



Medienmitteilung

Sperrfrist: 16.05.2017, 10:00

11 Mobilität und Verkehr

Nr. 2017-0076-D

Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

Bevölkerung verbringt täglich eineinhalb Stunden im Verkehr

Neuchâtel/Bern, 16.05.2017 (BFS/ARE) – Die Schweizer Wohnbevölkerung legte 2015 im Inland pro Person und Tag durchschnittlich 36,8 Kilometer zurück und brauchte dazu 90,4 Minuten. Verglichen mit dem Jahr 2010 hat sich die Tagesdistanz pro Person kaum verändert. Wichtigstes Verkehrsmittel bleibt mit einem Distanzanteil von 65 Prozent das Auto. Erneut etwas dazugewonnen hat die Bahn: Ihr Anteil stieg gegenüber 2010 von 19 auf 20 Prozent. Dies geht aus dem «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» hervor, einer vom Bundesamt für Statistik (BFS) und vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) gemeinsam durchgeführten Erhebung.

Die Inlandmobilität der Bevölkerung ist in den letzten Jahren nahezu stabil geblieben: Durchschnittlich 36,8 Kilometer legte 2015 jede Einwohnerin und jeder Einwohner ab 6 Jahren täglich zurück, praktisch gleich viel wie schon 2010. Über die zwei vergangenen Jahrzehnte (seit 1994) kann jedoch ein Anstieg um 5,5 km beziehungsweise 18 Prozent festgestellt werden. Die tägliche Unterwegszeit (Reisezeit) hat sich zwischen 2010 und 2015 leicht verkürzt, und zwar um 1,3 Minuten auf 90,4 Minuten pro Person.

Auto fährt vorneweg – Bahn holt auf

Knapp zwei Drittel der täglichen Distanzen im Inland, nämlich 23,8 Kilometer, werden mit dem Auto zurückgelegt, ein Fünftel (7,5 km) mit der Eisenbahn. Deutlich kleiner sind die Anteile der Fussstrecken mit 5 Prozent und des öffentlichen Strassenverkehrs mit 4 Prozent. Wenn allerdings statt der Distanzen die Unterwegszeit betrachtet wird, steigt der Anteil des Fussverkehrs auf mehr als einen Drittel (36%), während die Anteile des Autos und der Eisenbahn deutlich sinken (auf 41% respektive 8%). Im Mittel sind die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz täglich eine halbe Stunde zu Fuss unterwegs.

Verglichen mit dem Jahr 2010 sind die Anzahl Autokilometer pro Person und Tag sowie der Besetzungsgrad der Personenwagen nahezu stabil geblieben. Dass der Strassenverkehr in den letzten Jahren dennoch zugenommen hat, ist vor allem auf das Bevölkerungswachstum

zurückzuführen. Die pro Person und Tag mit der Eisenbahn zurückgelegte Distanz ist zwischen 2010 und 2015 um 6 Prozent, seit 1994 sogar um mehr als drei Viertel angewachsen – ein Anstieg, der vor allem mit den erfolgten Ausbauten von Angebot und Infrastruktur zusammenhängt. Die zunehmende Bedeutung der Eisenbahn erklärt zum Teil auch die genannte Verkürzung der täglichen Unterwegszeit.

In den Agglomerationen sind die Distanzen kürzer

Die Länge der täglich zurückgelegten Distanz variiert je nach Bevölkerungsgruppe. So sind die Tagesdistanzen der Männer im Mittel rund einen Drittel länger als jene der Frauen. Von den verschiedenen Altersgruppen weisen die jungen Erwachsenen zwischen 18 und 24 Jahren mit 48 Kilometern die längsten Distanzen auf.

Des Weiteren beeinflusst auch der Wohnort die Mobilität: Die Bewohnerinnen und Bewohner der Agglomerationen legen mit 34,8 Kilometern pro Person und Tag deutlich kürzere Strecken zurück als die Bevölkerung der übrigen Landesteile (42,5 km). Ausserdem benützen sie weniger das Auto und dafür häufiger den öffentlichen Verkehr. Von den Einwohnerinnen und Einwohnern der zehn bevölkerungsreichsten Agglomerationen weisen die in Bern und Winterthur lebenden Personen die höchsten ÖV-Distanzanteile auf (34% bzw. 33%). Punkto Fussverkehr stehen Genf und St. Gallen mit Anteilen von je 8 Prozent an der Spitze. In den letzten Jahren sind die Anteile von ÖV und Langsamverkehr in den Agglomerationen gewachsen. Hierzu dürften unter anderem auch die vom Bund mitfinanzierten Agglomerationsprogramme beigetragen haben.

Freizeitverkehr dominiert – selbst an Werktagen

Mit Abstand wichtigster Verkehrszweck ist und bleibt die Freizeit. Rund 44 Prozent der Tagesdistanzen im Inland werden im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zurückgelegt. Es folgen die Arbeitswege mit einem Anteil von 24 Prozent und die Einkaufswege mit 13 Prozent. Die Freizeit bleibt selbst dann knapp wichtigster Verkehrszweck, wenn lediglich die Tage von Montag bis Freitag betrachtet werden.

Einwohner der Schweiz fliegen 9000 Kilometer pro Person und Jahr

Werden alle Strecken zusammengezählt, welche die Schweizer Wohnbevölkerung im Verlaufe des Jahres 2015 pro Person zurücklegte, ergibt sich eine Strecke von durchschnittlich 24'850 Kilometern – mehr als eine halbe Erdumrundung. In die Jahresmobilität eingerechnet sind nebst den bisher betrachteten Tagesdistanzen im Inland auch alle Reisen sowie sämtliche im Ausland zurückgelegten Strecken. Die Auslandsdistanzen haben in den vergangenen Jahren stark zugenommen. 2015 beliefen sie sich auf insgesamt 11'100 km pro Person, was einem Anteil an der Jahresmobilität von 45 Prozent entsprach. Mehr als ein Drittel der Jahresmobilität, nämlich 9000 km, entfiel auf Strecken mit dem Flugzeug.

Bald jeder zehnte Haushalt besitzt ein E-Bike

Mehr als drei Viertel (78%) der Haushalte besaßen 2015 mindestens ein Auto, 65 Prozent ein Velo. Gegenüber 2010 ist der Autobesitz der Haushalte um 1 Prozentpunkt, der Velobesitz um 3 Prozentpunkte zurückgegangen. Gleichzeitig hat sich der Anteil der Haushalte mit E-Bike auf tiefem Niveau verdreifacht: von gut 2 Prozent auf 7 Prozent. E-Bikes werden verglichen mit Velos mehr auf Arbeitswegen und weniger für die Freizeit verwendet. Sie sind im Schnitt ein Viertel schneller unterwegs als Velos (17 km/h gegenüber 13 km/h) und werden für längere Einzelstrecken eingesetzt (4,4 km gegenüber 3,3 km).

Grundlagen für die Raum- und Verkehrspolitik

Die im Rahmen des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» erhobenen Daten dienen als statistische Grundlagen für die Vorbereitung und Validierung politischer Massnahmen sowie für vertiefte Analysen des Verkehrsverhaltens und der Verkehrsentwicklung.

Der 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 2015 wurden 57'090 Personen zu folgenden Schwerpunkten telefonisch befragt: Besitz von Fahrzeugen, Führerausweisen und Abonnements, tägliche Mobilität (Distanzen, Unterwegszeit, Anzahl Wege), Verkehrszwecke und Verkehrsmittelbenutzung, Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen sowie Einstellungen zur Verkehrspolitik der Schweiz. Die Zufallsauswahl der Befragungspersonen geschah 2015 erstmals unter Verwendung des BFS-Stichprobenrahmens für Personen- und Haushaltserhebungen (SRPH). Dadurch konnten unter anderem sehr mobile Personen und solche ohne Festnetznummer besser für die Befragung erreicht werden.

Verantwortlich für den Mikrozensus Mobilität sind das Bundesamt für Statistik (BFS) und das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE). Daneben beteiligen sich weitere Bundesämter sowie zahlreiche Kantone an der Erhebung – Letztere, indem sie zusätzliche Interviews auf ihrem Gebiet finanzieren und so die Stichprobe vergrössern.

Einen detaillierten Hauptbericht, eine Kurzpublikation sowie ein umfassendes Datenpaket zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr finden Sie im Internet unter:

- www.mzmv.bfs.admin.ch
- www.are.admin.ch/mzmv

BUNDESAMT FÜR STATISTIK
Medienstelle

BUNDESAMT FÜR RAUMENTWICKLUNG
Kommunikation

Auskunft:

Christian Perret, BFS, Sektion Mobilität, Tel.: +41 58 463 65 66, E-Mail: mobilita2015@bfs.admin.ch
Antonin Danalet, ARE, Sektion Grundlagen, Tel.: +41 58 462 49 98, E-Mail: befragung@are.admin.ch

Neuerscheinung:

Hauptbericht «Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015», Bestellnummer: 840-1500. Preis: Fr. 19.–

Taschenpublikation «Verkehrsverhalten der Bevölkerung 2015», Bestellnummer: 899-1500. Preis: gratis

Publikationsbestellungen, Tel.: +41 58 463 60 60, Fax: +41 58 463 60 61, E-Mail: order@bfs.admin.ch

Online-Angebot:

Weiterführende Informationen und Publikationen: www.bfs.admin.ch/news/de/2017-0076

Statistik zählt für Sie. www.statistik-zaehlt.ch

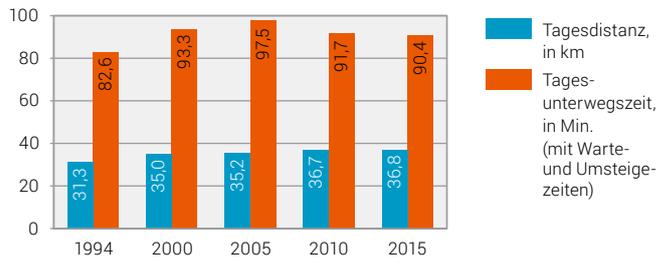
Abonnieren des NewsMails des BFS: www.news-stat.admin.ch

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.

Die Kantone, die eine Verdichtung der Stichprobe mitfinanziert haben, sind Mitbesitzer der Daten auf ihrem Hoheitsgebiet und hatten daher schon vorgängig Zugang zu den Einzeldaten. Ausserdem wurden die Bundesämter der Koordinationskonferenz Verkehr (KKV) vorab über die Hauptergebnisse informiert.

Mittlere Tagesdistanz und Tagesunterwegszeit pro Person, 1994–2015

Im Inland

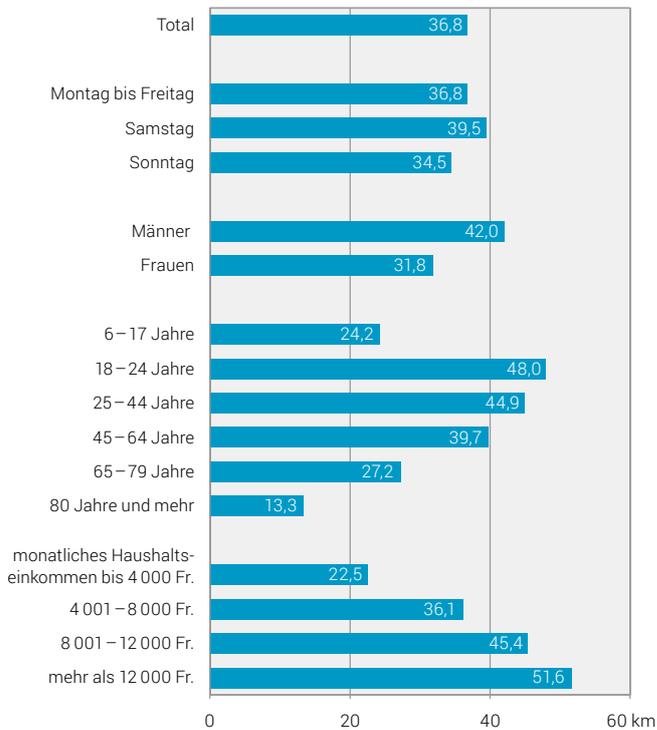


Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Wochentag, Geschlecht, Alter und Haushaltseinkommen, 2015

Im Inland

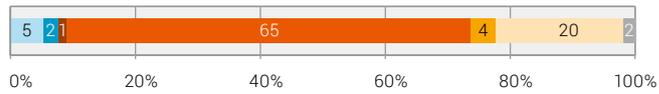


Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Verkehrsmittelwahl 2015

Anteile an der Tagesdistanz im Inland



Anteile an der Tagesunterwegszeit¹ im Inland



¹ Ohne Warte- und Umsteigezeiten.

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017

Bedeutung der Verkehrszwecke, 2015

Anteile an der Tagesdistanz im Inland



Anteile an der Tagesunterwegszeit¹ im Inland



¹ Mit Warte- und Umsteigezeiten.

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2017