

# Mobilität im Kanton Solothurn

## Wichtigste Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

### Übersicht

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) ist eine gesamtschweizerische Befragung der Bevölkerung zum Verkehrsverhalten. Er ist heute die wichtigste Grundlage für Aussagen zu zahlreichen Aspekten des Personenverkehrs, die in verschiedensten Bereichen der Verkehrsplanung und Verkehrspolitik und von der Raumplanung verwendet wird. Die Erhebung wird seit 1974 regelmässig unter der Leitung der Bundesämter für Statistik (BFS) und für Raumentwicklung (ARE) durchgeführt. Im Jahr 2015 wurden schweizweit rund 57'000 Interviews durchgeführt, davon 2'269 im Kanton Solothurn.

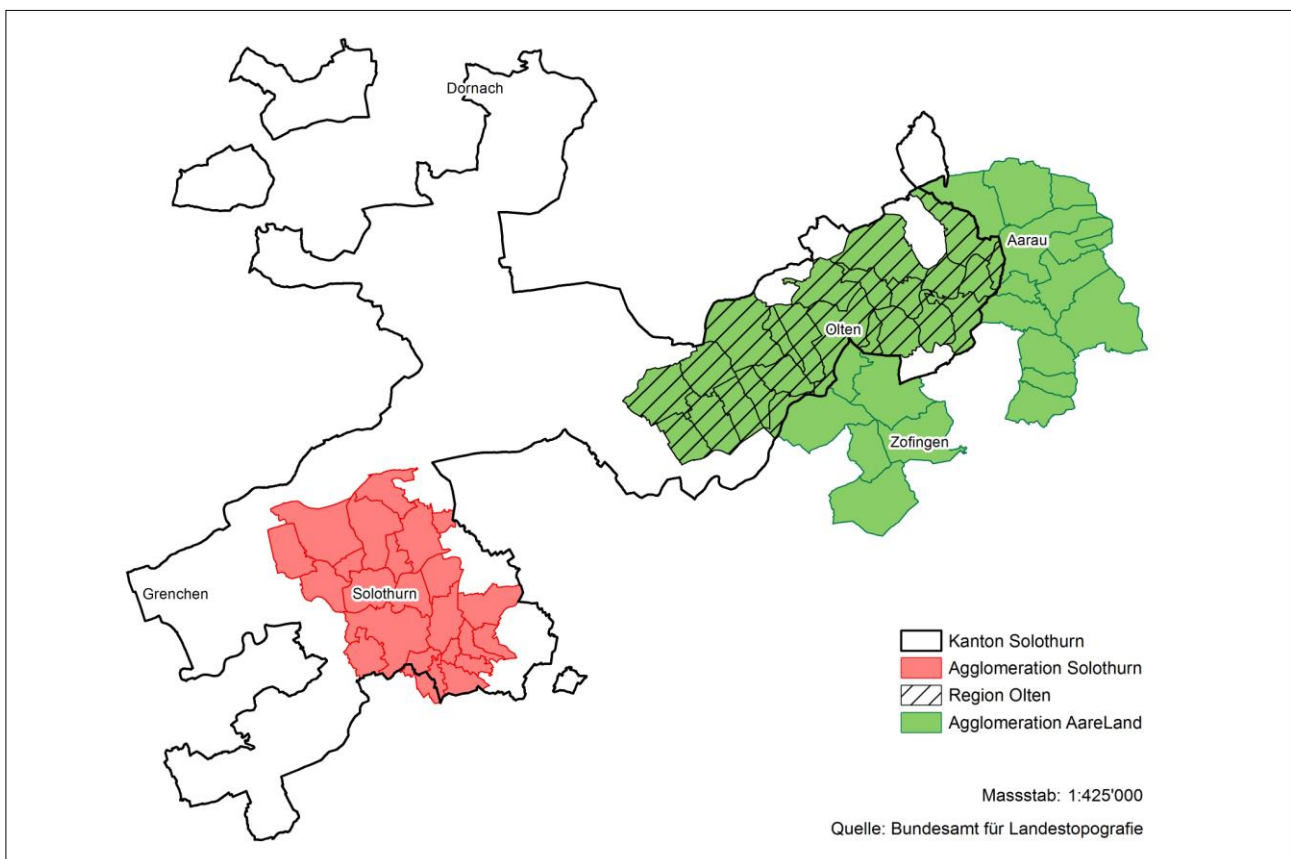
Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr ist so ausgelegt, dass auch für einzelne Kantone Auswertungen mit der nötigen statistischen

Aussagekraft vorgenommen werden können. Der Kanton Solothurn hat 2015 - wie bereits 2010 - sowohl für die Agglomeration Solothurn wie für den Teil Olten der Agglomeration AareLand (Aarau - Olten - Zofingen) zusätzliche Interviews durchführen lassen, um auch für diese Gebietseinheiten aussagekräftige Ergebnisse zu erhalten. Neben der gesamten Schweiz als Vergleich und dem Kanton Solothurn werden weiter folgende Untersuchungseinheiten ausgewertet:

- die Agglomeration Solothurn\*
- die Region Olten
- die Agglomeration AareLand\*

\* Definition der Agglomerationen gemäss Bundesamt für Statistik (BFS)

### Untersuchungseinheiten



# Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten

## Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt

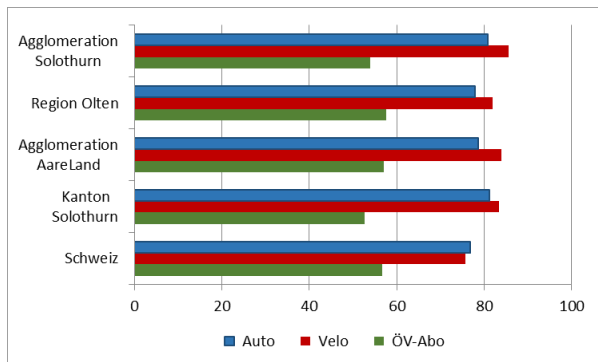
Um am Verkehr teilnehmen zu können, müssen – ausser beim Verkehr zu Fuss – gewisse Voraussetzungen erfüllt sein: Für Fahrten mit dem Velo oder dem Auto braucht es ein Fahrzeug und im öffentlichen Verkehr sind ein entsprechendes Angebot und ein Fahrausweis nötig. Die Tabelle rechts zeigt die Anzahl Fahrzeuge pro Haushalt. Fast 80% der Haushalte besitzen mindestens ein Auto.

Im Vergleich mit der ganzen Schweiz sind die Unterschiede nicht wesentlich: Die Zahl der

Fahrzeuge pro Haushalt liegt im Kanton Solothurn, ausser bei den Motorrädern, leicht über dem gesamtschweizerischen Wert.

	Autos	Motorräder	Kleinmotorräder und Mofas	Velos und E-Bikes
Agglomeration Solothurn	1.22	0.12	0.09	1.94
Region Olten	1.21	0.12	0.08	1.77
Agglomeration AareLand	1.22	0.13	0.07	1.92
Kanton Solothurn	1.28	0.13	0.09	1.83
Schweiz	1.16	0.14	0.06	1.66

## Verfügbarkeit von Autos, Velos und ÖV-Abos



Angaben in % der betreffenden Personen (siehe Text rechts)

Verfügbarkeit bedeutet, dass der befragten Person immer ein Fahrzeug bzw. ein ÖV-Abonnement zur Verfügung steht. Bei den Autos bezieht sich dies auf alle Personen mit Führerausweis, bei den ÖV-Abos auf Personen ab 16 Jahren und bei den Velos auf alle Befragten.

Die Muster sind überall ähnlich. Die Verfügbarkeit von Velos ist im Kanton Solothurn und den anderen Teilgebieten höher als in der gesamten Schweiz. Bei der Verfügbarkeit von Autos liegt der Kanton Solothurn über und bei den ÖV-Abos leicht unter den gesamtschweizerischen Werten.

# Verkehrsaufkommen und Mobilität

## Wege, Distanzen, Weg- und Unterwegszeiten

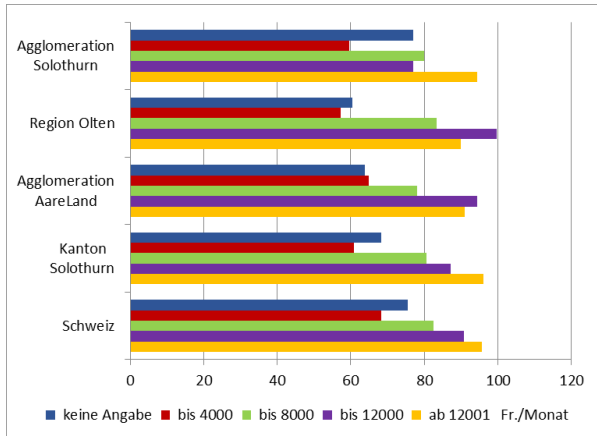
Das Verkehrsaufkommen kann mit Hilfe verschiedener Kennziffern beschrieben werden. Im Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 wurden die Anzahl der Wege (von einer Aktivität zur anderen), die am Stichtag zurückgelegte Distanz wie auch die Zeit, die täglich im Verkehr zugebracht wurde, erhoben.

Im Mittel legt eine im Kanton Solothurn wohnhafte Person ab 6 Jahren täglich 37.5 km zurück, dies entspricht ziemlich genau dem schweizerischen Durchschnitt. Es lassen sich folgende Trends beobachten:

- Männer sind 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]	Wegzeit pro Tag [Min.]	Unterwegszeit pro Tag [Min.]
<b>Geschlecht</b>				
Männer	3.46	43.58	92.49	84.44
Frauen	3.18	30.70	79.67	71.09
<b>Alter</b>				
6-17 Jahre	3.49	24.08	74.69	66.00
18-24 Jahre	3.70	48.57	103.62	91.43
25-44 Jahre	3.63	47.74	95.93	86.27
45-64 Jahre	3.46	43.25	91.93	84.22
65-79 Jahre	2.70	23.77	76.05	70.30
80 und mehr	2.10	9.66	44.20	39.31
<b>Durchschnitt</b>	<b>3.33</b>	<b>37.48</b>	<b>86.42</b>	<b>78.13</b>

## Unterwegszeit nach Einkommen



Unterwegszeit in Minuten

## Vergleich mit 2010

Das Verkehrsverhalten hat sich seit 2010 nicht wesentlich verändert. Man stellt allerdings fest, dass die Kennziffern im Kanton Solothurn und in den Teilgebieten stärker abgenommen haben, als in der Schweiz als Ganzes

Die Anzahl der Wege ist tendenziell für alle Auswertungseinheiten zurückgegangen, allerdings stärker bei den Männern als bei den Frauen. Das Gleiche gilt für die durchschnittliche Tagesdistanz. Bei der Wegzeit wie bei der Unterwegszeit (inklusive Wartezeiten) liegen die Abnahmen gegenüber 2010 in der gleichen Grössenordnung.

Die Unterwegszeit unterscheidet sich von der Wegzeit darin, dass die Wegzeit die ganze Dauer vom Start bis zum Ziel beinhaltet, die Unterwegszeit aber die Pausen und Wartezeiten ausklammert.

Im Durchschnitt sind wir fast 80 Minuten, also mehr als eineinviertel Stunden pro Tag unterwegs in Bewegung. Die Unterwegszeit steigt tendenziell mit zunehmendem Einkommen (Einkommen des ganzen Haushalts). Dieses gesamtschweizerische Muster gilt auch für den Kanton Solothurn und mehr oder weniger auch für die anderen ausgewerteten geographischen Einheiten.

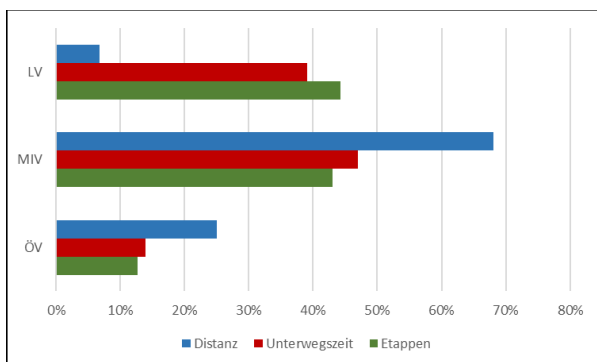
In der Tabelle sind jene Veränderungen hervorgehoben, die aus statistischer Sicht als gesichert gelten können («signifikant»).

Einheit	Wege pro Tag	Tagesdistanz	Wegzeit pro Tag	Unterwegszeit
Agglomeration Solothurn	-7%	-8%	-7%	-8%
Region Olten	-3%	-8%	-7%	-10%
Agglomeration AareLand	-3%	-3%	-4%	-5%
Kanton Solothurn	-5%	-5%	-6%	-7%
Schweiz	-2%	0%	-1%	-1%

Signifikante Veränderungen

## Verkehrsmittelwahl

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



Anteile der Verkehrsmittel an Distanz, Unterwegszeit und Etappen

Rund zwei Drittel der mittleren Tagesdistanz wird mit dem Auto oder dem Motorrad (MIV) zurückgelegt. Der ÖV (Bus, Bahn) liegt mit einem Viertel auf dem 2. Platz. Der Langsamverkehr (LV) ist mit weniger als einem Zehntel an den Distanzen beteiligt. Bei den Distanzen liegt der MIV somit klar an der Spitze. Bei der Unterwegszeit liegt der MIV nur leicht vor dem LV (47% gegenüber 39%) und bei den Etappen liegen LV und MIV ungefähr gleichauf.

Der Anteil des ÖV liegt bezogen auf die Distanz im Kanton Solothurn und in den Agglomerationen Solothurn und AareLand über dem schweizerischen Durchschnitt, nicht aber in der Region Olten.

## Verkehrszwecke

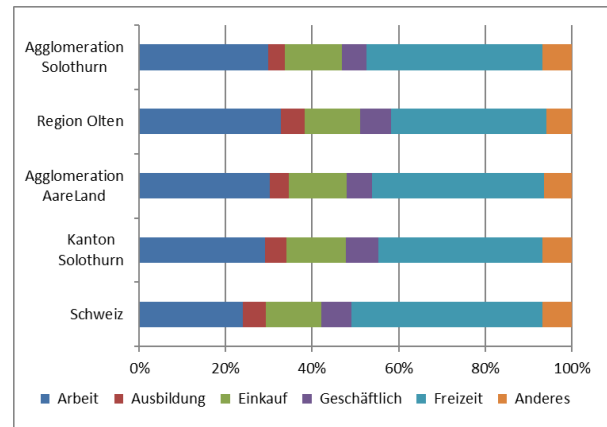
Die Verkehrszwecke geben den Grund für eine Fahrt wieder.

Im Kanton Solothurn dominiert der Verkehrszweck Freizeit mit knapp 40% der Distanzen und fast 50% der Unterwegszeit (in der Schweiz fast 45% der Distanzen bzw. über 50% der Unterwegszeit). Es folgen mit über einem Viertel die Arbeitspendlerfahrten. Gemeinsam mit den Ausbildungspendlerfahrten erreichen die Pendlerfahrten einen Anteil von fast 35% (Schweiz: knapp 30%).

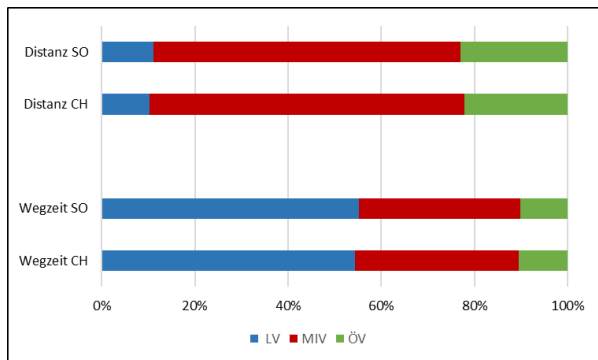
In Bezug auf die zurückgelegten Distanzen liegt der Verkehrszweck Arbeit in allen Teilgebieten über dem gesamtschweizerischen Wert, während die Freizeitdistanzen - mit Aus-

nahme der Agglomeration Solothurn - klar darunter liegen.

### Distanzen pro Verkehrszweck



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

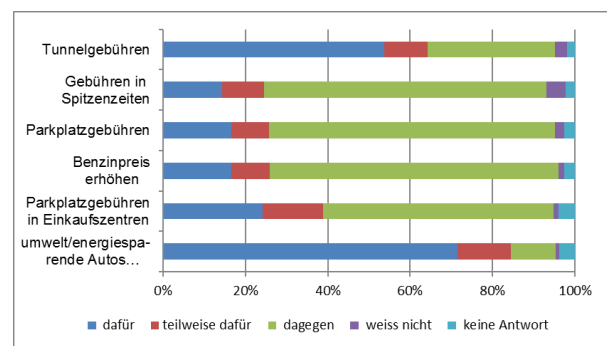


Rund zwei Drittel der im Freizeitverkehr zurückgelegten Distanzen entfallen auf den MIV, über die Hälfte der im Freizeitverkehr investierten Zeit entfällt auf den Langsamverkehr. Dies ist dadurch bedingt, dass Wege zu Fuss und mit dem Velo häufig die eigentliche Freizeitaktivität ausmachen. Relativ gering ist der Anteil des ÖV am Freizeitverkehr. Gegenüber 2010 ist die Distanz tendenziell und die Unterwegszeit klar gesunken. Anteilsmässig hat aber der ÖV spürbar zugenommen, während der Langsamverkehr tendenziell abgenommen hat.

## Einstellungen zur Verkehrspolitik

Den Befragten wurde eine Liste möglicher Massnahmen zur Stellungnahme unterbreitet. Gebühren in Spitzenzeiten bedeutet eine Verteuerung des Verkehrs im Sinne von Mobility-Pricing. Während die Förderung energiesparender Fahrzeuge mehrheitlich begrüsst wird, sind Massnahmen, die die Mobilität verteuern, nicht sehr populär. Gegenüber 2010 hat die Zustimmung zu Tunnelgebühren und Parkplatzgebühren in Einkaufszentren wesentlich zugenommen, die Ablehnung von Massnahmen im Stadtzentrum (Zufahrts- bzw. höhere Parkplatzgebühren) hat sich verstärkt.

### Akzeptanz finanzieller Massnahmen



Herausgeber: Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn  
 Dieses Falblatt und der ausführliche Bericht „Mobilität im Kanton Solothurn, Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015“, Mai 2017, kann auf der Internetseite [www.avt.so.ch](http://www.avt.so.ch) heruntergeladen werden.