

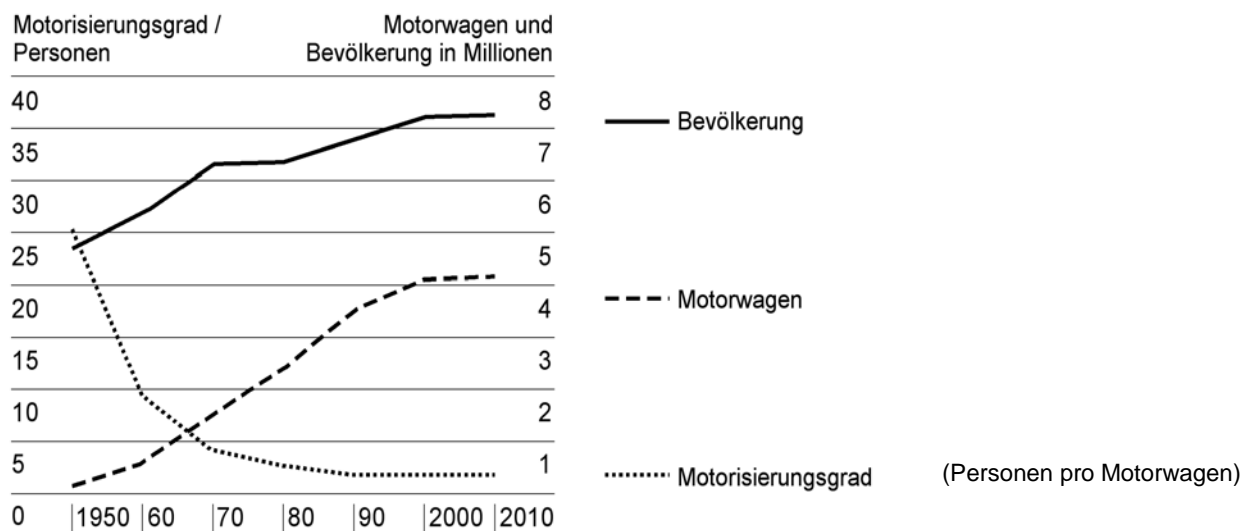
Ungebrochen wachsende Mobilitätsbedürfnisse

Wunsch nach Mobilität nicht zu bremsen - Strasse wichtigster Verkehrsträger - Freizeitverkehr dominiert - Ländliche Gebiete und Agglomerationen am stärksten vom motorisierten Individualverkehr abhängig - optimalen Einsatz von Arbeitskräften und Gütertausch behindern?

Ständig steigende Motorisierung

Bundesrat Moritz Leuenberger : „Aus der Vergangenheit wissen wir: **Der Wunsch der Menschen, Neues zu erforschen, wird bleiben, auch der Drang nach Mobilität.** Ebenfalls wird es stets die Aufgabe der Politik bleiben, mit diesem Urdrang nach Mobilität konfrontiert zu sein, ihm so zu entsprechen, dass sich jede Generation wirtschaftlich entfalten kann, aber auch auf andere Rücksicht nimmt“.¹

Bevölkerungs- und Motorwagenentwicklung²



Sparten	1950	1960	1970	1980	1990	2000
Motorfahrzeugbestand (1)	251'952	858'882	1'666'143	2'839'474	3'998'867	4'870'940
Ständige Wohnbevölkerung	4'717'000	5'360'200	6'193'064	6'335'243	6'750'693	7'204'055
Motorisierungsgrad (2)	31	91	221	352	439	492

(1) Motorfahrzeugbestand Ende September; inkl. Fahrzeuge der eidgenössischen Verwaltung aber ohne Militärfahrzeuge

(2) Personenwagen pro 1000 Einwohner; ab 1970 berechnet mit mittlerer Wohnbevölkerung

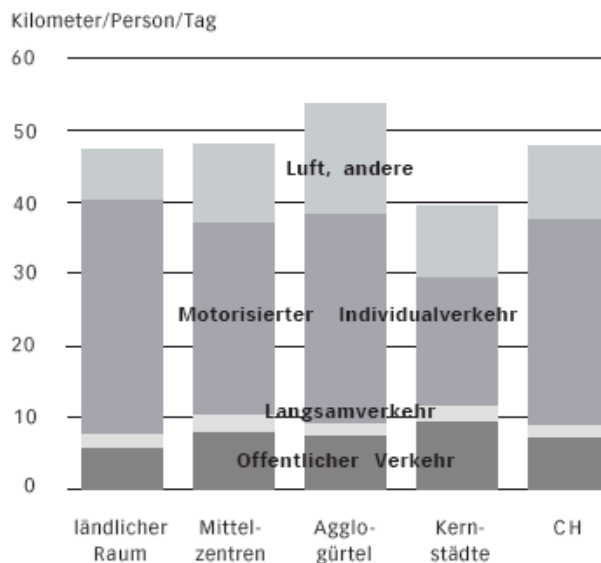
Freizeitaktivitäten wichtigster Verkehrsgrund

Im Jahr 2000 hat die Bevölkerung der Schweiz im eigenen Land **täglich rund 265 Millionen Kilometer** zurückgelegt - **30% mehr als noch 1984**. Fast die **Hälfte aller zurückgelegten Wege (44 %) entfallen auf Freizeitaktivitäten**. Sowohl **die tägliche Unterwegszeit als auch die dabei zurückgelegte Distanz** haben zugenommen. Der Freizeitverkehr ist der wichtigste und der am stärksten wachsende Verkehrszweck.⁴

Agglomerationen haben höchste Verkehrsintensität

Der Modal Split (Aufteilung auf die verschiedenen Verkehrsmittel) und die täglich zurückgelegten Distanzen unterscheiden sich je nach Wohnort erheblich.

Durchschnittlich zurückgelegte Distanzen nach Verkehrsmitteln und Raumtypen⁵



So legen die Bewohnerinnen und Bewohner der Kernstädte täglich eine bedeutend geringere Distanz zurück als die Bevölkerung der Agglomerationsgürtel. Die Verkehrsmittelwahl hängt in erster Linie vom Besitz der Mobilitätswerkzeuge (Autobesitz, öV-Abonnemente) und vom Raumtyp des Wohnorts (und damit auch vom Verkehrsangebot) ab.

Vor allem in den Agglomerationen mit der höchsten Verkehrsdichte besteht ein zunehmend dringender Handlungsbedarf.⁶

Anteile des öV an den Landverkehrsmitteln gemessen an den zurückgelegten Distanzen nach Raumtypen und Regionen ⁷



Quellen:

¹ Zitat: Eröffnungsrede BR Leuenberger, Eröffnungsfeier des A2/6-Teilstücks Horw-Kriens, 14. Mai 2004

² „Verkehrspolitik“, Dossierpolitik, economiesuisse, Nr. 27, 14. Juli 2003. (Grafik aus „Statistisches Jahrbuch der Schweiz“)

³ Zahlen gemäss Bundesamt für Statistik Schweiz

⁴ „Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2000“, Studie von den Bundesämtern für Raumentwicklung (ARE) und Statistik (BFS)

^{5,6} Dossier, Fakten und Hintergrundinformationen zur Raumentwicklung, Die Agglomerationsgürtel konsumieren am meisten Verkehr, Bundesamt für Raumentwicklung are, 2003

⁷ Dossier, Fakten und Hintergrundinformationen zur Raumentwicklung, Die Agglomerationsgürtel konsumieren am meisten Verkehr, Bundesamt für Raumentwicklung are, 2003. (Quellen: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-BFS, Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten (ARE/BFS))

3.2.2005

Herausgeber:

Schweizerischer Baumeisterverband SBV
Verband Schweizerischer Strassenbauunternehmer VESTRA
Infrastruktur Strasse