

Themendossier 1: Mobilität und Verkehr

1. Mobilität und Verkehr sind nicht dasselbe

Könnten wir nicht selbständig mobil sein, wären Schule, Arbeit, Sport, Kino oder Konzerte kaum erreichbar, und an Wochenenden wäre es nicht denkbar, sich mit Freunden zu treffen, zu baden, zu tanzen oder die Berge zu geniessen. Ferienreisen wären ebenso unmöglich. Auch das Warenangebot in Geschäften wäre ohne globale Verkehrsströme deutlich kleiner: Ob Fernseher, Smartphone, Kleidung oder Essen – viele Güter, die wir einkaufen, wurden in anderen Erdteilen hergestellt und um den halben Globus transportiert. Einfache und kostengünstige Mobilität ermöglichen unseren gewohnten Alltag und Lebensstil. Mobilität ist daher eine unverzichtbare Voraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen.

Die Mobilität umfasst jedes Bedürfnis zum Ortswechsel von Menschen und Gegenständen. Je nach persönlichen Fähigkeiten, Lebensumständen und nutzbaren Infrastrukturangeboten können wir jedoch nur einen Teil dieser Mobilitätsbedürfnisse realisieren. So kann oder darf man beispielsweise ohne Fahrausweis nicht Auto fahren. Oder die tolle Party findet ohne jene statt, die krank sind, keine Mitfahrgelegenheit finden oder keinen Bus oder Zug zur Verfügung haben.

Der Verkehr umfasst im Unterschied zur Mobilität nur die tatsächlich durchgeführten Ortswechsel von Menschen oder Gegenständen – also nur die Wege derjenigen, die tatsächlich auch die Party besucht haben. Diese Unterscheidung zeigt, dass gezielte Veränderungen von persönlichen Fähigkeiten (z.B. Fahrausweis), Lebensumständen (z.B. Umzug) oder neue Angebote (z.B. Nachtbus) neue Optionen eröffnen und so das Verkehrsverhalten verändern können.

Mobilitäts- und Verkehrsformen

Je nach Lebensumständen gibt es mehr oder weniger nutzbare und kombinierbare Verkehrsmittel: Menschen können zu Fuss, mit dem Velo, Roller, Auto, Bus, Zug, Schiff oder Flugzeug unterwegs sein. Sie können dabei andere Menschen und Gegenstände mitnehmen oder diese separat transportieren lassen.

In diesem und den folgenden Themendossiers beschäftigen wir uns schwerpunktmässig mit Personenverkehr, der folgende Verkehrsarten umfasst:

Fuss- und Veloverkehr: Wurde früher oft unter dem Begriff Langsamverkehr zusammengefasst. Da man aber insbesondere im städtischen Raum mit dem Velo oft schneller am Ziel ist als mit dem Auto oder dem ÖV, werden diese beiden Verkehrsmittel separat wieder betrachtet.

Öffentlicher Verkehr (ÖV): Fahrten mit Bus, Zug, Seilbahn und Schiff.

Motorisierter Individualverkehr (MIV): Auto-, Roller-, Motorrad-, Liefer- und Lastwagenfahrten.

2. Wozu und wie sind Menschen mobil?

Persönliche Lebensumstände wie Alter, Familiensituation und Arbeit prägen die Mobilitäts- und Verkehrszwecke. In der Schweiz sind je nach Altersgruppe und Lebenssituation grosse Unterschiede in der Alltags- und Ferienmobilität auszumachen. Kinder und Jugendliche sind überwiegend zu Ausbildungszwecken und in der Freizeit mobil, Erwachsene zu Arbeits-, Freizeit- und Einkaufszwecken. Bei den Seniorinnen und Senioren wiederum fallen die Arbeitswege weg. Sie sind vor allem zum Einkaufen und zu Freizeitaktivitäten



unterwegs¹. Unsere Mobilitätsbedürfnisse sowie die Verkehrszwecke und -mittel ändern sich also im Verlauf unseres Lebens immer wieder.

Die wichtigsten Verkehrszwecke

Im Kanton Zürich sind im Durchschnitt täglich 90% der rund 1'488'000 Einwohnerinnen und Einwohner unterwegs. Dabei legt jede Zürcherin und jeder Zürcher im Mittel 35 Kilometer zurück. Fast ein Drittel aller Wegstrecken wird im Kanton Zürich zur Arbeit oder zum Ausbildungsort unternommen, ein Achtel der Jahresdistanz zum Einkaufen. Der Freizeitverkehr erreicht sowohl im Kanton Zürich wie auch in der ganzen Schweiz 44% der zurückgelegten Distanzen und ist damit der bedeutendste Verkehrszweck² (Abbildung 1).

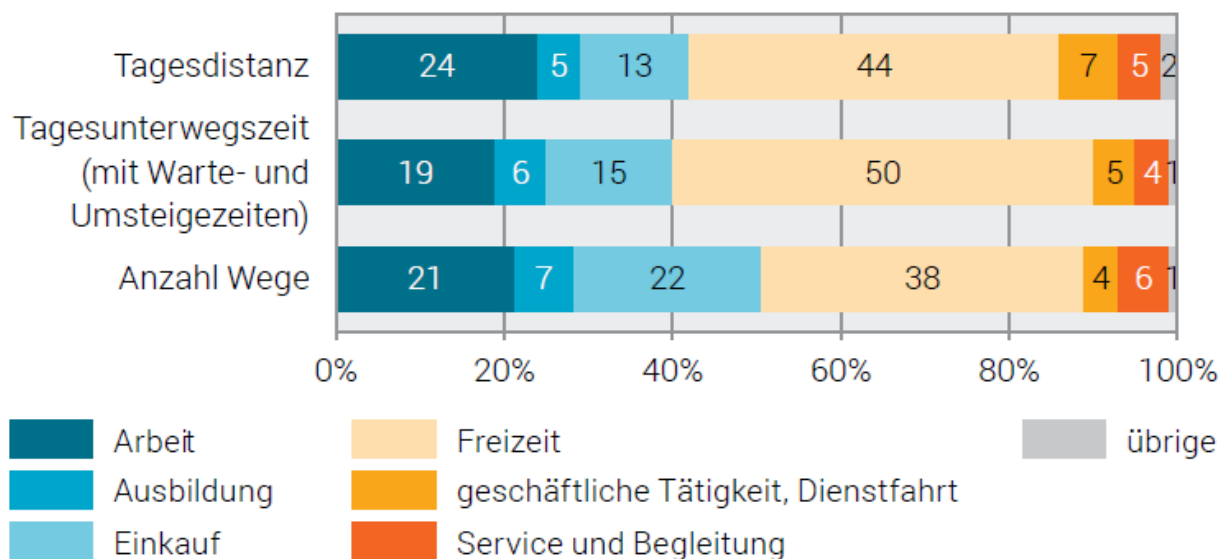


Abbildung 1: Verkehrsverhalten der Bevölkerung – Verkehrszwecke. Grafik/Quelle: Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Bundesamt für Statistik (BFS), 2017.

Mikrozensus

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr ist eine repräsentative, schweizweit durchgeführte Befragung. Unter der Federführung der Bundesämter für Statistik (BFS) und Raumentwicklung (ARE) werden alle fünf Jahre Tausende Personen ab sechs Jahren telefonisch zu ihrem Verkehrsverhalten befragt. Letztmals wurde die Befragung 2015 durchgeführt. Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr gibt ein detailliertes Bild über die Mobilität der Schweizer Bevölkerung. Er dient als Faktengrundlage für Entscheidungen in den Bereichen Verkehrspolitik und Raumplanung.

Die wichtigsten Verkehrsmittel

Der Modalsplit stellt die Anteile der von Menschen gewählten Verkehrsmitteln am Gesamtverkehr dar. Er zeigt damit das Verkehrsverhalten der Menschen auf. Je nach Verkehrszweck fällt der Modalsplit unterschiedlich aus. Im Kanton Zürich werden fast 60 % der Freizeitwege mit dem Auto zurückgelegt (Abbildung 2). Ähnlich häufig wird das Auto auf Arbeits-, oder Einkaufswegen eingesetzt. Mit dem

¹ Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Bundesamt für Statistik (BFS), 2017.

² Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 / Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 – Kanton Zürich. Bundesamt für Statistik (BFS), 2017.



öffentlichen Verkehr legen Kantonsbewohner fast einen Drittel der Weganteile zurück. Zur Ausbildung sind es gar fast zwei Drittel. Der Anteil der Wege zu Fuss und mit dem Velo zur Ausbildung liegt etwa bei 12%, bei Arbeitswegen sind es nur 7%.³

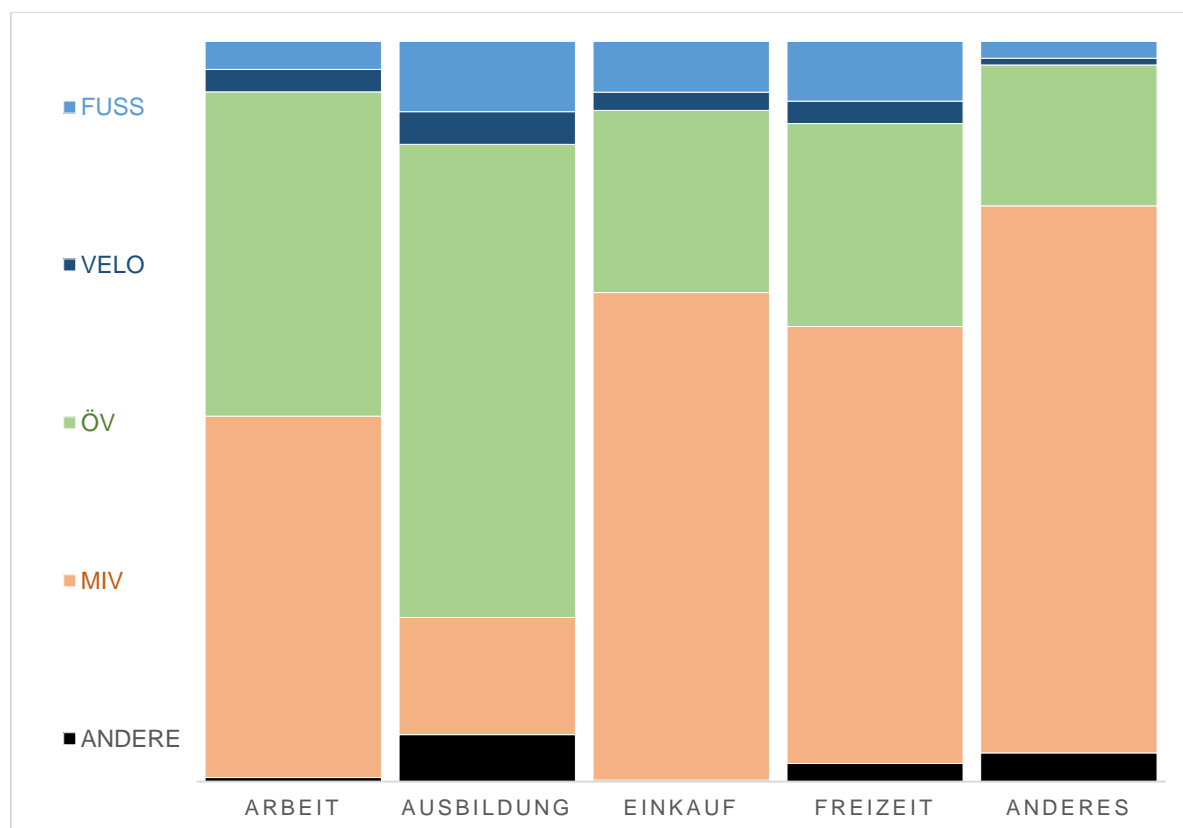


Abbildung 2: Verkehrsmittel nach Verkehrszweck. Eigene Grafik. Quelle: Mobilität in der Schweiz. Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 – Kanton Zürich. Bundesamt für Statistik (BFS), 2017.

Schweizweit zeigt sich zudem, dass Erwachsene bis zur Pensionierung die meisten ihrer Wege mit dem Auto absolvieren und deutlich weniger zu Fuss gehen. Kinder und Jugendliche (6 bis 17 Jahre) sowie ältere Menschen (ab 65 Jahren) nutzen dagegen häufiger den öffentlichen Verkehr und sind öfter zu Fuss unterwegs. Ältere Menschen sind zudem nicht sehr oft auf dem Velo anzutreffen. Auch bei den Kindern und Jugendlichen hat das Velo an Bedeutung verloren.⁴ In den letzten 20 Jahren hat sich die Anzahl velofahrender Kinder und Jugendlicher halbiert. Sie nutzen stattdessen immer öfter den öffentlichen Verkehr. Während der Fahrt im Tram oder Bus können WhatsApp-Nachrichten verschickt, oder Facebook- und Instagram-Accounts aktualisiert werden und man kann sich mit den Kolleginnen und Kollegen unterhalten – das ist bequem. Generell prägen die unterwegs gesammelten Erfahrungen unsere Verkehrsgewohnheiten: Vertraute Wege und Verkehrsmittel nutzen wir entspannter, neue Wege und Verkehrsmittel stressen uns eher. Mehr zu diesem Thema findest du im Themendossier 2: «Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote».

³ Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 – Kanton Zürich. Bundesamt für Statistik (BFS), 2017.

⁴ Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 – Kanton Zürich. Bundesamt für Statistik (BFS), 2017.



3. Was beeinflusst die Entwicklung von Mobilität und Verkehr?

Mobilität in verschiedenen Siedlungsräumen

Das Verkehrsangebot am Wohn- und Arbeitsort beeinflusst unsere Mobilität. Dies zeigt der Vergleich zwischen Stadt und Land im Kanton Zürich. In städtischen Gebieten ist die Anzahl der mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wege höher als im ländlichen Raum. Dort werden mehr Fahrten mit dem Auto unternommen.

In der Stadt Zürich nutzen alle Bevölkerungsgruppen deutlich häufiger den ÖV, der entsprechend der grossen Einwohnerdichte mit Trams und Bussen deutlich besser ausgebaut ist als in den weniger dicht besiedelten ländlichen Gemeinden des Kantons. In der Alltagsmobilität von Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohnern spielt das Auto eine geringere Rolle als für die Bevölkerung ländlicher Regionen. Kürzere Wege, das in der Stadt deutlich attraktivere ÖV-Angebot sowie die begrenzte Anzahl zur Verfügung stehender Parkplätze haben dazu geführt, dass in der Stadt Zürich inzwischen mit 52.8% deutlich mehr Haushalte kein Auto mehr besitzen als im ländlich geprägten Unterland (Abbildung 3).⁵

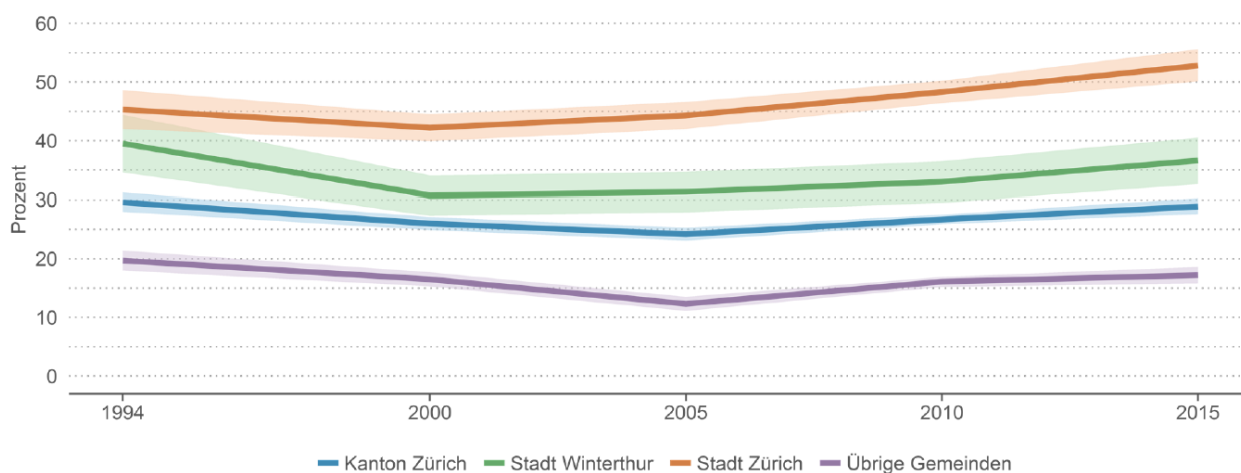


Abbildung 3: Autofreie Haushalte im Kanton Zürich. Grafik/Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich, statistik.info 2017/08, Verkehrsverhalten der Zürcher Bevölkerung.

Mobilität früher und heute

Zudem sind grosse Veränderungen auf der Zeitachse festzustellen. Die Bewohnerinnen und Bewohner des Kantons Zürich waren vor 20 Jahren anders mobil als heute: Bus- und Zugfahrten sind heute im Durchschnitt deutlich länger, Fahrten mit dem Auto hingegen geringfügig kürzer als 1994. Wenig geändert haben sich die durchschnittlichen Längen der Fuss- und Velowege. Auch ist die Zeit, die wir täglich unterwegs verbringen, über die Jahre annähernd gleichgeblieben. Die heutige Situation ist in Abbildung 4 abgebildet.

⁵ Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 – Kanton Zürich. Bundesamt für Statistik (BFS)⁴ 2017. / Statistisches Amt Kanton Zürich, statistik.info 2017/2018.



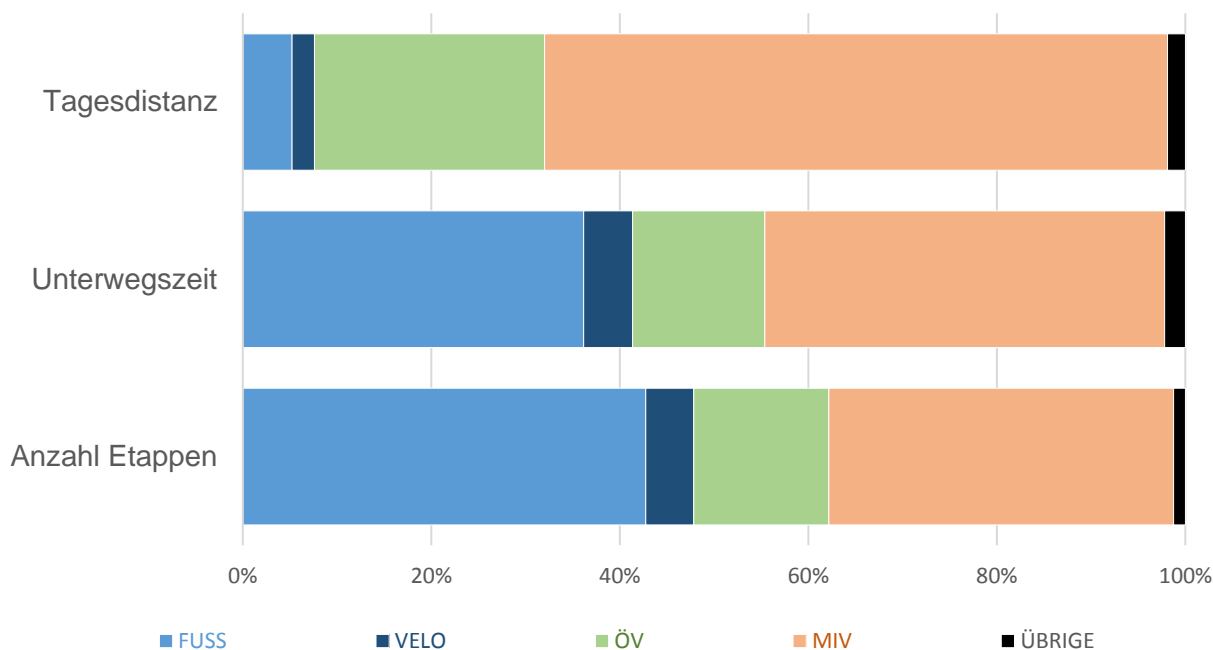


Abbildung 4: Modalsplit nach Tagesdistanz, Unterwegszeit pro Tag und Anzahl Etappen pro Tag. Eigene Grafik. Quelle: Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Bundesamt für Statistik (BFS), 2017.

Mobilität morgen

Wie Menschen im Kanton Zürich in 20 Jahren mobil sein werden, ist angesichts der neusten Entwicklungen recht ungewiss: Seit einigen Jahren erwerben vor allem in Städten mehr junge Menschen ÖV-Abos und nutzen Carsharing. Der Erwerb von Fahrausweis und eigenem Auto ist dagegen rückläufig. Neue, mit E-Bikes zügig befahrbare Veloschnellverbindungen und ein steigendes Gesundheitsbewusstsein könnten das Velofahren wieder interessanter machen. Der geplante Ausbau des ÖV-Netzes im Kanton Zürich wird dazu führen, dass deutlich mehr Menschen künftig mit Bus oder Tram sowie dem Zug unterwegs sein werden. Diese Entwicklung wird dadurch unterstützt, dass mehr Menschen in die Städte mit einem attraktiven ÖV-Angebot ziehen werden.⁶

⁶ Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich. Beschluss des Regierungsrates vom 13.09.2006. Amt für Verkehr Kanton Zürich, www.afv.zh.ch



Weiterführende Links

Mobilität in der Schweiz

<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/verkehrsverhalten/tabellen-2015.html>

Ergebnisse Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 in Tabellenform.

Amt für Verkehr Kanton Zürich. Verkehrsverhalten/Mobilität im Kanton Zürich

<http://www.afv.zh.ch> > Verkehrsgrundlagen > Verkehrsverhalten/Mobilität Diverse Abbildungen und Grundlagen zum Verkehrsverhalten im Kanton Zürich.

Taschenstatistik Verkehr Kanton Zürich

<http://www.afv.zh.ch> > Über uns > Veröffentlichungen Fakten und Zahlen rund um den Verkehr im Kanton Zürich kompakt dargestellt.

Stadt Zürich: Stadtverkehr 2025

www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025

Informationen rund um das Thema Mobilität in der Stadt Zürich

mobXpert.ch, Februar 2018

