

Mobilität im Kanton Solothurn

Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021



Juni 2023

Impressum

Autoren: Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn: Kurt Erni; Sigmaplan AG: Klaus Dörnenburg,
Martin Lindenmann

Version	Datum	Autor(en)
2.00	26.06.2023	kd, ML

Mobilität im Kanton Solothurn

Inhaltsverzeichnis

1	Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021	1
1.1	Die nationale Erhebung.....	1
1.2	Einfluss der Covid-Pandemie.....	1
1.3	Die regionalen Auswertungen	2
1.4	Die Auswertungseinheiten	2
1.5	Methodische Hinweise	4
2	Verfügbarkeit und Nutzung von Mobilitätsangeboten	6
2.1	Fahrzeugbesitz der Haushalte	6
2.2	Verfügbarkeit von Autos, Velos und ÖV-Abonnements.....	8
2.3	Verfügbarkeit von Abstellplätzen	11
3	Verkehrsaufkommen.....	12
3.1	Kennziffern zum Verkehrsaufkommen.....	12
3.2	Mobile und nicht mobile Personen.....	17
3.3	Verkehrsaufkommen im Tagesablauf	19
4	Verkehrsmittel	20
4.1	Kennziffern zum Modalsplit.....	20
4.2	Motorisierter Individualverkehr.....	24
5	Verkehrszwecke	28
5.1	Kennziffern zu den Verkehrszwecken.....	28
5.2	Freizeitverkehr	32
6	Einstellungen zur Verkehrspolitik	40
6.1	Einleitung.....	40
6.2	Erhebungsmethodik	40
6.3	Verbesserungsmöglichkeiten nach Bereichen.....	40
6.4	Geeignetste Massnahmen zur Lösung der Verkehrsprobleme	43

Anhang

- Anhang 1: Gemeinden der Auswertungseinheiten (Definition Agglomerationen 2012)
- Anhang 2: Glossar
- Anhang 3: Auswertungstabellen

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungseinheiten 3
 Abbildung 2: Visualisierung Vertrauensintervall 5
 Abbildung 3: Verfügbarkeit von Autos, Velos und ÖV-Abos (in % aller Personen) 9
 Abbildung 4: Verfügbarkeit von Autoabstellplätzen (in % aller Erwerbstätigen) 11
 Abbildung 5: Anzahl Wege pro Tag nach Geschlecht 14
 Abbildung 6: Distanz pro Tag (in km) nach Alter 14
 Abbildung 7: Tagesunterwegszeit nach Erwerbstätigkeit 15
 Abbildung 8: Tagesunterwegszeit nach Einkommen 15
 Abbildung 9: Tagesganglinien der Mobilität (Schweiz und Kanton Solothurn) 2021 19
 Abbildung 10: Kennziffern zum Modalsplit Kanton Solothurn 21
 Abbildung 11: Modalsplit bei der Distanz 21
 Abbildung 12: Modalsplit bei der Tagesunterwegszeit 22
 Abbildung 13: Modalsplit bei den Etappen 22
 Abbildung 14: Distanz pro Tag nach Geschlecht 25
 Abbildung 15: Tagesunterwegszeit pro Tag nach Alter 26
 Abbildung 16: Anteile der Verkehrszwecke an der Distanz 29
 Abbildung 17: Anteile der Verkehrszwecke an der Tagesunterwegszeit 30
 Abbildung 18: Anteile der Verkehrszwecke bei den Etappen 30

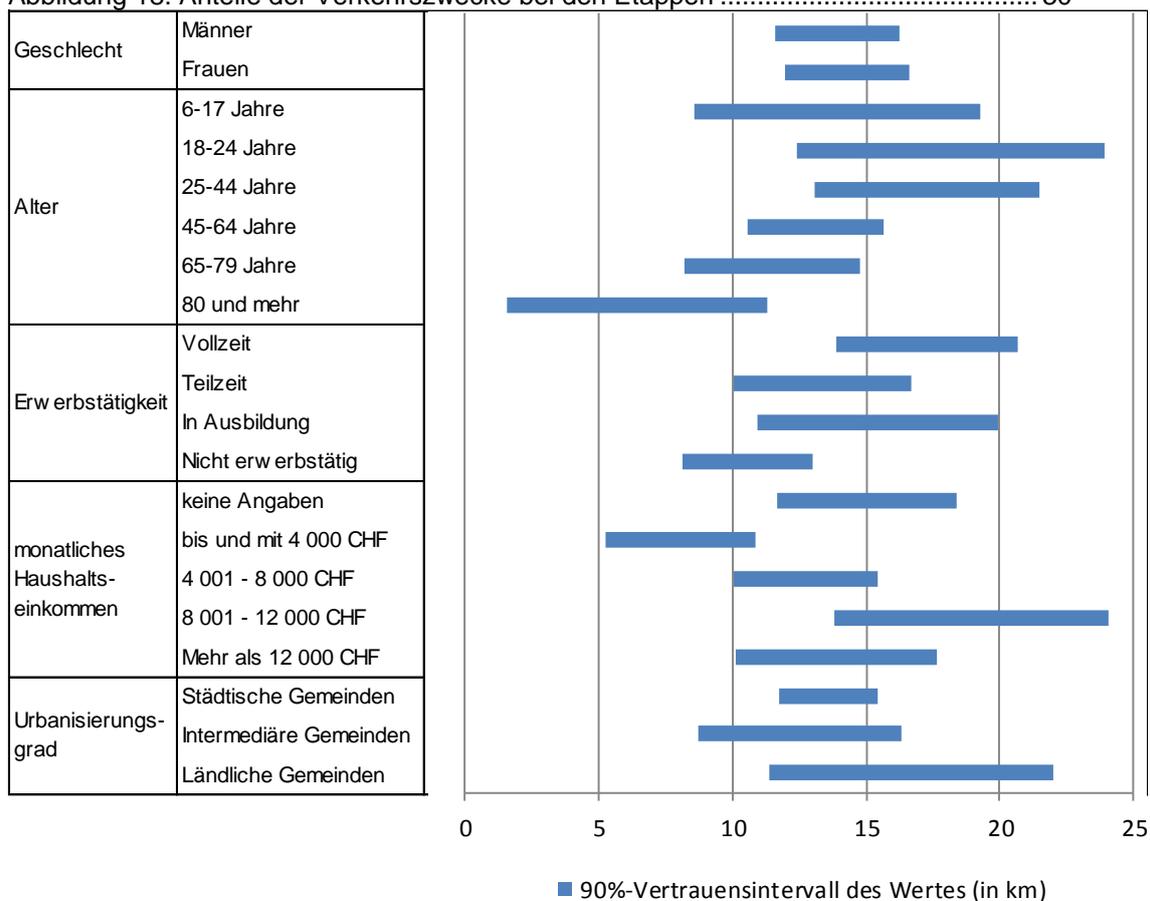


Abbildung 19: Vertrauensintervalle Distanz im Freizeitverkehr (Kanton Solothurn) 33

Abbildung 20: Distanz im Freizeitverkehr (in km) nach Einkommen (in Fr./Monat).....	34
Abbildung 21: Tagesunterwegszeit pro Tag nach Alter	35
Abbildung 22: Modalsplit im Freizeitverkehr bei der Distanz	36
Abbildung 23: Modalsplit im Freizeitverkehr bei der Tagesunterwegszeit	36
Abbildung 24: Modalsplit im Freizeitverkehr bei den Etappen	37
Abbildung 25: Wichtigkeit von Verbesserungen nach Bereichen	40
Abbildung 26: Wichtigkeit von Verbesserungsmassnahmen im öffentlichen Verkehr	41
Abbildung 27: Wichtigkeit von Verbesserungsmassnahmen im motorisierten Individualverkehr	42
Abbildung 28: Einschätzung der Wirksamkeit von Massnahmen zur Lösung der Verkehrsprobleme.....	43

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Grundgesamtheiten pro Auswertungseinheit	4
Tabelle 2: Beispiele zum Vertrauensintervall	5
Tabelle 3: Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt im Kanton Solothurn	6
Tabelle 4: Fahrzeugbesitz der Haushalte	7
Tabelle 5: Veränderung der Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt zwischen 2015 und 2021	7
Tabelle 6: Verfügbarkeit von Autos, Velos und ÖV-Abos (in % pro Gruppe)	8
Tabelle 7: Änderung der Verfügbarkeit von Autos, Velos und ÖV-Abos	10
Tabelle 8: Verfügbarkeit über Parkplätze am Arbeitsort	11
Tabelle 9: Tägliches Verkehrsaufkommen im Kanton Solothurn	12
Tabelle 10: Veränderung der Zahl der Wege 2015 – 2021.....	16
Tabelle 11: Veränderung der Tagesdistanz 2015 – 2021.....	16
Tabelle 12: Anteil der am Stichtag nicht mobilen Personen	17
Tabelle 13: Veränderung des Anteils der am Stichtag nicht mobilen Personen	18
Tabelle 14: Kennziffern zum Modalsplit Kanton Solothurn und Schweiz.....	20
Tabelle 15: Veränderung der Zahl der Etappen 2015 - 2021	23
Tabelle 16: Tägliches Verkehrsaufkommen im MIV im Kanton Solothurn.....	24
Tabelle 17: Veränderung der Tagesdistanz 2015 - 2021.....	27
Tabelle 18: Veränderung der Tagesunterwegszeit 2015 - 2021	27
Tabelle 19: Kennziffern zu den Verkehrszwecken Kanton Solothurn und Schweiz	28
Tabelle 20: Veränderungen der Mobilitätskennziffern nach Verkehrszweck 2015 - 2021	31
Tabelle 21: Tägliches Verkehrsaufkommen im Freizeitverkehr	32
Tabelle 22: Kennziffern zum Modalsplit im Freizeitverkehr	33
Tabelle 23: Veränderungen im Freizeitverkehr 2015 - 2021.....	38
Tabelle 24: Veränderungen im Modalsplit im Freizeitverkehr 2015 - 2021	38
Tabelle 25: Veränderungen bei der Aufteilung der Freizeitetappen auf die Verkehrsmittel 2015 - 2021	39

1 Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021

1.1 Die nationale Erhebung

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr zum Verkehrsverhalten (MZMV) ist heute die wichtigste Grundlage für Aussagen zu zahlreichen Aspekten des Personenverkehrsverhaltens, die in verschiedensten Bereichen der Verkehrswissenschaft, -planung und -politik und u.a. auch von der Raumplanung verwendet werden.

1974 wurde erstmals eine gesamtschweizerische Befragung der Bevölkerung zum Verkehrsverhalten durchgeführt. Solche Erhebungen wurden seither ungefähr alle 5 Jahre wiederholt. Sie stützen sich auf den Bundesratsauftrag in der Verordnung über die Durchführung statistischer Erhebungen des Bundes. Im Jahr 2021 haben die Bundesämter für Statistik (BFS) und für Raumentwicklung (ARE) wiederum die Erhebung "Mikrozensus Mobilität und Verkehr" durchgeführt. Diese war eigentlich für das Jahr 2020 geplant. Zu Beginn dieses Jahres wurden die Personeninterviews auch wie geplant durchgeführt, doch als im März 2020 das öffentliche Leben im Zuge der ersten Covid-Pandemiewelle grösstenteils zum Erliegen kam, wurde entschieden, die Befragung abubrechen und auf das Jahr 2021 zu verschieben. Die Erhebung fand vom 11. Januar 2021 bis zum 11. Februar 2022 statt. Natürlich hatte auch in diesem Zeitraum die Pandemie einen nicht unerheblichen Einfluss auf das Verkehrsverhalten. Dieser Einfluss wird im Abschnitt 1.2 näher beleuchtet.

Wie schon in früheren Jahren haben sich nebst anderen Bundesämtern auch Kantone, Regionen, Agglomerationen und Städte an der Erhebung beteiligt, indem sie zusätzliche Interviews (Verdichtungen) mitfinanziert haben.

Die Erhebung erfolgte mittels computergestützter Telefonbefragung durch ein spezialisiertes Befragungsinstitut. Das Interview umfasste zwei Teile:

- In einem ersten Teil beantwortete eine zufällig ausgewählte Person des Haushalts (= Zielperson, über 6 Jahre alt) Fragen, die den gesamten Haushalt betreffen.
- Im zweiten Teil gab diese Person Auskunft über ihr konkretes Verkehrsverhalten am festgelegten Stichtag.

Insgesamt wurden (inklusive Verdichtungen) etwas über 55'000 Interviews durchgeführt. Damit die Resultate für die Gesamtbevölkerung möglichst repräsentativ ausfallen, wurden die Haushalte und die Personen nach einem anerkannten Verfahren gewichtet. Dies ist nötig, weil sonst die Verdichtungsregionen ein zu hohes Gewicht erhalten würden und weil einige Personengruppen (z.B. junge Ledige) schwieriger zu erreichen sind.

1.2 Einfluss der Covid-Pandemie

Wie bereits erwähnt, wurde die Erhebung wegen der Covid-Pandemie um ein Jahr verschoben. Die wichtigsten Einflüsse der Pandemie auf die Resultate sind im Kanton Solothurn die gleichen, wie in der Schweiz als Ganzes. Aus diesem Grunde ist der folgende Text (kursiv) dem nationalen Bericht zum MZMV entnommen.

Obschon die Pandemie das Mobilitätsverhalten der Menschen 2021 weiter beeinflusste, haben sich das BFS und das ARE gegen eine nochmalige Verschiebung der Erhebung oder einen völligen Verzicht auf diese entschieden. Denn erstens waren 2021 das Verkehrsangebot und die Fortbewegungsmöglichkeiten zumindest im Inland nicht mehr eingeschränkt. Und zweitens

konnte nicht abgeschätzt werden, wie lange es dauern würde, bis sich wieder eine «neue Verkehrsnormalität» ohne vorübergehende Pandemie-Effekte etabliert.

Die MZMV-Daten der abgebrochenen Erhebung 2020, das heisst aus den Wochen unmittelbar vor Beginn der Pandemie, sind nicht ungenutzt geblieben: Im Rahmen einer experimentellen Analyse wurden sie mit den Zahlen des gleichen Zeitraums 2021 verglichen, um dadurch mehr über die Veränderung des Mobilitätsverhaltens während des «zweiten Lockdowns» Anfang 2021 zu erfahren. Die Resultate dieser Sonderauswertung finden sich unter der Web-Adresse: www.experimental.bfs.admin.ch.

Epidemiologischer Kontext der Erhebung 2021

Die Verkehrsangebote und die Fortbewegungsmöglichkeiten entsprachen 2021 im Inland wieder weitestgehend denen vor Pandemiebeginn. Allerdings waren über das ganze Jahr hinweg verschiedene pandemiepolitische Massnahmen in Kraft, die das öffentliche Leben mal weniger, mal mehr einschränkten und mithin auch die Mobilität der Menschen beeinflussten. Restaurants und Bars sowie Freizeit-, Sport- und Kultureinrichtungen mussten ihren Betrieb während Monaten gänzlich oder zumindest teilweise einstellen, und während des «zweiten Lockdowns» zwischen dem 18. Januar und dem 28. Februar 2021 blieben auch sämtliche Läden des nicht-täglichen Bedarfs geschlossen. Aus Verkehrssicht besonders erwähnenswert sind des Weiteren die zeitweise geltende Home-Office-Pflicht oder -Empfehlung, die Fernunterrichts-Pflicht an den Hochschulen (bis 18. April) sowie das Verbot oder die Einschränkung öffentlicher Veranstaltungen. Viele Menschen haben ihre Mobilität angesichts der Pandemie aber auch ganz unbesehen der politisch verfügten Massnahmen reduziert, namentlich in Phasen mit besonders vielen Erkrankungen. Den Einfluss der Pandemie auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung gilt es bei der Interpretation der MZMV-Resultate 2021 stets im Auge zu behalten, ganz besonders beim Vergleich mit den Daten früherer Jahre.

1.3 Die regionalen Auswertungen

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 ist so ausgelegt, dass auch für die einzelnen Kantone Auswertungen mit der nötigen statistischen Aussagekraft vorgenommen werden können. Darüber hinaus hat der Kanton Solothurn sowohl für die Agglomerationen Solothurn und Grenchen wie für den Teil Olten der Agglomeration AareLand (Aarau - Olten - Zofingen) Verdichtungen der Stichprobe (zusätzliche Interviews) bestellt, um auch für Auswertung dieser Gebietseinheiten eine ausreichende Stichprobe zu haben. Mit Hilfe dieser Verdichtungen ist es möglich, auch für diese Teilgebiete des Kantons Solothurn statistisch hinterlegte Aussagen zu machen.

1.4 Die Auswertungseinheiten

Neben der gesamten Schweiz als Vergleichseinheit und dem Kanton Solothurn als Ganzem werden im vorliegenden Bericht drei kleinere Untersuchungseinheiten ausgewertet, die sich auf die Zuordnung der Gemeinden zu den Agglomerationsprogrammen der vierten Generation (nicht identisch mit der Agglomerationsdefinition des BFS) abstützen.

- Die Agglomeration Solothurn besteht aus 25 Solothurnischen Gemeinden und der Berner Gemeinde Zielesbach, also insgesamt 26 Gemeinden
- Die Agglomeration Grenchen, bestehend aus den beiden Solothurner Gemeinden Grenchen und Bettlach und der Berner Gemeinde Lengnau
- Die Region Olten umfasst die 24 Solothurnischen Gemeinden der Agglomeration AareLand.

- Die Agglomeration AareLand gemäss Agglomerationsprogramm der vierten Generation bestehend im Kern aus den beiden Agglomerationen Olten - Zofingen und Aarau (nach Definition BFS) sowie weiteren Gemeinden im Einflussperimeter. Gesamthaft sind es 43 Gemeinden (zusätzlich 18 im Kanton Aargau und eine im Kanton Luzern)

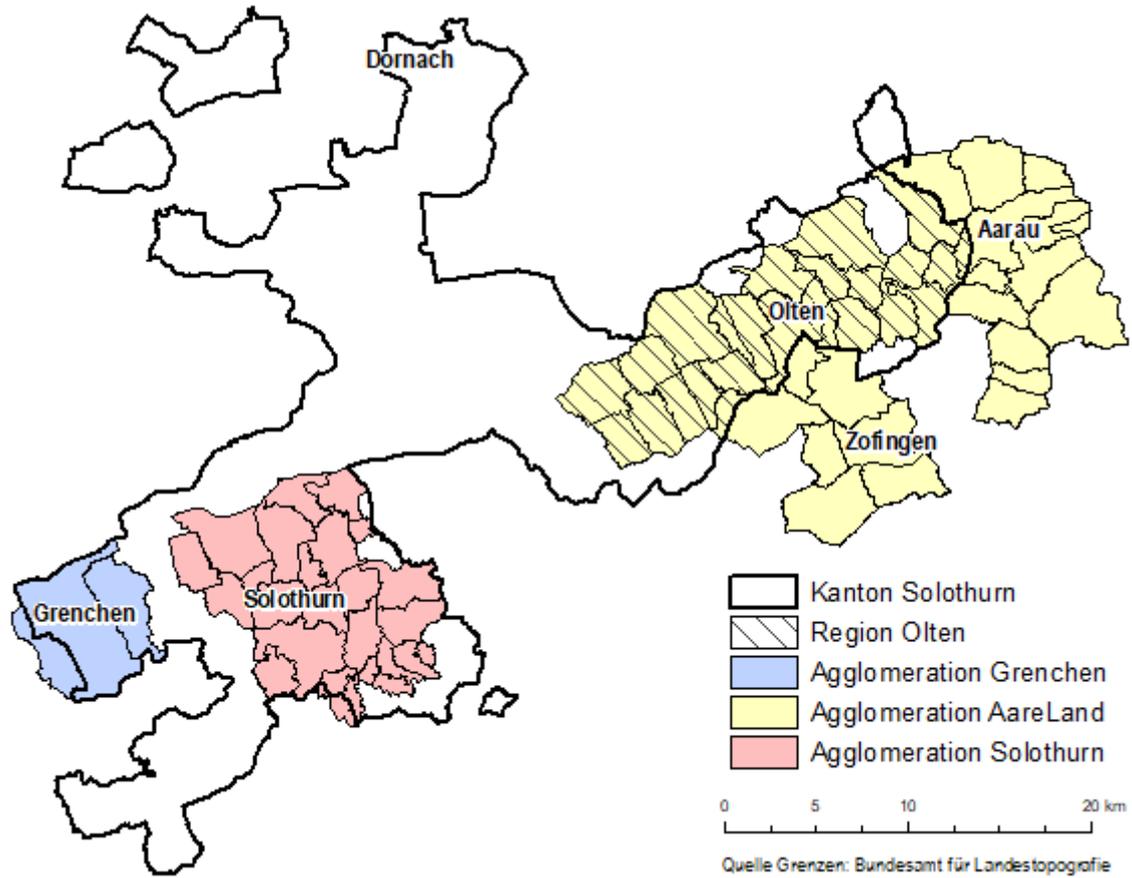


Abbildung 1: Untersuchungseinheiten

Die Agglomerationsdefinition ist nicht statisch, sondern wird von Zeit zu Zeit vom Bundesamt für Statistik überarbeitet. Die den oben angegebenen Agglomerationen - die auch Basis für die Agglomerationsprogramme sind - zugrundeliegende Definition stammt aus der Neudefinition "Agglomeration 2012" und hat sich gegenüber dem MZMV 2015 nicht verändert. In Anhang 1 sind die Gemeinden der vier Auswertungseinheiten inkl. Einwohnerzahlen 2021 zusammengestellt.

1.5 Methodische Hinweise

1.5.1 Grundgesamtheit

Für den Mikrozensus 2021 wurden im Kanton Solothurn 2'167 Personen aus 2'167 Haushalten befragt. Durch die ausserhalb des Kantons liegenden Gemeinden der drei Agglomerationen kamen noch 1'512 weitere Datensätze von befragten Personen dazu, die für die Auswertung verwendet werden konnten. Tabelle 1 fasst die pro Auswertungseinheit zur Verfügung stehenden Datensätze (entspricht der Anzahl befragter Personen) und deren Anteil an der Zahl der Einwohner (Stand Ende 2021) zusammen.

Auswertungseinheit	erfasste Personen		Einwohner 31.12.2021 (100%)
	absolut	in %	
Agglomeration Solothurn	825	0.98%	84'588
Region Olten	521	0.59%	88'412
Agglomeration AareLand	1'938	0.85%	228'967
Agglomeration Grenchen	450	1.59%	28'218
Kanton Solothurn	2'167	0.78%	276'142
Schweiz	55'018	0.64%	8'574'959

Tabelle 1: Grundgesamtheiten pro Auswertungseinheit

Der Vergleich der befragten Personen mit den Einwohnerzahlen 2021 zeigt, dass gesamtschweizerisch und gesamtkantonal deutlich weniger als 1 % der Bevölkerung mit dem Mikrozensus erfasst wurde. In der Region Olten lag der Anteil deutlich unter dem kantonalen Durchschnitt, in den Agglomerationen AareLand leicht und in der Agglomeration Solothurn deutlich darüber, während er in der Agglomeration Grenchen schon wegen deren geringer Einwohnerzahl rund doppelt so hoch war wie im Gesamtkanton.

1.5.2 Vertrauensintervall

Da es sich beim Mikrozensus um eine Stichprobenerhebung handelt, bei der nur ein kleiner Teil der Bevölkerung befragt wird, ist bei der Übertragung der Resultate auf die gesamte Bevölkerung einer Auswertungseinheit Vorsicht geboten. Um die Aussagekraft von statistischen Resultaten zu umschreiben, wird das so genannte Vertrauensintervall verwendet. Das "90 %-Vertrauensintervall" gibt an, in welchem Bereich um den berechneten Wert (Durchschnittswert) der "wahre Wert" mit 90-prozentiger Wahrscheinlichkeit liegt. Der "wahre Wert" ist der Durchschnittswert, den man erhalten würde, wenn man alle Personen (und nicht nur einen Teil) befragen würde. Ein Beispiel soll dies erläutern:

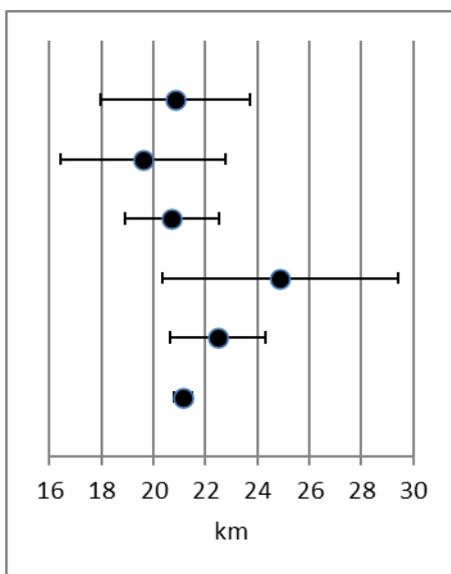
- Die zurückgelegte durchschnittliche Tagesdistanz mit dem Auto im Kanton Solothurn beträgt 22.47 km
- Das 90%-Vertrauensintervall beträgt +/- 1.83 km

Dies bedeutet, dass die mittlere Tagesdistanz aller Solothurnerinnen und Solothurner mit 90-prozentiger Wahrscheinlichkeit zwischen 20.64 und 24.30 km liegt. Die Grösse des Vertrauensintervalls ist von der Anzahl der befragten Personen, der Anzahl der möglichen Antworten und deren Streuung abhängig. Tabelle 2 zeigt dies am Beispiel der Tagesdistanz für den Auto- und den Fuss- und Veloverkehr (früher «Langsamverkehr» genannt), Abbildung 2 visualisiert den Sachverhalt.

Auswertungseinheit	Basis (Personen)	mit Auto (MIV)			Fuss- und Veloverkehr (FVV)		
		Tages- distanz	Vertrauensintervall		Tages- distanz	Vertrauensintervall	
		[km]	[km]	[%]	[km]	[km]	[%]
Agglomeration Solothurn	825	20.84	2.86	13.75	3.31	0.49	14.89
Region Olten	521	19.58	3.18	16.23	3.04	0.81	26.68
Agglomeration AareLand	1938	20.70	1.82	8.81	2.74	0.30	11.11
Agglomeration Grenchen	450	24.87	4.55	18.31	2.04	0.37	18.15
Kanton Solothurn	2167	22.47	1.83	8.13	2.75	0.29	10.39
Schweiz	55018	21.13	0.36	1.71	2.56	0.05	1.86

Tabelle 2: Beispiele zum Vertrauensintervall

Motorisierter Individualverkehr



Fuss- und Veloverkehr

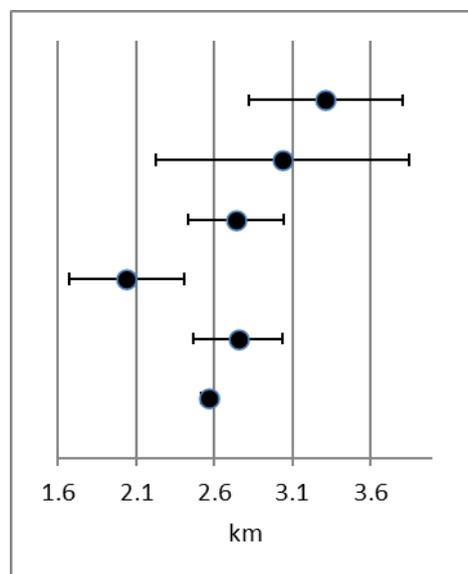


Abbildung 2: Visualisierung Vertrauensintervall

Normalerweise sind Unterschiede zwischen zwei Erhebungseinheiten nur dann «statistisch signifikant» wenn sich die Vertrauensintervalle nicht überlappen, andernfalls kann nur von «tendenziellen Unterschieden» gesprochen werden. Im vorliegenden Fall überlappen sich die Vertrauensintervalle für die Tagesdistanz fast alle, «statistisch signifikant» kann einzig gesagt werden, dass die im Fuss- und Veloverkehr zurückgelegte Distanz in der Agglomeration Grenchen (zwischen 1.67 und 2.41 km) unter derjenigen der Schweiz (zwischen 2.51 und 2.61 km), des Kantons Solothurn (zwischen 2.46 und 3.04 km) sowie der Agglomerationen AareLand (zwischen 2.44 und 3.04 km) und Solothurn (zwischen 2.82 und 3.80 km) liegen. Alle anderen Vergleiche ergeben keine statistisch signifikanten Differenzen, sondern geben nur Tendenzen wieder.

2 Verfügbarkeit und Nutzung von Mobilitätsangeboten

2.1 Fahrzeugbesitz der Haushalte

2.1.1 Kanton Solothurn

Ein wichtiges Kriterium für das Mobilitätsverhalten ist die Verfügbarkeit über entsprechende Fahrzeuge. In Tabelle 3 ist zusammengestellt, über wie viele Fahrzeuge die Haushalte im Kanton Solothurn - differenziert nach verfügbarem Einkommen, Wohnort und Haushaltgrösse - verfügen. Die Differenzierung des Wohnortes (siehe auch Anhang 1) ist folgendermassen umschrieben:

- Unter «Städtische Gemeinden» versteht man jeweils die zentralen Gemeinden einer Agglomeration, die gewisse Kriterien der Siedlungsdichte und Erreichbarkeit erfüllen müssen.
- «Ländliche Gemeinden» sind Gemeinden, die bezüglich Dichte und Erreichbarkeit unterhalb gewissen Schwellenwerten liegen.
- Gemeinden, die sowohl städtische wie auch ländliche Merkmale aufweisen, werden als «intermediäre Gemeinden» bezeichnet.

Der in der Tabelle angegebene Index bezieht sich auf den Durchschnitt des Kantons Solothurn. Ist er grösser als 100, liegt die Anzahl der verfügbaren Fahrzeuge für dieses Kriterium über dem Durchschnitt des Kantons, andernfalls darunter.

		Autos		Motorräder		Kleinmotorräder		Mofas		Velos		E-Bikes	
		Anz.	Index	Anz.	Index	Anz.	Index	Anz.	Index	Anz.	Index	Anz.	Index
monatliches Haushalts- einkommen	bis und mit 4 000 CHF	0.64	52	0.02	14	0.01	47	0.01	19	0.63	41	0.19	57
	4 001 - 8 000 CHF	1.12	91	0.12	81	0.02	80	0.02	62	1.03	68	0.29	88
	8 001 - 12 000 CHF	1.49	121	0.20	131	0.03	122	0.05	128	2.20	145	0.51	154
	Mehr als 12 000 CHF	1.93	157	0.33	216	0.03	138	0.03	85	2.54	168	0.52	156
Urbanisie- rungsgrad Wohnort	Städtische Gemeinden	1.10	90	0.15	100	0.02	102	0.03	89	1.51	100	0.28	84
	Intermediäre Gemeinden	1.48	120	0.22	142	0.02	85	0.06	164	1.59	104	0.47	142
	Ländliche Gemeinden	1.41	115	0.11	69	0.03	105	0.03	85	1.48	97	0.38	114
Haushalts- grösse	1 Person	0.73	59	0.07	47	0.01	25	0.01	15	0.66	43	0.16	48
	2 Personen	1.35	110	0.18	119	0.02	76	0.02	53	1.40	92	0.43	128
	3 Personen	1.62	132	0.20	129	0.03	120	0.05	126	2.07	136	0.40	120
	4 Personen	1.79	145	0.26	168	0.07	300	0.12	321	3.18	209	0.49	146
	5 Personen und mehr	1.80	147	0.19	123	0.08	329	0.18	510	3.56	235	0.41	122
Durchschnitt		1.23	100	0.15	100	0.02	100	0.04	100	1.52	100	0.33	100

Tabelle 3: Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt im Kanton Solothurn

Es fällt auf, dass im Allgemeinen die Zahl der Fahrzeuge (wie auch die Indizes) mit Zunahme des verfügbaren Einkommens wie der Haushaltgrösse zunimmt. Dass dies bei den Motorrädern, Mofas und E-Bikes nicht immer der Fall ist, ist zum Teil auf die geringen Zahlen zurückzuführen. Bei der Verfügbarkeit über Autos spielt auch der Wohnort eine Rolle: Die Anzahl der Fahrzeuge pro Haushalt ist in intermediären Gemeinden fast immer höher als in den städtischen Gemeinden einerseits und den ländlichen Gemeinden andererseits.

2.1.2 Vergleich von Teilgebieten

Tabelle 4 zeigt die Unterschiede beim Fahrzeugbesitz in den Auswertungseinheiten.

Auswertungseinheit	Autos		Motorräder		Kleinmotorräder		Mofas		Velos		E-Bikes	
	Anz.	Index	Anz.	Index	Anz.	Index	Anz.	Index	Anz.	Index	Anz.	Index
Agglomeration Solothurn	1.20	104	0.16	109	0.02	110	0.04	116	1.64	112	0.38	138
Region Olten	1.07	93	0.12	83	0.02	105	0.04	107	1.51	103	0.27	99
Agglomeration AareLand	1.13	98	0.12	83	0.03	114	0.03	101	1.64	112	0.27	99
Agglomeration Grenchen	1.13	99	0.14	94	0.02	110	0.04	109	1.11	76	0.25	91
Kanton Solothurn	1.23	107	0.15	103	0.02	108	0.04	108	1.52	104	0.33	121
Schweiz	1.15	100	0.15	100	0.02	100	0.03	100	1.47	100	0.28	100

Tabelle 4: Fahrzeugbesitz der Haushalte

Im Vergleich mit der ganzen Schweiz sind die Unterschiede nicht wesentlich: Die Zahl der Autos pro Haushalt liegt im Kanton Solothurn um 7 % über dem gesamtschweizerischen Wert, die Zahl der Velos (inklusive E-Bikes) um 6 %. Bei den Kategorien, die absolut gesehen wenig vertreten sind, sind die Unterschiede nicht signifikant, auch nicht bei den Motorrädern, wo die Agglomeration Solothurn an der Spitze liegt.

2.1.3 Entwicklung seit 2015

Kanton Solothurn

Im Vergleich zur Erhebung von 2015 hat 2021 die Zahl der Fahrzeuge pro Haushalt generell abgenommen, ausser bei den motorisierten Zweirädern (Motorräder und E-Bikes). Bei den Autos ist die Abnahme allerdings gering, dafür sind die E-Bikes ganz klar auf Expansionskurs: Ihre Zahl hat sich in der Gesamtschweiz mehr als verdreifacht, dieser Faktor liegt im Kanton Solothurn nur wenig darunter. Die anfängliche Vermutung, dass die sinkende Haushaltsgrösse hierbei eine wesentliche Rolle spielt, musste verworfen werden: Die Anzahl Personen pro Haushalt ist 2021 gegenüber 2015 um knapp 2.5% zurückgegangen. Es muss sich also bei den Zweirädern (ausser Mofas) um einen effektiven Rückgang des Fahrzeugbestands handeln.

Vergleich Teilgebiete

Tendenziell stimmen die Entwicklungen in den Teilgebieten mit denen in der Schweiz und im Kanton Solothurn überein. Mit Ausnahme der Region Olten mit seiner überdurchschnittlichen Abnahme bei den Autos sind bei diesem Verkehrsmittel keine auffallenden divergierenden Entwicklungen zwischen den verschiedenen Auswertungseinheiten festzustellen. Bei den wenig vertretenen Kategorien (Motorräder, Kleinmotorräder und Mofas) sind die Veränderungen trotz teilweise hoher Abnahmeraten (bis zu -25%) nicht signifikant. Der E-Bike-Bestand erfährt eine sehr starke Zunahme.

Auswertungseinheit	Autos	Motorräder	Kleinmotorräder	Mofas	Velos	E-Bikes
Agglomeration Solothurn	-2%	39%	-18%	-33%	-9%	172%
Region Olten	-11%	6%	-21%	-25%	-10%	195%
Agglomeration AareLand	-7%	-5%	-13%	-10%	-10%	174%
Kanton Solothurn	-4%	20%	-34%	-38%	-11%	167%
Schweiz	-1%	6%	-20%	-6%	-7%	214%

Signifikante Veränderungen

Tabelle 5: Veränderung der Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt zwischen 2015 und 2021

2.2 Verfügbarkeit von Autos, Velos und ÖV-Abonnements

2.2.1 Kanton Solothurn

Der Besitz von Fahrzeugen (pro Haushalt) und die Verfügbarkeit über das Fahrzeug (pro Person) sind zwar eng miteinander verknüpft, bedeuten aber trotzdem nicht das Gleiche. Genau wie beim ÖV-Abonnement kommt es für das Mobilitätsverhalten darauf an, wer über das Fahrzeug bzw. die Fahrberechtigung verfügen kann.

Die Werte bei der Verfügbarkeit über ein Auto beziehen sich nur auf die Personen, die auch fähig bzw. berechtigt sind (Besitz eines Führerscheins), ein Auto zu fahren. Für die Berechnung des Anteils der Abonnementbesitzer für den ÖV sind nur Personen ab 16 Jahren berücksichtigt.

Während ein ÖV-Abonnement einer bestimmten Person zugeordnet ist und ein Velo fast immer einer bestimmten Person gehört, stehen Autos oft neben dem Besitzer weiteren Personen zur Verfügung. Bei der Erhebung wurde deshalb gefragt, ob ein Auto immer oder nach Absprache verfügbar sei. In der folgenden Tabelle 6 sind - wie in den Standardauswertungen des BFS - für die Autos nur die Zahlen für "immer verfügbar" angegeben. Werden die Antworten "nach Absprache verfügbar" auch dazu genommen, erhöht sich die Quote der Verfügbarkeit im Durchschnitt von 70.0% auf 93.2%, also die überwiegende Mehrheit der Haushalte.

		Verfügbarkeit Auto		Verfügbarkeit Velo		Verfügbarkeit ÖV-Abo	
		[%]	Index	[%]	Index	[%]	Index
Geschlecht	Mann	72.5	104	79.8	101	50.0	95
	Frau	67.0	96	78.4	99	54.9	105
Alter	6-17 Jahre	k.A.	k.A.	92.7	117	94.3	180
	18-24 Jahre	44.4	63	88.1	111	64.2	122
	25-44	67.8	97	83.1	105	48.5	93
	45-64	72.8	104	80.2	101	52.0	99
	65-79	79.0	113	66.4	84	54.2	103
	80 und mehr	81.8	117	47.0	59	43.4	83
Erwerbstätigkeit	Vollzeit	71.3	102	82.5	104	50.0	95
	Teilzeit	68.2	98	88.0	111	54.9	105
	in Ausbildung	33.8	48	90.7	115	80.9	154
	nicht erwerbstätig	75.7	108	61.8	78	47.9	91
monatliches Haushalts- einkommen	weiss nicht/keine Antwort	69.9	100	72.2	91	57.5	110
	bis und mit 4000 Fr.	68.2	98	57.3	72	47.5	91
	4001-8000 Fr.	70.7	101	74.8	95	45.8	87
	8001-12000 Fr.	69.7	100	88.8	112	54.4	104
	mehr als 12000 Fr.	70.1	100	90.3	114	60.4	115
Urbanisie- rungsgrad Wohnort	Städtische Gemeinden	67.7	97	78.7	99	56.5	108
	Intermediäre Gemeinden	73.6	105	80.1	101	47.2	90
	Ländliche Gemeinden	72.8	104	79.7	101	45.4	87
Durchschnitt		70.0	100	79.1	100	52.4	100

Tabelle 6: Verfügbarkeit von Autos, Velos und ÖV-Abos (in % pro Gruppe)

Die Verfügbarkeit der Verkehrsmittel ist nach Geschlechtern leicht unterschiedlich, aber nicht signifikant: Während Männer tendenziell zu einem höheren Anteil über Autos verfügen, ist es bei

den Abonnements des öffentlichen Verkehrs umgekehrt. Bezogen auf das Alter nimmt die Verfügbarkeit über Autos mit dem Alter zu, bei den Velos zeigt sich die umgekehrte Tendenz. Bei den ÖV-Abos liegt der Anteil des Abo-Besitzes bei den 16- und 17-jährigen sehr viel höher als bei den anderen Altersgruppen. Personen in Ausbildung besetzen die Spitzenpositionen beim Besitz von Velos und ÖV-Abos, bei zunehmendem Haushalteinkommen steigt tendenziell die Verfügbarkeit über Velos und ÖV-Abos, aber kaum bei den Autos. Beim Wohnort bestätigt sich das in Kapitel 2.1 festgestellte Muster bei den Autos (höhere Verfügbarkeit ausserhalb des städtischen Kernraums), Das Muster für den Besitz von ÖV-Abos ist gegenläufig, d.h. höhere Verfügbarkeit, je zentraler der Wohnort liegt. Bei den Velos sind die Unterschiede gering.

2.2.2 Vergleich von Teilgebieten

Aus der folgenden Abbildung 3 ist zu ersehen, dass die Muster der Verfügbarkeit über Mobilitätsmittel im Kanton Solothurn und den untersuchten Teilgebieten nicht wesentlich vom gesamtschweizerischen Muster abweichen. Nicht signifikant, aber tendenziell verschieden ist das Muster in der Agglomeration Grenchen, wo das Auto tendenziell vor dem Velo steht und der Anteil der Personen, die über ein ÖV-Abo verfügen, signifikant tiefer liegt als in den anderen Untersuchungseinheiten. Die Verfügbarkeit von Velos ist im Kanton Solothurn und den anderen Auswertungseinheiten (ausser der Agglomeration Grenchen) signifikant höher als in der gesamten Schweiz, bei der Verfügbarkeit von Autos gibt es keine signifikanten Unterschiede während bei den ÖV-Abos die Agglomeration AareLand und die Region Olten signifikant über den gesamtschweizerischen Werten liegen.

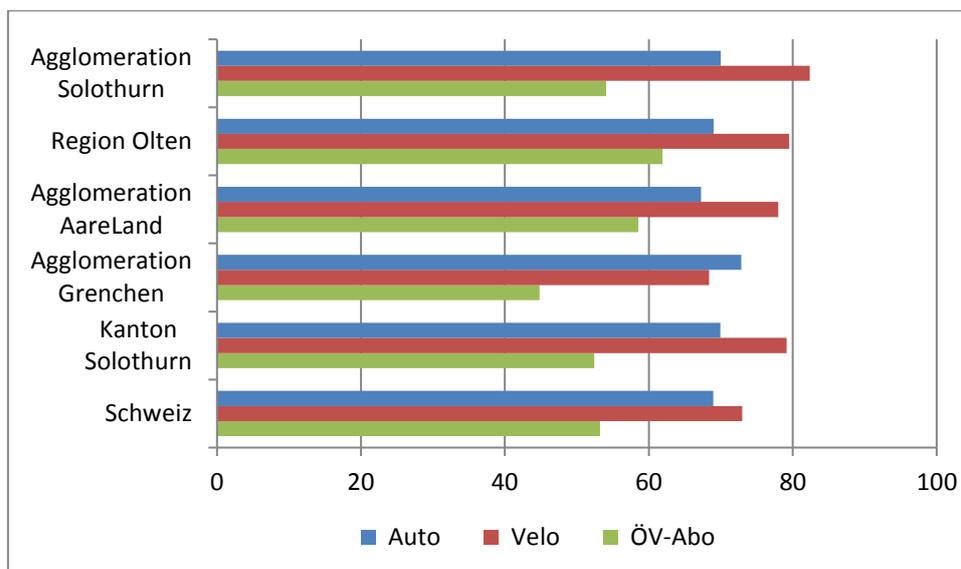


Abbildung 3: Verfügbarkeit von Autos, Velos und ÖV-Abos (in % aller Personen)

2.2.3 Entwicklung seit 2015

Kanton Solothurn

Gegenüber 2015 sind die Unterschiede nur bei der Verfügbarkeit über Autos durch's Band weg gross (Abnahmen von -5% bis -30%). Bei den ÖV-Abonnements ist eine geringe, aber signifikante Abnahme um -4% festzustellen, die bei den Geschlechtern gegenläufig (+7% bei den Männern, -7% bei den Frauen) und bei monatlichen Haushaltseinkommen zwischen CHF 4'000.- und 12'000.- ausgeprägt ist (-16% bzw. -18%). Bei der Verfügbarkeit über ein Velo fällt auf, dass diese bei Männern signifikant abgenommen hat, nicht aber bei den Frauen.

		Änderung Verfügbarkeit 2015 - 2021		
		Auto	Velo	ÖV-Abo
		[%]	[%]	[%]
Geschlecht	Mann	-13%	-9%	7%
	Frau	-15%	0%	-7%
Alter	6-17 Jahre		-4%	1%
	18-24 Jahre	-30%	-4%	12%
	25-44	-13%	-7%	-2%
	45-64	-15%	-8%	4%
	65-79	-5%	0%	-9%
	80 und mehr	-15%	20%	-3%
Erwerbstätigkeit	Vollzeit	-16%	-7%	11%
	Teilzeit	-12%	-2%	-12%
	in Ausbildung	-29%	-6%	-6%
	nicht erwerbstätig	-6%	-3%	-5%
monatliches Haushalts- einkommen	weiss nicht/keine Antwort	-16%	-11%	2%
	bis und mit 4000 Fr.	-20%	4%	0%
	4001-8000 Fr.	-12%	-9%	-16%
	8001-12000 Fr.	-14%	-1%	-18%
	mehr als 12000 Fr.	-12%	-1%	8%
Durchschnitt		-14%	-5%	-4%

Signifikante Veränderungen

Tabelle 7: Änderung der Verfügbarkeit von Autos, Velos und ÖV-Abos

Vergleich von Teilgebieten

Bei der Verfügbarkeit über vier- oder zweirädrige Verkehrsmittel sind fast überall signifikante Rückgänge gegenüber 2015 festzustellen. In der Agglomeration AareLand und der Region Olten trifft diese Tendenz bei den ÖV-Abonnements nicht zu.

	Änderung Verfügbarkeit 2015 - 2021		
	Auto	Velo	ÖV-Abo
	[%]	[%]	[%]
Agglomeration Solothurn	-12%	-4%	-8%
Region Olten	-11%	-2%	6%
Agglomeration AareLand	-13%	-6%	0%
Kanton Solothurn	-13%	-4%	-4%
Schweiz	-9%	-5%	-6%
Signifikante Veränderungen			

2.3 Verfügbarkeit von Abstellplätzen

2.3.1 Vergleich von Teilgebieten

Ausschlaggebend für die Benutzung des Autos kann sein, ob am Arbeitsplatz ein Abstellplatz zur Verfügung steht. Abbildung 4 zeigt die Verfügbarkeit von Autoabstellplätzen im Kanton Solothurn und in den 4 Teilgebieten im Vergleich mit der gesamten Schweiz.

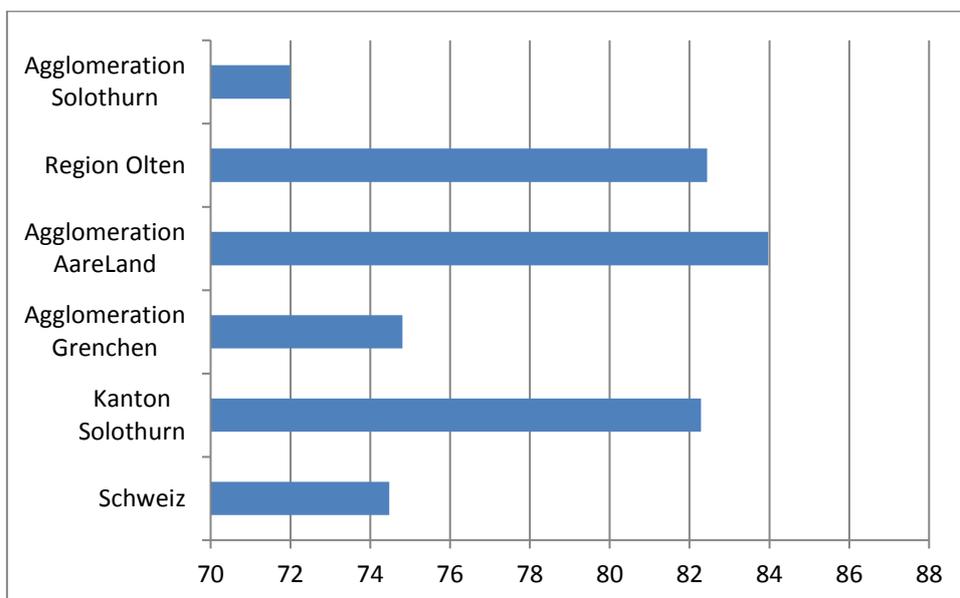


Abbildung 4: Verfügbarkeit von Autoabstellplätzen (in % aller Erwerbstätigen)

Es fällt auf, dass die Werte für den Kanton Solothurn wie für die Teilgebiete Region Olten und Agglomeration AareLand über dem schweizerischen Durchschnitt liegen, allerdings ist dies in der Region Olten nicht signifikant.

2.3.2 Entwicklung seit 2015

Die Verfügbarkeit von Autoabstellplätzen hat in allen Auswertungseinheiten – ausser in der Agglomeration Solothurn – zugenommen. Die Änderungen erreichen jedoch nirgends ein signifikantes Ausmass.

	Änderung Verfügbarkeit Parkplätze 2015 - 2021 [%]
Schweiz	6%
Kanton Solothurn	2%
Agglomeration AareLand	6%
Region Olten	7%
Agglomeration Solothurn	-10%
Signifikante Veränderungen	

Tabelle 8: Verfügbarkeit über Parkplätze am Arbeitsort

3 Verkehrsaufkommen

3.1 Kennziffern zum Verkehrsaufkommen

3.1.1 Kanton Solothurn

Das Verkehrsaufkommen kann mit Hilfe verschiedener Kennziffern beschrieben werden. Im Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 wurden die Anzahl der Wege (von einer Aktivität zur anderen, also z.B. vom Arbeitsplatz nach Hause), die am Stichtag zurückgelegte Distanz wie auch die Zeit, die täglich im Verkehr zugebracht wurde, erhoben. Der MZMV unterscheidet dabei zwischen «Tagesunterwegszeit (mit Warte- und Umsteigezeiten)» und «Tagesunterwegszeit (ohne Warte- und Umsteigezeiten)». Um Unklarheiten zu vermeiden, wird in diesem Bericht normalerweise mit «Tagesunterwegszeit» die Zeit für den ganzen Weg inklusive Warte- und Umsteigezeiten verwendet. In Ausnahmefällen (bei zusammengesetzten Wegen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln), wo die Warte- und Umsteigezeiten nicht einem bestimmten Verkehrsmittel zugeordnet werden können, wird die «Tagesunterwegszeit (ohne Warte- und Umsteigezeiten)», also die Zeit für die eigentliche Fortbewegung verwendet und speziell darauf hingewiesen.

Der Index in Tabelle 9 bezieht sich jeweils auf den Durchschnitt des Kantons Solothurn, Werte über 100 zeigen ein überdurchschnittliches, Werte unter 100 ein unterdurchschnittliches Verkehrsaufkommen an.

	Anzahl Wege pro Tag		Distanzen pro Tag		Tagesunterwegszeit	
	[Anz.]	[Index]	[km]	[Index]	[Min.]	[Index]
Geschlecht						
Männer	2.77	103	32.14	105	74.35	99
Frauen	2.60	97	29.26	95	75.66	101
Alter						
6-17 Jahre	2.92	109	22.20	72	59.61	79
18-24 Jahre	3.04	113	45.90	149	87.50	117
25-44 Jahre	2.99	111	39.94	130	83.29	111
45-64 Jahre	2.72	101	31.47	102	78.11	104
65-79 Jahre	2.16	80	18.37	60	74.38	99
80 und mehr	1.61	60	9.87	32	36.55	49
Erwerbstätigkeit						
Vollzeit	2.92	109	43.54	142	84.01	112
Teilzeit	2.94	109	30.89	101	79.77	106
In Ausbildung	3.05	113	28.53	93	69.90	93
Nicht erwerbstätig	2.06	77	17.45	57	64.71	86
Einkommen						
weiss nicht / keine Angabe	2.58	96	26.29	86	64.24	86
bis und mit 4 000 CHF	2.19	82	18.02	59	64.86	86
4 001 - 8 000 CHF	2.67	99	30.64	100	82.36	110
8 001 - 12 000 CHF	2.98	111	38.06	124	77.70	104
Mehr als 12 000 CHF	2.97	110	40.48	132	86.16	115
Urbanisierungsgrad						
Städtische Gemeinden	2.75	102	29.18	95	74.17	99
Intermediäre Gemeinden	2.67	99	31.93	104	82.51	110
Ländliche Gemeinden	2.52	94	33.90	110	71.60	95
Durchschnitt	2.69	100	30.72	100	74.99	100

Tabelle 9: Tägliches Verkehrsaufkommen im Kanton Solothurn

Über alle Kennziffern lassen sich folgende Trends beobachten:

- Männer sind nicht signifikant mobiler als Frauen
- Bei Kindern und Jugendlichen (6- bis 17-jährige) ist die Mobilität bezüglich Distanzen und Wegzeit - nicht aber bezüglich der Anzahl Wege - unterdurchschnittlich, am mobilsten sind bei allen Kriterien die 18- bis 24-jährigen. Mit dem Alter nimmt die Mobilität ab, signifikant ab dem Alter von 65 Jahren.
- Bezüglich Erwerbstätigkeit zeigt sich eine abnehmende Mobilitätstendenz von vollzeitig Erwerbstätigen über Teilzeitbeschäftigte und Personen in Ausbildung bis zu nicht erwerbstätigen Personen. Bei letzteren sind die Unterschiede signifikant. Auch hier gilt diese Aussage nicht für die Anzahl der Wege, die bei den Personen in Ausbildung tendenziell am höchsten ist.
- Wenig Verdienende (Haushaltseinkommen bis Fr. 4000.-) sind signifikant weniger mobil als der Durchschnitt der Bevölkerung, ansonsten besteht ein Trend zu höherer Mobilität bei höherem Einkommen.
- Der Urbanisierungsgrad hat keine signifikanten Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten, die tendenziellen Unterschiede variieren je nach betrachteter Kennziffer.

Meist sind die beschriebenen Trends bei den zurückgelegten Distanzen am ausgeprägtesten, bei der benötigten Zeit etwas weniger sichtbar und - wie bereits erwähnt - am wenigsten ausgeprägt bei der allgemeinen Mobilität, ausgedrückt als Anzahl Wege pro Tag.

Die Werte für den Kanton Solothurn weichen nicht wesentlich von den gesamtschweizerischen Werten ab. Auch die oben beschriebenen Trends für den Kanton Solothurn entsprechen im Allgemeinen den Trends in der Schweiz, einzig bei den Tagesdistanzen zeigen sich signifikante Unterschiede je nach Urbanisierungsgrad (zunehmend von städtischen über intermediäre zu ländlichen Gemeinden).

3.1.2 Vergleich von Teilgebieten

In der Folge werden ausgewählte Werte für die einzelnen Auswertungseinheiten nach verschiedenen Merkmalen miteinander verglichen. Im Allgemeinen bestätigen sich die erwähnten Trends, die Unterschiede zwischen den geografischen Einheiten sind im allgemeinen nicht sehr gross.

Bei der Zahl der Wege proTag zeigt die Abbildung 5 einen klaren Trend: Männer legen mehr Wege zurück als Frauen. Erstaunlich ist allerdings, dass – entgegen dem Augenschein – die Differenzen in allen Teilgebieten (auch in der Agglomeration Grenchen) statistisch nicht signifikant sind, sondern nur in der Schweiz als Ganzes. Dies erklärt sich mit der breiteren Streuung der Resultate und der kleineren Stichprobe in den Teilgebieten.

Anzahl Wege nach Geschlecht

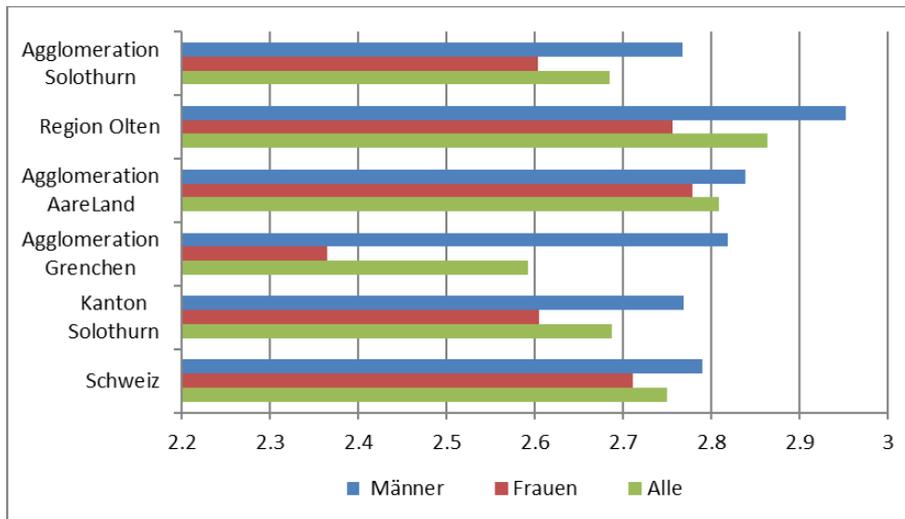


Abbildung 5: Anzahl Wege pro Tag nach Geschlecht

Tagesdistanz (in km) nach Alter

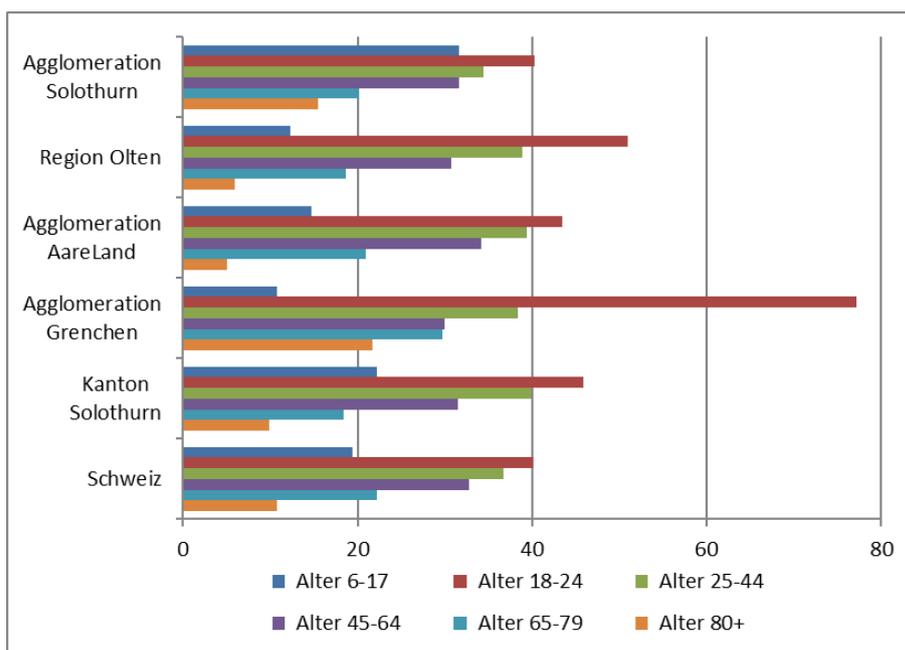


Abbildung 6: Distanz pro Tag (in km) nach Alter

Das grundsätzliche Muster, dass die zurückgelegten Distanzen bei Kindern und Jugendlichen relativ gering sind, für die Altersgruppe der 18- bis 24-jährigen erheblich grösser und anschliessend mit zunehmendem Alter wieder sukzessive abnehmen, ist in allen Auswertungseinheiten gleich. Im Detail sind gewisse Abweichungen sichtbar. Der Grund für die einzigen signifikanten Abweichungen gegenüber der gesamten Schweiz (in der Agglomeration AareLand bei den 6- bis 17-jährigen und den über 80-jährigen und in der Agglomeration Grenchen, bei den 6- bis 17-jährigen und den 18- bis 24-jährigen) liegt wahrscheinlich primär in der reduzierten Stichprobe.

Tagesunterwegszeit nach Erwerbstätigkeit

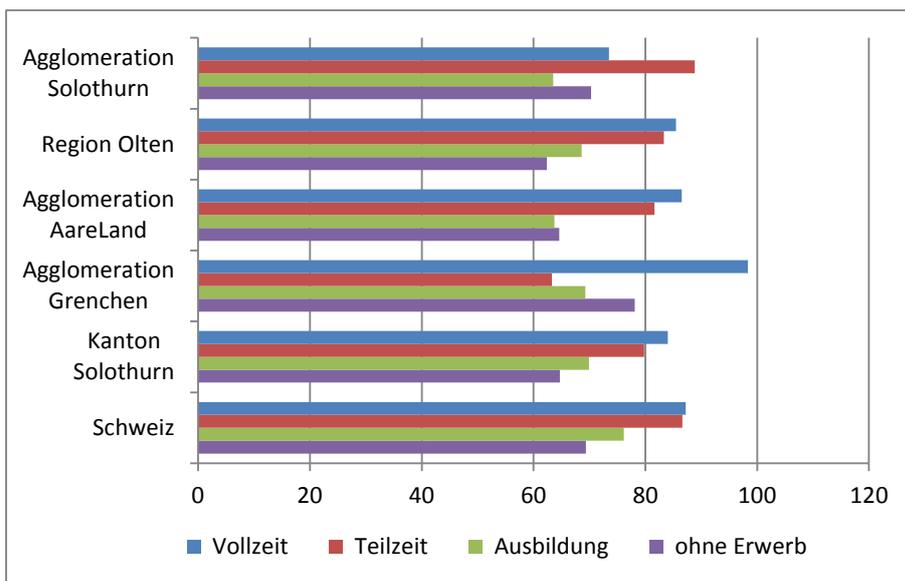


Abbildung 7: Tagesunterwegszeit nach Erwerbstätigkeit

Auch bei der Tagesunterwegszeit nach Erwerbstätigkeit weichen die Teilgebiete wenig vom gesamtschweizerischen Grundmuster ab. Von den wenigen signifikanten Unterschieden sind die gegenüber der ganzen Schweiz geringeren Tagesunterwegszeiten (über alle Gruppen gesehen) in der Agglomeration und im Kanton Solothurn erwähnenswert.

Tagesunterwegszeit nach Einkommen

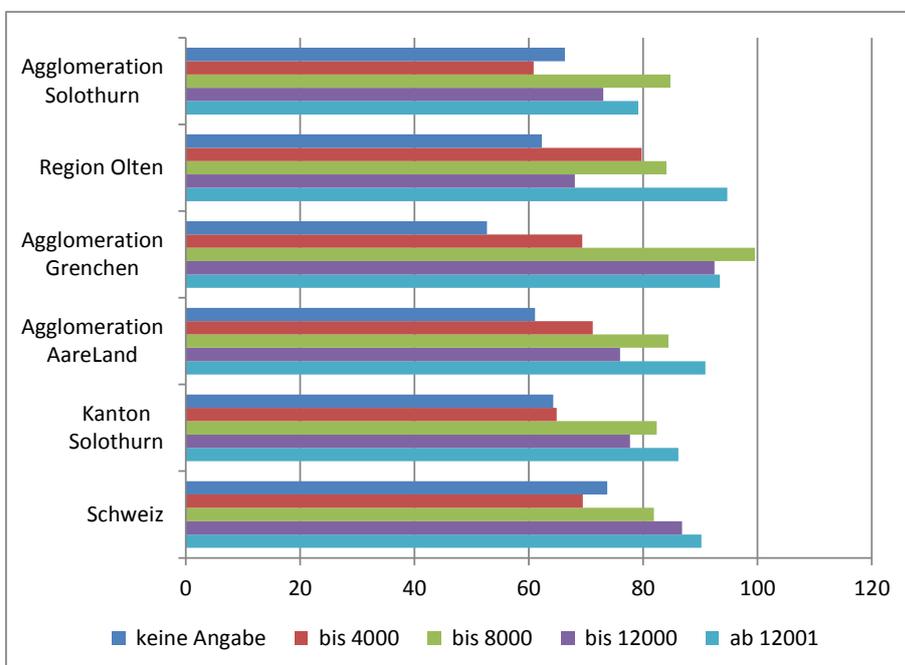


Abbildung 8: Tagesunterwegszeit nach Einkommen

Die Tagesunterwegszeit in Abhängigkeit des Einkommens steigt tendenziell mit zunehmendem Einkommen. Dieses gesamtschweizerische Grundmuster gilt mehr oder weniger auch für die

ausgewerteten geografischen Einheiten im Kanton Solothurn. Signifikante Abweichungen lassen sich nur wenige feststellen und diese wenigen zeigen gegenüber der Schweiz Abweichungen nach unten.

3.1.3 Entwicklung seit 2015

Anzahl Wege nach Geschlecht

Diese Kennziffer ist ausnahmslos für alle Auswertungseinheiten und beide Geschlechter signifikant zurückgegangen, was sicher auch auf die Pandemie zurückzuführen ist. Die prozentualen Rückgänge unterscheiden sich weder beim Geschlecht noch bei den verschiedenen Auswertungseinheiten wesentlich voneinander.

Einheit	Anzahl Wege pro Tag		
	Männer	Frauen	Alle
Agglomeration Solothurn	-22%	-20%	-22%
Region Olten	-16%	-15%	-16%
Agglomeration AareLand	-19%	-14%	-17%
Kanton Solothurn	-20%	-18%	-19%
CH	-19%	-18%	-18%
Signifikante Veränderungen			

Tabelle 10: Veränderung der Zahl der Wege 2015 – 2021

Tagesdistanz nach Alter

Die durchschnittlichen Tagesdistanzen sind zwischen 2015 und 2021 schweizweit in allen Altersgruppen signifikant zurückgegangen. In den einzelnen Auswertungseinheiten zeigen ebenfalls die meisten Änderungen nach unten. Obwohl es bei den Prozentzahlen teilweise grosse Unterschiede gibt, sind sie doch in vielen Fällen nicht signifikant, weil die Stichprobe pro Gruppe relativ klein ist.

Einheit	Tagesdistanzen						
	6-17 Jahre	18-24 Jahre	25-44 Jahre	45-64 Jahre	65-79 Jahre	80 und mehr	Alle
Agglomeration Solothurn	29%	-6%	-22%	-27%	-24%	58%	-18%
Region Olten	-35%	-17%	-29%	-17%	-10%	-57%	-20%
Agglomeration AareLand	-26%	-16%	-24%	-13%	-5%	-69%	-20%
Kanton Solothurn	-8%	-5%	-16%	-27%	-23%	2%	-18%
CH	-20%	-16%	-18%	-17%	-18%	-19%	-19%
Signifikante Veränderungen							

Tabelle 11: Veränderung der Tagesdistanz 2015 – 2021

Neben den Veränderungen bei der Anzahl der Wege und der Tagesdistanz ergaben sich auch bei der Tagesunterwegszeit Abnahmen von -11% bis -14%, die für alle Auswertungseinheiten signifikant waren.

3.2 Mobile und nicht mobile Personen

Während in der Schweiz als Ganzes etwas über 83% der Bevölkerung jeden Tag unterwegs ist, das heisst, die Wohnung verlässt, um sich an einen anderen Ort zu begeben, liegt dieser Wert im Kanton Solothurn mit etwas unter 83% nur geringfügig tiefer. Aus Tabelle 12 lässt sich ablesen, dass das Verhältnis der Anteile der nicht mobilen Personen im Vergleich zwischen der Schweiz und dem Kanton Solothurn über alle sozioökonomischen Gruppen keine eindeutigen Trends zeigt. Wie die jeweiligen Indizes zeigen (der Index bezieht sich jeweils auf den Durchschnitt des Kantons Solothurn bzw. der Schweiz), ist die Verteilung innerhalb der einzelnen Kriteriengruppen jedoch relativ ähnlich. Es gibt für keine Teilmenge der Bevölkerung signifikante Unterschiede zwischen der Schweiz und dem Kanton Solothurn.

		Kt. Solothurn		Schweiz	
		[%]	[Index]	[%]	[Index]
Geschlecht	Männer	15.94	90	15.24	92
	Frauen	19.44	110	17.88	108
Alter	6-17 Jahre	17.00	96	14.54	88
	18-24 Jahre	14.92	84	14.09	85
	25-44 Jahre	13.47	76	13.73	83
	45-64 Jahre	14.71	83	14.37	87
	65-79 Jahre	25.22	143	21.39	129
	80 und mehr	36.74	208	36.85	222
Erwerbstätigkeit	Vollzeit	11.59	66	12.64	76
	Teilzeit	14.81	84	12.75	77
	In Ausbildung	16.56	94	14.67	89
	Nicht erwerbstätig	27.36	155	25.37	153
Einkommen	Weiss nicht/keine Angaben	19.21	109	18.27	110
	bis und mit 4 000 CHF	25.38	144	23.92	144
	4 001 - 8 000 CHF	17.17	97	16.15	97
	8 001 - 12 000 CHF	15.76	89	13.14	79
	Mehr als 12 000 CHF	11.71	66	12.82	77
Urbanisierungsgrad	Städtische Gemeinden	18.07	102	16.25	98
	Intermediäre Gemeinden	15.98	90	16.99	103
	Ländliche Gemeinden	17.84	101	17.28	104
Durchschnitt		17.66	100	16.57	100

Tabelle 12: Anteil der am Stichtag nicht mobilen Personen

3.2.1 Entwicklung seit 2015

Die Zunahme des Anteils der nicht Mobilen an der Gesamtbevölkerung ist sicher zu einem grossen Teil der Pandemie zuzuschreiben. Während aber der Anteil der nicht Mobilen in der Schweiz massiv zugenommen hat (+52%), ist der Anstieg des Anteils dieser Personen im Kanton Solothurn deutlich weniger stark (+30%) und hat sich an die gesamtschweizerischen Werte angeglichen. Während sich diese Kennzahl in der Schweiz als Ganzes bei allen Teilgruppen signifikant verändert hat (im allgemeinen gegen oben, erstaunlicherweise bei den über 65-jährigen aber nach unten), sind im Kanton Solothurn die Veränderungen im allgemeinen geringer und nicht für alle Teilgruppen signifikant. Im Gegensatz zur Gesamtschweiz ist aber in keiner Teilgruppe ein Rückgang des Anteils der nicht Mobilen festzustellen.

		Kt. Solothurn	Schweiz
		[%]	[%]
Geschlecht	Männer	38%	62%
	Frauen	23%	46%
Alter	6-17 Jahre	42%	59%
	18-24 Jahre	58%	88%
	25-44 Jahre	50%	90%
	45-64 Jahre	33%	48%
	65-79 Jahre	20%	-17%
	80 und mehr	5%	-30%
Erwerbstätigkeit	Vollzeit	43%	95%
	Teilzeit	89%	52%
	In Ausbildung	36%	67%
	Nicht erwerbstätig	9%	30%
Einkommen	Weiss nicht/keine Angaben	44%	54%
	bis 4 000 CHF	1%	25%
	4 001 - 8 000 CHF	22%	50%
	8 001 - 12 000 CHF	71%	70%
	mehr als 12 000 CHF	39%	114%
Durchschnitt		30%	52%

Signifikante Veränderungen

Tabelle 13: Veränderung des Anteils der am Stichtag nicht mobilen Personen

3.3 Verkehrsaufkommen im Tagesablauf

Die Intensität der Mobilität ist im Laufe des Tages sehr unterschiedlich: Nachts sind weniger Leute unterwegs und zu gewissen Zeiten - besonders morgens und abends, in den Hauptverkehrszeiten - viele Leute gleichzeitig. Abbildung 9 zeigt diese Bewegungsmuster für die Schweiz wie für den Kanton Solothurn.

Abbildung 9 zeigt auf den ersten Blick, dass sich die Mobilitätsmuster im Kanton Solothurn fast vollständig mit denen in der ganzen Schweiz decken. Die Prozentwerte der einzelnen Stunden geben das Verhältnis zum durchschnittlichen Tagesverkehr wieder (100%). Im Gegensatz zu 2010, als noch augenfällige Unterschiede sowohl bei der Morgen- wie bei der Abendspitze zu verzeichnen waren, sind die Differenzen 2021 – wie schon 2015 - minim.

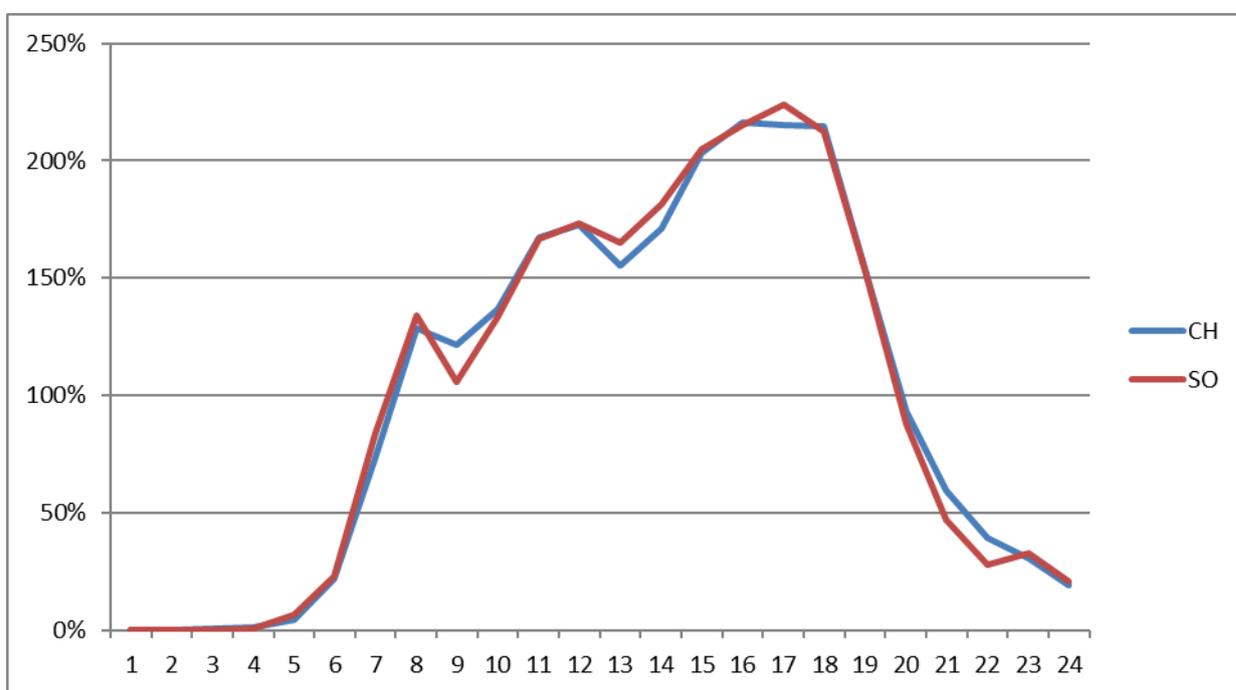


Abbildung 9: Tagesganglinien der Mobilität (Schweiz und Kanton Solothurn) 2021

4 Verkehrsmittel

4.1 Kennziffern zum Modalsplit

4.1.1 Kanton Solothurn

Unter Modalsplit versteht man die Aufteilung des Verkehrs auf unterschiedliche Verkehrsmittel:

- FVV: Wege zu Fuss und mit dem Velo (früher als Langsamverkehr bezeichnet)
- MIV: motorisierter Individualverkehr: Fortbewegung mit dem Auto oder Motorrad
- ÖV: öffentlicher Verkehr, auf der Schiene (Bahn) und auf der Strasse (Bus)
- übrige: Der Vollständigkeit halber sind hier die noch nicht aufgezählten Verkehrsmittel vereint, wie z.B. Fahrten mit dem Schiff oder mit der Seilbahn. Da diese teilweise dem öffentlichen und teilweise dem privaten Verkehr zugeordnet sind, können sie gemäss Bundesamt für Statistik weder dem MIV noch dem ÖV zugeschlagen werden.

Tabelle 14 zeigt, wie sich die zurückgelegten Distanzen, die Tagesunterwegszeit (hier ohne Warte- und Umsteigezeiten) und die Zahl der Etappen auf die Verkehrsmittel verteilen. Unter Etappen versteht man die Teilstrecken auf einem Weg: z.B. zu Fuss von zu Hause zur Busstation (Etappe 1), Fahrt mit dem Bus (Etappe 2), Umsteigen am Bahnhof (Fussstrecke = Etappe 3), Fahrt mit der Bahn (Etappe 4) und Fussmarsch zum Büro (Etappe 5). Bei der Unterscheidung nach Verkehrsmitteln wurde nur die Tagesunterwegszeit ohne Warte- und Umsteigezeiten betrachtet, da Warte- und Umsteigezeiten keinem Verkehrsmittel zugeteilt werden können.

	Distanz			Tagesunterwegszeit			Anzahl Etappen		
	SO [km]	SO [%]	CH [%]	SO [Min.]	SO [%]	CH [%]	SO [Anzahl]	SO [%]	CH [%]
FVV	2.75	9.0%	8.5%	32.94	46.7%	46.8%	1.51	44.0%	48.1%
MIV	22.47	73.2%	70.4%	30.79	43.6%	40.4%	1.57	45.7%	38.2%
ÖV	5.35	17.4%	19.8%	5.71	8.1%	10.7%	0.32	9.2%	12.4%
übrige	0.15	0.5%	1.3%	1.12	1.6%	2.1%	0.04	1.1%	1.4%
Total	30.72	100.0%	100.0%	70.56	100.0%	100.0%	3.43	100.0%	100.0%

Tabelle 14: Kennziffern zum Modalsplit Kanton Solothurn und Schweiz

Bei den **Distanzen** liegt der MIV - also das Auto - mit über zwei Drittel der Distanzen sowohl im Kanton Solothurn wie in der Schweiz als Ganzes klar an der Spitze, gefolgt vom öffentlichen Verkehr, der in der Schweiz noch knapp ein Fünftel, im Kanton Solothurn nur noch etwas mehr als ein Sechstel der Distanzen erbringt. Darauf folgen der Fuss- und Veloverkehr und der übrige Verkehr mit grossem Abstand. Die Unterschiede zwischen der Schweiz und dem Kanton Solothurn sind bei den zurückgelegten Distanzen nicht signifikant.

Bei den **Tagesunterwegszeiten** sind die Verhältnisse ganz anders: Der FVV liegt schweizweit und im Kanton Solothurn mit fast der Hälfte der Tagesunterwegszeiten vor dem MIV (Anteil CH rund 40%, Anteil SO ca. 44%). Beide Verkehrsmittel liegen aber mit grossem Abstand vor dem ÖV. Die Unterschiede zwischen der Schweiz und dem Kanton Solothurn sind nur beim ÖV signifikant, wo der Wert des Kantons Solothurn klar tiefer liegt.

Bei der Anzahl **Etappen** bestehen bei allen Verkehrsmitteln signifikante Unterschiede zwischen der Schweiz und dem Kanton Solothurn: Beim MIV liegt der Kanton Solothurn über dem Schweizer Durchschnitt, beim ÖV und FVV darunter. Diese Parallelität zwischen ÖV und FVV hat auch

damit zu tun, dass bei zusammengesetzten Wegen, wie sie für den ÖV typisch sind, die Zwischenetappen meistens zu Fuss zurückgelegt werden.

Abbildung 10 zeigt die geschilderten Sachverhalte für den Kanton Solothurn grafisch auf. Bei den Distanzen liegt der MIV klar an der Spitze, bei der Tagesunterwegszeit und der Zahl der Etappen liegen FVV und MIV fast gleichauf.

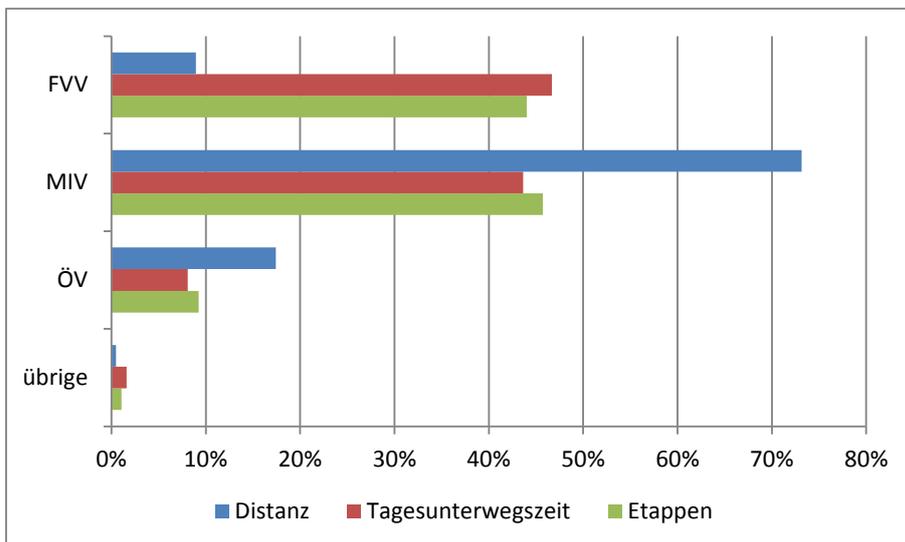


Abbildung 10: Kennziffern zum Modalsplit Kanton Solothurn

4.1.2 Vergleich von Teilgebieten

Die folgenden Abbildungen zeigen den Modalsplit für die Kennziffern zu Distanzen, Tagesunterwegszeiten und Etappenanzahl für die Auswertungseinheiten im Vergleich. Die Grundmuster unterscheiden sich im Allgemeinen wenig, im Detail bestehen aber gewisse Unterschiede.

Modalsplit bei der Distanz

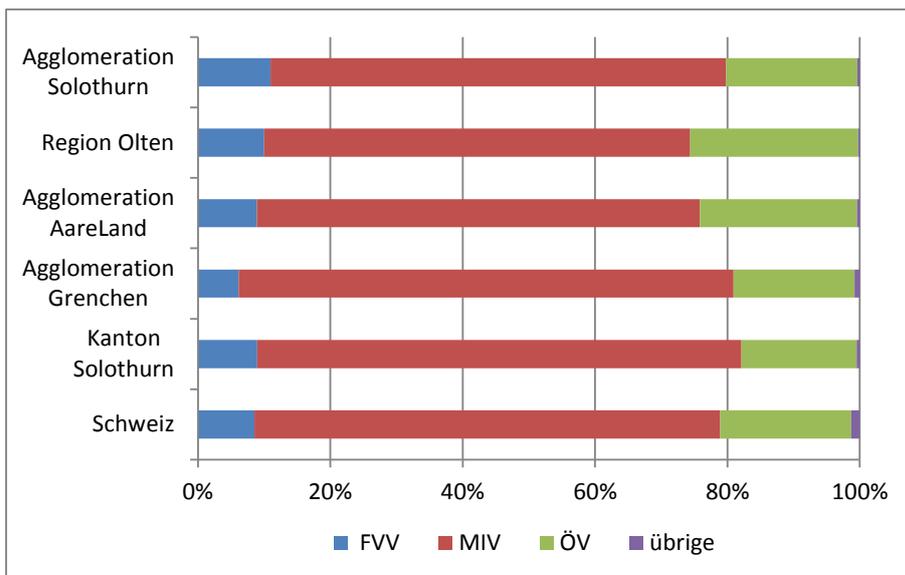


Abbildung 11: Modalsplit bei der Distanz

Beim Anteil der Verkehrsmittel an der Distanz fällt auf, dass der Anteil des ÖV sowohl in der Region Olten wie in der Agglomeration AareLand über dem schweizerischen Durchschnitt liegt. Dementsprechend liegt der MIV-Anteil in diesen beiden Einheiten unter dem CH-Durchschnitt, während das Gegenteil für die Agglomeration Grenchen und den Kanton Solothurn als Ganzes zutrifft. Beim FVV liegt einzig die Agglomeration Grenchen signifikant unter dem CH-Durchschnitt.

Modalsplit bei der Tagesunterwegszeit

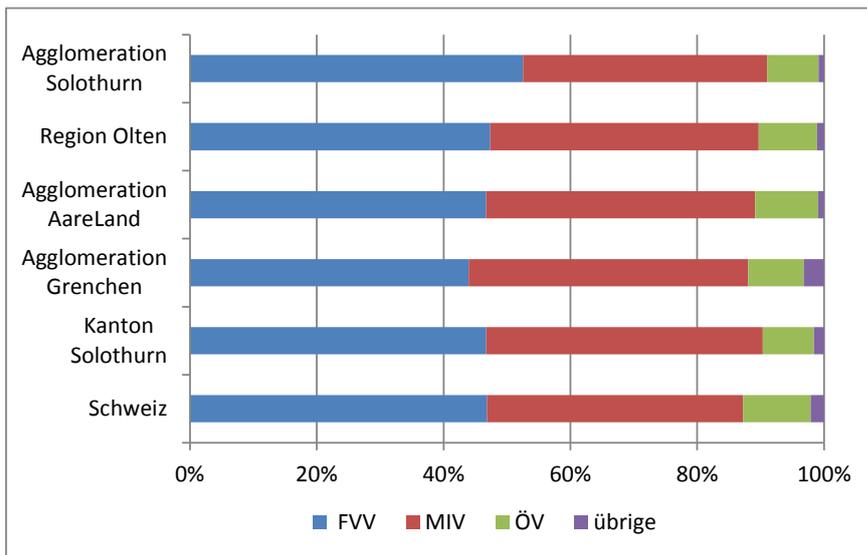


Abbildung 12: Modalsplit bei der Tagesunterwegszeit

Bei der Tagesunterwegszeit liegt in der Schweiz als Ganzes - wie bereits erwähnt – der Fuss- und Veloverkehr klar vor dem MIV, im Kanton Solothurn ist der Anteil des FVV nur insignifikant höher als der des MIV. Die Grundmuster in den Teilregionen unterscheiden sich auch hier nicht grundlegend, signifikante Unterschiede zur Gesamtschweiz gibt es beim ÖV (in der Agglomeration wie im Kanton Solothurn tiefer), beim MIV (im Kanton Solothurn tiefer) und beim FVV (in der Agglomeration Solothurn höher).

Modalsplit bei den Etappen

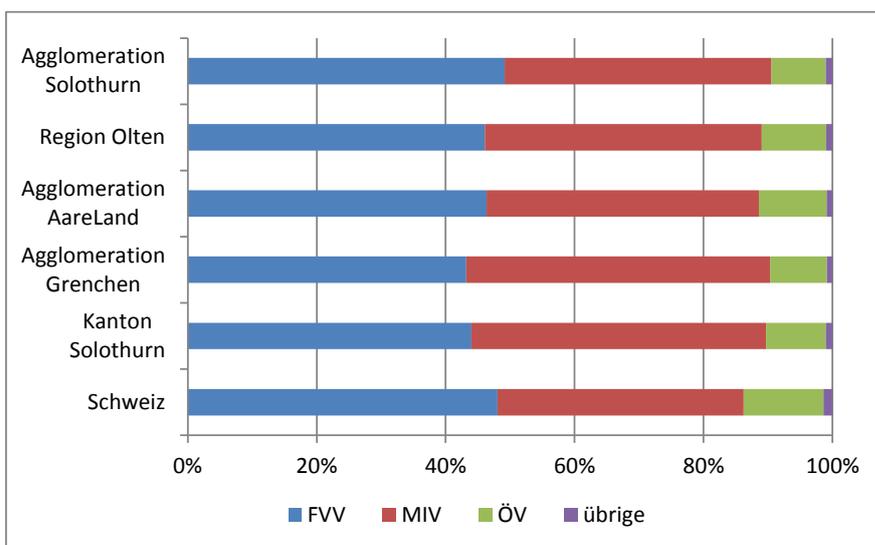


Abbildung 13: Modalsplit bei den Etappen

Etwas anders ist das Bild beim Vergleich der Anzahl Etappen: Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs liegt im Kanton Solothurn signifikant unter dem gesamtschweizerischen Mittel, der MIV-Anteil liegt in allen Teilgebieten ausser der Agglomeration Solothurn darüber. Der ÖV verhält sich fast spiegelbildlich zum MIV: In den Agglomerationen Solothurn, AareLand und Grenchen wie im Kanton Solothurn liegt sein Anteil signifikant unter dem Wert für die Schweiz. Die übrigen Abweichungen zwischen den Auswertungseinheiten sind nicht signifikant.

4.1.3 Entwicklung seit 2015

Bei der Entwicklung des Modalsplits schlugen die Auswirkungen der Pandemie klar durch.

Modalsplit bei der Distanz

Bei der Distanz hat der Anteil des ÖV in allen Auswertungseinheiten gegenüber 2015 signifikant abgenommen (Schweiz -19%, Auswertungseinheiten im Kanton Solothurn -18% bis -30%), demgegenüber stehen signifikante Zunahmen des Anteils des Fuss- und Veloverkehrs (Schweiz +12%, Auswertungseinheiten im Kanton Solothurn +17% bis +47%) und des MIV-Anteils. Bei letzterem schlägt einzig die Agglomeration Solothurn aus der Reihe (Zunahme nicht signifikant), während in der Schweiz als Ganzes der MIV-Anteil um 6% und im Kanton Solothurn um 8% zugenommen hat.

Modalsplit bei der Tagesunterwegszeit

Die Tagesunterwegszeit hat sowohl in der Schweiz wie im Kanton Solothurn signifikant abgenommen. Dabei gab es gesamtschweizerisch wie auch in den einzelnen Auswertungseinheiten recht starke (und meistens signifikante) Verschiebungen bei den Anteilen der Verkehrsmittelgruppen. Während der Anteil des ÖV je nach Gebiet um rund ein Viertel bis fast die Hälfte zurückging, nahm derjenige des Fuss- und Veloverkehrs zwar unterschiedlich (+5% bis +27%), aber in allen Auswertungseinheiten signifikant zu. Am wenigsten änderte sich der Anteil des MIV, der aber trotzdem in der Agglomeration Solothurn, im Kanton Solothurn und in der Schweiz als Ganzes signifikant sank (-14%, -6% bzw. -5%).

Modalsplit bei den Etappen

Bei der Anzahl der Etappen sind die Werte nur beim ÖV über alle Auswertungseinheiten signifikant zurückgegangen. Die Zunahme beim MIV ist nur in der Schweiz und im Kanton Solothurn signifikant und beim Fuss- und Veloverkehr zeigt nur die Agglomeration Solothurn eine signifikante Zunahme.

Einheit	FVV	MIV	ÖV	übrige
Agglomeration Solothurn	9%	-3%	-20%	-31%
Region Olten	4%	7%	-31%	21%
Agglomeration AareLand	2%	4%	-20%	-4%
Kanton Solothurn	1%	7%	-26%	-11%
Schweiz	0%	4%	-13%	18%

Signifikante Veränderungen

Tabelle 15: Veränderung der Zahl der Etappen 2015 - 2021

4.2 Motorisierter Individualverkehr

In der Folge wird der motorisierte Individualverkehr, der die grössten Verkehrsleistungen (in Personen-km) erbringt, etwas detaillierter untersucht.

4.2.1 Kanton Solothurn

Bei den zurückgelegten Distanzen und der im Verkehr verbrachten Zeit mit dem MIV zeigt sich, dass Männer – im Gegensatz zu 2015 – zwar tendenziell, aber nicht mehr signifikant automobiler sind als Frauen (siehe Tabelle 16). Die mobilsten Altersklassen sind die 18- bis 64-jährigen (mit nur geringen Unterschieden zwischen den 3 Einzelklassen). Klar weniger mobil sind die jüngste und die zweitälteste Klasse, besonders tief ist die Mobilität bei den über 80-jährigen. Wer nicht erwerbstätig ist, ist weniger unterwegs, Vollzeit Arbeitende sind am mobilsten. Distanz und Tagesunterwegszeit mit dem MIV nehmen mit zunehmendem Einkommen zu, dies gilt aber nicht mehr für die höchste Einkommensklasse. Beim Urbanisierungsgrad zeigt sich, dass Personen in städtischen Gemeinden signifikant weniger mit dem Auto unterwegs sind.

		Distanz		Tagesunterwegszeit	
		[km]	[Index]	[Min]	[Index]
Geschlecht	Männer	24.71	110	33.26	108
	Frauen	20.17	90	28.25	92
Alter	6-17 Jahre	15.66	70	18.29	59
	18-24 Jahre	29.21	130	36.58	119
	25-44 Jahre	28.68	128	36.71	119
	45-64 Jahre	25.44	113	36.97	120
	65-79 Jahre	12.30	55	21.36	69
	80 und mehr	6.99	31	10.29	33
Erwerbstätigkeit	Vollzeit	34.22	152	44.26	144
	Teilzeit	22.28	99	31.81	103
	In Ausbildung	17.98	80	23.11	75
	Nicht erwerbstätig	11.75	52	18.76	61
monatliches Haushalts- einkommen	Weiss nicht/keine Angaben	17.75	79	24.27	79
	bis und mit 4 000 CHF	12.54	56	19.39	63
	4 001 - 8 000 CHF	22.06	98	32.14	104
	8 001 - 12 000 CHF	32.07	143	39.59	129
	Mehr als 12 000 CHF	28.26	126	38.84	126
Urbanisierungs- grad	Städtische Gemeinden	19.07	85	28.20	92
	Intermediäre Gemeinden	26.37	117	36.12	117
	Ländliche Gemeinden	28.59	127	33.69	109
Durchschnitt		22.47	100	30.79	100

Tabelle 16: Tägliches Verkehrsaufkommen im MIV im Kanton Solothurn

Es gibt nur wenige bemerkenswerte Abweichungen von den oben beschriebenen Trends zur Mobilität mit allen Verkehrsmitteln (siehe Tabelle 9, Seite 12):

- Während bei der allgemeinen Mobilität der Urbanisierungsgrad nur geringfügige Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten und dessen Kennziffern hat, sind diese Unterschiede ausgeprägter, wenn nur die Mobilität mit dem Auto betrachtet wird.
- Tendenziell sind die meisten Unterschiede nach verschiedenen Kriterien ausgeprägter als bei der allgemeinen Mobilität.

Beides hängt damit zusammen, dass in den peripheren Gebieten mangels Alternativen (geringes ÖV-Angebot, zu grosse Distanzen für den Fuss- und Veloverkehr) die Automobilität vorherrschend ist.

Im Vergleich mit den gesamtschweizerischen Werten ist festzustellen, dass die Werte für den Kanton Solothurn tendenziell etwas höher liegen, und zwar etwas ausgeprägter bei den Distanzen als bei der Wegzeit (siehe auch Anhang 3, Seiten 6 bis 7). Signifikant sind sie aber nicht.

4.2.2 Vergleich von Teilgebieten

Die Unterschiede zwischen den Auswertungseinheiten sind in den beiden folgenden Grafiken dargestellt.

Tagesdistanz nach Geschlecht

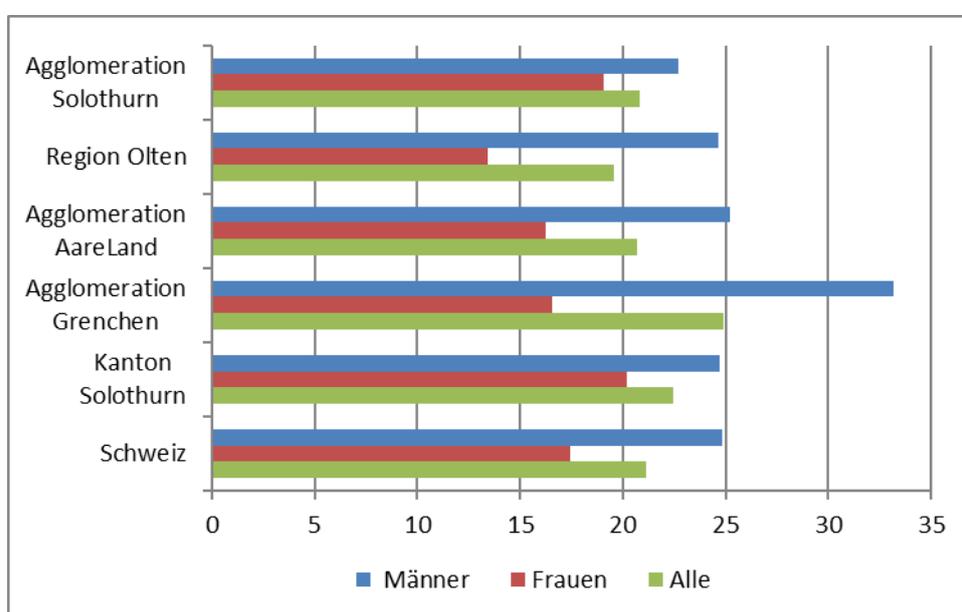


Abbildung 14: Distanz pro Tag nach Geschlecht

Mehr als die Unterschiede bei den absoluten Werten fallen die Differenzen im Verhältnis zwischen den Geschlechtern auf: Während im Schweizer Durchschnitt die Männer rund 40 % längere Distanzen zurücklegen als die Frauen, liegt die von Männern im Auto zurückgelegte Distanz in der Agglomeration AareLand um +55%, in der Region Olten um +84% höher als die der Frauen, in der Agglomeration Grenchen beträgt sie das Doppelte. Andererseits differieren im Kanton und in der Agglomeration Solothurn die geschlechtsspezifischen Distanzen nicht signifikant (+19% und +22%).

Tagesunterwegszeit nach Altersgruppen

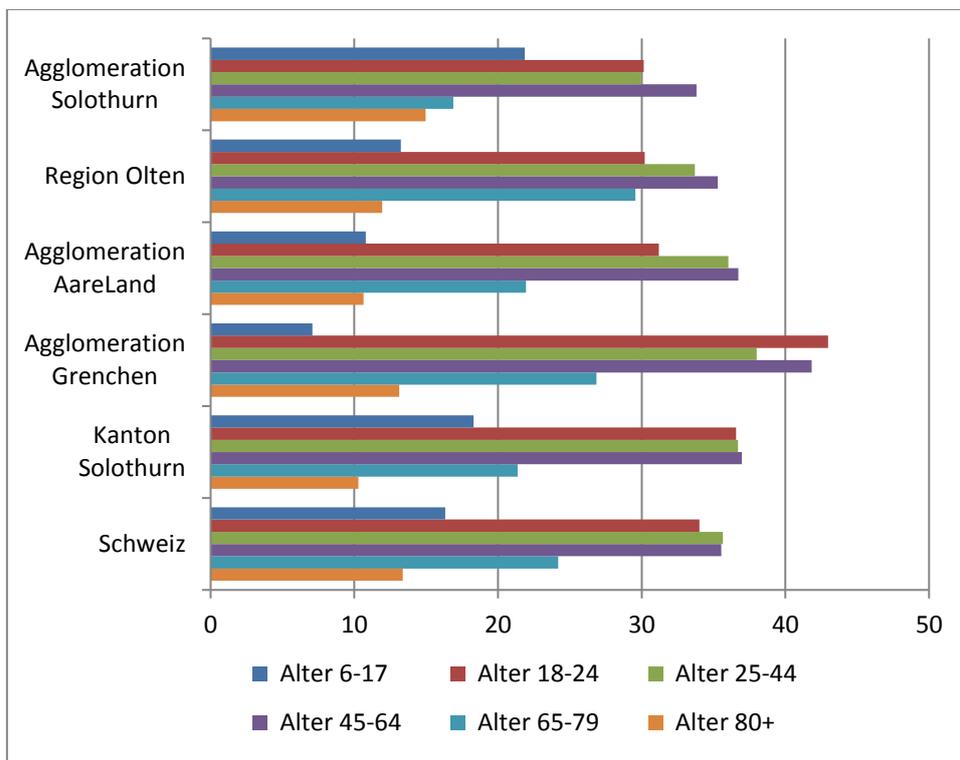


Abbildung 15: Tagesunterwegszeit pro Tag nach Alter

Die Grundmuster gleichen sich in allen Auswertungseinheiten, im Detail gibt es kaum signifikante Abweichungen gegenüber den gesamtschweizerischen Werten, was natürlich auch an der relativ geringen Stichprobe pro einzelne Gruppe (nur MIV pro Altersklasse) liegt. Tendenzielle Unterschiede lassen sich aus der Grafik ablesen.

4.2.3 Entwicklung seit 2015

Kanton Solothurn

Gegenüber 2015 haben die zurückgelegten Distanzen signifikant um -11% abgenommen, die Tagesunterwegszeiten gingen um -15% zurück. Die Entwicklungen für einzelne Ausprägungen der Kriteriengruppen sind uneinheitlich, teilweise gegenläufig und nur in wenigen Fällen signifikant.

Tagesdistanz nach Geschlecht

Für den Rückgang der zurückgelegten Tagesdistanzen sind im Kanton Solothurn ausschliesslich die Männer verantwortlich (siehe umseitige Tabelle 17), bei den Frauen stiegen die Distanzen tendenziell. Die geschlechtsspezifischen Reduktionen in den Teilgebieten des Kantons waren nur teilweise signifikant und lagen zwischen -6% und -21%.

Einheit	Tagesdistanz		
	Männer	Frauen	Alle
Agglomeration Solothurn	-21%	-6%	-16%
Region Olten	-6%	-17%	-8%
Agglomeration AareLand	-6%	-10%	-8%
Kanton Solothurn	-22%	11%	-11%
Schweiz	-15%	-11%	-13%

Signifikante Veränderungen

Tabelle 17: Veränderung der Tagesdistanz 2015 - 2021

Tagesunterwegszeit nach Altersgruppen

Für diese Kennzahl gab es relativ viele signifikante Veränderungen bei den Teilgebieten und einzelnen Altersgruppen. Berücksichtigt man aber die Breite des Wahrscheinlichkeitsbereiches für die Einzelresultate, so lässt sich generell höchstens sagen, dass die zwei Altersgruppen der 25- bis 64-jährigen (mit Ausnahmen!) tendenziell weniger lang unterwegs sind als noch 2015, während für die Gruppen der 6- bis 17-jährigen und der Personen über 80 die Entwicklung nach Gebiet uneinheitlicher ist.

Einheit	Tagesunterwegszeit					
	6-17 Jahre	18-24 Jahre	25-44 Jahre	45-64 Jahre	65-79 Jahre	80 und mehr
Agglomeration Solothurn	23%	-3%	-31%	-19%	-35%	-5%
Region Olten	-14%	-34%	-10%	-2%	28%	-45%
Agglomeration AareLand	-35%	-10%	-10%	-7%	0%	-34%
Kanton Solothurn	2%	-18%	-12%	-19%	-18%	-34%
Schweiz	-13%	-5%	-16%	-14%	-10%	7%

Signifikante Veränderungen

Tabelle 18: Veränderung der Tagesunterwegszeit 2015 - 2021

5 Verkehrszwecke

5.1 Kennziffern zu den Verkehrszwecken

5.1.1 Kanton Solothurn

Die Verkehrszwecke geben den Grund für eine Fahrt wieder. Im Mikrozensus Mobilität und Verkehr werden folgende Verkehrszwecke unterschieden:

- Arbeit: Tägliche Fahrt zum Arbeitsort bzw. wieder zurück nach Hause
- Ausbildung und Schule: Tägliche Fahrt zum Ausbildungsort bzw. wieder zurück nach Hause
- Einkauf und Besorgungen: Fahrten zum Einkauf und Besuch von Dienstleistungen (Post, Arzt etc.)
- Freizeit: Fahrten zum Erholungs- bzw. Freizeitort oder während der Ferien
- Geschäftliche Tätigkeit, Dienstreise: Fahrten während der Arbeitszeit (Dienstreisen etc.)
- Service und Begleitwege: Bring- und Holfahrten, z.B. Begleitung zum Arzt oder zum Bahnhof
- Anderes: Verkehrszwecke, die nicht einer der obigen Kategorien zugeordnet werden können oder fehlende Angaben.

Die beiden ersten Fahrtzwecke werden häufig zum Verkehrszweck "Pendeln" zusammengefasst (werktätlich wiederkehrende Fahrten), hier werden sie separat aufgeführt, da ihre Charakteristiken recht unterschiedlich sind. Die Dienstleistungs- und Servicefahrten werden in den Grafiken dem Verkehrszweck "Anderes" zugeordnet. Da dieser Fahrtzweck aber absolut gesehen gering ist (2015 um die 2.5 der Distanzen und rund 5% der Unterwegszeit, 2021 noch je knapp 1%), sind die Vergleiche der übrigen Verkehrszwecke zulässig, auch wenn im Einzelfall eine kleine, von der Methodik verursachte Differenz bleibt.

	Distanz				Tagesunterwegszeit				Anzahl Etappen			
	Kt. Solothurn		Schweiz		Kt. Solothurn		Schweiz		Kt. Solothurn		Schweiz	
	[km]	[%]	[km]	[%]	[Min.]	[%]	[Min.]	[%]	[Anz.]	[%]	[Anz.]	[%]
Arbeit	8.2	26.8	8.3	27.7	12.4	17.5	14.1	18.9	0.79	23.2	0.91	24.0
Ausbildung	1.3	4.1	1.4	4.7	3.4	4.9	4.0	5.4	0.27	7.8	0.34	9.1
Einkauf	5.1	16.5	4.6	15.3	10.7	15.2	11.3	15.2	0.87	25.4	0.90	23.9
Freizeit	14.1	45.9	12.9	43.0	39.8	56.4	39.9	53.4	1.24	36.2	1.33	35.2
Geschäftlich	0.4	1.2	0.9	2.9	1.0	1.5	1.7	2.2	0.05	1.4	0.06	1.5
Service und Begleitur	1.4	4.6	1.5	4.9	2.6	3.6	2.8	3.8	0.17	5.0	0.20	5.3
Anderes	0.3	0.9	0.4	1.5	0.6	0.9	0.8	1.1	0.03	1.0	0.04	1.0
Alle Zwecke	30.7	100.0	30.0	100.0	70.6	100.0	74.6	100.0	3.43	100.0	3.78	100.0

Tabelle 19: Kennziffern zu den Verkehrszwecken Kanton Solothurn und Schweiz

Aus Tabelle 19 ist ersichtlich, dass im Kanton Solothurn 46% der Distanzen auf Freizeitfahrten zurückgelegt werden (in der Schweiz 43%), es folgen mit über einem Viertel (Kt. SO sowie CH) die Arbeitspendlerfahrten und an dritter Stelle die Einkaufsfahrten mit 16% (CH: 15%). Von der im Verkehr zugebrachten Zeit (Tagesunterwegszeit) entfällt mehr als die Hälfte auf Freizeitfahrten, auf den beiden folgenden Rängen folgen die Zeiten für die Arbeitspendler- und die Einkaufsfahrten. Bei der Anzahl der Etappen ist die Rangfolge der drei wichtigsten Verkehrszwecke in der Schweiz gleich wie bei Distanz und Wegzeit, im Kanton Solothurn liegt aber der Einkaufsverkehr vor dem Arbeitspendlerverkehr.

Signifikante Abweichungen zwischen den Solothurner und den gesamtschweizerischen Werten gibt es bei den Distanzen der geschäftlichen Fahrten, bei der Wegzeit für die Pendelfahrten zur

Arbeit und bei der Anzahl der Etappen bei Arbeits- Ausbildungs- und Freizeitfahrten: in allen Fällen liegen die Werte im Kanton Solothurn unter den gesamtschweizerischen Kennzahlen.

5.1.2 Vergleich von Teilgebieten

Distanzen pro Verkehrszweck

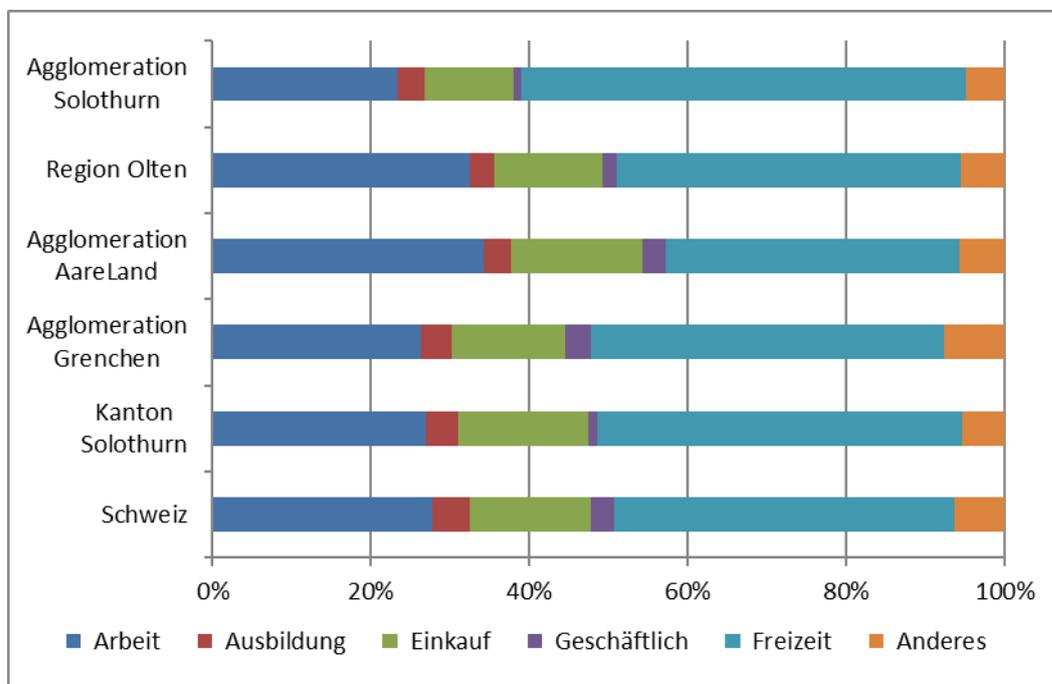


Abbildung 16: Anteile der Verkehrszwecke an der Distanz

Tendenzielle Unterschiede bei den Anteilen der Verkehrszwecke zwischen den Auswertungseinheiten sind aus Abbildung 16 ersichtlich. Es können folgende signifikante Abweichungen gegenüber den gesamtschweizerischen Werten festgestellt werden: Im Kanton Solothurn wie in der Agglomeration Solothurn ist der Anteil der Freizeit bei den Distanzen überdurchschnittlich, der Anteil der geschäftlichen Fahrten jedoch unterdurchschnittlich. In der Agglomeration AareLand und in der Region Olten ist der Anteil des Arbeitsverkehrs überdurchschnittlich und der Anteil des Ausbildungsverkehrs unterdurchschnittlich. Weitere signifikante Abweichungen gegenüber den gesamtschweizerischen Werten zeigen die Agglomeration Solothurn mit einem unterdurchschnittlichen Anteil von Arbeits- und Einkaufsverkehr und die Agglomeration AareLand mit unterdurchschnittlichem Freizeitverkehrsanteil.

Tagesunterwegszeit pro Verkehrszweck

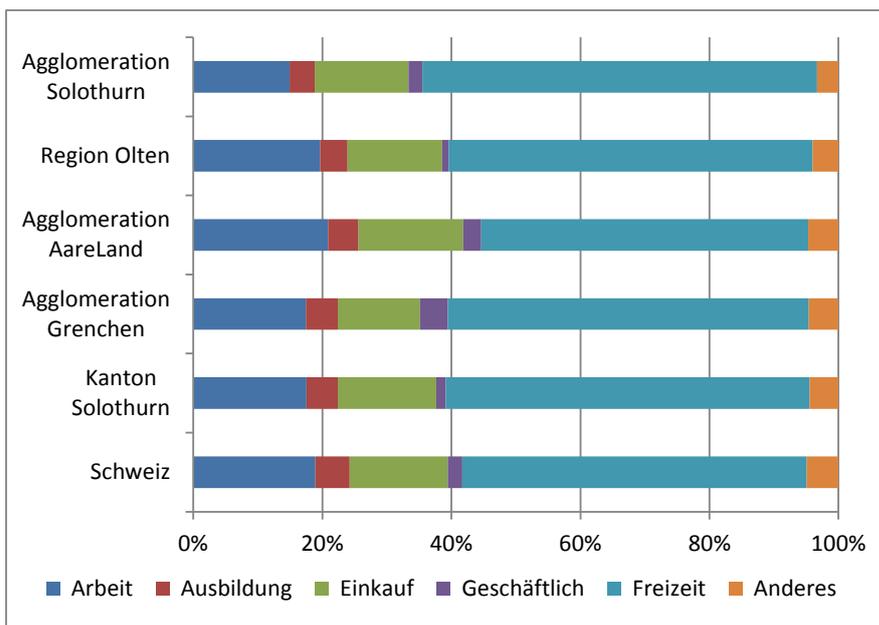


Abbildung 17: Anteile der Verkehrszwecke an der Tagesunterwegszeit

Abbildung 17 zeigt, dass sich die Verhältnisse bei der Tagesunterwegszeit ähnlich präsentieren wie bei den Distanzen, die Unterschiede aber weniger gross sind. Die Werte für den Verkehrszweck Arbeit liegen einzig in der Agglomeration Solothurn signifikant unter dem Schweizer Durchschnitt, bei geschäftlichen Fahrten und beim Freizeitverkehr gibt es grössere Differenzen: Signifikant sind bei Ersterem die Abweichungen nach unten im Kanton Solothurn und der Region Olten und die Abweichung nach oben in der Agglomeration Grenchen, beim Freizeitverkehr weichen Kanton und Agglomeration Solothurn nach oben ab, die Agglomeration Grenchen nach unten.

Etappen pro Verkehrszweck

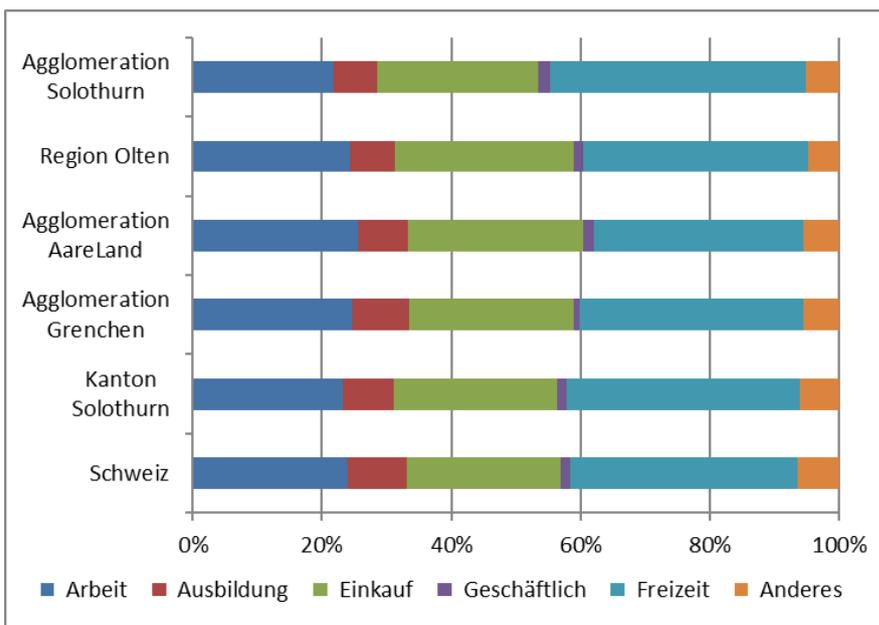


Abbildung 18: Anteile der Verkehrszwecke bei den Etappen

Bei den Anteilen der Verkehrszwecke bezogen auf die Etappen beschränken sich die signifikanten Unterschiede gegenüber dem Schweizer Durchschnitt auf die Agglomeration AareLand (Abweichung nach unten beim Freizeitverkehr und nach oben beim Einkaufsverkehr) und die Agglomeration Solothurn, wo der Ausbildungsanteil unterdurchschnittlich ist.

5.1.3 Entwicklung seit 2015

Wie bereits früher erwähnt, sind die Verkehrskennzahlen generell stark zurückgegangen. Bezogen auf die Verkehrszwecke zeigt Tabelle 20, dass dies für die Schweiz als Ganzes und den Kanton Solothurn fast überall der Fall ist: Einzig der Einkaufs- und Freizeitverkehr zeigen bei der Distanz (Kanton Solothurn) und der Tagesunterwegszeit (beide Einheiten) gegenüber 2015 nur geringe Abnahmen bzw. in einem Fall eine (nicht signifikante) Zunahme.

	Distanz		Tagesunterwegszeit		Anzahl Etappen	
	Kt. Solothurn [km]	Schweiz [km]	Kt. Solothurn [Min.]	Schweiz [Min.]	Kt. Solothurn [Anz.]	Schweiz [Anz.]
Arbeit	-25%	-6%	-24%	-9%	-32%	-21%
Ausbildung	-31%	-26%	-27%	-15%	-36%	-21%
Einkauf	-2%	-4%	-2%	-2%	-11%	-11%
Freizeit	-1%	-21%	6%	-6%	-25%	-27%
Geschäftlich	-87%	-66%	-76%	-57%	-74%	-68%
Anderes	-89%	-82%	-85%	-82%	-86%	-87%
Alle Zwecke	-18%	-19%	-10%	-9%	-26%	-23%

Signifikante Veränderungen

Tabelle 20: Veränderungen der Mobilitätskennziffern nach Verkehrszweck 2015 - 2021

5.2 Freizeitverkehr

In der Folge wird exemplarisch der Freizeitverkehr, der bezüglich aller Kriterien wichtigste Verkehrszweck, detaillierter untersucht.

5.2.1 Kanton Solothurn

Sozioökonomische Einflüsse

		Distanz		Tagesunterwegszeit	
		[km]	[Index]	[Min]	[Index]
Geschlecht	Männer	13.94	99	38.55	94
	Frauen	14.29	101	43.36	106
Alter	6-17 Jahre	13.94	99	27.47	67
	18-24 Jahre	18.20	129	37.92	93
	25-44 Jahre	17.27	122	43.77	107
	45-64 Jahre	13.13	93	41.12	100
	65-79 Jahre	11.48	81	53.60	131
	80 und mehr	6.44	46	26.15	64
Erwerbstätigkeit	Vollzeit	17.30	123	40.03	98
	Teilzeit	13.35	95	42.21	103
	In Ausbildung	15.46	110	31.95	78
	Nicht erwerbstätig	10.57	75	46.38	113
monatliches Haushalts- einkommen	Weiss nicht/keine Angaben	15.04	107	34.40	84
	bis und mit 4 000 CHF	8.04	57	38.64	94
	4 001 - 8 000 CHF	12.76	90	46.61	114
	8 001 - 12 000 CHF	18.93	134	43.51	106
	Mehr als 12 000 CHF	13.87	98	40.98	100
Urbanisierungs- grad	Städtische Gemeinden	13.60	96	40.43	99
	Intermediäre Gemeinden	12.49	89	41.82	102
	Ländliche Gemeinden	16.69	118	41.53	102
Durchschnitt		14.12	100	40.92	100

Tabelle 21: Tägliches Verkehrsaufkommen im Freizeitverkehr

Es zeichnen sich in Abhängigkeit der sozioökonomischen Variablen verschiedene Freizeit-Mobilitätsmuster ab. Die Kennzahlen sind aus Tabelle 21 ersichtlich, Abbildung 19 zeigt im Überblick, für welche Gruppen welche Vertrauensintervalle für die Distanzen gelten und wo entsprechend signifikante Unterschiede bestehen.

Bei der Tagesunterwegszeit zeigt sich ein Trend zu einer höheren Freizeitmobilität der Frauen, die diejenige der Männer aber nicht signifikant übersteigt. Beim Einfluss des Alters fällt auf, dass die Wegzeit bei den "frisch Pensionierten" gegenüber der Periode der Erwerbstätigkeit stark ansteigt, was auf eine etwas geruhsamere Fortbewegungsart in der Freizeit hindeutet. Bezüglich Art der Erwerbstätigkeit fällt einzig auf, dass die in Ausbildung befindlichen Personen von den nicht erwerbstätigen signifikant überflügelt werden, während bezüglich Einkommen und Urbanisierungsgrad nur geringe Unterschiede festzustellen sind.

Bei den im Freizeitverkehr zurückgelegten Distanzen ist der noch 2015 relativ ausgeprägte Unterschied zwischen Männern und Frauen praktisch verschwunden. Das Alter wirkt sich bei den Freizeitdistanzen folgendermassen aus: Von der jüngsten Altersgruppe (6-17 Jahre) zu den 18- bis 24-jährigen nehmen diese zu, anschliessend gehen sie mit zunehmendem Alter tendenziell zurück. Allerdings überschneiden sich die entsprechenden Konfidenzintervalle bei den mittleren

Altersgruppen zum Teil beträchtlich (siehe Abbildung 19), einzig die über 80-jährigen zeigen signifikante Unterschiede zu den 18- bis 44-jährigen. Bezogen auf die Erwerbstätigkeit ist ein klarer Unterschied zwischen den vollzeitig Beschäftigten und den nicht Erwerbstätigen zu erkennen. Bezogen auf das Haushaltseinkommen zeigt die in der Freizeit zurückgelegte Distanz mit steigendem Einkommen eine steigende Tendenz, allerdings nimmt sie bei der höchsten Einkommensklasse wieder ab.

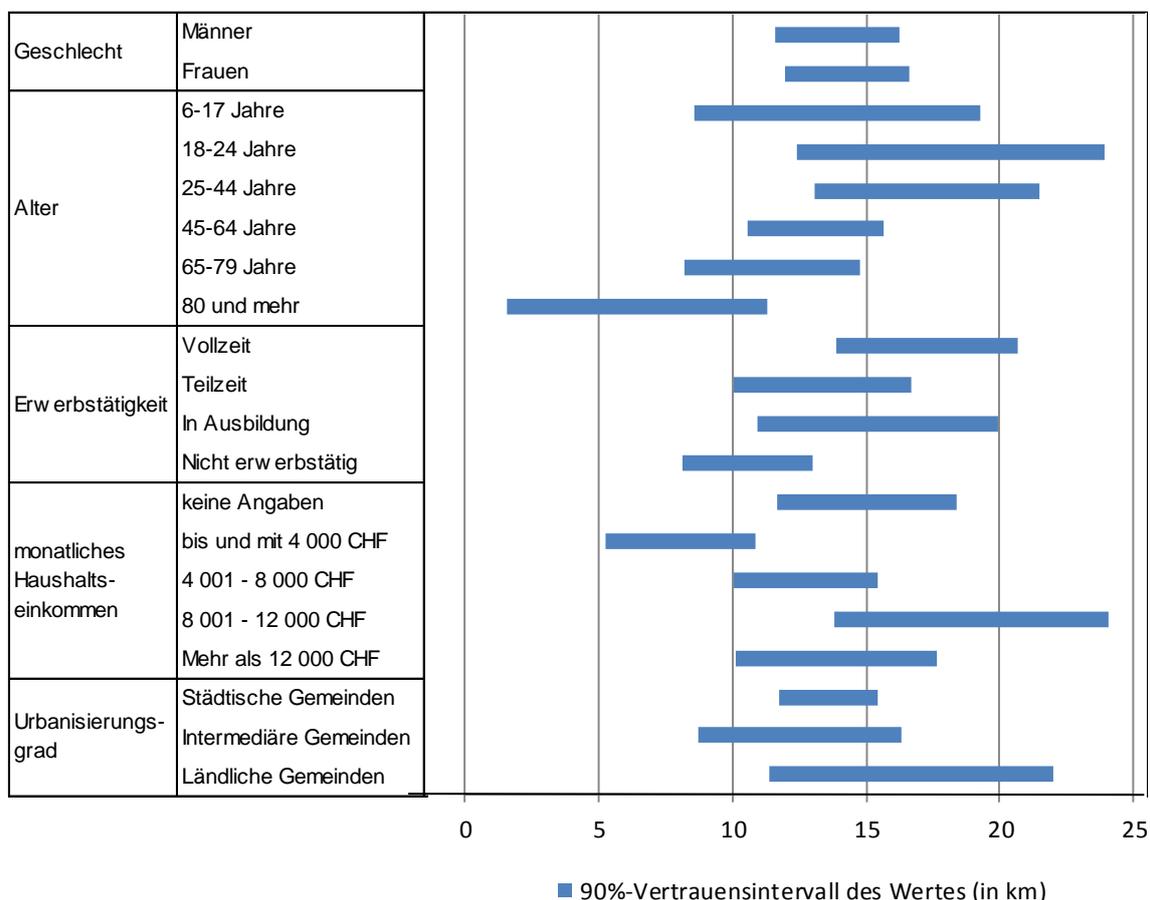


Abbildung 19: Vertrauensintervalle Distanz im Freizeitverkehr (Kanton Solothurn)

Modalsplit im Freizeitverkehr

In Tabelle 22 sind die Absolutwerte wie die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel für Distanz, Wegzeit und Zahl der Etappen im Freizeitverkehr für den Kanton Solothurn und die Schweiz zusammengestellt.

	Distanz				Tagesunterwegszeit				Anzahl Etappen			
	Kt. Solothurn		Schweiz		Kt. Solothurn		Schweiz		Kt. Solothurn		Schweiz	
	[km]	[%]	[km]	[%]	[Min.]	[%]	[Min.]	[%]	[Anz.]	[%]	[Anz.]	[%]
FVV	1.80	12.7	1.53	11.8	24.37	61.2	24.34	61.0	0.63	51.1	0.71	53.0
MIV	10.15	71.9	9.04	70.0	12.36	31.1	11.83	29.7	0.50	40.1	0.46	34.8
ÖV	2.07	14.7	2.20	17.0	2.16	5.4	2.79	7.0	0.09	7.3	0.14	10.6
Anderes	0.10	0.7	0.15	1.2	0.91	2.3	0.91	2.3	0.02	1.5	0.02	1.6
Total	14.12	100.0	12.92	100.0	39.80	100.0	39.88	100.0	1.24	100.0	1.33	100.0

Tabelle 22: Kennziffern zum Modalsplit im Freizeitverkehr

Von den Distanzen entfallen 70% (im Kanton Solothurn etwas mehr) auf den MIV und knapp ein Sechstel auf den ÖV, bei der Tagesunterwegszeit und der Zahl der Etappen übernimmt der Fuss- und Veloverkehr mit über 60% bzw. über der Hälfte die Spitzenposition: Unterwegssein als Freizeitinhalt.

Die Mobilitätsmuster im Freizeitverkehr im Kanton Solothurn unterscheiden sich nicht wesentlich von den gesamtschweizerischen Gepflogenheiten. Signifikante Abweichungen gibt es einzig bei der Anzahl Etappen, wo die Solothurner Werte beim FVV und beim ÖV unter dem Schweizer Durchschnitt liegen.

5.2.2 Vergleich von Teilgebieten

Freizeitdistanz nach Einkommensklassen

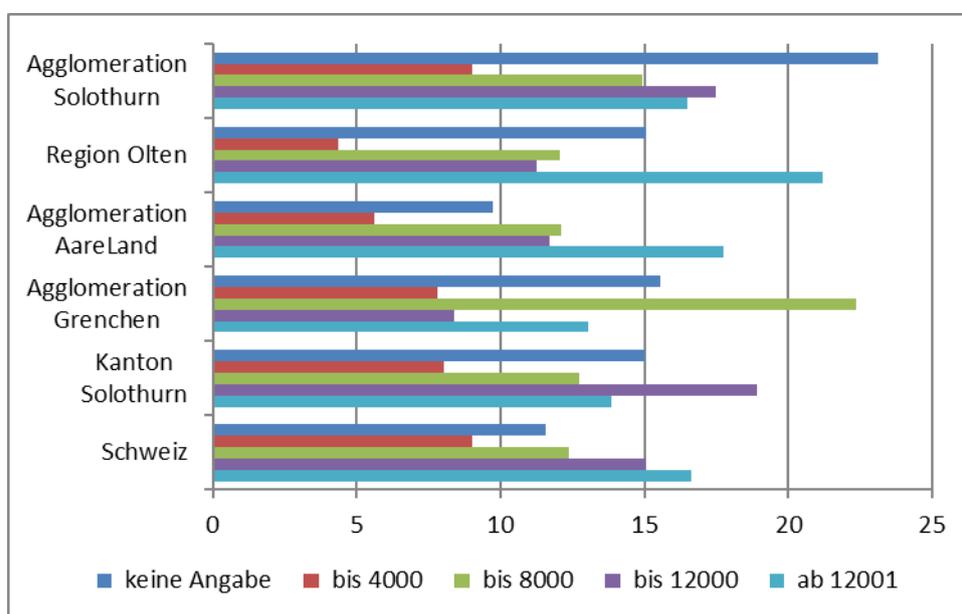


Abbildung 20: Distanz im Freizeitverkehr (in km) nach Einkommen (in Fr./Monat)

Das bereits festgestellte Muster der tendenziell höheren Mobilität von Personen aus Haushalten mit höherem Einkommen zeigt sich auch beim Freizeitverkehr. Dieses Grundmuster zeigt allerdings nur für die Schweiz eine kontinuierliche Zunahme von der tiefsten zur höchsten Einkommensklasse, bei den anderen Auswertungseinheiten sind kleinere oder auch grössere «Ausreisser» festzustellen. Allerdings sind nur die wenigsten davon statistisch signifikant.

Tagesunterwegszeit in der Freizeit nach Altersklasse

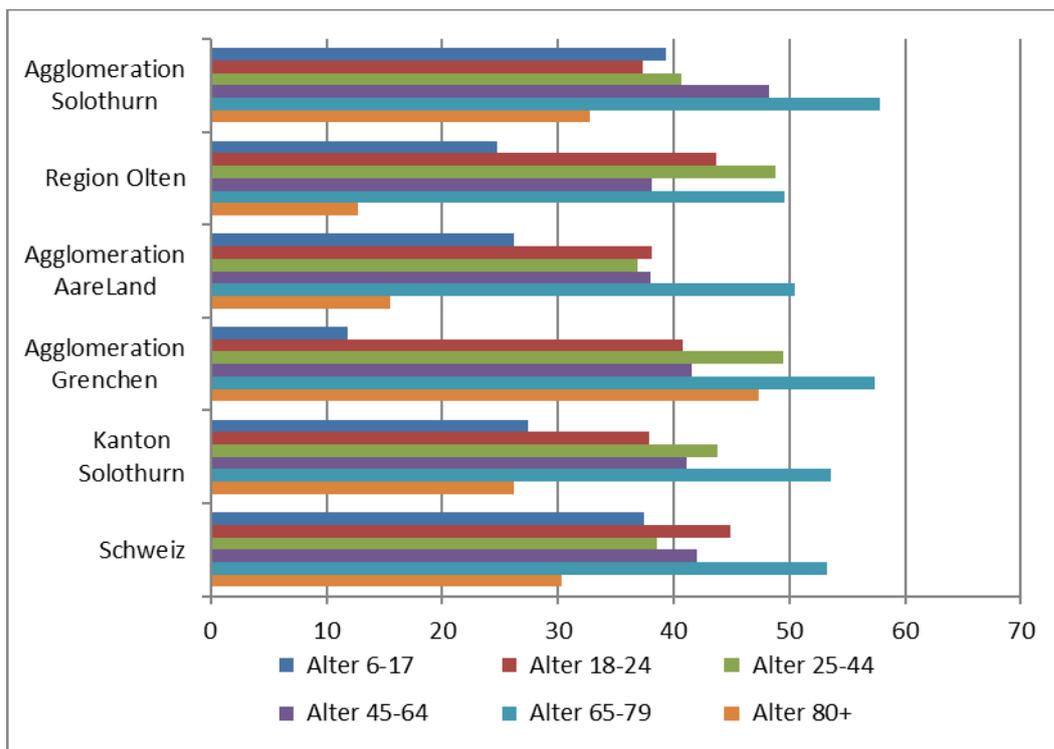


Abbildung 21: Tagesunterwegszeit pro Tag nach Alter

Generell lässt sich folgendes Muster ablesen: Die "frisch Pensionierten", also die 65- bis 70-jährigen sind am längsten zu Freizeit Zwecken unterwegs, es folgen die Altersgruppen der 18- bis 24-jährigen sowie die Personen im Alter von 25 bis 44 bzw. 45 bis 64 Jahren in unterschiedlicher Reihenfolge, aber nur mit geringen Unterschieden. Die jüngste und die älteste Altersgruppe sind im Allgemeinen weniger lang unterwegs, bei den 6- bis 17-jährigen liegen die Werte des Kantons Solothurn wie der Agglomerationen Grenchen und AareLand signifikant unter dem Schweizer Durchschnitt, bei den über 80-jährigen trifft dies für die Agglomeration AareLand und die Region Olten zu. Es darf aber nicht vergessen werden, dass jeweils nur ein Verkehrszweck (Freizeit) und nur eine Teilmenge der Bewohner betrachtet wird. Deshalb sind alle Vertrauensintervalle in den Auswertungseinheiten relativ gross.

Aufteilung der Freizeitdistanz auf die Verkehrsmittel

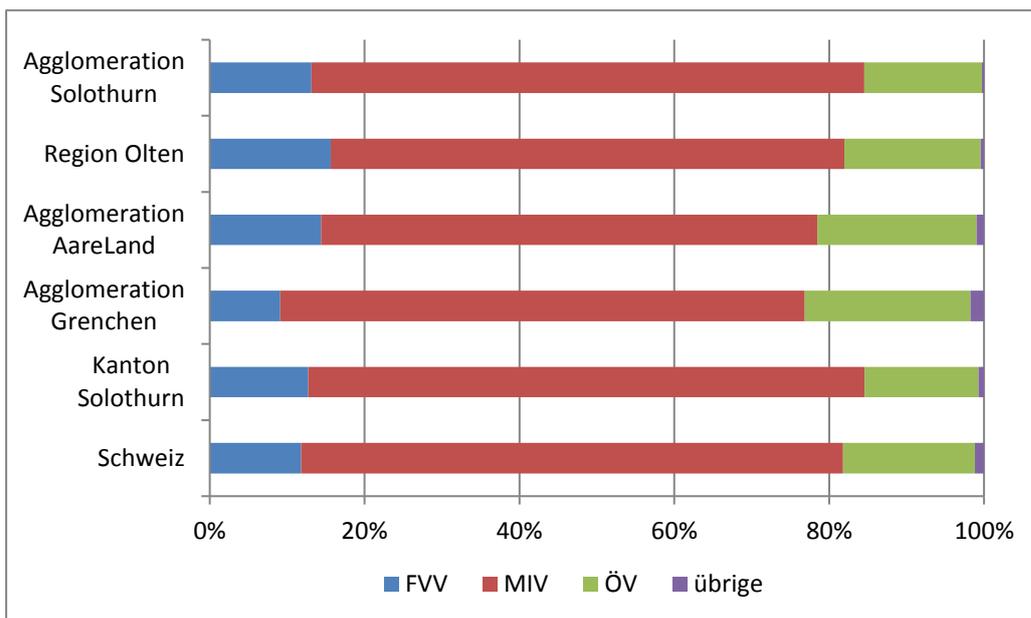


Abbildung 22: Modalsplit im Freizeitverkehr bei der Distanz

Auch hier zeigt der erste Blick keine grossen Unterschiede. Signifikante Abweichungen gegenüber dem Schweizer Durchschnitt nach oben gibt es im Fuss- und Veloverkehr in der Region Olten und der Agglomeration AareLand und im ÖV in den Agglomerationen Grenchen und AareLand, nach unten weichen beim MIV die Agglomeration AareLand und beim ÖV der Kanton Solothurn ab. Vergleicht man nur das Verhältnis von ÖV und MIV, so liegen die Agglomerationen Grenchen und AareLand mit einem ÖV-Anteil von fast einem Viertel vorne, während Kanton und Agglomeration Solothurn die letzten Plätze einnehmen und nur einen ÖV-Anteil von etwas mehr als einem Sechstel aufweisen.

Aufteilung der Dauer der Freizeitwege auf die Verkehrsmittel

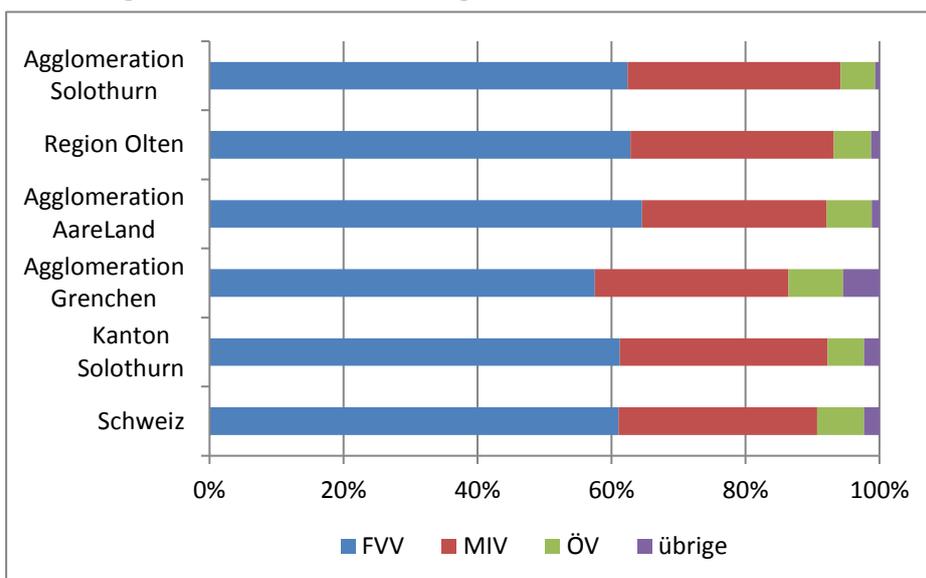


Abbildung 23: Modalsplit im Freizeitverkehr bei der Tagesunterwegszeit

Trotz einiger "optischer" Abweichungen bestehen - mit Ausnahme der Kategorie "Übrige" in der Agglomeration Grenchen, dem ÖV im Kanton Solothurn und dem Fuss- und Veloverkehr in der Agglomeration AareLand - keine signifikanten Unterschiede im Vergleich mit den schweizerischen Durchschnittswerten.

Aufteilung der Freizeitetappen auf die Verkehrsmittel

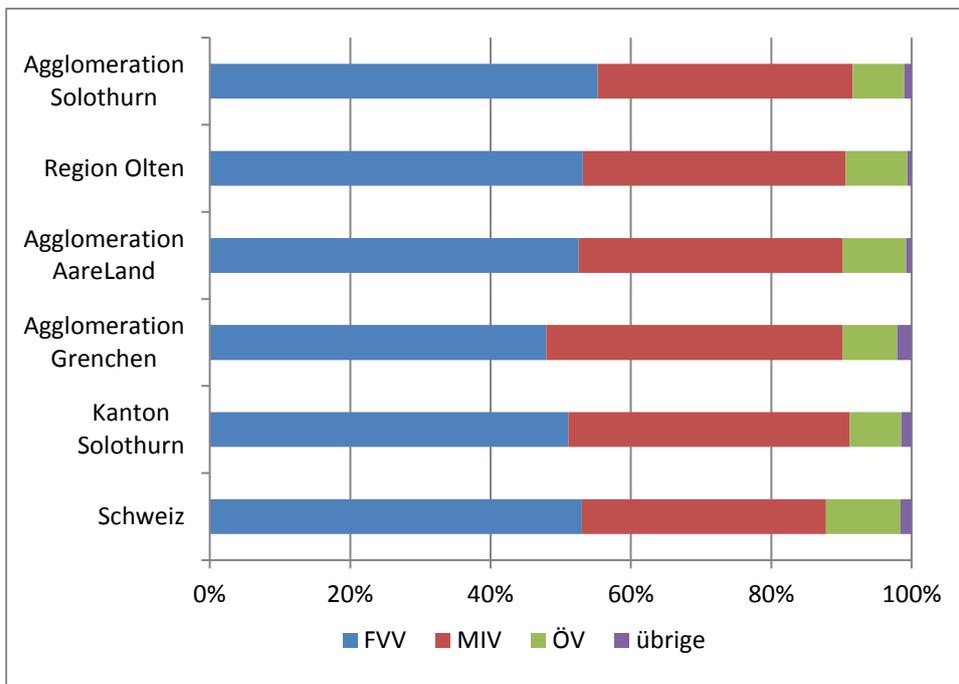


Abbildung 24: Modalsplit im Freizeitverkehr bei den Etappen

Der Anteil des MIV an der Zahl der Freizeitetappen liegt in der Agglomeration Grenchen signifikant über dem Wert für die Schweiz, im Kanton und der in der Agglomeration Solothurn liegt der ÖV-Anteil unter dem Schweizer Durchschnitt. Die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs an der Anzahl der Etappen liegen nicht ganz so hoch wie diejenigen an der Wegzeit (siehe Abbildung 23), aber doch im Allgemeinen bei rund der Hälfte.

5.2.3 Entwicklung seit 2015

Kanton Solothurn

Die umseitige Tabelle 23 zeigt, dass sich im Durchschnitt im Kanton Solothurn sowohl die Distanzen wie die Tagesunterwegszeiten gegenüber 2015 praktisch nicht verändert haben. Der Rückgang bei den Männern und die Zunahme bei den Frauen im Freizeitverkehr sind zwar rechnerisch bei Distanz und Tagesunterwegszeit genau gleich, signifikant sind diese Veränderungen aber nur bei der Zeit. Dies hat mit der grösseren Streuung der Antworten auf diese Frage zu tun. Auch die anderen Veränderungen sind im Allgemeinen nicht signifikant, obwohl die Veränderungsraten teilweise recht hohe Werte annehmen. Dies hängt aber primär mit der Grösse der Stichprobe zusammen. Bemerkenswert ist die grosse Zunahme der Distanz bei den ländlichen Gemeinden (+57%!).

		Distanz	Unterwegszeit
Geschlecht	Männer	-11%	-10%
	Frauen	13%	13%
Alter	6-17 Jahre	7%	-24%
	18-24 Jahre	8%	-13%
	25-44 Jahre	9%	14%
	45-64 Jahre	-8%	3%
	65-79 Jahre	-24%	0%
	80 und mehr	29%	-10%
Erwerbstätigkeit	Vollzeit	10%	11%
	Teilzeit	-1%	-1%
	In Ausbildung	9%	-12%
	Nicht erwerbstätig	-18%	-3%
Einkommen	Weiss nicht/keine Angabe	15%	-2%
	bis 4 000 CHF	-16%	-8%
	4 001 - 8 000 CHF	-10%	14%
	8 001 - 12 000 CHF	18%	-5%
	mehr als 12 000 CHF	-26%	-3%
Urbanisierungsgrad	Städtische Gemeinden	-8%	-3%
	Intermediäre Gemeinden	-16%	-1%
	Ländliche Gemeinden	57%	29%
Durchschnitt		-1%	1%

Signifikante Veränderungen

Tabelle 23: Veränderungen im Freizeitverkehr 2015 - 2021

Kanton Solothurn - Schweiz: Modalsplit im Freizeitverkehr

Tabelle 24 zeigt, dass sich die Kennzahlen der Mobilität in der Freizeit bezüglich der verschiedenen Verkehrsmittel stark verschoben haben. Dies ist mindestens zum Teil auf die Pandemie zurückzuführen. Es lässt sich nur beim öffentlichen Verkehr ein einheitlicher Trend ablesen, nämlich, dass hier bei allen Kennzahlen sowohl in der Schweiz wie im Kanton Solothurn massive Abnahmen zu verzeichnen sind.

	Distanz		Unterwegszeit		Anzahl Etappen	
	Kt. Solothurn	Schweiz	Kt. Solothurn	Schweiz	Kt. Solothurn	Schweiz
FVV	16%	-7%	20%	9%	-22%	-24%
MIV	10%	-16%	-4%	-18%	-22%	-27%
ÖV	-36%	-37%	-42%	-35%	-46%	-38%
Anderes	-55%	-60%	23%	-24%	-39%	-27%
Total	-1%	-21%	6%	-6%	-25%	-27%

Signifikante Veränderungen

Tabelle 24: Veränderungen im Modalsplit im Freizeitverkehr 2015 - 2021

Vergleich von Teilgebieten - Aufteilung der Freizeitetappen auf die Verkehrsmittel

Tabelle 25 bestätigt den oben erwähnten Trend zur Abnahme beim ÖV und zeigt, dass der Fuss- und Veloverkehr anteilmässig überall leicht zugenommen hat. Der MIV-Anteil hingegen zeigt keine signifikanten Veränderungen.

Einheit	FVV	MIV	ÖV	übrige
Agglomeration Solothurn	7%	-6%	-10%	-36%
Region Olten	9%	-1%	-26%	-58%
Agglomeration AareLand	9%	-4%	-17%	-43%
Kanton Solothurn	4%	4%	-28%	-19%
Schweiz	4%	0%	-15%	0%

Signifikante Veränderungen

Tabelle 25: Veränderungen bei der Aufteilung der Freizeitetappen auf die Verkehrsmittel 2015 - 2021

6 Einstellungen zur Verkehrspolitik

6.1 Einleitung

Die Fragen zur verkehrspolitischen Einstellung wurden nur von einer kleinen Gruppe aller Teilnehmenden an der Befragung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 beantwortet. Die Folge war, dass nur 171 im Kanton Solothurn wohnhafte Personen auf diese Fragen geantwortet haben. Dies wiederum führt dazu, dass die Resultate statistisch gesehen nur eine sehr beschränkte Aussagekraft haben.

Dies wird auch vom Bundesamt für Statistik bestätigt, das ausdrücklich keine kantonspezifischen Auswertungen empfiehlt. Aus diesem Grunde werden hier die Beschreibung der Erhebung und deren Resultate der gesamtschweizerischen Auswertung verwendet und die entsprechenden Texte aus dem nationalen Bericht zum MZMV übernommen (kursiv). Sämtliche Abbildungen wurden direkt vom Bundesamt für Statistik geliefert und unverändert übernommen.

6.2 Erhebungsmethodik

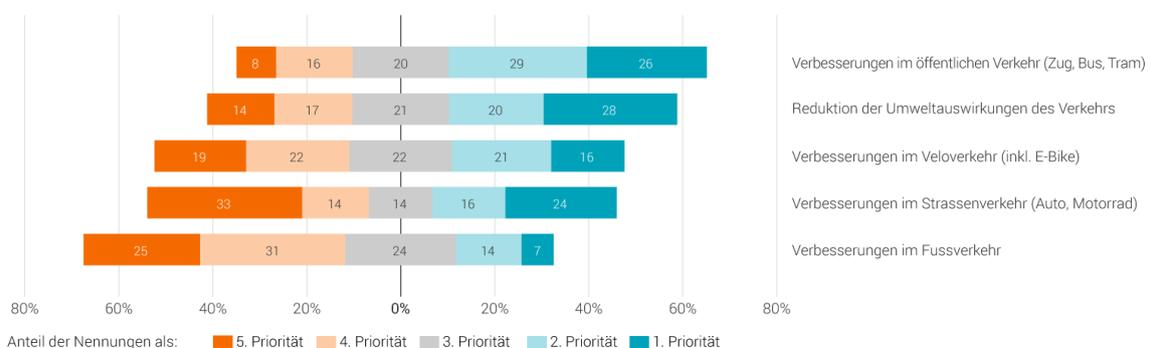
Um die Meinung der Bevölkerung zu möglichen Verbesserungen im Verkehrsbereich zu ermitteln, wurden den befragten Personen verschiedene Massnahmen präsentiert, die im Rahmen der öffentlichen Debatte oft genannt werden. Die Massnahmen waren nach Themen geordnet, wobei zu jedem Thema fünf Massnahmen vorgeschlagen wurden. Die Befragten wurden jeweils gebeten, diese nach Wichtigkeit zu ordnen. Um die wichtigsten Massnahmen aus Sicht der Bevölkerung zu identifizieren, war ausschlaggebend, wie häufig den Massnahmen die erste, zweite und dritte Priorität eingeräumt wurde. Prinzipiell galt: Je öfter eine Massnahme den ersten drei Positionen zugeordnet wurde, desto höher wurde ihre Wichtigkeit für die Bevölkerung eingestuft (Gesamtrang). Die Grafiken in diesem Kapitel veranschaulichen, wie die Gesamtrangliste erstellt wurde; die Nennungen als dritte Priorität sind darauf immer in der Mitte der Skala platziert.

6.3 Verbesserungsmöglichkeiten nach Bereichen

Die befragten Personen wurden gebeten, die fünf aufgeführten Bereiche nach Wichtigkeit zu ordnen. In der Abbildung 25 befindet sich der Anteil der Nennungen als 3. Priorität (mittlere Priorität) jeweils in der Mitte der Skala.

In welchen Verkehrsbereichen sind Verbesserungen nach Meinung der Bevölkerung am wichtigsten, 2021 G4.1.1

Die befragten Personen wurden gebeten, die fünf aufgeführten Bereiche nach Wichtigkeit zu ordnen. In der Grafik befindet sich der Anteil der Nennungen als 3. Priorität (mittlere Priorität) jeweils in der Mitte der Skala.



Basis: 3 311 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zum Zusatzmodul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden und diese fünf Bereiche geordnet haben

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

Abbildung 25: Wichtigkeit von Verbesserungen nach Bereichen

Der öffentliche Verkehr wird von der Bevölkerung als jener Bereich angesehen, in dem Verbesserungen insgesamt am wichtigsten sind, knapp vor den Umweltauswirkungen des Verkehrs im Allgemeinen. Anschliessend folgen die übrigen drei vorgeschlagenen Bereiche, konkret der Velo-, der Strassen- und der Fussverkehr. Seinen Spitzenplatz erreichte der öffentliche Verkehr dank 26% Nennungen als erste und 29% als zweite Priorität, gegenüber nur gerade 16% Nennungen als vierte und 8% als fünfte Priorität (G 4.1.1, Seite 69; für Erklärungen zur Rangierungsmethode siehe Box auf der gleichen Seite). Würden lediglich die Nennungen als erste Priorität beachtet (und somit die anderen Prioritäten ausser Acht gelassen), würde die Reduktion der Umweltauswirkungen des Verkehrs die Gesamtrangliste anführen: 28% der Bevölkerung nannten diesen Bereich als erste Priorität, bei den Verbesserungen im öffentlichen Verkehr waren es nur 26%. Der Unterschied ist jedoch statistisch nicht signifikant.

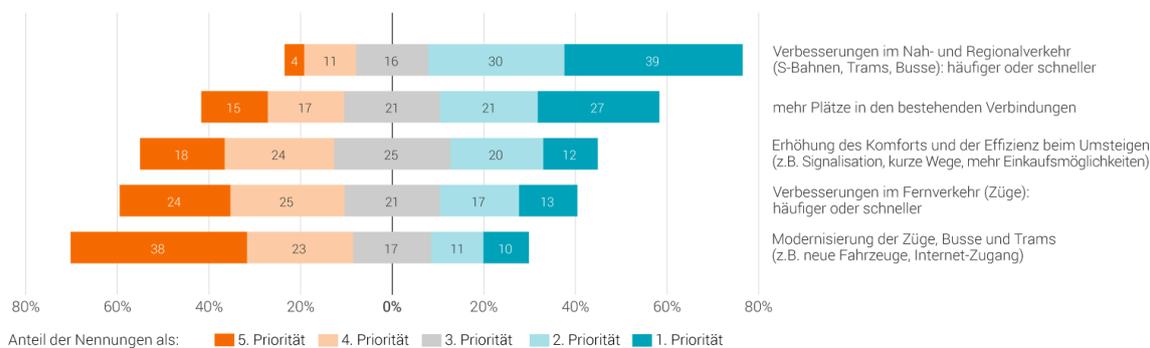
Der Bereich Verbesserungen im Strassenverkehr, der den vierten Gesamtrang belegt, polarisiert stark : Während fast ein Viertel (24%) der Menschen Verbesserungen in diesem Bereich am wichtigsten finden, stufen noch mehr Personen, nämlich 33%, diesen Bereich als fünftwichtigste und somit letzte Priorität ein.

Zu jedem der in Abbildung 25 aufgeführten fünf Bereiche wurden den Befragten fünf Verbesserungsmassnahmen vorgeschlagen, die sie nach Prioritäten zu ordnen hatten. Abbildung 26 zeigt beispielhaft, welche Verbesserungsmassnahmen die Befragten im öffentlichen Verkehr für wichtig bzw. weniger wichtig halten.

Welche Verbesserungsmassnahmen im öffentlichen Verkehr sind nach Meinung der Bevölkerung am wichtigsten, 2021

G4.2.1

Die befragten Personen wurden gebeten, die fünf aufgeführten Massnahmen nach Wichtigkeit zu ordnen. In der Grafik befindet sich der Anteil der Nennungen als 3. Priorität (mittlere Priorität) jeweils in der Mitte der Skala.



Basis: 1 318 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zum Zusatzmodul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden und diese fünf Massnahmen geordnet haben

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

Abbildung 26: Wichtigkeit von Verbesserungsmassnahmen im öffentlichen Verkehr

Von den fünf vorgeschlagenen Massnahmen wird die Verbesserung des Nah- und Regionalverkehrs von der Bevölkerung insgesamt als am wichtigsten erachtet. Diese Massnahme liegt damit klar vor der Verbesserung des Fernverkehrs, die lediglich einen der hinteren Ränge belegt. Die Schaffung von mehr Plätzen in den bestehenden Verbindungen liegt auf dem zweiten Gesamtrang. Die Modernisierung der Züge, Busse und Trams ist nach Meinung der Bevölkerung die unwichtigste Massnahme mit einem hohen Anteil an Nennungen als fünfte Priorität (38%).

Von den fünf vorgeschlagenen Massnahmen zur Reduktion der Umweltauswirkungen des Verkehrs sind finanzielle Anreize beim Kauf von energieeffizienten und emissionsarmen Neuwagen die wichtigste Massnahme aus Sicht der Bevölkerung. Dies lässt sich damit erklären, dass es

sich bei dieser Massnahme um eine direkte finanzielle Unterstützung der Nutzerinnen und Nutzer handelt und nicht um eine Bestrafung eines bestimmten Verhaltens. Die übrigen vier vorgeschlagenen Massnahmen, nämlich Fahrverbote für umweltschädliche Autos in Städten bei der Überschreitung von Schadstoffgrenzwerten in der Luft, Verkaufsverbot von Autos mit hohem Treibstoffverbrauch, Finanzierung von Massnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms und eine generelle Abgabe auf die durch den Verkehr verursachten CO₂-Emissionen (ohne Angaben zur Rückverteilung), finden deutlich weniger Anklang bei der Bevölkerung. Die Gesamtbeurteilung dieser vier Massnahmen ist dabei sehr ähnlich, die Unterschiede sind statistisch nicht signifikant.

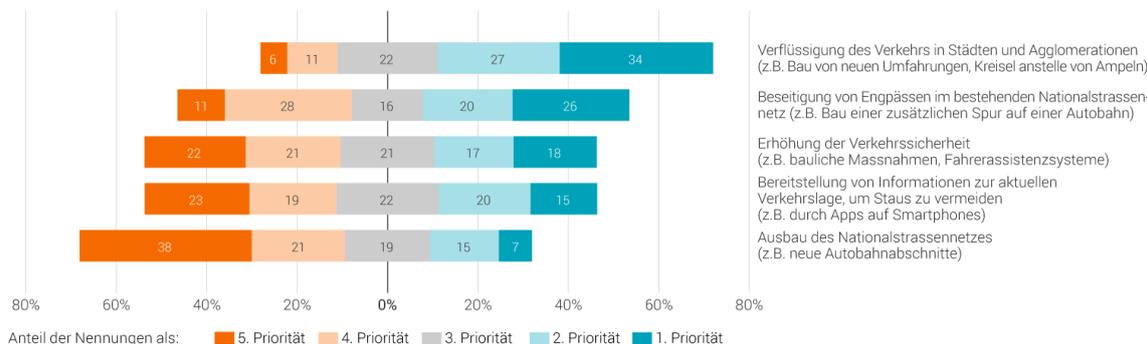
Von den fünf vorgeschlagenen Verbesserungsmassnahmen im Veloverkehr sind der Ausbau von Velowegen sowie der Ausbau von farblich gekennzeichneten Velospuren auf Strassen bei der Bevölkerung am beliebtesten. Der Ausbau von Veloabstellplätzen, von Tempo-30-Zonen und die Entwicklung von Veloverleihsystemen belegen dagegen nur hintere Ränge. Ein grosser Teil der Bevölkerung, nämlich 43%, nannte den Ausbau von Tempo-30-Zonen sogar als fünfte und letzte Priorität. Eine mögliche Erklärung für diese «Ablehnung» ist die Rivalität zwischen dem Fuss- und Veloverkehr auf der einen und dem motorisierten Verkehr auf der anderen Seite.

Die Befragung zur Wichtigkeit von Verbesserungsmassnahmen im motorisierten Individualverkehr ergab folgende Resultate:

Welche Verbesserungsmassnahmen im motorisierten Individualverkehr sind nach Meinung der Bevölkerung am wichtigsten, 2021

G4.2.4

Die befragten Personen wurden gebeten, die fünf aufgeführten Massnahmen nach Wichtigkeit zu ordnen. In der Grafik befindet sich der Anteil der Nennungen als 3. Priorität (mittlere Priorität) jeweils in der Mitte der Skala.



Basis: 1 310 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zum Zusatzmodul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden und diese fünf Massnahmen geordnet haben

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

Abbildung 27: Wichtigkeit von Verbesserungsmassnahmen im motorisierten Individualverkehr

Der Ausbau des Nationalstrassennetzes ist aus Sicht der Bevölkerung nicht prioritär: Von den fünf vorgeschlagenen Massnahmen zur Verbesserung des Strassenverkehrs belegt diese Massnahme insgesamt den letzten Rang. Beachtliche 38% der Befragten haben ihr die fünfte und letzte Priorität zugewiesen. Umgekehrt stellt die Verflüssigung des Verkehrs in Städten und Agglomerationen für 34% der Befragten die wichtigste Massnahme dar; sie führt die Gesamtrangliste der Massnahmen im Strassenverkehr an.

Bei den vorgeschlagenen Verbesserungsmassnahmen im Fussverkehr landet der Ausbau von Begegnungszonen mit Tempo 20 mit 57% Nennungen als fünfte und letzte Priorität weit abgeschlagen auf dem letzten Gesamtrang. Analog zu der beim Veloverkehr vorgeschlagenen Massnahme der Tempo-30-Zonen (siehe oben) hängt dieses Ergebnis möglicherweise mit den

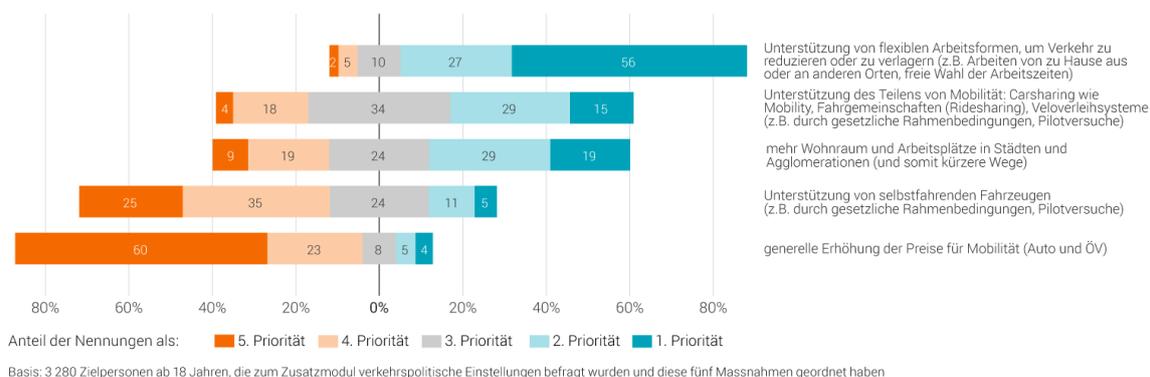
Auswirkungen der Begegnungszonen auf die Nutzerinnen und Nutzer anderer Verkehrsmittel, namentlich der Autos, zusammen.

6.4 Geeignetste Massnahmen zur Lösung der Verkehrsprobleme

Um den Blickwinkel noch etwas zu erweitern, wurden die Befragten weiter gebeten, ihre Meinung zu fünf innovativen Massnahmen zur Lösung der aktuellen Verkehrsprobleme zu äussern. Von den vorgeschlagenen Massnahmen wurde die Unterstützung von flexiblen Arbeitsformen weitherum als die Massnahme angesehen, die diese Probleme am besten zu lösen vermag. Dass diese Massnahme auf dem ersten Rang landete, könnte auch damit zusammenhängen, dass das Thema Home-Office zum Zeitpunkt der Erhebung im Jahr 2021 infolge der Covid-19-Pandemie besonders aktuell war.

Welche Massnahmen lösen nach Meinung der Bevölkerung die aktuellen Verkehrsprobleme am besten, 2021 G4.3.1

Die befragten Personen wurden gebeten, die fünf aufgeführten Massnahmen nach Eignung zu ordnen. In der Grafik befindet sich der Anteil der Nennungen als 3. Priorität (drittbeste Massnahme) jeweils in der Mitte der Skala.



Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS 2023

Abbildung 28: Einschätzung der Wirksamkeit von Massnahmen zur Lösung der Verkehrsprobleme

Im Gegensatz dazu hält die Bevölkerung eine generelle Erhöhung der Preise für Mobilität für die am wenigsten geeignete Massnahme zur Lösung der aktuellen Verkehrsprobleme; 60% der Bevölkerung stufen diese Massnahme als fünft- und somit unwichtigste Massnahme ein. Grund dafür ist wahrscheinlich die Tatsache, dass dies die einzige mit Kosten verbundene Massnahme ist, während die anderen Massnahmen in irgendeiner Weise eine Unterstützung bieten. Abschliessend kann festgehalten werden, dass selbstfahrende Fahrzeuge von der Bevölkerung kaum als mögliche Lösung für die aktuellen Verkehrsprobleme angesehen werden. Die Unterstützungsmassnahmen für solche Fahrzeuge platzierten sich lediglich auf dem vierten und somit zweitletzten Gesamtrang

Anhang

Anhang 1: Gemeinden der Auswertungseinheiten (gemäss Agglomerationsprogrammen)

Anhang 2: Glossar

Anhang 3: Auswertungstabellen

Gemeinden der Agglomeration Solothurn

Gde-nummer	Kanton	Gemeindename	Agglomerations-nummer	Wohnbevölkerung 2021	Stadt/Land-Typologie		
					Städtisch	Intermediär	Ländlich
556	BE	Zielebach	---	332			X
2513	SO	Biberist	2601	9'174	X		
2516	SO	Deitingen	2601	2'289		X	
2517	SO	Derendingen	2601	6'641	X		
2519	SO	Gerlafingen	2601	5'570	X		
2520	SO	Halten	2601	849		X	
2523	SO	Horriwil	---	871		X	
2524	SO	Hüniken	2601	155			X
2525	SO	Kriegstetten	---	1'366		X	
2526	SO	Lohn-Ammannsegg	2601	2'891		X	
2527	SO	Luterbach	2601	3'633		X	
2528	SO	Obergerlafingen	2601	1'234		X	
2529	SO	Oekingen	2601	901		X	
2532	SO	Subingen	2601	3'181	X		
2534	SO	Zuchwil	2601	9'191	X		
2541	SO	Balm b. Günsberg	---	223	X		
2542	SO	Bellach	2601	5'372	X		
2544	SO	Feldbrunnen-St. Niklaus	2601	1'000	X		
2547	SO	Günsberg	2601	1'164			X
2548	SO	Hubersdorf	2601	722		X	
2550	SO	Langendorf	2601	3'782	X		
2551	SO	Lommiswil	2601	1'608			X
2553	SO	Oberdorf (SO)	2601	1'813	X		
2554	SO	Riedholz	2601	2'309		X	
2555	SO	Rüttenen	2601	1'510		X	
2601	SO	Solothurn	2601	16'807	X		
		Total		84'588			

Gemeinden der Agglomeration Grenchen

Gde-nummer	Kanton	Gemeindename	Agglomerations-nummer	Wohnbevölkerung 2021	Stadt/Land-Typologie		
					Städtisch	Intermediär	Ländlich
0387	BE	Lengnau (BE)	2546	5'441	X		
2543	SO	Bettlach	2546	4'952	X		
2546	SO	Grenchen	2546	17'825	X		
		Total		28'218			

Gemeinden der Teilregion Olten

Gde- nummer	Kanton	Gemeindename	Agglo- merations- nummer	Wohn- bevölkerung 2021	Stadt/Land-Typologie		
					Städtisch	Intermediär	Ländlich
2401	SO	Egerkingen	---	4'185			X
2402	SO	Härkingen	---	1'721			X
2404	SO	Neuendorf	---	2'336			X
2405	SO	Niederbuchsiten	---	1'276			X
2406	SO	Oberbuchsiten	---	2'291			X
2493	SO	Lostorf	2581	4'049		X	
2495	SO	Niedergösgen	---	4'050	X		
2497	SO	Obergösgen	2581	2'394	X		
2500	SO	Trimbach	2581	6'556	X		
2501	SO	Winznau	2581	1'956	X		
2503	SO	Erlinsbach (SO)	4001	3'580	X		
2571	SO	Boningen	2581	786			X
2572	SO	Däniken	---	2'964	X		
2573	SO	Dulliken	2581	5'183	X		
2574	SO	Eppenberg-Wöschnau	4001	314	X		
2576	SO	Gretzenbach	---	2'758	X		
2578	SO	Gunzgen	---	1'673			X
2579	SO	Hägendorf	2581	5'246	X		
2580	SO	Kappel (SO)	2581	3'396	X		
2581	SO	Olten	2581	18'349	X		
2582	SO	Rickenbach (SO)	2581	1'079	X		
2583	SO	Schönenwerd	---	5'108	X		
2584	SO	Starkirch-Wil	2581	1'812	X		
2586	SO	Wangen bei Olten	2581	5'350	X		
		Total		88'412			

Gemeinden der Agglomeration AareLand

Gde-nummer	Kanton	Gemeindename	Agglo-nummer nach BFS	Wohnbevölkerung 2021	Stadt/Land-Typologie		
					Städtisch	Intermediär	Ländlich
1147	LU	Wikon	2581	1'488	X		
2401	SO	Egerkingen	---	4'185			X
2402	SO	Härkingen	---	1'721			X
2404	SO	Neuendorf	---	2'336			X
2405	SO	Niederbuchsiten	---	1'276			X
2406	SO	Oberbuchsiten	---	2'291			X
2493	SO	Lostorf	2581	4'049		X	
2495	SO	Niedergösgen	---	4'050	X		
2497	SO	Obergösgen	2581	2'394	X		
2500	SO	Trimbach	2581	6'556	X		
2501	SO	Winznau	2581	1'956	X		
2503	SO	Erlinsbach (SO)	4001	3'580	X		
2571	SO	Boningen	2581	786			X
2572	SO	Däniken	---	2'964	X		
2573	SO	Dulliken	2581	5'183	X		
2574	SO	Eppenber-Wöschnau	4001	314	X		
2576	SO	Gretzenbach		2'758	X		
2578	SO	Gunzgen	---	1'673			X
2579	SO	Hägendorf	2581	5'246	X		
2580	SO	Kappel (SO)	2581	3'396	X		
2581	SO	Olten	2581	18'349	X		
2582	SO	Rickenbach (SO)	2581	1'079	X		
2583	SO	Schönenwerd		5'108	X		
2584	SO	Starrkirch-Wil	2581	1'812	X		
2586	SO	Wangen bei Olten	2581	5'350	X		
4001	AG	Aarau	4001	21'773	X		
4002	AG	Biberstein	4001	1'617		X	
4003	AG	Buchs (AG)	4001	8'270	X		
4005	AG	Erlinsbach (AG)	4001	4'467	X		
4006	AG	Gränichen	4001	8'386	X		
4007	AG	Hirschthal	---	1'621		X	
4008	AG	Küttigen	4001	6'434	X		
4009	AG	Muhlen	4001	4'010		X	
4010	AG	Oberentfelden	4001	8'663	X		
4012	AG	Suhr	4001	10'896	X		
4013	AG	Unterentfelden	4001	4'392	X		
4144	AG	Schöftland	---	4'528		X	
4271	AG	Aarburg	2581	8'562	X		
4274	AG	Brittnau	2581	4'052	X		
4280	AG	Oftringen	2581	14'762	X		
4282	AG	Rothrist	---	9'394			X
4285	AG	Strengelbach	2581	4'911	X		
4289	AG	Zofingen	2581	12'329	X		
		Total		228'967			

Glossar

Agglomeration

Die Agglomeration umfasst i.a. eine Kerngemeinde und die mit ihr formal und funktional verflochtenen Agglomerationsgemeinden. Die in diesem Bericht verwendete Agglomerationseinteilung beruht auf den aktuellen Agglomerationsprogrammen, in denen mehr Gemeinden berücksichtigt sind als nach der reinen statistischen Definition.

Etappe

Eine Etappe ist der Teil eines Weges, der mit dem gleichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, wobei das Zufussgehen als ein Verkehrsmittel betrachtet wird. Bei jedem Verkehrsmittelwechsel beginnt eine neue Etappe.

Ganglinie

Darstellung des zeitlichen Verlaufs des Verkehrsgeschehens über eine gewisse Zeitspanne.

Intermediäre Gemeinden

Gemeindekategorie gemäss der Stadt/Land-Typologie des BFS (BFS 2017). Zu den intermediären Gemeinden zählen die periurbanen Gemeinden hoher und mittlerer Dichte, aber auch die ländlichen Zentrumsgemeinden. Die periurbanen Gemeinden zeichnen sich durch ein hohes Mass an Pendlerbewegungen in Richtung der städtischen Gemeinden aus.

Ländliche Gemeinden

Gemeindekategorie gemäss der Stadt/Land-Typologie des BFS (BFS 2017). Ländliche Gemeinden liegen hinsichtlich Anzahl und Dichte an Einwohner/innen und Arbeitsplätzen unterhalb bestimmter Schwellenwerte.

Mobile Personen

Personen, die in der Erhebungsperiode mindestens einen Weg unternommen, eine Tagesreise oder eine Reise mit Übernachtung durchgeführt haben.

Modalsplit

Aufteilung des Verkehrs auf einzelne Verkehrsmittel oder zusammengefasste Verkehrsmittelgruppen (wie FVV, MIV, ÖV).

Städtische Gemeinden

Gemeindekategorie gemäss der Stadt/Land-Typologie des BFS (BFS 2017). Die städtischen Gemeinden erfüllen bestimmte Grösse- und Dichtekriterien hinsichtlich Einwohner/innen, Arbeitsplätzen und Logiernächten. Sie bilden meist die Kerne von Agglomerationen, können aber auch ausserhalb derselben liegen.

Tagesdistanz

Durchschnittliche pro Person und Tag zurückgelegte Distanz.

Tagesunterwegszeit

Sie umfasst die Dauer eines Weges vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort. In diesem Bericht wird im Normalfall die Tagesunterwegszeit inklusive Warte- und Umsteigezeiten verwendet. Einzig dort, wo die Warte- und Umsteigezeiten nicht einem Verkehrsmittel zugeordnet werden können, wird die Zeit ohne Warte- und Umsteigezeiten als Kennwert benützt.

Verfügbarkeit von Fahrzeugen

Sie beschreibt, ob der befragten Person ein Fahrzeug zur freien Verfügung, zur Verfügung nach Absprache mit anderen Haushaltsmitgliedern oder gar nicht zur Verfügung steht.

Verkehrsaufkommen

Je nach Beobachtungseinheit die Anzahl an Etappen, Wegen, Tagesreisen oder Reisen mit Übernachtung innerhalb eines festgelegten Zeitraums.

Verkehrszweck

Heute meist als Mobilitätszweck bezeichnet. Einzelne Etappen aber auch die zu Wegen aggregierten Etappen werden zu einem bestimmten Zweck unternommen. Im MZMV werden bei der Erhebung der Etappen folgende Mobilitätszwecke unterschieden: Arbeit, Ausbildung, Einkauf, geschäftliche Tätigkeit und Dienstfahrt, Freizeit, Service- und Begleitung.

Weg

Ein Weg beginnt, wenn sich jemand mit einem Ziel oder zu einem bestimmten Zweck in Bewegung setzt. Ein Weg endet, wenn das Ziel erreicht ist, also der Verkehrszweck wechselt oder wenn sich jemand eine Stunde oder länger am gleichen Ort aufhält.

Auswertungstabellen

Standardauswertungen des Bundesamtes für Statistik

- Seite 2: Auswertungen auf Haushaltebene für den Kanton Solothurn**
- Seite 3: Auswertungen auf Haushaltebene für die Schweiz**
- Seite 4: Auswertungen auf Personenebene (Wege respektive Etappen im Inland) für den Kanton Solothurn**
- Seite 5: Auswertungen auf Personenebene (Wege respektive Etappen im Inland) für die Schweiz**
- Seite 6: Auswertungen pro Person nach Verkehrsmittel und Zweck für den Kanton Solothurn**
- Seite 7: Auswertungen pro Person nach Verkehrsmittel und Zweck für die Schweiz**

Auswertungen auf Haushaltebene für den Kanton Solothurn

Fahrzeugbesitz der Haushalte, 2021 - Kanton Solothurn
Anzahl Autos, Motorräder, Kleinmotorräder, Mofas, Velos und E-Bikes pro Haushalt

	Autos		Motorräder		Kleinmotorräder		Mofas		Velos		E-Bikes	
	[Anzahl]	+/-	[Anzahl]	+/-	[Anzahl]	+/-	[Anzahl]	+/-	[Anzahl]	+/-	[Anzahl]	+/-
Total	1.23	0.03	0.15	0.02	0.02	0.01	0.04	0.01	1.52	0.07	0.33	0.03
Haushaltseinkommen pro Monat bis und mit 4 000 CHF	0.64	0.07	0.02	0.02	(0.01)	0.01	(0.01)	0.01	0.63	0.11	0.19	0.05
4 001 - 8 000 CHF	1.12	0.05	0.12	0.03	0.02	0.01	0.02	0.01	1.03	0.09	0.29	0.05
8 001 - 12 000 CHF	1.49	0.08	0.20	0.05	0.03	0.02	0.05	0.02	2.20	0.18	0.51	0.08
Mehr als 12 000 CHF	1.93	0.11	0.33	0.08	0.03	0.02	0.03	0.02	2.54	0.28	0.52	0.09
weiss nicht / keine Angabe	1.32	0.07	0.17	0.04	0.03	0.01	0.07	0.02	1.88	0.14	0.28	0.05
Urbanisierungsgrad der Wohngemeinde												
Städtische Gemeinden	1.10	0.04	0.15	0.02	0.02	0.01	0.03	0.01	1.51	0.09	0.28	0.03
Intermediäre Gemeinden	1.48	0.08	0.22	0.05	0.02	0.01	0.06	0.03	1.59	0.17	0.47	0.08
Ländliche Gemeinden	1.41	0.10	0.11	0.04	0.03	0.02	0.03	0.02	1.48	0.18	0.38	0.08
Haushaltsgrösse												
1 Person	0.73	0.06	0.07	0.03	(0.01)	0.01	(0.01)	0.01	0.66	0.09	0.16	0.04
2 Personen	1.35	0.05	0.18	0.04	0.02	0.01	0.02	0.01	1.40	0.11	0.43	0.05
3 Personen	1.62	0.10	0.20	0.05	0.03	0.02	0.05	0.02	2.07	0.18	0.40	0.07
4 Personen	1.79	0.09	0.26	0.06	0.07	0.02	0.12	0.03	3.18	0.18	0.49	0.07
5 Personen und mehr	1.80	0.13	0.19	0.06	0.08	0.04	0.18	0.06	3.56	0.28	0.41	0.09

Basis: 2 167 Haushalte im Kanton Solothurn

(Zahl): Statistisch nur bedingt zuverlässig; siehe Vertrauensintervall

+/-: Vertrauensintervall mit Niveau 90%

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS

Auskunft: Bundesamt für Statistik, Sektion Mobilität, 056 463 64 66, mobilita@bfs.admin.ch

Auswertungen auf Haushaltebene für die Schweiz

Fahrzeugbesitz der Haushalte, 2021 - Schweiz
Anzahl Autos, Motorräder, Kleinmotorräder, Mofas, Velos und E-Bikes pro Haushalt

	Autos		Motorräder		Kleinmotorräder		Mofas		Velos		E-Bikes	
	[Anzahl]	+/-	[Anzahl]	+/-	[Anzahl]	+/-	[Anzahl]	+/-	[Anzahl]	+/-	[Anzahl]	+/-
Total	1.15	0.01	0.15	0.00	0.02	0.00	0.03	0.00	1.47	0.01	0.28	0.00
Haushaltseinkommen pro Monat bis und mit 4 000 CHF	0.62	0.02	0.05	0.01	0.01	0.00	0.01	0.00	0.55	0.02	0.12	0.01
4 001 - 8 000 CHF	1.02	0.02	0.13	0.01	0.02	0.00	0.02	0.00	1.10	0.02	0.24	0.01
8 001 - 12 000 CHF	1.38	0.02	0.20	0.01	0.03	0.00	0.04	0.00	1.80	0.03	0.35	0.01
Mehr als 12 000 CHF	1.62	0.02	0.26	0.01	0.03	0.00	0.04	0.01	2.38	0.04	0.45	0.02
weiss nicht / keine Angabe	1.25	0.01	0.15	0.01	0.03	0.00	0.06	0.01	1.83	0.03	0.29	0.01
Urbanisierungsgrad der Wohngemeinde												
Städtische Gemeinden	1.00	0.01	0.14	0.00	0.02	0.00	0.02	0.00	1.44	0.02	0.23	0.01
Intermediäre Gemeinden	1.38	0.02	0.17	0.01	0.02	0.00	0.04	0.00	1.55	0.03	0.35	0.01
Ländliche Gemeinden	1.49	0.02	0.17	0.01	0.03	0.00	0.07	0.01	1.47	0.04	0.37	0.01
Haushaltsgrösse												
1 Person	0.67	0.01	0.09	0.01	0.01	0.00	0.02	0.01	0.65	0.02	0.12	0.01
2 Personen	1.27	0.01	0.16	0.01	0.02	0.00	0.02	0.00	1.26	0.02	0.35	0.01
3 Personen	1.48	0.02	0.21	0.01	0.04	0.00	0.05	0.01	1.98	0.03	0.34	0.01
4 Personen	1.65	0.02	0.22	0.01	0.05	0.00	0.07	0.01	3.05	0.04	0.40	0.01
5 Personen und mehr	1.79	0.03	0.23	0.01	0.06	0.01	0.11	0.01	3.72	0.06	0.39	0.02

Basis: 55 018 Haushalte in der Schweiz

+/-: Vertrauensintervall mit Niveau 90%

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS

Auskunft: Bundesamt für Statistik, Sektion Mobilität, 058 463 64 68, mobilita@bfs.admin.ch

Auswertungen pro Person nach Verkehrsmittel und Zweck, Kanton Solothurn

Tagesdistanz pro Person nach Verkehrsmittelklasse und Zweck, 2021 - Kanton Solothurn

	Fuss- und Veloverkehr		Motorisierter Individualverkehr		Öffentlicher Verkehr		Übrige		Alle Verkehrsmittel	
	Tagesdistanz		Tagesdistanz		Tagesdistanz		Tagesdistanz		Tagesdistanz	
	[km]	+/-	[km]	+/-	[km]	+/-	[km]	+/-	[km]	+/-
Alle Zwecke	2.75	0.29	22.47	1.83	5.35	1.02	0.15	0.07	30.72	2.03
Arbeit	0.46	0.10	5.80	0.77	1.98	0.55	(0.00)	0.00	8.25	0.95
Ausbildung und Schule	0.17	0.04	0.51	0.23	0.57	0.26	0.01	0.01	1.26	0.37
Einkauf und Besorgungen	0.26	0.04	4.31	0.61	0.49	0.27	(0.00)	0.00	5.06	0.67
Freizeit	1.80	0.26	10.15	1.46	2.07	0.71	0.10	0.06	14.12	1.65
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	(0.02)	0.02	0.30	0.18	(0.01)	0.02	(0.04)	0.04	0.36	0.19
Service- und Begleitwege	0.03	0.01	1.32	0.40	(0.06)	0.10	0.00	0.00	1.41	0.42
Anderes (inkl. weiss nicht/keine Angabe)	0.01	0.01	0.09	0.09	(0.17)	0.20	0.00	0.00	0.27	0.23

Basis: 2 167 Zielpersonen mit Wohnort im Kanton Solothurn und 7 288 Inlandetappen

(Zahl): Statistisch nur bedingt zuverlässig; siehe Vertrauensintervall

+/-: Vertrauensintervall mit Niveau 90%

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS

Auskunft: Bundesamt für Statistik, Sektion Mobilität, 058 463 64 68, mobilita@bfs.admin.ch

Tagesunterwegszeit (ohne Warte- und Umsteigezeiten) pro Person nach Verkehrsmittelklasse und Zweck, 2021 - Kanton Solothurn

	Fuss- und Veloverkehr		Motorisierter Individualverkehr		Öffentlicher Verkehr		Übrige		Alle Verkehrsmittel	
	Tagesunterwegszeit		Tagesunterwegszeit		Tagesunterwegszeit		Tagesunterwegszeit		Tagesunterwegszeit	
	[Min.]	+/-	[Min.]	+/-	[Min.]	+/-	[Min.]	+/-	[Min.]	+/-
Alle Zwecke	32.94	2.31	30.79	1.98	5.71	0.96	1.12	0.56	70.56	3.12
Arbeit	2.58	0.43	7.90	0.93	1.88	0.46	(0.01)	0.01	12.37	1.18
Ausbildung und Schule	1.88	0.37	0.69	0.28	0.79	0.31	0.08	0.08	3.44	0.63
Einkauf und Besorgungen	3.08	0.45	7.01	0.82	0.63	0.24	(0.03)	0.03	10.75	0.99
Freizeit	24.37	2.18	12.36	1.40	2.16	0.70	0.91	0.55	39.80	2.92
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	(0.23)	0.24	0.70	0.47	(0.01)	0.02	(0.09)	0.10	1.04	0.58
Service- und Begleitwege	0.50	0.23	1.95	0.50	(0.10)	0.11	0.00	0.00	2.55	0.56
Anderes (inkl. weiss nicht/keine Angabe)	(0.30)	0.31	0.17	0.12	(0.15)	0.16	0.00	0.00	0.61	0.44

Basis: 2 167 Zielpersonen mit Wohnort im Kanton Solothurn und 7 288 Inlandetappen

(Zahl): Statistisch nur bedingt zuverlässig; siehe Vertrauensintervall

+/-: Vertrauensintervall mit Niveau 90%

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS

Auskunft: Bundesamt für Statistik, Sektion Mobilität, 058 463 64 68, mobilita@bfs.admin.ch

Anzahl Etappen pro Person und Tag nach Verkehrsmittelklasse und Zweck, 2021 - Kanton Solothurn

	Fuss- und Veloverkehr		Motorisierter Individualverkehr		Öffentlicher Verkehr		Übrige		Alle Verkehrsmittel	
	Anzahl Etappen		Anzahl Etappen		Anzahl Etappen		Anzahl Etappen		Anzahl Etappen	
	[Anzahl]	+/-	[Anzahl]	+/-	[Anzahl]	+/-	[Anzahl]	+/-	[Anzahl]	+/-
Alle Zwecke	1.51	0.08	1.57	0.08	0.32	0.04	0.04	0.01	3.43	0.12
Arbeit	0.28	0.04	0.39	0.04	0.11	0.03	(0.00)	0.00	0.79	0.07
Ausbildung und Schule	0.18	0.04	0.03	0.01	0.05	0.02	0.01	0.01	0.27	0.05
Einkauf und Besorgungen	0.34	0.04	0.48	0.04	0.05	0.01	0.00	0.00	0.87	0.06
Freizeit	0.63	0.04	0.50	0.04	0.09	0.02	0.02	0.01	1.24	0.07
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	0.01	0.01	0.03	0.01	(0.00)	0.00	(0.00)	0.00	0.05	0.02
Service- und Begleitwege	0.04	0.02	0.12	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.17	0.03
Anderes (inkl. weiss nicht/keine Angabe)	0.01	0.01	0.01	0.01	(0.01)	0.01	0.00	0.00	0.03	0.02

Basis: 2 167 Zielpersonen mit Wohnort im Kanton Solothurn und 7 288 Inlandetappen

(Zahl): Statistisch nur bedingt zuverlässig; siehe Vertrauensintervall

+/-: Vertrauensintervall mit Niveau 90%

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS

Auskunft: Bundesamt für Statistik, Sektion Mobilität, 058 463 64 68, mobilita@bfs.admin.ch

Auswertungen pro Person nach Verkehrsmittel und Zweck, Schweiz

Tagesdistanz pro Person nach Verkehrsmittelklasse und Zweck, 2021 - Schweiz

	Fuss- und Veloverkehr		Motorisierter Individualverkehr		Öffentlicher Verkehr		Übrige		Alle Verkehrsmittel	
	Tagesdistanz		Tagesdistanz		Tagesdistanz		Tagesdistanz		Tagesdistanz	
	[km]	+/-	[km]	+/-	[km]	+/-	[km]	+/-	[km]	+/-
Alle Zwecke	2.56	0.05	21.13	0.36	5.93	0.22	0.39	0.06	30.01	0.42
Arbeit	0.43	0.02	5.80	0.17	2.01	0.11	0.07	0.03	8.31	0.21
Ausbildung und Schule	0.19	0.01	0.49	0.05	0.72	0.07	0.02	0.01	1.42	0.09
Einkauf und Besorgungen	0.34	0.01	3.57	0.12	0.66	0.06	0.02	0.00	4.59	0.14
Freizeit	1.53	0.04	9.04	0.26	2.20	0.15	0.15	0.03	12.92	0.30
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	0.02	0.00	0.62	0.07	0.13	0.04	0.10	0.04	0.88	0.09
Service- und Begleitwege	0.04	0.00	1.36	0.08	0.05	0.02	(0.01)	0.01	1.46	0.08
Anderes (inkl. weiss nicht/keine Angabe)	0.02	0.00	0.25	0.04	0.16	0.04	0.02	0.01	0.45	0.06

Basis: 55 018 Zielpersonen mit Wohnort in der Schweiz und 202 061 Inlandetappen

(Zahl): Statistisch nur bedingt zuverlässig; siehe Vertrauensintervall

+/-: Vertrauensintervall mit Niveau 90%

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS

Auskunft: Bundesamt für Statistik, Sektion Mobilität, 058 463 64 68, mobilita@bfs.admin.ch

Tagesunterwegszeit (ohne Warte- und Umsteigezeiten) pro Person nach Verkehrsmittelklasse und Zweck, 2021 - Schweiz

	Fuss- und Veloverkehr		Motorisierter Individualverkehr		Öffentlicher Verkehr		Übrige		Alle Verkehrsmittel	
	Tagesunterwegszeit		Tagesunterwegszeit		Tagesunterwegszeit		Tagesunterwegszeit		Tagesunterwegszeit	
	[Min.]	+/-	[Min.]	+/-	[Min.]	+/-	[Min.]	+/-	[Min.]	+/-
Alle Zwecke	34.96	0.47	30.13	0.43	7.98	0.22	1.58	0.15	74.64	0.66
Arbeit	3.31	0.11	8.08	0.22	2.57	0.11	0.15	0.04	14.10	0.28
Ausbildung und Schule	2.03	0.09	0.73	0.06	1.07	0.07	0.17	0.02	4.00	0.15
Einkauf und Besorgungen	4.18	0.12	5.95	0.15	1.11	0.07	0.09	0.02	11.34	0.22
Freizeit	24.34	0.44	11.83	0.29	2.79	0.14	0.91	0.11	39.88	0.58
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	0.24	0.04	1.04	0.11	0.17	0.06	0.22	0.08	1.66	0.16
Service- und Begleitwege	0.60	0.05	2.14	0.11	0.08	0.02	0.02	0.01	2.84	0.12
Anderes (inkl. weiss nicht/keine Angabe)	0.27	0.05	0.35	0.05	0.18	0.03	0.03	0.02	0.82	0.09

Basis: 55 018 Zielpersonen mit Wohnort in der Schweiz und 202 061 Inlandetappen

+/-: Vertrauensintervall mit Niveau 90%

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS

Auskunft: Bundesamt für Statistik, Sektion Mobilität, 058 463 64 68, mobilita@bfs.admin.ch

Anzahl Etappen pro Person und Tag nach Verkehrsmittelklasse und Zweck, 2021 - Schweiz

	Fuss- und Veloverkehr		Motorisierter Individualverkehr		Öffentlicher Verkehr		Übrige		Alle Verkehrsmittel	
	Anzahl Etappen		Anzahl Etappen		Anzahl Etappen		Anzahl Etappen		Anzahl Etappen	
	[Anzahl]	+/-	[Anzahl]	+/-	[Anzahl]	+/-	[Anzahl]	+/-	[Anzahl]	+/-
Alle Zwecke	1.82	0.02	1.44	0.02	0.47	0.01	0.05	0.00	3.78	0.03
Arbeit	0.37	0.01	0.37	0.01	0.16	0.01	0.01	0.00	0.91	0.02
Ausbildung und Schule	0.22	0.01	0.03	0.00	0.07	0.00	0.01	0.00	0.34	0.01
Einkauf und Besorgungen	0.43	0.01	0.39	0.01	0.08	0.00	0.01	0.00	0.90	0.01
Freizeit	0.71	0.01	0.46	0.01	0.14	0.01	0.02	0.00	1.33	0.02
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	0.01	0.00	0.04	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.06	0.00
Service- und Begleitwege	0.06	0.00	0.14	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.20	0.01
Anderes (inkl. weiss nicht/keine Angabe)	0.02	0.00	0.01	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.04	0.00

Basis: 55 018 Zielpersonen mit Wohnort in der Schweiz und 202 061 Inlandetappen

+/-: Vertrauensintervall mit Niveau 90%

Quelle: BFS, ARE - Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)

© BFS

Auskunft: Bundesamt für Statistik, Sektion Mobilität, 058 463 64 68, mobilita@bfs.admin.ch