

064.2

Stab für Gesamtverkehrsfragen EVED
Bibliothek / Dokumentation
Bubenberplatz 11
3003 BERN

GVF-Bericht 4/83

PENDLER-MOBILITÄT

1980



Stab für Gesamtverkehrsfragen/EVED

Etat-major pour les questions de transport/DFTCE

GVF-Bericht 4/83

Pendler-Mobilität 1980

4/83 I

Eidg. Verkehrs- und
Energiewirtschaftsdepartement
Stab für Gesamtverkehrsfragen
Effingerstrasse 14
CH-3003 Bern

Tel. 031 61 55 55

Stab für Gesamtverkehrsfragen EVED

Bibliothek / Dokumentation

Effingerstrasse 14

3003 BERN

Mario Keller

dipl. Ing. ETH, S.M.

Drosselweg 27

CH-3012 Bern

P e n d l e r - M o b i l i t ä t

1 9 8 0

Auswertung der Pendlerdaten
der eidg. Volkszählung 1980

Berichtverfasser: Mario Keller, dipl. Ing. ETH

Graphik: Emch + Berger Bern AG

Sachbearbeitung Stab GVF: Bruno Fanger
Planungsgrundlagen

Bern, Dezember 1983
5-A 85

GFV-Bericht 4/83

Zu beziehen bei der Eidg. Drucksachen- und Materialzentrale,
3000 Bern

Vorwort

Die vorliegende Publikation enthält eine qualitative Auswertung der in der eidg. Volkszählung 1980 erhobenen Pendlerdaten. Sie lehnt sich an eine analoge Untersuchung über die Pendler-Mobilität 1970 an (s. Arbeitsunterlage GVK 15, Bern, Juli 1974). Damit ist beabsichtigt, einerseits Veränderungen bzw. Stabilitäten im Pendlerverhalten aufzuzeigen, andererseits aktuelle spezifische Pendlerdaten als Planungsgrundlage und als allgemeinen Informationsbeitrag zur Verfügung zu stellen.

Der Leser findet eine Fülle von Daten und Hinweise über engere Zusammenhänge und Charakteristiken dieser im Werktagsverkehr dominierenden Verkehrsteilnehmergruppe.

Wir danken an dieser Stelle dem Bundesamt für Statistik, Sektion Volkszählung, für die aktive Unterstützung.

Die Aufbereitung des Datenmaterials sowie die Auswertung, Analyse und vorliegende Berichterstattung wurde von Mario Keller, dipl. Ing. ETH, durchgeführt.

Stab für Gesamtverkehrsfragen EVED

Avant-Propos

La présente publication a pour objet un traitement qualitatif des informations sur les pendulaires, récoltées au moyen du recensement fédéral de la population de 1980. Elle s'appuie sur une analyse semblable effectuée sur la mobilité des pendulaires de 1970 (cf. document de travail CGST no 15, Bern, juillet 1974). L'objectif ici visé est, d'une part, d'établir les changements ou les constantes dans le comportement des pendulaires et, d'autre part, de mettre à disposition des données récentes utiles à la planification et à l'information dans ce domaine.

Le lecteur trouvera dans cette publication une quantité de données, ainsi que des renseignements sur les relations entre variables et sur les caractéristiques de cette partie du trafic prédominante durant les jours ouvrables.

Nous remercions l'Office fédéral de la statistique et en particulier sa section du recensement de la population pour son efficace soutien.

La préparation du matériel statistique, son traitement et son analyse ainsi que le présent rapport sont l'oeuvre de M. Mario Keller, ing. dipl. EPF.

Etat-major pour les questions de transport DFTCE

INHALTSVERZEICHNIS

	<u>Seite</u>
Inhaltsverzeichnis	bis 9
Tabellenverzeichnis	11
Abbildungsverzeichnis	13
Zusammenfassung (deutsch)	17
Résumé (en français)	21
1. <u>Einleitung</u>	25
1.1 Ziel der Studie	25
1.2 Aufbau des Berichtes	26
1.3 Datenmaterial	27
1.3.1 "Rohmaterial"	27
1.3.2 Zur Genauigkeitsanforderung	27
1.3.3 Massgebende Stichprobe	28
1.4 Beschreibung der Variablen	29
1.4.1 Verkehrliche Variablen	30
1.4.2 Geographische Variablen	32
1.4.3 Demographische und sozioökonomische Variablen	34
2. <u>Gesamtschweizerische Resultate</u>	37
2.1 Verkehrs-Determinanten	37
2.1.1 Zeitbedarf	37

(Inhaltsverzeichnis)

	<u>Seite</u>	
2.1.2	Distanzen	40
2.1.3	Verkehrsmittelwahl	42
2.1.4	Wegehäufigkeit	45
2.2	Gesamtschweizerische Kenngrössen	46
2.2.1	Gesamtverkehrsaufkommen	46
2.2.2	Verkehrsmittelwahl	47
2.3	Beziehungen zwischen den Verkehrs- Determinanten	52
2.3.1	Einsatzbereiche der Verkehrsmittel	53
2.3.2	Geschwindigkeiten der Verkehrsmittel	59
2.3.3	Verkehrsmittelwahl, Zeitbedarf und Wegehäufigkeit	60
2.4	Einfluss des Pendlerverkehrs auf die PW-Fahrleistung	64
3.	<u>Vergleich 1970 - 1980</u>	67
3.1	Gesamtzahl der Berufstätigen und Schüler/Studenten 1970/1980	67
3.2	Zeitaufwand, Distanzen, Wege- häufigkeit 1970/1980	68
3.3	Verkehrsmittelwahl 1970/1980	73
4.	<u>Das Pendlerverhalten der Berufstätigen</u>	77
4.1	Uebersicht	77
4.2	Einfluss geographischer Variablen	80

(Inhaltsverzeichnis)

	<u>Seite</u>	
4.2.1	Landesregion	80
4.2.2	Sprachregion	81
4.2.3	Ortsgrösse	81
4.2.4	Agglomerationsgrösse	87
4.2.5	Regionstyp	87
4.3	Einfluss demographischer und sozio- ökonomischer Variablen	88
4.3.1	Geschlecht	88
4.3.2	Alter	88
4.3.3	Nationalität	89
4.3.4	Haushaltsgrösse	90
4.3.5	Wirtschaftssektor	90
4.3.6	Branchenzugehörigkeit	90
4.3.7	Abgeschlossene Schulbildung	91
4.3.8	Berufliche Stellung	91
4.3.9	Binnen-/Aussenpendler	93
4.3.10	Zivilstand	93
4.3.11	Stellung im Haushalt	94
4.3.12	Erwerbstätigkeit	94
4.4	Detail-Auswertung	94
4.4.1	Verkehrsverhalten von Binnen- und Aussenpendlern nach Ortsgrösse	94
4.4.2	Einfluss der beruflichen Stellung nach Orts- und Agglomerationsgrösse	97
4.5	Einfluss des PW-Besitzes	100
4.5.1	Zugang zu PW	100
4.5.2	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit vom PW-Besitz	102
4.5.3	Einfluss von Orts- und Agglomerations- grösse sowie beruflicher Stellung	105

(Inhaltsverzeichnis)

		<u>Seite</u>
5.	<u>Das Pendlerverhalten der Lehrlinge</u>	111
5.1	Uebersicht	111
5.2	Einfluss geographischer Variablen	114
5.2.1	Landesregion	114
5.2.2	Sprachregion	114
5.2.3	Ortsgrösse	114
5.2.4	Agglomerationsgrösse	115
5.2.5	Regionstyp	115
5.3	Einfluss demographischer und sozio- ökonomischer Variablen	115
5.3.1	Alter	115
5.3.2	Geschlecht	115
5.3.3	Binnen-/Aussenpendler	116
5.3.4	Wirtschaftssektor	116
6.	<u>Das Pendlerverhalten der Schüler und Studenten</u>	119
6.1	Uebersicht	119
6.2	Einfluss geographischer Variablen	122
6.2.1	Landesregion	122
6.2.2	Sprachregion	122
6.2.3	Ortsgrösse	123
6.2.4	Agglomerationsgrösse	125
6.2.5	Regionstyp	126
6.3	Einfluss demographischer Variablen	126
6.3.1	Alter	126

(Inhaltsverzeichnis)

	<u>Seite</u>
6.3.2 Geschlecht	128
6.3.3 Haushaltsgrösse	129
6.3.4 Binnen-/Aussenpendler	129
<u>Anhang</u>	131
Anhangverzeichnis	133
Tabellenwerk	139 - 202

TABELLENVERZEICHNIS

		<u>Seite</u>
<u>Kapitel 1:</u>	<u>Einleitung</u>	
1.1	Vergleich Stichprobe - Grundgesamtheit	28
<u>Kapitel 2:</u>	<u>Gesamtschweizerische Resultate</u>	
2.1	Wegehäufigkeit (in %)	45
2.2	Anteil der 2- und 4-Fahrten-Pendler	45
2.3	Gesamtverkehrsaufkommen Pendlerverkehr 1980	46
2.4	Durchschnittliche Zeit und Distanz im Pendlerverkehr	47
2.5	Tägliche Verkehrsleistung pro Person und Verkehrsmittel	52
2.6	Wegehäufigkeit, Zeitaufwand und Distanz des Einzelweges nach Verkehrsmittel (bezogen auf alle Pendlertypen)	62
2.7	PW-Fahrleistungen pro Jahr sowie Anteil Haushalte mit und ohne PW (VZ 80)	64
<u>Kapitel 3:</u>	<u>Vergleich 1970 - 1980</u>	
3.1	Pendlervergleich 1970/1980	67
3.2	Vergleich der Kenngrößen des Pendlerverkehrs 1970/1980	72
3.3	Kenngrößen des Pendlerweges für Berufstätige und Schüler/Studenten 1970/1980	73

(Tabellenverzeichnis)		<u>Seite</u>
3.4	Personenspezifischer Modal Split 1970/1980	74
3.5	Modal Split der Schüler/Studenten und Berufstätigen 1970/1980	75
<u>Kapitel 4:</u>	<u>Das Pendlerverhalten der Berufstätigen</u>	
4.1	Zeitaufwand pro Weg (Häufigkeitsverteilung)	77
4.2	Distanz pro Weg (Häufigkeitsverteilung)	78
4.3	Wegehäufigkeit pro Tag	78
4.4	Verkehrsmittelwahl: Personenbezogener Modal Split	79
<u>Kapitel 5:</u>	<u>Das Pendlerverhalten der Lehrlinge</u>	
5.1	Zeitaufwand pro Weg (Häufigkeitsverteilung)	111
5.2	Distanz pro Weg (Häufigkeitsverteilung)	111
5.3	Wegehäufigkeit pro Tag	112
5.4	Verkehrsmittelwahl: Personenbezogener Modal Split	112
<u>Kapitel 6:</u>	<u>Das Pendlerverhalten der Schüler und Studenten</u>	
6.1	Zeitaufwand pro Weg (Häufigkeitsverteilung)	119
6.2	Distanz pro Weg (Häufigkeitsverteilung)	120
6.3	Wegehäufigkeit pro Tag	120
6.4	Verkehrsmittelwahl: Personenbezogener Modal Split	121

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

		<u>Seite</u>
<u>Kapitel 2:</u>	<u>Gesamtschweizerische Resultate</u>	
2.1	Zeitbedarf pro Pendlerweg	38
2.2	Distanzen der Pendlerwege	40
2.3	Personenspezifische Verkehrsmittelwahl aller Pendler	43
2.4	Verkehrsmittelwahl aller Pendler (bezogen auf "echte" Pendler)	48
2.5	Verkehrsmittelwahl der Berufstätigen	49
2.6	Verkehrsmittelwahl der Lehrlinge	50
2.7	Verkehrsmittelwahl der Schüler und Studenten	51
2.8	Verkehrsmittelwahl aller Pendler nach Zeit- kategorien (personenbezogener Modal Split)	54
2.9	Verkehrsmittelwahl der Berufstätigen nach Zeitkategorien (personenbezogener Modal Split)	55
2.10	Verkehrsmittelwahl der Lehrlinge nach Zeit- kategorien (personenbezogener Modal Split)	56
2.11	Verkehrsmittelwahl der Schüler/Studenten nach Zeitkategorien (personenbezogener Modal Split)	57
2.12	Zeit-/Distanzprofile für vier ausgewählte Verkehrsmittel	58
2.13	Durchschnittliche Distanz, Zeit und Geschwindig- keit nach Verkehrsmittel pro Weg (alle Pendler)	59
2.14	Zusammenhang zwischen Fahrthäufigkeit und Zeit- aufwand nach Verkehrsmittel	61
2.15	Zusammenhang zwischen Fahrthäufigkeit und Distanz nach Verkehrsmittel	63

	(Abbildungsverzeichnis)	<u>Seite</u>
<u>Kapitel 3: Vergleich 1970 - 1980</u>		
3.1	Vergleich von Zeitbedarf und Distanz des Einzelweges 1970/1980	69
<u>Kapitel 4: Das Pendlerverhalten der Berufstätigen</u>		
4.1	Zeitaufwand der Berufstätigen nach Ortsgrösse	83
4.2	Pendler-Distanz der Berufstätigen nach Ortsgrösse	84
4.3	Personenbezogener Modal Split der Berufstätigen nach Ortsgrösse	86
4.4	Personenbezogener Modal Split der Berufstätigen in Abhängigkeit des Alters	89
4.5	Personenbezogener Modal Split der Berufstätigen nach beruflicher Stellung	92
4.6	Anteile der Binnenpendler nach Ortsgrösse	95
4.7	Personenspezifischer Modal Split der berufstätigen Binnenpendler nach Ortsgrösse	96
4.8	Personenspezifischer Modal Split der berufstätigen Aussenpendler nach Ortsgrösse (bez. Arbeitsplatz)	97
4.9	OePNV-Anteil nach Ortsgrösse und beruflicher Stellung	98
4.10	PW-Anteil nach Ortsgrösse und beruflicher Stellung	98
4.11	Fussgänger-Anteil nach Ortsgrösse und beruflicher Stellung	99
4.12	PW-Anteil nach Agglomerationstypen und beruflicher Stellung	100
4.13	Verteilung der Berufstätigen auf Haushalte ohne/mit PW	101

(Abbildungsverzeichnis)		<u>Seite</u>
4.14	Verteilung der Bevölkerung auf Haushalte ohne/mit PW	101
4.15	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Anzahl PW pro Haushalt	102
4.16	Verkehrsmittelwahl nach Anzahl PW pro Haushalt und Stellung im Haushalt	103
4.17	Anteil der Berufstätigen in Haushalten ohne PW	106
4.18	Berufstätige nach Anzahl PW pro Haushalt und Stellung im Beruf	107
4.19	PW-Anteile der Berufstätigen nach Ortsgrössenklasse	108
4.20	PW-Anteile der Berufstätigen aus PW-besitzenden Haushalten nach beruflicher Stellung	110
<u>Kapitel 6:</u>	<u>Das Pendlerverhalten der Schüler und Studenten</u>	
6.1	Verkehrsmittelwahl der Schüler/Studenten nach Ortsgrössenklasse	123
6.2	Verkehrsmittelwahl nach Ortsgrössenklasse und Altersstufen	124
6.3	Verkehrsmittelwahl der Schüler/Studenten nach Altersstufen	127

ZUSAMMENFASSUNG

Zweck der Studie

Im Rahmen der eidg. Volkszählung 1980 wurde - wie schon bei den vorangehenden Volkszählungen - das Verkehrsverhalten der Pendler, d.h. der Berufstätigen, Schüler und Studenten, erhoben. Die vorliegende Studie wertet diese Erhebungsdaten aus. Sie soll damit allgemein die Planungsgrundlagen aktualisieren und insbesondere Veränderungen im Verhaltensmuster aufzeigen.

Inhalt

Die Untersuchung über die Pendlermobilität des Jahres 1980 basiert auf einer 10%igen Stichprobe und umfasst drei Bereiche:

- Beschreibung des Pendlerverhaltens 1980
- Vergleich der Pendlermobilität 1970 - 1980
- Darstellung der Zusammenhänge zwischen verkehrlichen Kenngrössen einerseits sowie geographischen, demographischen und sozioökonomischen Variablen andererseits, differenziert nach den drei Pendlertypen
 - Berufstätige
 - Lehrlinge
 - Schüler und Studenten.

Das umfangreiche Zahlenmaterial wird im Bericht zusammengefasst und in einem ausführlichen Anhang im Detail dokumentiert. Einige der Hauptergebnisse werden im folgenden kurz dargestellt und auf die wesentlichen Zusammenhänge hingewiesen.

Ergebnisse

Im Zeitraum 1970 bis 1980 stieg die Gesamtzahl der Erwerbstätigen, Schüler und Studenten um knapp 9 % von 3,8 auf 4,14 Mio an. Gleichzeitig nahm der Anteil jener, für die der Wohn- und Arbeitsplatz zusammenfallen, ab, so dass die eigentlichen Pendler um 12 % zunahmen (von 3,24 auf 3,63 Mio).

Der "durchschnittliche" Pendler wendete im Jahr 1980 für seinen Weg zur Arbeit bzw. zur Schule praktisch gleich viel Zeit auf wie 1970, nämlich rund 18 Minuten. Hingegen nahm die räumliche Wegdistanz in der gleichen Zeitperiode um 17 % zu (von durchschnittlich 5,3 km auf 6,2 km). Dagegen reduzierte sich der Anteil der "Mittagsheimkehrer" von 70 % auf 62 % (Wegehäufigkeit: von 3,4 auf 3,24 Fahrten/Wege pro Tag).

Markant sind die damit verbundenen Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl. So bestätigt sich der aus der Alltagserfahrung bekannte Trend zur Motorisierung. Gingen 1970 noch über 37 % der Pendler ausschliesslich zu Fuss, so waren es 1980 nur noch gut 27 % (Berufstätige: von 25 % auf 18 %; Schüler und Studenten: von 68 % auf 53 %). Dafür hat der PW-Anteil von 26 % auf 35 % zugenommen (Berufstätige: von 35 % auf 49 %).

Der Benutzeranteil der öffentlichen Verkehrsmittel blieb konstant bei rund 21 %. Jeder sechste der OeV-Pendler benützt in Kombination ein privates Verkehrsmittel (PW oder Zweirad als Zubringer zur OeV-Haltestelle wie Bahnhof usf.).

Der Anteil der Zweiräder (Velo, Mofa, Motorrad) blieb ebenfalls praktisch konstant bei rund 15 %. Die Abnahme bei den Berufstätigen (-5 %) wurde durch die Zunahme bei den Schülern und Studenten (von 14 % auf 21 %) wettgemacht.

Massgebend gesteuert ist erwartungsgemäss die Verkehrsmittelwahl durch den PW-Besitz. Drei von vier Berufstätigen leben in Haushalten, die bezüglich der Verkehrsmittelwahl vom PW-Besitz beeinflusst sind.

Wenn einzelne Gruppen in verschiedenen geographischen oder sozioökonomischen Kategorien ein unterschiedliches Pendlerverhalten aufweisen, so ist es primär auf Differenzen in der Verkehrsmittelwahl zurückzuführen. Denn die einzelnen Verkehrsmittel weisen unterschiedliche "Einsatzprofile" auf und sind dementsprechend für die Benützung mehr oder weniger prädestiniert. Die abschliessende Zusammenstellung verdeutlicht diese Abhängigkeit:

Durchschnittliche Distanz und Zeit
nach Verkehrsmittel pro Pendlerweg

	<u>Distanz</u> (in km)	<u>Zeit</u> (in Min.)
Bahn	19,2	39,5
Auto	9,2	17,6
OePNV (Tram, Bus)	5,3	24,5
Velo, Mofa	3,1	13,2
zu Fuss	1,1	10,3
	<hr/>	<hr/>
im Durchschnitt	6,2	17,7
	<hr/>	<hr/>

RESUME

But de l'étude

Le recensement fédéral de la population de 1980 - comme les recensements précédents - a comporté des questions sur les mouvements des pendulaires, c'est à dire les personnes exerçant une activité professionnelle, les écoliers et les étudiants. La présente étude porte sur le dépouillement de ces informations. Elle livre des données récentes utiles à la planification, en renseignant en particulier sur les modifications de comportement intervenues dans ce genre de trafic.

Contenu

L'analyse sur la mobilité des pendulaires de l'année 1980 repose sur un échantillon de 10 % et comprend trois parties:

- description du comportement des pendulaires en 1980
- comparaison de la mobilité des pendulaires 1970 - 1980
- présentation des relations entre les éléments relevant du transport d'une part et les variables géographiques, démographiques et socio-économiques d'autre part, pour les trois types de pendulaires
 - personnes exerçant une activité professionnelle ("personnes actives")
 - apprentis
 - écoliers et étudiants.

L'important matériel statistique est rassemblé dans le rapport et livré de façon plus détaillée dans son annexe. Quelques-uns des principaux résultats ainsi que des relations statistiques essentielles sont ici présentés de façon résumée.

Résultats

Le nombre total des personnes actives, écoliers et étudiants s'est accru, de 1970 à 1980, de près de 9 % en passant de 3,8 à 4,14 millions. Durant cette période la proportion de ceux pour qui coïncident domicile et lieu de travail a diminué, de telle sorte que les pendulaires à proprement parler se sont accrus de 12 % (de 3,24 à 3,63 millions).

Le pendulaire "moyen" en 1980 a atteint sa place de travail ou d'école pratiquement dans le même temps de parcours qu'en 1970, à savoir environ 18 minutes. En revanche, durant cette même période, la distance parcourue s'est accrue de 17 % (de 5,3 km à 6,2 km, en moyenne). D'autre part, la proportion de ceux qui retournent à leur domicile à midi est passée de 70 % à 62 % (le nombre moyen de déplacements par jour passant de 3,4 à 3,24).

Les modifications constatées au sujet du moyen de transport utilisé sont importantes. On retrouve ici la tendance bien connue à l'extension de la motorisation. Si en 1970 37 % des pendulaires se déplaçaient encore exclusivement à pied, ils n'étaient plus qu'environ 27 % en 1980 (évolution de 25 % à 18 % pour les personnes actives, de 68 % à 53 % pour les écoliers et étudiants). La proportion de ceux utilisant une voiture a de son côté passé de 26 % à 35 % (personnes actives: de 35 % à 49 %).

La proportion des pendulaires utilisant les transports publics est restée constante, d'environ 21 %. Un sur six de ces pendulaires utilisant les transports publics le fait en combinaison avec un moyen de transport privé (voiture ou deux-roues pour atteindre l'arrêt du transport public par ex. une gare, etc.).

La proportion des utilisateurs de deux-roues (vélo, cyclomoteur, moto-cyclo) est également restée pratiquement constante, d'environ 15 %. Le recul de 5 % chez les personnes actives a été compensé par l'accroissement chez les écoliers et étudiants (proportion passée de 14 % à 21 %).

Le choix du moyen de transport est, comme il fallait s'y attendre, fortement influencé par la possession ou non d'une voiture. Trois personnes actives sur quatre vivent dans des ménages qui sont influencés dans ce choix par la possession d'une voiture.

Si l'on relève des différences de comportement dans des groupes de pendulaires appartenant à diverses catégories géographiques et socio-économiques, c'est avant tout concernant le moyen de transport utilisé. Les moyens de transport ont donc des "clientèles" différentes qui leur sont plus ou moins prédestinées. Le tableau suivant illustre cette dépendance:

Distances et temps de parcours moyens
par déplacement pendulaire selon les
moyens de transport

	Distance (en km)	Temps de parcours (en minutes)
chemin de fer	19,2	39,5
voiture	9,2	17,6
transports publics locaux (tram, bus)	5,3	24,5
vélo, cyclomoteur	3,1	13,2
à pied	1,1	10,3
moyenne générale	6,2	17,7

1. EINLEITUNG

1.1 Ziel der Studie

Als Entscheidungsgrundlage für die Beurteilung und Lösung von Verkehrsproblemen ist die Kenntnis des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer eine relevante Voraussetzung. Speziell von Interesse - da in werktäglichen Verkehrsspitzen dominierend - sind die Arbeits- und Ausbildungswege bzw. -fahrten. Deshalb wurde bei der eidg. Volkszählung 1980 - wie schon bei den vorangehenden Volkszählungen - das generelle Verkehrsverhalten der Berufstätigen, Studenten und Schüler explizite erhoben.

Das Ziel dieser Studie ist insbesondere,

- das Pendlerverhalten 1980 deskriptiv zu erfassen,
- Veränderungen der Pendlermobilität gegenüber 1970 aufzuzeigen,
- Zusammenhänge zwischen verkehrlichen Variablen einerseits und geographischen sowie demographischen und sozioökonomischen Kenngrößen andererseits darzustellen.

Die Studie ist darauf angelegt, die Resultate in "Rohform" zu präsentieren, um dem Ziel der Bereitstellung von Planungsgrundlagen nachzukommen. Vor allem geht es um die übersichtsmässige Darstellung von Kenngrößen des Pendlerverkehrs 1980 wie auch um die Analyse von Zusammenhängen zwischen verkehrs- und nicht-verkehrsbezogenen Größen, die von allgemeinem Interesse sind. Einschränkend ist anzufügen, dass sich die Analyse auf die beschreibende Auszählung des realisierten Pendlerverhaltens nach verschiedenen Merkmalskategorien zu beschränken hatte und den Zusammenhängen nicht mit quantitativen statistischen Methoden nachgegangen wurde.

Der Vergleich der Pendlermobilität 1970/1980 konnte auf der Ebene der gesamtschweizerischen Kenngrößen durchgeführt werden, brachte aber bei spezifischen Fragestellungen Schwierigkeiten mit sich, infolge (für 1980) verfeinerter Auswertungen. Da für 1970 das ursprüngliche Datenmaterial

nicht mehr zur Verfügung stand, musste vollumfänglich auf die Studie zur Pendlermobilität 1970¹⁾ abgestützt werden.

1.2 Aufbau des Berichtes

Die Auswertung des Datenmaterials erfolgte im wesentlichen getrennt nach den 3 Kategorien "Berufstätige", "Lehrlinge" und "Schüler/Studenten". Es wurde davon ausgegangen, dass bei diesen drei Gruppen grundlegende Unterschiede der Mobilitätsstruktur vorliegen, einerseits durch die besondere Kennzeichnung der Tätigkeit (Schüler, Lehrling), andererseits durch die räumlich unterschiedliche Verteilung der entsprechenden Pendlerzielorte. Entsprechend gliedert sich der Bericht.

Nach der Beschreibung des Datenmaterials und der untersuchten Variablen in den anschliessenden Abschnitten gibt Kapitel 2 eine Uebersicht über die gesamtschweizerischen Resultate, so über Zeitaufwand, Distanzen, Wegehäufigkeit und Verkehrsmittelwahl. Auch werden Bezüge hergestellt zwischen den verkehrlichen Variablen.

Kapitel 3 vergleicht diese gesamtschweizerischen Resultate 1980 mit jenen des Jahres 1970. Die anschliessenden Kapitel behandeln die Pendlermobilität der einzelnen Gruppen:

- Kapitel 4: Berufstätige
- Kapitel 5: Lehrlinge
- Kapitel 6: Schüler und Studenten

In Abweichung von der 70er Auswertung werden die verkehrlichen Variablen nicht getrennt nacheinander dargestellt, sondern es wird versucht, das Verkehrsverhalten unter Miteinbezug aller Komponenten (Zeit, Distanz, Häufigkeit und Verkehrsmittelwahl) simultan für die einzelnen Kategorien darzustellen.

1) Die Pendlermobilität in der Schweiz, 1970, Arbeitsunterlage Nr. 15, Stab GVK-CH, Bern, Juli 1974.

1.3 Datenmaterial

1.3.1 "Rohmaterial"

Die vorliegenden Auswertungen konnten mittels der Volkszählungsdaten 1980 durchgeführt werden, die vom Bundesamt für Statistik in Rohform zur Verfügung gestellt wurden. Diese Daten lagen zum Zeitpunkt der Studie (Beginn Sommer 1983) zum überwiegenden Teil in bereinigter Form vor. Gewisse Vorbehalte wurden bei verschiedenen Regionen (so Kantone TI, VD, GE sowie Stadt Zürich) gemacht; diese wurden allerdings in Kauf genommen, da sie im allgemeinen die für den vorliegenden Zweck erforderliche Genauigkeit nicht tangieren, und insbesondere das Pendlerverhalten kaum betreffen.

1.3.2 Zur Genauigkeitsanforderung

Bei der vorliegenden Studie war man in der komfortablen Lage, die Stichprobengrösse ohne Rücksichtnahme auf allfällige Erhebungskosten bestimmen zu können, da ja eine Vollerhebung bereits vorlag. Die Kriterien zur Bestimmung der Stichprobengrösse waren demnach die Rechenkosten einerseits, die Genauigkeitsanforderungen andererseits.

Im Gegensatz zur Pendlerstudie 1970 konnte dank des technologischen Fortschritts (bzgl. Rechnerkapazität, -kosten und -geschwindigkeit) die Stichprobe beträchtlich grösser gewählt werden. Dies erlaubt signifikantere Aussagen auf regional wie auch gruppenspezifisch differenzierten Ebenen. Entsprechend wurden die Genauigkeitsanforderungen verhältnismässig streng formuliert: So sollte der mittlere Zeitbedarf (als repräsentative Schlüsselgrösse) bei der Schichtung nach einem geographischen wie auch einem sozioökonomischen Merkmal bei 95 %igem Konfidenzgrad innerhalb von $\pm 5\%$ des effektiven Wertes liegen. Diese an sich strengen Anforderungen konnten sowohl für die Erwerbstätigen wie für die Studenten und Schüler mit einer 10%igen Stichprobe¹⁾ gut erfüllt werden.

1) Der Pendlerstudie 1970 liegt eine Stichprobe von 2 % zugrunde.

Anders als bei der 1970er Auswertung wurde hier die Stichproben-Auswahl (10 % Random-Sampling) nicht auf die Haushalte, sondern auf die individuellen Pendler bezogen. So wurden die innerhaushaltlichen Abhängigkeiten, die sich aus dem "Cluster-Sampling" (Haushalte) ergeben hätten, umgangen. Die Vergleichbarkeit mit der 70er Studie dürfte aber dadurch nur unwesentlich beeinträchtigt werden.

1.3.3 Massgebende Stichprobe

Ein besonderes Problem ergab sich infolge jener Fragebogen, die unvollständig ausgefüllt wurden und zu einer bzw. mehreren Fragen keine Angaben enthielten. Da für die Auswertungen zum Verkehrsverhalten der Zeitaufwand als Schlüsselgrösse betrachtet wurde, wurde eine reduzierte Stichprobe erstellt, bestehend aus all den Fragebogen mit Angaben zum Zeitaufwand. Dies umfasste rund 90 % der Rohdaten (88,4 % der Berufstätigen, 94,5 % bei den Lehrlingen und Schülern). Zum Vergleich: 1970 enthielten 6 % der Fragebogen keine Angaben zum Zeitaufwand.

So ergab sich ein Stichprobenumfang gemäss folgender Tabelle:

Tabelle 1.1 Vergleich Stichprobe - Grundgesamtheit

Pendler	Grundgesamtheit VZ 80 ¹⁾		massgebender Stichprobenumfang		in % von Grundgesamtheit
	absolut	%	absolut	%	
Berufstätige	-	-	252'681	68,3	-
Lehrlinge	-	-	17'708	4,8	-
Σ Erwerbstätige	3'098'936	74,9	270'389	73,1	8,7
Schüler/Studenten	1'039'904	25,1	99'468	26,9	9,6
Total	4'138'840	100,0	369'857	100,0	8,9

1) Eidg. Volkszählung 1980, Sonderband "Erwerbspersonen, Pendler", Bundesamt für Statistik, 1983.

Mit dem Erstellen einer so reduzierten Stichprobe konnte auch die Kategorie der "Nichtbeantworter" bei anderen Fragen reduziert werden

- bei der Verkehrsmittelwahl: von 7,6 auf 1,0 % (1970: 5 %)
- bei der Wegehäufigkeit : von 17,5 auf 10,2 % (1970: 9 %)

Daraus kann der Schluss gezogen werden, dass der Grossteil der "Nichtbeantworter" nicht nur bei einzelnen Fragen, sondern prinzipiell keine Angaben machten.

Es ist klar, dass durch die Vernachlässigung der "Nichtbeantworter" genaunommen ein Fehler begangen wird, indem dieser Gruppe ein analoges Verhalten (z.B. Zeit-, Distanz-Verteilung, Modal-Split) zugeschrieben wird. Die Grösse der Gruppe (ca. 10 %) lässt allerdings auf einen nur geringen Gewichtungsfehler schliessen. Dafür erleichtert die Methode den Vergleich von Relativ-Werten, welche hier letztlich von Interesse sind.

Ein Vergleich mit der Grundgesamtheit hat gezeigt, dass die Struktur der Stichprobe bezüglich der Pendlertypen durch die Reduktion nur unwesentlich verändert wurde (vgl. Tab. 1.1). Auch bezüglich anderer Merkmale (Geschlecht, Alter, Ortsgrösse, Wirtschaftssektoren) ergaben sich keine massgeblichen Abweichungen, welche besondere Gewichtungen erfordert hätten.

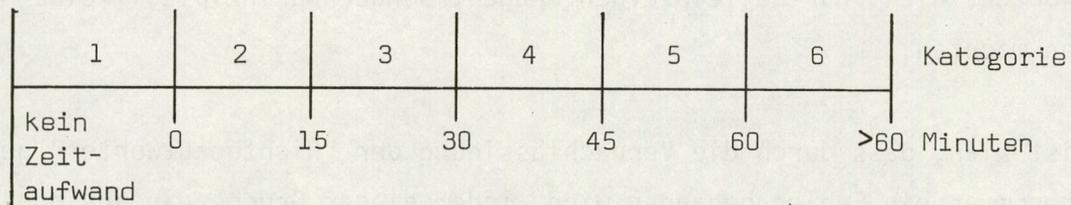
1.4 Beschreibung der Variablen

Die Variablendefinition orientierte sich im wesentlichen an den durch den Fragebogen der VZ 80 vorgegebenen Informationen. Diese wurden in Analogie zur Pendlerstudie 1970 z.T. ergänzt bzw. aktualisiert.

1.4.1 Verkehrliche Variablen

a) Zeitaufwand

Die Kategorien des Zeitaufwandes sind durch die VZ 80 vorgegeben. Es wurde nach dem Zeitaufwand für einen Hinweg zur Arbeit oder Schule gefragt:



Allerdings haben die erfragten Zeitkategorien (15 Min.-Intervalle) gegenüber 1970 keine wesentlichen Verfeinerungen erfahren. Dies ist insbesondere für die Analyse der kurzen Pendlerzeiten von Nachteil.

b) Pendlerdistanzen

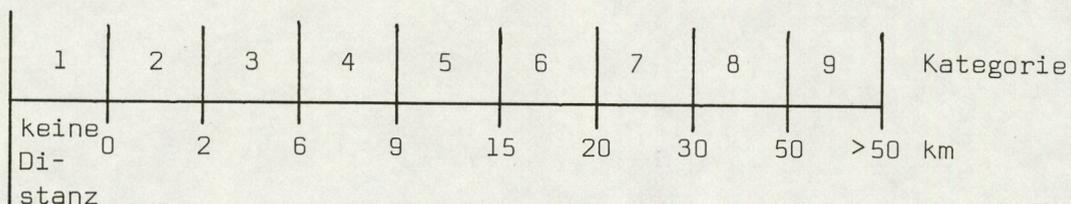
▷ *Anhang 1.1*

Da die VZ 80 (wie VZ 70) keine Angaben zur Distanz enthält, mussten die entsprechenden Distanzangaben extern ermittelt und dem Datensatz zugeführt werden. Es wurde ein ähnliches Vorgehen wie bei der 70er Studie gewählt.

Für die Binnenpendler (Pendler, für die Arbeits- und Wohnortsgemeinde identisch sind) wurden die gewichteten Distanzen aus der 70er Studie übernommen (s. Anhang 1.1).

Für die Zu- bzw. Wegpendler (Pendler, welche die Gemeindegrenzen überschreiten) wurden die Distanzen aufgrund der codierten GVK-Verkehrsnetze errechnet. Das Strassennetz 1979 wurde als massgebend angenommen.

So wurden, wie für 1970, neun Kategorien gebildet:



c) Wegehäufigkeit

Die Wegehäufigkeit wurde vom VZ-Fragebogen übernommen:

- kein Weg
- 1 Hin- und Rückweg
- 2 Hin- und Rückwege

d) Verkehrsmittelwahl

Auch die Gliederung der Verkehrsmittel musste in Anlehnung an den VZ-Fragebogen erfolgen. Allerdings ist die Vergleichbarkeit mit der 70er Auswertung beschränkt, da die Angaben des wichtigsten Verkehrsmittels - gemäss BFS - mit Unplausibilitäten behaftet seien. Anstelle dessen kann jedoch die detailliertere Klassierung (mit VM-Kombinationen) verwendet werden. So wird unterschieden nach:

- kein Verkehrsmittel (falls Zeitaufwand = 0)
- nur zu Fuss
- nur Bahn oder Kombination Bahn/Bus (Tram, Bus, Postauto)
- nur OePNV (Tram, Bus, Postauto)
- nur Personenwagen (Selbstfahrer)
- nur Personenwagen (Mitfahrer) oder Werkbus/Schulbus
- nur Fahrrad oder Motorfahrrad
- nur Motorrad
- Kombination PW/OeV (Bahn, Tram, Bus, Postauto)
- Kombination Zweirad/OeV (Fahrrad, Mofa, Motorrad / Bahn, Tram, Bus, Postauto)
- andere Verkehrsmittel (Seilbahn, Schiff)

Diese Kategorienbildung weist trotz des hohen Detaillierungsgrades ähnliche Nachteile auf wie 1970. So enthält die Kategorie der öffentlichen Personenverkehrsmittel auch die Postautoreisenden, die vermehrt in ländlichen Gegenden auftreten und mit grösseren Pendlerdistanzen eher den Bahnbenützern zuzuordnen wären. Im weiteren ist eine Unterscheidung zwischen Fahrrad- und Mofa-Benützern verunmöglicht.

1.4.2 Geographische Variablen

a) Ortsgrössenklassen

Diese Variable lehnt sich an die 70er Auswertung an und unterscheidet 9 Ortsgrössen-Klassen:

<	1'000 Einwohner
1'001 -	2'000 Einwohner
2'001 -	5'000 Einwohner
5'001 -	10'000 Einwohner
10'001 -	20'000 Einwohner
20'001 -	50'000 Einwohner
50'001 -	100'000 Einwohner
100'001 -	200'000 Einwohner
>	200'000 Einwohner

Diese Klassierung wird für den Wohnort wie auch den Arbeitsort angewendet.

b) Agglomerationsgrössen-Klassen

▷ *Anhang 1.2*

Da die Ortsgrösse allein infolge der Agglomerisierung ihren, die Siedlungsstruktur kennzeichnenden Charakter eingebüsst hat, wird sie ergänzt mit dem Merkmal Agglomerationsgrösse ("Agglomeration 80" gemäss BFS-Definition, Anhang 1.2).

- ländliches Gebiet, nicht agglomerisiert
- städtisches Gebiet, nicht agglomerisiert
- Agglomerationsgrösse < 30'000 Einwohner
- Agglomerationsgrösse 30'000 - 60'000 Einwohner
- Agglomerationsgrösse 60'000 - 125'000 Einwohner
- Agglomerationsgrösse > 125'000 Einwohner

Wiederum lässt sich diese Klassierung auf den Wohn- wie Arbeitsort anwenden.

c) Regionstyp

Als Regionstyp wird die Klassierung gemäss GVK verwendet:

- Grossstadtregionen
- agglomerisierte Mittelstadtregionen
- nichtagglomerisierte Mittelstadtregionen
- reine Agrarregionen
- Industrie-Agrarregionen
- agglomerisierte Industrieregionen
- nichtagglomerisierte (traditionelle) Industrieregionen
- Agrar-Tourismusregionen
- Tertiär-Tourismusregionen

d) Sprachregionen

- Deutsche Schweiz
- Französische Schweiz
- Italienische Schweiz

e) Landesregionen (gemäss BFS-Definition)

- Mittelland
- Jura
- Voralpen
- Alpen

1.4.3 Demographische und sozioökonomische Variablen

Die Klassierung dieser Variablen erfolgte im wesentlichen in Anlehnung an die 70er Auswertung und umfasst die folgenden Kategorien:

a) Branchenzugehörigkeit

- Land- und Forstwirtschaft (inkl. Gartenbau, Fischerei, Jagd, Bergbau)
- Nahrungsmittel (inkl. Futtermittel, Spirituosen, Getränke, Tabak)
- Textilindustrie (inkl. Kleider, Wäsche)
- Holz, Papier
- Graphisches Gewerbe
- Chemie, Kunststoffe
- Metallindustrie, Maschinen (inkl. Fahrzeuge)
- Uhren (inkl. Bijouterie, Gravier- und Präganstalten)
- andere Industrien
- Baugewerbe
- technische Berufe
- Handel, Verwaltung
- Verkehr
- Gastgewerbe
- übrige Dienstleistungen

b) Stellung im Beruf

- Selbständigerwerbender
- Direktor
- leitender Angestellter
- unterer Angestellter
- gelernter Arbeiter
- an- oder ungelernter Arbeiter

c) Wirtschaftssektoren

- Primär-Sektor
- Sekundär-Sektor
- Tertiär-Sektor

d) Haushaltgrösse

- Privathaushalte mit 1 Person
- Privathaushalte mit 2 Personen
- Privathaushalte mit 3 Personen
- Privathaushalte mit 4 Personen
- Privathaushalte mit 5 Personen
- Privathaushalte mit 6 Personen
- Privathaushalte mit > 6 Personen

e) Alter

Erwerbstätige:

- 10 - 19 Jahre
- 20 - 29 Jahre
- 30 - 39 Jahre
- 40 - 49 Jahre
- 50 - 59 Jahre
- 60 - 69 Jahre
- 70 + Jahre

Lehrlinge/Schüler:

- < 14 Jahre
- 14 - 17 Jahre
- > 17 Jahre

f) Geschlecht

- männlich/weiblich

g) Zivilstand (gemäss BFS-Definition)

- ledig
- verheiratet - zusammenlebend
- verwitwet
- geschieden
- verheiratet - getrenntlebend

h) Nationalität

- Schweizer
- Ausländer

i) Pendlertyp

- Binnenpendler (Gemeindegrenze nicht überschreitend)
- Aussenpendler (Zu-/Wegpendler, d.h. Gemeindegrenze überschreitend)
- Nichtpendler (Wohn- und Arbeitsplatz auf gleichem Grundstück)

Für die Summe von Binnen- und Aussenpendler wird der Begriff "echte" Pendler eingeführt.

Die in diesem Bericht verwendete Benennung weicht von der vom BFS verwendeten Terminologie ab. Gemäss BFS gelten auch Binnenpendler als "Nichtpendler".

k) Erwerbstätigkeit

- voll
 - teils
- } erwerbstätig

l) Abgeschlossene Schulstufe

- Primarschule
- Sekundarschule
- Grund-Berufsausbildung
- Gymnasium, höhere Fachschule
- Hochschule, Universität

2. GESAMTSCHWEIZERISCHE RESULTATE

In diesem Kapitel werden die Resultate der Volkszählung gesamtschweizerisch nach den drei Pendlertypen Berufstätige, Lehrlinge und Schüler/Studenten dargestellt.

Abschnitt 2.1 macht Angaben zum durchschnittlichen Pendlerweg. Diese Angaben beziehen sich auf die Entfernung zwischen dem Wohnort und dem Arbeits- bzw. Schulort und dem entsprechenden Zeitbedarf. Entsprechend sind die angeführten Modal-Split-Werte personenspezifisch, d.h. sie geben Antwort auf die Frage, welches Verkehrsmittel der Pendler für seinen Weg zur Arbeit bzw. Schule benützt.

Abschnitt 2.2 gewichtet dann die Angaben zum Pendlertyp mit der Wegehäufigkeit, um die Gesamtleistung bzw. den Gesamtzeitaufwand zu ermitteln. Daraus lässt sich der täglich erbrachte Aufwand pro Person (Zeit bzw. zurückgelegte Entfernung) ableiten. Auch werden hier die leistungsbezogenen Modal-Split-Werte dargestellt.

In Abschnitt 2.3 schliesslich werden die Einsatzbereiche der Verkehrsmittel untersucht und Distanz-, Zeit- und Geschwindigkeitsprofile erstellt.

2.1 Verkehrs-Determinanten

▷ *Anhang 2.1*

2.1.1 Zeitbedarf

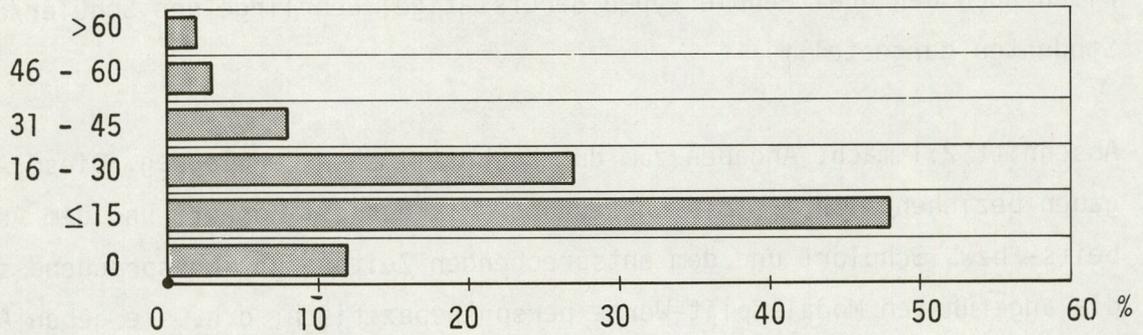
Die Abbildung 2.1 zeigt die Häufigkeitsverteilung des Zeitaufwandes pro Weg der Pendler insgesamt und getrennt nach den drei Pendlertypen.

Abbildung 2.1 Zeitbedarf pro Pendlerweg

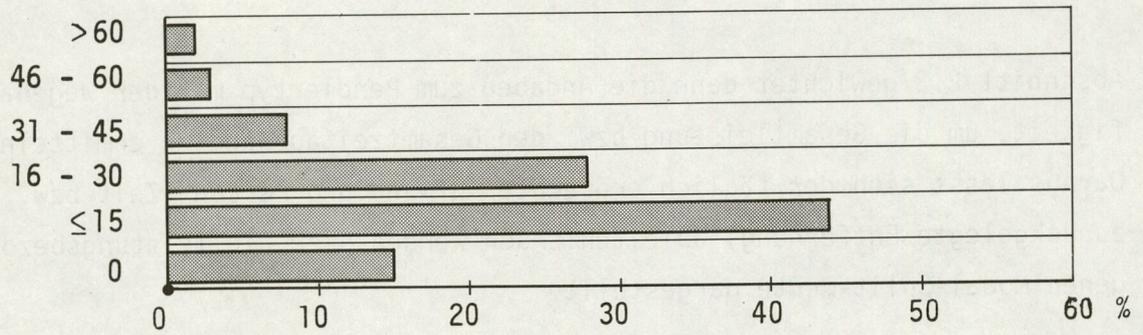
Quelle: Anhang 2.1

Zeitaufwand
(in Min.)

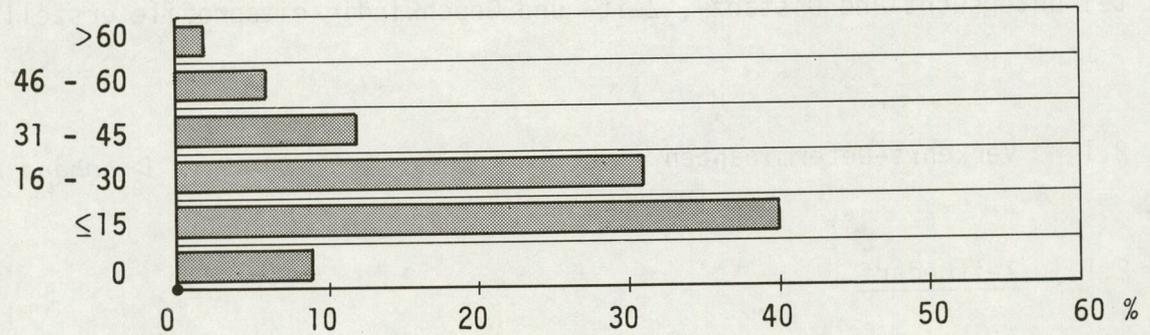
Pendler total



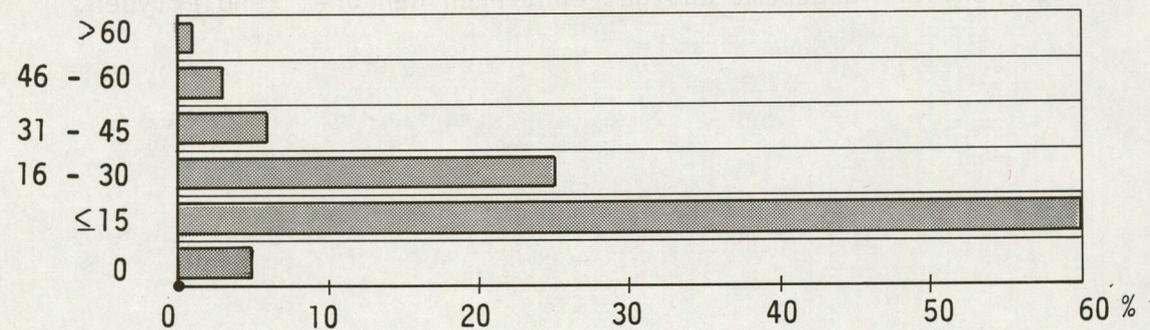
Berufstätige



Lehrlinge



Schüler/Studenten



- Für rund 15 % der Berufstätigen fallen Wohn- und Arbeitsplatz zusammen; sie brauchen deshalb keinen Zeitaufwand zu erbringen. Weitere 44 % wenden weniger als 15 Minuten für den Weg zur Arbeit auf; nur knapp 5 % weisen einen Zeitbedarf von über 45 Minuten aus.

Als mittlerer Zeitbedarf ergibt sich damit ein Wert von rund 15,5 Minuten (bezogen auf die Gesamtheit der Berufstätigen). Um Verzerrungen zu vermeiden, sollte jedoch der Zeitbedarf auf die "echten" Pendler (jene, die effektiv einen Weg zur Arbeit zurückzulegen haben und einen Zeitbedarf > 0 ausweisen) bezogen werden. So ergibt sich ein mittlerer Zeitaufwand von 18,3 Minuten pro Pendlerweg - ein doch erstaunlich niedriger Wert.

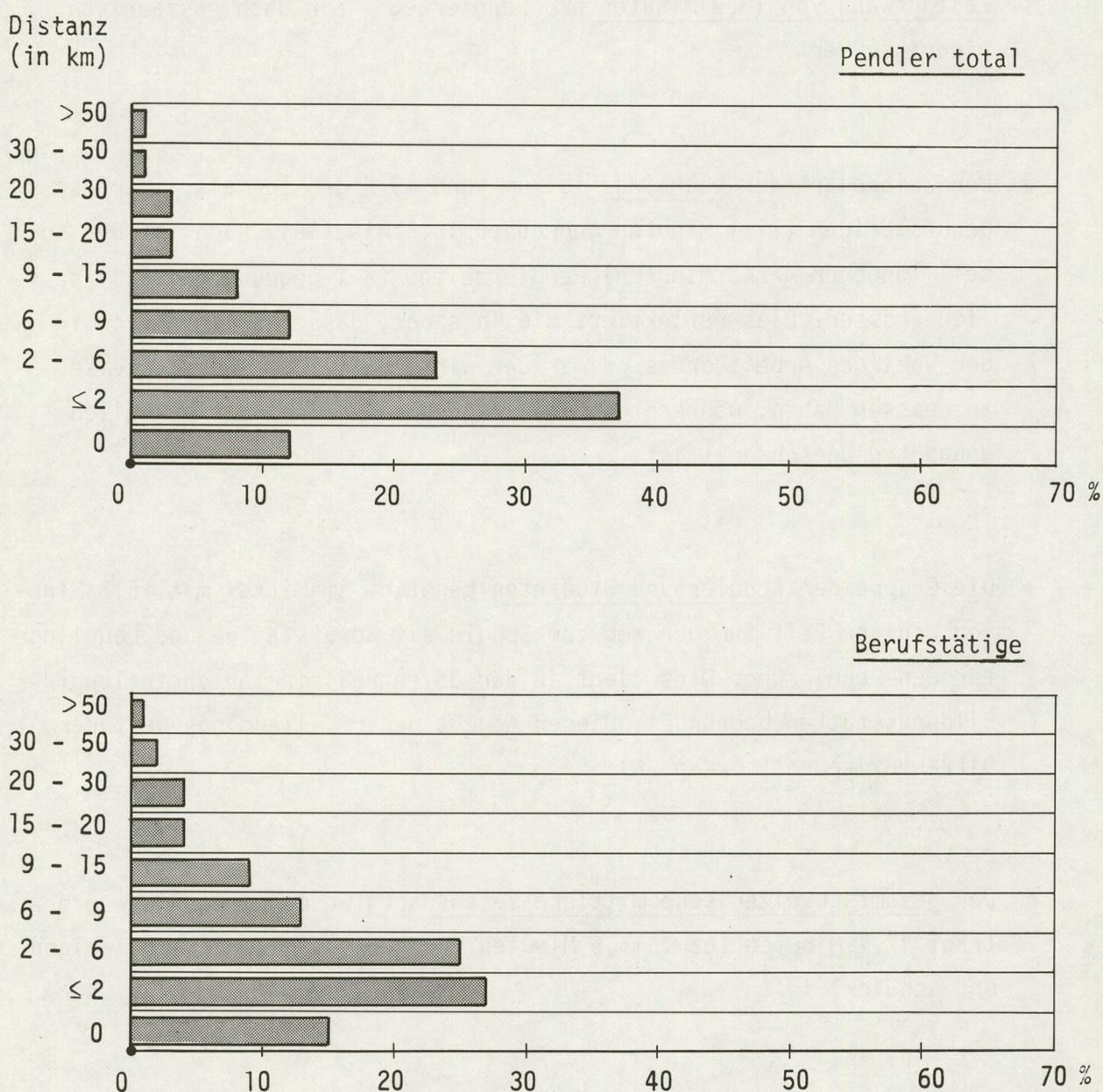
- Der Zeitbedarf der Lehrlinge ist um rund 15 % grösser als jener der Berufstätigen (21,1 Minuten gegenüber 18,3 Minuten). Auch ist der Anteil längerer (> 45 Minuten) Pendlerzeiten (8 % gegenüber 4,8 %) deutlich grösser. Dies reflektiert die Tatsache, dass Lehrlinge sich in der Wahl des Arbeitsortes primär den wirtschaftlichen Gegebenheiten anzupassen haben, während gleichzeitig ihre Wahlfreiheit bezüglich Wohnort eingeschränkt ist.
- Die Gruppe der Schüler und Studenten benötigt im Mittel mit 15,6 Minuten weniger Zeit für den Weg zur Schule als Berufstätige und Lehrlinge für den Pendlerweg. Dies liegt in der dezentralisierten Verteilung der Bildungsstätten begründet. Dieser Aspekt bedarf allerdings weiterer Differenzierung (s. Kap. 6).
- Der gesamtschweizerische mittlere Zeitbedarf für einen Pendlerweg beträgt 17,7 Minuten (bzw. 15,5 Minuten bezogen auf alle Erwerbstätigen und Schüler).

2.1.2 Distanzen

Analog zum Zeitbedarf gibt die nachstehende Abbildung die Distanzverteilung der Pendlerwege wieder.

Abbildung 2.2 Distanzen der Pendlerwege

Quelle: Anhang 2.1

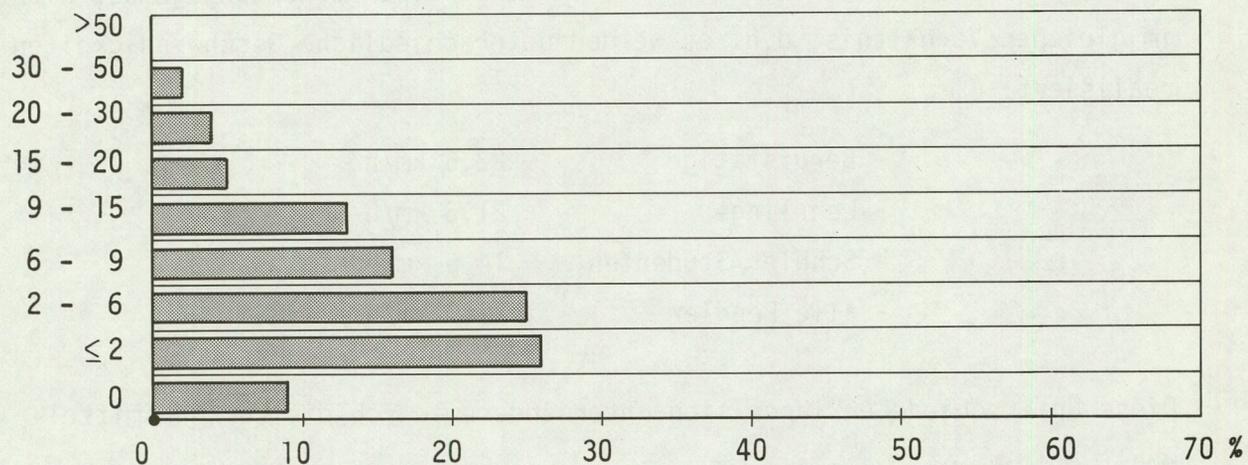


Fortsetzung Abbildung 2.2 Distanzen der Pendlerwege

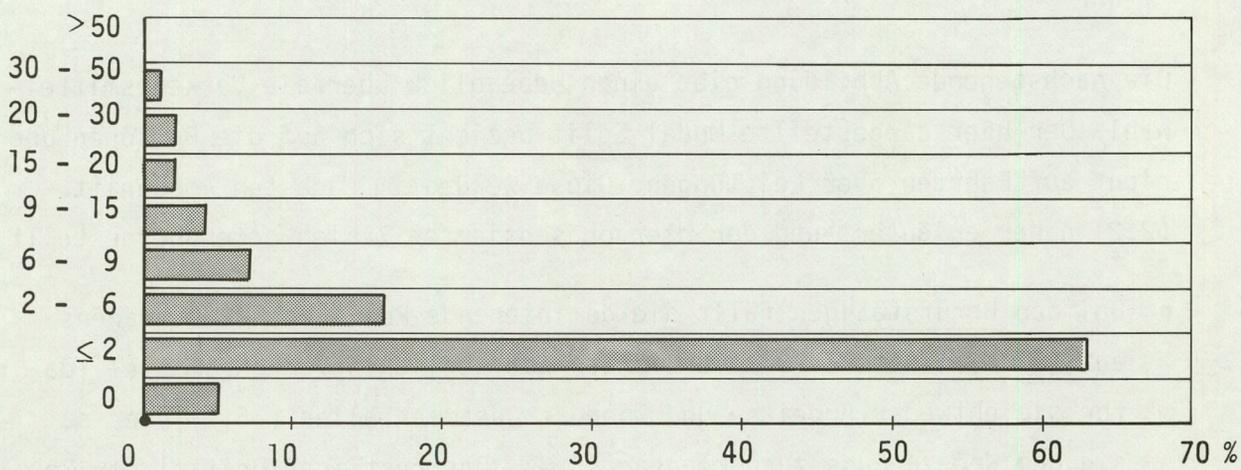
Quelle: Anhang 2.1

Distanz
(in km)

Lehrlinge



Schüler/Studenten



Die Distanz-Resultate der einzelnen Pendlertypen (s. Anhang 2.1) liegen in der Tendenz ähnlich wie jene des Zeitaufwandes. Allerdings sind die Pendlerwege der Lehrlinge mit 7,5 km nur unwesentlich länger als jene der Berufstätigen (7,2 km), während die Schüler um einiges kürzere Wege (3,8 km) zurückzulegen haben.

Distanzen und Zeitaufwand stehen bei den drei Typen erwartungsgemäss nicht im gleichen Verhältnis, d.h. es werden unterschiedliche Geschwindigkeiten realisiert:

- Berufstätige	23,6 km/h
- Lehrlinge	21,3 km/h
- Schüler/Studenten	14,6 km/h
- alle Pendler	21,0 km/h

Diese Unterschiede erklären sich unter anderem durch die Verkehrsmittelwahl.

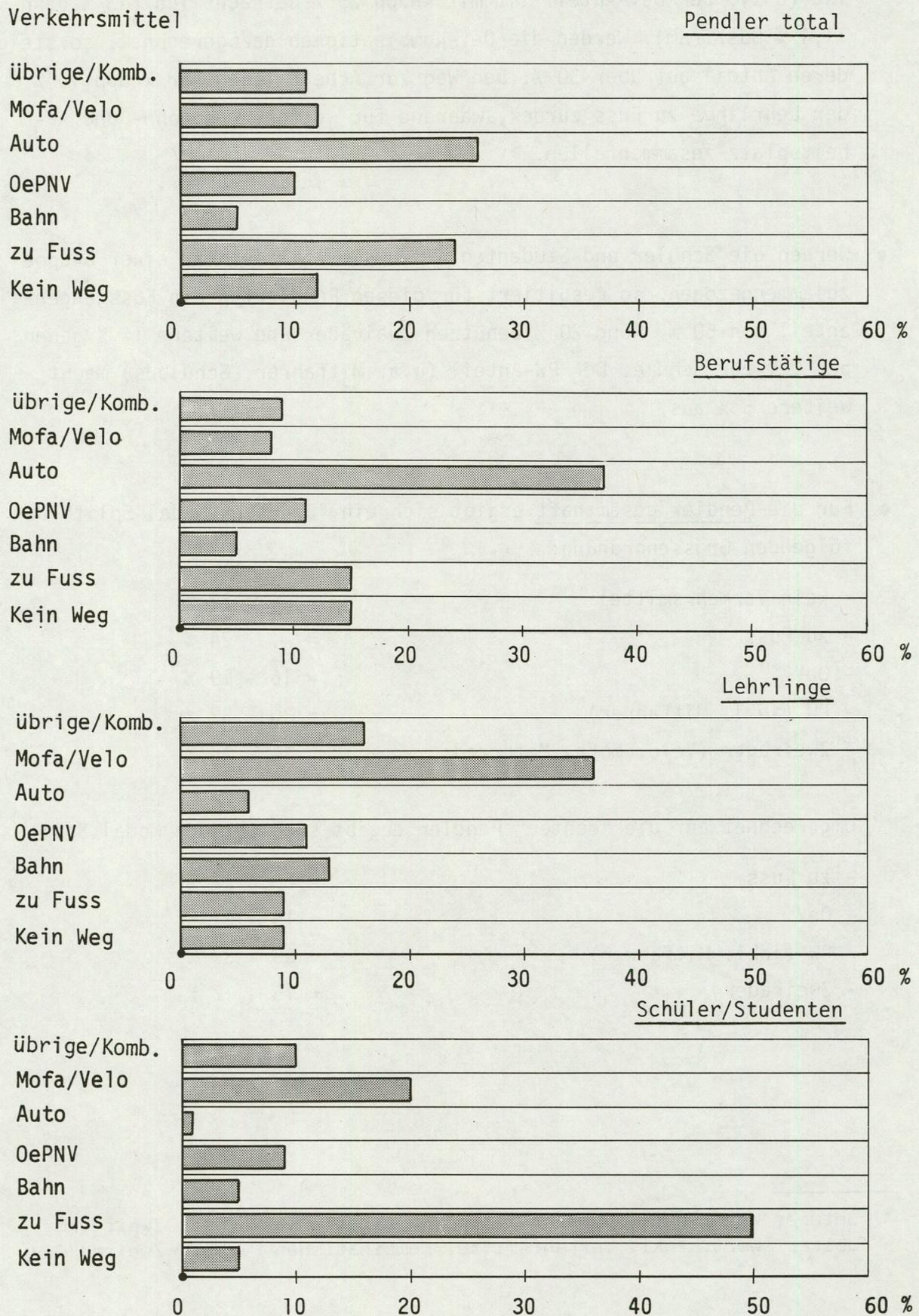
2.1.3 Verkehrsmittelwahl

Die nachstehende Abbildung gibt einen Ueberblick über die Verkehrsmittelwahl. Der hier dargestellte Modal Split bezieht sich auf die Personen und nicht auf Fahrten oder Leistungen. Diese werden im nächsten Abschnitt (2.2) näher erläutert und den hier präsentierten Zahlen gegenübergestellt.

- Bei den Berufstätigen fällt die dominierende Rolle des Privatwagens auf (37 %). Weitere 30 % verzichten auf jegliches Verkehrsmittel, da für sie entweder Arbeits- und Wohnort zusammenfallen (15 %) oder da sie den Weg zu Fuss zurücklegen (15 %). Das restliche Drittel der Berufstätigen teilt sich rund zur einen Hälfte auf den öffentlichen Verkehr und zur anderen Hälfte auf die übrigen Verkehrsmittel auf: So benutzen rund 5 % die Eisenbahn und rund 11 % die öffentlichen Nahverkehrsmittel. Weitere knappe 5 % werden durch Werkbusse transportiert bzw. sind PW-Mitfahrer. Die Zweiräder schliesslich machen rund 9 % aus. Auch wird ersichtlich, dass die Verkehrsmittel-Kombinationen (wie PW/OeV, Zweiräder/OeV) im gesamtschweizerischen Bild eine untergeordnete Rolle spielen (< 3 %).

Abbildung 2.3 Personenspezifische Verkehrsmittelwahl aller Pendler

Quelle: Anhang 2.1



- Bei den Lehrlingen sind die Zweiräder dominierendes Verkehrsmittel (39 %), während der PW erwartungsgemäss von untergeordneter Bedeutung ist (6 %). Der OeV-Anteil ist mit knapp 25 % beträchtlich (13 % Bahn, 11,4 % Bus/Tram). Werden die OeV-Kombinationen dazugerechnet, so steigt deren Anteil auf über 30 %. Den Weg zur Arbeit legen nur knapp 10 % der Lehrlinge zu Fuss zurück, während für weitere 9 % Wohn- und Arbeitsplatz zusammenfallen.
- Werden die Schüler und Studenten aller Altersklassen zu einer Gruppe zusammengezogen, so resultiert für diesen Pendlertyp ein Fussgängeranteil von 50 %. Rund 20 % benützen Zweiräder und weitere 14 % gehen per OeV zur Schule. Der PW-Anteil (u.a. Mitfahrer, Schulbus) macht weitere 5 % aus.
- Für die Pendler gesamthaft ergibt sich ein "Benutzer-Modal-Split" der folgenden Grössenordnung:

- kein Verkehrsmittel	≈	12 %
- zu Fuss	≈	24 %
- OeV	≈	16 - 19 % ^{*)}
- PW (inkl. Mitfahrer)	≈	30 - 32 % ^{*)}
- Zweiräder (Velo, Mofa, Motorrad)	≈	14 - 15 % ^{*)}

Umgerechnet auf die "echten" Pendler ergibt sich für den Modal Split:

- zu Fuss	≈	27 %
- OeV	≈	18 - 21 % ^{*)}
- PW (inkl. Mitfahrer)	≈	35 - 37 % ^{*)}
- Zweiräder	≈	15 - 17 % ^{*)}

*) unterer Wert: exkl. Verkehrsmittel-Kombinationen PW/OeV, Zweirad/OeV
oberer Wert: inkl. Verkehrsmittel-Kombinationen PW/OeV, Zweirad/OeV

2.1.4 Wegehäufigkeit

Die Auswertung nach Wegehäufigkeit zeigt für die verschiedenen Pendler-typen ein recht unterschiedliches Verhalten (Tabelle 2.1).

Tabelle 2.1 Wegehäufigkeit (in %)

Pendler	kein Weg	je 1 Hin- und Rückweg	je 2 Hin- und Rückwege	keine Angabe	Total
Berufstätige	15,1	36,1	39,6	9,1	68,2
Lehrlinge	8,7	31,2	51,3	8,8	4,8
Schüler/Studenten	5,1	12,6	69,1	13,3	26,9
Durchschnitt	12,1	29,5	48,1	10,2	100,0

- Bezogen auf alle Pendler ergibt sich eine durchschnittliche Fahrtenzahl von 3,24 Wegen pro Tag (38 % 2-Fahrten-Pendler, 62 % 4-Fahrten-Pendler).

Eine Differenzierung zwischen 2- und 4-Fahrten-Pendler zeigt folgendes Verhältnis (Tabelle 2.2):

Tabelle 2.2 Anteil der 2- und 4-Fahrten-Pendler

Pendler	Ø Fahrten/Tag	2 Fahrten %	4 Fahrten %
Berufstätige	3,05	47,7	52,3
Lehrlinge	3,24	37,8	62,2
Schüler/Studenten	3,69	15,4	84,6
Durchschnitt	3,24	38,0	62,0

2.2 Gesamtschweizerische Kenngrössen

▷ *Anhang 2.2*

Neben den personenspezifischen Daten interessieren insbesondere gesamtschweizerische Kenngrössen des Pendlerverkehrs. Diese lassen sich aus den vorgängig gemachten Angaben konstruieren.

2.2.1 Gesamtverkehrsaufkommen

So ergeben sich für das Verkehrsaufkommen folgende Kenngrössen:

Tabelle 2.3 Gesamtverkehrsaufkommen Pendlerverkehr 1980

Pendler	Anzahl Fahrten/Tag (in Mio.)	Anzahl P-km/Tag (in Mio.)	Anzahl Pers.- Stunden/Tag (in Mio.)
Berufstätige	7,481	46,42	2,03
Lehrlinge	0,546	3,46	0,17
Schüler/Studenten	3,712	11,88	0,89
Total	11,739	61,76	3,09

Daraus lassen sich fahrtenspezifische Durchschnittswerte (Zeit, Distanz pro Fahrt) ermitteln. Diese weichen von den im letzten Abschnitt gemachten Angaben zu den personenspezifischen Zeiten bzw. Distanzen ab, da hier zusätzlich die Gewichtung mit der Wegehäufigkeit berücksichtigt ist.

Der Vollständigkeit halber sind hier beide Werte aufgeführt. Die ungegewichteten Zeiten bzw. Distanzen geben Hinweise über die zeitliche bzw. räumliche Entfernung zwischen Arbeits-/Schulort und Wohnort. Aus den gewichteten Werten hingegen lässt sich ableiten, wieviel Zeit der durchschnittliche Pendler im Verkehr zubringt bzw. welche Distanzen er täglich zurücklegt.

Tabelle 2.4 Durchschnittliche Zeit und Distanz im Pendlerverkehr

Pendler	E i n z e l w e g				Wege- häufig- keit	täglich zurück- gelegte Distanz (km)	täglich aufge- wendete Zeit (Min.)
	ungewichtet		gewichtet ¹⁾				
	Distanz (km)	Zeit (Min.)	Distanz (km)	Zeit (Min.)			
Berufstätige	7,2	18,3	6,2	16,3	3,05	18,9	49,6
Lehrlinge	7,5	21,1	6,3	18,7	3,24	20,4	60,0
Schüler/Studenten	3,8	15,6	3,2	14,4	3,69	11,9	53,4
Durchschnitt	6,2	17,7	5,3	15,8	3,24	17,0	51,0

1) gewichtet mit der Fahrtenhäufigkeit

Dass die fahrtenspezifischen (= gewichteten) Distanzen bzw. Zeiten unter den personenbezogenen (= ungewichteten) Angaben liegen, erklärt sich daraus, dass die Gruppe der 4-Fahrten-Pendler mit entsprechend kürzeren Zeiten bzw. Distanzen überproportional vertreten ist. Dies ist vor allem bei den Schülern bedeutsam und bewirkt unter anderem, dass ihr Gesamt-Zeitaufwand trotz sehr kurzer Entfernung zwischen Wohn- und Schulort (3,8 km) relativ grösser ist als z.B. jener der Berufstätigen. Neben der Wegehäufigkeit ist selbstredend die Verkehrsmittelwahl der erklärende Faktor.

2.2.2 Verkehrsmittelwahl

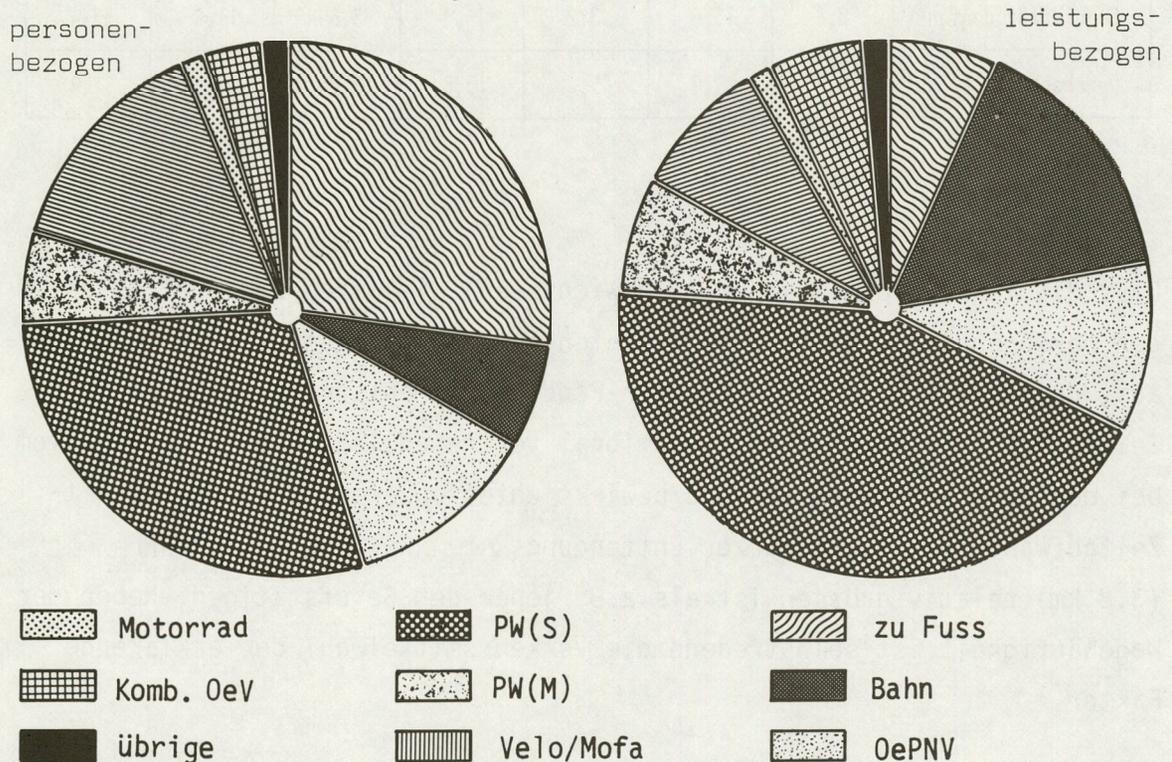
Für gewisse Fragestellungen mag der leistungsbezogene Modal Split aufschlussreicher sein, als die personenspezifische Verkehrsmittelwahl, wie sie in Abschnitt 2.1 dargestellt wurde. Infolge der unterschiedlichen Einsatzbereiche (Distanzen) der Verkehrsmittel ergeben sich denn auch beträchtliche Abweichungen zwischen diesen zwei Modal-Split-Werten.

Die nachstehenden Abbildungen geben zuerst für die Gesamtheit der Pendler, dann für die einzelnen Pendlertypen die beiden Modal-Split-Verhältnisse wieder (personenbezogen wie auch leistungsspezifisch).

In diesen Abbildungen wird nur auf die "echten" Pendler Bezug genommen, d.h. jene, die einen Arbeits- bzw. Schulort ausser Hause aufzusuchen haben. Anhang 2.2 gibt zudem die Modal-Split-Verhältnisse, bezogen auf Personen-Fahrten und -Stunden, für alle drei Pendlertypen an.

Abbildung 2.4 Verkehrsmittelwahl aller Pendler
(bezogen auf "echte" Pendler)

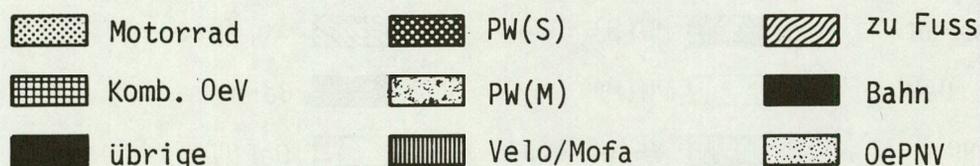
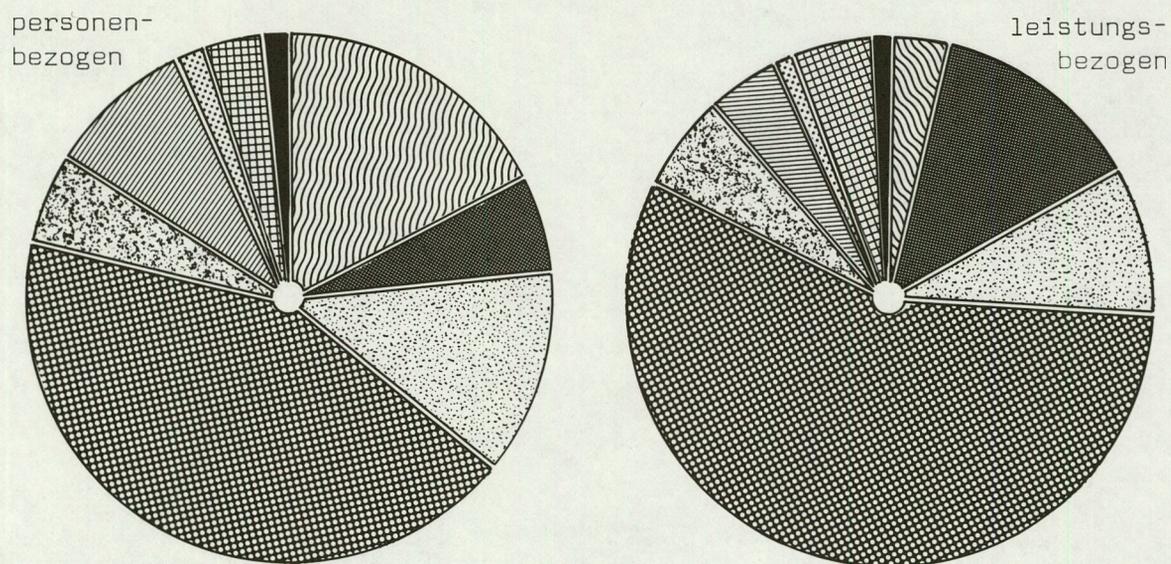
Quelle: Anhang 2.2



- Sind rund 27 % der Pendler Fussgänger, so ist ihr Anteil an der Gesamtverkehrsleistung nur knapp 7 %.
- Während die OePNV-Benützer in beiden Kategorien mit rund 10 - 12 % beteiligt sind, macht der Anteil der Bahnfahrer (6 %) gut 15 % der Verkehrsleistung aus.
- Die PW-Benützer (29 %) haben einen überproportionalen Anteil von knapp 44 % der Gesamtleistung.
- Auf die Fahrrad- und Mofafahrer (14 %) schliesslich entfallen rund 8 Leistungsprozente.

Abbildung 2.5 Verkehrsmittelwahl der Berufstätigen

Quelle: Anhang 2.2

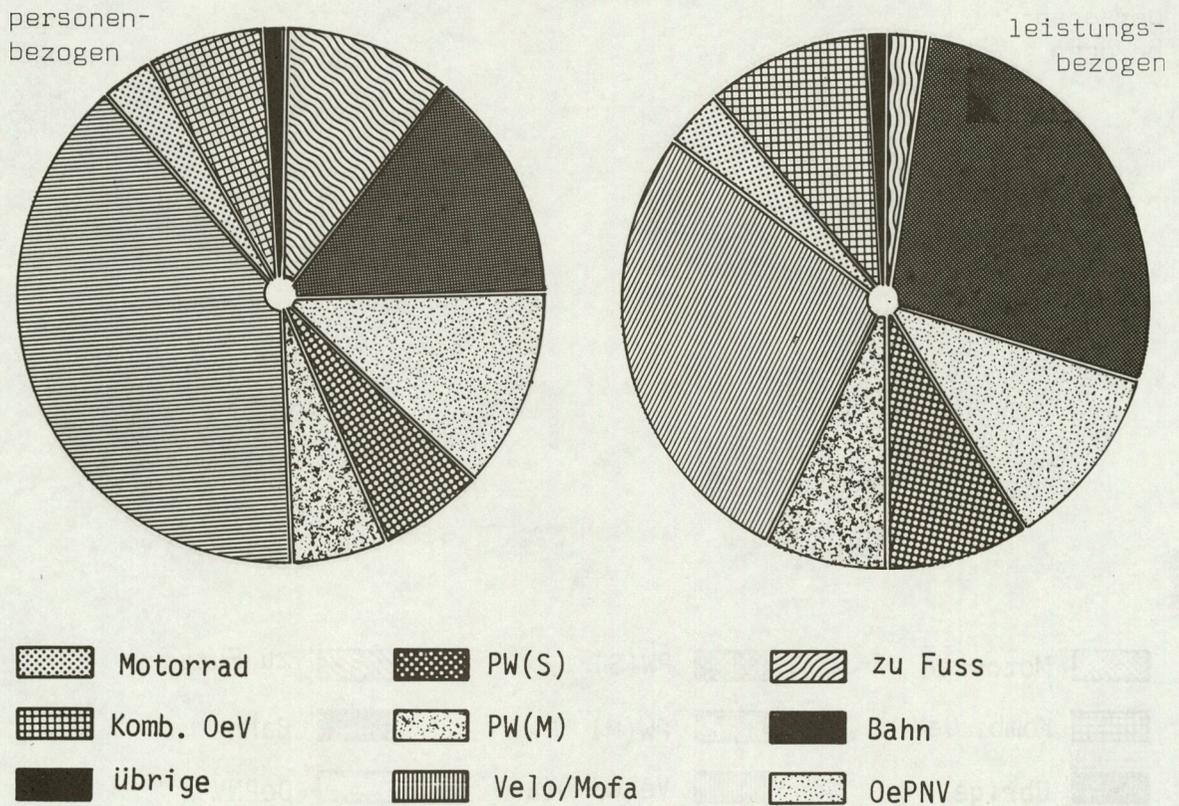


Die Abweichungen zwischen personen- und leistungsbezogenen Modal-Split-Werten sind für die Gruppe der Berufstätigen noch extremer:

- So entfallen auf die Fussgänger (18 %) weniger als 4 % der Gesamtleistung.
- Knapp 6 % sind Bahnfahrer, erbringen aber 13 % der Leistung, während auf 13 % als OePNV-Benützer 9 Leistungsprozente entfallen.
- Der Hauptanteil jedoch entfällt auf die PW-Fahrer: 43 % der Pendler erbringen knapp 57 % der Gesamtleistung.
- Fahrrad- und Mofafahrer (9 %) schliesslich sind nur zu gut 4 % an der Verkehrsleistung beteiligt.

Abbildung 2.6 Verkehrsmittelwahl der Lehrlinge

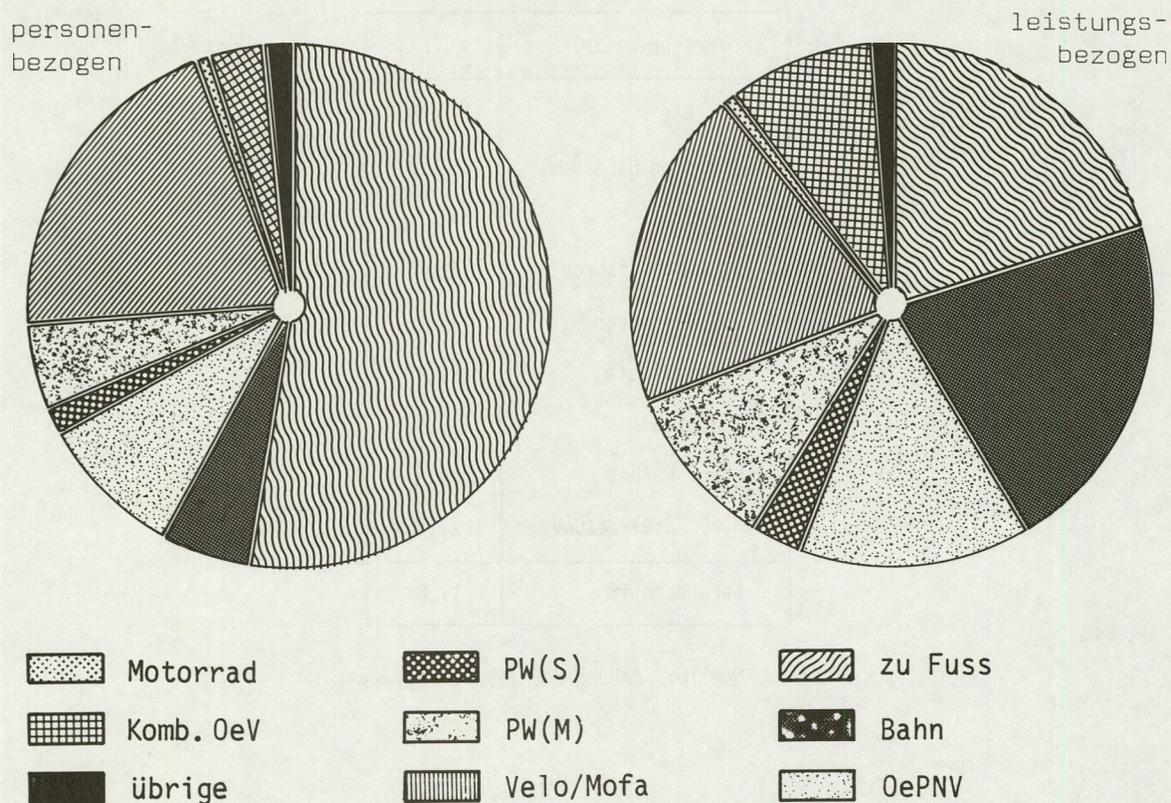
Quelle: Anhang 2.2



Die Lehrlinge sind die Gruppe mit der intensivsten Zweirad-Benützung (personenbezogen 39 %, leistungsbezogen 27 %), doch sind hier auch die öffentlichen Verkehrsmittel stark vertreten - insbesondere weist die Bahn einen Anteil von knapp 30 % der Leistung auf, der OePNV weitere 12 % (ohne die Kategorie der Zweirad-/OeV-Kombination). Hingegen sind die Fussgänger nur schwach vertreten, während doch 9 % der Leistung durch PW (Selbstfahrer) erbracht wird.

Abbildung 2.7 Verkehrsmittelwahl der Schüler und Studenten

Quelle: Anhang 2.2



Ein anderes Bild bietet die Gruppe der Schüler, welche personenbezogen 28 % ausmacht, jedoch nur 19 Leistungsprozente erbringt. Bei der Verkehrsmittelwahl fällt auf, dass - personenbezogen - Fussgänger (53 %) und Fahrrad-/Mofafahrer (21 %) dominieren. Leistungsbezogen hingegen ergibt der Modal Split ein ausgeglichenes Bild für die verschiedenen Verkehrsmittel (inkl. Fussgänger):

Fussgänger	20 %
Bahn	21 %
OePNV	15 %
Fahrrad/Mofa	20 %
PW (Mitfahrer)	10 %

Schliesslich lässt sich auch die pro Person täglich zurückgelegte Entfernung (Verkehrsleistung) nach Verkehrsmitteln aufteilen. Dass diese nicht einfach dem Produkt aus durchschnittlicher Wegdistanz und -frequenz entspricht, liegt in der unterschiedlichen Verteilung auf die beiden Frequenzgruppen begründet (vgl. Tab. 2.2).

Tabelle 2.5 Tägliche Verkehrsleistung pro Person und Verkehrsmittel

Verkehrsmittel	km/Tag
zu Fuss	3,7
Bahn und Bahn/Bus	42,9
OePNV	15,0
PW (Selbstfahrer)	25,4
PW (Mitfahrer)	22,0
Fahrrad/Mofa	10,4
Motorrad	15,7
Komb. PW/OeV	30,4
Komb. Zweirad/OeV	27,6
Durchschnitt	17,0

Quelle: Anhang 2.2 (P_{km} = km/Pers.)

2.3 Beziehungen zwischen den Verkehrs-Determinanten ▷ Anhang 2.3 - 2.8

Es ist offensichtlich, dass zwischen den Verkehrsdeterminanten Beziehungen bestehen. Allerdings ist es sehr schwierig, Ursächlichkeiten eindeutig zu identifizieren; so wird z.B. die Verkehrsmittelwahl ja nicht allein durch Zeit- bzw. Distanzverhältnisse bestimmt, sondern ebenso durch sozioökonomische Einflussfaktoren wie auch durch das Verkehrsangebot (Zeit-/Distanzverhältnisse der alternativen Verkehrsmittel). Zeit- und Distanzverhältnisse wiederum sind nicht "a priori" vorgegeben, sondern resultieren aus der Wohn- und Arbeitsortwahl, wobei das Verkehrsangebot nur einen von mehreren Einflussfaktoren darstellt.

Es lassen sich aber doch Beziehungen zwischen den Verkehrsdeterminanten herstellen, welche weitere Aufschlüsse, vor allem über die Verkehrsmittelwahl liefern.

2.3.1 Einsatzbereiche der Verkehrsmittel

So lassen sich aus dem realisierten Verkehrsverhalten verkehrsmittelspezifische Profile ableiten, die deren bevorzugten Einsatzbereich dokumentieren.

Abbildung 2.8 zeigt die personenbezogenen Modal-Split-Verhältnisse in den verschiedenen Zeitkategorien. Aus naheliegenden Gründen werden die kurzen Pendlerwege vorwiegend zu Fuss oder mit dem Fahrrad bzw. Mofa zurückgelegt. Der Personenwagen hingegen findet über den gesamten Zeitbereich starke Verwendung. Die öffentlichen Nahverkehrsmittel sind im mittleren Zeitbereich vorherrschend, während der Bahn vor allem die längeren Fahrten zufallen. Bei Berücksichtigung der gesamten Häufigkeitsverteilung (Kolonne rechts in Abb. 2.8) fällt allerdings auf, dass gesamtschweizerisch gesehen die OeV-Benützer eine Minderheit ($\approx 19\%$) darstellen.

Die Modal-Split-Verhältnisse nach Zeitkategorien werden in den Abbildungen 2.9 - 2.11 getrennt für Berufstätige, Lehrlinge und Schüler/Studenten ausgewiesen. Die Feststellungen bezüglich Einsatzbereiche der Verkehrsmittel bleiben im wesentlichen dieselben. Allerdings entfällt naheliegenderweise der PW als dominierendes Verkehrsmittel bei der Schüler/Studenten-Gruppe. Es wird vor allem durch Fusswege bzw. Fahrrad/Mofa und nicht etwa durch intensivere OeV-Benutzung ersetzt. Bei den Berufstätigen fällt entsprechend die um so dominierendere PW-Stellung auf, bei den Lehrlingen jene der Zweiräder (Fahrrad/Mofa).

Abbildung 2.8 Verkehrsmittelwahl aller Pendler nach Zeitkategorien
(personenbezogener Modal Split)

Quelle: Anhang 2.3

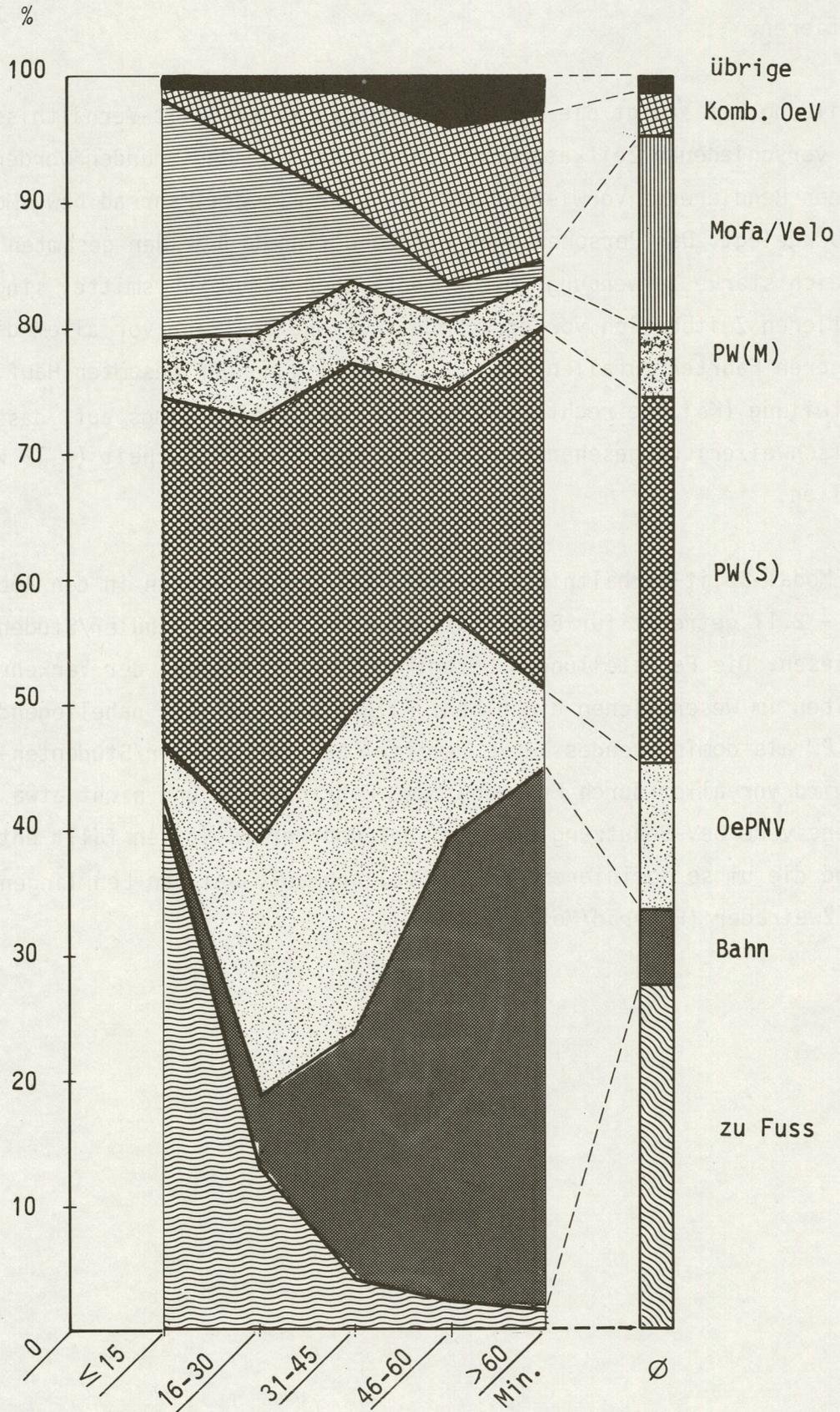


Abbildung 2.9 Verkehrsmittelwahl der Berufstätigen nach Zeitkategorien
(personenbezogener Modal Split)

Quelle: Anhang 2.3

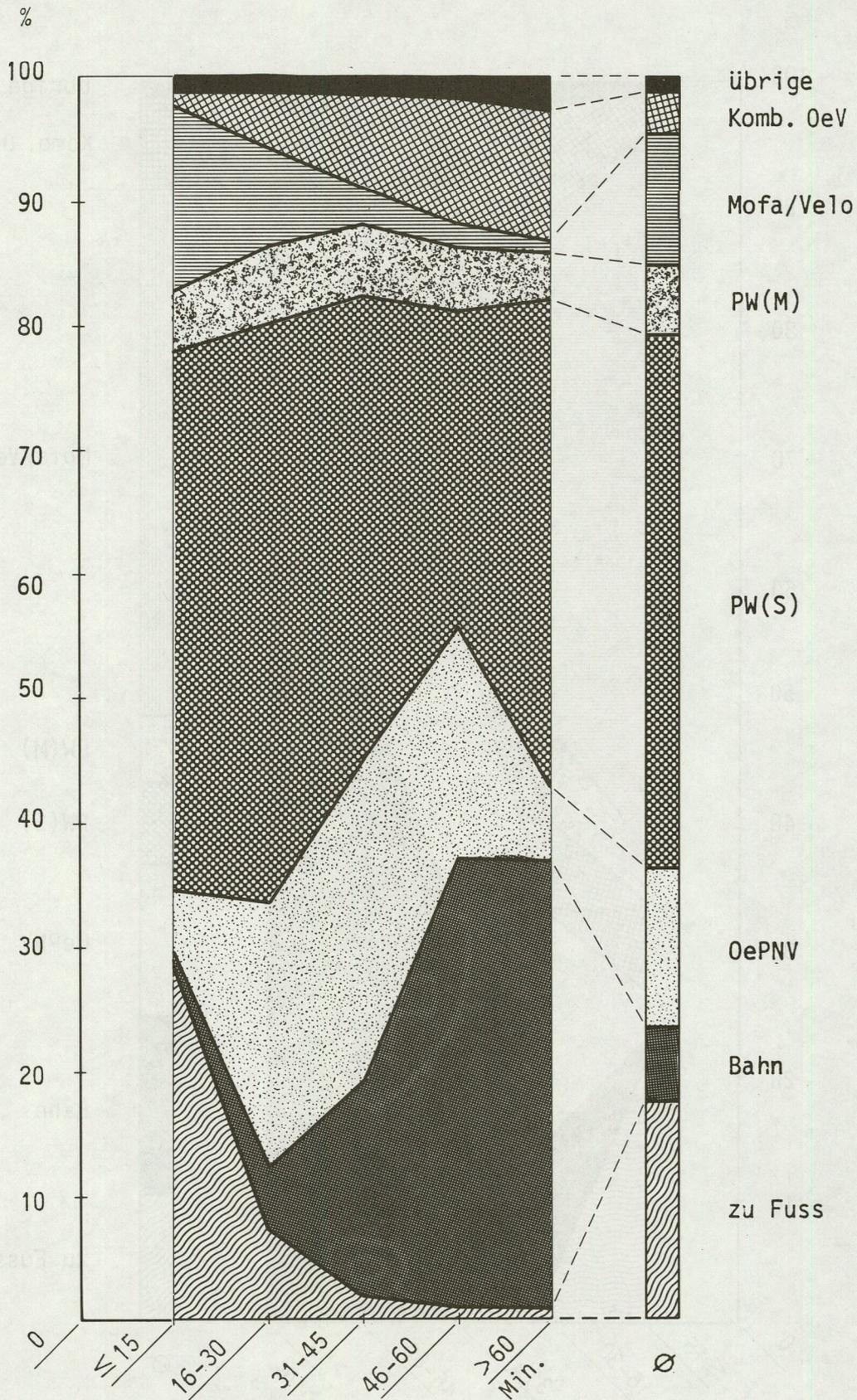


Abbildung 2.10 Verkehrsmittelwahl der Lehrlinge nach Zeitkategorien
(personenbezogener Modal Split)

Quelle: Anhang 2.3

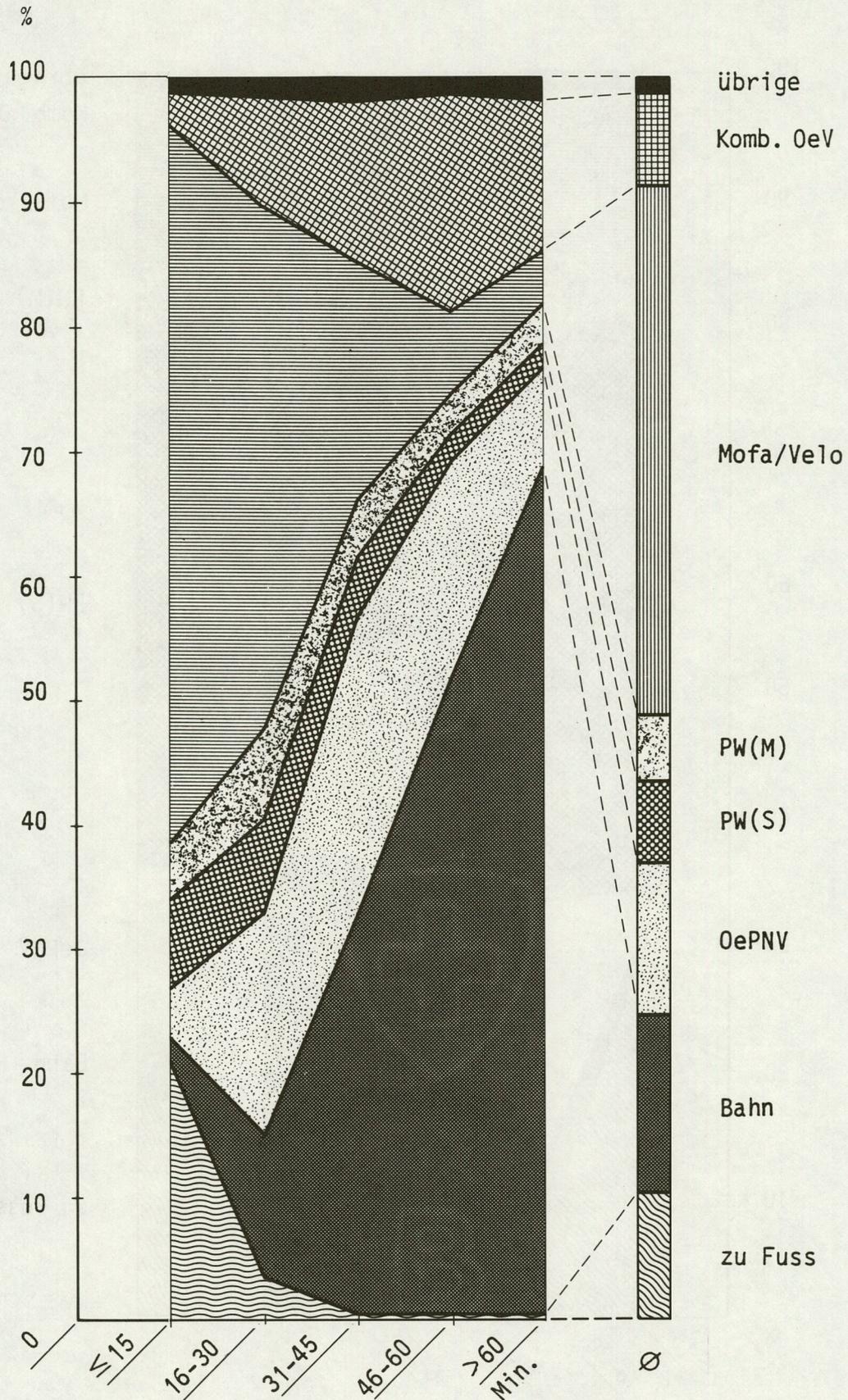
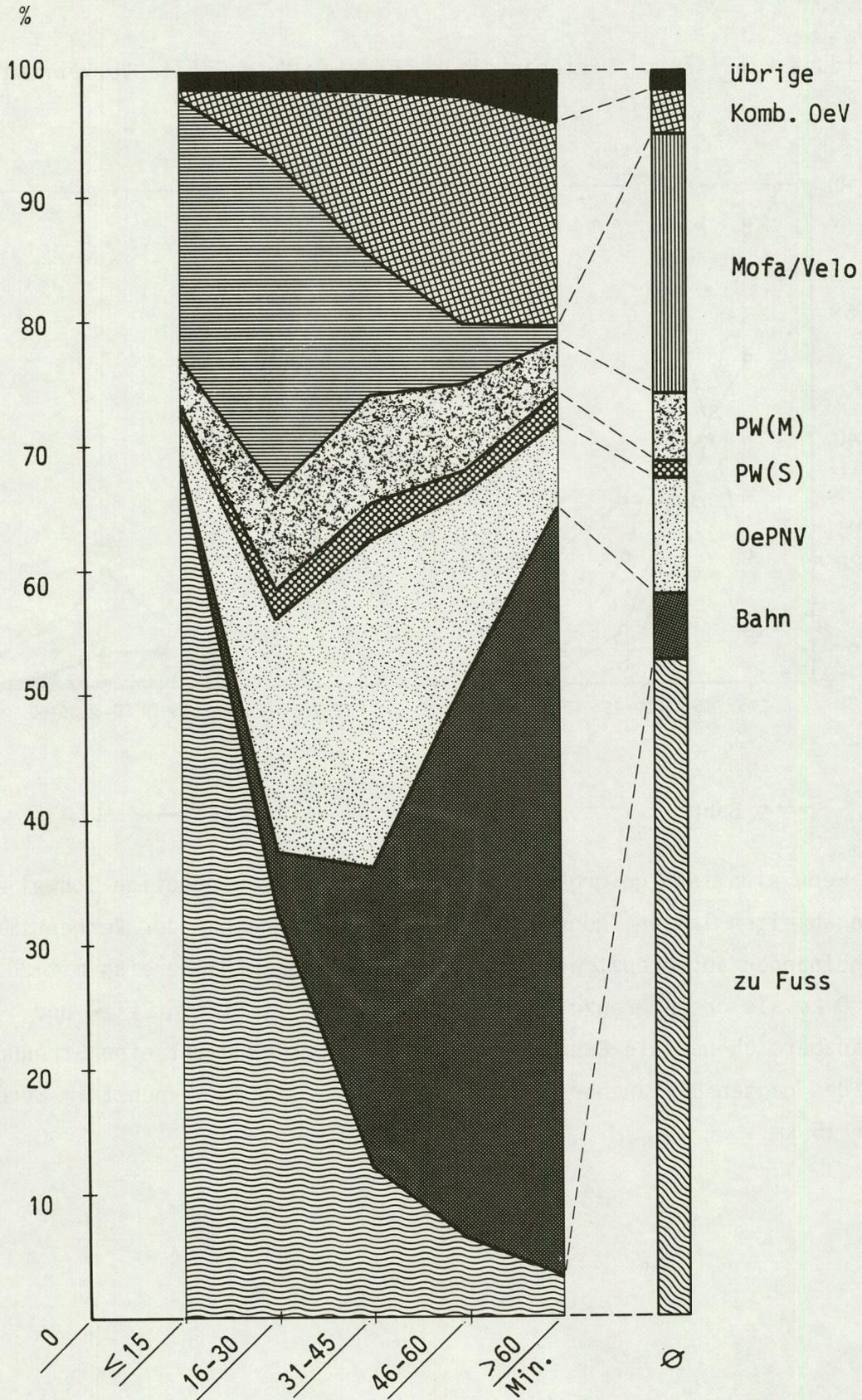


Abbildung 2.11 Verkehrsmittelwahl der Schüler/Studenten nach Zeitkategorien
(personenbezogener Modal Split)

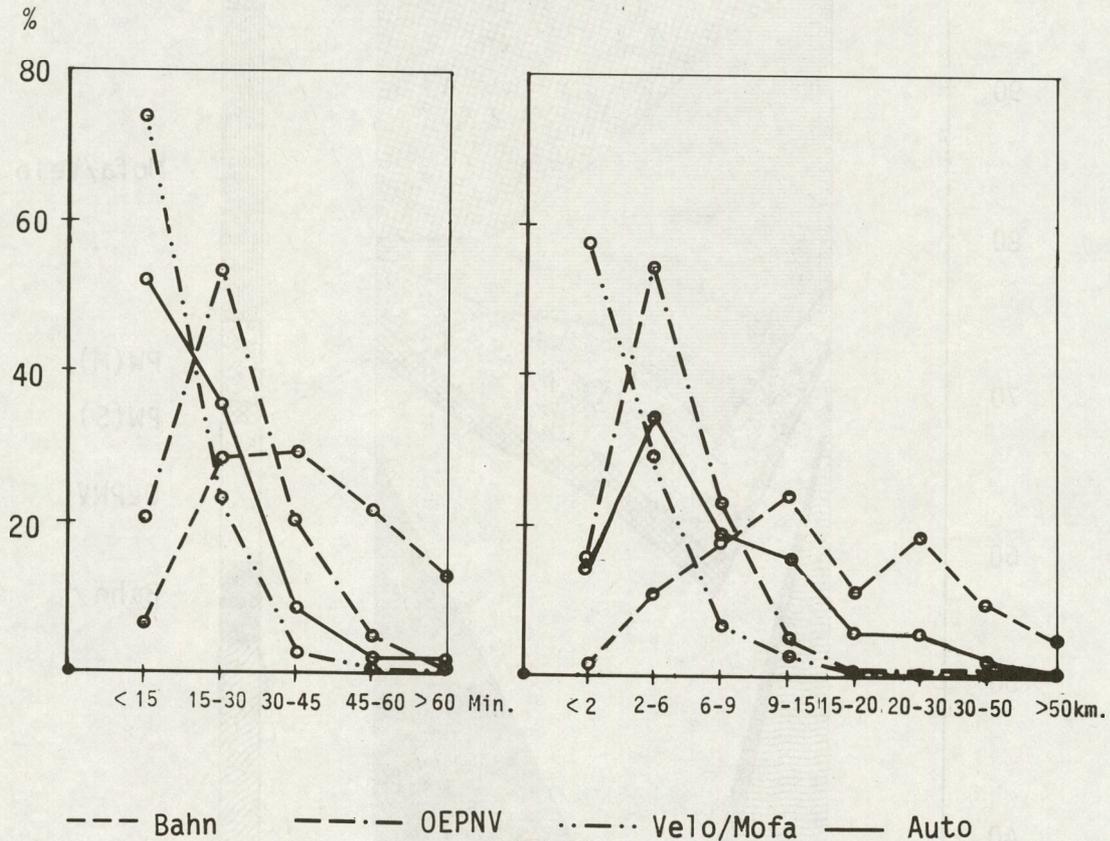
Quelle: Anhang 2.3



Eine Aufzeichnung der Modal-Split-Verhältnisse nach Distanzklassen ergibt tendenziell ähnliche Ergebnisse, da Zeit und Distanz korreliert sind. Dies sei am Beispiel von vier Verkehrsmitteln verdeutlicht (Abb. 2.12).

Abbildung 2.12 Zeit-/Distanzprofile für vier ausgewählte Verkehrsmittel

Quelle: Anhang 2.3 und 2.4



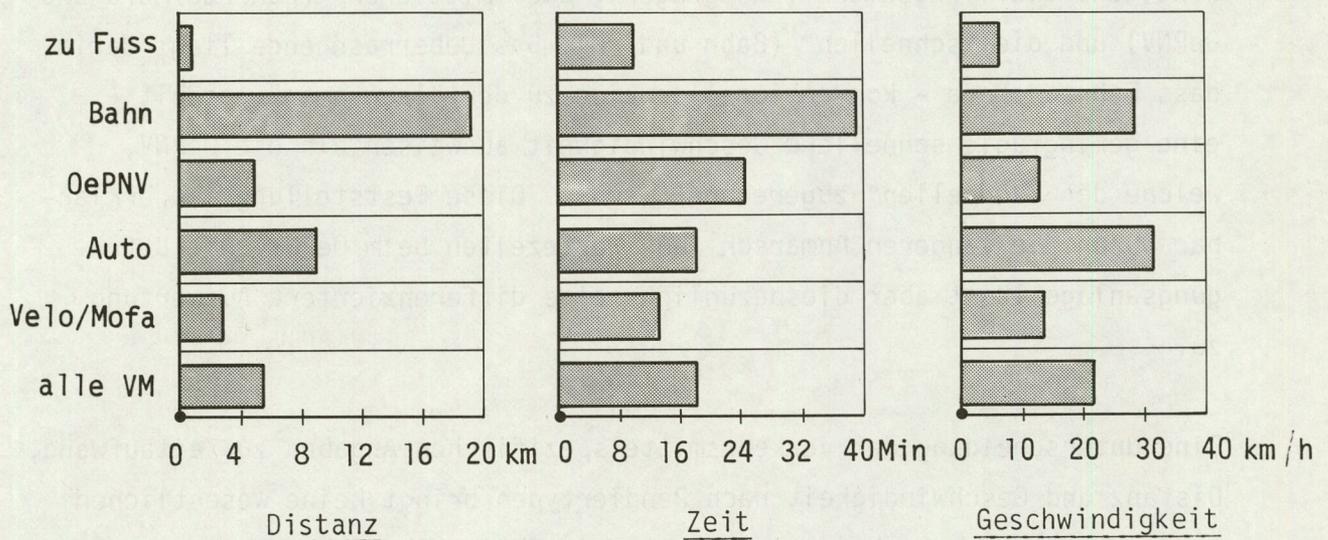
Auch wenn sich infolge grober Klassierungen nicht eindeutige Schwellenwerte ableiten lassen, können doch die Einsatzbereiche der Verkehrsmittel gegeneinander abgegrenzt werden: Fahrräder sind im Nahbereich mit 30 Min. bzw. 9 km als obere Grenze vertreten, OePNV im mittleren Zeit- und Distanzbereich und die Bahn im Fernbereich. Der PW weist eine Streuung über den ganzen Distanzbereich auf, wenn auch mit Schwerpunkt im Bereich unter 15 km.

2.3.2 Geschwindigkeiten der Verkehrsmittel

Auch wenn für alle Verkehrsmittel Korrelationen zwischen Zeit- und Distanz-Verteilungen bestehen, so sind deren Ausprägungen recht unterschiedlich. In Abbildung 2.13 sind Distanz, Zeit und Geschwindigkeit des durchschnittlichen Pendlerweges für vier Verkehrsmittel und die Fussgänger aufgetragen.

Abbildung 2.13 Durchschnittliche Distanz, Zeit und Geschwindigkeit nach Verkehrsmittel pro Weg (alle Pendler)

Quelle: Anhang 2.5



Auffallend ist der hohe Zeitaufwand (ca. 40 Minuten pro Weg), den bahnbenützende Pendler ausweisen. Eine Erklärung dafür ergibt sich aus deren Verteilung nach Zeitkategorien: So liegt der Anteil an Pendlern mit langer Fahrdauer sehr hoch: ca. 37 % wenden pro Weg mehr als 45 Minuten auf (vgl. Anhang 2.3), 14 % gar mehr als 60 Minuten. Erwähnenswert ist, dass die Schüler und Studenten in dieser Gruppe am stärksten vertreten sind.

Dass die Fussgängerwege mit durchschnittlich 1,1 km eher hoch ausfallen (mit einer darausfolgenden, vergleichsweise hohen Geschwindigkeit), dürfte auf eine Ueberschätzung der Distanzdefinitionen im Rahmen der Auswertung zurückzuführen sein (vgl. Abschnitt 1.41); da die Distanzen nicht erfragt wurden, mussten sie über Hilfskonstruktionen errechnet werden, die sich u.a. bei kurzen Wegen als unscharf, d.h. tendenziell wohl zu hoch erweisen.

Im übrigen entsprechen die Verteilungen der mittleren Distanzen bzw. Zeiten den vorgängig beschriebenen Einsatzbereichen. Ueberraschen mag die Verteilung der Geschwindigkeiten. So sind klar drei Gruppen zu unterscheiden: die "langsamen" (Fussgänger), die "mittleren" (Fahrrad/Mofa und OePNV) und die "schnellen" (Bahn und PW). Das Ueberraschende liegt darin, dass Fahrrad/Mofa - konventionellerweise zu den "langsamen" gezählt - eine geringfügig schnellere Geschwindigkeit ausweisen als die OePNV, welche den "schnellen" zugerechnet werden. Diese Feststellung ist erklärbar durch die längeren Anmarsch- und Wartezeiten beim OePNV. Die Befragungsanlage lässt aber diesbezüglich keine differenziertere Auswertung zu.

Eine Unterscheidung der verkehrsmittelspezifischen Angaben zu Zeitaufwand, Distanz und Geschwindigkeit nach Pendlertypen bringt keine wesentlichen Aenderungen, wenn auch im einzelnen geringfügige Abweichungen bestehen (vgl. Anhang 2.5).

2.3.3 Verkehrsmittelwahl, Zeitbedarf und Wegehäufigkeit

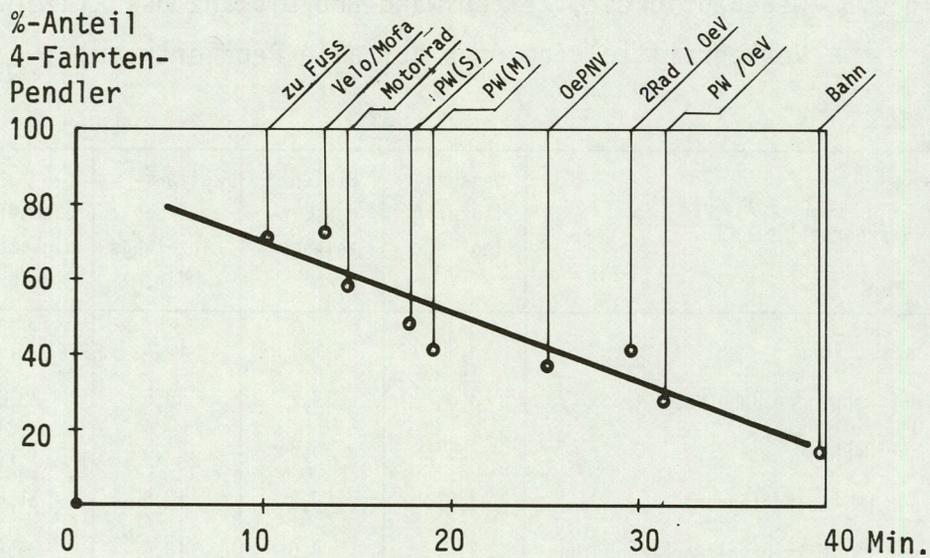
Die naheliegende Hypothese, dass ein Zusammenhang bestehe zwischen Wegehäufigkeit und Zeitbedarf für den Arbeits- bzw. Schulweg, wird auch zahlenmässig bestätigt. So nimmt der Anteil von "Mittagsheimkehrern" mit zunehmendem Zeitaufwand ab:

0 - 15 Min.: ≈ 80 %	}	4-Fahrten-Pendler
15 - 30 Min.: ≈ 50 %		
30 - 45 Min.: ≈ 25 %		
45 - 60 Min.: ≈ 14 %		

Wird nun dieser generelle Zusammenhang mit der Verkehrsmittelwahl in Beziehung gebracht, so lässt sich eine weitere Interpretation ableiten; diese besagt, dass über den Zeitbedarf hinaus verkehrsmittelspezifische Faktoren (z.B. Kosten) über die Wegehäufigkeit und damit auch über die erbrachte Verkehrsleistung entscheiden. Dies geht aus der folgenden Abbildung hervor:

Abbildung 2.14 Zusammenhang zwischen Fahrthäufigkeit und Zeitaufwand nach Verkehrsmittel

Quelle: Anhang 2.5 und 2.8



Der Anteil der 4-Fahrten-Pendler ist nicht bei allen Verkehrsmitteln gleich verteilt. Vielmals gibt es solche, die über einen grösseren bzw. kleineren Anteil verfügen, als es aus dem (durchschnittlichen) Zeitaufwand (= Gerade) abzuleiten wäre. Höherer Anteil an 4-Fahrten-Pendlern bedeutet letztlich höhere Verkehrsleistung (vier statt nur zwei tägliche Fahrten). Entsprechend fallen die leistungsabhängigen Kosten einer Fahrt

vermehrt ins Gewicht. So ist es nicht überraschend, dass die "billigen" Verkehrsmittel (Fusswege, Fahrrad/Mofa wie auch die Zweirad/OeV-Kombination) einen überdurchschnittlich hohen Anteil an 4-Fahrten-Pendlern ausweisen. Der PW ist dagegen "unterdotiert", was als Zeichen des Kostenaufwandes interpretiert werden kann. Die öffentlichen Verkehrsmittel liegen im durchschnittlichen Anteilsbereich.

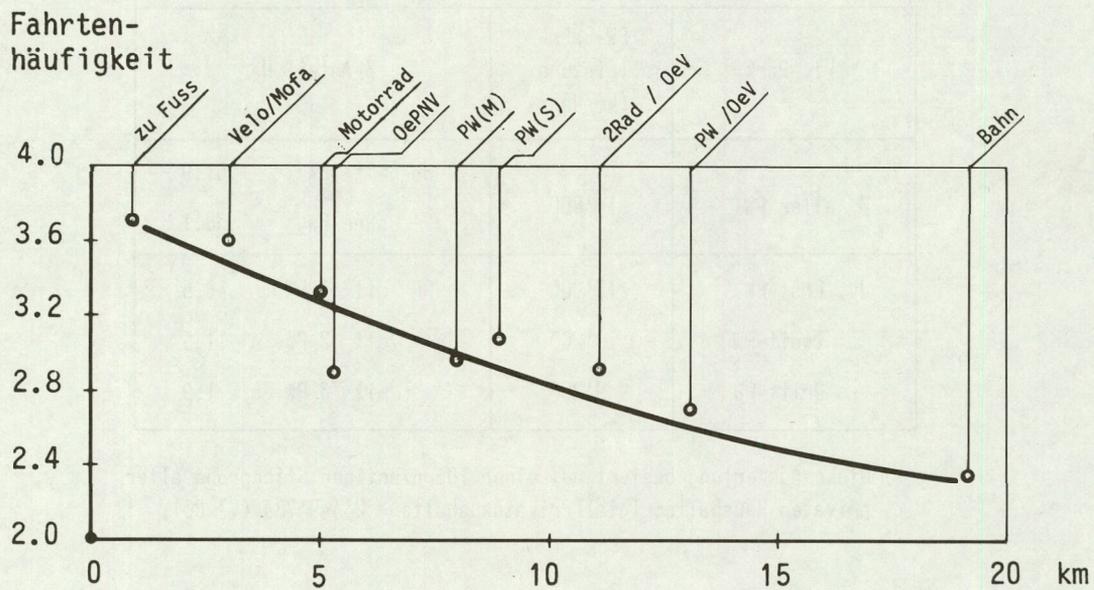
Diese verkehrsmittelspezifischen Abweichungen von der durchschnittlichen zeitbedingten Fahrtenhäufigkeit wirken sich allerdings auf eine Kenngrösse des Verkehrsgeschehens, die Verkehrsleistung, nicht wesentlich aus. Diese wird ja durch die Distanz geprägt, die, wie bereits dargelegt, bei den einzelnen Verkehrsmitteln sehr unterschiedlich ausfällt (vgl. Tabelle 2.6).

Tabelle 2.6 Wegehäufigkeit, Zeitaufwand und Distanz des Einzelweges nach Verkehrsmittel (bezogen auf alle Pendlertypen)

Verkehrsmittel	Wegehäufigkeit/ Tag	Distanz des Einzelweges km	Zeitaufwand des Einzelweges Min.	Ø Geschwindigkeit km/h
nur zu Fuss	3,90	1,1	10,3	6,4
nur Bahn oder Bahn/Bus	3,34	19,2	39,5	29,2
nur OePNV	2,87	5,3	24,5	13,0
nur PW (Selbstfahrer)	3,08	9,2	17,6	31,4
nur PW (Mitfahrer)/Werk-/Schulbus	2,97	8,0	18,9	25,4
nur Fahrrad/Mofa	3,63	3,1	13,2	14,1
nur Motorrad	3,34	5,0	14,7	20,4
Kombination PW/OeV	2,65	13,1	31,4	25,0
Kombination Zweirad/OeV	2,92	10,9	29,6	22,1
Durchschnitt	3,24	6,2	17,7	21,0

Distanzmässig betrachtet, weist der PW - gegenüber der Zeitbetrachtung - genau die gegenteilige Charakteristik aus, nämlich jene der Alltagsfahrt, dass der PW aufgrund seiner höheren Geschwindigkeit eine überproportionale Wegehäufigkeit erlaubt, gegenüber dem, was ein "durchschnittliches" Verkehrsmittel zulassen würde. (Dieses "durchschnittliche" Verkehrsmittel ist in der nachstehenden Abbildung 2.15 qualitativ arbiträr als Kurve eingetragen.) Entsprechend weist der OePNV unterdurchschnittliche Fahrthäufigkeiten aus. Die Bahn liegt im allgemeinen, trotz hoher Geschwindigkeiten, mit ihrem primären Einsatzbereich ausserhalb jenes Zeitbereichs, der für 4-Fahrten-Pendler in Betracht fällt.

Abbildung 2.15 Zusammenhang zwischen Fahrthäufigkeit und Distanz nach Verkehrsmittel



2.4 Einfluss des Pendlerverkehrs auf die PW-Fahrleistung

Ein weiterer Aspekt, der hier am Rande erwähnt sei, betrifft den Einfluss des unterschiedlichen Pendlerverhaltens auf die PW-Fahrleistung.

Die jährliche PW-Fahrleistung wurde im Rahmen der Volkszählung 1980 ebenfalls erfragt, mit Differenzierung nach Erst-, Zweit-, Dritt-PW. Unter der Annahme, dass der Erst-PW die grösste Fahrleistung übernimmt, ergeben sich folgende durchschnittliche PW-Fahrleistungen:

Tabelle 2.7 PW-Fahrleistungen pro Jahr¹⁾ sowie Anzahl Haushalte mit und ohne PW (VZ 80)

Fz.-Park	PW-Fahrleistung (km/Jahr)	%Anteil HH	
Ø aller PW	14'800	HH mit PW	61,9
		ohne PW	38,1
dv. Erst-PW	15'900	HH mit 1 PW	48,5
Zweit-PW	10'200	mit 2 PW	11,5
Dritt-PW	9'200	mit 3 PW	1,9

1) Diese Auswertung basiert auf einer 10prozentigen Stichprobe aller privaten Haushalte; Total Privathaushalte = 2'449'784 (VZ 80).

Der Einfluss der PW-Benützung lässt sich aus dem Vergleich von PW-benützenden Pendlern und den übrigen Verkehrsteilnehmern ableiten. Hier zeigt sich, dass die PW-Benützer eine rund 3'600 km höhere durchschnittliche Fahrleistung angeben:

PW-Benützer	16'500 km/Jahr (Ø PW)
übrige	12'900 km/Jahr (Ø PW)

Wird aber auf den im vorliegenden Kontext zweckmässigeren Erst-PW-Wert Bezug genommen, ergibt sich eine grössere - und wohl realistischere - Differenz von 4'900 km:

PW-Benützer	18'400 km/Jahr (Erst-PW)
übrige	13'500 km/Jahr (Erst-PW)

Diese Differenz lässt sich vergleichen mit der Abschätzung der jährlichen Fahrleistung gemäss Pendlermobilität:

- durchschnittliche Verkehrsleistung der PW-Benützer: 25,4 km/Tag¹⁾
- Umrechnungsfaktor Tag/Jahr: 225 → ca. 5'700 km/Jahr

Die verbleibende Differenz von ca. 15 % mag dadurch erklärt werden, dass in ersterer Rechnung nur auf das Pendlerverhalten des Haushaltvorstandes Bezug genommen wurde. Es ist allerdings bekannt, dass (vgl. Anhang 4.22) auch die übrigen Haushaltsmitglieder zu einem beträchtlichen Teil den PW im Pendlerverkehr benutzen, so dass der Anteil der Pendler-Kilometer von 5'700 km (knapp 1/3) als zuverlässige Schätzung erscheint.

Weiter mag interessieren, wie gross der Anteil des Pendlerverkehrs an der gesamten Strassenverkehrsleistung (im Personenwagenverkehr) ist. Um dies abzuschätzen, müssen mehrere Annahmen getroffen werden: Die gesamte jährliche PW-Fahrleistung wird auf ca. 33,4 Mrd. PW-Kilometer²⁾ geschätzt. Die Verkehrsleistung der PW's im Pendlerverkehr beträgt nach Anhang 2.2 ca. 45 % der gesamten Pendlerverkehrsleistung³⁾, d.h. ca. 27,5 Mio. PW-Kilometer pro Tag bzw. ca. 6,2 Mrd. PW-Kilometer pro Jahr. Daraus ergibt sich ein Anteil des Pendlerverkehrs am gesamten Strassenverkehr (PW) von rund 18 %.

1) gemäss Tab. 2.5

2) PW-Bestand 1980: 2,25 Mio.;
durchschnittliche Fahrleistung pro PW: 14'800 km/Jahr

3) PW-Selbstfahrer 43,6 %, Kombination PW/OeV 3,4 % (von 61,76 Mio. Pkm/Tag). Da es sich überwiegend um Selbstfahrer handelt, können PW-Kilometer mit Personen-Kilometer gleichgesetzt werden.

3. VERGLEICH 1970 - 1980

Es ist von besonderem Interesse, die Entwicklung des Pendlerverhaltens über den Zeitraum 1970 - 1980 zu untersuchen. Dieser Vergleich erfolgt hier vorab für die Gesamtheit der Pendler. Dazu mussten gewisse Zahlen aus der 70er Pendlerstudie aus Konsistenzgründen an die hier verwendeten Kategorien angepasst und aufgearbeitet werden.

3.1 Gesamtzahl der Berufstätigen und Schüler/Studenten 1970/1980

Basierend auf den provisorischen Zahlen des BFS für 1980 und den Angaben der 70er Studie zur Pendler-Mobilität hat die Anzahl der Pendler um knapp 9 % zugenommen:

Tabelle 3.1 Pendlervergleich 1970/1980¹⁾
(inkl. Nichtpendler)

Pendler	1970 (in 1'000)	1980 (in 1'000)	Zunahme (in %)
Berufstätige	2'836	3'099	+ 9,3
Schüler/Studenten	969	1'040	+ 7,3
Total	3'805	4'139	+ 8,8

1) 1970 betrug der Anteil der erwerbstätigen Aussenpendler (= die Wohnortgemeinde überschreitenden Pendler) 31%; bis 1980 stieg dieser Wert auf 40%.

Für die vorliegende Untersuchung sind allerdings die "echten" Pendler von Interesse, d.h. jene, die einer Tätigkeit ausser Hause nachgehen und somit einen Zeitaufwand > 0 ausweisen. Im Jahre 1970 waren dies 85,2 % (≅ 3,242 Mio Personen), 1980 sind es 87,7 % (≅ 3,628 Mio Personen).

Die "echten" Pendler haben demnach eine überproportionale Zunahme von 12 % erfahren. Dies reflektiert - neben dem Bevölkerungswachstum - die Veränderungen in den Branchenstrukturen (wie z.B. Abnahme des Primärsektors mit Heim-Arbeitsplätzen, Zunahme des Tertiärsektors).

Die Zahlen verstehen sich als bereinigte Grössen, d.h. sie beziehen sich auf jene Pendler, die sich zur Zeitfrage überhaupt geäußert haben. Waren dies 1970 94 %, so waren es 1980 noch knapp 90 %.

3.2 Zeitaufwand, Distanzen, Wegehäufigkeit 1970/1980

▷ *Anhang 3.1*

Aus früheren Beobachtungen lässt sich die Hypothese ableiten, dass Reisezeitbudgets über längere Zeiträume hinweg konstant bleiben. Diese Vermutung gewinnt ihre praktische Bedeutung insbesondere in der Diskussion um Infrastrukturvorhaben, welche zu Reisezeitgewinnen führen sollten. Eine Bestätigung der These würde besagen, dass Reisezeitgewinne - etwa als Folge von Angebotsverbesserungen - wieder in den Neuverkehr investiert würden.

Eine solche Entwicklung wäre teilweise dem Verkehrssystem zuzuschreiben und kann, je nach Standpunkt, positiv oder negativ bewertet werden. Die positive Interpretation betont die Vergrößerung der Wahlfreiheit, indem - bei gleichem Zeitaufwand - der Aktionsradius erweitert und neue Quell- und Zielorte erschlossen werden - und damit dem einzelnen ein erhöhter Nutzen, in welcher Ausprägung auch immer, entsteht.

Die negative Beurteilung unterstreicht den Aspekt der Erhöhung der Folgekosten, welche infolge verlängerter Reisedistanzen entstehen und letztlich dem einzelnen überbunden werden, ohne dass Zeit eingespart würde. Ueberdies würden die leistungsbedingten externen Effekte erhöht.

Die Interpretation der nachstehenden Vergleichsdaten erfolgt auf dem Hintergrund der Implikationen dieser Hypothese. Es muss dabei erneut unterschieden werden zwischen zwei Typen von Kenngrößen: Die erste Art

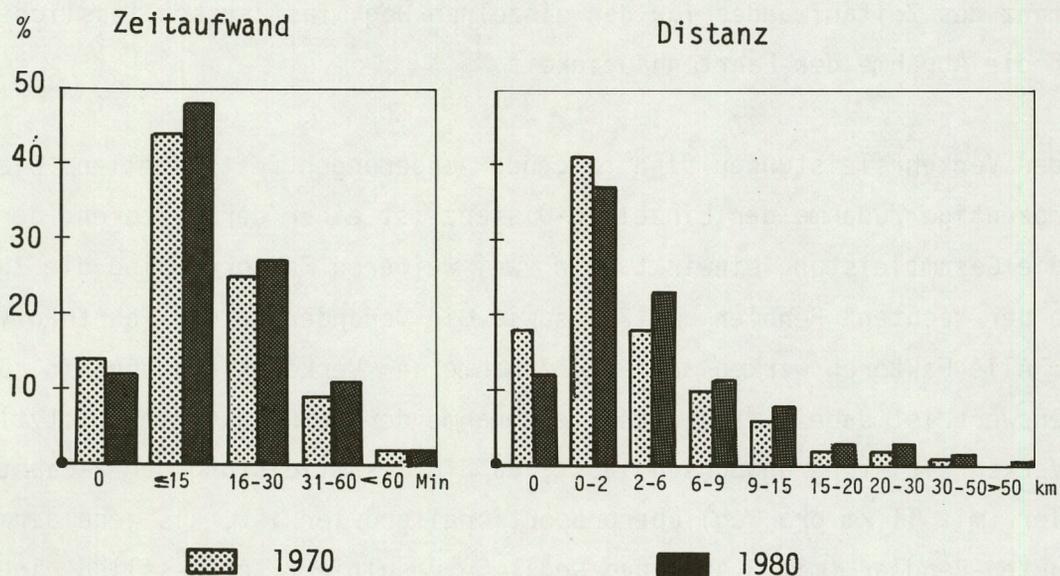
bezieht sich auf den Einzelweg und macht Aussagen über zeitliche und distanzmässige Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeits-/Schulstandorten. Die zweite Art berücksichtigt die Veränderung der Wegehäufigkeit und erlaubt Aussagen zu den täglichen Gesamtaufwendungen des Pendlers (Zeit, Distanz).

Eine erste Gegenüberstellung der Kenngrössen des Einzelweges zeigt, dass der Zeitaufwand praktisch konstant blieb, während die Distanz um 17 % zugenommen hat:

	<u>1970</u>	<u>1980</u>	<u>Veränderung</u>
Zeitaufwand (Min)	17,9	17,7	- 1 %
Distanz (km)	5,3	6,2	+ 17 %

Abbildung 3.1 Vergleich von Zeitbedarf und Distanz des Einzelweges 1970/1980

Quelle: Anhang 2.1 und 3.1



Dieses Resultat bestätigt auf den ersten Blick die Auffassung der Konstanz der Reisezeit bei gleichzeitig vergrössertem Aktionsradius bzw. bei Vergrösserung der zu erbringenden Verkehrsleistung. Die räumliche Entfernung zwischen Arbeits- und Wohnort hat also klar zugenommen, während die zeitliche "Entfernung" gleichgeblieben ist. Es ist offensichtlich, dass dies durch Modal-Split-Veränderungen verursacht wurde.

Vorerst soll jedoch die Hypothese auf dem Hintergrund der täglichen Gesamtaufwendungen betrachtet werden. Hier zeigt sich, dass die gesamtschweizerische "Verkehrsarbeit" (in Personen-Stunden) eine Zunahme von 4,4 % erfahren hat, von (1970) 2,96 Mio auf (1980) 3,09 Mio Personen-Stunden täglich. Darin sind neben dem stabilen Zeitbedarf pro Weg zwei zusätzliche Faktoren enthalten: die Zunahme der Anzahl Pendler um rund 12 % und die Abnahme der Frequenz um 5 %, von (1970) 3,4 auf (1980) 3,24 Fahrten täglich. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren ergeben sich für den personenspezifischen Zeitaufwand

für 1970:	54,8 Minuten
für 1980:	51,0 Minuten

Dies entspricht einer Abnahme um knapp 7 %. Sie erklärt sich, infolge der Konstanz des Zeitaufwandes für den einzelnen Weg, fast ausschliesslich durch die Abnahme der Fahrtenhäufigkeit.

Bei den Verkehrsleistungen sind folgende Änderungen festzustellen: Die 17 prozentige Zunahme der Einzelweg-Distanz ist einer der Faktoren, der auf die Gesamtleistung einwirkt. Die zwei weiteren Faktoren sind die Zunahme der "echten" Pendler um 12 % sowie die Veränderung der Fahrthäufigkeit. Alle Faktoren wirken auf eine Zunahme der Verkehrsleistung hin. Bemerkenswert ist dabei, dass auch die Abnahme der Fahrthäufigkeit letztlich die Verkehrsleistung anwachsen lässt, da die Gesamtleistung der 2-Fahrten-Pendler (mit 11 km pro Weg) überproportional grösser ist, als jene der 4-Fahrten-Pendler (mit 3,4 km pro Weg). So resultiert schliesslich eine Zunahme der gesamtschweizerischen Verkehrsleistung der Pendler um gut 27 % (von 48,5 Mio auf 61,76 Mio Personen-Kilometer).

Die Frage mag interessieren, wie sich der Zuwachs von 27 % zusammensetzt. Es zeigt sich, dass rund 15 (der 27) Leistungsprozente auf den personellen Zuwachs zurückzuführen sind, d.h. etwas mehr, als es der Personenzahl (12 %) entspricht. Dies wird dadurch bewirkt, dass "longdistance"-Pendler in der Gruppe der Neu-Pendler übervertreten sind. Die übrigen 12 % sind demnach auf Verhaltensänderungen zurückzuführen: durch Fahrtverlängerungen mit oder ohne gleichzeitiger Frequenzänderung. Wird auch ein Teil der disproportionalen Verteilung der Neu-Pendler der Verhaltensänderung zugerechnet, so kann diese mit 12 - 15 % angenommen werden.

Der gleiche Wert ergibt sich auch aus dem Vergleich spezifischer Leistungsdaten: So legte 1970 der Pendler täglich rund 15,0 km für den Weg zu und von der Arbeit bzw. Schule zurück; 1980 waren es gut 13 % mehr, nämlich 17,0 km.

Werden nun die Werte von Zeitaufwand und zurückgelegter Distanz mit der Hypothese der "Zeitbudgetkonstanz" verglichen, so ist zu konstatieren, dass die Hypothese der Tendenz nach bestätigt wird, gleichzeitig aber einer Differenzierung bedarf: Die 7prozentige Abnahme des (spezifischen) Gesamtzeitaufwandes erfolgte nur aufgrund der Reduktion der Fahrtenhäufigkeit. Es ist nun naheliegend, die (wenn auch geringe) Frequenzabnahme - bei gleichem Zeitaufwand - auf die Erhöhung der Weg-Distanzen (+ 17 %) zurückzuführen, denn längere Distanzen bedeuten höhere Kosten. Wieweit der Faktor "Zeit" die Frequenz-Veränderung mitbeeinflusst, ist schwierig auszumachen, da die vorliegenden Daten nur realisiertes Verkehrsverhalten beschreiben und keine Aussagen über Angebotsverhältnisse (z.B. Fahrzeiten zu verschiedenen Tageszeiten) enthalten. Schliesslich dürften auch Gründe ausserhalb des Verkehrssystems (wie veränderte Arbeitsgewohnheiten, -zeiten) für diese Verhaltensänderungen verantwortlich sein.

Anzumerken bleibt, dass die Hypothese des konstanten Reisezeitbudgets ihre volle Tragkraft wohl erst bei der Betrachtung der gesamten Reisezeitaufwendungen (inkl. Einkaufs- und Freizeitverkehr) gewinnt. So könnte die (geringe) Abnahme des Zeitaufwandes im Pendlerverkehr durch anderweitige Zunahmen (z.B. Freizeitverkehr) kompensiert werden. Dies allerdings bleibt eine Hypothese, der hier nicht weiter nachgegangen werden kann.

Die angeführten Detailresultate sind in der nachstehenden Tabelle nochmals zusammengefasst:

Tabelle 3.2 Vergleich der Kenngrössen des Pendlerverkehrs 1970/1980

Kenngrössen	1970	1980	Veränderung (in %)
Anzahl Pendler: (in Mio. Pers.)	3,805	4,139	+ 8,8
- Berufstätige (in Mio. Pers.)	2,836	3,099	+ 9,3
- Schüler (in Mio. Pers.)	0,969	1,040	+ 7,3
Anzahl "echte" Pendler ¹⁾	3,242 ($\hat{=}$ 85,2%)	3,628 ($\hat{=}$ 87,7%)	+ 11,9
Einzelweg:			
- durchschn. Zeitaufwand (Min.)	17,9	17,7	- 1,0
- durchschn. Distanz (km)	5,3	6,2	+ 17,0
Wegehäufigkeit	3,4	3,24	- 5,0
Tägl. Zeitaufwand/Pendler (Min.)	54,8	51,0	- 7,0
Tägl. Verkehrsleistung/Pendler (km)	15,0	17,0	+ 13,0
Gesamt-Arbeit (Mio. Pers.-Std./Tag)	2,96	3,09	+ 4,4
Gesamt-Leistung (Mio. Pers.-km/Tag)	48,5	61,76	+ 27,3
Gesamt-Anzahl Fahrten (Mio./Tag)	11,023	11,787	+ 6,9

1) Pendler mit Zeitaufwand >0

Für die Kenngrössen des Pendlerweges kann eine Differenzierung nach Pendlertypen vorgenommen werden. Es zeigt sich, dass bei den Berufstätigen der Zeitaufwand geringfügig (4 %) abgenommen hat, während die Distanz entsprechend dem schweizerischen Durchschnitt um 17 % zunahm. Die Wegehäufigkeit nahm gleichzeitig um 6 % ab.

Bei den Schülern und Studenten nahm - offenbar als Folge einer allgemeinen Zentralisierung der Schulstandorte, aber auch der Agglomerisierung - der durchschnittliche Schulweg um 20 % zu; auch der Zeitbedarf nahm - entgegen der Tendenz bei den Berufstätigen - zu, wenn auch nur geringfügig (3 %). Die Fahrtenhäufigkeit hat sich nur gering verringert (- 3 %).

Tabelle 3.3 Kenngrößen des Pendlerweges für Berufstätige und Schüler/Studenten 1970/1980

Pendler-Kenngrößen		1970	1980	Veränderung (in %)
Berufstätige:	Zeitaufwand/Weg (Min.)	19,0	18,3	- 4
	Distanz/Weg (km)	6,2	7,2	+ 17
	Fahrtenhäufigkeit/Tag	3,23	3,05	- 6
Schüler/Studenten:	Zeitaufwand/Weg (Min.)	15,1	15,6	+ 3
	Distanz/Weg (km)	3,2	3,8	+ 20
	Fahrtenhäufigkeit/Tag	3,79	3,69	- 3

3.3 Verkehrsmittelwahl 1970/1980

▷ Anhang 3.2

Die Erklärung für die längeren Distanzen der Pendlerfahrten - bei konstantem Zeitaufwand - liegt vorab in der Veränderung des Modal Splits.

Als Vergleichsgrösse wird hier auf den personenbezogenen Modal Split Bezug genommen¹⁾. Bezüglich der "echten" Pendler zeigt sich folgendes Bild:

1) Für den leistungsbezogenen Modal Split fehlen für 1970 vergleichbare Angaben. Die in der 70er Studie zur Pendler-Mobilität gemachten Angaben beziehen sich auf die Verkehrsleistung pro Pendlerweg und sind nicht mit der Frequenz gewichtet. Sie geben deshalb kein relevantes Bild des leistungsbezogenen Modal Splits. Eine nachträgliche Gewichtung mit der durchschnittlichen Frequenz führt zu fehlerhaften Resultaten, da die frequenzbezogene Verteilung nicht symmetrisch ist.

Tabelle 3.4 Personenspezifischer Modal Split 1970/1980

Verkehrsmittel	in Prozent		
	1970 ¹⁾	1980	Zu-/Abnahme
zu Fuss	37,1	27,4	- 9,7
Bahn und Bahn/Bus	7,5	6,1	- 1,4
OePNV	13,4	11,8	- 1,6
PW (Selbstfahrer)	22,6	29,2	+ 6,6
PW (Mitfahrer)	3,2	5,4	+ 2,2
Motorrad	2,6	1,2	- 1,4
Fahrrad/Mofa	13,4	14,1	+ 0,7
Komb. Zweirad/PW/OeV	*	3,5	*
übrige	*	1,4	*
Total	100	100	-

1) Quelle: Anhang 3.2

Hervorstechendes Merkmal ist der bekannte Trend zur Motorisierung: Gingen 1970 noch über 37 % der Pendler zu Fuss zur Arbeit, waren es 1980 nur noch gut 27 %. Anstelle dessen ist der Anteil PW-Fahrer von knapp 23 % auf 29 % angestiegen. Dazu kommen noch gut 5 % von PW-Mitfahrern bzw. Werk-/Schulbus-Benutzer. Die öffentlichen Verkehrsmittel haben geringfügig Anteile verloren. Werden allerdings die Benutzer von OeV-Kombinationen dazugerechnet, ergibt sich ein Bild der Stabilität. Unter Berücksichtigung der Pendler-Zunahme um 12 % hatten die öffentlichen Verkehrsmittel in absoluten Zahlen Frequenzzuwachs zu verzeichnen.

Eine Differenzierung nach Pendlertypen ist in Tabelle 3.5 gegeben:

Tabelle 3.5 Modal Split der Schüler/Studenten und Berufstätigen
1970/1980

Verkehrsmittel	in Prozent			
	Schüler/Studenten		Berufstätige	
	1970	1980	1970	1980
zu Fuss	68,0	52,7	24,5	17,5
Bahn	5,0	5,3	8,5	5,8
OePNV	9,3	9,3	14,6	12,9
PW (Selbstfahrer)		1,3	30,8	43,2
PW-M/Werk-/Schulbus	2,8	5,4	4,4	5,5
Fahrrad/Mofa	14,2	20,6	13,2	9,4
Motorrad	0,5	0,4	3,4	1,4
Komb. Zweirad/OeV	-	2,6	-	0,9
Komb. PW/OeV	-	0,9	-	2,3
Total	100			

- Gingen 1970 noch über zwei Drittel der Schüler zu Fuss, so waren es 1980 nur noch gut die Hälfte. Zunahmen sind vor allem bei den Zweirädern (Fahrrad/Mofa) wie auch bei den PW (u.a. Mitfahrer/Schulbusse) zu verzeichnen; auch weisen die öffentlichen Verkehrsmittel - unter Berücksichtigung der Zweirad/OeV-Kombinationen - Zunahmen aus.
- Bei den Berufstätigen ist vor allem die Zunahme der PW-Benützung markant: von 31 % auf 43 %. Dafür nahm der Fussgänger-Anteil stark ab. Ging 1970 noch jeder vierte zu Fuss zur Arbeit, so war es 1980 noch jeder sechste. Auch der Anteil der Fahrrad- und Mofa-Benützer ging spürbar von 13 % auf 9 % zurück. Im Gegensatz zur Gruppe der Schüler/Studenten nahm bei den Berufstätigen der OeV-Anteil ebenfalls ab; werden allerdings die PW/OeV- und Zweirad/OeV-Kombinationen dem OeV zugerechnet, so sind die Verluste gering (ca. 1 %).

4. DAS PENDLERVERHALTEN DER BERUFSTAETIGEN

Im folgenden werden Resultate zum Pendlerverhalten der Berufstätigen dargestellt. Es wird dabei der einzelne Pendlerweg betrachtet (und nicht die tägliche Verkehrsleistung), denn im Weg reflektieren sich die raumstrukturellen Gegebenheiten besser als in der erbrachten Leistung. Da es sich um ein umfangreiches Datenmaterial handelt, sind die Resultate im Anhang (4 ff.) zusammengestellt. Dort finden sich komprimierte Angaben zum einzelnen Pendlerweg (d.h. Zeitaufwand und Distanz pro Weg), Daten zur Wegehäufigkeit sowie zum personenbezogenen Modal Split. Da es sich vorwiegend um Grundlagenmaterial handelt, wurde auf einen ausführlichen Kommentar im Textteil verzichtet. Hier wird nur eine kurze Erläuterung der Resultate angefügt, welche begleitend durch den Anhang führen soll.

Nach der Uebersicht über die gesamtschweizerischen Werte (4.1) werden die geographischen (4.2) sowie demographischen und sozioökonomischen (4.3) Variablen erläutert. In Abschnitt 4.4 werden exemplarisch einzelne Verfeinerungen unternommen.

4.1 Uebersicht

▷ Anhang 4.1 ff.

Bevor auf einzelne Einflussfaktoren eingegangen wird, sollen die gesamtschweizerischen Werte der Berufstätigen hier nochmals kurz zusammengefasst werden:

Tabelle 4.1 Zeitaufwand pro Weg (Häufigkeitsverteilung)

kein Zeit- aufwand %	< 15 Min. %	15 - 30 Min. %	30 - 45 Min. %	45 - 60 Min. %	> 60 Min. %	Σ %
15,1	44	27,6	8,5	3,0	1,8	100

∅ Zeitaufwand (bezogen auf alle Pendler) 15,5 Min.

∅ Zeitaufwand (bezogen auf "echte" Pendler) 18,3 Min.

Tabelle 4.2 Distanz pro Weg (Häufigkeitsverteilung)

keine Distanz %	< 2 km %	2 - 6 km %	6 - 9 km %	9 - 15 km %	15 - 20 km %	20 - 30 km %	30 - 50 km %	> 50 km %	Σ %
15,1	27,4	25,4	13,2	9,3	3,5	3,7	1,7	0,7	100

∅ Distanz (bezogen auf alle Pendler) 6,1 km

∅ Distanz (bezogen auf "echte" Pendler) 7,2 km

Tabelle 4.3 Wegehäufigkeit pro Tag

Wege- häufigkeit	% - Anteil	
kein Weg	15,1	--
2 Fahrten	36,1	47,7
4 Fahrten	39,6	52,3
keine Angaben	9,1	--
Total	100	100

} ∅ 3,05 Fahrten/Tag

Tabelle 4.4 Verkehrsmittelwahl: Personenbezogener Modal Split

Verkehrsmittel	Modal Split	
	%	%
kein Verkehrsmittel	15,1	-- ¹⁾
nur zu Fuss	14,9	17,5
nur Bahn oder Bahn/Bus	5,0	5,8
nur OePNV	10,9	12,9
nur PW (Selbstfahrer)	36,6	43,2
nur PW (Mitfahrer)/Werkbus	4,6	5,5
nur Fahrrad/Mofa	7,9	9,4
nur Motorrad	1,2	1,4
Kombination PW/OeV	2,0	2,3
Kombination Zweirad/OeV	0,8	0,9
übrige	0,1	0,1
keine Angaben	0,9	1,0
Total	100,0	100,0

1) bezogen auf "echte" Pendler

Werden diese Durchschnittswerte nun nach einzelnen Einflussmerkmalen aufgeteilt, so fällt eines auf:

Unterschiedliche Pendlerdistanzen und -zeiten sind weit stärker zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu beobachten, als zwischen Gruppen unterschiedlicher geographischer oder demographischer Kategorien. So gehen zum Beispiel sowohl Männer wie Frauen, welche die öffentlichen Nahverkehrsmittel benutzen, in ca. 24 Minuten rund 5 km weit. Hingegen sind nur rund 8 % der Männer OePNV-Benützer, während es bei den Frauen rund 22 % sind. Die unterschiedliche Verkehrsmittelwahl erklärt denn häufig die Unterschiede der Durchschnittszeiten bzw. -distanzen.

Aufgrund dieses Sachverhalts werden im folgenden die Kategorien der Einflussmerkmale nach Verkehrsmittelbenützung inklusive zugehöriger Durchschnittszeiten und -distanzen differenziert. Im Anhang 4 ff. werden zum Modal Split zwei Angaben gemacht: einmal bezüglich der gesamten Gruppe der Berufstätigen (inkl. Nichtpendler) und einmal bezüglich der "echten" Pendler. Hier finden sich auch die prozentualen Aufteilungen der Berufstätigen auf die einzelnen Merkmalskategorien. Die Zeit- und Distanzangaben beziehen sich auf die "echten" Pendler.

4.2 Einfluss geographischer Variablen

Es werden im wesentlichen fünf geographische Variablen dargestellt: die Landesregion, die Sprachregion, die Ortsgrössenklasse, die Agglomerationsgrösse und der Regionstyp.

4.2.1 Landesregion

▷ Anhang 4.1

Die Annahme, wonach zwischen den vier Landesregionen (Mittelland, Jura, Voralpen und Alpen) grundlegende Unterschiede im Pendlerverkehr bestünden (z.B. favorable Verhältnisse im Mittelland, Benachteiligung im Berggebiet), lässt sich in einfacher Form nicht bestätigen.

So ist z.B. der Zeitaufwand im Mittelland bei praktisch allen Verkehrsmitteln grösser als in den Alpen (im Durchschnitt 19 gegenüber 15,5 Minuten). Entsprechend sind auch die Distanzen in den Alpen geringer, so dass letztlich ähnliche Geschwindigkeiten realisiert werden. Augenfälliger sind die Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl: Während der PW-Anteil bei beiden Regionen ähnlich ist (43 % gegenüber 45 %), ist der OeV-Anteil im Mittelland bedeutend höher, der Fussgänger-Anteil dafür beträchtlich geringer.

Demgegenüber weist der Jura einen unterdurchschnittlichen PW-Anteil (38 %) aus, die Voralpen einen überdurchschnittlichen (48 %).

Ein zusätzlicher Unterschied ist bezüglich der Fahrtenhäufigkeit festzustellen: der Anteil der Mittagsheimkehrer beträgt im Mittelland ca. 46 %, in den Alpen sind es jedoch 66 %.

Schliesslich ist der Anteil der Berufstätigen, für welche Wohn- und Arbeitsplatz zusammenfallen, im Mittelland und Jura beträchtlich geringer (12 - 13 %) als in den Voralpen und Alpen (23 - 25 %).

4.2.2 Sprachregion

▷ *Anhang 4.2*

Zwischen den Sprachregionen sind die Unterschiede von beschränktem Ausmass: So sind Zeiten und Distanzen in der Deutschschweiz etwas grösser als in der italienischen und französischen Schweiz. Bezüglich der Verkehrsmittelwahl fällt in der deutschen Schweiz der höhere OeV-Anteil sowie die höhere Zweirad-Benützung (Fahrrad/Mofa) auf, während in der französischen Schweiz die Fussgänger überdurchschnittlich vertreten sind. Zudem ist hier wie auch in der italienischen Schweiz eine höhere Wegehäufigkeit festzustellen.

4.2.3 Ortsgrösse

▷ *Anhang 4.3/4*

Die Ortsgrösse mag eine einflussreiche Variable der Pendler-Mobilität sein, widerspiegeln sich doch darin unterschiedliche Verteilungen von Arbeits- und Wohnplätzen, unterschiedliche Siedlungsstrukturen und infrastrukturelle Einrichtungen. Allerdings dürfte die Ortsgrösse infolge des feststellbaren Agglomerisierungsprozesses nur beschränkt aussagekräftig sein. Im Anschluss an die Ortsgrösse (Anhang 4.3 und 4.4) wird deshalb auch die Agglomerationsgrösse (Anhang 4.5) untersucht. Zudem ist nicht nur die Ortsgrösse des Wohnortes (Anhang 4.3), sondern auch jene des Arbeitsortes (Anhang 4.4) erfasst.

Als erstes ist festzustellen, dass der Anteil der Nichtpendler (d.h. jener ohne Zeitaufwand) mit zunehmender Ortsgrösse abnimmt: von 31 % auf 8 % bzgl. der Wohngemeinde, von 45 % auf 5 % bzgl. der Arbeitsgemeinde.

In bezug auf den Zeitaufwand (der "echten" Pendler) ist zu konstatieren, dass die Ortsgrösse des Wohnortes keinen wesentlichen Einfluss ausübt, mit Ausnahme der kleinsten bzw. grössten Ortsgrössenklasse. Eine Auszählung nach Ortsgrössen der Arbeitsplatzgemeinde ergibt ein geringfügig anderes Bild, indem der Zeitaufwand mit der Ortsgrösse leicht zunimmt - ein Ausdruck der Anziehungskraft der Arbeitsplätze in zentralen Orten (s. Abbildung 4.1).

Bei den Distanzen ist der entsprechende Einfluss gerade umgekehrt: Mit zunehmender Grösse des Wohnortes nimmt die Distanz zum Arbeitsplatz ab (bei gleichbleibendem Zeitaufwand). Hingegen ist hier kein klarer Zusammenhang zwischen Distanz und Grösse der Arbeitsgemeinde auszumachen (ausgenommen die grössten Orte).

Abbildung 4.1 Zeitaufwand der Berufstätigen nach Ortsgrösse

- a) der Wohnortsgemeinde
- b) der Arbeitsplatzgemeinde

Quelle: Anhang 4.3/4

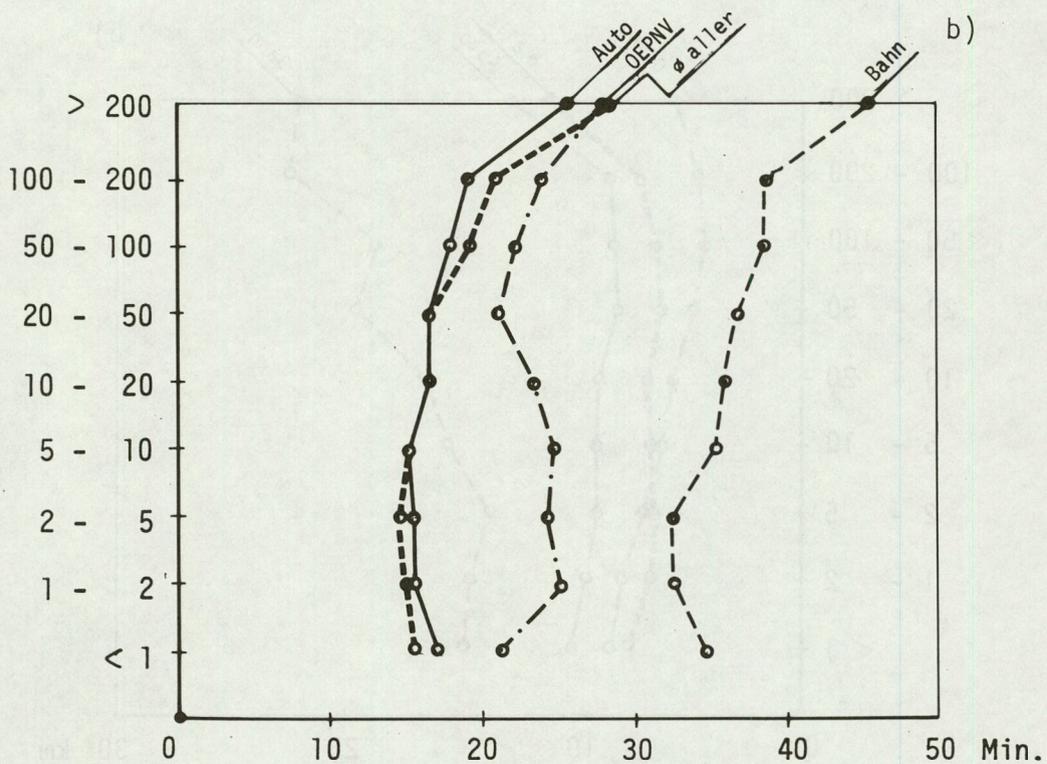
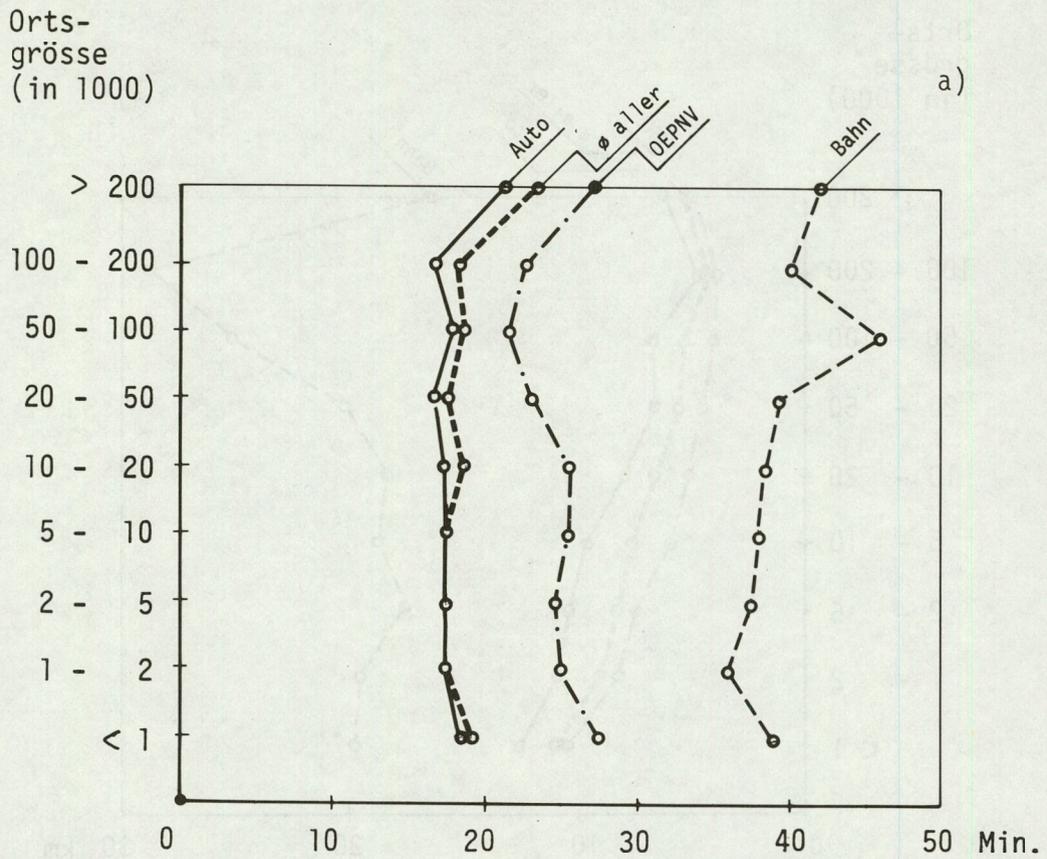
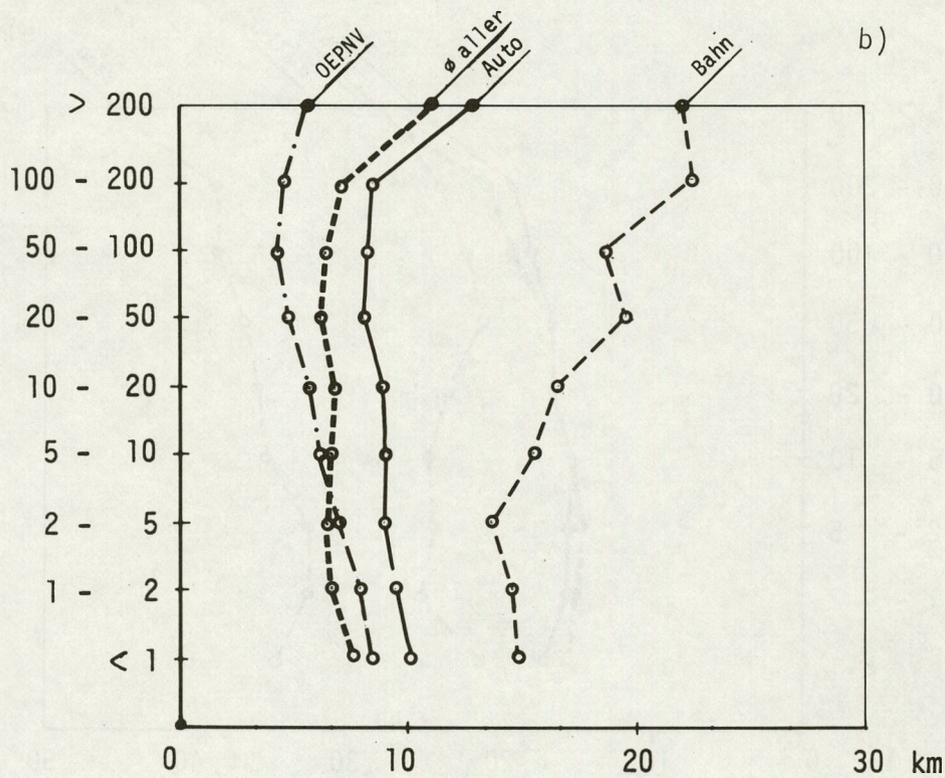
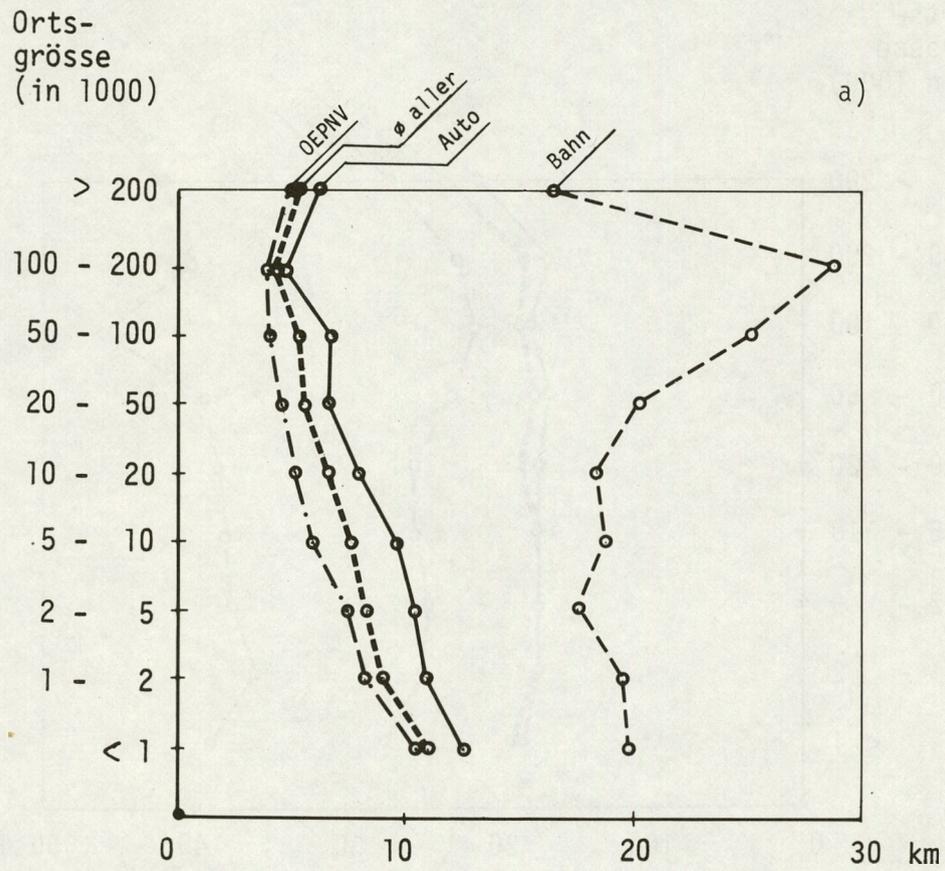


Abbildung 4.2 Pendler-Distanz der Berufstätigen nach Ortsgrösse

a) der Wohnortsgemeinde

b) der Arbeitsplatzgemeinde

Quelle: Anhang 4.3/4



Von diesem allgemeinen Muster weicht die Bahn ab, indem für Arbeitsplätze in grösseren Ortschaften klar grössere Distanzen in Kauf genommen werden, während die Zeit nicht in entsprechend starkem Masse mit der Ortsgrössenklasse zunimmt - ein Ausdruck der besseren Erreichbarkeit der grösseren Orte.

Eine Beziehung besteht offenbar zwischen der Verkehrsmittelwahl und der Ortsgrösse. So nimmt insbesondere der PW-Anteil bei Zunahme der Ortsgrösse klar ab und wird durch den OePNV abgelöst. Dass diese PW/OeV-Ablösung bei der Auszählung nach Arbeitsplätzen weniger ausgeprägt ausfällt, ist auf den Agglomerisierungsprozess zurückzuführen. So erscheint der "typische" PW-benützende Pendler aus dem Vorort in Abbildung 4.3 a) unter seiner (kleinen) Wohnortsgemeinde und in b) im (grösseren) Agglomerationszentrum.

Dies geht auch daraus hervor, dass die grösseren Ortschaften ein Arbeitsplatz-/Wohnort-Verhältnis von über 1 aufweisen (vgl. Anhang 4.3 und 4.4); so wohnen ca. 16 % der Berufstätigen in Grossstädten (> 100'000 Einwohner), doch arbeiten dort rund 25 %; umgekehrt wohnen 20 % in kleinen Ortschaften (< 2'000 Einwohner), während nur 15 % dort arbeiten.

Auch ist ersichtlich, dass Arbeitsplätze in kleineren Gemeinden - bei im wesentlichen ähnlichen Distanzen¹⁾ - vermehrt zu Fuss erreicht werden; gleichzeitig ist jedoch in bezug auf die Wohnortsgemeinde der Fussgängeranteil in grösseren Ortschaften (ausgenommen jene mit mehr als 200'000 Einwohnern) grösser. Dies insbesondere deshalb, weil der Anteil an Binnenpendlern mit der Ortsgrösse zunimmt (vgl. Abschnitt 4.4).

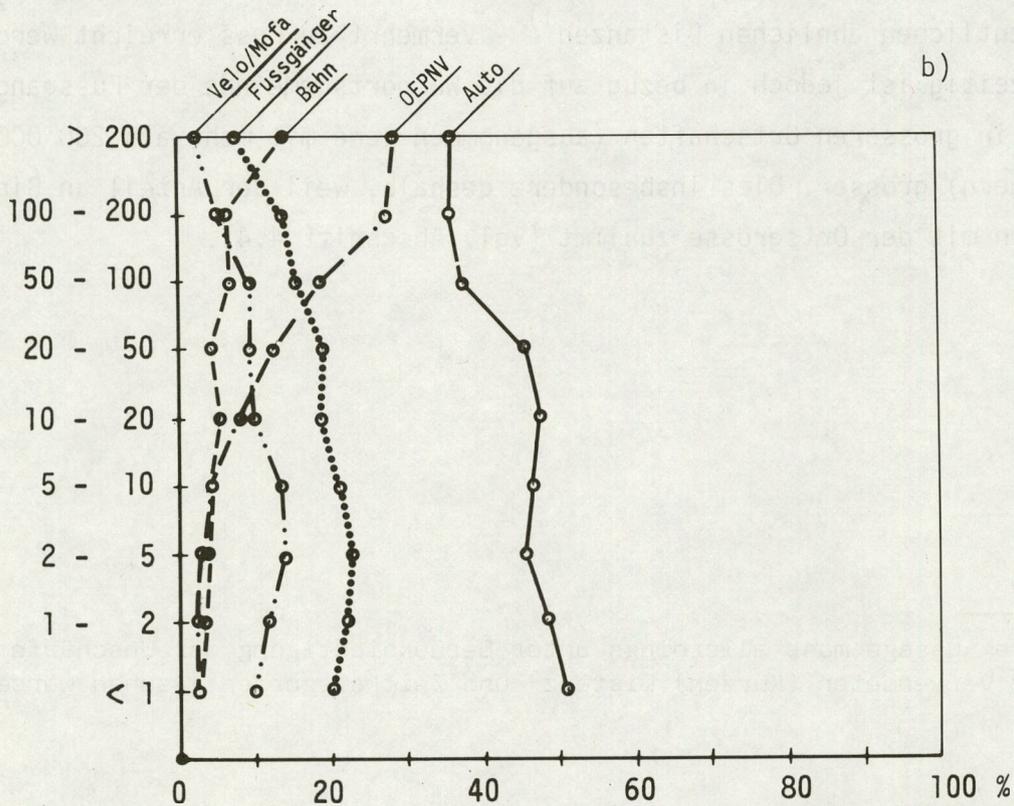
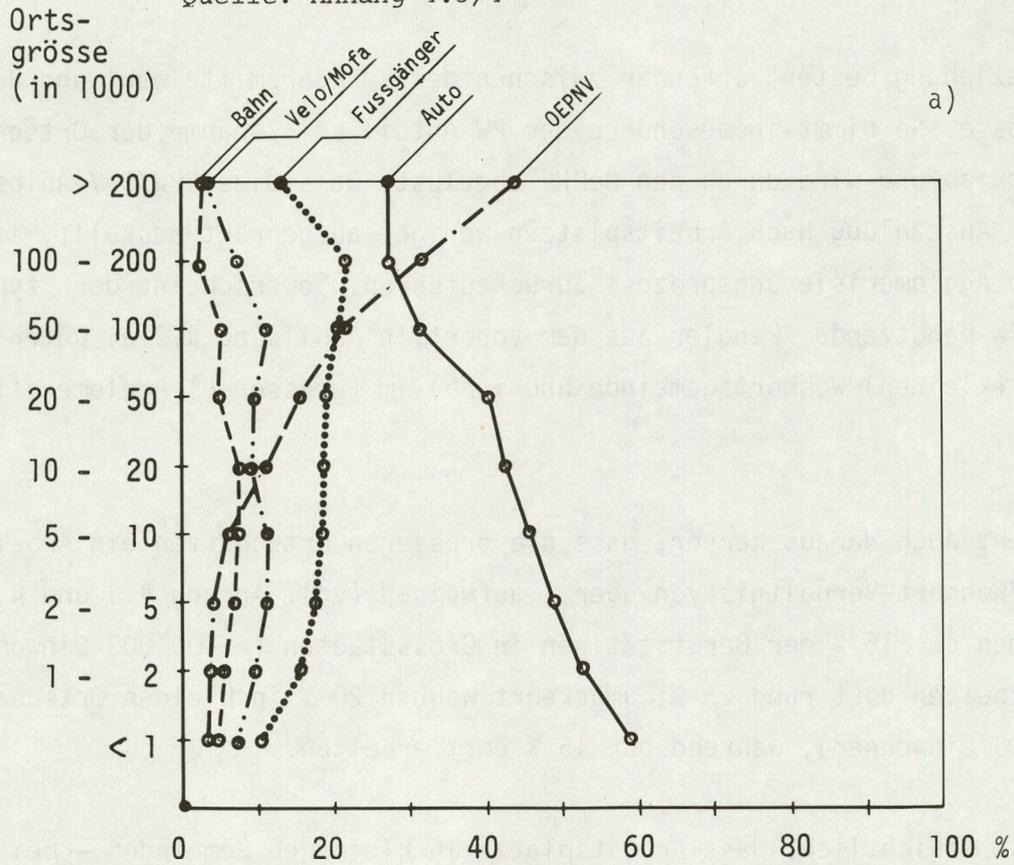
1) Diese Aussage muss allerdings unter Berücksichtigung der Unschärfe der hier verwendeten (kurzen) Distanz- und Zeitkategorien gesehen werden.

Abbildung 4.3 Personenbezogener Modal Split der Berufstätigen nach Ortsgrösse

a) der Wohnortsgemeinde

b) der Arbeitsplatzgemeinde

Quelle: Anhang 4.3/4



4.2.4 Agglomerationsgrösse

▷ Anhang 4.5

Der Einflussfaktor Agglomerationsgrösse führt zu Unterschieden, die jedoch von beschränktem Ausmass sind. Allenfalls sind es die Gross-Agglomerationen einerseits und die nicht-agglomerierten ländlichen Gebiete andererseits, welche abweichende Werte aufweisen.

So ist der Anteil der Nichtpendler in ländlichen Regionen mit 25 % am grössten, in den Gross-Agglomerationen mit 8 % am geringsten. Beim Modal Split fällt auf, dass der PW in allen Agglomerationen mit rund 40 % vertreten ist, in den ländlichen Regionen hingegen mit ca. 48 %. Der Fussgängeranteil ist in den nicht-agglomerierten Städten mit 29 % am grössten. Die übrigen Kategorien weisen einen Anteil von rund 20 % aus, mit Ausnahme der Gross-Agglomerationen (14 %). Dass der OePNV-Anteil mit der Agglomerationsgrösse zunimmt, ist - aufgrund der bestehenden Angebotsstruktur - nicht überraschend.

Unterschiede im Zeitaufwand sind bei den Gross-Agglomerationen festzustellen, indem hier geringfügig höhere Zeiten realisiert werden, was jedoch mit tieferer Wegehäufigkeit kompensiert wird (werden muss).

4.2.5 Regionstyp

▷ Anhang 4.6

Anhang 4.6 dokumentiert die Resultate für die verschiedenen Regionstypen. Hier zeigt sich ein recht heterogenes Bild. So sei hier als Beispiel auf die Grossstadtreionen verwiesen, die - bei kürzesten Distanzen - den grössten Zeitaufwand und damit die signifikant tiefsten Geschwindigkeiten sowie die geringste Wegehäufigkeit aufweisen. Ihr Modal Split ist gekennzeichnet durch den tiefsten PW-Anteil (39 %) und - erwartungsgemäss - einen hohen OePNV-Anteil (26 %). Offenbar vermag die Charakteristik eines Regionstyps auch auf die Verkehrsmittelwahl einzuwirken, gehen doch in den "Ferienregionen" 28 % der Berufstätigen zu Fuss zur Arbeit, während dies im CH-Mittel nur 18 % tun (können).

4.3 Einfluss demographischer und sozioökonomischer Variablen

Wie bereits bei den geographischen Variablen ersichtlich wurde, schlagen sich Unterschiede des Pendlerverhaltens weniger in Differenzen der Distanzen oder Zeiten, sondern vielmehr in der unterschiedlichen Verkehrsmittelwahl nieder. Dies trifft in noch stärkerem Masse für die demographischen und sozioökonomischen Merkmale zu, da Zeit und Distanz doch primär mit der Raumstruktur und damit den geographischen Variablen in Verbindung stehen.

4.3.1 Geschlecht

▷ *Anhang 4.7*

Unterschiedliches Verhalten zwischen Männern und Frauen zeigt sich darin, dass berufstätige Frauen

- eher zu Fuss gehen
- eher OeV benützen
- weniger PW-Fahrer sind
- weniger Fahrrad- oder Mofa-Benützer sind.

Ihr Zeitaufwand ist, über alle Verkehrsmittel gemittelt, gleich wie jener der Männer, obwohl die Distanz rund 20 % tiefer liegt.

Schliesslich ist ihre Wegehäufigkeit geringer, d.h. nur rund 43 % der Frauen sind "Mittagsheimkehrer", während es bei den Männern rund 57 % sind.

4.3.2 Alter

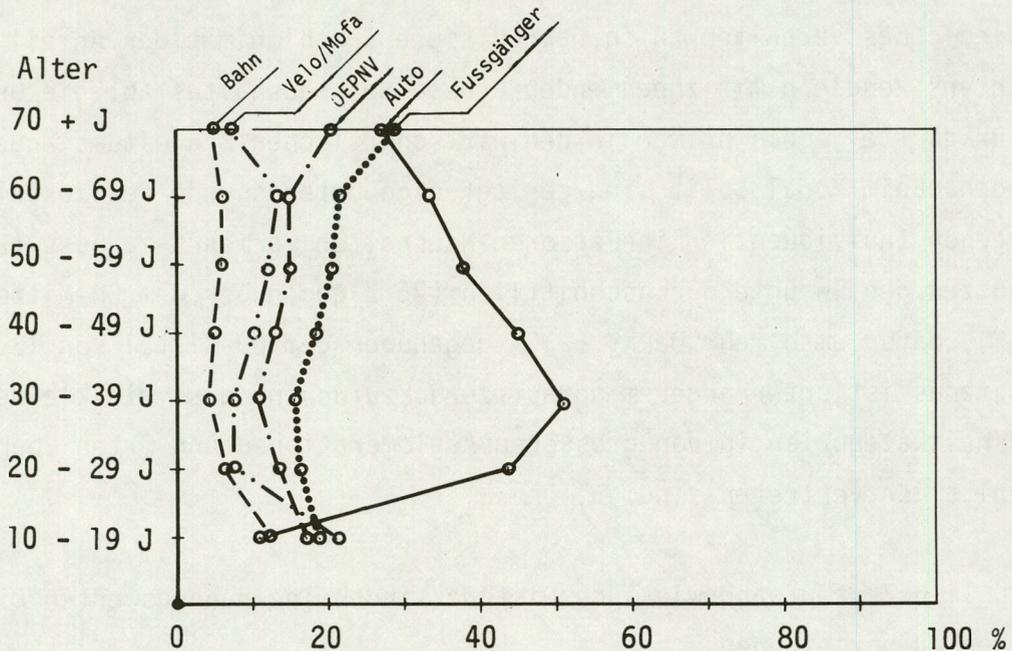
▷ *Anhang 4.8*

Die Unterschiede bezüglich Alter sind grob wie folgt zu charakterisieren:

Beim Modal Split fällt auf, dass alle Verkehrsmittel, mit Ausnahme des PW, einen ähnlichen Kurvenverlauf haben und über ihren geringsten Anteil in der Gruppe der 30 - 39jährigen verfügen; die PW-Kurve hingegen verläuft genau entgegengesetzt dazu (Abbildung 4.4).

Abbildung 4.4 Personenbezogener Modal Split der Berufstätigen in Abhängigkeit des Alters

Quelle: Anhang 4.8



Interessant ist zudem die Tatsache, dass der Zeitaufwand für die Gruppe der 30 - 39jährigen am geringsten ist, die Distanz jedoch mit zunehmendem Alter abnimmt. Schliesslich nimmt der Anteil der "Mittagsheimkehrer" (d.h. die Wegehäufigkeit) mit zunehmendem Alter zu.

4.3.3 Nationalität

▷ Anhang 4.9

Die Unterschiede bezüglich Pendlerverhalten zwischen Schweizern und Ausländern zeigen sich unter anderem in unterschiedlicher Verkehrsmittelwahl: So geht jeder vierte ausländische Berufstätige zu Fuss zur Arbeit, während es bei den Schweizern nur jeder sechste ist. Auch ist die OePNV-Benützung bei den Ausländern verbreiteter, während die Schweizer vermehrt den PW benutzen (45 % gegenüber 38 % der Ausländer).

Der Zeitaufwand der Ausländer ist, gemittelt über alle Verkehrsmittel, um rund 5 % geringer als jener der Schweizer, allerdings bei einer über 20 % geringeren Distanz. Auch fällt auf, dass für Ausländer Wohn- und Arbeitsplatz in geringerem Ausmass zusammenfallen.

4.3.4 Haushaltgrösse

▷ Anhang 4.10

Die Haushaltgrösse scheint eine wenig taugliche Grösse zu sein, um unterschiedliches Verhalten zu charakterisieren. Wohl nimmt der Anteil an "echten" Pendlern mit zunehmender Grösse des Haushaltes ab; die Ursache dafür dürfte jedoch primär in den wirtschaftlichen Begleitumständen liegen. Beim Modal Split sind geringfügige Unterschiede festzustellen: So gehen Individuen in Ein-Personen-Haushalten vermehrt zu Fuss (24 %), benützen den PW unterdurchschnittlich (35 % gegenüber dem CH-Mittel von 43 %), dafür umso mehr OePNV (21 % gegenüber dem CH-Mittel von 13 %). Letzteres ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass die kleineren Haushaltskategorien in den grösseren Agglomerationen und Orten überdurchschnittlich vertreten sind.

Bezüglich Zeitaufwand wie auch Distanz sind keine nennenswerten Diskrepanzen zu verzeichnen.

4.3.5 Wirtschaftssektor

▷ Anhang 4.11

Bei der Unterscheidung nach Wirtschaftssektoren ist zu erwarten, dass der Anteil an "echten" Pendlern im Primärsektor gering ist (20 % gegenüber ca. 90 % in den andern Sektoren). Wesentliche Unterschiede sind jedoch keine zu verzeichnen - abgesehen von der intensiven OePNV-Benützung im Tertiär-Sektor, welche wiederum durch dessen räumliche Konzentration in den grösseren Agglomerationen zu erklären ist.

4.3.6 Branchenzugehörigkeit

▷ Anhang 4.12

Eine Differenzierung nach Branchen soll hier nur grob bezüglich Modal Split erfolgen, da auch hier diese Unterschiede kennzeichnender sind, als die zeitlichen oder distanzmässigen Unterschiede. So lassen sich Branchen identifizieren mit überdurchschnittlich hohen Fussgängeranteilen (über 30 %) und gleichzeitig tiefen PW-Anteilen (unter 25 %), so z.B. bei

den Branchen Textil, Uhren und Gastgewerbe. Die Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsplatz sind entsprechend gering (≤ 5 km).

Ueberdurchschnittlich hohe PW-Anteile (> 50 %) sind bei den technischen Berufen und in der Maschinenindustrie zu verzeichnen. Auch werden bei den technischen Berufen die längsten Distanzen überwunden.

Die räumliche Verteilung der Arbeitsplätze in den verschiedenen Branchen führt auch dazu, dass die Dienstleistungen (u.a. Handel, Verwaltung, aber auch graphisches Gewerbe), die in den Agglomerationen ihren Schwerpunkt haben, entsprechend hohe OePNV-Anteile ausweisen.

4.3.7 Abgeschlossene Schulbildung

▷ Anhang 4.13

Beziehungen zwischen Schulbildung und Pendlerverhalten lassen sich der Tendenz nach in folgendem Sinne formulieren:

Mit zunehmender formaler Ausbildung

- nimmt der Anteil "echter" Pendler zu,
- nimmt der PW-Anteil zu,
- wird weniger zu Fuss gegangen,
- wird das Fahrrad bzw. Mofa weniger benützt,
- wird mehr Zeit investiert,
- werden längere Distanzen zurückgelegt,
- nimmt die realisierte Geschwindigkeit zu.

4.3.8 Berufliche Stellung

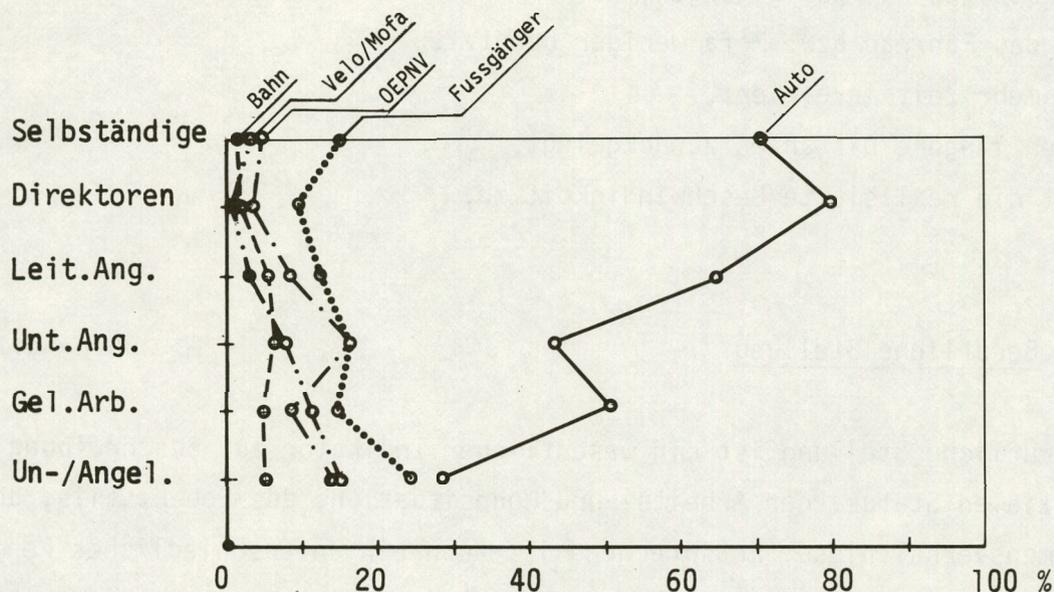
▷ Anhang 4.14

Die berufliche Stellung ist ein wesentlicher Indikator zur Beschreibung des sozialen Status, der Arbeits- und Wohnsituation, des Lebensstils, der Einkommensverhältnisse. Entsprechend ist auch ein unterschiedliches Pendlerverhalten zu erwarten.

Vorerst ist festzustellen, dass für über die Hälfte (58 %) der Selbständigerwerbenden Wohn- und Arbeitsplatz zusammenfallen. Dies trifft für rund 12 % der leitenden Angestellten bzw. Direktoren zu, für rund 8 % der unteren Angestellten und gelernten Arbeiter, und rund 16 % der an- oder ungelernten Arbeiter.

Auffallendste Unterschiede ergeben sich bei der Verkehrsmittelwahl. So überwiegt der PW bei den Selbständigerwerbenden (70 %), Direktoren (80 %) und leitenden Angestellten (65 %), während an- oder ungelernte Arbeiter einen Anteil von nur 28 % aufweisen. Hier sind die Fussgänger überproportional vertreten (24 %). OePNV-Benützer sind vor allem untere Angestellte wie auch an- oder ungelernte Arbeiter; sie sind es auch, die vermehrt das Fahrrad bzw. Mofa benutzen (11 - 14 %), während die oberen sozialen Schichten bei diesen Verkehrsmitteln mit rund 1 - 3 % vertreten sind.

Abbildung 4.5 Personenbezogener Modal Split der Berufstätigen nach beruflicher Stellung
Quelle: Anhang 4.14



So zeigt sich quantitativ, in welchem Ausmass der Privatwagen das bevorzugte Verkehrsmittel der oberen sozialen Schichten ist, während die unteren Schichten vermehrt Fussgänger, Fahrrad-/Mofa-Fahrer oder OeV-Benützer sind.

Entsprechend resultieren für die einzelnen Gruppen unterschiedliche Geschwindigkeiten, die als Mass der Privilegierung interpretiert werden können:

- Selbständigerwerbende	21 km/h
- Direktoren	31 km/h
- leitende Angestellte	30 km/h
- untere Angestellte	24 km/h
- gelernte Arbeiter	25 km/h
- un- oder angelernte Arbeiter	20 km/h

Eine Verfeinerung unter Miteinbezug geographischer Variablen wird in Abschnitt 4.4.2 gegeben.

4.3.9 Binnen-/Aussenpendler

▷ Anhang 4.15

Die Tabellen im Anhang 4.15 geben Hinweise auf unterschiedliches Verhalten von Binnen- bzw. Aussenpendlern (d.h. Gemeindegrenze nicht überschreitende bzw. überschreitende Pendler). Es ist naheliegend, dass diese Gruppen nicht nur bezüglich der Verkehrsmittelwahl, sondern auch bezüglich Zeitaufwand und Distanz unterschiedliche Werte aufweisen.

4.3.10 Zivilstand

▷ Anhang 4.16

Die Untersuchung nach Zivilstand ergibt ein heterogenes Bild. Auffallen mag der unterschiedliche Anteil an Nichtpendlern, dann aber auch die unterschiedliche Verkehrsmittelwahl; so die Dominanz der PW bei den Verheirateten (mit gleichzeitig höchster Wegehäufigkeit), während bei Getrennt-Lebenden und Verwitweten die Fussgänger- und OeV-Anteile hervorstechen.

4.3.11 Stellung im Haushalt

▷ Anhang 4.17

Hier fällt vor allem die Dominanz der PW-Benützung bei den Haushaltvorständen auf ($\approx 50\%$); allerdings ist der PW auch bei den übrigen Haushaltmitgliedern noch stark vertreten (31%), auch wenn hier überproportionale OeV- und Fussgängeranteile zu verzeichnen sind (vgl. dazu auch Abschnitt 4.5).

4.3.12 Erwerbstätigkeit

▷ Anhang 4.18

Die Grosszahl der Berufstätigen ist voll erwerbstätig (86%) und entspricht deshalb dem durchschnittlichen Verkehrsverhalten. Die teilweise Erwerbstätigen, von denen 80% zu den "echten" Pendlern gehören, gehen vermehrt zu Fuss oder benützen vorwiegend OePNV.

4.4 Detail-Auswertungen

Aus den letzten Abschnitten wurde ersichtlich, dass die primären Unterschiede im Pendlerverhalten an die unterschiedliche Verkehrsmittelwahl gebunden sind. So wird im folgenden eine weitere Differenzierung mit Beschränkung auf den Modal Split vorgenommen.

4.4.1 Verkehrsverhalten von Binnen- und Aussenpendlern nach Ortsgrösse

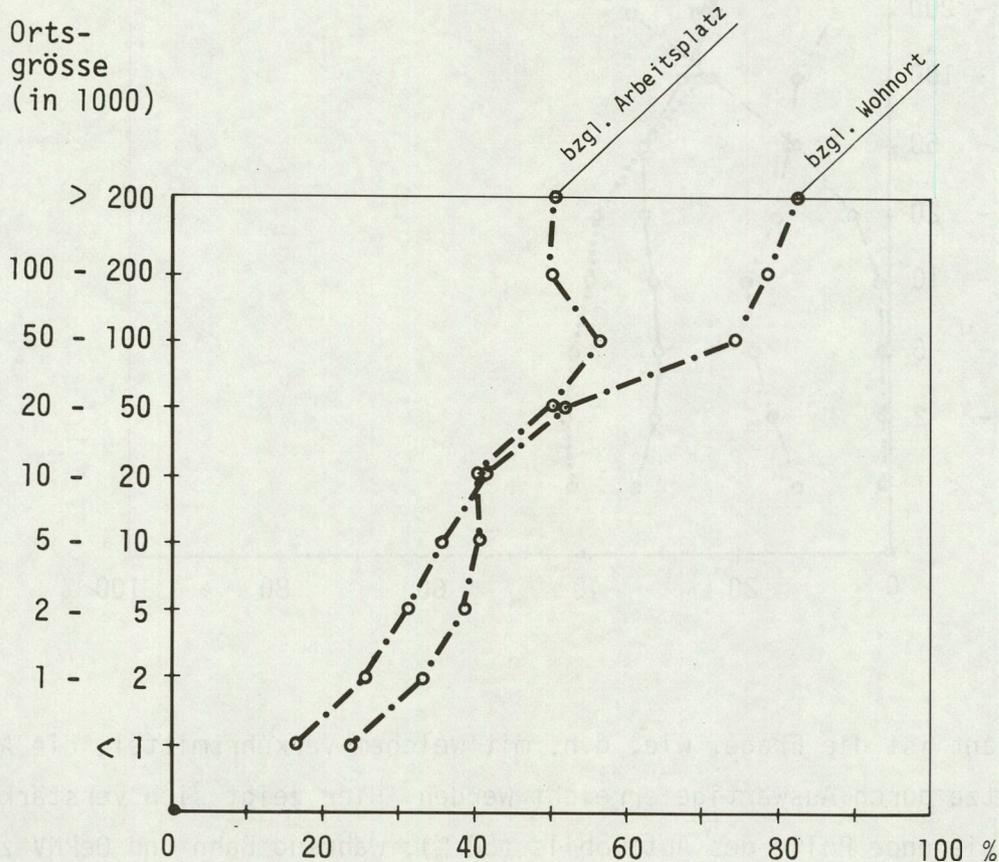
▷ Anhang 4.19/20

Vorerst ist festzustellen, dass der Anteil an Binnenpendlern (d.h. Pendler innerhalb der Gemeindegrenze), bei zunehmender Ortsgrösse zunimmt, während der Anteil an sogenannten Nichtpendlern und Aussenpendlern abnimmt - dies in bezug auf den Wohnort (vgl. Anhang 4.19). In bezug auf den Arbeitsplatz ist diese Beziehung deutlich anders - ein Ausdruck vor allem des Agglomerierungsprozesses. Wird z.B. ein (zufällig gewählter) Beschäftigter mit Wohnsitz in einer Grossstadt ($> 200'000$ Einwohner)

betrachtet, so ist die Wahrscheinlichkeit, dass sein Arbeitsplatz in der gleichen Gemeinde liegt, 82 %. Umgekehrt weist ein Arbeitsplatz in einer solchen Gemeinde eine nur 50 %ige Wahrscheinlichkeit auf, dass er durch Bewohner der gleichen Gemeinde belegt ist (vgl. Abbildung 4.6).

Abbildung 4.6 Anteile der Binnenpendler nach Ortsgrösse (in % am Total der Berufstätigen)

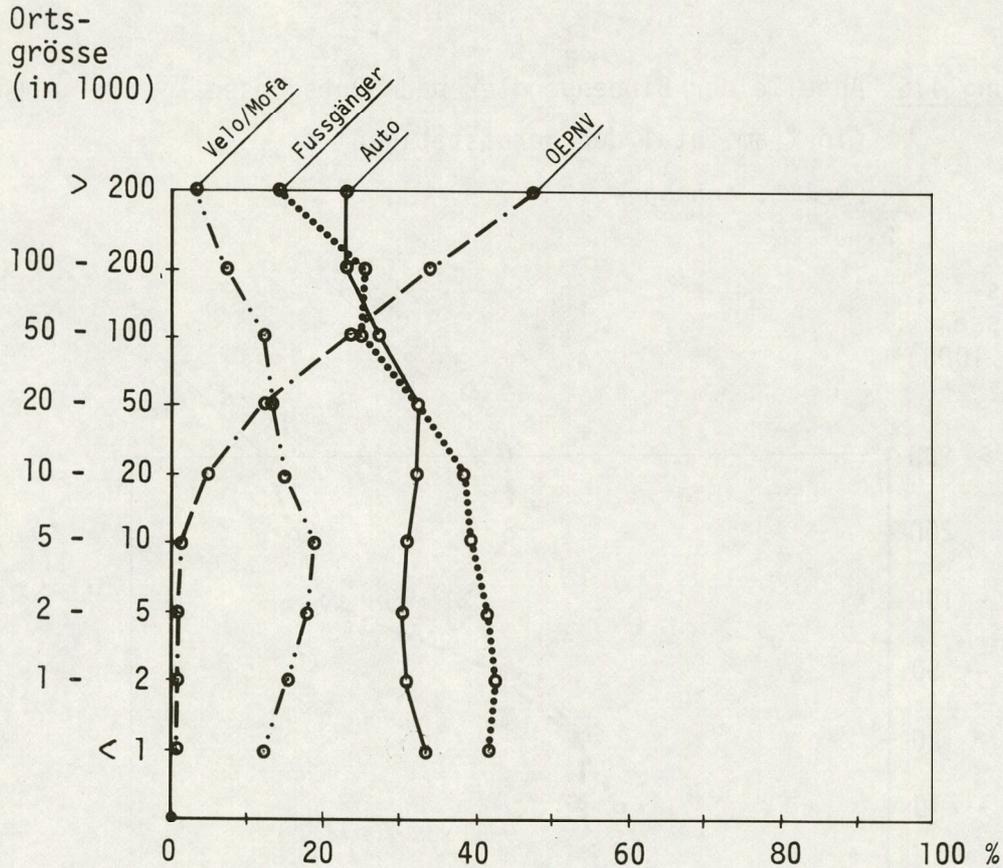
Quelle: Anhang 4.19



Im weiteren mag interessieren, wie die Verkehrsmittelwahl durch Binnen- bzw. Aussenpendler erfolgt. Dass die Verkehrsmittel des Nahbereichs (Fahrrad/Mofa) sowie der Fussgänger-Modus bei den Binnenpendlern vorherrschen, ist zu erwarten; ebenso deren abnehmende Bedeutung bei zunehmender Ortsgrösse und deren Ablösung durch den OePNV (vgl. Abbildung 4.7).

Abbildung 4.7 Personenspezifischer Modal Split der berufstätigen Binnenpendler nach Ortsgrösse

Quelle: Anhang 4.20

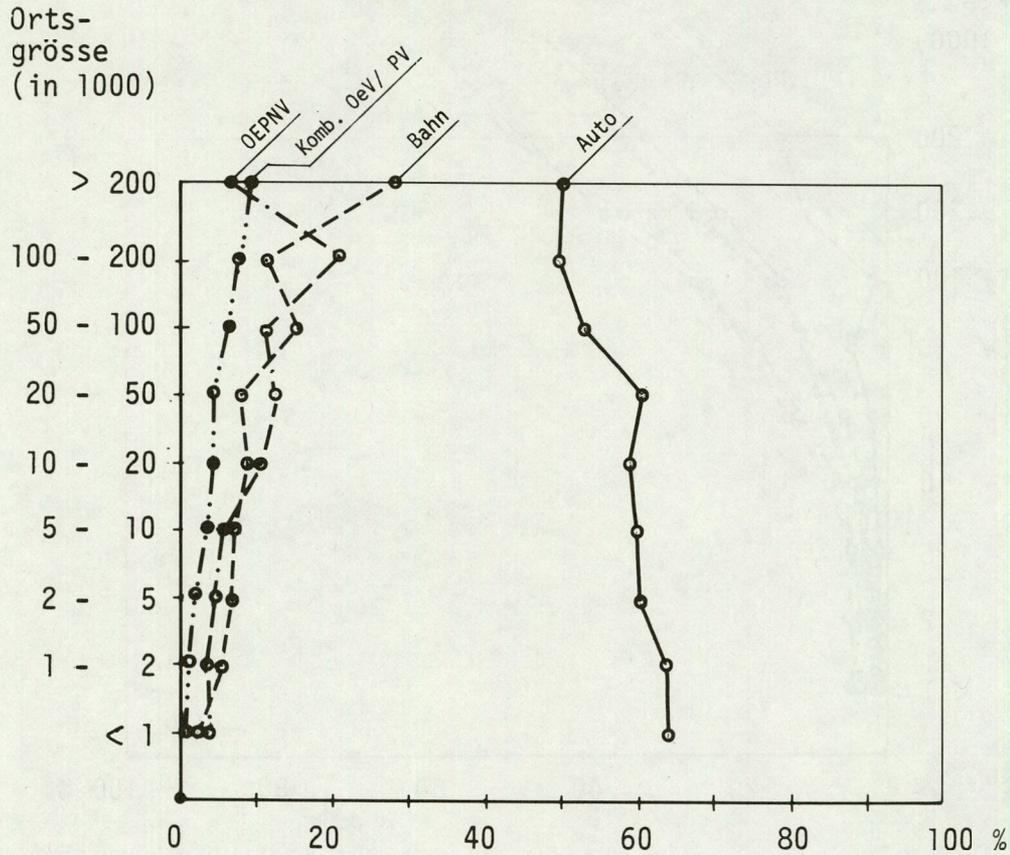


Interessant ist die Frage, wie, d.h. mit welchem Verkehrsmittel, die Arbeitsplätze durch Auswärtige erreicht werden. Hier zeigt sich verstärkt die dominierende Rolle des Automobils (58 %), während Bahn und OePNV zu durchschnittlich je 10 % vertreten sind. Dabei fällt erneut auf, dass die OeV-Anteile - angebotsbedingt - stärker von der Ortsgrösse bestimmt sind (Abbildung 4.8).

Die Abbildungen 4.6 bis 4.8 seien exemplarisch für die Grosstädte interpretiert: Deren Arbeitsplätze sind je etwa zur Hälfte durch Einheimische bzw. durch Auswärtige belegt (Anhang 4.19). Die Einheimischen erreichen diese Arbeitsplätze etwa zur Hälfte mit OePNV und zu 23 % mit dem PW. Bei den Auswärtigen hingegen ist das Verhältnis umgekehrt: PW 50 % und OePNV 28 %. Entsprechend kann man von einem disproportionalen Verhältnis sprechen (z.B. Mehrbelastung der Wohnbevölkerung durch "fremden" Strassenverkehr).

Abbildung 4.8 Personenspezifischer Modal Split der berufstätigen Aussenpendler nach Ortsgrösse (bez. Arbeitsplatz)

Quelle: Anhang 4.20



4.4.2 Einfluss der beruflichen Stellung nach Orts- und Agglomerationsgrösse

▷ Anhang 4.21/22

Der Einfluss der Ortsgrösse bzw. Agglomerationsgrösse sowie der beruflichen Stellung je für sich wurden im vorangegangenen Abschnitt erwähnt. Bei gleichzeitigem Miteinbezug beider Variablen zeigt sich, dass z.B. die Ortsgrösse bei allen sozialen Schichten zu Variationen der Verkehrsmittel-Anteile führt (Abbildungen 4.9, 4.10, 4.11).

Abbildung 4.9 OePNV-Anteil nach Ortsgrösse und beruflicher Stellung

Quelle: Anhang 4.21

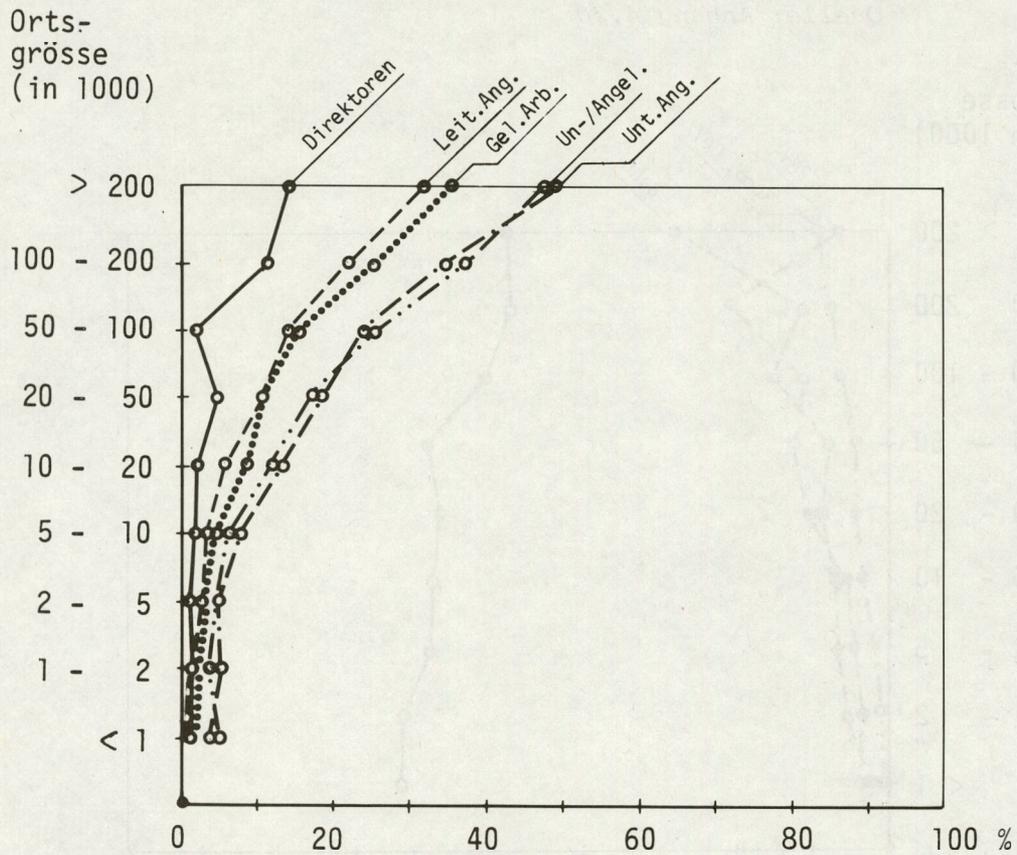


Abbildung 4.10 PW-Anteil nach Ortsgrösse und beruflicher Stellung

Quelle: Anhang 4.21

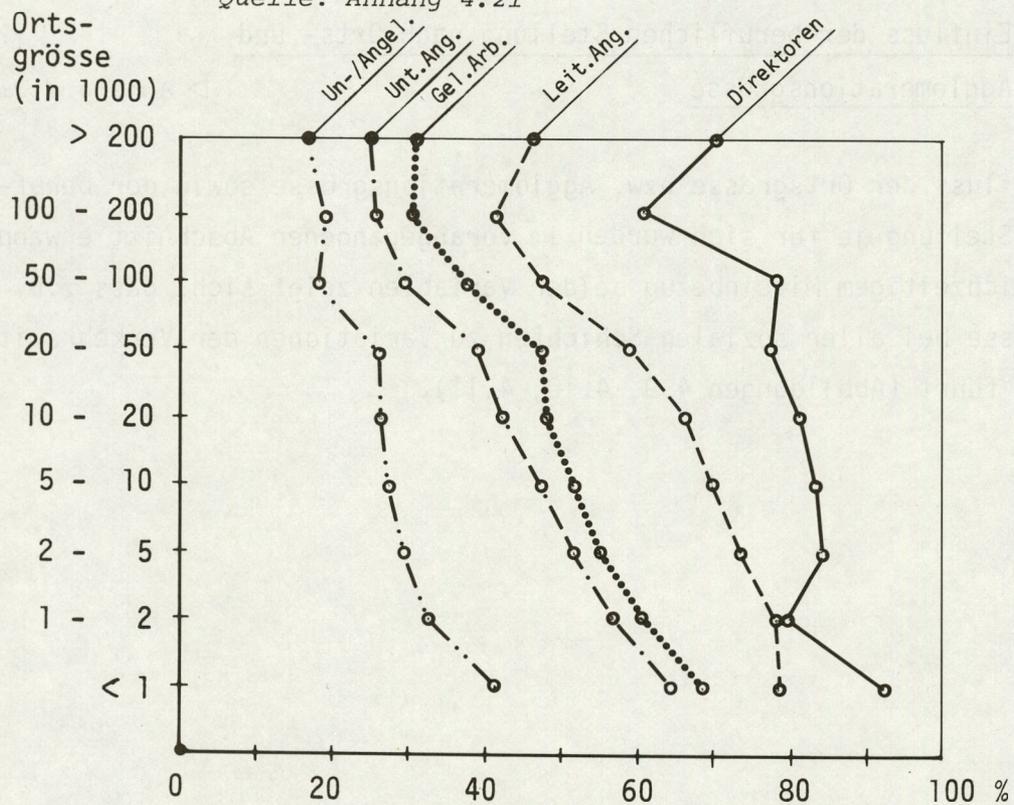
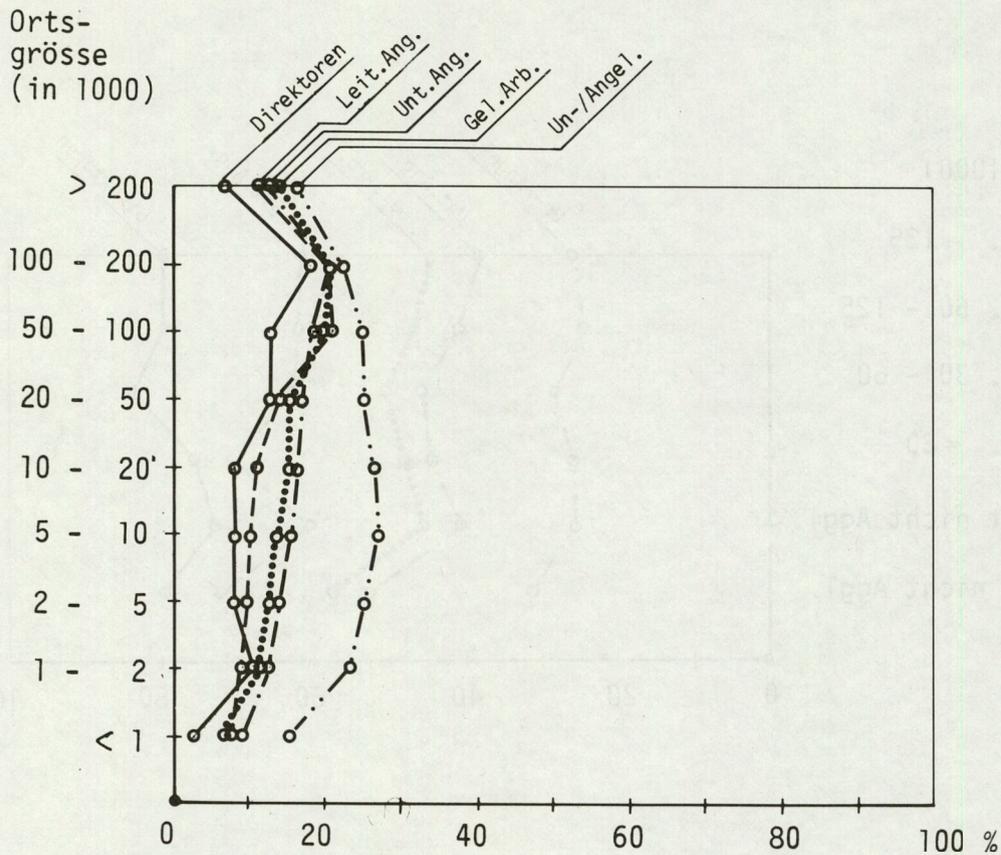


Abbildung 4.11 Fussgänger-Anteil nach Ortsgrösse und beruflicher Stellung

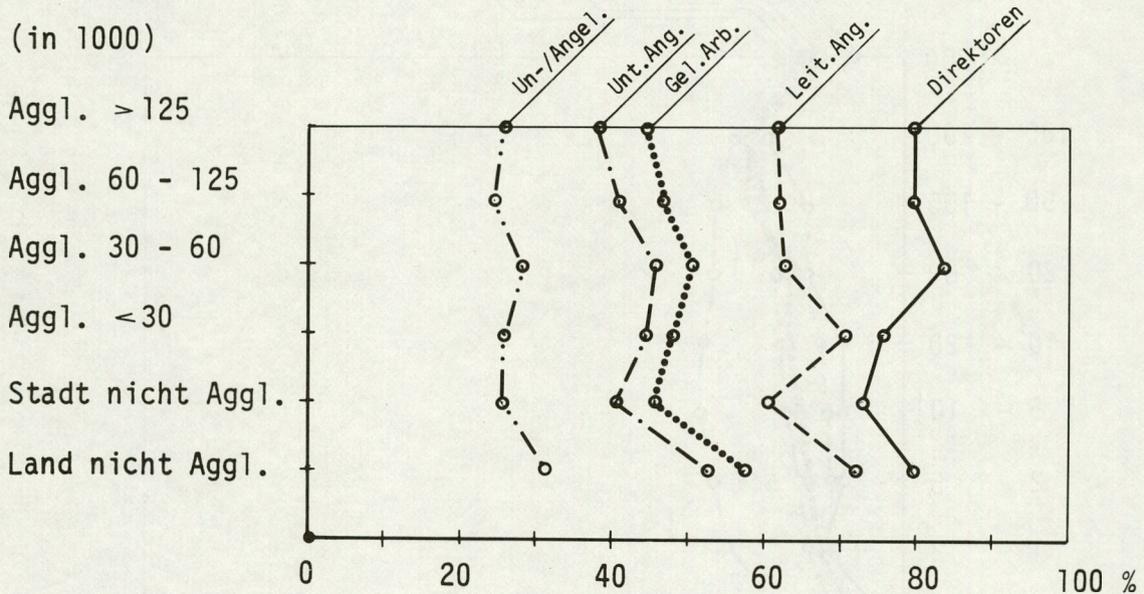
Quelle: Anhang 4.21



Allerdings sind die geographisch bedingten Schwankungen des Modal Splits nicht so, dass sie die Diskrepanzen zwischen den beruflichen Stellungen ausgleichen würden. So bleibt z.B. der PW-Anteil der Direktoren - bei einem Durchschnitt von 80 % - immer über 60 %, während er bei der Gruppe der Angelernten (Durchschnitt 28 %) nicht über 40 % steigt. Die öffentlichen Verkehrsmittel hingegen sind - angebotsbedingt - in den grösseren Ortschaften wesentlich stärker vertreten und vermögen bei allen sozialen Schichten massgebliche Verkehrsanteile zu gewinnen, wenn auch die unteren Schichten hier klar übervertreten sind.

Dass die schichtspezifischen Trennwirkungen (z.B. bezüglich der PW-Benützung) stärker sind als die geographischen, zeigt sich, wenn nicht die Ortsgrösse (welche ja Agglomerationseffekte vernachlässigt), sondern die Agglomerationsgrösse zugrunde gelegt wird. Hier zeigt sich für den PW-Anteil Stabilität über alle Typen hinweg (Abbildung 4.12).

Abbildung 4.12 PW-Anteil nach Agglomerationstypen und beruflicher Stellung
Quelle: Anhang 4.22



4.5 Einfluss des PW-Besitzes

Es ist eine naheliegende Erwartung, dass der PW-Besitz die Verkehrsmittelwahl massgeblich beeinflusst. Hier interessiert dessen Ausmass.

4.5.1 Zugang zu PW

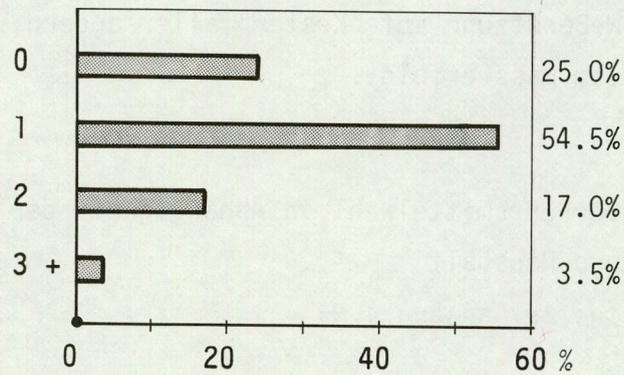
▷ Anhang 4.23

Vorauszuschicken ist, dass drei von vier Berufstätigen in Haushalten mit PW-Besitz leben (Abbildung 4.13).

Abbildung 4.13 Verteilung der Berufstätigen auf Haushalte ohne/mit PW

Quelle: Anhang 4.23

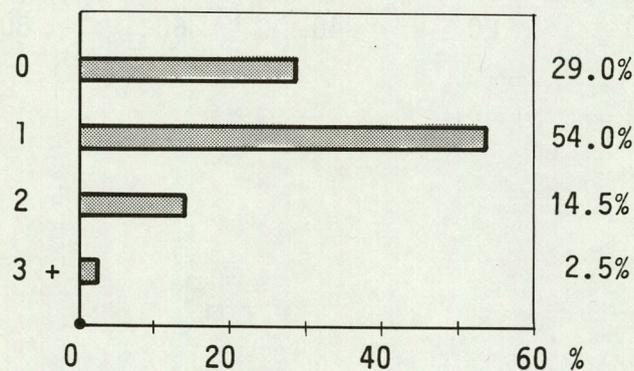
PW pro
H'halt



Bezogen auf die Gesamtbevölkerung ergibt sich ein nur geringfügig anderes Bild; der Anteil der Bevölkerung ohne Zugang zu PW im eigenen Haushalt beträgt 29 %¹⁾.

Abbildung 4.14 Verteilung der Bevölkerung auf Haushalte ohne/mit PW²⁾

PW pro
H'halt



1) vgl. auch Tabelle 2.7: 38 % der Haushalte besitzen keinen PW.

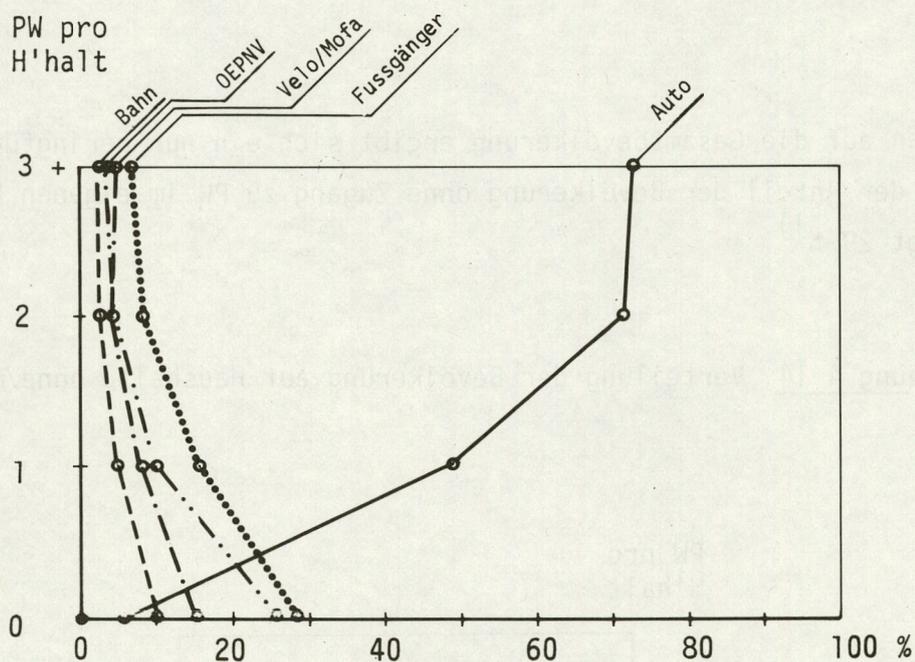
2) Quelle: Auswertung gemäss Tabelle 2.7

4.5.2 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit vom PW-Besitz ▷ Anhang 4.23/24

Für die Verkehrsmittelwahl im Pendlerverkehr zeigt Abbildung 4.15, dass PW-Besitz stark darauf hindeutet, das Auto im Pendlerverkehr auch zu benutzen. Ist gesamtschweizerisch der PW-Anteil 43 %, so sind es bei den Berufstätigen aus PW-besitzenden Haushalten durchschnittlich 55 % (50 % bei einem PW, über 70 % bei 2 und mehr PW). Die gleiche Abbildung zeigt auch, dass die PW-Benützung auf "Kosten" aller andern Verkehrsmittel in etwa proportionalem Mass erfolgt.

Abbildung 4.15 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Anzahl PW pro Haushalt

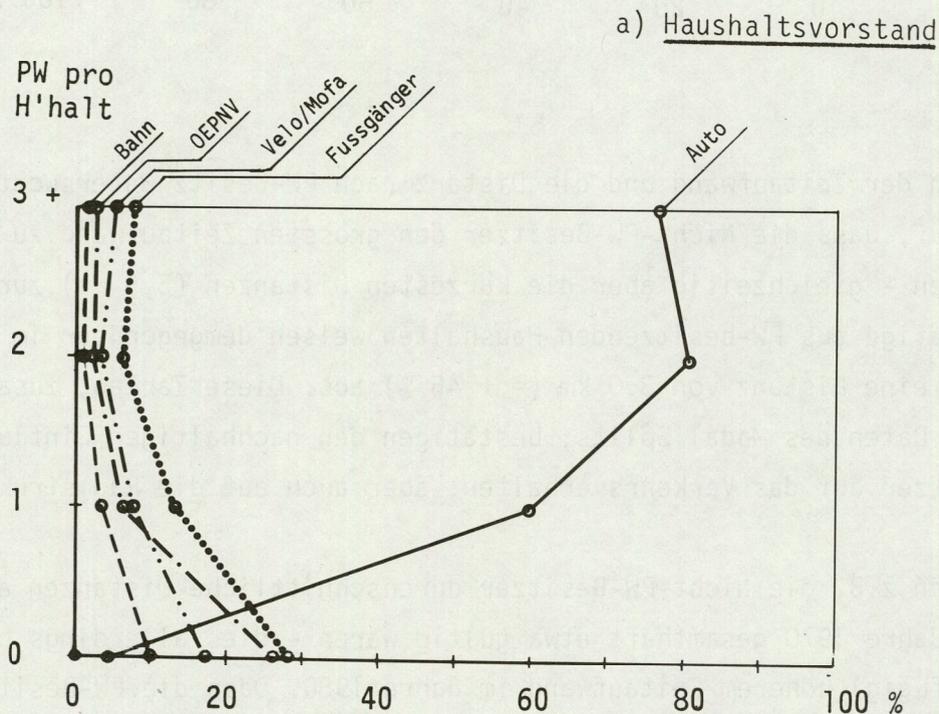
Quelle: Anhang 4.23



Dass PW-Besitz stark auf dessen Benützung auch für den Weg zur Arbeit hinweist, wird überdies deutlich, wenn man die Verkehrsmittelwahl nach der Stellung im Haushalt untersucht. Hier zeigt sich, dass z.B. in Haushalten mit einem PW die "Vorstände" den PW zu 60 % benützen; aber auch die "übrigen Haushaltmitglieder" weisen noch einen PW-Anteil von 26 % aus. Noch dominierender ist der PW-Anteil in Haushalten mit zwei und mehr PW: 80 % bei den Haushaltsvorständen, knapp 60 % bei den übrigen Mitgliedern. Diese Gruppe der "übrigen" weist im wesentlichen ein den "Vorständen" vergleichbares Bild auf - mit der Verschiebung um eine PW-Einheit; d.h. ein zusätzlicher PW-Haushalt führt für diese Gruppe zu einem den "Vorständen" verwandten Modal Split.

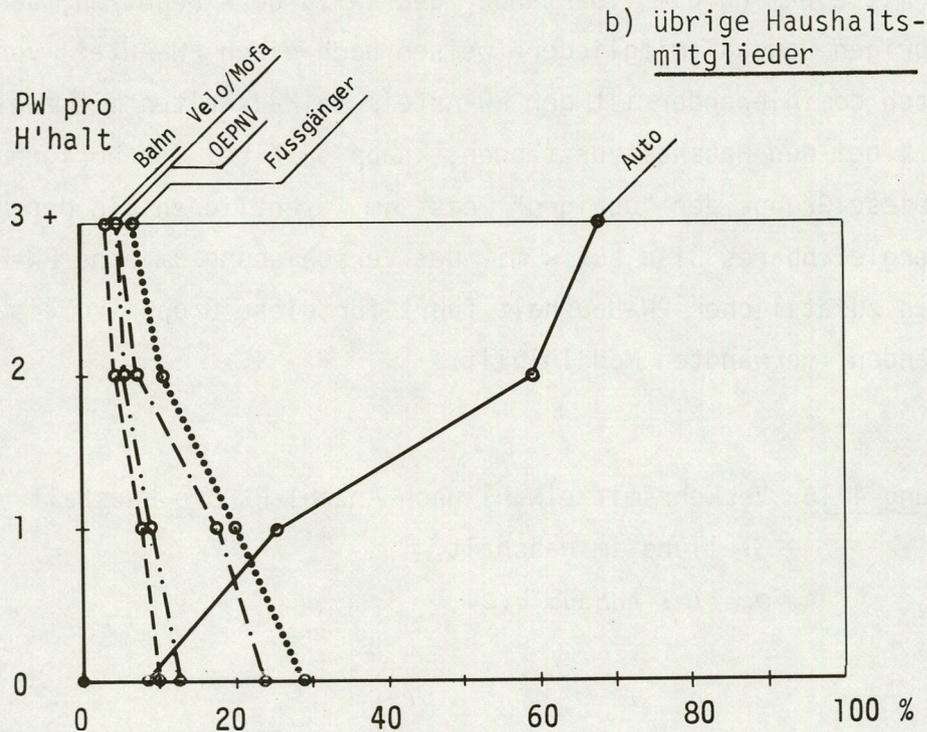
Abbildung 4.16 Verkehrsmittelwahl nach Anzahl PW pro Haushalt und Stellung im Haushalt

Quelle: Anhang 4.24



Fortsetzung Abbildung 4.16 Verkehrsmittelwahl nach Anzahl PW pro Haushalt und Stellung im Haushalt

Quelle: Anhang 4.24



Wird nun der Zeitaufwand und die Distanz nach PW-Besitz untersucht, so fällt auf, dass die Nicht-PW-Besitzer den grössten Zeitaufwand zu erbringen haben - gleichzeitig aber die kürzesten Distanzen (5,5 km) zurücklegen. Berufstätige aus PW-besitzenden Haushalten weisen demgegenüber im Durchschnitt eine Distanz von 8,0 km (= + 45 %) aus. Diese Zahlen, zusammen mit den Daten des Modal Splits, bestätigen den nachhaltigen Einfluss der PW-Besitzer auf das Verkehrsverhalten, aber auch auf die Raumstruktur.

So weisen z.B. die Nicht-PW-Besitzer durchschnittliche Distanzen aus, wie sie im Jahre 1970 gesamthaft etwa gültig waren - dies allerdings bei (geringfügig) höherem Zeitaufwand im Jahre 1980. Dass die PW-Besitzer - bei praktisch gleichbleibendem Zeitaufwand - weiter fahren (müssen bzw. können), um zu den gewünschten Arbeits- bzw. Wohnungsstandorten zu gelangen, deutet auf die Möglichkeiten des PW, gleichzeitig aber auch auf die Tendenz bzw. Notwendigkeit zur Fahrtenverlängerung hin.

4.5.3 Einfluss von Orts- und Agglomerationsgrösse sowie beruflicher Stellung

Im folgenden soll der Einfluss des PW-Besitzes auf den Modal Split nun noch weiter nach der Orts- bzw. Agglomerationsgrösse sowie der Stellung im Beruf differenziert werden.

a) PW-Besitz

▷ *Anhang 4.25*

Allein der PW-Besitz lässt bereits, wie schon dargelegt, auf längere, schnellere, aber zeitlich nicht wesentlich kürzere Pendlerwege schliessen. Deshalb soll vorerst der PW-Besitz bzw. die Verteilung der Berufstätigen nach ihrem Zugang zu PW untersucht werden.

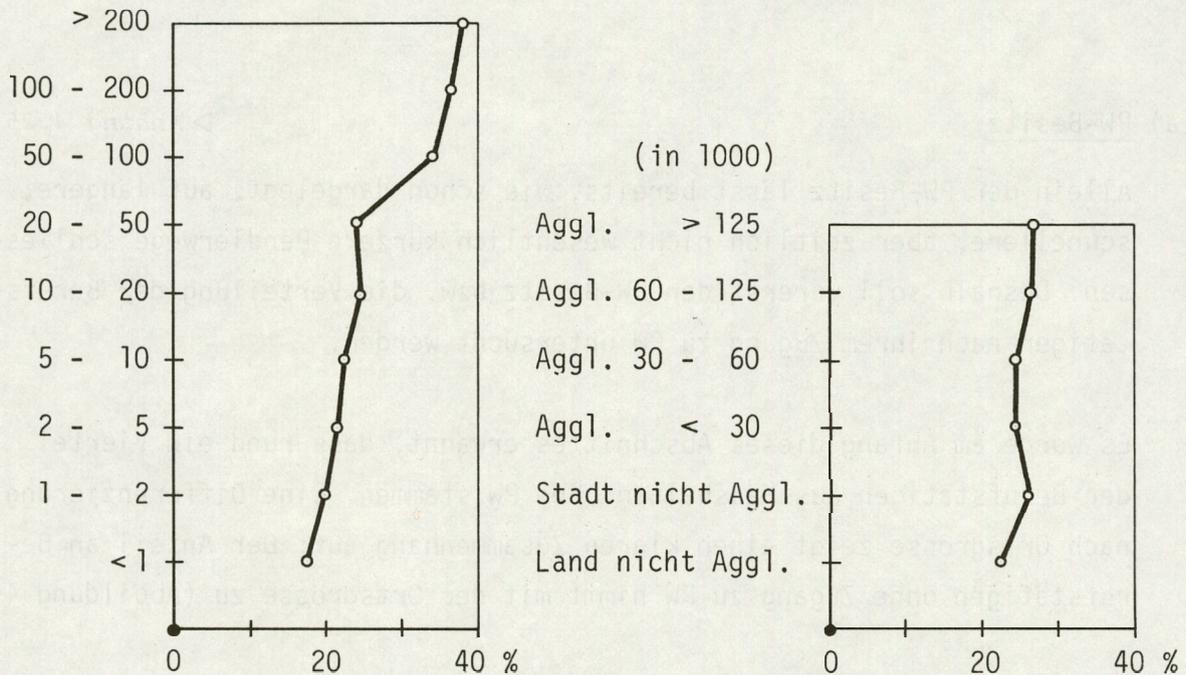
Es wurde am Anfang dieses Abschnittes erwähnt, dass rund ein Viertel der Berufstätigen aus Haushalten ohne PW stammen. Eine Differenzierung nach Ortsgrösse zeigt einen klaren Zusammenhang auf: Der Anteil an Berufstätigen ohne Zugang zu PW nimmt mit der Ortsgrösse zu (Abbildung 4.17).

Andererseits zeigt sich, dass zwischen den Agglomerationen keine grossen Unterschiede bestehen (Abbildung 4.17). Bei diesem Merkmal gleichen sich die Unterschiede innerhalb der Agglomerationen (Zentren mit relativ tiefem Motorisierungsgrad, umliegende Gemeinden mit sehr hohem Motorisierungsgrad) wieder aus.

Abbildung 4.17 Anteil der Berufstätigen in Haushalten ohne PW

Quelle: Anhang 4.25

Orts-
grösse
(in 1000)



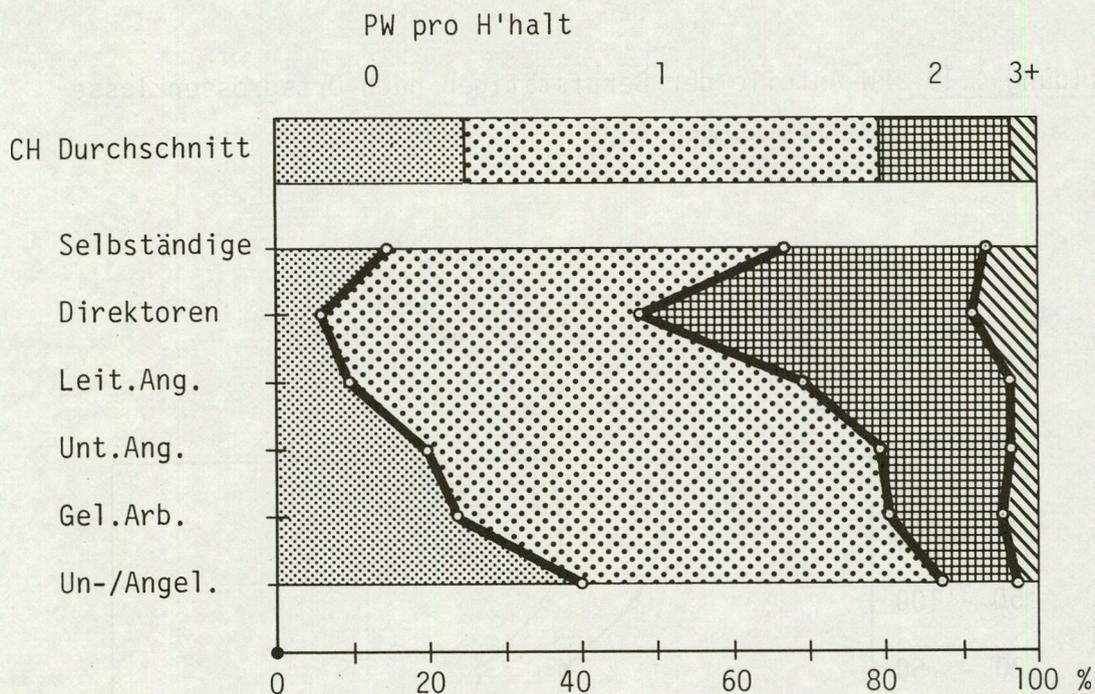
Diese "Verwischung" durch den Begriff "Agglomerationsgrösse" kann an der PW-Anzahl pro Haushalt illustriert werden. So betrug dieser Wert in den Zentren (d.h. Städte > 50'000 Einwohner) 512 PW pro 1'000 Haushalte, jedoch 830 in den Agglomerationen exklusive Zentren und 808 in den Nicht-Agglomerationen.¹⁾

1) CH-Durchschnitt 1980: 772 PW pro 1'000 Haushalte.

Dass die PW-Verteilung in den verschiedenen beruflichen Positionen recht unterschiedlich aussieht, entspricht den Erwartungen - dies im Einklang mit der Hypothese von Unterschieden bezüglich Einkommen, Lebensstil, sozialem Status etc. So sind zwar die PW-Besitzer in allen Schichten mehrheitlich vertreten, doch ist deren Dominanz in den oberen Schichten augenfälliger (Abbildung 4.18).

Abbildung 4.18 Berufstätige nach Anzahl PW pro Haushalt und Stellung im Beruf

Quelle: Anhang 4.25



b) Verkehrsmittelwahl

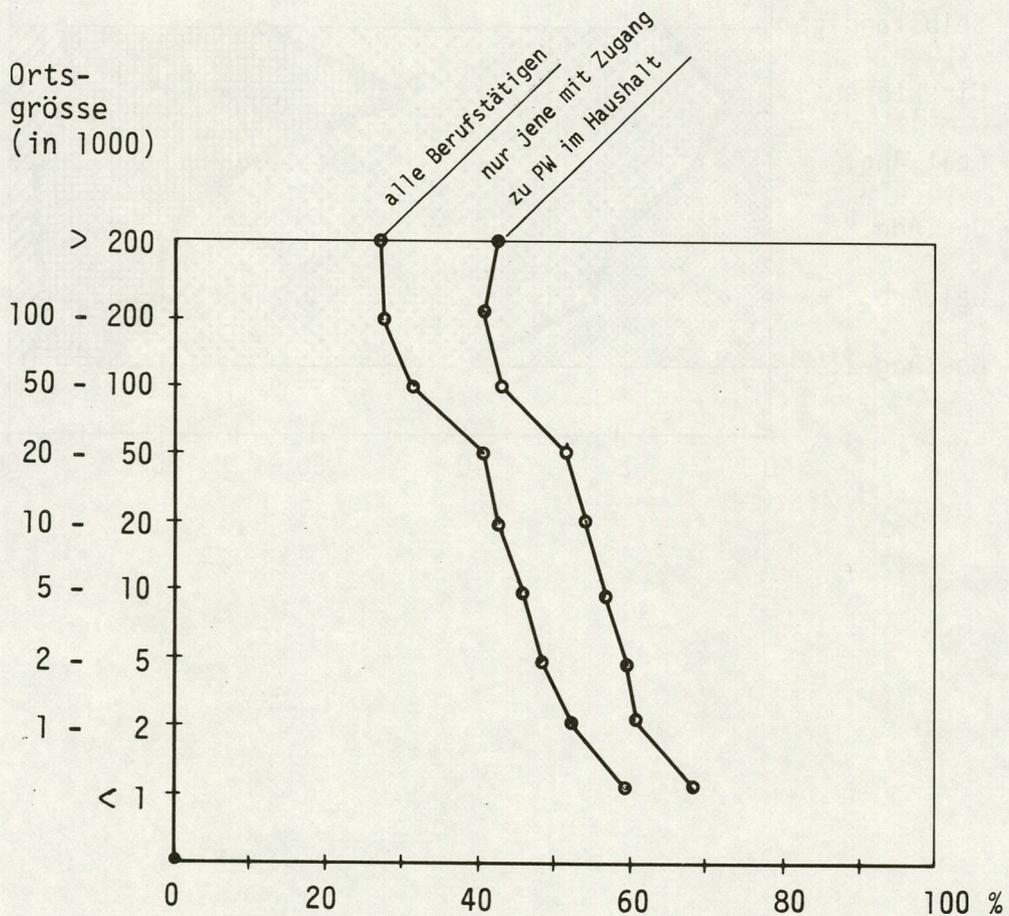
▷ Anhang 4.26/27

Die Aufgliederung der Verkehrsmittelwahl nach PW-Besitz und Ortsgrösse (Anhang 4.26) bzw. beruflicher Stellung (Anhang 4.27) zeigt erwartungsgemäss Elemente auf, die bereits bei der Einzeluntersuchung der Einflussfaktoren festgestellt wurden. So hält sich z.B. das Muster, wonach PW-Besitz ein starkes Indiz für dessen Benützung für den Weg zur Arbeit darstellt, in allen Ortsgrössenklassen wie auch durch alle beruflichen Positionen hindurch.

Andererseits nimmt der Anteil der PW-Benützung auch bei den Beschäftigten mit Zugang zu PW im Haushalt mit zunehmender Ortsgrösse ab (Abbildung 4.19).

Abbildung 4.19 PW-Anteile der Berufstätigen nach Ortsgrössenklasse

Quelle: Anhang 4.26



Die geringere PW-Benützung in den grösseren Städten (durchschnittlich ca. 27 %) rührt davon her, dass auch PW-Besitzer (bzw. Beschäftigte aus Haushalten mit PW) vermehrt den OePNV benutzen. So befördert dieser in den Grossstädten rund 44 % der ortsansässigen Pendler¹⁾ (Anhang 4.3). Aus den Angaben im Anhang 4.26 lässt sich nun abschätzen, dass die Mehrheit dieser OePNV-Benützer (nämlich ca. 54 %) noch immer aus Haushalten ohne PW stammen, obwohl sie nur 38 % der Beschäftigten ausmachen. Immerhin stammen aber 46 % aus Haushalten mit PW. Es dürfte aber zutreffen, dass auch in dieser Gruppe ein beträchtlicher Teil als Zwangs-OeV-Benützer anzusehen ist: Obwohl ihr Haushalt über einen PW verfügt, dürfte ihnen die direkte Verfügbarkeit abgehen. Dies lässt sich aus der Tatsache ableiten, dass ein zweiter PW im Haushalt praktisch bei allen Gruppen den PW-Modal-Split um weitere 20 % ansteigen lässt. Die Wirkung eines dritten PW ist dann vergleichsweise gering.

Bei der Untersuchung des Einflusses der beruflichen Stellung fällt auf, dass PW-Besitz zwar auf starke PW-Benützung im Pendlerverkehr hinweist, die soziale Stellung aber noch zusätzlich auf intensivere PW-Benützung schliessen lässt. So ist der PW-Anteil z.B. bei Direktoren (mit PW-Besitz) 82 %, bei an- oder ungelernten Arbeitern (mit PW-Besitz) nur 44 % (Abbildung 4.20).

Aufschlussreich ist auch die Verkehrsmittelwahl der Berufstätigen ohne PW in den verschiedenen beruflichen Positionen. So fällt auf, dass der PW-Anteil bei Selbständigerwerbenden knapp 20 %, bei Direktoren rund 36 % ausmacht, auch wenn sie über kein privates Auto im Haushalt verfügen. Der Anteil an "Geschäftswagen" scheint hier denn besonders hoch; bei den unteren Schichten beträgt der vergleichbare Wert nur knapp 5 % (bei einem schweizerischen Durchschnitt von knapp 6 %).

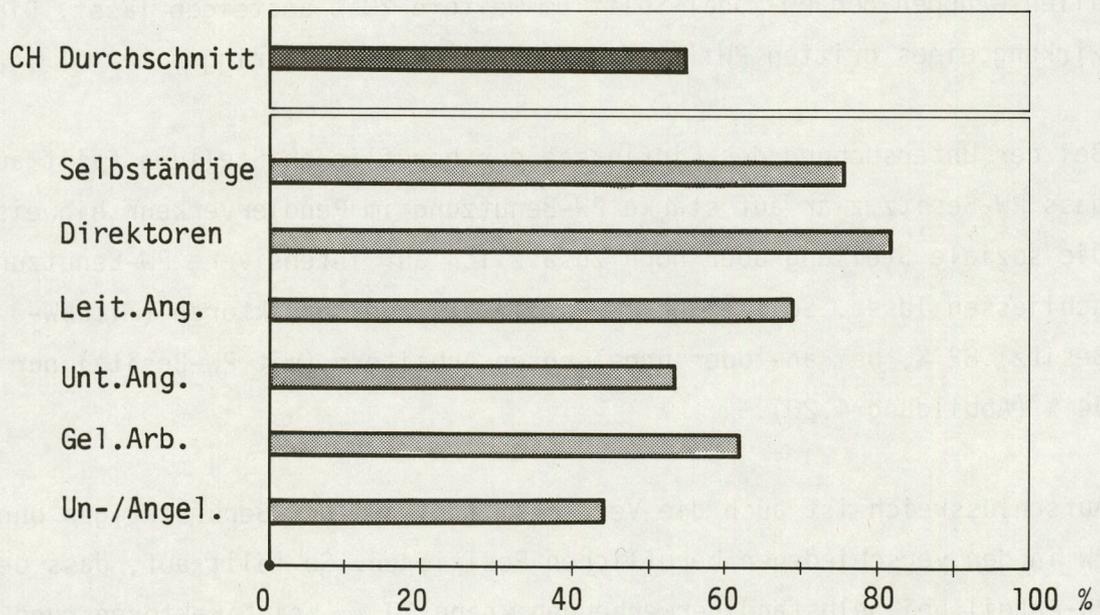
Schliesslich sind andere Muster, wie höhere Fussgängeranteile oder vermehrte Zweirad- (Fahrrad/Mofa) Benützung durch Nicht-PW-Besitzer, in allen Ortsgrössenklassen wie auch bei allen beruflichen Stellungen

1) Bezogen auf Arbeitsplätze sind es 27 %, vgl. Anhang 4.4.

zu beobachten. Dass aber das Niveau dieser Anteile bei den "unteren" sozialen Schichten beträchtlich höher liegt, als bei den "Ober"-Schichten, deckt sich mit den relativ geringen PW-Anteilen, die in den "Unter"-Schichten zu verzeichnen sind.

Abbildung 4.20 PW-Anteile der Berufstätigen aus PW-besitzenden Haushalten nach beruflicher Stellung

Quelle: Anhang 4.27



5. DAS PENDLERVERHALTEN DER LEHRLINGE

In Analogie zum vorausgehenden Kapitel wird hier das Pendlerverhalten der Lehrlinge näher untersucht. Abschnitt 5.1 gibt eine Uebersicht; die beiden folgenden Abschnitte differenzieren dann nach geographischen (5.2) sowie demographischen und sozioökonomischen (5.3) Variablen.

Wiederum steht die Verkehrsmittelwahl im Vordergrund. Anzuführen bleibt, dass die Differenzierung hier aus Gründen der statistischen Signifikanz nicht allzuweit betrieben werden kann, da die Auswertung auf einer Stichprobe von 10 % (ca. 18'000 Lehrlinge) beruht.

5.1 Uebersicht

▷ Anhang 5.1 ff.

Das Pendlerverhalten der Lehrlinge ist charakterisiert durch folgende Kenngrössen:

Tabelle 5.1 Zeitaufwand pro Weg (Häufigkeitsverteilung)

kein Zeit- aufwand %	< 15 Min. %	15 - 30 Min. %	30 - 45 Min. %	45 - 60 Min. %	> 60 Min. %	Σ %
8,7	39,6	31,0	12,6	5,7	2,3	100

∅ Zeitaufwand (bezogen auf alle Lehrlinge) 19,3 Min.

∅ Zeitaufwand (bezogen auf "echte" Pendler) 21,1 Min.

Tabelle 5.2 Distanz pro Weg (Häufigkeitsverteilung)

keine Distanz %	< 2 km %	2 - 6 km %	6 - 9 km %	9 - 15 km %	15 - 20 km %	20 - 30 km %	30 - 50 km %	> 50 km %	Σ %
8,7	26,0	25,2	15,8	12,8	5,2	4,4	1,5	0,3	100

∅ Distanz (bezogen auf alle Lehrlinge) 6,8 km

∅ Distanz (bezogen auf "echte" Pendler) 7,5 km

Tabelle 5.3 Wegehäufigkeit pro Tag

Wege- häufigkeit	% - Anteil	
	kein Weg	8,7
2 Fahrten/Tag	31,2	37,8
4 Fahrten/Tag	51,3	62,2
keine Angaben	8,8	--
Total	100	100

} Ø 3,24 Fahrten/Tag

Tabelle 5.4 Verkehrsmittelwahl: Personenbezogener Modal Split

Verkehrsmittel	Modal Split	
	%	%
kein Verkehrsmittel	8,7	-- ¹⁾
nur zu Fuss	9,4	10,3
nur Bahn oder Bahn/Bus	13,0	14,3
nur OePNV	11,4	12,5
nur PW (Selbstfahrer)	5,9	6,5
nur PW (Mitfahrer)/Werkbus	4,9	5,4
nur Fahrrad/Mofa	35,7	39,1
nur Motorrad	3,2	3,5
Kombination PW/OeV	1,5	1,6
Kombination Zweirad/OeV	5,2	5,6
übrige	0,1	0,1
keine Angaben	1,0	1,1
Total	100,0	100,0

1) bezogen auf "echte" Pendler

Auffallend an diesen Zahlen ist der Umstand, dass die Lehrlinge - im Vergleich zu den Berufstätigen und Schülern - den grössten Zeitaufwand zu erbringen und die grössten Distanzen zurückzulegen haben.

	pro Weg	
	Zeitaufwand (Min.)	Distanz (km)
	<hr/>	<hr/>
Lehrlinge	21,1	7,5
zum Vergleich:		
Berufstätige	18,3	7,2
Schüler/Studenten	15,6	3,8

Ihr bevorzugtes Verkehrsmittel sind Fahr- und Motorfahräder (40 %), während ca. 30 % mit dem OeV und weitere 10 % zu Fuss zur Arbeit gehen.

Ein Vergleich mit der altermässig vergleichbaren Schülergruppe (16 - 19jährige) zeigt für diese einen geringeren Anteil an Zweirad-Benützung, hingegen grössere Fussgänger- und OeV-Anteile:

	Modal Split in %	
	Lehrlinge	Schüler 16 - 19jährig
	<hr/>	<hr/>
nur zu Fuss	10,3	15,4
nur Bahn oder Bahn/Bus	14,3	18,6
nur OePNV	12,5	16,7
nur PW (Selbstfahrer)	6,5	1,5
nur PW (Mitfahrer)/Werk-/Schulbus	5,4	3,2
nur Fahrrad/Mofa	39,1	31,7
nur Motorrad	3,5	1,2
Kombination PW/OeV	1,6	2,0
Kombination Zweirad/OeV	5,6	8,7

5.2 Einfluss geographischer Variablen

5.2.1 Landesregion

▷ Anhang 5.1

Was bei den Berufstätigen bereits festgestellt wurde, ist auch bei den Lehrlingen zu konstatieren: Grundlegende Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl bezüglich Zeitaufwand oder Distanzen sind nicht zu verzeichnen. Allenfalls kann auf den höheren Fussgänger-Anteil in den Alpen (17 % gegenüber durchschnittlich 10 %) bei gleichzeitig geringerer Zweirad-Benützung hingewiesen werden.

5.2.2 Sprachregion

▷ Anhang 5.2

Auch bei den Sprachregionen sind keine augenfälligen Unterschiede festzustellen, wenn auch einzelne Abweichungen, z.B. höherer Fussgängeranteil in der französischen Schweiz - dies im Einklang mit den Berufstätigen - beobachtet werden können.

5.2.3 Ortsgrösse

▷ Anhang 5.3

Beim Einfluss der Ortsgrösse auf den Modal Split der Lehrlinge sind gewisse Aehnlichkeiten zum Verhalten der Berufstätigen festzustellen, allerdings auf jeweils anderem Niveau:

- geringste Fussgängeranteile in den sehr kleinen und sehr grossen Ortschaften;
- zunehmende OePNV-Benützung bei anwachsender Ortsgrösse; (hier muss allerdings die relativ hohe Benützung von OePNV¹⁾ in den kleinsten Ortschaften erwähnt werden)
- tendenzielle Abnahme der (ohnehin geringen) PW-Benützung;
- kein klarer Zusammenhang zwischen Zweirad-Benützung und Ortsgrösse (ausgenommen Grossstädte).

1) als Ueberlandbus zu interpretieren!

5.2.4 Agglomerationsgrösse

▷ Anhang 5.4

5.2.5 Regionstyp

▷ Anhang 5.5

5.3 Einfluss demographischer und sozioökonomischer Variablen

5.3.1 Alter

▷ Anhang 5.6

Bei der Differenzierung nach Alter fällt auf, dass der OeV-Anteil mit rund 27 % stabil bleibt; hingegen sind Umlagerungen im Bereich der privaten Verkehrsmittel festzustellen:

Bei Erreichen der Altersgrenze von 18 Jahren ist ein Wechsel von Fahrrad/Mofa zu höherklassigen Vehikeln zu beobachten: So reduziert sich der Fahrrad-/Mofa-Anteil von 50 % auf 30 %; diese 20 % "Umsteiger" teilen sich zu zwei Dritteln auf PW und zu einem Drittel auf Motorrad auf.

5.3.2 Geschlecht

▷ Anhang 5.7

Was bei den Berufstätigen bereits festgestellt wurde, trifft auch auf die Lehrlinge zu:

Lehrlinge weiblichen Geschlechts tendieren

- vermehrt zu Fuss zu gehen,
- vermehrt OeV zu benützen,
- weniger private Verkehrsmittel (PW, Zweiräder) zu benützen.

So resultiert für sie ein rund 15 %iger zeitlicher Mehraufwand bei nur geringfügig höheren Distanzen.

5.3.3 Binnen-/Aussenpendler

▷ Anhang 5.8

Aus dem Umstand der geringen Flexibilität bezüglich Standortwahl von Wohn- und Arbeitsplatz erklären sich längere Pendlerzeiten und -distanzen; darin liegt aber auch die Erklärung für den grossen Teil an Aussenpendlern. So haben mehr als die Hälfte aller Lehrlinge ihren Arbeitsplatz ausserhalb ihrer Wohngemeinde.

	% - Anteile		
	<u>Nicht- pendler</u>	<u>Binnen- pendler</u>	<u>Aussen- pendler</u>
Lehrlinge	8,7	36,4	54,9
zum Vergleich:			
Berufstätige	15,1	42,7	42,1
Schüler/Studenten	5,1	73,1	21,8

Sowohl bei Binnen- wie Aussenpendlern dominieren in der Verkehrsmittelwahl die Zweiräder (Fahrrad/Mofa 45 - 35 %), während im Binnenbereich die Fussgänger (24 %) und im Aussenbereich die Bahn (22 %) einen weiteren grossen Anteil verzeichnen.

5.3.4 Wirtschaftssektor

▷ Anhang 5.9

Vorerst ist festzustellen, dass nur knapp 4 % der Lehrlinge dem Primärsektor zugerechnet sind. Für knapp die Hälfte dieser Lehrlinge fallen Wohn- und Arbeitsplatz zusammen (Zeitaufwand = 0).

Für die Lehrlinge im Sekundär- und Tertiärsektor sind Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl festzustellen, die - wie bei den Berufstätigen - auf

die räumliche Verteilung der entsprechenden Arbeitsplätze zurückgehen. So werden die öffentlichen Verkehrsmittel durch Lehrlinge des Tertiärsektors weit stärker benutzt (44 %) - eine Folge der Konzentration dieser Arbeitsplätze wie auch der OeV-Angebote in den zentralen Orten. Umgekehrt dominieren die Zweiräder im Sekundärsektor ausgeprägter (47 %).

6. DAS PENDLERVERHALTEN DER SCHÜLER UND STUDENTEN

Aehnlich wie in den Kapiteln 4 und 5, sollen hier für die Gruppe der Schüler und Studenten Angaben zum Pendlerverhalten gemacht werden. Nach einer Uebersicht (6.1) werden die Resultate wiederum differenziert nach geographischen (6.2) und demographischen (6.3) Variablen.

Die hier gemachten Angaben beziehen sich wiederum auf den einzelnen Pendlerweg.

6.1 Uebersicht

▷ Anhang 6.1 ff.

Das Pendlerverhalten der Schüler und Studenten ist charakterisiert durch folgende Kenngrößen:

Tabelle 6.1 Zeitaufwand pro Weg (Häufigkeitsverteilung)

kein Zeit- aufwand %	< 15 Min. %	15 - 30 Min. %	30 - 45 Min. %	45 - 60 Min. %	> 60 Min. %	Σ %
5,1	60,0	24,4	6,4	2,7	1,4	100

∅ Zeitaufwand (bezogen auf alle Schüler/Studenten) 14,8 Min.

∅ Zeitaufwand (bezogen auf "echte" Pendler) 15,6 Min.

Tabelle 6.2 Distanz pro Weg (Häufigkeitsverteilung)

keine Distanz %	< 2 km %	2 - 6 km %	6 - 9 km %	9 - 15 km %	15 - 20 km %	20 - 30 km %	30 - 50 km %	> 50 km %	Σ %
5,1	63,0	16,2	7,3	3,8	1,4	1,7	1,0	0,4	100

∅ Distanz (bezogen auf alle Schüler/Studenten) 3,6 km

∅ Distanz (bezogen auf "echte" Pendler) 3,8 km

Tabelle 6.3 Wegehäufigkeit pro Tag

Wege- häufigkeit	% Anteil	
kein Weg	5,1	--
2 Fahrten/Tag	12,6	15,4
4 Fahrten/Tag	69,1	84,6
keine Angaben	13,3	--
Total	100	100

} ∅ 3,69 Fahrten/Tag

Tabelle 6.4 Verkehrsmittelwahl: Personenbezogener Modal Split

Verkehrsmittel	Modal Split	
	%	%
kein Verkehrsmittel	5,1	-- ¹⁾
nur zu Fuss	50,0	52,7
nur Bahn oder Bahn/Bus	5,1	5,3
nur OePNV	8,8	9,3
nur PW (Selbstfahrer)	1,2	1,3
nur PW (Mitfahrer)/Schulbus	5,2	5,4
nur Fahrrad/Mofa	19,6	20,6
nur Motorrad	0,4	0,4
Kombination PW/OeV	0,9	0,9
Kombination Zweirad/OeV	2,4	2,6
übrige	0,1	0,1
keine Angaben	1,2	1,3
Total	100,0	100,0

1) bezogen auf "echte" Pendler

Was bei den Berufstätigen und Lehrlingen bereits festgestellt wurde, trifft auch hier zu: Unterschiedliche Pendlerdistanzen und -zeiten sind stärker zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln als zwischen geo- oder demographischen Variablengruppen festzustellen. Der Modal Split ist demzufolge die hauptsächlich interessierende Grösse. Dennoch sind in Anhang 6.1 ff. zusätzlich der durchschnittliche Zeitaufwand bzw. die Distanz nach Verkehrsmittel aufgeführt.

6.2 Einfluss geographischer Variablen

6.2.1 Landesregion

▷ Anhang 6.1/2

Wie bei den Berufstätigen und Lehrlingen, lassen sich auch bei den Schülern keine einfachen Muster finden, welche auf grundlegend andere Verhältnisse in den verschiedenen Landesregionen schliessen liessen. Wohl gibt es Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl (wie erhöhte OePNV-Benützung im Jura, erhöhte Fussgänger- und Schulbus-Anteile in den Alpen und Voralpen), doch zeigen Zeitaufwand und Distanzen ein relativ ausgeglichenes Bild:

Wird die Verkehrsmittelwahl zusätzlich nach Altersgruppe differenziert, so bestätigt sich für die unter 14jährigen ein relativ homogenes Bild zwischen den Landesregionen, mit einem Fussgängeranteil von durchwegs 65 - 70 %. Ueberproportionale Anteile an PW-Mitfahrern/Schulbus-Benützern sind hier in den Voralpen und Alpen festzustellen.

Homogenität herrscht im allgemeinen auch bei den älteren Ausbildungspendlern vor. Auffallen mögen hier die grösseren Anteile an Schülern ohne Zeitaufwand in den Alpen und ebenso geringere Zweirad-Anteile. Etwas grössere Unterschiede sind zwar bei der ältesten Gruppe festzustellen, doch sind die Divergenzen zwischen den Altersgruppen grösser als zwischen den Landesregionen.

6.2.2 Sprachregion

▷ Anhang 6.3

Bei den Sprachregionen fällt auf, dass in der deutschen Schweiz die Schüler offenbar vermehrt zu Fuss gehen oder Fahrrad-/Mofa-Benützer sind, während in der italienischen und französischen Schweiz Bus (OePNV) und PW-Mitfahrgelegenheiten/Schulbusse stärker benutzt werden. Dies mag mit den längeren Distanzen der Schulwege in Zusammenhang stehen¹⁾.

1) Allerdings muss auf die "Unschärfe" der Distanzdefinition v.a. im Nahbereich hingewiesen werden.

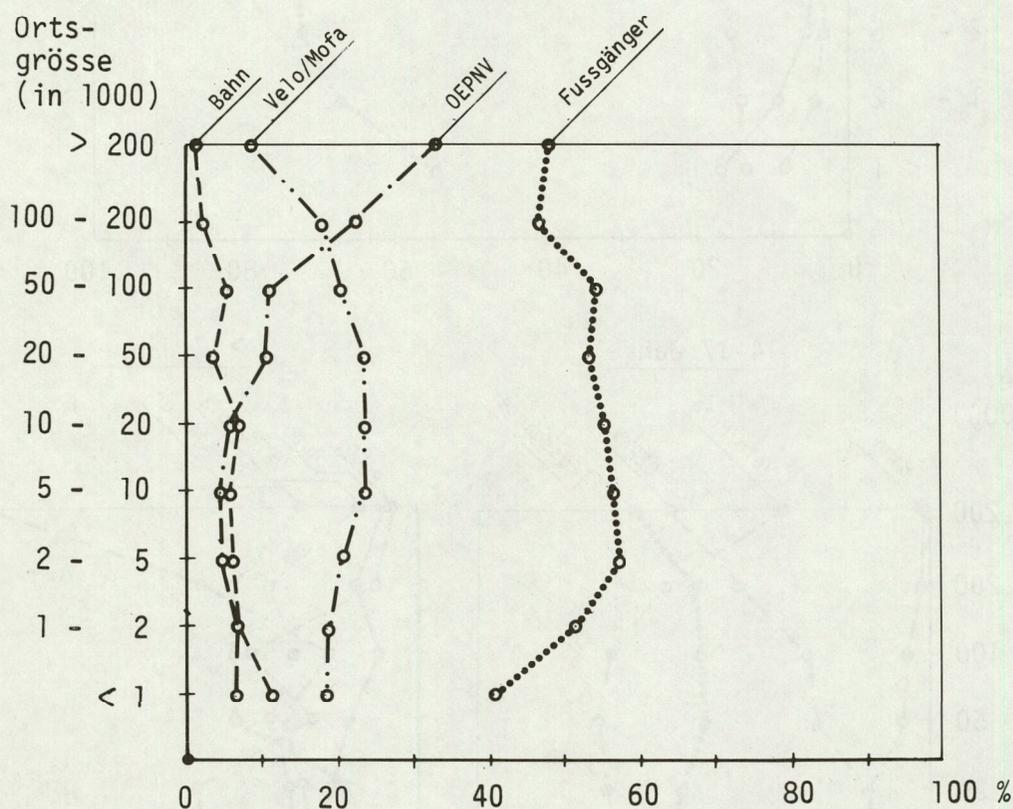
6.2.3 Ortsgrösse

▷ Anhang 6.4/5

Die Ortsgrösse vermag - im Vergleich etwa zu den Berufstätigen - die Verkehrsmittelwahl weniger stark zu beeinflussen, auch wenn angebotsbedingte Ablöse-Erscheinungen in den grösseren Ortschaften (OePNV als Ersatz für Fusswege und Zweiräder) zu konstatieren sind. Ueberall bleiben jedoch die Fussgänger dominierend (Abbildung 6.1).

Abbildung 6.1 Verkehrsmittelwahl der Schüler/Studenten nach Ortsgrössenklasse

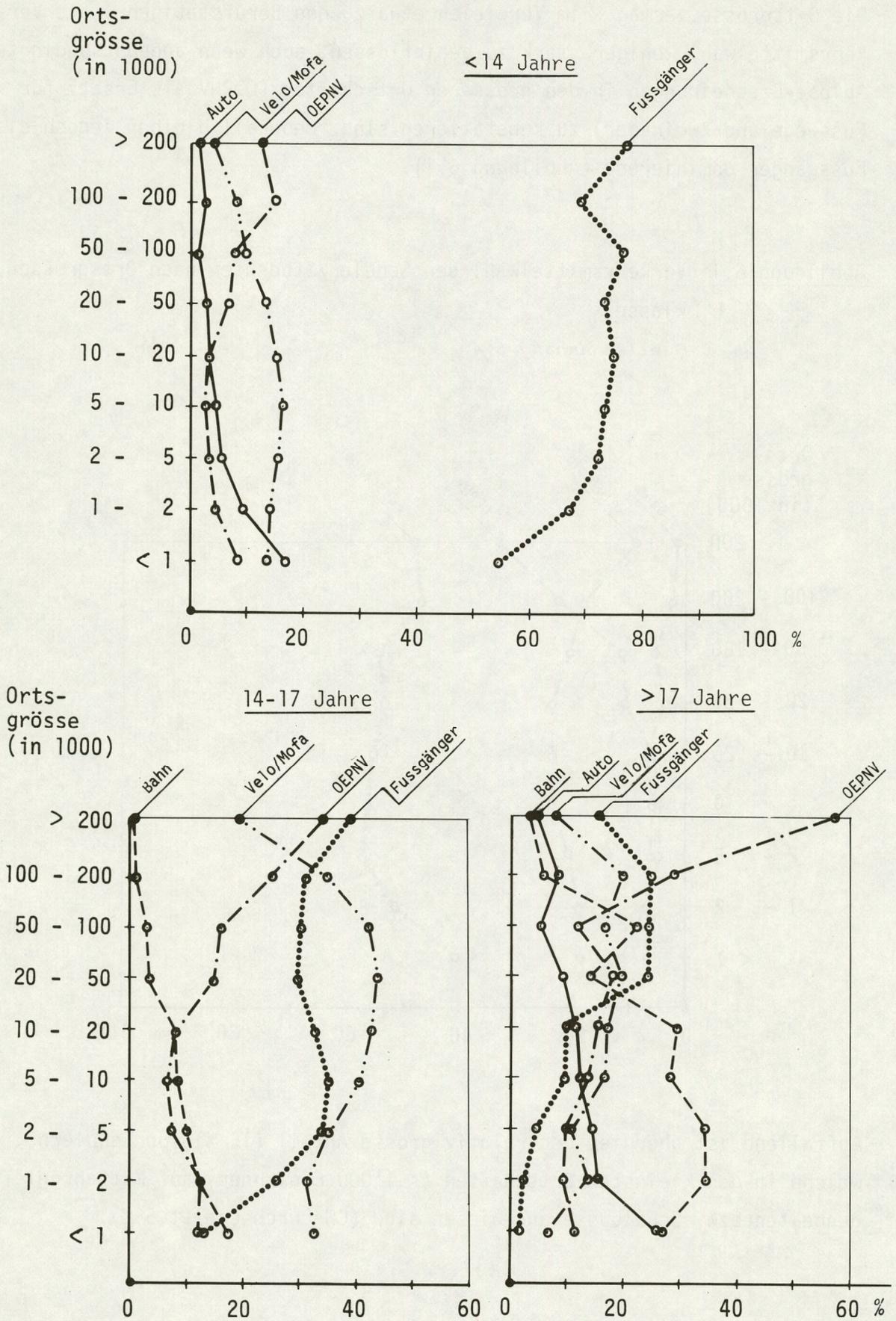
Quelle: Anhang 6.4



Auffallend ist überdies der relativ grosse Anteil (15 %) von Schülern, welche in den kleinsten Ortschaften (< 1'000 Einwohner) auf Mitfahrgelegenheiten bzw. Schulbusse angewiesen sind (CH-Durchschnitt 5 %).

Abbildung 6.2 Verkehrsmittelwahl nach Ortsgrößenklasse und Altersstufen

Quelle: Anhang 6.5



Es ist zu erwarten, dass die Verkehrsmittelwahl nach Ortsgrösse in den verschiedenen Altersklassen recht unterschiedlich ausfällt, entsprechen doch den Altersklassen je andere Schultypen mit unterschiedlicher Häufigkeit und entsprechend unterschiedlicher räumlicher Verteilung und Zentralität (Abbildung 6.2).

So entspricht der dezentralen Struktur der unteren Schulstufen ein Modal-Split-Muster mit überaus hohem Anteil von Fussgängern (Durchschnitt 70 %), das nur in den kleinsten Ortschaften etwas absinkt und unter anderem durch PW-Mitfahrgelegenheit/Schulbusse kompensiert wird. Die Zweirad-Benützung (Durchschnitt 14 %) fällt bei den grössten Ortschaften etwas ab und wird durch OePNV abgelöst.

Bei der Gruppe der 14 - 17jährigen fällt die bedeutende Rolle der Fahrräder und Mofas auf, die in allen Ortsgrössen (ausgenommen Grossstädte) am meisten für den Schulweg benützt werden. Hier sind aber auch Bahn und Bus/OePNV bereits stärker vertreten; Bahn unter anderem in den kleineren Ortschaften, OePNV in den grösseren.

Bei der ältesten Schüler-/Studenten-Gruppe (> 17 Jahre) schlägt sich die zentralisierte Verteilung der Schulstandorte (in grösseren Ortschaften) direkt im Modal Split nieder. In den kleineren Ortschaften (bis 20'000 Einwohner) verfügt deshalb die Bahn über einen beträchtlichen Anteil (ca. 30 %), während auf Bus/OePNV und Fahrrad/Mofa je 10 - 15 % entfallen. In den Grossstädten dominiert die OePNV-Benützung in weit stärkerem Mass (knapp 60 %), als dies bei den unteren Altersklassen der Fall ist, was letztlich auf die grösseren Distanzen (infolge Zentralität) zurückzuführen ist.

6.2.4 Agglomerationsgrösse

▷ Anhang 6.6/7

Der Einfluss der Variable "Agglomerationsgrösse" auf die Verkehrsmittelwahl ist in etwa jenem der Ortsgrösse vergleichbar, allerdings unter Einschluss eines "Verwischungseffektes". So dominieren überall die Fussgänger, bei gleichzeitig hohen Zweirad-Anteilen. Der OePNV ist erwartungsgemäss in den Gross-Agglomerationen bedeutsamer, während die Bahn einen Anteil von 4 - 7 % aufweist.

Eine Differenzierung nach Agglomerationsgrösse und Altersgruppe (vgl. Anhang 6.7) zeigt ein Bild, das tendenziell dem Ortsgrössen-Einfluss ähnlich sieht. So sind Unterschiede zwischen den Agglomerationstypen festzustellen (wie angebotsbedingte OePNV-Benützung), doch überwiegen die Modal-Split-Unterschiede zwischen den Altersgruppen.

6.2.5 Regionstyp

▷ *Anhang 6.8*

Schliesslich sei auf die Unterschiede bezüglich des Regionstyps verwiesen, die erneut die hohe Bedeutung des Fussgängeranteils, aber auch der Zweirad-Benützung bei allen Regionstypen zeigt.

6.3 Einfluss demographischer Variablen

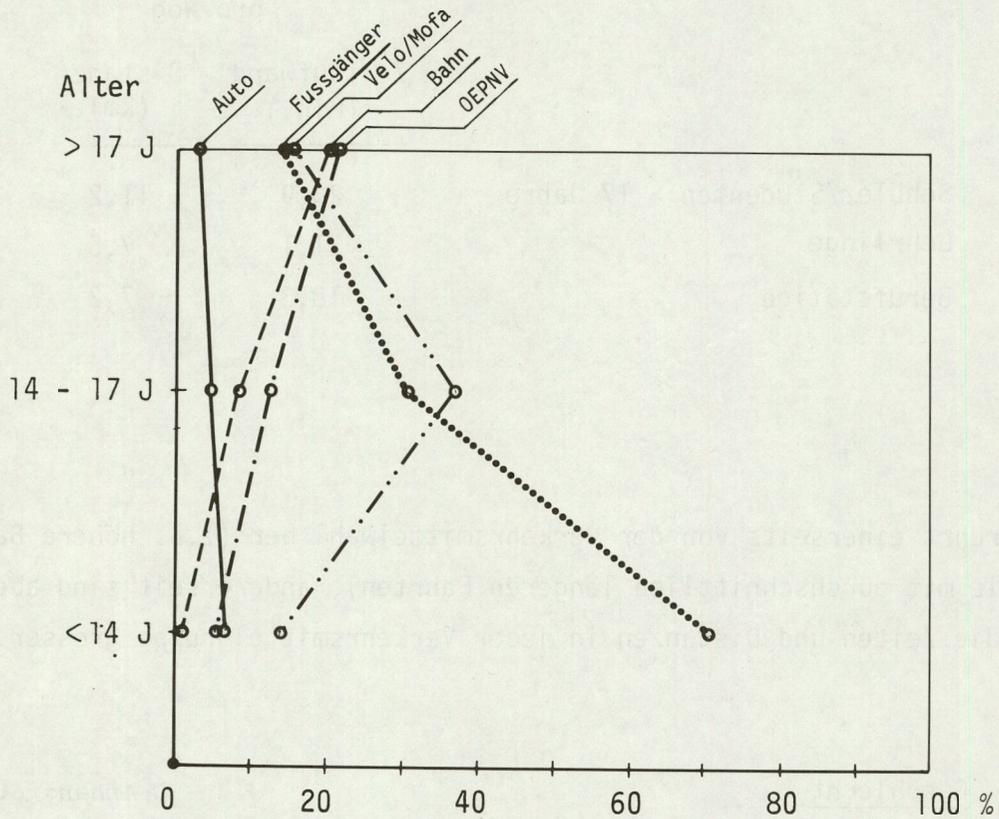
6.3.1 Alter

▷ *Anhang 6.9*

Der Einfluss des Alters auf das Pendlerverhalten ist, wie bereits mehrfach erwähnt, bedeutsam, da die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Altersklasse über den Schultyp entscheidet und damit in direktem Zusammenhang mit der räumlichen Verteilung der entsprechenden Schulstandorte steht. Hier sei der Einfluss noch einmal zusammengefasst (Abbildung 6.3):

Abbildung 6.3 Verkehrsmittelwahl der Schüler/Studenten nach Altersstufen

Quelle: Anhang 6.9



Die Beziehung zwischen Verkehrsmittelwahl und Altersstufe ist gekennzeichnet durch:

- zunehmende OeV-Anteile mit zunehmendem Alter
- abnehmende Fussgänger-Anteile mit zunehmendem Alter
- abnehmende PW-Mitfahrgelegenheiten bzw. Schulbus-Benützung mit zunehmendem Alter
- höchste Fahrrad-/Mofa-Anteile bei der Gruppe 14 - 17jährigen.

Weiter fällt auf, dass die älteste Gruppe einen vergleichsweise hohen Zeitaufwand (bzw. Distanz) zu erbringen hat, der beträchtlich über den Werten der Berufstätigen liegt:

	pro Weg	
	Zeitaufwand (Min.)	Distanz (km)
Schüler/Studenten > 17 Jahre	26,9	11,2
Lehrlinge	21,1	7,5
Berufstätige	18,3	7,2

Dies rührt einerseits von der Verkehrsmittelwahl her (z.B. höhere Bahnanteile mit durchschnittlich längeren Fahrten), andererseits sind aber auch die Zeiten und Distanzen in jeder Verkehrsmittelgruppe grösser.

6.3.2 Geschlecht

▷ Anhang 6.10/11

Auf der aggregierten Ebene lassen sich nur geringe Unterschiede feststellen, welche auf eine geschlechtsspezifische Verkehrsmittelwahl schliessen liessen. So tendieren allenfalls die Mädchen eher, zu Fuss zu gehen bzw. die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen. Die Schüler und Studenten männlichen Geschlechts weisen eine geringfügig erhöhte Neigung zur Benützung von Zweirädern aus.

Dies trifft auch bei einer zusätzlichen Differenzierung nach Alter zu (Anhang 6.11). Hier mag auffallen, dass bei den 14 - 17jährigen die Neigung zur Zweirad-Benützung bei den Schülern grösser (43 %) ist, als bei den Schülerinnen (31 %), während gleichzeitig die OePNV-Benützung die umgekehrte Tendenz aufweist (16 % bei den Schülerinnen, 9 % bei den Schülern).

6.3.3 Haushaltgrösse

▷ Anhang 6.12

Die Haushaltgrösse scheint, wie bereits bei den Berufstätigen festgestellt, wenig ergiebig für die Feststellung von unterschiedlichem Pendlerverhalten. Es mag hier zusätzlich angeführt werden, dass die kleinsten Haushalte (Ein-Personen-Haushalte) vorwiegend durch Studenten belegt sind, wobei vergleichsweise geringe Fussgänger-Anteile, dafür höhere OePNV- und auch PW-Benützung festzustellen sind.

6.3.4 Binnen-/Aussenpendler

▷ Anhang 6.13/14

Die räumliche Verteilung der Schulstandorte wird auch das Verhältnis von Binnen- zu Aussenpendlern beeinflussen. Es ist deshalb nicht überraschend, dass die jüngeren Schüler überwiegend innerhalb der Gemeindegrenzen ihren Schulstandort finden können und mithin Binnenpendler sind. Für die älteren Schüler und Studenten trifft eher das Umgekehrte zu. Die folgende Uebersicht verdeutlicht dies:

	% - Anteile		
	<u>Nicht- pendler</u>	<u>Binnen- pendler</u>	<u>Aussen- pendler</u>
Schüler/Studenten:			
< 14 Jahre	4,6	84,6	10,8
14 - 17 Jahre	5,2	60,9	33,9
> 17 Jahre	7,3	43,5	49,2
Total Ø	5,1	73,1	21,8
zum Vergleich:			
Berufstätige	15,1	42,7	42,1
Lehrlinge	8,7	36,4	54,9

Entsprechend ist demnach eine unterschiedliche Verkehrsmittelwahl zu erwarten (Anhang 6.13 und 6.14). So ist es nicht überraschend, dass bei den Aussenpendlern die Fussgänger nur mehr gering vertreten sind, nämlich 5 % (bei Binnenpendlern 67 %). Entsprechend bedeutsam sind hier die öffentlichen Verkehrsmittel (40 %), doch auch Fahrrad/Mofa (24 %) und Schulbus bzw. PW-Mitfahrgelegenheit (13 %).

* * * * *

ANHANG

ANHANGVERZEICHNIS

	<u>Seite</u>
<u>Kapitel 1: Einleitung</u>	
1.1 Gewichtete Wege für Binnenpendler	139
1.2 Städtische Gebiete und Agglomerationen	140
<u>Kapitel 2: Gesamtschweizerische Resultate</u>	
2.1 Uebersichtstabelle	141
- Zeitbedarf	
- Distanzklassen	
- Wegehäufigkeit	
- Verkehrsmittelwahl: Prozentuale Aufteilung der Pendler auf die Verkehrsmittel	
- Verkehrsmittelwahl: Prozentuale Aufteilung der "echten" Pendler auf die Verkehrsmittel	
2.2 Verkehrsaufkommen (pro Tag) und Verkehrsmittelwahl nach Pendlertypen	142
2.3 Verkehrsmittelwahl vs. Zeitaufwand	143
- Pendler total	
- Berufstätige	
- Lehrlinge	
- Schüler/Studenten	
2.4 Verkehrsmittelwahl vs. Distanz	144
- Pendler total	
- Berufstätige	
- Lehrlinge	
- Schüler/Studenten	
2.5 Durchschnittliche Distanz, Zeitaufwand und Geschwindigkeit pro Einzelweg und personenspezifischer Modal Split (prozentuale Verteilung der "echten" Pendler) nach Verkehrsmittel und Pendlertyp	145

(Anhangverzeichnis)		<u>Seite</u>
2.6	Wegehäufigkeit vs. Zeitaufwand	146
	- Pendler total	
	- Berufstätige	
	- Lehrlinge	
	- Schüler/Studenten	
2.7	Wegehäufigkeit vs. Distanz	147
	- Pendler total	
	- Berufstätige	
	- Lehrlinge	
	- Schüler/Studenten	
2.8	Wegehäufigkeit vs. Verkehrsmittelwahl	148
	- Pendler total	
	- Berufstätige	
	- Lehrlinge	
	- Schüler/Studenten	
<u>Kapitel 3:</u>	<u>Vergleich 1970 - 1980</u>	
3.1	VZ 1970 - Zeitaufwand und Pendlerdistanz nach Pendlertypen	149
3.2	VZ 1970 - Verkehrsmittelwahl nach Pendlertypen	150
<u>Kapitel 4:</u>	<u>Das Pendlerverhalten der Berufstätigen</u>	
	Verkehrsmittelwahl	
	- Pendler total	
	- "echte" Pendler:	
	- Modal Split	
	- \bar{x} Zeitaufwand	
	- \bar{x} Pendlerdistanz	
	nach ...	
4.1	... Landesregion	151
4.2	... Sprachregion	152
4.3	... Ortsgrösse Wohnortsgemeinde	153
4.4	... Ortsgrösse Arbeitsplatzgemeinde	154

(Anhangverzeichnis)		<u>Seite</u>
4.5	... Agglomerationsgrösse	155
4.6	... Regionstyp	156
4.7	... Geschlecht	157
4.8	... Alter	158
4.9	... Nationalität	159
4.10	... Haushaltsgrösse	160
4.11	... Wirtschaftssektor	161
4.12	... Branchenzugehörigkeit	162
4.13	... Abgeschlossene Schulstufe	163
4.14	... Berufliche Stellung	164
4.15	... Pendlertyp	165
4.16	... Zivilstand	166
4.17	... Stellung im Haushalt	167
4.18	... Erwerbsgrad	168
4.19	Häufigkeitsverteilung der Pendlertypen nach Ortsgrösse	169
	- bzgl. Wohnortsgemeinde	
	- bzgl. Arbeitsplatzgemeinde	
4.20	Verkehrsmittelwahl nach Ortsgrössenklasse und	170
	- Binnenpendler	
	- Aussenpendler (bzgl. Wohnortsgemeinde)	
	- Aussenpendler (bzgl. Arbeitsplatzgemeinde)	
4.21	Verkehrsmittelwahl nach Ortsgrösse (Wohnorts- gemeinde) und beruflicher Stellung	171
4.22	Verkehrsmittelwahl nach Agglomerationsgrösse und beruflicher Stellung	172
4.23	... Anzahl PW im Haushalt ("echte" Pendler)	173
4.24	Verkehrsmittelwahl nach Anzahl PW im Haushalt und	174
	- Haushaltvorstand	
	- Uebrige	
4.25	PW-Besitz nach	175
	- Ortsgrösse	
	- Agglomerationstyp	
	- Stellung im Beruf	

		<u>Seite</u>
(Anhangverzeichnis)		
4.26	Verkehrsmittelwahl nach Anzahl PW im Haushalt und Ortsgrösse	176
4.27	Verkehrsmittelwahl nach Anzahl PW im Haushalt und beruflicher Stellung	177

Kapitel 5: Das Pendlerverhalten der Lehrlinge

	Verkehrsmittelwahl	
	- Pendler total	
	- "echte" Pendler:	
	- Modal Split	
	- \bar{x} Zeitaufwand	
	- \bar{x} Pendlerdistanz	
	nach ...	
5.1	... Landesregion	179
5.2	... Sprachregion	180
5.3	... Ortsgrössenklasse	181
5.4	... Agglomerationsgrösse	182
5.5	... Regionstyp	183
5.6	... Alter	184
5.7	... Geschlecht	185
5.8	... Pendlertyp	186
5.9	... Wirtschaftssektor	187

Kapitel 6: Das Pendlerverhalten der Schüler und Studenten

	Verkehrsmittelwahl	
	- Pendler total	
	- "echte" Pendler:	
	- Modal Split	
	- \bar{x} Zeitaufwand	
	- \bar{x} Pendlerdistanz	
	nach ...	
6.1	... Landesregion	189
6.2	Verkehrsmittelwahl nach Landesregion und Altersstufe	190

(Anhangverzeichnis)		<u>Seite</u>
6.3	... Sprachregion	191
6.4	... Ortsgrössenklasse	192
6.5	Verkehrsmittelwahl nach Ortsgrösse und Altersstufe	193
6.6	... Agglomerationsgrösse	194
6.7	Verkehrsmittelwahl nach Agglomerationsgrösse und Altersstufe	195
6.8	... Regionstyp	196
6.9	... Alter	197
6.10	... Geschlecht	198
6.11	Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Altersstufe	199
6.12	... Haushaltgrösse	200
6.13	... Pendlertyp	201
6.14	Verkehrsmittelwahl nach Pendlertyp und Altersstufe	202

PENDLER - MOBILITAET 1980

Gewichtete Wege für Binnenpendler

Eingabe für Berechnung der Verkehrsmittel-Leistungen in km/P *)

Zeitaufwand		nur zu Fuss	nur Bahn oder Bahn/Bus	nur OePNV	Werk-/Schulbus	nur PW (Selbstfahrer)	nur PW (Mitfahrer)	nur Motorrad	nur Fahrrad/Mofa	Kombination OeV/PV
bis 15 Min.	Stadt	0,5	3,0	1,3	2,0	2,0	2,0	2,0	1,0	1,0
	Land	0,7	6,6	1,7	2,1	2,1	2,1	2,0	1,5	1,5
15 - 30 Min.	Stadt	1,4	3,0	2,5	4,7	4,7	4,7	4,7	3,6	3,6
	Land	1,9	6,6	2,5	7,5	7,5	7,5	7,0	4,8	4,8
30 - 45 Min.	Stadt	2,0	7,0	6,8	8,0	8,0	8,0	8,0	6,0	6,0
	Land	2,0	7,0	6,8	8,0	8,0	8,0	8,0	6,0	6,0
45 - 60 Min.	Stadt	2,0	7,0	6,8	8,0	8,0	8,0	8,0	6,0	6,0
	Land	2,0	7,0	7,3	8,0	8,0	8,0	8,0	6,0	6,0
> 60 Min.	Stadt	2,0	7,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	6,0	6,0
	Land	2,0	7,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	6,0	6,0

Stadt: >10'000 Einwohner
Land : <10'000 Einwohner

*) Die angegebenen Fahrtlängen pro Verkehrsmittel und Zeitintervall wurden nach Abzug von durchschnittlichen Anmarsch-, Umsteige-, Parkplatzsuche- und übrigen zu berücksichtigenden Wartezeiten ermittelt.

Quelle: Die Pendlermobilität in der Schweiz, 1970, Arbeitsunterlage Nr. 15
Stab GVK-CH, Bern, Juli 1974
Anhang I, Tabelle 14

Anhang 1.2

PENDLER-MOBILITÄT 1980

Städtische Gebiete und Agglomerationen

(gem. Bundesamt für Statistik, 1980)

Agglomerationen/Städte	Wohnbevölkerung 1980	
	absolut	in ‰
1 Aarau	56'529	8,9
2 Arbon-Rorschach	40'712	6,4
3 Baden	69'552	10,9
4 Basel	366'865	57,6
5 Bellinzona	34'904	5,5
6 Bern	298'125	46,8
7 Biel	84'056	13,2
8 Brugg	20'306	3,2
9 Chiasso-Mendrisio	37'004	5,8
10 Chur	42'746	6,7
11 Fribourg	56'019	8,8
12 Genève	363'953	57,2
13 Grenchen	24'968	3,9
14 Kreuzlingen	21'860	3,4
15 Lausanne	253'003	39,7
16 Liestal	26'773	4,2
17 Locarno	40'690	6,4
18 Lugano	89'453	14,1
19 Luzern	156'867	24,6
20 Neuchâtel	66'494	10,4
21 Olten	44'568	7,0
22 Rapperswil-Jona	19'982	3,1
23 St. Gallen	124'192	19,5
24 Schaffhausen	53'562	8,4
25 Solothurn	57'249	9,0
26 Thun	74'893	11,8
27 Vevey-Montreux	63'179	9,9
28 Wil (SG)	22'366	3,5
29 Winterthur	107'752	16,9
30 Yverdon	21'141	3,3
31 Zofingen	33'338	5,2
32 Zug	62'436	9,8
33 Zürich	838'664	131,7
Total 33 Agglomerationen	3'674'201	577,2
Zu keiner Agglomeration gehörende Städte	240'703	37,8
Städtische Gebiete im ganzen	3'914'904	615,0
Total Schweiz	6'365'960	1'000

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. UEBERSICHTSTABELLE

***** CROSSTABULATION OF *****
TYP PENDLERTYP BY WEGZ ZEITBEDARF
***** PAGE 1 OF 1

TYP	WEGZEIT						ROW TOTAL	T1 (MIN)	T2 (MIN)	
	ROW PCT	I KEINE	(15'	15-30'	30-45'	45-60') 60'
	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I				6.I
BERUFSTAETIGE	I 15.1	I 44.0	I 27.6	I 8.5	I 3.0	I 1.8	I 68.2	15.5	18.3	
LEHRLINGE	I 8.7	I 39.6	I 31.0	I 12.6	I 5.7	I 2.3	I 4.8	19.3	21.1	
SCHUELER-STUD	I 5.1	I 60.0	I 24.4	I 6.4	I 2.7	I 1.4	I 26.9	14.8	15.6	
TOTAL	12.1	48.0	26.9	8.1	3.1	1.7	100.0	15.5	17.7	

***** CROSSTABULATION OF *****
TYP PENDLERTYP BY DKL DISTANZKLASSEN
***** PAGE 1 OF 1

TYP	DKL										ROW TOTAL	D1 (KM)	D2 (KM)
	ROW PCT	I KEINE	(2 KM	2-6 KM	6-9 KM	9-15 KM	15-20 KM	20-30 KM	30-50 KM	) 50 KM		
	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I			
BERUFSTAETIGE	I 15.1	I 27.4	I 25.4	I 13.2	I 9.3	I 3.5	I 3.7	I 1.7	I 0.7	I 68.2	6.1	7.2	
LEHRLINGE	I 8.7	I 26.0	I 25.2	I 15.8	I 12.8	I 4.4	I 1.5	I 0.3	I 4.8	6.8	7.5		
SCHUELER-STUD	I 5.1	I 63.0	I 16.2	I 7.3	I 3.8	I 1.4	I 1.7	I 1.0	I 0.4	I 26.9	3.6	3.8	
TOTAL	12.2	36.9	22.9	11.7	8.0	3.0	3.2	1.5	0.6	100.0	5.5	6.2	

***** CROSSTABULATION OF *****
TYP PENDLERTYP BY WEGH WEGHAEUFIGKEIT
***** PAGE 1 OF 1

TYP	WEGHAEUFIGKEIT (HIN- UND RUECKWEG ZUSAMMEN)					ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG
	ROW PCT	I 0X	1X	2X	K. A.		
	I	0.I	1.I	2.I	3.I		
BERUFSTAETIGE	I 15.1	I 36.1	I 39.6	I 9.1	I 68.2	3.05	
LEHRLINGE	I 8.7	I 31.2	I 51.3	I 8.8	I 4.8	3.24	
SCHUELER-STUD	I 5.1	I 12.6	I 69.1	I 13.3	I 26.9	3.69	
TOTAL	12.1	29.5	48.1	10.2	100.0	3.24	

***** CROSSTABULATION OF *****
TYP PENDLERTYP BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

TYP	VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL											ROW TOTAL		
	ROW PCT	I KEIN	NUR IV-MITTEL	NUR FUSS	NUR O.B+BUS	NUR OEPNV	NUR PW (S)	NUR O.W-BUS	NUR O. MOFA	NUR VELO	NUR MOTORRAD		NUR KOMBIN. PW-OEV	NUR KOMBIN. 2RAD-OEV
	I	0.I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I			
BERUFSTAETIGE	I 15.1	I 14.9	I 5.0	I 10.9	I 36.6	I 4.6	I 7.9	I 1.2	I 2.0	I 0.8	I 68.2			
LEHRLINGE	I 8.7	I 9.4	I 13.0	I 11.4	I 5.9	I 4.9	I 35.7	I 3.2	I 1.5	I 5.2	I 4.8			
SCHUELER-STUD	I 5.1	I 50.0	I 5.1	I 8.8	I 1.2	I 5.2	I 19.6	I 0.4	I 0.9	I 2.4	I 26.9			
TOTAL	12.1	24.0	5.4	10.4	25.6	4.8	12.4	1.1	1.7	1.4	100.0			

***** CROSSTABULATION OF *****
TYP PENDLERTYP BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

TYP	VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL											ROW TOTAL	
	ROW PCT	I NUR	NUR O.B+BUS	NUR OEPNV	NUR PW (S)	NUR O.W-BUS	NUR O. MOFA	NUR VELO	NUR MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-OEV	NUR KOMBIN. 2RAD-OEV		NUR UEBRIGE
	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I		
BERUFSTAETIGE	I 17.5	I 5.8	I 12.9	I 43.2	I 5.5	I 9.4	I 1.4	I 2.3	I 0.9	I 0.1	I 65.9		
LEHRLINGE	I 10.3	I 14.3	I 12.5	I 6.5	I 5.4	I 39.1	I 3.5	I 1.6	I 5.6	I 0.1	I 5.0		
SCHUELER-STUD	I 52.7	I 5.3	I 9.3	I 1.3	I 5.4	I 20.6	I 0.4	I 0.9	I 2.6	I 0.1	I 29.0		
TOTAL	27.4	6.1	11.8	29.2	5.4	14.1	1.2	1.9	1.6	0.1	100.0		

LEGENDE: T1 RESP. D1: MITTL. ZEITAUFWAND RESP. DISTANZ (PRO EINZELWEG) BEZOGEN AUF ALLE PENDLER
T2 RESP. D2: MITTL. ZEITAUFWAND RESP. DISTANZ (PRO EINZELWEG) BEZOGEN AUF "ECHTE" PENDLER

Verkehrsaufkommen (pro Tag) und Verkehrsmittelwahl nach Pendlertypen

Verkehrsaufkommen ¹⁾	Personen (Mio) ¹⁾				Personenfahrten (Mio)				Personen-Kilometer (Mio)				Personen-Stunden (Mio)			
	B	L	S	Alle	B	L	S	Alle	B	L	S	Alle	B	L	S	Alle
Absolute Werte	2.453	0.169	1.006	3.628	7.481	0.546	3.712	11.739	46.42	3.46	11.88	61.76	2.03	0.17	0.89	3.09
%-Anteile der Pendlertypen ²⁾	67	5	28	100	64	5	31	100	75	6	19	100	66	5	29	100
Modal-Split ¹⁾ (%-Anteile der Verkehrsmittel)																
zu Fuss	17.5	10.3	52.7	27.4	19.7	11.9	56.3	30.7	3.9	2.4	20.0	6.8	11.7	6.2	41.5	20.3
Bahn oder Bahn/Bus	5.8	14.3	5.3	6.1	4.4	10.4	3.7	4.2	13.0	27.0	21.4	15.4	10.1	20.6	9.7	10.6
OePNV	12.9	12.5	9.3	11.8	11.4	11.4	8.3	10.1	9.0	11.6	14.5	10.4	16.6	16.2	13.4	15.7
PW (Selbstfahrer)	43.2	6.5	1.3	29.2	43.8	6.4	0.9	27.2	56.7	8.8	3.0	43.6	41.8	5.7	1.3	27.7
PW (Mitfahrer)/Werk-, Schulbus	5.5	5.4	5.4	5.4	4.8	5.0	5.1	7.8	6.1	7.1	10.3	7.0	5.2	5.0	6.5	5.6
Fahrrad/Mofa	9.4	39.1	20.6	14.1	10.4	43.6	21.7	15.4	4.5	28.7	20.1	8.6	7.4	32.8	20.7	12.9
Motorrad	1.4	3.5	0.4	1.2	1.6	3.8	0.4	1.2	1.1	3.1	0.6	1.2	1.3	2.9	0.4	1.2
Kombination PW/OeV	2.3	1.6	0.9	1.9	2.0	1.5	0.7	1.4	3.7	2.6	2.7	3.4	3.5	2.1	1.6	2.8
Kombination Zweirad/OeV	0.9	5.6	2.6	1.6	0.9	5.1	2.1	1.3	1.2	7.9	6.5	2.6	1.4	7.6	4.2	2.5
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

1) Bezogen auf "echte" Pendler (d.h. mit Zeitaufwand > 0). Die Gesamtzahl der Erwerbstätigen beträgt 3.099 Mio, jene der Schüler 1.04 Mio; total 4.139 Mio

2) B = Berufstätige, L = Lehrlinge, S = Schüler/Studenten

PENDLER-MOBILITAET 1980
TAB. H.00 VERKEHRSMITTELWAHL VS. ZEITAUFWAND

***** CROSSTABULATION OF *****
VEMI VERKEHRSMITTEL BY WEGZ ZEITBEDARF
***** PAGE 1 OF 2

		WEGZ								
		I								
		ROW	PCT	IKEINE	(15'	15-30'	30-45'	45-60') 60'	ROW
		I						TOTAL		
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I		
VEMI		I	I	I	I	I	I	I	I	
KEIN	V-MITTEL	I 100.0	I 0.0	I 12.1						
NUR	FUSS	I 0.0	I 83.6	I 14.7	I 1.3	I 0.3	I 0.1	I 24.0		
NUR	BAHN O.B+BUS	I 0.0	I 6.5	I 26.9	I 30.0	I 22.6	I 14.0	I 5.4		
NUR	OEPNV	I 0.0	I 20.6	I 53.0	I 20.2	I 5.2	I 1.0	I 10.4		
NUR	PW (S)	I 0.0	I 51.8	I 35.4	I 8.8	I 2.1	I 1.9	I 25.6		
NUR	PW-M O.W-BUS	I 0.0	I 45.9	I 38.5	I 10.7	I 3.5	I 1.4	I 4.8		
NUR	VELO O. MOFA	I 0.0	I 67.2	I 28.5	I 3.5	I 0.7	I 0.1	I 12.4		
NUR	MOTORRAD	I 0.0	I 60.2	I 33.4	I 5.2	I 0.9	I 0.4	I 1.1		
KOMBIN.	PW-DEV	I 0.0	I 15.4	I 40.4	I 23.6	I 12.3	I 8.3	I 1.7		
KOMBIN.	2RAD-DEV	I 0.0	I 16.1	I 43.0	I 23.5	I 12.7	I 4.6	I 1.4		
	TOTAL	12.1	48.0	26.9	8.1	3.1	1.7	100.0		

TYP PENDLERTYP VALUE = 1. BERUFSTAETIGE
***** PAGE 1 OF 2

		WEGZ								
		I								
		ROW	PCT	IKEINE	(15'	15-30'	30-45'	45-60') 60'	ROW
		I						TOTAL		
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I		
VEMI		I	I	I	I	I	I	I	I	
KEIN	V-MITTEL	I 100.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 15.1		
NUR	FUSS	I 0.0	I 85.3	I 13.3	I 1.1	I 0.2	I 0.1	I 14.9		
NUR	BAHN O.B+BUS	I 0.0	I 6.9	I 28.4	I 29.5	I 22.0	I 13.2	I 5.0		
NUR	OEPNV	I 0.0	I 20.2	I 53.6	I 20.1	I 5.1	I 1.0	I 10.9		
NUR	PW (S)	I 0.0	I 52.1	I 35.2	I 8.7	I 2.1	I 1.9	I 36.6		
NUR	PW-M O.W-BUS	I 0.0	I 46.6	I 38.1	I 10.5	I 3.4	I 1.5	I 4.6		
NUR	VELO O. MOFA	I 0.0	I 73.6	I 23.1	I 2.6	I 0.6	I 0.1	I 7.9		
NUR	MOTORRAD	I 0.0	I 62.7	I 31.3	I 4.5	I 1.0	I 0.5	I 1.2		
KOMBIN.	PW-DEV	I 0.0	I 16.1	I 41.1	I 23.2	I 11.7	I 7.9	I 2.0		
KOMBIN.	2RAD-DEV	I 0.0	I 18.7	I 45.9	I 21.8	I 9.4	I 4.3	I 0.8		
	TOTAL	15.1	44.0	27.6	8.5	3.0	1.8	100.0		

TYP PENDLERTYP VALUE = 2. LEHRLINGE
***** PAGE 1 OF 2

		WEGZ								
		I								
		ROW	PCT	IKEINE	(15'	15-30'	30-45'	45-60') 60'	ROW
		I						TOTAL		
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I		
VEMI		I	I	I	I	I	I	I	I	
KEIN	V-MITTEL	I 100.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 8.7		
NUR	FUSS	I 0.0	I 87.5	I 11.2	I 0.8	I 0.4	I 0.1	I 9.4		
NUR	BAHN O.B+BUS	I 0.0	I 6.3	I 27.9	I 31.2	I 22.6	I 12.0	I 13.0		
NUR	OEPNV	I 0.0	I 14.3	I 48.7	I 26.5	I 8.8	I 1.6	I 11.4		
NUR	PW (S)	I 0.0	I 47.0	I 40.0	I 10.1	I 2.2	I 0.8	I 5.9		
NUR	PW-M O.W-BUS	I 0.0	I 37.3	I 45.5	I 12.0	I 3.7	I 1.5	I 4.9		
NUR	VELO O. MOFA	I 0.0	I 59.5	I 33.1	I 6.1	I 1.0	I 0.3	I 35.7		
NUR	MOTORRAD	I 0.0	I 53.5	I 38.7	I 7.1	I 0.5	I 0.2	I 3.2		
KOMBIN.	PW-DEV	I 0.0	I 12.8	I 46.8	I 23.8	I 12.1	I 4.5	I 1.5		
KOMBIN.	2RAD-DEV	I 0.0	I 16.2	I 39.6	I 24.3	I 15.8	I 4.1	I 5.2		
	TOTAL	8.7	39.6	31.0	12.6	5.7	2.3	100.0		

TYP PENDLERTYP VALUE = 3. SCHUELER-STUD
***** PAGE 1 OF 2

		WEGZ								
		I								
		ROW	PCT	IKEINE	(15'	15-30'	30-45'	45-60') 60'	ROW
		I						TOTAL		
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I		
VEMI		I	I	I	I	I	I	I	I	
KEIN	V-MITTEL	I 100.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 5.1		
NUR	FUSS	I 0.0	I 82.2	I 15.9	I 1.5	I 0.3	I 0.1	I 50.0		
NUR	BAHN O.B+BUS	I 0.0	I 5.6	I 23.0	I 30.5	I 23.9	I 16.9	I 5.1		
NUR	OEPNV	I 0.0	I 23.2	I 52.0	I 19.2	I 4.5	I 1.0	I 8.8		
NUR	PW (S)	I 0.0	I 32.7	I 46.0	I 14.7	I 3.9	I 2.7	I 1.2		
NUR	PW-M O.W-BUS	I 0.0	I 46.0	I 38.2	I 11.0	I 3.6	I 1.1	I 5.2		
NUR	VELO O. MOFA	I 0.0	I 63.2	I 32.5	I 3.6	I 0.7	I 0.1	I 19.6		
NUR	MOTORRAD	I 0.0	I 50.3	I 42.1	I 7.1	I 0.5	I 0.0	I 0.4		
KOMBIN.	PW-DEV	I 0.0	I 12.2	I 34.6	I 25.6	I 16.0	I 11.6	I 0.9		
KOMBIN.	2RAD-DEV	I 0.0	I 14.1	I 41.8	I 24.8	I 14.4	I 5.0	I 2.4		
	TOTAL	5.1	60.0	24.4	6.4	2.7	1.4	100.0		

Anhang 2.4

PENDLER-MOBILITAET 1980
TAB. 1.00 VERKEHRSMITTELWAHL VS. DISTANZ

***** CROSSTABULATION OF *****
VEMI VERKEHRSMITTEL BY DKL DISTANZKLASSEN
***** PAGE 1 OF 2

		DKL										
		I										
ROW	PCT	IKEINE	(2 KM	2-6 KM	6-9 KM	9-15 KM	15-20 KM	20-30 KM	30-50 KM	)50 KM	ROW	
		IDIST.										TOTAL
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	
VEMI		I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	
KEIN	V-MITTEL	I 100.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 12.1
NUR	FUSS	I 0.1	I 96.9	I 2.2	I 0.5	I 0.2	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 24.0
NUR	BAHN O.B+BUS	I 0.0	I 0.1	I 10.2	I 18.4	I 24.7	I 12.3	I 19.3	I 10.0	I 4.9	I 5.4	
NUR	OEPNV	I 0.0	I 15.3	I 52.6	I 23.3	I 6.6	I 1.4	I 0.6	I 0.1	I 0.0	I 10.4	
NUR	PW (S)	I 0.0	I 14.4	I 34.5	I 19.1	I 16.1	I 6.2	I 6.1	I 2.6	I 0.9	I 25.6	
NUR	PW-M O.W-BUS	I 0.1	I 10.9	I 38.9	I 24.5	I 14.7	I 5.3	I 4.0	I 1.4	I 0.3	I 4.8	
NUR	VELO O. MOFA	I 0.1	I 53.8	I 32.9	I 9.1	I 3.4	I 0.4	I 0.2	I 0.1	I 0.0	I 12.4	
NUR	MOTORRAD	I 0.0	I 36.8	I 32.5	I 18.2	I 9.0	I 1.7	I 1.1	I 0.5	I 0.1	I 1.1	
KOMBIN.	PW-DEV	I 0.0	I 7.5	I 30.5	I 21.3	I 15.5	I 6.2	I 9.5	I 6.0	I 3.5	I 1.7	
KOMBIN.	2RAD-DEV	I 0.1	I 9.1	I 33.7	I 20.5	I 14.9	I 7.0	I 9.0	I 4.5	I 1.3	I 1.4	
TOTAL		12.2	36.9	22.9	11.7	8.0	3.0	3.2	1.5	0.6	100.0	

TYP PENDLERTYP VALUE = 1. BERUFSTAETIGE
***** PAGE 1 OF 2

		DKL										
		I										
ROW	PCT	IKEINE	(2 KM	2-6 KM	6-9 KM	9-15 KM	15-20 KM	20-30 KM	30-50 KM	)50 KM	ROW	
		IDIST.										TOTAL
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	
VEMI		I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	
KEIN	V-MITTEL	I 100.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 15.1
NUR	FUSS	I 0.0	I 94.9	I 3.8	I 0.8	I 0.3	I 0.0	I 0.1	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 14.9
NUR	BAHN O.B+BUS	I 0.0	I 0.1	I 11.2	I 18.7	I 24.7	I 11.6	I 19.1	I 9.7	I 5.0	I 5.0	
NUR	OEPNV	I 0.0	I 15.3	I 54.6	I 23.2	I 5.5	I 0.9	I 0.4	I 0.1	I 0.0	I 10.9	
NUR	PW (S)	I 0.0	I 14.5	I 34.6	I 19.1	I 16.1	I 6.2	I 6.0	I 2.6	I 0.9	I 36.6	
NUR	PW-M O.W-BUS	I 0.0	I 11.4	I 37.3	I 23.1	I 15.5	I 5.8	I 4.7	I 1.8	I 0.4	I 4.6	
NUR	VELO O. MOFA	I 0.1	I 59.1	I 29.8	I 7.5	I 2.8	I 0.3	I 0.3	I 0.1	I 0.0	I 7.9	
NUR	MOTORRAD	I 0.0	I 39.0	I 31.6	I 17.9	I 8.3	I 1.5	I 1.0	I 0.5	I 0.1	I 1.2	
KOMBIN.	PW-DEV	I 0.0	I 7.8	I 31.8	I 21.2	I 14.7	I 6.0	I 9.1	I 5.8	I 3.6	I 2.0	
KOMBIN.	2RAD-DEV	I 0.0	I 10.7	I 38.8	I 19.5	I 12.3	I 5.7	I 8.1	I 3.4	I 1.5	I 0.8	
TOTAL		15.1	27.4	25.4	13.2	9.3	3.5	3.7	1.7	0.7	100.0	

TYP PENDLERTYP VALUE = 2. LEHRLINGE
***** PAGE 1 OF 2

		DKL										
		I										
ROW	PCT	IKEINE	(2 KM	2-6 KM	6-9 KM	9-15 KM	15-20 KM	20-30 KM	30-50 KM	)50 KM	ROW	
		IDIST.										TOTAL
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	
VEMI		I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	
KEIN	V-MITTEL	I 100.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 8.7
NUR	FUSS	I 0.1	I 94.7	I 3.8	I 0.8	I 0.5	I 0.1	I 0.1	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 9.4
NUR	BAHN O.B+BUS	I 0.0	I 0.1	I 7.1	I 17.3	I 29.7	I 17.6	I 19.1	I 7.5	I 1.6	I 13.0	
NUR	OEPNV	I 0.0	I 9.3	I 42.5	I 27.6	I 14.0	I 4.1	I 2.2	I 0.3	I 0.0	I 11.4	
NUR	PW (S)	I 0.1	I 9.3	I 33.0	I 21.4	I 18.6	I 8.3	I 6.5	I 2.3	I 0.7	I 5.9	
NUR	PW-M O.W-BUS	I 0.0	I 6.0	I 27.1	I 23.2	I 25.8	I 10.5	I 6.2	I 0.8	I 0.3	I 4.9	
NUR	VELO O. MOFA	I 0.0	I 38.1	I 35.3	I 15.9	I 8.6	I 1.4	I 0.5	I 0.1	I 0.0	I 35.7	
NUR	MOTORRAD	I 0.0	I 30.1	I 33.9	I 18.5	I 11.8	I 3.4	I 1.6	I 0.7	I 0.0	I 3.2	
KOMBIN.	PW-DEV	I 0.0	I 2.6	I 29.1	I 23.4	I 20.4	I 8.7	I 9.8	I 4.5	I 1.5	I 1.5	
KOMBIN.	2RAD-DEV	I 0.0	I 6.3	I 27.2	I 22.0	I 19.4	I 12.1	I 9.2	I 3.4	I 0.4	I 5.2	
TOTAL		8.7	26.0	25.2	15.8	12.8	5.2	4.4	1.5	0.3	100.0	

TYP PENDLERTYP VALUE = 3. SCHUELER-STUD
***** PAGE 1 OF 2

		DKL										
		I										
ROW	PCT	IKEINE	(2 KM	2-6 KM	6-9 KM	9-15 KM	15-20 KM	20-30 KM	30-50 KM	)50 KM	ROW	
		IDIST.										TOTAL
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	
VEMI		I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	
KEIN	V-MITTEL	I 100.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 5.1
NUR	FUSS	I 0.1	I 98.4	I 1.0	I 0.3	I 0.2	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 50.0
NUR	BAHN O.B+BUS	I 0.0	I 0.2	I 9.4	I 18.0	I 22.6	I 11.6	I 20.0	I 12.0	I 6.2	I 5.1	
NUR	OEPNV	I 0.0	I 16.7	I 48.4	I 22.8	I 8.5	I 2.4	I 0.8	I 0.2	I 0.0	I 8.8	
NUR	PW (S)	I 0.0	I 15.1	I 26.5	I 16.9	I 16.1	I 7.0	I 10.2	I 5.6	I 2.6	I 1.2	
NUR	PW-M O.W-BUS	I 0.2	I 10.6	I 44.3	I 27.7	I 11.1	I 3.4	I 1.9	I 0.6	I 0.1	I 5.2	
NUR	VELO O. MOFA	I 0.1	I 53.5	I 35.3	I 8.5	I 2.2	I 0.2	I 0.1	I 0.0	I 0.0	I 19.6	
NUR	MOTORRAD	I 0.0	I 28.8	I 38.6	I 20.1	I 10.1	I 1.1	I 0.5	I 0.5	I 0.3	I 0.4	
KOMBIN.	PW-DEV	I 0.0	I 6.6	I 24.2	I 20.8	I 18.7	I 7.0	I 11.6	I 7.6	I 3.5	I 0.9	
KOMBIN.	2RAD-DEV	I 0.2	I 8.9	I 31.8	I 20.7	I 15.4	I 6.1	I 9.6	I 5.8	I 1.5	I 2.4	
TOTAL		5.1	63.0	16.2	7.3	3.8	1.4	1.7	1.0	0.4	100.0	

Durchschnittliche Distanz, Zeitaufwand und Geschwindigkeit pro Einzelweg und personenspezifischer Modal Split (prozentuale Verteilung der "echten" Pendler) nach Verkehrsmittel und Pendlertyp

Verkehrsmittel	Berufstätige				Lehrlinge				Schüler/Studenten				Alle Pendler			
	D ¹⁾ km	Z Min	G km/h	MS %	D km	Z Min	G km/h	MS %	D km	Z Min	G km/h	MS %	D km	Z Min	G km/h	MS %
nur zu Fuss	1,2	10,0	7,2	17,5	1,3	9,7	8,0	10,3	1,1	10,5	6,3	52,7	1,1	10,3	6,4	27,4
nur Bahn oder Bahn/Bus	19,0	38,8	29,4	5,8	17,2	38,7	26,7	14,3	20,6	41,4	29,9	5,3	19,2	39,5	29,2	6,1
nur OePNV	5,1	24,5	12,5	12,9	6,9	27,7	14,9	12,5	5,6	23,8	14,1	9,3	5,3	24,5	13,0	11,8
nur PW (Selbstfahrer)	9,2	17,5	31,5	43,2	9,7	18,0	32,3	6,5	12,2	22,3	32,8	1,3	9,2	17,6	31,4	29,2
nur PW (Mitfahrer)/Werk-, Schulbus	8,4	18,8	26,8	5,5	9,9	20,5	29,0	5,4	6,7	18,9	21,3	5,4	8,0	18,9	25,4	5,4
nur Fahrrad/Mofa	2,8	12,1	13,9	9,4	4,4	14,9	17,7	39,1	2,9	13,8	12,6	20,6	3,1	13,2	14,1	14,1
nur Motorrad	4,8	14,3	20,1	1,4	5,7	15,8	21,6	3,5	5,3	16,2	19,6	0,4	5,0	14,7	20,4	1,2
Kombination PW/OeV	12,9	30,8	25,1	2,3	12,2	29,9	24,5	1,6	14,4	34,8	24,8	0,9	13,1	31,4	25,0	1,9
Kombination Zweirad/OeV	10,0	27,8	21,6	0,9	11,2	30,4	22,1	5,6	11,6	30,8	22,6	2,6	10,9	29,6	22,1	1,6
Alle Verkehrsmittel	7,2	18,3	23,6	100	7,5	21,1	21,3	100	3,8	15,6	14,6	100	6,2	17,7	21,0	100

1) D = Distanz, Z = Zeitaufwand, G = Geschwindigkeit, MS = Modal-Split

Anhang 2.6

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. E.00 WEGHAEUFIGKEIT VS. ZEITAUFWAND

***** CROSSTABULATION OF *****
WEGH WEGHAEUFIGKEIT BY WEGZ ZEITBEDARF
***** PAGE 1 OF 1

		WEGZ						
		I						
ROW PCT	I KEINE	(15'	15-30'	30-45'	45-60'	) 60'	ROW TOTAL	
		I						
		1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	
WEGH		I-----I-----I-----I-----I-----I						
OX	I	100.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 12.1
1X	I	0.0	I 29.8	I 39.3	I 18.4	I 7.9	I 4.5	I 29.5
2X	I	0.0	I 69.6	I 25.9	I 3.7	I 0.8	I 0.0	I 48.1
K. A.	I	0.0	I 56.3	I 27.7	I 8.8	I 3.5	I 3.8	I 10.2
TOTAL		12.1	48.0	26.9	8.1	3.1	1.7	100.0

***** CROSSTABULATION OF *****
WEGH WEGHAEUFIGKEIT BY WEGZ ZEITBEDARF
CONTROLLING FOR..
TYP PENDLERTYP VALUE = 1. BERUFSTAETIGE
***** PAGE 1 OF 1

		WEGZ						
		I						
ROW PCT	I KEINE	(15'	15-30'	30-45'	45-60'	) 60'	ROW TOTAL	
		I						
		1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	
WEGH		I-----I-----I-----I-----I-----I						
OX	I	100.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 15.1
1X	I	0.0	I 32.2	I 40.4	I 17.0	I 6.5	I 3.8	I 36.1
2X	I	0.0	I 70.0	I 25.8	I 3.5	I 0.8	I 0.0	I 39.6
K. A.	I	0.0	I 50.3	I 30.6	I 10.3	I 4.0	I 4.7	I 9.1
TOTAL		15.1	44.0	27.6	8.5	3.0	1.8	100.0

***** CROSSTABULATION OF *****
WEGH WEGHAEUFIGKEIT BY WEGZ ZEITBEDARF
CONTROLLING FOR..
TYP PENDLERTYP VALUE = 2. LEHRLINGE
***** PAGE 1 OF 1

		WEGZ						
		I						
ROW PCT	I KEINE	(15'	15-30'	30-45'	45-60'	) 60'	ROW TOTAL	
		I						
		1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	
WEGH		I-----I-----I-----I-----I-----I						
OX	I	100.0	I 0.0	I 8.7				
1X	I	0.0	I 14.1	I 37.8	I 27.2	I 14.8	I 6.1	I 31.2
2X	I	0.0	I 61.3	I 31.9	I 5.6	I 1.2	I 0.0	I 51.3
K. A.	I	0.0	I 43.2	I 32.5	I 13.8	I 6.1	I 4.5	I 8.8
TOTAL		8.7	39.6	31.0	12.6	5.7	2.3	100.0

***** CROSSTABULATION OF *****
WEGH WEGHAEUFIGKEIT BY WEGZ ZEITBEDARF
CONTROLLING FOR..
TYP PENDLERTYP VALUE = 3. SCHUELER-STUD
***** PAGE 1 OF 1

		WEGZ						
		I						
ROW PCT	I KEINE	(15'	15-30'	30-45'	45-60'	) 60'	ROW TOTAL	
		I						
		1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	
WEGH		I-----I-----I-----I-----I-----I						
OX	I	100.0	I 0.0	I 5.1				
1X	I	0.0	I 19.5	I 32.0	I 24.3	I 15.3	I 8.9	I 12.6
2X	I	0.0	I 70.2	I 25.3	I 3.8	I 0.7	I 0.0	I 69.1
K. A.	I	0.0	I 68.4	I 22.0	I 5.4	I 2.2	I 2.0	I 13.3
TOTAL		5.1	60.0	24.4	6.4	2.7	1.4	100.0

PENDLER-MOBILITAET 1980
TAB. F.00 WEGHAEUFIGKEIT VS. DISTANZ

***** CROSSTABULATION OF *****
WEGH WEGHAEUFIGKEIT BY DKL DISTANZKLASSEN
***** PAGE 1 OF 1

		DKL										
		I	(2 KM	2-6 KM	6-9 KM	9-15 KM	15-20 KM	20-30 KM	30-50 KM	>50 KM	ROW	TOTAL
		ROW PCT	KEINE									
		I	IDIST.									
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	
WEGH												
OX		I 100.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 12.1
1X		I 0.0	I 18.5	I 24.6	I 17.9	I 16.1	I 7.5	I 9.3	I 4.4	I 1.7	I 29.5	
2X		I 0.1	I 54.9	I 27.6	I 10.5	I 5.3	I 1.1	I 0.5	I 0.1	I 0.0	I 48.1	
K. A.		I 0.0	I 48.6	I 23.6	I 13.9	I 6.5	I 2.4	I 2.5	I 1.4	I 1.0	I 10.2	
	TOTAL		12.2	36.9	22.9	11.7	8.0	3.0	3.2	1.5	0.6	100.0

***** CROSSTABULATION OF *****
WEGH WEGHAEUFIGKEIT BY DKL DISTANZKLASSEN
CONTROLLING FOR.,
TYP PENDLERTYP VALUE = 1. BERUFSTAETIGE
***** PAGE 1 OF 1

		DKL										
		I	(2 KM	2-6 KM	6-9 KM	9-15 KM	15-20 KM	20-30 KM	30-50 KM	>50 KM	ROW	TOTAL
		ROW PCT	KEINE									
		I	IDIST.									
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	
WEGH												
OX		I 100.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 15.1
1X		I 0.0	I 19.2	I 25.8	I 17.8	I 15.6	I 7.1	I 8.8	I 4.1	I 1.6	I 36.1	
2X		I 0.0	I 43.2	I 34.1	I 13.0	I 7.3	I 1.5	I 0.7	I 0.2	I 0.0	I 39.6	
K. A.		I 0.0	I 36.2	I 28.6	I 17.5	I 8.3	I 3.1	I 3.3	I 1.7	I 1.2	I 9.1	
	TOTAL		15.2	27.4	25.4	13.2	9.3	3.5	3.7	1.7	0.7	100.0

***** CROSSTABULATION OF *****
WEGH WEGHAEUFIGKEIT BY DKL DISTANZKLASSEN
CONTROLLING FOR.,
TYP PENDLERTYP VALUE = 2. LEHRLINGE
***** PAGE 1 OF 1

		DKL										
		I	(2 KM	2-6 KM	6-9 KM	9-15 KM	15-20 KM	20-30 KM	30-50 KM	>50 KM	ROW	TOTAL
		ROW PCT	KEINE									
		I	IDIST.									
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	
WEGH												
OX		I 100.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 8.7
1X		I 0.0	I 7.4	I 17.6	I 19.9	I 24.9	I 13.1	I 12.1	I 4.1	I 0.8	I 31.2	
2X		I 0.1	I 40.7	I 33.8	I 15.8	I 7.6	I 1.3	I 0.5	I 0.1	I 0.0	I 51.3	
K. A.		I 0.0	I 31.6	I 27.0	I 16.7	I 12.8	I 5.0	I 4.1	I 2.2	I 0.7	I 8.8	
	TOTAL		8.7	26.0	25.2	15.8	12.8	5.2	4.4	1.5	0.3	100.0

***** CROSSTABULATION OF *****
WEGH WEGHAEUFIGKEIT BY DKL DISTANZKLASSEN
CONTROLLING FOR.,
TYP PENDLERTYP VALUE = 3. SCHUELER-STUD
***** PAGE 1 OF 1

		DKL										
		I	(2 KM	2-6 KM	6-9 KM	9-15 KM	15-20 KM	20-30 KM	30-50 KM	>50 KM	ROW	TOTAL
		ROW PCT	KEINE									
		I	IDIST.									
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	
WEGH												
OX		I 100.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 5.1
1X		I 0.0	I 18.6	I 19.1	I 17.4	I 15.9	I 7.8	I 11.7	I 6.6	I 2.8	I 12.6	
2X		I 0.1	I 73.9	I 17.2	I 6.0	I 2.1	I 0.4	I 0.2	I 0.0	I 0.0	I 69.1	
K. A.		I 0.1	I 72.4	I 14.3	I 7.1	I 2.8	I 1.0	I 1.0	I 0.8	I 0.6	I 13.3	
	TOTAL		5.2	63.0	16.2	7.3	3.8	1.4	1.7	1.0	0.4	100.0

Anhang 2.8

PENDLER-MOBILITAET 1980
TAB. G.00 WEGHAEUFIGKEIT VS. VERKEHRSMITTELWAHL

***** CROSSTABULATION OF *****
WEGH WEGHAEUFIGKEIT BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

		VEMI											
		I											
ROW	PCT	IV-MITTEL	FUSS	O.B+BUS	DEPNV	PW (S)	O.W-BUS	O. MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV	9.I	TOTAL
WEGH		I	0.I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	
OX	I	100.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 12.1
1X	I	0.0	I 10.5	I 13.5	I 17.3	I 36.8	I 7.1	I 6.9	I 1.0	I 3.4	I 2.4	I 29.5	
2X	I	0.0	I 36.2	I 1.7	I 8.3	I 26.3	I 4.1	I 19.0	I 1.3	I 1.0	I 1.3	I 48.1	
K. A.	I	0.0	I 34.3	I 5.5	I 12.9	I 20.6	I 6.6	I 12.0	I 1.4	I 1.7	I 1.2	I 10.2	
	TOTAL	12.1	24.0	5.4	10.4	25.6	4.8	12.4	1.1	1.7	1.4	100.0	

***** CROSSTABULATION OF *****
WEGH WEGHAEUFIGKEIT BY VEMI VERKEHRSMITTEL
CONTROLLING FOR., TYP Pendlertyp VALUE = 1. BERUFSTAETIGE
***** PAGE 1 OF 2

		VEMI											
		I											
ROW	PCT	IV-MITTEL	FUSS	O.B+BUS	DEPNV	PW (S)	O.W-BUS	O. MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV	9.I	TOTAL
WEGH		I	0.I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	
OX	I	100.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 15.1
1X	I	0.0	I 10.6	I 10.6	I 16.9	I 42.9	I 6.9	I 5.7	I 0.9	I 3.4	I 1.3	I 36.1	
2X	I	0.0	I 22.9	I 1.5	I 8.7	I 45.7	I 3.8	I 12.9	I 1.7	I 1.4	I 0.7	I 39.6	
K. A.	I	0.0	I 21.5	I 5.9	I 15.3	I 33.1	I 7.1	I 8.4	I 1.8	I 2.3	I 0.7	I 9.1	
	TOTAL	15.1	14.9	5.0	10.9	36.6	4.6	7.9	1.2	2.0	0.8	100.0	

***** CROSSTABULATION OF *****
WEGH WEGHAEUFIGKEIT BY VEMI VERKEHRSMITTEL
CONTROLLING FOR., TYP Pendlertyp VALUE = 2. LEHRLINGE
***** PAGE 1 OF 2

		VEMI											
		I											
ROW	PCT	IV-MITTEL	FUSS	O.B+BUS	DEPNV	PW (S)	O.W-BUS	O. MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV	9.I	TOTAL
WEGH		I	0.I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	
OX	I	100.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 8.7
1X	I	0.0	I 3.1	I 30.5	I 17.1	I 6.8	I 6.9	I 21.0	I 2.5	I 2.5	I 8.5	I 31.2	
2X	I	0.0	I 14.0	I 4.5	I 9.6	I 6.7	I 4.3	I 50.7	I 4.0	I 1.2	I 4.1	I 51.3	
K. A.	I	0.0	I 14.0	I 13.7	I 12.4	I 4.5	I 5.8	I 36.0	I 4.0	I 1.3	I 4.7	I 8.8	
	TOTAL	8.7	9.4	13.0	11.4	5.9	4.9	35.7	3.2	1.5	5.2	100.0	

***** CROSSTABULATION OF *****
WEGH WEGHAEUFIGKEIT BY VEMI VERKEHRSMITTEL
CONTROLLING FOR., TYP Pendlertyp VALUE = 3. SCHUELER-STUD
***** PAGE 1 OF 2

		VEMI											
		I											
ROW	PCT	IV-MITTEL	FUSS	O.B+BUS	DEPNV	PW (S)	O.W-BUS	O. MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV	9.I	TOTAL
WEGH		I	0.I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	
OX	I	100.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 5.1
1X	I	0.0	I 13.2	I 27.5	I 20.3	I 5.7	I 9.1	I 9.6	I 1.0	I 4.0	I 8.1	I 12.6	
2X	I	0.0	I 58.6	I 1.6	I 7.4	I 0.6	I 4.7	I 23.6	I 0.3	I 0.4	I 1.7	I 69.1	
K. A.	I	0.0	I 59.0	I 3.8	I 8.7	I 0.8	I 5.8	I 15.6	I 0.3	I 0.8	I 1.6	I 13.3	
	TOTAL	5.1	50.0	5.1	8.8	1.2	5.2	19.6	0.4	0.9	2.4	100.0	

VZ 1970

Zeitaufwand und Pendlerdistanz nach Pendlertypen

Zeitaufwand	Schüler < 16 J.	Schüler/ Studenten > 16 J.	Berufstätige	T o t a l	
	%	%	%	%	absolut
kein Zeitaufwand	3	-	18	14	526'400
bis 15 Min.	68	32	38	44	1'669'102
15 - 30 Min.	23	36	26	25	954'551
30 - 60 Min.	5	25	9	9	337'557
> 60 Min.	1	6	2	2	71'289
keine Angaben	1	1	7	6	246'480
T o t a l	100	100	100	100	3'805'380

Distanz	Schüler < 16 J.	Schüler/ Studenten > 16 J.	Berufstätige	T o t a l	
	%	%	%	%	absolut
keine Distanz	4	1	22	18	685'181
bis 2 km	79	33	31	41	1'557'342
2,1 - 5,9 km	10	23	21	18	696'488
6,0 - 8,9 km	4	12	12	10	397'472
9,0 - 14,9 km	2	11	7	6	240'620
15,0 - 19,9 km	1	5	3	2	83'355
20,0 - 29,9 km	-	8	3	2	86'733
30,0 - 49,9 km	-	5	1	1	44'745
50 km und mehr	-	2	-	-	13'444
T o t a l	100	100	100	100	3'805'380
T o t a l absolut	811'695	115'484	2'836'006		3'805'380 ^{*)}

*) Dieses Total enthält auch 42'195 Pendler, die im Fragebogen der VZ 70 zu keiner der beiden hier verglichenen Variablen Angaben gemacht haben.

Quelle: Die Pendlermobilität in der Schweiz, 1970, Arbeitsunterlage Nr. 15
Stab GVK-CH, Bern, Juli 1974

Anhang 3.2

PENDLER-MOBILITÄT 1980

VZ 1970

Verkehrsmittelwahl nach Pendlertypen

Verkehrsmittel	Schüler < 16 J.	Schüler/ Studenten > 16 J.	Berufstätige	T o t a l	
	%	%	%	%	absolut
keines	73	22	37	44	1'676'687
Eisenbahn	2	25	7	6	233'794
Tram usw.	7	23	12	11	414'500
Fz. Arbeitgeber	-	-	3	3	100'867
Privat-Auto	2	8	24	18	701'106
Motorrad	-	4	3	2	81'012
Fahrrad	13	17	10	11	416'155
anderes	-	-	-	-	6'826
keine Angaben	1	-	4	5	174'433
T o t a l	100	100	100	100	3'805'380
T o t a l absolut	811'695	115'484	2'836'006		3'805'380 *)

*) Dieses Total enthält auch 42'195 Pendler, die im Fragebogen der VZ 70 zu keiner der beiden hier verglichenen Variablen Angaben gemacht haben.

Quelle: Die Pendlermobilität in der Schweiz, 1970, Arbeitsunterlage Nr. 15
Stab GVK-CH, Bern, Juli 1974

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D1.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER BERUFSTAETIGEN

***** CROSSTABULATION OF *****
REG4 LANDESREGION BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

REG4	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL										
		IK	IV-MITTEL	FUSS	NUR	NUR BAHN	NUR + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M		NUR VELO	NUR MOFA	NUR MOTORRAD	NUR PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	KOMBIN. 8.I	9.I			
MITTELLAND	I	12.8	I	13.7	I	5.9	I	12.7	I	37.8	I	4.1	I	7.8	I	1.2	I	2.3	I	0.9	I	62.5
JURA	I	12.2	I	17.1	I	3.2	I	14.5	I	33.6	I	5.3	I	8.9	I	1.1	I	2.1	I	1.0	I	15.5
VORALPEN	I	24.9	I	14.5	I	3.9	I	5.0	I	36.2	I	5.0	I	6.7	I	1.3	I	1.1	I	0.5	I	9.7
ALPEN	I	22.9	I	18.4	I	3.3	I	2.6	I	34.9	I	6.1	I	8.3	I	1.1	I	0.8	I	0.3	I	12.3
TOTAL		15.1		14.9		5.0		10.9		36.6		4.6		7.9		1.2		2.0		0.8		100.0

***** CROSSTABULATION OF *****
REG4 LANDESREGION BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTeilUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

REG4	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL										
		INUR	NUR	NUR BAHN	NUR + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M	NUR VELO	NUR MOFA		NUR MOTORRAD	NUR PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	KOMBIN. 8.I	UEBRIGE 9.I	10.I				
MITTELLAND	I	15.7	I	6.7	I	14.5	I	43.3	I	4.7	I	9.0	I	1.4	I	2.7	I	1.0	I	0.1	I	64.2
JURA	I	19.5	I	3.7	I	16.5	I	38.3	I	6.0	I	10.1	I	1.2	I	2.4	I	1.2	I	0.1	I	16.0
VORALPEN	I	19.2	I	5.2	I	6.6	I	48.2	I	6.6	I	8.9	I	1.8	I	1.5	I	0.7	I	0.1	I	8.6
ALPEN	I	23.9	I	4.3	I	3.3	I	45.2	I	7.9	I	10.7	I	1.5	I	1.0	I	0.4	I	0.4	I	11.1
TOTAL		17.5		5.8		12.9		43.2		5.5		9.4		1.4		2.3		0.9		0.1		100.0

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

REG4	ROW	VEMI										ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG										
		INUR	NUR	NUR BAHN	NUR + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M	NUR VELO	NUR MOFA			NUR MOTORRAD	NUR PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	KOMBIN. 8.I	UEBRIGE 9.I	10.I				
MITTELLAND	I	10,3	I	39,3	I	24,8	I	17,9	I	18,8	I	12,1	I	14,6	I	31,0	I	28,0	I		I	19,1	2,97
JURA	I	9,7	I	38,1	I	24,1	I	17,2	I	17,9	I	12,6	I	14,3	I	27,6	I	25,1	I		I	17,5	3,11
VORALPEN	I	9,5	I	37,9	I	22,6	I	17,7	I	19,6	I	12,3	I	14,3	I	34,2	I	32,0	I		I	17,5	3,16
ALPEN	I	9,5	I	35,8	I	21,8	I	15,8	I	19,3	I	11,3	I	12,7	I	34,8	I	(31,1)	I		I	15,5	3,32
TOTAL	I	10,0	I	38,8	I	24,5	I	17,5	I	18,8	I	12,1	I	14,3	I	30,8	I	27,8	I	-	I	18,3	3,05

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

REG4	ROW	VEMI										ROW TOTAL										
		INUR	NUR	NUR BAHN	NUR + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M	NUR VELO	NUR MOFA		NUR MOTORRAD	NUR PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	KOMBIN. 8.I	UEBRIGE 9.I	10.I				
MITTELLAND	I	1,3	I	18,4	I	5,0	I	9,3	I	8,2	I	3,0	I	5,0	I	12,4	I	10,0	I		I	7,4
JURA	I	1,1	I	21,6	I	5,0	I	8,4	I	8,1	I	2,7	I	4,3	I	11,1	I	8,3	I		I	6,3
VORALPEN	I	1,3	I	19,4	I	5,3	I	10,1	I	9,1	I	3,0	I	4,8	I	17,5	I	12,3	I		I	7,9
ALPEN	I	1,2	I	20,5	I	7,0	I	8,6	I	8,7	I	2,2	I	4,1	I	20,9	I	(13,6)	I		I	6,6
TOTAL	I	1,2	I	19,0	I	5,1	I	9,2	I	8,4	I	2,8	I	4,8	I	12,9	I	10,0	I	-	I	7,2

Anhang 4.2

PENDLER-MOBILITAET 1980
TAB. D1.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER BERUFSTAETIGEN

***** CROSSTABULATION OF *****
SPREG SPRACHREGION BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

SPREG	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL
		IV-MITTEL	NUR FUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	NUR KOMBIN. 2RAD-DEV	
	I	0.I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	
DT-CH	I	15.5	13.8	5.8	11.2	35.2	4.6	9.0	1.1	2.0	0.9	73.2
FR-CH	I	13.7	18.2	2.8	11.0	39.6	4.9	5.0	1.1	2.0	0.4	22.8
IT-CH	I	17.5	15.1	2.0	6.5	45.9	4.2	4.9	2.0	0.7	0.2	4.0
TOTAL		15.1	14.9	5.0	10.9	36.6	4.6	7.9	1.2	2.0	0.8	100.0

***** CROSSTABULATION OF *****
SPREG SPRACHREGION BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTeilUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

SPREG	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL
		IFUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	NUR KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE	
	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
DT-CH	I	16.3	6.9	13.2	41.6	5.4	10.7	1.3	2.4	1.1	0.1	72.9
FR-CH	I	21.1	3.2	12.7	45.9	5.7	5.8	1.3	2.4	0.5	0.1	23.2
IT-CH	I	18.2	2.4	7.8	55.6	5.1	5.9	2.4	0.9	0.2	0.2	3.9
TOTAL		17.5	5.8	12.9	43.2	5.5	9.4	1.4	2.3	0.9	0.1	100.0

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

SPREG	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG	
		IFUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	NUR KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE			
	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I			
DT-CH	I	10,0	39,2	25,2	18,2	19,5	12,1	14,7	31,9	28,3			19,1	3,00
FR-CH	I	10,0	36,5	22,7	16,1	17,1	12,1	13,2	27,6	24,1			16,5	3,20
IT-CH	I	9,7	33,9	19,7	15,8	16,9	11,4	13,2	(26,3)	(27,1)			15,3	3,33
TOTAL	I	10,0	38,8	24,5	17,5	18,8	12,1	14,3	30,8	27,8			18,3	3,05

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

SPREG	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL
		IFUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	NUR KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE	
	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
DT-CH	I	1,2	18,3	5,2	9,6	8,7	2,8	4,9	12,9	10,1		7,5
FR-CH	I	1,3	23,6	4,7	8,0	7,5	2,9	4,6	13,1	9,2		6,4
IT-CH	I	1,3	18,7	5,0	8,8	8,4	3,1	4,3	(9,4)	(10,5)		6,9
TOTAL	I	1,2	19,0	5,1	9,2	8,4	2,8	4,8	12,9	10,0		7,2

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D1.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER BERUFSTAETIGEN

***** CROSSTABULATION OF *****
OGKL ORTGROESSENKLASSE BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 4

OGKL	ROW PCT	VEMI											ROW TOTAL									
		IKEIN	NUR	NUR	BAHN	NUR	NUR	PW-M	NUR	VELO	NUR	KOMBIN.		KOMBIN.								
		IV-MITTEL	FUSS	+ B	BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV										
I	0.I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I												
(1 T	I	31.0	I	7.5	I	3.2	I	2.2	I	40.9	I	6.0	I	5.3	I	1.1	I	1.4	I	0.6	I	10.6
1-2 T	I	23.6	I	12.0	I	4.2	I	2.7	I	39.9	I	6.1	I	7.1	I	1.3	I	1.6	I	0.6	I	9.7
2-5 T	I	18.6	I	14.1	I	5.6	I	3.3	I	39.6	I	5.4	I	9.1	I	1.2	I	1.6	I	0.6	I	19.8
5-10 T	I	13.1	I	15.8	I	6.6	I	5.3	I	39.7	I	5.1	I	9.8	I	1.2	I	1.8	I	0.7	I	15.0
10-20 T	I	10.0	I	16.9	I	7.1	I	9.8	I	38.4	I	4.5	I	8.6	I	1.1	I	2.0	I	0.8	I	15.8
20-50 T	I	8.4	I	17.5	I	4.6	I	14.3	I	36.9	I	4.0	I	8.8	I	1.3	I	2.4	I	1.0	I	8.8
50-100 T	I	8.7	I	18.8	I	4.7	I	19.2	I	28.5	I	3.6	I	10.2	I	1.2	I	2.3	I	1.6	I	4.3
100-200 T	I	7.3	I	20.2	I	2.1	I	29.7	I	25.4	I	2.3	I	6.8	I	1.1	I	2.6	I	1.1	I	9.7
>200 T	I	7.9	I	11.9	I	2.7	I	40.3	I	25.4	I	2.1	I	3.1	I	0.8	I	3.3	I	1.0	I	6.2
TOTAL		15.1		14.9		5.0		10.9		36.6		4.6		7.9		1.2		2.0		0.8		100.0

***** CROSSTABULATION OF *****
OGKL ORTGROESSENKLASSE BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

OGKL	ROW PCT	I										ROW TOTAL										
		INUR	NUR	BAHN	NUR	NUR	PW-M	NUR	VELO	NUR	KOMBIN.		KOMBIN.	UEBRIGE								
		IFUSS	+ B	BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV		10.I									
I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I												
(1 T	I	10.8	I	4.6	I	3.1	I	59.2	I	8.7	I	7.6	I	1.6	I	2.1	I	0.8	I	0.2	I	8.6
1-2 T	I	15.7	I	5.5	I	3.6	I	52.3	I	8.0	I	9.3	I	1.7	I	2.1	I	0.7	I	0.1	I	8.8
2-5 T	I	17.3	I	6.9	I	4.0	I	48.7	I	6.6	I	11.1	I	1.5	I	2.0	I	0.8	I	0.2	I	19.0
5-10 T	I	18.2	I	7.6	I	6.1	I	45.8	I	5.8	I	11.3	I	1.4	I	2.1	I	0.8	I	0.1	I	15.4
10-20 T	I	18.8	I	7.9	I	10.9	I	42.7	I	5.0	I	9.5	I	1.3	I	2.2	I	0.8	I	0.1	I	16.8
20-50 T	I	19.1	I	5.0	I	15.6	I	40.3	I	4.3	I	9.6	I	1.4	I	2.6	I	1.0	I	0.1	I	9.5
50-100 T	I	20.6	I	5.1	I	21.1	I	31.2	I	4.0	I	11.2	I	1.3	I	2.6	I	1.7	I	0.1	I	4.6
100-200 T	I	21.8	I	2.3	I	32.0	I	27.4	I	2.5	I	7.4	I	1.2	I	2.9	I	1.2	I	0.1	I	10.6
>200 T	I	12.9	I	3.0	I	43.8	I	27.6	I	2.2	I	3.3	I	0.9	I	3.6	I	1.1	I	0.0	I	6.7
TOTAL		17.5		5.8		12.9		43.2		5.5		9.4		1.4		2.3		0.9		0.1		100.0

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

OGKL	ROW PCT	I										ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG										
		INUR	NUR	BAHN	NUR	NUR	PW-M	NUR	VELO	NUR	KOMBIN.			KOMBIN.	UEBRIGE								
		IFUSS	+ B	BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV			10.I									
I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I													
(1 T	I	9,1	I	38,9	I	27,6	I	18,7	I	19,8	I	12,9	I	14,5	I	37,4	I	34,7	I		I	19,0	3,00
1-2 T	I	8,7	I	36,9	I	25,0	I	17,3	I	17,9	I	11,5	I	13,6	I	33,6	I	31,9	I		I	17,2	3,12
2-5 T	I	9,1	I	37,7	I	24,7	I	17,2	I	17,7	I	11,3	I	13,9	I	35,0	I	31,9	I		I	17,3	3,11
5-10 T	I	9,6	I	38,2	I	25,3	I	17,3	I	18,0	I	11,2	I	13,0	I	32,7	I	28,7	I		I	17,7	3,08
10-20 T	I	10,2	I	38,8	I	25,4	I	17,4	I	18,7	I	12,0	I	14,3	I	31,2	I	26,8	I		I	18,5	3,01
20-50 T	I	10,5	I	39,3	I	23,1	I	16,6	I	18,2	I	12,4	I	14,7	I	26,9	I	25,8	I		I	17,6	3,17
50-100 T	I	11,0	I	46,6	I	21,5	I	17,8	I	20,4	I	12,9	I	14,1	I	25,2	I	24,3	I		I	18,5	3,17
100-200 T	I	11,3	I	39,4	I	22,7	I	16,8	I	22,3	I	14,2	I	15,6	I	24,0	I	22,3	I		I	18,3	3,01
>200 T	I	11,1	I	41,9	I	27,1	I	21,3	I	26,3	I	15,9	I	18,6	I	29,8	I	25,9	I		I	23,4	2,61
TOTAL		10,0		38,8		24,5		17,5		18,8		12,1		14,3		30,8		27,8		-		18,3	3,05

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

OGKL	ROW PCT	I										ROW TOTAL										
		INUR	NUR	BAHN	NUR	NUR	PW-M	NUR	VELO	NUR	KOMBIN.		KOMBIN.	UEBRIGE								
		IFUSS	+ B	BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV		10.I									
I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I												
(1 T	I	1,3	I	19,5	I	10,4	I	12,6	I	10,9	I	4,4	I	7,3	I	22,5	I	15,6	I		I	11,0
1-2 T	I	1,2	I	18,9	I	8,3	I	10,9	I	9,5	I	3,1	I	5,7	I	19,0	I	13,5	I		I	8,9
2-5 T	I	1,3	I	17,5	I	7,4	I	10,4	I	9,0	I	2,9	I	5,3	I	17,9	I	12,5	I		I	8,3
5-10 T	I	1,3	I	18,5	I	5,9	I	9,7	I	8,6	I	2,5	I	4,4	I	14,7	I	12,1	I		I	7,7
10-20 T	I	1,3	I	18,2	I	5,2	I	7,9	I	6,7	I	2,6	I	4,2	I	12,1	I	10,0	I		I	6,7
20-50 T	I	1,2	I	20,9	I	4,7	I	6,7	I	6,6	I	2,7	I	3,9	I	9,4	I	8,4	I		I	5,7
50-100 T	I	1,1	I	25,7	I	4,0	I	6,7	I	5,8	I	2,4	I	3,0	I	7,9	I	7,9	I		I	5,4
100-200 T	I	1,1	I	28,7	I	4,1	I	4,8	I	5,5	I	2,6	I	3,4	I	6,4	I	5,6	I		I	4,1
>200 T	I	1,1	I	16,5	I	5,0	I	6,2	I	6,5	I	3,1	I	4,1	I	6,4	I	5,6	I		I	5,2
TOTAL		1,2		19,0		5,1		9,2		8,4		2,8		4,8		12,9		10,0		-		7,2

Anhang 4.4

PENDLER-MOBILITAET 1980
TAB. D1.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER BERUFSTAETIGEN

***** CROSSTABULATION OF *****
A0GKL ORTSGROESSENKLASSE-AGDE BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 4

A0GKL	ROW PCT	VEMI											ROW TOTAL
		I KEIN IV-MITTEL	NUR FUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	UETRIGE	
		I 0.I	I 1.I	I 2.I	I 3.I	I 4.I	I 5.I	I 6.I	I 7.I	I 8.I	I 9.I	I 10.I	
(1 T	I	45.2	I 10.9	I 1.4	I 1.4	I 28.0	I 5.4	I 5.4	I 1.0	I 0.4	I 0.2	I 7.3	
1-2 T	I	30.3	I 15.3	I 2.1	I 1.6	I 33.5	I 6.3	I 8.0	I 1.3	I 0.5	I 0.3	I 7.6	
2-5 T	I	23.2	I 17.1	I 3.0	I 2.1	I 35.0	I 6.2	I 10.4	I 1.2	I 0.6	I 0.4	I 15.9	
5-10 T	I	15.0	I 17.7	I 3.6	I 3.5	I 39.4	I 5.7	I 11.5	I 1.4	I 0.9	I 0.6	I 13.2	
10-20 T	I	10.0	I 16.9	I 4.9	I 7.3	I 42.8	I 4.5	I 9.0	I 1.2	I 1.5	I 0.9	I 15.9	
20-50 T	I	8.1	I 17.3	I 3.7	I 11.5	I 41.5	I 4.4	I 8.6	I 1.3	I 1.9	I 0.7	I 9.1	
50-100 T	I	6.6	I 14.4	I 6.5	I 17.7	I 35.2	I 3.7	I 9.0	I 1.2	I 2.9	I 1.7	I 5.7	
100-200 T	I	4.6	I 13.3	I 6.0	I 26.2	I 34.2	I 2.9	I 5.5	I 1.1	I 4.0	I 1.3	I 15.2	
>200 T	I	4.8	I 7.5	I 13.5	I 27.0	I 34.5	I 2.6	I 2.1	I 0.6	I 5.2	I 1.1	I 10.1	
TOTAL		15.1	14.9	5.0	10.9	36.6	4.6	7.9	1.2	2.0	0.8	100.0	

***** CROSSTABULATION OF *****
A0GKL ORTSGROESSENKLASSE-AGDE BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

A0GKL	ROW PCT	VEMI											ROW TOTAL
		I INUR IFUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE		
		I 1.I	I 2.I	I 3.I	I 4.I	I 5.I	I 6.I	I 7.I	I 8.I	I 9.I	I 10.I		
(1 T	I	19.9	I 2.5	I 2.5	I 51.0	I 9.8	I 9.8	I 1.7	I 0.8	I 0.4	I 0.4	I 4.7	
1-2 T	I	21.9	I 3.0	I 2.2	I 48.0	I 9.1	I 11.4	I 1.8	I 0.7	I 0.4	I 0.2	I 6.2	
2-5 T	I	22.3	I 3.9	I 2.7	I 45.5	I 8.0	I 13.6	I 1.6	I 0.7	I 0.5	I 0.1	I 14.4	
5-10 T	I	20.8	I 4.2	I 4.1	I 46.4	I 6.7	I 13.5	I 1.7	I 1.1	I 0.6	I 0.1	I 13.2	
10-20 T	I	18.8	I 5.4	I 8.2	I 47.5	I 5.1	I 10.0	I 1.4	I 1.7	I 1.0	I 0.1	I 16.9	
20-50 T	I	18.8	I 4.0	I 12.5	I 45.2	I 4.8	I 9.4	I 1.4	I 2.1	I 0.8	I 0.1	I 9.9	
50-100 T	I	15.4	I 6.9	I 18.9	I 37.7	I 3.9	I 9.6	I 1.3	I 3.1	I 1.8	I 0.1	I 6.2	
100-200 T	I	13.9	I 6.3	I 27.4	I 35.9	I 3.0	I 5.8	I 1.2	I 4.2	I 1.4	I 0.1	I 17.1	
>200 T	I	7.8	I 14.1	I 28.4	I 36.2	I 2.8	I 2.2	I 0.7	I 5.4	I 1.1	I 0.0	I 11.4	
TOTAL		17.5	5.8	12.9	43.2	5.5	9.4	1.4	2.3	0.9	0.1	100.0	

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

A0GKL	ROW PCT	VEMI											ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG
		I INUR IFUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE			
		I 1.I	I 2.I	I 3.I	I 4.I	I 5.I	I 6.I	I 7.I	I 8.I	I 9.I	I 10.I			
(1 T	I	9,0	I 34,8	I 22,7	I 16,9	I 16,8	I 12,0	I 14,0	I (31,1)	I (27,1)	I	I 15,6	3,21	
1-2 T	I	8,5	I 32,7	I 25,1	I 15,7	I 17,4	I 10,4	I 12,8	I (28,0)	I (24,3)	I	I 14,5	3,25	
2-5 T	I	9,1	I 32,6	I 23,5	I 15,5	I 16,9	I 11,0	I 12,4	I 32,3	I 26,9	I	I 14,6	3,23	
5-10 T	I	9,4	I 35,2	I 24,7	I 15,4	I 18,1	I 11,1	I 13,8	I 29,1	I 27,9	I	I 15,2	3,24	
10-20 T	I	10,3	I 35,8	I 23,2	I 16,6	I 18,0	I 12,1	I 13,4	I 27,7	I 29,0	I	I 16,9	3,23	
20-50 T	I	10,6	I 37,0	I 21,2	I 16,6	I 18,6	I 12,3	I 14,1	I 25,5	I 23,8	I	I 16,8	3,21	
50-100 T	I	11,0	I 38,5	I 22,3	I 18,1	I 20,9	I 13,7	I 15,6	I 26,0	I 26,2	I	I 19,3	3,10	
100-200 T	I	11,4	I 38,7	I 23,9	I 19,2	I 22,9	I 15,2	I 16,4	I 28,9	I 26,3	I	I 21,0	2,89	
>200 T	I	11,1	I 45,4	I 28,1	I 25,7	I 27,5	I 16,3	I 20,1	I 38,0	I 33,9	I	I 28,6	2,46	
TOTAL	I	10,0	I 38,8	I 24,5	I 17,5	I 18,8	I 12,1	I 14,3	I 30,8	I 27,8	I -	I 18,3	3,05	

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

A0GKL	ROW PCT	VEMI											ROW TOTAL
		I INUR IFUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE		
		I 1.I	I 2.I	I 3.I	I 4.I	I 5.I	I 6.I	I 7.I	I 8.I	I 9.I	I 10.I		
(1 T	I	1,5	I 15,0	I 8,3	I 10,0	I 9,0	I 3,8	I 6,3	I (11,9)	I (8,3)	I	I 7,6	
1-2 T	I	1,2	I 14,4	I 7,8	I 9,3	I 8,9	I 2,7	I 5,2	I (11,1)	I (8,4)	I	I 6,7	
2-5 T	I	1,2	I 13,7	I 7,0	I 9,0	I 8,0	I 2,6	I 4,7	I 12,9	I 8,9	I	I 6,4	
5-10 T	I	1,2	I 15,4	I 6,1	I 8,9	I 8,4	I 2,5	I 4,7	I 12,7	I 10,3	I	I 6,5	
10-20 T	I	1,3	I 16,5	I 5,5	I 8,8	I 7,3	I 2,8	I 4,9	I 12,7	I 11,7	I	I 6,8	
20-50 T	I	1,2	I 19,4	I 4,6	I 8,0	I 6,9	I 2,7	I 4,1	I 10,5	I 8,4	I	I 6,2	
50-100 T	I	1,1	I 18,7	I 4,3	I 8,3	I 7,4	I 2,8	I 4,1	I 9,2	I 7,9	I	I 6,5	
100-200 T	I	1,2	I 22,5	I 4,6	I 8,5	I 9,0	I 3,4	I 4,4	I 12,1	I 8,8	I	I 7,1	
>200 T	I	1,4	I 21,9	I 5,5	I 12,9	I 13,0	I 4,4	I 5,6	I 16,1	I 13,8	I	I 11,1	
TOTAL	I	1,2	I 19,0	I 5,1	I 9,2	I 8,4	I 2,8	I 4,8	I 12,9	I 10,0	I -	I 7,2	

PENDLER-MOBILITAET 1980
TAB. D1.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER BERUFSTAETIGEN

***** CROSSTABULATION OF *****
AGG80 AGGLOMERATIONBO BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

I	ROW PCT	I										ROW TOTAL
		INUR	NUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV	UEBRIGE	
AGG80		1.1	2.1	3.1	4.1	5.1	6.1	7.1	8.1	9.1	10.1	
LAND,NICHT-AGGL.	18.9	6.1	2.3	47.9	8.1	11.6	1.5	1.6	0.7	0.2	32.3	
STADT,NICHT-AGGL	28.9	5.8	4.8	39.5	5.7	11.0	1.1	1.4	0.7	0.1	4.0	
AGGL.(30T.	21.3	7.8	4.0	41.9	5.6	14.6	1.3	1.8	1.0	0.0	2.7	
AGGL.30-60T.	20.1	4.4	9.0	43.5	5.3	12.6	1.8	1.5	0.8	0.1	8.2	
AGGL.60-125T.	18.0	5.9	13.9	40.7	4.9	10.3	1.4	2.3	1.3	0.1	12.2	
AGGL.)125T.	14.3	5.8	23.2	40.5	3.5	6.1	1.2	3.3	1.0	0.1	40.6	
TOTAL	17.5	5.8	12.9	43.2	5.5	9.4	1.4	2.3	0.9	0.1	100.0	

***** CROSSTABULATION OF *****
AGG80 AGGLOMERATIONBO BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

I	ROW PCT	I										ROW TOTAL
		INUR	NUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.		UEBRIGE
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV	UEBRIGE	
AGG80		1.1	2.1	3.1	4.1	5.1	6.1	7.1	8.1	9.1	10.1	
LAND,NICHT-AGGL.	18.9	6.1	2.3	47.9	8.1	11.6	1.5	1.6	0.7	0.2	32.3	
STADT,NICHT-AGGL	28.9	5.8	4.8	39.5	5.7	11.0	1.1	1.4	0.7	0.1	4.0	
AGGL.(30T.	21.3	7.8	4.0	41.9	5.6	14.6	1.3	1.8	1.0	0.0	2.7	
AGGL.30-60T.	20.1	4.4	9.0	43.5	5.3	12.6	1.8	1.5	0.8	0.1	8.2	
AGGL.60-125T.	18.0	5.9	13.9	40.7	4.9	10.3	1.4	2.3	1.3	0.1	12.2	
AGGL.)125T.	14.3	5.8	23.2	40.5	3.5	6.1	1.2	3.3	1.0	0.1	40.6	
TOTAL	17.5	5.8	12.9	43.2	5.5	9.4	1.4	2.3	0.9	0.1	100.0	

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

I	ROW PCT	I										ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG
		INUR	NUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.			UEBRIGE
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV	UEBRIGE		
AGG80		1.1	2.1	3.1	4.1	5.1	6.1	7.1	8.1	9.1	10.1		
LAND,NICHT-AGGL.	9.0	38.3	24.7	17.5	18.4	11.2	13.5	37.2	33.3		17.0	3,14	
STADT,NICHT-AGGL	10,1	42,7	19,6	15,0	16,8	11,0	(11,1)	29,1	(30,2)		15,4	3,37	
AGGL.(30T.	10,2	40,2	19,1	16,5	15,9	10,7	(12,3)	(35,9)	(27,0)		16,7	3,16	
AGGL.30-60T.	10,2	37,5	19,7	14,9	16,5	11,4	12,9	28,1	25,5		15,3	3,27	
AGGL.60-125T.	10,3	40,8	20,7	16,9	18,3	12,3	13,9	28,2	26,1		17,6	3,14	
AGGL.)125T.	10,8	38,3	25,7	18,7	21,0	14,1	16,1	29,1	25,6		20,5	2,86	
TOTAL	10,0	38,8	24,5	17,5	18,8	12,1	14,3	30,8	27,8		18,3	3,05	

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

I	ROW PCT	I										ROW TOTAL
		INUR	NUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.		UEBRIGE
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV	UEBRIGE	
AGG80		1.1	2.1	3.1	4.1	5.1	6.1	7.1	8.1	9.1	10.1	
LAND,NICHT-AGGL.	1,2	20,0	9,3	11,4	9,9	2,8	5,5	22,1	14,9		8,9	
STADT,NICHT-AGGL	1,0	23,1	4,2	6,7	6,5	2,1	(3,1)	13,2	(13,2)		5,5	
AGGL.(30T.	1,2	23,9	5,0	8,7	7,1	2,4	(3,9)	(21,2)	(14,3)		7,3	
AGGL.30-60T.	1,3	22,5	4,3	7,6	6,4	2,7	4,0	13,3	9,6		6,0	
AGGL.60-125T.	1,2	21,0	4,3	8,0	6,9	2,8	4,0	11,7	9,9		6,5	
AGGL.)125T.	1,3	16,0	4,9	8,0	7,4	3,2	4,8	9,2	6,9		6,4	
TOTAL	1,2	19,0	5,1	9,2	8,4	2,8	4,8	12,9	10,0		7,2	

Anhang 4.6

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D1.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER BERUFSTAETIGEN

***** CROSSTABULATION OF *****
RT REGIONSTYP BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 4

RT	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL
		IKEIN	NUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	
		IV-MITTEL	FUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-OEV	2RAD-OEV	
	I	0.I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	
GROSS - STADTREG	I	8.7	I 13.2	I 4.1	I 23.8	I 35.4	I 3.0	I 5.7	I 1.1	I 3.0	I 1.0	I 31.0
M.STADTR-AGGLO.	I	13.5	I 15.7	I 5.1	I 8.0	I 38.1	I 5.2	I 9.6	I 1.4	I 1.6	I 0.9	I 16.7
M.STADTR-N.AGGLO	I	14.9	I 16.2	I 4.7	I 10.0	I 36.5	I 4.4	I 8.3	I 1.2	I 2.0	I 0.9	I 14.4
LANDW.R.-REINE	I	31.4	I 13.3	I 3.6	I 1.6	I 33.0	I 5.9	I 8.0	I 1.1	I 0.7	I 0.5	I 7.1
LANDW. -INDUST.	I	21.4	I 14.6	I 5.7	I 1.4	I 37.7	I 4.8	I 10.5	I 1.1	I 1.5	I 0.6	I 9.7
L.IND.R.-AGGLO.	I	13.6	I 14.7	I 9.0	I 3.2	I 40.8	I 5.7	I 8.4	I 1.1	I 2.0	I 0.6	I 9.1
L.IND.R.-N.AGGLO	I	18.0	I 15.1	I 6.3	I 2.0	I 37.9	I 6.3	I 10.4	I 1.2	I 1.3	I 0.7	I 6.4
FERIENR.-AGRAR.	I	31.1	I 19.0	I 2.2	I 1.3	I 31.7	I 6.1	I 5.2	I 1.0	I 0.7	I 0.3	I 1.7
FERIENR.-TERTIAE	I	21.2	I 21.3	I 2.8	I 3.1	I 34.6	I 6.6	I 6.9	I 0.9	I 0.9	I 0.2	I 4.0
TOTAL		15.1	14.9	5.0	10.9	36.6	4.6	7.9	1.2	2.0	0.8	100.0

***** CROSSTABULATION OF *****
RT REGIONSTYP BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

RT	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL
		INUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE	
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-OEV	2RAD-OEV		
	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
GROSS - STADTREG	I	14.4	I 4.5	I 26.1	I 38.8	I 3.3	I 6.3	I 1.2	I 3.3	I 1.1	I 0.1	I 33.4
M.STADTR-AGGLO.	I	18.2	I 5.9	I 9.2	I 44.1	I 6.1	I 11.1	I 1.6	I 1.8	I 1.0	I 0.1	I 17.0
M.STADTR-N.AGGLO	I	19.0	I 5.5	I 11.7	I 42.9	I 5.2	I 9.7	I 1.5	I 2.3	I 1.1	I 0.1	I 14.4
LANDW.R.-REINE	I	19.4	I 5.3	I 2.3	I 48.1	I 8.7	I 11.7	I 1.7	I 1.0	I 0.7	I 0.1	I 5.7
LANDW. -INDUST.	I	18.6	I 7.3	I 1.7	I 47.9	I 6.1	I 13.4	I 1.4	I 1.9	I 0.8	I 0.1	I 9.0
L.IND.R.-AGGLO.	I	17.0	I 10.4	I 3.7	I 47.3	I 6.6	I 9.7	I 1.2	I 2.4	I 0.7	I 0.1	I 9.2
L.IND.R.-N.AGGLO	I	18.4	I 7.7	I 2.4	I 46.3	I 7.6	I 12.7	I 1.5	I 1.6	I 0.9	I 0.1	I 6.2
FERIENR.-AGRAR.	I	27.6	I 3.2	I 1.9	I 46.0	I 8.9	I 7.5	I 1.5	I 1.0	I 0.4	I 0.6	I 1.4
FERIENR.-TERTIAE	I	27.0	I 3.5	I 3.9	I 43.9	I 8.3	I 8.8	I 1.1	I 1.1	I 0.2	I 0.6	I 3.7
TOTAL		17.5	5.8	12.9	43.2	5.5	9.4	1.4	2.3	0.9	0.1	100.0

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

RT	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG
		INUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE		
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-OEV	2RAD-OEV			
	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I		
GROSS - STADTREG	I	10.9	I 36.4	I 25.7	I 18.3	I 21.4	I 14.2	I 15.9	I 27.8	I 25.2	I	I 20.2	2,87
M.STADTR-AGGLO.	I	10.0	I 37.7	I 21.0	I 16.5	I 17.2	I 11.7	I 13.7	I 29.5	I 26.8	I	I 16.8	3,16
M.STADTR-N.AGGLO	I	9.9	I 41.8	I 21.7	I 17.3	I 18.5	I 12.5	I 14.1	I 29.6	I 26.2	I	I 17.7	3,17
LANDW.R.-REINE	I	9.1	I 37.9	I 22.1	I 17.0	I 18.8	I 11.2	I 13.5	I 35.8	I (30.9)	I	I 16.5	3,19
LANDW. -INDUST.	I	9.5	I 39.8	I 24.5	I 17.6	I 17.1	I 11.1	I 13.2	I 38.6	I 34.3	I	I 17.4	3,10
L.IND.R.-AGGLO.	I	9.4	I 38.7	I 26.4	I 18.0	I 17.6	I 11.0	I 14.1	I 36.3	I 33.6	I	I 18.9	2,99
L.IND.R.-N.AGGLO	I	9.2	I 43.0	I 21.9	I 18.3	I 18.6	I 10.7	I 13.6	I 40.4	I 33.1	I	I 18.1	3,05
FERIENR.-AGRAR.	I	9.7	I (37.9)	I (25.9)	I 16.9	I 22.8	I 11.7	I (13.5)	I (39.6)	I (38.0)	I	I 16.2	3,35
FERIENR.-TERTIAE	I	9.5	I 38.1	I 22.8	I 15.3	I 19.9	I 11.6	I (11.1)	I (35.9)	I (37.2)	I	I 15.3	3,36
TOTAL	I	10.0	I 38.8	I 24.5	I 17.5	I 18.8	I 12.1	I 14.3	I 30.8	I 27.8	I	I 18.3	3,05

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

RT	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL
		INUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE	
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-OEV	2RAD-OEV		
	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
GROSS - STADTREG	I	1.3	I 15.0	I 4.9	I 7.3	I 7.1	I 3.3	I 4.7	I 8.3	I 6.7	I	I 5.9
M.STADTR-AGGLO.	I	1.2	I 19.0	I 4.8	I 9.0	I 7.7	I 2.8	I 4.8	I 13.4	I 10.0	I	I 7.0
M.STADTR-N.AGGLO	I	1.2	I 23.5	I 4.6	I 9.0	I 7.9	I 2.9	I 4.5	I 13.4	I 9.8	I	I 7.2
LANDW.R.-REINE	I	1.2	I 20.8	I 8.4	I 10.9	I 9.7	I 2.4	I 4.8	I 21.7	I (13.1)	I	I 8.4
LANDW. -INDUST.	I	1.2	I 20.9	I 8.9	I 11.5	I 8.6	I 2.7	I 5.6	I 22.6	I 17.1	I	I 9.0
L.IND.R.-AGGLO.	I	1.2	I 17.4	I 8.0	I 10.7	I 8.8	I 2.8	I 5.0	I 17.9	I 13.5	I	I 8.9
L.IND.R.-N.AGGLO	I	1.2	I 21.8	I 7.2	I 11.7	I 10.6	I 2.5	I 5.2	I 21.8	I 16.2	I	I 9.3
FERIENR.-AGRAR.	I	1.2	I (21.5)	I (8.9)	I 8.9	I 11.1	I 2.1	I (3.8)	I (24.2)	I (13.6)	I	I 6.9
FERIENR.-TERTIAE	I	1.1	I 22.8	I 7.5	I 7.8	I 8.4	I 2.4	I (3.8)	I (23.3)	I (14.6)	I	I 6.2
TOTAL	I	1.2	I 19.0	I 5.1	I 9.2	I 8.4	I 2.8	I 4.8	I 12.9	I 10.0	I	I 7.2

PENDLER-MOBILITAET 1980
TAB. D1.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER BERUFSTAETIGEN

***** CROSSTABULATION OF *****
GESL GESCHLECHT BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

GESL	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL	
		IV-MITTEL FUSS	NUR	NUR BAHN + B BUS DEPNV	NUR	NUR PW (S)	NUR PW-M WERKBUS	NUR VELO MOFA	NUR KOMBIN. PW-DEV	NUR KOMBIN. 2RAD-DEV	NUR		
		1	0.1	1.1	2.1	3.1	4.1	5.1	6.1	7.1	8.1	9.1	
MANN	I	14.0	I 12.0	I 4.2	I 7.0	I 44.8	I 3.7	I 9.0	I 1.6	I 1.8	I 0.8	I 64.7	
FRAU	I	17.2	I 20.1	I 6.4	I 18.1	I 21.6	I 6.3	I 6.0	I 0.3	I 2.3	I 0.8	I 35.3	
TOTAL		15.1	14.9	5.0	10.9	36.6	4.6	7.9	1.2	2.0	0.8	100.0	

***** CROSSTABULATION OF *****
GESL GESCHLECHT BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

GESL	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL	
		IV-MITTEL FUSS	NUR	NUR BAHN + B BUS DEPNV	NUR	NUR PW (S)	NUR PW-M WERKBUS	NUR VELO MOFA	NUR KOMBIN. PW-DEV	NUR KOMBIN. 2RAD-DEV	NUR UEBRIGE		
		1	1.1	2.1	3.1	4.1	5.1	6.1	7.1	8.1	9.1	10.1	
MANN	I	14.0	I 4.9	I 8.2	I 52.1	I 4.3	I 10.5	I 1.9	I 2.1	I 0.9	I 0.1	I 65.5	
FRAU	I	24.2	I 7.7	I 21.8	I 26.1	I 7.6	I 7.2	I 0.4	I 2.8	I 0.9	I 0.1	I 34.5	
TOTAL		17.5	5.8	12.9	43.2	5.5	9.4	1.4	2.3	0.9	0.1	100.0	

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

GESL	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG
		IV-MITTEL FUSS	NUR	NUR BAHN + B BUS DEPNV	NUR	NUR PW (S)	NUR PW-M WERKBUS	NUR VELO MOFA	NUR KOMBIN. PW-DEV	NUR KOMBIN. 2RAD-DEV	NUR UEBRIGE		
		1	1.1	2.1	3.1	4.1	5.1	6.1	7.1	8.1	9.1	10.1	
MANN	I	9,9	I 39,6	I 24,9	I 17,8	I 20,6	I 12,3	I 14,3	I 32,0	I 29,2	I -	I 18,3	3,14
FRAU	I	10,1	I 37,8	I 24,2	I 16,4	I 16,9	I 11,6	I 13,9	I 29,1	I 25,1	I -	I 18,4	2,87
TOTAL	I	10,0	I 38,8	I 24,5	I 17,5	I 18,8	I 12,1	I 14,3	I 30,8	I 27,8	I -	I 18,3	3,05

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

GESL	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL	
		IV-MITTEL FUSS	NUR	NUR BAHN + B BUS DEPNV	NUR	NUR PW (S)	NUR PW-M WERKBUS	NUR VELO MOFA	NUR KOMBIN. PW-DEV	NUR KOMBIN. 2RAD-DEV	NUR UEBRIGE		
		1	1.1	2.1	3.1	4.1	5.1	6.1	7.1	8.1	9.1	10.1	
MANN	I	1,2	I 20,3	I 5,2	I 9,3	I 9,1	I 2,9	I 4,9	I 14,4	I 11,3	I -	I 7,7	
FRAU	I	1,2	I 17,4	I 5,0	I 8,5	I 7,7	I 2,6	I 3,9	I 10,7	I 7,7	I -	I 6,2	
TOTAL	I	1,2	I 19,0	I 5,1	I 9,2	I 8,4	I 2,8	I 4,8	I 12,9	I 10,0	I -	I 7,2	

Anhang 4.8

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D1.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER BERUFSTAETIGEN

***** CROSSTABULATION OF *****
ALTD ALTER BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

ALTD	ALTER	VEMI	ROW PCT	VERKEHRSMITTEL										ROW TOTAL
				IV-MITTEL	IFUSS	NUR FUSS	NUR BAHN	NUR + B BUS	NUR OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M	NUR MOFA		NUR VELO	NUR MOTORRAD	KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV
				0.I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	
10-19 J.				19,2	15,3	10,0	14,1	9,2	8,1	17,1	2,3	1,2	2,2	3,7
20-29 J.				10,3	14,5	6,2	11,9	39,3	5,7	6,3	1,3	2,4	0,9	25,5
30-39 J.				12,7	13,5	4,2	9,5	44,6	4,3	6,6	0,9	2,2	0,6	25,9
40-49 J.				15,7	15,4	4,2	10,3	37,8	4,0	8,3	1,0	1,9	0,6	21,0
50-59 J.				18,3	16,5	4,5	12,0	30,5	4,1	9,5	1,2	1,7	0,7	16,8
60-69 J.				26,2	15,8	4,6	10,7	24,4	3,4	10,2	1,4	1,4	0,9	6,3
70 J.				58,0	12,1	1,8	8,8	11,7	1,8	3,1	0,5	1,2	0,1	0,8
TOTAL				15,1	14,9	5,0	10,9	36,6	4,6	7,9	1,2	2,0	0,8	100,0

***** CROSSTABULATION OF *****
ALTD ALTER BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER 'ECHTEN' PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

ALTD	ALTER	VEMI	ROW PCT	VERKEHRSMITTEL										ROW TOTAL
				IV-MITTEL	IFUSS	NUR FUSS	NUR BAHN	NUR + B BUS	NUR OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M	NUR MOFA		NUR VELO	NUR MOTORRAD	KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE
				1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
10-19 J.				18,9	12,4	17,5	11,4	10,0	21,1	2,8	1,5	2,7	0,2	3,5
20-29 J.				16,2	6,9	13,3	43,9	6,4	7,0	1,5	2,7	1,0	0,1	27,0
30-39 J.				15,4	4,8	10,9	51,1	4,9	7,6	1,0	2,5	0,7	0,1	26,7
40-49 J.				18,3	4,9	12,2	44,8	4,8	9,8	1,2	2,2	0,7	0,1	20,8
50-59 J.				20,2	5,5	14,7	37,4	5,0	11,7	1,5	2,1	0,9	0,1	16,1
60-69 J.				21,4	6,2	14,6	33,1	4,6	13,8	1,9	1,8	1,2	0,1	5,5
70 J.				28,9	4,2	20,8	27,9	4,2	7,4	1,1	2,8	0,3	0,1	0,4
TOTAL				17,5	5,8	12,9	43,2	5,5	9,4	1,4	2,3	0,9	0,1	100,0

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

ALTD	ALTER	VEMI	ROW PCT	VERKEHRSMITTEL										ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG
				IV-MITTEL	IFUSS	NUR FUSS	NUR BAHN	NUR + B BUS	NUR OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M	NUR MOFA			NUR VELO	NUR MOTORRAD	KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE
				1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I		
10-19 J.				10,3	37,3	25,5	17,8	19,8	14,5	14,6	32,4	30,0		20,1	3,12
20-29 J.				9,7	39,5	24,1	17,4	18,5	12,2	14,6	30,8	27,6		18,7	2,97
30-39 J.				9,7	39,0	23,8	17,2	18,5	11,2	14,0	30,0	26,9		17,8	3,03
40-49 J.				10,0	38,3	24,6	17,7	18,9	11,8	13,5	30,5	26,3		17,9	3,08
50-59 J.				10,4	38,1	25,3	18,2	19,3	12,0	14,5	31,5	28,7		18,4	3,12
60-69 J.				10,4	39,0	25,2	18,4	19,6	12,6	14,8	34,9	29,8		18,6	3,16
70 J.				11,1	38,8	24,5	17,6	13,6	10,3	16,5	24,3	17,5		17,5	3,05
TOTAL				10,0	38,8	24,5	17,5	18,8	12,1	14,3	30,8	27,8		18,3	3,05

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

ALTD	ALTER	VEMI	ROW PCT	VERKEHRSMITTEL										ROW TOTAL
				IV-MITTEL	IFUSS	NUR FUSS	NUR BAHN	NUR + B BUS	NUR OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M	NUR MOFA		NUR VELO	NUR MOTORRAD	KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE
				1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
10-19 J.				1,3	17,7	6,0	9,3	9,2	4,0	5,7	11,1	11,0		7,0
20-29 J.				1,2	20,1	5,1	9,8	8,3	3,0	5,2	13,9	10,0		7,9
30-39 J.				1,2	20,0	4,9	9,5	8,4	2,6	4,8	13,4	10,6		7,7
40-49 J.				1,2	18,1	4,9	8,8	8,2	2,7	4,2	12,4	8,7		6,8
50-59 J.				1,2	17,3	5,0	8,3	8,4	2,7	4,6	11,3	9,8		6,2
60-69 J.				1,2	17,3	5,0	7,9	9,0	2,8	4,2	10,6	10,5		6,0
70 J.				1,1	19,1	4,5	6,3	6,2	2,5	6,8	5,9	3,0		4,6
TOTAL				1,2	19,0	5,1	9,2	8,4	2,8	4,8	12,9	10,0		7,2

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D1.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER BERUFSTAETIGEN

***** CROSSTABULATION OF *****
BORT1 NATIONALITAET BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

		VEMI										ROW TOTAL	
		IV-MITTEL	FUSS	NUR + B	BAHN BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR MOFA	NUR VELO	NUR MOTORRAD		KOMBIN. PW-DEV
BORT1		I	0.I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	
CH	I	16.1	13.3	5.1	10.1	38.0	3.8	8.4	1.2	2.1	0.9	81.1	
AUSL.	I	10.9	21.6	4.2	14.5	30.6	8.2	6.0	1.1	1.3	0.4	18.9	
	TOTAL	15.1	14.9	5.0	10.9	36.6	4.6	7.9	1.2	2.0	0.8	100.0	

***** CROSSTABULATION OF *****
BORT1 NATIONALITAET BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

		VEMI										ROW TOTAL	
		INUR	NUR + B	BAHN BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR MOFA	NUR VELO	NUR MOTORRAD	KOMBIN. PW-DEV		KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE
BORT1		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
CH	I	15.8	6.1	12.1	45.3	4.5	10.0	1.4	2.5	1.0	0.1	80.1	
AUSL.	I	24.3	4.8	16.2	34.4	9.2	6.7	1.3	1.5	0.4	0.1	19.9	
	TOTAL	17.5	5.8	12.9	43.2	5.5	9.4	1.4	2.3	0.9	0.1	100.0	

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

		VEMI										ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG	
		INUR	NUR + B	BAHN BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR MOFA	NUR VELO	NUR MOTORRAD	KOMBIN. PW-DEV			KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE
BORT1		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I		
CH	I	9,9	39,5	24,5	17,6	19,0	12,1	14,3	31,2	28,0			18,5	3,05
AUSL.	I	10,1	35,2	24,3	17,1	18,5	12,3	14,2	28,5	25,8			17,4	3,03
	TOTAL	10,0	38,8	24,5	17,5	18,8	12,1	14,3	30,8	27,8			18,3	3,05

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

		VEMI										ROW TOTAL	
		INUR	NUR + B	BAHN BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR MOFA	NUR VELO	NUR MOTORRAD	KOMBIN. PW-DEV		KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE
BORT1		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
CH	I	1,2	19,5	5,1	9,4	8,9	2,8	5,0	13,2	10,2			7,5
AUSL.	I	1,3	16,3	4,9	7,9	7,4	2,8	4,0	10,6	8,3			5,8
	TOTAL	1,2	19,0	5,1	9,2	8,4	2,8	4,8	12,9	10,0			7,2

Anhang 4.10

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D1.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER BERUFSTAETIGEN

***** CROSSTABULATION OF *****
APER ANZ. PERS. IM HAUSHALT BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

APER	VEMI											ROW TOTAL										
	PCT	I KEIN		NUR		NUR BAHN		NUR		NUR PW-M			NUR VELO		NUR		KOMBIN.		KOMBIN.			
			IV-MITTEL	FUSS	+ B BUS	OEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV		2RAD-DEV	9.I								
1 P. HH.	I	8.0	I	21.9	I	5.5	I	18.9	I	32.3	I	2.7	I	5.7	I	1.0	I	2.0	I	0.8	I	13.6
2 P. HH.	I	10.3	I	15.5	I	5.7	I	13.5	I	36.6	I	5.6	I	7.3	I	1.0	I	2.7	I	0.8	I	26.8
3 P. HH.	I	13.2	I	14.1	I	4.8	I	10.3	I	39.7	I	4.5	I	8.5	I	1.3	I	1.9	I	0.8	I	20.2
4 P. HH.	I	14.0	I	13.1	I	4.8	I	7.7	I	42.2	I	4.0	I	9.3	I	1.3	I	1.9	I	0.8	I	22.0
5 P. HH.	I	21.2	I	11.9	I	4.5	I	6.1	I	37.7	I	4.4	I	9.8	I	1.4	I	1.5	I	0.8	I	9.4
6 P. HH.	I	32.2	I	10.0	I	4.2	I	5.0	I	29.4	I	5.6	I	9.2	I	1.4	I	1.1	I	0.7	I	3.4
> 6 P. HH.	I	54.4	I	11.4	I	2.2	I	5.2	I	12.2	I	7.8	I	4.4	I	0.7	I	0.5	I	0.4	I	4.5
TOTAL		15.1		14.9		5.0		10.9		36.6		4.6		7.9		1.2		2.0		0.8		100.0

***** CROSSTABULATION OF *****
APER ANZ. PERS. IM HAUSHALT BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTeilUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

APER	I											ROW TOTAL										
	PCT	INUR		NUR BAHN		NUR		NUR PW-M		NUR VELO			NUR		KOMBIN.		KOMBIN.		UEBRIGE			
			IFUSS	+ B BUS	OEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV		9.I	10.I								
1 P. HH.	I	23.8	I	6.0	I	20.5	I	35.1	I	2.9	I	6.2	I	1.1	I	2.2	I	0.9	I	0.1	I	14.7
2 P. HH.	I	17.2	I	6.4	I	15.1	I	40.7	I	6.3	I	8.2	I	1.1	I	3.0	I	0.9	I	0.1	I	28.4
3 P. HH.	I	16.3	I	5.5	I	11.9	I	45.8	I	5.2	I	9.8	I	1.5	I	2.1	I	0.9	I	0.1	I	20.7
4 P. HH.	I	15.3	I	5.6	I	8.9	I	49.0	I	4.7	I	10.8	I	1.5	I	2.2	I	1.0	I	0.1	I	22.3
5 P. HH.	I	15.1	I	5.7	I	7.7	I	47.8	I	5.6	I	12.4	I	1.7	I	1.8	I	1.0	I	0.1	I	8.7
6 P. HH.	I	14.8	I	6.1	I	7.4	I	43.4	I	8.3	I	13.6	I	2.0	I	1.6	I	1.0	I	0.2	I	2.7
> 6 P. HH.	I	24.9	I	4.9	I	11.3	I	26.8	I	17.0	I	9.7	I	1.5	I	1.1	I	0.8	I	0.3	I	2.4
TOTAL		17.5		5.8		12.9		43.2		5.5		9.4		1.4		2.3		0.9		0.1		100.0

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

APER	I											ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG										
	PCT	INUR		NUR BAHN		NUR		NUR PW-M		NUR VELO				NUR		KOMBIN.		KOMBIN.		UEBRIGE			
			IFUSS	+ B BUS	OEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV			9.I	10.I								
1 P. HH.	I	10,2	I	38,1	I	23,5	I	16,8	I	20,3	I	12,5	I	14,4	I	28,7	I	25,1	I		I	18,0	2,82
2 P. HH.	I	10,2	I	39,3	I	24,7	I	18,2	I	18,4	I	12,0	I	14,1	I	31,3	I	26,7	I		I	19,1	2,97
3 P. HH.	I	9,9	I	38,9	I	24,8	I	17,7	I	18,3	I	12,0	I	13,6	I	30,6	I	27,0	I		I	18,2	3,11
4 P. HH.	I	9,6	I	38,6	I	24,6	I	17,1	I	18,5	I	11,7	I	14,3	I	30,8	I	28,2	I		I	17,7	3,16
5 P. HH.	I	9,9	I	39,0	I	25,4	I	17,3	I	19,1	I	12,3	I	15,2	I	32,4	I	32,0	I		I	17,9	3,19
6 P. HH.	I	9,8	I	38,6	I	26,3	I	17,6	I	20,2	I	13,1	I	15,4	I	(31,1)	I	(33,0)	I		I	18,3	3,15
> 6 P. HH.	I	9,7	I	36,3	I	25,8	I	17,8	I	20,2	I	14,1	I	(16,3)	I	(33,7)	I	(36,3)	I		I	18,0	2,98
TOTAL		10,0		38,8		24,5		17,5		18,8		12,1		14,3		30,8		27,8				18,3	3,05

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

APER	I											ROW TOTAL										
	PCT	INUR		NUR BAHN		NUR		NUR PW-M		NUR VELO			NUR		KOMBIN.		KOMBIN.		UEBRIGE			
			IFUSS	+ B BUS	OEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV		9.I	10.I								
1 P. HH.	I	1,2	I	18,8	I	4,6	I	8,3	I	7,9	I	2,8	I	4,3	I	11,0	I	7,8	I		I	6,1
2 P. HH.	I	1,2	I	18,7	I	5,0	I	9,3	I	8,3	I	2,7	I	4,6	I	12,6	I	9,2	I		I	7,3
3 P. HH.	I	1,2	I	19,6	I	5,1	I	9,2	I	8,2	I	2,9	I	4,6	I	13,0	I	10,1	I		I	7,3
4 P. HH.	I	1,2	I	18,9	I	5,4	I	9,2	I	8,9	I	2,8	I	4,9	I	13,5	I	10,4	I		I	7,5
5 P. HH.	I	1,2	I	19,3	I	5,7	I	9,5	I	8,8	I	3,0	I	5,4	I	15,0	I	12,0	I		I	7,7
6 P. HH.	I	1,2	I	18,6	I	6,7	I	9,9	I	8,3	I	3,3	I	5,8	I	(15,5)	I	(13,7)	I		I	7,9
> 6 P. HH.	I	1,2	I	17,2	I	5,8	I	9,8	I	8,1	I	3,3	I	(5,3)	I	(14,2)	I	(16,1)	I		I	6,6
TOTAL		1,2		19,0		5,1		9,2		8,4		2,8		4,8		12,9		10,0				7,2

PENDLER-MOBILITAET 1980
TAB. D1.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER BERUFSTAETIGEN

***** CROSSTABULATION OF *****
WSEK WIRTSCHAFTSSEKTOR BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

WSEK	VEMI											ROW TOTAL
	ROW PCT	IV-MITTEL	NUR FUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR PW-M WERKBUS	NUR VELO MOFA	NUR MOTORRAD	KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-OEV	
	I	0.I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	
1. SEKT.	I 79.5	I 3.9	I 0.3	I 0.6	I 9.5	I 1.4	I 3.3	I 0.7	I 0.1	I 0.1	I 5.3	
2. SEKT.	I 8.6	I 15.9	I 4.2	I 8.1	I 40.5	I 7.6	I 10.5	I 1.7	I 1.3	I 0.7	I 40.0	
3. SEKT.	I 13.8	I 15.2	I 5.9	I 14.0	I 36.5	I 2.8	I 6.6	I 0.9	I 2.6	I 0.9	I 54.3	
TOTAL	15.1	14.9	5.0	10.9	36.6	4.6	7.9	1.2	2.0	0.8	100.0	

***** CROSSTABULATION OF *****
WSEK WIRTSCHAFTSSEKTOR BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

WSEK	VEMI											ROW TOTAL
	ROW PCT	INUR	NUR BAHN + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR PW-M WERKBUS	NUR VELO MOFA	NUR MOTORRAD	KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-OEV	UEBRIGE	
	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
1. SEKT.	I 19.1	I 1.7	I 2.8	I 46.2	I 6.8	I 16.0	I 3.5	I 0.5	I 0.3	I 0.8	I 1.3	
2. SEKT.	I 17.4	I 4.6	I 8.8	I 44.3	I 8.3	I 11.4	I 1.8	I 1.5	I 0.8	I 0.1	I 43.1	
3. SEKT.	I 17.6	I 6.9	I 16.2	I 42.3	I 3.2	I 7.6	I 1.0	I 3.1	I 1.1	I 0.1	I 55.1	
TOTAL	17.5	5.8	12.9	43.2	5.5	9.4	1.4	2.3	0.9	0.1	100.0	

DURCHSCHWITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

WSEK	VEMI											ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG
	INUR	NUR BAHN + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR PW-M WERKBUS	NUR VELO MOFA	NUR MOTORRAD	KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-OEV	UEBRIGE			
	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I		
1. SEKT.	I 11,8	I (39,9)	I (28,5)	I 16,0	I 18,1	I 13,6	I (14,1)	I -	I -	I -	I 15,9	3,32	
2. SEKT.	I 9,9	I 37,3	I 25,3	I 17,4	I 19,0	I 12,0	I 14,2	I 31,1	I 28,9	I -	I 17,5	3,08	
3. SEKT.	I 10,0	I 39,5	I 24,1	I 17,7	I 18,4	I 12,1	I 14,4	I 30,7	I 27,1	I -	I 19,0	3,01	
TOTAL	I 10,0	I 38,8	I 24,5	I 17,5	I 18,8	I 12,1	I 14,3	I 30,8	I 27,8	I -	I 18,3	3,05	

DURCHSCHWITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

WSEK	VEMI											ROW TOTAL
	INUR	NUR BAHN + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR PW-M WERKBUS	NUR VELO MOFA	NUR MOTORRAD	KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-OEV	UEBRIGE		
	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
1. SEKT.	I 1,1	I (19,6)	I (5,7)	I 7,6	I 6,3	I 3,0	I (4,1)	I -	I -	I -	I 5,5	
2. SEKT.	I 1,3	I 17,4	I 5,4	I 9,1	I 8,5	I 2,9	I 4,8	I 12,6	I 10,5	I -	I 7,0	
3. SEKT.	I 1,2	I 19,8	I 4,9	I 9,2	I 8,3	I 2,8	I 4,8	I 13,0	I 9,7	I -	I 7,4	
TOTAL	I 1,2	I 19,0	I 5,1	I 9,2	I 8,4	I 2,8	I 4,8	I 12,9	I 10,0	I -	I 7,2	

Anhang 4.12

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D1.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER BERUFSTAETIGEN

***** CROSSTABULATION OF *****
PBER BRANCHE BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 4

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTeilUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

PBER	ROW PCT	VERKEHRSMITTEL										ROW TOTAL		
		INUR	NUR	BAHN	NUR	NUR	PW-M	NUR	VELO	NUR	KOMBIN.		KOMBIN.	UEBRIGE
		IFUSS	+ B BUS	OEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-OEV	2RAD-OEV				
	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I				
LAND-,FORSTW.	18.1	2.5	3.8	44.5	7.0	16.6	3.2	0.8	0.7	0.7	1.5			
NAHRUNGSMITTEL	21.6	3.4	7.0	43.1	5.5	13.8	2.5	0.9	0.8	0.1	1.4			
TEXTIL	35.3	6.5	13.8	18.8	10.6	11.3	1.2	1.0	0.6	0.1	2.2			
HOLZ,PAPIER	17.1	3.0	4.7	46.2	6.3	17.3	2.9	0.6	0.8	0.1	2.8			
GRAPH.GEWERBE	16.4	8.0	15.6	38.9	3.8	10.4	1.7	2.7	1.6	0.1	1.4			
CHEMIE,KUNSTST.	18.1	4.2	9.4	34.3	11.5	17.7	2.7	1.0	0.3	0.1	0.7			
METALL,MASCHINEN	14.0	4.3	5.8	52.7	5.7	12.1	2.2	1.2	0.8	0.1	12.5			
UHREN	34.2	4.8	11.2	24.5	12.7	8.2	0.9	1.9	0.8	0.1	1.1			
BAU	14.5	2.4	10.2	38.7	17.6	11.2	2.8	0.7	0.4	0.1	5.5			
TECHN. BERUFE	10.5	5.6	7.3	59.6	3.6	7.6	1.1	2.7	1.0	0.1	9.2			
HANDEL,VERWALT'G	15.4	8.1	18.9	43.0	4.2	4.9	0.5	3.3	0.8	0.1	29.0			
VERKEHR	14.5	4.8	9.3	44.2	2.6	17.0	2.2	2.5	1.6	0.1	6.9			
GASTGEWERBE	30.7	5.8	21.2	26.3	3.9	7.1	0.8	1.8	0.8	0.3	4.5			
UEBR.DIENSTL.	21.6	5.7	13.6	38.5	4.7	9.7	1.3	2.7	1.1	0.1	20.8			
TOTAL	17.5	5.8	12.9	43.2	5.5	9.4	1.4	2.3	0.9	0.1	100.0			

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

PBER	ROW	VERKEHRSMITTEL										ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG		
		INUR	NUR	BAHN	NUR	NUR	PW-M	NUR	VELO	NUR	KOMBIN.			KOMBIN.	UEBRIGE
		IFUSS	+ B BUS	OEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-OEV	2RAD-OEV					
	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I					
LAND-,FORSTW.	11.6	(41,4)	27,4	16,2	18,5	13,1	(14,4)	(33,3)	(30,7)		16,4	3,27			
NAHRUNGSMITTEL	9,3	36,2	23,7	16,2	17,9	11,6	(13,0)	(31,9)	(32,8)		15,6	3,06			
TEXTIL	9,8	33,8	23,9	15,5	16,0	10,9	(13,7)	(29,9)	(27,0)		15,5	3,11			
HOLZ,PAPIER	9,0	35,6	26,7	15,4	17,7	12,0	12,3	(30,3)	(28,3)		15,2	3,34			
GRAPH.GEWERBE	9,8	39,1	26,4	17,2	18,0	11,4	(14,3)	(35,1)	(31,3)		19,3	2,98			
CHEMIE,KUNSTST.	10,8	(34,2)	26,5	16,3	24,2	11,8	(15,0)	(33,7)	(32,0)		17,4	2,74			
METALL,MASCHINEN	9,7	37,6	25,3	16,9	18,6	11,3	13,6	30,3	28,3		16,9	3,21			
UHREN	10,1	33,2	22,7	14,6	14,0	11,6	(14,6)	(23,2)	(21,1)		14,8	3,44			
BAU	10,8	37,1	28,5	20,0	21,5	14,4	15,7	(28,2)	(29,8)		19,6	3,15			
TECHN. BERUFE	10,0	40,9	26,1	18,2	20,7	12,2	14,9	32,9	30,8		19,3	3,03			
HANDEL,VERWALT'G	10,1	39,6	23,8	18,5	18,2	11,8	14,7	32,2	27,3		20,1	3,03			
VERKEHR	9,9	33,9	23,1	16,7	19,1	12,0	14,6	26,4	26,8		16,8	2,94			
GASTGEWERBE	9,9	36,3	23,8	16,7	15,4	13,0	(14,9)	(26,1)	(23,9)		17,2	3,09			
UEBR.DIENSTL.	10,0	39,9	24,9	16,8	18,3	12,2	14,3	29,8	27,2		17,8	2,87			
TOTAL	10,0	38,8	24,5	17,5	18,8	12,1	14,3	30,8	27,8		18,3	3,05			

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

PBER	ROW	VERKEHRSMITTEL										ROW TOTAL		
		INUR	NUR	BAHN	NUR	NUR	PW-M	NUR	VELO	NUR	KOMBIN.		KOMBIN.	UEBRIGE
		IFUSS	+ B BUS	OEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-OEV	2RAD-OEV				
	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I				
LAND-,FORSTW.	1,1	(20,9)	5,7	7,9	6,5	3,0	(4,3)	(13,9)	(10,7)		5,9			
NAHRUNGSMITTEL	1,2	16,4	5,3	9,3	9,0	2,8	(5,0)	(13,6)	(13,3)		6,5			
TEXTIL	1,3	14,4	5,2	7,1	7,2	2,4	(4,3)	(10,1)	(8,6)		4,7			
HOLZ,PAPIER	1,2	15,7	6,5	8,2	8,1	2,9	4,9	(11,2)	(9,2)		6,2			
GRAPH.GEWERBE	1,2	19,0	5,0	9,1	8,2	2,9	(4,7)	(15,5)	(11,1)		7,4			
CHEMIE,KUNSTST.	1,4	(16,6)	6,1	8,2	11,7	3,1	(5,0)	(10,2)	(7,9)		6,6			
METALL,MASCHINEN	1,3	17,1	5,6	8,9	9,2	2,8	4,7	11,7	10,3		7,2			
UHREN	1,1	22,7	4,6	6,9	7,2	2,1	(3,4)	(8,3)	(7,8)		5,0			
BAU	1,4	16,1	5,9	8,3	7,9	3,2	5,4	(8,7)	(9,4)		6,5			
TECHN. BERUFE	1,3	21,6	5,5	10,5	10,0	3,0	5,2	16,4	14,2		9,3			
HANDEL,VERWALT'G	1,2	19,6	4,9	9,5	8,4	2,7	4,6	13,4	10,1		7,9			
VERKEHR	1,2	16,8	4,8	8,9	9,6	2,8	4,7	9,8	9,5		6,7			
GASTGEWERBE	1,2	15,1	4,9	8,5	7,0	3,2	(5,9)	(7,5)	(7,6)		5,3			
UEBR.DIENSTL.	1,2	19,8	5,0	8,8	8,1	2,8	4,5	12,8	8,7		6,7			
TOTAL	1,2	19,0	5,1	9,2	8,4	2,8	4,8	12,9	10,0		7,2			

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D1.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER BERUFSTAETIGEN

***** CROSSTABULATION OF *****
HABG ABGESCHL. SCHULSTUFE BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

HABG	ROW PCT	VEMI										TOTAL
		I KEIN	NUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	
		IV-MITTEL	FUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV	
	I	0.I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	
PRIMAR	I	19.9	I 19.8	I 4.0	I 10.5	I 22.2	I 8.2	I 11.1	I 1.7	I 0.8	I 0.6	I 23.6
SEKUNDAR	I	19.2	I 16.1	I 4.8	I 13.3	I 27.1	I 5.8	I 9.3	I 1.4	I 1.4	I 0.7	I 9.8
BERUFSAUSB.	I	13.4	I 12.6	I 5.2	I 10.8	I 41.7	I 3.6	I 7.6	I 1.2	I 2.2	I 0.9	I 43.4
GYM+FACHSCH.	I	12.4	I 13.4	I 5.3	I 10.2	I 46.1	I 2.5	I 5.0	I 0.5	I 3.0	I 0.9	I 16.1
UNI	I	9.2	I 12.7	I 5.9	I 10.2	I 50.7	I 1.5	I 3.9	I 0.5	I 3.8	I 0.8	I 5.7
TOTAL		15.1	14.9	5.0	10.9	36.6	4.6	7.9	1.2	2.0	0.8	100.0

***** CROSSTABULATION OF *****
HABG ABGESCHL. SCHULSTUFE BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

HABG	ROW PCT	VERKEHRSMITTELWAHL										TOTAL
		I NUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE	
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV		
	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
PRIMAR	I	24.8	I 5.0	I 13.2	I 27.7	I 10.2	I 13.8	I 2.1	I 1.0	I 0.8	I 0.1	I 22.2
SEKUNDAR	I	20.0	I 5.9	I 16.5	I 33.5	I 7.1	I 11.5	I 1.7	I 1.7	I 0.9	I 0.1	I 9.3
BERUFSAUSB.	I	14.6	I 6.0	I 12.5	I 48.1	I 4.2	I 8.8	I 1.4	I 2.5	I 1.0	I 0.1	I 44.2
GYM+FACHSCH.	I	15.3	I 6.1	I 11.6	I 52.6	I 2.8	I 5.7	I 0.6	I 3.4	I 1.0	I 0.1	I 16.6
UNI	I	14.0	I 6.5	I 11.2	I 55.9	I 1.6	I 4.3	I 0.5	I 4.2	I 0.9	I 0.1	I 6.1
TOTAL		17.5	5.8	12.9	43.2	5.5	9.4	1.4	2.3	0.9	0.1	100.0

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

HABG	ROW PCT	ZEITAUFWAND										TOTAL	FAHRTEN/TAG
		I NUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE		
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV			
	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I		
PRIMAR	I	10,2	I 33,8	I 24,5	I 16,8	I 18,9	I 12,6	I 14,3	I 26,4	I 17,9	I	I 16,8	3,07
SEKUNDAR	I	10,2	I 36,8	I 24,8	I 17,3	I 18,8	I 12,3	I 14,8	I 29,9	I 26,5	I	I 18,1	3,02
BERUFSAUSB.	I	9,8	I 39,2	I 24,4	I 17,5	I 18,7	I 11,7	I 14,1	I 31,0	I 27,6	I	I 18,5	3,05
GYM+FACHSCH.	I	9,7	I 41,5	I 24,5	I 17,9	I 18,1	I 11,5	I 15,1	I 32,1	I 28,1	I	I 19,1	3,05
UNI	I	10,1	I 46,1	I 24,5	I 17,7	I 19,1	I 12,2	I (13,0)	I 31,8	I 29,9	I	I 19,8	2,96
TOTAL	I	10,0	I 38,8	I 24,5	I 17,5	I 18,8	I 12,1	I 14,3	I 30,8	I 27,8	I -	I 18,3	3,05

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

HABG	ROW PCT	Distanz										TOTAL
		I NUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE	
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV		
	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
PRIMAR	I	1,2	I 14,3	I 5,1	I 7,9	I 8,0	I 3,0	I 4,6	I 9,3	I 9,5	I	I 5,5
SEKUNDAR	I	1,2	I 16,4	I 5,2	I 8,4	I 8,3	I 3,0	I 4,7	I 10,2	I 8,7	I	I 6,2
BERUFSAUSB.	I	1,2	I 19,3	I 5,0	I 9,2	I 9,0	I 2,8	I 4,9	I 12,5	I 9,8	I	I 7,6
GYM+FACHSCH.	I	1,2	I 21,3	I 5,0	I 10,0	I 7,9	I 2,6	I 5,0	I 14,4	I 10,8	I	I 8,4
UNI	I	1,2	I 27,6	I 4,8	I 9,6	I 9,1	I 2,6	I (4,9)	I 16,2	I 12,7	I	I 9,1
TOTAL	I	1,2	I 19,0	I 5,1	I 9,2	I 8,4	I 2,8	I 4,8	I 12,9	I 10,0	I -	I 7,2

Anhang 4.14

PENDLER-MOBILITAET 1980
TAB. D1.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER BERUFSTAETIGEN

***** CROSSTABULATION OF *****
STHB BERUFL. STELLUNG BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 4

STHB	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL	
		IKEIN	NUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.		
		IV-MITTEL	FUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV		
		I	0.I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	
SELBST.	I	57.5	I 6.4	I 0.6	I 2.0	I 29.8	I 0.8	I 1.2	I 0.3	I 0.8	I 0.0	I 9.5	
DIR.	I	12.5	I 8.6	I 1.5	I 3.0	I 69.6	I 1.1	I 0.8	I 0.1	I 2.2	I 0.0	I 1.5	
LEIT. ANGEST.	I	11.5	I 10.9	I 5.0	I 7.6	I 57.2	I 1.2	I 2.7	I 0.3	I 2.7	I 0.5	I 5.2	
UNT. ANGEST.	I	6.8	I 14.6	I 7.0	I 14.8	I 40.4	I 3.7	I 7.0	I 0.7	I 3.0	I 1.0	I 40.4	
GELERNT. ARB.	I	8.6	I 13.1	I 4.3	I 8.0	I 45.9	I 4.0	I 10.2	I 2.0	I 1.7	I 1.0	I 14.8	
AN-/UNgelernt	I	16.5	I 20.0	I 4.1	I 11.1	I 23.4	I 8.4	I 11.8	I 1.9	I 0.9	I 0.7	I 28.4	
TOTAL		15.1	14.9	5.0	10.9	36.6	4.6	7.9	1.2	2.0	0.8	100.0	

***** CROSSTABULATION OF *****
STHB BERUFL. STELLUNG BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

STHB	ROW PCT	VERKEHRSMITTELWAHL										ROW TOTAL	
		INUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE		
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV	10.I		
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
SELBST.	I	15.1	I 1.3	I 4.6	I 70.0	I 1.9	I 2.8	I 0.6	I 1.8	I 0.1	I 0.3	I 4.8	
DIR.	I	9.8	I 1.8	I 3.4	I 79.5	I 1.2	I 0.9	I 0.1	I 2.5	I 0.0	I 0.1	I 1.5	
LEIT. ANGEST.	I	12.3	I 5.6	I 8.6	I 64.6	I 1.4	I 3.0	I 0.4	I 3.1	I 0.5	I 0.1	I 5.5	
UNT. ANGEST.	I	15.7	I 7.5	I 15.9	I 43.4	I 4.0	I 7.5	I 0.8	I 3.3	I 1.1	I 0.1	I 44.4	
GELERNT. ARB.	I	14.4	I 4.7	I 8.8	I 50.2	I 4.4	I 11.2	I 2.2	I 1.9	I 1.1	I 0.1	I 15.9	
AN-/UNgelernt	I	24.0	I 5.0	I 13.3	I 28.0	I 10.0	I 14.1	I 2.3	I 1.1	I 0.8	I 0.1	I 27.9	
TOTAL		17.5	5.8	12.9	43.2	5.5	9.4	1.4	2.3	0.9	0.1	100.0	

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

STHB	ROW PCT	ZEITAUFWAND										ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG	
		INUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE			
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV	10.I			
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I		
SELBST.	I	9,4	I 40,1	I 22,2	I 16,4	I 19,4	I 11,8	I (12,7)	I (26,8)	I (18,4)	I	I	16,1	3,40
DIR.	I	9,1	I (42,2)	I 21,3	I 16,2	I (16,1)	I (11,5)	I (15,0)	I (27,7)	I (37,5)	I	I	16,5	3,23
LEIT. ANGEST.	I	10,1	I 43,3	I 23,7	I 17,8	I 17,6	I 11,4	I (12,2)	I 33,7	I (27,3)	I	I	19,1	3,11
UNT. ANGEST.	I	9,9	I 39,9	I 24,1	I 18,2	I 18,6	I 11,6	I 14,7	I 31,8	I 27,9	I	I	19,5	2,98
GELERNT. ARB.	I	9,6	I 39,9	I 26,1	I 17,6	I 19,4	I 12,2	I 14,2	I 29,3	I 28,8	I	I	18,1	3,13
AN-/UNgelernt	I	10,3	I 34,2	I 24,9	I 16,5	I 18,8	I 12,5	I 14,3	I 27,7	I 27,1	I	I	16,8	3,03
TOTAL	I	10,0	I 38,8	I 24,5	I 17,5	I 18,8	I 12,1	I 14,3	I 30,8	I 27,8	I	I	18,3	3,05

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

STHB	ROW PCT	Distanz										ROW TOTAL	
		INUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE		
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV	10.I		
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
SELBST.	I	1,1	I 17,2	I 4,2	I 6,7	I 6,0	I (2,3)	I (3,2)	I (7,7)	I (4,4)	I	I	5,7
DIR.	I	1,2	I (28,8)	I 4,1	I 9,3	I (6,0)	I (2,0)	I (4,0)	I (14,3)	I (12,0)	I	I	8,7
LEIT. ANGEST.	I	1,2	I 24,8	I 4,8	I 10,3	I 8,6	I 2,4	I (5,2)	I 16,7	I (12,4)	I	I	9,4
UNT. ANGEST.	I	1,2	I 20,0	I 5,0	I 9,7	I 8,8	I 2,6	I 4,9	I 13,6	I 10,2	I	I	7,9
GELERNT. ARB.	I	1,2	I 19,7	I 5,3	I 9,3	I 9,2	I 2,9	I 5,1	I 12,0	I 10,6	I	I	7,5
AN-/UNgelernt	I	1,3	I 14,5	I 5,2	I 8,1	I 8,0	I 3,0	I 4,6	I 9,2	I 9,0	I	I	5,6
TOTAL	I	1,2	I 19,0	I 5,1	I 9,2	I 8,4	I 2,8	I 4,8	I 12,9	I 10,0	I	I	7,2

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D1.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER BERUFSTAETIGEN

***** CROSSTABULATION OF *****
PEND PENDLER BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

PEND	PCT	VEMI											ROW TOTAL
		IV-MITTEL	FUSS	NUR + B BUS	BAHN OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	9.I	
BINNEN-P.	I	0.0	I 32.5	I 1.0	I 16.0	I 28.9	I 3.8	I 12.9	I 1.4	I 1.6	I 0.7	I 42.7	
AUSSEN-P.	I	0.0	I 2.3	I 10.8	I 9.8	I 57.6	I 7.2	I 5.8	I 1.3	I 3.1	I 1.2	I 42.1	
NICHT- P.	I	100.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 15.1	
TOTAL		15.1	14.9	5.0	10.9	36.6	4.6	7.9	1.2	2.0	0.8	100.0	

***** CROSSTABULATION OF *****
PEND PENDLER BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

PEND	PCT	VEMI											ROW TOTAL
		IFUSS	NUR + B BUS	BAHN OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE 10.I		
BINNEN-P.	I	32.5	I 1.0	I 16.0	I 28.9	I 3.8	I 12.9	I 1.4	I 1.6	I 0.7	I 0.1	I 50.3	
AUSSEN-P.	I	2.3	I 10.8	I 9.8	I 57.6	I 7.2	I 5.8	I 1.3	I 3.1	I 1.2	I 0.1	I 49.7	
TOTAL		17.5	5.8	12.9	43.2	5.5	9.4	1.4	2.3	0.9	0.1	100.0	

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

PEND	PCT	VEMI											ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG
		IFUSS	NUR + B BUS	BAHN OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE 10.I			
BINNEN-P.	I	9,7	I 32,1	I 22,9	I 14,9	I 16,2	I 10,8	I 12,7	I 25,2	I 20,8	I	I 14,4	3,29	
AUSSEN-P.	I	13,5	I 39,4	I 27,2	I 18,9	I 20,2	I 15,1	I 16,0	I 33,6	I 31,8	I	I 22,3	2,81	
TOTAL	I	10,0	I 38,8	I 24,5	I 17,5	I 18,8	I 12,1	I 14,3	I 30,8	I 27,8	I -	I 18,3	3,05	

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

PEND	PCT	VEMI											ROW TOTAL
		IFUSS	NUR + B BUS	BAHN OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE 10.I		
BINNEN-P.	I	1,0	I 6,0	I 4,0	I 3,4	I 4,0	I 1,6	I 2,3	I 4,3	I 3,8	I	I 2,5	
AUSSEN-P.	I	4,5	I 20,1	I 6,7	I 12,1	I 10,7	I 5,5	I 7,5	I 17,2	I 13,6	I	I 11,9	
TOTAL	I	1,2	I 19,0	I 5,1	I 9,2	I 8,4	I 2,8	I 4,8	I 12,9	I 10,0	I -	I 7,2	

Anhang 4.16

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D1.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER BERUFSTAETIGEN

***** CROSSTABULATION OF *****
ZIVIL ZIVILSTAND BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

		VEMI											ROW TOTAL	
		I KEIN IV-MITTEL	I NUR FUSS	I NUR + B BUS	I NUR BAHN DEPNV	I NUR PW (S)	I NUR WERKBUS	I NUR PW-M	I NUR VELO	I NUR MOFA	I NUR MOTORRAD	I KOMBIN. PW-DEV		I KOMBIN. 2RAD-DEV	I 9.I
ZIVIL	ZIVILSTAND	I	0.I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
LEBENDIG		14.1	15.1	6.7	13.6	32.6	4.8	7.4	1.4	2.1	1.1	1.1	31.1	
VERH. - ZUS.LEB.		15.9	14.0	4.1	8.6	39.8	4.3	8.7	1.1	2.0	0.7	58.8		
VERWITW.		20.7	21.2	4.7	15.8	23.1	3.7	6.9	0.5	1.3	0.9	2.0		
GESCH.		9.6	16.3	5.3	17.9	38.3	2.8	5.3	0.7	2.2	0.5	5.2		
VERH. - GETR.LEB		16.9	21.9	3.2	14.9	21.1	13.4	5.2	0.6	0.9	0.4	2.9		
TOTAL		15.1	14.9	5.0	10.9	36.6	4.6	7.9	1.2	2.0	0.8	100.0		

***** CROSSTABULATION OF *****
ZIVIL ZIVILSTAND BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

		VEMI											ROW TOTAL
		I INUR IFUSS	I NUR + B BUS	I NUR BAHN DEPNV	I NUR PW (S)	I NUR WERKBUS	I NUR PW-M	I NUR VELO	I NUR MOFA	I NUR MOTORRAD	I KOMBIN. PW-DEV	I KOMBIN. 2RAD-DEV		I UEBRIGE 10.I
ZIVIL	ZIVILSTAND	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
LEBENDIG		17.6	7.8	15.9	38.0	5.6	8.6	1.7	2.4	1.2	0.1	31.4	
VERH. - ZUS.LEB.		16.7	4.9	10.2	47.3	5.1	10.3	1.3	2.4	0.8	0.1	58.3	
VERWITW.		26.8	5.9	19.9	29.2	4.7	8.7	0.6	1.7	1.1	0.1	1.9	
GESCH.		18.0	5.9	19.7	42.4	3.1	5.8	0.8	2.4	0.6	0.1	5.6	
VERH. - GETR.LEB		26.4	3.9	17.9	25.4	16.1	6.2	0.8	1.1	0.5	0.1	2.8	
TOTAL		17.5	5.8	12.9	43.2	5.5	9.4	1.4	2.3	0.9	0.1	100.0	

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

		VEMI											ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG
		I INUR IFUSS	I NUR + B BUS	I NUR BAHN DEPNV	I NUR PW (S)	I NUR WERKBUS	I NUR PW-M	I NUR VELO	I NUR MOFA	I NUR MOTORRAD	I KOMBIN. PW-DEV	I KOMBIN. 2RAD-DEV			I UEBRIGE 10.I
ZIVIL	ZIVILSTAND	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I		
LEBENDIG		10,2	39,7	24,4	18,0	19,9	13,3	14,9	31,9	28,1		19,5	2,93	
VERH. - ZUS.LEB.		9,8	38,2	24,5	17,3	18,1	11,4	13,7	30,5	27,7		17,6	3,14	
VERWITW.		10,8	35,8	24,0	16,7	17,9	12,3	1(16,3)	1(27,7)	1(27,0)		17,6	2,88	
GESCH.		10,2	39,9	24,9	18,2	19,4	12,9	1(15,5)	1(29,3)	1(25,2)		19,4	2,87	
VERH. - GETR.LEB		10,2	32,5	24,9	18,2	18,7	13,9	1(17,8)	1(30,3)	1(31,2)		18,1	2,78	
TOTAL		10,0	38,8	24,5	17,5	18,8	12,1	14,3	30,8	27,8		18,3	3,05	

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

		VEMI											ROW TOTAL
		I INUR IFUSS	I NUR + B BUS	I NUR BAHN DEPNV	I NUR PW (S)	I NUR WERKBUS	I NUR PW-M	I NUR VELO	I NUR MOFA	I NUR MOTORRAD	I KOMBIN. PW-DEV	I KOMBIN. 2RAD-DEV		I UEBRIGE 10.I
ZIVIL	ZIVILSTAND	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
LEBENDIG		1,2	20,0	5,1	9,8	8,9	3,4	5,3	14,0	10,2		7,7	
VERH. - ZUS.LEB.		1,2	18,4	5,1	9,0	8,3	2,6	4,4	12,7	10,1		7,1	
VERWITW.		1,2	15,0	4,6	7,8	7,7	2,9	3(9)	1(8,8)	1(6,9)		5,3	
GESCH.		1,2	18,8	4,8	8,9	7,9	2,9	5(4)	1(9,5)	1(7,0)		6,8	
VERH. - GETR.LEB		1,3	14,2	5,0	8,3	7,3	3,1	4(6)	1(10,9)	1(11,3)		5,6	
TOTAL		1,2	19,0	5,1	9,2	8,4	2,8	4,8	12,9	10,0		7,2	

PENDLER-MOBILITAET 1980
TAB. D1.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER BERUFSTAETIGEN

***** CROSSTABULATION OF *****
STHH STELLUNG IM HAUSHALT BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

STHH	ROW PCT	VEMI											ROW TOTAL
		IKEIN	NUR IV-MITTEL	NUR FUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M	NUR MOFA	NUR VELO	NUR MOTORRAD		KOMBIN. PW-OEV	KOMBIN. 2RAD-OEV	9.I
HH-VORSTAND	I 12.2	I 14.3	I 4.4	I 9.7	I 43.3	I 2.8	I 8.4	I 1.3	I 1.9	I 0.8	I 63.4		
UEBRIGE	I 20.3	I 15.9	I 6.0	I 13.1	I 25.0	I 7.7	I 7.2	I 0.9	I 2.1	I 0.8	I 36.6		
TOTAL	15.1	14.9	5.0	10.9	36.6	4.6	7.9	1.2	2.0	0.8	100.0		

***** CROSSTABULATION OF *****
STHH STELLUNG IM HAUSHALT BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

STHH	ROW PCT	VEMI											ROW TOTAL
		INUR IFUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M	NUR MOFA	NUR VELO	NUR MOTORRAD	KOMBIN. PW-OEV	KOMBIN. 2RAD-OEV		UEBRIGE
HH-VORSTAND	I 16.2	I 5.0	I 11.1	I 49.3	I 3.2	I 9.5	I 1.5	I 2.2	I 0.9	I 0.1	I 65.6		
UEBRIGE	I 19.9	I 7.5	I 16.4	I 31.4	I 9.7	I 9.0	I 1.2	I 2.6	I 1.0	I 0.1	I 34.4		
TOTAL	17.5	5.8	12.9	43.2	5.5	9.4	1.4	2.3	0.9	0.1	100.0		

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

STHH	ROW	VEMI											ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG
		INUR IFUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M	NUR MOFA	NUR VELO	NUR MOTORRAD	KOMBIN. PW-OEV	KOMBIN. 2RAD-OEV			UEBRIGE
HH-VORSTAND	I 9,9	I 38,9	I 24,3	I 17,4	I 20,3	I 11,8	I 13,9	I 30,9	I 27,4	I 18,0	3,12			
UEBRIGE	I 10,1	I 38,6	I 24,8	I 17,8	I 17,9	I 12,6	I 15,2	I 30,7	I 28,5	I 19,0	2,90			
TOTAL	I 10,0	I 38,8	I 24,5	I 17,5	I 18,8	I 12,1	I 14,3	I 30,8	I 27,8	I 18,3	3,05			

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

STHH	ROW	VEMI											ROW TOTAL
		INUR IFUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M	NUR MOFA	NUR VELO	NUR MOTORRAD	KOMBIN. PW-OEV	KOMBIN. 2RAD-OEV		UEBRIGE
HH-VORSTAND	I 1,2	I 19,5	I 4,9	I 8,9	I 9,1	I 2,7	I 4,5	I 13,2	I 9,8	I 7,2			
UEBRIGE	I 1,2	I 18,3	I 5,3	I 9,8	I 7,9	I 3,1	I 5,6	I 12,4	I 10,4	I 7,2			
TOTAL	I 1,2	I 19,0	I 5,1	I 9,2	I 8,4	I 2,8	I 4,8	I 12,9	I 10,0	I 7,2			

Anhang 4.18

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D1.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER BERUFSTAETIGEN

***** CROSSTABULATION OF *****
ERWERB BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

ERWERB	VEMI											ROW TOTAL		
	PCT	IV-MITTEL	NUR FUSS	NUR + B BUS	NUR BAHN	NUR OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M	NUR MOFA	NUR VELO		NUR MOTORRAD	KOMBIN. PW-OEV
VOLL	I	14,2	I 14,2	I 5,0	I 10,2	I 39,0	I 4,6	I 8,0	I 1,3	I 1,9	I 0,8	I 85,8		
TEIL	I	21,4	I 19,1	I 4,8	I 15,4	I 22,1	I 5,1	I 7,6	I 0,5	I 2,2	I 0,7	I 13,8		
TOTAL		15,1	14,9	5,0	10,9	36,6	4,6	7,9	1,2	2,0	0,8	100,0		

***** CROSSTABULATION OF *****
ERWERB BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

ERWERB	VERKEHRSMITTELWAHL											ROW TOTAL		
	PCT	IFUSS	NUR + B BUS	NUR BAHN	NUR OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M	NUR MOFA	NUR VELO	NUR MOTORRAD		KOMBIN. PW-OEV	KOMBIN. 2RAD-OEV	UEBRIGE
VOLL	I	16,5	I 5,8	I 11,9	I 45,4	I 5,3	I 9,3	I 1,5	I 2,3	I 0,9	I 0,1	I 86,8		
TEIL	I	24,2	I 6,1	I 19,6	I 28,1	I 6,5	I 9,7	I 0,6	I 2,8	I 0,9	I 0,1	I 12,8		
TOTAL		17,5	5,8	12,9	43,2	5,5	9,4	1,4	2,3	0,9	0,1	100,0		

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

ERWERB	DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)											FAHRTEN/TAG		
	PCT	IFUSS	NUR + B BUS	NUR BAHN	NUR OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M	NUR MOFA	NUR VELO	NUR MOTORRAD		KOMBIN. PW-OEV	KOMBIN. 2RAD-OEV	UEBRIGE
VOLL	I	9,9	I 39,0	I 24,6	I 17,6	I 19,2	I 14,3	I 31,3	I 28,1	I 18,4				3,11
TEIL	I	10,2	I 37,0	I 24,0	I 16,8	I 16,4	I 11,2	I 14,5	I 28,2	I 25,4	I 17,7			2,61
TOTAL	I	10,0	I 38,8	I 24,5	I 17,5	I 18,8	I 12,1	I 14,3	I 30,8	I 27,8	I 18,3			3,05

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

ERWERB	DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)											ROW TOTAL	
	PCT	IFUSS	NUR + B BUS	NUR BAHN	NUR OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M	NUR MOFA	NUR VELO	NUR MOTORRAD		KOMBIN. PW-OEV	KOMBIN. 2RAD-OEV	UEBRIGE
VOLL	I	1,2	I 19,4	I 5,1	I 9,2	I 8,6	I 2,9	I 4,8	I 13,5	I 10,2	I 7,4		
TEIL	I	1,2	I 15,8	I 4,8	I 8,3	I 7,1	I 2,4	I 5,0	I 9,7	I 8,6	I 5,7		
TOTAL	I	1,2	I 19,0	I 5,1	I 9,2	I 8,4	I 2,8	I 4,8	I 12,9	I 10,0	I 7,2		

Häufigkeitsverteilung der Pendlertypen nach Ortsgrösse

(Ortsgrösse in 1'000 Einwohner)

Pendlertyp	< 1	1-2	2-5	5-10	10-20	20-50	50-100	100-200	> 200	Σ
a) <u>In bezug auf Wohnort</u>										
Nichtpendler	31,0	23,6	18,6	13,1	10,0	8,4	8,7	7,3	7,9	15,1
Binnenpendler	16,2	25,7	31,0	35,6	41,1	51,9	74,8	78,3	82,4	42,7
Aussenpendler	52,8	50,6	50,4	51,3	48,9	39,7	16,4	14,4	9,7	42,1
Σ	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Relative Anteile	10,6	9,7	19,8	15,0	15,8	8,8	4,3	9,7	6,2	100
b) <u>In bezug auf Arbeitsplatz</u>										
Nichtpendler	45,2	30,3	23,2	15,0	10,0	8,1	6,6	4,6	4,8	15,1
Binnenpendler	23,5	33,2	38,7	40,5	40,8	50,2	56,3	50,0	50,3	42,7
Aussenpendler	31,3	36,6	38,2	44,4	49,2	41,6	37,0	45,4	45,0	42,1
Σ	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Relative Anteile	7,3	7,6	15,9	13,2	15,9	9,1	5,7	15,2	10,1	100

Die Aussage obiger Tabellen ist die folgende:

Wird ein in einer Grossstadt wohnender (zufällig ausgewählter) Berufstätiger betrachtet, so liegt sein Arbeitsplatz mit 82 % Wahrscheinlichkeit in der gleichen Gemeinde. Wird hingegen am gleichen Ort ein Arbeitsplatz betrachtet, so wohnt der dabei Beschäftigte mit nur 50 % Wahrscheinlichkeit in der gleichen Gemeinde.

Anhang 4.20

PENDLER-MOBILITAET 1980
TAB. D1.09 VERKEHRSMITTELWAHL DER BERUFSTAETIGEN

***** CROSSTABULATION OF *****
OGKL ORTGROESSENKLASSE BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

ROW	PCT	INUR	NUR	BAHN	NUR	NUR	NUR	PW-M	NUR	VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE	ROW
		IFUSS	O.B+BUS	DEPNV	PW (S)	O.W-BUS	O. MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-OEV				TOTAL	
BINNENPENDLER															
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I			
OGKL		I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
(1 T		I 41.9	I 1.1	I 0.5	I 33.8	I 5.8	I 12.3	I 1.5	I 0.5	I 0.2	I 0.7	I 4.0			
1-2 T		I 43.0	I 0.7	I 0.7	I 31.1	I 4.9	I 15.7	I 1.8	I 0.5	I 0.1	I 0.2	I 5.9			
2-5 T		I 41.6	I 0.8	I 0.6	I 30.4	I 5.0	I 18.1	I 1.6	I 0.3	I 0.1	I 0.2	I 14.4			
5-10 T		I 39.8	I 0.7	I 1.5	I 31.2	I 4.6	I 19.0	I 1.7	I 0.4	I 0.2	I 0.1	I 12.5			
10-20 T		I 38.3	I 0.9	I 5.0	I 32.7	I 4.5	I 15.1	I 1.3	I 0.7	I 0.4	I 0.1	I 15.2			
20-50 T		I 32.2	I 0.5	I 12.9	I 32.2	I 3.9	I 13.4	I 1.5	I 1.6	I 0.6	I 0.1	I 10.7			
50-100 T		I 24.8	I 1.2	I 23.8	I 27.2	I 3.4	I 12.7	I 1.4	I 2.4	I 1.6	I 0.1	I 7.5			
100-200 T		I 25.2	I 1.3	I 33.9	I 23.1	I 2.1	I 7.8	I 1.3	I 2.9	I 1.3	I 0.1	I 17.8			
200 T		I 14.4	I 1.4	I 47.5	I 23.8	I 2.0	I 3.5	I 1.0	I 3.7	I 1.1	I 0.0	I 11.9			
TOTAL		32.5	1.0	16.0	28.9	3.8	12.9	1.4	1.6	0.7	0.1	100.0			

AUSSENPENDLER (BZGL. WOHNORTSGEMEINDE)															
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I			
OGKL		I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
(1 T		I 1.2	I 5.7	I 3.9	I 67.0	I 9.6	I 6.2	I 1.6	I 2.6	I 1.0	I 0.1	I 13.2			
1-2 T		I 1.8	I 8.0	I 5.0	I 63.0	I 9.6	I 6.0	I 1.6	I 2.9	I 1.1	I 0.0	I 11.7			
2-5 T		I 2.4	I 10.6	I 6.1	I 59.9	I 7.6	I 6.9	I 1.4	I 3.0	I 1.2	I 0.1	I 23.7			
5-10 T		I 3.2	I 12.4	I 9.4	I 55.9	I 6.7	I 5.9	I 1.2	I 3.3	I 1.2	I 0.0	I 18.3			
10-20 T		I 2.4	I 13.9	I 15.8	I 51.1	I 5.4	I 4.9	I 1.2	I 3.5	I 1.2	I 0.1	I 18.3			
20-50 T		I 2.1	I 10.8	I 19.0	I 50.8	I 4.9	I 4.6	I 1.4	I 4.0	I 1.6	I 0.0	I 8.3			
50-100 T		I 1.2	I 23.0	I 8.3	I 49.2	I 6.6	I 4.3	I 0.8	I 3.1	I 2.4	I 0.1	I 1.7			
100-200 T		I 3.4	I 8.0	I 21.8	I 50.8	I 5.0	I 5.1	I 1.1	I 2.5	I 1.1	I 0.1	I 3.3			
200 T		I 0.7	I 16.0	I 12.2	I 60.1	I 4.4	I 1.8	I 0.5	I 2.6	I 0.8	I 0.0	I 1.4			
TOTAL		2.3	10.8	9.8	57.6	7.2	5.8	1.3	3.1	1.2	0.1	100.0			

AUSSENPENDLER (BZGL. ARBEITSPLATZGEMEINDE)															
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I			
OGKL		I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
(1 T		I 3.1	I 3.7	I 3.9	I 64.0	I 12.8	I 7.9	I 1.9	I 1.0	I 0.5	I 0.2	I 5.4			
1-2 T		I 3.0	I 5.1	I 3.7	I 63.3	I 12.9	I 7.6	I 1.9	I 0.9	I 0.7	I 0.1	I 6.6			
2-5 T		I 2.8	I 7.0	I 4.8	I 60.8	I 11.1	I 9.0	I 1.6	I 1.2	I 0.9	I 0.1	I 14.4			
5-10 T		I 3.4	I 7.4	I 6.6	I 60.3	I 8.6	I 8.4	I 1.7	I 1.6	I 1.1	I 0.1	I 13.9			
10-20 T		I 2.6	I 9.2	I 10.7	I 59.8	I 5.5	I 5.8	I 1.4	I 2.5	I 1.5	I 0.1	I 18.6			
20-50 T		I 2.5	I 8.3	I 12.0	I 61.0	I 5.7	I 4.6	I 1.2	I 2.7	I 1.0	I 0.1	I 9.0			
50-100 T		I 0.9	I 15.7	I 11.3	I 53.7	I 4.7	I 4.9	I 1.2	I 4.2	I 2.1	I 0.2	I 5.0			
100-200 T		I 1.4	I 11.8	I 20.3	I 49.9	I 4.0	I 3.5	I 1.1	I 5.6	I 1.5	I 0.0	I 16.4			
200 T		I 0.5	I 28.3	I 7.0	I 50.1	I 3.6	I 0.7	I 0.3	I 7.3	I 1.1	I 0.0	I 10.8			
TOTAL		2.3	10.8	9.8	57.6	7.2	5.8	1.3	3.1	1.2	0.1	100.0			

PENDLER-MOBILITAET 1980
TAB. D1.09 VERKEHRSMITTELWAHL DER BERUFSTAETIGEN

***** CROSSTABULATION OF *****
OGKL ORTGROESSENKLASSE BY VEH1 VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

OGKL	SELBST.	I										ROW TOTAL
		PCT INUR IFUSS	NUR O.B+BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR PW-M O.W-BUS	NUR VELO O. MOFA	NUR MOTORRAD	KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE	
		1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
(1 T	I	14.0	0.8	0.6	73.0	2.3	3.7	1.0	1.1	0.1	0.9	10.6
1-2 T	I	11.8	1.1	1.0	77.2	2.1	2.5	1.2	1.4	0.0	0.6	10.0
2-5 T	I	12.2	1.4	1.1	76.7	2.2	3.0	0.6	1.3	0.1	0.4	20.1
5-10 T	I	13.7	1.6	1.6	75.3	2.1	2.7	0.3	1.3	0.1	0.1	14.7
10-20 T	I	15.6	1.2	3.0	72.9	1.2	2.2	0.3	2.2	0.1	0.3	15.1
20-50 T	I	17.6	1.0	3.6	69.4	2.1	2.9	0.7	1.7	0.1	0.1	8.6
50-100 T	I	18.0	1.6	6.6	63.5	2.1	4.1	0.5	2.1	0.0	0.2	4.3
100-200 T	I	25.2	1.0	15.3	48.0	2.0	3.1	0.8	2.7	0.4	0.1	10.2
>200 T	I	12.8	2.8	20.9	53.7	1.3	1.5	0.6	3.7	0.1	0.0	6.6
TOTAL		15.1	1.3	4.6	70.0	1.9	2.8	0.6	1.8	0.1	0.3	100.0
DIR.	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
(1 T	I	3.0	0.8	0.0	92.4	0.4	0.0	0.0	2.1	0.0	0.4	7.1
1-2 T	I	10.5	1.0	0.7	79.7	2.3	1.3	0.0	3.3	0.0	0.3	9.2
2-5 T	I	8.4	1.6	0.4	84.7	1.3	0.9	0.1	1.6	0.1	0.1	20.2
5-10 T	I	8.3	3.1	1.5	83.2	1.0	1.0	0.0	1.7	0.0	0.0	15.7
10-20 T	I	8.2	3.0	2.0	81.9	0.9	1.1	0.0	2.1	0.0	0.0	16.9
20-50 T	I	13.1	1.6	4.5	77.6	1.0	0.6	0.0	1.3	0.0	0.0	9.4
50-100 T	I	12.9	0.9	1.7	78.4	0.9	0.9	0.0	4.3	0.0	0.0	3.5
100-200 T	I	18.3	0.5	11.3	60.9	1.5	1.0	0.3	4.6	0.0	0.3	11.8
>200 T	I	7.0	0.5	13.9	70.6	1.5	1.0	0.0	4.0	0.0	0.0	6.1
TOTAL		9.8	1.8	3.4	79.5	1.2	0.9	0.1	2.5	0.0	0.1	100.0
LEIT. ANGEST.	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
(1 T	I	7.6	3.7	0.8	78.7	2.1	2.3	0.4	3.4	0.6	0.1	6.8
1-2 T	I	9.1	3.6	1.3	78.8	1.6	2.4	0.7	2.1	0.3	0.0	7.6
2-5 T	I	9.9	6.4	2.4	73.9	1.0	2.6	0.3	2.9	0.3	0.1	19.1
5-10 T	I	10.8	6.1	3.7	69.9	1.8	3.8	0.3	2.5	0.5	0.1	16.7
10-20 T	I	11.3	7.8	5.3	66.8	1.5	2.9	0.2	3.2	0.6	0.0	18.1
20-50 T	I	14.1	5.8	10.9	59.2	1.4	3.4	0.4	3.9	0.4	0.2	8.8
50-100 T	I	21.4	7.2	14.0	47.7	0.9	3.1	0.6	3.3	1.1	0.2	4.6
100-200 T	I	21.0	3.2	21.9	41.6	1.4	4.5	0.9	3.6	0.8	0.1	10.7
>200 T	I	11.2	3.5	31.7	46.9	0.8	1.3	0.2	3.5	0.3	0.2	7.6
TOTAL		12.3	5.6	8.6	64.6	1.4	3.0	0.4	3.1	0.5	0.1	100.0
UNT. ANGEST.	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
(1 T	I	8.8	5.9	3.6	64.3	6.4	4.8	0.7	3.5	1.0	0.2	7.4
1-2 T	I	12.9	7.3	4.7	57.1	5.8	6.5	0.8	3.3	0.9	0.0	7.5
2-5 T	I	14.7	9.2	4.9	51.9	4.9	8.6	0.8	3.0	0.9	0.1	17.3
5-10 T	I	15.9	9.9	7.7	47.4	4.5	9.0	0.8	3.1	0.9	0.0	15.4
10-20 T	I	16.4	10.5	12.8	42.7	3.8	8.1	0.8	3.2	1.0	0.1	17.4
20-50 T	I	17.6	6.3	18.0	39.7	3.3	8.6	0.9	3.4	1.2	0.1	10.2
50-100 T	I	18.9	6.6	23.6	29.9	2.9	10.4	0.7	3.5	2.3	0.1	5.0
100-200 T	I	21.4	2.7	34.9	26.0	2.0	6.4	0.8	3.3	1.5	0.1	11.9
>200 T	I	11.8	3.2	48.6	25.1	1.8	2.6	0.7	4.0	1.1	0.0	8.0
TOTAL		15.7	7.5	15.9	43.4	4.0	7.5	0.8	3.3	1.1	0.1	100.0
GELERNT. ARB.	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
(1 T	I	7.2	3.4	1.8	68.6	6.9	6.8	1.9	1.3	0.7	0.2	9.9
1-2 T	I	11.4	4.2	2.0	60.6	5.9	9.8	2.2	1.7	0.8	0.1	9.8
2-5 T	I	13.6	5.3	2.3	55.4	5.4	12.3	2.3	1.5	1.0	0.1	19.6
5-10 T	I	13.9	6.4	3.8	51.5	4.9	14.0	2.4	1.4	0.9	0.0	15.5
10-20 T	I	16.3	6.1	8.5	48.3	3.7	11.4	2.1	1.6	1.0	0.1	16.5
20-50 T	I	15.7	4.4	10.7	47.5	3.3	11.8	2.1	2.3	1.3	0.0	9.2
50-100 T	I	19.1	4.8	14.8	37.8	3.2	13.5	2.5	1.5	1.3	0.1	4.4
100-200 T	I	21.3	1.9	25.0	30.4	1.8	11.3	2.2	3.1	1.6	0.2	9.4
>200 T	I	13.3	2.9	35.0	30.9	1.9	6.0	1.5	4.0	2.2	0.0	5.6
TOTAL		14.4	4.7	8.8	50.2	4.4	11.2	2.2	1.9	1.1	0.1	100.0
UN-/ANGELERNT	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
(1 T	I	15.4	4.9	4.2	41.2	14.9	13.3	2.8	0.8	0.9	0.2	9.8
1-2 T	I	23.3	5.4	4.0	32.7	14.0	14.8	2.8	0.9	0.8	0.1	10.2
2-5 T	I	25.3	6.0	4.7	29.8	11.6	17.2	2.3	0.8	0.7	0.2	21.0
5-10 T	I	27.2	6.3	6.5	27.5	10.2	16.9	2.4	1.0	0.7	0.1	15.2
10-20 T	I	27.0	6.1	12.0	26.7	9.4	14.1	2.0	0.8	0.6	0.1	15.9
20-50 T	I	25.4	3.5	17.5	26.5	8.0	12.9	2.3	1.5	1.0	0.1	9.0
50-100 T	I	25.0	2.9	24.8	18.7	7.4	14.6	2.1	1.2	1.5	0.0	4.3
100-200 T	I	22.8	1.9	37.2	19.4	4.3	8.9	1.7	1.7	0.9	0.0	9.4
>200 T	I	16.5	2.4	47.9	17.6	4.2	4.7	1.3	2.4	1.0	0.1	5.1
TOTAL		24.0	5.0	13.3	28.0	10.0	14.1	2.3	1.1	0.8	0.1	100.0

Anhang 4.22

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. 01.09 VERKEHRSMITTELWAHL DER BERUFSTAETIGEN

***** CROSSTABULATION OF *****
AGG80 AGGLOMERATION80 BY VEH1 VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

ROW	PCT	INUR	NUR	NUR	NUR	NUR	NUR	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE	ROW
		IFUSS	O.B+BUS	OEFNV	PW (<S)	O.W-BUS	O, NOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV		TOTAL
		1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
SELBST.												
AGG80												
LAND,NICHT-AGGL	I	16.4	1.0	0.5	71.9	2.3	3.8	1.0	0.7	0.1	0.6	33.4
STADT,NICHT-AGGL	I	20.0	0.7	0.7	71.2	2.6	3.5	0.0	0.2	0.0	0.0	4.1
AGGL.<30T.	I	14.4	0.6	0.0	78.9	0.6	4.4	0.6	0.6	0.0	0.0	1.8
AGGL.30-60T.	I	18.2	0.8	2.8	71.3	1.5	2.9	0.4	1.2	0.0	0.3	7.1
AGGL.60-125T.	I	15.0	1.5	3.7	71.3	1.8	2.3	0.4	2.1	0.1	0.2	12.1
AGGL.)125T.	I	13.2	1.7	9.0	67.3	1.8	2.0	0.5	2.9	0.2	0.2	41.5
TOTAL		15.1	1.3	4.6	70.0	1.9	2.8	0.6	1.8	0.1	0.3	100.0
DIR.												
AGG80												
LAND,NICHT-AGGL	I	14.0	1.0	0.0	79.4	1.5	1.4	0.1	1.6	0.1	0.1	22.0
STADT,NICHT-AGGL	I	19.3	1.7	0.0	73.1	2.5	2.5	0.0	0.0	0.0	0.0	3.6
AGGL.<30T.	I	11.4	4.3	0.0	75.7	1.4	4.3	0.0	2.9	0.0	0.0	2.1
AGGL.30-60T.	I	11.3	0.8	1.3	83.3	0.8	0.4	0.0	1.3	0.0	0.0	7.3
AGGL.60-125T.	I	10.3	1.8	3.0	79.5	1.8	0.5	0.0	2.5	0.0	0.2	13.3
AGGL.)125T.	I	7.0	2.1	5.6	79.7	0.9	0.6	0.1	3.2	0.0	0.1	51.7
TOTAL		9.8	1.8	3.4	79.5	1.2	0.9	0.1	2.5	0.0	0.1	100.0
LEIT.ANGEST.												
AGG80												
LAND,NICHT-AGGL	I	14.5	4.7	0.6	72.0	1.7	3.5	0.1	2.0	0.3	0.1	24.7
STADT,NICHT-AGGL	I	21.1	5.7	0.8	60.9	1.3	6.2	0.0	3.1	0.8	0.0	3.3
AGGL.<30T.	I	12.3	4.2	0.3	70.5	2.9	5.5	0.0	3.6	0.6	0.0	2.6
AGGL.30-60T.	I	18.3	4.6	5.0	62.4	1.6	4.1	0.1	2.6	0.8	0.0	7.5
AGGL.60-125T.	I	14.5	5.9	8.0	61.8	1.5	2.7	0.7	3.3	0.7	0.2	11.8
AGGL.)125T.	I	9.2	6.2	14.1	61.9	1.1	2.3	0.5	3.6	0.5	0.1	50.1
TOTAL		12.3	5.6	8.6	64.6	1.4	3.0	0.4	3.1	0.5	0.1	100.0
UNT.ANGEST.												
AGG80												
LAND,NICHT-AGGL	I	17.4	8.2	2.5	52.4	5.6	9.0	0.7	2.5	0.8	0.1	27.1
STADT,NICHT-AGGL	I	28.5	7.1	4.4	40.6	4.4	10.3	0.6	1.9	1.1	0.1	3.6
AGGL.<30T.	I	18.3	11.1	3.7	44.6	4.5	12.8	0.6	2.7	1.2	0.0	2.5
AGGL.30-60T.	I	19.2	5.2	10.6	45.4	3.7	10.9	0.9	2.2	1.0	0.1	7.9
AGGL.60-125T.	I	15.8	7.9	15.8	40.7	3.9	9.3	0.8	3.1	1.6	0.1	12.7
AGGL.)125T.	I	13.0	7.2	26.2	38.6	3.0	5.0	0.8	4.0	1.1	0.1	46.2
TOTAL		15.7	7.5	15.9	43.4	4.0	7.5	0.8	3.3	1.1	0.1	100.0
GELERNT.ARB.												
AGG80												
LAND,NICHT-AGGL	I	13.3	4.9	1.4	57.4	6.3	11.6	2.0	1.3	0.8	0.1	36.5
STADT,NICHT-AGGL	I	24.0	5.4	4.2	45.2	4.1	12.3	2.0	1.1	0.7	0.0	4.3
AGGL.<30T.	I	17.8	5.6	3.2	48.1	3.7	16.0	2.3	1.2	1.3	0.0	3.1
AGGL.30-60T.	I	15.5	3.4	5.4	50.8	4.0	15.3	2.9	1.0	1.1	0.0	8.5
AGGL.60-125T.	I	16.0	5.0	9.7	46.5	3.9	12.5	2.3	1.5	1.3	0.1	12.1
AGGL.)125T.	I	13.3	4.7	17.9	44.8	2.8	8.8	2.1	3.0	1.4	0.1	35.5
TOTAL		14.4	4.7	8.8	50.2	4.4	11.2	2.2	1.9	1.1	0.1	100.0
AN-/UNGELENTI												
AGG80												
LAND,NICHT-AGGL	I	24.6	5.5	3.2	31.0	13.4	16.8	2.4	0.8	0.8	0.2	40.2
STADT,NICHT-AGGL	I	35.0	5.3	7.0	25.6	9.5	13.6	1.5	0.9	0.3	0.1	4.6
AGGL.<30T.	I	29.5	6.5	6.1	25.7	9.1	19.0	1.9	0.6	0.6	0.0	3.1
AGGL.30-60T.	I	25.0	4.4	10.7	28.0	9.4	16.9	3.1	0.7	0.6	0.0	8.9
AGGL.60-125T.	I	24.9	4.1	16.9	24.7	8.9	14.4	2.4	1.1	1.1	0.1	11.4
AGGL.)125T.	I	20.5	4.5	27.1	25.9	6.6	9.4	1.9	1.6	0.9	0.1	31.8
TOTAL		24.0	5.0	13.3	28.0	10.0	14.1	2.3	1.1	0.8	0.1	100.0

Anhang 4.24

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D1.10 VERKEHRSMITTELWAHL DER BERUFSTAETIGEN

***** CROSSTABULATION OF *****
PAPW ANZ. PW IN HAUSHALT BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

ROW	PCT	INUR	NUR	BAHN	NUR	NUR	PW-M	NUR	VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE	ROW							
		IFUSS	O.B+BUS	OEPWV	PW (S)	O.W-BUS	O. MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV				TOTAL							
KH-VORSTAND																					
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I									
ANZ. PW/HH		I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I							
0 I	28.2	I	9.9	I	27.0	I	4.2	I	5.8	I	17.3	I	3.3	I	0.8	I	2.0	I	0.2	I	25.0
1 I	13.7	I	3.8	I	6.7	I	60.1	I	2.6	I	7.8	I	1.0	I	2.9	I	0.6	I	0.1	I	58.6
2 I	6.7	I	1.4	I	2.5	I	80.9	I	1.6	I	3.4	I	0.5	I	2.1	I	0.2	I	0.1	I	14.1
3+ I	7.7	I	1.8	I	2.5	I	77.1	I	1.9	I	5.5	I	0.8	I	1.5	I	0.2	I	0.1	I	2.1
TOTAL	16.2		5.0		11.1		49.3		3.2		9.5		1.5		2.2		0.9		0.1		100.0
UEBRIGE																					
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I									
ANZ. PW/HH		I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I							
0 I	29.0	I	9.8	I	23.9	I	9.0	I	10.4	I	12.3	I	1.8	I	0.8	I	1.4	I	0.2	I	23.6
1 I	20.8	I	8.0	I	17.9	I	25.9	I	11.1	I	9.5	I	1.1	I	3.3	I	1.0	I	0.1	I	49.3
2 I	11.1	I	4.9	I	7.4	I	59.3	I	6.6	I	5.3	I	0.8	I	2.9	I	0.6	I	0.0	I	20.9
3+ I	7.2	I	3.8	I	5.1	I	68.5	I	5.4	I	5.1	I	0.8	I	2.7	I	0.4	I	0.1	I	5.8
TOTAL	19.9		7.5		16.4		31.4		9.7		9.0		1.2		2.6		1.0		0.1		100.0

PENDLER-MOBILITAET 1980

PW-Besitz

Verteilung der Berufstätigen nach PW-Besitz ihres Haushaltes, nach Ortsgrössenklasse, Agglomerationstyp und Stellung im Beruf (in %)

Ortsgrösse (in 1'000 Einwohner)

Anzahl PW/Haushalt	< 1	1-2	2-5	5-10	10-20	20-50	50-100	100-200	> 200	CH Ø
kein PW	17,5	19,9	21,6	22,7	24,7	24,7	33,8	36,5	38,1	25,0
1 PW	52,2	53,3	54,7	56,3	56,4	57,7	53,5	52,0	48,9	54,5
2 PW	23,2	21,0	19,0	17,1	15,7	14,8	10,6	9,7	10,8	17,0
3 PW und mehr	6,6	5,2	4,4	3,6	2,9	2,6	1,9	1,6	1,9	3,5

Agglomerationstyp

Anzahl PW/Haushalt	Land nicht aggl.	Stadt nicht aggl.	Aggl. (in Tausend)				CH Ø
			< 30	30-60	60-125	> 125	
kein PW	22,4	25,8	24,6	24,7	26,3	26,9	25,0
1 PW	53,8	56,3	56,9	55,3	55,8	54,0	54,5
2 PW	18,4	15,0	15,0	16,5	14,8	15,9	17,0
3 PW und mehr	4,9	2,5	3,1	3,3	2,9	2,9	3,5

Stellung im Beruf

Anzahl PW/Haushalt	Selbständigerwerbender	Direktor	leitender Angest.	unterer Angest.	gelernter Arbeiter	an-/ungelernter Arbeiter	CH Ø
kein PW	14,4	5,9	9,5	20,0	23,5	40,1	25,0
1 PW	52,3	41,7	59,6	59,1	56,9	46,8	54,5
2 PW	26,6	43,9	26,9	17,3	14,9	10,1	17,0
3 PW und mehr	6,4	8,3	3,7	3,4	4,4	2,5	3,5

Anhang 4.26

PENDLER-MOBILITAET 1980
TAB. D1.13 VERKEHRSMITTELWAHL DER BERUFSTAETIGEN

***** CROSSTABULATION OF *****
ANZ. PW IN HAUSHALT BY VEH1 VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

OGKL	1 T	1,I	2,I	3,I	4,I	5,I	6,I	7,I	8,I	9,I	10,I	ROW TOTAL
ANZ. PW/HH	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
0	I	22.0	I 11.0	I 7.6	I 12.0	I 15.9	I 20.6	I 5.3	I 0.9	I 2.7	I 0.7	I 15.9
1	I	10.7	I 4.0	I 2.7	I 62.2	I 8.5	I 6.3	I 1.0	I 2.5	I 0.5	I 0.1	I 52.5
2	I	5.2	I 2.4	I 1.4	I 78.5	I 5.1	I 3.3	I 0.6	I 2.2	I 0.4	I 0.0	I 24.4
3+	I	5.1	I 2.0	I 1.5	I 78.4	I 5.7	I 3.1	I 0.4	I 2.0	I 0.2	I 0.3	I 6.7
TOTAL		10.8	4.6	3.1	59.2	8.7	7.6	1.6	2.1	0.8	0.2	100.0

OGKL	1-2 T	1,I	2,I	3,I	4,I	5,I	6,I	7,I	8,I	9,I	10,I	ROW TOTAL
ANZ. PW/HH	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
0	I	28.3	I 11.5	I 7.3	I 9.3	I 14.3	I 20.4	I 4.2	I 1.0	I 1.8	I 0.2	I 18.5
1	I	15.3	I 4.9	I 3.2	I 55.7	I 7.5	I 8.0	I 1.4	I 2.4	I 0.6	I 0.1	I 54.5
2	I	7.8	I 2.6	I 1.8	I 75.7	I 4.5	I 3.8	I 0.6	I 2.0	I 0.4	I 0.1	I 21.5
3+	I	6.7	I 2.4	I 2.0	I 74.9	I 4.8	I 5.1	I 0.6	I 2.1	I 0.3	I 0.0	I 5.0
TOTAL		15.7	5.5	3.6	52.3	8.0	9.3	1.7	2.1	0.7	0.1	100.0

OGKL	2-5 T	1,I	2,I	3,I	4,I	5,I	6,I	7,I	8,I	9,I	10,I	ROW TOTAL
ANZ. PW/HH	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
0	I	32.1	I 12.8	I 7.5	I 7.3	I 10.4	I 22.3	I 3.5	I 0.6	I 1.7	I 0.3	I 20.6
1	I	15.9	I 6.2	I 3.6	I 53.3	I 6.2	I 9.7	I 1.1	I 2.3	I 0.6	I 0.1	I 56.0
2	I	7.7	I 3.4	I 1.9	I 74.3	I 4.1	I 4.6	I 0.6	I 2.4	I 0.3	I 0.1	I 19.1
3+	I	6.7	I 3.0	I 1.4	I 73.8	I 4.7	I 5.8	I 1.0	I 2.1	I 0.4	I 0.1	I 4.0
TOTAL		17.3	6.9	4.0	48.7	6.6	11.1	1.5	2.0	0.8	0.2	100.0

OGKL	5-10 T	1,I	2,I	3,I	4,I	5,I	6,I	7,I	8,I	9,I	10,I	ROW TOTAL
ANZ. PW/HH	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
0	I	31.5	I 13.6	I 11.4	I 6.3	I 8.7	I 21.2	I 3.7	I 0.7	I 1.6	I 0.1	I 21.8
1	I	16.5	I 6.8	I 5.4	I 51.0	I 5.5	I 9.8	I 0.9	I 2.7	I 0.6	I 0.0	I 57.5
2	I	8.8	I 3.7	I 2.6	I 73.1	I 3.7	I 4.4	I 0.5	I 2.2	I 0.4	I 0.1	I 17.2
3+	I	8.8	I 3.8	I 2.4	I 72.5	I 2.9	I 6.3	I 0.6	I 1.5	I 0.2	I 0.1	I 3.3
TOTAL		18.2	7.6	6.1	45.8	5.8	11.3	1.4	2.1	0.8	0.1	100.0

OGKL	10-20 T	1,I	2,I	3,I	4,I	5,I	6,I	7,I	8,I	9,I	10,I	ROW TOTAL
ANZ. PW/HH	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
0	I	31.3	I 13.9	I 20.4	I 5.5	I 7.1	I 15.8	I 2.5	I 0.8	I 1.6	I 0.1	I 23.9
1	I	16.5	I 6.8	I 8.8	I 49.6	I 4.7	I 8.5	I 0.9	I 2.8	I 0.7	I 0.1	I 57.6
2	I	9.8	I 3.8	I 4.9	I 69.9	I 3.0	I 4.6	I 0.6	I 2.4	I 0.3	I 0.0	I 15.6
3+	I	8.3	I 5.0	I 3.3	I 70.7	I 3.2	I 4.6	I 1.2	I 2.7	I 0.2	I 0.0	I 2.6
TOTAL		18.8	7.9	10.9	42.7	5.0	9.5	1.3	2.2	0.8	0.1	100.0

OGKL	20-50 T	1,I	2,I	3,I	4,I	5,I	6,I	7,I	8,I	9,I	10,I	ROW TOTAL
ANZ. PW/HH	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
0	I	31.2	I 8.8	I 29.0	I 4.7	I 5.4	I 14.2	I 2.5	I 0.7	I 1.9	I 0.2	I 24.0
1	I	16.9	I 4.1	I 12.5	I 46.7	I 4.2	I 9.0	I 1.2	I 3.5	I 0.9	I 0.1	I 58.6
2	I	10.2	I 2.8	I 7.0	I 67.8	I 3.6	I 4.5	I 0.8	I 2.2	I 0.4	I 0.0	I 14.6
3+	I	7.2	I 2.5	I 7.0	I 70.6	I 2.5	I 7.0	I 0.6	I 2.3	I 0.1	I 0.2	I 2.5
TOTAL		19.1	5.0	15.6	40.3	4.3	9.6	1.4	2.6	1.0	0.1	100.0

OGKL	50-100 T	1,I	2,I	3,I	4,I	5,I	6,I	7,I	8,I	9,I	10,I	ROW TOTAL
ANZ. PW/HH	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
0	I	28.4	I 7.7	I 32.3	I 4.0	I 5.1	I 14.9	I 2.1	I 0.9	I 2.9	I 0.0	I 33.1
1	I	18.1	I 4.1	I 16.8	I 41.1	I 3.3	I 9.9	I 0.9	I 3.4	I 1.2	I 0.1	I 54.5
2	I	10.0	I 2.7	I 10.0	I 61.1	I 3.9	I 6.3	I 1.0	I 3.1	I 0.7	I 0.0	I 10.5
3+	I	11.4	I 4.0	I 8.0	I 59.7	I 1.7	I 10.2	I 1.1	I 2.8	I 0.0	I 0.0	I 1.8
TOTAL		20.6	5.1	21.1	31.2	4.0	11.2	1.3	2.6	1.7	0.1	100.0

OGKL	100-200 T	1,I	2,I	3,I	4,I	5,I	6,I	7,I	8,I	9,I	10,I	ROW TOTAL
ANZ. PW/HH	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
0	I	27.5	I 3.3	I 48.7	I 3.3	I 2.6	I 8.9	I 1.7	I 0.8	I 1.8	I 0.1	I 36.6
1	I	19.4	I 1.8	I 24.2	I 38.1	I 2.5	I 6.8	I 1.0	I 4.2	I 1.0	I 0.1	I 52.3
2	I	14.8	I 1.1	I 12.5	I 57.9	I 2.3	I 5.1	I 1.1	I 3.6	I 0.6	I 0.1	I 9.4
3+	I	11.9	I 2.7	I 16.3	I 54.9	I 3.3	I 5.9	I 0.3	I 2.4	I 0.6	I 0.0	I 1.5
TOTAL		21.8	2.3	32.0	27.4	2.5	7.4	1.2	2.9	1.2	0.1	100.0

OGKL	> 200 T	1,I	2,I	3,I	4,I	5,I	6,I	7,I	8,I	9,I	10,I	ROW TOTAL
ANZ. PW/HH	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
0	I	17.0	I 5.0	I 62.5	I 3.6	I 2.3	I 4.0	I 1.1	I 1.1	I 1.6	I 0.1	I 37.8
1	I	11.1	I 1.9	I 34.7	I 38.6	I 2.2	I 3.3	I 0.8	I 5.2	I 0.8	I 0.0	I 49.3
2	I	8.1	I 1.0	I 22.5	I 57.3	I 2.1	I 1.5	I 0.8	I 5.0	I 0.7	I 0.0	I 10.7
3+	I	7.9	I 0.4	I 24.5	I 55.1	I 2.3	I 2.6	I 1.1	I 3.8	I 0.8	I 0.0	I 1.8
TOTAL		12.9	3.0	43.8	27.6	2.2	3.3	0.9	3.6	1.1	0.0	100.0

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D1.13 VERKEHRSMITTELWAHL DER BERUFSTAETIGEN

***** CROSSTABULATION OF *****
ANZ. PW/HH ANZ. PW IN HAUSHALT BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

SELBST.	ANZ. PW/HH	INUR FUSS	NUR O.B+BUS	BAHN DEPNV	NUR PW (S)	NUR PW-M O.W-BUS	NUR VELO O. MOFA	MOTORRAD	KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE	ROW TOTAL
		1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
0	I	34.2	I 6.6	I 17.9	I 19.1	I 3.0	I 10.4	I 2.8	I 1.7	I 0.6	I 0.9	I 10.6
1	I	16.8	I 1.0	I 4.7	I 67.6	I 2.5	I 2.8	I 0.5	I 2.2	I 0.0	I 0.3	I 49.4
2	I	8.3	I 0.3	I 0.9	I 85.9	I 1.0	I 0.7	I 0.2	I 1.6	I 0.0	I 0.2	I 33.0
3+	I	6.5	I 0.1	I 0.1	I 89.6	I 0.6	I 0.9	I 0.6	I 0.4	I 0.1	I 0.1	I 6.6
TOTAL		15.1	1.3	4.6	70.0	1.9	2.8	0.6	1.8	0.1	0.3	100.0

DIR.	ANZ. PW/HH	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	ROW
0	I	29.4	I 3.1	I 19.4	I 35.6	I 2.5	I 3.8	I 0.0	I 5.0	I 0.6	I 0.0	I 4.8
1	I	14.1	I 2.8	I 5.0	I 70.5	I 1.8	I 1.0	I 0.1	I 3.9	I 0.0	I 0.1	I 40.4
2	I	5.0	I 0.9	I 0.8	I 90.2	I 0.5	I 0.6	I 0.0	I 1.3	I 0.0	I 0.1	I 46.5
3+	I	4.9	I 0.8	I 0.8	I 90.2	I 1.5	I 0.0	I 0.0	I 0.8	I 0.0	I 0.0	I 8.1
TOTAL		9.8	1.8	3.4	79.5	1.2	0.9	0.1	2.5	0.0	0.1	100.0

LEIT. ANGEST.	ANZ. PW/HH	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	ROW
0	I	26.0	I 15.0	I 33.3	I 12.5	I 2.2	I 6.0	I 0.7	I 1.4	I 1.8	I 0.5	I 8.4
1	I	14.1	I 6.4	I 8.3	I 60.9	I 1.5	I 3.5	I 0.4	I 3.7	I 0.6	I 0.1	I 59.9
2	I	5.2	I 1.6	I 2.6	I 85.7	I 1.0	I 1.1	I 0.2	I 2.3	I 0.1	I 0.0	I 27.9
3+	I	6.1	I 2.2	I 1.7	I 84.7	I 0.7	I 1.7	I 0.2	I 2.2	I 0.0	I 0.0	I 3.5
TOTAL		12.3	5.6	8.6	64.6	1.4	3.0	0.4	3.1	0.5	0.1	100.0

UNT. ANGEST.	ANZ. PW/HH	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	ROW
0	I	25.2	I 13.3	I 34.9	I 5.3	I 3.3	I 11.8	I 1.4	I 1.1	I 2.4	I 0.2	I 19.8
1	I	15.1	I 6.7	I 12.9	I 47.2	I 4.3	I 7.3	I 0.7	I 3.9	I 0.9	I 0.1	I 59.6
2	I	8.3	I 4.1	I 6.2	I 69.1	I 3.6	I 3.6	I 0.5	I 3.4	I 0.4	I 0.0	I 17.2
3+	I	7.6	I 4.1	I 6.0	I 69.4	I 3.5	I 4.0	I 0.5	I 3.5	I 0.4	I 0.1	I 3.2
TOTAL		15.7	7.5	15.9	43.4	4.0	7.5	0.8	3.3	1.1	0.1	100.0

GELERNT. ARB.	ANZ. PW/HH	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	ROW
0	I	25.4	I 9.4	I 20.5	I 10.5	I 6.0	I 19.0	I 4.2	I 0.7	I 2.6	I 0.2	I 22.4
1	I	12.8	I 3.7	I 6.1	I 57.7	I 4.1	I 9.9	I 1.6	I 2.4	I 0.7	I 0.1	I 58.3
2	I	6.5	I 2.5	I 3.3	I 73.8	I 3.5	I 5.7	I 1.5	I 1.6	I 0.6	I 0.1	I 14.8
3+	I	5.3	I 2.5	I 2.3	I 76.8	I 3.2	I 6.1	I 1.2	I 1.5	I 0.1	I 0.2	I 4.1
TOTAL		14.4	4.7	8.8	50.2	4.4	11.2	2.2	1.9	1.1	0.1	100.0

UN-/ANGELERNT	ANZ. PW/HH	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	ROW
0	I	31.9	I 7.3	I 20.7	I 3.6	I 11.4	I 18.3	I 3.6	I 0.5	I 1.2	I 0.1	I 39.8
1	I	19.9	I 3.4	I 9.1	I 41.9	I 9.2	I 11.7	I 1.5	I 1.5	I 0.5	I 0.1	I 48.1
2	I	14.7	I 3.1	I 5.5	I 54.1	I 8.6	I 9.7	I 0.9	I 1.4	I 0.6	I 0.1	I 9.5
3+	I	10.5	I 3.2	I 4.9	I 56.2	I 9.4	I 11.6	I 1.3	I 1.0	I 0.5	I 0.2	I 2.2
TOTAL		24.0	5.0	13.3	28.0	10.0	14.1	2.3	1.1	0.8	0.1	100.0

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D2.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER LEHRLINGE

***** CROSSTABULATION OF *****
REG4 LANDESREGION BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

REG4	LANDESREGION	VEMI										ROW TOTAL
		IV-MITTEL FUSS	NUR	NUR BAHN + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	NUR KOMBIN. 2RAD-DEV	
		0.1	1.1	2.1	3.1	4.1	5.1	6.1	7.1	8.1	9.1	
MITTELLAND		8.9	7.8	13.0	11.9	6.1	3.9	36.8	3.4	1.5	5.8	62.3
JURA		6.4	10.4	11.5	15.0	6.2	5.2	34.6	3.3	1.7	4.8	13.9
VORALPEN		10.2	9.9	12.6	9.1	5.0	6.1	37.0	2.8	1.6	4.5	10.6
ALPEN		9.1	15.6	15.4	6.7	5.7	8.4	31.0	2.1	1.2	3.1	13.2
TOTAL		8.7	9.4	13.0	11.4	5.9	4.9	35.7	3.2	1.5	5.2	100.0

***** CROSSTABULATION OF *****
REG4 LANDESREGION BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

REG4	LANDESREGION	VERKEHRSMITTELWAHL										ROW TOTAL
		IFUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	NUR KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE	
		1.1	2.1	3.1	4.1	5.1	6.1	7.1	8.1	9.1	10.1	
MITTELLAND		8.6	14.2	13.1	6.7	4.2	40.3	3.8	1.6	6.3	0.0	62.2
JURA		11.1	12.3	16.0	6.6	5.6	37.0	3.5	1.9	5.2	0.0	14.2
VORALPEN		11.0	14.1	10.1	5.6	6.8	41.2	3.1	1.8	5.0	0.1	10.4
ALPEN		17.2	16.9	7.4	6.3	9.2	34.1	2.3	1.4	3.4	0.5	13.1
TOTAL		10.3	14.3	12.5	6.5	5.4	39.1	3.5	1.6	5.6	0.1	100.0

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

REG4	LANDESREGION	ZEITAUFWAND										ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG
		IFUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	NUR KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE		
		1.1	2.1	3.1	4.1	5.1	6.1	7.1	8.1	9.1	10.1		
MITTELLAND		9.7	38.9	28.6	17.2	20.5	15.0	16.6	29.6	30.4		21.5	3.21
JURA		10.0	39.9	26.0	18.3	18.7	15.2	(15.6)	(30.7)			20.8	3.27
VORALPEN		9.0	39.9	27.2	(20.1)	23.1	15.4	(12.0)	(30.3)	(32.1)		21.3	3.27
ALPEN		9.8	36.2	25.4	20.2	20.4	13.4	(13.4)	(30.4)	(32.9)		19.7	3.37
TOTAL		9.7	38.7	27.7	18.0	20.5	14.9	15.8	29.9	30.4		21.1	3.24

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

REG4	LANDESREGION	Distanz										ROW TOTAL
		IFUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	NUR KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE	
		1.1	2.1	3.1	4.1	5.1	6.1	7.1	8.1	9.1	10.1	
MITTELLAND		1.3	16.1	6.6	9.0	9.6	4.7	6.0	11.5	10.9		7.4
JURA		1.2	18.9	6.3	9.3	9.1	4.2	4.8	13.4	9.8		7.1
VORALPEN		1.6	19.0	8.7	12.2	11.6	4.5	5.1	12.1	13.2		8.2
ALPEN		1.1	18.8	9.3	11.9	10.3	3.5	5.6	14.8	14.2		7.9
TOTAL		1.3	17.2	6.9	9.7	9.9	4.4	5.7	12.2	11.2		7.5

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D2.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER LEHRLINGE

***** CROSSTABULATION OF *****
OGKL ORTGROESSENKLASSE BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 4

OGKL	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL
		INUR	NUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	
		IFUSS	+ B BUS	OEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV	UEBRIGE	
		1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
(1 T	I	3,5	15,5	10,1	9,9	11,1	35,9	2,7	2,7	7,0	0,2	11,6
1-2 T	I	7,3	19,2	7,9	7,5	7,9	37,8	2,9	2,2	6,3	0,3	10,9
2-5 T	I	9,8	18,7	6,3	7,1	5,7	40,5	3,4	1,6	5,5	0,1	21,0
5-10 T	I	12,6	16,5	7,6	5,7	5,5	42,1	3,2	1,1	4,7	0,0	16,4
10-20 T	I	13,2	15,1	11,3	5,2	3,8	39,6	4,2	1,3	5,1	0,0	15,3
20-50 T	I	14,2	8,7	13,4	6,3	2,3	43,7	3,8	1,6	5,1	0,1	8,8
50-100 T	I	13,0	6,3	19,1	5,2	2,7	40,5	3,2	1,5	7,3	0,1	4,4
100-200 T	I	10,8	3,6	28,1	4,7	2,6	37,9	4,1	1,5	5,6	0,0	6,9
>200 T	I	8,5	3,6	45,4	4,5	0,9	24,2	4,0	1,4	6,1	0,1	4,8
TOTAL		10,3	14,3	12,5	6,5	5,4	39,1	3,5	1,6	5,6	0,1	100,0

***** CROSSTABULATION OF *****
OGKL ORTGROESSENKLASSE BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

OGKL	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL	
		INUR	NUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.		UEBRIGE
		IFUSS	+ B BUS	OEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV	UEBRIGE		
		1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I		
(1 T	I	3,5	15,5	10,1	9,9	11,1	35,9	2,7	2,7	7,0	0,2	11,6	
1-2 T	I	7,3	19,2	7,9	7,5	7,9	37,8	2,9	2,2	6,3	0,3	10,9	
2-5 T	I	9,8	18,7	6,3	7,1	5,7	40,5	3,4	1,6	5,5	0,1	21,0	
5-10 T	I	12,6	16,5	7,6	5,7	5,5	42,1	3,2	1,1	4,7	0,0	16,4	
10-20 T	I	13,2	15,1	11,3	5,2	3,8	39,6	4,2	1,3	5,1	0,0	15,3	
20-50 T	I	14,2	8,7	13,4	6,3	2,3	43,7	3,8	1,6	5,1	0,1	8,8	
50-100 T	I	13,0	6,3	19,1	5,2	2,7	40,5	3,2	1,5	7,3	0,1	4,4	
100-200 T	I	10,8	3,6	28,1	4,7	2,6	37,9	4,1	1,5	5,6	0,0	6,9	
>200 T	I	8,5	3,6	45,4	4,5	0,9	24,2	4,0	1,4	6,1	0,1	4,8	
TOTAL		10,3	14,3	12,5	6,5	5,4	39,1	3,5	1,6	5,6	0,1	100,0	

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

OGKL	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG	
		INUR	NUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.			UEBRIGE
		IFUSS	+ B BUS	OEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV	UEBRIGE			
		1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I			
(1 T	I	(8,7)	40,6	32,0	19,9	19,6	17,8	(17,5)	(30,8)	34,6		24,6	3,07	
1-2 T	I	9,0	38,5	26,5	18,3	23,2	16,2	(16,4)	(31,9)	33,8		23,0	3,17	
2-5 T	I	8,9	37,3	29,7	17,0	20,7	14,7	16,6	(28,9)	31,6		21,2	3,23	
5-10 T	I	9,7	38,4	27,4	16,8	18,7	13,6	(14,3)	(32,9)	30,0		19,8	3,30	
10-20 T	I	9,7	37,9	28,7	18,4	(21,1)	13,5	(14,6)	(28,4)	29,8		20,1	3,27	
20-50 T	I	10,3	43,3	26,9	(15,8)	(17,3)	14,2	(14,4)	(28,0)	(25,8)		18,9	3,46	
50-100 T	I	(11,0)	(43,6)	22,8	(18,4)	(20,9)	14,4	(13,4)	(32,3)	(24,6)		18,9	3,45	
100-200 T	I	11,0	(37,5)	23,1	(17,7)	(23,6)	16,1	(17,9)	(26,0)	(23,0)		19,2	3,35	
>200 T	I	(9,1)	(43,1)	30,7	(22,9)	(22,5)	17,5	(18,1)	(28,2)	(31,8)		25,2	2,89	
TOTAL		9,7	38,7	27,7	18,0	20,5	14,9	15,8	29,9	30,4		21,1	3,24	

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

OGKL	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL	
		INUR	NUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.		UEBRIGE
		IFUSS	+ B BUS	OEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV	UEBRIGE		
		1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I		
(1 T	I	1,7	18,4	12,0	13,3	10,8	7,5	8,9	16,5	13,5		11,2	
1-2 T	I	1,4	17,9	10,3	11,9	11,3	5,7	8,2	17,8	13,7		9,9	
2-5 T	I	1,1	17,3	9,1	10,1	10,5	4,8	6,9	10,1	13,0		8,4	
5-10 T	I	1,3	16,9	7,1	8,4	9,7	3,9	5,4	13,3	11,8		7,1	
10-20 T	I	1,4	15,7	6,8	8,5	8,2	3,6	5,1	8,3	11,2		6,5	
20-50 T	I	1,1	17,3	5,6	7,1	5,9	3,3	4,4	8,4	8,7		5,2	
50-100 T	I	1,0	20,9	4,2	7,1	6,0	2,8	2,1	12,3	6,3		4,8	
100-200 T	I	1,2	12,8	4,2	5,0	7,6	3,1	3,7	8,7	6,1		4,1	
>200 T	I	1,0	13,6	5,7	6,3	7,0	4,0	-	-	5,8		5,2	
TOTAL		1,3	17,2	6,9	9,7	9,9	4,4	5,7	12,2	11,2		7,5	

Anhang 5.4

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D2.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER LEHRLINGE

***** CROSSTABULATION OF *****
AGG80 AGGLOMERATION80 BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

ROW	PCT	VEMI										ROW										
		IKEIN	NUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.											
		IV-MITTEL	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV												
		I	0.I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I										
AGG80																						
LAND,NICHT-AGGL	I	11.1	I	8.8	I	16.4	I	5.5	I	6.4	I	7.4	I	33.8	I	2.5	I	1.7	I	5.1	I	42.3
STADT,NICHT-AGGL	I	8.3	I	20.3	I	14.2	I	4.7	I	4.9	I	3.7	I	32.4	I	3.7	I	2.0	I	4.9	I	3.7
AGGL.<30T.	I	8.5	I	12.6	I	11.6	I	3.9	I	6.1	I	5.1	I	42.1	I	3.7	I	0.8	I	4.5	I	2.8
AGGL.30-60T.	I	6.8	I	12.2	I	8.5	I	8.0	I	6.0	I	3.7	I	44.5	I	3.0	I	0.8	I	5.3	I	8.6
AGGL.60-125T.	I	7.1	I	10.5	I	8.6	I	13.3	I	5.2	I	3.2	I	41.3	I	3.3	I	1.2	I	5.4	I	11.7
AGGL.>125T.	I	6.6	I	7.5	I	11.4	I	21.0	I	5.7	I	2.5	I	33.6	I	4.0	I	1.6	I	5.1	I	31.0
TOTAL		8.7		9.4		13.0		11.4		5.9		4.9		35.7		3.2		1.5		5.2		100.0

***** CROSSTABULATION OF *****
AGG80 AGGLOMERATION80 BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTETLUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

ROW	PCT	VEMI										ROW										
		INUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE											
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV												
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I										
AGG80																						
LAND,NICHT-AGGL	I	9.9	I	18.5	I	6.2	I	7.2	I	8.4	I	38.1	I	2.8	I	1.9	I	5.8	I	0.2	I	41.2
STADT,NICHT-AGGL	I	22.2	I	15.5	I	5.2	I	5.3	I	4.0	I	35.3	I	4.0	I	2.2	I	5.3	I	0.2	I	3.7
AGGL.<30T.	I	13.8	I	12.7	I	4.2	I	6.7	I	5.6	I	46.0	I	4.0	I	0.9	I	4.9	I	0.0	I	2.8
AGGL.30-60T.	I	13.1	I	9.1	I	8.6	I	6.4	I	4.0	I	47.8	I	3.3	I	0.8	I	5.7	I	0.1	I	8.8
AGGL.60-125T.	I	11.3	I	9.3	I	14.3	I	5.6	I	3.5	I	44.4	I	3.5	I	1.3	I	5.8	I	0.1	I	11.9
AGGL.>125T.	I	8.0	I	12.2	I	22.5	I	6.1	I	2.7	I	36.0	I	4.3	I	1.7	I	5.5	I	0.0	I	31.7
TOTAL		10.3		14.3		12.5		6.5		5.4		39.1		3.5		1.6		5.6		0.1		100.0

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

ROW	PCT	VEMI										ROW	FAHRTEN/TAG										
		INUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE												
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV													
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I											
AGG80																							
LAND,NICHT-AGGL	I	9,1	I	38,7	I	29,9	I	18,4	I	15,2	I	15,4	I	30,2	I	34,7	I		I		I	22,1	3,19
STADT,NICHT-AGGL	I	9,9	I	(40,6)	I	(22,5)	I	(12,7)	I	(15,6)	I	11,5	I	(11,9)	I	(27,1)	I	(33,8)	I		I	18,1	3,47
AGGL.<30T.	I	9,7	I	(40,0)	I	(21,7)	I	(17,5)	I	(18,9)	I	11,6	I	(12,5)	I	-	I	-	I		I	17,3	3,41
AGGL.30-60T.	I	9,9	I	36,2	I	22,0	I	(15,9)	I	(16,6)	I	12,7	I	(13,4)	I	(23,8)	I	(24,0)	I		I	16,4	3,56
AGGL.60-125T.	I	9,9	I	39,1	I	22,2	I	17,7	I	(20,7)	I	13,9	I	(14,6)	I	(30,4)	I	26,6	I		I	18,5	3,42
AGGL.>125T.	I	10,3	I	38,8	I	29,1	I	18,6	I	22,7	I	16,6	I	17,7	I	(30,8)	I	27,4	I		I	22,8	3,11
TOTAL		9,7		38,7		27,7		18,0		20,5		14,9		15,8		29,9		30,4		-		21,1	3,24

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

ROW	PCT	VEMI										ROW										
		INUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE											
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV												
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I										
AGG80																						
LAND,NICHT-AGGL	I	1,2	I	18,5	I	11,3	I	11,9	I	11,1	I	7,3	I	15,5	I	14,1	I		I		I	9,5
STADT,NICHT-AGGL	I	1,1	I	19,0	I	5,0	I	5,5	I	6,5	I	2,4	I	3,8	I	7,9	I	14,8	I		I	6,0
AGGL.<30T.	I	1,2	I	19,1	I	7,2	I	8,4	I	7,1	I	3,1	I	6,6	I	12,1	I	14,4	I		I	6,4
AGGL.30-60T.	I	1,4	I	17,6	I	6,5	I	8,2	I	7,8	I	3,5	I	5,1	I	8,3	I	9,2	I		I	5,7
AGGL.60-125T.	I	1,3	I	18,1	I	4,8	I	8,7	I	8,4	I	3,6	I	4,3	I	9,5	I	9,3	I		I	5,8
AGGL.>125T.	I	1,3	I	13,7	I	5,9	I	7,7	I	8,1	I	4,6	I	5,1	I	9,4	I	8,0	I		I	6,3
TOTAL		1,3		17,2		6,9		9,7		9,9		4,4		5,7		12,2		11,2		-		7,5

PENDLER-MOBILITAET 1980
TAB. D2.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER LEHRLINGE

***** CROSSTABULATION OF *****
RT REGIONSTYP BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 4

RT	REGIONSTYP	VEMI										ROW TOTAL										
		INUR	NUR	NUR	BAHN	NUR	NUR	PW-M	NUR	VELO	NUR		KOMBIN.	KOMBIN.								
		IFUSS	+ B	BUS	OEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-OEV	2RAD-OEV											
I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I													
GROSS - STADTREG	I	7,8	I	7,2	I	8,9	I	23,8	I	5,8	I	2,7	I	32,2	I	3,9	I	1,5	I	5,2	I	25,3
M. STADTR-AGGLO.	I	7,3	I	10,0	I	11,8	I	10,4	I	5,5	I	4,7	I	39,2	I	3,0	I	1,1	I	5,9	I	17,9
M. STADTR-N. AGGLO	I	9,4	I	9,8	I	10,0	I	10,0	I	6,5	I	3,4	I	38,7	I	3,4	I	1,6	I	6,0	I	15,1
LANDW.R.-REINE	I	13,9	I	10,6	I	12,2	I	5,2	I	6,2	I	8,7	I	34,3	I	2,6	I	1,5	I	3,7	I	8,5
LANDW. -INDUST.	I	11,2	I	8,3	I	16,7	I	2,4	I	6,6	I	4,9	I	39,3	I	3,1	I	1,4	I	5,0	I	11,1
L. IND.R.-AGGLO.	I	5,8	I	8,4	I	21,3	I	5,3	I	6,1	I	6,1	I	36,6	I	2,6	I	1,8	I	5,0	I	9,3
L. IND.R.-N. AGGLO	I	7,3	I	8,2	I	19,6	I	4,8	I	4,8	I	5,7	I	38,8	I	3,0	I	1,7	I	5,7	I	7,1
FERIENR.-AGRAR.	I	12,8	I	17,6	I	16,6	I	4,8	I	6,2	I	15,2	I	19,7	I	1,4	I	1,4	I	2,1	I	1,6
FERIENR.-TERTIAE	I	7,9	I	21,0	I	15,0	I	9,3	I	6,0	I	8,6	I	23,6	I	2,0	I	2,0	I	2,1	I	4,0
TOTAL		8,7		9,4		13,0		11,4		5,9		4,9		35,7		3,2		1,5		5,2		100,0

***** CROSSTABULATION OF *****
RT REGIONSTYP BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFGTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

RT	REGIONSTYP	VERKEHRSMITTELWAHL										ROW TOTAL										
		INUR	NUR	BAHN	NUR	NUR	NUR	PW-M	NUR	VELO	NUR		KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE							
		IFUSS	+ B	BUS	OEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-OEV	2RAD-OEV											
I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I												
GROSS - STADTREG	I	7,8	I	9,7	I	25,8	I	6,3	I	3,0	I	34,9	I	4,2	I	1,7	I	5,7	I	0,0	I	25,5
M. STADTR-AGGLO.	I	10,8	I	12,7	I	11,2	I	6,0	I	5,1	I	42,3	I	3,3	I	1,2	I	6,4	I	0,0	I	18,2
M. STADTR-N. AGGLO	I	10,8	I	11,1	I	11,0	I	7,2	I	3,7	I	42,7	I	3,7	I	1,7	I	6,7	I	0,0	I	15,0
LANDW.R.-REINE	I	12,3	I	14,1	I	6,1	I	7,1	I	10,1	I	39,8	I	3,0	I	1,8	I	4,3	I	0,2	I	8,1
LANDW. -INDUST.	I	9,4	I	18,9	I	2,7	I	7,5	I	5,5	I	44,3	I	3,5	I	1,6	I	5,6	I	0,1	I	10,8
L. IND.R.-AGGLO.	I	8,9	I	22,7	I	5,6	I	6,4	I	6,5	I	38,9	I	2,8	I	1,9	I	5,3	I	0,0	I	9,6
L. IND.R.-N. AGGLO	I	8,9	I	21,2	I	5,2	I	5,2	I	6,1	I	41,8	I	3,2	I	1,8	I	6,1	I	0,0	I	7,2
FERIENR.-AGRAR.	I	20,2	I	19,0	I	5,5	I	7,1	I	17,4	I	22,5	I	1,6	I	1,6	I	2,4	I	0,4	I	1,6
FERIENR.-TERTIAE	I	22,7	I	16,3	I	10,1	I	6,6	I	9,3	I	25,6	I	2,1	I	2,1	I	2,3	I	1,1	I	4,1
TOTAL		10,3		14,3		12,5		6,5		5,4		39,1		3,5		1,6		5,6		0,1		100,0

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

RT	REGIONSTYP	DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)										ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG										
		INUR	NUR	BAHN	NUR	NUR	NUR	PW-M	NUR	VELO	NUR			KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE							
		IFUSS	+ B	BUS	OEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-OEV	2RAD-OEV												
I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I													
GROSS - STADTREG	I	10,4	I	38,2	I	28,9	I	19,0	I	23,3	I	17,1	I	18,5	I	(30,4)	I	28,0	I		I	22,9	3,10
M. STADTR-AGGLO.	I	10,0	I	37,3	I	23,2	I	16,3	I	20,9	I	13,7	I	(15,3)	I	(29,9)	I	28,1	I		I	19,1	3,40
M. STADTR-N. AGGLO	I	9,7	I	38,8	I	27,3	I	16,7	I	(19,5)	I	15,2	I	(13,8)	I	(26,8)	I	29,9	I		I	20,1	3,34
LANDW.R.-REINE	I	8,9	I	36,6	I	(32,2)	I	(19,0)	I	22,7	I	15,5	I	(13,7)	I	(29,2)	I	(32,9)	I		I	20,8	3,24
LANDW. -INDUST.	I	8,8	I	39,8	I	(31,5)	I	16,8	I	(18,6)	I	14,3	I	(14,3)	I	(30,0)	I	(33,7)	I		I	21,0	3,22
L. IND.R.-AGGLO.	I	9,3	I	39,3	I	(28,6)	I	(20,4)	I	(17,2)	I	13,6	I	(14,5)	I	(35,3)	I	(32,7)	I		I	22,1	3,19
L. IND.R.-N. AGGLO	I	8,7	I	41,8	I	(26,5)	I	(15,8)	I	(20,6)	I	14,0	I	(17,7)	I	(25,4)	I	(34,2)	I		I	22,2	3,19
FERIENR.-AGRAR.	I	(11,1)	I	(38,2)	I	(28,9)	I	(26,0)	I	(22,2)	I	(14,1)	I	-	I	-	I	-	I		I	17,5	3,21
FERIENR.-TERTIAE	I	9,7	I	37,4	I	(24,4)	I	(19,5)	I	(18,3)	I	12,7	I	-	I	-	I	-	I		I	19,5	3,42
TOTAL		9,7		38,7		27,7		18,0		20,5		14,9		15,8		29,9		30,4		-		21,1	3,24

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

RT	REGIONSTYP	DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)										ROW TOTAL										
		INUR	NUR	BAHN	NUR	NUR	NUR	PW-M	NUR	VELO	NUR		KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE							
		IFUSS	+ B	BUS	OEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-OEV	2RAD-OEV											
I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I												
GROSS - STADTREG	I	1,4	I	13,8	I	5,9	I	8,0	I	8,7	I	4,7	I	5,0	I	8,1	I	7,9	I		I	6,2
M. STADTR-AGGLO.	I	1,4	I	17,3	I	6,5	I	9,2	I	9,5	I	4,2	I	6,2	I	11,7	I	11,3	I		I	7,0
M. STADTR-N. AGGLO	I	1,1	I	16,5	I	7,2	I	9,2	I	10,2	I	4,2	I	4,5	I	12,2	I	10,7	I		I	6,8
LANDW.R.-REINE	I	1,3	I	19,8	I	11,7	I	12,3	I	11,3	I	4,5	I	7,9	I	13,6	I	14,8	I		I	8,8
LANDW. -INDUST.	I	1,2	I	17,2	I	11,1	I	10,1	I	9,6	I	5,0	I	6,8	I	16,3	I	14,0	I		I	8,6
L. IND.R.-AGGLO.	I	1,2	I	16,5	I	9,2	I	11,7	I	10,2	I	4,7	I	6,0	I	14,5	I	11,8	I		I	8,7
L. IND.R.-N. AGGLO	I	1,1	I	19,6	I	9,9	I	10,4	I	11,6	I	4,3	I	8,1	I	11,9	I	14,3	I		I	9,2
FERIENR.-AGRAR.	I	1,3	I	23,4	I	11,1	I	14,8	I	9,1	I	3,0	I	1,0	I	24,4	I	15,0	I		I	9,6
FERIENR.-TERTIAE	I	1,0	I	19,6	I	8,8	I	9,6	I	9,0	I	3,7	I	3,1	I	15,6	I	17,3	I		I	7,9
TOTAL		1,3		17,2		6,9		9,7		9,9		4,4		5,7		12,2		11,2		-		7,5

Anhang 5.6

PENDLER-MOBILITAET 1980
TAB. D2.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER LEHRLINGE

***** CROSSTABULATION OF *****
ALTS ALTER BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

ALTS	ALTER	VEMI										ROW TOTAL
		IV-MITTEL	NUR FUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV		KOMBIN. 9.I
14-17 J.		0.1	1.1	2.1	3.1	4.1	5.1	6.1	7.1	8.1	9.1	48.2
>17 J.		8.1	10.6	12.8	11.6	11.5	4.9	26.8	6.1	1.9	4.5	51.8
TOTAL		8.7	9.4	13.0	11.4	5.9	4.9	35.7	3.2	1.5	5.2	100.0

***** CROSSTABULATION OF *****
ALTS ALTER BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTeilUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

ALTS	ALTER	VERKEHRSMITTELWAHL										ROW TOTAL
		INUR IFUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	KOMBIN. 9.I	
14-17 J.		8.9	14.6	12.2	0.0	5.4	50.0	0.0	1.2	6.4	0.1	47.9
>17 J.		11.6	14.0	12.7	12.5	5.3	29.2	6.7	2.1	4.9	0.1	52.1
TOTAL		10.3	14.3	12.5	6.5	5.4	39.1	3.5	1.6	5.6	0.1	100.0

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

ALTS	ALTER	DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)										FAHRTEN/TAG	
		INUR IFUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	KOMBIN. 9.I		UEBRIGE 10.I
14-17 J.		9,6	37,3	27,4	-	21,2	15,1	29,8	(29,7)	32,2	-	20,9	3,30
>17 J.		9,7	40,1	28,0	18,0	19,9	14,6	15,8	30,0	31,2	-	21,3	3,20
TOTAL		9,7	38,7	27,7	18,0	20,5	14,9	15,8	29,9	30,4	-	21,1	3,24

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

ALTS	ALTER	DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)										ROW TOTAL	
		INUR IFUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	KOMBIN. 9.I		UEBRIGE 10.I
14-17 J.		1,3	16,3	7,2	-	10,3	4,6	-	12,4	10,8	-	7,2	
>17 J.		1,3	18,0	6,7	9,7	9,6	4,2	5,7	12,2	11,7	-	7,8	
TOTAL		1,3	17,2	6,9	9,7	9,9	4,4	5,7	12,2	11,2	-	7,5	

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D2.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER LEHRLINGE

***** CROSSTABULATION OF *****
GESL GESCHLECHT BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

GESL	PCT	VEMI											ROW TOTAL
		IV-MITTEL	NUR FUSS	NUR + B BUS	BAHN OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M	NUR MOFA	VELO MOTORRAD	NUR PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV		KOMBIN. 2RAD-DEV
		I	0,I	1,I	2,I	3,I	4,I	5,I	6,I	7,I	8,I	9,I	
MANN	I	6,8	I 7,6	I 10,2	I 6,9	I 8,3	I 5,6	I 43,1	I 4,5	I 1,4	I 4,5	I 62,3	
FRAU	I	11,9	I 12,4	I 17,7	I 18,7	I 2,1	I 3,6	I 23,6	I 0,9	I 1,7	I 6,3	I 37,7	
TOTAL		8,7	9,4	13,0	11,4	5,9	4,9	35,7	3,2	1,5	5,2	100,0	

***** CROSSTABULATION OF *****
GESL GESCHLECHT BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

GESL	PCT	VERKEHRSMITTELWAHL											ROW TOTAL
		INUR FUSS	NUR + B BUS	BAHN OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M	NUR MOFA	VELO MOTORRAD	NUR PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV		UEBRIGE
		I	1,I	2,I	3,I	4,I	5,I	6,I	7,I	8,I	9,I	10,I	
MANN	I	8,2	I 11,0	I 7,4	I 8,9	I 6,1	I 46,2	I 4,9	I 1,5	I 4,8	I 0,1	I 63,6	
FRAU	I	14,0	I 20,1	I 21,3	I 2,4	I 4,1	I 26,7	I 1,0	I 1,9	I 7,1	I 0,1	I 36,4	
TOTAL		10,3	14,3	12,5	6,5	5,4	39,1	3,5	1,6	5,6	0,1	100,0	

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

GESL	PCT	ZEITAUFWAND											ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG
		INUR FUSS	NUR + B BUS	BAHN OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M	NUR MOFA	VELO MOTORRAD	NUR PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV			UEBRIGE
		I	1,I	2,I	3,I	4,I	5,I	6,I	7,I	8,I	9,I	10,I		
MANN	I	9,5	I 38,8	I 28,8	I 17,6	I 21,3	I 15,1	I 15,9	I 29,5	I 31,2	I	I 20,0		3,27
FRAU	I	9,9	I 38,6	I 27,1	I 20,5	I 18,6	I 14,4	I (14,8)	I 30,5	I 29,4	I	I 23,2		3,19
TOTAL	I	9,7	I 38,7	I 27,7	I 18,0	I 20,5	I 14,9	I 15,8	I 29,9	I 30,4	I	I 21,1		3,24

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

GESL	PCT	DISTANZ											ROW TOTAL
		INUR FUSS	NUR + B BUS	BAHN OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M	NUR MOFA	VELO MOTORRAD	NUR PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV		UEBRIGE
		I	1,I	2,I	3,I	4,I	5,I	6,I	7,I	8,I	9,I	10,I	
MANN	I	1,3	I 18,0	I 7,4	I 9,3	I 10,4	I 4,6	I 5,8	I 13,6	I 12,2	I	I 7,4	
FRAU	I	1,3	I 16,3	I 6,6	I 12,3	I 8,7	I 4,1	I 5,0	I 10,3	I 10,0	I	I 7,7	
TOTAL	I	1,3	I 17,2	I 6,9	I 9,7	I 9,9	I 4,4	I 5,7	I 12,2	I 11,2	I	I 7,5	

Anhang 5.8

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D2.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER LEHRLINGE

***** CROSSTABULATION OF *****
PEND PENDLER BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

		VEMI											ROW
		IKEIN	NUR	NUR BAHN	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.			TOTAL
		IV-MITTEL	FUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-OEV	2RAD-OEV		
PEND	PENDLER	I	0.I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	
BINNEN-P.	I	0.0	I 24.1	I 2.1	I 13.7	I 4.1	I 2.4	I 45.1	I 3.4	I 0.8	I 3.3	I 36.4	
AUSSEN-P.	I	0.0	I 1.2	I 22.4	I 11.7	I 8.1	I 7.3	I 35.1	I 3.5	I 2.2	I 7.2	I 54.9	
NICHT-P.	I	100.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 0.0	I 8.7	
TOTAL		8.7	9.4	13.0	11.4	5.9	4.9	35.7	3.2	1.5	5.2	100.0	

***** CROSSTABULATION OF *****
PEND PENDLER BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

		VEMI											ROW
		INUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE	TOTAL	
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-OEV	2RAD-OEV			
PEND	PENDLER	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
BINNEN-P.	I	24.1	I 2.1	I 13.7	I 4.1	I 2.4	I 45.1	I 3.4	I 0.8	I 3.3	I 0.1	I 39.9	
AUSSEN-P.	I	1.2	I 22.4	I 11.7	I 8.1	I 7.3	I 35.1	I 3.5	I 2.2	I 7.2	I 0.1	I 60.1	
TOTAL		10.3	14.3	12.5	6.5	5.4	39.1	3.5	1.6	5.6	0.1	100.0	

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

		VEMI											ROW	FAHRTEN/TAG
		INUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE	TOTAL		
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-OEV	2RAD-OEV				
PEND	PENDLER	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I		
BINNEN-P.	I	9,4	I 33,5	I 24,5	I 14,6	I 15,8	I 11,5	I 12,6	I (24,6)	I 21,8	I	I 14,0	3,63	
AUSSEN-P.	I	13,4	I 39,0	I 30,2	I 19,1	I 21,5	I 17,8	I 17,8	I 31,2	I 33,0	I	I 25,9	3,00	
TOTAL	I	9,7	I 38,7	I 27,7	I 18,0	I 20,5	I 14,9	I 15,8	I 29,9	I 30,4	I -	I 21,1	3,24	

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

		VEMI											ROW
		INUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE	TOTAL	
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-OEV	2RAD-OEV			
PEND	PENDLER	I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
BINNEN-P.	I	1,0	I 6,6	I 4,4	I 3,6	I 4,0	I 1,8	I 2,2	I 4,4	I 4,2	I	I 2,3	
AUSSEN-P.	I	4,9	I 17,8	I 8,9	I 11,7	I 11,2	I 6,7	I 8,0	I 14,1	I 13,3	I	I 10,9	
TOTAL	I	1,3	I 17,2	I 6,9	I 9,7	I 9,9	I 4,4	I 5,7	I 12,2	I 11,2	I -	I 7,5	

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D2.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER LEHRLINGE

***** CROSSTABULATION OF *****
WSEK WIRTSCHAFTSSEKTOR BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

WSEK	VEMI											ROW TOTAL	
	IV-MITTEL	FUSS	NUR	NUR BAHN	NUR + B BUS	NUR OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M	NUR VELO	NUR MOFA		NUR MOTORRAD	KOMBIN. PW-OEV	KOMBIN. 2RAD-OEV
1. SEKT.	45.4	3.2	4.9	2.4	3.7	3.0	31.1	2.3	0.4	2.6	3.9		
2. SEKT.	4.4	8.0	10.2	7.3	6.5	7.1	44.7	4.7	1.4	4.8	40.9		
3. SEKT.	9.3	10.9	15.7	15.0	5.7	3.4	29.4	2.1	1.6	5.6	54.8		
TOTAL	8.7	9.4	13.0	11.4	5.9	4.9	35.7	3.2	1.5	5.2	100.0		

***** CROSSTABULATION OF *****
WSEK WIRTSCHAFTSSEKTOR BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

WSEK	VERKEHRSMITTELWAHL											ROW TOTAL
	INUR	NUR BAHN	NUR + B BUS	NUR OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M	NUR VELO	NUR MOFA	NUR MOTORRAD	KOMBIN. PW-OEV		KOMBIN. 2RAD-OEV	UEBRIGE
1. SEKT.	5.8	8.9	4.5	6.8	5.5	57.0	4.2	0.8	4.7	0.0	2.4	
2. SEKT.	8.3	10.7	7.6	6.8	7.4	46.8	4.9	1.5	5.0	0.1	42.8	
3. SEKT.	12.1	17.4	16.5	6.3	3.8	32.4	2.3	1.8	6.2	0.1	54.5	
TOTAL	10.3	14.3	12.5	6.5	5.4	39.1	3.5	1.6	5.6	0.1	100.0	

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

WSEK	ZEITAUFWAND											ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG
	INUR	NUR BAHN	NUR + B BUS	NUR OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M	NUR VELO	NUR MOFA	NUR MOTORRAD	KOMBIN. PW-OEV			KOMBIN. 2RAD-OEV	UEBRIGE
1. SEKT.	(7,5)	(40,1)	(31,5)	(18,5)	(21,8)	18,6	(15,0)	-	(37,1)		21,6		2,97
2. SEKT.	9,6	39,1	27,8	17,3	20,6	14,9	15,4	29,5	31,2		19,7		3,24
3. SEKT.	9,7	38,5	27,8	18,5	20,3	14,7	16,5	30,1	29,7		22,2		3,26
TOTAL	9,7	38,7	27,7	18,0	20,5	14,9	15,8	29,9	30,4		21,1		3,24

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

WSEK	Distanz											ROW TOTAL	
	INUR	NUR BAHN	NUR + B BUS	NUR OEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M	NUR VELO	NUR MOFA	NUR MOTORRAD	KOMBIN. PW-OEV		KOMBIN. 2RAD-OEV	UEBRIGE
1. SEKT.	-	-	-	-	-	5,4	-	-	-	-			
2. SEKT.	1,2	17,5	7,2	9,2	10,1	4,4	5,6	12,9	11,6		7,1		
3. SEKT.	1,3	16,9	6,8	10,1	9,7	4,4	6,0	11,9	10,9		5,8		
TOTAL	1,3	17,2	6,9	9,7	9,9	4,4	5,7	12,1	11,2		7,5		

PENDLER - MOBILITAET 1980
 TAB. D3.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER SCHUELER UND STUDENTEN

***** CROSSTABULATION OF *****
 REG4 LANDESREGION BY VEMI VERKEHRSMITTEL
 ***** PAGE 1 OF 2

REG4	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL	
		I KEIN IV-MITTEL	I FUSS	I NUR + B	I BAHN BUS	I NUR DEPNV	I NUR PW (S)	I NUR WERKBUS	I NUR PW-M	I NUR VELO	I NUR MOFA		I NUR MOTORRAD	I KOMBIN. PW-DEV	I KOMBIN. 2RAD-DEV
		I 0.1	I 1.1	I 2.1	I 3.1	I 4.1	I 5.1	I 6.1	I 7.1	I 8.1	I 9.1		
MITTELLAND	I	4.2	50.2	5.2	8.8	1.5	4.2	20.6	0.5	1.0	2.6	60.6	
JURA	I	3.7	46.3	4.7	11.8	1.2	3.9	22.6	0.4	1.0	3.3	14.7	
VORALPEN	I	6.9	50.7	4.5	7.1	0.8	7.9	17.7	0.2	0.8	1.8	10.7	
ALPEN	I	8.7	52.7	5.4	7.1	0.4	8.6	13.6	0.1	0.5	1.1	14.0	
TOTAL		5.1	50.0	5.1	8.8	1.2	5.2	19.6	0.4	0.9	2.4	100.0	

***** CROSSTABULATION OF *****
 REG4 LANDESREGION BY VEMI VERKEHRSMITTEL
 ***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTeilUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

REG4	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL	
		I INUR IFUSS	I NUR + B	I BAHN BUS	I NUR DEPNV	I NUR PW (S)	I NUR WERKBUS	I NUR PW-M	I NUR VELO	I NUR MOFA	I NUR MOTORRAD		I KOMBIN. PW-DEV
		I 1.1	I 2.1	I 3.1	I 4.1	I 5.1	I 6.1	I 7.1	I 8.1	I 9.1	I 10.1		
MITTELLAND	I	52.4	5.4	9.2	1.6	4.4	21.5	0.5	1.0	2.8	0.0	61.1	
JURA	I	48.0	4.9	12.3	1.2	4.0	23.4	0.4	1.0	3.5	0.2	14.9	
VORALPEN	I	54.5	4.8	7.6	0.8	8.5	19.0	0.2	0.8	1.9	0.1	10.5	
ALPEN	I	57.7	5.9	7.8	0.5	9.4	14.9	0.1	0.6	1.2	0.5	13.5	
TOTAL		52.7	5.3	9.3	1.3	5.4	20.6	0.4	0.9	2.6	0.1	100.0	

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

REG4	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG
		I INUR IFUSS	I NUR + B	I BAHN BUS	I NUR DEPNV	I NUR PW (S)	I NUR WERKBUS	I NUR PW-M	I NUR VELO	I NUR MOFA	I NUR MOTORRAD		
		I 1.1	I 2.1	I 3.1	I 4.1	I 5.1	I 6.1	I 7.1	I 8.1	I 9.1	I 10.1		
MITTELLAND	I	10.3	42.8	24.5	21.5	18.3	13.8	16.2	35.6	31.2	15.6	3.66	
JURA	I	10.0	39.5	23.2	23.3	19.4	12.4	15.6	32.5	27.7	15.1	3.75	
VORALPEN	I	12.3	42.1	22.9	26.2	21.4	16.5	19.2	37.0	34.2	17.0	3.72	
ALPEN	I	10.9	37.1	21.6	26.4	18.0	13.2	13.8	30.5	32.1	14.9	3.74	
TOTAL	I	10.5	41.1	23.8	22.3	18.9	13.8	16.2	34.8	20.8	15.6	3.69	

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

REG4	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL
		I INUR IFUSS	I NUR + B	I BAHN BUS	I NUR DEPNV	I NUR PW (S)	I NUR WERKBUS	I NUR PW-M	I NUR VELO	I NUR MOFA	I NUR MOTORRAD	
		I 1.1	I 2.1	I 3.1	I 4.1	I 5.1	I 6.1	I 7.1	I 8.1	I 9.1	I 10.1	
MITTELLAND	I	1.1	20.8	5.4	11.3	6.8	3.0	5.4	14.3	11.7	3.9	
JURA	I	1.0	21.6	5.4	13.0	7.2	2.6	4.5	12.6	10.2	3.8	
VORALPEN	I	1.1	20.3	6.4	17.3	6.7	3.3	6.0	18.1	13.6	3.9	
ALPEN	I	1.1	19.4	6.3	16.8	6.2	2.4	5.3	14.9	12.4	3.6	
TOTAL	I	1.1	20.6	5.6	12.2	6.7	2.9	5.3	14.4	11.6	3.8	

Anhang 6.2

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D3.10 VERKEHRSMITTELWAHL DER SCHUELER UND STUDENTEN

***** CROSSTABULATION OF *****
REG4 LANDESREGION BY VEMI VERKEHRSMITTEL
CONTROLLING FOR.,
ALTS ALTER VALUE = 1. (14 J.
***** PAGE 1 OF 1

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE VERTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

REG4	ROW	PCT	INUR IFUSS	NUR BAHN NUR		NUR PW-M NUR		VELO KOMBIN. 2RAD-OEV	KOMBIN. UEBRIGE	K. ANG.	ROW TOTAL									
				0.B+BUS DEPNV	3.I	5.I	6.I													
	I		1.I	2.I	3.I	5.I	6.I	8.I	9.I	10.I	11.I									
MITTELLAND	I	71.6	I	1.0	I	4.6	I	5.3	I	14.9	I	0.4	I	0.8	I	0.0	I	1.4	I	59.1
JURA	I	66.2	I	1.6	I	8.7	I	5.0	I	15.3	I	0.6	I	1.5	I	0.1	I	1.0	I	14.4
VORALPEN	I	67.9	I	1.4	I	5.6	I	9.3	I	13.1	I	0.3	I	0.6	I	0.1	I	1.8	I	11.5
ALPEN	I	70.2	I	1.6	I	5.7	I	9.2	I	10.6	I	0.2	I	0.4	I	0.4	I	1.6	I	15.0
TOTAL		70.2		1.2		5.4		6.3		14.1		0.4		0.8		0.1		1.4		100.0

***** CROSSTABULATION OF *****
REG4 LANDESREGION BY VEMI VERKEHRSMITTEL
CONTROLLING FOR.,
ALTS ALTER VALUE = 2. 14-17 J.
***** PAGE 1 OF 1

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE VERTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

REG4	ROW	PCT	INUR IFUSS	NUR BAHN NUR		NUR PW-M NUR		VELO KOMBIN. 2RAD-OEV	KOMBIN. UEBRIGE	K. ANG.	ROW TOTAL									
				0.B+BUS DEPNV	3.I	5.I	6.I													
	I		1.I	2.I	3.I	5.I	6.I	8.I	9.I	10.I	11.I									
MITTELLAND	I	30.6	I	7.4	I	12.0	I	3.2	I	39.8	I	1.0	I	5.2	I	0.1	I	0.8	I	60.8
JURA	I	25.6	I	7.5	I	15.9	I	3.3	I	39.7	I	1.1	I	5.8	I	0.3	I	1.0	I	15.2
VORALPEN	I	32.1	I	8.5	I	11.3	I	7.5	I	34.5	I	0.9	I	4.0	I	0.1	I	1.2	I	10.5
ALPEN	I	33.6	I	12.3	I	12.8	I	10.6	I	25.2	I	1.0	I	2.9	I	0.5	I	1.2	I	13.5
TOTAL		30.4		8.2		12.6		4.7		37.2		1.0		4.8		0.2		0.9		100.0

***** CROSSTABULATION OF *****
REG4 LANDESREGION BY VEMI VERKEHRSMITTEL
CONTROLLING FOR.,
ALTS ALTER VALUE = 3. >17 J.
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE VERTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

REG4	ROW	PCT	INUR IFUSS	NUR BAHN NUR		NUR PW (S)	NUR PW-M NUR		VELO NUR	KOMBIN. MOTORRAD PW-OEV	KOMBIN. 2RAD-OEV	UEBRIGE	ROW TOTAL									
				0.B+BUS DEPNV	3.I		4.I	5.I														
	I		1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I										
MITTELLAND	I	14.2	I	20.1	I	23.4	I	11.5	I	2.7	I	13.0	I	3.6	I	4.0	I	6.2	I	0.0	I	72.4
JURA	I	13.8	I	14.3	I	20.9	I	9.6	I	1.5	I	25.1	I	2.9	I	3.3	I	7.6	I	0.2	I	16.2
VORALPEN	I	9.6	I	26.3	I	12.3	I	13.7	I	5.5	I	14.4	I	3.0	I	6.0	I	7.0	I	0.2	I	5.4
ALPEN	I	22.3	I	29.1	I	9.2	I	9.2	I	4.7	I	15.7	I	1.8	I	2.9	I	3.2	I	0.6	I	6.0
TOTAL		14.4		20.1		21.5		11.1		2.8		15.2		3.3		3.9		6.3		0.1		100.0

(CONTINUED)

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D3.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER SCHUELER UND STUDENTEN

***** CROSSTABULATION OF *****
SPREG SPRACHREGION BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

SPREG	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL				
		IK	KEIN	NUR	NUR	BAHN	NUR	NUR	PW-M	NUR	VELO		NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	ROW
		IV-MITTEL	FUSS	+ B	BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV		2RAD-DEV	2RAD-DEV	TOTAL	
		I	0.I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I				
DT-CH	I	4.5	I 52.6	I 5.0	I 6.9	I 1.0	I 3.1	I 22.0	I 0.3	I 0.7	I 2.6	I 71.5				
FR-CH	I	5.7	I 44.3	I 5.2	I 13.3	I 2.1	I 9.8	I 13.9	I 0.7	I 1.4	I 2.3	I 24.1				
IT-CH	I	11.6	I 38.7	I 5.0	I 15.9	I 0.9	I 13.3	I 11.1	I 0.2	I 0.9	I 1.2	I 4.4				
TOTAL		5.1	50.0	5.1	8.8	1.2	5.2	19.6	0.4	0.9	2.4	100.0				

***** CROSSTABULATION OF *****
SPREG SPRACHREGION BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

SPREG	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL			
		INUR	NUR	BAHN	NUR	NUR	PW-M	NUR	VELO	NUR	KOMBIN.		KOMBIN.	UEBRIGE	ROW
		IFUSS	+ B	BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV		2RAD-DEV	TOTAL	
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I			
DT-CH	I	55.1	I 5.2	I 7.2	I 1.0	I 3.3	I 23.0	I 0.3	I 0.8	I 2.7	I 0.1	I 72.0			
FR-CH	I	47.0	I 5.6	I 14.1	I 2.2	I 10.4	I 14.7	I 0.7	I 1.5	I 2.4	I 0.1	I 23.9			
IT-CH	I	43.7	I 5.7	I 17.9	I 1.0	I 15.0	I 12.6	I 0.3	I 1.0	I 1.3	I 0.1	I 4.1			
TOTAL		52.7	5.3	9.3	1.3	5.4	20.6	0.4	0.9	2.6	0.1	100.0			

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

SPREG	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG			
		INUR	NUR	BAHN	NUR	NUR	PW-M	NUR	VELO	NUR	KOMBIN.			KOMBIN.	UEBRIGE	ROW
		IFUSS	+ B	BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV			2RAD-DEV	TOTAL	
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I				
DT-CH	I	10,9	I 43,8	I 25,9	I 23,9	I 22,8	I 14,3	I 17,7	I 39,3	I 16,3	I 13,3	3,68				
FR-CH	I	9,5	I 35,3	I 21,5	I 19,6	I 16,0	I 11,7	I 14,6	I 28,1	I 25,6	I 14,7	3,70				
IT-CH	I	9,5	I 38,6	I 19,2	I 27,2	I 15,3	I 10,8	I 12,0	I 32,8	I 28,1	I 14,6	3,74				
TOTAL	I	10,5	I 41,1	I 23,8	I 22,3	I 18,9	I 13,8	I 16,2	I 34,8	I 20,8	I 15,6	3,69				

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

SPREG	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL			
		INUR	NUR	BAHN	NUR	NUR	PW-M	NUR	VELO	NUR	KOMBIN.		KOMBIN.	UEBRIGE	ROW
		IFUSS	+ B	BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV		2RAD-DEV	TOTAL	
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I			
DT-CH	I	1,1	I 20,9	I 5,6	I 13,9	I 7,4	I 3,0	I 5,7	I 16,2	I 12,2	I 3,7				
FR-CH	I	1,1	I 19,7	I 5,4	I 9,6	I 6,3	I 2,8	I 4,8	I 11,6	I 9,3	I 4,2				
IT-CH	I	1,1	I 21,2	I 5,8	I 16,1	I 5,7	I 2,8	I 3,7	I 15,2	I 15,7	I 4,5				
TOTAL	I	1,1	I 20,6	I 5,6	I 12,2	I 6,7	I 2,9	I 5,3	I 14,4	I 11,6	I 3,8				

Anhang 6.4

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D3.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER SCHUELER UND STUDENTEN

***** CROSSTABULATION OF *****
OGKL ORTGROESSENKLASSE BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 4

OGKL	ROW PCT	VEMI											ROW TOTAL
		IV-MITTEL	NUR FUSS	NUR + B BUS	NUR BAHN DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	NUR KOMBIN. 2RAD-DEV	NUR 9.I	
(1 T	I	5.1	38.6	5.9	10.5	1.3	14.8	17.5	0.1	1.4	3.3	12.1	
1-2 T	I	6.6	48.8	6.5	6.4	0.9	8.1	17.6	0.2	1.0	2.5	11.2	
2-5 T	I	5.0	54.5	5.7	4.6	1.0	5.1	19.4	0.2	0.9	2.2	21.1	
5-10 T	I	5.2	53.9	5.1	4.4	1.2	3.5	22.2	0.4	0.7	2.1	15.8	
10-20 T	I	4.5	52.7	6.2	5.9	1.3	2.5	22.6	0.4	0.7	2.1	14.9	
20-50 T	I	5.9	50.5	3.2	10.2	1.3	2.2	21.9	0.4	0.7	2.5	9.1	
50-100 T	I	4.5	51.9	5.0	10.7	0.9	1.4	19.9	0.4	0.7	3.4	3.9	
100-200 T	I	4.0	44.6	2.1	21.4	2.4	1.9	17.9	1.0	1.0	2.7	7.8	
>200 T	I	3.6	46.2	1.5	31.6	1.5	1.3	8.7	1.2	1.2	2.0	4.1	
TOTAL		5.1	50.0	5.1	8.8	1.2	5.2	19.6	0.4	0.9	2.4	100.0	

***** CROSSTABULATION OF *****
OGKL ORTGROESSENKLASSE BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

OGKL	ROW PCT	I											ROW TOTAL
		IFUSS	NUR + B BUS	NUR BAHN DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	NUR KOMBIN. 2RAD-DEV	NUR 9.I	NUR 10.I	
(1 T	I	40.6	6.2	11.0	1.3	15.5	18.4	0.1	1.5	3.5	0.2	12.1	
1-2 T	I	52.2	7.0	6.9	0.9	8.7	18.8	0.2	1.1	2.7	0.2	11.1	
2-5 T	I	57.4	6.0	4.8	1.0	5.4	20.4	0.2	0.9	2.3	0.2	21.1	
5-10 T	I	56.8	5.4	4.7	1.3	3.7	23.4	0.4	0.7	2.3	0.0	15.8	
10-20 T	I	55.2	6.5	6.2	1.4	2.6	23.7	0.4	0.7	2.2	0.1	15.0	
20-50 T	I	53.7	3.4	10.9	1.4	2.4	23.3	0.5	0.7	2.6	0.1	9.0	
50-100 T	I	54.4	5.2	11.2	0.9	1.4	20.8	0.5	0.7	3.6	0.1	3.9	
100-200 T	I	46.5	2.1	22.3	2.5	2.0	18.6	1.0	1.0	2.8	0.0	7.9	
>200 T	I	47.9	1.5	32.7	1.5	1.4	9.1	1.2	1.2	2.1	0.0	4.2	
TOTAL		52.7	5.3	9.3	1.3	5.4	20.6	0.4	0.9	2.6	0.1	100.0	

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

OGKL	ROW PCT	I											ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG
		IFUSS	NUR + B BUS	NUR BAHN DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	NUR KOMBIN. 2RAD-DEV	NUR 9.I	NUR 10.I		
(1 T	I	10,8	38,8	23,1	25,2	17,8	16,7	18,8	39,5	32,0		17,6	3,67	
1-2 T	I	11,0	38,7	23,8	25,0	19,7	16,1	15,8	37,8	33,1		16,7	3,71	
2-5 T	I	11,0	41,1	23,9	24,4	19,3	14,5	17,5	38,6	33,2		15,6	3,72	
5-10 T	I	10,8	43,3	27,1	22,5	19,2	12,6	19,0	35,1	33,5		15,0	3,73	
10-20 T	I	10,2	42,1	26,2	22,9	20,0	12,6	16,8	32,4	32,3		15,0	3,71	
20-50 T	I	9,9	44,0	21,6	20,3	18,1	12,6	14,0	29,6	25,9		14,0	3,78	
50-100 T	I	10,0	47,9	22,5	16,4	18,3	12,4	14,6	30,8	30,6		15,1	3,74	
100-200 T	I	9,8	41,6	21,6	17,4	20,3	12,5	13,5	24,8	21,3		14,6	3,61	
>200 T	I	10,0	45,3	25,5	22,3	21,7	13,9	16,9	26,3	24,3		17,0	3,27	
TOTAL	I	10,5	41,1	23,8	22,3	18,9	13,8	16,2	34,8	20,8		15,6	3,69	

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

OGKL	ROW PCT	I											ROW TOTAL
		IFUSS	NUR + B BUS	NUR BAHN DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	NUR KOMBIN. 2RAD-DEV	NUR 9.I	NUR 10.I	
(1 T	I	1,2	17,7	8,0	17,6	6,9	4,3	9,8	19,8	12,5		5,4	
1-2 T	I	1,1	17,7	7,4	17,5	6,7	3,9	7,8	15,5	12,2		4,4	
2-5 T	I	1,1	20,3	6,7	16,5	7,1	3,2	7,7	18,0	13,8		3,9	
5-10 T	I	1,1	21,0	6,0	11,8	7,2	2,5	6,7	11,8	13,5		3,5	
10-20 T	I	1,1	20,8	5,4	13,0	5,5	2,4	5,8	11,6	12,8		3,6	
20-50 T	I	1,1	24,2	4,2	8,9	5,2	2,6	4,7	10,3	7,5		3,1	
50-100 T	I	1,1	29,7	4,2	6,1	3,9	2,1	2,6	18,0	13,1		3,9	
100-200 T	I	1,0	29,7	4,0	5,1	5,0	2,2	2,5	7,2	5,7		2,9	
>200 T	I	1,0	21,4	4,6	6,7	6,5	2,3	4,3	6,2	4,4		3,0	
TOTAL	I	1,1	20,6	5,6	12,2	6,7	2,9	5,3	14,4	11,6		3,8	

PENDLER - MOBILITAET 1980
 TAB. D3.09 VERKEHRSMITTELWAHL DER SCHUELER UND STUDENTEN

***** CROSSTABULATION OF *****
 OGKL ORTGROESSENKLASSE BY VEMI VERKEHRSMITTEL
 CONTROLLING FOR.,
 ALTS ALTER VALUE = 1. (14 J.)
 ***** PAGE 1 OF 1

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

OGKL	ROW PCT	INUR IFUSS	NUR BAHN NUR			NUR PW-M NUR VELO		KOMBIN. 2RAD-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE	K. ANG.	ROW TOTAL
			0.B+BUS	DEPNV	0.W-BUS	O. MOFA						
		I	1.I	2.I	3.I	5.I	6.I	8.I	9.I	10.I	11.I	
<1 T	I	54.6	2.3	8.5	17.0	13.6	0.7	1.6	0.2	1.6	13.5	
1-2 T	I	67.4	2.2	4.4	8.8	14.1	0.5	1.0	0.1	1.5	12.1	
2-5 T	I	72.3	1.2	3.1	5.6	15.3	0.3	0.5	0.2	1.4	23.0	
5-10 T	I	73.7	0.6	2.5	4.2	16.6	0.3	0.6	0.0	1.5	16.2	
10-20 T	I	75.1	0.9	3.4	3.0	15.4	0.3	0.6	0.0	1.2	14.6	
20-50 T	I	73.7	0.6	6.8	2.8	13.6	0.3	1.0	0.1	1.1	8.3	
50-100 T	I	76.8	1.0	7.8	1.6	9.9	0.2	1.0	0.1	1.6	3.4	
100-200 T	I	69.2	0.3	16.0	3.0	8.6	0.4	0.9	0.0	1.5	5.9	
>200 T	I	77.6	0.4	13.0	1.9	4.6	0.3	0.4	0.0	1.9	2.9	
TOTAL		70.2	1.2	5.4	6.3	14.1	0.4	0.8	0.1	1.4	100.0	

***** CROSSTABULATION OF *****
 OGKL ORTGROESSENKLASSE BY VEMI VERKEHRSMITTEL
 CONTROLLING FOR.,
 ALTS ALTER VALUE = 2. 14-17 J.
 ***** PAGE 1 OF 1

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

OGKL	ROW PCT	INUR IFUSS	NUR BAHN NUR			NUR PW-M NUR VELO		KOMBIN. 2RAD-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE	K. ANG.	ROW TOTAL
			0.B+BUS	DEPNV	0.W-BUS	O. MOFA						
		I	1.I	2.I	3.I	5.I	6.I	8.I	9.I	10.I	11.I	
<1 T	I	13.0	12.0	17.4	13.7	32.7	2.0	7.4	0.4	1.5	11.8	
1-2 T	I	26.1	12.8	12.4	9.0	31.5	1.5	5.6	0.2	0.9	10.9	
2-5 T	I	34.7	10.1	7.6	5.0	35.7	0.9	4.8	0.2	0.9	20.5	
5-10 T	I	35.4	8.4	6.8	2.7	40.3	0.8	4.5	0.0	0.9	16.5	
10-20 T	I	33.1	8.4	8.1	2.0	43.1	0.7	3.6	0.1	0.9	15.8	
20-50 T	I	29.9	3.3	15.0	1.6	44.2	0.5	4.6	0.1	0.7	9.3	
50-100 T	I	30.6	3.2	16.7	0.5	42.5	0.5	5.3	0.2	0.4	4.2	
100-200 T	I	31.6	1.7	25.6	1.1	35.2	0.6	3.5	0.0	0.7	7.1	
>200 T	I	39.1	0.9	34.6	0.9	19.3	0.9	3.1	0.0	1.1	3.8	
TOTAL		30.4	8.2	12.6	4.7	37.2	1.0	4.8	0.2	0.9	100.0	

***** CROSSTABULATION OF *****
 OGKL ORTGROESSENKLASSE BY VEMI VERKEHRSMITTEL
 CONTROLLING FOR.,
 ALTS ALTER VALUE = 3. >17 J.
 ***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

OGKL	ROW PCT	INUR IFUSS	NUR BAHN NUR			NUR PW (S)	NUR PW-M NUR VELO		KOMBIN. MOTORRAD	KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE	ROW TOTAL
			0.B+BUS	DEPNV	0.W-BUS		O. MOFA						
		I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
<1 T	I	1.5	26.8	11.1	25.7	6.5	6.5	2.7	9.1	8.4	0.2	5.4	
1-2 T	I	2.4	34.4	9.7	15.4	6.5	13.5	3.2	6.5	7.4	0.0	5.7	
2-5 T	I	4.7	34.4	10.0	14.5	4.3	10.7	2.7	7.1	9.3	0.3	12.8	
5-10 T	I	9.4	28.1	12.3	13.9	3.5	16.7	4.1	3.6	6.5	0.0	12.4	
10-20 T	I	9.9	29.6	15.6	11.6	2.1	17.5	3.5	3.1	6.3	0.1	15.0	
20-50 T	I	24.4	14.2	18.3	9.3	2.1	20.0	3.0	2.7	4.9	0.2	11.7	
50-100 T	I	24.5	22.4	12.1	5.6	2.7	16.9	2.8	2.7	9.0	0.0	5.4	
100-200 T	I	24.5	5.3	29.0	8.2	1.2	19.8	3.4	2.3	5.1	0.1	20.1	
>200 T	I	15.7	3.6	57.3	4.7	1.1	7.0	3.7	2.6	3.5	0.0	11.5	
TOTAL		14.4	20.1	21.5	11.1	2.8	15.2	3.3	3.9	6.3	0.1	100.0	

Anhang 6.6

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D3.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER SCHUELER UND STUDENTEN

***** CROSSTABULATION OF *****
AGG80 AGGLOMERATIONBO BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

AGG80	ROW PCT	VEMI											ROW TOTAL									
		IV-MITTEL	NUR FUSS	NUR BAHN	NUR + B BUS	NUR DEPNU	NUR PW (S)	NUR PW-M	NUR WERKBUS	NUR VELO	NUR MOFA	NUR MOTORRAD		KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV							
		I	0.I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I										
LAND,NICHT-AGGL	I	5.7	I	51.3	I	5.7	I	5.1	I	0.8	I	8.0	I	18.8	I	0.1	I	0.8	I	2.3	I	40.6
STADT,NICHT-AGGL	I	5.6	I	56.2	I	5.0	I	4.2	I	0.8	I	3.3	I	20.7	I	0.2	I	0.5	I	2.2	I	3.9
AGGL.(30T.	I	4.0	I	52.5	I	6.7	I	2.2	I	1.0	I	1.9	I	26.7	I	0.2	I	0.4	I	3.2	I	2.5
AGGL.30-60T.	I	5.7	I	50.8	I	4.0	I	8.0	I	1.0	I	4.2	I	21.9	I	0.3	I	0.7	I	2.4	I	8.0
AGGL.60-125T.	I	5.9	I	50.0	I	5.2	I	10.0	I	1.0	I	3.0	I	19.7	I	0.3	I	0.9	I	2.7	I	11.5
AGGL.>125T.	I	3.9	I	47.4	I	4.4	I	14.2	I	2.0	I	3.2	I	19.3	I	0.8	I	1.2	I	2.5	I	33.5
TOTAL		5.1		50.0		5.1		8.8		1.2		5.2		19.6		0.4		0.9		2.4		100.0

***** CROSSTABULATION OF *****
AGG80 AGGLOMERATIONBO BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTeilUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

AGG80	ROW PCT	VERKEHRSMITTELWAHL											ROW TOTAL									
		INUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE											
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV	10.I											
LAND,NICHT-AGGL	I	54.4	I	6.1	I	5.4	I	0.8	I	8.5	I	19.9	I	0.1	I	0.8	I	2.4	I	0.2	I	40.4
STADT,NICHT-AGGL	I	59.5	I	5.3	I	4.4	I	0.8	I	3.5	I	22.0	I	0.2	I	0.6	I	2.4	I	0.1	I	3.9
AGGL.(30T.	I	54.7	I	7.0	I	2.3	I	1.1	I	2.0	I	27.8	I	0.3	I	0.4	I	3.4	I	0.0	I	2.5
AGGL.30-60T.	I	53.9	I	4.2	I	8.5	I	1.1	I	4.4	I	23.2	I	0.3	I	0.7	I	2.5	I	0.1	I	8.0
AGGL.60-125T.	I	53.2	I	5.5	I	10.6	I	1.1	I	3.2	I	21.0	I	0.3	I	1.0	I	2.8	I	0.3	I	11.4
AGGL.>125T.	I	49.3	I	4.6	I	14.8	I	2.1	I	3.3	I	20.1	I	0.8	I	1.2	I	2.6	I	0.0	I	33.9
TOTAL		52.7		5.3		9.3		1.3		5.4		20.6		0.4		0.9		2.6		0.1		100.0

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

AGG80	ROW	DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)											ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG									
		INUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE												
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV	10.I												
LAND,NICHT-AGGL	I	11,2	I	40,6	I	23,8	I	26,3	I	19,5	I	15,4	I	17,1	I	40,4	I	33,9	I		I	16,3	3,73
STADT,NICHT-AGGL	I	10,5	I	41,4	I	17,8	I	23,5	I	20,2	I	11,5	I	7,5	I	28,3	I	27,3	I		I	13,7	3,83
AGGL.(30T.	I	10,7	I	45,7	I	16,2	I	23,8	I	21,6	I	11,5	I	15,0	I	39,0	I	38,7	I		I	15,0	3,72
AGGL.30-60T.	I	10,3	I	46,0	I	19,7	I	23,8	I	16,2	I	12,1	I	14,0	I	31,8	I	31,2	I		I	14,2	3,82
AGGL.60-125T.	I	10,0	I	42,8	I	20,9	I	20,0	I	18,0	I	12,9	I	15,7	I	35,4	I	31,8	I		I	14,9	3,74
AGGL.>125T.	I	10,0	I	40,7	I	25,3	I	20,5	I	18,0	I	13,1	I	16,5	I	31,0	I	26,5	I		I	15,6	3,59
TOTAL	I	10,5	I	41,1	I	23,8	I	22,3	I	18,9	I	13,8	I	16,2	I	34,8	I	20,8	I		I	15,6	3,69

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

AGG80	ROW	DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)											ROW TOTAL									
		INUR	NUR BAHN	NUR	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE											
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV	10.I											
LAND,NICHT-AGGL	I	1,1	I	20,1	I	7,9	I	19,4	I	7,2	I	3,3	I	7,6	I	20,2	I	13,7	I		I	4,3
STADT,NICHT-AGGL	I	1,1	I	24,4	I	3,5	I	19,1	I	5,3	I	2,0	I	1,0	I	17,9	I	9,1	I		I	3,2
AGGL.(30T.	I	1,1	I	27,3	I	5,4	I	19,3	I	6,7	I	2,5	I	12,2	I	24,3	I	19,5	I		I	4,5
AGGL.30-60T.	I	1,1	I	28,8	I	4,1	I	16,1	I	5,4	I	2,3	I	4,2	I	14,8	I	13,5	I		I	3,6
AGGL.60-125T.	I	1,1	I	22,5	I	4,8	I	9,7	I	5,8	I	2,6	I	3,9	I	16,0	I	13,5	I		I	3,8
AGGL.>125T.	I	1,1	I	17,8	I	5,0	I	8,3	I	6,2	I	2,9	I	5,2	I	9,1	I	7,7	I		I	3,5
TOTAL	I	1,1	I	20,6	I	5,6	I	12,2	I	6,7	I	2,9	I	5,3	I	14,4	I	11,6	I		I	3,8

PENDLER-MOBILITAET 1980
TAB. D3.10 VERKEHRSMITTELWAHL DER SCHUELER UND STUDENTEN

***** CROSSTABULATION OF *****
AGG80 AGGLOMERATION80 BY VEMI VERKEHRSMITTEL
CONTROLLING FOR.,
ALTS ALTER VALUE = 1. (14 J.
***** PAGE 1 OF 1

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE VERTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

I ROW	PCT	I										ROW TOTAL
		INUR	NUR BAHN NUR			NUR PW-M NUR VELO KOMBIN.		KOMBIN.	UEBRIGE		K. ANG.	
		IFUSS	0.B+BUS	DEPNV	0.W-BUS	0. MOFA	PW-OEV	2RAD-OEV	10.I	11.I		
I	1.I	2.I	3.I	5.I	6.I	8.I	9.I	10.I	11.I	I		
AGG80		I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
LAND,NICHT-AGGL.	I 67.5	I 1.5	I 3.9	I 8.8	I 15.4	I 0.3	I 0.9	I 0.2	I 1.6	I 44.9		
STADT,NICHT-AGGL	I 74.3	I 0.6	I 4.1	I 3.6	I 14.7	I 0.2	I 1.1	I 0.1	I 1.3	I 4.0		
AGGL.(30T.	I 74.9	I 0.7	I 2.3	I 2.1	I 18.2	I 0.1	I 0.6	I 0.1	I 1.0	I 2.5		
AGGL.30-60T.	I 71.0	I 0.8	I 6.2	I 5.3	I 14.4	I 0.3	I 0.6	I 0.0	I 1.5	I 7.8		
AGGL.60-125T.	I 72.7	I 1.2	I 7.3	I 3.7	I 12.6	I 0.4	I 0.7	I 0.2	I 1.3	I 11.1		
AGGL.>125T.	I 72.2	I 1.0	I 7.3	I 4.5	I 12.3	I 0.5	I 0.8	I 0.0	I 1.3	I 29.6		
TOTAL	70.2	1.2	5.4	6.3	14.1	0.4	0.8	0.1	1.4	100.0		

***** CROSSTABULATION OF *****
AGG80 AGGLOMERATION80 BY VEMI VERKEHRSMITTEL
CONTROLLING FOR.,
ALTS ALTER VALUE = 2. 14-17 J.
***** PAGE 1 OF 1

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE VERTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

I ROW	PCT	I										ROW TOTAL
		INUR	NUR BAHN NUR			NUR PW-M NUR VELO KOMBIN.		KOMBIN.	UEBRIGE		K. ANG.	
		IFUSS	0.B+BUS	DEPNV	0.W-BUS	0. MOFA	PW-OEV	2RAD-OEV	10.I	11.I		
I	1.I	2.I	3.I	5.I	6.I	8.I	9.I	10.I	11.I	I		
AGG80		I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
LAND,NICHT-AGGL.	I 30.8	I 11.4	I 8.8	I 8.3	I 33.5	I 0.9	I 5.0	I 0.2	I 1.1	I 39.9		
STADT,NICHT-AGGL	I 36.2	I 7.2	I 5.8	I 3.3	I 41.1	I 0.7	I 4.6	I 0.1	I 0.9	I 3.8		
AGGL.(30T.	I 28.1	I 8.7	I 2.5	I 1.7	I 51.7	I 0.1	I 6.1	I 0.0	I 1.0	I 2.6		
AGGL.30-60T.	I 28.8	I 4.7	I 12.0	I 3.2	I 44.6	I 0.9	I 5.4	I 0.1	I 0.5	I 8.2		
AGGL.60-125T.	I 28.8	I 6.2	I 16.2	I 2.1	I 40.4	I 0.8	I 4.4	I 0.4	I 0.7	I 11.8		
AGGL.>125T.	I 30.3	I 6.0	I 17.7	I 2.1	I 37.3	I 1.2	I 4.5	I 0.0	I 0.9	I 33.6		
TOTAL	30.4	8.2	12.6	4.7	37.2	1.0	4.8	0.2	0.9	100.0		

***** CROSSTABULATION OF *****
AGG80 AGGLOMERATION80 BY VEMI VERKEHRSMITTEL
CONTROLLING FOR.,
ALTS ALTER VALUE = 3. >17 J.
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE VERTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

I ROW	PCT	I										ROW TOTAL
		INUR	NUR BAHN NUR			NUR	NUR PW-M NUR VELO NUR		KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE	
		IFUSS	0.B+BUS	DEPNV	PW (S)	0.W-BUS	0. MOFA	MOTORRAD	PW-OEV	2RAD-OEV	10.I	
I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	I	
AGG80		I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
LAND,NICHT-AGGL.	I 6.6	I 37.7	I 7.3	I 15.8	I 5.4	I 8.1	I 1.8	I 6.4	I 8.8	I 0.2	I 17.9	
STADT,NICHT-AGGL	I 28.5	I 31.4	I 2.6	I 8.6	I 3.5	I 15.6	I 1.7	I 2.6	I 4.6	I 0.0	I 3.1	
AGGL.(30T.	I 12.4	I 37.8	I 2.4	I 10.0	I 1.6	I 16.9	I 2.4	I 2.8	I 11.6	I 0.0	I 2.2	
AGGL.30-60T.	I 28.3	I 19.9	I 11.9	I 8.7	I 3.3	I 16.8	I 2.5	I 2.1	I 5.6	I 0.0	I 8.3	
AGGL.60-125T.	I 15.0	I 25.1	I 13.8	I 8.9	I 2.8	I 16.2	I 2.4	I 4.6	I 9.6	I 0.3	I 11.6	
AGGL.>125T.	I 14.0	I 12.2	I 30.8	I 10.7	I 1.9	I 17.0	I 4.2	I 3.3	I 4.9	I 0.1	I 56.8	
TOTAL	14.4	20.1	21.5	11.1	2.8	15.2	3.3	3.9	6.3	0.1	100.0	

(CONTINUED)

Anhang 6.8

PENDLER-MOBILITAET 1980
TAB. D3.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER SCHUELER UND STUDENTEN

***** CROSSTABULATION OF *****
RT REGIONSTYP BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 4

RT	REGIONSTYP	VEMI										ROW TOTAL
		IV-MITTEL	KEIN FUSS	NUR FUSS	NUR + B BUS	NUR BAHN DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	
GROSS - STADTREG	I	3,9	45,1	3,5	16,2	2,2	3,8	19,4	0,9	1,3	2,6	28,1
M. STADTR-AGGLO	I	5,6	51,5	5,4	7,1	1,1	3,8	20,5	0,2	0,9	2,7	16,4
M. STADTR-N. AGGLO	I	5,4	50,7	4,9	8,5	1,0	4,1	20,3	0,3	0,8	2,8	15,2
LANDW. R.-REINE	I	6,8	51,7	4,1	4,2	0,8	9,1	19,2	0,1	0,4	1,7	8,5
LANDW. -INDUST.	I	3,7	50,1	6,0	3,3	0,9	6,8	24,4	0,2	0,9	2,3	9,9
L. IND. R.-AGGLO	I	4,0	53,9	9,0	4,5	1,0	3,9	18,4	0,1	1,0	3,1	8,7
L. IND. R.-N. AGGLO	I	4,6	54,8	5,3	2,7	0,6	5,4	22,5	0,1	0,4	2,2	6,5
FERIENR.-AGRAR.	I	10,8	54,3	5,9	6,7	0,2	11,2	7,9	0,0	0,4	0,7	2,0
FERIENR.-TERTIAE	I	9,0	52,5	5,6	9,8	0,3	10,2	8,8	0,1	0,7	0,9	4,8
TOTAL		5,1	50,0	5,1	8,8	1,2	5,2	19,6	0,4	0,9	2,4	100,0

***** CROSSTABULATION OF *****
RT REGIONSTYP BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

RT	REGIONSTYP	VEMI										ROW TOTAL
		IV-MITTEL	KEIN FUSS	NUR FUSS	NUR + B BUS	NUR BAHN DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	
GROSS - STADTREG	I	47,0	3,6	16,8	2,3	4,0	20,2	0,9	1,3	2,7	0,0	28,4
M. STADTR-AGGLO	I	54,6	5,7	7,5	1,2	4,0	21,7	0,2	0,9	2,9	0,2	16,3
M. STADTR-N. AGGLO	I	53,6	5,2	8,9	1,0	4,3	21,5	0,3	0,8	3,0	0,1	15,2
LANDW. R.-REINE	I	55,5	4,4	4,5	0,8	9,8	20,6	0,1	0,5	1,9	0,2	8,3
LANDW. -INDUST.	I	52,0	6,2	3,5	1,0	7,0	25,3	0,2	1,0	2,3	0,2	10,0
L. IND. R.-AGGLO	I	56,1	9,4	4,7	1,0	4,1	19,2	0,1	1,0	3,2	0,0	8,8
L. IND. R.-N. AGGLO	I	57,5	5,6	2,8	0,7	5,6	23,6	0,1	0,4	2,3	0,1	6,5
FERIENR.-AGRAR.	I	60,9	6,7	7,6	0,2	12,6	8,9	0,0	0,4	0,8	0,1	1,9
FERIENR.-TERTIAE	I	57,7	6,2	10,8	0,3	11,2	9,6	0,2	0,8	1,0	0,5	4,6
TOTAL		52,7	5,3	9,3	1,3	5,4	20,6	0,4	0,9	2,6	0,1	100,0

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

RT	REGIONSTYP	VEMI										ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG
		IV-MITTEL	KEIN FUSS	NUR FUSS	NUR + B BUS	NUR BAHN DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV		
GROSS - STADTREG	I	9,9	38,5	25,1	20,1	17,6	13,1	15,9	29,4	25,7		15,5	3,57
M. STADTR-AGGLO	I	10,1	41,9	21,6	24,4	17,9	13,2	13,0	37,4	32,3		15,0	3,76
M. STADTR-N. AGGLO	I	10,4	43,4	22,0	20,8	19,5	14,3	18,2	36,8	30,8		15,5	3,75
LANDW. R.-REINE	I	12,7	41,6	25,7	25,1	22,7	16,4	19,5	38,4	34,2		17,1	3,75
LANDW. -INDUST.	I	11,1	44,1	22,0	25,9	18,7	14,3	13,7	41,1	35,9		16,0	3,71
L. IND. R.-AGGLO	I	10,3	42,2	23,4	27,6	18,0	13,2	27,5	39,7	35,2		16,1	3,68
L. IND. R.-N. AGGLO	I	10,9	43,9	22,2	26,6	20,0	13,5	13,1	52,1	33,2		15,1	3,77
FERIENR.-AGRAR.	I	11,1	35,1	24,1	30,0	19,2	15,3	-	26,3	34,5		15,5	3,60
FERIENR.-TERTIAE	I	10,4	36,7	21,1	23,8	15,9	12,7	16,1	28,2	27,4		14,5	3,77
TOTAL		10,5	41,1	23,8	22,3	18,9	13,8	16,2	34,8	20,8		15,6	3,69

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

RT	REGIONSTYP	VEMI										ROW TOTAL
		IV-MITTEL	KEIN FUSS	NUR FUSS	NUR + B BUS	NUR BAHN DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	
GROSS - STADTREG	I	1,1	17,0	5,0	7,9	6,1	2,9	5,0	8,6	7,3		3,4
M. STADTR-AGGLO	I	1,1	22,2	5,5	16,9	6,2	2,8	3,2	17,6	13,1		3,9
M. STADTR-N. AGGLO	I	1,1	23,3	5,2	11,2	7,0	2,9	4,9	17,6	11,3		3,9
LANDW. R.-REINE	I	1,1	20,3	8,3	19,5	6,8	3,1	9,3	20,0	12,8		3,8
LANDW. -INDUST.	I	1,1	23,8	8,1	21,4	7,9	3,1	6,7	21,4	18,0		4,6
L. IND. R.-AGGLO	I	1,1	18,7	7,1	15,8	7,1	3,0	13,1	16,5	14,4		4,4
L. IND. R.-N. AGGLO	I	1,1	22,1	7,2	20,0	7,3	2,8	6,5	23,0	13,2		3,7
FERIENR.-AGRAR.	I	1,1	17,6	6,3	23,9	6,7	2,5	-	15,1	11,0		3,7
FERIENR.-TERTIAE	I	1,1	20,0	6,1	17,5	5,7	2,3	6,6	13,0	12,4		3,7
TOTAL		1,1	20,6	5,6	12,2	6,7	2,9	5,3	14,4	11,6		3,8

PENDLER-MOBILITAET 1980
TAB. D3.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER SCHUELER UND STUDENTEN

***** CROSSTABULATION OF *****
ALTS ALTER BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

ALTS	ALTER	VEMI											ROW TOTAL
		IV-MITTEL	FUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE	
		0.I	1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
(14 J.		4.6	67.0	1.1	5.2	0.0	6.0	13.5	0.0	0.3	0.8		60.4
14-17 J.		5.2	28.8	7.8	12.0	0.0	4.4	35.3	0.0	0.9	4.6		27.5
>17 J.		7.3	13.3	18.6	20.0	10.3	2.6	14.1	3.1	3.6	5.9		12.1
TOTAL		5.1	50.0	5.1	8.8	1.2	5.2	19.6	0.4	0.9	2.4		100.0

***** CROSSTABULATION OF *****
ALTS ALTER BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

ALTS	ALTER	VERKEHRSMITTELWAHL											ROW TOTAL
		INUR IFUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE		
		1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I		
(14 J.		70.2	1.2	5.4	0.0	6.3	14.1	0.0	0.4	0.8	0.1	60.7	
14-17 J.		30.4	8.2	12.6	0.0	4.7	37.2	0.0	1.0	4.8	0.2	27.5	
>17 J.		14.4	20.1	21.5	11.1	2.8	15.2	3.3	3.9	6.3	0.1	11.8	
TOTAL		52.7	5.3	9.3	1.3	5.4	20.6	0.4	0.9	2.6	0.1	100.0	

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

ALTS	ALTER	DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)											FAHRTEN/TAG
		INUR IFUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE		
		1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I		
(14 J.		10,6	31,1	20,9	-	17,8	14,1	-	29,0	24,0		3,88	
14-17 J.		10,4	38,5	24,9	-	20,6	13,4	-	33,4	30,1		3,68	
>17 J.		11,2	47,4	25,9	22,3	24,1	14,8	16,2	38,5	36,6		2,82	
TOTAL		10,5	41,1	23,8	22,3	18,9	13,8	16,2	34,8	20,8		3,69	

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

ALTS	ALTER	DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)										
		INUR IFUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR PW-M MOFA	NUR VELO MOTORRAD	NUR KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE	
		1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I	
(14 J.		1,1	11,5	4,8	-	6,1	2,6	-	9,5	5,9		2,0
14-17 J.		1,1	17,1	6,2	-	7,2	3,0	-	11,9	10,7		4,7
>17 J.		1,2	26,9	5,6	12,2	11,4	3,8	5,3	18,3	17,0		11,2
TOTAL		1,1	20,6	5,6	12,2	6,7	2,9	5,3	14,4	11,6		3,8

Anhang 6.10

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D3.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER SCHUELER UND STUDENTEN

***** CROSSTABULATION OF *****
GESL GESCHLECHT BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

GESL	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL
		I KEIN IV-MITTEL	I NUR FUSS	I NUR + B BUS OEPNV	I NUR BAHN	I NUR OEPNV	I NUR PW (S)	I NUR WERKBUS	I NUR PW-M	I NUR MOFA	I NUR VELO	
	I	0.1	1.1	2.1	3.1	4.1	5.1	6.1	7.1	8.1	9.1	
MANN	I	5.3	48.4	4.8	7.7	1.8	5.1	21.7	0.6	0.9	2.3	51.6
FRAU	I	4.8	51.7	5.3	10.1	0.7	5.2	17.3	0.1	0.9	2.5	48.4
TOTAL		5.1	50.0	5.1	8.8	1.2	5.2	19.6	0.4	0.9	2.4	100.0

***** CROSSTABULATION OF *****
GESL GESCHLECHT BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

GESL	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL	
		I INUR	I NUR FUSS	I NUR + B BUS OEPNV	I NUR BAHN	I NUR OEPNV	I NUR PW (S)	I NUR WERKBUS	I NUR PW-M	I NUR MOFA	I NUR VELO		I NUR MOTORRAD
	I	1.1	2.1	3.1	4.1	5.1	6.1	7.1	8.1	9.1	10.1		
MANN	I	51.1	5.1	8.1	1.9	5.4	22.9	0.6	1.0	2.5	0.1	51.5	
FRAU	I	54.3	5.6	10.6	0.7	5.5	18.2	0.1	0.9	2.7	0.1	48.5	
TOTAL		52.7	5.3	9.3	1.3	5.4	20.6	0.4	0.9	2.6	0.1	100.0	

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

GESL	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG
		I INUR	I NUR FUSS	I NUR + B BUS OEPNV	I NUR BAHN	I NUR OEPNV	I NUR PW (S)	I NUR WERKBUS	I NUR PW-M	I NUR MOFA	I NUR VELO		
	I	1.1	2.1	3.1	4.1	5.1	6.1	7.1	8.1	9.1	10.1		
MANN	I	10.4	42.3	23.4	23.0	19.2	13.4	15.7	35.8	31.1		15.4	3,68
FRAU	I	10.7	40.6	24.0	20.1	18.5	14.3	18.3	33.8	30.4		15.8	3,71
TOTAL		10.5	41.1	23.8	22.3	18.9	13.8	16.2	34.8	20.8		15.6	3,69

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

GESL	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL	
		I INUR	I NUR FUSS	I NUR + B BUS OEPNV	I NUR BAHN	I NUR OEPNV	I NUR PW (S)	I NUR WERKBUS	I NUR PW-M	I NUR MOFA	I NUR VELO		I NUR MOTORRAD
	I	1.1	2.1	3.1	4.1	5.1	6.1	7.1	8.1	9.1	10.1		
MANN	I	1.1	22.3	5.5	13.1	6.9	2.9	5.2	15.6	12.2		4.0	
FRAU	I	1.1	19.0	5.6	9.9	6.5	3.0	5.5	13.1	11.1		3.7	
TOTAL		1.1	20.6	5.6	12.2	6.7	2.9	5.3	14.4	11.6		3.8	

PENDLER-MOBILITAET 1980
 TAB. D3.10 VERKEHRSMITTELWAHL DER SCHUELER UND STUDENTEN

***** CROSSTABULATION OF *****
 GESL GESCHLECHT BY VEMI VERKEHRSMITTEL
 CONTROLLING FOR.,
 ALTS ALTER VALUE = 1. <14 J.
 ***** PAGE 1 OF 1

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE VERTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

ROW	PCT	I										ROW	
		INUR	NUR	BAHN	NUR	NUR	PW-M	NUR	VELO	KOMBIN.	KOMBIN.		UEBRIGE	K. ANG.	TOTAL
		IFUSS	0.B+BUS	DEPNV	0.W-BUS	0. MOFA	PW-OEV	2RAD-OEV	9.I	10.I	11.I		
GESL		1.I	2.I	3.I	5.I	6.I	8.I	9.I	10.I	11.I			
MANN		69.1	1.2	5.3	6.3	15.5	0.4	0.8	0.1	1.4	51.0		
FRAU		71.4	1.2	5.6	6.3	12.7	0.4	0.8	0.1	1.4	49.0		
TOTAL		70.2	1.2	5.4	6.3	14.1	0.4	0.8	0.1	1.4	100.0		

***** CROSSTABULATION OF *****
 GESL GESCHLECHT BY VEMI VERKEHRSMITTEL
 CONTROLLING FOR.,
 ALTS ALTER VALUE = 2. 14-17 J.
 ***** PAGE 1 OF 1

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE VERTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

ROW	PCT	I										ROW	
		INUR	NUR	BAHN	NUR	NUR	PW-M	NUR	VELO	KOMBIN.	KOMBIN.		UEBRIGE	K. ANG.	TOTAL
		IFUSS	0.B+BUS	DEPNV	0.W-BUS	0. MOFA	PW-OEV	2RAD-OEV	9.I	10.I	11.I		
GESL		1.I	2.I	3.I	5.I	6.I	8.I	9.I	10.I	11.I			
MANN		28.8	7.0	9.8	4.5	43.5	0.8	4.6	0.1	0.9	49.7		
FRAU		32.0	9.4	15.4	4.9	31.1	1.2	5.0	0.2	0.9	50.3		
TOTAL		30.4	8.2	12.6	4.7	37.2	1.0	4.8	0.2	0.9	100.0		

***** CROSSTABULATION OF *****
 GESL GESCHLECHT BY VEMI VERKEHRSMITTEL
 CONTROLLING FOR.,
 ALTS ALTER VALUE = 3. >17 J.
 ***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE VERTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

ROW	PCT	I										ROW	
		INUR	NUR	BAHN	NUR	NUR	PW-M	NUR	VELO	NUR	KOMBIN.		KOMBIN.	UEBRIGE	TOTAL
		IFUSS	0.B+BUS	DEPNV	PW (S)	0.W-BUS	0. MOFA	MOTORRAD	PW-OEV	2RAD-OEV	9.I	10.I	
GESL		1.I	2.I	3.I	4.I	5.I	6.I	7.I	8.I	9.I	10.I		
MANN		14.5	19.3	17.6	14.3	2.9	15.1	4.7	4.2	5.8	0.1	57.8	
FRAU		14.3	21.1	26.9	6.8	2.5	15.4	1.4	3.5	7.1	0.1	42.2	
TOTAL		14.4	20.1	21.5	11.1	2.8	15.2	3.3	3.9	6.3	0.1	100.0	

Anhang 6.12

PENDLER - MOBILITAET 1980
TAB. D3.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER SCHUELER UND STUDENTEN

***** CROSSTABULATION OF *****
APER ANZ. PERS. IM HAUSHALT BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

APER	ROW PCT	VEMI										ROW TOTAL	
		IKEIN	NUR	NUR BAHN	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.			
		IV-MITTEL	FUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV		
		I	0.1	1.1	2.1	3.1	4.1	5.1	6.1	7.1	8.1	9.1	
1 P. HH.	I	1.5	29.2	9.3	27.4	13.0	1.3	9.3	2.3	2.2	3.2	1.7	1.7
2 P. HH.	I	1.7	31.9	10.5	19.5	7.7	3.3	16.7	1.2	2.7	3.3	3.6	3.6
3 P. HH.	I	2.9	45.9	7.2	12.0	2.0	4.5	19.4	0.7	1.2	2.8	13.7	13.7
4 P. HH.	I	3.2	55.2	4.5	7.9	0.7	4.8	19.2	0.3	0.8	2.2	39.3	39.3
5 P. HH.	I	2.9	52.8	4.7	7.6	0.5	5.5	21.2	0.2	0.8	2.6	23.3	23.3
6 P. HH.	I	2.8	50.7	4.7	7.2	0.5	6.8	22.4	0.2	0.7	2.7	9.2	9.2
6 P. HH.	I	26.0	37.2	2.7	5.5	0.6	6.9	17.3	0.2	0.5	1.6	9.2	9.2
TOTAL		5.1	50.0	5.1	8.8	1.2	5.2	19.6	0.4	0.9	2.4	100.0	100.0

***** CROSSTABULATION OF *****
APER ANZ. PERS. IM HAUSHALT BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

APER	ROW PCT	VERKEHRSMITTELWAHL										ROW TOTAL	
		INUR	NUR	NUR BAHN	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE		
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV	10.1		
		I	1.1	2.1	3.1	4.1	5.1	6.1	7.1	8.1	9.1	10.1	
1 P. HH.	I	29.6	9.4	27.8	13.2	1.4	9.5	2.3	2.2	3.2	0.1	1.7	1.7
2 P. HH.	I	32.5	10.7	19.8	7.9	3.4	17.0	1.3	2.7	3.3	0.1	3.7	3.7
3 P. HH.	I	47.3	7.4	12.4	2.1	4.6	20.0	0.7	1.2	2.9	0.1	14.0	14.0
4 P. HH.	I	57.0	4.7	8.2	0.7	4.9	19.9	0.3	0.8	2.3	0.1	40.1	40.1
5 P. HH.	I	54.4	4.9	7.8	0.5	5.6	21.8	0.2	0.9	2.7	0.1	23.9	23.9
6 P. HH.	I	52.1	4.8	7.4	0.5	7.0	23.0	0.2	0.8	2.7	0.1	9.4	9.4
6 P. HH.	I	50.2	3.6	7.4	0.8	9.4	23.4	0.2	0.7	2.2	0.4	7.2	7.2
TOTAL		52.7	5.3	9.3	1.3	5.4	20.6	0.4	0.9	2.6	0.1	100.0	100.0

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

APER	ROW PCT	ZEITAUFWAND										ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG
		INUR	NUR	NUR BAHN	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE		
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV	10.1		
		I	1.1	2.1	3.1	4.1	5.1	6.1	7.1	8.1	9.1	10.1	
1 P. HH.	I	10,9	42,4	21,2	17,7	22,0	12,9	14,2	26,4	24,4		19,1	2,81
2 P. HH.	I	10,3	47,3	24,1	22,0	20,2	13,1	16,0	33,8	29,0		20,3	3,17
3 P. HH.	I	9,9	42,7	24,4	23,4	18,3	12,7	16,6	37,5	29,3		16,4	3,61
4 P. HH.	I	10,1	40,5	23,7	23,1	17,3	13,0	16,6	35,0	30,9		14,4	3,76
5 P. HH.	I	10,4	40,0	23,7	23,3	18,6	13,8	14,7	32,4	31,1		15,0	3,76
6 P. HH.	I	11,5	41,3	23,5	26,5	20,2	15,1	15,0	38,0	33,2		16,2	3,74
6 P. HH.	I	13,5	40,5	24,2	26,1	23,0	18,0	21,6	38,4	32,5		18,2	3,70
TOTAL		10,5	41,1	23,8	22,3	18,9	13,8	16,2	34,8	20,8		15,6	3,69

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

APER	ROW PCT	Distanz										ROW TOTAL	
		INUR	NUR	NUR BAHN	NUR	NUR PW-M	NUR VELO	NUR	KOMBIN.	KOMBIN.	UEBRIGE		
		IFUSS	+ B BUS	DEPNV	PW (S)	WERKBUS	MOFA	MOTORRAD	PW-DEV	2RAD-DEV	10.1		
		I	1.1	2.1	3.1	4.1	5.1	6.1	7.1	8.1	9.1	10.1	
1 P. HH.	I	1,1	25,5	4,0	8,5	6,9	2,7	3,3	10,7	7,0		6,0	6,0
2 P. HH.	I	1,1	28,3	5,0	11,5	6,4	2,8	4,4	14,0	11,0		6,9	6,9
3 P. HH.	I	1,1	22,0	5,4	12,9	7,0	2,7	5,7	16,6	11,8		4,6	4,6
4 P. HH.	I	1,1	19,5	5,6	13,0	6,4	2,7	5,6	14,2	11,6		3,4	3,4
5 P. HH.	I	1,1	18,9	5,8	14,7	6,7	3,0	5,8	13,0	11,9		3,6	3,6
6 P. HH.	I	1,1	20,4	6,3	17,5	6,8	3,2	4,9	16,7	12,4		3,9	3,9
6 P. HH.	I	1,2	17,1	5,9	14,3	7,2	3,7	6,6	15,4	11,2		3,8	3,8
TOTAL		1,1	20,6	5,6	12,2	6,7	2,9	5,3	14,4	11,6		3,8	3,8

PENDLER-MOBILITAET 1980
TAB. D3.00 VERKEHRSMITTELWAHL DER SCHUELER UND STUDENTEN

***** CROSSTABULATION OF *****
PEND PENDLER BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

PEND	PCT	VEMI										ROW TOTAL
		IK	IV-MITTEL	NUR FUSS	NUR BAHN + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR MOFA	NUR VELO	NUR MOTORRAD		KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV
		0,1	1,1	2,1	3,1	4,1	5,1	6,1	7,1	8,1	9,1	
BINNEN-P.		0,0	66,9	0,6	6,6	0,5	3,1	19,5	0,2	0,3	1,0	73,1
AUSSEN-P.		0,0	5,1	21,2	18,5	4,1	13,2	24,4	0,9	3,2	8,0	21,8
NICHT-P.		100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,1
TOTAL		5,1	50,0	5,1	8,8	1,2	5,2	19,6	0,4	0,9	2,4	100,0

***** CROSSTABULATION OF *****
PEND PENDLER BY VEMI VERKEHRSMITTEL
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE AUFTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

PEND	PCT	VERKEHRSMITTELWAHL										ROW TOTAL
		INUR	NUR BAHN + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR MOFA	NUR VELO	NUR MOTORRAD	KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV		UEBRIGE
		1,1	2,1	3,1	4,1	5,1	6,1	7,1	8,1	9,1	10,1	
BINNEN-P.		66,9	0,6	6,6	0,5	3,1	19,5	0,2	0,3	1,0	0,1	77,0
AUSSEN-P.		5,1	21,2	18,5	4,1	13,2	24,4	0,9	3,2	8,0	0,2	23,0
TOTAL		52,7	5,3	9,3	1,3	5,4	20,6	0,4	0,9	2,6	0,1	100,0

DURCHSCHNITTL. ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)

PEND	PCT	ZEITAUFWAND PRO WEG (IN MIN.)										ROW TOTAL	FAHRTEN/TAG
		INUR	NUR BAHN + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR MOFA	NUR VELO	NUR MOTORRAD	KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV			UEBRIGE
		1,1	2,1	3,1	4,1	5,1	6,1	7,1	8,1	9,1	10,1		
BINNEN-P.		10,4	31,7	21,7	16,7	17,8	12,7	14,5	24,0	21,1		12,2	3,86
AUSSEN-P.		15,0	42,4	26,2	24,5	19,7	16,5	17,7	38,1	34,6		26,8	3,17
TOTAL		10,5	41,1	23,8	22,3	18,9	13,8	16,2	34,8	20,8		15,6	3,69

DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)

PEND	PCT	DURCHSCHNITTL. DISTANZ PRO WEG (IN KM)										ROW TOTAL
		INUR	NUR BAHN + B BUS	NUR DEPNV	NUR PW (S)	NUR WERKBUS	NUR MOFA	NUR VELO	NUR MOTORRAD	KOMBIN. PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV		UEBRIGE
		1,1	2,1	3,1	4,1	5,1	6,1	7,1	8,1	9,1	10,1	
BINNEN-P.		1,0	6,3	3,8	3,0	5,0	2,1	3,1	4,3	3,9		1,6
AUSSEN-P.		4,9	22,0	7,6	16,0	8,0	5,3	7,7	17,5	14,7		11,3
TOTAL		1,1	20,6	5,6	12,2	6,7	2,9	5,3	14,4	11,6		3,8

Anhang 6.14

PENDLER-MOBILITAET 1980
TAB. D3.10 VERKEHRSMITTELWAHL DER SCHUELER UND STUDENTEN

***** CROSSTABULATION OF *****
PEND PENDLER BY VEMI VERKEHRSMITTEL
CONTROLLING FOR.,
ALTS ALTER VALUE = 1. <14 J.
***** PAGE 1 OF 1

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE VERTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

PEND	ROW PCT	INUR IFUSS	NUR BAHN NUR			NUR PW-M NUR VELO		KOMBIN. 2RAD-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE 10.I	K. ANG. 11.I	ROW TOTAL								
			0.B+BUS 2.I	DEPNV 3.I	0.W-BUS 5.I	0. MOFA 6.I	PW-DEV 8.I						9.I							
BINNEN-P.	I	77.7	I	0.2	I	3.4	I	3.5	I	13.2	I	0.1	I	0.4	I	0.1	I	1.4	I	88.7
AUSSEN-P.	I	11.8	I	8.7	I	21.3	I	28.2	I	21.7	I	2.3	I	4.4	I	0.2	I	1.5	I	11.3
TOTAL		70.2		1.2		5.4		6.3		14.1		0.4		0.8		0.1		1.4		100.0

***** CROSSTABULATION OF *****
PEND PENDLER BY VEMI VERKEHRSMITTEL
CONTROLLING FOR.,
ALTS ALTER VALUE = 2. 14-17 J.
***** PAGE 1 OF 1

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE VERTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

PEND	ROW PCT	INUR IFUSS	NUR BAHN NUR			NUR PW-M NUR VELO		KOMBIN. 2RAD-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE 10.I	K. ANG. 11.I	ROW TOTAL								
			0.B+BUS 2.I	DEPNV 3.I	0.W-BUS 5.I	0. MOFA 6.I	PW-DEV 8.I						9.I							
BINNEN-P.	I	45.7	I	0.9	I	8.8	I	2.5	I	39.0	I	0.2	I	1.9	I	0.1	I	0.9	I	64.3
AUSSEN-P.	I	2.9	I	21.3	I	19.5	I	8.7	I	34.0	I	2.3	I	10.1	I	0.2	I	1.0	I	35.7
TOTAL		30.4		8.2		12.6		4.7		37.2		1.0		4.8		0.2		0.9		100.0

***** CROSSTABULATION OF *****
PEND PENDLER BY VEMI VERKEHRSMITTEL
CONTROLLING FOR.,
ALTS ALTER VALUE = 3. >17 J.
***** PAGE 1 OF 2

VERKEHRSMITTELWAHL: PROZENTUALE VERTEILUNG DER "ECHTEN" PENDLER AUF DIE VERKEHRSMITTEL

PEND	ROW PCT	INUR IFUSS	NUR BAHN NUR			NUR PW (S)	NUR PW-M NUR VELO NUR		KOMBIN. MOTORRAD PW-DEV	KOMBIN. 2RAD-DEV	UEBRIGE 10.I	ROW TOTAL										
			0.B+BUS 2.I	DEPNV 3.I	4.I		0.W-BUS 5.I	0. MOFA 6.I					7.I	8.I	9.I							
BINNEN-P.	I	29.2	I	3.2	I	30.4	I	6.9	I	1.5	I	18.4	I	3.3	I	2.1	I	3.7	I	0.1	I	46.9
AUSSEN-P.	I	1.3	I	35.0	I	13.7	I	14.9	I	3.9	I	12.4	I	3.3	I	5.5	I	8.6	I	0.1	I	53.1
TOTAL		14.4		20.1		21.5		11.1		2.8		15.2		3.3		3.9		6.3		0.1		100.0