



Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten

Experimentelle Sonderauswertung (ohne Gewichtungen)
der Mikrozensus-Daten von Januar bis Anfang März 2020 und 2021

EXPERIMENTAL STATISTICS



Neuchâtel, 2021

Herausgeber:	Bundesamt für Statistik (BFS)	Layoutkonzept:	Sektion DIAM, BFS
Auskunft:	mobilita@bfs.admin.ch, Tel. 058 463 64 68 befragung@are.admin.ch, Tel. 058 467 44 92	Grafiken:	© BFS
Redaktion:	Sektion MOBIL, BFS	Download:	www.experimental.bfs.admin.ch
Inhalt:	Sektion MOBIL, BFS Sektion Grundlagen, ARE	Copyright:	BFS, Neuchâtel 2021 Wiedergabe unter Angabe der Quelle für nichtkommerzielle Nutzung gestattet
Themenbereich:	11 Mobilität und Verkehr		

Inhaltsverzeichnis

1	Ziele der Auswertung und Hinweise zur Interpretation	3
2	Mobile und nicht mobile Personen	3
3	Zurückgelegte Strecken und benötigte Zeit	4
4	Eingesetzte Verkehrsmittel	5
5	Entwicklung beim öffentlichen Verkehr	6
6	Entwicklung beim motorisierten Individualverkehr	7
7	Entwicklung beim Veloverkehr	8
8	Verkehrszwecke	9
9	Entwicklung der Freizeitwege	9
10	Entwicklung der Arbeitswege	10
11	Methode	11
11.1	Datenquelle und Beobachtungszeitraum	11
11.2	Datenqualität, Repräsentativität und Vergleichbarkeit mit früheren Auswertungen	11
12	Epidemiologischer Kontext	12

1 Ziele der Auswertung und Hinweise zur Interpretation

Der Verkehr gehört zu den Gesellschaftsbereichen, auf die sich die Covid-19-Pandemie ganz direkt und besonders stark ausgewirkt hat. Bilder von weitgehend leeren Autobahnen und Bahnhofshallen zeigten dies gerade zu Beginn der Pandemie auf eindrückliche Weise. Phasenweise wurde der Verkehr auch ganz bewusst durch politische Massnahmen gedrosselt, schliesslich war und ist die Mobilität der Menschen eine wichtige Treiberin der Pandemie.

Um mehr über den Einfluss der Covid-19-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten der Menschen zu erfahren, haben die Bundesämter für Statistik (BFS) und Raumentwicklung (ARE) eine Sonderauswertung der Daten des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)» durchgeführt. Deren wichtigste Resultate werden in der vorliegenden Publikation kurz vorgestellt. Die MZMV-Sonderauswertung ergänzt das vom BFS mitfinanzierte «Mobilitäts-Monitoring Covid-19», das über ein Jahr lang die wichtigsten Tendenzen beim Mobilitätsverhalten zeitnah nachzeichnete. Verglichen mit dem Mobilitäts-Monitoring werden die Resultate der vorliegenden Analyse zwar weniger zeitnah publiziert, dafür sind sie präziser und detaillierter – dies dank der Grösse und Qualität der Zufallsstichprobe und dank dem sehr umfangreichen Fragenkatalog der Erhebung.

Der Beobachtungszeitraum der Untersuchung ist relativ kurz: Er beschränkt sich auf die acht «Pandemiewochen» zwischen dem 10. Januar und dem 6. März 2021 und vergleicht diese mit der entsprechenden Vorjahresperiode, während der das Virus die Mobilität noch kaum beeinträchtigt hatte. Grund für den kurzen Untersuchungszeitraum sind die besonderen Umstände der Erhebung (siehe dazu die methodischen Erläuterungen in Kapitel 11). Diese setzen auch der Qualität der Ergebnisse gewisse Grenzen: Da die Daten nicht gewichtet werden konnten, sind die Ergebnisse der vorliegenden Auswertungen für die Schweizer Wohnbevölkerung nicht vollumfänglich aussagekräftig und sollten auch nicht mit den Resultaten der regulären MZMV-Auswertungen verglichen werden (siehe ebenfalls Kapitel 11).

Die untersuchten Wochen weisen bezüglich epidemiologischer Lage und Einschränkungen des öffentlichen Lebens ganz bestimmte Eigenheiten auf. Unter anderem waren die Restaurants, die Läden des nicht-täglichen Bedarfs, die Freizeit-, Sport- und Kultureinrichtungen sowie die Hochschulen teilweise geschlossen («zweiter Lockdown», siehe dazu das Kapitel 12). Gerade auch deshalb dürfen die Ergebnisse der vorliegenden Auswertung keinesfalls stellvertretend für die gesamte Zeit seit Ausbruch der Pandemie gelesen werden.

Tabellen zur Publikation

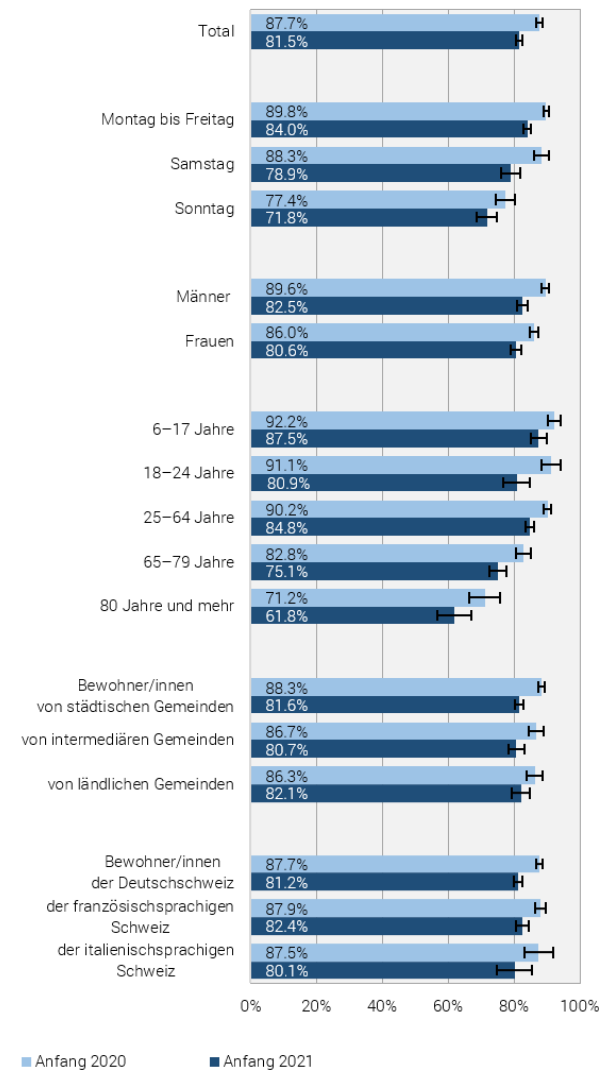
Die Tabellen zu den in der vorliegenden Publikation präsentierten Grafiken finden sich im Internet unter:
www.experimental.bfs.admin.ch

2 Mobile und nicht mobile Personen

In dem untersuchten Zeitraum Anfang 2021 waren an einem durchschnittlichen Tag 82% der Befragten ab 6 Jahren mindestens einmal ausser Haus unterwegs (G1). Damit lag der Anteil der in diesem Sinne «mobilen» Personen 6 Prozentpunkte tiefer als in der entsprechenden Vorjahresperiode (88%), in der sich die Covid-

Mobile Personen nach Wochentag und Bevölkerungsgruppen, Anfang 2020 und 2021¹ G 1

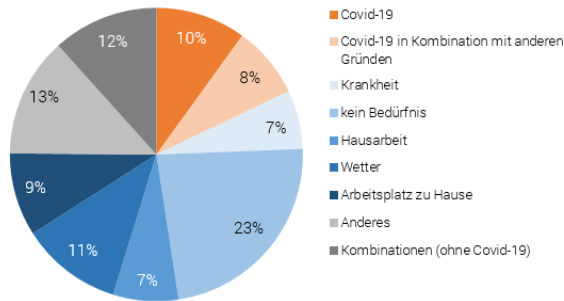
Anteil der befragten Personen, der an einem bestimmten Tag im Verkehr unterwegs ist



1 12.1.–7.3. 2020 und 10.1.–6.3. 2021

Gründe für Nichtmobilität, Anfang 2021¹

G 2



¹ 10.1.–6.3. 2021

Basis: 1234 Zielpersonen, die am Stichtag die Wohnung nicht verlassen haben

Quelle: BFS, ARE – Mikrosensus Mobilität und Verkehr (MZMV), experimentelle Sonderauswertung ohne Gewichtungen

©BFS 2021

19-Pandemie noch kaum auf die Mobilität ausgewirkt hatte. Besonders deutlich sank der Mobilitätsgrad mit minus 10 Prozentpunkten in der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen, was auch mit der Fernunterrichts-Pflicht an den Hochschulen zusammenhängen dürfte (siehe Kapitel 12). Fast gleich stark war der Rückgang mit minus 9 Prozentpunkten bei den ab 80-Jährigen. Allerdings ist bei dieser Altersgruppe das Vertrauensintervall in beiden Jahren gross und die Veränderung – obschon markant – statistisch nicht nachweislich signifikant (zum Signifikanzbegriff siehe die Erläuterungen in Kapitel 11.2.).

Von den Personen, die am Stichtag der Befragung ihr Wohngebäude nicht verliessen, gaben 10% die Covid-19-Pandemie als Grund für ihre Nichtmobilität an (G2). Weitere 8% nannten eine Kombination aus Pandemie und anderen Gründen.

3 Zurückgelegte Strecken und benötigte Zeit

Durchschnittlich legten die Anfang 2021 befragten Personen (ab 6 Jahren) täglich 21,8 km zurück, wobei nur die Strecken im Inland berücksichtigt sind (G3). Die mittlere Tagesdistanz war damit 9,8 km oder 31% kürzer als in der gleichen Periode des Vorjahres (31,6 km).

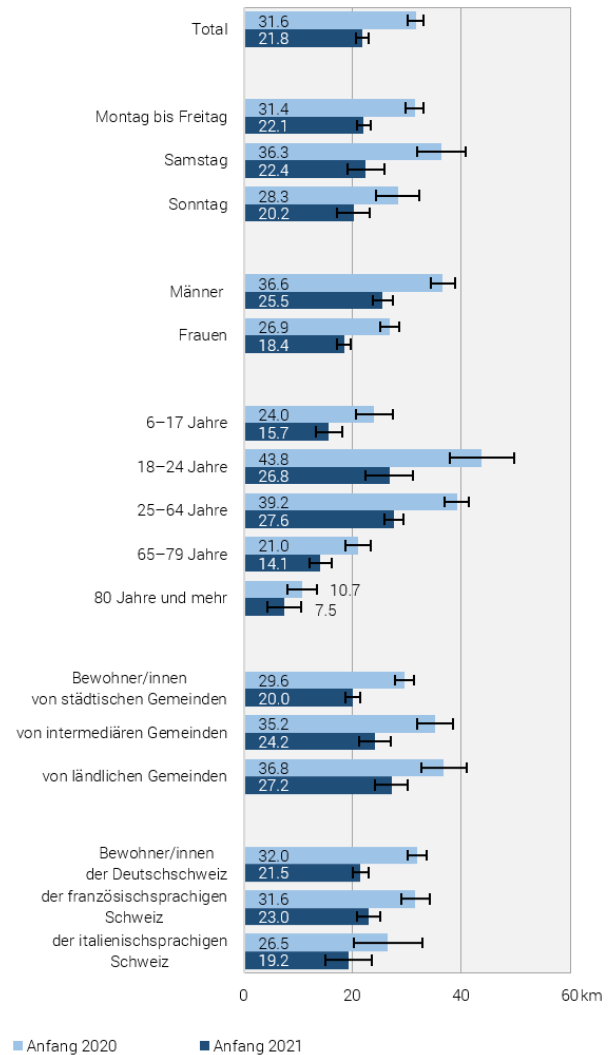
Besonders stark verkürzten sich sowohl in absoluten Zahlen (–17,0 km) wie auch prozentual (–39%) die Tagesdistanzen der 18- bis 24-Jährigen. Dies dürfte nicht zuletzt der bereits erwähnten Fernunterrichts-Pflicht an den Hochschulen geschuldet gewesen sein. In den Städten gingen die Distanzen um 32% zurück, in den ländlichen Gemeinden um 26% und in den intermediären Gemeinden um 31%.

Mit den zurückgelegten Distanzen verkürzte sich auch die Unterwegszeit: Während die Anfang 2020 befragten Personen für die Mobilität noch täglich 83,0 Minuten aufwendeten (Warte- und Umsteigezeiten inbegriffen), waren es bei den Befragten ein Jahr später nur noch 71,3 Minuten. Damit verringerte sich die Unterwegszeit mit –14% jedoch weniger stark als die zurückgelegte

Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Wochentag und Bevölkerungsgruppen, Anfang 2020 und 2021¹

G 3

Im Inland



— Anfang 2020 — Anfang 2021

— Vertrauensintervall (95%)

¹ 12.1.–7.3. 2020 und 10.1.–6.3. 2021

Quelle: BFS, ARE – Mikrosensus Mobilität und Verkehr (MZMV), experimentelle Sonderauswertung ohne Gewichtungen

©BFS 2021

Distanz (–31%, siehe oben). Die Gründe hierfür finden sich unter anderem bei den verwendeten Verkehrsmitteln.

4 Eingesetzte Verkehrsmittel

Weil sich in den Fahrzeugen und an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs teilweise sehr viele Leute auf engem Raum aufhalten, steht der ÖV seit Beginn der Pandemie als einer der möglichen Verbreitungsorte des Virus unter besonderer Beobachtung.

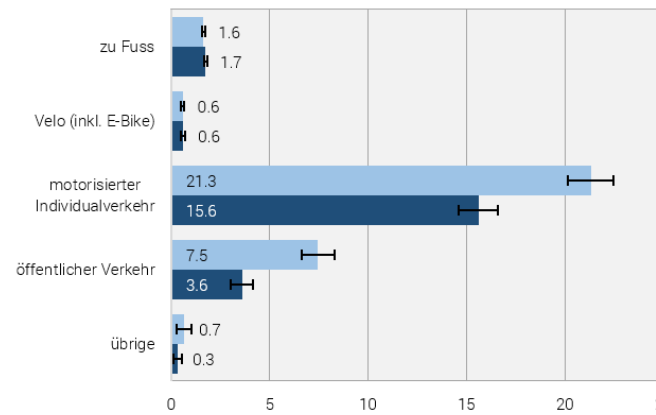
So erstaunt es denn auch nicht, dass sich die mit dem öffentlichen Schienen- und Strassenverkehr zurückgelegten Distanzen besonders stark verkürzt haben: Mit durchschnittlich 3,6 km pro Person und Tag waren sie Anfang 2021 nur noch knapp halb so lang (-52%) wie noch ein Jahr zuvor (7,5 km) (G4, linke Grafikseite). Verglichen damit war der Rückgang beim motorisierten Individualverkehr, zu dem neben den Personenwagen auch die

Tagesdistanz nach Verkehrsmittel, Anfang 2020 und 2021¹

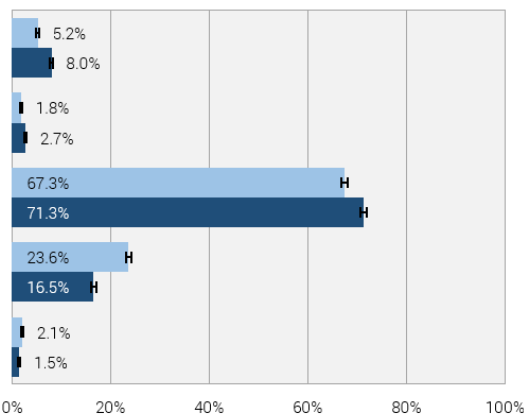
G 4

Strecken im Inland

Mittlere Tagesdistanz pro Person



Anteile



■ Anfang 2020 ■ Anfang 2021

┆ Vertrauensintervall (95%)

¹ 12.1.–7.3. 2020 und 10.1.–6.3. 2021

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV), experimentelle Sonderauswertung ohne Gewichtungen

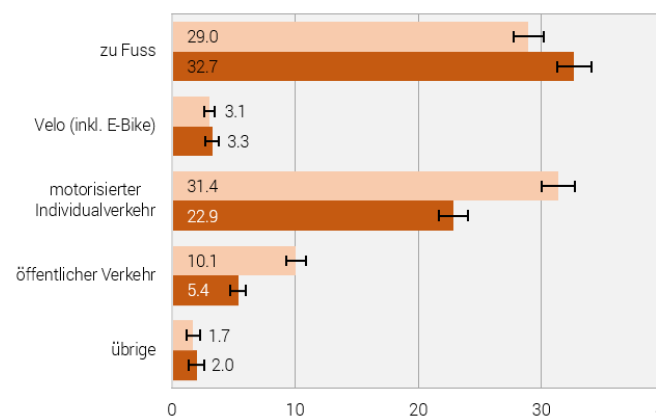
©BFS 2021

Tagesunterwegszeit nach Verkehrsmittel, Anfang 2020 und 2021¹

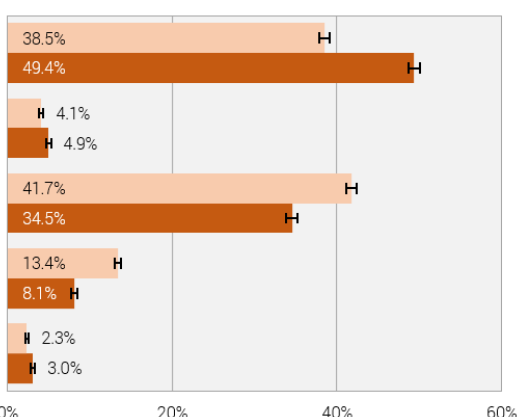
G 5

Ohne Warte- und Umsteigezeiten; Strecken im Inland

Mittlere Tagesunterwegszeit pro Person



Anteile



■ Anfang 2020 ■ Anfang 2021

┆ Vertrauensintervall (95%)

¹ 12.1.–7.3. 2020 und 10.1.–6.3. 2021

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV), experimentelle Sonderauswertung ohne Gewichtungen

©BFS 2021

Motorräder und Motorfahrräder gehören, mit minus 27% deutlich weniger ausgeprägt, obschon im langjährigen Vergleich ebenfalls ausserordentlich.

Noch einmal anders präsentiert sich die Situation beim Langsamverkehr: Die Anfang 2021 befragten Personen legten zu Fuss und mit dem Velo nicht etwa kürzere, sondern leicht längere Distanzen zurück (+6% bzw. +3%) als die Personen aus der Stichprobe 2020. Allerdings lag die Zunahme bei beiden Verkehrsmitteln unterhalb der Signifikanzschwelle. Beim Velo wäre die Differenz möglicherweise grösser ausgefallen, wenn der Januar 2021 ähnlich mild und sonnig gewesen wäre wie jener 2020, schliesslich sind die mit dem Fahrrad zurückgelegten Distanzen stark wetterabhängig. (Im Februar war die Witterung in den beiden untersuchten Jahren in etwa vergleichbar.)¹ Bei den Zahlen für das Velo sind auch die E-Bikes inbegriffen, da die Stichprobengrösse eine separate Betrachtung nicht zulässt.

Die beschriebenen Entwicklungen führten zu deutlichen Verschiebungen beim Modalsplit – mit dem öffentlichen Verkehr als Verlierer: Während dessen Anteil an den zurückgelegten Distanzen von 24% Anfang 2020 auf 16% Anfang 2021 fiel, vermochten der motorisierte Individualverkehr, der Fussverkehr und das Velo ihre Anteile zu vergrössern (G4, Seite 5, rechte Grafikseite). Der klare Bedeutungsgewinn des Fussverkehrs während der Pandemie ist denn auch einer der Gründe dafür, dass sich die mittlere Tagesunterwegszeit der Menschen – wie im Kapitel 3 gesehen – weniger stark verkürzte als die Tagesdistanz. Denn zu Fuss werden zwar nur kurze Distanzen zurückgelegt, doch ist der Anteil dieser vergleichsweise langsamen Fortbewegungsart an der täglichen Unterwegszeit mit 49% im Jahr 2021 beträchtlich und gegenüber dem Vorjahr signifikant angewachsen (G5, Seite 5, rechte Grafikseite).

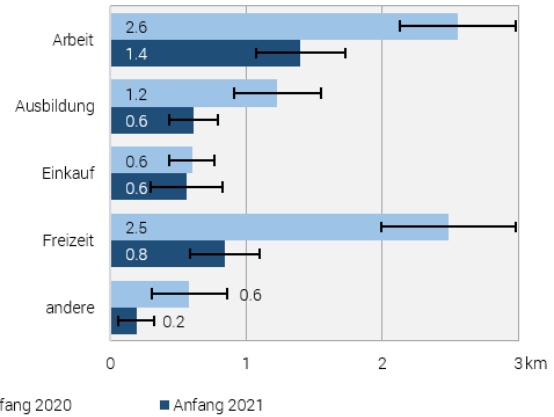
5 Entwicklung beim öffentlichen Verkehr

Die MZMV-Daten erlauben es, den beschriebenen starken Rückgang der Distanzen beim öffentlichen Verkehr noch etwas genauer zu analysieren – etwa indem die Zahlen nach Verkehrszwecken aufgeschlüsselt werden. Dabei zeigt sich, dass sich die zu Freizeitzwecken zurückgelegten ÖV-Distanzen besonders stark verkleinert haben: Sie waren Anfang 2021 mit 0,8 km pro Person und Tag nur noch ein Drittel so lang wie in der entsprechenden Vorjahresperiode (2,5 km) (G6). Tendenziell weniger ausgeprägt waren die Rückgänge beim Arbeits- sowie beim Ausbildungsverkehr, wo sich die Distanzen jeweils in etwa halbierten. Die Auswertung nach Alter zeigt für die Gruppen der 18- bis 24-Jährigen, der 25- bis 64-Jährigen sowie der 65- bis 79-Jährigen jeweils signifikante Rückgänge der ÖV-Distanzen um 51% beziehungsweise 57% und 63% (G7). Nicht nachweislich signifikant sind die Unterschiede dagegen bei den Kindern und Jugendlichen zwischen 6 und 17 Jahren sowie bei den Personen ab 80 Jahren. Dies könnte

Nutzung des öffentlichen Verkehrs nach Verkehrszweck, Anfang 2020 und 2021¹

G 6

Mittlere Tagesdistanz mit dem öffentlichen Verkehr pro Person; im Inland



Vertrauensintervall (95%)

¹ 12.1.–7.3. 2020 und 10.1.–6.3. 2021

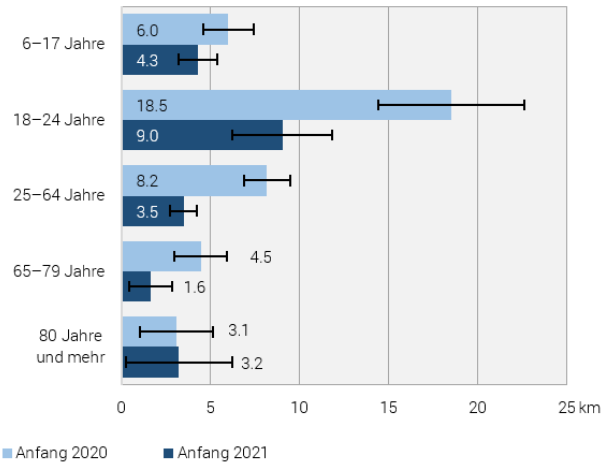
Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV), experimentelle Sonderauswertung ohne Gewichtungen

©BFS 2021

Nutzung des öffentlichen Verkehrs nach Alter, Anfang 2020 und 2021¹

G 7

Mittlere Tagesdistanz mit dem öffentlichen Verkehr pro Person; im Inland



Vertrauensintervall (95%)

¹ 12.1.–7.3. 2020 und 10.1.–6.3. 2021

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV), experimentelle Sonderauswertung ohne Gewichtungen

©BFS 2021

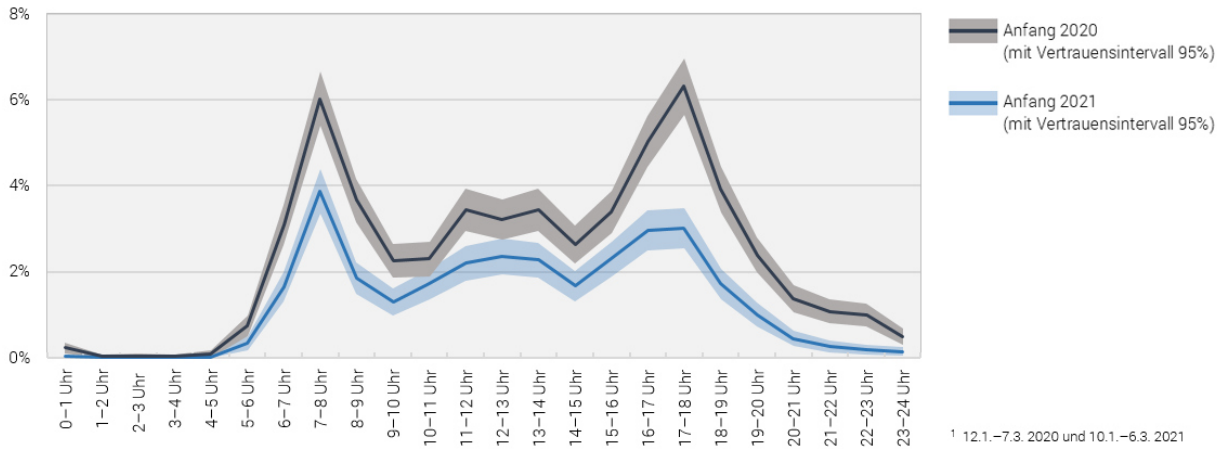
– gerade bei den älteren Personen – zum Teil dadurch erklärbar sein, dass diese Personengruppen häufig keine Alternative zum

¹ Quelle: MeteoSchweiz, Monatliche Klimabulletins

Mobile Personen mit dem öffentlichen Verkehr im Tagesverlauf, Anfang 2020 und 2021¹

G 8

Anteil der befragten Personen unterwegs; im Inland



¹ 12.1.-7.3. 2020 und 10.1.-6.3. 2021

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV), experimentelle Sonderauswertung ohne Gewichtungen

©BFS 2021

öffentlichen Verkehr haben. Allerdings sind die Vertrauensintervalle gerade bei den ab 80-Jährigen sehr gross und die Resultate daher mit Vorsicht zu interpretieren.

Anfang 2021 waren beinahe zu allen Tageszeiten signifikant weniger Menschen mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs als noch ein Jahr zuvor (G8). So sank während der morgendlichen Hauptverkehrszeit zwischen 7 und 8 Uhr der Anteil der Personen, die mit dem ÖV unterwegs waren, von 6% auf 4% und am Ende des Nachmittags zwischen 17 und 18 Uhr halbierte sich der Wert sogar (von 6% auf 3%). Trotz der behördlichen Apelle, die Stosszeiten zu meiden und schwächer frequentierte Verbindungen zu nutzen, ist aber vor allem am Morgen, wenn der Arbeits- und Ausbildungsverkehr dominiert, auch 2021 eine klar akzentuierte Verkehrsspitze auszumachen.

6 Entwicklung beim motorisierten Individualverkehr

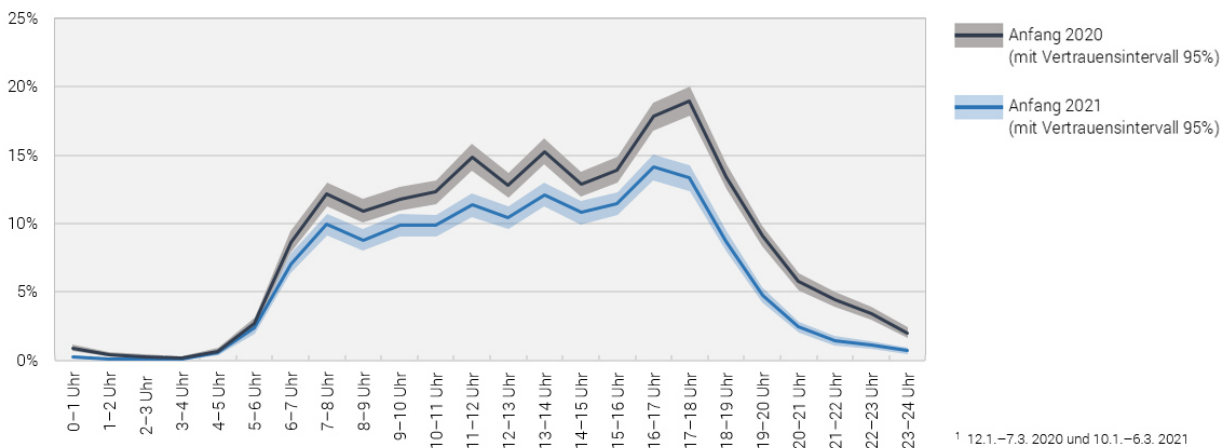
Auch mit dem motorisierten Individualverkehr (Personenwagen, Motorräder, Motorfahrräder) waren Anfang 2021 beinahe zu allen Tageszeiten signifikant weniger Menschen unterwegs als noch ein Jahr zuvor (G9). Proportional am stärksten ging der Verkehr in den Abendstunden zurück, während denen der Freizeitverkehr dominiert.

Anfang 2021 waren in einem Auto durchschnittlich 1,46 Personen unterwegs und somit signifikant weniger als im Jahr davor, als ein Wert von 1,52 verzeichnet worden war. Gleichwohl hätte angesichts der wiederholten behördlichen Aufforderungen zum

Mobile Personen mit dem motorisierten Individualverkehr im Tagesverlauf, Anfang 2020 und 2021¹

G 9

Anteil der befragten Personen unterwegs; im Inland



¹ 12.1.-7.3. 2020 und 10.1.-6.3. 2021

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV), experimentelle Sonderauswertung ohne Gewichtungen

©BFS 2021

«Abstand Halten» vielleicht ein stärkerer Rückgang des Besetzungsgrades erwartet werden können. Vielfach dürften in einem Auto aber sowieso Personen desselben Haushalts unterwegs sein.

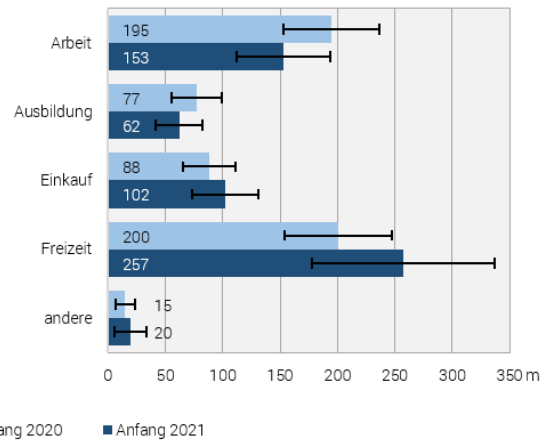
7 Entwicklung beim Veloverkehr

Bald nach Beginn der Covid-19-Pandemie meldeten die Branchenorganisationen rekordhohe Velo- und E-Bike-Verkäufe, und die Medien berichteten von einem Velo-Boom. Wie oben bereits gesehen, kann jedoch die MZMV-Sonderauswertung in den untersuchten Wochen zu Beginn des Jahres 2021 keine eklatante Zunahme des Veloverkehrs feststellen (siehe G4, Seite 5). Zwar stieg der Anteil der Velos und E-Bikes an den zurückgelegten Distanzen im Vergleich zum Vorjahr von 2% auf 3%, doch liegt dies vor allem am Rückgang bei den anderen Verkehrsmitteln, denn die Velo-Distanzen an sich haben nicht signifikant zugenommen.

Die Auswertung nach Verkehrszwecken zeigt, dass Anfang 2021 der Tendenz nach vor allem für Freizeit Zwecke, aber auch für den Einkauf etwas mehr Meter mit dem Velo und dem E-Bike gefahren wurden als 2020, während sich die für die Arbeit und die Ausbildung absolvierten Distanzen verkürzten (G10). Die Vertrauensintervalle sind hier jedoch sehr gross, und keiner der genannten Unterschiede ist statistisch nachweislich signifikant. Die grossen Vertrauensintervalle sind vor allem der geringen Zahl der erfassten Velo-Etappen in den untersuchten Winterwochen geschuldet. Dass Velos und E-Bikes im Winter «naturgemäss» nur

Nutzung von Velo und E-Bike nach Verkehrszweck, Anfang 2020 und 2021¹

Mittlere Tagesdistanz mit Velo und E-Bike pro Person; im Inland



¹ 12.1.–7.3. 2020 und 10.1.–6.3. 2021

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV), experimentelle Sonderauswertung ohne Gewichtungen

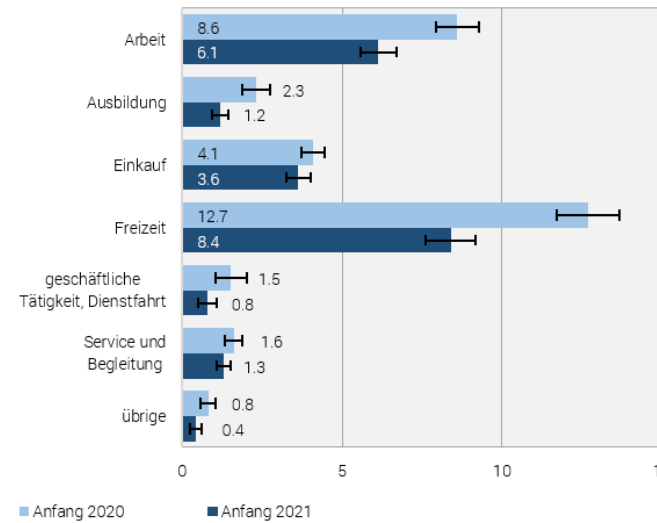
©BFS 2021

wenig genutzt werden, macht es bei diesen Verkehrsmitteln zudem besonders schwierig, auf Basis des betrachteten Zeitraums Schlüsse hinsichtlich der Entwicklung des Verkehrs seit Pandemiebeginn zu ziehen. Dazu kommt, dass der Untersuchungszeit-

Bedeutung der Verkehrszwecke, Anfang 2020 und 2021¹

Strecken im Inland

Mittlere Tagesdistanz pro Person

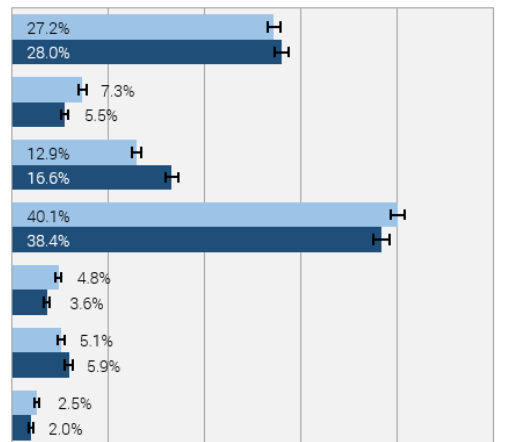


¹ 12.1.–7.3. 2020 und 10.1.–6.3. 2021

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV), experimentelle Sonderauswertung ohne Gewichtungen

©BFS 2021

Anteile



raum so kurz ist, dass auch das Wetter, das bekanntermassen einen grossen Einfluss auf die Velonutzung hat, Vergleiche zwischen den Jahren erschwert. Wie im Kapitel 4 bereits erwähnt, war der Januar 2021 deutlich kälter und niederschlagsreicher als jener des Jahres 2020.

8 Verkehrszwecke

Werden die Verkehrswecke insgesamt, also ohne Unterscheidung nach verwendetem Verkehrsmittel betrachtet, so zeigt sich, dass der in früheren Erhebungen jeweils dominante Zweck der Freizeit auch in den untersuchten Pandemiewochen mit einem Distanzanteil von 38% an der Spitze blieb (G11, Seite 8). Dies, obschon sich die pro Person und Tag zu Freizeitwecken zurückgelegte Distanz von 12,7 km im Vorjahr auf 8,4 km verkürzte und damit mit minus 34% tendenziell stärker schrumpfte als die Distanz des zweitwichtigsten Verkehrszwecks, der Arbeit (-29%). Einen besonders starken Rückgang verzeichneten mit minus 48% die Ausbildungswege, wozu die bereits mehrfach erwähnte Fernunterrichts-Pflicht an den Hochschulen wesentlich beigetragen haben dürfte. Auffallend ist, dass sich die für Einkäufe zurückgelegten Distanzen nicht nachweislich signifikant verändert haben: dies trotz der zweitweisen Schliessung der Läden des nicht-täglichen Bedarfs und dem medial viel beachteten Boom beim Online-Shopping.

9 Entwicklung der Freizeitwege

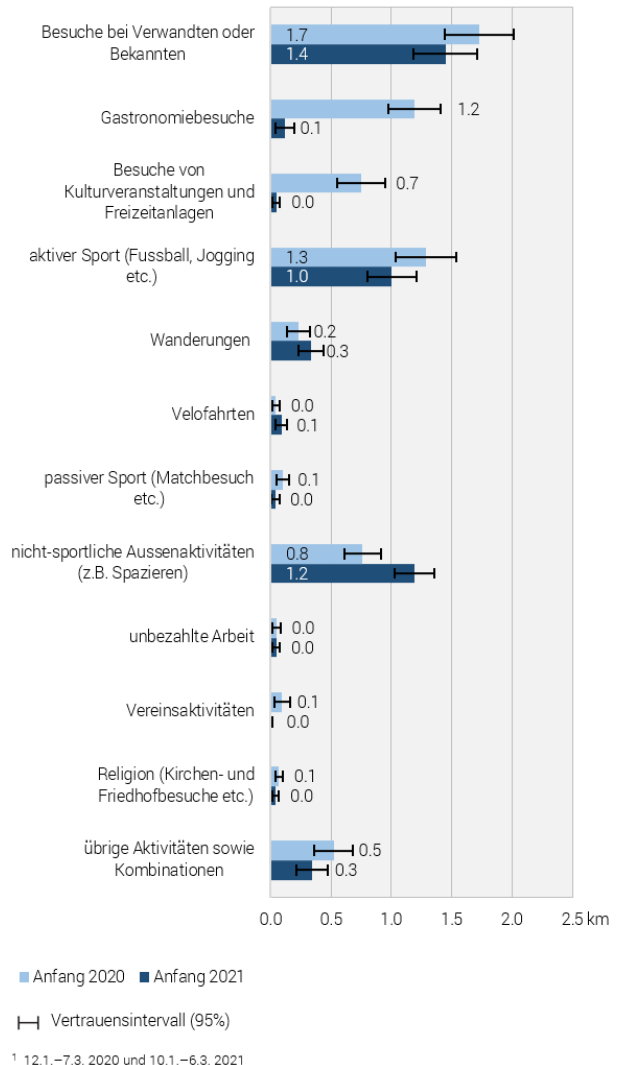
Die Freizeit stellte, wie gerade gesehen, auch Anfang 2021 den wichtigsten Verkehrszweck dar. Die Auswertung nach einzelnen Aktivitätstypen zeigt jedoch, dass sich die ausserhäuslichen Freizeitaktivitäten der Menschen im Zuge der Pandemie stark veränderten (G12). Die Resultate widerspiegeln dabei die im Untersuchungszeitraum geltenden Einschränkungen des öffentlichen Lebens, namentlich die Schliessung der Restaurants sowie der Freizeit- und Kultureinrichtungen. Für die entsprechenden Freizeitaktivitäten wurden im Gegensatz zum Vorjahr kaum Distanzen zurückgelegt; die wenigen registrierten Strecken für «Gastronomiebesuche» könnten auf das Konto der Take-aways gegangen sein. Nicht ganz so stark abgenommen – und auch nicht nachweislich signifikant – haben die für den aktiven Sport zurückgelegten Strecken. Sie beliefen sich Anfang 2021 noch auf 1,0 km pro Person und Tag, gegenüber 1,3 km im Jahr zuvor. Hier haben womöglich vermehrte Aussenaktivitäten den schliessungsbedingten Rückgang im Indoor-Bereich teilweise wettgemacht. Tendenziell, aber nicht signifikant kürzer wurden auch die für Besuche bei Verwandten und Bekannten zurückgelegten Distanzen.

Deutlich zugenommen, nämlich von 0,8 km auf 1,2 km pro Tag, haben dagegen die im Zusammenhang mit nicht-sportlichen Aussenaktivitäten absolvierten Wege, wozu insbesondere auch die Spaziergänge zählen. Wanderungen und Velofahrten verzeichneten der Tendenz nach ebenfalls Zuwächse, diese blieben jedoch unterhalb der Signifikanzschwelle.

Mittlere Tagesdistanz für Freizeitwege nach Aktivitätstyp, Anfang 2020 und 2021¹

G 12

Mittlere Tagesdistanz pro Person (ohne Rückwege nach Hause); im Inland



Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV), experimentelle Sonderauswertung ohne Gewichtungen

©BFS 2021

10 Entwicklung der Arbeitswege

Die Anfang 2021 befragten Personen legten zu Arbeitszwecken, wie oben gesehen, 29% kürzere Distanzen zurück als die Befragten Anfang 2020. Berücksichtigt sind dabei neben den Pendlerwegen zwischen der Wohn- und der Arbeitsstätte auch die Strecken, die von anderen Orten aus zum Arbeitsplatz führen (z.B. der Rückweg ins Büro nach einem Einkauf oder einem Restaurantbesuch). Ausgeklammert werden dagegen Distanzen, die im Rahmen der Arbeit selbst absolviert werden, wie etwa Kundenbesuche.

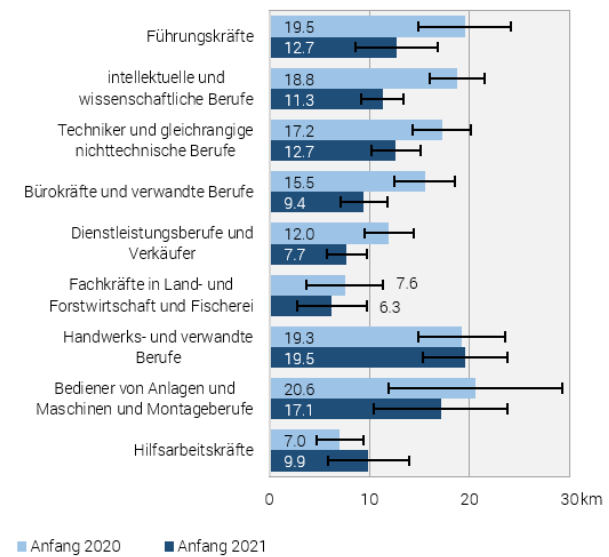
Die Aufschlüsselung nach Berufsgruppen ergibt für Anfang 2021 bei den «intellektuellen und wissenschaftlichen Berufen» ebenso wie bei der Kategorie «Bürokräfte und verwandte Berufe» signifikant kürzere Distanzen als 2020 (G13). Auch bei den meisten anderen Berufshauptgruppen verkürzten sich die Arbeitswege, wobei aber die Vertrauensintervalle gross und die Unterschiede nicht nachweislich signifikant sind. Anders entwickelten sich die Distanzen bei den «Handwerks- und verwandten Berufen» sowie insbesondere bei den «Hilfsarbeitskräften»: Erstere legten Anfang 2021 ungefähr gleich lange Arbeitswege zurück wie 2020, Letztere sogar längere (wobei aber der Unterschied erneut nicht nachweislich signifikant ist).

Wie stark sich die Distanzen bei den verschiedenen Berufsgruppen verkürzt haben, hängt auch damit zusammen, ob und inwieweit sich die betreffenden Tätigkeiten nach Hause verlagern lassen: Dies ist bei Bürojobs häufig, bei manuellen Tätigkeiten dagegen nur selten möglich. Von den Anfang 2020, also vor der Pandemie, befragten Erwerbstätigen, gaben insgesamt 38% an, zumindest einen Teil ihrer Arbeit daheim erledigen zu können (unter ihnen auch nicht-digitale «Heimarbeiterinnen und -arbeiter», wie zum Beispiel Bauern). Bemerkenswerterweise legten die Erwerbstätigen, die (auch) zu Hause arbeiten konnten, 2020 tendenziell aber eher längere Arbeitswege zurück als die Personen, denen dies nicht möglich war (G14). Eventuell hängt dies mit den Berufsfeldern zusammen, in denen partielles Homeoffice besonders häufig vorkommt. Weitere Gründe könnten sein, dass Erwerbstätige, die tageweise zu Hause arbeiten, bereit sind, an den übrigen Tagen einen umso längeren Arbeitsweg auf sich zu nehmen, oder dass Erwerbstätigen mit langen Arbeitswegen von ihren Firmen eher erlaubt wird, teilweise von zu Hause aus zu arbeiten.

Anfang 2021, also fast ein Jahr nach Pandemiebeginn, lag der Anteil der befragten Erwerbstätigen, welche die Möglichkeit hatten, zu Hause zu arbeiten, mit 50% dann deutlich höher. Zudem halbierten sich die täglichen Arbeitswege dieser Personen im Vorjahresvergleich beinahe, und zwar von 18,3 km auf 9,5 km. Die Möglichkeit des Home-Office wurde demnach rege benutzt – wobei nun aber aus der Möglichkeit vielfach eine Pflicht geworden war: Per 18. Januar 2021 hatte der Bund die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber nämlich verpflichtet, Home-Office überall dort anzuordnen, wo dies aufgrund der Art der Aktivität möglich und mit verhältnismässigem Aufwand umsetzbar war. Bei den Erwerbstätigen ohne Möglichkeit der Heimarbeit verkürzten sich die Arbeitswege im Vergleich zum Vorjahr nicht signifikant.

Mittlere Tagesdistanz für Arbeitswege nach Berufshauptgruppen¹, Anfang 2020 und 2021² G 13

Mittlere Tagesdistanz pro Person; im Inland



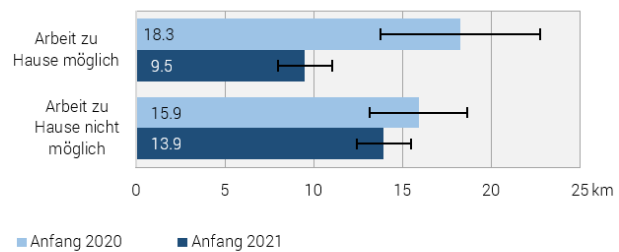
— Vertrauensintervall (95%)

¹ Die Gruppe «Angehörige der regulären Streitkräfte» ist nicht aufgeführt (zu wenige Beobachtungen).
² 12.1.–7.3. 2020 und 10.1.–6.3. 2021

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV), experimentelle Sonderauswertung ohne Gewichtungen ©BFS 2021

Distanz der Arbeitswege nach Möglichkeit (oder nicht) zu Hause zu arbeiten¹, Anfang 2020 und 2021² G 14

Mittlere Tagesdistanz pro (erwerbstätige) Person; im Inland



— Vertrauensintervall (95%)

¹ Antwort auf die Frage: «Dürfen oder können Sie einen Teil Ihrer Arbeit daheim erledigen?»
² 12.1.–7.3. 2020 und 10.1.–6.3. 2021

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV), experimentelle Sonderauswertung ohne Gewichtungen ©BFS 2021

11 Methode

11.1 Datenquelle und Beobachtungszeitraum

Die Daten der vorliegenden Publikation stammen aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV), einer grossen Personenbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, die vom Bundesamt für Statistik (BFS) zusammen mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) durchgeführt wird. Der MZMV findet normalerweise alle fünf Jahre statt, mit telefonischen Interviews während des ganzen Erhebungsjahres. Berücksichtigt werden Personen ab einem Alter von 6 Jahren.

Eigentlich war die jüngste MZMV-Erhebung für 2020 vorgesehen gewesen. Zu Beginn jenes Jahres konnten die Personeninterviews auch wie geplant stattfinden. Als dann aber im März 2020 das öffentliche Leben im Zuge der ersten Covid-Pandemiewelle grösstenteils zum Erliegen kam und das Angebot im öffentlichen

Verkehr stark eingeschränkt wurde, musste die Befragung abgebrochen und um ein Jahr verschoben werden: Die Ergebnisse hätten sonst für den wichtigsten Nutzerkreis, die Verkehrswissenschaft und die langfristige Verkehrsplanung, an Wert verloren. Aufgrund des Abbruchs im März 2020 und des erneuten Beginns der Erhebung im Januar 2021 stehen für einen Zeitraum von mehreren Wochen ausnahmsweise MZMV-Daten aus zwei direkt aufeinanderfolgenden Jahren zur Verfügung. Das BFS und das ARE haben entschieden, diese im Rahmen einer Sonderauswertung miteinander zu vergleichen, um dadurch mehr über den Einfluss der Pandemie auf das Mobilitätsverhalten zu erfahren. Verglichen wurden die Daten vom 12. Januar bis zum 7. März 2020 mit denen vom 10. Januar bis zum 6. März 2021 (jeweils 56 Tage).

11.2 Datenqualität, Repräsentativität und Vergleichbarkeit mit früheren Auswertungen

Wegen der besonderen Erhebungsumstände erfüllt die vorliegende Sonderauswertung punkto Datenqualität nicht die in der Bundesstatistik sonst üblichen Standards. Der verkürzte Erhebungszeitraum von lediglich einigen Wochen begrenzte die Möglichkeit, die Befragungspersonen nach einem gescheiterten telefonischen Erstkontakt zu einem späteren Zeitpunkt erneut anzurufen. Infolgedessen war die Teilnahmequote mit 37% im Jahr 2020 und 40% im Jahr 2021 tiefer als beim MZMV sonst üblich (2015: 53%). Des Weiteren verunmöglichten es die fehlenden «Nachfassungen» (im Verein mit anderen Gründen), die Qualität der Resultate durch Gewichtungen zu optimieren. Die Ergebnisse der vorliegenden Auswertungen, einschliesslich der Vertrauensintervalle, sind daher für die gesamte Schweizer Wohnbevölkerung nicht vollumfänglich aussagekräftig und sollten auch nicht mit den Daten regulärer MZMV-Auswertungen verglichen werden. Es besteht das Risiko verzerrter Schlussfolgerungen.

Trotz der genannten Einschränkungen darf festgehalten werden, dass die MZMV-Stichproben von Anfang 2020 und 2021 hinsichtlich der in dieser Publikation betrachteten soziodemografischen Merkmale die Gesamtbevölkerung recht gut abbilden und sich auch im Direktvergleich sehr ähnlich sind (T1). Eine Analyse der MZMV-Datensätze 2010 und 2015 deutet ausserdem darauf hin, dass die (in der vorliegenden Sonderauswertung weggelassenen) Gewichtungen die Resultate inklusive Vertrauensintervalle nicht wesentlich beeinflussen.

Was die Verteilung der Interviews über den Beobachtungszeitraum betrifft, so stimmen die beiden Stichproben der Sonderauswertung ebenfalls sehr gut überein (G15, Seite 12). Für das Jahr 2020 basieren die Resultate auf rund 6900, für das Jahr 2021 auf etwa 6800 gültigen Interviews.

Um die statistische Präzision der Ergebnisse zu beurteilen, wurde für jeden ausgewiesenen Wert ein Vertrauensintervall von 95% berechnet. Unterschiede zwischen 2020 und 2021 sowie zwischen einzelnen Ausprägungen einer Variablen gelten dabei als signifikant, wenn sich die Vertrauensintervalle der verglichenen Werte nicht überschneiden. Gibt es umgekehrt eine Über-

Anzahl Interviews und Zusammensetzung der Stichproben, Anfang 2020 und 2021¹

T1

Im Vergleich zur Wohnbevölkerung

	2020	2021	Wohnbevölkerung 2019 ²
Anzahl Interviews	6903	6784	*
Geschlecht			
Mann	48.8%	48.1%	49.5%
Frau	51.2%	52.0%	50.5%
Alter			
6–17 Jahre	14.1%	14.4%	12.6%
18–24 Jahre	6.9%	7.0%	8.1%
25–64 Jahre	51.3%	52.1%	59.4%
65–79 Jahre	20.9%	20.1%	14.3%
80 Jahre und mehr	6.8%	6.4%	5.6%
Sprachregion			
deutschsprachige Schweiz	65.5%	66.8%	71.0%
französischsprachige Schweiz	30.3%	29.2%	24.7%
italienischsprachige Schweiz	4.2%	4.0%	4.3%
Urbanisierungsgrad der Wohngemeinde			
städtische Gemeinden	67.7%	66.7%	63.0%
intermediäre Gemeinden	18.3%	18.3%	21.2%
ländliche Gemeinden	14.0%	15.0%	15.8%
Referenztag der Befragung			
Montag bis Freitag	71.4%	71.5%	*
Samstag	13.7%	13.6%	*
Sonntag	14.9%	15.0%	*

¹ 12.1.–7.3. 2020 und 10.1.–6.3. 2021

² ständige Wohnbevölkerung ab 6 Jahren am 31.12.2019

* entfällt, da Begriff nicht anwendbar

Quellen: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV), experimentelle Sonderauswertung ohne Gewichtungen; BFS – Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP) © BFS 2021

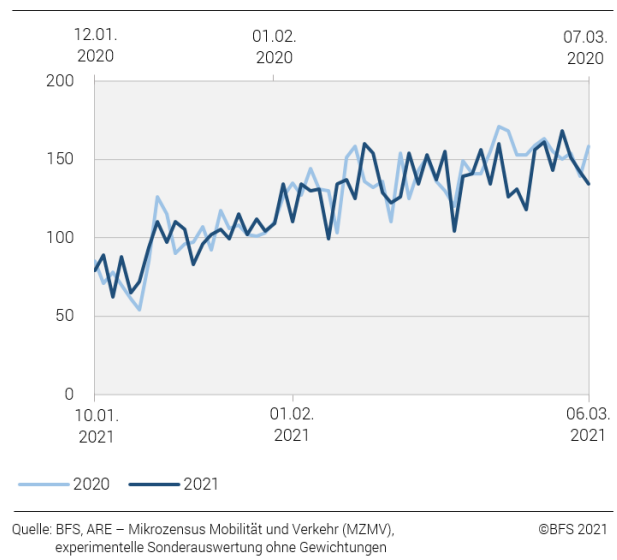
schncheidung von zwei Vertrauensintervallen, wird häufig vereinfacht von nicht signifikanten Unterschieden gesprochen. Aufgrund der angewandten vereinfachten Berechnungsformel ist die Korrektheit dieses Umkehrschlusses aber nicht mit Sicherheit gewährleistet.

12 Epidemiologischer Kontext

Die hier untersuchten Pandemiewochen zwischen dem 10. Januar und dem 6. März 2021 fielen grösstenteils in die letzte Phase der zweiten landesweiten Pandemiewelle mit Höhepunkt im Herbst 2020 (G16). Die tägliche Zahl der laborbestätigten Covid-19-Erkrankungen bewegte sich zwischen rund 2500 Mitte Januar und etwa 1000 in der zweiten Februarhälfte, jene der Todesfälle zwischen 60 und knapp 10 (jeweils 7-Tage-Schnitt).

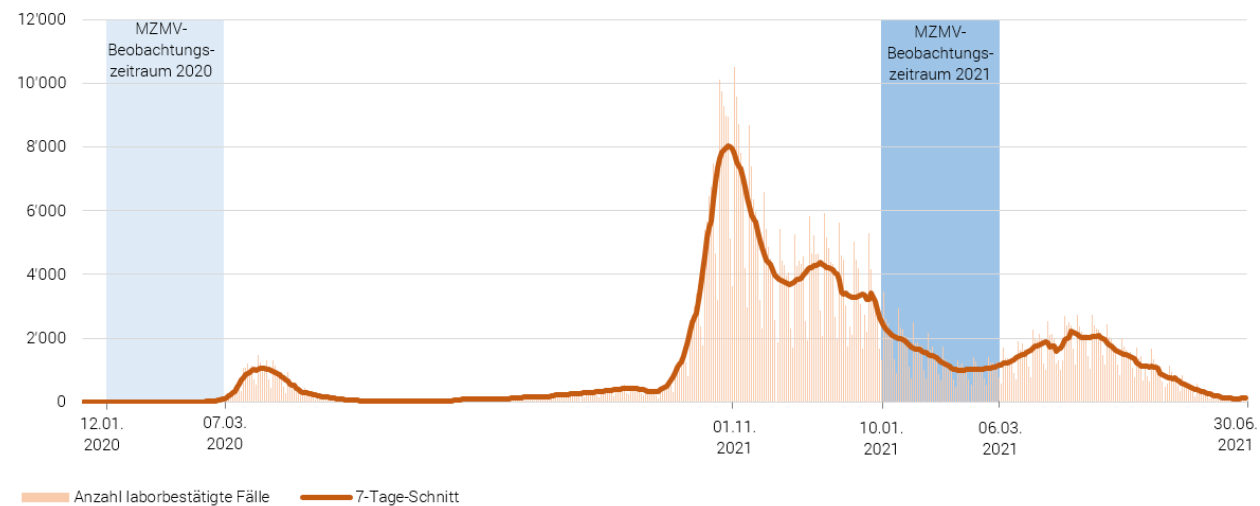
Das öffentliche Leben unterlag im Beobachtungszeitraum zahlreichen Einschränkungen («zweiter Lockdown»). Von besonderer Bedeutung in Bezug auf die Mobilität war die Schliessung der Restaurants, der Läden des nicht-täglichen Bedarfs (18. Januar bis 28. Februar 2021) sowie der Freizeit-, Sport- und Kultureinrichtungen. Weiter zu nennen sind die Fernunterrichts-Pflicht an den Hochschulen sowie eine partielle Home-Office-Pflicht (ab 18. Januar 2021). Ausserdem hatte der Bundesrat die Bevölkerung bereits im Dezember 2020 dazu aufgefordert, zu Hause zu bleiben und die sozialen Kontakte auf ein Minimum zu beschränken.

Anzahl gültiger Interviews nach Referenztag, Anfang 2020 und 2021 G 15



Verlauf der Covid-19-Pandemie in der Schweiz und Beobachtungszeiträume der MZMV-Sonderauswertung G16

Verlauf bis und mit 30. Juni 2021



Hinweis: Covid-19-Fallzahlen verfügbar ab 24.02.2020, für die Tage davor wurden Nullen eingesetzt; die Zahlen enthalten auch die Fälle in Liechtenstein

Quellen: BAG – Covid-19 in der Schweiz, epidemiologischer Verlauf; BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV), experimentelle Sonderauswertung ohne Gewichtungen ©BFS 2021