



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement des Innern EDI  
**Bundesamt für Statistik BFS**

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
**Bundesamt für Raumentwicklung ARE**

# Verkehrsverhalten der Bevölkerung

## Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

**Prof. Dr. Georges-Simon Ulrich**, Direktor, BFS

**Dr. Maria Lezzi**, Direktorin, ARE

Bern, 16. Mai 2017



# Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

## Überblick

- Gemeinsames Projekt von BFS und ARE
- Weitere beteiligte Bundesämter und regionale Partner
- 57'090 befragte Personen



Verkehrverhalten der Bevölkerung | Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015  
Bern, 16. Mai 2017



# Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

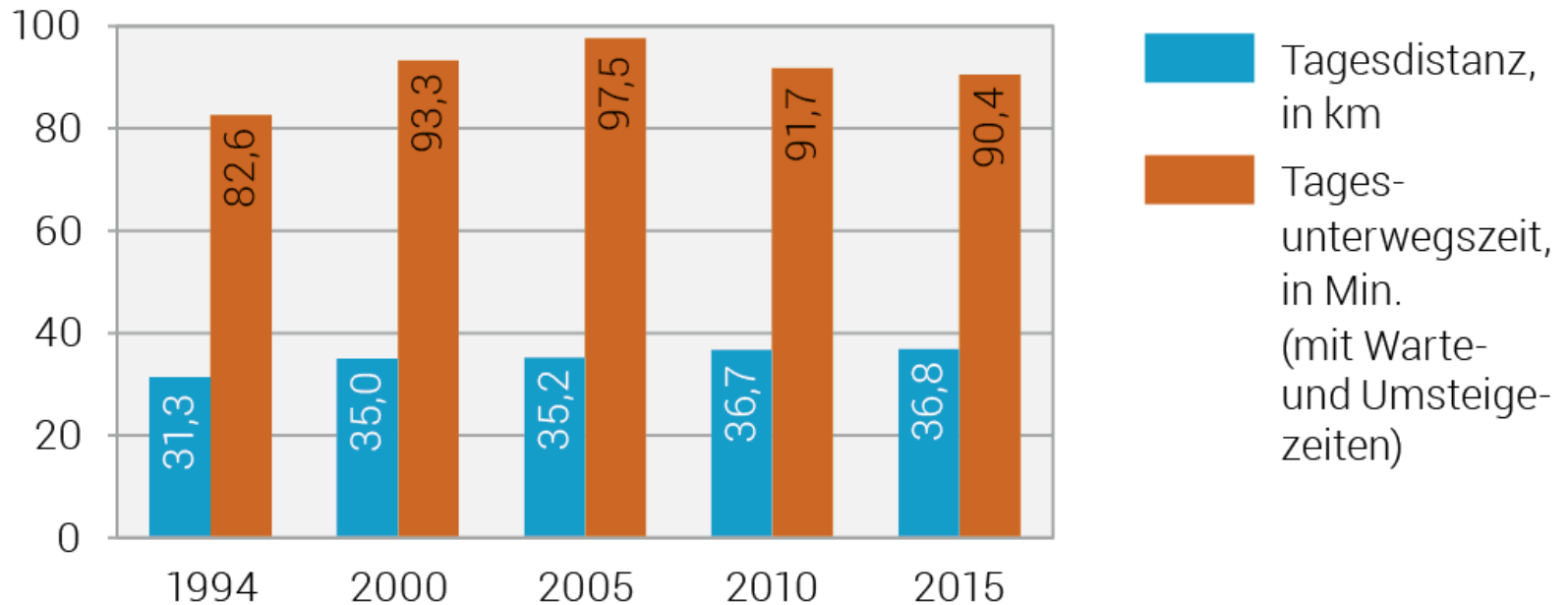
## Themenbereiche

- Mobilität am Stichtag
- Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen
- Fahrzeug- und Führerausweisbesitz, ÖV-Abonnemente
- Einstellungen zur Verkehrspolitik



# Stabilisierung der Tagesdistanz

Mittlere Tagesdistanz und Tagesunterwegszeit pro Person, 1994–2015, im Inland





# Zwei Drittel der Tagesdistanz mit dem Auto, ein Viertel mit dem öV

## Anteile an der Tagesdistanz im Inland



## Anteile an der Tagesunterwegszeit<sup>1</sup> im Inland

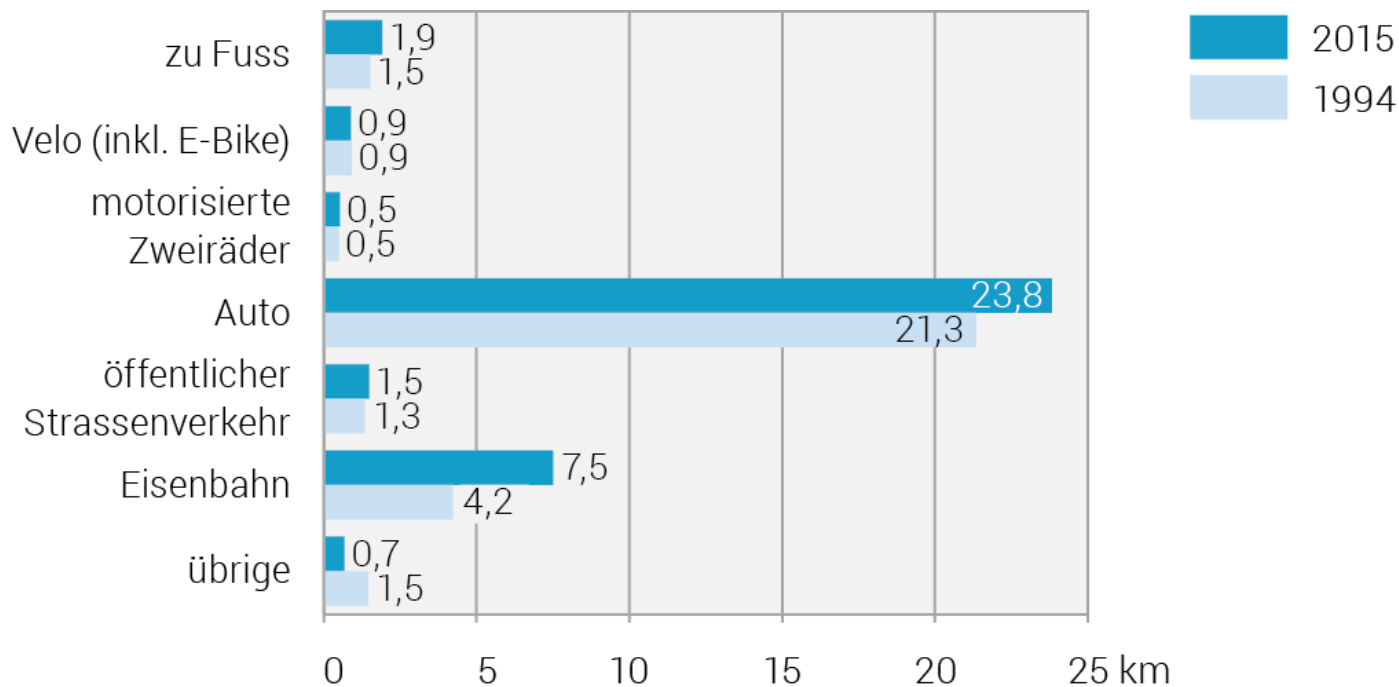


<sup>1</sup> Ohne Warte- und Umsteigezeiten.



# Zunahme der Tagesdistanz mit Bahn und Auto

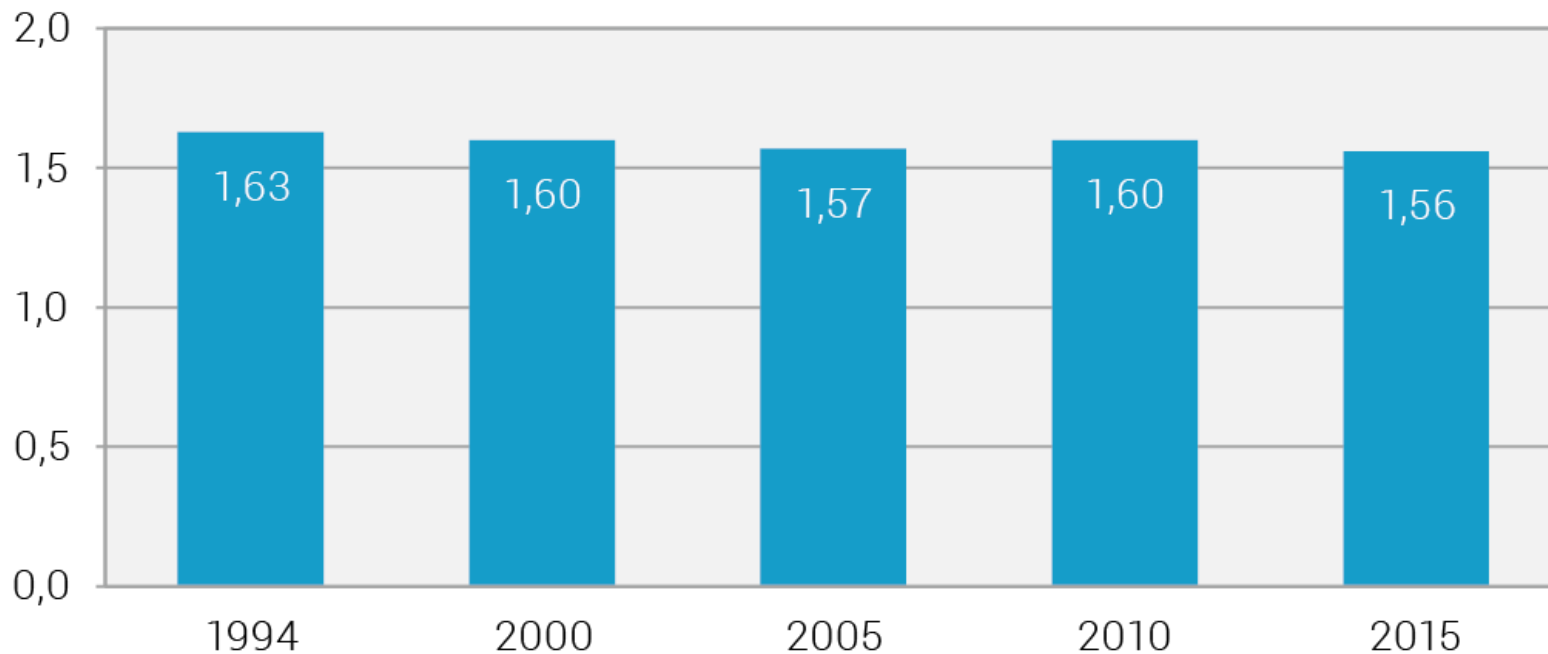
Mittlere Tagesdistanz nach Verkehrsmittel pro Person, 2015 und 1994, im Inland





# Besetzungsgrad der Personenwagen nahezu stabil

Durchschnittliche Anzahl Personen pro Auto; im Inland

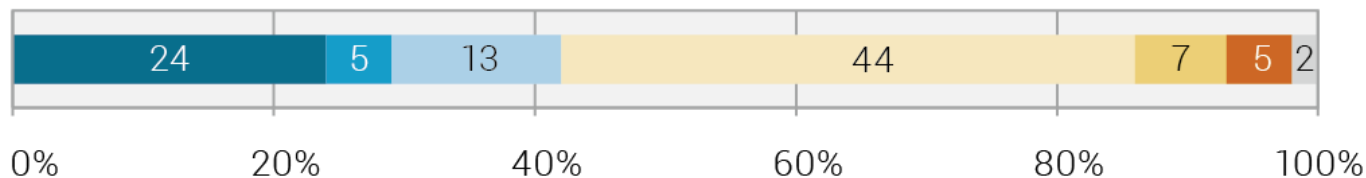




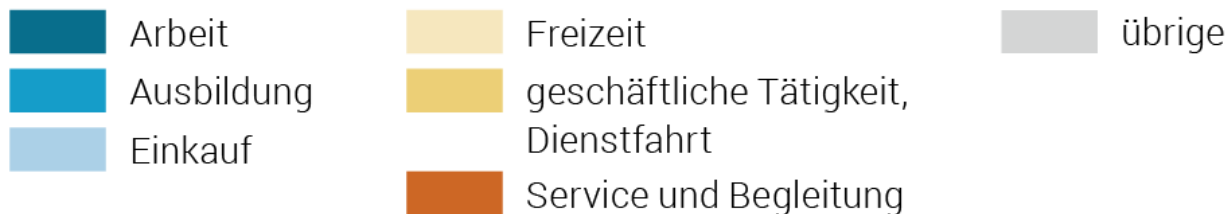
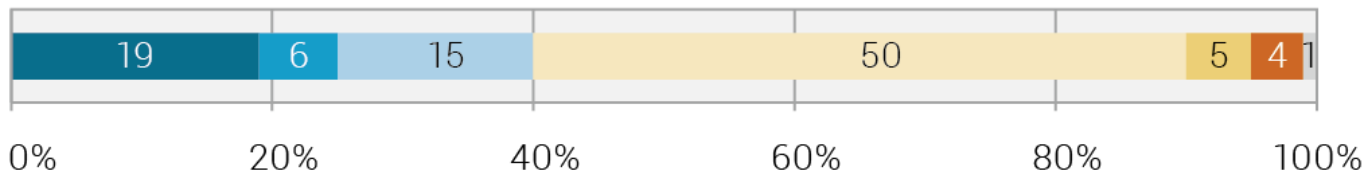


# Freizeit bleibt der wichtigste Verkehrszweck

## Anteile an der Tagesdistanz im Inland



## Anteile an der Tagesunterwegszeit<sup>1</sup> im Inland

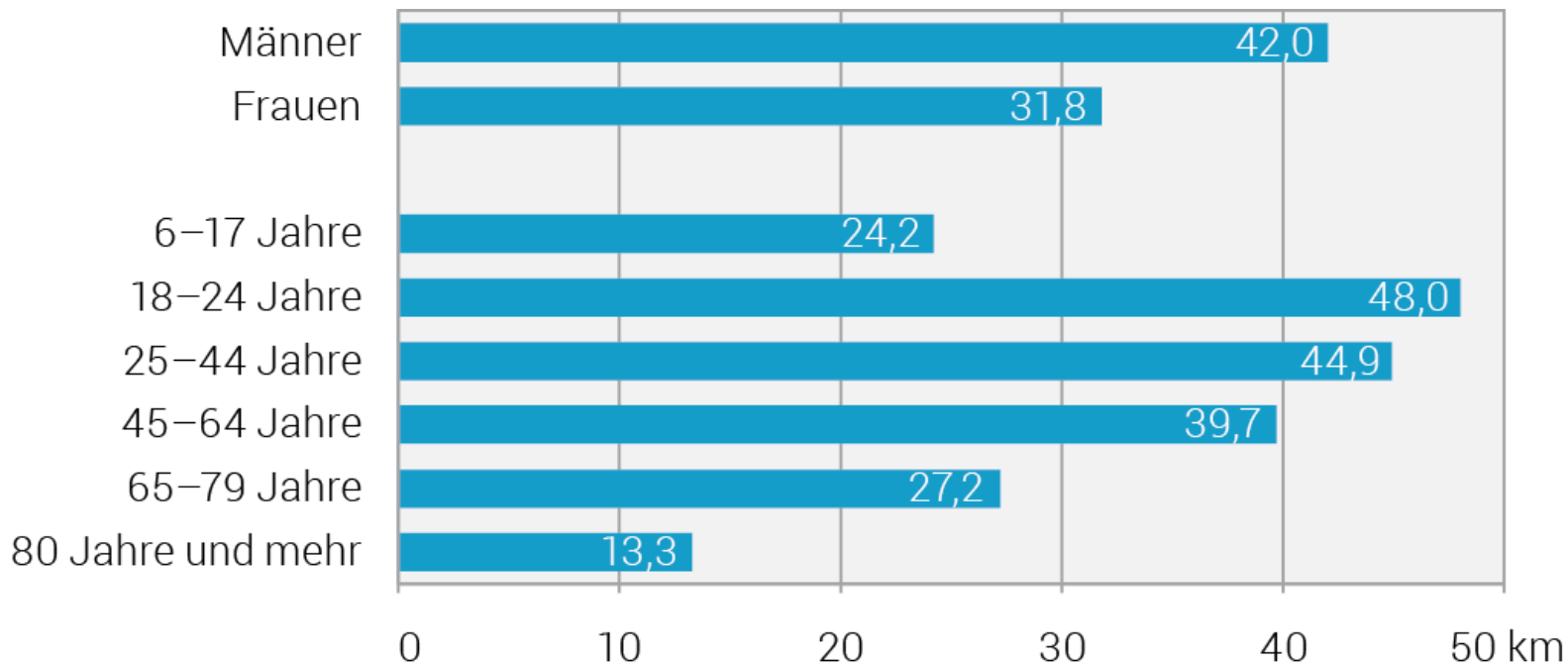


<sup>1</sup> Mit Warte- und Umsteigezeiten.



# Grosse Unterschiede bei der Tagesdistanz je nach Bevölkerungsgruppe

Tagesdistanz pro Person, im Inland

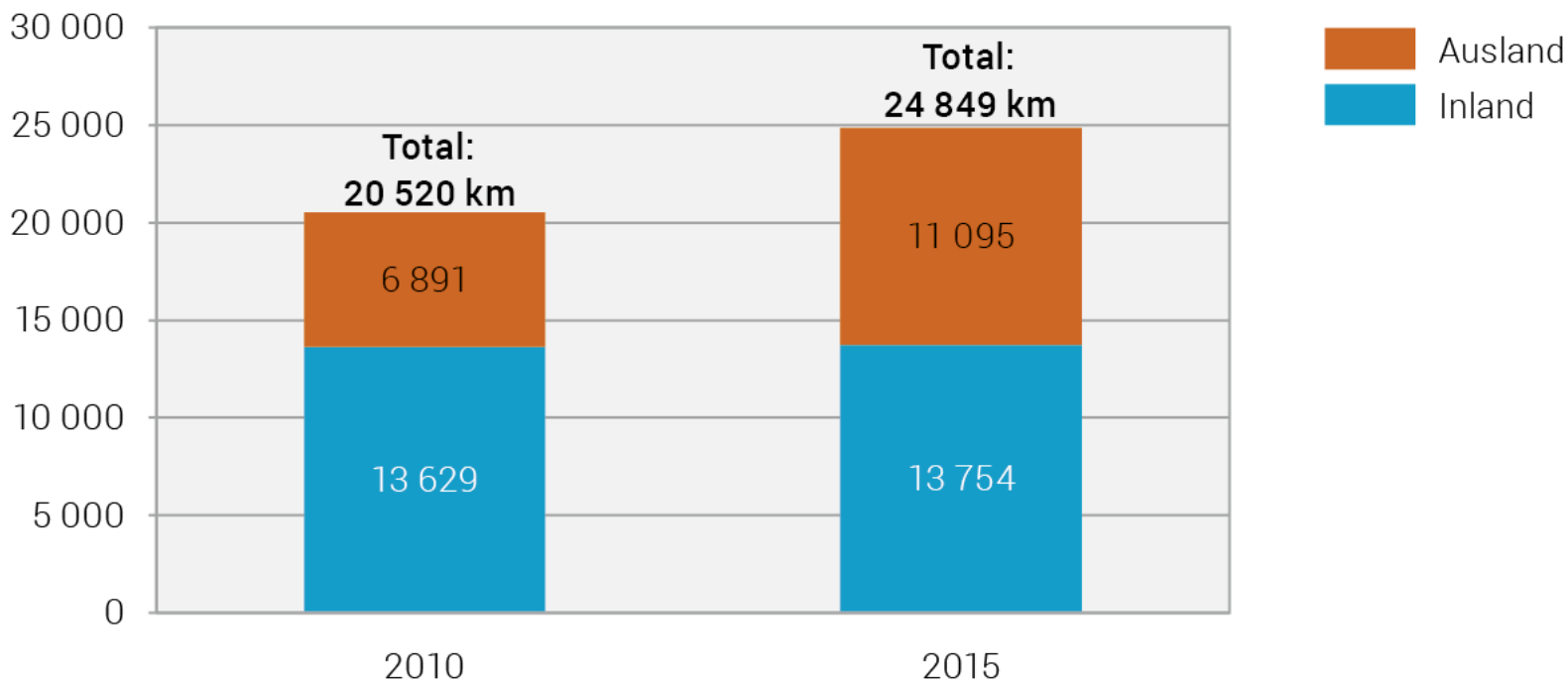




# 25 000 Kilometer pro Person und Jahr

## Mittlere Jahresmobilität im In- und Ausland

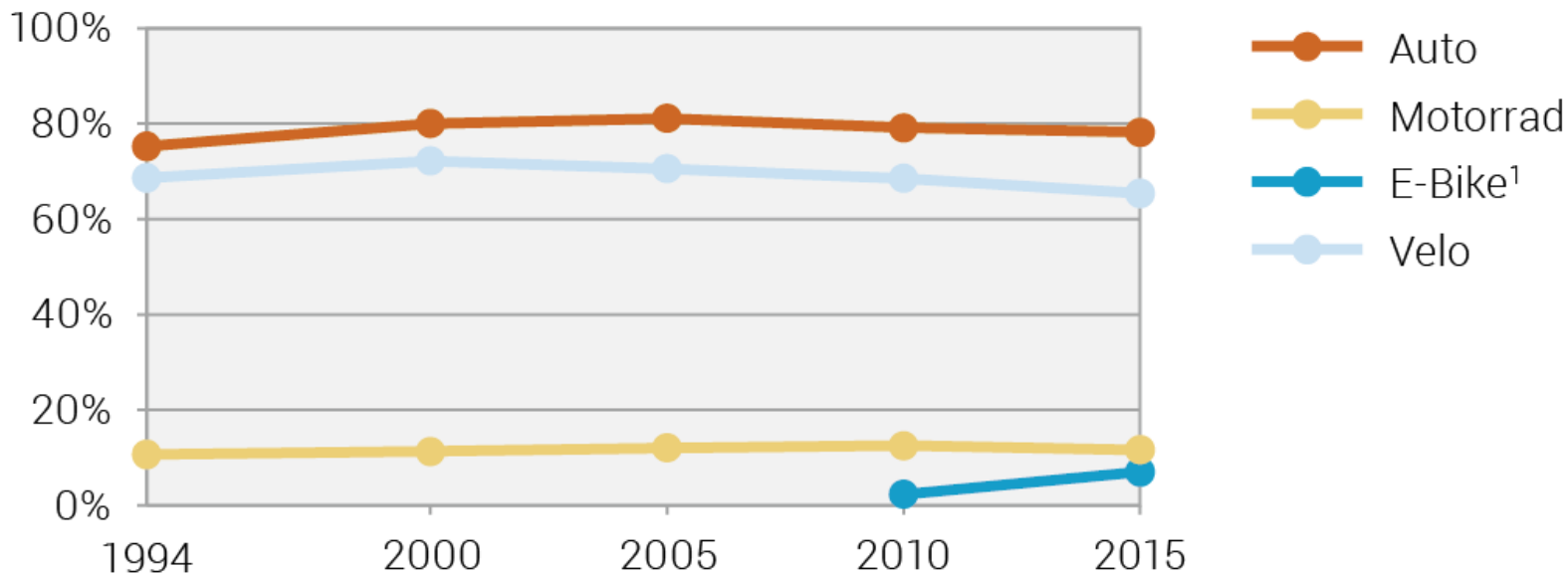
Kilometer





# Bald jeder zehnte Haushalt besitzt ein E-Bike

Anteil Haushalte mit einem oder mehreren Fahrzeugen der jeweiligen Kategorie

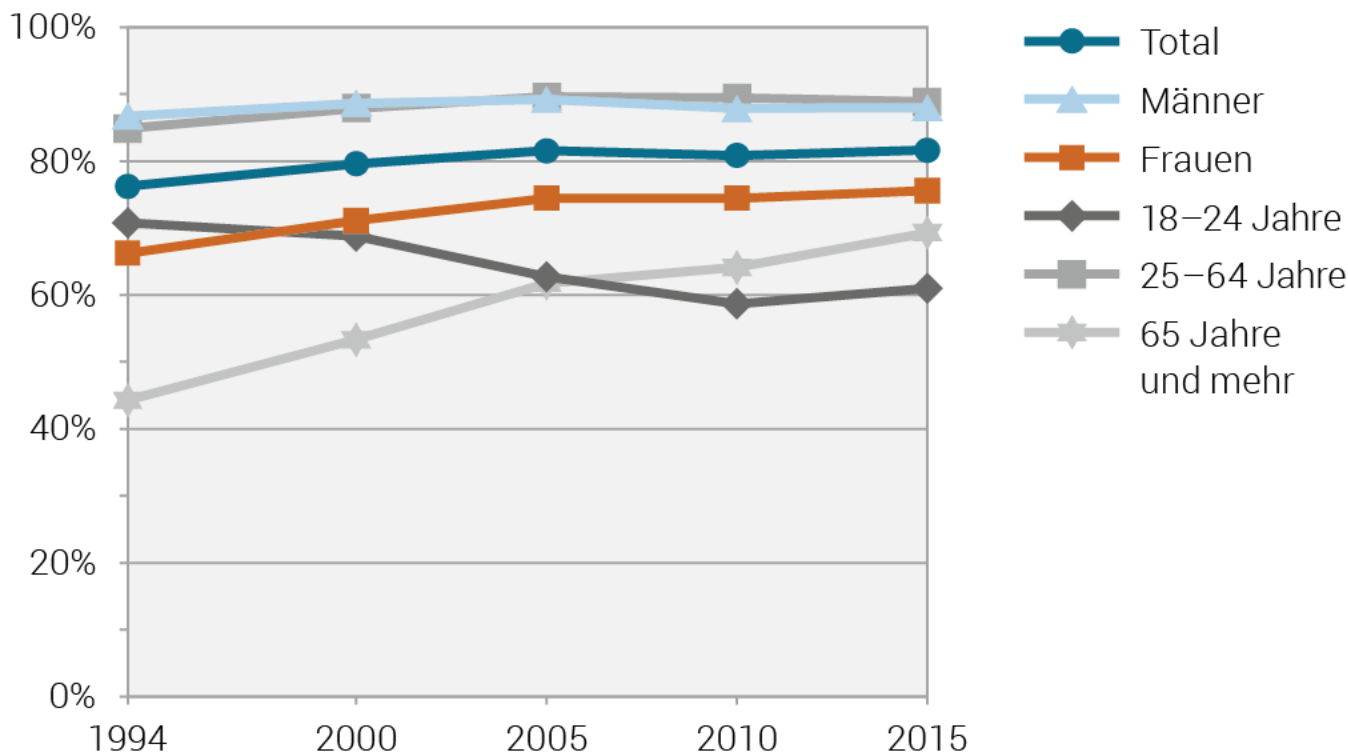


<sup>1</sup> Vor 2010: in Kategorie «Velo» enthalten.



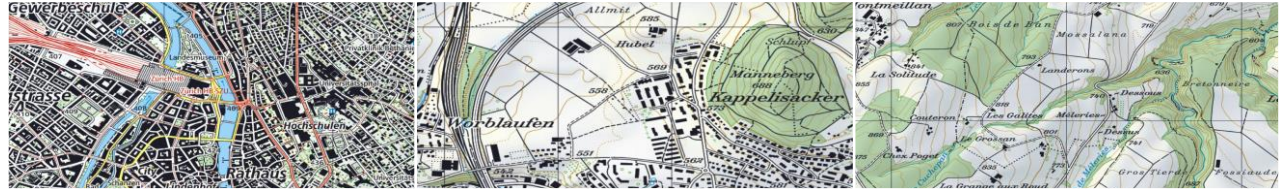
# Führerausweisbesitz bei jungen Erwachsenen nimmt wieder (leicht) zu

in % der jeweiligen Bevölkerungsgruppe





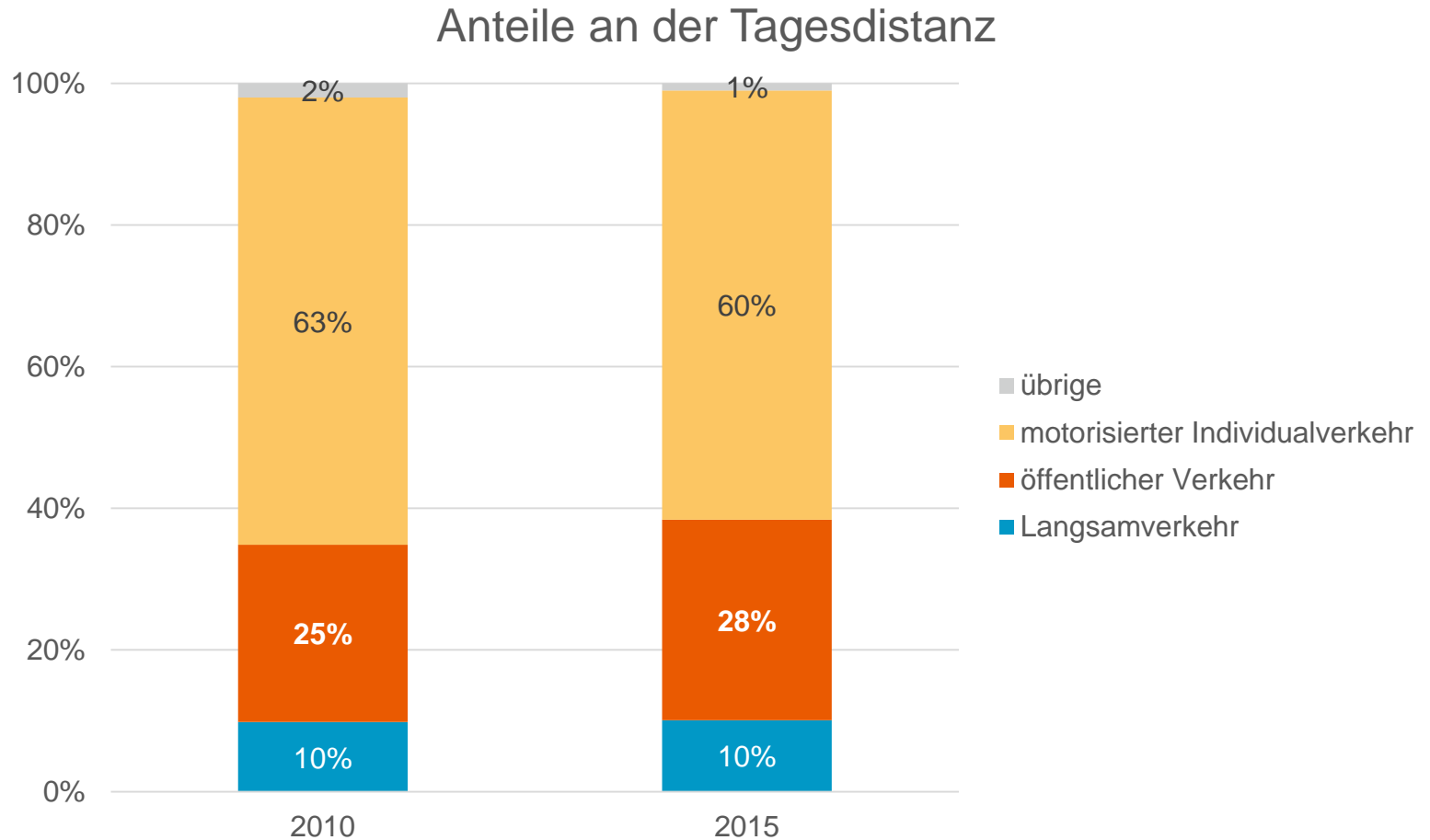
# Mobilität: Stadt, Agglomeration, Land



Personen mit Führerausweis	78,9%	86,5%	85,8%
Tagesdistanz pro Person	34,0 km	40,8 km	42,7 km
davon mit dem Auto	59%	72%	73%
davon mit dem öffentlichen Verkehr	29%	17%	19%
davon zu Fuss	6%	4%	4%
Tagesunterwegszeit pro Person	89,9 Min.	91,1 Min.	91,6 Min.

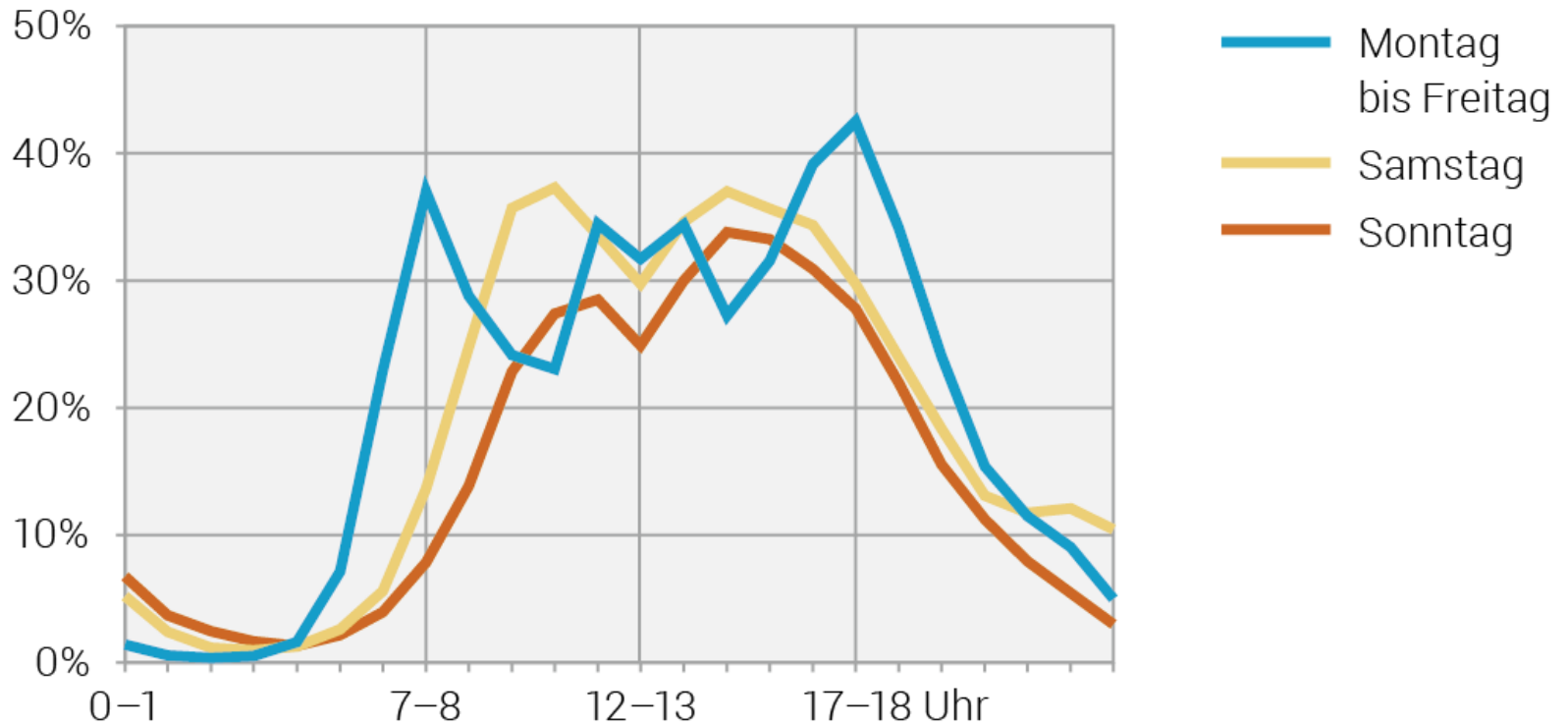


# Zunahme des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen





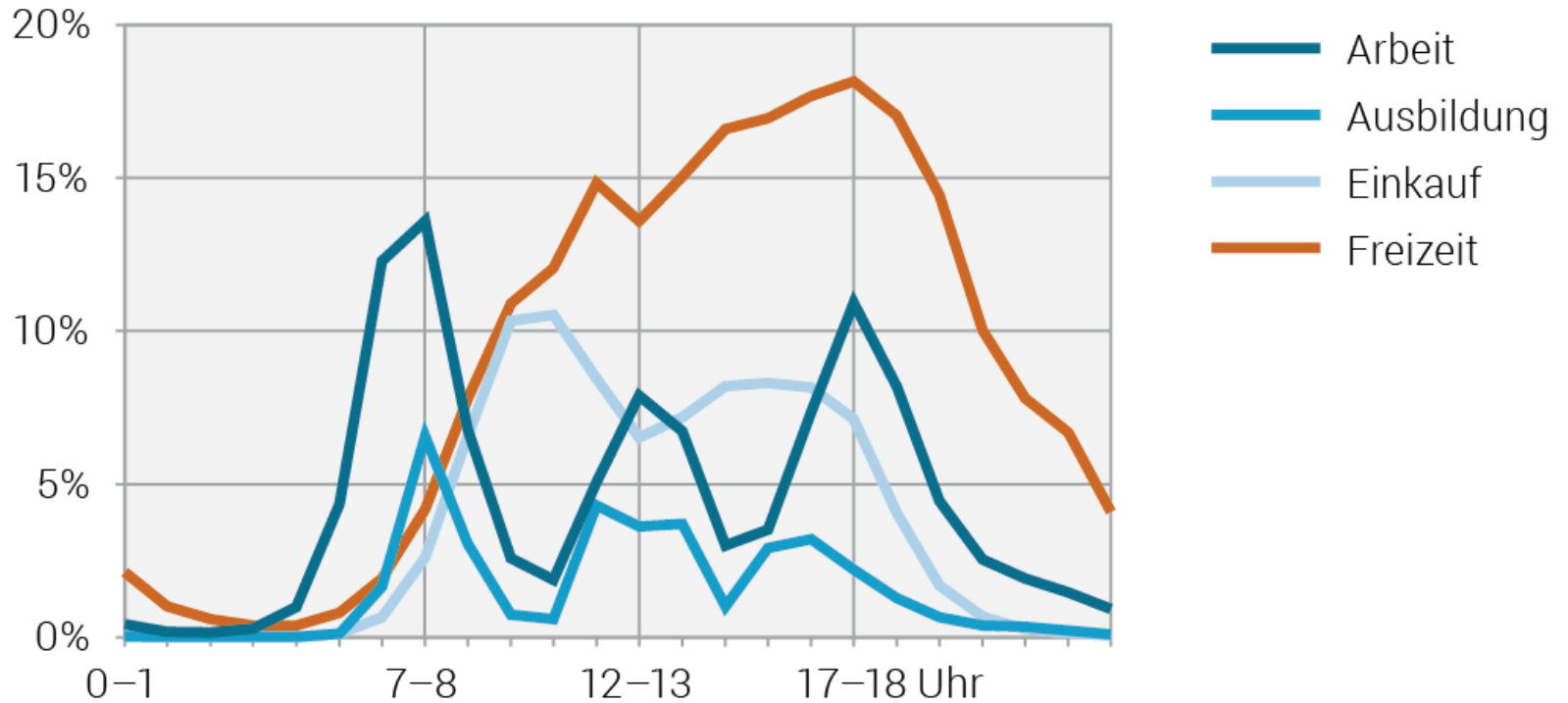
# Verkehrsspitzen nach Wochentagen





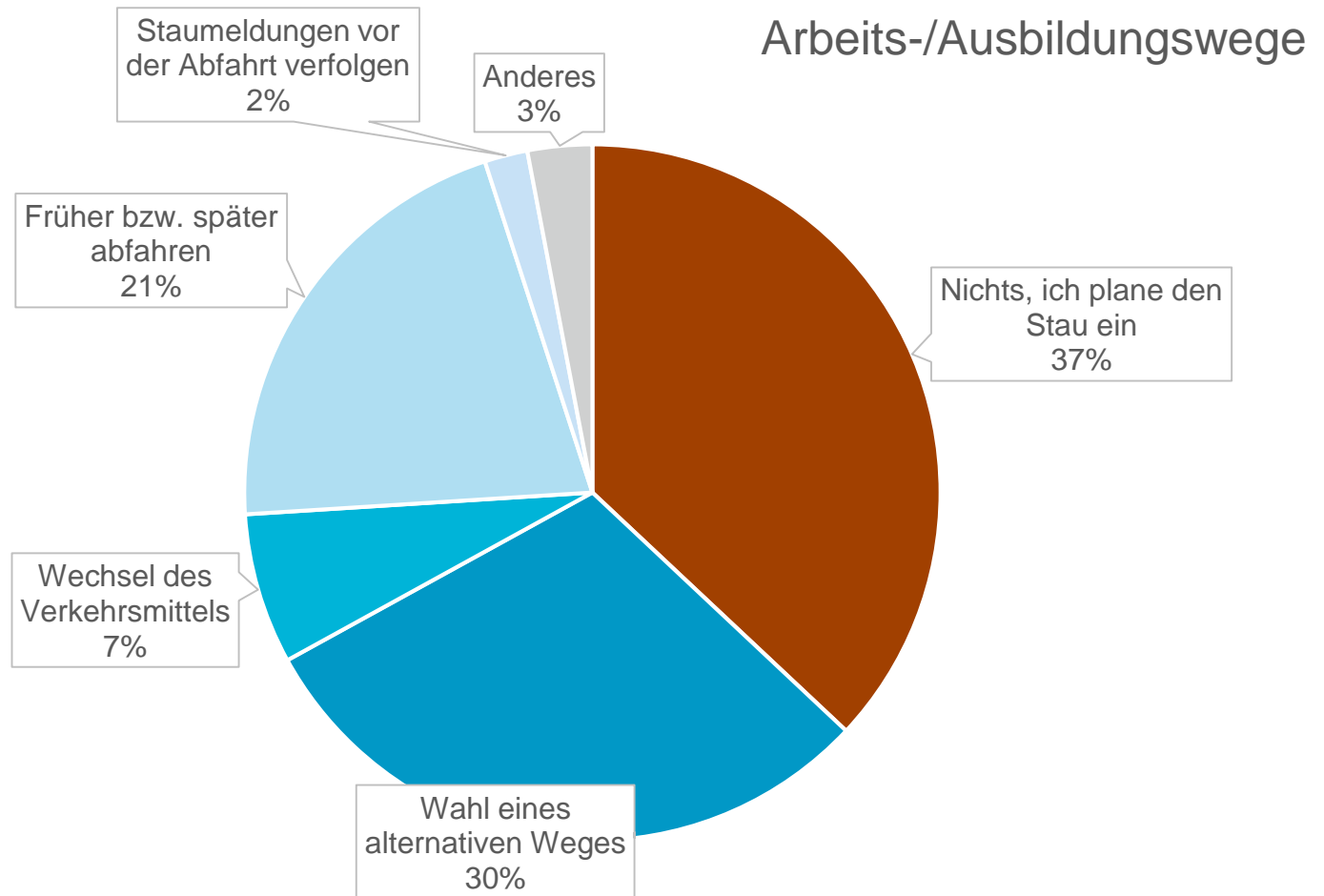


# Verkehrsspitzen nach Zweck (Mo-So)





# Verhalten bei Stau





# Work smart

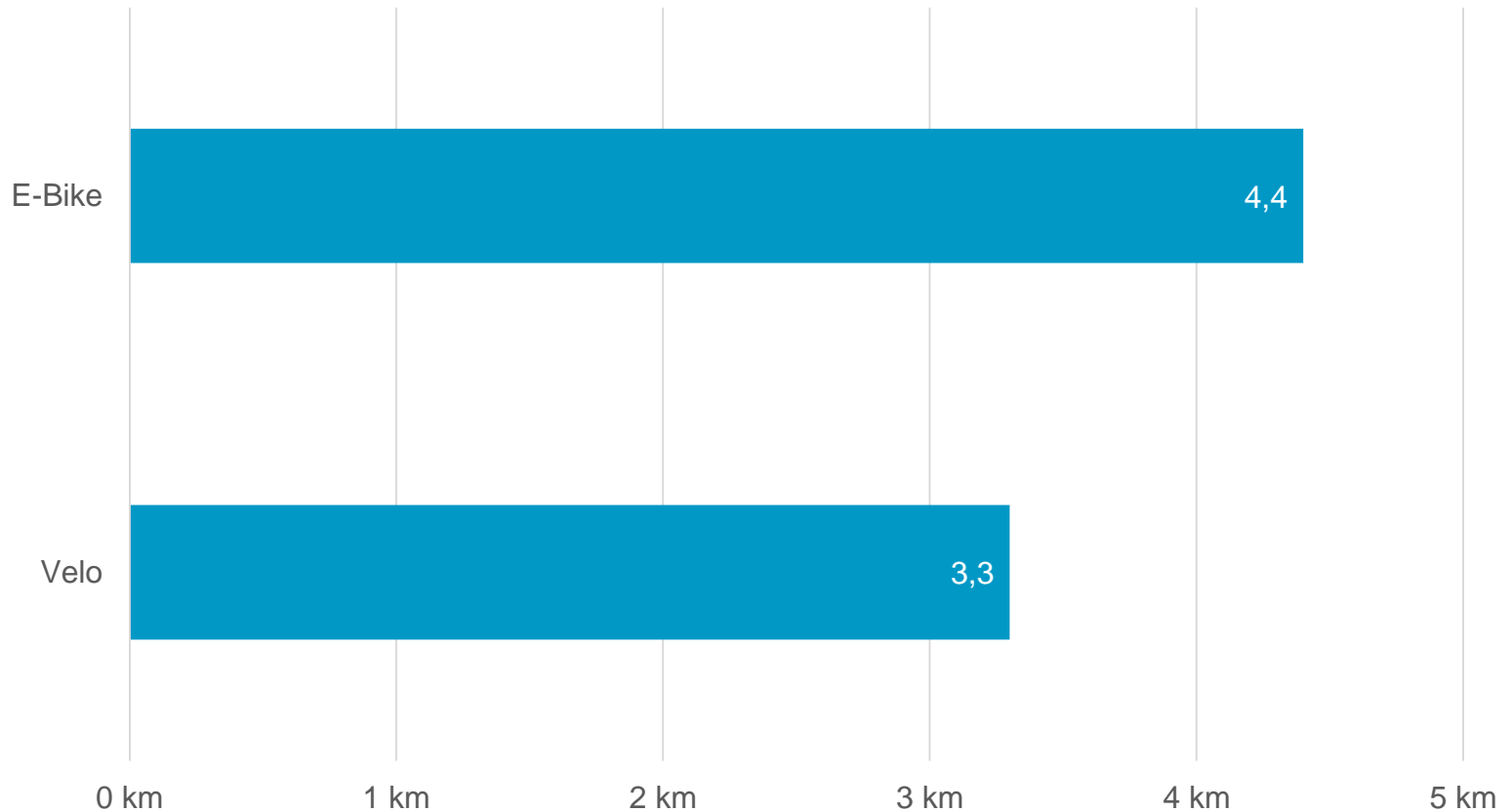
- Die Bedeutung hat zugenommen
- Das Potenzial ist noch nicht ausgeschöpft





# E-Bike: schneller, weiter, öfter zur Arbeit als mit dem Velo

Durchschnittliche Länge der Etappen





# Verwendung der Daten auf Bundesebene

- Vertiefte Analysen der Fahr- und Verkehrsleistungen
  - Analysen zu den Einflussfaktoren des Verkehrsverhaltens
  - Beobachtung der Entwicklungen über die Zeit
  - Grundlage für Verkehrsmodelle und Verkehrsperspektiven
  - Erfolgskontrolle von Politiken
- 
- **Infrastrukturplanung:** Ausbauprogramme für Strasse und Schiene, Agglomerationsprogramme
  - Erarbeitung von **Strategien** und **Politiken** auf **nationaler** und **regionaler** Ebene



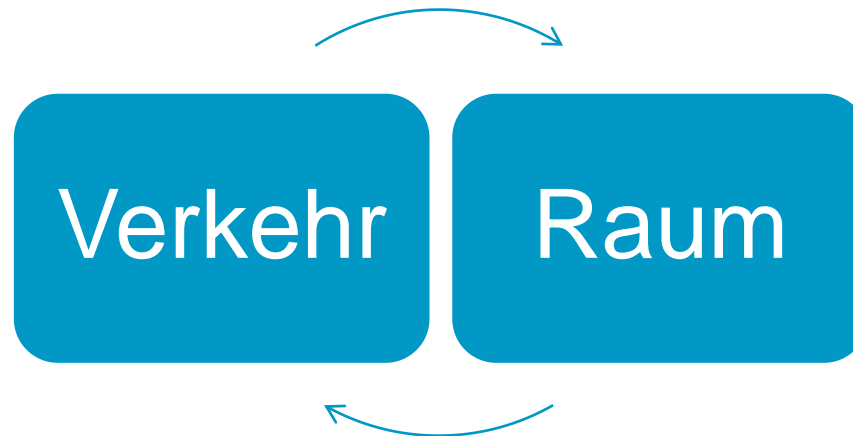
# Erkenntnisse für die Raum- und Verkehrspolitik

- Der Verkehr wächst weiter und die Verkehrsperspektiven 2040 als Planungsgrundlage werden bestätigt
- Das Auto bleibt das Hauptverkehrsmittel
- Die Besetzungsgrade der Autos bleiben tief, Potenzial des Mitfahrens bleibt unausgeschöpft
- Der Anteil der Bahn hat weiter zugenommen
- Zunahme der Flugreisen: Starke Belastung der Flughäfen sowie der Zu- und Abfahrten
- Kombiniertes Verkehr: Fuss + ÖV stehen im Vordergrund, andere Kombinationen weiterhin auf tiefem Niveau



# Handlungsansätze

- **Kompakte** Siedlungsstrukturen und Städtenetze fördern
- **Bestehende Infrastrukturen besser ausnutzen**
- **Nötige** Infrastrukturausbauten abstimmen und umsetzen





**DEPARTEMENT  
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

# **Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015**

## **Verwendung im Kanton Aargau**

**Dr. Simone Rangosch, Leiterin Abteilung Verkehr**  
**Medienkonferenz, 16. Mai 2017**



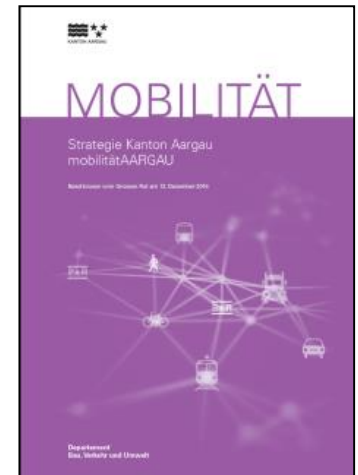
# Strategische Überlegungen

## Kantonale Mobilitätsstrategie Aargau

- > legt Stossrichtung der kantonalen Verkehrspolitik für die nächsten 10 Jahre mit einem Planungshorizont bis 2040 fest
- > basiert auf der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr und unterstützt damit raumplanerische Ziele
- > setzt räumliche Akzente und differenzierte Ziele für Verkehrsmittel

## Daten des Mikrozensus ermöglichen

- > eine räumlich differenzierte Auswertung des Verkehrsverhaltens
- > Erkenntnisse für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie



# Verkehrsstatistik und -prognose



## Kantonales Verkehrsmodell

- > wird gerade aktualisiert und bildet die aktuelle Verkehrsnachfrage über alle Verkehrsmittel ab (MIV, ÖV, Fuss- und Radverkehr)
- > erlaubt Verkehrsprognosen für einen Blick in die Zukunft
- > dient u. a. für Kosten-Nutzen-Betrachtungen von Verkehrsprojekten

## Daten des Mikrozensus

- > zeigen das Mobilitätsverhalten der Menschen:
  - > wie lange sind sie unterwegs, welche Entfernung wird zurückgelegt?
  - > welche Verkehrsmittel werden zu welchem Zweck benutzt?
- > fließen in die kantonale Verkehrsprognose ein

# Projekte und Wirkung

## Agglomerationsprogramme / Limmattalbahn

- > Die kantonsübergreifende Agglomeration Limmattal ist eine dynamisch wachsende Region
- > Die Limmattalbahn soll zu einer guten Erschliessung und zuverlässigen Erreichbarkeit beitragen



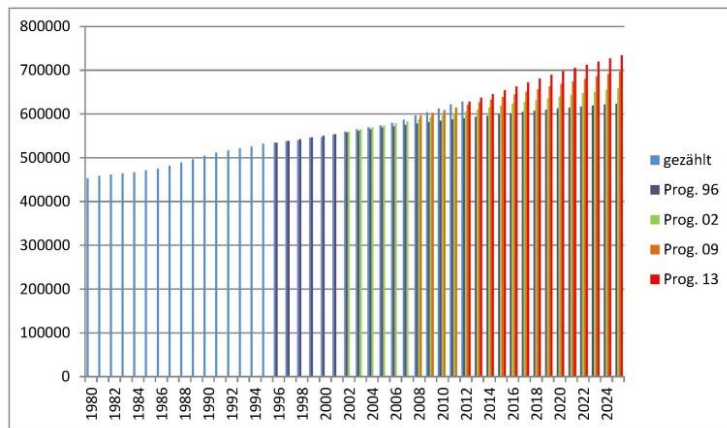
## Mikrozensus als wichtige Grundlage für Agglomerationsprogramme

- > Daten unterstützen bei der Formulierung von Massnahmen
- > sind nützliche Grundlage bei der Erfolgskontrolle
- > ermöglichen zusammen mit anderen Daten die Beobachtung des Verkehrsverhaltens über längere Zeiträume

# Fazit

Mikrozensus ist für den Kanton Aargau eine wichtige Grundlage für:

- > Planungen und strategische Überlegungen im Verkehr
- > das kantonale Verkehrsmodell, damit die Wirkung von Massnahmen vorhergesagt werden kann
- > das Beobachten von Veränderungen des Verkehrsverhaltens über längere Zeiträume



# Kanton Neuenburg: Wozu dient der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015?

Olivier Baud, Chef des kantonalen Verkehrsamtes  
16.05.2017

## Bereits die vierte Stichprobenaufstockung

- Grosses Interesse des Kantons für den Mikrozensus Verkehr: Finanzierung einer Stichprobenaufstockung in den Jahren 2000, 2005, 2010, 2015
- Mikrozensus 2015: über 1400 zusätzliche Interviews zu den 1400 vom Bund finanzierten Interviews
- Gelegenheit zur Zusammenarbeit mit anderen Kantonen: GE und VD im Jahr 2005, JU im Jahr 2015



**La mobilité des Neuchâtelois et son évolution entre 2000 et 2005**

*Analyse des suréchantillonnages du microrecensement transports 2000-2005, LASUR-EPFL / MicroGIS  
Août 2009*

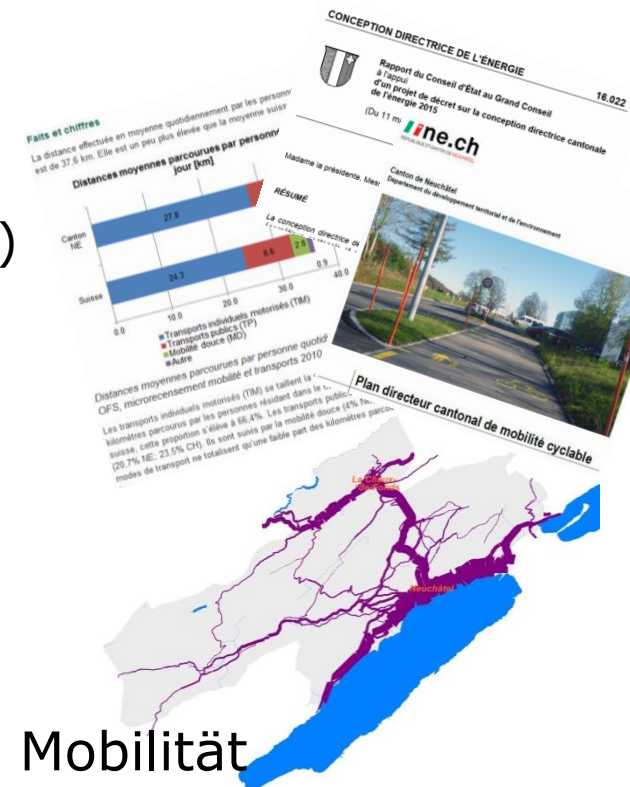
# Gezielte Kommunikation – entsprechend den Bedürfnissen der Bevölkerung

- Publikation einer Taschenstatistik 2017
  - informativ und klar
  - für Bevölkerung, Politik und Verbände
  - zum Herunterladen auf ne.ch
  - gleicher Aufbau für JU und NE



# Ergebnisse fließen in verschiedene kantonale Projekte ein

- Nutzung der Ergebnisse für verschiedene kantonale Monitorings:
  - Observatorium für Raumentwicklung (gemeinsam mit dem Amt für Raumplanung)
  - kantonaler Richtplan zum Veloverkehr (gemeinsam mit dem Amt für Raumplanung und dem Tiefbauamt)
  - übergeordnetes Energiekonzept (Amt für Energie und Umwelt)
  - kantonales statistisches Jahrbuch
- Aktualisierung des Modells für multimodale Mobilität
  - Unterstützung bei Planung und Anpassung der Verkehrsanschlüsse
  - Einschätzung der Auswirkungen neuer Gewerbe- oder Wohnzonen





# Eine der Grundlagen für die Aktualisierung der kantonalen Planung des öffentlichen Verkehrs

- Neue Rahmenbedingungen:
  - neuer Rahmen auf Bundesebene (FABI, BIF)
  - neue Verkehrspolitik «Neuchâtel Mobilité 2030» an kantonaler Abstimmung gutgeheissen
  
- Aktualisierung der Dokumente zur kantonalen Planung des öffentlichen Verkehrs auf Grundlage:
  - der Verkehrsinfrastrukturplanung
  - geplanter städtebaulicher Entwicklungen
  - aktueller Indikatoren zur Mobilität des Kantons Neuenburg
  - der Entwicklung dieser Indikatoren

} Mikro-  
zensus



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



89% der Bevölkerung sind an einem durchschnittlichen Wochentag mindestens 1 Mal ausser Haus unterwegs



Anteil der Haushalte mit Auto(s), Velo(s)

Anteil der Bevölkerung mit ÖV-Abo(s)

78% 

65% 

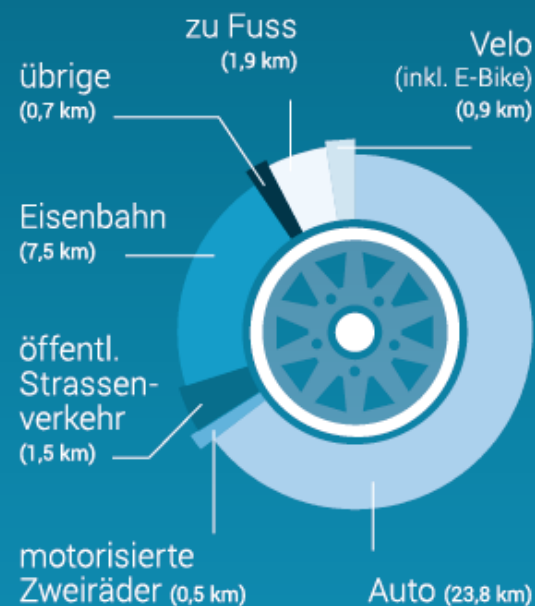
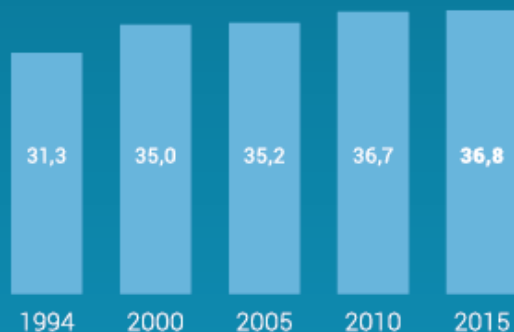
57% 

1,6 Personen

mittlerer Besetzungsgrad der Autos

36,8 km

Tagesdistanz pro Person, im Inland



90,4 Minuten



Tagesunterwegszeit pro Person, im Inland

(davon 8,2 Minuten Warte- und Umsteigezeiten)

