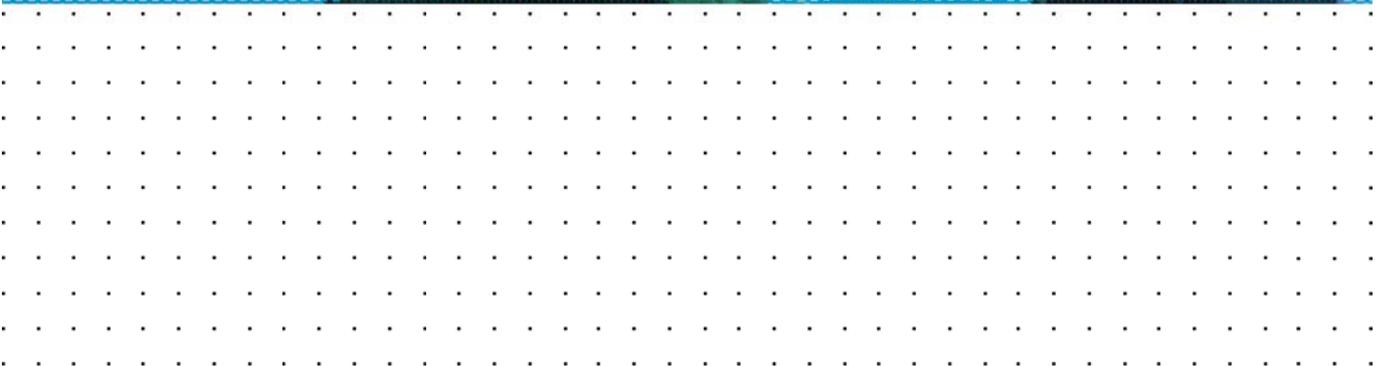
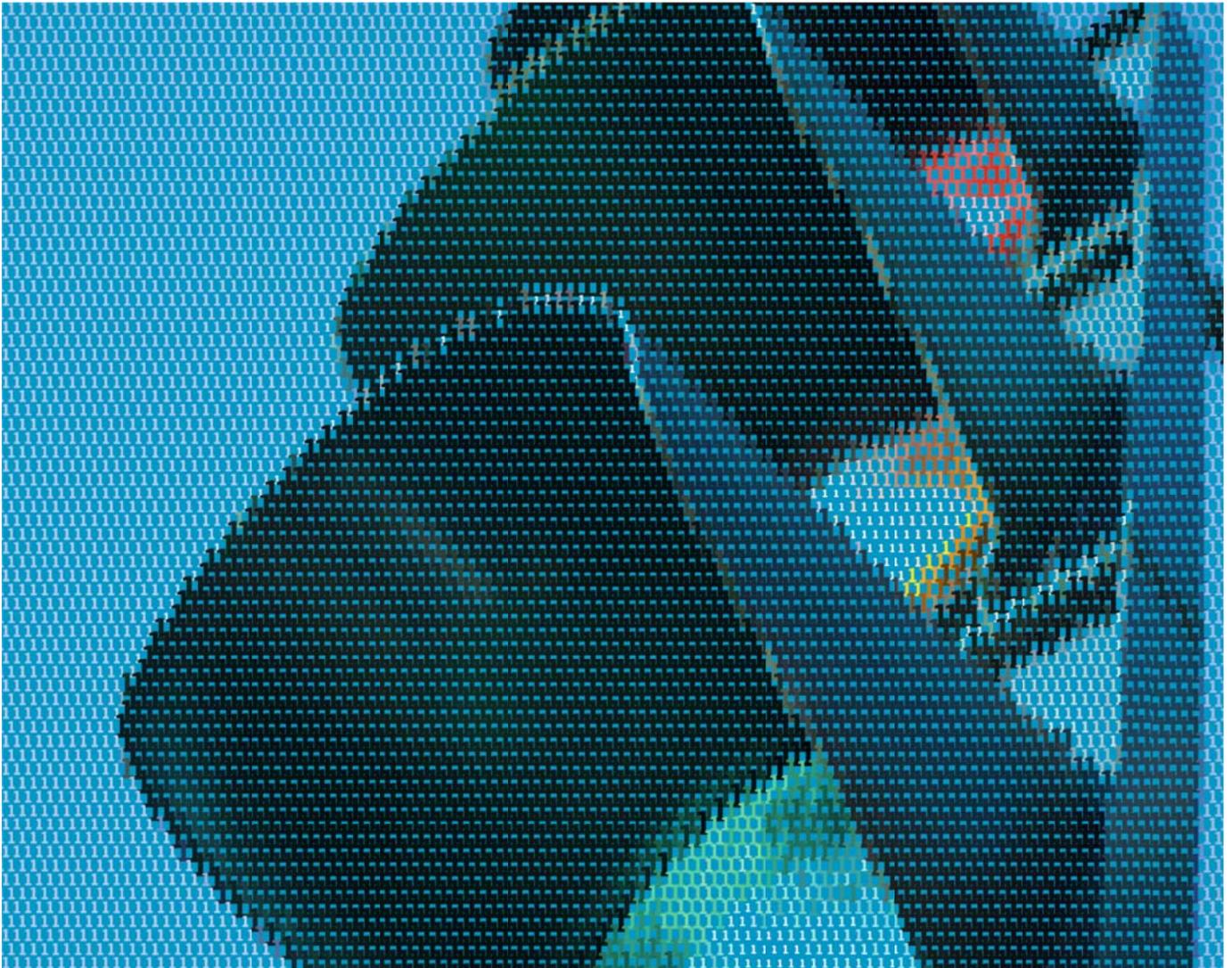




Mobilitätszukunft

Auswertung Mikrozensus 2010: Mobilitätsverhalten der Bevölkerung von Rapperswil-Jona
29.11.2012



Projektteam

Fabienne Perret
Thomas von Brunn

Ernst Basler + Partner AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage.....	1
2	Kenngrossen zum Mobilitätsverhalten	2
2.1	Verfügbarkeit von Fahrzeugen	2
2.2	Verkehrsaufkommen	3
2.3	Verkehrsmittelwahl	3
2.4	Verkehrszwecke	5
2.5	Fazit.....	5
3	Modalsplit Ziel-/Quell- und Binnenverkehr	6
3.1	Fazit.....	7

1 Ausgangslage

Prozess Mobilitätszukunft	Im Rahmen einer breit angelegten Mitwirkung gestaltet der Stadtrat von Rapperswil-Jona im Prozess „Mobilitätszukunft“ gemeinsam mit der Bevölkerung die Mobilitätszukunft. Am ersten öffentlichen Mobilitätsforum vom 17. und 18. August 2012 wurden die Schwerpunktthemen festgelegt und Anliegen an die Planung formuliert. Dabei wurde unter anderem die Frage gestellt, wie sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung von Rapperswil-Jona von demjenigen des Schweizer Durchschnitts unterscheidet.
Verkehrsverhalten Bevölkerung Rapperswil-Jona	Zur Beantwortung dieser Frage hat der Stadtrat von Rapperswil-Jona das Büro Ernst Basler + Partner AG beauftragt, die Daten aus dem Mikrozensus 2010 spezifisch für die Stadt Rapperswil-Jona auszuwerten und im Vergleich zur Schweiz darzustellen. Im vorliegenden Kurzbericht sind die Erkenntnisse für den Prozess Mobilitätszukunft dokumentiert.
Mikrozensus Schweiz	In der Schweiz werden seit 1974 alle 5 Jahre statistische Erhebungen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung durchgeführt (Mikrozensus Mobilität und Verkehr). Im Jahr 2010 wurden schweizweit 59'971 Haushalte bzw. 62'868 Einzelpersonen zu folgenden Schwerpunkten befragt: Besitz von Fahrzeugen, Führerschein und Abonnements, tägliche Mobilität (Anzahl Wege, Zeitaufwand, Distanzen), Verkehrszwecke und Verkehrsmittelbenutzung, Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen sowie Einstellungen zur Verkehrspolitik der Schweiz. Die erhobenen Daten ergeben ein detailliertes Bild zum Verkehrsverhalten der Schweizer Wohnbevölkerung. Sie dienen als statistische Grundlagen für die Vorbereitung und Erfolgskontrolle politischer Massnahmen, aber auch als Input für die Verkehrsplanung.
Befragungen Rapperswil-Jona	In dieser Erhebung wurden auch 450 Bewohner und Bewohnerinnen in 420 Haushalten von Rapperswil-Jona befragt. Die Ergebnisse dieser Befragungen bilden die Grundlage für die hier ausgewerteten Kenngrössen zum Mobilitätsverhalten. Diese werden den durchschnittlichen Kenngrössen der Schweizer Bevölkerung gegenübergestellt.
Aussagekraft der Stichprobe	Mit 450 Personen wurden rund 1.7% der Bevölkerung Rapperswil-Jonas (26'043 Personen, Stand 31. Januar 2010) im Mikrozensus mitberücksichtigt. Die relative Stichprobengrösse in Rapperswil-Jona liegt somit über dem gesamtschweizerischen Mittel von rund 0.8%. Mit 450 Personen ist die absolute Stichprobengrösse von Rapperswil-Jona jedoch relativ klein, so dass die nachfolgenden Auswertungen mit der entsprechenden Vorsicht bezüglich der statistischen Relevanz zu behandeln sind.
Aufbau Kurzbericht	Die Gliederung des Kurzberichts orientiert sich am Aufbau der Berichterstattung des Bundesamtes für Statistik sowie des Bundesamtes für Raumentwicklung über die schweizweite Erhebung ¹⁾ :

1) Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Bundesamt für Statistik BFS und Bundesamt für Raumentwicklung ARE. Neuchâtel 2012.

In Kapitel 2 werden die Verhaltens-Kenngrößen Fahrzeugverfügbarkeit, Verkehrsaufkommen, Verkehrsmittelwahl und Verkehrszwecke für die Bevölkerung von Rapperswil-Jona im Vergleich zur Schweiz dargestellt. Dazu wurden sämtliche Antworten der befragten Personen von Rapperswil-Jona berücksichtigt, unabhängig davon, ob ihre Fahrten am Stichtag nur innerhalb der Stadt verliefen oder die Stadtgrenze querten. Reisen über die Landesgrenzen hinaus wurden hingegen nicht berücksichtigt.

In Kapitel 3 wird die Verkehrsmittelwahl von auswärtigen Personen ausgewertet, welche in der Befragung die Stadt Rapperswil-Jona als Ziel Ihrer Fahrt angegeben haben. Zum Vergleich dazu wird die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung von Rapperswil-Jona in zwei verschiedenen Gruppen untersucht: einerseits diejenigen Personen, welche am Stichtag die Stadt verlassen haben und andererseits die Personen, welche sich nur innerhalb der Stadtgrenzen bewegt haben.

2 Kenngrößen zum Mobilitätsverhalten

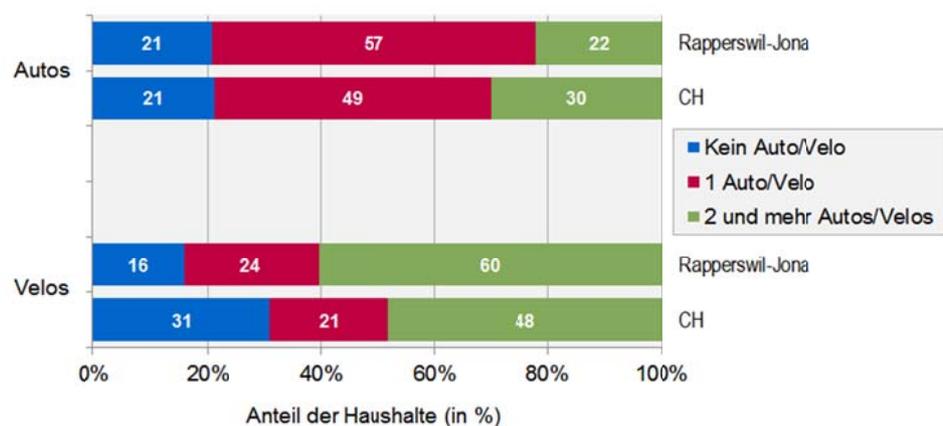
2.1 Verfügbarkeit von Fahrzeugen

Autobesitz Schweizweit verfügen 79% der Haushalte über mindestens ein Auto und 69% über mindestens ein Velo. Die Verfügbarkeit von Autos ist in den befragten Haushalten von Rapperswil-Jona ähnlich: gleich viele Haushalte (21%) besitzen kein Auto, allerdings verfügen weniger Haushalte über zwei und mehr Autos (22% statt 30%).

Velobesitz In 16% der Haushalte von Rapperswil-Jona gibt es kein Velo. Dies sind nur halb so viel wie schweizweit (31%). Auch ist die Anzahl der Haushalte, welche über zwei und mehr Velos verfügen mit 60% in Rapperswil-Jona deutlich höher als im gesamtschweizerischen Durchschnitt (48%).

Abbildung 1: Auto- und Velobesitz der Haushalte

Auto- und Velobesitz der Haushalte



Erkenntnisse Bezüglich der Fahrzeugverfügbarkeit sind die Voraussetzungen für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten in der Stadt Rapperswil-Jona also leicht günstiger als im schweizerischen Durchschnitt, da deutlich mehr Velos und geringfügig weniger Zweitautos zur Verfügung stehen.

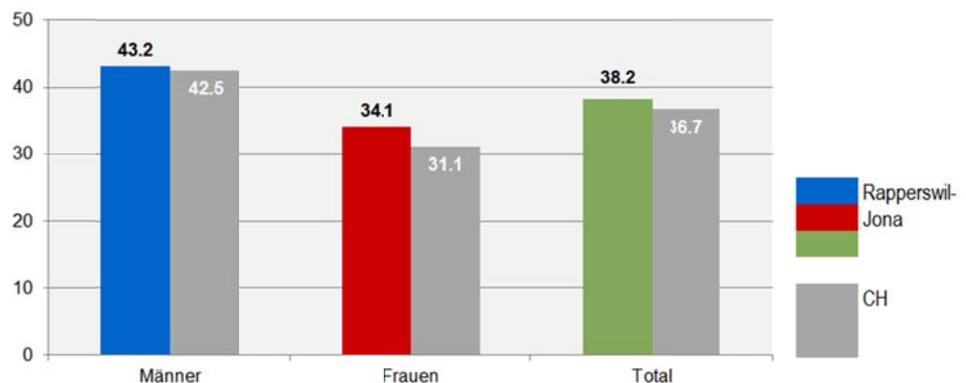
2.2 Verkehrsaufkommen

Tagesdistanz CH Im Mittel legt eine in der Schweiz wohnhafte Person ab 6 Jahren täglich 36.7 km zurück, wobei hier ausschliesslich die Strecken im Inland berücksichtigt sind. Die so genannte „Unterwegszeit“ beträgt ohne Warte- und Umsteigezeiten 83 Minuten. Die Tagesdistanzen der Männer sind im Mittel gut 11 km länger als die der Frauen.

Tagesdistanz Rapperswil-Jona Die Bevölkerung von Rapperswil-Jona ist im Inland durchschnittlich etwas weiter (38.2 km) und länger (89 Minuten) unterwegs, wobei der Unterschied zwischen den Geschlechtern ähnlich ist: die Männer sind mit 43.2 km ebenfalls rund 11 km länger unterwegs als die Frauen mit 34.1 km.

Abbildung 2: Tagesdistanz im Inland pro Person (km)

Mittlere Tagesdistanz im Inland pro Person (in km)



© BFS/ARE/Kanton SG

Erkenntnisse Die zurückgelegten Tagesdistanzen der Bevölkerung Rapperswil-Jonas sind rund 4% länger als der Schweizer Durchschnitt (38.2 km anstatt 36.7 km). Zudem liegen sie gut 9% höher als der Durchschnitt in allen Schweizer Agglomerationen gemäss Definition des Bundesamtes für Statistik²⁾ (35km).

2.3 Verkehrsmittelwahl

Verkehrsmittelwahl gemessen an den Tagesdistanzen.....

In der ganzen Schweiz werden zwei Drittel der Tagesdistanzen mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt, also mit dem Auto oder dem Motorrad. Ein Viertel geht auf das Konto des öffentlichen Verkehrs (ÖV: Bahn, Postauto, Bus, Tram). Etwas weniger als ein Zehntel der Distanzen wird zu Fuss und mit dem Velo (so genannter Langsamverkehr LV) bewältigt. Deutlich geringer fallen bei der Bevölkerung von Rapperswil-Jona

2) siehe http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/11/geo/analyse_regionen/04.html

die Distanzen mit dem MIV aus (50.6%). Stattdessen wird für einen grösseren Anteil der Tagesdistanzen der ÖV (38.7%) benutzt resp. geringfügig weiter auch zu Fuss gegangen oder mit dem Velo gefahren (zusammen 10.4%).

.... der Unterwegszeit

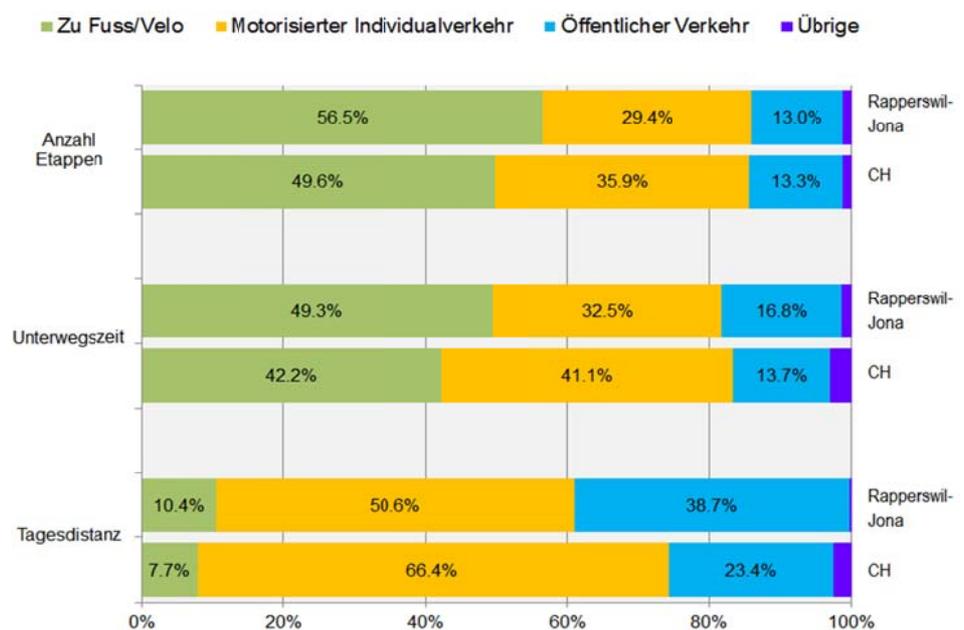
Der Anteil von ÖV und LV ist allerdings weit grösser, wenn statt der Distanzen die Unterwegszeit betrachtet wird: In diesem Fall beträgt er schweizweit 42% und in Rapperswil-Jona gar knapp die Hälfte (49.3%).

.... und der Anzahl Etappen

Bei Betrachtung der Anzahl täglich zurückgelegter Etappen erreicht der LV gesamtschweizerisch gar einen Anteil von fast 50%. Als Etappe wird jede Strecke bezeichnet, die mit ein und demselben Verkehrsmittel zurückgelegt wird (wer mit dem Velo zum Bahnhof fährt, dort den Zug nimmt und sich schliesslich vom Zielbahnhof zu Fuss zum Arbeitsplatz begibt, hat drei Etappen zurückgelegt). In Rapperswil-Jona machen die Etappen, welche zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden, sogar 56.5% der gesamten Anzahl Etappen aus.

Abbildung 3: Verkehrsmittelwahl in Bezug auf unterschiedliche Grössen

Verkehrsmittelwahl



© BFS/ARE/Kanton SG

Erkenntnisse

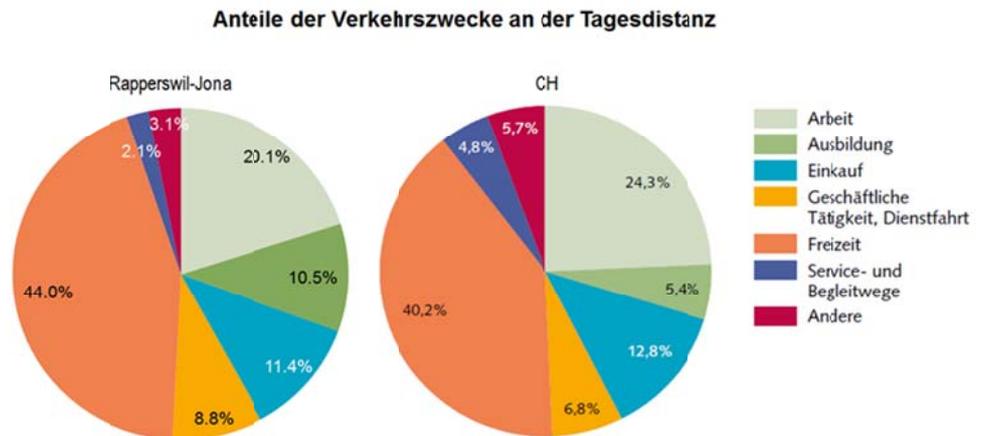
Wie die eingangs ausgewertete Fahrzeugverfügbarkeit vermuten lässt, bewegen sich die Rapperswil-Joner sowohl in Bezug auf die Tagesdistanz und die Unterwegszeit als auch gemessen an der Anzahl Etappen weniger lang mit dem Auto oder Motorrad. Sie legen eine deutlich höhere Distanz mit dem ÖV zurück und gehen in Bezug auf die Anzahl Etappen deutliche häufiger zu Fuss, resp. benützen das Velo. Dies führt dazu, dass sie ihre Unterwegszeit im Durchschnitt zur Hälfte zu Fuss oder mit dem Velo verbringen und nur zu rund einem Drittel im Auto oder auf dem Motorrad. Dies im Gegensatz zum Schweizer Durchschnitt, bei welchem die Zeit zu Fuss / auf dem Velo in etwa gleich lang ist wie im Auto / auf dem Motorrad.

2.4 Verkehrszwecke

Hohe Bedeutung
Freizeitverkehr

Gemessen an den Distanzen, ist die Freizeit in der Schweiz der mit Abstand wichtigste Verkehrszweck. Im Durchschnitt werden 40% der im Inland absolvierten Tagesdistanzen im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zurückgelegt. Zweitwichtigster Verkehrszweck ist die Arbeit mit einem Distanzanteil von 24%.

Abbildung 4:
Verkehrszwecke



Erkenntnisse

Auch bei der Bevölkerung von Rapperswil-Jona kommt dem Freizeitverkehr gemessen an der Tagesdistanz die grösste Bedeutung (44%) zu. Sein Anteil ist sogar noch rund 4% höher als in der übrigen Schweiz. Auffallend ist auch der fast doppelt so hohe Anteil des Ausbildungsverkehrs an der Tagesdistanz (10.5%): dies könnte ein Hinweis darauf sein, dass viele Studenten der HSR auch in Rapperswil-Jona wohnen und damit den Anteil erhöhen. Dahingegen ist der Anteil Arbeitsverkehr mit gut 20% rund 4% kleiner als im Schweizer Durchschnitt. Die übrigen Verkehrszwecke (Einkauf, Geschäftliche Tätigkeit/Dienstfahrt, Service-/Begleitwege, Andere) sind vergleichbar, aber von untergeordneter Bedeutung.

2.5 Fazit

Bei den Kenngrössen zum Mobilitätsverhalten zeigt sich, dass die Bewohner und Bewohnerinnen von Rapperswil-Jona im Durchschnitt mehr Velos und weniger Autos als der Schweizer Durchschnitt besitzen. Sie benützen häufiger den öffentlichen Verkehr und das Velo oder gehen zu Fuss. Ein Teil der umweltfreundlicheren Verkehrsmittelwahl wird allerdings dadurch kompensiert, dass die Tagesdistanzen im Inland vergleichsweise hoch sind, insbesondere auch im Vergleich zu anderen Agglomerationen. Unter dem Strich sind es trotzdem rund 5 km weniger, welche die Rapperswil-Joner täglich mit dem Auto zurücklegen (19.3 km) als der Rest der Schweiz (24.4 km).

3 Modalsplit Ziel-/Quell- und Binnenverkehr

Betrachtung des Hauptverkehrsmittels eines Weges

In diesem Kapitel wird jeweils das Hauptverkehrsmittel eines Weges betrachtet. Es handelt sich dabei um das Verkehrsmittel, mit welchem die längste Etappe eines Weges zurückgelegt wird. Wenn jemand beispielsweise mit dem Velo in Zürich zum Hauptbahnhof fährt, dort auf die S-Bahn nach Jona umsteigt und in Jona zu Fuss zum Arbeitsort geht, dann gilt der ÖV als Hauptverkehrsmittel. Mit dem Modalsplit wird in diesem Kapitel angegeben, wie sich das gesamte Verkehrsaufkommen auf die verschiedenen (Haupt-)Verkehrsmittel ÖV, MIV, LV und andere (Flugzeug, Schiff, Seilbahn, etc.) verteilt.

Zielverkehr prägt Verkehrsgeschehen in Rapperswil-Jona

Das Verkehrsaufkommen in Rapperswil-Jona wird nicht nur vom Mobilitätsverhalten der einheimischen Bevölkerung geprägt, sondern auch vom Verkehr, der von ausserhalb kommt und sein Ziel in der Stadt hat. Anhand der Verkehrsmittelwahl aller befragten Personen mit Wohnsitz ausserhalb der Stadt, aber mit Ziel Rapperswil-Jona kann der Modalsplit dieses Zielverkehrs abgeschätzt werden. Die statistische Aussagekraft dieser Abschätzung ist jedoch um einiges geringer als die Kenngrössen in Kapitel 2, da es sich nur um rund 250 Wege handelt, welche in der Befragung erfasst wurden.

Gegenüberstellung der Verkehrsmittelwahl des Zielverkehrs mit dem Quell- und Binnenverkehr

Der Zielverkehr Rapperswil-Jonas wird dem Quell- und Binnenverkehr, d.h. dem von der einheimischen Bevölkerung verursachten Verkehrsaufkommen gegenübergestellt. Dabei besteht der Quellverkehr aus denjenigen Wegen der Wohnbevölkerung Rapperswil-Jonas, welche aus der Gemeinde heraus führen. Der Binnenverkehr hingegen bezieht sich auf die Wege der Bevölkerung Rapperswil-Jonas innerhalb der Gemeindegrenze.

Abbildung 5:
Unterschiede Ziel-, Quell- und Binnenverkehr

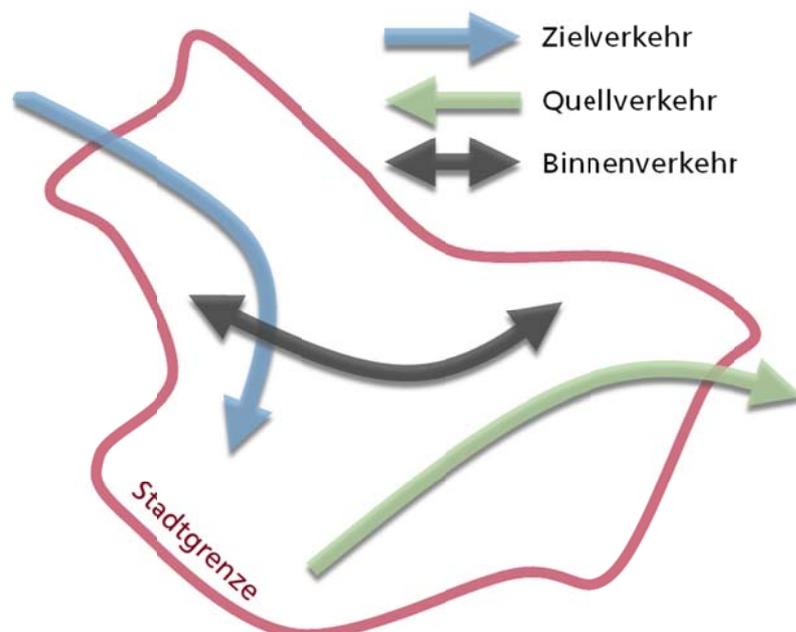
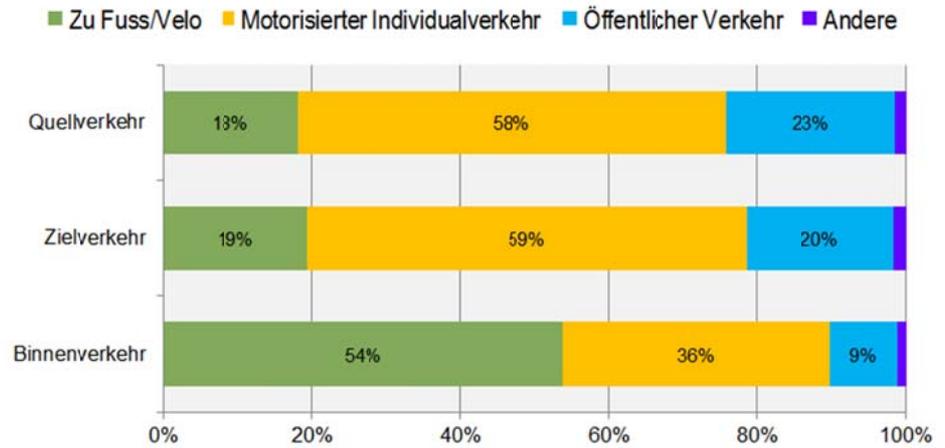


Abbildung 6: Vergleich
Modalsplit Quellverkehr,
Zielverkehr und Binnenverkehr

Verkehrsmittelwahl Ziel-/Quell- und Binnenverkehr



© BFS/ARE/Kanton SG

Erkenntnisse Die Grafik zeigt, dass sowohl beim Quell- als auch beim Zielverkehr fast zwei Drittel der Wege mit dem Auto oder Motorrad als Hauptverkehrsmittel zurückgelegt werden. Jeweils rund 20% benutzen den öffentlichen Verkehr oder kommen zu Fuss, resp. mit dem Velo nach Rapperswil-Jona. Beim Langsamverkehr (jeweils knapp 20%) dürfte es sich primär um die Wege von/nach benachbarten Gemeinden handeln.

Der Binnenverkehr ist zum grossen Teil Langsamverkehr (54%). Gut ein Drittel des Binnenverkehrs entfällt auf den Motorisierten Individualverkehr. Der öffentliche Verkehr spielt beim Binnenverkehr eine eher untergeordnete Rolle (9%).

3.1 Fazit

Alle Fahrten, welche die Stadtgrenze queren, weisen einen ähnlichen Modalsplit auf. Dies ist unabhängig davon, ob es sich um Bewohner und Bewohnerinnen von Rapperswil-Jona handelt, welche ihr Ziel ausserhalb der Stadt haben (Quellverkehr) oder um Personen von anderen Gemeinden, welche ein Ziel in der Stadt anfahren (Zielverkehr). Bei Wegen innerhalb der Stadt (Binnenverkehr) hat der Langsamverkehr den grössten Anteil.