

Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010**Zunahme der Bahnkilometer – Rückgang des Führerscheinbesitzes**

Seit 1974 werden in der Schweiz alle fünf Jahre statistische Erhebungen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung durchgeführt. Für den Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 wurden rund 63'000 Personen in der Schweiz zu ihrem Verkehrsverhalten befragt. Die Auswertung zeigt auf: Die Schweizer Bevölkerung wird immer mobiler. So betrug die pro Person zurückgelegte Tagesdistanz 2010 durchschnittlich 37 Kilometer. Dies entspricht seit 2005 einer Zunahme von 4%. Zurückzuführen ist dies auf die steigende Zahl der gefahrenen Bahnkilometer. Die mit dem Langsamverkehr bewältigten Kilometer haben sich kaum verändert. Gleiches gilt für die Autodistanzen. Freizeit und Arbeit sind nach wie vor die wichtigsten Verkehrszwecke und sind zusammen für 64% der Tagesdistanzen verantwortlich. Der Autobesitz ist leicht rückläufig. Augenfällig ist der starke Rückgang des Führerscheinbesitzes bei jungen Erwachsenen. Verfügten 1994 noch 71% der 18-bis-24-Jährigen über einen Fahrausweis, waren es 2010 nur noch 54%. (Sprache: de, fr und en)

Weitere Informationen:

Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/07/01/02/05.html

Microrecensement mobilité et transports 2010**Plus de kilomètres en train – moins de permis de conduire**

Depuis 1974, une enquête statistique sur le comportement de la population en matière de mobilité est effectuée tous les cinq ans en Suisse. Près de 63'000 personnes ont été interrogées sur leur mobilité dans le cadre du microrecensement mobilité et transports 2010. L'analyse des données montre que la population suisse est de plus en plus mobile. En moyenne, la distance journalière parcourue s'élevait ainsi à 37 kilomètres par personne en 2010. Cela correspond à une augmentation de 4% par rapport à 2005, qui peut notamment être attribuée à l'augmentation des kilomètres parcourus en train. Les distances parcourues en modes doux ainsi qu'en voiture sont en revanche restées stables. Les loisirs et le travail sont encore et toujours les motifs de déplacement les plus importants et sont à eux deux à l'origine de 64% des distances journalières parcourues. Par ailleurs, la possession de voitures est en légère baisse alors que le permis de conduire connaît un fort recul auprès des jeunes adultes. En 1994, 71% des 18-24 ans possédait un permis de conduire, contre seulement 54% en 2010. (langue: allemand/français/anglais)

Pour plus d'informations:

Microrecensement mobilité et transports 2010

www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/11/07/01/02/05.html

05.06.2012



Medienmitteilung

Sperrfrist: 08.05.2012, 10:00

11 Mobilität und Verkehr

Nr. 0350-1204-70

Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Bevölkerung ist mobiler: Bahn immer beliebter – Auto bleibt wichtigstes Verkehrsmittel

Neuchâtel/Bern, 08.05.2012 (BFS/ARE) – **Durchschnittlich fast 37 Kilometer legte 2010 jede Einwohnerin und jeder Einwohner der Schweiz täglich im Inland zurück. Verglichen mit 2005 hat die Tagesdistanz somit um rund vier Prozent zugenommen, was in erster Linie auf eine Zunahme der gefahrenen Bahnkilometer zurückzuführen ist. Dies geht aus dem „Mikrozensus Mobilität und Verkehr“ hervor, den das Bundesamt für Statistik (BFS) und das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) durchgeführt haben. Dieser Mikrozensus ist Teil der neuen modularen Volkszählung, die den heute stark beschleunigten gesellschaftlichen Wandel viel besser analysiert, als bis anhin.**

Im Jahr 2010 wurden landesweit rund 63'000 Personen zu ihrem Verkehrsverhalten befragt. Die entsprechenden Auswertungen zeigen, dass jede in der Schweiz wohnhafte Person ab 6 Jahren im Inland pro Tag durchschnittlich 36,7 Kilometer zurücklegt und dafür mit Warte- und Umsteigezeiten rund 92 Minuten benötigt. Mit einberechnet sind dabei auch die Angaben jener Personen – rund 10 Prozent der Bevölkerung – die am Tag der Befragung zu Hause waren. Zwei Drittel aller täglichen Distanzen nämlich 23,8 Kilometer absolviert die Bevölkerung im Auto; 8,6 Kilometer entfallen auf die öffentlichen Verkehrsmittel (Bahn, Tram, Bus, Postauto), während zu Fuss und mit dem Velo zusammen täglich 2,8 Kilometer zurückgelegt werden.

Die Tagesdistanz von 36,7 Kilometern bedeutet gegenüber dem Jahr 2005 eine Zunahme von 1,5 Kilometern oder 4,1 Prozent. Nach einer vorübergehenden Stabilisierung zwischen den Jahren 2000 und 2005 hat sich der langfristige Trend zu längeren Tagesdistanzen fortgesetzt. Die aktuelle Zunahme ist vor allem auf die dynamische Entwicklung bei der Benützung des öffentlichen Verkehrs zurückzuführen: Mit der Bahn wurden 2010 pro Person rund 27 Prozent mehr Kilometer gefahren als noch fünf Jahre zuvor. Fast gleich geblieben sind dagegen die mit dem Velo und zu Fuss zurückgelegten Distanzen. Gleiches gilt für die Autodistanz. Dennoch hat der Strassenverkehr in den letzten Jahren aufgrund des Bevölkerungswachstums (+ 5,5 Prozent zwischen 2005 und 2010) weiter zugenommen.

Junge Erwachsene sind am längsten unterwegs

Die Länge der täglich zurückgelegten Strecke variiert je nach Bevölkerungsgruppe. So sind die Tagesdistanzen der Männer im Mittel gut 11 Kilometer länger als jene der Frauen. Auch legen Männer mehr Wege zurück und nutzen etwas häufiger das Auto. Vergleicht man die verschiedenen Altersgruppen untereinander, so sind es die jungen Erwachsenen zwischen 18 und 24 Jahren, die mit 49,2 Kilometern pro Person die längste Tagesdistanz aufweisen. Mit zunehmendem Alter geht dieser Wert kontinuierlich zurück und beträgt bei den 65-bis-79-Jährigen noch 25,8 Kilometer, bei den ab 80-Jährigen 13,5 Kilometer. Auffallend ist auch, dass Personen, die in einem Haushalt mit hohem Einkommen leben, im Durchschnitt deutlich längere Tagesdistanzen absolvieren als Personen mit vergleichsweise niedrigem Haushaltseinkommen.

Je zentraler die Wohnlage, desto kürzer die Wege

Einen beachtlichen Einfluss auf die Mobilität hat der Wohnort. Die im Durchschnitt kürzesten Strecken legen mit 31,9 Kilometern pro Person und Tag die Bewohnerinnen und Bewohner der Agglomerationskerne zurück. Sie sind es auch, die am wenigsten das Auto benutzen. Zu den Agglomerationsrändern hin wächst dann sowohl die durchschnittliche Tagesdistanz als auch die Auto-Nutzung. Die Einwohnerinnen und Einwohner des periurbanen ländlichen Raums, das heisst der Gemeinden im Umfeld der Agglomerationen, sind mit täglich 41,7 Kilometer am weitesten unterwegs. Sie verwenden zudem am häufigsten den motorisierten Individualverkehr.

Freizeit und Arbeit sind die wichtigsten Verkehrszwecke

Befragt wurde die Bevölkerung auch zu den Motiven der Mobilität. Als mit Abstand wichtigster Verkehrszweck erwies sich dabei nach wie vor die Freizeit: Rund 40 Prozent der im Inland absolvierten Tagesdistanzen gehen auf das Konto von Freizeitaktivitäten. Dieser Anteil hat zwischen 2005 und 2010 um 5 Prozentpunkte abgenommen. In umgekehrter Richtung verlief die Entwicklung beim Verkehrszweck Nummer Zwei, der Arbeit: Der Anteil der Pendlerwege an den Tagesdistanzen hat leicht zugenommen und betrug 2010 rund 24 Prozent. Deutlich kürzer sind die Strecken, die für den Einkauf, für geschäftliche Tätigkeiten, für die Ausbildung sowie für Service- und Begleitwege zurückgelegt wurden.

Bei den meisten Verkehrszwecken dominiert mit Distanzanteilen zwischen 60 und 90 Prozent das Auto. Die einzige Ausnahme stellen die Ausbildungswege dar, bei denen 63 Prozent der Kilometer mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie 18 Prozent mit dem Velo oder zu Fuss zurückgelegt werden. Bei den Arbeitswegen beträgt der Anteil des öffentlichen Verkehrs 30 Prozent, wovon der Grossteil auf die Bahn entfällt.

Ein Drittel der Jahresdistanz im Ausland

Zählt man sämtliche Strecken zusammen, die eine in der Schweiz wohnhafte Person während eines Jahres im Durchschnitt zurücklegt, so ergibt sich eine Zahl von beinahe 20'500 Kilometer, was ungefähr einer halben Erdumrundung entspricht. Darin eingerechnet sind nebst den bisher betrachteten Tagesdistanzen im Inland auch sämtliche Reisen sowie die im Ausland zurückgelegten Strecken. Letztere belaufen sich jährlich auf insgesamt 6'900 Kilometer, was rund einem Drittel der Jahresdistanz entspricht.

Autobesitz der Haushalte leicht rückläufig

Im Jahr 2010 besaßen 79 Prozent der Schweizer Haushalte mindestens ein Auto. Der Motorisierungsgrad der Haushalte ist somit innerhalb von fünf Jahren um 2 Prozentpunkte gesunken.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang auch der starke Rückgang des Führerscheinbesitzes bei den jungen Erwachsenen: Während 1994 noch 71 Prozent der 18-bis-24-Jährigen über einen Fahrausweis verfügten, lag der entsprechende Wert im Jahre 2010 nur noch bei 59 Prozent.

BUNDESAMT FÜR STATISTIK
Pressestelle

BUNDESAMT FÜR RAUMENTWICKLUNG
Kommunikation

.....
Auskunft:

Marc Gindraux BFS, Sektion Mobilität und Verkehr, Tel. 032 713 60 97

Kurt Infanger, ARE, Sektion Grundlagen, Tel. 031 322 55 60
.....

Neuerscheinung:

Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010; Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2012), Neuchâtel und Bern, Bestellnummer: 840-1000; Preis: Fr. 26.-- (exkl. MWST)
.....

Pressestelle BFS, Tel.: +41 32 713 60 13; Fax: +41 32 713 62 81, E-Mail: kom@bfs.admin.ch
Kommunikation ARE, Rudolf Menzi, Tel.: +41 31 322 49 14, E-Mail: rudolf.menzi@are.admin.ch

Publikationsbestellungen, Tel.: +41 32 71 36060, Fax: +41 32 71 36061
E-Mail: order@bfs.admin.ch

Weiterführende Informationen und Publikationen in elektronischer Form finden Sie auf der Homepage des BFS <http://www.statistik.admin.ch>

Die Medienmitteilungen des BFS können in elektronischer Form (Format pdf) abonniert werden. Anmeldung unter <http://www.news-stat.admin.ch>
.....

Diese Medienmitteilung wurde auf der Basis des Verhaltenskodex der europäischen Statistiken geprüft. Er stellt Unabhängigkeit, Integrität und Rechenschaftspflicht der nationalen und gemeinschaftlichen statistischen Stellen sicher. Die privilegierten Zugänge werden kontrolliert und sind unter Embargo.

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hatte als Partner der Befragung zur Mobilität bereits vorgängig Zugang zu den Daten. Die Kantone, welche eine Verdichtung der Stichprobe mitfinanziert haben, erhielten die Daten ebenfalls im Voraus.

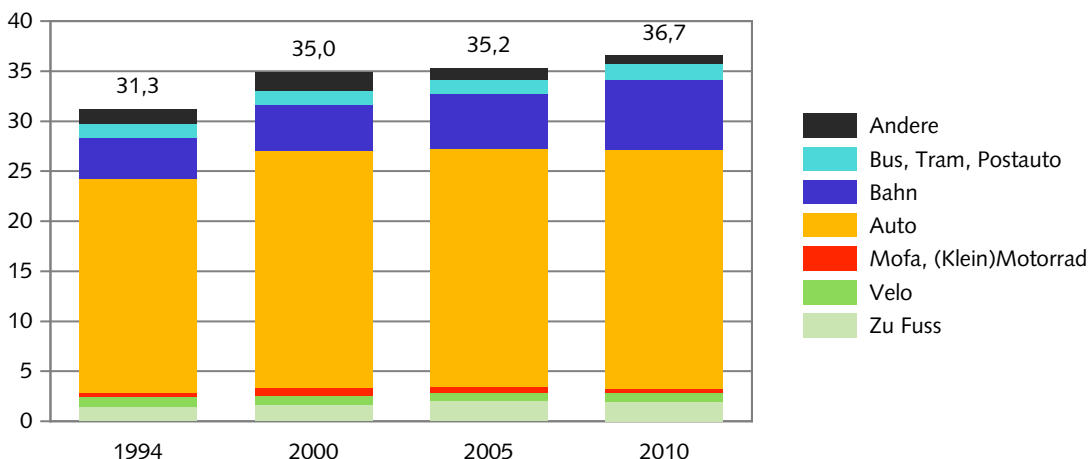
Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Seit 1974 werden in der Schweiz alle fünf Jahre statistische Erhebungen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung durchgeführt (Mikrozensus Mobilität und Verkehr). In der neuesten Erhebung 2010 wurden 59'971 Haushalte beziehungsweise 62'868 Einzelpersonen zu folgenden Schwerpunkten telefonisch befragt: Besitz von Fahrzeugen, Führerausweisen und Abonnements, tägliche Mobilität (Anzahl Wege, Zeitaufwand, Distanzen), Verkehrszwecke und Verkehrsmittelbenutzung, Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen sowie Einstellungen zur Verkehrspolitik der Schweiz. Die erhobenen Daten ergeben ein detailliertes Bild zum Verkehrsverhalten der Schweizer Wohnbevölkerung. Sie dienen als statistische Grundlagen für die Vorbereitung und die Erfolgskontrolle politischer Entscheide, aber auch als Input für vertiefte Analysen der Verkehrsentwicklung.

2010 haben sich noch stärker als im Jahr 2005 nebst anderen Bundesämtern und den beiden Eidgenössischen Technischen Hochschulen (ETH) auch Kantone und Agglomerationen an der Erhebung beteiligt, indem sie zusätzliche Interviews mitfinanziert haben. Die Stichprobe konnte gegenüber der Erhebung 2005 fast verdoppelt werden.

Entwicklung der Tagesdistanz nach Verkehrsmittel

Im Inland, in Kilometer



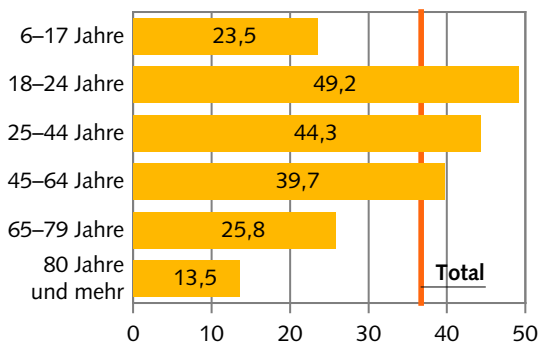
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

© BFS

Unterschiede zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen

Tagesdistanz nach Alter 2010

Im Inland, in Kilometer

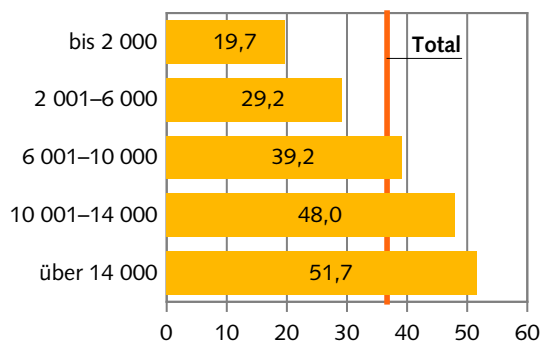


Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

©BFS

... nach Haushaltseinkommen 2010

In Franken pro Monat. Im Inland, in Kilometer

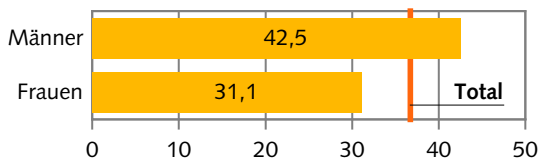


Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

©BFS

... nach Geschlecht 2010

Im Inland, in Kilometer



Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

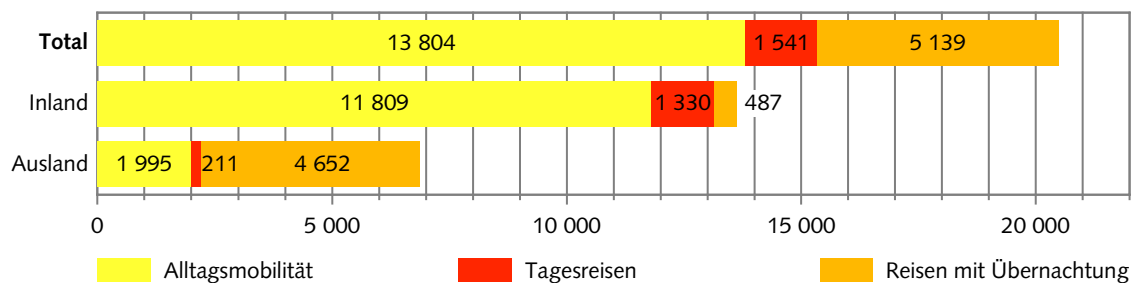
©BFS

T1 Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Zweck und Verkehrsmittel

	Tagesdistanz (in km)	Anteil (in %)
Zweck		
Arbeit	8,9	24,3
Ausbildung	2,0	5,4
Einkauf	4,7	12,8
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	2,5	6,8
Freizeit	14,7	40,2
Service und Begleitung	1,8	4,8
Andere	2,1	5,7
Verkehrsmittel		
zu Fuss	2,0	5,5
Velo	0,8	2,1
Mofa	0,0	0,1
Motorrad	0,5	1,3
Auto	23,8	65,0
Bahn	7,1	19,3
Postauto	0,1	0,4
Bus/Tram	1,4	3,8
andere	0,9	2,4
Total	36,7	100,0

Jahresmobilität pro Person

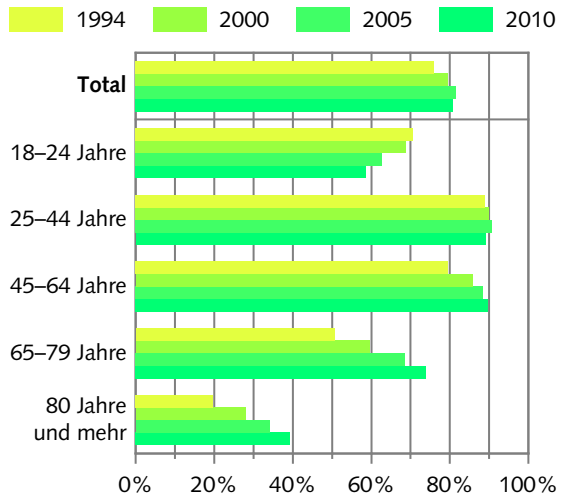
In Kilometer



Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

© BFS

Führerscheinbesitz



Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr ©BFS

Mobilität in der Schweiz

Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Dr. Jürg Marti, Direktor BFS

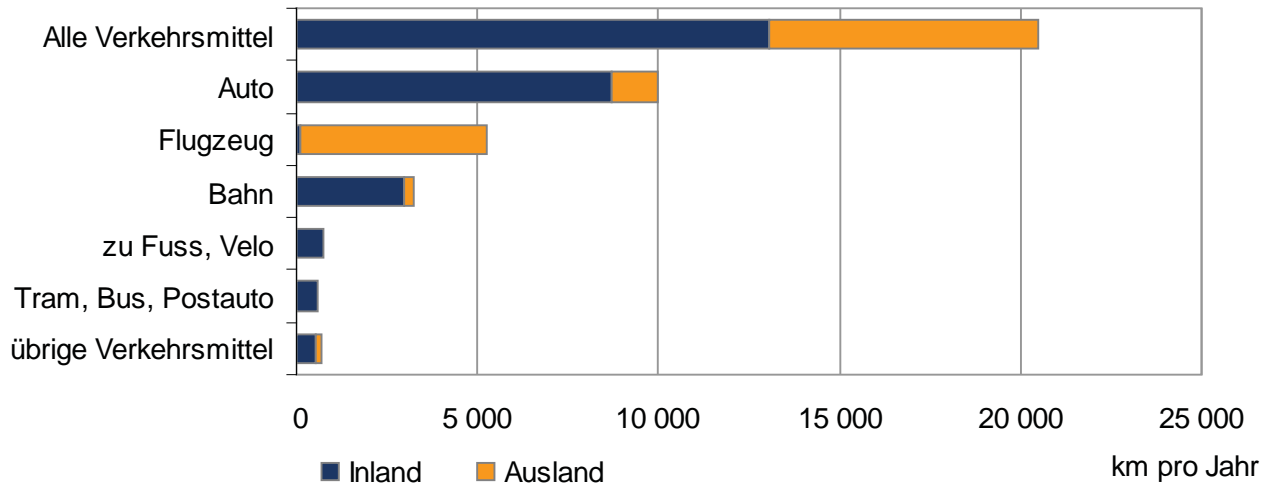
Dr. Maria Lezzi, Direktorin ARE

Medienkonferenz 8. Mai 2012

Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

- Erste thematische Erhebung der neuen Volkszählung
- 62'868 Befragte, davon rund 20'000 im Rahmen von Verdichtungen der Kantone und Agglomerationen
- **Themenbereiche:**
 - Alltagsmobilität am Stichtag
 - Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen
 - Fahrzeuge, Führerscheinbesitz und ÖV-Abonnemente
 - Einstellungen zur Verkehrspolitik

20'500 Kilometer pro Person und Jahr

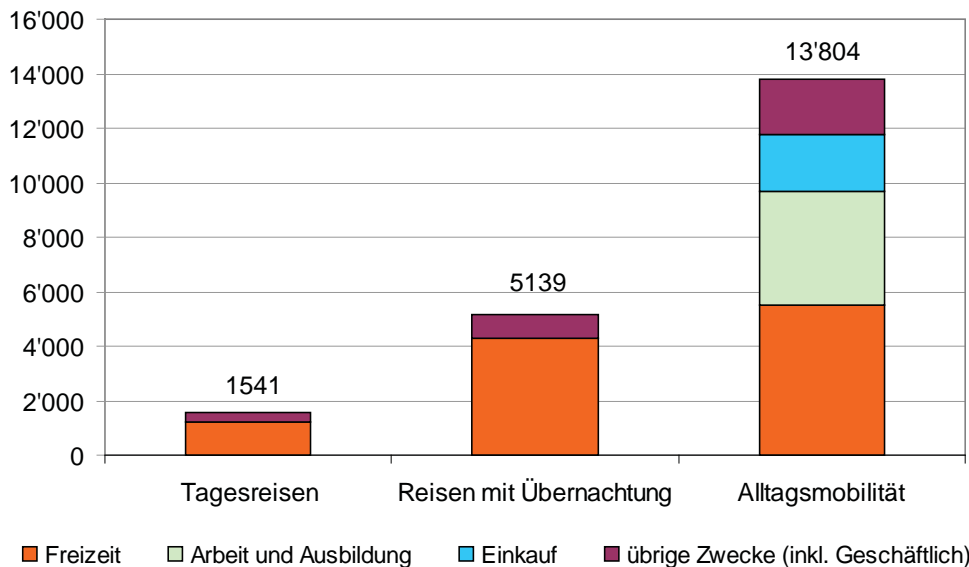


Mobilität in der Schweiz | Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010
8. Mai 2012

3

1/3 der Distanzen entfallen auf die nichtalltägliche Mobilität

km pro Person und Jahr

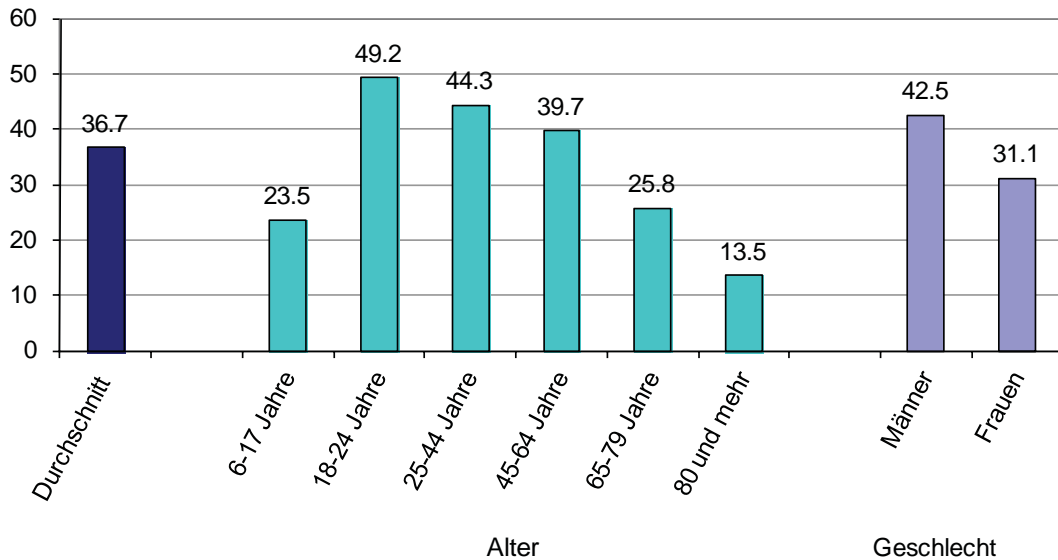


Mobilität in der Schweiz | Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010
8. Mai 2012

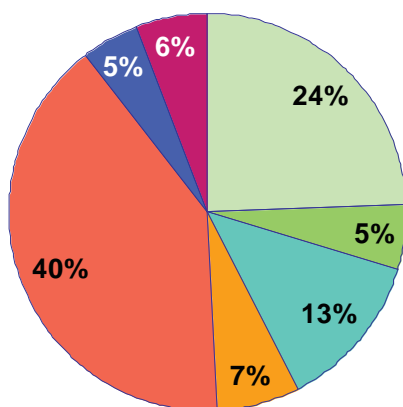
4

37 Kilometer täglich im Inland

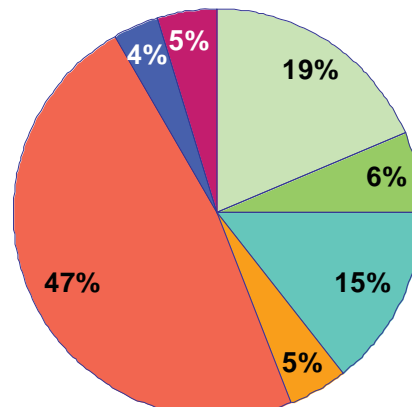
Mittlere Tagesdistanz pro Person im Inland (in km)



Freizeit und Arbeit dominieren die Alltagsmobilität



Tagesdistanz
(36,7 km)

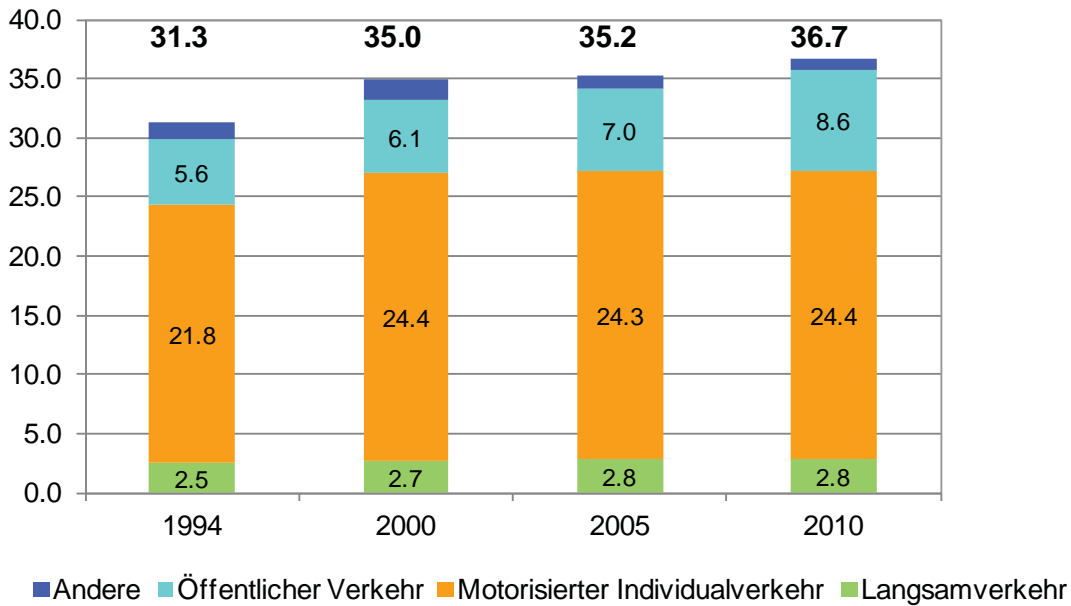


Wegzeit
(92 Minuten)

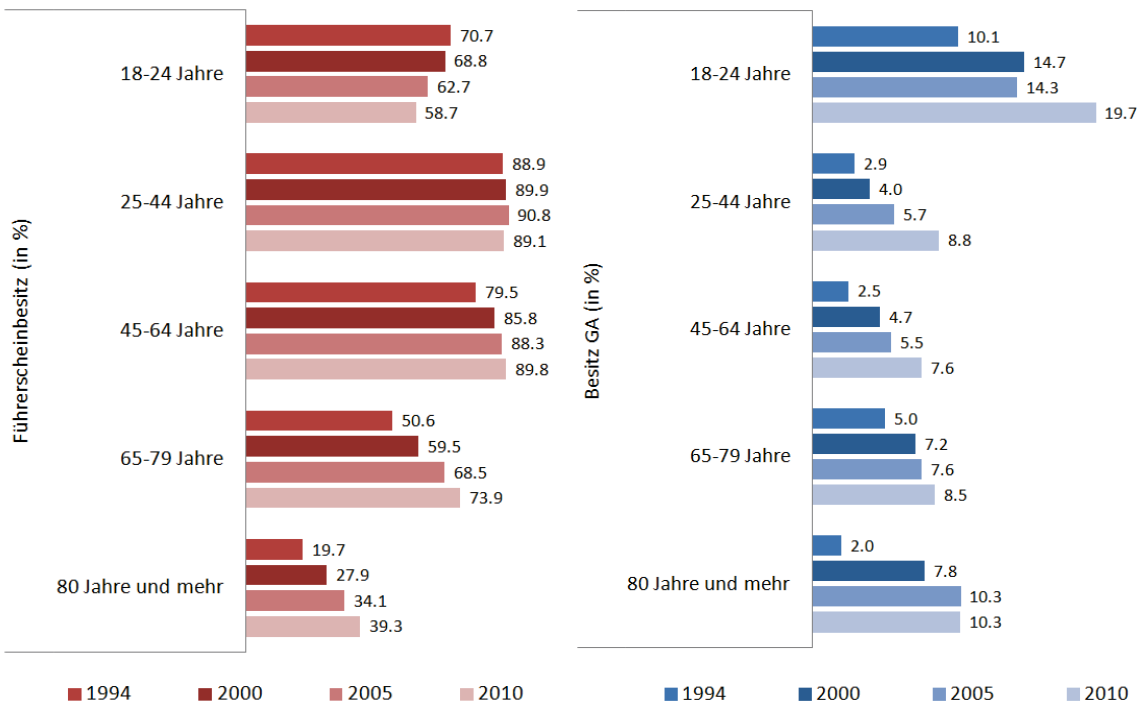
- Arbeit
- Ausbildung
- Einkauf
- Geschäftl. Tätigkeit, Dienstfahrt
- Freizeit
- Service und Begleitung
- Andere

Anstieg der Tagesdistanzen

Tagesdistanz pro Person im Inland (in km)

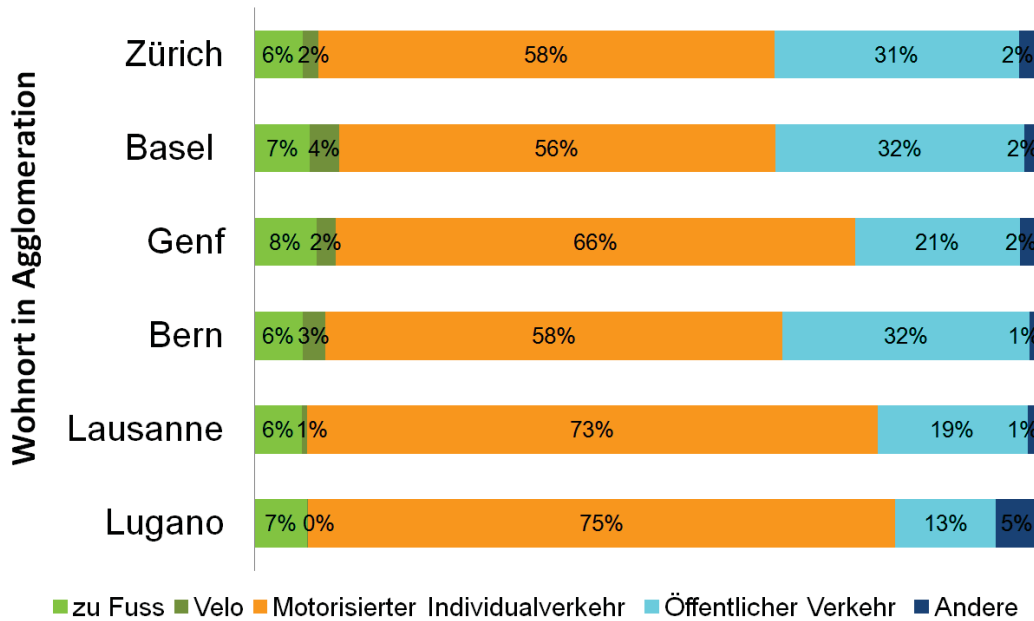


Führerschein- und GA-Besitz 1994-2010



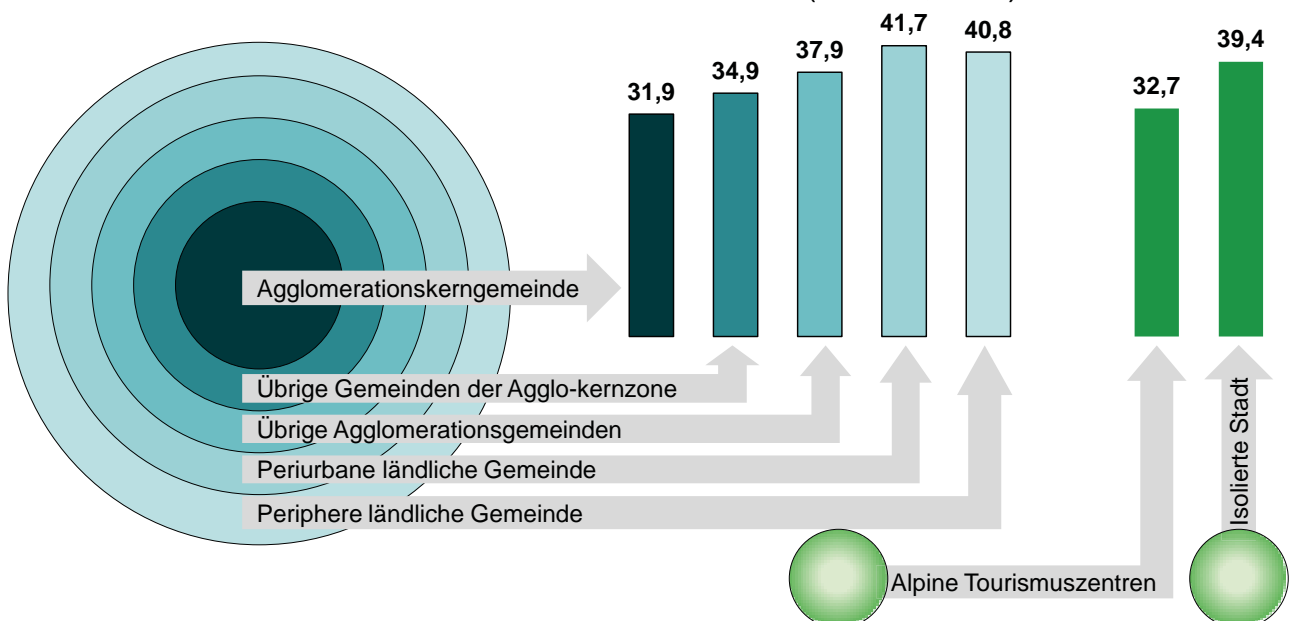
Unterschiede zwischen Agglomerationen

Anteil an Tagesdistanzen bei der Verkehrsmittelwahl (im Inland)



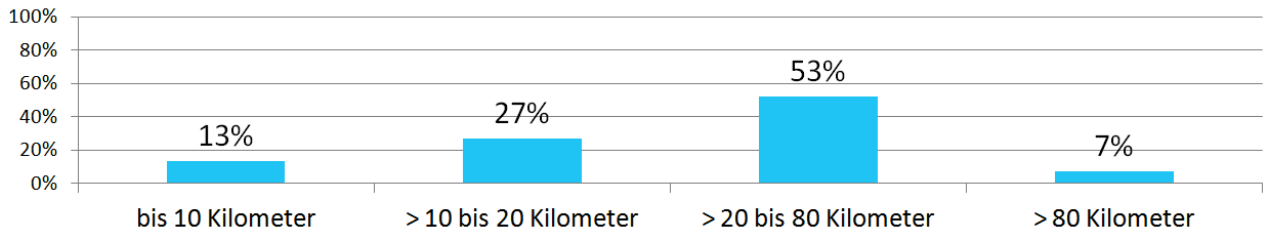
Räumliche Unterschiede beim Verkehrsverhalten

Tagesdistanzen nach Wohnort
in Kilometer (CH: 36,7 km)

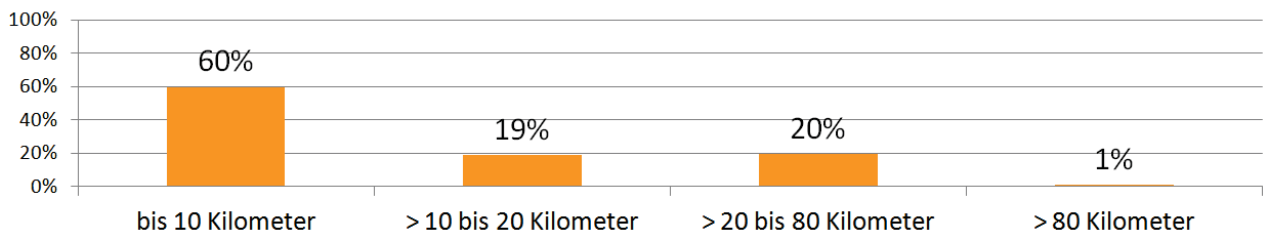


Pendlerwege für Arbeit und Ausbildung

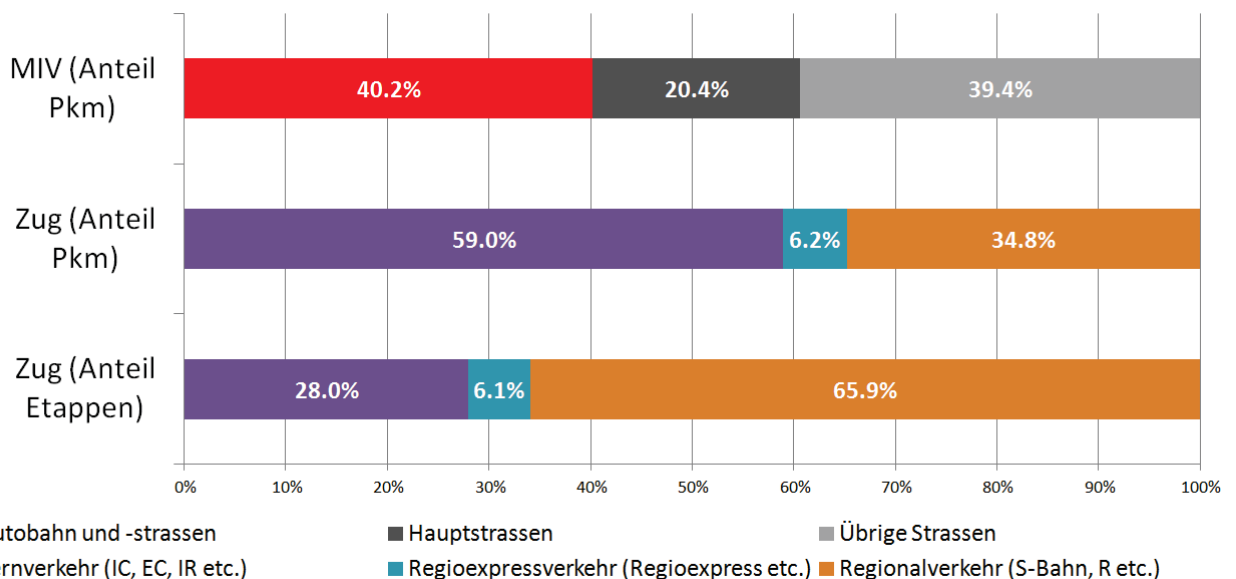
Bahnwege für Arbeit und Ausbildung nach Distanzklassen



Autowege für Arbeit und Ausbildung nach Distanzklassen

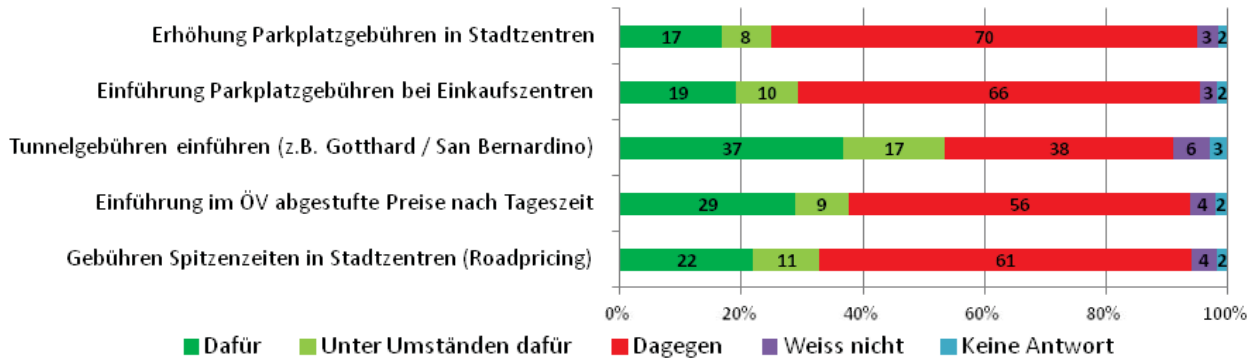
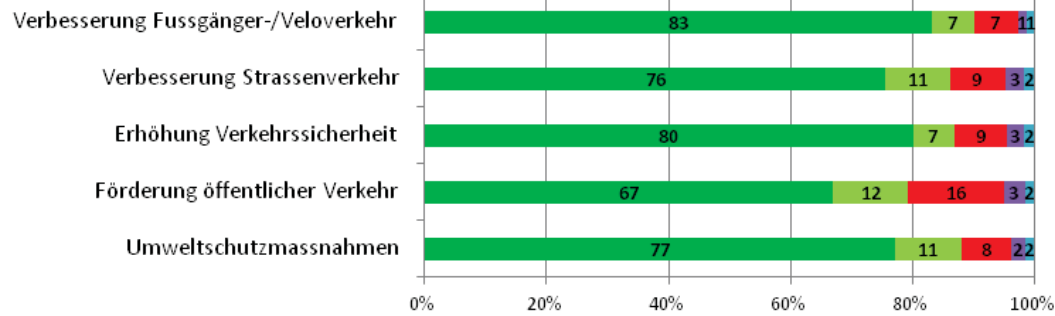


Benutzung des Strassennetzes und der Züge



Einstellungen zu verkehrspolitischen Fragen

Einnahmen aus
Strassenverkehr für...



Mobilität in der Schweiz | Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010
8. Mai 2012

13

Würdigung der Ergebnisse

- **Verkehrersparsame Siedlungsstrukturen in Städten**
 - Angebote schaffen für Lebensstile der kurzen Wege
 - Verkehrsarme Siedlungsräume in Stadt und Land fördern
- **Beschleunigung im Fernverkehr führt zu Wachstum bei der Bahn und beim Pendeln zur Arbeit**
 - Vorrang Kapazitätserhöhung vor zusätzlicher Geschwindigkeit
 - Stärkung des Regionalverkehrs
- **Hohe Akzeptanz für Verbesserung der Infrastruktur bei geringer Zahlungsbereitschaft**
 - Problembewusstsein für die Notwendigkeit von *Mobility Pricing* schaffen

Ausblick und Dank

Datengrundlage für vertiefte Analysen

- Regionale und fahrtzweckspezifische Auswertungen
- Monitoring des Agglomerationsverkehrs
- Verkehrsperspektiven und Szenarien
- Wissenschaft und Forschung

Ausblick Volkszählung

- Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 für die weitere Entwicklung des schweizerischen Verkehrsgeschehens
- Weitere thematische Erhebungen der Volkszählung

Herzlichen Dank an alle beteiligten Bürgerinnen und Bürger!

Animationen

<http://youtu.be/ErRvzZyJbHw>



11

Mobilität und Verkehr

899-1000

Mobilität in der Schweiz

Wichtigste Ergebnisse des Mikrozensus
Mobilität und Verkehr 2010



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Statistik BFS

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Neuchâtel, 2012

Jahresmobilität

20'500 Kilometer
pro Person und Jahr

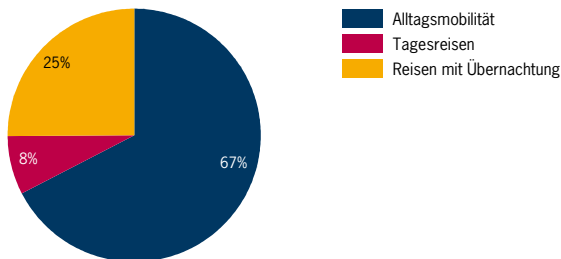
Jahresmobilität pro Person insgesamt	20 484 km	100%
davon motorisierter Individualverkehr	10 165 km	49,6%
davon öffentlicher Verkehr	3 823 km	18,7%
davon Luftverkehr	5 238 km	25,6%
davon Langsamverkehr (zu Fuss/Velo)	754 km	3,7%

Rund 20'500 km legte jede Einwohnerin und jeder Einwohner der Schweiz im Jahr 2010 im In- und Ausland durchschnittlich zurück, davon fast die Hälfte mit dem motorisierten Individualverkehr (Auto und Motorrad). Der Distanzanteil des Luftverkehrs betrug rund 26%, derjenige des öffentlichen Verkehrs rund 19%.

Von der gesamten Jahresdistanz entfallen mehr als zwei Drittel auf die so genannte Alltagsmobilität. Damit werden Wege bezeichnet, die eine Person in ihrer gewohnten Umgebung zurücklegt. Ein Viertel der Jahresdistanz wird auf Reisen mit Übernachtung, der Rest auf Tagesreisen absolviert.

Aufteilung der Jahresmobilität

(Anteile an Kilometern im In- und Ausland pro Person, 2010)



Tagesdistanzen im Inland

Täglich 37 km
unterwegs

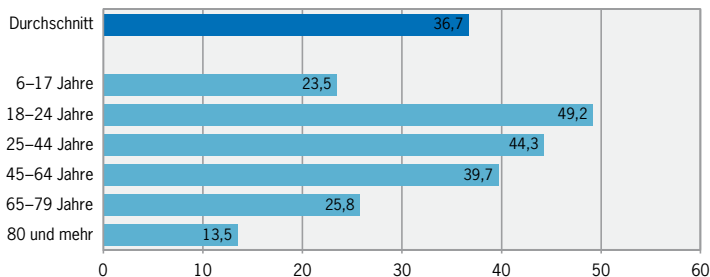
	Tagesdistanz pro Person (Inland)	Tagesunterwegszeit pro Person (Inland)
Insgesamt	36,7 km	83,4 Min.
Frauen	31,1 km	77,8 Min.
Männer	42,5 km	89,1 Min.

Im Mittel legt eine in der Schweiz wohnhafte Person ab 6 Jahren im Inland täglich knapp 37 km zurück und benötigt dafür ohne Warte- und Umsteigezeiten etwa 83 Minuten. Die Tagesdistanzen der Männer sind im Mittel rund 11 km länger als jene der Frauen.

Im Vergleich der Altersgruppen sind es die 18- bis 24-Jährigen, welche die längsten Tagesdistanzen zurücklegen. Besonders kurze Tagesdistanzen weisen dagegen – neben den Kindern und Jugendlichen – Personen ab 65 Jahren auf.

Tagesdistanzen nach Altersgruppen

(Durchschnittliche Anzahl Kilometer pro Person und Tag im Inland, 2010)



Verkehrszwecke

Freizeit dominiert die Tagesdistanzen

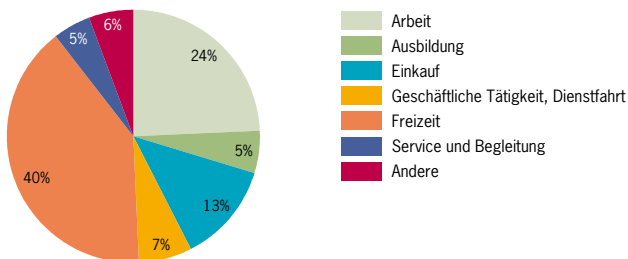
Verkehrszweck	Tagesdistanz pro Person (Inland)
Insgesamt	36,7 km
davon Freizeit	14,7 km
davon Arbeit	8,9 km
davon Einkauf	4,7 km

Mit Abstand bedeutendster Verkehrszweck ist die Freizeit. Ihr Anteil an den Tagesdistanzen im Inland beträgt rund 40%. Als wichtigste Freizeitaktivitäten können Besuche von Gastronomiebetrieben, Verwandten, Freunden und Bekannten sowie nicht-sportliche Aussenaktivitäten wie z.B. Spaziergänge genannt werden. Zusammengenommen machen die besagten Aktivitäten fast zwei Drittel der zu Freizeitwecken zurückgelegten Wege aus.

Zweitwichtigster Verkehrszweck ist mit einem Anteil von 24% die Arbeit (Pendlerwege), gefolgt vom Einkaufsverkehr mit 13%.

Anteile der Verkehrszwecke an der Tagesdistanz

(Anteile an den Distanzen im Inland, 2010)



Räumliche Aspekte der Mobilität

Wohnen im Zentrum
spart Kilometer

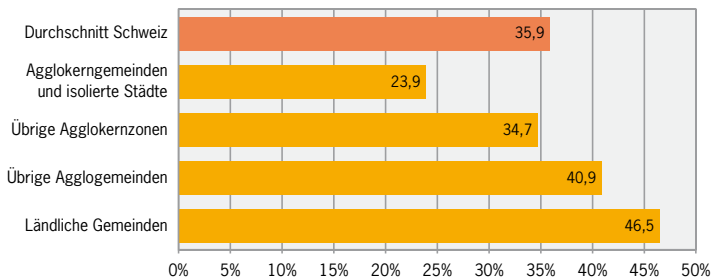
Wohnort	Tagesdistanz pro Person (Inland)
Agglomerationskerne und isolierte Städte	32,1 km
Übrige Agglomerationskernzonen	34,9 km
Übrige Agglomerationsgemeinden	37,9 km
Ländliche Gemeinden	41,3 km

Der Wohnort hat einen beachtlichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Generell gilt: Je zentrumsferner eine Person wohnt, desto länger ist im Durchschnitt die Strecke, welche sie täglich zurücklegt. Dementsprechend am weitesten unterwegs sind mit gut 41 km pro Person und Tag die Einwohnerinnen und Einwohner von ländlichen Gemeinden.

Mit der Entfernung zum Agglomerationskern wächst auch der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an der Tagesdistanz. In ländlichen Gemeinden erreicht er rund 47%.

Anteil des motorisierten Individualverkehrs an der Anzahl Etappen

(Anteile an den Etappen im Inland, 2010)



Unterschiede zwischen den grossen Agglomerationen

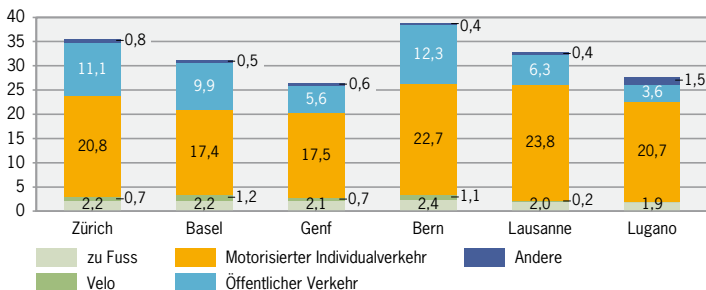
Bernerinnen und Berner legen die weitesten Wege zurück – bei hohem ÖV-Anteil

Agglomeration	Tagesdistanz pro Person (Inland)	Davon mit dem ÖV
Zürich	35,6 km	11,1 km
Basel	31,2 km	9,9 km
Genf	26,5 km	5,6 km
Bern	38,9 km	12,3 km

Im Vergleich der grossen Agglomerationen sind es die Einwohnerinnen und Einwohner Berns, welche mit rund 39 km pro Person die längste Tagesdistanz aufweisen. Die kürzesten Distanzen legen mit knapp 27 km die Genferinnen und Genfer zurück. Beträchtliche Unterschiede zwischen den Agglomerationen gibt es bei der Velonutzung: Diese ist in Basel und Bern mit über 1 km pro Person und Tag relativ ausgeprägt, spielt in Lugano und Lausanne dagegen kaum eine Rolle. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs an den Tagesdistanzen ist in Zürich, Basel und Bern am höchsten.

Tagesdistanz nach Wohnort (ausgewählte Agglomerationen)

(Durchschnittliche Anzahl Kilometer pro Person und Tag im Inland, 2010)



Entwicklung der Tagesdistanzen

Tagesdistanz hat seit 2005 erneut zugenommen

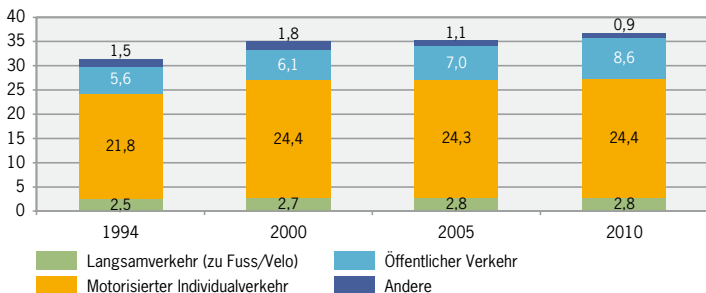
Jahr	Tagesdistanz pro Person (Inland)
1994	31,3 km
2000	35,0 km
2005	35,2 km
2010	36,7 km

Die Tagesdistanz pro Person hat zwischen 2005 und 2010 um 1,5 km bzw. 4 Prozent zugenommen. Nach einer vorübergehenden Stabilisierung zwischen den Jahren 2000 und 2005 hat sich der langfristige Trend zu immer längeren Tagesdistanzen somit fortgesetzt.

Eine Zunahme ist in den letzten Jahren vor allem für die Bahn zu verzeichnen: Mit ihr wurden 2010 pro Person rund 27 Prozent mehr Kilometer gefahren als noch 2005. Der Hauptanteil an der Tagesdistanz hält mit rund 24 von insgesamt 37 km jedoch nach wie vor der motorisierte Individualverkehr. Dieser Wert ist seit Jahren annähernd stabil.

Tagesdistanzen 1994 bis 2010 nach Verkehrsmitteln

(Durchschnittliche Anzahl Kilometer pro Person und Tag im Inland)



Entwicklung der Tagesunterwegszeiten

5 Minuten weniger lang unterwegs als 2005

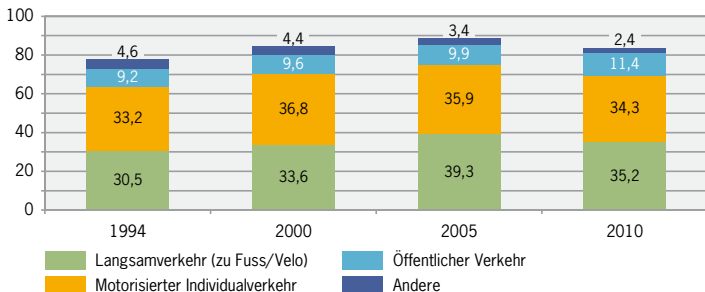
Jahr	Tagesunterwegszeit pro Person (Inland)
1994	77,5 Min.
2000	84,5 Min.
2005	88,4 Min.
2010	83,4 Min.

Die Tagesunterwegszeit pro Person ist zwischen 2005 und 2010 um 5 Minuten auf 83,4 Minuten zurückgegangen.

Abgenommen hat seit 2005 vor allem die Zeit, welche täglich für Strecken zu Fuss und mit dem Velo (Langsamverkehr) aufgewendet wird. Sie betrug 2010 noch 35,2 Minuten. Ein leichter Rückgang auf 34,3 Minuten kann auch beim motorisierten Individualverkehr festgestellt werden. Beim öffentlichen Verkehr dagegen ist die Unterwegszeit ein wenig angewachsen, und zwar auf 11,4 Minuten. Diese Zunahme entspricht der Entwicklung bei den Distanzen.

Tagesunterwegszeit 1994 bis 2010 nach Verkehrsmitteln

(Durchschnittliche Anzahl Minuten pro Person und Tag im Inland)



Auto-, Velo- und Führerscheinbesitz

Vier von fünf Haushalten besitzen ein Auto

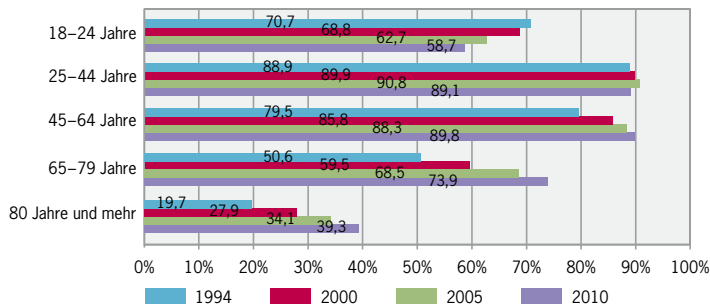
Fahrzeugbesitz	Anteile
Haushalte ohne Auto	21%
Haushalte mit einem Auto	49%
Haushalte mit 2 und mehr Autos	30%
Haushalte mit Velos	69%

Insgesamt besaßen 2010 rund 79% aller Haushalte mindestens ein Auto, wobei sich unter den Haushalten ohne Auto relativ viele Ein-Personen-Haushalte befanden. Beim Velobesitz lag die Quote über alle Haushalte betrachtet bei 69%.

Der Anteil der Personen mit Führerschein ist zwischen 1994 und 2010 von 76 auf 81% angestiegen, in erster Linie aufgrund einer starken Zunahme bei den ab 65-Jährigen. Gerade umgekehrt verlief die Entwicklung jedoch in der Gruppe der 18- bis 24-Jährigen: Hier sank der Führerscheinbesitz von 71 auf 59%.

Führerscheinbesitz 1994 bis 2010 nach Altersgruppen

(in % der Bevölkerung ab 18 Jahren)



Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Seit 1974 wird in der Schweiz alle fünf Jahre eine statistische Erhebung zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung durchgeführt: der so genannte «Mikrozensus Mobilität und Verkehr». Die bisher letzte Erhebung fand im Jahre 2010 statt, und zwar erstmals als Bestandteil der neuen schweizerischen Volkszählung. Insgesamt wurden 2010 62'868 Personen telefonisch zu ihrem Verkehrsverhalten befragt. Die erhobenen Daten ergeben ein detailliertes Bild zur Mobilität der Schweizer Wohnbevölkerung. Sie dienen als statistische Grundlagen für die Vorbereitung und Erfolgskontrolle politischer Massnahmen in den Bereichen Verkehr, Raumentwicklung, Energie und Umwelt. Vorliegende Broschüre gibt einige ausgewählte Ergebnisse der Erhebung 2010 kurz wieder.

Ausführlicher Bericht

Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010; Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2012), Neuchâtel und Bern

Bestellnummer: 840-1000

Preis: Fr. 26.– (exkl. MWST)

Bestellungen: Tel.: +41 32 713 60 60, E-Mail: order@bfs.admin.ch

Weiterführende Informationen und Publikationen in elektronischer Form (eDossier) finden Sie im Internet unter <http://www.mobilita2010.ch>

Auskunft: E-Mail: mobilita2010@bfs.admin.ch

Grafik/Layout: Sektion DIAM, Prepress / Print

Titelgrafik: BFS; Konzept: Netthoewel & Gaberthüel, Biel;
Foto: © Robert Kneschke – Fotolia.com

Bestellnummer: 899-1000

Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Rösslimatte 48, Postfach 2940, CH-6002 Luzern
T +41 41 228 41 45, F +41 41 228 41 44
www.hslu.ch

Luzern, 6. Juni 2012
Seite 1/4

Ausgewählte Ergebnisse zur Freizeitmobilität und zu sozialen Unterschieden im Mobilitätsverhalten

Inhaltsverzeichnis

1. Neues zur Mobilität der Schweizer Wohnbevölkerung	2
2. Differenzierte Erhebung der Mobilität seit 1974	2
3. Mobilität im Inland: die Bahn hat profitiert, der Verkehrszweck Freizeit hat Anteile verloren .	2
4. Tagesreisen und Übernachtungsreisen: Starke Zunahme der Distanzen und der Flüge	3
5. Grosse soziale Unterschiede in der Mobilität	3
6. Das Auto verliert bei jungen Erwachsenen stark an Bedeutung	4
7. Weiterführende Information	4

Luzern, 6. Juni 2012

Seite 2/4

Ausgewählte Ergebnisse zur Freizeitmobilität und zu sozialen Unterschieden im Mobilitätsverhalten

1. Neues zur Mobilität der Schweizer Wohnbevölkerung

Alle fünf Jahre wird die Mobilität der Schweizer Bevölkerung im Alltag, auf Tagesreisen und auf Reisen mit Übernachtungen vermessen. Seit dem 8. Mai 2012 liegen die Ergebnisse der umfangreichen Befragungen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr aus dem Jahr 2010 vor. Ein Team an der Hochschule Luzern – Wirtschaft hat an der Dokumentation und Interpretation der Ergebnisse mitgewirkt. Die Datenanalysen wurden von Mitarbeitenden der Tessiner Büros Planidea und Tiresia vorgenommen. Die Projektleitung lag beim Bundesamt für Statistik und beim Bundeamt für Raumentwicklung.

Nachfolgend werden exemplarisch einige Ergebnisse herausgegriffen, die einen Wandel im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung anzeigen (z.B. zunehmende Bedeutung des öffentlichen Verkehrs im Inlandsverkehr, abnehmende Bedeutung des Autos bei jungen Erwachsenen, starkes Wachstum der Reisen). Mit einigen ausgewählten Ergebnissen wird auch verdeutlicht, wie gross die sozialen Unterschiede in der Mobilität der Schweizer Wohnbevölkerung sind. Weitere ausführliche Darstellungen finden sich im publizierten deskriptiven Ergebnisbericht von BFS & ARE (2012) sowie im detaillierten eDossier (siehe Quellenhinweise am Ende).

2. Differenzierte Erhebung der Mobilität seit 1974

Seit 2010 ist der Mikrozensus Mobilität und Verkehr als erste thematische Erhebung ein Bestandteil der neuen schweizerischen Volkszählung. Befragt wurden dazu im Jahr 2010 insgesamt rund 62'000 Personen der Schweizer Wohnbevölkerung. Die Erhebung des Jahres 2010 stellt mittlerweile die achte Erhebung seit 1974 dar. Seit 1994 werden die Erhebungen auf Basis eines einheitlichen Erhebungskonzepts – des sogenannten Etappenkonzeptes – durchgeführt. Diese Kontinuität ermöglicht unter anderem Zeitreihenanalysen, die einige interessante Entwicklungen und strukturelle Verschiebungen erkennen lassen. Auch der Vergleich zwischen der Alltagsmobilität und der nicht-alltäglichen Mobilität zeigt ein facettenreiches Bild. Zur Alltagsmobilität zählen Wege in Verbindung mit Aktivitäten im gewohnten Umfeld der Bevölkerung respektive in Verbindung mit regelmässig durchgeführten Aktivitäten. Die nicht-alltägliche Mobilität umfasst Tagesreisen und Reisen mit Übernachtung, die ausserhalb des gewohnten Umfelds der Personen durchgeführt werden.

3. Mobilität im Inland: die Bahn hat profitiert, der Verkehrszweck Freizeit hat Anteile verloren

Nach einer Stagnation der mittleren Tagesdistanz pro Person zwischen den Jahren 2000 und 2005 ist seit 2005 wieder ein leichter Anstieg der Tagesdistanz im Inland festzustellen (auf 36.7 km pro Person und Tag im Jahr 2010, bezogen auf die Bevölkerung ab 6 Jahren).

Dieser Anstieg entfiel im Inland fast ausschliesslich auf die mit öffentlichen Verkehrsmitteln (v.a. mit der Bahn) zurückgelegten Distanzen. Die Folge davon ist eine Verschiebung des distanzbezogenen Modal-Split im Inland zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs um 5.6 Prozentpunkte zwischen den Jahren 1994 und 2010 respektive von 3.5 Prozentpunkten seit dem Jahr 2000. Der Langsamverkehr hat seinen Anteil an den Distanzen in diesem Zeitraum gehalten. Der langjährige Trend eines zunehmenden Anteils von Distanzen, die mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt werden, besteht nicht mehr. Seit 2005 ist der Anteil des MIV im Inland um knapp 3 Prozentpunkte zurückgegangen (Basis ist jeweils die Mobilität der Schweizer Wohnbevölkerung im Inland).

Luzern, 6. Juni 2012

Seite 3/4

Ausgewählte Ergebnisse zur Freizeitmobilität und zu sozialen Unterschieden im Mobilitätsverhalten

Seit dem Jahr 2005 ist auch der Anteil des Verkehrszwecks Freizeit an den Gesamtdistanzen gesunken (von 45% auf 40% im Jahr 2010). Eine Ursache dafür kann in der Zunahme der Distanzen im Pendlerverkehr und im Einkaufsverkehr gesehen werden; mögliche weitere Ursachen müssen aber noch untersucht werden.

4. Tagesreisen und Übernachtungsreisen: Starke Zunahme der Distanzen und der Flüge

Die nicht-alltägliche Mobilität auf Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen macht in der Schweizer Wohnbevölkerung rund ein Drittel der Jahresdistanzen von 20'500 km pro Person aus: im Mittel entfallen auf diese Reisen rund 6'600 Kilometer pro Person, der Grossteil davon auf die Reisen mit Übernachtung (rund 5'100 km pro Person).

Die einzelnen Komponenten der Mobilität haben sich seit 2005 unterschiedlich entwickelt:

- Im Bereich der Alltagsmobilität ist relativ gesehen nur ein geringer Anstieg der (Jahres)Distanzen um +4.3% eingetreten.
- Bei der Distanz auf Tagesreisen ist dagegen ein starker Zuwachs von +24% erfolgt.
- Auch die Reisen mit Übernachtung haben bei den Distanzen mit +11% ebenfalls recht kräftig zugelegt. Dieses Distanzwachstum hängt auch mit der zunehmenden Bedeutung von Auslandsreisezielen zusammen: 2010 führten 57% der Reisen mit Übernachtung ins Ausland, 2005 waren es erst 51%.

Insofern ist die nicht-alltägliche Mobilität im Vergleich zur Alltagsmobilität immer noch ein grosser Wachstumsmarkt. Und von diesem Wachstum profitierte in besonderem Masse der Luftverkehr. Wurden 2005 erst 34% der Auslandsreisen mit Übernachtung mit dem Flugzeug durchgeführt, sind es im Jahr 2010 schon 41%. Mit einer in diesem Zeitraum deutlichen Zunahme der Treibhausgas-Emissionen muss entsprechend gerechnet werden.

5. Grosse soziale Unterschiede in der Mobilität

Beim Mobilitätsverhalten sind hinaus sehr grosse soziale Unterschiede erkennbar:

Frauen legen im Jahr rund 7'000 km weniger als Männer zurück.

Jahresmobilität pro Person nach Geschlecht

G 10.3.2



* Basis: 62 868 Zielpersonen

** Basis: 18 803 Zielpersonen befragt zu Modul Tagesreisen und mit gültigen Angaben zu den Distanzen

*** Basis: 18 855 Zielpersonen befragt zu Modul Reisen mit Übernachtung und mit gültigen Angaben zu den Distanzen

© BFS/ARE

Besonders markant sind die Unterschiede nach Einkommensgruppen: Personen aus einkommensstarken Haushalten legen alleine auf Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen mit 12'300 km im Jahr mehr Kilometer zurück als Personen aus einkommenschwachen Haushalten für

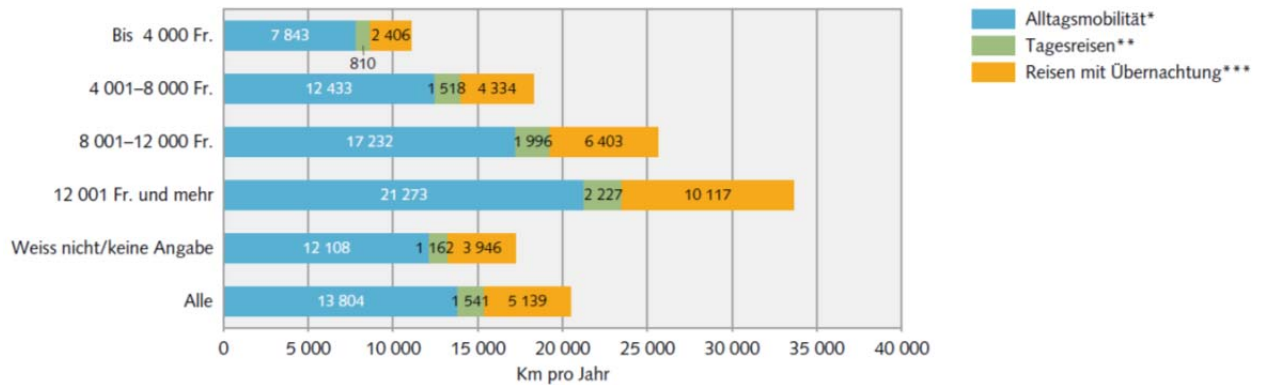
Luzern, 6. Juni 2012

Seite 4/4

Ausgewählte Ergebnisse zur Freizeitmobilität und zu sozialen Unterschieden im Mobilitätsverhalten

die gesamte Jahresmobilität (rund 11'000 km pro Person, alle Wege im Alltag, auf Tagesreisen sowie Reisen mit Übernachtung zusammengefasst).

Jahresmobilität pro Person nach Einkommensklasse des Haushalts G 10.3.1



* Basis: 62 868 Zielpersonen

** Basis: 18 803 Zielpersonen befragt zu Modul Tagesreisen und mit gültigen Angaben zu den Distanzen

*** Basis: 18 855 Zielpersonen befragt zu Modul Reisen mit Übernachtung und mit gültigen Angaben zu den Distanzen

© BFS/ARE

Seit 2005 wurde das Distanzwachstum vor allem von den Personen aus den einkommensstarken Haushalten mit mehr als 12'000 Fr./Monat geprägt (+3'700 km pro Person = +12,4% zwischen 2005 und 2010); bei Personen aus einkommensschwächeren Haushalten (bis 4'000 Fr./Monat) sind die Jahreskilometer gegenüber 2005 sogar um rund 2'100 km zurückgegangen (-16%), vor allem infolge eines Rückgangs in der Alltagsmobilität.

6. Das Auto verliert bei jungen Erwachsenen stark an Bedeutung

In der Gruppe der jungen Erwachsenen, die gemessen an den zurückgelegten Kilometern eine hochmobile Bevölkerungsgruppe darstellt, ist im Zeitablauf ein starker Rückgang sowohl des Führerausweisbesitzes als auch der PW-Verfügbarkeit zu erkennen. Eine ähnliche Trendwende in Bezug auf die PW-Motorisierung jüngerer Erwachsener wird auch aus den USA und Deutschland berichtet.

Die jungen Erwachsenen sind dafür in der Schweiz zu einem hohen Anteil im Besitz von ÖV-Abonnementen (GA, Halbtaxabo, Saisonabo, Streckenabo). Für einen beträchtlichen Teil dieser jungen Erwachsenen bietet der öffentliche Verkehr offenbar einen ausreichend grossen Nutzen, um bei den Wegen im Inland weitgehend auf das Auto verzichten zu können.

7. Weiterführende Information

BFS & ARE – Bundesamt für Statistik und Bundesamt für Raumentwicklung (2012). Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Neuchâtel/Bern: BFS/ARE

Information zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr:

<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/07/01/02/05.html>

eDossier mit Tabellen und Grafiken des Ergebnisberichts sowie weiteren Datentabellen:

<http://www.portal-stat.admin.ch/mz10/index.html>