Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV): Methodenbericht zu den Tabellensammlungen

MZMV 2005, 2010, 2015 und 2021

31.10.2023

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung ____ 3
2 Stichprobe, Gewichtung und Vertrauensintervall ____ 3
3 Erläuterungen zu den Tabellen ____ 4
4 Räumliche Gliederung ____ 5
5 Glossar ____ 7

1 Einleitung

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) ist eine schweizweite, stichprobenbasierte Erhebung zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung und wird von den Bundesämtern für Statistik (BFS) und für Raumentwicklung (ARE) durchgeführt. Die Erhebung fand erstmals 1974 statt und wird seither auf Bundesebene alle fünf Jahre wiederholt. Seit 2010 ist der MZMV als eine von fünf thematischen Erhebungen in das System der eidgenössischen Volkszählung (VZ) eingebettet. Das komplette LUSTAT-Angebot zum MZMV – die ausführliche Analysepublikation zum Mobilitätsverhalten im Kanton Luzern, der Erklärfilm und die Infografiken, die detaillierten Tabellensammlungen sowie der vorliegende Methodenbericht – sind auf der Webseite von LUSTAT Statistik Luzern frei zugänglich.

Die Tabellensammlungen MZMV enthalten ausführliches Datenmaterial aus den Erhebungen der Jahre 2005, 2010, 2015 und 2021. Für jede Erhebung liegt eine separate Sammlung im Excelformat vor. Die Sammlungen geben in Form von unkommentierten Resultatstabellen einen Überblick über alle Zahlen und Analysewerte, die als Text, Abbildung oder Tabelle Eingang in die Analysepublikation "Mobilität im Kanton Luzern – Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021“ gefunden haben. Darüber sind viele zusätzliche Auswertungen in räumlicher und zeitlicher Differenzierung enthalten.

Die Tabellensammlungen richten sich insbesondere an Personen, die selber mit den Mikrozensus-Daten arbeiten möchten oder die sich für die genauen Zahlen interessieren, auf denen die Angaben im Bericht basieren. Für die analysierten Werte ist zusätzlich das Vertrauensintervall angegeben, für Mittelwerte auch die Standardabweichung. Die Analysen beziehen sich – wo nichts anderes vermerkt ist – auf Personen mit Wohnsitz im Kanton Luzern sowie auf zurückgelegte Wege und Etappen im Inlandverkehr.

2 Stichprobe, Gewichtung und Vertrauensintervall

Um auch für die verschiedenen Luzerner Regionen und Bevölkerungsgruppen möglichst aussagekräftige Analysen machen zu können, finanzierte der Kanton Luzern eine Verdichtung der kantonalen Stichprobe. 2021 konnten so bei 2'782 befragten Personen mit Wohnsitz im Kanton Luzern (2015: 3'094; 2010: 3'022; 2005: 2'793) insgesamt 7'464 zurückgelegte Wege (2015: 10’202; 2010: 10’490; 2005: 9'115) erfasst werden, die sich ihrerseits aus 9'965 Etappen (2015: 14'311; 2010: 15'149; 2005: 13'644) zusammensetzten. LUSTAT Statistik Luzern wertete die erhobenen Daten im Rahmen einer übergreifenden Zusammenarbeit mit den Dienststellen Verkehr und Infrastruktur (vif) und Raum und Wirtschaft (rawi) sowie dem Verkehrsverbund Luzern (VVL) und dem Tiefbauamt der Stadt Luzern aus.

Zur Sicherstellung der Repräsentativität der Stichproben, das heisst, damit die ermittelten Resultate möglichst genau die Struktur der Luzerner Kantonsbevölkerung repräsentieren, wurden die analysierten Haushalte und Zielpersonen gewichtet. Dadurch werden einerseits überdurchschnittlich grosse Stichproben aus den Zentrumsregionen (Stadt Luzern, Agglomerationsgürtel) relativiert. Andererseits wird berücksichtigt, dass bestimmte Personengruppen – zum Beispiel junge Ledige – sehr mobil und daher in den Befragungen schwieriger zu erreichen sind. Für das Haushaltsgewicht wurden die Daten auf die Bevölkerung nach regionalen Gliederungen hochgerechnet (Grossregion, Kanton, Agglomeration, städtischer Raum/ländlicher Raum). Für Personen erfolgte die Gewichtung aufgrund demografischer (Geschlecht, Zivilstand, Alter, Nationalität, Grossregion) und zeitlicher Variablen (Wochentag, Quartal). In den Tabellen der Tabellensammlung wird für jeden einzelnen Analysewert das Vertrauensintervall für 90 Prozent angegeben. So beträgt im Jahr 2021 beispielsweise die mittlere Tagesdistanz,

die eine Person mit Wohnsitz im Kanton Luzern zurücklegt, 33,1 Kilometer. Das dazugehörige Vertrauensintervall misst + /−2,0 Kilometer. Das bedeutet, dass der wahre Durchschnittswert mit 90-prozentiger Wahrscheinlichkeit zwischen 31,1 Kilometer und 35,1 Kilometer liegt (33,1 km +/− 2,0 km). Das Vertrauensintervall ist vor allem bei der Unterscheidung zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen und beim zeitlichen oder räumlichen Vergleich der Werte wichtig, um festzustellen, ob gegebenenfalls Unterschiede und Veränderungen im Bereich der zufälligen Schwankung liegen oder ob sie statistisch signifikant sind.

Die Berechnung der Vertrauensintervalle erfolgt bei Tabellen mit Prozentanteilen nach der Formel:
$p \pm \sqrt{(p\,(1-p) / n)} * 1.645 * 1.14$

Bei Tabellen mit Mittelwerten lautet die Formel für die Berechnung der Vertrauensintervalle:
$y \pm \sqrt{(Var(y) / n)} * 1.645 * 1.14$

Ein umfangreicher Methodenbericht zum MZMV wird ab Ende 2023 auch auf der folgenden Internetseite des Bundesamts für Statistik angeboten: www.mzmv.bfs.admin.ch

3 Erläuterungen zu den Tabellen

Eine Auswertungstabelle kann sich auf Haushalte, Personen im Haushalt, Autos, Zielpersonen, Wege oder Etappen beziehen. Die jeweilige Basis ist in den Fussnoten jeder Tabelle nach dem Stichwort „**Basis Total**“ angegeben. Für manche Tabellen wird nicht die ganze Stichprobe betrachtet, sondern nur ein Teil der Grundgesamtheit, zum Beispiel Erwerbstätige, Wege an Werktagen, Personen ab 18 Jahren etc.. Der jeweilige Filter ist in den Fussnoten jeder Tabelle nach dem Stichwort „**Filter**“ angegeben. Auswertungen, die sich auf Haushalte und ihre Attribute beziehen (Personen im Haushalt, Autos, Einkommen usw.), werden mit dem Haushaltgewicht gewichtet. Tabellen, die sich auf Zielpersonen und ihre Attribute beziehen (Wege, Etappen usw.), werden mit dem Personengewicht gewichtet.

In der Tabellensammlung sind grundsätzlich zwei verschiedene Tabellentypen zu finden, Mittelwerttabellen und so genannte kategoriale Tabellen. Mit den zwei folgenden Beispielen werden die beiden Tabellentypen erläutert.

Kategoriale Tabelle

Führerscheinbesitz für Personenwagen nach Wohnort, Altersgruppen und Geschlecht 2021

	Führerschein für Personenwagen											
	Total			Ja			Nein			Keine Angabe / weiss nicht		
	[N]	[%]	+/-	[N]	[%]	+/-	[N]	[%]	+/-	[N]	[%]	+/-
Total	**5 988**	**100.00**	**0.00**	**5 143**	**83.97**	**0.89**	**837**	**15.88**	**0.89**	**8**	**0.15**	**0.09**
Geschlecht												
Männer	3 002	100.00	0.00	2 717	89.44	1.05	280	10.37	1.04	5	0.18	0.15
Frauen	2 986	100.00	0.00	2 426	78.44	1.41	557	21.44	1.41	3	0.12	0.12

Basis Total: 5988 Haushaltspersonen mit Wohnort im Kanton Luzern
Filter: Ab 18 Jahren
Hochrechnungen auf Basis einer Stichprobe
+/-: Vertrauensintervall mit Niveau 90%
Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)
© LUSTAT 2023

Im Tabellenkopf (Spaltenüberschriften) sind die Spaltenvariablen und deren Ausprägungen (Kategorien) aufgeführt. Unter den Kategorien bezeichnet „N“ die ungewichtete Anzahl der Fälle (z.B. Haus-

halte, Personen). „%“ bezeichnet eine gewichtete Prozentuierung über die Zeilen; die Summe aller Anteile in einer Zeile ergibt 100 Prozent. Analog gilt, wenn die Prozentuierung über die Spalten erfolgt, also die Summe aller Anteile in einer Spalte 100 Prozent ergibt. Das Vertrauensintervall zur gewichteten Prozentuierung ist jeweils unter „+/−“ zu finden (Werte grau hinterlegt). Unterhalb der Tabelle folgen in den Fussnoten die Angaben zur verwendeten Basis und Filterung.

Mittelwerttabelle

Verkehrsaufkommen im Inland nach Wochentag 2021

	Tagesdistanz in Kilometer					Tagesunterwegszeit in Minuten (ohne Warte- und Umsteigezeiten)				
	Zielpersonen [N]	Durchschnitt	Median	Std Abw.	+/-	Zielpersonen [N]	Durchschnitt	Median	Std Abw.	+/-
Total	**2 782**	**33.14**	**10.73**	**56.21**	**2.00**	**2 782**	**80.40**	**58.00**	**94.78**	**3.37**
Wochentag										
Montag bis Freitag	1 940	33.67	12.03	54.81	2.33	1 940	78.70	57.00	92.81	3.95
Samstag	354	35.61	10.96	64.91	6.47	354	89.32	60.00	105.67	10.53
Sonntag	488	28.55	5.40	53.54	4.55	488	79.69	56.00	92.55	7.86

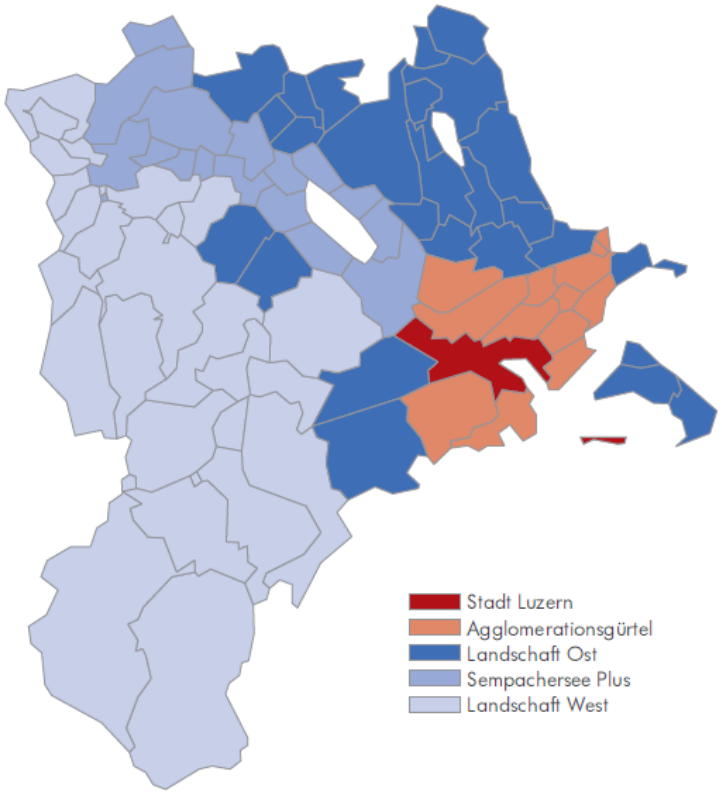
Basis Total: 2782 Zielpersonen mit Wohnort im Kanton Luzern
Filter: Nur Inlandwege und -etappen
Hochrechnungen auf Basis einer Stichprobe
+/-: Vertrauensintervall mit Niveau 90%
Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)
© LUSTAT 2023

Im Tabellenkopf sind die Spaltenvariablen aufgeführt, darunter folgt unter „N“ die ungewichtete Anzahl der Fälle (z. B. Haushalte, Zielpersonen). „Durchschnitt“ bezeichnet den gewichteten Mittelwert, „Median“ den Zentralwert. Mit „Std Abw.“ ist die gewichtete Standardabweichung bezeichnet. Das Vertrauensintervall zum Mittelwert ist jeweils unter „+/−“ (Werte grau hinterlegt). In der ersten Spalte sind die Ausprägungen der Spaltenvariablen aufgeführt. Unterhalb der Tabelle folgen in den Fussnoten die Angaben zur verwendeten Basis und Filterung.

4 Räumliche Gliederung

Die räumliche Vergleichbarkeit statistischer Resultate ist in der öffentlichen Statistik und in vielen anderen Fachgebieten von grosser Bedeutung. Für innerkantonale Vergleiche wird das Luzerner Kantonsgebiet in fünf Teilräume aufgeteilt. In wenigen Fällen, wo die Stichprobengrösse keine Auswertungen für alle fünf Teilräume zulassen, werden diese zu grösseren Raumeinheiten zusammengefasst. Das Kantonsgebiet gliedert sich wie folgt in fünf Regionen:

Regionalisierung nach fünf Regionen



MZMV_ALTE_AREG_2021

LUSTAT Statistik Luzern
Datenquelle: LUSTAT Statistik Luzern

Die regionale Gliederung orientiert sich an der Gemeindetypologie sowie an der Agglomerationsdefinition des BFS, welche auf der eidgenössischen Volkszählung (VZ) 2000 basiert. In dieser Regionalisierung ist die Stadt Luzern als Zentrum des Kantons und gleichzeitig als Agglomerationskernstadt eine eigene Region. Die anderen Luzerner Agglomerationsgemeinden bilden zusammen den Agglomerationsgürtel. Das ländliche Gebiet des Kantons Luzern ist gegliedert in die Regionen Sempachersee Plus sowie die Landschaften Ost und West. Der Teilraum Sempachersee Plus erstreckt sich entlang der Achse Sempach–Sursee–Dagmersellen; die bedeutenden Verkehrswege in dieser Region sind die Autobahn A2 und die Bahnstrecke Luzern–Olten. Die östlich dieser Achse und des Agglomerationsgürtels angrenzenden Gemeinden bilden zusammen mit den Gemeinden Buttisholz, Grosswangen, Malters und Schwarzenberg den Teilraum Landschaft Ost. Der Teilraum Landschaft West umfasst schliesslich alle übrigen Gemeinden im westlichen Teil des Kantons.

Die verwendete regionale Gliederung weicht von der aktuellen LUSTAT-Standardgliederung nach statistischen Analyseregionen ab, welche Ende 2016 im Zug der vom BFS revidierten Definitionen der Agglomerationen und des urbanen Raums eingeführt worden ist. In den MZMV-Analysen wird weiterhin auf die ältere Regionalisierung gemäss der Volkszählung 2000 zurückgegriffen, da diese in der Raumplanung des Kantons Luzern und hier insbesondere in den langfristig laufenden kantonalen Agglomerationsprogrammen Verwendung findet.

Für ausgewählte Kennzahlen zum Verkehrsaufkommen (darunter Tagesdistanz, Unterwegszeit, Anzahl Etappen) und zur Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) liegen die Berechnungen auch für die Agglomeration Luzern gemäss der aktuellen Agglomerations- und Stadtdefinition 2012 des BFS vor. Nach dieser Definition umfasst die Agglomeration Luzern 18 Luzerner Gemeinden sowie die Gemeinde Hergiswil (Kanton Nidwalden). Neben der Kernstadt Luzern zählen die Gemeinden Emmen, Rothenburg, Adligenswil, Buchrain, Dierikon, Ebikon, Horw, Kriens und Meggen zum städtischen Kernraum. Die übrigen Agglomerationsgemeinden Eschenbach, Inwil, Rain, Malters, Schwarzenberg, Udligenswil, Hildisrieden, Neuenkirch sowie die ausserkantonale Gemeinden Hergiswil (NW) gehören zum Einflussgebiet städtischer Kerne.

5 Glossar

Die Inhalte des Glossars sind zu einem grossen Teil aus der Publikation „Mobilitätssverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021“ übernommen, die von den Bundesämtern für Statistik und Raumentwicklung im April 2023 veröffentlicht worden ist.

Agglomeration Luzern: Die Agglomeration Luzern umfasst die Stadt Luzern und die mit ihr formal und funktional verflochtenen Agglomerationsgemeinden (Agglomerationsgürtel). Die verwendete Definition basiert auf der Volkszählung 2000 und wurde vom Bundesamt für Statistik entwickelt.

Agglomerationsgürtel: Gemeinden einer Agglomeration ohne Agglomerationskerngemeinde(n). In der Publikation „Mobilität im Kanton Luzern – Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021“ (LUSTAT 2023) umfasst der Agglomerationsgürtel Luzern die Gemeinden Adligenswil, Buchrain, Dierikon, Ebikon, Emmen, Gisikon, Honau, Horw, Kriens, Meggen, Root, Rothenburg und Udligenswil; jedoch nicht die ausserkantonalen Agglomerationsgemeinden Hergiswil NW und Küssnacht SZ.

Arbeitsverkehr: Verkehr für den Weg zur Arbeitsstelle und zurück (Arbeitspendlerverkehr) ohne Wege für Zwischen- oder Mittagsverpflegung.

Ausbildungsverkehr: Verkehr für den Weg zum Ausbildungsort und zurück (Ausbildungspendlerverkehr).

Ausgang: Eine Abfolge von Wegen, die zu Hause beginnt und wieder zu Hause endet.

Begleitung, Begleitweg: Jemanden auf privater Basis begleiten ohne Serviceaspekt (z.B. zum Flughafen begleiten) respektive Weg, auf dem jemand begleitet wird. Vgl. auch Service.

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

Dienstfahrt: Siehe Geschäftliche Tätigkeit.

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

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

Einkaufsverkehr: Verkehr für Einkäufe, Besorgungen (z.B. Post- und Bankgänge) und Inanspruchnahme von Dienstleistungen (z.B. Arztbesuch).

Etappe: Jeder Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen. Eine Etappe ist Teil eines Weges, der mit demselben Verkehrsmittel zurückgelegt wird, wobei das Zufussgehen als ein Verkehrsmittel betrachtet wird. Bei jedem Verkehrsmittelwechsel beginnt eine neue Etappe, ebenso beim Umsteigen zwischen zwei gleichartigen Verkehrsmitteln. Die Mindestlänge einer Etappe beträgt 25 Meter im öffentlichen Raum.

Freizeitverkehr: Zum Freizeitverkehr gehören alle mit Freizeitzweck zurückgelegten Wege (vgl. Mobilitätszweck). Aufgrund der Angaben der befragten Personen wurde der Freizeitverkehr in weitere Kategorien aufgegliedert (z.B. aktiver oder passiver Sport, Kulturveranstaltung, Ausflug).

Fuss- und Veloverkehr: Verkehrsmittelgruppe (vgl. Verkehrsmodi), die auch die E-Bikes umfasst. Fahrzeugähnliche Geräte werden dagegen den Übrigen Verkehrsmitteln zugerechnet.

Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt: Die Fahrt dient dem beruflichen Personen oder Gütertransport (z.B. Taxifahrer/in, Chauffeur/in) oder ist Teil der beruflichen Tätigkeit (z.B. Kundenbesuch, Sitzung), ohne Arbeitsverkehr, ohne Wege zur Arbeitsstelle (vgl. Arbeitsverkehr).

Kleinmotorrad: Motorisiertes Zweirad mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm^3. Das Mindestalter zum Lenken eines Kleinmotorrads beträgt 16 Jahre.

Ländliche Regionen: Alle Luzerner Gemeinden ausserhalb der Agglomeration Luzern gelten als ländlicher Raum des Kantons Luzern. Dieser wird weiter unterteilt in die Regionen Sempachersee Plus, Landschaft Ost und Landschaft West.

Langsamverkehr (LV): In früheren Publikationen zum MZMV verwendete Bezeichnung für die Verkehrsmittelgruppe des Fuss- und Veloverkehrs (inkl. E-Bike).

Median: Zentralwert; teilt eine Anzahl von Werten in zwei gleich grosse Hälften.

Mobile Person: Person, die am Stichtag der Erhebung mindestens einen Weg von mindestens 25 Metern Länge im öffentlichen Raum unternommen hat.

Mobilitätswerkzeuge: Fahrzeuge, Führerscheine, Parkplätze, Abonnemente, Car-/Bike-/Ride-Sharing.

Mobilitätszweck: Einzelne Etappen sowie zu Wegen aggregierte Etappen werden zu einem bestimmten Zweck unternommen. Im MZMV werden folgende Mobilitätszwecke unterschieden: Arbeit, Ausbildung, Einkauf/Besorgungen, geschäftliche Tätigkeit und Dienstfahrt, Freizeit, Service und Begleitung sowie Umsteigen/Verkehrsmittelwechsel (Hilfsvariable). Beim Freizeitverkehr werden die Zwecke weiter ausdifferenziert.

Modalsplit: Aufteilung von Verkehrsleistungen (Distanzen, Unterwegs-/Wegzeiten, Etappen) auf einzelne Verkehrsmittel oder Verkehrsmittelgruppen respektive Verkehrsmodi (Fuss- und Veloverkehr, MIV, ÖV, übrige Verkehrsmittel).

Motorfahrrad (Mofa): Motorisiertes Zweirad mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm^3. Das Mindestalter zum Lenken eines Motorfahrrads beträgt 14 Jahre.

Motorisierter Individualverkehr (MIV): Darunter fallen Personenwagen, Motorräder, Kleinmotorräder und Mofas.

Motorisierungsgrad: Anzahl Personenwagen pro 1'000 Einwohner/innen.

Nichtmobile Person: Person, die am Stichtag keinen Weg von mindestens 25 Metern Länge im öffentlichen Raum unternommen hat.

Öffentlicher Verkehr (ÖV): Eisenbahn, Tram, Bus und Postauto zählen zum ÖV. Taxi, Schiff, Bergbahnen und Flugzeug werden der Kategorie Übrige Verkehrsmittel zugerechnet.

ÖV-Güteklasse: Mass für die Qualität der ÖV-Erschliessung eines Standorts, im MZMV bezogen auf die Wohnadresse der Befragten. Die Bestimmung der ÖV-Güteklasse bezieht in der im MZMV verwendeten Definition (Schweizer Norm 640 290 des Vereins Schweizerischer Strassenfachleute) folgende Merkmale ein: die Art des öffentlichen Verkehrsmittels an der Haltestelle, das Kursintervall sowie die Distanz zur Haltestelle in Metern.

Service, Serviceweg: Aus privaten Gründen jemanden bringen, jemanden abholen mit Serviceaspekt (z.B. Kinder in die Schule bringen). Vgl. auch Begleitung.

Standardabweichung („Std Abw."): Statistisches Mass zur Beschreibung der Streuung der Werte einer Variablen um ihren Mittelwert. Zur Sicherstellung der Repräsentativität der Stichprobenergebnisse wird die nach Haushalten oder Zielpersonen gewichtete Standardabweichung verwendet.

Tagesdistanz: Durchschnittliche pro Person und Tag zurückgelegte Distanz (falls nicht anders angegeben nur im Inland).

Territorialprinzip: Prinzip zur Beschreibung des Verkehrsverhaltens. Es werden die auf dem Territorium einer bestimmten Raumeinheit (z.B. Region) zurückgelegten Strecken untersucht, unabhängig davon, ob diese von Einwohner/innen des entsprechenden Raums oder von Auswärtigen absolviert werden.

Übrige Verkehrsmittel: Falls nicht anders angegeben fallen darunter: Lastwagen, Reisecar, Taxi, Schiff, Bergbahnen, Flugzeug, fahrzeugähnliche Geräte und anderes.

Unterwegszeit: Sie umfasst die Dauer eines Wegs (falls nicht anders angegeben nur im Inland) vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort ohne Warte- und Umsteigezeiten (im Gegensatz zur Wegzeit).

Verfügbarkeit von Fahrzeugen: Sie beschreibt, ob der befragten Person ein Fahrzeug zur freien Verfügung, zur Verfügung nach Absprache mit anderen Haushaltsmitgliedern oder gar nicht zur Verfügung steht.

Verkehrsmittel: Folgende Verkehrsmittel werden im Mikrozensus Mobilität und Verkehr unterschieden: zu Fuss, Velo, E-Bike, Mofa, Kleinmotorrad, Motorrad als Fahrer/in, Motorrad als Mitfahrer/in, Auto als Fahrer/in, Auto als Mitfahrer/in, Eisenbahn, Tram, Bus, Postauto, Taxi, taxiähnliche Fahrdienste, Reisecar, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, diverse Bergbahnen (Zahnradbahn, Luftseilbahn, Standseilbahn, Sessellift, Skilift), fahrzeugähnliche Geräte (z.B. Kickboard, Inline-Skates) und andere.

Verkehrsmodi, Verkehrsmittelgruppen: Siehe Fuss- und Veloverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr, Übrige Verkehrsmittel.

Verkehrszweck: In früheren Publikationen zum MZMV verwendete Bezeichnung für Mobilitätszweck.

Vertrauensintervall: Stichprobenerhebungen schliessen nur einen Teil der interessierenden Grundgesamtheit ein. Ihre Ergebnisse sind daher immer mit einer Unsicherheit behaftet. Diese statistische Unsicherheit kann quantifiziert werden, indem für Anteilswerte und Mittelwerte aus der Stichprobe ein Vertrauensintervall berechnet wird. Dessen Grenzen liegen umso weiter auseinander, je ungenauer der

Schluss von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit ist. Der Grad der Ungenauigkeit hängt unter anderem vom Umfang der Stichprobe und von der Streuung des betrachteten Merkmals ab. Im vorliegenden Bericht werden die Vertrauensintervalle für 90 Prozent angegeben. Das bedeutet, dass der wahre Wert mit 90-prozentiger Wahrscheinlichkeit innerhalb des angegebenen Intervalls liegt. Vgl. auch Kapitel 2.

Weg: Ein Weg beginnt, wenn sich jemand mit einem Ziel (z.B. Arbeitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z.B. Spazieren) in Bewegung setzt. Ein Weg endet, wenn das Ziel erreicht ist, also der Verkehrszweck wechselt, oder wenn sich jemand eine Stunde oder länger am gleichen Ort aufhält.

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

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