



06.04.2023

Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Mögliche Zusatzauswertungen

Referenz/Aktenzeichen: COO.2093.100.5.703995

1 Einleitung

Seit 1974 führen die Bundesämter [für Statistik \(BFS\)](#) und [für Raumentwicklung \(ARE\)](#) alle 5 Jahre den Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) durch. Der MZMV ist eine statistische Erhebung zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in der Schweiz. Im Jahr 2021 wurden 55'018 Personen zu folgenden Schwerpunkten telefonisch befragt:

- Besitz von Fahrzeugen, Führerausweis und Abonnementen,
- alltägliche Mobilität (Anzahl Wege, Zeitaufwand, Distanzen),
- Verkehrszwecke und Verkehrsmittelbenutzung,
- Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen,
- Einstellungen zur Verkehrspolitik der Schweiz.

Die erhobenen Daten ergeben ein detailliertes Bild zum Mobilitätsverhalten der Schweizer Wohnbevölkerung. Sie dienen als statistische Grundlagen für die Vorbereitung und Erfolgskontrolle politischer Massnahmen, aber auch als Input für vertiefte Analysen der Verkehrs- und Raumentwicklung.

Ziel dieses Dokuments ist es, Forschungsstellen sowie Institutionen im Bereich der Verkehrs- und Raumplanung einerseits über die Verfügbarkeit der Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) zu informieren und um andererseits das Interesse an vertieften Zusatzauswertungen zu wecken.

Der Schlussbericht des MZMV fasst die Ergebnisse zusammen. Im [Tabellenpaket](#) finden sich weitere Details. Die Ergebnisse aus Schlussbericht und Tabellenpaket geben eine Gesamtsicht zum Mobilitätsverhalten in der Schweiz. Die Daten des MZMV dienen auch als Grundlage für vertiefte Auswertungen, die von Universitäten, Bundesämtern, Kantonen, Regionen und auch von Beratungsbüros durchgeführt werden.

In Ergänzung zum MZMV führt das ARE eine [Stated-Preference-Befragung \(SP-Befragung\)](#) durch. Die gesammelten Daten dienen dem besseren Verständnis der **Verkehrsmittel- und Routenwahl**. Ebenso wie die Daten des MZMV, stehen auch die Daten der SP-Befragung für Zusatzauswertungen zur Verfügung ([Datenzugang](#)).

2 Mögliche Zusatzauswertungen

Die Daten des MZMV können für deskriptive Analysen sowie für Schätzmodelle verwendet werden. Zusätzlich zu den Daten, die mit dem Fragebogen erhoben werden, stehen die zurückgelegten Etappen als georeferenzierte Daten zur Verfügung. Durch die Verknüpfung dieser Raumdaten mit den soziodemographischen Daten der Erhebung wird eine breite Palette an weiteren Analysen möglich.

Eine Vielzahl an Auswertungen basierend auf den MZMV Daten ist denkbar. In der folgenden Liste werden exemplarisch mögliche Dimensionen und Fragestellungen für Auswertungen skizziert. Je nach Fragestellung können Vergleiche zwischen verschiedenen Räumen, Bevölkerungsgruppen, Verkehrsmitteln, Mobilitätszwecken oder über die Zeit von Interesse sein:

Räumliche Aspekte

- Effekte von Siedlungsstruktur und -dichte auf das Mobilitätsverhalten
- Effekte der Erreichbarkeit auf das Mobilitätsverhalten
- Mobilität in den Agglomerationen
- Mobilität in den städtischen/ländlichen Räumen

Soziodemografische Aspekte

- Einfluss soziodemografischer Faktoren auf den Besitz von Mobilitätswerkzeugen (Fahrzeug, Führerschein, Abos) und das Mobilitätsverhalten
- Mobilitätsverhalten spezifischer Alters- oder Einkommensklassen
- Einfluss der Möglichkeit von Homeoffice oder des Zweitwohnungsbesitzes auf das Mobilitätsverhalten
- Zusammenhang zwischen Gesundheit und Mobilität

Verkehrsmittelwahl und Mobilitätszwecke

- Determinanten des Modal Splits, Identifikation von Verlagerungspotenzialen
- Auswertungen nach Verkehrsmitteln (z.B. Fahrlänge, Antriebstechnologien)
- Auswertungen nach Mobilitätszwecken (z.B. Analyse von Wegeketten und Ausgängen)
- Zusammenspiel verschiedener Freizeitaktivitäten (z.B. lokal vs. Reisen ins Ausland)
- Auswertungen zu Intermodalität (Kombination von Verkehrsmitteln).

Energie und Umwelt*

- Berechnung des Energiekonsums nach Fahrzeugen oder Bevölkerungsgruppen
- Berechnung von CO₂-Emissionen, der Umweltbelastung durch Luftschadstoffe oder Lärm

* in Kombination mit Emissionsfaktoren, welche nicht Teil des MZMV-Datensatzes sind, aber ergänzt werden können.

Verhaltensänderungen

- Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten
- Zusammenhang zwischen politischen Einstellungen und Mobilitätsverhalten oder Soziodemografie
- Analyse der Einflussfaktoren auf Verkehrsmittel- und Routenwahl (siehe dazu auch den Datensatz zur [SP-Befragung](#))
- Analyse der Effekte von Verkehrsinfrastrukturen oder verkehrsintensiven Einrichtungen
- Analyse des Mobilitätsverhaltens über den Tag und die Woche (siehe dazu auch den Datensatz zur [SP-Befragung](#))

Ökonomische Aspekte

- Ausgaben und verwendete Zeit für die Mobilität
- Volkswirtschaftliche Auswirkungen der Mobilität
- Touristische Auswirkungen von Reisen (Tagesreisen, Reisen mit Übernachtungen)
- Zusammenspiel zwischen Erreichbarkeiten/Mobilität und Wohnungs- oder Arbeitsmarkt, Standortwahlanalysen

3 Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Im Jahr 2021 wurde zum zehnten Mal eine Erhebung zum Mobilitätsverhalten der schweizerischen Wohnbevölkerung durchgeführt. Die Erhebungsmethodik hat sich im Verlauf der Jahre, mit einer kontinuierlichen Erhöhung der Qualität der erfassten Daten, ständig weiterentwickelt (vgl. Tabelle 1: Methodische Änderungen des MZMV).

In der Erhebung 2021 wurden neue Fragen zum Fahrzeug-Sharing hinzugefügt, das [Frage-Modul zu den verkehrspolitischen Einstellungen](#) vollständig überarbeitet und das Geo-Routing neu auch für die Veloetappen eingesetzt. Zusätzlich wurde eine Frage zu den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten gestellt. Eine Kurzversion des Fragebogens kann auf der Internetseite des ARE heruntergeladen werden.

Jahr	Stichprobe		Zeitpunkt	Methode	Schwerpunkte / Neuerungen
	Haushalte	Personen			
1974	2'114 Haushalte	Alle Personen ab 6 Jahren	1 Stichtag, im Herbst	Kombination aus schriftlicher und mündlicher Befragung	Zeitbudgetstudie mit Erfassung aller Tagesaktivitäten
1979	2'000 Haushalte	Alle Personen ab 14 Jahren	2 Stichtage, im Herbst		
1984	3'513 Haushalte	Alle Personen ab 10 Jahren	1 Stichtag, im Frühling	Schriftliche Befragung	Wegekonzept in Anlehnung an die deutsche KONTIV-Erhebung
1989	20'472 Haushalte				
1994	16'570 Haushalte	18'020 Personen ab 6 Jahren	1 Stichtag über das ganze Jahr verteilt	Computer-gestützte telefonische Befragung (CATI-Technik)	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			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			

Tabelle 1: Methodische Änderungen des MZMV

3.1 Der Mikrozensus und die Covid-19-Pandemie

Dem üblichen Erhebungsrhythmus von fünf Jahren folgend, war der jüngste MZMV eigentlich für 2020 geplant gewesen. Zu Beginn jenes 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 (inkl. reduziertes Angebot im öffentlichen Verkehr), wurde entschieden, die Befragung abzubrechen und auf das Jahr 2021 zu verschieben.

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 [hier](#).

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.

4 Datenzugang

Die Einzeldaten der Erhebungen sowie diejenigen der Zeitreihen des MZMV können bei der Sektion Mobilität des BFS nach Abschluss eines Datenschutzvertrages bezogen werden. Folgende Produkte stehen zur Verfügung:

Produkt	Kosten (CHF ohne MWST)	
	ohne kommerziellen Zweck	mit kommerziellen Zwecken
Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 mit Geo- und Routingdaten	2000	10'000
Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 ohne Geo- und Routingdaten	1000	5000
Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2020 mit Geo- und Routingdaten, ohne Gewichtung, nur Stichtagsmobilität	500	
Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 mit Geo- und Routingdaten	2000	10'000
Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 ohne Geo- und Routingdaten	1000	5000
Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 mit Geo- und Routingdaten	2000	10'000
Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 ohne Geo- und Routingdaten	1000	5000
Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2005 mit Geodaten	1000	5000
Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2005 ohne Geodaten	500	2500
Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2000 (ohne Geodaten)	500	2500
Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994 (ohne Geodaten)	500	2500
Zeitreihe 1994-2021	600	3000

Tabelle 2: Kosten für die verschiedenen Produkte

Die Kosten sind vom Detaillierungsgrad der Daten (mit/ohne Geodaten) und vom Verwendungszweck abhängig. Die Daten werden für Studien im Auftrag einer Bundes- oder Kantonalstelle kostenlos zur Verfügung gestellt. Universitäten und Hochschulen erhalten die Daten für einen Pauschalbetrag von 150.- (+ MWST), wenn das Projekt (Doktorarbeit oder andere Forschungsarbeit) für den Bund von Interesse ist.

Als einzige Vorgabe muss bei der Datenanfrage eine kurze Beschreibung des Projekts eingereicht und von BFS/ARE genehmigt werden. Dies gilt nur bei nichtkommerzieller Nutzung der Daten. Alle Abgaben von Einzeldaten benötigen einen Datenschutzvertrag. Für die Ausfertigung des Datenschutzvertrages sind folgende Informationen nötig:

- Titel und Kurzbeschreibung des Projekts,
- Name und Adresse des Auftraggebers,
- Datum der Löschung der Daten (d.h. Projektabschluss),
- Name und Adresse der unterzeichnenden Person (im Normalfall: Institutsvorsteher / Geschäftsführer),
- Name und Adresse des Hauptbearbeiters,
- Datenbedarf.

Die MZMV-Daten können bei mobilita@bfs.admin.ch, Tel. 058 463 64 68 oder über ein [Formular](#) bestellt werden.

Die Distanzen zur nächstgelegenen Dienstleistung 2000, 2005 und 2010 können zusätzlich und kostenlos beim ARE bestellt werden (befragung@are.admin.ch). Diese Distanzen sind für 2015 und 2021 automatisch im Hauptdatensatz enthalten.

Die Daten der SP-Befragung 2010, 2015 und 2021 stehen kostenlos beim ARE unter Gewährleistung des Datenschutzes zur Verfügung (befragung@are.admin.ch oder via [Formular](#)).

5 Weitere Informationen

BFS und ARE stehen für Fragen zu den Daten, zur Erhebung und zur Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr gerne zur Verfügung.

- Kontaktperson BFS: Hanja Maksim, mobilita@bfs.admin.ch, Tel. +41 58 463 68 44
- Kontaktperson ARE: Basil Schmid, befragung@are.admin.ch, Tel. +41 58 462 59 17

Weiterführende Informationen und Publikationen in elektronischer Form finden Sie auf der Homepage des BFS www.mzmv.bfs.admin.ch und des ARE www.are.admin.ch/mzmv.