

# Mobilität im Kanton Solothurn

## Wichtigste Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021

### Übersicht

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) ist eine gesamtschweizerische Befragung der Bevölkerung zum Verkehrsverhalten. Er stellt eine wichtige Grundlage dar für Aussagen zu verschiedenen Aspekten des Personenverkehrs, die für die Verkehrsplanung, die Verkehrspolitik und für die Raumplanung verwendet werden. Die Erhebung wird seit 1974 regelmässig unter der Leitung der Bundesämter für Statistik (BFS) und für Raumentwicklung (ARE) durchgeführt. Im Jahr 2021 wurden schweizweit rund 55'000 Interviews durchgeführt, davon 2'167 im Kanton Solothurn.

Der MZMV ist so ausgelegt, dass für einzelne Kantone Auswertungen mit der nötigen statistischen Aussagekraft vorgenommen werden können. Der Kanton Solothurn hat 2021 sowohl für die Agglomerationen Solothurn und Grenchen wie für den Teil Olten der Agglomeration AareLand (Aarau - Olten - Zofingen)

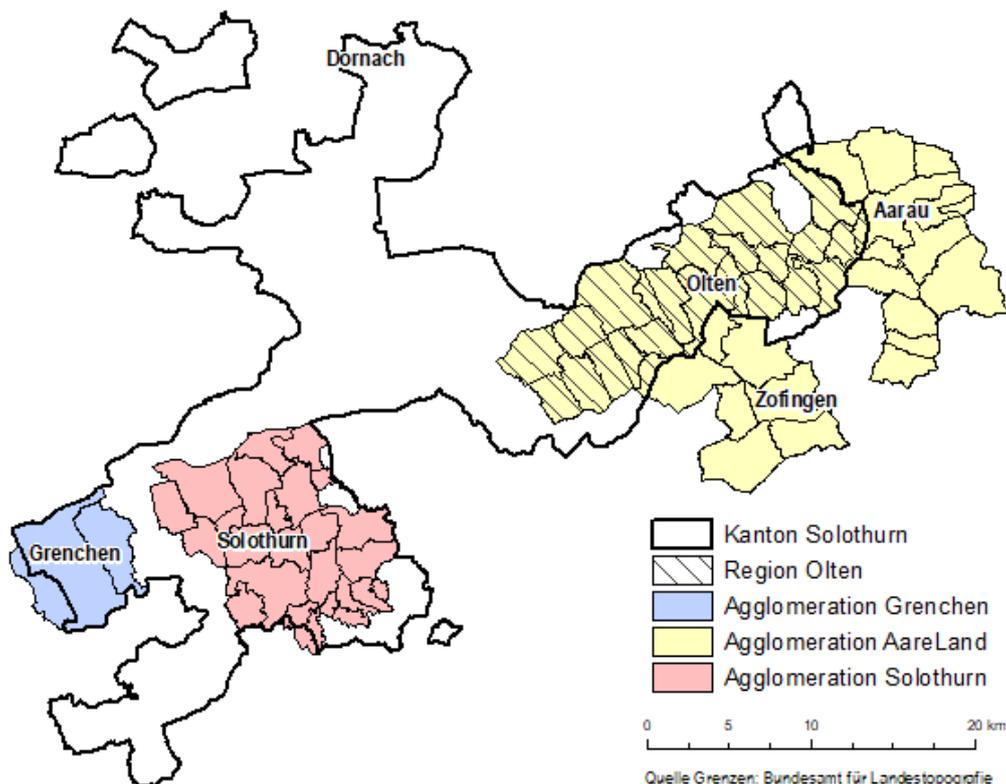
zusätzliche Interviews durchführen lassen, um auch für diese Gebiete aussagekräftige Ergebnisse zu erhalten. Neben der gesamten Schweiz als Vergleich und dem Kanton Solothurn wurden folgende Untersuchungseinheiten ausgewertet:

- die Agglomeration Solothurn
- die Region Olten
- die Agglomeration AareLand
- die Agglomeration Grenchen

Im folgenden werden die wichtigsten Resultate des MZMV 2021 zusammengefasst und die Veränderungen im Vergleich zum MZMV 2015 beschrieben.

Einen wesentlichen Einfluss auf die Resultate hatte die Corona-Pandemie, die auch 2021 stark zu spüren war. Auf spezielle Auswirkungen wird in den Kommentaren hingewiesen.

### Untersuchungseinheiten



# Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten

## Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt

Für alle Formen der Mobilität – mit Ausnahme des Fussverkehrs – braucht es Fahrzeuge. Es spielt für die Teilnahme am Verkehr eine wichtige Rolle, welche Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt.

Die Unterschiede zwischen den verschiedenen Untersuchungseinheiten sind nicht sehr ausgeprägt: Die Zahl der Fahrzeuge pro Haushalt liegt im Kanton Solothurn leicht über dem gesamtschweizerischen Wert. Interessanter sind die Unterschiede zur Erhebung 2015: Die Zahl der Autos pro Haushalt ist leicht zurückgegangen. Noch grösser war der Rückgang bei den konventionellen Velos, was

aber durch den Zuwachs an E-Bikes (die sich fast verdreifacht haben) mehr als kompensiert wurde. Dies ist sicher mindestens teilweise der Corona-Pandemie zuzuschreiben. Interessant ist die Entwicklung der Haushalte ohne Auto: Deren Anteil nahm in der Schweiz nur minim zu, in den Agglomerationen Solothurn und AareLand aber um 20 und mehr Prozent.

	Autos	Motorräder, Kleinmotorräder, Mofas	Velos	E-Bikes
Agglomeration Solothurn	1.20	0.23	1.64	0.38
Region Olten	1.07	0.18	1.51	0.27
Agglomeration AareLand	1.13	0.18	1.64	0.27
Agglomeration Grenchen	1.13	0.20	1.11	0.25
Kanton Solothurn	1.23	0.21	1.52	0.33
Schweiz	1.15	0.20	1.47	0.28

## Verfügbarkeit von Autos, Velos und ÖV-Abos

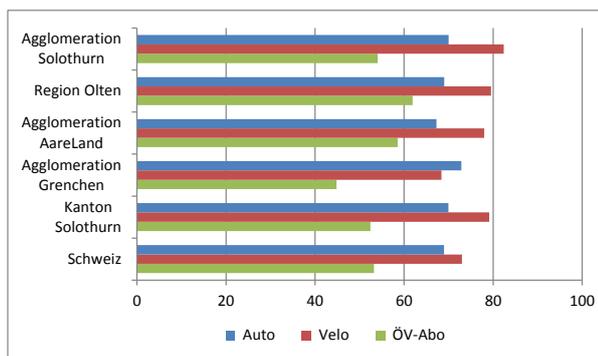


Abb.: Verfügbarkeit der Verkehrsmittel (in %: Bei Autos der Personen mit Fahrausweis, bei ÖV-Abos der Personen ab 16 Jahren, bei Velos aller Befragten)

Neben der Verfügbarkeit über Fahrzeuge hat auch der Besitz eines ÖV-Abonnements Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten.

Die Muster sind überall ähnlich, weisen aber trotzdem einige wichtige Unterschiede auf. Auffallende tendenzielle Abweichungen weist die Agglomeration Grenchen auf: Verfügbarkeit von Autos höher als die von Velos, unterdurchschnittliche Dichte von ÖV-Abos. Die Verfügbarkeit von Velos ist im Kanton Solothurn und den anderen Teilgebieten höher als in der gesamten Schweiz, bei den ÖV-Abos liegen die Region Olten und die Agglomeration AareLand leicht über den Werten der Schweiz.

# Verkehrsaufkommen und Mobilität

## Wege, Distanzen, Unterwegszeiten

Das Verkehrsaufkommen kann mit Hilfe verschiedener Kennziffern beschrieben werden. Im MZMV 2021 wurden die Anzahl der Wege, die zurückgelegte Distanz und die Unterwegszeit pro Tag erhoben (siehe folgende Tabelle).

Wie schon 2015 zeigen sich grundsätzliche Tendenzen:

- Männer sind etwas mobiler als Frauen.
- Die Mobilität nimmt von der jüngsten Altersgruppe (6- bis 17-jährige) bis zur mobilsten Gruppe, den 18- bis 24-jährigen, zu, anschliessend nimmt sie mit zunehmendem Alter ab.

	Wege pro Tag [Anz.]	Distanz pro Tag [km]	Tagesunterwegszeit [Min.]
<b>Geschlecht</b>			
Männer	2.77	32.1	74.3
Frauen	2.60	29.3	75.7
<b>Alter</b>			
6-17 Jahre	2.92	22.2	59.6
18-24 Jahre	3.04	45.9	87.5
25-44 Jahre	2.99	39.9	83.3
45-64 Jahre	2.72	31.5	78.1
65-79 Jahre	2.16	18.4	74.4
80 und mehr	1.61	9.9	36.5
<b>Durchschnitt</b>	<b>2.69</b>	<b>30.7</b>	<b>75.0</b>

Während sich das grundsätzliche Muster im Vergleich zu 2015 nur wenig geändert hat – abgesehen davon, dass die Unterschiede nach Geschlecht kleiner geworden sind – hat sich die Gesamtmobilität gegenüber 2015 markant verkleinert: Die Anzahl Wege pro Tag ging je nach Untersuchungseinheit um -16% bis -22% zurück (Gesamtschweiz -18%), die zurückgelegte Distanz um -18% bis -20%

(Gesamtschweiz -19%) und die Tagesunterwegszeit um -11% bis -14% (Gesamtschweiz -11%). Dies ist mit Sicherheit zu einem wesentlichen Teil der Corona-Pandemie zuzuschreiben, die zu einem signifikanten Rückgang der Mobilität allgemein und einer Verlagerung zum Fuss- und Veloverkehr geführt hat.

## Einflüsse auf Kennzahlen zum Verkehrsaufkommen

### Tagesdistanz nach Einkommen

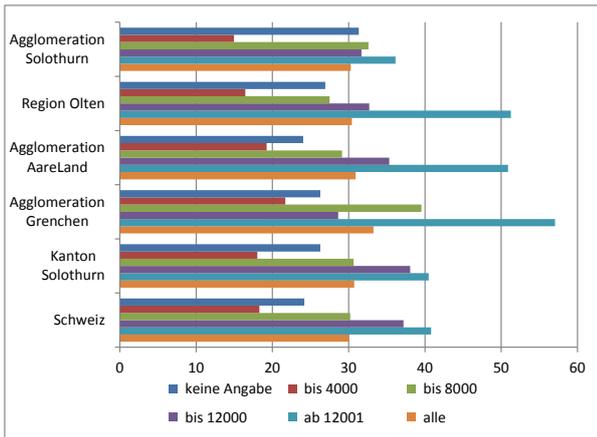


Abb.: Tagesdistanz nach Einkommen (in km)

In der Schweiz wie auch im Kanton Solothurn stellt man einen klaren Zusammenhang zwischen Einkommensverhältnissen und der zurückgelegten Tagesdistanzen fest: Letztere verhalten sich bei Haushalten der verschiedenen Klassen (bis 4000.-/Monat, 4000.- bis 8000.-/Monat, 8000.- bis 12000.- pro Monat und mehr als 12000.-/Monat) etwa im Verhältnis 3 : 5 : 6 : 7. Dieses Muster von zunehmender Tagesdistanz bei zunehmendem Einkommen ist in allen Untersuchungseinheiten im Kanton Solothurn festzustellen, einzig in den Agglomerationen Solothurn und Grenchen sind einzelne Ausreisser festzustellen.

### Tagesunterwegszeit nach Urbanisierungsgrad

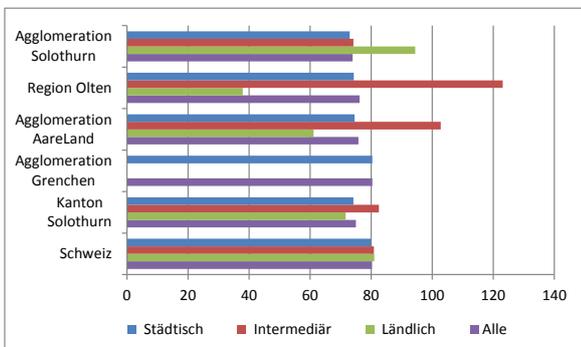


Abb.: Tagesunterwegszeit nach Urbanisierungsgrad (in Min.)

Interessant ist die Analyse der Tagesunterwegszeit nach Urbanisierungsgrad: Während über die ganze Schweiz gesehen praktisch keine Unterschiede bei der im Verkehr zugebrachten Zeit bestehen, ist dies in den verschiedenen Untersuchungseinheiten im Kanton Solothurn nicht der Fall. Allerdings sind auch keine Muster zu erkennen, die eine eindeutige Erklärung zulassen würden. Es ist deshalb davon auszugehen, dass sich die Einflüsse der Anzahl der Wege und der Länge dieser Wege im Allgemeinen ausgleichen.

## Verkehrsmittelwahl

### Kennziffern zur Verkehrsmittelwahl (Modal Split) im Kanton Solothurn

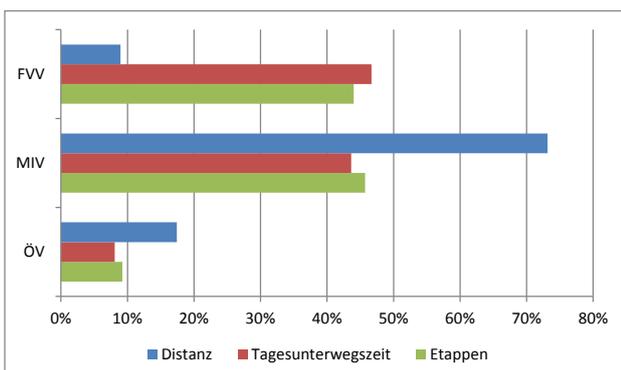


Abb. links: Anteile der Verkehrsmittel an Distanz, Unterwegszeit und Etappen

Mehr als 70% der mittleren Tagesdistanz wird mit dem Auto oder dem Motorrad (MIV) zurückgelegt. Der ÖV (Bus, Bahn) liegt mit weniger als 20% auf dem 2. Platz. Der Fuss- und Veloverkehr (FVV) ist mit weniger als einem Zehntel an den Distanzen beteiligt. Im Vergleich zur Schweiz als Ganzes ist im Kanton

Solothurn der Anteil des MIV überdurchschnittlich, der ÖV-Anteil unterdurchschnittlich. Bei der Unterwegszeit liegt der FVV leicht vor dem MIV (47% gegenüber 44%) und bei den Etappen liegen FVV und MIV ungefähr gleichauf.

Interessant ist der Vergleich mit der Erhebung 2015: Während sich beim FVV die Zahl der Etappen praktisch nicht verändert hat, zeigen Distanz und Unterwegszeit hohe Zunahmen

(+32% und +21%). Im MIV sind die Veränderungen geringer: Sowohl Anzahl der Etappen wie Distanzen haben leicht zugenommen, die Unterwegszeit leicht abgenommen (+7%, +8%, -6%). Der öffentliche Verkehr hingegen weist bei allen Kennziffern einen starken Rückgang auf: Distanz -30%, Unterwegszeit -41% und Zahl der Etappen -25%. Diese Veränderungen sind zu einem grossen Teil der Corona-Pandemie zuzuschreiben.

## Verkehrszweck

Im Kanton Solothurn dominiert der Verkehrszweck Freizeit mit über 45% der Distanzen und mehr als 55% der Unterwegszeit. Es folgen mit über einem Viertel der Distanz die Arbeitspendlerfahrten, die zeitlich weniger als 20% beanspruchen. Gemeinsam mit den Ausbildungspendlerfahrten erreichen die Pendlerfahrten bei der Distanz einen Anteil von 31%.

In Bezug auf die zurückgelegten Distanzen liegt der Verkehrszweck Arbeit in der Agglomeration AareLand und der Region Olten über dem gesamtschweizerischen Wert, in der Agglomeration Solothurn aber darunter. Dagegen liegen die Freizeitdistanzen im Kanton wie in der Agglomeration Solothurn über dem schweizerischen Mittel, in der Agglomeration AareLand darunter.

Die Veränderungen gegenüber 2015 sind zwar in vielen Fällen beachtlich, es sind aber nur wenig einheitliche Trends zu entdecken. Die Distanzen im geschäftlichen Verkehr

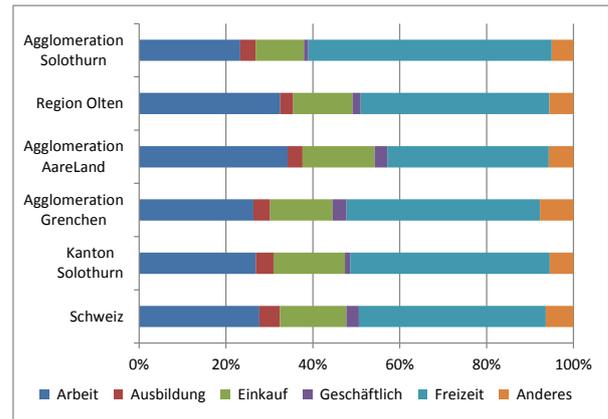


Abb.: Distanzen pro Verkehrszweck

haben generell stark abgenommen (um mehr als die Hälfte), diejenigen im Ausbildungsverkehr sind weniger stark zurückgegangen. Im Einkaufs- und Freizeitverkehr haben sie tendenziell (mit Ausnahmen!) zugenommen, bei den Arbeitspendlern ist die Tendenz uneinheitlich.

## Verkehrsmittel im Freizeitverkehr (Anteile der Distanzen und Wegzeiten)

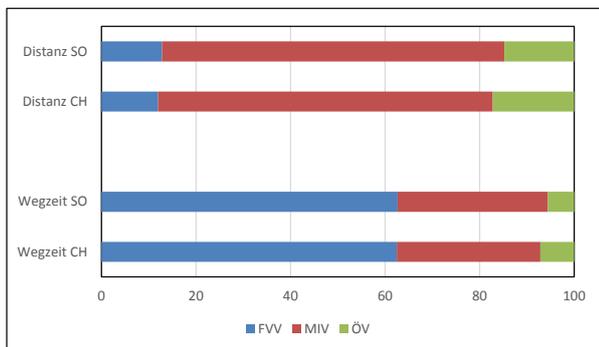


Abb.: Distanz und Wegzeit im Freizeitverkehr

Rund 70% der im Freizeitverkehr zurückgelegten Distanzen entfallen auf den MIV, über 60%

der im Freizeitverkehr investierten Zeit entfällt auf den Fuss- und Veloverkehr. Dies hängt auch damit zusammen, dass Wege zu Fuss und mit dem Velo häufig die eigentliche Freizeitaktivität ausmachen. Relativ gering ist der Anteil des ÖV am Freizeitverkehr: 15% bis 17% der Distanzen und nur 6% bis 7% der Wegzeit. Gegenüber 2015 ist im Freizeitverkehr die Distanz leicht und die Unterwegszeit stark gesunken. Anteilsmässig haben bei der Distanz der Fuss- und Veloverkehr wie der MIV leicht zugenommen, während der ÖV spürbar abgenommen hat. Bei der Wegzeit hat nur der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs zugenommen.