

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 uns erst den gewohnten Alltag und Lebensstil. Mobilität ist daher eine unverzichtbare Voraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen.

Die Mobilität umfasst jedes Bedürfnis zum Ortswechsel von Menschen, Gegenständen und Informationen. 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, Gegenständen und Informationen – 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 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 sowie mit Computer oder mobilen Geräten erfasste Informationen per Kabel und/oder Funk übermitteln.

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

Fuss- und Veloverkehr: Wird oft auch unter dem Begriff Langsamverkehr (LV) zusammengefasst. Diese Bezeichnung entspricht nicht ganz der Realität. Insbesondere im städtischen Raum ist man mit dem Velo oft schneller am Ziel als mit dem Auto oder dem ÖV.

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 Verkehrszwecke. In der Schweiz sind je nach Altersgruppe und Lebenssituation grosse Unterschiede in der Alltags- und Ferienmobilität auszumachen (Abbildung 1). 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 unterwegs. 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 1443000 Einwohnerinnen und Einwohner unterwegs. Dabei legt jede Zürcherin und jeder Zürcher im Mittel 36 Kilometer zurück. Fast ein Drittel aller Wege wird im Kanton Zürich zur Arbeit oder zum Ausbildungs-ort unternommen, jeder achte Weg zum Einkaufen und jeder siebte Weg zu Servicezwecken wie das Bringen und Holen von Personen. Der Freizeitverkehr erreicht 42% aller Weganteile und ist damit der bedeutendste Verkehrszweck im Kanton.¹

¹ statistik.info 2012/09. Mobilität im Kanton Zürich. Statistisches Amt Kanton Zürich, www.statistik.zh.ch



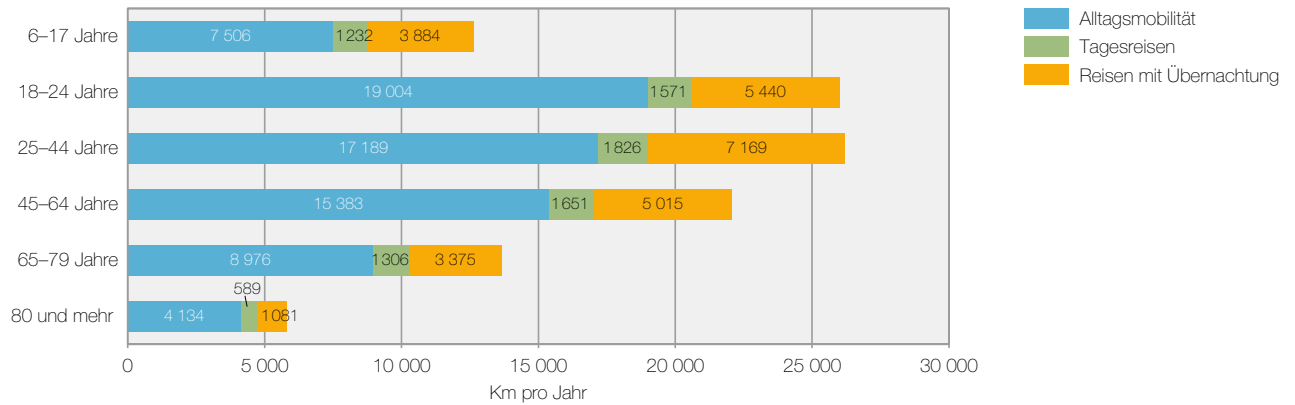


Abbildung 1: Alltagsmobilität und Reisen in Jahresdistanz pro Person nach Altersgruppen
Quelle: Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Bundesamt für Statistik (BFS), www.mobilita2010.ch

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.



Abbildung 2: Modalsplit nach Verkehrszwecken 2010, Kanton Zürich, Anteil der Verkehrsträger an der mittleren Tagesdistanz, flächenproportionale Darstellung
Quelle: statistik.info 2012/09. Mobilität im Kanton Zürich. Statistisches Amt Kanton Zürich, www.statistik.zh.ch

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 über 50% der Freizeitwege mit dem Auto zurückgelegt (Abbildung 2). Ähnlich häufig wird das Auto auf Arbeits-, Einkaufs- und Servicewegen eingesetzt. Mit Bus und Zug legen Kantonsbewohner fast jeden dritten Weg zurück. Zur Ausbildung sind es über 70%. Der Anteil der Wege zu Fuss und mit dem Velo zur Ausbildung liegt etwa bei 5%. Bei Arbeits- und Servicewegen sind es nur 2-3%.¹

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.² 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 und Bus können WhatsApp-Nachrichten verschickt, Facebook- und Ins-

tagram-Accounts aufdatiert werden – das ist bequem.³ 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. 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 deut-

1 statistik.info 2012/09. Mobilität im Kanton Zürich. Statistisches Amt Kanton Zürich, www.statistik.zh.ch

2 Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Bundesamt für Statistik (BFS), www.mobilita2010.ch

3 Jugendliche steigen wegen Handy vom Velo aufs Tram um. Tagesanzeiger, <http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Jugendliche-steigen-wegen-Handy-vom-Velo-aufs-Tram-um/story/20667016>, 30. November 2015

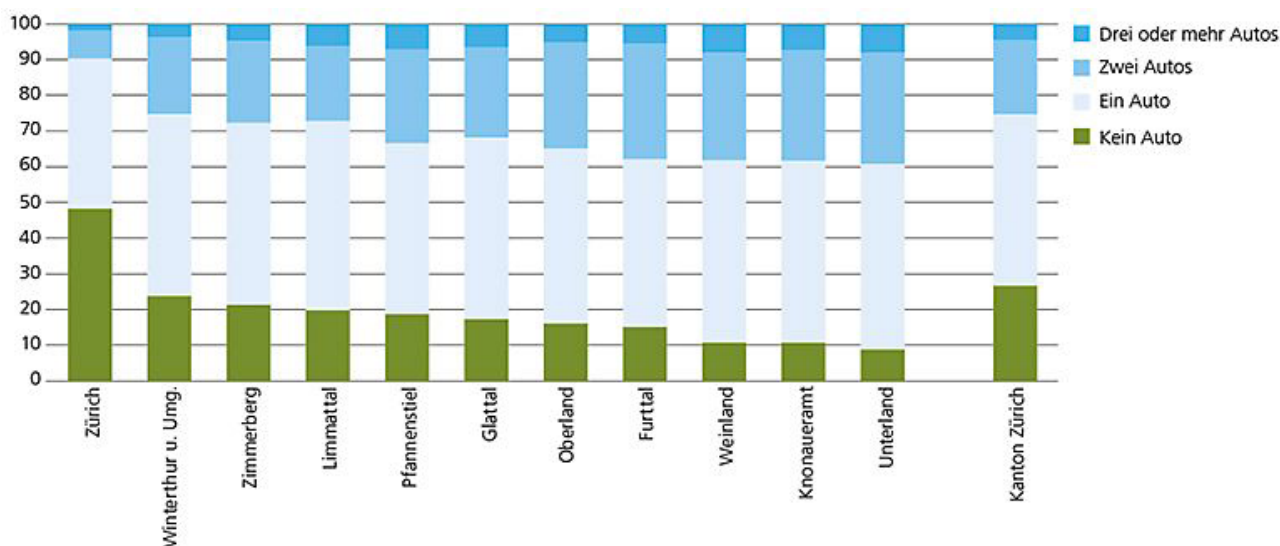


Abbildung 3: Autofreie Haushalte 2010 in Prozent nach Regionen des Kantons Zürich

Quelle: Mobil ohne Auto. Statistisches Amt Kanton Zürich

http://www.statistik.zh.ch/internet/justiz_inneres/statistik/de/aktuell/mitteilungen/2014/zhiz14_autofreie_hh.html



lich attraktiveres ÖV-Angebot sowie die begrenzte Anzahl zur Verfügung stehender Parkplätze haben dazu geführt, dass in der Stadt Zürich inzwischen mit 52% deutlich weniger Haushalte ein Auto besitzen als im ländlich geprägten Unterland mit einem Anteil von 92% (Abbildung 3).

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.¹

Mobilität früher und heute

Zudem sind grosse Veränderungen auf der Zeitachse festzustellen (Abbildung 4). 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 gleich geblieben.

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-Abo und nutzen Car-sharing. 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

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

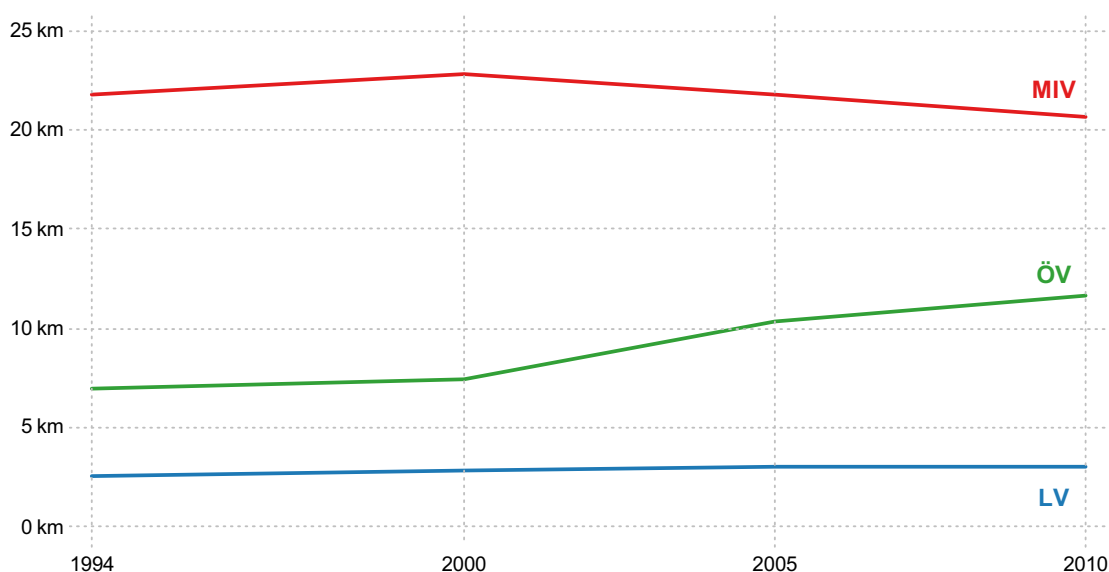


Abbildung 4: Durchschnittliche Tagesdistanz der Bevölkerung im Kanton Zürich nach Verkehrsmittel zwischen 1994 und 2010
Quelle: statistik.info 2012/09. Mobilität im Kanton Zürich. Statistisches Amt Kanton Zürich, www.statistik.zh.ch



Weiterführende Links

Mobilität in der Schweiz

www.portal-stat.admin.ch/mz10/files/de/04.xml
Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 als Excel-Files aufbereitet.

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, November 2015

