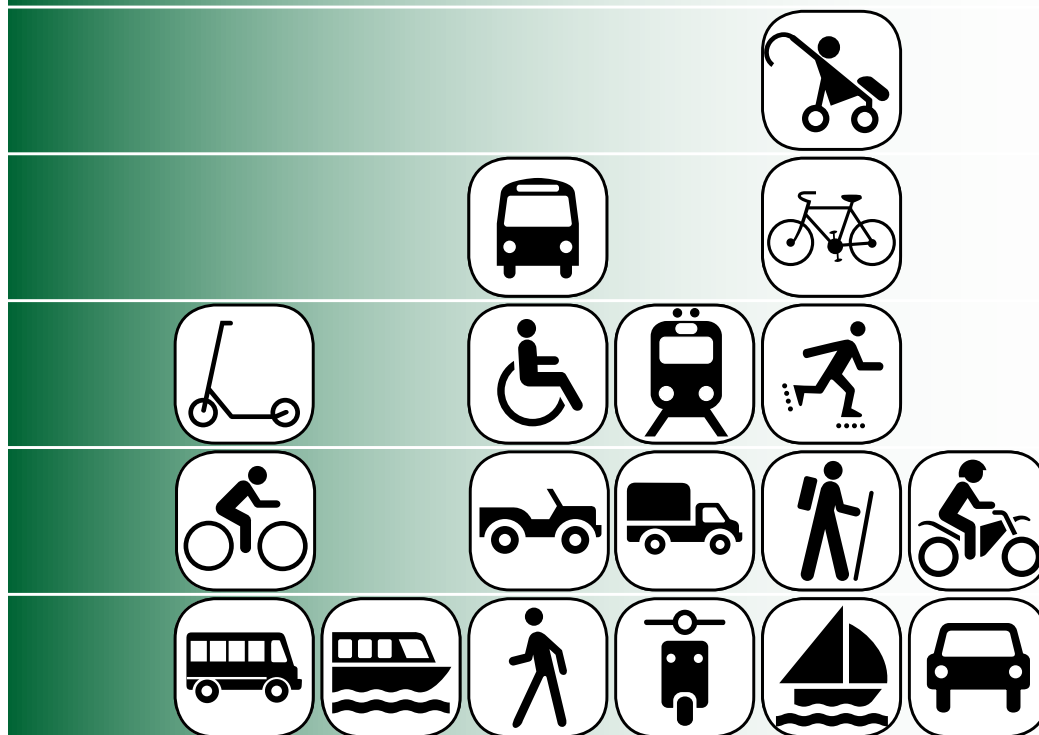


Ergebnisse des Mikrozensus 2010 zum Verkehrsverhalten der Freiburger Bevölkerung



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Service de la mobilité SMO
Amt für Mobilität MobA



Impressum

Auftraggeber

Amt für Mobilität des Kantons Freiburg (MobA)

Begleitkommission

Martin Tinguely, MobA

Michel Vonlanthen, MobA

Datenauswertung und Berichtsredaktion

Planidea SA, Canobbio

Davide Marconi

Simone Fontana

Francesco Wennubst

Paolo Micca

Hochschule Luzern – Wirtschaft

Martin Lutzenberger

Timo Ohnmacht

Philipp Wegelin

Helmut Schad

Jonas Frölicher

Französische Übersetzung

Irène Minder-Jeanneret

Datenquelle

Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (MZMV 2010)

Canobbio / Luzern, Dezember 2012

Inhaltsverzeichnis

Impressum	2	4.2. Auto-Nutzung	25
Inhaltsverzeichnis	3	4.3. Öffentlicher Verkehr	29
Das Wichtigste in Kürze	4	4.4. Fuss- und Veloverkehr	32
1. Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010	5	5. Verkehrszwecke	34
1.1. Ziele und Aufbau des Berichts	5	5.1. Alle Verkehrszwecke	34
1.2. Erhebung zum Verkehrsverhalten	5	5.2. Arbeitswege	36
1.3. Inhalt und Änderungen gegenüber früheren Erhebungen	7	5.3. Ausbildungswege	38
1.4. Stichprobe und Vertrauensintervall	8	5.4. Einkaufswege	40
1.5. Wem und wozu dient dieser Bericht?	9	5.5. Freizeitwege	42
2. Besitz und Nutzung von Fahrzeugen und ÖV-Abonnements	10	6. Räumliche Aspekte der Mobilität	44
2.1. Fahrzeugbesitz	10	6.1. Urbaner und ländlicher Raum	44
2.2. Besitz von Führerausweis und Verfügbarkeit von Parkplätzen	11	6.2. Agglomerationen: Genereller Vergleich	47
2.3. Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs	13	6.3. Vergleich mit ähnlichen Kantonen und Agglomerationen (NE, VD, BE, LU)	49
3. Verkehrsaufkommen	14	6.4. Verkehrsverhalten in der politischen Agglomeration Freiburg und in der Gemeindevereinigung MOBUL	52
3.1. Ausgänge und Kombination von Verkehrszwecke	14	7. Verkehrsentwicklung und Verhaltensänderungen	55
3.2. Kennziffern zum Verkehr	16	7.1. Mobilitätskennziffern	55
3.3. Verkehrsaufkommen im Tagesablauf	19	7.2. Verkehrsmittelwahl	56
3.4. Länge und Dauer von Etappen und Wege	20	7.3. Mobilitätswerkzeuge	58
4. Verkehrsmittel	23	Glossar	59
4.1. Modalsplit	23	Literaturverzeichnis	64

Das Wichtigste in Kürze

Die Ergebnisse des „Mikrozensus Mobilität und Verkehr“ stellen eine zentrale Grundlage für politische Entscheide in den Bereichen Verkehr, Raumentwicklung, Energie und Umwelt dar. Nachfolgend werden die wichtigsten und interessantesten Resultate für die Agglomerationen Freiburg und Bulle sowie den Kanton Freiburg insgesamt zusammengefasst.

Fast 90% der Haushalte besitzen ein Auto

(=> Kap 2)

90% der Haushalte im Kanton Freiburg besitzen mindestens ein Auto. Diese Motorisierungsrate liegt über dem Schweizer Durchschnitt von 80%. Der Auto-Besitz liegt in den Agglomerationen Freiburg mit 83% und Bulle mit 87% unter dem kantonalen Durchschnitt, aber immer noch höher als in der Schweiz insgesamt. In 68% der Haushalte gibt es mindestens ein Velo.

Täglich 39 Kilometer unterwegs

(=> Kap 3)

Im Mittel legt eine im Kanton Freiburg wohnhafte, mehr als 6 Jahre alte Person täglich 39 km zurück, wobei hier ausschliesslich die Strecken im Inland berücksichtigt sind. Die entsprechende Unterwegszeit (ohne Warte- und Umsteigezeiten) beträgt 80 Minuten. Die Tagesdistanz, die durch Männer zurückgelegt wird, im Kanton Freiburg im Mittel 13 km länger als die durch Frauen bewältigte. Während die Bewohner der Agglomeration Freiburg mit einer Tagesdistanz von 37 km im schweizerischen Mittel liegen, legt die Bevölkerung der Agglomeration Bulle im Mittel eine kürzere tägliche Distanz von 30,7 km zurück.

Der motorisierte Individualverkehr als Spitzenreiter

(=> Kap 4)

73% der Tagesdistanzen der Bewohner des Kantons Freiburg werden mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt, also mit dem Auto und dem Motorrad. 18% gehen auf das Konto des öffentlichen Verkehrs (Bahn, Postauto, Bus, Tram). Dies ist weniger als im schweizerischen Durchschnitt (23%). 6% der Distanzen werden im Kanton Freiburg zu Fuss und mit dem Velo bewältigt. Der Anteil dieser beiden Fortbewegungsarten ist allerdings weit grösser, wenn statt der

Distanzen die Unterwegszeit betrachtet wird: Er beträgt dann 38%.

Freizeit als wichtigster Verkehrszweck

(=> Kap 5)

Gemessen an den Distanzen, ist die Freizeit im Kanton Freiburg der mit Abstand wichtigste Verkehrszweck. Im Durchschnitt werden 36% der im Inland absolvierten Tagesdistanzen im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zurückgelegt. Dies sind 4% weniger als im schweizerischen Durchschnitt (40%). Zweitwichtigster Verkehrszweck im Kanton Freiburg ist mit einem Distanzanteil von 24% die Arbeit. Der Anteil des Autos an den zurückgelegten Distanzen beträgt beim Zweck Freizeit 68% (CH = 65%), beim Zweck Arbeit 77% (CH = 65%).

Wohnen im Zentrum spart Kilometer

(=> Kap 6)

Die Länge der Tagesdistanzen ist nicht nur vom Geschlecht und vom Haushaltseinkommen abhängig; einen grossen Einfluss hat auch der Wohnort. Wer in den Agglomerationskerngemeinden des Kantons Freiburg wohnt, legt im Durchschnitt mit 33 km die kürzesten Tagesdistanzen zurück, also gut 6 km weniger als im kantonalen Durchschnitt. Zudem wird ein Drittel dieser Distanz mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Bei Einwohnern der peripheren ländlichen Gemeinden des Kantons sind es nur 18%.

Im Vergleich zu den fünf grossen Agglomerationen der Schweiz weist die Bevölkerung der Agglomeration Bulle einen sehr hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs an den Tagesdistanzen auf (85%). Der Anteil des öffentlichen Verkehrs liegt bei der Bevölkerung der Agglomeration Freiburg mit 24,5% zwischen den niedrigen Anteilen der Agglomerationen Lausanne und Genf und den hohen Anteilen der Agglomerationen Basel, Bern und Zürich.

Starke Zunahme beim öffentlichen Verkehr

(=> Kap 7)

Die Tagesdistanz pro Person hat im Kanton Freiburg seit 2005 um 3,1% zugenommen; zwischen den Jahren 2000 und 2005 war sie vorübergehend fast stabil. Dieser Anstieg seit 2005 geht vollständig auf das Konto des öffentlichen Verkehrs, obwohl der Anteil der Haushalte mit zwei und mehr Autos noch zugelegt hat.

1. Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

1.1. Ziele und Aufbau des Berichts

Die vorliegende Publikation basiert auf der schweizweiten Erhebung „Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010“ (MZMV 2010), die im Auftrag der Bundesämter für Statistik (BFS) und Raumentwicklung (ARE) durchgeführt wurde (BFS/ARE, 2012). Ziel des Berichts ist, vertiefte Auswertungen für den Kanton Freiburg, die Agglomerationen Freiburg und Bulle vorzustellen, um so das Verkehrsverhalten der Bewohner zu beschreiben.

Der Aufbau des vorliegenden Berichts orientiert sich am nationalen Schlussbericht zum MZMV 2010. Dieses erste Kapitel beinhaltet Informationen zur Erhebung, insbesondere wird auch detailliert auf die Eigenschaften der Stichprobe für den Kanton Freiburg und die Agglomerationen Freiburg und Bulle eingegangen. Zudem werden Neuerungen des MZMV 2010 vorgestellt. In Kapitel 2 wird auf die Verfügbarkeit und Nutzung von Fahrzeugen und ÖV-Abonnements eingegangen. Das Verkehrsaufkommen ist Thema in Kapitel 3, während Kapitel 4 die Verkehrsmittel genauer betrachtet. In Kapitel 5 erfolgt eine genaue Analyse der Verkehrszwecke. Ein Vergleich zwischen den Agglomerationen Freiburg und Bulle und anderen Agglomerationen sowie ein Vergleich zwischen dem Kanton Freiburg und anderen Kantonen findet in Kapitel 6 statt. Zuletzt wird in Kapitel 7 ein Einblick in die Verkehrsentwicklung und die Verhaltensänderung zwischen den Jahren 1994 und 2010 gegeben.

1.2. Erhebung zum Verkehrsverhalten

Die hohen Anforderungen an die Politik bedingen gute Entscheidungsgrundlagen. Dies gilt in besonderem Masse für den Verkehrsbereich. Das anhaltende Verkehrswachstum stellt die Politik vor komplexe Aufgaben. Begnügte man sich in den 50er- und 60er-Jahren für den Ausbau der Verkehrsnetze mit konventionellen Verkehrszählungen, so erfordern heutzutage die wesentlich komplexeren Anforderungen der Verkehrssystemplanung und des Verkehrsmanagements detailliertere Kenntnisse des Verkehrsverhaltens der Bevölkerung.

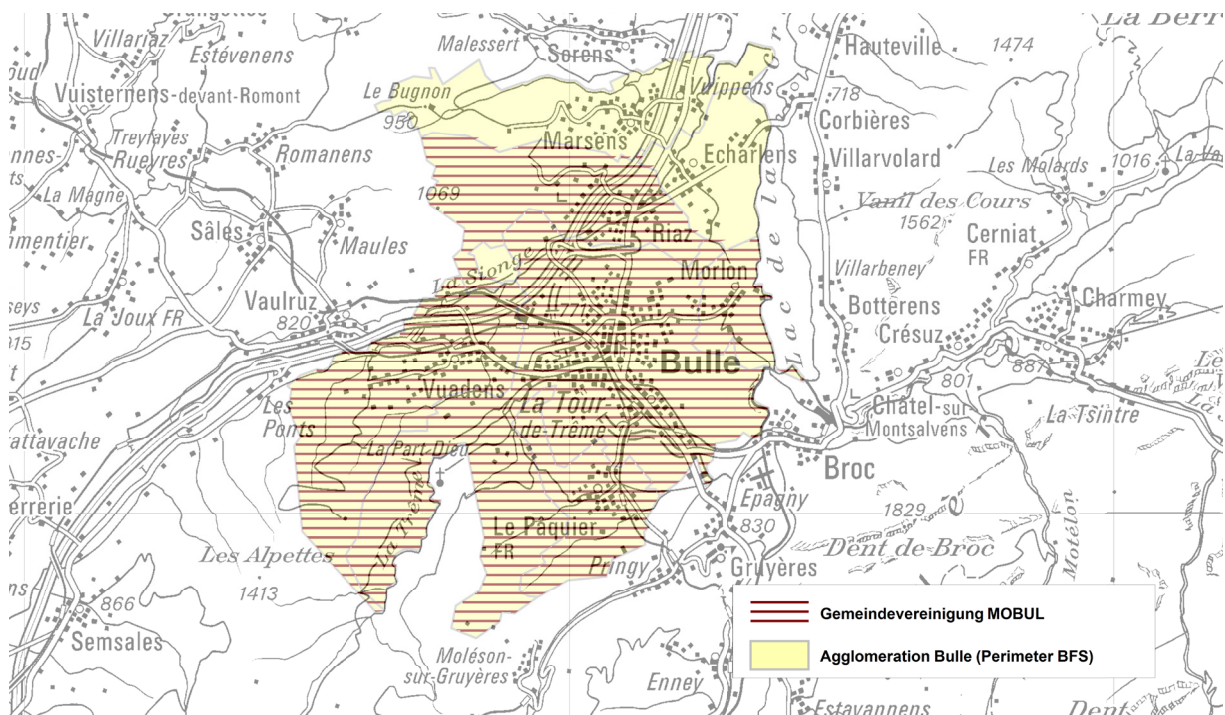
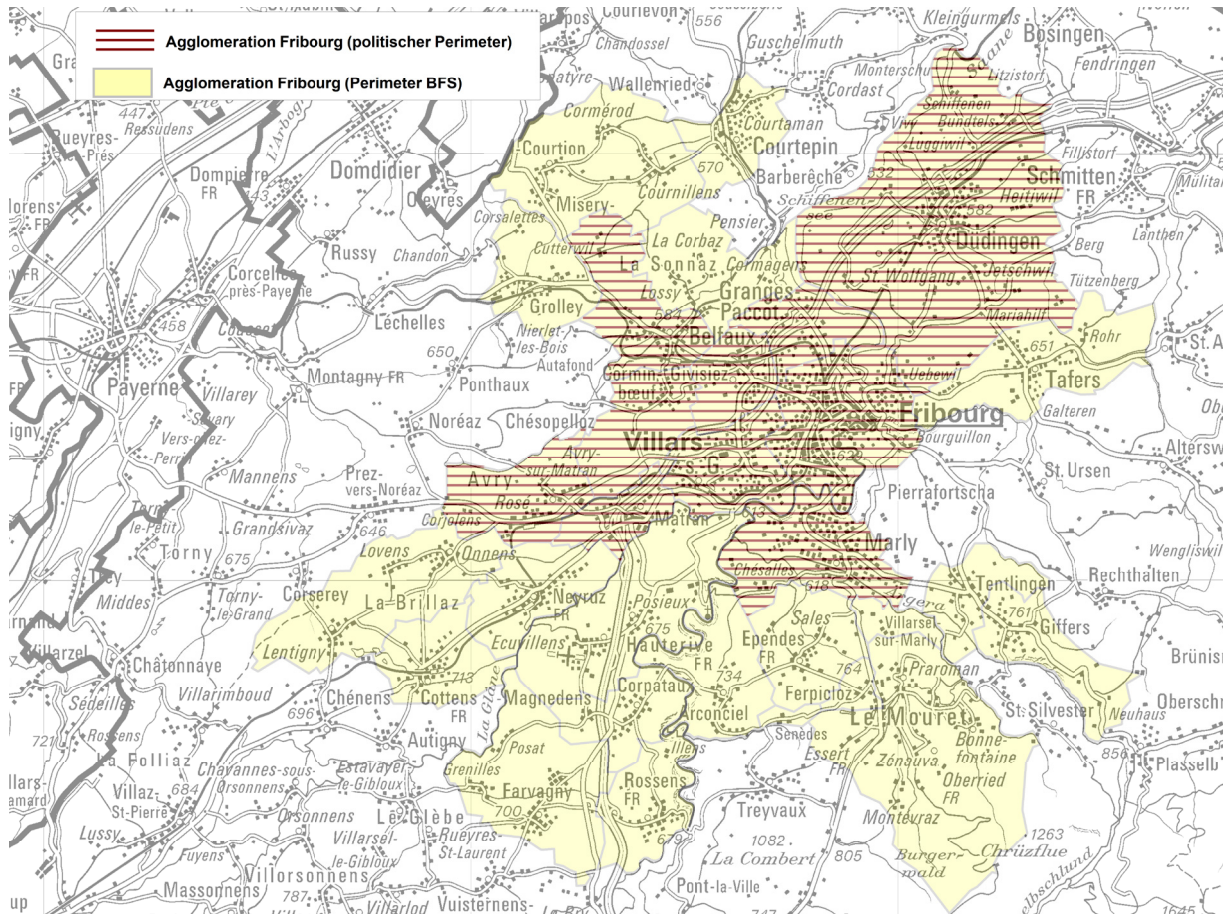
Benötigt wird heute zum Beispiel eine möglichst feine Unterscheidung nach Verkehrszwecken, Verkehrsmitteln sowie räumlichen und zeitlichen Kriterien des Verkehrs. 1974 wurde erstmals eine gesamtschweizerische Befragung der Bevölkerung zum Verkehrsverhalten durchgeführt. Solche Erhebungen wurden seither alle 5 Jahre wiederholt. Sie stützen sich auf den Bundesratsauftrag in der Verordnung über die Durchführung statistischer Erhebungen des Bundes (SR 431.012.1). Seit 2010 ist der Mikrozensus Mobilität und Verkehr als erste thematische Erhebung ein Bestandteil der neuen schweizerischen Volkszählung.

Die Grösse der Stichprobe, die Erhebungsmethoden und die Inhalte der Befragung haben sich seit 1974 verändert. Massgebende Gründe hierfür waren Fortschritte in der Erhebungstechnik und der Datenverarbeitung, aber auch die gestiegenen Bedürfnisse von Politik und Wissenschaft. Bei dem im Jahr 2010 durch die Bundesämter für Statistik (BFS) und für Raumentwicklung (ARE) durchgeführten Mikrozensus Mobilität und Verkehr haben sich noch stärker als im Jahr 2005, nebst anderen Bundesämtern und den beiden Eidgenössischen Technischen Hochschulen (ETH), auch Kantone und Agglomerationen an der Erhebung beteiligt, indem sie zusätzliche Interviews mitfinanziert haben. Die Stichprobe konnte so auf fast 60'000 Haushalte mit rund 63'000 befragten Personen ausgeweitet und gegenüber der Erhebung 2005 fast verdoppelt werden. Diese Entwicklung begünstigt auch die Qualität der Aussagen zum Verkehrsverhalten für den Kanton Freiburg (2'679 Personen und 2'463 Haushalte) sowie für die Agglomerationen Freiburg (1'362 Personen und 1'276 Haushalte) und Bulle (550 Personen und 513 Haushalte) gemäss Definition des Bundesamtes für Statistik BFS. Der Kanton Freiburg finanzierte 850 zusätzliche Interviews in den vom BFS definierten Agglomerationen Freiburg (600) und Bulle (250). Dabei ist zu beachten, dass die durch das BFS definierten Agglomerationen und die Perimeter der politischen Agglomeration Freiburg und des Gemeindeverbands der Region Bulle jeweils nicht kongruent sind.

Detaillierte Analysen zur politischen Agglomeration von Freiburg und zur Gemeindevereini-

gung MOBUL sind im Kapitel 6.4 aufgeführt.

G1. 1 Perimeter der Agglomerationen Freiburg und Bulle

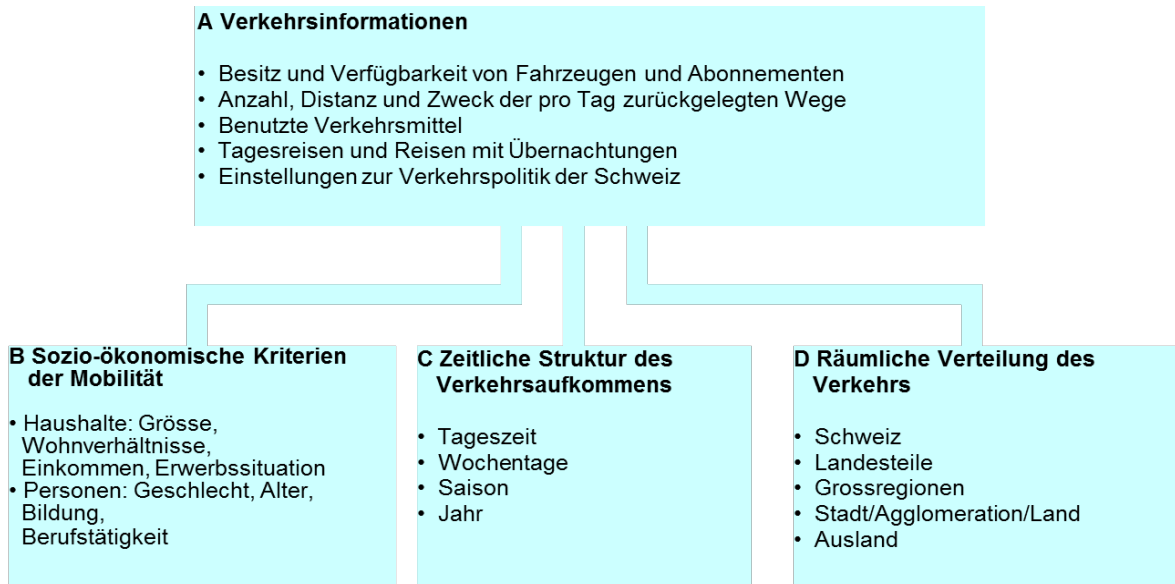


1.3. Inhalt und Änderungen gegenüber früheren Erhebungen

Die Aufgabe des Mikrozensus Mobilität und Verkehr besteht vor allem darin, die vielfältigen Aspekte der Personenmobilität der Schweizer Bevölkerung alle fünf Jahre zu erfassen. Dieser

Bericht bezieht sich im Besonderen auf die Wohnbevölkerung im Kanton und den Agglomerationen.

G1. 2 Wichtigste Inhalte des Mikrozensus Mobilität und Verkehr



Neben grundlegenden Informationen über den Fahrzeug- und Abonnementbesitz sowie die im Alltag zurückgelegten Wege werden die zeitliche Struktur und die räumliche Verteilung des Verkehrs erfasst. Erhobene sozio-ökonomische Merkmale der Personen und Haushalte dienen dazu, Unterschiede im Verkehrsverhalten zwischen Gruppen von Personen (z.B. Altersgruppen) und Typen von Haushalten aufzuzeigen (vgl. G1.1).

Der MZMV 2010 enthält gegenüber der Erhebung des Jahres 2005 eine Reihe von methodischen und inhaltlichen Neuerungen. Der Umfang der nationalen Stichprobe wurde auf rund 42'500 Personen erhöht. Mit den von Kantonen und Agglomerationen zusätzlich finanzierten Stichproben wird eine räumlich feiner gegliederte Darstellung insbesondere auf der Ebene der 50 Agglomerationen ermöglicht.

Die wichtigste methodische Änderung betrifft die Ermittlung der von den Befragten zurückgelegten Distanzen. Wie schon in den früheren Erhebungen nahmen die Befragten Schätzungen der Distanzen für die einzelnen, am Stichtag zurückgelegten Wegetappen vor. Neu wurde mit den Befragten bereits während der Interviews

abgeklärt, welche Route für ihre Wege tatsächlich gewählt wurde.

Bei längeren Wegen wurden zum Beispiel Unterwegspunkte respektive die gewählte Strecke erfragt. Dies erlaubt es, die zurückgelegten Distanzen mit Hilfe von digitalisierten Strassennetzen und Netzen des öffentlichen Verkehrs genau zu berechnen. Mögliche Verzerrungen infolge ungenauer Entfernungsschätzungen der Befragten können dadurch vermieden werden. Dies verbessert die Datenqualität in Bezug auf die zurückgelegten Etappen-, Weg- und auch Tagesdistanzen. Im Mikrozensus 2010 wurden deshalb alle Distanzwerte bei den Verkehrsmitteln des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des öffentlichen Verkehrs (ÖV) mit Hilfe dieses Routings ermittelt.

Ein weiterer Vorteil des Routings liegt darin, dass jetzt auch Auswertungen der erhobenen Etappen und Distanzen nach Strassenkategorien möglich sind (Kap. 4.2).

Damit weiterhin die Vergleichbarkeit mit den früheren Erhebungen gewährleistet ist, wurden die Distanzangaben für die Verkehrsmittel des MIV und des ÖV in den Mikrozensus der Jahre 1994, 2000 und 2005 neu berechnet. Hierzu

wurde aus den erhobenen Schätzdistanzen und den Routingdistanzen der Erhebung 2010 Korrekturfaktoren ermittelt, die für die Neuberechnung der Distanzen aller Wegetappen der Erhebungen ab 1994 verwendet wurden. Diese Korrekturfaktoren wurden für Gruppen von Verkehrsmitteln und für Distanzklassen ermittelt. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die Ergebnisse auf Basis der neuen Routingdistanzen mit den früheren Erhebungen, die auf Distanzschätzungen beruhen, vergleichbar sind. Bei der Darstellung von distanzbezogenen Kenngrössen seit 1994 sind deshalb korrigierte Zeitreihen abgebildet.

Anders sah das Vorgehen bei den Etappen zu Fuss und mit dem Velo aus: Diese Etappen wurden 2010 nach wie vor auf Basis der Distanzschätzungen der Befragten ermittelt. Umfangreiche Analysen ergaben, dass die digitalisierten Verkehrsnetze in Bezug auf Fusswege und Velofahrten noch nicht genau genug sind, um das Routing auch für diese Verkehrsmittel anwenden zu können. Zum Beispiel sind Pfade, die zur Abkürzung gewählt werden, oder kleinere Wege über Grundstücke und Plätze in den digitalen Verkehrsnetzen oft nicht enthalten.

Weitere Änderungen im MZMV 2010 ist die Aufnahme der Einheit der Ausgänge. Ein Ausgang umfasst einen Weg oder eine Serie von Wegen, die zu Hause beginnen und wieder zu Hause enden. Ausgänge werden deshalb neu in die Darstellung des Verkehrsaufkommens in Kapitel 3 aufgenommen.

1.4. Stichprobe und Vertrauensintervall

Die Angaben zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung sollen möglichst repräsentativ erfasst werden. Deshalb wurden die zu befragenden Haushalte und Personen nach einem Zufallsverfahren bestimmt. Es wurde dabei ein zweistufiges Auswahlverfahren angewendet:

- Auf der ersten Stufe wurden vom Bundesamt für Statistik nach einem Zufallsverfahren zunächst die zu befragenden Haushalte bestimmt. Diese Haushalte erhielten eine schriftliche Information über Zweck und Ablauf der Befragung. In einem ersten Teil der Befragung erfolgten telefonische Interviews mit einer beliebigen Person des Haushalts mit Fra-

gen, die den gesamten Haushalt betreffen (z.B. Fahrzeuge im Haushalt).

- Auf einer zweiten Stufe erfolgte die Zufallsauswahl einer Person des Haushalts (ab 6 Jahren), die im zweiten Teil der Telefonbefragung über ihr konkretes Verkehrsverhalten an einem festgelegten Stichtag befragt wurde. Bei Haushalten mit mindestens 4 Personen ab 6 Jahren wurden zwei Zielpersonen befragt.

Die Erhebung erfolgte mittels computergestützter Telefonbefragung (sog. CATI-Technik) durch ein dafür spezialisiertes Befragungsinstitut. Die EDV-Unterstützung ermöglicht eine sofortige Speicherung aller Informationen ohne aufwändige Nachbearbeitung. Die räumlichen Angaben der Personen zum Ziel ihrer Etappen wurden wie bereits im Jahr 2005 direkt während des Interviews geokodiert, d.h. mit geografischen Koordinaten versehen. Zusätzlich wurde erfasst, welche Route die Befragten gewählt haben.

Alle Angaben der Befragten werden vertraulich behandelt: Sie wurden nach Abschluss der Erhebung anonymisiert und die persönlichen Daten, wie z.B. die Namen, wurden gelöscht, so dass keine Rückschlüsse auf einzelne Haushalte und Personen möglich sind. Die erhobenen Daten werden ausschliesslich für Statistik- und Forschungszwecke verwendet.

Die Haushalte und Personen wurden nach einem anerkannten Verfahren gewichtet, so dass die Resultate der Befragung die Struktur in der Schweizer Wohnbevölkerung möglichst gut repräsentieren. Die Gewichtung gleicht einerseits die überdurchschnittlich grossen Stichproben in den Verdichtungsregionen aus, andererseits berücksichtigt sie die Tatsache, dass einige Personengruppen (z.B. junge Ledige) für Befragungen schwieriger zu erreichen sind.

Obgleich der MZMV eine der grössten Spezialerhebungen der Schweiz ist, müssen die Ergebnisse der Befragung besonders für kleinere Bevölkerungsgruppen mit Vorsicht interpretiert werden. Dies gilt in besonderem Masse bei vertieften Analysen von Gebieten wie etwa der Agglomeration Bulle. In den Hintergrundtabellen zum vorliegenden Bericht sind daher jeweils die Vertrauensintervalle angegeben. Diese sind zu verwenden, wenn Unterschiede vor dem Hintergrund der statistischen Signifikanz untersucht werden sollen.

Beispiel:

- Tagesdistanz der 6-17-Jährigen im Kanton Freiburg: 27,7 km
- Vertrauensintervall (für 90%; Angabe in Hintergrundtabelle): +/- 3,9 km.

Der wahre Durchschnittswert (wenn man statt einer Stichprobe alle 6-17-Jährigen im Kanton Freiburg befragen würde) liegt demnach mit 90-prozentiger Wahrscheinlichkeit bei 27,7 km +/- 3,9 km, also zwischen 23,8 km und 31,6 km.

T1.1 Beispiele zum Vertrauensintervall für den Kanton Freiburg

Gruppe	Anzahl Befragte	Tagesdistanz (in km)	Vertrauensintervall (in km)
alle (Gesamtbevölkerung ab 6 Jahren)	2 679	39,42	+/- 2,15
6-17-Jährige	430	27,69	+/- 3,94
Haushaltseinkommen >12 000 Fr.	281	31,62	+/- 7,01

Trotz der Stichprobenvertiefungen haben die Ergebnisse zur Agglomeration Bulle die Tendenz zu wenige Beobachtungen vorzuweisen. Stark von dem schweizerischen Wert abweichende Ergebnisse sind teilweise auf die kleine Anzahl Beobachtungen zurückzuführen und sollten nicht überinterpretiert werden (vgl. die Hintergrundtabellen mit Vertrauensintervallen).

Das Vertrauensintervall ist vor allem dann wichtig, wenn

- Unterschiede zwischen verschiedenen Gruppen untersucht werden,
- analysiert wird, ob sich ein Wert im Vergleich zum Jahr 2005 wirklich verändert hat oder die Veränderung im Bereich der zufälligen Schwankungen liegt.

Hinweise zu den Tabellen des vorliegenden Berichts:

- Generell sind alle Zahlen im Bericht ohne Rücksicht auf die Endsumme einzeln auf- bzw. abgerundet. Die Totale können daher in einigen Fällen 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%" bei einem Tabellenwert von 79,3%).

- Wenn nichts anderes angegeben ist, werden nur Wege und Distanzen im Inland dargestellt.
- Die Angabe der Basis unterhalb der Tabellen und Grafiken zeigt die Grundlage der jeweiligen Auswertung: ob sie sich auf Haushaltpersonen, Zielpersonen oder Etappen bezieht.

1.5. Wem und wozu dient dieser Bericht?

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (MZMV 2010) ist heute die wichtigste Grundlage, um Aussagen über das Mobilitätsverhalten der Schweizer Wohnbevölkerung zu treffen. Er findet eine Anwendung in den verschiedensten Bereichen der Verkehrspolitik, der Verkehrsplanung, der Raumplanung sowie der Verkehrswissenschaft. Beispiele für Aufgaben in diesen Bereichen sind:

- Ermittlung der Fahr- und Verkehrsleistungen
- Verkehrsinfrastrukturplanung auf Ebene Bund, Kantone und Agglomerationen: Infrastrukturfonds, Agglomerationsprogramme, Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur, Funktionalität des Nationalstrassennetzes;
- Verkehrsmodellierung: Input für nationale und kantonale Personenverkehrsmodelle;
- Raum- und Verkehrsplanung auf verschiedenen Ebenen: Grundlagen für das Raumkonzept Schweiz, den Sachplan des Bundes, Richtpläne der Kantone und Verkehrsrichtpläne der Gemeinden;
- Verkehrsentwicklungskonzepte: Kenngrößen für die Mobilität in den verschiedenen Raumtypen und Hinweise auf Potenziale einzelner Verkehrsmittel und Verkehrsangebote;
- Verkehrszukunft Schweiz: Verkehrsprognosen, Verkehrsperspektiven und Szenarien;
- Erklärung des Verhaltens: Entwicklung von Kenngrößen der Mobilität im Zeitablauf und Identifikation wichtiger Einflussfaktoren; Beobachtung von Altersgruppen (Kohorten), wie z.B. junge Erwachsene und Senioren, über die Jahre hinweg, um frühzeitig Verhaltensänderungen erkennen zu können;
- Marktanalysen: z.B. Modalsplit beim Freizeit-, Pendler-, Einkaufs-, Geschäftsverkehr.

2. Besitz und Nutzung von Fahrzeugen und ÖV-Abonnements

2.1. Fahrzeugbesitz

T2.1 1 Fahrzeugbesitz der Haushalte (in %)

		Agglo Freiburg (BFS)	Agglo Bulle (BFS)	Kanton FR	Schweiz
Anzahl Autos im Haushalt	kein Auto	16.8	12.8	10.4	20.8
	1 Auto	50.4	43.4	45.5	48.7
	2 Autos	28.3	38.4	36.4	24.8
	3 und mehr	4.4	5.4	7.7	5.7
Anzahl Velos im Haushalt	kein Velo	40.3	36.7	32.4	31.4
	1 Velo	19.5	17.4	19.1	20.5
	2 Velos	20.5	18.5	23.1	22.6
	3 und mehr	19.7	27.4	25.4	25.5
Anzahl Motorräder im Haushalt	kein Motorrad	86.5	89.3	88.4	87.5
	1 Motorrad	11.8	9.3	10.3	10.7
	2 Motorräder	1.4	1.2	1.1	1.5
	3 und mehr	0.3	0.2	0.3	0.3
Anzahl Kleinmotorräder im Haushalt	kein Kleinmotorrad	96.3	96.5	96.7	96.7
	1 Kleinmotorrad	3.6	2.4	3.0	3.1
	2 Kleinmotorräder	0.1	1.1	0.3	0.2
Anzahl Mofas im Haushalt	kein Mofa	96.6	96.1	94.7	96.3
	1 Mofa	3.2	3.5	4.9	3.2
	2 Mofas	0.3	0.4	0.4	0.4

Basis: Haushalte

Fast 90% aller Haushalte besitzen mindestens ein Auto. Motorräder (12%), Kleinmotorräder (3%) und Mofas (5%) stehen hingegen nur in relativ wenigen Haushalten zur Verfügung. Mindestens ein Velo haben 68% der Haushalte.

Beim Besitz von zweirädrigen Verkehrsmitteln bestehen zwischen dem Kanton Freiburg und der Gesamtschweiz keine wesentlichen Unterschiede. Anders beim Auto: Nur 10% der Haushalte im Kanton sind „autofrei“, deutlich weniger als im Schweizer Mittel (21%). Auch verfügen 44% der Haushalte im Kanton über mehr als ein Auto, in der Schweiz sind es insgesamt nur 31%.

Haushalte der Agglomeration Freiburg weisen mit 83% einen etwas tieferen Autobesitz als im Kantonsdurchschnitt auf. Dieser Anteil liegt aber immer noch leicht über dem Schweizer Mittelwert

von 80%. Der Besitz mehrerer Autos im Haushalt ist in der Agglomeration Freiburg ebenfalls weniger verbreitet als im kantonalen Mittel. Auch der Velobesitz ist in der Agglomeration Freiburg niedriger (60% der Haushalte mit mindestens einem Velo) als im Kanton (68%) und in der Gesamtschweiz (69%).

In der Agglomeration Bulle bewegen sich sowohl der Autobesitz (87% der Haushalte mit mindestens einem Auto) als auch der Velobesitz (63%) zwischen den Anteilen der Agglomeration Freiburg und des Kantons. Auffallend ist, dass in der Agglomeration Bulle 44% der Haushalte über zwei oder mehr Autos verfügen, was dem kantonalen Mittel entspricht. In der Agglomeration Freiburg hingegen, beträgt dieser Anteil nur 33%.

2.2. Besitz von Führerausweis und Verfügbarkeit von Parkplätzen

Der Anteil der Personen mit Führerschein ist in den Altersklassen der Kantonsbevölkerung sehr unterschiedlich ausgeprägt. So besitzen in der Gruppe der unter 25-Jährigen nur 66% der Frauen und 71% der Männer einen Führerausweis. Bei den 45-64-Jährigen beträgt der Anteil dagegen 91% bei den Frauen und sogar 97% bei den Männern.

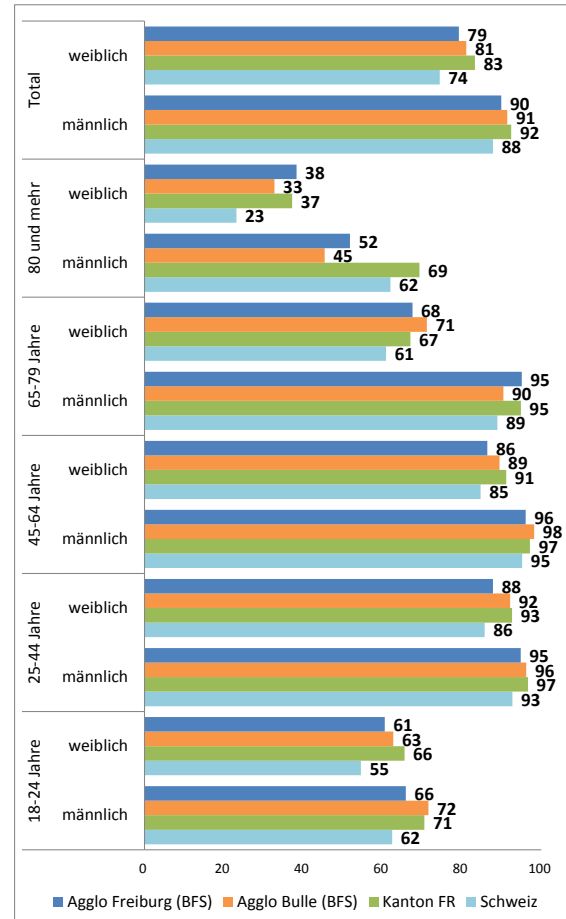
In der Gruppe der über 65-Jährigen geht der Anteil der Führerscheinbesitzer bei den Frauen wieder zurück. Bei den Männern hingegen ist der Rückgang erst bei den über 80-Jährigen signifikant. Der Geschlechterunterschied lässt sich in allen Alterskategorien feststellen. Insgesamt haben 83% der Frauen und 92% der Männer im Kanton Freiburg einen Führerausweis.

Der Anteil der Führerausweisbesitzer liegt im Kanton Freiburg über dem Schweizer Durchschnitt, was insbesondere auf den höheren Führerausweisbesitz bei den Frauen zurückzuführen ist (Frauen im Kt. FR 83%, Frauen im Schweizer Mittel 74%). Je nach Alterskohorte beträgt der Unterschied beim Führerausweisbesitz der Frauen zwischen 6% und 14%. Bei den Männern liegt der Unterschied dagegen nur zwischen 2% und 9%. Dementsprechend unterscheiden sich die Geschlechter im Kanton Freiburg bezüglich des Führerausweises weniger stark als in der übrigen Schweiz.

Der Anteil der Personen mit Führerausweis ist in den Agglomerationen Freiburg und Bulle nur geringfügig tiefer als im Kantonsdurchschnitt und immer noch höher als im Schweizer Mittel. Bei

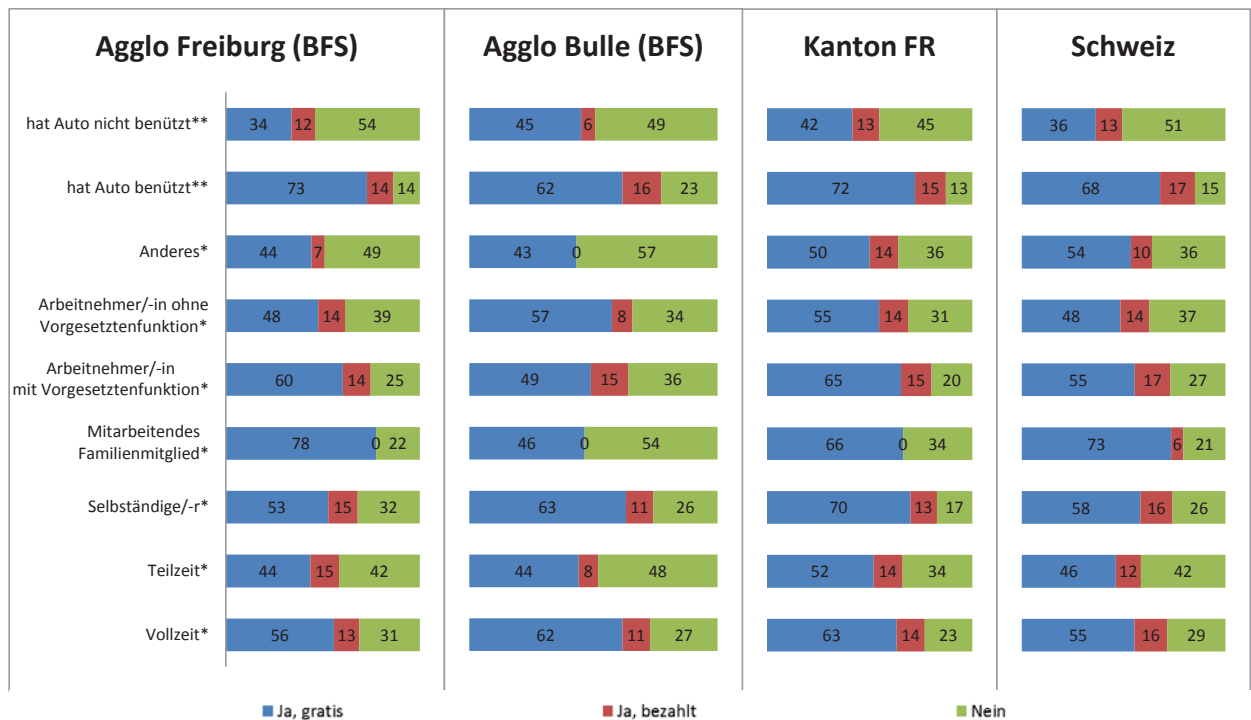
der Gliederung nach Altersgruppen sind zwischen den beiden Agglomerationen keine signifikanten Unterschiede zu erkennen.

G2.2 1 Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Alter (in %)



Basis: Haushaltspersonen ab 18 Jahren

G2.2 2 Parkplätze am Arbeitsort (in %)



* Basis: Erwerbstätige mit Führerschein und mindestens einem Auto

** Basis : Arbeitswege

Vollzeit-Erwerbstätige im Kanton Freiburg können in gut drei Viertel der Fälle auf einen Parkplatz zurückgreifen. Bei Erwerbstätigen in Teilzeit sinkt dieser Anteil auf knapp 65%. Auch die Stellung im Beruf wirkt sich aus: Selbständige und insbesondere Arbeitnehmer/innen mit Vorgesetztenfunktion verfügen häufiger über Auto-parkplätze als Angestellte ohne Vorgesetztenfunktion.

Die Erwerbstätigen aus dem Kanton Freiburg haben häufiger als im Schweizer Durchschnitt einen Parkplatz am Arbeitsort verfügbar. Besonders ausgeprägt ist dieser Unterschied in der Gruppe der Vorgesetzten und Selbständigen.

Erwerbstätige aus dem Kanton Freiburg, die mit dem Auto zur Arbeit fahren, können in 72% der Fälle einen Gratis-Parkplatz benützen, weiteren 15% steht ein kostenpflichtiger Parkplatz zur Verfügung. Wer hingegen nicht das Auto nimmt,

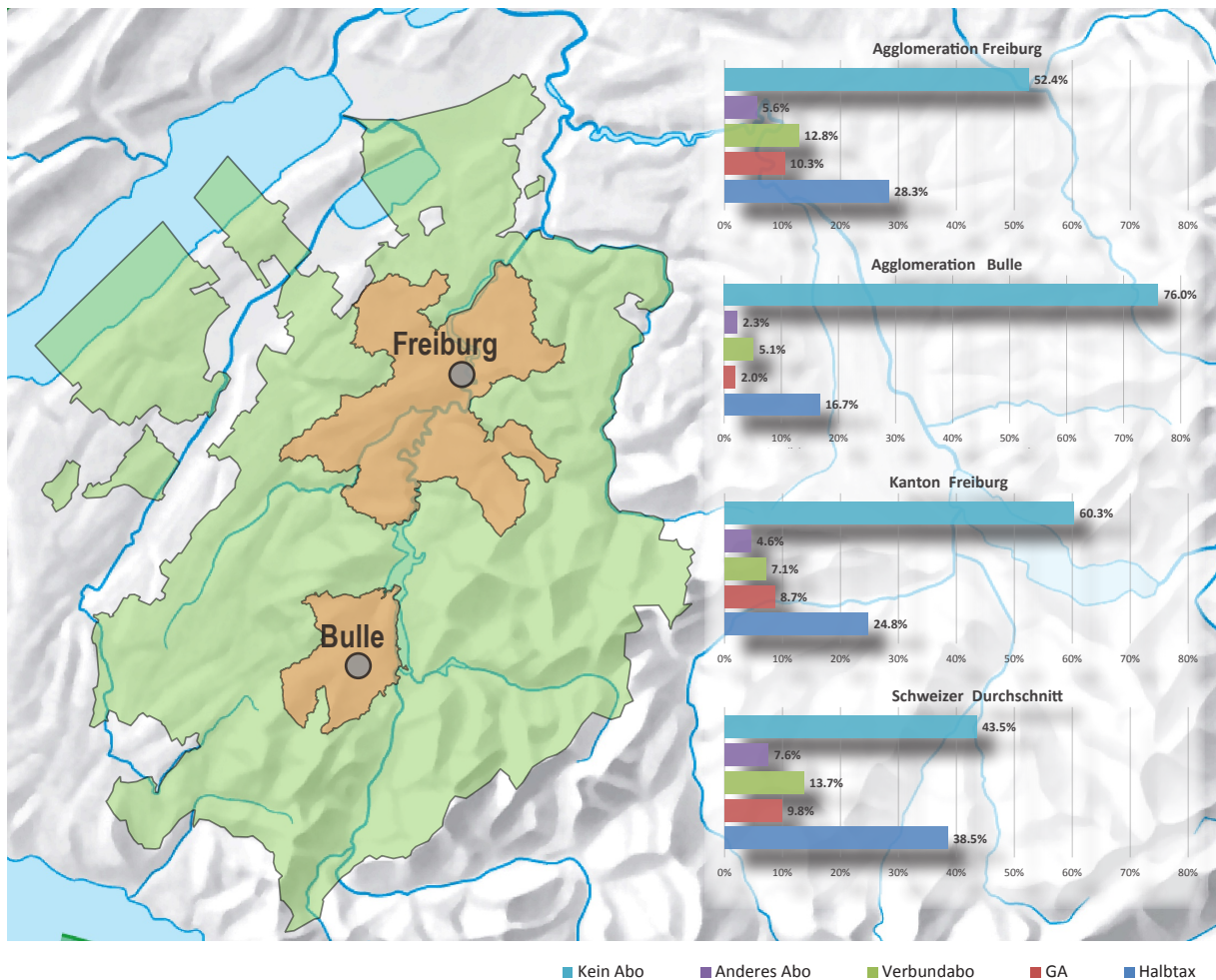
hätte eine Parkmöglichkeit in 45% der Fälle auch gar nicht verfügbar gehabt. Es verbleiben 13%, die mit dem Auto zum Arbeitsplatz fahren, obwohl ihnen direkt am Arbeitsort kein Parkplatz zur Verfügung steht.

Die Situation in der Agglomeration Freiburg entspricht ungefähr dem Schweizer Durchschnitt. Die Verfügbarkeit von Parkplätzen am Arbeitsort ist in beiden Agglomerationen tiefer als im kantonalen Mittel.

In der Agglomeration Bulle können insbesondere Arbeitnehmer mit Vorgesetztenfunktion vergleichsweise seltener auf Parkplätze zurückgreifen. Teilzeitangestellten steht in beinahe der Hälfte aller Fälle kein Parkplatz am Arbeitsort zur Verfügung. Knapp ein Viertel der Erwerbstätigen in der Agglomeration Bulle fährt mit dem Auto an den Arbeitsort, obwohl ihnen dort kein Parkplatz zugewiesen ist.

2.3. Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs

G2.3 1 Besitz von ÖV-Abonnements (in %)



Basis: Zielpersonen ab 16 Jahren

40% der kantonalen Bevölkerung ab 16 Jahren besitzen mindestens eines der verschiedenen Abonnements für den öffentlichen Verkehr. Besonders beliebt sind Halbtax-Abos (25%). Das Generalabonnement (GA) besitzen knapp 9% der Bevölkerung, Verbundabos dagegen nur 7%.

Im Vergleich zur Gesamtschweiz verfügt die Freiburger Bevölkerung deutlich seltener über ein ÖV-Abonnement; in der Schweiz haben über 55% der Personen ab 16 Jahren ein ÖV-Abo (44% ein Halbtax-Abo). Der Kanton Freiburg weist einen Anteil an Personen mit ÖV-Abonnement auf, welcher sogar im Vergleich mit den anderen Kantonen der Westschweiz, in denen eine relativ geringe Verbreitung von ÖV-Abonnements festzustellen ist (Anteil von 44%, vgl. BFS/ARE 2012), niedrig ist.

Vergleichsweise grossen Anklang finden ÖV-Abonnements in der Bevölkerung der Agglomeration Freiburg. Mit einem Abonnementanteil von 48% wird der Schweizer Mittelwert aber noch nicht ganz erreicht. Zwar liegt der Anteil der Verbundabos und des GA's nahe beim Schweizer Mittel, doch ist das Halbtax-Abo weniger stark verbreitet.

Kaum gefragt sind ÖV-Abonnements in der Agglomeration Bulle. Nur knapp ein Viertel der Bevölkerung besitzt ein solches Abonnement, ein GA haben nur 2 Prozent. Bei allen Typen von ÖV-Abonnements liegen die Anteile deutlich unter dem Mittelwert der Schweiz, des Kantons Freiburg und der übrigen Westschweiz.

3. Verkehrsaufkommen

In diesem Kapitel werden das Verkehrsaufkommen und die Tagesdistanzen der Freiburger Bevölkerung vorgestellt. Die Auswertungen sind nach dem Wohnortprinzip erstellt. Sie beinhalten also Aussagen über den durch die Bevölkerung,

des Kantons respektive eines Teilraums, generierten Verkehr, nicht aber über den Verkehr im Kanton respektive in einem Teilraum des Kantons.

3.1. Ausgänge und Kombination von Verkehrszwecke

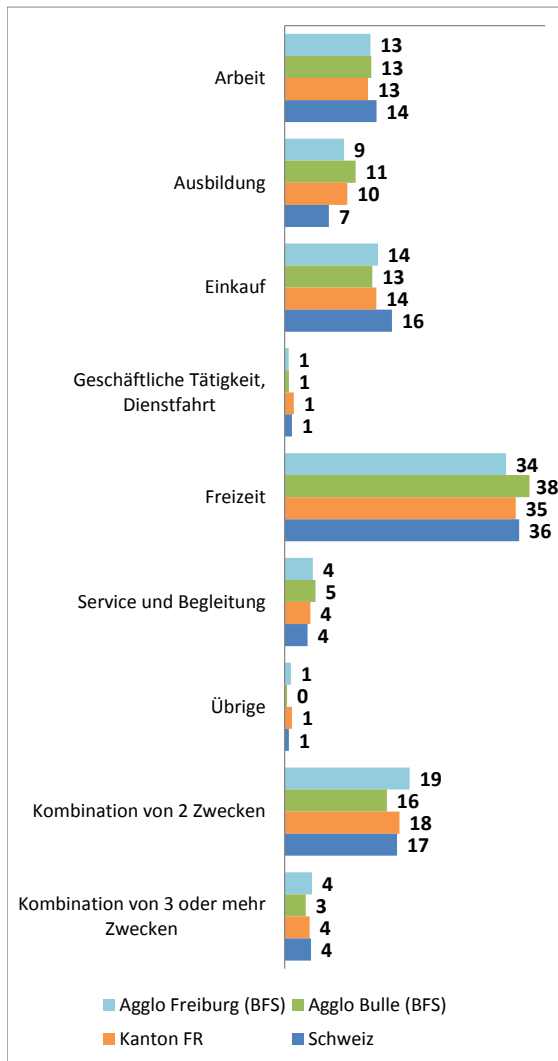
Als Ausgang wird eine Abfolge von Wegen bezeichnet, die ihren Beginn zu Hause nimmt und dort wieder endet. Ein Ausgang kann eine Kette von mehreren Wegen ausser Haus umfassen oder im einfachsten Fall aus einem Hinweg zu einem Aktivitätsort und dem Rückweg nach Hause bestehen. Ausgänge zum reinen Zweck der Freizeit stellen in der Schweiz mit 36% die häufigste Form dar. Ähnlich hoch liegen die Anteile in der Bevölkerung des Kantons (35%) sowie der Agglomerationen Freiburg (35%) und Bulle (38%).

Der Verkehrszweck Ausbildung liegt bei den Ausgängen in den Agglomerationen Freiburg (9%) und Bulle (13%) sowie im Kanton (10%) jeweils über dem schweizerischen Mittel von 7%. Ausgänge mit dem Zweck Einkauf weisen in der Bevölkerung des Kantons und der Agglomeratio-

nen niedrigere Anteile als in der Schweiz insgesamt auf.

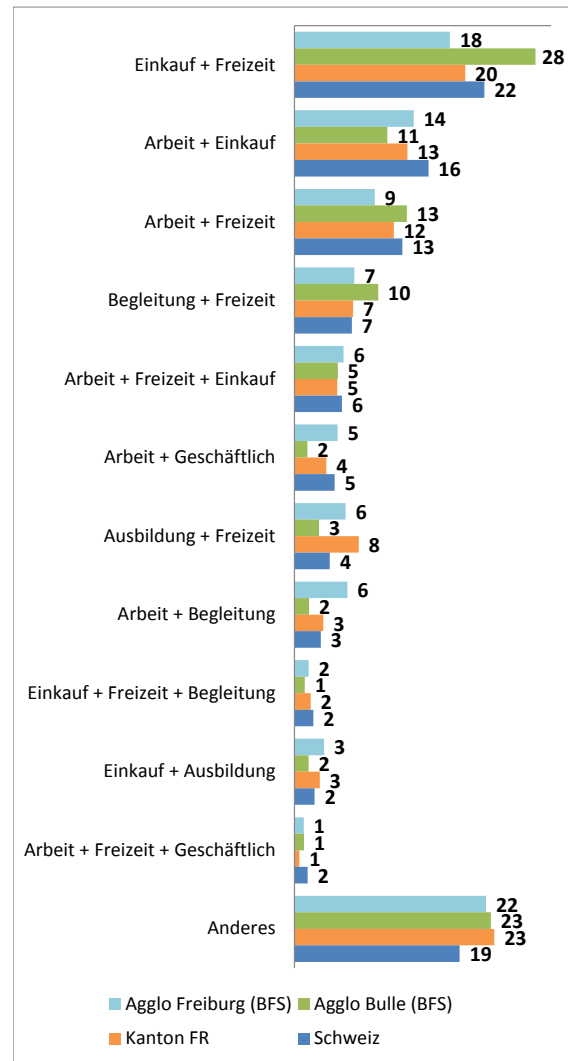
Bei 21% der Ausgänge der Schweizer Bevölkerung werden zwei oder mehr Zwecke in Form einer Wegekette kombiniert, in der Kantonsbevölkerung sind es 22%. Am häufigsten werden dabei in der Schweiz insgesamt die Zwecke Einkauf und Freizeit kombiniert (22% aller kombinierten Ausgänge). Auch in der Kantonsbevölkerung tritt diese Kombination am häufigsten auf: in der Agglomeration Freiburg liegt der Anteil bei 18%, in der Agglomeration Bulle bei 28% und im Kanton Freiburg insgesamt bei 20% der kombinierten Ausgänge. Die Reihenfolge der nächstfolgenden Zweck-Kombinationen Arbeit und Einkauf sowie Arbeit und Freizeit entspricht im Kanton Freiburg derjenigen für die gesamte Schweiz.

G3.1.1 Verkehrszwecke pro Ausgang (in %)



Basis: Ausgänge

G3.1.2 Kombination von Verkehrszwecken (in %)



Basis: Ausgänge mit 2 oder mehr Verkehrszwecke

3.2. Kennziffern zum Verkehr

Im Jahr 2010 haben die in der Schweiz wohnhaften Personen ab 6 Jahren pro Tag durchschnittlich 37 Kilometer im Inland zurückgelegt. Der Mittelwert für die Bevölkerung des Kantons Freiburg von gut 39 km pro Person und Tag im Inland liegt leicht über dem Schweizer Durchschnitt. Während die Tagesdistanz der Bevölkerung der Agglomeration Freiburg dem Schweizer Mittel entspricht, legt die Bevölkerung der Agglomeration Bulle mit knapp 31 Kilometer pro Person und Tag eine deutlich kürzere Distanz zurück. Dieser Unterschied zum kantonalen respektive nationalen Durchschnitt ist am stärksten in der Altersgruppe der über 65-jährigen.

Die Unterschiede im Verkehrsverhalten, die zwischen einzelnen Bevölkerungsgruppen erkennbar sind, folgen im Kanton Freiburg dem Muster für die Schweiz insgesamt. In den folgenden Absätzen sind die Aussagen auf die Wege im Inland eingeschränkt, denn die Angaben zu Wegen im Ausland sind durch „Ausreisser“ mitunter stark verzerrt:

Alter: Die längsten Tagesdistanzen legen Personen zwischen 18 und 24 Jahren zurück (Agglomeration Freiburg: 44,6 km; Agglomeration Bulle: 46,6 km; Kanton Freiburg: 49,5 km).

Geschlecht: Die mittlere Tagesdistanz der Männer ist in der Schweizer Bevölkerung knapp um ein Drittel länger als jene der Frauen. In der Agglomeration Freiburg steigt dieser Wert auf gar knapp zwei Drittel (Männer 45,4 km, Frauen 28,3 km). In der Agglomeration Bulle und im Kanton Freiburg insgesamt entspre-

chen die Distanzunterschiede zwischen Männern und Frauen ungefähr dem schweizerischen Schnitt.

Autoverfügbarkeit: Wer jederzeit oder nach Absprache über ein Auto verfügt, legt im schweizerischen Durchschnitt weitere Distanzen zurück als Personen ohne verfügbares Auto. Dies gilt auch für die Bewohner des Kantons Freiburg (die Kategorie „Auto nicht verfügbar“ sollte nicht weiter interpretiert werden, weil die Basis der Beobachtungen zu klein ist).

Erwerbstatus: Erwerbstätige sind räumlich wie zeitlich am längsten unterwegs. Verglichen mit der gesamten Schweiz fällt auf, dass die Werte für die Agglomerationen Freiburg und Bulle leicht unter dem schweizerischen Schnitt liegen, welcher durch die Kantonsbevölkerung in Bezug zur Tagesdistanz noch leicht übertroffen wird.

Raumtyp des Wohnorts: Für die Agglomerationen Freiburg und Bulle wie auch für den Kanton insgesamt gilt folgende Regel: Je weiter der Wohnort von der Agglomerationskerngemeinde entfernt liegt, desto länger sind die zurückgelegten Tagesdistanzen. Die Unterschiede bewegen sich innerhalb des Kantons Freiburg zwischen einer Tagesdistanz von knapp 33 km (Bevölkerung der Agglomerationskerngemeinden) und gut 38 km (übrige Agglomerationsgemeinden).

T3.2. 1 Kenngrössen der Mobilität (pro Person und Tag), Agglo Freiburg

	Mittl. Tagesdistanz (in km)		Mittl. Unterwegszeit (in Min.)		Mittlere Anzahl (ohne Ausland)		
	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	Aus- gänge	Wege	Etappen
Total	36.9	43.9	82.7	86.1	1.7	3.6	5.2
Tage*							
Montag-Freitag	36.0	39.7	82.5	85.6	1.8	3.9	5.7
Samstag	37.9	71.7	81.2	84.9	1.8	3.3	4.5
Sonntag	40.6	44.8	85.0	89.3	1.5	2.4	3.2
Alter*							
6-17 Jahre	25.0	16.4	79.8	85.8	2.0	3.9	5.6
18-24 Jahre	44.6	46.6	101.6	103.0	1.6	3.7	6.6
25-44 Jahre	41.2	51.6	83.8	86.7	1.7	4.0	5.5
45-64 Jahre	42.1	31.1	82.0	86.3	1.8	3.7	5.1
65-79 Jahre	28.0	23.3	80.0	82.3	1.5	2.6	3.4
80 und mehr	11.2	3.5	36.8	36.8	1.3	1.9	2.6
Geschlecht*							
Männer	45.4	49.3	93.0	96.0	1.8	3.8	5.5
Frauen	28.3	38.4	72.2	76.0	1.7	3.4	4.9
Autoverfügbarkeit**							
immer verfügbar	42.3	51.7	85.3	88.3	1.7	3.8	5.1
nach Absprache	57.5	60.0	107.4	109.4	1.7	4.0	7.2
nicht verfügbar	29.3	35.4	74.4	81.3	1.4	3.0	5.4
Erwerbsstatus*							
Erwerbstätig	43.1	52.9	86.9	89.9	1.7	4.0	5.5
Nicht erwerbstätig	23.9	26.9	65.9	68.8	1.6	2.6	3.5
Personen in Ausbildung	36.1	40.6	90.7	95.4	1.9	3.9	6.2
Raumstruktur*							
Agglokerngemeinden u. isolierte Städte	34.6	35.9	84.8	87.0	1.7	3.5	5.6
Übrige Agglomerations-gemeinden	38.1	48.0	81.7	85.6	1.8	3.7	5.0

* Basis: Zielpersonen

** Basis: Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen, die ohne fremde Hilfe gehen können

T3.2. 2 Kenngrössen der Mobilität (pro Person und Tag), Agglo Bulle

	Mittl. Tagesdistanz (in km)		Mittl. Unterwegszeit (in Min.)		Mittlere Anzahl (ohne Ausland)		
	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	Aus- gänge	Wege	Etappen
Total	30.7	33.1	70.4	72.2	1.8	3.6	4.4
Tage*							
Montag-Freitag	32.4	34.4	71.4	72.7	1.8	3.9	4.9
Samstag	38.9	38.9	93.0	93.0	1.9	3.6	4.3
Sonntag	19.2	24.7	51.8	56.5	1.5	2.3	2.7
Alter*							
6-17 Jahre	15.5	16.4	60.5	61.2	1.8	3.4	4.4
18-24 Jahre	46.6	46.6	73.3	73.3	1.9	3.9	4.3
25-44 Jahre	46.3	51.6	89.2	93.5	1.8	4.0	5.2
45-64 Jahre	30.4	31.1	68.2	68.7	1.9	3.7	4.4
65-79 Jahre	18.4	23.3	62.0	64.9	1.5	3.0	3.4
80 und mehr	3.5	3.5	25.5	25.5	1.1	1.3	1.5
Geschlecht*							
Männer	34.0	37.5	72.2	74.9	1.8	3.6	4.5
Frauen	26.7	27.9	68.4	69.1	1.8	3.5	4.2
Autoverfügbarkeit**							
immer verfügbar	40.2	43.9	77.6	80.4	1.7	3.8	4.6
nach Absprache	17.2	17.2	60.8	60.8	2.7	4.3	5.0
nicht verfügbar	2.1	2.1	16.1	16.1	1.0	0.7	0.7
Erwerbsstatus*							
Erwerbstätig	42.4	45.8	75.9	78.6	1.8	4.1	5.1
Nicht erwerbstätig	17.5	19.7	69.1	70.4	1.5	2.5	2.9
Personen in Ausbildung	20.9	21.6	61.7	62.2	1.9	3.5	4.3
Raumstruktur*							
Agglokerngemeinden u. isolierte Städte	30.0	31.9	69.7	71.4	1.8	3.5	4.2
Übrige Agglomerations-gemeinden	31.9	35.0	71.7	73.6	1.8	3.7	4.6

* Basis: Zielpersonen

** Basis: Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen, die ohne fremde Hilfe gehen können

T3.2. 3 Kenngrößen der Mobilität (pro Person und Tag), Kanton

	Mittl. Tagesdistanz (in km)		Mittl. Unterwegszeit (in Min.)		Mittlere Anzahl (ohne Ausland)		
	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	Aus- gänge	Wege	Etappen
Total	39.4	46.8	79.8	82.9	1.7	3.5	4.8
Tage*							
Montag-Freitag	40.9	47.3	81.2	83.9	1.8	3.8	5.3
Samstag	37.4	54.6	76.0	81.2	1.7	3.1	4.1
Sonntag	33.4	37.5	75.2	78.9	1.5	2.2	2.8
Alter*							
6-17 Jahre	27.7	49.3	77.8	85.5	2.0	3.7	5.6
18-24 Jahre	49.5	50.2	95.2	95.8	1.6	3.7	6.1
25-44 Jahre	47.1	55.7	85.1	88.4	1.7	3.8	5.1
45-64 Jahre	44.2	46.5	80.3	82.2	1.8	3.5	4.6
65-79 Jahre	24.5	25.7	64.5	65.9	1.5	2.5	3.1
80 und mehr	7.7	7.7	36.5	36.5	1.3	1.4	1.8
Geschlecht*							
Männer	45.8	49.2	85.8	88.5	1.7	3.6	5.1
Frauen	33.1	44.5	73.8	77.3	1.7	3.4	4.6
Autoverfügbarkeit**							
immer verfügbar	44.6	49.9	82.1	84.5	1.7	3.6	4.6
nach Absprache	50.6	51.8	93.7	94.7	1.7	3.7	5.8
nicht verfügbar	48.1	52.3	85.8	90.6	1.6	2.9	5.2
Erwerbsstatus*							
Erwerbstätig	46.1	52.1	83.4	86.2	1.7	3.8	5.0
Nicht erwerbstätig	27.3	28.8	65.1	66.5	1.6	2.6	3.3
Personen in Ausbildung	35.8	52.3	85.6	91.1	1.9	3.8	6.0
Raumstruktur*							
Agglomerationsgemeinden u. isolierte Städte	33.1	34.6	79.8	81.9	1.7	3.5	5.2
Übrige Agglomerationsgemeinden	38.4	46.2	80.0	83.5	1.7	3.7	4.8

* Basis: Zielpersonen

** Basis: Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen, die ohne fremde Hilfe gehen können

T3.2. 4 Kenngrößen der Mobilität (pro Person und Tag), Schweiz

	Mittl. Tagesdistanz (in km)		Mittl. Unterwegszeit (in Min.)		Mittlere Anzahl (ohne Ausland)		
	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	Aus- gänge	Wege	Etappen
Total	36.7	49.1	83.4	88.5	1.7	3.4	5.0
Tage*							
Montag-Freitag	36.7	47.0	83.0	87.1	1.7	3.8	5.6
Samstag	39.9	58.1	88.3	96.0	1.7	3.2	4.6
Sonntag	33.2	50.5	80.3	87.8	1.4	2.1	2.9
Alter*							
6-17 Jahre	23.5	29.3	74.7	78.3	1.8	3.6	5.2
18-24 Jahre	49.2	63.8	96.2	100.9	1.6	3.8	6.8
25-44 Jahre	44.3	61.9	88.4	95.0	1.6	3.7	5.4
45-64 Jahre	39.7	53.5	87.0	92.8	1.7	3.6	4.9
65-79 Jahre	25.8	32.8	77.4	80.9	1.6	2.8	3.9
80 und mehr	13.5	14.4	47.4	48.3	1.4	2.0	2.8
Geschlecht*							
Männer	42.5	58.2	89.1	95.4	1.7	3.6	5.2
Frauen	31.1	40.3	77.8	81.8	1.7	3.3	4.9
Autoverfügbarkeit**							
immer verfügbar	43.8	58.1	88.4	94.4	1.7	3.6	4.8
nach Absprache	40.9	59.7	92.8	98.8	1.7	3.7	6.1
nicht verfügbar	30.7	39.0	89.7	94.2	1.5	3.2	5.9
Erwerbsstatus*							
Erwerbstätig	45.1	61.1	90.2	96.4	1.7	3.8	5.4
Nicht erwerbstätig	23.6	32.3	71.3	74.9	1.6	2.6	3.8
Personen in Ausbildung	30.2	37.2	80.6	84.4	1.8	3.6	5.8
Raumstruktur*							
Agglomerationsgemeinden u. isolierte Städte	32.1	44.0	83.6	88.8	1.6	3.5	5.6
Übrige Agglomerationsgemeinden	37.0	51.9	83.3	89.5	1.7	3.4	5.0

* Basis: Zielpersonen

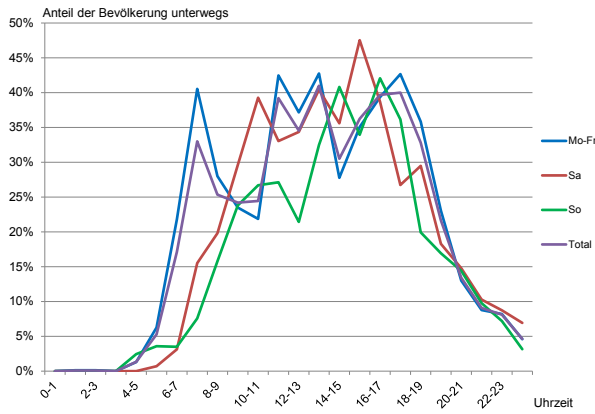
** Basis: Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen, die ohne fremde Hilfe gehen können

3.3. Verkehrsaufkommen im Tagesablauf

Die folgenden Grafiken zeigen in sogenannten „Ganglinien“ die zeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens über die einzelnen Stunden im Tagesverlauf. Die Ganglinien zeigen den Anteil

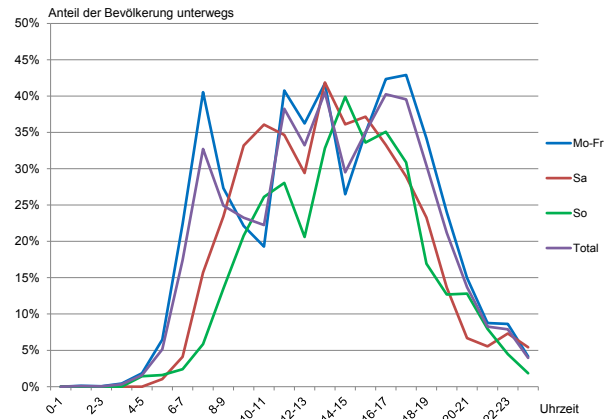
der Bevölkerung je Gebiet, der zu einer bestimmten Stunde unterwegs ist. Die Grafiken geben somit Hinweise auf die Gesamtbelastungen der Verkehrsnetze nach Wochentagen.

G3.3. 1 Verkehr im Tagesablauf nach Wochentagen, Agglo Freiburg (in %)



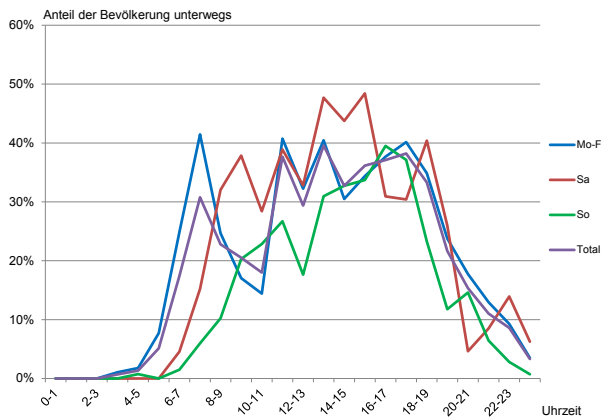
Basis: Zielpersonen, Inlandetappen

G3.3. 3 Verkehr im Tagesablauf nach Wochentagen, Kanton (in %)



Basis: Zielpersonen, Inlandetappen

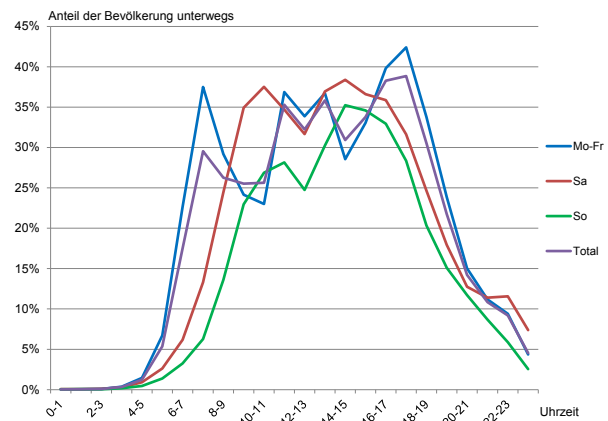
G3.3. 2 Verkehr im Tagesablauf nach Wochentagen, Agglo Bulle (in %)



Basis: Zielpersonen, Inlandetappen

Die Spitzenbelastungen treten im Kanton und in den beiden Agglomerationen zwischen Montag und Freitag jeweils zwischen 7 und 8 Uhr, 13 und 14 Uhr sowie 17 und 18 Uhr auf. An den Wochenenden beginnt sich der Verkehr erst später

G3.3. 4 Verkehr im Tagesablauf nach Wochentagen, Schweiz (in %)



Basis: Zielpersonen, Inlandetappen

zu entwickeln und die Spitzenbelastung wird am Nachmittag erreicht. Zudem ist das Verkehrsaufkommen am Wochenende gleichmässiger über den Tag verteilt.

3.4. Länge und Dauer von Etappen und Wege

Bei allen Verkehrsmitteln, ausser der Bahn, haben die Etappen grundsätzlich eine kurze Distanz: Die Etappen, welche mit dem Auto zurückgelegt werden sind im schweizerischen Schnitt zu 46% nicht länger als 5 km (ebenso in der Bevölkerung der Agglomeration Freiburg). Im Kanton Freiburg beträgt dieser Wert 44%, in der Bevölkerung der Agglomeration Bulle gar 61%.

In der Schweiz sind 60% der Etappen zu Fuss zurückgelegt werden, darunter auch solche zu ÖV-Haltestellen und zurück, nicht länger als 500 m. Grundsätzliche Unterschiede zwischen der Schweiz und dem Kanton Freiburg bestehen nicht (Agglomeration Freiburg 62%, Agglomeration Bulle 57%, Kanton Freiburg 61%).

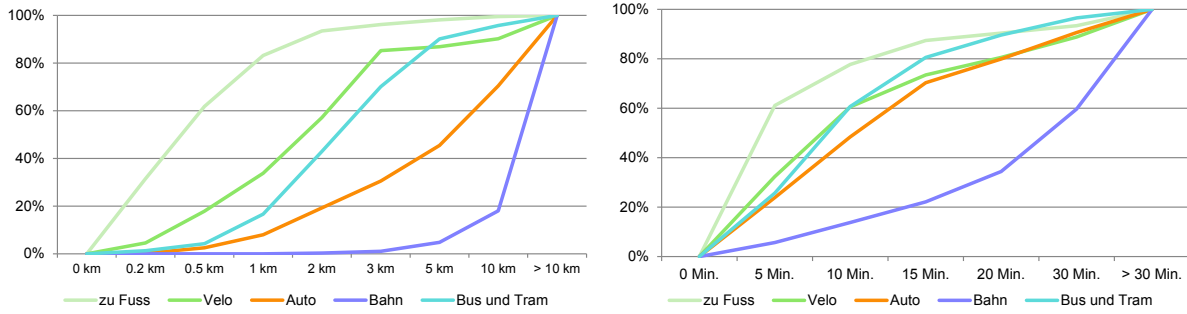
65% der Velofahrten in der Schweiz sind kürzer als 2 km. In der Bevölkerung der Agglomerationen Freiburg (57%) und Bulle (55%) sind solche kurzen Velofahrten etwas seltener (Kanton Freiburg 63%).

Die Bahn ist ein Verkehrsmittel für längere Strecken: Rund 70% der Etappen in der Schweiz sind länger als 10 km. Bahnnetappen der Bevölkerung der Agglomerationen Freiburg sind zu 82% und des Kantons zu 80% länger als 10 km. Die Agglomeration Bulle liegt mit 69% im schweizerischen Schnitt.

Für alle Verkehrsmittel dauern 62% der Etappen der Schweizer Bevölkerung weniger als 10 Minuten. Ähnliches gilt ähnlich auch für den Kanton Freiburg: Agglomeration Freiburg 62%, Agglomeration Bulle 67%, Kanton Freiburg 61%.

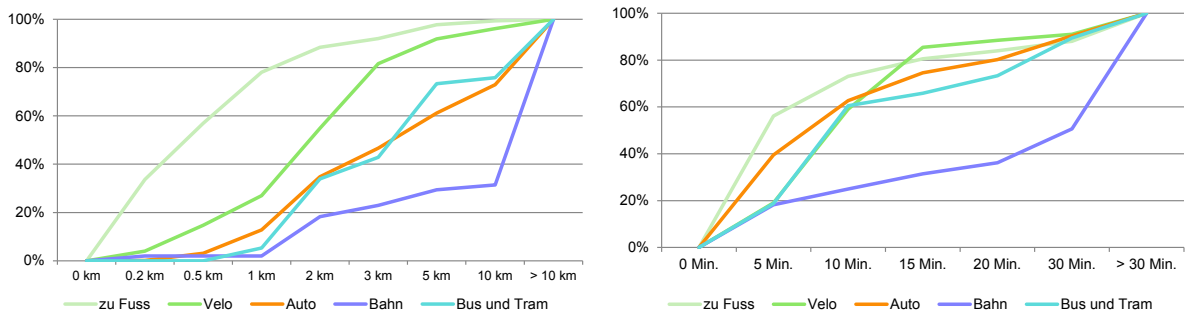
Etwa 25% der Bahnnetappen in der Schweiz sind über 30 Minuten lang. In der Bevölkerung des Kantons Freiburg liegt der Anteil solcher langen Bahnnetappen höher: Agglomeration Freiburg (40%), Agglomeration Bulle (49%), Kanton Freiburg (32%).

G3.4. 1 Summenhäufigkeit der Etappendistanzen und Etappendauer nach ausgewählten Verkehrsmitteln, Agglo Freiburg (in %)



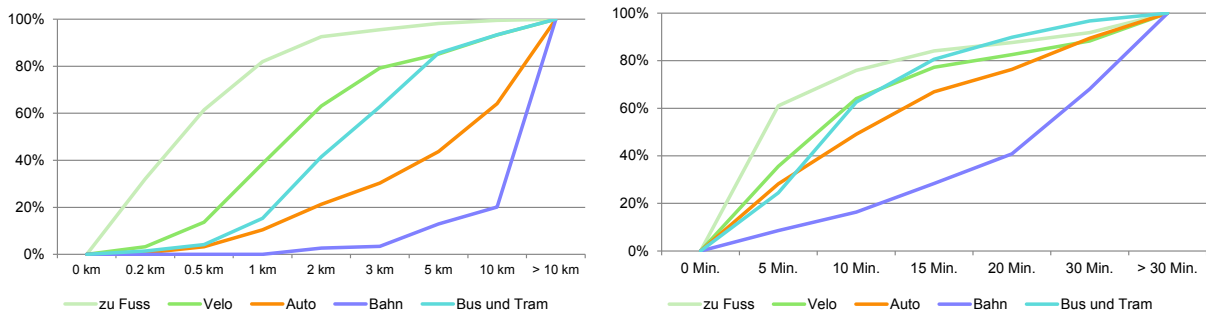
Basis: Inlandetappen

G3.4. 2 Summenhäufigkeit der Etappendistanzen und Etappendauer nach ausgewählten Verkehrsmitteln, Agglo Bulle (in %)



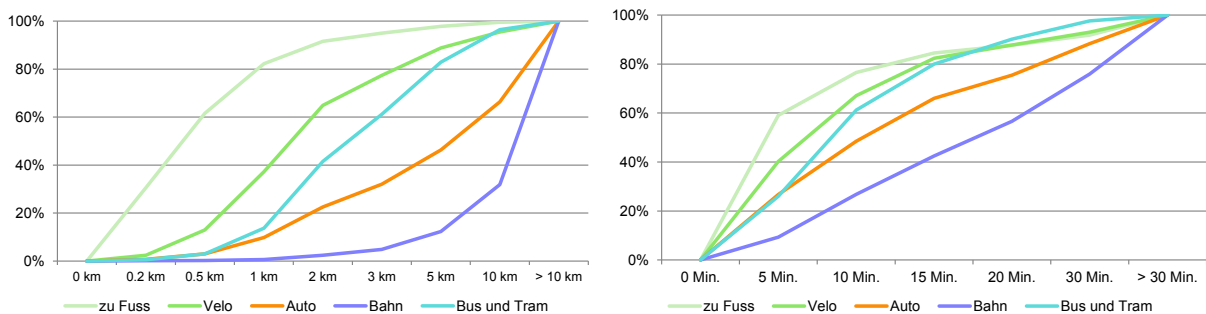
Basis: Inlandetappen

G3.4. 3 Summenhäufigkeit der Etappendistanzen und Etappendauer nach ausgewählten Verkehrsmitteln, Kanton (in %)



Basis: Inlandetappen

G3.4. 4 Summenhäufigkeit der Etappendistanzen und Etappendauer nach ausgewählten Verkehrsmitteln, Schweiz (in %)



Basis: Inlandetappen

Die Bevölkerung des Kantons und der Agglomerationen legt bei geschäftlichen Tätigkeiten und Dienstfahrten im Mittel die längsten Wege zurück. Für Ausbildungszwecke ist die mittlere Distanz pro Weg am kürzesten.

Die durchschnittliche Distanz eines Wegs, über alle Zwecke gemessen, ist in den Bevölkerungen der Agglomerationen Freiburg (10,2 km) und Bulle (8,6 km) niedriger als im kantonalen Mittel (11,3 km). Das heisst, Einwohner/-innen ausserhalb der Agglomerationen legen im Durchschnitt deutlich längere Strecken pro Weg zurück als die Agglomerationsbevölkerung.

Die Bevölkerung der Agglomeration Bulle unterscheidet sich von den anderen Teilen des Kantons durch vergleichsweise kurze Distanzen der Wege für Freizeit und Ausbildung.

Die Unterwegszeit pro Weg ist in der Kantonsbevölkerung Freiburg mit 22,8 Minuten pro Weg kürzer als im Schweizer Mittel, und dies trotz durchschnittlich etwas längeren Distanz pro Weg. Die Wege werden im Vergleich zum Schweizer Durchschnitt also mit einer etwas höheren Geschwindigkeit zurückgelegt.

T3.4. 1 Mittlere Wegdistanz und Unterwegszeit nach Verkehrszweck

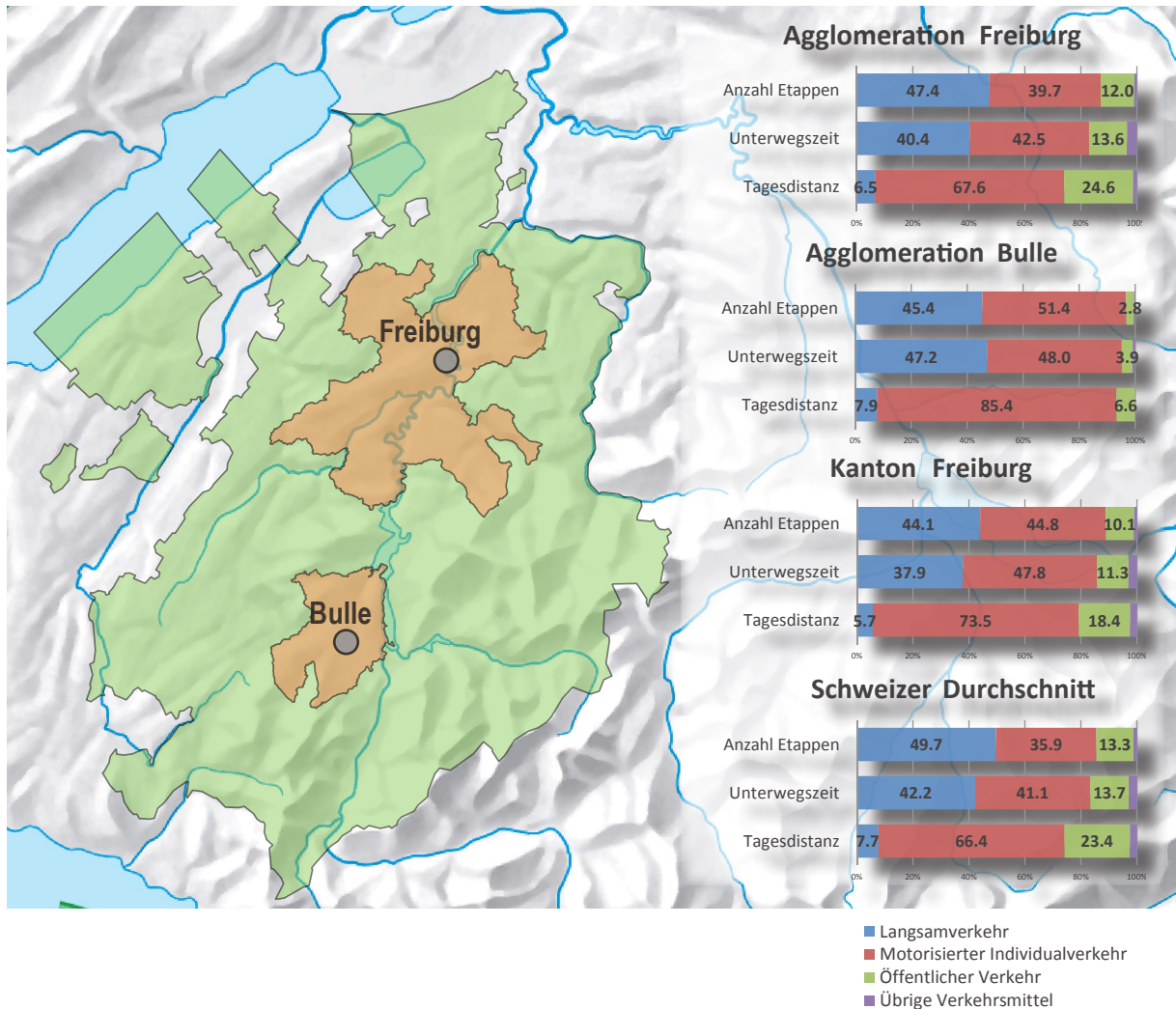
Zweck	Distanz (km)			Unterwegszeit				
	Freiburg (BFS)	Agglo Bulle (BFS)	Kanton FR	Schweiz	Freiburg (BFS)	Agglo Bulle (BFS)	Kanton FR	Schweiz
Arbeit	11.1	12.8	12.8	11.5	18.1	17.8	18.6	19.9
Ausbildung	5.3	3.1	7.1	7.3	16.7	13.5	18.5	19.0
Einkauf	5.9	4.9	7.2	6.2	14.6	11.6	14.6	15.5
Geschäftliche Tätigkeit	21.2	42.5	21.1	24.6	25.8	35.4	27.7	36.1
Dienstfahrt	16.3	5.5	33.5	24.0	46.0	11.8	43.0	45.5
Freizeit	11.9	9.0	11.4	11.6	31.3	28.2	29.9	31.7
Service und Begleitung	9.8	7.5	14.5	9.1	18.0	10.8	18.4	16.1
Total	10.2	8.6	11.3	10.7	22.8	19.8	22.8	24.3

Basis: Inlandwege

4. Verkehrsmittel

4.1. Modalsplit

G4.1.1 Kennziffern zum Modalsplit



Basis: Zielpersonen, Inlandetappen

Der Modalsplit zeigt den Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Distanzen, an der Unterwegszeit oder an den durchgeführten Etappen. Je nach Fragestellung wird für die Berechnung eine dieser Kenngrössen gewählt. Der Modalsplit wird entweder für einzelne Verkehrsmittel oder für Verkehrsmittelgruppen (z.B. für ÖV, LV, MIV) ermittelt.

Fast drei Viertel der mittleren Tagesdistanzen werden von der Bevölkerung des Kantons Freiburg mit dem MIV zurückgelegt. In der Bevölkerung der Agglomeration Freiburg sind es hingegen nur 68% der Tagesdistanzen, was in etwa dem schweizerischen Durchschnittswert (66%)

entspricht. Demgegenüber ist der Anteil des MIV an den Tagesdistanzen in der Agglomeration Bulle mit über 85% signifikant höher.

Der Anteil des Langsamverkehrs (LV) an den Tagesdistanzen der Kantonsbevölkerung liegt bei knapp 6%. Dafür entfallen 38% der Unterwegszeit auf Etappen zu Fuss und mit dem Velo. Dies ist etwas weniger als im nationalen Durchschnitt (42%). Während in der Bevölkerung der Agglomeration Bulle fast die Hälfte der Unterwegszeit auf den LV entfällt, sind es in der Agglomeration Freiburg nur etwa 40%.

Der Anteil des ÖV ist sowohl in Bezug auf die Anzahl der Etappen, die durchschnittliche tägliche

che Unterwegszeit als auch die Tagesdistanzen etwas tiefer als im Schweizer Durchschnitt. Aber auch hier zeigen sich erhebliche Unterschiede zwischen den Agglomerationen Bulle und Frei-

burg. In Freiburg werden wie im schweizerischen Durchschnitt fast 14% der Unterwegszeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln verbracht. In Bulle sind es hingegen nur etwa 4%.

T4.1.1 Mittlere Tagesdistanz und Unterwegszeit pro Person und Verkehrsmittel

Verkehrsmittel	Tagesdistanz in km				Unterwegszeit in Min.				
	Agglo Freiburg (BFS)	Agglo Bulle (BFS)	Kanton FR	Schweiz	Agglo Freiburg (BFS)	Agglo Bulle (BFS)	Kanton FR	Schweiz	
zu Fuss	2.0	1.8	1.7	2.0	31.5	30.3	27.8	31.4	
Velo	0.4	0.6	0.5	0.8	1.9	3.0	2.4	3.8	
Mofa	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.2	
Kleinmotorrad	0.1	0.0	0.2	0.1	0.2	0.1	0.4	0.3	
Motorrad	0.4	0.1	0.7	0.4	0.7	0.1	1.0	0.6	
Auto als Fahrer/-in	17.0	20.1	20.9	17.3	24.7	25.0	27.6	24.4	
Auto als Mitfahrer/-in	7.5	5.9	7.3	6.6	9.5	8.5	9.2	8.9	
Bahn	7.2	1.3	5.7	7.1	5.4	1.4	5.0	6.4	
Postauto	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.3	
Tram/Bus	1.8	0.7	1.5	1.4	5.8	1.4	4.0	4.8	
übrige Verkehrsmittel	0.5	0.0	0.9	0.9	2.9	0.6	2.3	2.4	
Total	36.9	30.7	39.4	36.7	82.7	70.4	79.8	83.4	

Base: Zielpersonen, Inlandetappen

Pro Tag sind die Einwohner/-innen der Agglomeration Freiburg im Mittel gut eine halbe Stunde zu Fuss und knapp 25 Minuten als Fahrer eines Autos unterwegs. Weitere fast zehn Minuten verbringen sie im Mittel als Mitfahrer in einem Auto, was über dem schweizerischen Mittel liegt.

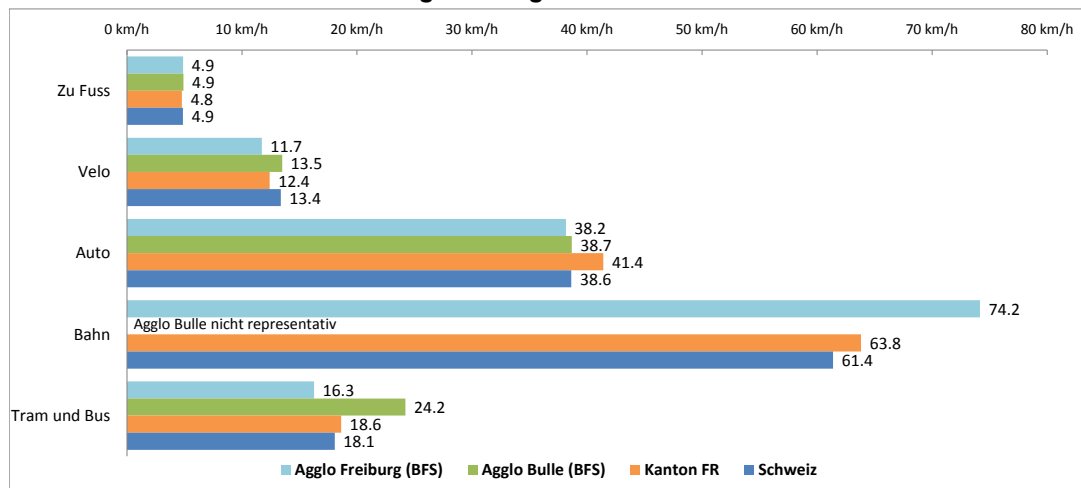
Die Wichtigkeit des Autos in der Agglomeration Bulle zeigt sich daran, dass etwa 36% der täglichen Unterwegszeit als Fahrer eines Autos verbracht werden (29% in der Agglomeration Freiburg wie in der Gesamtschweiz).

Die mittlere Geschwindigkeit der Verkehrsmittel erscheint auf den ersten Blick relativ gering. Grund hierfür ist die Berücksichtigung von Standzeiten, z.B. an roten Ampeln. Während die Bahn die höchsten mittleren Geschwindigkeiten er-

reicht, sind die öffentlichen Verkehrsmittel des Stadt- und Agglomerationsverkehrs (ohne Postauto) deutlich langsamer. Das Auto ist im Mittel zwar schneller als der städtische ÖV, aber langsamer als die Bahn.

Sowohl mit der Bahn (63,8 km/h) als auch dem Auto (41,4 km/h) ist die Kantonsbevölkerung etwas schneller unterwegs als im schweizerischen Durchschnitt. Bei der Bahn trägt insbesondere die Bevölkerung der Agglomeration Freiburg zu diesem Ergebnis bei. Hingegen sind beim Auto eher die ländlichen Regionen des Kantons für die höhere Durchschnittsgeschwindigkeit verantwortlich. In den beiden Agglomerationen ist die mittlere Autogeswindigkeit im Bereich des schweizerischen Durchschnitts.

G4.1.2 Mittlere Geschwindigkeit ausgewählter Landverkehrsmittel



Basis: Zielpersonen, die entsprechendes Verkehrsmittel auf Inlandetappen benützt haben

4.2. Auto-Nutzung

T4.2. 1 Auto-Anteil an den Tagesdistanzen und Unterwegszeit (in %)

	Tagesdistanz in km				Unterwegszeit in Min.			
	Agglo Freiburg (BFS)	Agglo Bulle (BFS)	Kanton FR	Schweiz	Agglo Freiburg (BFS)	Agglo Bulle (BFS)	Kanton FR	Schweiz
Haushaltsgrösse*								
1 Person	61.3	86.4	68.5	59.0	40.2	45.6	41.7	34.8
2 Personen	62.2	91.3	70.4	67.0	40.2	52.5	48.9	41.4
3 Personen	76.8	75.0	67.3	66.6	46.7	43.2	45.6	42.2
4 Personen	68.1	87.8	75.6	66.8	40.8	49.5	45.8	40.6
5 und mehr	60.8	81.1	72.4	61.1	38.4	44.4	44.7	37.3
Haushaltseinkommen pro Monat*								
bis und mit 2 000 Fr.	20.0	88.8	42.1	52.8	15.5	47.5	24.9	26.6
2 001 – 6 000 Fr.	64.6	75.6	67.8	63.0	37.8	31.5	40.5	36.1
6 001 – 10 000 Fr.	70.0	88.2	72.5	67.7	41.7	55.9	47.5	42.0
10 001 – 14 000 Fr.	67.2	78.9	76.2	66.9	50.1	47.2	51.5	44.2
mehr als 14 000 Fr.	69.2	92.3	72.7	67.0	50.0	61.0	52.8	46.0
Alter*								
6-17 Jahre	62.4	64.1	54.9	50.3	24.9	21.1	24.4	22.1
18-24 Jahre	53.1	90.1	70.2	50.8	29.0	70.3	45.7	35.4
25-44 Jahre	70.9	91.6	77.4	69.8	49.8	58.5	54.9	46.4
45-64 Jahre	68.1	81.2	70.6	70.8	47.3	48.7	49.9	45.6
65 und mehr	64.7	80.5	72.6	60.2	37.4	35.2	43.8	31.8
Geschlecht*								
Männer	65.7	82.8	69.1	67.3	41.0	51.1	46.3	43.6
Frauen	67.3	87.9	74.4	62.0	41.6	43.3	45.7	35.8
Autoverfügbarkeit**								
immer	75.5	89.8	80.0	78.4	53.0	58.1	56.9	53.7
nach Absprache	47.8	77.4	57.9	46.7	30.5	40.6	37.9	28.7
nicht verfügbar	36.8	0.0	39.1	21.5	19.6	0.0	24.7	13.1
Stellung im Beruf***								
Selbständige/-r	76.3	92.6	66.5	75.0	44.3	62.5	46.4	51.4
mitarbeitendes Familienmitglied	76.8	16.8	82.8	76.2	48.9	19.2	58.5	47.8
Arbeitnehmer/-in in Unternehmensleitung oder mit Vorgesetztenfunktion	70.6	83.0	81.4	73.3	51.9	68.1	62.4	51.8
Arbeitnehmer/-in ohne Vorgesetztenfunktion	68.5	92.4	74.9	65.4	47.6	57.4	53.5	44.2
Andere	57.5	78.7	62.0	54.4	32.7	35.6	36.5	29.4
Haushaltstyp*								
Einpersonenhaushalte	61.3	86.4	68.5	59.0	40.2	45.6	41.7	34.8
Paare ohne Kinder	61.4	90.8	69.9	68.8	40.1	50.9	48.6	42.5
Paare mit Kind(ern)	71.8	83.5	73.6	66.8	42.7	50.5	46.7	41.3
Einelternhaushalte mit Kind(ern)	58.2	78.3	63.5	54.7	35.1	30.4	36.7	32.4
Nichtfamilienhaushalte	65.5	64.8	56.9	51.1	48.2	47.3	44.5	34.4
Total	66.3	84.9	71.3	65.0	41.3	47.6	46.0	39.9

* Basis: Zielpersonen, Inlandetappen

** Basis: Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen ab 18 Jahren, die ohne fremde Hilfe gehen können

*** Zielpersonen ab 15 Jahren

Durchschnittlich entfallen 71% der Tagesdistanzen und knapp 46% der Unterwegszeit der Kantonsbevölkerung auf das Auto. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Bevölkerungsgruppen in der Autonutzung lassen sich insbesondere auf den Grad der Verfügbarkeit eines Autos zurückführen. Steht kein Auto zur Verfügung (z.B. bei Jugendlichen), werden etwa 39% der Tagesdistanz mit dem Auto zurückgelegt, bei ständiger Verfügbarkeit sind es hingegen 80%.

Neben der Autoverfügbarkeit sind es hauptsächlich das Alter, die Stellung im Beruf und die Haushaltsgrösse, die für die Unterschiede in der Autonutzung der Bevölkerung verantwortlich sind. Hier zeigen sich zwischen den Werten des Kantons und dem gesamtschweizerischen Durchschnitt einige Unterschiede.

So ist die Autonutzung bei Einpersonenhaushalten und bei Haushalten mit vier oder mehr Personen im Kanton Freiburg stärker als in der Schweiz. Bei den anderen Haushaltsgrössen zeigen sich keine signifikanten Abweichungen. Ebenfalls eine überdurchschnittliche Autonutzung findet sich bei den 18-24-Jährigen und den Frauen. Mit Ausnahme der Selbständigen zeigt sich unabhängig von der beruflichen Stellung eine im Vergleich zum schweizerischen Durchschnitt überdurchschnittliche Autonutzung.

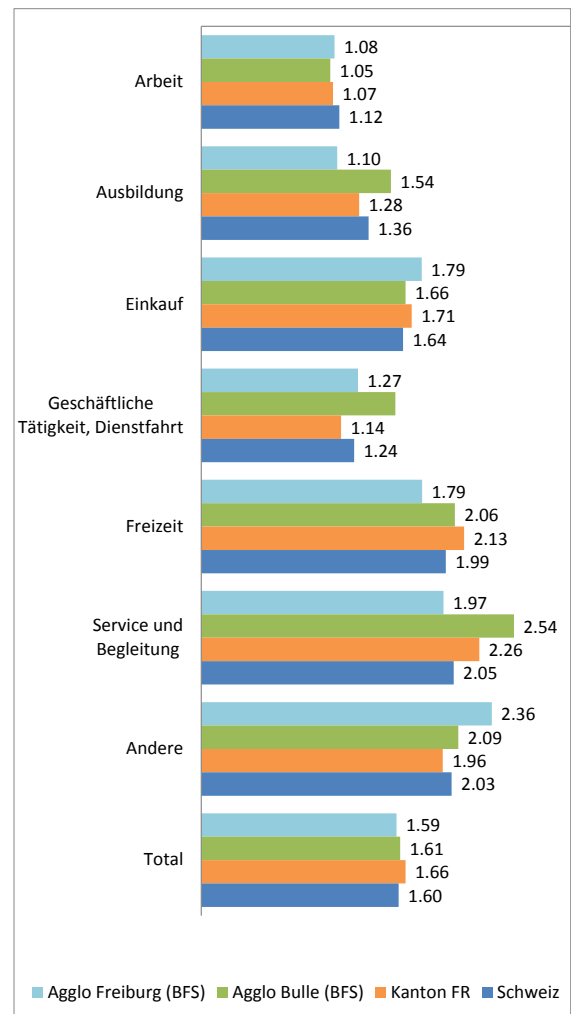
Durchschnittlich sind in der Bevölkerung des Kantons Freiburg pro Auto 1,66 Personen unterwegs (Schweiz: 1,60). Am geringsten ist der Besetzungsgrad bei Arbeitswegen, für welche nur ein Wert von 1,07 erreicht wird. Aber auch bei geschäftlichen Tätigkeiten/Dienstfahrten (1,14) und Fahrten zu Ausbildungszwecken (1,28) sind die Autos eher gering besetzt. Hingegen sind die Autos bei Freizeitwegen mit durchschnittlich 2,1 Personen besetzt. Auch bei Fahrten mit dem Zweck „Service und Begleitung“ sind die Fahrzeuge überdurchschnittlich besetzt (2,26).

In der Bevölkerung der Agglomeration Freiburg fällt insbesondere die geringe Besetzung der Autos bei Freizeitwegen auf. Mit durchschnittlich 1,79 Personen ist der Besetzungsgrad kleiner als im kantonalen und nationalen Mittel.

Für den gesamten Kanton wurde gerade einmal ein Wert von 3,8% für Etappen ermittelt bei denen am Ziel der Autofahrten Parkgebühren entrichtet werden mussten. Wie im nationalen Durchschnitt, werden Parkgebühren noch am

häufigsten bei Einkaufsfahrten erhoben (6,3% der Etappen). Bei Freizeitfahrten und Service- respektive Begleitfahrten ist der Anteil deutlich geringer. Je nach Fahrtzweck ist also die überwiegende Zahl der Parkvorgänge (94% bis 98%) gebührenfrei.

G4.2. 1 Durchschnittlicher Besetzungsgrad von Personenwagen (in Personen pro Auto, distanzgewichtet)



Basis: Inlandetappen, mit dem Auto als Fahrer/-in

Auf Grund der geringen Fallzahlen lassen sich nur die Parkgebühren der Agglomeration Freiburg mit dem schweizerischen Durchschnitt vergleichen. Diese sind etwas tiefer und betragen im Durchschnitt 2,24 Fr.

T4.2. 2 Autofahrten mit Parkgebühr am Zielort

Zweck	Etappen mit Parkgebühren in der Agglo Freiburg (BFS)		Etappen mit Parkgebühren in der Agglo Bulle (BFS)		Etappen mit Parkgebühren im Kanton FR		Etappen mit Parkgebühren in der Schweiz	
	in % der Etappen	in Fr. im Durchschnitt	in % der Etappen	in Fr. im Durchschnitt	in % der Etappen	in Fr. im Durchschnitt	in % der Etappen	in Fr. im Durchschnitt
Einkauf	6.4	1.67	4.7	0.79	6.3	5.33	12.8	2.98
Freizeit	2.7	2.89	2.5	2.38	2.7	3.73	6.2	3.61
Service und Begleitung	2.3	3.13	0.8	1.00	2.1	4.70	3.1	3.60
Total	3.8	2.24	2.7	1.38	3.8	4.81	8.1	3.22

Basis: Inlandetappen mit dem Auto als Fahrer/-in auf Einkaufs-, Freizeit- sowie Begleit- und Servicewegen

Die Bevölkerung des Kantons Freiburg legt den Hauptanteil der Distanzen des motorisierten Individualverkehrs auf Autobahnen und Autostrassen (37%) sowie den übrigen Strassen (50%) zurück. Auf das Hauptstrassennetz entfallen 13% der MIV-Distanzen.

Die Definition der Strassentypen wurde vom Netzlieferanten Teleatlas übernommen. Sie ist nicht mit derjenigen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) zu verwechseln.

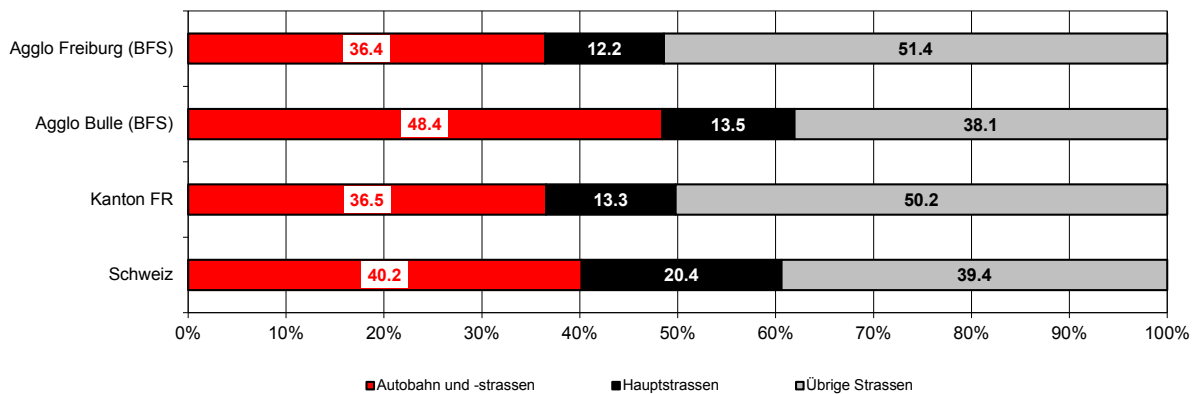
Von der Bevölkerung der Agglomeration Bulle werden fast 50% der MIV-Distanzen auf Autobahnen und Autostrassen zurückgelegt. Dieser

auch im nationalen Vergleich hohe Wert sorgt für eine verhältnismässig geringe Nutzung des Hauptstrassennetzes.

Auch bei der Bevölkerung der Agglomeration Freiburg entfallen nur 12% der MIV-Distanzen auf das Hauptstrassennetz. Die Nutzung der Autobahnen und Autostrassen (36%) sowie der übrigen Strassen (51%) unterscheidet sich nicht vom kantonalen Durchschnitt.

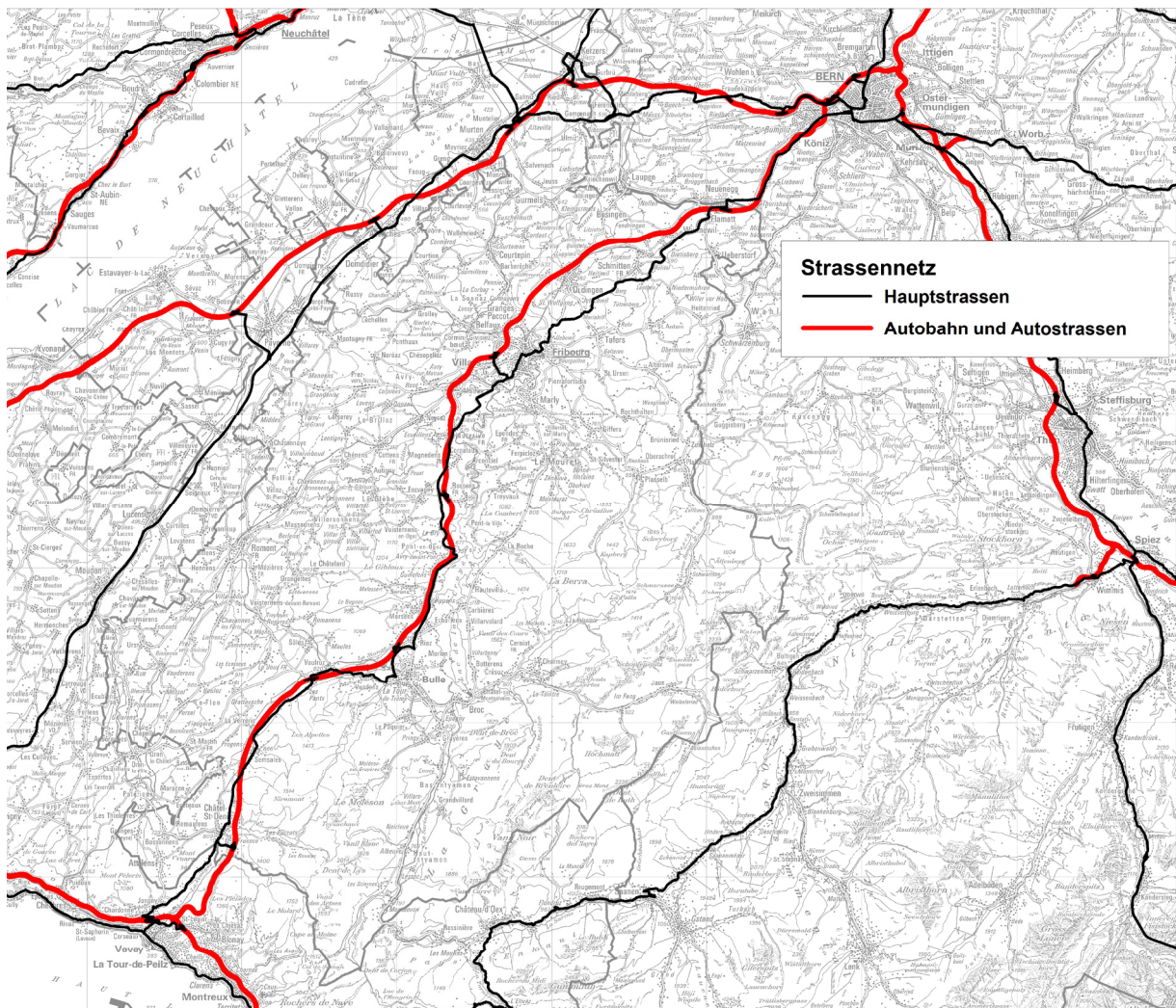
Insgesamt nutzt die Bevölkerung des Kantons die Autobahnen und -strassen sowie die Hauptstrassen weniger als im nationalen Vergleich.

G4.2. 2 Strassenbenutzung nach Strassenkategorien (in % der mit dem MIV zurückgelegten Distanzen)



Basis: Inlandetappen mit dem MIV und mit gültigen Distanzangaben für die Strassenkategorien

G4.2.3 Strassennetz des Kantons Freiburg gemäss Teleatlas



4.3. Öffentlicher Verkehr

18% der Tagesdistanzen und 11% der Unterwegszeit der Kantonsbevölkerung entfallen auf die Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs. Diese Werte sind geringer als der schweizerische Durchschnitt. Ein Ergebnis, dass durch die Resultate aller Nutzergruppen, mit Ausnahme der Haushalte mit einem Monatseinkommen von unter 2000 Fr., bestätigt wird.

Besonders stark sind die Unterschiede zum nationalen Mittel bei den 18-24-Jährigen. Zwar ist

die ÖV-Nutzung auch im Kanton Freiburg bei dieser Altersgruppe am stärksten ausgeprägt, dennoch liegen die Unterwegszeiten mit gut 16 Minuten immer noch fast zehn Minuten unter dem nationalen Durchschnitt.

Die Bevölkerung der Agglomeration Freiburg weist in fast allen Nutzergruppen eine höhere ÖV-Nutzung als die Bevölkerung der Agglomeration Bulle auf.

T4.3. 1 ÖV-Anteil an den Tagesdistanzen und den Unterwegszeiten (in %)

	Tagesdistanz in km				Unterwegszeit in Min.			
	Agglo Freiburg (BFS)	Agglo Bulle (BFS)	Kanton FR	Schweiz	Agglo Freiburg (BFS)	Agglo Bulle (BFS)	Kanton FR	Schweiz
Haushaltsgrösse*								
1 Person	32.4	5.4	22.4	29.1	17.1	3.8	12.4	16.0
2 Personen	26.9	1.2	20.3	22.1	13.0	1.6	10.5	12.4
3 Personen	15.5	16.1	17.0	22.2	9.8	6.4	10.2	13.5
4 Personen	22.8	4.4	15.1	21.3	14.3	2.6	10.3	13.1
5 und mehr	30.0	7.7	19.7	26.4	16.0	6.0	15.0	15.7
Haushaltseinkommen pro Monat*								
bis und mit 2 000 Fr.	70.8	0.0	39.9	31.2	31.9	0.0	22.0	15.3
2 001 – 6 000 Fr.	23.6	9.0	16.4	23.3	13.7	4.5	9.8	12.7
6 001 – 10 000 Fr.	20.6	5.3	19.0	21.2	10.2	4.3	11.5	12.8
10 001 – 14 000 Fr.	27.9	14.6	17.4	23.2	15.0	5.7	10.3	14.4
mehr als 14 000 Fr.	24.4	0.7	18.0	24.1	16.7	1.2	12.5	15.4
Alter*								
6-17 Jahre	22.6	13.9	29.6	29.7	13.8	7.0	17.3	15.9
18-24 Jahre	37.8	4.7	22.7	38.7	22.4	3.3	16.4	25.6
25-44 Jahre	21.8	3.0	15.6	20.9	12.4	2.4	9.9	13.0
45-64 Jahre	23.2	11.0	17.1	18.1	12.0	5.1	9.3	10.5
65 und mehr	24.0	3.7	12.7	25.4	10.4	1.6	5.8	11.5
Geschlecht*								
Männer	25.1	9.5	19.0	20.8	13.6	5.3	11.8	12.4
Frauen	23.9	2.4	17.6	27.0	13.6	2.3	10.8	15.1
Autoverfügbarkeit**								
immer	17.0	4.6	11.3	12.5	9.4	2.7	6.6	7.3
nach Absprache	43.3	0.7	30.8	40.2	23.5	0.7	18.3	21.5
nicht verfügbar	52.0	0.0	44.7	62.2	28.5	0.0	31.4	28.9
Stellung im Beruf***								
Selbständige/-r	13.7	0.0	7.5	14.3	8.9	0.0	5.1	8.2
mitarbeitendes Familienmitglied	19.3	58.4	11.9	15.3	9.9	24.6	6.4	7.8
Arbeitnehmer/-in in Unternehmensleitung oder mit Vorgesetztenfunktion	21.8	12.8	10.8	18.3	10.3	8.3	7.4	11.8
Arbeitnehmer/-in ohne Vorgesetztenfunktion	23.8	2.4	17.9	24.1	14.4	1.9	10.5	14.8
Andere	31.8	6.3	27.4	31.4	16.1	3.7	15.3	16.1
Haushaltstyp*								
Einpersonenhaushalte	32.4	5.4	22.4	29.1	17.1	3.8	12.4	16.0
Paare ohne Kinder	27.9	0.9	20.8	20.5	12.7	1.2	10.5	11.5
Paare mit Kind(ern)	19.6	9.3	15.8	21.5	12.4	5.2	11.1	13.2
Einelternhaushalte mit Kind(ern)	31.7	2.8	22.0	32.3	18.9	2.9	11.9	18.8
Nichtfamilienhaushalte	25.6	24.4	34.5	36.0	15.1	13.2	19.8	20.0
Total	24.6	6.6	18.4	23.4	13.6	3.9	11.3	13.7

* Base : personnes cibles, étapes en Suisse

** Base : personnes cible d'au moins 18 ans avec permis de conduire pour voiture et pouvant se déplacer sans l'aide d'autrui

*** Base : personnes cible à partir de 15 ans

Bei der ÖV-Nutzung für die verschiedenen Fahrtzwecke zeigen sich weitere Unterschiede zwischen den Werten der Agglomerationen, des Kantons und dem nationalen Durchschnitt.

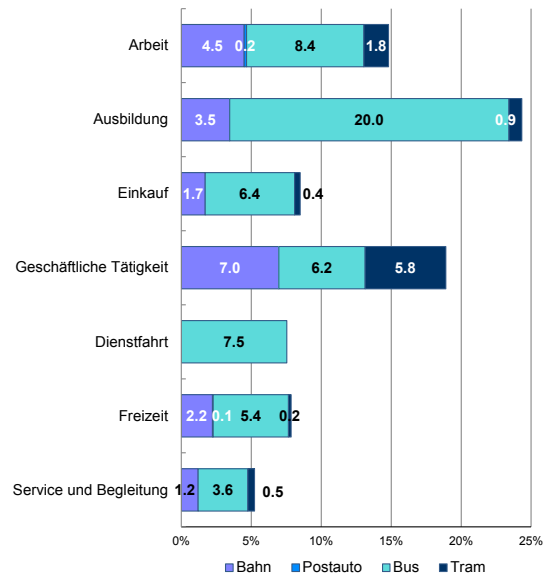
Die grössten Anteile an ÖV-Etappen lassen sich im Kanton Freiburg für den Fahrtzweck Ausbildung beobachten (25%). Während die Werte der Bevölkerung des Kantons und der Agglomeration Freiburg auf dem gesamtschweizerischen Niveau liegen, werden in der Agglomeration Bulle nur etwas mehr als 7% der Ausbildungsetappen mit dem ÖV zurückgelegt. Dennoch ist der Fahrtzweck Ausbildung auch in Bulle derjenige mit dem höchsten ÖV-Anteil.

Im Vergleich der öffentlichen Verkehrsmittel hat die Bahn vor allem bei den Fahrtzwecken Arbeit, Ausbildung und geschäftliche Tätigkeit einen nennenswerten Marktanteil, der aber jeweils etwas tiefer als der nationale Durchschnitt liegt.

Der Bus erreicht vor allem beim Pendeln zur Arbeit und zur Ausbildungsstätte hohe Etappenanteile. Insbesondere im Ausbildungsverkehr liegen die Anteile des Busses im Kanton Freiburg mit über 18% bzw. in der Agglomeration Freiburg mit 20% höher als der schweizerische Durchschnitt von knapp 12%.

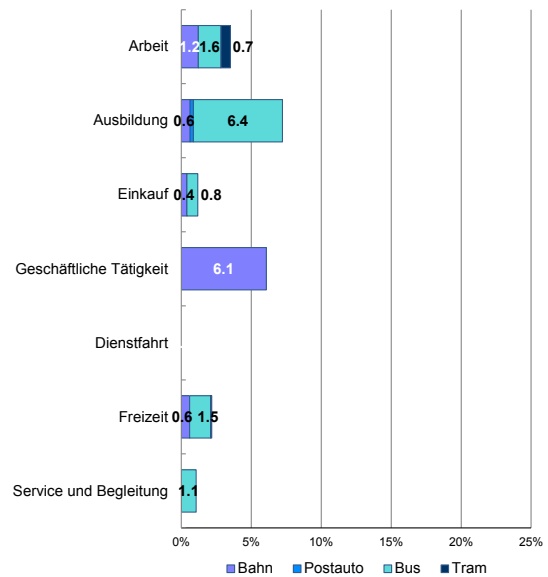
Der Anteil von Bahn, Bus, Postauto und Tram an den Freizeitetappen ist im Kanton Freiburg mit insgesamt knapp 7% im Vergleich zum Pendlerverkehr eher gering. Mehr als die Hälfte dieser Etappen wird dabei mit dem Bus zurückgelegt, in der Agglomerationsbevölkerung Freiburg sogar knapp 70%. Die ÖV-Nutzung auf Freizeitetappen ist damit in der Kantonsbevölkerung stärker als im nationalen Durchschnitt auf den Bus ausgerichtet. Dies geht im Kanton Freiburg allerdings zu Lasten der Bahn.

G4.3.1 ÖV-Anteil an den Etappen, Agglo Freiburg (in %)



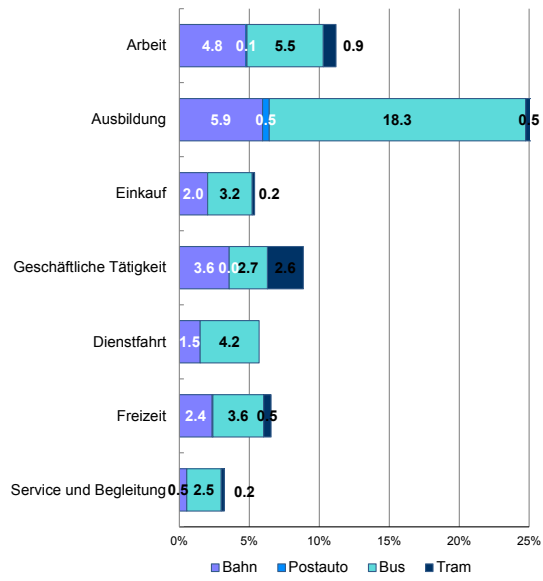
Basis: Inlandetappen

G4.3.2 ÖV-Anteil an den Etappen, Agglo Bulle (in %)



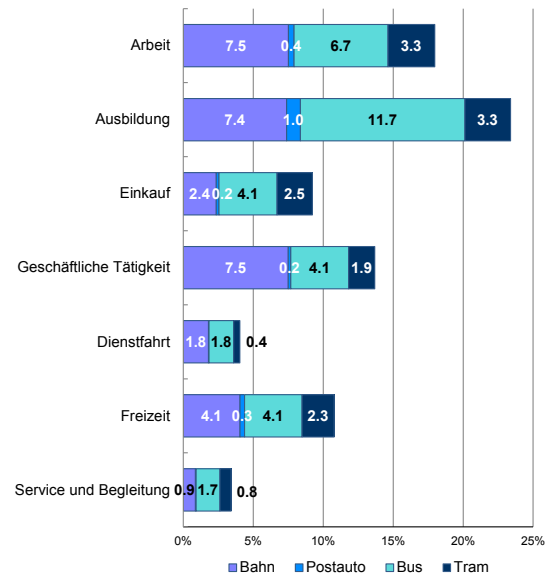
Basis: Inlandetappen

G4.3.3 ÖV-Anteil an den Etappen, Kanton Freiburg (in %)



Basis: Inlandetappen

G4.3.4 ÖV-Anteil an den Etappen, Schweiz (in %)



Basis: Inlandetappen

4.4. Fuss- und Veloverkehr

Auf den Langsamverkehr entfallen im Kanton 5,7% der Tagesdistanzen, über 75% davon auf das Zufussgehen. Der LV-Anteil ist somit geringer als im nationalen Durchschnitt.

Personen aus Haushalten mit einem Haushaltseinkommen von weniger als 6000 Fr., Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren sowie die über 65-Jährigen zählen zur Gruppe derer, die einen überdurchschnittlichen Anteil der Tagesdistanzen zu Fuss zurücklegen.

Der Anteil des Veloverkehrs an den Tagesdistanzen ist sowohl in der Bevölkerung der Agglomeration Freiburg als auch im gesamten Kanton tiefer als im nationalen Durchschnitt. Der Anteil der Velodistanzen ist, wie in der Schweiz insgesamt, bei jenen Personen besonders gross, die ein Auto nicht zur Verfügung haben.

T4.4. 1 Anteil des Langsamverkehrs an den Tagesdistanzen (in %)

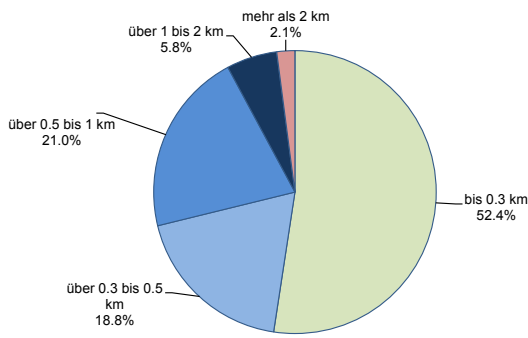
	Tagesdistanz zu Fuss in km				Tagesdistanz mit dem Velo in km				
	Agglo Freiburg (BFS)	Agglo Bulle (BFS)	Kanton FR	Schweiz	Agglo Freiburg (BFS)	Agglo Bulle (BFS)	Kanton FR	Schweiz	
Haushaltsgrösse*									
1 Person	5.5	7.4	4.8	6.6	0.3	0.8	0.9	1.9	
2 Personen	5.4	5.6	4.4	5.5	1.4	1.0	1.1	1.9	
3 Personen	4.5	5.0	3.5	5.2	1.2	2.9	0.9	1.8	
4 Personen	5.3	5.4	4.7	5.3	1.0	2.3	2.2	2.5	
5 und mehr	7.2	8.1	5.0	5.4	1.1	2.3	0.7	2.8	
Haushaltseinkommen pro Monat*									
bis und mit 2 000 Fr.	9.0	11.2	5.6	9.6	0.3	0.0	0.2	1.8	
2 001 – 6 000 Fr.	6.7	11.1	5.9	7.0	1.1	3.8	1.1	1.9	
6 001 – 10 000 Fr.	5.8	4.5	4.2	5.2	1.4	1.1	1.6	2.3	
10 001 – 14 000 Fr.	3.0	4.6	3.8	4.3	0.3	1.9	0.5	2.3	
mehr als 14 000 Fr.	3.0	4.4	3.4	4.0	0.6	0.0	1.0	2.2	
Alter*									
6-17 Jahre	11.3	14.4	8.8	9.3	1.4	6.7	3.1	4.4	
18-24 Jahre	5.6	2.9	4.5	4.6	0.5	2.2	0.7	1.7	
25-44 Jahre	4.4	4.1	3.3	4.4	1.3	1.1	1.0	1.9	
45-64 Jahre	3.9	5.6	3.5	5.1	0.9	0.5	0.9	2.2	
65 und mehr	7.2	11.2	6.4	8.9	1.4	4.4	1.8	1.6	
Geschlecht*									
Männer	4.6	5.1	3.9	4.7	1.2	2.1	1.2	2.4	
Frauen	6.6	7.3	5.2	6.7	1.0	1.6	1.4	1.8	
Autoverfügbarkeit**									
immer	3.7	4.1	3.2	4.1	1.1	1.0	0.9	1.6	
nach Absprache	5.5	8.9	5.0	6.3	0.8	9.5	1.7	3.3	
nicht verfügbar	7.5	18.3	3.6	9.3	3.2	81.7	2.6	3.9	
Stellung im Beruf***									
Selbständige/-r	4.5	5.7	3.4	4.2	3.9	1.5	1.8	1.8	
mitarbeitendes Familienmitglied	3.9	6.8	2.7	5.0	0.0	18.1	2.3	1.8	
Arbeitnehmer/-in in Unternehmensleitung oder mit Vorgesetztenfunktion	3.2	2.5	2.2	3.5	1.0	1.3	0.5	2.1	
Arbeitnehmer/-in ohne Vorgesetztenfunktion	4.5	4.3	3.9	4.7	0.8	0.7	1.0	2.0	
Andere	6.8	10.1	5.5	8.0	0.9	2.9	1.5	2.0	
Haushaltstyp*									
Einpersonenhaushalte	5.5	7.4	4.8	6.6	0.3	0.8	0.9	1.9	
Paare ohne Kinder	5.2	6.1	4.3	5.4	1.2	1.2	1.0	1.9	
Paare mit Kind(ern)	5.3	4.8	4.3	5.2	1.1	1.7	1.2	2.4	
Eineltermhaushalte mit Kind(ern)	6.9	13.4	6.9	6.5	1.8	5.5	4.4	2.1	
Nichtfamilienhaushalte	5.6	2.7	4.1	5.4	1.1	8.1	1.7	2.5	
Total	5.4	6.0	4.4	5.5	1.1	1.9	1.3	2.1	

* Basis: Zielpersonen, Inlandetappen

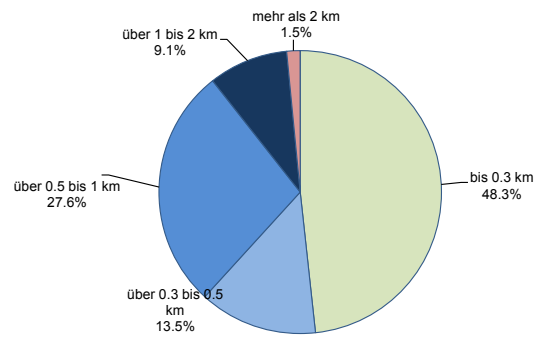
** Basis: Zielpersonen mit Führerschein für Personenwagen ab 18 Jahren, die ohne fremde Hilfe gehen können

*** Basis: Zielpersonen ab 15 Jahren

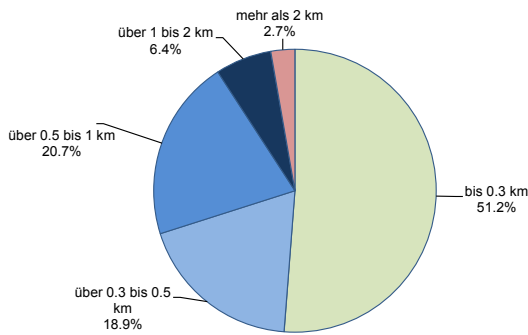
G4.4. 1 Distanzverteilung der Fussetappen von und zu den Haltestellen des ÖV (in %)



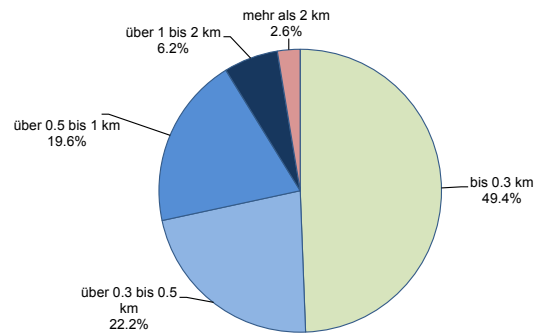
Agglo Freiburg



Agglo Bulle



Kanton Freiburg



Schweiz

Basis: Inlandetappen von oder zu einer Haltestelle, d.h. Fuss-Etappen, die vor oder nach einer ÖV-Etappe liegen

Die Distanzverteilung der Fussetappen von und zu Haltestellen im ÖV zeigen keine signifikanten Unterschiede zwischen dem Kanton Freiburg und dem gesamtschweizerischen Durchschnitt. Mehr als die Hälfte der Etappen von und zu den Haltestellen sind in der Bevölke-

rung des Kantons Freiburg maximal 300 Meter lang. Nur gut 9% sind hingegen länger als 1km.

Die zahlenmässigen Unterschiede zwischen den beiden betrachteten Agglomerationen sind nicht signifikant, daher können keine Rückschlüsse auf die ÖV-Erreichbarkeit in den betrachteten Gebieten gezogen werden.

5. Verkehrszwecke

5.1. Alle Verkehrszwecke

Die Freizeit erweist sich im Kanton Freiburg als bedeutendster Verkehrszweck. 36% der mittleren Tagesdistanz von 39 Kilometern werden in der Wohnbevölkerung ab 6 Jahren zu Freizeit-zwecken zurückgelegt, 24% für die Arbeit und 13% für Einkauf und Besorgungen. Die Anteile dieser Verkehrszwecke unterscheiden sich kaum vom Schweizer Durchschnitt.

Die Freizeitwege fallen vor allem am Wochenende ins Gewicht: Dann sind die für Freizeitwecke zurückgelegten Tagesdistanzen im Kanton Freiburg rund doppelt so lang wie unter der Woche (am Sonntag 25 km pro Person). Auch für

den Einkauf werden am Samstag fast doppelt so lange Tagesdistanzen zurückgelegt (knapp 10 km pro Person) wie von Montag bis Freitag (5 km). Dieses Muster zeigt sich auch in den Agglomerationen Freiburg und Bulle.

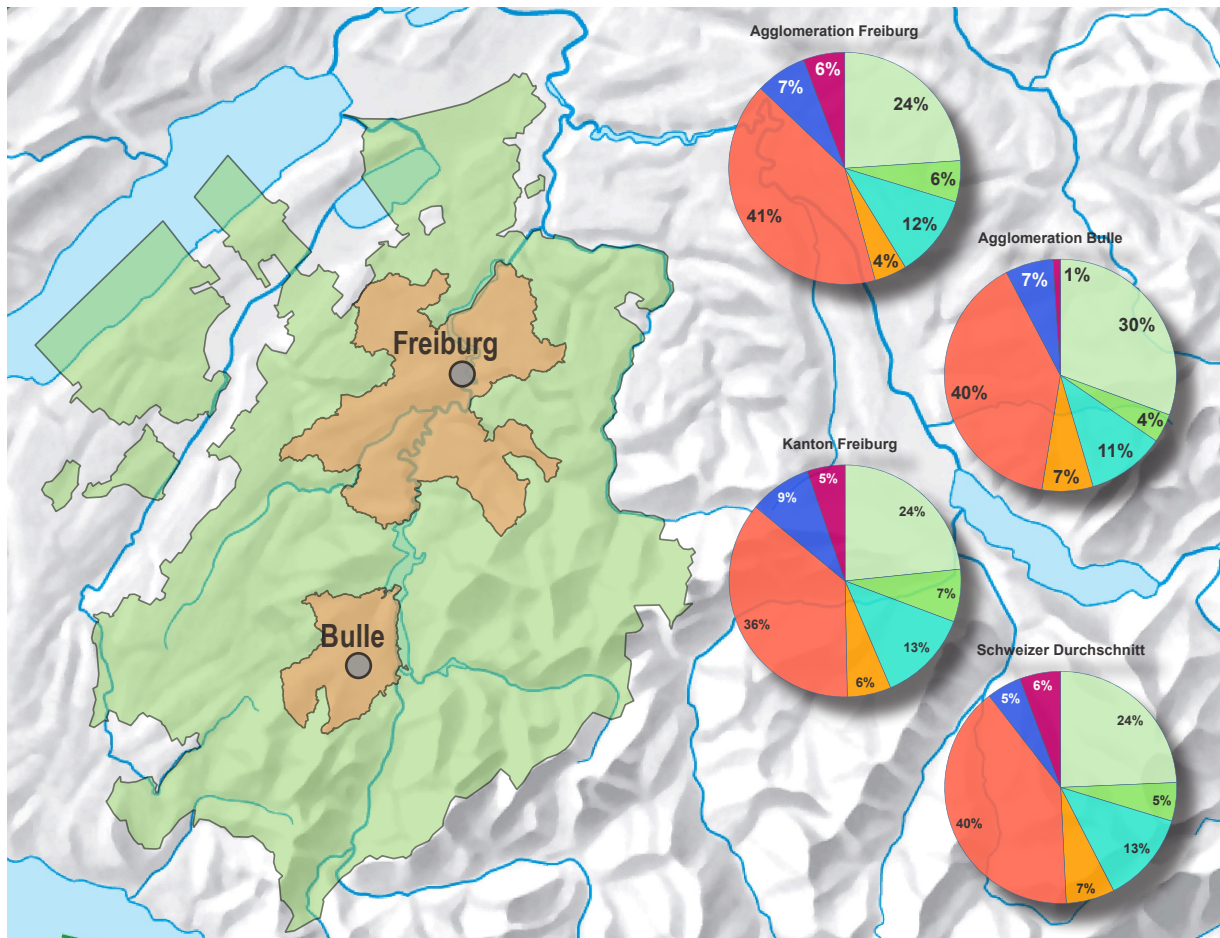
In der Bevölkerung der Agglomeration Bulle hat der Verkehrszweck Arbeit einen Anteil an den Tagesdistanzen von 30%, in der Agglomeration Freiburg von 24%. Die für Freizeitwecke zurückgelegten Tagesdistanzen machen auch in den Agglomerationen Freiburg (41%) und Bulle (40%) den grössten Anteil aus.

T5.1. 1 Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Zweck und Wochentag (in km)

Zweck	Agglo Freiburg (BFS)				Agglo Bulle (BFS)				Kanton FR				Schweiz			
	Mo-Fr	Sa	So	Total	Mo-Fr	Sa	So	Total	Mo-Fr	Sa	So	Total	Mo-Fr	Sa	So	Total
Arbeit	11.5	1.8	0.4	8.8	13.2	2.5	1.4	9.4	12.1	1.3	0.9	9.2	11.8	2.6	1.1	8.9
Ausbildung	2.5	0.2	1.7	2.1	1.6	1.4	0.0	1.2	3.7	0.2	0.7	2.9	2.5	0.8	0.3	2.0
Einkauf	4.1	9.5	1.4	4.3	3.0	8.7	0.8	3.3	5.0	9.7	1.5	5.1	4.9	6.9	1.2	4.7
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	2.2	0.0	0.2	1.7	3.3	0.0	0.1	2.2	3.2	0.3	0.1	2.4	3.2	0.8	0.4	2.5
Freizeit	11.2	22.3	30.9	15.3	8.8	22.4	16.4	12.2	11.2	21.1	25.0	14.3	11.0	23.7	24.4	14.7
Service und Begleitung	2.5	3.4	2.9	2.6	2.3	3.5	0.3	2.0	3.7	3.4	2.1	3.4	1.7	2.1	1.6	1.8
Andere	2.2	0.6	3.2	2.1	0.3	0.4	0.2	0.3	2.0	1.5	3.2	2.1	1.5	3.0	4.2	2.1
Total	36.0	37.9	40.6	36.9	32.4	38.9	19.2	30.7	40.9	37.4	33.4	39.4	36.7	39.9	33.2	36.7

Basis: Zielpersonen, Inlandetappen

G5.1. 1 Tagesdistanz nach Zweck (in %)



Basis: Zielpersonen, Inlandetappen

- Arbeit
- Ausbildung
- Einkauf
- Geschäftliche Tätigkeit, Dienstreise
- Freizeit
- Service und Begleitung
- Andere

5.2. Arbeitswege

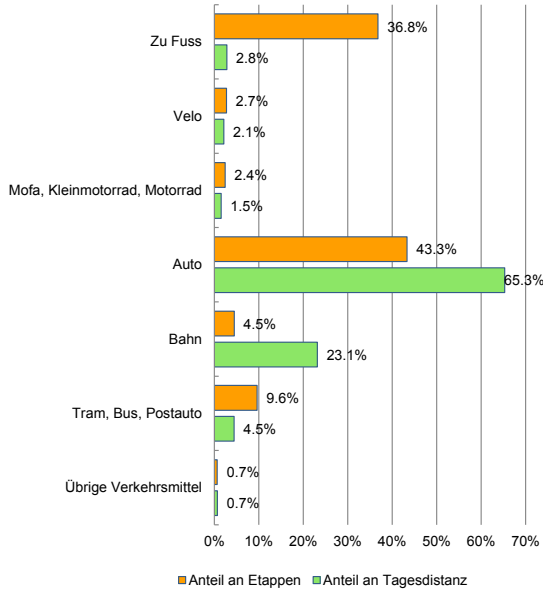
Die Arbeitswege der Bevölkerung des Kantons Freiburg werden hauptsächlich mit dem Auto zurückgelegt: 77% der Distanz und knapp 50% der Etappen mit dem Zweck Arbeit entfallen auf das Auto. Diese Anteile liegen markant über dem Schweizer Durchschnitt. Die Anzahl der Etappen zu Fuss ist bei Arbeitswegen ebenfalls bedeutsam (fast 34%). Ihr Anteil an der Tagesdistanz zu diesem Verkehrszweck ist jedoch deutlich geringer (knapp 2%), weil es sich überwiegend um kurze Etappen in Verbindung mit Auto- oder ÖV-Fahrten handelt. Von den Arbeitswegen entfallen knapp 17% der Tagesdistanzen auf öffentliche Verkehrsmittel, der grösste Teil davon auf die Bahn, die offenbar für die längeren Arbeitswege bevorzugt wird. Bus, Postauto und Tram (ausserhalb des Kantons) werden für kürzere Etappen eingesetzt, denn auf sie entfällt mehr als die

Hälfte der ÖV-Etappen zur Arbeit. Im Vergleich zum Schweizer Durchschnitt spielt der ÖV bei Arbeitswegen der Kantonsbevölkerung insgesamt eine geringere Bedeutung.

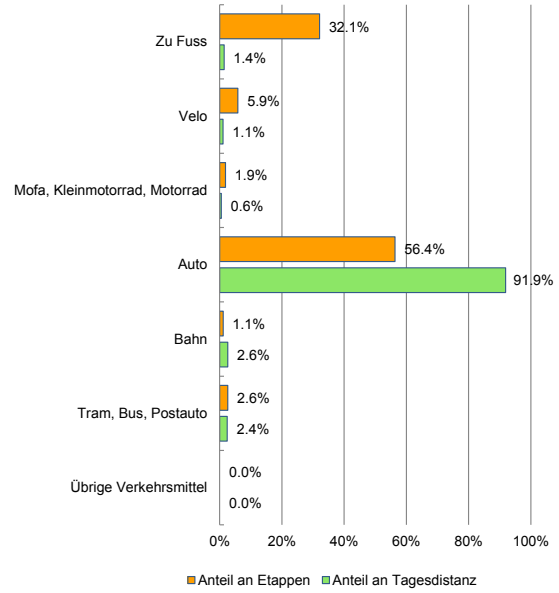
Zwischen den beiden Agglomerationen Freiburg und Bulle bestehen beträchtliche Unterschiede im Arbeitsverkehr: Während die Bevölkerung der Agglomeration Freiburg bei den gewählten Verkehrsmitteln ungefähr den Schweizer Durchschnitt widerspiegelt, sind die Bewohner der Agglomeration Bulle bei Arbeitswegen sehr viel stärker auf das Auto ausgerichtet (92% der Distanzen von und zur Arbeit). Dagegen hat die Bahn in dieser Bevölkerungsgruppe bei Arbeitswegen eine sehr viel geringere Bedeutung (2.6% der Distanzen).

G5.2.1 Verkehrsmittelwahl im Arbeitsverkehr (in %)

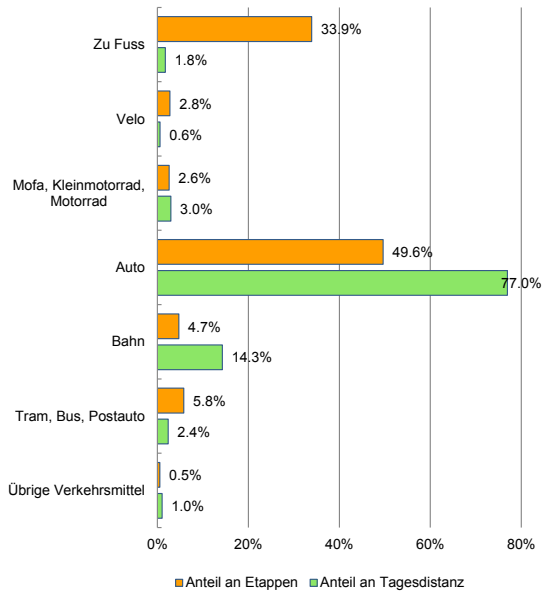
Agglo Freiburg (BFS)



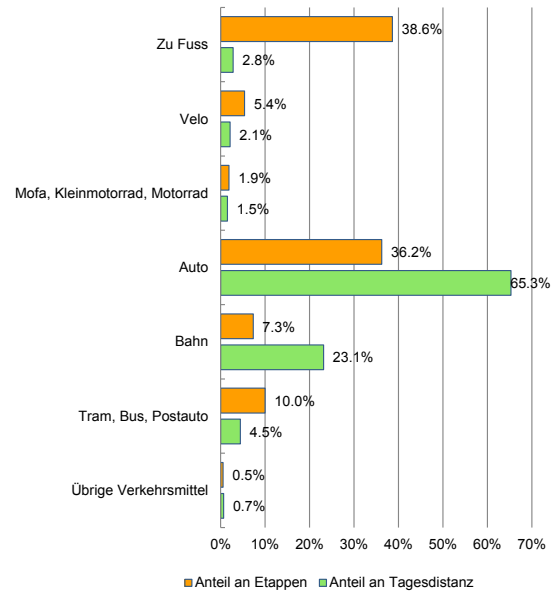
Agglo Bulle (BFS)



Kanton Freiburg



Schweiz



Basis: Arbeitsetappen von Erwerbstätigen im Inland an Werktagen

5.3. Ausbildungswege

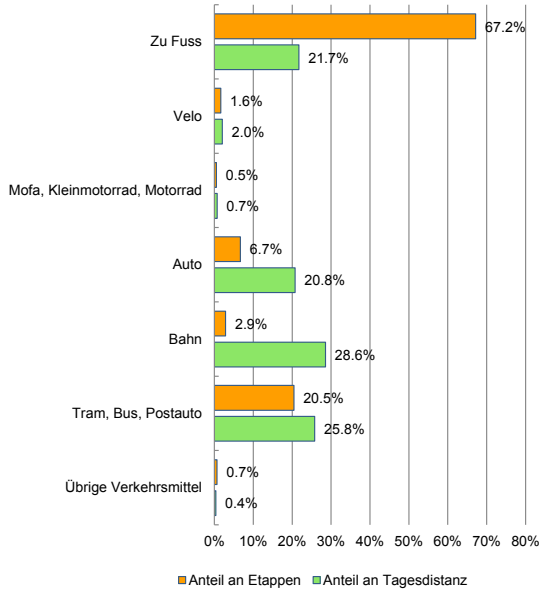
Für den Zweck Ausbildung werden von der Kantonsbevölkerung die meisten Etappen zu Fuss (59%) und mit dem ÖV (gut 25%) unternommen. Bezogen auf die Distanz entfällt der grösste Teil (56%) auf den ÖV, davon wiederum, geht mehr als die Hälfte auf die Rechnung der Bahn. Der ÖV-Anteil liegt im Kanton Freiburg für diesen Verkehrszweck unter dem Schweizer Mittel von 63%.

28% der Distanzen zu Ausbildungszwecken werden mit dem Auto zurückgelegt. Dieser Anteil ist nahezu doppelt so hoch wie im Schweizer Durchschnitt.

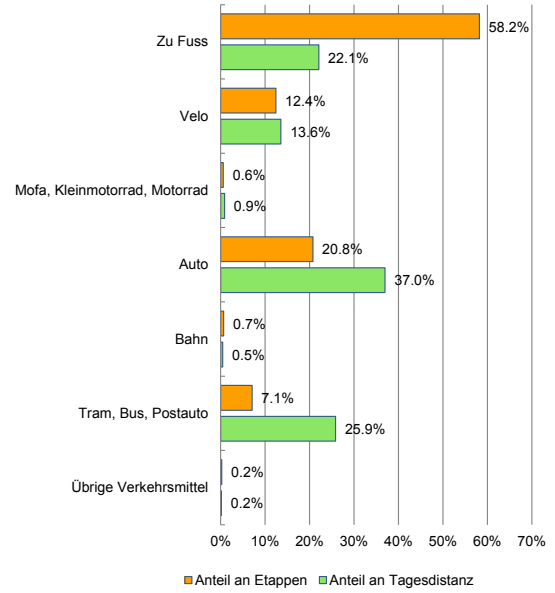
In der Bevölkerung der Agglomeration Bulle ist der ÖV-Anteil für Ausbildungswege niedriger als in der Agglomeration Freiburg. Dies liegt vor allem daran, dass in Bulle kaum Ausbildungswege mit der Bahn durchgeführt werden. Hingegen werden Ausbildungsetappen besonders häufig mit dem Velo (12%) oder dem Auto (21%) zurückgelegt. In der Agglomeration Freiburg entfällt in Bezug auf die Anzahl Etappen und die Distanz ein schweiz- und kantonsweit überdurchschnittlicher Weg auf das Zufussgehen.

G5.3.1 Verkehrsmittelwahl im Ausbildungsverkehr (in %)

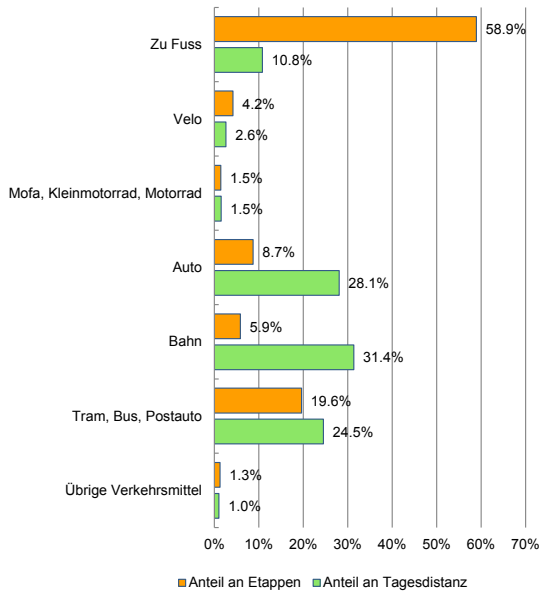
Agglo Freiburg (BFS)



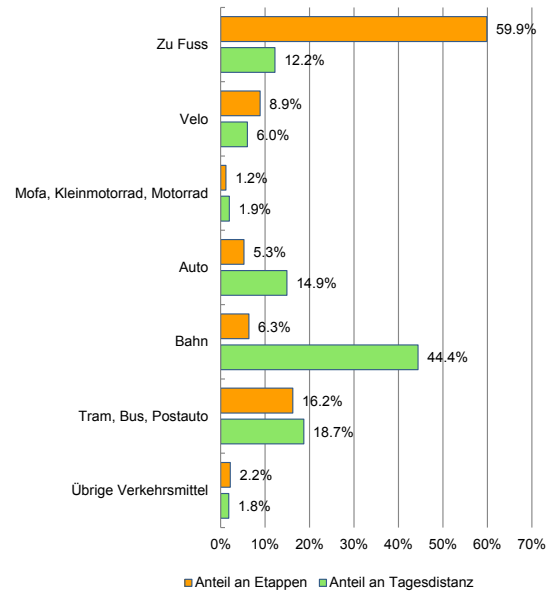
Agglo Bulle (BFS)



Kanton Freiburg



Schweiz



Basis: Ausbildungsetappen von Zielpersonen in Ausbildung im Inland an Werktagen

5.4. Einkaufswege

Zum erledigen von einkäufen sind die beiden wichtigsten Verkehrsmittel der Kantonsbevölkerung das Zufussgehen (42% der Etappen) und das Auto (55% der Etappen). Bezogen auf die Distanzen dominiert eindeutig das Auto, auf das 82% der Einkaufskilometer entfallen. Dies ist ein höherer Anteil als im Schweizer Durchschnitt.

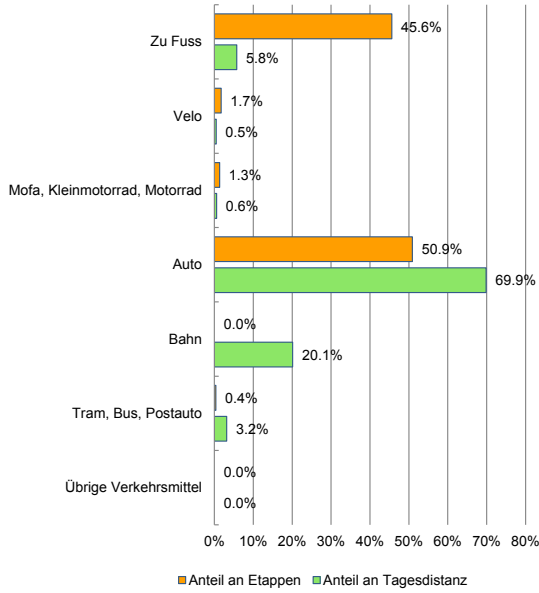
11% dieser Distanz werden im Kanton Freiburg mit der Bahn zurückgelegt, vermutlich teilweise zum Einkauf in einer (anderen) Stadt. Im Vergleich zur Schweizer Gesamtbevölkerung allerdings spielt der öffentliche Verkehr sowohl bezogen auf die Einkaufsetappen als auch auf die Distanz eine geringere Rolle.

Einen niedrigen Anteil am Einkaufsverkehr hat der ÖV vor allem in der Agglomeration Bulle. Dafür liegt hier der Anteil der mit dem Auto zurückgelegten Distanzen höher als im Kantonsdurchschnitt und vor allem auch im Vergleich zur Agglomeration Freiburg.

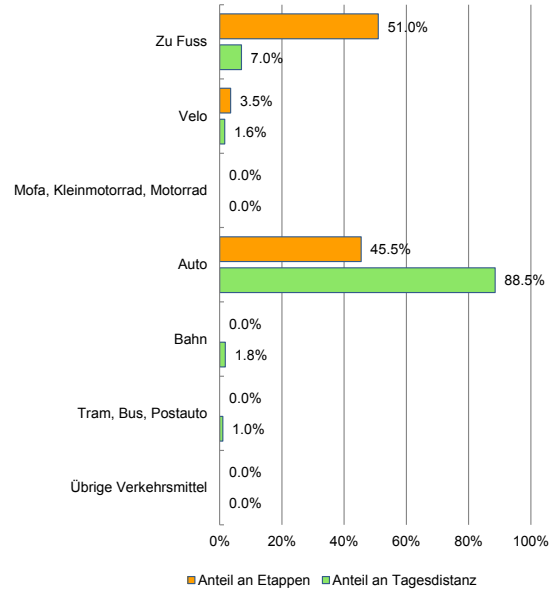
Die Bevölkerung der Agglomeration Freiburg unterscheidet sich vom übrigen Kanton vor allem im geringeren Anteil des Autos und einem höheren Anteil des öffentlichen Verkehrs an den für das Einkaufen zurückgelegten Distanzen.

G5.4. 1 Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr (in %)

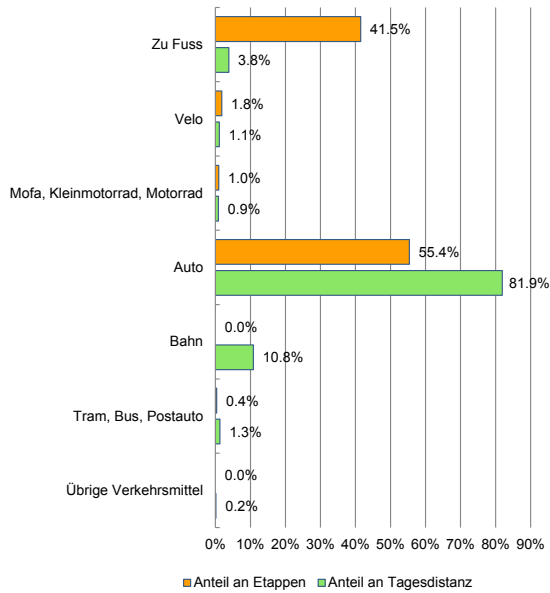
Agglo Freiburg (BFS)



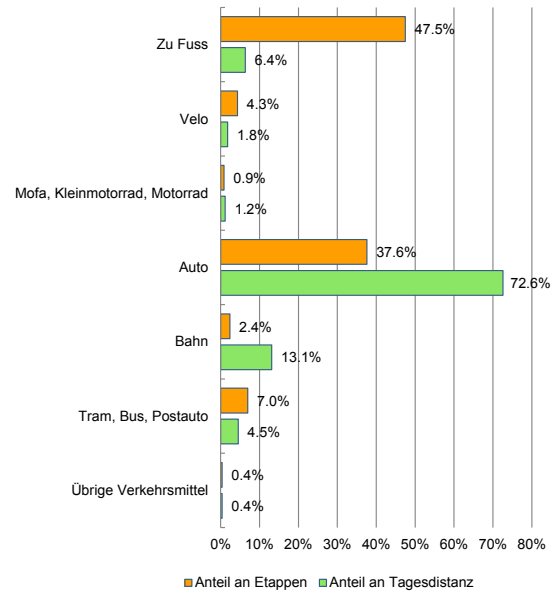
Agglo Bulle (BFS)



Kanton Freiburg



Schweiz



Basis: Einkaufsetappen im Inland an Werk- und Samstagen

5.5. Freizeitwege

Mit 36% der zurückgelegten Tagesdistanz stellt der Freizeitverkehr gesamthaft betrachtet den wichtigsten Verkehrszweck der Kantonsbevölkerung dar. Die meisten Etappen werden dabei zu Fuss (45%) und mit dem Auto (42%) zurückgelegt. Die Autoetappen sind jedoch deutlich länger, weswegen sie auch den grössten Anteil an der Gesamtdistanz in der Freizeit ausmachen (68%).

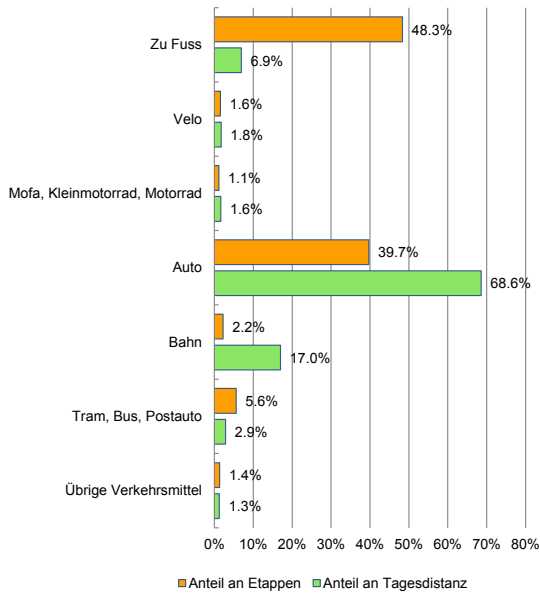
Die Bevölkerung des Kantons Freiburg unterscheidet sich bei der Verkehrsmittelwahl in der Freizeit nicht wesentlich vom Schweizer Mittel.

Die Bevölkerung der Agglomeration Freiburg repräsentiert bei der Verkehrsmittelwahl in der Freizeit gut das Verhalten der gesamten Kantonsbevölkerung.

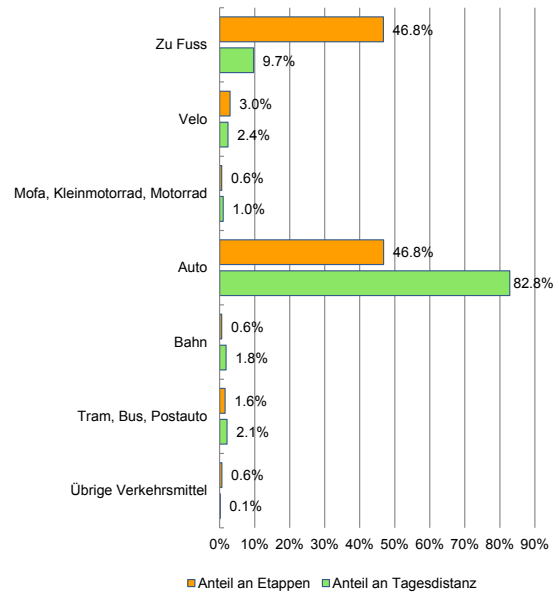
Einen Unterschied zum Durchschnitt der Schweiz wie auch zum Kantonsdurchschnitt weist die Bevölkerung der Agglomeration Bulle auf: Die Distanzen in der Freizeit werden hier zu einem höheren Anteil mit dem Auto zurückgelegt (83%). Und die öffentlichen Verkehrsmittel spielen in Bezug auf Etappen und Distanzen in der Freizeit nur eine marginale Rolle.

G5.5. 1 Verkehrsmittelwahl bei Freizeitwegen (in %)

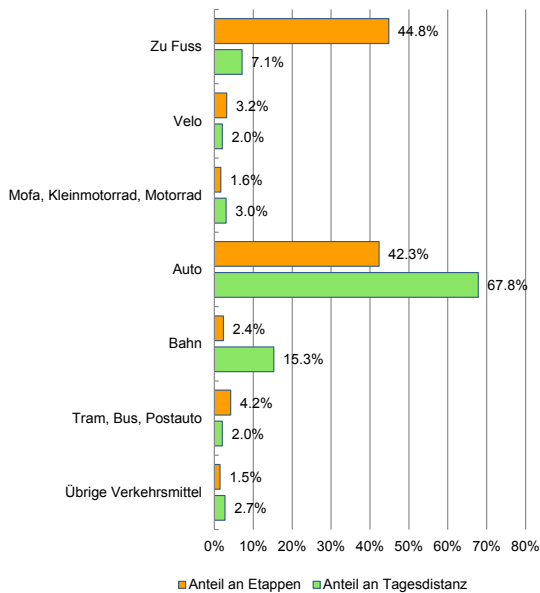
Agglo Freiburg (BFS)



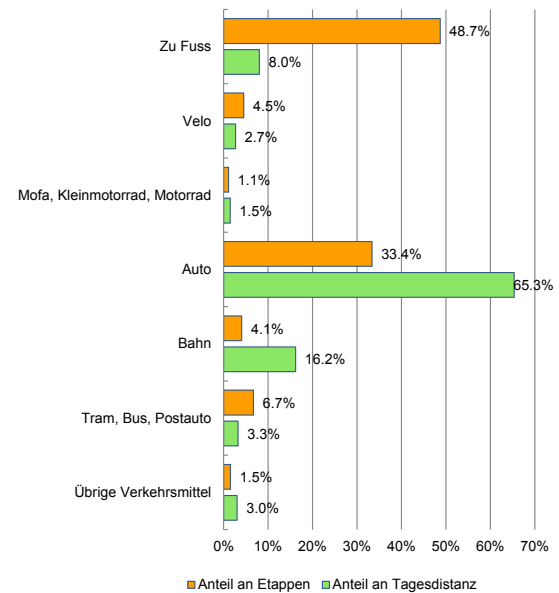
Agglo Bulle (BFS)



Kanton Freiburg



Schweiz



Basis: Freizeitetappen im Inland

6. Räumliche Aspekte der Mobilität

6.1. Urbaner und ländlicher Raum

T6.1.1 Kenngrössen des Verkehrs nach Raumtypen des Wohnorts (Quelle ARE/BFS), Kanton Freiburg

	Urbaner Raum		Ländlicher Raum			Kanton FR Total
	Agglomerations- kerngemeinde	Übrige Gemeinde Agglomerations- kernzone	Übrige Agglomerations- gemeinde	Periurbane ländliche Gemeinde	Periphere ländliche Gemeinde	
Kenngrössen des Verkehrs*						
Tägliche Anzahl Wege	3.5	3.4	3.7	3.4	2.4	3.5
Tagesdistanz (in km)	33.1	34.9	39.7	43.0	49.4	39.4
Tageswegzeit (in Min.)	87.7	86.8	85.1	86.4	59.0	86.1
Tägliche Anzahl Ausgänge	1.7	1.7	1.7	1.7	1.4	1.7
Mobilitätsgrad (in %)	88.6	88.6	89.7	88.4	86.5	88.8
Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)*						
Arbeit	33.3	15.6	23.0	21.5	34.9	23.4
Ausbildung	5.7	4.4	5.3	9.8	0.0	7.3
Einkauf	12.8	14.2	10.9	13.6	22.8	12.9
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	6.5	5.5	4.9	6.9	0.0	6.1
Freizeit	34.5	44.2	41.4	32.6	23.9	36.3
Service und Begleitung	4.9	9.2	8.2	10.4	0.3	8.7
Unbestimmt/Andere	2.3	6.8	6.3	5.2	18.0	5.3
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)						
mit Auto**	71.7	89.9	93.9	95.7	93.1	89.6
mit Velo**	52.0	66.7	68.4	75.4	58.5	67.6
mit GA*	11.5	7.1	6.1	7.1	13.9	7.7
mit Halbtax*	27.2	24.5	21.0	18.5	10.1	21.4
mit Verbund-Abo*	16.1	11.2	7.3	4.3	0.0	8.1
mit anderem Abo*	10.5	5.6	7.6	9.1	0.0	8.5

* Basis: Zielpersonen, Inlandetappen

** Basis: Haushalte

T6.1.2 Kenngrössen des Verkehrs nach Raumtypen des Wohnorts (Quelle ARE/BFS), Schweiz

	Urbaner Raum			Ländlicher Raum			Schweiz Total
	Agglomerations- kerngemeinde	Übrige Gemeinde Agglomerations- kernzone	Übrige Agglomerations- gemeinde	Isolierte Stadt	Periurbane ländliche Gemeinde	Alpine Tourismus- zentren	
Kenngrössen des Verkehrs*							
Tägliche Anzahl Wege	3.5	3.4	3.4	3.7	3.4	3.2	3.4
Tagesdistanz (in km)	31.9	34.9	37.9	39.4	41.7	32.7	40.8
Tageswegzeit (in Min.)	93.3	89.6	92.2	92.9	90.0	82.9	94.0
Tägliche Anzahl Ausgänge	1.6	1.7	1.7	1.8	1.7	1.7	1.7
Mobilitätsgrad (in %)	90.0	88.8	89.0	92.8	88.1	84.7	88.8
Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)*							
Arbeit	25.3	23.5	23.6	26.1	25.6	13.2	20.0
Ausbildung	4.8	4.9	5.3	8.5	5.9	4.3	7.6
Einkauf	11.7	12.8	13.1	9.8	13.3	15.3	13.3
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	6.4	6.3	6.7	3.8	7.5	14.4	6.3
Freizeit	42.0	40.9	39.8	44.9	38.0	41.5	43.0
Service und Begleitung	3.5	4.3	5.5	5.1	5.3	6.3	5.8
Unbestimmt/Andere	6.4	7.1	6.0	1.8	4.4	5.0	4.0
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)							
mit Auto**	63.3	81.0	86.0	80.9	90.3	81.4	83.9
mit Velo**	62.4	68.4	70.7	75.6	74.6	67.9	68.3
mit GA*	12.4	7.4	7.8	12.9	7.6	7.6	8.3
mit Halbtax*	37.9	34.3	35.2	32.6	29.7	32.9	31.5
mit Verbund-Abo*	20.4	16.7	12.3	5.1	5.1	8.3	3.7
mit anderem Abo*	10.9	11.1	11.6	10.8	9.8	18.2	10.8

* Basis: Zielpersonen, Inlandetappen

** Basis: Haushalte

Erwartungsgemäss unterscheidet sich die Mobilität der Bewohner von ländlichen und urbanen Räumen deutlich: Die kürzeste Tagesdistanz findet sich mit 33 km pro Person in den Agglomerationskerngemeinden (Stadt Freiburg, Bulle). Die Tagesdistanzen steigen, je ländlicher der Wohnort ist. Und dies, obwohl die Anzahl Wege und Ausgänge sowie die Wegzeiten der Bevölkerung der einzelnen Raumtypen jeweils vergleichbar sind (ausgenommen die peripheren ländlichen Gemeinden). Für die Gesamtschweiz sind diese Strukturunterschiede ähnlich ausgeprägt, wenngleich die Distanzen geringfügig kürzer und die Wegzeiten höher sind.

Räumliche Unterschiede lassen sich auch bei der Verkehrsmittelwahl erkennen: Die Bevölkerung der Agglomerationskerngemeinden des Kantons legt 57% ihrer Tagesdistanz mit dem MIV zurück. In den übrigen Raumtypen des Kantons bewegt sich dieser Anteil zwischen 74% und 81%.

Der Anteil der zu Fuss zurückgelegten Distanzen ist in den Agglomerationskerngemeinden höher als in den übrigen Agglomerationsgemeinden und dem ländlichen Raum.

Beim ÖV zeigt sich ein etwas differenzierteres Bild: Während in den Agglomerationskerngemeinden des Kanton Freiburgs 33% der Tagesdistanzen mit dem ÖV bewältigt werden, sind es in allen anderen Agglomerationsgemeinden nur rund 14%. Deren ÖV-Anteil ist sogar geringfügig tiefer als jener der Bevölkerung im periurbanen

und peripheren ländlichen Raum des Kantons (17% respektive 18%).

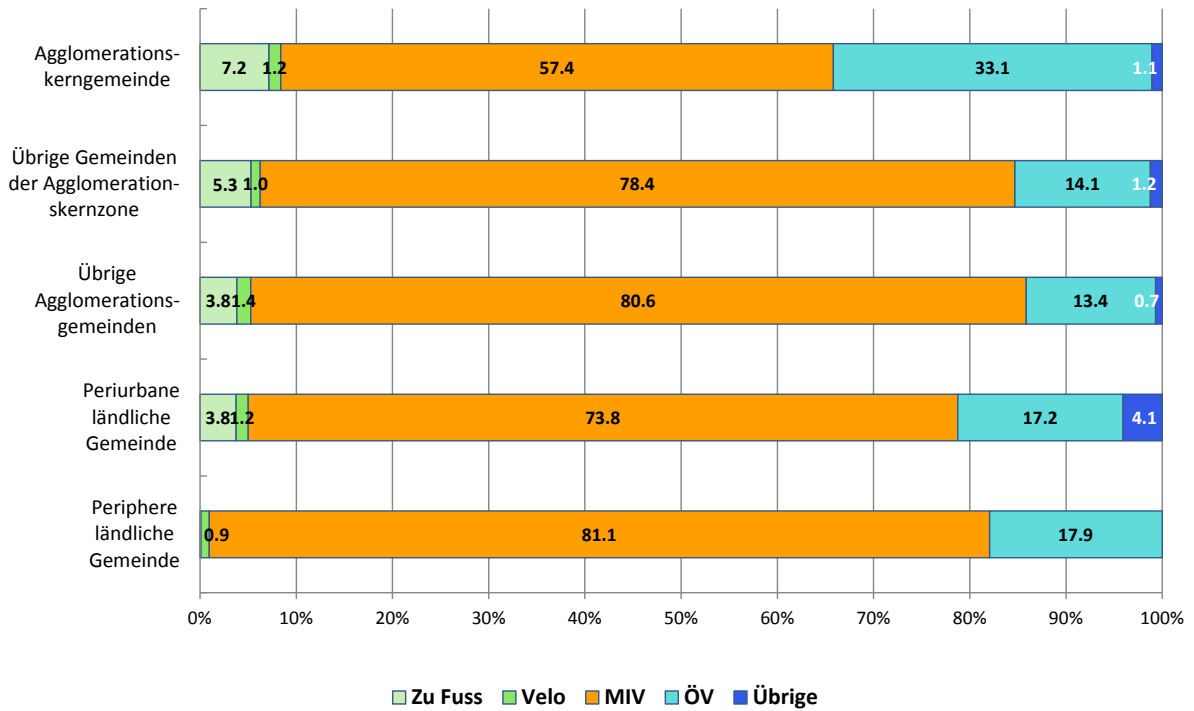
Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs liegt bei allen Raumtypen (mit Ausnahme der periurbanen ländlichen Gemeinden) über den gesamtschweizerischen Werten der jeweiligen Raumtypen. Besonders gilt dies für jene Bevölkerung in den Agglomerationen, die ausserhalb der Agglomerationskerngemeinden wohnt (mehr als zehn Prozentpunkte Unterschied zum Schweizer Mittel der betreffenden Raumtypen). Folglich hat der öffentliche Verkehr hier auch besonders niedrige Anteile.

Die Anteile des Arbeits- und Freizeitverkehrs an den Tagesdistanzen sind in der Bevölkerung der Agglomerationskerngemeinden mit rund 34 Prozent gleich hoch. In den anderen Raumtypen des Kantons und in allen Raumtypen der Schweiz überwiegt der Freizeitverkehr. Im nationalen Mittel entfällt in allen Raumtypen ein deutlich grösserer Anteil an den Distanzen auf den Freizeit- als auf den Arbeitsverkehr.

Bei der Ausstattung mit Autos, Velos und ÖV-Abos gilt grundsätzlich: Je urbaner eine Gemeinde ist, desto mehr Einwohner/innen besitzen ein ÖV-Abonnement, aber desto geringer ist der Anteil der Haushalte mit Autos sowie mit Velos.

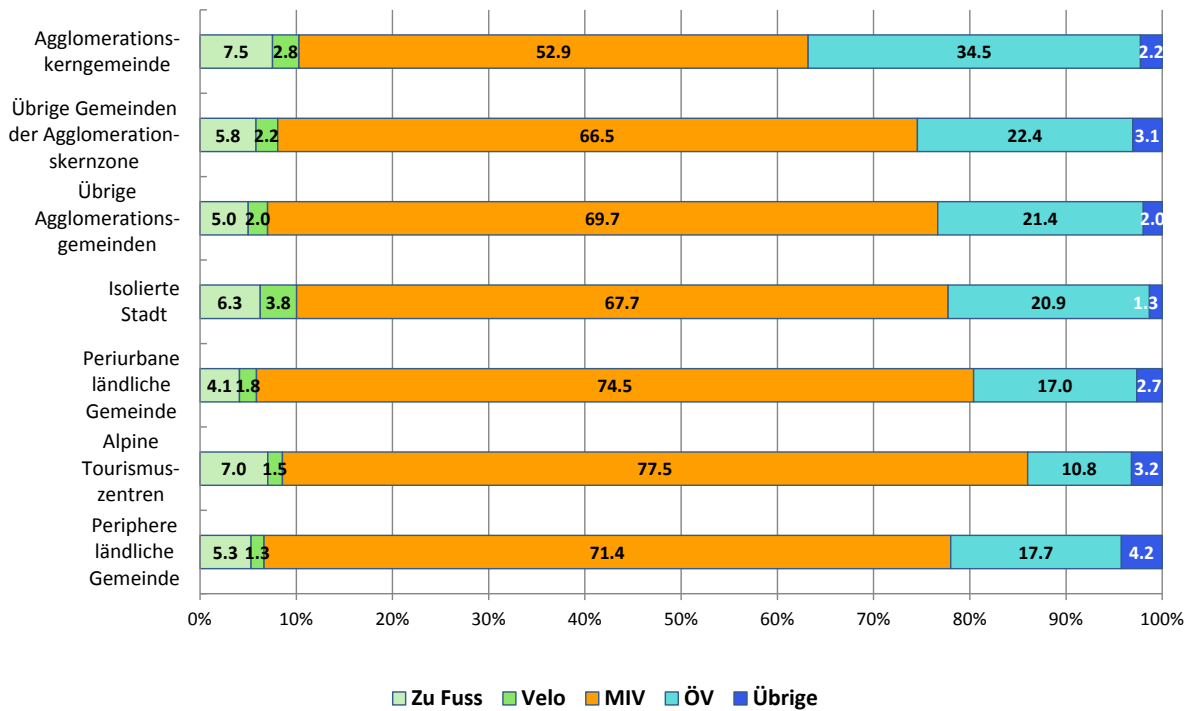
Der im Vergleich zur Gesamtschweiz höhere Anteil von Haushalten mit mindestens einem Auto gilt für alle Raumtypen des Kantons Freiburg. Gleiches ist für den unterdurchschnittlichen Besitz von ÖV-Abonnementen zu sagen.

G6.1.1 Verkehrsmittelwahl nach Raumtypen des Wohnorts (in % der Tagesdistanz), Kanton Freiburg



Basis: Inlandetappen

G6.1.2 Verkehrsmittelwahl nach Raumtypen des Wohnorts (in % der Tagesdistanz), Schweiz



Basis: Inlandetappen

6.2. Agglomerationen: Genereller Vergleich

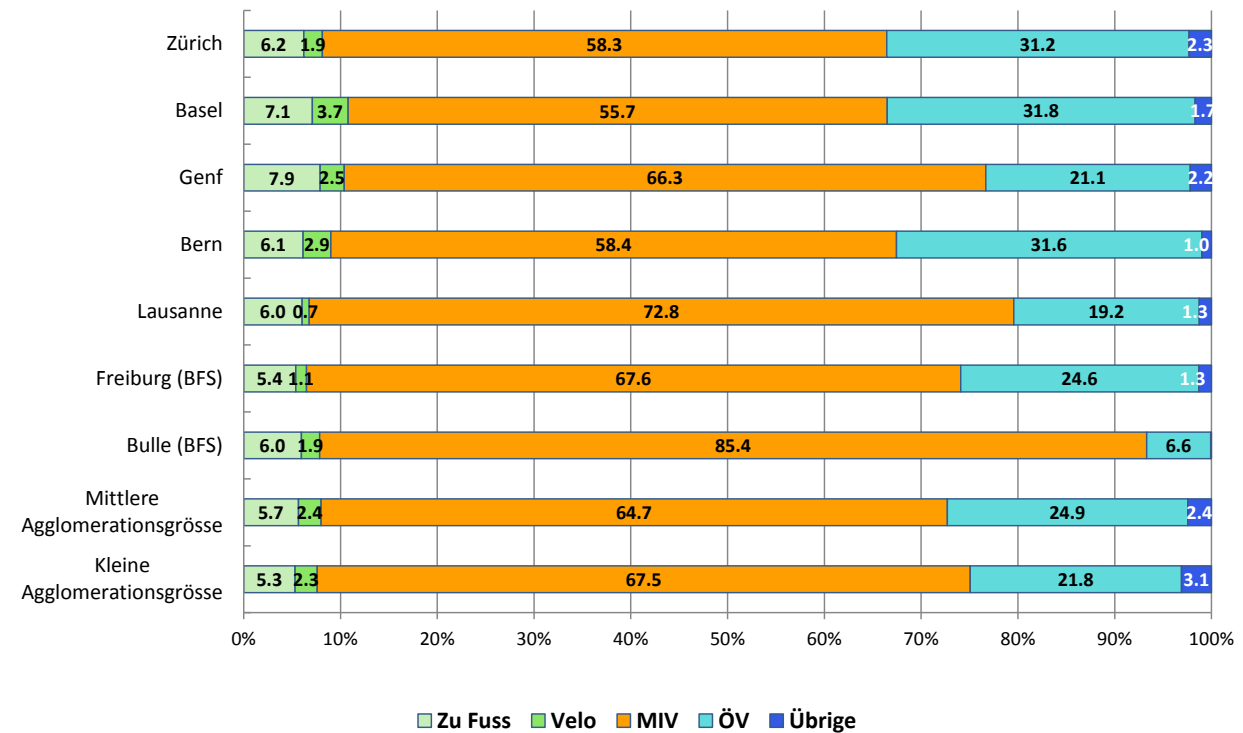
T6.2. 1 Agglomerationen Freiburg und Bulle im Vergleich mit den 5 grossen Schweizer Agglomerationen

	Wohnort: Agglomeration									
	Zürich	Basel	Genf	Bern	Lausanne	Freiburg (BFS)	Bulle (BFS)	Mittlere Agglomerationen	Kleine Agglomerationen	Alle Agglomerationen
Kenngrossen des Verkehrs*										
Tägliche Anzahl Wege	3.4	3.3	3.3	3.4	3.3	3.6	3.6	3.5	3.5	3.4
Tagesdistanz (in km)	35.6	31.2	26.5	38.9	32.7	36.9	30.7	37.9	36.4	35.0
Tageswegzeit (in Min.)	95.9	91.6	86.8	98.4	87.0	90.2	74.8	91.9	87.5	92.1
Tägliche Anzahl Ausgänge	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.7	1.8	1.7	1.7	1.7
Mobilitätsgrad (in %)	89.6	88.3	89.3	89.7	88.5	88.6	90.2	88.8	89.4	89.4
Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)*										
Arbeit	25.0	22.3	20.8	22.7	26.3	23.9	30.6	24.9	25.9	24.2
Ausbildung	4.5	7.0	4.9	4.2	3.6	5.7	4.0	4.6	5.7	5.0
Einkauf	12.4	11.1	13.6	12.4	12.5	11.6	10.9	12.6	12.8	12.6
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	6.4	6.8	5.3	6.9	6.0	4.5	7.1	6.3	6.1	6.5
Freizeit	41.4	41.3	40.0	42.4	39.0	41.3	39.7	41.0	39.9	40.8
Service und Begleitung	3.9	4.2	5.9	3.6	5.2	7.1	6.7	5.3	4.5	4.6
unbestimmt/andere	6.3	7.2	9.6	7.7	7.3	5.8	1.0	5.4	5.1	6.4
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)										
mit Auto**	73.1	66.2	75.6	67.6	75.2	83.2	87.2	81.2	84.2	75.9
mit Velo**	68.1	67.8	56.6	71.0	48.6	59.7	63.3	71.6	71.3	66.9
mit GA*	10.5	8.3	5.5	16.1	6.7	9.1	1.9	10.7	7.3	9.5
mit Halbtax*	45.2	40.9	22.1	45.5	27.6	24.8	14.8	34.7	30.2	36.1
mit Verbund-Abo*	20.4	29.5	25.4	18.6	20.0	13.5	7.1	8.7	6.9	16.3
mit anderem Abo*	12.9	12.9	6.7	14.0	8.4	9.0	7.1	10.7	10.4	11.2

* Basis: Zielpersonen, Inlandetappen

** Basis: Haushalte

G6.2. 1 Vergleich mit der Verkehrsmittelwahl in grossen Agglomerationen (in % der Tagesdistanz)



Basis: Inlandetappen

Bezüglich Mobilitätsgrad, Anzahl Wege und Ausgänge sowie hinsichtlich der Verkehrszwecke lassen sich zwischen den fünf grossen Schweizer Agglomerationen und den Agglomerationen Freiburg und Bulle keine grösseren Unterschiede feststellen. Auffallend ist einzig der hohe Anteil der Arbeitswege in der Bevölkerung der Agglomeration Bulle (30% der Gesamtdistanz).

In den beiden Agglomerationen des Kantons Freiburg gibt es mit 83% und 87% anteilmässig deutlich mehr Haushalte mit einem Autobesitz als in den grossen Agglomerationen des Landes. Die Werte der Freiburger Agglomerationen liegen ungefähr im Durchschnitt der mittleren respektive der kleinen Agglomerationen der Schweiz.

Haushalte der Freiburger Agglomerationen besitzen mit rund 60% häufiger ein Velo als in der Agglomeration Lausanne (49%). Die Veloausstattung ist jedoch tiefer als in den Agglomerationen der Deutschschweiz.

In der Agglomeration Freiburg ist das GA mit 9% etwa gleich stark verbreitet wie im Durchschnitt aller Agglomerationen und damit häufiger als in den Westschweizer Agglomerationen Genf (6%) und Lausanne (7%). Beim Halbtax hinge-

gen bewegt sich die Agglomeration Freiburg mit 25% ungefähr auf dem gesamtschweizerisch unterdurchschnittlichen Niveau der beiden anderen Westschweizer Agglomerationen. Verbundabos sind bei Bewohner der beiden Freiburger Agglomerationen mit 14% und 7% vergleichsweise am seltensten anzutreffen. Generell ist die Ausstattung mit ÖV-Abos in der Agglomeration Bulle mit Abstand am tiefsten.

Der Anteil des MIV an den Tagesdistanzen ist in den Agglomerationen Freiburg (68%) und Bulle (85%) höher, der ÖV-Anteil (25% respektive 7%) dagegen geringer als in den grossen Deutschschweizer Agglomerationen. Für die Agglomeration Freiburg liegen diese Anteile ungefähr im Bereich der kleinen und mittleren Agglomerationen der Schweiz.

Beim Anteil der zu Fuss bewältigten Distanzen weisen die beiden Agglomerationen des Kantons Freiburg mit 5% und 6% vergleichsweise niedrige Werte auf. Dies gilt auch für den Anteil der Distanzen, die mit dem Velo zurückgelegt werden (Agglomeration Freiburg 1%, Bulle 2%). Nur die Agglomeration Lausanne weist einen noch niedrigeren Anteil auf.

6.3. Vergleich mit ähnlichen Kantonen und Agglomerationen (NE, VD, BE, LU)

T6.3. 1 Kenngrossen des Verkehrs ausgewählter Kantone

	Kanton Freiburg	Kanton Neuchâtel	Kanton Vaud	Kanton Bern	Kanton Luzern	Übrige Kantone
Tagesdistanz nach Verkehrsmittelwahl (in km)*						
zu Fuss	1.7	1.9	1.8	2.1	2.1	2.1
Velo	0.5	0.4	0.4	1.2	0.9	0.8
Motorisierter Individualverkehr	29.0	28.0	27.3	25.1	24.8	23.4
Öffentlicher Verkehr	7.3	6.3	7.1	10.8	8.8	8.5
übrige Verkehrsmittel	0.9	0.5	0.5	1.0	0.9	1.0
Total	39.4	37.1	37.1	40.1	37.5	35.8
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)						
mit Auto**	89.6	81.7	80.2	76.2	79.5	79.0
mit Velo**	67.6	61.5	54.3	73.8	73.1	69.5
mit GA*	7.7	7.6	7.5	14.2	8.6	8.5
mit Halbtax*	21.4	21.8	26.4	39.5	40.1	35.4
mit Verbund-Abo*	8.1	15.3	12.8	9.8	11.6	14.3
mit anderem Abo*	8.5	8.9	9.0	12.3	12.8	11.0

* Basis: Zielpersonen, Inlandetappen

** Basis: Haushalte

Mit einer Tagesdistanz von 39 km liegt der Kanton Freiburg hinter dem Kanton Bern (40 km) an zweiter Stelle der abgebildeten Kantone.

Die Quote von knapp 90% der Haushalte im Kanton Freiburg, die mindestens ein Auto besitzen, ist auch im Vergleich mit den Kantonen Neuchâtel (82%) und Vaud (80%) hoch. Gegenüber den Kantonen Bern und Luzern sowie dem Mittelwert der übrigen Kantone ist der Unterschied noch deutlicher.

Die Haushalte des Kantons Freiburg sind besser mit Velos ausgerüstet (68%) als die Bewohner der Westschweizer Vergleichskantone Vaud (54%) und Neuchâtel (62%). Die Haushalte in den Kantonen Bern und Luzern sowie in den übrigen Kantonen weisen aber höhere Velo-Besitzquoten auf (70% und mehr).

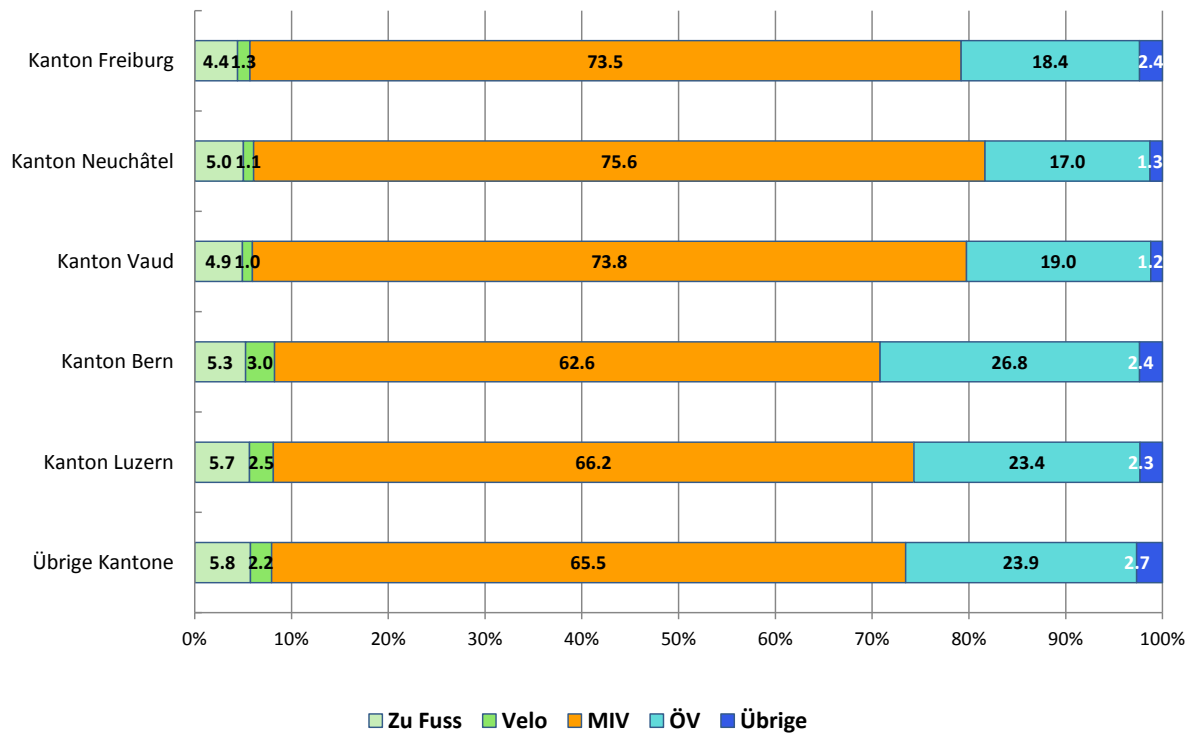
ÖV-Abonnemente sind in der Bevölkerung der Kantone Freiburg, Neuchâtel und Vaud weniger verbreitet als in den Deutschschweizer Kantonen. In besonderem Mass gilt dies für das Halbtax-Abo. Mit einem Anteil von 21% in der Bevölkerung ab 16 Jahren liegt der Kanton Freiburg hier sogar leicht tiefer als die Kantone Neuchâtel

(22%) und Vaud (26%). Auch Verbundabos sind in der Bevölkerung des Kantons Freiburg mit 8% vergleichsweise selten anzutreffen, während die Kantone Neuchâtel (15%) und Vaud (13%) sogar höhere Werte als Bern und Luzern aufweisen.

Diese Unterschiede bei der Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos zeigen sich auch in der Verkehrsmittelwahl: Der Anteil des MIV an den zurückgelegten Distanzen ist in den Westschweizer Kantonen Neuchâtel und Vaud sowie im Kanton Freiburg höher als in den beiden Deutschschweizer Kantonen Bern und Luzern. Umgekehrt ist es beim Langsamverkehr und beim ÖV. Deutliche Unterschiede bestehen in der Nutzung des öffentlichen Verkehrs zwischen der Bevölkerung des Kantons Freiburg (ÖV-Anteil von 18% an der Tagesdistanz) und des benachbarten Kantons Bern (27% ÖV-Anteil).

Das Verhältnis der mit dem MIV und mit dem ÖV bewältigten Tagesdistanzen beträgt bei den Westschweizer Kantonen jeweils ca. 4:1, in den Kantonen Bern und Luzern hingegen weniger als 3:1.

G6.3. 1 Vergleich mit der Verkehrsmittelwahl ausgewählter Kantone (in % der Tagesdistanz)



Basis: Inlandetappen

T6.3. 2 Kenngrössen des Verkehrs ausgewählter Agglomerationen

	Agglo Freiburg (BFS)	Agglo Bulle (BFS)	Agglo Neuchâtel	Agglo Lausanne	Agglo Bern	Agglo Biel/Bienne	Agglo Luzern	Übrige Agglomerationen	ländlicher Raum
Tagesdistanz nach Verkehrsmittelwahl (in km)*									
zu Fuss	2.0	1.8	2.0	2.0	2.4	2.0	2.5	2.1	1.8
Velo	0.4	0.6	0.5	0.2	1.1	1.1	0.9	0.8	0.7
Motorisierter Individualverkehr	24.9	26.2	27.0	23.8	22.7	23.3	22.4	21.7	30.5
Öffentlicher Verkehr	9.1	2.0	8.1	6.3	12.3	9.0	10.7	9.1	7.0
übrige Verkehrsmittel	0.5	0.0	0.7	0.4	0.4	1.1	0.6	0.9	1.2
Total	36.9	30.7	38.3	32.7	38.9	36.5	37.2	34.7	41.3
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)									
mit Auto**	83.2	87.2	81.3	75.2	67.6	70.5	71.8	76.6	89.0
mit Velo**	59.7	63.3	61.5	48.6	71.0	71.6	69.0	68.1	73.7
mit GA*	9.1	1.9	10.0	6.7	16.1	14.3	11.5	9.0	7.9
mit Halbtax*	24.8	14.8	24.9	27.6	45.5	33.9	41.6	36.4	30.1
mit Verbund-Abo*	13.5	7.1	19.1	20.0	18.6	11.5	16.3	15.9	5.0
mit anderem Abo*	9.0	7.1	9.5	8.4	14.0	10.8	13.5	11.2	10.2

* Basis: Zielpersonen, Inlandetappen

** Basis: Haushalte

Die vorhergehende Tabelle und die folgende Darstellung beziehen sich auf die Definition von Agglomerationen gemäss Bundesamt für Statistik.

Die Tagesdistanz der Einwohner der Agglomeration Freiburg (36,9 km) sind mit jener der Agglomerationen Biel und Luzern vergleichbar. Die Bevölkerung der Agglomeration Bulle legt mit 30,7 km pro Person von allen dargestellten Agglomerationen die geringste Tagesdistanz zurück.

Die Bevölkerung der Agglomeration Bulle weist ausserdem im Vergleich hohe Anteile beim Auto-Besitz der Haushalte und einen sehr geringem ÖV-Abo-Besitz auf. Die Agglomeration Freiburg ist hier am ehesten mit der Agglomeration Neuchâtel vergleichbar.

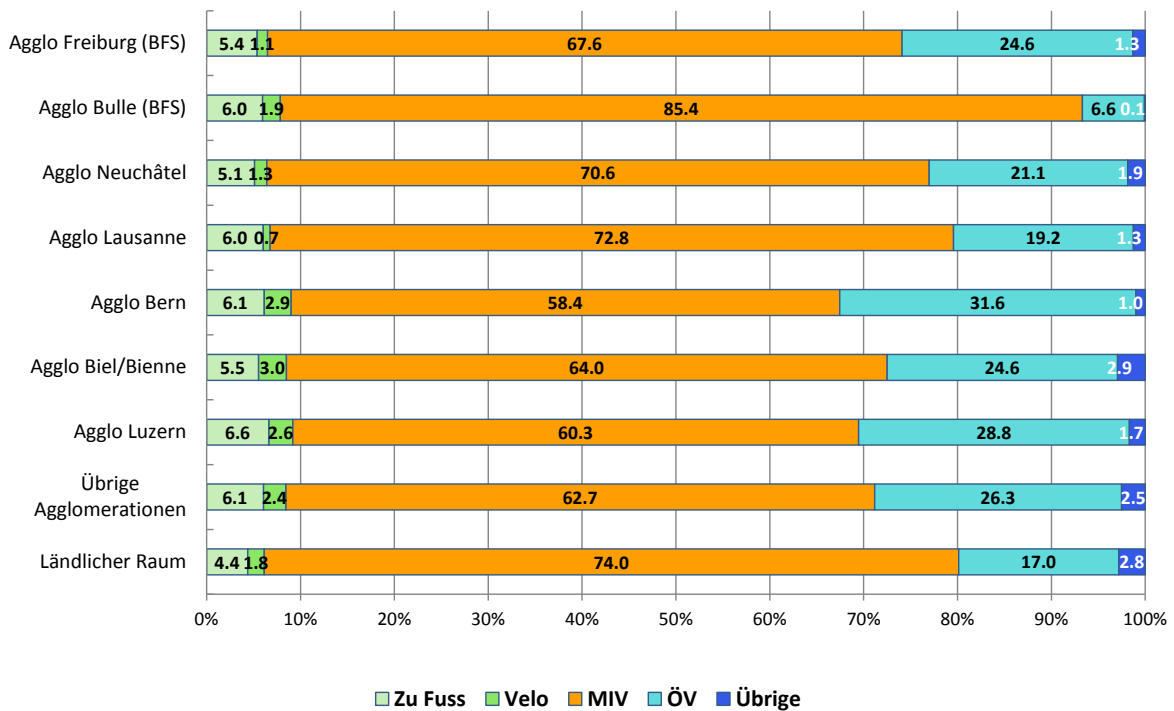
Interessant ist ein Vergleich der Agglomeration Freiburg mit der ebenfalls zweisprachigen Agglomeration Biel: Bei den Tagesdistanzen sowie den Anteilen der verschiedenen Verkehrsmittel weist die Bevölkerung der beiden Agglomerationen ähnliche Werte auf, auch wenn in Biel der

MIV-Anteil mit 64% leicht tiefer und der Velo-Anteil mit 3% höher liegt. Die beiden Agglomerationen sind jedoch nicht vergleichbar bei der Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos: Biel bewegt sich hier im Bereich der Deutschschweizer Agglomerationen, während die Werte für die Agglomeration Freiburg denjenigen der Westschweizer Agglomerationen ähneln. Die Ausnahme bilden die Verbundabos, die in der Agglomeration Freiburg mit 14% sogar etwas häufiger verbreitet sind als in der Agglomeration Biel (12%).

Bei der Verkehrsmittelwahl zeigt sich auch auf der Ebene der Agglomerationen das bekannte Muster: In den Westschweizer Agglomerationen

ist der MIV-Anteil höher als in den Deutschschweizer Agglomerationen. Die Anteile des Langsamverkehrs und des ÖV liegen hingegen tiefer. Die Agglomeration Freiburg weist mit einem MIV-Anteil von 68% einen etwas niedrigeren Wert als die Agglomerationen Neuchâtel (71%) und Lausanne (73%) auf. Umgekehrt ist es beim ÖV-Anteil, der in der Agglomeration Freiburg vergleichsweise höher ist. In der Agglomeration Bulle besteht mit einem MIV-Anteil von 85% und einem ÖV-Anteil von 7% der grösste Modalsplit-Unterschied aller Agglomerationen. Diese Differenz ist auch deutlich grösser als im ländlichen Raum (74% MIV versus 17% ÖV).

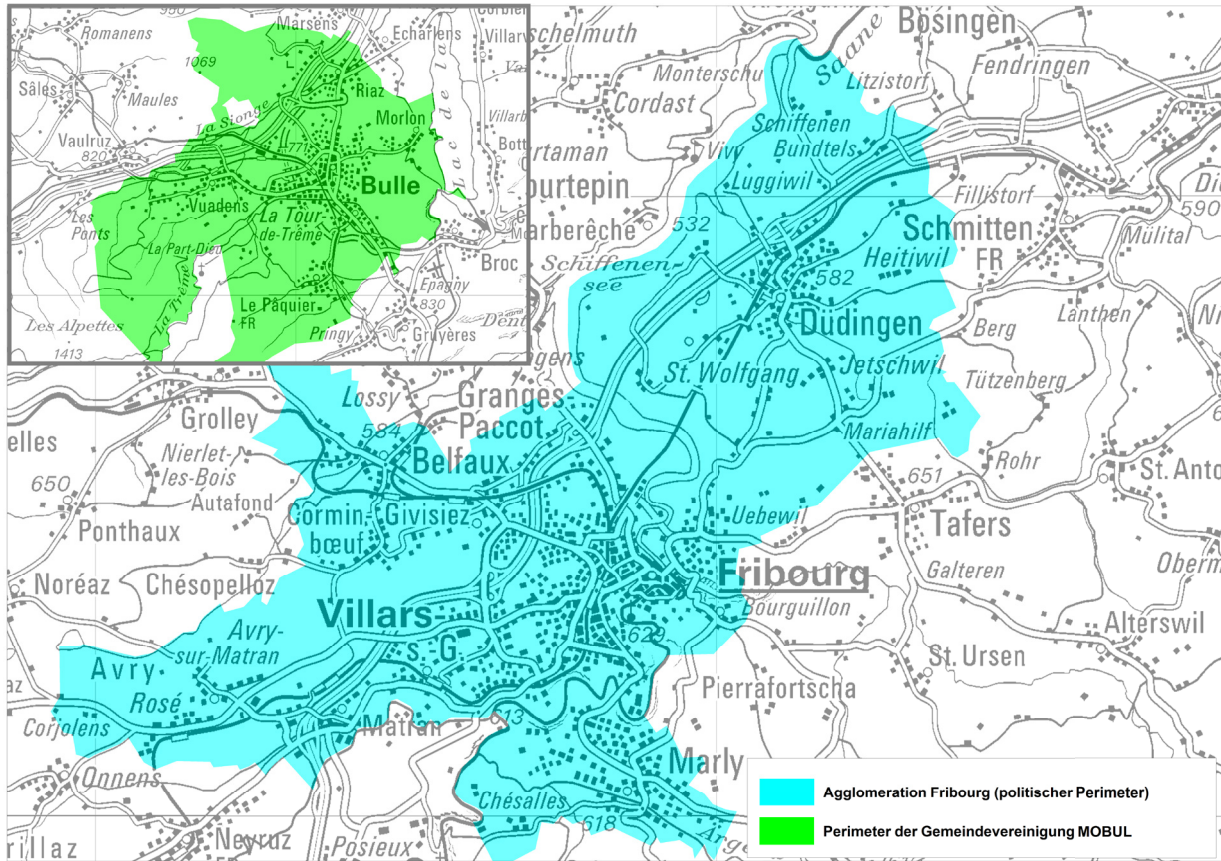
G6.3.2 Vergleich mit der Verkehrsmittelwahl ausgewählter Agglomerationen (in % der Tagesdistanz)



Basis: Inlandetappen

6.4. Verkehrsverhalten in der politischen Agglomeration Freiburg und in der Gemeindevereinigung MOBUL

G6.4. 1 Perimeter der politischen Agglomeration Freiburg und von MOBUL



T6.4. 2 Kenngrößen des Verkehrs in der politischen Agglomeration Freiburg und in der Gemeindevereinigung MOBUL

Kenngrößen des Verkehrs*	Urbane Raum			
	Politische Agglomeration von Freiburg	Gemeindevereinigung MOBUL	Übriger Kanton Freiburg	Übrige Schweiz
Kenngrößen des Verkehrs*				
Tägliche Anzahl Wege	3.6	3.5	3.5	3.4
Tagesdistanz (in km)	34.9	30.2	42.5	36.6
Tageswegzeit (in Min.)	91.7	72.6	85.8	91.9
Tägliche Anzahl Ausgänge	1.7	1.8	1.7	1.7
Mobilitätsgrad (in %)	88.7	89.1	88.8	89.1
Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)*				
Arbeit	24.7	32.5	22.0	24.4
Ausbildung	5.3	4.0	8.3	5.3
Einkauf	11.7	11.4	13.4	12.8
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	5.9	7.1	6.1	6.8
Freizeit	41.1	37.8	34.6	40.4
Service und Begleitung	5.8	6.2	9.9	4.7
Unbestimmt/Andere	5.5	1.0	5.7	5.8
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)				
mit Auto**	78.5	86.9	94.9	78.8
mit Velo**	58.3	61.7	72.6	68.6
mit GA*	11.3	2.0	7.0	9.1
mit Halbtax*	28.9	15.2	19.3	35.0
mit Verbund-Abo*	16.6	6.8	4.8	13.5
mit anderem Abo*	9.6	7.5	8.3	11.0

* Basis: Zielpersonen, Inlandetappen

** Basis: Haushalte

Bis anhin wurden die Agglomerationen gemäss der Definition des BFS betrachtet. Daneben kennt der Kanton Freiburg eine eigene (politische) Definition seiner Agglomerationen. Der Unterschied liegt in der Festlegung der Perimeter: In der politischen Agglomeration Freiburg und in der Gemeindevereinigung MOBUL sind diese etwas enger gefasst und zeigen damit ein „urbaneres“ Verkehrsverhalten.

Die Bewohner der Gemeindevereinigung MOBUL legen pro Tag mit 30 km die geringste Distanz zurück und sind auch am wenigsten lang unterwegs (73 Min.). In der politischen Agglomeration Freiburg sind die Tagesdistanzen mit 35 km pro Person ungefähr gleich lang wie in der übrigen Schweiz, jedoch tiefer als im Kantonsdurchschnitt. Letzterer zeigt hingegen eine tiefere Tageswegzeit auf als die Agglomeration.

In der Gemeindevereinigung MOBUL entfällt beinahe ein Drittel der Tagesdistanz auf den Arbeitsverkehr, während er in der Agglomeration Freiburg, im gesamten Kanton sowie in der übrigen Schweiz weniger als einen Viertel beträgt. Analog zum kantonalen Durchschnitt ist der für Freizeitaktivitäten zurückgelegte Weg in der Gemeindevereinigung MOBUL (38 km) leicht tiefer als in der politischen Agglomeration Freiburg (41 km) und der übrigen Schweiz (40 km).

Der Autobesitz der Haushalte ist in der politischen Agglomeration Freiburg mit 79% auf dem Niveau der übrigen Schweiz. Er liegt deutlich unterhalb des Anteils von 95% in den Haushalten der übrigen Kantonsbevölkerung, die ausserhalb der politischen Agglomerationen wohnt. Mit 87% befindet sich der Anteil der Haushalte mit min-

destens einem Auto in der Gemeindevereinigung MOBUL dazwischen.

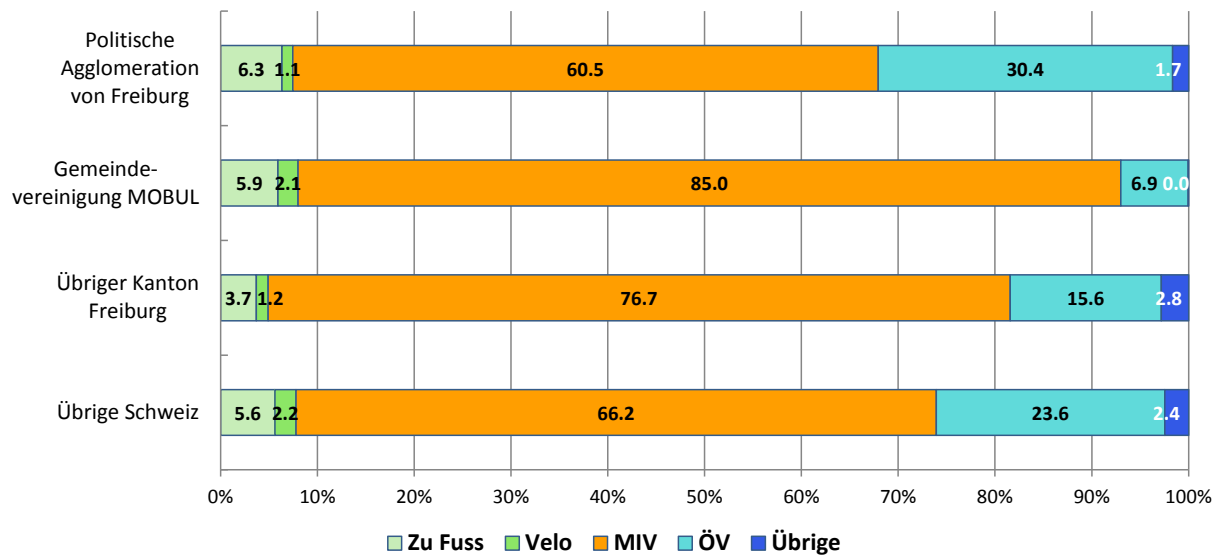
Die Verbreitung von Velos liegt in den Haushalten der beiden politischen Perimeter mit rund 60% unter dem Durchschnitt des Kantons. In den Haushalten des übrigen Kantons Freiburg beträgt der Anteil 73%.

Hinsichtlich der ÖV-Abos zeigt sich das bekannte Bild: Gleich wie im Gesamtkanton sind ÖV-Abonnemente in der Gemeindevereinigung MOBUL deutlich unterdurchschnittlich verbreitet. In besonderem Mass gilt das für Halbtax- und Verbundabos.

Die Bevölkerung der politischen Agglomeration Freiburg liegt hingegen näher an den nationalen Werten. GA- und Verbundabonnementbesitz sind mit 11% respektive 17% unter den Personen ab 16 Jahren sogar überdurchschnittlich weit verbreitet. Beim Halbtax-Abo liegt der Anteil mit 29% dagegen deutlich unter dem Durchschnitt der übrigen Schweiz.

Der Anteil des MIV an den Distanzen liegt in der Bevölkerung der politischen Agglomeration Freiburg mit 61% unter dem Anteil der übrigen Schweiz (66%). Der ÖV-Anteil liegt mit 30% konsequenterweise darüber (übrige Schweiz: 24%). Für die Bevölkerung der Gemeindevereinigung MOBUL gilt das Gegenteil. Der MIV-Anteil an den Distanzen von 85% ist sogar deutlich höher als im übrigen Teil des Kantons, ausserhalb der beiden politischen Perimeter (77%). Der ÖV-Anteil von 7% ist demgegenüber deutlich niedriger als im Kantonsgebiet ausserhalb der beiden politischen Perimeter (16%).

G6.4.2 Verkehrsmittelwahl in der politischen Agglomeration Freiburg und in der Gemeindevereinigung MOBUL (in % der Tagesdistanz)



Basis: Inlandetappen

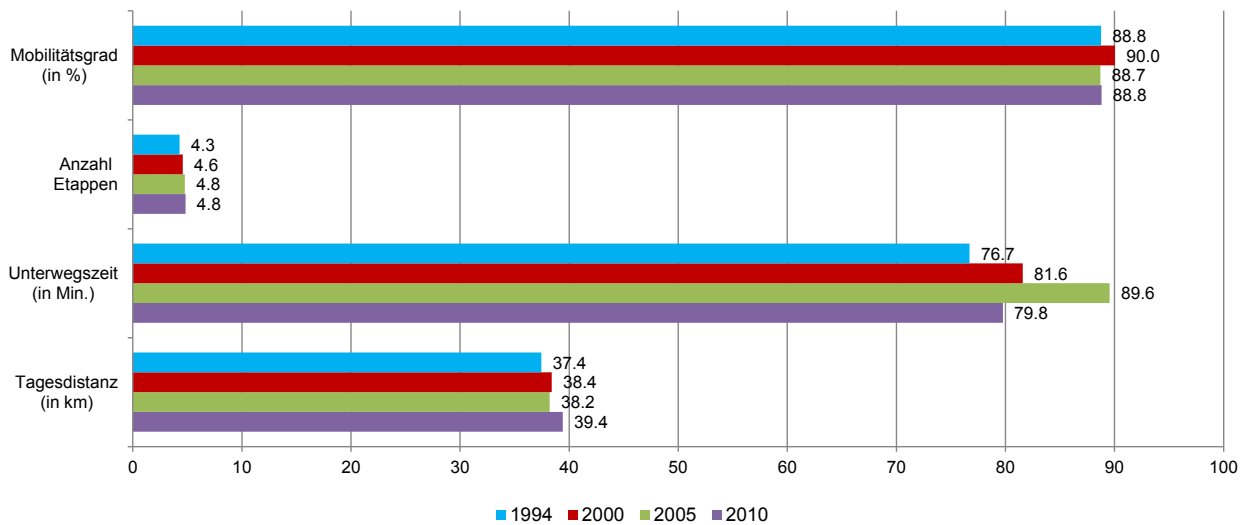
7. Verkehrsentwicklung und Verhaltensänderungen

7.1. Mobilitätskennziffern

Die pro Person am Stichtag zurückgelegten Kilometer wurden im Jahr 2010 mit Hilfe des Routings ermittelt (siehe Kapitel 1). Mit den dabei gewonnenen Erkenntnissen in Bezug auf Routing-Distanzen und von den Befragten geschätz-

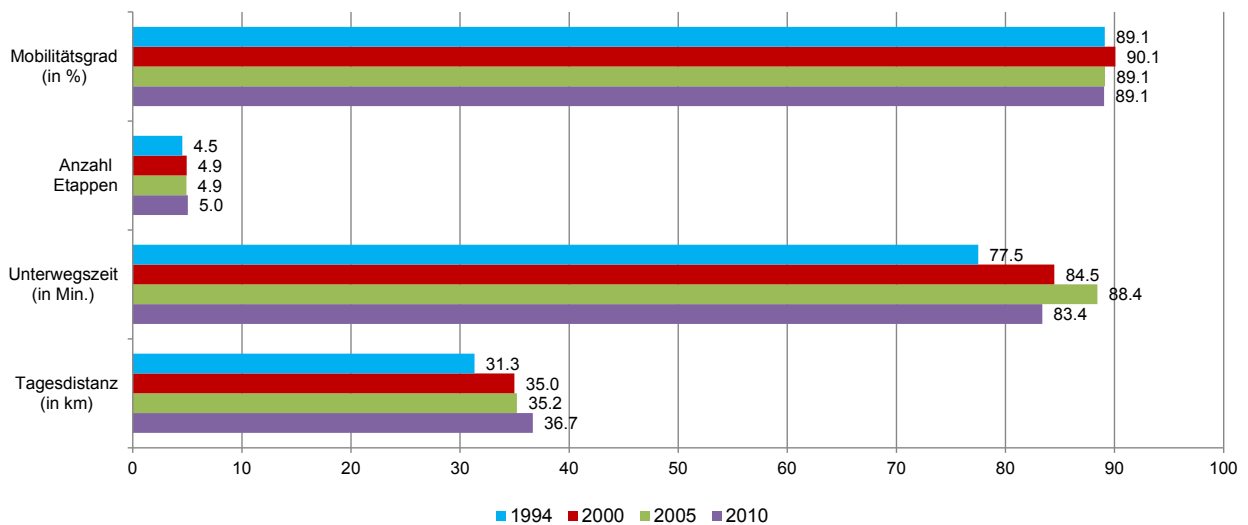
ten Distanzen wurden die Distanzen aus den Erhebungen 1994, 2000 und 2005 neu berechnet. Dies war erforderlich, weil in den Erhebungen bis 2005 nur die von den Befragten geschätzten Distanzen erhoben wurden.

G7.1 1 Veränderung der Mobilitätskennziffern 1994-2010, Kanton Freiburg



Basis: Zielpersonen, Inlandetappen

G7.1 2 Veränderung der Mobilitätskennziffern 1994-2010, Schweiz



Basis: Zielpersonen, Inlandetappen

Die Tagesdistanz pro Person ist im Kanton Freiburg zwischen 1994 und 2010 um zwei Kilometer gestiegen (+5%). Dieser Anstieg fällt geringer aus als in der Schweizer Gesamtbevölkerung.

Die Unterwegszeit pro Person und Tag ist 2010 mit knapp 80 Minuten unter das Niveau des Jahres 2000 gefallen. Die Bevölkerung verbringt also tendenziell weniger Zeit mit der Fortbewegung verbracht. Angesichts der leicht gestiegenen Tagesdistanz bedeutet dies, dass die Wege im Jahr 2010 im Mittel etwas schneller als im

Jahr 2000 zurückgelegt wurden. Dies deutet auf einen teilweisen Wechsel der benutzten Verkehrsmittel hin (z.B. mehr Fahrten mit dem Zug). Der Mobilitätsgrad und die Anzahl Etappen pro Person haben sich zwischen 2005 und 2010 praktisch nicht verändert. Im Vergleich zum Jahr 1994 ist bei den zurückgelegten Etappen allerdings ein Zuwachs festzustellen (1994: 4,3 Etappen; 2010: 4,8 Etappen pro Person und Tag). Die Kantonsbevölkerung ist in diesem Sinne mobiler geworden.

7.2. Verkehrsmittelwahl

Das Auto hält im Jahr 2010 zwar im Kanton Freiburg noch den weitaus grössten Anteil an der Tagesdistanz (28 km von insgesamt gut 39 km). Jedoch ist die Distanz, die mit dem Auto zurückgelegt wird, gegenüber 2005 zurückgegangen. Zugelegt hat dagegen, wie in der Schweiz insgesamt, die Tagesdistanz mit der Bahn (2010: 5,7 km) und mit dem Bus respektive dem Tram (Etappen ausserhalb des Kantons: 1,5 km). Dadurch hat sich der distanzbezogene Modalsplit im Kanton zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs entwickelt: von 11,7% der Distanzen im Jahr 2005 auf 18,2% (2010). Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs, hingegen, ist von 78,8% (2005) auf 73,4% (2010) gefallen. Diese Veränderungsraten beim motorisierten Individualverkehr und beim öffentlichen Verkehr fallen stärker als im nationalen Durchschnitt aus. Es gibt hierfür keine eindeutige Erklärung. Die gegenüber der übrigen Schweiz überdurchschnittliche Zunahme der kantonalen Bevölkerung zwi-

schen 2005 und 2010, insbesondere dank der Zuwanderung, führte vermutlich dazu, dass die Beziehungen im Arbeits- und Ausbildungsverkehr zum Genferseegebiet und zum Kanton Bern stark gewachsen sind. Diese weiten Wege werden hauptsächlich mit der Bahn zurückgelegt. Die ersten Ergebnisse der Pendlerstatistik des BFS bestätigen diese Hypothese teilweise.

Im Vergleich zu 2005 ist für den öffentlichen Verkehr im Kanton Freiburg auch ein Anstieg der Unterwegszeit festzustellen (gut 9 Minuten pro Person und Tag im Jahr 2010). Die mit dem Auto zurückgelegte Zeit ist demgegenüber auf knapp 37 Minuten zurückgegangen.

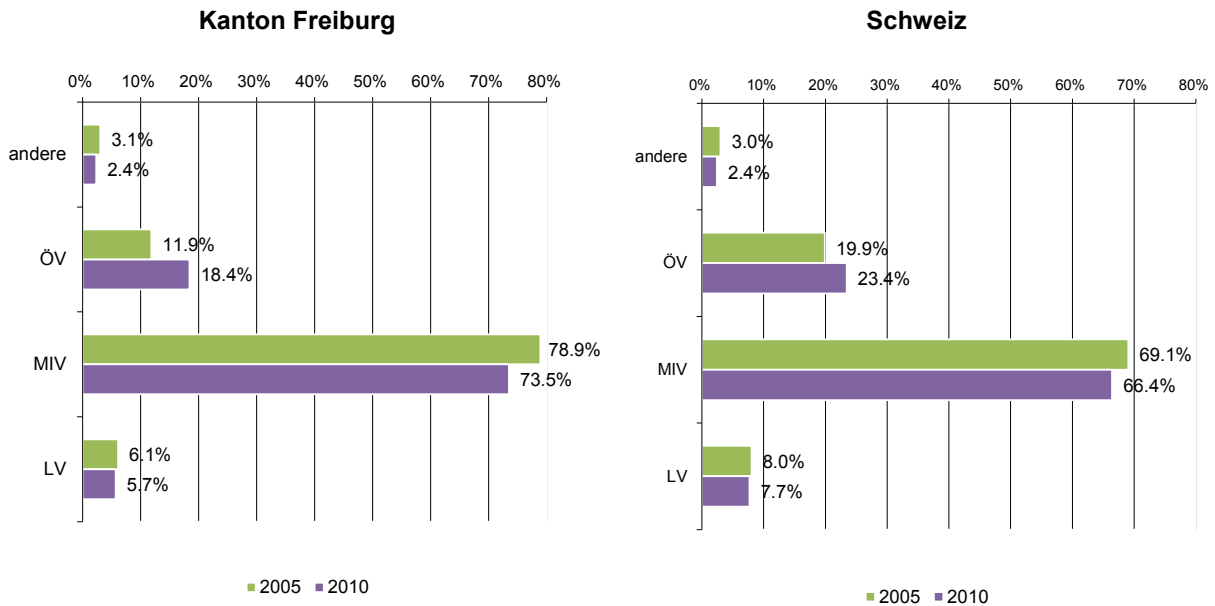
Im Vergleich zu 2005 ist die Tagesdistanz zu Fuss von 1,9 auf 1,7 km gesunken. Auch die Unterwegszeit zu Fuss ist zurückgegangen. Die Tagesdistanz mit dem Velo ist, mit einem Wert von 0,5 km im Jahr 2010, leicht gestiegen. Mit 5,6% der Tagesdistanz ist der Anteil des Langsamverkehrs gegenüber dem Jahr 2005 gesunken.

T7.2. 1 Verkehrsmittelwahl 2005-2010

	Kanton FR		Schweiz	
	2005	2010	2005	2010
Tagesdistanz (in km)				
zu Fuss	1.9	1.7	2.1	2.0
Velo	0.4	0.5	0.8	0.8
Mofa	0.0	0.0	0.1	0.0
Motorrad	0.5	0.8	0.6	0.5
Auto	29.6	28.1	23.7	23.8
Bahn	3.6	5.7	5.6	7.1
Postauto	0.0	0.0	0.1	0.1
Bus/Tram	0.9	1.5	1.3	1.4
andere	1.2	0.9	1.1	0.9
Total	38.2	39.4	35.2	36.7
Tagesunterwegszeit (in Min.)				
zu Fuss	35.0	27.8	35.1	31.4
Velo	2.6	2.4	4.2	3.8
Mofa	0.2	0.1	0.2	0.2
Motorrad	0.9	1.3	1.1	0.9
Auto	40.1	36.7	34.6	33.2
Bahn	3.3	5.0	5.2	6.4
Postauto	0.1	0.1	0.3	0.3
Bus/Tram	2.7	4.0	4.3	4.8
andere	4.6	2.3	3.4	2.4
Total	89.6	79.8	88.4	83.4
Durchschnittsgeschwindigkeit (in km/h)				
zu Fuss	4.4	4.8	4.4	4.9
Velo	11.7	12.4	11.9	13.4
Mofa	11.2	24.0	16.2	20.4
Motorrad	28.1	36.7	27.5	30.9
Auto	39.5	41.4	36.2	38.6
Bahn	63.9	63.8	60.9	61.4
Postauto	31.0	21.0	26.8	26.7
Bus/Tram	19.0	18.6	18.0	18.1
andere	22.7	18.4	20.3	19.5

Basis: Zielpersonen, Inlandetappen

G7.2. 1 Anteile der Verkehrsmittel an der Tagesdistanz 2005-2010 (in %)



Basis: Zielpersonen, Inlandetappen

7.3. Mobilitätswerkzeuge

Der Anteil der Haushalte ohne Auto von gut 10% im Jahr 2010 hat sich gegenüber dem Jahr 2005 nicht wesentlich verändert. Im Schweizer Durchschnitt ist deren Anteil hingegen gestiegen und liegt doppelt so hoch wie im Kanton Freiburg. Seit 2005 ist der Anteil der Haushalte mit nur einem Auto um 2,4 Prozentpunkte auf 45,5% zurückgegangen. Andererseits ist der Anteil der

Haushalte mit zwei Autos auf 36,4% und jener mit 3 und mehr Autos im Haushalt auf 7,7% gestiegen.

In gut zwei Dritteln der Haushalte (67,6%) findet sich mindestens ein Velo. Dieser Anteil ist gegenüber dem Jahr 2005 leicht zurückgegangen, liegt aber immer noch höher als in den Jahren 1994 und 2000.

T7.3. 1 Fahrzeugbesitz der Haushalte 1994–2010 (in %)

Fahrzeuge im Haushalt	Kanton FR				Schweiz			
	1994	2000	2005	2010	1994	2000	2005	2010
Auto								
kein Auto	17.4	13.7	10.3	10.4	24.7	19.9	18.8	20.8
1 Auto	49.2	46.4	47.9	45.5	53.2	50.3	50.6	48.7
2 Autos	29.1	32.9	34.9	36.4	18.5	24.4	25.1	24.8
3 Autos und mehr	4.3	7.0	6.9	7.7	3.6	5.4	5.4	5.7
Velos								
kein Velo	36.8	34.4	30.8	32.4	31.3	27.8	29.4	31.4
1 Velo	25.6	15.3	19.4	19.1	23.9	20.5	20.7	20.5
2 Velos	16.2	17.6	21.9	23.1	20.6	22.3	21.9	22.6
3 Velos und mehr	21.4	32.7	28.0	25.4	24.1	29.4	28.0	25.5

Basis: Haushalte

Glossar

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.

Agglomeration Freiburg

Umfasst die Gemeinden Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Freiburg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran und Villars-sur-Glâne.

Agglomerationsgemeinde

Gemeinde einer Agglomeration ohne Agglomerationskerngemeinden (es sei denn, dies sei ausdrücklich vermerkt).

Agglomerationskerngemeinde

Zentrum einer Agglomeration, meist eine Stadt, siehe Agglomeration.

Agglomerationskernzone

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 (Arbeitspendlerverkehr).

Ausbildungsverkehr

Verkehr auf dem Weg zum Ausbildungsort (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); ist ein privater Verkehrszweck, im Unterschied zu Begleitwegen im Zusammenhang mit geschäftlichen Tätigkeiten oder Dienstwegen (siehe dort).

Besetzungsgrad

Mittlere Anzahl der Fahrzeuginsassen (Fahrzeuglenkende und Mitfahrende) pro Fahrzeug.

Besitz von Fahrzeugen

Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt.

CATI

Computer-Assisted Telephone Interview, computerunterstütztes Telefoninterview.

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.

Freizeitverkehr

Zum Freizeitverkehr gehören alle in der Freizeit geleisteten Verkehrsaktivitäten. Aufgrund der Angaben der befragten Personen wurde der Freizeitverkehr in weitere Kategorien aufgegliedert (siehe Kap. 5.7 und das eDossier).

Ganglinie

Darstellung des zeitlichen Verlaufs des Verkehrsaufkommens über eine festgelegte Zeitspanne hinweg (z.B. als Tagesganglinie für einen ganzen Tag). Die Ganglinie zeigt an, zu welchen Zeiten mobile Personen ihre Wege zurücklegen (siehe Kap. 3.4). Sie lassen damit die zeitliche Variation der Verkehrsbelastung auf einer Verkehrsinfrastruktur oder in einem Gebiet erkennen (z.B. Zeiten mit Spitzenbelastung und Schwachlastzeiten).

Geocodierung

Zuweisung von raumbezogenen Informationen zu einem Datensatz. Im MZMV 2010 wurden folgende Erhebungsmerkmale einem geografischen Koordinatensystem zugeordnet: Wohnadresse des Haushalts, Start- und Endpunkt jeder Etappe und damit auch jeden Wegziels, Orte der Ausbildung/Schule, Arbeitsstätten und Zweitwohnungen.

Geschäftliche Tätigkeit und Dienstweg/Dienstfahrt

Verkehrszweck, der berufliche Erledigungen ausser Haus (z.B. Sitzung, Kundenbesuch), nicht aber die Fahrt zur Arbeitsstelle umfasst (siehe Verkehrszweck Arbeitsverkehr).

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, Reisekar, Auto, Lastwagen, Taxi, Motorrad/Kleinmotorrad, Mofa, Velo, zu Fuss, fahrzeugähnliche Geräte, anderes.

Isolierte Stadt

Stadt ohne Umlandgemeinden, also ohne Agglomeration (gemäss Agglomerationsdefinition).

Kerngemeinde einer Agglomeration

siehe Agglomerationskerngemeinde.

Kleinmotorräder

Kleinmotorräder sind motorisierte Zweiräder mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm³. Das Mindestalter zum Fahren eines Kleinmotorrads beträgt 16 Jahre. Im Bericht wurden Kleinmotorräder im Normalfall 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" eingeordnet).

Mobile Personen

Personen, die am Stichtag der Erhebung zur Alltagsmobilität mindestens einen Weg unternommen haben respektive analog bei der Erhebung von Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung mindestens eine Tagesreise oder eine Reise mit Übernachtung durchgeführt haben.

Mobilität

Realisierte Ortsveränderung einer Person.

Mobilitätsgrad

Anteil der Bevölkerung, der an einem bestimmten Tag im Verkehr unterwegs ist.

Mobul

Vereinigung der Gemeinden Bulle, Riaz, Vuadens, Le Pâquier und Morlon.

Modalsplit

Aufteilung von Etappen, Wegen, Unterwegszeiten, Wegdistanzen auf einzelne Verkehrsmittel oder zusammengefasste Verkehrsmittelgruppen (wie LV, MIV, ÖV).

Mofas/Motorfahrräder

Mofas sind motorisierte Zweiräder mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm³. Das Mindestalter zum Fahren eines Mofas beträgt 14 Jahre.

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.

MZMV Mikrozensus Mobilität und 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.

Pendlerverkehr

siehe Arbeitsverkehr, Ausbildungsverkehr.

Periphere ländliche Gemeinde

Gemeinden, von denen aus das nächstgelegene städtische Zentrum mit dem Auto nicht mehr in 20 Minuten oder schneller erreicht werden kann. Der periphere ländliche Raum umfasst 387 Gemeinden; hier leben 278'000 Einwohner/-innen.

Periurbane ländliche Gemeinde

Gemeinden im Umfeld respektive in Nähe der Agglomerationsräume, von denen aus das nächstgelegene städtische Zentrum mit dem Auto in der Regel innert maximal 20 Minuten erreicht werden kann; der periurbane ländliche Raum umfasst 1508 Gemeinden mit rund 1,6 Mio. Personen.

PW

Personenwagen; Synonym gebraucht mit Auto.

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).

Routing

Bestimmen der gewählten Route von einem Start- bis zu einem Zielpunkt mit Hilfe eines digitalisierten, georeferenzierten Verkehrsnetzes; dies dient unter anderem dem Zweck einer genauen Bestimmung der im Verkehrsnetz zurückgelegten Distanzen (siehe auch Kap. 1).

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.

Rundreise auch Rundweg

Ausgang, der nur einen Weg enthält: von der Wohnung zur Wohnung zurück, ohne zusätzliche Aktivitäten und damit ohne zusätzliche Wege unterwegs (umfasst vor allem Spaziergänge und Rundreisen ohne Unterwegsziele).

Service- und Begleitweg

Jemanden aus privaten Gründen bringen oder jemanden abholen (z.B. zum Kindergarten fahren, um das Kind abzuholen, privater Autofahrunterricht); umfasst nicht berufliche Services (siehe hierfür geschäftliche Tätigkeit, Dienstwege).

Tagesdistanz

Durchschnittliche pro Person und Tag zurückgelegte Distanz (ohne nähere Angabe immer nur im Inland).

Übrige Verkehrsmittel

Falls nicht anders angegeben fallen darunter: Lastwagen, Car, Taxi, Schiff, Bergbahnen, Flugzeug, fahrzeugähnliche Geräte und anderes.

Umsteigen/Verkehrsmittelwechsel

Dieser Etappenzweck wird zwar als Hilfsgrösse erhoben, in der Auswertung allerdings dem Zweck der jeweils nachfolgenden 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 Fahrzeugen

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 MZMV-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, Flug-

zeug, div. Bergbahnen (Zahnradbahn, Seilbahn, Standseilbahn, Sessellift, Skilift), fahrzeugähnliche Geräte und andere.

Verkehrsaufkommen

Je nach Beobachtungseinheit die Anzahl an Etappen oder Wegen eines festgelegten Zeitraums (z.B. an einem Stichtag).

Verkehrszweck

Einzelne Etappen aber auch die zu Wegen aggregierten Etappen werden zu einem bestimmten Zweck unternommen. Im MZMV wird bei der Erhebung nach folgenden Etappenzwecken unterschieden: Umsteigen/Verkehrsmittelwechsel (Hilfsvariable), Arbeit, Ausbildung, Einkauf/Besorgungen, geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt, Freizeit, Serviceweg, Begleitweg (nur Kinder/Andere), Rückkehr nach Hause bzw. auswärtige Unterkunft (Hilfsvariable). Beim Freizeitverkehr wurden die Zwecke weiter differenziert.

Vertrauensintervall

Die Ergebnisse von Stichprobenerhebungen sind immer mit einer Unsicherheit behaftet, da sie nur einen Teil der interessierenden Population (d.h. der Grundgesamtheit) einschliessen. Diese statistische Unsicherheit kann quantifiziert werden, indem für Anteilswerte und Mittelwerte aus der Stichprobe ein Vertrauensintervall berechnet wird. Dessen Grenzen liegen umso weiter auseinander, je ungenauer der Schluss von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit ist. Der Grad der Ungenauigkeit hängt unter anderem vom Umfang der Stichprobe und von der Streuung des betrachteten Merkmals ab. Siehe auch Kapitel 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 Per-

sonen 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.

Literaturverzeichnis

- **Bundesamt für Statistik und Bundesamt für Raumentwicklung (Hrsg., 2012):**
Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010.
Neuchâtel und Bern: BFS/ARE.
(Bearbeiter: K. Rebmann, T. Ohnmacht, D. Marconi, R. Stoppa, J. Brignoni, H. Schad, M. Lutzenberger, M. Baumeler).
- **Kanton Freiburg und Verkehrsverbund der Agglomeration Freiburg CUTAF (Hrsg., 2007):**
Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten der Freiburger Bevölkerung.
Freiburg: Kt. Freiburg – Amt für Verkehr und Energie.
(Bearbeiter: F. Walter, P. Walker, C. Rissi, S. Dänzer, Ecoplan).

Amt für Mobilität MobA

Rue des Chanoines 17, CH-1701 Freiburg

T +41 304 14 33, F +41 304 14 35, www.fr.ch/smo

–

© Mai 2013

–

gedruckt auf 100% rezykliertes Papier