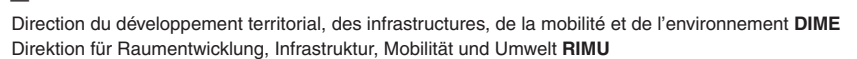
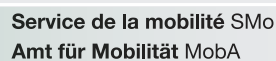


Ergebnisse zum Verkehrsverhalten der Freiburger Bevölkerung



Impressum

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

Datenquelle
Bundesamt für Statistik: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021

Datenanalyse, Redaktion und Übersetzung ins Französische
Mobitrends SA, Lugano TI

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

Inhalt

1	Einleitung	5
1.1	Aufbau des Berichts	5
1.2	Hinweise	5
1.3	Epidemiologischer Kontext der Erhebung 2021	8
2	Verkehrsentwicklung und Verhaltensänderungen	10
2.1	Mobilitätskennziffern	10
2.2	Verkehrsmittelwahl	12
2.3	Entwicklungschancen	14
2.4	Benutzung der Infrastrukturen	15
3	Verkehrsaufkommen	17
3.1	Ausgänge und Kombination von Verkehrszwecken	17
3.2	Kennziffern zum Verkehr	20
3.3	Verkehrsaufkommen im Tagesablauf	24
3.4	Etappen-Distanzen und Dauer von Etappen	26
4	Verkehrsmittel	29
4.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	29
4.2	Öffentlicher Verkehr	35
4.3	Fuss- und Veloverkehr	39
5	Verkehrszwecke	42
5.1	Alle Verkehrszwecke	42
5.2	Arbeitswege	44
5.3	Ausbildungswege	46
5.4	Einkaufswege	48
5.5	Freizeitwege	49
6	Abonnemente und Fahrzeuge	51
6.1	Besitz von Abonnements des ÖV	51
6.2	Besitz des Führerausweises	52
6.3	Fahrzeugbesitz	54
7	Räumliche Aspekte der Mobilität	56
7.1	Urbanisierungsgrad	56
7.2	Vergleich von Agglomerationen	59
8	Methodik	68
8.1	Erhebung des MZMV	68
8.2	Änderungen gegenüber MZMV 2015	68
8.3	Statistische Merkmale	69
A1	Glossar	70
A2	Anwendungsbereiche Mikrozensus Verkehr und Mobilität	74

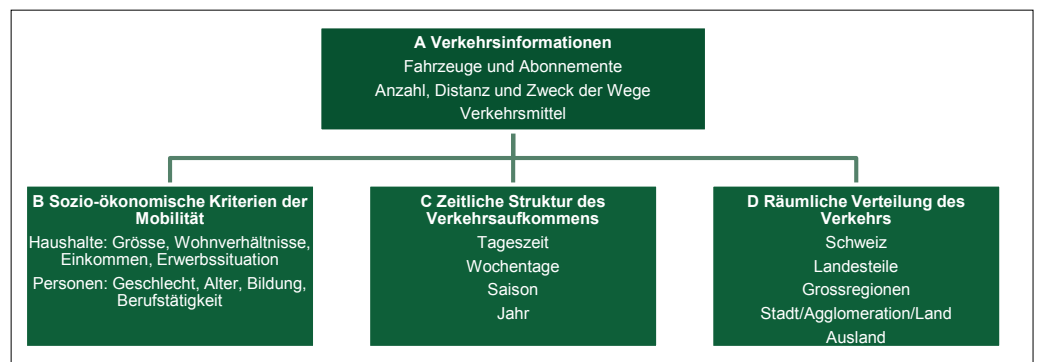
1. Einleitung

1.1 Aufbau des Berichts

Die vorliegende Publikation basiert auf der schweizweiten Erhebung «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021» (MZMV 2021), die im Auftrag der Bundesämter für Statistik (BFS) und Raumentwicklung (ARE) durchgeführt wurde (BFS/ARE, 2023). Ziel des Berichts ist es, vertiefte Auswertungen für den Kanton Freiburg und für die Agglomerationen Freiburg und Bulle vorzustellen, um so das Verkehrsverhalten der Bewohner/-innen zu beschreiben.

Der Aufbau des vorliegenden Berichts orientiert sich am nationalen Schlussbericht zum MZMV 2021. Dieses erste Kapitel beinhaltet Informationen zur Erhebung, insbesondere wird auch detailliert auf die Eigenschaften der Stichprobe für den Kanton Freiburg und die Agglomerationen Freiburg und Bulle eingegangen. Zudem werden Neuerungen des MZMV 2021 vorgestellt und der Kontext der Erhebung 2021, die während der Corona-Pandemie erfolgte, beschrieben. Das Kapitel 2 gibt einen Einblick in die Verkehrsentwicklung und die Verhaltensänderungen zwischen den Jahren 1994 und 2021. Das Verkehrsaufkommen ist Thema in Kapitel 3, während Kapitel 4 die Verkehrsmittel genauer betrachtet. In Kapitel 5 erfolgt eine genaue Analyse der Verkehrszwecke. In Kapitel 6 wird auf die Verfügbarkeit und Nutzung von Fahrzeugen und ÖV-Abos eingegangen. Ein Vergleich zwischen den Agglomerationen Freiburg und Bulle und anderen Agglomerationen sowie ein Vergleich zwischen dem Kanton Freiburg und anderen Kantonen findet in Kapitel 7 statt.

G 1.1.1 Inhalte des Mikrozensus Mobilität und Verkehr



1.2 Hinweise

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

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

Die Grösse der Stichprobe, die Erhebungsmethoden und die Inhalte der Befragung haben sich seit 1974 verändert. Massgebende Gründe hierfür waren Fortschritte in der Erhebungstechnik und in der Datenverarbeitung, aber auch die gestiegenen Bedürfnisse von Politik und Wissenschaft. Bei dem im Jahr 2021 durch das BFS und ARE durchgeführten Mikrozensus Mobilität und Verkehr beteiligten sich auch andere Bundesämter, die beiden Eidgenössischen Technischen Hochschulen [ETH] und Kantone und Agglomerationen an der Erhebung, indem sie zusätzliche Interviews mitfinanziert haben. Die Stichprobe umfasste rund 55'000 Personen. Diese Entwicklung begünstigt auch die Qualität der Aussagen zum Verkehrsverhalten für den Kanton Freiburg (2'252 Personen/Haushalte) sowie für die Agglomerationen Freiburg (1'155 Personen/Haushalte) und Bulle (543 Personen/Haushalte) gemäss Definition des BFS¹. Der Kanton Freiburg finanzierte 850 zusätzliche Interviews in den vom BFS definierten Agglomerationen Freiburg (600) und Bulle (250). Dabei ist zu beachten, dass die durch das BFS definierten Agglomerationen und die Perimeter der politischen Agglomeration Freiburg und des Gemeindeverbands der Region Bulle (MOBUL) jeweils nicht kongruent sind.

Detaillierte Analysen zur politischen Agglomeration von Freiburg und zum Gemeindeverband MOBUL sind im Abschnitt 7.2 aufgeführt.

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.

Wenn nicht anders vermerkt, beruhen die Ergebnisse des Berichts auf dem Wohnortprinzip. Das bedeutet, dass sämtliche von den Einwohnerinnen und Einwohnern einer bestimmten Raumeinheit (z.B. Agglomeration) zurückgelegten Strecken untersucht wurden. Dabei wurde nicht berücksichtigt, ob die Strecken innerhalb oder ausserhalb der jeweiligen Raumeinheit absolviert wurden.

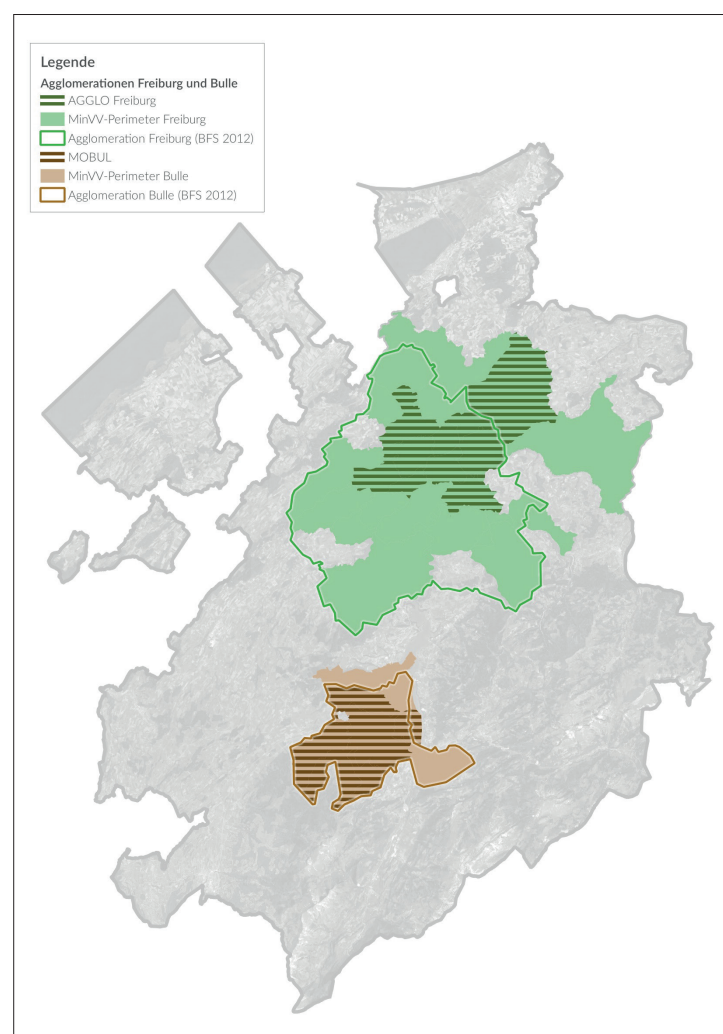
Die Grafik G 1.2.1 bildet die unterschiedlichen untersuchten Raumeinheiten auf einer Karte ab. In grau hinterlegt ist das Gebiet des Kantons Freiburg, welches sich an der deutsch-französischen Sprachgrenze im Westen der Schweiz befindet. Darin eingebettet liegen nördlich die politische Agglomeration Freiburg und südlich die politische

¹ Nach der politischen Definition der Agglomeration Freiburg wurden 738 Personen/Haushalte befragt. Im Gemeindeverband MOBUL wurden 477 Personen/Haushalte befragt.

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 erkennende Unterschiede zwischen den beiden BFS-Perimetern 2000 und den entsprechenden MinVV-Perimeter sind hauptsächlich auf Gemeindefusionen zurückzuführen.

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

G 1.2.1 Perimeter der Agglomerationen Freiburg und Bulle

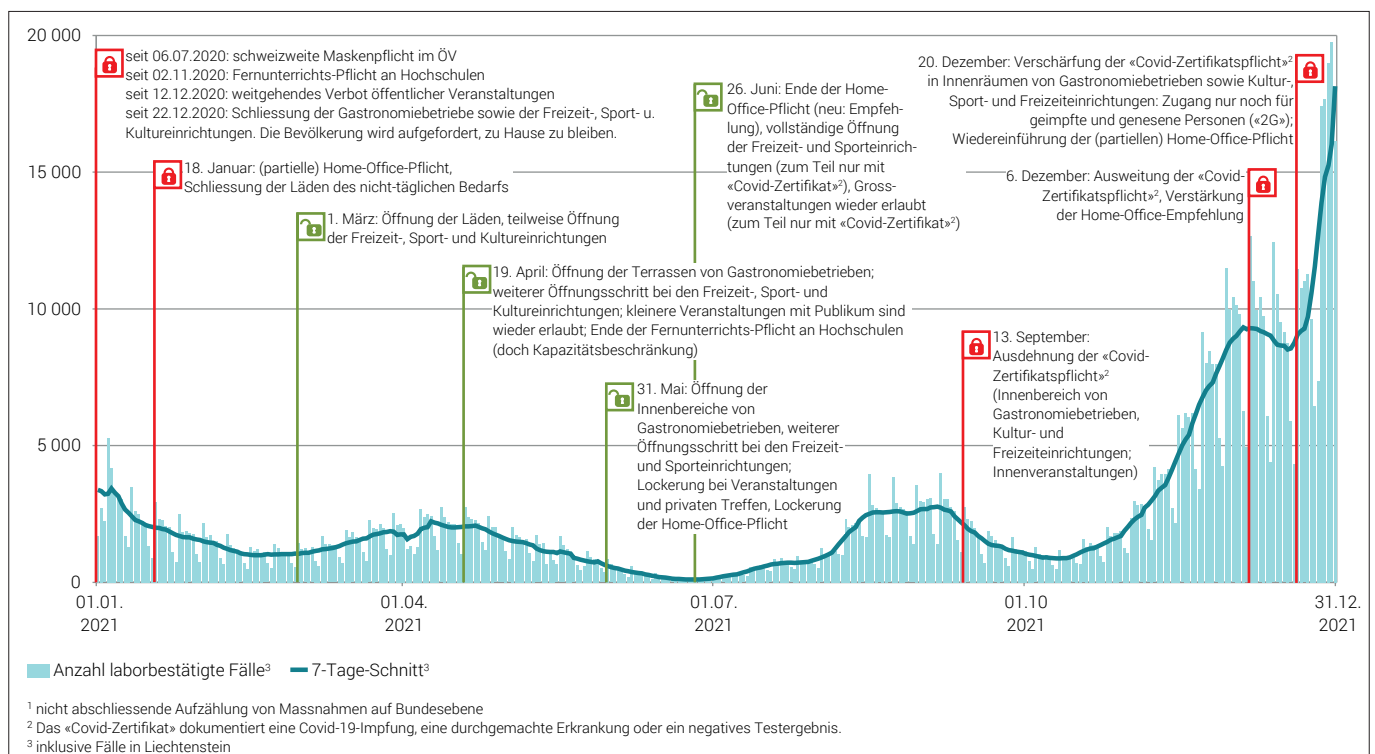


1.3 Epidemiologischer Kontext der Erhebung 2021

Die Verkehrsangebote und die Fortbewegungsmöglichkeiten entsprachen im Jahr 2021 im Inland wieder weitestgehend denen vor Pandemie-Beginn. Allerdings waren über das ganze Jahr hinweg verschiedene pandemiepolitische Massnahmen in Kraft, die das öffentliche Leben mal weniger, mal mehr einschränkten und mithin auch die Mobilität der Menschen beeinflussten. Restaurants und Bars sowie Freizeit-, Sport- und Kultureinrichtungen mussten ihren Betrieb während Monaten gänzlich oder zumindest teilweise einstellen, und während des «zweiten Lockdowns» – zwischen dem 18. Januar und dem 28. Februar 2021 – blieben auch sämtliche Läden mit Produkten für den nicht-täglichen Bedarf geschlossen. Aus Verkehrssicht besonders erwähnenswert sind des Weiteren die zeitweise geltende Home-Office-Pflicht oder -Empfehlung, die Fernunterrichts-Pflicht an den Hochschulen (bis 18. April) sowie das Verbot oder die Einschränkung öffentlicher Veranstaltungen. Viele Menschen haben ihre Mobilität angesichts der Pandemie aber auch unabhängig der politisch verfügbaren Massnahmen reduziert, namentlich in Phasen mit besonders vielen Erkrankungen (für die Anzahl Fälle im Jahresverlauf siehe Grafik G 1.3.1).

Den Einfluss der Pandemie auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung gilt es bei der Interpretation der MZMV-Resultate 2021 stets im Auge zu behalten, ganz besonders beim Vergleich mit den Daten früherer Jahre. Der vorliegende Bericht geht denn auch an vielen Stellen explizit auf (mögliche) Pandemie-Effekte ein, sei es in Form spezifischer Auswertungen und Grafiken oder kleinerer Hinweise und Erklärungen im Text.

G 1.3.1 Verlauf der Corona-Pandemie in der Schweiz, 2021



Quelle: Bundesamt für Gesundheit.

Tabelle T 1.3.1 zeigt die mittlere Tagesdistanz in Kilometer nach Verkehrsmittel. Dabei wird berücksichtigt, ob die Personen aufgrund der Corona-Pandemie auf die Mobilität verzichtet haben (gem. Selbstdeklaration). Im Kanton Freiburg fallen die mittleren Tagesdistanzen der Personen, die auf die Mobilität verzichtet haben, deutlich kürzer aus als derjenigen Personen, die auf Mobilität nicht verzichtet haben. So beträgt zum Beispiel die mittlere Tagesdistanz mit dem MIV der Personen, die auf Mobilität verzichtet haben, 19,7 km, diejenige der Personen ohne Mobilitätsverzicht 31,7 km. Die Tagesdistanz mit der Bahn beträgt 0,7 km versus 3,2 km. Einzig die mittlere Tagesdistanz zu Fuss liegt bei den Personen, die auf die Mobilität verzichtet haben, leicht höher (1,5 km) als bei den Personen, die auf die Mobilität nicht verzichtet haben (1,4 km).

Die Reduktion der Tagesdistanz aufgrund des Mobilitätsverzichts der Kantonsbevölkerung ist damit vergleichbar mit der Reduktion der Tagesdistanz in der Schweizer Bevölkerung.

T 1.3.1 Mittlere Tagesdistanz nach eingesetztem Verkehrsmittel (in km) und selbstdeklariertem Mobilitätsverzicht aufgrund der Corona-Pandemie

	Kanton Freiburg				Schweiz			
	Keine Angabe	Auf Mobilität verzichtet	Auf Mobilität nicht verzichtet	Total	Keine Angabe	Auf Mobilität verzichtet	Auf Mobilität nicht verzichtet	Total
Zu Fuss	()	1.5	1.4	1.4	1.2	1.5	1.7	1.6
Velo (inkl. E-Bike)	()	0.2	0.5	0.5	0.1	0.5	1.0	0.9
MIM	()	19.7	31.7	30.5	12.4	14.4	22.1	21.1
Bus, Postauto und Tram	()	0.2	0.9	0.9	1.0	0.6	1.1	1.0
Bahn	()	0.7	3.2	3.0	1.2	2.3	5.3	4.9
Übrige Verkehrsmittel	()	0.0	1.1	1.0	0.1	0.2	0.4	0.4
Total	()	22.4	38.8	37.2	16.1	19.4	31.5	30.0

2. Verkehrsentwicklung und Verhaltensänderungen

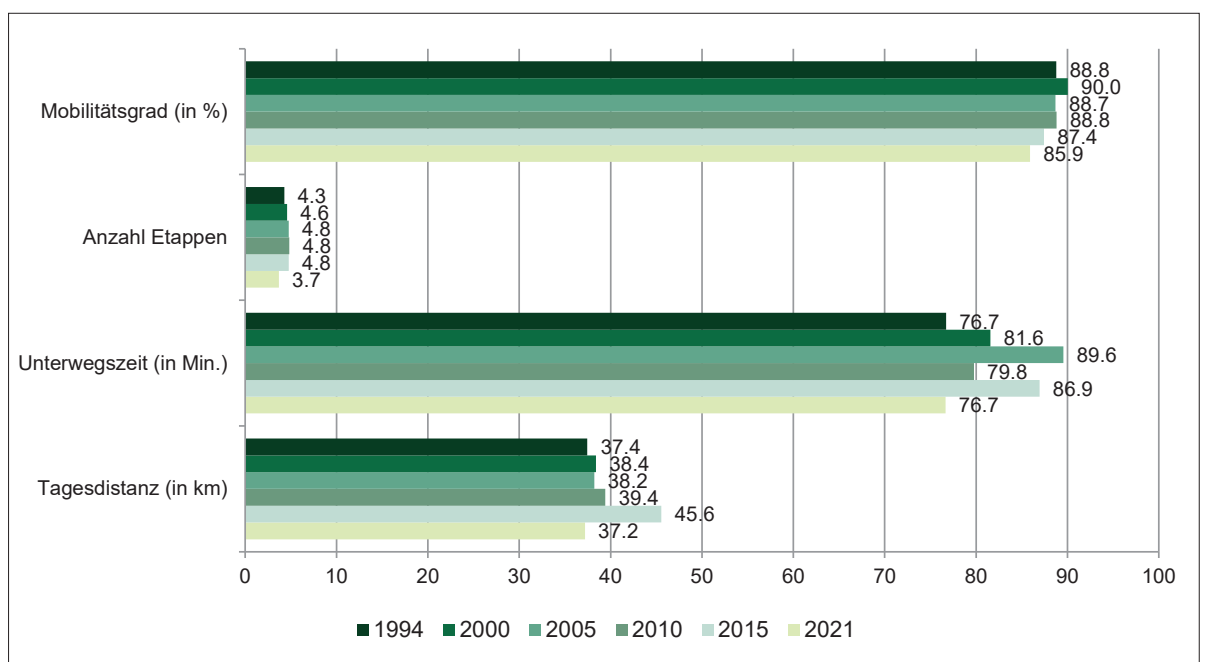
- Die Mobilität pro Tag hat sich im Jahr 2021 im Vergleich mit den Vorjahren über alle Kennzahlen hinweg verringert.
- Der grösste Teil der mittleren Tagesdistanz wird im Kanton Freiburg mit dem Auto zurückgelegt.
- Der Anteil des ÖV an der mittleren Tagesdistanz sinkt von 17,5% auf 10,3%.
- Entgegen des Trends der Schweizer Bevölkerung sinkt der Anteil der autolosen Haushalten im Kanton Freiburg.

2.1 Mobilitätskennziffern

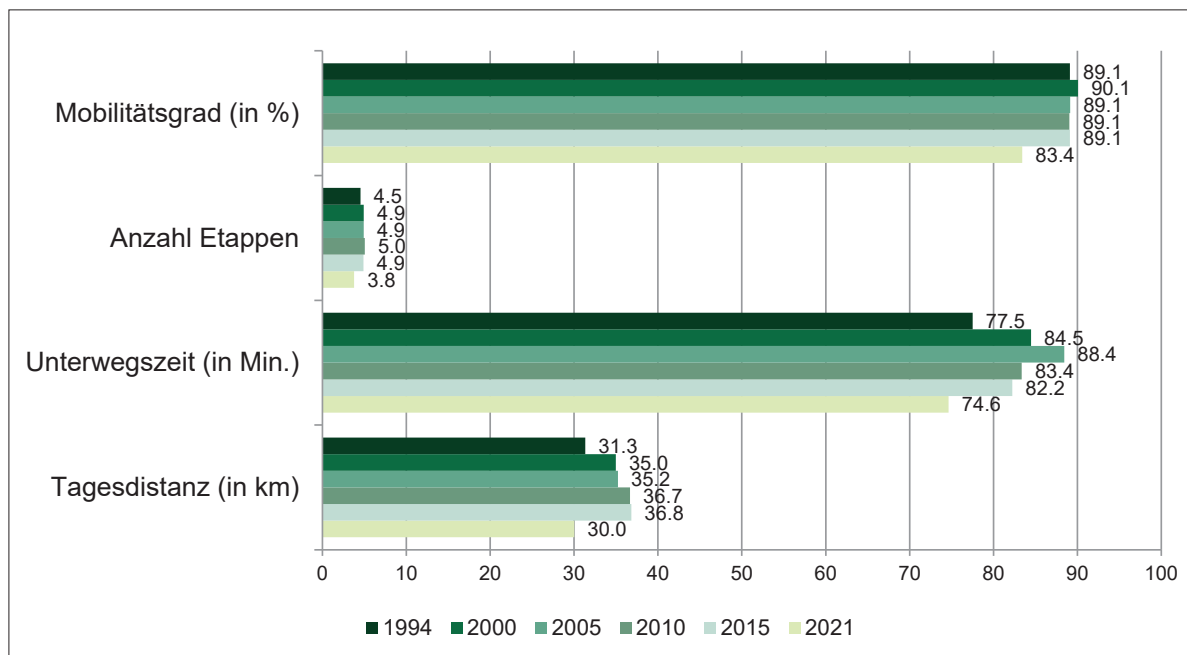
Wie in den Jahren 2010 und 2015 wurden im Jahr 2021 die am Stichtag zurückgelegten Kilometer pro Person mit Hilfe des Routings ermittelt. Die Distanzen für die Erhebungen 1994, 2000 und 2005 wurden aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse in Bezug auf die mittels Routing erhobenen und von den Befragten geschätzten Distanzen neu berechnet. Diese Anpassungen waren nötig, da die Distanzen bis 2005 nur den geschätzten Distanzen entsprachen.

In den Grafiken G 2.1.1 und G 2.1.2 werden verschiedene Mobilitätskennziffern im zeitlichen Vergleich von 1994 bis 2021 dargestellt: neben der Anzahl Etappen, der Unterwegszeit in Minuten und der Tagesdistanz in Kilometer, die eine Person zurücklegt, auch der Mobilitätsgrad der Teilregion. Dieser bezeichnet den Anteil der befragten Personen einer Raumeinheit, die am Stichtag am Verkehr teilgenommen haben.

G 2.1.1 Veränderung der Mobilitätskennziffern 1994–2021, Kanton Freiburg



G 2.1.2 Veränderung der Mobilitätskennziffern 1994–2021, Schweiz



Über alle Kennzahlen hinweg hat sich die Mobilität pro Tag im Jahr 2021 im Vergleich mit den Vorjahren verringert.

Nachdem die Tagesdistanz pro Person im Kanton Freiburg zwischen 1994 und 2015 kontinuierlich gestiegen ist, fiel sie 2021 wieder auf das Niveau von 1994 zurück (37,2 km). Die Abnahme ist vergleichbar mit derjenigen bei der Schweizer Bevölkerung (Abnahme um 18%). Trotzdem übersteigt die zurückgelegte Tagesdistanz der Kantonsbevölkerung die der Schweizer Bevölkerung deutlich (Schweiz: 30 km).

Die Unterwegszeit pro Person und Tag liegt im Kanton Freiburg mit durchschnittlich 77 Minuten 2 Minuten über dem Schweizer Mittel.

Im Schnitt hat sich die Anzahl Etappen pro Tag und Person im Kanton Freiburg – wie in der gesamten Schweiz – um eine Etappe verringert (Kanton Freiburg: 3,7 Etappen, Schweiz: 3,8 Etappen).

Leicht weniger Personen aus den befragten Raumeinheiten haben 2021 am Stichtag der Befragung am Verkehr teilgenommen als 2015 (Freiburg: 86%; Schweiz: 83%).

2.2 Verkehrsmittelwahl

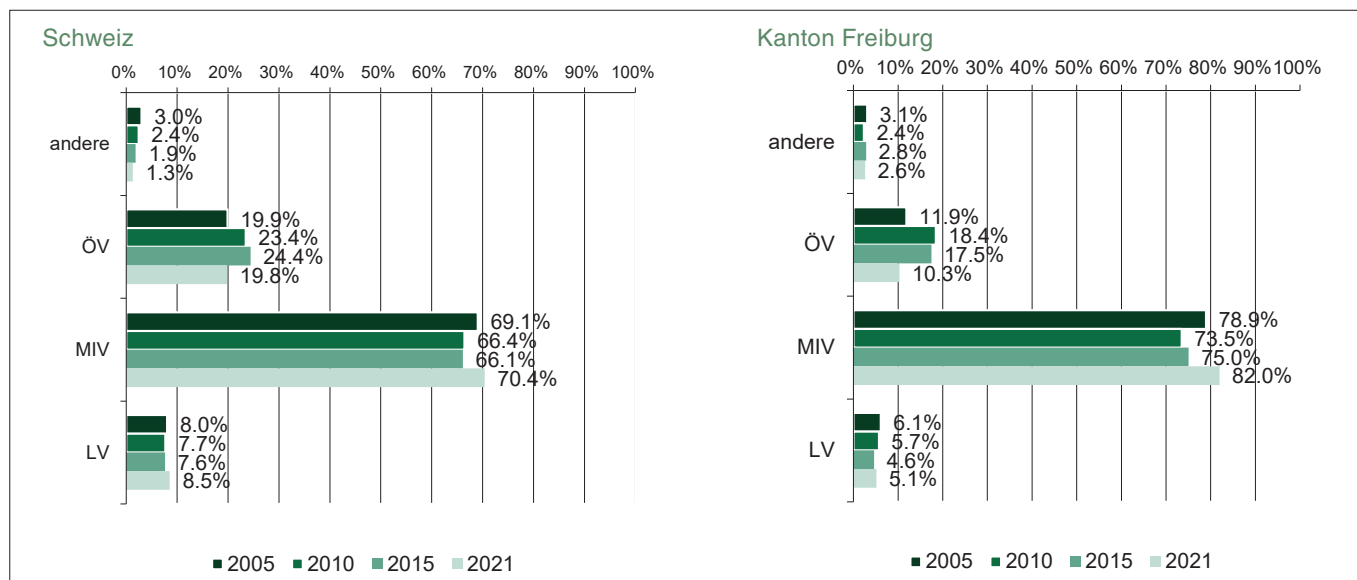
Im Kanton Freiburg wurde 2021 der grösste Teil der Tagesdistanzen mit dem Auto zurückgelegt (30 km von insgesamt 37,2 km oder 81%). Die durchschnittliche Tagesdistanz, die mit dem Auto zurückgelegt wird, hat sich im Vergleich zu 2015 verkürzt, jedoch prozentual weniger stark als die Tagesdistanz insgesamt. Die Tagesdistanz, die mit der Bahn zurückgelegt wurde, hat sich im Kanton Freiburg im Vergleich zu 2015 mehr als halbiert (von 6,8 km auf 3 km). Gewachsen ist ausschliesslich die Tagesdistanz, die mit dem Velo zurückgelegt wurde (von 0,3 km auf 0,5 km).

Der zwischen 2005 und 2015 zu beobachtende Trend einer Abnahme des Anteils des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modalsplit wurde 2021 gebrochen: 2015 wurden im Kanton Freiburg 75% der Distanzen mit dem MIV zurückgelegt, 2021 82%. Der Anteil der Distanzen, die mit dem ÖV zurückgelegt wurden, verringerte sich um rund 7 Prozentpunkte von 17,5% auf 10,3%. Leicht gewachsen ist der Anteil der Distanzen, die mit dem Langsamverkehr zurückgelegt wurden (von 4,6% auf 5,1%). Dies ist auf die gewachsene Tagesdistanz mit dem Velo (inkl. E-Bike) zurückzuführen. Die Tagesdistanz zu Fuss ging leicht zurück, von 1,8 Kilometer auf 1,4 Kilometer pro Tag. Auch die Tagesunterwegszeit hat sich dementsprechend beim Velo erhöht und beim Fussverkehr verkleinert. Diese Entwicklungen entsprechen auch den Entwicklungen der Schweiz insgesamt.

T 2.2.1 Verkehrsmittelwahl 2005-2021

	Kanton FR				Schweiz			
	2005	2010	2015	2021	2005	2010	2015	2021
Tagesdistanz (in km)								
zu Fuss	1.9	1.7	1.8	1.4	2.1	2.0	1.9	1.6
Velo (inkl. E-Bike)	0.4	0.5	0.3	0.5	0.8	0.8	0.8	0.9
Mofa	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0
Motorrad	0.5	0.8	0.4	0.4	0.6	0.5	0.5	0.4
Auto	29.6	28.1	33.8	30.0	23.7	23.8	23.8	20.8
Bahn	3.6	5.7	6.8	3.0	5.6	7.1	7.5	4.9
Postauto (ab 2021 mit Bus)	0.0	0.0	0.0	0.9	0.1	0.1	0.1	0.8
Bus/Tram (ab 2021 nur Tram)	0.9	1.5	1.1	0.0	1.3	1.4	1.4	0.2
Andere	1.2	0.9	1.3	1.0	1.1	0.9	0.7	0.4
Total	38.2	39.4	45.6	37.2	35.2	36.7	36.8	30.0
Tagesunterwegszeit (in Min.)								
zu Fuss	35.0	27.8	27.4	26.6	35.1	31.4	29.8	30.0
Velo (inkl. E-Bike)	2.6	2.4	1.9	3.0	4.2	3.8	4.0	5.0
Mofa	0.2	0.1	0.1	0.3	0.2	0.2	0.1	0.1
Motorrad	0.9	1.3	0.7	0.8	1.1	0.9	1.0	0.8
Auto	40.1	36.7	44.8	38.2	34.6	33.2	33.9	29.3
Bahn	3.3	5.0	5.6	3.0	5.2	6.4	6.7	4.5
Postauto (ab 2021 mit Bus)	0.1	0.1	0.1	2.8	0.3	0.3	0.3	2.5
Bus/Tram (ab 2021 nur Tram)	2.7	4.0	3.3	0.0	4.3	4.8	4.6	0.9
Andere	4.6	2.3	3.1	2.1	3.4	2.4	1.8	1.5
Total	89.6	79.8	86.9	76.7	88.4	83.4	82.2	74.6
Durchschnittsgeschwindigkeit (in km/h)								
zu Fuss	4.4	4.8	4.6	4.1	4.4	4.9	4.7	4.2
Velo (inkl. E-Bike)	11.7	12.4	11.7	13.4	11.9	13.4	13.3	13.2
Mofa	11.2	24.0	23.3	23.0	16.2	20.4	20.3	21.0
Motorrad	28.1	36.7	28.4	31.4	27.5	30.9	28.5	29.2
Auto	39.5	41.1	39.9	42.3	36.2	38.6	37.1	38.1
Bahn	36.9	63.8	64.8	59.2	60.9	61.4	62.2	61.4
Postauto (ab 2021 mit Bus)	31.0	21.0	32.0	19.4	26.8	26.7	26.0	19.9
Bus/Tram (ab 2021 nur Tram)	19.0	18.6	19.7	14.9	18.0	18.1	18.1	25.6
Andere	22.7	18.4	19.5	18.0	20.3	19.5	19.0	13.0

G 2.2.1 Anteile der Verkehrsmittel an der Tagesdistanz 2005–2021 (in %)



2.3 Entwicklungschancen

Der Anteil der Haushalte im Kanton Freiburg, die kein Auto besitzen, ist im Vergleich zu 2015 leicht zurückgegangen und liegt neu bei rund 10%. Das Schweizer Mittel wiederum ist leicht gestiegen und liegt mit 22% doppelt so hoch wie im Kanton Freiburg. Seit 2015 ist der Anteil der Haushalte im Kanton Freiburg mit nur einem Auto um zwei Prozentpunkte zurückgegangen und liegt bei rund 47%. Die Tendenz geht Richtung zwei oder mehr Autos pro Haushalt: Der Anteil der Haushalte mit zwei Autos ist auf 34%, der Anteil der Haushalte mit drei oder mehr Autos auf 9% gestiegen. Diese Entwicklung kann in der gesamten Schweiz nicht beobachtet werden, da dort die Zahlen auf einem tieferen Niveau stagniert sind.

Gut 57% aller Haushalte im Kanton Freiburg besitzen mindestens ein Velo. Dieser Anteil ist seit 2015 leicht zurückgegangen und liegt tiefer als das Schweizer Mittel (61%).

T 2.3.1 Fahrzeugbesitz der Haushalte 1994–2010 (in %)

Fahrzeuge im Haushalt	Kanton FR						Schweiz					
	1994	2000	2005	2010	2015	2021	1994	2000	2005	2010	2015	2021
Auto												
kein Auto	17.4	13.7	10.3	10.4	11.6	10.3	24.7	19.9	18.8	20.8	21.8	22.1
1 Auto	49.2	46.4	47.9	45.5	49.5	46.7	53.2	50.3	50.6	48.7	48.8	49.2
2 Autos	29.1	32.9	34.9	36.4	30.4	34.3	18.5	24.4	25.1	24.8	23.3	22.8
3 Autos und mehr	4.3	7.0	6.9	7.7	8.5	8.7	3.6	5.4	5.4	5.7	6.1	6.0
Velos												
kein Velo	36.8	34.4	30.8	32.4	39.1	42.6	31.3	27.8	29.4	31.4	34.6	38.5
1 Velo	25.6	15.3	19.4	19.1	21.1	19.1	23.9	20.5	20.7	20.5	22.3	22.1
2 Velos	16.2	17.6	21.9	23.1	18.1	18.2	20.6	22.3	21.9	22.6	20.3	18.2
3 Velos und mehr	21.4	32.7	28.0	25.4	21.7	20.2	24.1	29.4	28.0	25.5	22.8	21.2

2.4 Benutzung der Infrastrukturen

Die Tabelle T 2.4.1 zeigt die Verkehrsleistungen auf dem Schienen- und Strassennetz des Kantons Freiburg, differenziert nach Verkehrsmittel. Die Auswertungen wurden nach dem Territorialprinzip vorgenommen – das bedeutet, dass bei den Etappenrouten nur Distanzen im Kanton Freiburg berücksichtigt wurden. Die Zahlen wurden auf das Jahr und die gesamte Schweizer Bevölkerung (ab 6 Jahren) hochgerechnet. Es ist zu bemerken, dass die Bevölkerung von 2015 bis 2021 um 400'000 Einwohner/-innen gewachsen ist.

Seit 2015 ist die Verkehrsleistung im Kanton Freiburg leicht von 3'023 Millionen Personenkilometer auf 3'179 Millionen Personenkilometer gewachsen. Die grösste Verkehrsleistung entfällt auf den Binnenverkehr (1'578 Mio. km), gefolgt vom Quell- und Zielverkehr (1'162 Mio. km) und dem Transitverkehr (438 Mio. km). Über alle Verkehrsarten hinweg werden die grössten Verkehrsleistungen mit dem Auto geleistet (88% der Gesamtverkehrsleistung), die Bahn folgt an zweiter Stelle (9%) und der Bus und das Postauto an dritter Stelle (2%).

T 2.4.1 Jährliche Verkehrsleistungen auf dem Schienen- und Strassennetz des Kantons Freiburg (in Mio. Personenkilometer)

	Binnenverkehr		Quell- und Zielverkehr		Transitverkehr		Gesamtverkehr	
	2015	2021	2015	2021	2015	2021	2015	2021
Tagesdistanz (in km)								
Mofa und Motorrad	17.1	16.0	8.2	25.3	0.0	2.0	25.3	43.3
Auto	1'247.9	1'407.6	783.6	998.5	324.9	383.4	2'356.4	2'789.5
Bahn	93.3	92.7	180.5	134.1	227.8	52.2	501.6	279.0
Bus und Postauto	91.1	62.2	1.7	3.6	1.8	0.8	94.6	66.6
Total	1'456.6	1'578.5	993.5	1'161.6	572.8	438.5	3'022.9	3'178.6

Tabelle T 2.4.2 gibt Aufschluss über den Wohnort und das Verkehrsmittel der Personen, die für das Verkehrsaufkommen im Kanton Freiburg zuständig sind.

Personen mit Wohnort im Kanton Freiburg verursachen den grössten Anteil des Verkehrsaufkommens, gemessen an den Etappen (78%) und den Verkehrsleistungen (68%). Personen mit Wohnort ausserhalb des Kantons Freiburg sind für die Hälfte der Verkehrsleistungen mit Mofa und Motorrad (50%) und für etwas weniger als die Hälfte der Verkehrsleistungen der Bahn (45%) verantwortlich.

T 2.4.2 Jährliche Verkehrsleistungen auf dem Schienen- und Strassennetz des Kantons Freiburg nach Wohnort (in %)

	Wohnort im Kanton FR				Wohnort ausserhalb des Kantons FR			
	Anteil an Etappen (in %)		Anteil an Verkehrs- leistungen (in %)		Anteil an Etappen (in %)		Anteil an Verkehrs- leistungen (in %)	
	2015	2021	2015	2021	2015	2021	2015	2021
Tagesdistanz (in km)								
Mofa und Motorrad	96.0	80.6	91.3	50.1	4.0	19.4	8.7	49.9
Auto	81.1	78.3	71.7	69.1	18.9	21.7	28.3	30.9
Bahn	52.9	62.8	41.8	54.6	47.1	37.2	58.2	45.4
Bus und Postauto	93.9	91.4	95.1	88.9	6.1	8.6	4.9	11.1
Total	80.1	78.4	67.6	67.9	19.9	21.6	32.4	32.1

3. Verkehrsaufkommen

Dieses Kapitel stellt das Verkehrsaufkommen und die Tagesdistanzen der Freiburger Bevölkerung dar. Die Auswertungen sind auf Basis des Wohnortprinzips erstellt. Sie beinhalten also Aussagen über den durch die Bevölkerung einer Raumeinheit generierten Verkehr. Konkret wird das Verkehrsaufkommen der Bevölkerung der Schweiz, des Kantons Freiburg und der Agglomerationen Freiburg und Bulle miteinander verglichen. Es werden keine Aussagen über das Verkehrsaufkommen in der Region, also dem gesamten Kanton Freiburg oder den Agglomerationen, gemacht.

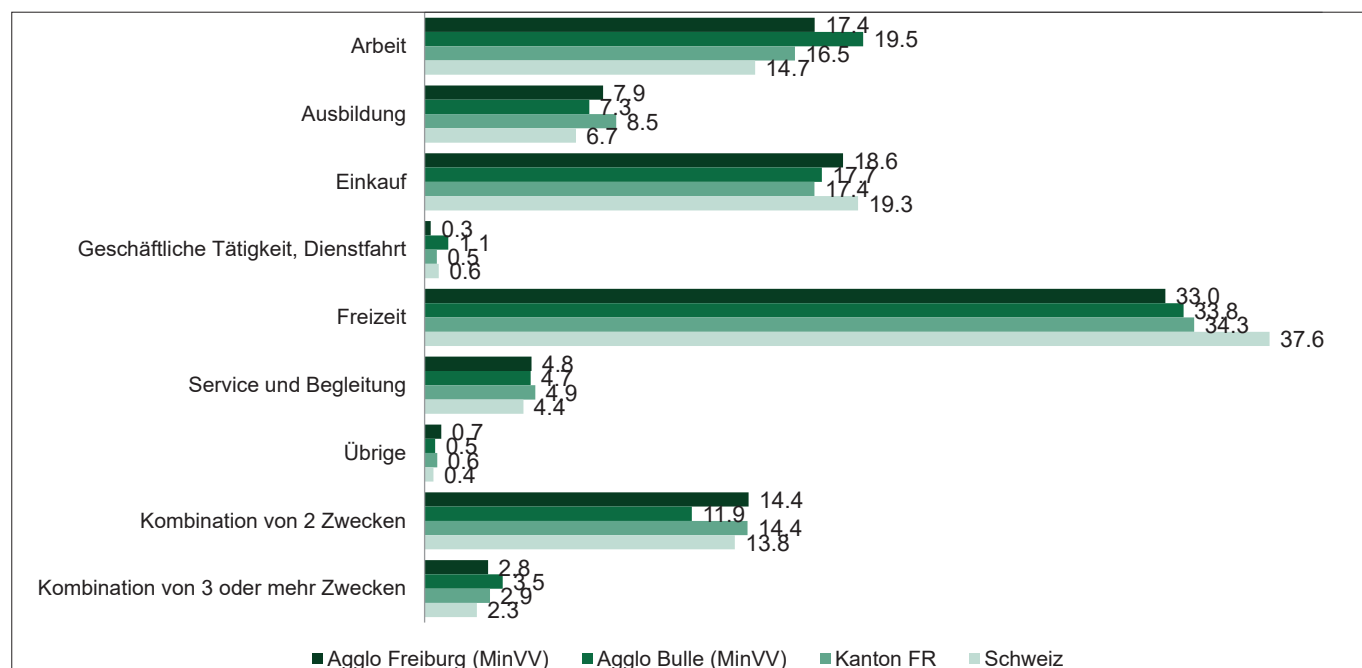
- Ausgänge mit Verkehrszweck «Freizeit» machen weiterhin den grösste Anteil am Gesamtverkehr aus.
- Die Anteile der Ausgänge mit Verkehrszwecken «Arbeit» und «Einkauf» am Gesamtverkehr sind im Vergleich zu 2015 leicht gestiegen, sie liegen aber weiterhin an zweiter Stelle.
- Im Kanton werden bei 17% der Ausgänge Verkehrszwecke kombiniert – dieser Anteil ist im Vergleich zu 2015 zurückgegangen.
- Die durchschnittliche Tagesdistanz von 37 Kilometer liegt über dem Schweizer Schnitt (30 km).
- Die mittlere Unterwegszeit und die mittlere Tagesdistanz sind im Vergleich zu 2015 gesunken.

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.

Grafik G 3.1.1 zeigt für die Schweiz, den Kanton Freiburg und die Agglomerationen Freiburg und Bulle die prozentualen Anteile der Verkehrszwecke pro Ausgang.

G 3.1.1 Verkehrszwecke pro Ausgang (in %)



Legende: MinVV = Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel.

Ausgänge mit Verkehrszweck «Freizeit» machen sowohl in der Schweiz (38%) als auch im gesamten Kanton (34%) und den Agglomerationen Freiburg (34%) und Bulle (33%) den grössten Anteil am Gesamtverkehr aus.

Die Ausgänge mit Verkehrszweck «Einkauf» machen in der Schweiz (19%), im gesamten Kanton (17%) und in der Agglomeration Freiburg (19%) den zweitgrössten Anteil aus. Dahinter folgen Ausgänge mit Verkehrszweck «Arbeit» mit 15% in der Schweiz und je 17% im Kanton Freiburg respektive in der Agglomeration Freiburg. Umgekehrt verhält es sich in der Agglomeration Bulle: Dort machen Ausgänge mit Verkehrszweck «Arbeit» den zweitgrössten Anteil aus. Er liegt mit 20% deutlich über dem Schweizer Mittel von 15%. Hingegen liegt in der Agglomeration Bulle der Anteil Ausgänge mit Verkehrszweck «Einkauf» mit 17% unter dem Schweizer Mittel (19,3%).

Der Anteil Ausgänge mit Verkehrszweck «Ausbildung» liegt im Kanton bei 9%, in der Agglomeration Freiburg bei 8% und in der Agglomeration Bulle, gleich wie das Schweizer Mittel, bei 7%.

Der Anteil Ausgänge mit Verkehrszweck «Einkauf» liegt im Kanton (17%) und in der Agglomeration Bulle (18%) leicht unter dem Schweizer Mittel von 19%, in der Agglomeration Freiburg beträgt der Anteil ebenfalls 19%.

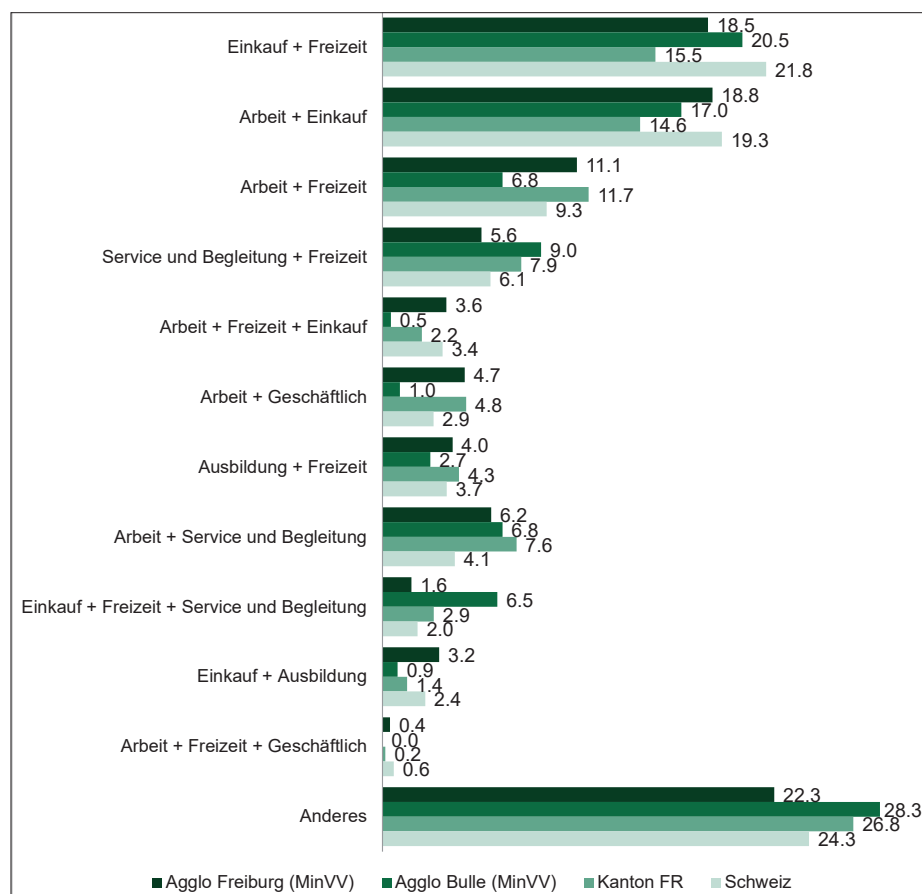
Auf gleichem Niveau wie das Schweizer Mittel befinden sich die Ausgänge mit den Verkehrszwecken «Service und Begleitung» im Kanton (rund 5%) sowie Ausgänge für geschäftliche Tätigkeiten und Dienstfahrten (rund 1%).

Im Kanton und der Agglomeration Freiburg werden in rund 17% der Ausgänge Verkehrszwecke kombiniert. Das ist leicht mehr als im Schweizer Mittel (16%). In der Agglomeration Bulle liegt dieser Anteil mit 15% leicht unter dem Schweizer Mittel.

Vergleicht man die prozentualen Anteile des MZMV 2021 mit jenen des MZMV 2015, fallen insbesondere folgende Punkte auf: Erstens hat der Verkehrszweck «Arbeit» 2021 im Vergleich zu 2015 im Kanton Freiburg sowie in den Agglomerationen Freiburg und Bulle deutlich zugenommen (von 13 bis 16% auf 17 bis 20%). Auch in der Schweiz hat der Anteil dieses Verkehrszwecks am Gesamtverkehr zugenommen, jedoch geringer (von 13 auf 15%). Zweitens haben auch Ausgänge mit dem Verkehrszweck «Einkauf» zugenommen. Diese Zunahme ist sowohl für den Kanton Freiburg und die Agglomerationen Freiburg und Bulle als auch für die gesamte Schweiz zu verzeichnen (von 15 bis 16% auf 17 bis 19%). Abgenommen haben stattdessen drittens Kombinationen von zwei oder mehr Verkehrszwecken. Die Abnahme ist besonders augenfällig in der Agglomeration Bulle (von 21 auf 15%) und der Agglomeration Freiburg (von 23 auf 17%). Die Abnahme folgt dabei einem ähnlichen Trend wie in der gesamten Schweiz (von 22 auf 16%). Auch im Kanton haben Kombinationen von Verkehrszwecken abgenommen (von 21 auf 17%).

Grafik G 3.1.2 zeigt auf, welche Verkehrszwecke wie häufig miteinander kombiniert werden. Am häufigsten werden in der Schweiz die Verkehrszwecke «Einkäufe» und «Freizeit» kombiniert (22%). Auch im Kanton Freiburg sowie in den Agglomerationen Freiburg und Bulle tritt diese Kombination am häufigsten auf, wenn auch auf unterschiedlichem Niveau: Im Kanton sind es 16% aller kombinierter Wege, in der Agglomeration Freiburg 21% und in Bulle 19%. Die Reihenfolge der weiteren Kombinationen «Arbeit» und «Einkauf» sowie «Arbeit» und «Freizeit» entspricht im Kanton Freiburg – mit Ausnahme der Agglomeration Bulle – derjenigen des Schweizer Mittels. In der Agglomeration Bulle sind Kombinationen der Verkehrszwecke «Service und Begleitung» und «Freizeit» (9%) häufiger als der Verkehrszwecke «Arbeit» und «Freizeit» (7%).

G 3.1.2 Kombination von Verkehrszwecken (in %)



3.2 Kennziffern zum Verkehr

Die in der Schweiz wohnhaften Personen ab 6 Jahren legten 2021 pro Tag im Inland durchschnittlich 30 Kilometer zurück. Die durchschnittliche Tagesdistanz für die Bevölkerung des Kantons Freiburg liegt mit 37 Kilometer pro Tag und Person weiterhin über dem Schweizer Mittel. Die beiden Agglomerationen Freiburg und Bulle liegen mit 31 beziehungsweise 35 Kilometer näher am Schweizer Mittel.

Im Vergleich zu 2015 zeigt sich für die Schweiz, den Kanton Freiburg und die Agglomerationen Freiburg und Bulle eine deutliche Abnahme der durchschnittlichen Tagesdistanzen. Prozentual am stärksten war die Abnahme in der Agglomeration Freiburg: Hier hat die durchschnittliche Tagesdistanz um fast ein Viertel von 40 auf 31 Kilometer abgenommen. Aber auch in der Agglomeration Bulle (von 44 auf 35 km) und im gesamten Kanton Freiburg (von 46 auf 37 km) sind die Abnahmen deutlich.

Die Unterschiede im Verkehrsverhalten, die zwischen einzelnen Bevölkerungsgruppen erkennbar sind, folgen im Kanton Freiburg – bis auf wenige Unterschiede – dem Muster für die Schweiz insgesamt.

Alter: Die längsten Tagesdistanzen legen Personen zwischen 18 und 24 Jahren zurück (Agglomeration Freiburg: 47,1 km; Agglomeration Bulle: 66 km; Kanton Freiburg: 61,6 km).

Geschlecht: In allen Raumeinheiten liegt die durchschnittliche Tagesdistanz der Männer über derjenigen der Frauen. Im gesamten Kanton entspricht das Verhältnis der mittleren Tagesdistanzen etwa dem Schweizer Schnitt: Männer legen knapp ein Drittel längere Distanzen zurück als Frauen (Männer 42,6 km, Frauen 31,1 km). Noch grössere Unterschiede zeigen sich in der Agglomeration Freiburg, wo die Männer mehr als das eineinhalbfache der Distanz der Frauen zurücklegen. In der Agglomeration Bulle ist das Verhältnis ausgeglichener: Dort legen die Männer rund 17% längere Tagesdistanzen zurück als die Frauen.

Autoverfügbarkeit: Weiterhin gilt die Autoverfügbarkeit in der Schweiz als guter Indikator für die zurückgelegte Tagesdistanz: Personen, denen immer oder nach Absprache ein Auto zur Verfügung steht, legen längere Distanzen zurück als Personen, denen kein Auto zur Verfügung steht. Die Autoverfügbarkeit spielt insbesondere in Bezug auf das Verkehrsaufkommen im gesamten Kanton eine wichtige Rolle: Personen, die immer ein Auto zur Verfügung haben, legen rund 43 Kilometer pro Tag zurück (ohne Distanzen im Ausland). In der Schweiz sind es bezogen auf diese Personengruppe rund 35 Kilometer.

Erwerbsstatus: Erwerbstätige legen in der Schweiz die längsten Tagesdistanzen zurück und sind auch am längsten unterwegs (37,2 km; 1 Stunde 21 Minuten). An zweiter Stelle folgen die Personen in Ausbildung, gefolgt von den nicht-erwerbstätigen Personen. Dies

verhält sich auch im Kanton Freiburg so, wobei im Vergleich mit der gesamten Schweiz alle Personen im Schnitt räumlich und zeitlich längere Distanzen zurücklegen. Auffällig ist, dass in der Agglomeration Bulle Personen in Ausbildung zwar weniger lange Distanzen zurücklegen als Erwerbstätige, aber dennoch länger unterwegs sind (im Schnitt 11,5 km kürzere Distanz und 4 Minuten länger unterwegs).

Urbanisierungsgrad der Wohngemeinde: Die Personen der Schweizer Bevölkerung, die in einer städtischen Gemeinde wohnen, legen die geringsten Tagesdistanzen zurück, gefolgt von den Personen, die in intermediären Gemeinden wohnen. Mit Ausnahme der Agglomeration Bulle trifft diese Gegebenheit auch auf den Kanton Freiburg zu. In der Agglomeration Bulle legen Personen aus dem Agglomerationskern am meisten Kilometer pro Tag zurück.

T 3.2.1 Kenngrössen der Mobilität (pro Person und Tag), Agglomeration Freiburg

Agglomeration Freiburg	Mittl. Tagesdistanz (in km)		Mittl. Unterwegszeit (in Min.)		Mittlere Anzahl (ohne Ausland)		
	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	Ausgänge	Wege	Etappen
Total	30.6	37.1	72.9	75.8	1.5	2.8	3.8
Tage							
Montag-Freitag	31.4	37.7	70.9	73.0	1.6	3.1	4.2
Samstag	26.2	38.4	78.4	86.2	1.6	2.4	3.4
Sonntag	30.4	32.9	77.9	79.9	1.3	1.9	2.4
Alter							
6-17 Jahre	17.3	29.8	66.1	73.6	1.6	3.0	4.9
18-24 Jahre	47.1	47.1	86.3	86.3	1.5	3.2	4.8
25-44 Jahre	40.2	49.2	80.0	83.9	1.5	2.9	4.0
45-64 Jahre	29.5	33.8	71.0	71.8	1.5	2.8	3.5
65-79 Jahre	24.8	31.0	76.1	79.3	1.5	2.5	3.3
80 und mehr	4.4	4.4	31.7	31.7	1.4	1.6	1.8
Geschlecht							
Männer	37.2	45.3	80.3	84.2	1.5	2.8	3.8
Frauen	23.5	28.4	65.1	66.9	1.5	2.8	3.9
Autoverfügbarkeit							
Immer verfügbar	36.4	41.2	74.2	76.4	1.5	2.8	3.3
Nach Absprache	33.2	33.2	80.9	80.0	1.6	3.1	4.5
Nicht verfügbar	27.4	27.6	76.9	78.4	1.4	2.5	4.1
Erwerbsstatus							
Erwerbstätig	39.4	47.7	78.7	81.8	1.5	3.0	3.9
Nicht erwerbstätig	19.1	19.2	65.4	65.7	1.5	2.2	2.9
Personen in Ausbildung	20.1	29.4	66.0	71.6	1.7	3.0	5.0
Urbanisierungsgrad der Wohngemeinde							
Städtisch	28.1	37.9	77.8	82.5	1.5	2.9	4.3
Intermediär	28.6	32.9	67.1	68.0	1.5	2.5	3.3
Ländlich	39.0	41.5	70.4	72.2	1.6	3.0	3.6

T 3.2.2 Kenngrössen der Mobilität (pro Person und Tag), Agglomeration Bulle

Agglomeration Bulle	Mittl. Tagesdistanz (in km)		Mittl. Unterwegszeit (in Min.)		Mittlere Anzahl (ohne Ausland)		
	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	Ausgänge	Wege	Etappen
Total	34.9	37.5	76.5	79.3	1.6	3.0	3.7
Tage							
Montag-Freitag	36.1	37.1	75.5	77.2	1.6	3.3	4.0
Samstag	16.4	29.8	69.1	80.2	1.7	2.6	3.0
Sonntag	44.4	45.2	86.2	87.0	1.3	2.3	2.8
Alter							
6-17 Jahre	22.1	22.1	69.1	69.1	1.8	3.2	4.3
18-24 Jahre	66.0	66.0	129.1	129.1	1.5	3.2	4.9
25-44 Jahre	42.3	49.1	77.7	83.9	1.6	3.4	3.8
45-64 Jahre	29.0	30.1	67.6	69.9	1.5	2.9	3.3
65-79 Jahre	18.5	18.5	64.4	64.4	1.5	2.3	2.6
80 und mehr	17.4	17.4	46.7	46.7	1.3	1.5	1.9
Geschlecht							
Männer	37.3	41.3	82.3	85.6	1.6	3.2	3.8
Frauen	32.6	34.0	71.1	73.3	1.5	2.8	3.5
Autoverfügbarkeit							
Immer verfügbar	39.5	40.8	79.8	82.5	1.6	3.2	3.6
Nach Absprache	50.4	77.7	106.8	129.4	1.3	2.8	4.0
Nicht verfügbar	31.5	31.5	59.6	61.8	1.6	2.5	2.8
Erwerbsstatus							
Erwerbstätig	42.8	46.9	79.4	83.3	1.6	3.3	3.6
Nicht erwerbstätig	18.6	19.8	63.9	66.6	1.4	2.3	2.8
Personen in Ausbildung	31.3	31.3	82.5	82.5	1.7	3.3	4.8
Urbanisierungsgrad der Wohngemeinde							
Städtisch	35.1	38.4	77.7	81.1	1.6	3.0	3.6
Intermediär	33.5	33.5	70.5	70.5	1.6	3.3	3.9
Ländlich	34.7	34.7	73.4	73.4	1.8	3.3	4.2

T 3.2.3 Kenngrössen der Mobilität (pro Person und Tag), Kanton Freiburg

Kanton Freiburg	Mittl. Tagesdistanz (in km)		Mittl. Unterwegszeit (in Min.)		Mittlere Anzahl (ohne Ausland)		
	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	Ausgänge	Wege	Etappen
Total	37.2	42.4	76.7	80.0	1.5	2.9	3.7
Tage							
Montag-Freitag	38.1	43.3	75.5	78.6	1.6	3.1	4.1
Samstag	36.1	43.2	75.2	80.3	1.6	2.6	3.1
Sonntag	33.9	37.6	83.7	86.3	1.3	2.0	2.4
Alter							
6-17 Jahre	16.1	21.4	67.7	71.1	1.7	3.1	4.6
18-24 Jahre	61.6	63.1	103.2	107.6	1.5	3.3	4.9
25-44 Jahre	47.0	53.9	81.2	85.5	1.6	3.1	3.7
45-64 Jahre	36.6	41.7	75.2	77.7	1.5	2.8	3.3
65-79 Jahre	26.9	32.6	71.0	74.2	1.5	2.4	2.9
80 und mehr	8.0	8.0	30.7	30.7	1.3	1.5	1.7
Geschlecht							
Männer	42.6	49.2	80.9	85.1	1.5	2.9	3.6
Frauen	31.1	34.9	72.0	74.3	1.6	2.9	3.8
Autoverfügbarkeit							
Immer verfügbar	43.3	48.7	78.0	81.9	1.5	2.9	3.3
Nach Absprache	53.2	56.8	102.8	108.7	1.5	3.3	4.8
Nicht verfügbar	30.2	30.3	66.8	67.7	1.6	2.7	3.7
Erwerbsstatus							
Erwerbstätig	45.5	52.9	81.1	85.7	1.5	3.1	3.7
Nicht erwerbstätig	25.3	26.4	66.9	68.1	1.5	2.2	2.7
Personen in Ausbildung	27.2	30.8	74.8	77.2	1.6	3.1	4.7
Urbanisierungsgrad der Wohngemeinde							
Städtisch	31.4	38.6	78.7	82.8	1.5	3.0	4.1
Intermediär	34.8	37.6	69.8	72.2	1.5	2.8	3.5
Ländlich	43.4	49.1	80.4	83.9	1.6	2.9	3.6

T 3.2.4 Kenngrössen der Mobilität (pro Person und Tag), Schweiz

Schweiz	Mittl. Tagesdistanz (in km)		Mittl. Unterwegszeit (in Min.)		Mittlere Anzahl (ohne Ausland)		
	ohne Ausland	mit Ausland	ohne Ausland	mit Ausland	Ausgänge	Wege	Etappen
Total	30.0	37.6	74.6	78.4	1.6	2.8	3.8
Tage							
Montag-Freitag	30.1	37.0	73.0	76.2	1.6	3.0	4.1
Samstag	31.7	37.4	79.3	83.7	1.6	2.6	3.4
Sonntag	27.8	40.5	78.0	83.9	1.3	1.8	2.3
Alter							
6-17 Jahre	19.4	25.5	64.7	68.9	1.78	3.0	4.3
18-24 Jahre	40.2	49.4	83.2	87.6	1.5	2.9	4.9
25-44 Jahre	36.7	46.5	78.3	82.7	1.6	3.0	4.0
45-64 Jahre	32.8	41.4	79.9	83.8	1.6	2.8	3.7
65-79 Jahre	22.2	26.2	73.1	75.8	1.5	2.3	3.0
80 und mehr	10.8	12.1	42.9	44.0	1.4	1.6	2.2
Geschlecht							
Männer	33.7	42.0	77.4	81.7	1.6	2.8	3.7
Frauen	26.4	33.3	71.9	75.2	1.6	2.7	3.8
Autoverfügbarkeit							
Immer verfügbar	35.6	42.4	78.8	83.3	1.6	2.9	3.5
Nach Absprache	34.3	46.9	82.6	86.7	1.5	2.9	4.4
Nicht verfügbar	26.2	37.1	71.7	77.0	1.5	2.4	3.7
Erwerbsstatus							
Erwerbstätig	37.2	46.6	81.0	85.3	1.6	3.0	4.0
Nicht erwerbstätig	19.0	23.6	65.2	67.6	1.5	2.2	2.9
Personen in Ausbildung	24.5	30.8	69.3	73.5	1.6	2.9	4.5
Urbanisierungsgrad der Wohngemeinde							
Städtisch	27.7	36.2	73.7	77.8	1.6	2.8	4.0
Intermediär	32.9	39.6	76.0	79.3	1.6	2.7	3.6
Ländlich	35.4	40.4	76.4	79.5	1.6	2.7	3.4

3.3 Verkehrsaufkommen im Tagesablauf

- Bis zu 40% der Bevölkerung sind während Verkehrsspitzen unterwegs (Ausnahme Agglomeration Bulle am Sonntag)
- Die Morgenspitze verläuft kurz und markant, die Abendspitze ausgedehnter.
- Höchstes Verkehrsaufkommen ist von Montag bis Freitag zwischen 16 und 18 Uhr zu verzeichnen.

Die zeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens wird in sogenannten «Ganglinien» in den folgenden Grafiken abgebildet. 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.

G 3.3.1 Verkehr im Tagesablauf nach Wochentagen (in %)



Wie in der gesamten Schweiz zeigen sich auch im Kanton Freiburg und in den Agglomerationen Freiburg und Bulle Spitzenbelastungen unter der Woche von Montag bis Freitag jeweils zwischen 7 und 8 Uhr, 13 und 14 Uhr sowie 17 und 18 Uhr. Am Wochenende nimmt der Verkehr erst später zu und erreicht eine erste, kleinere Spitzenbelastung kurz nach 10 Uhr und eine zweite um 16 Uhr. In der Agglomeration Bulle zeigt sich am Sonntag ein Phänomen, das sich von den kantonalen und nationalen Ganglinien für diesen Tag unterscheidet. Die Spitzenbelastungen am Sonntag um 11 und 17 Uhr übersteigen jene von unter der Woche: Um 17 Uhr sind in Bulle bis zu 65% der Bevölkerung unterwegs.

3.4 Etappen-Distanzen und Dauer von Etappen

- Distanzen, die mit dem Auto, Velo oder zu Fuss zurückgelegt werden, sind eher kurz.
- Die längsten Distanzen werden mit der Bahn zurückgelegt.
- 70% der Etappen sind nicht länger als 15 Minuten.

In der Grafik G 3.4.1 sind die Summenhäufigkeit der Etappen-Distanzen nach ausgewählten Verkehrsmitteln aufgeführt. Es lässt sich derjenige Anteil der Personen erkennen, die mit einem bestimmten Verkehrsmittel im Schnitt in einer Etappe eine gewisse Distanz zurücklegen.

Eine mit dem Auto zurückgelegte Etappe ist im Schweizer Mittel in 43% der Fälle nicht länger als 5 Kilometer. Im Kanton und der Agglomeration Freiburg sind die Etappen im Schnitt etwas länger (37 bzw. 38% sind nicht länger als 5 km) und in der Agglomeration Bulle durchschnittlich etwas kürzer (50% sind nicht länger als 5 km).

Etappen, die zu Fuss zurückgelegt werden, sind in der Schweiz in 52% der Fälle nicht länger als 500 Meter. Die Agglomeration Freiburg entspricht genau dem Schweizer Mittel (51%), im gesamten Kanton und in der Agglomeration Bulle werden leicht längere Fuss-Etappen zurückgelegt (48 bzw. 45% der Etappen sind nicht länger als 500m).

In der Schweiz sind zwei Drittel der Velofahrten (68%) nicht länger als 3 Kilometer. Dies entspricht in etwa auch den Anteilswerten im Kanton Freiburg (69%) sowie den Agglomerationen Freiburg (63%) und Bulle (71%).

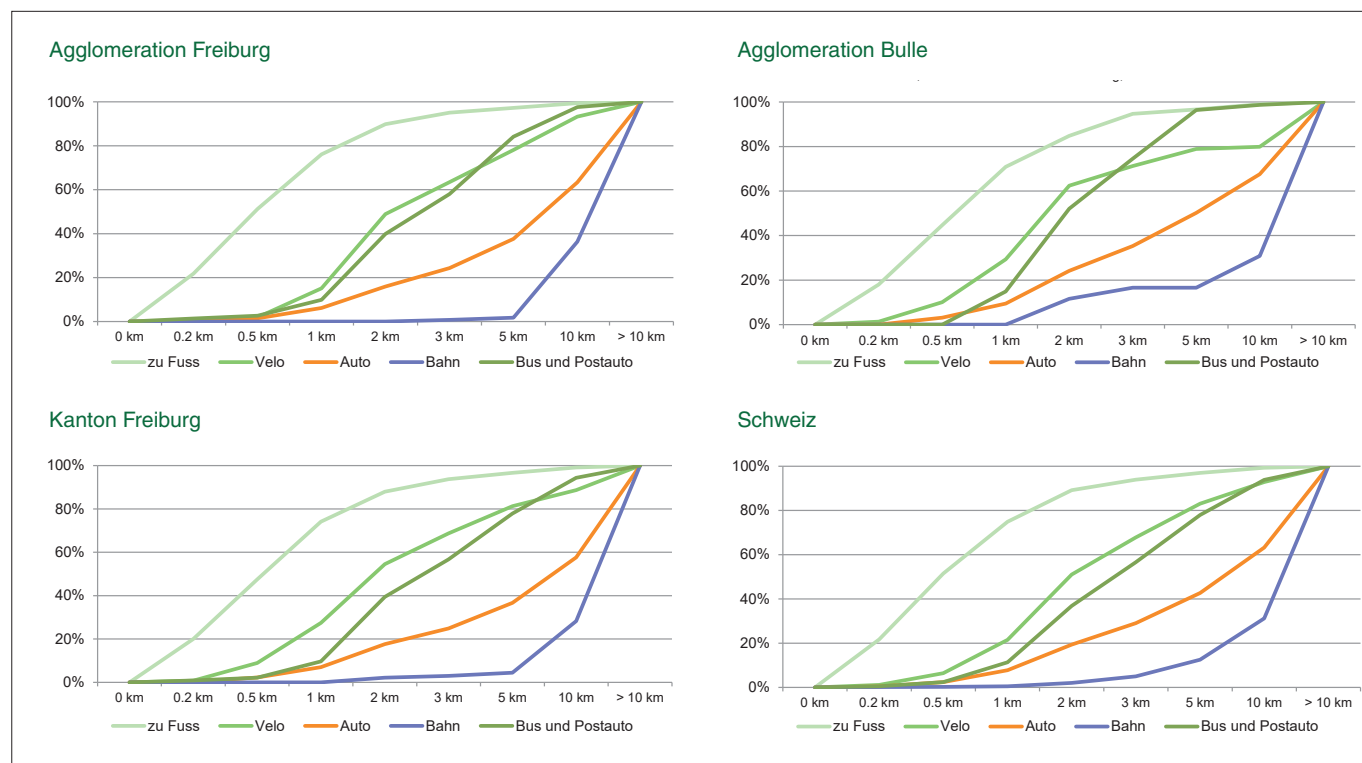
Die längsten Distanzen in der Schweiz werden mit der Bahn zurückgelegt, wobei 69% der Etappen länger als 10 Kilometer sind. Bahn-Etappen der Bevölkerung im gesamten Kanton Freiburg und in der Agglomeration Bulle entsprechen dem Schweizer Mittel (72 bzw. 69% sind länger als 10 km). In der Agglomeration Freiburg sind 64% der Etappen mit der Bahn länger als 10 Kilometer; in der Agglomeration Freiburg wohnhafte Personen weisen dementsprechend etwas kürzere Bahn-Etappen auf.

In der Grafik G 3.4.2 sind die Summenhäufigkeiten der Dauer der Etappen ausgewählter Verkehrsmittel aufgeführt. Es lässt sich der Anteil der Personen erkennen, die mit einem bestimmten Verkehrsmittel im Schnitt in einer Etappe eine gewisse Dauer unterwegs sind.

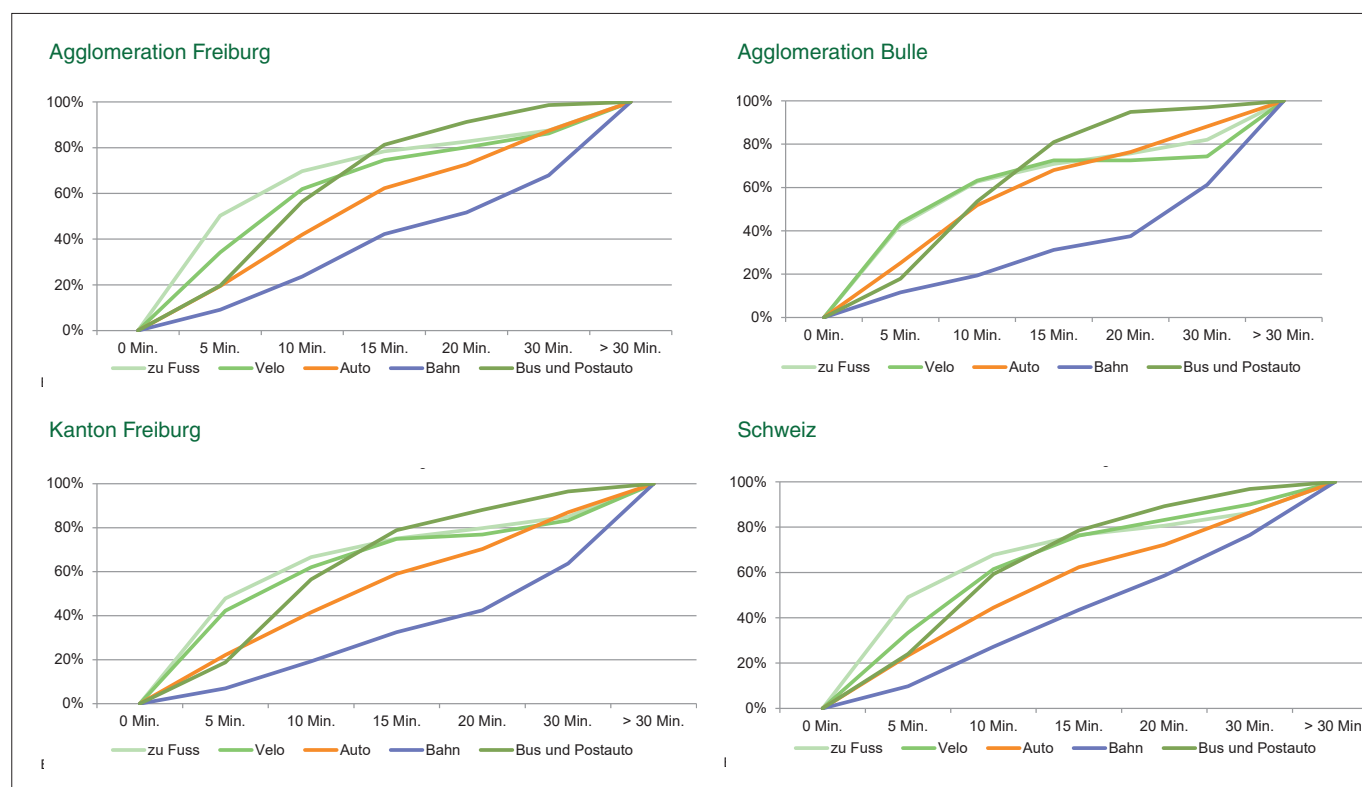
Bei der Schweizer Bevölkerung dauern über alle Verkehrsmittel hinweg nur 30% aller Etappen länger als 15 Minuten. Dies trifft auch auf die beiden Agglomerationen Freiburg und Bulle zu (29% bzw. 31%). Im gesamten Kanton Freiburg sind die Etappen im Schnitt etwas länger: 35% der Etappen dauern länger als 15 Minuten.

In der Schweiz werden nicht nur die längsten Distanzen mit der Bahn zurückgelegt, sondern auch die zeitlich längsten Fahrten unternommen. Ein Viertel (23%) aller Etappen mit der Bahn dauert im Schweizer Mittel länger als 30 Minuten. Im Kanton Freiburg liegt der Anteil solch langer Bahn-Etappen höher: In der Agglomeration Freiburg liegt er bei 32%, in der Agglomeration Bulle bei 39% und im Kanton Freiburg bei 36%.

G 3.4.1 Summenhäufigkeit der Etappendistanzen nach ausgewählten Verkehrsmitteln (in %)



G 3.4.2 Summenhäufigkeit der Etappen-Dauer nach ausgewählten Verkehrsmitteln (in %)



Die Tabelle T 3.4.1 zeigt die mittlere Wegdistanz und Unterwegszeit nach Verkehrszweck auf.

Im Mittel legen die Personen des Kantons Freiburg und der beiden Agglomerationen Freiburg und Bulle für die Rückkehr nach Hause und für Dienstfahrten die längsten Wege zurück. Wege zum Zweck der Ausbildung sind im Mittel am kürzesten.

Unabhängig vom Verkehrszweck legt die Bevölkerung in den Agglomerationen Freiburg (10,9 km) und Bulle (11,5 km) im Vergleich mit dem gesamten Kanton Freiburg (12,9 km) kürzere Wegdistanzen zurück. Daraus lässt sich schliessen, dass die Freiburger Bevölkerung ausserhalb der Agglomerationen durchschnittlich längere Distanzen pro Weg zurücklegt.

Die durchschnittliche Unterwegszeit pro Weg ist in allen Teilregionen des Kantons Freiburg kürzer als im Schweizer Mittel, obwohl durchschnittlich längere Distanzen zurückgelegt werden. Es lässt sich daraus schliessen, dass die Wege im Kanton Freiburg im Vergleich mit dem Schweizer Mittel mit einer höheren Geschwindigkeit zurückgelegt werden.

T 3.4.1 Mittlere Wegdistanz und Unterwegszeit 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	15.59	15.53	16.45	13.95	23.42	20.14	22.79	23.7
Ausbildung und Schule	4.58	4.44	6.32	6.69	17.51	14.33	18.23	18.85
Einkauf und Besorgungen	6.55	5.84	8.26	6.58	16.88	14.60	17.01	16.28
Geschäftliche Tätigkeit	16.46	18.14	17.51	20.42	25.08	19.13	22.82	30.54
Dienstfahrt	37.98	-	26.89	22.95	83.26	-	69.95	52.64
Freizeit	12.44	14.87	15.15	12.83	39.13	41.65	39.87	39.60
Service und Begleitung	7.48	6.96	11.68	8.39	15.13	13.05	17.20	16.28
Rückkehr nach Hause	30.45	-	44.70	34.24	45.00	-	32.25	41.94
Andere	7.45	18.19	14.11	16.05	18.04	26.75	19.21	28.19
Total	10.87	11.54	12.91	10.89	25.97	25.32	26.59	27.09

(') statistisch nicht repräsentativ

4. Verkehrsmittel

- Der Anteil der Tagesdistanz (81%) und der Unterwegszeit (50%), die mit dem Auto zurückgelegt wird, liegt im Kanton Freiburg über dem Schweizer Durchschnitt.
- 10% der Tagesdistanz der Kantonsbevölkerung entfällt auf den ÖV und beträgt damit etwa die Hälfte des Schweizer Mittels (20%).
- Der Langsamverkehr ist für 5,1% der zurückgelegten Tagesdistanzen verantwortlich.
- Der durchschnittliche Besetzungsgrad von Autos beträgt im Kanton Freiburg 1,47 Personen.
- Nur bei 8,3% der Auto-Etappen müssen im Kanton Freiburg am Ende Parkgebühren verrichtet werden.

4.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

T 4.1.1 Auto-Anteil 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	71.2	87.5	72.6	64.2	41.2	44.8	46.3	34.1
2 Personen	80.3	86.4	85.7	71.4	46.5	51.6	51.4	40.6
3 Personen	73.3	86.9	85.0	69.9	42.4	61.3	53.1	40.7
4 Personen	98.3	89.7	80.1	71.2	50.2	47.2	52.3	41.3
5 und mehr	92.1	()	75.1	66.6	46.2	64.9	42.2	37.8
Haushaltseinkommen pro Monat								
weiss nicht/keine Angabe	71.9	71.7	81.4	65.0	42.1	51.1	48.8	37.6
bis und mit 2 000 Fr.	63.8	()	94.7	59.6	17.1	()	46.5	30.6
2 001 - 6 000 Fr.	64.3	86.6	75.0	69.7	39.5	41.6	46.9	36.9
6 001 - 10 000 Fr.	85.2	92.9	84.9	73.6	51.8	64.2	60.8	43.9
10 001 - 14 000 Fr.	88.5	92.6	84.8	73.3	50.7	56.8	55.1	46.1
mehr als 14 000 Fr.	82.2	()	85.0	67.1	54.6	()	58.6	42.4
Alter								
6-17 Jahre	()	71.4	57.7	57.7	37.6	23.5	21.2	24.2
18-24 Jahre	61.0	()	68.3	58.7	39.7	()	48.2	39.3
25-64 Jahre	80.3	()	85.9	72.6	50.1	65.9	57.6	43.8
65 und mehr	83.3	73.5	80.0	66.6	36.2	34.7	41.8	32.0
Geschlecht								
Männer	88.6	96.9	82.2	71.8	48.4	57.4	52.0	42.6
Frauen	72.2	86.8	78.6	65.8	41.6	49.3	47.2	35.7
Autoverfügbarkeit								
Immer verfügbar	89.6	92.7	89.1	80.2	56.9	61.0	60.6	503.7
Nach Absprache	64.0	()	67.1	55.0	37.0	()	44.3	31.1
Nicht verfügbar	35.9	()	61.3	55.7	28.1	()	41.8	30.3

() statistisch nicht repräsentativ

	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)	99.0	()	96.0	84.4	85.0	()	72.7	59.9
Selbständige/-r ohne Arbeitnehmer	()	()	92.2	74.6	64.0	()	59.4	46.0
Mitarbeitendes Familienmitglied	98.7	()	94.6	83.9	94.5	()	57.1	50.8
Arbeitnehmer/-in in Unternehmensleitung	80.0	()	84.5	75.0	50.2	()	61.0	46.5
Arbeitnehmer/-in mit Vorgesetztenfunktion	91.3	()	92.8	73.8	59.7	()	66.2	47.9
Arbeitnehmer/-in ohne Vorgesetztenfunktion	74.8	90.5	79.9	69.6	46.4	61.2	54.6	43.2
Lehrtochter / Lehrling	44.6	()	60.6	44.9	35.0	()	41.2	29.7
Erwerbslose / Erwerbsloser	70.9	()	90.8	63.7	27.4	()	53.9	29.8
Nichterwerbspersonen	64.1	78.4	75.0	63.1	32.6	38.0	40.2	30.3
Stellung im Beruf								
Selbständige/-r	()	()	94.1	79.1	73.3	()	65.6	51.3
«Mitarbeitendes Familienmitglied»	98.7	()	94.6	83.9	94.5	()	57.1	50.8
«Arbeitnehmer/-in in Unternehmensleitung oder mit Vorgesetztenfunktion»	89.6	()	91.5	74.1	58.2	()	65.4	47.6
«Arbeitnehmer/-in ohne Vorgesetztenfunktion»	74.8	90.5	79.9	69.6	46.4	61.2	54.6	43.2
Anderes	62.7	70.2	74.1	60.6	32.3	36.1	41.5	30.2
Haushaltstyp								
Einpersonenhaushalte	71.2	87.5	72.6	64.2	41.2	44.8	46.3	34.1
Nichtfamilienhaushalte (mit und ohne Verwandte)	69.9	()	74.4	60.3	31.6	42.1	36.5	35.9
Paare ohne Kinder	79.1	90.2	84.9	72.2	48.2	51.9	51.8	41.1
Paare mit Kind(ern)	92.0	99.6	80.3	70.8	47.2	58.8	49.5	40.9
Eielerntenhaushalte mit Kind(ern)	82.7	()	89.3	66.4	50.1	45.0	59.5	38.7
Total	82.6	92.0	80.8	69.1	45.6	53.5	49.9	39.2

() statistisch nicht repräsentativ

Die Tabelle T 4.1.1 zeigt die Anteile des Autoverkehrs an der Tagesdistanz und Unterwegszeit pro Teilregion sowie aufgeschlüsselt nach verschiedenen sozioökonomischen Merkmalen.

Im Durchschnitt legen Personen des Kantons Freiburgs 81% der Tagesdistanzen und knapp 50% der Unterwegszeit mit dem Auto zurück. Die Autonutzung liegt damit über dem Schweizer Mittel (70% der Tagesdistanzen und 40% der Unterwegszeit werden mit dem Auto zurückgelegt). Es lassen sich Unterschiede zwischen den einzelnen Bevölkerungsgruppen erkennen, auf die im Folgenden genauer eingegangen wird.

Das Alter hat einen starken Effekt auf die Autonutzung im Kanton Freiburg. Kinder und Jugendliche, die bei der Autonutzung auf ihre Eltern oder Bekannte angewiesen sind, legen im Vergleich mit erwachsenen Personen durchschnittlich einen kleineren Anteil

der Tagesdistanzen mit dem Auto zurück (58%). Unter den Erwachsenen legen junge Erwachsene (bis 24 Jahre) den kleinsten Anteil der Tagesdistanz mit dem Auto zurück (68%, 25- bis 64-Jährige: 86%).

Bei Personen mit Führerschein im Kanton Freiburg ist die Autoverfügbarkeit ausschlaggebend; ist das Auto immer verfügbar, werden 89% der Tagesdistanzen und 61% der Unterwegszeit mit dem Auto zurückgelegt. Ist das Auto jedoch nur nach Absprache verfügbar, werden 67% der Tagesdistanzen und 44% der Unterwegszeit mit dem Auto absolviert.

Im Kanton Freiburg zeigt sich ein glockenförmiger Zusammenhang zwischen der Haushaltsgrösse und der Autonutzung. Ein-Personen-Haushalte nutzen das Auto seltener (73% der Tagesdistanz) als Zwei-Personen-Haushalte (86%). Ab drei oder mehr Personen im Haushalt geht die anteilmässig mit dem Auto zurückgelegte Tagesdistanz pro weitere Person leicht zurück. Dies unterscheidet sich vom Schweizer Mittel, wo kein klarer Zusammenhang von Haushaltsgrösse und Autonutzung auszumachen ist.

Männer nutzen sowohl im Kanton Freiburg als auch in der gesamten Schweiz das Auto häufiger als Frauen. Unabhängig von der Stellung im Beruf wird das Auto im Kanton Freiburg mehr genutzt als im Schweizer Mittel, sowohl was die Tagesdistanz als auch was die Unterwegszeit betrifft. Die Autonutzung von Arbeitnehmern/-innen ohne Vorgesetztenfunktion entspricht dem kantonalen Mittel. Arbeitnehmer in Unternehmensleitung liegen etwas über dem kantonalen Mittel (84%). Bei allen anderen Gruppen liegt – mit Ausnahme bei Lernenden und nichterwerbstätigen Personen – eine sehr hohe Autonutzung vor (mind. 92% der Tagesdistanz).

In der Grafik G 4.1.1 ist der durchschnittliche Besetzungsgrad von Personenwagen aller Inland-Etappen nach Verkehrszweck und Wohnregion der Personen abgebildet.

Pro Auto und Etappe sind in der Bevölkerung des Kantons Freiburg durchschnittlich 1,47 Personen unterwegs (Schweiz: 1,53 Personen). Am geringsten ist der Besetzungsgrad bei Arbeitswegen, geschäftlichen Tätigkeiten und Dienstfahrten (1,1 Personen). Bei Fahrten zum Zweck der Ausbildung sind die Autos ebenfalls eher gering besetzt (1,36 Personen). Wie im Schweizer Mittel ist im Kanton Freiburg der Besetzungsgrad bei den Freizeitfahrten überdurchschnittlich (1,89 kantonal und national). Fahrten zu Service- oder Begleitungszwecken sowie Einkäufen entsprechen in etwa dem Schweizer Mittel.

In den Agglomerationen Freiburg und Bulle fällt besonders die geringe Besetzung der Autos bei Fahrten zum Zweck der Ausbildung auf: Mit durchschnittlich einer Person pro Auto liegt der Besetzungsgrad unter dem kantonalen und Schweizer Mittel.

G 4.1.1 Durchschnittlicher Besetzungsgrad von Personenwagen (in Personen pro Auto, distanzgewichtet)

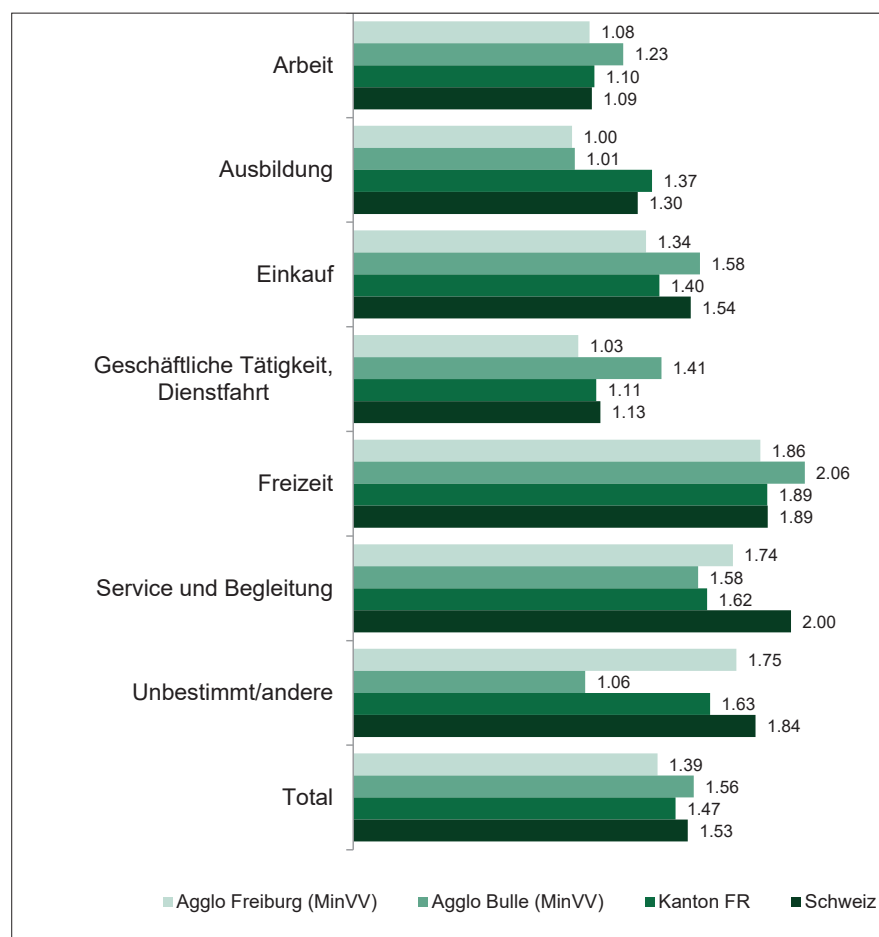


Tabelle T 4.1.2 zeigt, bei welchen Verkehrszwecken am Zielort einer Autofahrt eine Parkgebühr erhoben wird nach Teilregion.

Bei 8,3% aller Auto-Etappen der Kantonsbevölkerung muss am Ziel eine Parkgebühr entrichtet werden. Dieser Wert liegt etwas unter dem gesamtschweizerischen Schnitt – dort muss bei 10,8% aller Etappen eine Gebühr bezahlt werden. Anders als im Schweizer Mittel muss im Kanton Freiburg nicht bei Einkaufs-, sondern bei Freizeit-Etappen (11,3%) am häufigsten eine Parkgebühr bezahlt werden. Bei Service- respektive Begleitfahrten wird am Zielort in den meisten Fällen keine Parkgebühr fällig. Je nach Fahrtzweck ist also der überwiegende Anteil der Parkvorgänge (95% bis 99%) gebührenfrei.

Auf Grund der geringen Fallzahlen lassen sich nur die Parkgebühren der Agglomeration Freiburg mit dem Schweizer Mittel vergleichen. Diese sind in der Agglomeration Freiburg etwas tiefer und betragen im Durchschnitt 2.10 Fr. (Schweiz: 2.30 Fr.)

T 4.1.2 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	10.5	1.9	10.9	()	10.0	2.0	13.6	1.7
Freizeit	14.5	2.4	10.6	()	11.3	2.8	10.4	3.5
Service und Begleitwege	2.3	2.0	2.1	()	1.4	2.2	5.3	3.1
Total	9.5	2.1	8.2	1.9	8.3	2.4	10.8	2.3

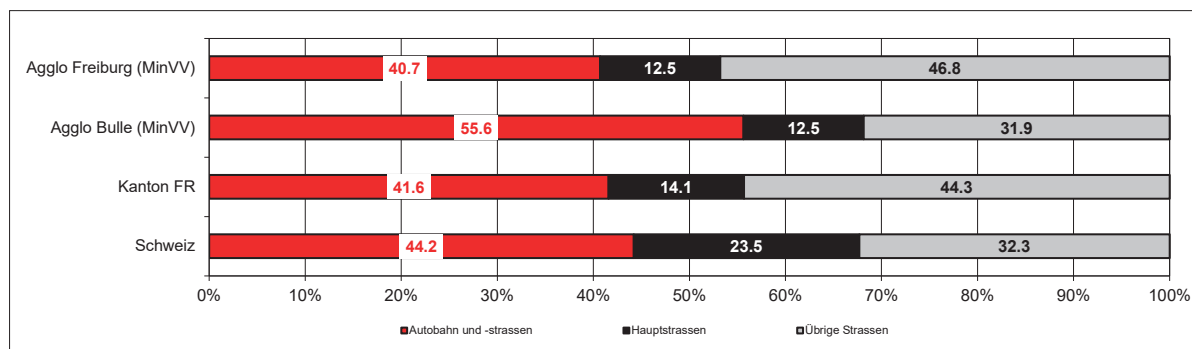
Wie der Grafik G 4.1.2 entnommen werden kann, legt die Bevölkerung des Kantons Freiburg den grössten Teil der Distanzen des MIV auf Autobahnen und Autostrassen (42%) sowie auf übrigen Strassen (44%) zurück. Auf dem Hauptstrassennetz werden 14% der MIV-Distanzen zurückgelegt. Im Schweizer Mittel werden 44% des MIV auf Autobahnen und Autostrassen, 24% auf Hauptstrassen und nur 32% auf den übrigen Strassen zurückgelegt.

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

Die Bevölkerung der Agglomeration Bulle nutzt die Autobahnen und -strassen überdurchschnittlich viel (56% aller Wege). 13% des MIV werden auf Hauptstrassen und 32% auf den übrigen Strassen zurückgelegt.

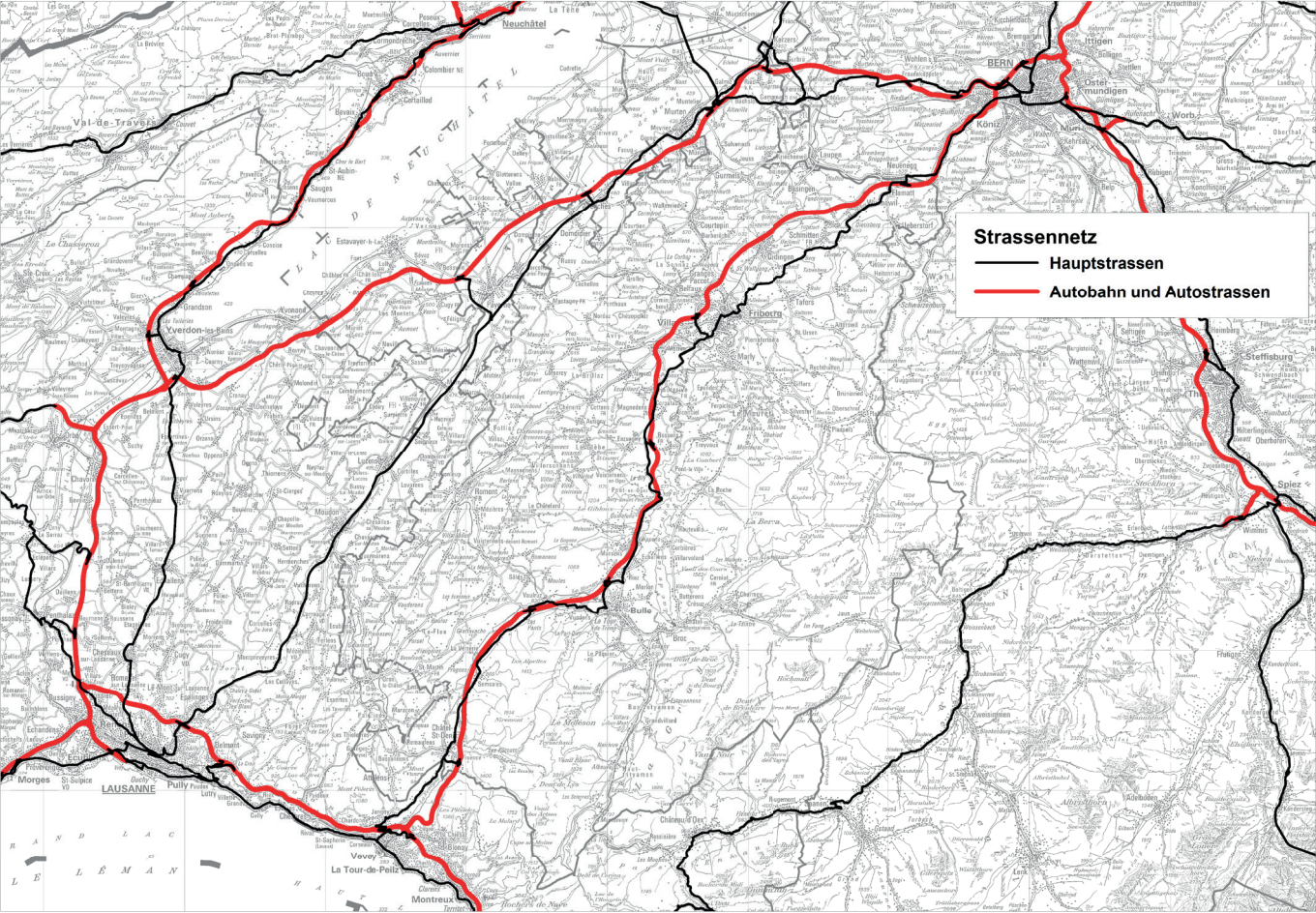
Die Werte der Agglomeration Freiburg entsprechen etwa den Werten für den gesamten Kanton.

G 4.1.2 Strassenbenutzung nach Strassenkategorien (in % der mit dem MIV zurückgelegten Distanzen)

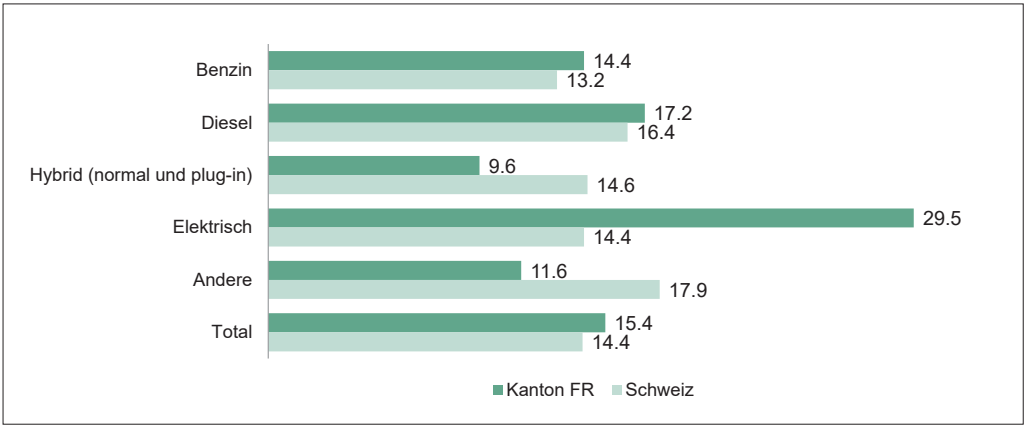


Die folgende Grafik G 4.1.3 zeigt das Strassennetz des Kantons Freiburg mit allen Autobahnen, Autostrassen und Hauptstrassen.

G 4.1.3 Strassennetz des Kantons Freiburg



G 4.1.4 Mittlere Länge der Auto-Etappen nach Treibstoffart (in km)



Im Durchschnitt werden im Kanton Freiburg pro Autoetappe 15 Kilometer zurückgelegt, das ist 1 Kilometer mehr als im Schweizer Schnitt. Auto-Etappen mit den Verbrennertreibstoffen Benzin (14,4 km) und Diesel (17,2 km) streuen leicht um die mittlere Länge aller Auto-Etappen im Kanton.

Die längsten Auto-Etappen werden im Kanton Freiburg mit einem elektrischen Antrieb zurückgelegt (29,5 km). Dies entspricht etwa dem Doppelten der mittleren Länge mit dem gleichen Antrieb in der gesamten Schweiz.

Die kürzesten Auto-Etappen werden im Kanton Freiburg mit einem Hybrid-Antrieb gefahren (9,6 km). Für diesen Antrieb liegt die durchschnittliche Distanz deutlich unter dem Schweizer Schnitt (14,6 km).

4.2 Öffentlicher Verkehr

Durchschnittlich entfallen 10% der Tagesdistanzen und 8% der Unterwegszeit der Kantonsbevölkerung auf den ÖV. Diese Werte liegen deutlich unter dem Schweizer Mittel: Schweizweit entfallen 20% der Tagesdistanzen und 11% der Unterwegszeit auf den ÖV.

Die Differenz zum Schweizer Schnitt ist bei den 25- bis 65-Jährigen am grössten. Während in der gesamten Schweiz in dieser Altersgruppe 17% der Tagesdistanzen auf den ÖV entfallen, sind es in derselben Altersgruppe im Kanton Freiburg nur 6%. Nur bei einer Bevölkerungsgruppe liegen die Werte des Kantons auf ähnlichem Niveau wie im Schweizer Mittel: Personen über 18 Jahre, bei denen kein Auto verfügbar ist, legen ein Drittel der Tagesdistanzen (31%; Schweizer Mittel: 30%) und ein Fünftel (19%; Schweizer Mittel: 15%) der Unterwegszeiten mit dem ÖV zurück.

Die Werte der Bevölkerung der Agglomeration Freiburg liegen näher am Schweizer Schnitt als die der Kantonsbevölkerung; aber auch bei der Kantonsbevölkerung liegt der Anteil des ÖV sowohl bezogen auf die Tagesdistanz als auch auf die Unterwegszeit tiefer als im Schweizer Mittel. Die Autoverfügbarkeit ist auch für die Agglomerationsbevölkerung Freiburg ein entscheidender Faktor: Ist das Auto immer verfügbar, werden nur 5% der Tagesdistanz und 4% der Unterwegszeit mit dem ÖV zurückgelegt. Ist kein Auto verfügbar, werden 54% der Tagesdistanz und ein Viertel der Unterwegszeit mit dem ÖV zurückgelegt.

T 4.2.1 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	18.6	()	10.4	23.1	9.3	()	6.1	11.4
2 Personen	12.5	9.6	8.1	17.7	7.5	5.2	5.5	9.2
3 Personen	21.0	()	9.4	20.6	15.6	()	8.2	11.6
4 Personen	14.4	7.8	11.6	18.4	9.1	7.3	9.0	10.8
5 und mehr	16.0	()	14.1	22.0	17.5	()	10.5	12.4
Haushaltseinkommen pro Monat								
weiss nicht/keine Angabe	19.5	24.0	12.5	23.8	9.8	12.4	6.8	12.5
bis und mit 2 000 Fr.	()	()	()	25.4	()	()	()	11.1
2 001 – 6 000 Fr.	21.2	7.1	9.5	18.0	10.9	3.8	5.8	9.5
6 001 – 10 000 Fr.	12.4	6.5	10.6	16.1	11.8	3.6	8.6	8.9
10 001 – 14 000 Fr.	9.0	()	6.6	17.4	6.1	()	5.7	9.9
mehr als 14 000 Fr.	11.9	()	7.3	23.0	8.6	()	5.2	12.1
Alter								
6-17 Jahre	25.2	14.0	21.6	26.0	17.5	13.6	13.6	13.8
18-24 Jahre	21.2	25.7	23.4	32.2	17.3	14.0	17.2	20.7
25-64 Jahre	14.1	1.8	6.0	17.3	9.4	1.3	4.5	9.6
65 und mehr	15.1	17.5	11.5	19.2	7.0	6.4	6.6	7.8
Geschlecht								
Männer	12.3	5.8	7.4	16.6	10.5	4.5	6.6	9.4
Frauen	22.2	11.5	14.8	23.7	11.4	6.8	8.9	12.0
Autoverfügbarkeit								
immer verfügbar	5.0	4.5	4.7	10.9	4.2	2.6	3.5	5.9
nach Absprache	26.9	()	16.1	31.9	14.0	()	10.3	15.9
nicht verfügbar	53.6	()	31.0	30.3	25.1	()	18.6	15.0
Stellung im Beruf								
Selbständige/-r mit Arbeitnehmer(n)	()	()	()	7.7	()	()	()	4.5
Selbständige/-r ohne Arbeitnehmer	()	()	()	15.7	()	()	()	7.1
mitarbeitendes Familienmitglied	()	()	()	8.7	()	()	()	5.5
Arbeitnehmer/-in in Unternehmensleitung	()	()	()	15.7	()	()	()	8.2
Arbeitnehmer/-in mit Vorgesetztenfunktion	4.4	()	1.6	16.7	3.0	()	1.2	9.0
Arbeitnehmer/-in ohne Vorgesetztenfunktion	17.3	4.1	10.0	20.2	13.5	2.3	7.9	11.8
Lehrtochter / Lehrling	()	()	33.3	44.7	()	()	20.2	28.1
Erwerbslose / Erwerbsloser	()	()	()	23.3	()	()	()	11.4
Nichterwerbspersonen	24.3	19.3	16.0	22.7	11.5	9.3	9.7	10.2

() statistisch nicht repräsentativ

	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	5.9	()	2.1	12.0	2.4	()	1.1	6.1
«Mitarbeitendes Familienmitglied»	()	()	()	8.7	()	()	()	5.5
«Arbeitnehmer/-in in Unternehmensleitung oder mit Vorgesetztenfunktion»	4.9	0.9	2.7	16.5	3.2	0.4	1.6	8.8
Arbeitnehmer/-in ohne Vorgesetztenfunktion	17.3	4.1	10.0	20.2	13.5	2.3	7.9	11.8
Anderes	25.4	25.4	17.6	25.7	11.8	12.6	10.5	11.9
Haushaltstyp								
Einpersonenhaushalte	18.6	()	10.4	23.1	9.3	()	6.1	11.4
Nichtfamilienhaushalte (mit und ohne Verwandte)	()	()	()	28.6	()	()	14.3	14.9
Paare ohne Kinder	13.7	5.7	8.7	17.1	8.1	2.7	5.9	8.6
Paare mit Kind(ern)	15.2	8.4	11.3	18.6	11.7	6.2	8.7	10.7
Einelternhaushalte mit Kind(ern)	10.1	()	5.6	22.7	9.3	()	5.4	13.5
Total	15.9	8.6	10.3	19.8	10.8	5.6	7.6	10.7

() statistisch nicht repräsentativ

Die Grafik G 4.2.1 zeigt den auf die Etappen bezogenen ÖV-Anteil nach Verkehrszweck, aufgeschlüsselt nach Verkehrsmittel (Bahn, Bus/Postauto, Tram) für die vier Regionen.

Es zeigen sich hier weitere Unterschiede in der ÖV-Nutzung zwischen den Agglomerationen, dem Kanton und der gesamten Schweiz.

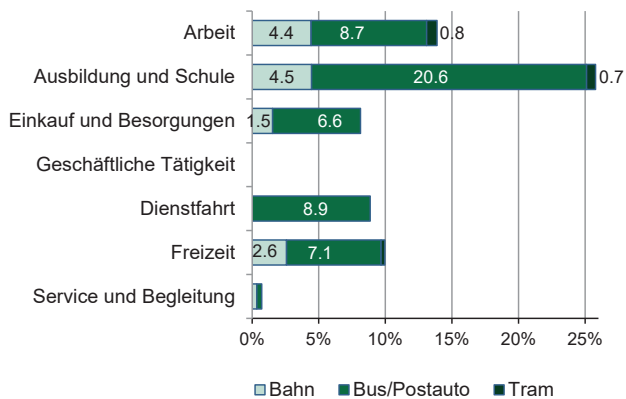
Im Kanton Freiburg ist der ÖV-Anteil für Etappen zum Zweck der Ausbildung oder Schule am grössten mit insgesamt 24%. Damit liegt der ÖV-Anteil im Kanton Freiburg für diesen Verkehrszweck leicht über dem Schweizer Mittel von 21%. Der ÖV-Anteil für alle anderen Fahrzwecke liegt im Kanton Freiburg unter dem Schweizer Mittel. Für den Verkehrszweck «Arbeit» beträgt der ÖV-Anteil im Kanton nur 9% und liegt damit 8 Prozentpunkte unter dem Schweizer Mittel.

In beiden Agglomerationen Freiburg und Bulle lassen sich ähnliche Werte beobachten wie im Kanton Freiburg. Nur für den Verkehrszweck «Arbeit» liegt der ÖV-Anteil in der Agglomeration Bulle mit 6% noch etwas tiefer als im Kanton.

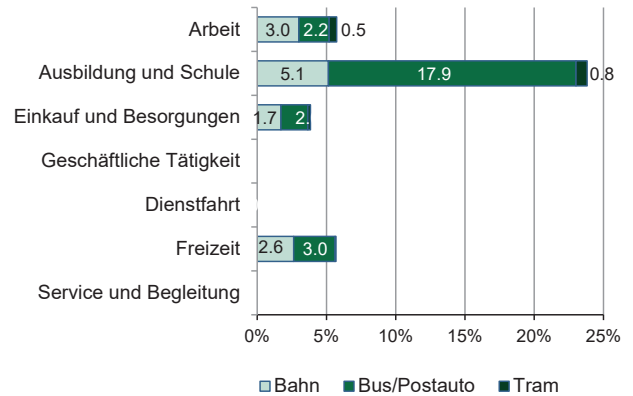
Das meistgewählte Mittel des ÖV im Kanton Freiburg sowie den beiden Agglomerationen ist der Bus. Aufgrund des dichten Busfahrplans in der Agglomeration Freiburg werden bis zu doppelt so hohe Bus-Anteile wie im Schweizer Mittel beobachtet (z.B. beim Verkehrszweck «Ausbildung und Schule»: 21% in der Agglomeration Freiburg und 12% im Schweizer Mittel).

G 4.2.1 ÖV-Anteil an den Etappen

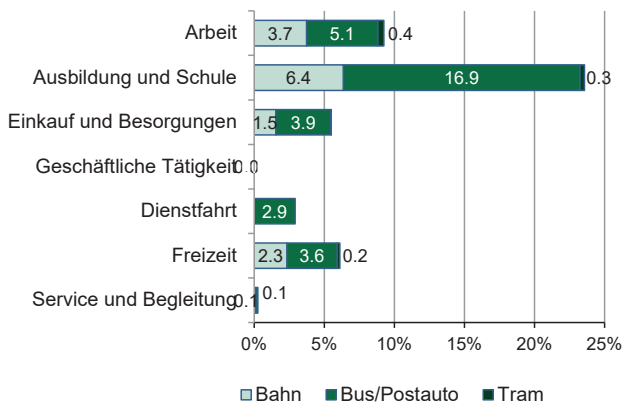
Agglomeration Freiburg (in %)



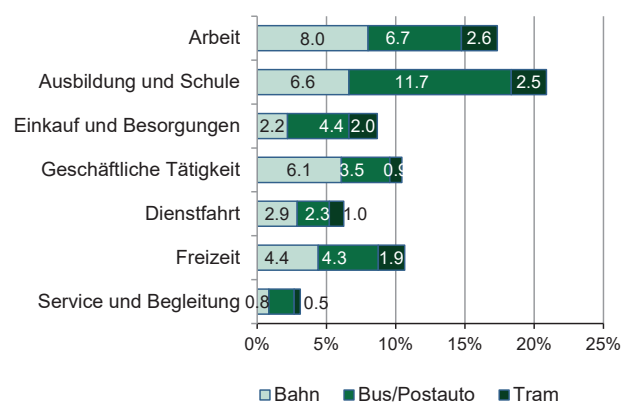
Agglomeration Bulle (in %)



Kanton Freiburg (in %)



Schweiz (en %)



4.3 Fuss- und Veloverkehr

5,1% der Tagesdistanzen werden von der Kantonsbevölkerung zu Fuss, mit dem Velo oder E-Bike zurückgelegt, wobei der grösste Teil (75%) auf das Zufussgehen entfällt. Die Anteile des Langsamverkehrs am gesamten Verkehr sind damit im Kanton Freiburg und beiden Agglomerationen geringer als im Schweizer Schnitt.

Personen unter 18 oder über 65 Jahre sowie Personen mit einem Haushaltseinkommen bis und mit 2000 Franken pro Monat legen einen überdurchschnittlichen Anteil der Tagesdistanzen zu Fuss zurück.

Frauen legen in der gesamten Schweiz – so auch im Kanton Freiburg und den beiden Agglomerationen – einen grösseren Anteil der Tagesdistanz zu Fuss zurück als Männer. Diese legen wiederum einen grösseren Anteil mit dem Velo zurück als Frauen.

Ob ein Auto immer, nach Absprache oder nicht verfügbar ist, hat in allen Regionen einen klaren Zusammenhang mit dem Anteil der Tagesdistanz, die zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt wird. Je weniger ein Auto verfügbar ist, desto grössere Anteile werden zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Dieser Zusammenhang kann beim E-Bike nicht beobachtet werden.

T 4.3.1 Anteil des Langsamverkehrs an den Tagesdistanzen (in %)

	Tagesdistanz zu Fuss				Tagesdistanz mit dem Velo				Tagesdistanz mit dem E-bike			
	Agglo Freiburg (MinVV)	Agglo Bulle (MinVV)	Kanton FR	Schweiz	Agglo Freiburg (MinVV)	Agglo Bulle (MinVV)	Kanton FR	Schweiz	Agglo Freiburg (MinVV)	Agglo Bulle (MinVV)	Kanton FR	Schweiz
Haushaltsgrösse												
1 Person	5.2	5.0	3.0	6.6	0.7	6.7	0.8	2.4	0.5	0.0	0.5	0.6
2 Personen	5.1	3.3	4.6	5.6	0.2	1.1	0.3	2.1	0.3	0.3	0.4	0.9
3 Personen	4.6	2.8	3.1	4.9	1.6	0.0	1.0	2.6	0.1	0.3	0.8	0.6
4 Personen	5.2	5.1	3.1	4.7	1.3	2.2	1.2	2.5	0.5	0.0	0.1	0.7
5 und mehr	6.2	4.1	5.5	5.2	1.5	1.0	1.1	2.9	0.0	0.2	1.1	0.5
Haushaltseinkommen pro Monat												
weiss nicht/keine Angabe	5.0	3.0	3.5	5.6	1.3	3.9	0.8	2.1	0.5	0.0	0.3	0.6
bis und mit 2 000 Fr.	25.0	1.3	4.7	9.4	0.0	0.0	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	1.0
2 001 – 6 000 Fr.	5.2	5.5	3.7	6.7	0.6	0.4	0.2	1.9	0.3	0.3	0.3	0.7
6 001 – 10 000 Fr.	3.9	3.7	2.7	4.8	0.9	1.7	0.7	2.4	0.3	0.2	0.7	0.7
10 001 – 14 000 Fr.	4.6	2.8	3.5	4.0	0.5	2.7	0.9	2.3	0.2	0.5	0.1	0.9
mehr als 14 000 Fr.	5.2	2.7	3.1	4.3	0.9	0.9	1.2	2.7	0.5	0.0	1.4	0.8

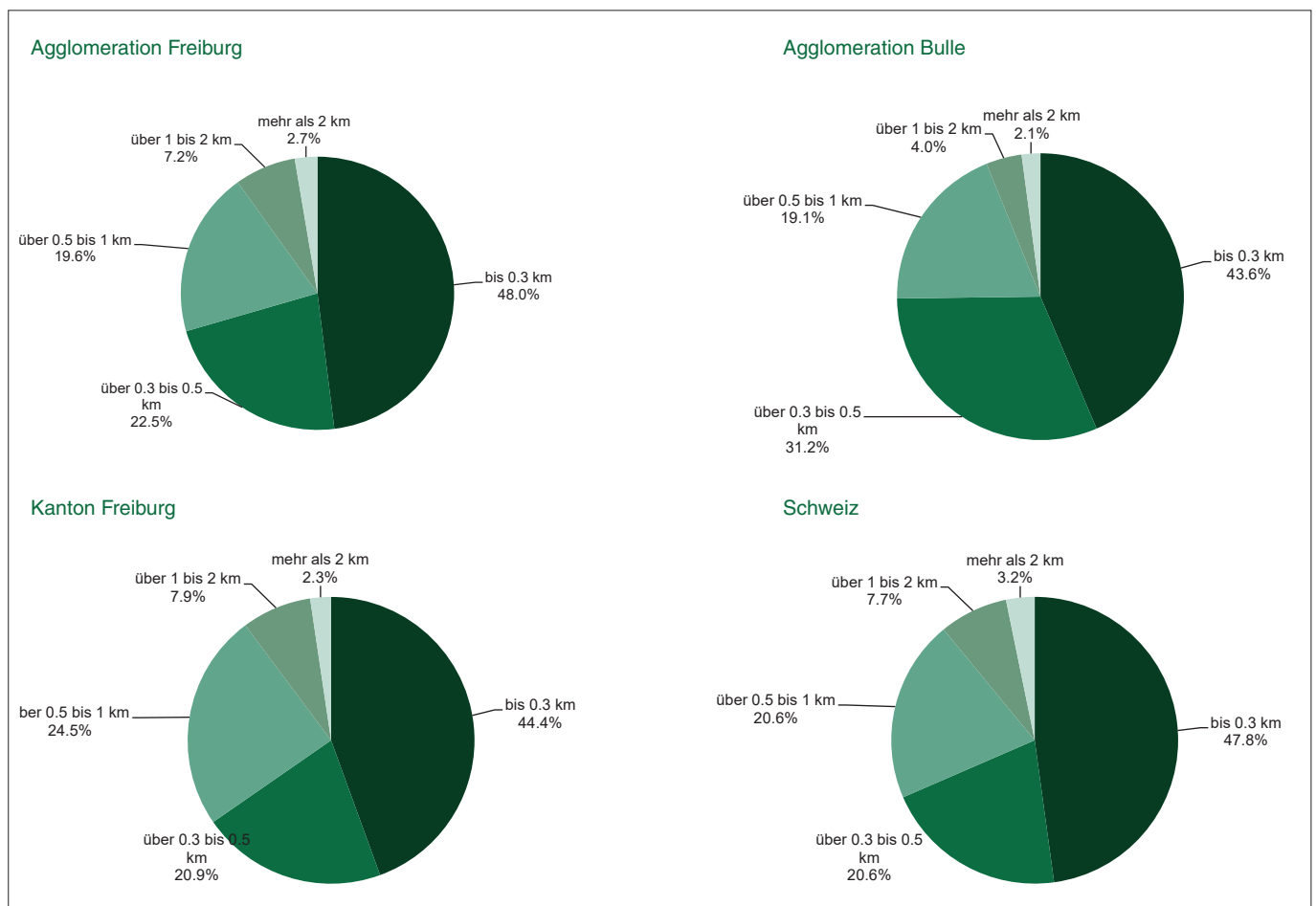
	Tagesdistanz zu Fuss				Tagesdistanz mit dem Velo				Tagesdistanz mit dem E-bike			
	Agglo Freiburg (MinVV)	Agglo Bulle (MinVV)	Kanton FR	Schweiz	Agglo Freiburg (MinVV)	Agglo Bulle (MinVV)	Kanton FR	Schweiz	Agglo Freiburg (MinVV)	Agglo Bulle (MinVV)	Kanton FR	Schweiz
Alter												
6-17 Jahre	10.1	7.4	11.6	8.4	2.1	0.9	2.4	4.0	0.0	0.0	0.2	0.2
18-24 Jahre	3.8	3.5	2.6	4.0	2.2	0.0	1.0	1.8	0.2	0.0	0.0	0.4
25-64 Jahre	4.3	3.2	3.0	4.7	0.7	2.7	0.7	2.4	0.3	0.2	0.6	0.7
65 und mehr	8.5	8.1	6.3	8.7	0.2	0.1	0.3	1.9	0.7	0.7	1.2	1.3
Geschlecht												
Männer	4.1	3.5	3.0	4.6	1.0	3.1	1.0	2.7	0.3	0.3	0.7	0.7
Frauen	6.9	4.5	5.0	6.5	0.9	0.5	0.5	2.0	0.3	0.0	0.3	0.7
Autoverfügbarkeit												
immer verfügbar	3.8	3.3	2.9	4.2	0.4	2.1	0.6	1.8	0.3	0.2	0.6	0.7
nach Absprache	5.8	4.0	3.4	5.8	2.2	0.0	1.0	3.7	0.5	0.4	0.2	0.8
nicht verfügbar	6.0	4.1	4.6	6.7	1.5	5.5	1.1	2.8	0.1	0.0	0.2	0.4
Stellung im Beruf												
Selbständige/-r mit Arbeitnehmer(n)	1.0	1.4	1.9	3.1	0.0	0.0	2.0	2.1	0.0	1.8	0.1	0.5
Selbständige/-r ohne Arbeitnehmer	4.0	1.8	3.1	5.0	1.2	0.0	0.4	2.5	0.2	0.0	0.0	0.8
Mitarbeitendes Familienmitglied	1.3	27.9	5.3	5.0	0.0	3.2	0.1	0.9	0.0	0.0	0.0	0.6
Arbeitnehmer/-in in Unternehmensleitung	2.5	0.2	2.1	3.9	2.7	29.1	3.3	3.6	0.2	0.0	0.1	0.8
Arbeitnehmer/-in mit Vorgesetztenfunktion	3.2	2.6	2.7	4.0	0.5	2.7	0.6	2.5	0.5	0.0	1.6	0.9
Arbeitnehmer/-in ohne Vorgesetztenfunktion	4.3	3.0	2.9	4.4	0.6	1.5	0.6	2.2	0.3	0.1	0.4	0.7
Lehrtochter / Lehrling	6.3	2.0	1.9	4.8	0.5	1.7	0.3	1.5	0.8	0.7	0.2	0.3
Erwerbslose / Erwerbsloser	9.2	11.4	3.4	8.6	4.8	0.0	0.8	2.3	0.0	0.0	0.0	0.1
Nichterwerbspersonen	8.7	6.7	5.8	8.5	1.4	0.0	0.8	2.3	0.3	0.3	0.6	0.9
Stellung im Beruf												
Selbständige/-r	2.3	1.6	2.5	4.1	0.5	0.0	1.2	2.3	0.1	0.8	0.1	0.7
mitarbeitendes Familienmitglied	1.3	27.9	5.3	5.0	0.0	3.2	0.1	0.9	0.0	0.0	0.0	0.6
Arbeitnehmer/-in in Unternehmensleitung oder mit Vorgesetztenfunktion	3.1	2.3	2.6	4.0	0.9	6.0	1.0	2.8	0.5	0.0	1.3	0.9
Arbeitnehmer/-in ohne Vorgesetztenfunktion	4.3	3.0	2.9	4.4	0.6	1.5	0.6	2.2	0.3	0.1	0.4	0.7
Anderes	8.5	6.2	4.9	8.0	1.5	0.3	0.7	2.2	0.3	0.4	0.5	0.8
Haushaltstyp												
Einpersonenhaushalte	5.2	5.0	3.0	6.6	0.7	6.7	0.8	2.4	0.5	0.0	0.5	0.6
Nichtfamilienhaus- halte (mit und ohne Verwandte)	4.0	6.1	5.3	5.0	1.2	0.2	0.9	2.8	0.1	0.0	0.1	0.3
Paare ohne Kinder	5.0	3.4	4.5	5.6	0.2	1.3	0.3	2.1	0.3	0.4	0.5	1.0
Paare mit Kind(ern)	5.4	3.8	3.7	4.9	1.4	1.4	1.0	2.6	0.3	0.2	0.6	0.7
Einelternhaushalte mit Kind(ern)	5.4	4.4	3.5	5.7	1.4	0.3	1.3	2.2	0.3	0.0	0.1	0.4
Total	5.2	4.0	3.8	5.4	0.9	1.8	0.8	2.4	0.3	0.2	0.5	0.7

In der Grafik G 4.3.1 werden die Distanzverteilungen der Fuss-Etappen von und zu den ÖV-Haltestellen nach Raumeinheit abgebildet. Es lässt sich erkennen, welche Distanzen von oder zu den ÖV-Haltestellen von welchem Bevölkerungsanteil zurückgelegt werden.

Zwischen dem Kanton Freiburg und der gesamten Schweiz lassen sich keine grossen Unterschiede erkennen. 44% aller Etappen von oder zu den Haltestellen des ÖV sind im Kanton Freiburg nicht länger als 300 Meter, im gesamtschweizerischen Schnitt sind es 48%. Rund ein Zehntel aller Fuss-Etappen von oder zu einer Haltestelle sind länger als ein Kilometer (Schweiz: 11,1%).

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

G 4.3.1 Distanzverteilung der Fuss-Etappen von und zu den Haltestellen des ÖV (in %)

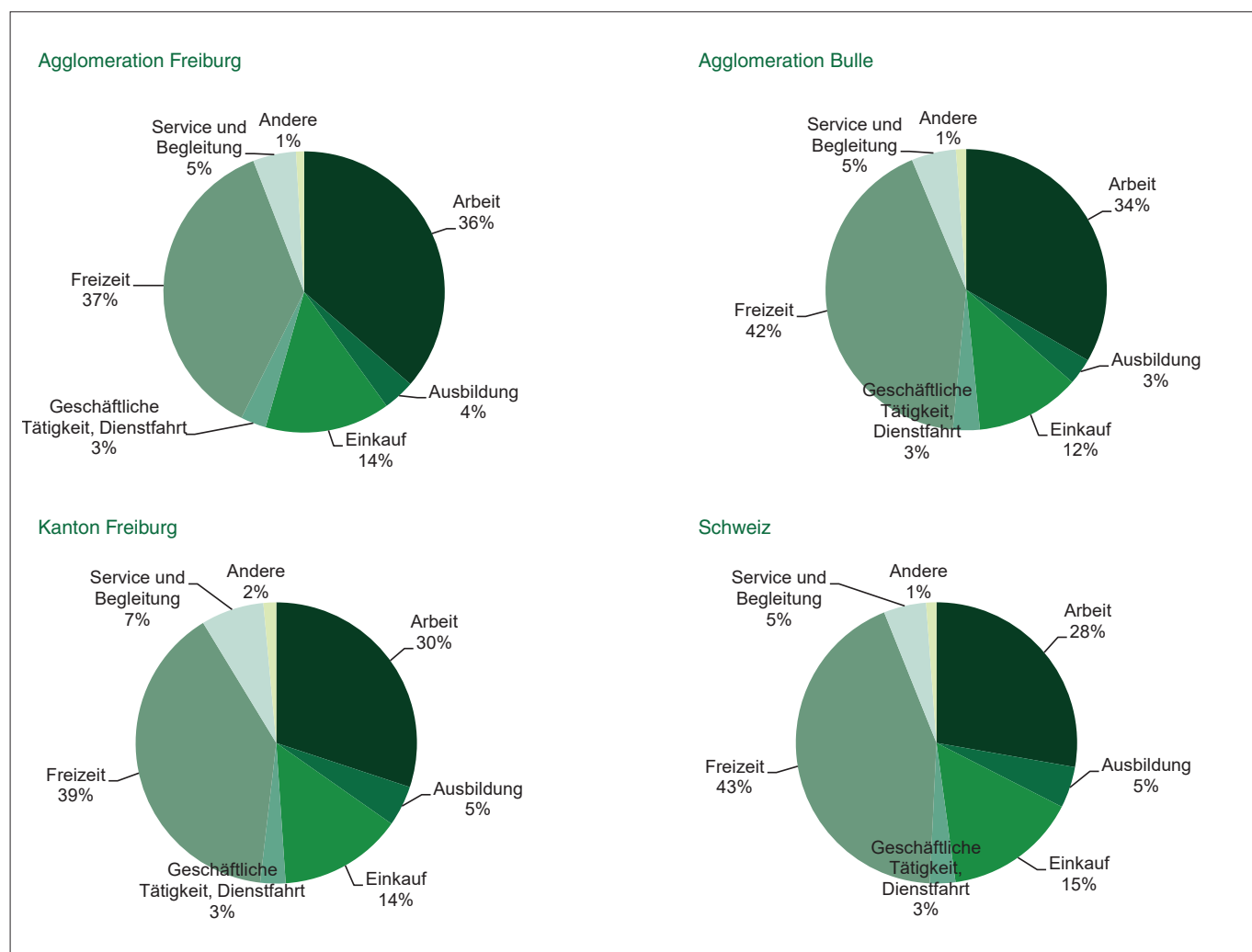


5. Verkehrszwecke

- Der grösste Teil der mittleren Tagesdistanz von 37 Kilometer im Kanton Freiburg wird für den Verkehrszweck «Freizeit» (39%) zurückgelegt.
- Arbeitswege legt die Bevölkerung des Kantons Freiburg hauptsächlich mit dem Auto zurück: 80% der Distanzen und 62% der Etappen.
- Von allen Verkehrszwecken werden nur Ausbildungswege häufiger zu Fuss als mit dem Auto zurückgelegt.

5.1 Alle Verkehrszwecke

G 5.1.1 Tagesdistanz nach Zweck (in %)



In der Grafik G 5.1.1 ist für jede Raumeinheit ersichtlich, welche durchschnittlichen Anteile der Tagesdistanz für welchen Verkehrszweck zurückgelegt werden.

Mit 39% wird der grösste Teil der mittleren Tagesdistanz von 37 Kilometer im Kanton Freiburg für den Verkehrszweck «Freizeit» zurückgelegt. 30% der Tagesdistanz entfallen auf den Verkehrszweck «Arbeit» und 14% für den Verkehrszweck «Einkaufen». Die Anteile nach Verkehrszweck unterscheiden sich nur minimal vom Schweizer Mittel. Im Vergleich zum Mikrozensus 2015 zeigt sich ein Anstieg des arbeits-bedingten Verkehrsanteils von 6 Prozentpunkten.

Betrachtet man die mittlere Tagesdistanz nach Verkehrszweck in Kilometer, so zeigt sich, dass vor allem am Wochenende die Freizeitwege ins Gewicht fallen und die Tagesdistanz für Freizeitwege doppelt so lang wie unter der Woche ist (Sonntag: 25 km pro Person). In der Agglomeration Bulle ist die mittlere Tagesdistanz für Freizeitwege sogar mehr dreimal so lang wie unter der Woche (34 km zu 10 km von Mo bis Fr).

Die mittlere Tagesdistanz für Einkaufswege übertrifft am Samstag im Kanton Freiburg ebenfalls die Werte von Montag bis Freitag (8 km am Samstag und 5 km von Mo bis Fr). Dieses Muster zeigt sich in den Agglomerationen Freiburg und Bulle nicht, da dort die mittlere Tagesdistanz für Einkaufswege unter der Woche höher ist als am Samstag.

Im Kanton und in den Agglomerationen Freiburg und Bulle wird im Mittel eine weitere Tagesdistanz für Arbeitswege zurückgelegt als im Schweizer Mittel.

T 5.1.1 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	14.3	4.3	1.4	11.1	16.0	0.6	3.1	11.6	14.7	4.5	1.0	11.2	10.9	2.4	1.2	8.3
Ausbildung	1.5	0.1	0.0	1.1	1.5	0.0	0.0	1.1	2.4	0.0	0.1	1.7	1.8	0.5	0.4	1.4
Einkauf	5.1	3.8	1.5	4.4	4.5	2.2	4.6	4.2	5.4	7.8	2.0	5.3	4.9	6.6	1.2	4.6
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	1.0	0.0	1.0	0.9	1.6	0.0	0.0	1.1	1.4	0.0	0.6	1.1	1.1	0.3	0.2	0.9
Freizeit	7.2	17.7	25.1	11.2	10.2	13.0	33.5	14.7	10.9	22.6	24.6	14.6	9.5	20.2	22.6	12.9
Service und Begleitwege	1.8	0.1	1.2	1.5	2.1	0.4	1.7	1.8	2.8	1.0	4.0	2.7	1.5	1.3	1.5	1.5
Andere	0.3	0.2	0.2	0.3	0.2	0.2	1.5	0.4	0.4	0.1	1.5	0.5	0.3	0.3	0.6	0.4
Total	31.4	26.2	30.4	30.6	36.1	16.4	44.4	34.9	38.1	36.1	33.9	37.2	30.1	31.7	27.8	30.0

5.2 Arbeitswege

Die Grafik G 5.2.1 zeigt den Modalsplit für den Verkehrszweck «Arbeit» – einmal nach dem Anteil an Etappen, einmal nach der Tagesdistanz differenziert nach Raumeinheit.

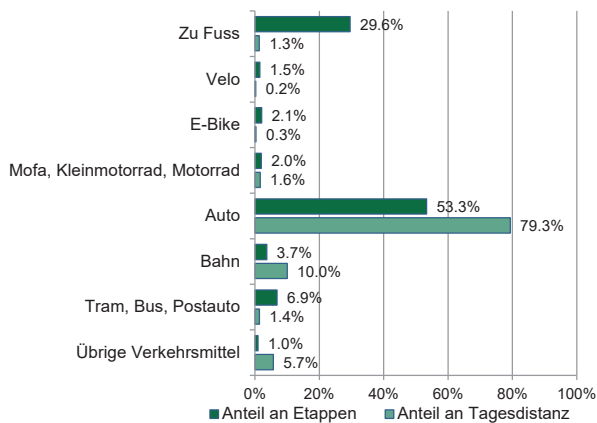
Arbeitswege legt die Bevölkerung des Kantons Freiburg hauptsächlich mit dem Auto zurück: 80% der Distanzen und 62% der Etappen entfallen auf das Auto. Diese Werte liegen deutlich über dem Schweizer Mittel (73% der Distanzen und 45% der Etappen mit dem Auto). Seit 2010 lässt sich im Kanton Freiburg ein Anstieg beider Anteile beobachten.

Der zweitgrösste Anteil aller Etappen im Kanton wird zu Fuss zurückgelegt (21%). Der Anteil an der Tagesdistanz zu Fuss ist mit knapp 1% jedoch gering. Häufig handelt es sich hierbei nur um kürzere Etappen in Verbindung mit einem weiteren Verkehrsmittel. Werden die ÖV zusammengefasst, zeigt sich, dass 7% der Tagesdistanzen und 7% der Etappen mit dem ÖV zurückgelegt werden. Im Vergleich mit dem Schweizer Mittel sind die ÖV im Kanton Freiburg für den Arbeitsverkehr weniger bedeutend.

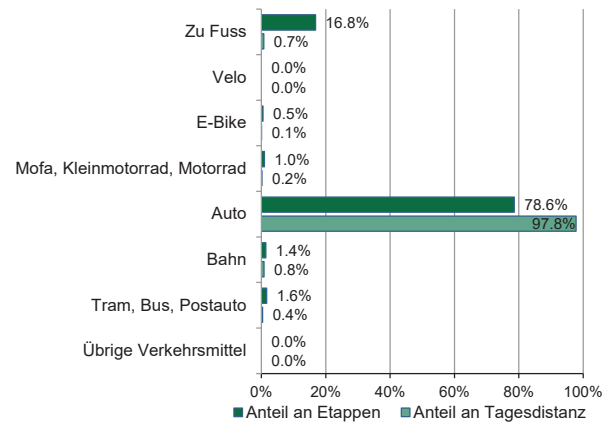
Die beiden Agglomerationen unterscheiden sich deutlich in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl für die Arbeitswege. Die Bevölkerung in der Agglomeration Freiburg legt wie die Kantonsbevölkerung einen hohen Anteil der Tagesdistanz mit dem Auto zurück (79%). In der Agglomeration Freiburg entfallen jedoch mehr Etappen auf den Fussverkehr (30%) und ein grösserer Anteil der Etappen und Tagesdistanz auf die ÖV als im Kanton (jeweils 11% der Etappen und Tagesdistanz in der Agglomeration Freiburg). Die Bevölkerung der Agglomeration Bulle hingegen legt 98% der Tagesdistanz und 79% der Arbeitsetappen mit dem Auto zurück. Nur 17% der Etappen werden zu Fuss zurückgelegt. Der ÖV spielt eine sehr geringe Rolle im Arbeitsverkehr der Bevölkerung der Agglomeration Bulle: 3% der Etappen und 1% der Tagesdistanz werden mit dem ÖV absolviert.

G 5.2.1 Verkehrsmittelwahl im Arbeitsverkehr (in %)

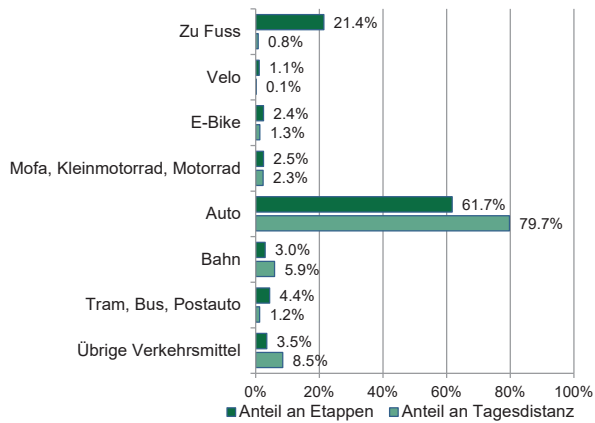
Agglomeration Freiburg



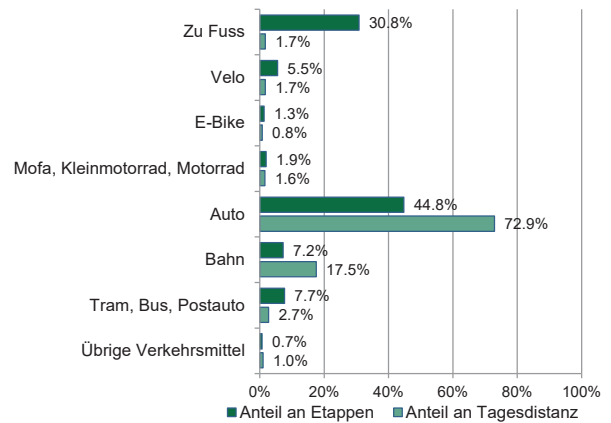
Agglomeration Bulle



Kanton Freiburg



Schweiz



5.3 Ausbildungswege

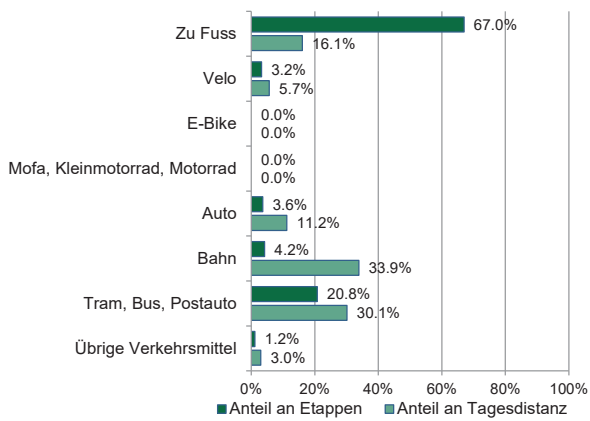
In der Grafik G 5.3.1 lassen sich für jede Raumeinheit die Anteile an der Tagesdistanz und den Etappen entnehmen, die mit einem Verkehrsmittel für den Zweck «Ausbildung» absolviert wurden.

58%, und damit die Mehrheit aller Etappen der Ausbildungswege, wird von der Kantonsbevölkerung zu Fuss zurückgelegt. An zweiter Stelle folgt der ÖV mit 23%; das Auto mit 10% ist das drittmeistgenutzte Verkehrsmittel für Ausbildungswege. Betrachtet man den Anteil an der Tagesdistanz für Ausbildungswege, so ist der ÖV mit 65% das meistgenutzte Verkehrsmittel (wovon die Bahn fast die Hälfte der Tagesdistanz ausmacht). Anteilsmässig an der Tagesdistanz folgt das Auto an zweiter Stelle mit 19%. Zu Fuss wird die drittgrösste Distanz pro Tag von der Kantonsbevölkerung zurückgelegt mit 10%. Die Rangfolge der genutzten Verkehrsmittel für Ausbildungszwecke ist beinahe identisch mit derjenigen der Schweizer Bevölkerung. Im Schweizer Mittel bedeutender für den Verkehrszweck «Ausbildung» ist das Velo: Im Schweizer Mittel werden 9% der Etappen mit dem Velo zurückgelegt, im kantonalen Mittel sind es nur 4%. Mit dem ÖV werden im Schweizer Mittel ebenfalls die grössten Tagesdistanzen für Ausbildungswege zurückgelegt, wenn auch auf weniger hohem Niveau als im Kanton Freiburg (57%).

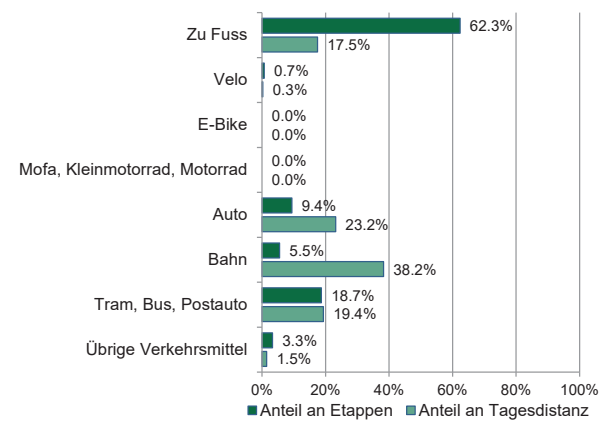
In der Bevölkerung der Agglomeration Freiburg ist der ÖV-Anteil für Ausbildungswege sowohl bezogen auf Etappen als auch auf Distanzen auf dem gleichen Niveau wie im Kanton. Vergleichsweise hoch ist der Anteil Etappen zu Fuss: 67% der Etappen werden in der Agglomeration Freiburg zu Fuss zurückgelegt. Die Anteile der Etappen (4%) oder der Tagesdistanz (11%), die mit dem Auto unternommen werden, ist etwa halb so gross wie im ganzen Kanton. Die Rangfolge der genutzten Verkehrsmittel in der Agglomeration Bulle entspricht derjenigen im Kanton Freiburg, aber es werden anteilmässig weitere Distanzen mit dem Auto und kürzere mit dem ÖV zurückgelegt (23% mit dem Auto; 58% mit dem ÖV).

G 5.3.1 Verkehrsmittelwahl im Ausbildungsverkehr (in %)

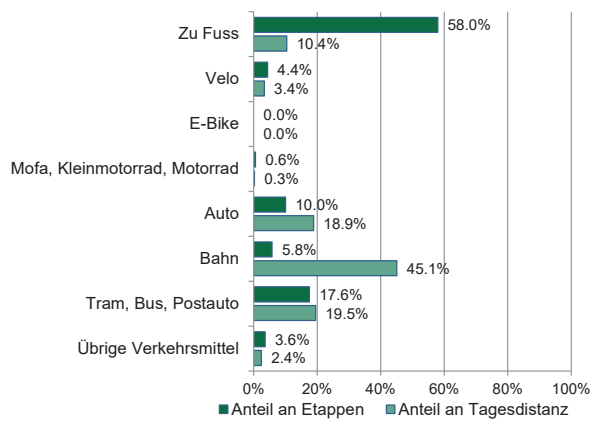
Agglomeration Freiburg



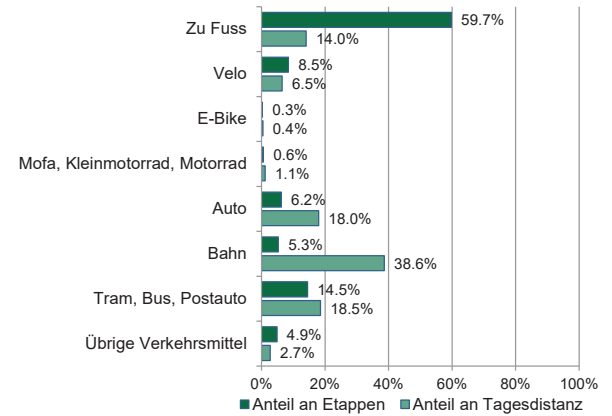
Agglomeration Bulle



Kanton Freiburg



Schweiz

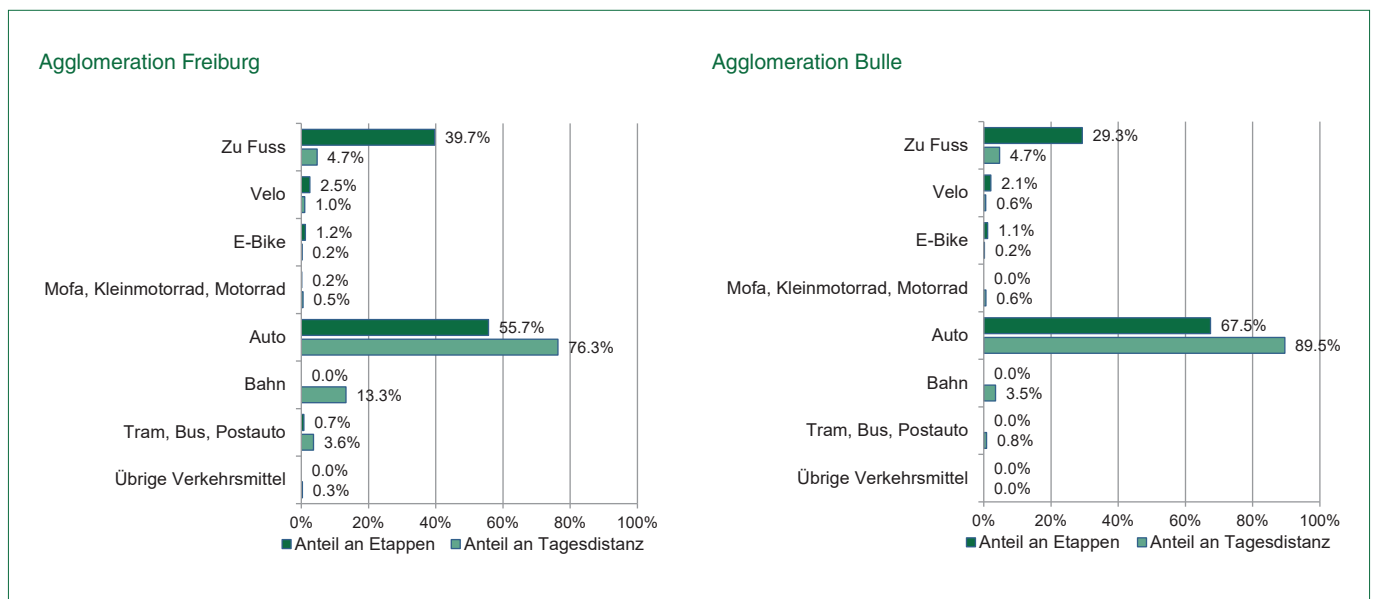


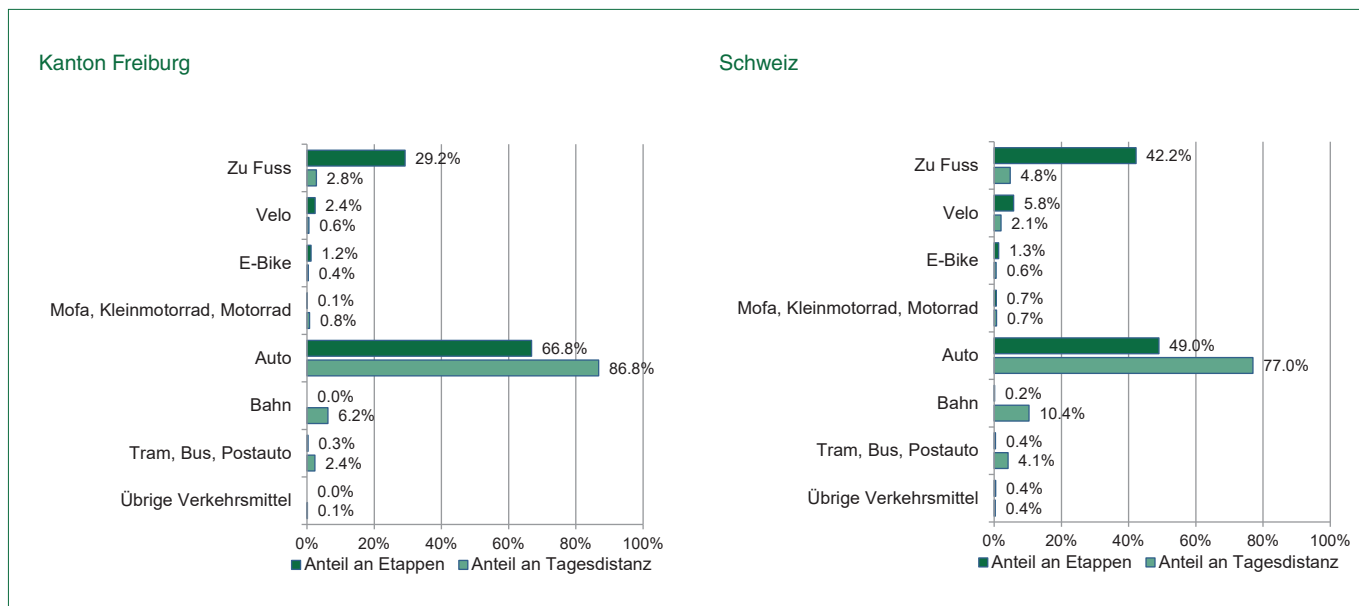
5.4 Einkaufswege

Die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel an den Etappen und der Tagesdistanz für Einkaufswege können der Grafik G 5.4.1 entnommen werden.

Zum Erledigen von Einkäufen wählt die Kantonsbevölkerung mit Abstand am häufigsten das Auto, sowohl bezogen auf den Anteil der Etappen (67%) als auch gemessen an der Tagesdistanz (87%). Der zweitgrösste Anteil aller Etappen wird zu Fuss unternommen (29%). Im Vergleich mit dem Schweizer Mittel zeigt sich ein ähnliches Bild, aber das Auto wird im Kanton Freiburg (auf Kosten von Fusswegen) bedeutend häufiger gewählt. Der ÖV spielt im Kanton Freiburg bei Einkaufswegen, ähnlich wie im Schweizer Schnitt, eine untergeordnete Rolle. Nur in der eher städtisch geprägten Agglomeration Freiburg entfällt mit 17% der Tagesdistanz ein überdurchschnittlich grosser Anteil auf den ÖV. Die Agglomeration Bulle unterscheidet sich bezogen auf den einkaufsbedingten Verkehr nicht vom Kanton Freiburg.

G 5.4.1 Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr (in %)





5.5 Freizeitwege

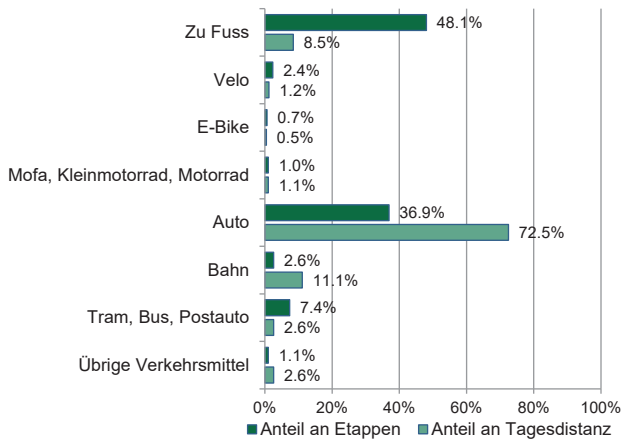
Die Grafik G 5.5.1 zeigt die Anteile der Verkehrsmittel an allen Etappen und der Tagesdistanz für Freizeitwege.

Die Kantonsbevölkerung unternimmt in der Freizeit 47% aller Etappen mit dem Auto und 42% aller Etappen zu Fuss. An der Tagesdistanz gemessen werden jedoch weitaus grössere Anteile mit dem Auto zurückgelegt (82%). Der Anteil des Autos an der Tagesdistanz des Freizeitverkehrs ist damit um 13 Prozentpunkte höher als im Schweizer Mittel. Der ÖV wird für Freizeit Zwecke von der Kantonsbevölkerung nur halb so häufig gewählt wie von der Schweizer Bevölkerung und auch nur etwa die Hälfte der Distanzen entfallen auf dieses Verkehrsmittel (Kanton Freiburg: 6% der Etappen und 8% der Tagesdistanz; Schweiz: 11% der Etappen und 17% der Tagesdistanz).

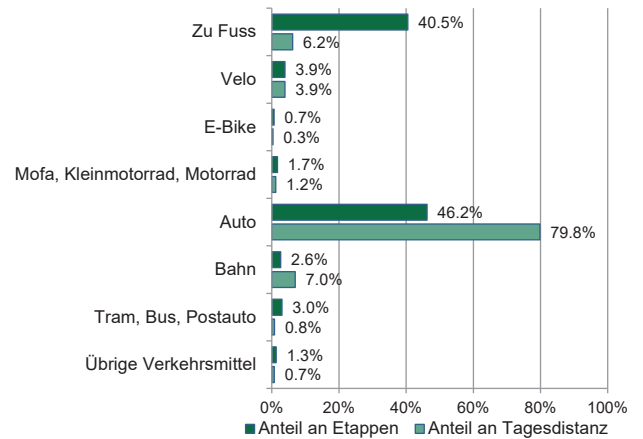
Die Bevölkerung der Agglomeration Bulle weist bei der Verkehrsmittelwahl in der Freizeit einen ähnlichen Modalsplit auf wie die Gesamtbevölkerung im Kanton Freiburg. Das freizeitbezogene Verkehrsverhalten der Bevölkerung der Agglomeration Freiburg liegt näher an dem der Schweizer Bevölkerung, da mehr Fusswege (48% der Etappen) und grössere Distanzen mit dem ÖV (14% der Tagesdistanz) zurückgelegt werden.

G 5.5.1 Verkehrsmittelwahl bei Freizeitwegen (in %)

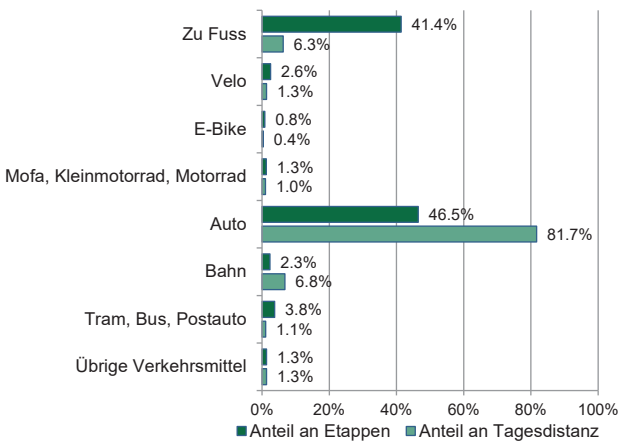
Agglomeration Freiburg



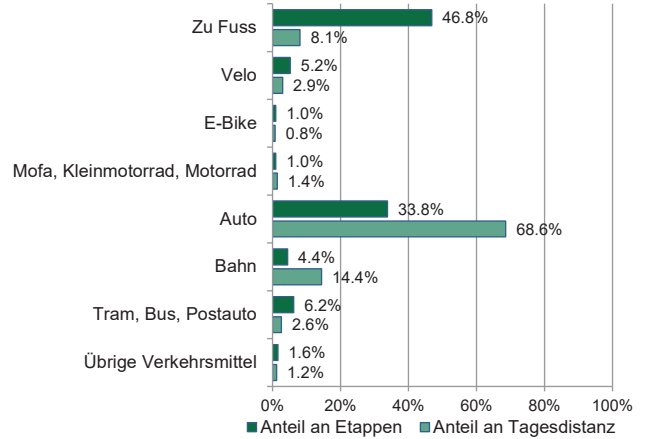
Agglomeration Bulle



Kanton Freiburg



Schweiz

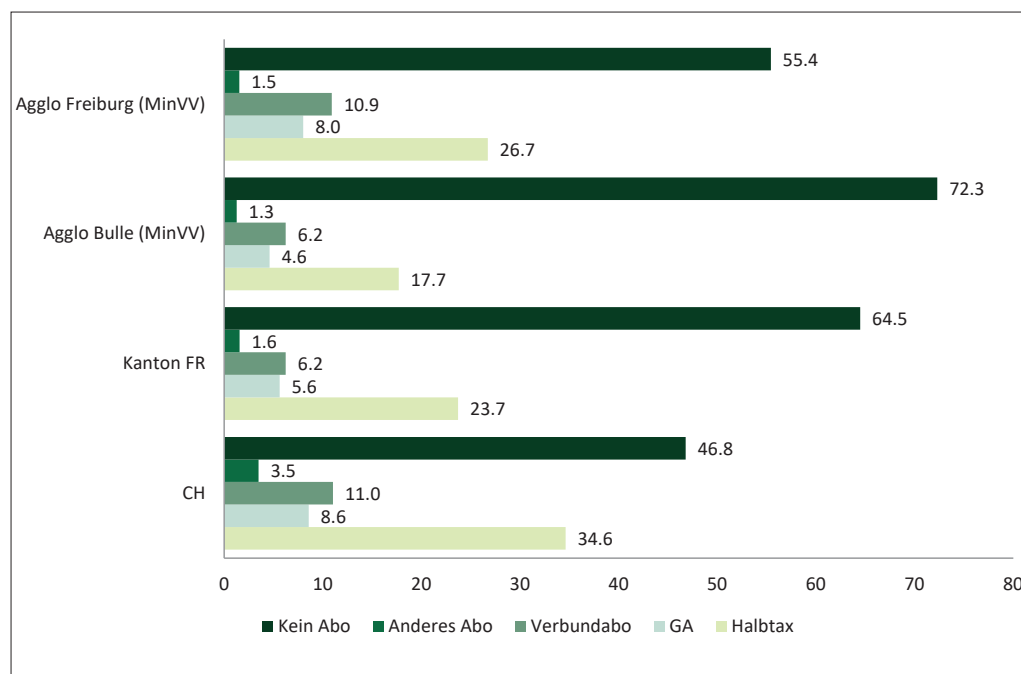


6. Abonnemente und Fahrzeuge

- Etwa ein Drittel der Bevölkerung des Kantons Freiburg ab 16 Jahren (36%) verfügt über mindestens ein Abonnement für den ÖV.
- 87% der Frauen und 94% der Männer im Kanton Freiburg besitzen einen Führerausweis
- 9 von 10 Haushalten im Kanton Freiburg besitzen mindestens ein Auto.

6.1 Besitz von Abonnements des ÖV

G 6.1.1 Besitz von ÖV-Abos (in %)



36% der Bevölkerung des Kantons Freiburg ab 16 Jahren verfügen über mindestens ein Abonnement für den ÖV. Dabei besitzt die Mehrheit (24%) ein Halbtax-Abo. Je 6% der Bevölkerung haben ein Verbund-Abo oder ein Generalabonnement (GA).

Im Vergleich mit der gesamten Schweiz sind im Kanton Freiburg ÖV-Abos weniger stark verbreitet. In der Schweiz verfügen 53% der Personen ab 16 Jahren über mindestens ein ÖV-Abo. Über ein Drittel der Bevölkerung (35%) besitzt ein Halbtax-Abo. Ein Verbund-Abo haben 11% und ein GA 9% der Personen.

In der Agglomeration Freiburg sind die ÖV-Abos im Vergleich mit dem gesamten Kanton beliebter. Dennoch liegt der Abonnementanteil von 45% noch 8 Prozentpunkte unter dem Schweizer Mittel. Zwar wird bei den Verbund-Abos und dem GA das Schweizer Mittel fast erreicht, doch ist das Halbtax-Abo weniger stark verbreitet.

Die Bevölkerung in der Agglomeration Bulle verfügt mit einem Anteil von 28% deutlich seltener über ein ÖV-Abo als die Bevölkerung des Kantons Freiburg und der gesamten Schweiz. Einzig beim Verbund-Abo gibt es bezüglich des Abonnementanteils keinen Unterschied zwischen der Agglomeration Bulle und dem Kanton Freiburg.

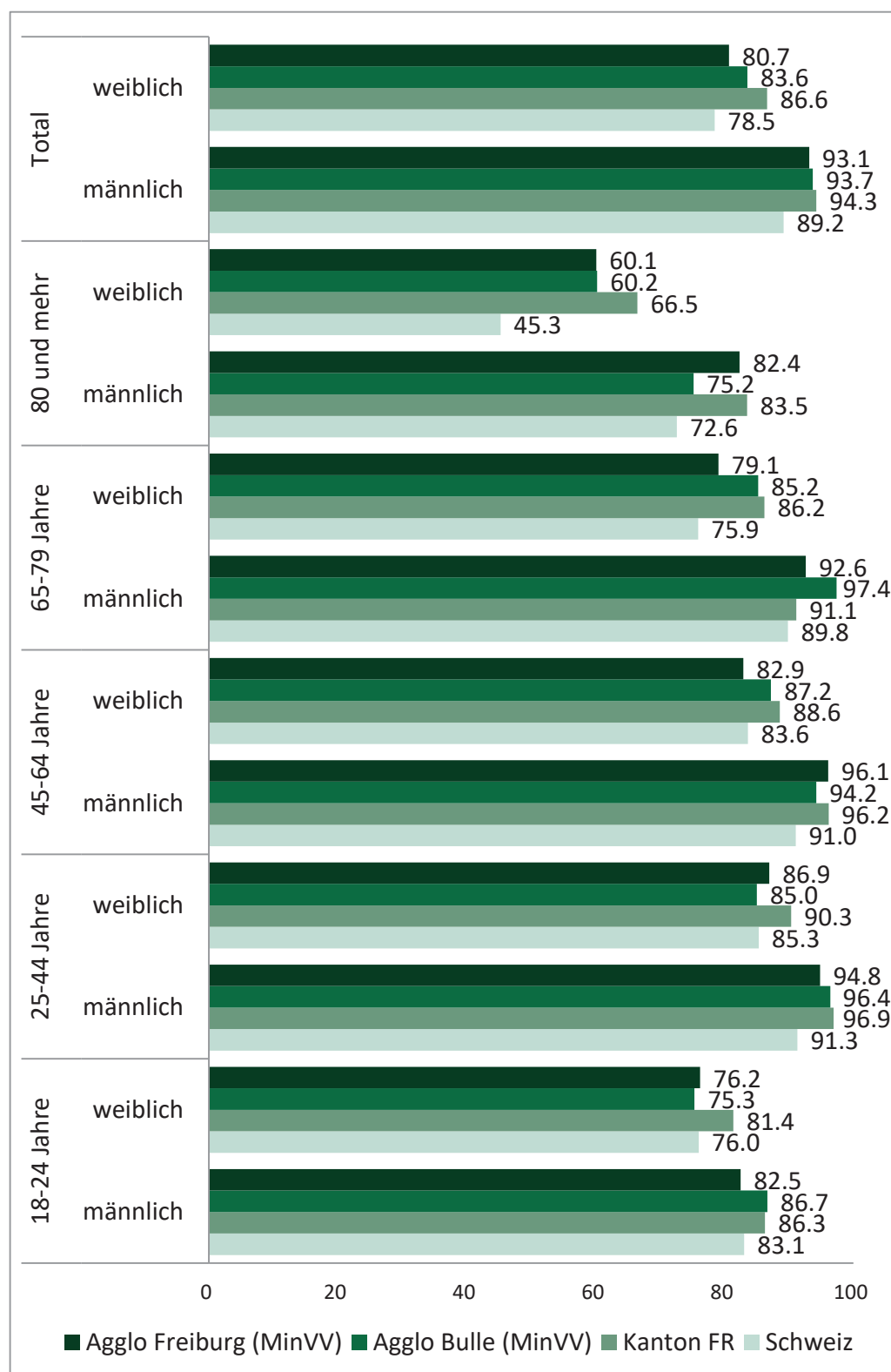
6.2 Besitz des Führerausweises

Der Anteil der Personen mit Führerausweis im Kanton Freiburg ist je nach Geschlecht und Altersklasse unterschiedlich ausgeprägt. Während bei den unter 25-Jährigen 81% der Frauen und 86% der Männer einen Führerausweis besitzen, sind es bei den 25- bis 44-Jährigen 90% bei den Frauen und 97% bei den Männern. Leicht zurück geht dieser Anteil sowohl bei den Frauen als auch bei den Männern in der Gruppe der 65- bis 79-Jährigen. Ein stärkerer Rückgang lässt sich bei den über 80-Jährigen erkennen. Ein Geschlechterunterschied ist in allen Altersklassen feststellbar, wobei dieser in der Gruppe der über 80-Jährigen am grössten ist. Insgesamt besitzen 87% der Frauen und 94% der Männer im Kanton Freiburg einen Führerausweis.

Im Kanton Freiburg liegt der Anteil der Personen mit Führerausweis über dem Schweizer Mittel, wobei der Unterschied bei den Frauen mit 9 Prozentpunkten etwas grösser ist (Frauen im Schweizer Mittel: 78%) als bei den Männern mit 5 Prozentpunkten (Männer im Schweizer Mittel: 89%).

Der Anteil der Personen mit Führerausweis ist in der Agglomeration Freiburg leicht tiefer als der Kantonsdurchschnitt (bei den Frauen 6 Prozentpunkte und bei den Männern 1 Prozentpunkt tiefer). In der Agglomeration Bulle liegt der Anteil bei den Frauen leicht unter dem Kantonsdurchschnitt (3 Prozentpunkte tiefer), bei den Männern ist kein Unterschied festzustellen. Sowohl in der Agglomeration Freiburg als auch in Bulle liegen die Anteile bei den Frauen und Männern immer noch höher als im Schweizer Mittel.

G 6.2.1 Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Alter (in %)



6.3 Fahrzeugbesitz

T 6.3.1 Fahrzeugbesitz und Nutzung von Sharing-Angeboten (in %)

	Agglo Freiburg (MinVV)	Agglo Bulle (MinVV)	Kanton FR	Schweiz
Anzahl Autos im Haushalt				
kein Auto	18.2	7.2	10.3	22.1
1 Auto	48.6	55.1	46.7	49.2
2 Autos	27.8	28.9	34.3	22.8
3 und mehr	5.5	8.8	8.7	6.0
Anzahl Velos im Haushalt				
kein Velo	49.3	37.4	42.6	38.5
1 Velo	20.9	21.1	19.1	22.1
2 Velos	14.2	21.0	18.2	18.2
3 und mehr	15.6	20.6	20.2	21.2
Anzahl langsame E-Bikes im Haushalt				
kein langsames E-Bike	87.8	90.5	87.6	82.2
1 langsames E-Bike	8.2	6.0	8.1	12.0
2 langsames E-Bikes	3.8	3.4	4.0	5.3
3 und mehr	0.2	0.1	0.3	0.5
Anzahl schnelle E-Bikes im Haushalt				
kein schnelles E-Bike	98.2	98.8	97.9	97.2
1 schnelles E-Bike	1.5	1.1	1.6	2.3
2 schnelles E-Bikes	0.3	0.1	0.5	0.4
3 und mehr	0.0	0.0	0.0	0.0
Anzahl Motorräder im Haushalt				
kein Motorrad	88.0	88.5	87.4	87.9
1 Motorrad	10.4	10.3	10.7	9.9
2 Motorräder	1.3	1.1	1.6	1.8
3 und mehr	0.3	0.1	0.2	0.4
Anzahl Kleinmotorräder im Haushalt				
kein Kleinmotorrad	99.0	99.1	98.8	98.0
1 Kleinmotorrad	0.9	0.6	0.9	1.8
2 Kleinmotorräder	0.1	0.1	0.1	0.2
3 und mehr	0.0	0.0	0.0	0.0
Anzahl Mofas im Haushalt				
kein Mofa	97.8	98.5	97.5	97.5
1 Mofas	1.9	1.5	2.1	2.1
2 Mofa	0.2	0.0	0.3	0.3
3 und mehr	0.0	0.0	0.1	0.1
Nutzung von Sharing-Angeboten				
Mitglied Bike-Sharing-Organisation	()	()	1.3	1.5
Mitglied Car-Sharing-Organisation	()	()	1.9	4.5
Nutzung Ride-Sharing/Hailing-Systeme	()	()	9.7	18.0

Im Kanton Freiburg besitzen 90% der Haushalte mindestens ein Auto. 58% der Haushalte verfügen über ein Velo oder mehr. Weniger verbreitet sind hingegen Motorräder (13%), Kleinmotorräder (2%) und Mofas (3%).

In Bezug auf die zweirädrigen Verkehrsmittel lassen sich keine wesentlichen Unterschiede zwischen dem Kanton Freiburg und der Gesamtschweiz feststellen. Ein anderes Bild zeigt sich beim Auto: Während in der Schweiz 22% der Haushalte über kein Auto verfügen, liegt dieser Anteil im Kanton Freiburg bei nur 10%. Ein weiterer Unterschied ist in Bezug auf die Anzahl Autos erkennbar: In der Schweiz besitzen 29% der Haushalte mehr als ein Auto, im Kanton Freiburg sind es hingegen 43%.

Der Autobesitz liegt in der Agglomeration Freiburg mit 82% etwas unter dem kantonalen und leicht über dem Schweizer Mittel von 78%. Der Besitz von zwei oder mehr Autos ist in dieser Agglomeration ebenfalls weniger verbreitet als im Kanton. Mindestens ein Velo besitzen in der Agglomeration Freiburg nur etwa die Hälfte aller Haushalte (51%), was verglichen mit dem Kanton (57%) und der Schweiz (62%) tief ist.

Die Agglomeration Bulle weist den höchsten Autobesitz der Vergleichsregionen auf (93%), wobei ein Grossteil (55%) ein Auto besitzt und 38% zwei oder mehr. Der Velobesitz liegt in der Agglomeration Bulle mit 63% der Haushalte, die mindestens ein Velo besitzen, leicht über dem kantonalen und Schweizer Mittel.

7. Räumliche Aspekte der Mobilität

- Die Mobilität der Bewohner/-innen von ländlichen und urbanen Gebieten im Kanton Freiburg unterscheidet sich stark. In ländlichen Räumen werden im Schnitt 43 Kilometer und in urbanen 31 Kilometer pro Person und Tag zurückgelegt.
- Der ÖV und der Langsamverkehr wird in urbanen Gebieten häufiger genutzt als in ländlichen oder intermediären Gebieten.
- Im Vergleich mit ausgewählten Kantonen zeigt sich, dass im Kanton Freiburg durchschnittlich die weitesten Tagesdistanzen zurückgelegt werden (37 km).

7.1 Urbanisierungsgrad

In den Tabellen T 7.1.1 und T 7.1.2 werden verschiedene Kenngrössen zum Verkehr nach Urbanisierungsgrad des Wohnorts (Grad der Verstädterung gemäss BFS) für den Kanton Freiburg und die Schweiz dargestellt.

T 7.1.1 Kenngrössen des Verkehrs nach Urbanisierungsgrad des Wohnorts, Kanton Freiburg

	Urbanisierungsgrad der Wohngemeinde			Kanton FR
	Städtisch	Intermediär	Ländlich	Total
Kenngrössen des Verkehrs				
Tägliche Anzahl Wege	3.0	2.8	2.9	2.9
Tagesdistanz (in km)	31.4	34.8	43.4	37.2
Tageswegzeit (in Min.)	85.4	72.9	86.1	81.8
Tägliche Anzahl Ausgänge	1.5	1.5	1.6	1.5
Mobilitätsgrad (in %)	88.3	85.5	84.4	85.9
Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)				
Arbeit	30.6	31.0	29.2	30.1
Ausbildung	3.4	5.2	5.0	4.7
Einkauf	12.5	15.7	14.2	14.2
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	2.5	3.2	2.9	2.9
Freizeit	46.2	35.2	38.4	39.5
Service und Begleitwege	3.7	7.4	9.1	7.2
Andere	1.1	2.2	1.2	1.5
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)				
mit Auto	77.5	93.7	97.0	89.7
mit Velo	53.5	57.5	60.8	57.4
mit GA	8.1	4.3	3.6	5.2
mit Halbtax	24.8	26.9	20.5	23.7
mit Verbund-Abo	13.8	6.4	5.6	8.3
mit anderem Abo	4.1	4.6	3.6	4.0

Die Mobilität der Bewohner/-innen von ländlichen und urbanen Gebieten im Kanton Freiburg unterscheidet sich stark: In ländlichen Räumen werden im Schnitt 43 Kilometer und in urbanen 31 Kilometer pro Person und Tag zurückgelegt. Das kantonale Mittel liegt bei 37 Kilometer – 7 Kilometer mehr als im Schweizer Mittel. Pro Tag am wenigsten lang unterwegs sind Bewohner/-innen intermediärer Räume (73 Min.). Die Bevölkerung ländlicher und urbaner Gebiete ist pro Tag 4 beziehungsweise 3 Minuten länger unterwegs als im kantonalen Schnitt, der 82 Minuten beträgt. Das bedeutet, dass die Kantonsbevölkerung etwa gleich lange unterwegs ist wie die Schweizer Bevölkerung (81 Min.). Es können zwischen den Urbanisierungsgraden sowie im nationalen Vergleich kaum Unterschiede bei der Anzahl Wege (rund 3), Ausgänge (1,5) und dem Mobilitätsgrad (rund 85%) festgestellt werden.

Die urbane Bevölkerung des Kantons Freiburg legt für Ausbildungs- und Einkaufswege sowie für Service- und Begleitwege einen kleineren Anteil der Gesamtdistanz zurück als die anderen Bevölkerungsgruppen. Ein überdurchschnittlich grosser Anteil (46%) der Gesamtdistanz wird von der urbanen Bevölkerung für Freizeitwege zurückgelegt. Bis auf leicht kleinere Anteile für Freizeitwege sind die Anteile der Verkehrszwecke an der Gesamtdistanz im Kanton und der Schweiz ähnlich verteilt.

Bei der Ausstattung mit Fahrzeugen oder ÖV-Abos lassen sich räumliche Unterschiede erkennen. In ländlichen und intermediären Gebieten des Kantons Freiburg ist die Anzahl Personen, die ein Auto besitzen, grösser als in urbanen Gebieten. 97% aller Bewohner/-innen in ländlichen, 94% in intermediären und 78% in urbanen Räumen besitzen ein Auto. Die Ausstattung mit einem Velo ist in den urbanen Gebieten geringer (54%) als in intermediären (58%) oder ländlichen Gebieten (61%). Je urbaner die Personen des Kantons Freiburg wohnen, desto eher besitzen sie ein GA, Halbtax- oder ein Verbunds-Abo. Im nationalen Vergleich ist der Anteil derer, die ein Auto besitzen, in allen Raum-typen des Kantons überdurchschnittlich hoch, und der Anteil derer, die ein ÖV-Abo besitzen, unterdurchschnittlich tief.

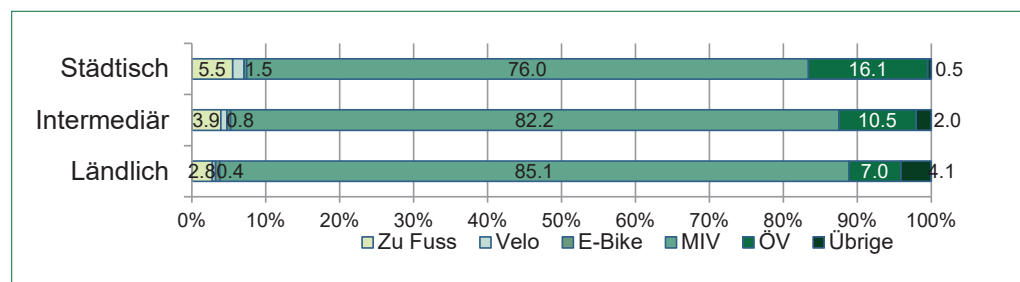
T 7.1.2 Kenngrössen des Verkehrs nach Urbanisierungsgrad des Wohnorts, Schweiz

	Urbanisierungsgrad des Wohnortes			Schweiz
	Städtisch	Intermediär	Ländlich	Total
Kenngrössen des Verkehrs				
Tägliche Anzahl Wege	2.8	2.7	2.7	2.8
Tagesdistanz (in km)	27.7	32.9	35.4	30.0
Tageswegzeit (in Min.)	79.8	80.9	81.0	80.2
Tägliche Anzahl Ausgänge	1.6	1.6	1.6	1.6
Mobilitätsgrad (in %)	83.7	83.0	82.7	83.4
Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)				
Arbeit	27.3	28.6	28.2	27.8
Ausbildung	4.7	4.9	4.8	4.7
Einkauf	14.5	16.5	16.5	15.3
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	2.7	3.2	3.4	2.9
Freizeit	45.0	40.7	40.7	43.2
Service und Begleitung	4.5	5.3	5.4	4.9
Unbestimmt/Andere	1.4	0.9	0.9	1.2
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)				
mit Auto	71.3	88.9	90.9	77.9
mit Velo	60.9	63.8	60.9	61.5
mit GA	8.8	6.7	6.2	7.9
mit Halbtax	35.2	35.0	31.8	34.6
mit Verbund-Abo	14.1	7.1	4.9	11.2
mit anderem Abo	7.0	5.7	5.0	6.4

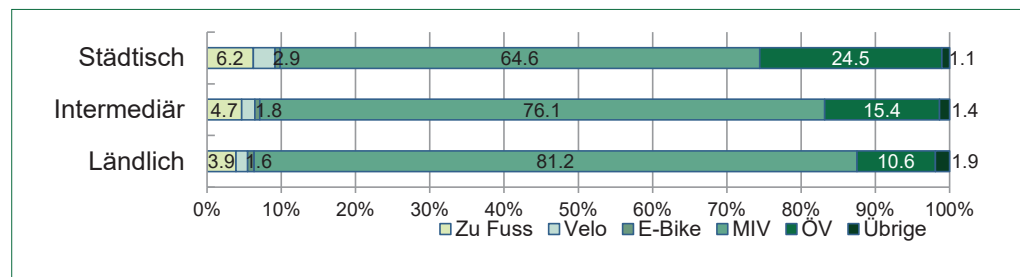
Wie in den Grafiken G 7.1.1 und G 7.1.2 zu sehen ist, spielt der Urbanisierungsgrad des Wohnorts bei der Verkehrsmittelwahl im Kanton Freiburg eine Rolle, wenn auch nicht so eine grosse wie in der gesamten Schweiz.

Je urbaner der Wohnort ist, desto häufiger wird der Langsamverkehr oder der ÖV genutzt (7% Langsamverkehr und 16% ÖV in urbanen, 4% Langsamverkehr und 7% ÖV in ländlichen Gebieten). Verkehrsmittel des MIV sind jedoch in allen Raumtypen die präferierte Option – mit ihnen werden 76% (städtischer Raum), 82% (intermediärer Raum) respektive 85% (ländlicher Raum) der Tagesdistanz absolviert. Im Vergleich mit der Schweizer Bevölkerung entfallen im Kanton Freiburg für alle drei Raumtypen grössere Anteil der Tagesdistanz auf Verkehrsmittel des MIV als des ÖV, der Langsamverkehr ist auf vergleichbar tiefem Niveau.

G 7.1.1 Verkehrsmittelwahl nach Urbanisierungsgrad des Wohnorts
(in % der Tagesdistanz), Kanton Freiburg



G 7.1.2 Verkehrsmittelwahl nach Urbanisierungsgrad des Wohnorts
(in % der Tagesdistanz), Schweiz



7.2 Vergleich von Agglomerationen

7.2.1 Verkehrsverhalten in den politischen Agglomerationen des Kantons

Bis anhin wurden die Agglomerationen gemäss der Definition der «Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel» (MinVV) betrachtet. Daneben kennt der Kanton Freiburg eine eigene (politische) Definition seiner Agglomerationen. Der Unterschied liegt in der Festlegung der Perimeter: In der politischen Agglomeration Freiburg und im Gemeindeverband MOBUL sind diese etwas enger gefasst und zeigen damit ein «urbaneres» Verkehrsverhalten. In den folgenden Tabellen und Grafiken wird auf die Ergebnisse dieser beiden politischen Agglomerationen eingegangen.

T 7.2.1 Kenngrössen des Verkehrs in der politischen Agglomeration Freiburg und im Gemeindeverband MOBUL

	Wohnort: politische Agglomeration			
	Freiburg	Bulle	Übriger Kanton	Übrige Schweiz
Kenngrössen des Verkehrs				
Tägliche Anzahl Wege	2.8	3.0	2.9	2.7
Tagesdistanz (in km)	27.4	34.8	41.3	29.7
Tageswegzeit (in Min.)	82.6	79.9	81.9	80.2
Tägliche Anzahl Ausgänge	1.5	1.6	1.6	1.6
Mobilitätsgrad (in %)	86.5	88.8	85.1	83.3
Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)				
Arbeit	32.5	32.4	29.1	27.7
Ausbildung	3.5	2.9	5.2	4.7
Einkauf	15.0	11.7	14.4	15.4
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	1.9	3.0	3.1	2.9
Freizeit	41.9	44.0	38.1	43.3
Service und Begleitung	3.7	4.9	8.5	4.8
Unbestimmt/Andere	1.5	1.1	1.5	1.2
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)				
mit Auto	73.5	93.0	95.7	77.5
mit Velo	46.6	63.1	60.8	61.6
mit langsamen E-Bike	10.5	9.4	13.8	18.0
mit schnellen E-Bike	1.2	1.2	2.6	2.8
mit GA	9.8	4.3	3.6	8.0
mit Halbtax	3.1	3.1	2.5	0.4
mit Verbund-Abo	17.4	8.0	5.0	11.3
mit anderem Abo	4.6	4.3	3.8	6.5

Tabelle T 7.2.1 zeigt einen Vergleich der beiden Agglomerationen Freiburg und MOBUL mit dem übrigen Kanton Freiburg sowie mit der Schweiz zu verschiedenen Verkehrskenngrössen.

Die Bevölkerung der Agglomeration Freiburg legt die geringste Distanz pro Tag zurück (27 km). Auch die Bevölkerung des Gemeindeverbands MOBUL unternimmt mit 35 Kilometer pro Tag kürzere Distanzen als die restliche Kantonsbevölkerung (41 km), aber längere als im Schweizer Mittel (30 km).

Trotz der geringen Tagesdistanzen der Bevölkerung der Agglomeration Freiburg sind die Personen in diesem Raum ähnlich lange unterwegs (83 Min.) wie Bewohner/-innen aus anderen Raumeinheiten. Daraus lässt sich schliessen, dass von der Bevölkerung der Agglomeration Freiburg langsamere Verkehrsmittel genutzt werden. Die täglich zurückgelegte Anzahl Wege und Ausgänge unterscheidet sich nur minimal zwischen den Raumeinheiten. Der Mobilitätsgrad ist im Gemeindeverband MOBUL mit 89% leicht höher als im übrigen Kanton Freiburg mit 85% und der Schweiz mit 83%.

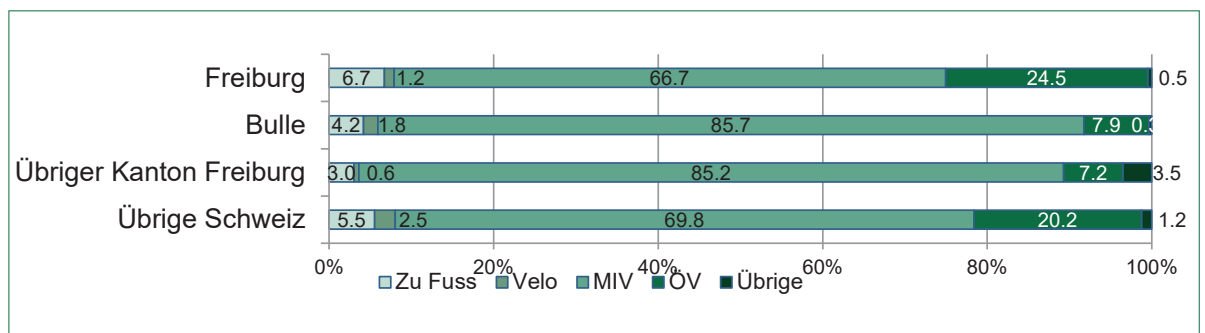
Die Anteile der Verkehrszwecke an der Gesamtdistanz unterscheiden sich minimal zwischen dem Kanton, der politischen Agglomeration Freiburg, dem Gemeindeverband MOBUL und der Schweiz. Der grösste Anteil an der Gesamtdistanz entfällt auf den Freizeitverkehr (38–44%), gefolgt vom Arbeitsverkehr (28–33%). In der politischen Agglomeration Freiburg werden grössere Anteile der Gesamtdistanz für Einkäufe (15%) und kleinere Anteile für geschäftliche Tätigkeiten, Dienstfahren (2%), Service- und Begleitungswege (4%) zurückgelegt als im Gemeindeverband MOBUL und dem Kanton Freiburg.

Die Ausstattung mit einem Auto liegt in der politischen Agglomeration Freiburg 4 Prozentpunkte unter dem Schweizer Mittel von 78%, im Gemeindeverband MOBUL (93%) und dem übrigen Kanton Freiburg (96%) stark darüber.

Die Bevölkerung der politischen Agglomeration Freiburg besitzt unterdurchschnittlich viele Velos (47%). Dafür sind ÖV-Abos, wie ein GA (10%), ein Halbtax (3%) oder ein anderes Verbunds-Abo (17%), in der politischen Agglomeration Freiburg weiter verbreitet als in den anderen Raumeinheiten.

Der Modalsplit nach Raumeinheit ist in der Grafik G 7.2.1 ersichtlich.

G 7.2.1 Verkehrsmittelwahl in der politischen Agglomeration Freiburg und im Gemeindeverband MOBUL (in % der Tagesdistanz)



In allen Raumeinheiten ist der MIV-Anteil an der Tagesdistanz am grössten (mindestens 67%). Die politische Agglomeration Freiburg weist mit 25% den höchsten ÖV-Anteil auf und liegt damit leicht über dem Schweizer Mittel (20%). Der Gemeindeverband MOBUL (86%) und der restliche Kanton Freiburg (85%) weisen einen überdurchschnittlich hohen MIV-Anteil auf. Die Anteile des Langsamverkehrs sind in allen Raumeinheiten marginal.

7.2.2 Verkehrsverhalten in Bezug auf vergleichbare Agglomerationen

In der Tabelle T 7.2.2 werden die Tagesdistanzen nach Verkehrsmittel und die Anteile der Bevölkerung, die mit Fahrzeugen und ÖV-Abos ausgestattet sind, in einem Kantonsvergleich (Freiburg, Neuchâtel, Vaud, Bern, Luzern und übrige Kantone) ausgewiesen.

T 7.2.2 Kenngrössen des Verkehrs ausgewählter Kantone

	Kanton Freiburg	Kanton Neuenburg	Kanton Waadt	Kanton Bern	Kanton Luzern	Übrige Kantone
Tagesdistanz nach Verkehrsmittelwahl (in km)						
zu Fuss	1.4	1.5	1.5	1.6	1.9	1.6
Velo	0.3	0.3	0.4	1.0	0.8	0.7
Motorisierter Individualverkehr	30.5	25.4	24.1	20.8	23.1	20.0
Öffentlicher Verkehr	3.8	5.6	5.4	7.2	6.6	5.9
übrige Verkehrsmittel	1.0	0.1	0.5	0.4	0.5	0.3
Total	37.2	33.1	32.1	31.3	33.1	28.8
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)						
mit Auto	89.7	79.2	78.7	74.6	77.8	77.8
mit Velo	57.4	55.2	49.8	65.1	63.8	62.7
mit langsamen E-Bike	12.4	12.8	12.5	18.5	22.2	18.5
mit schnellen E-Bike	2.1	0.9	1.3	5.2	4.4	2.6
mit GA	5.2	6.1	5.4	13.0	8.5	7.5
mit Halbtax	23.7	24.4	28.8	41.2	42.7	34.5
mit Verbund-Abo	8.3	13.8	12.9	7.6	9.6	11.7
mit anderem Abo	4.0	4.5	5.0	6.4	6.2	6.8

Mit einer durchschnittlichen Tagesdistanz von 37 Kilometer werden im Kanton Freiburg im Vergleich mit den anderen abgebildeten Kantonen die grösste Distanz pro Tag zurückgelegt. Auch bezogen auf den MIV weist der Kanton Freiburg mit 31 Kilometer die grösste Distanz auf. Anders verhält es sich mit dem ÖV: Hier weist der Kanton Freiburg die geringste Distanz auf im erwähnten Kantonsvergleich.

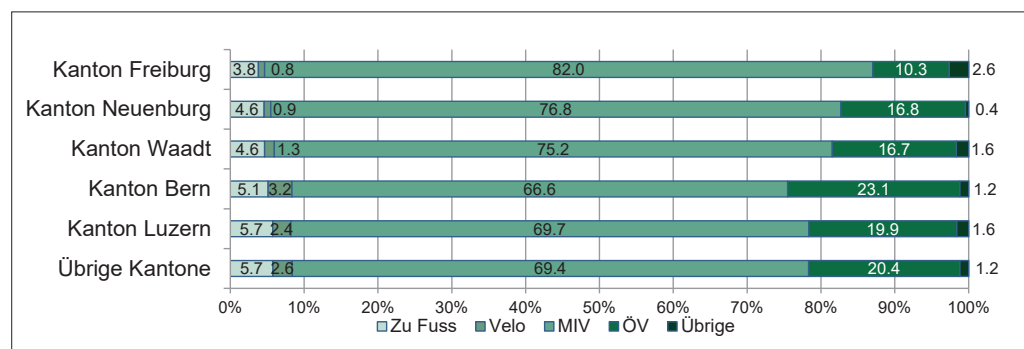
Die Bevölkerung des Kantons Freiburg hat den höchsten Anteil der ausgewählten Kantone an Haushalten, die mit einem Auto ausgestattet sind (90%) und liegt damit 10 Prozentpunkte vor dem Kanton Neuenburg, der an zweiter Stelle folgt.² Die Haushalte des Kantons Freiburg verfügen zudem häufiger über Velos (57%) als die Westschweizer Vergleichskantone Neuenburg (55%) und Waadt (50%), liegen aber hinter den Kantonen Bern (65%), Luzern (64%) und den übrigen Kantonen (63%).

Im Vergleich mit den anderen Kantonen zeigt sich, dass die Bevölkerung des Kantons Freiburg unterdurchschnittlich häufig ein ÖV-Abo besitzt (GA: 5%; Halbtax: 24%; Verbunds-Abo: 8%).

Die Grafik G 7.2.2 zeigt den Modalsplit im Vergleich mit den zuvor genannten Kantone.

² Laut einer Auswertung des BFS hat der Kanton Freiburg zudem den höchsten Fahrzeugbesitz der Schweiz. <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/verkehrsverhalten/tabellen-2021/kantone.assetdetail.24025429.html> [abgerufen: 06.08.2024]

G 7.2.2 Vergleich mit der Verkehrsmittelwahl ausgewählter Kantone (in % der Tagesdistanz)



Der hohe Anteil derjenigen Haushalte, die ein Auto besitzen, hat eine hohe Nutzung der Verkehrsmittel des MIV zur Folge: Der Kanton Freiburg weist mit 82% den höchsten MIV-Anteil an der Tagesdistanz auf. Der MIV macht auch in den Westschweizer Vergleichskantonen einen überdurchschnittlichen Anteil der Tagesdistanz aus (Neuenburg: 77%; Waadt: 75%). Der ÖV macht im Kanton Freiburg einen kleineren als halb so grossen Anteil an der Tagesdistanz (10%) aus wie im benachbarten Kanton Bern (23%).

T 7.2.3 Kenngrössen des Verkehrs ausgewählter Agglomerationen

	Agglo Freiburg	Agglo Bulle	Agglo Neuenburg	Agglo Lausanne	Agglo Bern	Agglo Biel	Agglo Luzern	Übrige Agglo	ländlicher Raum
Tagesdistanz nach Verkehrsmittelwahl (in km)									
zu Fuss	1.6	1.4	1.5	1.6	1.8	1.6	2.0	1.7	1.4
Velo	0.3	0.6	0.4	0.5	1.2	1.0	0.8	0.8	0.6
Motorisierter Individualverkehr	23.4	29.6	24.8	22.5	19.5	18.6	19.1	18.9	27.2
Öffentlicher Verkehr	5.4	3.0	7.1	5.3	8.3	8.7	8.0	6.3	4.3
übrige Verkehrsmittel	1.0	0.1	0.1	0.4	0.1	0.1	0.2	0.3	0.6
Total	31.8	34.8	34.1	30.3	31.2	30.2	30.3	28.1	34.4
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)									
mit Auto	80.4	92.6	78.0	74.3	66.7	69.0	69.1	75.4	89.7
mit Velo	50.0	61.3	55.4	46.3	66.0	66.6	61.6	62.4	62.1
mit langsamen E-Bike	11.6	9.4	12.6	11.7	15.2	16.7	19.1	16.9	23.0
mit schnellen E-Bike	2.0	1.2	1.0	1.5	6.0	2.4	4.5	2.5	3.2
mit GA	7.4	4.7	8.9	4.8	14.1	14.0	10.4	7.8	6.9
mit Halbtax	25.1	16.8	29.8	30.6	45.4	35.4	43.2	34.6	33.0
mit Verbund-Abo	14.8	7.3	16.5	18.3	12.4	10.3	13.6	12.9	4.1
mit anderem Abo	4.2	4.0	3.7	4.5	7.3	5.5	6.7	7.1	5.0

Die Tabelle T 7.2.3 und die folgende Grafik G 7.2.3 beziehen sich auf die Definition von Agglomerationen gemäss Bundesamt für Statistik. In der Tabelle lassen sich die Tagesdistanzen nach Verkehrsmittel und die Anteile der Bevölkerung, die mit dem jeweiligen Verkehrsmittel oder ÖV-Abo ausgestattet sind, nach Agglomeration ablesen. Verglichen werden ausgewählte Agglomerationen (Freiburg, Bulle, Neuenburg, Lausanne, Biel/Bienne und Luzern) mit allen übrigen Agglomerationen und dem gesamten ländlichen Raum.

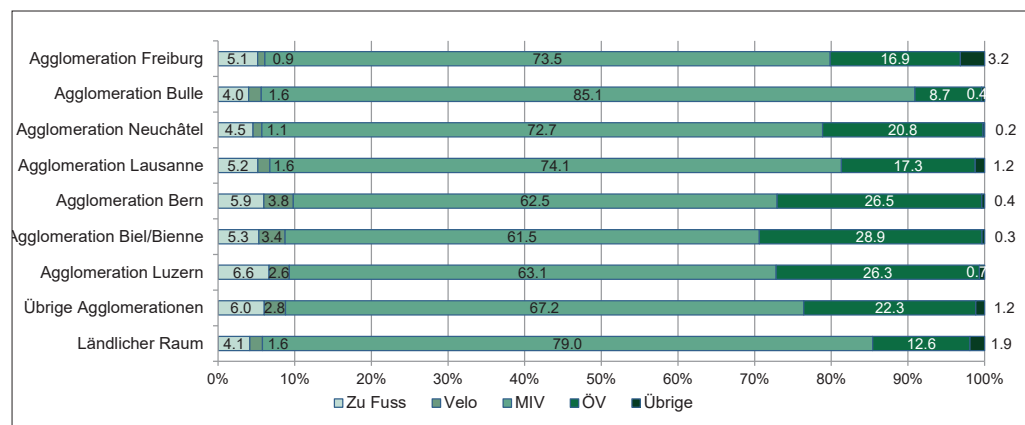
Die grösste Tagesdistanz weist die Agglomeration Bulle aus mit 35 Kilometer pro Person. Die zurückgelegte Tagesdistanz der Bevölkerung der Agglomeration Freiburg liegt auf ähnlich hohem Niveau wie die der Bevölkerung der Agglomeration Bern (Freiburg: 31,8 km; Bern: 31,2 km). In den Deutschschweizer Agglomerationen werden mindestens doppelt so grosse Distanzen mit dem Velo zurückgelegt als in den Westschweizer Vergleichsagglomerationen. Beide Agglomerationen Freiburg und Bulle weisen im Vergleich mit anderen Agglomerationen tiefe Werte bei den ÖV-Distanzen auf (Freiburg: 5,4 km; Bulle: 3 km).

Die Agglomeration Bulle weist mit 92,6% den grössten Anteil an Haushalten auf, die über ein Auto verfügen, gefolgt von der Agglomeration Freiburg mit 80,4%. Die zwei Westschweizer Vergleichsagglomerationen Neuenburg (78%) und Lausanne (74,3%) sind bezüglich Autoverfügbarkeit im Mittelfeld anzusiedeln und weisen höhere Werte auf als die Deutschschweizer Agglomerationen (67–69%).

Der Anteil der Bevölkerung, der ein Velo besitzt, ist in der Agglomeration Bulle (61%) mit den Deutschschweizer Agglomerationen (67–69%) vergleichbar. In der Agglomeration Freiburg (50%) und den weiteren Westschweizer Agglomerationen (46–53%) sind deutlich geringere Werte vorzufinden.

ÖV-Abo-Besitz ist in der Bevölkerung der Agglomeration Freiburg (51,5%) weiter verbreitet als in der Agglomeration Bulle (32,8%), der Wert liegt aber unter den Werten aller anderen Vergleichsagglomerationen.

G 7.2.3 Vergleich mit der Verkehrsmittelwahl ausgewählter Agglomerationen (in % der Tagesdistanz)



Der Vergleich der Modalsplits der vorangegangenen Agglomerationen in der Grafik G 7.5 bestätigt das Muster: Die Westschweizer Agglomerationen – insbesondere die Agglomeration Bulle – weisen einen höheren MIV- und tieferen ÖV-Anteil auf als die Deutschschweizer respektive alle weiteren Agglomerationen.

7.2.3 Verkehrsverhalten im nationalen Vergleich

Tabelle T 7.2.4 erweitert den Vergleich der beiden Agglomerationen Freiburg und Bulle um einen nationalen Vergleich zu Kenngrössen des Verkehrs, zu Anteilen an der Gesamtdistanz nach Verkehrszweck und zur Ausstattung mit Fahrzeugen und ÖV-Abos.

Beide Agglomerationen, Freiburg und Bulle, weisen eine der grössten Tagesdistanzen pro Person im nationalen Vergleich auf (Freiburg: 30,6 km; Bulle: 34,9 km). Trotzdem sind die Unterwegszeiten pro Tag und Person etwa auf dem gleichen Niveau wie die der anderen Agglomerationen (Freiburg: 83,7 Min.; Bulle: 80,5 Min.). Das bedeutet, dass die Bevölkerung der beiden Agglomerationen Freiburg und Bulle ihre Wege schneller absolviert.

Im nationalen Vergleich fällt auf, dass die Bewohner/-innen der Agglomerationen Freiburg und Bulle grössere Anteile der Gesamtdistanz für Arbeitswege aufwenden als Bewohner/-innen anderer Agglomerationen (Freiburg: 36%; Bulle: 33%). Der Anteil des Freizeitverkehrs an der Gesamtdistanz ist in der Agglomeration Freiburg im Vergleich mit den anderen Agglomerationen eher klein.

Auffallend ist zudem der sehr grosse Anteil an Haushalten in den beiden Agglomerationen Freiburg und Bulle, die ein Auto besitzen (Freiburg: 82%; Bulle: 93%). Der ÖV-Abo-Besitz ist in beiden Agglomerationen unter dem Durchschnitt der kleinen oder mittleren Agglomerationen.

T 7.2.4 Agglomerationen Freiburg und Bulle im Vergleich

	Wohnort: Agglomeration														
	Zürich	Basel	Genf	Bern	Lausanne	Winterthur	St-Gallen	Luzern	Lugano	Biel/Bienne	Freiburg (MinVV)	Bulle (MinVV)	Mittlere	Kleine	Alle
Kenngrossen des Verkehrs															
Tägliche Anzahl Wege	2.6	2.8	2.9	2.7	2.9	2.8	2.7	2.7	2.6	2.7	2.8	3.0	2.8	2.7	2.7
Tagesdistanz (in km)	29.1	23.2	20.1	31.2	30.3	26.0	29.0	30.3	22.9	30.2	30.6	34.9	32.6	34.2	29.9
Tageswegzeit (in Min.)	82.1	78.4	77.5	85.3	81.5	81.8	78.4	87.0	73.0	80.7	83.7	80.5	80.3	80.1	80.7
Tägliche Anzahl Ausgänge	1.5	1.6	1.6	1.5	1.5	1.5	1.5	1.6	1.5	1.5	1.5	1.6	1.6	1.6	1.6
Mobilitätsgrad (in %)	83.2	84.2	84.6	84.1	84.8	85.1	82.2	83.3	83.7	82.2	86.4	88.4	83.3	82.7	83.5
Verkehrszweck (in % der Gesamtdistanz)															
Arbeit	28.5	26.1	23.1	26.4	24.9	27.1	24.5	25.8	30.1	27.0	36.2	33.4	28.8	28.7	27.7
Ausbildung	5.2	3.0	5.3	3.7	5.2	6.2	7.9	5.3	3.8	3.4	3.7	3.0	4.5	5.0	4.8
Einkauf	14.2	18.0	16.7	13.0	15.2	19.7	11.9	13.9	13.5	13.5	14.3	12.0	14.8	16.3	15.3
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	2.3	1.9	1.9	1.8	2.6	3.5	2.1	3.2	4.6	4.8	2.9	3.1	3.7	3.5	2.9
Freizeit	44.0	45.3	44.3	50.5	43.6	40.6	48.7	47.1	43.8	45.4	36.6	42.2	41.8	40.4	43.1
Service und Begleitung	4.5	4.1	6.1	4.0	6.3	2.9	4.1	2.6	3.4	4.3	4.9	5.1	5.0	5.4	4.9
unbestimmt/andere	1.3	1.6	2.5	0.6	2.1	0.1	0.8	2.0	0.8	1.5	0.9	1.2	1.5	0.8	1.2
Ausstattung mit Fahrzeugen und Abos (in %)															
mit Auto	71.1	66.8	74.8	66.7	74.3	67.4	78.1	69.1	79.0	69.0	81.8	92.8	82.4	88.2	77.6
mit Velo	64.5	64.0	54.7	66.0	46.3	74.6	59.5	61.6	37.2	66.6	50.7	62.6	65.5	62.8	61.4
mit langsamen E-Bike	15.6	14.9	13.3	15.2	11.7	18.4	22.4	19.1	11.6	16.7	12.2	9.5	19.2	22.7	17.8
mit schnellen E-Bike	2.2	4.2	2.5	6.0	1.5	3.2	2.9	4.5	0.5	2.4	1.8	1.2	1.9	3.2	2.9
mit GA	8.6	5.7	3.8	14.1	4.8	11.1	7.2	10.4	1.9	14.0	8.0	4.6	9.2	7.3	7.7
mit Halbtax	41.4	31.2	17.4	45.4	30.6	44.3	42.8	43.2	12.8	35.4	26.7	17.7	36.9	34.1	34.7
mit Verbund-Abo	16.2	22.9	22.0	12.4	18.3	13.3	13.2	13.6	11.8	10.3	10.9	6.2	4.4	4.0	11.8
mit anderem Abo	7.4	9.4	8.9	7.3	4.5	7.2	7.1	6.7	3.5	5.5	1.5	1.3	5.7	5.2	6.5

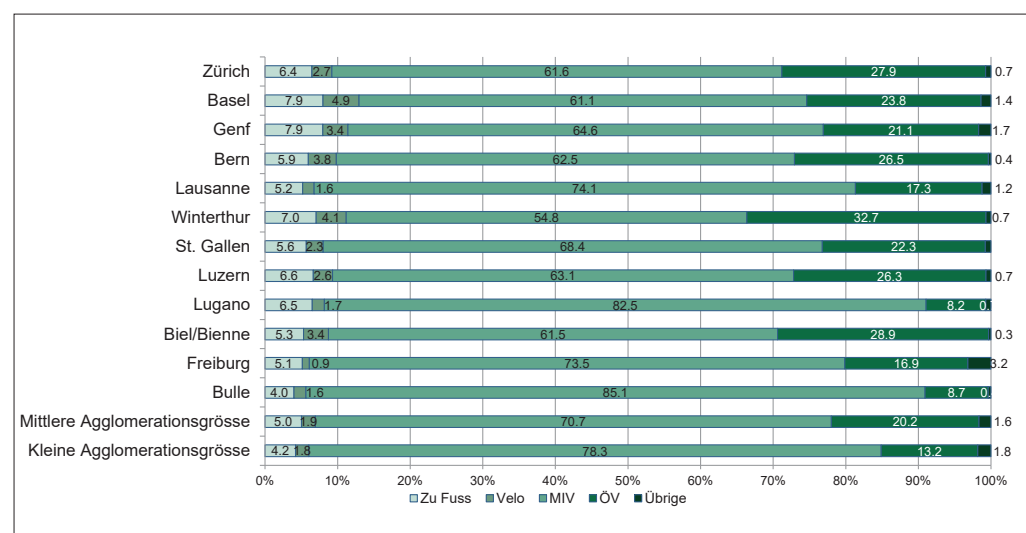
Legende: MinVV = Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel.

In der Grafik G 7.2.4 werden der Modalsplit für die grössten Schweizer Agglomerationen, Freiburg und Bulle sowie Durchschnittswerte für mittlere und kleine Agglomerationen dargestellt.

Der MIV macht in allen Schweizer Agglomerationen den grössten Anteil aus. Freiburg (73,5%) und Bulle (85,1%) zählen zu den Agglomerationen mit dem grössten Anteil; ähnlich hohe Anteile weisen Lausanne (74,1%) und Lugano (82,5%) auf.

Die Agglomeration Bulle weist hinter der Agglomeration Lugano den kleinsten ÖV-Anteil (8,7%) an der Tagesdistanz auf.

G 7.2.4 Verkehrsmittelwahl in grossen Schweizer Agglomerationen – Vergleich



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 2021 auf 55 018 befragte Personen. In diesem Rahmen finanzierte der Kanton Freiburg für den MZMV 2021 850 zusätzliche Interviews in den vom BFS definierten Agglomerationen Freiburg (600) und Bulle (250). Somit konnten im ganzen Kantonsgebiet 2'252 Personen befragt werden. Die Befragungen fanden zwischen Januar 2021 und Februar 2022 statt. Vom beauftragten Planungsbüro wurden für die kantonalen Auswertungen im Frühling 2024 rund 800 Tabellen und Diagramme erstellt. Anfragen zu spezifischen Themen sind an das Amt für Mobilität zu richten.

8.2 Änderungen gegenüber MZMV 2015

Als neues Element mussten Fragen zur Auswirkung auf das Verkehrsverhalten der Pandemie an Covid-19 aufgenommen werden. Bei den Auswertungen wurde sonst mehr Wert auf elektrischen Velos und Autos gelegt, welche in den letzten Jahren stark an Bedeutung gewannen. Neu sind auch Auswertungen nach dem Territorialprinzip aufgenommen worden. Wie bereits in Kapitel 7 erwähnt, wurden die Daten für die Agglomerationen Freiburg und Bulle erneut nach dem MinVV-Perimeter ausgewertet. Dieser erlaubt einen Vergleich mit den kantonalen Publikationen von 2010 und 2015.

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 2012» von 2014 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 Perimeter aus den kantonalen Publikationen zum MZMV 2010 und 2015 gewählt.

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, Bois-d'Amont, Corminboeuf, Cottens (FR), Courtepin, Düdingen, Ferpicloz, Fri-bourg, Gibloux, Giffers, Givisiez, Granges-Paccot, Grolley, Hauterive (FR), La Brillaz, La Sonnaz, Le Mouret, Marly, Matran, Misery-Courtion, Neyruz (FR), Prez-vers-Noréaz, Senèdes, Tavers, 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 nationalen Publikation zum MZVM 2021

(Bericht «Raum mit städtischem Charakter 2012», BFS 2014)

Freiburg: Arconciel, Autafond, Autigny, Avry, Barberèche, Belfaux, Chénens, Chésopelloz, Cor-minboeuf, Corpataux-Magnedens, Cottens (FR), Ependes (FR), Farvagny, Ferpicloz, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Grolley, Hauterive (FR), La Brillaz, La Sonnaz, Le Mouret, Marly, Mat-ran, Misery-Courtion, Neyruz (FR), Noréaz, Pierrafortscha, Ponthaux, Prez-vers-Noréaz, Rossens (FR), Senèdes, Tentlingen, Treyvaux, Villarsel-sur-Marly, Villars-sur-Glâne

Bulle: Broc, Bulle, Echarlens, Le Pâquier (FR), Morlon, Riaz, Vuadens

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

Covid-19-Pandemie

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

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.

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 den Publikationen 2010 und 2015 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