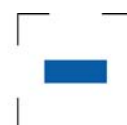

Kanton Zug Mikrozensus Verkehr 2000

Kantonsspezifische Auswertungen
Juli 2003



Baudirektion des Kantons Zug
Amt für Raumplanung
Verwaltungsgebäude 1 an der Aa
Aabachstrasse 5
6301 Zug
Tel. 041 728 54 80
Fax 041 728 54 89

Bearbeitung:
Dr. sc. techn. ETH/SIA/SVI
G. Gottardi
Jenni + Gottardi AG
Hornhaldenstrasse 9
8802 Kilchberg
e-mail: gottardi@swissonline.ch

M. Pfeiffer
ivt Heilbronn
Kreuzäckerstrasse 15, D-74081 Heilbronn
Quadrat M 4,10, D-68161 Mannheim
www.ivt-verkehrsforschung.de

Begleitung:
Stefan Bürgler, Verkehrsplaner
Amt für Raumplanung des Kantons Zug



FORSCHUNG
MOBILITÄT
TRANSPORT
VERKEHR

Jenni + Gottardi AG
Beratende Ingenieure

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Aufgabenstellung und Zielsetzung	1
2. Stichprobe	2
3. Ergebnisse	3
3.1 Rahmenbedingungen des Verkehrsverhaltens	3
3.1.1 Motorisierung und Führerscheinbesitz	3
3.1.2 Verfügbarkeit von Autoparkplätzen	6
3.1.3 Velobestand	6
3.1.4 Besitz von Abonnements	7
3.2 Verkehrsverhalten	9
3.2.1 Mobilität pro Person und Tag	9
3.2.2 Wegedistanzen und –dauern	9
3.2.3 Verkehrsmittelwahl	11
3.2.4 PW-Besetzungsgrad	15
3.2.5 Verkehrszwecke	16
3.3 Mobilitätsbezogene Einstellungen	18
3.4 Vergleich 1994 - 2000	23
3.4.1 Strukturveränderungen	23
3.4.2 Verkehrsentwicklung	25
4. Zusammenfassung	30
5. Anhang – Vergleich mit den Nachbarkantonen	31

Abbildungsverzeichnis

	Seite
Abb. 1: Führerscheinbesitz nach Geschlecht	4
Abb. 2: Führerscheinbesitz nach Altersgruppen	4
Abb. 3: Besitz von Abonnements	7
Abb. 4: Anteil der Verkehrsmittel an den täglichen Unterwegszeiten (ohne Auslandetappen)	12
Abb. 5: Anteil der Verkehrsmittel an den täglichen Distanzen (ohne Auslandetappen)	13
Abb. 6: Anteil der Zwecke an täglichen Distanzen (ohne Auslandetappen)	16
Abb. 7: Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr	17
Abb. 8: Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr	17
Abb. 9: Beurteilung von Massnahmen	18
Abb. 10: Zustimmung zu Massnahmen	19
Abb. 11: Akzeptanz von Gebühren	20
Abb. 12: Zufriedenheit mit Bahn und Bus	21
Abb. 13: Wichtigkeit von ÖV-Eigenschaften	22
Abb. 14: PW-Besitz der Haushalte 1994 und 2000	23
Abb. 15: Führerscheinbesitz 1994 und 2000 nach Geschlecht	24
Abb. 16: Besitz von Abonnements 1994 und 2000	25
Abb. 17: Wegedistanz 1994 und 2000 nach Wochentagstyp	26
Abb. 18: Anteil der Verkehrsmittel an der täglichen Unterwegszeit 1994 und 2000 (2000 ohne Auslandetappen)	27
Abb. 19: Anteil der Verkehrsmittel an den täglichen Distanzen 1994 und 2000 (2000 ohne Auslandetappen)	28
Abb. 20: Distanz pro Person und Tag 1994 und 2000 nach Verkehrsmittel (2000 ohne Auslandetappen)	29
Abb. 21: Besitz von Abonnements in den Nachbarkantonen	32
Abb. 22: Beurteilung von Massnahmen in den Nachbarkantonen	35
Abb. 23: Führerscheinbesitz 1994 und 2000 nach Geschlecht in den Nachbarkantonen	36

Tabellenverzeichnis

	Seite
Tab. 1: PW-Besitz der Haushalte nach Haushaltsgrösse (%)	3
Tab. 2: PW-Verfügbarkeit nach Geschlecht (%)	5
Tab. 3: Reservierter Parkplatz am Arbeitsort nach Stellung im Beruf (%)	6
Tab. 4: Velo-Besitz der Haushalte nach Haushaltsgrösse (%)	6
Tab. 5: Abonnementbesitz nach Anzahl PW im Haushalt (%)	8
Tab. 6: Mobilitätskennziffern nach Wochentagstyp (einschliesslich Auslandetappen)	9
Tab. 7: Mittlere Wegedistanz nach Zweck und Wochentagstyp (km)	10
Tab. 8: Mittlere Wegedauer nach Zweck und Wochentagstyp (Minuten)	10
Tab. 9: Distanz pro Person und Jahr nach Verkehrsmittel (km; einschliesslich Auslandetappen)	11
Tab. 10: Distanz pro Person und Tag nach Verkehrsmittel und Wochentagstyp (km; ohne Auslandetappen)	14
Tab. 11: Durchschnittlicher PW-Besetzungsgrad nach Zweck und Wochentagstyp	15
Tab. 12: Mobilitätskennziffern 1994 und 2000 nach Wochentagstyp (2000 ohne Auslandetappen/ -wege)	26
Tab. 13: PW-Besitz der Haushalte nach Haushaltsgrösse in den Nachbarkantonen(%)	31
Tab. 14: Distanz pro Person und Jahr nach Verkehrsmittel in den Nachbarkantonen (km; einschliesslich Auslandetappen)	32
Tab. 15: Distanz pro Person und Tag nach Verkehrsmittel und Wochentagstyp in den Nachbarkantonen (km; ohne Auslandetappen)	33
Tab. 16: Durchschnittlicher PW-Besetzungsgrad nach Zweck und Wochentagstyp in den Nachbarkantonen	34
Tab. 17: Mobilitätskennziffern 1994 und 2000 nach Wochentagstyp in den Nachbarkantonen (2000 ohne Auslandetappen/ - wege)	37

1. Aufgabenstellung und Zielsetzung

Seit einiger Zeit liegen die Daten des Schweizer Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten vor. Auf der Basis einer Stichtagsbefragung liefern diese Daten ein repräsentatives Abbild des Mobilitätsverhaltens der Schweizer Bevölkerung. Die Ergebnisse sind in einer vom Bundesamt für Statistik und vom Bundesamt für Raumentwicklung herausgegebenen Publikation zusammengefasst¹. Gemäss der Bevölkerungsverteilung wurden im Kanton Zug 174 Personen befragt, zusätzlich wurde hier die Stichprobe um weitere 500 Interviews aufgestockt. In Anlehnung an die Darstellung der gesamtschweizerischen Ergebnisse sollen nun die vorliegenden Daten für den Kanton Zug einer gesonderten Auswertung unterzogen werden. Darüber hinaus sollen die Ergebnisse des Mikrozensus 2000 dem Mikrozensus 1994 hinsichtlich bestimmter Mobilitätsindikatoren gegenübergestellt werden, um längerfristige Trends und Entwicklungen bezüglich des Mobilitätsverhaltens der Einwohner des Kantons Zug untersuchen zu können.

¹ Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Statistik (2001): Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Bern und Neuenburg.

2. Stichprobe

Wie bereits erwähnt, wurden im Rahmen des Mikrozensus Verkehr 2000 insgesamt 674 Personen aus dem Kanton Zug zu ihrem Verkehrsverhalten befragt. Diese 674 Personen stammen aus 617 Haushalten (zum Teil wurden 2 Personen aus einem Haushalt befragt), in denen insgesamt 1'589 Personen² leben. Die (ungewichtete) Summe der von den Befragten an ihrem jeweiligen Stichtag zurückgelegten Wege beläuft sich auf 2'468; diese setzen sich wiederum aus 3'592 Etappen zusammen. Auf den ersten Blick erscheinen diese Fallzahlen sehr hoch, bei einer tieferen Gliederung - z.B. nach einzelnen Verkehrsmitteln - treten jedoch z.T. recht kleine Gruppengrößen zu Tage. So haben beispielsweise die 674 Befragten aus dem Kanton Zug an ihrem Stichtag insgesamt nur 7 Etappen mit dem Reiseкар zurückgelegt.

Die im Datensatz enthaltenen Gewichtungsfaktoren auf Haushalts- und Personenebene wurden für die im Folgenden dargestellten Auswertungen übernommen. Allerdings wurde eine Anpassung der Gewichtungsfaktoren dahingehend vorgenommen, dass die Summe der Haushaltsgewichte der Zahl der Haushalte, und die Summe der Personengewichte der Zahl der Personen in der Stichprobe des Kantons Zug entspricht. Diese Korrekturfaktoren wurden auch auf die Stichprobe der Haushaltspersonen (Korrekturfaktor für Haushaltsgewicht) und die der Wege bzw. Etappen (Korrekturfaktor für Personengewicht) angewandt.

In analoger Weise wurde auch bei der Stichprobe des Mikrozensus 1994 für den Kanton Zug verfahren. Eine Aufstockung der Stichprobe für den Kanton Zug hat damals nicht stattgefunden, so dass hier nur Informationen über 126 Personen (aus 117 Haushalten mit insgesamt 289 Haushaltsmitgliedern) vorliegen. Von diesen 126 Zielpersonen wurden 460 Wege und 658 Etappen berichtet. Diese relativ geringen Fallzahlen bringen insofern Probleme mit sich, als tief gegliederte Auswertungen kaum möglich sind.

Im nächsten Kapitel werden die Auswertungsergebnisse zu den Rahmenbedingungen des Verkehrsverhaltens, dem Mobilitätsverhalten selbst sowie den mobilitätsbezogenen Einstellungen vorgestellt. Die Analysen und die Darstellung der Ergebnisse orientiert sich an der Publikation der Bundesämter für Statistik und Raumentwicklung, so dass direkte Vergleiche mit den gesamtschweizerischen Resultaten möglich sind. Darüber hinaus werden auch in den Ergebnisdarstellungen selbst Vergleiche mit der Schweiz insgesamt (einschliesslich des Kantons Zug) angestellt. Abschliessend erfolgt noch der Vergleich der Mikrozensus 1994 und 2000 für den Kanton Zug und für einige ausgewählte Kennzahlen der Vergleich mit den Nachbarkantonen (im Anhang).

² Diese werden im vorliegenden Bericht als Haushaltspersonen bezeichnet.

3. Ergebnisse

3.1 Rahmenbedingungen des Verkehrsverhaltens

3.1.1 Motorisierung und Führerscheinbesitz

Eine der wichtigsten Bestimmungsgrößen des Verkehrsverhaltens ist im PW-Besitz der Haushalte zu sehen. Die Ergebnisse für den Kanton Zug sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt:

Tab. 1: PW-Besitz der Haushalte nach Haushaltsgrösse (%)

Anzahl PW im Haushalt	Anzahl Personen im Haushalt					Total	Total Schweiz
	1 Person	2 Pers.	3 Pers.	4 Pers.	5 u. mehr		
Kein PW	38.2	13.2	7.0	7.8	0	15.7	19.9
Mit PW	61.8	86.9	93.0	92.2	100.0	84.3	80.1
1 PW	58.0	54.0	44.2	56.1	66.8	54.7	50.2
2 PW	3.1	28.6	37.7	29.4	20.8	23.9	24.4
3 und mehr	0.7	4.3	11.0	6.7	12.4	5.7	5.4

Basis: 617 Haushalte

Die Tabelle zeigt, dass der Anteil der Haushalte, die (mindestens) einen PW besitzen, mit der Zahl der im Haushalt lebenden Personen zunimmt. Insgesamt besitzen etwa 84 % der Zuger Haushalte ein oder mehrere Autos, der entsprechende Wert für die Schweiz liegt mit 80 % tiefer, was mit Wohlstandunterschieden zu tun haben könnte. So verfügen z.B. fast 9 % der Haushalte im Kanton Zug über ein monatliches Haushaltseinkommen von Fr. 14'000 und mehr, während dieser Anteil in der Gesamtheit der Schweizer Haushalte nur etwas mehr als 3 % beträgt.

Betrachtet man den PW-Besitz nach der Zahl der vorhandenen Autos, so stellt man fest, dass vor allem bei Haushalten mit nur einem PW Unterschiede zwischen dem Kanton Zug und der Schweiz insgesamt bestehen (54.7 gegenüber 50.2 %). Wenngleich Einpersonenhaushalte im Kanton Zug etwas stärker repräsentiert sind, liegt dem wohl auch ein Wohlstandseffekt zugrunde, da sich ein solcher Unterschied auch in dieser Haushaltsgrößenklasse zeigt (58.0 gegenüber 49.4 %; vgl. ARE, BFS 2001, S. 22). Bei Zwei- und Dreipersonenhaushalten sind die Unterschiede zwischen dem Kanton Zug und der Gesamtschweiz dagegen relativ gering ausgeprägt.

Die beiden folgenden Abbildungen informieren über eine weitere wichtige Determinante des Mobilitätsverhaltens, den Führerscheinbesitz.

Abb. 1: Führerscheinbesitz nach Geschlecht

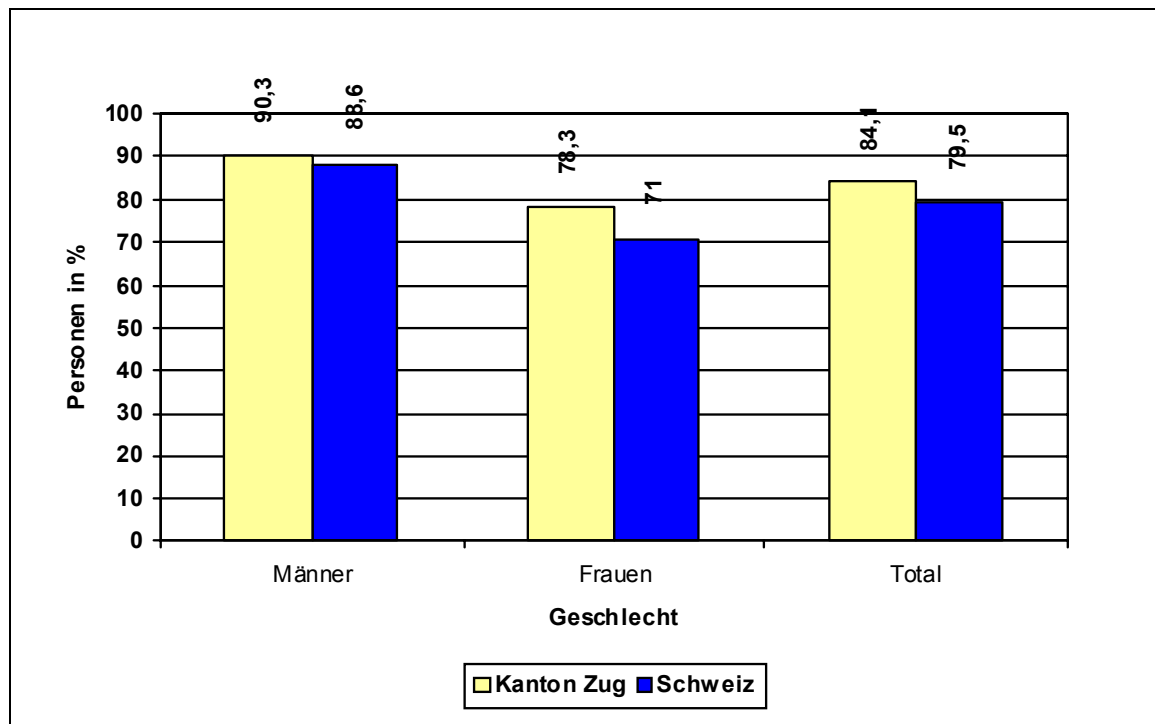
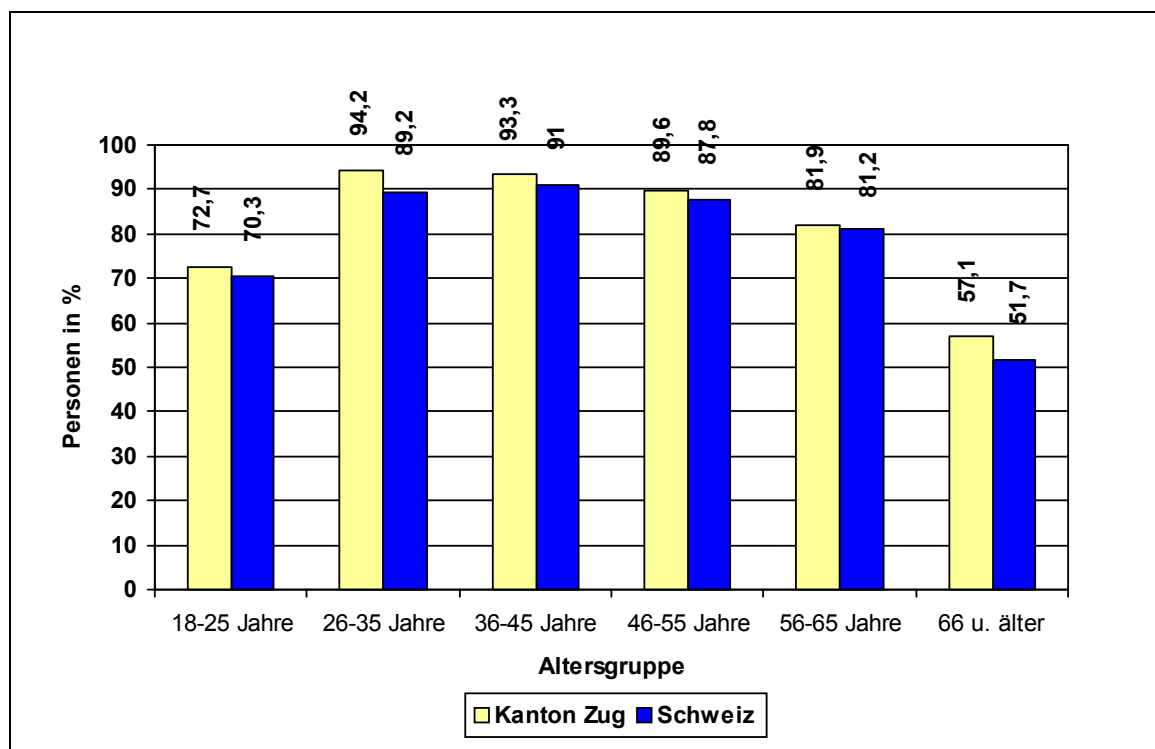


Abb. 2: Führerscheinbesitz nach Altersgruppen



Basis: 1'230 Haushaltspersonen ab 18 Jahre

Im Hinblick auf die betrachteten Merkmale Geschlecht und Alter finden sich im Kanton Zug durchweg höhere Führerscheinbesitzquoten als im Durchschnitt der Schweiz. Besonders deutlich sind die Unterschiede bei Frauen und in der Altersgruppe der über 66-Jährigen. Möglicherweise kann auch dieses Ergebnis wiederum mit dem etwas höheren Wohlstandsniveau im Kanton Zug erklärt werden. Insgesamt besitzen etwa 84 % der Zuger Einwohner ab 18 Jahre einen PW-Führerschein.

Tab. 2: PW-Verfügbarkeit nach Geschlecht (%)

PW-Verfügbarkeit	Geschlecht				Total	
	Männer		Frauen		Kanton Zug	Schweiz
	Kanton Zug	Schweiz	Kanton Zug	Schweiz		
Immer	79.6	82.7	64.1	70.9	71.8	77.3
Nach Absprache	13.3	9.9	25.6	18.7	19.5	13.9
Nie	5.4	5.6	9.0	8.9	7.2	7.1
Keine Angabe	1.8	1.7	1.3	1.5	1.5	1.6

Basis: 480 Personen ab 18 Jahre mit PW-Führerschein

Was die Verfügbarkeit über ein Auto anbelangt, so haben etwa 72 % der Führerscheinbesitzer ständig ein Auto zur Verfügung. Im Vergleich zum Durchschnitt der Schweiz ist dies deutlich tiefer, was vor dem Hintergrund der oben berichteten Unterschiede beim PW-Besitz auf den ersten Blick etwas überraschen mag. Andererseits wurden aber im Kanton Zug auch höhere Führerscheinbesitzquoten festgestellt, wodurch der höhere PW-Besitz wohl überkompensiert wird, so dass im Ergebnis das Verhältnis von Führerscheinbesitzern zu vorhandenen Autos im Kanton Zug grösser ist als in der Schweiz insgesamt. Entsprechend ergeben sich in Zug - insbesondere bei Frauen - höhere Anteile von Personen, die nur nach Absprache mit Anderen über ein Auto verfügen können.

3.1.2 Verfügbarkeit von Autoparkplätzen

Bezüglich der Verfügbarkeit von Parkplätzen am Arbeitsort lassen sich keine grossen Unterschiede feststellen, wie Tabelle 3 zeigt. Wie in der Schweiz insgesamt hat auch im Kanton Zug etwas mehr als die Hälfte der Erwerbstätigen mit Arbeitswegen keinen reservierten Parkplatz am Arbeitsort. Bezahlte Parkplätze sind eher die Ausnahme und am häufigsten noch bei Selbstständigen zu finden.

Tab. 3: Reservierter Parkplatz am Arbeitsort nach Stellung im Beruf (%)

Parkplatz am Arbeitsort	Stellung im Beruf				Total	Total Schweiz
	Selbstständig	Angestellt im höheren Kader	Angest. i. mittl./ unt. Kader	Angest. in anderer Funktion		
Ja, gratis	44.0	60.0	43.9	31.5	38.4	36.0
Ja, bezahlt	25.6	0	15.6	4.2	8.5	8.4
Nein	30.5	40.0	40.6	64.3	53.1	55.3
Keine Angabe	0	0	0	0	0	0.3

Basis: 328 Erwerbstätige ab 18 Jahre mit Arbeitswegen

3.1.3 Velobestand

Hinsichtlich der Velo-Ausstattung manifestieren sich recht deutliche Unterschiede zwischen dem Kanton Zug und der Gesamtschweiz, wie sich der nachfolgenden Tabelle entnehmen lässt:

Tab. 4: Velo-Besitz der Haushalte nach Haushaltsgrösse (%)

Anzahl Velos im Haushalt	Anzahl Personen im Haushalt					Total	Total Schweiz
	1 Person	2 Pers.	3 Pers.	4 Pers.	5 u. mehr		
Kein Velo	40.6	17.1	11.3	0.8	4.0	17.3	27.8
Mit Velo	59.4	82.9	88.7	99.2	96.0	82.7	72.2
1 Velo	44.2	19.8	5.0	1.6	1.8	18.0	20.5
2 Velos	12.5	40.8	24.1	13.9	3.5	23.7	22.3
3 und mehr	2.6	22.3	59.7	83.6	90.7	41.0	29.4

Basis: 617 Haushalte

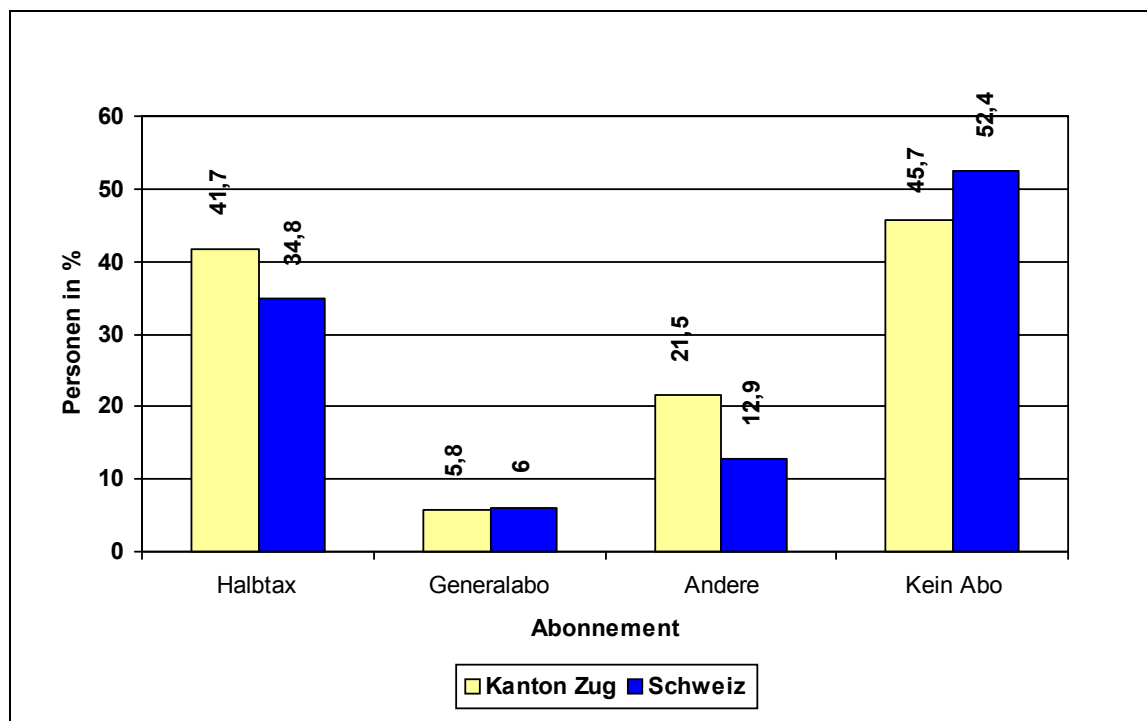
Fast 83 % der Zuger Haushalte besitzen (mindestens) ein Velo, im Durchschnitt der Schweiz liegt dieser Wert um mehr als 10 %-Punkte tiefer. Besonders markant ist der Unterschied bei den Haushalten, die 3 und mehr Velos besitzen. Hierbei spielen sicherlich wieder

Einkommensunterschiede eine Rolle, zum Teil kann dies jedoch möglicherweise auch dadurch erklärt werden, dass die Topographie im Kanton Zug im Vergleich zu vielen anderen Gebieten der Schweiz relativ günstig für die Velobenützung ist.

3.1.4 Besitz von Abonnements

Über den Abonnementbesitz der Zuger Bevölkerung informieren Abbildung 3 sowie Tabelle 6.

Abb. 3: Besitz von Abonnements



Basis: 1'271 Haushaltspersonen ab 16 Jahre

Tab. 5: Abonnementbesitz nach Anzahl PW im Haushalt (%)

Abonnement	Anzahl PW im Haushalt							
	Kein PW		1 PW		2 PW		3 und mehr	
	Zug	CH	Zug	CH	Zug	CH	Zug	CH
Halbtax	58.0	46.1	43.6	30.9	37.6	24.2	20.6	21.2
Generalabo	12.1	13.9	6.1	4.5	1.4	3.7	1.5	4.2
Andere Abos	46.6	27.3	19.7	12.3	17.0	8.6	8.3	7.6
Kein Abo	19.7	29.4	50.3	57.0	57.2	65.7	75.5	68.3

Basis: 1'478 Haushaltspersonen ab 6 Jahre

Während das Generalabonnement sowohl im Kanton Zug wie auch in der Schweiz insgesamt nur relativ wenig verbreitet ist, besitzen wesentlich mehr Personen ein Halbtax- oder anderes ÖV-Abonnement. Dabei sind die entsprechenden Anteile im Kanton Zug deutlich höher als im Durchschnitt der Schweiz. Interessanterweise ist dies, wie Tabelle 5 zeigt, weitgehend unabhängig von der Anzahl der im Haushalt vorhandenen Autos. Dies spricht zum einen für ein relativ gutes bzw. preiswertes ÖV-Angebot im Kanton Zug, zum anderen könnte hierbei auch die oben berichtete etwas tiefere PW-Verfügbarkeit eine Rolle spielen. Insbesondere im Hinblick auf das Halbtax-Abo tragen eventuell die bereits erwähnten Einkommensunterschiede zu diesem Ergebnis bei, darüber hinaus sind im Kanton Zug sehr viele Firmen angesiedelt, was zu einer verstärkten Benützung des Halbtax-Abos für geschäftliche Fahrten führen kann. Nach der Darstellung der mobilitätsrelevanten Rahmenbedingungen wird nun im Folgenden auf die Beschreibung des Verkehrsverhaltens eingegangen.

3.2 Verkehrsverhalten

3.2.1 Mobilität pro Person und Tag

Tabelle 6 gibt zunächst einen Überblick über die pro Person und Tag zurückgelegten Distanzen, Unterwegszeiten (im Verkehrsmittel verbrachte Zeit ohne Warte- und Umsteigezeit) und Wege. Hierbei sind im Ausland zurückgelegte Etappen eingeschlossen.

Tab. 6: Mobilitätskennziffern nach Wochentagstyp (einschliesslich Auslandetappen)

Wochentagstyp	Distanz pro Person und Tag (km)		Unterwegszeit pro Person und Tag (min)		Anzahl Wege pro Person und Tag	
	Kanton Zug	Schweiz	Kanton Zug	Schweiz	Kanton Zug	Schweiz
Montag - Freitag	43.1	44.2	92.4	86.9	4.1	3.9
Samstag	78.0	58.7	136.5	99.3	3.6	3.4
Sonntag	50.2	53.7	91.3	87.7	2.5	2.3
Total	49.9	47.6	99.2	88.8	3.7	3.6

Basis: 674 Personen ab 6 Jahre (mobile und nicht mobile Personen)

An den Totalwerten lässt sich ablesen, dass im Kanton Zug die personenbezogene Mobilität im Mittel etwas höher ausgeprägt ist wie in der Schweiz insgesamt, was im Wesentlichen auf den Samstag zurückzuführen ist: Während die Unterschiede an Werk- und Sonntagen eher gering sind, finden sich hier beträchtliche Differenzen insbesondere im Hinblick auf die Distanz und Unterwegszeit pro Person und Tag. Dies könnte mit der Anziehungskraft der benachbarten Städte Luzern und insbesondere Zürich zu tun haben, die gerade an Samstagen ein attraktives Ziel für Freizeit- und Einkaufsaktivitäten darstellen.

3.2.2 Wegedistanzen und -dauern

Da die eben vorgestellten Mobilitätskennziffern auf alle Personen (mobile und nicht mobile) bezogen sind, hängen diese natürlich in gewisser Weise vom jeweiligen Mobilitätsgrad ab. Insofern lohnt zur Abstützung der Interpretation ein Blick auf die mittleren Wegedistanzen und -dauern. Die entsprechenden Durchschnittswerte werden analog zur Publikation der Bundesämter für Raumentwicklung bzw. Statistik nach Wochentagstyp und Wegezweck gegliedert dargestellt, wobei sich dann teilweise (vor allem an Samstagen und Sonntagen) das Problem geringer Fallzahlen ergibt. Werte, die auf weniger als 10 Wegen basieren, sind daher in den beiden folgenden Tabellen in Klammern gesetzt.

Tab. 7: Mittlere Wegedistanz nach Zweck und Wochentagstyp (km)

Zweck	Wochentagstyp			Total	Total Schweiz
	Mo - Fr	Samstag	Sonntag		
Arbeit	9.8	11.3	4.3	9.5	10.6
Ausbildung	5.9	(42.9)	-	7.1	5.4
Einkauf/ Besorg.	5.4	13.5	4.0	7.0	5.9
Geschäftl. Tätig.	15.3	(8.7)	(4.1)	14.3	18.9
Dienstfahrt	(10.0)	(25.0)	-	(16.3)	31.2
Freizeit	9.3	17.4	20.4	13.5	11.5
Service	4.5	(31.1)	(26.3)	8.2	10.2
Begleitung	10.4	(1.0)	(3.0)	9.2	8.7
Total	8.8	16.5	17.5	10.9	10.4

Basis: 2'450 Wege (ohne Wege mit Ziel-/Startort Ausland oder Grenze)

Tab. 8: Mittlere Wegedauer nach Zweck und Wochentagstyp (Minuten)

Zweck	Wochentagstyp			Total	Total Schweiz
	Mo - Fr	Samstag	Sonntag		
Arbeit	18.6	20.3	7.0	17.9	21.2
Ausbildung	17.7	(133.0)	-	21.4	19.0
Einkauf/ Besorg.	19.6	26.4	14.0	20.9	17.8
Geschäftl. Tätig.	33.0	(39.4)	(35.3)	33.7	35.1
Dienstfahrt	(12.3)	(32.5)	-	(20.9)	61.1
Freizeit	29.2	44.3	46.4	36.2	31.6
Service	10.5	(45.7)	(36.5)	15.2	18.5
Begleitung	18.9	(10.0)	(6.0)	17.1	16.9
Total	24.3	41.6	38.7	28.5	26.1

Basis: 2'450 Wege (ohne Wege mit Ziel-/Startort Ausland oder Grenze)

Die Resultate bezüglich der mittleren Wegedistanzen und -dauern bestätigen die Vermutung einer etwas höheren Mobilität der Zuger Bevölkerung im Vergleich zur Schweiz insgesamt. Bei beiden Kennziffern sind die Totalwerte im Kanton Zug etwas höher, betrachtet man die einzelnen Wegezwecke, so gilt dies insbesondere für Einkaufs- und Freizeitwege. Auch darin spiegelt sich möglicherweise die Nutzung der guten Einkaufs- und Freizeitgelegenheiten der benachbarten Städte Luzern und Zürich wider. Arbeitswege hingegen sind im Kanton Zug kürzer und weniger zeitaufwändig als im gesamtschweizerischen Durchschnitt, was auf die relativ hohe Zahl von Firmen und Arbeitsplätzen in der Region zurückgeführt werden kann. Es

sollte jedoch nicht unerwähnt bleiben, dass aufgrund der Definition der Auslandswege, die hier ausgefiltert werden müssen, die Vergleichbarkeit u.U. nicht exakt gegeben ist³.

3.2.3 Verkehrsmittelwahl

Bezüglich der Verkehrsmittelwahl werden zunächst die entsprechend gegliederten Jahresdistanzen vorgestellt. Es handelt sich dabei um mit 366 multiplizierte Tagesdistanzen, wobei in diesen auch Auslandetappen enthalten sind.

Tab. 9: Distanz pro Person und Jahr nach Verkehrsmittel (km; einschliesslich Auslandetappen)

Verkehrsmittel	Zug	CH	Verkehrsmittel	Zug	CH
Zu Fuss	696	634	Bahn	2'154	2'085
Velo	435	349	Postauto	39	72
Mofa	16	40	Bus	574	385
Motorrad (F)	287	199	Tram	28	137
Motorrad (MF)	85	59	Übrige	3'650	3'564
PW als Fahrer	7'558	6'916			
PW als Mitf.	2'731	2'974	Summe	18'253	17'414

Basis: 674 Personen ab 6 Jahre (mobile und nicht mobile Personen)

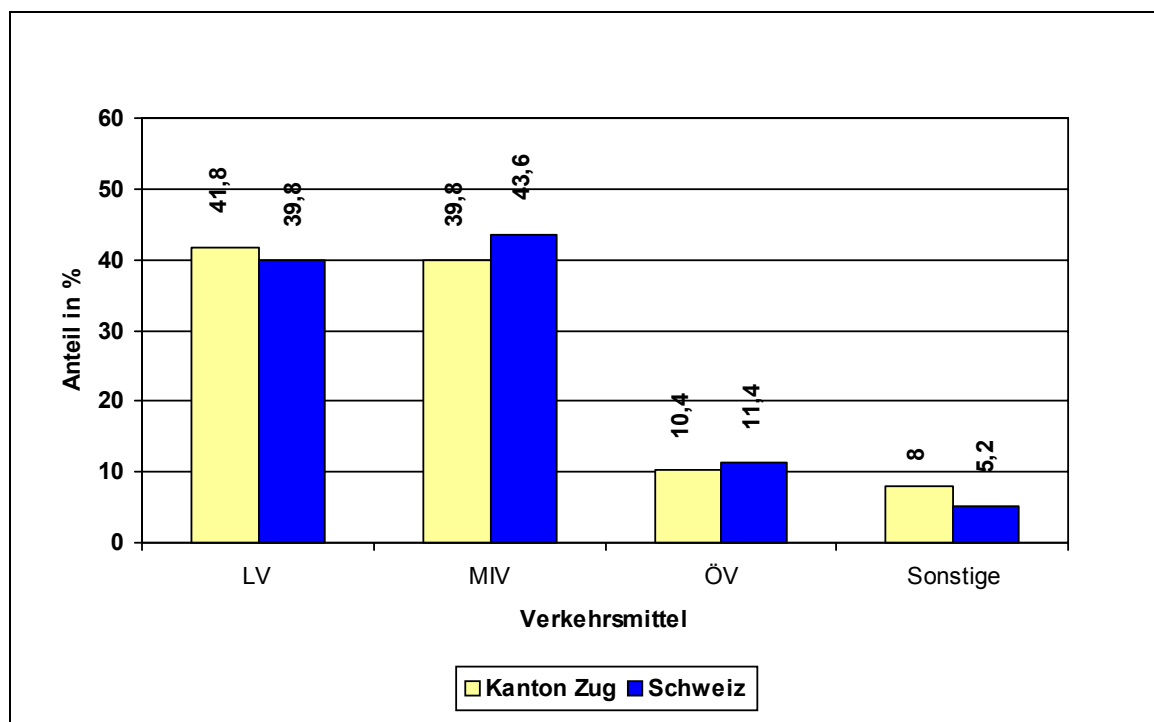
Mit 18'253 km legt ein Bewohner des Kantons Zug rund 800 km mehr pro Jahr zurück als ein Durchschnittsschweizer. Dabei geht diese höhere Jahresverkehrsleistung zwar zum grössten Teil auf das Auto (als Fahrer) zurück, jedoch sind auch im Langsamverkehr sowie bei Bahn und Bus höhere Distanzen als in der Schweiz insgesamt festzustellen, was mit den oben dargestellten Resultaten zum Velo- und Abobesitz korrespondiert. Die tiefere Verkehrsleistung beim Verkehrsmittel „PW als Mitfahrer“ ist im Wesentlichen den Auslandetappen geschuldet, wie weiter unten noch zu sehen sein wird. In der Kategorie ‚Übrige‘ zusammengefasst sind die Verkehrsmittel Taxi, Reiseкар, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, Seilbahn, Kleinmotorrad, und Anderes. Die Werte dieser Verkehrsmittel können nicht direkt interpretiert werden, da sie zum Teil auf sehr geringen Fallzahlen basieren. So haben die 674 Befragten aus dem Kanton Zug beispielsweise nur 7 Etappen mit dem Reiseкар zurückgelegt, darunter 2 Auslandetappen mit extrem hohen Reisedistanzen.

³ Die vorhandene Datei der Inlandswege sollte aufgrund falscher Zuordnungen von Start- und Zielorten im Original - File nicht benutzt werden. Daher musste eine eigene Definition zur Abscheidung der Auslandswege gefunden werden (Wege, bei denen als Ziel- bzw. Startort „Ausland“ oder „Grenze“ angegeben war), die möglicherweise von der des Bundesamts abweicht.

Zu erwähnen wäre noch, dass im Kanton Zug keine einzige Auto-Etappe mit einem Car-sharing-Fahrzeug zurückgelegt worden ist.

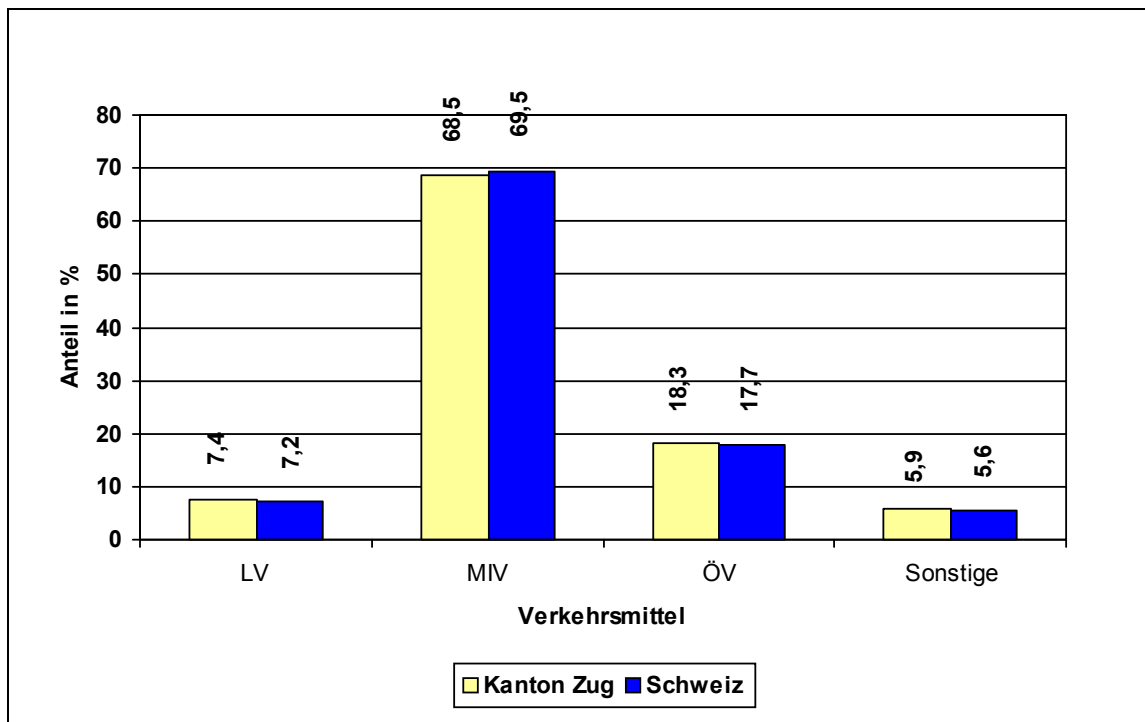
Die beiden folgenden Grafiken beschäftigen sich mit den Anteilen der Verkehrsmittel an den täglichen Unterwegszeiten (ohne Warte- und Umsteigezeiten) und Distanzen. Auslandetappen sind hier nicht berücksichtigt.

Abb. 4: Anteil der Verkehrsmittel an den täglichen Unterwegszeiten (ohne Auslandetappen)



Basis: 674 Personen ab 6 Jahre (mobile und nicht mobile Personen)

Abb. 5: Anteil der Verkehrsmittel an den täglichen Distanzen (ohne Auslandetappen)



Basis: 674 Personen ab 6 Jahre (mobile und nicht mobile Personen)

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) stellt bei den Unterwegszeiten und insbesondere bei den Distanzen die dominierende Verkehrsmittelart dar. Bei den Unterwegszeiten kommt auch dem Langsamverkehr (LV), also zu Fuss und Velo, mit ca. 40 % ein beträchtlicher Anteil zu. Die Unterschiede zwischen dem Kanton Zug und der Schweiz insgesamt sind relativ gering ausgeprägt. Im Kanton Zug verbringt eine Person durchschnittlich etwas mehr Zeit im LV und etwas weniger im MIV und ÖV. Entsprechend sind die Distanzanteile im LV geringfügig höher und im MIV tiefer. Demgegenüber ist der ÖV-Distanzanteil trotz eines geringeren Anteils an den Zeiten höher als in der Schweiz insgesamt, was auf höhere ÖV-Geschwindigkeiten im Kanton Zug hindeutet.

Die nächste Tabelle befasst sich nochmals mit den absoluten täglichen Distanzen bei den verschiedenen Verkehrsmitteln, wobei auch hier keine Auslandetappen enthalten sind.

Tab. 10: Distanz pro Person und Tag nach Verkehrsmittel und Wochentagstyp (km; ohne Auslandetappen)

Verkehrsmittel	Wochentagstyp			Total	Total Schweiz
	Mo - Fr	Samstag	Sonntag		
Zu Fuss	1.9	1.7	2.2	1.9	1.7
Velo	1.1	1.8	1.2	1.2	0.9
Mofa	0.1	0	0.1	0.1	0.1
Motorrad	0.7	3.0	0.5	1.0	0.7
PW als Fahrer	20.6	22.4	16.2	20.1	17.8
PW als Mitf.	4.8	17.2	8.7	7.4	7.1
Bahn	4.3	10.6	7.7	5.9	5.0
Postauto	0.1	0.2	0.3	0.1	0.2
Bus, Tram	2.0	1.2	0.6	1.6	1.3
Sonstiges	1.9	1.1	5.5	2.4	2.1
Summe	37.5	59.2	43.0	41.7	37.1

Basis: 674 Personen ab 6 Jahre (mobile und nicht mobile Personen)

Auch in den Totalwerten dieser Tabelle manifestiert sich das etwas höhere Mobilitätsniveau der Zuger Bevölkerung, wobei auch hier wieder der Samstag mit einer sehr hohen durchschnittlichen Tagesdistanz heraussticht. Beim Vergleich der kantonsspezifischen Werte mit dem gesamtschweizerischen Durchschnitt kommt man im Wesentlichen zu den selben Resultaten wie in Tabelle 9, nur eben auf einen Tag bezogen und ohne Auslandetappen. Eine Ausnahme bildet lediglich die Verkehrsbeteiligungsart PW als Mitfahrer. Hier liegt im Gegensatz zu den Jahresdistanzen ein höherer Wert im Kanton Zug vor, was darauf zurückzuführen ist, dass die Befragten im Kanton Zug nur 4 - relativ kurze - Auslandetappen als PW-Mitfahrer zurückgelegt haben.

3.2.4 PW-Besetzungsgrad

Tabelle 11 zeigt den mittleren PW-Besetzungsgrad in der Untergliederung nach Zweck und Wochentagstyp. Als Basis dienen PW-Fahrer-Etappen im Inland, wobei auch hier zum Teil wieder sehr geringe Fallzahlen auftreten. Werte, die auf weniger als 10 Etappen basieren, sind in Klammern gesetzt. Bei der Berechnung der Mittelwerte wurde die jeweilige Insassenzahl mit der Etappendistanz gewichtet.

Tab. 11: Durchschnittlicher PW-Besetzungsgrad nach Zweck und Wochentagstyp

Zweck	Wochentagstyp			Total	Total Schweiz
	Mo - Fr	Samstag	Sonntag		
Arbeit	1.06	(1.00)	1.01	1.06	1.14
Ausbildung	1.00	-	-	1.00	1.14
Einkauf/ Besorg.	1.44	1.73	(1.92)	1.55	1.69
Geschäftl. Tätig.	1.10	(1.00)	(1.00)	1.10	1.26
Dienstfahrt	(1.00)	-	-	(1.00)	1.29
Freizeit	1.89	2.09	2.25	2.04	1.92
Service	1.83	(2.84)	(2.56)	2.27	2.18
Begleitung	1.69	-	-	1.69	2.27
Total	1.42	1.99	2.13	1.62	1.59

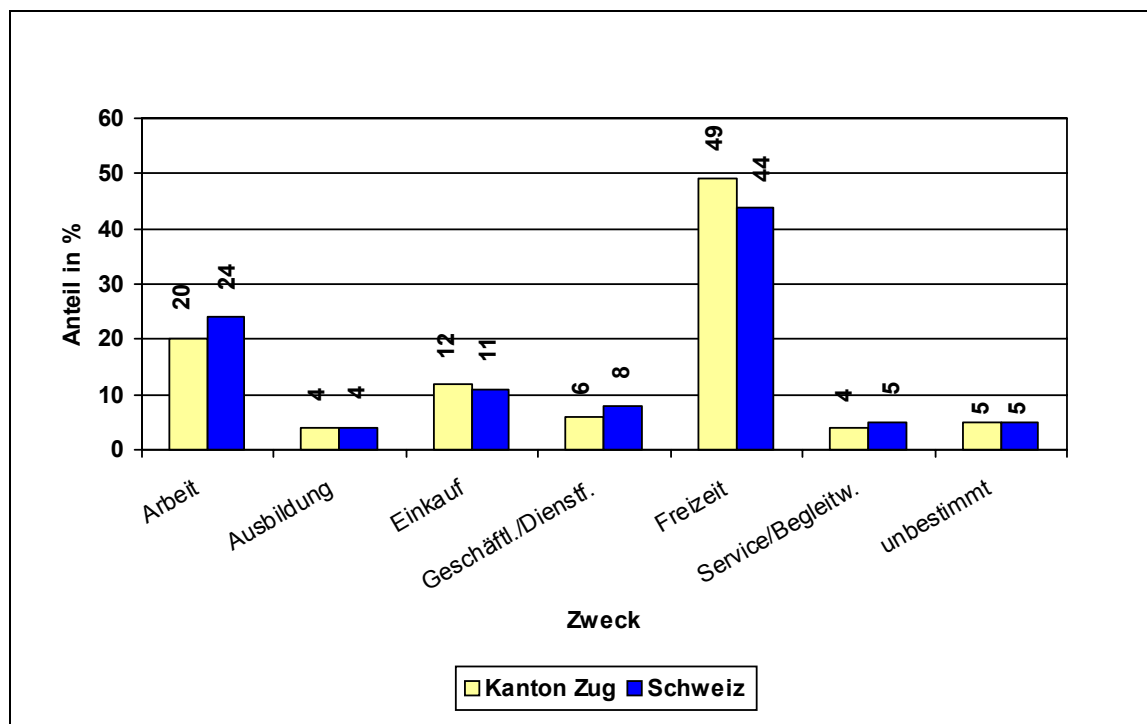
Basis: 1'055 PW-Fahrer-Etappen im Inland

Mit einem Mittelwert von 1.62 über alle Zwecke und Wochentagstypen unterscheidet sich der Besetzungsgrad im Kanton Zug kaum vom gesamtschweizerischen Durchschnitt. Bei Freizeitwegen liegt der Mittelwert etwas höher, bei Einkaufs- und Arbeitswegen dagegen tiefer, wobei letzteres auf eine günstige Arbeitsplatzstruktur im Kanton Zug hindeutet, welche die Bildung von Fahrgemeinschaften weniger notwendig macht. In Bezug auf die Wochentagstypen zeigen sich am Wochenende sehr viel höhere Besetzungsgrade als an Werktagen, was auf die Freizeitwege zurückzuführen ist, die an Samstagen und insbesondere an Sonntagen den dominierenden Fahrtzweck darstellen.

3.2.5 Verkehrszwecke

Beim Thema Verkehrszwecke werden zunächst die Anteile der einzelnen Wegezwecke an den Tagesdistanzen betrachtet:

Abb. 6: Anteil der Zwecke an täglichen Distanzen (ohne Auslandetappen)

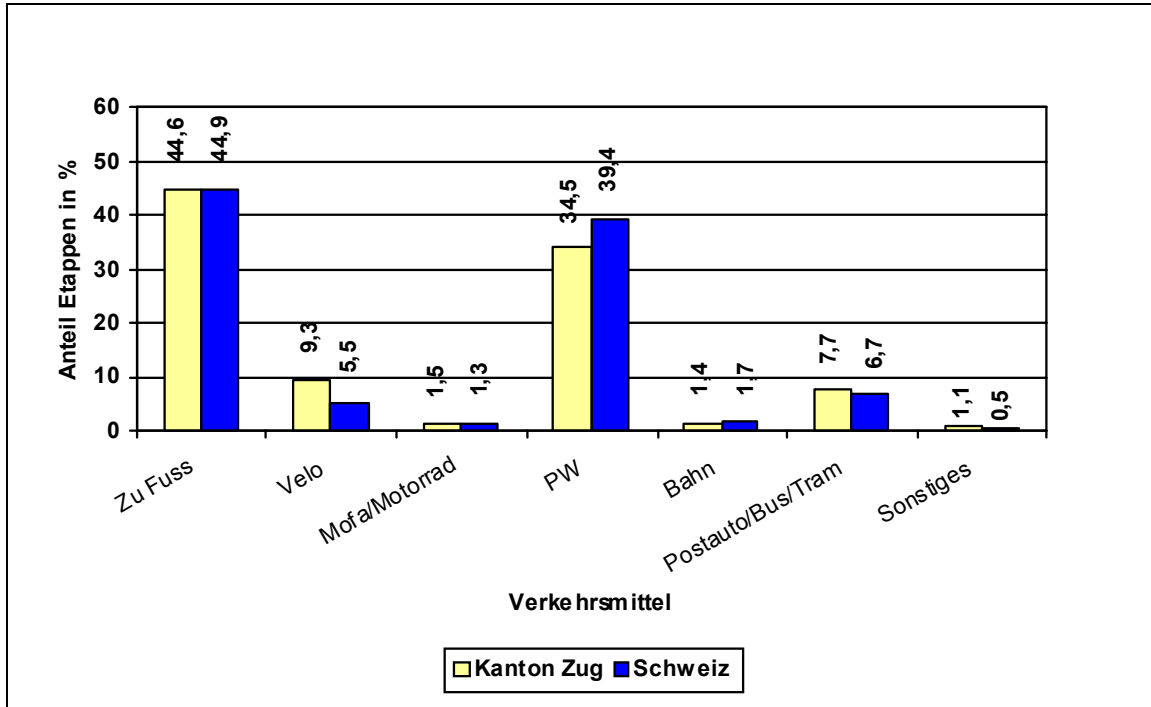


Basis: 674 Personen ab 6 Jahre (mobile und nicht mobile Personen)

An der Grafik lässt sich ablesen, dass ein Bewohner des Kantons Zug fast die Hälfte der durchschnittlichen Tagesdistanz von 41.7 km im Freizeitverkehr zurücklegt. Dies ist einiges mehr als im gesamtschweizerischen Mittel, während der Distanzanteil bei Wegezweck Arbeit deutlich tiefer liegt. Dies bestätigt einmal mehr den Eindruck einer relativ günstigen Gelegenheitenstruktur in Bezug auf Arbeitsplätze und die hohe Attraktivität der Städte Luzern und Zürich für Freizeitaktivitäten.

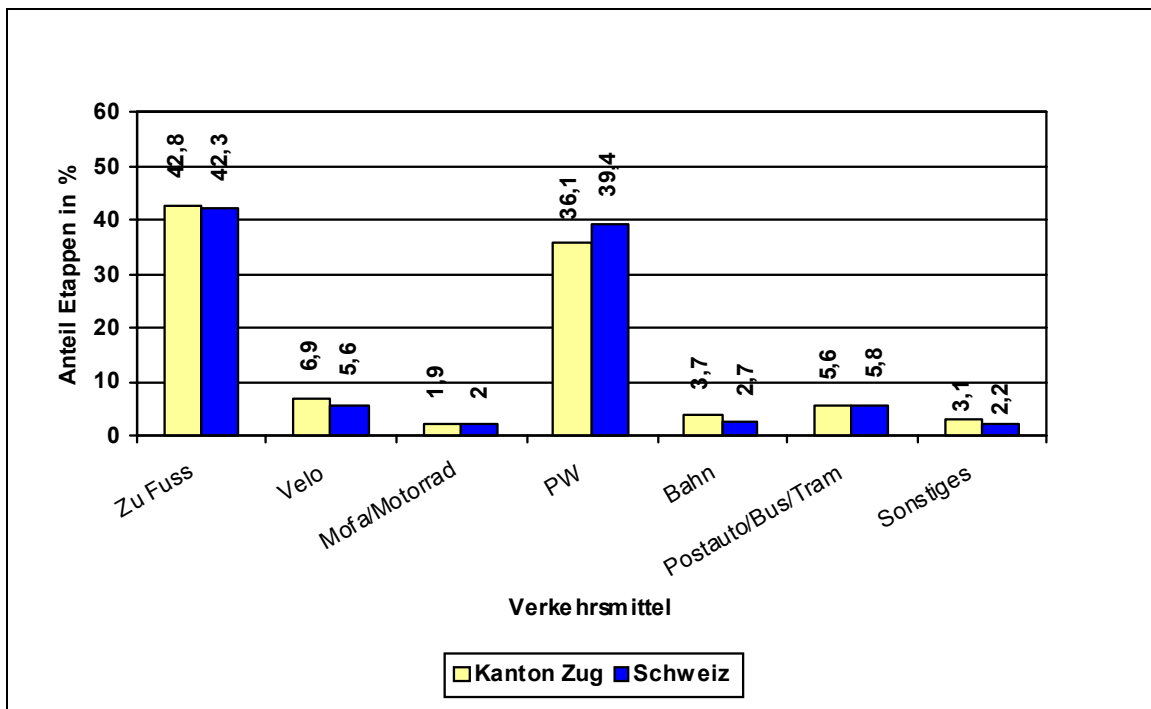
Die beiden folgenden Abbildungen beschäftigen sich abschliessend noch mit der Verkehrsmittelwahl bei zwei ausgewählten Fahrtzwecken, dem Einkaufs- und Freizeitverkehr:

Abb. 7: Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr



Basis: 698 Einkaufsetappen (ohne Auslandetappen) an Werk- und Samstagen

Abb. 8: Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr



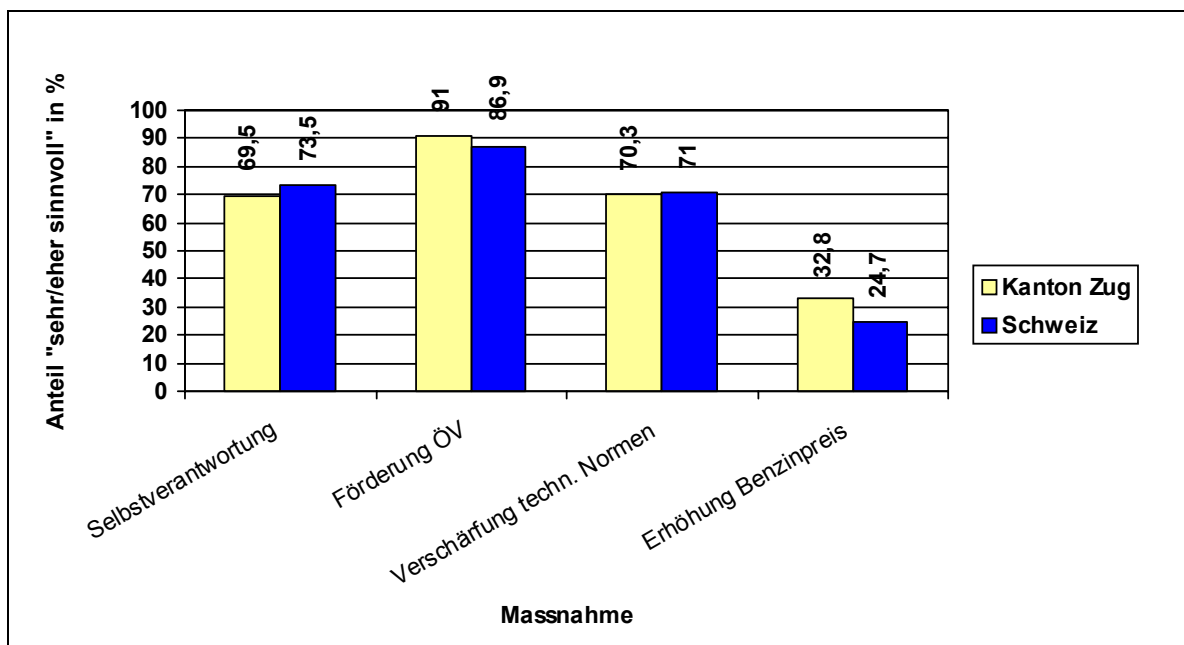
Basis: 1'479 Freizeitetappen (ohne Auslandetappen)

Sowohl im Einkaufs- wie auch im Freizeitverkehr dominieren die Verkehrsbeteiligungsarten Zu Fuss und Auto (Fahrer und Mitfahrer). Im Vergleich zur Schweiz insgesamt fahren die Befragten aus dem Kanton Zug bei beiden Zwecken etwas weniger oft mit dem Auto und benützen dafür häufiger das Velo sowie - zumindest bei Freizeitwegen - die Bahn. Dies spiegelt einmal mehr die für die Velobenützung vergleichsweise günstige Topographie im Kanton Zug wider und korrespondiert mit den oben berichteten Ergebnissen zum Besitz von Velos und ÖV-Abonnements.

3.3 Mobilitätsbezogene Einstellungen

Die Fragen zu den mobilitätsbezogenen Einstellungen wurden nur einer Teilstichprobe von Befragten gestellt, entsprechend geringer sind hier die zu Grunde liegenden Fallzahlen. Die erste Abbildung beschäftigt sich mit der Beurteilung von verkehrspolitischen Massnahmen hinsichtlich ihrer Sinnhaftigkeit zur Verringerung der negativen Auswirkungen des Verkehrs. Die Items waren auf einer Skala von „sehr sinnvoll“ bis „überhaupt nicht sinnvoll“ zu beantworten. In der Grafik sind die Anteile von Personen dargestellt, welche die entsprechende Massnahme als „sehr sinnvoll“ oder „eher sinnvoll“ erachten.

Abb. 9: Beurteilung von Massnahmen



Basis: 128 Personen ab 18 Jahre

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs stellt nach Ansicht der Befragten die sinnvollste Massnahme zur Verringerung der negativen Verkehrsfolgen dar. Am wenigsten verspricht man

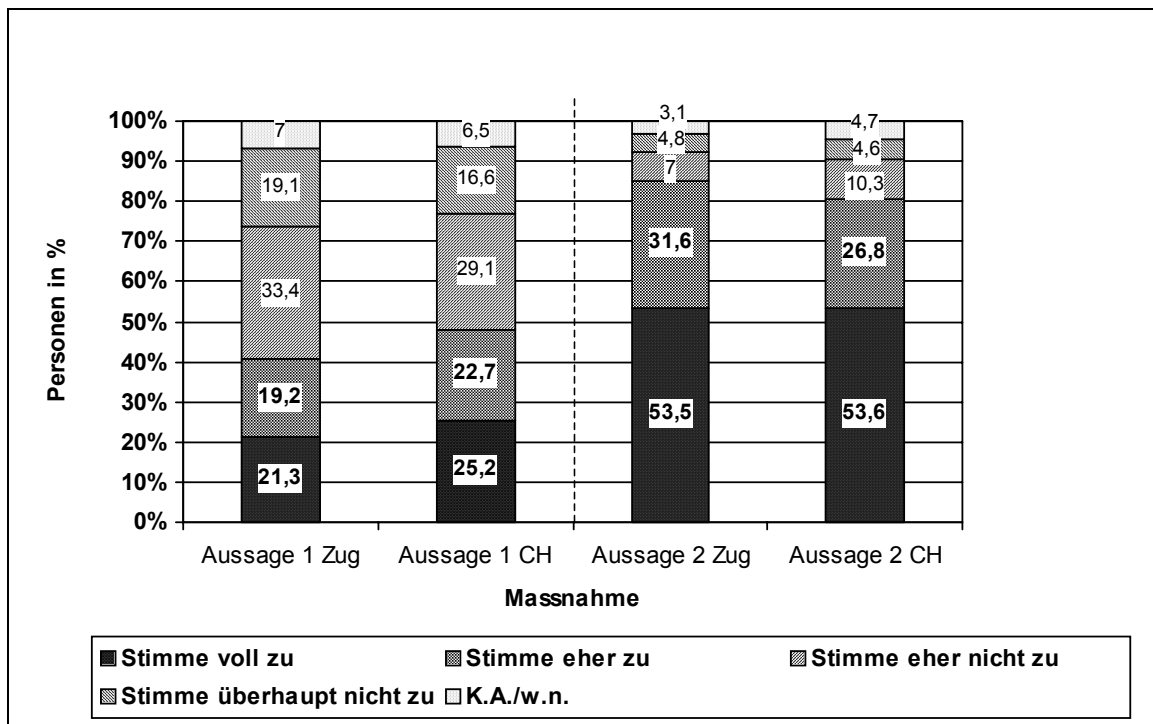
sich dagegen von einer Erhöhung der Benzinpreise, wobei dies die Einwohner des Kantons Zug nicht ganz so negativ sehen wie die Schweizer insgesamt.

In der nächsten Abbildung geht es um die Zustimmung zu den folgenden beiden Aussagen:

Aussage 1: *Weitere grössere Strassenausbauten sind in den nächsten Jahren nicht nötig.*

Aussage 2: *Der ÖV ist bevorzugt zu behandeln.*

Abb. 10: Zustimmung zu Massnahmen



Basis: 147 Personen ab 18 Jahre

Fasst man die Ausprägungen „stimme voll zu“ und „stimme eher zu“ zusammen, so sind sowohl in der Gesamtschweiz wie auch im Kanton Zug weniger als die Hälfte der Befragten bereit, auf grössere Strassenbauten in der nahen Zukunft zu verzichten. Im Vergleich zur Schweiz insgesamt (47.9 %) liegt hier die Zustimmung der Befragten im Kanton Zug mit 40.5 % sogar etwas tiefer.

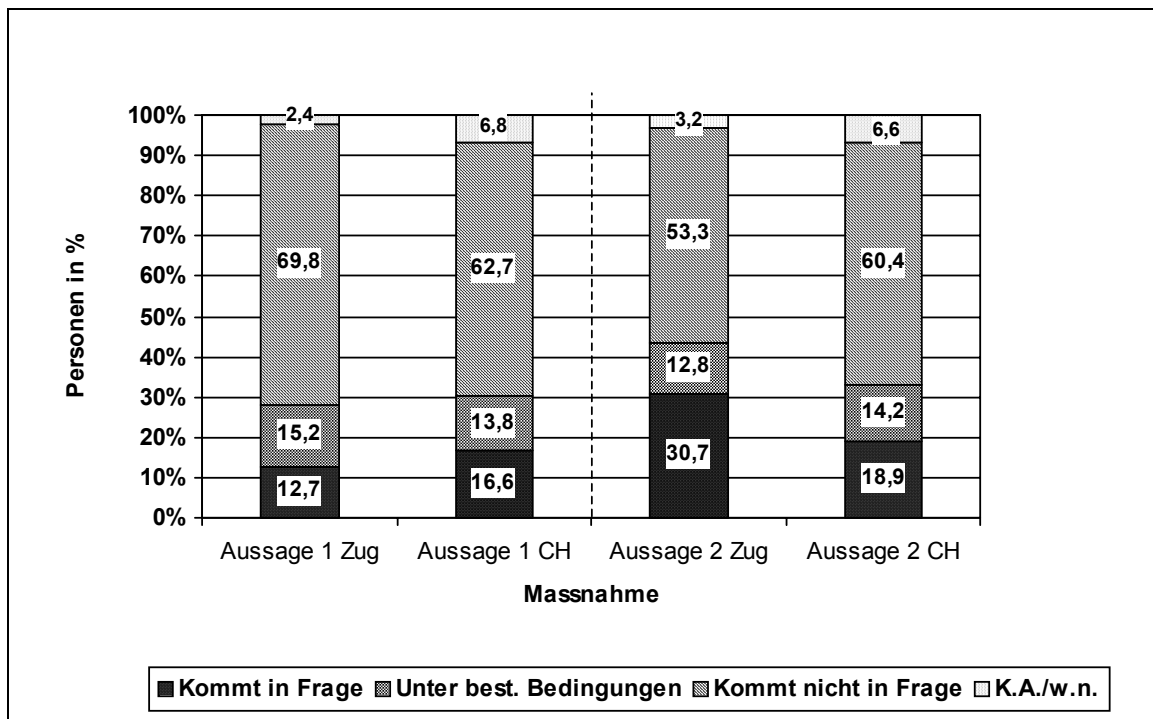
Generell sehr gross ist dagegen die Bereitschaft, den ÖV bevorzugt zu behandeln, wobei die diesbezügliche Aussage bei den Bewohnern aus dem Kanton Zug mit 85.1 % eine überdurchschnittlich hohe Zustimmung findet. Hierin manifestiert sich eine gewisse Affinität gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln, was durchaus im Einklang mit den oben beschriebenen Resultaten zum Verkehrsverhalten und zum Abonnementbesitz steht.

Abbildung 11 zeigt die Ergebnisse bezüglich der Akzeptanz von Gebühren. Die entsprechenden Aussagen waren auf einer dreistufigen Skala (kommt in Frage/ kommt unter bestimmten Bedingungen in Frage/ kommt nicht in Frage) zu bewerten:

Aussage 1: *Gebühren für die Zufahrt in Stadtzentren in Spitzenzeiten.*

Aussage 2: *Höhere Parkplatzgebühren in Stadtzentren.*

Abb. 11: Akzeptanz von Gebühren



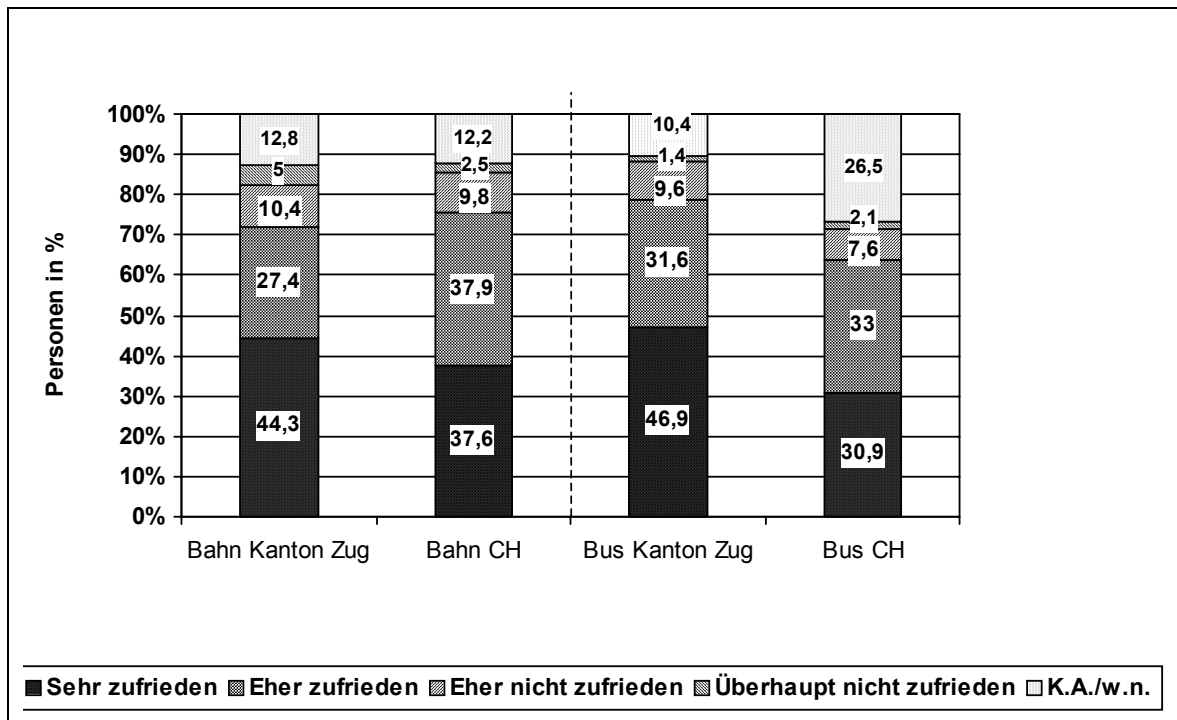
Basis: 128 Personen ab 18 Jahre

Erwartungsgemäss ist die Akzeptanz von preispolitischen Massnahmen eher gering. Für insgesamt knapp 63 % der Befragten in der Schweiz kommt eine City-Maut nicht in Frage, im Kanton Zug liegt dieser Anteil sogar bei fast 70 %. Auch beim Thema „höhere Parkplatzgebühren in Stadtzentren“ kommt dies für mehr als die Hälfte nicht in Frage, wobei hier die Akzeptanz im Kanton Zug höher ausgeprägt ist: Knapp 31 % könnten mit höheren Parkplatzgebühren leben, was möglicherweise wieder auf das etwas höhere Wohlstandsniveau zurückgeführt werden kann.

Die nun noch folgenden Einstellungsfragen beziehen sich auf die Beurteilung des Öffentlichen Verkehrs.

Abbildung 12 stellt zunächst die Resultate hinsichtlich der Zufriedenheit mit Bahn und Bus dar:

Abb. 12: Zufriedenheit mit Bahn und Bus



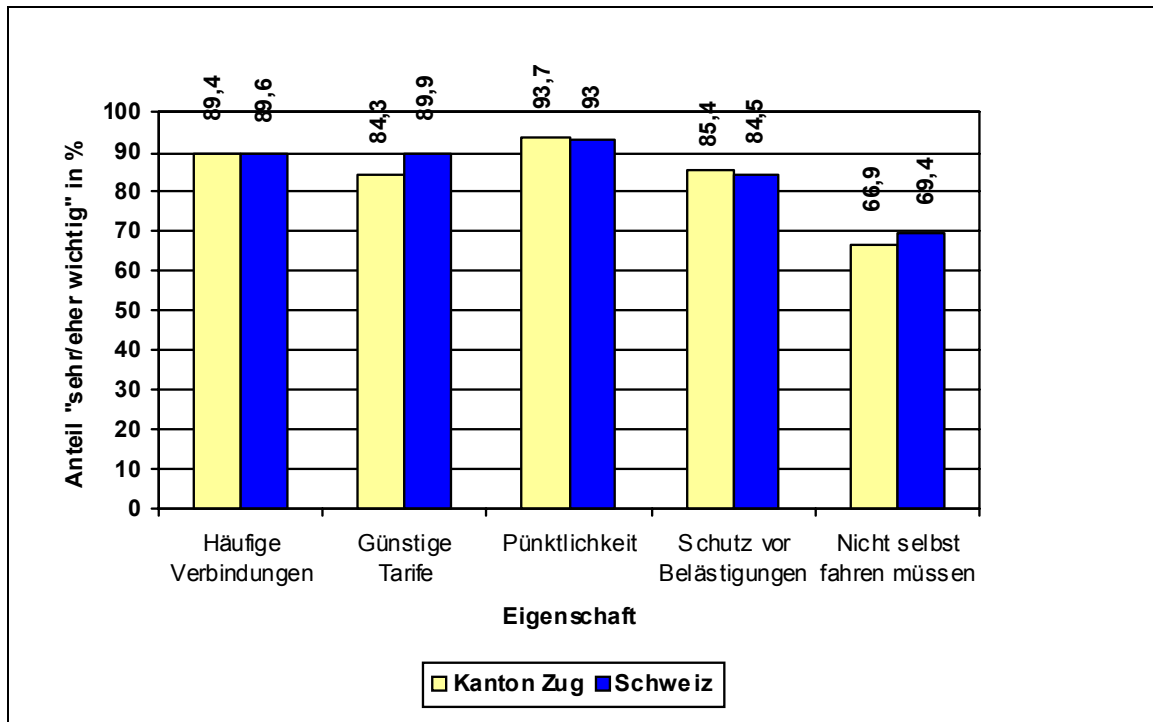
Basis: 147 Personen ab 18 Jahre

Fasst man auch hier wieder die beiden Ausprägungen „sehr zufrieden“ und „eher zufrieden“ zusammen, so ergibt sich im Vergleich zum Durchschnitt der Schweiz im Kanton Zug mit knapp 72 % eine leicht tiefere Zufriedenheit mit der Bahn. Allerdings ist der Anteil der Personen, die „sehr zufrieden sind“, deutlich höher.

Mit dem Bus sind die Bewohner des Kantons Zug um einiges zufriedener als die Schweizer insgesamt, wobei jedoch die unterschiedlichen Anteile von fehlenden Werten - jeder 4. Befragte in der Gesamtstichprobe konnte oder wollte hierzu keine Angabe machen, in Zug war dies nur jeder Zehnte - die Resultate verzerren. Berechnet man die Zufriedenheitsanteile nochmals ohne fehlende Werte, so ergibt sich jeweils (Schweiz insgesamt und Kanton Zug) ein Anteil von ca. 87 % „sehr“ bzw. „eher“ zufriedenen Personen, wobei wiederum der Anteil der „sehr zufriedenen“ Befragten mit ca. 52 % in Zug um etwa 10 %-Punkte höher liegt als im gesamtschweizerischen Durchschnitt.

Neben der Zufriedenheit mit öffentlichen Verkehrsmitteln war auch die Wichtigkeit von ÖV-Eigenschaften Gegenstand der Befragung. Hier waren 5 ausgewählte Eigenschaften auf einer Skala von „sehr wichtig“ bis „überhaupt nicht wichtig“ zu beurteilen. Bei der Auswertungen wurden die Ausprägungen „sehr wichtig“ und „eher wichtig“ zusammengefasst.

Abb. 13: Wichtigkeit von ÖV-Eigenschaften



Basis: 147 Personen ab 18 Jahre

Bis auf den Aspekt „nicht selbst fahren müssen“ werden alle zur Beantwortung vorgelegten Eigenschaften als recht wichtig erachtet. An erster Stelle steht dabei die Pünktlichkeit, über 90 % der Befragten ist dies „sehr“ oder „eher wichtig“. Unterschiede zwischen dem Kanton Zug und der Gesamtschweiz bestehen kaum. Im Kanton Zug ist der Aspekt „günstige Tarife“ etwas weniger von Bedeutung, was eventuell dem höheren Durchschnittseinkommen geschuldet sein könnte.

In der Befragung wurde darüber hinaus noch erhoben, ob es weitere ÖV-Eigenschaften gibt, die für den jeweiligen Befragten wichtig sind. Die Resultate, die auf den Antworten von 147 Befragten (ab 18 Jahre) basieren, sind im Anschluss aufgelistet. Vergleiche mit der Schweiz insgesamt sind nicht möglich, da die entsprechenden Ergebnisse im Schlussbericht zum Mikrozensus 2000 nicht enthalten sind.

- 62.2 %: Nein
- 4.7 %: Direkte Verbindungen / wenig Umsteigen
- 3.0 %: Ebenerdiger Einstieg (Niederflurfahrzeuge)
- 2.7 %: Genügend Sitzplätze, auch in Stosszeiten
- 2.1 %: Anwesenheit von Fahrpersonal

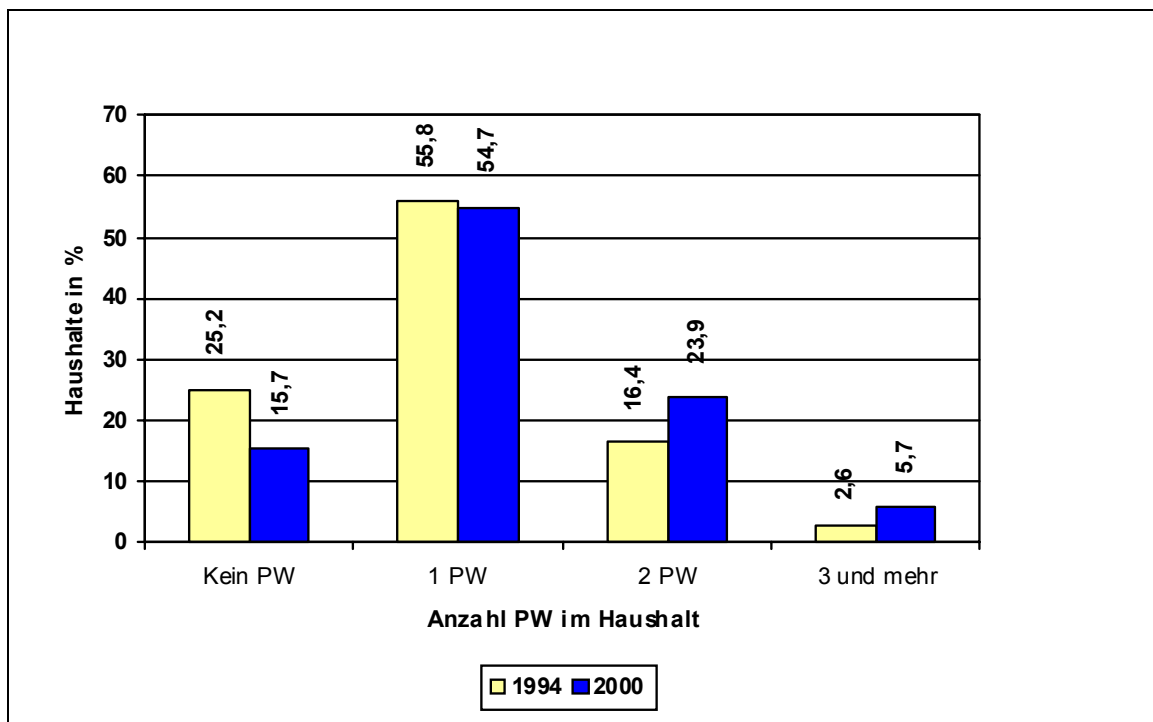
- 2.1 %: Verfügbarkeit in Randzeiten
- 1.2 %: Erlebniswert
- 0.9 %: Verkehrssicherheit / wenig Unfälle
- 16.3 %: Andere Eigenschaften
- 5.0 %: Weiss nicht / keine Angabe.

3.4 Vergleich 1994 - 2000

3.4.1 Strukturveränderungen

Beim Vergleich der Mikrozensus-Resultate 1994 und 2000 für den Kanton Zug wird zunächst auf die Veränderungen der verkehrlichen Rahmenbedingungen (PW-, Führerschein- und Abobesitz) eingegangen.

Abb. 14: PW-Besitz der Haushalte 1994 und 2000



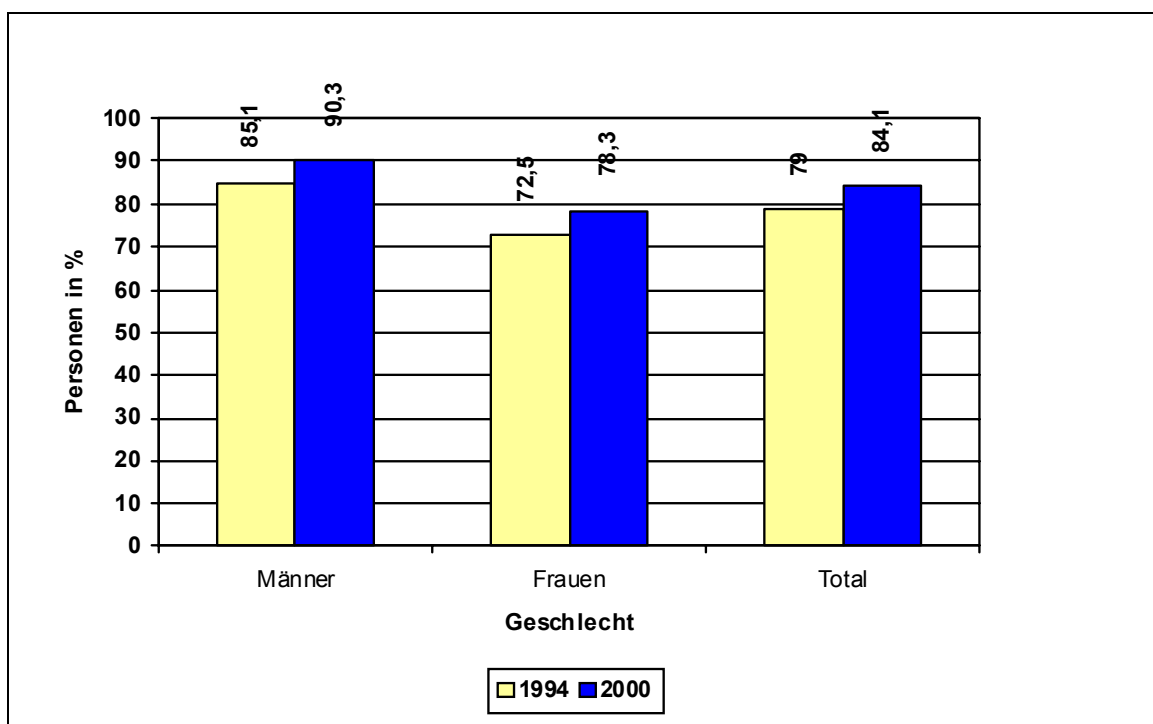
Basis 1994: 117 Haushalte; Basis 2000: 617 Haushalte

Der allgemeine Trend einer zunehmenden Motorisierung hat auch vor dem Kanton Zug nicht Halt gemacht. Etwas überraschend ist jedoch das Ausmass der Veränderungen. So hat der Anteil der Haushalte, die kein Auto besitzen, in dem betrachteten Zeitraum von nur 6 Jahren um fast 10 Prozentpunkte abgenommen. Insbesondere beim Mehrfachbesitz von Autos sind

starke Zuwächse zu verzeichnen, während der Anteil der Haushalte mit (nur) einem PW relativ konstant geblieben ist. Einschränkend muss hierbei allerdings nochmals darauf hingewiesen werden, dass die Datenbasis für das Jahr 1994 recht klein ist, was natürlich die Gefahr von Zufallsfehlern in sich birgt. Dies gilt auch für alle noch folgenden Resultate.

Dieser gesellschaftliche Trend einer zunehmenden Haushaltsmotorisierung äussert sich entsprechend im Führerscheinbesitz, wie die folgende Abbildung zeigt:

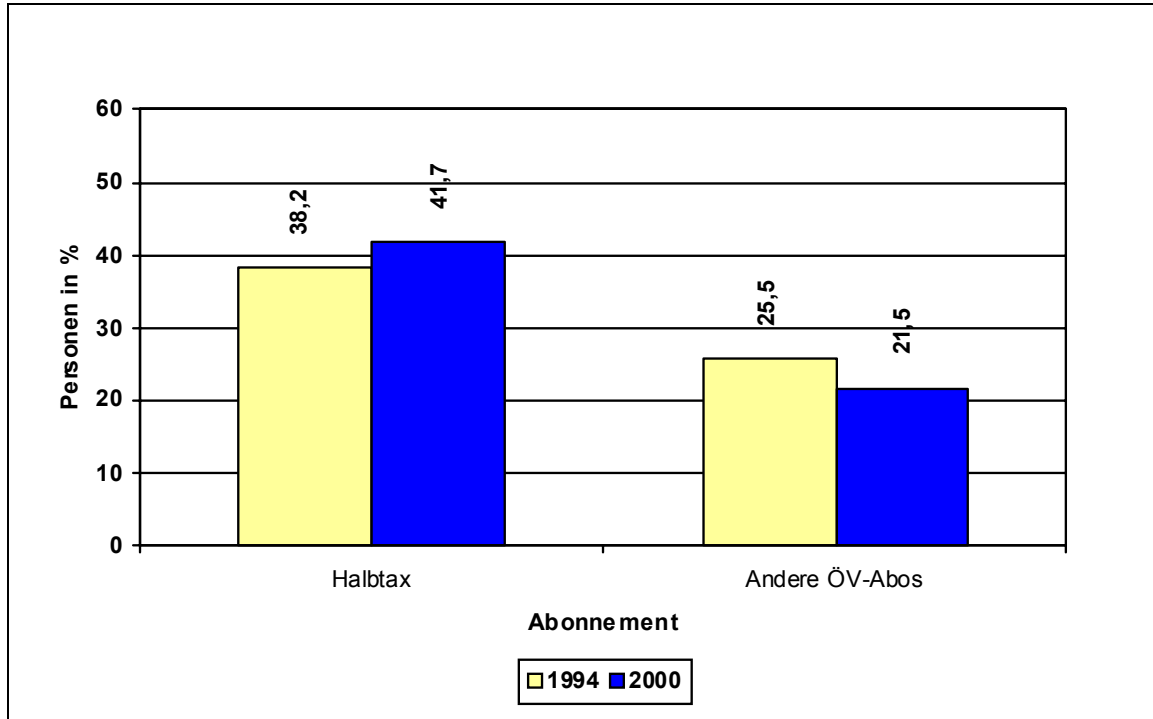
Abb. 15: Führerscheinbesitz 1994 und 2000 nach Geschlecht



Basis 1994: 230 Haushaltspersonen ab 18 Jahre; Basis 2000: 1'230 Haushaltspersonen ab 18 Jahre

Auch bei den Führerscheinbesitzquoten zeigt sich zwischen 1994 und 2000 ein deutlicher Zuwachs (von insgesamt 79 auf 84 %), der bei Männern und Frauen in etwa gleichermassen stark ausgeprägt ist.

Abbildung 16 informiert über die Veränderungen beim Besitz von ÖV-Abonnements. Aussagen zum Generalabonnement können dabei nicht gemacht werden, da das entsprechende Merkmal in den 94er Daten zu über 70 % aus fehlenden Werten besteht. Darüber hinaus liegen dem Vergleich unterschiedliche Datenbasen zu Grunde: So wurde 1994 der Abobesitz nur bei den „Zielpersonen“ erhoben, während für das Jahr 2000 von allen Personen, die im Haushalt der jeweiligen Zielperson leben, Informationen hierzu vorliegen.

Abb. 16: Besitz von Abonnements 1994 und 2000

Basis 1994: 113 Zielpersonen ab 16 Jahre; Basis 2000: 1'271 Haushaltspersonen ab 16 Jahre

Vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Zuwächse bei der Haushaltsmotorisierung könnte man einen Rückgang der ÖV-Benützung und damit auch beim Abobesitz erwarten. Während dies bei den sonstigen ÖV-Abonnements eingetreten ist, hat sich der Anteil der Personen, die ein Halbtaxabo besitzen, von 1994 auf 2000 sogar leicht erhöht. Dies kann möglicherweise auf die zahlreichen im Kanton Zug ansässigen Unternehmen zurückgeführt werden, die bei geschäftlichen Reisen ihrer Mitarbeiter verstärkt auf das Halbtaxabo zurückgreifen.

3.4.2 Verkehrsentwicklung

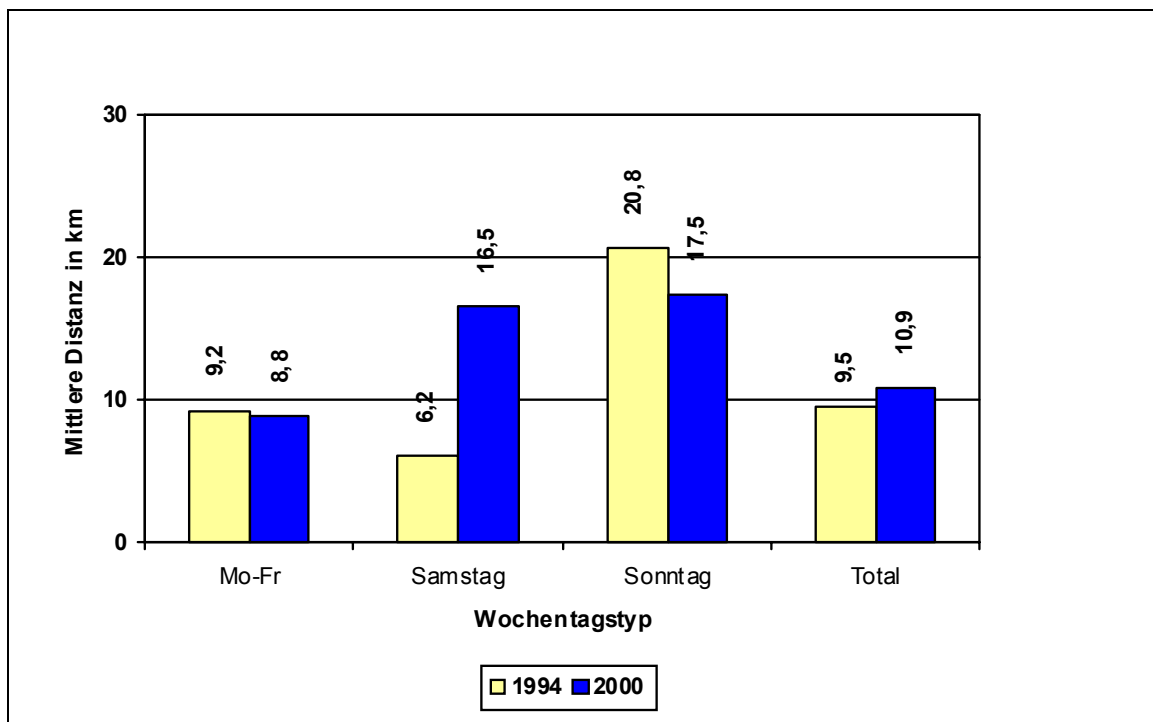
Zur Beschreibung der Verkehrsentwicklung zwischen 1994 und 2000 werden in Tabelle 12 zunächst die Veränderungen hinsichtlich der täglichen Distanzen, der täglichen Wegzeiten (einschliesslich Umsteige- und Wartezeiten) und des Mobilitätsgrades untersucht. Abbildung 17 beschäftigt sich mit der mittleren Wegedistanz. Die Kennziffern sind zwar nach Wochentagstyp untergliedert, jedoch sollte man die Werte für den Samstag und den Sonntag unberücksichtigt lassen, da hier die Fallzahlen im Mikrozensus 1994 zu klein sind, um aussagekräftige Resultate zu erhalten. Allein der Mobilitätsgrad von 100 % an diesen Tagen zeigt, dass die Kennziffern für die Wochenendtage nicht repräsentativ sein können.

Tab. 12: Mobilitätskennziffern 1994 und 2000 nach Wochentagstyp (2000 ohne Auslandetappen/ -wege)

Wochentagstyp	Distanz pro Person und Tag (km)		Wegzeit pro Person und Tag (Min)		Mobilitätsgrad (%)	
	1994	2000	1994	2000	1994	2000
Montag - Freitag	34.9	37.3	82.9	99.4	90.6	94.2
(Samstag)	27.1	59.0	152.7	143.7	100.0	91.1
(Sonntag)	49.8	43.0	142.3	95.2	100.0	78.8
Total	35.4	41.7	94.6	105.7	92.3	90.9

Basis 1994: 126 Personen ab 6 Jahre (mobile und nicht mobile Personen)

Basis 2000: 674 Personen ab 6 Jahre (mobile und nicht mobile Personen)

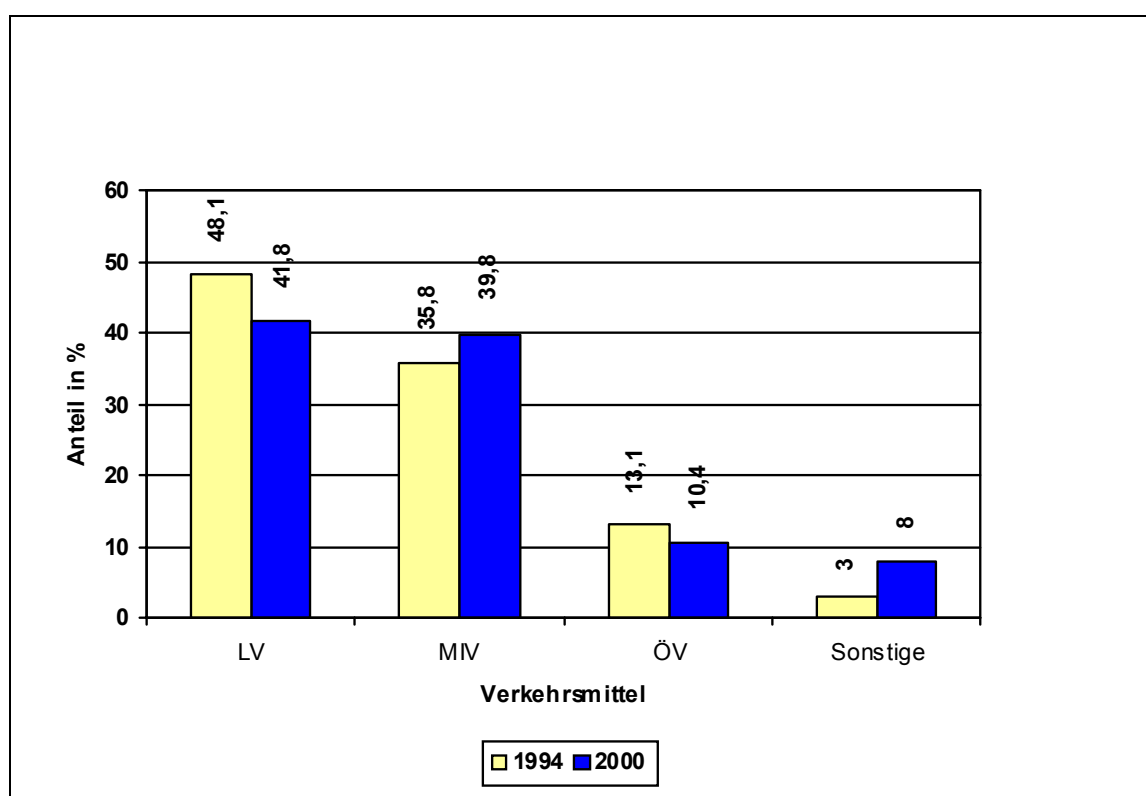
Abb. 17: Wegedistanz 1994 und 2000 nach Wochentagstyp

Basis 1994: 460 Wege; Basis 2000: 2'450 Wege (ohne Wege mit Ziel-/Startort Ausland oder Grenze)

Trotz der Unzulänglichkeiten in den Daten - zu erwähnen wäre hier auch nochmals die Problematik des Abscheidens von Auslandswegen im Mikrozensus 2000 (vgl. die entsprechenden Anmerkungen in Fussnote 3 im Kap. 3.2.2) - lässt sich an den Totalwerten zumindest der generelle Trend ablesen. Dieser zeigt eindeutig in Richtung einer wachsenden Mobilität, die sich sowohl in den Distanzen als auch im Mobilitätszeitbudget manifestiert. Zu berücksichtigen ist dabei noch, dass den im Vergleich zu 1994 höheren täglichen Distanzen

und Wegzeiten im Jahr 2000 ein etwas tieferer Mobilitätsgrad zu Grunde liegt. Da die entsprechenden Kennziffern auf alle Personen (mobile wie nicht mobile) bezogen sind, bedeutet dies, dass der Zuwachs bei den mobilen Personen nochmals geringfügig höher ist. Die beiden folgenden Abbildungen zeigen die Veränderungen hinsichtlich der Verkehrsmittelanteile an der täglichen Unterwegszeit (ohne Warte- und Umsteigezeit) bzw. der Tagesdistanz.

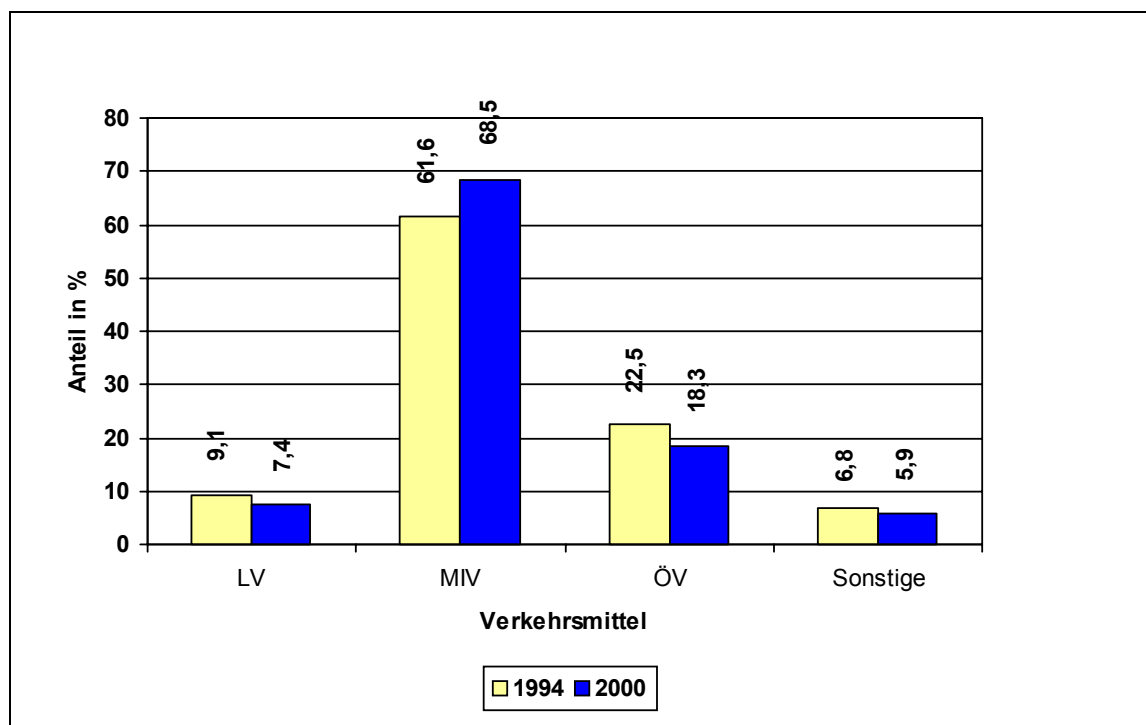
Abb. 18: Anteil der Verkehrsmittel an der täglichen Unterwegszeit 1994 und 2000 (2000 ohne Auslandetappen)



Basis 1994: 126 Personen ab 6 Jahre (mobile und nicht mobile Personen)

Basis 2000: 674 Personen ab 6 Jahre (mobile und nicht mobile Personen)

Abb. 19: Anteil der Verkehrsmittel an den täglichen Distanzen 1994 und 2000 (2000 ohne Auslandetappen)



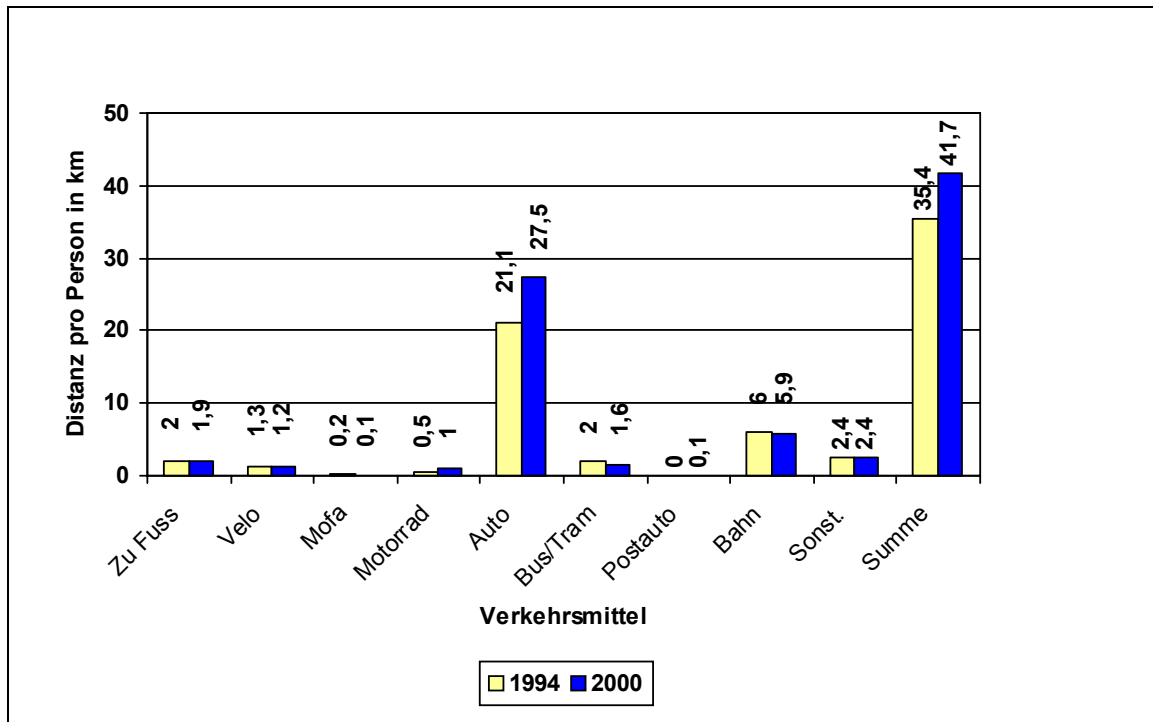
Basis 1994: 126 Personen ab 6 Jahre (mobile und nicht mobile Personen)

Basis 2000: 674 Personen ab 6 Jahre (mobile und nicht mobile Personen)

Die Resultate zeigen, dass sich die oben berichteten Zuwächse bei der Haushaltsmotorisierung und beim Führerscheinbesitz relativ klar in den Verkehrsmittelanteilen niederschlagen. Sowohl bezüglich der Distanz als auch der Unterwegszeit hat der MIV-Anteil zwischen 1994 und 2000 zugenommen, während beim LV und ÖV Rückgänge stattgefunden haben.

Betrachtet man abschliessend noch die Veränderungen hinsichtlich der absoluten täglichen Verkehrsleistung bei den einzelnen Verkehrsmitteln (Abbildung 20), so lässt sich darüber hinaus erkennen, dass der Anstieg des Totalwerts von 35.4 auf 41.7 km pro Person und Tag ausschliesslich auf das Auto (Fahrer und Mitfahrer) zurückzuführen ist, während bei fast allen anderen Verkehrsmitteln ein Rückgang bzw. eine Stagnation zu verzeichnen ist.

Abb. 20: Distanz pro Person und Tag 1994 und 2000 nach Verkehrsmittel (2000 ohne Auslandetappen)



Basis 1994: 126 Personen ab 6 Jahre (mobile und nicht mobile Personen)

Basis 2000: 674 Personen ab 6 Jahre (mobile und nicht mobile Personen)

4. Zusammenfassung

Insgesamt ergibt sich aus dem Vergleich der kantonsspezifischen Auswertungen mit den gesamtschweizerischen Mikrozensus-Resultaten der Eindruck, dass die Einwohner des Kantons Zug mobiler sind. Dies manifestiert sich in fast allen betrachteten Kenngrössen, wie der Tages- und Jahresdistanz, der täglichen Unterwegszeit, der Anzahl an pro Person und Tag zurückgelegten Wegen sowie der durchschnittlichen Wegedistanz und -dauer.

Insbesondere an Samstagen wurden bedeutend höhere Tagesdistanzen festgestellt. Berücksichtigt man noch die höheren Wegelängen im Freizeit- (und Einkaufs)verkehr und den ebenfalls höheren Anteil des Fahrtzwecks Freizeit an den Distanzen, so lässt dies darauf schliessen, dass dieses „Mehr“ an Mobilität der Zuger Bevölkerung hauptsächlich vom Freizeit- und Einkaufsverkehr am Wochenende herrührt. Das relativ hohe Wohlstandsniveau und die Attraktivität der Nachbarstädte Luzern und vor allem Zürich mögen hier als Erklärung dienen. Bei Arbeitswegen ist demgegenüber eher die umgekehrte Situation vorzufinden. Dies deutet auf eine günstige Arbeitsplatzstruktur in der Region hin, die zu entsprechend geringeren Distanzen bei Arbeitswegen führt. Allerdings könnte dies wiederum - sicherlich in Verbindung mit Unterschieden beim Einkommen sowie beim PW- und Führerscheinbesitz - möglicherweise für den tieferen Besetzungsgrad bei Arbeitswegen ursächlich sein, da die Bildung von Fahrgemeinschaften weniger dringlich erscheint.

Insgesamt wird dieser höhere Grad an Mobilität jedoch nicht ausschliesslich mit dem Auto erbracht. Zwar sind die mit dem PW zurückgelegten durchschnittlichen Tages- und Jahresdistanzen höher als in der Schweiz insgesamt, jedoch gilt dies auch für den LV und für die meisten öffentlichen Verkehrsmittel. Daher ist auch der Anteil des MIV an den täglichen Distanzen sogar etwas tiefer als im gesamtschweizerischen Mittel. Speziell im Einkaufs- und Freizeitverkehr werden anteilmässig weniger Etappen mit dem Auto (Fahrer und Mitfahrer) zurückgelegt als in der Schweiz insgesamt, während - vor allem beim Einkauf - häufiger das Velo und - vor allem in der Freizeit - öfter die Bahn benützt wird. Trotz der höheren PW- und Führerscheinbesitzquoten äussert sich hierin eine gewisse Bereitschaft der Zuger Bevölkerung, auch auf andere Verkehrsmittel als das Auto zurückzugreifen, was sich auch in der Verfügbarkeit von Velos und ÖV-Abos niederschlägt. Bei der Velobenützung trägt sicherlich auch die im Kanton Zug relativ günstige Topographie zu diesem Resultat bei, während die durchaus vorhandene ÖV-Affinität, die auch in den geäusserten Einstellungen zum Ausdruck kommt, nicht zuletzt auf das günstige Angebot in der Region zurückgeführt werden kann.

Anhang – Vergleich mit den Nachbarkantonen

Im Folgenden werden zu Vergleichszwecken einige ausgewählte Resultate für die Gruppe der Nachbarkantone Zürich, Luzern, Schwyz und Aargau dargestellt. Bezüglich der Gewichtung wurde analog zu der in Kapitel 2 beschriebenen Vorgehensweise verfahren.

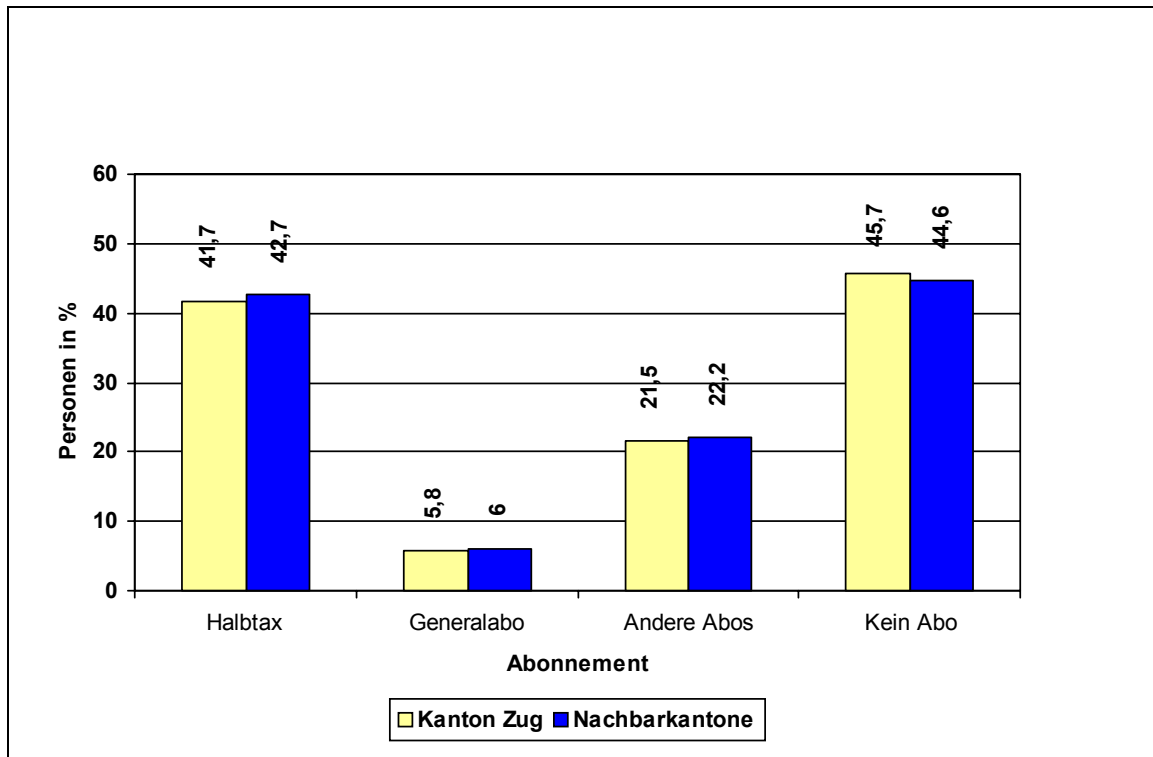
In der nachfolgenden Tabelle sind zunächst die Ergebnisse für den PW-Besitz der Haushalte in diesen 4 Nachbarkantonen zusammengestellt:

Tab. 13: PW-Besitz der Haushalte nach Haushaltsgrösse in den Nachbarkantonen (%) (vgl. Tab 1)

Anzahl PW im Haushalt	Anzahl Personen im Haushalt					Total	Total Kanton Zug
	1 Person	2 Pers.	3 Pers.	4 Pers.	5 u. mehr		
Kein PW	47.2	13.5	10.6	6.3	5.5	20,8	15.7
Mit PW	52.8	86.5	89.4	93.7	94.5	79.2	84.3
1 PW	48.3	54.5	44.0	48.1	47.2	49.8	54.7
2 PW	3.9	28.9	34.7	36.3	33.8	24.2	23.9
3 und mehr	0.6	3.2	10.7	9.4	13.5	5.2	5.7

Basis: 8'853 Haushalte aus den Kantonen Zürich, Luzern, Schwyz und Aargau

Die Totalwerte für den PW-Besitz in den 4 Nachbarkantonen entsprechen ziemlich genau dem gesamtschweizerischen Durchschnitt. Insofern verfügen die Haushalte im Kanton Zug auch im Vergleich zu den angrenzenden Kantonen in höherem Masse über PW, was insbesondere für Haushalte mit nur einem Auto gilt.

Abb. 21: Besitz von Abonnements in den Nachbarkantonen (vgl. Abb 3)

Basis: 17'381 Haushaltspersonen ab 16 Jahre aus den Kantonen Zürich, Luzern, Schwyz und Aargau

Trotz des grösseren Anteils von Haushalten mit PW im Kanton Zug sind die Anteile der Haushaltspersonen, die über ein Abonnement für öffentliche Verkehrsmittel verfügen, nur unwesentlich tiefer als in den 4 Nachbarkantonen.

Bei den im Folgenden dargestellten Jahresdistanzen handelt es sich um mit 366 multiplizierte Tagesdistanzen, wobei in diesen auch Auslandetappen enthalten sind.

Tab. 14: Distanz pro Person und Jahr nach Verkehrsmittel in den Nachbarkantonen (km; einschliesslich Auslandetappen) (vgl. Tab 9)

Verkehrsmittel	Zug	And.	Verkehrsmittel	Zug	And.
Zu Fuss	696	657	Bahn	2'154	1'998
Velo	435	370	Postauto	39	89
Mofa	16	40	Bus	574	441
Motorrad (F)	287	180	Tram	28	196
Motorrad (MF)	85	74	Übrige	3'650	4'946
PW als Fahrer	7'558	7'029			
PW als Mitf.	2'731	2'950	Summe	18'253	18'970

Basis: 9'275 Personen ab 6 Jahre (mobile und nicht mobile Personen) aus den Kantonen Zürich, Luzern, Schwyz und Aargau

Mit 18'970 km liegt die durchschnittliche Jahresdistanz in den Nachbarkantonen etwas höher als im Kanton Zug, was hauptsächlich auf das Flugzeug zurückgeführt werden kann. Auch die im PW als Mitfahrer zurückgelegte Jahresdistanz ist etwas höher, während in den Nachbarkantonen im LV, mit Bahn und Bus sowie mit dem PW als Fahrer im Vergleich zum Kanton Zug weniger Kilometer pro Jahr zurückgelegt werden.

Die nächste Tabelle befasst sich mit den absoluten täglichen Distanzen bei den verschiedenen Verkehrsmitteln, wobei hier keine Auslandetappen enthalten sind.

Tab. 15: Distanz pro Person und Tag nach Verkehrsmittel und Wochentagstyp in den Nachbarkantonen (km; ohne Auslandetappen) (vgl. Tab 10)

Verkehrsmittel	Wochentagstyp			Total	Total Kanton Zug
	Mo - Fr	Samstag	Sonntag		
Zu Fuss	1.7	1.8	2.1	1.8	1.9
Velo	1.1	0.8	0.8	1.0	1.2
Mofa	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
Motorrad	0.6	0.3	0.6	0.6	1.0
PW als Fahrer	19.2	15.6	14.0	18.0	20.1
PW als Mitf.	4.7	14.1	13.1	7.2	7.4
Bahn	5.3	5.1	2.9	5.0	5.9
Postauto	0.2	0.1	0.4	0.2	0.1
Bus, Tram	1.8	1.3	1.0	1.6	1.6
Sonstiges	2.6	1.8	5.1	2.8	2.4
Summe	37.2	41.1	40.1	38.2	41.7

Basis: 9'275 Personen ab 6 Jahre (mobile und nicht mobile Personen) aus den Kantonen Zürich, Luzern, Schwyz und Aargau

Ohne Berücksichtigung der Auslandetappen manifestiert sich in den Nachbarkantonen ein etwas tieferes Mobilitätsniveau im Vergleich zur Zuger Bevölkerung, wobei dies hauptsächlich auf den MIV - vor allem PW als Fahrer -, aber auch auf den Langsamverkehr und die Bahn zurückzuführen ist.

Tabelle 16 zeigt den mittleren PW-Besetzungsgrad in der Untergliederung nach Zweck und Wochentagstyp. Als Basis dienen PW-Fahrer-Etappen im Inland, bei der Berechnung der Mittelwerte wurde die jeweilige Insassenzahl mit der Etappendistanz gewichtet.

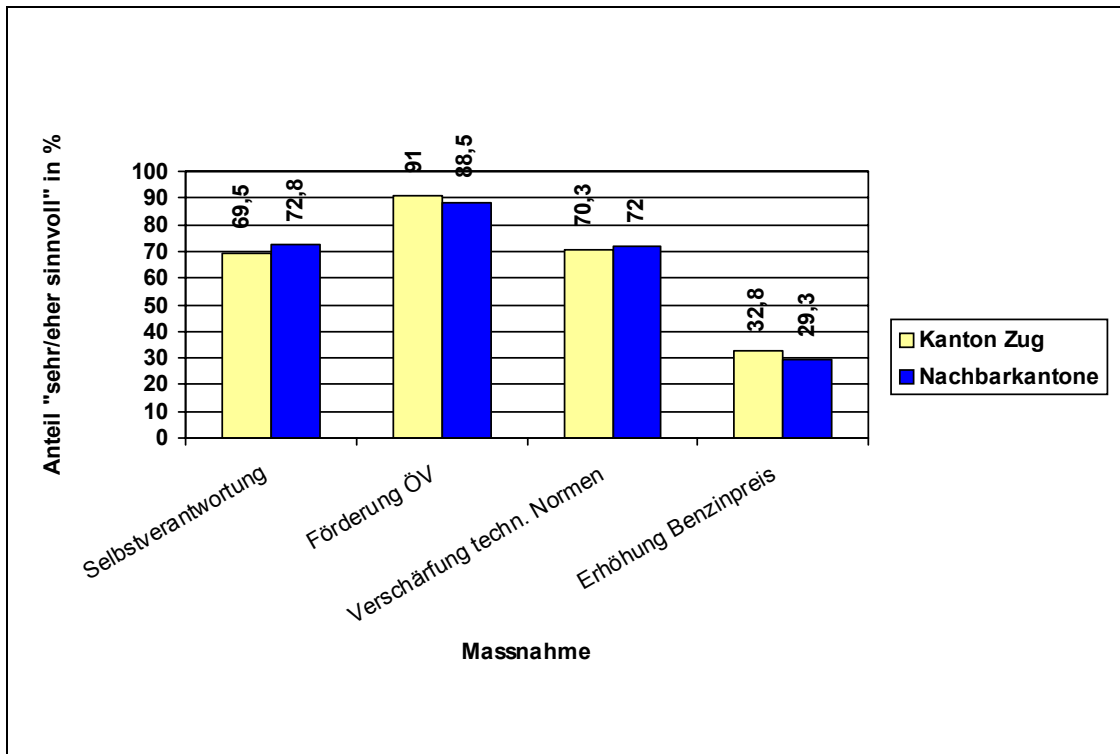
Tab. 16: Durchschnittlicher PW-Besetzungsgrad nach Zweck und Wochentagstyp in den Nachbarkantonen (vgl. Tab 11)

Zweck	Wochentagstyp			Total	Total Kanton Zug
	Mo - Fr	Samstag	Sonntag		
Arbeit	1.12	1.32	1.02	1.13	1.06
Ausbildung	1.17	1.21	-	1.18	1.00
Einkauf/ Besorg.	1.49	2.11	1.96	1.68	1.55
Geschäftl. Tätig.	1.24	1.07	(1.34)	1.24	1.10
Dienstfahrt	1.25	1.65	(1.0)	1.26	(1.00)
Freizeit	1.69	2.08	2.11	1.85	2.04
Service	1.93	2.07	2.64	2.04	2.27
Begleitung	2.46	3.37	2.53	2.73	1.69
Total	1.39	2.01	2.06	1.53	1.62

Basis: 13'158 PW-Fahrer-Etappen (Kantone Zürich, Luzern, Schwyz und Aargau) im Inland

Mit einem Mittelwert von 1.53 über alle Zwecke und Wochentagstypen liegt der Besetzungsgrad in den Nachbarkantonen wesentlich tiefer als im Kanton Zug, wenngleich bei Arbeits-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Begleitwegen im Mittel mehr Insassen im Auto sitzen. Der tiefere Besetzungsgrad in den Nachbarkantonen ist vor allem auf die Freizeitwege zurückzuführen. Da Freizeitetappen im Durchschnitt länger sind als andere Etappen und die Insassenzahl mit der Etappendistanz gewichtet wird, schlägt sich der tiefere Besetzungsgrad bei Freizeitwegen auch im Gesamtwert nieder.

Die nächste Abbildung beschäftigt sich mit der Beurteilung von verkehrspolitischen Massnahmen hinsichtlich ihrer Sinnhaftigkeit zur Verringerung der negativen Auswirkungen des Verkehrs. Die Items waren auf einer Skala von „sehr sinnvoll“ bis „überhaupt nicht sinnvoll“ zu beantworten. In der Grafik sind die Anteile von Personen dargestellt, welche die entsprechende Massnahme als „sehr sinnvoll“ oder „eher sinnvoll“ erachten.

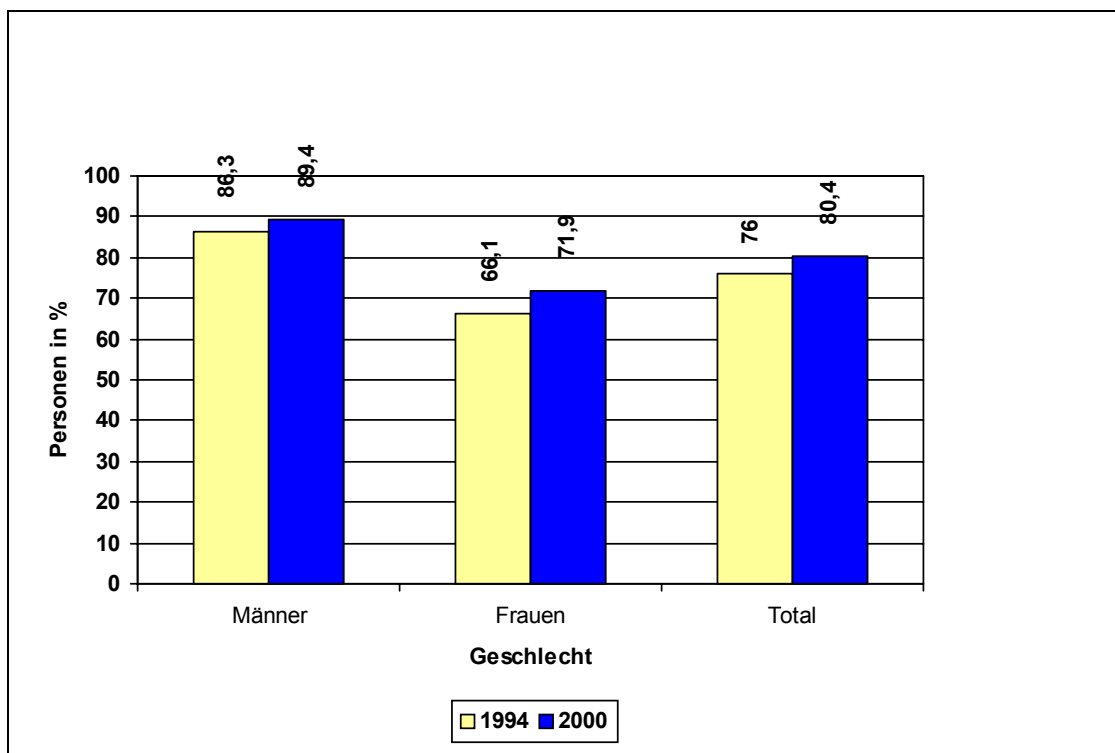
Abb. 22: Beurteilung von Massnahmen in den Nachbarkantonen (vgl. Abb 9)

Basis: 1'983 Personen ab 18 Jahre aus den Kantonen Zürich, Luzern, Schwyz und Aargau

Insgesamt sind die Unterschiede zwischen dem Kanton Zug und seinen Nachbarkantonen nur sehr gering ausgeprägt. Die Bewohner der Nachbarkantone halten Appelle an die Selbstverantwortung und die Verschärfung technischer Normen in etwas grösserem Masse für sinnvoll, während sie die Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Erhöhung der Benzinpreise im Vergleich zur Zuger Bevölkerung für weniger geeignet halten, die negativen Verkehrsfolgen zu verringern.

Die folgende Abbildung beschäftigt sich mit den Veränderungen zwischen 1994 und 2000 hinsichtlich des Führerscheinbesitzes.

Abb. 23: Führerscheinbesitz 1994 und 2000 nach Geschlecht in den Nachbarkantonen (vgl. Abb 15)



Basis 1994: 10'528 Haushaltspersonen ab 18 Jahre aus den Kantonen Zürich, Luzern, Schwyz und Aargau

Basis 2000: 16'781 Haushaltspersonen ab 18 Jahre aus den Kantonen Zürich, Luzern, Schwyz und Aargau

Auch in den vier hier betrachteten Kantonen zeigt sich zwischen 1994 und 2000 ein Zuwachs bei den Führerscheinbesitzquoten (von insgesamt 76 auf 80.4 %). Im Vergleich zum Kanton Zug findet sich zu beiden Zeitpunkten ein tieferer Gesamtwert, was auf die in den Nachbarkantonen wesentlich tieferen Besitzquoten bei Frauen zurückgeht.

In der nachfolgenden Tabelle werden schliesslich noch die Veränderungen hinsichtlich der täglichen Distanzen, der täglichen Wegzeiten (einschliesslich Umsteige- und Wartezeiten) und des Mobilitätsgrades untersucht.

Tab. 17: Mobilitätskennziffern 1994 und 2000 nach Wochentagstyp in den Nachbarkantonen (2000 ohne Auslandetappen/ -wege) (vgl. Tab 12)

Wochentagstyp	Distanz pro Person und Tag (km)		Wegzeit pro Person und Tag (Min)		Mobilitätsgrad (%)	
	1994	2000	1994	2000	1994	2000
Montag - Freitag	35.0	37.2	84.4	95.2	91.0	92.1
Samstag	36.0	41.1	80.3	94.6	89.5	90.1
Sonntag	34.0	40.1	87.4	86.6	81.8	80.5
Total	35.0	38.2	84.2	94.0	89.5	90.3

Basis 1994: 6'007 Personen ab 6 Jahre (mobile und nicht mobile Personen) aus den Kantonen Zürich, Luzern, Schwyz und Aargau

Basis 2000: 9'275 Personen ab 6 Jahre (mobile und nicht mobile Personen) aus den Kantonen Zürich, Luzern, Schwyz und Aargau

Auch in der Gruppe der hier untersuchten Kantone Zürich, Luzern, Schwyz und Aargau zeigt sich der Trend zu längeren Distanzen und Wegzeiten. Im Vergleich zum Kanton Zug liegen die Totalwerte fast durchweg tiefer, was auf die erheblichen Unterschiede an Samstagen zurückgeführt werden kann.