



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE  
Office fédéral du développement territorial ARE  
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE  
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

# Wer lernt in Zukunft noch Fahren? Zahlen und Fakten zur Mobilität von Jugendlichen und jungen Erwachsenen

## L-drive Mobility-Forum

Gurten Park, Wabern bei Bern

**Dr. Ulrich Seewer, Vizedirektor**, Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 14. November 2024



# Übersicht

- Mikrozensus Mobilität und Verkehr: Grundlagen und Methodik
- Wichtigste Verkehrskennzahlen über die Zeit
- Trends im Führerscheinbesitz in der Schweiz
- Führerscheinbesitz im internationalen Vergleich
- Schlussfolgerungen
- Diskussion



# MZMV: Grundlagen und Methodik

- Schweizweit grösste Mobilitätserhebung
- Wichtige Datengrundlage für Verkehrs- und Raumpolitik
- Durchführung alle 5 Jahre
- Gemeinsames Projekt von BFS und ARE





# Methodik seit 1974

Jahr	Stichprobe	Zeitpunkt	Methode	Schwerpunkte / Neuerungen
1974	2114 Haushalte, alle Personen ab 6 Jahren	1 Stichtag, im Herbst	Kombination aus schriftlicher und mündlicher Befragung	Zeitbudgetstudie mit Erfassung aller Tagesaktivitäten
1979	2000 Haushalte, alle Personen ab 14 Jahren	2 Stichtage, im Herbst		
1984	3513 Haushalte, alle Personen ab 10 Jahren	1 Stichtag, im Frühling	schriftliche Befragung	Wegekonzept in Anlehnung an die deutsche KONTIV-Erhebung
1989	20 472 Haushalte, alle Personen ab 10 Jahren			
1994	16 570 Haushalte 18 020 Personen ab 6 Jahren			Erhebung auf Basis des Etappenkonzepts
2000	27 918 Haushalte 29 407 Personen ab 6 Jahren			
2005	31 950 Haushalte 33 390 Personen ab 6 Jahren	1 Stichtag, über das ganze Jahr verteilt	computergestützte telefonische Befragung (CATI-Technik)	Etappenkonzept mit Geokodierung während des Interviews
2010	59 971 Haushalte 62 868 Personen ab 6 Jahren			
2015	57 090 Haushalte 57 090 Personen ab 6 Jahren			Etappenkonzept mit Geokodierung und Routenerfassung während des Interviews
2021	55 018 Haushalte 55 018 Personen ab 6 Jahren			Ausweitung der Routenerfassung auf das Velo

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

© BFS 2023



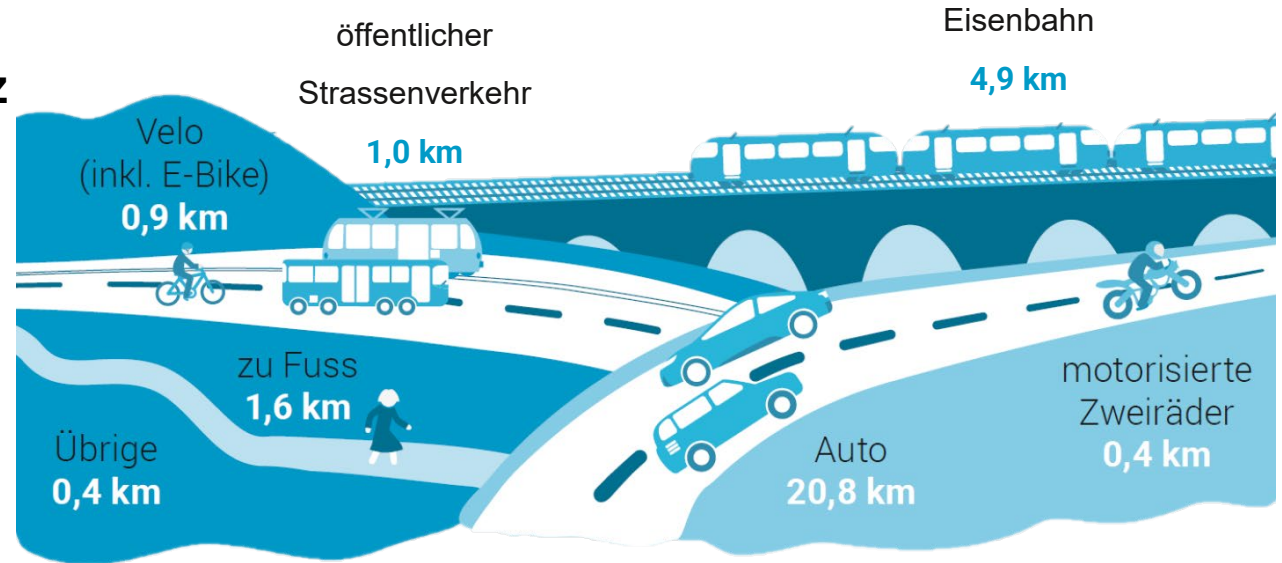
# Mehr Zahlen zum Mobilitätsverhalten

[www.mzmv.bfs.admin.ch](http://www.mzmv.bfs.admin.ch)

[www.are.admin.ch/mzmv](http://www.are.admin.ch/mzmv)

**Mittlere  
Tagesdistanz  
pro Person,  
2021**

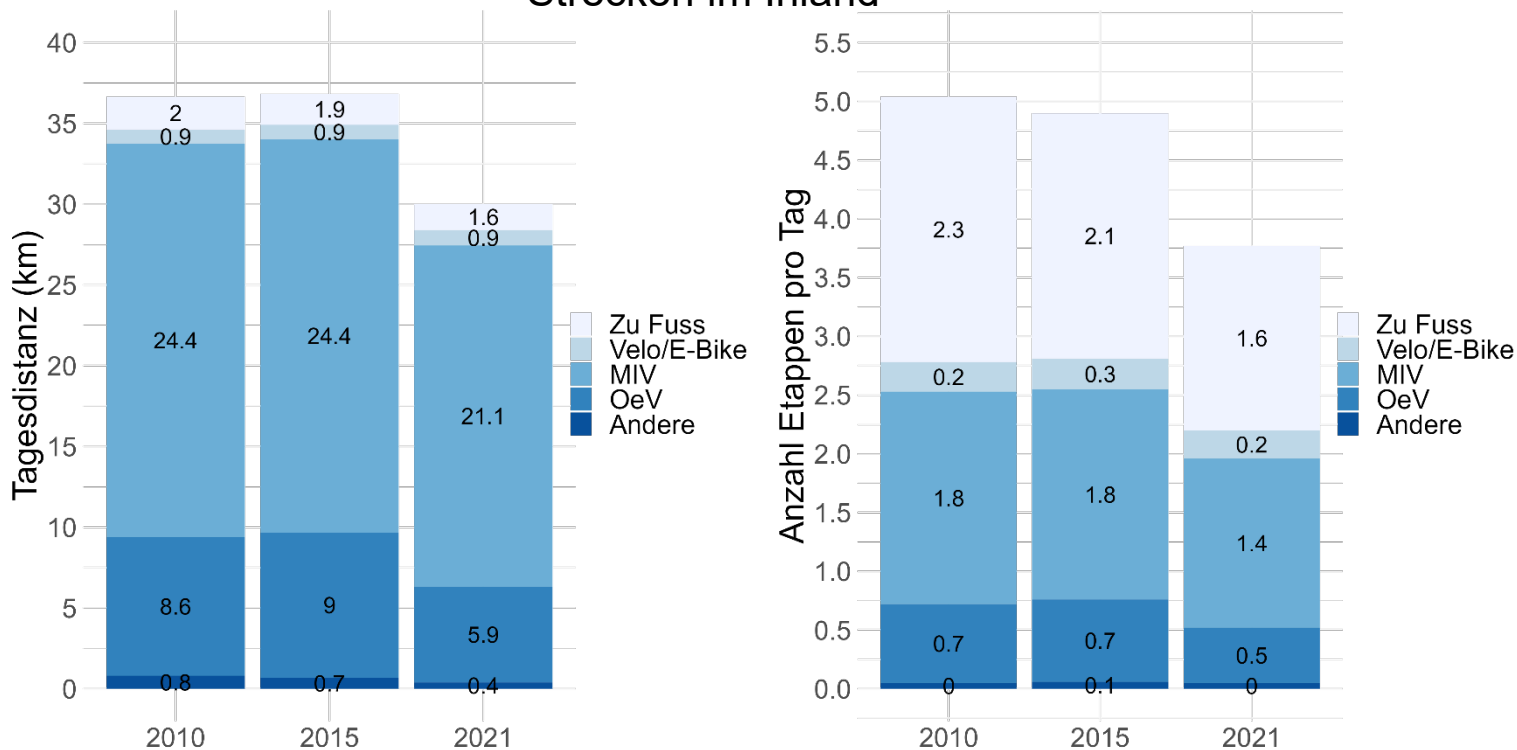
**Strecken im  
Inland**





# Tagesdistanz und Anzahl Etappen

## Strecken im Inland





# Tagesdistanz und Anzahl Etappen

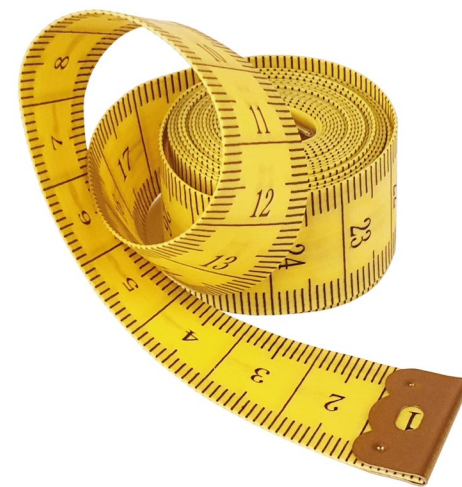
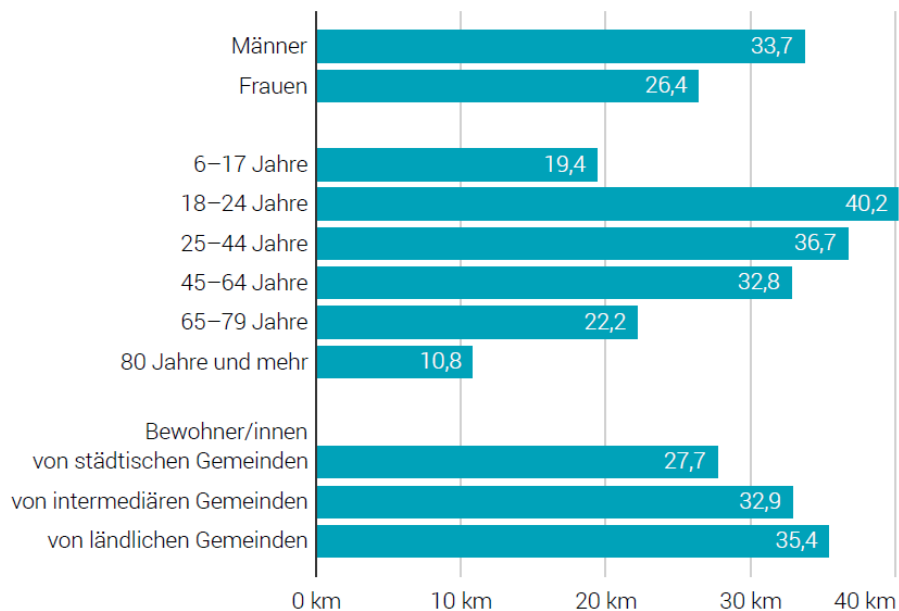
- Auto ist das meist genutzte Verkehrsmittel: Ca. 70% der täglichen Distanzen fallen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV)
- Fussetappen besonders relevant für kurze Distanzen
- 2021 anteilmässig stärkster Rückgang beim öffentlichen Verkehr (COVID) um über 30%
- Langzeitprognosen: Entwicklungen v.a. in 2025 (nächste MZMV Erhebung) von grosser Bedeutung



## Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Bevölkerungsgruppen, 2021

im Inland

G3.2.1.4



Basis: 55 018 Zielpersonen

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

© BFS 2023

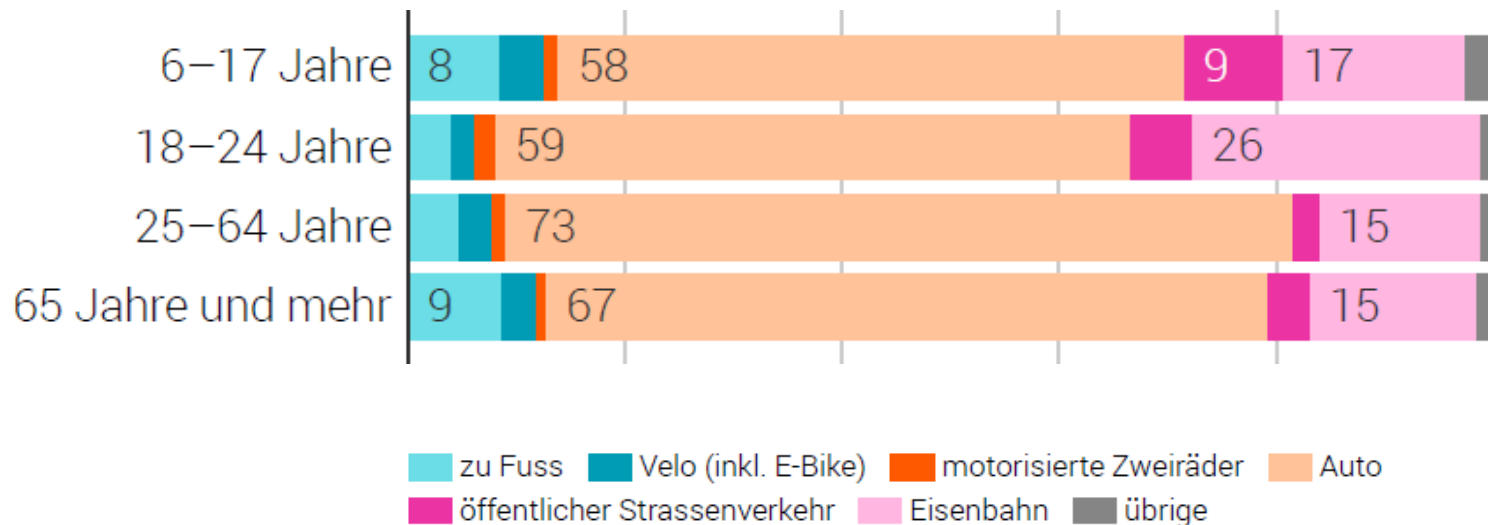




## Eingesetzte Verkehrsmittel nach Bevölkerungsgruppen, Urbanisierungsgrad und Sprachregion, 2021

Anteile an der Tagesdistanz im Inland

G3.3.1.11



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

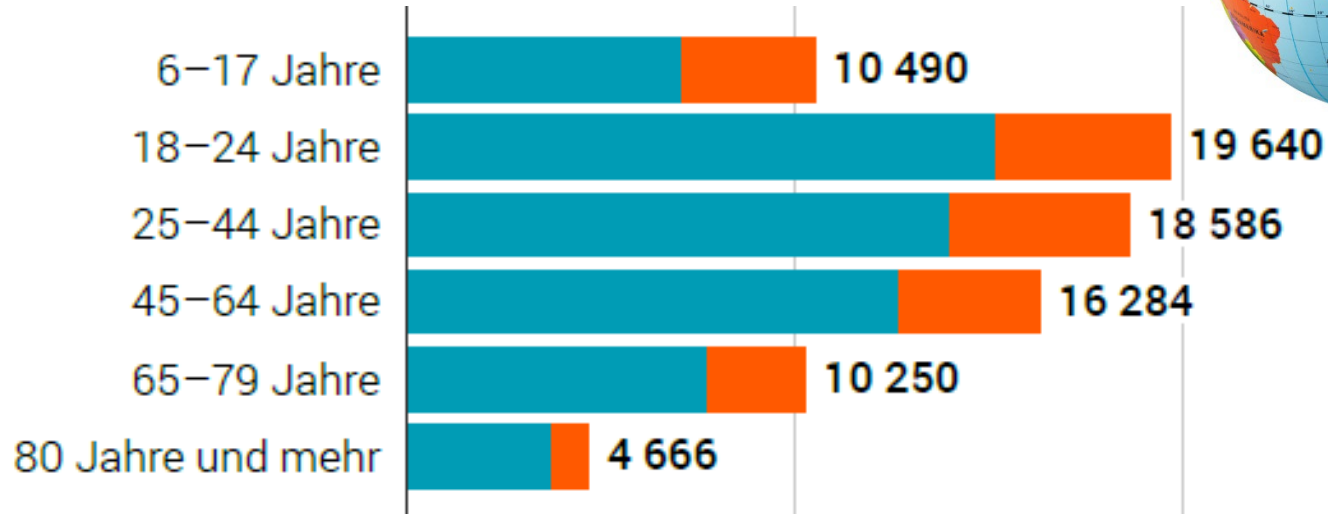
© BFS 2023



# Mittlere Jahresmobilität pro Person nach Bevölkerungsgruppen und Mobilitätsart, 2021

Distanzen im Inland und Ausland

G3.8.2



■ Alltagsmobilität ■ Reisen (Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen)

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

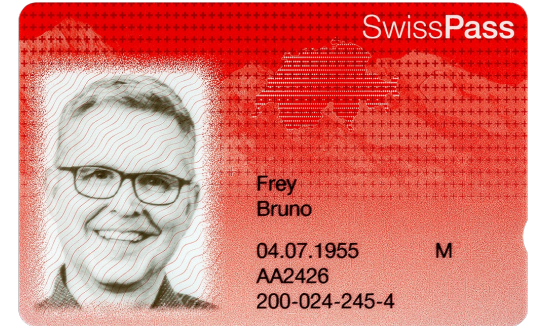
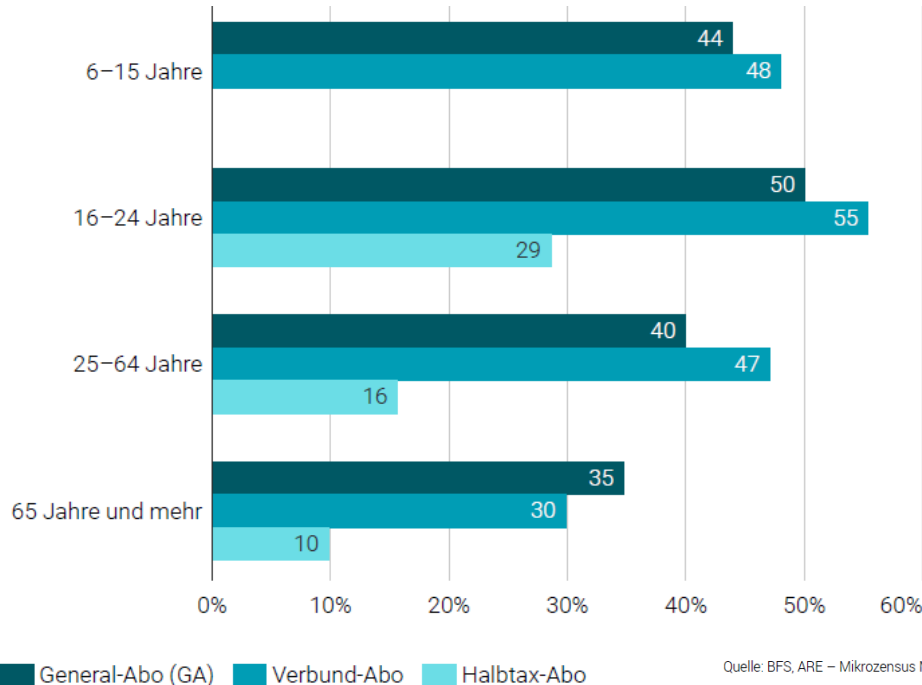
© BFS 2023



## Tages-Nutzungsquote der ÖV-Abonnemente nach Wochentag und Alter der Inhaber/innen, 2021

Anteil der Abo-Besitzer/innen, die ihr Abo an einem bestimmten Tag mindestens einmal benutzen (d.h. mindestens eine Etappe mit dem ÖV zurücklegen)

G3.3.3.4



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

© BFS 2023

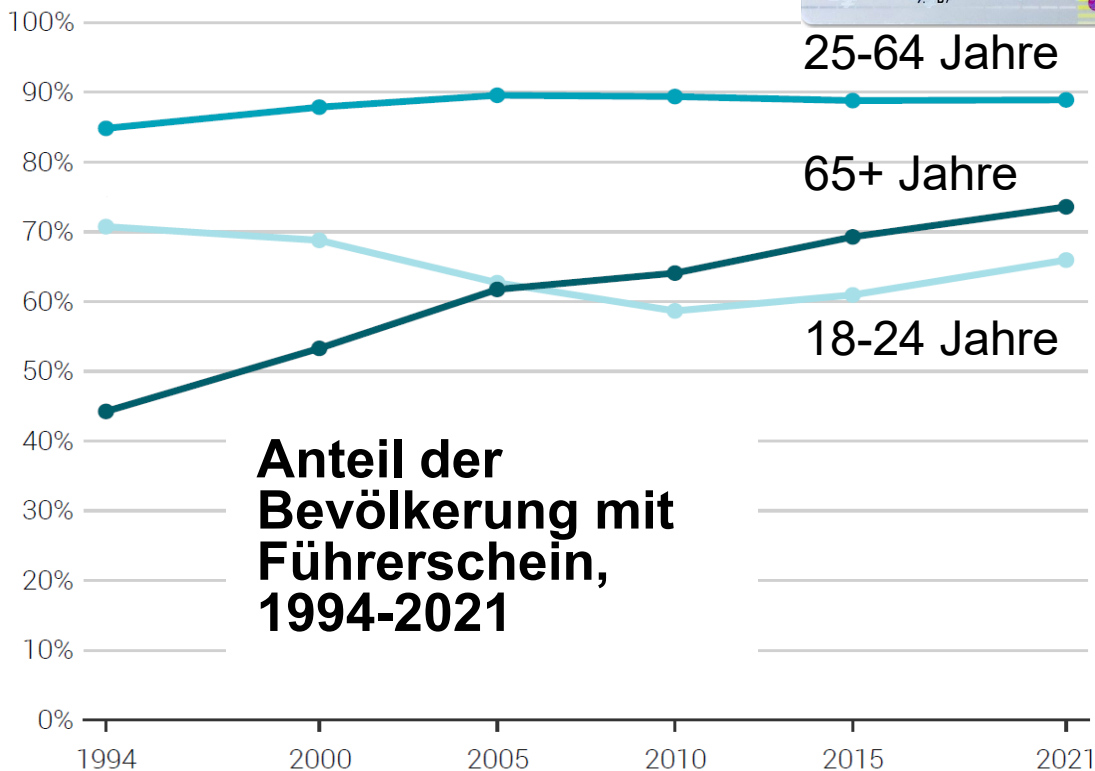


# Trends im Führerscheinbesitz



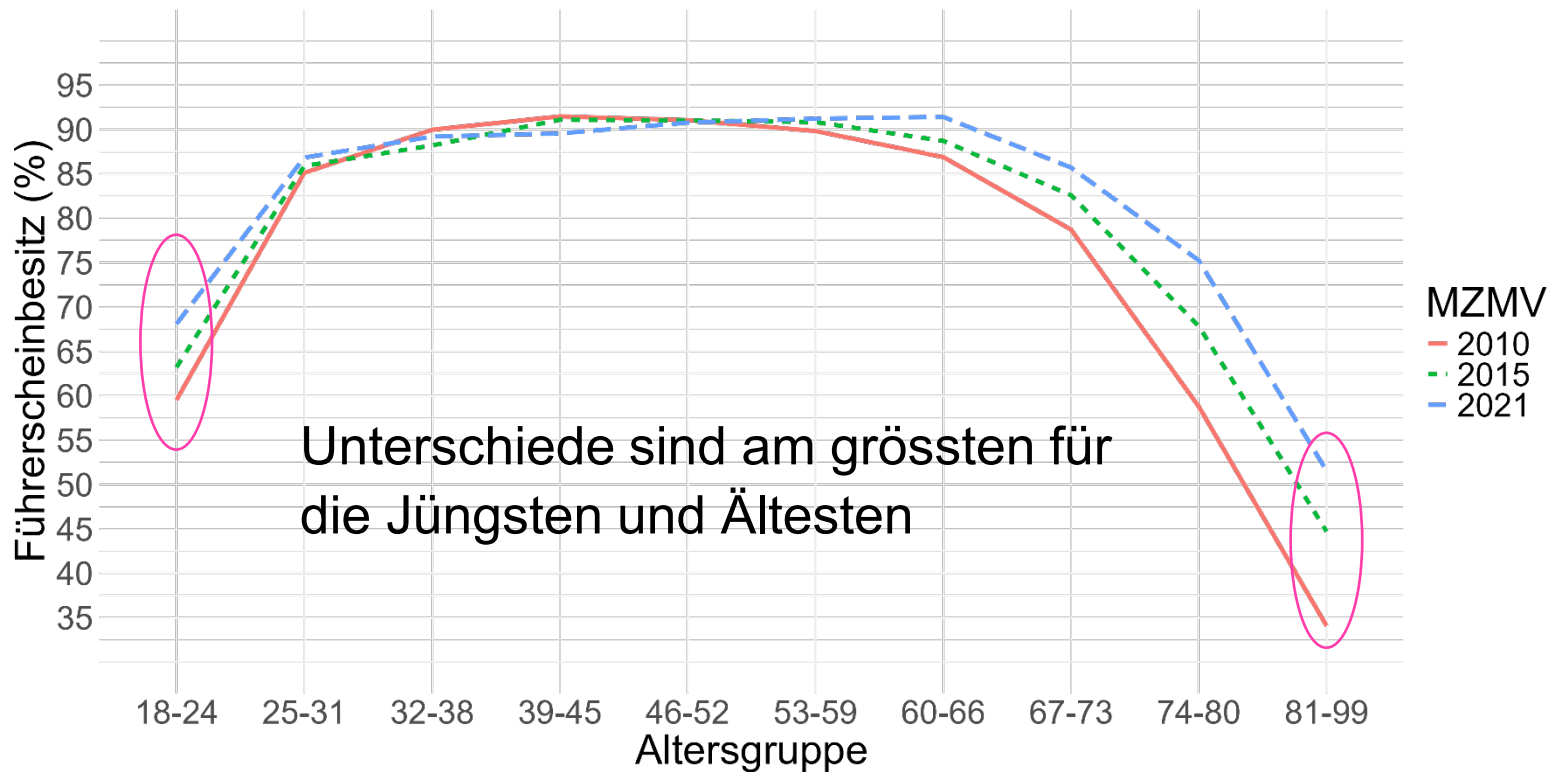
Junge machen wieder vermehrt die Fahrprüfung; knapp wieder auf Stand vom Jahr 2000

Deutlich mehr ältere Personen mit Führerschein



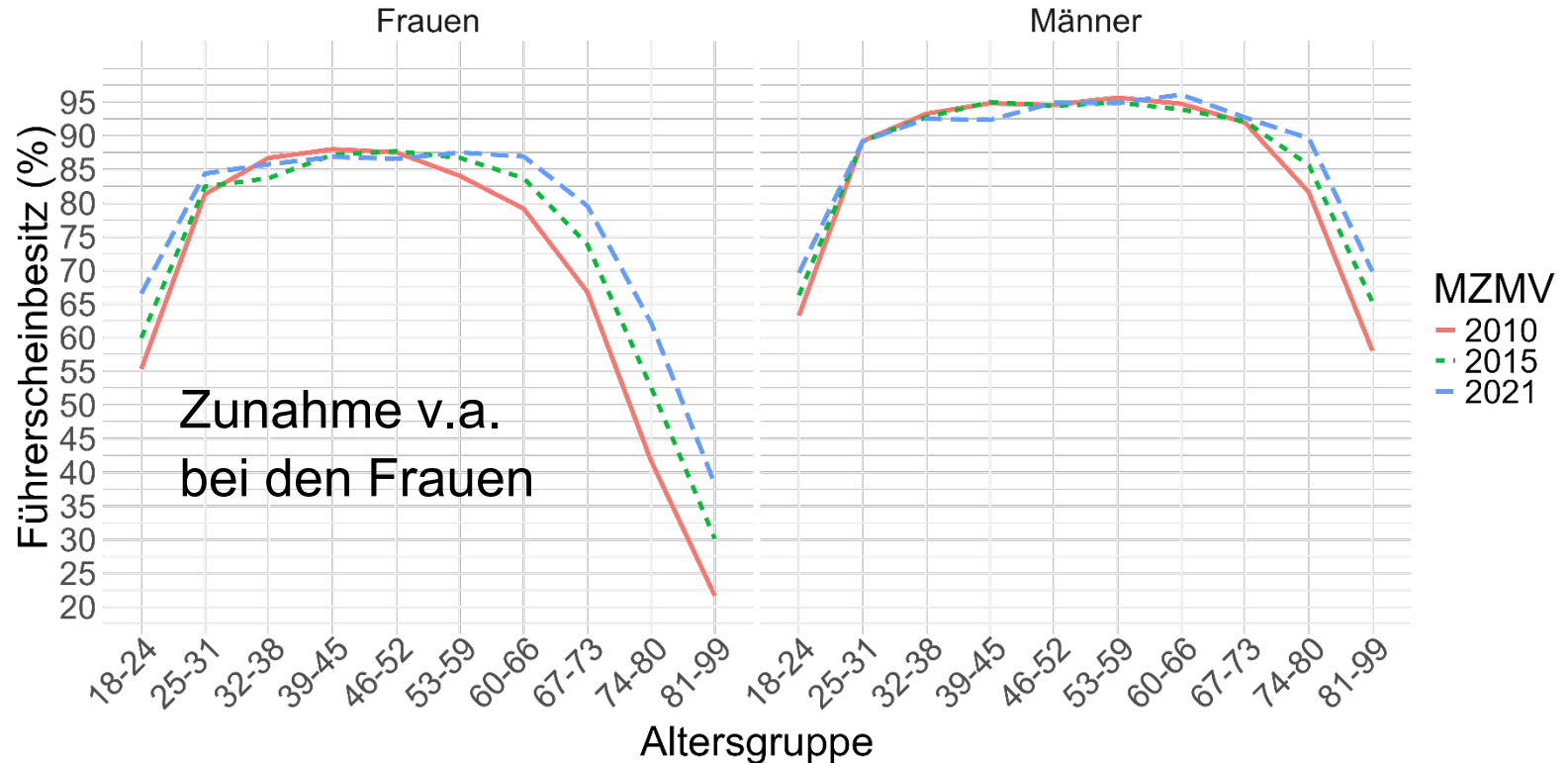


# Trends im Führerscheinbesitz



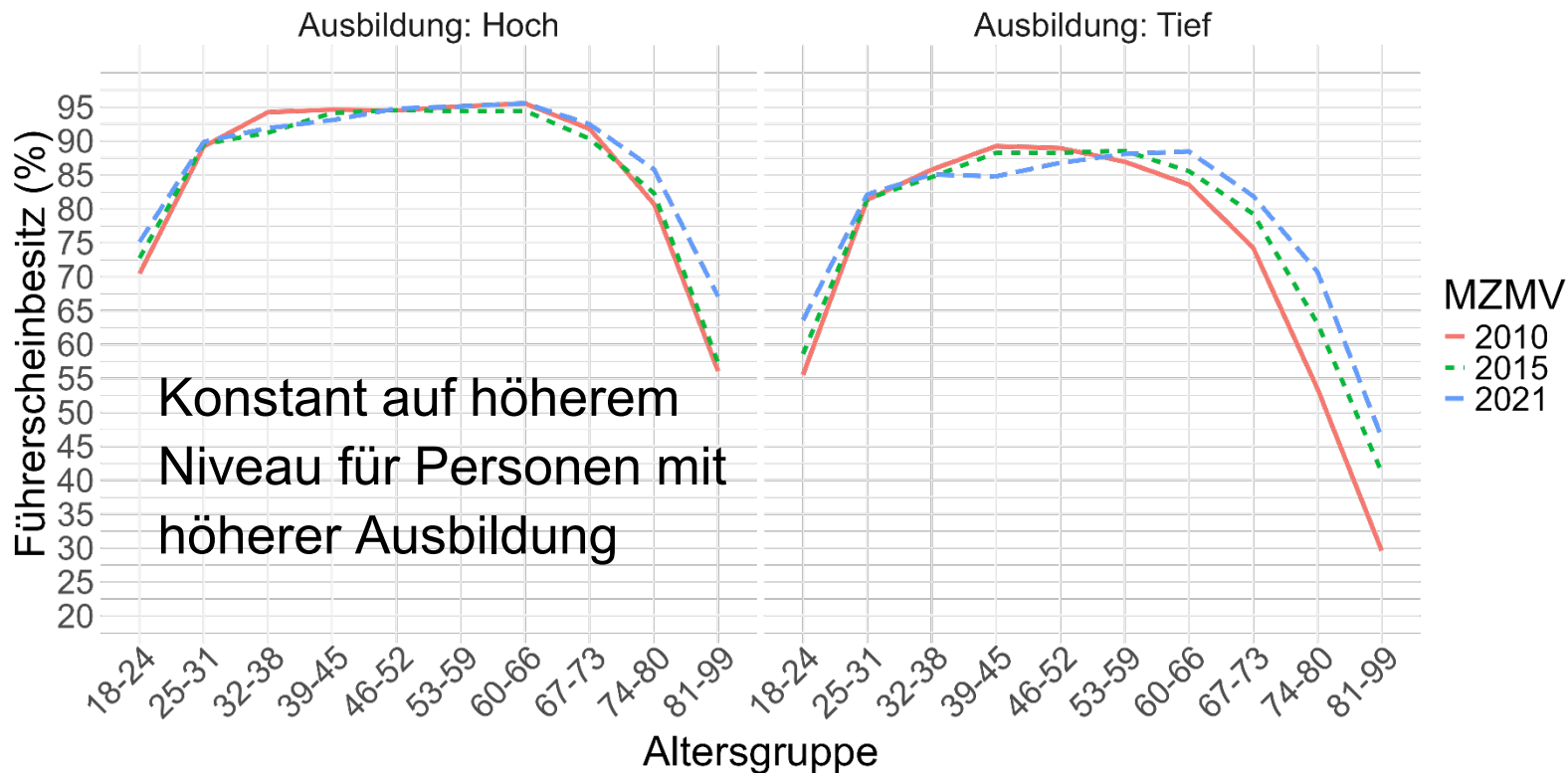


# Führerscheinbesitz: Geschlecht



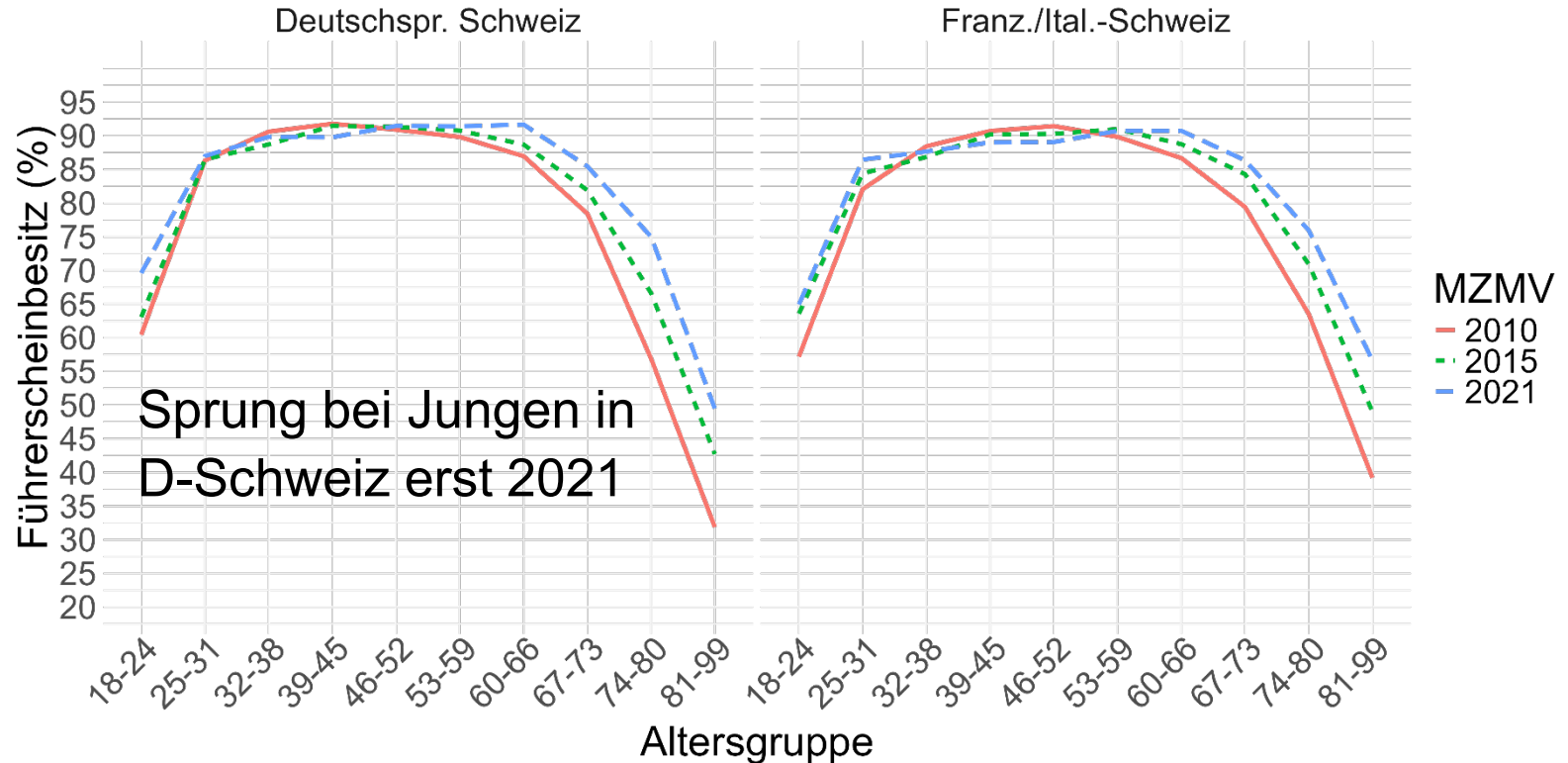


# Führerscheinbesitz: Ausbildung





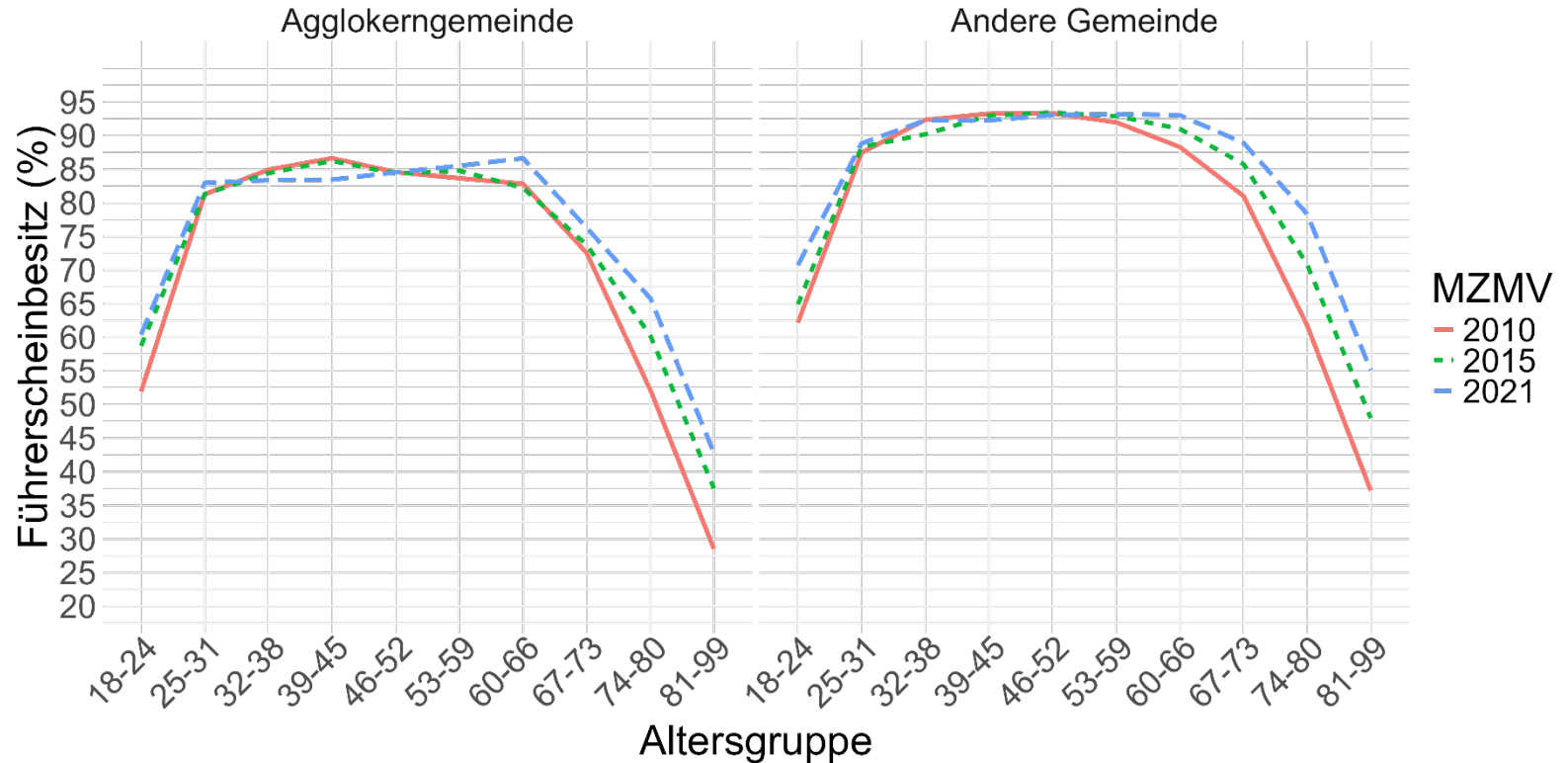
# Führerscheinbesitz: Sprachgebiet







# Führerscheinbesitz: Wohnort





# Entwicklung in der Schweiz

- Rückgang bis 2010: V.a. *Verzögerung* im Führerscheinbesitz, kein Verzicht (z.B. Rérat, 2021)
- Mögliche Gründe
  - Funktionale/utilitaristische Beziehung zu Autos
  - Digitalisierung
  - Kompetitive Alternativen (z.B. öV-Qualität); Urbanisierung
  - Umweltbewusstsein
  - Grössere Hürden (z.B. Komplexität der Regeln, Lernkosten)
  - Steigende Kosten eines eigenen Autos



# Entwicklung in der Schweiz

- Zunahme seit 2015: Langfristiger Trend oder temporäre Schwankung?
- Mögliche Gründe
  - Urbanisierung des ländlichen Raums, wo der öV noch nicht stark ausgebaut ist
  - Mehr Flexibilität und berufliche Chancen mit Führerschein
  - Temporäre Nutzung von Fahrzeugen (z.B. Carsharing) auch in städtischen Gebieten interessant
  - COVID: Starker Anstieg 2021 (öV hat an Attraktivität eingebüsst; die Jungen hatten mehr Zeit)



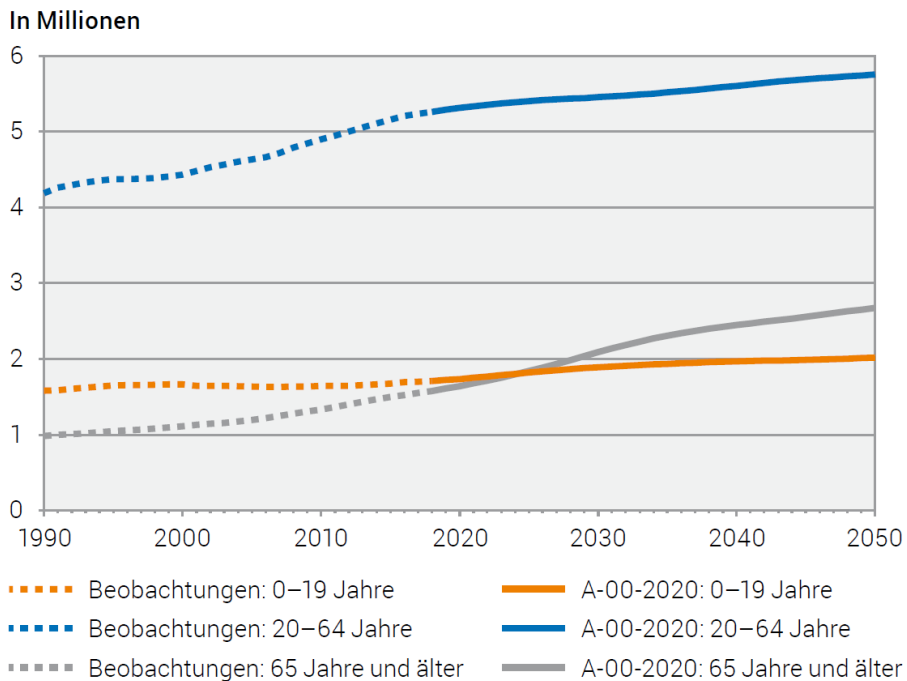
# Weltweite Entwicklung

- Rückgang in westlichen Ländern (z.B. Kuhnimhof *et al.*, 2012) mit Tiefpunkt nach dem Millennium
  - Vor allem bei jungen Männern
  - Kompensation (teilweise) durch alternative Verkehrsmittel (z.B. öV; v.a. in Deutschland)
  - Stetig wachsende Motorisierung bei älteren Personen → Verzögerung des Führerscheinbesitzes
- Starke Zunahme nach COVID (z.B. USA); danach wieder abgeflacht



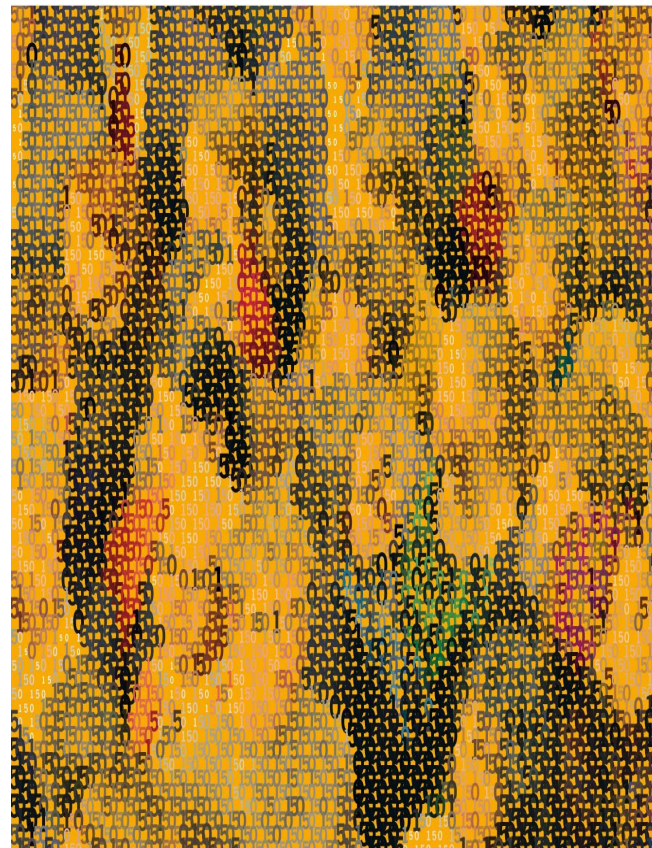
## Entwicklung der drei Hauptaltersklassen gemäss dem Referenzszenario A-00-2020

G2



Quelle: BFS – SZENARIEN

© BFS 2020





# Autonomes Fahren





# Schlussfolgerungen

- Junge, v.a. Frauen mit geringerer Ausbildung in der Deutschschweiz, machen wieder vermehrt die Fahrprüfung
- Rückgang bis 2010 war eher eine Verzögerung
- Zunahme seit 2015 kann viele Gründe haben
  - Unklar, ob langfristiger Trend oder temporäre Schwankung
  - Mehr Klarheit mit dem MZMV 2025 (Resultate bis 2027)
- Automatisiertes Fahren wird entscheidend sein für die Zukunft des Führerscheinbesitzes



# Diskussion & Fragen