

Medienmitteilung

Sperrfrist: 26.10.2021, 8.30 Uhr

11 Mobilität und Verkehr

Experimentelle Statistiken: Covid-19-Sonderauswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Der Einfluss von Covid-19 auf die Mobilität: So bewegten sich die Menschen ein Jahr nach Pandemiebeginn

Anfang 2021, also ein knappes Jahr nach Pandemiebeginn und ungefähr in der Zeit des «zweiten Lockdowns», wurden pro Person durchschnittlich fast ein Drittel weniger Kilometer zurückgelegt als noch unmittelbar vor der ersten Erkrankungswelle. Besonders stark war der Rückgang mit minus 52% bei den ÖV-Distanzen, deutlich schwächer beim motorisierten Individualverkehr mit minus 27%. Kaum verändert haben sich die Fuss- und Velodistanzen. Dies geht aus einer Sonderauswertung der Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) hervor, die das Bundesamt für Statistik (BFS) und das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zusammen erstellt haben.

Wie hat die Covid-19-Pandemie unser Mobilitätsverhalten verändert? Um diese Frage zu beantworten, haben das BFS und das ARE eine Sonderauswertung der Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr vorgenommen, einer grossen Bevölkerungsbefragung mit Tausenden von Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Die Resultate dieser Sonderauswertung ergänzen und vertiefen bereits bestehende Mobilitäts-Analysen etwa auf Basis von Handy-Bewegungsdaten. Der Untersuchungszeitraum beschränkt sich aus Gründen der Datenverfügbarkeit (mehr dazu am Ende dieser Medienmitteilung) auf die acht Pandemiewochen zwischen dem 10. Januar und dem 6. März 2021, also ungefähr auf die Zeit des «zweiten Lockdowns». Verglichen wurden die Daten mit der entsprechenden Vorjahresperiode, als sich die Covid-19-Pandemie hierzulande noch kaum auf die Mobilität ausgewirkt hatte.

Mehr Personen bleiben zu Hause – Distanzen verkürzen sich

Anfang 2021 blieben an einem durchschnittlichen Tag 18% der Befragten ab 6 Jahren durchgehend zu Hause. Damit lag der Anteil der in diesem Sinne nicht mobilen Personen 6 Prozentpunkte höher als in der entsprechenden Vorjahresperiode (12%), den Wochen unmittelbar vor dem eigentlichen Pandemiebeginn. Von den Personen, die Anfang 2021 ihr Haus nicht verliessen, gaben 10% die Covid-19-Pandemie als Grund an. Weitere 8% nannten eine Kombination aus Pandemie und anderen Gründen.

Durchschnittlich legten die Anfang 2021 befragten Personen täglich 21,8 km zurück, wobei nur die Strecken im Inland berücksichtigt wurden. Die mittlere Tagesdistanz pro Person war damit 9,8 km oder 31% kürzer als in der gleichen Periode des Vorjahres (31,6 km). Besonders stark verkürzt haben sich mit minus 17,0 km (–39%) die Tagesdistanzen der 18- bis 24-Jährigen. Grund dafür dürften nicht

zuletzt die geschlossenen Freizeiteinrichtungen und die Fernunterrichts-Pflicht an den Hochschulen gewesen sein.

Nur noch halb so viele ÖV-Kilometer

Weil sich in den Fahrzeugen und an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs teilweise sehr viele Leute auf engem Raum aufhalten, steht der Öffentliche Verkehr (ÖV) seit Beginn der Pandemie unter besonderer Beobachtung. So erstaunt es denn auch nicht, dass die mit dem öffentlichen Schienen- und Strassenverkehr zurückgelegten Distanzen sehr stark zurückgegangen sind: Mit durchschnittlich 3,6 km pro Person und Tag waren sie Anfang 2021 nur noch knapp halb so lang (-52%) wie Anfang 2020 (7,5 km). Verglichen damit war der Rückgang beim motorisierten Individualverkehr (Personenwagen und Motorräder) mit minus 27% deutlich kleiner, obschon im langjährigen Vergleich ebenfalls ausserordentlich. Pro Personenwagen waren in den untersuchten Pandemiewochen durchschnittlich 1,46 Personen unterwegs, gegenüber 1,52 ein Jahr zuvor.

Während sich die Distanzen beim ÖV und beim motorisierten Individualverkehr Anfang 2021 verkürzten, wurde beim Fuss- und beim Veloverkehr (inkl. E-Bikes) keine signifikante Veränderung im Vergleich zum Vorjahr festgestellt. Folglich hat der Anteil dieser beiden Fortbewegungsarten am Gesamtverkehr zugenommen.

Freizeit bleibt der häufigste Verkehrszweck

Die Freizeit blieb in den untersuchten Pandemiewochen mit einem Distanzanteil von 38% der mit Abstand häufigste Verkehrszweck. Dies, obschon die zu Freizeit Zwecken zurückgelegte Distanz mit minus 34% tendenziell stärker schrumpfte als die Distanz des zweithäufigsten Verkehrszwecks, der Arbeit (-29%).

Innerhalb der Freizeitwege haben die nicht-sportlichen Aussenaktivitäten, zu denen insbesondere die Spaziergänge zählen, in der Pandemie an Bedeutung gewonnen: Die zu diesem Zweck zurückgelegten Distanzen vergrösserten sich um mehr als die Hälfte, während die meisten anderen Freizeitaktivitäten signifikante oder zumindest tendenzielle Abnahmen verzeichneten. Auffallend ist des Weiteren, dass die für Einkäufe zurückgelegten Distanzen Anfang 2021 nicht signifikant kürzer waren als vor der Pandemie: dies trotz der zweitweisen Schliessung der Läden des nicht-täglichen Bedarfs und dem medial viel beachteten Boom beim Online-Shopping.

Home-Office-Pflicht zeigt Wirkung

Ab Mitte Januar 2021 galt in der Schweiz eine partielle Home-Office-Pflicht. Der Anteil der befragten Erwerbstätigen, die zumindest einen Teil ihrer Arbeit zu Hause erledigen können, war Anfang 2021 mit 50% denn auch wesentlich höher als noch ein Jahr zuvor (38%). Zudem halbierten sich die täglichen Arbeitswege der Personen mit der Möglichkeit der «Heimarbeit», und zwar von 18,3 km Anfang 2020 auf 9,5 km Anfang 2021. Bei den übrigen Erwerbstätigen verkürzten sich die Arbeitswege nicht signifikant.

Datenquelle und Hinweise zur Interpretation der Ergebnisse

Die Daten der vorliegenden Medienmitteilung und der sie begleitenden Publikationen und Tabellen stammen aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV), einer grossen Personenbefragung zum Mobilitätsverhalten, die das Bundesamt für Statistik (BFS) zusammen mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) durchführt. Der MZMV findet normalerweise alle fünf Jahre statt, mit telefonischen Interviews während des ganzen Erhebungsjahres. Die jüngste Erhebung war für 2020 vorgesehen gewesen, musste aufgrund der Covid-19-Pandemie jedoch schon im März abgebrochen und als ganze um ein Jahr auf 2021 verschoben werden. Aufgrund dessen stehen für einen Zeitraum von mehreren Wochen ausnahmsweise MZMV-Daten aus zwei direkt aufeinanderfolgenden Jahren zur Verfügung: solche aus der Zeit sowohl unmittelbar vor als auch während der Pandemie. Das BFS und das ARE haben entschieden, die beiden Datensätze im Rahmen einer Sonderauswertung miteinander zu vergleichen, um dadurch mehr über den Einfluss der Pandemie auf das Mobilitätsverhalten der Menschen zu erfahren. Die auf den MZMV-Daten für das gesamte Jahr 2021 basierenden Analysen werden voraussichtlich im Frühling 2023 veröffentlicht.

Wegen der besonderen Erhebungs-Umstände erfüllt die vorliegende Sonderauswertung punkto Datenqualität nicht die in der Bundesstatistik sonst üblichen Standards. Der kurze 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% Anfang 2020 und 40% Anfang 2021 tiefer als beim MZMV sonst üblich (2015: 53%). Die Stichprobengrösse blieb mit 6900 Personen im Jahr 2020 und 6800 im Jahr 2021 dennoch ausreichend für die hier veröffentlichten Analysen. Des Weiteren verunmöglichten es die fehlenden «Nachfassungen» (zusammen 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.

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

Zu beachten ist ausserdem, dass die untersuchten Pandemiewochen Anfang 2021 bezüglich epidemiologischer Lage und Einschränkungen des öffentlichen Lebens ganz bestimmte Eigenheiten aufweisen («zweiter Lockdown») und die Ergebnisse der Auswertung daher nicht stellvertretend für die gesamte Zeit seit Ausbruch der Pandemie gelesen werden dürfen. 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).

Auskunft

Jean-Luc Muralti, BFS, Sektion Mobilität, Tel.: +41 58 463 67 10, E-Mail: mobilita@bfs.admin.ch

Medienstelle BFS, Tel.: +41 58 463 60 13, E-Mail: media@bfs.admin.ch

Antonin Danalet, ARE, Sektion Grundlagen, Tel.: +41 58 467 44 92, E-Mail: befragung@are.admin.ch

Neuerscheinung

«Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten»

<https://www.experimental.bfs.admin.ch/expstat/de/home/innovative-methoden/mzmv.html>

Online-Angebot

Weiterführende Informationen und Publikationen: www.bfs.admin.ch/news/de/2021-0687

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

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

BFS-Internetportal: www.statistik.ch

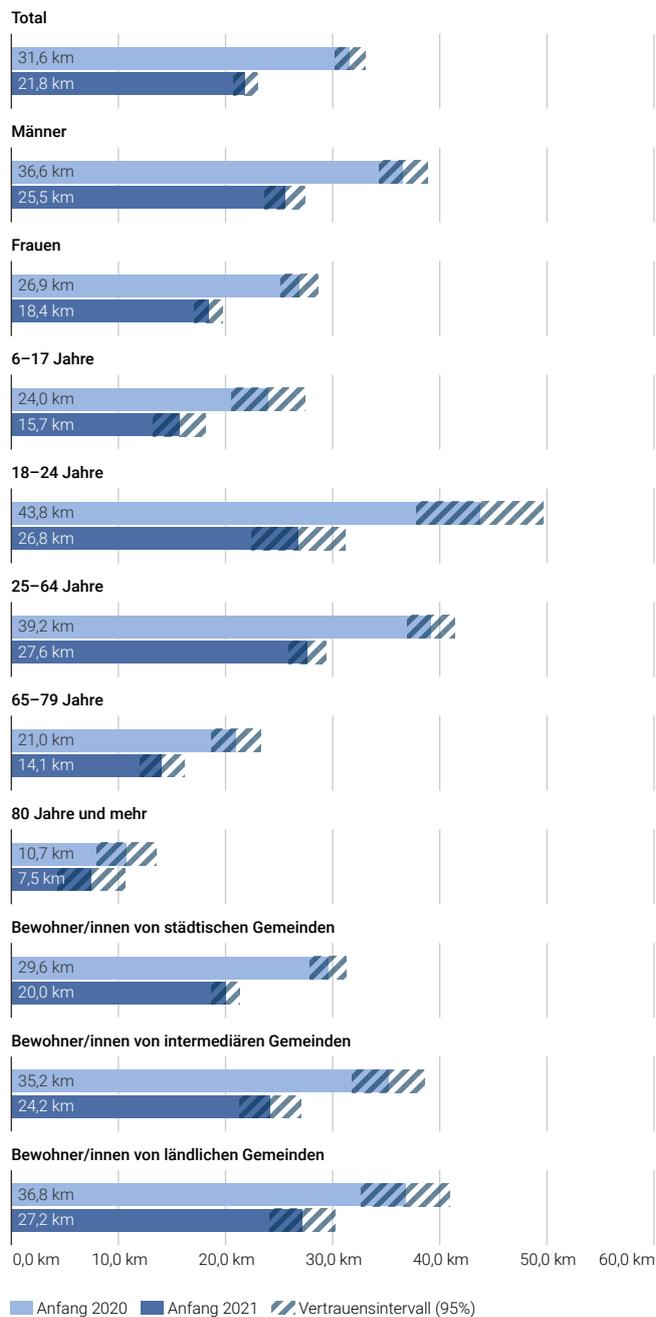
Verfügbarkeit der Resultate

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.

Keiner Stelle wurde ein privilegierter Zugriff auf diese Medienmitteilung gewährt.

Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Bevölkerungsgruppen, Anfang 2020 und 2021¹

Im Inland



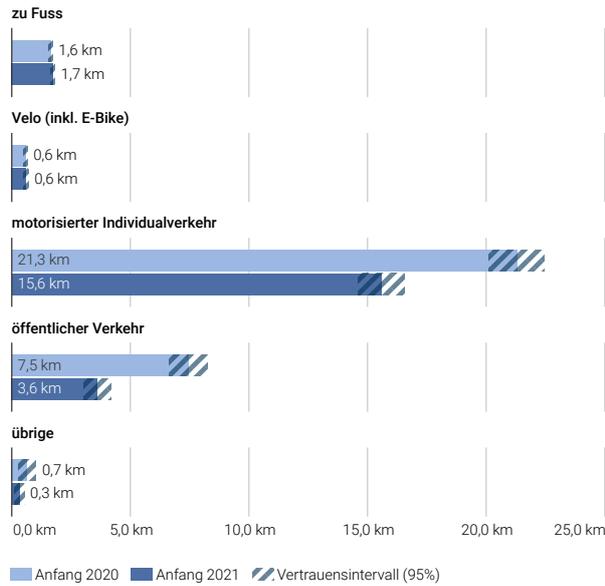
¹ 12.1.–7.3. 2020 und 10.1.–6.3. 2021

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

© BFS 2021

Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Verkehrsmittel, Anfang 2020 und 2021¹

Im Inland



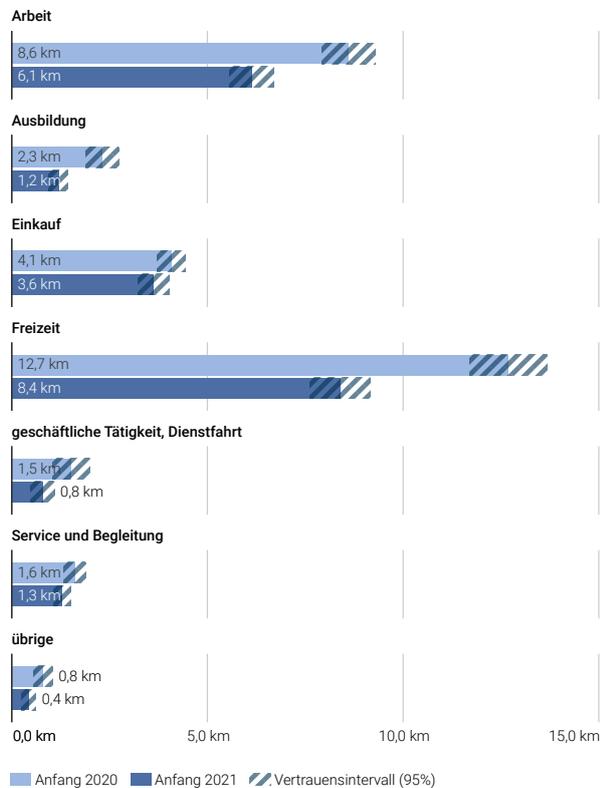
¹ 12.1.–7.3. 2020 und 10.1.–6.3. 2021

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

© BFS 2021

Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Verkehrszweck, Anfang 2020 und 2021¹

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