



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

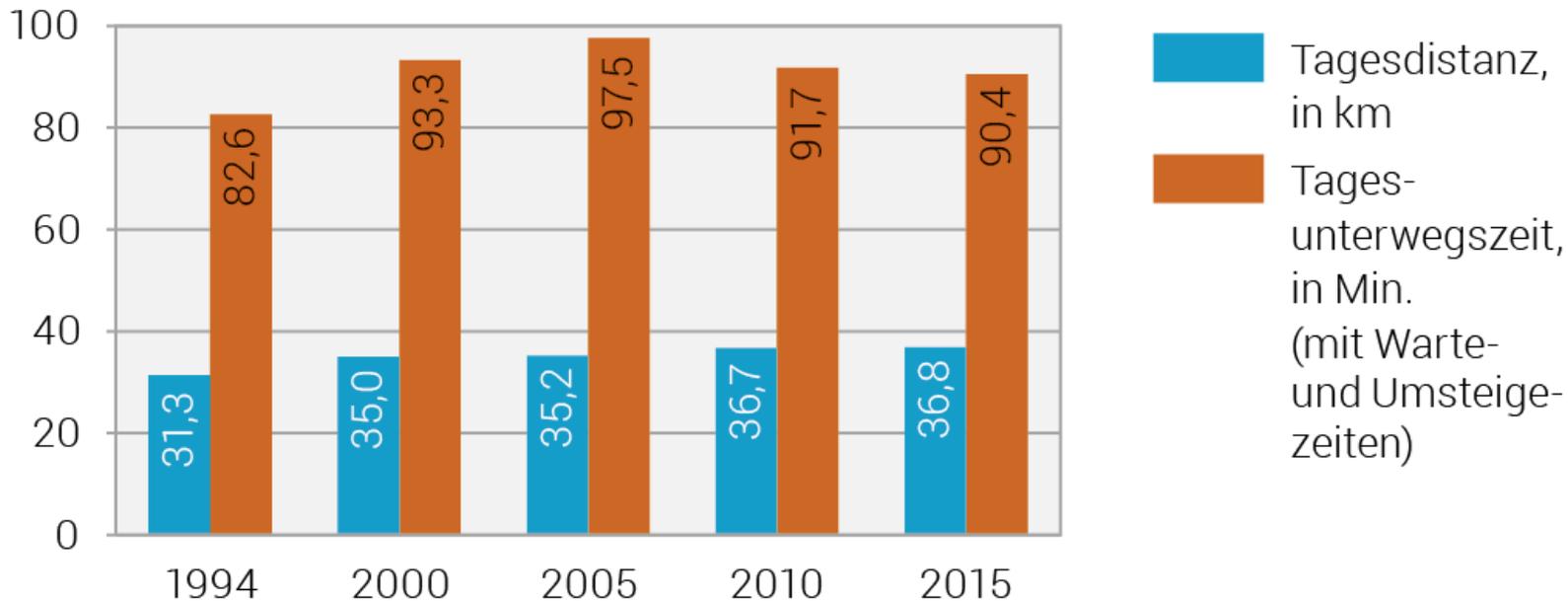
Themenbereiche

- 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 Tagesunterwegszeit¹ im Inland

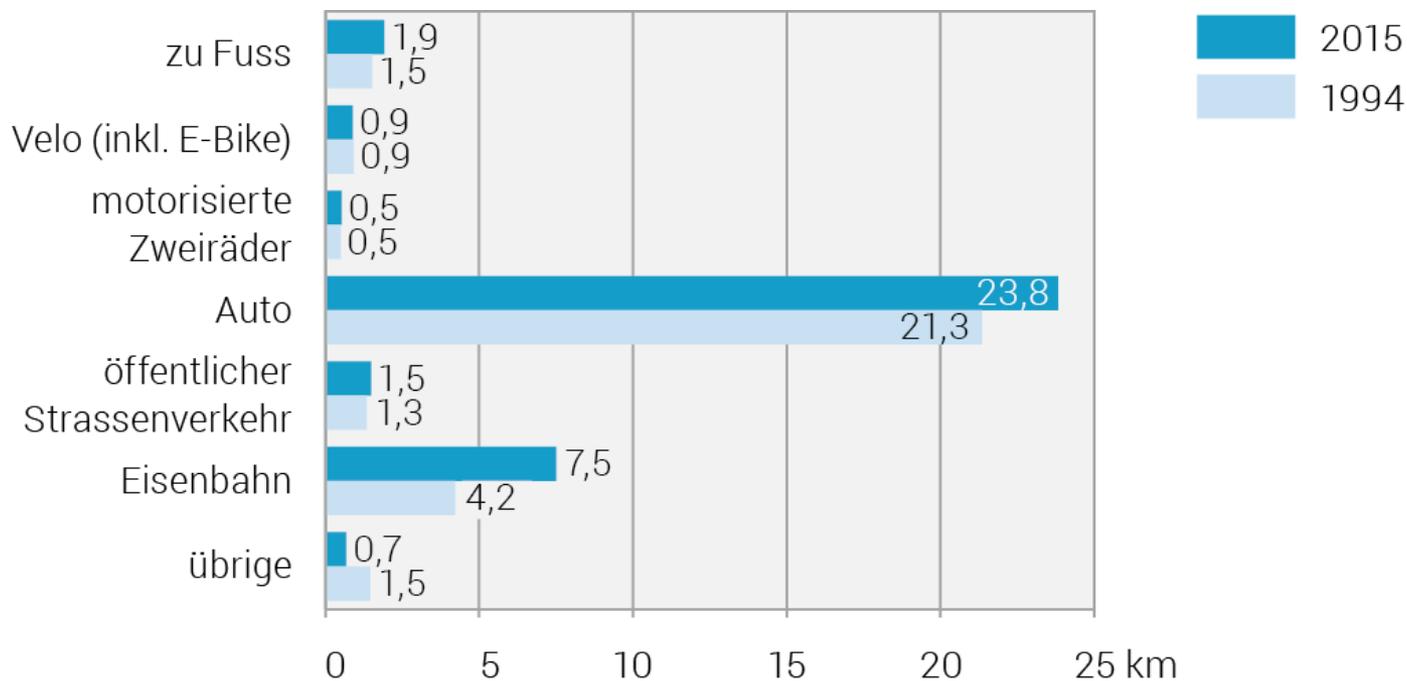


¹ Ohne Warte- und Umsteigezeiten.



Zunahme der Tagesdistanz mit Bahn und Auto

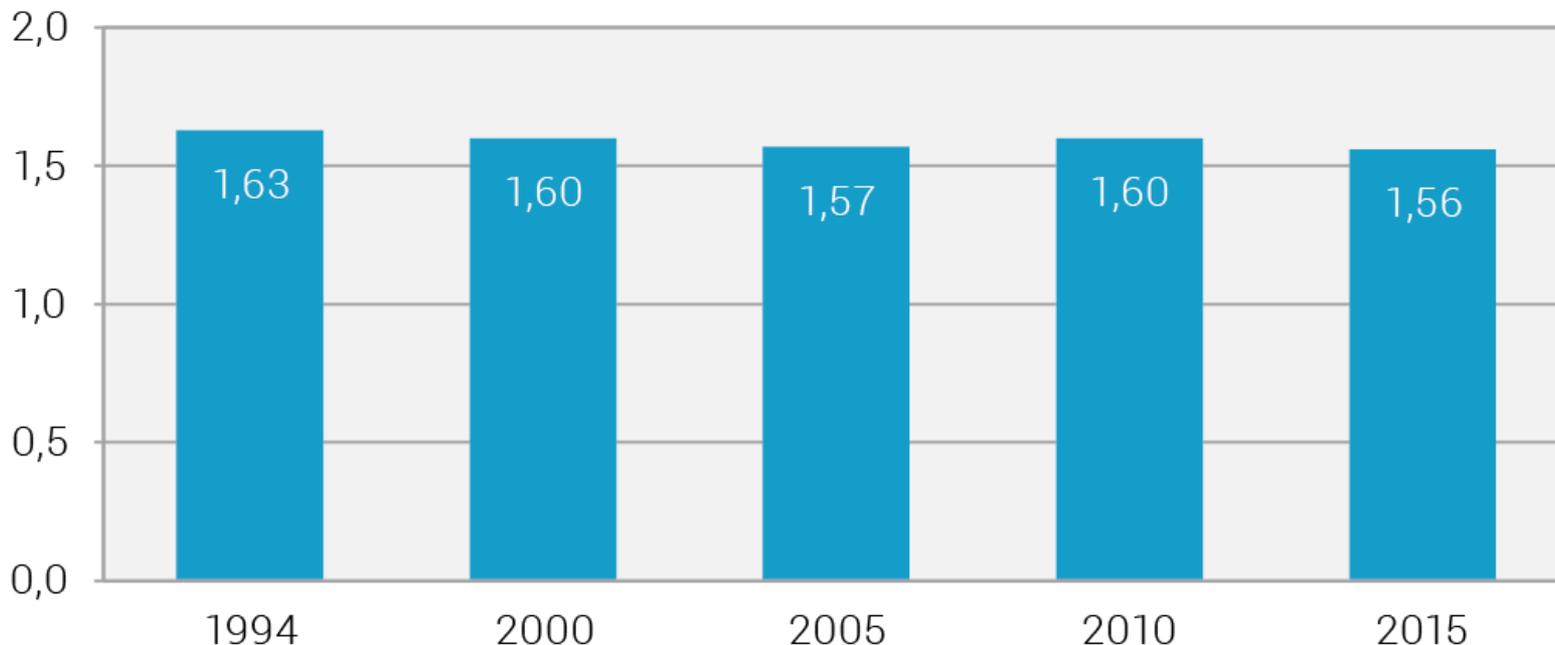
Mittlere Tagesdistanz nach Verkehrsmittel pro Person, 2015 und 1994, im Inland





Besetzungsgrad der Personenwagen nahezu stabil

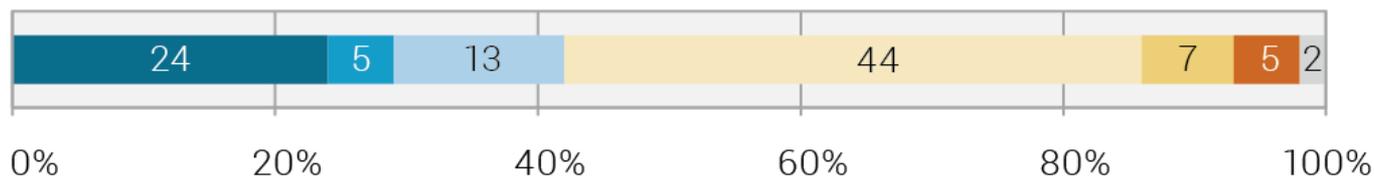
Durchschnittliche Anzahl Personen pro Auto; im Inland



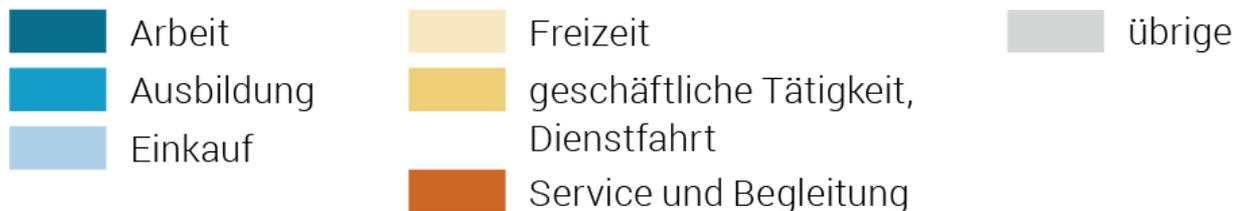
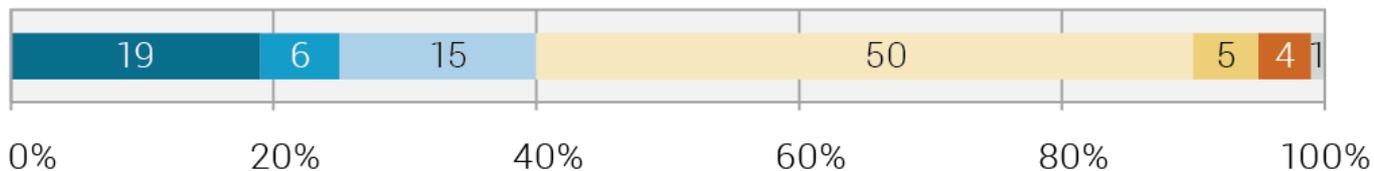


Freizeit bleibt der wichtigste Verkehrszweck

Anteile an der Tagesdistanz im Inland



Anteile an der Tagesunterwegszeit¹ im Inland

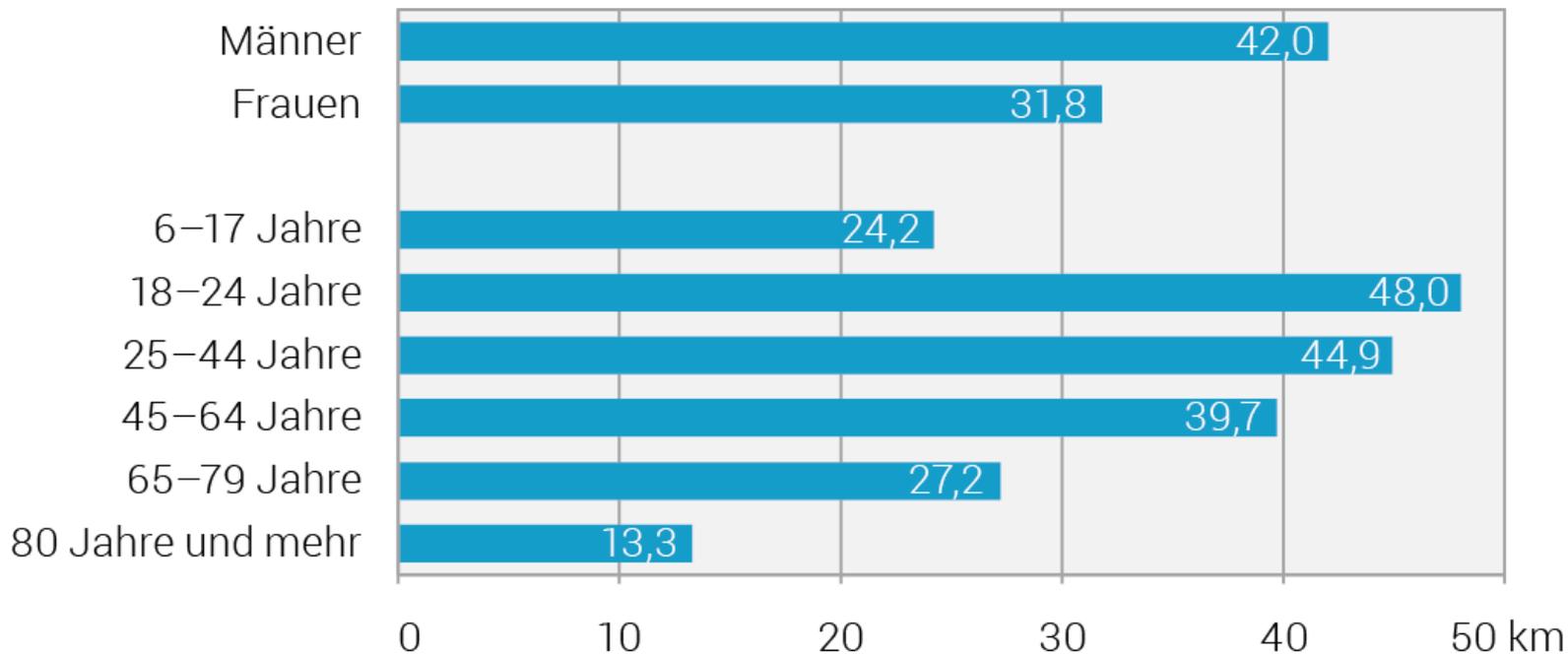


¹ Mit Warte- und Umsteigezeiten.



Grosse Unterschiede bei der Tagesdistanz je nach Bevölkerungsgruppe

Tagesdistanz pro Person, im Inland

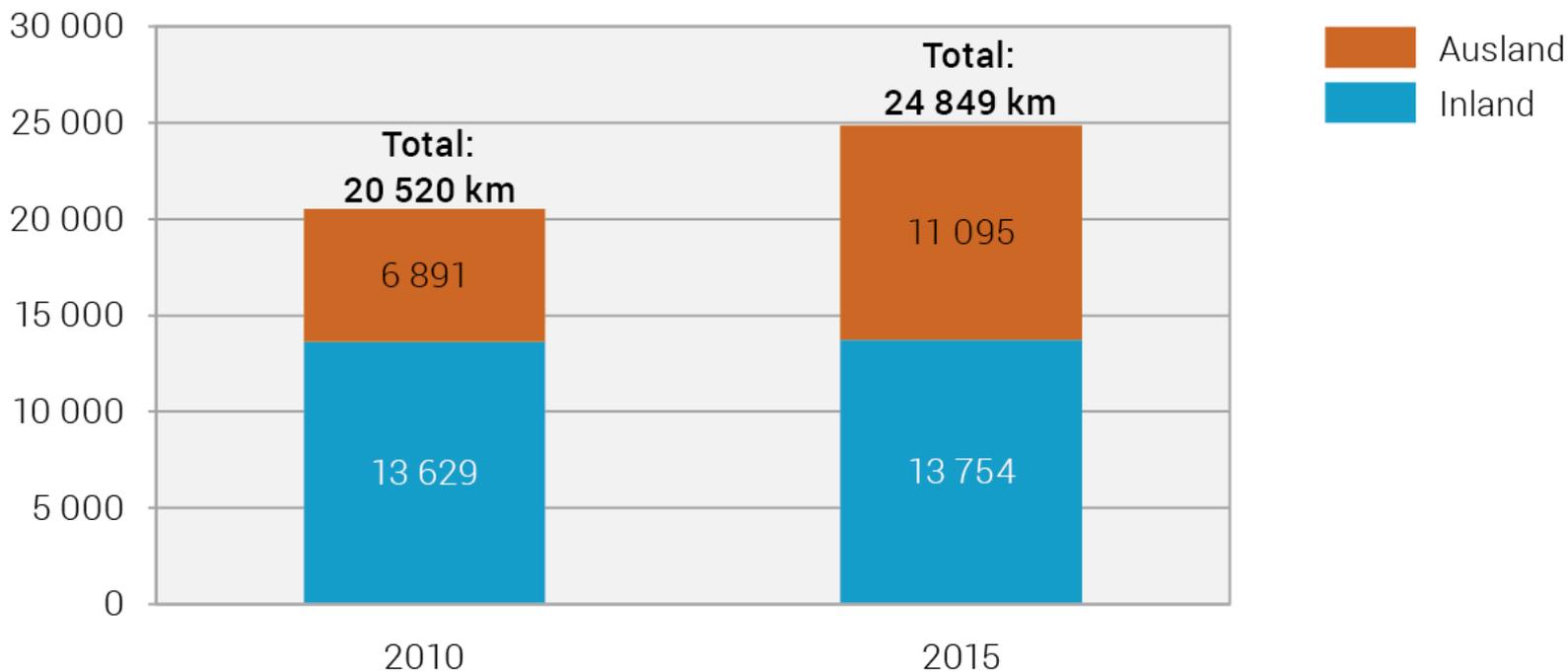




25 000 Kilometer pro Person und Jahr

Mittlere Jahresmobilität im In- und Ausland

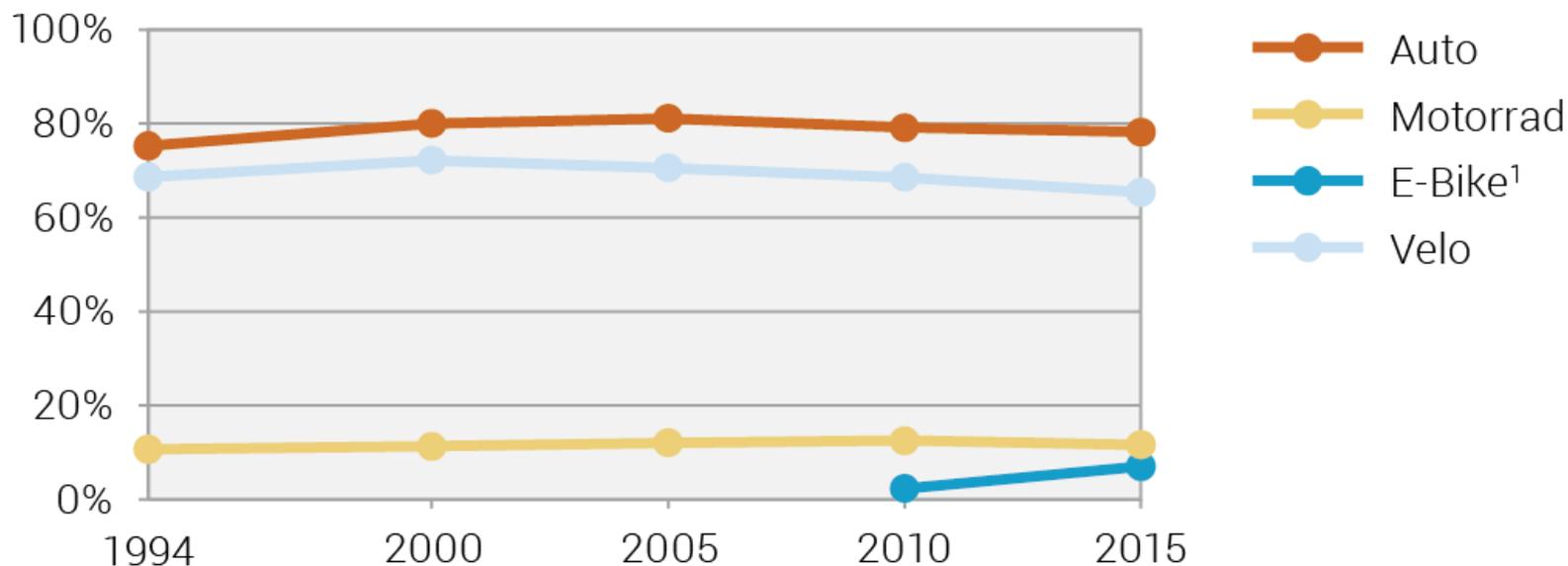
Kilometer





Bald jeder zehnte Haushalt besitzt ein E-Bike

Anteil Haushalte mit einem oder mehreren Fahrzeugen der jeweiligen Kategorie

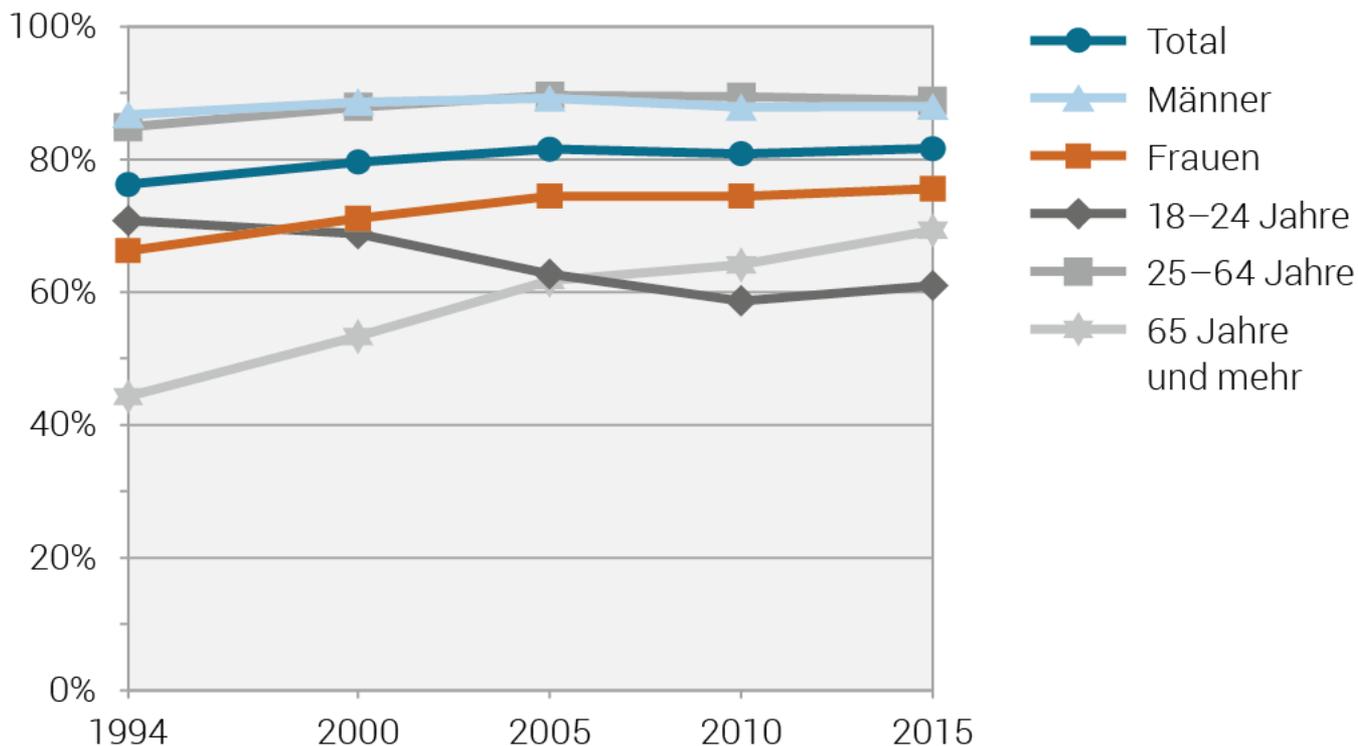


¹ Vor 2010: in Kategorie «Velo» enthalten.



Führerausweisbesitz bei jungen Erwachsenen nimmt wieder (leicht) zu

in % der jeweiligen Bevölkerungsgruppe





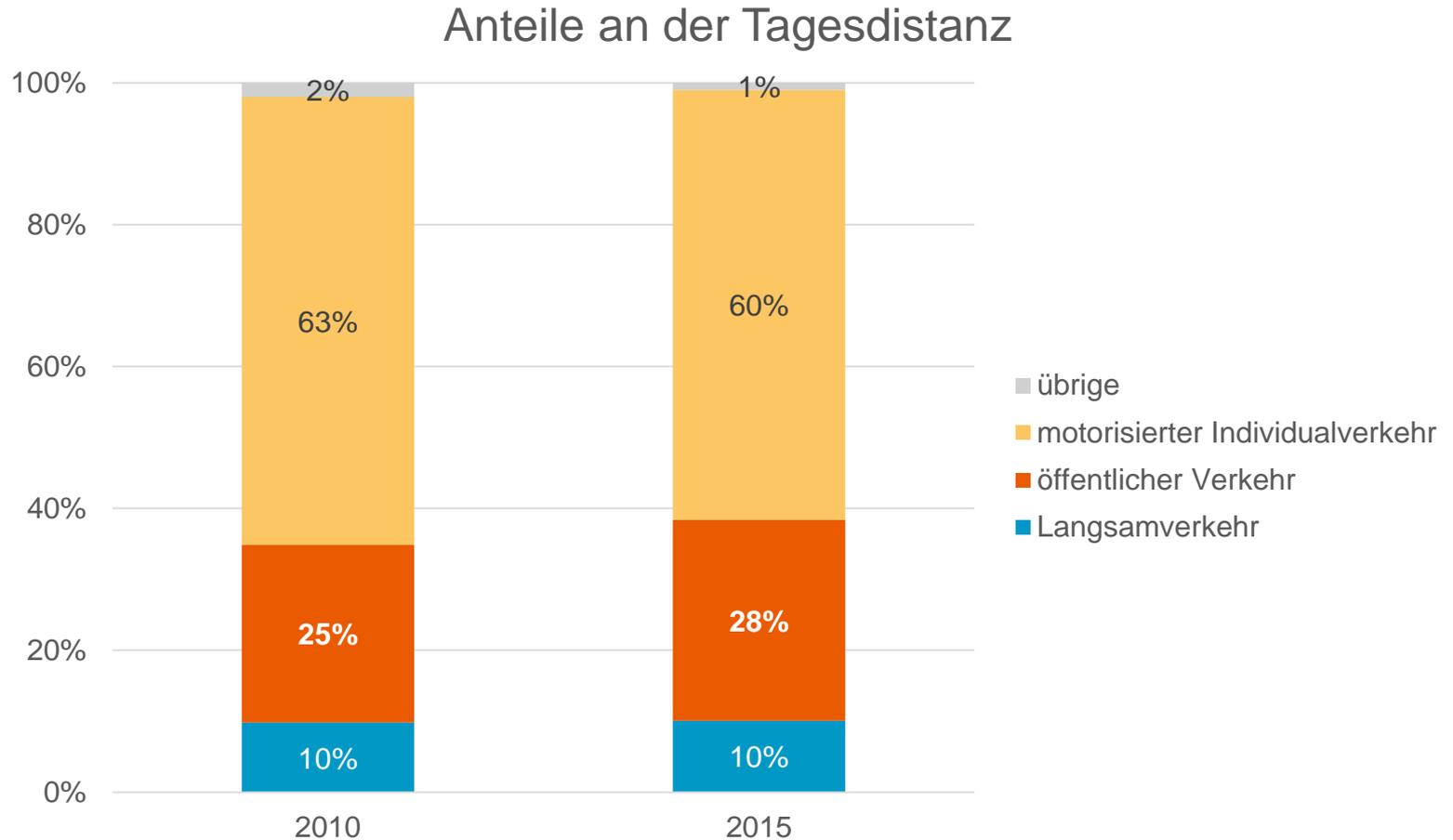
Mobilität: Stadt, Agglomeration, Land



| | | | |
|------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| 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. |

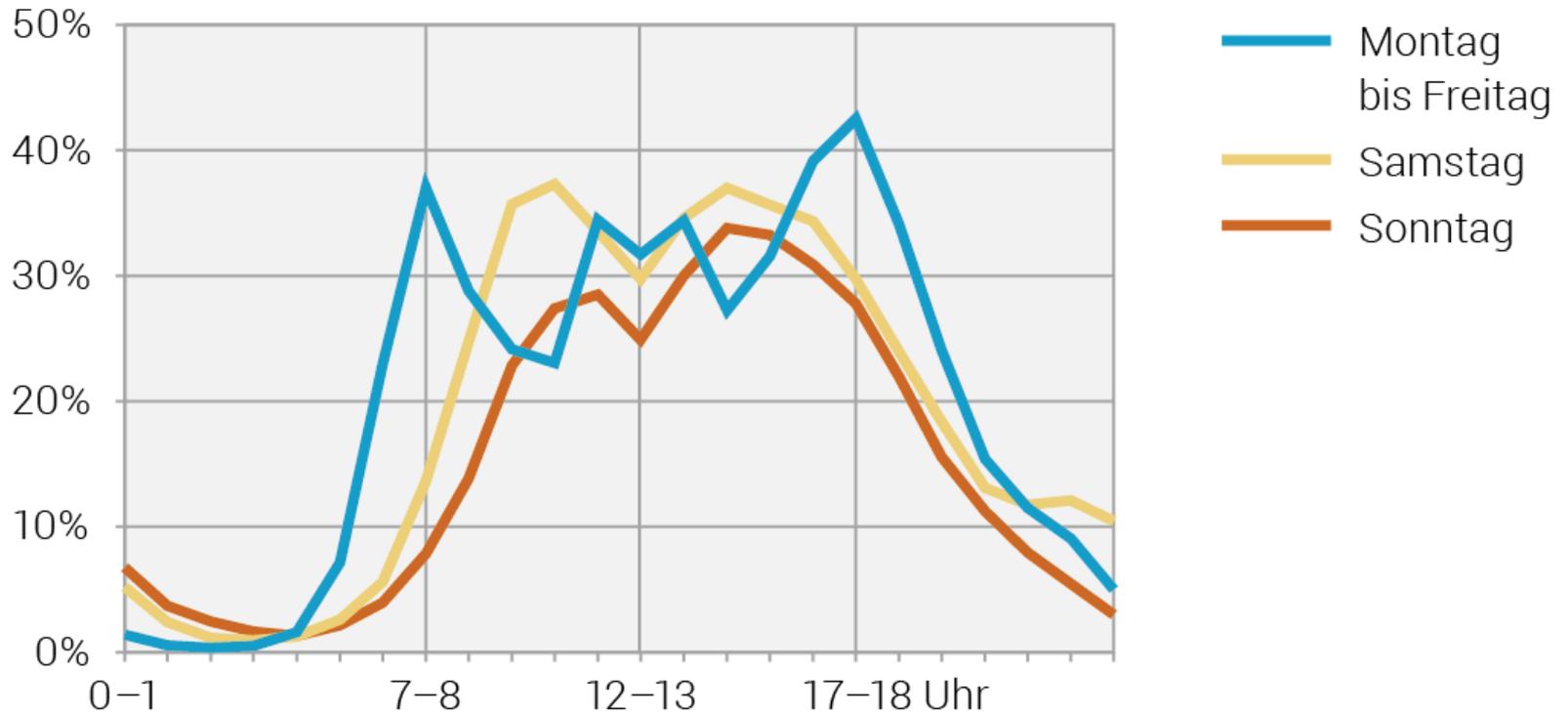


Zunahme des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen



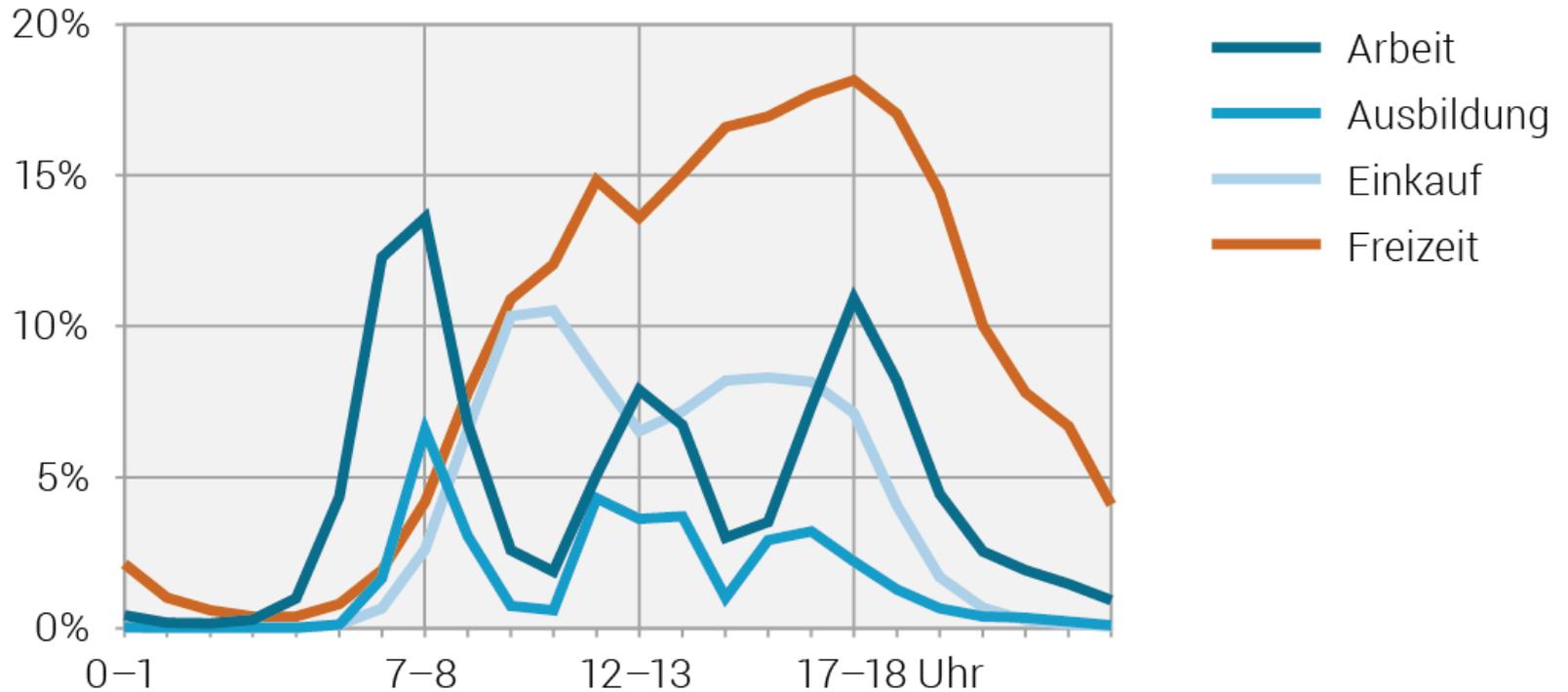


Verkehrsspitzen nach Wochentagen



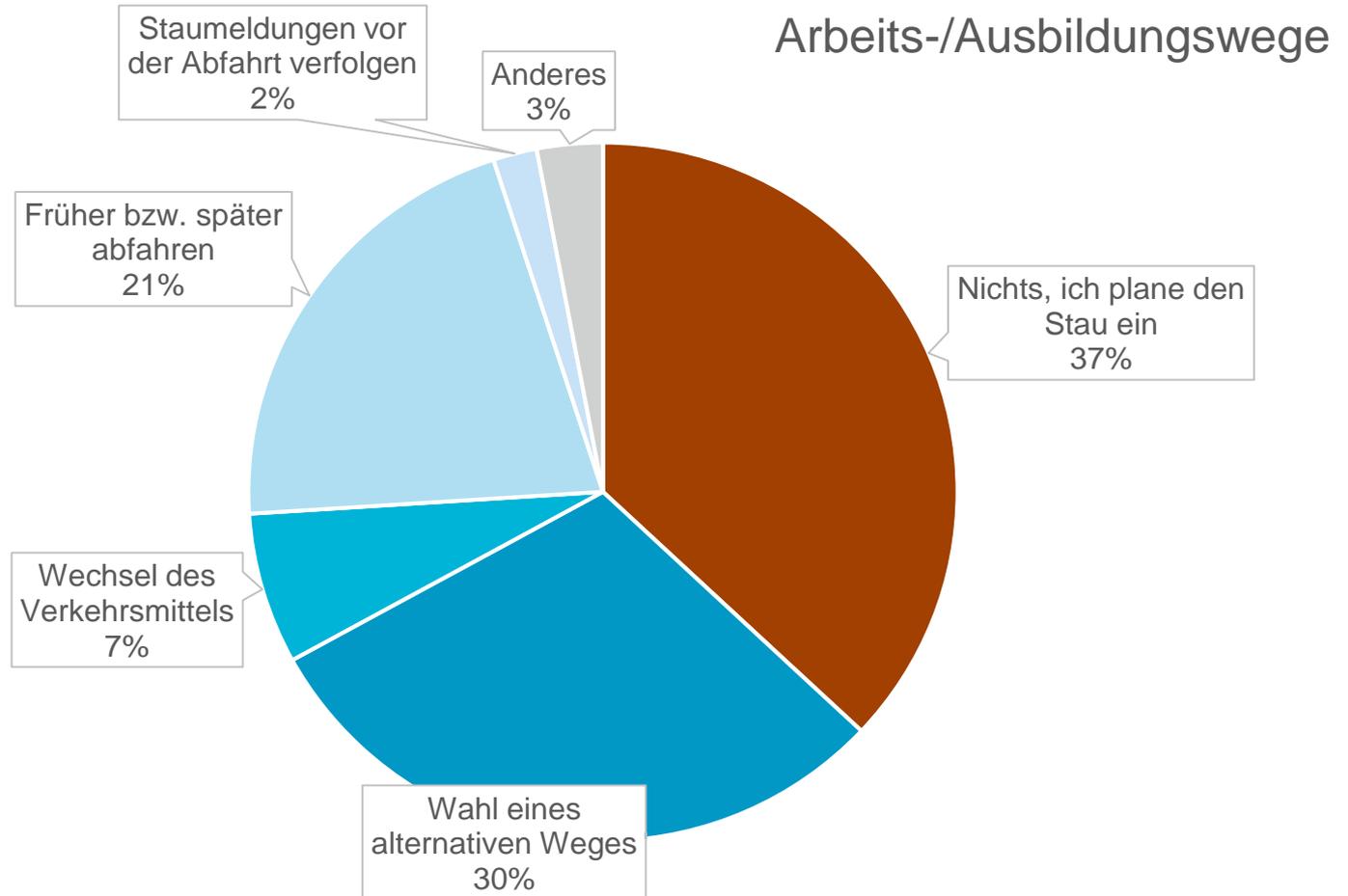


Verkehrsspitzen nach Zweck (Mo-So)





Verhalten bei Stau





Work smart

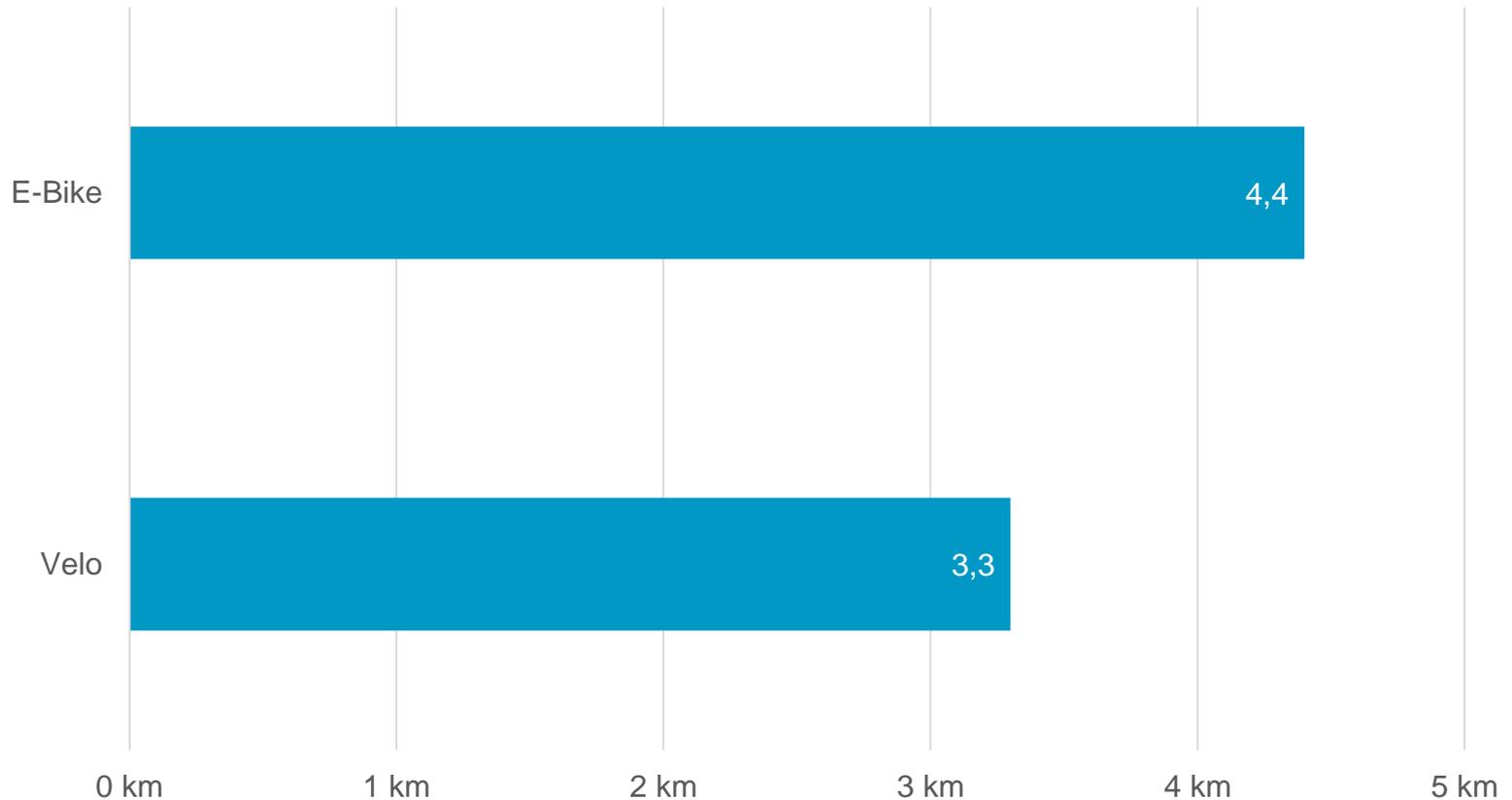
- Die Bedeutung hat zugenommen
- Das Potenzial ist noch nicht ausgeschöpft





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



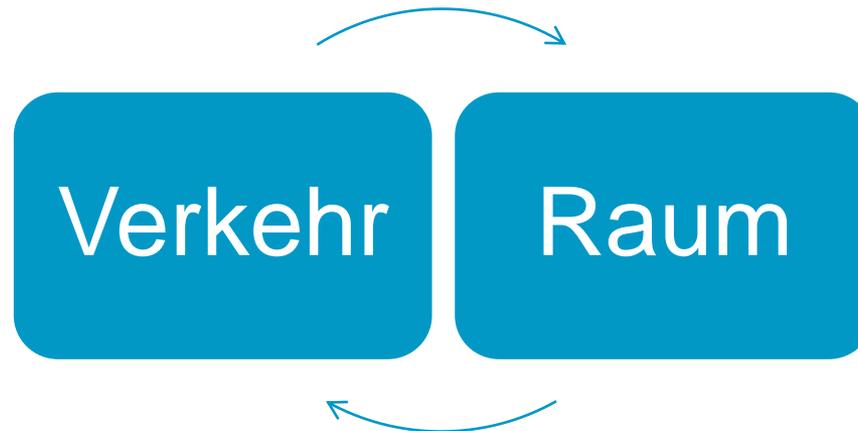
Erkenntnisse für die Raum- und Verkehrspolitik

- 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

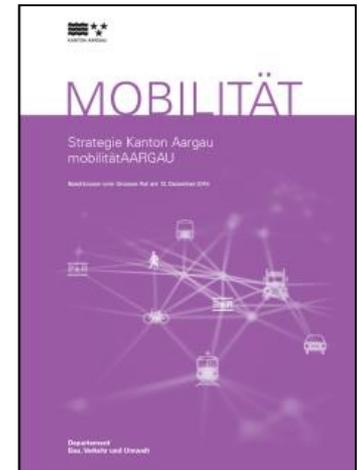
Strategische Überlegungen

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

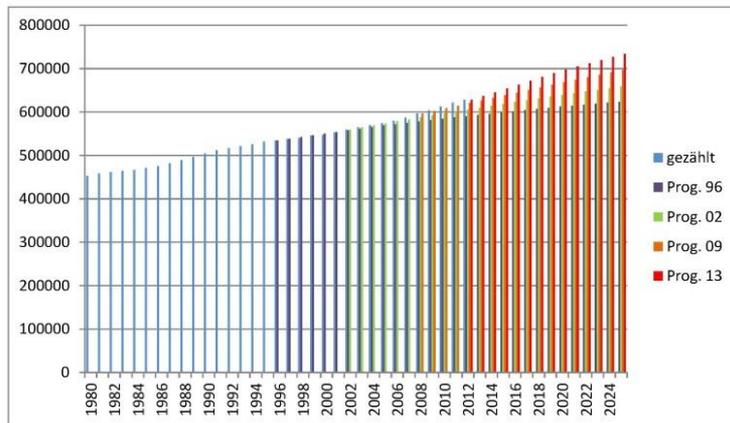
Mikrozensus als wichtige Grundlage für Agglomerationsprogramme

- > 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*

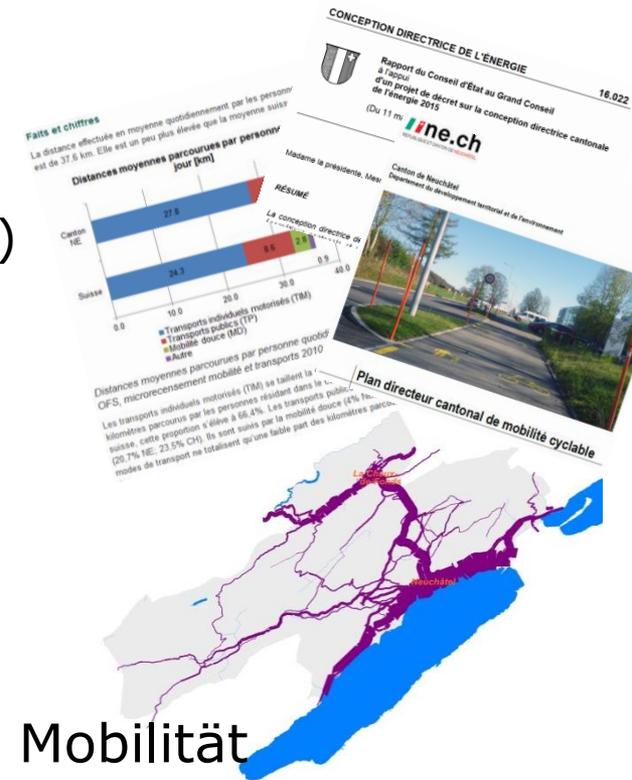
Gezielte Kommunikation – entsprechend den Bedürfnissen der Bevölkerung

- 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 kantonalen Abstimmungen 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% 

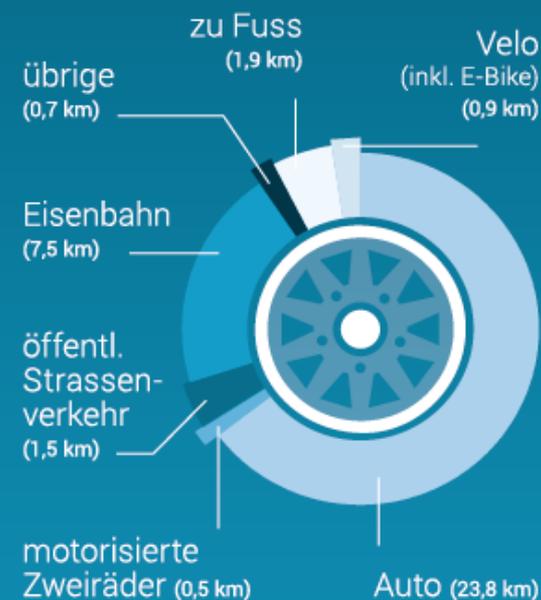
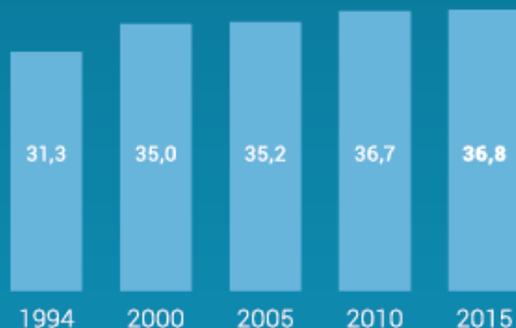
57% 

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)

