

Kurzstreckenmobilität in Europa

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

5/2005

Autor

Luis Antonio DE LA FUENTE LAYOS

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze 1

Die nationalen Verkehrserhebungen: eine heterogene Informationsquelle 2

Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung 4

Harmonisierte europäische Zeitbudgeterhebungen: Wie viel Zeit verbringen die Menschen unterwegs? 5

Das Wichtigste in Kürze

Das Europäische Statistische System umfasst gegenwärtig keine Statistiken zur Mobilität von Personen. Zwar gibt es in einigen europäischen Ländern Erhebungen zur Kurzstrecken- und Langstreckenmobilität, die für nationale Zwecke entworfen wurden, es fehlen jedoch vereinbarte Standards zur Durchführung vergleichbarer und zuverlässiger Erhebungen.

Bei den nationalen Verkehrserhebungen wird einer Stichprobe der Bevölkerung per Telefon oder E-Mail eine Reihe von Fragen nach ihrem Mobilitätsverhalten in einem festgelegten Zeitraum vor dem Zeitpunkt der Beantwortung gestellt. Für die Länder, in denen Daten vorliegen (BE, DK, DE, ES, FR, LV, NL, AT, PT, FI, SE, UK, NO und CH), können bestimmte Analysen durchgeführt werden, ein umfassender Vergleich der erzielten Ergebnisse ist jedoch wegen der methodischen Unterschiede zwischen den nationalen Erhebungen nicht möglich.

Tabelle 1: Die wichtigsten Merkmale der Kurzstreckenmobilität

Land	Jahr	Alter der erfassten Bevölkerung	durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person und Tag	durchschnittliche Wegstrecke (km) pro Person und Tag	durchschnittliche Gesamtwegezeit (Min.) pro Person und Tag
BE	1999	> = 6	3,0	:	:
DK	2001	10 - 84	2,3	30,1	40,7
DE	2002	> = 10	3,5	38,5	79,2
ES*	2000	Alle	1,9	:	46,0
FR	1993-1994	> = 6	2,9	35,3	58,2
LV	2003	> = 6	1,9	8,7	13,0
NL	1998	Alle	3,4	33,6	66,1
AT	1995	> = 6	3,0	28,1	68,8
FI	1998-1999	> = 6	2,9	45,8	84,3
SE	2001	6 - 84	2,8	44,2	:
UK	1999-2001	Alle	2,8	29,9	59,2
NO	2001	> = 13	3,1	37,0	62,0
CH	2000	> = 6	3,6	47,6	88,8

*: Die Daten für ES stehen für einen durchschnittlichen Werktag. Für einen durchschnittlichen Tag am Wochenende betragen sie 1,3 Wege und 39 Minuten Wegezeit pro Person und Tag.

Quelle: Nationale Verkehrserhebungen

Als relevante Indikatoren zur Beurteilung der wesentlichen Merkmale der Kurzstreckenmobilität werden im Allgemeinen die durchschnittliche Anzahl der Wege, die durchschnittliche Wegstrecke und die durchschnittliche Gesamtwegezeit pro Person und Tag erfasst. Ungeachtet der Heterogenität der Statistiken zur Kurzstreckenmobilität haben diese Indikatoren in allen verfügbaren Ländern die gleiche Größenordnung. Ein Blick auf die hauptsächlich benutzten Verkehrsmittel zeigt, dass die Entscheidung überwiegend zugunsten des Pkw fällt, was nicht weiter überrascht; einzige Ausnahme ist Lettland, wo der nicht motorisierte Individualverkehr (per Rad und insbesondere zu Fuß) und die öffentlichen Verkehrsmittel einen gleich hohen Anteil aufweisen. Beim Mobilitätszweck dominiert der Weg zur Arbeit und zum Ausbildungsort.

Informationen zum Mobilitätsverhalten lassen sich aber auch aus der Kenntnis der täglichen Verrichtungen der Menschen und der Verknüpfung des Mobilitätsverhaltens mit der Nutzung von Zeit und Ressourcen gewinnen. Die Untersuchung der Daten der harmonisierten europäischen Zeitbudgeterhebungen, einer alternativen Informationsquelle auf der Grundlage einer anderen Methodik, deutet darauf hin, dass unter den 20- bis 74-Jährigen die Männer täglich länger unterwegs sind als die Frauen, und dass diese Wegezeiten mit wachsendem Alter nach und nach abnehmen.



Das Europäische Statistische System umfasst gegenwärtig keine Mobilitätsstatistiken, doch wird die Messung des Mobilitätsverhaltens für die nationalen und die gemeinschaftlichen Verkehrs- und Umweltpolitiken immer wichtiger. Es werden Informationen benötigt zur durchschnittlichen Wegehäufigkeit der Personen beziehungsweise Haushalte, zur Länge der Wegstrecken, zu den Mobilitätsunterschieden nach Altersgruppen und Haushaltstypen, zu den benutzten Verkehrsmitteln und zu den Wegezwecken. In einigen Mitgliedstaaten existieren getrennte Erhebungen zur Kurzstrecken- und zur Langstreckenmobilität. Sie wurden für nationale Belange entworfen, und derzeit gibt es keine vereinbarten Standards zur Durchführung vergleichbarer und zuverlässiger Erhebungen auf Gemeinschaftsebene.

Vor diesem Hintergrund hat die Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission innerhalb des Fünften Fete-Rahmenprogramms zum Verkehr (Dateline-Projekt) im Jahr 2001 eine Erhebung zur Langstreckenmobilität gestartet. Zu den Ergebnissen dieses Projekts gehört eine für alle Mitgliedstaaten vergleichbare Datenbank, die mit einer einheitlichen Methodik Resultate auf europäischer Ebene liefert. Seit Juni 2003 ist der kostenlose Zugriff auf diese Datenbank über die DATELINE-Website <http://cgi.fg.uni-mb.si/elmis/> möglich. Das Dateline-Projekt erfasst alle Reisen über eine Entfernung von mehr als 100 km Luftlinie. Eine **Reise** ist dabei als eine Reihe zurückgelegter Wegstrecken mit Start und Ziel am eigenen Wohnsitz oder einem vorübergehenden Aufenthaltsort definiert. Reisen an einen mehr als 100 km vom Bezugsort (normalerweise der eigene Wohnsitz) entfernten Zielort sind **Fernreisen**. Die 100-km-Grenze ist der allgemein anerkannte Standard zur Unterscheidung zwischen Kurzstrecken- und Langstreckenmobilität.

Ein allgemeines, in allen Mitgliedstaaten angewandtes Erhebungsdesign zur Erfassung der Kurzstrecken- oder Alltagsmobilität existiert hingegen nicht. Zur Förderung der Entwicklung gemeinschaftlicher Mobilitätsstatistiken hat Eurostat eine Arbeitsgruppe "Mobilitätsstatistik" eingerichtet, die fachliche Beratung in technischen und methodischen Fragen leisten und die Einrichtung einer ersten Mobilitätsdatenbank für alle Mitgliedstaaten unterstützen soll. Diese Datenbank sollte Metainformationen zu den vorhandenen Datenquellen, einen Netzverbund zur Bündelung des Know-hows sowie statistische Daten zum Personenverkehr und zur Mobilität enthalten, die in den Mitgliedstaaten und den EFTA-Ländern nach gemeinsamen harmonisierten Definitionen gewonnen wurden. In der Praxis ist sie bislang jedoch auf eine Ad-hoc-Sammlung von Daten und Metadaten in unterschiedlichen Standardformaten begrenzt. Tabelle 2 enthält alle verfügbaren Informationen zu den letzten nationalen Erhebungen. Hier wird deutlich, dass diese Art von Erhebung nur in einer begrenzten Zahl von Ländern durchgeführt wird.

Die aus den nationalen Verkehrserhebungen erstellten Statistiken lassen sich in ihrer gegenwärtigen Form kaum miteinander vergleichen. Weder sind die verwendeten Definitionen und die erhobenen Daten in allen Ländern gleich, noch werden die Zahlen auf dieselbe Weise ermittelt. In einigen Ländern werden auch Auslandsreisen, abseits öffentlicher Straßen zurückgelegte Wege und sogar Fußwege von weniger als zehn Minuten Dauer erfasst, in anderen hingegen nicht. Zudem kann die Wegstrecke entweder auf der Grundlage des vom Reisenden tatsächlich zurückgelegten Weges erfasst werden oder aber als Luftlinie zwischen Ausgangs- und Zielort. Weitere Unterschiede zwischen den verschiedenen Ländern ergeben sich durch die Methoden, mit denen die Stichproben auf die Gesamtbevölkerung hochgerechnet und die Auswirkungen der Nichtbeantwortung korrigiert beziehungsweise reduziert werden. Die unterschiedlichen Referenzjahre und Erhebungszeiträume verschärfen das Vergleichbarkeitsproblem weiter. Ältere Daten, wie sie zum Beispiel für Frankreich (1994) oder Österreich (1995) vorliegen, lassen sich nicht mehr sinnvoll mit den neueren Daten aus anderen Ländern vergleichen. Und schließlich sind die Indikatoren, die für die Erstellung von Verkehrsstatistiken als besonders wichtig gelten, nicht in allen Ländern identisch.

Trotz der Heterogenität der verfügbaren Informationen können für die Länder, in denen Daten vorliegen, bestimmte Analysen durchgeführt werden. Bei der Betrachtung der hier präsentierten Daten muss jedoch all den methodischen Unterschieden zwischen den verschiedenen nationalen Erhebungen Rechnung getragen werden.

Tabelle 1 gibt einen Überblick über die wichtigsten Merkmale der Kurzstreckenmobilität für dreizehn Länder. In Portugal wurde zwar eine Erhebung zur Mobilität über Mittel- und Langstrecken durchgeführt, die zu den Kurzstrecken benötigten Informationen lagen hingegen nicht vor. Die dargestellten Ergebnisse stammen aus von den Ländern gelieferten Rohdaten zu allen täglichen Wegen, unabhängig von der zurückgelegten Strecke. Die meisten Länder (BE, ES, FR, NL, AT, FI, SE, UK, NO und CH) sind auch an Ergebnissen zur Langstreckenmobilität interessiert, die entsprechenden Wege werden jedoch separat erfasst: Langstrecken beginnen, wie oben definiert, erst ab 100 km Wegstrecke, mit Ausnahme von Belgien (mindestens 200 km), Österreich (mindestens 50 km) und dem Vereinigten Königreich (mindestens 80 km).

Aus Tabelle 1 wird deutlich, dass die Indikatoren in allen verfügbaren Ländern die gleiche Größenordnung aufweisen. Die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person und Tag reicht von 1,9 in Spanien (an einem durchschnittlichen Werktag) und Lettland bis hin zu 3,6 in der Schweiz. Die durchschnittliche Wegstrecke und die durchschnittliche Wegezeit pro Person und Tag liegt in Lettland (8,7 km und 13 Min.) deutlich niedriger als in anderen europäischen Ländern, die Schweiz verzeichnet hier die höchsten Werte (47,6 km und 88,8 Min.).

Tabelle 2: Nationale Verkehrserhebungen, Referenzjahre, Stichprobengrößen und erhobene Daten

Land	zuständig für die Erhebung	Erhebung	Feldarbeitszeit	Alter der erfassten Bevölkerung	Stichprobengröße	erhobene Daten
BE	Föderale Dienststellen für wissenschaftliche, technische und kulturelle Angelegenheiten	nationale Mobilitätserhebung	Dezember 1998 – November 1999	> = 6	9 459 Haushalte	Wege an einem vorher festgelegten Tag
DK (ohne Grönland und Färöer-Inseln)	Statistics Denmark	Verkehrserhebung	2001	10 - 84	ca. 2 100 Personen pro Monat	Mobilitätsverhalten in den letzten 24 Stunden vor der Befragung
DE	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen	Deutsches Mobilitätspanel	Herbst 2002, während einer Woche	> = 10	982 Haushalte 1 769 Personen	Mobilitätsverhalten des gesamten Haushalts in einer ganzen Woche
ES (ohne Ceuta und Melilla)	Ministerium für öffentliche Arbeiten und Wirtschaft	Erster Teil der Mobilitätserhebung ("MOVILIA 2000") der in Spanien ansässigen Personen, Erhebung zur Kurzstreckenmobilität	4. Quartal 2000 (meist Oktober und November)	Alle	24 000 Haushalte 39 981 Personen	- Mobilität an einem Werktag - Mobilität an einem Tag am Wochenende (Samstag oder Sonntag) - Befragung von maximal 4 Haushaltsmitgliedern
FR	INSEE	Verkehrs- und Kommunikationserhebung	Mai 1993 – April 1994 (mit 3 Wochen Unterbrechung im August 1993)	> = 6	20 002 Haushalte	- tägliche Wege am Vortag und am letzten Wochenende - in den kommenden drei Monaten geplante Langstrecken
LV	Central Statistical Bureau of Latvia	Erhebung zur Kurzstreckenmobilität (bis 100 km nach den EU-Standards)	19. Mai 2003 – 5. Juni 2003	> = 6	2 476 Haushalte 6 208 Personen	Mobilität am Tag vor der Befragung
NL	Statistics Netherlands	nationale Verkehrserhebung	1998	Alle	:	Wege an einem Tag
AT	Bundesministerium für Verkehr	nationale Mobilitätserhebung	September 1995 – Dezember 1995	> = 6	12 400 Haushalte	- tägliche Wege an einem Tag - Wege von mehr als 50 km Entfernung in einem Zeitraum von 14 Tagen
PT	:	Mobilitätserhebung (Mittel- und Langstrecken)	Mai 1998 – Juni 1998	> = 15	41 845 Haushalte	Mittel- und Langstrecken von mehr als 50 km
FI (ohne ?land-Inseln)	Finnische Straßenbauverwaltung, Dienststelle Verkehr und Straßen	nationale Verkehrserhebung	Juli 1998 – Juni 1999	> = 6	18 250 Personen	- alle Wege am Erhebungstag - Wege von mehr als 100 km Entfernung in einem Zeitraum von 28 Tagen vor dem Erhebungstag
SE	Schwedisches Institut für Transport- und Kommunikationsanalyse	nationale Verkehrserhebung	Januar 2001 – Dezember 2001	6 – 84	7 982 Personen	- tägliches Mobilitätsverhalten an einem Tag - Langstrecken von mehr als 100 km einfache Entfernung in den vergangenen 30 Tagen - Langstrecken von mehr als 300 km einfache Entfernung in den vergangenen 60 Tagen
UK (ohne Nordirland)	Office for National Statistics	nationale Verkehrserhebung	Januar 2001 – Dezember 2001	Alle	5 796 Haushalte	- alle in einem Zeitraum von sieben Tagen (Zeittagebuch) für jedes Haushaltsmitglied eingetragene Wege innerhalb von Großbritannien - kurze Fußentfernungen von unter einer Meile nur für den letzten Tag des Zeittagebuchs
NO	Institut für Verkehrswirtschaft	nationale Verkehrserhebung	2. Januar 2001 – 15. Januar 2002	> = 13	20 752 Personen	- tägliches Mobilitätsverhalten an einem Tag - alle im Monat vor der Befragung zurückgelegten Langstrecken (mehr als 100 km)
CH	Bundesamt für Raumentwicklung – Bundesamt für Statistik	Mikrozensus Verkehrsverhalten	Januar 2000 – Dezember 2000	> = 6	27 918 Haushalte 29 407 Personen	- Mobilitätsverhalten am Referenztag - Befragung eines oder zweier Haushaltsmitglieder

Quelle: Nationale Verkehrserhebungen

Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung

Im Folgenden werden einige weitere Informationen zu den Gründen für Mobilität und zu den Hauptverkehrsmitteln geliefert. Portugal wird in die Analysen einbezogen, auch wenn die Ergebnisse für dieses Land nicht in den Bereich der Kurzstreckenmobilität gehören, sondern zu den mittleren und längeren Wegstrecken über 50 km.

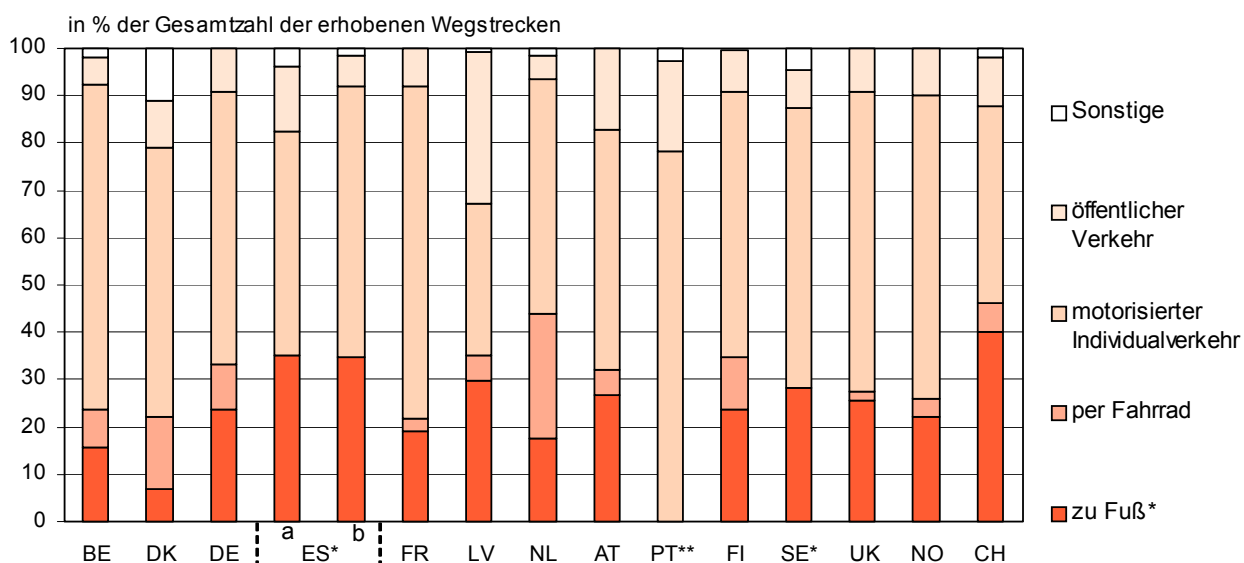
Für Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten gehört natürlich eine Klassifizierung der Verkehrsmittel, vor allem aber muss ermittelt werden, mit welchem Hauptverkehrsmittel der größte Teil der Wegstrecke zurückgelegt wird. Die Verkehrsmittel können zum Beispiel in die folgenden drei Kategorien unterteilt werden: nicht motorisierter Individualverkehr (zu Fuß und per Rad), motorisierter Individualverkehr (Personenkraftwagen – als Fahrer oder Beifahrer –, Moped und Motorrad) und öffentlicher Verkehr (Bus, Bahn, Flugzeug und Schiff).

Nach Abbildung 1 ist der motorisierte Individualverkehr, insbesondere der Pkw, das am häufigsten benutzte Verkehrsmittel. In Belgien, Frankreich und Portugal werden damit zwei Drittel aller Wege zurückgelegt. In Portugal erklärt sich der hohe Anteil der mit dem Auto zurückgelegten Strecken aber auch damit, dass nur Entfernungen ab 50 km erfasst wurden. Die Vorherrschaft des Autos wird in allen Ländern deutlich. Einzige Ausnahme ist Lettland, wo der nicht motorisierte Individualverkehr mit 35 % aller zurückgelegten Wege vor dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr (mit jeweils etwa 32 %) steht. In den Niederlanden und in der Schweiz verzeichnet der nicht motorisierte Individualverkehr mit etwa 45 % aller Wege den höchsten Anteil, in Dänemark und Frankreich hingegen liegt er nur bei 22 %. In der Schweiz werden 40 % aller

Wege zu Fuß zurückgelegt, deutlich mehr als in den anderen Ländern. Lettland, das hier den zweiten Platz einnimmt, kommt nur auf knapp 30 %. Die Dänen gehen mit nur 7 % aller Wege am wenigsten zu Fuß. In den Niederlanden hat das Fahrradfahren mit 26 % aller Wege vor dem Zufußgehen (18 %) den größten Anteil am nicht motorisierten Individualverkehr. Obwohl der nicht motorisierte Individualverkehr in Dänemark nur geringe Bedeutung hat, nimmt das Land beim Fahrradfahren mit 15 % aller Wege Platz zwei nach den Niederlanden ein. Im Vereinigten Königreich und in Frankreich wird dieses Verkehrsmittel nur selten benutzt; sein Anteil an der Gesamtzahl der Wege liegt hier unter 2 % beziehungsweise unter 3 %. In allen Ländern außer Lettland entfällt auf den öffentlichen Verkehr weniger als ein Fünftel aller zurückgelegten Wege.

Beim Mobilitätszweck dominiert der Weg zur Arbeit oder zum Ausbildungsort. Er reicht von 22 % aller Wege in Norwegen bis zur Hälfte aller Wege in Spanien (an einem durchschnittlichen Werktag) und Lettland (siehe Tabelle 3). In den übrigen Ländern dienen etwa 30 % aller Wege diesem Zweck. An zweiter Stelle folgen die Freizeitaktivitäten. In der Freizeit werden etwa 30 % aller Wege zurückgelegt. Dies gilt für die meisten Länder, Ausnahmen sind nur Spanien (19 % an einem durchschnittlichen Werktag, an einem durchschnittlichen Tag am Wochenende erreicht dieser Wert allerdings 63 %), Lettland (15 %), Portugal (45 %), Finnland (49 %) und die Schweiz (40 %). Die Kategorie Einkaufswege/private Erledigungen variiert von Land zu Land erheblich. Sie reicht von 7 % in Portugal bis zu 41 % in Deutschland. Der Mobilitätszweck Begleitung wird in sechs Ländern (BE, ES, LV, UK, NO und CH) erfasst; sein Anteil liegt durchwegs unter 14 %.

Abbildung 1: Wege nach Hauptverkehrsmittel



a: durchschnittlicher Werktag; b: durchschnittlicher Tag am Wochenende; *: ES und SE, "zu Fuß" einschließlich Fahrrad; **: PT, nur mittlere und lange Wegstrecken (ab 50 km)
Hauptverkehrsmittel: Einzelheiten siehe Wissenswertes zur Methodik

Quelle: nationale Verkehrserhebungen

Tabelle 3: Wege nach Hauptzweck

in Prozent	BE	DK	DE	ES*	FR	LV	NL
Begleitung	13,9	-	-	8,3	-	3,6	-
Arbeit/Schule	27,2	29,2	26,0	53,1	33,9	49,9	26,3
Einkauf/private Erledigungen	28,0	29,2	40,6	8,2	32,7	22,8	23,3
Freizeit	30,3	29,2	33,3	18,6	33,3	15,2	32,7
Sonstiges	0,5	12,5	-	11,8	-	8,5	17,7
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100

in Prozent	AT	PT	FI	SE	UK	NO	CH
Begleitung	-	-	-	-	12,6	13,0	4,8
Arbeit/Schule	47,3	44,2	29,6	31,9	25,3	22,0	35,5
Einkauf/private Erledigungen	21,3	7,2	21,3	21,2	31,3	25,0	19,1
Freizeit	29,0	44,6	49,1	34,0	26,5	30,0	39,5
Sonstiges	2,4	4,0	-	12,9	4,3	10,0	1,0
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100

* ES: Die Zahlen gelten für einen durchschnittlichen Werktag. Für einen durchschnittlichen Tag am Wochenende betragen sie 4,0 % für Begleitung, 9,5 % für Arbeit/Schule, 9,3 % für Einkauf/private Erledigungen, 63,1 % für Freizeit und 14,1 % für Sonstiges.

Hauptzweck des Weges: Einzelheiten siehe Wissenswertes zur Methodik.

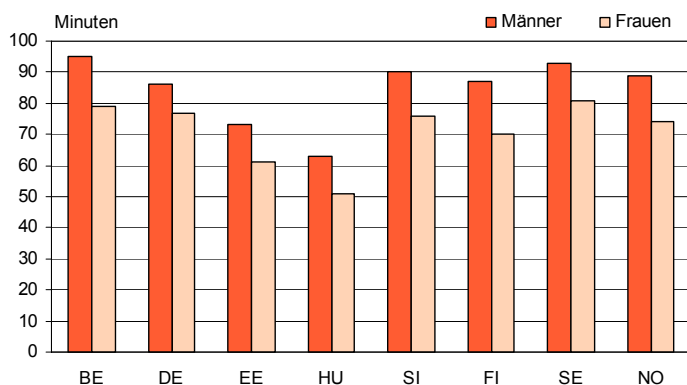
Quelle: nationale Verkehrserhebungen

Harmonisierte europäische Zeitbudgeterhebungen: Wie viel Zeit verbringen die Menschen unterwegs?

Bei den nationalen Verkehrserhebungen wird einer Stichprobe der Bevölkerung per Telefon oder per E-Mail eine Reihe von Fragen nach ihrem Mobilitätsverhalten in einem festgelegten Zeitraum vor dem Zeitpunkt der Beantwortung gestellt. In einigen Ländern, zum Beispiel im Vereinigten Königreich, geht man anders vor und bittet die Teilnehmer an der Stichprobenerhebung, für einen bestimmten Zeitraum ein Zeittagebuch zu führen (Einzelheiten siehe Tabelle 2). Konzeptionell gesehen sind die zurückzulegenden Wege natürlich nur ein Teil aller möglichen täglichen Aktivitäten. Deshalb lassen sich die entsprechenden Informationen auch aus der Kenntnis der täglichen Verrichtungen der Menschen gewinnen. Analysen der täglichen Aktivitäten erlauben es zudem, das Mobilitätsverhalten mit der Nutzung von Zeit und Ressourcen zu verknüpfen.

Das erklärt das Interesse an den harmonisierten europäischen Zeitbudgeterhebungen zur Extraktion der Informationen über die täglichen Wege.

Abbildung 2: Wegezeiten pro Person (20 bis 74 Jahre) und Tag nach Geschlecht

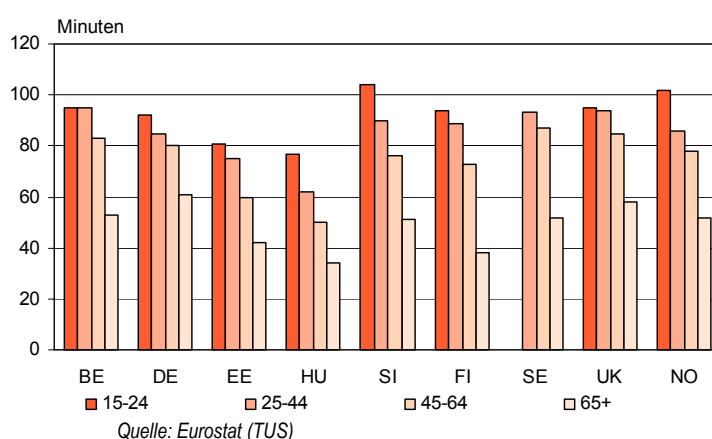


Quelle: Eurostat (TUS)

Die Daten zur Zeitverwendung sind eine alternative Informationsquelle, basieren allerdings auf einer anderen Methodik als die der Verkehrsstatistik. Deshalb sind die Ergebnisse für die zehn mit Zeitbudgeterhebungen erfassten Länder mit den oben dargestellten nicht vergleichbar.

Nach den vorliegenden Informationen zum Mobilitätsverhalten bringen Menschen zwischen 20 und 74 Jahren pro Tag durchschnittlich eine bis eineinhalb Stunden unterwegs zu. In Estland und Ungarn ist die Wegezeit am geringsten. Männer wenden je nach Land zwischen 63 und 95 Minuten für die täglichen Wege auf (siehe Abbildung 2). In allen erfassten Ländern verwenden Frauen weniger Zeit als Männer für diesen Zweck. Im Durchschnitt liegt die tägliche Wegezeit der Männer um 13 Minuten höher als die der Frauen.

Abbildung 3: Wegezeiten pro Person und Tag nach Altersgruppe



Quelle: Eurostat (TUS)

Tabelle 4: Tägliche Wegezeiten der 20- bis 74-Jährigen nach Geschlecht und Verkehrsmittel

	BE	DE	EE	HU	SI	FI	SE	UK	NO
Insgesamt									
	Minuten pro Tag								
Pkw/Motorrad	58	54	21	14	44	49	52	53	56
öffentlicher Verkehr	9	12	16	16	6	13	13	12	11
zu Fuß/per Fahrrad	18	18	27	25	29	14	19	18	14
nicht spezifiziert	2	1	3	1	4	2	3	5	3
Gesamtwegezeit	87	81	67	57	83	78	87	87	81
Männer									
	Minuten pro Tag								
Pkw/Motorrad	65	60	30	21	52	61	60	57	63
öffentlicher Verkehr	10	12	14	16	4	12	14	12	12
zu Fuß/per Fahrrad	18	16	25	24	28	11	16	16	14
nicht spezifiziert	2	1	4	1	5	2	4	6	4
Gesamtwegezeit	95	86	73	63	90	87	93	90	89
Frauen									
	Minuten pro Tag								
Pkw/Motorrad	52	48	13	9	36	38	44	49	48
öffentlicher Verkehr	8	12	17	16	7	13	12	12	11
zu Fuß/per Fahrrad	17	19	28	26	30	17	22	18	15
nicht spezifiziert	3	1	3	0	4	2	3	5	2
Gesamtwegezeit	79	77	61	51	76	70	81	85	74

Quelle: Eurostat (TUS)

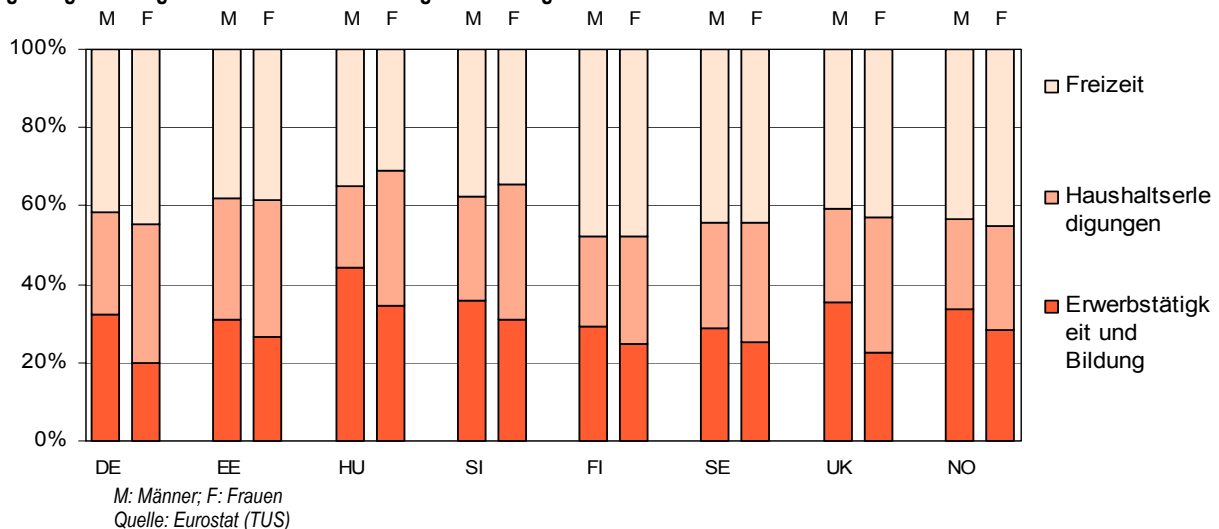
Junge Menschen verwenden am meisten Zeit für Wege, mit steigendem Alter nehmen die Werte nach und nach ab (siehe Abbildung 3). Das Ausscheiden aus dem Erwerbsleben führt zu einem deutlichen Rückgang der Wegezeit. Auch die Zunahme von Mobilitätseinschränkungen in höherem Alter dürfte hier eine Rolle spielen. Der Trend gilt gleichermaßen für Männer und Frauen, allerdings fällt der Rückgang bei Frauen noch etwas deutlicher aus.

Was das benutzte Verkehrsmittel angeht, so entfällt in fast allen Ländern mehr als die Hälfte der Wegezeiten auf das Auto. Lediglich in Estland und Ungarn wird es für weniger als ein Drittel der Gesamtwegezeit genutzt (siehe Tabelle 4). In diesen beiden Ländern bewegen sich die Menschen mehr als anderswo zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Auch die Slowenen gehen mehr zu Fuß oder fahren mit dem Fahrrad, doch auf den öffentlichen Verkehr entfallen hier nur 7,2 % der Gesamtwegezeit, weniger als in allen anderen angeführten Ländern. Überall bringen die Männer mehr Zeit im Pkw zu als die Frauen. Dies gilt in relativen wie in absoluten Werten. In öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß oder mit dem Fahrrad verbringen Frauen und Männer annähernd

gleich viel Zeit, doch ist der Anteil dieser Verkehrsmittel an der Gesamtwegezeit bei den Frauen höher als bei den Männern.

Zum Wegezweck lässt sich feststellen, dass Freizeitaktivitäten zwischen einem Drittel (in Ungarn) und fast der Hälfte (in Finnland) der Gesamtwegezeit ausmachen (siehe Abbildung 4). Die übrige Wegezeit entfällt auf Erwerbstätigkeit bzw. Ausbildung und Haushaltsführung, wobei diese beiden Bereiche in allen Ländern ungefähr den gleichen Anteil haben (zwischen ca. 25 und ca. 40 %). Die größten Unterschiede zwischen den verschiedenen Ländern hinsichtlich der täglichen Wegezeit sind also bei den mit Freizeitaktivitäten verbundenen Wegen festzustellen. Im Geschlechtervergleich ergeben sich beim Anteil der im Freizeitverkehr verbrachten Zeit nur minimale Unterschiede, auch wenn Männer tendenziell mehr Zeit für Freizeitaktivitäten aufwenden als Frauen. Der wesentliche Unterschied zwischen Männern und Frauen besteht darin, dass Männer mehr Zeit für die Wege zur Arbeit und zur Ausbildungsstätte aufwenden, Frauen hingegen für die mit der Hausarbeit verbundenen Wege.

Abbildung 4: Tägliche Wegezeiten der 20- bis 74-Jährigen nach Wegezweck und Geschlecht



➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

SYMBOLE

“-“: nicht verfügbar beziehungsweise vertraulich

“-“: nicht zutreffend

DATENQUELLEN UND DEFINITIONEN

A. Nationale Verkehrserhebungen: Einzelheiten siehe Tabelle 2.

Hauptverkehrsmittel (vgl. Abbildung 1):

Nicht motorisierter Individualverkehr: entspricht Zufußgehen und Radfahren. ES: umfasst alle zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegten Wege von mehr als zehn Minuten; FI: umfasst alle zu Fuß und mit dem Rad oder mit einem anderen nicht motorisierten Verkehrsmittel zurückgelegten Wege.

Motorisierter Individualverkehr: BE und SE: umfasst Pkw; DK und LV: umfasst Pkw (Fahrer und Beifahrer); DE: umfasst Pkw (Fahrer und Beifahrer) und motorisierte Zweiräder; ES und PT: umfasst Pkw und Motorrad; FR: umfasst Pkw (Fahrer und Beifahrer) und sonstigen motorisierten Individualverkehr; NL: umfasst Pkw (Fahrer und Beifahrer) und Moped (30 ccm und 50 ccm); AT: umfasst Pkw (Fahrer und Beifahrer), Moped und Motorrad; FI: umfasst Pkw (Fahrer und Beifahrer) und sonstigen motorisierten Individualverkehr; UK: umfasst Mietbus, Pkw/Lieferwagen (Fahrer und Beifahrer), Motorrad und sonstigen Individualverkehr; NO: umfasst privaten Pkw (Fahrer und Beifahrer); CH: umfasst Moped, Motorrad und Pkw (Fahrer und Beifahrer).

Öffentlicher Verkehr: DK: umfasst Bus und Bahn; DE: umfasst Bus, Straßenbahn, U-Bahn, S-Bahn, Schiff, Flugzeug, Taxi u. a.; ES: umfasst Stadtbus und U-Bahn, Überlandbus und Bahn; FR: umfasst Bus, Bahn und sonstige öffentliche Verkehrsmittel; LV: umfasst Bahn, Straßenbahn, Bus, Trolleybus, Minibus und Taxi; NL: umfasst Bus, Straßenbahn, U-Bahn und Bahn; AT: umfasst Taxi, städtische Nahverkehrsmittel und Bahn; PT: umfasst Flugzeug, Bahn, Bus und Taxi; FI: umfasst Bus, Bahn, Flugzeug, Schiff und sonstige öffentliche Verkehrsmittel; UK: umfasst Bus, U-Bahn, Bahn, Taxi/Minicab und sonstige öffentliche Verkehrsmittel; NO: umfasst Bus, Bahn, Schiff, Flugzeug und sonstige öffentliche Verkehrsmittel; CH: umfasst Bahn, Postbus und Tram/Bus.

Sonstige: DK umfasst Motorrad, Taxi, Fähre und Flugzeug sowie Wege, bei denen das Verkehrsmittel nicht spezifiziert ist.

Hauptwegezweck (vgl. Tabelle 3):

Begleitung: UK: umfasst Begleitung zur Schule und andere Begleitedienste; NO: umfasst Betreuungszwecke (z. B. Begleitung von Kindern zum/vom Kindergarten); CH: umfasst Besorgungen/Begleitung.

Arbeit/Schule: FR: umfasst Arbeit, Geschäftsfahrten, Bildung/Ausbildung und Kinderbetreuung; LV: umfasst Arbeit, berufliche Erledigungen und Bildung/Ausbildung; NL, AT, FI, SE, UK und CH: umfasst Arbeit, Geschäftsfahrten und Bildung/Ausbildung; PT: umfasst Wege zur Arbeit, Geschäftsfahrten und berufliche Erledigungen sowie Bildung/Ausbildung; NO: einschließlich Wege zur/von der Arbeit.

Einkauf/private Erledigungen: DK, ES, NL, AT, FI und CH: umfasst Einkauf; PT: umfasst Einkauf und Gesundheit; SE: umfasst Einkauf und Dienstleistungen.

Freizeit: ES: umfasst Wege zu Freizeitaktivitäten, Besuche bei Verwandten oder Freunden und Spaziergänge; FR: umfasst Freizeit, Besuche, Kultur, Sport usw.; LV: umfasst Freizeit, Besuche bei Freunden und Verwandten; NL: umfasst Besuche, Erholung und Sport, Spazierfahrten/-gänge und Spielen bei anderen Kindern (Kinder < 12 Jahre); AT: umfasst Freizeit und private Dinge; PT: umfasst Urlaub, Besuche bei Freunden/Verwandten, Kultur, Sport, religiöse und andere Veranstaltungen; UK: umfasst Besuche bei Freunden (in deren Wohnung oder an einem anderen Ort), Veranstaltungen, öffentliche Aktivitäten, Sport (aktiv) und Urlaub (Fahrt zum Urlaubsort und Tagesausflüge); NO: umfasst Freizeitaktivitäten und Besuche bei Freunden und Verwandten.

Sonstige: LV: umfasst Wechsel des Verkehrsmittels; UK: umfasst Spaziergänge; CH: umfasst Rückweg- und Umsteigeetappen.

Gesamtwegezweck: BE, ES, FR und AT: ohne Rückwege zum eigenen Wohnsitz; DE: ohne Rückwege zum eigenen Wohnsitz, Zweitwohnsitz oder sonstigen Aufenthaltsort (teilweise zu Fuß).

B. Harmonisierte europäische Zeitbudgeterhebungen

Die Daten stammen aus den nationalen Zeitbudgeterhebungen (TUS), die zwischen 1998 und 2002 in Europa durchgeführt wurden. Bei einer Zeitbudgeterhebung führt eine repräsentative Stichprobe von Einzelpersonen an einem Wochentag und an einem Tag am Wochenende verteilt über das ganze Jahr ein Zeittagebuch. Ausnahmen siehe unten. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den Ergebnissen um Schätzwerte handelt und dass sich Stichprobenfehler auf die Ergebnisse auswirken. Bei kleinen Gruppen von Einzelpersonen können die Fehler beträchtlich sein.

Aggregierte TUS-Wegedaten können sich auf Kurz- und Langstrecken beziehen. Sie können also in geringem Umfang auch längere Strecken (z. B. Autofahrten) umfassen.

Zur Codierung der Aktivitäten und des geografischen Standorts verwenden die meisten Länder die Codierungsliste für Aktivitäten der harmonisierten europäischen Zeitbudgeterhebung (HETUS).

Zeitbudgeterhebungen, Referenzjahre und Stichprobengrößen

Land	Feldarbeitszeit	Alter der erfassten Bevölkerung	Stichprobengröße (Anzahl der Respondenten)	Größe der Bevölkerung in 1 000 ¹	Anmerkungen
Belgien (BE) – Statistics Belgium und Vrije Universiteit Brussel	Dezember 1998 – Februar 2000	12–95	8 382	8 755	
Deutschland (DE) – Statistisches Bundesamt	April 2001 – April 2002	>= 10	12 655	73 641	zwei Werktage, ein Tag am Wochenende
Estland (EE) – Statistical Office of Estonia	April 1999 – März 2000	>= 10	5 728	1 290	
Frankreich (FR) – INSEE	Februar 1998 – Februar 1999, außer 4.–18. August und 21. Dezember – 4. Januar	>= 15	15 441	47 231	ein Tag aus dem Zeittagebuch
Ungarn (HU) – Hungarian Central Statistical Office	September 1999 – September 2000	15–84	10 792	8 206	
Slowenien (SI) – Statistical Office of the Republic of Slovenia	April 2000 – März 2001	>= 10	6 190	1 990	
Finnland (FI) – Statistics Finland	März 1999 – März 2000	>= 10	5 332	4 451	
Schweden (SE) – Statistics Sweden	Oktober 2000 – September 2001	20–84	3 998	6 538	
Ver. Königreich (UK) – Office for National Statistics	Juni 2000 – September 2001	>= 8	10 366	53 016	
Norwegen (NO) – Statistics Norway	Februar 2000 – Februar 2001	9–79	3 211	3 674	zwei aufeinanderfolgende Tage

¹ Quelle: Bevölkerungsstatistik

In **Abbildung 2** erfolgte die Codierung des geografischen Standorts anhand der ins Tagebuch eingetragenen Aktivitäten. In Frankreich wurde der geografische Standort nicht erfasst. Im Vereinigten Königreich wurde nicht nach dem Standort gefragt, wenn die Respondenten Arbeit, Schlaf oder Ausbildung angaben. In **Abbildung 3** und **Tabelle 4** basiert die tägliche Wegezeit auf dem Code zum Standort. Sie umfasst die Wege zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte, für Haushaltsführung und Freizeitaktivitäten. Eingeschlossen sind auch die Wege während der Arbeitszeit, die aber möglicherweise zu niedrig angesetzt sind. Die obere Altersgrenze war in Norwegen 79 Jahre, in Ungarn und Schweden 84 und in Belgien 95 Jahre. In den anderen Ländern gab es keine obere Altersgrenze. In Frankreich wurde der Standort nicht erfasst, im Vereinigten Königreich wurden bei der Erhebung der Verkehrsmittel die während der Arbeitszeit zurückgelegten Wege nicht berücksichtigt. Die Angaben zur täglichen Wegezeit in **Abbildung 4** basieren auf der Hauptaktivität. In Frankreich wurden nicht die Wege nach Zweck erfasst, um Vergleiche zu ermöglichen.

Wegezeiten: Pendlerverkehr und alle Wege im Zusammenhang mit den unten aufgelisteten Aktivitäten.

Aktivitäten, die als Wegezweck gelten:

Erwerbsarbeit und Bildung umfasst die für die erste und zweite Erwerbstätigkeit und damit verbundene Aktivitäten, für Pausen und Reisen während der Arbeitszeit sowie für die Arbeitssuche verwendete Zeit. Die für die Bildung in der Schule oder in der Freizeit verwendete Zeit wird mit der Erwerbsarbeit kombiniert.

Haushaltsführung umfasst Haushaltstätigkeiten, Betreuung und Pflege von Kindern und Erwachsenen, Gartenarbeiten und Haustierpflege, handwerkliche Tätigkeiten und Reparaturen, Einkäufe und Besorgungen sowie Haushaltsmanagement.

Freizeit umfasst alle anderen Aktivitätstypen, z. B. ehrenamtliche Tätigkeiten und Sitzungen, Hilfe für andere Haushalte, soziale Kontakte und Veranstaltungen, Sport und Aktivitäten im Freien, Hobbys und Spiele, Lesen, Fernsehen, Ruhezeit oder Nichtstun sowie sonstige nicht genauer bezeichnete Aktivitäten.

Verkehrsmittel:

Zu Fuß/per Fahrrad umfasst alle zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegten Wege.

Pkw, Motorrad umfasst Moped/Motorrad/Motorboot, Personenkraftwagen und Lastkraftwagen/Lieferwagen/Traktor.

Öffentlicher Verkehr umfasst Taxi, Bus, Straßenbahn, U-Bahn, Bahn, Flugzeug oder Boot/Schiff und alle sonstigen öffentlichen Verkehrsmittel.

Nicht genauer bezeichnete Verkehrsmittel umfasst nicht genauer bezeichnete private und sonstige Verkehrsmittel.

Gesamtwegezeit umfasst alle oben genannten Verkehrsmittel.

Quelle aller im Abschnitt "Harmonisierte europäische Zeitbudgeterhebungen" präsentierten Informationen ist die Eurostat-Veröffentlichung "How Europeans spend their time – Everyday life of women and men – Data 1998 – 2002", ISBN 92-894-7235-9.

Weitere Informationsquellen:

Journalisten können den Media Support Service kontaktieren:

BECH Gebäude Büro A4/017 • L-2920 Luxembourg • Tel. (352) 4301 33408 • Fax (352) 4301 35349 •

E-mail: eurostat-mediasupport@cec.eu.int

European Statistical Data Support:

Eurostat hat zusammen mit den anderen Mitgliedern des „Europäischen Statistischen Systems“ ein Netz von Unterstützungszentren eingerichtet; diese Unterstützungszentren gibt es in fast allen Mitgliedstaaten der EU und in einigen EFTA-Ländern.

Sie sollen die Internetnutzer europäischer statistischer Daten beraten und unterstützen.

Kontakt Informationen für dieses Unterstützungsnetz finden Sie auf unserer Webseite: www.europa.eu.int/comm/eurostat/

Ein Verzeichnis unserer Verkaufsstellen in der ganzen Welt erhalten Sie beim:

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

2, rue Mercier – L-2985 Luxembourg

URL: <http://publications.eu.int>

E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int

BELGIEN/BELGIQUE/BELGIË - DANMARK - DEUTSCHLAND - EESTI – ELLÁDA - ESPAÑA - FRANCE - IRELAND - ITALIA - KYPROS/KIBRIS – LUXEMBOURG - MAGYARORSZÁG – MALTA - NEDERLAND - ÖSTERREICH - POLSKA - PORTUGAL - SLOVENIJA - SLOVENSKO - SUOMI/FINLAND - SVERIGE - UNITED KINGDOM - BALGARIJA - HRVATSKA - ÍSLAND – NORGE - SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA - AUSTRALIA - BRASIL - CANADA - EGYPT - MALAYSIA - MÉXICO - SOUTH KOREA - SRI LANKA - T'AI-WAN - UNITED STATES OF AMERICA

ORIGINALTEXT: Englisch