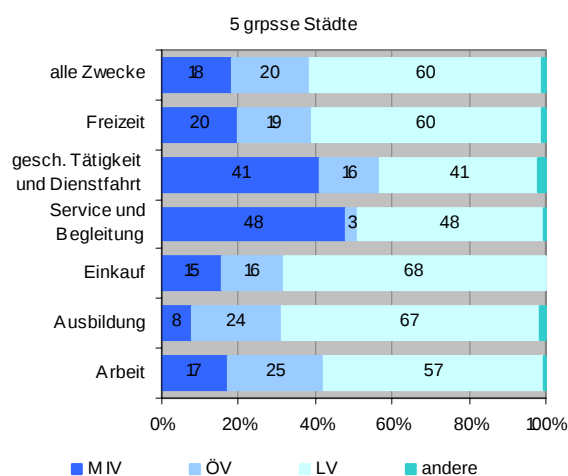
B. CUTAF UND KANTON FREIBURG

	Agglokerngemeinde n CUTAF (Stadt Freiburg)		Agglokerngemeinden Kanton Freiburg (Stadt Freiburg und Bulle)	
	mit Auto	ohne Auto	mit Auto	ohne Auto
Kenngrossen				
Anzahl Wege pro Tag	3.3	3.3	3.5	3.2
Tagesdistanz (in km)	36.8	30.2	35.6	28.9
Wegzeit pro Tag (in Min.)	94.0	102.6	93.0	97.7
Mobilität (in %)	90.5	84.3	91.3	82.4
Zweck (in % der Gesamtdistanz)				
Arbeit	19.5	23.3	19.5	22.7
Ausbildung	1.8	3.0	5.7	3.0
Einkauf	7.9	9.6	10.0	9.5
Service- und Begleitwege	0.5	0.1	0.9	0.1
geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahr	7.9	0.0	8.4	0.0
Freizeit	51.3	39.1	47.1	40.4
andere Zwecke	11.1	24.9	8.5	24.3

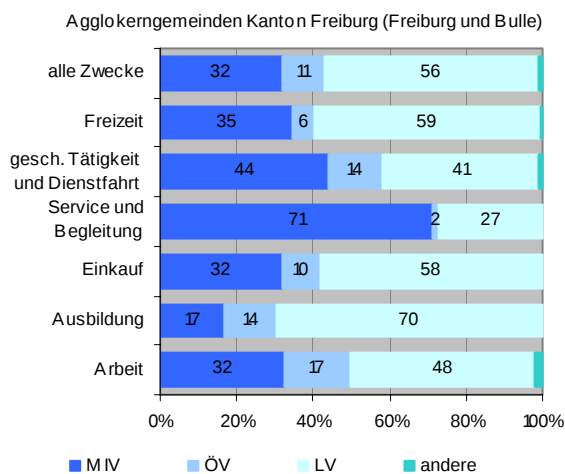
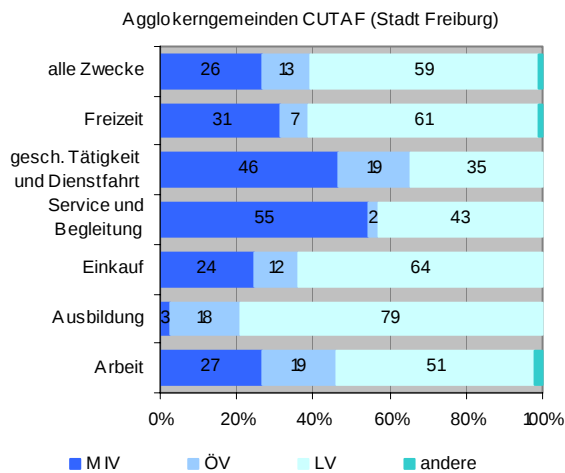
Basis: Zielpersonen mit Wohnort in einer Agglomerationskerngemeinde

Vergleiche zwischen der Stadt Freiburg und den fünf grossen Städten (Zürich, Basel, Genf, Bern und Lausanne) sowie allen anderen Agglokerngemeinden zeigen einige mehrheitlich kleine Unterschiede im Mobilitätsverhalten (vgl. Abb. 36). Diese sind allerdings schwierig zu interpretieren.

- Die Bewohner in der Stadt Freiburg legen grössere Tagesdistanzen zurück als Bewohner der fünf grossen Städte, sind aber weniger lange unterwegs.
- Bei Stadt-Freiburger/innen ohne Auto ist der Anteil des Arbeitsverkehrs an der Gesamtdistanz grösser als bei jenen mit Auto, dafür ist der Anteil des Freizeitverkehrs deutlich kleiner. Dies ist in den fünf grossen Städten gerade umgekehrt.
- Der MIV-Anteil ist in der Stadt Freiburg bei allen Verkehrszwecken (mit Ausnahme der Ausbildung) deutlich höher als in den anderen fünf grossen Agglomerationskerngemeinden, bleibt aber unter dem Niveau der übrigen Agglokerngemeinden (vgl. Abb. 37).

Abb. 37: Verkehrsmittelwahl (Anzahl Etappen in %)**A. SCHWEIZ**

Basis: Inlandetappen von Personen mit Wohnsitz in einer Agglomerationskerngemeinde

B. KANTON FREIBURG

Basis: Inlandetappen von Personen mit Wohnsitz in einer Agglomerationskerngemeinde

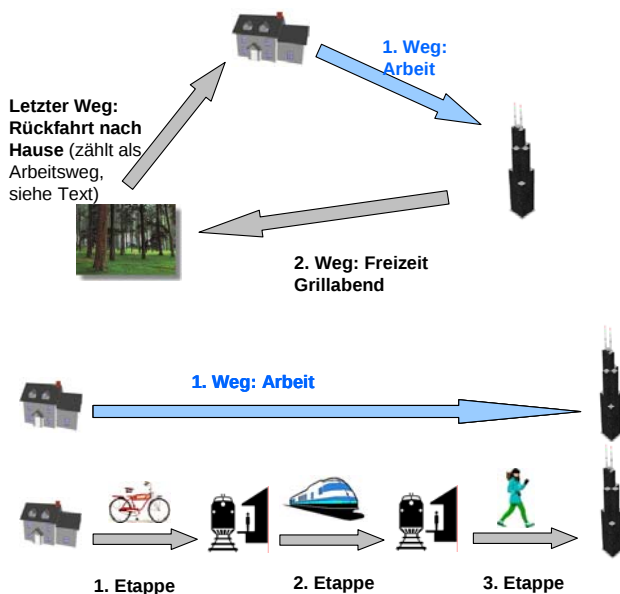
7 Anhang A: Glossar

Der Text in Anhang A wurde aus dem nationalen Bericht entnommen und nur in wenigen Punkten für diesen Bericht leicht abgeändert und ergänzt.

7.1 Das Konzept von Wegen und Etappen

Dieser Text ist aus dem nationalen Bericht entnommen.

Was sind Wege und Etappen? Das mit dem Mikrozensus 1994 eingeführte Wege-/Etappen-Konzept ermöglicht eine detaillierte Erfassung der einzelnen Wege, besonders bei der Frage nach der Verkehrsmittelnutzung:



Ein **Weg** besteht aus einer oder mehreren Etappen und wird definiert durch den Zweck d.h. die Tätigkeit am Wegziel. Ist der Zielort erreicht, ist der Weg zu Ende. Wechselt der Zweck unterwegs, beginnt ein neuer Weg. Folgende Fahrtzwecke wurden erhoben (Definition der Kategorien s. Glossar):

- Arbeit
- Ausbildung
- Einkauf und Besorgungen
- geschäftliche Tätigkeit
- Dienstfahrt
- Freizeit
- Service
- Begleitung

Bei der Analyse wurde der Weg «nach Hause» jeweils dem Zweck des Weges zugeordnet, an dessen Ziel am meisten Zeit aufgewendet wurde.

Bei der Begleitung wurde unterschieden, ob nur Kinder oder andere Personen begleitet wurden. Im Bericht werden aber immer alle Service- und Begleitwege zusammengefasst dargestellt (siehe auch Glossar).

Jede **Etappe** (Mindestlänge 25 m, ausgenommen Ortsveränderungen in privaten und geschäftlichen Räumen) wird bestimmt durch die Benutzung eines bestimmten Verkehrsmittels; wechselt das Verkehrsmittel, beginnt eine neue Etappe, aber kein neuer Weg, solange nicht auch der Zweck ändert.

Bei der Dauer wird unterschieden zwischen **Unterwegszeit** (ohne Warte- und Umsteigezeit) und der **Wegzeit** (samt allfälliger Warte- und Umsteigezeit).

7.2 Wichtige Begriffe

Abonnemente

Gefragt wurde nach folgenden Abonnements: Halbtax-Abo, Generalabo 1. Klasse, Generalabo 2. Klasse, Wochenabo, Monatsabo, Jahresabo, Streckenabo, Gleis 7, Juniorkarte, Anderes Abo.

Agglomeration

Die Agglomeration umfasst eine Kerngemeinde (selten mehrere) die mit ihr formal und funktional verflochtenen Agglomerationsgemeinden (Umlandgemeinden). Das BFS hat entsprechende Kriterien festgelegt und bestimmt die Agglomerationen nach jeder Volkszählung neu (Zusammenhang des Siedlungsgebiets, hohe kombinierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte, überdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung, tiefer Landwirtschaftsanteil, Pendlerverflechtung mit der Kernzone).

Ist im Bericht von Agglomeration oder Agglomerationsgemeinden die Rede, so verstehen

	sich die Angaben ohne die dazugehörige Kerngemeinde. Ausnahmen zu dieser Regel sind speziell erwähnt. Die verwendete Definition basiert auf der Volkszählung 2000.
	Grosse Agglomeration: > 250 000 Einwohner/-innen
	Mittlere Agglomeration: 50 000 bis 250 000 Einwohner/-innen
	Kleine Agglomeration: <50 000 Einwohner/-innen
	Die in diesem Bericht verwendete Definition für die Agglomeration Freiburg ist nicht deckungsgleich mit der offiziellen Einteilung des Bundesamtes für Statistik, sondern entspricht der Zugehörigkeit zum Verkehrsverbund der Agglomeration Freiburg (CUTAF) (vgl. Liste im Abschnitt 8, S. 57 und Karte in Fehler! Kein gültiges Resultat für Tabelle., S. 7)
Agglomerationsgemeinde	Gemeinde einer Agglomeration ohne Agglomerationskerngemeinden (es sei denn, dies sei ausdrücklich vermerkt).
Agglomerationskerngemeinde	Zentrum einer Agglomeration, meist eine Stadt, siehe Agglomeration.
Agglo-Kernzone:	Gemeinden in einer Agglomeration, die unter anderem eine hohe Zahl von Arbeitsplätzen und eine enge Pendlerverflechtung mit der Kerngemeinde aufweisen. Auch die Kerngemeinde selber gehört zur Kernzone.
Arbeitsverkehr	Verkehr auf dem Weg zur Arbeitsstelle und zurück (Arbeitspendlerverkehr).
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung.
Ausbildungsverkehr	Verkehr auf dem Weg zum Ausbildungsort und zurück (Ausbildungspendlerverkehr).
Ausgang	Ein Weg oder eine Serie von Wegen, die zuhause beginnt und wieder zuhause endet.
Begleitung / Begleitweg	Jemanden ohne Serviceaspekt begleiten (z.B. Eltern zum Flughafen begleiten).
Besetzungsgrad	Mittlere Anzahl der Fahrzeuginsassen (Fahrzeuglenkende und Mitfahrende) pro Fahrzeug.
Besitz von Fahrzeugen	Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt.
BFS	Bundesamt für Statistik.
CATI	Computer-Assisted Telephone Interview, computerunterstütztes Telefoninterview.
CUTAF	Verkehrsverbund der Agglomeration Freiburg
Dienstfahrt	Die Fahrt ist Teil der beruflichen Tätigkeit (z.B. Taxifahrerin, Chauffeur).
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 bei Umsteigen zwischen zwei gleichartigen Verkehrsmitteln) beginnt eine neue Etappe. Die Mindestlänge für eine Etappe beträgt 25 Meter.
Fahrleistung	Total der pro Zeiteinheit (in der Regel pro Jahr) von Fahrzeugen gefahrenen Kilometer. Die Angaben umfassen Distanzen in der Schweiz und im Ausland.
Flugreisen	Reisen auf denen als Hauptverkehrsmittel das Flugzeug benutzt wird.
Freizeitverkehr	Zum Freizeitverkehr gehören alle in der Freizeit geleisteten Verkehrsaktivitäten. Aufgrund der Angaben der befragten Personen wurde der Freizeitverkehr in weitere Kategorien aufgegliedert.
Geschäftliche Tätigkeit:	Fahrt, um beruflich etwas zu erledigen (Sitzung, Kundenbesuch).
Grosse Städte, Grossstädte	Zürich, Basel, Genf, Bern, Lausanne.
Hauptverkehrsmittel:	Für die Stichtagsmobilität wird von den genutzten Verkehrsmitteln das in der folgende Reihenfolge als erstes genannte Verkehrsmittel als Hauptverkehrsmittel bezeichnet: Flugzeug, Bahn, Postauto, Schiff, Tram, Bus, sonstiger ÖV, Reisedar, Auto, Lastwagen, Taxi, Motorrad/Kleinmotorrad, Mofa, Velo, zu Fuss, fahrzeugähnliche Geräte, anderes. Für die Tagesreisen und die Reisen mit Übernachtung wurde nach dem Verkehrsmittel gefragt, mit dem die längste Teildistanz der Reise zurückgelegt wurde, und dieses als Hauptverkehrsmittel bezeichnet.

Isolierte Stadt	Stadt ohne Umlandgemeinden, also ohne Agglomeration (gemäss Agglomerationsdefinition).
Kerngemeinde einer Agglomeration:	siehe Agglomerationskerngemeinde.
Kleinmotorräder	Diese wurden im Normalfall für den Bericht mit den Motorrädern zusammengefasst.
Land/ländlicher Raum/ländliche Gemeinden	Schweizer Gemeinden, die nicht in Agglomerationen liegen und keine isolierten Städte sind. In dieser Typologie wird in erster Linie auf die Erreichbarkeit der nächsten Agglomeration oder Einzelstadt abgestellt, ferner auf wirtschaftliche Potenziale sowie auf die Einwohnerzahlen. Es werden drei Haupttypen unterschieden: 1. Der periurbane ländliche Raum, der dadurch gekennzeichnet ist, dass das nächste städtische Zentrum mit dem Auto in der Regel innert max. 20 Minuten erreicht werden kann. 2. Die alpinen Tourismuszentren, welche durch ihre Lage im Alpenraum, hohe Logiernächtezahlen (mindestens 100 000 Hotel-Logiernächte pro Jahr) sowie eine gute bis sehr gute Dienstleistungs- und Infrastrukturausstattung gekennzeichnet sind. 3. Der periphere ländliche Raum, der ausserhalb der MIV-Erreichbarkeiten des periurbanen ländlichen Raumes und ausserhalb des Mittellandes liegt.
Langsamverkehr (LV)	Fuss- und Veloverkehr (fahrzeugähnliche Geräte sind unter "übrige Verkehrsmittel").
LV	Langsamverkehr.
Tagesdistanz	Durchschnittliche pro Person und Tag zurückgelegte Distanz (ohne nähere Angabe immer nur im Inland).
MIV	siehe motorisierter Individualverkehr.
mobile Personen	Personen, die am Stichtag mindestens einen Weg unternommen haben.
Mobilitätsgrad	Anteil der Bevölkerung, der an einem bestimmten Tag im Verkehr unterwegs ist.
Modalsplit	Aufteilung von Fahrten oder Verkehrsbeziehungen auf verschiedene Verkehrsmittel nach Distanz, Unterwegszeit oder Anzahl Etappen.
motorisierter Individualverkehr (MIV)	Personenwagen (=Autos), Motorräder, Kleinmotorräder und Mofas. Lastwagen, Car, Taxi wurden in den Auswertungen wegen ihrer spezifischen Eigenschaften bzw. der nicht eindeutigen Zuordnung - wo nicht anders vermerkt - der Kategorie «übrige Verkehrsmittel» zugerechnet.
Motorräder	Im Normalfall wurden für den Bericht auch die Kleinmotorräder (zugelassen ab 16 Jahren) mit dieser Kategorie zusammengefasst.
MZ	Mikrozensus (Stichprobenerhebung).
ÖV	Öffentlicher Verkehr.
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Tram, Bus, Postauto, Bahn Taxi (CH-Verkehrsstatistik = MIV, EU-Verkehrsstatistik = ÖV), Schiff (kann sowohl ÖV als auch MIV sein), Seilbahnen (spezifischer ÖV), Flugzeug (kann sowohl ÖV als auch MIV sein) wurden in den Auswertungen wegen ihrer spezifischen Eigenschaften bzw. der nicht eindeutigen Zuordnung - wo nicht anders vermerkt - der Kategorie «übrige Verkehrsmittel» zugerechnet. Die Unterscheidung "Postauto" versus "Bus" wurde nach den Antworten der Befragten vorgenommen; eine genauere Definition resp. Abgrenzung existiert nicht. Es ist daher nicht ausgeschlossen, dass eine Postauto-Fahrt als "Bus" bezeichnet wurde und umgekehrt.
Pendlerverkehr	siehe Arbeitsverkehr, Ausbildungsverkehr
PW	Personenwagen; Synonym gebraucht mit Auto.
Reisen mit Übernachtung	Reisen, bei denen mindestens eine Übernachtung nicht zu Hause erfolgte (unabhängig von der zurückgelegten Distanz).
Rückkehr nach Hause	Dieser Zweck wird zwar als Hilfsgrösse erhoben, in der Auswertung allerdings dem Wegzweck des Hinwegs zugeordnet (bei Wegekombinationen dem Zweck des Weges, an dessen Ziel am meisten Zeit aufgewendet wurde; bei gleicher Aufenthaltsdauer erhält der Rückweg den Zweck des ersten Hinwegs).
Rundung	Grundsätzlich sind alle Zahlen im Bericht ohne Rücksicht auf die Endsumme einzeln auf-

	bzw. abgerundet. Die Totalbeträge können deshalb in gewissen Fällen scheinbar von der Summe der Einzelwerte abweichen bzw. 100% leicht über- oder unterschreiten.
Service/-weg	Jemanden bringen, jemanden abholen (z.B. zum Kindergarten fahren, um das Kind abzuholen, privater Auto-Fahrunterricht).
Übrige Verkehrsmittel:	Falls nicht anders angegeben fallen darunter: Lastwagen, Car, Taxi, Schiff, Bergbahnen, Flugzeug, fahrzeugähnliche Geräte und anderes.
Umstei- gen/Verkehrsmittelwech- sel	Dieser Etappenzweck wird zwar als Verkehrsmittel- Hilfsgrösse erhoben, in der Auswertung allerdings dem Zweck der jeweils vorangehenden Etappe zugeordnet.
Unterwegszeit	Sie umfasst einen Weg vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort ohne Warte- und Umsteigezeiten (im Gegensatz zur Wegzeit).
Verfügbarkeit von Fahr- zeugen	Sie beschreibt, ob der befragten Person ein Fahrzeug zur freien Verfügung, zur Verfügung nach Absprache mit anderen Haushaltsmitgliedern oder gar nicht zur Verfügung steht.
Verkehrsmittel	Als Verkehrsmittel werden in der MZ-Erhebung unterschieden: zu Fuss, Velo, Mofa/Moped, Kleinmotorrad, Motorrad als Fahrer/-in, Motorrad als Mitfahrer/-in, und Auto als Fahrer/-in, Auto als Mitfahrer/-in, Bahn, Bus, Postauto, Tram, Taxi, Reiseкар, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, div. Bergbahnen (Zahnradbahn, Seilbahn, Standseilbahn, Sessellift, Skilift), fahrzeugähnliche Geräte und andere.
Verkehrszweck	Einzelne Etappen aber auch die zu Wegen aggregierten Etappen werden zu einem bestimmten Zweck unternommen. Im MZ wird bei der Erhebung nach folgenden Etappen-zwecken unterschieden: Umsteigen/Verkehrsmittelwechsel (Hilfsvariable), Arbeit, Ausbildung, Einkauf/Besorgungen, geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt, Freizeit, Serviceweg, Begleitweg (nur Kinder/Andere), Rückkehr nach Hause bzw. auswärtige Unterkunft (Hilfsvariable). Die Kategorie "unbestimmt" umfasst alle Antworten, bei denen die befragte Person keinen der vorgegebenen Zwecke als zutreffend angegeben hat. Beim Freizeitverkehr wurden die Zwecke weiter differenziert.
Vertrauensintervall	Eine statistische Kennzahl, welche die Genauigkeit einer Stichprobe zeigt: Beispiel: Aus dem Mittelwert der Befragten ergibt sich eine Tagesdistanz von 47.8 km für die Erwerbstätigen. Das Vertrauensintervall beträgt +/- 1.0 km. Dies bedeutet, dass der wahre Durchschnittswert (wenn man alle Erwerbstätigen befragen würde, statt bloss eine Stichprobe) mit 90%-iger Wahrscheinlichkeit bei 47.8 km +/- 1 km, also zwischen 46.8 km und 48.8 km liegt. Siehe auch Abschnitt 1.1.
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 oder länger am gleichen Ort aufhält.
Wegzeit	Sie umfasst einen Weg vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort inklusive Warte- und Umsteigezeit (im Gegensatz zur Unterwegszeit).
Wegzweck	Ein Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen mit dem gleichen Verkehrszweck.
Werktage	Montag bis Freitag.
Zielpersonen	In der Regel eine, bei Haushalten mit vier und mehr Personen zwei, zufällig ausgewählte Personen pro Haushalt, denen im Interview die Fragen zum Verkehrsverhalten am Stichtag gestellt worden sind (Mindestalter 6 Jahre).
Zentren	Ausnahmsweise verwendeter Begriff für Agglomerationskerngemeinden und isolierte Städte.

8 Anhang B: Gemeinde der CUTAF und der Agglomeration gemäss BFS

8.1 Gemeinden der CUTAF

BFS-Nr. Gemeinde
2174 Avry-sur-Matran
2175 Belfaux
2183 Corminboeuf
2196 Fribourg
2197 Givisiez
2198 Granges-Paccot
2206 Marly
2208 Matran
2228 Villars-sur-Glâne
2293 Düdingen
2304 St. Ursen
2306 Tavers

Quelle: Service des transports et de l'énergie (STE)

8.2 Gemeinden der Agglomeration gemäss BFS

BFS-Nr. Gemeinde	BFS-Nr. Gemeinde
2171 Arconciel	2204 Lovens
2174 Avry-sur-Matran	2206 Marly
2175 Belfaux	2208 Matran
2176 Bonnefontaine	2210 Montévraz
2180 La Corbaz	2211 Neyruz (FR)
2181 Corjolens	2214 Oberried (FR)
2182 Cormagens	2215 Onnens (FR)
2183 Corminboeuf	2219 Posieux
2184 Corpataux-Magnedens	2220 Praroman
2186 Cottens (FR)	2222 Rossens (FR)
2188 Ecuwillens	2225 Senèdes
2189 Ependes (FR)	2228 Villars-sur-Glâne
2190 Essert (FR)	2230 Villarsel-sur-Marly
2192 Farvagny	2232 Zénauva
2194 Ferpicloz	2253 Courtaman
2196 Fribourg	2254 Courtepin
2197 Givisiez	2272 Misery-Courtion
2198 Granges-Paccot	2293 Düdingen
2200 Grolley	2294 Giffers
2202 Lentigny	2306 Tavers
2203 Lossy-Formangueires	2307 Tentlingen

Quelle: Bundesamt für Statistik (BFS);

fett = Gemeinden, die auch zur CUTAF gehören; St. Ursen gehört zur CUTAF, aber nicht zur BFS-Agglomeration.

Literaturverzeichnis

ARE/BFS - Bundesamt für Raumentwicklung / Bundesamt für Statistik (2001)

Mobilität in der Schweiz: Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und Bundesamt für Statistik (BFS) [BBL, Vertrieb Publikationen, 3003 Bern, Bestell-Nr. 812.010 d(f)], Bern und Neuenburg.

BFS/ARE - Bundesamt für Statistik / Bundesamt für Raumentwicklung (2007)

Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Neuchâtel, Bern [Bestell-Nr: 840-0500; Bundesamt für Statistik, CH-2010 Neuchâtel; Tel. 032 713 60 60 / Fax 032 713 60 61 / E-Mail: order@bfs.admin.ch]

BFS - Bundesamt für Statistik (2005)

Eidgenössische Volkszählung 2000: Erwerbsleben, Pendlermobilität und Ausbildung, Neuchâtel [Bestell-Nr: 001-0061; Bundesamt für Statistik, CH-2010 Neuchâtel; Tel. 032 713 60 60 / Fax 032 713 60 61 / E-Mail: order@bfs.admin.ch]

Ecoplan (2007)

Auswertung Mikrozensus 2005 für den Kanton Bern, Bern.

Alle Informationen auch hier:

<http://www.portal-stat.admin.ch/mz05/index.html>

<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11.html>

<http://www.are.admin.ch>