

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 Mitfahrtgelegenheit 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 beschäf-

tigen 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 Verkehrsziele. 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 und nutzen dafür vor allem, je nach Alter, den ÖV oder sind zu Fuss unterwegs. Erwachsene fahren mit dem Auto oder dem öffentlichen Verkehr zu Arbeits-, Freizeit- und Einkaufszwecken. Bei den Seniorinnen und Senioren wiederum fallen die Arbeitswege weg. Sie sind vor allem zu Freizeitaktivitäten unterwegs, das vor allem zu Fuss oder mit dem Auto. Verkehrsziele und -mittel ändern sich also im Verlauf unseres Lebens immer wieder¹ (Abbildung 1 und 2).

Die wichtigsten Verkehrsmittel

Der Modalsplit stellt die Anteile der von Menschen gewählten Verkehrsmitteln am Gesamtverkehr dar. Er zeigt damit das Verkehrsverhalten der Menschen auf. Im ländlich geprägten Kanton Bern sind die Einwohnerinnen und Einwohner pro Tag rund 40 Kilometer unterwegs. Dieser Wert liegt über dem Schweizer Durchschnitt (rund 37 Kilometer pro Tag). Zwei Drittel der Tagesdistanz werden mit dem Auto zurückgelegt. Die Autodistanzen machen mit 25 km pro Tag mit Abstand den grössten Teil aus. Für rund einen Viertel der Tagesdistanz, respektive 10.73 km, wurde der öffentliche Verkehr (Zug, Postauto, Bus,

¹ Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Bundesamt für Statistik BFS

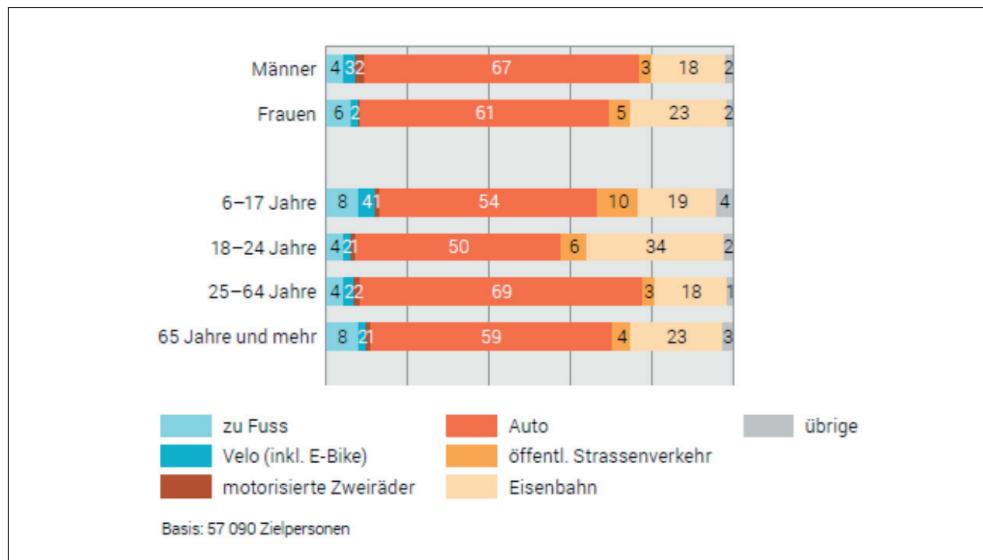


Abbildung 1: Verkehrsmittelwahl nach Bevölkerungsgruppe. Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Bundesamt für Statistik BFS

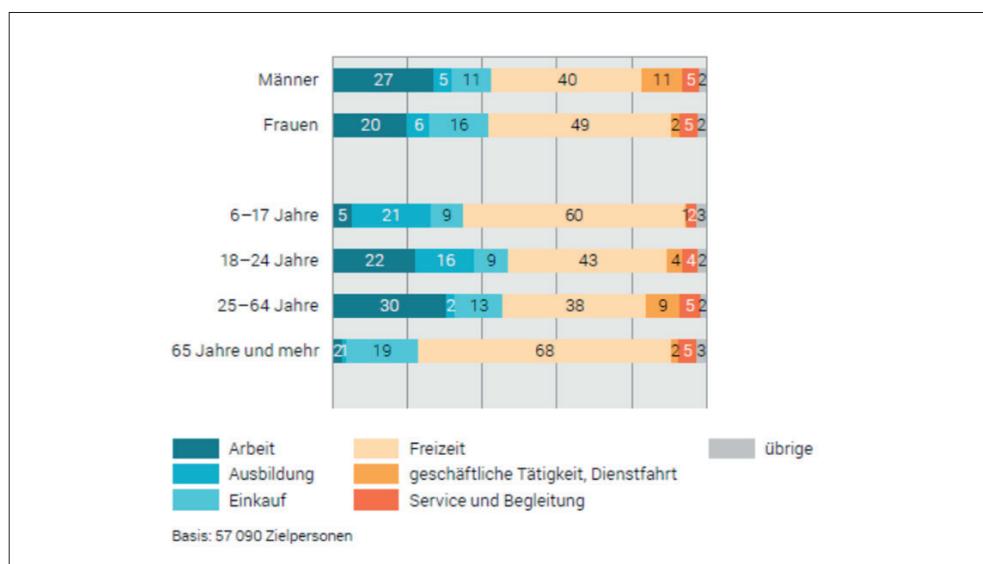


Abbildung 2: Verkehrszwecke nach Bevölkerungsgruppen. Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Bundesamt für Statistik BFS

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.

Tram) benutzt. Zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem E-Bike legten die Einwohner und Einwohnerinnen im Kanton Bern täglich im Durchschnitt 3.21 Kilometer zurück. Der sogenannte Langsamverkehr kommt damit auf einen Anteil der Tagesdistanz von 8 %. Das heisst aber nicht, dass der Langsamverkehr deswegen unwichtig ist. Wie wichtig er ist zeigt sich deutlich, wenn statt der Distanz die Anzahl zurückgelegten Etappen, also die einzelnen Teilstücke eines Weges, betrachtet wird. Hier kommt der Langsamverkehr im Kanton Bern auf einen Anteil von 48 % und übertrifft damit den MIV (35 %) und den ÖV (15 %) deutlich².

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 verloren³. 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 Instagram-Accounts aktualisiert werden – das ist bequem⁴. 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 im Themendossier 2 «Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote».

3. Was beeinflusst die Entwicklung von Mobilität und Verkehr?

Mobilität in verschiedenen Siedlungsräumen

Mobilität in verschiedenen Siedlungsräumen. Das Verkehrsangebot am Wohn- und Arbeitsort beeinflusst unsere Mobilität. Dies zeigt der Vergleich zwischen Stadt und Land im Kanton Bern. 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 den städtischen Gebieten des Kantons Bern nutzen die Menschen 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 Kantons⁵. 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 Haushalte in der Stadt oft kein Auto mehr besitzen (Anzahl Autos pro Haushalt: 0.89). Das im Gegensatz zu den Haushalten auf dem Land (Anzahl Autos pro Haushalt: 1.28)⁶.

Mobilität früher und heute

Die Bewohnerinnen und Bewohner des Kantons Bern waren vor 10 Jahren anders mobil als heute: Bus- und Zugfahrten sind heute im Durchschnitt länger, Fahrten mit dem Auto hingegen geringfügig kürzer als 2005. Wenig geändert haben sich die durchschnittlichen Längen der Fuss- und Velowege. Trotz den zum Teil gewachsenen Distanzen sind wird zeitlich pro Tag nicht länger unterwegs. Die Unterwegszeiten für den LV und MIV haben etwas ab-, diejenigen für den ÖV etwas zugenommen⁷.

Mobilität morgen

Wie Menschen im Kanton Bern in 20 Jahren mobil sein werden, bleibt spannend: 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. Dazu beitragen wird auch die Velo-Offensive der Stadt Bern. Mit gezielten Massnahmen – wie der Verbesserung der Infrastruktur (z. B. Velorouten, Abstellplätzen) oder das Angebot von Dienstleistungen (bspw. Bikesharing) – will die Hauptstadt bis ins Jahr 2030 den heutigen Veloanteil von 11 % auf 20 % steigern. Auch Technologien wie selbstfahrende Autos, Car- oder Bikesharing, Apps für Fahrpläne, Tickets und Parkplatzsuche oder Paketlieferungen per Drohne werden unser Unterwegssein in Zukunft prägen, wenn nicht auf den Kopf stellen.

2 Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Bundesamt für Statistik BFS

3 ebd.

4 ebd.

5 ebd.

6 ebd.

7 ebd.

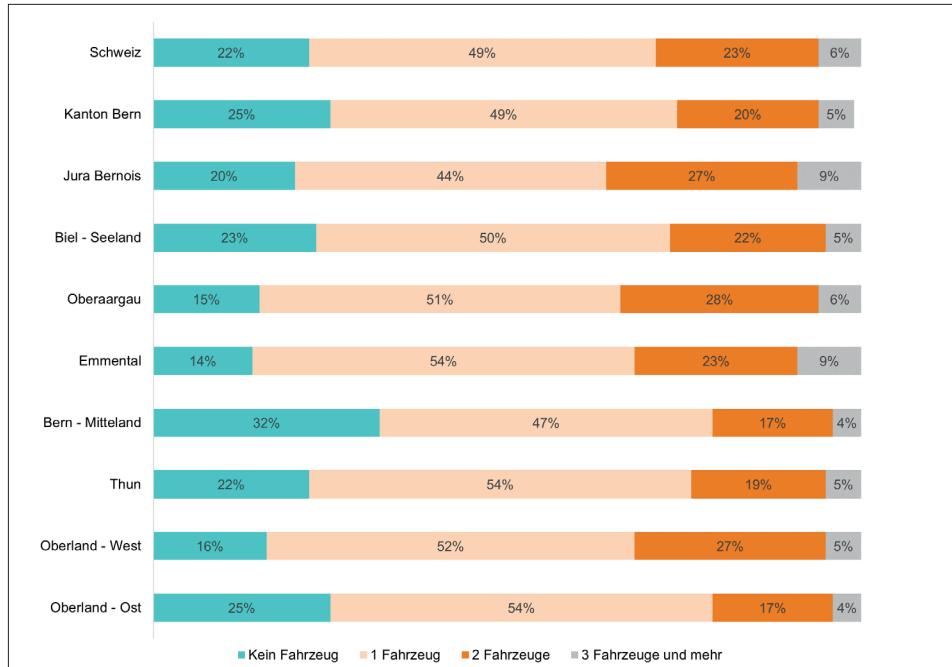


Abbildung 3: Fahrzeugbesitz in Haushalten in der Schweiz, Kanton Bern und Regionen in Prozent. Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Auswertungen für den Kanton Bern. 2017. Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

Weiterführende Links

Mikrozensus Mobilität und Verkehr
<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr.gnpdetail.2017-0076.html>
 Alles zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 des Bundesamts für Statistik BFS und Bundesamt für Raumplanung ARE.

Mikrozensus Mobilität und Verkehr - Kanton Bern
http://www.bve.be.ch/bve/de/index/mobilitaet/mobilitaet_verkehr/mobilitaet/grundlagen_mobilitaet/mikrozensus_mobilitaetundverkehr.html
 Spezifische Auswertungen des Mikrozensus für den Kanton Bern.

Velo-Offensive Stadt Bern
www.bern.ch/themen/mobilitat-und-verkehr/gesamt-verkehr/strategien-und-konzepte/velostrategie
 Vorgehen, Ziele und Meilensteine der Velo-Offensive der Bundesstadt auf einen Blick.

Mobilität 2025 – Unterwegs in der Zukunft
www.gdi.ch/de/Think-Tank/Studien/ProductDetail/532
 Studie zur Mobilität der (nahen Zukunft). Fragen wie: „Welche Erfindungen werden die Mobilität der Zukunft prägen?“ werden anschaulich beantwortet.

mobXpert-be.ch, August 2017