

Impressum

Auftraggeber und Redaktion
Amt für Mobilität des Kantons Freiburg (MobA)

Datenquelle
Bundesamt für Statistik: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

Datenanalyse
Planidea SA, Canobbio TI

Gestaltung
Amt für Drucksachen und Material des Kantons Freiburg (DMA)

Übersetzung ins Französische
Staatskanzlei des Kantons Freiburg

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	5
Das Wichtigste in Kürze	7
1 Einleitung	9
2 Verkehrsentwicklung	12
2.1 Mobilitätskennziffern	12
2.2 Modalsplit	13
2.3 Entwicklungschancen	15
3 Verkehrsaufkommen	17
3.1 Ausgänge und Kombination von Verkehrszwecken	17
3.2 Kennziffern des Verkehrs	19
3.3 Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf	24
3.4 Etappendistanzen und Dauer von Etappen	26
4 Verkehrsmittel	29
4.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	29
4.2 Öffentlicher Verkehr (ÖV)	34
4.3 Langsamverkehr (LV)	37
5 Verkehrszwecke	41
5.1 Übersicht Verkehrszwecke	41
5.2 Arbeitswege	42
5.3 Ausbildungswege	44
5.4 Einkaufswege	45
5.5 Freizeitwege	46
6 Abonnements und Fahrzeuge	47
6.1 Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs	47
6.2 Besitz des Führerausweises	48
6.3 Fahrzeugbesitz	49
6.4 Verfügbarkeit von Parkplätzen	51
7 Räumliche Aspekte der Mobilität	52
7.1 Urbaner und ländlicher Raum	52
7.1.1 Verkehrskennzahlen nach Raumtypen des Wohnorts	52
7.1.2 Verkehrsmittelwahl nach Raumtypen des Wohnorts	54
7.2 Vergleich von Agglomerationen	55
7.2.1 Verkehrsverhalten in den politischen Agglomerationen des Kantons	55
7.2.2 Verkehrsverhalten in Bezug auf vergleichbare Agglomerationen	57
7.2.3 Verkehrsverhalten im nationalen Vergleich	60

8 Methodik	62
8.1 Erhebung des MZMV	62
8.2 Änderungen gegenüber MZMV 2010	62
8.3 Statistische Merkmale	63
<hr/>	
Glossar	64
Anwendungsbereiche Mikrozensus Verkehr und Mobilität	68
<hr/>	

Abbildungsverzeichnis

2	Verkehrsentwicklung	12
	Veränderung der Mobilitätskennziffern 1994-2015, Kanton Freiburg	12
	Veränderung der Mobilitätskennziffern 1994-2015, Schweiz	12
	Modalsplit Kanton Freiburg	15
	Modalsplit Schweiz	15
<hr/>		
3	Verkehrsaufkommen	17
	Verkehrszwecke pro Ausgang	17
	Kombination von Verkehrszwecken	18
	Kenngrossen der Mobilität: Agglomeration Freiburg	21
	Kenngrossen der Mobilität: Agglomeration Bulle	22
	Kenngrossen der Mobilität: Kanton Freiburg	23
	Kenngrossen der Mobilität: Schweiz	24
	Verkehr im Tagesverlauf nach Wochentagen:	
	Agglomeration Freiburg	25
	Agglomeration Bulle	25
	Kanton Freiburg	25
	Schweiz	25
	Summenhäufigkeit der Etappendistanzen nach Verkehrsmittel:	
	Agglomeration Freiburg	26
	Agglomeration Bulle	26
	Kanton Freiburg	26
	Schweiz	26
	Summenhäufigkeit der Etappendauer nach Verkehrsmittel:	
	Agglomeration Freiburg	27
	Agglomeration Bulle	27
	Kanton Freiburg	27
	Schweiz	27
	Mittlere Wegdistanz und Wegdauer nach Verkehrszweck	28
<hr/>		
4	Verkehrsmittel	29
	Anteil MIV an den Tagesdistanzen und Unterwegszeit	29
	Durchschnittlicher Besetzungsgrad von Personenwagen	31
	Autofahrten mit Parkgebühr am Zielort	32
	Strassenbenutzung nach Kategorien	33
	Strassennetz des Kantons Freiburg	33
	ÖV-Anteil an den Tagesdistanzen und den Unterwegszeiten	34
	ÖV-Anteil an den Etappen	36
	Anteil des Fuss- und Veloverkehrs an den Tagesdistanzen	37
	Benutzung von Velo und E-Bike nach Verkehrszweck	39
	Distanzverteilung der Fussetappen von und zu den Haltestellen des ÖV	40
<hr/>		
5	Verkehrszwecke	41
	Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Zweck und Wochentag	41
	Tagesdistanz nach Zweck	42

Verkehrszweck «Arbeitsweg» in allen Raumeinheiten	43
Verkehrszweck «Ausbildungsweg» in allen Raumeinheiten	44
Verkehrszweck «Einkaufsweg» in allen Raumeinheiten	45
Verkehrszweck «Freizeitweg» in allen Raumeinheiten	46
<hr/>	
6 Abonnements und Fahrzeuge	47
Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs	47
Besitz des Führerausweises nach Alter und Geschlecht	48
Fahrzeugbesitz der Haushalte	49
Anteil der Haushalte mit Besitz von mindestens einem Velo oder E-Bike	50
Verfügbarkeit von Parkplätzen am Arbeitsort	51
<hr/>	
7 Räumliche Aspekte der Mobilität	52
Verkehrskennzahlen nach Raumtypen des Wohnorts: Kanton Freiburg/Schweiz	52
Verkehrsmittelwahl nach Raumtypen des Wohnorts: Kanton Freiburg/Schweiz	54
Verkehrsverhalten in den politischen Agglomerationen des Kantons	55
Verkehrsmittelwahl AGGLO Freiburg und MOBUL	56
Kenngrossen des Verkehrs ausgewählter Kantone	57
Vergleich mit der Verkehrsmittelwahl ausgewählter Kantone	58
Kenngrossen des Verkehrs ausgewählter Agglomerationen	58
Vergleich mit der Verkehrsmittelwahl ausgewählter Agglomerationen	59
Verkehrsmittelwahl in grossen Schweizer Agglomerationen – Vergleich	60
Agglomerationen Freiburg und Bulle im Vergleich	61

Das Wichtigste in Kürze

Zunahme der Tagesdistanz auf 45.6 km (Kapitel 2)

Es ist für das Jahr 2015 eine Zunahme der Tagesdistanz im Kanton Freiburg auf 45.6 km zu erkennen (2010: 39.4 km). Im Vergleich dazu legt die Schweizer Bevölkerung im Schnitt täglich 36.8 km zurück (2010: 36.7 km). Die tägliche Mobilität der Kantonsbevölkerung hat vor allem für Arbeitswege und zum Ausbildungszweck zugenommen. Daneben lassen sich längere Arbeitswege in die Nachbarkantone erkennen.

Weiterhin starke Anteile beim Freizeitverkehr (Kapitel 3)

Ausgänge (s. Glossar) zum reinen Zweck der Freizeit stellen in der Schweiz mit 36% nach wie vor den grössten Anteil dar. Die Anteile der Bevölkerung des Kantons und der Agglomeration Bulle liegen beide bei 35%, während der Anteil Ausgänge zum Verkehrszweck «Freizeit» in der Agglomeration Freiburg 33% beträgt. Bei 23% der Ausgänge der Schweizer Bevölkerung werden zwei oder mehr Zwecke in Form einer Wegkette kombiniert. In der Kantonsbevölkerung sind es 21%, womit die Werte auf einem vergleichbaren Niveau wie 2010 liegen. Am häufigsten werden im Kanton Freiburg dabei die Zwecke Einkauf und Freizeit kombiniert (18% aller kombinierten Ausgänge).

Weiterhin hat das Auto den grössten Anteil an den Tagesdistanzen (Kapitel 4)

Durchschnittlich entfallen 74.2% (2010: 71.3%) der Tagesdistanzen und 51.5% (2010: 46.0%) der Unterwegszeit der Kantonsbevölkerung auf das Auto, wodurch gesamthaft eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu verzeichnen ist. Entgegen den Werten für die Schweiz, legen Frauen im kantonalen Mittel, sowie in beiden Agglomerationen, mehr Kilometer mit dem Auto zurück als Männer.

Verteilung des Verkehrs auf unterschiedliche Zwecke ähnlich wie 2010 (Kapitel 5)

Nach wie vor erzeugen Freizeitaktivitäten den höchsten Anteil am Verkehr, welcher 2015 bei gut 40% liegt. Gefolgt wird dieser Verkehrszweck im Kanton von den Arbeitswegen (24%), welche, wie auch beim Zweck Freizeit, grösstenteils mit dem MIV gefahren werden. Dahingegen werden Ausbildungswege oft zu Fuss zurückgelegt und haben kantonale einen Anteil am Verkehr von 6% der mittleren Tagesdistanz. Eingekauft wird sowohl zu Fuss als auch mit dem Auto, was im Kanton Freiburg einen Verkehrsanteil von 14% erzeugt.

Nutzung von motorisiertem Individualverkehr MIV und öffentlichem Verkehr ÖV (Kapitel 6)

Der hohe Anteil von Personen mit einem Abonnement des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Freiburg zeichnet sich vor allem auch durch eine Zunahme der regionalen Verbundabos aus. Daneben ist eine anhaltende Zunahme beim Besitz von Generalabonnements zu erkennen. In Bezug auf den Besitz des Führerausweises zeigt der Mikrozensus 2015, dass junge Erwachsene wieder vermehrt Auto fahren und dass im Kanton vergleichsweise viele Frauen den MIV nutzen. Generell gilt, dass die Bevölkerung der Agglomerationen seltener ein Velo besitzt als der übrige Kanton.

Kürzere Distanzen in den Agglomerationen die oft zu Fuss bewältigt werden (Kapitel 7)

In den Agglomerationen finden sich viele Ziele in grosser Nähe, wodurch häufiger auf eine Fahrt mit dem Auto verzichtet werden kann. Die Bevölkerung geht in der Regel mehr zu Fuss und nutzt das ÖV-Angebot. Dennoch lassen sich zwischen den politischen Agglomerationen AGGLO Freiburg und MOBUL Unterschiede erkennen, welche die Ergebnisse für MOBUL näher am Kantonsdurchschnitt zeigen, während das Verkehrsverhalten der AGGLO Freiburg mehr den Werten für die übrige Schweiz gleicht.

1 Einleitung

Die Analysen zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr stellen eine wichtige Grundlage für Entscheide in den Bereichen Verkehr, Raumentwicklung, Energie und Umwelt dar. Die Datengrundlage erlaubt es, in einer Regelmässigkeit von 5 Jahren, Aussagen über das Mobilitätsverhalten der Schweizer Bevölkerung in unterschiedlichen Teilräumen zu machen.

Aufbau des Berichts

Der vorliegende Bericht basiert auf der schweizweiten Erhebung «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015» (MZMV 2015), die im Auftrag der Bundesämter für Statistik (BFS) und Raumentwicklung (ARE) durchgeführt wurde (BFS/ARE 2017, Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015). Mit den Analysen, die das Amt für Mobilität (MobA) durch das Planungsbüro Planidea SA erstellen liess, können nun vertiefte Aussagen zum Verkehrsverhalten der Freiburger Bevölkerung gemacht werden. Dabei zeigt dieser Bericht Auswertungen auf kantonaler Ebene ebenso wie auf Ebene der Agglomerationen Bulle und Freiburg.

Neben grundlegenden Informationen über die Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Abonnements des öffentlichen Verkehrs (ÖV), sowie über die im Alltag zurückgelegten Wege, werden die zeitliche Struktur und die räumliche Verteilung des Verkehrs erfasst. Die erhobenen, sozio-ökonomischen Merkmale von Personen und Haushalten lassen Unterschiede im Verkehrsverhalten erkennen.

Inhalte des Mikrozensus Mobilität und Verkehr



In seinem Aufbau folgt dieser kantonale Bericht den Inhalten aus der Publikation von 2010, welcher die damaligen Resultate des Mikrozensus Verkehr und Mobilität für den Kanton Freiburg aufzeigte. Die Reihenfolge der Kapitel wurde leicht angepasst. Dieses erste Kapitel dient als Einleitung in die Thematik und die wichtigsten Erkenntnisse werden bereits vorangehend zusammengefasst (Das Wichtigste in Kürze). Kapitel 2 gibt einen Einblick in die Entwicklung des Verkehrsverhaltens seit 1994, wie es durch den Mikrozensus erhoben wurde und enthält mit den Ergebnissen zum Modalsplit zentrale Inhalte. Das Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf ist Thema in Kapitel 3, während Kapitel 4 die Verkehrsmittel des motorisierten Individualverkehrs (MIV), des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs (LV) genauer betrachtet. Kapitel 5 führt eine vertiefte Analyse der Verkehrszwecke auf, während Kapitel 6 die Verfügbarkeit und Nutzung von Fahrzeugen und ÖV-Abonnements aufzeigt. Es folgt ein Vergleich der beiden kantonalen Agglomerationen, sowie mit Agglomerationen in anderen Kantonen in Kapitel 7. Abschliessend informiert Kapitel 8 über die Erhe-

bung der Daten durch das BFS. Dabei wird detailliert auf die Eigenschaften der Stichprobe für den Kanton Freiburg und die Agglomerationen eingegangen. Zudem werden Aussagen zu den Neuerungen des MZMV 2015 im Vergleich zu vorangehenden Erhebungen gemacht.

Hinweise

- › Auch wenn der MZMV eine der grössten Spezialerhebungen der Schweiz ist, müssen die Ergebnisse der Befragung besonders für kleinere Bevölkerungsgruppen mit Vorsicht interpretiert werden. Dies gilt im Hinblick auf die vorliegende Publikation insbesondere für die Agglomeration Bulle. Sind nähere Kenntnisse der statistischen Signifikanz gewünscht, können dazu beim Amt für Mobilität die Vertrauensintervalle zu allen dargestellten Grafiken bezogen werden.
- › Alle Ergebnisse dieses Berichts beruhen auf dem Wohnortprinzip. Untersucht werden dabei sämtliche von den Einwohnerinnen und Einwohnern einer bestimmten Raumeinheit (z.B. Agglomeration) zurückgelegten Strecken, unabhängig davon, ob diese Strecken innerhalb oder ausserhalb der fraglichen Raumeinheit absolviert wurden. Der Verkehr in einer Raumeinheit, welcher von Personen verursacht wurde, die ausserhalb dieser Raumeinheit wohnhaft sind wurde nicht berücksichtigt.
- › Damit weiterhin die Vergleichbarkeit mit den früheren Erhebungen gewährleistet ist, wurden die Distanzangaben für die Verkehrsmittel des MIV und des ÖV in den Mikrozensus der Jahre 1994, 2000 und 2005 neu berechnet. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die Ergebnisse auf Basis der neuen Programme mit den früheren Erhebungen, die auf Distanzschätzungen beruhen, vergleichbar sind. Bei der Darstellung von distanzbezogenen Kenngrössen seit 1994 sind deshalb korrigierte Zeitreihen abgebildet.
- › Der Bericht ist durch die Auswertungstabellen gemäss dem Aufbau der Analysen des BFS strukturiert. Eine Auswertungstabelle kann sich auf Haushalte, Personen im Haushalt, Autos, Zielpersonen, Wege oder Etappen beziehen. Spezifische statistische Angaben können beim Amt für Mobilität bezogen werden.
- › Grundsätzlich sind alle Zahlen im Bericht ohne Rücksicht auf die Endsumme einzeln gerundet. Die Totalbeträge können deshalb in gewissen Fällen von der Summe der Einzelwerte abweichen.
- › Alle Angaben der Befragten werden vertraulich behandelt und wurden nach Abschluss der Erhebung anonymisiert, indem unter anderem die Namen entfernt wurden. Die erhobenen Daten werden ausschliesslich für Statistik- und Forschungszwecke verwendet.
- › Der Zusammenhang von Etappen, Wegen und Ausgängen ist im Glossar erläutert
- › Methodische Anpassungen seit der Publikation 2010 sind im Kapitel 8 erläutert.
- › In der Regel beziehen sich alle Angaben auf Wege und Distanzen im Inland.
- › Die aktuelle Erhebung des Bundesamts für Statistik zur Pendlermobilität¹ zeigt für den Zeitraum zwischen 2010 und 2016 an, dass 25,5 % der Erwerbstätigen im Kanton Freiburg Wegpendler sind, die den Kanton zum Arbeiten verlassen. Der Arbeitsplatz von 89,8 % dieser Personen befindet sich im Kanton Bern oder Waadt.
- › Ein Glossar der Abkürzungen und Fachbegriffe findet sich am Ende des Berichts.

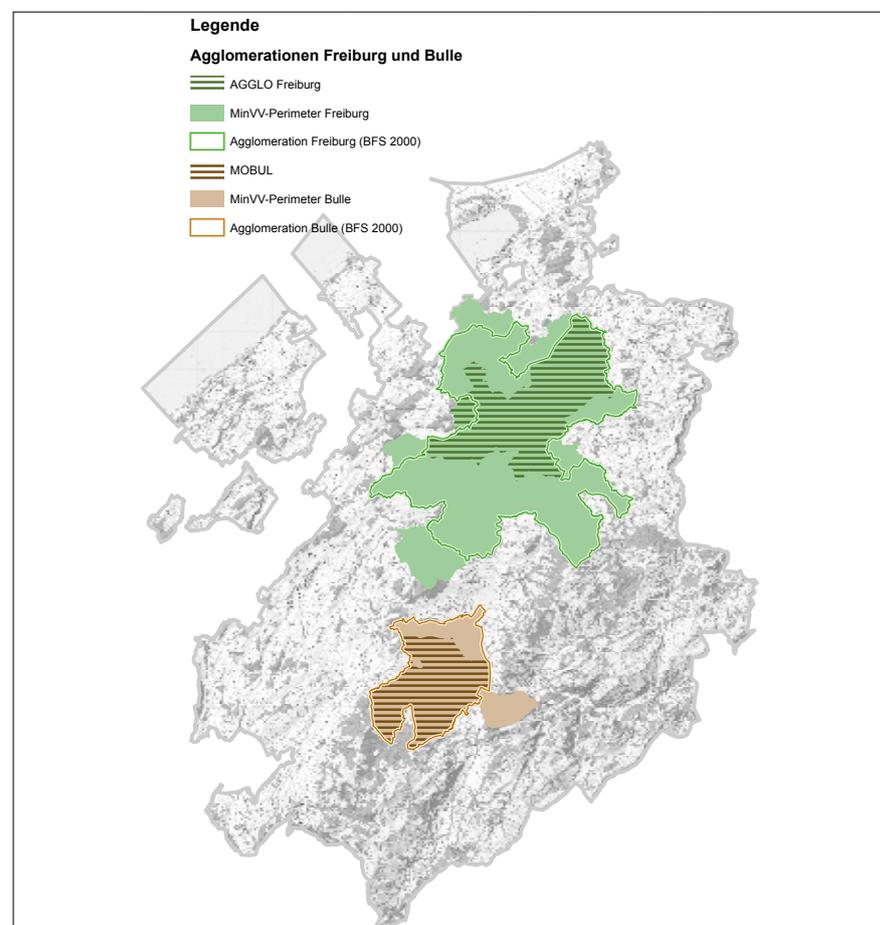
¹ Strukturerhebung 2016 – Bundesamt für Statistik, Neuenburg / Amt für Statistik des Kantons Freiburg StatA

Agglomerationen Freiburg und Bulle im Kanton Freiburg

Diese Seite zeigt die unterschiedlichen Raumeinheiten, auf welche sich die Untersuchungen in diesem Bericht beziehen. In grau hinterlegt ist das Gebiet des Kantons Freiburg, welches sich an der deutsch-französischen Sprachgrenze im Westen der Schweiz befindet. Darin eingebettet liegen nördlich die politische Agglomeration Freiburg und südlich die politische Agglomeration Bulle, welche vom Perimeter der «Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel» (MinVV) in flächiger Farbe umgeben sind. Letzterer entstammt der Verordnung von 2007, welche für die Vergabe von Mitteln aus der Mineralölsteuer urbane Perimeter definiert hat. Diese Definitionen wurden für den vorliegenden Bericht herangezogen, um eine bessere Vergleichbarkeit mit dem Mikrozensus 2010 zu erlauben. Damals wurden die Agglomerationen anhand der Definition der Agglomerationen des Bundesamts für Statistik (BFS) aus dem Jahr 2000 ausgewertet. Die zu erkennenden Unterschiede zwischen den beiden BFS-Perimetern 2000 und den entsprechenden MinVV-Perimeter sind hauptsächlich auf Gemeindefusionen zurückzuführen.

Ausgenommen von Kapitel 7, wo auf die politischen Agglomerationen AGGLO Freiburg und MOBUL eingegangen wird, beziehen sich die Angaben für die Agglomeration Freiburg und die Agglomeration Bulle jeweils auf den entsprechenden MinVV-Perimeter.

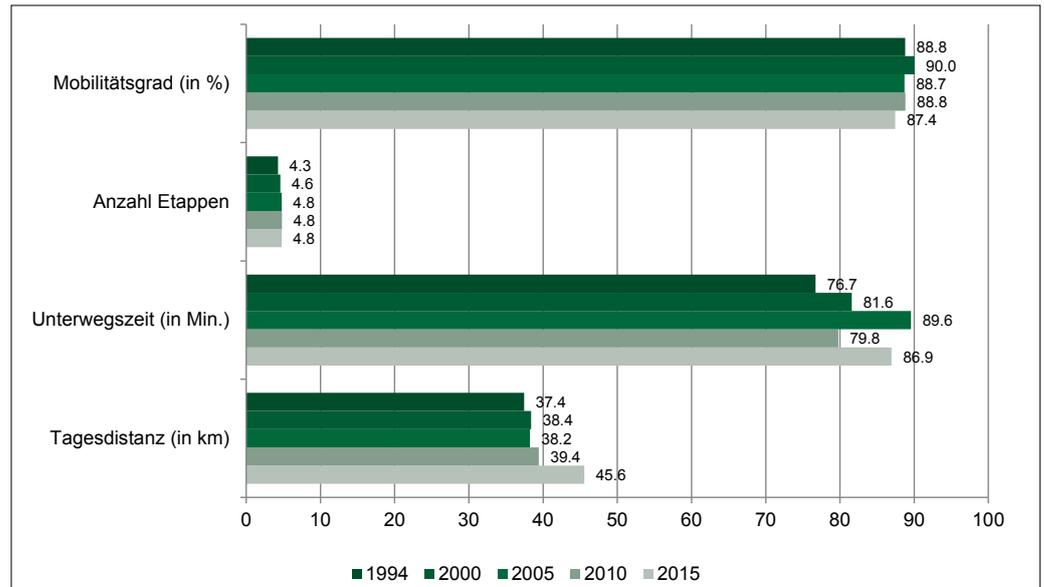
Kanton und Agglomerationen: Raumeinheiten der Ergebnisse zum Verkehrsverhalten



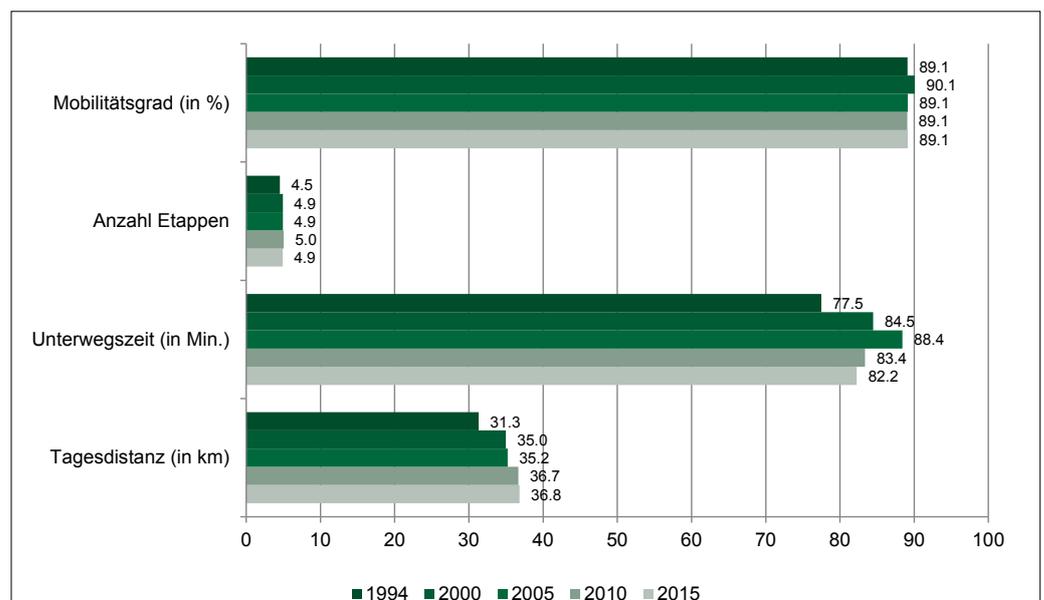
2 Verkehrsentwicklung

2.1 Mobilitätskennziffern

Veränderung der Mobilitätskennziffern 1994-2015, Kanton Freiburg



Veränderung der Mobilitätskennziffern 1994-2015, Schweiz



Der Mobilitätsgrad bezeichnet den Anteil der befragten Personen einer Raumeinheit, die am Stichtag am Verkehr teilgenommen haben. Dieser Wert liegt im Kanton Freiburg für das Jahr 2015 tiefer als in den Referenzjahren. Die Zahl bedeutet, dass im Durchschnitt gut 87% der Bevölkerung täglich am Verkehr teilnehmen. Für die Schweiz ist der Mobilitätsgrad seit Beginn der Erhebungen stabil. Als ebenfalls sehr stabile Kategorie zeigen sich die Anzahl Etappen, denn sowohl im Kanton Freiburg wie in der Schweiz unternimmt die Bevölkerung

im Schnitt fünf Etappen am Tag. Einzig im Referenzjahr 1994 lag der Wert tiefer. Für das Jahr 2015 ist eine Zunahme der Tagesdistanz im Kanton Freiburg zu erkennen. Lag die Anzahl Kilometer bereits bei der letzten Erhebung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr mit 39.4 km über den Werten der vorangehenden Erhebungen, so ist der Wert mittlerweile pro Person und Tag auf 45.6 zurückgelegte Kilometer gestiegen. Im Vergleich dazu legt die Schweizer Bevölkerung im Schnitt täglich 36.8 km zurück (2010: 36.7 km). Die Ursachen dieses Anstiegs in der Bevölkerung des Kantons Freiburg sind durch die Erhebungen des Mikrozensus nicht abschliessend zu verstehen, doch es bieten sich Erklärungsmöglichkeiten an. Eine Erhöhung der mit dem ÖV zurückgelegten Distanzen weisen vor allem die Fahrten zu Arbeit und Ausbildung auf. Diese Steigerung erklärt sich in erster Linie mit dem starken Ausbau der RER Fribourg | Freiburg, welcher das Pendeln mit dem Zug fördert. Weiter lässt sich diese Steigerung mit der Anzahl Personen erklären, die im Kanton Freiburg wohnhaft sind aber in den Nachbarkantonen arbeiten. Die aktuelle Strukturhebung 2016 des BFS bestätigt insbesondere die hohe Anziehungskraft der Arbeitsplätze des Genferseebogens und der Region Bern auf die Freiburger Kantonsbevölkerung. Die folgenden Kapitel zeigen, wie sich das erhöhte Verkehrsaufkommen auf die beiden untersuchten Agglomerationen Freiburg und Bulle, sowie auf den Tagesverlauf und die unterschiedlichen Verkehrsmittel verteilt. Zusammenfassend ist eine weitere Zunahme des Freizeitverkehrs zu verzeichnen. Über alle Verkehrszwecke hinweg betrachtet ist die Zunahme der Tagesdistanz in erste Linie bei Autofahrten zu finden. Das Kapitel 3.2 zeigt auf, dass die Tagesunterwegszeit weniger stark zugenommen hat als die Tagesdistanzen. Daraus lässt sich erkennen, dass die täglichen Wege der Kantonsbevölkerung nicht übermässigen von Hindernissen wie Verkehrsstaus beeinträchtigt sind, sondern dass die RER-Linien die Reisenden verhältnismässig rasch ans Ziel bringen. Für den Kanton Freiburg gilt, dass sich die Bevölkerung mit durchschnittlich rund 87 Minuten Verkehrszeit wieder auf einem ähnlichen Niveau wie 2005 (89.6 Minuten) befindet, während der Wert mit gut 82 Minuten für die Schweiz, wie auch im Jahr 2010, darunter liegt.

2.2 Modalsplit

Einen Beitrag zur längeren Tagesdistanz pro Person leistet nicht nur der MIV, sondern auch die Bahn mit einem Wert von 6.8 km, wobei der MIV im Verhältnis erneut stärker zugenommen hat. Einen hohen Wert verzeichnen die Fahrten mit dem Auto auch bei der Tagesunterwegszeit mit 44.8 Minuten pro Person. Der Wert für die Schweiz liegt mit 33.9 Minuten deutlich darunter. Die Zeit, die die Freiburger Bevölkerung täglich in Bussen verbringt ist etwas stärker gesunken als im schweizerischen Mittel und beträgt nun 3.3 Minuten (Bahn: 5.6 Minuten).

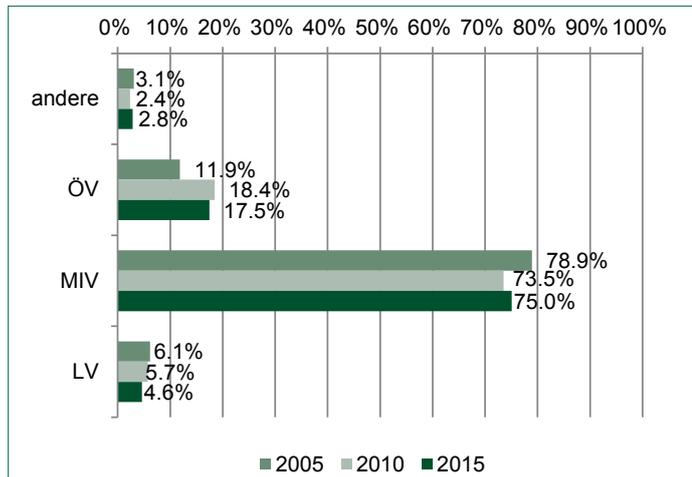
Im Hinblick auf die Durchschnittsgeschwindigkeit ist zu erkennen, dass die Bevölkerung im Mittel bei ihren Autofahrten schneller ans Ziel kommt als in den vergangenen Jahren. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Bahn zeigt keine deutliche Veränderung auf. Der Ausbau der RER Fribourg | Freiburg hatte zwar direktere Verkehrsverbindungen zur Folge, doch die Zeit, die für eine bestimmte Anzahl Kilometer mit der Bahn benötigt wird ist seit 2005 beinahe stabil.

Verkehrsmittelwahl 2005-2015²

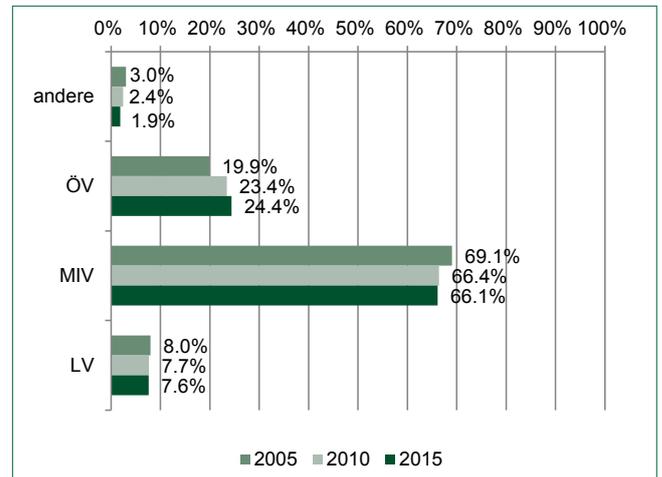
	Kanton FR			Schweiz		
	2005	2010	2015	2005	2010	2015
Tagesdistanz (in km)						
zu Fuss	1.9	1.7	1.8	2.1	2.0	1.9
Velo	0.4	0.5	0.3	0.8	0.8	0.8
Mofa	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0
Motorrad	0.5	0.8	0.4	0.6	0.5	0.5
Auto	29.6	28.1	33.8	23.7	23.8	23.8
Bahn	3.6	5.7	6.8	5.6	7.1	7.5
Postauto	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1
Bus/tram	0.9	1.5	1.1	1.3	1.4	1.4
andere	1.2	0.9	1.3	1.1	0.9	0.7
Total	38.2	39.4	45.6	35.2	36.7	36.8
Tagesunterwegszeit (in Min.)						
zu Fuss	35.0	27.8	27.4	35.1	31.4	29.8
Velo	2.6	2.4	1.9	4.2	3.8	4.0
Mofa	0.2	0.1	0.1	0.2	0.2	0.1
Motorrad	0.9	1.3	0.7	1.1	0.9	1.0
Auto	40.1	36.7	44.8	34.6	33.2	33.9
Bahn	3.3	5.0	5.6	5.2	6.4	6.7
Postauto	0.1	0.1	0.1	0.3	0.3	0.3
Bus/tram	2.7	4.0	3.3	4.3	4.8	4.6
andere	4.6	2.3	3.1	3.4	2.4	1.8
Total	89.6	79.8	86.9	88.4	83.4	82.2
Durchschnittsgeschwindigkeit (in km/h)						
zu Fuss	4.4	4.8	4.6	4.4	4.9	4.7
Velo	11.7	12.4	11.7	11.9	13.4	13.3
Mofa	11.2	24.0	23.3	16.2	20.4	20.3
Motorrad	28.1	36.7	28.4	27.5	30.9	28.5
Auto	39.5	41.1	39.9	36.2	38.6	37.1
Bahn	36.9	63.8	64.8	60.9	61.4	62.2
Postauto	31.0	21.0	32.0	26.8	26.7	26.0
Bus/tram	19.0	18.6	19.7	18.0	18.1	18.1
andere	22.7	18.4	19.5	20.3	19.5	19.0

² Das Postauto als Verkehrsmittel hat im Kanton Freiburg keine grossen Anteile am öffentlichen Verkehr, da die regionalen Busverbindungen mehrheitlich von den Freiburgerischen Verkehrsbetrieben (TPF) bestellt werden. Die regionalen Linien werden in der vorliegenden Tabelle in der Kategorie Bus/Tram erfasst.

Modalsplit Kanton Freiburg



Modalsplit Schweiz



Die Darstellung der Anteile der Verkehrsmittel an der Tagesdistanz zeigt den bedeutenden Anteil des MIV am kantonalen Gesamtverkehr. Zwischen 2005 und 2010 war für den Anteil des ÖV ein Anstieg zu verzeichnen, welcher sich 2015 bestätigt und sich bei rund 18% stabilisiert hat. Dieser Wert liegt weiterhin leicht unter dem nationalen ÖV-Anteil von 24%. Auch die Anteile des Langsamverkehrs sind national etwas höher, als für den Kanton. Für den Langsamverkehr ist im Kanton Freiburg seit 2005 eine Abnahme der Anteile zu erkennen, wobei sich eine ähnliche Tendenz für die Schweiz erkennen lässt.

2.3 Entwicklungschancen

Das vorangehende Kapitel zur Verkehrsmittelwahl hat den hohen Anteil des MIV am kantonalen Verkehr deutlich gemacht. Nach wie vor besitzt die Mehrheit der Haushalte im Kanton mindestens ein Auto. Andererseits lässt sich seit 2005 eine leichte Zunahme der autofreien Haushalte verzeichnen (11.6%). 1994 waren es noch 17.4% der Haushalte im Kanton Freiburg, die kein Auto besaßen, bevor der Wert auf 10.3% (2005) sank und dann aber wieder auf 11.6% (2015) anstieg. Auch in der gesamten Schweiz fand ein Anstieg der autofreien Haushalte auf 21.8% statt. Andererseits gab es sowohl im Kanton (8.5%) wie auch gesamtschweizerisch (6.1%) noch nie so viele Haushalte die 3 Autos und mehr besaßen.

Fahrzeugbesitz der Haushalte 1994-2015 (in %)

Fahrzeug im Haushalt	Kanton FR					Schweiz				
	1994	2000	2005	2010	2015	1994	2000	2005	2010	2015
Auto										
kein Auto	17.4	13.7	10.3	10.4	11.6	24.7	19.9	18.8	20.8	21.8
1 Auto	49.2	46.4	47.9	45.5	49.5	53.2	50.3	50.6	48.7	48.8
2 Autos	29.1	32.9	34.9	36.4	30.4	18.5	24.4	25.1	24.8	23.3
3 Autos und mehr	4.3	7.0	6.9	7.7	8.5	3.6	5.4	5.4	5.7	6.1
Velo										
kein Velo	36.8	34.4	30.8	32.4	39.1	31.3	27.8	29.4	31.4	34.6
1 Velo	25.6	15.3	19.4	19.1	21.1	23.9	20.5	20.7	20.5	22.3
2 Velos	16.2	17.6	21.9	23.1	18.1	20.6	22.3	21.9	22.6	20.3
3 Velos und mehr	21.4	32.7	28.0	25.4	21.7	24.1	29.4	28.0	25.5	22.8

Dem öffentlichen Verkehr kommt im Kanton Freiburg die Rolle zu, Alternativen für alltägliche Wege zur Arbeit und zur Ausbildung zu bieten. Der Ausbau der RER Fribourg | Freiburg hat bereits bewirkt, dass mit dem ÖV längere Distanzen zurückgelegt werden und der hohe ÖV-Anteil in der Agglomeration Freiburg zeigt, dass der dichte Busfahrplan geschätzt wird.

Kapitel 3.4 wird zeigen, dass das Auto auf zahlreichen kurzen Etappen eingesetzt wird. Viele dieser Strecken sind kürzer als 3 km, sodass sie sich für eine Fahrt mit dem Velo ebenso eignen. Damit birgt das Velo für den Kanton Freiburg ein grosses Potenzial im Hinblick auf die Umweltbelastungen, die Verkehrsbelastung auf dem Strassennetz durch den motorisierten Individualverkehr, sowie die Gesundheit der Verkehrsteilnehmenden. Die Rolle der E-Bikes ist in dieser Erhebung noch nicht deutlich zu erkennen, da der Anteil am Gesamtverkehr gering ist. Kommende Untersuchungen werden zeigen, inwiefern das E-Bike eine attraktive Alternative für Verkehrsmittel des MIV sein wird. In den Agglomerationen, wo die Wege abwechslungsreich und die Nutzungen dicht sind, kann der Fussverkehr in Zukunft eine bedeutende Rolle übernehmen. Ebenso wie die Fusswege zu Ausbildungszwecken, könnten auch Wege zum Arbeitsort vermehrt zu Fuss zurückgelegt werden.

3 Verkehrsaufkommen

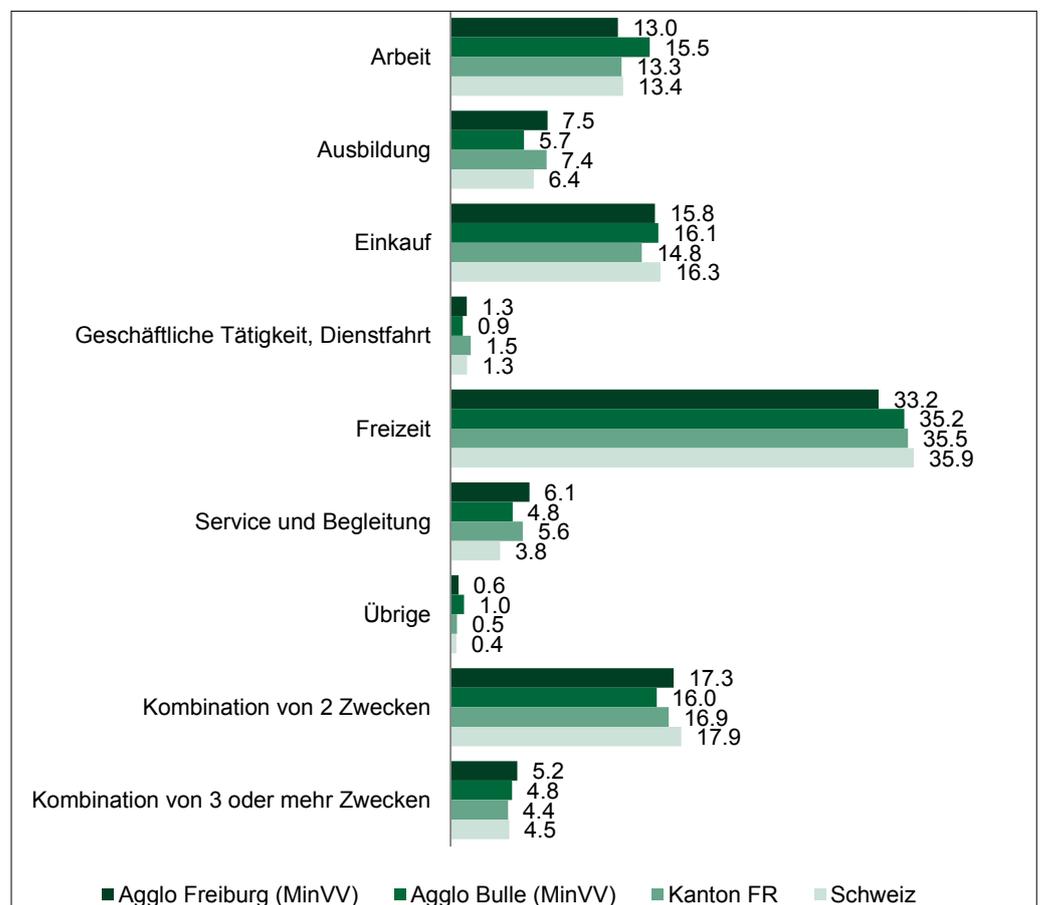
Dieses Kapitel stellt das Verkehrsaufkommen und die Tagesdistanzen der Freiburger Bevölkerung dar. Die Auswertungen sind nach dem Wohnortprinzip erstellt. Sie beinhalten also Aussagen über den durch die Bevölkerung des Kantons, respektive einer Raumeinheit, generierten Verkehr. Es werden hier jedoch keine Aussagen über den Verkehr im gesamten Kanton oder in einer bestimmten Raumeinheit gemacht, welcher auch durch die Teilnahme von Auswärtigen am Verkehr geprägt ist.

- Verkehrszweck Freizeit weiterhin stärkster Anteil an Ausgängen
- Anteil Ausgänge für Einkauf und Arbeit auf ähnlichem Niveau wie 2010 an zweiter Stelle
- Im Kanton werden bei 21% der Ausgänge Verkehrszwecke kombiniert
- Die Tagesdistanz von 44.5 km (Woche) liegt über dem Schweizer Mittel (36.9 km)
- Die mittlere Unterwegszeit steigt proportional zur Zunahme der mittleren Tagesdistanz an.

3.1 Ausgänge und Kombination von Verkehrszwecken

Als Ausgang wird eine Abfolge von Wegen bezeichnet, die ihren Beginn zu Hause nimmt und dort wieder endet. Ein Ausgang kann eine Kette von mehreren Wegen ausser Haus umfassen oder im einfachsten Fall aus einem Hinweg zu einem Aktivitätsort und einem Rückweg nach Hause bestehen.

Verkehrszwecke pro Ausgang (in %)



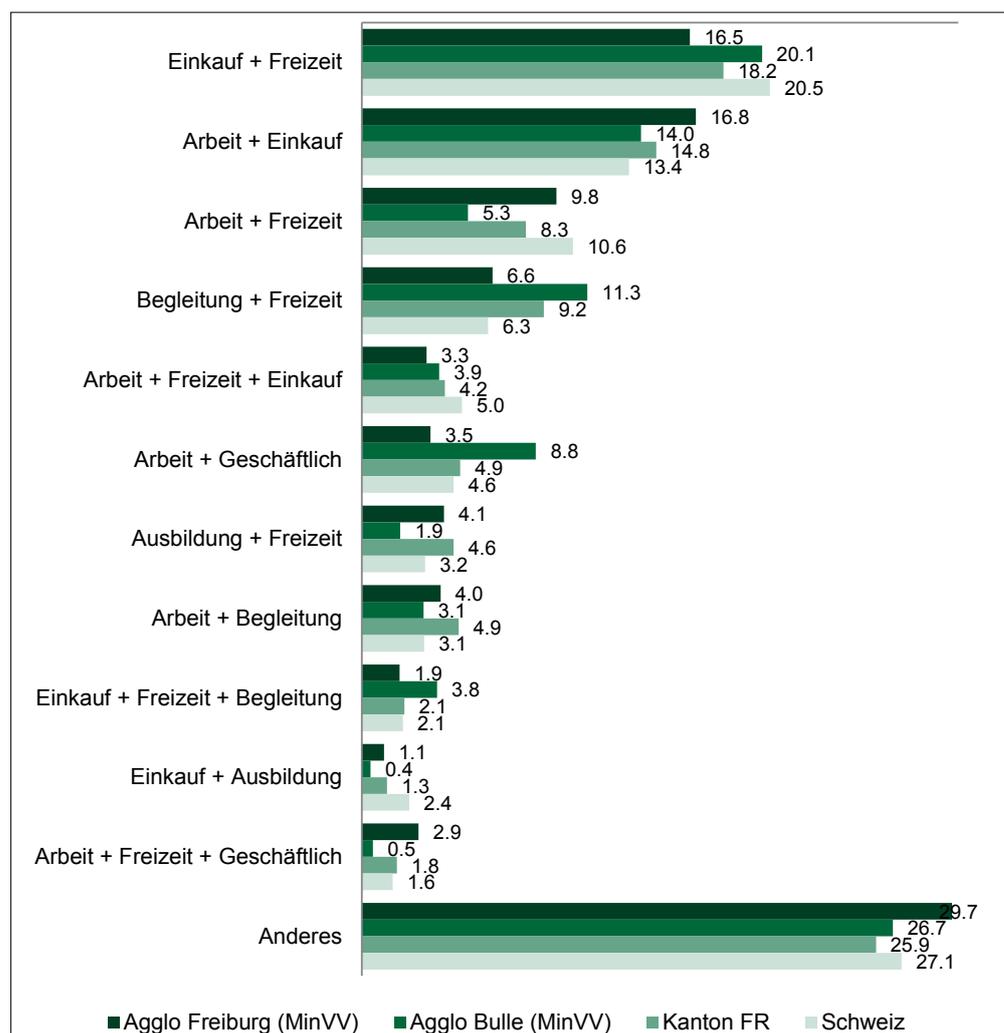
Ausgänge zum reinen Zweck der Freizeit stellen in der Schweiz mit 36% nach wie vor den grössten Anteil dar. Die Anteile der Bevölkerung des Kantons (35%) und der Agglomeration Bulle (35%) liegen auf einem ähnlichen Niveau. Leicht tiefer liegt der Anteil Ausgänge zum Verkehrszweck «Freizeit» in der Agglomeration Freiburg (33%).

Die Ausgänge zum Verkehrszweck «Einkauf» nehmen sowohl auf nationaler (16%) als auch auf kantonaler Ebene (15%) den zweitgrössten Anteil ein. In den Agglomerationen ist im Vergleich zum Jahr 2010 ein leichter Anstieg zu verzeichnen, sodass aktuell alle Teilräume auf gleichem Niveau liegen.

Wie im Referenzjahr 2010 liegen die Ausgänge zum reinen Zweck der Arbeit an dritter Stelle und in allen Teilräumen auf gleichem Niveau. Zu bemerken ist eine Zunahme in der Agglomeration Bulle von 13% auf 15%.

Beim Verkehrszweck «Ausbildung» hat seit 2010 tendenziell eine Angleichung an das schweizerische Mittel (7%) stattgefunden. Insbesondere in der Agglomeration Bulle ist der Anteil von 11% auf 6% gesunken.

Kombination von Verkehrszwecken (in%)³



³ Die Kategorie «Anderes» beinhaltet alle nicht dargestellten, übrigen Möglichkeiten von Kombinationen der gezeigten Verkehrszwecke.

Bei 22,4% der Ausgänge der Schweizer Bevölkerung werden zwei oder mehr Zwecke in Form einer Wegkette kombiniert, in der Kantonsbevölkerung sind es 21,3%, womit die Werte auf einem vergleichbaren Niveau wie 2010 liegen. Am häufigsten werden dabei in der Schweiz insgesamt die Zwecke Einkauf und Freizeit kombiniert (20,5% aller kombinierten Ausgänge). Auch in der Kantonsbevölkerung tritt diese Kombination am häufigsten auf (Agglomeration Bulle: mit deutlicher Abnahme seit 2010 nun bei 20%, Kanton: 18%, Agglomeration Freiburg: 16,5%). Die Reihenfolge der nächsten Zweck-Kombinationen «Arbeit + Einkauf» sowie «Arbeit + Freizeit» entspricht im Kanton Freiburg derjenigen für die gesamte Schweiz. Deutlich angestiegen ist der Anteil anderer Kombinationen von Verkehrszwecken. In der Agglomeration Freiburg von 22% (2010) auf knapp 30% und für die ganze Schweiz von 19% auf gut 27%.

3.2 Kennziffern des Verkehrs

Während die mittlere, zurückgelegte Tagesdistanz pro Person in der Schweiz auf einem ähnlichen Niveau wie 2010 bleibt, haben die zurückgelegten Distanzen im Kanton Freiburg in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen und liegen mit 45.6 km (Montag-Sonntag) über dem schweizerischen Mittel von 36.8 km. Auch die Agglomerationen verzeichnen in erster Linie wochentags einen Anstieg auf 40.6 km (Agglomeration Freiburg) und 47.7 km (Agglomeration Bulle).

Die mittlere Unterwegszeit (+8.9%) ist für den Kanton Freiburg nicht im gleichen Masse angestiegen wie die mittlere Tagesdistanz (+15.7%) zwischen den Erhebungen 2010 und 2015 während sie für das schweizerische Mittel entsprechend stabil blieb. Für den Kanton Freiburg resultiert daraus eine Zunahme der mittleren Reisegeschwindigkeit von 29.6 km/h auf 31.5 km/h über alle Verkehrsmittel betrachtet zwischen Montag und Freitag.

Dieses Kapitel strukturiert die Kennziffern des Verkehrs nach den folgenden Themen.

Alter: Während in der Agglomeration Bulle weiterhin die Gruppe zwischen 18 und 24 Jahren die längsten Tagesdistanzen zurücklegt, ist es im Referenzjahr 2015 in der Agglomeration Freiburg mit 48.5 km die Gruppe der 45-64-jährigen und im gesamten Kantonsgebiet mit 56.9 km die Gruppe zwischen 25 und 44 Jahren.

Geschlecht: In allen Teilräumen legen Männer weitere Tagesdistanzen zurück als Frauen. In den Agglomerationen haben die von Frauen zurückgelegten Distanzen seit 2010 jedoch deutlich zugenommen, während die Werte im kantonalen und schweizerischen Mittel stabil blieben. Am grössten ist der Distanzunterschied über das gesamte Kantonsgebiet gemessen, während schweizweit geringere Unterschiede bestehen. Die Distanzunterschiede der beiden Agglomerationen Bulle und Freiburg liegen dazwischen.

-
- Autoverfügbarkeit:** Auf schweizerischem Niveau sind die Verhältnisse der Autoverfügbarkeiten seit 2010 stabil geblieben. Generell gilt, dass Personen, denen jederzeit ein Auto zur Verfügung steht, weitere Distanzen zurücklegen. In der Agglomeration Bulle sind die zurückgelegten Tagesdistanzen der Gruppe, der ein Auto nach Absprache zur Verfügung steht, deutlich angestiegen. Es bleibt zu bemerken, dass die Gruppe der Personen, denen kein Auto zur Verfügung steht im Kantonsgebiet so klein ist, dass die entsprechende Kennziffer nicht weiter interpretiert werden kann.
- Erwerbsstatus:** Wiederum sind die Kennziffern im schweizerischen Mittel in diesem Bereich stabil, während die Distanzen im Kanton und den Agglomerationen proportional angestiegen sind. Einzig die Kennziffern der Nichterwerbstätigen in der Agglomeration Freiburg und im kantonalen Mittel blieben auf dem Niveau von 2010.
- Raumstruktur:** Generell gilt, dass die zurückgelegten Tagesdistanzen für Bewohner zunehmen, je weiter deren Wohnort von der Agglomerationskerngemeinde entfernt liegt. Neu wurden in diese Auswertung die Kennziffern zu den ländlichen Gemeinden aufgenommen, wodurch sich für die Bevölkerung des Kantonsgebiets eine Spanne von 41.2 km (Agglomerationen Freiburg und Bulle) bis 51.4 km (ländliche Gemeinden) ergibt. Während die Distanzen für die übrigen Agglomerationsgemeinden nur leicht angestiegen sind, verzeichnen die Agglomerationskerne eine starke Zunahme im Vergleich zu 33 km im Jahr 2010.

Kenngrößen der Mobilität: Agglomeration Freiburg (pro Person und Tag)

Agglomeration Freiburg (MinVV)	Mittl. Tagesdistanz (in km)		Mittl. Unterwegszeit (in Min.)		Mittlere Anzahl		
	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	Ausgänge	Wege	Etappen
Total	40.2	56.9	83.4	87.8	1.7	3.5	5.1
Tage							
Montag-Freitag	40.6	58.5	86.4	89.6	1.7	3.9	5.7
Samstag	38.9	47.9	74.0	81.9	1.6	3.0	4.1
Sonntag	39.2	57.7	77.8	84.9	1.4	2.2	3.0
Alter							
6-17 Jahre	23.7	35.8	70.5	80.0	1.9	3.6	5.8
18-24 Jahre	45.4	49.1	88.6	91.1	1.5	3.5	5.9
25-44 Jahre	46.0	68.1	84.6	88.9	1.7	3.8	5.4
45-64 Jahre	48.5	74.0	96.5	100.5	1.7	3.7	5.0
65-79 Jahre	27.2	30.1	66.0	70.2	1.7	2.8	3.8
80 und mehr	10.2	10.2	53.8	53.8	1.2	2.0	2.7
Geschlecht							
Männer	47.4	70.7	89.9	96.2	1.7	3.5	5.2
Frauen	33.7	44.7	77.6	80.4	1.7	3.5	5.0
Autoverfügbarkeit							
immer verfügbar	47.4	73.0	90.8	95.9	1.7	3.7	4.9
nach Absprache	43.4	51.3	85.1	88.7	1.5	3.7	5.7
nicht verfügbar	36.5	36.5	81.6	82.4	1.6	3.1	5.0
Erwerbsstatus							
Erwerbstätig	48.3	66.0	91.7	95.4	1.7	3.9	5.4
nicht erwerbstätig	24.0	43.7	65.9	69.2	1.7	2.7	3.7
Personen in Ausbildung	39.8	49.7	84.6	92.5	1.7	3.6	6.0
Raumstruktur							
Agglokerngemeinden u. isolierte Städte	38.6	59.8	87.1	91.3	1.7	3.6	5.7
Übrige Agglomerationsgemeinden	41.0	55.6	81.6	86.0	1.7	3.4	4.8
Ländliche Gemeinden	40.8	49.7	86.6	96.6	1.8	4.1	6.1

Kenngrößen der Mobilität: Agglomeration Bulle (pro Person und Tag)

Agglomeration Bulle (MinVV)	Mittl. Tagesdistanz (in km)		Mittl. Unterwegszeit (in Min.)		Mittlere Anzahl		
	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	Ausgänge	Wege	Etappen
Total	44.4	51.0	86.6	90.1	1.7	3.6	4.6
Tage							
Montag-Freitag	47.7	49.7	87.9	92.0	1.8	3.9	5.0
Samstag	39.8	40.2	93.6	94.5	1.7	3.3	4.0
Sonntag	30.9	73.0	69.3	73.1	1.4	2.3	2.8
Alter							
6-17 Jahre	22.7	22.7	67.8	68.2	1.8	3.4	4.5
18-24 Jahre	72.2	127.9	116.5	121.7	1.6	3.9	5.2
25-44 Jahre	53.5	57.1	88.8	98.9	1.7	3.8	4.9
45-64 Jahre	44.0	44.0	94.3	94.3	1.8	3.9	4.7
65-79 Jahre	27.6	29.4	66.6	69.5	1.6	2.8	3.5
80 und mehr	18.9	21.6	39.9	43.0	1.4	1.7	2.2
Geschlecht							
Männer	55.1	55.7	95.0	99.9	1.7	3.8	4.9
Frauen	35.7	47.2	79.7	82.1	1.7	3.4	4.3
Autoverfügbarkeit							
immer verfügbar	49.0	59.5	86.8	90.4	1.7	3.8	4.7
nach Absprache	79.9	81.9	118.5	140.4	1.8	4.0	5.0
nicht verfügbar	28.5	28.5	71.3	71.3	1.7	3.2	3.8
Erwerbsstatus							
Erwerbstätig	53.8	64.5	94.8	97.0	1.7	3.9	5.0
nicht erwerbstätig	26.1	27.5	70.7	79.5	1.7	2.9	3.5
Personen in Ausbildung	39.5	40.3	81.8	82.8	1.7	3.7	4.7
Raumstruktur							
Agglokerngemeinden u. isolierte Städte	45.6	55.4	87.6	92.5	1.8	3.7	4.7
Übrige Agglomerationsgemeinden	43.4	44.1	85.9	87.2	1.7	3.6	4.4
Ländliche Gemeinden	37.0	37.0	79.0	79.0	1.4	2.9	4.3

Kenngrößen der Mobilität: Kanton Freiburg (pro Person und Tag)

Kanton Freiburg	Mittl. Tagesdistanz (in km)		Mittl. Unterwegszeit (in Min.)		Mittlere Anzahl		
	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	Ausgänge	Wege	Etappen
Total	45.6	55.0	86.9	90.4	1.7	3.5	4.8
Tage							
Montag-Freitag	46.5	54.5	88.6	91.1	1.8	3.8	5.3
Samstag	49.1	52.9	90.6	94.4	1.7	3.2	4.1
Sonntag	38.0	59.1	76.2	83.5	1.4	2.2	2.8
Alter							
6-17 Jahre	28.4	35.4	73.9	77.9	1.9	3.6	5.6
18-24 Jahre	55.4	62.3	95.3	96.8	1.5	3.3	5.4
25-44 Jahre	56.9	68.8	94.4	98.7	1.7	3.9	5.2
45-64 Jahre	50.2	62.0	94.4	97.5	1.8	3.6	4.7
65-79 Jahre	26.0	30.1	68.2	72.4	1.7	2.4	3.2
80 und mehr	9.3	9.5	45.2	45.5	1.3	1.9	2.3
Geschlecht							
Männer	56.8	70.5	97.2	102.7	1.7	3.6	4.9
Frauen	35.5	41.0	77.8	79.4	1.7	3.4	4.7
Autoverfügbarkeit							
immer verfügbar	53.1	65.3	94.9	98.6	1.7	3.6	4.7
nach Absprache	48.1	52.1	86.3	90.6	1.7	3.6	5.5
nicht verfügbar	47.8	59.7	87.9	97.8	1.6	3.0	4.3
Erwerbsstatus							
Erwerbstätig	56.0	66.4	95.9	99.1	1.7	3.9	5.1
nicht erwerbstätig	25.3	35.0	66.1	70.0	1.7	2.4	3.2
Personen in Ausbildung	40.9	46.9	87.6	91.3	1.8	3.7	5.8
Raumstruktur							
Agglokerngemeinden u. isolierte Städte	41.2	58.2	87.2	91.8	1.7	3.7	5.3
Übrige Agglomerationsgemeinden	41.2	53.8	80.0	84.6	1.7	3.4	4.6
Ländliche Gemeinden	51.4	54.6	93.1	95.0	1.7	3.5	4.7

Kenngrößen der Mobilität: Schweiz (pro Person und Tag)

Schweiz	Mittl. Tagesdistanz (in km)		Mittl. Unterwegszeit (in Min.)		Mittlere Anzahl		
	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	Ausgänge	Wege	Etappen
Total	36.8	57.6	82.2	89.6	1.6	3.4	4.9
Tage							
Montag-Freitag	36.8	54.9	81.9	87.6	1.7	3.7	5.4
Samstag	39.5	71.0	85.4	97.1	1.7	3.2	4.5
Sonntag	34.5	57.7	80.6	91.6	1.4	2.1	2.9
Alter							
6-17 Jahre	24.2	45.7	70.4	77.3	1.8	3.5	5.2
18-24 Jahre	48.0	70.8	92.8	99.9	1.5	3.5	6.3
25-44 Jahre	44.9	72.3	88.7	97.5	1.6	3.7	5.3
45-64 Jahre	39.7	60.2	86.8	94.5	1.7	3.5	4.8
65-79 Jahre	27.2	40.4	76.6	82.7	1.6	2.8	3.9
80 und mehr	13.3	15.2	46.7	48.7	1.4	2.0	2.9
Geschlecht							
Männer	42.0	64.3	87.2	95.3	1.6	3.5	4.9
Frauen	31.8	51.1	77.4	83.9	1.6	3.3	4.9
Autoverfügbarkeit							
immer verfügbar	43.2	64.7	87.5	95.9	1.7	3.5	4.6
nach Absprache	40.6	65.4	88.8	97.7	1.6	3.5	5.9
nicht verfügbar	29.1	63.2	80.2	89.3	1.5	2.9	5.2
Erwerbsstatus							
Erwerbstätig	44.9	67.9	89.6	97.6	1.6	3.7	5.2
nicht erwerbstätig	24.4	41.6	70.9	76.9	1.6	2.7	3.8
Personen in Ausbildung	30.8	50.2	77.0	83.8	1.7	3.5	5.7
Raumstruktur							
Agglokerngemeinden u. isolierte Städte	32.6	60.2	81.5	90.3	1.6	3.4	5.4
Übrige Agglomerationsgemeinden	36.1	58.7	81.3	89.3	1.6	3.4	4.9
Ländliche Gemeinden	42.8	53.0	84.8	89.2	1.7	3.3	4.3

3.3 Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf

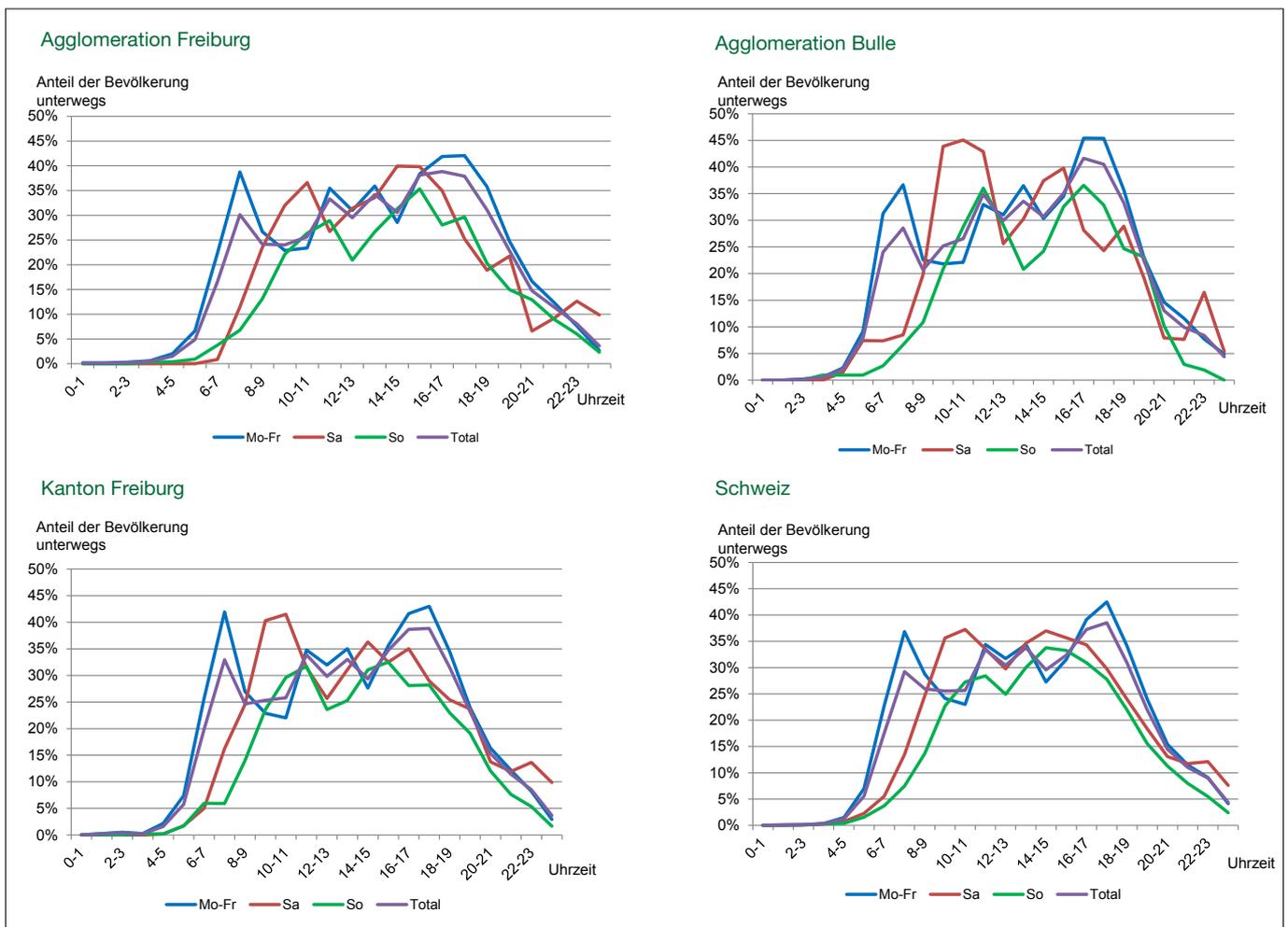
Die Ganglinien zeigen die zeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens über die einzelnen Stunden im Tagesverlauf. Die Ganglinien sind so zu lesen, dass sie für einen bestimmten Zeitpunkt den Anteil der Bevölkerung der entsprechenden Raumeinheit (in %) zeigen, der unterwegs ist. Die Grafiken geben Hinweise auf die Gesamtbelastungen der Verkehrsnetze nach Wochentagen.

Die Spitzenbelastungen treten im Kanton und in den beiden Agglomerationen zwischen Montag und Freitag jeweils zwischen 7 und 8 Uhr, 13 und 14 Uhr sowie 17 und 18 Uhr auf. Die unterschiedlichen Verkehrsspitzen sind in den folgenden Diagrammen klar erkennbar. In den vergangenen Jahren hat sich am Samstagvormittag ein erhöhtes Verkehrsaufkommen etabliert. Diese Spitzenbelastung ist deutlich in der Agglomeration Bulle zwischen 9 und 11 Uhr zu beobachten. Generell beginnt sich der Verkehr an den Wochenenden erst später

zu entwickeln, jedoch ist der Verkehr vormittags ähnlich stark wie nachmittags. Sonntags ist beispielweise in der Agglomeration Bulle eine Verschiebung der Mittagszeit von 12 Uhr zu 14 Uhr zu erkennen. Zusammenfassend betrachtet, liegt die Verkehrsbelastung in allen Raumeinheiten in der zweiten Tageshälfte höher als in den Stunden bis 13 Uhr.

- Während der Verkehrsspitzen umfasst der Anteil der Verkehrsteilnehmer bis zu 40% der Bevölkerung
- Morgenspitze kurz und markant, während Abendspitze ausgedehnter verläuft
- Hohes Verkehrsaufkommen am Samstagvormittag zwischen 9 und 11 Uhr
- Höchstes Verkehrsaufkommen von Montag bis Freitag zwischen 16 und 17 Uhr

Verkehr im Tagesverlauf nach Wochentagen (in%)



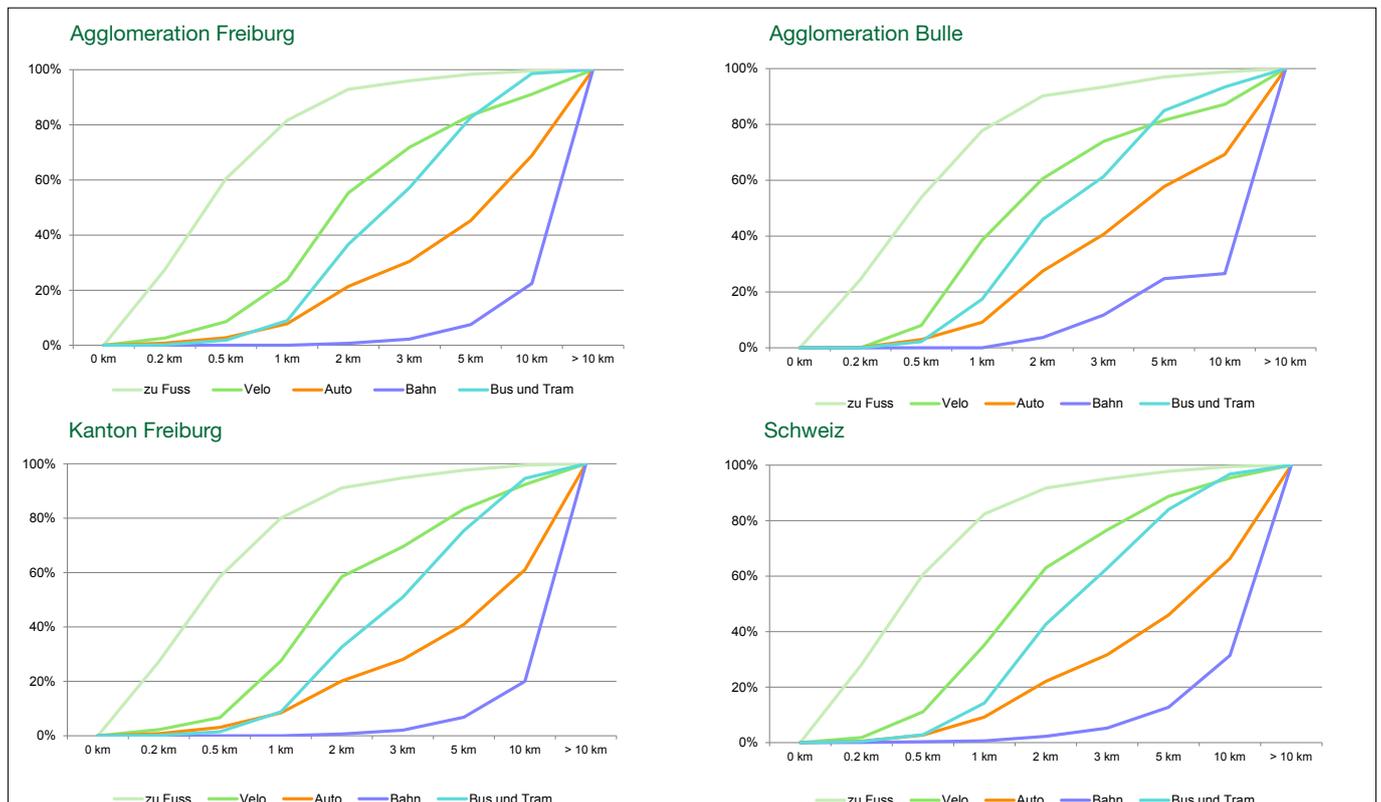
3.4 Etappendistanzen und Dauer von Etappen

- Zahlreiche kurze Distanzen im Kanton; längere Distanzen mit der Bahn
- Potential für Langsamverkehr bei Distanzen unter 3 km
- 60% der Etappen dauern weniger als 10 Minuten

Abgesehen von Reisen mit der Bahn, bestehen die Etappen in allen Teilräumen grundsätzlich aus kurzen Distanzen. Im Kanton Freiburg liegen gut 40% aller Etappen die mit dem Auto zurückgelegt werden unter 5 km.⁴ In den Agglomerationen sind es sogar gut 30% (Agglomeration Freiburg) und gut 40 % der Distanzen unter 3 km (Agglomeration Bulle), die mit dem Auto zurückgelegt werden. Diese relativ kurzen Distanzen bieten ein Potential für den Langsamverkehr, da sie in kurzer Zeit mit dem Velo zurückgelegt werden können. Distanzen des Langsamverkehrs sind entsprechend kurz und werden im Kapitel 4 näher betrachtet.

Die Bahn hingegen ist ein Verkehrsmittel für längere Distanzen und somit weisen 70% der Bahnnetappen innerhalb der Schweiz Distanzen über 10 km auf. Die Bevölkerung der Agglomeration Freiburg legt mit knapp 80% per Bahn ähnlich viele Distanzen über 10 km zurück wie die Bevölkerung des gesamten Kantons, während sich die Agglomeration Bulle wiederum näher am schweizerischen Mittel bewegt.

Summenhäufigkeit der Etappendistanzen nach Verkehrsmittel (in %)



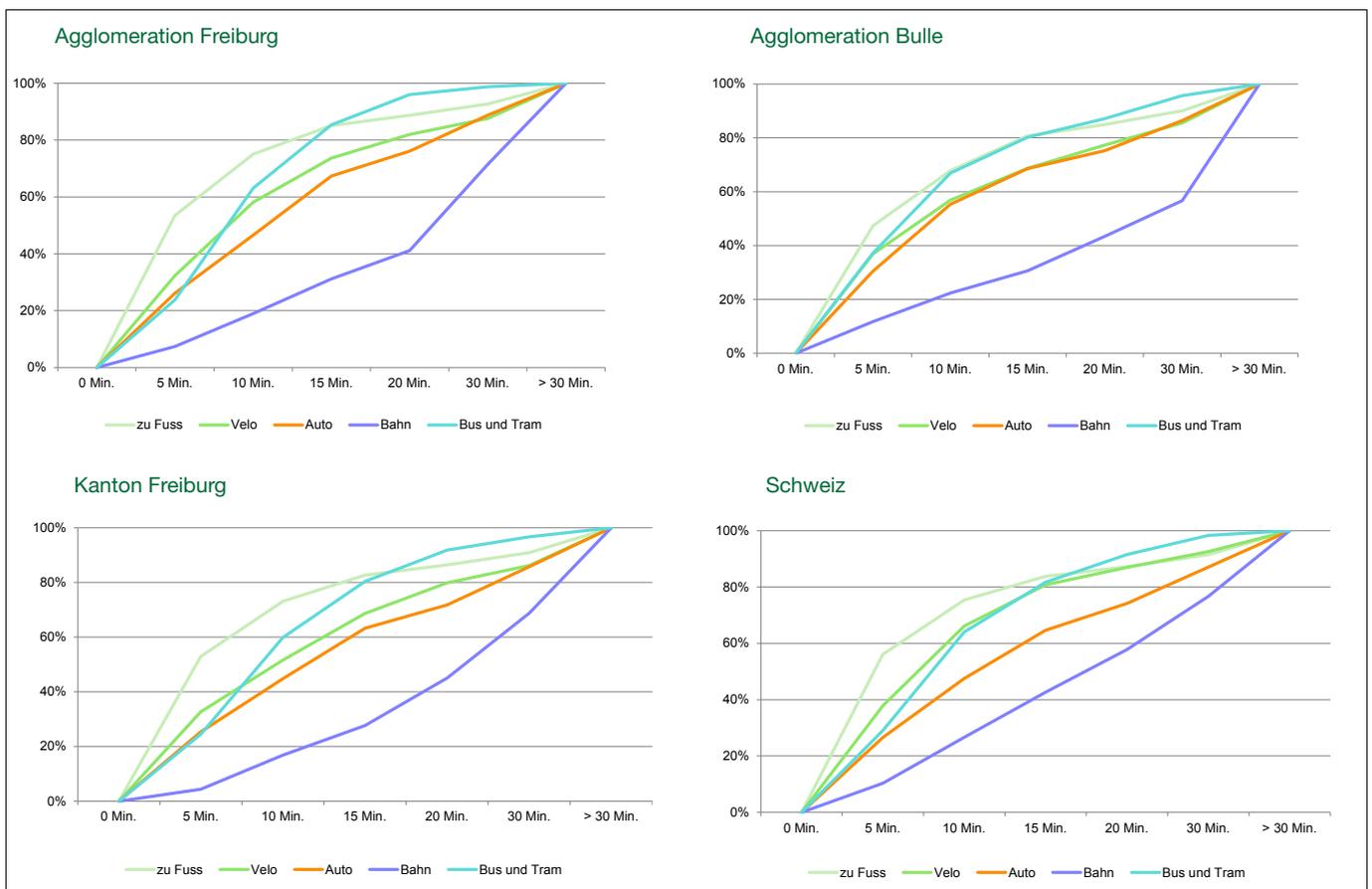
⁴ Lesehilfe: Die einzelnen Verkehrsmittel sind getrennt zu betrachten. Die prozentualen Anteile beziehen sich auf den Anteil an der Gesamtheit aller Etappen dieses Verkehrsmittels. Die Distanzangaben beschreiben die Länge der einzelnen Etappen.

Ähnlich wie im Rahmen der letzten Erhebung dauern rund 60% der Etappen der Schweizer Bevölkerung weniger als 10 Minuten. Auch in den Agglomerationen Freiburg und Bulle fand eine Angleichung auf rund 59% statt, während im ganzen Kanton rund 56% der Etappen weniger lange als 10 Minuten dauern.

Nach wie vor sind gut 25% der Bahnstrecken in der Schweiz über 30 Minuten lang. In der Agglomeration Freiburg ist der Anteil auf knapp 30% stärker gesunken als in der Agglomeration Bulle (rund 43%), während der Anteil auf kantonaler Ebene mit rund 31% eher stabil blieb.

Tendenziell ist zu erkennen, dass 2015 im Kanton gesamthaft weniger kurze Etappen von unter 10 Minuten mit der Bahn zurückgelegt wurden und dass auch die längeren Bahnstrecken mit mehr als 30 Minuten in den Agglomerationen leicht zurückgegangen sind.

Summenhäufigkeit der Etappendauer nach Verkehrsmittel (in %)



Mittlere Wegdistanz und Wegdauer nach Verkehrszweck

Zweck	Distanz (km)				Unterwegszeit (min)			
	Agglo Freiburg (MinVV)	Agglo Bulle (MinVV)	Kanton FR	Schweiz	Agglo Freiburg (MinVV)	Agglo Bulle (MinVV)	Kanton FR	Schweiz
Arbeit	12.2	12.6	15.1	12.4	20.6	18.5	22.4	21.7
Ausbildung und Schule	7.5	7.7	9.1	7.7	20.8	17.6	22.4	19.0
Einkauf und Besorgungen	7.0	9.0	9.1	6.3	15.6	15.6	16.5	15.4
Geschäftliche Tätigkeit	23.8	25.2	20.9	20.6	34.0	36.0	30.7	29.4
Dienstfahrt	32.8	39.9	47.9	25.9	42.2	71.4	56.5	46.6
Freizeit	13.9	12.9	14.3	12.5	32.3	32.2	32.7	32.6
Service und Begleitwege	8.9	11.3	11.9	9.0	15.3	16.4	17.8	16.4
Rückkehr nach Hause	8.1	-	15.7	38.5	32.4	-	29.3	61.9
Andere	13.5	14.1	13.3	16.9	19.9	20.4	18.9	28.3
Total	11.4	12.2	13.2	10.9	23.6	23.9	25.1	24.4

Die Bevölkerung des Kantons und der Agglomerationen legt bei geschäftlichen Tätigkeiten und Dienstfahrten im Mittel, wie auch bei der letzten Erhebung 2010, die längsten Wege zurück. Die kürzesten mittleren Distanzen pro Weg werden in allen Teilräumen für Ausbildung und Einkauf aufgewendet. Die durchschnittliche Distanz eines Weges, über alle Zwecke gemessen, ist in den Bevölkerungen der Agglomerationen (Freiburg: 11.4 km, Bulle: 12.2 km) niedriger als im kantonalen Mittel (13.2 km) aber hat seit 2010, entsprechend der in Kapitel 3.2 dargestellten Kennziffern, zugenommen. Der Unterschied macht deutlich, dass die Bevölkerung ausserhalb der Agglomerationen längere Strecken pro Weg zurücklegt als die Bevölkerung der Agglomerationen.

Die Agglomeration Freiburg zeichnet sich durch kurze Wege für den Einkauf aus, liegt mit 7 km jedoch in der Nähe des schweizerischen Mittels von 6.3 km. Über das Kantonsgebiet gesehen, liegen die Wege zu Ausbildung und Freizeit über dem schweizerischen Mittel, während sie sich im Falle der Agglomerationen auf einem ähnlichen Niveau bewegen. Seit 2010 hat sich verändert, dass die Unterwegszeit pro Weg für den Kanton Freiburg nun über dem schweizerischen Durchschnitt liegt, sich aber nicht deutlich davon abhebt. Dies ist auch auf die deutlich höhere, gesamthaft zurückgelegte Distanz pro Weg zurückzuführen (2010: 22.8 km, 2015: 25.1 km).

Die Unterwegszeit liegt in den Agglomerationen tiefer als im Kanton, weicht jedoch nicht stark von den Werten für die gesamte Schweiz ab.

4 Verkehrsmittel

Dieses Kapitel nimmt Bezug auf den in Kapitel 2.2 erläuterten Modalsplit und macht nähere Angaben zu den Verkehrsmitteln des motorisierten Individualverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs.

4.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Weiterhin hat das Auto den grössten Anteil an den Tagesdistanzen
- Die Anteile an Distanz und Unterwegszeit sind seit 2010 angestiegen
- Kantonal ist das Auto im Durchschnitt mit 1.6 Personen besetzt
- Nach wie vor legen Frauen im Kanton mehr Kilometer mit dem Auto zurück
- Die Agglomerationen Freiburg und Bulle unterscheiden sich in der Autonutzung

Anteil MIV an den Tagesdistanzen und Unterwegszeit (in %)

	Tagesdistanz				Unterwegszeit			
	Agglo Freiburg (MinVV)	Agglo Bulle (MinVV)	Kanton FR	Schweiz	Agglo Freiburg (MinVV)	Agglo Bulle (MinVV)	Kanton FR	Schweiz
Haushaltsgrösse								
1 Person	69.9	74.7	78.9	59.3	40.7	51.2	50.0	36.0
2 Personen	69.4	85.2	70.5	65.4	49.4	53.7	50.1	42.0
3 Personen	67.6	64.5	78.2	66.1	46.2	43.2	52.9	43.2
4 Personen	57.1	88.8	79.6	65.7	42.6	54.2	56.6	42.4
5 und mehr	59.3	74.4	61.0	66.3	40.7	47.1	44.2	42.1
Haushaltseinkommen pro Monat								
weiss nicht/keine Angabe	62.0	72.4	77.1	62.4	42.7	42.4	53.7	40.3
bis und mit 2000 Fr.	78.2	63.6	82.0	49.4	40.4	10.4	40.9	26.1
2001 - 6000 Fr.	75.8	69.3	81.0	64.1	46.5	45.6	52.7	37.9
6001 - 10000 Fr.	72.3	82.1	74.8	68.9	52.7	55.4	54.2	46.0
10001 - 14000 Fr.	54.6	89.8	70.0	66.2	42.5	64.8	55.1	46.5
mehr als 14000 Fr.	56.5	78.8	76.0	65.1	45.1	68.5	60.0	47.8
Alter								
6-17 Jahre	52.5	72.2	58.0	53.5	24.8	30.8	29.2	25.5
18-24 Jahre	56.5	72.1	57.3	50.4	41.1	47.6	44.1	37.0
25-64 Jahre	67.2	80.5	78.7	69.3	49.9	54.6	57.9	46.5
65 und mehr	71.0	77.6	76.7	59.4	36.4	45.4	42.9	32.8
Geschlecht								
Männer	61.6	74.9	72.8	67.4	44.0	54.3	52.9	45.0
Frauen	69.5	83.0	76.2	61.2	45.5	46.4	49.9	37.1
Autoverfügbarkeit								
immer verfügbar	73.7	84.5	80.1	77.0	54.2	57.6	59.5	53.7
nach Absprache	52.5	67.7	58.1	43.0	38.1	55.6	41.4	27.9
nicht verfügbar	39.4	73.5	71.2	38.1	28.2	42.9	43.1	20.0

	Tagesdistanz				Unterwegszeit			
	Agglo Freiburg (MinVV)	Agglo Bulle (MinVV)	Kanton FR	Schweiz	Agglo Freiburg (MinVV)	Agglo Bulle (MinVV)	Kanton FR	Schweiz
Stellung im Beruf								
Selbständige/-r mit Arbeitnehmer(n)	64.2	99.3	79.0	79.9	54.8	92.9	60.7	57.1
Selbständige/-r ohne Arbeitnehmer	72.3	63.9	81.7	70.0	68.2	42.9	66.6	48.5
mitarbeitendes Familienmitglied	77.0	98.5	90.0	77.9	43.8	65.7	63.5	48.5
Arbeitnehmer/-in in Unternehmensleitung	79.8	40.7	91.9	72.8	49.7	40.5	77.4	52.3
Arbeitnehmer/-in mit Vorgesetztenfunktion	66.0	82.6	81.1	72.3	51.5	59.6	65.5	53.1
Arbeitnehmer/-in ohne Vorgesetztenfunktion	69.6	79.9	72.1	64.9	50.4	56.2	53.3	45.0
Lehrtochter / Lehrling	48.3	53.7	60.2	41.3	31.7	31.4	40.2	29.4
Erwerbslose / Erwerbsloser	87.2	67.2	86.6	63.2	41.7	32.2	55.2	35.3
Nichterwerbspersonen	55.1	82.9	69.0	56.3	34.4	42.2	40.4	30.2
Stellung im Beruf								
Selbständige/-r	67.8	83.9	80.2	74.4	61.2	65.6	63.5	52.1
Mitarbeitendes Familienmitglied	77.0	98.5	90.0	77.9	43.8	65.7	63.5	48.5
Arbeitnehmer/-in in Unternehmensleitung oder mit Vorgesetztenfunktion	67.4	75.1	83.4	72.4	51.2	56.9	67.6	53.0
Arbeitnehmer/-in ohne Vorgesetztenfunktion	69.6	79.9	72.1	64.9	50.4	56.2	53.3	45.0
Anderes	56.6	76.2	69.4	55.0	34.7	39.8	41.4	30.5
Haushaltstyp								
Einpersonenhaushalte	69.9	74.7	78.9	59.3	40.7	51.2	50.0	36.0
Nichtfamilienhaushalte (mit und ohne Verwandte)	50.8	85.1	76.2	61.9	47.0	72.6	55.6	42.4
Paare ohne Kinder	71.4	85.0	75.4	66.7	47.4	57.9	51.5	42.4
Paare mit Kind(ern)	61.1	76.9	74.8	67.0	44.2	48.0	52.7	43.3
Einelterhaushalte mit Kind(ern)	75.5	73.3	61.5	57.3	47.0	34.5	43.8	36.7
Total	65.1	78.5	74.2	64.7	44.7	50.3	51.5	41.2

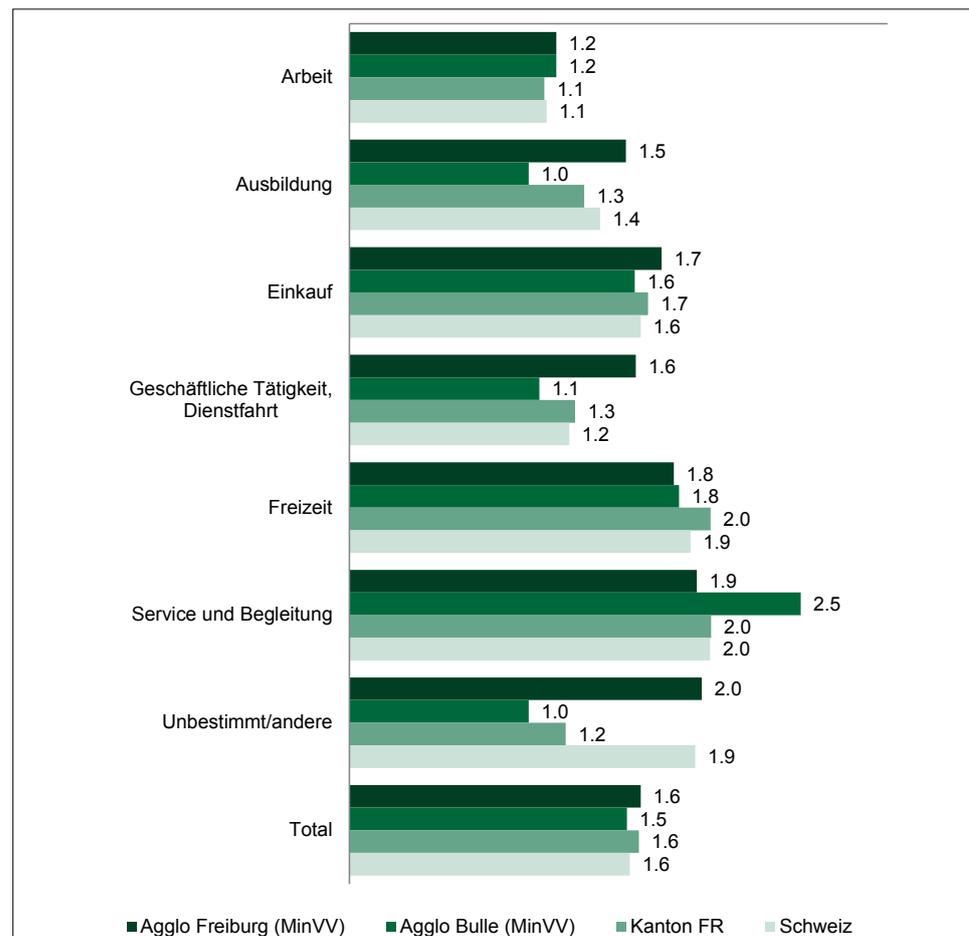
Durchschnittlich entfallen 74.2% (2010: 71.3%) der Tagesdistanzen und 51.5% (2010: 46.0%) der Unterwegszeit der Kantonsbevölkerung auf das Auto, wodurch gesamthaft eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zu verzeichnen ist. In der Agglomeration Bulle (73.5%) und im ganzen Kanton (71.2%) liegen diese Werte deutlich höher. Neben der Autoverfügbarkeit sind es ausserdem die Haushaltsgrösse, das Einkommen, das Alter, das Verhältnis von Männern und Frauen, sowie die Stellung im Beruf, die für die Unterschiede in der Autonutzung der Bevölkerung verantwortlich sind.

In Bezug auf die Haushaltsgrösse liegt die mit dem MIV zurückgelegte Tagesdistanz für die Agglomeration Bulle einzig im Falle der 3-Personen-Haushalte unter den Werten für die Agglomeration Freiburg und sogar unter dem Schweizer Durchschnitt. Für das monatliche Haushaltseinkommen gilt für den Kanton und die Agglomeration Freiburg, dass die mit dem MIV zurückgelegten Distanzen mit zunehmendem Einkommen sinken. Für die Agglomeration Bulle und das schweizerische Mittel verhält es sich umgekehrt.

In allen untersuchten Raumeinheiten, ausgenommen der Agglomeration Freiburg, ist es die Gruppe zwischen 25 und 64 Jahren, welche den grössten Anteil am motorisierten Individualverkehr hat, wobei die Anteile zwischen 70% und 80% verteilt sind. Entgegen den Werten für die Schweiz legen Frauen im kantonalen Mittel, sowie in beiden Agglomerationen mehr Kilometer mit dem Auto zurück als Männer.

In der Agglomeration Freiburg legen Erwerbslose den grössten Anteil der Tagesdistanzen im motorisierten Individualverkehr zurück während es in der Agglomeration Bulle die Selbstständigen mit Arbeitnehmern sind. Letzteres entspricht auch dem Wert für die Schweiz mit einem hohen Anteil bei den Selbstständigen. In der Agglomeration Bulle sind die Anteile bei den Nichtfamilienhaushalte und bei Paaren ohne Kinder besonders hoch, während der grösste Anteil für die Agglomeration Freiburg bei Einelternhaushalten zu finden ist. Im schweizerischen Mittel liegen die Ergebnisse für die unterschiedlichen Haushaltstypen nahe beieinander.

Durchschnittlicher Besetzungsgrad von Personenwagen (in Personen/Auto, distanzgewichtet)



Durchschnittlich sind in der Bevölkerung des Kantons Freiburg pro Auto 1.6 Personen unterwegs. Damit liegt der Wert über den Ergebnissen für die Schweiz (1.6) aber bleibt auf einem tiefen Niveau relativ stabil im Hinblick auf die Ergebnisse des Mikrozensus 2010 (1.66). Im Kanton sind Autofahrten zur Arbeit mit 1.1 Personen am schwächsten ausgelastet. Aber auch bei Fahrten zu anderen geschäftlichen Tätigkeiten und auf Wegen im Rahmen der Ausbildung sind die Autos eher gering besetzt. Eine Ausnahme bildet in diesen Bereichen die Agglomeration Freiburg mit 1.6 Personen (Dienstfahrten) und 1.5 Personen (Ausbildung).

Hingegen sind die Autos im Kanton auf Freizeitwegen (2.0) und Einkaufswegen (1.7) höher besetzt. Die Agglomerationen weisen jedoch eine tiefere Besetzung auf Freizeitwegen auf. Aufgrund der Tätigkeit ergeben sich für die Kategorie «Service und Begleitung» die höchsten Werte mit 2.0 Personen je Auto im kantonalen Mittel.

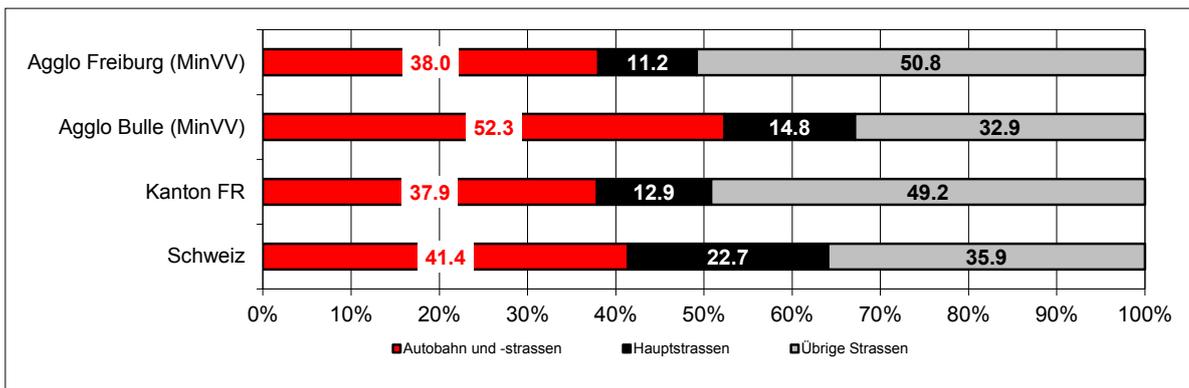
Seit der Erhebung aus dem Jahr 2010 ist der Anteil der Etappen der Fahrten mit dem Auto, an deren Ziel eine Parkgebühr erhoben wurde im kantonalen Mittel von 3.8% (2010) auf 5.5% gestiegen, gleichzeitig sind die durchschnittlichen Gebühren pro Etappe von 4.81 Fr. (2010) auf durchschnittlich 2.55 Fr. gesunken. Dies könnte auf kürzere Parkdauern pro Etappe zurückgeführt werden. Damit liegen beide Werte unter den Ergebnissen für die Schweiz. Wie auch 2010 hebt sich die Häufigkeit, beim Einkauf Parkgebühren zu entrichten, in der Agglomeration Freiburg (12.1%) und im Kanton (8.2%) deutlichen von anderen Zwecken ab und entspricht damit dem schweizerischen Mittel. In der Agglomeration Bulle ist dieses Muster nicht zu erkennen

Autofahrten mit Parkgebühr am Zielort

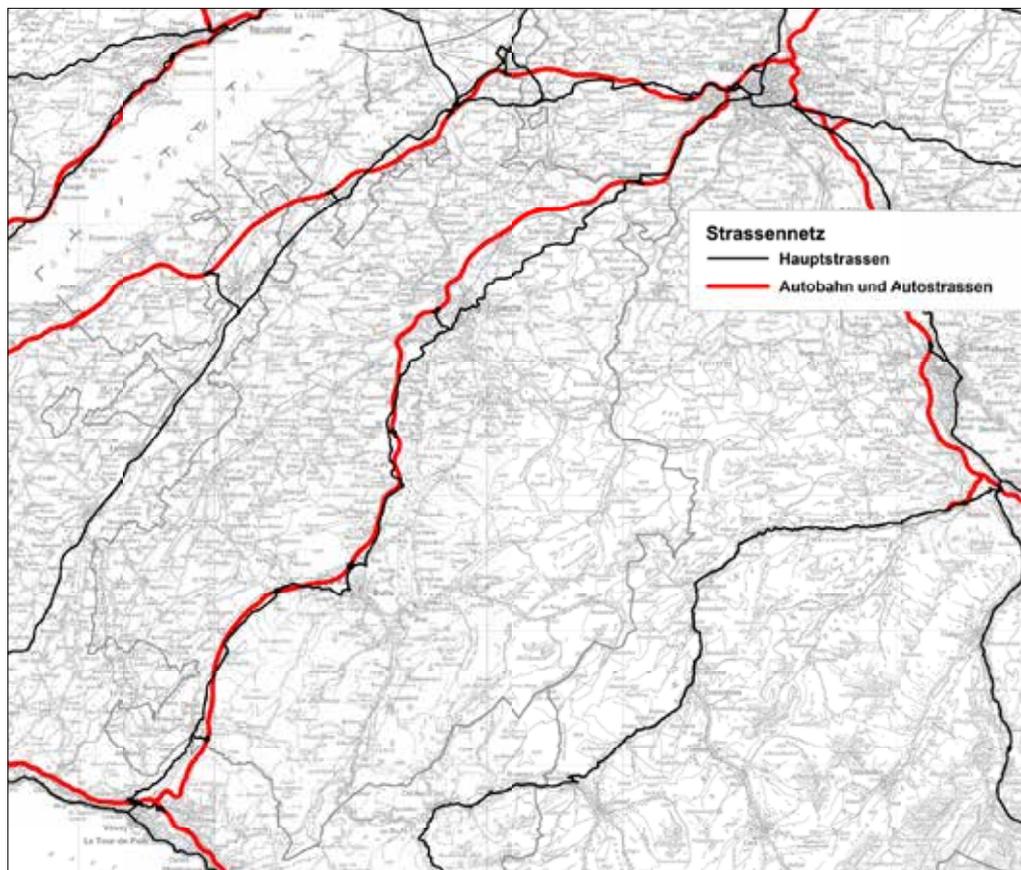
Zweck	Etappen mit Parkgebühren in der Agglo Freiburg (MinVV)		Etappen mit Parkgebühren in der Agglo Bulle (MinVV)		Etappen mit Parkgebühren im Kanton FR		Etappen mit Parkgebühren in der Schweiz	
	in % der Etappen	in Fr. im Durchschnitt	in % der Etappen	in Fr. im Durchschnitt	in % der Etappen	in Fr. im Durchschnitt	in % der Etappen	in Fr. im Durchschnitt
Einkauf	12.1	2.46	3.7	1.31	8.2	1.98	16.0	2.48
Freizeit	6.2	4.26	3.5	1.73	5.0	3.18	9.4	6.33
Service	2.6	1.15	3.9	11.44	2.3	3.58	3.6	3.06
Total	7.4	2.81	3.7	4.28	5.5	2.55	10.8	3.82

Strassenbenutzung nach Kategorien (in % mit Distanzen MIV)⁵

Die Bevölkerung des Kantons legt rund die Hälfte aller mit dem MIV zurückgelegten Distanzen auf Autobahnen und -strassen oder Hauptstrassen zurück. In der Agglomeration Bulle sind dies sogar über 67%, während in der Agglomeration Freiburg gut 50% der Distanzen mit dem Auto auf den übrigen Strassen zurückgelegt werden.



Strassennetz des Kantons Freiburg



⁵ Definition der Strassentypen gemäss Netzliefereant Teleatlas. Keine Übereinstimmung mit ASTRA oder kantonalen Planungen.

4.2 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- Der Anteil des ÖV am Gesamtverkehr stagniert, aber die absoluten Distanzen steigen weiter
- Die Unterwegszeit im ÖV bleibt stabil

Der Anteil, der mit dem ÖV zurückgelegten Tagesdistanzen im Kanton Freiburg hat sich zwischen 2010 und 2015 bei rund 18% stabilisiert. Weiterhin liegt der ÖV-Anteil unter dem Wert für die Schweiz, welcher seit 2010 zugenommen hat.

Die Entwicklung seit 2010 ist dahingehend zu verstehen, dass im kantonalen öffentlichen Verkehr eine Verlagerung von Etappen im Bus auf Bahnfahrten zu verzeichnen ist. Wurden 2010 täglich durchschnittlich noch 5.7 km in der Bahn verbracht, sind es 2015 neu 6.8 km. Gleichzeitig sanken die im Bus zurückgelegten Distanzen von 1.5 km (2010) auf 1.1 km (2015). Ebenso sank die Zeit, die die kantonale Bevölkerung durchschnittlich im Bus verbringt, während die Dauer der Bahnfahrten angestiegen ist. Über alle Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs betrachtet, werden im Kanton heute mit 7.9 km geringfügig weitere Distanzen zurückgelegt (2010: 7.2 km), während die Dauer für Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr stabil geblieben ist.

Während die Anteile des ÖV für die Agglomeration Freiburg auf dem Niveau für die ganze Schweiz liegen, finden sich die Agglomeration Bulle und der kantonale Durchschnitt auf einem tieferen Niveau ein.

ÖV-Anteil an den Tagesdistanzen und den Unterwegszeiten (in %)

	Tagesdistanz				Unterwegszeit			
	Agglo Freiburg (MinVV)	Agglo Bulle (MinVV)	Kanton FR	Schweiz	Agglo Freiburg (MinVV)	Agglo Bulle (MinVV)	Kanton FR	Schweiz
Haushaltsgrösse								
1 Person	20.5	19.1	13.6	29.1	9.7	10.4	7.0	15.6
2 Personen	22.6	5.5	22.3	23.5	11.5	3.7	10.7	12.7
3 Personen	25.0	15.2	13.6	24.6	14.5	8.7	8.1	14.8
4 Personen	32.3	5.6	15.0	23.0	17.0	4.5	11.2	14.2
5 und mehr	33.2	16.7	20.4	22.4	19.1	6.8	14.1	13.9
Haushaltseinkommen pro Monat								
weiss nicht/keine Angabe	31.6	20.6	10.9	27.4	13.9	7.7	6.0	15.8
bis und mit 2000 Fr.	6.6	0.0	3.8	36.1	7.0	0.0	3.4	16.9
2001 - 6000 Fr.	13.0	8.4	8.8	23.9	8.3	4.7	5.4	12.6
6001 - 10000 Fr.	20.8	11.2	19.0	20.6	11.2	6.6	10.1	11.9
10001 - 14000 Fr.	37.5	4.8	24.8	25.0	19.1	2.6	13.8	15.0
mehr als 14000 Fr.	33.3	14.2	17.3	25.6	18.7	9.7	10.4	15.3

	Tagesdistanz				Unterwegszeit			
	Agglo Freiburg (MinVV)	Agglo Bulle (MinVV)	Kanton FR	Schweiz	Agglo Freiburg (MinVV)	Agglo Bulle (MinVV)	Kanton FR	Schweiz
Alter								
6-17 Jahre	36.6	11.5	29.4	29.0	21.6	9.2	21.6	17.1
18-24 Jahre	37.3	22.2	27.4	39.9	21.2	12.4	17.1	25.4
25-64 Jahre	24.8	9.3	15.3	20.8	12.6	5.3	8.3	12.3
65 und mehr	12.8	7.1	8.5	27.1	6.9	3.0	4.3	11.9
Geschlecht								
Männer	27.9	12.7	17.2	21.1	15.1	7.5	10.4	12.5
Frauen	24.1	9.4	17.8	28.6	12.5	5.4	10.3	15.7
Autoverfügbarkeit								
immer verfügbar	17.4	6.9	11.9	13.9	8.6	4.0	6.1	7.7
nach Absprache	41.1	20.5	34.6	44.0	21.8	12.0	20.6	23.6
nicht verfügbar	53.3	17.8	23.3	48.9	22.5	6.2	12.0	24.0
Stellung im Beruf								
Selbständige/-r mit Arbeitnehmer(n)	17.0	0.0	11.4	11.4	12.2	0.0	6.9	7.0
Selbständige/-r ohne Arbeitnehmer	12.4	0.0	5.3	19.8	5.2	0.0	1.9	10.1
mitarbeitendes Familienmitglied	9.0	0.0	3.7	11.9	6.5	0.0	3.3	7.3
Arbeitnehmer/-in in Unternehmensleitung	11.7	57.9	6.1	19.0	7.5	44.7	5.4	11.0
Arbeitnehmer/-in mit Vorgesetztenfunktion	28.0	0.6	14.1	19.4	14.2	0.5	8.6	12.0
Arbeitnehmer/-in ohne Vorgesetztenfunktion	23.7	12.9	19.1	24.7	12.9	7.9	10.4	14.9
Lehrtochter / Lehrling	45.2	32.0	28.5	45.6	30.3	13.9	16.5	31.0
Erwerbslose / Erwerbsloser	4.5	25.8	9.1	25.6	8.3	14.5	9.7	15.2
Nichterwerbspersonen	33.9	4.6	20.6	30.6	15.4	2.2	10.3	14.6
Stellung im Beruf								
Selbständige/-r	14.9	0.0	8.7	16.1	8.8	0.0	4.5	8.8
Mitarbeitendes Familienmitglied	9.0	0.0	3.7	11.9	6.5	0.0	3.3	7.3
Arbeitnehmer/-in in Unternehmensleitung oder mit Vorgesetztenfunktion	26.4	10.9	12.5	19.3	13.4	6.7	8.0	11.9
Arbeitnehmer/-in ohne Vorgesetztenfunktion	23.7	12.9	19.1	24.7	12.9	7.9	10.4	14.9
Anderes	33.2	11.3	20.7	32.0	16.3	4.9	11.0	16.2
Haushaltstyp								
Einpersonenhaushalte	20.5	19.1	13.6	29.1	9.7	10.4	7.0	15.6
Nichtfamilienhaushalte (mit und ohne Verwandte)	45.8	13.5	20.9	28.5	24.6	7.8	11.7	16.7
Paare ohne Kinder	18.4	6.5	16.4	22.3	9.0	4.8	8.4	11.9
Paare mit Kind(ern)	29.7	9.2	15.5	22.4	16.6	5.5	10.8	13.8
Einelternhaushalte mit Kind(ern)	18.8	16.8	33.0	31.1	13.5	7.1	17.5	18.2
Total	26.2	11.2	17.5	24.4	13.9	6.4	10.3	14.0

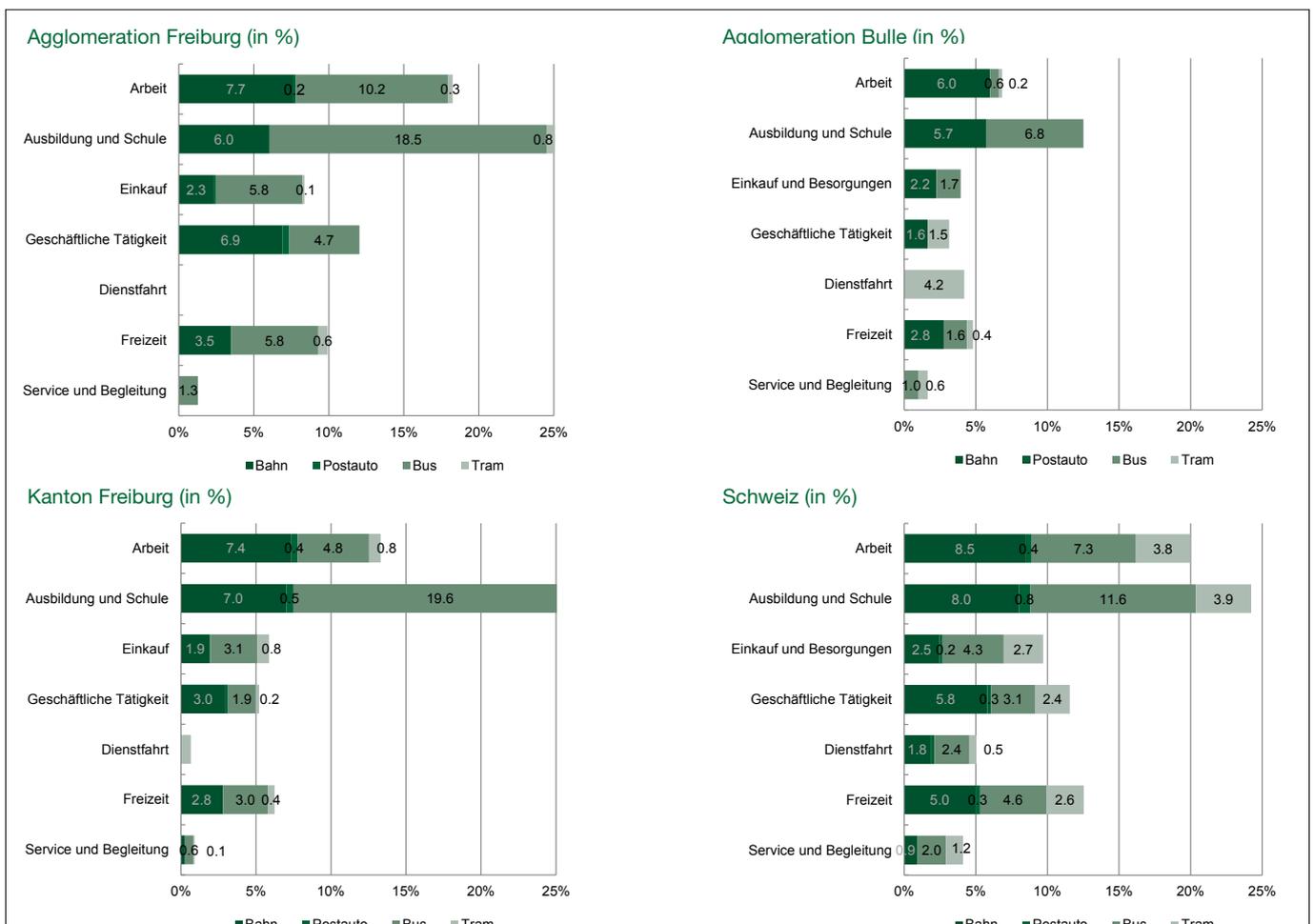
ÖV-Anteil an den Etappen

Es fällt auf, dass über alle Raumeinheiten hinweg der Ausbildungszweck die meisten ÖV-Etappen aufweist. Der Grund dafür ist eine geringe Autoverfügbarkeit bei Lehrlingen und Schülern, sowie die Regelmässigkeit des Verkehrszwecks. Im Kanton Freiburg wird diesem Zusammenhang mit einer, im Rahmen der Möglichkeiten, auf Schüler ausgerichteten Verkehrsplanung bei Bussen und der RER Fribourg|Freiburg Rechnung getragen.

Die Bahn weist vor allem im Berufsverkehr einen nennenswerten Anteil auf, aber die Werte der Agglomerationen (Bulle 6%, Freiburg 7.7%) und des Kantons (7.4%) liegen unter dem schweizerischen Durchschnitt (8.5%).

Aufgrund des dichten Busfahrplans in der Agglomeration Freiburg ist hier der Anteil der Busfahrten an den ÖV-Etappen hoch (Fahrtzweck Ausbildung: 18.5%) und wird mit einem Anteil von 19.6% für das gesamte Kantonsgebiet bei den Ausbildungswegen sogar noch übertroffen. Damit liegen diese Anteile über den Werten für die gesamte Schweiz, auch wenn in anderen Agglomerationen der ÖV durch das Tram ergänzt wird.

In den beiden Agglomerationen hat der Anteil ÖV bei Freizeitfahrten seit 2010, ebenso wie in der gesamten Schweiz, deutlich zugenommen. Im kantonalen Durchschnitt blieben die Werte für den Freizeitverkehr stabil. In der Agglomeration Bulle wird in der Freizeit mehr Bahn gefahren (Bahn: 2.8%, Bus: 1.6%), während sich die Freiburger Bevölkerung wiederum auf das gut ausgebaute Busnetz (5.8%) in der Agglomeration abstützt.



4.3 Langsamverkehr (LV)

- Die Anteile des Langsamverkehrs sind seit 2010 gesunken
- Weiterhin werden mehr Kilometer zu Fuss zurückgelegt als mit dem Velo
- Das E-Bike ist Bestandteil der Auswertungen zum Mikrozensus Verkehr und Mobilität

Das vorangehende Kapitel 3.4 (Etappendistanzen und Dauer von Etappen) macht ersichtlich, dass nach wie vor knapp 60% der zu Fuss zurückgelegten Distanzen nicht länger als 500 m sind und keine bedeutenden Unterschiede zum schweizerischen Wert bestehen. Einzig in der Agglomeration Bulle sind lediglich gut 50% der Fussetappen bis 500 m lang. Kantonal betrachtet zeigt sich dieser Umstand darin, dass sich gut 73% der Fusswegetappen innerhalb von 10 Minuten bewältigen lassen. Ab einer Etappendauer von 15 Minuten nimmt der Anteil Fussverkehr ab.

In Bezug auf den Veloverkehr ist erneut auf das grosse Potenzial bei kurzen Etappen hinzuweisen. Bei genauerer Betrachtung zeigt sich, dass das Velo auf sehr kurzen Strecken (1-2 km) noch relativ häufig verwendet wird, während die Benutzung für Strecken zwischen 3-5 km bereits zurückgeht. Heute liegt die Etappendauer bei rund der Hälfte aller Veloetappen im Kanton unter 10 Minuten.

Bei der Erhebung zum Mikrozensus Verkehr und Mobilität 2015 wurden genauere Analysen zur Nutzung von E-Bikes gemacht. In Bezug auf die gesamte Kantonsbevölkerung oder auch in Bezug auf die anderen Raumeinheiten ergeben sich für die E-Bike-Nutzung im Rahmen der vorliegenden Ergebnisse jedoch verschwindend kleine Werte (z.B. Tagesdistanz pro Person).

Anteil des Fuss- und Veloverkehrs an den Tagesdistanzen (in %)

	Tagesdistanz zu Fuss in km				Tagesdistanz mit dem Velo in km			
	Agglo Freiburg (MinVV)	Agglo Bulle (MinVV)	Kanton FR	Schweiz	Agglo Freiburg (MinVV)	Agglo Bulle (MinVV)	Kanton FR	Schweiz
Haushaltsgrösse								
1 Person	6.1	4.3	5.1	6.1	1.9	1.5	1.5	2.1
2 Personen	4.3	5.0	3.9	5.3	1.0	0.3	0.7	2.2
3 Personen	4.0	4.4	3.9	4.8	1.8	1.3	1.0	1.9
4 Personen	5.0	4.5	3.3	4.9	0.4	0.8	0.3	2.3
5 und mehr	5.6	5.4	4.0	4.9	0.3	2.1	0.6	2.6
Haushaltseinkommen pro Monat								
weiss nicht/keine Angabe	5.4	6.6	3.4	5.2	0.3	0.0	0.6	1.8
bis und mit 2000 Fr.	7.6	36.4	9.9	9.4	7.6	0.0	4.4	1.8
2001 - 6000 Fr.	5.3	6.1	4.6	6.6	1.9	1.5	1.0	2.0
6001 - 10000 Fr.	3.9	3.5	3.3	4.6	1.4	0.7	0.8	2.1
10001 - 14000 Fr.	3.8	3.1	3.2	4.1	0.6	0.2	0.2	2.1
mehr als 14000 Fr.	3.8	1.6	3.0	3.7	0.3	1.7	0.3	2.4

	Tagesdistanz zu Fuss in km				Tagesdistanz mit dem Velo in km			
	Agglo Freiburg (MinVV)	Agglo Bulle (MinVV)	Kanton FR	Schweiz	Agglo Freiburg (MinVV)	Agglo Bulle (MinVV)	Kanton FR	Schweiz
Alter								
6-17 Jahre	9.9	11.4	7.7	8.1	0.4	4.1	1.4	3.8
18-24 Jahre	4.5	3.8	3.7	4.5	0.6	0.0	0.2	1.6
25-64 Jahre	4.0	4.0	3.1	4.5	1.2	1.1	0.7	2.2
65 und mehr	7.9	6.5	7.1	8.1	1.4	0.0	1.5	1.7
Geschlecht								
Männer	4.2	3.2	3.0	4.4	1.5	1.3	1.0	2.6
Frauen	5.6	6.5	5.1	6.2	0.4	0.8	0.3	1.7
Autoverfügbarkeit								
immer verfügbar	3.8	3.8	3.0	4.0	1.2	1.0	0.7	1.7
nach Absprache	4.7	2.1	4.3	5.8	1.0	0.3	0.7	3.4
nicht verfügbar	5.1	6.5	4.2	8.6	0.9	1.1	0.4	2.9
Stellung im Beruf								
Selbständige/-r mit Arbeitnehmer(n)	2.2	0.7	3.0	3.6	0.1	0.0	0.0	2.3
Selbständige/-r ohne Arbeitnehmer	1.8	7.7	3.4	4.8	1.0	3.0	0.6	2.0
mitarbeitendes Familienmitglied	8.7	1.5	4.1	5.8	0.8	0.0	0.3	1.3
Arbeitnehmer/-in in Unternehmensleitung	8.1	1.4	1.8	3.9	0.4	0.0	0.0	1.8
Arbeitnehmer/-in mit Vorgesetztenfunktion	3.1	3.4	2.2	3.3	0.3	2.8	0.6	2.3
Arbeitnehmer/-in ohne Vorgesetztenfunktion	4.5	3.5	3.6	4.3	1.0	0.5	0.5	2.2
Lehrtochter / Lehrling	4.5	7.9	3.9	4.9	0.1	5.1	1.3	1.4
Erwerbslose / Erwerbsloser	5.9	6.5	3.5	6.6	2.4	0.5	0.8	2.1
Nichterwerbspersonen	6.0	7.8	5.8	8.1	2.0	0.0	1.3	1.9
Stellung im Beruf								
Selbständige/-r	2.0	3.7	3.1	4.2	0.5	1.3	0.3	2.1
Mitarbeitendes Familienmitglied	8.7	1.5	4.1	5.8	0.8	0.0	0.3	1.3
Arbeitnehmer/-in in Unternehmensleitung oder mit Vorgesetztenfunktion	3.6	3.0	2.1	3.4	0.3	2.3	0.5	2.2
Arbeitnehmer/-in ohne Vorgesetztenfunktion	4.5	3.5	3.6	4.3	1.0	0.5	0.5	2.2
Anderes	5.8	7.7	5.3	7.5	1.8	1.0	1.3	1.8
Haushaltstyp								
Einpersonenhaushalte	6.1	4.3	5.1	6.1	1.9	1.5	1.5	2.1
Nichtfamilienhaushalte (mit und ohne Verwandte)	2.9	1.5	2.7	4.4	0.2	0.0	0.1	2.1
Paare ohne Kinder	4.9	3.9	4.1	5.4	1.3	0.0	0.7	2.3
Paare mit Kind(ern)	4.6	4.9	3.6	4.8	1.0	1.5	0.7	2.2
Einelternhaushalte mit Kind(ern)	5.1	8.8	4.1	5.6	0.3	1.0	0.4	2.3
Total	4.8	4.7	3.9	5.2	1.1	1.1	0.7	2.2

Auf den Langsamverkehr entfallen im Kanton 4.6% der Tagesdistanzen, wodurch ein leichter Rückgang seit 2010 zu verzeichnen ist (5.7%). Die Aufnahme der Fahrten mit E-Bikes in die Auswertung leistet im kantonalen Durchschnitt keinen Beitrag zum LV-Anteil.

Nach wie vor stellt der Fussverkehr die bedeutendste Kategorie des LV dar. Dennoch liegen die Werte für den Fussverkehr in den untersuchten Raumeinheiten unter dem schweizerischen Mittel. Allen Raumeinheiten ist jedoch gemeinsam, dass mehr Frauen zu Fuss gehen im Vergleich zu Männern.

Der Anteil der mit dem Velo zurückgelegten Distanzen ist hauptsächlich in der Agglomeration Bulle gesunken und findet sich nun auf demselben Wert wie die Agglomeration Freiburg ein, wodurch in den Agglomerationen halb so viele Kilometer mit dem Velo zurückgelegt werden wie in der Schweiz. Noch tiefer liegt der Wert mit 0.7 km Tagesdistanz im gesamten Kantonsgebiet. Ein Zusammenhang mit der Autoverfügbarkeit lässt sich im Gegensatz zu den Ergebnissen 2010 nicht mehr eindeutig erkennen.

Benutzung von Velo und E-Bike nach Verkehrszweck

		Kanton Freiburg		Schweiz	
		Velo	E-Bike ⁶	Velo	E-Bike
Arbeit	Etappen	41	3	3700	213
	% ⁷	1.6	0.1	5.8	0.3
Ausbildung und Schule	Etappen	22	0	2458	31
	%	1.5	0.0	8.2	0.1
Einkauf und Besorgungen	Etappen	30	3	2493	211
	%	1.0	0.1	4.2	0.3
Geschäftliche Tätigkeit	Etappen	2	2	232	27
	%	0.4	0.3	2.8	0.3
Dienstfahrt	Etappen	0	0	36	21
	%	0.0	0.0	2.1	1.0
Freizeit	Etappen	87	2	5134	265
	%	2.1	0.1	4.8	0.2
Service und Begleitwege	Etappen	7	0	279	35
	%	0.5	0.0	2.0	0.3
Rückkehr nach Hause	Etappen	0	0	3	0
	%	0.0	0.0	2.8	0.0
Andere	Etappen	0	0	82	2
	%	0.0	0.0	3.3	0.0
Total	Etappen	189	10	14417	805
	%	1.5	0.1	5.0	0.3

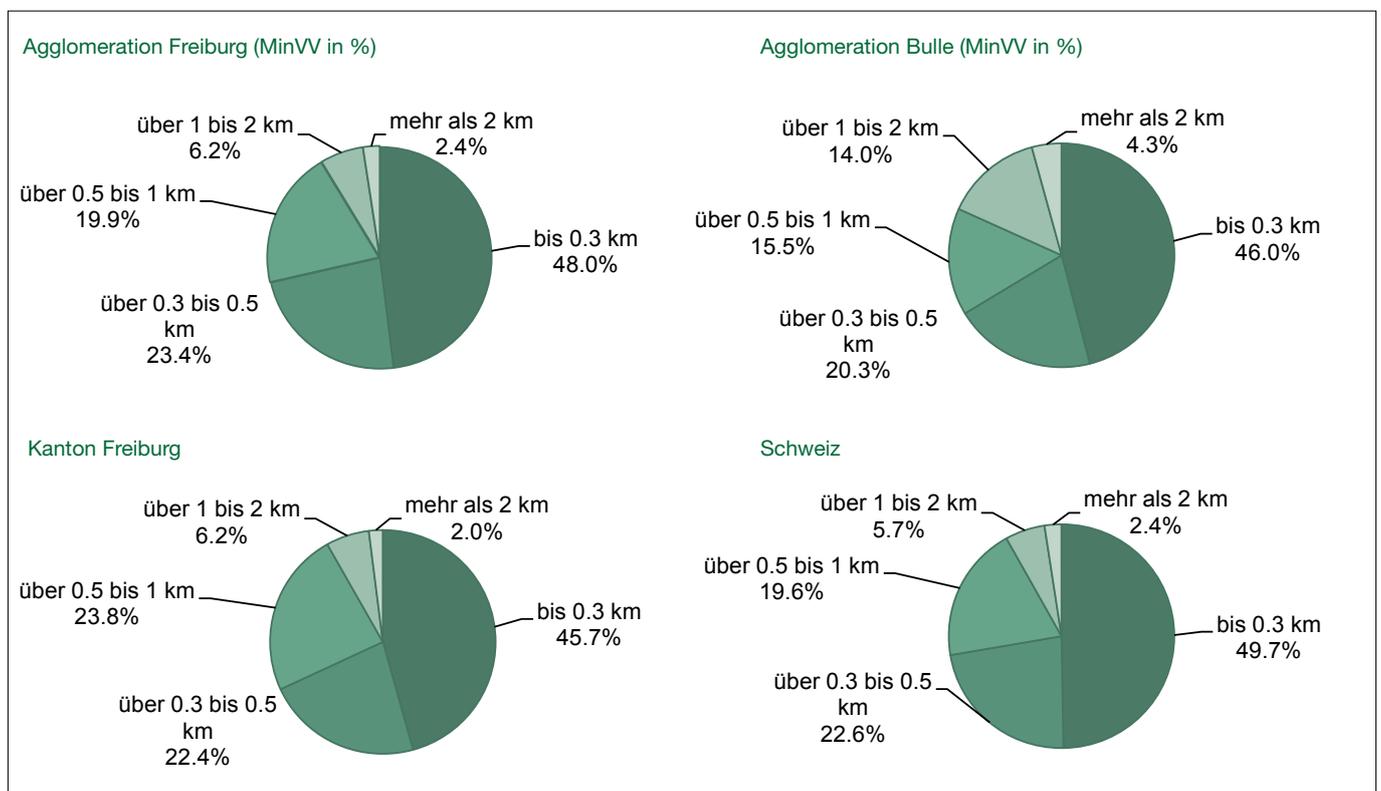
Die Tabelle zeigt die Nutzung von Velo und E-Bike für unterschiedliche Verkehrszwecke im Kanton und für den schweizerischen Durchschnitt. Einerseits sind die Anzahl Etappen pro Tag dargestellt und andererseits der Anteil des Verkehrsmittels (in %) am Gesamtverkehr. Wie im vorangehenden Kapitel aufgezeigt, legt die Freiburger Kantonsbevölkerung täglich und im Durchschnitt rund 1 km mit Velo und E-Bike zurück. In Bezug auf die unterschiedliche Verwendung von Velo und E-Bike, zeigt sich, dass das E-Bike seine grössten Anteile für den Verkehrszweck Arbeit und Einkauf aufweist. Im Kanton Freiburg sind es in erster

⁶ Langsame E-Bikes, die sich von E-Bikes mit hoher Motorleistung unterscheiden.

⁷ Anteil an den Etappen aller Verkehrsmittel des Gesamtverkehrs.

Linie Arbeitnehmende der Agglomeration Bulle, die Distanzen mit dem E-Bike zurücklegen. Aufgrund der relativ betrachtet geringen Verbreitung von E-Bikes wurde hier auf die Darstellung der Ergebnisse für die Agglomerationen verzichtet. Das Kapitel 6.3 Fahrzeugbesitz zeigt die Anteile an Haushalten mit Velobesitz und verdeutlicht die Schwierigkeit, anhand der Anzahl befragter Personen, klar darstellbare Ergebnisse zu erhalten. Wie für alle Angaben in dieser Publikation gilt das Prinzip, dass einzelne Daten beim Amt für Mobilität erfragt werden können um genauere Informationen beispielsweise über die Nutzung von E-Bikes in allen untersuchten Raumeinheiten zu kennen.

Distanzverteilung der Fussetappen von und zu den Haltestellen des ÖV (in %)



Die Distanzverteilung der Fussetappen hat sich seit 2010 nicht grundlegend verändert, aber im Kanton Freiburg liegt der Anteil der Haltestellen, die in 300 m von den Wohnorten der Bevölkerung erreichbar sind, neu unter den Werten für die gesamte Schweiz. Dies bedeutet auch, dass über das gesamte Kantonsgebiet neu weniger als die Hälfte der Haltestellen in einem Umkreis von 300 m der Wohnorte liegen. Dieses Muster gilt auch für die Agglomeration Freiburg (2010: 52.4%, 2015: 48%) und die Agglomeration Bulle (2010: 48.3%, 2015: 46%). Dies kann damit zusammenhängen, dass in den letzten Jahren Bauzonen erschlossen wurden, die weiter entfernt liegen von bestehenden Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Somit ergibt sich die Struktur, dass kantonal lediglich 8.2% der Haltestellen mehr als 1 km von den Wohnorten der Bevölkerung entfernt liegen. Dies entspricht zudem einer Abnahme seit 2010.

Die ÖV-Erreichbarkeit ist in beiden Agglomerationen gleich zu beurteilen.

5 Verkehrszwecke

- Stärkstes Verkehrsaufkommen für Freizeitaktivitäten (Freizeitverkehr: Gut 40% der mittleren Tagesdistanz im Kanton)
- Hoher Anteil MIV bei den Arbeitswegen (Arbeitsverkehr: 24% der mittleren Tagesdistanz)
- Ausbildungswege werden oft zu Fuss zurückgelegt (Ausbildungsverkehr: 6% der mittleren Tagesdistanz)
- Einkauft wird meist zu Fuss oder mit dem Auto (Einkaufsverkehr: 14% der mittleren Tagesdistanz)

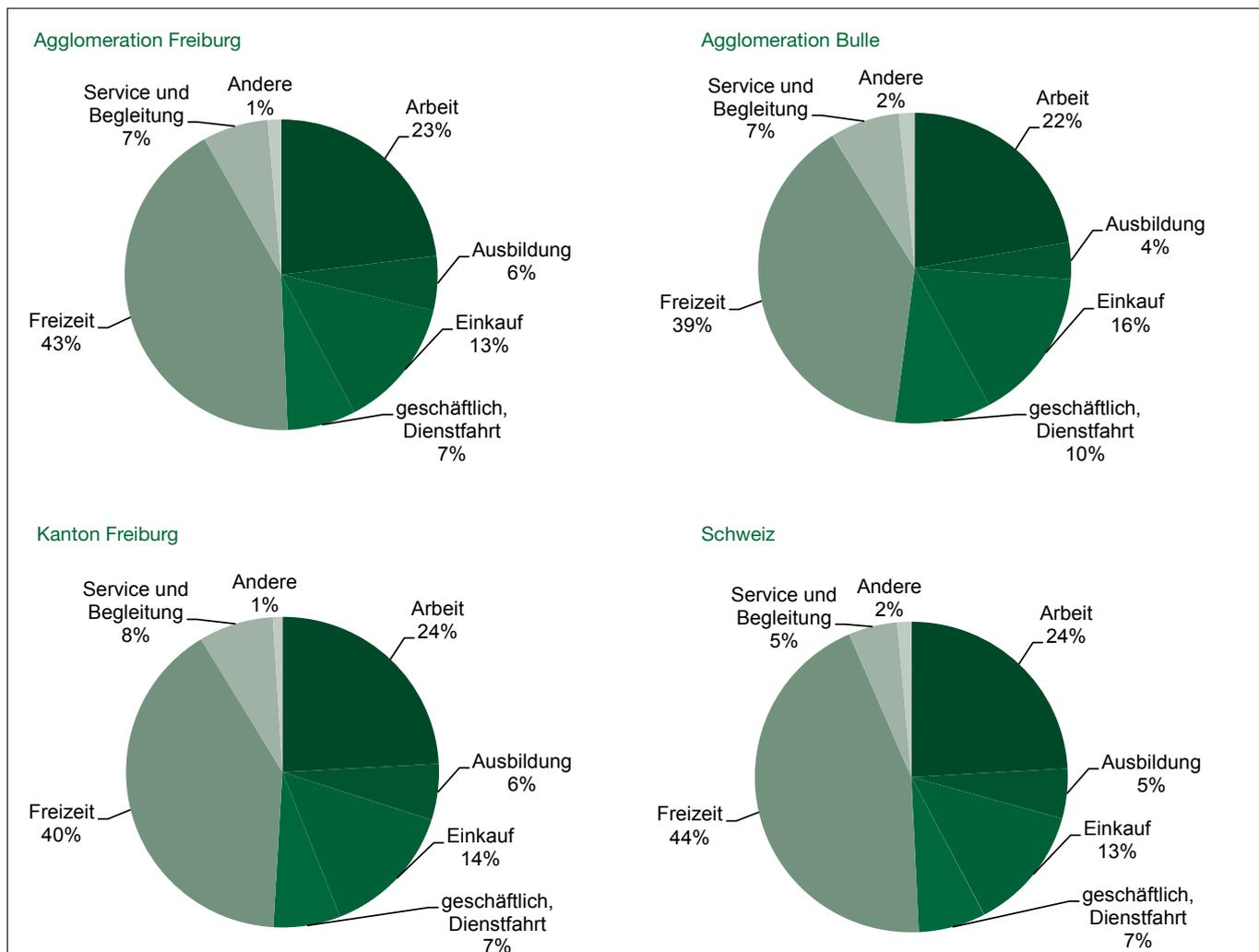
5.1 Übersicht Verkehrszwecke

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

Zweck	Agglo Freiburg (MinVV)				Agglo Bulle (MinVV)				Kanton FR				Schweiz			
	Mo-Fr	Sa	So	Total	Mo-Fr	Sa	So	Total	Mo-Fr	Sa	So	Total	Mo-Fr	Sa	So	Total
Arbeit	12.1	1.8	2.5	9.2	12.7	3.9	0.8	9.8	14.4	3.6	1.6	11.0	11.7	2.2	1.2	8.9
Ausbildung	3.2	0.1	0.0	2.3	1.8	2.3	0.0	1.7	3.5	1.0	0.0	2.6	2.4	0.9	0.5	1.9
Einkauf	5.3	11.0	1.1	5.4	8.5	5.7	0.4	7.1	6.9	9.4	1.4	6.4	5.0	7.0	1.3	4.8
Geschäftliche Tätigkeit Dienstfahrt	4.0	0.3	0.1	2.8	5.8	0.8	0.5	4.4	4.4	0.2	0.1	3.2	3.3	0.8	0.4	2.6
Freizeit	13.1	22.4	30.0	17.0	14.7	23.3	25.1	17.3	13.6	29.4	30.7	18.3	11.9	25.3	28.5	16.3
Service und Begleitwege	2.3	2.0	5.2	2.7	3.3	2.0	4.0	3.2	3.2	4.7	4.0	3.5	1.8	2.3	1.8	1.8
Andere	0.5	1.4	0.2	0.5	0.6	1.8	0.0	0.7	0.5	0.8	0.1	0.4	0.4	0.9	0.7	0.5
Total	40.6	38.9	39.2	40.2	47.7	39.8	30.9	44.4	46.5	49.1	38.0	45.6	36.8	39.5	34.5	36.8

Nach wie vor stellen Freizeitaktivitäten ein bedeutendes Verkehrsaufkommen dar. Mittlerweile werden im Kanton 40% der mittleren Tagesdistanz von rund 45 km für Freizeit-zwecke zurückgelegt. In den Agglomerationen sind es 39% in Freiburg und 43% in Bulle. Für Arbeitswege sind dies wie im Jahr 2010 24% und für Einkaufszwecke noch 14%. Am Wochenende werden rund doppelt so lange Freizeitwege zurückgelegt wie unter der Woche. Im Vergleich zum Jahr 2010 (25 km) ist die kantonale Tagesdistanz für diesen Zweck an Sonntagen auf 30 km gestiegen. Es lässt sich nicht mehr erkennen, dass ausschliesslich samstags lange Distanzen für den Einkauf zurückgelegt werden. Einzig in der Agglomeration Freiburg hebt sich der Wert noch von den Tagen der Arbeitswoche ab. In der Agglomeration Freiburg blieb der Anteil der Arbeitswege an den Tagesdistanzen stabil, während der Anteil für die Agglomeration Bulle von 30% im Jahr 2010 auf rund 23% gesunken ist. Damit werden in beiden Agglomerationen heute unter der Woche rund 12 km täglich zum Zweck der Arbeit zurückgelegt.

Tagesdistanz nach Zweck (in %)

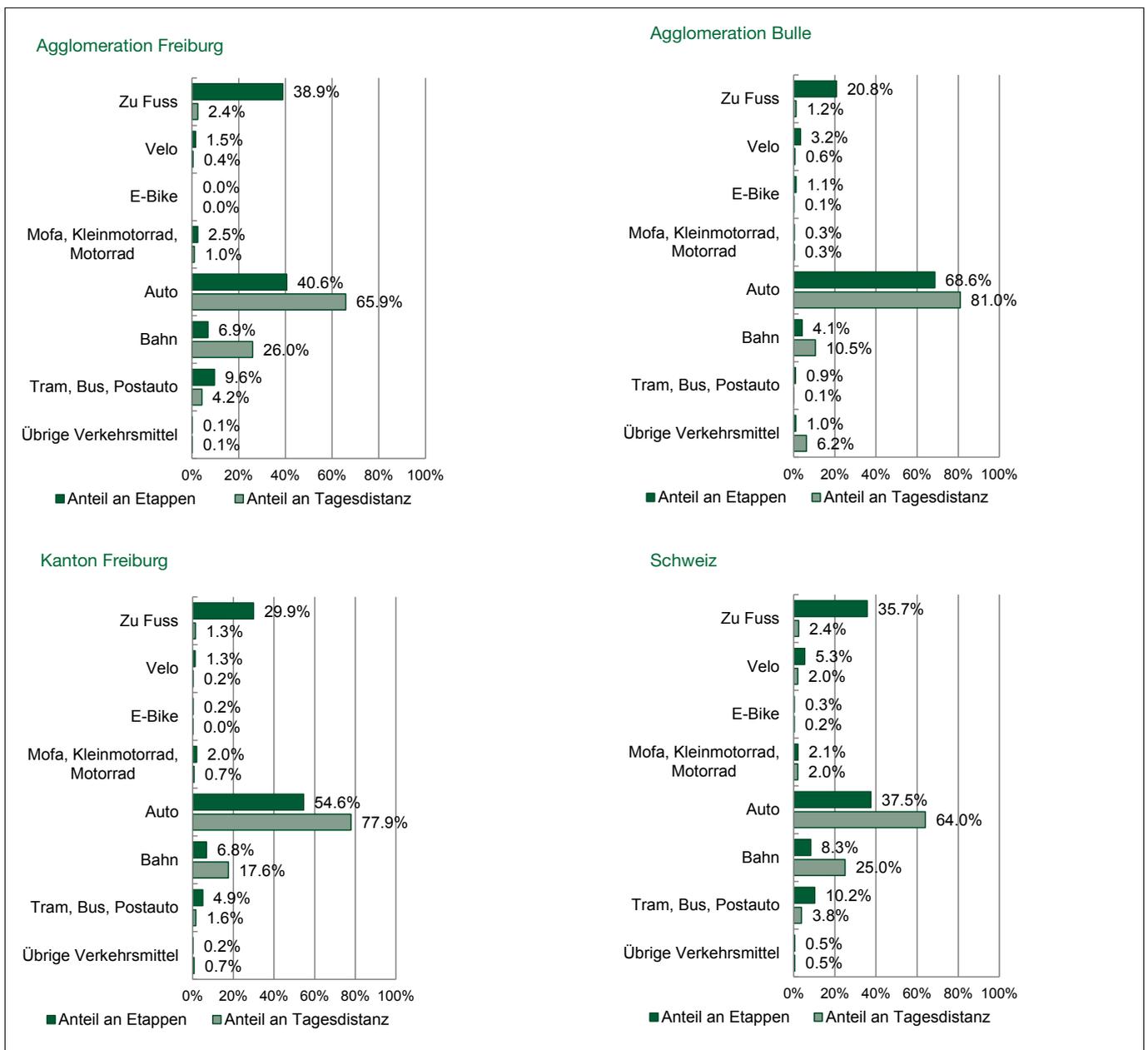


5.2 Arbeitswege

Nach wie vor wird die Mehrheit der Arbeitswege mit dem Auto zurückgelegt. Im Kanton bleibt der Anteil an der Tagesdistanz bei 77% stabil, während der Anteil Etappen auf knapp 55% gestiegen ist (2010: 49.6%). Diese Werte liegen über dem Schweizer Durchschnitt (Anteil Tagesdistanz: 64%, Anteil Etappen 37.5%). Daneben werden auch knapp 30% der Etappen zum Zweck der Arbeit zu Fuss zurückgelegt. Der entsprechende Anteil an der Tagesdistanz ist seit 2010 (36.8%) jedoch noch weiter gesunken. Dieser Umstand ist darauf zurückzuführen, dass es sich bei den Fussetappen jeweils um sehr kurze Distanzen handelt. Oft werden diese mit Auto- oder ÖV-Fahrten kombiniert. Auf den öffentlichen Verkehr entfallen im Kanton Freiburg rund 19% der Tagesdistanzen, womit sich der Wert nur leicht erhöht hat seit 2010 (16.7%). Der grösste Teil des ÖV entfällt in dieser Betrachtung auf die Bahn, die eher für weitere Arbeitswege genutzt wird. Die Anteile der übrigen Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs sind dagegen zurückgegangen. Mit den vorliegenden Werten, hat sich die ÖV-Benutzung im Kanton Freiburg den schweizerischen Werten etwas angenähert.

Die Unterschiede zwischen den Agglomerationen bestehen weiterhin in unterschiedlichen Anteilen bei der Benutzung des Autos für die Arbeitswege und dem Anteil der Fussstapfen. In der Agglomeration Bulle ist der Anteil an der Tagesdistanz bei der Autonutzung zurückgegangen, während die Anteile bei der Nutzung der Bahn gestiegen sind. Mittlerweile beträgt der Anteil der Bahn an den Arbeitswegen in der Agglomeration Bulle mehr als 10%, während dieser Anteil 2010 noch bei unter 3% lag.

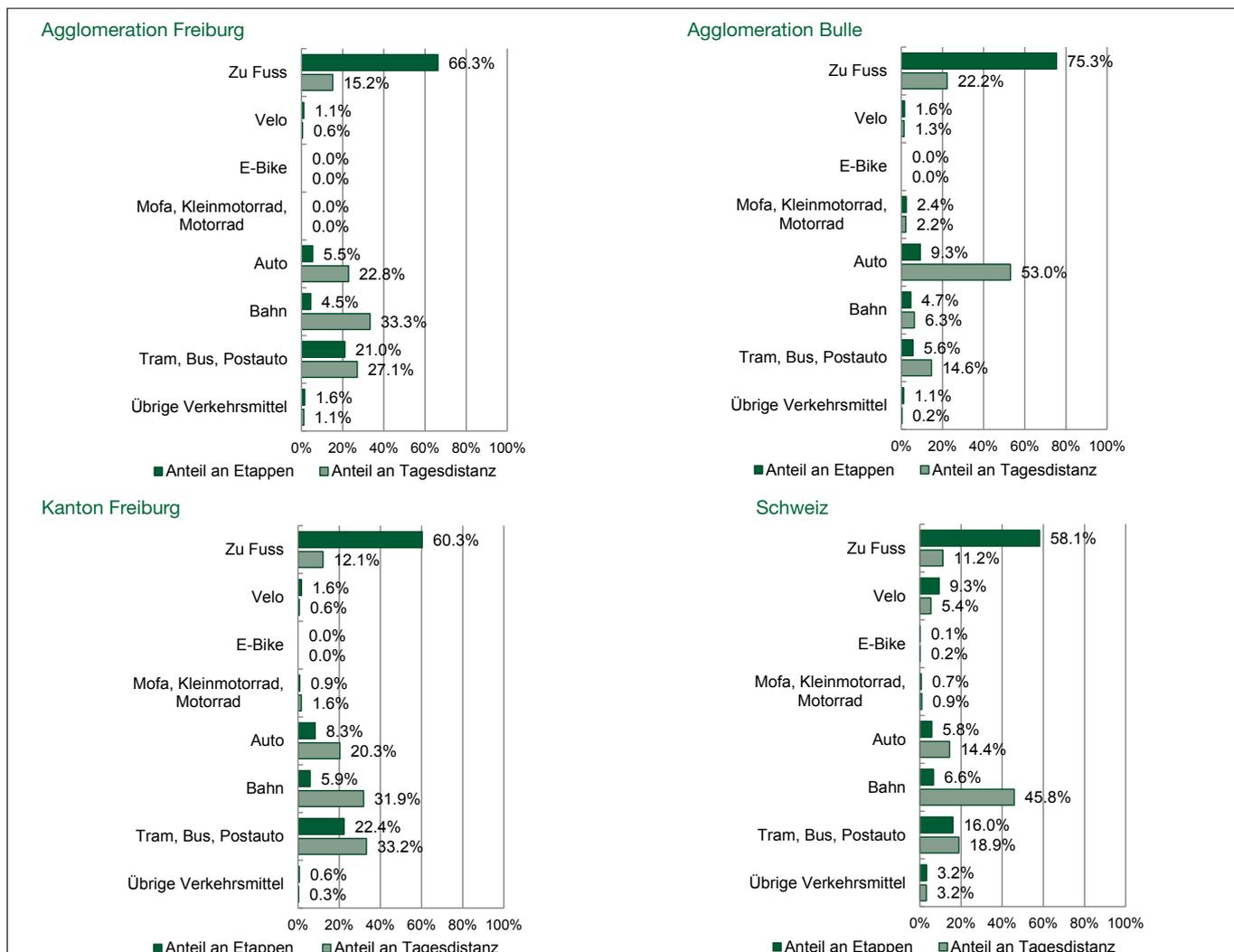
Verkehrszweck «Arbeitsweg» in allen Raumeinheiten



5.3 Ausbildungswege

Betrachtet man den Anteil der Etappen an den Ausbildungswegen, zeigt sich deutlich, dass in allen Raumheiten die meisten Etappen zu Fuss zurückgelegt werden. Die Auswertungen zum Mikrozensus Verkehr und Mobilität befragen die Schweizer Bevölkerung ab 6 Jahren. Im Hinblick auf die Tagesdistanzen, wird ein grosser Anteil der Ausbildungswege mit dem ÖV gefahren, jedoch werden diese Anteile dicht gefolgt von Fahrten mit dem Auto. Für den Kanton Freiburg liegen die Anteile an Etappen (8.3%) und Tagesdistanzen (20.3%) für das Auto weiterhin über den Werten für die Schweiz (5.8% und 14.4%); sind jedoch seit 2010 zurückgegangen. In der Agglomeration Bulle liegen die Anteile für die Bahn (Distanzen 6.3%) weiterhin unter den Werten für die Agglomeration Freiburg (33.3%), obwohl sie seit 2010 (Bulle 0.5%) deutlich zugenommen haben. Dahingegen sind die Fahrten mit dem Velo zu Ausbildungszwecken in der Agglomeration Bulle stark zurückgegangen (2010: 12.4%, 2015: 1.6%, Anteile Etappen). In der Agglomeration Freiburg wird nach wie vor ein bedeutender Anteil der Etappen zu Ausbildungszwecken mit dem Bus gefahren.

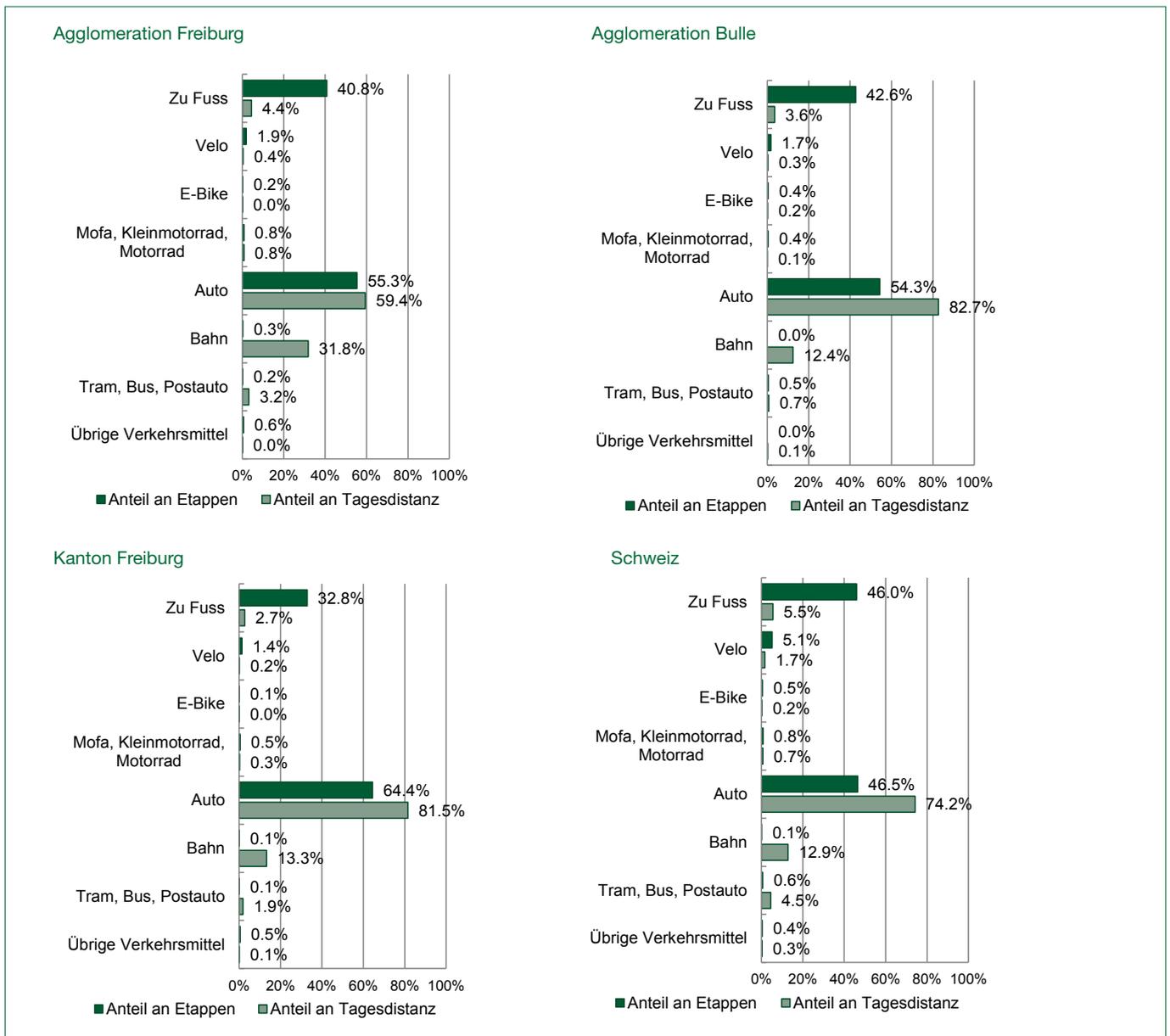
Verkehrszweck «Ausbildungsweg» in allen Raumeinheiten



5.4 Einkaufswege

Nach wie vor werden Einkäufe am häufigsten zu Fuss oder mit dem Auto erledigt, wobei sich die zurückgelegten Distanzen stark unterscheiden. Im kantonalen Durchschnitt entfällt sogar ein höherer Anteil der Einkaufsdistanzen auf das Auto (81.5%) als im Rest der Schweiz (74.2%). Die Rolle des öffentlichen Verkehrs für Einkäufe spielt im Kanton ähnlich wie im schweizerischen Mittel eine untergeordnete Rolle, wobei die mit der Bahn zurückgelegten Distanzen möglicherweise auf Einkäufe in einer grösseren Stadt entfallen. In der Agglomeration Freiburg beträgt dieser Wert über 30% der Tagesdistanzen für das Einkaufen, wobei es für Fahrten mit dem Auto nur knapp 60% der Tagesdistanzen sind.

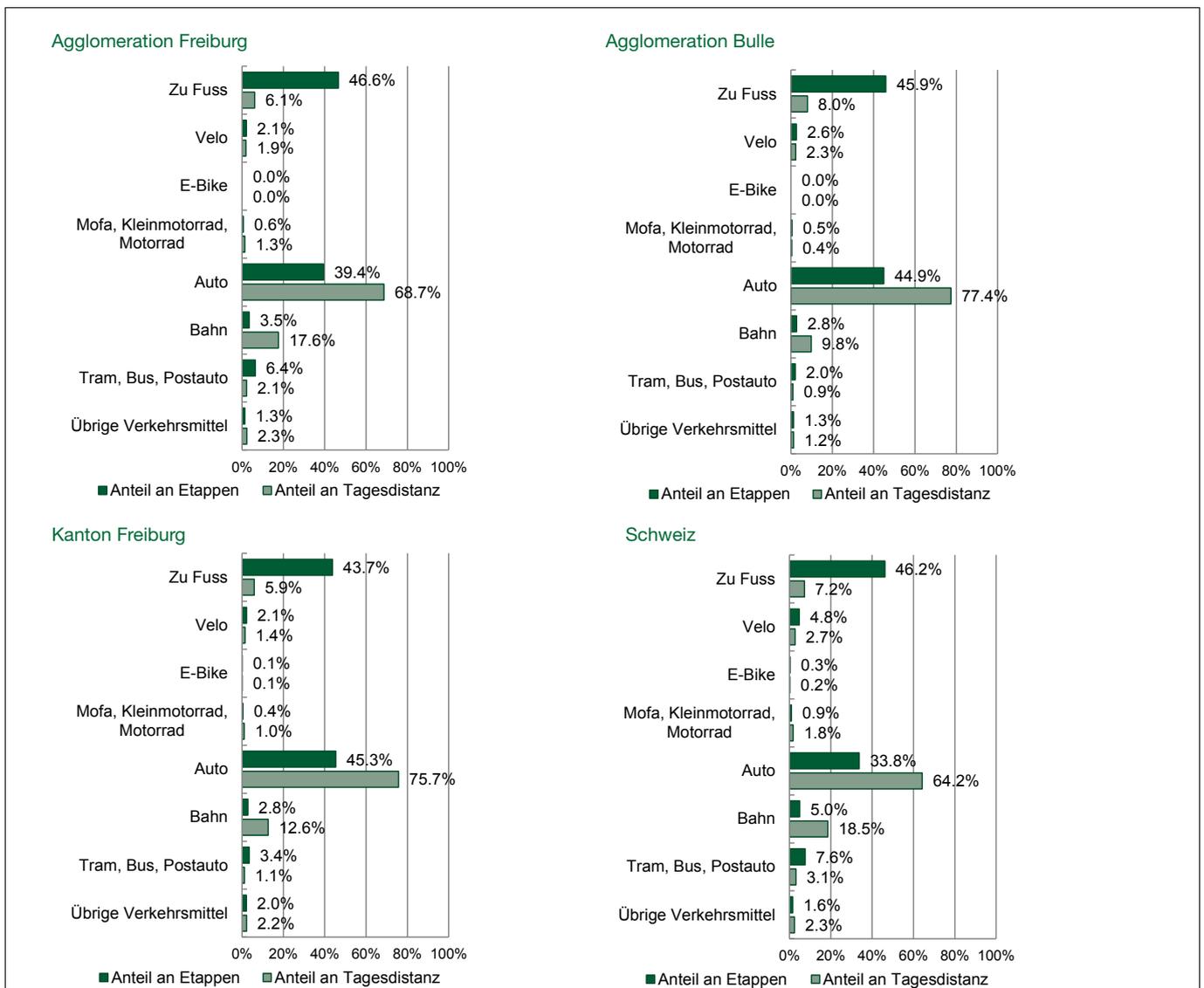
Verkehrszweck «Einkaufsweg» in allen Raumeinheiten



5.5 Freizeitwege

Gut 40% der mittleren Tagesdistanz können im Kanton Freiburg dem Freizeitverkehr zugeordnet werden. Damit bleibt die Freizeit der bedeutendste Verkehrszweck. Ähnlich wie beim Einkaufsverkehr, werden für die Freizeitwege die markantesten Anteile an Etappen zu Fuss oder mit dem Auto zurückgelegt. Wiederum resultieren dabei für die Fahrten mit dem Auto deutlich längere Distanzen. Besonders für die Bevölkerung der Agglomeration Bulle und im kantonalen Schnitt liegen in der Freizeit mit dem Auto zurückgelegten Distanzen über den Werten für die Schweiz. Die Anzahl der Fussetappen verhält sich zu Freizeitzielen jedoch in allen Raumeinheiten ausgeglichen. Es bleibt zu betonen, dass die Bahn in der Agglomeration Bulle auch für Freizeitwege an Bedeutung gewonnen hat (2015: 9.8%, 2010: 1.8%). Diese Zunahme begründet sich in der Verdichtung des Angebots und den Einsatz des RegioExpress Bulle-Fribourg/Freiburg.

Verkehrszweck «Freizeitweg» in allen Raumeinheiten

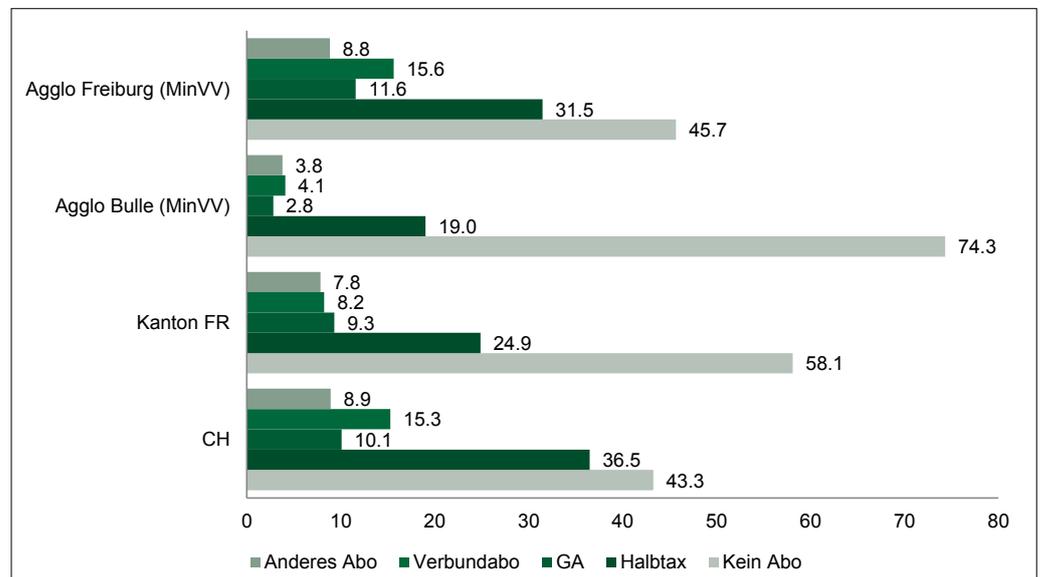


6 Abonnements und Fahrzeuge

- Hoher Abo-Besitz in der Agglomeration Freiburg, wo auch das Verbundabo Zuwachs erfährt
- Junge Erwachsene wieder vermehrt im Besitz des Führerausweises
- Abnahme des Velobesitzes bei der Bevölkerung der Agglomerationen

6.1 Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs

Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs (in %)



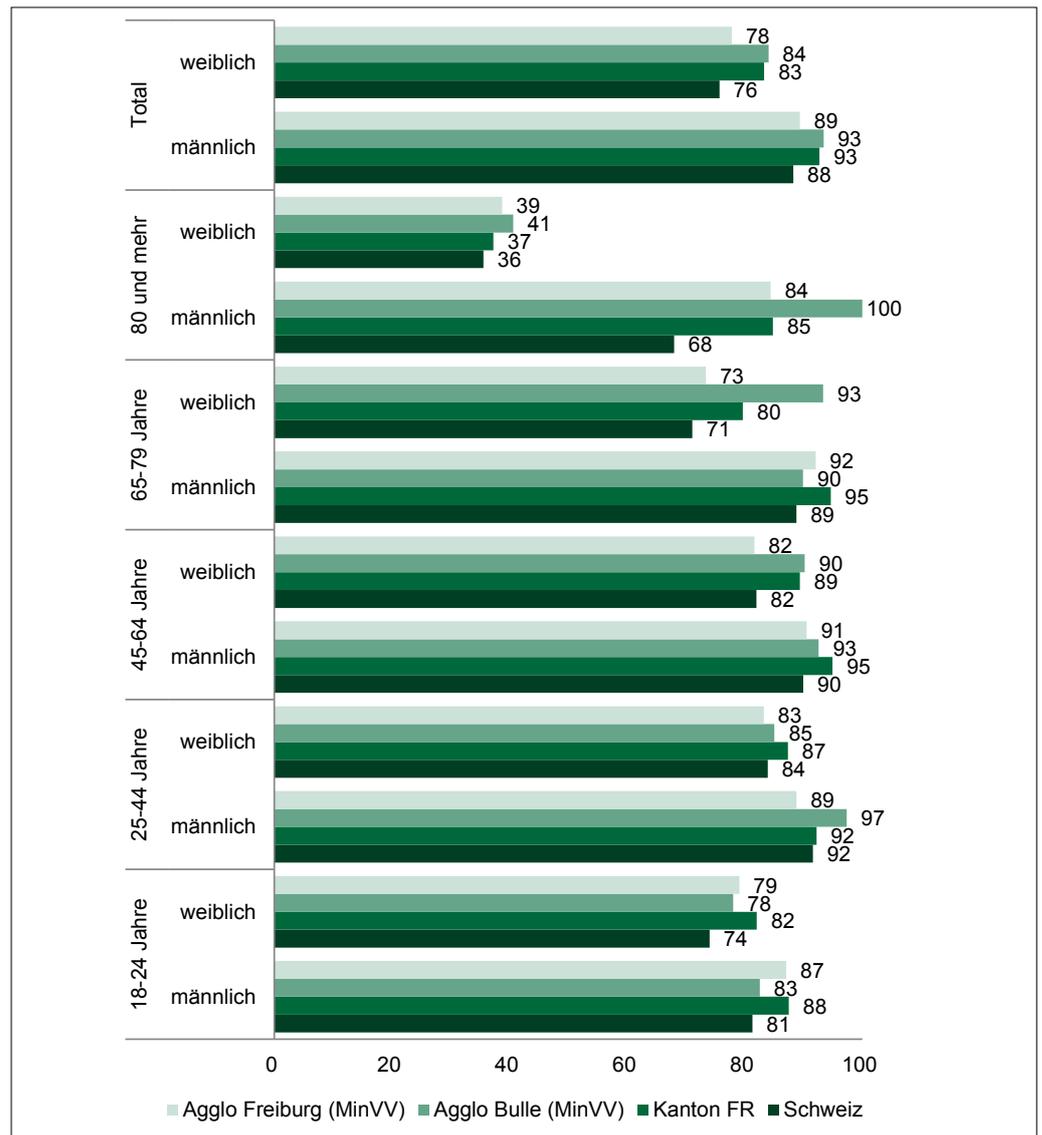
Nach wie vor besitzen rund 40% der kantonalen Bevölkerung ab 16 Jahren eines der verschiedenen Abonnements für den öffentlichen Verkehr. Auch die Verteilung der Abonnements in den unterschiedlichen Raumeinheiten hat sich nicht stark verändert seit der letzten Erhebung des Mikrozensus Verkehr und Mobilität. Nach wie vor sind Halbtax-Abos beliebt und konnten in den Agglomerationen einen leichten Zuwachs verzeichnen. Erneut liegt der Wert für den Besitz eines Generalabonnements (GA) in der Agglomeration Freiburg leicht über dem Schweizer Durchschnitt, und konnte in allen Raumeinheiten seit 2010 einen gewissen Anstieg verzeichnen. Einen Zuwachs seit der letzten Erhebung zeigen auch die Verbundabos in der Agglomeration Freiburg, deren Anteil auf 15.6 % gestiegen ist (2010: 12.8%). Dieser Anstieg ist auf die Angebotssteigerung des Busnetzes und der RER-Linien zurückzuführen. In der Agglomeration Bulle stagniert der Anteil für das Verbundabo jedoch auf einem tieferen Stand.

Im Vergleich zur Gesamtschweiz verfügt die Freiburger Bevölkerung seltener über ein Abonnement für den öffentlichen Verkehr. In der Schweiz besitzt über 56% der Bevölkerung ab 16 Jahren ein ÖV-Abo, wovon 36.5% auf ein Halbtax-Abo zurückzuführen sind. Diese Anteile haben sich seit 2010 kaum verändert. Im Vergleich zur Deutschschweiz weisen die Kantone der Westschweiz mit durchschnittlich 46% (BFS/ARE 2017) der Bevölkerung, die ein ÖV-Abo besitzen, einen geringeren Wert auf.

>

6.2 Besitz des Führerausweises

Besitz des Führerausweises nach Alter und Geschlecht (in %)



Die Unterschiede zwischen den einzelnen Altersgruppen in Bezug auf den Besitz des Führerausweises, sind seit der letzten Erhebung des Mikrozensus wieder etwas zurückgegangen, weil die Anteile für die Altersgruppe 18-24 Jahre wieder angestiegen sind. Aufgrund der zeitlichen Entwicklung haben sich die tiefen Werte für diese Altersgruppe von 2010 (zwischen 55% und 72%) in die höheren Altersgruppen gemischt, wodurch in der Gruppe der 25-44-jährigen nun leicht tiefere Werte zu verzeichnen sind. Der Anteil der Frauen, die zwischen 65 und 79 Jahren keinen Führerausweis besitzen ist rückläufig, sodass die Unterschiede zwischen Männern und Frauen in dieser Altersgruppe kleiner geworden sind. Insgesamt haben 93% der Männer und 83% der Frauen im Kanton Freiburg einen Führerausweis. Damit bleiben die Werte seit 2010 stabil und liegen für den Anteil der Frauen weiterhin über dem Schweizer Durchschnitt.

Der Anteil der Personen mit Führerausweis ist in der Agglomerationen Freiburg nur geringfügig tiefer als im Kantonsdurchschnitt.

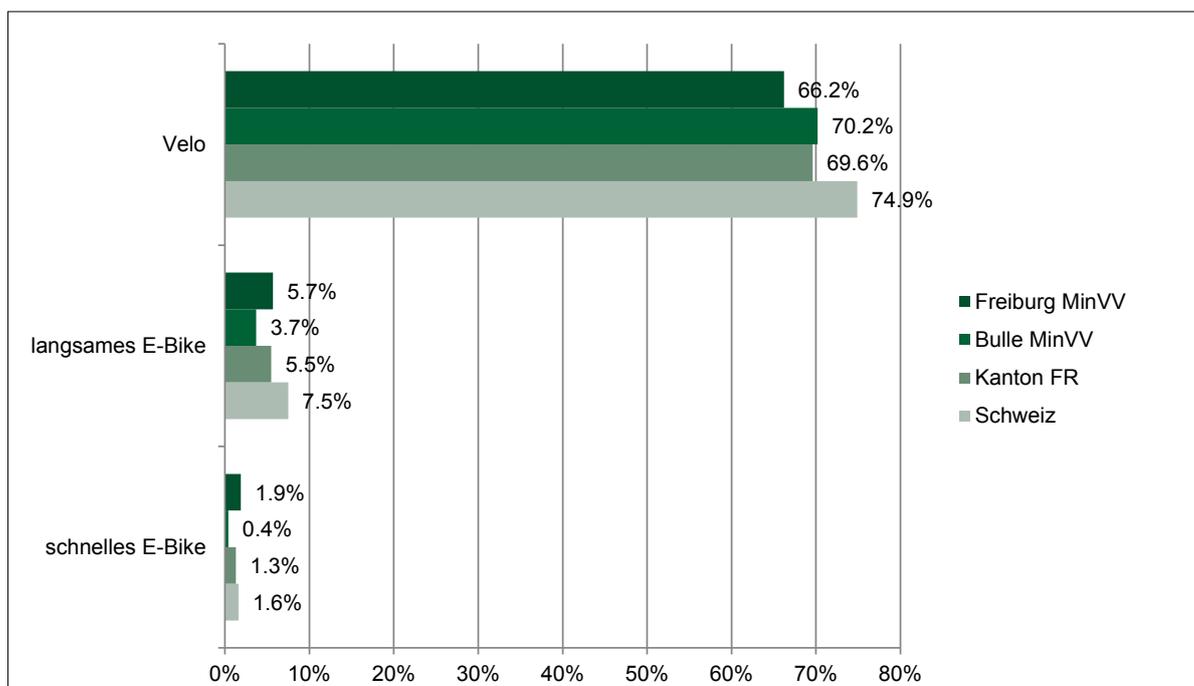
6.3 Fahrzeugbesitz

Fahrzeugbesitz der Haushalte (in %)

		Agglo Freiburg (MinVV)	Agglo Bulle (MinVV)	Kanton FR	Schweiz
Anzahl Autos im Haushalt	kein Auto	18.4	8.6	11.6	21.8
	1 Auto	53.7	52.1	49.5	48.8
	2 Autos	23.3	32.1	30.4	23.3
	3 und mehr	4.6	7.2	8.5	6.1
Anzahl Velos im Haushalt	kein Velo	45.5	41.2	39.1	34.6
	1 Velo	21.6	20.4	21.1	22.3
	2 Velos	15.2	21.1	18.1	20.3
	3 und mehr	17.6	17.3	21.7	22.8
Anzahl langsame E-Bikes im Haushalt	kein langsames E-Bike	95.3	97.3	94.9	94.0
	1 langsames E-Bike	3.5	2.2	3.9	4.6
	2 langsames E-Bike	1.2	0.5	1.2	1.3
	3 und mehr	0.0	0.0	0.0	0.1
Anzahl schnelle E-Bikes im Haushalt	kein schnelles E-Bike	98.4	99.9	99.0	98.8
	1 schnelles E-Bike	1.4	0.1	0.9	1.0
	2 schnelles E-Bike	0.2	-	0.1	0.2
	3 und mehr	-	-	-	0.0
Anzahl Motorräder im Haushalt	kein Motorrad	87.1	89.9	87.7	88.3
	1 Motorrad	11.4	8.8	10.7	9.8
	2 Motorräder	1.1	1.3	1.3	1.5
	3 und mehr	0.4	-	0.3	0.3
Anzahl Kleinmotorräder im Haushalt	kein Kleinmotorrad	98.3	97.6	97.2	97.4
	1 Kleinmotorrad	1.7	2.4	2.7	2.4
	2 Kleinmotorräder	0.0	-	0.1	0.2
	3 und mehr	0.0	-	0.0	0.0
Anzahl Mofas im Haushalt	kein Mofa	97.6	99.0	96.1	97.0
	1 Mofa	2.1	0.8	3.5	2.6
	2 Mofas	0.2	0.3	0.4	0.3
	3 und mehr	0.1	-	0.0	0.1

Im Kanton Freiburg (11.6%) finden sich deutlich weniger Haushalte die kein Auto besitzen als über die gesamte Schweiz (21.8%) betrachtet. Einzig die Agglomeration Freiburg weist mit 18.4% der Haushalte ohne Auto einen hohen Wert auf, was auf die kurzen Wege im Stadtgebiet und das attraktive Angebot des öffentlichen Verkehrs zurückzuführen ist. Für das Kantonsgebiet gilt ebenso wie für die Agglomeration Bulle, dass gut 30% der Haushalte zwei Autos besitzen (Schweiz: 23.3%). Der Besitz von Fahrrädern ist in den Raumeinheiten ähnlich verteilt, wobei es in den Agglomerationen etwas mehr Haushalte gibt, die kein Fahrrad besitzen als im kantonalen und schweizerischen Durchschnitt.

Anteil der Haushalte mit Besitz von mindestens einem Velo oder E-Bike (in %)

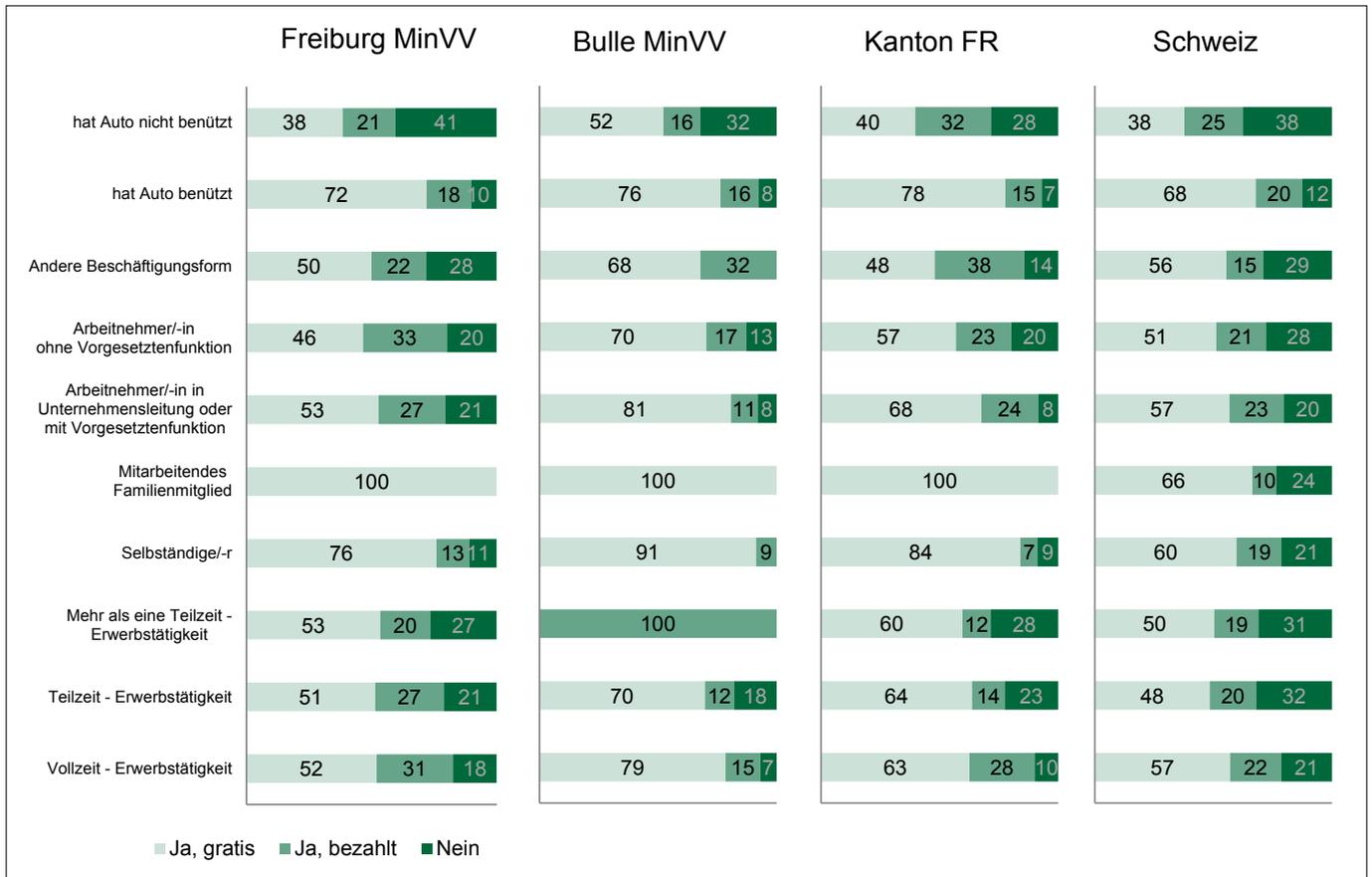


Um die Verbreitung von Velos und E-Bikes besser zu verstehen, verdeutlicht die obenstehende Grafik dass knapp 70% der Haushalte im Kanton Fribourg mindestens ein Velo besitzen. Ein ähnlicher Wert gilt für die Agglomeration Bulle, während die Agglomeration Freiburg mit 66.2% der Haushalte, die über ein Velo verfügen, leicht darunter liegt. Schweizweit besitzen über 70% der Haushalte mindestens ein Velo, wodurch das nationale Mittel die untersuchten kantonalen Raumeinheiten übertrifft. Die Grafik zeigt weiter die Verbreitung von E-Bikes in den unterschiedlichen Raumeinheiten. Langsame E-Bikes sind weiter verbreitet sind als schnelle E-Bikes⁸. Die höchsten Anteile in beiden E-Bike Kategorien weisen einerseits die Agglomeration Freiburg aber auch die Ergebnisse für das schweizerische Mittel auf. Aufgrund der relativ betrachtet geringen Verbreitung von E-Bikes wurde auf eine detaillierte Darstellung der Ergebnisse zu den E-Bikes im Kapitel 4.3 Langsamverkehr (LV) verzichtet. Bei der Erhebung zum MZMV 2015 wurden die teilnehmenden Personen zum ersten Mal zur E-Bike-Nutzung befragt. Im Rahmen kommender Untersuchungen ist zu beobachten, wie sich der Besitz von E-Bikes in den Haushalten des Kantons Freiburg entwickelt.

⁸ Langsame E-Bikes werden in diesem Bericht auch «E-Bikes ohne Kontrollschild» genannt. Sie unterscheiden sich von den schnellen E-Bikes, welche über eine relativ hohe Motorleistung und eine Tretunterstützung auch bei mehr als 25 km/h verfügen und daher ein gelbes Motorfahrrad-Kontrollschild benötigen.

6.4 Verfügbarkeit von Parkplätzen

Verfügbarkeit von Parkplätzen am Arbeitsort



Den Vollzeit-Erwerbstätigen stehen über das gesamte Kantonsgebiet betrachtet in 91% der Fälle ein Parkplatz zur Verfügung. 28% der Parkplätze sind kostenpflichtig. Bei den Teilzeit-Erwerbstätigen sinkt dieser Anteil auf 78%, was aber einem Anstieg seit der letzten Erhebung entspricht (2010: 66%). In der Agglomeration Freiburg stehen Parkplätze Angestellten mit und ohne Vorgesetztenfunktion fast gleich häufig zur Verfügung und auch das Verhältnis von gratis und bezahlten Parkplätzen bewegt sich in diesen Kategorien in der Agglomeration Freiburg auf einem ähnlichen Niveau. In den anderen Raumeinheiten verfügen Angestellte mit Vorgesetztenfunktion weiterhin häufiger über einen Parkplatz am Arbeitsort. In den Agglomerationen und im Kanton Freiburg verfügen Selbstständige zu hohen Anteilen über einen Gratisparkplatz an ihrem Arbeitsort, während dieser Anteil mit 60% für das schweizerische Mittel deutlich tiefer liegt. In der Grafik zur Verfügbarkeit von Parkplätzen am Arbeitsort tritt mehrmals der Wert 100% auf, welcher auf einen kleinen Stichprobenumfang zurückzuführen ist.

7 Räumliche Aspekte der Mobilität

- Die Agglomerationen Freiburg und Bulle unterscheiden sich von den grossen Schweizer Agglomerationen in Bezug auf den Langsamverkehr, Besitz von ÖV-Abos und den MIV-Anteil
- Je zentraler ein Ort (Kern der Agglomeration) desto tiefer der MIV-Anteil
- LV und ÖV haben in den grossen Deutschschweizer Agglomerationen ihre grössten Anteile

7.1 Urbaner und ländlicher Raum

Nach wie vor unterscheidet sich die Mobilität der Schweizer Bevölkerung in ländlichen und urbanen Räumen. Die Tagesdistanzen steigen, je ländlicher der Wohnort ist. Die dafür benötigte Zeit steigt jedoch nicht in gleichem Masse an, da sich auch die Verbreitung der Verkehrsmittel unterscheiden. Bei der Verfügbarkeit von Abonnements und Fahrzeugen lässt sich weiterhin sagen, dass in urbanen Gemeinden mehr ÖV-Abos vorzufinden sind. Umgekehrt besitzt die Stadtbevölkerung weniger Autos und Velos.

7.1.1 Verkehrskennzahlen nach Raumtypen des Wohnorts

	Raumtyp des Wohnortes			Kanton FR
	Kernstadt einer Agglomeration	Andere Agglomerations-gemeinde	Ländliche Gemeinde	Total
Kenngrossen des Verkehrs				
Tägliche Anzahl Wege	3.7	3.4	3.5	3.5
Tagesdistanz (in km)	41.2	41.2	51.4	45.6
Tageswegzeit (in Min.)	96.2	88.9	100.1	95.1
Tägliche Anzahl Ausgänge	1.7	1.7	1.7	1.7
Mobilitätsgrad (in %)	89.8	87.1	86.7	87.4
Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)				
Arbeit	24.5	22.9	24.9	24.1
Ausbildung	3.2	6.4	6.3	5.8
Einkauf	18.3	11.1	14.6	14.0
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstreise	7.7	6.4	7.1	6.9
Freizeit	41.5	43.4	37.7	40.4
Service und Begleitwege	3.4	8.3	8.8	7.7
Andere	1.3	1.4	0.6	1.0
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in%)				
mit Auto	73.2	92.3	92.4	88.4
mit Velo	49.4	61.1	66.4	60.9
mit GA	11.7	7.6	8.5	8.8
mit Halbtax	31.2	27.8	19.3	24.9
mit Verbund-Abo	15.3	12.0	4.9	9.6
mit anderem Abo	12.4	8.6	10.6	10.2

Die Anzahl von Wegen und Ausgängen, sowie der Mobilitätsgrad unterscheiden sich innerhalb des Kantons kaum zwischen den in der Tabelle aufgeführten Raumtypen. Demgegenüber lassen sich für die ländlichen Gemeinden längere Tagesdistanzen erkennen. Die von der Agglomerationsbevölkerung zurückgelegten Distanzen erscheinen kürzer, erweisen

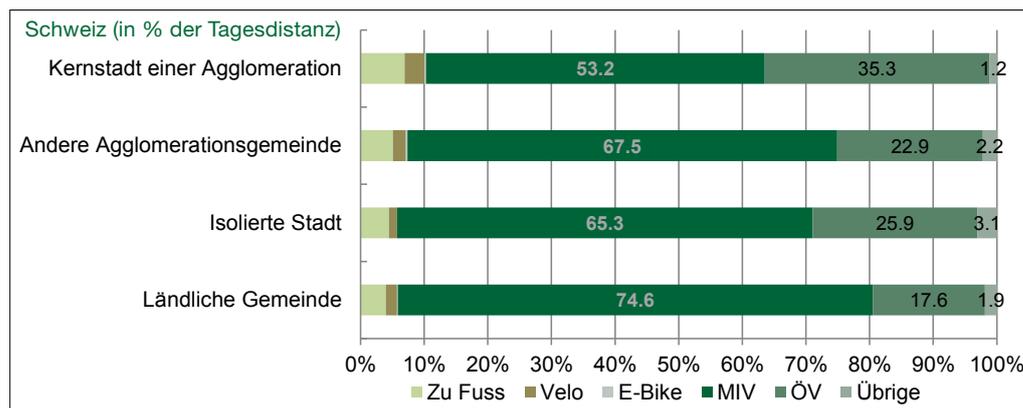
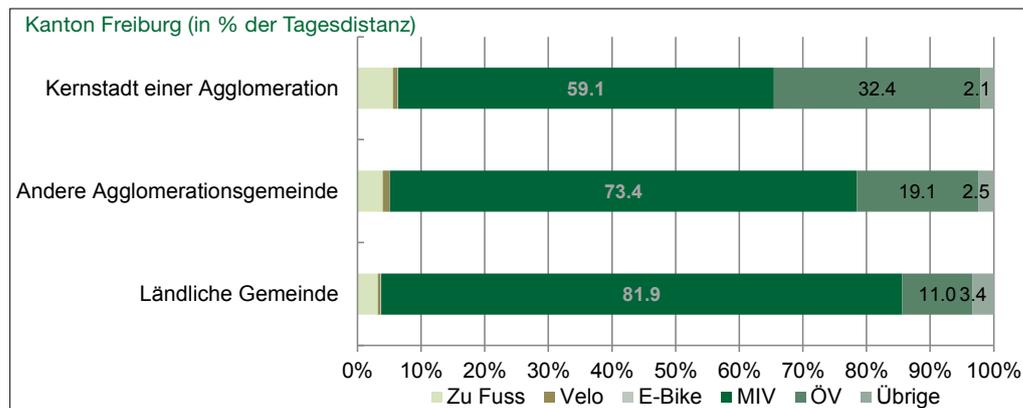
sich jedoch im schweizweiten Vergleich ebenfalls als überdurchschnittlich. Es ist zu erkennen, dass die Wege in den Kernstädten der Agglomerationen etwas länger dauern, was auf einen höheren Anteil am Langsamverkehr zurückzuführen ist, während in den ländlichen Gemeinden mehr Wege mit dem MIV zurückgelegt werden und dafür in der Tendenz weniger Zeit benötigt wird.

Die untersuchten Raumtypen unterscheiden sich auch bei den Zwecken, für diese die Bevölkerung am Verkehr teilnimmt. Aufgrund der Konzentration von Bildungseinrichtungen in den Agglomerationskernen Freiburg und Bulle, legt die dortige Bevölkerung die kürzesten Ausbildungswege zurück. Andererseits weisen die Agglomerationskerne die höchsten Anteile am Einkaufsverkehr auf. Dies könnte in Zusammenhang mit der Häufigkeit stehen, wie oft die Bevölkerung der Agglomerationskerne Einkaufswege auf sich nimmt und dann jeweils nur kleine Mengen des täglichen Bedarfs einkauft. Ein weiterer Unterschied zwischen den Agglomerationskernen (3.4%) und dem restlichen Kanton (Agglomerationen ohne Kernstädte 8.3% und ländliche Gemeinden 8.8%) besteht beim Anteil der Service oder Begleitwege.

	Raumtyp des Wohnortes				Schweiz
	Kernstadt einer Agglomeration	Andere Agglomerations-gemeinde	Isolierte Stadt	Ländliche Gemeinde	Total
Kenngrossen des Verkehrs					
Tägliche Anzahl Wege	3.7	3.4	3.3	3.3	3.4
Tagesdistanz (in km)	41.2	41.2	40.7	42.8	36.8
Tageswegzeit (in Min.)	96.2	88.9	89.3	91.6	90.4
Tägliche Anzahl Ausgänge	1.7	1.7	1.6	1.7	1.6
Mobilitätsgrad (in %)	89.8	87.1	90.3	87.6	89.1
Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)					
Arbeit	24.5	22.9	26.1	23.7	24.1
Ausbildung	3.2	6.4	4.1	5.9	5.2
Einkauf	18.3	11.1	9.9	13.5	13.0
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	7.7	6.4	6.7	7.7	6.9
Freizeit	41.5	43.4	39.8	42.8	44.3
Service und Begleitwege	3.4	8.3	3.4	5.1	5.0
Andere	1.3	1.4	9.8	1.3	1.5
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)					
mit Auto	73.2	92.3	82.5	88.4	78.2
mit Velo	49.4	61.1	76.9	67.9	65.4
mit GA	11.7	7.6	11.7	7.9	9.4
mit Halbtax	31.2	27.8	36.3	33.4	36.5
mit Verbund-Abo	15.3	12.0	6.5	6.2	15.1
mit anderem Abo	12.4	8.6	13.0	11.5	12.2

Die Durchschnittswerte für die Schweiz spiegeln in vielen Bereichen die Resultate von Agglomerationsgemeinden (ohne Kernstadt) wieder. Diese liegen in ihrem Verkehrsverhalten oftmals zwischen den Resultaten der Gemeinden des Agglomerationskerns und jenen ländlicher Gemeinden. Zudem sind die sogenannten «anderen Agglomerationsgemeinden» in der Schweiz ein weit verbreiteter Raumtyp, welcher einen grossen Anteil der Wohnbevölkerung umfasst.

7.1.2 Verkehrsmittelwahl nach Raumtypen des Wohnorts⁹



Die untersuchten Raumtypen unterscheiden sich auch hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl. Nach wie vor legt die Bevölkerung der Agglomerationskerne Freiburg und Bulle einen kleineren Anteil mit dem MIV zurück (59.1%), doch es ist ein leichter Anstieg seit 2010 zu erkennen. Für den übrigen Kanton blieben die Anteile bei knapp 74% (Agglomerationen ohne Kernstädte) und 81% (ländliche Gemeinden) stabil. Der Anteil der zu Fuss zurückgelegten Distanzen ist in den Agglomerationskerngemeinden höher als im übrigen Kanton, aber über alle Raumtypen des Kantons hinweg, liegen die Anteile des LV unter den Resultaten für die Teilräume der Schweiz.

Trotz einer Anpassung der Agglomerationsperimeter seit der Publikation 2010, aufgrund der Weiterentwicklung der Raumtypologie durch das BFS, lässt sich ein Wandel in der Nutzung des ÖV in Gebieten ausserhalb der Kernstädte der kantonalen Agglomerationen erkennen. Während die ÖV-Anteile in den Agglomerationsgemeinden (ohne Kern) 2015 auf gut 19% angestiegen sind, ist der Anteil in ländlichen Gemeinden auf 11% gesunken. Im Rahmen der Auswertungen zum Mikrozensus 2010 zeigt sich noch ein anderes Bild, denn für die Agglomerationsgemeinden (ohne Kern) konnte lediglich ein Wert bei 14% verzeichnet werden, während die Anteile in den ländlichen Gemeinden noch bei gut 17% lagen. Der Anteil für die Kerngemeinden Freiburg und Bulle liegt weiterhin bei rund 33%.

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs liegt in allen Räumen über den Werten für die Schweiz.

⁹ Die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs liegen in den Diagrammen der Kapitel 7.1.2 und 7.2.1 zusammen unter 10% und werden nicht als Zahlenbeschriftung angezeigt, sondern können beim Amt für Mobilität erfragt werden.

7.2 Vergleich von Agglomerationen

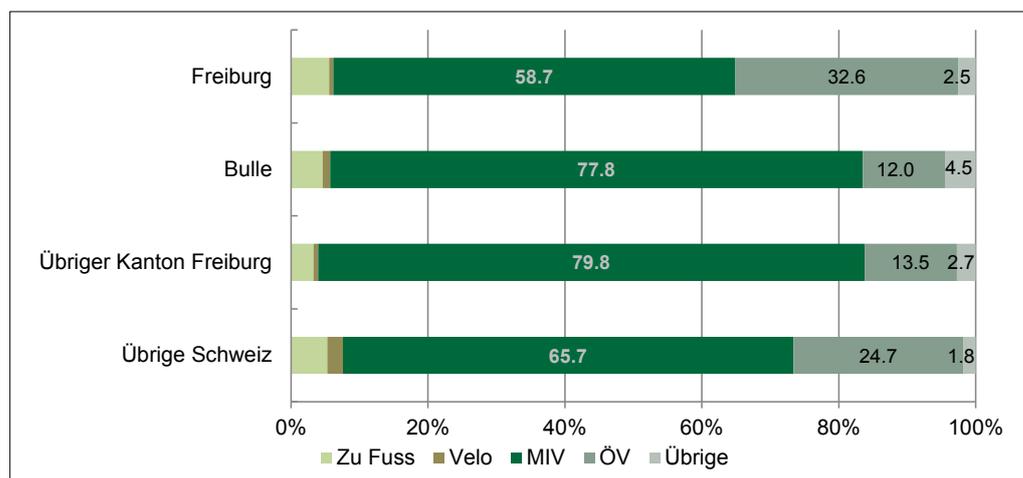
7.2.1 Verkehrsverhalten in den politischen Agglomerationen des Kantons

Die Karte am Beginn des vorliegenden Berichts zeigt die unterschiedlichen Raumeinheiten der kantonalen Analysen. In den vorangehenden Kapiteln wurde auf die Perimeter aus der «Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel» (MinVV) Bezug genommen. Die darin definierten Gemeinden bilden die Einheiten rund um die Städte Bulle und Freiburg, welche sich mit dem Perimeter BFS aus der kantonalen Publikation zum Mikrozensus von 2010 vergleichen lassen. Diese Anpassung legte sich nahe, nachdem das Bundesamt für Statistik den Raum mit städtischem Charakter seit 2012 neu definierte und sich die entsprechende Raumeinheit aus der vorangehenden Publikation weiterentwickelt hatte.

Innerhalb der beiden MinVV-Perimeter für die Agglomerationen des Kantons, finden sich auf der Karte zu Beginn ebenfalls die Raumeinheiten für die AGGLO Freiburg und MOBUL. Im Folgenden wird zusammenfassend auf die Mobilitätsmerkmale dieser beiden politischen Agglomerationen im Rahmen der Erhebungen zum Mikrozensus 2015 eingegangen.

	Wohnort: politische Agglomeration			
	Freiburg	Bulle	Übriger Kanton	Übriger Schweiz
Kenngrossen des Verkehrs				
Tägliche Anzahl Wege	3.6	3.7	3.4	3.4
Tagesdistanz (in km)	37.5	45.3	48.9	36.5
Tageswegzeit (in Min.)	92.3	92.1	96.6	90.2
Tägliche Anzahl Ausgänge	1.7	1.7	1.7	1.6
Mobilitätsgrad (in %)	88.4	91.1	86.6	89.2
Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)				
Arbeit	22.9	20.7	25.0	24.1
Ausbildung	3.6	3.8	6.8	5.2
Einkauf	14.4	16.4	13.6	12.9
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstreise	6.2	9.8	6.8	6.9
Freizeit	45.3	40.9	38.8	44.5
Service und Begleitung	6.0	6.7	8.4	4.9
Unbestimmt/Andere	1.5	1.8	0.7	1.5
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)				
mit Auto	76.9	91.2	92.9	77.9
mit Velo	51.9	57.4	65.3	65.6
mit langsame E-Bike	5.2	2.5	5.4	6.0
mit Schnelle E-Bike	1.9	0.1	0.8	1.2
mit GA	13.1	3.0	7.8	9.5
mit Halbtax	33.7	19.8	21.9	36.9
mit Verbund-Abo	19.3	6.4	6.1	15.3
mit anderem Abo	14.2	5.9	9.2	12.3

Verkehrsmittelwahl AGGLO Freiburg und MOBUL (in % der Tagesdistanz)



In Bezug auf die Verkehrskennzahlen der beiden politischen Agglomerationen lässt sich sagen, dass sich die Bevölkerung in vielen Bereichen des Verkehrs sehr ähnlich verhält und hauptsächlich in der Kategorie «Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)» unterscheidet. An dieser Stelle ist zu sehen, dass sich der Anteil der Agglomerationsbevölkerung der ein Auto besitzt, in der Agglomeration Freiburg (76.9%) auf dem Niveau der übrigen Schweiz (77.9%) bewegt, während der Anteil in der Agglomeration Bulle mit 91.2% deutlich darüber liegt, sich aber in der Nähe des Wertes für den übrigen Kanton (92.9%) einfindet. Im Umkehrschluss resultiert aus den Verkehrskennzahlen für die beiden politischen Agglomerationen, dass die Bevölkerung der Agglomeration Freiburg häufiger ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs besitzt. In beiden politischen Gemeinden besitzt die Bevölkerung seltener ein Velo als in den Gebieten des übrigen Kantons und der übrigen Schweiz. Mit 1.9% besitzt die Bevölkerung in der Agglomeration Freiburg jedoch häufiger ein schnelles E-Bike als im Schweizer Durchschnitt.

Die Anzahl der täglichen Ausgänge unterscheidet sich im Kanton nicht (1.7, Schweiz: 1.6), aber in den Agglomerationen werden darin tendenziell mehr Wege verknüpft. Diese Wege und Ausgänge sind jeweils kürzer als im übrigen Kanton, wobei sich wiederum die Agglomeration Freiburg auf einem ähnlichen Niveau wie die Gesamtschweiz befindet und sich andererseits die Werte der Agglomeration Bulle und des übrigen Kantons ähneln.

Für Arbeit und Ausbildung müssen in den Agglomerationen geringere Anteile (%) an der Gesamtdistanz zurückgelegt werden als im übrigen Kanton. Hingegen weisen beide Agglomerationen beim Verkehrszweck Freizeit höhere Anteile als der übrige Kanton auf. Besonders hohe Anteile für den Verkehrszweck Einkauf weist die Agglomeration Bulle auf, wobei dort auch die Anteile für Dienstfahrten über den anderen Werten liegen.

Die politische Agglomeration Bulle weist mit 91.1% einen Mobilitätsgrad auf, der über dem Durchschnitt für die Schweiz ausserhalb des Kantons Freiburg liegt, während der Wert für die Agglomeration Freiburg unter dem Durchschnitt für das Kantonsgebiet ohne die beiden Agglomerationen liegt.

In Bezug auf die Verkehrsmittelwahl weisen die beiden Agglomerationen keine signifikanten Unterschiede in der Nutzung des Langsamverkehrs auf. Eine Verschiebung des Verkehrsverhaltens ist bei der komplementären Nutzung von MIV und ÖV zu erkennen. Ein ÖV-Anteil in der Agglomeration Bulle der tiefer liegt als im Kanton (ohne Agglomerationen) wird durch einen MIV-Anteil von 77.8% ausgeglichen, während dieser in der Agglomeration Freiburg aufgrund eines ÖV-Anteils von über 30% reduziert wurde.

7.2.2 Verkehrsverhalten in Bezug auf vergleichbare Agglomerationen

Im Folgenden wird zuerst der Kanton Freiburg vergleichbaren Kantonen gegenübergestellt und dann die Agglomerationen Bulle und Freiburg mit ähnlichen Agglomerationen der Schweiz verglichen. Es werden dieselben Vergleich gemacht wie in der kantonalen Publikation zum MZMV 2010.

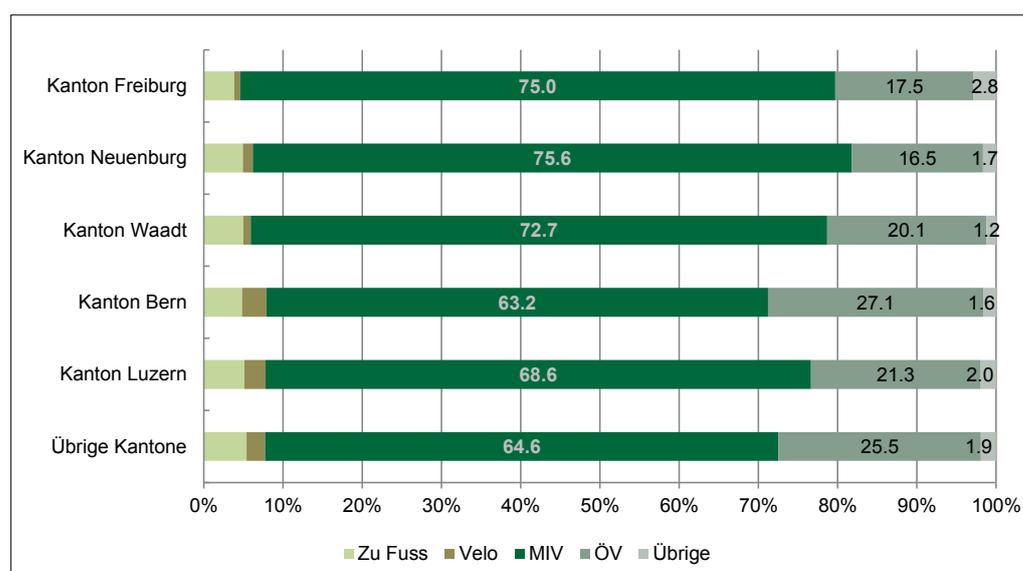
Kenngrossen des Verkehrs ausgewählter Kantone

	Kanton Freiburg	Kanton Neuenburg	Kanton Waadt	Kanton Bern	Kanton Luzern	Übrige Kantone
Tagesdistanz nach Verkehrsmittelwahl (in km)						
zu Fuss	1.8	1.9	1.9	1.9	2.0	1.9
Velo	0.3	0.5	0.3	1.2	1.0	0.8
Motorisierter Individualverkehr	34.2	29.1	27.8	25.0	26.4	23.0
Öffentlicher Verkehr	8.0	6.4	7.7	10.7	8.2	9.0
übrige Verkehrsmittel	1.3	0.6	0.5	0.6	0.8	0.7
Total	45.6	38.5	38.2	39.6	38.4	35.5
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)						
mit Auto	88.4	79.0	79.2	75.1	79.8	78.0
mit Velo	60.9	53.6	54.2	69.3	69.5	66.6
mit langsame E-Bike	5.1	3.4	3.4	6.0	7.7	6.3
mit schnelle E-Bike	1.0	0.5	0.6	2.2	1.8	1.1
mit GA	8.8	6.1	7.2	15.4	9.1	8.8
mit Halbtax	24.9	26.1	30.0	42.6	40.3	36.9
mit Verbund-Abo	9.6	15.3	15.2	11.6	12.7	16.2
mit anderem Abo	10.2	9.8	10.9	14.0	13.6	12.2

Die Werte LV des Kantons Freiburg liegen tendenziell tiefer als in vergleichbaren Kantonen, unterscheiden sich aber nicht auffallend stark. Dahingegen zeigt der Kanton Freiburg in der Gegenüberstellung die höchste Tagesdistanz mit dem MIV auf. Bei den mit dem ÖV zurückgelegten Distanzen liegt der Kanton Freiburg im Mittelfeld des Vergleichs. Tendenzuell liegen die Werte für den ÖV in den verglichenen Kantonen der Deutschschweiz höher als in den Kantonen der Westschweiz. Der Kanton Freiburg weist in der Gegenüberstellung den höchsten Anteil an Haushalten auf, die über ein Auto verfügen. Der Anteil Haushalte, die über mindestens ein Velo verfügen, liegt tiefer als in den betrachteten deutschsprachigen Kantonen, aber höher als in den benachbarten Westschweizer Kantonen. Dieselbe Verteilung trifft auf den Besitz von E-Bikes zu. Im Kanton Freiburg besitzen zwar mehr Personen ein GA als in den Kantonen Waadt und Neuenburg, jedoch liegt der Wert unter dem Anteil in den Kantonen Luzern und Bern. Der Besitz eines Halbtax ist in den Vergleichskantonen stärker verbreitet und liegt mit 24.9% auch deutlich unter dem Wert für die anderen

Kantone. Die unterschiedlichen Besitzverhältnisse von Autos und Abonnements des ÖV spiegeln sich auch im untenstehenden Vergleich des Modalsplit der dargestellten Kantone wieder.

Vergleich mit der Verkehrsmittelwahl ausgewählter Kantone (in % der Tagesdistanz)

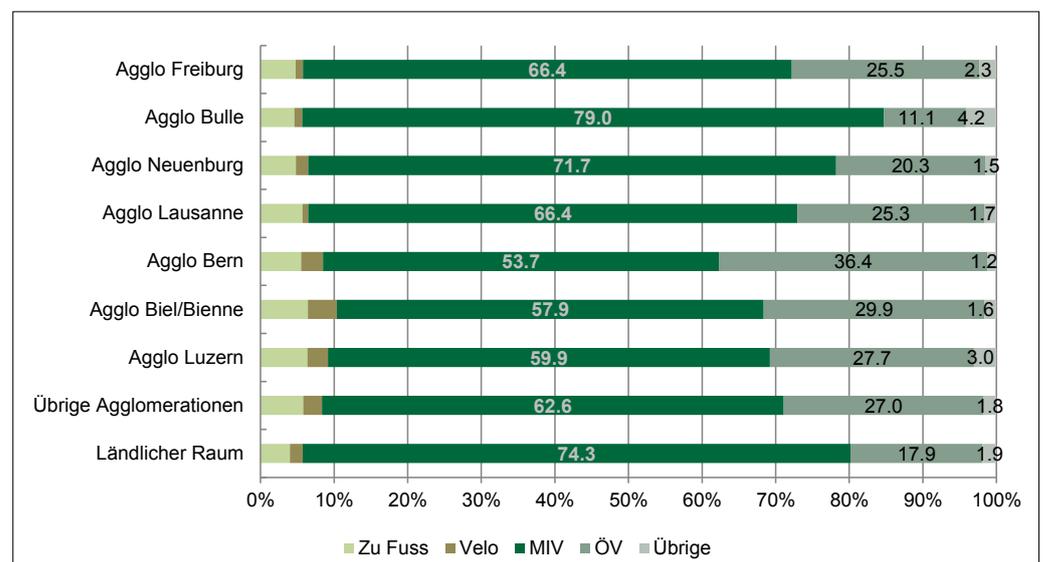


Kenngrossen des Verkehrs ausgewählter Agglomerationen

	Agglo Freiburg	Agglo Bulle	Agglo Neuenburg	Agglo Lausanne	Agglo Bern	Agglo Biel	Agglo Luzern	Übrige Agglos	ländlicher Raum
Tagesdistanz nach Verkehrsmittelwahl (in km)									
zu Fuss	1.9	2.1	2.0	2.0	2.1	2.0	2.2	2.0	1.7
Velo	0.4	0.5	0.7	0.3	1.2	1.2	1.0	0.9	0.7
Motorisierter Individualverkehr	26.6	35.5	30.2	23.6	21.0	17.9	20.6	21.3	31.7
Öffentlicher Verkehr	10.2	5.0	8.5	9.0	14.2	9.3	9.5	9.2	7.6
übrige Verkehrsmittel	0.9	1.9	0.6	0.6	0.5	0.5	1.0	0.6	0.8
Total	40.1	44.9	42.1	35.6	39.1	31.0	34.4	34.0	42.7
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)									
mit Auto	82.1	91.8	78.7	72.6	65.2	69.8	70.8	75.7	88.2
mit Velo	54.6	58.1	52.7	46.1	69.8	66.5	64.2	65.9	68.2
mit langsame E-Bike	4.7	2.7	2.9	3.5	5.8	5.1	6.3	5.8	7.1
mit schnelle E-Bike	1.6	0.2	0.5	0.7	3.5	0.8	2.0	1.1	1.1
mit GA	10.9	2.8	9.6	8.0	18.8	15.3	11.1	9.3	8.0
mit Halbtax	31.2	19.7	29.5	31.2	49.7	37.3	42.5	37.3	33.5
mit Verbund-Abo	16.4	6.5	18.0	22.2	21.8	11.9	18.8	18.1	6.2
mit anderem Abo	11.5	6.8	12.3	10.8	15.4	12.7	13.0	12.4	11.6

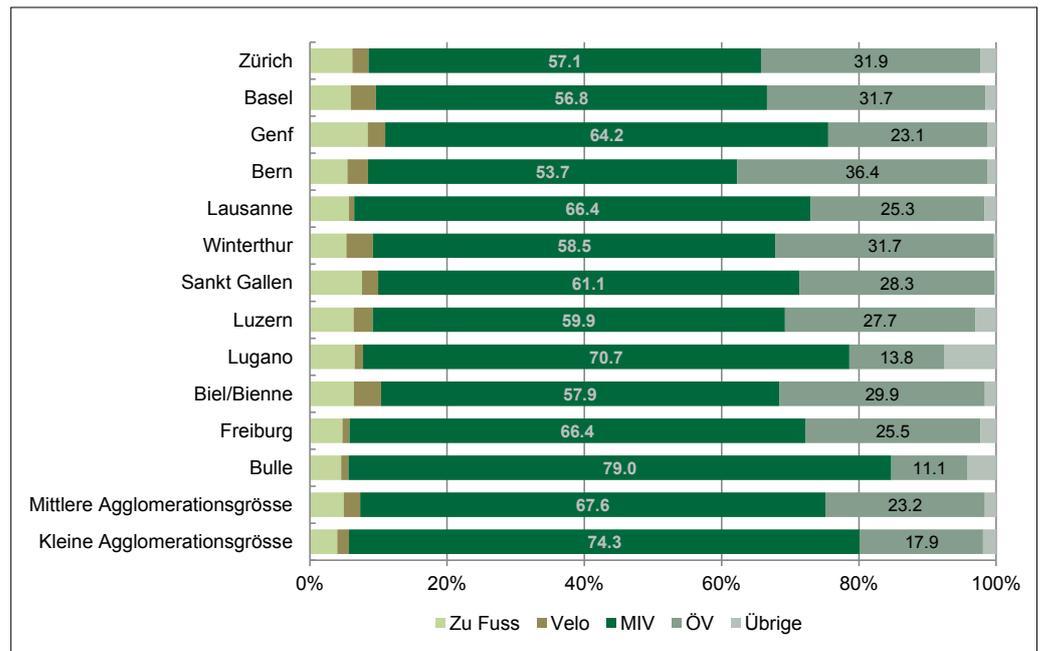
In den hier verglichenen Agglomerationen werden ähnlich viele Kilometer täglich zu Fuss zurückgelegt, obwohl die Agglomeration Freiburg einen eher tiefen Wert aufzeigt. In den Agglomerationen der Deutschschweiz wird mehr Velo gefahren, während die Westschweizer Agglomerationen mehr gefahrene Kilometer mit dem MIV aufweisen. Im Vergleich weist die Agglomeration Freiburg einen hohen Wert bei den ÖV-Distanzen, während derselbe in der Agglomeration Bulle vergleichsweise tief ist. Die Anteile der Haushalte, die über ein Auto verfügen, liegen in beiden Fällen (Agglomeration Freiburg: 82.1%, Agglomeration Bulle: 91.8%) über den Werten der Vergleichsgruppe. Erneut liegen die kantonalen Werte für den Velobesitz zwischen den Werten der Deutschschweiz und der untersuchten Westschweizer Agglomerationen. In der Agglomeration Bulle besitzen verhältnismässig wenige Personen ein ÖV-Abo, während sich die Werte in der Agglomeration Freiburg nicht stark von den anderen Agglomerationen unterscheidet. Generell besitzt die Bevölkerung der deutschschweizer Agglomerationen öfter ein ÖV-Abo. Der untenstehende Modalsplit verdeutlicht den vergleichsweise hohen MIV-Anteil der Agglomerationen Freiburg und Bulle. Ebenso lässt sich für die Agglomeration Bulle ein ÖV-Anteil von 11.1% erkennen, der unter dem Schweizer Durchschnitt für den ländlichen Raum liegt. Im Vergleich liegt bei den Agglomerationen im Kanton Freiburg auch beim LV grosses Potenzial.

Vergleich mit der Verkehrsmittelwahl ausgewählter Agglomerationen
(in % der Tagesdistanz)



7.2.3 Verkehrsverhalten im nationalen Vergleich

Verkehrsmittelwahl in grossen Schweizer Agglomerationen – Vergleich



Auch im nationalen Vergleich zeigt sich der hohe MIV-Anteil der Agglomeration Bulle, der über dem Durchschnitt für kleine Agglomerationen liegt. Der MIV-Anteil der Agglomeration Freiburg liegt unter dem Durchschnitt der mittleren Agglomerationen. Dennoch zeigt die untenstehende Tabelle auf, dass in den Agglomerationen Freiburg und Bulle vergleichsweise weite Tagesdistanzen in relativ kurzer Zeit zurückgelegt werden. Dies lässt für beide Agglomerationen auf einen hohen MIV-Anteil an den Tagesdistanzen schliessen. Umgekehrt lassen diese Werte erkennen, dass in den grossen Schweizer Agglomerationen, der LV eine bedeutendere Rolle spielt. Wege mit dem Velo oder zu Fuss resultieren jedoch in durchschnittlich längeren Tagesunterwegszeiten (in min) bei relativ kürzeren Tagesdistanzen (in km).

Die Agglomeration Freiburg weist des Weiteren einen höheren ÖV-Anteil als die grösseren Agglomerationen Genf, Lausanne und Lugano auf. Zudem liegt der Wert über dem Durchschnitt für die mittleren Agglomerationen. Alle untersuchten Deutschschweizer Agglomerationen weisen jedoch einen höheren ÖV-Anteil auf als die Agglomerationen Freiburg und Bulle.

Die Anteile des Langsamverkehrs liegen in den Agglomerationen Freiburg und Bulle tiefer als in der Vergleichsgruppe, entsprechen jedoch dem Durchschnitt für kleine und mittlere Agglomerationen.

Agglomerationen Freiburg und Bulle im Vergleich

	Wohnort: Agglomeration														
	Zürich	Basel	Genf	Bern	Lausanne	Winterthur	St Gallen	Luzern	Lugano	Biel	Freiburg (MinVV)	Bulle (MinVV)	Mittlere	Kleine	Alle
Kenngrossen des Verkehrs															
Tägliche Anzahl Wege	3.3	3.3	3.5	3.4	3.6	3.4	3.3	3.3	3.6	3.4	3.5	3.6	3.4	3.3	3.4
Tagesdistanz (in km)	34.3	31.6	24.9	39.1	35.6	37.7	30.1	34.4	26.2	31.0	40.2	44.4	37.0	42.7	36.6
Tageswegzeit (in Min.)	92.9	86.8	84.4	96.7	91.7	93.5	89.5	95.5	82.1	86.6	83.4	86.6	87.2	91.5	90.5
Tägliche Anzahl Ausgänge	1.6	1.6	1.7	1.5	1.6	1.6	1.7	1.6	1.7	1.6	1.7	1.7	1.7	1.7	1.6
Mobilitätsgrad (in %)	90.3	89.2	89.9	90.6	90.4	90.1	88.2	89.7	89.7	89.3	88.4	90.7	89.1	87.7	89.1
Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)															
Arbeit	25.7	24.7	20.7	22.4	22.8	28.0	23.6	20.6	17.0	22.6	23.1	22.3	24.9	23.8	23.9
Ausbildung	5.0	4.0	5.0	4.8	4.5	4.7	6.8	4.1	5.4	3.6	5.6	3.8	5.7	5.8	5.3
Einkauf	12.9	11.8	15.1	10.7	13.1	13.9	11.6	12.6	17.0	17.9	13.5	16.0	12.1	13.4	13.1
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	6.4	5.4	6.2	4.3	8.1	7.6	6.4	7.2	14.1	3.4	7.1	9.9	7.1	7.7	7.0
Freizeit	44.3	48.1	46.1	53.7	43.2	39.6	48.2	49.6	39.7	45.8	42.5	39.2	43.4	42.7	44.4
Service und Begleitung	4.5	4.9	5.6	3.4	6.8	4.0	2.8	4.0	6.8	5.2	6.8	7.2	5.1	5.1	4.9
unbestimmt/ andere	1.3	1.0	1.3	0.6	1.5	2.2	0.6	1.9	0.0	1.5	1.4	1.6	1.7	1.6	1.4
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)															
mit Auto	70.5	67.7	74.7	65.2	72.6	69.2	69.7	70.8	80.3	69.8	81.6	91.4	83.2	88.2	77.7
mit Velo	67.8	65.2	56.4	69.8	46.1	74.0	66.7	64.2	38.7	66.5	54.5	58.8	68.4	68.2	65.1
mit langsamen E-Bikes	4.9	5.5	5.8	5.8	3.5	6.6	7.1	6.3	3.3	5.1	4.7	2.7	6.3	7.1	5.9
mit schnellen E-Bikes	1.0	1.6	1.2	3.5	0.7	1.5	0.4	2.0	0.1	0.8	1.6	0.1	0.7	1.1	1.2
mit GA	11.2	8.4	6.5	18.8	8.0	12.1	8.8	11.1	1.5	15.3	11.1	3.1	8.3	8.0	9.3
mit Halbtax	45.6	37.5	22.1	49.7	31.2	45.9	41.8	42.5	14.8	37.3	31.5	19.0	33.3	33.5	36.1
mit Verbund-Abo	24.3	30.9	26.4	21.8	22.2	16.8	18.7	18.8	17.2	11.9	16.6	6.8	8.2	6.2	16.1
mit anderem Abo	13.0	13.9	11.8	15.4	10.8	15.4	13.6	13.0	6.5	12.7	11.8	6.3	10.9	11.6	12.2

8 Methodik

8.1 Erhebung des MZMV

Das nach wie vor anhaltende Verkehrswachstum stellt die Verantwortlichen der Verkehrsplanung vor grosse Herausforderungen. Weil konventionelle Verkehrszählungen der heutigen, anspruchsvollen Verkehrssystemplanung nicht mehr genügen, sind detaillierte Kenntnisse vom Verkehrsverhalten der Bevölkerung erforderlich. Es ist beispielsweise eine möglichst feine Unterscheidung nach Verkehrszwecken und Verkehrsmitteln erforderlich. Dazu gehören Kenntnisse von räumlichen und zeitlichen Kriterien des Verkehrs. 1974 wurde erstmals eine gesamtschweizerische Befragung der Bevölkerung zum Verkehrsverhalten durchgeführt. Seither wiederholt sich diese Erhebung alle 5 Jahre und stützt sich auf den Bundesratsauftrag in der Verordnung über die Durchführung statistischer Erhebungen des Bundes (SR 431.012.1). Seit 2010 ist der Mikrozensus Mobilität und Verkehr als erste thematische Erhebung ein Bestandteil der neuen schweizerischen Volkszählung.

Der Umfang der Stichprobe, die Erhebungsmethoden und die Inhalte der Befragung haben sich seit 1974 entwickelt. Massgeblich hierfür waren einerseits neue Erhebungstechniken und der Fortschritt in der Datenverarbeitung, andererseits die steigenden Ansprüche aus Politik und Wissenschaft. Somit belief sich die nationale Stichprobe 2015 auf 57 090 befragte Personen. In diesem Rahmen finanzierte der Kanton Freiburg für den MZMV 2015 850 zusätzliche Interviews in den vom BFS definierten Agglomerationen Freiburg (600) und Bulle (250). Somit konnten im ganzen Kantonsgebiet 2'422 Personen befragt werden. Die Befragungen fanden zwischen Januar 2015 und Februar 2016 statt. Vom beauftragten Planungsbüro wurden für die kantonalen Auswertungen im Herbst 2017 rund 750 Tabellen und Diagramme erstellt. Anfragen zu spezifischen Themen sind an das Amt für Mobilität zu richten.

8.2 Änderungen gegenüber MZMV 2010

Als neues Element wurden die E-Bikes in die Erhebungen aufgenommen, welche aufgrund ihrer geringen Anzahl die aktuellen Ergebnisse jedoch nicht stark beeinflussen. Wie bereits in Kapitel 7 erwähnt, wurden die Daten für die Agglomerationen Freiburg und Bulle neu nach dem MinVV-Perimeter ausgewertet. Dieser erlaubt einen Vergleich mit dem Perimeter BFS in der kantonalen Publikation von 2010.

8.3 Statistische Merkmale

Die Angaben zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung sollen möglichst repräsentativ erfasst werden, weshalb die zu befragenden Personen und Haushalte nach einem zweistufigen Zufallsverfahren bestimmt wurden:

- › Mittels der ersten Stufe wurden vom BFS nach einem Zufallsverfahren die zu befragenden Haushalte bestimmt. Diese Haushalte erhielten eine schriftliche Information über Zweck und Verfahren der Befragung. Der erste Teil der Befragung bestand in telefonischen Interviews mit einer beliebigen Person des Haushalts, die auch Fragen beantwortet, die den gesamten Haushalt betrafen.
- › Mit der zweiten Stufe erfolgte die Zufallsauswahl einer Person des Haushalts ab 6 Jahren, die über ihr konkretes Verkehrsverhalten an einem festgelegten Stichtag befragt wurde. Bei diesen Befragungen kam die computergestützte telefonische Befragung (CATI-Technik) zur Anwendung. Zur Bestimmung der zurückgelegten Distanz wurden die Angaben der Befragten zur gewählten Route noch während des Interviews mit geografischen Koordinaten versehen (Routing).

Die Haushalte und Personen wurden so gewichtet, dass die Resultate der Befragung die Bevölkerungsstruktur möglichst gut repräsentieren. Es wurden einerseits überdurchschnittlich grosse Stichproben aus den Agglomerationen relativiert und andererseits wurde berücksichtigt, dass oft die junge Bevölkerung aufgrund eines mobilen Alltags für Befragungen dieser Art schwerer erreichbar ist.

A1 Glossar

Agglomeration

Die Agglomeration umfasst eine Kerngemeinde (Freiburg und Bulle im Kanton Freiburg) und die mit ihr formal und funktional verflochtenen Agglomerationsgemeinden. Das BFS hat entsprechende Kriterien festgelegt und bestimmt die Agglomerationen nach jeder Volkszählung neu. Die aktuellen Definitionen des BFS sind dem Bericht «Raum mit städtischem Charakter» von 2012 zu entnehmen, worin zusätzlich definiert wird, dass Agglomerationen Ansammlungen von Gemeinden mit insgesamt mehr als 20'000 Einwohnern sind. Im vorliegenden Bericht wurden die Ergebnisse teilweise für die beiden politischen Agglomerationen der AGGLO Freiburg und MOBUL aufgezeigt. Die Mehrheit der Tabellen und Diagramme bezieht sich jedoch auf den MinVV-Perimeter der die beiden Agglomerationen umspannt. Dieser wurde aufgrund seiner Vergleichbarkeit mit dem BFS-Perimeter aus der kantonalen Publikation zum MZMV 2010 gewählt. Die Agglomerationsperimeter der damals verwendeten Definition des BFS aus dem Jahr 2000 sind auf der Karte in der Einleitung dargestellt.

Agglomeration Freiburg

Je nach Angabe handelt es sich um die politische Agglomeration AGGLO Freiburg oder den MinVV-Perimeter, welcher näher am Umfang der vom BFS definierten Raumeinheit liegt.

AGGLO Freiburg

Die politische Agglomeration Freiburg umfasst die Gemeinden Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran, Villars-sur-Glâne.

Agglomeration Freiburg, MinVV-Perimeter

Der MinVV-Perimeter der Stadt und Agglomeration Freiburg umfasst die Gemeinden Arconciel, Avry, Belfaux, Corminboeuf, Cottens (FR), Courtepin, Düdingen, Ependes (FR), Ferpicloz, Fribourg, Giffers, Givisiez, Granges-Paccot, Grolley, Hauterive (FR), La Brillaz, La Sonnaz, Le Gibloux, Le Mouret, Marly, Matran, Misery-Courtion, Neyruz (FR), Prez-vers-Noréaz, Senèdes, Tafers, Tentlingen, Villars-sur-Glâne, Villarsel-sur-Marly.

Agglomeration Bulle

Je nach Angabe handelt es sich um die politische Agglomeration MOBUL oder den MinVV-Perimeter, welcher näher am Umfang der vom BFS definierten Raumeinheit liegt.

MOBUL

Die politische Agglomeration Bulle umfasst die Gemeinden Bulle, Morlon, Le Pâquier, Riaz und Vuadens.

Agglomeration Bulle, MinVV-Perimeter

Der MinVV-Perimeter der Stadt und Agglomeration Bulle umfasst die Gemeinden Broc, Bulle, Echarlens, Le Pâquier (FR), Marsens, Morlon, Riaz, Vuadens.

Agglomerationsperimeter der Publikation zum MZVM 2010

(Agglomerationen und isolierte Städte, BFS 2000)

Freiburg: Arconciel, Avry-sur-Matran, Belfaux, Bonnefontaine, Corjolens, Cormagens, Corminboeuf, Corpataux-Magnedens, Cottens (FR), Courtaman, Courtepin, Düdingen, Ecuwillens, Ependes (FR), Essert (FR), Farvagny, Ferpicloz, Fribourg, Giffers, Givisiez, Granges-Paccot, Grolley, La Corbaz, Lentigny, Lossy-Formangueires, Lovens, Marly, Matran, Misery-Courtion, Montévraz, Neyruz (FR), Oberried (FR), Onnens (FR), Posieux, Praroman, Rossens (FR), Senèdes, Tafers, Tentlingen, Villarsel-sur-Marly, Villars-sur-Glâne, Zénauva

Bulle: Bulle, Echarlens, La Tour-de-Trême, Le Pâquier (FR), Marsens, Morlon, Riaz, Vuadens, Vuippens

Agglomerationsgemeinde

Gemeinde einer Agglomeration ohne Kern der Agglomeration

Agglomerationskerngemeinde

Zentrum der Agglomeration, welche ihr meist den Namen gibt

ARE

Bundesamt für Raumentwicklung

Arbeitsverkehr

Verkehr auf dem Weg zur Arbeitsstelle, welcher sich oftmals als Pendlerverkehr auswirkt.

Ausbildungsverkehr

Verkehr auf dem Weg zum Ausbildungsort, welcher sich oftmals als Pendlerverkehr auswirkt.

Ausgang

Ein Weg oder eine Kombination von Wegen, die zuhause beginnen und enden.

Besetzungsgrad

Mittlere Anzahl der Fahrzeuginsassen pro Fahrzeug

Besitz von Fahrzeugen

Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt

BFS

Bundesamt für Statistik

CATI

Computer-Assisted Telephone Interview

Dienstfahrt

Die Fahrt ist Teil der beruflichen Tätigkeit wie bei Taxifahrten oder Chauffeuren

Durchschnitt

Arithmetischer Mittelwert, der sich aus der Division der Summe aller beobachteten Werte durch die der Anzahl der Werte ergibt. Zur Sicherstellung der Repräsentativität der Stichprobenergebnisse wird der nach Haushalten oder Zielpersonen gewichtete Durchschnitt verwendet.

E-Bike

Velo mit elektrischer Tretunterstützung. Sämtliche Angaben in der Tabellensammlung umfassen sowohl die «schnellen» als auch die «langsamen» E-Bikes. Erstere verfügen über eine relativ hohe Motorleistung und eine Tretunterstützung auch bei mehr als 25 km/h und benötigen daher ein gelbes Motorfahrzeug-Kontrollschild. E-Bikes dürfen frühestens ab 14 Jahren (mit Führerausweis M) gefahren werden. Die E-Bikes sind dem Langsamverkehr zugeordnet.

Einkaufsverkehr

Verkehr für Einkäufe, Besorgungen und Wahrnehmen von Dienstleistungen (z.B. Coiffeur, Arzt)

Etappe

Jeder Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen. Eine Etappe ist Teil eines Weges, solange dieser mit dem gleichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird. Der Fussverkehr gilt an dieser Stelle als eigenständiges Verkehrsmittel. Beim Wechsel des Verkehrsmittels oder beim Umsteigen beginnt eine neue Etappe. Die Mindestlänge für eine Etappe beträgt 25 Meter.

Freizeitverkehr

Alle in der Freizeit geleisteten Verkehrsaktivitäten

Ganglinie

Darstellung des zeitlichen Verlaufs des Verkehrsaufkommens über eine bestimmte Zeitspanne. So lassen sich leicht die Spitzenbelastung und Zeiten mit geringerem Verkehrsaufkommen erkennen.

Geschäftliche Tätigkeit

Verkehrszweck, der berufliche Erledigungen ausser Haus, nicht aber den Arbeitsweg umfasst.

Isolierte Stadt

Stadt ohne Agglomerationsgemeinden

Kleinmotorrad

Motorisiertes Zweirad mit max. 45km/h und einem Hubraum von max. 50 cm³ mit Mindestalter 16 Jahre.

Ländlicher Raum

Schweizer Gemeinden, die nicht als isolierte Städte gelten und ausserhalb von Agglomerationen liegen

Langsamverkehr (LV)

Fussverkehr und Veloverkehr

MinVV

Perimeter, welcher die urbanisierten Gemeinden umfasst, die in der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel, erwähnt sind. Für die Städte Freiburg und Bulle nähern sich diese Perimeter dem BFS-Perimeter aus der Publikation 2010 an, wodurch der Vergleich mit dem vorliegenden Bericht erleichtert wird.

Mobile Personen

Personen, die am Stichtag der Erhebung mindestens einen Weg unternommen haben oder Personen, die mindestens eine Tagesreise oder eine Reise mit Übernachtung unternommen haben.

Mobilität

Realisierte Ortsveränderung einer Person

Mobilitätsgrad

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

Modalsplit

Aufteilung von Verkehrsleistungen (Etappen, Wege, Unterwegszeiten, Distanzen) auf einzelne Verkehrsmittel (MIV, ÖV; LV)

Mofa

Motorisiertes Zweirad mit max. 30km/h und einem Hubraum von max. 50 cm³ mit Mindestalter 14 Jahre.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Kategorie umfasst Autos, Motorräder, Kleinmotorräder und Mofas.

Motorisierungsgrad

Anzahl Personenwagen pro 1'000 Einwohner

MZMV

Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die Kategorie umfasst Tram, Bus, Postauto und die Bahn

Pendlerverkehr

Entsteht durch den Arbeits- und Ausbildungsverkehr

Raumeinheit

In diesem Bericht verwendeter Sammelbegriff für die unterschiedlichen Perimeter des Kantons, der politischen Agglomerationen und der MinVV-Perimeter.

Rückkehr nach Hause

Wird als Hilfsgrösse erhoben

Routing

Bestimmung der gewählten Route mit Hilfe eines digitalisierten, georeferenzierten Verkehrsnetzes, was zu einer genaueren Festlegung der zurückgelegten Distanzen führt.

Service und Begleitung

Jemanden ohne Serviceaspekt begleiten oder jemanden bringen oder holen. Umfasst keine beruflichen Services.

Tagesdistanz

Durchschnittliche pro Person und Tag zurückgelegte Distanz

Territorialprinzip

Prinzip zur Beschreibung des Verkehrsverhaltens. Es werden die auf dem Territorium einer bestimmten Raumeinheit (z.B. Kanton) zurückgelegten Strecken untersucht, unabhängig davon, ob diese von der Bevölkerung des entsprechenden Raums oder von Auswärtigen absolviert werden.

Übrige Verkehrsmittel

Lastwagen, Reisedar, Taxi, Schiff, Bergbahnen, Flugzeug, fahrzeugähnliche Geräte

Unterwegszeit

Beinhaltet einen Weg vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort ohne Warte- und Umsteigezeiten

Verfügbarkeit von Fahrzeugen

Beschreibung, ob der befragten Person ein Fahrzeug zur freien Verfügung, zur Verfügung nach Absprache mit anderen Mitgliedern des Haushalts oder gar nicht zur Verfügung steht.

Verkehrsaufkommen

Anzahl an Etappen oder Wegen in einem bestimmten Zeitraum

Verkehrsmittel

Elemente des MIV, ÖV, LV

Verkehrszweck

Einzelne Etappen, aber auch die zu Wegen aggregierten Etappen werden zu einem bestimmten Zweck unternommen.

Vertrauensintervall

Stichprobenerhebungen schliessen nur einen Teil der interessierenden Grundgesamtheit ein. Ihre Ergebnisse sind daher immer mit einer Unsicherheit behaftet. 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. Im vorliegenden Bericht werden die Vertrauensintervalle für 90 Prozent angegeben. Das bedeutet, dass der wahre Wert mit 90-prozentiger Wahrscheinlichkeit innerhalb des angegebenen Intervalls liegt. Die Vertrauensintervalle an sich werden in den Auswertungstabellen nicht gezeigt aber können beim Amt für Mobilität für nähere Auskünfte bezogen werden.

Weg

Wenn sich jemand mit einem Ziel oder zu einem bestimmten Zweck in Bewegung setzt. Ein Weg endet, wenn das Ziel erreicht ist, also der Verkehrszweck wechselt, oder wenn sich jemand eine Stunde oder länger am gleichen Ort aufhält.

Wegzeit

Sie umfasst die Dauer eines Wegs (falls nicht anders angegeben nur im Inland) vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort inklusive Warte- und Umsteigezeit.

Wohnortprinzip

Prinzip zur Beschreibung des Verkehrsverhaltens: Es werden sämtliche von der Bevölkerung einer bestimmten Raumeinheit (z.B. Region) zurückgelegten Strecken untersucht, unabhängig davon, ob diese Strecken innerhalb oder ausserhalb der betreffenden Raumeinheit zurückgelegt werden.

Zielpersonen

Zufällig ausgewählte Person im Haushalt ab 6 Jahren, die zum Verkehrsverhalten an einem Stichtag befragt wird. In Haushalten ab vier Personen werden zwei Zielpersonen befragt.

A2 Anwendungsbereiche

Mikrozensus Verkehr und Mobilität

- › Ermittlung von Fahr- und Verkehrsleistungen
- › Verkehrsinfrastrukturplanung auf Ebene Bund, Kantone und Agglomerationen
 - Infrastrukturfonds
 - Agglomerationsprogramme
 - Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur
 - Funktionalität des Nationalstrassennetzes
- › Verkehrsmodellierung: Input für nationale und kantonale Personenverkehrsmodelle
- › Raum- und Verkehrsplanung
 - Grundlagen Raumkonzept Schweiz
 - Sachpläne des Bundes
 - Kantonale Richtplanung
 - Kommunale Verkehrsrichtplanung
- › Verkehrsentwicklungskonzepte
 - Kenngrößen Mobilität in unterschiedlichen Raumtypen
 - Potenzial einzelner Verkehrsmittel und –angebote
- › Zukünftiger Verkehr in der Schweiz: Prognosen, Szenarien und Perspektiven
- › Verkehrsverhalten der Bevölkerung
 - Entwicklung von Kenngrößen der Mobilität über die Zeit
 - Identifikation bedeutender Einflussfaktoren
 - Beobachtung von Altersgruppen (Kohorten) für frühzeitige Erkennung von Verhaltensänderung
- › Marktanalysen: z.B. Modalsplit Freizeit-, Pendler-, Einkaufs-, Geschäftsverkehr

Amt für Mobilität MobA
Grand-Rue 32, 1701 Freiburg
T +41 26 304 14 33, www.fr.ch/smo