

KANTON  
NIDWALDEN

Baudirektion  
**Amt für Mobilität**

# Mobilität im Kanton Nidwalden

Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015



## Impressum

Herausgeber Kanton Nidwalden  
Amt für Mobilität  
Buochserstrasse 1, PF 1241  
CH-6371 Stans  
Tel. +41 41 618 72 22  
mobilitaet@nw.ch / www.nw.ch

Autor Khanh Hung Duong, LUSTAT Statistik Luzern

Redaktion Samuel Wegmann, LUSTAT Statistik Luzern

Grafisches Konzept und Layout LUSTAT Statistik Luzern

LUSTAT Statistik Luzern  
Burgerstrasse 22, PF 3768  
CH-6002 Luzern  
Tel. +41 41 228 56 35  
info@lustat.ch / www.lustat.ch



Bildnachweis Kanton Nidwalden: Umschlag, S. 23, 34, 45, 54, 60  
Wikipedia/Hergiswil NW/Roland Zumbuehl: S. 45

Diese Publikation wurde nach den Grundsätzen der Charta der öffentlichen Statistik der Schweiz erstellt.

# Vorwort



Liebe Leserin, lieber Leser

Nicht nur die Bevölkerung und die Wirtschaft wachsen, auch die Mobilität nimmt in der Schweiz stetig zu. Insbesondere dem Freizeitverkehr als weiterwachsende Grösse gilt es zusätzliche Bedeutung beizumessen. Bereits heute und natürlich künftig noch mehr ist mit Kapazitätsengpässen – sowohl auf dem Schienen- als auch auf dem Strassennetz zu rechnen. Aber nicht nur diese, auch die sich rasch verändernden gesellschaftlichen, ökonomischen und ökologischen Rahmenbedingungen sowie die vielfältigen technologischen Entwicklungen stellen zusätzliche und neue Herausforderungen für die Mobilität und den Verkehr dar.

Auch der Kanton Nidwalden hat sich diesem Wandel zu stellen und zukunftsweisende Mobilitätslösungen zu suchen und umzusetzen. Die Mobilität in Nidwalden rückt immer mehr in den Fokus mit dem Ziel, den jüngeren Generationen und ebenso den älteren und teils mobilitätseingeschränkten Einwohnerinnen und Einwohnern eine hohe Lebensqualität und Erreichbarkeit zugleich bieten zu können. So wird im Leitbild Nidwalden 2025 und im Legislaturprogramm des Regierungsrates für die Jahre 2016 bis 2019 auf Verträglichkeit im motorisierten Individualverkehr, ein bedürfnisgerechtes ÖV-Angebot und attraktive Langsamverkehrsverbindungen gesetzt.

Damit wir wissen, wo und wie wir unterwegs sind, müssen wir das Verhalten und die Bedürfnisse der Einwohnerinnen und Einwohner von Nidwalden in Sachen Mobilität und Verkehr kennen. Hierzu dient der vorliegende Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) als eine wichtige Grundlage.

Herzlichen Dank für Ihr Interesse.

Stephanie von Samson, Kantonsingenieurin  
Amtsleiterin des Amtes für Mobilität des Kantons Nidwalden



# Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung .....	5
Einleitung .....	9
1. Mobilitätswerkzeuge .....	13
2. Verkehrsaufkommen .....	24
3. Verkehrsmittelwahl .....	35
4. Verkehrszwecke .....	46
5. Zeitaufwand .....	55
Anhang	
Glossar .....	61
Literaturverzeichnis .....	63



# Zusammenfassung

## Besitz von Mobilitätswerkzeugen

Im Kanton Nidwalden ist das Auto weiterhin ein weit verbreitetes Verkehrsmittel. 2015 besitzen rund 9 von 10 Nidwaldner Haushalten mindestens ein Auto; gut jeder dritte Haushalt sogar zwei oder mehr. Diese Werte blieben im Lauf der letzten zehn Jahre nahezu unverändert. Mit 138 Autos pro 100 Haushalte ist die durchschnittliche Autoausstattung der Nidwaldner Haushalte höher als in der Gesamtschweiz (116 Autos pro 100 Haushalte) oder im Kanton Obwalden (136 Autos pro 100 Haushalte). Innerhalb des Kantons Nidwalden bestehen diesbezüglich zwischen der Agglomeration Stans und den ländlichen Gemeinden keine Unterschiede. Der Autobesitz variiert jedoch innerhalb der Agglomeration: In der Kerngemeinde Stans kommen prozentual mehr Haushalte ohne Auto aus als in den übrigen Agglomerationsgemeinden. Umgekehrt sind Haushalte mit zwei oder mehr Autos in den übrigen Agglomerationsgemeinden weiter verbreitet als in der Kerngemeinde Stans. Die Autobesitzquote ist in Mehrpersonenhaushalten deutlich höher als in Einpersonenhaushalten. Sie ist zudem umso höher, je höher das Haushaltseinkommen ist. Fast 90 Prozent der volljährigen Nidwaldnerinnen und Nidwaldner besitzen einen Führerausweis für Personwagen. Der Anteil der Männer mit Führerausweis ist nach wie vor deutlich höher als derjenige der Frauen. Kaum eine Rolle spielt im Kanton Nidwalden die Mitgliedschaft bei einer Car-Sharing-Gesellschaft, um Zugang zu einem Motorfahrzeug zu erlangen. Motorisierte Zweiräder sind im Kanton Nidwalden nicht sehr verbreitet. Anders sieht es bei den Velos (inkl. E-Bikes) aus: 77 Prozent der Nidwaldner Haushalte sind im Besitz mindestens eines Velos; mehr als jeder zweite Haushalt besitzt sogar mehrere davon. Diese Werte liegen über den gesamtschweizerischen Mittelwerten. 8 Prozent der Nidwaldner Haushalte besitzen mindestens ein E-Bike (CH: 7%).

## ÖV-Abonnemente

Die Schweiz verfügt über die weltweit höchste Marktdurchdringung mit ÖV-Abonnements. 2015 besitzen im Kanton Nidwalden 59 Prozent der Personen im Alter ab 16 Jahren ein oder mehrere ÖV-Abonnement(e). Am stärksten verbreitet ist das Halbtaxiabo, das 48 Prozent der Nidwaldner Bevölkerung besitzen. Über alle ÖV-Abonnementstypen hinweg ist die Nidwaldner Abo-Besitzquote identisch mit derjenigen des Kantons Obwalden. Sie ist auch mit derjenigen der Zentral- und der Gesamtschweiz vergleichbar. Innerhalb des Kantons besteht ein Stadt-Land-Gefälle: In der Kerngemeinde Stans sind die Abonnemente des öffentlichen Verkehrs deutlich stärker verbreitet als in den übrigen Agglomerationsgemeinden, und dort sind sie wiederum stärker verbreitet als im restlichen Kantonsgebiet.

## Tagesdistanzen und Unterwegszeiten

2015 legen die Nidwaldnerinnen und Nidwaldner pro Person und Tag durchschnittlich 35,7 Kilometer im Inland zurück; das sind rund 13'000 Kilometer im Jahr. Sie brauchen dafür ohne Warte- und Umsteigezeiten 76 Minuten. Sowohl die Tagesdistanz als auch die tägliche Unterwegszeit liegen im Kanton Nidwalden unterhalb des nationalen Niveaus. 2010 war das noch anders gewesen: Mit 42,5 Kilometern und 86,0 Minuten pro Person und Tag legten Nidwaldnerinnen und Nidwaldner deutlich längere Strecken zurück und wendeten dafür mehr Zeit auf als im Durchschnitt der Gesamtschweiz.

## Räumliche Dimensionen des Verkehrsaufkommens

Innerkantonal unterscheiden sich die täglich zurückgelegten Distanzen pro Person nur wenig. Mit 36,8 Kilometern (Kerngemeinde Stans), 35,9 Kilometern (übrige Agglomerationsgemeinden) und 33,0 Kilometern (ländliche Gemeinden) variieren die regionalen Tagesdistanzen nur moderat um den Nidwaldner Mittelwert. Auch bei den Unterwegszeiten sind die räumlichen Unterschiede wenig stark ausgeprägt.

## Zeitliche Dimensionen des Verkehrsaufkommens

Der Samstag ist der Wochentag, an dem die weitesten Distanzen zurückgelegt werden und die meiste Zeit dafür aufgewendet wird. Je nach Wochentag variieren die Verkehrsspitzen nach Tageszeit. Von Montag bis Freitag erreicht das Verkehrsaufkommen früher am Morgen Höchstwerte, geht am Abend später zurück und zeigt

Verkehrsaufkommen der einzelnen Bevölkerungsgruppen	schwächer ausgeprägte Spitzen über die Mittagszeit (11–14 Uhr) als an den Wochentagen.
Modalsplit	Die Nidwaldner Kantonsbevölkerung ist – unabhängig vom Wohnort und Geschlecht – zu knapp 90 Prozent mobil. Dieser Mobilitätsgrad entspricht demjenigen der Gesamtschweiz. Nicht alle Bevölkerungsgruppen tragen gleichermaßen zum Verkehrsaufkommen bei. Kinder und Jugendliche (bis 17 Jahre) sowie Personen im Rentenalter (ab 65 Jahren) legen im Vergleich zu den mittleren Altersgruppen (18- bis 64-Jährige) kürzere Distanzen zurück. Hingegen nimmt die im Verkehr verbrachte Zeit tendenziell mit steigendem Alter zu. So wenden 65-Jährige und Ältere trotz ihrer unterdurchschnittlichen Tagesdistanzen im Altersvergleich die meiste Zeit auf. Personen, die über ein Auto verfügen, bewältigen im Durchschnitt grössere Tagesdistanzen und wenden dafür mehr Zeit auf als Personen, denen kein Auto zur Verfügung steht. Auch Personen in den höheren Einkommensklassen sind in der Regel mobiler als andere Bevölkerungsgruppen.
Motorisierter Individualverkehr	74 Prozent der Tagesdistanz entfällt bei der Wohnbevölkerung des Kantons Nidwalden 2015 auf den motorisierten Individualverkehr (MIV), 18 Prozent auf den öffentlichen Verkehr (ÖV), 8 Prozent auf den Langsamverkehr (LV) sowie die übrigen Verkehrsmittel. Der MIV-Anteil ist im Kanton Nidwalden höher und der ÖV-Anteil niedriger als in der Gesamtschweiz und im Kanton Obwalden (jeweils 66% MIV und 24% ÖV). Es zeigen sich deutliche Stadt-Land-Gegensätze, die – wie in der Gesamtschweiz – die regional unterschiedlichen infrastrukturellen Voraussetzungen und Fahrzeugausstattungen der Haushalte widerspiegeln: Der MIV-Anteil an den Tagesdistanzen ist bei der Bevölkerung der Kerngemeinde Stans markant niedriger als bei der restlichen Bevölkerung des Kantons. Im ÖV verhält es sich genau umgekehrt: Hier erreicht die Stanser Bevölkerung im innerkantonalen Vergleich den höchsten ÖV-Anteil.
Öffentlicher Verkehr	Der motorisierte Individualverkehr (MIV) spielt eine dominante Rolle im Verkehrsverhalten der Nidwaldner Wohnbevölkerung und kann im Kanton nahezu mit dem Autoverkehr synonym gesetzt werden. 2015 entfallen fast drei Viertel der Tagesdistanzen im Inland – durchschnittlich 26,3 Kilometer – auf den MIV. Davon werden 18,4 Kilometer am Steuer (als Autolenkende/r) und 7,2 Kilometer als Mitfahrende/r zurückgelegt. Bezüglich der Tagesdistanz ist das Auto das wichtigste Verkehrsmittel im Kanton Nidwalden. In jeder der nach Alter, Geschlecht und Haushaltseinkommen differenzierten Bevölkerungsgruppen macht der Autoanteil an der bewältigten Tagesdistanz mehr als 50 Prozent aus. Auch Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren, die kein Auto lenken dürfen, sind als Mitfahrende weiter mit dem Auto unterwegs als im ÖV. Allgemein nimmt mit steigendem Haushaltseinkommen die zurückgelegte Tagesdistanz im MIV zu.
Langsamverkehr	Das ÖV-Angebot nutzen die Nidwaldnerinnen und Nidwaldner bedeutend seltener als den motorisierten Individualverkehr (MIV), dies sowohl bezüglich der Tagesdistanz als auch bezüglich der Unterwegszeit. Seit 2005 hat die Bedeutung des ÖV jedoch stetig zugenommen: 2015 entfallen 18 Prozent der täglichen Distanz und 11 Prozent der täglichen Unterwegszeit auf Bahn, Tram, Bus oder Postauto. Der ÖV gewinnt bei Wegen, die über das Kantonsgebiet hinaus- oder in das Kantonsgebiet hineinführen, an Stellenwert und wird am stärksten von jüngeren Personen unter 40 Jahren genutzt. Anders als bei der Automobilität ist der Anteil der mit dem ÖV zurückgelegten Distanzen in der mittleren Haushaltseinkommensklasse höher als in der tiefsten und der höchsten Haushaltseinkommensklasse.
Verkehrszwecke	Im Fuss- und Veloverkehr (inkl. E-Bikes) werden vergleichsweise kurze Distanzen zurückgelegt: Der Anteil des Langsamverkehrs (LV) an der durchschnittlichen Tagesdistanz beträgt 7,5 Prozent. Wird der LV allerdings an Dauer und Etappenanzahl gemessen, ist er im Vergleich zum MIV und zum ÖV wesentlich bedeutender. Dominiert wird der LV vom Fussverkehr: Jeweils 34 Prozent der Unterwegszeit und der Etappenanzahl (LV insgesamt: 41% bzw. 42%) entfallen auf ihn. Bei allen betrachteten Kennzahlen spielen die E-Bikes eine marginale Rolle.
	Freizeit, Arbeit und Einkauf sind 2015 – in dieser Reihenfolge – die drei wichtigsten Verkehrszwecke für die Wohnbevölkerung des Kantons Nidwalden. Der Freizeitver-



kehr stand bereits 2010 an der Spitze. Auf ihn entfallen 48 Prozent der Tagesdistanzen (2010: 40%) und 39 Prozent der täglichen Wege (2010: 36%). Die zu Arbeitszwecken zurückgelegten Strecken machen 24 Prozent der Tagesdistanzen aus (2010: 26%), diejenigen der Einkaufswege 11 Prozent (2010: 14%).

#### Freizeitverkehr

Die Nidwaldner Bevölkerung legt im Schnitt 1,3 Freizeitwege pro Tag zurück. Ein durchschnittlicher Freizeitweg misst 14 Kilometer und dauert 35 Minuten (inkl. Warte- und Umsteigezeiten). An Samstagen und Sonntagen ist der durchschnittliche Freizeitweg deutlich länger als unter der Woche. Für Freizeitwege verbringen die Nidwaldnerinnen und Nidwaldner am Wochenende auch mehr Zeit im Verkehr. Bei zwei Kennziffern, nämlich der Distanz und der Dauer pro Freizeitweg, sind Männer tendenziell weiter und länger unterwegs als Frauen. Frauen legen hingegen tendenziell mehr Freizeitwege pro Tag zurück als Männer. Grossmehrheitlich werden die Etappen im Freizeitverkehr entweder mit dem Auto (41%) oder zu Fuss (37%) zurückgelegt. Der Anteil an Autoetappen ist in den ländlichen Gemeinden grösser als in den Gemeinden der Agglomeration Stans. Beim Fussverkehr zeigen sich im regionalen Vergleich hingegen keine markanten Unterschiede. Da Autoetappen insgesamt wesentlich länger sind als die Fuss-, Velo- oder E-Bike-Etappen, entfallen 71 Prozent der täglichen Distanzen im Nidwaldner Freizeitverkehr auf das Auto, während die Fuss-etappen lediglich 6 Prozent und die Veloetappen (inkl. E-Bike) 3 Prozent ausmachen.

#### Arbeitsverkehr

Ein durchschnittlicher Arbeitsweg einer Person im Kanton Nidwalden an Werktagen ist 12 Kilometer lang. Er ist damit etwas kürzer als ein Freizeitweg und doppelt so lang wie ein Einkaufsweg. Die Männer legen im Vergleich zu den Frauen pro Tag mehr Arbeitswege zurück. Dagegen legen Frauen durchschnittlich längere Arbeitswege zurück und benötigen tendenziell mehr Zeit pro Arbeitsweg (inkl. Warte- und Umsteigezeiten) als Männer. Der Anteil von Arbeitszwecken an der täglichen Wegzeit beträgt bei beiden Geschlechtern 40 Prozent. 62 Prozent aller Arbeitswege sind maximal 10 Kilometer und 39 Prozent höchstens 5 Kilometer lang. Innerhalb des Kantons ist der Anteil der kurzen Arbeitswege (bis 5 km) bei den Erwerbstätigen mit Wohnsitz in der Agglomerationskerngemeinde Stans am grössten. Die in den ländlichen Gemeinden wohnhaften Erwerbstätigen bewältigen hingegen überdurchschnittlich häufig längere Arbeitswege. Für Arbeitswege wird am häufigsten das Auto benutzt, wobei sich Männer wesentlich autofreudiger zeigen als Frauen. Letztere sind häufiger zu Fuss oder mit der Bahn zur Arbeitsstelle unterwegs.

#### Einkaufsverkehr

Zum Einkaufen werden im Kanton Nidwalden 2015 im Durchschnitt 6 Kilometer pro Weg zurückgelegt. Insgesamt ist das Einkaufen aber eine Tätigkeit der kurzen Wege: Gut jeder dritte Einkaufsweg ist höchstens 1 Kilometer lang. Aufgrund der dichteren Einkaufs- und Versorgungsinfrastruktur in der Agglomerationskerngemeinde Stans sind die Einkaufswege der dortigen Wohnbevölkerung tendenziell kürzer als bei der Bevölkerung des restlichen Kantonsgebiets. Die Nidwaldner Bevölkerung legt an Werktagen (Mo.–Fr.) ungefähr gleich lange Einkaufswege zurück wie an Samstagen. Andere Kennzahlen wie die durchschnittliche Anzahl Einkaufswege oder der Anteil des Einkaufsverkehrs an der Gesamttagesdistanz weisen hingegen auf den Samstag als wichtigsten Einkaufstag hin. Auch im Einkaufsverkehr dominiert die Automobilität: Mit dem Auto werden 82 Prozent der Tagesdistanzen und mehr als 50 Prozent der Einkaufsetappen zurückgelegt.

#### Pendlermobilität

Die Pendlerströme haben aufgrund der allgemein steigenden Erwerbsbeteiligung zugenommen. Im Kanton Nidwalden liegt die Zahl der Zupendlerinnen und -pendler im Durchschnitt der Jahre 2010 bis 2017 bei 12'800 Personen, jene der Wegpendlerinnen und -pendler bei 16'800 Personen. Als Zu- und Wegpendelnde gelten alle Personen, die ihre Wohngemeinde verlassen, um sich zur Arbeit oder zur Ausbildung zu begeben. Rund 4'400 Nidwaldnerinnen und Nidwaldner gelten als Binnenpendelnde; sie pendeln zu Arbeits- oder Ausbildungszwecken innerhalb ihrer Wohngemeinde hin und her. Für die interkantonalen Pendlerströme – also jene, die nicht nur die Gemeinde-, sondern auch die Kantonsgrenzen überschreiten – gilt, dass rund 4'000 Personen weniger in den Kanton Nidwalden hinein als umgekehrt aus ihm hinaus pendeln, der Pendlersaldo also negativ ist.

## Zeitaufwand

Inklusive Warte- und Umsteigezeiten verbringt 2015 jede Nidwaldnerin und jeder Nidwaldner im Durchschnitt 82 Minuten pro Tag im Verkehr; das sind 8 Minuten weniger als im landesweiten Durchschnitt. Auch im Vergleich zu anderen Zentralschweizer Kantonen (OW: 99 Min./Tg.; UR: 95 Min./Tg.; LU: 94 Min./Tg.; ZG: 91 Min./Tg.; SZ: 92 Min./Tg.) zeigt sich, dass die Nidwaldner Bevölkerung vergleichsweise wenig Zeit im Verkehr verbringt. Wie bei den täglich zurückgelegten Wegdistanzen bestehen im Kanton Nidwalden auch bei den dafür eingesetzten Zeitaufwendungen kaum räumliche Unterschiede zwischen Stadt und Land respektive zwischen dem Agglomerationskern Stans und den übrigen Gemeinden des Kantons. Im Altersvergleich sind Personen ab 65 Jahren und junge Erwachsene zwischen 18 und 39 Jahren mit einem Tagesschnitt von 86 beziehungsweise 85 Minuten am längsten unterwegs. Deutlich kürzer sind die Gesamtwegzeiten der jüngsten Altersgruppe. Kinder und Jugendliche im Alter bis zu 17 Jahren wenden pro Tag lediglich 76 Minuten für Mobilität auf. Bei Männern beträgt der mittlere Zeitaufwand 85 Minuten pro Tag, bei Frauen 79 Minuten. Die berufliche wie die finanzielle Situation haben ebenfalls einen Einfluss auf die täglich im Verkehr verbrachte Zeit. Der tägliche Mobilitätsaufwand ist für Vollzeitbeschäftigte höher als für Teilzeiterwerbstätige oder Nichterwerbstätige. Er ist für Personen aus Haushalten der mittleren und oberen Einkommenskategorie höher als bei Mitgliedern aus Haushalten der tiefsten Einkommenskategorie.

# Einleitung

Seit 1974 werden auf Bundesebene periodisch und systematisch umfangreiche statistische Daten zum Verkehrsverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung erhoben: der sogenannte «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» (MZMV). Der MZMV ist als thematische Erhebung seit 2010 in das neue System der eidgenössischen Volkszählung eingebettet. Die Stichprobenerhebung findet alle fünf Jahre statt, zuletzt im Jahr 2015.

Die MZMV-Daten ermöglichen ein detailliertes Bild zum Mobilitätsverhalten der Schweizer Bevölkerung und dienen unter anderem als statistische Grundlage für die Verkehrsplanung und die Vorbereitung sowie Validierung politischer Massnahmen in den Bereichen Verkehr, Raumentwicklung sowie Energie und Umwelt.

## Erhebung 2015

Durchgeführt wird der MZMV von den Bundesämtern für Statistik (BFS) und für Raumentwicklung (ARE). Während die nationale Stichprobe im Jahr 2010 gegenüber 2005 beinahe verdoppelt werden konnte, umfasste sie 2015 auf ähnlichem Niveau wie 2010 insgesamt 57'090 Haushalte. In diesen wurden an je einem der übers Jahr verteilten Stichtage zufällig ausgewählte Personen telefonisch interviewt. Die Erhebung erfolgte durch das Befragungsinstitut LINK.

Die Methodik des MZMV 2015 wurde im Vergleich zur Erhebung 2010 nur geringfügig angepasst. Neu werden Daten zur Benutzung von E-Bikes erhoben. Für die Stichprobenziehung wurde erstmals der BFS-Stichprobenrahmen für Personen- und Haushaltserhebungen (SRPH) eingesetzt, wodurch auch Personen mit unbekannter Telefonnummer kontaktiert werden konnten. Was den Inhalt betrifft, wurden einige Fragen weggelassen, da sie nicht mehr relevant waren (z.B. Velovignette), nicht oder kaum zu den Auswertungen beitragen konnten oder die gewünschte Information inzwischen aus anderen Quellen verfügbar ist (z.B. Zivilstand). Umgekehrt wurden Informationen neu aufgenommen (z.B. Benutzung von E-Bikes, Grund für die Heimarbeit) oder genauer erfasst (z.B. Treibstoffart der Autos).

## Erfasste Merkmale

Um das Verkehrsgeschehen umfassend abbilden zu können, werden im MZMV unter anderem folgende Merkmale erfasst: Besitz von Fahrzeugen, Führerausweisen und Abonnements für den öffentlichen Verkehr; Anzahl, Distanz, Dauer und Zweck der pro Tag zurückgelegten Wege sowie die dafür benutzten Verkehrsmittel. Weiter werden Angaben zum Langsamverkehr – hierzu zählen der Fuss- und Veloverkehr (inkl. E-Bike) – erhoben sowie die Einstellungen zur Verkehrspolitik der Schweiz erfragt.

## Aufstockung der Stichprobe im Kanton Nidwalden

Der Kanton Nidwalden finanzierte für die MZMV 2015 und 2010 jeweils eine Verdichtung der kantonalen Stichprobe, um zuverlässigere Ergebnisse für den Kanton zu erhalten. Im MZMV 2005 war hingegen noch auf eine Aufstockung verzichtet worden. Die kantonale Stichprobe 2015 umfasste Interviews mit 581 Personen (2010: 591) aus ebenso vielen Privathaushalten (2010: 551). Die Befragten berichteten von insgesamt 1'916 am Stichtag im In- und Ausland zurückgelegten Wegen (2010: 2'060) und 2'481 Etappen (2010: 2'799). Die nichtverdichtete Stichprobe aus dem MZMV 2005 umfasste lediglich 80 Personen aus 74 Haushalten mit insgesamt 263 zurückgelegten Wegen und 375 Etappen. Wegen des geringen Stichprobenumfangs sind die Ergebnisse des MZMV 2005 nur sehr eingeschränkt mit den Ergebnissen der beiden nachfolgenden Erhebungen vergleichbar.

## Aufbau der Publikation

Im Mittelpunkt der vorliegenden Publikation, die LUSTAT Statistik Luzern im Auftrag des Amtes für Mobilität des Kantons Nidwalden erstellt hat, steht die Analyse des individuellen Verkehrsverhaltens der Nidwaldner Bevölkerung. Die Darstellung der Ergebnisse orientiert sich an der Publikation der MZMV-Resultate für den Kanton Luzern, die 2017 in der LUSTAT-Reihe Focus „Mobilität im Kanton Luzern“ erschienen ist. Dadurch ist der direkte Vergleich mit den Luzerner Resultaten, aber auch mit den gesamtschweizerischen Resultaten von BFS und ARE, möglich.

Die Publikation gliedert sich in fünf Kapitel: In Kapitel 1 wird die Ausstattung der Nidwaldner Haushalte mit Mobilitätswerkzeugen als Rahmenbedingung des Verkehrsgeschehens beschrieben. In den Kapiteln 2 bis 5 folgt die Analyse des Verkehrsver-

haltens. Ausführlich behandelt wird der Modalsplit, das heisst die Verkehrsmittelwahl. Weiter werden das Verkehrsaufkommen, die Verkehrszwecke und der in Mobilitätszwecke investierte Zeitaufwand analysiert.

### Methodische Hinweise

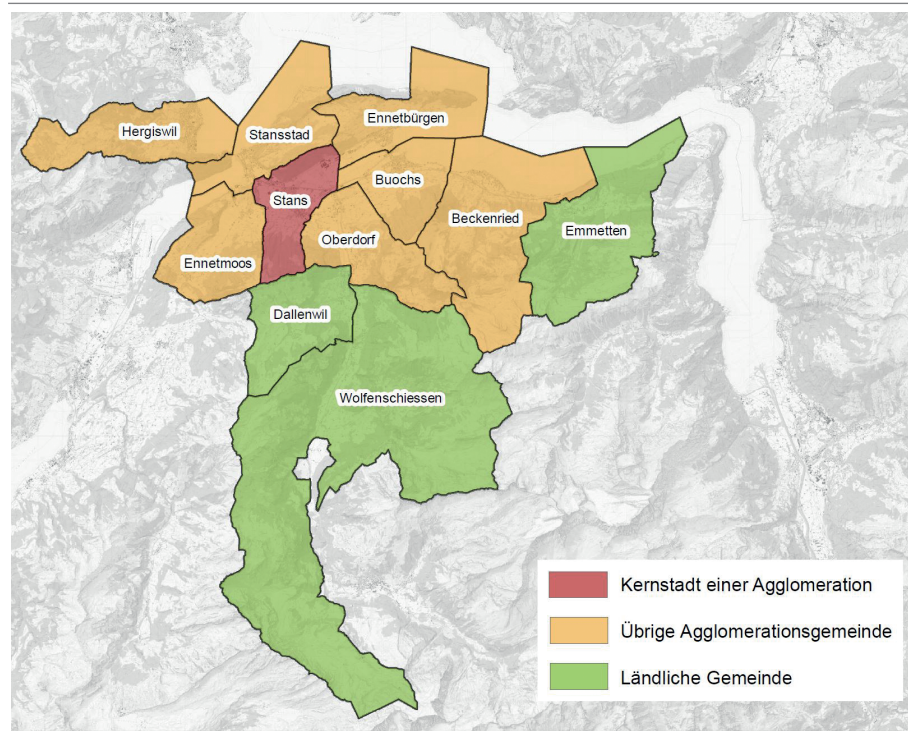
Grundgesamtheit  
und Analysegruppen

Die Analysen beziehen sich – wenn nicht anders vermerkt – auf die ständige Wohnbevölkerung des Kantons Nidwalden im Alter ab 6 Jahren sowie auf im Inland zurückgelegte Wege und Etappen. Bei den Analyseergebnissen handelt es sich um Schätzungen tatsächlicher Zustände und Entwicklungen auf Basis der gezogenen Stichproben. Wie stark die Schätzungen vom wahren Wert abweichen, ist unter anderem von der Anzahl der befragten Personen abhängig: Je weniger Beobachtungen vorliegen, desto höher sind die Schätzungenauigkeiten bei den Auswertungsergebnissen und desto höher ist die statistische Unsicherheit bei der Interpretation von Stichprobenerhebungen.

Räumliche Gliederung

Der räumliche Fokus des vorliegenden Berichts liegt auf dem Kanton Nidwalden. Für innerkantonale Vergleiche werden zu den zentralen Kennzahlen auch Ergebnisse für die Agglomeration Stans und für die ländlichen Gemeinden ausgewiesen. Die regionale Gliederung orientiert sich an der Gemeindetypologie sowie an der Agglomerationsdefinition des Bundesamts für Statistik (BFS), welche auf der Eidgenössischen Volkszählung (VZ) 2000 basiert. In dieser Regionalisierung umfasst die Agglomeration Stans die Agglomerationskerngemeinde Stans sowie die übrigen Agglomerationsgemeinden Beckenried, Buochs, Ennetbürgen, Ennetmoos, Oberdorf und Stansstad. Die Gemeinde Hergiswil NW wird ebenfalls als übrige Agglomerationsgemeinde geführt; sie zählt allerdings als ausserkantonale Gemeinde zur Agglomeration Luzern. Die Nidwaldner Gemeinden Dallenwil, Emmetten und Wolfenschlössen zählen zu den ländlichen Gemeinden.

Abbildung 0.1  
**Gemeindetypologie**  
Kanton Nidwalden



Kanton Nidwalden

Tabellensammlung  
und Methodenbericht

Den vorliegenden Analysebericht begleitet eine umfassende Tabellensammlung, welche sämtliche Auswertungen von LUSTAT Statistik Luzern zu den Mikrozensus 2005 bis 2015 für den Kanton Nidwalden enthält (inkl. innerkantonale Vergleiche und Raumvergleiche auf nationaler Ebene). Dass zu den Tabellenwerten die jeweiligen Vertrauensintervalle (bei Mittelwerten auch die Standardabweichung) ausgewiesen werden, macht die statistische Qualität der analysierten Daten überprüfbar. Zur Dokumentation gehört weiter ein Methodenbericht mit ergänzenden Informationen zur Erhebung, zu Begriffsdefinitionen, zu den methodischen Grundlagen der Auswertungen oder zur räumlichen Analyse.



# I. Mobilitätswerkzeuge

Unser Mobilitätsverhalten prägt unsere Lebensweise wesentlich mit: Menschen wohnen an einem bestimmten Ort, gehen an einem anderen der Arbeit nach und verbringen an einem dritten ihre Freizeit; Familien und Bezugspersonen pflegen ihre Kontakte oft ein Leben lang über weite Distanzen hinweg; Urlaube, Reisen und Ausbildungen führen nicht selten gar über kontinentale Grenzen hinaus. Räumliche Mobilitätskonzepte beziehen sich also auf weit mehr denn bloss auf Bewegungen von A nach B: Die Teilnahme am Verkehrsgeschehen gehört längst zu den Voraussetzungen, um überhaupt am gesellschaftlichen und beruflichen Leben teilnehmen zu können. Die Qualität der Verkehrserschliessung und der Erreichbarkeit ist über den individuellen Nutzen hinaus zudem eine wichtige Schlüsselgrösse der räumlichen und wirtschaftlichen Entwicklung.

Die jeweilige Art und Weise mobil zu sein, ist denn auch Ausdruck unterschiedlicher Lebensstile. Die Wahl, ein bestimmtes Verkehrsmittel zu benutzen oder anzuschaffen, ist unter anderem von Einkommen, Alter, aber auch von politischen Einstellungen und Werthaltungen beeinflusst. Mobilitätswerkzeuge haben neben ihrem praktischen einen symbolischen Wert. Sie können der Selbstdarstellung dienen und mit wichtigen Momenten im Lebenslauf verbunden sein, zum Beispiel wenn der Zeitpunkt des Erwerbs eines Führerausweises bei Jugendlichen mit dem Erreichen der Unabhängigkeit vom Elternhaus assoziiert wird (Schenk 2017: 79; Tully/Baier 2006). Rennräder, E-Bikes, City- oder Mountainbikes wiederum können gewählt werden, um den bewussten Autoverzicht, die umweltfreundliche Einstellung oder den gesunden Lebensstil auszudrücken.

Die Verbreitung von Führerausweisen, die Ausstattung mit motorisierten und nicht-motorisierten Fahrzeugen, die Verfügbarkeit von Parkplätzen und der Besitz von Abonnementen des öffentlichen Verkehrs sowie die Qualität der ÖV-Erschliessung sind zentrale Grundlagen des Verkehrsgeschehens.

## Besitz und Verfügbarkeit von Fahrzeugen

Auto als beliebtes Verkehrsmittel

Nach dem Velo ist das Auto weiterhin das am weitesten verbreitete Verkehrsmittel. Im Jahr 2015 besitzen im Kanton Nidwalden – wie bereits in den Jahren 2005 und 2010 – rund 9 von 10 Haushalten mindestens ein Auto; gut jeder dritte Haushalt sogar zwei oder mehr. Die durchschnittliche Anzahl der Autos, die ein Haushalt besitzt (→ Tabelle 1.1), ist im Lauf der letzten 10 Jahre zwar leicht gesunken (2005: 143 Autos pro 100 Haushalte; 2010: 140 Autos; 2015: 138 Autos); 2015 liegt sie im Kanton Nidwalden jedoch höher als in der Gesamtschweiz (116 Autos pro 100 Haushalte) oder im Kanton Obwalden (136 Autos pro 100 Haushalte).

Disparitäten beim Autobesitz innerhalb der Agglomeration Stans

Innerhalb des Kantons Nidwalden bestehen zwischen Zentrum und Peripherie keine Unterschiede im Autobesitz. Sowohl in der Agglomeration Stans als auch im restlichen Teil des Kantons liegt der Anteil der Haushalte, die mindestens ein Auto besitzen, im

Tabelle 1.1

### Fahrzeugbesitz und Autoverfügbarkeit nach Wohnort 2015

Kanton Nidwalden

Wohnort	Kennziffern pro Haushalt				Kennziffer pro Person
	Mittlere Anzahl Autos	Mittlere Anzahl Velos (inkl. E-Bikes)	Mittlere Anzahl E-Bikes	Autofreie Haushalte (Anteil in %)	Auto immer verfügbar (Anteil in %)
<b>Kanton Nidwalden</b>	<b>1,38</b>	<b>2,08</b>	<b>0,10</b>	<b>10,7</b>	<b>79,2</b>
Agglomeration Stans	1,38	2,27	0,11	10,4	77,9
Übrige Gemeinde	1,40	1,52	0,07	11,6	82,9

K01\_T01\_NW

LUSTAT Statistik Luzern

Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

kantonalen Durchschnitt. Die Werte variieren jedoch innerhalb der Agglomeration: In der Kerngemeinde Stans kommen prozentual mehr Haushalte ohne Auto aus als in den übrigen Agglomerationsgemeinden. Umgekehrt sind Haushalte mit zwei oder mehr Autos in den übrigen Agglomerationsgemeinden weiter verbreitet als in der Kerngemeinde Stans. Dieses Gefälle zwischen Agglomerationskern und -umland zeigte sich bereits 2010 (→ Abbildung 1.1).

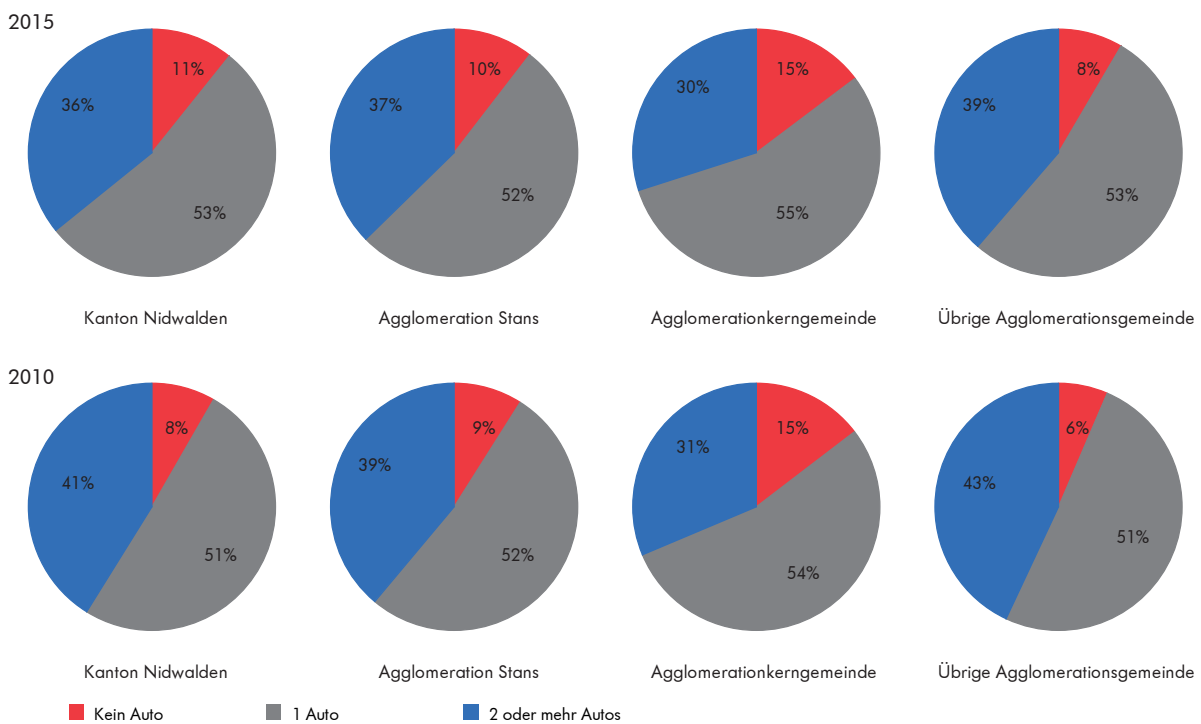
Anzahl Autos pro Haushalt steigt mit der Haushaltsgrösse

Die Autobesitzquote ist in Mehrpersonenhaushalten deutlich höher als in Einpersonenhaushalten. Zwischen Mehrpersonenhaushalten mit zwei und solchen mit drei oder mehr Mitgliedern bestehen hingegen keine Unterschiede (→ Abbildung 1.2). Was jedoch mit zunehmender Haushaltsgrösse zunimmt, ist die mittlere Anzahl Autos pro Haushalt. Im Jahr 2015 beträgt sie bei Einpersonenhaushalten 82 Autos pro 100 Haushalte, was auch 2010 der Fall war. Bei Zweipersonenhaushalten liegt der Wert bei 145 Autos (2010: 152) und bei Haushalten mit drei und mehr Mitgliedern bei 189 Autos pro 100 Haushalte (2010: 161).

Je höher das Einkommen, desto grösser die Autoausstattung der Haushalte

Auch das Einkommen hat Einfluss darauf, ob ein Haushalt (k)ein Auto besitzt. Fast alle Nidwaldner Haushalte mit einem monatlichen Bruttoeinkommen von mehr als 8'000 Franken besitzen mindestens ein Auto, mehr als die Hälfte sogar zwei oder mehr. Bei einem Haushaltseinkommen zwischen 4'001 und 8'000 Franken sind 92 Prozent der Haushalte im Besitz von einem und 19 Prozent der Haushalte im Besitz von zwei oder mehr Autos. Hingegen ist fast jeder dritte Haushalt mit einem Haushaltseinkommen von 4'000 oder weniger Franken autofrei. Auch gemessen an der durchschnittlichen Anzahl Autos pro Haushalt zeigt sich mit zunehmendem Einkommen eine grössere Autoausstattung im Kanton Nidwalden. In allen drei Einkommensklassen weisen die Nidwaldner Haushalte einen höheren Motorisierungsgrad auf als im gesamtschweizerischen Durchschnitt.

Abbildung 1.1  
**Autobesitz der Haushalte nach Wohnort 2010 und 2015**  
 Kanton Nidwalden



K01\_G01\_NW

LUSTAT Statistik Luzern  
 Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Gerundete Prozentwerte



Motorisierte Zweiräder  
deutlich weniger verbreitet als PW

Weitaus weniger verbreitet als Personenwagen sind motorisierte Zweiräder. Im Kanton Nidwalden besitzen 14 Prozent der Haushalte Motorräder, 3 Prozent Kleinmotorräder und 5 Prozent Mofas. Bei allen drei Fahrzeugtypen lassen sich keine signifikanten Stadt-Land-Unterschiede beziehungsweise Unterschiede zwischen der Agglomeration Stans und den übrigen Nidwaldner Gemeinden feststellen.

Die Beliebtheit der Kleinmotorräder und Mofas ist seit 2010 nahezu unverändert geblieben. Bei den Motorrädern ist die Besitzquote rückläufig (−4 Prozentpunkte).

Mitgliedschaft bei Car-Sharing-Gesellschaften kaum verbreitet

Kaum eine Rolle spielt im Kanton Nidwalden die Mitgliedschaft bei einer Car-Sharing-Gesellschaft. Fast alle befragten Personen, nämlich 99 Prozent der Erwachsenen mit Führerausweis, nutzen diese Möglichkeit nicht, um Zugang zu einem Motorfahrzeug zu erlangen. Dieser Anteil hat sich seit 2010 kaum verändert. Gesamtschweizerisch liegt der Anteil bei 4 Prozent, wobei die Mitgliedschaft in Agglomerationsgebieten häufiger ist (Agglomerationskerngemeinde: 7%; übrige Agglomerationsgemeinde: 3%) als in ländlichen Gemeinden (2%). Das Standortnetz der Car-Sharing-Gesellschaften ist in den Zentren und zentrumsnahen Gebieten denn auch dichter als in ländlichen Gebieten.

Velobesitz der Haushalte  
auch 2015 überdurchschnittlich  
hoch

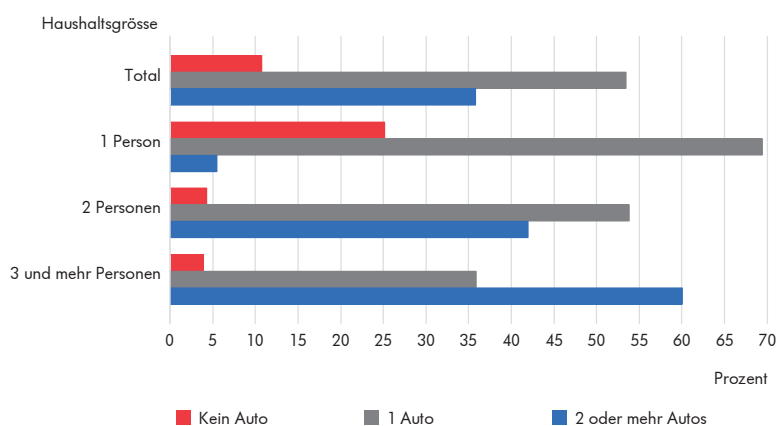
Ganz anders zeigen sich die Besitzverhältnisse bei den Velos (inkl. E-Bikes): 77 Prozent der Nidwaldner Haushalte sind im Besitz mindestens eines Velos (2010: 82%). Mehr als jeder zweite Haushalt besitzt sogar mehrere Velos (2010: 65%). In beiden Fällen liegen die Werte sowohl für 2015 als auch für 2010 über dem jeweiligen gesamtschweizerischen Durchschnitt. Insgesamt entfallen 2015 im Kanton Nidwalden auf 100 Haushalte 208 Velos (CH: 166; OW: 196).

E-Bikes sind im Kanton Nidwalden ungefähr gleich stark verbreitet wie in der Gesamtschweiz: 8 Prozent der Nidwaldner Haushalte besitzen mindestens ein E-Bike; in der Gesamtschweiz liegt die Besitzquote bei 7 Prozent. So kommen im Kanton Nidwalden auf 100 Haushalte 10 E-Bikes, in der Gesamtschweiz sind es 9. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Haushalt mehrere E-Bikes besitzen kann. Im Kanton Obwalden liegt die Besitzquote bei 12 E-Bikes pro 100 Haushalte.

Stadt-Land-Gegensätze  
bei der Veloausstattung

Einschliesslich der E-Bikes weist die Agglomeration Stans sowohl einen höheren Anteil an Velo besitzenden Haushalten auf (80%) als auch eine höhere mittlere Anzahl Velos pro Haushalt (2,3) als das übrige, ländliche Kantonsgebiet (66%; 1,5 Velos pro

Abbildung 1.2  
**Autobesitz der Haushalte nach Haushaltsgrössen 2015**  
Kanton Nidwalden



Haushalt). Blickt man nur auf die Agglomerationsgemeinden, ist – wie schon 2010 – eine grössere Veloausstattung in der Kerngemeinde Stans auszumachen als in den umliegenden Agglomerationsgemeinden.

Kinder und Jugendliche sind Hauptnutzergruppen von Velos

Kinder und Jugendliche sind die Hauptbenutzerinnen und -benutzer von Velos, das zeigt die Differenzierung nach Altersgruppen: 2015 verfügen alle und 2010 nahezu alle 6- bis 17-jährigen jederzeit oder nach Absprache über ein Velo. Mit steigendem Alter nimmt die Verfügbarkeit ab: Bei den 18- bis 39-jährigen ist dieser Anteil mit 90 Prozent (2010: 96%) noch vergleichsweise hoch. Bei den 40- bis 64-jährigen liegt der Anteil noch bei 85 Prozent (2010: 89%), bei den Personen ab 65 Jahren bei 68 Prozent (2010: 56%; → Abbildung 1.3).

### Führerausweise für Personenwagen und Motorräder

Fast 9 von 10 Nidwaldnerinnen und Nidwaldner im Alter ab 18 Jahren besitzen einen Führerausweis für Personenwagen. Mit 92 Prozent ist der Anteil der Nidwaldner Männer mit Führerausweis deutlich höher als derjenige der Nidwaldner Frauen (84%). Im Vergleich zur Zentralschweiz (84%) und zur Gesamtschweiz (81%) besitzen die volljährigen Nidwaldnerinnen und Nidwaldner anteilmässig häufiger den Autoführerausweis. Die geschlechtsspezifischen Unterschiede sind bei ihnen ebenfalls kleiner (ZCH: 90% Männer, 78% Frauen; CH: 88% Männer, 75% Frauen). Insgesamt sind die Führerausweis-Besitzquoten nach Geschlecht gegenüber 2010 nahezu konstant geblieben.

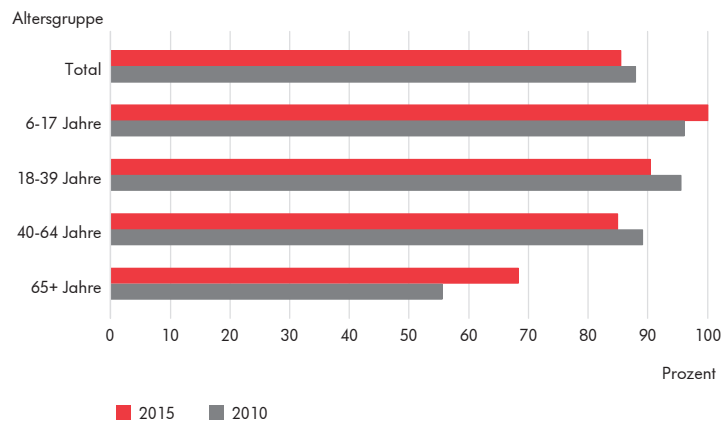
Keine Unterschiede nach Wohnort-typ im Kanton Nidwalden

In der Schweiz gilt allgemein: Je zentraler der Wohnort liegt, desto niedriger ist in der Regel der Bevölkerungsanteil, der im Besitz eines Autoführerausweises ist. Die Agglomerationskerngemeinden – also die Städte – haben einen niedrigeren Anteil an Einwohnerinnen und Einwohnern mit Führerausweis als die übrigen Agglomerationsgemeinden und diese wiederum niedrigere Anteile als die ländlichen Gemeinden. Dieses raumstrukturelle Merkmal zeigt sich in den Nidwaldner Zahlen nicht: In den Erhebungsjahren 2015 und 2010 bestehen auf dem Kantonsgebiet keine nennenswerten Unterschiede im Führerausweisbesitz zwischen der zentralen und der peripheren Lage des Wohnorts. Sowohl im Kantonszentrum Stans und in den übrigen Agglomerationsgemeinden als auch in den ländlichen Gemeinden liegen die Werte beim Führerausweisbesitz auf kantonalem Durchschnittsniveau.

Abbildung 1.3

#### Verfügbarkeit von Velos (immer oder nach Absprache) nach Altersgruppen 2010 und 2015

Kanton Nidwalden



Verhältnis zwischen den Altersgruppen verändert sich

Autoaffine Generation kommt ins Rentenalter

Hohe Autoverfügbarkeit unter den Führerausweisbesitzenden

Führerausweis für Motorräder bei Männern wesentlich stärker verbreitet als bei Frauen

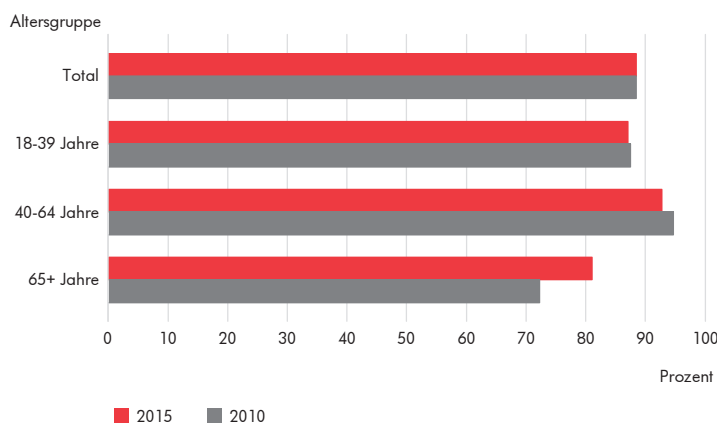
Bei Betrachtung des Führerausweisbesitzes nach Altersgruppen zeigen sich Differenzen (→ Abbildung 1.4). Junge Erwachsene (18- bis 39-Jährige) und Personen im Rentenalter (65 Jahre und älter) sind seltener im Besitz eines Autoführerausweis als die mittlere Altersgruppe (40- bis 64-Jährige). Die Verhältnisse zwischen den einzelnen Altersgruppen haben sich jedoch seit 2010 verschoben: Relativ stabil geblieben ist der Prozentanteil der Personen mit Führerausweis in den Altersgruppen der 18- bis 39- und der 40- bis 64-Jährigen. Hingegen hat der Anteil der Personen mit Führerausweis bei der Generation 65plus von 72 auf 81 Prozent zugenommen.

Diese Entwicklung geht auf den Generationeneffekt zurück: Diejenige Generation, in der es infolge der rapiden Verbreitung des Automobils seit Mitte des vergangenen Jahrhunderts immer geläufiger wurde, einen Führerausweis für das Auto zu erwerben, rückt ins Rentenalter auf. Umgekehrt belegen Studien, dass die Autoaffinität und die Selbstverständlichkeit, Auto fahren zu wollen, seit geraumer Zeit wieder abnehmen (GFS Bern 2015; Heine et al. 2001: 18). Vor allem bei jüngeren Verkehrsteilnehmenden hat sich die Einstellung dem Auto gegenüber verändert (vgl. Kunert et al. 2012). Zwar nicht im Kanton Nidwalden, aber in der Gesamtschweiz äussert sich dies unter anderem in einer rückläufigen Führerausweisquote bei den Jüngeren. Dass die Bedeutung des Autos als Statussymbol abgenommen hat, könnte beispielsweise am Ausbau des ÖV und damit an dessen Aufwertung liegen oder daran, dass die individuellen und gesellschaftlichen Kosten des Autoverkehrs heute negativer beurteilt werden als noch vor einigen Jahren (Zeitverlust gegenüber ÖV-Verkehrsmitteln, ökologische Folgen usw.). So ergab eine Befragung der GFS Bern AG (2015: 5), dass sich viele Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gegen das Auto entscheiden, um nicht in einen Stau zu geraten. Stau werde dabei mit individuellen Nachteilen wie nervliche Belastung und Zeitverlust verbunden.

Wer aber einen Autoführerausweis besitzt, verfügt meist auch über den Zugang zu einem Auto – jederzeit oder zumindest nach Absprache. Im Kanton Nidwalden trifft dies 2010 und 2015 auf nahezu alle entsprechenden Personen zu (97%), dies unabhängig von Alter, Geschlecht, Wohnort (Agglomerationsgemeinde vs. ländliche Gemeinde) oder Erwerbsstatus (Vollzeit, Teilzeit, nichterwerbstätig).

Motorräder spielen eine deutlich geringere Rolle als Personenwagen. Gut jede dritte Person im Kanton Nidwalden besitzt einen Motorradführerausweis. Zwei weitere Befunde sollen hier hervorgehoben werden: Erstens ist der geschlechtsspezifische Unterschied deutlicher ausgeprägt als beim Autoführerausweis; Männer (47%) besit-

Abbildung 1.4  
**Anteil Personen im Haushalt mit Führerschein nach Altersgruppen 2010 und 2015**  
 Kanton Nidwalden



zen etwa doppelt so häufig den Motorrad-Führerausweis wie Frauen (22%). Zweitens ist die Verbreitung des Motorrad-Führerausweises in der Agglomeration Stans tendenziell kleiner als im übrigen Kantonsgebiet.

### Verfügbarkeit von Parkplätzen

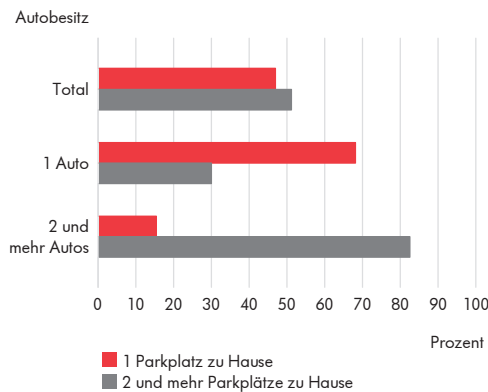
Hohe Verfügbarkeit von Parkplätzen bei Haushalten mit Autobesitz

4 von 5 Erwerbstätigen mit Führerausweis und Auto haben Parkplatz am Arbeitsplatz

Sowohl im Privat- als auch im Berufsleben tragen das Parkplatzangebot und die Parkplatzverfügbarkeit mit zur Entscheidung bei, ob bei der Verkehrsmittelwahl auf das Auto zurückgegriffen wird oder nicht. Im Kanton Nidwalden sind die Haushalte der Autobesitzer und Autobesitzerinnen diesbezüglich sehr gut versorgt (→ Abbildung 1.5): Fast alle Haushalte mit mindestens einem Auto (98%) verfügen privat über einen oder mehrere eigene oder gemietete Parkplätze (CH: 92%). Unter ihnen stehen jedem zweiten Haushalt sogar zwei oder mehr Parkplätze zur Verfügung. Rund 30 Prozent der Einautohaushalte verfügen über mehrere Parkplätze (CH: 24%).

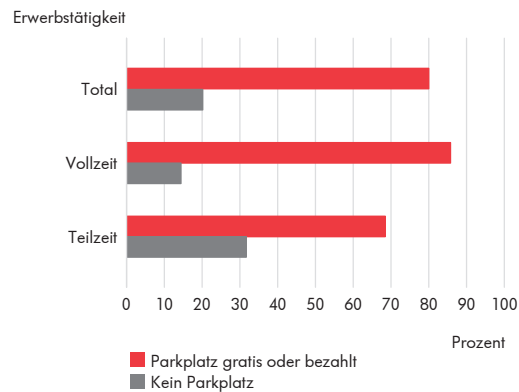
Auch im räumlichen Vergleich zeigt sich eine insgesamt gute Versorgungslage. Ob innerhalb oder ausserhalb der Agglomeration Stans, ob Kerngemeinde oder ländliche Gemeinde, in jedem Nidwaldner Gebietstyp verfügen diejenigen Haushalte, die ein Auto besitzen, zu 95 oder mehr Prozent über mindestens einen Parkplatz. Etwa 4 von 5 Erwerbstätigen mit Führerausweis, deren Haushalt über ein Auto verfügt, können auf eine reservierte Parkmöglichkeit am Arbeitsort zurückgreifen (→ Abbildung 1.6). Vollzeit-erwerbstätige (86%) profitieren im Allgemeinen häufiger von dieser Möglichkeit als Teilzeiterwerbstätige (68%). Insgesamt ist zu berücksichtigen, dass die Parkplatzverfügbarkeit unter anderem von den Parkplatzreglementen auf Gemeindeebene (Parkplatzbewirtschaftung) abhängig ist. Je nach Reglementierung können Restriktionen gelten oder sich Möglichkeiten eröffnen, die sich von Gemeinde zu Gemeinde unterscheiden. So kann beispielsweise bei Neu- und Umbauprojekten vorgeschrieben werden, wie hoch die Anzahl zulässiger oder verpflichtender Parkplätze ist.

Abbildung 1.5  
**Verfügbarkeit von Parkplätzen zu Hause nach Anzahl Autos im Haushalt 2015**  
Kanton Nidwalden



K01\_G07A\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Abbildung 1.6  
**Verfügbarkeit von Parkplätzen am Arbeitsort nach Erwerbstätigkeit 2015**  
Kanton Nidwalden



K01\_G07B\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

### Abonnemente des öffentlichen Verkehrs

Das individuelle Mobilitätsverhalten wird wesentlich auch dadurch bestimmt, welche Möglichkeiten der Bevölkerung mit dem Angebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV) zur Verfügung stehen. Der ÖV kann eine Alternative dazu darstellen, ein Fahrzeug zu besitzen oder sich mit einem Privatfahrzeug fortzubewegen; der ÖV kann aber auch als Ergänzung zum Privatfahrzeug genutzt werden. Was den ÖV betrifft, blickt die Schweiz mit der grossen Beliebtheit von General- und Halbtaxabonnement auf eine lange Tradition zurück. Das Land verfügt mit 2,53 Millionen verkauften Halbtax- und 480'000 Generalabonnements (Stand 2017) über die weltweit höchste Marktdurchdringung mit ÖV-Abonnements (Verband öffentlicher Verkehr 2018: 18f.). Die nachfolgenden Ausführungen zum Besitz von ÖV-Abonnements – ebenso wie die vorangegangenen zum Besitz und zur Verfügbarkeit von Fahrzeugen – geben noch keine Hinweise zum tatsächlichen Verkehrsverhalten von Personen. Die Analyse des Verhaltens folgt in den nachfolgenden Kapiteln 2 bis 5 der vorliegenden Publikation.

Halbtax-Abonnemente am beliebtesten bei der Nidwaldner Bevölkerung

59 Prozent der Nidwaldnerinnen und Nidwaldner im Alter ab 16 Jahren sind 2015 im Besitz eines General-, Halbtax-, Passepartout- oder anderen ÖV-Abonnements beziehungsweise im Besitz von mehreren Abonnements (z.B. Kombination Halbtax und Passepartout). Am beliebtesten ist das Halbtaxabo, das aktuell 48 Prozent der Nidwaldner Bevölkerung besitzen. Das Generalabonnement (GA, 5%) und andere Abonnementstypen wie Monats-, Jahres- oder Streckenabos (16%) sind im Vergleich zum Halbtax weitaus weniger verbreitet. Über alle ÖV-Abonnementstypen hinweg ist die Nidwaldner Abo-Besitzquote identisch mit derjenigen des Kantons Obwalden. Sie ist auch mit derjenigen der Zentral- und der Gesamtschweiz vergleichbar. Bei Betrachtung der einzelnen Abonnementstypen bestehen jedoch markante Unterschiede: Im Kanton Nidwalden ist das Halbtaxabo stärker verbreitet als in der Zentral- und in der Gesamtschweiz. Umgekehrt ist das grossregionale und nationale Besitzniveau von GA und anderen ÖV-Abonnements höher als im Kanton Nidwalden. Die beschriebenen Besitzverhältnisse haben sich seit der Erhebung 2010 nicht signifikant verändert.

Regionale Unterschiede vergrössern sich

Das räumliche Gefälle beim Abobesitz verläuft im Kanton Nidwalden grundsätzlich vom Zentrum in die peripheren Gebiete. In der Agglomerationskerngemeinde Stans sind die Abonnemente des öffentlichen Verkehrs deutlich stärker verbreitet als in den übrigen Agglomerationsgemeinden, und dort sind sie wiederum stärker verbreitet als auf dem restlichen Kantonsgebiet. Dazu tragen die Verkehrsinfrastruktur und das generell dichtere ÖV-Angebot in den Zentren bei. 71 Prozent der Stanser Ge-

Abbildung 1.7  
**ÖV-Abonnementsbesitz nach Altersgruppen 2015**  
Kanton Nidwalden

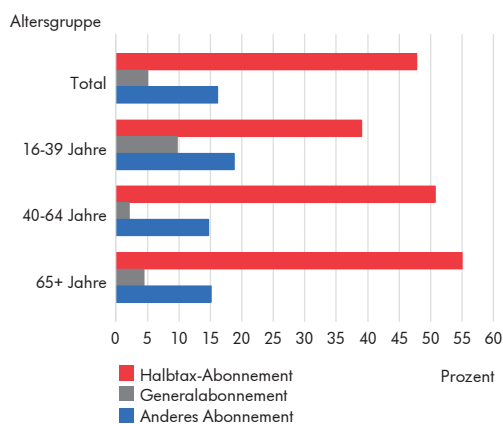
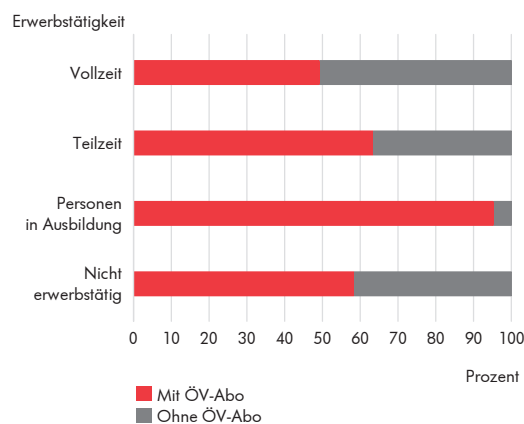


Abbildung 1.8  
**ÖV-Abonnementsbesitz nach Erwerbstätigkeit 2015**  
Kanton Nidwalden



K01\_G03A\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

K01\_G05B\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

meindebevölkerung sind im Besitz eines ÖV-Abonnements, 56 Prozent im Besitz eines Halbtaxabos, 10 Prozent im Besitz eines GA und 24 Prozent im Besitz eines anderen Abonnements des öffentlichen Verkehrs. Mit 29 Prozent liegt der Anteil der Stanser Bevölkerung, die über kein ÖV-Abonnement verfügt, unter dem Kantonsdurchschnitt. In den übrigen Agglomerationsgemeinden ist der Anteil durchschnittlich, in den ländlichen Gemeinden des Kantons überdurchschnittlich hoch. Insgesamt haben sich die räumlichen Unterschiede beim ÖV-Abonnementsbesitz im Kanton Nidwalden seit 2010 vergrössert.

Finanzielle Beiträge der Arbeitgeber an den Abonnementskosten können einen Anreiz für den Kauf eines ÖV-Abonnements darstellen. 2015 profitieren 18 Prozent der Nidwaldner Erwerbstätigen ab 16 Jahren, die im Besitz eines Abos sind, von einer Mitfinanzierung seitens ihres Arbeitgebers. In dieser Hinsicht profitieren Stanser Erwerbstätige tendenziell seltener von einer Unterstützung als Erwerbstätige des übrigen Kantonsgebiets.

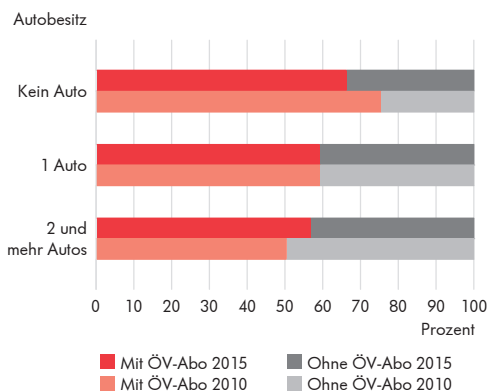
Die ÖV-Abonnemente sind in den verschiedenen Altersgruppen ungefähr gleich stark verbreitet. Die Besitzquoten variieren moderat um den kantonalen Durchschnitt (59%), wobei die Differenzen sich im Bereich der statistischen Schätzungenauigkeit bewegen. Altersgruppenspezifische Tendenzen zeigen sich bei Betrachtung der Verbreitung von Halbtax- und Generalabonnements: In der älteren Altersklasse der 65-Jährigen und Älteren ist das Halbtaxabo stärker verbreitet als bei der jüngeren Bevölkerung bis 39 Jahre. Beim GA verhält es sich genau umgekehrt (→ Abbildung 1.7). Bei anderen Abonnementstypen (Monats-, Jahres- und Streckenabos) sind hingegen keine signifikanten Altersgruppenunterschiede auszumachen.

Einen Einfluss auf den ÖV-Abonnementsbesitz hat die Erwerbs- und Ausbildungstätigkeit. Personen in Ausbildung sind mit deutlichem Abstand am häufigsten im Besitz von ÖV-Abos, im Kanton Nidwalden nämlich zu 95 Prozent (→ Abbildung 1.8). Im Vergleich zu den Vollzeit- und Teilzeiterwerbstätigen sowie den Nichterwerbstätigen verfügen sie überdurchschnittlich häufig über ein GA (26%); dieser Umstand dürfte die hohe GA-Besitzquote (10%) bei der jungen Bevölkerung im Alter bis zu 39 Jahren mit erklären. Auch bei Monats-, Jahres- und Streckenabos weisen Auszubildende mit 41 Prozent eine Besitzquote auf, die deutlich über dem kantonalen Durchschnitt liegt. Bei Vollzeiterwerbstätigen und Nichterwerbstätigen beträgt der Wert hingegen nur 9 beziehungsweise 15 Prozent. Die angebotenen Preisermässigungsmodelle beim GA für Jugendliche und Lernende bis 25 Jahre sowie für Studierende bis 30 Jahre dürften

Allgemeiner ÖV-Abobesitz in allen Altersgruppen gleich stark verbreitet

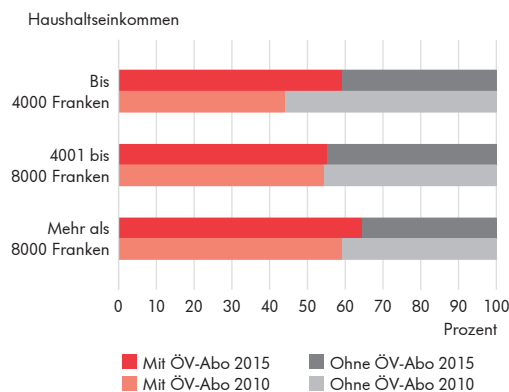
Personen in Ausbildung sind am häufigsten im Besitz eines ÖV-Abonnements

Abbildung 1.9  
**ÖV-Abonnementsbesitz nach Autobesitz 2010 und 2015**  
Kanton Nidwalden



K01\_G03B\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Abbildung 1.10  
**ÖV-Abonnementsbesitz nach Haushaltseinkommen 2010 und 2015**  
Kanton Nidwalden



K01\_G05A\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Abobesitzquote sinkt mit grösserer Autoausstattung und steigt mit höherem Einkommen

hier ebenso einen Einfluss haben wie familiäre oder eventuell auch betriebliche Unterstützung beim Erwerb von ÖV-Abos.

Bei Betrachtung des ÖV-Abonnement-Besitzes nach den Haushaltsmerkmalen Autoausstattung und Einkommenshöhe zeigen sich folgende Tendenzen (→ Abbildung 1.9 und → Abbildung 1.10): Wer in einem autofreien Nidwaldner Haushalt lebt, besitzt eher ein ÖV-Abonnement als Personen mit einem Auto im Haushalt. Letztere haben wiederum eher ein ÖV-Abonnement als diejenigen mit mehreren Personenwagen. Wer ausserdem in einem Haushalt mit einem monatlichen Haushaltsbruttoeinkommen von mehr als 8'000 Franken lebt, ist eher mit einem Abo ausgestattet als Personen aus Haushalten der niedrigen und mittleren Einkommensklasse. Die beschriebenen Zusammenhänge zeigten sich in noch stärkerem Ausmass in den Ergebnissen der MZMV Erhebung von 2010.

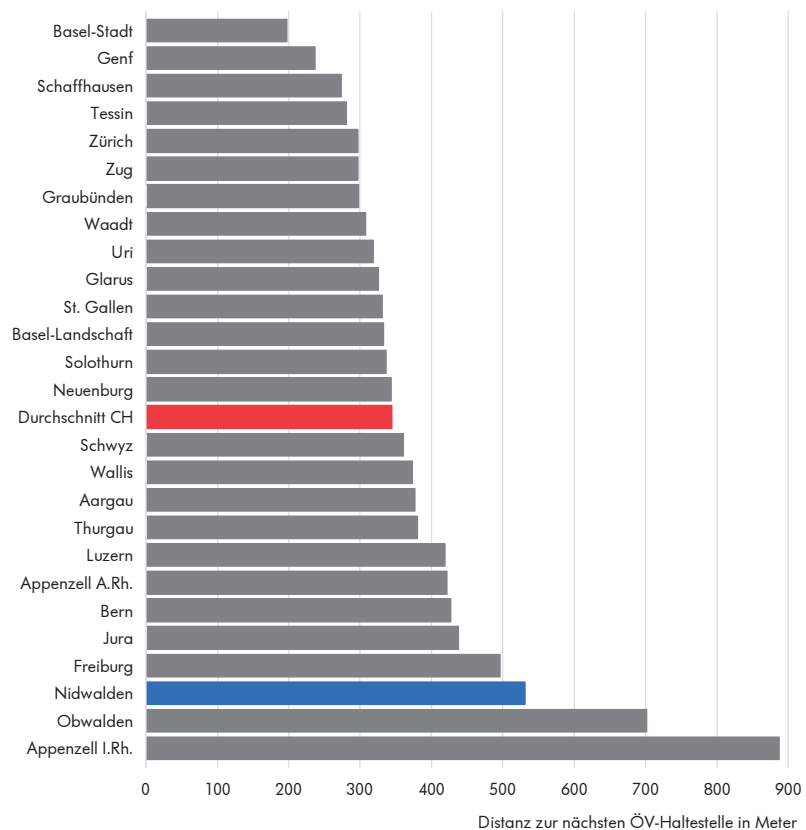
### Erschliessungsqualität im öffentlichen Verkehr

Zur Ausstattung der Bevölkerung mit Mobilitätswerkzeugen gehört auch das Angebot an ÖV-Haltestellen. Diese sind wichtige Nahtstellen zwischen dem Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) und dem öffentlichen Verkehr. Ein wichtiges Qualitätsmerkmal der ÖV-Erschliessung und der allgemeinen Verkehrsanbindung ist die Distanz zur nächsten Haltestelle. Sie beeinflusst die individuelle Verkehrsmittelnutzung entscheidend mit.

Abbildung 1.11

#### Zugang zum ÖV-System im interkantonalen Vergleich 2015

Kantone der Schweiz



531 Meter von Zuhause zur ÖV-Haltestelle

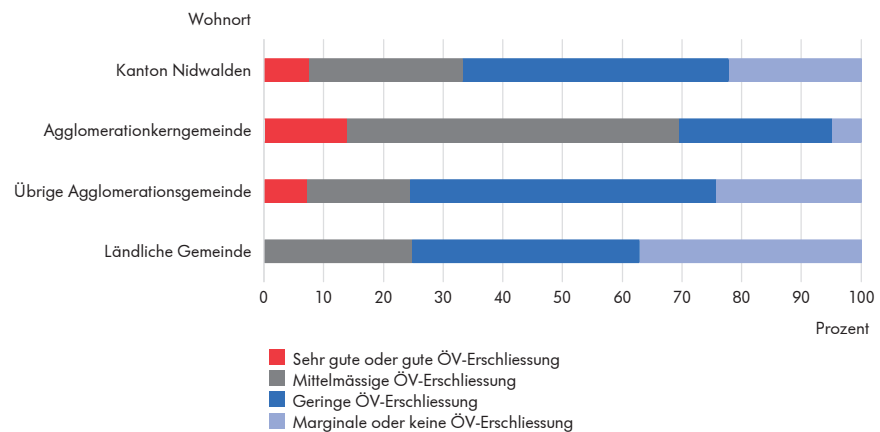
Im Jahr 2015 beträgt im Kanton Nidwalden die durchschnittliche Distanz vom Standort eines Haushalts zur nächsten ÖV-Haltestelle 531 Meter (gemäss HAFAS-Fahrplan). Im interkantonalen Vergleich ist diese strassennetzbasierte Entfernung überdurchschnittlich hoch; schweizweit weisen nur zwei Kantone einen höheren Wert auf (CH: 344 m) (→ Abbildung 1.11). Aufgrund ihrer vergleichsweise dichten Verkehrsinfrastrukturellen Ausstattung verzeichnet die Agglomerationskerngemeinde Stans innerhalb des Kantons mit 331 Metern die geringste Distanz zur nächsten ÖV-Haltestelle. Die Agglomeration Stans insgesamt weist einen durchschnittlichen Wert von 460 Metern aus. In den übrigen Gemeinden des Kantons Nidwalden beträgt die Entfernung im Mittel bereits 737 Meter. Im Allgemeinen wird die Distanz zur nächsten Haltestelle durch die Siedlungsstruktur und die Topografie mit beeinflusst.

Beste ÖV-Erschliessung in der Stadt

Ein weiteres Kriterium zur Beurteilung der Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr besteht in den ÖV-Güteklassen nach der Methodik des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE 2011, siehe auch Glossar im Anhang). Die einzelnen Güteklassen umschliessen in diesem Modell die ÖV-Haltestellen als konzentrische Kreise. Dabei sind fünf Kategorien – von „sehr guter Erschliessung“ bis „marginale oder keine ÖV-Erschliessung“ – möglich. Neben der Luftliniendistanz zwischen Wohnort und Haltestelle fliesst zusätzlich der Haltestellentyp in die Bewertung mit ein (Bahnknoten, Bahnlinien, Bus, Postauto, Schiff oder Seilbahn). Im Kanton Nidwalden hat die Agglomerationskerngemeinde Stans mit 14 Prozent den grössten Haushaltsanteil, der von einer guten oder sehr guten ÖV-Erschliessung profitiert (→ Abbildung 1.12). In den übrigen Agglomerationsgemeinden beträgt dieser Anteil 7 Prozent.

Trotz ihrer allgemein zentralen Lage gibt es in den Agglomerationsgemeinden (inkl. Hergiswil NW, zur Agglomeration Luzern zählend) auch Haushalte mit marginaler oder gar keiner ÖV-Anbindung: In der Gemeinde Stans sind aktuell 5 Prozent der Haushalte hiervon betroffen; in den übrigen Agglomerationsgemeinden ist es sogar fast jeder vierte Haushalt. Gemäss der ARE-Methodik profitiert in den ländlichen Gemeinden des Kantons Nidwalden kein Haushalt von einer guten oder sehr guten ÖV-Erschliessung. Rund ein Viertel ist mittelmässig mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen, drei Viertel der Haushalte haben hingegen eine marginale oder gar keine ÖV-Anbindung.

Abbildung 1.12  
**Haushalte nach ÖV-Güteklassen und Wohnort 2015**  
 Kanton Nidwalden







## 2. Verkehrsaufkommen

Jede in der Schweiz wohnhafte Person im Alter ab 6 Jahren legt im Durchschnitt täglich 36,8 Kilometer in gut 82 Minuten innerhalb des Landes zurück. Diese Werte – die durchschnittliche Tagesdistanz und die sogenannte Unterwegszeit pro Person – sind seit dem Jahr 2010 nahezu konstant geblieben. Gegenüber dem Jahr 2005 hat jedoch 2015 die Tagesdistanz um 1,6 Kilometer zugenommen und die Unterwegszeit um 6,2 Minuten abgenommen (ohne Warte- und Umsteigezeiten). Das Verkehrsaufkommen ist unter anderem abhängig von Arbeits- und Ladenöffnungszeiten, von Feiertagen oder Schulferien und variiert entsprechend im Tages-, Wochen- und Jahresverlauf.

### Mobilität und Nichtmobilität

9 von 10 Nidwaldnerinnen und Nidwaldner sind mobil

Als mobil gilt eine Person, wenn sie an einem zufällig über ein Jahr verteilten Stichtag mindestens 25 Meter im öffentlichen Raum zurücklegt. Demgemäss ist die Nidwaldner Kantonsbevölkerung zu 89 Prozent mobil und zu 11 Prozent nicht mobil. Dieser Mobilitätsgrad entspricht damit demjenigen der Gesamtschweiz. Auch die einzelnen Kantone unterscheiden sich relativ wenig. Im Kanton Obwalden liegt der Mobilitätsgrad beispielsweise bei 87 Prozent. Die kantonalen Anteile der mobilen Bevölkerung variieren insgesamt zwischen 86 Prozent im Kanton Schaffhausen und 92 Prozent im Kanton Zug, wobei die Aussagekraft der interkantonalen Unterschiede aufgrund der Stichprobengrösse in kleinen Kantonen eingeschränkt ist.

Kaum Mobilitätsunterschiede im innerkantonalen Vergleich

Auch innerkantonal sind kaum Unterschiede auszumachen. Die Differenzen zwischen Agglomerations- und Nicht-Agglomerationsgemeinden sind – wie bereits 2010 – gering und liegen im Bereich der stichprobenbedingten statistischen Schwankungen. Unabhängig vom Wohnort ist die Kantonsbevölkerung überwiegend mobil. Die Quote der Nichtmobilen beträgt in der Agglomeration Stans 11 Prozent und in den übrigen Nidwaldner Gemeinden 13 Prozent.

Alter und Einkommen beeinflussen Mobilität

Nach Bevölkerungsgruppen differenziert zeigt sich, dass die Mobilität bei den Geschlechtern ungefähr gleich stark ausgeprägt ist. 90 Prozent der Männer und 88 Prozent der Frauen sind am Stichtag mobil gewesen. Grössere Unterschiede im Mobilitätsverhalten lassen sich nach Alter und Höhe des Haushaltseinkommens feststellen. So sind Rentnerinnen und Rentner am wenigsten mobil (→ Abbildung 2.1). Mit

Abbildung 2.1  
**Mobile und Nichtmobile nach Altersgruppen 2015**  
Kanton Nidwalden

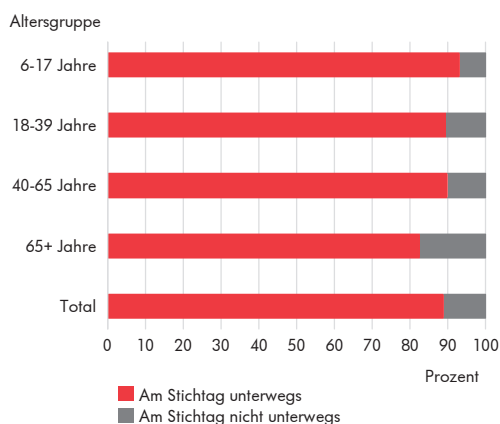
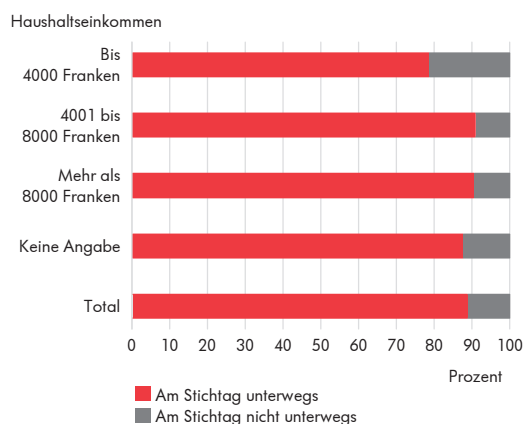


Abbildung 2.2  
**Mobile und Nichtmobile nach Haushaltseinkommen 2015**  
Kanton Nidwalden



17 Prozent ist ihr Anteil an nichtmobilen Personen grösser als bei den jüngeren Altersgruppen. Personen mit einem monatlichen Haushaltseinkommen bis zu 4'000 Franken sind am Stichtag zu 21 Prozent zuhause geblieben, während das in der einkommensstärksten Gruppe (mehr als 8'000 Fr./Mt.) bei 10 Prozent der Fall gewesen ist (→ Abbildung 2.2).

Vielfältige Gründe für Nichtmobilität

Der Sonntag gilt in der Schweiz als Ruhetag. Das bestätigt der vergleichsweise hohe Anteil der nichtmobilen Nidwaldnerinnen und Nidwaldnern an diesem Wochentag. Das hohe Mobilitätsaufkommen an Samstagen ist hingegen durch den starken Freizeitverkehr an diesem Tag verursacht (→ Kapitel „Verkehrszwecke“, S. 46ff.). Das Aufkommen an Werktagen liegt im kantonalen Durchschnitt aller Wochentage. Die Gründe für die Nichtmobilität sind – über alle Bevölkerungsgruppen und Wochentage hinweg – vielfältig: Das mangelnde Bedürfnis sich fortzubewegen wird von der Nidwaldner Bevölkerung ebenso genannt wie „Hausarbeit/Arbeitsplatz zu Hause“ oder gesundheitliche oder wetterbedingte Gründe.

Tagesdistanzen und Unterwegszeiten

Die Inlandstrecke, die jede im Kanton Nidwalden wohnhafte Person im Durchschnitt pro Tag zurücklegt, beträgt 35,7 Kilometer. Das sind auf ein Jahr hochgerechnet rund 13'000 Kilometer, was in etwa der Luftliniendistanz von Stans nach New York und zurück entspricht (→ Abbildung 2.3). Für die täglich zurückgelegten Strecken werden im Durchschnitt 76 Minuten benötigt (→ Abbildung 2.4). Das sind während eines Jah-

Abbildung 2.3 Tagesdistanz im Inland im interkantonalen Vergleich 2010 und 2015 Schweiz, ausgewählte Kantone

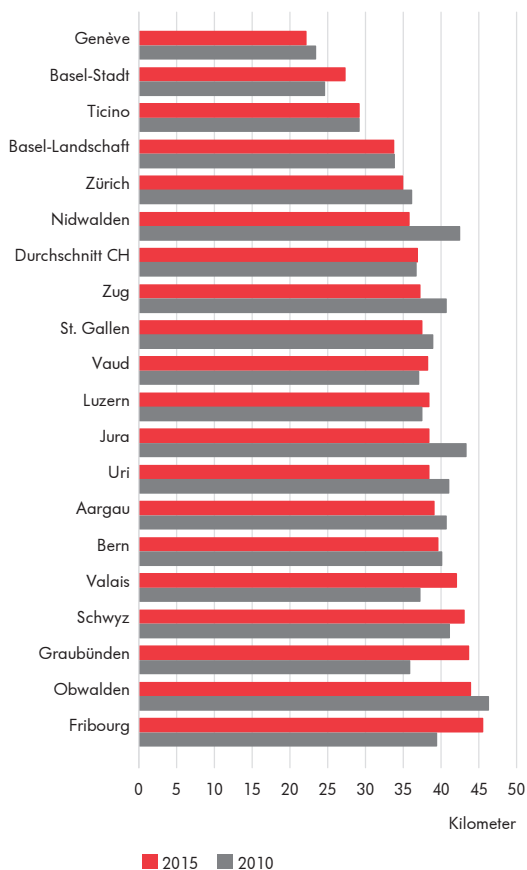
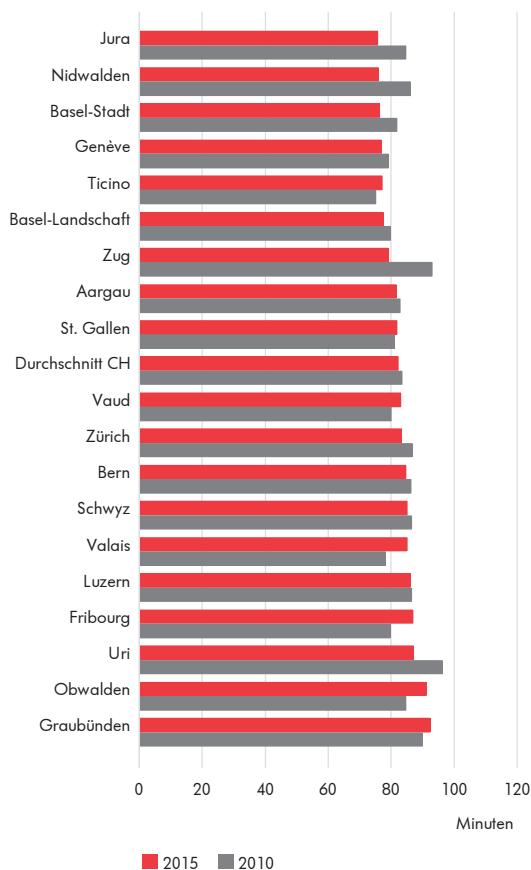


Abbildung 2.4 Unterwegszeit im Inland im interkantonalen Vergleich 2010 und 2015 Schweiz, ausgewählte Kantone



K04\_G05A\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

K04\_G05B\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

res in der Summe mehr als 19 Tage, die Herr und Frau Nidwaldner im Verkehr verbringen – Warte- und Umsteigezeiten nicht mit eingerechnet. Im Vergleich sind die Werte für den Kanton Obwalden jedoch höher: Dessen Bevölkerung legt 2015 pro Kopf und Tag 43,9 Kilometer oder gut 16'000 Kilometer pro Jahr zurück, wofür täglich 91 Minuten oder hochgerechnet auf ein Jahr mehr als 23 Tage im Verkehr verbraucht werden.

Im nationalen Vergleich weniger weit und in kürzerer Zeit

Im Jahr 2015 liegen sowohl die Tagesdistanz als auch die tägliche Unterwegszeit im Kanton Nidwalden unterhalb des nationalen Niveaus. 2010 war das noch anders: Mit 42,5 Kilometern und 86,0 Minuten pro Person und Tag legten Nidwaldnerinnen und Nidwaldner deutlich längere Strecken zurück und wendeten dafür mehr Zeit auf als im Durchschnitt der Gesamtschweiz. Der Rückgang zeigt sich auch im interkantonalen Vergleich: 2015 zählt der Kanton Nidwalden zu den Kantonen mit der geringsten Tagesdistanz und der kürzesten Unterwegszeit; 2010 gehörte er hingegen zu jenen mit der längsten Durchschnittsdistanz und dem grösseren Zeitaufwand (→ Abbildung 2.3 und → Abbildung 2.4).

Abnehmende Stadt-Land-Unterschiede

In der Gesamtschweiz ist die täglich zurückgelegte Distanz pro Person 2015 in Agglomerationskerngemeinden (32,3 km) deutlich kürzer als in ländlichen Gemeinden (42,8 km). Für den Kanton Nidwalden trifft dies für das Jahr 2010 zu, jedoch nur bedingt für das Jahr 2015. So legte im Jahr 2010 die Bevölkerung der Agglomerationskerngemeinde Stans eine durchschnittliche Tagesdistanz von 33,5 Kilometern und die ländliche Wohnbevölkerung eine – markant längere – von 61,4 Kilometern zurück. Im Jahr 2015 variieren die regionalen Tagesdistanzen pro Bewohnerin und Bewohner nur noch moderat um den kantonalen Mittelwert (→ Tabelle 2.1). Auch bei den Unterwegszeiten pro Person, das heisst bei der für die Tagesdistanz aufgewendeten Zeit, haben sich die Unterschiede zwischen den innerkantonalen Teilräumen im Zeitverlauf verringert.

Die jüngsten und ältesten Altersgruppen sind durchschnittlich am wenigsten mobil

Nicht alle Bevölkerungsgruppen tragen gleichermassen zum Verkehrsaufkommen bei. Die Mobilitätswerte der verschiedenen Gruppen weichen sowohl bei der Tagesdistanz als auch bei der Tagesunterwegszeit vom kantonalen Durchschnitt ab. Tendenziell zeigen Kinder und Jugendliche (bis 17 Jahre) sowie Personen im Rentenalter (ab 65 Jahren) unterdurchschnittliche Werte. Das heisst, dass sie im Vergleich zu den mittleren Altersgruppen (18- bis 64-Jährige) kürzere Distanzen zurücklegen (→ Abbildung 2.5). Ein etwas anderes Muster findet sich bei der altersdifferenzierten Unterwegszeit (→ Abbildung 2.6). Hier nimmt die im Verkehr verbrachte Zeit tendenziell mit steigendem Alter zu. Das heisst, dass die 65-Jährigen und Älteren trotz ihrer unterdurchschnittlichen Tagesdistanzen im Altersvergleich die meiste Zeit aufwenden.

Insgesamt ist der Samstag der Wochentag, an dem über alle Altersgruppen hinweg die weitesten Distanzen zurückgelegt werden und die meiste Zeit im Verkehr aufgewendet wird. Von Montag bis Freitag sind 6- bis 17-Jährige und 18- bis 39-Jährige eher

Tabelle 2.1  
Kennziffern zum Verkehrsaufkommen nach Wohnort 2015

Wohnort	Kennziffern pro Person und Tag				
	Mittlere Tagesdistanz (in km)	Mittlere Unterwegszeit (in min)	Mittlere Anzahl Ausgänge	Mittlere Anzahl Wege	Mittlere Anzahl Etappen
<b>Kanton Nidwalden</b>	<b>35,7</b>	<b>76,0</b>	<b>1,3</b>	<b>3,3</b>	<b>4,2</b>
Agglomerationkerngemeinde	36,8	79,6	1,5	3,4	4,7
Übrige Agglomerationsgemeinde	35,9	74,9	1,3	3,3	4,2
Ländliche Gemeinde	33,0	75,8	1,3	2,8	3,8

K04\_T01\_NW

LJSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

weniger weit unterwegs als an Sonntagen, genau umgekehrt verhält es sich bei den Erwachsenen zwischen 40 und 64 Jahren. Sowohl bei der Tagesdistanz als auch bei der Tagesunterwegszeit sind die Unterschiede zwischen den Altersgruppen an Sonntagen tendenziell grösser als an den übrigen Wochentagen.

Autoverfügbarkeit erhöht die Verkehrsleistung

Ein Faktor, der sich besonders stark auf die Distanzen und Unterwegszeiten der Bevölkerung auswirkt, ist die Verfügbarkeit eines Autos. Dabei gilt folgender Zusammenhang: Wer immer oder nach Absprache über ein Auto verfügt (und einen Führerausweis besitzt), bewältigt grössere Tagesdistanzen und benötigt dafür im Durchschnitt mehr Zeit als jemand, dem kein Auto zur Verfügung steht.

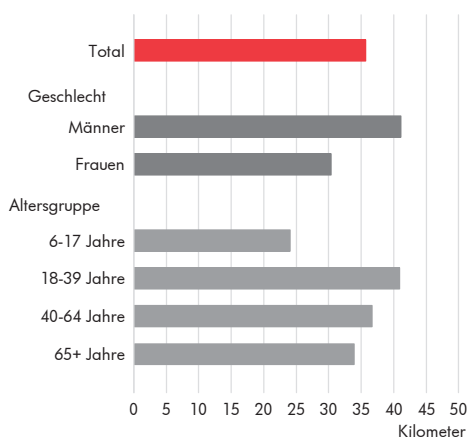
Männer weiter und länger unterwegs als Frauen

Männer mit Wohnsitz im Kanton Nidwalden legen pro Tag längere Wegstrecken zurück als Frauen. Besonders gross ist der Mobilitätsunterschied zwischen Montag und Freitag (Männer: 41,5 km/Tg.; Frauen: 24,8 km/Tg.). In punkto Dauer zeigen sich im Verkehrsverhalten der Nidwaldner Bevölkerung ebenfalls geschlechtsspezifische Unterschiede. Während die Unterwegszeiten bei den Männern über die Wochentage verteilt relativ konstant bleiben, sind Frauen an Samstagen eher länger unterwegs als unter der Woche.

Mehr als die Hälfte der Jahresdistanz wird im Auto zurückgelegt

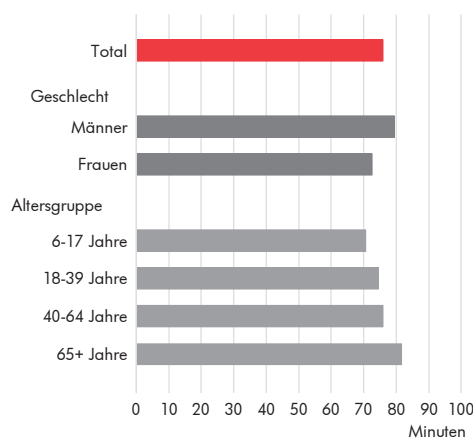
Wie verteilen sich die zurückgelegten Distanzen auf die verschiedenen Verkehrsmittel? Um diese Frage zu beantworten, werden die Tagesdistanzen auf ein Jahr hochgerechnet und sowohl die Wegstrecken im In- wie im Ausland berücksichtigt (→ Tabelle 2.2). Gegenüber dem Jahr 2010 hat die Mobilität einer im Kanton Nidwalden wohnhaften Person deutlich zugenommen. 2015 legt jede Nidwaldnerin und jeder Nidwaldner durchschnittlich 19'169 Kilometer pro Jahr zurück, davon 6'127 Kilometer im Ausland. Das entspricht gesamthaft einem Plus von 13,4 Prozent in den letzten fünf Jahren. Für mehr als die Hälfte dieser Distanz – im Inlandverkehr sogar 72 Prozent – benützt die Person das Auto; entweder als Lenkerin respektive Lenker oder als Mitfahrerin respektive Mitfahrer. Die Nidwaldner Kantonsbevölkerung überwindet damit den mit Abstand grössten Anteil der Jahresdistanzen im Auto, gefolgt vom Flugzeug (26%) und der Bahn (11%). Der Langsamverkehr macht mit jährlich 618 Kilometern zu Fuss (oder 1,7 km/Tg.), 342 Kilometern mit dem Velo (oder

Abbildung 2.5  
**Mittlere Tagesdistanz im Inland nach Geschlecht und Alter 2015**  
Kanton Nidwalden



K04\_G04A\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Abbildung 2.6  
**Mittlere Tagesunterwegszeit im Inland nach Geschlecht und Alter 2015**  
Kanton Nidwalden



K04\_G04B\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

0,9 km/Tg.) und 21 Kilometern mit dem E-Bike (oder 59 m/Tg.) insgesamt einen Anteil von 5 Prozent aus.

Mit höherem Haushaltseinkommen steigt die Verkehrsleistung im Inland

Bezüglich der inländischen Verkehrsleistung lässt sich folgender Grundsatz formulieren: Je höher das monatliche Haushaltseinkommen, desto grösser ist die jährlich zurückgelegte Distanz. So legen Personen aus einem Haushalt mit einem monatlichen Einkommen von über 8'000 Franken fast doppelt so grosse Distanzen zurück wie die Personen der untersten Einkommensgruppe (Haushaltseinkommen bis 4'000 Fr.).

Grosse regionale Unterschiede bei der mittleren Auto-Jahresfahrleistung

Innerhalb der Agglomeration Stans ist das Auto in der Kerngemeinde Stans weniger verbreitet als in den übrigen Agglomerationsgemeinden. Mit 10'000 Kilometer pro Fahrzeug werden in der Kerngemeinde auch markant niedrigere Jahresfahrleistungen erreicht als in den umliegenden Gürtelgemeinden (rund 12'700 km). Im restlichen Kantonsgebiet, das heisst in den Gemeinden ausserhalb der Agglomeration Stans, sind es im Durchschnitt 11'700 Kilometer pro Fahrzeug und Jahr. Die Unterschiede zwischen Zentrum und Peripherie innerhalb des Kantons Nidwalden zeigen sich auch bei differenzierter Betrachtung der im In- und Ausland erbrachten Fahrleistung. Insgesamt ist die jährlich im Auto zurückgelegte Distanz im Kanton Nidwalden wie auch in der Gesamtschweiz gegenüber dem Jahr 2010 rückläufig.

Je neuer das Auto, je mehr Kilometer werden in ihm zurückgelegt

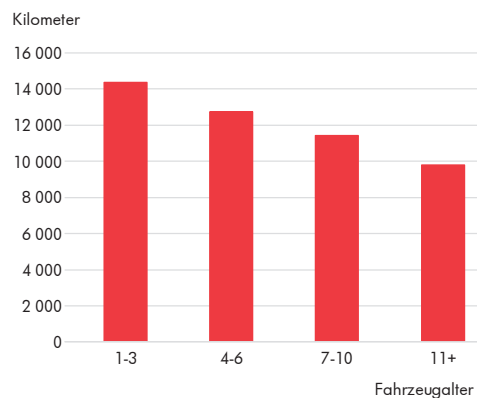
Zwischen dem Alter des Fahrzeugs und der Automobilität besteht ein Zusammenhang. Tendenziell gilt: Je neuer das Auto, desto mehr Kilometer werden im In- und Ausland mit ihm zurückgelegt. Bis zu sechs Jahre alte Autos haben eine Jahresfahrleistung von 12'700 Kilometern und mehr, ältere Autos von weniger als 11'400 Kilometern (→ Abbildung 2.7). Dieser Einfluss gilt grundsätzlich auch für die Leistungsstärke von Autos, allerdings nur bis zu einer Hubraumgrösse von 2'250 Kubikzentimetern. Bei Autos mit einem grösseren Hubraum stagniert die durchschnittliche Jahresfahrleistung auf hohem Niveau.

Tabelle 2.2  
Durchschnittliche Jahresdistanz pro Person im In- und Ausland nach ausgewählten Verkehrsmitteln 2010 und 2015

Verkehrsmittel	2015		2010	
	Mittlere Jahresdistanz (in km)	Davon im Ausland (in %)	Mittlere Jahresdistanz (in km)	Davon im Ausland (in %)
<b>Total</b>	<b>19 169</b>	<b>32,0</b>	<b>16 911</b>	<b>8,3</b>
<b>Langsamverkehr</b>	<b>982</b>	<b>1,0</b>	<b>999</b>	<b>0,8</b>
zu Fuss	618	1,5	739	1,1
Velo/E-Bike	363	—	261	—
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>	<b>10 656</b>	<b>10,0</b>	<b>12 408</b>	<b>0,7</b>
Auto als Fahrer/in	7 251	7,1	9 081	1,0
Auto als Mitfahrer/in	3 183	17,2	3 268	—
<b>Öffentlicher Verkehr</b>	<b>2 390</b>	<b>1,4</b>	<b>2 125</b>	<b>11,0</b>
Bahn	2 093	1,6	1 811	12,9
Bus/Postauto/Tram	298	—	314	—
<b>Andere Verkehrsmittel</b>	<b>5 141</b>	<b>97,6</b>	<b>1 378</b>	<b>77,9</b>
Flugzeug	5 016	100,0	1 055	100,0

K04\_T03\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Abbildung 2.7  
Auto-Jahresfahrleistung nach Fahrzeugalter 2015  
Kanton Nidwalden



K04\_G03\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr  
Autos, die vor 2015 in Verkehr gesetzt wurden

## Etappen

Das Verkehrsaufkommen wird im MZMV anhand der an einem Stichtag zurückgelegten Etappen, Wege und – seit dem Erhebungsjahr 2010 – Ausgänge erfasst (→ Abbildung 2.8). Die Etappe bildet dabei die kleinste Einheit: Sie hat eine Mindestlänge von 25 Metern, wird im öffentlichen Raum zurückgelegt und durch das benutzte Verkehrsmittel bestimmt (zu Fuss, Velo, E-Bike, Auto usw.). Bei einem Verkehrsmittelwechsel oder beim Umsteigen beginnt definitionsgemäss eine neue Etappe. Ein Weg kann sich aus einer oder mehreren Etappen zusammensetzen und beginnt, wenn sich jemand mit einem Ziel (z.B. Arbeitsort) und/oder zu einem bestimmten Zweck (z.B. Spazieren) in Bewegung setzt. Ein neuer Weg beginnt, wenn das Ziel erreicht ist und der Verkehrszweck wechselt, wenn sich jemand eine Stunde oder länger am gleichen Ort aufhält oder wenn der Rückweg nach Hause angetreten wird. Als Ausgang wird schliesslich eine Abfolge von Wegen bezeichnet, die zu Hause beginnt und wieder zu Hause endet.

Weniger Ausgänge, Wege und Etappen als 2010

Mehr als jede dritte Etappe ist nicht länger als 1'000 Meter

Die Anzahl der von der Nidwaldner Wohnbevölkerung pro Tag im Inland zurückgelegten Wege und Etappen nahm zwischen den Jahren 2010 und 2015 ab. Die Anzahl der Ausgänge war in den letzten fünf Jahren ebenfalls rückläufig. 2015 setzt sich die täglich von Nidwaldnerinnen und Nidwaldnern zurückgelegte Strecke im Mittel aus 1,3 Ausgängen, 3,3 Wegen und 4,2 Etappen zusammen.

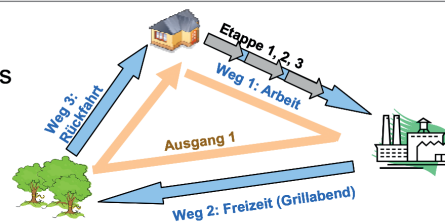
Etappen sind in der Regel vergleichsweise kurz. Gut jede zweite Etappe, die im Inland von einer im Kanton Nidwalden wohnhaften Person zurückgelegt wird, ist nicht länger als 3 Kilometer (54% der Etappen), und es dauert maximal 10 Minuten, sie zurückzulegen (59% der Etappen). Gut ein Drittel aller Etappen endet sogar schon nach höchstens 1'000 Metern, und für ebenfalls einen Drittel der Etappen werden nicht mehr als 5 Minuten benötigt. Etwa 8 von 10 Etappen werden in weniger als 20 Minuten zurückgelegt und mehr als 7 von 10 in weniger als einer Viertelstunde.

Abbildung 2.8

### Etappen, Wege und Ausgänge nach dem Konzept des Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Mobilität und Verkehr:

Beispiel eines Tagesablaufes



Umsetzung in:

#### • Etappen



#### • Wege



#### • Ausgänge



BFS/ARE (2009)

Auto wird eher für alle,  
Bahn für lange Etappen genutzt

Sowohl die Etappendistanz als auch die Etappendauer sind stark abhängig vom jeweils benutzten Verkehrsmittel (→ Abbildung 2.9 und → Abbildung 2.10). Im Langsamverkehr (LV) werden die durchschnittlich kürzesten Etappen zurückgelegt: 84 Prozent der Fuss-, Velo- und E-Bike-Etappen sind höchstens 2 Kilometer lang, und mehr als jede zweite Etappe ist in maximal 5 Minuten beendet (53%). Im öffentlichen Verkehr (ÖV) und im motorisierten Individualverkehr (MIV) sind die Etappen in 88 beziehungsweise 79 Prozent der Fälle mehr als 2 Kilometer lang. Dafür werden im ÖV zu 88 Prozent und im MIV zu 72 Prozent mehr als 5 Minuten benötigt.

MIV-Verkehrsmittel werden eher für alle Streckenlängen und ÖV-Verkehrsmittel eher für grössere Streckenlängen eingesetzt. Das zeigt sich deutlich bei Betrachtung der Auto- und Bahnmobilität: Bei den Autoetappen sind 27 Prozent kürzer als 3 Kilometer und 36 Prozent länger als 10 Kilometer. Bei der Bahn sind hingegen nur 2 Prozent der Etappen kürzer als 3 Kilometer und mehr als 75 Prozent länger als 10 Kilometer. Entsprechend ist bei der Bahn der Anteil der Etappen, für deren Zielerreichung mehr als 20 Minuten benötigt werden, unter allen Verkehrsmitteln am grössten (43%).

MIV und ÖV unterscheiden sich  
weniger nach Etappendauer als  
nach Etappendistanzen

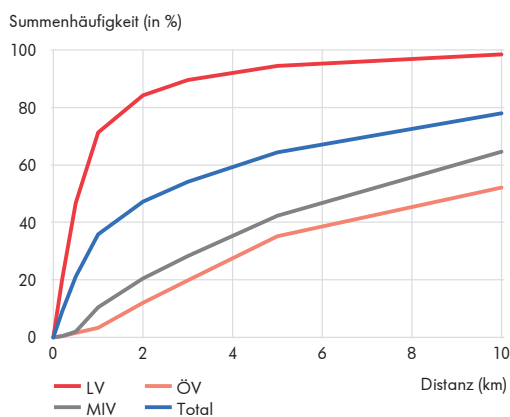
Insgesamt bestehen zwischen den Verkehrsmodi MIV und ÖV bei der Etappendauer deutlich geringere Unterschiede als bei den Etappendistanzen. Die Verteilungsmuster sind allerdings ähnlich (→ Abbildung 2.10). Nach der Bahn (ÖV) werden die zeitlich längsten Etappen mit dem Auto (MIV) zurückgelegt. Beim Auto dauert jede vierte Fahrt länger als 20 Minuten; allerdings dauert auch gut jede vierte Autofahrt weniger als 5 Minuten.

### Verkehrsaufkommen im Wochen- und Tagesverlauf

Distanzen und Dauer variieren  
nach Wochentagen

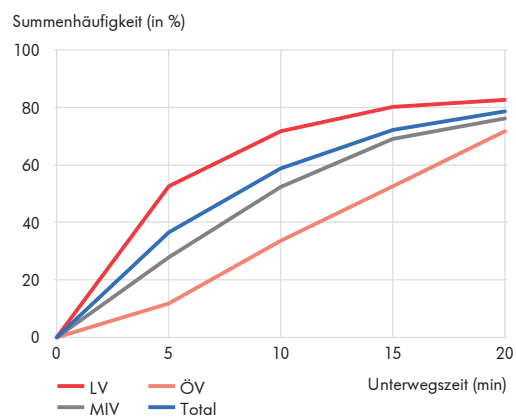
Das Verkehrsaufkommen ist abhängig vom jeweiligen Wochentag und der jeweiligen Tageszeit. Nicht an allen Wochentagen werden die gleichen Distanzen für die verschiedenen Zwecke zurückgelegt und wird gleich viel Zeit im Verkehr verbracht. An den Werktagen haben die Arbeitswege einen grösseren Einfluss auf die zurückgelegten Tagesdistanzen und die täglichen Wegzeiten (inkl. Warte- und Umsteigezeiten) als an Wochenenden. Beim Freizeit- und Einkaufsverkehr ist es umgekehrt: Er spielt üblicherweise an den Wochenenden eine grössere Rolle als an den Werktagen. Für Freizeit- und Einkaufswege legt die Nidwaldner Bevölkerung an den Wochenenden

Abbildung 2.9  
**Kumulierte Etappendistanzen nach Verkehrsmittel 2015**  
Kanton Nidwalden



K04\_G08\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Abbildung 2.10  
**Kumulierte Etappendauer nach Verkehrsmittel 2015**  
Kanton Nidwalden



K04\_G09\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr



durchschnittlich längere Distanzen zurück und nimmt mehr Zeit im Verkehr in Kauf als für die werktäglichen Arbeitswege (→ Tabelle 2.3).

Werktage mit früher und später Verkehrsspitze

Je nach Wochentag variieren die Verkehrsspitzen nach Tageszeit (→ Abbildung 2.11). Von Montag bis Freitag erreicht das Verkehrsaufkommen früher am Morgen Höchstwerte, geht am frühen Abend später zurück und zeigt schwächer ausgeprägte Spitzen über die Mittagszeit (11–14 Uhr) als an den Wochenendtagen.

Bedingt durch den hohen Arbeitsverkehr wird an Werktagen eine erste Belastungsspitze zwischen 7 und 8 Uhr erreicht; 34 Prozent der Nidwaldnerinnen und Nidwaldner sind zu dieser Stunde unterwegs. Eine zweite und dritte, beinahe gleich stark ausfallende Belastungsspitze entsteht über die Mittagsstunden (11–12 Uhr und 13–14 Uhr). Diese Spitzen sind unter anderem auf die Teilzeitbeschäftigten zurückzuführen. Gemäss Definition des MZMV wird ausschliesslich der Verkehr zur Arbeitsstelle hin und von dieser weg unter den Begriff „Arbeitsverkehr“ gefasst (Arbeitspendlerverkehr). Auch Wege vom Arbeitsplatz zum Mittagstisch und zurück, die im MZMV definitorisch der Freizeit zugeordnet werden, können zum starken Aufkommen über die Mittagszeit beitragen.

Weiter steigt das Verkehrsaufkommen in den Nachmittagsstunden zwischen 14 und 17 Uhr, dies vor allem aufgrund des wachsenden Freizeit- und Einkaufsverkehrs. Nach 16 Uhr setzt parallel der „Rückreiseverkehr“ der Erwerbstätigen vom Arbeitsplatz ein; in den Stunden bis 18 Uhr sind dann knapp 40 Prozent der Nidwaldner Kantonsbevölkerung unterwegs.

Verkehrsaufkommen am Wochenende gleichmässiger über den Tag verteilt

An Samstagen und an Sonntagen verschieben sich die Belastungsspitzen zeitlich. Zudem verteilt sich das Verkehrsaufkommen gleichmässiger über den Tag, als dies unter der Woche der Fall ist. Dies liegt im Freizeit- und Einkaufsverkehr begründet, der an Samstagen zum grössten wöchentlichen Verkehrsaufkommen zwischen 12 und 13 Uhr führt. An Sonntagen wird die Belastungsspitze zwischen 15 und 17 Uhr erreicht, wenn rund 40 Prozent der Nidwaldner Bevölkerung im Verkehr unterwegs sind. Aus den Diagrammkurven in → Abbildung 2.11 ist auch die für die spätabendlichen und nächtlichen Stunden relativ hohe Mobilität der Bevölkerung von Samstag auf Sonntag (graue Kurve: 21–24 Uhr; blaue Kurve: 0–2 Uhr) deutlich herauszulesen. Sie ist Ausdruck des Ausgangsverkehrs an den Wochenenden.

Freizeitverkehr trägt am meisten zum Verkehrsaufkommen bei

Insgesamt wird die Tagesverlaufsstruktur des Verkehrsaufkommens stärker vom Verkehrszweck bestimmt als vom jeweiligen Wochentag, an dem die Nidwaldnerinnen und Nidwaldner unterwegs sind (→ Abbildung 2.12). Den weitaus grössten Teil tragen die Freizeitwege zum Gesamtverkehrsaufkommen bei. Freizeitaktivitäten werden von allen Altersgruppen, weitestgehend unabhängig von der Erwerbssituation und – in unterschiedlicher Intensität – an allen Tagen der Woche ausgeübt. Der Arbeitsverkehr hingegen wird überwiegend zwischen Montag und Freitag von der erwerbstätigen Bevölkerung verursacht.

Tabelle 2.3

### Kennziffern zum Verkehrsaufkommen nach Wochentag 2015

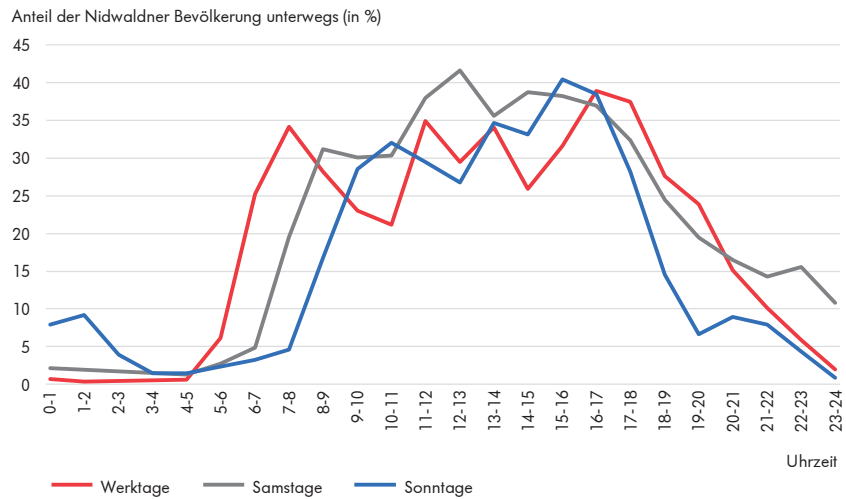
Kanton Nidwalden

Wochentag	Kennziffern pro Person und Tag nach Zweck					
	Freizeit		Arbeit		Einkauf	
	Mittlere Distanz (in km)	Mittlere Wegzeit (in min)	Mittlere Distanz (in km)	Mittlere Wegzeit (in min)	Mittlere Distanz (in km)	Mittlere Wegzeit (in min)
<b>Total</b>	<b>17,2</b>	<b>44,0</b>	<b>8,4</b>	<b>15,3</b>	<b>3,8</b>	<b>8,7</b>
Montag bis Freitag	10,9	32,5	10,9	20,0	3,7	8,5
Samstag	38,5	71,9	4,6	7,3	7,1	14,8
Sonntag	23,9	70,5	0,2	0,4	0,6	2,0

K04\_T02\_NW

LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

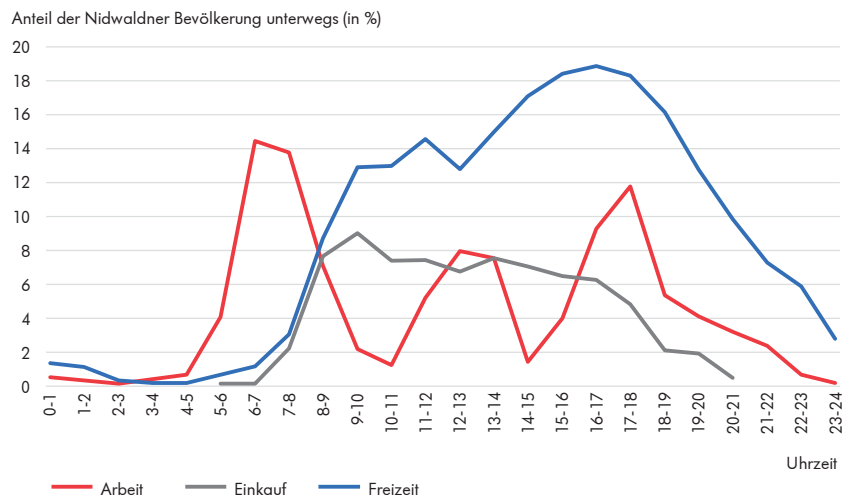
Abbildung 2.11  
**Verkehrsaufkommen nach Wochentagen und Tageszeit 2015**  
 Kanton Nidwalden



K04\_G06\_NW

LUSTAT Statistik Luzern  
 Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Abbildung 2.12  
**Verkehrsaufkommen (alle Wochentage) nach Hauptzweck und Tageszeit 2015**  
 Kanton Nidwalden



K04\_G07\_NW

LUSTAT Statistik Luzern  
 Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

### Räumliches Muster des Verkehrsaufkommens

Die bisherigen Auswertungen zum Verkehrsaufkommen basieren auf dem Wohnortsprinzip. Das heisst, sie beziehen sich auf das von der Nidwaldner Wohnbevölkerung verursachte Verkehrsaufkommen. Das tatsächliche Verkehrsaufkommen umfasst aber auch die Verkehrsmobilität von Personen, die zwar nicht im Kanton Nidwalden wohnen, am Erhebungsstichtag aber innerhalb der Kantonsgrenzen unterwegs waren. In den nachfolgenden Ausführungen sind die zurückgelegten Wegstrecken von ausserkantonalen Personen mitberücksichtigt, wenn deren Start- oder Zielort am Stichtag innerhalb des Kantons Nidwalden lagen. Ausgeblendet bleibt der reine Transitverkehr der ausserkantonalen Personen. Räumlich werden drei Regionen unterschieden: Neben der Agglomeration Stans und dem „Übrigen Kantonsgebiet“ wird erstmals das „Ausserkantonale Gebiet“ in die Auswertungen mit einbezogen. Dadurch ist es möglich, das interkantonale Verkehrsaufkommen im Kanton Nidwalden zu beschreiben. Bei den zurückgelegten Wegstrecken, die über eine Region hinausführen, wird nicht zwischen Startregion und Zielregion differenziert; sie werden unabhängig von ihrer Richtung einer einzigen Wegkombination zugerechnet.

Am meisten Wege werden innerhalb desselben Raumtyps zurückgelegt

Die meisten im Kanton Nidwalden zurückgelegten Wege finden innerhalb der Agglomeration Stans statt (→ Abbildung 2.13). Sie machen 44 Prozent aller Wegstrecken aus. Auf Wege von der Agglomeration Stans ins ausserkantonale Gebiet oder umgekehrt entfallen weitere 24 Prozent der zurückgelegten Wegstrecken.

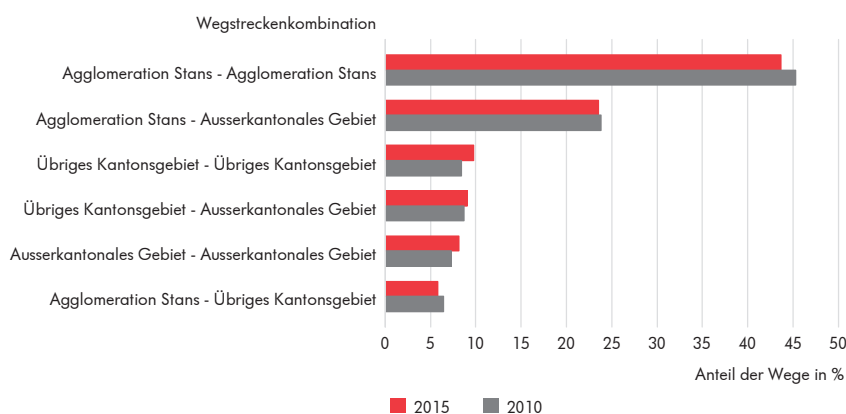
An dritter Stelle folgen die Wegstrecken innerhalb des übrigen Kantonsgebiets und jene, die von dort ins ausserkantonale Gebiet – oder umgekehrt – von diesem in das übrige Kantonsgebiet hinein führen. Diese Streckenkombinationen machen zusammen 19 Prozent der Wegstrecken aus. Auf die restlichen Wegstrecken, nämlich „Ausserkantonales Gebiet – Ausserkantonales Gebiet“ sowie „Agglomeration Stans – Übriges Kantonsgebiet“ entfallen 8 beziehungsweise 6 Prozent.

Insgesamt werden die meisten Wege innerhalb derselben Region zurückgelegt (62%); auf Wegstrecken, die über Regionsgrenzen hinausführen, entfallen vergleichsweise wenige Wege (38%). An dieser Verteilung hat sich seit dem Jahr 2010 kaum etwas geändert.

Abbildung 2.13

#### Anteil Wege nach Wegstreckenkombinationen 2010 und 2015

Kanton Nidwalden



K04\_G10\_NW

LUSTAT Statistik Luzern

Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Wegstreckenkombinationen beinhalten jeweils beide Richtungen.



### 3. Verkehrsmittelwahl

In der Verkehrsstatistik ist der Modalsplit eine wichtige und daher häufig verwendete Grösse, um die Verkehrsmittelwahl darzustellen. Mit dem Modalsplit wird die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die Verkehrsmodi Langsamverkehr (LV), motorisierter Individualverkehr (MIV) und öffentlicher Verkehr (ÖV) sowie auf weitere Verkehrsmittel aufgezeigt. Der LV umfasst den Fuss- und Veloverkehr (inkl. E-Bike). Zum ÖV zählen Bahn, Bus, Postauto und Tram. Personenwagen, Motorräder, Kleinmotorräder (z.B. Roller) sowie Mofas stehen zur individuellen Nutzung zur Verfügung und werden im MIV zusammengefasst. Taxi, Reiseкар, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, Bergbahnen sowie fahrzeugähnliche Geräte wie Inlineskates oder Trottinette gehören zu den übrigen Verkehrsmitteln.

Die Verkehrsmittelwahl ist von ambivalentem Charakter (Merki 2008: 11 ff.). Einerseits stehen die verschiedenen Fortbewegungsmittel innerhalb eines Verkehrssystems in Konkurrenz zueinander, andererseits sind sie komplementär und ergänzen sich, dies etwa bei Park-and-Ride-Angeboten oder im öffentlichen Verkehr, dessen Nutzung bedingt, dass die Haltestellen zu Fuss oder mit dem Velo – also im Langsamverkehr – erreicht werden können. Die Kennziffern zum Modalsplit können daher sowohl im Licht der Komplementarität zwischen den Verkehrsmitteln als auch in demjenigen der Konkurrenz gelesen werden.

#### Kennziffern zum Modalsplit

Den nachfolgenden Berechnungen zum Modalsplit ist das durchschnittliche Verkehrsverhalten – zurückgelegte Distanzen, Etappen, Unterwegszeiten pro Person und Tag – der gesamten Nidwaldner Kantonsbevölkerung zugrunde gelegt. Ergibt das Resultat beispielsweise, dass 0,1 Kilometer mit dem E-Bike zurückgelegt werden (→ Tabelle 3.1), bezieht sich dieser Wert also nicht nur auf die E-Bikerinnen und -Biker, sondern auf die gesamte Kantonsbevölkerung.

Fast drei Viertel der Tagesdistanz entfallen auf den MIV

Gemessen an der von der Nidwaldner Bevölkerung zurückgelegten Distanz verteilt sich der Tagesverkehr im Jahr 2015 zu 74 Prozent auf den MIV, zu 18 Prozent auf den ÖV und zu 8 Prozent auf den LV sowie die übrigen Verkehrsmittel (→ Tabelle 3.1).

Tabelle 3.1

#### Mittlere Distanzen, Unterwegszeiten und Anzahl Etappen pro Person und Tag im Inland nach Verkehrsmittel 2015

Kanton Nidwalden

Verkehrsmittel	Tagesdistanz		Unterwegszeit		Etappen	
	Durchschnittliche Distanz (in km)	Anteil an Gesamtdistanz (in %)	Durchschnittliche Dauer (in min)	Anteil an Gesamtdauer (in %)	Durchschnittliche Anzahl	Anteil an allen Etappen (in %)
<b>Total</b>	<b>35,7</b>	<b>100,0</b>	<b>76</b>	<b>100,0</b>	<b>4,2</b>	<b>100,0</b>
<b>Langsamverkehr (LV)</b>	<b>2,7</b>	<b>7,5</b>	<b>31</b>	<b>41,4</b>	<b>1,8</b>	<b>42,3</b>
Zu Fuss	1,7	4,7	26	33,9	1,5	34,3
Velo	0,9	2,6	5	7,2	0,3	7,5
E-Bike	0,1	0,2	0	0,3	0,0	0,4
<b>Motorisierter Individualverkehr (MIV)</b>	<b>26,3</b>	<b>73,6</b>	<b>35</b>	<b>46,1</b>	<b>1,9</b>	<b>46,0</b>
Auto als Fahrer/in	18,4	51,6	25	32,4	1,5	34,4
Auto als Mitfahrer/in	7,2	20,2	9	12,2	0,4	9,6
Motorrad, Kleinmotorrad, Mofa	0,6	1,7	1	1,5	0,1	2,0
<b>Öffentlicher Verkehr (ÖV)</b>	<b>6,5</b>	<b>18,1</b>	<b>8</b>	<b>10,8</b>	<b>0,4</b>	<b>10,0</b>
Bahn	5,6	15,8	6	8,1	0,2	5,9
Bus, Postauto, Tram	0,8	2,3	2	2,7	0,2	4,1
<b>Übrige Verkehrsmittel</b>	<b>0,3</b>	<b>0,9</b>	<b>1</b>	<b>1,7</b>	<b>0,1</b>	<b>1,7</b>

K05\_T01\_NW

LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Sowohl in der Gesamtschweiz als auch im Kanton Obwalden beträgt der MIV-Anteil 66 Prozent und der ÖV-Anteil 24 Prozent. Beim LV und bei den übrigen Verkehrsmitteln liegen die Anteile bei 9 Prozent (CH) respektive 10 Prozent (OW).

ÖV-Anteile an Distanzen nehmen zu, MIV-Anteile nehmen ab

Wie sieht die Entwicklung im zeitlichen Vergleich aus? Nachdem bereits zwischen 2005 und 2010 eine Zunahme bei der im ÖV zurückgelegten Strecke festzustellen war (+4 Prozentpunkte), nahm diese zwischen 2010 und 2015 nochmals weiter zu (+6 Prozentpunkte) (→ Abbildung 3.1 und → Abbildung 3.2). Genau umgekehrt verlief die Entwicklung beim MIV: Der Anteil an im MIV zurückgelegten Distanzen ging zwischen 2005 und 2010 zunächst moderat zurück (−2 Prozentpunkte). In den darauffolgenden fünf Jahren setzte sich die Abnahme fort, jedoch stärker als zuvor (−6 Prozentpunkte). Im Beobachtungszeitraum von 10 Jahren ist der LV-Anteil nahezu unverändert geblieben – dies trotz der im landesweiten Vergleich überdurchschnittlichen Beliebtheit der Velos (inkl. E-Bikes) im Kanton Nidwalden (→ Kapitel "Mobilitätswerkzeuge", S. 13ff.). 2015 werden mit Velos gerade 3 Prozent (oder 1 km) der 35,7 Kilometer der täglichen Gesamtdistanz zurückgelegt.

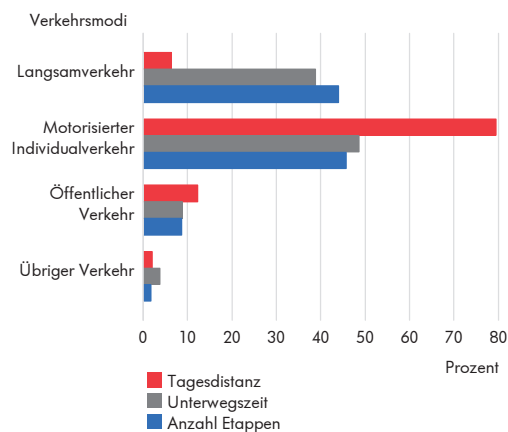
MIV mit längster Unterwegszeit und grösster Etappenanzahl

Bei der täglichen Unterwegszeit (ohne Warte- und Umsteigezeiten) und der Anzahl der Tagesetappen ist die Verteilung zwischen den Verkehrsmodi ausgeglichener (→ Tabelle 3.1). Bei diesen beiden Kennziffern steht der MIV an der Spitze, gefolgt vom LV. Von den 76 Minuten, die eine im Kanton Nidwalden wohnhafte Person 2015 durchschnittlich pro Tag im Verkehr verbringt, ist sie 35 Minuten im MIV (46% der täglichen Unterwegszeit) und 31 Minuten im LV (41% der täglichen Unterwegszeit) unterwegs. Sie bewältigt dabei durchschnittlich 1,9 Etappen (46%) im MIV und 1,8 Etappen (42% der Anzahl Tagesetappen) im LV, also zu Fuss oder mit dem Velo (inkl. E-Bike). Zum Vergleich: Auf den ÖV entfallen 11 Prozent der Unterwegszeit und 10 Prozent der Etappenanzahl.

Zunehmender ÖV-Anteil an der Unterwegszeit

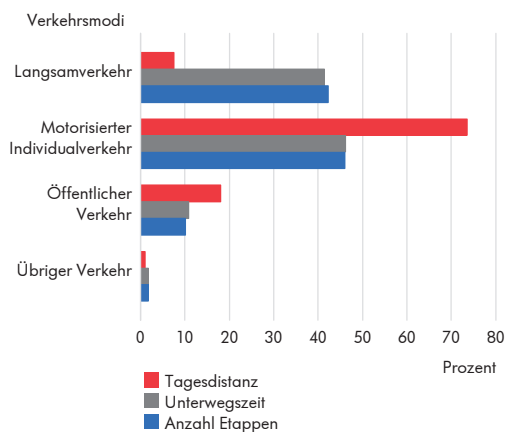
Gegenüber den früheren Erhebungsjahren ist der MIV-Anteil bei der Unterwegszeit zunächst gewachsen (2005–2010: +5 Prozentpunkte) und nahm anschliessend wieder ab (2010–2015: −3 Prozentpunkte). Beim ÖV ist der Anteil an der täglichen Unterwegszeit in beiden Zeiträumen gewachsen, insgesamt um 5 Prozentpunkte. Die entsprechenden Anteile des LV und der übrigen Verkehrsmittel sind hingegen gesunken. Gemessen an der Anzahl der Tagesetappen zeigt der 10-Jahres-Vergleich die stärksten Anstiege beim MIV und ÖV, nämlich bei beiden um je 3 Prozentpunkte. Die Zunahme beim MIV fand ausschliesslich zwischen 2005 und 2010 statt. Die Anzahl

Abbildung 3.1  
**Modalsplit 2010**  
Kanton Nidwalden



K05\_G02A\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Abbildung 3.2  
**Modalsplit 2015**  
Kanton Nidwalden



K05\_G02B\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

der Tagesetappen im LV nahm anteilmässig ab: 2015 ist der Anteil der Etappen, der zu Fuss oder mit dem Velo (inkl. E-Bike) zurückgelegt wird, 4 Prozentpunkte tiefer als 2005.

Nidwaldner Werte im MIV höher und im ÖV niedriger als der Schweizer Durchschnitt

Bei allen drei Kennziffern – Tagesdistanz, tägliche Unterwegszeit (ohne Warte- und Umsteigezeiten) und Anzahl der Tagesetappen – liegen die Nidwaldner Werte beim MIV über den gesamtschweizerischen Werten, beim ÖV hingegen darunter. Die Unterschiede sind bei der Tagesdistanz und bei der Etappenanzahl am deutlichsten und bei der Unterwegszeit am geringsten. Richtet sich der Blick auf die einzelnen Kantone der Schweiz, sind deutlich grössere Differenzen beim Modalsplit festzustellen. Bezogen auf die Tagesdistanz variiert der MIV-Modalsplit zwischen 43 Prozent in Basel-Stadt und 77 Prozent in Glarus. Mit einem Anteil von 66 Prozent liegt der Kanton Obwalden genau im nationalen Durchschnitt. Im Kanton Nidwalden, im Tessin sowie im Kanton Freiburg und in den Westschweizer Kantonen Neuenburg und Jura werden mit rund drei Viertel der zurückgelegten Distanzen vergleichsweise hohe MIV-Anteile erreicht. Kantone mit niedrigen MIV-Anteilen wie Basel-Stadt, Zürich und Uri weisen umgekehrt die höchsten Anteile im ÖV auf. Im Kantonsvergleich reiht sich der Kanton Nidwalden im oberen Viertel der Kantone mit den höchsten MIV-Anteilen ein. Bei den ÖV-Anteilen liegt er im unteren Viertel bei den Kantonen mit den kleinsten Anteilen. Bei den LV-Anteilen steht er im vorderen Mittelfeld (→ Abbildung 3.3). Die Anteile am jeweiligen Tagesverkehr nach Unterwegszeit und Anzahl Etappen variieren ebenfalls im interkantonalen Vergleich. Beim Modalsplit

Abbildung 3.3  
**Modalsplit (Tagesdistanz) im interkantonalen Vergleich 2015**  
 Kantone der Schweiz

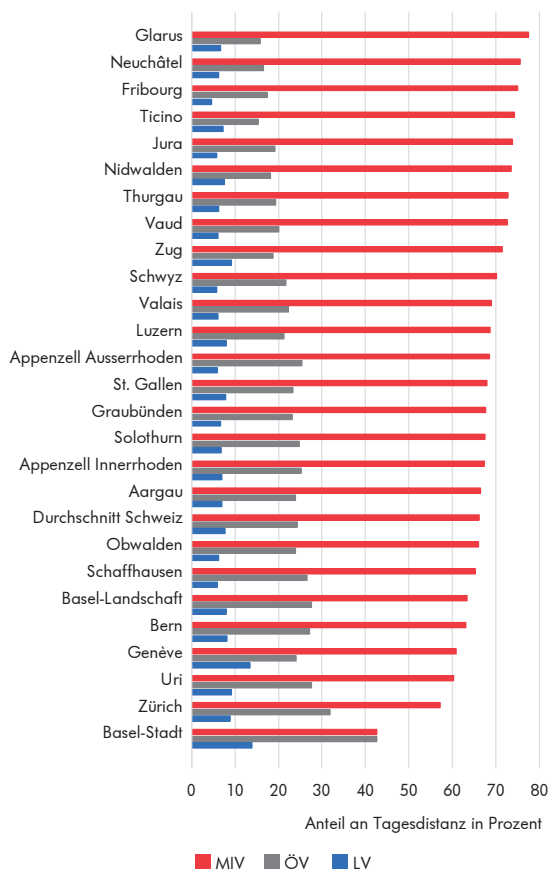
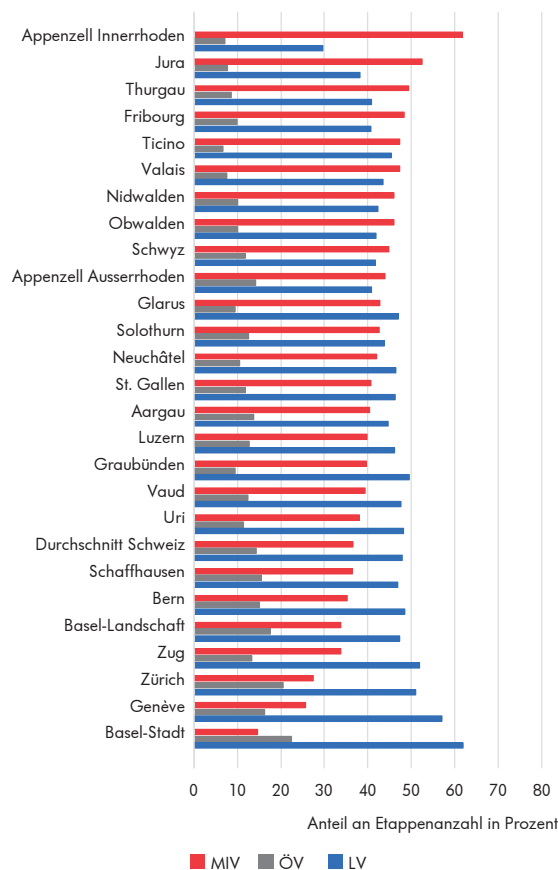


Abbildung 3.4  
**Modalsplit (Anzahl Etappen) im interkantonalen Vergleich 2015**  
 Kantone der Schweiz



K05\_G08A\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
 Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

K05\_G08B\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
 Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

nach Etappen sind die interkantonalen Unterschiede im MIV und jene im LV sogar noch grösser als bei den Tagesdistanzen (→ Abbildung 3.4).

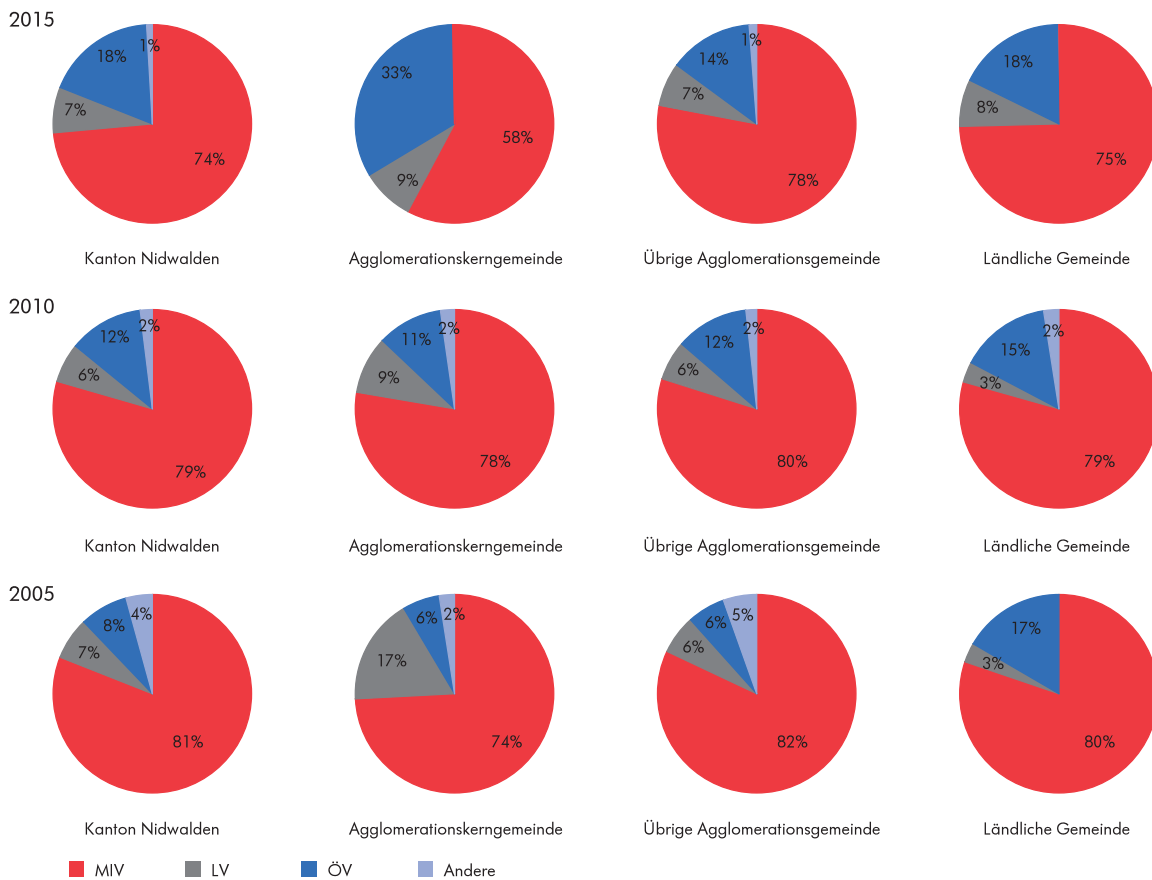
MIV-Tagesdistanzanteil  
bedeutend höher in ländlichen  
als in städtischen Räumen

Erhebliche regionale Disparitäten sind teilweise auch innerhalb des Kantons Nidwalden festzustellen. Bei der Tagesdistanz zeigt sich im MIV ein ausgeprägtes Land-Stadt-Gefälle. Es widerspiegelt die regional unterschiedlichen infrastrukturellen Voraussetzungen und Fahrzeugausstattungen der Haushalte. Die MIV-Anteile der Bevölkerung aus der Agglomerationskerngemeinde Stans (Fahrer/in und Mitfahrer/in) an den zurückgelegten Tagesdistanzen sind mit 58 Prozent markant niedriger als in den übrigen Agglomerationsgemeinden (78%) und den ländlichen Gemeinden (75%) (→ Abbildung 3.5). Dieses Muster lässt sich schweizweit zwischen den urbanen und den ländlichen Räumen beobachten.

Höchster ÖV-Anteil  
an der Tagesdistanz in der  
Agglomerationskerngemeinde

Im ÖV ist es genau umgekehrt: Den höchsten ÖV-Anteil an der Tagesdistanz erreicht die Wohnbevölkerung der Agglomerationskerngemeinde (33%), gefolgt von jener der ländlichen Gemeinden (18%). Den niedrigsten Anteil weist die Wohnbevölkerung der übrigen Agglomerationsgemeinden auf (14%). Beim LV sind – wiederum bezogen auf die jeweilige Wohnbevölkerung – hingegen kaum räumliche Unterschiede auszumachen. Die LV-Anteile der Agglomerations- und der ländlichen Gemeinden variieren um +/- 1 Prozentpunkt um den kantonalen Durchschnitt.

Abbildung 3.5  
**Modalsplit (Tagesdistanz) nach Wohnort 2005, 2010 und 2015**  
Kanton Nidwalden



K05\_G01\_NW

LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Gerundete Prozentwerte



Abnahme der MIV-Anteile an der Tagesdistanz in allen Räumen

Im Zeitverlauf zeigen die Verkehrsmodi-Anteile folgende Entwicklung seit 2005: In der Kerngemeinde Stans stieg der ÖV-Anteil an der Tagesdistanz in den letzten zehn Jahren um 27 Prozentpunkte an, wobei ein Grossteil dieses Anstiegs zwischen 2010 und 2015 stattfand. In den übrigen Gemeinden der Agglomeration Stans war der Zuwachs des ÖV nicht nur deutlich schwächer (+8 Prozentpunkte); hier zeigt sich auch, dass die erste 5-Jahres-Periode (2005–2010) wesentlich dynamischer war als die zweite Periode (2010–2015). Vergleichsweise moderat nahm schliesslich der ÖV-Anteil in den ländlichen Gemeinden des Kantons Nidwalden zu, nämlich um lediglich 1 Prozentpunkt innerhalb der beobachteten zehn Jahre.

Beim MIV lassen sich im Zeitverlauf genau umgekehrte Tendenzen beobachten: Zwischen 2005 und 2015 verringerten sich in allen Räumen die MIV-Anteile an der Tagesdistanz. Die Abnahme war in der Agglomerationskerngemeinde Stans um ein Mehrfaches stärker als in den übrigen Kantonsgemeinden. Für die Gemeinde Stans lässt sich zudem eine unstete Entwicklung feststellen: Zwischen 2005 und 2010 nahm der MIV-Anteil um 4 Prozentpunkte zu, zwischen 2010 und 2015 um 20 Prozentpunkte ab. Insgesamt lässt sich konstatieren, dass in der Agglomeration Stans der ÖV-Anteil an der Tagesdistanz stärker zu- und der MIV-Anteil stärker abnahm als im kantonalen Durchschnitt.

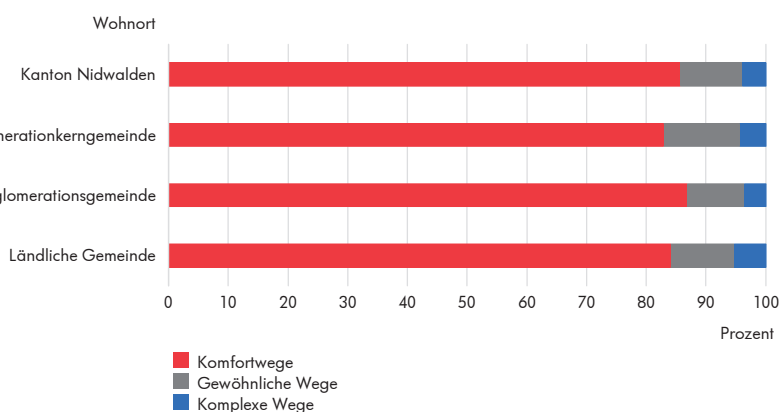
Stadt-Land-Gegensätze bei allen Kennziffern zum Modalsplit

Räumliche Unterschiede bestehen nicht nur bezüglich der zurückgelegten Tagesdistanzen, sondern auch bei den täglichen Unterwegszeiten (ohne Warte- und Umsteigezeiten) sowie bei der Anzahl der Tagesetappen. Bei allen drei Kennziffern sind Unterschiede zwischen Bewohnerinnen und Bewohnern des städtischen Raums (Agglomerationskerngemeinde Stans und übrige Agglomerationsgemeinden) und den ländlichen Gemeinden festzustellen. Je nach Verkehrsmodi und Kennzahl sind diese Stadt-Land-Gegensätze mehr oder weniger stark ausgeprägt. Im MIV und ÖV sind sie schwächer, wenn die Unterwegszeit und nicht die zurückgelegte Tagesdistanz herangezogen wird. Gemessen an der Etappenzahl sind die regionalen Unterschiede im LV und MIV grösser als im ÖV.

86 Prozent der Inlandwege werden ohne Verkehrsmittelwechsel zurückgelegt

In Anlehnung an frühere Studien (u.a. Stadt Zürich 2010, LUSTAT 2017) werden bei der Verkehrsmittelwahl je nach Nutzung eines einzelnen oder einer Kombination mehrerer Verkehrsmittel drei Wegtypen unterschieden. Als jeweils einzelnes Verkehrsmittel betrachtet werden dabei die Verkehrsmittel „Zu Fuss“, Velo (inkl. E-Bike), Bahn und Bus/Postauto/Tram sowie der MIV (Auto, Motorrad, Mofa) und „Übrige Verkehrsmittel“ (u.a. Taxi, Reiseкар; siehe Glossar im Anhang). Zu den

Abbildung 3.6  
**Anteil Wege nach Wegtyp, Verkehrsmittelkombination und Wohnort 2015**  
 Kanton Nidwalden



sogenannten „Komfortwegen“ zählen Wege, die mit einem der genannten Verkehrsmittel vom Ausgangsort zum Ziel führen; im Jahr 2015 fallen 86 Prozent der Wege, die Nidwaldnerinnen und Nidwaldner im Inland zurücklegen, in diese Kategorie. Unter den sogenannten „gewöhnlichen Wegen“ werden Wege verstanden, welche aus einer Kombination von Fussetappen und der Nutzung eines Fahrzeugs bestehen (z.B. zu Fuss und nur Bahn, zu Fuss und nur MIV usw.); 10 Prozent der Wege gehören in diese Gruppe. Die sogenannten „komplexen Wege“ werden durch eine kombinierte Mobilität von mindestens zwei Fahrzeugen charakterisiert; mit rund 4 Prozent machen sie den geringsten Anteil an allen Inlandwegen aus. Die unterschiedlichen Anteile von Komfort-, gewöhnlichen und komplexen Wegen auf Ebene des Kantons Nidwalden lassen sich grundsätzlich auch auf regionaler Ebene für die unterschiedlichen Raumtypen feststellen. Allen drei Raumtypen – Agglomerationskerngemeinde Stans, übrige Agglomerationsgemeinde und ländliche Gemeinde – gemein sind die vergleichsweise niedrigen Anteile der kombinierten Fahrzeugnutzung (→ Abbildung 3.6).

Grössere Distanzen werden mit schnelleren Verkehrsmitteln zurückgelegt

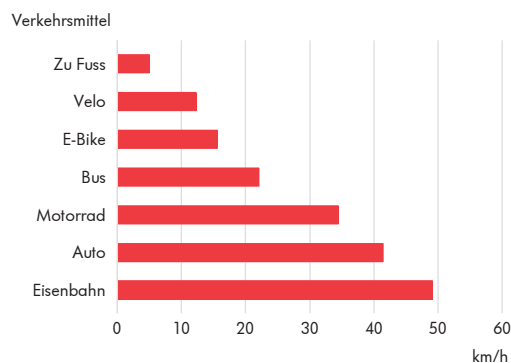
Die Wahl eines Verkehrsmittels erfolgt nicht nur in Abhängigkeit der zurückzulegenden Distanz, sondern auch mit Blick auf die benötigte Fahr- oder Gehzeit. Am schnellsten voran kommen die Nidwaldnerinnen und Nidwaldner mit der Bahn, nämlich im Mittel mit 49 Kilometern pro Stunde. An zweiter Stelle folgt das Auto (Fahrer/in und Mitfahrer/in), mit dem eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 41 Kilometern pro Stunde erreicht wird (→ Abbildung 3.7). Mit diesen beiden Verkehrsmitteln werden zugleich die grössten Etappendistanzen zurückgelegt. Die niedrigsten Durchschnittsgeschwindigkeiten werden 2015 im Langsamverkehr (ohne E-Bikes) erzielt. Mit dem Velo liegt die mittlere Geschwindigkeit bei 12 Kilometern pro Stunde, zu Fuss bei 5 Kilometern pro Stunde. Mit den seit 2015 erfassten E-Bikes – technisch betrachtet handelt es sich um Velos mit Tretunterstützung – werden ähnlich hohe Geschwindigkeiten erreicht wie mit dem Mofa, nämlich durchschnittlich rund 16 Stundenkilometer.

### Motorisierter Individualverkehr

Alltagsmobilität wird vom Auto dominiert

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) spielt eine dominante Rolle im Verkehrsverhalten der Nidwaldner Wohnbevölkerung. Daran hat sich im betrachteten Zeitraum seit 2005 nichts geändert. 2015 werden fast drei Viertel der Tagesdistanzen im Inland – durchschnittlich 26,3 Kilometer – im MIV zurückgelegt. Der MIV kann nahezu synonym mit dem Autoverkehr verwendet werden, denn von den genannten 26,3 Kilometern entfallen 25,7 Kilometer auf das Auto (→ Tabelle 3.2). 18,4 Kilome-

Abbildung 3.7  
**Mittlere Geschwindigkeit ausgewählter Verkehrsmittel 2015**  
 Kanton Nidwalden



K05\_G07\_NW

LUSTAT Statistik Luzern

Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

ter werden selbst am Steuer zurückgelegt, 7,2 Kilometer als Mitfahrer oder Mitfahrerinnen. Damit setzt sich jeder Einwohner, jede Einwohnerin des Kantons Nidwalden für weit mehr als jeden zweiten Kilometer der bewältigten Tagesdistanz in ein Auto – Kinder, Jugendliche unter 18 Jahren oder Menschen ohne Führerausweis aller Altersgruppen mit einberechnet. Distanzmässig sind die Anteile der Autolenkerinnen und -lenker seit 2005 stark zurückgegangen, nämlich um 17 Prozentpunkte, während die Anteile der Mitfahrerinnen und Mitfahrer in demselben Zeitraum um 8 Prozentpunkte zugenommen haben.

Hohe Autonutzung  
in allen Bevölkerungsgruppen

Autos sind im Kanton Nidwalden weit verbreitet (→ Kapitel "Mobilitätswerkzeuge", S. 13ff.). Gemessen an den zurückgelegten Tagesdistanzen ist es das wichtigste Verkehrsmittel überhaupt für die nach Alter, Geschlecht und Haushaltseinkommen differenziert betrachteten Bevölkerungsgruppen des Kantons. In jeder dieser Gruppen macht der Autoanteil mehr als 50 Prozent der zurückgelegten Tagesdistanzen aus. Selbst bei Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren liegt der Anteil bei 56 Prozent. Obgleich sie selbst kein Auto lenken dürfen, sind sie als Mitfahrende weiter mit dem Auto unterwegs als mit dem ÖV (Anteil an Tagesdistanz: 24%).

Einkommen, Alter und  
Haushaltsgrösse beeinflussen die  
Automobilität

Nach Haushaltseinkommen, Alter und Haushaltsgrösse differenziert sind weitere Verhaltenstendenzen bezüglich der Tagesdistanzen erkennbar (→ Tabelle 3.2). So nimmt mit steigendem Haushaltseinkommen auch die Tagesdistanz zu, die eine Person mit dem Auto zurücklegt. Bei den Altersgruppen legen die Jüngsten und die Ältesten kürzere Distanzen mit dem Auto zurück als die Angehörigen der mittleren Alterskategorien. Auch bei der Betrachtung nach Haushaltsgrösse zeigen sich Unterschiede, allerdings weniger stark ausgeprägte: Personen, die allein einen Haushalt führen, legen tendenziell weitere Tagesdistanzen mit dem Auto zurück als Angehörige aus Zweipersonenhaushalten und solchen aus Haushalten mit 3 und mehr Personen.

Tabelle 3.2

### Anteile ausgewählter Verkehrsmittel an den Pro-Kopf-Tagesdistanzen im Inland nach Altersgruppen, Geschlecht, Haushaltseinkommen und -grösse 2015

Kanton Nidwalden

	Mittlere Tagesdistanzen in Kilometern						Anteil an Tagesdistanz in Prozent				
	Total	nach Verkehrsmittel					nach Verkehrsmittel				
		Auto	Öffentlicher Verkehr	Zu Fuss	Velo	E-Bike	Auto	Öffentlicher Verkehr	Zu Fuss	Velo	E-Bike
<b>Total</b>	<b>35,7</b>	<b>25,7</b>	<b>6,5</b>	<b>1,7</b>	<b>0,9</b>	<b>0,1</b>	<b>71,8</b>	<b>18,1</b>	<b>4,7</b>	<b>2,6</b>	<b>0,2</b>
<b>Altersgruppe</b>											
6-17 Jahre	24,1	13,4	5,8	2,1	1,8	—	55,6	23,9	8,6	7,6	—
18-39 Jahre	40,9	24,8	11,6	1,5	0,9	—	60,7	28,4	3,6	2,3	—
40-64 Jahre	36,7	31,4	2,3	1,6	0,8	0,1	85,7	6,2	4,3	2,2	0,2
65+ Jahre	33,9	22,4	8,6	1,9	0,6	0,2	66,1	25,5	5,6	1,9	0,6
<b>Geschlecht</b>											
Mann	41,1	31,1	6,2	1,5	1,0	0,1	75,7	15,2	3,6	2,5	0,2
Frau	30,4	20,3	6,7	1,8	0,8	0,1	66,7	21,9	6,1	2,7	0,2
<b>Haushaltseinkommen</b>											
Bis 4'000 Franken	22,3	19,0	1,2	1,9	0,1	—	85,0	5,4	8,7	0,5	—
4'001-8'000 Franken	40,1	26,5	9,6	1,6	0,9	—	66,1	24,0	4,1	2,3	—
Mehr als 8'000 Franken	41,7	32,6	5,9	1,6	0,9	0,1	78,0	14,1	3,9	2,1	0,2
Keine Angabe	28,7	18,8	5,9	1,7	1,3	0,1	65,4	20,5	5,8	4,4	0,3
<b>Haushaltsgrösse</b>											
1 Person	49,6	34,4	11,1	1,6	0,4	—	69,5	22,5	3,2	0,8	—
2 Personen	32,9	25,8	4,6	1,6	0,6	0,1	78,5	14,0	4,9	1,9	0,3
3 und mehr Personen	33,2	22,6	6,2	1,7	1,3	0,0	68,2	18,8	5,2	4,0	0,1

K05\_T02\_NW

LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Höherer Auto-Besetzungsgrad am Wochenende als unter der Woche

Der Besetzungsgrad gibt darüber Auskunft, wie viele Personen pro Auto unterwegs sind. Werden alle inländischen Autoetappen von Fahrerinnen und Fahrern mit Wohnsitz im Kanton Nidwalden berücksichtigt, sind pro Auto im Durchschnitt 1,54 Personen unterwegs (CH: 1,56 Personen pro Auto). An Werktagen (Mo.–Fr.) sind die einzelnen Fahrzeuge mit 1,36 Personen deutlich schwächer besetzt als an Samstagen (2,00) und an Sonntagen (2,05). Einen starken Einfluss auf den Besetzungsgrad hat der Verkehrszweck (→ Abbildung 3.8). So sitzt auf Wegen für geschäftliche und dienstliche Zwecke (Besetzungsgrad: 1,06) sowie auf Wegen zur Arbeitsstelle und zurück (Besetzungsgrad: 1,09) bei 9 von 10 Fahrten nur jeweils 1 Person im Wagen. Deutlich höher ist der Besetzungsgrad bei Freizeit- (1,95), Service- und Begleitfahrten (2,10) sowie Fahrten für Einkäufe und Besorgungen (1,81). Auch bei Freizeit- und Einkaufsaktivitäten sind an Wochenendtagen die Autos stärker besetzt als an Werktagen. Bei Service- und Begleitaktivitäten sind sie hingegen unter der Woche stärker ausgelastet.

Höchste Automobilität bei Personen mittleren Alters

Statistisch betrachtet ist bei folgenden Personen- und Haushaltsmerkmalen eine hohe Automobilität zu erwarten: männlich, zwischen 40 und 64 Jahren, Einpersonenhaushalt, monatliches Haushaltseinkommen über 8'000 Franken. Diese Personen sind besonders an Werktagen für Geschäfts- und Dienstfahrten oder im Arbeitspendlerverkehr als Fahrer oder Fahrerin allein unterwegs. Bei Wochenendfahrten, die nicht dem Arbeitszweck dienen, teilen sie das Auto eher mit weiteren Personen.

Zunehmende Bedeutung des öffentlichen Verkehrs

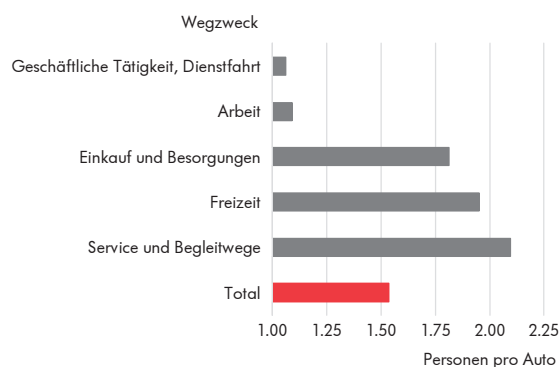
### Öffentlicher Verkehr

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV) nutzen die Nidwaldnerinnen und Nidwaldner im Allgemeinen bedeutend seltener als den MIV, dies sowohl gemessen an den zurückgelegten Tagesdistanzen als auch an der Unterwegszeit (ohne Warte- und Umsteigezeiten). Seit 2005 hat die Bedeutung des ÖV jedoch stetig zugenommen: 2015 entfallen 18 Prozent der täglichen Distanz und 11 Prozent der täglichen Unterwegszeit auf Bahn, Tram, Bus oder Postauto; 2005 hatten die Anteile um 10 Prozentpunkte (Tagesdistanz) beziehungsweise um 5 Prozentpunkte (Unterwegszeit) tiefer gelegen. Das Wachstum bei Distanz und Dauer ist im Kanton Nidwalden somit unterschiedlich verlaufen.

Unterwegszeiten der Bahnfahrer/innen sinken, weil sich der ÖV beschleunigt

Die Beschleunigung der ÖV-Mobilität ist ausschliesslich auf die Bahn zurückzuführen. Zwischen 2005 und 2015 ist die durchschnittliche Bahndistanz pro Person und Tag von 2,0 Kilometer auf 5,6 Kilometer gestiegen (+181%), während die dafür aufgebrauchte Unterwegszeit um 79 Prozent zugenommen hat (von 3,4 auf 6,2 Min.). Bei Tram, Bus und Postauto sind im gleichen Zeitraum hingegen sowohl die Tagesdistanzen als auch die Unterwegszeiten pro Person fast unverändert geblieben. 2015 wer-

Abbildung 3.8  
**Durchschnittlicher Besetzungsgrad von Autos nach Wegzweck 2015**  
Kanton Nidwalden



K05\_G03\_NW

LUSTAT Statistik Luzern

Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

den mit der Bahn 59 Prozent, mit Bus, Postauto und Tram 41 Prozent der Etappen im ÖV bewältigt. 61 Prozent der Bahnetappen werden im Regionalverkehr (S-Bahn, StadtExpress, Eilzug, Regionalzug) zurückgelegt. Auf den Fernverkehr (IC, EC, IR, TGV usw.) entfallen 27 Prozent.

Hohe ÖV-Anteile bei jüngeren Menschen und Personen mit mittlerem Einkommen

Insgesamt wird der ÖV am stärksten von jüngeren Menschen frequentiert. Bei den Unter-18-Jährigen liegt der ÖV-Anteil an der Tagesdistanz über alle Wochentage bei 24 Prozent und bei den 18- bis 39-Jährigen bei 28 Prozent (→ Tabelle 3.2, S. 41). Werktags, also von Montag bis Freitag, sind die entsprechenden Anteile noch höher (6–17-Jährige: 32%; 18–39-Jährige: 37%). Lebensphasenspezifische Gründe und strukturelle Rahmenbedingungen spielen bei Personen dieser Altersgruppen dabei zusammen: Zum einen befinden sie sich relativ häufig in Ausbildung, wobei die Ausbildungsinstitute oft in Zentren liegen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen sind. Zum anderen verfügen sie oft noch nicht über die zugangsrechtlichen und/oder finanziellen Mittel für die Automobilität (Führerausweisbesitz, Autoverfügbarkeit). Dass das Einkommensniveau starken Einfluss auf die ÖV-Nutzung hat, belegen die Analyseergebnisse: Der Anteil der mit dem ÖV zurückgelegten Distanzen an den Tagesgesamtdistanzen ist in der mittleren Haushaltseinkommensklasse (4'000 bis 8'000 Fr./Mt.) – dies im Unterschied zur Automobilität – höher als in der tiefsten (bis 4'000 Fr./Mt.) und der höchsten Haushaltseinkommensklasse (mehr als 8'000 Fr./Mt.).

ÖV-Anteil an der Gesamtdistanz bei Frauen höher als bei Männern

Zwischen Frauen und Männern bestehen keine signifikanten Unterschiede bei den täglich zurückgelegten Distanzen im ÖV. Da jedoch die Gesamttagesdistanz der Frauen über alle Verkehrsmittel hinweg (30 km) nur etwa drei Viertel der Tagesdistanzen der Männer ausmachen (41 km), liegt der ÖV-Modalsplit bei ihnen mit 22 Prozent um 7 Prozentpunkte höher als bei den Männern.

### Langsamverkehr

Fussverkehr bedeutender als Veloverkehr

Im Langsamverkehr (LV), das heisst zu Fuss oder mit dem Velo (inkl. langsame und schnelle E-Bikes), legt die Nidwaldner Bevölkerung einen vergleichsweise kleinen Anteil an der Tagesdistanz zurück, nämlich gerade einmal 7,5 Prozent. Wird der LV allerdings an der Dauer und der Etappenzahl gemessen, ist er im Vergleich zum MIV und zum ÖV wesentlich bedeutender. Für die hohen Werte bei Dauer und Etappen ist überwiegend der Fussverkehr verantwortlich. Auf ihn entfallen jeweils 34 Prozent der Unterwegszeit und der Tagesetappen (LV insgesamt: 41 bzw. 42%). Fusssetappen haben im Freizeitverkehr und im Einkaufsverkehr die grösste Bedeutung. Mit dem Velo werden rund 8 Prozent der täglichen Etappen zurückgelegt, davon die meisten zu etwa gleichen Anteilen im Freizeit-, Arbeits- und Einkaufsverkehr. Die E-Bikes spielen bei allen betrachteten Kennzahlen eine marginale Rolle: Die durchschnittliche Tagesdistanz, die eine Person mit Wohnsitz im Kanton Nidwalden 2015 mit diesem Verkehrsmittel zurücklegt, beträgt 59 Meter; das sind gerade 2 Prozent der insgesamt im LV zurückgelegten Distanzen.

Kinder und Jugendliche haben die höchsten Veloanteile

Bei der Tagesdistanz ist das Verhältnis zwischen Velo und „zu Fuss“ ausgeglichener, wenngleich die „Zu Fuss“-Anteile fast doppelt so gross sind wie die Velo-Anteile (→ Tabelle 3.2, S. 41). Im Vergleich der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen zeigen sich jedoch Unterschiede bei den Anteilen an der Tagesdistanz. Zu Fuss sind die Unter-18-Jährigen und die 65-Jährigen und Älteren sowie Frauen und Personen mit einem monatlichen Haushaltseinkommen von bis zu 4'000 Franken überdurchschnittlich weit unterwegs. Im Veloverkehr trifft dies vor allem auf die Kinder und Jugendlichen bis 17 Jahre zu.

### Räumliches Muster der Verkehrsmittelwahl

Wie verteilt sich das Verkehrsaufkommen auf den Wegen zwischen den einzelnen Regionen auf die Verkehrsmittel? Die Verkehrsmittelwahl wird im Folgenden anhand der Modi ÖV, LV und MIV beschrieben, andere Verkehrsmittel fungieren als Restgrösse. Beschränkten sich die bisherigen Ausführungen auf im Kanton Nidwalden

wohnhafte Personen, werden nachfolgend ausserkantonale Personen mitberücksichtigt, wenn sie einen Weg mit Start oder Ziel im Kanton Nidwalden zurückgelegt haben. Räumlich werden wie in → Kapitel „Verkehrsaufkommen“, S. 24ff. die drei Regionen Agglomeration Stans, „Übriges Kantonsgebiet“ und „Ausserkantonales Gebiet“ unterschieden.

LV mit den höchsten Weganteilen innerhalb der Region

Wege innerhalb einer Region sind tendenziell kürzer und werden eher im LV zurückgelegt als Wege, die regionsüberschreitend sind. So ist der LV am bedeutendsten auf Wegstrecken innerhalb der drei definierten Regionen: In der Agglomeration Stans beträgt die durchschnittliche Weglänge 3,5 Kilometer und der LV-Anteil 44 Prozent. Innerhalb des Übrigen Kantonsgebiets sind die Wege im Mittel 3,1 Kilometer lang. 54 Prozent von ihnen werden zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Auch innerhalb des Ausserkantonalen Gebiets erreicht der LV einen vergleichsweise hohen Anteil von 45 Prozent, obwohl die durchschnittliche Weglänge dort bereits bei 13,1 Kilometern liegt. Auf Wegstrecken, die über Regionsgrenzen hinaus führen, spielt der LV kaum eine Rolle (→ Abbildung 3.9).

MIV-Anteil erreicht auf allen Wegstrecken hohe Anteile

Mit zunehmender Weglänge gewinnt der MIV an Bedeutung. Bei Wegstrecken zwischen dem Übrigen Kantonsgebiet und dem Ausserkantonalen Gebiet sowie zwischen der Agglomeration Stans und dem Ausserkantonalen Gebiet, das heisst bei solchen mit überdurchschnittlichen Weglängen (jeweils rund 36 km pro Weg), entfallen 65 beziehungsweise 80 Prozent der Wege auf den MIV. Den höchsten MIV-Anteil weist jedoch die Streckenkombination Agglomeration Stans–Übriges Kantonsgebiet auf (87%), dies obwohl ein Weg auf dieser Strecke unterdurchschnittlich lang ist (9 km) (→ Abbildung 3.10). Insgesamt hat der MIV bei allen Wegstrecken relativ hohe Anteile, sowohl was die Anzahl Wege als auch was die Wegdistanz betrifft.

Höchster ÖV-Anteil zwischen Übrigem Kantonsgebiet und Ausserkantonalen Gebiet

Der ÖV gewinnt dort an Stellenwert, wo Wege in das Ausserkantonale Gebiet hinein- oder von dort herausführen oder wo Wege allein im Ausserkantonalen Gebiet zurückgelegt werden. 27 Prozent der Wege in der Streckenkombination Übriges Kantonsgebiet–Ausserkantonales Gebiet entfallen auf den ÖV; bei Wegen zwischen der Agglomeration Stans und dem Ausserkantonalen Gebiet und bei solchen innerhalb des Ausserkantonalen Gebiets sind es jeweils 16 Prozent. Bezogen auf die Wegdistanz werden hier ÖV-Anteile zwischen 17 Prozent (Agglomeration Stans–Ausserkantonales Gebiet) und 39 Prozent (Übriges Kantonsgebiet–Ausserkantonales Gebiet) erreicht. Der ÖV hat sowohl bezogen auf die Anzahl Wege als auch auf die Wegdistanz die geringste Bedeutung auf Strecken innerhalb des Übrigen Kantonsgebiets und innerhalb der Agglomeration Stans.

Abbildung 3.9  
**Wege nach Hauptverkehrsmittel und Wegstreckenkombination 2015**  
Kanton Nidwalden

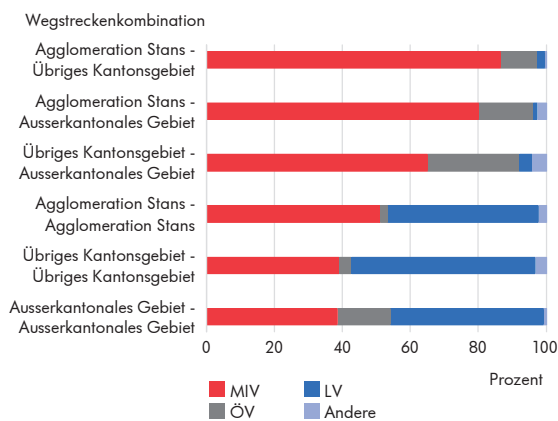
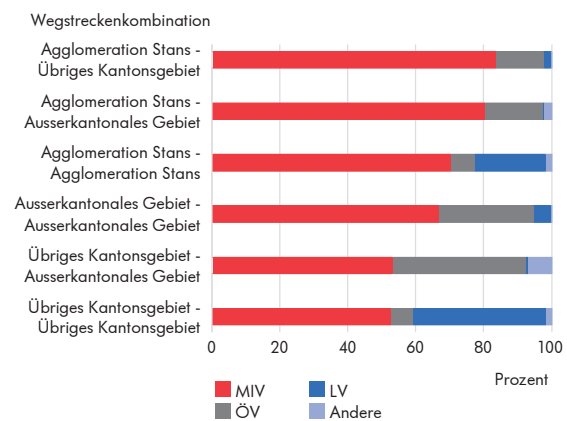


Abbildung 3.10  
**Wegdistanz nach Hauptverkehrsmittel und Wegstreckenkombination 2015**  
Kanton Nidwalden



K05\_G04\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr  
Wegstreckenkombinationen beinhalten jeweils beide Richtungen.

K05\_G05\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr  
Wegstreckenkombinationen beinhalten jeweils beide Richtungen.



## 4. Verkehrszwecke

Welches Ziel verfolgen die Nidwaldnerinnen und Nidwaldner, wenn sie sich im öffentlichen Raum fortbewegen? Welche Zwecke verfolgen sie mit ihrem Mobilitätsverhalten? Im Rahmen des MZMV wird jeder erfasste Weg einem Verkehrszweck zugeordnet. Zum Arbeits- und Ausbildungsverkehr zählen Wege, die zum Arbeitsort beziehungsweise zur Ausbildungsstelle und von diesen zurückführen. Der Einkaufsverkehr bezieht sich auf die Mobilität bei Erledigung von Besorgungen oder der Inanspruchnahme von Dienstleistungen (z.B. Coiffeur-Besuch); der Freizeitverkehr bezeichnet diejenige Mobilität, die durch Freizeitaktivitäten wie aktiver Sport, Gastronomie- oder Kulturveranstaltungsbesuche oder aber auch durch Besuche bei Verwandten und Bekannten verursacht wird. Weiter werden alle Wege zusammengefasst, die sich aufgrund beruflicher Tätigkeiten ergeben (z.B. Kundenbesuche, Sitzungen) sowie die Dienstfahrten, die dem beruflichen Personen- oder Gütertransport dienen (z.B. Bus-/Taxifahrten) oder Bestandteil der beruflichen Tätigkeit sind (z.B. Aussendienst). Service- und Begleitungswege dienen schliesslich dazu, jemanden auf privater Basis an ein Ziel zu bringen oder die Person von dort abzuholen (z.B. von der Schule).

### Kennziffern zu den Verkehrszwecken

Freizeit vor Arbeit und Einkauf

Tagesdistanz ist innerhalb von 5 Jahren um 8 Prozentpunkte gewachsen

Freizeit, Arbeit und Einkauf – in dieser Reihenfolge sind die drei wichtigsten Verkehrszwecke für die Wohnbevölkerung des Kantons Nidwalden genannt. Der Freizeitverkehr stand bereits im Jahr 2010 an der Spitze.

Auf den Freizeitverkehr entfallen 2015 durchschnittlich 17 Kilometer und 1,3 Wege pro Person und Tag. Das entspricht 48 Prozent der Tagesdistanz und 39 Prozent der täglich zurückgelegten Wege (→ Tabelle 4.1). Gegenüber 2010 ist die durchschnittliche Tagesdistanz beim Freizeitverkehr konstant geblieben. Gleichzeitig waren die Distanzen aller übrigen Verkehrszwecke in der Tendenz rückläufig. Dadurch erhöhte sich der Freizeitanteil bei der Tagesdistanz um 8 Prozentpunkte. Auch bei den zurückgelegten Wegen stieg der prozentuale Anteil leicht an (+3 Prozentpunkte), während die durchschnittliche Anzahl Wege unverändert blieb.

Für Arbeitszwecke werden täglich pro Person 8 Kilometer zurückgelegt, das sind 24 Prozent der Tagesdistanz (2010: 26%). Für Einkäufe werden 4 Kilometer zurückgelegt, das entspricht 11 Prozent der Tagesdistanz (2010: 14%). Die Anteile, die im Kanton Nidwalden für geschäftliche Tätigkeiten, Ausbildungszwecke sowie Service und Begleitung zurückgelegt werden, sind vergleichsweise klein. Grund dafür ist, dass

Tabelle 4.1

#### Mittlere Distanzen und Anzahl Wege pro Person und Tag im Inland nach Verkehrszweck 2010 und 2015

Kanton Nidwalden

Verkehrszweck	Tagesdistanz 2015		Tagesdistanz 2010		Wege 2015		Wege 2010	
	Durchschnittliche Distanz (in km)	Anteil an Gesamtdistanz (in %)	Durchschnittliche Distanz (in km)	Anteil an Gesamtdistanz (in %)	Durchschnittliche Anzahl	Anteil an allen Wegen (in %)	Durchschnittliche Anzahl	Anteil an allen Wegen (in %)
<b>Total</b>	<b>35,7</b>	<b>100,0</b>	<b>42,5</b>	<b>100,0</b>	<b>3,3</b>	<b>100,0</b>	<b>3,6</b>	<b>100,0</b>
Freizeit	17,2	48,1	17,2	40,4	1,3	38,9	1,3	36,1
Arbeit	8,4	23,6	11,1	26,2	0,7	22,7	0,9	25,6
Einkauf	3,8	10,6	6,0	14,2	0,7	20,2	0,7	19,4
Geschäftliche Tätigkeit / Dienstfahrt	2,5	6,9	3,1	7,3	0,1	3,2	0,1	4,1
Ausbildung	1,5	4,2	2,0	4,8	0,3	8,9	0,3	8,7
Service und Begleitung	1,6	4,5	1,8	4,2	0,2	5,1	0,2	4,5
Andere	0,7	2,1	1,3	3,0	0,0	1,1	0,1	1,6

K06\_T01\_NW

LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr



Freizeitverkehr auch in der Gesamtschweiz und in der Zentralschweiz an der Spitze

nur ein relativ kleiner Teil der Bevölkerung zu diesen Zwecken unterwegs ist, und dies eher unregelmässiger als beispielsweise im Arbeitsverkehr.

Der Freizeitverkehr dominiert auch auf nationaler Ebene: 1,3 Freizeitwege und 16 Kilometer pro Person und Tag entsprechen 38 Prozent der Anzahl aller Wege respektive 44 Prozent der Gesamttagesdistanz. Die Bedeutung des Freizeitverkehrs erreicht damit ein mit dem Kanton Nidwalden vergleichbares Niveau. Auch der nationale Anteil des Arbeitsverkehrs entspricht mit durchschnittlich 9 Kilometern pro Person und Tag (24% der Tagesdistanz) annähernd dem Nidwaldner Kantonsmittel. Der Arbeitsverkehr steht damit auch national an zweiter Stelle – wie in Nidwalden. Bei allen anderen Verkehrszwecken sind die distanzbezogenen Anteile in der Gesamtschweiz ebenfalls ähnlich wie im Kanton Nidwalden. Betrachtet man die Kennziffern für die Zentralschweizer Kantone insgesamt, zeigt sich dasselbe Bild: Es dominiert der Freizeitverkehr, gefolgt vom Arbeits- und Einkaufsverkehr. Unter den Zentralschweizer Kantonen haben Nidwalden, Obwalden und Uri die höchsten distanzbezogenen Anteile an Freizeitverkehr (je 48%). Im Arbeitsverkehr weisen Schwyz (27%) und Uri (26%) die höchsten Werte auf, während im Einkaufsverkehr die Zuger (15%) und Obwaldner Bevölkerung (14%) im Zentralschweizer Kantonsvergleich obenaus schwingen.

Grösste innerkantonale Unterschiede beim Freizeitverkehr

Zum Teil grosse Unterschiede zeigen sich innerhalb des Kantons Nidwalden. Zwar widerspiegeln sowohl Agglomerations- als auch Nicht-Agglomerationsgemeinden das kantonale Muster: Der Freizeitverkehr steht überall an erster Stelle vor dem Arbeits- und dem Einkaufsverkehr. Die Bedeutung der jeweiligen Verkehrszwecke für die Bevölkerung in der Agglomerationskerngemeinde Stans, den übrigen Agglomerationsgemeinden und den ländlichen Gemeinden weisen jedoch deutliche Differenzen zu den kantonalen Durchschnittswerten auf. Die grössten innerkantonalen Unterschiede bestehen beim Freizeitverkehr: Der Anteil des Freizeitverkehrs an der Tagesdistanz schwankt zwischen 64 Prozent in der Kerngemeinde Stans und 44 Prozent in den übrigen Agglomerationsgemeinden beziehungsweise 47 Prozent in den ländlichen Gemeinden. Beim Arbeitsverkehr sind die Distanzanteile bei den Bewohnerinnen und Bewohnern ausserhalb der Kerngemeinde Stans hingegen mehr als doppelt so gross wie bei der Stanser Bevölkerung (27% vs. 11%). Fast keine regionalen Unterschiede sind beim Einkaufsverkehr festzustellen. Hier liegen die regionalen Distanzanteile im kantonalen Durchschnitt.

## Freizeitverkehr

Weitere und längere Freizeitwege an den Wochenenden

Die Nidwaldner Bevölkerung legt im Schnitt pro Tag 1,3 Freizeitwege zurück. Ein Freizeitweg ist durchschnittlich 14 Kilometer lang und dauert inklusive Warte- und Umsteigezeiten 35 Minuten. Gegenüber 2010 sind diese Werte stabil geblieben. An Samstagen und Sonntagen ist der durchschnittliche Freizeitweg deutlich länger als unter der Woche (→ Tabelle 4.2). Für Freizeitwege verbringen die Nidwaldnerinnen und Nidwaldner am Wochenende auch mehr Zeit im Verkehr: An Sonntagen wird mit durchschnittlich 42 Minuten und an Samstagen mit durchschnittlich 39 Minuten pro Freizeitweg 11 beziehungsweise 8 Minuten mehr aufgewendet als an Werktagen. Auch die Anzahl der pro Person zurückgelegten Freizeitwege folgt diesem wochentäglichen Muster.

Unterschiede bei der Freizeitmobilität zwischen Männern und Frauen

Was das geschlechtsspezifische Verhalten betrifft, so zeigt sich, dass Männer bei zwei von drei Kennziffern, der Distanz und der Dauer pro Freizeitweg, tendenziell weiter und länger unterwegs sind als Frauen. Frauen legen hingegen tendenziell mehr Freizeitwege pro Tag zurück als Männer. Etwas anders sieht es aus, wenn das geschlechtsspezifische Verhalten im Freizeitverkehr zum Gesamtverkehrsverhalten in Beziehung gesetzt wird. Hier hat der Freizeitverkehr bei den Frauen insgesamt eine grössere Bedeutung als bei den Männern: Sowohl gemessen an der Tagesdistanz als auch an der täglichen Anzahl Wege und der Gesamtwegdauer sind die Anteile, die auf den Verkehrszweck Freizeit entfallen, bei den Nidwaldnerinnen höher als bei den Nidwaldnern.

Vielfältige Gründe für Freizeitwege

Die Anlässe für Freizeitmobilität sind im Kanton Nidwalden breit gestreut. Freizeitwege lassen sich nach verschiedenen Aktivitätstypen unterscheiden, wobei für die Berechnung entsprechender Anteile nur die Hinwege zu den Freizeitaktivitäten (keine Nachhausewege) sowie Rundwege berücksichtigt werden. Ein Rundweg startet und endet definitionsgemäss zu Hause (z.B. Spaziergänge, Jogging, Velotouren). Die Freizeitwege verteilen sich zu gleichen Anteilen auf folgende fünf Kategorien: erstens Sport, Wellness und Gesundheit; zweitens Gastronomiebesuche; drittens Besuche bei Verwandten und Bekannten; viertens nichtsportliche Aussenaktivitäten (z.B. Spaziergänge); fünftens – zusammengefasst – Besuche von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen (inkl. Vereinstätigkeiten), häusliche Freizeitaktivitäten (z.B. Nachbarschaftsbesuche) und andere Aktivitätstypen. Freizeitaktivitäten werden grundsätzlich an allen Wochentagen ausgeübt. Die grösste Bedeutung haben tendenziell an Samstagen Gastronomiebesuche, an Sonntagen Besuche bei Verwandten und Bekannten sowie nichtsportliche Aussenaktivitäten und an Werktagen (Mo.–Fr.) der aktive Sport. Bei Männern geben Gastronomiebesuche (26% der Freizeitwege) sowie sport- und wellnesorientierte Freizeitaktivitäten (23%) am häufigsten Anlass zu Mobilität. Für Frauen haben hingegen Besuche bei Verwandten und Bekannten (25%) und nichtsportliche Aussenaktivitäten (22%) den höchsten Stellenwert.

Am häufigsten und am weitesten mit dem Auto

Grossmehrheitlich werden die Etappen im Freizeitverkehr entweder mit dem Auto (41%) oder zu Fuss (37%) zurückgelegt (→ Abbildung 4.1). Im räumlichen Vergleich sind die Autoanteile der Bevölkerung der Agglomerationskerngemeinde Stans (29%) deutlich tiefer als diejenigen der Bevölkerung der übrigen Agglomerationsgemeinden (44%) und der ländlichen Gemeinden (54%). Beim Fussverkehr ist die Verteilung relativ homogen (Werte zwischen 34 und 38%). Bei der Bevölkerung der Agglomerationskerngemeinde Stans sind die Anteile der mit dem Velo und dem E-Bike sowie mit dem ÖV (Bahn, Bus, Postauto, Tram) zurückgelegten Etappen höher als bei der Wohnbevölkerung der restlichen Kantonsgemeinden.

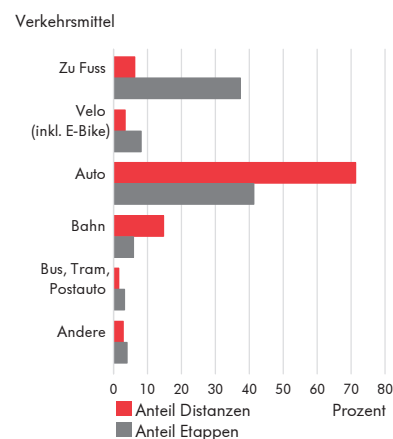
Da Autoetappen insgesamt wesentlich länger sind als die Fuss-, Velo- oder E-Bike-Etappen, entfallen 71 Prozent der täglichen Distanzen im Nidwaldner Freizeitverkehr auf das Auto, während die Fussetappen lediglich 6 Prozent und die Veloetappen (inkl. E-Bike) 3 Prozent ausmachen. Distanzmässig werden im Freizeitverkehr – wie im gesamten Verkehr – die längsten Etappen mit der Bahn zurückgelegt: Eine Bahnetape zu Freizeitzwecken hat im Durchschnitt eine Länge von 26 Kilometern.

Tabelle 4.2  
**Freizeitverkehr nach Wochentag 2015**  
Kanton Nidwalden

Wochentag	Freizeitwege pro Tag	Länge pro Freizeitweg (in km)	Zeit pro Freizeitweg (in min)
<b>Total</b>	<b>1,3</b>	<b>13,6</b>	<b>35</b>
Werktage	1,1	10,4	31
Samstage	1,8	20,8	39
Sonntage	1,7	14,3	42

K06\_T03A\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Abbildung 4.1  
**Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr 2015**  
Kanton Nidwalden



K06\_G03A\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

## Arbeitsverkehr

Im nachfolgenden Absatz wird – im Gegensatz zu den bisherigen Ausführungen zu den Verkehrszwecken – allein das Verkehrsverhalten der Erwerbstätigen an Werktagen beschrieben. Ausgenommen von dieser Einschränkung sind die Ausführungen zur Pendlermobilität, die auch Auszubildende mitberücksichtigen.

Die erwerbstätige Bevölkerung des Kantons Nidwalden legt pro Werktag durchschnittlich 1,5 Arbeitswege zurück (→ Tabelle 4.3). Ein Arbeitsweg ist im Schnitt 12 Kilometer lang. Er ist damit etwas kürzer als ein Freizeitweg und doppelt so lang wie ein Einkaufsweg, was bereits 2010 so war. Die Männer legen im Vergleich zu den Frauen pro Tag mehr Arbeitswege zurück. Bei ihnen machen Arbeitswege an Werktagen 52 Prozent aller Wege aus (Frauen: 34%). Dies widerspiegelt die unterschiedlichen Erwerbsquoten von Männern (2015: 91%) und Frauen (2015: 80%) im Alter von 15 bis 64 Jahren. Dagegen legen Frauen durchschnittlich längere Arbeitswege zurück und benötigen tendenziell mehr Zeit pro Arbeitsweg (inkl. Warte- und Umsteigezeiten) als Männer. Frauen wenden 49 Prozent ihrer Tagesdistanz für Arbeitswege auf (Männer: 39%). Der Anteil an der Wegzeit beträgt bei beiden Geschlechtern 40 Prozent.

Obwohl ein durchschnittlicher Arbeitsweg 12 Kilometer misst, sind knapp zwei Drittel der Arbeitswege (62%) maximal 10 Kilometer und 39 Prozent sogar höchstens 5 Kilometer lang, dies unabhängig vom Geschlecht der Erwerbstätigen. Diese Verteilung zeigt sich annähernd auch für die Gesamtschweiz (66% aller Wege max. 10 km; 48% max. 5 km). Dass die durchschnittliche Distanz der Arbeitswege trotz des grossen Anteils kurzer Wege relativ hoch ist, erklärt sich aus dem Umstand, dass auch ein grosser Anteil 20 Kilometer oder mehr misst, nämlich fast jeder fünfte Arbeitsweg. Innerhalb des Kantons ist der Anteil der kurzen Arbeitswege (bis 5 km) bei den Erwerbstätigen mit Wohnsitz in der Agglomerationskerngemeinde Stans (56%) am grössten. Die Arbeitswege der Erwerbstätigen in den übrigen Agglomerationsgemeinden liegen diesbezüglich im kantonalen Durchschnitt. Die in den ländlichen Gemeinden wohnhaften Erwerbstätigen bewältigen hingegen überdurchschnittlich häufig längere Arbeitswege: Fast drei Viertel der Arbeitswege dieser Personen sind länger als 5 Kilometer.

Männer mit durchschnittlich mehr,  
Frauen mit durchschnittlich  
längeren Arbeitswegen

Grosser Anteil kurzer Arbeitswege  
in der Kerngemeinde Stans

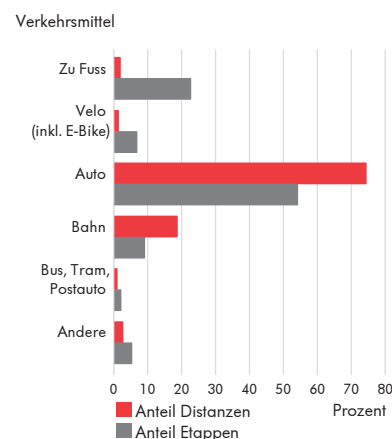
Tabelle 4.3  
**Arbeitsverkehr nach Geschlecht 2015**  
Kanton Nidwalden

Geschlecht	Arbeitswege pro Tag	Länge pro Arbeitsweg (in km)	Zeit pro Arbeitsweg (in min)
<b>Total</b>	<b>1,5</b>	<b>11,9</b>	<b>21</b>
Männer	1,9	10,7	18
Frauen	1,1	14,3	25

K06\_T02\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Basis: Erwerbstätige an Werktagen

Abbildung 4.2  
**Verkehrsmittelwahl im Arbeitsverkehr 2015**  
Kanton Nidwalden



K06\_G01\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Durchschnittlicher Arbeitsweg im Zentrum am kürzesten

In der Tendenz zeigen sich die Stadt-Land-Unterschiede innerhalb des Kantons auch bei der durchschnittlichen Distanz pro Arbeitsweg und der dafür beanspruchten Zeit. So weist die Gemeinde Stans für ihre erwerbstätige Bevölkerung vergleichsweise kurze Distanzen und geringe Zeitaufwände pro Arbeitsweg auf.

Mehr Weg- als Zupendelnde im Kanton Nidwalden

Aufgrund der steigenden Erwerbsbeteiligung nimmt die Pendlermobilität zu. Im Kanton Nidwalden liegt die Zahl der Zupendlerinnen und -pendler aktuell bei 12'800 Personen, jene der Wegpendlerinnen und -pendler bei 16'800 Personen (jeweils im Durchschnitt 2010–2017). Als Zu- und Wegpendelnde gelten alle Personen, die ihre Wohngemeinde verlassen, um sich zur Arbeit oder zur Ausbildung zu begeben. Binnenpendlerinnen und -pendler pendeln hingegen zu Arbeits- oder Ausbildungszwecken innerhalb ihrer Wohngemeinde hin und her. Dies trifft auf 4'400 Nidwaldnerinnen und Nidwaldner zu.

Interkantonale Pendlerströme vor allem in den und aus dem Kanton Luzern

Für die interkantonalen Pendlerströme – also jene, die nicht nur die Gemeinde-, sondern auch die Kantongrenzen überschreiten – gilt, dass rund 4'000 Personen mehr aus dem Kanton Nidwalden wegpandeln, als umgekehrt Personen zu Arbeits- oder Ausbildungszwecken in den Kanton Nidwalden reisen (Durchschnitt der Jahre 2010–2017). Besonders viele Zupendlerinnen und -pendler stammen aus den Kantonen Luzern (2'700) und Obwalden (1'600). Diese Kantone sind ihrerseits besonders häufig Zielregionen für die Wegpendlerinnen und Wegpendler mit Wohnsitz im Kanton Nidwalden (→ Tabelle 4.4). Bei den interkantonalen Zu- und Wegpendlerströmen lag der ÖV-Anteil an allen benützten Verkehrsmitteln insgesamt bei 20 beziehungsweise 25 Prozent. Vergleichsweise häufig im ÖV unterwegs sind Weg- und Zupendelnde in den und aus dem Kanton Luzern (29% bzw. 25%).

Am häufigsten im Auto zur Arbeit

Das Auto ist das am häufigsten benutzte Verkehrsmittel im Arbeitsverkehr: Nidwaldner Erwerbstätige legen mit ihm fast drei Viertel der Tagesdistanz und mehr als die Hälfte der Etappen zurück (→ Abbildung 4.2). Mit rund einem Viertel ist der Anteil der Fussetappen ebenfalls bedeutend, vor allem bei den in der Kerngemeinde Stans wohnhaften Erwerbstätigen. Bei ihnen ist der Anteil der Fussetappen fast doppelt so hoch wie der Anteil der Autoetappen (47% vs. 25%). Im Geschlechtervergleich zeigen sich Männer wesentlich autofreudiger als Frauen; Letztere sind häufiger zu Fuss oder mit der Bahn zur Arbeitsstelle unterwegs.

Tabelle 4.4

**Interkantonale Pendlerströme nach Hauptverkehrsmittel 2010–2017 (Durchschnitt)**

Kanton Nidwalden, ausgewählte Kantone

	Zupendler/innen			Modal-split ÖV <sup>1</sup>	Wegpendler/innen			Modal-split ÖV <sup>1</sup>
	Total	davon			Total	davon		
		MIV	ÖV		MIV	ÖV		
Total	<b>5 900</b>	4 600	1 200	20	<b>9 900</b>	7 200	2 500	25
Luzern	<b>2 700</b>	2 000	700	25	<b>5 700</b>	3 900	1 700	29
Obwalden	<b>1 600</b>	1 300	200	15	<b>1 700</b>	1 400	300	18
Uri	<b>600</b>	600	...	...	<b>300</b>	300	...	...
Zug	<b>200</b>	100	...	...	<b>800</b>	700	...	...
Zürich	<b>200</b>	...	...	...	<b>500</b>	300	...	...
Übrige Kantone	<b>700</b>	500	200	23	<b>900</b>	600	200	24

K06\_T04\_NW

LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: Bundesamt für Statistik – Strukturerhebung

<sup>1</sup> Prozentualer Anteil des ÖV an allen Verkehrsmitteln

Nur Pendlerinnen und Pendler mit bekanntem Pendelweg

Ständige Wohnbevölkerung im Alter ab 15 Jahren in Privathaushalten

Hochrechnungen auf Basis einer Stichprobe, gerundete Werte

Ergebnisse, die auf weniger als 30 Beobachtungen beruhen, werden nicht ausgewiesen.

Fussetappen sind kurz

Fussetappen sind meist von kurzer Distanz und werden häufig in Kombination mit der Nutzung anderer Verkehrsmittel zurückgelegt – zum Beispiel der Weg von der Wohnung zur ÖV-Haltestelle. Ihr Anteil an der insgesamt im Kanton für Arbeitszwecke zurückgelegten Tagesdistanz liegt entsprechend bei nur 2 Prozent. Im Arbeitsverkehr werden nach dem Auto die zweitgrössten Distanzen mit der Bahn zurückgelegt. Werden jedoch die Anteile an allen zurückgelegten Etappen betrachtet, spielt die Bahn mit 9 Prozent eine vergleichsweise untergeordnete Rolle.

Automobilität dominiert in der Peripherie, LV ist im Zentrum bestimmend

Im Vergleich der Arbeitswegetappen nach Wohnort und Verkehrsmittel zeigen sich deutliche Stadt-Land-Gegensätze. Ausserhalb der Kerngemeinde Stans dominiert die Automobilität (übrige Agglomerationsgemeinden: 62% der Etappen; ländliche Gemeinden: 49%). In der Gemeinde Stans haben hingegen LV- und ÖV-Etappen einen höheren Stellenwert. Stanserinnen und Stanser sind im LV (zu Fuss und Velo inkl. E-Bike: 52% der Arbeitsetappen) etwa doppelt so häufig unterwegs wie mit dem Auto (25%). Bei Erwerbstätigen aus den ländlichen Gemeinden beträgt dieses Verhältnis hingegen 1 (LV) zu 2 (Auto), bei jenen aus den übrigen Agglomerationsgemeinden 1 (LV) zu 2,5 (Auto). Im Vergleich der Verkehrsmodi hat der ÖV bei Erwerbstätigen aus allen drei Wohnortkategorien die geringste Bedeutung, was die Anzahl Etappen betrifft. In der Agglomerationsgemeinde Stans und den übrigen Agglomerationsgemeinden beträgt der ÖV-Anteil 18 beziehungsweise 8 Prozent; in den ländlichen Gemeinden liegt er bei 17 Prozent.

### Einkaufsverkehr

Einkaufen ist Aktivität der kurzen Wege

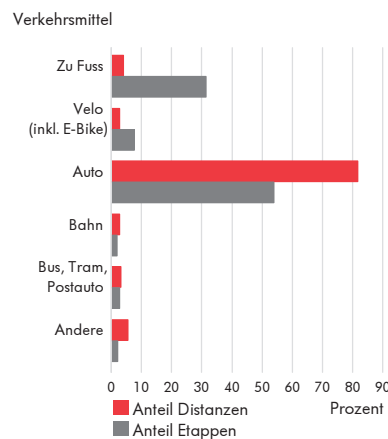
Für das Einkaufen werden generell kürzere Distanzen zurückgelegt als zu Freizeit- und Arbeitszwecken. Im Kanton Nidwalden haben mehr als zwei Drittel der zurückgelegten Einkaufswege eine Distanz von höchstens 5 Kilometern, gut jeder dritte Einkaufsweg ist sogar höchstens 1 Kilometer lang. Da auch einzelne sehr lange Wege zurückgelegt werden, beträgt der Durchschnitt der zurückgelegten Einkaufswege pro Tag jedoch rund 6 Kilometer. Im Vergleich zu 2010 nahm der Anteil der Einkaufs-

Tabelle 4.5  
**Einkaufsverkehr nach Geschlecht 2015**

Geschlecht	Einkaufswege pro Tag	Länge pro Einkaufsweg (in km)	Zeit pro Einkaufsweg (in min)
<b>Total</b>	<b>0,7</b>	<b>5,8</b>	<b>13</b>
Männer	0,6	6,3	14
Frauen	0,7	5,3	13

K06\_T03B\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Abbildung 4.3  
**Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr 2015**  
Kanton Nidwalden



K06\_G03B\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

wege mit einer Distanz von bis zu 5 Kilometern zu (+7 Prozentpunkte), jener mit einer Distanz von mehr als 5 Kilometern hingegen ab (−7 Prozentpunkte). Das Einkaufen bleibt somit auch im Jahr 2015 mehrheitlich eine Aktivität der kurzen Wege. Die Nidwaldner Bevölkerung legt dabei an Werktagen (Mo.–Fr.) ungefähr gleich lange Einkaufswege zurück wie an Samstagen. Aufgrund der dichteren Einkaufs- und Versorgungsinfrastruktur in der Agglomerationskerngemeinde Stans sind die Einkaufswege der dortigen Wohnbevölkerung tendenziell kürzer als bei der Bevölkerung der restlichen Nidwaldner Regionen.

Tendenziell ist Samstag Einkaufstag

Andere Kennzahlen zum Einkaufsverkehr im Wochenverlauf weisen eher auf den Samstag als wichtigsten Einkaufstag hin: An diesem Tag sind sowohl die durchschnittliche Anzahl Einkaufswege pro Person (1,1 Wege) als auch der Anteil an Wegen mit Einkaufszweck (30%) am Total aller zurückgelegten Wege höher als an den anderen Wochentagen. Dies trifft auch auf die samstäglichen Anteile des Einkaufsverkehrs an der Gesamttagesdistanz und der aufgewendeten Wegzeit pro Tag zu. Im Vergleich dieser und weiterer Kennziffern des Einkaufsverkehrs nach Geschlecht (→ Tabelle 4.5) sind kaum Unterschiede festzustellen.

Auch im Einkaufsverkehr dominieren Autoetappen

Gemessen an der täglich fürs Einkaufen zurückgelegten Gesamtdistanz dominiert die Automobilität im Einkaufsverkehr noch stärker als im Arbeits- oder Freizeitverkehr: Mit dem Auto zurückgelegte Wege machen 82 Prozent der für Einkaufszwecke insgesamt zurückgelegten Tagesdistanz aus (→ Abbildung 4.3). Auch gemessen an der Etappenzahl dominiert das Auto beim Einkaufen, wenngleich schwächer als bei der Gesamtdistanz. Mehr als jede zweite Etappe, welche die Nidwaldner Bevölkerung für Einkaufszwecke zurücklegt, wird mit dem Auto bestritten. An zweiter Stelle folgen mit 31 Prozent die Fussetappen. Wird die Einkaufsmobilität der Bevölkerung nach Wohnort verglichen, zeigt sich das gleiche räumliche Muster wie beim Freizeit- und Arbeitsverkehr: Relativ hohe Anteile der Fuss-, Velo- und E-Bike-Etappen in der Agglomerationskerngemeinde Stans und vergleichsweise hohe Anteile der Autoetappen in den übrigen Agglomerationsgemeinden und den ländlichen Gemeinden des Kantons. Sowohl beim Auto als auch beim Zu-Fuss-Gehen sind die regionalen Disparitäten im Arbeitsverkehr grösser als im Einkaufs- und Freizeitverkehr.

### Räumliches Muster der Verkehrszwecke

In den nachfolgenden Ausführungen wird nicht nur das Verkehrsverhalten der Nidwaldner Wohnbevölkerung analysiert, sondern es werden auch Wege von ausserkantonalen Personen miteinbezogen, deren Start- oder Zielort innerhalb des Kantons Nidwalden liegt. Wie in den vorhergehenden Kapiteln werden hierbei mit der Agglomeration Stans, dem „Übrigen Kantonsgebiet“ und dem „Ausserkantonalen Gebiet“ räumlich drei Regionen differenziert (→ Kapitel „Verkehrsaufkommen“, S. 24ff.; → Kapitel „Verkehrsmittelwahl“, S. 35ff.). Bei den analysierten Wegstrecken, die über eine Region hinausgehen, wird nicht zwischen Startregion und Zielregion unterschieden; sie werden unabhängig von ihrer Richtung einer einzigen Wegkombination zugerechnet.

Dominierender Freizeitverkehr bei allen Wegstreckenkombinationen

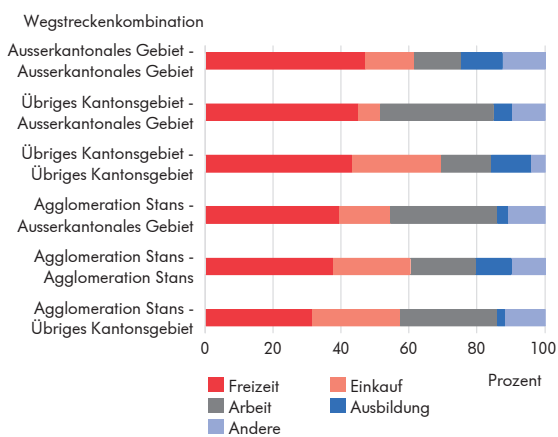
Der Freizeitverkehr dominiert sowohl bei Wegen innerhalb der einzelnen Räume als auch bei Wegen zwischen ihnen: Bei allen betrachteten Wegstreckenkombinationen liegt er an der Spitze (→ Abbildung 4.4). Vergleichsweise hohe Anteile hat der Freizeitverkehr bei Wegen jeweils innerhalb des Übrigen Kantonsgebiets und des Ausserkantonalen Gebiets (43 bzw. 47%) sowie bei Wegen zwischen diesen beiden Raumtypen (45%). Bei Wegen innerhalb der Agglomeration Stans und bei solchen, die in sie hinein beziehungsweise aus ihr hinaus führen, sind die Freizeitanteile mit Werten jeweils unter 40 Prozent hingegen niedriger. Die Verteilung des Freizeitanteils an den täglich zurückgelegten Wegen nach Wegstreckenkombinationen widerspiegelt sich grundsätzlich auch bei den zurückgelegten Tagesdistanzen (→ Abbildung 4.5).

Beim Einkaufsverkehr ist der Weganteil grösser als der Distanzanteil

Der Arbeits- und der Einkaufsverkehr erweisen sich bei je 3 der 6 betrachteten Wegstreckenkombinationen als jeweils zweitwichtigster Verkehrszweck. Höhere Arbeits- als Einkaufsanteile werden vor allem dann erreicht, wenn Wege vom Übrigen Kantonsgebiet ins Ausserkantonale Gebiet oder in umgekehrter Richtung führen.

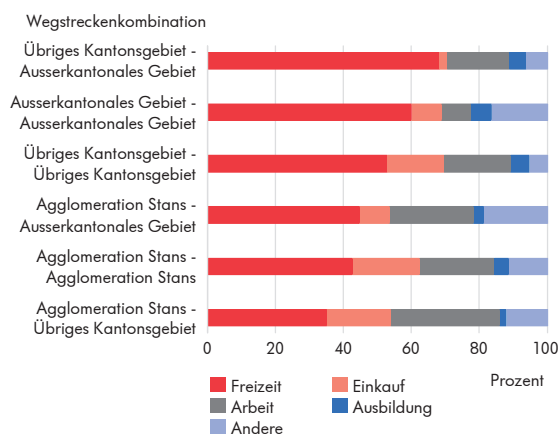
In dieser Kombination wird ein Drittel der Wege zu Arbeitszwecken zurückgelegt. Auch bei Wegen in die und aus der Agglomeration Stans ist der Arbeitsverkehr tendenziell stärker als der Einkaufsverkehr. Dies ist zutreffend sowohl gemessen an der Anzahl Wege als auch an den zurückgelegten Tagesdistanzen (→ Abbildung 4.4 und → Abbildung 4.5). Da die meisten Einkaufswege von kürzerer Distanz sind, ist ihr Anteil an den täglich zurückgelegten Wegen meist grösser als ihr Anteil an der Tagesdistanz.

Abbildung 4.4  
**Wege nach Verkehrszweck und Wegstreckenkombination 2015**  
 Kanton Nidwalden



K06\_G06\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
 Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr  
 Wegstreckenkombinationen beinhalten jeweils beide Richtungen.

Abbildung 4.5  
**Wegdistanz nach Verkehrszweck und Wegstreckenkombination 2015**  
 Kanton Nidwalden



K06\_G07\_NW LUSTAT Statistik Luzern  
 Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr  
 Wegstreckenkombinationen beinhalten jeweils beide Richtungen.





## 5. Zeitaufwand

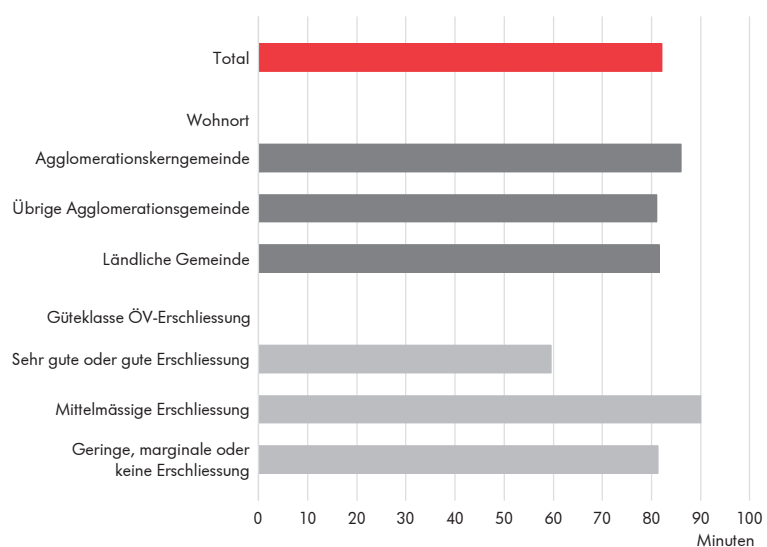
Unterwegssein, sich von A nach B bewegen, den Arbeitsort erreichen oder abends wieder nach Hause kommen – das Mobilität braucht Zeit. Der Entscheid, einen Weg überhaupt in Angriff zu nehmen, wird weitaus häufiger mit Blick auf seine potenzielle Dauer als in Abhängigkeit seiner Distanz gefällt (Kramer 2005). Der Zeitaufwand für Strecken, Wege und Etappen sowie die Zeit, welche in einzelnen Verkehrsmitteln verbracht wird, ist in → Kapitel „Verkehrsaufkommen“, S. 24ff., und → Kapitel „Verkehrsmittelwahl“, S. 35ff., überwiegend anhand der Unterwegszeit analysiert worden. Diese berücksichtigt die Dauer einzelner Wege vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort ohne Warte- und Umsteigezeiten. Die folgenden Ausführungen basieren hingegen ausschliesslich auf den täglichen Wegzeiten; sie schliessen im Unterschied zur Unterwegszeit die Warte- und Umsteigezeiten mit ein. Das ist deshalb sinnvoll, weil aus Sicht des Einzelnen, dessen Zeitressourcen begrenzt sind, jeglicher Zeitaufwand für die zeitliche Strukturierung des Alltags massgebend ist, also zum Beispiel auch jener, der mit dem Warten auf den nächsten Bus nicht effektiv eingesetzt werden kann.

Wie viel Zeit eine Person für welche Verkehrszwecke tatsächlich benötigt, hängt von verschiedenen Einflussgrössen ab, die sowohl räumliche als auch soziale Komponenten haben. Wichtig ist zum einen die individuelle Lebenssituation, zum Beispiel ob Kinder im Haushalt leben oder ob einer Erwerbstätigkeit nachgegangen wird. Zum anderen ist der Zeitaufwand eine Folge regional variierender Raumkontexte; er widerspiegelt die räumliche Verteilung von Arbeitsplätzen und Versorgungsmöglichkeiten, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur oder topografische Gegebenheiten. Eine weitere wichtige Rolle spielen die Routen- und die Verkehrsmittelwahl.

Abbildung 5.1

### Tägliche Wegzeit pro Person nach Wohnort und ÖV-Güteklassen 2015

Kanton Nidwalden



### Räumliche und soziale Unterschiede

Tägliche Wegzeit ist im Kanton Nidwalden tiefer als in der Schweiz und der Zentralschweiz

Durchschnittlich wenden die Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons Nidwalden 2015 für alle ihre Wege zusammen 82 Minuten pro Tag auf; das sind 8 Minuten weniger als im landesweiten Durchschnitt. Auch im Verhältnis zu den übrigen Zentralschweizer Kantonen zeigt sich, dass die Nidwaldner Bevölkerung vergleichsweise wenig Zeit (inkl. Warte und Umsteigezeiten) im Verkehr verbringt: Am höchsten ist die Wegzeit in den Kantonen Obwalden und Uri (99 bzw. 95 Min./Tg.), am tiefsten in den Kantonen Zug (91 Min./Tg.) und Schwyz (92 Min./Tg.). Der Kanton Luzern weist einen Wert von 94 Minuten pro Person und Tag auf.

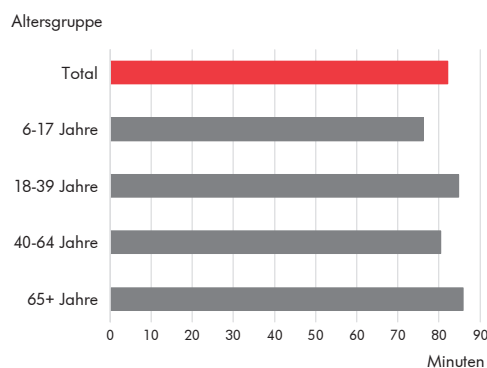
Unterschiede bestehen zwischen den ÖV-Güteklassen der Wohnorte

Im Jahr 2015 bestehen bei den täglich zurückgelegten Wegdistanzen im Kanton Nidwalden kaum Unterschiede zwischen Stadt und Land (→ Kapitel „Verkehrsaufkommen“, S. 24ff.). Dies findet entsprechenden Ausdruck bei den Zeitaufwendungen: Die Unterschiede zwischen der Agglomerationskerngemeinde Stans, den übrigen Agglomerationsgemeinden sowie den ländlichen Gemeinden sind bei den aufgewendeten Wegzeiten relativ gering (→ Abbildung 5.1). Grösser sind die regionalen Disparitäten, wenn als weiteres Wohnortkriterium die Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs – die sogenannten ÖV-Güteklassen (→ Kapitel „Mobilitätswerkzeuge“, S. 13ff.) – herangezogen wird. Daran gemessen verbringen Personen, die von einer sehr guten oder guten ÖV-Erschliessung profitieren, weniger Zeit im Verkehr als Personen mit mittelmässigem, geringem oder gar keinem Zugang zum ÖV-System. Unberücksichtigt bleibt bei diesem Vergleich, ob die unterschiedlich aufgewendete Zeit tatsächlich im ÖV oder im MIV respektive im LV verbracht wird.

Personen ab 65 Jahren und junge Erwachsene mit längster täglicher Gesamtwegzeit

Die täglich im Verkehr verbrachte Zeit differiert auch nach bestimmten sozialen Merkmalen. Bei der nachfolgenden Betrachtung der Zeitaufwendung nach Alter, Geschlecht, Einkommen und Haushaltstyp gilt es zu berücksichtigen, dass erhebungsbedingt erhebliche Schätzungenauigkeiten bei den Resultaten bestehen können (→ Kapitel „Einleitung“, S. 9ff.). Die präsentierten Resultate sind entsprechend bestmögliche Schätzungen auf Basis des verfügbaren Datenmaterials. Im Altersvergleich sind Personen ab 65 Jahren und junge Erwachsene zwischen 18 und 39 Jahren mit einem Tagesschnitt von 86 beziehungsweise 85 Minuten am längsten unterwegs (→ Abbildung 5.2). Deutlich kürzer sind die Gesamtwegzeiten der jüngsten Altersgruppe. Kinder und Jugendliche im Alter bis zu 17 Jahren wenden pro Tag lediglich 76 Minuten für Mobilität auf. Bei Männern ist der mittlere Zeitaufwand tendenziell

Abbildung 5.2  
**Tägliche Wegzeit pro Person nach Altersgruppen 2015**  
Kanton Nidwalden



K07\_G02\_NW

LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

höher als bei Frauen (85 vs. 79 Min.). Hier zeigen sich unterschiedlich wirkende Einflüsse auf das Zeitbudget: Männer haben gegenüber Frauen einerseits eine höhere Führerausweisbesitz- und Autoverfügbarkeitsquote, was sich als zeitmindernder Einflussfaktor herausstellt. Andererseits legen sie durchschnittlich längere Wegstrecken zurück, was den Zeitaufwand wiederum erhöht. So ist die mittlere Wegzeit bei Personen, die einen Führerausweis besitzen und stets über ein Auto verfügen, mit 81 Minuten pro Tag zwar kürzer als bei vergleichbaren Personen, für die ein Auto nur nach Absprache oder gar nicht verfügbar ist (93 Min./Tg.); Männer weisen jedoch mit 41 Kilometern eine signifikant höhere Gesamttagesdistanz auf als Frauen (30 km).

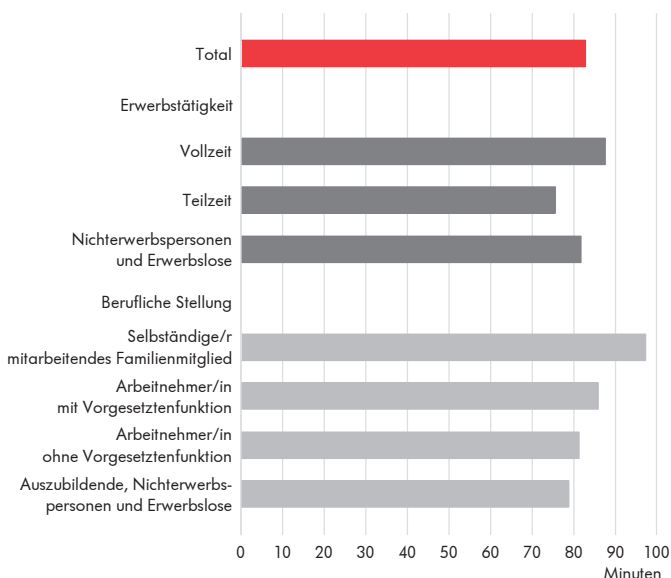
Überdurchschnittlicher Zeitaufwand bei Vollzeitbeschäftigten

Die berufliche Situation hat ebenfalls einen Einfluss auf die tägliche Mobilitätszeit. Vollzeitbeschäftigte wenden täglich mehr Zeit für Mobilität auf als Nichtbeschäftigte; Letztere setzen wiederum mehr Zeit ein als Teilzeitbeschäftigte (→ Abbildung 5.3). Innerhalb der Gruppe der erwerbstätigen Nidwaldner Bevölkerung haben Selbständige (inkl. mitarbeitende Familienmitglieder) längere Wegzeiten als Arbeitnehmende. Zudem haben Angestellte mit Vorgesetzten- oder Unternehmensleitungsfunktion tendenziell längere Wegzeiten als solche ohne Vorgesetztenfunktion. Bei der Abstufung des zeitlichen Aufwands nach Einkommen zeigt sich, dass Personen aus Haushalten der tiefsten Einkommenskategorie (monatl. Bruttoeinkommen bis 4'000 Fr.) mit 69 Minuten pro Tag kürzer im Verkehr unterwegs sind als Mitglieder aus Haushalten der mittleren und oberen Einkommenskategorie (4'001 bis 8'000 Fr.: 95 Min./Tg.; mehr als 8'000 Fr.: 85 Min./Tg.).

Zeitlich längste Wege bei Personen aus Einpersonenhaushalten

Bezüglich der verschiedenen Haushaltstypen haben über alle Verkehrszwecke hinweg Personen aus Einpersonenhaushalten den höchsten Zeitaufwand. Mit 99 Minuten verwenden sie für ihre täglichen Wege mehr Zeit als Mitglieder aus kinderlosen Paarhaushalten (77 Min./Tg.). Mit 81 Minuten pro Tag liegt der Wert für Personen aus Haushalten mit Kind/ern im Bereich des kantonalen Schnitts.

Abbildung 5.3  
**Tägliche Wegzeit pro Person nach Erwerbstätigkeit und beruflicher Stellung 2015**  
 Kanton Nidwalden



### Zeitaufwand nach Verkehrszwecken

Einzelne Bevölkerungsgruppen unterscheiden sich nicht nur darin, wie viel Zeit sie insgesamt für die Mobilität aufwenden, sondern sie nehmen ihre Wegzeiten auch für unterschiedliche Verkehrszwecke in Kauf. Im Einzelfall sind für die alltägliche Mobilitätsgestaltung vor allem diejenigen Wege entscheidend, die aufgrund von Verpflichtungen angetreten werden müssen, zum Beispiel zwecks Erfüllung einer Erwerbstätigkeit oder wegen familiärer Pflichten. Die Analyse des Zeitaufwands nach Verkehrszwecken gibt also auch Hinweise darauf, welche Bevölkerungsgruppen im Verkehrsgeschehen über Zeitsouveränität verfügen und bei welchen das Zeitmanagement gewissermassen durch Pflichtwege geprägt wird. Zeitsouveränität versteht sich in diesem Sinn als Möglichkeit zur Selbstbestimmung über die eigene Zeitverwendung. Die Abstufung zwischen Wegen, die aufgrund von Verpflichtungen und Restriktionen erfolgen, und solchen, die eher auf Gestaltungsfreiheit und Freiwilligkeit beruhen, ist jedoch nicht immer trennscharf, sondern häufig gradueller Natur.

Jüngste Altersgruppe mit den höchsten Wegzeiten für Ausbildung

Der Zeitaufwand nach Verkehrszweck folgt im Total aller Bevölkerungsgruppen der Reihenfolge der wichtigsten Verkehrszwecke: Freizeit vor Arbeit und Einkauf. Die Zeit, die für einzelne Verkehrszwecke aufgewendet wird oder aufgewendet werden muss, hängt jedoch stark von der Lebensphase ab, in der sich eine Person befindet. So beträgt der Zeiteinsatz für Ausbildungswege in der Gruppe der 6- bis 17-Jährigen 23 Minuten pro Person und Tag. Dieser Aufwand stellt nicht nur unter allen Altersgruppen den höchsten Wert dar, sondern überhaupt unter allen analysierten Akteursgruppen. Wege zu Ausbildungszwecken gehören bei jüngeren Altersgruppen in der Regel nicht zur unmittelbar freiwilligen Mobilität; sie sind durch den Ausbildungsentscheid vorbestimmt und kein Ausdruck von Zeitsouveränität. Anders das Bild bei den Rentnerinnen und Rentnern: Bei ihnen zeigt sich die höhere Zeitsouveränität in vergleichsweise hohen Wegzeiten für Freizeit (69 Min./Tg.) und Einkauf (11 Min./Tg.). Dies liegt in geringeren oder fehlenden Wegzwecken für Arbeit, Ausbildung, Familie oder Anderem begründet (→ Abbildung 5.4).

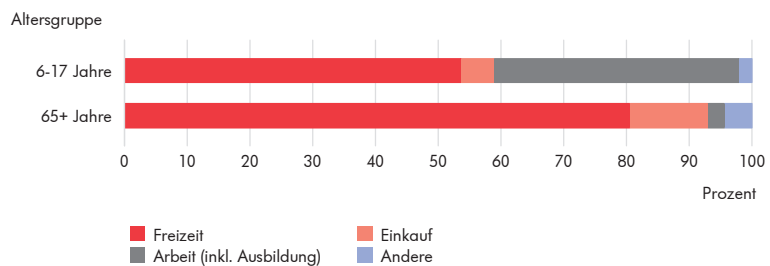
Dauer der Arbeitswege variiert nach Beschäftigungsgrad

Im Gegensatz zu den Wegen für Freizeit und Einkauf zählen die Arbeitswege – ähnlich wie die Ausbildungswege – zu den weniger oder nicht frei disponiblen Wegen im Alltag. Sie wirken daher strukturgebend und sind für die zeitliche Gestaltung der übrigen Verkehrszwecke massgebend. So bringt eine vollzeiterwerbstätige Person durchschnittlich 29 Minuten für ihre täglichen Arbeitswege auf, eine teilzeiterwerbstätige hingegen lediglich 16 Minuten. Auch für geschäftliche Zwecke und Dienstfahrten benötigen Vollzeitbeschäftigte (10 Min./Tg.) mehr Zeit als Teilzeitbeschäftigte (weniger

Abbildung 5.4

#### Tägliche Wegzeit pro Person nach ausgewählten Altersgruppen und Verkehrszweck 2015

Kanton Nidwalden



Niedrige Einkommensgruppen mit geringerem Zeitaufwand für Arbeit und Geschäft

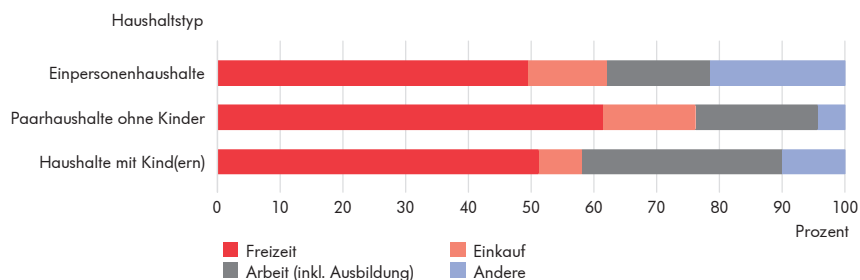
Unterschiedliche Wegzeiten je nach Haushaltstyp

als 1 Min./Tg.). Umgekehrt wird in der Vollzeitgruppe (36 Min./Tg.) tendenziell weniger Zeit im Freizeitverkehr verbracht als in der Teilzeitgruppe (44 Min./Tg.).

Der Zeitaufwand für Arbeits- und Geschäftswege unterscheidet sich je nach Einkommensgruppe. In der mittleren (4'001 bis 8'000 Fr./Mt.) und in der höchsten Einkommensgruppe (mehr als 8'000 Fr./Mt.) ist die Zeitaufwendung für Arbeitswege und Wege im Rahmen der beruflichen Tätigkeit dreimal oder mehr so hoch wie in der niedrigsten Einkommensklasse (bis 4'000 Fr./Mt.). Auch nach Geschlecht zeigen sich Unterschiede: Männer wenden gesamthaft für Arbeit und Geschäft im Durchschnitt 25 Minuten pro Tag auf; bei Frauen beträgt der Wert 14 Minuten pro Tag. Wenig überraschend ist, dass die Verkehrszwecke Arbeit und Geschäft, aber auch Ausbildung, an Werktagen (Mo.–Fr.) mehr Zeitaufwand generieren als an Wochenenden.

Auch zwischen Einpersonenhaushalten, kinderlosen Paarhaushalten oder Haushalten mit Kind/ern bestehen Unterschiede im Zeitaufwand nach einzelnen Verkehrszwecken. Bei den Einpersonenhaushalten und den kinderlosen Paarhaushalten überwiegt die individuelle Gestaltungsfreiheit, die sich – ähnlich wie bei den Rentnerinnen und Rentnern – in überdurchschnittlich hohen Zeitaufwendungen für Freizeit- und Einkaufsmobilität niederschlägt (→ Abbildung 5.5). Bei Haushalten mit Kind/ern sind die Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätspflichten insgesamt breiter gestreut. In ihrem Alltag kumulieren die mit Verpflichtungen verbundenen Wege – beispielsweise im Zusammenhang mit der Kinderbetreuung, der Ausbildung oder der Haushaltsversorgung – mit solchen, die zu anderen Verkehrszwecken zurückgelegt werden. Entsprechend sind die durchschnittlichen Wegzeiten gleichmässiger auf die einzelnen Zwecke verteilt als bei den Einpersonenhaushalten oder den anderen Haushaltstypen. Für Haushalte mit Kind/ern steht vergleichsweise weniger Zeit für Freizeit oder Einkauf zur Verfügung, während für Ausbildung sowie Service und Begleitung (z.B. Kinder zur Schule bringen) mehr Zeit aufgewendet wird.

Abbildung 5.5  
**Tägliche Wegzeit pro Person nach ausgewählten Haushaltstypen und Verkehrszweck 2015**  
 Kanton Nidwalden





# Anhang

## Glossar

### Agglomeration Stans

Die Agglomeration Stans umfasst die Kerngemeinde Stans und die mit ihr formal und funktional verflochtenen Agglomerationsgemeinden Beckenried, Buochs, Ennetbürgen, Ennetmoos, Oberdorf, und Stansstad. Die verwendete Definition basiert auf der Eidgenössischen Volkszählung 2000 und wurde vom Bundesamt für Statistik entwickelt (→ Abbildung 0.1).

### Agglomerationskerngemeinde

Zentrum einer Agglomeration.

### Agglomerationsgemeinde, Übrige

Gemeinden der Agglomeration ohne Agglomerationskerngemeinde. In vorliegender Publikation wird die Gemeinde Hergiswil NW ebenfalls als übrige Agglomerationsgemeinde geführt; sie zählt allerdings als ausserkantonale Gemeinde zur Agglomeration Luzern (→ Abbildung 0.1).

### 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.

### E-Bike

Velo mit elektrischer Tretunterstützung. Sämtliche Angaben in vorliegender Publikation 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. In vorliegender Publikation werden die E-Bikes dem Langsamverkehr zugeordnet.

### Einkaufsverkehr

Verkehr für Einkäufe, Besorgungen 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.

### Fahrzeugähnliches Gerät

Mit Rädern oder Rollen ausgestattetes Fortbewegungsmittel, das ausschliesslich durch die Körperkraft des Benutzenden angetrieben wird. Zu den fahrzeugähnlichen Geräten gehören Rollschuhe, Inlineskates, Skateboards, Trottinette usw., nicht aber Velos.

### Freizeitverkehr

Zum Freizeitverkehr gehören alle mit Freizeit-zweck zurückgelegten Wege (vgl. Verkehrszweck). Aufgrund der Angaben der befragten Personen wurde der Freizeitverkehr in weitere Kategorien aufgliedert (z.B. aktiver oder passiver Sport, Kulturveranstaltung, Ausflug).

### 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.

### Kleinmotorrad

Motorisiertes Zweirad mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm<sup>3</sup>. Das für das Lenken eines Kleinmotorrads erforderliche Mindestalter beträgt 16 Jahre.

### Ländliche Gemeinden

Alle Nidwaldner Gemeinden ausserhalb der Agglomeration Stans und exklusive der Gemeinde Hergiswil NW gelten in vorliegender Publikation als ländlicher Raum des Kantons Nidwalden. Hierzu zählen folglich die ländlichen Gemeinden Dallenwil, Emmetten und Wolfenschiessen (→ Abbildung 0.1).

### Langsamverkehr (LV)

Fuss- und der Veloverkehr (inkl. E-Bike) zählen zum LV. Fahrzeugähnliche Geräte werden den Übrigen Verkehrsmitteln (Restkategorie) zugerechnet.

**Mobile Person**

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

**Mobilitätswerkzeuge**

Fahrzeuge, Führerausweise, Parkplätze, Abonnemente, Car-Sharing.

**Modalsplit**

Aufteilung von Verkehrsleistungen (Etappen, Wege, Unterwegszeiten, Distanzen) auf einzelne Verkehrsmittel oder zusammengefasste Verkehrsmittelgruppen respektive Verkehrsmodi (LV, MIV, ÖV, Übrige Verkehrsmittel).

**Motorfahrrad (kurz: Mofa)**

Motorisiertes Zweirad mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm<sup>3</sup>. Das für das Lenken eines Motorfahrrads erforderliche Mindestalter beträgt 14 Jahre.

**Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Personenwagen, Motorräder, Kleinmotorräder und Mofas zählen zum MIV.

**Nichtmobile Person**

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

**Öffentlicher Verkehr (ÖV)**

Tram, Bus, Postauto und die Bahn 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.

**Pendlerinnen und Pendler**

Erwerbstätige oder Personen in Ausbildung, die ihr Wohngebäude verlassen, um sich zur Arbeit oder zur Ausbildung begeben. Zu- und Wegpendler/innen überschreiten dabei Gemeindegrenzen, Binnenpendler/innen pendeln innerhalb ihrer Wohngemeinde. Als Wohnort gilt der Ausgangswohnort, von dem normalerweise ein Weg zur Arbeit oder zur Ausbildung gestartet wird.

**Service, Serviceweg**

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

**Tagesdistanz**

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

**Übrige Verkehrsmittel**

Falls nicht anders angegeben fallen unter diese Restkategorie: Lastwagen, Reisecar, Taxi, Schiff, Bergbahnen, Flugzeug, fahrzeugähnliche Geräte (z.B. Kick-/Skateboards) und anderes.

**Unterwegszeit**

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

**Verfügbarkeit von Fahrzeugen**

Beschreibt, ob der befragten Person ein Fahrzeug zur freien Verfügung, zur Verfügung nach Absprache mit anderen Haushaltsmitgliedern oder gar nicht zur Verfügung steht.

**Verkehrsmittel**

Der MZMV unterscheidet folgende Verkehrsmittel: zu Fuss, Velo, E-Bike, Mofa/Moped, Kleinmotorrad, Motorrad als Fahrer/in, Motorrad als Mitfahrer/in, Auto als Fahrer/in, Auto als Mitfahrer/in, Bahn, Bus, Postauto, Tram, Taxi, Reisecar, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, Bergbahnen (Zahnradbahn, Luftseilbahn, Standseilbahn, Sessellift, Skilift), fahrzeugähnliche Geräte (z.B. Kick-/Skateboards) und andere.

**Verkehrsmodi, Verkehrsmittelgruppen**

Siehe Langsamverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr, Übrige Verkehrsmittel.

**Verkehrszweck**

Etappen, aber auch zu Wegen aggregierte Etappen werden zu einem bestimmten Zweck unternommen. Im MZMV werden folgende Zwecke unterschieden: Arbeit, Ausbildung, Einkauf/Besorgungen, geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt, Freizeit, Serviceweg, Begleitweg und Umsteigen/Verkehrsmittelwechsel. Beim Freizeitverkehr werden die Zwecke weiter ausdifferenziert.

**Weg**

- Wegbeginn: Jemand setzt sich mit einem Ziel (z.B. Arbeitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z.B. Spazieren) in Bewegung.
- Wegende: Ziel ist erreicht (Verkehrszweck wechselt also), oder jemand hält sich eine Stunde oder länger am gleichen Ort auf.

**Wegzeit**

Dauer eines Weges (falls nicht anders angegeben: 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 zurückgelegt werden.

Die Inhalte des Glossars sind – was Definitionen zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr betrifft – zu einem grossen Teil aus der Publikation „Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015“ übernommen, die von den Bundesämtern für Statistik und Raumentwicklung im Mai 2017 veröffentlicht worden ist.



# Literaturverzeichnis

- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) (2011): ÖV-Güteklassen – Berechnungsmethodik ARE. Grundlagenbericht für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung. <http://www.are.admins.ch/are/de/home/verkehr-und-infrastruktur/grundlagen-und-daten/verkehrserschliessung-in-der-schweiz.html> (Zugegriffen: Juli 2019).
- Bundesamt für Statistik (BFS), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) (2017): Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Neuchâtel und Bern.
- Bundesamt für Statistik (BFS), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) (2009): Bericht zum Detailkonzept. Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (MZMV 2010). Neuchâtel.
- GFS Bern (2015): Pragmatismus umfasst verstärkt auch Nutzungsentscheid. Schlussbericht zum „Monitoring Verkehrsfragen 2015“. Bern. <https://www.gfsbern.ch/de-ch/Detail/monitorverkehrsfragen-2015> (Zugegriffen: Juli 2019).
- Heine, H. / Mautz, R. / Rosenbaum, W. (2001): Mobilität im Alltag. Warum wir nicht vom Auto lassen. Frankfurt am Main.
- Kramer, C. (2005): Zeit für Mobilität. Räumliche Disparitäten der individuellen Zeitverwendung für Mobilität in Deutschland. Erdkundliches Wissen, Band 138. Stuttgart.
- Kunert, U. / Radke, S. / Chlond, B. / Kagerbauer, M. (2012): Auto-Mobilität: Fahrleistungen steigen 2011 weiter. DIW-Wochenbericht, Nr. 79/47, S. 3–14.
- LUSTAT Statistik Luzern (2017): Mobilität im Kanton Luzern. Rahmenbedingungen, Verkehrsverhalten, Einstellungen. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Luzern.
- Merki, Ch. M. (2008): Verkehrsgeschichte und Mobilität. Stuttgart.
- Schenk, T. A. (2017): Bringt die nächste Generation die Mobilitätswende? In: Wilde, M. / Gather, M. / Neiberger, C. / Schreiner, J. (Hrsg.): Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie. Ökologische und soziale Perspektiven. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Wiesbaden, S. 77–98.
- Stadt Zürich (2010): Stadt Zürich. Mobilität in Zahlen. Zürich.
- Tully, C. J. / Baier, D. (2006): Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang – Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben. Wiesbaden.
- Verband öffentlicher Verkehr (2018): Fakten & Argumente zum öffentlichen Verkehr der Schweiz 2018/2019. Bern. <http://www.voev.ch/de/Service/Publikationen/VoeV-Schriften/Fakten-und-Argumente-zum-oeV-Schweiz> (Zugegriffen: Juli 2019).





Herausgeber:

Kanton Nidwalden  
Amt für Mobilität  
Buochserstrasse 1  
Postfach 1241  
6371 Stans  
Tel. 041 618 72 22  
E-Mail: [mobilitaet@nw.ch](mailto:mobilitaet@nw.ch)