

## Editorial

Seit 1974 wird in der Schweiz alle fünf Jahre eine statistische Erhebung zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung durchgeführt: der sogenannte «Mikrozensus Mobilität und Verkehr». Die neueste Erhebung fand im Jahr 2010 statt, und zwar erstmals als Bestandteil der neuen schweizerischen Volkszählung. In der gesamten Schweiz wurden 2010 rund 63 000 Personen telefonisch zu ihrem Verkehrsverhalten befragt. Die erhobenen Daten ergeben ein detailliertes Bild zur Mobilität der Bevölkerung. Sie dienen als statistische Grundlagen für die Vorbereitung und Erfolgskontrolle politischer Massnahmen in den Bereichen Verkehr, Raumentwicklung, Energie und Umwelt. Im Kantonsgebiet wurden im Rahmen der kantonal aufgestockten Stichprobenerhebung zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 rund 1800 Baselbieterinnen und Baselbieter befragt. Die vorliegende Publikation gibt ausgewählte Ergebnisse dieser Erhebung für das Baselbiet wieder. Ergänzend dazu finden sich auf der letzten Seite der Publikation einige Ergebnisse zur gesamten Schweiz, die für das Baselbiet aufgrund der Stichprobengrösse nicht ausgewertet werden können.

Im Durchschnitt legt jede Einwohnerin und jeder Einwohner im Jahr 2010 täglich eine Strecke von 34 km im Inland zurück, zählt man das Ausland hinzu sind es pro Tag rund 50 km. 14 km dieser durchschnittlichen täglichen Inlanddistanz gehen auf Konto des Freizeitverkehrs, 12 km werden im Zusammenhang mit der Arbeit bzw. der Geschäftstätigkeit oder für die Ausbildung zurückgelegt, weitere 8 km fallen durchschnittlich für Einkäufe, Besorgungen und Übriges an. Mit rund 21 km pro Tag wird 2010 gut 60% der Distanz mittels motorisiertem Individualverkehr zurückgelegt, für 10 km oder für einen Drittel der Tagesdistanz benützen die Baselbieterinnen und Baselbieter die Angebote des ÖV, weitere knapp 3 km werden täglich zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt.

Johann Christoffel, Kantonsstatistiker

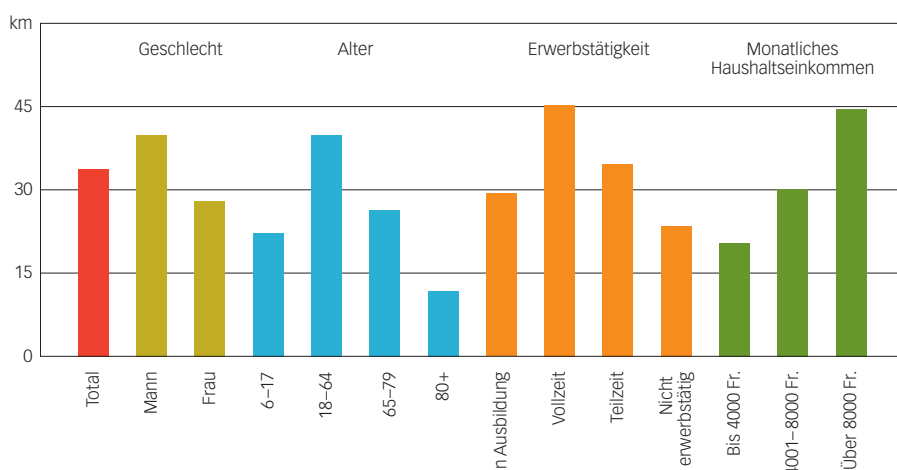
## Mobilität und Verkehr 2010

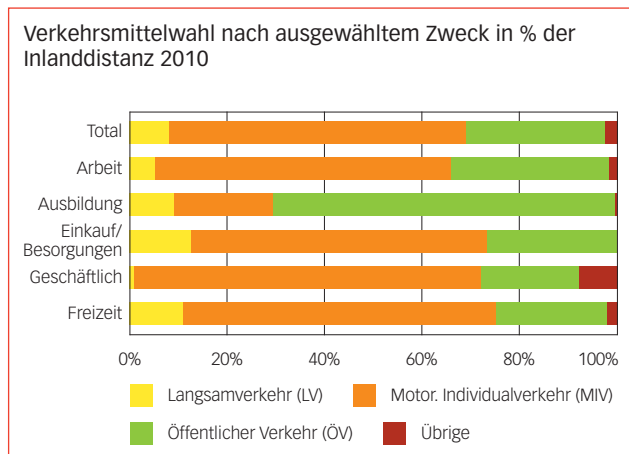
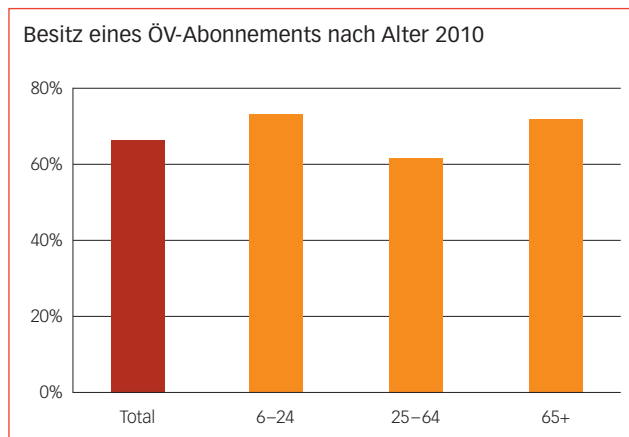
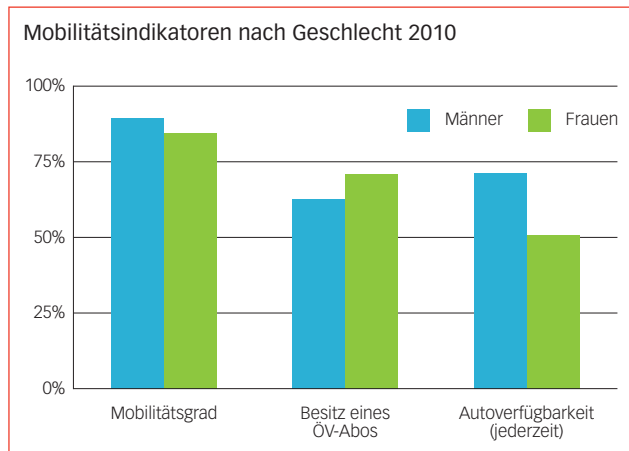
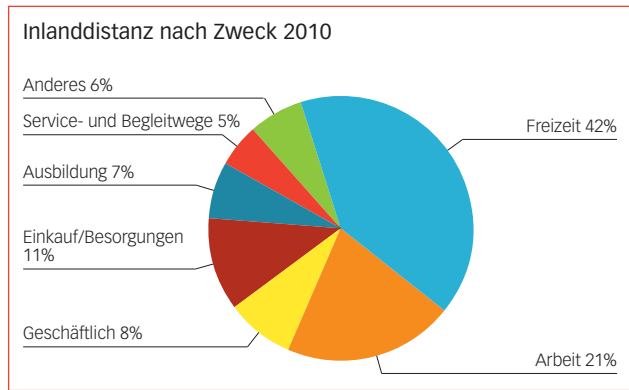
Baselbieterinnen und Baselbieter legen pro Tag im Schnitt um die 50 km zurück, davon 34 km im Inland. Die meisten und längsten Inlandwege werden dabei für Freizeitaktivitäten in Kauf genommen. Personen, die in eher ländlichen Gebieten leben sind stärker auf den motorisierten Individualverkehr, z. B. das Auto, angewiesen und legen längere Distanzen zurück als Personen in Stadtnähe.

Wie die Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 zeigen, verlassen 90% der Baselbieterinnen und Baselbieter ihre Wohnung mindestens einmal pro Tag für Verrichtungen wie Arbeit, Ausbildung, Freizeitaktivitäten oder beispielsweise für Einkauf und Besorgungen. Für das Bewältigen der dazu im Inland getätigten Distanzen investieren sie inklusive Wartezeiten rund 90 Minuten und legen dabei 34 km zurück. Inklusive Auslandetappen sind es um die 50 km, wobei die Auslandsbewegungen im Rahmen des Mikrozensus nicht vertieft analysiert wurden und deshalb nicht Teil der nachfolgenden Analysen sind.

Nicht alle Personen sind gleich viel unterwegs. Erwerbstätige mit einem Vollzeitpensum und/oder Personen mit hohem Einkommen überwinden die längsten Distanzen. Ebenso ist die mittlere Tagesdistanz der Männer rund ein Drittel länger als jene der Frauen. Ältere Personen ab 80 Jahren sind am wenigsten mobil, nur etwa die Hälfte der Befragten in diesem Alter verliess die Wohnung am Stichtag.

Tagesdistanz nach soziodemografischen Merkmalen 2010





## Grösste Distanz für Freizeitaktivitäten

Von den täglich im Inland zurückgelegten 34 km gehen rund 42% auf das Konto des Freizeitverkehrs. An zweiter Stelle steht der Arbeitsverkehr (inkl. geschäftlicher Fahrten) mit insgesamt 29% gefolgt von Einkauf und Besorgungen mit einem Anteil von rund 11%. Mit rund 21 km pro Tag wird über die Hälfte der Distanz individuell mit einem motorisierten Verkehrsmittel bewältigt. Die dafür aufgewendete Zeit beträgt rund eine halbe Stunde. Die öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV) kommen auf einen Drittel der insgesamt im Inland zurückgelegten Distanz. Knapp 3 km gehen die Baselbieterinnen und Baselbieter täglich zu Fuss oder mit dem Velo. Mit Ausnahme der Mobilität im Zusammenhang mit der Ausbildung (mehrheitlich junge Personen ohne Auto) hat der motorisierte Individualverkehr (MIV) bei allen Mobilitätszwecken eine hohe Bedeutung. Allein der MIV zwecks Freizeitaktivitäten macht mit 9 km rund einen Viertel der durchschnittlichen Tagesdistanz aus.

## Hohe Verbreitung von ÖV-Abonnements

Rund zwei Drittel aller Baselbieterinnen und Baselbieter sind im Besitz eines Abonnements für den ÖV. Das sind deutlich mehr als im Schweizer Durchschnitt (CH: 56%). Junge und ältere Personen verfügen häufiger über ein ÖV-Abonnement als Personen im mittleren Alterssegment. Ebenso sind ÖV-Abonnemente bei Frauen stärker verbreitet als bei Männern. Allerdings weisen Frauen unter anderem aufgrund der geringeren Erwerbsbeteiligung einen etwas tieferen Mobilitätsgrad auf und verfügen weniger oft über ein Auto. Das Halbtaxabo ist das am stärksten verbreitete ÖV-Abonnement gefolgt vom U-Abo, das gegen 30% der Baselbieterinnen und Baselbieter besitzen. Die damit im Vergleich zur Schweiz rund doppelt so hohe Verbreitung dieser Abonnementart dürfte unter anderem mit dem vergleichsweise kostengünstigen Angebot des Tarifverbunds Nordwestschweiz zusammenhängen.

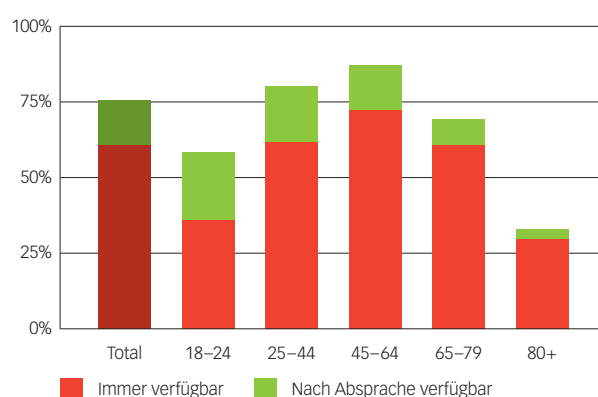
## Öffentlicher Verkehr bei Ausbildung und Arbeit stark

Der ÖV hat mit einem Anteil von rund 70% der zurückgelegten Inlanddistanzen bei Personen in Ausbildung einen hohen Stellenwert. Neben Kindern und Jugendlichen legen auch Frauen sowie Rentnerinnen und Rentner ab 65 Jahren oder beispielsweise Personen mit geringem Einkommen überdurchschnittlich hohe Distanzen mit dem ÖV zurück. Arbeitswege werden zu rund einem Drittel ihrer Distanz mit dem ÖV bewältigt, während der ÖV bei geschäftlichen Tätigkeiten klar weniger häufig genutzt wird. Hier hat der MIV einen besonders grossen Anteil der zurückgelegten Distanzen. Zu Fuss oder mit dem Velo werden die längsten Tagesdistanzen im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten getätigt, wobei die Bevölkerung auch für Einkauf und Besorgungen oder beim Weg zur Ausbildungsstätte häufiger als im Durchschnitt aller Verkehrszwecke im Langsamverkehr (LV) unterwegs ist.

## Über die Hälfte hat jederzeit ein Auto zur freien Verfügung

Rund 78% der über 18-jährigen Baselbieterinnen und Baselbieter sind im Besitz eines Führerscheins. Mit 76% steht ähnlich vielen Personen auch tatsächlich ein Auto zur Verfügung. Bei 60% ist die Autoverfügbarkeit jederzeit gewährleistet, die restlichen 15% können nach Absprache ein Fahrzeug nutzen. Junge Personen im Alter von 18 bis 24 Jahren verfügen zu rund 60% jederzeit oder nach Absprache über ein Auto. Mit zunehmendem Alter steigt die Autoverfügbarkeit, im Rentenalter nimmt sie parallel zum sinkenden Führerscheinbesitz wieder ab. Über 80-Jährige haben noch zu rund einem Drittel ein Auto zur freien Verfügung. Der Anteil der Personen, die Mitglied einer Car-Sharing Agentur sind, liegt im Baselbiet bei etwa 3%, junge Personen sind häufiger Mitglied als beispielsweise Personen im Rentenalter.

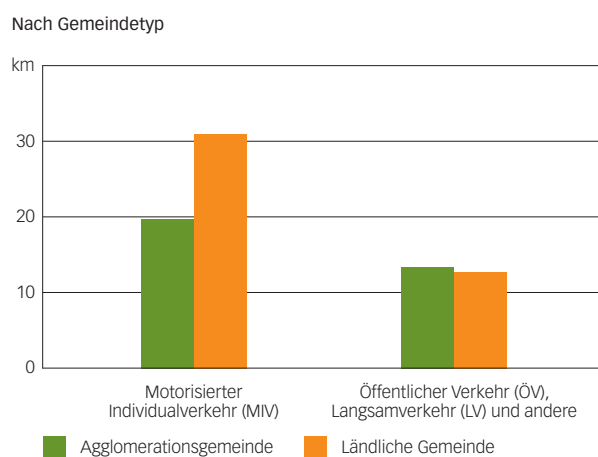
Autoverfügbarkeit in % der Bevölkerung nach Alter 2010



## Unterschiedliche Verkehrsmuster

Unabhängig davon ob ländliche Gemeinde oder Agglomerationsgemeinde wird über die Hälfte der Inlanddistanz individuell mit dem Auto oder einem anderen motorisierten Verkehrsmittel zurückgelegt. In ländlichen Gemeinden ist die im MIV zurückgelegte Distanz allerdings höher als in Agglomerationsgemeinden. Die Autoverfügbarkeit ist in ländlichen Gemeinden mit 86% entsprechend grösser als in den Agglomerationsgemeinden, wo rund 75% der Personen ab 18 Jahren jederzeit oder nach Absprache über ein Auto verfügen. Ebenso liegt der Autobesitz in ländlichen Gemeinden mit durchschnittlich 1,5 Autos pro Haushalt klar über jenem in Agglomerationsgemeinden, wo pro Haushalt gut ein Auto registriert ist. Im Gegenzug sind in Stadtnähe ÖV-Abonnemente stärker verbreitet.

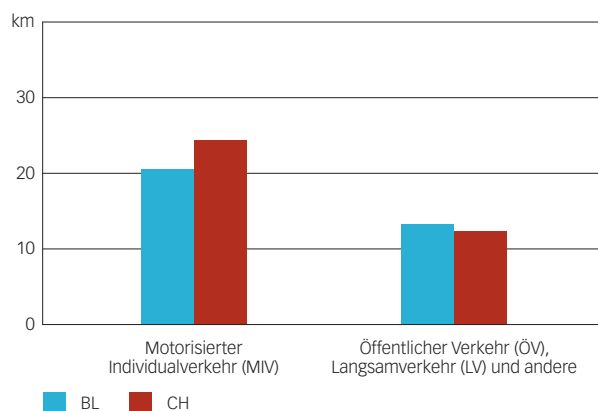
Tagesdistanz nach Verkehrsmittel 2010



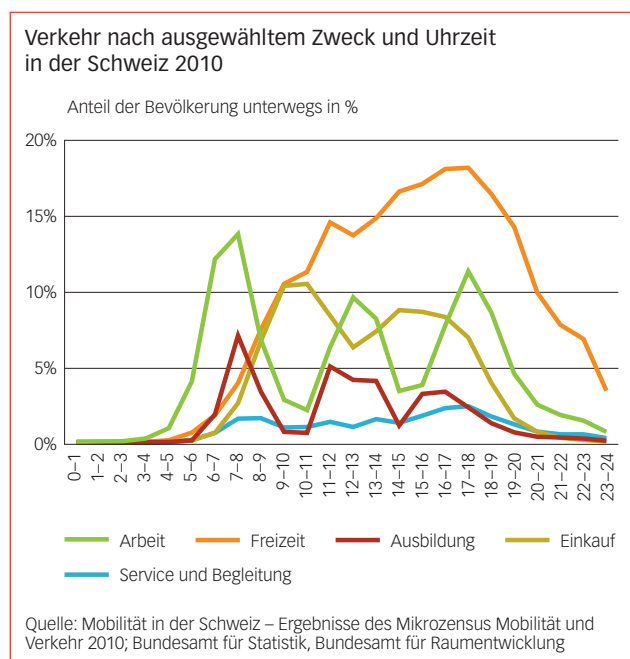
## Weniger motorisierter Individualverkehr und gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr

Die Autoverfügbarkeit unterscheidet sich weder auf Haushaltsebene noch auf Personenebene vom Durchschnitt der Schweiz. Dennoch legen Baselbieterinnen und Baselbieter bei ausschliesslicher Betrachtung der Inlanddistanzen weniger Wegstrecke im MIV zurück. Die im ÖV oder zu Fuss bzw. mit dem Velo zurückgelegten Distanzen im LV bewegen sich absolut betrachtet in der ähnlichen Grössenordnung. Mit der vom Bund vorgenommenen Klassierung der Wohnstandorte nach ÖV-Güteklassen lässt sich zudem zeigen, dass rund 35% der Baselbieterinnen und Baselbieter an einer Lage mit guter bis sehr guter ÖV-Erschliessung wohnen, was deutlich mehr sind als im Durchschnitt der Schweiz (28%). Weitere 26% der Baselbieterinnen und Baselbieter haben eine Wohnlage mit mittelmässiger Erschliessung durch den ÖV. Die ÖV-Anbindung der Wohnstandorte der restlichen rund 40% ist marginal oder gering. Schweizweit ist die Wohnbevölkerung zu je rund der Hälfte auf Wohnlagen mit mittelmässiger bis sehr guter Erschliessung und Wohnlagen mit marginaler bis geringer Anbindung an den ÖV verteilt.

Im Vergleich zur Schweiz



## Aus den Schweizer Ergebnissen



### Mehr Mobilität bei konstanter Reisezeit

Das allgemeine Verkehrsaufkommen hat im Vergleich zu 2005 aufgrund des Bevölkerungswachstums weiter zugenommen. Auf Personenebene ist die täglich zurückgelegte Inlanddistanz ebenfalls angestiegen (+4%), trotzdem sind die Leute weniger lang unterwegs als dies 2005 noch der Fall war. Dies insbesondere dank der Zunahme der zurückgelegten Bahnkilometer (+27%), während die mit dem Auto, dem Velo oder die zu Fuss zurückgelegten Distanzen unverändert blieben. Die Bahn wird ganz allgemein eher für die längeren Etappen genutzt; rund 70% der Bahnetappen sind über 10 km lang. Im Vergleich dazu sind rund 30% der Autoetappen länger als 10 km. Inklusiv der Auslandsreisen, die rund einen Drittel ausmachen, beträgt die pro Person zurückgelegte Jahresdistanz rund 20 500 km.

### Verkehrsaufkommen gegen Abend und samstags am grössten

Zwischen sieben und acht Uhr morgens sowie zwischen fünf und sechs Uhr am Abend treten im ÖV und im Autoverkehr Spitzenbelastungen auf. Die Morgenspitze wird vom Arbeits- und Ausbildungsverkehr bewirkt, die höhere Abendspitze wird zusätzlich durch den Freizeitverkehr belastet (siehe Grafik). Das höchste Verkehrsaufkommen wird samstags generiert, dann werden im Inland pro Person durchschnittlich 40 km zurückgelegt, was rund 3 km mehr sind als im Wochenschnitt. Im Vergleich zu früheren Erhebungen hat vor allem der Arbeitsverkehr zugenommen. Beim Zweck Freizeit ist ein geringfügiger Rückgang der mittleren Tagesdistanz festzustellen, wobei der Rückgang bei der individuellen Tagesdistanz zwecks Freizeit an Sonntagen mit minus 20% gegenüber 1994 besonders bemerkenswert ist. Die Stausituationen haben aufgrund der zunehmenden Überlastung des Strassensystems zugenommen. Am häufigsten sind Stausituationen beim Pendeln zur Arbeit oder Ausbildungsstätte.

### Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 – kantonale Ergebnisse

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) 2010 ist die erste thematische Erhebung der neuen schweizerischen Volkszählung (VZ). Im Kanton Basel-Landschaft wurden dazu zwischen dem 1.2.2010 und dem 28.2.2011 rund 1800 Personen befragt. Mit dieser durch den Kanton aufgestockten Stichprobe lassen sich zahlreiche Ergebnisse des MZMV 2010 auf die Baselbieter Kantonsbevölkerung und Haushalte hochrechnen.

Ergänzend zu den hier publizierten Ergebnissen befinden sich im Zahlenfenster des Statistischen Amtes Tabellen mit Informationen zur allgemeinen Inlandmobilität der Baselbieterinnen und Baselbieter, zu deren Verkehrsmittelwahl oder beispielsweise zur Verkehrsmittelverfügbarkeit.

[www.statistik.bl.ch](http://www.statistik.bl.ch) → Zahlenfenster → 11 Verkehr → Mobilität

### Kurze Reisezeit für Wahl des Verkehrsmittels massgebend

Für die Benutzung des motorisierten Individualverkehrs im Freizeit- oder Arbeitsverkehr ist die kurze Reisezeit entscheidend. Daneben sind der Komfort sowie der Mangel an Alternativen respektive das ÖV-Angebot relevant. Bei der Wahl des ÖVs überwiegen sowohl beim Freizeit- als auch beim Arbeitsverkehr die mangelnden Alternativen, z.B. keine Autoverfügbarkeit, als Grund. Der Langsamverkehr wird nebst dem kurzen Weg auch aus gesundheitlichen Gründen gewählt (15%). Beim Pendeln zur Arbeit oder Ausbildung hat das Velo einen relativ hohen Anteil. Allerdings sind die Veloabstellmöglichkeiten sowohl zuhause als auch am Arbeitsplatz lediglich zu rund der Hälfte leicht zugänglich und weniger als die Hälfte ist abgedeckt.

### Gebühren nein, Fördermassnahmen ja

Die Haltung der Bevölkerung ist gegenüber der Einführung von Gebühren zur Förderung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung eher ablehnend. Die Erhöhung der Benzinpreise, die Anhebung von Parkplatzgebühren oder die Einführung von Parkplatzgebühren bei Einkaufszentren sowie eine gebührenpflichtige Zufahrt in die Stadtzentren zu Spitzenzeiten werden allesamt mehrheitlich abgelehnt. Die finanzielle Förderung von besonders energiesparenden und umweltfreundlichen Neuwagen, die Verbesserung des Fussgänger- und Veloverkehrs, die Verbesserung des Strassenverkehrs, Umweltschutzmassnahmen und die Erhöhung der Verkehrssicherheit finden hingegen eine hohe Zustimmung in der Bevölkerung. Die Attraktivität des ÖV kann aus Sicht der Bevölkerung insbesondere durch tiefere Preise und die Erhöhung der Anzahl Verbindungen verbessert werden. Dies scheint wichtiger als schnellere Verbindungen durch weitere Infrastrukturausbauten.

Mehr dazu in der Publikation «Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010» des Bundesamtes für Statistik oder unter:

[www.bfs.admin.ch](http://www.bfs.admin.ch) → Themen → 11 – Mobilität und Verkehr



Statistisches Amt  
Kanton Basel-Landschaft

Rufsteinweg 4, CH-4410 Liestal  
T 061 552 56 32, F 061 552 69 87  
[statistisches.amt@bl.ch](mailto:statistisches.amt@bl.ch), [www.statistik.bl.ch](http://www.statistik.bl.ch)

Redaktion: Tamara Bobst  
Gestaltung: Howald Fosco, Basel  
Druck: Schul- und Büromaterialverwaltung BL

Datum: Juni 2012  
Auflage: 600 Expl.