

Mobilität im Kanton Solothurn

Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015



Mai 2017

Impressum

Autoren: Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn: Kurt Erni; Sigmaplan AG: Klaus Dörnenburg,
Martin Lindenmann

Version	Datum	Autor(en)
1.03	05.05.2017	KE, kd, ML

Mobilität im Kanton Solothurn

Inhaltsverzeichnis

1	Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015	1
1.1	Die nationale Erhebung.....	1
1.2	Die regionalen Auswertungen	1
1.3	Die Auswertungseinheiten	1
1.4	Methodische Hinweise	3
2	Verfügbarkeit und Nutzung von Mobilitätsangeboten	5
2.1	Fahrzeugbesitz der Haushalte	5
2.2	Verfügbarkeit von Autos, Velos und ÖV-Abonnementen.....	7
2.3	Verfügbarkeit von Abstellplätzen	10
3	Verkehrsaufkommen.....	11
3.1	Kennziffern zum Verkehrsaufkommen	11
3.2	Mobile und nicht mobile Personen	16
3.3	Verkehrsaufkommen im Tagesablauf	18
4	Verkehrsmittel	19
4.1	Kennziffern zum Modalsplit	19
4.2	Motorisierter Individualverkehr	23
5	Verkehrszwecke	27
5.1	Kennziffern zu den Verkehrszwecken.....	27
5.2	Freizeitverkehr	31
6	Einstellungen zur Verkehrspolitik	39

Anhang

- Anhang 1: Gemeinden der Auswertungseinheiten (Definition Agglomerationen 2000)
- Anhang 2: Glossar
- Anhang 3: Auswertungstabellen

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungseinheiten	2
Abbildung 2: Visualisierung Vertrauensintervall	4
Abbildung 3: Verfügbarkeit von Autos, Velos und ÖV-Abos (in % aller Personen)	8
Abbildung 4: Verfügbarkeit von Autoabstellplätzen (in % aller Erwerbstätigen)	10
Abbildung 5: Anzahl Wege pro Tag nach Geschlecht.....	12
Abbildung 6: Distanz pro Tag (in km) nach Alter.....	13
Abbildung 7:Wegzeit pro Tag nach Erwerbstätigkeit	14
Abbildung 8: Unterwegszeit pro Tag nach Einkommen	14
Abbildung 9: Tagesganglinien der Mobilität (Schweiz und Kanton Solothurn) 2015	18
Abbildung 10: Kennziffern zum Modalsplit Kanton Solothurn	20
Abbildung 11: Modalsplit bei der Distanz	20
Abbildung 12: Modalsplit bei der Unterwegszeit	21
Abbildung 13: Modalsplit bei den Etappen.....	21
Abbildung 14: Distanz pro Tag nach Geschlecht.....	24
Abbildung 15: Unterwegszeit pro Tag nach Alter.....	25
Abbildung 16: Anteile der Verkehrszwecke an der Distanz	28
Abbildung 17: Anteile der Verkehrszwecke an der Unterwegszeit	29
Abbildung 18: Anteile der Verkehrszwecke bei den Etappen	29
Abbildung 19: Vertrauensintervalle Distanz im Freizeitverkehr (Kanton Solothurn)	32
Abbildung 20: Distanz im Freizeitverkehr (in km) nach Einkommen (in Fr./Monat).....	33
Abbildung 21: Unterwegszeit pro Tag nach Alter.....	34
Abbildung 22: Modalsplit im Freizeitverkehr bei der Distanz	35
Abbildung 23: Modalsplit im Freizeitverkehr bei der Wegzeit	35
Abbildung 24: Modalsplit im Freizeitverkehr bei den Etappen	36
Abbildung 25: Akzeptanz finanzieller Massnahmen im Kanton Solothurn.....	39
Abbildung 26: Stauvermeidungsstrategien (Gesamtschweiz)	41
Abbildung 27: Einstellung zu zeitlicher Abstufung von Tarifen im ÖV (Gesamtschweiz) .	42

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Grundgesamtheiten pro Auswertungseinheit	3
Tabelle 2: Beispiele zum Vertrauensintervall	4
Tabelle 3: Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt im Kanton Solothurn	5
Tabelle 4: Fahrzeugbesitz der Haushalte	6
Tabelle 5: Veränderung der Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt zwischen 2010 und 2015....	6
Tabelle 6: Verfügbarkeit von Autos, Velos und ÖV-Abos (in % pro Gruppe)	7
Tabelle 7: Änderung der Verfügbarkeit von Autos, Velos und ÖV-Abos	9
Tabelle 8: Tägliches Verkehrsaufkommen im Kanton Solothurn	11
Tabelle 9: Anteil der am Stichtag nicht mobilen Personen	17
Tabelle 10: Kennziffern zum Modalsplit Kanton Solothurn und Schweiz.....	19
Tabelle 11: Tägliches Verkehrsaufkommen im MIV.....	24
Tabelle 12: Kennziffern zu den Verkehrszwecken Kanton Solothurn und Schweiz	27
Tabelle 13: Tägliches Verkehrsaufkommen im Freizeitverkehr	31
Tabelle 14: Kennziffern zum Modalsplit im Freizeitverkehr	32

1 Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

1.1 Die nationale Erhebung

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr zum Verkehrsverhalten (MZMV) ist heute die wichtigste Grundlage für Aussagen zu zahlreichen Aspekten des Personenverkehrsverhaltens, die in verschiedensten Bereichen der Verkehrswissenschaft, -planung und -politik und u.a. auch von der Raumplanung verwendet werden.

1974 wurde erstmals eine gesamtschweizerische Befragung der Bevölkerung zum Verkehrsverhalten durchgeführt. Solche Erhebungen wurden seither ungefähr alle 5 Jahre wiederholt. Sie stützen sich auf den Bundesratsauftrag in der Verordnung über die Durchführung statistischer Erhebungen des Bundes. Im Jahr 2015 haben die Bundesämter für Statistik (BFS) und für Raumentwicklung (ARE) wiederum die Erhebung "Mikrozensus Mobilität und Verkehr" durchgeführt. Wie schon in früheren Jahren haben sich nebst anderen Bundesämtern auch Kantone, Regionen, Agglomerationen und Städte an der Erhebung beteiligt, indem sie zusätzliche Interviews (Verdichtungen) mitfinanziert haben.

Die Erhebung erfolgte mittels computergestützter Telefonbefragung durch ein spezialisiertes Befragungsinstitut. Das Interview umfasste zwei Teile:

- In einem ersten Teil beantwortete eine zufällig ausgewählte Person des Haushalts (= Zielperson, über 6 Jahre alt) Fragen, die den gesamten Haushalt betreffen.
- Im zweiten Teil gab diese Person Auskunft über ihr konkretes Verkehrsverhalten am festgelegten Stichtag.

Im Gegensatz zum MZMV 2010, als in grösseren Haushalten zwei Personen befragt wurden, wurde 2015 pro Haushalt nur eine Person befragt.

Insgesamt wurden (inklusive Verdichtungen) etwas über 57'000 Interviews durchgeführt. Damit die Resultate für die Gesamtbevölkerung möglichst repräsentativ ausfallen, wurden die Haushalte und die Personen nach einem anerkannten Verfahren gewichtet. Dies ist nötig, weil sonst die Verdichtungsregionen ein zu hohes Gewicht erhalten würden und weil einige Personengruppen (z.B. junge Ledige) schwieriger zu erreichen sind.

1.2 Die regionalen Auswertungen

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 ist so ausgelegt, dass auch für die einzelnen Kantone Auswertungen mit der nötigen statistischen Aussagekraft vorgenommen werden können. Darüber hinaus hat der Kanton Solothurn sowohl für die Agglomeration Solothurn wie für den Teil Olten der Agglomeration AareLand (Aarau - Olten - Zofingen) Verdichtungen der Stichprobe (zusätzliche Interviews) bestellt, um auch für Auswertung dieser Gebietseinheiten eine ausreichende Stichprobe zu haben. Mit Hilfe dieser Verdichtungen ist es möglich, auch für diese Teilgebiete des Kantons Solothurn statistisch gesicherte Aussagen zu machen.

1.3 Die Auswertungseinheiten

Neben der gesamten Schweiz als Vergleichseinheit und dem Kanton Solothurn als Ganzem werden im vorliegenden Bericht drei kleinere Untersuchungseinheiten ausgewertet, die sich auf die Agglomerationseinteilung abstützen:

- Die Agglomeration Solothurn, bestehend aus 23 Solothurnischen Gemeinden und einer Berner Gemeinde (Zielebach)
- Die "Region Olten", die die 24 Solothurnischen Gemeinden der Agglomeration AareLand umfasst.
- Die Agglomeration AareLand, bestehend aus den beiden Agglomerationen Olten - Zofingen und Aarau (nach Definition BFS), die 42 Gemeinden umfasst (zusätzlich 18 aus dem Kanton Aargau)

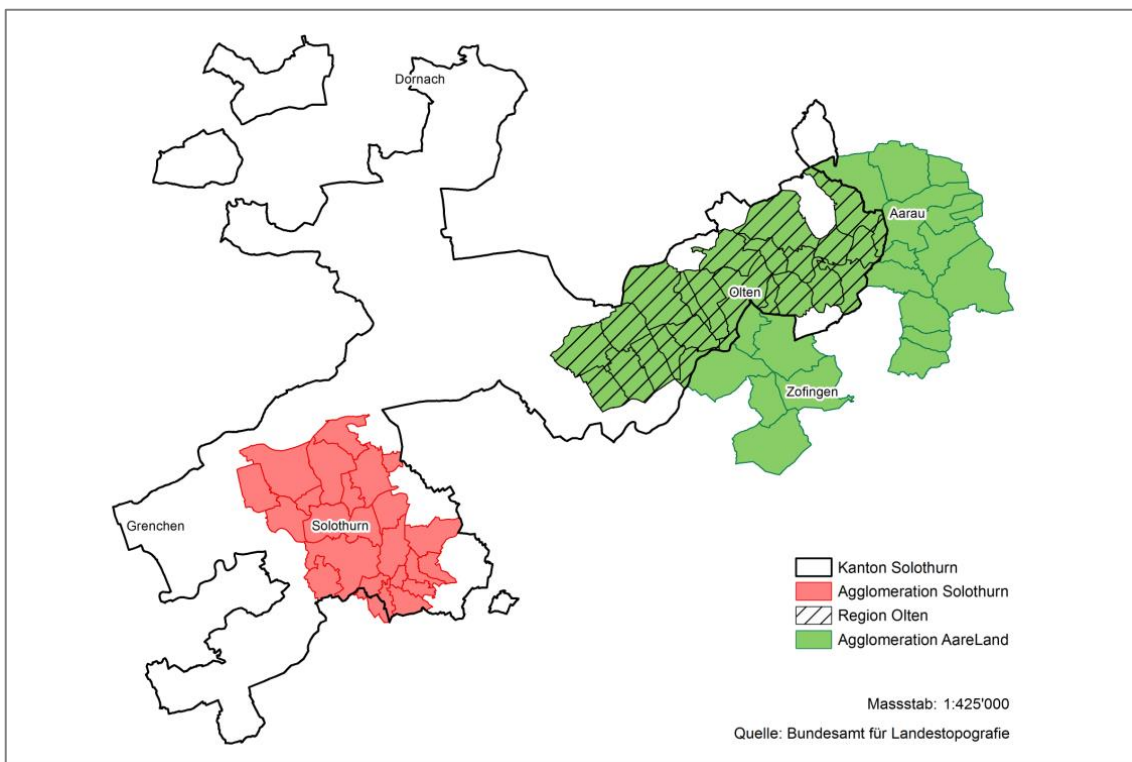


Abbildung 1: Untersuchungseinheiten

Die Agglomerationsdefinition ist nicht statisch, sondern wird von Zeit zu Zeit vom Bundesamt für Statistik überarbeitet. Die den oben angegebenen Agglomerationen - die auch Basis für die Agglomerationsprogramme sind - zugrundeliegende Definition stammt aus dem Jahre 2000. Die Neudefinition "Agglomeration 2012" hat zu nicht unbeträchtlichen Änderungen geführt. Die so genannte Agglomeration AareLand besteht aus den Agglomerationen Olten - Zofingen und Aarau. Vier Gemeinden aus diesem Gebiet bilden neu den "Kern ausserhalb von Agglomerationen" von Schönenwerd, weitere 9 Gemeinden gehören nicht mehr zu diesen Agglomerationen und neu wurden 4 Gemeinden aufgenommen. Aus der Agglomeration Solothurn wurden 5 Gemeinden "entlassen" und 3 Gemeinden neu aufgenommen.

Da diese Neudefinition der Agglomerationen in absehbarer Zeit die Definition 2000 ablösen wird, werden im Rahmen dieses Berichtes für einige wichtige Kennziffern parallel zu den alten Agglomerationen auch die neuen ausgewertet, um die Grösse und Richtung der dadurch erfolgten Verschiebungen zu dokumentieren.

In Anhang 1 sind die Gemeinden der jeweils drei (alten und neuen) Auswertungseinheiten inkl. Einwohnerzahlen 2015 zusammengestellt.

1.4 Methodische Hinweise

1.4.1 Grundgesamtheit

Für den Mikrozensus 2015 wurden im Kanton Solothurn 2'269 Personen aus 2'269 Haushalten befragt. Durch die ausserhalb des Kantons liegenden Gemeinden der beiden Agglomerationen kamen noch 1'163 weitere Datensätze von befragten Personen dazu, die für die Auswertung verwendet werden konnten.

Tabelle 1 fasst die pro Auswertungseinheit zur Verfügung stehenden Datensätze (entspricht der Anzahl befragter Personen) und zum Vergleich die Einwohnerzahlen von 2015 zusammen.

Auswertungseinheit	erfasste Personen		Einwohner 31.12.2015 (100 %)
	absolut	in %	
Agglomeration Solothurn	876	1.13 %	77'633
Region Olten	664	0.81 %	81'924
Agglomeration AareLand	1'826	0.88 %	207'991
Kanton Solothurn	2'269	0.85 %	267'836
Schweiz	57'090	0.70 %	8'156'286

Tabelle 1: Grundgesamtheiten pro Auswertungseinheit

Der Vergleich der befragten Personen mit den Einwohnerzahlen 2015 zeigt, dass gesamtschweizerisch und gesamtkantonal deutlich weniger als 1 % der Bevölkerung mit dem Mikrozensus erfasst wurde. In der Region Olten lag der Anteil leicht unter dem kantonalen Durchschnitt, in der Agglomeration AareLand leicht darüber, während er in der Agglomeration Solothurn deutlich über 1 % lag.

1.4.2 Vertrauensintervall

Da es sich beim Mikrozensus um eine Stichprobenerhebung handelt, bei der nur ein kleiner Teil der Bevölkerung befragt wird, ist bei der Übertragung der Resultate auf die gesamte Bevölkerung einer Auswertungseinheit Vorsicht geboten. Um die Aussagekraft von statistischen Resultaten zu umschreiben, wird das so genannte Vertrauensintervall verwendet. Das "90 %-Vertrauensintervall" gibt an, in welchem Bereich um den berechneten Wert (Durchschnittswert) der "wahre Wert" mit 90-prozentiger Wahrscheinlichkeit liegt. Der "wahre Wert" ist der Durchschnittswert, den man erhalten würde, wenn man alle Personen (und nicht nur einen Teil) befragen würde. Ein Beispiel soll dies erläutern:

- Die zurückgelegte durchschnittliche Tagesdistanz mit dem Auto im Kanton Solothurn beträgt 25.31 km
- Das 90%-Vertrauensintervall beträgt +/- 1.81 km

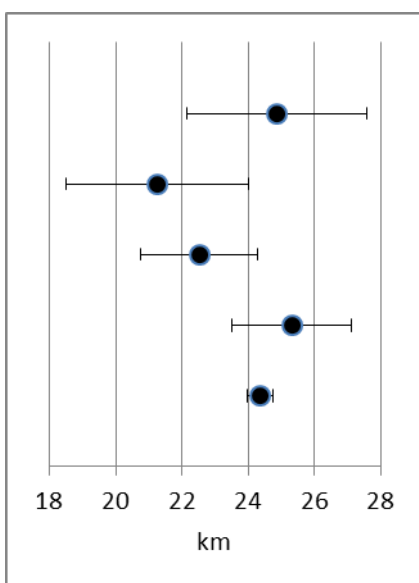
Dies bedeutet, dass die mittlere Tagesdistanz aller Solothurnerinnen und Solothurner mit 90-prozentiger Wahrscheinlichkeit zwischen 23.50 und 27.12 km liegt.

Die Grösse des Vertrauensintervalls ist von der Anzahl Datensätze (befragte Personen) und der Anzahl der entsprechenden Antworten abhängig. Tabelle 2 zeigt dies am Beispiel der mittleren zurückgelegten Tagesdistanz für den Auto- und den Langsamverkehr, Abbildung 2 visualisiert den Sachverhalt.

Auswertungseinheit	Basis (Personen)	mit Auto (MIV)			Langsamverkehr (LV)		
		Tagesdistanz	Vertrauensintervall		Tagesdistanz	Vertrauensintervall	
		[km]	[km]	[%]	[km]	[km]	[%]
Agglomeration Solothurn	876	24.87	2.73	10.98	2.92	0.37	12.61
Region Olten	664	21.26	2.75	12.96	2.58	0.33	12.61
Agglomeration AareLand	1826	22.54	1.77	7.83	2.91	0.23	7.87
Kanton Solothurn	2269	25.31	1.81	7.14	2.54	0.19	7.46
Schweiz	57090	24.35	0.38	1.55	2.80	0.04	1.57

Tabelle 2: Beispiele zum Vertrauensintervall

Motorisierter Individualverkehr



Langsamverkehr

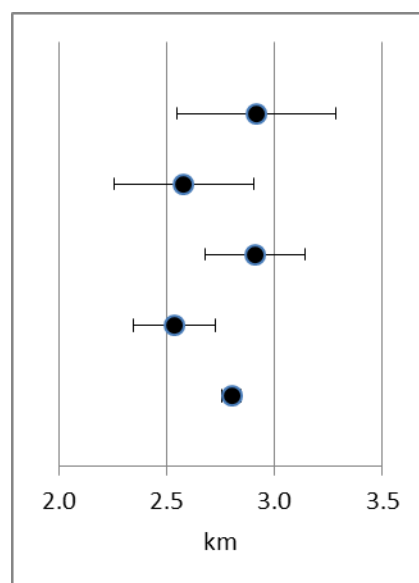


Abbildung 2: Visualisierung Vertrauensintervall

Die Vertrauensintervalle für die Tagesdistanz überlappen sich fast alle, "statistisch signifikant" kann einzig gesagt werden, dass die im Langsamverkehr zurückgelegte Distanz im Mittel für den Kanton Solothurn (zwischen 2.35 und 2.73 km) unter dem schweizerischen Mittel (2.76 bis 2.84 km) liegt. Alle anderen Vergleiche ergeben keine statistisch signifikanten Differenzen, sondern geben nur Tendenzen wieder.

2 Verfügbarkeit und Nutzung von Mobilitätsangeboten

2.1 Fahrzeugbesitz der Haushalte

2.1.1 Kanton Solothurn

Ein wichtiges Kriterium für das Mobilitätsverhalten ist die Verfügbarkeit über entsprechende Fahrzeuge. In Tabelle 3 ist zusammengestellt, über wie viele Fahrzeuge die Haushalte im Kanton Solothurn - differenziert nach verfügbarem Einkommen, Wohnort und Haushaltgrösse - verfügen. Die Differenzierung des Wohnortes (siehe auch Anhang 1) ist folgendermassen umschrieben:

- Unter "Städtischem Kernraum" versteht man jeweils die zentralen Gemeinden einer Agglomeration, die gewisse Kriterien der Siedlungsdichte erfüllen müssen.
- Zum "Einflussgebiet städtischer Kerne" bzw. zum Agglomerationsgürtel zählen alle Gemeinden, die mit dem Kern funktional verbunden sind. Eine Gemeinde gilt als dem Gürtel einer Agglomeration zugehörig, wenn mehr als ein Drittel der dort wohnhaften Beschäftigten in einer der Kerngemeinden arbeiten.
- Gemeinden "ausserhalb Einfluss städtischer Kerne" sind Gemeinden innerhalb einer Agglomeration, die das oben erwähnte Kriterium nicht erfüllen oder ausserhalb der Agglomerationen liegen.

Der in der Tabelle angegebene Index bezieht sich auf den Durchschnitt des Kantons Solothurn. Ist er grösser als 100, liegt die Anzahl der verfügbaren Fahrzeuge für dieses Kriterium über dem Durchschnitt des Kantons, andernfalls darunter.

		Autos		Motorräder		Klein- motorräder		Mofas		Velos		E-Bikes	
		Anz.	Index	Anz.	Index	Anz.	Index	Anz.	Index	Anz.	Index	Anz.	Index
monatliches Haushalts- einkommen	bis 4 000 CHF	0.65	51	0.03	22	0.02	54	0.03	56	0.55	32	0.08	65
	4 001 - 8 000 CHF	1.11	87	0.09	72	0.03	78	0.05	83	1.41	83	0.10	83
	8 001 - 12 000 CHF	1.68	131	0.21	168	0.04	115	0.05	92	2.34	137	0.16	124
	mehr als 12 000 CHF	2.05	160	0.25	198	0.06	154	0.06	103	2.50	147	0.19	150
Urbanisie- rungsgrad Wohnort	Städtischer Kernraum	1.14	89	0.09	74	0.03	72	0.05	78	1.61	94	0.11	85
	Einflussgebiet städtischer Kerne	1.56	122	0.21	162	0.05	145	0.09	149	1.85	109	0.17	137
	Ausserhalb Einfluss städtischer Kerne	1.48	116	0.15	120	0.06	159	0.07	124	1.95	114	0.13	104
Haushalts- grösse	1 Person	0.75	59	0.04	35	0.01	28	0.01	24	0.73	43	0.05	37
	2 Personen	1.35	106	0.14	113	0.03	86	0.06	105	1.59	93	0.16	131
	3 Personen	1.67	130	0.16	126	0.04	112	0.04	70	2.30	135	0.12	99
	4 Personen	1.76	138	0.24	192	0.10	267	0.16	274	3.21	188	0.17	139
	5 Personen und mehr	1.98	155	0.17	130	0.08	224	0.12	201	3.69	217	0.23	180
Durchschnitt		1.28	100	0.13	100	0.04	100	0.06	100	1.71	100	0.13	100

Tabelle 3: Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt im Kanton Solothurn

Es fällt auf, dass im Allgemeinen die Zahl der Fahrzeuge (wie auch die Indizes) mit Zunahme des verfügbaren Einkommens wie der Haushaltgrösse zunimmt. Dass dies bei den Motorrädern, Kleinmotorrädern und Mofas nicht immer der Fall ist, ist zum Teil auf die geringen Zahlen zurückzuführen. Bei der Verfügbarkeit über Autos spielt der Wohnort eine wichtige Rolle: Die Anzahl der Fahrzeuge pro Haushalt ist im städtischen Kernraum immer geringer als in den anderen beiden Gemeindearten, was die hohe Qualität des Angebots des öffentlichen Verkehrs widerspiegelt. Ob die anderen Gemeinden innerhalb oder ausserhalb des städtischen Einflusses liegen, hat keinen sehr grossen Einfluss, die Tendenzen zeigen einmal in die eine, einmal in die andere Richtung.

2.1.2 Vergleich von Teilgebieten

Tabelle 4 zeigt die Unterschiede beim Fahrzeugbesitz in den Auswertungseinheiten.

Auswertungseinheit	Autos		Motorräder		Kleinmotorräder		Mofas		Velos		E-Bikes	
	Anz.	Index	Anz.	Index	Anz.	Index	Anz.	Index	Anz.	Index	Anz.	Index
Agglomeration Solothurn	1.22	106	0.12	83	0.03	107	0.06	163	1.80	114	0.14	159
Region Olten	1.21	104	0.12	83	0.03	107	0.05	135	1.67	106	0.09	106
Agglomeration AareLand	1.22	105	0.13	92	0.03	104	0.04	106	1.82	116	0.10	114
Kanton Solothurn	1.28	110	0.13	91	0.04	131	0.06	165	1.71	109	0.13	142
Schweiz	1.16	100	0.14	100	0.03	100	0.04	100	1.57	100	0.09	100

Tabelle 4: Fahrzeugbesitz der Haushalte

Im Vergleich mit der ganzen Schweiz sind die Unterschiede nicht wesentlich: Die Zahl der Autos pro Haushalt liegt im Kanton Solothurn um 10 % über dem gesamtschweizerischen Wert, die Zahl der Velos (inklusive E-Bikes) um 11 %. Grössere Unterschiede bei den Indizes bestehen bei den Kategorien, die wenig vertreten sind. Bei den Mofas ist dieser Unterschied signifikant, nicht aber bei den Kleinmotorrädern, wo die Stichprobe recht klein ist.

2.1.3 Entwicklung seit 2010

Kanton Solothurn

Im Vergleich der Erhebungen von 2010 und 2015 hat die Zahl der Fahrzeuge pro Haushalt abgenommen. Bei den Autos ist die Abnahme allerdings minim, auch bei den Mofas ist sie nicht signifikant, während bei den übrigen Fahrzeugkategorien signifikante Abnahmen zu verzeichnen sind. Die anfängliche Vermutung, dass die sinkende Haushaltsgrosse hierbei eine wesentliche Rolle spielt, musste verworfen werden: Die Anzahl Personen pro Haushalt ist 2015 gegenüber 2010 nur um rund 1% zurückgegangen. Es muss sich also bei den Zweirädern (ausser Mofas) um einen effektiven Rückgang des Fahrzeugbestands handeln.

Vergleich Teilgebiete

Tendenziell stimmen die Entwicklungen in den Teilgebieten mit denen in der Schweiz und im Kanton Solothurn überein. Es sind keine auffallenden divergierenden Entwicklungen zwischen den verschiedenen Auswertungseinheiten festzustellen. Insbesondere bei den wenig vertretenen Kategorien (Motorräder, Kleinmotorräder und Mofas) sind aber die Veränderungen trotz hoher Abnahmeraten (bis zu -27%) nicht signifikant.

Auswertungseinheit	Autos	Motorräder	Kleinmotorräder	Mofas	Velos und E-Bikes
Agglomeration Solothurn	-2%	-16%	-40%	-18%	-9%
Region Olten	2%	-17%	-50%	-32%	-9%
Agglomeration AareLand	1%	-14%	-27%	-38%	-4%
Kanton Solothurn	-1%	-15%	-27%	-17%	-6%
Schweiz	-1%	-7%	-30%	-12%	-3%

Signifikante Veränderungen

Tabelle 5: Veränderung der Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt zwischen 2010 und 2015

2.2 Verfügbarkeit von Autos, Velos und ÖV-Abonnements

2.2.1 Kanton Solothurn

Der Besitz von Fahrzeugen (pro Haushalt) und die Verfügbarkeit über das Fahrzeug (pro Person) sind zwar eng miteinander verknüpft, bedeuten aber trotzdem nicht das Gleiche. Genau wie beim ÖV-Abonnement kommt es für das Mobilitätsverhalten darauf an, wer über das Fahrzeug bzw. die Fahrberechtigung verfügen kann.

Die Werte bei der Verfügbarkeit über ein Auto beziehen sich nur auf die Personen, die auch fähig bzw. berechtigt sind (Besitz eines Führerscheins), ein Auto zu fahren. Für die Berechnung des Anteils der Abonnementbesitzer für den ÖV sind nur Personen ab 16 Jahren berücksichtigt.

Während ein ÖV-Abonnement einer bestimmten Person zugeordnet ist und ein Velo fast immer einer bestimmten Person gehört, stehen Autos oft neben dem Besitzer weiteren Personen zur Verfügung. Bei der Erhebung wurde deshalb gefragt, ob ein Auto immer oder nach Absprache verfügbar sei. In der folgenden Tabelle 6 sind - wie in den Standardauswertungen des BFS - für die Autos nur die Zahlen für "immer verfügbar" angegeben. Werden die Antworten "nach Absprache verfügbar" auch dazu genommen, erhöht sich die Quote der Verfügbarkeit im Durchschnitt von 81.2% auf 97.5%, also die überwiegende Mehrheit der Haushalte.

		Verfügbarkeit Auto		Verfügbarkeit Velo		Verfügbarkeit ÖV-Abo	
		[%]	Index	[%]	Index	[%]	Index
Geschlecht	Mann	83.2	102	87.8	105	46.7	89
	Frau	78.5	97	78.4	94	59.0	112
Alter	6-17 Jahre	k.A.	k.A.	97.0	116	93.5	178
	18-24 Jahre	63.1	78	92.2	111	57.2	109
	25-44	78.0	96	89.0	107	49.7	95
	45-64	85.8	106	86.9	104	50.0	95
	65-79	83.4	103	66.3	80	59.4	113
	80 und mehr	95.9	118	39.2	47	45.0	86
Erwerbstätigkeit	Vollzeit	85.2	105	88.5	106	45.1	86
	Teilzeit	77.7	96	90.2	108	62.6	119
	in Ausbildung	47.7	59	96.5	116	86.0	164
	nicht erwerbstätig	80.7	99	63.9	77	50.2	95
monatliches Haushalts- einkommen	weiss nicht/keine Antwort	82.8	102	81.2	97	56.1	107
	bis und mit 4000 Fr.	84.9	105	54.9	66	46.6	89
	4001-8000 Fr.	80.1	99	81.9	98	47.5	90
	8001-12000 Fr.	81.4	100	89.8	108	54.4	103
	mehr als 12000 Fr.	79.4	98	91.3	109	66.1	126
Urbanisie- rungsgrad Wohnort	Städtischer Kernraum	78.8	97	77.6	93	55.5	106
	Einflussgebiet städtischer Kerne	84.8	104	83.1	100	51.5	98
	Ausserhalb Einfluss städtischer Kerne	84.8	104	89.7	108	40.4	77
Durchschnitt		81.2	100	83.4	100	52.6	100

Tabelle 6: Verfügbarkeit von Autos, Velos und ÖV-Abos (in % pro Gruppe)

Die Verfügbarkeit der Verkehrsmittel ist nach Geschlechtern unterschiedlich: Während beim Auto keine signifikanten Unterschiede bestehen, verfügen Männer zu einem höheren Anteil über Velos und Frauen häufiger über Abonnemente des öffentlichen Verkehrs. Bezogen auf das Alter variiert die Verfügbarkeit über Autos kaum, bei den Velos zeigt sich klar eine absteigende Tendenz mit zunehmendem Alter. Bei den ÖV-Abos sind einige altersabhängige Muster erkennbar: Sehr hoch ist der Anteil des Abo-Besitzes bei den 16- und 17-jährigen, hoch bei den 65- bis 79-jährigen. Die tiefsten Werte weisen die über 80-jährigen sowie die 25- bis 64-jährigen auf. Die Personen in Ausbildung besetzen die Spitzenpositionen beim Besitz von Velos und ÖV-Abos, bei zunehmendem Haushalteinkommen ist tendenziell die Verfügbarkeit über Mobilitätsmittel steigend. Beim Wohnort bestätigt sich das in Kapitel 2.1 festgestellte Muster bei den Autos (höhere Verfügbarkeit ausserhalb des städtischen Kernraums), bei den Velos ist es ähnlich. Das Muster für den Besitz von ÖV-Abos ist gegenläufig, d.h. höhere Verfügbarkeit, je zentraler der Wohnort liegt.

2.2.2 Vergleich von Teilgebieten

Aus Abbildung 3 ist zu ersehen, dass der Anteil der Personen, die über ein Auto, ein Velo und/oder ein ÖV-Abonnement verfügen, im Kanton Solothurn und den untersuchten Teilgebieten nicht wesentlich von den gesamtschweizerischen Werten abweichen. Die Verfügbarkeit von Velos ist im Kanton Solothurn und den anderen Auswertungseinheiten jedoch signifikant höher als in der gesamten Schweiz, bei der Verfügbarkeit von Autos liegt der Kanton Solothurn signifikant über der Schweiz und bei den ÖV-Abos signifikant darunter. Die übrigen Unterschiede sind nicht signifikant.

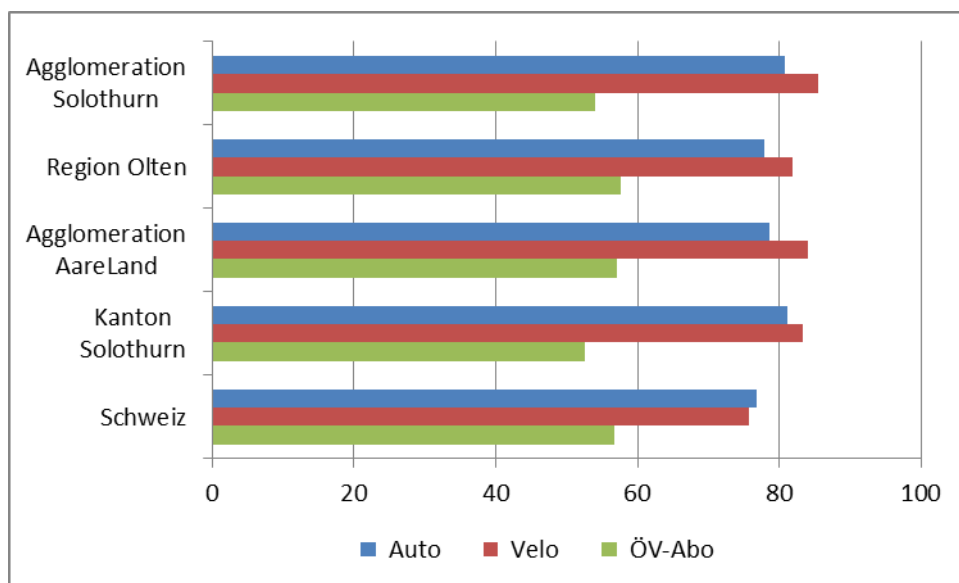


Abbildung 3: Verfügbarkeit von Autos, Velos und ÖV-Abos (in % aller Personen)

2.2.3 Entwicklung seit 2010

Kanton Solothurn

Gegenüber 2010 sind die Unterschiede nicht gross. Einzig bei den ÖV-Abonnements ist eine signifikante Abnahme um -4% festzustellen, die einzig beim männlichen Geschlecht auftritt (-8%) und in der Gruppe der 18- bis 24-Jährigen speziell ausgeprägt ist (-14%). Bei der Verfügbarkeit über ein Velo fällt die Gruppe der über 80-Jährigen auf, bei denen der Wert von 29% im Jahre 2010 auf 39% im 2015 gestiegen ist.

		Änderung Verfügbarkeit 2010 - 2015		
		Auto [%]	Velo [%]	ÖV-Abo [%]
Geschlecht	Mann	0%	2%	-8%
	Frau	4%	1%	0%
Alter	6-17 Jahre		1%	9%
	18-24 Jahre	24%	5%	-14%
	25-44 Jahre	-1%	0%	3%
	45-64 Jahre	4%	3%	-3%
	65-79 Jahre	-6%	7%	-5%
	80 und mehr	22%	35%	-15%
Durchschnitt		2%	2%	-4%

Signifikante Veränderungen

Tabelle 7: Änderung der Verfügbarkeit von Autos, Velos und ÖV-Abos

Vergleich von Teilgebieten

Bei der Verfügbarkeit über vier- oder zweirädrige Verkehrsmittel sind kaum signifikante Veränderungen gegenüber 2010 festzustellen. In der Agglomeration Solothurn hat die Verfügbarkeit von Autos signifikant zugenommen (+9%), bei den ÖV-Abonnements hat sie ebenso signifikant abgenommen (-8%).

2.3 Verfügbarkeit von Abstellplätzen

2.3.1 Vergleich von Teilgebieten

Ausschlaggebend für die Benutzung des Autos kann sein, ob am Arbeitsplatz ein Abstellplatz zur Verfügung steht. Abbildung 4 zeigt die Verfügbarkeit von Autoabstellplätzen im Kanton Solothurn und in den 3 Teilgebieten im Vergleich mit der gesamten Schweiz.

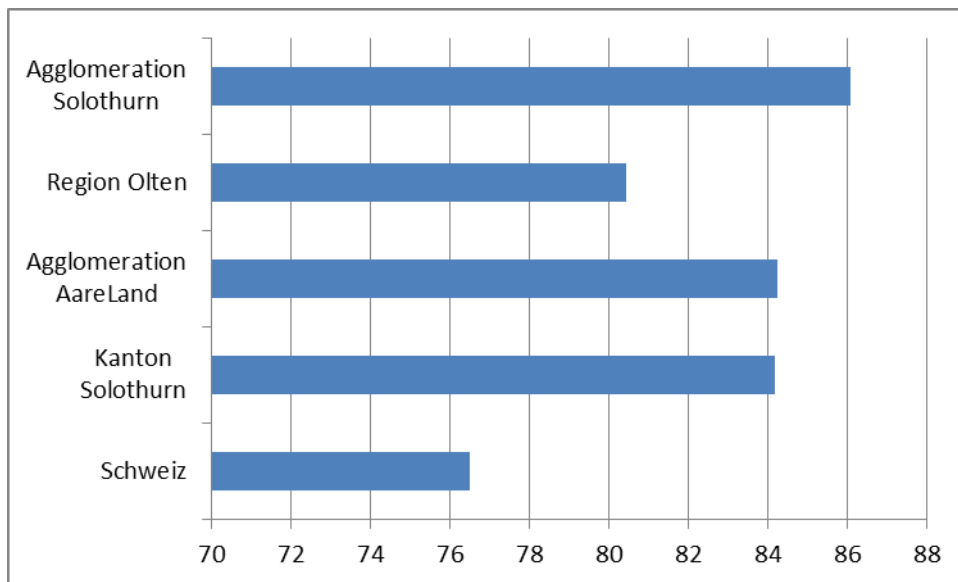


Abbildung 4: Verfügbarkeit von Autoabstellplätzen (in % aller Erwerbstätigen)

Es fällt auf, dass die Werte für den Kanton Solothurn wie für die Teilgebiete - mit Ausnahme der Region Olten - signifikant über dem schweizerischen Durchschnitt liegen. Untereinander sind kleinere Unterschiede festzustellen, diese sind aber statistisch nicht signifikant.

2.3.2 Entwicklung seit 2010

Die Verfügbarkeit von Autoabstellplätzen hat in allen Auswertungseinheiten zugenommen, allerdings nur für die Schweiz als Ganzes in signifikantem Ausmass. Die Zuwachsraten bewegen sich zwischen 9% für die ganze Schweiz und 4% für den Kanton Solothurn.

	Änderung Verfügbarkeit Parkplätze 2010 - 2015 [%]
Agglomeration Solothurn	7%
Region Olten	5%
Agglomeration AareLand	6%
Kanton Solothurn	4%
Schweiz	9%

Signifikante Veränderungen

Tabelle 8: Verfügbarkeit über Parkplätze am Arbeitsort

3 Verkehrsaufkommen

3.1 Kennziffern zum Verkehrsaufkommen

3.1.1 Kanton Solothurn

Das Verkehrsaufkommen kann mit Hilfe verschiedener Kennziffern beschrieben werden. Im Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 wurden die Anzahl der Wege (von einer Aktivität zur anderen, also z.B. vom Arbeitsplatz nach Hause), die am Stichtag zurückgelegte Distanz wie auch die Zeit, die täglich im Verkehr zugebracht wurde, erhoben. Interessant sind die Unterschiede zwischen den sozioökonomischen Gruppen, wie Tabelle 9 zeigt. Der Index bezieht sich jeweils auf den Durchschnitt des Kantons Solothurn, Werte über 100 zeigen ein überdurchschnittliches, Werte unter 100 ein unterdurchschnittliches Verkehrsaufkommen an.

	Anzahl Wege pro Tag		Distanzen pro Tag		Wegzeit pro Tag		Unterwegszeit pro Tag	
	[Anz.]	[Index]	[km]	[Index]	[Min.]	[Index]	[Min.]	[Index]
Geschlecht								
Männer	3.46	104	43.58	116	92.49	107	84.44	108
Frauen	3.18	96	30.70	82	79.67	92	71.09	91
Alter								
6-17 Jahre	3.49	105	24.08	64	74.69	86	66.00	84
18-24 Jahre	3.70	111	48.57	130	103.62	120	91.43	117
25-44 Jahre	3.63	109	47.74	127	95.93	111	86.27	110
45-64 Jahre	3.46	104	43.25	115	91.93	106	84.22	108
65-79 Jahre	2.70	81	23.77	63	76.05	88	70.30	90
80 und mehr	2.10	63	9.66	26	44.20	51	39.31	50
Erwerbstätigkeit								
Vollzeit	3.66	110	51.18	137	96.85	112	89.16	114
Teilzeit	3.86	116	41.27	110	94.77	110	83.83	107
In Ausbildung	3.40	102	31.35	84	82.52	95	72.50	93
Nicht erwerbstätig	2.52	76	20.44	55	69.71	81	63.21	81
Einkommen								
Weiss nicht/keine Antwort	3.23	97	29.11	78	76.31	88	68.23	87
bis 4 000 CHF	2.42	73	20.99	56	68.12	79	60.79	78
4 001 - 8 000 CHF	3.39	102	40.14	107	88.28	102	80.51	103
8 001 - 12 000 CHF	3.67	110	45.31	121	96.08	111	87.27	112
mehr als 12 000 CHF	3.72	112	52.60	140	106.50	123	96.04	123
Urbanisierungsgrad								
Städtischer Kernraum	3.26	98	36.49	97	86.09	100	76.71	98
Einflussgebiet städtischer Kerne	3.30	99	37.31	100	88.63	103	81.42	104
Ausserhalb Einfluss städtischer Kerne	3.68	111	42.44	113	83.78	97	78.49	100
Durchschnitt	3.33	100	37.48	100	86.42	100	78.13	100

Tabelle 9: Tägliches Verkehrsaufkommen im Kanton Solothurn

Über alle Kennziffern lassen sich folgende Trends beobachten:

- Männer sind signifikant mobiler als Frauen
- Bei Kindern und Jugendlichen (6- bis 17-jährige) ist die Mobilität bezüglich Distanzen und Wegzeit - nicht aber bezüglich der Anzahl Wege - unterdurchschnittlich, am mobilsten sind - bei allen Kriterien - die 18- bis 24-jährigen, mit dem Alter nimmt die Mobilität ab.
- Bezüglich Erwerbstätigkeit zeigt sich eine abnehmende Mobilitätstendenz von vollzeitigen Erwerbstätigen über Teilzeitbeschäftigte und Personen in Ausbildung bis zu nicht erwerbstätigen Personen, die weniger unterwegs sind. Auch hier gilt diese Aussage nicht für die Anzahl der Wege, die bei den teilzeitig Beschäftigten tendenziell am höchsten sind.
- Wenig Verdienende (Haushaltseinkommen bis Fr. 4000.-) sind weniger mobil als der Durchschnitt der Bevölkerung, ansonsten besteht ein Trend zu höherer Mobilität bei höherem Einkommen.
- Der Urbanisierungsgrad hat keine signifikanten Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten, die tendenziellen Unterschiede variieren stark je nach betrachteter Kennziffer.

Meist sind die beschriebenen Trends bei den zurückgelegten Distanzen am ausgeprägtesten, bei der benötigten Zeit etwas weniger sichtbar und - wie bereits erwähnt - am wenigsten ausgeprägt bei der allgemeinen Mobilität, ausgedrückt als Anzahl Wege pro Tag.

Die Werte für den Kanton Solothurn weichen nicht wesentlich von den gesamtschweizerischen Werten ab. Auch die oben beschriebenen Trends für den Kanton Solothurn entsprechen im Allgemeinen den Trends in der Schweiz.

3.1.2 Vergleich von Teilgebieten

In der Folge werden ausgewählte Werte für die einzelnen Auswertungseinheiten nach verschiedenen Merkmalen miteinander verglichen. Im Allgemeinen bestätigen sich die erwähnten Trends, die Unterschiede zwischen den geografischen Einheiten sind nicht sehr gross.

Anzahl Wege nach Geschlecht

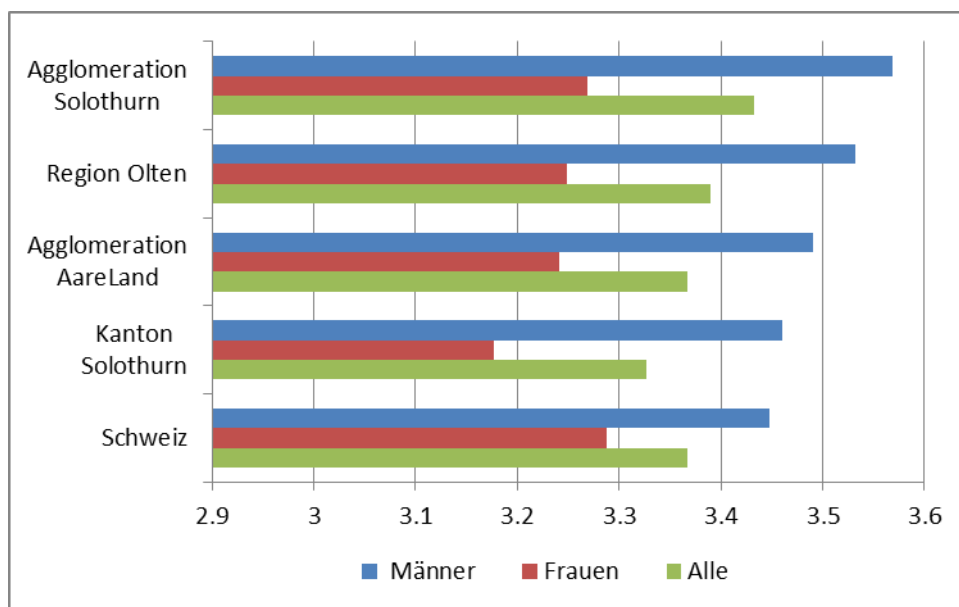


Abbildung 5: Anzahl Wege pro Tag nach Geschlecht

Auch wenn die Abbildung 5 vermuten lässt, dass die Frauen im Kanton Solothurn weniger mobil sind als in der Schweiz als Ganzes, sind diese Unterschiede nicht signifikant. Auch die übrigen Abweichungen zwischen den Auswertungseinheiten geben nur Tendenzen an, es bestehen aber keine signifikanten Unterschiede der geschlechtsspezifischen Mobilitätsmuster.

Tagesdistanz (in km) nach Alter

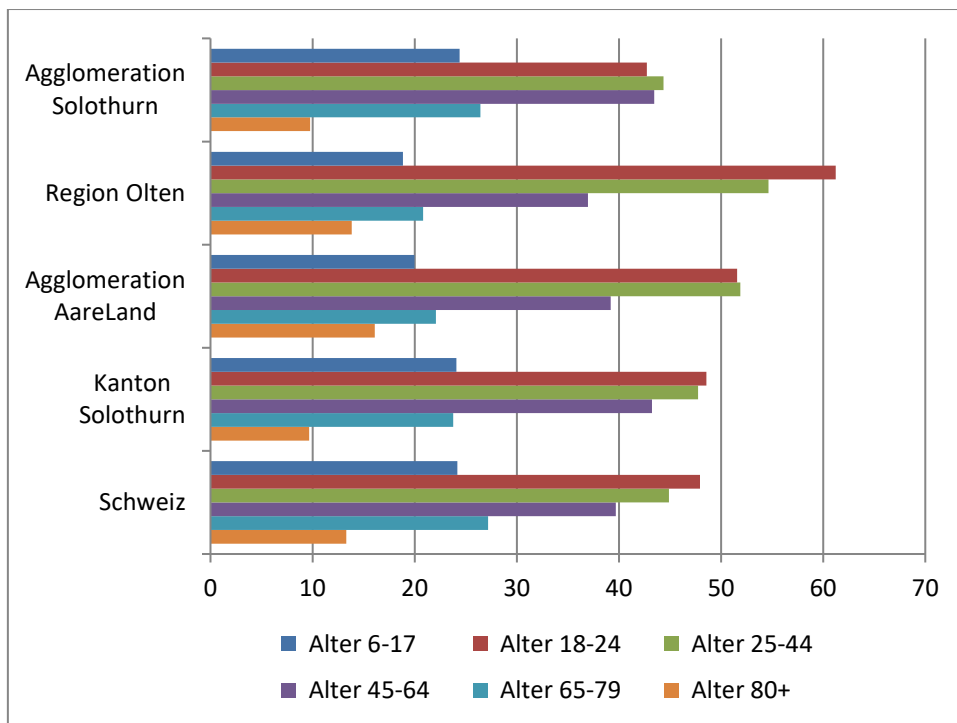


Abbildung 6: Distanz pro Tag (in km) nach Alter

Das grundsätzliche Muster, dass die zurückgelegten Distanzen bei Kindern und Jugendlichen relativ gering sind, für die Altersgruppe der 18- bis 24-jährigen erheblich grösser und anschliessend mit zunehmendem Alter wieder sukzessive abnehmen, ist in allen Auswertungseinheiten gleich. Im Detail sind gewisse Abweichungen sichtbar, die aber alle nur Tendenzen anzeigen, das heisst, statistisch nicht signifikant sind.

Wegzeit nach Erwerbstätigkeit

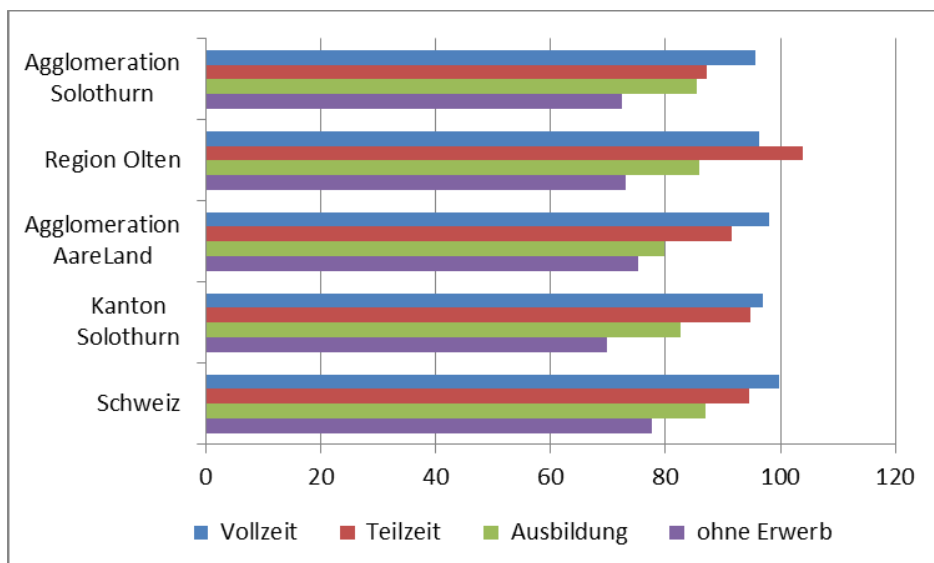


Abbildung 7: Wegzeit pro Tag nach Erwerbstätigkeit

Auch bei der Wegzeit nach Erwerbstätigkeit weichen die Teilgebiete nicht vom gesamtschweizerischen Grundmuster ab. Der einzige signifikante Unterschied besteht bei den nicht erwerbstätigen Personen: Für sie ist die Wegzeit im Kanton Solothurn geringer als für die gesamte Schweiz.

Unterwegszeit nach Einkommen

Die so genannte Unterwegszeit unterscheidet sich von der Wegzeit nur darin, dass die Unterwegszeit die ganze Zeitdauer vom Start bis zum Ziel beinhaltet, die Wegzeit aber die Pausen und Wartezeiten (z.B. beim Umsteigen auf ein öffentliches Verkehrsmittel) ausklammert.

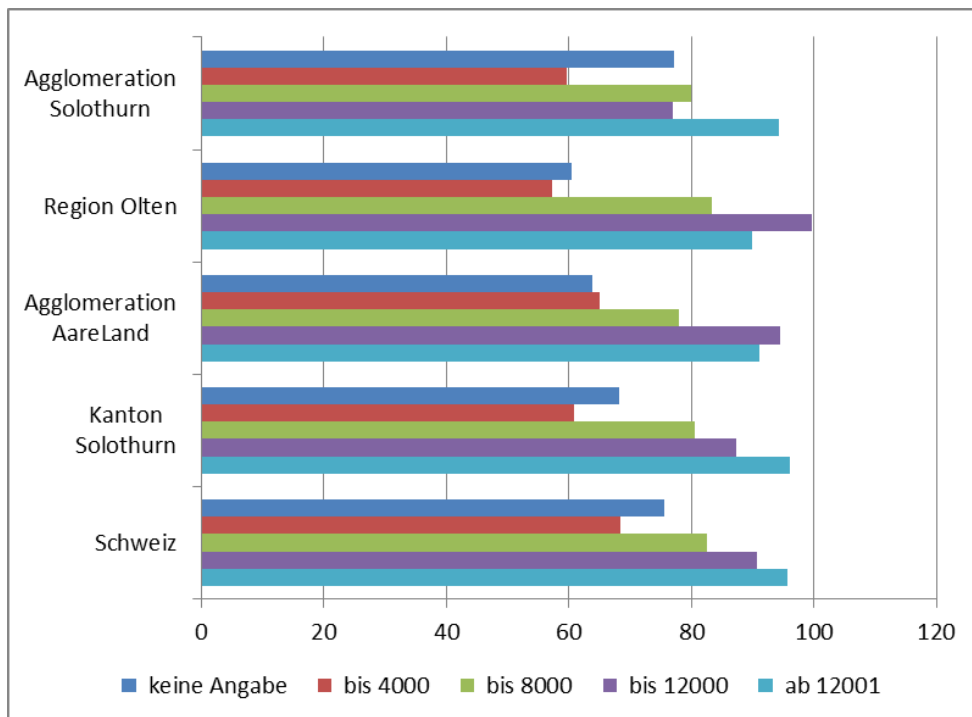


Abbildung 8: Unterwegszeit pro Tag nach Einkommen

Für die Unterwegszeit in Abhängigkeit des Einkommens gilt das Gleiche wie für die Wegzeit in Abhängigkeit vom Beschäftigungsverhältnis: Sie steigt tendenziell mit zunehmendem Einkommen und dieses gesamtschweizerische Grundmuster gilt mehr oder weniger auch für die ausgewerteten geografischen Einheiten im Kanton Solothurn. Signifikante Abweichungen lassen sich nicht feststellen.

3.1.3 Veränderungen durch Neudefinition der Agglomerationen

Bei der Neudefinition der Agglomerationen bezogen auf das Jahr 2012 wurden Anpassungen vorgenommen, die die Agglomerationen nicht grundsätzlich neu definieren, in der Abgrenzung insbesondere an den Rändern aber doch zu einigen Änderungen führen. Ausserdem ist die Neudefinition der Agglomerationen, die auch auf die zukünftigen Agglomerationsprogramme Einfluss haben, noch nicht definitiv festgelegt, sondern wird noch zwischen den Kantonen und dem Bund bereinigt.

Die Auswertungen des MZMV des BFS stehen für die alte und neue Agglomerationsdefinition (2000 und 2012) zur Verfügung. Generell kann gesagt werden, dass sich die Kennziffern nicht spürbar verändern, da sich die Zusammensetzung nach Gemeinden nur wenig ändert. Zur Illustration sind in Tabelle 10 die Kennziffern "Anzahl Wege pro Tag" und "Distanz pro Tag" für 2015 nach Geschlecht für die alte und neue Agglomerationsdefinition (2000 und 2012) des BFS für die Agglomeration Solothurn zusammengestellt.

Auswertungseinheit	Anzahl Wege pro Tag			Distanz pro Tag		
	Männer	Frauen	Alle	Männer	Frauen	Alle
Agglomeration Solothurn 2000	3.57	3.27	3.43	42.17	30.54	36.93
Agglomeration Solothurn 2012	3.60	3.26	3.45	42.27	31.46	37.48
Differenz absolut	0.04	0.01	0.02	0.10	0.92	0.55
Differenz prozentual	1.0%	0.2%	0.6%	0.2%	3.0%	1.5%

Tabelle 10: Einflüsse der Neudefinition der Agglomeration Solothurn

Tabelle 10 zeigt, dass sich die Differenzen im tiefen, einstelligen Prozentbereich bewegen und damit weit unterhalb der Signifikanzgrenze. Dies gilt auch für eine ganze Reihe weiterer analysierter Kennziffern für die beiden Agglomerationen Solothurn und AareLand. Daraus kann der Schluss gezogen werden, dass die vom BFS vorgenommenen Neudefinitionen nicht zu signifikanten Änderungen der Mobilitätskennziffern führen, so lange nicht umfangreiche Teilgebiete dazukommen oder wegfallen.

3.1.4 Entwicklung seit 2010

Anzahl Wege nach Geschlecht

Diese Kennziffer ist tendenziell für alle Auswertungseinheiten und beide Geschlechter zurückgegangen, signifikant sind diese Veränderungen aber nur bei den Männern (-4% bis -9%) und im Durchschnitt (-2% bis -7%), während die Frauen kleinere Rückgänge (0% bis -5%) zu verzeichnen haben, was tendenziell auf eine Angleichung hinausläuft. Gar keine signifikanten Veränderungen ergaben sich für die Region Olten (-2% bis -3%).

Einheit	Anzahl Wege pro Tag		
	Männer	Frauen	Alle
Agglomeration Solothurn	-9%	-5%	-7%
Region Olten	-3%	-2%	-3%
Agglomeration AareLand	-5%	-1%	-3%
Kanton Solothurn	-7%	-3%	-5%
Schweiz	-4%	0%	-2%

Signifikante Veränderungen

Tabelle 11: Veränderung der Zahl der Wege 2010 - 2015

Tagesdistanz nach Alter

Die durchschnittlichen Tagesdistanzen haben sich in keiner Auswertungseinheit von 2010 bis 2015 signifikant verändert. Wie Tabelle 12 zeigt, gibt es doch in einzelnen Altersgruppen signifikante Veränderungen, die aber durch gegenläufige Entwicklungen in anderen Altersklassen kompensiert werden. Gut zeigt sich das Problem der Signifikanz am Beispiel der Altersgruppe der 80- und mehrjährigen: Trotz einer Verdoppelung der Kennziffer in der Agglomeration AareLand (+103%) ist diese Änderung wegen der geringen Stichprobe in dieser Gruppe nicht signifikant.

Einheit	Tagesdistanz						
	6-17 Jahre	18-24 Jahre	25-44 Jahre	45-64 Jahre	65-79 Jahre	80 und mehr	Alle
Agglomeration Solothurn	33%	-29%	-20%	9%	10%	5%	-8%
Region Olten	-35%	-17%	3%	-8%	-8%	38%	-8%
Agglomeration AareLand	-14%	-4%	0%	-5%	-6%	103%	-3%
Kanton Solothurn	-2%	-16%	-10%	3%	4%	21%	-5%
Schweiz	3%	-3%	1%	0%	5%	-2%	0%

Signifikante Veränderungen

Tabelle 12: Veränderung der Tagesdistanz 2010 - 2015

Neben den Veränderungen bei der Anzahl der Wege und der Tagesdistanz ergaben sich sowohl bei der Wegzeit wie der Unterwegszeit (inklusive Wartezeiten) Abnahmen, die mit einer Ausnahme für alle Auswertungseinheiten signifikant waren: Wegzeit -1% bis -7%, Unterwegszeit -1% bis -10%.

3.2 Mobile und nicht mobile Personen

Während in der Schweiz als Ganzes rund 89% der Bevölkerung jeden Tag unterwegs ist, das heisst, die Wohnung verlässt, um sich an einen anderen Ort zu begeben, sind es im Kanton Solothurn mit unter 86% signifikant weniger. Aus Tabelle 13 lässt sich ablesen, dass der Anteil der nicht mobilen Personen mit einer einzigen Ausnahme (Teilzeitbeschäftigte) für alle sozioökonomischen Merkmale im Kanton Solothurn höher liegt als in der Schweiz als Ganzes. Wie die jeweiligen Indizes zeigen (der Index bezieht sich jeweils auf den Durchschnitt des Kantons Solothurn bzw. der Schweiz), ist die Verteilung innerhalb der einzelnen Kriteriengruppen jedoch recht ähnlich. Signifikant höher sind die Anteile der nicht Mobilen bei beiden Geschlechtern, bei den übrigen Teilmengen der Bevölkerung sind die Unterschiede aber wegen der begrenzten Stichprobe selten signifikant. Ausnahmen davon sind die Gruppen der nicht Erwerbstätigen, der

Personen mit einem monatlichen Einkommen von 4001 bis 8000 CHF und die Bewohner des städtischen Kernraumes. Die signifikanten Unterschiede zwischen der Schweiz und dem Kanton Solothurn sind in Tabelle 13 farbig gekennzeichnet.

		Kt. Solothurn		Schweiz	
		[%]	[Index]	[%]	[Index]
Geschlecht	Männer	11.55	85	9.43	87
	Frauen	15.82	117	12.29	113
Alter	6-17 Jahre	11.95	88	9.16	84
	18-24 Jahre	9.43	70	7.73	71
	25-44 Jahre	9.00	66	7.40	68
	45-64 Jahre	11.07	82	9.26	85
	65-79 Jahre	20.93	154	17.27	159
	80 und mehr	35.12	259	30.39	279
Erwerbstätigkeit	Vollzeit	8.08	60	6.47	59
	Teilzeit	7.83	58	8.41	77
	In Ausbildung	12.20	90	8.78	81
	Nicht erwerbstätig	25.15	185	19.46	179
Einkommen	Weiss nicht/keine Angaben	13.30	98	11.88	109
	bis 4 000 CHF	25.01	184	19.20	177
	4 001 - 8 000 CHF	14.07	104	10.78	99
	8 001 - 12 000 CHF	9.22	68	7.75	71
	mehr als 12 000 CHF	8.46	62	6.00	55
Urbanisierungsgg	Städtischer Kernraum	13.11	97	10.15	93
	Einflussgebiet städtischer Kerne	14.04	103	12.10	111
	Ausserhalb Einfluss städtischer Kerne	14.85	109	12.11	111
Durchschnitt		13.57	100	10.88	100

Tabelle 13: Anteil der am Stichtag nicht mobilen Personen

Es ist nicht erstaunlich, dass die Anteile der Personen, die am Stichtag das Haus nicht verlassen haben, dort besonders hoch sind, wo die Mobilitätskennzahlen, insbesondere die Zahl der Wege, tendenziell tief sind.

3.2.1 Entwicklung seit 2010

Während sich der Anteil der nicht Mobilen in der Schweiz kaum geändert hat (-1%), ist der Anstieg dieser Personen im Kanton Solothurn sowohl im Durchschnitt wie für Männer und Frauen (und einige weitere Teilkategorien) signifikant. Auffallend ist die Zunahme des Anteils der nicht Mobilen vor allem bei den 18- bis 24-Jährigen von 2.4% auf 9.4% sowie bei der höchsten Einkommensklasse (2010: 3.4%, 2015: 8.5%).

3.3 Verkehrsaufkommen im Tagesablauf

Die Intensität der Mobilität ist im Laufe des Tages sehr unterschiedlich: Nachts sind weniger Leute unterwegs und zu gewissen Zeiten - besonders morgens und abends, in den Hauptverkehrszeiten - viele Leute gleichzeitig. Abbildung 9 zeigt diese Bewegungsmuster für die Schweiz wie für den Kanton Solothurn.

Abbildung 9 zeigt auf den ersten Blick, dass sich die Mobilitätsmuster im Kanton Solothurn fast vollständig mit denen in der ganzen Schweiz decken. Die Prozentwerte der einzelnen Stunden geben das Verhältnis zum durchschnittlichen Tagesverkehr wieder (100%). Im Gegensatz zu 2010, als noch augenfällige Unterschiede sowohl bei der Morgen- wie bei der Abendspitze zu verzeichnen waren, sind die Differenzen 2015 minim.

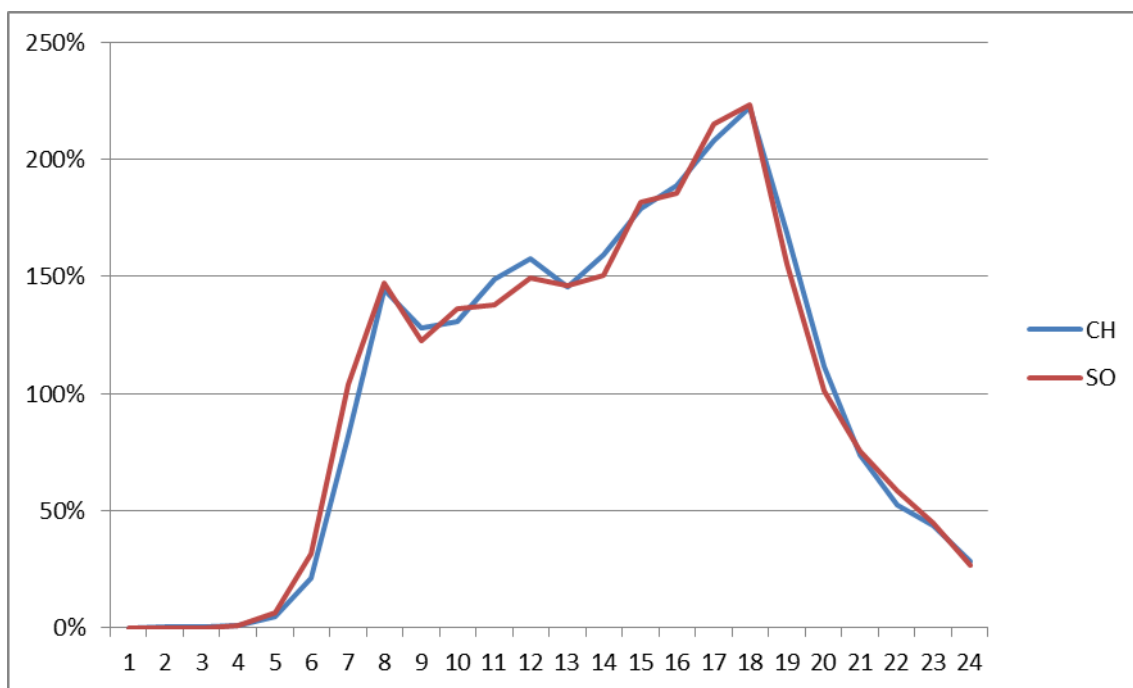


Abbildung 9: Tagesganglinien der Mobilität (Schweiz und Kanton Solothurn) 2015

4 Verkehrsmittel

4.1 Kennziffern zum Modalsplit

4.1.1 Kanton Solothurn

Unter Modalsplit versteht man die Aufteilung des Verkehrs auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel:

- LV: Langsamverkehr beinhaltet Wege zu Fuss und mit dem Velo
- MIV: motorisierter Individualverkehr: Fortbewegung mit dem Auto oder Motorrad
- ÖV: öffentlicher Verkehr, auf der Schiene (Bahn) und auf der Strasse (Bus)
- übrige: Der Vollständigkeit halber sind hier die noch nicht aufgezählten Verkehrsmittel vereint, wie z.B. Fahrten mit dem Schiff oder mit der Seilbahn. Da diese teilweise dem öffentlichen und teilweise dem privaten Verkehr zugeordnet sind, können sie gemäss Bundesamt für Statistik weder dem MIV noch dem ÖV zugeschlagen werden.

Tabelle 14 zeigt, wie sich die zurückgelegten Distanzen, die Unterwegszeit und die Zahl der Etappen auf die Verkehrsmittel verteilen. Unter Etappen versteht man die Teilstrecken auf einem Weg: z.B. zu Fuss von zu Hause zur Busstation (Etappe 1), Fahrt mit dem Bus (Etappe 2), Umsteigen am Bahnhof (Fussstrecke = Etappe 3), Fahrt mit der Bahn (Etappe 4) und Fussmarsch zum Büro (Etappe 5).

	Distanz			Unterwegszeit			Anzahl Etappen		
	SO [km]	SO [%]	CH [%]	SO [Min.]	SO [%]	CH [%]	SO [Anzahl]	SO [%]	CH [%]
LV	2.54	6.8%	7.6%	30.12	38.6%	41.4%	2.03	43.8%	48.0%
MIV	25.31	67.5%	66.1%	36.21	46.4%	42.4%	1.97	42.5%	36.6%
ÖV	9.31	24.8%	24.4%	10.70	13.7%	14.0%	0.58	12.5%	14.3%
übrige	0.32	0.9%	1.9%	1.09	1.4%	2.2%	0.05	1.2%	1.2%
Total	37.48	100.0%	100.0%	78.13	100.0%	100.0%	4.63	100.0%	100.0%

Tabelle 14: Kennziffern zum Modalsplit Kanton Solothurn und Schweiz

Während bei den **Distanzen** der MIV - also das Auto - mit rund zwei Drittel der Distanzen sowohl im Kanton Solothurn wie in der Schweiz als Ganzes klar an der Spitze liegt, gefolgt vom öffentlichen Verkehr, der fast ein Viertel der Distanzen erbringt, folgen der Langsamverkehr und der übrige Verkehr mit grossem Abstand.

Bei den **Unterwegszeiten** sind die Verhältnisse ganz anders: LV und MIV liegen schweizweit gesehen etwa gleichauf - im Kanton Solothurn liegt der MIV deutlich vor dem LV - aber beide mit grossem Abstand vor dem ÖV. Hier sind die Unterschiede beim LV und beim MIV signifikant.

Bei der Anzahl **Etappen** bestehen signifikante Unterschiede zwischen der Schweiz und dem Kanton Solothurn: Beim MIV liegt der Kanton Solothurn über dem Schweizer Durchschnitt, beim ÖV und LV darunter (Tabelle 14). Diese Parallelität zwischen ÖV und LV hat auch damit zu tun, dass bei zusammengesetzten Wegen, wie sie für den ÖV typisch sind, die Zwischenetappen meistens zu Fuss, also mit dem LV, zurückgelegt werden.

Abbildung 10 zeigt die geschilderten Sachverhalte für den Kanton Solothurn grafisch auf. Bei den Distanzen liegt der MIV klar an der Spitze, bei der Unterwegszeit liegen LV und MIV fast gleichauf und bei der Zahl der Etappen liegt der LV knapp vor dem MIV.

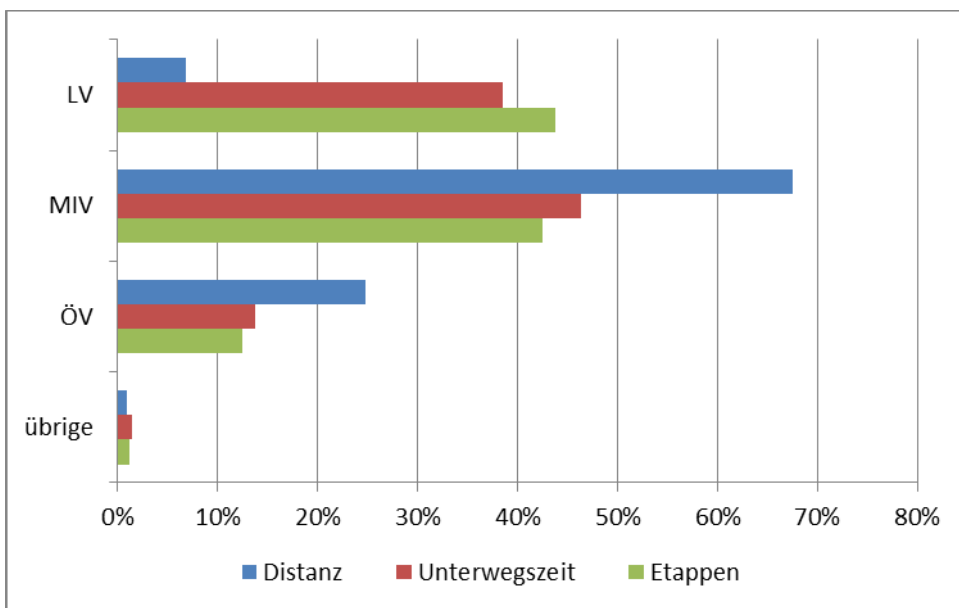


Abbildung 10: Kennziffern zum Modalsplit Kanton Solothurn

4.1.2 Vergleich von Teilgebieten

Die folgenden Abbildungen zeigen den Modalsplit für die Kennziffern zu Distanzen, Unterwegszeiten und Etappenanzahl für die Auswertungseinheiten im Vergleich. Die Werte unterscheiden sich im Allgemeinen wenig, im Detail bestehen aber gewisse Unterschiede.

Modalsplit bei der Distanz

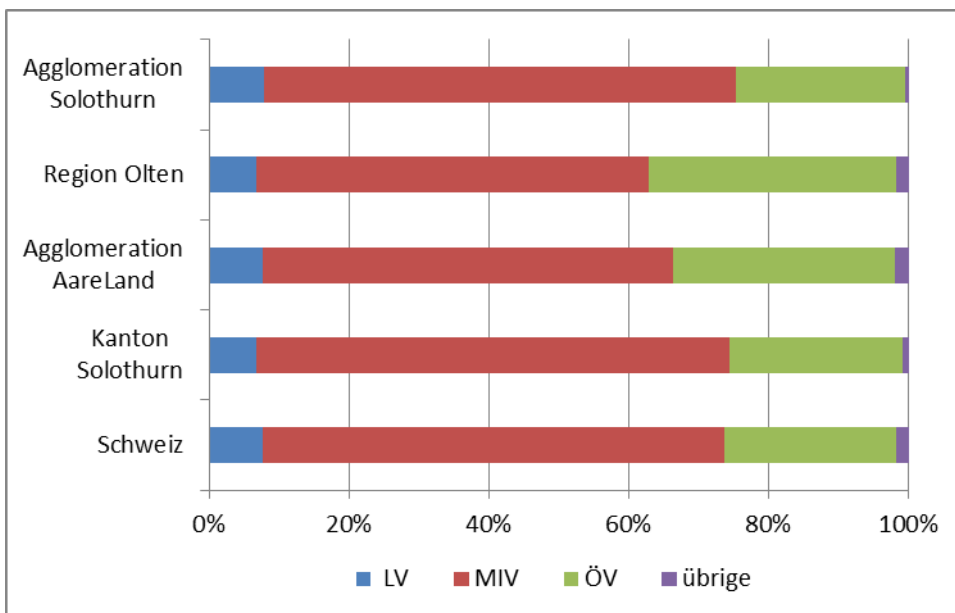


Abbildung 11: Modalsplit bei der Distanz

Beim Anteil der Verkehrsmittel an der Distanz fällt auf, dass der Anteil des ÖV sowohl in der Region Olten wie in der Agglomeration AareLand über dem schweizerischen Durchschnitt liegt. Dementsprechend liegt der MIV-Anteil in diesen beiden Einheiten unter dem CH-Durchschnitt.

Sowohl in der Agglomeration Solothurn wie im Kanton Solothurn unterscheidet sich die Verteilung hingegen kaum von den gesamtschweizerischen Verhältnissen.

Modalsplit bei der Unterwegszeit

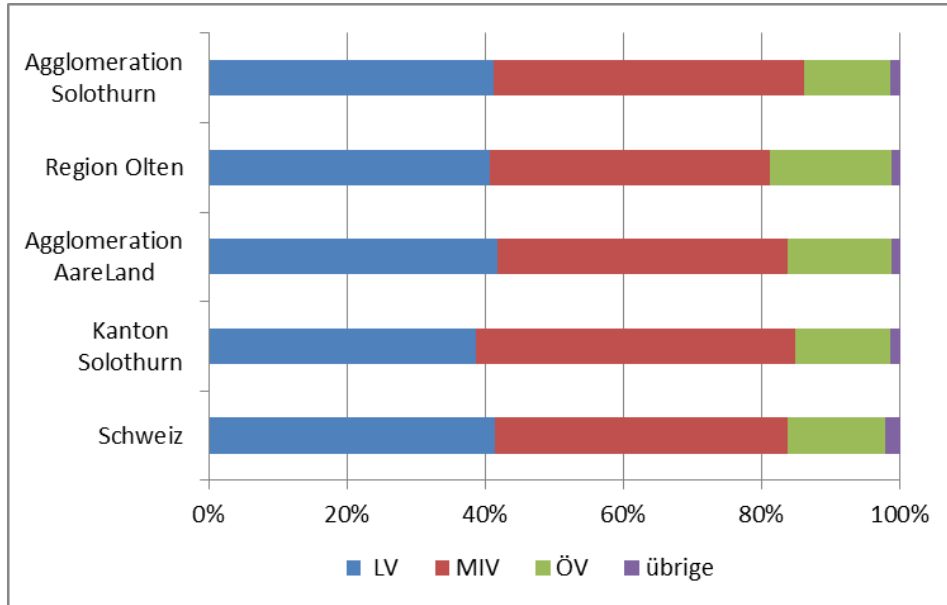


Abbildung 12: Modalsplit bei der Unterwegszeit

Bei der Unterwegszeit liegen in der Schweiz als Ganzes - wie bereits erwähnt - Langsamverkehr und MIV ungefähr gleichauf, im Kanton Solothurn liegen aber die Anteile des MIV signifikant über, die Anteile des LV signifikant unter den schweizerischen Werten. Die Teilregionen liegen in ihrer Struktur etwas näher bei den gesamtschweizerischen Werten, signifikante Unterschiede sind aber weder zum Kanton Solothurn noch zur Gesamtschweiz festzustellen. Die einzige Ausnahme bildet der Anteil des ÖV in der Region Olten, der signifikant über dem CH-Wert liegt.

Modalsplit bei den Etappen

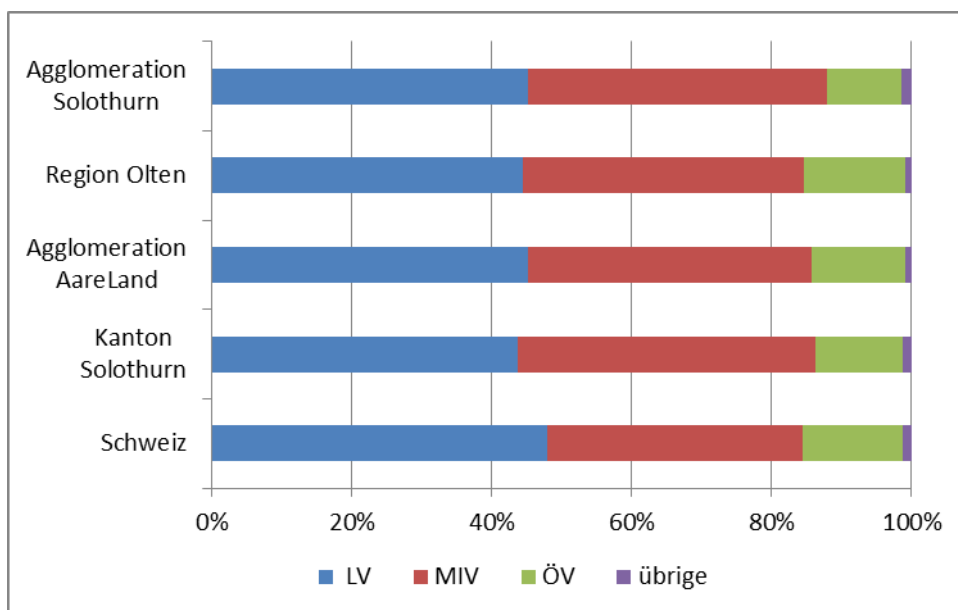


Abbildung 13: Modalsplit bei den Etappen

Etwas anders ist das Bild beim Vergleich der Anzahl Etappen: Der Anteil des Langsamverkehrs liegt im Kanton Solothurn und in der Agglomeration AareLand signifikant unter dem gesamtschweizerischen Mittel, der MIV-Anteil liegt in allen Teilgebieten ausser der Region Olten darüber. Der ÖV verhält sich fast spiegelbildlich zum MIV: In der Agglomeration Solothurn wie im Kanton Solothurn liegt sein Anteil signifikant unter dem Wert für die Schweiz. Die übrigen Abweichungen zwischen den Auswertungseinheiten sind nicht signifikant.

4.1.3 Veränderungen durch Neudefinition der Agglomerationen

Auch für den Modalsplit bei der Distanz seien hier die Kennziffern für die alte und neue Agglomerationsdefinition (2000 und 2012) des BFS für die Agglomeration Solothurn miteinander verglichen und kommentiert.

Auswertungseinheit	Modalsplit bei der Distanz			
	LV	MIV	ÖV	Andere
Agglomeration Solothurn 2000	7.89%	67.33%	24.20%	0.57%
Agglomeration Solothurn 2012	7.75%	67.28%	24.42%	0.56%
Differenz absolut	0.14%	0.05%	0.22%	0.01%
Differenz prozentual	1.8%	0.1%	0.9%	1.8%

Signifikante Veränderungen

Tabelle 15: Einflüsse der Neudefinition der Agglomerationen auf den Modalsplit

Auch hier zeigt sich, was schon Kapitel 3.1.3 beschrieben wurde: Die Änderungen bewegen sich im tiefen einstelligen Prozentbereich oder darunter und weit ausserhalb der Signifikanzgrenze.

4.1.4 Entwicklung seit 2010

Modalsplit bei der Distanz

Bei der Distanz hat der Anteil des ÖV in allen Auswertungseinheiten ausser der Agglomeration Solothurn gegenüber 2010 signifikant zugenommen (Schweiz +4%, Kanton Solothurn, Region Olten und Agglomeration AareLand +23% bis +35%), demgegenüber sind die Abnahmen des MIV-Anteils nur in der Region Olten mit -10% und in der Agglomeration AareLand mit -8% signifikant. Der Anteil des LV hat tendenziell leicht abgenommen.

Modalsplit bei der Unterwegszeit

Die gesamte Unterwegszeit hat sich weder in der Schweiz noch im Kanton Solothurn signifikant verändert. Gesamtschweizerisch gab es nur geringe Verschiebungen zwischen den Verkehrsmittelgruppen, allerdings sind sie wegen der relativ hohen Stichprobe alle signifikant: LV -2%, MIV +3% und ÖV +2%. In den anderen Auswerteeinheiten hat - ausser in der Agglomeration Solothurn - die Unterwegszeit im ÖV signifikant zugenommen (+33% bis +48%). Im Vergleich mit der Distanz (siehe oben) kann der Schluss gezogen werden, dass die Gesamtreisegeschwindigkeit im ÖV leicht zurückgegangen ist. Ansonsten ist nur im Kanton Solothurn ein signifikanter Rückgang der Unterwegszeit mit dem LV zu verzeichnen.

Modalsplit bei den Etappen

Auch bei den Etappen sind die Änderungen mit den obigen Angaben vergleichbar: Signifikante Änderungen gibt es beim ÖV in der Agglomeration AareLand, der Region Olten und im Kanton Solothurn mit +25 bis +29% sowie in der Schweiz mit +8%.

4.2 Motorisierter Individualverkehr

In der Folge wird der motorisierte Individualverkehr, der die grössten Verkehrsleistungen (in Personen-km) erbringt, etwas detaillierter untersucht.

4.2.1 Kanton Solothurn

Bei den zurückgelegten Distanzen und der im Verkehr verbrachten Zeit mit dem MIV zeigt sich, dass Männer mit Abstand (auto)mobiler sind als Frauen (siehe Tabelle 16). Die mobilste Altersklasse ist die der 45- bis 64-jährigen, mit geringem Abstand gefolgt von der Gruppe der 25- bis 44-jährigen, besonders tief ist die Mobilität bei den über 80-jährigen. Wer nicht erwerbstätig ist, ist weniger unterwegs, Vollzeit Arbeitende sind am mobilsten. Distanz und Unterwegszeit mit dem MIV nehmen mit zunehmendem Einkommen zu, auch beim Urbanisierungsgrad ist eine Zunahme von den zentralen über die weniger zentralen bis zu den peripheren Wohnorten abzulesen, wobei der Unterschied zwischen den beiden Extremen signifikant ist.

Es gibt nur wenige bemerkenswerte Abweichungen von den oben beschriebenen Trends zur Mobilität mit allen Verkehrsmitteln (siehe Tabelle 9):

- Während bei der allgemeinen Mobilität der Urbanisierungsgrad nur geringfügige Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten und dessen Kennziffern hat, sind diese Unterschiede ausgeprägter, wenn nur die Mobilität mit dem Auto betrachtet wird.
- Tendenziell sind die meisten Unterschiede nach verschiedenen Kriterien ausgeprägter als bei der allgemeinen Mobilität.

Beides hängt damit zusammen, dass in den peripheren Gebieten mangels Alternativen (geringes ÖV-Angebot, zu grosse Distanzen für den LV) die Automobilität vorherrschend ist.

Im Vergleich mit den gesamtschweizerischen Werten ist festzustellen, dass die Werte für den Kanton Solothurn tendenziell etwas höher liegen, und zwar etwas ausgeprägter bei den Distanzen als bei der Unterwegszeit (siehe Anhang 3, Seiten 6 bis 7). Signifikant sind sie aber nicht.

		Distanz		Unterwegszeit	
		[km]	[Index]	[Min]	[Index]
Geschlecht	Männer	31.76	125	43.87	121
	Frauen	18.13	72	27.68	76
Alter	6-17 Jahre	13.30	53	17.91	49
	18-24 Jahre	28.46	112	44.50	123
	25-44 Jahre	31.41	124	41.88	116
	45-64 Jahre	32.45	128	45.45	126
	65-79 Jahre	15.63	62	25.93	72
	80 und mehr	7.53	30	15.61	43
Erwerbstätigkeit	Vollzeit	38.68	153	53.30	147
	Teilzeit	25.39	100	36.66	101
	In Ausbildung	15.38	61	21.53	59
	Nicht erwerbstätig	13.08	52	21.46	59
monatliches Haushalts- einkommen	Weiss nicht/keine Angaben	17.72	70	26.20	72
	bis 4 000 CHF	12.67	50	21.43	59
	4 001 - 8 000 CHF	29.29	116	39.83	110
	8 001 - 12 000 CHF	30.69	121	42.31	117
	mehr als 12 000 CHF	35.14	139	53.85	149
Urbanisierungs- grad	Städtischer Kernraum	22.45	89	32.18	89
	Einflussgebiet städtischer Kerne	27.73	110	41.68	115
	Ausserhalb Einfluss städtischer Kerne	34.11	135	44.65	123
Durchschnitt		25.31	100	36.21	100

Tabelle 16: Tägliches Verkehrsaufkommen im MIV im Kanton Solothurn

4.2.2 Vergleich von Teilgebieten

Die Unterschiede zwischen den Auswertungseinheiten sind in den beiden folgenden Grafiken dargestellt.

Tagesdistanz nach Geschlecht

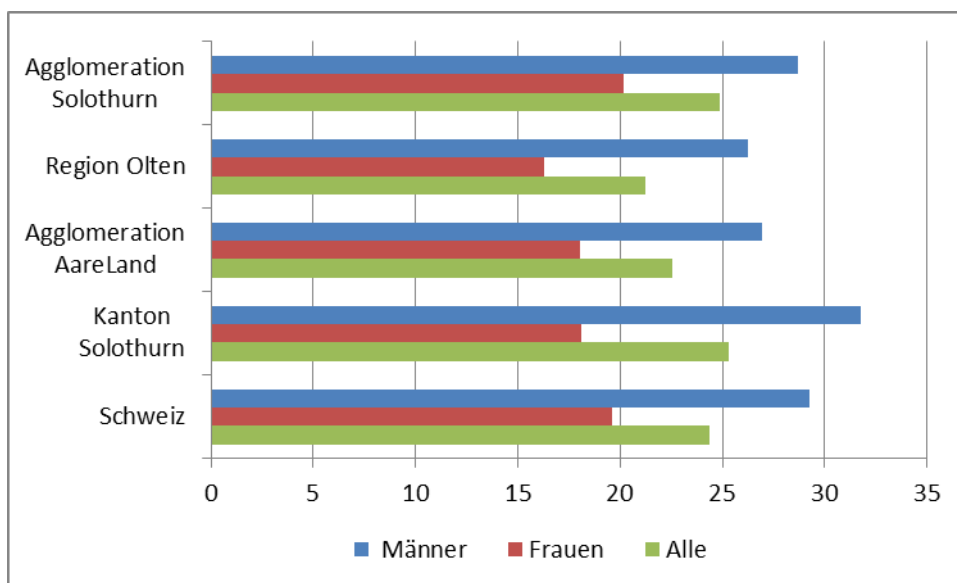


Abbildung 14: Distanz pro Tag nach Geschlecht

Mehr als die Unterschiede bei den absoluten Werten fallen die Differenzen im Verhältnis zwischen den Geschlechtern auf: Während im Schweizer Durchschnitt die Männer rund 50 % längere Distanzen zurücklegen als die Frauen, liegt dieser Wert im Kanton Solothurn und in der Region Olten zwischen + 75 und + 61 %. Allerdings darf auch hier nicht vergessen werden, dass die Stichprobe in der Region Olten am tiefsten ist. Berücksichtigt man die entsprechenden Vertrauensintervalle, so relativiert sich das Bild: Der "Vorsprung" der Männer beträgt dann: Schweiz + 43 bis + 56 %, Kanton Solothurn + 44 bis + 114 %, Agglomeration AareLand + 20 bis + 87 %, Region Olten + 12 bis + 133 % und Agglomeration Solothurn + 4 bis + 97 %. Für die Durchschnittsdistanz gibt es keine signifikanten Unterschiede zwischen den Auswertungseinheiten.

Unterwegszeit nach Altersgruppen

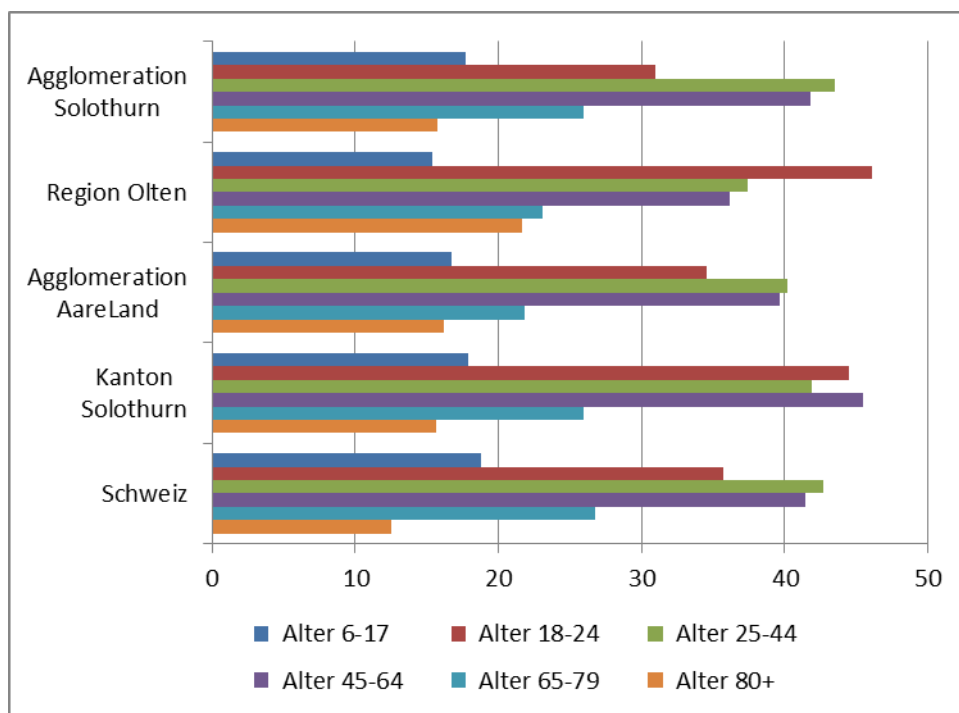


Abbildung 15: Unterwegszeit pro Tag nach Alter

Die Grundmuster gleichen sich in allen Auswertungseinheiten, im Detail gibt es verschiedene signifikante Abweichungen gegenüber den gesamtschweizerischen Werten: Höhere Werte im Vergleich zur Schweiz bestehen bei den über 80-jährigen in der Region Olten, der Agglomeration AareLand und im Kanton Solthurn, bei den 45- bis 64-jährigen im Kanton Solothurn und bei den 18- bis 24-jährigen in der Region Olten und im Kanton Solothurn. Signifikant unterdurchschnittlich sind die Unterwegszeiten bei den 18- bis 24-jährigen in der Agglomeration Solothurn und bei den 25- bis 64-jährigen (2 Alterskategorien!) in der Region Olten wie in der Agglomeration AareLand.

4.2.3 Entwicklung seit 2010

Kanton Solothurn

Gegenüber 2010 haben die zurückgelegten Distanzen signifikant um -7% abgenommen, die Unterwegszeiten gingen nur tendenziell zurück. Die Entwicklungen für einzelne Ausprägungen der Kriteriengruppen sind uneinheitlich, teilweise gegenläufig und nur in wenigen Fällen signifikant.

Tagesdistanz nach Geschlecht

Für den Rückgang der zurückgelegten Tagesdistanzen sind fast ausschliesslich die Männer verantwortlich, die Reduktionen in den Teilgebieten des Kantons lagen zwischen -13% und -28%.

Einheit	Tagesdistanz		
	Männer	Frauen	Alle
Agglomeration Solothurn	-13%	5%	-6%
Region Olten	-28%	9%	-17%
Agglomeration AareLand	-18%	2%	-11%
Kanton Solothurn	-7%	-8%	-7%
Schweiz	-1%	1%	0%

Signifikante Veränderungen

Tabelle 17: Veränderung der Tagesdistanz 2010 - 2015

Unterwegszeit nach Altersgruppen

Für diese Kennzahl gab es relativ viele signifikante Veränderungen bei den Teilgebieten und einzelnen Altersgruppen. Berücksichtigt man aber die Breite des Wahrscheinlichkeitsbereiches für die Einzelresultate, so lässt sich generell höchstens sagen, dass die 18- bis 24-jährigen sowie die über 80-jährigen (mit Ausnahmen!) tendenziell länger unterwegs sind als noch 2010, während für die 25- bis 64-jährigen (2 Altersgruppen!) das Gegenteil zutrifft.

Einheit	Unterwegszeit					
	6-17 Jahre	18-24 Jahre	25-44 Jahre	45-64 Jahre	65-79 Jahre	80 und mehr
Agglomeration Solothurn	61%	-18%	-13%	-3%	6%	136%
Region Olten	-13%	14%	-13%	-25%	-1%	117%
Agglomeration AareLand	14%	13%	-12%	-8%	-3%	23%
Kanton Solothurn	0%	16%	-11%	-5%	7%	74%
Schweiz	4%	0%	1%	2%	3%	1%

Signifikante Veränderungen

Tabelle 18: Veränderung der Unterwegszeit 2010 - 2015

5 Verkehrszwecke

5.1 Kennziffern zu den Verkehrszwecken

5.1.1 Kanton Solothurn

Die Verkehrszwecke geben den Grund für eine Fahrt wieder. Im Mikrozensus Mobilität und Verkehr werden folgende Verkehrszwecke unterschieden:

- Arbeit: Tägliche Fahrt zum Arbeitsort bzw. wieder zurück nach Hause
- Ausbildung und Schule: Tägliche Fahrt zum Ausbildungsort bzw. wieder zurück nach Hause
- Einkauf und Besorgungen: Fahrten zum Einkauf und Besuch von Dienstleistungen (Post, Arzt etc.)
- Freizeit: Fahrten zum Erholungs- bzw. Freizeitort oder während der Ferien
- Geschäftliche Tätigkeit, Dienstreise: Fahrten während der Arbeitszeit (Dienstreisen etc.)
- Service und Begleitwege: Bring- und Holfahrten, z.B. Begleitung zum Arzt oder zum Bahnhof
- Anderes: Verkehrszwecke, die nicht einer der obigen Kategorien zugeordnet werden können.

Die beiden ersten Fahrtzwecke werden häufig zum Verkehrszweck "Pendeln" zusammengefasst (werktätlich wiederkehrende Fahrten), hier werden sie separat aufgeführt, da ihre Charakteristiken recht unterschiedlich sind. Die Dienstleistungs- und Servicefahrten werden in der Folge dem Verkehrszweck "Anderes" zugeordnet. Da die Fragen 2015 nicht genau gleich gestellt wurden wie 2010, hat der Verkehrszweck "Anderes" generell abgenommen (2010 wurde die letzte Etappe einer Wegeketten mit Rückkehr zum Wohnort dem Zweck "Anderes" zugeordnet, 2015 war - in Übereinstimmung mit der verkehrstechnischen Definition - die letzte Aktivität vor der Heimfahrt bestimmend für den Verkehrszweck). Bei den Vergleichen mit 2010 wird deshalb der Verkehrszweck "Anderes" nicht mehr behandelt (fast überall signifikante Reduktionen gegenüber der Vorheruntersuchung). Da er aber absolut gesehen gering ist (2010 um die 4% der Distanzen und rund 7% der Unterwegszeit, 2015 noch rund 2.5% bzw. 5%), sind die Vergleiche der übrigen Verkehrszwecke zulässig, auch wenn im Einzelfall eine kleine, von der Methodik verursachte Differenz bleibt.

	Distanz				Unterwegszeit				Anzahl Etappen			
	Kt. Solothurn		Schweiz		Kt. Solothurn		Schweiz		Kt. Solothurn		Schweiz	
	[km]	[%]	[km]	[%]	[Min.]	[%]	[Min.]	[%]	[Anz.]	[%]	[Anz.]	[%]
Arbeit	10.94	29.2	8.85	24.0	16.33	20.9	15.46	18.8	1.17	25.2	1.15	23.5
Ausbildung	1.83	4.9	1.91	5.2	4.69	6.0	4.71	5.7	0.42	9.1	0.43	8.9
Einkauf	5.16	13.8	4.77	12.9	10.98	14.0	11.53	14.0	0.97	21.0	1.02	20.8
Freizeit	14.24	38.0	16.25	44.1	37.68	48.2	42.22	51.3	1.64	35.5	1.82	37.1
Geschäftlich	2.78	7.4	2.55	6.9	4.37	5.6	3.83	4.7	0.18	3.9	0.17	3.6
Anderes	2.53	6.8	2.50	6.8	4.09	5.2	4.50	5.5	0.25	5.3	0.30	6.1
Alle Zwecke	37.48	100.0	36.83	100.0	78.13	100.0	82.25	100.0	4.63	100.0	4.89	100.0

Tabelle 19: Kennziffern zu den Verkehrszwecken Kanton Solothurn und Schweiz

Aus Tabelle 19 ist ersichtlich, dass im Kanton Solothurn 38% der Distanzen auf Freizeitfahrten zurückgelegt werden (in der Schweiz 44%), es folgen mit über einem Viertel (CH: knapp ein Viertel) die Arbeitspendlerfahrten sowie die Einkaufsfahrten mit 14% (CH: 13%). Signifikante Abweichungen zwischen den Solothurner und den gesamtschweizerischen Werten (in km) gibt es bei den Distanzen der Arbeitspendelnden, welche im Kanton Solothurn höher liegen als in der

Schweiz und bei allen Kennziffern für die Freizeitfahrten, die im Kanton Solothurn unter den Werten der gesamten Schweiz liegen.

Von der im Verkehr zugebrachten Zeit (Unterwegszeit) entfällt rund die Hälfte auf Freizeitfahrten, auch hier folgen auf dem zweiten Platz die Zeiten für Arbeitspendler- und Einkaufsfahrten. Die Werte für den Kanton Solothurn weichen - mit Ausnahme der Freizeitfahrten - nur geringfügig von den gesamtschweizerischen Werten ab.

Bei den Etappen ist die Rangfolge der drei wichtigsten Verkehrszwecke gleich wie bei Distanz und Unterwegszeit, die Differenzen sind jedoch geringer. Beim Total aller Etappen liegt der Kanton Solothurn signifikant unter der Gesamtschweiz.

5.1.2 Vergleich von Teilgebieten

Distanzen pro Verkehrszweck

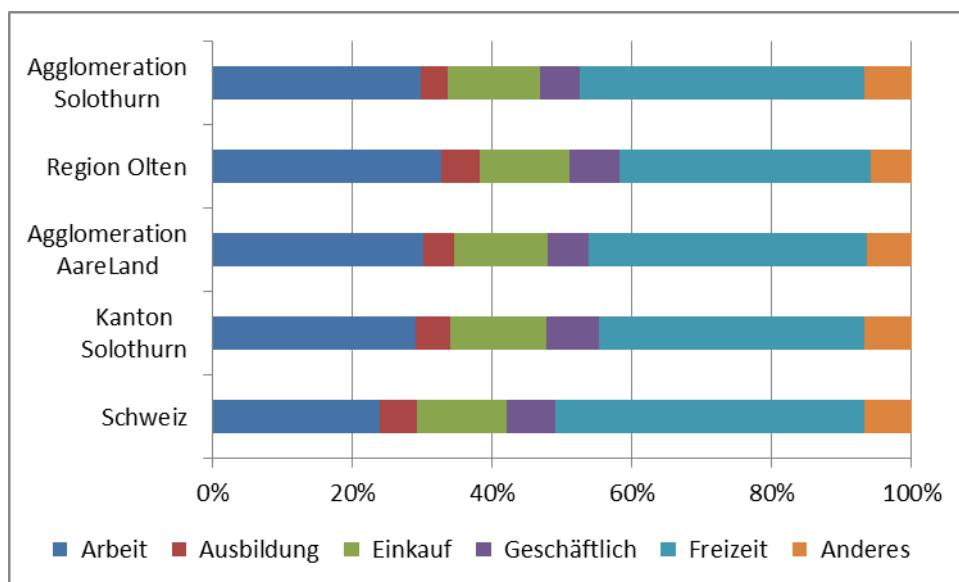


Abbildung 16: Anteile der Verkehrszwecke an der Distanz

Bei den Anteilen der Verkehrszwecke sind zwischen den Auswertungseinheiten keine grundsätzlichen Unterschiede festzustellen. In Bezug auf die zurückgelegten Distanzen liegt der Verkehrszweck Arbeit in allen ausgewerteten Teilgebieten signifikant über dem gesamtschweizerischen Wert während die Freizeitdistanzen - mit Ausnahme der Agglomeration Solothurn - signifikant darunter liegen.

Unterwegszeit pro Verkehrszweck

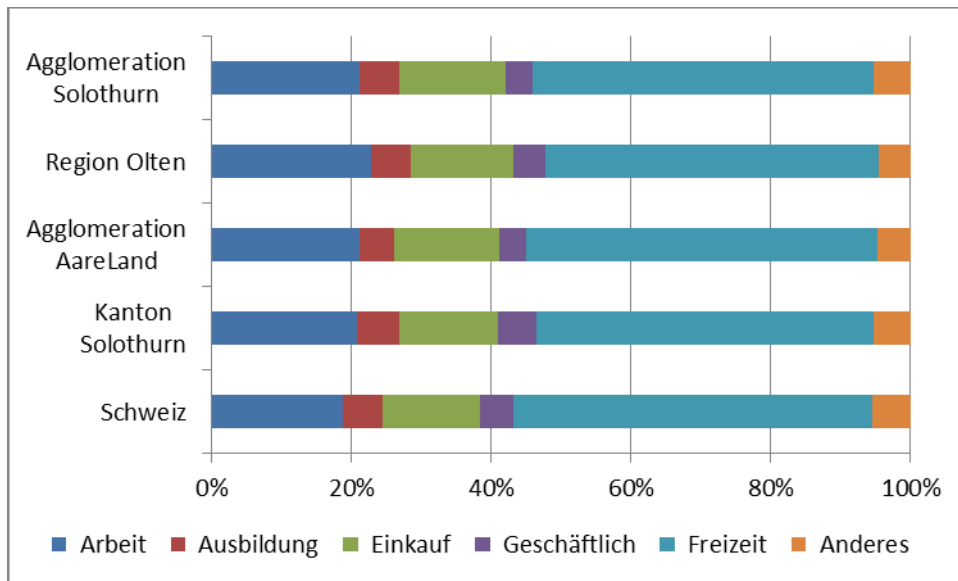


Abbildung 17: Anteile der Verkehrszwecke an der Unterwegszeit

Aus Abbildung 17 geht hervor, dass sich die Verhältnisse bei der Unterwegszeit ähnlich präsentieren wie bei den Distanzen. Hierbei liegen die Werte für den Verkehrszweck Arbeit in der Region Olten, der Agglomeration AareLand und im Kanton Solothurn signifikant über den CH-Werten, beim Verkehrszweck Freizeit gilt das umgekehrte, aber nur für den Kanton Solothurn als Ganzes.

Etappen pro Verkehrszweck

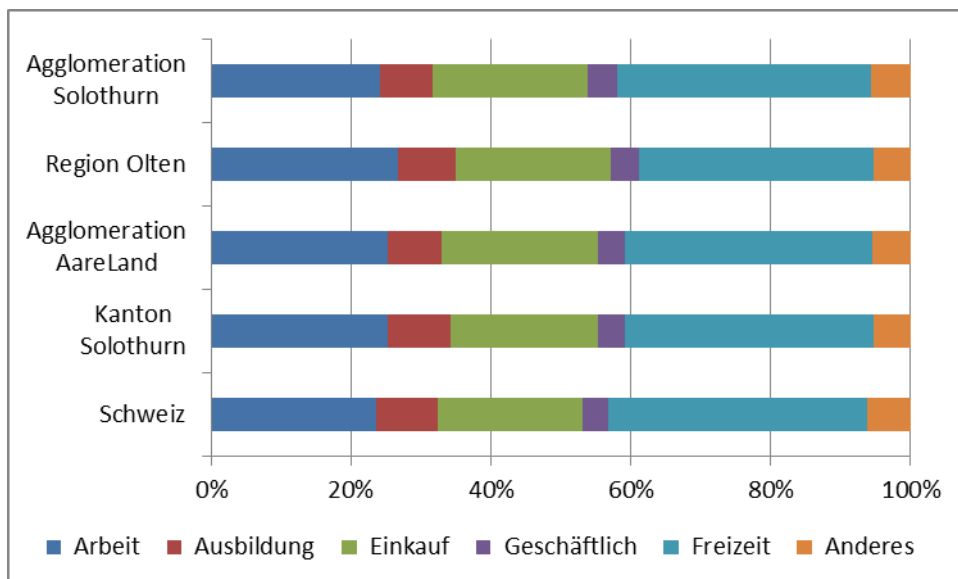


Abbildung 18: Anteile der Verkehrszwecke bei den Etappen

Bei den Anteilen der Verkehrszwecke bezogen auf die Etappen bestehen gar keine signifikanten Unterschiede zwischen den Teilgebieten.

5.1.3 Entwicklung seit 2010

Tabelle 20 zeigt, dass gegenüber 2010 allgemein ein leichter Rückgang der Mobilität zu verzeichnen ist, signifikant ist er aber nur für die Unterwegszeit und die Anzahl der Etappen. Der Vergleich unter den Fahrtzwecken zeigt eine eher uneinheitliche und teilweise gegenläufige Entwicklung. Signifikant zeigt sich im Kanton Solothurn nur ein Rückgang beim Freizeitverkehr.

	Distanz		Unterwegszeit		Anzahl Etappen	
	Kt. Solothurn [km]	Schweiz [km]	Kt. Solothurn [Min.]	Schweiz [Min.]	Kt. Solothurn [Anz.]	Schweiz [Anz.]
Arbeit	2%	-1%	5%	0%	-3%	-4%
Ausbildung	14%	-4%	0%	-8%	5%	-13%
Einkauf	-1%	1%	-4%	-2%	-3%	2%
Freizeit	-6%	11%	-9%	4%	-9%	1%
Geschäftlich	16%	2%	6%	-2%	-9%	-13%
Alle Zwecke	-5%	0%	-7%	-1%	-4%	-2%

Signifikante Veränderungen

Tabelle 20: Veränderungen der Mobilitätskennziffern nach Verkehrszweck 2010 - 2015

5.2 Freizeitverkehr

In der Folge wird exemplarisch der Freizeitverkehr, der bezüglich aller Kriterien wichtigste Verkehrszweck, detaillierter untersucht.

5.2.1 Kanton Solothurn

Sozioökonomische Einflüsse

		Distanz		Wegzeit	
		[km]	[Index]	[Min]	[Index]
Geschlecht	Männer	15.64	110	42.72	105
	Frauen	12.68	89	38.38	94
Alter	6-17 Jahre	13.00	91	36.01	89
	18-24 Jahre	16.77	118	43.46	107
	25-44 Jahre	15.78	111	38.38	94
	45-64 Jahre	14.33	101	40.09	99
	65-79 Jahre	15.07	106	53.77	132
	80 und mehr	5.00	35	28.96	71
Erwerbstätigkeit	Vollzeit	15.73	110	36.16	89
	Teilzeit	13.47	95	42.78	105
	In Ausbildung	14.23	100	36.43	90
	Nicht erwerbstätig	12.81	90	47.84	118
monatliches Haushalts- einkommen	Weiss nicht/keine Angaben	13.11	92	35.18	87
	bis 4 000 CHF	9.56	67	41.97	103
	4 001 - 8 000 CHF	14.23	100	40.71	100
	8 001 - 12 000 CHF	16.02	113	45.65	112
	mehr als 12 000 CHF	18.72	131	42.29	104
Urbanisierungs- grad	Städtischer Kernraum	14.79	104	41.82	103
	Einflussgebiet städtischer Kerne	14.79	104	42.30	104
	Ausserhalb Einfluss städtischer Kerne	10.64	75	32.18	79
Durchschnitt		14.24	100	40.67	100

Tabelle 21: Tägliches Verkehrsaufkommen im Freizeitverkehr

Es zeichnen sich in Abhängigkeit der sozioökonomischen Variablen verschiedene Freizeit-Mobilitätsmuster ab:

Bei den im Freizeitverkehr zurückgelegten Distanzen liegen die Männer tendenziell vor den Frauen. Das Alter wirkt sich bei den Freizeitdistanzen folgendermassen aus: Von der jüngsten Altersgruppe (6-17 Jahre) zu den 18- bis 24-jährigen nehmen diese zu, anschliessend gehen sie mit zunehmendem Alter tendenziell zurück. Allerdings überschneiden sich die entsprechenden Konfidenzintervalle bei den mittleren Altersgruppen zum Teil beträchtlich (siehe Abbildung 19), einzig die über 80-jährigen zeigen signifikante Unterschiede. Bezogen auf die Erwerbstätigkeit variiert die Freizeitdistanz relativ wenig. Bezogen auf das Haushaltseinkommen zeigt die in der Freizeit zurückgelegte Distanz mit steigendem Einkommen eine klar steigende Tendenz. Die Werte für die beiden höchsten Einkommensklassen liegen signifikant unter dem der tiefsten Klasse.

Auch bei der Wegzeit zeigt sich die höhere Freizeitmobilität der Männer. Beim Alter fällt neben der relativ hohen Mobilität der 18- bis 24-jährigen auf, dass die Wegzeit bei den "frisch Pensionierten" gegenüber der Periode der Erwerbstätigkeit stark ansteigt: Ein Hinweis auf die geruhssamere Fortbewegungsart in der Freizeit. Bei den Wegzeiten sind sowohl bezüglich Art der

Erwerbstätigkeit wie bezüglich Einkommen keine typischen Muster bzw. Unterschiede festzustellen. Auffallend ist, dass die Freizeitmobilität ausserhalb des Einflusses der städtischen Kerne sowohl betreffend Distanz wie Zeit bedeutend - aber nicht signifikant - geringer ist als im Einflussgebiet städtischer Kerne bzw. im städtischen Kernraum.

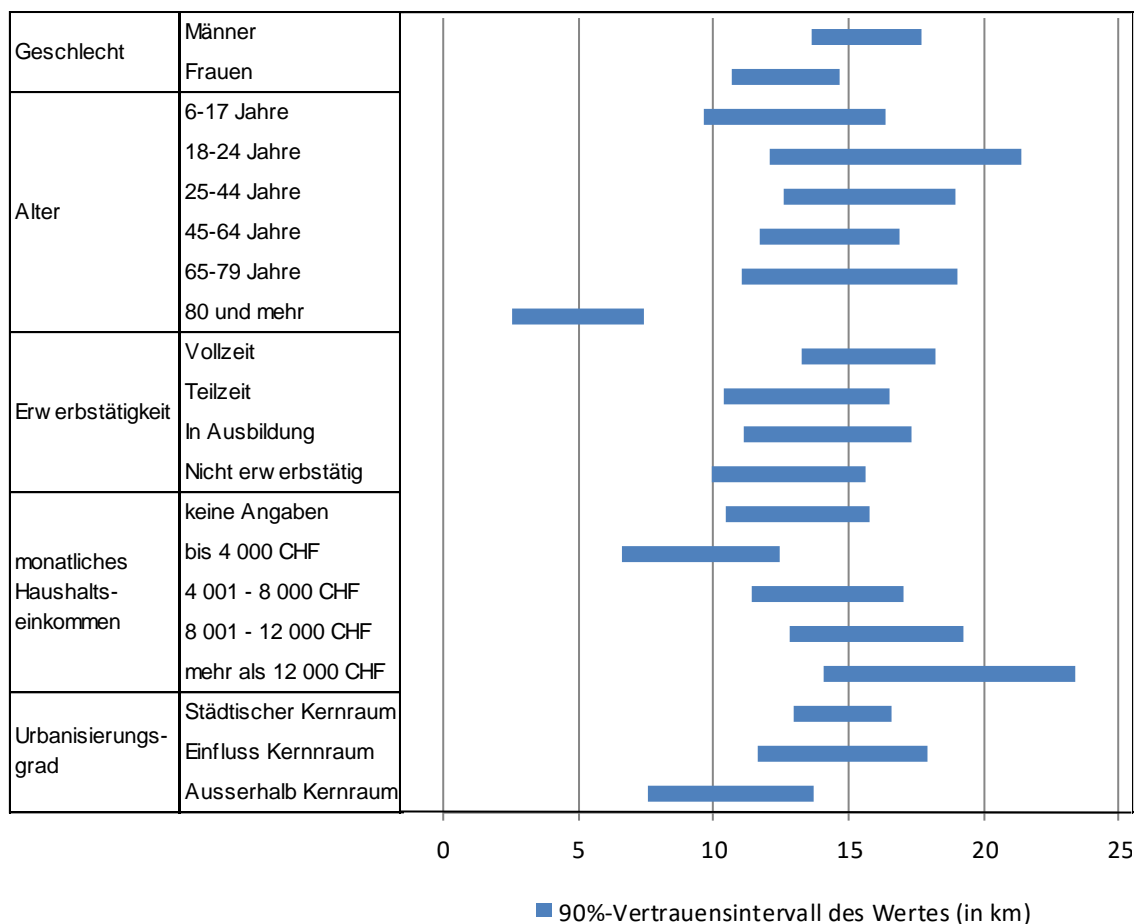


Abbildung 19: Vertrauensintervalle Distanz im Freizeitverkehr (Kanton Solothurn)

Modalsplit im Freizeitverkehr

In Tabelle 22 sind die Absolutwerte wie die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel für Distanz, Unterwegszeit und Zahl der Etappen im Freizeitverkehr für den Kanton Solothurn und die Schweiz zusammengestellt.

	Distanz				Unterwegszeit				Anzahl Etappen			
	Kt. Solothurn		Schweiz		Kt. Solothurn		Schweiz		Kt. Solothurn		Schweiz	
	[km]	[%]	[km]	[%]	[Min.]	[%]	[Min.]	[%]	[Anz.]	[%]	[Anz.]	[%]
LV	1.55	10.9	1.64	10.1	20.39	54.1	22.32	52.9	0.81	49.4	0.93	51.2
MIV	9.24	64.9	10.73	66.0	12.82	34.0	14.43	34.2	0.63	38.6	0.63	34.7
ÖV	3.23	22.7	3.51	21.6	3.72	9.9	4.28	10.1	0.17	10.2	0.23	12.5
Anderes	0.22	1.5	0.38	2.4	0.74	2.0	1.20	2.8	0.03	1.8	0.03	1.6
Total	14.24	100.0	16.25	100.0	37.68	100.0	42.22	100.0	1.64	100.0	1.82	100.0

Tabelle 22: Kennziffern zum Modalsplit im Freizeitverkehr

Von den Distanzen entfallen rund zwei Drittel auf den MIV und über ein Fünftel auf den ÖV, bei der Unterwegszeit und der Zahl der Etappen übernimmt der Langsamverkehr mit mehr als bzw. rund der Hälfte die Spitzenposition: Unterwegssein als Freizeitinhalt.

Die Mobilitätsmuster im Freizeitverkehr im Kanton Solothurn unterscheiden sich nicht grundsätzlich von den gesamtschweizerischen Gepflogenheiten. Signifikante Abweichungen gibt es beim MIV, wo die Distanzen wie die Unterwegszeiten unter dem Schweizer Durchschnitt liegen, während die Zahl der Etappen sowohl beim LV wie beim ÖV im Kanton Solothurn tiefer liegt.

5.2.2 Vergleich von Teilgebieten

Freizeitdistanz nach Einkommensklassen

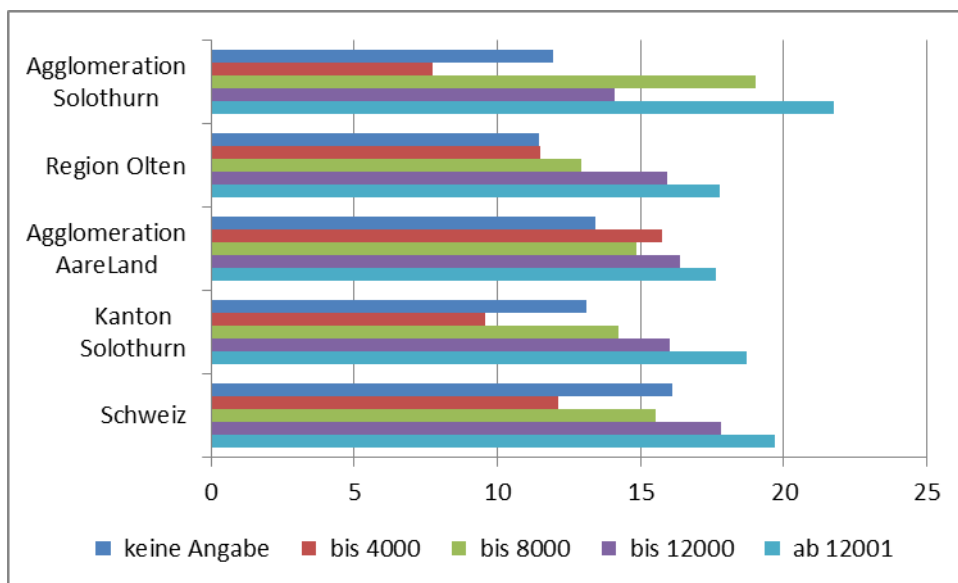


Abbildung 20: Distanz im Freizeitverkehr (in km) nach Einkommen (in Fr./Monat)

Das bereits festgestellte Muster der höheren Mobilität von Personen aus Haushalten mit höherem Einkommen zeigt sich auch beim Freizeitverkehr. Dieses Grundmuster ist für die Schweiz, den Kanton Solothurn sowie die Region Olten klar abzulesen. Die visuell grossen Unterschiede zwischen den beiden Agglomerationen dürfen aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass sie mit Ausnahme der Einkommensklassen "bis 4000" und "bis 8000" statistisch nicht signifikant sind.

Unterwegszeit in der Freizeit nach Altersklasse

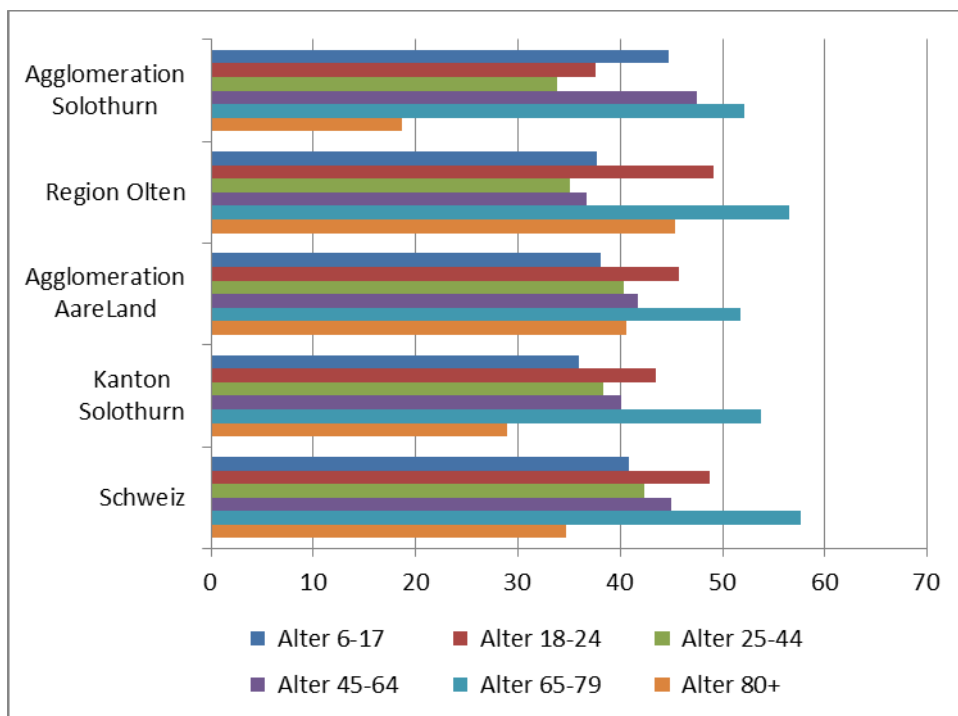


Abbildung 21: Unterwegszeit pro Tag nach Alter

Für die Schweiz und für den Kanton Solothurn lässt sich folgendes Muster ablesen: Die "frisch Pensionierten" sind am häufigsten zu Freizeit Zwecken unterwegs, es folgen die 18- bis 24-jährigen und dann - mit fast identischen Werten - die Altersgruppen von 25 bis 44 bzw. 45 bis 64 Jahren. Die jüngste Altersgruppe liegt geringfügig darunter und am Schluss folgen die über 80-jährigen. Bei den kleineren Auswertungseinheiten (Agglomerationen und Region Olten) gibt es gewisse Abweichungen zu diesem Muster. Es darf aber nicht vergessen werden, dass jeweils nur ein Verkehrszweck (Freizeit) und nur eine Teilmenge der Bewohner betrachtet wird. Deshalb liegen alle diese Unterschiede unterhalb der Signifikanzschwelle.

Aufteilung der Freizeitdistanz auf die Verkehrsmittel

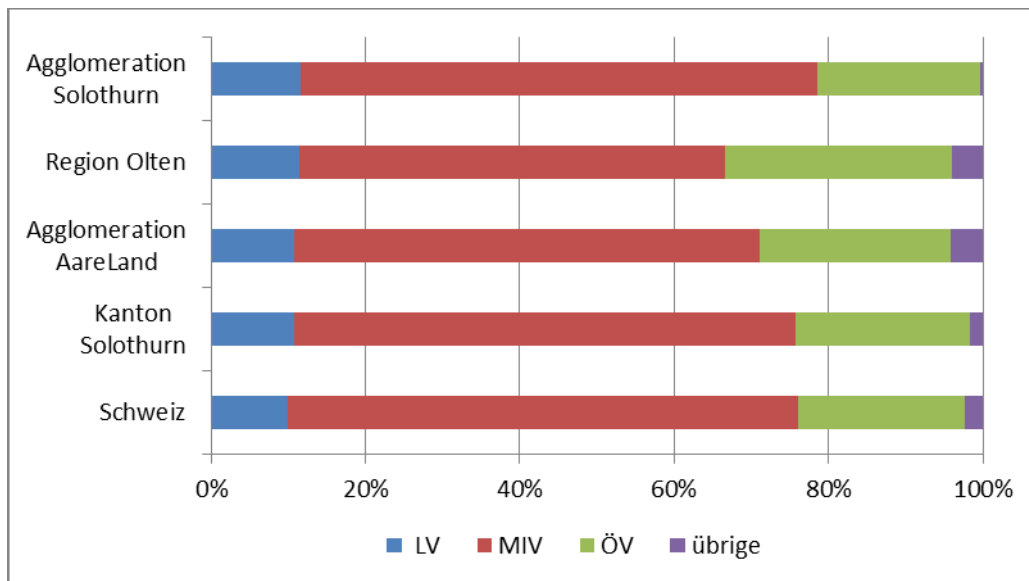


Abbildung 22: Modalsplit im Freizeitverkehr bei der Distanz

Auffällig sind einzig die abweichenden Muster des Modalsplits in der Region Olten und der Agglomeration AareLand, wo das Verhältnis von MIV und ÖV signifikant "ÖV-lastiger" ist als in den anderen Auswertungseinheiten - vermutlich dank der guten Bahnverbindungen in alle Richtungen - und der gegenüber der Region Olten signifikant geringere ÖV-Anteil in der Agglomeration Solothurn.

Aufteilung der Dauer der Freizeitwege auf die Verkehrsmittel

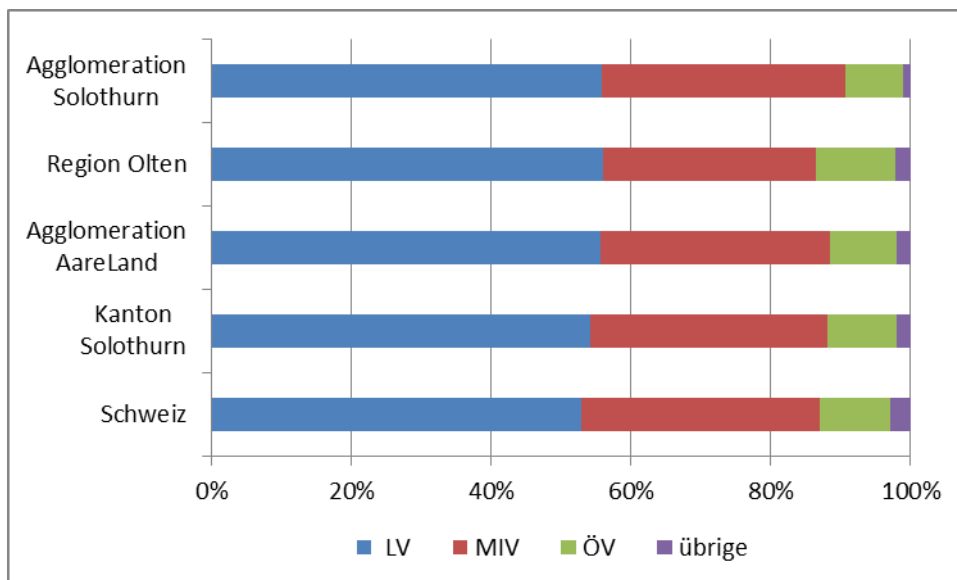


Abbildung 23: Modalsplit im Freizeitverkehr bei der Wegzeit

Trotz einiger "optischer" Abweichungen bestehen - mit Ausnahme der Kategorie "Übrige" in der Agglomeration Solothurn - keine signifikanten Unterschiede zwischen den Auswertungseinheiten.

Aufteilung der Freizeitetappen auf die Verkehrsmittel

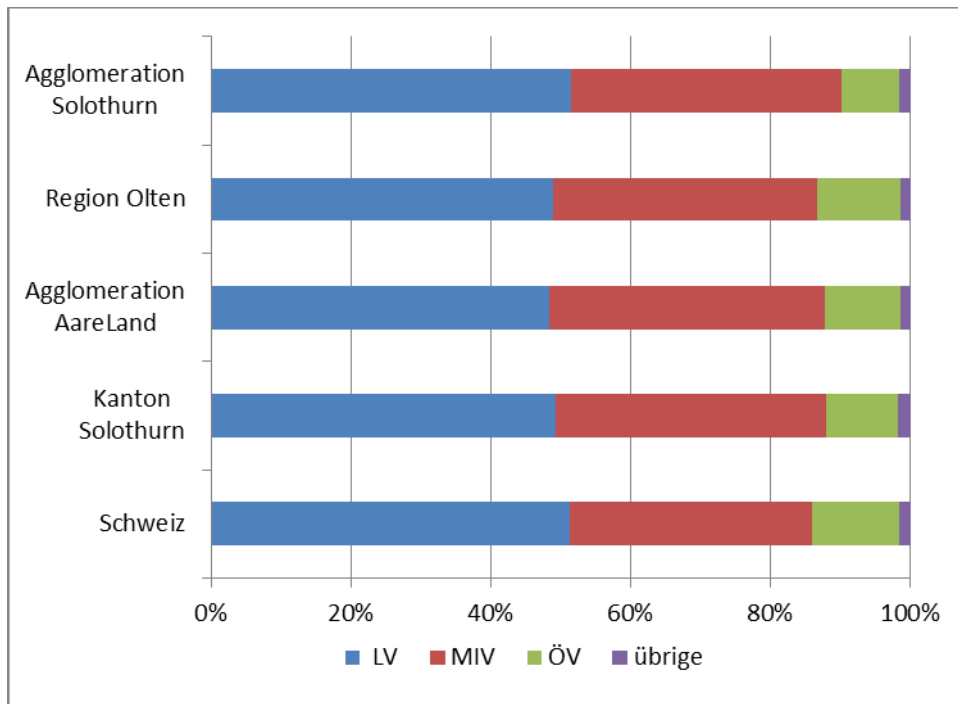


Abbildung 24: Modalsplit im Freizeitverkehr bei den Etappen

Der Anteil des LV an der Zahl der Freizeitetappen liegt in der Agglomeration AareLand signifikant unter dem Wert für die Schweiz. Bei den Anteilen des MIV und des ÖV entspricht nur die Region Olten ungefähr dem gesamtschweizerischen Muster, im Kanton Solothurn wie in den beiden analysierten Agglomerationen liegen der MIV-Anteil signifikant höher und der ÖV-Anteil signifikant tiefer als im Durchschnitt in der Schweiz.

5.2.3 Entwicklung seit 2010

Kanton Solothurn

Bei der Erhebung von 2015 sind die Verkehrszwecke nicht genau gleich erhoben worden, wie 2010. Dies relativiert die in der Folge aufgezeigten Veränderungen im Freizeitverkehr.

Tabelle 23 zeigt, dass im Durchschnitt im Kanton Solothurn sowohl die Distanzen wie die Unterwegszeiten gegenüber 2010 zurückgegangen sind. Allerdings ist dieser Rückgang nur bei der Unterwegszeit signifikant. Daneben fallen folgende Unterkategorien auf, bei denen sowohl Distanz wie Unterwegszeit signifikant zurückgegangen sind: Die 18- bis 24-jährigen, die Vollzeit-Erwerbstätigen und die Bewohner von Gemeinden im städtischen Kernraum.

		Distanz	Unterwegszeit
Geschlecht	Männer	-11%	-11%
	Frauen	3%	-2%
Alter	6-17 Jahre	12%	-14%
	18-24 Jahre	-39%	-22%
	25-44 Jahre	-10%	-10%
	45-64 Jahre	2%	-1%
	65-79 Jahre	17%	0%
	80 und mehr	61%	6%
Erwerbstätigkeit	Vollzeit	-21%	-13%
	Teilzeit	-16%	-8%
	In Ausbildung	16%	-16%
	Nicht erwerbstätig	31%	6%
Einkommen	Weiss nicht/keine Angaben bis 4 000 CHF	-4%	-16%
	4 001 - 8 000 CHF	-16%	4%
	8 001 - 12 000 CHF	5%	-4%
	12 001 - 16 000 CHF	-9%	-5%
	mehr als 16 000 CHF	-14%	-11%
Urbanisierungsgrad	Städtischer Kernraum	-23%	-13%
	Einflussgebiet städtischer Kerne	-4%	-7%
	Ausserhalb Einfluss städtischer Kerne	1%	-6%
Durchschnitt		-6%	-7%

Signifikante Veränderungen

Tabelle 23: Veränderungen im Freizeitverkehr 2010 - 2015

Kanton Solothurn - Schweiz: Modalsplit im Freizeitverkehr

Tabelle 24 zeigt, dass sich die Kennzahlen der Mobilität in der Freizeit bezüglich der verschiedenen Verkehrsmittel teilweise stark verschoben haben. Dies ist mindestens zum Teil auf die oben erwähnte Änderung bei der Erhebung der Verkehrszwecke zurückzuführen und ausserdem wurden auch die Verkehrsmittel nicht genau gleich definiert, was zu einem starken Rückgang der Gruppe "Anderes" bzw. "übrige" geführt hat. Es lassen sich auch kaum einheitliche Trends ablesen, ausser, dass beim öffentlichen Verkehr bei allen Kennzahlen sowohl in der Schweiz wie im Kanton Solothurn Zunahmen zu verzeichnen sind.

	Distanz		Unterwegszeit		Anzahl Etappen	
	Kt. Solothurn	Schweiz	Kt. Solothurn	Schweiz	Kt. Solothurn	Schweiz
LV	-12%	4%	-13%	1%	-11%	-3%
MIV	-8%	9%	-4%	9%	-8%	2%
ÖV	34%	23%	43%	19%	29%	20%
Anderes	-75%	-15%	-61%	-14%	1%	-5%
Total	-6%	10%	-9%	4%	-7%	1%

Signifikante Veränderungen

Tabelle 24: Veränderungen im Modalsplit im Freizeitverkehr 2010 - 2015

Vergleich von Teilgebieten - Aufteilung der Freizeitstapen auf die Verkehrsmittel

Tabelle 25 bestätigt den oben erwähnten Wachstumstrend beim ÖV und weist auf einen leichten Rückgang des Langsamverkehrs hin. Der MIV hingegen zeigt keine signifikanten Veränderungen.

Einheit	LV	MIV	ÖV	übrige
Agglomeration Solothurn	-5%	3%	21%	5%
Region Olten	-7%	3%	25%	-12%
Agglomeration AareLand	-7%	4%	21%	-12%
Kanton Solothurn	-4%	-2%	37%	11%
Schweiz	-4%	1%	16%	2%

Signifikante Veränderungen

Tabelle 25: Veränderungen bei der Aufteilung der Freizeitstapen auf die Verkehrsmittel 2010 - 2015

6 Einstellungen zur Verkehrspolitik

Die Fragen zur verkehrspolitischen Einstellung wurden nur von einer kleinen Gruppe aller Teilnehmenden an der Befragung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 beantwortet. Die Folge war, dass nur 196 im Kanton Solothurn wohnhafte Personen auf diese Fragen geantwortet haben. Dies wiederum führt dazu, dass die Resultate statistisch gesehen nur eine sehr beschränkte Aussagekraft haben (oder, technisch gesprochen, das Konfidenzintervall sehr breit ist). Aus diesem Grunde wird in der Folge eine einzige Auswertung nur für den Kanton Solothurn dargestellt.

Akzeptanz finanzieller Massnahmen im Verkehr

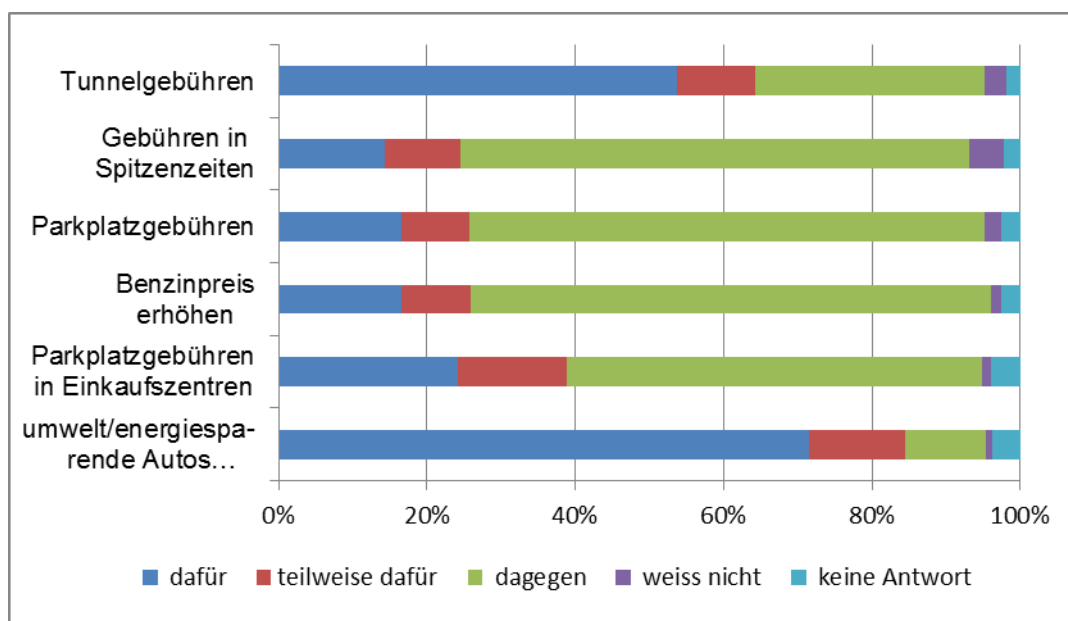


Abbildung 25: Akzeptanz finanzieller Massnahmen im Kanton Solothurn

Den Befragten wurde eine Liste möglicher finanzieller Massnahmen zur Stellungnahme unterbreitet (mit „Gebühren in Spitzenzeiten“ ist die Erhebung von Gebühren zu Spitzenzeiten für die Zufahrt zum Stadtzentrum gemeint. „Parkplatzgebühren“ bedeutet die Erhöhung der Parkplatzgebühren in Stadtzentren). Unter den finanziellen Massnahmen, die die Mobilität verteuern würden, fand einzig die Idee von Tunnelgebühren eine Mehrheit, die Förderung umweltfreundlicher Fahrzeuge wird dagegen mehrheitlich begrüsst.

Gegenüber 2010 haben sich signifikante Änderungen ergeben: Während die Zustimmung zu Tunnelgebühren und Parkplatzgebühren in Einkaufszentren wesentlich zugenommen hat, hat sich die Ablehnung von Massnahmen im Stadtzentrum (Zufahrtsgebühren wie Erhöhung Parkplatzgebühren) verstärkt.

Der Vergleich mit den gesamtschweizerischen Werten zeigt, dass keine signifikanten Unterschiede bestehen. Deshalb und wegen der begrenzten statistischen Aussagekraft der wenigen Datensätze aus dem Kanton Solothurn werden die weiteren Aussagen, die auch für den Kanton Solothurn interessant sind, aus dem gesamtschweizerischen Datensatz ausgewertet.

Verwendung der Einnahmen aus dem Strassenverkehr

Die Teilnehmenden an der Zusatzbefragung wurden auch darüber um Auskunft gebeten, wofür ihrer Ansicht nach die Einnahmen aus dem Strassenverkehr verwendet werden sollten. Dabei fand sich für alle vorgeschlagenen Massnahmen (siehe folgende Aufzählung) mehrheitliche Zustimmung (jeweils 79% bis 89% waren dafür oder "unter Umständen dafür", siehe Anhang 3, Seite 8). Aussagekräftiger ist allerdings der Anteil jener Befragten, die die Finanzierung einzelner Massnahmen mit Geldern aus dem Strassenverkehr ablehnten:

Anteil der ablehnenden Befragungsteilnehmer:

- | | |
|--|-----|
| • Umweltschonende /energiesparende Autos | 14% |
| • bessere Verkehrserschliessung von Randregionen | 14% |
| • Senkung von anderen bestehenden Steuern | 14% |
| • Bauliche Verbesserung von Umsteigeknoten | 13% |
| • Förderung öffentlicher Verkehr | 13% |
| • Erhöhung Verkehrssicherheit | 12% |
| • Verbesserung Strassenverkehr | 10% |
| • Milderung Probleme in Agglomerationen | 9% |
| • Verbesserungen Fussgänger-/Veloverkehr | 9% |
| • Umweltschutzmassnahmen | 8% |

Bei der Frage, wofür die Einnahmen im Bereich des Strassenverkehrs verwendet werden sollen, wurden die Autobahnen und die Hauptstrassen innerorts gleich häufig genannt, gefolgt von den Hauptstrassen ausserorts (Mehrfachnennungen waren möglich). 2010 standen bei dieser Frage die Autobahnen noch mit grossem Abstand an der Spitze der Rangliste.

Anteil der befürwortenden Befragungsteilnehmer:

- | | |
|----------------------------|-----|
| • Autobahnen | 36% |
| • Hauptstrassen innerorts | 36% |
| • Hauptstrassen ausserorts | 29% |
| • Nebenstrassen | 18% |
| • Andere | 5% |

Verkehrsstaus im Strassenverkehr und deren Vermeidung

Die Häufigkeit der Betroffenheit durch Stau variiert je nach Verkehrszweck: Der Anteil derjenigen Personen, die häufiger als einmal pro Monat im Stau standen, betrug bei Ferienfahrten 32 %, auf dem Weg zur Arbeit bzw. zur Ausbildung 17 %, auf Einkaufsfahrten rund 8 % und auf Freizeitfahrten noch 7 %. Teilweise signifikante Unterschiede je nach Verkehrszweck gibt es auch bei den "Stau-Vermeidungs-Strategien", wie Abbildung 26 zeigt.

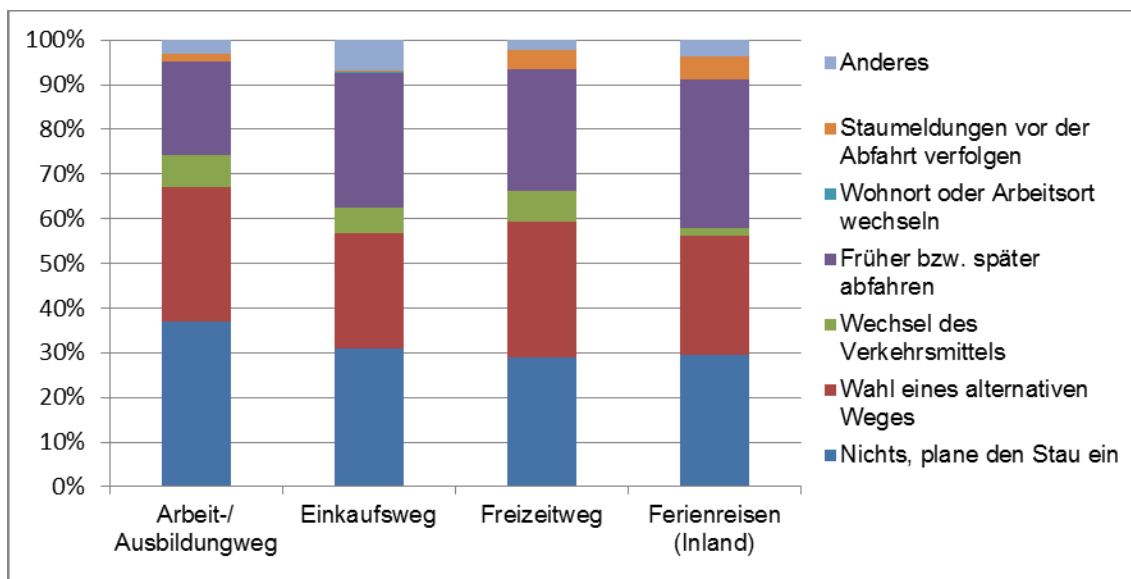


Abbildung 26: Stauvermeidungsstrategien (Gesamtschweiz)

Am häufigsten wird probiert, dem Stau durch zeitliche oder örtliche Alternativen auszuweichen. Dabei ist die zeitliche Flexibilität bei Freizeit- und insbesondere Einkaufs- und Ferienfahrten erheblich grösser als beim Arbeits- bzw. Ausbildungsweg, während die Bereitschaft, einen anderen Weg zu wählen, nur zwischen 26 bis 30% schwankt. Je nach Verkehrszweck liegt aber der Anteil derjenigen, die sich mit dem Stau abgefunden haben, zwischen 29% und 37 %, 2010 waren es nur 26% bis 32%. Die Bereitschaft, wegen des Staus ein anderes Verkehrsmittel zu wählen, ist relativ gering, einen Wohnort- oder Arbeitsortwechsel zur Stauvermeidung zieht praktisch niemand in Betracht.

Massnahmen im öffentlichen Verkehr

Um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu steigern, halten 27 % der Befragten tiefere Preise für ein geeignetes Mittel, 21 % sehen Verbesserungschancen durch häufigere Verbindungen und 10 % sehen die Lösung bei höherem Komfort. Bessere Fahrplanabstimmung bei Verbindungen mit Umsteigen ist für 6 % der Befragten wichtig, 5 % der Befragten wünschen sich schnellere Verbindungen und ebenfalls 5 % wünschen Verbindungen ohne Umsteigen.

Eine oft diskutierte Massnahme zum Abbau von Überlastungen im öffentlichen Verkehr ist die zeitliche Abstufung von Tarifen (höhere Tarife zu Zeiten mit hoher Nachfrage, tiefere Tarife bei geringerer Nachfrage). Wie Abbildung 27 zeigt, sind allerdings nur rund 42 % der Befragten bedingungslos oder unter gewissen Umständen für solche Massnahmen zu haben, während eine knappe Mehrheit von 51% solche Massnahmen ablehnt.

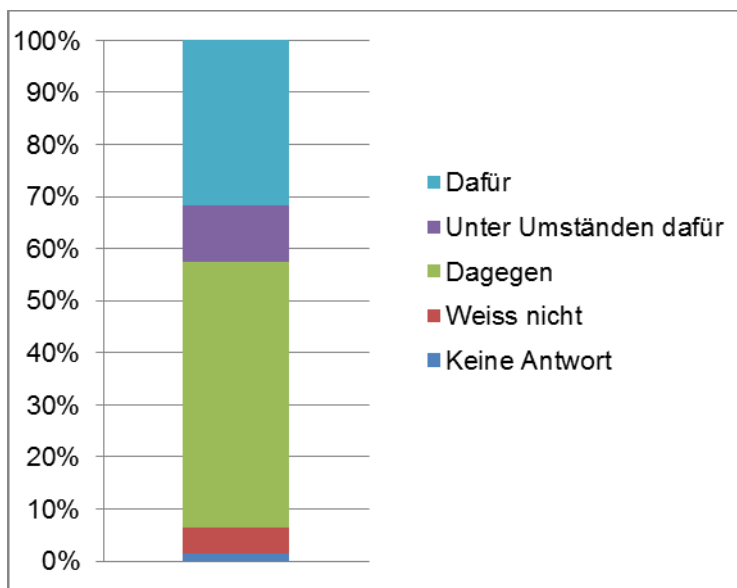


Abbildung 27: Einstellung zu zeitlicher Abstufung von Tarifen im ÖV (Gesamtschweiz)

Anhang

Anhang 1: Gemeinden der Auswertungseinheiten (Definition Agglomerationen 2000)

Anhang 2: Glossar

Anhang 3: Auswertungstabellen

Gemeinden der Agglomeration Solothurn

Gemeinde- nummer	Kanton	Gemeindename	Agglo- merations- nummer	Wohn- bevölkerung 2015	Städtischer Kernraum		
					ja	Einfluss- gebiet	ausser- halb
0556	BE	Zielebach	2601	325		x	
2513	SO	Biberist	2601	8280	x		
2517	SO	Derendingen	2601	6372	x		
2519	SO	Gerlafingen	2601	5016	x		
2520	SO	Halten	2601	874		x	
2523	SO	Horriwil	2601	871		x	
2525	SO	Kriegstetten	2601	1292		x	
2526	SO	Lohn-Ammannsegg	2601	2713		x	
2527	SO	Luterbach	2601	3466		x	
2528	SO	Obergerlafingen	2601	1116		x	
2529	SO	Oeking	2601	809		x	
2530	SO	Rechterswil	2601	1831		x	
2532	SO	Subingen	2601	3074	x		
2534	SO	Zuchwil	2601	8807	x		
2541	SO	Balm bei Günsberg	2601	194			x
2542	SO	Bellach	2601	5249	x		
2544	SO	Feldbrunnen-St. Niklaus	2601	973	x		
2548	SO	Hubersdorf	2601	726		x	
2550	SO	Langendorf	2601	3758	x		
2551	SO	Lommiswil	2601	1479		x	
2553	SO	Oberdorf (SO)	2601	1660	x		
2554	SO	Riedholz	2601	2297		x	
2555	SO	Rüttenen	2601	1509		x	
2601	SO	Solothurn	2601	16814	x		
		Total		79505			

Gemeinden der Teilregion Olten

Gemeinde- nummer	Kanton	Gemeindename	Agglo- merations- nummer	Wohn- bevölkerung 2011	Städtischer Kernraum		
					ja	Einfluss- gebiet	ausser- halb
2401	SO	Egerkingen	2581	3163			x
2402	SO	Härkingen	2581	1351			x
2404	SO	Neuendorf	2581	1925			x
2405	SO	Niederbuchsiten	2581	957			x
2406	SO	Oberbuchsiten	2581	1908			x
2493	SO	Lostorf	2581	3831		x	
2495	SO	Niedergösgen	4001	3749	x		
2497	SO	Obergösgen	2581	2119	x		
2503	SO	Erlinsbach SO	4001	3216	x		
2500	SO	Trimbach	2581	6365	x		
2501	SO	Winznau	2581	1736	x		
2571	SO	Boningen	2581	709		x	
2572	SO	Däniken	2581	2749	x		
2573	SO	Dulliken	2581	4682	x		
2574	SO	Eppenberg-Wöschnau	4001	309	x		
2576	SO	Gretzenbach	4001	2417	x		
2578	SO	Gunzgen	2581	1641			x
2579	SO	Hägendorf	2581	4639	x		
2580	SO	Kappel (SO)	2581	3004	x		
2581	SO	Olten	2581	17134	x		
2582	SO	Rickenbach (SO)	2581	886	x		
2583	SO	Schönenwerd	4001	4799	x		
2584	SO	Starrkirch-Wil	2581	1599	x		
2586	SO	Wangen bei Olten	2581	4808	x		
		Total		79696			

Gemeinden der Agglomeration AareLand

Gemeinde- nummer	Kanton	Gemeindename	Agglo- merations- nummer	Wohn- bevölkerung 2015	Städtischer Kernraum		
					ja	Einfluss- gebiet	ausser- halb
		Olten-Zofingen					
2401	SO	Egerkingen	2581	3457			x
2402	SO	Härkingen	2581	1551			x
2404	SO	Neuendorf	2581	2042			x
2405	SO	Niederbuchsiten	2581	1124			x
2406	SO	Oberbuchsiten	2581	2189			x
2493	SO	Lostorf	2581	3933		x	
2497	SO	Obergösgen	2581	2224	x		
2500	SO	Trimbach	2581	6615	x		
2501	SO	Winznau	2581	1822	x		
2571	SO	Boningen	2581	736		x	
2572	SO	Däniken	2581	2790	x		
2573	SO	Dulliken	2581	4927	x		
2578	SO	Gunzgen	2581	1660			x
2579	SO	Hägendorf	2581	4886	x		
2580	SO	Kappel (SO)	2581	3118	x		
2581	SO	Olten	2581	17945	x		
2582	SO	Rickenbach (SO)	2581	839	x		
2584	SO	Starrkirch-Wil	2581	1709	x		
2586	SO	Wangen bei Olten	2581	5115	x		
4271	AG	Aarburg	2581	7711	x		
4274	AG	Brittnau	2581	3868	x		
4280	AG	Oftringen	2581	13229	x		
4282	AG	Rothrist	2581	8679			x
4285	AG	Strengelbach	2581	4595	x		
4289	AG	Zofingen	2581	11458	x		
		Total		118222			
		Aarau					
2495	SO	Niedergösgen	4001	3774	x		
2503	SO	Erlinsbach SO	4001	3405	x		
2574	SO	Eppenber-Wöschnau	4001	318	x		
2576	SO	Gretzenbach	4001	2654	x		
2583	SO	Schönenwerd	4001	4885	x		
4001	AG	Aarau	4001	20687	x		
4002	AG	Biberstein	4001	1473		x	
4003	AG	Buchs (AG)	4001	7702	x		
4005	AG	Erlinsbach	4001	3979	x		
4006	AG	Gränichen	4001	7442	x		
4007	AG	Hirschthal	4001	1576		x	
4008	AG	Küttigen	4001	6034	x		
4009	AG	Muhlen	4001	3839		x	
4010	AG	Oberentfelden	4001	7706	x		
4012	AG	Suhr	4001	9875	x		
4013	AG	Unterentfelden	4001	4125	x		
4144	AG	Schöffland	4001	4230		x	
		Total		93704			
		Agglomeration AareLand		211926			

Glossar

Agglomeration

Die Agglomeration umfasst i.a. eine Kerngemeinde und die mit ihr formal und funktional verflochtenen Agglomerationsgemeinden.

Etappe

Eine Etappe ist der Teil eines Weges, der mit dem gleichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, wobei das Zufussgehen als ein Verkehrsmittel betrachtet wird. Bei jedem Verkehrsmittelwechsel beginnt eine neue Etappe.

Ganglinie

Darstellung des zeitlichen Verlaufs des Verkehrsaufkommens über eine festgelegte Zeitspanne hinweg. Die Ganglinie zeigt an, zu welchen Zeiten mobile Personen ihre Wege zurücklegen.

Ländliche Gemeinden

Ländliche Gemeinden liegen ausserhalb von Agglomerationen.

Mobile Personen

Personen, die bei der Erhebung mindestens einen Weg unternommen, eine Tagesreise oder eine Reise mit Übernachtung durchgeführt haben.

Modalsplit

Aufteilung des Verkehrs auf einzelne Verkehrsmittel oder zusammengefasste Verkehrsmittelgruppen (wie LV, MIV, ÖV).

Tagesdistanz

Durchschnittliche pro Person und Tag zurückgelegte Distanz.

Unterwegszeit

Sie umfasst die Dauer eines Weges vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort **ohne** Warte- und Umsteigezeiten (im Gegensatz zur Wegzeit).

Verfügbarkeit von Fahrzeugen

Sie beschreibt, ob der befragten Person ein Fahrzeug zur freien Verfügung, zur Verfügung nach Absprache mit anderen Haushaltsmitgliedern oder gar nicht zur Verfügung steht.

Verkehrsaufkommen

Je nach Beobachtungseinheit die Anzahl an Etappen, Wegen, Tagesreisen oder Reisen mit Übernachtung innerhalb eines festgelegten Zeitraums.

Verkehrszweck

Einzelne Etappen aber auch die zu Wegen aggregierten Etappen werden zu einem bestimmten Zweck unternommen.

Weg

Ein Weg beginnt wenn sich jemand mit einem Ziel oder zu einem bestimmten Zweck in Bewegung setzt. Ein Weg endet wenn das Ziel erreicht ist, also der Verkehrszweck wechselt oder wenn sich jemand eine Stunde oder länger am gleichen Ort aufhält.

Wegzeit

Sie umfasst die Dauer eines Weges vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort **inklusive** Warte- und Umsteigezeit (im Gegensatz zur Unterwegszeit).

Auswertungstabellen

Standardauswertungen des Bundesamtes für Statistik

- Seite 2: Auswertungen auf Haushaltebene für den Kanton Solothurn**
- Seite 3: Auswertungen auf Haushaltebene für die Schweiz**
- Seite 4: Auswertungen auf Personenebene (Wege respektive Etappen im Inland) für den Kanton Solothurn**
- Seite 5: Auswertungen auf Personenebene (Wege respektive Etappen im Inland) für die Schweiz**
- Seite 6: Auswertungen pro Person nach Verkehrsmittel und Zweck für den Kanton Solothurn**
- Seite 7: Auswertungen pro Person nach Verkehrsmittel und Zweck für die Schweiz**
- Seite 8: Akzeptanz finanzieller Massnahmen im Verkehr (Befragte in der ganzen Schweiz)**

Auswertungen auf Haushaltsebene für den Kanton Solothurn

A1 Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt, 2015

	Autos	Motorräder	der	Mofas	Velos	E-Bike
	[Anzahl]	[Anzahl]	[Anzahl]	[Anzahl]	[Anzahl]	[Anzahl]
Total	1.28	0.13	0.04	0.06	1.71	0.13
Monatliches Haushaltseinkommen						
bis 4 000 CHF	0.65	0.03	0.02	0.03	0.55	0.08
4 001 - 8 000 CHF	1.11	0.09	0.03	0.05	1.41	0.10
8 001 - 12 000 CHF	1.68	0.21	0.04	0.05	2.34	0.16
mehr als 12 000 CHF	2.05	0.25	0.06	0.06	2.50	0.19
Weiss nicht/keine Antwort	1.43	0.14	0.05	0.11	2.37	0.15
Urbanisierungsgrad des Wohnorts						
Städtischer Kernraum	1.14	0.09	0.03	0.05	1.61	0.11
Einflussgebiet städtischer Kerne	1.56	0.21	0.05	0.09	1.85	0.17
Gebiete ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne	1.48	0.15	0.06	0.07	1.95	0.13
Haushaltsgrösse						
1 Person	0.75	0.04	(0.01)	0.01	0.73	0.05
2 Personen	1.35	0.14	0.03	0.06	1.59	0.16
3 Personen	1.67	0.16	0.04	0.04	2.30	0.12
4 Personen	1.76	0.24	0.10	0.16	3.21	0.17
5 Personen und mehr	1.98	0.17	0.08	0.12	3.69	0.23

Basis Total: 2 269 Haushalte mit Wohnort im Kanton Solothurn

(): Entfällt, da weniger als 10 Beobachtungen

(Zahl): Statistisch nur bedingt zuverlässig; siehe Vertrauensintervall

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

© BFS, ARE 2017

Auskunft: mobilita2015@bfs.admin.ch

Auswertungen auf Haushaltsebene für die Schweiz

A1 Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt, 2015

	Autos	Motorräder	der	Mofas	Velos	E-Bike
	[Anzahl]	[Anzahl]	[Anzahl]	[Anzahl]	[Anzahl]	[Anzahl]
Total	1.16	0.14	0.03	0.04	1.57	0.09
Monatliches Haushaltseinkommen						
bis 4 000 CHF	0.61	0.04	0.01	0.02	0.60	0.05
4 001 - 8 000 CHF	1.03	0.12	0.02	0.03	1.26	0.08
8 001 - 12 000 CHF	1.42	0.20	0.03	0.04	1.98	0.12
mehr als 12 000 CHF	1.72	0.24	0.04	0.04	2.50	0.14
Weiss nicht/keine Antw ort	1.31	0.15	0.04	0.06	2.05	0.09
Urbanisierungsgrad des Wohnorts						
Städtischer Kernraum	1.02	0.13	0.02	0.02	1.49	0.08
Einflussgebiet städtischer Kerne	1.44	0.17	0.03	0.05	1.74	0.11
Gebiete ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne	1.38	0.15	0.04	0.06	1.69	0.10
Haushaltsgrösse						
1 Person	0.64	0.07	0.01	0.01	0.64	0.04
2 Personen	1.26	0.15	0.02	0.02	1.40	0.12
3 Personen	1.51	0.19	0.04	0.04	2.12	0.10
4 Personen	1.65	0.23	0.06	0.08	3.12	0.11
5 Personen und mehr	1.83	0.21	0.09	0.14	3.78	0.11

Basis Total: 57 090 Haushalte mit Wohnort in der Schweiz

(): Entfällt, da weniger als 10 Beobachtungen

(Zahl): Statistisch nur bedingt zuverlässig; siehe Vertrauensintervall

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

© BFS, ARE 2017

Auskunft: mobilita2015@bfs.admin.ch

Auswertungen auf Personenebene (Wege respektive Etappen im Inland), Kt. Solothurn

	Mobilitätsw erzeuge		Mobilitätsgrad am Stichtag immobile Personen [%]	Anzahl Wege		Anzahl Ausgänge			Tagesdistanz			Tagesunterwegszeit (mit Warte- und Umsteigezeiten)			Tagesunterwegszeit (ohne Warte- und Umsteigezeiten)		
	Verfügbarkeit eines Autos [%]	Besitz eines ÖV-Abos [%]		Total [Anzahl]	Total [Anzahl]	Freizeit [Anzahl]	Total [Anzahl]	Total [km]	MV [km]	Freizeit [km]	Total [Min.]	MV [Min.]	Freizeit [Min.]	Total [Min.]	MV [Min.]	Freizeit [Min.]	Total [Min.]
Total																	
Geschlecht																	
Männer	83.17	46.74	11.55	3.46	1.26	1.38	43.58	31.76	15.64	92.49	42.72	84.44	43.87				
Frauen	78.52	58.97	15.82	3.18	1.21	1.32	30.70	18.13	12.68	79.67	38.38	71.09	27.68				
Alter																	
6-17 Jahre	93.52		11.95	3.49	1.35	1.45	24.08	13.30	13.00	74.69	36.01	66.00	17.91				
18-24 Jahre	63.05	57.24	9.43	3.70	1.50	1.37	48.57	28.46	16.77	103.62	43.46	91.43	44.50				
25-44 Jahre	77.96	49.73	9.00	3.63	1.23	1.43	47.74	31.41	15.78	95.93	38.38	86.27	41.88				
45-64 Jahre	85.77	49.97	11.07	3.46	1.11	1.42	43.25	32.45	14.33	91.93	40.09	84.22	45.45				
65-79 Jahre	83.43	59.43	20.93	2.70	1.33	1.19	23.77	15.63	15.07	76.05	53.77	70.30	25.93				
80 Jahre und mehr	95.94	44.95	35.12	2.10	1.04	0.93	9.66	7.53	5.00	44.20	28.96	39.31	15.61				
Erwerbstätigkeit																	
Vollzeit	85.23	45.10	8.08	3.66	1.15	1.42	51.18	38.68	15.73	96.85	36.16	89.16	53.30				
Teilzeit	77.71	62.60	7.83	3.86	1.42	1.60	41.27	25.39	13.47	94.77	42.78	83.83	36.66				
In Ausbildung	47.70	85.98	12.20	3.40	1.31	1.35	31.35	15.38	14.23	82.52	36.43	72.50	21.53				
Nicht erwerbstätig	80.72	50.18	25.15	2.52	1.19	1.12	20.44	13.08	12.81	69.71	47.84	63.21	21.46				
Übrige (Besch.-grad unbekannt / weiss nicht / keine Antwort)	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()	()				
Monatliches Haushaltseinkommen																	
bis 4 000 CHF	84.91	46.60	25.01	2.42	1.18	1.02	20.99	12.67	9.56	68.12	41.97	60.79	21.43				
4 001 - 8 000 CHF	80.09	47.48	14.07	3.39	1.17	1.40	40.14	29.29	14.23	88.28	40.71	80.51	39.83				
8 001 - 12 000 CHF	81.43	54.36	9.22	3.67	1.44	1.45	45.31	30.69	16.02	96.08	45.65	87.27	42.31				
mehr als 12 000 CHF	79.35	66.12	8.46	3.72	1.22	1.38	52.60	35.14	18.72	106.50	42.29	96.04	53.85				
Weiss nicht/keine Antwort	82.84	56.11	13.30	3.23	1.18	1.36	29.11	17.72	13.11	76.31	35.18	68.23	26.20				
Urbanisierungsgrad des Wohnorts																	
Städtischer Kernraum	78.77	55.50	13.11	3.26	1.22	1.33	36.49	22.45	14.79	86.09	41.82	76.71	32.18				
Einflussgebiet städtischer Kerne	84.82	51.50	14.04	3.30	1.26	1.37	37.31	27.73	14.79	88.63	42.30	81.42	41.68				
Gebiete ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne	84.78	40.38	14.85	3.68	1.23	1.45	42.44	34.11	10.64	83.78	32.18	78.49	44.65				

Basis Total: 2 269 Zielpersonen mit Wohnort im Kanton Solothurn

Basis der einzelnen Messgrössen (unter Berücksichtigung der Filter): Verfügbarkeit eines Auto: 1 602 Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerschein, die ohne fremde Hilfe gehen können; Besitz eines ÖV-Abos: 1 989 Zielpersonen ab 16 Jahren; Mobilitätsgrad: 2 269 Zielpersonen; Anzahl Wege und Ausgänge, Tagesdistanz und -unterwegszeit: 2 269 Zielpersonen, nur Inlandetappen

(): Entfällt, da weniger als 10 Beobachtungen
 (Zahl): Statistisch nur bedingt zuverlässig; siehe Vertrauensintervall
 Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)
 © BFS, ARE 2017

Auswertungen auf Personenebene (Wege respektive Etappen im Inland), Schweiz

	Mobilitätswerkzeuge		Mobilitätsgrad am Stichtag immobile Personen		Anzahl Wege		Anzahl Ausgänge		Tagesdistanz			Tagesuntenwegszeit (mit Warte- und Umsteigezeiten)			Tagesuntenwegszeit (ohne Warte- und Umsteigezeiten)		
	Verfügbarkeit eines Autos [%]	Bestz eines ÖV-Abos [%]	%	Total [Anzahl]	Freizeit [Anzahl]	Total [Anzahl]	Freizeit [Anzahl]	Total [Anzahl]	Total [km]	MIV [km]	Freizeit [km]	Total [Min.]	Freizeit [Min.]	Total [Min.]	Total [Min.]	MIV [Min.]	
																	3.37
Total	76.87	56.71	10.88	3.37	1.30	1.35	36.83	24.35	16.25	90.40	45.23	82.25	34.89				
Geschlecht																	
Männer	80.07	51.99	9.43	3.45	1.31	1.36	41.99	29.24	16.99	95.19	45.82	87.20	40.89				
Frauen	73.30	61.27	12.29	3.29	1.28	1.33	31.81	19.60	15.54	85.74	44.67	77.43	29.04				
Alter																	
6-17 Jahre	88.48	88.48	9.16	3.51	1.43	1.49	24.19	13.25	14.40	78.82	40.86	70.40	18.76				
18-24 Jahre	58.42	68.95	7.73	3.52	1.45	1.23	47.95	24.79	20.48	105.70	48.69	92.80	35.68				
25-44 Jahre	73.32	54.35	7.40	3.68	1.25	1.38	44.90	31.30	16.70	97.17	42.35	88.74	42.68				
45-64 Jahre	80.41	53.00	9.26	3.48	1.21	1.41	39.69	28.67	15.65	94.53	44.96	86.84	41.49				
65-79 Jahre	83.97	58.03	17.27	2.77	1.45	1.24	27.18	16.97	18.31	83.42	57.65	76.65	26.75				
80 Jahre und mehr	85.32	54.67	30.39	2.04	1.06	0.95	13.31	6.54	9.48	51.40	34.75	46.68	12.49				
Erw. erbstätigkeit																	
Vollzeit	79.92	51.51	6.47	3.66	1.16	1.36	48.93	35.46	16.70	99.74	40.35	91.31	49.17				
Teilzeit	74.17	61.32	8.41	3.67	1.32	1.48	37.27	24.70	16.30	94.61	46.88	86.46	36.56				
In Ausbildung	47.17	84.49	8.78	3.52	1.44	1.41	30.81	15.05	15.80	86.93	42.55	76.95	21.24				
Nicht erw. erbstätig	78.31	53.81	19.46	2.70	1.38	1.21	24.44	15.24	15.99	77.63	52.23	70.91	23.32				
Übrige (Besch.-grad unbekannt / weiss nicht / keine Antwort)	69.02	46.04	20.20	2.65	1.01	1.18	24.59	15.39	8.85	70.27	31.72	62.89	23.20				
Monatliches Haushaltseinkommen																	
bis 4 000 CHF	72.19	50.01	19.20	2.77	1.23	1.19	22.49	13.20	12.15	75.34	43.84	68.35	21.31				
4 001 - 8 000 CHF	76.50	51.85	10.78	3.38	1.26	1.37	36.11	24.84	15.52	90.43	45.08	82.49	36.96				
8 001 - 12 000 CHF	78.23	58.59	7.75	3.66	1.31	1.42	45.35	32.14	17.80	98.65	46.62	90.69	44.08				
mehr als 12 000 CHF	78.95	67.63	6.00	3.77	1.37	1.37	51.59	34.03	19.70	104.94	47.62	95.64	46.37				
Weiss nicht/keine Antwort	76.46	59.23	11.88	3.21	1.31	1.33	30.58	18.42	16.09	83.97	43.84	75.48	26.37				
Urbanisierungsgrad des Wohnorts (Raum)																	
Städtischer Kernraum	72.82	61.48	10.15	3.40	1.30	1.35	34.01	20.56	15.31	89.89	44.79	81.14	30.60				
Einflussgebiet städtischer Kerne	83.24	50.94	12.10	3.32	1.30	1.34	40.79	30.02	17.72	91.07	45.38	83.86	42.14				
Gebiete ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne	83.17	45.11	12.11	3.31	1.27	1.35	42.66	31.72	18.04	91.56	46.84	84.48	42.03				

Basis Total: 57 090 Zielpersonen mit Wohnort in der Schweiz
Basis der einzelnen Messgrößen (unter Berücksichtigung der Filter): Verfügbarkeit eines Auto: 40 258 Zielpersonen ab 18 Jahren mit Führerschein, die ohne fremde Hilfe gehen können; Besitz eines ÖV-Abos: 50 115 Zielpersonen ab 16 Jahren; Mobilitätsgrad: 57 090 Zielpersonen; Anzahl Wege und Ausgänge, Tagesdistanz und -untenwegszeit: 57 090 Zielpersonen, nur Inlandetappen
 (-): Entfällt, da weniger als 10 Beobachtungen
 (Zahl): Statistisch nur bedingt zuverlässig; siehe Vertrauensintervall
 Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)
 © BFS, ARE 2017

Auswertungen pro Person nach Verkehrsmittel und Zweck, Kanton Solothurn

A3 Auswertungen pro Person nach Verkehrsmittelklasse und Zweck (Anteile bzw. Absolutwerte), 2015

	Langsamverkehr			Motorisierter Individualverkehr			Öffentlicher Verkehr			Übrige		
	Tages- distanz [%]	Tages- unter- wegszeit [%]	Anzahl Etappen [%]	Tages- distanz [%]	Tages- er- wegszeit [%]	Anzahl Etappen [%]	Tages- distanz [%]	Tages- er- wegszeit [%]	Anzahl Etappen [%]	Tages- er- wegszeit [%]	Tages- distanz [%]	Anzahl Etappen [%]
Alle Zwecke	6.77	38.56	43.76	67.54	46.35	42.55	24.84	13.70	12.51	0.86	1.39	1.18
Arbeit	3.53	18.76	37.28	61.97	56.73	41.86	34.38	24.13	20.27	(0.13)	0.38	0.59
Ausbildung und Schule	12.02	49.35	64.75	25.96	16.00	11.16	61.12	31.05	21.10	0.90	3.60	2.99
Einkauf und Besorgungen	5.30	30.85	42.61	83.09	59.94	50.92	11.53	8.89	6.20	(0.08)	0.32	0.27
Freizeit	10.89	54.12	49.35	64.90	34.04	38.56	22.67	9.88	10.25	1.55	1.96	1.84
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	0.73	4.81	17.09	86.48	87.16	76.06	10.54	6.63	6.02	2.25	1.40	0.84
Service und Begleitwege	2.21	17.05	23.44	93.36	80.90	75.02	4.36	1.87	1.31	(0.07)	0.18	0.23
Anderes (inkl. weis nicht/keine Angabe)	5.45	21.89	32.52	67.97	55.96	45.07	26.24	20.90	21.45	0.34	1.24	0.96
	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]
Alle Zwecke	2.54	30.12	2.03	25.31	36.21	1.97	9.31	10.70	0.58	0.32	1.09	0.05
Arbeit	0.39	3.06	0.44	6.78	9.27	0.49	3.76	3.94	0.24	(0.01)	(0.06)	(0.01)
Ausbildung und Schule	0.22	2.31	0.27	0.48	0.75	0.05	1.12	1.46	0.09	0.02	0.17	0.01
Einkauf und Besorgungen	0.27	3.39	0.41	4.29	6.58	0.50	0.60	0.98	0.06	(0.00)	(0.04)	(0.00)
Freizeit	1.55	20.39	0.81	9.24	12.82	0.63	3.23	3.72	0.17	0.22	0.74	0.03
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	0.02	0.21	0.03	2.41	3.80	0.14	0.29	0.29	0.01	(0.06)	(0.06)	(0.00)
Service und Begleitwege	0.04	0.48	0.04	1.49	2.27	0.14	(0.07)	(0.05)	0.00	(0.00)	(0.01)	(0.00)
Anderes (inkl. weis nicht/keine Angabe)	0.05	0.28	0.02	0.64	0.72	0.02	0.25	0.27	0.01	(0.00)	(0.02)	(0.00)
Basis Total: 2 269 Zielpersonen mit Wohnort im Kanton Solothurn und 10 351 Inlandetappen												
(Zahl): Statistisch nur bedingt zuverlässig; siehe Vertrauensintervall												
Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)												
© BFS, ARE 2017												

Auswertungen pro Person nach Verkehrsmittel und Zweck, Schweiz

A3 Auswertungen pro Person nach Verkehrsmittelklasse und Zweck (Anteile bzw. Absolutwerte), 2015

	Langsamverkehr			Motorisierter Individualverkehr			Öffentlicher Verkehr			Übrige		
	Tages- distanz [%]	Tages- unter- wegszeit [%]	Anzahl Etappen [%]	Tages- distanz [%]	Tages- unter- wegszeit [%]	Anzahl Etappen [%]	Tages- distanz [%]	Tages- unter- wegszeit [%]	Anzahl Etappen [%]	Tages- distanz [%]	Tages- unter- wegszeit [%]	Anzahl Etappen [%]
Alle Zwecke	7.61	41.37	47.97	66.12	42.42	36.56	24.40	14.01	14.30	1.87	2.20	1.16
Arbeit	5.37	24.11	43.76	62.12	51.92	35.80	32.04	23.22	19.98	0.47	0.75	0.47
Ausbildung und Schule	11.27	46.88	63.55	29.48	17.27	9.67	57.38	32.92	24.23	1.87	2.94	2.55
Einkauf und Besorgungen	7.36	36.80	48.88	75.20	51.14	40.93	17.11	11.48	9.71	0.32	0.58	0.48
Freizeit	10.06	52.86	51.21	65.99	34.18	34.69	21.58	10.13	12.53	2.36	2.84	1.57
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	1.68	11.49	25.45	76.14	72.76	61.31	15.48	10.19	10.55	6.70	5.56	2.69
Service und Begleitwege	3.03	21.31	30.02	90.97	73.66	65.34	5.06	4.25	4.11	0.94	0.79	0.53
Anderes (inkl. weis nicht/keine Angabe)	4.09	33.04	41.67	55.32	40.39	37.92	37.19	22.27	18.60	3.40	4.30	1.81
	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]
Alle Zwecke	2.80	34.03	2.35	24.35	34.89	1.79	8.99	11.53	0.70	0.69	1.81	4.89
Arbeit	0.48	3.73	0.50	5.50	8.03	0.41	2.84	3.59	0.23	0.04	0.12	1.15
Ausbildung und Schule	0.22	2.21	0.28	0.56	0.81	0.04	1.10	1.55	0.11	0.04	0.14	0.43
Einkauf und Besorgungen	0.35	4.24	0.50	3.58	5.89	0.42	0.82	1.32	0.10	0.02	0.07	1.02
Freizeit	1.64	22.32	0.93	10.73	14.43	0.63	3.51	4.28	0.23	0.38	1.20	1.82
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	0.04	0.44	0.04	1.94	2.78	0.11	0.40	0.39	0.02	0.17	0.21	0.17
Service und Begleitwege	0.06	0.72	0.07	1.68	2.48	0.16	0.09	0.14	0.01	0.02	0.03	0.25
Anderes (inkl. weis nicht/keine Angabe)	0.03	0.38	0.02	0.36	0.46	0.02	0.24	0.25	0.01	0.02	0.05	0.05
	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]	[km]	[Min.]	[Anzahl]
Alle Verkehrsmittel	36.83	82.25	4.89									

Basis Total: 57 090 Zielpersonen mit Wohnort in der Schweiz und 271 824 Inlandetappen

(Zahl): Statistisch nur bedingt zuverlässig; siehe Vertrauensintervall

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

© BFS, ARE 2017

Akzeptanz finanzieller Massnahmen im Verkehr (Befragte in der ganzen Schweiz)

	dafür	unter Umstän- den dafür	dagegen	weiss nicht	keine Ahnung
Förderung öffentlicher Verkehr	64%	17%	13%	5%	2%
Verbesserungen im Strassenverkehr	71%	14%	10%	4%	2%
Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr	79%	10%	9%	2%	1%
Milderung der Probleme in Agglomerationen	68%	15%	9%	5%	2%
bauliche Verbesserungen von Umsteigeknoten	62%	16%	13%	6%	2%
Erhöhung Verkehrssicherheit	72%	11%	12%	3%	1%
Umweltschutzmassnahmen	77%	11%	8%	2%	1%
umweltschonende und energiesparende Autos fördern	68%	14%	14%	2%	1%
bessere Verkehrserschliessung von Randregionen	68%	14%	14%	2%	1%
Senkung von anderen bestehenden Steuern	68%	14%	14%	2%	1%