Das Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung : Wahrnehmung versus Empirie

Autor(en): **Bubenhofer, Jonas**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): **- (2017)**

Heft 5

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-958066

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

THEMA

Das Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung: Wahrnehmung versus Empirie

JONAS BUBENHOFER
Metron Verkehrsplanung AG.

Öffentliche Diskussionen über Mobilität und Verkehr werden meist emotional, subjektiv und immer wieder von Irrtümern geleitet geführt. Die umfassende Erhebung Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) bietet empirisch gestützte Fakten, um unsere subjektive Wahrnehmung des Verkehrs zu überprüfen und hält uns den Spiegel hinsichtlich unseres Verkehrsverhaltens vor.

Irrtum 1: Wir werden immer mobiler

2015 haben wir im Mittel 36.8 km (Tagesdistanz pro Person) zurückgelegt. Diese Distanz ist in den letzten Jahren recht stabil geblieben: 2010 waren es 36.7 km, 2005 35.2 km. Konstanz ist auch bei der Tagesunterwegszeit sichtbar: Im Schnitt waren wir im Jahr 2015 90.4 Minuten pro Tag unterwegs. Seit 2005 ist eine Abnahme von einigen wenigen Minuten erkennbar.

Anders verhält es sich bei einem Blick auf die letzten 20 Jahre. Im Vergleich zu 1994 ist ein Anstieg der Distanzen um 5.5 km zu beobachten. Die Tagesunterwegszeit hat um knapp 8 Minuten pro Tag zugenommen.

Der damalige Sprung in der Tagesdistanz dürfte vor allem auf den Ausbau der Bahninfrastruktur zurückzuführen sein. Durch Bahn 2000 oder die S-Bahn Zürich konnten einige Strecken zwar in kürzerer Zeit zurückgelegt werden, die «gewonnene» Zeit wurde aber offensichtlich für zusätzliche oder weitere Reisen eingesetzt.

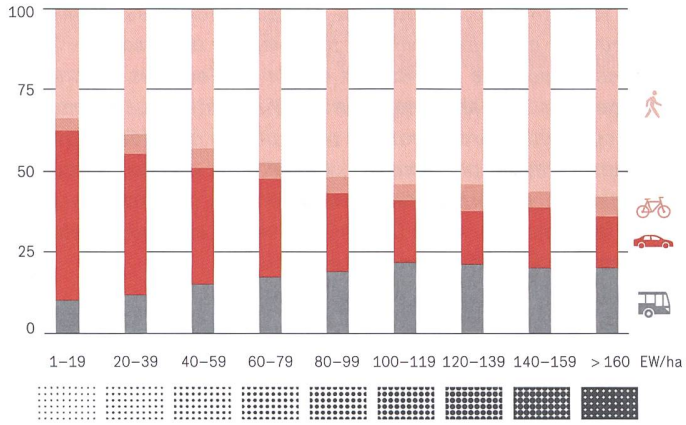
Daraus lässt sich schliessen, dass sich je nach Geschwindigkeit des Verkehrsmittels aus dem konstanten Reisezeitbudget die mögliche Distanz ergibt. Wird die Geschwindigkeit im Netz erhöht, werden entsprechend längere Distanzen zurückgelegt (und somit auch keine Reisezeit eingespart).

Der Gesamtverkehr im Inland nimmt aber trotz konstanten Tagesdistanzen pro Person weiter zu, weil mehr Menschen hier leben. Um in unserem Verkehrsverhalten effizienter zu werden, sind weitere Anstrengungen notwendig: Eine Stagnation der Distanzen pro Person genügt nicht – unsere Bedürfnisse sollten wir künftig in kürzerer Distanz befriedigen können.

Eine Voraussetzung für die Befriedigung der Bedürfnisse innerhalb kurzer Distanzen ist die Konzentration von Nutzungen und Angeboten im Wohnumfeld der Personen, damit insbesondere Einkaufs- und Freizeitwege verkürzt werden können. Eine hohe bauliche Dichte kann dieses Ziel unterstützen: Je höher die mittlere Dichte im Umfeld des Wohnortes, desto mehr Wege werden zu Fuss und desto weniger Wege per MIV zurückgelegt [ABB. 1].

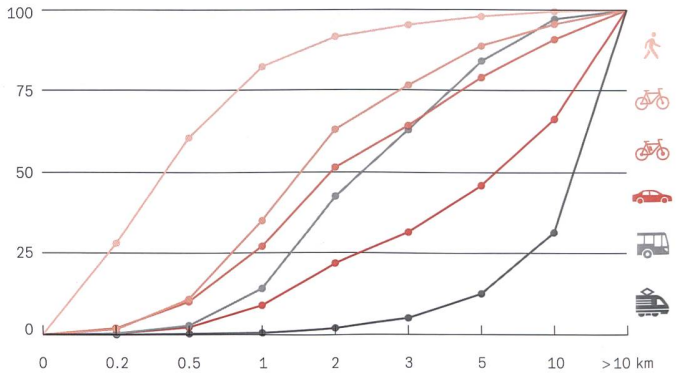
Kein Irrtum ist aber, dass wir im Ausland mobiler werden: 2015 entfielen rund 45% der Gesamtjahresmobilität von 24'849 km pro Person und Jahr auf das Ausland. Während die Jahresmobilität im Inland stabil blieb, kann der Grossteil der Zunahme von rund 4000 km gegenüber 2010 auf Reisen im Ausland zurückgeführt werden. Der Grossteil davon wird per Flugzeug zurückgelegt.

Modalsplit nach Dichte-Kategorie des Wohnortes (in %)



[ABB. 1] Modalsplit (Etappen) nach Dichte-Kategorie des Wohnortes. (Quelle: Metron, eigene Berechnung aufgrund BFS/ARE MZMV 2015, STATPOP 2015 und STATENT 2014)

Summenhäufigkeit der Etappenlängen nach ausgewählten Verkehrsmitteln (in %)



[ABB. 2] Summenhäufigkeit der Etappenlängen nach ausgewählten Verkehrsmitteln, 2015. (Quelle: Metron, eigene Darstellung nach BFS/ARE MZMV 2015)

Irrtum 2: Der Autoverkehr ist das Rückgrat unserer Mobilität

Das wichtigste Verkehrsmittel ist – gemessen an den Distanzen – mit einem Anteil von 66.1% das Auto (MIV). Der öffentliche Verkehr folgt mit 24.4%, der Langsamverkehr mit 7.6%. Der Anteil des MIV hat seit 1994 von 69.7% leicht abgenommen. Gesteigert hat sich der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) von 17.8% um 6.6 Prozentpunkte; der Langsamverkehr (LV) blieb relativ konstant.

Das Auto wird deshalb oft als wichtigster Verkehrsträger bezeichnet. Die Betrachtung nach Distanzen – oft als «Verkehrsleistung» bezeichnet – stellt aber nur eine Betrachtungsweise dar und unterschlägt die unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Verkehrsmittel. Werden die Anteile nach Tagesunterwegszeit betrachtet, dann ist der Langsamverkehr gleichbedeutend wie der MIV (41% LV, 42% MIV, 14% ÖV). Gemessen nach Anzahl zurückgelegter Etappen ist der Langsamverkehr mit 48% klar das wichtigste Verkehrsmittel (37% MIV, 14% ÖV). Der Fussverkehr entpuppt sich mit 42.7% als Hauptverkehrsmittel schlechthin.

Irrtum 3: Die Verkehrsmittelwahl ergibt sich aus einer Notwendigkeit heraus

Hauptgrund bei der Wahl des Verkehrsmittels ist der Komfort. Sowohl das Auto wie auch der Zug und Bus werden gewählt, weil es die einfachste und bequemste Lösung ist (MIV: 43.9%; ÖV: 41.8%). Mangelnde Alternativen sind beim MIV nur in 23.3% der Fälle ein Grund, die Reisezeit zu 22.9% und der Gepäcktransport ist untergeordnet in 13.6% ausschlaggebend.

Das bequemste Verkehrsmittel ist leider oft nicht das effizienteste. Die Darstellung der Summenhäufigkeit der Etappenlängen nach Verkehrsmitteln zeigt, dass ein Drittel aller Auto-Etappen kürzer als 3 km sind; eine Distanz, die gut mit dem Velo zurückgelegt werden könnte.

Interessant bleibt der Trend E-Bike: Dieses erhöht die mittlere Etappenlänge gegenüber dem Velo nur von 3.3 auf 4.4 km. Es wird in den nächsten Erhebungen zu beobachten sein, ob das E-Bike nicht aus Komfortgründen Velo-Etappen, anstatt wie erhofft die kurzen MIV-Wege ersetzen wird.

Den Verkehr gestalten

Das Verkehrsverhalten der Menschen ist hochkomplex und wird von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst. Auch wenn die Statistik das Gemeinsame, das Muster hinter den individuellen Bewegungen sucht und aufdeckt, stehen bewusste und unbewusste Entscheide von Individuen dahinter. Dabei geht gern vergessen, dass der Verkehr nicht ein Naturereignis, sondern ein Phänomen ist, hinter dem höchst anpassungsfähige Menschen stehen und damit von uns auch geformt werden kann. Wir haben den Verkehr, wie wir ihn gestalten.

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

Bundesamt für Statistik / Bundesamt für Raumentwicklung (2017): *Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015*, Neuchâtel und Bern.

www.mobilon.ch: Grundlagen und Daten zu Verkehr, Mobilität und Raum.

RÉSUMÉ

Le comportement de la population suisse en matière de mobilité: perception vs empirie

Le débat public sur la mobilité et les transports s'avère souvent émotionnel, subjectif et biaisé par des idées erronées. Le Microrecensement mobilité et transports (MRMT) fournit des données empiriques qui nous permettent de réviser notre perception subjective de la problématique et nous renvoient une image plus fidèle de nos comportements en matière de mobilité.

Idée erronée n° 1: Nous deviendrons toujours plus mobiles. Un regard rétrospectif sur les 20 dernières années montre que, si la vitesse augmente sur le réseau, les distances parcourues augmentent en conséquence, sans recherche d'économie de temps. Bien que cette tendance s'atténue depuis une dizaine d'années, d'autres efforts seront nécessaires pour améliorer l'efficience de nos comportements de mobilité. L'une des conditions pour que nous puissions satisfaire nos besoins en réduisant nos déplacements consiste à concentrer les activités à proximité des lieux d'habitation. De fortes densités pourront aider à atteindre cet objectif.

Idée erronée n° 2: Le trafic automobile constitue l'épine dorsale de notre mobilité. L'automobile est souvent présentée comme le principal moyen de transport, parce que c'est en voiture qu'est parcouru le plus grand nombre de kilomètres à l'intérieur du pays. Le fait de considérer les distances parcourues ne représente toutefois qu'une manière d'envisager les choses, qui occulte les vitesses variables des différents moyens de transport. Or, si l'on considère le nombre d'étapes accomplies, c'est la marche qui apparaît comme le principal moyen de locomotion.

Idée erronée n° 3: Le choix d'un moyen de transport est le fruit d'une nécessité. Le principal critère de choix d'un mode de transport est le confort. Or, le moyen de déplacement le plus confortable n'est hélas pas toujours le plus efficient. La présentation des fréquences cumulées des longueurs d'étapes selon le moyen de transport considéré montre qu'un tiers de toutes les étapes accomplies en voiture sont inférieures à trois kilomètres – une distance qui pourrait très bien être parcourue en vélo.