



Actualités OFS BFS Aktuell Attualità UST



11 Mobilität und Verkehr

Neuchâtel, 06.12.2012

Mobilität und Personenverkehr

Mobilität ist ein Thema, das uns alle betrifft. Tagtäglich bewegen wir uns mit verschiedenen Verkehrsmitteln, sei es auf dem Weg zur Arbeit bzw. zur Schule, beim Ausflug am Wochenende oder auf der Fahrt zum Einkaufszentrum.

Die nachfolgenden Ausführungen bieten eine Übersicht über die wichtigsten Kennzahlen zum Personenverkehr und entstammen aus unterschiedlichen Erhebungen des BFS. Sie beziehen sich, sofern nicht anders vermerkt, auf das Jahr 2010.

Individuelle Mobilität

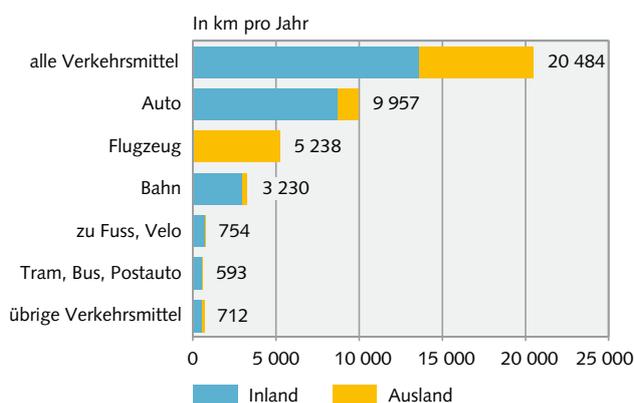
Im Jahr 2010 legte jede Einwohnerin und jeder Einwohner der Schweiz durchschnittlich 20'500 km zurück, zwei Drittel davon im Inland und ein Drittel im Ausland (G1). Das wichtigste Verkehrsmittel war das Auto, auf welches die Hälfte der Jahresdistanz entfiel. An zweiter Stelle mit über 5000 km pro Person und Jahr stand

das Flugzeug, wobei dieses vor allem für Reisen ins Ausland benutzt wurde. Zu Fuss und mit dem Velo wurden im Mittel immerhin etwa 750 km bewältigt.

Wenn die Tagesdistanz im Inland betrachtet wird, legte jede Person knapp 37 km zurück (G2) und benötigte dafür rund 83 Minuten (ohne Warte- und Umsteigezeiten). Die Tagesdistanz variiert jedoch je nach Bevölkerungsgruppe stark: Mit knapp 50 km sind es die jungen Erwachsenen, die die längsten Tagesdistanzen aufweisen. Mit zunehmendem Alter nimmt der Wert stetig ab und bei den ab 80-Jährigen sind es gerade noch 13,5 km, die täglich zurückgelegt werden. Auch zwischen den beiden Geschlechtern sind grosse Unterschiede festzustellen: Die Tagesdistanzen der Männer sind gut 11 km länger als jene der Frauen.

Jahresmobilität nach Verkehrsmittel, 2010

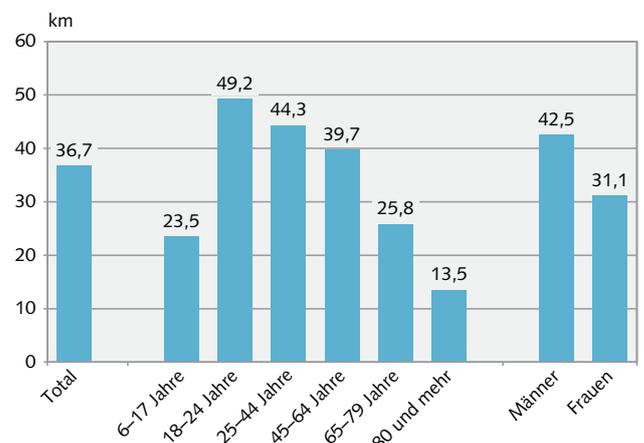
G 1



Quellen: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung © BFS

Mittlere Tagesdistanz im Inland nach Bevölkerungsgruppen, 2010

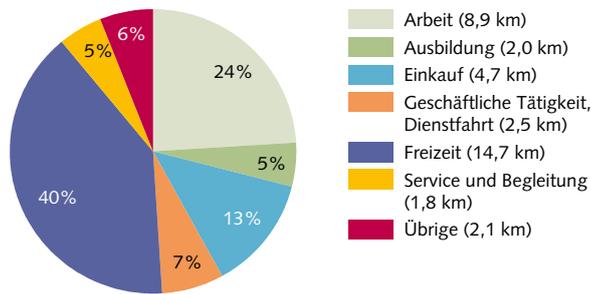
G 2



Quellen: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung © BFS

Mobilitätsmotive, 2010

(Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Verkehrszweck) **G 3**

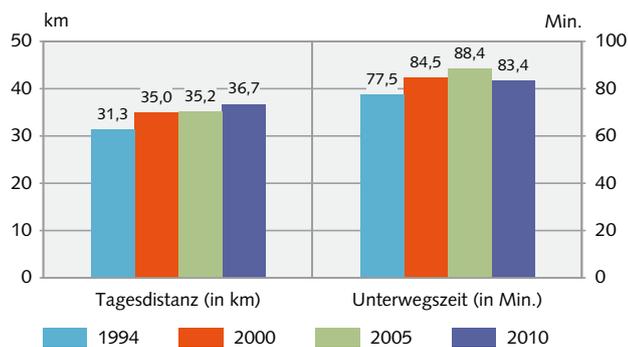


Quellen: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung © BFS

Der mit Abstand wichtigste Verkehrszweck ist die Freizeit: Rund 40 Prozent der im Inland absolvierten Tagesdistanzen gehen auf das Konto von Freizeitaktivitäten (G3). Zweitwichtigster Zweck ist die Arbeit mit einem Anteil von 24%, gefolgt vom Einkaufsverkehr mit 13%.

Entwicklung der Tagesdistanz und Unterwegszeit, 1994–2010

G 4

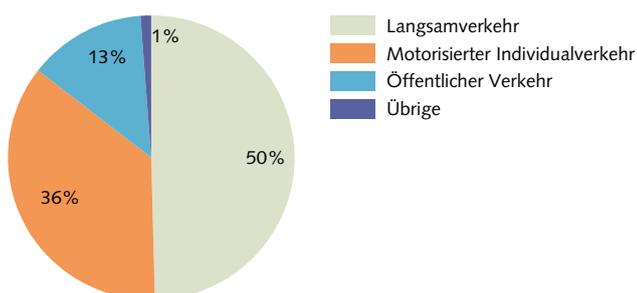


Quellen: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung © BFS

Die Tagesdistanz pro Person hat zwischen 1994 und 2010 um über 5 km bzw. 17% zugenommen (G4). Nach einer Stabilisierung zwischen 2000 und 2005 kam es 2010 zu einem erneuten Anstieg um ca. 4%. Auch bei den Unterwegszeiten ist zwischen 1994 und 2005 eine Zunahme zu verzeichnen. Anders als bei den Distanzen konnte hier jedoch 2010 eine Abnahme gegenüber 2005 festgestellt werden. Einer der Gründe hierfür ist, dass in diesem Zeitraum insbesondere das vergleichsweise schnelle Verkehrsmittel Bahn deutlich an Bedeutung gewonnen hat. Im Durchschnitt legte jede Person täglich 5 Etappen zurück. Als Etappe wird jede Strecke bezeichnet, die mit ein und demselben

Verkehrsmittelwahl in % der Etappen, 2010

G 5



Quellen: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung © BFS

Verkehrsmittel bewältigt wird. Bei jedem Verkehrsmittelwechsel (auch beim Umsteigen zwischen zwei gleichartigen Verkehrsmitteln) beginnt dabei eine neue Etappe. Bei Betrachtung der Verkehrsmittelwahl anhand der Etappen steht der Langsamverkehr (zu Fuss, Velo) an der Spitze (G5). Mit ihm wurde die Hälfte der Etappen zurückgelegt. Der motorisierte Individualverkehr (Auto, motorisierte Zweiräder) folgt mit einem Anteil von 36% an zweiter Stelle.

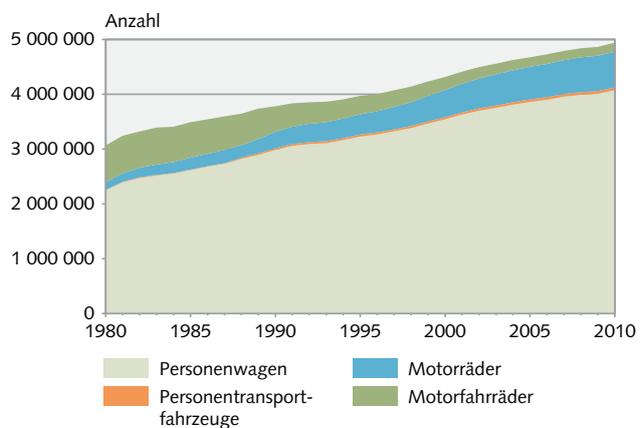
Rahmenbedingungen für den Personenverkehr

Eine wichtige Rahmenbedingung für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung stellt die Ausstattung mit Fahrzeugen dar. Der Bestand der Personenwagen hat sich in den letzten 30 Jahren fast verdoppelt (Zunahme um 81%) und lag 2010 bei knapp 4,1 Millionen Fahrzeugen (G6). Statistisch gesehen verfügt somit jeder zweite Einwohner und jede zweite Einwohnerin der Schweiz über ein Auto. Eine noch stärkere Zunahme ist bei den Motorrädern zu verzeichnen. Dort hat sich die Anzahl Fahrzeuge gegenüber 1980 sogar fast verfünffacht. Im Gegenzug gibt es immer weniger Motorfahrräder.

Auch beim Führerscheinbesitz sind in den letzten Jahren deutliche Veränderungen festzustellen (G7): Insgesamt gesehen ist der Anteil der Personen mit Führerschein zwischen 1994 und 2010 von 76% auf 81% gestiegen. Dies ist insbesondere auf die starke Zunahme bei den ab 65-Jährigen zurückzuführen: Während 1994 gerade mal 44% der Personen dieser Altersgruppe einen Führerschein

Bestand der Strassenmotorfahrzeuge im Personenverkehr

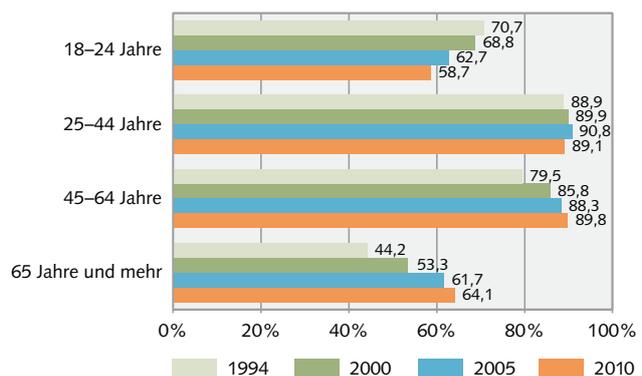
G 6



Quellen: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Strassen © BFS

Führerscheinbesitz nach Altersgruppen

G 7



Quellen: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung © BFS

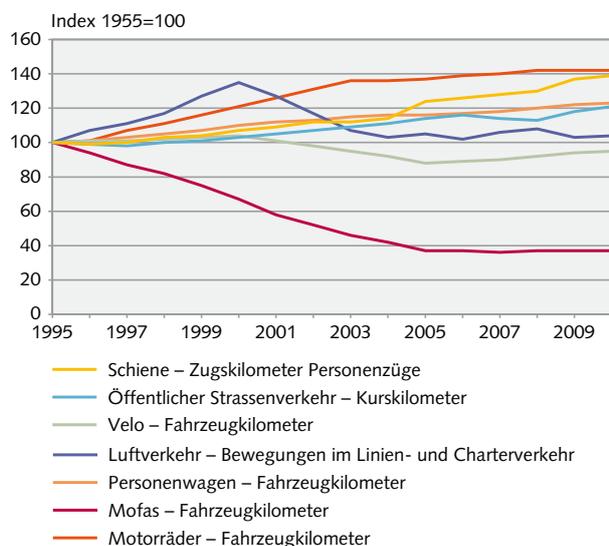
besassen, waren es im Jahr 2010 über 64%. Genau umgekehrt verlief die Entwicklung bei den jungen Erwachsenen. Hier sank der Führerscheinbesitz von 71% auf 59%. Der öffentliche Verkehr stellt dank der Verbesserungen im Angebot für diese Altersgruppe immer häufiger eine Alternative zum Auto dar.

Fahrleistungen

Die von Personenwagen auf Schweizer Territorium jährlich zurückgelegte Distanz betrug 50,9 Milliarden Fahrzeugkilometer. Das Auto nimmt damit klar den ersten Platz unter den Verkehrsmitteln ein. Mit ihm wurden 96% der Fahrleistung des Personenverkehrs auf der Strasse zurückgelegt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (Tram, Trolley- und Autobusse) an den Fahrzeugkilometern auf der Strasse betrug lediglich 1%.

Entwicklung der Fahrleistungen

G 8



Quelle: Bundesamt für Statistik

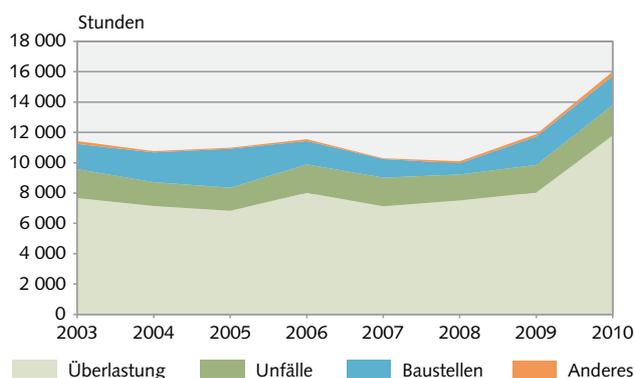
© BFS

Seit 1995 haben die Fahrleistungen im Personenverkehr sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene und im Flugverkehr deutlich zugenommen (G8). Die Zuwachsrate bei den Motorrädern ist dabei mit über 40% besonders gross. Auch beim öffentlichen Schienenverkehr ist mit fast 40% eine starke Zunahme festzustellen. Anders sieht die Entwicklung bei den Mofas aus, wo die Fahrleistung 2010 gegenüber 1995 um über 60% abgenommen hat.

Eine Folge der wachsenden Fahrleistungen ist, dass das Strassennetz zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen stösst und die

Staubelastung auf dem Nationalstrassennetz

G 9



Quelle: Bundesamt für Strassen

© BFS

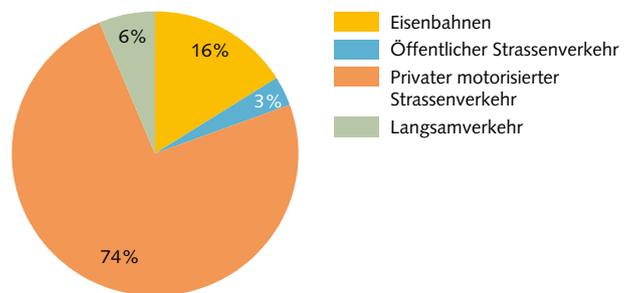
Häufigkeit von Staus steigt. Im Jahr 2010 lag die Anzahl der Staustunden auf dem Nationalstrassennetz bei knapp 16'000 Stunden, wobei der Grossteil (74%) davon auf Verkehrsüberlastungen zurückzuführen war (G9).

Verkehrsleistungen

Eine wichtige Kenngrösse, die die Nachfrage nach Mobilität aufzeigt, ist die Verkehrsleistung. Die Summe aller von inländischen und ausländischen Personen in der Schweiz auf der Schiene und Strasse zurückgelegter Strecken lag im Jahr 2010 bei 119,8 Milliarden Personenkilometern (Pkm). Mit 88,7 Milliarden Personenkilometer entfielen dabei drei Viertel der Verkehrsleistungen auf den privaten motorisierten Strassenverkehr, wobei der grösste Teil davon mit dem Auto zurückgelegt wurde (G10). 16% der Personenkilometer gingen auf das Konto der Bahn. Der Anteil des Langsamverkehrs (zu Fuss, Velo) war mit 6% sogar doppelt so hoch wie der des öffentlichen Strassenverkehrs.

Modalsplit im Personenverkehr (Strasse, Schiene), 2010

G 10



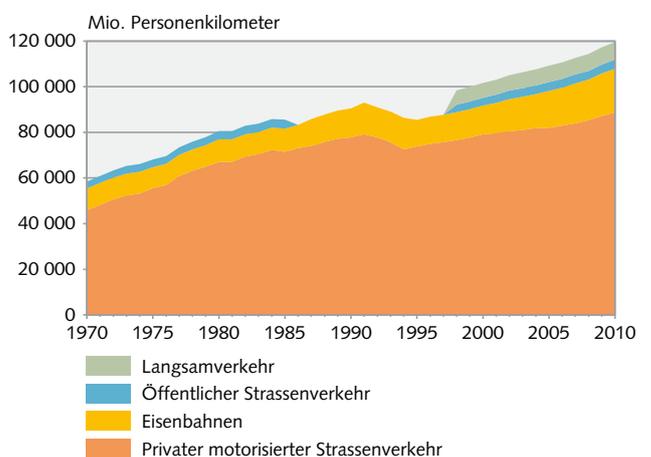
Quelle: Bundesamt für Statistik

© BFS

Ähnlich wie die Fahrleistung nimmt auch die Verkehrsleistung weiter zu: Zwischen 1970 und 2010 hat sich die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer verdoppelt (G11). Eine Verdopplung hat dabei sowohl im privaten motorisierten Strassenverkehr als auch bei den Eisenbahnen stattgefunden. Bei letzteren hat sich die Zunahme in jüngster Zeit akzentuiert: Zwischen 2005 und 2010 sind die mit dem Zug zurückgelegten Personenkilometer um 19% gestiegen. Im öffentlichen Strassenverkehr sind die Verkehrsleistungen zwischen 1970 und 2010 um ein Drittel gewachsen.

Verkehrsleistungen im Personenverkehr

G 11



Quelle: Bundesamt für Statistik

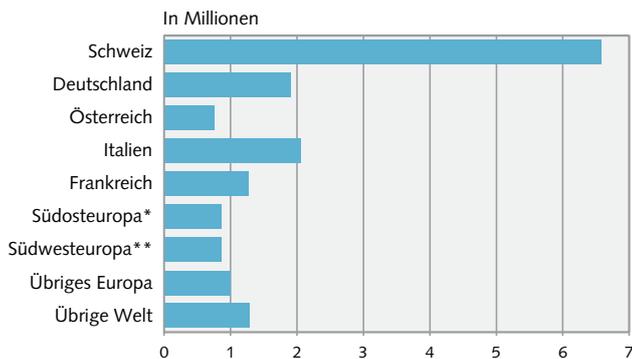
© BFS

Reiseverhalten

Hinter der Mobilität im Ausland stehen häufig nichtalltägliche Reisen. Im Durchschnitt unternimmt jede in der Schweiz wohnhafte Person pro Jahr 2,6 Reisen mit Übernachtung, wobei diese in 60% der Fälle ins Ausland führen. Die beliebtesten Ziele bei den Auslandsreisen sind die Nachbarländer. Italien liegt dabei mit über 2 Millionen Reisen an der Spitze (G12).

Anzahl Reisen mit Übernachtungen nach Destinationen, 2010

G 12



* Griechenland, Türkei, Kroatien, Bosnien Herzegowina, Serbien, Albanien, Slowenien, Montenegro, Kosovo, Rumänien, Bulgarien, Mazedonien

** Spanien, Portugal, Andorra, Gibraltar

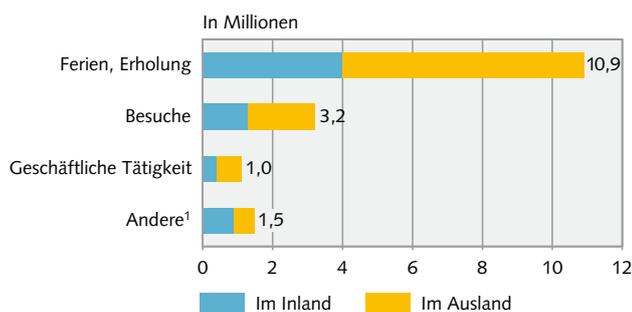
Quelle: Bundesamt für Statistik

© BFS

Mit zwei Dritteln diente der Grossteil der Reisen im Jahr 2010 Ferien- und Erholungszwecken, wobei dafür mehrheitlich Ziele im Ausland aufgesucht wurden (G13). Besuche von Verwandten und Bekannten stellten den zweitwichtigsten Reisegrund (21%) dar. Deutlich dahinter liegen die Geschäftsreisen: Ihr Anteil an den Reisen mit Übernachtungen liegt gerade mal bei 6%.

Reisen mit Übernachtungen nach Reisezweck, 2010

G 13



¹ Medizinische Behandlung, Religion, Pilgerschaft, Wallfahrt, Anderes

Quelle: Bundesamt für Statistik

© BFS

Kehrseiten der Mobilität: Umweltbelastung, Unfälle

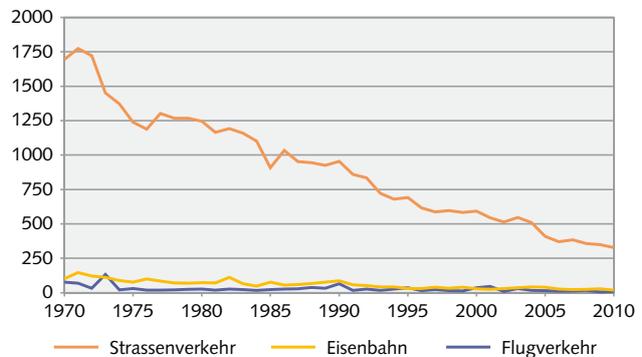
Dem Nutzen des Verkehrs stehen auch negative Auswirkungen wie z. B. Ressourcenverbrauch, Schadstoffemissionen oder Unfälle gegenüber.

Im Jahr 2010 starben bei Verkehrsunfällen in der Schweiz über 350 Menschen (G14). Der Strassenverkehr forderte dabei im Vergleich der Verkehrsträger mit Abstand am meisten Todesopfer. Trotz des wachsenden Verkehrs hat die Anzahl der auf Schweizer Strassen getöteten Personen in den letzten Jahrzehnten allerdings stark abgenommen. Dies ist verschiedenen Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu verdanken. Beispiele hierfür sind Verbesserungen in der Verkehrsinfrastruktur, technische Verbesserungen

in der Fahrzeugtechnik (Airbag, ABS etc.), die Herabsetzung des Blutalkoholgrenzwertes oder auch Sensibilisierungskampagnen. Auch im Eisenbahn- und im Flugverkehr ist die Anzahl der Verkehrstoten seit 1970 gesunken.

Tödlich verunfallte Personen nach Verkehrsträgern

G 14



Quellen: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Strassen

© BFS

Dank technischer Fortschritte wie z. B. Dieselpartikelfiltern und Katalysatoren konnten bei der Reduzierung der Luftschadstoffemissionen im Strassenverkehr in den letzten Jahrzehnten ebenfalls Erfolge verzeichnet werden. Beispielsweise sank die Emission von Stickoxiden im Personenverkehr auf der Strasse zwischen 1990 und 2010 um knapp 60%. Beim Treibhausgas CO₂ war hingegen weiterhin eine Zunahme feststellbar. Zwar konnte die Kohlendioxidemission pro gefahrenem Fahrzeugkilometer dank effizienteren Motoren gesenkt werden, aufgrund der wachsenden Fahrleistungen stieg jedoch der CO₂-Ausstoss insgesamt weiter an.

Methodik

Die in diesem Dokument vorgestellten Ergebnisse sind die Zusammenfassung von Resultaten diverser Erhebungen und Analysen, die vom Bund durchgeführt wurden. Dazu gehören beispielsweise der Mikrozensus Mobilität und Verkehr (wird alle fünf Jahre durchgeführt), die jährliche Erhebung bei den Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs oder die Erhebung an den Grenzen zum Verkehr ausländischer Herkunft.

Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Statistik (BFS)

Konzept, Redaktion: Kathrin Rebmann

Reihe: BFS Aktuell

Fachbereich: 11 Mobilität und Verkehr

Layout: Sektion DIAM, Prepress / Print

Übersetzung: Sprachdienst BFS

Sprachen: in elektronischer (PDF-Format) oder gedruckter Form auf Deutsch und Französisch verfügbar.

Auskunft: Bundesamt für Statistik, Sektion Mobilität, Kathrin Rebmann, Tel. 032 713 65 66, E-Mail: Kathrin.Rebmann@bfs.admin.ch

Bestellungen: Bestellnummer: 1224-1000, gratis

Tel. 032 713 60 60, E-Mail: order@bfs.admin.ch, Fax: 032 713 60 61