

MOBILITÄT

Verkehrsverhalten der Aargauer
Bevölkerung

Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

Fassung 5. März 2018

Herausgeber

Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Abteilung Verkehr
Entfelderstrasse 22
5001 Aarau
www.ag.ch/verkehr

Redaktion

Thomas Wider, Gordon Finné

Inhalt

Stephanie Tuggener
KONTEXTPLAN AG
Seestrasse 41a
8002 Zürich
www.kontextplan.ch

Daten und Auswertung

Bundesamt für Statistik & Bundesamt für Raumentwicklung – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Copyright

© 2018 Kanton Aargau

Inhalt

Zusammenfassung	4
1 Einleitung	6
1.1 Inhalt und Ziele des Mikrozensus Mobilität und Verkehr	6
1.2 Genauigkeit der Ergebnisse	6
1.3 Aufbau des Berichts	7
2 Verfügbarkeit, Nutzbarkeit und Erreichbarkeit von Verkehrsangeboten	8
2.1 Führerausweise und Fahrzeuge	8
2.2 Abonnemente des öffentlichen Verkehrs	11
3 Verkehrsverhalten der Bevölkerung	13
3.1 Mobile und nicht mobile Personen	13
3.2 Zurückgelegte Strecken und benötigte Zeit	14
3.3 Eingesetzte Verkehrsmittel	19
3.4 Verkehrszwecke	29
3.5 Verkehrsverhalten ausgewählter Bevölkerungsgruppen	38
3.6 Verkehrsverhalten in den Agglomerationen und unterschiedlichen Raumtypen	41
4 Anmerkungen	46
4.1 Methodik	46
4.2 Stichprobe und Gewichtung	46
4.3 Vertrauensintervall	46
4.4 Datenschutz	46
5 Glossar	47
6 Abkürzungen	50
7 Literatur- und Quellenverzeichnis	51

Zusammenfassung

Was ist der Mikrozensus Mobilität und Verkehr?

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) ist eine periodische, repräsentative Erhebung zum Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung. Er wird alle fünf Jahre durchgeführt. Der vorliegende Bericht präsentiert die wichtigsten Resultate des Mikrozensus für den Kanton Aargau. Die Stichprobe der Erhebung 2015 umfasste in der gesamten Schweiz rund 57'000 Personen, davon 4'474 Personen im Kanton Aargau.

Kenngrossen der Mobilität

Die Erhebung gibt Aufschluss über zentrale Kenngrössen der Mobilität wie öV-Abonnementsbesitz, zurückgelegte Strecken und benötigte Zeit, verwendete Verkehrsmittel und Verkehrszwecke. Diese Kenngrössen werden nach Zeit, verschiedenen Raumtypen und Bevölkerungsgruppen ausgewertet.

E-Bikes auf dem Vormarsch

85% der Aargauer Haushalte besaßen 2015 mindestens ein Auto. Dieser Wert ist seit 2005 leicht gesunken. 83% der Aargauerinnen und Aargauer ab 18 Jahren verfügten über einen Führerausweis. Ein Velo war in 70% der Haushalte vorhanden. Stark zugenommen haben in den Aargauer Haushalten die E-Bikes. 2010 hatten 2% der Haushalte ein E-Bike, 2015 waren es bereits 9%.

Öffentlicher Verkehr gut erreichbar

Rund 55% der Wohnbevölkerung besaßen 2015 ein öV-Abonnement. Bei den 16- bis 24-Jährigen waren öV-Abos mit 73% am weitesten verbreitet. 95% der Aargauer Bevölkerung wohnten 2015 maximal 1 km, die Hälfte sogar nur 300 Meter, von einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs entfernt.

39 Kilometer am Tag

88% der befragten Aargauerinnen und Aargauer waren an einem durchschnittlichen Tag im Verkehr unterwegs. Im Schnitt legten sie täglich 39.1 km zurück. Dies ist leicht weniger als bei der letzten

Erhebung 2010. Im Vergleich zum schweizerischen Durchschnitt war die mittlere Tagesdistanz im Kanton Aargau um 2.3 km länger.

Die 25- bis 44-Jährigen legten die grösste Distanz zurück (47.7 km). Die Tagesdistanzen der jüngeren und älteren Altersgruppen waren jeweils kürzer.

89 Minuten unterwegs

Die Aargauer Bevölkerung war 2015 rund eineinhalb Stunden (89 Minuten) pro Tag unterwegs. Von 1994 bis 2005 stieg die Tagesunterwegszeit an, erreichte 2005 das Maximum von 104 Minuten und sank seither wieder. Die Aargauerinnen und Aargauer sind im Schnitt pro Tag gleich lang unterwegs wie die Schweizer Bevölkerung. Männer waren knapp 10 Minuten länger unterwegs als Frauen.

Rund drei Wege mit 4.5 Etappen

Im Schnitt absolvierten die Aargauerinnen und Aargauer 2015 pro Tag 3.2 Wege. Dies kann bedeuten, dass jemand am Morgen zur Arbeit fährt (Weg 1), nach der Arbeit zum Einkaufen (Weg 2) und von dort zurück nach Hause (Weg 3). Die Anzahl Etappen zeigt, wie viele verschiedene Verkehrsmittel auf diesen Wegen verwendet wurden. Im Schnitt wurden 4.5 Etappen pro Tag zurückgelegt.

Eingesetzte Verkehrsmittel (Modalsplit)

Zwei Drittel der Tagesdistanz wurden mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt, 24% mit dem öffentlichen Verkehr und 7% zu Fuss oder mit dem Velo. Seit 1994 stieg der Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Tagesdistanz von 15% auf 24% stark an. Die Bedeutung des Rad- und Fussverkehrs zeigt sich vor allem mit Blick auf die Anzahl Etappen: Knapp die Hälfte (45%) aller Etappen wurden zu Fuss, mit dem Velo oder E-Bike zurückgelegt.

Die durchschnittlichen Distanzen pro Verkehrsmittel, Person und Tag verteilen sich auf 25.4 km mit dem Auto, 8.1 km mit der Eisenbahn, 1.2 mit dem öffentlichen Strassenverkehr, 1.7 km zu Fuss und 1 km mit Velo oder E-Bike.

Freizeitmobilität überwiegt

Freizeit ist mit Abstand der häufigste Verkehrszweck. Im Jahr 2015 wurden im Kanton Aargau 43% der Tagesdistanz zu Freizeitwecken zurückgelegt. Es folgten die Zwecke Arbeit mit 26% und Einkauf mit 13% der täglichen Distanzen. Über die Zeit gesehen stieg der Anteil der Arbeitswege an der Tagesdistanz seit 1994 stetig an, von 19% auf 26%.

Von Montag bis Freitag nahmen die Arbeitswege mehr als einen Drittel aller zurückgelegten Distanzen ein. An Sonntagen erreichten die Freizeitwege den Höchstwert von 85% der Tagesdistanz.

Mit dem Auto zur Arbeit und zum Einkaufen

Für Arbeitswege und zum Einkaufen wurde am häufigsten das Auto eingesetzt. Bei 61% der auf Arbeitswegen zurückgelegten Distanzen und 78% der zum Einkaufen absolvierten Strecken wurde das Auto benutzt. Auf Ausbildungswegen wurde der öffentliche Verkehr am häufigsten eingesetzt (46% der Distanzen).

Verkehrsverhalten unterschiedlichen Räumen

Der Autobesitz war 2015 in den Kernstädten am geringsten (71.1% der Haushalte). Je weniger städtisch eine Gemeinde ist, desto höher ist der Anteil an Haushalten mit einem Auto. Wobei der Autobesitz auch in Kerngemeinden ausserhalb einer Agglomeration sehr hoch war (95.8%). Mit dem Besitz von öV-Abos verhielt es sich umgekehrt. In städtischen Gebieten besaßen mehr Personen ein öV-Abo als in ländlichen Räumen (67.4% in Kernstädten, 47.1% in ländlichen Räumen).

Gewisse Gemeinden des Kantons Aargau zählen zu neun verschiedenen Agglomerationen. Davon liegen vier (Stein, Lenzburg, Baden-Brugg und Wohlen) gänzlich innerhalb des Kantons, die übrigen sind kantonsüberschreitend. In den Agglomerationen Basel (68.3% der Haushalte), Zürich (71.4%) und Aarau (75%) war der Autobesitz am geringsten, in der Agglomeration Stein (91.6%) am höchsten. In den Agglomerationen Zürich, Basel und Baden-Brugg besaßen rund 67% der Haushalte oder mehr ein öV-Abo. Der Besitz von öV-Abos war in der Agglomeration Wohlen am geringsten.

1 Einleitung

1.1 Inhalt und Ziele des Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) ist eine umfassende Erhebung zum Mobilitätsverhalten der Schweizer Bevölkerung. Die Erhebung gibt Aufschluss über zentrale Kenngrössen der Mobilität wie Abonnementsbesitz, zurückgelegte Strecken und benötigte Zeit, verwendete Verkehrsmittel und Verkehrszwecke. Die Kenngrössen werden aufgeschlüsselt nach der Zeit (z.B. Jahreszeit oder Wochentag) sowie sozioökonomischen Gruppen und unterschiedlichen Räumen. Der vorliegende Bericht enthält die Auswertungen der Erhebung von 2015 für den Kanton Aargau. Wenn nicht anders erwähnt, beziehen sich alle Ergebnisse auf die Aargauer Bevölkerung. Abbildung G 1.1.1 fasst die Kenngrössen und Analysedimensionen zusammen.

Die Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr sind wichtige Grundlagen für den Kanton Aargau. Sie finden Anwendungen in der Raum- und Verkehrsplanung, bei der Erstellung von Verkehrskonzepten oder der Verkehrsmodellierung.

Die erste Befragung zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung fand 1974 statt und wird seither alle 5 Jahre wiederholt. Die Erhebungsmethoden haben sich laufend weiterentwickelt. Seit 2010 ist der MZMV eine von fünf

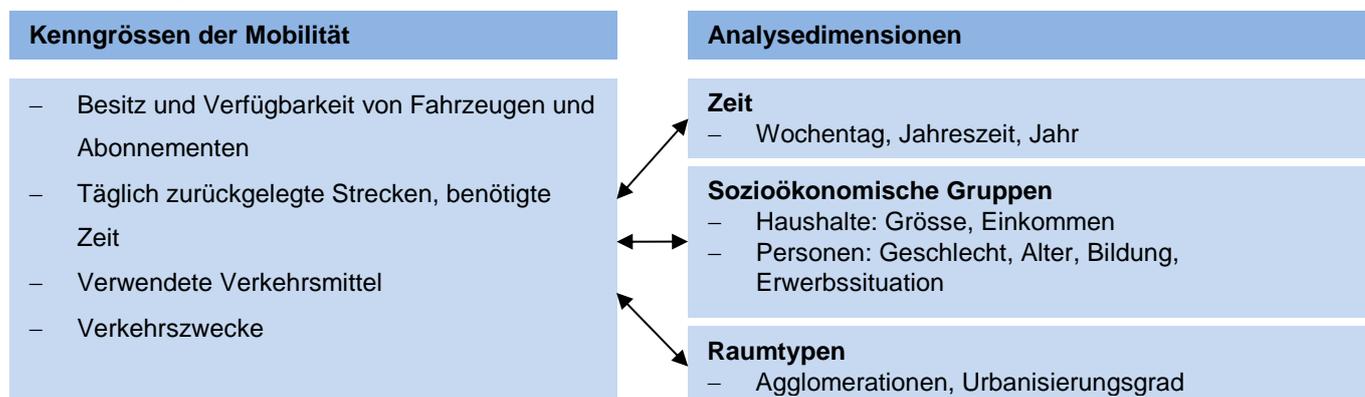
thematischen Erhebungen der neuen schweizerischen Volkszählung.¹

1.2 Genauigkeit der Ergebnisse

Die Grösse der Stichprobe erlaubt Erkenntnisse über die gesamte Bevölkerung des Kantons Aargau. Insgesamt wurden im Kanton Aargau 4'474 Zielpersonen ab 6 Jahren befragt. Darin enthalten sind 1284 Personen, die durch den Kanton Aargau zur Verdichtung der Stichprobe zusätzlich bestellt wurden. Diese zusätzlichen Personen verteilen sich auf die Agglomerationen Aarau, Baden-Brugg, Basel, Olten-Zofingen, und Lenzburg. Die Stichprobenverdichtung bezweckte, die Aussagekraft der regional differenzierten Ergebnisse zu verbessern. Die Stichprobengrösse schweizweit betrug 57'092 Personen. Bei den aufgeschlüsselten Ergebnissen (z.B. nach Bevölkerungsgruppen oder unterschiedlichen Räumen) ist die statistische Unsicherheit höher. Durch die kleinere Stichprobengrösse steigt die Streuung der Mittelwerte. Dies ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu berücksichtigen. Statistisch nur bedingt zuverlässige Zahlen

¹ Für detaillierte methodische Erläuterungen vgl. BFS/ARE (2017), Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Kapitel 5

G 1.1.1 Wichtigste Inhalte des Mikrozensus Mobilität und Verkehr



Quelle: BFS/ARE (2017), Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

wurden in Klammern () gesetzt. Im online verfügbaren Tabellenpaket sind die Vertrauensintervalle, welche die statistische Unsicherheit quantifizieren, angegeben. Die Basis (Anzahl befragte Personen oder Haushalte) der einzelnen Ergebnisse ist in diesem Tabellenpaket ebenfalls ersichtlich. Abhängig von den untersuchten Attributen variiert diese stark.

Die Werte im Bericht wurden einzeln gerundet. Es kann daher vorkommen, dass eine Gesamtsumme leicht von der Summe der einzelnen Werte abweicht.

1.3 Aufbau des Berichts

Der vorliegende Bericht orientiert sich bezüglich Aufbau und Gestaltung eng am Bericht „Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015“, welcher 2017 vom Bundesamt für Statistik und dem Bundesamt für Raumentwicklung publiziert wurde. Dank dem ähnlichen Aufbau (gleiche Kapitel-, Abbildungs- und Tabellenummerierung) ist die Vergleichbarkeit der Abbildungen gewährleistet und die Orientierung innerhalb der Publikationen fällt leichter.

Die Ergebnisse des MZMV und deren Vergleich mit früheren Erhebungen werden in Kapitel 2 und 3

präsentiert. Kapitel 2 fokussiert auf die Verfügbarkeit, Nutzbarkeit und Erreichbarkeit von Verkehrsangeboten. Es werden Aussagen über die **Voraussetzungen der Mobilität** gemacht. Kapitel 3 zeigt das **Verkehrsverhalten** der Aargauer Bevölkerung im Detail auf. Es wird dargestellt, wie viele Personen am Verkehr teilnehmen (3.1), wie sich die Mobilität über den Tag verteilt und welche Distanzen (3.2) zurückgelegt werden. Weiter wird gezeigt, mit welchen Verkehrsmitteln (3.3) und zu welchen Zwecken (3.4) die Aargauer Bevölkerung unterwegs ist. Auswertungen zum Verkehrsverhalten unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen (3.5) und zum Verkehrsverhalten in den Agglomerationen (3.6) schliessen den Bericht ab. Im Unterschied zum Bericht des Bundes macht die vorliegende Publikation keine Aussagen zu den Themen Reisen, Jahresmobilität und Einstellungen zur Verkehrspolitik, da die Ergebnisse dazu nur für die gesamte Schweiz vorliegen. Kapitel 4 enthält methodische Hinweise.

Tabellen und Bericht online

Auf www.ag.ch/verkehr ist neben diesem Bericht auch ein Tabellenpaket mit allen zugehörigen Ergebnissen publiziert.

2 Verfügbarkeit, Nutzbarkeit und Erreichbarkeit von Verkehrsangeboten

85% der Aargauer Haushalte besaßen 2015 mindestens ein Auto. Dieser Wert ist seit 2005 leicht gesunken. Stark zugenommen haben in den Aargauer Haushalten die E-Bikes. 2010 hatten 2% der Haushalte ein E-Bike, 2015 waren es bereits 9%. Rund 55% der Wohnbevölkerung besaßen 2015 ein öV-Abonnement. 95% der Aargauer Bevölkerung wohnten 2015 maximal 1 km von einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs entfernt.

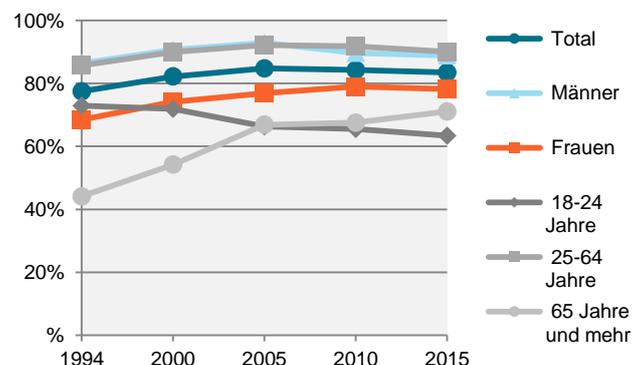
2.1 Führerausweise und Fahrzeuge

2.1.1 Führerausweisbesitz

Im Jahr 2015 besaßen 83% der Aargauerinnen und Aargauer ab 18 Jahren einen Führerausweis. 1994 waren es noch 77%. Die grösste Veränderung fand bei den Personen über 65 Jahren statt: dort stieg der Führerausweisbesitz von 44% auf 71%. Ein gegenläufiger Trend zeigen die Jungen zwischen 18 und 24 Jahren. Der Führerausweisbesitz in dieser Alterskategorie sank seit 1994 stetig, von 73% auf 63%.

G 2.1.1.1 Führerausweisbesitz nach Geschlecht und Alter, 1994-2015, Kanton Aargau

in % der jeweiligen Bevölkerungsgruppe



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Männer waren häufiger im Besitz eines Führerausweises als Frauen (89% gegenüber 78% im Jahr 2015). Diese Differenz hat sich in den letzten Jahren langsam angeglichen.

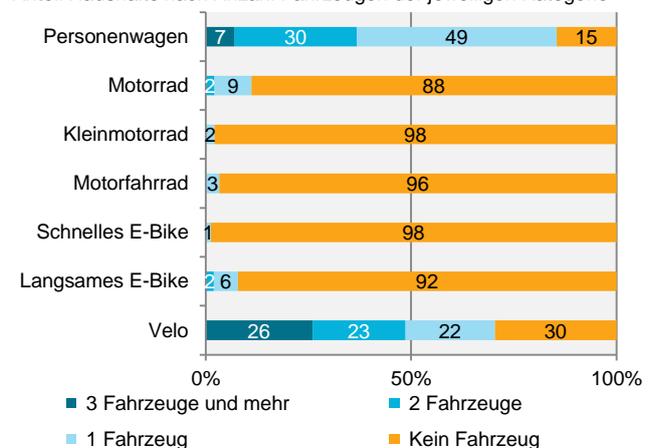
2.1.2 Fahrzeugbesitz

85% der Aargauer Haushalte besaßen 2015 mindestens ein Auto. Dies sind mehr als im schweizerischen Durchschnitt (78%). Mehr als ein Drittel der Haushalte verfügten über zwei Autos (29%) oder mehr (7%).

Velos waren ebenfalls weit verbreitet. 70% der Haushalte besaßen mindestens eines davon. Auch dieser Wert ist höher als der schweizerische Durchschnitt. Weniger häufig waren Motorräder (12%), langsame und schnelle E-Bikes (8% bzw. 1%), Motorfahrräder (3%) und Kleinmotorräder (2%).

G 2.1.2.1 Fahrzeugbesitz der Haushalte, 2015, Kanton Aargau

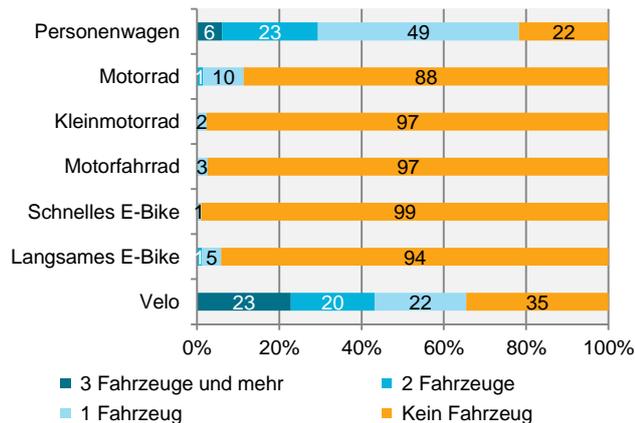
Anteil Haushalte nach Anzahl Fahrzeugen der jeweiligen Kategorie



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

G 2.1.2.1 Fahrzeugbesitz der Haushalte, 2015, Schweiz

Anteil Haushalte nach Anzahl Fahrzeugen der jeweiligen Kategorie

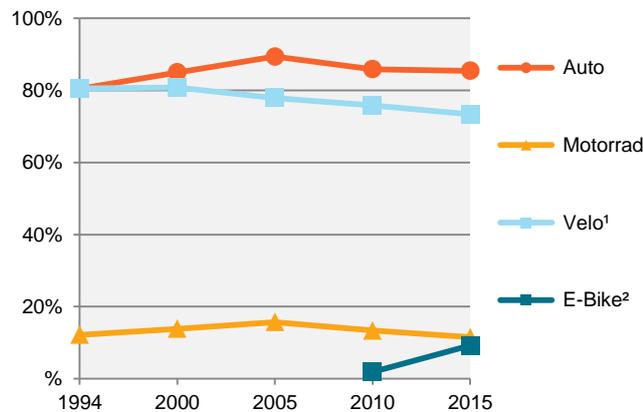


Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Der Anteil der Haushalte mit Auto ist von 1994 bis 2005 auf 89% angestiegen und danach wieder leicht auf 85% gesunken. Der Velobesitz ist mit 7 Prozentpunkten zurückgegangen. Seit 2010 ist ein Anstieg der Haushalte mit E-Bikes zu beobachten (von 2% auf 9%).

G 2.1.2.2 Fahrzeugbesitz der Haushalte, 1994-2015, Kanton Aargau

Anteil Haushalte mit einem oder mehreren Fahrzeugen der jeweiligen Kategorie



¹ Velo und/oder E-Bike

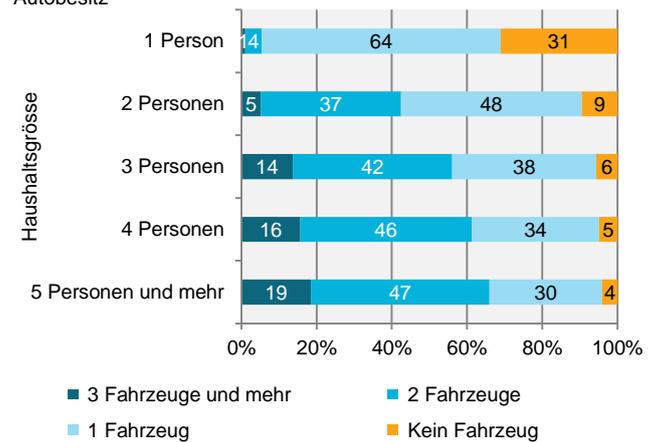
² Vor 2010: keine separate Erhebung von E-Bikes. Anteile umfassen schnelle und langsame E-Bikes.

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Der Auto- und Velobesitz ist abhängig von der Haushaltgröße. Je mehr Personen in einem Haushalt leben, desto mehr Autos und Velos sind in der Regel vorhanden. 69% der Einpersonenhaushalte besaßen 2015 ein oder mehrere Autos. Bei den Zweipersonenhaushalte waren es 91%; bei Haushalten mit 5 Personen und mehr sogar 96%. Über die Hälfte (56%) aller Haushalte mit drei Personen oder mehr besaßen mindestens zwei Autos.

G 2.1.2.3 Fahrzeugbesitz nach Haushaltsgröße, 2015, Kanton Aargau

Autobesitz

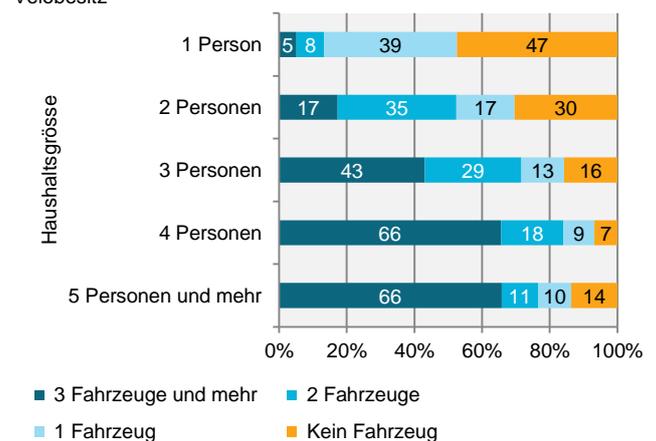


Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

In gut der Hälfte (53%) aller Einpersonenhaushalte war 2015 mindestens ein Velo vorhanden. Zwei Drittel der Haushalte mit vier Personen oder mehr besaßen mindestens drei Velos.

G 2.1.2.3 Fahrzeugbesitz nach Haushaltsgröße, 2015, Kanton Aargau

Velobesitz

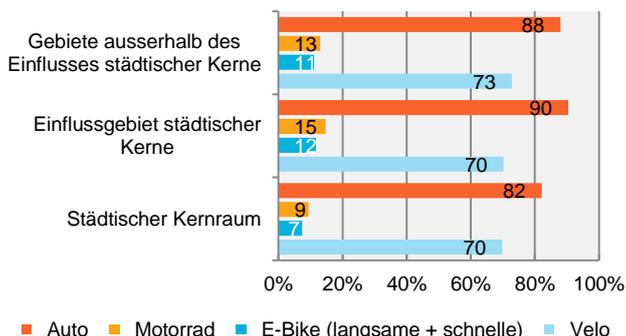


Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

In den städtischen Kernräumen (Definition vgl. Kapitel 3.6 / Glossar) war der Anteil an Haushalten mit Personewagen (82%) kleiner als in Gebieten im Einflussgebiet städtischer Kerne (90%) oder in Gebieten ausserhalb (88%). Der E-Bike und Motorradbesitz war im Einflussgebiet städtischer Kerne am höchsten.

G 2.1.2.4 Fahrzeugbesitz der Haushalte nach Urbanisierungsgrad, 2015, Kanton Aargau

Anteil Haushalte mit einem oder mehreren Fahrzeugen der jeweiligen Kategorie



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

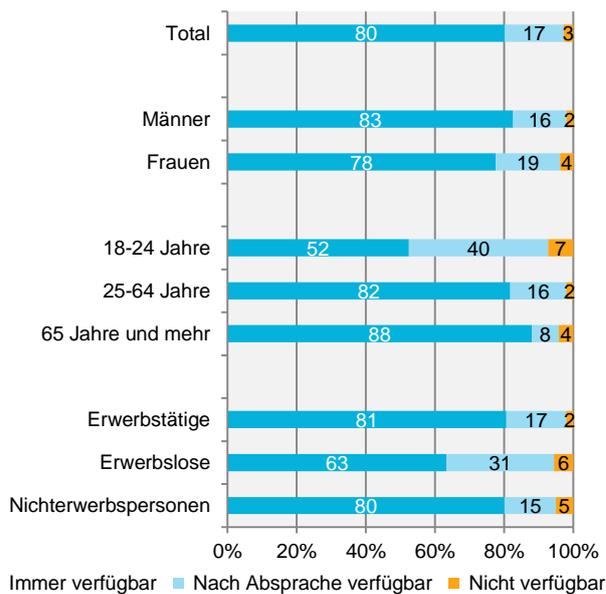
2.1.3 Fahrzeugverfügbarkeit

97% der Personen mit Führerausweis stand jederzeit oder nach Absprache ein Auto zur Verfügung. Dabei zeigt sich ein leichter Unterschied nach Geschlecht. 83% der Männer und nur 78% der Frauen verfügten immer über ein Auto. Deutlicher ist der Unterschied bei den jungen Erwachsenen zwischen 18 und 24 Jahren und den Erwerbslosen. 52% der jungen Erwachsenen und 63% der Erwerbslosen verfügten jederzeit über ein Auto. Mit Blick auf die allgemeine Verfügbarkeit (jederzeit und nach Absprache) gleicht sich diese Differenz wieder an. Sowohl junge Erwachsene als auch Erwerbslose konnten zu 40% bzw. 31% nach Absprache ein Auto benutzen.

83% der Bevölkerung verfügten über ein Velo. Es bestehen deutliche Unterschiede zwischen den Altersklassen. 98% der 6- bis 17-Jährigen stand ein Velo zur Verfügung, während es bei den über 65-Jährigen 58% waren.

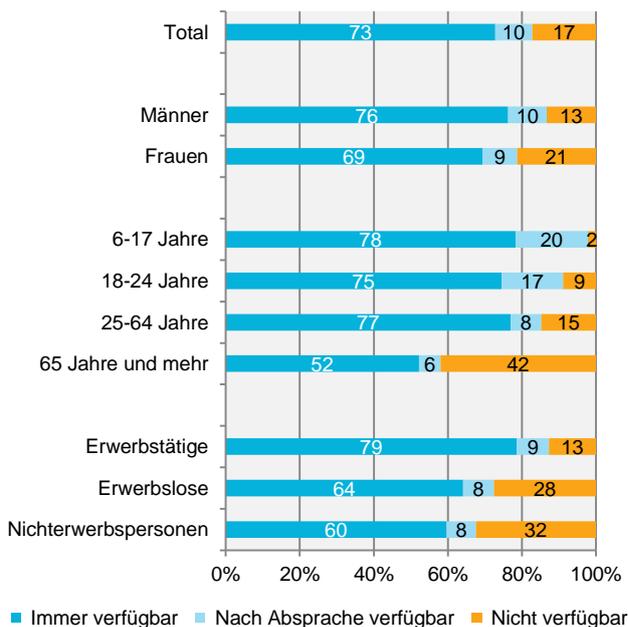
G 2.1.3.1 Verfügbarkeit von Autos nach Bevölkerungsgruppen, 2015, Kanton Aargau

Bei Personen mit Führerausweis



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

G 2.1.3.2 Verfügbarkeit von Velos nach Bevölkerungsgruppen, 2015, Kanton Aargau



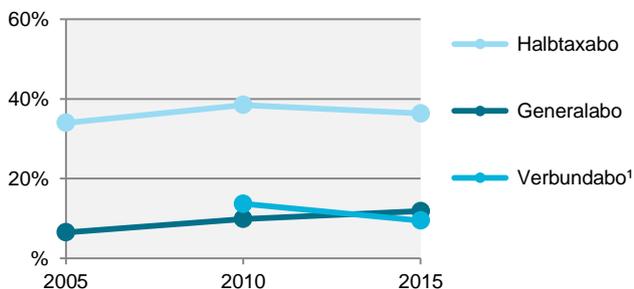
Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

2.2 Abonnemente des öffentlichen Verkehrs

55% der Wohnbevölkerung im Kanton Aargau ab 16 Jahren waren 2015 im Besitz eines öV-Abonnements. Der grösste Teil (36%) besass ein Halbtax-Abo. 12% verfügten über ein General-Abo und 9% über ein Verbund-Abo. Die Verbreitung des Halbtax-Abos war 2010 am höchsten (38%) und ist seither gesunken. Auch der Anteil von Verbund-Abos war rückläufig um 4 Prozentpunkte. Zugelegt hat hingegen der Anteil von General-Abonnements, von 6% im Jahr 2005 auf 12% im Jahr 2015. Dies im Unterschied zur schweizweiten Entwicklung, wo der Anteil an General-Abonnements seit 2010 nicht mehr zunahm (vgl. BFS/ARE 2017).

G 2.2.1 Besitz von ÖV-Abonnements, 2005-2015, Kanton Aargau

in % der Bevölkerung ab 16 Jahren



¹2005: keine Angaben

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

T 2.2.1 Besitz von ÖV-Abonnements nach Bevölkerungsgruppen, 2015, Kanton Aargau

In % der jeweiligen Bevölkerungsgruppe

	Halbtax-Abo	General-Abo	Verbund-Abo	öV-Abos Total
Total	36.4	11.8	9.5	55.1
Geschlecht				
Männer	31.4	13.5	8.5	51.1
Frauen	41.3	10.1	10.5	59.1
Alter				
16-24 Jahre	31.2	25.1	24.2	72.5
25-64 Jahre	35.2	9.7	7.8	51.3
65 Jahre und mehr	43.7	11.1	6.2	57.6
Urbanisierungsgrad des Wohnorts				
Städtischer Kernraum	36.5	14.0	10.6	58.8
Einflussgebiet städtischer Kerne	37.6	9.2	8.7	52.2
Gebiete ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne	33.2	9.1	6.9	47.1
Anzahl Autos im Haushalt				
Kein Auto	39.1	26.2	21.2	77.6
1 Auto	40.5	12.4	10.1	60.3
2 Autos	33.7	7.9	5.8	46.9
3 Autos und mehr	24.2	7.4	6.8	36.0

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Frauen besaßen 2015 mit 59% insgesamt häufiger ein öV-Abonnement als Männer (51%). Beim General-Abonnement war jedoch der Anteil der Männer höher. Deutliche Unterschiede bestehen zwischen den Altersgruppen. Am höchsten war der Anteil an öV-Abonnements bei den 16- bis 24-Jährigen mit 73%. Davon besaßen 25% ein General-Abo. Die 25- bis 64-Jährigen wiesen den geringsten Anteil an öV-Abos auf (51%). Bei Personen ab 65 Jahren lag dieser mit 58% wieder etwas höher.

Der Besitz von öV-Abos variiert je nach Urbanisierungsgrad. In städtischen Gebieten besaßen 59% der Bevölkerung ein Abonnement, während es in Gebieten ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne 47% waren.

Personen aus Haushalten ohne Auto verfügten zu 78% über ein öV-Abo. Der Anteil an General-Abos war in dieser Bevölkerungsgruppe am höchsten (26%). Mit steigender Anzahl Autos im Haushalt nimmt der Besitz von öV-Abos in der Regel ab.

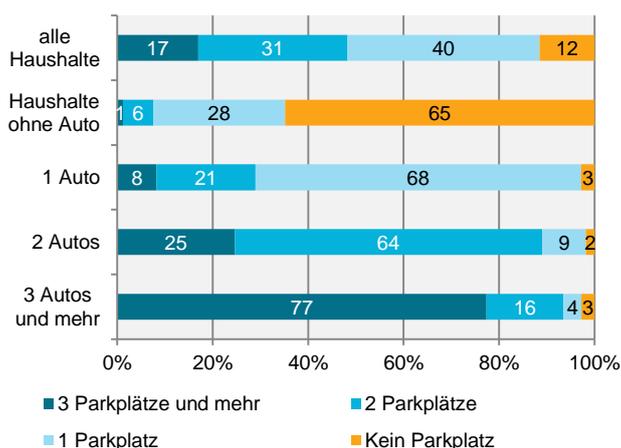
2.2.1 Parkplätze und Haltestellen

Autoparkplätze

88% der Haushalte verfügten 2015 über einen Park- oder Garagenplatz zu Hause. Dies sind gut 10% mehr als im schweizweiten Durchschnitt. Je mehr Autos in einem Haushalt vorhanden waren, desto höher ist üblicherweise die Zahl der vorhandenen Parkplätze. Von den Haushalten ohne Auto hatten noch 35% einen Parkplatz zur Verfügung.

G 2.3.1.1 Verfügbarkeit von Autoparkplätzen zu Hause nach Anzahl Autos im Haushalt, 2015, Kanton Aargau

Verfügbarkeit von Park- oder Garagenplätze

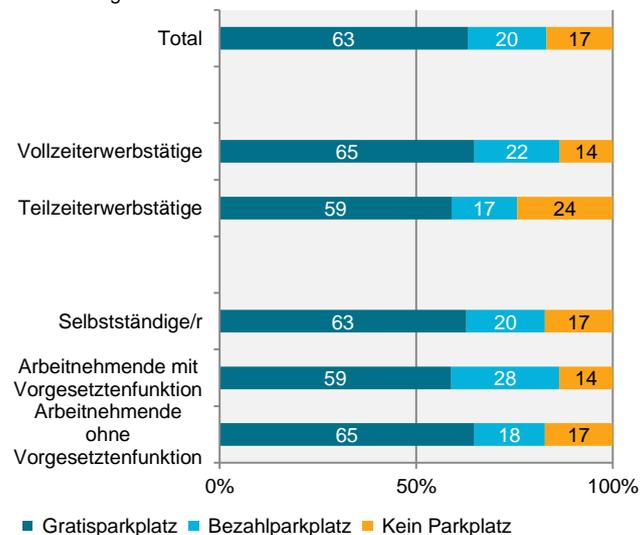


Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

63% der Erwerbstätigen stand ein Gratisparkplatz am Arbeitsplatz zur Verfügung. 20% konnten einen Bezahlparkplatz benutzen. 17% der Erwerbstätigen hatten keinen Parkplatz. Vollzeit-erwerbstätige (86%) und Arbeitnehmende mit Vorgesetztenfunktion (86%) hatten eine grössere Parkplatzverfügbarkeit als die übrigen Erwerbstätigen.

G 2.3.1.2 Verfügbarkeit von Autoparkplätzen am Arbeitsplatz nach Anstellungsgrad und beruflicher Stellung, 2015, Kanton Aargau

Verfügbarkeit von Park- oder Garagenplätzen unter den Erwerbstätigen ab 18 Jahren



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Veloabstellplätze

81% der Haushalte hatten zu Hause einen Veloabstellplatz. Davon waren 40% überdeckt und 78% in einem abschliessbaren Raum.

An den Etappenzielen waren in 82% der Fälle Veloabstellplätze vorhanden. Die Hälfte davon waren überdeckt, jedoch nur 32% in einem abschliessbaren Raum.

T 2.3.2.1 Verfügbarkeit von Veloabstellplätzen, 2015, Kanton Aargau

Zu Hause verfügbar, in % der Haushalte mit Velo(s)	81.4
Leicht zugänglich, in % der Abstellplätze	29.9
Überdeckt, in % der Abstellplätze	40.6
Mit Abschliessvorrichtung, in % der Abstellplätze	14.4
In abschliessbarem Raum, in % der Abstellplätze	78.4
An Etappenziel verfügbar, in % der Veloetappen	82.0
Leicht zugänglich, in % der Abstellplätze	54.8
Überdeckt, in % der Abstellplätze	52.0
Mit Abschliessvorrichtung, in % der Abstellplätze	25.6
In abschliessbarem Raum, in % der Abstellplätze	32.5

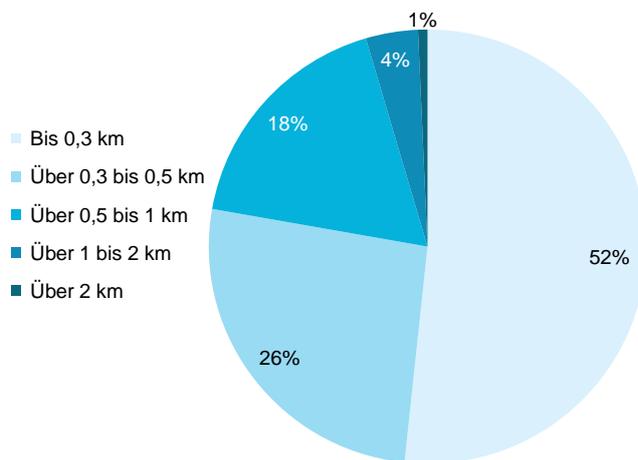
Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

95% der befragten Aargauer Bevölkerung wohnte 2015 maximal 1 km von einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs entfernt. Für gut die Hälfte (52%) betrug die Distanz sogar nur 300 Meter.

G 2.3.3.1 Erreichbarkeit von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, 2015, Kanton Aargau

Verteilung der Distanzen zwischen dem Wohngebäude und der nächsten ÖV-Haltestelle



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

3 Verkehrsverhalten der Bevölkerung

Die Aargauerinnen und Aargauer legten im Jahr 2015 im Schnitt 39.1 km pro Tag zurück. Dies ist leicht weniger als bei der letzten Erhebung 2010. Zwei Drittel dieser Distanz wurden mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt (Auto, Motorräder). Mit Abstand der häufigste Verkehrszweck war die Freizeit. 43% der täglichen Distanzen wurden zu Freizeitzwecken zurückgelegt. An zweiter Stelle folgten mit 26% die Arbeitswege.

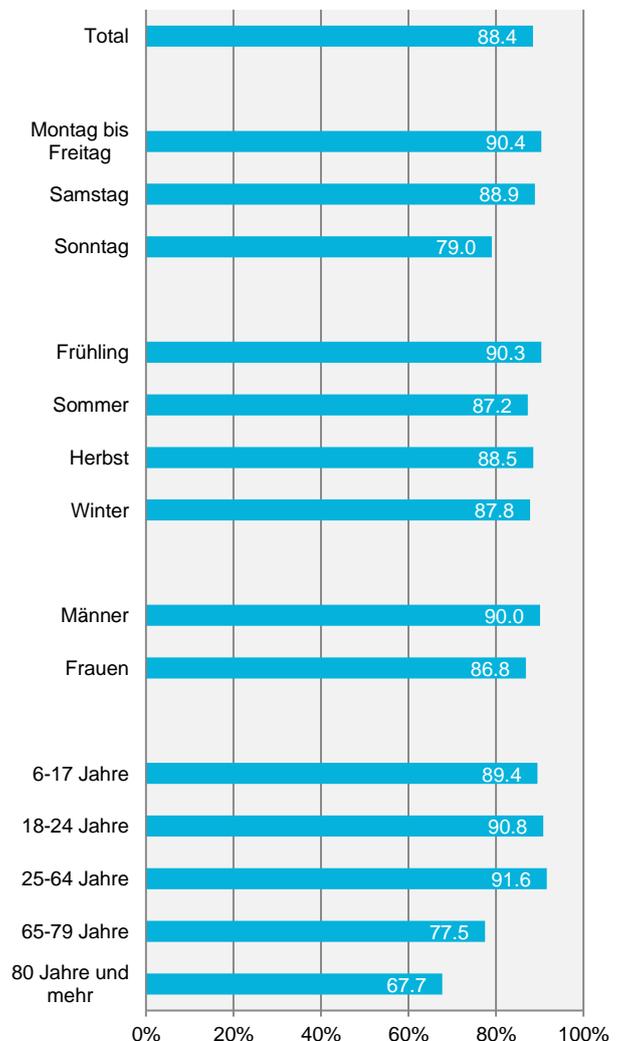
3.1 Mobile und nicht mobile Personen

88% der befragten Aargauerinnen und Aargauer waren 2015 an einem durchschnittlichen Tag unterwegs und gelten somit als mobil. An Werktagen war der Mobilitätsgrad höher als am Wochenende. In Bezug auf die Jahreszeiten waren im Frühling am meisten Personen mobil.

Frauen sind etwas weniger mobil als Männer (87% gegenüber 90%). Am deutlichsten sind die Unterschiede zwischen den Altersgruppen. Bei den unter 65-Jährigen waren rund 90% der Personen mobil, bei den 65- bis 79-Jährigen waren es noch 77% und bei den über 80-Jährigen noch lediglich 68%.

G 3.1.1 Mobile Personen nach Wochentag, Jahreszeit und Bevölkerungsgruppen, 2015, Kanton Aargau

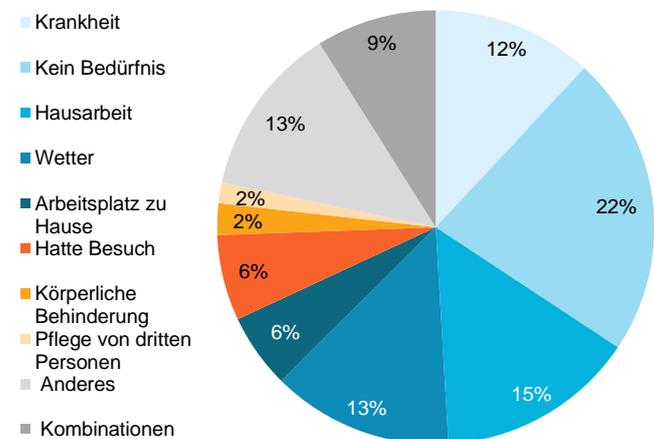
Anteil der Bevölkerung ab 6 Jahren, der an einem durchschnittlichen Tag im Verkehr unterwegs ist



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

12% der Befragten hatten am Stichtag ihre Wohnung nicht verlassen, waren also nicht mobil. Die Gründe dafür sind vielfältig. Krankheit war bei 12% der Grund, 22% hatten kein Bedürfnis, bei 15% war Hausarbeit der Grund zu Hause zu bleiben, weitere 13% hinderte das Wetter.

G 3.1.2 Gründe für Nichtmobilität, 2015, Kanton Aargau



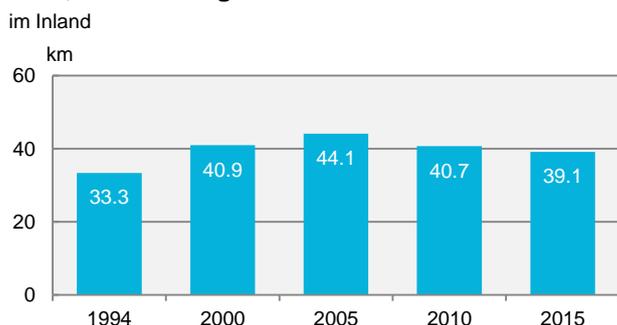
Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

3.2 Zurückgelegte Strecken und benötigte Zeit

3.2.1 Tagesdistanz

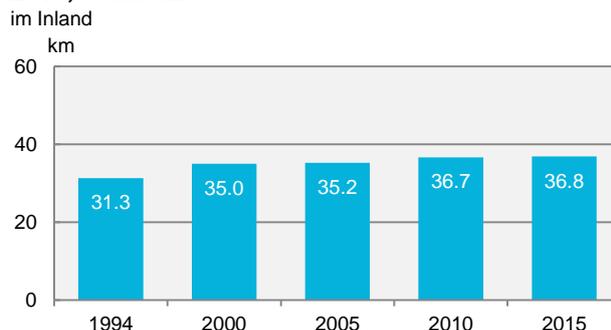
Die Aargauer Bevölkerung legte 2015 im Schnitt 39.1 km pro Tag zurück. Diese mittlere Tagesdistanz lag 2005 mit 44.1 km am höchsten. Sie ist seit 1994 um 5.7 km angestiegen. Im Vergleich zum schweizerischen Durchschnitt war die mittlere Tagesdistanz im Kanton Aargau 2.3 km länger.

G 3.2.1.1 Mittlere Tagesdistanz pro Person, 1994-2015, Kanton Aargau



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

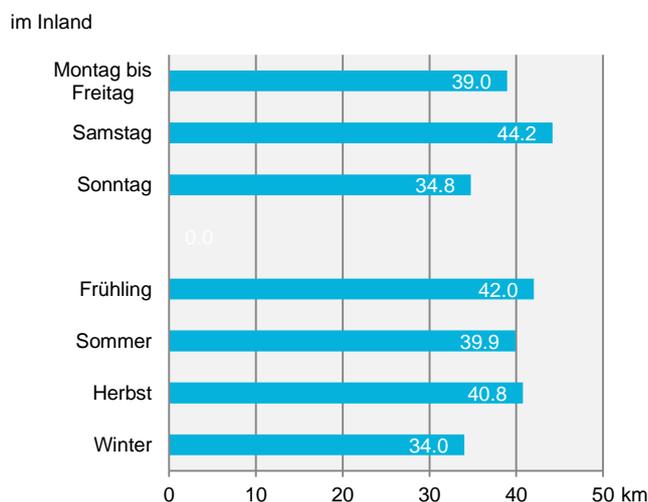
G 3.2.1.1 Mittlere Tagesdistanz pro Person, 1994-2015, Schweiz



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

An Samstagen war die Tagesdistanz mit 44.2 km länger als unter der Woche, an Sonntagen war sie am kürzesten (34.8 km). Die jahreszeitlichen Schwankungen variieren zwischen 34 km im Winter und 42 km im Frühling.

G 3.2.1.2 Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Wochentag und Jahreszeit, 2015, Kanton Aargau



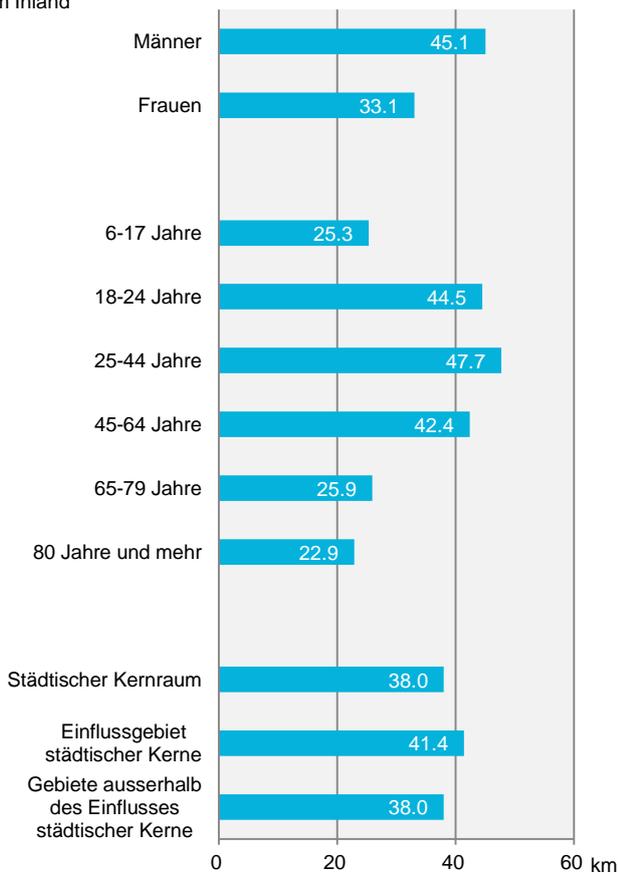
Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Die Tagesdistanz von Frauen und Männern unterscheidet sich stark. Bei Frauen betrug sie mit 33.1 km deutlich weniger als bei Männern (45.1 km). Die Unterschiede zwischen den Altersgruppen sind ebenfalls beträchtlich. Die 25- bis 44-Jährigen legten die grösste Distanz zurück (47.7 km). Die Tagesdistanzen der jüngeren und älteren Altersgruppen sind jeweils kürzer. Die kürzeste Tagesdistanz wiesen die über 80-Jährigen mit 22.9 km auf. Bei den 6- bis 17-Jährigen betrug die Tagesdistanz 25.3 km.

Bezüglich Urbanisierungsgrad fällt auf, dass die Tagesdistanz von Personen im Einflussgebiet städtischer Kerne 3.4 km länger war, als in den anderen beiden Raumtypen.

G 3.2.1.3 Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Bevölkerungsgruppen, 2015, Kanton Aargau

im Inland



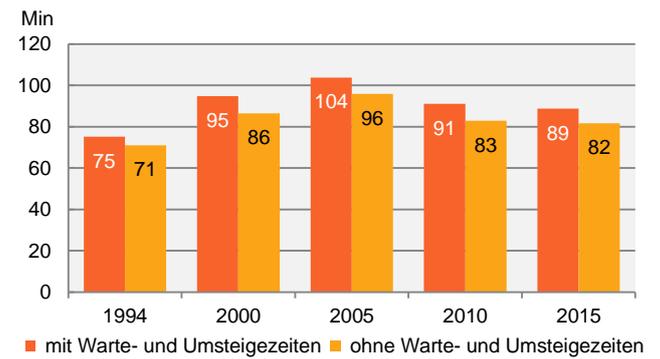
Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

3.2.2 Tagesunterwegszeit

Die Aargauer Bevölkerung war 2015 im Schnitt 89 Minuten pro Tag unterwegs. Warte- und Umsteigezeiten nicht eingerechnet waren es 82 Minuten. Von 1994 bis 2005 stieg die Tagesunterwegszeit an, erreichte 2005 das Maximum von 104 Minuten und sank seither wieder. 2010 und 2015 entsprach die Tagesunterwegszeit der Aargauerinnen und Aargauern den durchschnittlichen schweizerischen Werten. Der Anstieg der täglichen Unterwegszeit vor und der entsprechende Rückgang nach 2005 war im Kanton Aargau etwas deutlicher.

G 3.2.2.1 Mittlere Tagesunterwegszeit pro Person, 1994-2015, Kanton Aargau

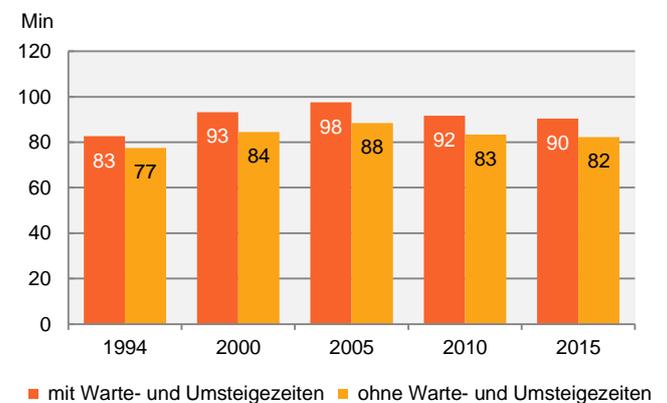
im Inland



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

G 3.2.2.1 Mittlere Tagesunterwegszeit pro Person, 1994-2015, Schweiz

im Inland

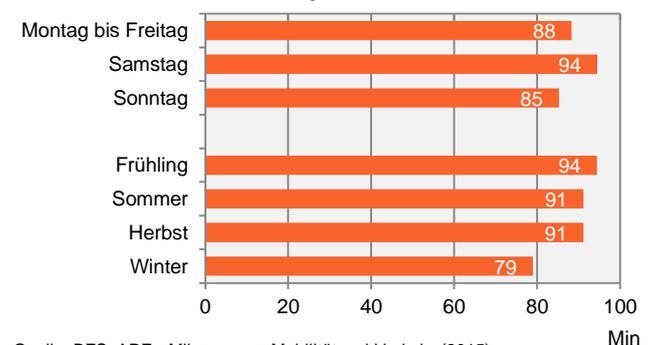


Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Analog zu den Tagesdistanzen war die Tagesunterwegszeit am Samstag (94 Minuten) und im Frühling (94 Minuten) am längsten.

G 3.2.2.2 Mittlere Tagesunterwegszeit pro Person nach Wochentag und Jahreszeit, 2015, Kanton Aargau

im Inland, mit Warte- und Umsteigezeiten



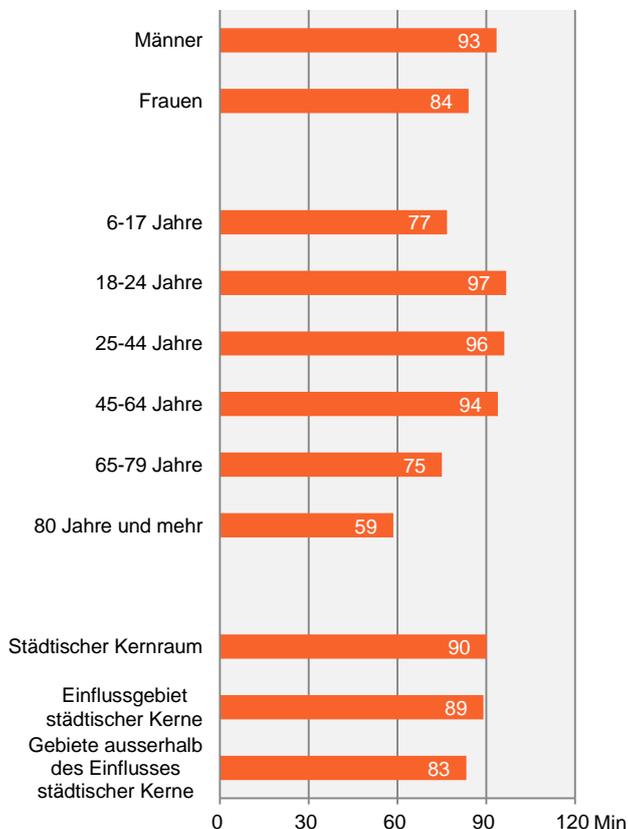
Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Die Tagesunterwegszeit verhält sich bezüglich Geschlecht und Altersgruppe ähnlich wie die Tagesdistanz. Männer waren knapp 10 Minuten länger pro Tag unterwegs als Frauen. Bei den Altersgruppen sticht keine einzelne Gruppe hervor. Alle Personen zwischen 18 und 64 Jahren waren etwa gleich lang unterwegs. Jüngere und ältere Personen waren jeweils kürzer unterwegs.

Bezogen auf den Urbanisierungsgrad unterschied sich die Tagesunterwegszeit von der Tagesdistanz. Personen im städtischen Kernraum waren am längsten unterwegs, obwohl sie nicht die längsten Distanzen zurücklegten.

G 3.2.2.3 Mittlere Tagesunterwegszeit pro Person nach Bevölkerungsgruppen, 2015, Kanton Aargau

im Inland, mit Warte- und Umsteigezeiten



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

3.2.3 Etappen, Wege, Ausgänge²

Neben den Tagesdistanzen und Tagesunterwegszeiten sind Etappen, Wege und Ausgänge weitere Kenngrössen zur Beschreibung des Verkehrsverhaltens. Diese Kenngrössen sind besonders bei der Analyse der Verkehrszwecke und der Verkehrsmittelwahl relevant. Abbildung G 3.2.3.1 zeigt, wie die drei Grössen zueinander in Beziehung stehen.

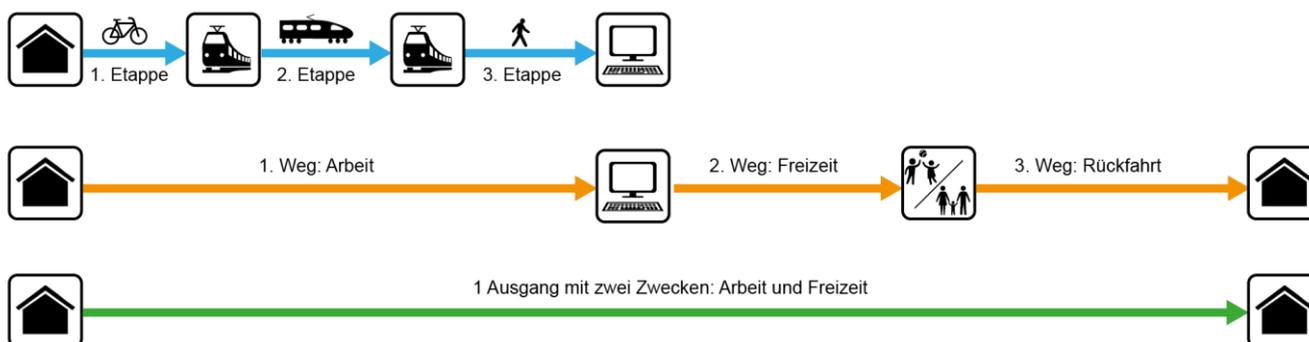
Eine **Etappe** ist die kleinste Einheit eines Weges und wird mit einem einzigen Verkehrsmittel zurückgelegt. Sobald das Verkehrsmittel gewechselt wird, beginnt eine neue Etappe.

Ein **Weg** kann aus einer oder mehreren Etappen bestehen. Das heisst, während eines Weges kann das Verkehrsmittel gewechselt werden. Ein Weg wird durch seinen Zweck definiert, welcher sich nach der Art der Aktivität am Zielort richtet (z.B. Arbeiten). Ist der Zielort erreicht, endet der Weg. Wenn der Zweck wechselt, der Rückweg angetreten wird oder nach einem längeren Zwischenhalt, beginnt ein neuer Weg. Der Mikrozensus unterscheidet die Wegzwecke Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Freizeit, geschäftliche Tätigkeit und Dienstfahrt sowie Service und Begleitung.

Eine Abfolge von Wegen, die zu Hause beginnen und wieder zu Hause enden, wird als **Ausgang** bezeichnet.

² Die Ausführungen stützen sich auf Kapitel 3.2.3 des Berichts BFS/ARE (2017), Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

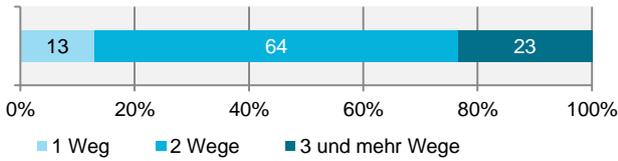
G 3.2.3.1 Zusammenhang zwischen den Kenngrössen Etappe, Weg und Ausgang



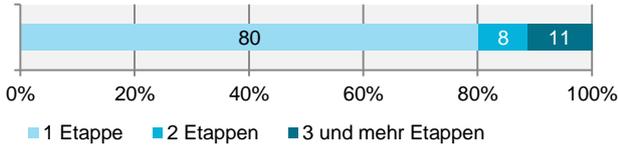
Quelle: BFS/ARE (2017), Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

G 3.2.3.2 Zusammensetzung der Ausgänge und Wege, 2015, Kanton Aargau

Anzahl Wege pro Ausgang: Anteile



Anzahl Etappen pro Weg: Anteile



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Ein Ausgang bestand 2015 in 64% der Fälle aus zwei Wegen, d.h. einem Hinweg an einen Zielort mit einer bestimmten Aktivität und einem Rückweg nach Hause. In 23% der Fälle wurden zwei oder mehr Aktivitäten miteinander kombiniert, es resultierten also drei oder mehr Wege. In 13% der Fälle bestand ein Ausgang nur aus einem einzigen Weg mit Start- und Zielort zu Hause.

Die Wege bestanden in 80% der Fälle aus einer Etappe. In den übrigen 20% bestand ein Weg aus mehreren Etappen, d.h. das Verkehrsmittel wurde im Laufe des Wegs gewechselt.

Eine Etappe mass im Schnitt 8.7 km und dauerte 18.2 Minuten. Ein Weg war durchschnittlich 12.1 km lang und dauerte 27.4 Minuten. Die Durchschnittsdistanz eines Ausgangs betrug 24.6 km bei einer Dauer von 58.3 Minuten.

T 3.2.3.1 Mittlere Distanz und Dauer der Etappen, Wege und Ausgänge, 2015, Kanton Aargau

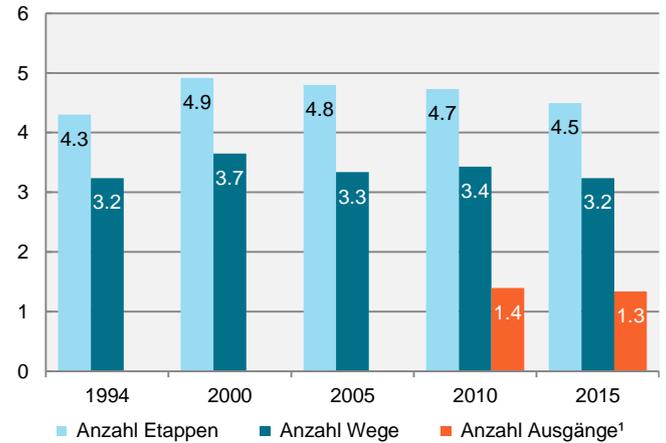
	Mittlere Distanz, km	Mittlere Dauer, Min ¹
Etappen	8.7	18.2
Wege	12.1	27.4
Ausgänge	24.6	58.3

¹ Wege und Ausgänge: inkl. Warte und Umsteigezeiten

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

G 3.2.3.3 Mittlere Anzahl Etappen, Wege und Ausgänge pro Person und Tag, 1994-2015, Kanton Aargau

im Inland



¹ vor 2010 keine Daten vorhanden

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

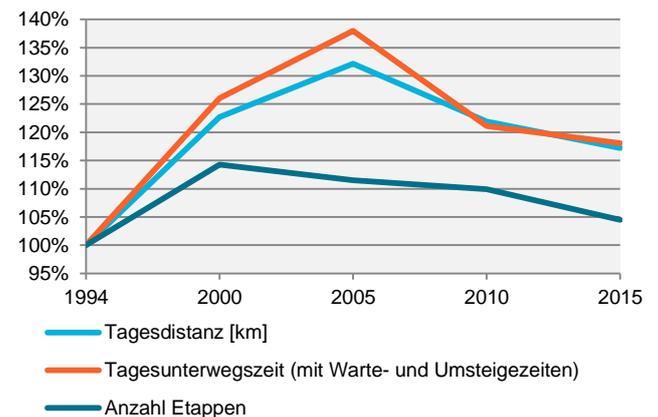
Im Schnitt absolvierten die Aargauerinnen und Aargauer 2015 4.5 Etappen, 3.2 Wege und 1.3 Ausgänge pro Tag. Diese Werte sind gegenüber 2010 leicht zurückgegangen. Eine leichte Zunahme fand zwischen 1994 und 2000 statt.

3.2.4 Die Kenngrössen des Verkehrsverhaltens im Vergleich

Bei der Entwicklung der Tagesdistanz, der Tagesunterwegszeit und der täglichen Anzahl Etappen über die letzten 20 Jahre fällt auf, dass alle drei Kenngrössen zwischen 1994 und 2000 angestiegen sind. Die tägliche Anzahl Etappen erreichte 2000 ihren Höchststand, während die Tagesunterwegszeit und die Tagesdistanz bis 2005 nochmals deutlich anstiegen. Nach 2005 stellte sich ein Rückgang ein, welcher bei der Tagesunterwegszeit am deutlichsten ausfiel. Über die gesamte Zeitspanne betrug der Anstieg bei der Tagesdistanz 17%, bei der Tagesunterwegszeit 18%.

G 3.2.4.1 Mittlere Tagesdistanz, Tagesunterwegszeit und tägliche Anzahl Etappen pro Person, 1994-2015, Kanton Aargau

Index 1994 = 100



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Zwischen den verschiedenen Bevölkerungsgruppen sind einige Unterschiede zu beobachten.

Trotz einer deutlichen Differenz bei der Tagesdistanz legten beide Geschlechter im Schnitt 4.5 Etappen pro Tag zurück. Ein wichtiger Treiber für grosse Distanzen ist die Autoverfügbarkeit. Wer über ein Auto verfügt, legte in der Regel fast doppelt so lange Distanzen (45.4 km) zurück wie Personen ohne Auto (24.8). Das gleiche

Muster zeigt sich bei Erwerbstätigen gegenüber Nichterwerbspersonen. Der Urbanisierungsgrad beeinflusst die Anzahl täglicher Etappen und die Tagesunterwegszeit. In städtischen Kernräumen waren die Personen am längsten unterwegs (90.1 Minuten) und legten am meisten Etappen zurück.

T 3.2.4.1 Kenngrössen des Verkehrsverhaltens nach Wochentagen und Bevölkerungsgruppen, 2015, Kanton Aargau

Durchschnittswerte pro Person und Tag; im Inland

	Tagesdistanz, km	Tagesunterwegszeit, Min (mit Warte- und Umsteigezeiten)	Anzahl Etappen	Anzahl Wege	Anzahl Ausgänge
Total	39.1	88.8	4.5	3.2	1.3
Wochentag					
Montag bis Freitag	39.0	88.3	4.9	3.5	1.4
Samstag	44.2	94.5	4.2	3.1	1.2
Sonntag	34.8	85.3	2.7	2.1	1.0
Alter					
6-17 Jahre	25.3	76.7	4.8	3.4	1.5
18-24 Jahre	44.5	96.7	5.9	3.4	1.2
25-44 Jahre	47.7	96.1	4.8	3.5	1.4
45-64 Jahre	42.4	93.9	4.4	3.3	1.4
65-79 Jahre	25.9	75.1	3.4	2.5	1.2
80 Jahre und mehr	22.9	58.6	2.3	1.9	0.9
Geschlecht					
Männer	45.1	93.5	4.5	3.3	1.3
Frauen	33.1	84.1	4.5	3.2	1.3
Autoverfügbarkeit					
Immer verfügbar	45.4	92.9	4.2	3.4	1.4
Nach Absprache verfügbar	42.4	104.6	6.0	3.4	1.3
Nicht verfügbar	24.8	87.4	4.9	2.8	1.3
Erwerbstatus					
Erwerbstätige	46.4	95.9	4.9	3.5	1.4
Erwerbslose	40.6	86.2	4.1	3.2	1.3
Nichterwerbspersonen	27.9	78.5	3.7	2.6	1.2
Urbanisierungsgrad des Wohnorts					
Städtischer Kernraum	38.0	90.1	4.8	3.3	1.3
Einflussgebiet städtischer Kerne	41.4	89.0	4.2	3.2	1.3
Gebiete ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne	38.0	83.2	4.1	3.1	1.3

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

3.3 Eingesetzte Verkehrsmittel

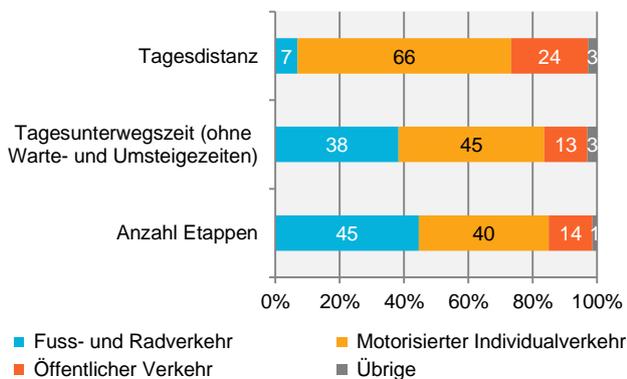
3.3.1 Übersicht über alle Verkehrsmittel (Modalsplit)

Zwei Drittel der Tagesdistanz wurden mit dem motorisierten Individualverkehr (Autos, Motorräder) zurückgelegt. Von diesen 26 km wurden 25.4 km mit dem Auto zurückgelegt. Für ein knappes Viertel der Tagesdistanz (24%) wurde der öffentliche Verkehr benutzt (9.3 km). Der Fuss- und Radverkehr kam bei 7% der Tagesdistanz zum Einsatz. Bezogen auf die Tagesunterwegszeit und die Anzahl Etappen hat der Fuss- und Radverkehr hingegen einen grösseren Anteil. Knapp die Hälfte (45%) aller Etappen wurden zu Fuss, mit dem Velo oder E-Bike zurückgelegt. Der Anteil des Fuss- und Radverkehrs an der Unterwegszeit belief sich auf 38% bzw. 31.3 Minuten.

Bei der Tagesdistanz unterscheidet sich die Aargauer Bevölkerung kaum vom schweizerischen Durchschnitt. Einzig der Fuss- und Radverkehrsanteil lag im Kanton Aargau 1 Prozentpunkt tiefer. Unterschiede bestanden bei der Anzahl Etappen. Im Kanton Aargau wurden mehr Etappen mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt (40% gegenüber 37%). Auch die Tagesunterwegszeit mit dem MIV war länger (45 Minuten gegenüber 42 Minuten).

G 3.3.1.1 Verkehrsmittelwahl Kanton Aargau, 2015

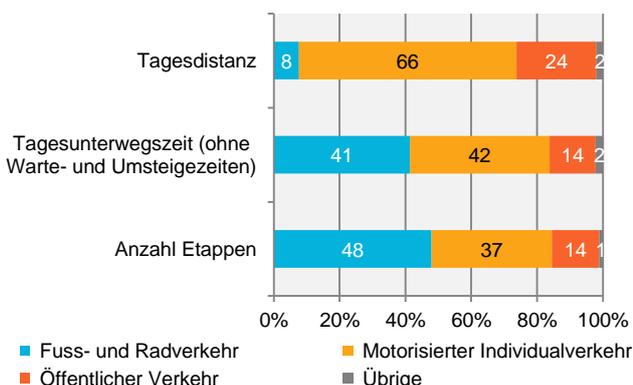
Anteile im Inland



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

G 3.3.1.1 Verkehrsmittelwahl Schweiz, 2015

Anteile im Inland



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

T 3.3.1.1 Verkehrsmittel Kanton Aargau und Schweiz, 2015

Durchschnittswerte pro Person im Inland

	Tagesdistanz, km		Tagesunterwegszeit ¹ , Min.		Anzahl Etappen	
	AG	CH	AG	CH	AG	CH
Total	39.1	36.8	81.6	82.2	4.5	4.9
Fuss- & Radverkehr	2.7	2.8	31.3	34.0	2.0	2.3
zu Fuss	1.7	1.9	26.7	29.8	1.7	2.1
Velo	0.9	0.8	4.3	4.0	0.3	0.2
E-Bike	0.1	0.1	0.3	0.3	0.0	0.0
Motor. Individualverkehr	26.0	24.4	37.0	34.9	1.8	1.8
Motorfahrrad	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0
Kleinmotorrad	0.0	0.1	0.1	0.2	0.0	0.0
Motorrad	0.5	0.4	0.9	0.8	0.0	0.0
Auto	25.4	23.8	35.9	33.9	1.8	1.7
Öffentlicher Verkehr	9.3	9.0	11.0	11.5	0.6	0.7
Postauto	0.1	0.1	0.3	0.3	0.0	0.0
Tram	0.2	0.4	0.6	1.5	0.1	0.1
Bus	0.9	1.0	2.6	3.1	0.2	0.3
Eisenbahn	8.1	7.5	7.4	6.7	0.3	0.3
Übrige	1.1	0.7	2.4	1.8	0.1	0.1

¹ ohne Warte- und Umsteigezeiten

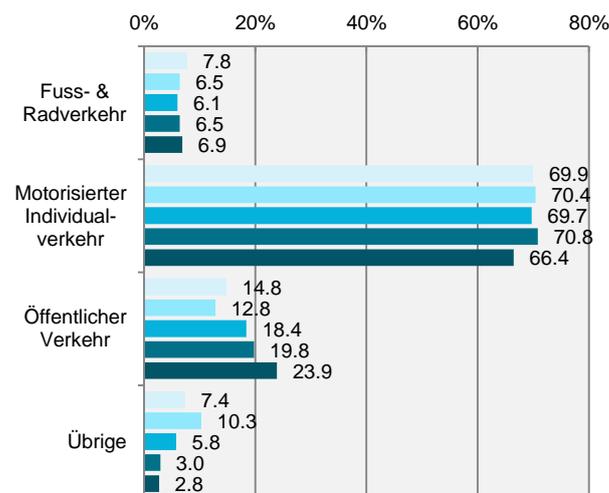
Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Seit 1994 stieg der Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Tagesdistanz von 14.8% auf 23.9% stark an. Der Anteil des Fuss- und Radverkehrs sank zwischenzeitlich leicht, ist ab 2010 aber wieder etwas angestiegen. Die Abnahme des MIV-Anteils war mit 3.5 Prozentpunkten deutlich. Diese Abnahme widerspiegelt sich jedoch nicht in den absoluten Zahlen: die mittlere mit dem MIV zurückgelegte Tagesdistanz stieg um 2.6 km an.

Auf gesamtschweizerischer Ebene fand eine ähnliche Entwicklung statt wie im Kanton Aargau. Einzig die Abnahme des Anteils des Fuss- und Radverkehrs traf dort nicht ein.

G 3.3.1.2 Verkehrsmittelwahl Aargau, 1994-2015

Anteile an der Tagesdistanz im Inland

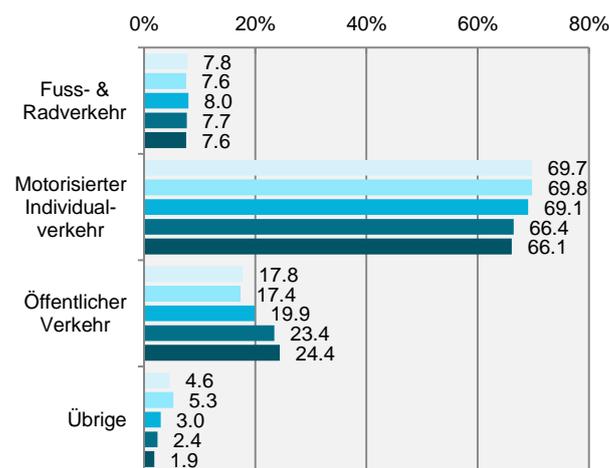


1994 2000 2005 2010 2015

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

G 3.3.1.2 Verkehrsmittelwahl Schweiz, 1994-2015

Anteile an der Tagesdistanz im Inland



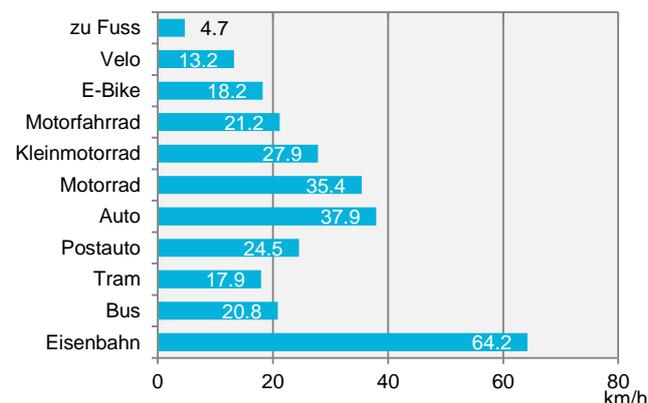
1994 2000 2005 2010 2015

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Die Eisenbahn war mit Abstand das schnellste Verkehrsmittel bei einer mittleren Geschwindigkeit von 64.2 km/h. An zweiter Stelle stand das Auto mit 37.9 km/h, gefolgt von Motorrad (35.4 km/h) und Kleinmotorrad (27.9 km/h).

G 3.3.1.3 Mittlere Geschwindigkeit der Benutzer/innen der Landverkehrsmittel, 2015, Kanton Aargau

im Inland



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

2015 war eine Etappe mit der Eisenbahn im Durchschnitt 25.1 km lang. Eine durchschnittliche Autoetappe war mit 14.2 km deutlich kürzer. Eine Etappe mit dem E-Bike mass gut das Doppelte einer Veloetappe (6.4 km gegenüber 3.1 km). Eine durchschnittliche Motorradetappe war mit 27.9 km relativ lange – bei den Werten von Motorrad wie auch E-Bike ist jedoch das grosse Vertrauensintervall zu beachten. An der Dauer der Etappen zeigt sich, dass langsame Verkehrsmittel tendenziell bei kürzeren und schnelle bei längeren Distanzen eingesetzt wurden.

T 3.3.1.2 Mittlere Etappenlänge und -dauer nach Verkehrsmittel, 2015, Kanton Aargau

im Inland

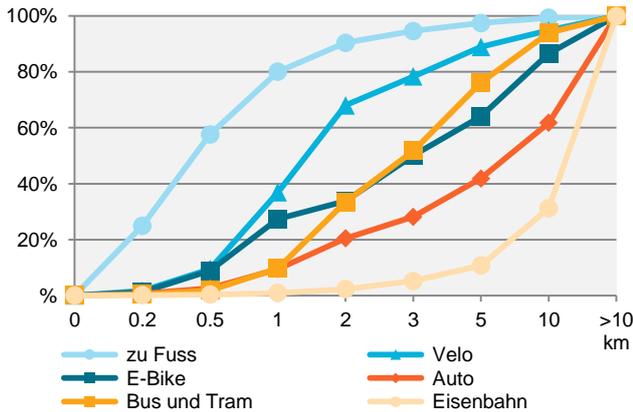
Verkehrsmittel	Etappenlänge, km	Etappendauer, Min
Alle Verkehrsmittel	8.7	18.2
zu Fuss	1.0	15.7
Velo	3.1	14.8
E-Bike	6.4	22.5
Motorfahrrad	2.6	7.0
Kleinmotorrad	6.0	13.3
Motorrad	27.9	47.9
Auto	14.2	20.1
Postauto	7.0	17.7
Tram	3.1	10.2
Bus	4.3	12.3
Eisenbahn	25.1	23.0
Übrige	18.3	40.5

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Die Etappenlängen der verschiedenen Verkehrsmittel können mit Hilfe der Summenhäufigkeit verglichen werden. 80% der Etappen zu Fuss waren maximal 1 km lang. 66% der Veloetappen massen zwischen 0.2 km und 2 km. Beim E-Bike waren 36% der Etappen länger als 5 km. Bei der Eisenbahn waren 69% der Etappen länger als 10 km. Hingegen erstreckten sich nur 38% der Autoetappen über mehr als 10 km.

G 3.3.1.4 Häufigkeit der Etappenlängen nach ausgewählten Verkehrsmitteln, 2015, Kanton Aargau

im Inland



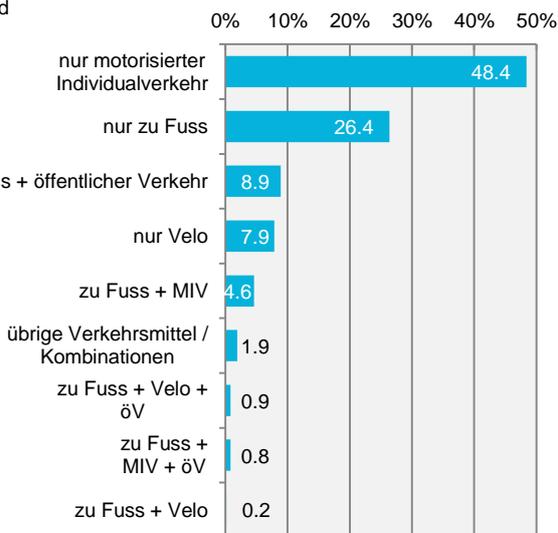
Lesebeispiel: 25% der zu Fuss zurückgelegten Etappen waren maximal 0.2 km lang und 58% maximal 0.5 km lang

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Viele Wege wurden ausschliesslich mit dem motorisierten Individualverkehr (48.4%), zu Fuss (26.4%) oder mit dem Velo (7.9%) zurückgelegt. Da Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in der Regel zu Fuss erreicht wurden (Fusswege ab 25 Metern gelten als eine Etappe), wurde der öV praktisch immer mit einem weiteren Verkehrsmittel kombiniert. Kombinationen von zwei Verkehrsmitteln waren häufig: 8.9% der Wege wurden zu Fuss und mit dem öffentlichen Verkehr, 4.6% zu Fuss und mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt. Kombinationen von mehr als zwei Verkehrsmitteln waren selten.

G 3.3.1.5 Anteile der Verkehrsmittel und Verkehrsmittelkombinationen an der Anzahl Wege, 2015, Kanton Aargau

im Inland



MIV: motorisierter Individualverkehr, öV: öffentlicher Verkehr

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

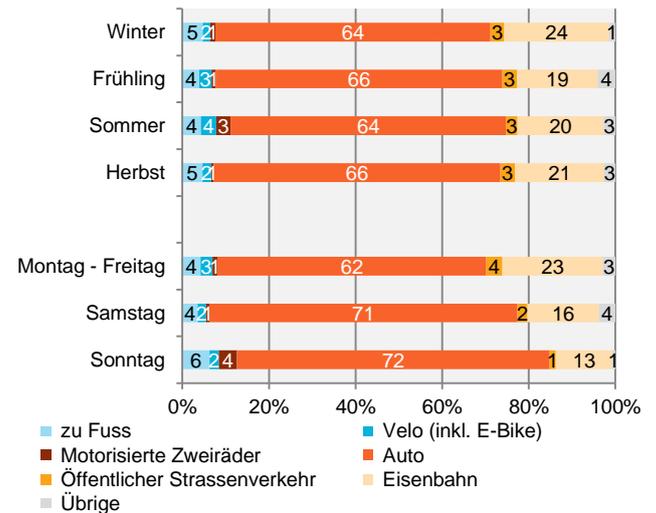
Die Anteile der Verkehrsmittel variieren je nach Wochentag. Unter der Woche lag der Anteil der Tagesdistanzen, welche mit der Eisenbahn zurückgelegt wurden, bei 23%.

Am Sonntag betrug der Anteil nur 13%. Dafür stieg am Wochenende der Anteil mit dem Auto zurückgelegter Strecken auf über 70% verglichen zu 62% unter der Woche.

Die Jahreszeiten wirkten sich vor allem auf die Distanzanteile der Velos und motorisierten Zweiräder aus. Im Frühling und Sommer waren diese höher als während des restlichen Jahres.

G 3.3.1.6 Verkehrsmittelwahl nach Wochentag und Jahreszeit, 2015, Kanton Aargau

Anteile an der Tagesdistanz im Inland



Zahlen zu den Zweirädern nach Jahreszeit statistisch nur bedingt zuverlässig

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

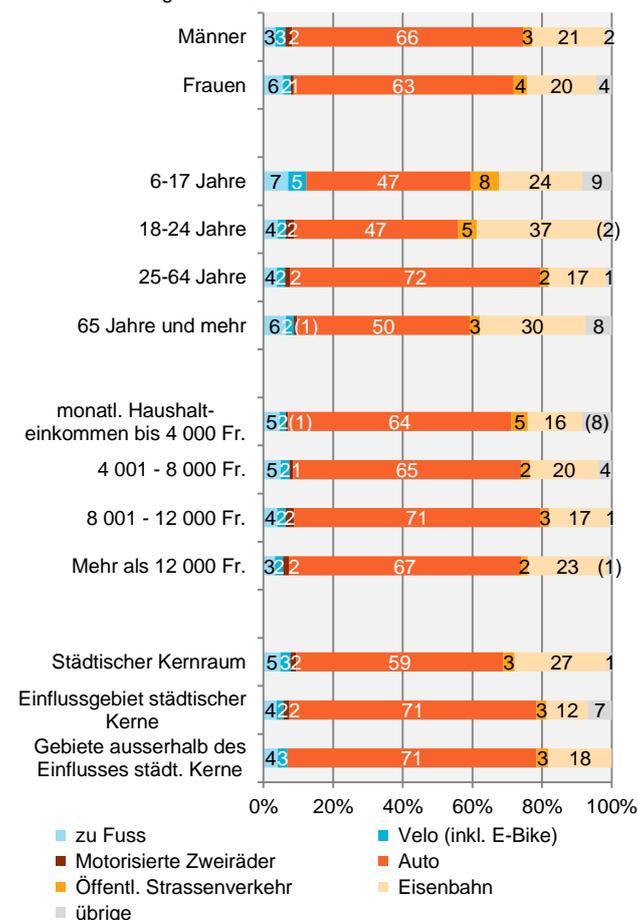
Bei der Wahl der Verkehrsmittel gibt es Unterschiede zwischen den Bevölkerungsgruppen. Männer legten einen etwas grösseren Teil ihrer Tagesdistanzen mit dem Auto zurück als Frauen. Der Anteil der Distanzen zu Fuss war bei Frauen hingegen doppelt so gross. Die öV-Nutzung war bei 18- bis 24- Jährigen überdurchschnittlich hoch (42% der täglich zurückgelegten Distanzen), auch Personen ab 65 Jahren benutzten den öffentlichen Verkehr häufig (33%). Die 24- bis 65-Jährigen legten am meisten Distanzen mit dem Auto (72%) zurück.

Das Haushaltseinkommen beeinflusste die Verkehrsmittelwahl nur geringfügig.

Personen in städtischen Kernen benutzen weitaus häufiger den öffentlichen Verkehr (30%), als die Bevölkerung in den Einflussgebieten städtischer Kerne (15%) oder in Gebieten ausserhalb (21%). Dafür waren dort die Anteile des Autos entsprechend höher.

G 3.3.1.8 Verkehrsmittelwahl nach Bevölkerungsgruppen und Urbanisierungsgrad, 2015, Kanton Aargau

Anteile an der Tagesdistanz im Inland



(Zahl): statistisch nur bedingt zuverlässig

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

3.3.2 Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) umfasst Autos und Motorräder, Kleinmotorräder sowie Motorfahrräder (zusammengefasst als motorisierte Zweiräder).³

2015 legten die Aargauerinnen und Aargauer im Schnitt 25.4 km pro Tag mit dem Auto zurück. Diese Distanz stieg zwischen 1994 und 2005 von 23 km auf 30.2 km an. Seit 2005 nahm die mit dem Auto absolvierte Tagesdistanz wieder ab. Die durchschnittliche Unterwegszeit mit dem Auto betrug 2015 35.9 Minuten. Die Tagesunterwegszeit entwickelte sich analog zur Tagesdistanz: zwischen 1994 und 2005 stieg sie deutlich an und nahm anschliessend wieder ab. Bei den Etappen zeigt sich ein anderes Bild. Die maximale Anzahl Etappen wurde im Jahr 2000 erreicht.

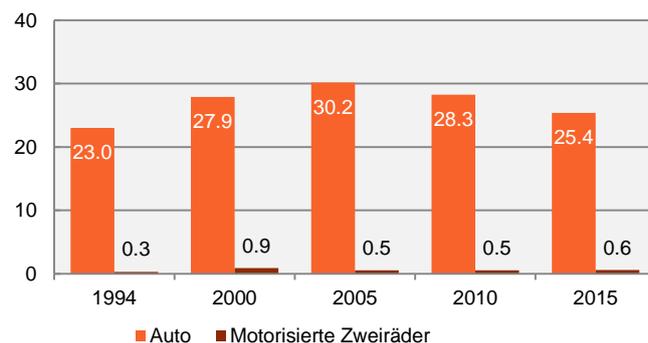
Die motorisierten Zweiräder spielten eine geringe Rolle. Die durchschnittlichen Tagesdistanzen lagen in den Jahren 1994-2015 immer unter 1 km.

³ Definition gemäss BFS/ARE (2017), Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Kapitel 3.3.2

G 3.3.2.1 Motorisierter Individualverkehr, 1994–2015, Kanton Aargau

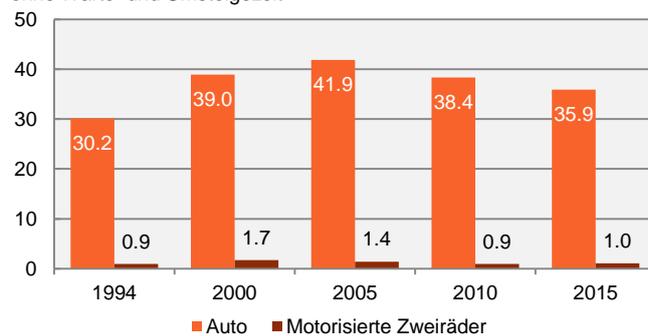
Durchschnittswerte pro Person und Tag, im Inland

Tagesdistanz, km

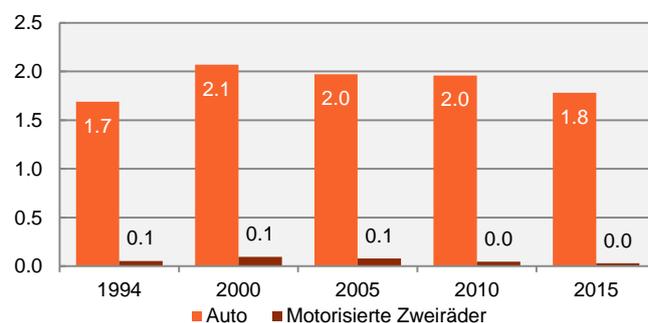


Tagesunterwegszeit, Min

ohne Warte- und Umsteigezeit



Anzahl Etappen



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Die längsten Distanzen mit dem Auto wurden an Samstagen zurückgelegt (31.4 km).

Generell legten Männer um die Hälfte längere Distanzen mit dem Auto zurück als Frauen. Auch die Nutzung von motorisierten Zweirädern kann eher Männern zugeschrieben werden. Motorräder wurden vor allem an Sonntagen und im Sommer benutzt. Der Urbanisierungsgrad und die Autoverfügbarkeit sind ausschlaggebend für die zurückgelegten Distanzen. Personen, die in ländlichen Gebieten leben oder immer über ein Auto verfügen, legten längere Distanzen zurück.

T 3.3.2.1 Motorisierter Individualverkehr nach Wochentag, Jahreszeit und Bevölkerungsgruppen, 2015, Kanton Aargau

Mittlere Tagesdistanz pro Person, km, im Inland

	Auto	Motorrad	Kleinmotorrad	Motorfahrrad
Total	25.4	0.53	0.03	0.02
Wochentag				
Montag bis Freitag	24.2	0.40	0.04	0.01
Samstag	31.4	(0.25)	(0.00)	(0.07)
Sonntag	25.1	1.44	(0.01)	(0.00)
Jahreszeit				
Frühling	27.8	0.35	(0.03)	(0.03)
Sommer	25.4	1.24	(0.05)	(0.01)
Herbst	27.0	(0.18)	(0.01)	(0.03)
Winter	21.6	0.37	(0.02)	(0.01)
Geschlecht				
Männer	29.9	0.80	0.04	0.03
Frauen	20.9	(0.27)	(0.01)	(0.01)
Alter				
6-17 Jahre	11.9	0.00	(0.03)	(0.06)
18-24 Jahre	20.9	0.97	(0.08)	0.00
25-64 Jahre	32.2	0.67	(0.02)	(0.02)
65 Jahre und mehr	12.5	(0.21)	(0.03)	0.00
Autoverfügbarkeit				
Immer verfügbar	34.5	0.69	(0.03)	(0.02)
Nach Absprache verfügbar	16.5	0.85	(0.03)	0.00
Nicht verfügbar	7.4	(0.14)	(0.18)	(0.05)
Urbanisierungsgrad des Wohnorts				
Städtischer Kernraum	22.6	0.61	(0.01)	0.03
Einflussgebiet städtischer Kerne	29.4	0.62	(0.06)	(0.02)
Gebiete ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne	27.1	(0.06)	0.00	0.00

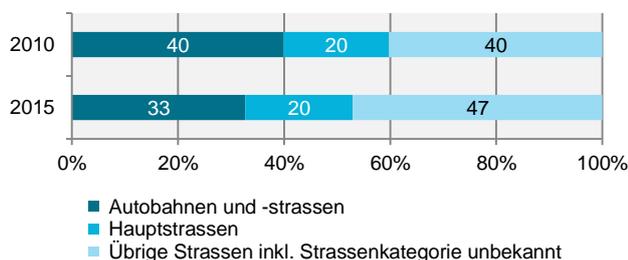
(Zahl): statistisch nur bedingt zuverlässig

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Der Anteil an Autodistanzen, die auf der Autobahn zurückgelegt wurden, sank von 2010 bis 2015 um 7 Prozentpunkte auf 33%. Der Anteil auf Hauptstrassen zurückgelegten Autodistanzen blieb unverändert.

G 3.3.2.2 Benutzung der verschiedenen Strassenkategorien bei Fahrten mit dem Auto, 2010 und 2015, Kanton Aargau

Anteile an der Tagesdistanz im Inland

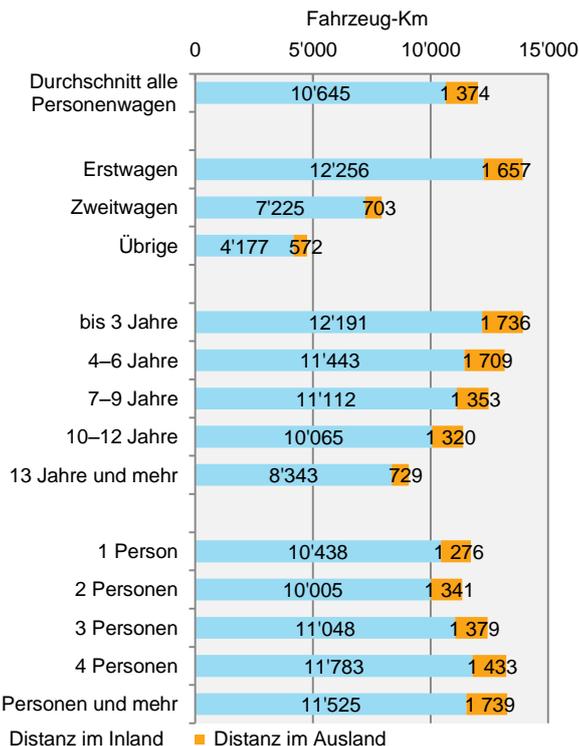


Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Im Jahr 2015 wurden mit jedem Personenwagen rund 12'000 km zurückgelegt. Die meisten Fahrten wurden im Inland (89%), ein kleinerer Teil (11%) im Ausland gemacht. Mit Erstwagen wurden fast doppelt so viele Kilometer gefahren als mit Zweitwagen. Mit zunehmendem Alter eines Fahrzeugs nahm die Fahrleistung ab. In grösseren Haushalten wurden längere Distanzen zurückgelegt als in kleinen.

G 3.3.2.3 Fahrleistung der Personenwagen, 2015, Kanton Aargau

Nur Personenwagen, die sich im Besitz von Haushalten befinden; Fahrleistung in den 12 Monaten vor dem Befragungstag

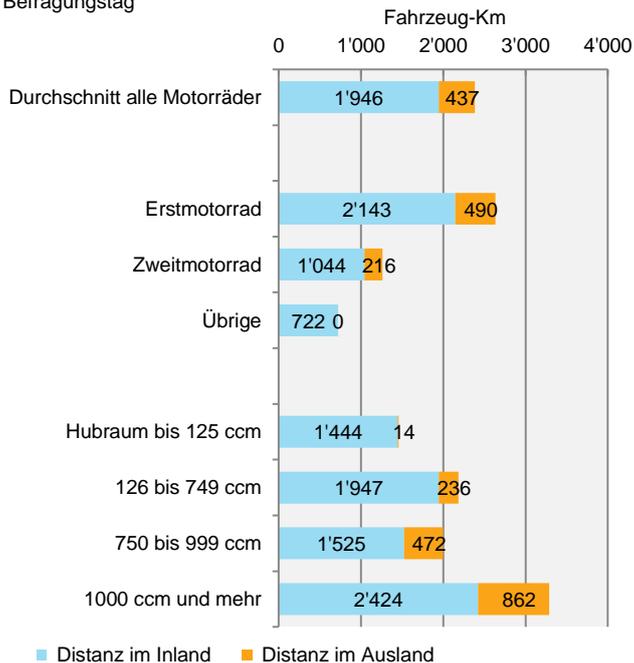


Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Mit Motorrädern wurden rund 2400 km gefahren. Dies ist etwa ein Fünftel der Distanz, welche mit Autos zurückgelegt wurde. Die Fahrleistung eines Erstmotorrads war gut doppelt so gross wie jene eines Zweitmotorrads. Mit zunehmender Stärke des Motors wurden deutlich mehr Kilometer zurückgelegt. Besonders zeigt sich dies bei der im Ausland zurückgelegten Distanz.

G 3.3.2.4 Fahrleistung der Motorräder, 2015, Kanton Aargau

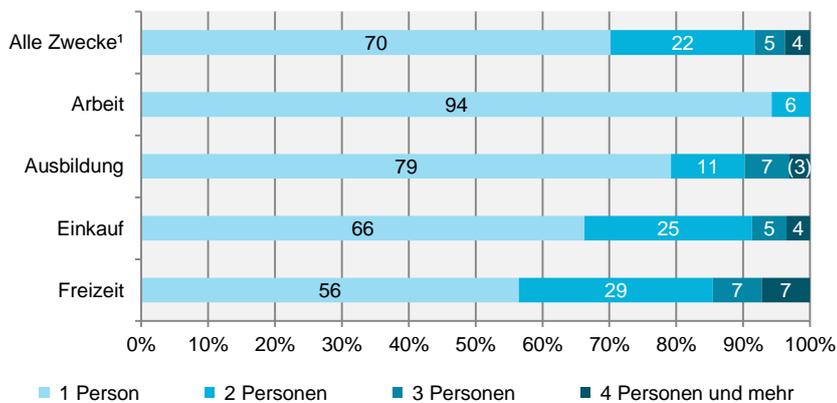
Nur Motorräder, die sich im Besitz von Haushalten befinden (ohne Kleinmotorräder); Fahrleistung in den 12 Monaten vor dem Befragungstag



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

G 3.3.2.6 Besetzungsgrad der Personenwagen nach Verkehrszweck, 2015, Kanton Aargau

Anteile der verschiedenen Besetzungsgrade an den Etappen



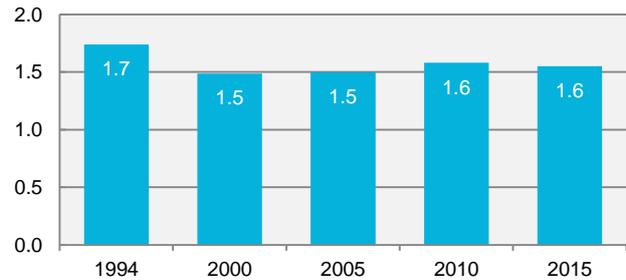
¹ enthält auch geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt, Service und Begleitung sowie übrige Zwecke (Zahl): statistisch nur bedingt zuverlässig

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Im Durchschnitt waren 2015 pro Auto 1.6 Personen unterwegs. Der Besetzungsgrad lag 1994 mit 1.7 Personen pro Auto leicht höher. Am geringsten war der Besetzungsgrad in den Jahren 2000 und 2005. Am wenigsten besetzt waren Autos auf Arbeitswegen. Bei 94% dieser Fahrten sass nur eine Person im Auto. Bei knapp der Hälfte aller Etappen zu Freizeit Zwecken waren mindestens zwei Personen im Auto.

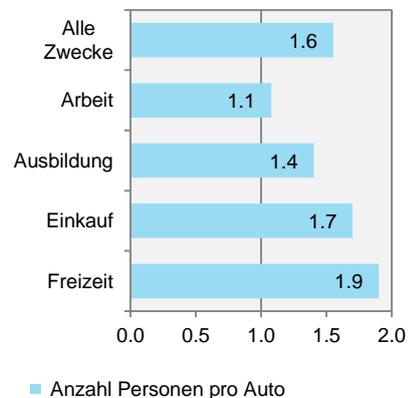
G 3.3.2.5 Durchschnittlicher Besetzungsgrad der Personenwagen, 1994-2015, Kanton Aargau

im Inland, Anzahl Personen pro Auto, distanzgewichtet



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Durchschnittlicher Besetzungsgrad; Anzahl Personen pro Auto; distanzgewichtet



3.3.3 Öffentlicher Verkehr

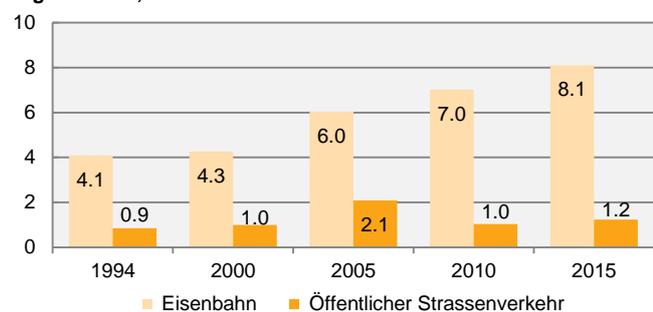
Der öffentliche Verkehr⁴ beinhaltet Eisenbahnen und den öffentlichen Strassenverkehr, also Busse, Trams und Postautos. Mit der Eisenbahn werden die längsten Distanzen zurückgelegt. 2015 waren es durchschnittlich 8.1 km. Seit 1994 hat sich diese Distanz verdoppelt. Im öffentlichen Strassenverkehr bewegte sich dieser Wert rund um 1 km pro Tag. Der höhere Wert für 2005 ist wegen der kleinen Stichprobegrösse nur bedingt interpretierbar (Vertrauensintervall).

2015 wurden im öffentlichen Strassenverkehr die längsten Distanzen mit dem Bus (0.9 km) zurückgelegt. Mit Postauto und Tram wurden 0.1 km bzw. 0.2 km gefahren.

G 3.3.3.1 Öffentlicher Verkehr, 1994–2015, Kanton Aargau

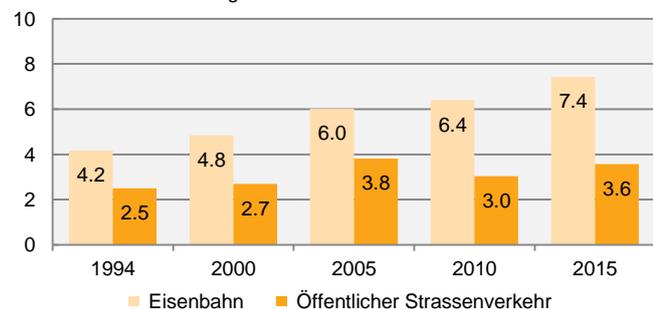
Durchschnittswerte pro Person und Tag; im Inland

Tagesdistanz, km

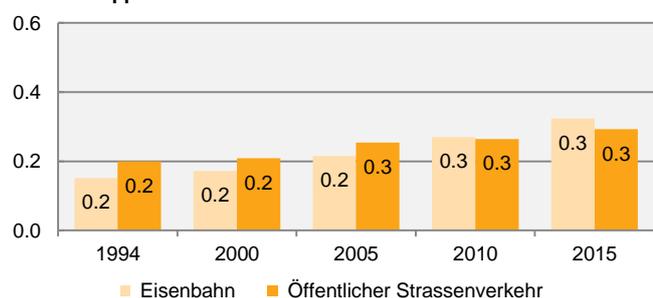


Tagesunterwegszeit, Min.

ohne Warte- und Umsteigezeit



Anzahl Etappen



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Auch die Tagesunterwegszeit mit der Eisenbahn stieg seit 1994 stetig an und erreichte 2015 7.4 Minuten pro Person und Tag. Im Gegensatz zu den täglichen Distanzen nahm die Tagesunterwegszeit auch beim

⁴ Definition gemäss BFS/ARE (2017), Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Kapitel 3.3.3

öffentlichen Strassenverkehr zu. Geringer war die Dynamik bei den Etappen. Die Anzahl Etappen stieg seit 1994 nur minim an. Trotz viel kürzeren Distanzen wurden gleich viele Etappen mit dem öffentlichen Strassenverkehr wie mit der Eisenbahn zurückgelegt.

Die Nutzung von Eisenbahn, Tram und Bus war unter der Woche deutlich höher als am Wochenende. Im Herbst und im Winter wurde die Eisenbahn etwas häufiger genutzt. Personen zwischen 18 und 24 Jahren nutzen den öffentlichen Verkehr, insbesondere Bahn und Bus, am intensivsten. Die zurückgelegten Distanzen mit der Eisenbahn waren mehr als doppelt so lang wie in den übrigen Altersklassen. Männer legten – analog zum Auto – um einen Drittel längere Wege mit der Bahn zurück als Frauen. In städtischen Räumen wurde die Eisenbahn häufiger benutzt als in ländlichen.

T 3.3.3.1 Öffentlicher Verkehr nach Wochentag, Jahreszeit und Bevölkerungsgruppen, 2015, Kanton Aargau

Mittlere Tagesdistanz in km im Inland pro Person

	Eisenbahn	Postauto	Tram	Bus
Total	8.1	0.1	0.2	0.9
Wochentag				
Montag bis Freitag	9.0	0.1	0.2	1.1
Samstag	7.3	0.1	0.1	0.8
Sonntag	4.5	0.1	0.0	0.3
Jahreszeit				
Frühling	7.8	0.2	0.2	1.0
Sommer	7.9	(0.0)	0.3	0.7
Herbst	8.4	0.1	0.1	1.1
Winter	8.2	0.1	0.2	0.8
Geschlecht				
Männer	9.6	0.1	0.2	0.9
Frauen	6.6	0.1	0.2	0.9
Alter				
6-17 Jahre	6.0	0.3	0.1	1.6
18-24 Jahre	16.4	(0.1)	0.7	1.6
25-64 Jahre	7.5	0.1	0.2	0.8
65 Jahre und mehr	7.6	0.1	0.0	0.5
Autoverfügbarkeit				
Immer verfügbar	6.3	0.1	0.1	0.3
Nach Absprache verfügbar	17.3	0.1	0.8	1.6
Nicht verfügbar	10.1	(0.6)	(0.3)	2.3
Urbanisierungsgrad des Wohnorts				
Städtischer Kernraum	10.3	0.1	0.2	0.9
Einflussgebiet städtischer Kerne	4.9	0.2	0.1	0.9
Gebiete ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne	6.9	(0.2)	0.3	0.8

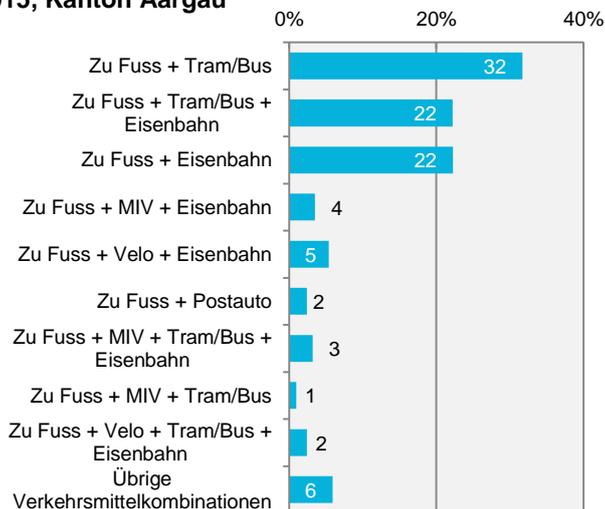
(Zahl): statistisch nur bedingt zuverlässig

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Die Wege mit dem öffentlichen Verkehr setzen sich häufig aus mehreren Verkehrsmitteln zusammen, oft mit

einer Etappe zu Fuss. Die häufigste Kombination war „zu Fuss + Tram/Bus“ mit einem Anteil von 32% der Wege. Am zweithäufigsten, mit einem Anteil von je 22%, waren die Kombinationen „zu Fuss + Tram/Bus + Eisenbahn“ bzw. „zu Fuss + Eisenbahn“. Alle übrigen Kombinationen waren weitaus seltener und nahmen weniger als 6% der Anzahl Wege ein.

G 3.3.3.2 Anteile der Verkehrsmittelkombinationen an der Anzahl Wege mit dem öffentlichen Verkehr, 2015, Kanton Aargau



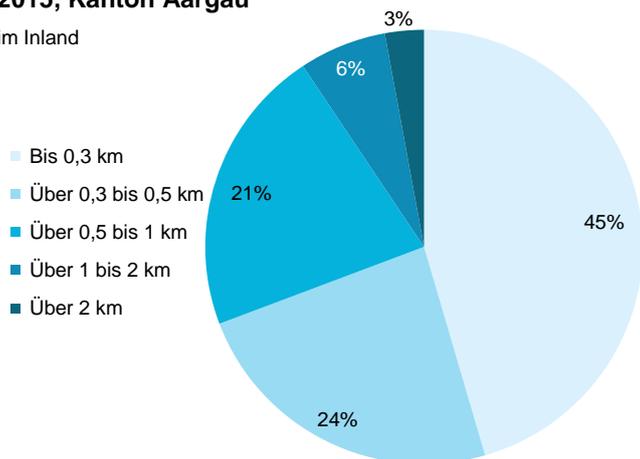
MIV: motorisierter Individualverkehr

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Knapp die Hälfte aller Fussetappen von und zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs war maximal 300 Meter lang. Über 90% aller Fussetappen waren kürzer als 1 km.

G 3.3.3.3 Distanzverteilung der Fussetappen von und zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, 2015, Kanton Aargau

im Inland



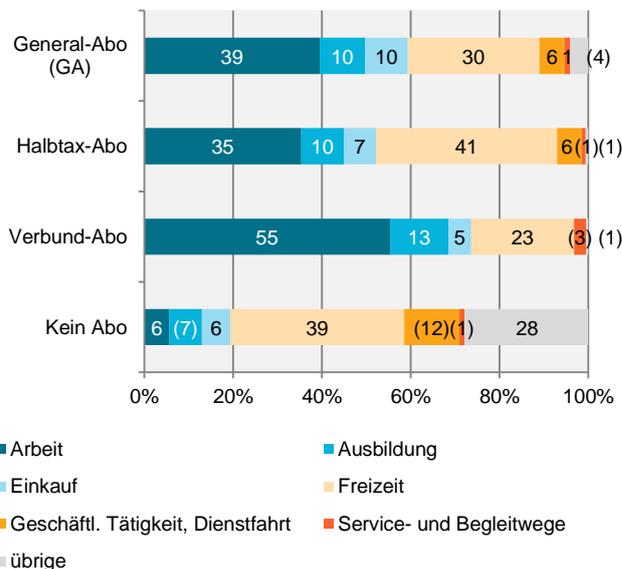
Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Personen mit einem General-Abo oder einem Verbund-Abo nutzten dieses zum grössten Teil für Arbeitswege (39% bzw. 55%). Bei Personen mit einem Verbund-Abo war der Anteil an Ausbildungswegen an den mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Distanzen am höchsten. Personen mit Halbtax-Abo nutzten dies zu einem grossen Teil für Freizeitwege. Ebenfalls sehr hoch

war der Anteil an Freizeitwegen bei Personen ohne öV-Abo.

G 3.3.3.4 Abonnementsnutzung nach Verkehrszweck, 2015, Kanton Aargau

Anteile an der mit dem öffentlichen Verkehr gefahrenen Tagesdistanz im Inland



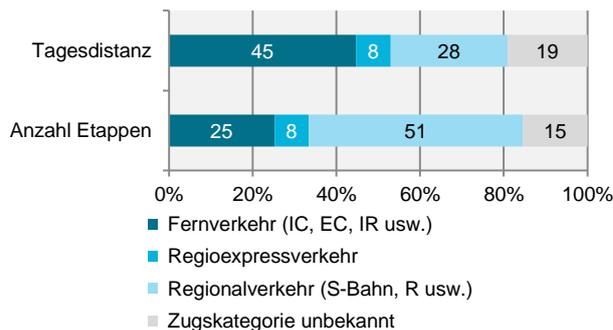
(Zahl): statistisch nur bedingt zuverlässig

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Der grösste Teil der Tagesdistanzen (45%) wurde 2015 mit dem Fernverkehr zurückgelegt. Der Regionalverkehr kam auf 28% der Eisenbahnkilometer, 8% entfielen auf den Regioexpressverkehr. Bezüglich der Etappen nahm der Regionalverkehr mit 51% den grössten Anteil ein.

G 3.3.3.5 Benutzung der Eisenbahn nach Zugskategorien, 2015, Kanton Aargau

Anteile im Inland



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

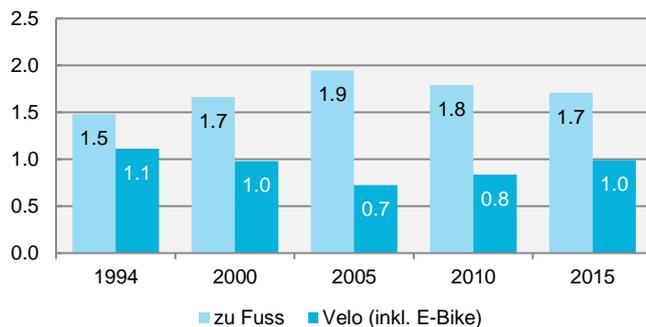
3.3.4 Fuss- und Radverkehr (inkl. E-Bikes)

Die befragten Aargauerinnen und Aargauer legten 2015 zu Fuss pro Tag durchschnittlich 1.7 km zurück. Sie benötigten dafür 26.7 Minuten. Mit Velos oder E-Bikes wurde täglich 1 km gefahren. Die mittlere Unterwegszeit betrug 4.6 Minuten. Die zu Fuss absolvierten Kilometer stiegen zwischen 1994 und 2005 auf ein Maximum von 1.9 km pro Tag an. Seit 2005 nahm die zurückgelegte Distanz wieder ab. Beim Velo war eine gegenläufige Entwicklung zu beobachten. Die Werte sanken von 1994 bis 2005 und stiegen danach wieder an.

G 3.3.4.1 Fuss- und Radverkehr, 1994–2015, Kanton Aargau

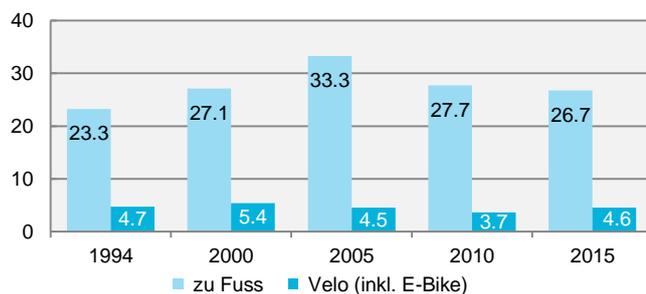
Durchschnittswerte pro Person und Tag, im Inland

Tagesdistanz, km

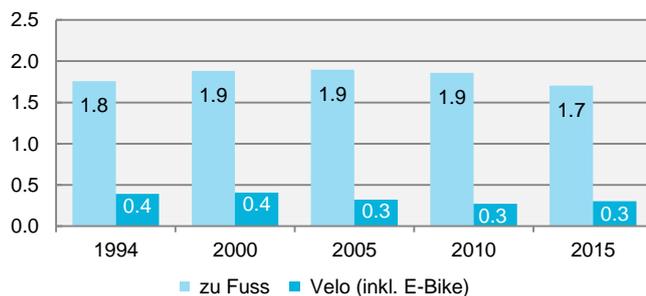


Tagesunterwegszeit, Min

ohne Warte- und Umsteigezeiten



Anzahl Etappen



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Am Wochenende wurden etwas längere Distanzen zu Fuss zurückgelegt als unter der Woche. Mit Velos oder E-Bikes wurden hingegen unter der Woche die längsten Distanzen gefahren. Die zu Fuss zurückgelegten Distanzen variieren kaum nach Jahreszeit. Mit Velos wurden im Frühling (1.1 km) und Sommer (1.3 km) deutlich längere Strecken gefahren als im Herbst (0.7 km) oder Winter (0.6 km). Gewisse Zahlen zu den E-Bikes sind aufgrund der geringen Stichprobengrösse statistisch

nur bedingt zuverlässig und wurden daher nicht weiter interpretiert.

Zwischen den Geschlechtern fällt auf, dass Frauen längere Distanzen zu Fuss gingen, Männer jedoch doppelt so lange Distanzen mit dem Velo zurücklegten. Die längsten Velodistanzen fuhren die 6- bis 17-Jährigen mit durchschnittlich 1.3 km pro Tag. Wer nur nach Absprache oder kein Auto zur Verfügung hatte, absolvierte längere Strecken zu Fuss und mit dem Velo, als jene, die immer über ein Auto verfügen konnten. Die städtische Bevölkerung war ausserdem länger zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs als die Bevölkerung im Einflussgebiet städtischer Kerne oder ausserhalb.

T 3.3.4.1 Fuss- und Radverkehr nach Wochentag, Jahreszeit und Bevölkerungsgruppen, 2015, Kanton Aargau

Mittlere Tagesdistanz in km im Inland pro Person

	zu Fuss	Velo	E-Bike
Total	1.71	0.91	0.08
Wochentag			
Montag bis Freitag	1.64	0.97	0.11
Samstag	1.56	0.83	(0.03)
Sonntag	2.19	0.74	0.00
Jahreszeit			
Frühling	1.65	1.07	(0.09)
Sommer	1.70	1.30	(0.14)
Herbst	1.88	0.73	0.09
Winter	1.61	0.58	(0.00)
Geschlecht			
Männer	1.58	1.15	0.10
Frauen	1.84	0.67	0.06
Alter			
6-17 Jahre	1.78	1.32	*
18-24 Jahre	1.84	0.95	(0.05)
25-64 Jahre	1.71	0.97	0.07
65 Jahre und mehr	1.61	0.38	0.18
Autoverfügbarkeit			
Immer verfügbar	1.53	0.76	(0.05)
Nach Absprache verfügbar	2.34	1.36	0.26
Nicht verfügbar	2.36	1.06	(0.20)
Urbanisierungsgrad des Wohnorts			
Städtischer Kernraum	1.83	1.02	0.07
Einflussgebiet städtischer Kerne	1.57	0.73	(0.07)
Gebiete ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne	1.58	0.91	(0.11)

(Zahl): statistisch nur bedingt zuverlässig

* Zahl entfällt, da E-Bikes frühestens ab 14 Jahren zugelassen

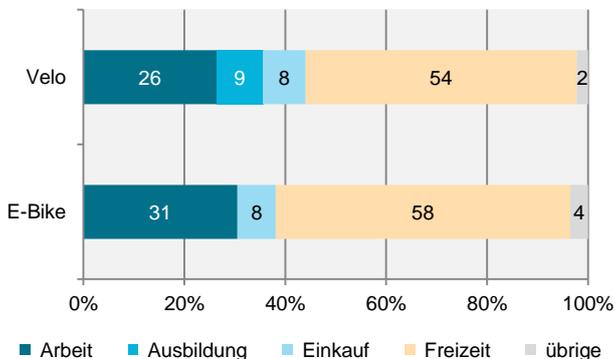
Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Bei den E-Bikes war der Anteil der Arbeitswege an der Tagesdistanz höher als bei den Velos (31% gegenüber 26%). Auch die zu Freizeitzwecken gefahrenen Strecken

nahmen bei den E-Bikes einen höheren Anteil ein. Wege zu Ausbildungszwecken fehlten beim E-Bike hingegen gänzlich.

G 3.3.4.2 Benutzung von Velo und E-Bike nach Verkehrszweck, 2015, Kanton Aargau

Anteile an der Tagesdistanz im Inland



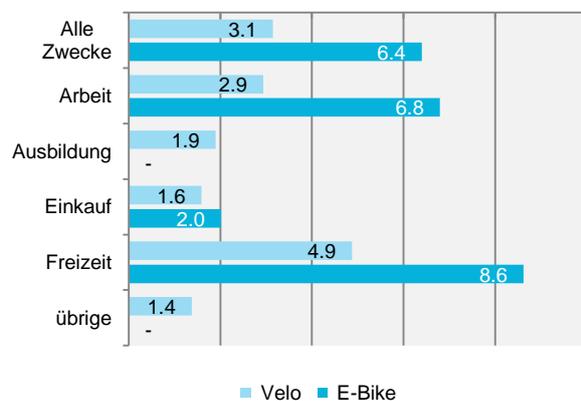
Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Eine E-Bike-Etappe (6.4 km) war im Schnitt doppelt so lange wie eine Velo-Etappe (3.1 km). Noch ausgeprägter war dieser Unterschied bei Etappen zu Arbeitszwecken:

diese massen 2.9 km beim Velo gegenüber 6.8 km beim E-Bike. Bei Etappen für Einkaufszwecke unterschieden sich die Etappenlängen weniger stark. Bei den E-Bike-Distanzen ist der grosse Schwankungsbereich (Vertrauensintervall) zu beachten.

G 3.3.4.3 Mittlere Länge der Velo- und E-Bike-Etappen nach Verkehrszweck, 2015, Kanton Aargau

im Inland 0 2 4 6 8 10 km



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

3.4 Verkehrszwecke

3.4.1 Übersicht über alle Verkehrszwecke

Freizeit ist mit Abstand der häufigste Verkehrszweck. Im Jahr 2015 wurden im Kanton Aargau 43% der Tagesdistanzen zu Freizeit Zwecken zurückgelegt. Es folgten die Zwecke Arbeit mit 26% und Einkauf mit 13% der täglichen Distanzen. Mit Blick auf die Tagesunterwegszeit fällt der Freizeitverkehr noch stärker ins Gewicht. Die Hälfte der Tagesunterwegszeit ging auf dieses Konto. Die Arbeitswege benötigten hingegen einen geringeren Anteil an Zeit. Bei der Anzahl Wege fällt der vergleichsweise hohe Anteil der Einkaufswege auf.

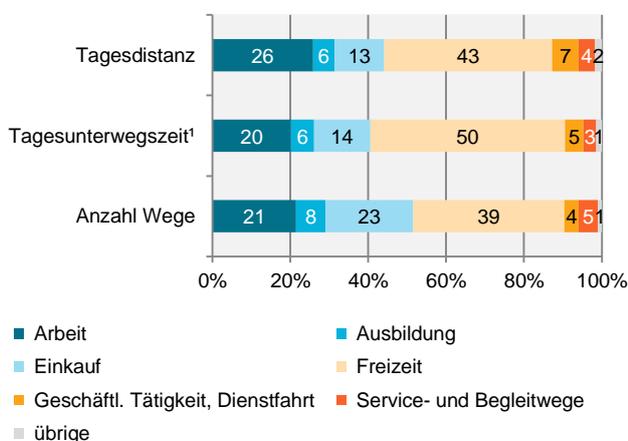
Im Vergleich zum schweizerischen Durchschnitt nahmen die Arbeitswege im Kanton Aargau einen um 2 Prozentpunkte höheren Anteil der Tagesdistanz ein. Die übrigen Differenzen bewegen sich im Bereich von 1 Prozentpunkt. Grundsätzlich waren die Anteile der Verkehrszwecke im Kanton Aargau etwa gleich verteilt wie in der gesamten Schweiz.

Mit Blick auf die effektiven Distanzen und Zeiten wurden im Kanton Aargau weitere Distanzen zurückgelegt, jedoch etwas weniger Zeit dafür aufgewendet. Die Tagesdistanz war mit 39.1 km im Kanton Aargau 2.3 km länger als im schweizerischen Durchschnitt. Zu dieser Differenz trugen längere Arbeits-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitwege bei. Der deutlichste Unterschied lag bei den Arbeitswegen mit 1.2 km. Die Tagesunterwegszeit hingegen war im Kanton Aargau rund 1.6 Minuten kürzer. Einzig die Arbeitswege nahmen im Kanton Aargau etwas mehr Zeit in Anspruch (17.9 Minuten gegenüber 17.3 Minuten).

Die Anzahl Wege unterschied sich nur in geringem Masse. Im Kanton Aargau wurden etwas weniger Wege pro Person zurückgelegt (3.24 gegenüber 3.37).

G 3.4.1.1 Bedeutung der Verkehrszwecke, 2015, Kanton Aargau

Anteile im Inland

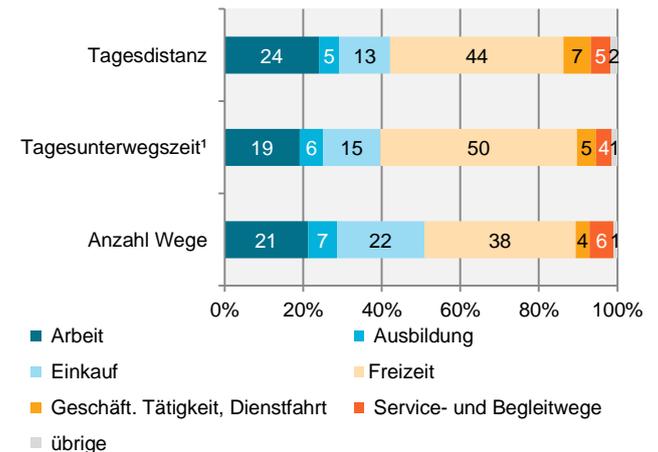


¹mit Warte- und Umsteigezeiten

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

G 3.4.1.1 Bedeutung der Verkehrszwecke, 2015, Schweiz

Anteile im Inland



¹mit Warte- und Umsteigezeiten

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

T 3.4.1.1 Bedeutung der Verkehrszwecke, 2015, Kanton Aargau

Durchschnittswerte pro Person; im Inland

	Tagesdistanz, km	Tagesunterwegszeit ¹ , Min.	Anzahl Wege
Total	39.1	88.8	3.24
Arbeit	10.1	17.9	0.70
Ausbildung	2.2	5.2	0.24
Einkauf	5.0	12.8	0.73
Freizeit	16.9	44.4	1.26
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	2.6	4.2	0.12
Service- und Begleitwege	1.6	2.9	0.16
übrige	0.7	1.3	0.03

¹mit Warte- und Umsteigezeiten

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

G 3.4.1.1 Bedeutung der Verkehrszwecke, 2015, Schweiz

Durchschnittswerte pro Person; im Inland

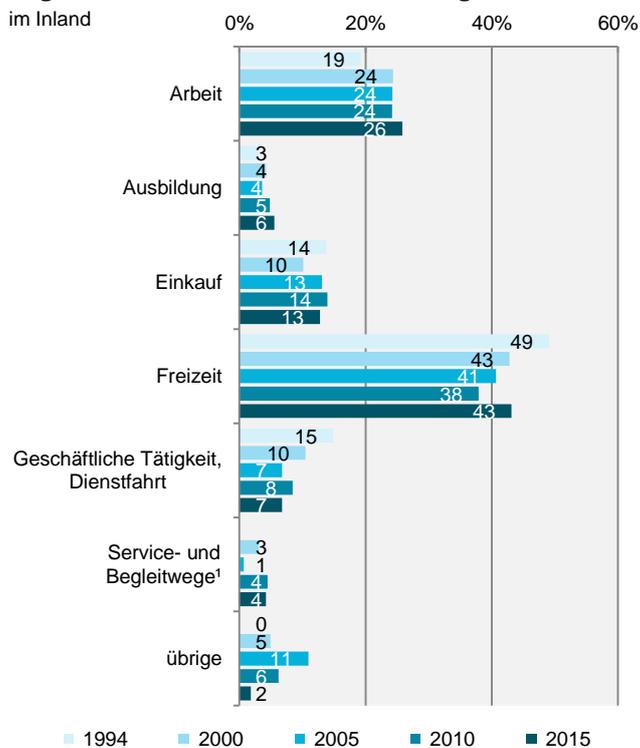
	Tagesdistanz, km	Tagesunterwegszeit ¹ , Min.	Anzahl Wege
Total	36.8	90.4	3.37
Arbeit	8.9	17.3	0.71
Ausbildung	1.9	5.5	0.25
Einkauf	4.8	13.2	0.75
Freizeit	16.3	45.2	1.30
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	2.6	4.4	0.12
Service- und Begleitwege	1.8	3.6	0.21
übrige	0.7	1.3	0.03

¹mit Warte- und Umsteigezeiten

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Über die Zeit gesehen stieg der Anteil der Arbeitswege an der Tagesdistanz seit 1994 stetig an, von 19% auf 26%. Die Anteile der Ausbildungswege nahmen ebenfalls zu. Die Anteile der Einkaufswege schwankten zwischen 14% und 10%; bei den Freizeitwegen lag das Maximum mit einem Anteil von 49% im Jahr 1994. Das Minimum lag im Jahr 2010 bei einem Anteil von 38%.

G 3.4.1.2 Anteile der Verkehrszwecke an der Tagesdistanz, 1994-2015, Kanton Aargau



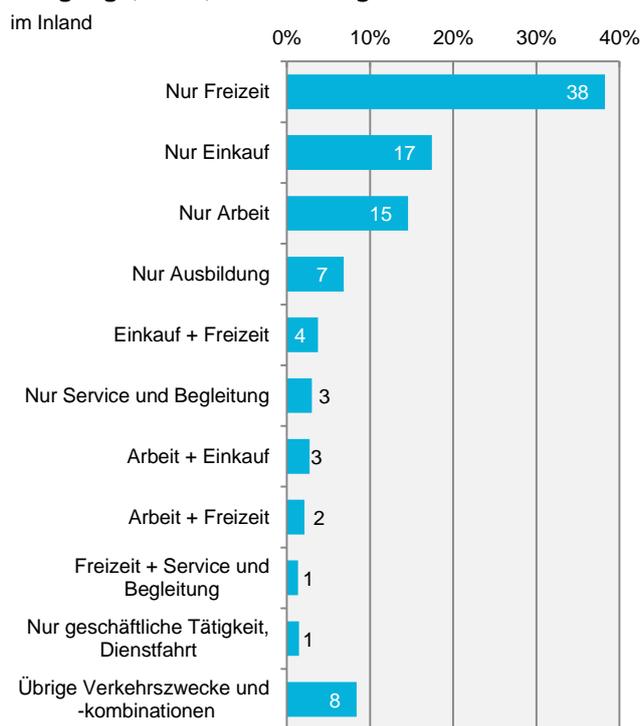
¹ 1994: Daten nicht vorhanden

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Die häufigsten Zwecke eines Ausgangs waren Freizeit (38%), Einkauf (17%), Arbeit (15%) oder Ausbildung (7%). Bei knapp einem Fünftel der Ausgänge wurden verschiedene Zwecke kombiniert. Dabei war die Verbindung von Freizeit- und Einkaufswegen mit 4% am häufigsten, gefolgt von Arbeit und Einkauf mit 3% und Arbeit und Freizeit mit 2%.

Die Freizeitwege hatten die höchsten Anteile an den Tagesdistanzen bei allen Verkehrsmitteln bis auf den öffentlichen Strassenverkehr. Bei Fusswegen, Fahrten mit dem Velo oder einem motorisierten Zweirad lagen die Anteile jeweils über der Hälfte der zurückgelegten Kilometer. Im öffentlichen Strassenverkehr und bei der Eisenbahn kamen die Arbeits- und Ausbildungswege auf die höchsten Anteile. Der Verkehrszweck Dienstfahrten wies beim Auto und der Eisenbahn die höchsten Distanzanteile auf.

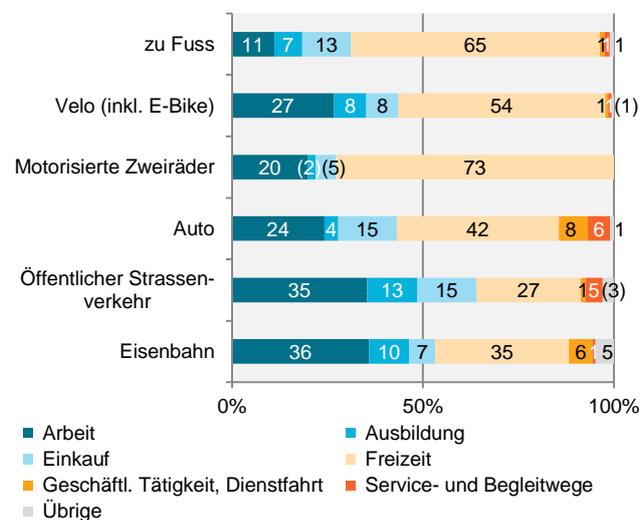
G 3.4.1.3 Anteile der Verkehrszwecke und Verkehrszweckekombinationen an der Anzahl Ausgänge, 2015, Kanton Aargau



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

G 3.4.1.4 Verkehrszwecke nach Verkehrsmittel, 2015, Kanton Aargau

Anteile an der Tagesdistanz im Inland



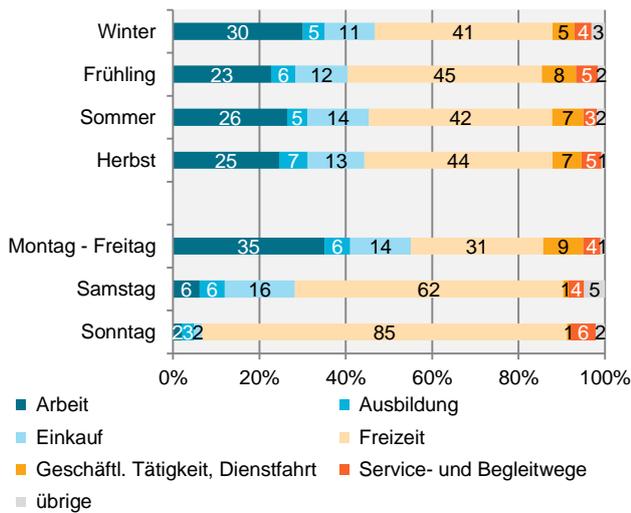
(Zahl): statistisch nur bedingt zuverlässig

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Die Verkehrszwecke unterschieden sich nach Jahreszeiten nur geringfügig. Im Frühling und Herbst waren die Distanzanteile der Freizeitwege etwas höher, diejenige der Arbeitswege dafür leicht geringer. Im Wochenverlauf sind deutliche Unterschiede festzustellen. Von Montag bis Freitag nahmen die Arbeitswege mehr als ein Drittel aller zurückgelegten Distanzen ein. Am Wochenende erreichten die Freizeitwege Spitzenwerte von 62% der Tagesdistanz am Samstag und 85% am Sonntag.

G 3.4.1.6 Verkehrszwecke nach Wochentag und Jahreszeit, 2015, Kanton Aargau

Anteile an der Tagesdistanz im Inland



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

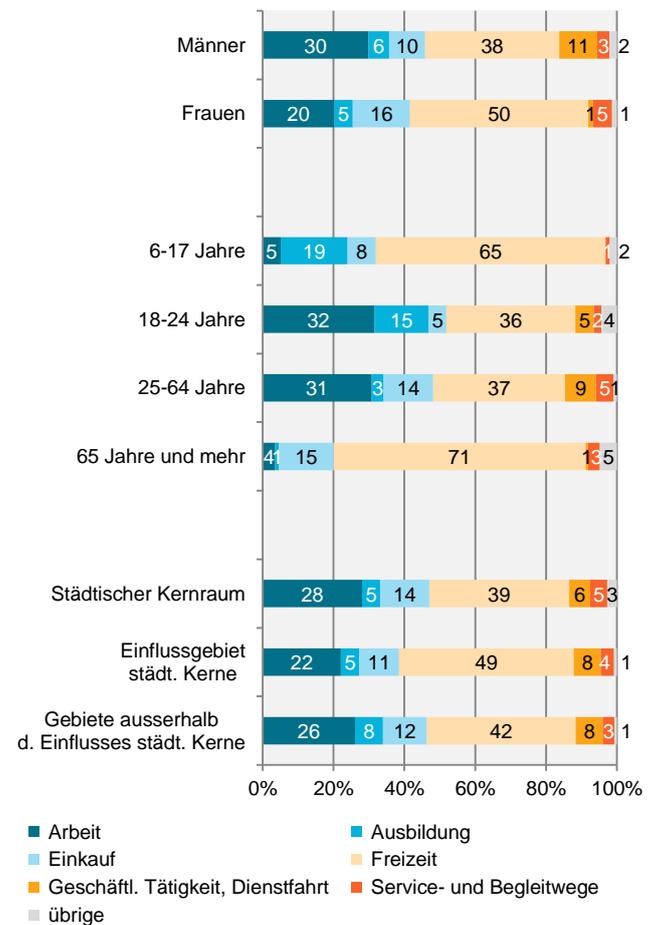
Der Anteil der Arbeitswege an der Tagesdistanz war bei Männern um die Hälfte länger als bei Frauen (30% gegenüber 20%). Bei Dienstreisen war der Geschlechterunterschied noch ausgeprägter. Bei Männern machten diese 11% der Tagesdistanz aus, bei Frauen nur 1%. Dafür nahmen bei den Frauen Einkaufs- und Freizeitwege höhere Anteile ein.

Die Unterschiede nach Altersgruppen sind bei den Arbeits- und Freizeitwegen am deutlichsten. Im erwerbsfähigen Alter (18-24 und 25-64 Jahre) nahmen die Arbeitswege knapp einen Drittel der zurückgelegten Distanzen ein. Bei jüngeren sowie älteren Personen waren die Anteile der Arbeitswege jeweils geringer und die Anteile der Freizeitwege deutlich höher. Ausbildungswege waren wichtige Verkehrszwecke bei Kindern und Jugendlichen (6-17 Jahre) und jungen Erwachsenen (18-24 Jahre).

Je nach Urbanisierungsgrad variieren die Anteile der Verkehrszwecke an der Tagesdistanz leicht. In Einflussgebieten städtischer Kerne fielen die Anteile der Arbeitswege kürzer und jene der Freizeitwege länger aus, als in den städtischen Kernräumen und in ländlichen Gebieten.

G 3.4.1.7 Verkehrszwecke nach Bevölkerungsgruppen und Urbanisierungsgrad, 2015, Kanton Aargau

Anteile an der Tagesdistanz im Inland



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

3.4.2 Arbeitswege

Unter Arbeitswegen werden alle Pendlerwege zwischen dem Wohnort und der Arbeitsstätte verstanden. Strecken, die im Rahmen der Arbeit selbst zurückgelegt werden, zählen nicht dazu und werden als Dienstfahrten erfasst.⁵

Für 61% der auf Arbeitswegen zurückgelegten Distanzen wurde das Auto benutzt. An zweiter Stelle, mit einem halb so grossen Anteil, folgte die Eisenbahn (29%). Zusammen mit dem öffentlichen Strassenverkehr (4%) lag der öV-Anteil somit bei einem Drittel aller Distanzen.

Die Distanzen zu Fuss zurückgelegter Arbeitswege waren gering, dafür fiel dieses Verkehrsmittel bei der Tagesunterwegszeit (13%) und der Anzahl Etappen (32%) deutlich stärker ins Gewicht.

Arbeitswege machten im Jahr 2015 rund 26% der zurückgelegten Tagesdistanzen aus. Dies waren 10.1 km pro Person und Tag. Wird nur die erwerbstätige Bevölkerung betrachtet, betrug der Distanzanteil der Arbeitswege 35%. Unter der Woche lag dieser Anteil nochmals höher (35% auf die gesamte Bevölkerung gesehen und 46% bei der erwerbstätigen Bevölkerung). Bei erwerbstätigen Männern nahmen die Arbeitswege einen um 7 Prozentpunkte höheren Anteil an der Tagesdistanz ein als bei erwerbstätigen Frauen. Im Schnitt waren die Arbeitswege der Männer 4 km länger als jene der Frauen.

⁵ Quelle: BFS/ARE (2017), Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Kapitel 3.4.2

T 3.4.2.1 Kenngrössen der Arbeitswege, 2015, Kanton Aargau

Durchschnittswerte; im Inland

	Anteil der Arbeitswege an der Tagesdistanz, in %		Anteil der Arbeitswege an der Tagesunterwegszeit, in %		Anteil der Arbeitswege an allen Wegen, in %		Anzahl Arbeitswege pro Person und Tag		Distanz pro Arbeitsweg, km	Zeitbedarf ¹ pro Arbeitsweg, Min.	Anzahl Etappen pro Arbeitsweg
	gesamte Bev.	erwerbstätige Bev.	gesamte Bev.	erwerbstätige Bev.	gesamte Bev.	erwerbstätige Bev.	gesamte Bev.	erwerbstätige Bev.			
Total	25.8	35.0	20.2	29.7	21.5	32.1	0.7	1.1	14.5	25.7	1.6
Wochentag											
Montag bis Freitag	35.1	46.4	27.4	40.6	26.5	40.1	0.9	1.5	14.7	25.9	1.6
Samstag	6.2	8.2	5.3	6.5	7.1	8.3	0.2	0.3	12.2	22.6	1.4
Sonntag	2.0	3.0	1.5	2.3	2.9	4.6	0.1	0.1	11.7	21.7	1.4
Geschlecht											
Männer	29.9	37.6	23.7	32.2	25.4	35.6	0.8	1.3	16.0	26.3	1.5
Frauen	20.3	30.8	16.2	26.3	17.4	28.0	0.6	1.0	12.2	24.8	1.7

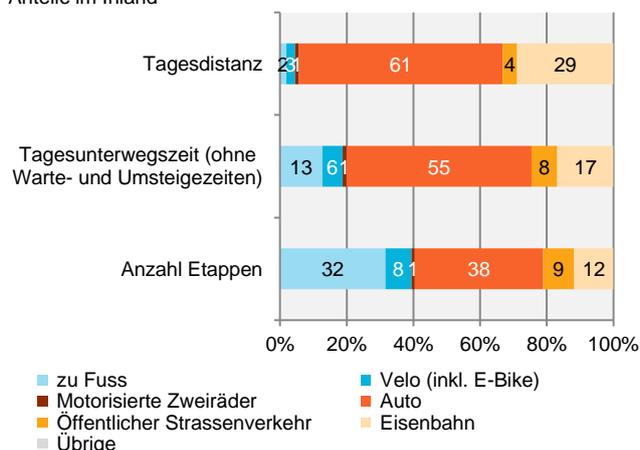
¹ inkl. Warte- und Umsteigezeiten
Bev. = Bevölkerung

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Ein durchschnittlicher Arbeitsweg war 14.5 km lang und dauerte 25.7 Minuten. Ein durchschnittlicher Arbeitsweg setzte sich aus 1.6 Etappen zusammen. Bei Frauen lag dieser Wert mit 1.7 höher als bei Männern mit 1.5 Etappen.

G 3.4.2.1 Verkehrsmittelwahl auf Arbeitswegen, 2015, Kanton Aargau

Anteile im Inland



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

3.4.3 Ausbildungswege

Unter Ausbildungswegen werden alle Wege zur Erreichung einer Bildungsstätte (z.B. Schule, Universität, Kurslokal) verstanden.⁶ Das Auto und die Eisenbahn kamen je für ungefähr 40% der zurückgelegten Ausbildungswege auf. Knapp die Hälfte (46%) der Distanzen wurden mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Mit einem Anteil von 6% der Distanzen nahm der Fussverkehr einen vergleichsweise hohen Anteil ein. Bezogen auf die Tagesunterwegszeit war der Anteil des Fussverkehrs am zweithöchsten, bezogen auf die Anzahl Etappen war er bei den Ausbildungswegen am höchsten im Vergleich mit den anderen Verkehrszwecken.

Insgesamt stellten die Ausbildungswege mit 5.5% der Tagesdistanz einen eher untergeordneten Verkehrszweck dar. Bei Personen in einer Ausbildung war dieser Verkehrszweck jedoch häufig. Diese Personen legten 23% ihrer Tagesdistanz für Ausbildungszwecke zurück. Unter der Woche war dieser Wert mit 36.1 km nochmals deutlich höher. Zwischen den Geschlechtern unterscheiden sich die Anteile der Ausbildungswege an der Tagesdistanz deutlich (27.9% bei Männern gegenüber 17.8% bei Frauen). Diese Differenz besteht auch in Bezug auf die durchschnittliche Länge eines Ausbildungswegs. Bei Männern betrug diese 9.9 km, bei Frauen 7.6 km. In Abhängigkeit vom Alter steigen die Anteile der Ausbildungswege an der täglichen Distanz. Bei Kindern zwischen 6 und 12 Jahren betrug der Anteil 11.6%, bei

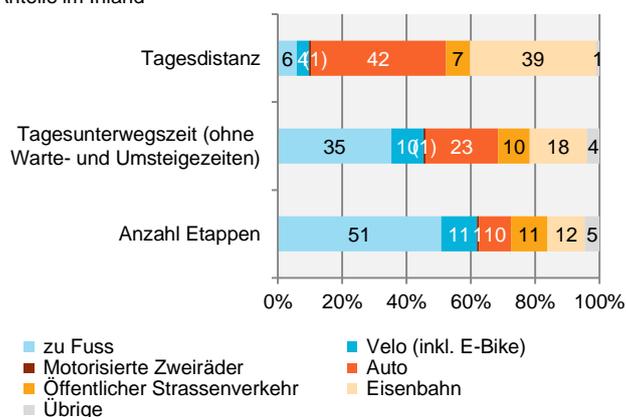
⁶ Quelle: BFS/ARE (2017), Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Kapitel 3.4.3

Jugendlichen zwischen 13 und 17 Jahren in Ausbildung bereits 24.1% und bei den über 18-Jährigen in Ausbildung 30.1%. Diese Differenzen stehen im Zusammenhang mit der Länge der Wege. Bei Kindern war ein Ausbildungsweg im Schnitt 1.4 km lang, bei über 18-Jährigen 22.3 km. Wird die tägliche Unterwegszeit betrachtet, gleichen sich die Werte der verschiedenen Altersgruppen an. Der Anteil der Ausbildungswege an allen Wegen ist bei Kindern (6 - 12 Jahre) mit 46.5% am höchsten.

Ein durchschnittlicher Ausbildungsweg war 2015 8.9 km lang und dauerte 21.5 Minuten. Der Weg setzte sich aus 1.6 Etappen zusammen.

G 3.4.3.2 Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen, 2015, Kanton Aargau

Anteile im Inland



(Zahl): statistisch nur bedingt zuverlässig

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

T 3.4.3.1 Kenngrößen der Ausbildungswege, 2015, Kanton Aargau

Durchschnittswerte; im Inland

	Anteil der Ausbildungswege an der Tagesdistanz, in %		Anteil der Ausbildungswege an der Tagesunterwegszeit, in %		Anteil der Ausbildungswege an allen Wegen, in %		Anzahl Ausbildungswege pro Person und Tag		Distanz pro Ausbildungsweg, km	Zeitbedarf ¹ pro Ausbildungsweg, Min.	Anzahl Etappen pro Ausbildungsweg
	gesamte Bev.	Bev. in Ausbildung	gesamte Bev.	Bev. in Ausbildung	gesamte Bev.	Bev. in Ausbildung	gesamte Bev.	Bev. in Ausbildung			
Total	5.5	23.0	5.9	28.8	7.5	37.1	0.2	1.2	8.9	21.5	1.6
Wochentag											
Montag	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Freitag	6.0	36.1	7.6	41.2	9.3	48.4	0.3	1.8	7.1	20.6	1.6
Samstag	5.8	3.0	2.6	2.7	1.9	2.8	0.1	0.1	43.4	41.2	1.3
Sonntag	2.9	3.9	1.2	3.2	1.8	3.9	0.0	0.1	26.4	27.8	1.1
Geschlecht											
Männer	5.8	27.9	6.1	30.7	8.0	37.4	0.3	1.2	9.9	21.8	1.6
Frauen	5.2	17.8	5.6	26.8	7.1	36.6	0.2	1.3	7.6	21.1	1.7
Alter											
6-12 Jahre	11.6	11.6	26.3	26.3	46.5	46.5	1.6	1.6	1.4	11.7	1.0
13-17 Jahre	24.5	24.1	30.4	29.9	36.0	35.8	1.2	1.2	7.0	21.7	2.0
18 Jahre und mehr	4.4	30.1	3.3	30.4	2.5	23.1	0.1	0.8	22.3	36.7	2.2

¹ inkl. Warte- und Umsteigezeiten
Bev. = Bevölkerung

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

3.4.4 Einkaufswege

Als Einkaufswege werden Wege für Einkäufe, Besorgungen wie Post- oder Bankgänge sowie für die Inanspruchnahme von Dienstleistungen (z.B. Arztbesuche) zurückgelegte Wege kategorisiert.⁷ Die zum Einkaufen zurückgelegten Distanzen wurden zum allergrössten Teil mit dem Auto absolviert (78%). An zweiter Stelle folgte die Eisenbahn mit 11%. Zeitmässig und in Bezug auf die Anzahl Etappen nahm der Fussverkehr relativ hohe Anteile ein: knapp ein Drittel der täglichen Unterwegszeit (29%) und 38% der Anzahl Etappen.

Insgesamt lag der Anteil der Einkaufswege an den täglich zurückgelegten Distanzen bei 12.8%. Am höchsten war der Distanzanteil am Samstag mit 16.3%. Unter der Woche belief sich der Wert auf 14%.

Es besteht ein deutlicher Unterschied zwischen den Geschlechtern. Frauen wendeten 16.2% ihrer täglich zurückgelegten Distanzen zum Einkaufen auf, Männer nur 10.2%. In absoluten Zahlen waren die Einkaufswege der Männer im Durchschnitt länger als jene der Frauen.

⁷ Quelle: BFS/ARE (2017), Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Kapitel 3.4.4

T 3.4.4.1 Kenngrössen der Einkaufswege, 2015, Kanton Aargau

Durchschnittswerte; im Inland

	Anteil der Einkaufswege an der Tagesdistanz, in %	Anteil der Einkaufswege an der Tagesunterwegszeit, in %	Anteil der Einkaufswege an allen Wegen, in %	Anzahl Einkaufswege pro Person und Tag	Distanz pro Einkaufsweg, km	Zeitbedarf ¹ pro Einkaufsweg, Min.	Anzahl Etappen pro Einkaufsweg
Total	12.8	14.5	22.5	0.7	6.8	17.6	1.3
Wochentag							
Montag	-	-	-	-	-	-	-
Freitag	14.0	16.0	23.1	0.8	6.7	17.4	1.3
Samstag	16.3	19.0	30.4	1.0	7.6	18.8	1.3
Sonntag	1.8	2.4	6.5	0.1	4.6	15.6	1.1
Geschlecht							
Männer	10.2	11.5	17.7	0.6	7.9	18.3	1.3
Frauen	16.2	17.8	27.5	0.9	6.1	17.1	1.3

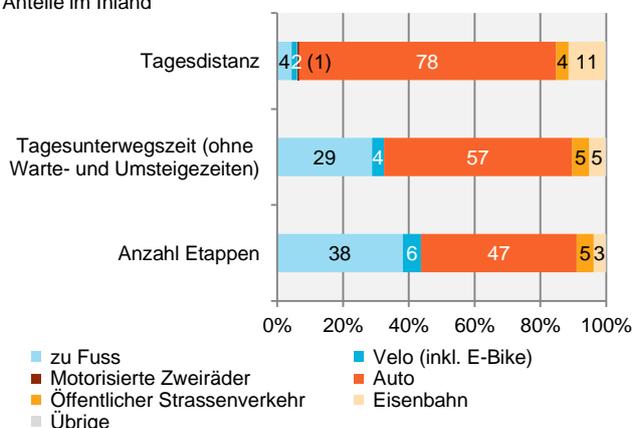
¹ inkl. Warte- und Umsteigezeiten

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Im Jahr 2015 war ein durchschnittlicher Einkaufsweg 6.8 km lang, dauerte 17.6 Minuten und setzte sich aus 1.3 Etappen zusammen. Im Vergleich mit den Arbeits-, Ausbildungs- oder Freizeitwegen, war die Distanz der Einkaufswege die kürzeste aller Verkehrszwecke.

G 3.4.4.2 Verkehrsmittelwahl auf Einkaufswegen, 2015, Kanton Aargau

Anteile im Inland



(Zahl): statistisch nur bedingt zuverlässig

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

3.4.5 Freizeitwege

Der bedeutendste Verkehrszweck waren Freizeitaktivitäten. 43% der täglich zurückgelegten Distanzen, 50% der Unterwegszeit und 39% der Anzahl Etappen wurden für Freizeitwecke aufgewendet.

Der grösste Anteil der zu Freizeitwecken absolvierten Distanzen wurde mit dem Auto zurückgelegt (64%). An zweiter Stelle folgte die Eisenbahn mit 17%. Der Fussverkehr nahm bei der Tagesunterwegszeit mit 45% über alle Verkehrszwecke gesehen den höchsten Anteil ein. Ebenfalls sehr hoch war der Anteil der Etappen (42%). Die Anteile des Autos betragen dafür bei diesen Kenngrössen nur noch je ein gutes Drittel.

Am Sonntag erreichte der Distanzanteil der Freizeitwege den Maximalwert von 84.6%. Am Samstag machten Freizeitwege 62% der täglichen Distanzen aus, unter der Woche wurde immer noch ein knappes Drittel der Tagesdistanz für Freizeitwecke aufgewendet.

Bei Frauen lag der Anteil der Freizeitwege an den täglichen Distanzen mit 50.3% höher als bei Männern (37.9%). Eine ähnliche Differenz gilt auch für die Tagesunterwegszeit. In absoluten Distanzen waren die Freizeitwege von Männern und Frauen gleich lang.

T 3.4.5.1 Kenngrössen der Freizeitwege, 2015, Kanton Aargau

Durchschnittswerte; im Inland

	Anteil der Freizeitwege an der Tagesdistanz, in %	Anteil der Freizeitwege an der Tagesunterwegszeit, in %	Anteil der Freizeitwege an allen Wegen, in %	Anzahl Freizeitwege pro Person und Tag	Distanz pro Freizeitweg, km	Zeitbedarf ¹ pro Freizeitweg, Min.	Anzahl Etappen pro Freizeitweg
Total	43.1	50.0	38.8	1.3	13.4	35.3	1.3
Wochentag							
Montag	-	-	-	-	-	-	-
Freitag	30.6	38.2	30.7	1.1	11.1	31.3	1.3
Samstag	62.1	65.4	53.2	1.7	16.4	37.0	1.4
Sonntag	84.6	90.1	81.4	1.7	17.6	45.9	1.3
Geschlecht							
Männer	37.9	46.8	38.5	1.3	13.4	34.4	1.3
Frauen	50.3	53.5	39.1	1.2	13.4	36.3	1.3

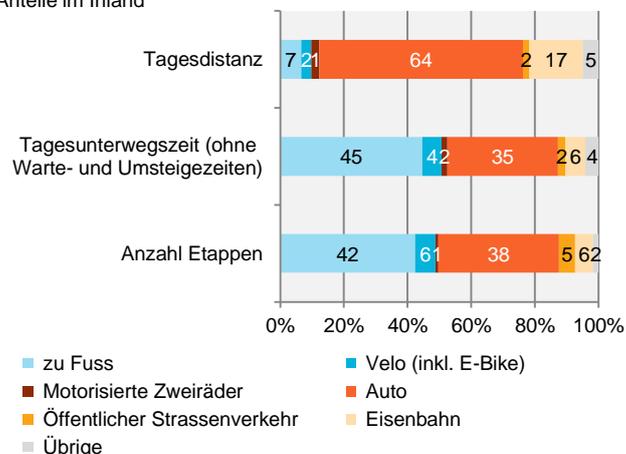
¹ inkl. Warte- und Umsteigezeiten

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Ein durchschnittlicher Freizeitweg erstreckte sich im Jahr 2015 über 13.4 km und dauerte 35.3 Minuten. Er bestand aus 1.3 Etappen.

G 3.4.5.2 Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen, 2015, Kanton Aargau

Anteile im Inland



Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

3.4.6 Geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten

Dieser Verkehrszweck beinhaltet Strecken, die im Rahmen der Arbeit zurückgelegt werden. Dazu gehören Fahrten zu Sitzungen, Personen- oder Sachtransporte. Arbeitswege ausserhalb der Arbeitszeit zum Aufsuchen des Arbeitsplatzes zählen nicht dazu (vgl. Kapitel 3.4.2).⁸

Bei knapp drei Vierteln (73%) der auf Geschäftswegen zurückgelegten Distanzen wurde das Auto benutzt. Bei rund einem Fünftel (19%) kam die Eisenbahn zum Einsatz. Wie auch bei den anderen Verkehrszwecken erhält der Fussverkehr eine gewisse Relevanz bezogen auf die tägliche Unterwegszeit und die Anzahl Etappen.

Mit einem Anteil von 6.8% der täglich zurückgelegten Distanzen stellten Geschäftswege bezogen auf die gesamte Aargauer Bevölkerung einen eher untergeordneten Verkehrszweck dar. Bei der erwerbstätigen Bevölkerung betrug der Anteil 9.6%.

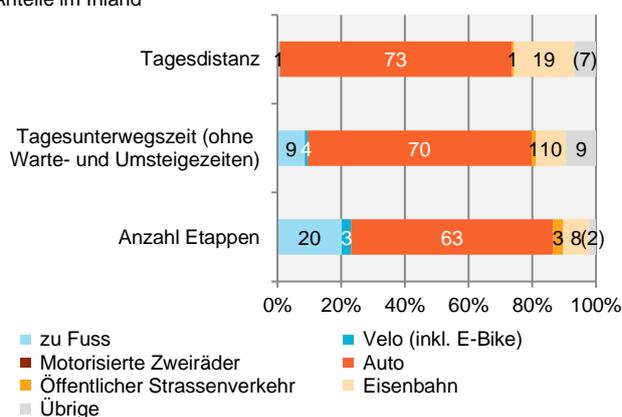
Unter der Woche lag dieser Wert mit 12.7% gegenüber 2.1% bzw. 1.1% deutlich höher als am Wochenende. Die Distanzanteile der Männer lagen mit 14% erheblich höher als jene der Frauen mit 2.2%.

⁸ Quelle: BFS/ARE (2017), Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Kapitel 3.4.6

2015 betrug ein durchschnittlicher Geschäftsweg 22.3 km und war somit länger als die Wege der übrigen Verkehrszwecke (zum Vergleich: Arbeitsweg 14.5 km, Einkaufsweg 6.8 km). Die Dauer eines Geschäftswegs betrug im Schnitt 35.7 Minuten, die Anzahl Etappen belief sich auf 1.4.

G 3.4.6.2 Verkehrsmittelwahl auf Wegen für geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten, 2015, Kanton Aargau

Anteile im Inland



(Zahl): statistisch nur bedingt zuverlässig

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

T 3.4.6.1 Kenngrössen der Wege für geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten, 2015, Kanton Aargau

Durchschnittswerte; im Inland

	Anteil der Geschäftswege an der Tagesdistanz, in %		Anteil der Geschäftswege an der Tagesunterwegszeit, in %		Anteil der Geschäftswege an allen Wegen, in %		Anzahl Geschäftswege pro Person und Tag		Distanz pro Geschäfts-weg, km	Zeitbedarf ¹ pro Geschäfts-weg, Min.	Anzahl Etappen pro Geschäfts-weg
	gesamte Bev.	erwerbs-tätige Bev.	gesamte Bev.	erwerbs-tätige Bev.	gesamte Bev.	erwerbs-tätige Bev.	gesamte Bev.	erwerbs-tätige Bev.			
Total	6.8	9.6	4.8	7.5	3.7	5.7	0.1	0.2	22.3	35.7	1.4
Wochentag											
Montag	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Freitag	9.2	12.7	6.5	10.3	4.4	6.8	0.2	0.3	23.3	37.5	1.4
Samstag	1.3	2.1	0.9	1.4	1.1	1.6	0.0	0.1	16.9	24.7	1.0
Sonntag	0.8	1.1	0.5	0.8	1.8	2.9	0.0	0.1	7.0	11.8	1.1
Geschlecht											
Männer	10.7	14.0	7.8	11.3	5.8	8.4	0.2	0.3	25.1	38.2	1.4
Frauen	1.4	2.2	1.3	2.4	1.4	2.4	0.0	0.1	10.0	25.1	1.4

¹ inkl. Warte- und Umsteigezeiten
Bev. = Bevölkerung

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

3.4.7 Service- und Begleitwege

Service- und Begleitwege umfassen die Begleitung von Personen zum Arzt, auf Ausflügen, zum Einkaufen oder das Bringen von Kindern zur Schule.⁹ Die Service- und Begleitwege kamen im Jahr 2015 auf einen Anteil von 4.2% der Tagesdistanzen und 3.3% der täglichen Unterwegszeit. Zum grössten Teil wurde dafür das Auto verwendet. Dieses wies im Vergleich mit den anderen Verkehrszwecken den höchsten Anteil an der Tagesdistanz (90%), ebenso wie an der Tagesunterwegszeit (74%) und an der Anzahl Etappen auf (68%).

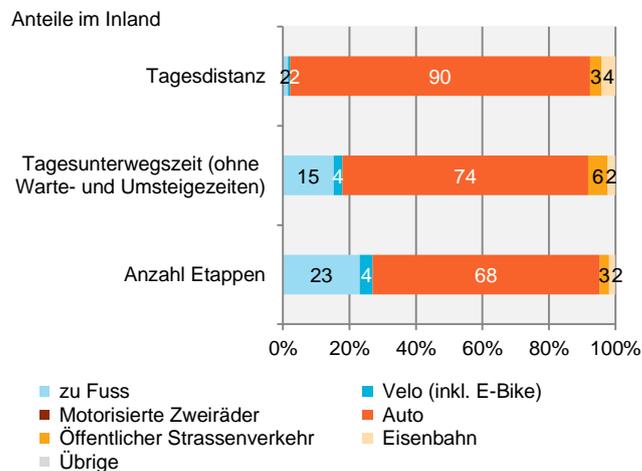
Die Differenzen zwischen den Wochentagen sind etwas geringer als bei den übrigen Verkehrszwecken. Am Sonntag lag der Distanzanteil der Service- und Begleitwege etwas höher als unter der Woche. In absoluten Zahlen war diese Distanz mit 23.4 km am Sonntag mehr als doppelt so lang.

Der Anteil der Service- und Begleitwege an der Tagesdistanz sowie an der Anzahl zurückgelegter Wege, war bei Frauen etwas höher als bei Männern. Dafür legten Männer pro Weg längere Distanzen zurück als Frauen

⁹ Quelle: BFS/ARE (2017), Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Kapitel 3.4.7

(12.5 km gegenüber 8.9 km). Auf die gesamte Bevölkerung gesehen erstreckte sich ein durchschnittlicher Service- und Begleitweg über 10.3 km. Ein Service- und Begleitweg dauerte im Schnitt 18.2 Minuten und setzte sich aus 1.2. Etappen zusammen.

G 3.4.7.2 Verkehrsmittelwahl auf Service- und Begleitwegen, 2015, Kanton Aargau



T 3.4.7.1 Kenngrössen der Service- und Begleitwege, 2015, Kanton Aargau

Durchschnittswerte, im Inland

	Anteil der S+B-Wege an der Tagesdistanz in %	Anteil der S+B-Wege an der Tagesunterwegszeit ¹ in %	Anteil der S+B-Wege an allen Wegen in %	Anzahl S+B-Weg pro Person und Tag	Distanz pro S+B-Weg, in km	Zeitbedarf ¹ pro S+B-Weg, in Min.	Anzahl Etappen pro S+B-Weg
Total	4.2	3.3	4.9	0.2	10.3	18.2	1.2
Wochentag							
Montag bis Freitag	4.0	3.4	5.0	0.2	8.9	17.1	1.2
Samstag	3.5	3.4	4.8	0.1	10.5	21.4	1.2
Sonntag	5.9	2.4	4.2	0.1	23.4	23.3	1.1
Geschlecht							
Männer	3.4	2.5	3.7	0.1	12.5	19.1	1.2
Frauen	5.3	4.1	6.2	0.2	8.9	17.6	1.2

¹ mit Warte- und Umsteigezeit

S+B-Weg = Service- und Begleitweg

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

3.5 Verkehrsverhalten ausgewählter Bevölkerungsgruppen

3.5.1 Personen unterschiedlichen Alters

Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene (6-24 Jahre)

Die täglich zurückgelegten Distanzen verändern sich stark im Lebensalter von 6 bis 24 Jahren. Kinder zwischen 6 und 9 Jahren sowie zwischen 10 und 14 Jahren legten relativ kurze Distanzen von 21.2 km beziehungsweise 22 km zurück. In der nächst älteren Altersgruppe (15-17 Jahre) stieg die Tagesdistanz auf 36.2 km. Bei den 18- bis 24-Jährigen erreichte die mittlere Tagesdistanz 44.5 km.

Im Vergleich zum Jahr 1994 sank die Tagesdistanz in der Altersgruppe der 6- bis 24-jährigen um rund 1 km. Innerhalb der Altersgruppe war die Entwicklung unterschiedlich. Die Tagesdistanz der 15- bis 17-Jährigen nahm zu, während jene der 18- bis 24-jährigen abnahm.

Am häufigsten zu Fuss unterwegs waren Kinder zwischen 6 und 9 Jahren. Sie legten 2015 mehr als die Hälfte der

Etappen (53%) zu Fuss zurück. Im Jahr 1994 lag dieser Wert noch 12 Prozentpunkte höher. Bei den 10- bis 14-Jährigen tritt das Velo als häufigstes Verkehrsmittel in Erscheinung. Diese Altersgruppe legte knapp einen Fünftel ihrer Etappen mit dem Velo zurück. Auch hier ist jedoch ein Rückgang von 32% im Jahr 1994 auf 19% im Jahr 2015 zu beobachten. Eine Abnahme des Anteils der Veloetappen ist bei allen Altersgruppen zwischen 6 und 24 Jahren zu beobachten. Der öffentliche Verkehr wird von den Jugendlichen zwischen 15 und 17 Jahren stark genutzt und erreichte 2015 einen Anteil von 33% (18% öffentlicher Strassenverkehr, 15% Eisenbahn). Gegenüber 1994 ist dies eine deutliche Zunahme. Die 15- bis 17-Jährigen legten am wenigsten Etappen mit dem Auto zurück. Ausserdem verlor das Motorfahrzeug in dieser Altersgruppe stark an Bedeutung. 1994 lag der Etappenanteil noch bei 6%, 2015 erreichte er nur noch 1%.

Junge Erwachsene (18-24 Jahre) wiesen wiederum einen höheren Anteil Autoetappen auf (26%). Gegenüber 1994 sank in dieser Altersgruppe die Anzahl Autoetappen jedoch deutlich zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs.

T 3.5.1.1 Kenngrössen des Verkehrsverhaltens bei 6- bis 24-Jährigen, 1994 und 2015, Kanton Aargau

Durchschnittswerte

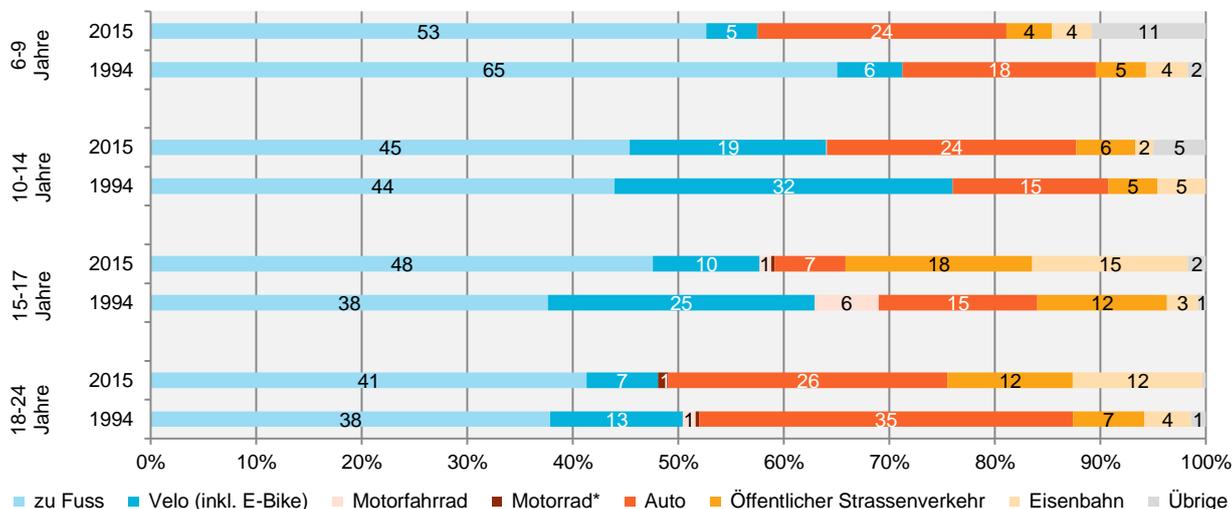
	Mobile Personen an einem durchschnittlichen Tag, in % der jeweiligen Altersgruppe		Mittlere Tagesdistanz pro Person, im Inland, in km		Mittlere Tagesunterwegszeit ¹ im Inland pro Person, in Min.		Mittlere Anzahl Etappen pro Person und Tag, im Inland	
	2015	1994	2015	1994	2015	1994	2015	1994
6-24 Jahre	90.0	93.8	33.4	34.5	85.1	83.3	5.3	5.2
6-9 Jahre	93.1	90.6	21.2	21.0	77.8	80.8	4.0	3.8
10-14 Jahre	86.4	95.0	22.0	22.7	64.5	60.5	4.2	4.8
15-17 Jahre	89.8	88.1	36.2	25.9	95.4	80.9	6.7	5.2
18-24 Jahre	90.8	96.3	44.5	50.8	96.7	98.9	5.9	6.2

¹inkl. Warte- und Umsteigezeiten

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

G 3.5.1.1 Verkehrsmittelwahl bei 6- bis 24-Jährigen nach Altersstufe, 1994 und 2015, Kanton Aargau

Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel an der Anzahl Etappen im Inland



* inkl. Kleinmotorrad

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Erwachsene (25-64 Jahre)

Die mittlere Tagesdistanz der Erwachsenen (25-64 Jahre) nahm mit zunehmendem Alter ab. Die längste tägliche Strecke aller Altersgruppen legten 25- bis 34-Jährige mit 52.3 km zurück. Bei Personen im Alter von 55-64 Jahren erstreckte sich die Tagesdistanz noch über 36.3 km. Im Vergleich zum Jahr 1994 stieg die mittlere Tagesdistanz bei allen Altersgruppen zwischen 25 und 64 Jahren an. Diese Zunahme gilt auch für die tägliche Unterwegszeit und die Anzahl Etappen.

Die Verkehrsmittelwahl unterschied sich wenig zwischen diesen Altersgruppen. Die 45- bis 54 Jährigen benutzten etwas häufiger das Auto (50% der Etappen) und legten dafür leicht weniger Etappen zu Fuss zurück (31%). Bei allen Altersgruppen gingen die Anteile der Etappen zu Fuss zurück. Erwachsene unter 44 Jahren nutzten 2015 das Velo seltener als noch 1994. Bei den älteren Altersgruppen stiegen die Anteile der Veloetappen hingegen an. Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs nahm in allen Altersklassen zu.

T 3.5.1.2 Kenngrössen des Verkehrsverhaltens bei 25- bis 64-Jährigen, 1994 und 2015, Kanton Aargau

Durchschnittswerte

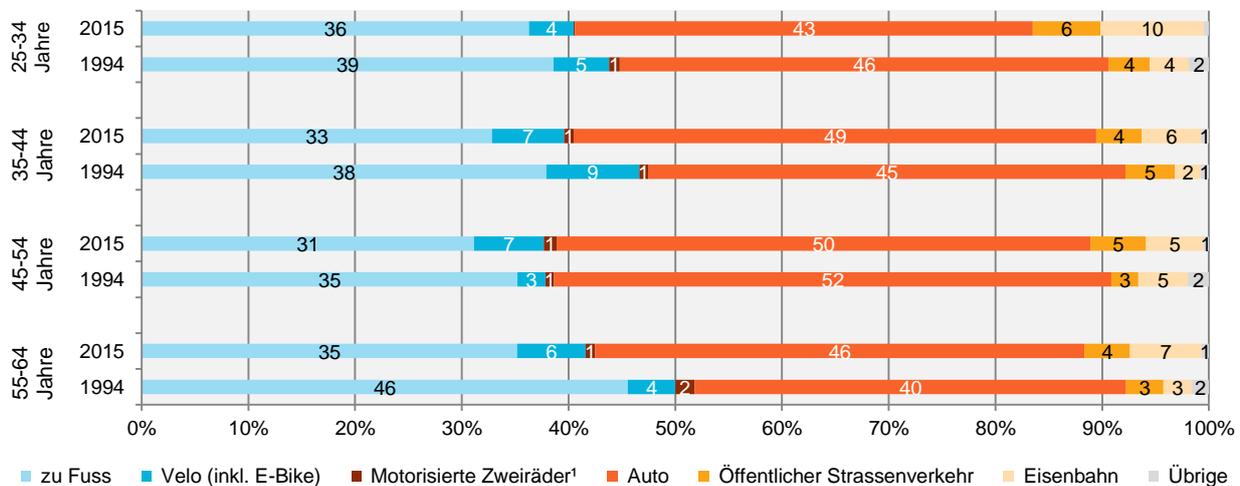
	Mobile Personen an einem durchschnittlichen Tag in % der jeweiligen Altersgruppe		Mittlere Tagesdistanz pro Person im Inland, in km		Mittlere Tagesunterwegszeit ¹ im Inland pro Person, in Min.		Mittlere Anzahl Etappen pro Person und Tag, im Inland	
	2015	1994	2015	1994	2015	1994	2015	1994
25-64 Jahre	91.6	89.3	44.9	37.4	94.9	79.2	4.6	4.3
25-34 Jahre	93.7	88.1	52.3	44.4	102.7	84.7	5.2	4.8
35-44 Jahre	91.9	87.5	43.2	33.3	89.6	72.8	4.5	4.1
45-54 Jahre	92.1	91.3	47.4	39.2	96.7	78.5	4.6	4.4
55-64 Jahre	88.7	92.0	36.3	30.2	90.5	83.7	4.2	4.0

¹ mit Warte- und Umsteigezeiten

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

G 3.5.1.3 Verkehrsmittelwahl bei 25- bis 64-Jährigen nach Altersstufe, 1994 und 2015, Kanton Aargau

Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel an der Anzahl Etappen im Inland



¹ Zahlen zum Teil statistisch nicht zuverlässig

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Ältere Personen (über 65 Jahre)

Personen über 65 Jahren legten insgesamt die kürzesten Tagesdistanzen aller Altersgruppen zurück. Tendenziell nimmt die tägliche Distanz mit fortschreitendem Alter ab. Personen zwischen 65 und 74 Jahren absolvierten noch rund 30 km pro Tag. 75- bis 79-Jährige erreichten nur noch 14.6 km. Auch bei älteren Personen stieg die mittlere Tagesdistanz seit 1994 deutlich an. Die Tagesunterwegszeit und die mittlere Anzahl Etappen verzeichneten ebenfalls eine Zunahme.

Im Vergleich zu den übrigen Altersgruppen, wo jeweils rund 90% der Personen mobil waren, war der Anteil mobiler Personen an einem durchschnittlichen Tag mit

75.1% deutlich geringer. Seit 1994 veränderte sich der Anteil mobiler Personen wenig.

Mit zunehmendem Alter erhielten die Etappen zu Fuss stärkeres Gewicht. Gleichzeitig nahmen die Anteile der Auto- und Veloetappen ab. Dieser Trend setzte sich in der Altersgruppe der über 80-Jährigen nicht fort. Personen ab 80 Jahren wiesen einen höheren Anteil Auto- und einen geringeren Anteil Fussetappen auf, als die nächst jüngere Altersgruppe. Zudem stieg der Anteil der Autoetappen bei den über 80-Jährigen gegenüber 1994 um mehr als das Doppelte. Im Gegenzug sanken die Anteile der öV- und Fussetappen.

T 3.5.1.3 Kenngrössen des Verkehrsverhaltens bei Personen ab 65 Jahren, 1994 und 2015, Kanton Aargau

Durchschnittswerte

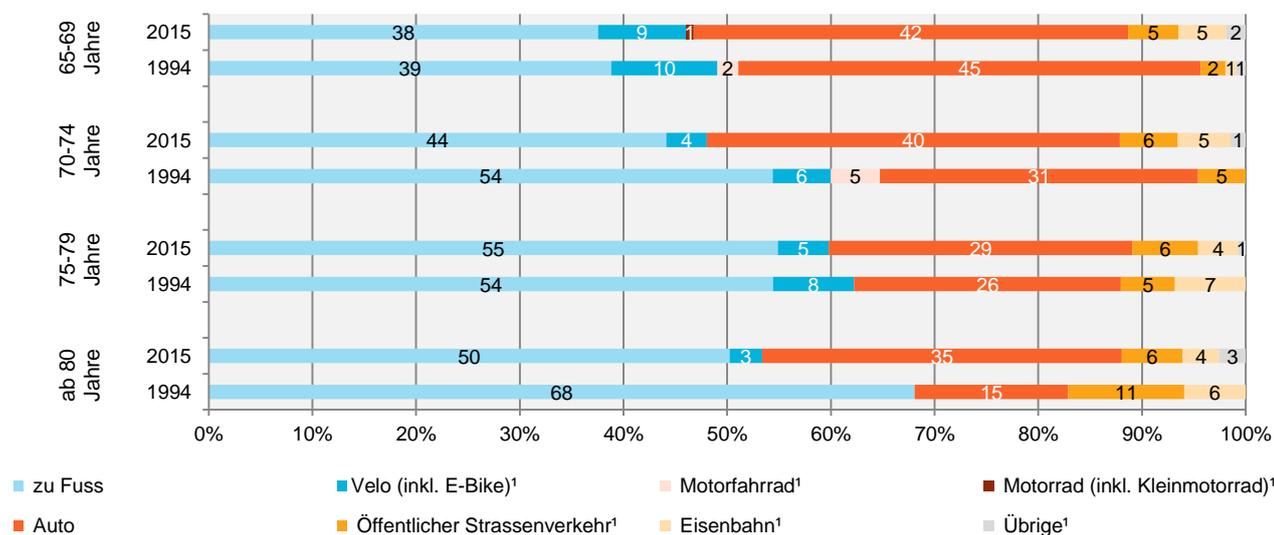
	Mobile Personen an einem durchschnittlichen Tag, in % der jeweiligen Altersgruppe		Tagesdistanz pro Person, im Inland, in km		Tagesunterwegszeit ¹ pro Person, im Inland, in Min.		Mittlere Anzahl Etappen im Inland pro Person und Tag	
	2015	1994	2015	1994	2015	1994	2015	1994
65 Jahre und mehr	75.1	73.6	25.2	14.5	71.0	45.2	3.2	2.6
65-69 Jahre	78.0	84.4	28.8	19.4	75.2	57.8	3.3	3.3
70-74 Jahre	78.5	81.8	30.8	15.5	83.6	45.8	3.6	2.8
75-79 Jahre	75.2	52.0	14.6	12.1	62.1	34.2	3.3	1.6
80 Jahre und mehr	67.7	71.7	22.9	6.5	58.6	35.5	2.3	2.4

¹ mit Warte- und Umsteigezeiten

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

G 3.5.1.5 Verkehrsmittelwahl bei Personen ab 65 Jahren nach Altersstufe, 1994 und 2015, Kanton Aargau

Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel an der Anzahl Etappen im Inland



¹ Zahlen zum Teil statistisch nicht zuverlässig

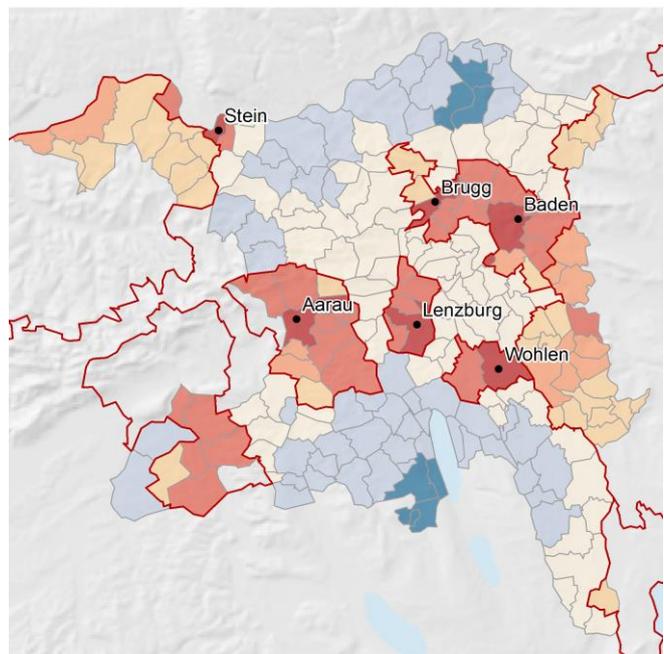
Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

3.6 Verkehrsverhalten in den Agglomerationen und unterschiedlichen Raumtypen

Um das Verkehrsverhalten und die Kenngrössen der Mobilität räumlich differenziert zu analysieren, wird die BFS-Typologie „Raum mit städtischem Charakter 2012“ herangezogen. Diese Raumtypologie bildet den Urbanisierungsgrad und die funktionale Struktur der Schweizer Gemeinden ab. Sie unterscheidet zwischen Agglomerationen, mehrfactororientierten Gemeinden, Kerngemeinden ausserhalb Agglomerationen und ländlichen Gemeinden. Agglomerationen sind Gebiete mit städtischem Charakter. Gruppen von Gemeinden mit insgesamt mehr als 20'000 Einwohnern werden als Agglomerationen gezählt. Agglomerationen können grenzüberschreitend sein und bestehen in der Regel aus einem Kern und einem Agglomerationsgürtel.¹⁰ Agglomerationen sind stark vom

¹⁰ Quelle: BFS (2014), Raum mit städtischem Charakter der Schweiz 2012

K 3.6.1 Raumtypen im Kanton Aargau: Agglomerationen und Räume mit städtischem Charakter



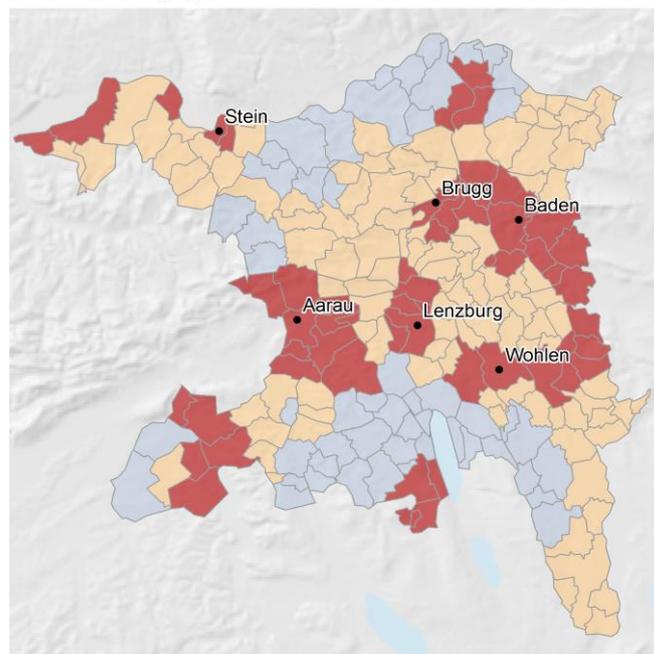
- Agglomerationskerngemeinde (Kernstadt)
 - Agglomerationskerngemeinde (Hauptkern)
 - Agglomerationskerngemeinde (Nebenkern)
 - Agglomerationsgürtelgemeinde
 - Mehrfach orientierte Gemeinde
 - Kerngemeinde ausserhalb Agglomerationen
 - Gebiete ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne
- } Agglomerationen

Raumtypen gemäss BFS-Nomenklatur "Raum mit städtischem Charakter 2012"
 Quellen: BFS GEOSTAT, swisstopo

Verkehr geprägte Gebiete und daher von besonderem Interesse.

Der Kanton Aargau ist vielfältig strukturiert – es kommen alle Raumtypen der BFS-Typologie vor. Karte 3.6.1 zeigt die Zugehörigkeit der Aargauer Gemeinden zu den unterschiedlichen Raumtypen. Für die meisten Auswertungen nach Urbanisierungsgrad in diesem Bericht wurden die sieben Raumtypen aggregiert. Karte 3.6.2 stellt diese vereinfachte Raumtypologie dar. Alle Agglomerationskerngemeinden sowie die Kerngemeinden ausserhalb Agglomerationen bilden zusammen den „Städtischen Kernraum“. Mehrfactororientierte Gemeinden und Agglomerationsgürtelgemeinden werden als „Räume im Einflussgebiet städtischer Kerne“ bezeichnet. Alle übrigen Gebiete liegen „ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne“, sind also ländliche Gemeinden ohne städtischen Charakter. In Tabelle T 3.6.1 wird für jede Kategorie eine Aargauer Gemeinde beispielhaft erwähnt.

K 3.6.2 Raumtypen im Kanton Aargau: Urbanisierungsgrad



- Städtischer Kernraum
- Einflussgebiet städtischer Kerne
- Gebiete ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne

Raumtypen gemäss BFS-Nomenklatur "Raum mit städtischem Charakter 2012"
 Quellen: BFS GEOSTAT, swisstopo

In den Kernstädten war der Autobesitz pro Haushalt 2015 am geringsten (71.1%). Je weniger städtisch die Gemeinde, desto höher der Anteil an Haushalten mit einem Auto. Mit dem Besitz von öV-Abos verhielt es sich umgekehrt. In Agglomerationskerngemeinden war der Besitz von öV-Abos am höchsten. Die täglich

zurückgelegten Strecken variierten zwischen den verschiedenen Raumtypen. Am kürzesten waren diese in den Agglomerationskerngemeinden sowie in den ländlichen Gebieten. In mehrfachorientierten Gemeinden und Kerngemeinden ausserhalb einer Agglomeration wurden längere Strecken zurückgelegt.

T 3.6.1 Kenngrössen des Verkehrs nach Urbanisierungsgrad, 2015, Kanton Aargau

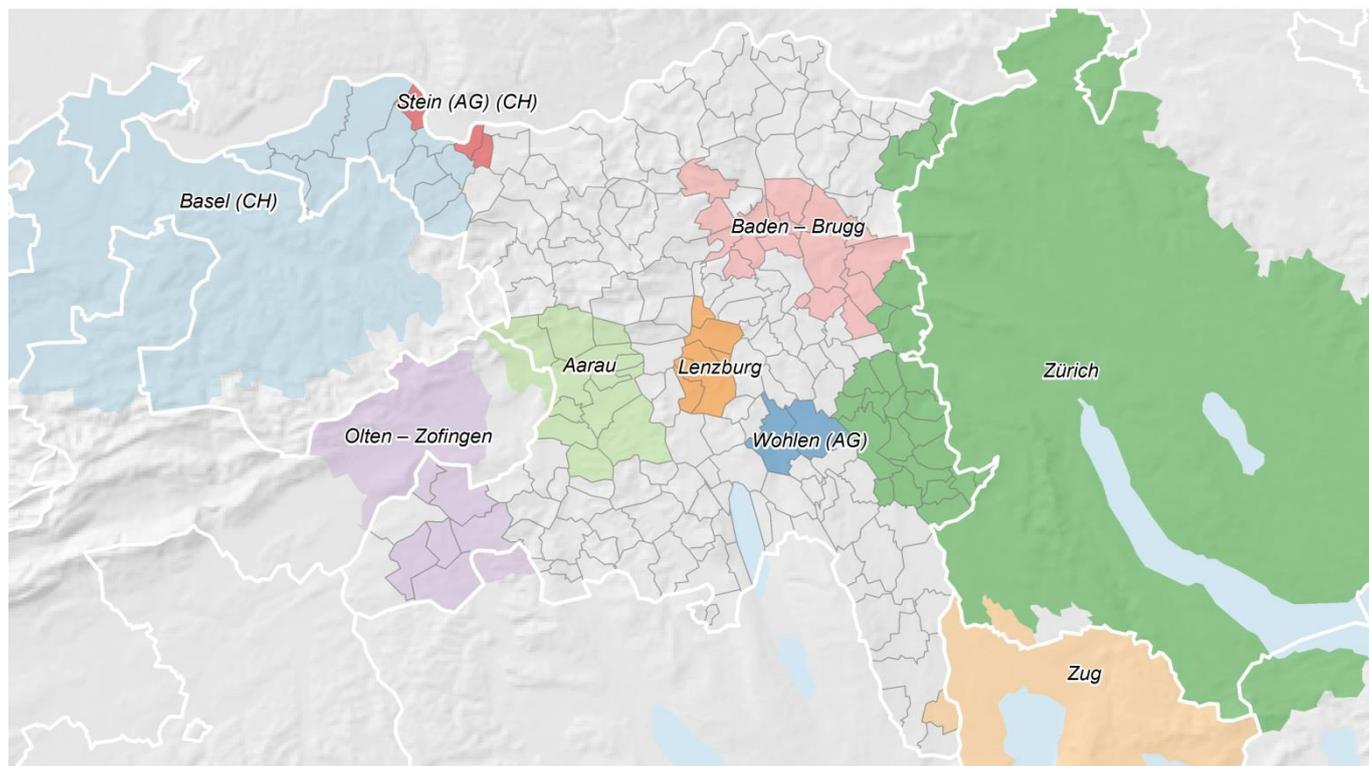
	Kanton Aargau	Städt. Kernraum	Einflussgebiet städt. Kerne	Gebiete auss. des Einflusses städt. Kerne	Agglomerationskerngemeinde (Kernstadt)	Agglomerationskerngemeinde (Hauptkern)	Agglomerationskerngemeinde (Neben kern)	Agglomerationsgürtel-gemeinde	Mehrfach orientierte Gemeinde	Kern-gemeinde ausserhalb Agglomerationen
Beispielgemeinde		Aarau	Biberstein	Leutwil	Aarau	Buchs	Oberentfelden	Biberstein	Densbüren	Menziken
Fahrzeugbesitz, in % der Haushalte¹										
Auto	85.4	82.1	90.4	88.0	71.1	83.7	85.9	88.4	91.2	95.8
Velo (inkl. E-Bike)	73.3	72.0	74.1	76.9	73.4	75.3	69.7	70.5	75.6	53.5
Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs, in % der Bevölkerung										
Halbtax-Abo	36.4	36.5	37.6	33.2	40.1	38.4	33.4	34.1	39.1	24.7
General-Abo (GA)	11.8	14.0	9.2	9.1	19.5	13.2	11.2	10.4	8.7	11.0
Verbund-Abo	9.5	10.6	8.7	6.9	10.5	9.6	14.9	11.6	7.4	4.6
ÖV-Abos total	55.1	58.8	52.2	47.1	67.4	59.4	55.7	52.6	52.1	41.0
Zurückgelegte Strecken im Inland und benötigte Zeit, Durchschnittswerte pro Person										
Tagesdistanz, in km	39.1	38.0	41.4	38.0	37.0	38.1	37.6	39.3	42.3	41.8
Tagesunterwegszeit ² , in Min.	88.8	90.1	89.0	83.2	90.6	87.4	93.1	91.7	87.9	95.7
Tägliche Anzahl Etappen	4.5	4.8	4.2	4.1	4.9	4.7	5.0	4.2	4.2	4.2
Tägliche Anzahl Wege	3.2	3.3	3.2	3.1	3.3	3.3	3.4	3.1	3.2	3.1
Tägliche Anzahl Ausgänge	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.4	1.4	1.3	1.3	1.2

¹ Haushalte mit einem oder mehreren Auto(s) bzw. Velo(s)

² inkl. Warte- und Umsteigezeiten

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

K 3.6.3 Agglomerationen des Kantons Aargau



Agglomerationen gemäss BFS-Nomenklatur "Raum mit städtischem Charakter 2012"

Quellen: BFS GEOSTAT, swisstopo

Gewisse Gemeinden des Kantons Aargau zählen zu neun verschiedenen Agglomerationen. Davon liegen nur vier (Stein, Lenzburg, Baden-Brugg und Wohlen) gänzlich innerhalb des Kantons. Die übrigen Agglomerationen sind kantonsüberschreitend. Die Anzahl der beteiligten Aargauer Gemeinden an der Grösse der Agglomeration variiert stark. Die Karte 3.6.3 zeigt die Agglomerationen des Kantons. Die Werte der kantonsüberschreitenden Agglomerationen in Tabelle T 3.6.2 enthalten nicht nur die Aargauer Gemeinden, sondern umfassen alle Gemeinden der jeweiligen Agglomeration. Die Kenngrössen des Verkehrs unterscheiden sich zum Teil erheblich zwischen diesen Agglomerationen. Am wenigsten Autos besaßen die Haushalte der Agglomerationen der Grossstädte Zürich (71.4%) und Basel

(68.3%). In der Agglomeration Stein waren Fahrzeuge am weitesten verbreitet (91.6%), allerdings ist diese Zahl aufgrund der kleinen Stichprobengrösse nur bedingt statistisch zuverlässig. Der Besitz von öV-Abos war in der Agglomeration Wohlen am geringsten. In den Agglomerationen Zürich, Basel und Baden-Brugg besaßen rund 67% der Haushalte oder mehr ein öV-Abo. Am meisten Verbundabos wies ebenfalls die Bevölkerung der Agglomerationen Zürich und Basel auf. Die mittlere Tagesdistanz war in der Agglomeration Aarau (39.6 km) und Lenzburg (39.3 km) deutlich länger als in der Agglomeration Wohlen (31.2 km) oder Basel (32 km). In den übrigen Agglomerationen bewegte sich die mittlere tägliche Distanz zwischen 34.5 km und 37.7 km.

T 3.6.2 Kenngrössen des Verkehrs für die Bewohner der Agglomerationen¹ des Kantons Aargau, 2015

	Zürich	Zug	Olten – Zofingen	Basel (CH)	Aarau	Baden – Brugg	Wohlen (AG)	Lenzburg	Stein (AG) (CH)
Fahrzeugbesitz, in % der Haushalte²									
Auto	71.4	82.4	84.5	68.3	75.0	78.7	82.0	80.2	(91.6)
Velo (inkl. E-Bike)	69.8	72.7	70.2	67.0	80.6	71.1	70.7	79.4	(78.2)
Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs, in % der Bevölkerung									
Halbtax-Abo	45.7	49.9	36.8	37.2	39.0	43.7	24.8	36.8	(31.0)
General-Abo (GA)	11.6	10.3	16.8	8.8	17.7	13.3	8.0	21.9	(11.9)
Verbund-Abo	25.0	15.2	3.5	31.5	7.4	14.8	3.1	10.0	(15.8)
ÖV-Abos total	70.0	66.8	56.9	67.4	62.4	67.7	37.9	64.4	(55.7)
Zurückgelegte Strecken im Inland und benötigte Zeit, Durchschnittswerte pro Person									
Tagesdistanz, in km	34.5	37.4	37.7	32.0	39.6	35.7	31.2	39.3	(62.1)
Tagesunterwegszeit ³ , in Min.	93.0	90.8	86.6	87.0	90.1	90.6	75.9	96.2	(103.4)
Tägliche Anzahl Etappen	5.4	4.7	4.5	5.2	4.8	4.8	4.0	4.9	(5.0)
Tägliche Anzahl Wege	3.3	3.4	3.3	3.2	3.4	3.2	3.2	3.3	(3.6)
Tägliche Anzahl Ausgänge	1.3	1.3	1.3	1.3	1.4	1.3	1.3	1.3	(1.5)

¹ Agglomerationen gemäss BFS-Nomenklatur „Raum mit städtischem Charakter 2012“; Bevölkerungszahl Ende 2012. Bei grenzüberschreitenden Agglomerationen wurde nur der schweizerische Teil berücksichtigt.

² Haushalte mit einem oder mehreren Auto(s) bzw. Velo(s)

³ mit Warte- und Umsteigezeiten

(Zahl): statistisch nur bedingt zuverlässig; siehe Vertrauensintervall

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

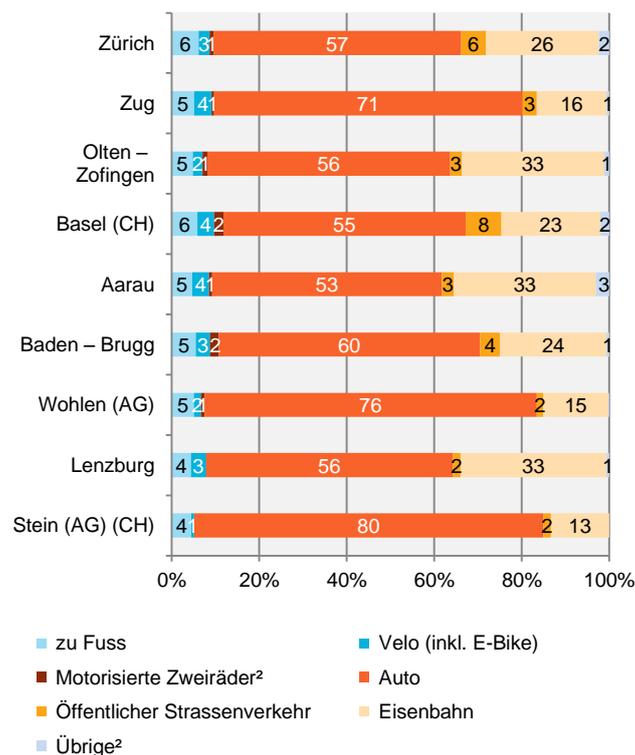
Verkehrsmittelwahl in den Agglomerationen

Die eingesetzten Verkehrsmittel unterscheiden sich geringfügig wenn zwischen dem Wohnort- und dem Territorialprinzip unterschieden wird. Das Wohnortprinzip besagt, dass alle Strecken von Personen, die in einer bestimmten Agglomeration wohnen, untersucht werden. Dazu zählen auch solche, die ausserhalb der Agglomeration des Wohnorts absolviert wurden. Beim Territorialprinzip hingegen werden diejenigen Strecken betrachtet, welche innerhalb einer bestimmten Agglomeration zurückgelegt wurden. Dafür spielt es keine Rolle, ob die Strecke von einer Bewohnerin dieser Agglomeration oder einer Person aus einer Gemeinde ausserhalb dieser Agglomeration zurückgelegt wurde.¹¹

¹¹ Quelle: BFS/ARE (2017), Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Kapitel 3.6

G 3.6.3a Bedeutung der Verkehrsmittel in den Agglomerationen¹ des Kantons, 2015: Wohnortprinzip

Anteile der Verkehrsmittel an den von der Bevölkerung der jeweiligen Agglomeration im Inland zurückgelegten Distanzen



¹Agglomerationen gemäss BFS-Nomenklatur «Raum mit städtischem Charakter 2012»; Bevölkerungszahl Ende 2012. Bei grenzüberschreitenden Agglomerationen wurde nur der schweizerische Teil berücksichtigt.

² Zahlen zum Teil statistisch nur bedingt zuverlässig

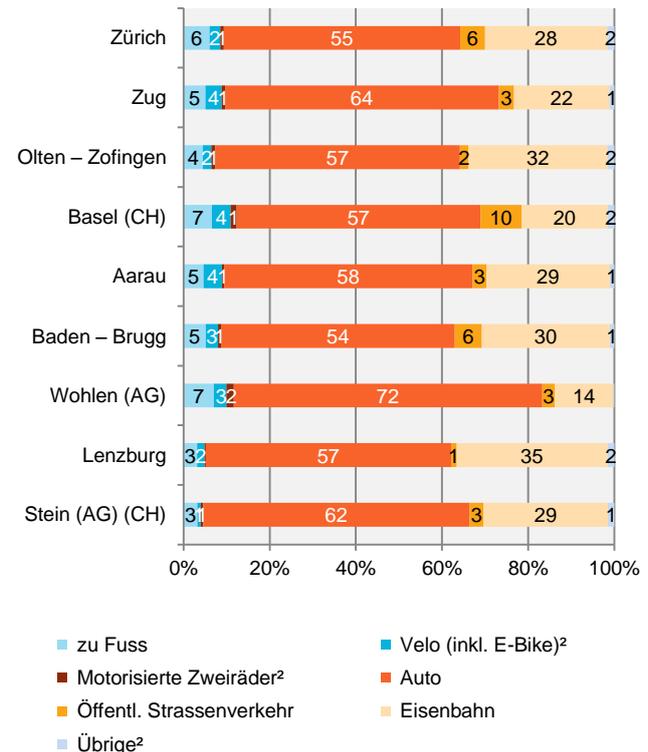
Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Das bedeutendste Verkehrsmittel gemessen an den zurückgelegten Distanzen war in allen Agglomerationen das Auto. An zweiter Stelle folgte die Eisenbahn, die in gewissen Agglomerationen bis zu einem Drittel der Tagesdistanzen auf sich vereinte. Die Agglomerationen Olten-Zofingen, Aarau und Lenzburg wiesen nach dem Wohnortprinzip mit je 33% die höchsten Anteile an Eisenbahnkilometern auf.

In den Agglomerationen Zug, Baden-Brugg und Stein unterschied sich der Anteil an mit der Eisenbahn zurückgelegten Distanzen um 6 Prozentpunkte oder mehr zwischen Wohnort- und Territorialprinzip. Werden nur die innerhalb der Agglomeration zurückgelegten Distanzen betrachtet, erreichten die Anteile der Eisenbahnkilometer auch in Baden-Brugg und Stein rund 30%. Entsprechend kleiner war nach Territorialprinzip der Anteil mit dem Auto zurückgelegter Distanzen in diesen Agglomerationen. Die höchsten Fussverkehrsanteile wiesen die Agglomerationen Wohlen und Basel auf.

G 3.6.3b Bedeutung der Verkehrsmittel in den Agglomerationen¹ des Kantons, 2015: Territorialprinzip

Anteile der Verkehrsmittel an den auf dem Territorium der jeweiligen Agglomeration zurückgelegten Distanzen



¹Agglomerationen gemäss BFS-Nomenklatur „Raum mit städtischem Charakter 2012“; Bevölkerungszahl Ende 2012. Bei grenzüberschreitenden Agglomerationen wurde nur der schweizerische Teil berücksichtigt.

² Zahlen zum Teil statistisch nur bedingt zuverlässig

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

Verkehrszwecke in den Agglomerationen

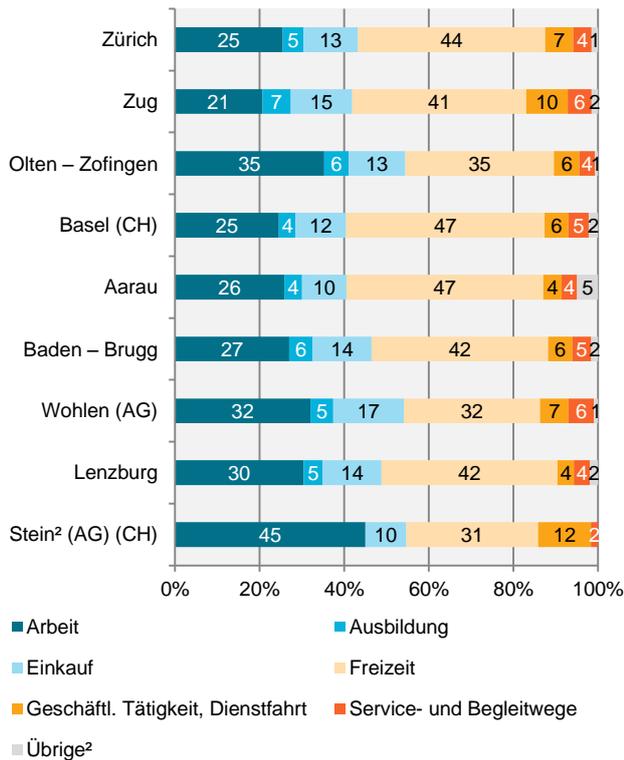
Beim Vergleich der Verkehrszwecke nach Wohnortprinzip fällt auf, dass in Olten-Zofingen und Stein grosse Anteile der Tagesdistanz für Arbeitswege aufgewendet wurden (35% respektive 45%). Die Anteile der Distanzen für Freizeitwecke waren entsprechend gering. Einkaufswege erreichten den höchsten Distanzanteil in der Agglomeration Wohlen. Sowohl in den Agglomerationen

Stein als auch in Zug finden sich relativ hohe Anteile an Geschäftswegen.

Bei der Analyse nach Territorialprinzip fallen die Unterschiede geringer aus. Wohlen bleibt Spitzenreiter bezüglich Einkaufswege. Die Distanzanteile der Arbeitswege unterscheiden sich nur noch wenig zwischen den Agglomerationen.

G 3.6.5a Bedeutung der Verkehrszwecke in den Agglomerationen¹ des Kantons, 2015: Wohnortprinzip

Anteile der Verkehrszwecke an den von der Bevölkerung der jeweiligen Agglomeration im Inland zurückgelegten Distanzen



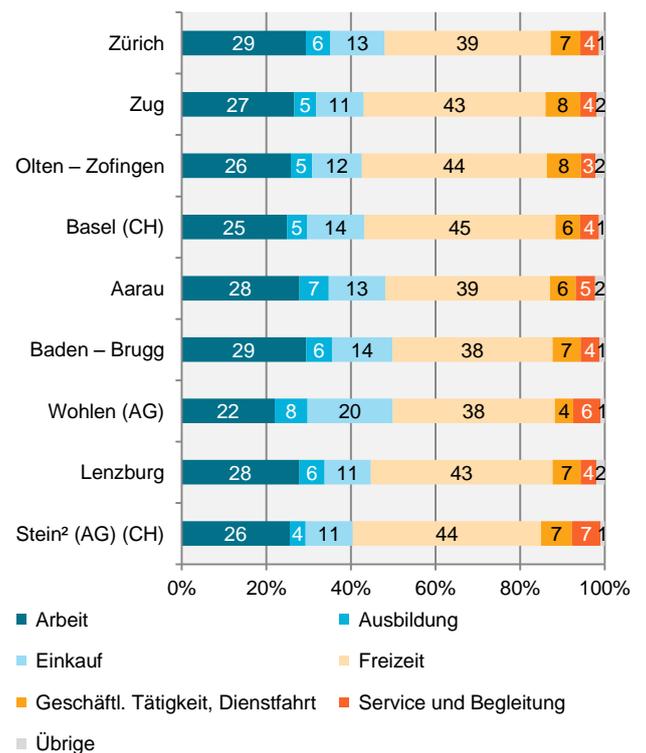
¹Agglomerationen gemäss BFS-Nomenklatur „Raum mit städtischem Charakter 2012“; Bevölkerungszahl Ende 2012. Bei grenzüberschreitenden Agglomerationen wurde nur der schweizerische Teil berücksichtigt.

² Zahlen zum Teil statistisch nur bedingt zuverlässig

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

G 3.6.5b Bedeutung der Verkehrszwecke in den Agglomerationen¹ des Kantons, 2015: Territorialprinzip

Anteile der Verkehrszwecke an den auf dem Territorium der jeweiligen Agglomeration zurückgelegten Distanzen



¹Agglomerationen gemäss BFS-Nomenklatur „Raum mit städtischem Charakter 2012“; Bevölkerungszahl Ende 2012. Bei grenzüberschreitenden Agglomerationen wurde nur der schweizerische Teil berücksichtigt.

² Zahlen zum Teil statistisch nur bedingt zuverlässig

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015)

4 Anmerkungen

4.1 Methodik

Die Erhebung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 erfolgte durch ein spezialisiertes Befragungsinstitut mittels Telefonbefragung.

Die befragten Personen wurden zu ihrem Mobilitätsverhalten an einem bestimmten Stichtag befragt. Dabei wurden die zurückgelegten Strecken, Verkehrsmittel und -zwecke und weitere soziodemografische Merkmale erfasst. Weitere Details zur Methodik des MZMV sind in Kapitel 5 des Berichts¹² von BFS/ARE (2017) beschrieben.

Methodenbericht zum MZMV

Das BFS veröffentlicht 2018 zusätzlich einen detaillierten Methodenbericht zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 zum Download unter:
www.mzmv.bfs.admin.ch

4.2 Stichprobe und Gewichtung

In der gesamten Schweiz wurden rund 57'000 Personen befragt. Im Aargau wurden insgesamt 4'474 Interviews durchgeführt.

Die Basisstichprobe der Bevölkerung ab 6 Jahren bestand aus 3'190 durch den Bund finanzierten Interviews. Der Kanton Aargau hat eine zusätzliche Verdichtung der Stichprobe um insgesamt 1'284 befragte Personen finanziert. Dies ermöglicht eine räumlich differenziertere Auswertung der Erhebung innerhalb des Kantons, insbesondere auf der Ebene der Agglomerationen.

Die befragten Personen wurden mittels Zufallsverfahren aus dem Stichprobenrahmen für Personen- und Haushaltserhebungen (SRPH) des BFS bestimmt.

Um für die gesamte Bevölkerung repräsentative Resultate zu erhalten, wurden die befragten Haushalte und Personen bei der Auswertung unterschiedlich gewichtet. Dies verhindert eine Über- oder Unterrepräsentation bestimmter Bevölkerungsgruppen. Details

¹² BFS/ARE (2017), Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Kapitel 5

zur Gewichtung finden sich im Methodenbericht des BFS (vgl. Kapitel 4.1).

4.3 Vertrauensintervall

Da es sich beim Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 um eine Stichprobe aus der Bevölkerung ab 6 Jahren handelt, sind die Ergebnisse mit einer statistischen Unsicherheit behaftet. Diese lässt sich mit einem sogenannten Vertrauensintervall angeben. Im veröffentlichten Tabellenpaket ist für jedes Teilergebnis jeweils auch das dazugehörige Vertrauensintervall angegeben.

Beispiel

Tagesdistanz der 18-24-Jährigen im Kanton Aargau aus Tabelle G 3.2.1.3 im veröffentlichten Tabellenpaket:
Der Mittelwert der (im Inland) zurückgelegten Tagesdistanz der befragten Bevölkerung im Alter von 18 bis 24 Jahren beträgt 44.5 km pro Person. Als Vertrauensintervall (90%-Niveau) ist +/-5.2 km angegeben.
Der wahre Durchschnittswert aller im Kanton Aargau wohnhaften Personen im Alter von 18-24 Jahren liegt damit mit einer Wahrscheinlichkeit von 90% im Bereich des Vertrauensintervalls von 44.5±5.2 km.

Das Vertrauensintervall ist wichtig zur Beurteilung von Unterschieden zwischen Gruppen oder beim Vergleich mit früheren Erhebungen.

4.4 Datenschutz

Die bei der Erhebung gemachten Angaben wurden vertraulich behandelt und nach dem Abschluss der Befragung anonymisiert. Namen, Telefonnummern und weitere Merkmale, die einen Rückschluss auf Haushalte oder Personen erlauben, wurden entfernt.

Bei der Auswertung wurden die Ergebnisse für diesen Bericht zudem aggregiert (z.B. auf Altersgruppen oder Verkehrszwecke).

Die Daten des Mikrozensus werden nur zu Forschungs- und Statistikzwecken verwendet, andere Nutzungen sind ausgeschlossen.

5 Glossar

Die folgenden Begriffsdefinitionen stellen einen gekürzten Auszug aus dem Glossar des Berichts „BFS/ARE (2017), Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015“ dar.

Agglomeration: Gruppe von Gemeinden mit städtischem Charakter und insgesamt mehr als 20'000 Einwohner/innen, gemäss BFS-Raumtypologie „Raum mit städtischem Charakter 2012“ (BFS 2014). Agglomerationen bestehen aus einem dichten Kern und (im Regelfall) aus einem Gürtel von Gemeinden.

Arbeit: Verkehrszweck, der die Pendlerwege zwischen Wohn- und Arbeitsstätte sowie Strecken umfasst, die von einem anderen Ort aus zum Arbeitsplatz führen.

Ausbildung: Verkehrszweck, der alle Strecken umfasst, die zur Erreichung einer Bildungsstätte zurückgelegt werden (Schule, Universität, Kurslokal usw.).

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

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

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

Bevölkerung: ständige Wohnbevölkerung des Kantons Aargau ab 6 Jahren, sofern nicht anders definiert.

E-Bike: Velo mit elektrischer Tretunterstützung. Sämtliche Angaben im Bericht umfassen sowohl „schnelle“ als auch „langsame“ E-Bikes. E-Bikes dürfen frühestens ab 14 Jahren gefahren werden.

Einflussgebiet städtischer Kerne: Raum bestehend aus den Agglomerationsgürtelgemeinden und den mehrfach

orientierten Gemeinden, gemäss der BFS-Raumtypologie „Raum mit städtischem Charakter 2012“ (BFS 2014).

Einkauf: Verkehrszweck, der Einkäufe, Besorgungen wie Post- und Bankgänge sowie für die Inanspruchnahme von Dienstleistungen (z. B. Arztbesuche) zurückgelegte Strecken umfasst.

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

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

Fahrleistung: Total der pro Zeiteinheit (in der Regel pro Jahr) von Fahrzeugen gefahrenen Kilometer. Die Angaben umfassen die Distanzen in der Schweiz und im Ausland.

Freizeit: Verkehrszweck, der alle Strecken umfasst, die im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zurückgelegt werden.

Fuss- und Radverkehr: Fuss- und Veloverkehr inklusive E-Bikes

Gebiete ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne: ländliche Gemeinden ohne städtischen Charakter gemäss BFS-Raumtypologie „Raum mit städtischem Charakter 2012“ (BFS 2014).

Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt: Verkehrszweck, der sämtliche Strecken umfasst, die im Rahmen der Arbeit zurückgelegt werden. Dazu gehören etwa Fahrten von Chauffeuren und Lieferanten oder Wege zu Sitzungen. Die Wege zur Arbeitsstätte bilden als Arbeitswege eine eigene Kategorie.

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

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

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

Mobilitätsgrad: Anteil der mobilen Personen an der Bevölkerung.

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

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

Motorisierter Individualverkehr (MIV): Verkehrsmittelgruppe, welche die Autos (=Personenwagen), Motorräder, Kleinmotorräder und Motorfahrräder umfasst. Lastwagen, Cars und Taxis wurden in den Auswertungen der Kategorie übrige Verkehrsmittel zugerechnet.

Motorisierte Zweiräder: Verkehrsmittelgruppe, welche die Motorräder, Kleinmotorräder und Motorfahrräder umfasst. Die E-Bikes gehören nicht zu dieser Kategorie.

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

Öffentlicher Verkehr (öV): Verkehrsmittelgruppe, welche die Eisenbahn, das Postauto, das Tram und den Bus umfasst. Taxi, Schiff, Seilbahn und Flugzeug werden der Kategorie übrige Verkehrsmittel zugerechnet.

Personenwagen: Synonym von Auto.

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

Städtischer Kernraum: Raum bestehend aus den Kerngemeinden der Agglomerationen sowie den Kerngemeinden ausserhalb der Agglomerationen, gemäss der BFS-Raumtypologie „Raum mit städtischem Charakter 2012“ (BFS 2014). Der städtische Kernraum erfüllt bestimmte Dichte- und Grössekriterien hinsichtlich Einwohner/innen und Arbeitsplätzen.

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

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

Territorialprinzip: Prinzip zur Beschreibung des Verkehrsverhaltens in räumlichen Analysen. Es werden die auf dem Territorium einer bestimmten Raumeinheit zurückgelegten Strecken, unabhängig davon, ob diese Strecken von Einwohnerinnen und Einwohnern des entsprechenden Raums oder von Auswärtigen absolviert wurden, untersucht. Das Territorialprinzip wurde im vorliegenden Bericht nur für die Beschreibung des Verkehrsverhaltens in den Agglomerationen eingesetzt. Ansonsten wurde das Wohnortprinzip verwendet.

Übrige Verkehrsmittel: Sammelkategorie bestehend aus allen Verkehrsmitteln, die weder dem Fuss- und Radverkehr noch dem motorisierten Individualverkehr noch dem öffentlichen Verkehr zugehören.

Übrige Verkehrszwecke: Sammelkategorie bestehend aus allen Verkehrszwecken, die in der jeweiligen Tabelle oder Grafik nicht explizit aufgelistet sind. Darunter fallen der Zweck «Anderes» und die unbekanntenen Zwecke („weiss nicht“, „keine Angabe“).

Urbanisierungsgrad: Bezeichnung für den Grad der Verstädterung eines Raumes. Unterschieden werden im vorliegenden Bericht der städtische Kernraum, das Einflussgebiet städtischer Kerne und die Gebiete ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne entsprechend der BFS-Raumtypologie „Raum mit städtischem Charakter 2012“ (BFS 2014).

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

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

Verkehrszweck: Grund, weshalb einzelne Etappen sowie die zu Wegen aggregierten Etappen unternommen werden. Im MZMV wird bei der Erhebung der Etappen nach folgenden Verkehrszwecken unterschieden: Umsteigen/Verkehrsmittelwechsel (Hilfsvariable), Arbeit, Ausbildung, Einkauf, geschäftliche Tätigkeit und Dienstfahrt, Freizeit, Service und Begleitung, Rückkehr nach Hause (Hilfsvariable).

Vertrauensintervall: Wertebereich, innerhalb dessen der wahre Wert eines Parameters (z. B. des Mittelwerts) mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit liegt. Die Ergebnisse von Stichprobenerhebungen sind immer mit

einer Unsicherheit behaftet, da sie nur einen Teil der 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. Die Vertrauensintervalle (Niveau 90%) zu den in diesem Bericht publizierten Daten finden sich im online veröffentlichten Tabellenpaket.

6 Abkürzungen

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
BFS	Bundesamt für Statistik
BVU	Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau
GA	Generalabonnement (öffentlicher Verkehr)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MZMV	Mikrozensus Mobilität und Verkehr
öV	Öffentlicher Verkehr

7 Literatur- und Quellenverzeichnis

Bundesamt für Statistik (2014), Raum mit städtischem Charakter der Schweiz 2012. Eine neue Definition der Agglomerationen und weiteren städtischen Raumkategorien, Neuchâtel.

Bundesamt für Statistik / Bundesamt für Raumentwicklung (2017), Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Neuchâtel und Bern.

