

KANTON
NIDWALDEN

Baudirektion
Amt für Mobilität

Mobilität im Kanton Nidwalden

Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021



Impressum

Herausgeber Kanton Nidwalden
Amt für Mobilität
Buochserstrasse 1, PF 1241
CH-6371 Stans
Tel. +41 41 618 72 22
mobilitaet@nw.ch / www.nw.ch

Autor Khanh Hung Duong, LUSTAT Statistik Luzern
Redaktion Eliane Degonda, LUSTAT Statistik Luzern
**Grafisches Konzept
und Layout** LUSTAT Statistik Luzern
LUSTAT Statistik Luzern
Burgerstrasse 22, PF 3768
CH-6002 Luzern
Tel. +41 41 228 56 35
info@lustat.ch / www.lustat.ch



Bildnachweis Alle Bildrechte beim Kanton Nidwalden.

Diese Publikation wurde nach den Grundsätzen der Charta der öffentlichen Statistik der Schweiz erstellt.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4
Das Wichtigste in Kürze	5
Einleitung	10
Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021	15
Mobilitätswerkzeuge	15
Verkehrsaufkommen	29
Verkehrsmittelwahl	43
Mobilitätszwecke	55
Zeitaufwand	65
Anhang	68
Glossar	68
Literatur	71

Vorwort

Der Verkehr ist ein beliebtes Thema. Wir alle sind auf die eine oder andere Art und Weise unterwegs. Manchmal nur eine paar Schritte vor die Haustüre und manchmal rund um den Globus. Entsprechend vielfältig sind die Eindrücke, die wir dabei haben. Mal hat man das Gefühl, alle Mitmenschen seien gleichzeitig unterwegs, und mal begegnet man kaum einem anderen Menschen.

Neben diesen individuellen Erfahrungen kann man Verkehr auch wissenschaftlich erfassen. Alle fünf Jahre erstellt das Bundesamt für Statistik (BFS) eine Gesamtübersicht zur Mobilität. Das BFS tut dies mittels tausender Befragungen. Viele dieser Interviews wurden auch im Kanton Nidwalden durchgeführt.

Der vorliegende Bericht bietet eine breite Übersicht zu den unterschiedlichen Verkehrsmitteln und deren Verwendung im Kanton Nidwalden. Durch den Vergleich mit gesamtschweizerischen Daten ergeben sich spannende Rückschlüsse auf unseren Kanton. Der Kanton Nidwalden hat seine Besonderheiten, sowohl geografisch als auch historisch. Diese zeichnen unseren Kanton aus und kommen sogar in der Mobilität zum Ausdruck. Entsprechend wurden die Gemeinden in unterschiedliche Kategorien eingeteilt, was spannende Vergleiche innerhalb des Kantons ermöglicht. Prägend sind beispielsweise die starke Zentrumsfunktion von Stans als Standort von Schulen, Verwaltung, aber auch tausender Arbeitsplätze sowie die starke Vernetzung mit den umliegenden Gemeinden.

Bei den Verkehrsmitteln ist aktuell ein starker technologischer Wandel zu beobachten. So haben beispielsweise elektrische Hilfsantriebe den Velos zu einer Renaissance verholfen. Diese Entwicklung hinterlässt auch erste Spuren in der Statistik. Durch die regelmässige Wiederholung der Erhebung lässt sich gut erkennen, welche Trends auch über längere Zeit beständig sein werden.

Wir danken an dieser Stelle für die gute Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Statistik sowie LUSTAT Statistik Luzern.

Therese Rotzer-Mathyer

Baudirektorin

Markus Meisinger

Amt für Mobilität

Abteilungsleiter Strategie und Planung

Das Wichtigste in Kürze

Rahmenbedingungen

Besitz von Mobilitätsfahrzeugen

Das Auto ist neben dem Fahrrad weiterhin das am weitesten verbreitete Verkehrsmittel. 2021 besitzen im Kanton Nidwalden rund 9 von 10 Haushalten mindestens ein Auto; gut jeder dritte Haushalt sogar zwei oder mehr. Im Durchschnitt besitzt jeder Nidwaldner Haushalt 1,32 Autos. Dieser Wert ist seit 2005 stetig gesunken; 2021 liegt er im Kanton Nidwalden jedoch höher als in der Gesamtschweiz oder im Kanton Luzern (je 1,15 Autos pro Haushalt). Gut drei Viertel der Haushalte besitzen mindestens ein Velo.

Gegensatz zwischen Zentrum und Peripherie im Kanton Nidwalden

Innerhalb des Kantons Nidwalden bestehen Unterschiede zwischen dem urbanen und dem ländlichen Raum: Der Anteil der Haushalte, die ohne Auto auskommen, ist in urbanen Gemeinden tendenziell höher als in ländlichen. Umgekehrt sind Haushalte mit zwei oder mehr Autos in den intermediären und ländlichen Gemeinden weiter verbreitet als in den urbanen Gemeinden.

Ride-Sharing ist verbreiteter als Car-Sharing

Die Autobesitzquote ist umso höher, je mehr Personen in einem Haushalt leben und je höher das Haushaltseinkommen ist. Fast 9 von 10 volljährigen Nidwaldnern und Nidwaldnerinnen besitzen einen Autoführerschein. Der Anteil der Männer mit Führerschein ist deutlich höher als derjenige der Frauen. Die Mitgliedschaft bei einer Car-Sharing-Gesellschaft ist im Kanton Nidwalden kaum verbreitet. Weiter verbreitet als das Car-Sharing ist das sogenannte Ride-Sharing. Im Jahr 2021 machten 10 Prozent der Nidwaldnerinnen und Nidwaldner Gebrauch von dieser Möglichkeit zur Nutzung eines Gemeinschaftsautos. Weniger verbreitet als das Ride-Sharing, aber beliebter als das Car-Sharing ist das Bike-Sharing, also die Mitgliedschaft in Veloverleih-Netzwerken. Im Kanton Nidwalden beträgt der Anteil einer Mitgliedschaft in einem solchen Verleih-Netzwerk 5 Prozent.

Nidwaldnerinnen und Nidwaldner besitzen überdurchschnittlich viele Velos und E-Bikes

Motorräder sind im Kanton Nidwalden im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln nicht sehr verbreitet. Anders sieht es bei den Fahrrädern und E-Bikes aus: 76 Prozent der Nidwaldner Haushalte sind im Besitz mindestens eines Velos, mehr als jeder zweite Haushalt besitzt sogar mehrere davon, und 27 Prozent der Nidwaldner Haushalte besitzen mindestens ein E-Bike. Die Nidwaldner Besitzquoten bei Velos und E-Bikes liegen über den gesamtschweizerischen Mittelwerten.

ÖV-Abonnemente im Kanton Nidwalden wie in der Zentralschweiz verbreiteter als in Gesamtschweiz

Die Schweiz verfügt über die weltweit höchste Marktdurchdringung mit ÖV-Abonnements. 2021 besitzen im Kanton Nidwalden 58 Prozent der Personen im Alter ab 16 Jahren ein oder mehrere ÖV-Abonnement(e). Die Nidwaldner Abobesitzquote ist gleich hoch wie diejenige der Zentralschweiz und höher als die Gesamtschweizer Quote. Am stärksten verbreitet ist das Halbtaxabo, das jede zweite Person im Kanton Nidwalden besitzt. Während im Allgemeinen in urbanen Zentren die Abonnemente des öffentlichen Verkehrs wegen der Verkehrsinfrastruktur und des dichteren ÖV-Angebots oft stärker verbreitet sind als im ländlichen Raum, trifft dies nicht auf den Kanton Nidwalden zu: 2021 zeigt sich beim Abobesitz im Kanton Nidwalden kein solches Stadt-Land-Gefälle.

Wer in einem autofreien Nidwaldner Haushalt lebt, besitzt eher ein ÖV-Abonnement als Personen in Haushalten mit einem oder mehreren Autos.

Verkehrsverhalten

Nidwaldner Bevölkerung ist zu vier Fünfteln mobil

Als mobil gilt eine Person, wenn sie an einem zufällig über ein Jahr verteilten Stichtag mindestens 25 Meter im öffentlichen Raum zurücklegt. Demgemäss ist die Nidwaldner Kantonsbevölkerung zu 81 Prozent mobil und zu 19 Prozent nichtmobil. Der Nidwaldner Mobilitätsgrad hat 2021 im Vergleich mit der letzten Erhebung von 2015 stark abgenommen, was auch für die Gesamtschweiz gilt. Der Rückgang dürfte eine direkte Auswirkung von Massnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie sein (Homeoffice-Pflicht, Schliessung von Gastronomie- und Freizeiteinrichtungen usw.).

Tagesdistanzen und Unterwegszeiten liegen in Nidwalden über nationalem Niveau

2021 legen die Nidwaldnerinnen und Nidwaldner pro Person und Tag durchschnittlich 33,2 Kilometer im Inland zurück; das sind rund 12'100 Kilometer im Jahr. Sie brauchen dafür ohne Warte- und Umsteigezeiten 77 Minuten. Sowohl die Tagesdistanz als auch die tägliche Unterwegszeit liegen im Kanton Nidwalden über dem nationalen Niveau. Bei der Erhebung 2015 zählte der Kanton Nidwalden hingegen mit unterdurchschnittlichen Werten zu den Kantonen mit der geringsten Durchschnittsdistanz und dem kleinsten Zeitaufwand. Pandemiebedingt sind in der Gesamtschweiz insgesamt rückläufige Tendenzen zu beobachten.

Zentrum-Peripherie-Gefälle beim Verkehrsaufkommen

Innerkantonal bestehen Unterschiede zwischen urbanen und ländlichen Gemeinden: Im Kanton Nidwalden ist die täglich zurückgelegte Distanz pro Person 2021 in den urbanen Gemeinden tendenziell kürzer (31,2 km) als in den ländlichen Gemeinden (36,7 km). Dieses Zentrum-Peripherie-Gefälle zeigt sich im Allgemeinen auch bei den Unterwegszeiten pro Person, das heisst bei der für die Tagesdistanz aufgewendeten Zeit.

Tagesdistanz an Samstagen ist (covid-19-bedingt) rückläufig

Der Einfluss der Covid-19-Pandemie zeigt sich auch bei der Entwicklung des Verkehrsaufkommens nach Wochentagen. Bei der letzten Erhebung 2015 war festgestellt worden, dass der Samstag derjenige Wochentag ist, an dem die weitesten Distanzen zurückgelegt werden und die meiste Zeit dafür aufgewendet wird. Diese Unterschiede im Wochenverlauf haben sich bis 2021 nivelliert; besonders die Tagesdistanz an Samstagen ist stark rückläufig. Dies dürfte auch eine Folge der covid-19-bedingten Einschränkungen von Freizeitaktivitäten sein, die üblicherweise (d.h. in „pandemiefreien“ Zeiten) an den Wochenenden ausgeübt werden.

Je höher das Haushaltseinkommen, desto mehr unterwegs

Nicht alle Bevölkerungsgruppen tragen gleichermassen zum Verkehrsaufkommen bei. Die Mobilitätswerte der verschiedenen Gruppen weichen sowohl bei der Tagesdistanz als auch bei der Tagesunterwegszeit vom kantonalen Durchschnitt ab. Tendenziell zeigen Kinder und Jugendliche (bis 17 Jahre) sowie Personen im Rentenalter (ab 65 Jahren) unterdurchschnittliche Werte. Männer legen tendenziell pro Kopf und Tag weitere Strecken zurück als Frauen. Bezüglich des Haushaltseinkommens gilt: Je höher das monatliche Haushaltseinkommen der Person, desto grösser ist die jährlich von ihr zurückgelegte Distanz.

Drei Viertel der zurückgelegten Distanzen entfallen auf motorisierten Individualverkehr; mehr als in der Gesamtschweiz

Im Jahr 2021 entfällt bei der Wohnbevölkerung des Kantons Nidwalden 75 Prozent der Tagesdistanz auf den motorisierten Individualverkehr (MIV), 14 Prozent auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) und 9 Prozent auf den Fuss- und Veloverkehr. Der Rest verteilt sich auf die übrigen Verkehrsmittel. Der MIV-Anteil ist im Kanton Nidwalden höher und der ÖV-Anteil niedriger als in der Gesamtschweiz, während der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs gleich gross ist wie auf nationaler Ebene. Gegenüber dem Vor-Corona-Jahr 2015 ist der ÖV-Anteil kleiner und der MIV-Anteil sowie der Fuss- und Velo- Anteil grösser geworden. Zur Minimierung des Risikos einer Covid-19-Übertragung dürfte die Bevölkerung verstärkt auf Bahn, Bus und Tram verzichtet haben und stattdessen auf den individuellen Auto- respektive Fuss- und Veloverkehr ausgewichen sein.

Keine expliziten Zentrum-Peripherie-Gegensätze beim motorisierten Individualverkehr

Beim Modalsplit zeigen sich nur bedingt Gegensätze zwischen dem urbanen und dem ländlichen Raum: Die MIV-Anteile der Nidwaldner Bevölkerung aus urbanen und ländlichen Gemeinden (75 bzw. 76%) liegen auf vergleichbarem Niveau. Niedriger ist der MIV-Anteil im intermediären Raum (67%). Am ehesten zeigen sich räumliche Unterschiede beim Vergleich der MIV-Anteile der Agglomeration Stans (74%) mit jenen des übrigen Nidwaldner Kantonsgebiets (82%). Im ÖV ist es genau umgekehrt: Den höchsten ÖV-Anteil an der Tagesdistanz erreicht die Nidwaldner Wohnbevölkerung der intermediären Gemeinden (25%), während die Anteile der Einwohnerinnen und Einwohner aus den urbanen und ländlichen Gemeinden (13 bzw. 12%) im Bereich des kantonalen Mittels liegen. Beim ÖV-Anteil weist die Agglomeration Stans (14%) einen höheren Wert auf als die übrigen Gemeinden (4%).

Motorisierter Individualverkehr respektive Autoverkehr im Kanton Nidwalden dominant

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) spielt eine dominante Rolle im Nidwaldner Verkehrsverhalten und ist nahezu deckungsgleich mit dem Autoverkehr. Daran hat sich im zeitlichen Verlauf seit 2005 nichts geändert. 2021 werden im Schnitt täglich 24,9 Kilometer im MIV zurückgelegt, davon 19,1 Kilometer als Autolenker oder -lenkerin und 5,4 Kilometer als Mitfahrer oder Mitfahrerin. Bezüglich der bewältigten Tagesdistanz ist das Auto damit das wichtigste Verkehrsmittel im Kanton Nidwalden: Jeder Einwohner, jede Einwohnerin des Kantons setzt sich für weit mehr als jeden zweiten Kilometer der bewältigten Tagesdistanz in ein Auto – fährerscheinlose Personen oder Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren mit eingerechnet.

ÖV im Kanton Nidwalden seltener benutzt als motorisierter Individualverkehr

Das ÖV-Angebot nutzen die Nidwaldnerinnen und Nidwaldner im Allgemeinen bedeutend seltener als den motorisierten Individualverkehr (MIV), dies sowohl bezüglich der Tagesdistanz als auch bezüglich der Unterwegszeit. Die Bedeutung des ÖV hatte zwischen den Erhebungen 2005 und 2015 zunächst stetig zugenommen. Auch beeinflusst durch die Restriktionen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie sanken die Mobilitätswerte im Jahr 2021 gegenüber 2015 stark – bei der Tagesdistanz um minus 55 Prozent und bei der Unterwegszeit pro Person um minus 54 Prozent. 2021 entfallen noch 14 Prozent der täglichen Distanz und 6 Prozent der täglichen Unterwegszeit auf Bahn, Tram, Bus oder Postauto.

Fussverkehr bezüglich Dauer und Etappenzahl im Kanton Nidwalden dominant

Der Fuss- und Veloverkehr, häufig noch als Langsamverkehr (LV) bezeichnet, weist mit 9 Prozent einen vergleichsweise kleinen Anteil an der zurückgelegten Tagesdistanz auf. Wird der Fuss- und Veloverkehr allerdings an Dauer und Etappenzahl gemessen, ist er im Vergleich zum MIV und zum ÖV wesentlich bedeutender als bei der Tagesdistanz. Dominant ist der Fussverkehr: Auf ihn entfallen 39 Prozent der Unterwegszeit (LV insgesamt: 47%) und 34 Prozent der Tagesetappen (LV insgesamt: 42%). Fussetappen erreichen im Freizeitverkehr (45%) und im Einkaufsverkehr (32%) die höchsten Anteile am Total aller Etappen. Beim Velo schwanken die Anteile des Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitverkehrs zwischen 4 und 7 Prozent. Bei allen betrachteten Kennzahlen spielen die E-Bikes eine marginale Rolle.

Freizeit ist wichtigster Verkehrszweck; darauf folgen Arbeit und Einkauf

Freizeit, Arbeit und Einkauf sind in dieser Reihenfolge die drei wichtigsten Verkehrszwecke der Wohnbevölkerung des Kantons Nidwalden. Der Freizeitverkehr vereinte bereits zum Zeitpunkt der Erhebungen in den Jahren 2010 und 2015 die höchsten Distanzanteile auf sich. 2021 entfallen auf ihn 38 Prozent der Tagesdistanzen und 37 Prozent der täglichen Wege. Die zu Arbeitszwecken zurückgelegten Strecken machen 27 Prozent der Tagesdistanzen aus, diejenige der Einkaufswege 16 Prozent.

Freizeitetappen werden mehrheitlich zu Fuss oder mit dem Auto zurückgelegt

Die Nidwaldner Bevölkerung legt durchschnittlich pro Tag 1,0 Freizeitwege zurück. Ein Freizeitweg ist im Schnitt 12 Kilometer lang und dauert inklusive Warte- und Umsteigezeiten 44 Minuten. Für Freizeitwege verbringen die Nidwaldnerinnen und Nidwaldner an Sonntagen tendenziell mehr Zeit im Verkehr als an Werk- oder Samstagen. Mehrheitlich werden die Etappen im Freizeitverkehr im Kanton Nidwalden entweder zu Fuss (45%) oder mit dem Auto (35%) zurückgelegt. Freizeitetappen mit Velo und E-Bike machen zusammen 8 Prozent aus, und auf den ÖV entfallen 6 Prozent. Autoetappen sind insgesamt wesentlich länger als die Etappen zu Fuss oder mit Bus, Postauto und Tram. Distanzmässig werden im Freizeitverkehr die längsten Etappen aber mit der Bahn zurückgelegt. Eine Bahnetappe zu Freizeitzielen hat im Kanton Nidwalden im Durchschnitt eine Länge von 30 Kilometern.

Arbeitsweg ist durchschnittlich 12 Kilometer lang

Ein durchschnittlicher Arbeitsweg einer erwerbstätigen Person im Kanton Nidwalden (an Werktagen) ist 12 Kilometer lang. Er ist damit genauso lang wie ein Freizeitweg und gut 3 Kilometer länger als ein Einkaufsweg. Männer legen im Vergleich zu den Frauen pro Tag nicht nur mehr, sondern tendenziell auch längere Arbeitswege zurück, was auch die höhere Erwerbsquote der Männer widerspiegelt. Pro Arbeitsweg benötigen Männer durchschnittlich auch mehr Zeit als Frauen (21 vs. 17 Min.). 44 Prozent aller Arbeitswege sind maximal 5 Kilometer lang. In den ländlichen Räumen werden jedoch überdurchschnittlich häufig längere Arbeitswege bewältigt. Für die Erwerbstätigen mit Wohnsitz in der Agglomeration Stans sind 46 Prozent der Arbeitswege höchstens 5 Kilometer lang; 18 Prozent ihrer Arbeitswege sind länger als 20 Kilometer.

Auto ist wichtigstes Verkehrsmittel im Arbeitsverkehr

Im Arbeitsverkehr ist das Auto das am häufigsten benutzte Verkehrsmittel, dies sowohl gemessen an der Tagesdistanz als auch an der Anzahl der zurückgeleg-

Interkantonaler Pendlersaldo ist negativ

ten Etappen. Die Covid-19-Pandemie hat die Bedeutung des Autos gegenüber 2015 noch gestärkt.

Die interkommunalen Pendlerströme haben auch aufgrund der allgemein steigenden Erwerbsbeteiligung zugenommen. Im Kanton Nidwalden liegt die Zahl der Zupendlerinnen und -pendler im Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2022 bei 13'200 Personen, jene der Wegpendlerinnen und -pendler bei 16'500 Personen. Rund 3'300 Personen mehr pendeln aus dem Kanton Nidwalden hinaus, als umgekehrt Personen zu Arbeits- oder Ausbildungszwecken in den Kanton Nidwalden hinein pendeln (Durchschnitt der Jahre 2013–2022).

Einkaufsverkehr zieht kurze Wege nach sich

Das Einkaufen ist mehrheitlich eine Aktivität der kurzen Wege. Knapp zwei Drittel der zurückgelegten Einkaufswege haben eine Distanz von höchstens 5 Kilometern, mehr als jeder vierte Einkaufsweg ist sogar höchstens 1 Kilometer lang. Einkaufswege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, machen 90 Prozent der für das Einkaufen insgesamt zurückgelegten Tagesdistanzen aus. Damit dominiert die Automobilität im Einkaufsverkehr noch stärker als im Arbeits- oder Freizeitverkehr. Im Einkaufsverkehr haben Fuss- und Veloetappen (inkl. E-Bike) bei der Nidwaldner Bevölkerung mit Wohnsitz in urbanen und intermediären Räumen einen vergleichsweise hohen Stellenwert. Für die Autoetappen gilt ein genau umgekehrtes Verhältnis, sie haben im ländlichen Gebiet ein höheres Gewicht.

Im Vergleich zur Zentralschweiz verbringt Nidwaldner Bevölkerung weniger Zeit im Verkehr

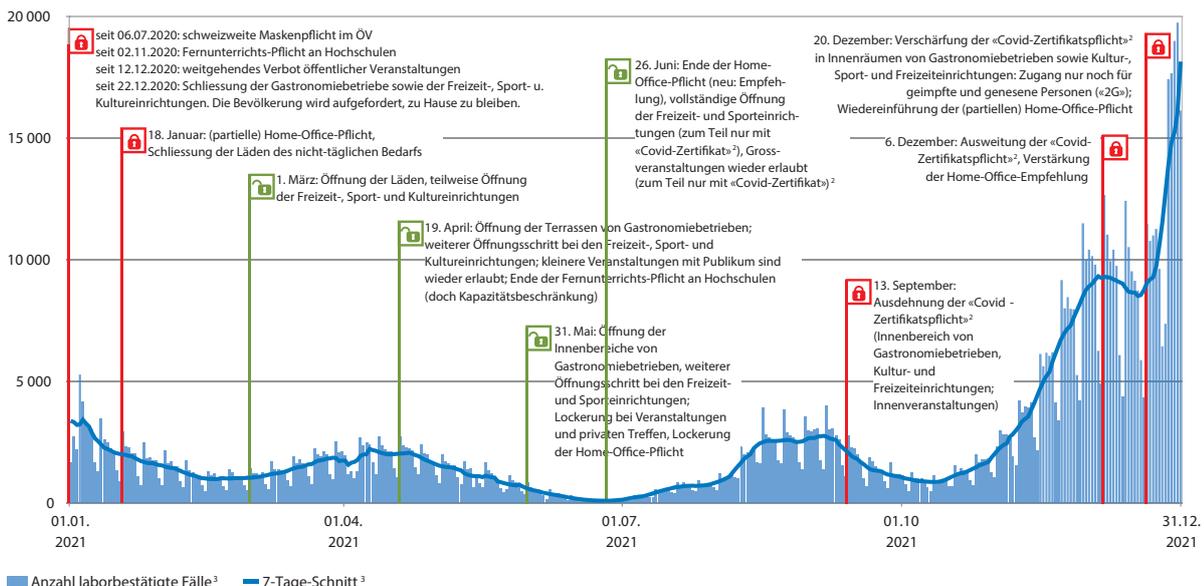
2021 dürfte der Zeitaufwand für Mobilität massgeblich von der Covid-19-Pandemie beeinflusst worden sein. Einerseits haben die Einschränkungen und Massnahmen zur Eindämmung der Pandemie (Lockdown, Homeoffice-Pflicht usw.) dazu geführt, dass die Bevölkerung weniger häufig unterwegs war und der Zeitaufwand im Verkehr entsprechend geringer ausfiel als in den Erhebungsjahren 2010 und 2015. Andererseits dürften zur Vermeidung einer Ansteckung auch zeitlich längere Wege in Kauf genommen worden sein, etwa durch den Verzicht auf (schnellere) Bus- und Bahnreisen zugunsten von (langsameren) Fuss- und Velostrecken. Inklusive Warte- und Umsteigezeiten verbringt 2021 jede Nidwaldnerin und jeder Nidwaldner im Durchschnitt 81 Minuten pro Tag im Verkehr – in etwa gleich viel wie 2015, aber 13 Minuten weniger im Jahr 2010. Im Verhältnis zu den anderen Zentralschweizer Kantonen verbringt die Nidwaldner Bevölkerung in der Tendenz vergleichsweise wenig Zeit im Verkehr: Am höchsten ist die Wegzeit in den Kantonen Uri, Luzern und Zug (je >85 Min./Tg.), am tiefsten in den Kantonen Obwalden und Schwyz (je <80 Min./Tg.). Im Kanton Nidwalden werden für Freizeit Zwecke im Tagesschnitt 46 Minuten pro Person im Verkehr aufgewendet. Bei Arbeit und Einkauf beträgt der tägliche Zeitaufwand lediglich 15 respektive 10 Minuten pro Person.

Einleitung

In der Schweiz werden bundesweit seit 1974 periodisch und systematisch umfangreiche statistische Daten zum Verkehrsverhalten der Wohnbevölkerung erhoben, der sogenannte «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» (MZMV). Der MZMV ist seit 2010 als eine von fünf thematischen Erhebungen in das System der eidgenössischen Volkszählung (VZ) eingebettet. Die Stichprobenerhebung findet alle fünf Jahre statt. Diesem Rhythmus folgend war die jüngste Erhebung für 2020 vorgesehen. Nach planmässig erfolgtem Beginn im Januar 2020 wurde sie jedoch aufgrund der Covid-19-Pandemie vorzeitig beendet. Die Auswirkungen der pandemiepolitischen Einschränkungen auf das öffentliche Leben und damit auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung waren zu gross. So dauerte zum Beispiel der erste schweizweit verordnete Lockdown von Mitte März bis Ende April 2020 (→ Abbildung 0.1). Obwohl der Pandemieverlauf auch 2021 die Fortbewegungsmöglichkeiten der Menschen beeinflusste, wurde die MZMV-Erhebung in diesem Jahr erneut gestartet und durchgeführt. Dies einerseits, weil die Verkehrsbeschränkungen im Inland inzwischen aufgehoben worden waren und die Verkehrsangebote wieder jenen von vor Pandemiebeginn entsprachen. Andererseits war zum damaligen Zeitpunkt nicht absehbar, wann sich die Normalität ohne Pandemieeinfluss wieder einstellen würde. Die

Abbildung 0.1

Verlauf der Covid-19-Pandemie in der Schweiz 2021: Anzahl Ansteckungen und wichtigste pandemiepolitischen Massnahmen¹
Schweiz



¹ nicht abschliessende Aufzählung von Massnahmen auf Bundesebene

² Das «Covid-Zertifikat» dokumentiert eine Covid-19-Impfung, eine durchgemachte Erkrankung oder ein negatives Testergebnis.

³ inklusive Fälle in Liechtenstein

Situation im Jahr 2021 wird in → Abbildung 0.1 gezeigt. Sie bildet einerseits den Pandemieverlauf ab und hält andererseits die geltenden politischen Massnahmen fest. Die vorliegenden Analysen sind vor diesem Hintergrund zu lesen.

Erhebung 2021

Als Stichprobenerhebung wird der MZMV von den Bundesämtern für Statistik (BFS) und für Raumentwicklung (ARE) durchgeführt. Die Stichprobe 2021 umfasste schweizweit insgesamt 55'018 Haushalte inklusive der kantonalen Aufstockungen. Je Haushalt wurde zufällig eine Person ausgewählt und telefonisch zu ihrem Mobilitätsverhalten interviewt. Die Befragungen fanden an übers Jahr gleichmässig verteilten Stichtagen statt. Die Erhebung erfolgte durch das Befragungsinstitut LINK.

Methodik

Die Methodik des MZMV 2021 wurde im Vergleich zur Erhebung 2015 nur geringfügig angepasst. Zu den Neuerungen zählt das Routing, das heisst die georeferenzierte und damit genaue Erfassung von Velo-Etappen (bisher nur für Etappen des mobilisierten Individualverkehrs [MIV] und des öffentlichen Verkehrs [ÖV] angewandt) sowie die Überarbeitung des Befragungsmoduls zu den verkehrspolitischen Einstellungen.

Inhalte

Was den Inhalt betrifft, wurden neu der Fragebogen auf die aktuelle Lage im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie ergänzt und Fragen zum veränderten Mobilitätsverhalten aufgrund der Pandemie integriert. Zudem wurden alle Befragungsteilnehmer und -teilnehmerinnen zum Thema Homeoffice befragt. Einige Fragen wurden weggelassen (z.B. zur Haushaltsstruktur oder zum Hubraum der zugelassenen Autos), da sie inzwischen durch Registerinformationen ermittelt werden können. Umgekehrt wurden Informationen neu aufgenommen (z.B. zum Car-, Bike- oder Ride-Sharing) oder genauer erfasst (z.B. Covid-19-Gründe bei der Verkehrsmittelwahl oder der Nichtmobilität).

Für die Stichprobenziehung wurde der BFS-Stichprobenrahmen für Personen- und Haushaltserhebungen (SRPH) eingesetzt, wodurch auch Personen mit unbekannter Telefonnummer kontaktiert werden konnten.

Erfasste Merkmale

Um das Verkehrsgeschehen umfassend abbilden zu können, werden im MZMV unter anderen folgende Merkmale erfasst: Besitz von Fahrzeugen, Führerausweisen und Abonnements für den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie Anzahl, Distanz, Dauer und Zweck der pro Tag zurückgelegten Wege und die dafür benutzten Verkehrsmittel. Weiter werden Angaben zum Fuss- und Veloverkehr (inkl. E-Bike) – früher als Langsamverkehr (LV) bezeichnet – erhoben sowie die Einstellungen zur Verkehrspolitik der Schweiz erfragt.

Aufstockung der Stichprobe im Kanton Nidwalden

Wie in den früheren Erhebungsjahren 2015 und 2010 finanzierte der Kanton Nidwalden auch für den MZMV 2021 eine Verdichtung der kantonalen Stichprobe, um möglichst aussagekräftige Ergebnisse für den Kanton und seine Regionen zu erhalten. (Im MZMV 2005 war noch auf eine solche Aufstockung verzichtet worden.) Die kantonale Stichprobe 2021 inklusive Aufstockung umfasste Interviews mit 528 Personen aus ebenso vielen Privathaushalten. Die Befragten berichteten von insgesamt 1'472 am Stichtag im Inland zurückgelegten Wegen und 1'816 Etappen.

**Vielfältige Verwendung
der Resultate**

Die Resultate aus dem MZMV ermöglichen ein detailliertes Bild zum Mobilitätsverhalten der Schweizer Bevölkerung und dienen unter anderem als statistische Grundlage in den Bereichen Verkehr, Raumentwicklung sowie Energie und Umwelt. Anwendungsfelder sind das Agglomerationsprogramm oder die ÖV-Berichterstattung. Die Beobachtung, wie sich Fahrziele bei den Fahrten aus einer Region verändern, dient als Grundlage für die Angebotsplanung und lässt als Steuerungsinstrument die Wirkung geplanter Massnahmen abschätzen.

Aufbau der Publikation

Vorliegende Publikation hat LUSTAT Statistik Luzern im Auftrag der Baudirektion des Kantons Nidwalden, Amt für Mobilität, erstellt. Im Mittelpunkt steht die Analyse des individuellen Verkehrsverhaltens der Nidwaldner Bevölkerung. Die Darstellung der Ergebnisse orientiert sich am Bericht „Mobilität im Kanton Luzern. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021“, welchen LUSTAT im Jahr 2023 publiziert hat. Dadurch ist der direkte Vergleich mit den Luzerner Resultaten, aber auch mit den gesamtschweizerischen Resultaten von BFS und ARE möglich.

Vorliegende Publikation gliedert sich in fünf Kapitel: In Kapitel 1 wird die Ausstattung der Nidwaldner Haushalte mit Mobilitätswerkzeugen als Rahmenbedingung des Verkehrsgeschehens beschrieben. In den Kapiteln 2 bis 5 folgt die Analyse des Verkehrsverhaltens. Ausführlich behandelt wird der Modalsplit, das heisst die Verkehrsmittelwahl. Weiter werden das Verkehrsaufkommen, die Verkehrszwecke und der in Mobilitätswert investierte Zeitaufwand analysiert.

Methodische Hinweise

**Grundgesamtheit
und Analysegruppen**

Die Analysen beziehen sich – wenn nicht anders vermerkt – auf die ständige Wohnbevölkerung des Kantons Nidwalden im Alter ab 6 Jahren sowie auf im Inland zurückgelegte Wege und Etappen gemäss dem sogenannten Wohnortprinzip. Nach diesem Prinzip werden die zurückgelegten Distanzen der Bewohner und Bewohnerinnen eines Gebiets betrachtet, und zwar unabhängig davon, ob die entsprechenden Strecken innerhalb oder ausserhalb des entsprechenden Gebiets zurückgelegt worden sind. Das Wohnortprinzip meint also im Rahmen der vorliegenden Analysen die von Nidwaldnern und Nidwaldnerinnen irgendwo in der Schweiz zurückgelegten Distanzen. Für einzelne Fragestellungen werden die Wege und Etappen von Personen, die ausserhalb des Kantons Nidwalden wohnen, mitberücksichtigt. Die Resultate sind mit den Auswertungen der Bundesämter BFS und ARE vergleichbar.

**Ergebnisse sind stichproben-
basierte Schätzungen**

Bei den Analyseergebnissen handelt es sich um Schätzungen tatsächlicher Zustände und Entwicklungen auf Basis der gezogenen Stichprobe. Wie stark die Schätzungen vom wahren Wert abweichen, ist unter anderem von der Anzahl der befragten Personen abhängig: Je weniger Beobachtungen vorliegen, desto höher sind die Schätzungenungenauigkeiten bei den Auswertungsergebnissen und desto höher ist die statistische Unsicherheit bei der Interpretation der Stichprobenergebnisse.

Räumliche Gliederung

Der räumliche Fokus des vorliegenden Berichts liegt auf dem Kanton Nidwalden. Für innerkantonale Vergleiche werden zu den zentralen Kennzahlen auch Ergebnisse für die Agglomeration Stans ausgewiesen. Die regionale Gliederung orientiert sich am Betrachtungsperimeter der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung der 5. Generation (AP5) des Bundes (vgl. <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/programme-und-projekte/pav/5g.html>). In dieser Regionalisierung umfasst die Agglomeration Stans die sogenannten BeSA-Gemeinden (beitragsberechtigte Städte und Agglomera-

Abbildung 0.2
Gemeindetypologie
Kanton Nidwalden



Kanton Nidwalden

Städtischer, ländlicher und intermediärer Raum

tionen) Stans, Beckenried, Buochs, Emmetten, Ennetbürgen, Ennetmoos, Hergiswil, Oberdorf und Stansstad. Die Nidwaldner Gemeinden Dallenwil und Wolfenschiessen zählen zu den übrigen Gemeinden (→ Abbildung 0.2).

Im Weiteren wird in den Analysen die Verteilung der räumlichen Mobilität nach dem Stadt-Land-Kriterium vorgenommen. Die hierbei zugrunde gelegte Raumunterscheidung beruht auf einer dreifach abgestuften Stadt-Land-Gemeindetypologie des BFS von 2012. Diese unterscheidet neben städtischen und ländlichen auch sogenannte „intermediäre“ Gemeinden, welche nach Dichte-, Grösse- und Erreichbarkeitskriterien sowohl städtische als auch ländliche Merkmale aufweisen. Als einzige Gemeinde im Kanton Nidwalden mit mittlerer und hoher Dichte im periurbanen Raum gilt Hergiswil als intermediär. Zu den städtischen Gemeinden zählen Oberdorf, Stans und Stansstad. Alle anderen Nidwaldner Gemeinden sind gemäss dieser Gemeindetypologie ländlich. Im vorliegenden Bericht werden die Bezeichnungen urbane Gemeinden und städtische Gemeinden synonym verwendet.

Zentrum und Peripherie

Abseits der statistisch-analytischen Herleitung ist der Stadt-Land-Begriff im umgangssprachlichen Gebrauch jedoch diffus. Die Übergänge sind oft fließend und aufgrund des Kontinuums in der Wahrnehmung der Menschen unterschiedlich. Ist in der vorliegenden Publikation von Zentrum beziehungsweise Zentrumsgemeinden und Peripherie beziehungsweise peripheren Gemeinden die Rede, sind damit die Unterschiede zwischen den Agglomerationsgemeinden gemäss AP5 (Zentrum) und den restlichen Nidwaldner Gemeinden (Peripherie) gemeint.

Tabellensammlung und Methodenbericht

Den vorliegenden Analysebericht begleitet eine umfassende Tabellensammlung, welche sämtliche Auswertungen von LUSTAT Statistik Luzern mit den jeweiligen Vertrauensintervallen enthält (inkl. innerkantonale Vergleiche und Raumvergleiche auf nationaler Ebene). Die Tabellensammlung macht die statistische Qualität der analysierten Daten überprüfbar. Zur Dokumentation gehört weiter ein Methodenbericht mit ergänzenden Informationen zur Erhebung, zu Begriffsdefinitionen, zu den methodischen Grundlagen der Auswertungen sowie zur räumlichen Analyse.

Glossar

Die Inhalte des Glossars sind – was Definitionen zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr betrifft – zu einem grossen Teil aus der Publikation „Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021“ übernommen, die von den Bundesämtern für Statistik und Raumentwicklung im April 2023 veröffentlicht worden ist.

Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021

Mobilitätswerkzeuge

Räumliche Mobilitätskonzepte beeinflussen unsere Lebensweise wesentlich: Menschen wohnen an einem bestimmten Ort, gehen an einem anderen ihrer Arbeit nach und verbringen an einem dritten ihre Freizeit. Familien und Bezugspersonen pflegen ihre Kontakte oft ein Leben lang über weite Distanzen hinweg. Urlaube, Reisen und Ausbildungen führen nicht selten über kontinentale Grenzen hinaus. Räumliche Mobilitätskonzepte beziehen sich also auf weit mehr als bloss auf Bewegungen von A nach B: Die Teilnahme am Verkehrsgeschehen gehört längst zu den Voraussetzungen, um überhaupt am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Die Qualität der Verkehrserschliessung und der Erreichbarkeit ist über den individuellen Nutzen hinaus zudem eine wichtige Schlüsselgrösse der räumlichen und wirtschaftlichen Entwicklung.

Art und Weise der Mobilität steht in Zusammenhang mit Lebensstil und Lebenslagen

Die jeweilige Art und Weise mobil zu sein ist auch Ausdruck unterschiedlicher Lebensstile und Lebenslagen. Die Wahl, ein bestimmtes Verkehrsmittel zu benutzen oder anzuschaffen, ist unter anderem von Einkommen, Alter, aber auch von politischen Einstellungen und Werthaltungen beeinflusst. Mobilitätswerkzeuge haben neben ihrem praktischen auch einen symbolischen Wert. Sie können der Selbstdarstellung dienen und mit wichtigen Momenten im Lebenslauf verbunden sein, zum Beispiel wenn der Zeitpunkt des Erwerbs eines Führerausweises bei Jugendlichen mit dem Erreichen der Unabhängigkeit vom Elternhaus assoziiert wird (Schenk 2017: 79; Müggenburg 2017; Tully/Baier 2006) oder junge Erwachsene nach Abschluss ihrer Ausbildung als Zeichen des neu erreichten Status mit dem eigenen Auto ins Berufsleben starten (Busch-Geertsema 2018). Rennräder, E-Bikes, City-, Mountain- oder Cargo-Bikes wiederum können als Ausdruck eines bewussten Autoverzichts, einer umweltfreundlichen Einstellung oder eines gesunden Lebensstils gewählt werden (vgl. Leng/Schild/Hofmann 2016). Gemäss einer aktuellen Studie zu generationsspezifischen Mobilitätspräferenzen der Schweizer Wohnbevölkerung mit dem Titel „Swiss Mobility Monitor 2023“ haben jüngere Personen weiterhin eine starke, identitätsstiftende Bindung zum Auto (vgl. Schakols/Hofstetter/Greifenstein et al. 2023). Allerdings zeigt sich die Generation Z offener für die Nutzung von Autos im Car-Sharing oder im Abo-Modell als alle anderen Altersgruppen. Unter den Begriff „Generation Z“ fasst die Studie die Geburtsjahrgänge 1997 bis 2012.

Fahrzeuge und ÖV-Abos sind zentrale Grundlagen des Verkehrsgeschehens

Die Verbreitung von Führerausweisen, die Ausstattung mit motorisierten und nichtmotorisierten Fahrzeugen, die Verfügbarkeit von Parkplätzen und der Besitz von Abonnementen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie die Qualität der ÖV-Erschliessung sind zentrale Grundlagen des Verkehrsgeschehens. Die nachfolgenden Ausführungen zum Besitz von ÖV-Abonnementen geben noch

keine Hinweise zum tatsächlichen Verkehrsverhalten von Personen. Die Analyse des Verhaltens folgt in den Kapiteln 2 bis 5 vorliegender Publikation.

Mehrheit der Nidwaldner Haushalte besitzen mindestens ein Auto

Besitz und Verfügbarkeit von Fahrzeugen

Das Auto ist neben dem Fahrrad weiterhin das am weitesten verbreitete Verkehrsmittel. Im Jahr 2021 besitzen im Kanton Nidwalden rund 9 von 10 Haushalten mindestens ein Auto; gut jeder dritte Haushalt sogar zwei oder mehr. Das war bereits in den Jahren 2005, 2010 und 2015 so. Die durchschnittliche Anzahl der Autos, die ein Nidwaldner Haushalt besitzt (→ Tabelle 1.1), ist im Lauf der letzten 16 Jahre stetig gesunken (2005: 143 Autos/100 Haushalte; 2010: 140 Autos; 2015: 138 Autos; 2021: 132 Autos); 2021 liegt sie im Kanton Nidwalden jedoch höher als in der Gesamtschweiz oder im Kanton Luzern (je 115 Autos/100 Haushalte).

Tabelle 1.1
Fahrzeugbesitz und Autoverfügbarkeit nach Wohnort 2021

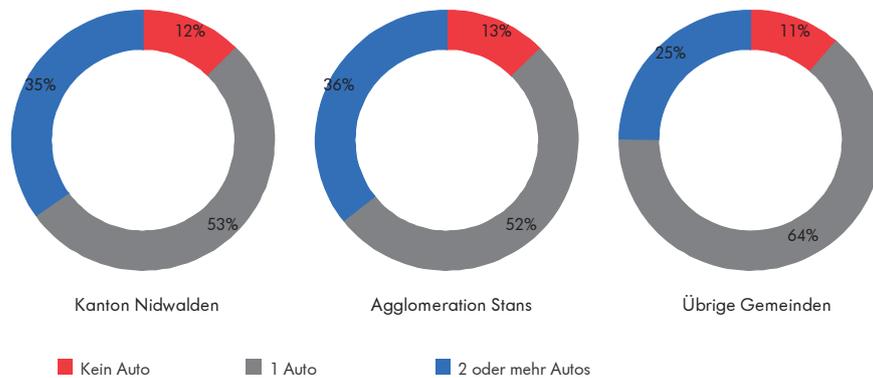
Wohnort	Kennziffern pro Haushalt				Kennziffer pro Person
	Mittlere Anzahl Autos	Mittlere Anzahl Velos (inkl. E-Bikes)	Mittlere Anzahl E-Bikes	Autofreie Haushalte (Anteil in %)	Auto immer verfügbar (Anteil in %)
Kanton Nidwalden	1,32	1,97	0,36	12,5	72,0
Agglomeration Stans	1,32	1,97	0,35	12,6	71,6
Übrige Gemeinden	1,26	1,97	0,43	11,3	76,3

K01_T01_NW

LUSTAT Statistik Luzern
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Abbildung 1.1
Autobesitz der Haushalte nach Wohnort 2021

Kanton Nidwalden



K01_G01_NW

LUSTAT Statistik Luzern
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Gerundete Prozentwerte

Autobesitz variiert zwischen urbanen und ländlichen Gemeinden

Innerhalb des Kantons Nidwalden bestehen zwischen Zentrum und Peripherie kaum Unterschiede, was den Autobesitz betrifft. Sowohl in der Agglomeration Stans als auch im restlichen Teil des Kantons liegt der Anteil der Haushalte, die mindestens ein Auto besitzen, im Bereich des kantonalen Durchschnitts (→ Abbildung 1.1). Die Werte variieren eher im Vergleich zwischen urbanen und ländlichen Gemeinden: Der Anteil der Haushalte, die ohne Auto auskommen, ist in urbanen Gemeinden tendenziell höher als in ländlichen. Umgekehrt sind Haushalte mit zwei oder mehr Autos in den intermediären und ländlichen Gemeinden weiter verbreitet als in den urbanen Gemeinden.

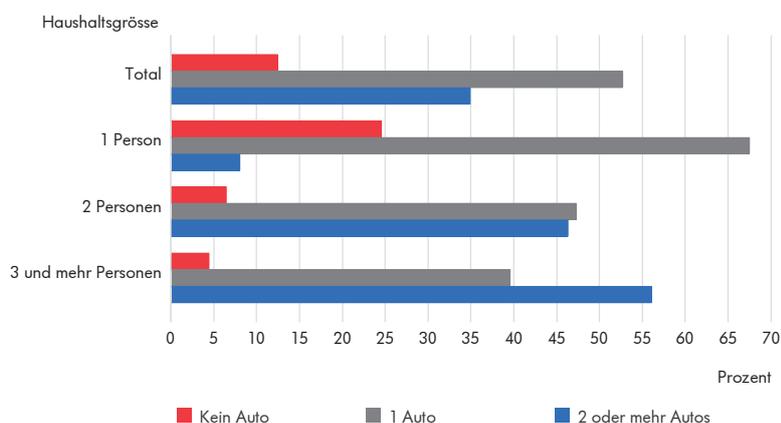
Anzahl Autos pro Haushalt steigt mit Haushaltsgrösse

Der Besitz eines oder mehrerer Autos ist in Mehrpersonenhaushalten deutlich höher als in Einpersonenhaushalten. Zwischen Mehrpersonenhaushalten mit zwei und solchen mit drei oder mehr Mitgliedern bestehen hingegen kaum Unterschiede (→ Abbildung 1.2). Was jedoch mit zunehmender Haushaltsgrösse zunimmt, ist die mittlere Anzahl Autos pro Haushalt. Im Jahr 2021 beträgt sie bei Einpersonenhaushalten 83 Autos pro 100 Haushalte, was annähernd dem Wert von 2015 entspricht (82 Autos). Bei Zweipersonenhaushalten liegt der Wert bei 148 Autos (2015: 145) und bei Haushalten mit drei und mehr Mitgliedern bei 178 Autos (2015: 189).

Je höher das Einkommen, desto grösser die Autoausstattung der Haushalte

Auch das Einkommen hat Einfluss darauf, ob ein Haushalt (k)ein Auto besitzt. Fast alle Nidwaldner Haushalte mit einem monatlichen Bruttoeinkommen von mehr als 8'000 Franken besitzen mindestens ein Auto, gut die Hälfte sogar zwei oder mehr. Bei einem Haushaltseinkommen zwischen 4'001 und 8'000 Franken sind 9 von 10 Haushalten im Besitz von einem oder mehreren Autos. Hingegen

Abbildung 1.2
Autobesitz der Haushalte nach Haushaltsgrösse 2021
 Kanton Nidwalden



sind rund 3 von 10 Haushalten mit einem Haushaltseinkommen von 4'000 oder weniger Franken autofrei. Auch gemessen an der durchschnittlichen Anzahl der Autos pro Haushalt zeigt sich mit zunehmendem Einkommen eine grössere Autoausstattung im Kanton: In allen drei Einkommensklassen weisen die Nidwaldner Haushalte einen höheren Motorisierungsgrad auf als im gesamtschweizerischen Durchschnitt.

Motorisierte Zweiräder sind deutlich weniger verbreitet als Personenwagen

Weitaus weniger verbreitet als Personenwagen sind motorisierte Zweiräder. Im Kanton Nidwalden besitzen 12 Prozent der Haushalte Motorräder; die Besitzquote bei Kleinmotorrädern und Mofas liegt hingegen jeweils unter 5 Prozent. Die Beliebtheit der Motorräder, Kleinmotorräder und Mofas blieb gegenüber 2015 unverändert beziehungsweise die Unterschiede sind statistisch nicht signifikant. Aus demselben Grund lassen sich bei den Motorrädern und Kleinmotorrädern auch keine Unterschiede zwischen dem urbanen und dem ländlichen Raum beziehungsweise Unterschiede zwischen der Agglomeration Stans und den übrigen Nidwaldner Gemeinden feststellen. Mofas sind hingegen in ländlichen Gemeinden beziehungsweise in Gemeinden ausserhalb der Agglomeration verbreiteter als in urbanen Gemeinden und in der Agglomeration Stans.

Mitgliedschaft bei Car-Sharing-Gesellschaften ist kaum verbreitet

Die Mitgliedschaft bei einer Car-Sharing-Gesellschaft ist im Kanton Nidwalden kaum verbreitet. Nahezu alle befragten Personen, nämlich 97 Prozent der Erwachsenen mit Führerausweis, nutzen diese Möglichkeit nicht, um Zugang zu einem Motorfahrzeug zu erlangen. Dieser Anteil hat sich seit 2010 kaum verändert. Gesamtschweizerisch liegt er bei 95 Prozent. Im Allgemeinen ist die Mitgliedschaft bei einer Car-Sharing-Gesellschaft in den urbanen Gemeinden verbreiteter als in den intermediären und ländlichen Gemeinden. Das Standortnetz der Car-Sharing-Gesellschaften ist in den Zentren und zentrumsnahen Gebieten dichter als in ländlichen.

1 von 10 Nidwaldnerinnen und Nidwaldnern nutzt das Ride-Sharing

Zum Angebot gemeinschaftlich genutzter Fahrzeuge zählt auch das sogenannte Ride-Sharing, ein Mitfahrssystem, das in Teilen den klassischen Taxi-Dienstleistungen ähnelt. Im Jahr 2021 machen 10 Prozent der Nidwaldner und Nidwaldnerinnen Gebrauch von dieser Möglichkeit zur Nutzung eines Gemeinschaftsautos mitsamt Fahrer oder Fahrerin für meist via Internet gebuchte Einzelfahrten. Weniger verbreitet als das Ride-Sharing, aber beliebter als das Car-Sharing ist das Bike-Sharing, also die Mitgliedschaft in Veloverleih-Netzwerken. Im Kanton Nidwalden beträgt der Anteil einer Mitgliedschaft in einem solchen Verleih-Netzwerk 5 Prozent.

Velos sind auch 2021 überdurchschnittlich verbreitet

Bei den Fahrrädern (inkl. E-Bikes) zeigen sich folgende Besitzverhältnisse: 76 Prozent der Nidwaldner Haushalte sind im Besitz mindestens eines Velos. Mehr als jeder zweite Haushalt besitzt mehrere Fahrräder. In beiden Fällen liegen die Nidwaldner Werte in allen drei Erhebungsjahren seit 2010 über dem jeweiligen gesamtschweizerischen Durchschnitt. Insgesamt entfallen 2021 im Kanton Nidwalden auf 100 Haushalte 197 Velos (CH: 174; OW: 237; LU: 191).

Mehr als jeder vierte Nidwaldner Haushalt verfügt über E-Bike

E-Bikes erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. Sie sind im Kanton Nidwalden stärker verbreitet als in der Gesamtschweiz. 27 Prozent der Nidwaldner Haushalte besitzen mindestens ein E-Bike (2015: 8%), schweizweit liegt diese Quote

bei 20 Prozent (2015: 7%). Insgesamt kommen im Kanton Nidwalden auf 100 Haushalte 36 E-Bikes, während es in der Gesamtschweiz 28 E-Bikes sind (OW: 49 E-Bikes). Im Jahr 2015 waren es lediglich 10 (NW) beziehungsweise 9 E-Bikes (CH) pro 100 Haushalte gewesen (OW: 12). Während in der Schweiz insgesamt die E-Bike-Besitzquoten in den ländlichen und intermediären Gemeinden höher sind als in den städtischen Gemeinden, sind im Kanton Nidwalden diesbezüglich keine Gegensätze feststellbar.

Veloausstattung der Agglomeration Stans ist durchschnittlich

Blickt man nur auf die Agglomeration Stans zeigen sich bei der Veloausstattung einschliesslich der E-Bikes insgesamt keine signifikanten Unterschiede zwischen den Zentrums- und dem Land: Sowohl beim Anteil der velobesitzenden Haushalte an allen Nidwaldner Haushalten als auch bei der mittleren Anzahl Velos pro Haushalt weist die Agglomeration Stans durchschnittliche Werte auf.

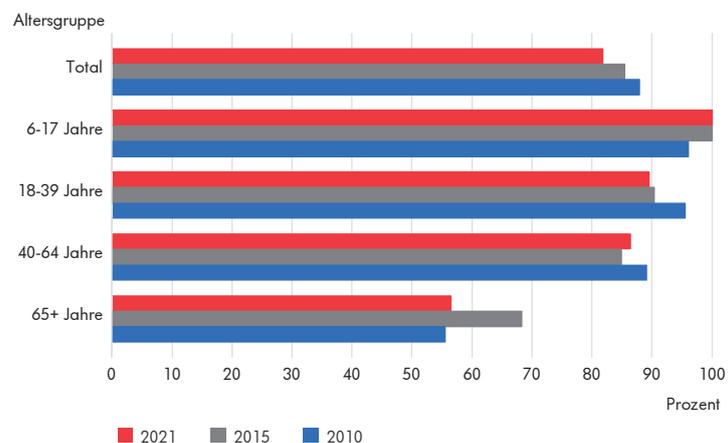
Kinder und Jugendliche sind Hauptnutzerguppen von Velos

Kinder und Jugendliche sind die Hauptbenutzenden von Fahrrädern, das zeigt die Differenzierung nach Altersgruppen: 2021 und 2015 verfügen alle und 2010 nahezu alle 6- bis 17-Jährigen jederzeit oder nach Absprache über ein Velo. Mit steigendem Alter nimmt die Verfügbarkeit ab: Bei den 18- bis 39-Jährigen bleibt dieser Anteil mit 89 Prozent vergleichsweise hoch (2015: 90%; 2010: 96%). Bei den 40- bis 64-Jährigen liegt der Anteil noch bei 86 Prozent (2015: 85%; 2010: 89%), bei den Personen ab 65 Jahren beträgt er noch 57 Prozent (2015: 68%; 2010: 56%) (→ Abbildung 1.3).

Führerausweise für Personenwagen und Motorräder

Fast 9 von 10 Nidwaldnern und Nidwaldnerinnen im Alter ab 18 Jahren besitzen 2021 einen Autoführerausweis. Im Vergleich zur Gesamtschweiz (83%) ist

Abbildung 1.3
Verfügbarkeit von Velos (immer oder nach Absprache) nach Altersgruppen 2010, 2015 und 2021
 Kanton Nidwalden



der Nidwaldner Anteil etwas höher, im Vergleich zur Zentralschweiz bestehen hingegen keine Unterschiede. Mit 91 Prozent ist der Anteil der Nidwaldner Männer mit Führerausweis deutlich höher als derjenige der Nidwaldner Frauen (81%). Ähnlich hohe geschlechtsspezifische Unterschiede zwischen der volljährigen männlichen und der weiblichen Bevölkerung weisen auch die Gesamtschweiz und die Zentralschweiz aus. Im Kanton Nidwalden sind die geschlechtsspezifischen Unterschiede bei den Führerausweis-Besitzquoten gegenüber 2015 und 2010 tendenziell grösser geworden. Für die Schweiz und die Zentralschweiz gilt dies nicht; hier haben sich die Unterschiede zwischen Männern und Frauen eher verringert.

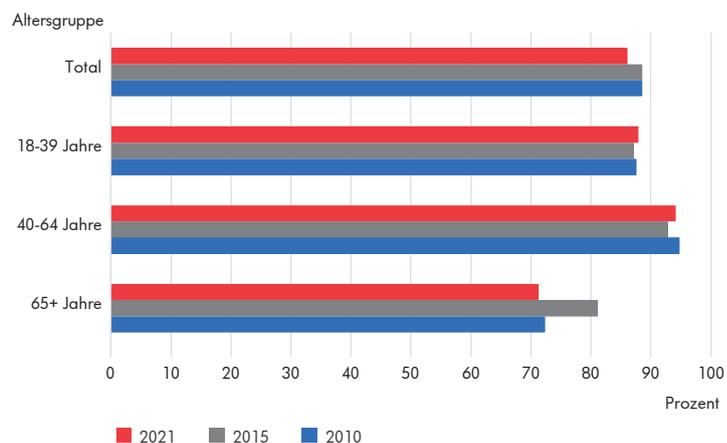
Räumliche Unterschiede beim Führerausweisbesitz sind im Kanton Nidwalden nicht signifikant

Die Verbreitung des Führerausweises variiert nach Wohnort. In der Schweiz gilt allgemein: Je urbaner der Wohnort, desto niedriger ist der Bevölkerungsanteil, der einen Autoführerausweis besitzt. Die städtischen Gemeinden haben somit einen niedrigeren Bevölkerungsanteil mit Führerausweis als die intermediären und die ländlichen Gemeinden. Dieses raumstrukturelle Merkmal zeigt sich in den Nidwaldner Zahlen nur bedingt: 2021 ist der Führerausweisbesitz in den urbanen Gemeinden des Kantons mit 84 Prozent zwar niedriger als in den intermediären und ländlichen Gemeinden (je 88%). Die Unterschiede sind hier jedoch statistisch nicht signifikant. Auch zeigen die Agglomeration Stans und das übrige, ländlich geprägte Kantonsgebiet ausserhalb der Agglomeration jeweils Werte auf kantonalem Durchschnittsniveau.

Generationenunterschiede beim Führerausweisbesitz

Wird die Verbreitung von Führerausweisen nach Altersgruppen betrachtet, zeigen sich Differenzen (→ Abbildung 1.4): Junge Erwachsene (18- bis 39-Jährige) und Personen im Rentenalter (65 Jahre und älter) sind seltener im Besitz eines

Abbildung 1.4
Anteil Personen im Haushalt mit Führerschein nach Altersgruppen 2010, 2015 und 2021
 Kanton Nidwalden



Autoführerausweises als die mittlere Altersgruppe (40- bis 64-Jährige). Seit 2010 sind diese altersgruppenspezifischen Verhältnisse relativ stabil geblieben. Der Anteil der Generation im Alter ab 65 Jahren mit Führerausweis ist nach 2010 zwar deutlich gestiegen und lag 2015 bei 81 Prozent, in den darauffolgenden Jahren sank er aber wieder auf das Niveau von 2010 und erreichte 2021 noch 71 Prozent. Die Schwankungen seit 2010 sind zudem statistisch nicht signifikant.

Autofahren ist keine Selbstverständlichkeit

Seit geraumer Zeit nimmt die Autoaffinität und die Selbstverständlichkeit, ein Auto als Ausdruck von Freiheit und Unabhängigkeit fahren zu wollen, ab (GFS Bern 2015; Heine et al. 2001: 18). Langfristig äussert sich das unter anderem im Führerausweis- und Autoverzicht bei der jüngeren Generation. Dass die Bedeutung des Autos als Statussymbol abgenommen hat, könnte beispielsweise am Ausbau und der Aufwertung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) liegen. Dies kommt in urbanen Regionen – dort, wo der ÖV in der Regel besser und dichter ausgestaltet ist – stärker zum Ausdruck als in ländlichen Gegenden. Auch werden heute die individuellen und gesellschaftlichen Kosten des Autoverkehrs negativer beurteilt als noch vor einigen Jahren (Zeitverlust gegenüber ÖV-Verkehrsmitteln, ökologische Folgen usw.; vgl. GFS Bern 2020).

Autoverfügbarkeit ist bei Personen mit Führerausweis hoch

Wer einen Autoführerausweis besitzt, verfügt meist auch über den Zugang zu einem Auto – jederzeit oder zumindest nach Absprache. Im Kanton Nidwalden trifft dies 2021 (wie schon 2010 und 2015) auf nahezu alle entsprechenden Personen zu (96%), unabhängig von Alter, Geschlecht oder Wohnort (urbane vs. ländliche Gemeinde). Bei Betrachtung des Erwerbsstatus zeigt sich hingegen, dass Erwerbstätige (Voll- und Teilzeit) und Auszubildende häufiger über ein Auto verfügen als Nichterwerbstätige.

Motorrad-Führerausweis ist bei Männern wesentlich stärker verbreitet als bei Frauen

Motorräder spielen in der Bevölkerung eine deutlich geringere Rolle als Personenkraftwagen. Gut jede dritte Person im Kanton Nidwalden besitzt 2021 einen Motorradführerausweis. Der geschlechtsspezifische Unterschied ist hier deutlicher ausgeprägt als beim Autoführerausweis (Männer: 45%; Frauen: 24%), regionale Unterschiede sind hingegen praktisch nicht vorhanden. So ist die Führerausweis-Besitzquote für Motorräder in der Agglomeration Stans (34%) gleich hoch wie im kantonalen Durchschnitt. Anders verhält es sich beim Vergleich zwischen dem urbanen und dem ländlichen Raum: Während der Autoführerausweis in ländlichen und intermediären Gemeinden (je 88%) tendenziell verbreiteter ist als in den urbanen Gemeinden (84%), ist es beim Führerausweis für Motorräder genau umgekehrt: Hier ist die Besitzquote im urbanen und intermediären Raum höher (je 37%) als im ländlichen Raum (31%).

Verfügbarkeit von Parkplätzen

Verfügbarkeit von Parkplätzen ist bei Haushalten mit Auto hoch

Sowohl im Privat- als auch im Berufsleben tragen das Parkplatzangebot und die Parkplatzverfügbarkeit mit zur Entscheidung bei, ob bei der Verkehrsmittelwahl auf das Auto zurückgegriffen wird oder nicht. Im Kanton Nidwalden sind die Haushalte der Autobesitzenden in puncto Parkplatzangebot sehr gut versorgt (→ Abbildung 1.5): Fast alle Haushalte mit mindestens einem Auto (98%) verfü-

3 von 4 Erwerbstätigen mit Führerausweis und Auto haben Parkplatz am Arbeitsplatz

gen privat über einen oder mehrere eigene oder gemietete Parkplätze (CH: 93%). Unter ihnen stehen rund jedem zweiten Haushalt sogar zwei oder mehr Parkplätze zur Verfügung. Rund jeder vierte Einautohaushalt verfügt – wie in der Gesamtschweiz – über mehrere Parkplätze. Auch im räumlichen Vergleich zeigt sich eine insgesamt gute Versorgungslage: Ob innerhalb oder ausserhalb der Agglomeration Stans, ob urbane, intermediäre und ländliche Gemeinde – in jedem Nidwaldner Gebietstyp verfügen diejenigen Haushalte, die ein Auto besitzen, zu 96 oder mehr Prozent über mindestens einen Parkplatz.

Etwa drei Viertel der Erwerbstätigen mit Führerausweis, deren Haushalt über ein Auto verfügt, können am Arbeitsort auf eine reservierte Parkmöglichkeit zurückgreifen (→ Abbildung 1.6). Vollzeit-erwerbstätige profitieren im Allgemeinen häufiger von dieser Möglichkeit als Teilzeiterwerbstätige. Insgesamt ist zu berücksichtigen, dass die Parkplatzverfügbarkeit unter anderem von den Parkplatzreglementen der jeweiligen Gemeinde abhängig ist. So kann beispielsweise bei Neu- und Umbauprojekten die Anzahl zulässiger oder verpflichtender Parkplätze vorgeschrieben werden.

Abonnemente des öffentlichen Verkehrs

Das individuelle Mobilitätsverhalten der Nidwaldner Bevölkerung wird durch das Angebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV) mitbestimmt. Der ÖV kann eine Alternative dazu darstellen, ein Fahrzeug zu besitzen oder sich mit einem Privatfahrzeug fortzubewegen; der ÖV kann aber auch als Ergänzung zum Privatfahr-

Abbildung 1.5
Verfügbarkeit von Parkplätzen zu Hause nach Anzahl Autos im Haushalt 2021
Kanton Nidwalden

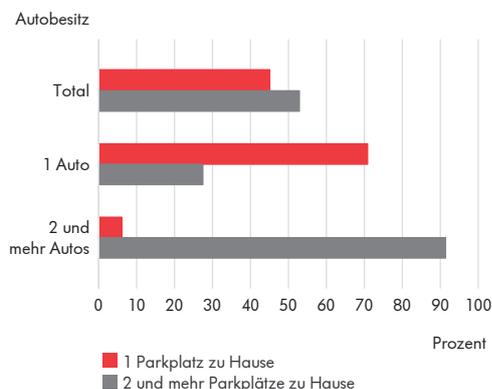
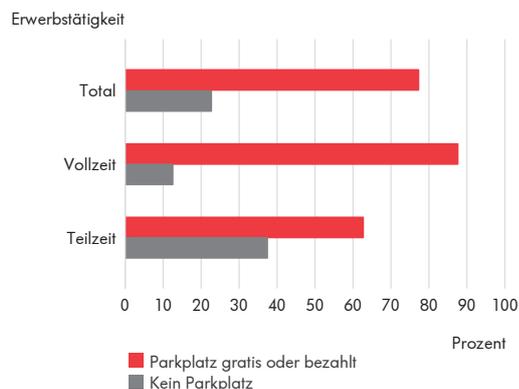


Abbildung 1.6
Verfügbarkeit von Parkplätzen am Arbeitsort nach Erwerbstätigkeit 2021
Kanton Nidwalden



K01_G07A_NW LUSTAT Statistik Luzern
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

K01_G07B_NW LUSTAT Statistik Luzern
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Halbtax-Abonnement ist
beliebtestes ÖV-Abo
bei Nidwaldner Bevölkerung

zeug genutzt werden. Was den ÖV betrifft, blickt die Schweiz mit der grossen Beliebtheit von General- und Halbtaxabonnements auf eine lange Tradition zurück. Im Jahr 2019 verfügte das Land über die weltweit höchste Marktdurchdringung mit ÖV-Abonnements (Verband öffentlicher Verkehr 2022: 12), dies mit fast drei Millionen verkauften Halbtax-, über einer Million verkauften Verbund- und einer halben Million verkauften Generalabonnements.

58 Prozent der Nidwaldner und Nidwaldnerinnen im Alter ab 16 Jahren sind 2021 im Besitz eines General-, Halbtax-, Passepartout- oder anderen ÖV-Abonnements beziehungsweise von mehreren Abonnements (z.B. Kombination Halbtax und Passepartout). Beim Passepartout handelt es sich um einen Tarifverbund, der sich über die Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden erstreckt. Kernzone dieses Verbunds ist das Gebiet der Stadt und Agglomeration Luzern (Zone 10). Im Tarifverbund Passepartout gelten die Tickets für Bahn und Bus in den gelösten Zonen innerhalb der zeitlichen Gültigkeit. Am beliebtesten ist das Halbtaxabo, das jede zweite Person im Kanton Nidwalden besitzt. Das Generalabonnement (GA, 4%) und andere Abonnementstypen wie Monats-, Jahres- oder Streckenabos (6%) sind im Vergleich zum Halbtax weitaus weniger verbreitet. Über alle ÖV-Abonnementstypen hinweg ist die Nidwaldner Abobesitzquote gleich hoch wie diejenige der Zentralschweiz. Sie liegt jedoch rund 5 Prozentpunkte höher als die Gesamtschweizer Quote (53%). Bei Betrachtung der einzelnen Abonnementstypen bestehen jedoch markante Unterschiede: Im Kanton Nidwalden ist das Halbtaxabo stärker verbreitet als in der Zentral- und in der Gesamtschweiz. Umgekehrt ist das grossregionale und nationale Besitzniveau von GA und anderen ÖV-Abonnements höher als im Kanton Nidwalden.

ÖV-Abos sind im ganzen Kanton
Nidwalden gleich verbreitet

Im Allgemeinen tragen in urbanen Zentren die Verkehrsinfrastruktur und das dichtere ÖV-Angebot häufig dazu bei, dass die Abonnements des öffentlichen Verkehrs dort stärker verbreitet sind als im ländlichen Raum. Dies trifft zum Beispiel auf die Stadt Luzern zu, wo der ÖV-Abobesitz viel stärker verbreitet ist als im restlichen Luzerner Kantonsgebiet (vgl. LUSTAT 2023: 20). 2021 zeigt sich beim Abobesitz im Kanton Nidwalden kein solches räumliches Gefälle. Rund 6 von 10 Personen der Stanser Agglomerationsbevölkerung sind im Besitz eines oder mehrerer ÖV-Abonnements. Genauso hoch ist der Anteil in den urbanen Gemeinden. Die Abobesitzquoten der intermediären und ländlichen Gemeinden variieren nur unwesentlich um den kantonalen Durchschnittswert von 58 Prozent. Auch bei separater Betrachtung der Abotypen GA, Halbtax und andere ÖV-Abonnements zeigen sich beim Abonnementsbesitz keine signifikanten räumlichen Unterschiede.

ÖV-Abonnements sind in allen
Altersgruppen gleich verbreitet

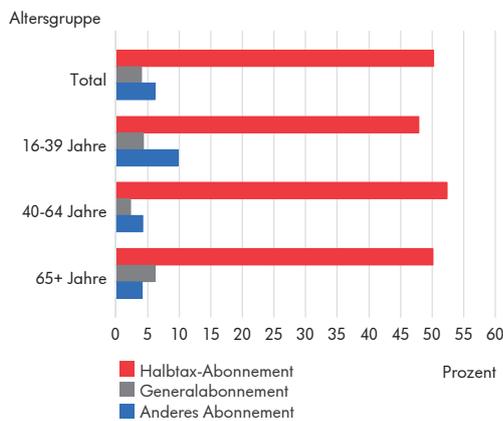
Die ÖV-Abonnements sind in den verschiedenen Nidwaldner Altersgruppen gleich stark verbreitet. Die Besitzquoten entsprechen sowohl bei den 16- bis 39-Jährigen als auch bei den 40- bis 64-Jährigen und den 65-Jährigen und Älteren dem kantonalen Durchschnitt (je 58%). Altersgruppenspezifische Unterschiede zeigen sich bei Betrachtung der einzelnen Abonnementstypen, wobei die Differenzen sich im Bereich der statistischen Schätzungenauigkeit bewegen:

Personen in Ausbildung sind am häufigsten im Besitz eines ÖV-Abonnements

Monats-, Jahres- und Streckenabos sind tendenziell häufiger bei der jungen Bevölkerung verbreitet. Diese Abonnemente kommen besonders häufig während der Ausbildung zur Anwendung, was die rund doppelt so hohe Besitzquote der 16- bis 39-Jährigen gegenüber den älteren Altersgruppen nachvollziehbar macht. Beim GA und beim Halbtaxabonnement verhält es sich genau umgekehrt (→ Abbildung 1.7): Das GA ist bei den 65-Jährigen und Älteren und das Halbtaxabo bei den 40- bis 64-Jährigen am stärksten verbreitet.

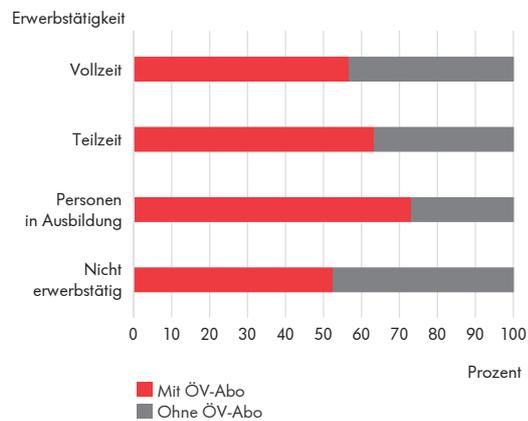
Insgesamt sind Personen in Ausbildung tendenziell häufiger im Besitz von ÖV-Abos als Nichterwerbstätige oder Voll- und Teilzeiterwerbstätige (→ Abbildung 1.8). Auch wenn die Unterschiede statistisch nicht signifikant sind, dürften die Preismässigungsmodelle zum Beispiel beim GA für Jugendliche und Lernende im Alter bis zu 25 Jahren (z.B. seven25-Abo) sowie für Studierende bis 30 Jahre die Situation ebenso beeinflussen wie familiäre oder eventuell auch betriebliche Unterstützung beim Erwerb von ÖV-Abos. Auch bei Monats-, Jahres- und Streckenabos weisen Auszubildende eine Besitzquote auf, die deutlich über dem kantonalen Durchschnitt liegt. Allgemein ist aufgrund der Covid-19-Pandemie seit dem Jahr 2020 eine gewisse Verlagerung weg von Jahresabos hin zu den Einzelfahrausweisen feststellbar (vgl. Verband öffentlicher Verkehr 2022: 12), was sich in den Nidwaldner Zahlen im zeitlichen Vergleich allerdings nicht zeigt.

Abbildung 1.7
ÖV-Abonnementsbesitz nach Altersgruppen 2021
 Kanton Nidwalden



K01_G03A_NW LUSTAT Statistik Luzern
 Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Abbildung 1.8
ÖV-Abonnementsbesitz nach Erwerbstätigkeit 2021
 Kanton Nidwalden



K01_G05B_NW LUSTAT Statistik Luzern
 Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Abbesitzquote sinkt mit grösserer Autoausstattung

Mit höherem Einkommen steigt die Abbesitzquote

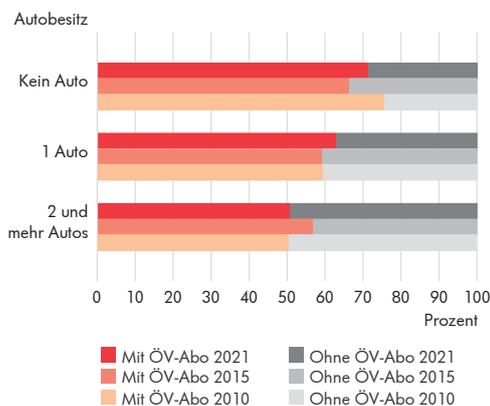
Bei Betrachtung des ÖV-Abonnementbesitzes nach Autoausstattung der Haushalte zeigen sich 2021 folgende Tendenzen (→ Abbildung 1.9): Wer in einem autofreien Nidwaldner Haushalt lebt, besitzt eher ein ÖV-Abonnement als Personen mit einem Auto im Haushalt. Letztere Haushalte verfügen wiederum eher über ein ÖV-Abonnement als diejenigen mit mehreren Personenwagen.

Beim Haushaltsmerkmal Einkommenshöhe gilt (→ Abbildung 1.10): Wer in einem Haushalt mit einem monatlichen Haushaltsbruttoeinkommen von mehr als 8'000 Franken lebt, ist eher mit einem Abo ausgestattet als Personen aus Haushalten der niedrigen und mittleren Einkommensklasse. Sowohl beim Haushaltsmerkmal Autoausstattung als auch bei der Einkommenshöhe hatten sich die beschriebenen Zusammenhänge bereits in den Ergebnissen der letzten MZMV-Erhebungen von 2015 und 2010 gezeigt.

Erschliessungsqualität im öffentlichen Verkehr

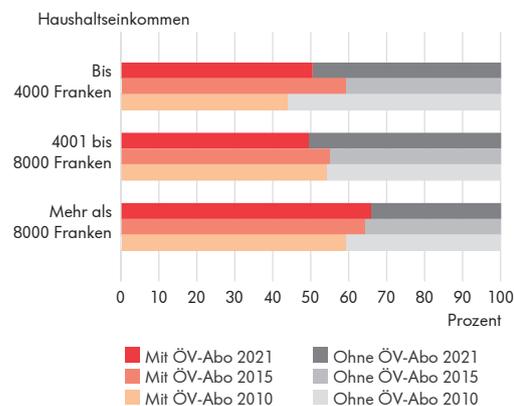
Zur Ausstattung der Bevölkerung mit Mobilitätswerkzeugen gehört auch das Angebot an ÖV-Haltestellen. Diese sind wichtige Nahtstellen zwischen dem Fuss- und Veloverkehr und dem öffentlichen Verkehr. Ein wichtiges Qualitätsmerkmal der ÖV-Erschliessung und der allgemeinen Verkehrsanbindung ist die Distanz zur nächsten Haltestelle. Sie beeinflusst die individuelle Verkehrsmittel-nutzung entscheidend mit.

Abbildung 1.9
ÖV-Abonnementsbesitz nach Autobesitz 2010, 2015 und 2021
 Kanton Nidwalden



K01_G03B_NW LUSTAT Statistik Luzern
 Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Abbildung 1.10
ÖV-Abonnementsbesitz nach Haushaltseinkommen 2010, 2015 und 2021
 Kanton Nidwalden

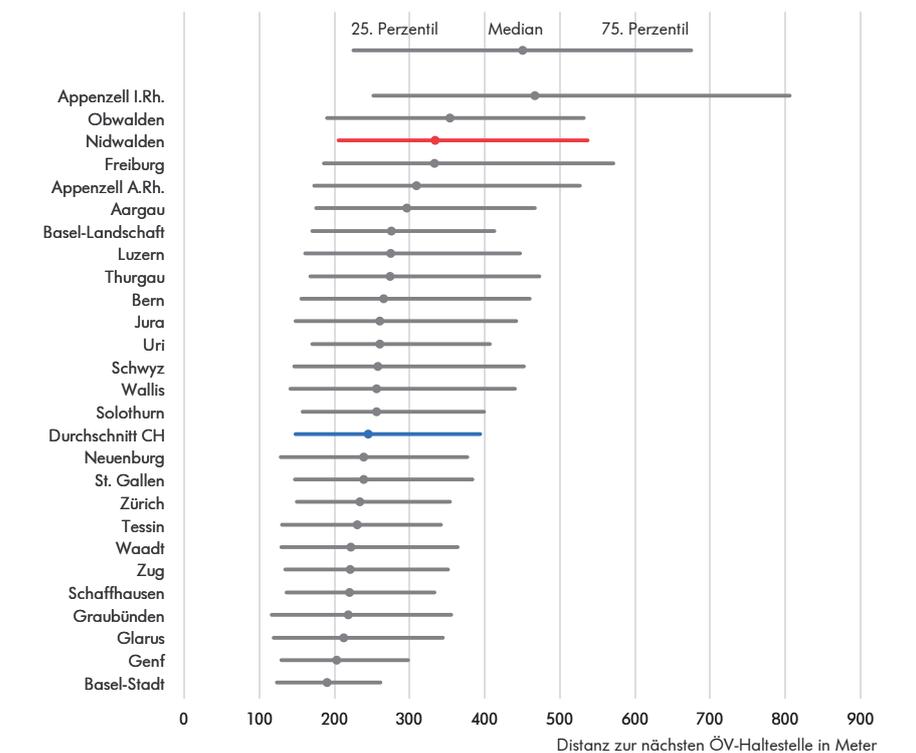


K01_G05A_NW LUSTAT Statistik Luzern
 Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Mittlere Distanz bis zur nächsten ÖV-Haltestelle beträgt 334 Meter

Im Jahr 2021 beträgt im Kanton Nidwalden die Mediandistanz vom Standort eines Haushalts zur nächsten ÖV-Haltestelle 334 Meter (gemäss HAFAS-Fahrplan). Mediandistanz bedeutet, dass für die eine Hälfte der Haushalte die Distanzen grösser und für die andere Hälfte kleiner sind. Im interkantonalen Vergleich ist diese im Strassennetz gemessene Entfernung überdurchschnittlich hoch; schweizweit weisen nur zwei Kantone einen höheren Wert auf (CH: 245 m) (→ Abbildung 1.11). Aufgrund ihrer vergleichsweise guten verkehrsinfrastrukturellen Ausstattung verzeichnen die urbanen Gemeinden innerhalb des Kantons mit 267 Metern die geringste Distanz zur nächsten ÖV-Haltestelle. In den ländlichen Gemeinden beträgt die Entfernung im Median 340 Meter, in den intermediären Gemeinden sogar 664 Meter. Im Allgemeinen wird die Distanz zur nächsten ÖV-Haltestelle unter anderem durch die Siedlungsstruktur und die Topografie beeinflusst.

Abbildung 1.11
Zugang zum ÖV-System im interkantonalen Vergleich 2021
 Kantone der Schweiz



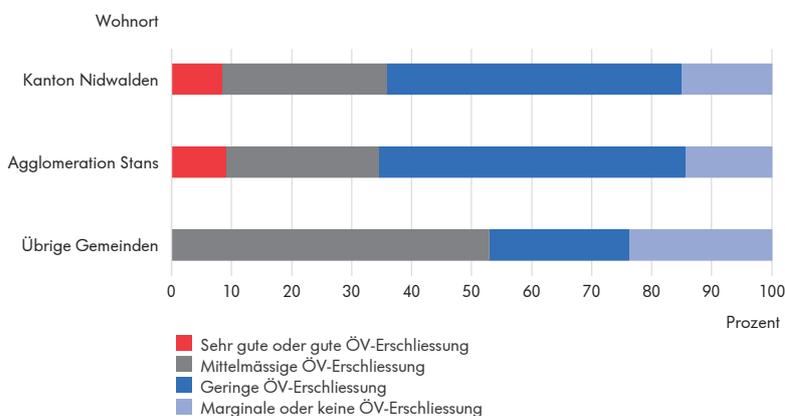
K02_G01_NW

LUSTAT Statistik Luzern
 Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

8 Prozent der Haushalte sind gut bis sehr gut an ÖV angeschlossen

Ein weiteres Kriterium zur Beurteilung der Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs besteht in den ÖV-Güteklassen nach der Methodik des Bundesamts für Raumentwicklung (vgl. ARE 2022). Die einzelnen Güteklassen umschliessen in diesem Modell die ÖV-Haltestellen als konzentrische Kreise. Dabei sind fünf Kategorien – von „sehr guter Erschliessung“ bis „marginale oder keine ÖV-Erschliessung“ – möglich. Neben der Luftliniendistanz zwischen Wohnort und Haltestelle fliessen zusätzlich der Haltestellentyp (Bahnknoten, Bahnlinien, Bus, Postauto, Schiff oder Seilbahn) und die Kursintervalle (Taktfrequenz der Abfahrten) in die Bewertung mit ein. Im Kanton Nidwalden beträgt der Haushaltsanteil, der von einer guten bis sehr guten ÖV-Erschliessung profitiert, 8 Prozent (→ Abbildung 1.12). Gut ein Viertel ist mittelmässig mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Fast die Hälfte der Haushalte haben hingegen eine geringe und weitere 15 Prozent eine marginale oder gar keine ÖV-Anbindung. Gemäss der ARE-Methodik profitiert in den ländlichen Gemeinden des Kantons Nidwalden kein Haushalt von einer guten oder sehr guten ÖV-Erschliessung. Trotz allgemein zentraler Lage ist der Anteil der Haushalte mit guter oder sehr guter ÖV-Erschliessung auch in den urbanen Gemeinden unterdurchschnittlich. Zwei Drittel der Haushalte im urbanen Raum sind einer geringen und marginalen beziehungsweise gar keiner ÖV-Erschliessung ausgesetzt.

Abbildung 1.12
Haushalte nach ÖV-Güteklassen und Wohnort 2021
 Kanton Nidwalden





Verkehrsaufkommen

Tagesdistanz und Unterwegszeit sind seit letzter Erhebung in ganzer Schweiz gesunken

Die durchschnittliche Tagesdistanz und die sogenannte Unterwegszeit pro Person sind seit der Erhebung 2015 in der Schweiz insgesamt stark zurückgegangen: 2021 legt jede in der Schweiz wohnhafte Person im Alter ab 6 Jahren im Durchschnitt täglich 30 Kilometer in 75 Minuten innerhalb des Landes zurück. Damit nahm die Tagesdistanz um rund 7 Kilometer (–19%) und die Unterwegszeit (ohne Warte- und Umsteigezeiten) um rund 8 Minuten (–9%) ab. Das Verkehrsaufkommen ist unter anderem abhängig von Arbeits- und Ladenöffnungszeiten, von Feiertagen oder Schulferien und variiert entsprechend im Tages-, Wochen- und Jahresverlauf. Zudem haben die Covid-19-Pandemie und die staatlichen Massnahmen zu deren Eindämmung das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung stark beeinflusst, was sich temporär oder möglicherweise gar langfristig auf das Verkehrsaufkommen auswirkt.

Abbildung 2.1
Mittlere Tagesdistanz im Inland im interkantonalen Vergleich 2015 und 2021
Schweiz, ausgewählte Kantone

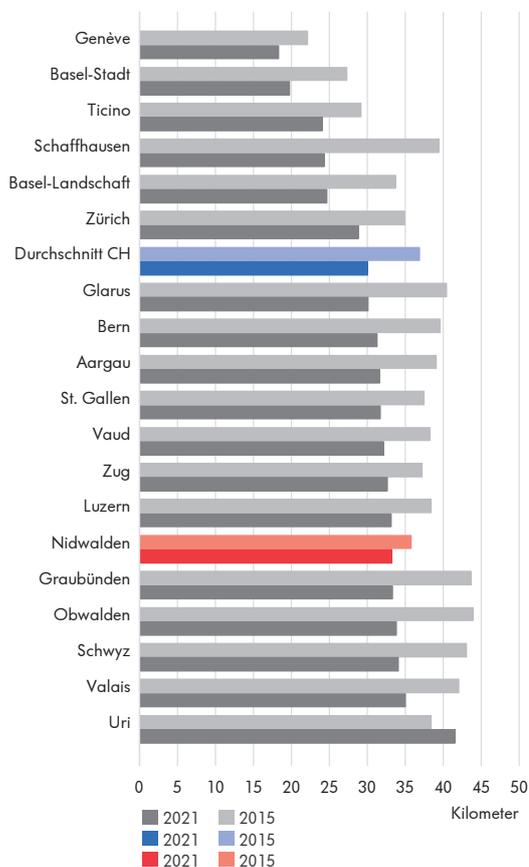
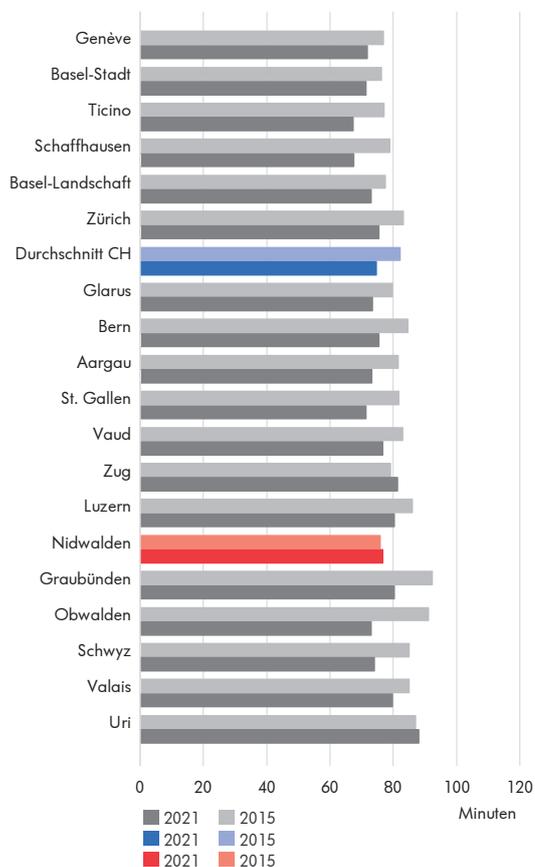


Abbildung 2.2
Mittlere Unterwegszeit im Inland im interkantonalen Vergleich 2015 und 2021
Schweiz, ausgewählte Kantone



8 von 10 Nidwaldnern und Nidwaldnerinnen sind mobil

Mobilität und Nichtmobilität

Als mobil gilt eine Person im MZMV, wenn sie an einem zufällig über ein Jahr verteilten Stichtag mindestens 25 Meter im öffentlichen Raum zurücklegt. Demgemäss ist die Nidwaldner Kantonsbevölkerung zu 81 Prozent mobil und zu 19 Prozent nichtmobil. Der Nidwaldner Mobilitätsgrad entspricht annähernd demjenigen der Gesamtschweiz. Auch insgesamt unterscheiden sich die einzelnen Kantone relativ wenig. 2021 sind in allen Kantonen zwischen 8 und 9 von 10 Personen mindestens einmal am Tag im Verkehr unterwegs. Mit Ausnahme von Glarus (+1 Prozentpunkt) verzeichnen alle Kantone gegenüber 2015 einen mehr oder weniger starken Rückgang des Mobilitätsgrads (NW: -8%-Pkt.; CH: -6%-Pkt.). Dies dürfte eine direkte Auswirkung der mobilitätseinschränkenden Massnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie sein (z.B. Homeoffice-Pflicht, Schliessung von Gastronomie- und Freizeiteinrichtungen usw.). Die Aussagekraft der interkantonalen Vergleiche ist aufgrund der Stichprobengrösse in kleinen Kantonen allerdings eingeschränkt.

Im innerkantonalen Vergleich gibt es kaum Mobilitätsunterschiede

Auch innerkantonal sind die Unterschiede moderat. Unabhängig vom Wohnort ist die Nidwaldner Kantonsbevölkerung überwiegend mobil. Die Differenzen zwischen urbanen, intermediären und ländlichen Gemeinden sind – wie bereits 2010 und 2015 – gering und liegen im Bereich der stichprobenbedingten statistischen Unsicherheiten. In der Agglomeration Stans beträgt die Quote der Mobilien 82 Prozent und jene der Nichtmobilen 18 Prozent. Im Allgemeinen dürften Mobilitätsunterschiede unter anderem in den unterschiedlichen Bevölkerungszusammensetzungen der Regionen begründet sein.

Gründe für Nichtmobilität sind vielfältig

Der Sonntag gilt in der Schweiz als Ruhetag. Das bestätigt der überdurchschnittlich hohe Anteil der nichtmobilen Nidwaldner und Nidwaldnerinnen an diesem Wochentag. Die Gründe für die Nichtmobilität sind – über alle Wochentage hinweg – vielfältig: Das fehlende Bedürfnis sich fortzubewegen wird von der Nidwaldner Bevölkerung ebenso genannt wie „Hausarbeit/Arbeitsplatz zu Hause“, wetterbedingte Gründe oder eine Kombination aus mehreren Gründen. Die Covid-19-Pandemie als Grund für die Nichtmobilität gab zwar auch ein kleiner Teil der Befragten an, allerdings in so kleiner Fallzahl, dass sie hier nicht separat ausgewiesen wird.

Tagesdistanzen und Unterwegszeiten

Pro Person und Tag legen die Nidwaldner und Nidwaldnerinnen im Durchschnitt 33,2 Kilometer im Inland zurück (→ Abbildung 2.1). Das sind hochgerechnet auf ein Jahr rund 12'100 Kilometer. Damit entspricht die Inlandstrecke, die jede im Kanton Nidwalden wohnhafte Person pro Jahr zurücklegt, annähernd der Luftliniendistanz von Stans bis nach Hawaii im Pazifischen Ozean. Für die täglich zurückgelegten Strecken werden im Durchschnitt 77 Minuten benötigt (→ Abbildung 2.2). Das sind während eines Jahres mehr als 19 Tage (ohne Warte- und Umsteigezeiten). Die Werte für den Kanton Obwalden sind ähnlich hoch: Dessen Bevölkerung legt 2021 pro Kopf und Tag 33,8 Kilometer oder rund 12'300 Kilometer pro Jahr zurück, wofür täglich 73 Minuten oder hoch-

Covid-19-Pandemie-Effekt führte zu kürzeren Distanzen und Unterwegszeiten

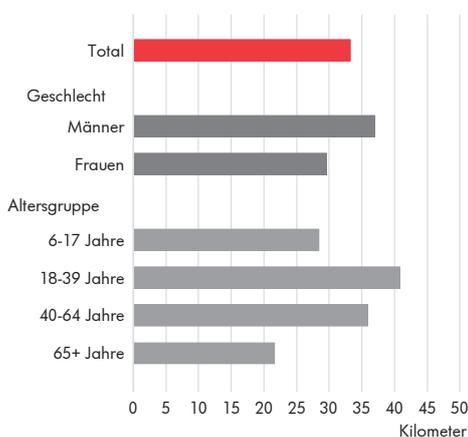
Bei Tagesdistanz und Unterwegszeit bestehen Unterschiede zwischen Zentrum und Peripherie

gerechnet auf ein Jahr rund 19 Tage im Verkehr zugebracht werden. Die Obwaldner Werte sind aufgrund der geringeren Stichprobengrösse jedoch mit einer grösseren Ungenauigkeit behaftet.

Im Jahr 2021 liegen sowohl die Tagesdistanz als auch die tägliche Unterwegszeit im Kanton Nidwalden über dem nationalen Niveau. Bei der letzten Erhebung 2015 zählte der Kanton Nidwalden hingegen mit unterdurchschnittlichen Werten zu den Kantonen mit der geringsten Durchschnittsdistanz und dem kleinsten Zeitaufwand (→ Abbildung 2.1 und → Abbildung 2.2). Bezüglich der Tagesdistanzen und den Unterwegszeiten sind in der Gesamtschweiz gegenüber 2015 rückläufige Entwicklungen zu beobachten, wenngleich interkantonal in unterschiedlicher Stärke. Die rückläufigen Durchschnittswerte dürften national und kantonal ein Effekt der Covid-19-Pandemie und der staatlichen Massnahmen zu ihrer Bekämpfung sein.

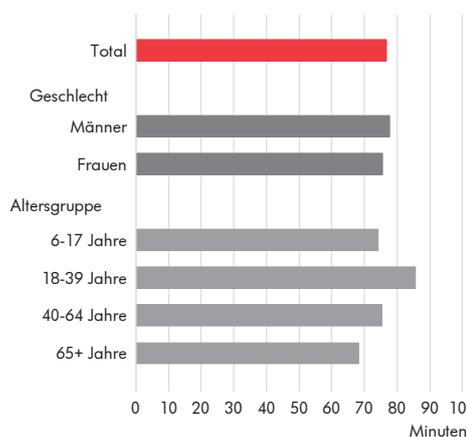
Sowohl in der Gesamtschweiz als auch im Kanton Nidwalden ist die täglich zurückgelegte Distanz pro Person 2021 in den urbanen Gemeinden tendenziell kürzer (CH: 27,7 km; NW: 31,2 km) als in den ländlichen Gemeinden (CH: 35,4 km; NW: 36,7 km). Dieses Gefälle zeigt sich im Allgemeinen auch bei den Unterwegszeiten pro Person, das heisst bei der für die Tagesdistanz aufgewendeten Zeit. Mit 33,7 Kilometern ist die Tagesdistanz in der Agglomeration Stans tendenziell höher als in den übrigen Gemeinden des Kantons. Bei der täglichen

Abbildung 2.3
Mittlere Tagesdistanz im Inland nach Geschlecht und Alter 2021
 Kanton Nidwalden



K04_G04A_NW LUSTAT Statistik Luzern
 Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Abbildung 2.4
Mittlere Tagesunterwegszeit im Inland nach Geschlecht und Alter 2021
 Kanton Nidwalden



K04_G04B_NW LUSTAT Statistik Luzern
 Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Jüngste und älteste Altersgruppen sind am wenigsten mobil

Unterwegszeit bestehen im Kanton Nidwalden hingegen keine innerkantonalen Unterschiede (→ Tabelle 2.1).

Nicht alle Bevölkerungsgruppen tragen gleichermaßen zum Verkehrsaufkommen bei. Die Mobilitätswerte der verschiedenen Gruppen weichen sowohl bei der Tagesdistanz als auch bei der Tagesunterwegszeit vom kantonalen Durchschnitt ab. Tendenziell zeigen Kinder und Jugendliche (bis 17 Jahre) sowie Personen im Rentenalter (ab 65 Jahren) unterdurchschnittliche Werte. Das heisst, dass sie im Vergleich zu den mittleren Altersgruppen (18- bis 64-Jährige) kürzere Distanzen zurücklegen (→ Abbildung 2.3). Ein ähnliches Muster findet sich bei der altersdifferenzierten Unterwegszeit: Die 65-Jährigen und Älteren wenden entsprechend ihrer unterdurchschnittlichen Tagesdistanzen im Altersvergleich am wenigsten Zeit im Verkehrsgeschehen auf (→ Abbildung 2.4). Die altersspezifischen Differenzen sind insgesamt bei der Unterwegszeit schwächer ausgeprägt als bei der Tagesdistanz.

Unterschiede bei Distanz nach Wochentagen haben sich nivelliert

Bei der letzten Erhebung 2015 war festgestellt worden, dass der Samstag derjenige Wochentag ist, an dem über alle Altersgruppen hinweg die weitesten Distanzen zurückgelegt werden und die meiste Zeit dafür aufgewendet wird. Diese Unterschiede im Wochenverlauf haben sich bis 2021 nivelliert; besonders die Tagesdistanz an Samstagen ist stark rückläufig. Auch dies könnte eine Auswirkung der Mobilität einschränkenden Massnahmen im Zug der Covid-19-Pandemie sein. Zu erwähnen sind vor allem die Einschränkung von Freizeitaktivitäten, die üblicherweise (d.h. in „pandemiefreien“ Zeiten) an den Wochenenden ausgeübt werden (→ Kap. Mobilitätsw Zwecke, S. 55ff.).

Männer sind tendenziell weiter unterwegs als Frauen

Männer mit Wohnsitz im Kanton Nidwalden legen pro Tag (37,0 km) längere Wegstrecken zurück als Frauen (29,6 km). Der geschlechtsspezifische Unterschied ist statistisch jedoch nicht signifikant. In punkto Dauer variieren die Werte der Männer und Frauen moderat um den kantonalen Durchschnitt (77 Min.). Warte- und Umsteigezeiten nicht mitgerechnet sind Männer tendenziell an Samstagen länger unterwegs als an den übrigen Wochentagen. Bei Frauen werden die durchschnittlich höchsten Tagesunterwegszeiten an Sonntagen registriert.

Tabelle 2.1
Kennziffern zum Verkehrsaufkommen nach Wohnort 2021
 Kanton Nidwalden

Wohnort	Kennziffern pro Person und Tag				
	Mittlere Tagesdistanz (in km)	Mittlere Unterwegszeit (in min)	Mittlere Anzahl Ausgänge	Mittlere Anzahl Wege	Mittlere Anzahl Etappen
Kanton Nidwalden	33,2	76,6	1,3	2,8	3,5
Agglomeration Stans	33,7	76,6	1,3	2,8	3,5
Übrige Gemeinden	28,3	76,2	1,4	3,0	3,5

K04_T01_NW

LUSTAT Statistik Luzern
 Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Nidwaldner und Nidwaldnerinnen legen pro Person und Jahr rund 13'800 Kilometer zurück

Knapp zwei Drittel der Jahresdistanz wird im Auto zurückgelegt

Wie verteilen sich die zurückgelegten Distanzen auf die verschiedenen Verkehrsmittel? Um diese Frage zu beantworten, werden die Tagesdistanzen auf ein Jahr hochgerechnet und sowohl die Wegstrecken im In- wie im Ausland berücksichtigt (→ Tabelle 2.2). Zwischen 2010 und 2015 hatte die Mobilität einer im Kanton Nidwalden wohnhaften Person deutlich zugenommen. Im Erhebungsjahr 2021 dürfte sie hauptsächlich aufgrund der Covid-19-Pandemie deutlich zurückgegangen sein. 2021 legt jeder Nidwaldner und jede Nidwaldnerin pro Jahr durchschnittlich 13'805 Kilometer zurück, davon knapp 1'700 Kilometer im Ausland. Das entspricht einem Minus von 28,0 Prozent gegenüber der Erhebung von 2015 (2010–2015: +13,4%). Aufgrund der Reiserestriktionen in vielen Staaten und Regionen weltweit infolge der Covid-19-Pandemie erstaunt es nicht, dass der Rückgang bei den im Ausland zurückgelegten Distanzen besonders stark ins Gewicht fiel (2015–2021: –72%; 2010–2015: +336%). Für fast zwei Drittel der Gesamtdistanz wird 2021 von den Nidwaldnern und Nidwaldnerinnen das Auto benützt, entweder als Lenker respektive Lenkerin oder als Mitfahrer respektive Mitfahrerin. Wird nur der Inlandverkehr betrachtet, beträgt der Anteil sogar fast drei Viertel. Die Nidwaldner Kantonsbevölkerung überwindet also den mit Abstand grössten Anteil der Jahresdistanzen im Auto. Es folgen das Flugzeug (11,6%) sowie die Bahn (10,9%). Der Fuss- und Veloverkehr macht einen Anteil von 7,6 Prozent aus, wobei jährlich 617 Kilometer (oder rd. 1,7 km/Tg.) zu Fuss, 296 Kilometer (oder rd. 810 m/Tg.) mit dem Velo und 130 Kilometer (oder rd. 360 m/Tg.) mit dem E-Bike zurückgelegt werden.

Tabelle 2.2
Durchschnittliche Jahresdistanz pro Person im In- und Ausland nach ausgewählten Verkehrsmitteln 2010, 2015 und 2021

Verkehrsmittel	2021		2015		2010	
	Mittlere Jahresdistanz (in km)	Davon im Ausland (in %)	Mittlere Jahresdistanz (in km)	Davon im Ausland (in %)	Mittlere Jahresdistanz (in km)	Davon im Ausland (in %)
Total	13 805	12,2	19 169	32,0	16 911	8,3
Fuss- und Veloverkehr	1 044	—	982	1,0	999	0,8
zu Fuss	617	—	618	1,5	739	1,1
Velo/E-Bike	426	—	363	—	261	—
Motorisierter Individualverkehr	9 160	0,9	10 656	10,0	12 408	0,7
Auto als Fahrer/in	7 056	1,2	7 251	7,1	9 081	1,0
Auto als Mitfahrer/in	1 982	—	3 183	17,2	3 268	—
Öffentlicher Verkehr	1 667	—	2 390	1,4	2 125	11,0
Bahn	1 504	—	2 093	1,6	1 811	12,9
Bus/Postauto/Tram	164	—	298	—	314	—
Andere Verkehrsmittel	1 933	83,1	5 141	97,6	1 378	77,9
Flugzeug	1 607	100,0	5 016	100,0	1 055	100,0

K04_T03_NW

LUSTAT Statistik Luzern

Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

An den Erhebungsstichtagen hat keine der befragten Personen reine Inlandflüge absolviert.

Mit höherem Haushaltseinkommen steigen zurückgelegte Distanzen

Bezüglich des Verkehrsaufkommens lässt sich folgender Grundsatz formulieren: Je höher das monatliche Haushaltseinkommen, desto grösser ist die jährlich zurückgelegte Distanz. So legen Personen aus einem Nidwaldner Haushalt mit einem monatlichen Einkommen von über 8'000 Franken 2021 mehr als doppelt so grosse Distanzen im In- und Ausland zurück wie Personen aus der untersten Einkommensgruppe (Haushaltseinkommen bis 4'000 Fr.).

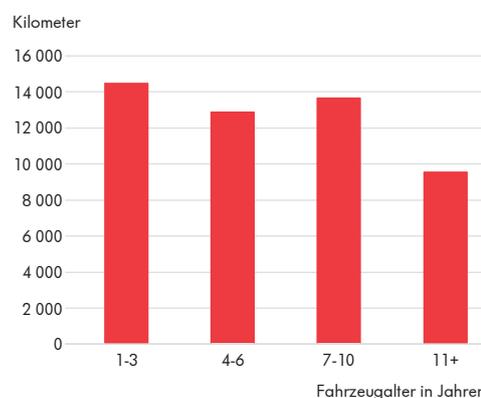
Bei der Auto-Jahresfahrleistung bestehen Unterschiede zwischen dem urbanen und ländlichen Raum

Das Auto ist in den urbanen Gemeinden nicht nur weniger verbreitet als in den ländlichen (→ Kap. Mobilitätswerkzeuge, S. 15ff.); pro Fahrzeug sind die Jahresfahrleistungen im urbanen Raum tendenziell auch niedriger als auf dem Land: In den urbanen und in den intermediären Nidwaldner Gemeinden werden 2021 mit dem Auto pro Jahr rund 11'400 Kilometer respektive rund 11'000 Kilometer zurückgelegt; in den ländlichen Gemeinden sind es im Durchschnitt rund 13'400 Kilometer. Die Unterschiede zwischen Zentrum und Peripherie innerhalb des Kantons zeigen sich tendenziell auch bei differenzierter Betrachtung der im In- und Ausland erbrachten Fahrleistung. Die Agglomeration Stans weist eine durchschnittliche Fahrleistung pro Jahr und Fahrzeug auf (rd. 12'300 km). Insgesamt hat die jährlich im Auto zurückgelegte Distanz im Kanton Nidwalden gegenüber dem Jahr 2015 leicht zugenommen (+2,2%). In der Gesamtschweiz ist die Auto-Jahresfahrleistung hingegen im gleichen Zeitraum zurückgegangen (-13,3%).

Personen, die grosse Strecken im Auto zurücklegen, fahren tendenziell neuere Wagen

Zwischen dem Alter des Fahrzeugs und der Automobilität besteht ein Zusammenhang. Tendenziell gilt: Je mehr Kilometer die Nidwaldner und Nidwaldnerinnen im Auto zurücklegen, desto neuer ist der Wagen, mit dem sie unterwegs sind. Neuere, bis zu drei Jahre alte Autos haben im Kanton Nidwalden mit rund 14'500 Kilometern die höchste Jahreslaufleistung; ältere, mehr als 10 Jahre alte Autos eine von weniger als 9'600 Kilometern (→ Abbildung 2.5). Autos mit al-

Abbildung 2.5
Mittlere Auto-Fahrleistung nach Fahrzeugalter 2021
 Kanton Nidwalden



K04_G03_NW

LUSTAT Statistik Luzern

Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

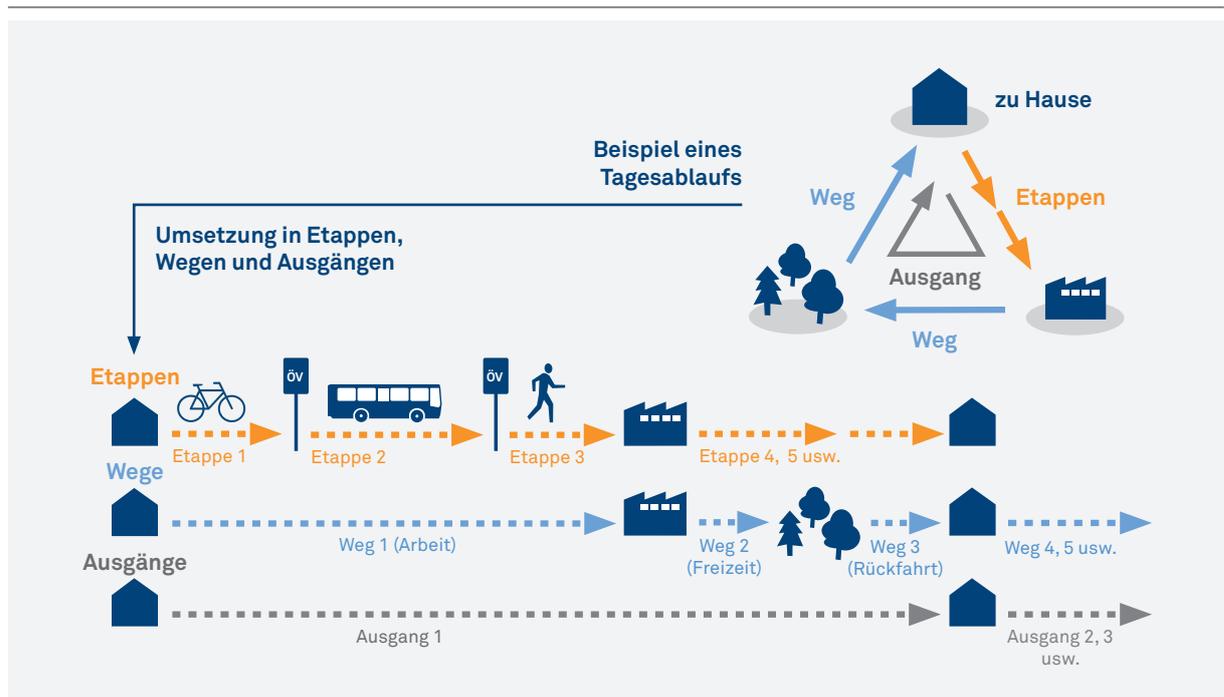
Autos, die vor 2021 in Verkehr gesetzt wurden

alternativen Antrieben (rein elektrisch, Hybrid inkl. Plug-in) haben eine durchschnittlich höhere Jahresfahrleistung als Autos, die mit rein fossilen Brennstoffen betrieben werden (Benzin, Diesel).

Etappen, Wege, Ausgänge

Das Verkehrsaufkommen wird im MZMV anhand der an einem Stichtag zurückgelegten Etappen, Wege und – seit dem Erhebungsjahr 2010 – Ausgänge erfasst (→ Abbildung 2.6). Die Etappe bildet dabei die kleinste Einheit: Sie hat eine Mindestlänge von 25 Metern, wird im öffentlichen Raum zurückgelegt und durch das benutzte Verkehrsmittel bestimmt (zu Fuss, Velo, E-Bike, Auto usw.). Bei einem Verkehrsmittelwechsel oder beim Umsteigen beginnt definitionsgemäss eine neue Etappe. Ein Weg kann sich aus einer oder mehreren Etappen zusammensetzen und beginnt, wenn sich jemand mit einem Ziel (z.B. Arbeitsort) und/oder zu einem bestimmten Zweck (z.B. Spazieren) in Bewegung setzt. Ein neuer Weg beginnt, wenn das Ziel erreicht ist, also der Verkehrszweck wechselt, wenn sich jemand eine Stunde oder länger am gleichen Ort aufhält oder wenn der Rückweg nach Hause angetreten wird. Als Ausgang wird schliesslich eine Abfolge von Wegen bezeichnet, die zu Hause beginnt und wieder zu Hause endet.

Abbildung 2.6
Etappen, Wege und Ausgänge nach dem Konzept des Mikrozensus Mobilität und Verkehr



LUSTAT Statistik Luzern nach BFS/ARE (2009)

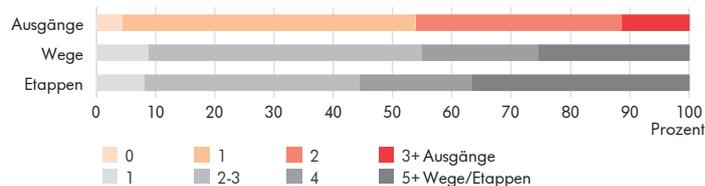
Mehrheit der mobilen Personen verfolgt am Tag mehrere Zwecke und wechselt Verkehrsmittel häufig

Rund die Hälfte der Nidwaldner und Nidwaldnerinnen, die am Stichtag der Erhebung 2021 eine Strecke von mindestens 25 Metern ausserhalb von Gebäuden und auch ausserhalb bestimmter Areale wie Bauernhöfe, Pausenplätze, Skigebiete, Freizeitanlagen usw. zurückgelegt haben, bewältigt diese Strecke lediglich mit einem einzigen Ausgang (→ Abbildung 2.7). 35 Prozent dieser mobilen Personen benötigen zwei, weitere 11 Prozent drei oder mehr Ausgänge. Die restlichen 4 Prozent entfallen auf Personen mit null Ausgängen, also auf solche, deren Start- oder Endpunkt der Mobilitätsausübung nicht das eigene Zuhause ist. Was die Anzahl der Wege und Etappen betrifft, zeigt sich ein anderes Bild: Nur eine Minderheit der mobilen Personen absolvierte am Stichtag nur einen Weg beziehungsweise nur eine Etappe, nämlich jeweils weniger als 10 Prozent. (Bei einem Ausgang, der nur aus einem einzigen Weg besteht, handelt es sich um einen Rundweg mit Start und Ziel zu Hause, wie etwa einen Spaziergang, eine Joggingtour oder eine Velofahrt.) Hingegen verband die Mehrheit über den Stichtag gesehen mehrere Aktivitäten und wechselte häufiger das Verkehrsmittel. So legt 2021 jede vierte Person im Kanton Nidwalden fünf und mehr Wege und gut jede dritte Person fünf oder mehr Etappen zurück.

Zahl der Wege und Etappen sind seit letzter Erhebung gesunken

Die Anzahl der von der Nidwaldner Wohnbevölkerung pro Tag im Inland zurückgelegten Wege und Etappen hat zwischen den Jahren 2010 und 2015 abgenommen. Bis zur Erhebung 2021 nahm die durchschnittliche Anzahl der Wege und Etappen weiter ab, dies sicherlich auch unter dem mehrfach erwähnten Einfluss der Covid-19-Pandemie. Die Anzahl der Ausgänge war zwischen 2010 und 2015 ebenfalls rückläufig gewesen, blieb seither aber auf unverändertem Niveau. Im Jahr 2021 setzt sich die täglich von den Nidwaldnern und Nidwaldnerinnen zurückgelegte Strecke im Mittel aus 1,3 Ausgängen, 2,8 Wegen und 3,5 Etappen zusammen.

Abbildung 2.7
Anzahl Ausgänge, Wege und Etappen der mobilen Personen 2021
Kanton Nidwalden



K04_G12_NW

LUSTAT Statistik Luzern
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Drei Viertel der Etappen dauern weniger als 20 Minuten

Etappen sind in der Regel vergleichsweise kurz. Gut jede zweite Etappe, die im Inland von einer im Kanton Nidwalden wohnhaften Person zurückgelegt wird, ist nicht länger als 3 Kilometer (51% der Etappen), und es dauert maximal 10 Minuten, sie zurückzulegen (53% der Etappen). Etwa jede sechste Etappe endet sogar nach höchstens 500 Metern, und für fast einen Drittel der Etappen werden nicht mehr als 5 Minuten benötigt. Rund drei Viertel der Etappen werden in weniger als 20 Minuten zurückgelegt und zwei Drittel in maximal einer Viertelstunde.

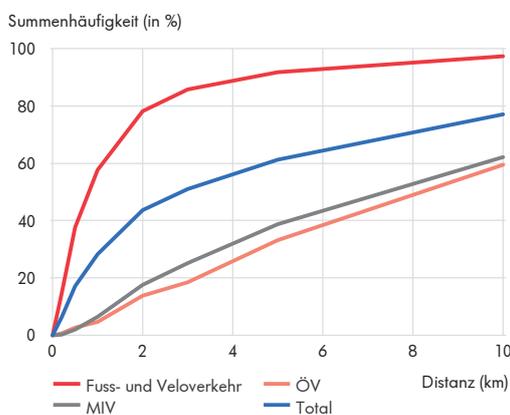
Etappendistanz und -dauer hängen stark vom benutzten Verkehrsmittel ab

Sowohl die Etappendistanz als auch die Etappendauer sind stark abhängig vom jeweils benutzten Verkehrsmittel (→ Abbildung 2.8 und → Abbildung 2.9). Im Fuss- und Veloverkehr (inkl. E-Bike) werden die durchschnittlich kürzesten Strecken absolviert: In 8 von 10 Fällen sind die Etappen maximal 2 Kilometer lang, und in gut 4 von 10 Fällen dauern sie maximal 5 Minuten. Im öffentlichen Verkehr (ÖV) und im motorisierten Individualverkehr (MIV) werden zum Erreichen des Etappenziels dagegen in rund 9 von 10 Fällen beziehungsweise in rund 8 von 10 Fällen mehr als 2 Kilometer zurückgelegt und in ähnlich vielen Fällen mehr als 5 Minuten benötigt.

Auto wird für alle Etappen genutzt, Bahn eher für lange

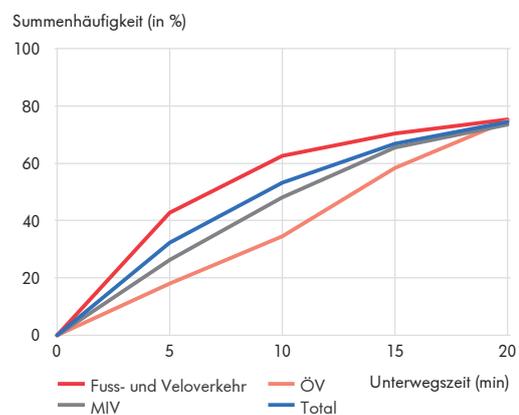
Wird die Nutzung einzelner Verkehrsmittel betrachtet, zeigt sich deutlich, dass im Kanton Nidwalden das Auto für alle Streckenlängen eingesetzt wird, was bei anderen Verkehrsmitteln nicht im gleichen Mass der Fall ist. Fast ein Viertel der Autoetappen sind kürzer als 3 Kilometer (24%); gleichzeitig sind aber auch

Abbildung 2.8
Kumulierte Etappendistanzen nach Verkehrsmittel 2021
Kanton Nidwalden



K04_G08_NW LUSTAT Statistik Luzern
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Abbildung 2.9
Kumulierte Etappendauer nach Verkehrsmittel 2021
Kanton Nidwalden



K04_G09_NW LUSTAT Statistik Luzern
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

MIV und ÖV unterscheiden sich weniger nach Etappendauer als nach Etappendistanzen

39 Prozent der Autoetappen länger als 10 Kilometer. Die Bahn wird bei längeren Strecken bevorzugt: Fast 60 Prozent aller Bahnfahrten gehen über 10 Kilometer hinaus. Entsprechend ist bei der Bahn der Anteil der Etappen, die mehr als 30 Minuten dauern, unter allen Verkehrsmitteln am grössten (25%).

Insgesamt bestehen zwischen den Verkehrsmodi MIV und ÖV bei den Etappendauern deutlich geringere Unterschiede als bei den Etappendistanzen. Die Verteilungsmuster sind allerdings ähnlich (→ Abbildung 2.9). Beim Auto dauert mehr als jede vierte Fahrt länger als 20 Minuten; das trifft allerdings genauso auf die Fussetappen zu. Wenig überraschend ist, dass fast jede zweite Fussetappe höchstens 5 Minuten dauert, allerdings dauert auch fast jede vierte Autofahrt weniger als 5 Minuten.

Kürzeste Distanzen an Sonntagen, längste Dauern an Samstagen

Verkehrsaufkommen im Wochen- und Tagesverlauf

Das Verkehrsaufkommen ist abhängig vom jeweiligen Wochentag und der jeweiligen Tageszeit. Nicht an allen Wochentagen werden die gleichen Distanzen zurückgelegt und wird gleich viel Zeit im Verkehr verbracht. Am kürzesten sind die Tagesdistanzen mit durchschnittlich 22,6 Kilometern an Sonntagen. An diesem Wochentag wird im Durchschnitt auch eine kleinere Anzahl an Ausgängen, Wegen und Etappen getätigt als an den anderen Wochentagen. Der Samstag ist der Tag, an dem mit 85,1 Minuten pro Person tendenziell mehr Zeit im Verkehr verbracht wird als an Werk- oder Sonntagen (→ Tabelle 2.3).

Distanzen und Unterwegszeiten unterscheiden sich nach Wochentagen

An den Werktagen haben die Arbeits- und Ausbildungswege naturgemäss einen grösseren Einfluss auf die zurückgelegten Tagesdistanzen und die Tagesunterwegszeiten als an Wochenenden. Beim Freizeitverkehr ist es umgekehrt; er spielt üblicherweise an den Wochenenden – und hier besonders an Samstagen – eine grössere Rolle als an Werktagen. Für Freizeitwege legt die Nidwaldner Bevölkerung an den Wochenenden durchschnittlich längere Distanzen zurück und nimmt mehr Zeit im Verkehr in Kauf als für die werktäglichen

Tabelle 2.3
Kennziffern zum Verkehrsaufkommen nach Wochentag 2021

Wochentag	Kennziffern pro Person und Tag				
	Mittlere Tagesdistanz (in km)	Mittlere Unterwegszeit (in min)	Mittlere Anzahl Ausgänge	Mittlere Anzahl Wege	Mittlere Anzahl Etappen
Total	33,2	76,6	1,3	2,8	3,5
Montag bis Freitag	35,3	76,2	1,3	3,0	3,8
Samstag	31,5	85,1	1,3	2,8	3,2
Sonntag	22,6	71,4	0,9	1,7	2,1

K04_T02_NW

LUSTAT Statistik Luzern
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Werktage weisen früh und spät Verkehrsspitzen auf

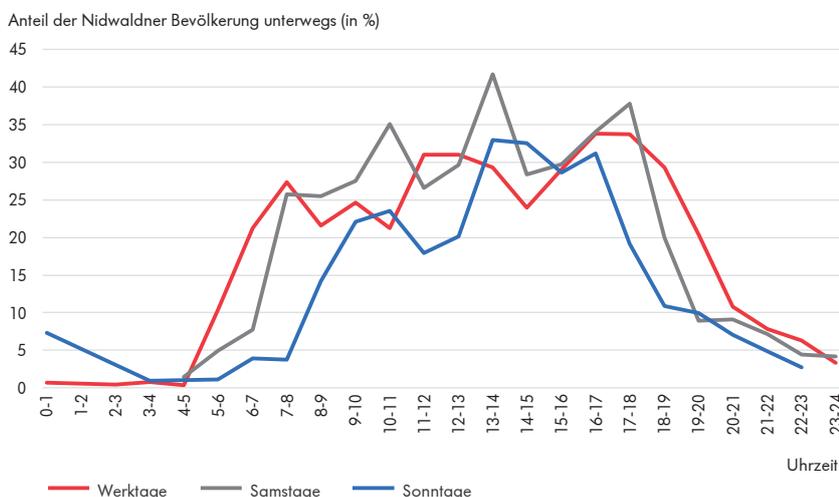
Rückreiseverkehr der Erwerbstätigen verstärkt sich nach 16 Uhr

Arbeits- und Ausbildungswege. Die hier beschriebenen Unterschiede sind zum Teil jedoch statistisch nicht signifikant und daher mit Vorsicht zu interpretieren.

Je nach Wochentag variieren die Verkehrsspitzen nach Tageszeit. Von Montag bis Freitag erreicht das Verkehrsaufkommen früher am Morgen Höchstwerte, geht am Abend später zurück und zeigt schwächer ausgeprägte Spitzen über die Mittagszeit (11–14 Uhr) als an den Wochenendtagen (→ Abbildung 2.10). Bedingt durch den hohen Arbeitsverkehr wird an Werktagen eine erste Belastungsspitze zwischen 7 und 8 Uhr erreicht; 27 Prozent der Nidwaldner und Nidwaldnerinnen sind zu dieser Stunde unterwegs. Eine zweite Belastungsspitze entsteht über die Mittagsstunden. Sie ist unter anderem auf die Teilzeitbeschäftigten zurückzuführen. Gemäss Definition des MZMV wird ausschliesslich der Verkehr zur Arbeitsstelle hin und von dieser weg unter den Begriff „Arbeitsverkehr“ gefasst (Arbeitspendlerverkehr); Wege vom Arbeitsplatz zum Mittagstisch werden der Freizeit zugeordnet.

Über alle Wochentage hinweg steigt das Verkehrsaufkommen in den Nachmittagsstunden zwischen 14 und 17 Uhr. Hierzu trägt der verstärkt nach 16 Uhr einsetzende „Rückreiseverkehr“ vom Arbeitsplatz der Erwerbstätigen bei. In den Stunden bis 18 Uhr ist dann rund ein Drittel der Nidwaldner Kantonsbevölkerung unterwegs; zwischen 18 und 19 Uhr ist es noch rund ein Viertel.

Abbildung 2.10
Verkehrsaufkommen nach Wochentagen und Tageszeit 2021
 Kanton Nidwalden



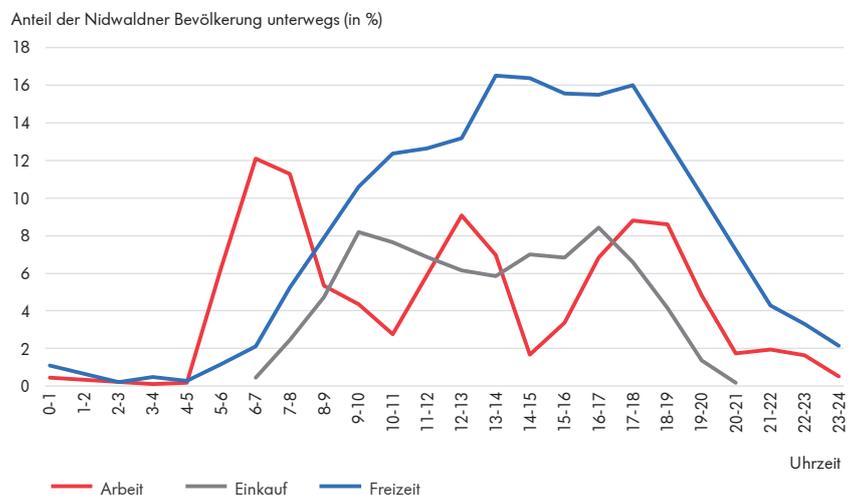
Verkehrsaufkommen ist am Wochenende gleichmässiger über Tag verteilt als an Werktagen

Freizeitverkehr trägt am stärksten zum Verkehrsaufkommen bei

An Samstagen und Sonntagen verschieben sich die Belastungsspitzen zeitlich. Zudem verteilt sich das Verkehrsaufkommen gleichmässiger über den Tag, als dies unter der Woche der Fall ist. An Sonntagen wird die Belastungsspitze zwischen 13 und 15 Uhr erreicht, wenn rund jeder dritte Nidwaldner und jede dritte Nidwaldnerin im Verkehr unterwegs ist. Aus den Diagrammkurven (→ Abbildung 2.11) ist auch die für die spätabendlichen und nächtlichen Stunden relativ hohe Mobilität der Bevölkerung von Samstag auf Sonntag (graue Kurve: 22–24 Uhr; blaue Kurve: 0–1 Uhr) deutlich herauszulesen. Diese sind Ausdruck des Ausgangsverkehrs an den Wochenenden.

Insgesamt wird die Tagesverlaufsstruktur des Verkehrsaufkommens stärker vom Verkehrszweck bestimmt als vom jeweiligen Wochentag (→ Abbildung 2.11). Die Freizeitwege der Nidwaldner und Nidwaldnerinnen tragen tendenziell am meisten zum Gesamtverkehrsaufkommen bei. 2021 werden die Freizeitaktivitäten von allen Altersgruppen weitestgehend unabhängig von der Erwerbssituation und – in unterschiedlicher Intensität – an allen Tagen der Woche ausgeübt. Das war trotz der zeitweise mehr oder weniger stark Einfluss nehmenden Mobilitätseinschränkungen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie der Fall. Der Arbeitsverkehr hingegen wird überwiegend zwischen Montag und Freitag von der erwerbstätigen Bevölkerung verursacht.

Abbildung 2.11
Verkehrsaufkommen (alle Wochentage) nach Hauptzweck und Tageszeit 2021
 Kanton Nidwalden



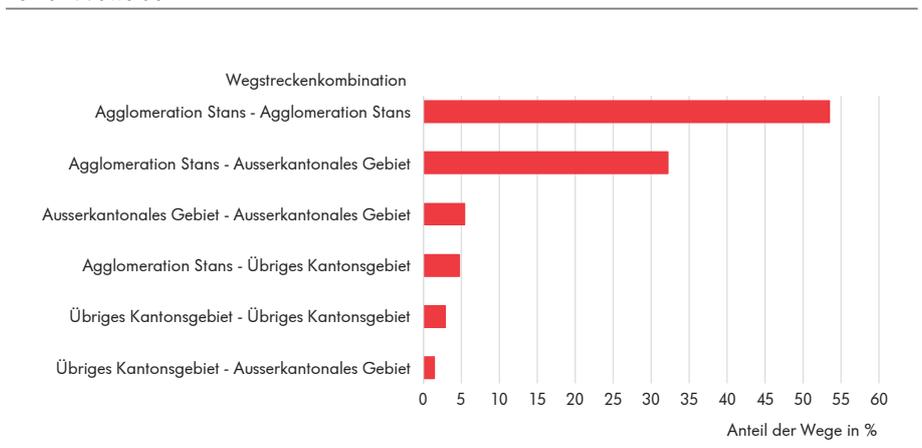
Räumliches Muster des Verkehrsaufkommens

Die bisherigen Auswertungen zum Verkehrsaufkommen basieren auf dem Wohnortsprinzip. Das heisst, sie beziehen sich auf das von der Nidwaldner Wohnbevölkerung erzeugte Verkehrsaufkommen. Das tatsächliche Verkehrsaufkommen umfasst aber auch die Verkehrsmobilität von Personen, die zwar nicht im Kanton Nidwalden wohnen, am Erhebungsstichtag aber innerhalb der Kantonsgrenzen unterwegs waren. In nachfolgenden Ausführungen sind die absolvierten Wegstrecken von ausserkantonalen Personen mitberücksichtigt, wenn deren Start- oder Zielort am Stichtag innerhalb des Kantons Nidwalden lagen. Ausgeblendet bleibt der reine Transitverkehr der ausserkantonalen Personen. Räumlich werden drei Regionen unterschieden: Neben der Agglomeration Stans und dem „Übrigen Kantonsgebiet“ wird erstmals das „Ausserkantonale Gebiet“ in die Auswertungen miteinbezogen. Dadurch ist es möglich, das interkantonale Verkehrsaufkommen im Kanton Nidwalden zu beschreiben. Die Agglomeration Stans umfasst, wie in den bisherigen Auswertungen, die beitragsberechtigten Gemeinden (sog. BeSA-Gemeinden) gemäss dem Agglomerationsprogramm der 5. Generation (AP5) des Bundes. Nicht zum Agglomerationsperimeter gehören die Gemeinden Dallenwil und Wolfenschiessen.

Gut 50 Prozent werden innerhalb der Agglomeration Stans zurückgelegt

Bei den zurückgelegten Wegstrecken, die über eine Region hinausführen, wird nicht zwischen Start- und Zielregion differenziert; diese werden unabhängig von ihrer Richtung einer einzigen Wegkombination zugerechnet. Die meisten im Kanton Nidwalden zurückgelegten Wege finden innerhalb der Agglomeration Stans statt (→ Abbildung 2.12). Sie machen mehr als die Hälfte aller Weg-

Abbildung 2.12
Anteil Wege nach Wegstreckenkombinationen 2021
 Kanton Nidwalden



K04_G10_NW

LUSTAT Statistik Luzern
 Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Wegstreckenkombinationen beinhalten jeweils beide Richtungen.

strecken aus. Auf Wege von der Agglomeration Stans ins ausserkantonale Gebiet oder umgekehrt entfällt knapp ein weiteres Drittel der zurückgelegten Wegstrecken. Die verbleibenden 14 Prozent verteilen sich auf die restlichen Streckenkombinationen, darunter jeweils 5 Prozent auf „Ausserkantonales Gebiet–Ausserkantonales Gebiet“ sowie „Agglomeration Stans–Übriges Kantonsgebiet“.

Verkehrsmittelwahl

Für die Verkehrsplanung ist die Verkehrsmittelnutzung eine wichtige Grundlage. Eine in der Praxis häufig verwendete Kenngrösse zur Darstellung der Verkehrsmittelwahl ist dabei der sogenannte Modalsplit. Mit dem Modalsplit wird die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die Verkehrsmodi aufgezeigt. Die Verkehrsmodi sind: Fuss- und Veloverkehr, häufig noch als Langsamverkehr (LV) bezeichnet, motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV) und übrige Verkehrsmittel.

E-Bikes werden zum Fuss- und Veloverkehr gezählt; Mofas, Kleinmotorräder und Motorräder zum MIV

Der Fuss- und Veloverkehr umfasst in der vorliegenden Publikation auch die langsamen (bis 25 km/h) und schnellen E-Bikes (bis 45 km/h). Zum ÖV zählen die Bahn sowie der öffentliche Strassenverkehr, bestehend aus Bus, Postauto und Tram. Personenwagen, Motorräder, Kleinmotorräder (z.B. Roller) sowie Mofas stehen zur individuellen Nutzung zur Verfügung und werden im MIV zusammengefasst. Taxi, Reisedar, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, Bergbahnen sowie fahrzeugähnliche Geräte wie Inlineskates oder Trottinette gehören zu den übrigen Verkehrsmitteln.

Komplementarität und Konkurrenz zwischen den Verkehrsmitteln

Die Verkehrsmittelwahl ist von ambivalentem Charakter (Haefeli 2022: 133ff.; Merki 2008: 11 ff.). Einerseits stehen die verschiedenen Fortbewegungsmittel innerhalb eines Verkehrssystems in Konkurrenz zueinander, andererseits sind sie komplementär und ergänzen sich, dies etwa bei Park-and-Ride-Angeboten oder im ÖV, dessen Nutzung bedingt, dass die Haltestellen zu Fuss, mit dem Velo oder mit anderen Verkehrsmitteln erreicht werden können. Zur multi- und intermodalen Mobilität, worunter die sinnvolle Kombination von unterschiedlichen Verkehrsmitteln für einen Weg oder eine Etappe verstanden wird (→ Kap. Etappen, Wege, Ausgänge, S. 35ff.), zählt zunehmend auch die Integration von Angeboten der Sharing Mobility. Die Kennziffern zum Modalsplit können daher sowohl im Licht der Komplementarität der verschiedenen Verkehrsmittel als auch in demjenigen der Konkurrenz gelesen werden. Bei der MZMV-Erhebung 2021 dürfte die Verkehrsmittelwahl pandemiebedingt beeinflusst worden sein, so etwa durch die Abwägung, bei der Nutzung des Verkehrsmittels die Covid-19-Ansteckungsgefahr möglichst gering zu halten.

Kennziffern zum Modalsplit

Den nachfolgenden Berechnungen zum Modalsplit ist das durchschnittliche Verkehrsverhalten – zurückgelegte Distanzen, Etappen, Unterwegszeiten pro Person und Tag – der gesamten Nidwaldner Kantonsbevölkerung zugrunde gelegt. Ergibt das Resultat beispielsweise, dass 0,4 Kilometer mit dem E-Bike zurückgelegt werden (→ Tabelle 3.1), bezieht sich dieser Wert nicht ausschliesslich auf die E-Bikerinnen und E-Biker, sondern auf die gesamte Kantonsbevölkerung des Kantons Nidwalden.

Drei Viertel der Tagesdistanzen entfallen auf den MIV

Gemessen an der von der Nidwaldner Bevölkerung zurückgelegten Distanz verteilt sich der Tagesverkehr 2021 zu 75 Prozent auf den MIV, zu 14 Prozent auf den ÖV und zu 9 Prozent auf den Fuss- und Veloverkehr. Der Rest entfällt auf die übrigen Verkehrsmittel (→ Tabelle 3.1). Wie in Nidwalden beträgt der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs auch in der Gesamtschweiz 9 Prozent. Im

ÖV-Anteil nimmt ab, MIV- und Fuss-/Veloverkehr-Anteile nehmen leicht zu

Kanton Obwalden liegt der Anteil mit 7 Prozent etwas tiefer. Beim MIV (CH: 70%; OW: 87%) und beim ÖV (CH: 20%; OW: 4%) differieren die Anteile hingegen deutlicher.

Im Lauf der Zeit kam es zu Verschiebungen der Verkehrsmittelanteile. Während der ÖV-Anteil im Kanton Nidwalden zwischen den Erhebungen von 2005 und 2015 noch deutlich zugenommen hatte (+10 Prozentpunkte), ist er 2021 im Vergleich zu 2015 gesunken (-5%-Pkt.) (→ Abbildung 3.1 und → Abbildung 3.2). Eine Entwicklung mit tendenziell umgekehrten Vorzeichen zeigt sich im MIV sowie im Fuss- und Veloverkehr: Die Tagesdistanzanteile der beiden Verkehrsmodi haben 2021 im Vergleich zu 2015 leicht zugenommen (je +1%-Pkt.), während sie zwischen 2005 und 2015 konstant geblieben waren (Fuss-/Veloverkehr) oder abgenommen hatten (MIV: 7%-Pkt.). Im Beobachtungszeitraum von insgesamt 16 Jahren hat der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Nidwalden nur leicht, im statistisch nicht signifikantem Ausmass zugenommen – dies trotz der im landesweiten Vergleich überdurchschnittlichen Beliebtheit von Velos und E-Bikes im Kanton Nidwalden (→ Kap. Mobilitätswerkzeuge, S. 15ff.). Im Jahr 2021 legen die Nidwaldner und Nidwaldnerinnen mit Velos nur 2 Prozent respektive rund 810 Meter und mit E-Bikes nur 1 Prozent respektive rund 355 Meter der täglichen Gesamtdistanz des Fuss- und Veloverkehrs (2,9 km) zurück.

Tabelle 3.1
Mittlere Distanzen, Unterwegszeiten und Anzahl Etappen pro Person und Tag im Inland nach Verkehrsmittel 2021

Kanton Nidwalden

Verkehrsmittel	Tagesdistanz		Unterwegszeit		Etappen	
	Durchschnittliche Distanz (in km)	Anteil an Gesamtdistanz (in %)	Durchschnittliche Dauer (in min.)	Anteil an Gesamtdauer (in %)	Durchschnittliche Anzahl	Anteil an allen Etappen (in %)
Total	33,2	100,0	77	100,0	3,5	100,0
Fuss- und Veloverkehr	2,9	8,6	36	46,8	1,5	42,2
Zu Fuss	1,7	5,1	30	39,2	1,2	34,1
Velo	0,8	2,4	4	5,5	0,2	6,5
E-Bike	0,4	1,1	2	2,2	0,1	1,6
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	24,9	74,9	32	42,3	1,7	48,9
Auto als Fahrer/in	19,1	57,6	25	32,1	1,4	39,9
Auto als Mitfahrer/in	5,4	16,4	7	9,5	0,3	7,7
Motorrad, Kleinmotorrad, Mofa	0,3	1,0	0	0,6	0,0	1,3
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	4,5	13,5	5	6,2	0,2	6,7
Bahn	4,1	12,4	4	5,0	0,2	4,4
Bus, Postauto, Tram	0,4	1,1	1	1,2	0,1	2,4
Übrige Verkehrsmittel	1,0	3,0	4	4,7	0,1	2,1

K05_T01_NW

LUSTAT Statistik Luzern
 Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Einfluss der Covid-19-Pandemie auf die Verkehrsmittelwahl

Ein Grund dafür, dass sich die Tagesdistanzanteile nach Verkehrsmitteln zwischen den beiden jüngsten Erhebungen unterschiedlich entwickelt haben, dürfte in der Covid-19-Pandemie zu finden sein. Zur Vermeidung einer Ansteckung beziehungsweise zur Minimierung des Risikos einer Covid-19-Übertragung dürfte die Bevölkerung verstärkt auf Bahn, Bus und Tram verzichtet haben und stattdessen (soweit als möglich) auf den individuellen Auto- respektive Fuss- und Veloverkehr ausgewichen sein.

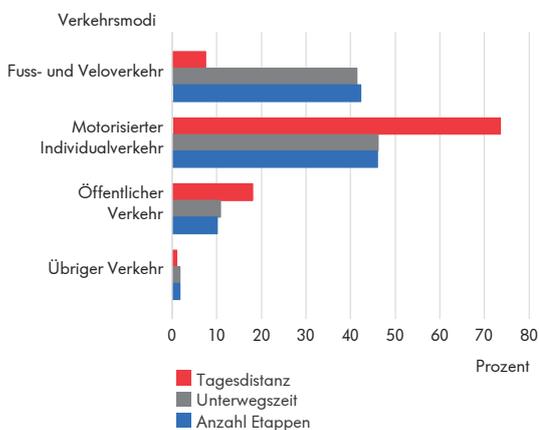
Fuss- und Veloverkehr mit längster Unterwegszeit, MIV mit grösster Etappenanzahl

Bei der täglichen Unterwegszeit (ohne Warte- und Umsteigezeiten) steht der Fuss- und Veloverkehr und bei der Anzahl der Tagesetappen der MIV mit fast identischen Anteilswerten an der Spitze. Bei diesen beiden Kennziffern ist die Verteilung zwischen den Verkehrsmodi ausgeglichener (→ Tabelle 3.1). Von den 77 Minuten, die eine im Kanton Nidwalden wohnhafte Person 2021 durchschnittlich pro Tag im Verkehr verbringt, ist sie 36 Minuten im Fuss- und Veloverkehr (47% der tägl. Unterwegszeit) und 32 Minuten im MIV (42% der tägl. Unterwegszeit) unterwegs. Sie bewältigt dabei durchschnittlich 1,7 Etappen im MIV (49% der Anzahl Tagesetappen) und 1,5 Etappen im Fuss- und Veloverkehr (42%). Zum Vergleich: Auf den ÖV entfallen 6 Prozent der Unterwegszeit und 7 Prozent der Etappenanzahl.

Anteile der Verkehrsmodi entwickeln sich unterschiedlich

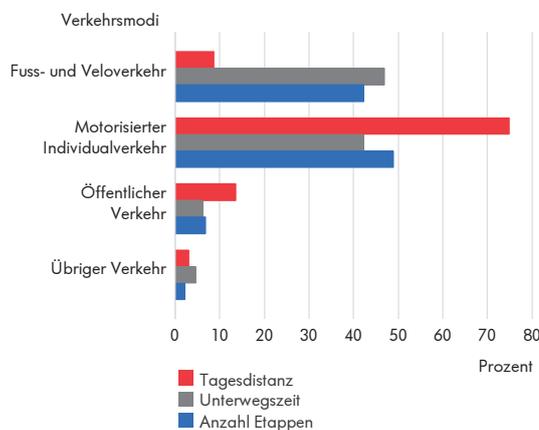
Im Lauf der Zeit haben sich die Anteile an der täglichen Unterwegszeit des Fuss- und Veloverkehrs sowie des MIV und des ÖV im Kanton Nidwalden unter-

Abbildung 3.1
Modalsplit 2015
Kanton Nidwalden



K05_G02A_NW LUSTAT Statistik Luzern
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Abbildung 3.2
Modalsplit 2021
Kanton Nidwalden



K05_G02B_NW LUSTAT Statistik Luzern
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

schiedlich entwickelt. Gegenüber den früheren Erhebungsjahren war der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs zunächst gesunken (2005–2015: –2 Prozentpunkte), danach nahm er wieder stark zu (2015–2021: +5%-Pkt.). Bei MIV und ÖV verlief die Entwicklung umgekehrt: Die Anteile des MIV und des ÖV hatten zunächst zugenommen (beim MIV bis 2010, beim ÖV bis 2015) und sanken anschliessend bis 2021 wieder. Gemessen an der Anzahl der Tagesetappen zeigt sich die stärkste Zunahme beim MIV (2005–2021: +6%-Pkt.), während der Verkehrsanteil des Fuss- und Veloverkehrs stetig abgenommen hat (2005–2021: –4%-Pkt.). Beim ÖV zeigt sich unter dem Einfluss der covid-19-bedingten

Abbildung 3.3
Modalsplit: Tagesdistanz im interkantonalen Vergleich 2021
 Kantone der Schweiz

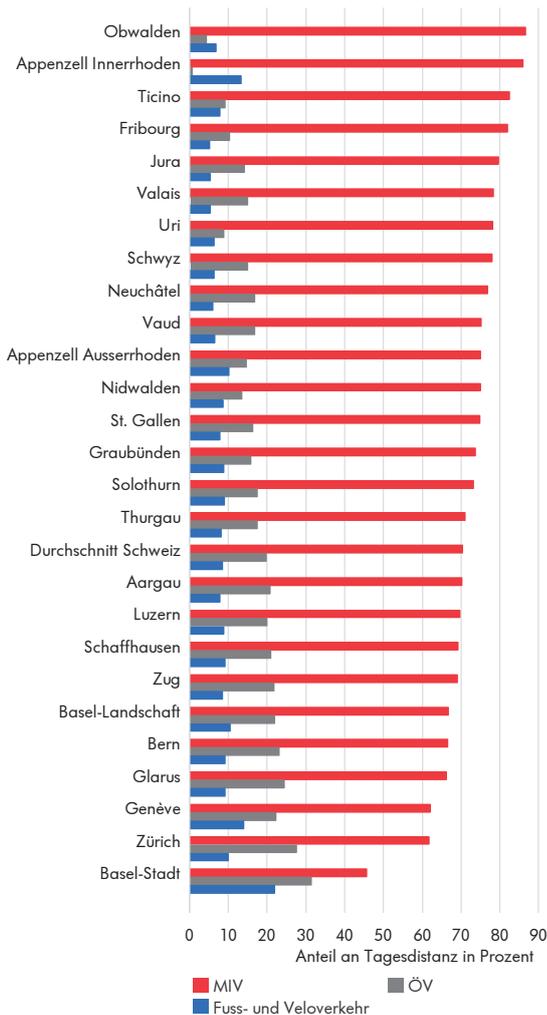
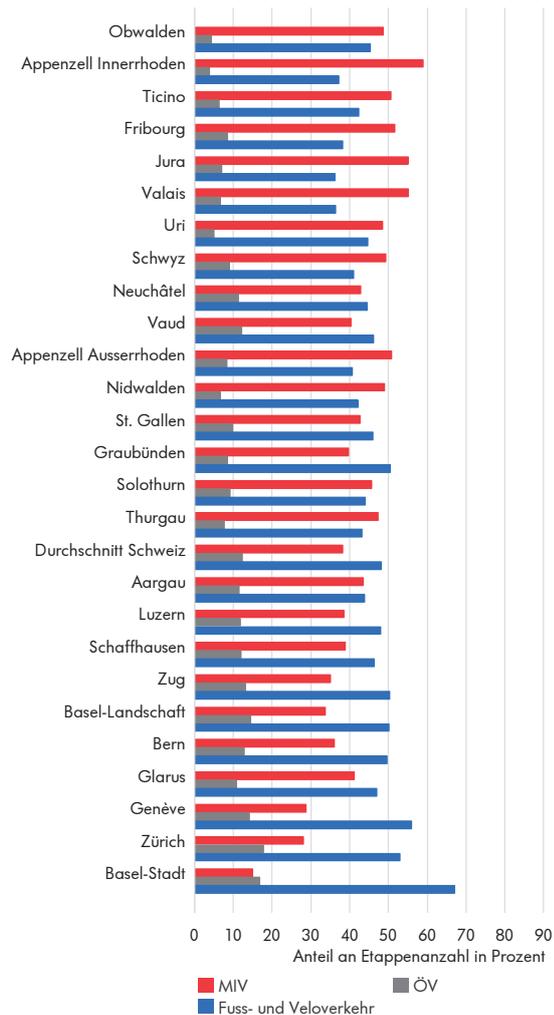


Abbildung 3.4
Modalsplit: Anzahl Etappen im interkantonalen Vergleich 2021
 Kantone der Schweiz



K05_G08A_NW LUSTAT Statistik Luzern
 Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

K05_G08B_NW LUSTAT Statistik Luzern
 Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

staatlichen Restriktionen eine identische Entwicklung wie bei der Tagesdistanz und der Unterwegszeit: Die Anteile der ÖV-Etappen an allen zurückgelegten Etappen hatte bis 2015 zugenommen, um anschliessend wieder auf das Niveau von 2005 abzusinken.

Nidwaldner Werte im MIV höher und im ÖV niedriger als der Schweizer Durchschnitt

Bei allen drei Kennziffern – Tagesdistanz, tägliche Unterwegszeit (ohne Warte- und Umsteigezeiten) und Anzahl Tagesetappen – liegen die Nidwaldner Werte beim MIV über den gesamtschweizerischen Werten, beim ÖV hingegen darunter. Die Unterschiede sind bei der Tagesdistanz und bei der Etappenanzahl am deutlichsten und bei der Unterwegszeit am geringsten. Richtet sich der Blick aber auf die einzelnen Kantone der Schweiz, sind deutlich grössere Differenzen festzustellen. Bezogen auf die Tagesdistanz variiert der MIV-Anteil zwischen 46 Prozent in Basel-Stadt und 87 Prozent in Obwalden. Auch in den Kantonen Appenzell Innerrhoden und Tessin sowie im Kanton Freiburg werden vergleichsweise hohe MIV-Anteile erreicht: Hier werden jeweils über 80 Prozent der Tagesdistanz im MIV zurückgelegt. Die genannten Kantone (und zusätzlich der Kanton Uri) verzeichnen im interkantonalen Vergleich zugleich die niedrigsten ÖV-Anteile. Umgekehrt weisen die Kantone Basel-Stadt, Zürich, Genf, Glarus und Bern – Kantone mit den niedrigsten MIV-Anteilen – schweizweit die höchsten ÖV-Anteile auf. Im Kantonsvergleich reiht sich der Kanton Nidwalden in die obere Hälfte der Kantone mit den höchsten MIV-Anteilen ein (→ Abbildung 3.3). Beim ÖV liegt er im unteren Viertel der Kantone mit den kleinsten Anteilen, und gemessen an seinen Fuss- und Veloverkehr-Anteilen befindet sich Nidwalden in der Mitte. Auch die Anteile am jeweiligen Tagesverkehr nach Unterwegszeit und Anzahl Etappen variieren im interkantonalen Vergleich. Hier sind die Unterschiede im Fuss- und Veloverkehr sogar grösser als bei den Tagesdistanzen (→ Abbildung 3.4).

MIV-Tagesdistanzanteil ist in ländlichen und städtischen Räumen gleich hoch

In der Schweiz zeigt sich bei der Tagesdistanz im MIV ein ausgeprägtes Stadt-Land-Gefälle mit zum Teil erheblichen regionalen Disparitäten. Es widerspiegelt die regional unterschiedlichen infrastrukturellen Grundlagen und Fahrzeugausstattungen der Haushalte. So haben Bewohnerinnen und Bewohner von städtischen Gemeinden in der Schweiz insgesamt einen Tagesdistanzanteil im MIV von 65 Prozent (CH-Durchschnitt 2021: 70%). Mit wachsender Entfernung von der Stadt nehmen die MIV-Anteile zu. Bei den intermediären Gemeinden beträgt dieser Anteil 76 Prozent und bei den ländlichen Gemeinden 81 Prozent. Für den Kanton Nidwalden lässt sich 2021 ein solches Raummuster nur bedingt beobachten. Die MIV-Anteile der Nidwaldner Bevölkerung aus urbanen und ländlichen Gemeinden (75 bzw. 76%) zeigen kaum Unterschiede und liegen auf kantonalem Durchschnittsniveau. Niedriger ist der MIV-Anteil im intermediären Raum (67%). Am ehesten zeigen sich im Kanton Nidwalden Unterschiede zwischen den Zentrumsgemeinden und den ländlichen Gemeinden bei der Tagesdistanz, nämlich beim Vergleich der MIV-Anteile der Agglomeration Stans (74%) mit jenen des übrigen Kantonsgebiets (82%) (→ Abbildung 3.5).

Höchster ÖV-Anteil an der Tagesdistanz im intermediären Raum

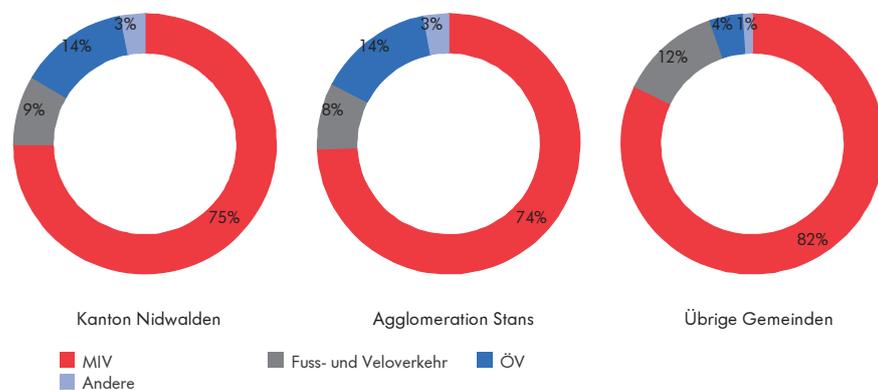
Im ÖV ist es genau umgekehrt: Den höchsten ÖV-Anteil an der Tagesdistanz erreicht die Nidwaldner Wohnbevölkerung der intermediären Gemeinden (25%),

während die Anteile der Einwohnerinnen und Einwohner aus den urbanen und ländlichen Gemeinden (13 bzw. 12%) im Bereich des kantonalen Mittels liegen. Beim ÖV-Anteil weist die Agglomeration Stans (14%) einen deutlich höheren Wert auf als die übrigen Gemeinden (4%). Beim Fuss- und Veloverkehr sind – wiederum bezogen auf die jeweilige Wohnbevölkerung – ebenfalls Gegensätze zwischen urbanen und ländlichen Räumen zu beobachten. Die Agglomeration Stans hat einen tieferen Fuss- und Veloverkehrsanteil als das übrige Kantonsgebiet, während die Anteile der urbanen, intermediären und ländlichen Gemeinden um plus/minus 2 Prozentpunkte um den kantonalen Durchschnitt variieren.

Ähnliche Muster bei allen drei Kennziffern zum Modalsplit

Die beschriebenen räumlichen Unterschiede bestehen nicht nur bezüglich der zurückgelegten Tagesdistanzen, sondern auch bei den täglichen Unterwegszeiten (ohne Warte- und Umsteigezeiten) sowie bei der Anzahl der absolvierten Tagesetappen. Bei allen drei Kennziffern sind die Unterschiede im Kanton Nidwalden je nach Verkehrsmodus und betrachteter Raumtypologie mehr oder weniger stark ausgeprägt. So sind die Unterschiede im MIV bezüglich der Unterwegszeiten zwischen der Agglomeration Stans und dem übrigen Kantonsgebiet grösser als zwischen urbanen und ländlichen Gemeinden. Gemessen an der Etappenzahl sind umgekehrt die Unterschiede zwischen dem urbanen und dem ländlichen Raum grösser als zwischen der Agglomeration und den anderen Gemeinden. Bei allen drei Kennziffern – Tagesdistanz, Unterwegszeit und Anzahl Etappen – weisen die intermediären Gemeinden im räumlichen Vergleich im ÖV die höchsten Werte auf, während die ländlichen und urbanen Gemeinden jeweils Werte im Bereich des kantonalen Durchschnitts zeigen. Alle drei Kennzahlen beziehen sich auf den Verkehr im Inland.

Abbildung 3.5
Modalsplit (Tagesdistanz) nach Wohnort 2021
 Kanton Nidwalden



K05_G01_NW

LUSTAT Statistik Luzern
 Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Gerundete Prozentwerte

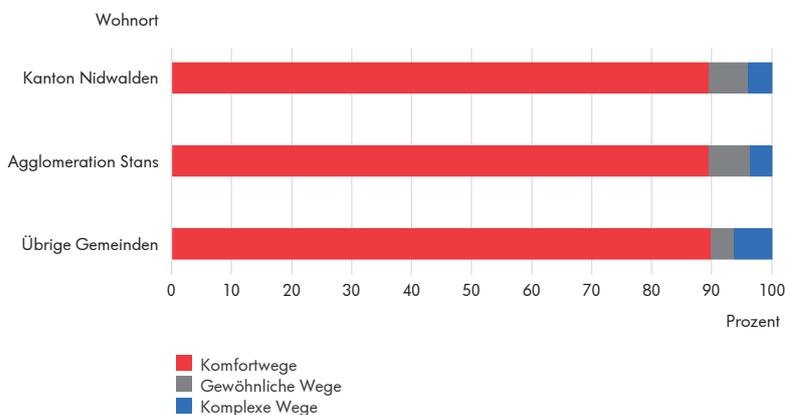
Fast 90 Prozent der Inlandwege werden ohne Verkehrsmittelwechsel zurückgelegt

Um die Frage zu beantworten, wie viele der zurückgelegten Wege mit und wie viele ohne einen Wechsel des Verkehrsmittels erfolgen, werden in Anlehnung an eine Analyse der Stadt Zürich (2013) drei Wegtypen unterschieden: Komfortwege, gewöhnliche Wege und komplexe Wege. Jeder Wegtyp wird charakterisiert durch die Verwendung eines Verkehrsmittels beziehungsweise durch die Kombination verschiedener Verkehrsmittel. Analysiert wird die Verwendung der Verkehrsmittel „Zu Fuss“, Fahrrad (inkl. E-Bike), Bahn und Bus/Postauto/Tram sowie MIV (Auto, Motorrad, Mofa) und „übrige Verkehrsmittel“ (u.a. Taxi, Reisekar) (→ Glossar, S. 68ff.). Zu den „Komfortwegen“ zählen Wege, die mit nur einem der genannten Verkehrsmittel vom Ausgangs- zum Zielort führen. 2021 fallen 89 Prozent der Wege, die Nidwaldnerinnen und Nidwaldner im Inland zurücklegen, in diese Kategorie (2015: 86%). In die Gruppe der sogenannten „gewöhnlichen Wege“, die aus einer Kombination von Fussstapfen und der Nutzung eines Fahrzeugs bestehen (z.B. zu Fuss und nur Bahn, zu Fuss und nur MIV usw.), gehören 7 Prozent der Wege (2015: 10%). Die sogenannten „komplexen Wege“ sind durch die Kombination von mindestens zwei Fahrzeugen charakterisiert. Sie machen im Kanton Nidwalden mit 4 Prozent den geringsten Anteil an allen Inlandwegen aus (2015: 4%).

Kombinierte Fahrzeugnutzung ist wenig verbreitet

Die unterschiedlichen Anteile von Komfort-, gewöhnlichen und komplexen Wegen lassen sich grundsätzlich auch auf regionaler Ebene feststellen. Sowohl in der Agglomeration Stans als auch in den übrigen Nidwaldner Gemeinden gehören rund 9 von 10 der von der Wohnbevölkerung zurückgelegten Wege zu den Komfortwegen. Beiden Regionen gemein sind die vergleichsweise niedrigen Anteile der kombinierten Fahrzeugnutzung (→ Abbildung 3.6).

Abbildung 3.6
Anteil Wege nach Wegtyp, Verkehrsmittelkombination und Wohnort 2021
 Kanton Nidwalden



Grössere Distanzen werden mit schnelleren Verkehrsmitteln zurückgelegt

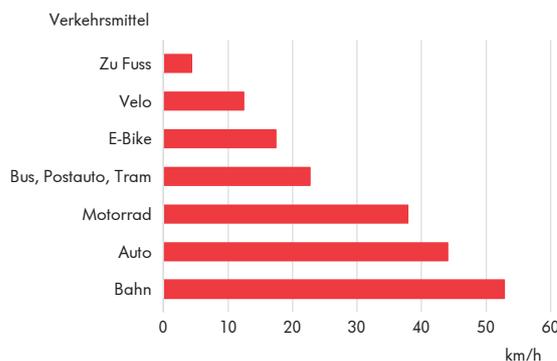
Die Wahl eines Verkehrsmittels erfolgt nicht nur in Abhängigkeit der zurückzulegenden Distanz, sondern auch mit Blick auf die benötigte Zeit (Fahr- oder Gehzeit). Am schnellsten voran kommen die Nidwaldnerinnen und Nidwaldner 2021 nach wie vor mit der Bahn, nämlich im Mittel mit 53 Kilometern pro Stunde (2015: 49 km/h). An zweiter Stelle folgt das Auto (als Fahrer/in oder Mitfahrer/in) mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 44 Kilometern pro Stunde (2015: 41 km/h) (→ Abbildung 3.7). Mit diesen beiden Verkehrsmitteln werden zugleich die grössten Distanzen zurückgelegt. Die niedrigsten Durchschnittsgeschwindigkeiten werden auch 2021 im unmotorisierten Langsamverkehr (ohne E-Bikes) erreicht. Mit dem Velo werden wie schon 2015 im Mittel 12 Kilometer pro Stunde erzielt. Zu Fuss ist die mittlere Geschwindigkeit mit rund 4 Kilometern pro Stunde leicht tiefer als 2015. Mit den seit 2015 erfassten (schnellen wie langsamen) E-Bikes – technisch betrachtet handelt es sich um Velos mit Tretunterstützung – wird eine Geschwindigkeit von durchschnittlich rund 17 Stundenkilometern erreicht (2015: 16 km/h). Insgesamt ist hier zu berücksichtigen, dass die beschriebenen Durchschnittsgeschwindigkeiten sich nicht immer in statistisch signifikantem Ausmass unterscheiden.

Nidwaldner Verkehrsverhalten ist vom Auto dominiert

Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) spielt eine dominante Rolle im Verkehrsverhalten der Nidwaldner Wohnbevölkerung. Daran hat sich im zeitlichen Verlauf seit 2005 nichts geändert. Mit Ausbruch der Covid-19-Pandemie hat sich dies eher noch verstärkt, wie bereits mehrfach erwähnt. Drei Viertel der 2021 im Inland absolvierten Tagesdistanzen – durchschnittlich 24,9 Kilometer – werden im MIV zurückgelegt. Der MIV kann nahezu mit dem Autoverkehr

Abbildung 3.7
Mittlere Geschwindigkeit ausgewählter Verkehrsmittel 2021
 Kanton Nidwalden



K05_G07_NW LUSTAT Statistik Luzern
 Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

gleichgesetzt werden, denn von den genannten 24,9 Kilometern entfallen 24,5 Kilometer auf das Auto. 19,1 Kilometer werden selbst am Steuer zurückgelegt, 5,4 Kilometer als Mitfahrer oder MitfahrerIn. Damit setzt sich jeder Einwohner, jede Einwohnerin des Kantons Nidwalden für weit mehr als jeden zweiten Kilometer der bewältigten Tagesdistanz in ein Auto – Kinder, Jugendliche unter 18 Jahren oder führerausweislose Menschen aller Altersgruppen mit eingerechnet. Distanzmässig sind die Anteile der Autolenkerinnen und -lenker seit 2005 um 11,1 Prozentpunkte zurückgegangen, während diejenigen der Mitfahrerinnen und Mitfahrer um 4,1 Prozentpunkte zugenommen haben.

Öffentlicher Verkehr

Bedingt durch Pandemie verliert der ÖV an Bedeutung

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV) nutzen die Nidwaldnerinnen und Nidwaldner im Allgemeinen bedeutend seltener als den MIV, dies sowohl gemessen an den zurückgelegten Distanzen als auch an den Unterwegszeiten (ohne Warte- und Umsteigezeiten). Die Bedeutung des ÖV hatte zwischen den Erhebungen 2005 und 2015 zunächst stetig zugenommen. 2021 hat die Covid-19-Pandemie aber zu einem Rückgang geführt. In der jüngsten Erhebung entfallen 14 Prozent der täglichen Distanz und 6 Prozent der täglichen Unterwegszeit auf den ÖV. Gegenüber 2015 entspricht dies bei der Tagesdistanz und der Unterwegszeit einem Rückgang um jeweils 5 Prozentpunkte.

Unterwegszeiten der Bahnfahrer/innen sinken, weil sich ÖV beschleunigt

Im zeitlichen Vergleich hat die täglich im ÖV zurückgelegte Distanz seit 2005 tendenziell zugenommen, während die täglich im ÖV verbrachte Zeit eher kürzer geworden ist. Das weist auf eine Beschleunigung der ÖV-Mobilität in diesem Zeitraum hin und zeigt sich besonders bei der Bahn (wenngleich in statistisch nicht signifikantem Ausmass). Bei Tram, Bus und Postauto sind zwischen 2005 und 2015 sowohl die Tagesdistanzen als auch die Unterwegszeiten pro Person zunächst fast unverändert geblieben. Auch beeinflusst durch die Restriktionen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie sanken die Werte im Jahr 2021 gegenüber 2015 stark – bei der Tagesdistanz um minus 55 Prozent und bei der Unterwegszeit pro Person um minus 54 Prozent.

Fuss- und Veloverkehr

9 Prozent der Tagesdistanz entfallen auf Fuss- und Veloverkehr

Der Fuss- und Veloverkehr wird immer noch häufig als Langsamverkehr (LV) bezeichnet, obwohl ihm auch die (schnellen und langsamen) E-Bikes zugerechnet werden. Im Folgenden werden LV sowie Fuss- und Veloverkehr synonym verwendet. Wenn nicht anders angegeben, wird darunter jeweils auch der E-Bike-Verkehr subsumiert. Der Fuss- und Veloverkehr weist bei der Nidwaldner Kantonsbevölkerung mit 9 Prozent einen vergleichsweise kleinen Anteil an der mittleren zurückgelegten Tagesdistanz auf. Wird der Fuss- und Veloverkehr allerdings an Dauer und Etappenzahl gemessen, ist er wesentlich bedeutender als bei der Tagesdistanz. Für die hohen Werte bei Dauer und Etappen ist überwiegend der Fussverkehr verantwortlich. Auf ihn entfallen 39 Prozent der Unterwegszeit (LV insgesamt: 47%) und 34 Prozent der Tagesetappen (LV insgesamt: 42%).

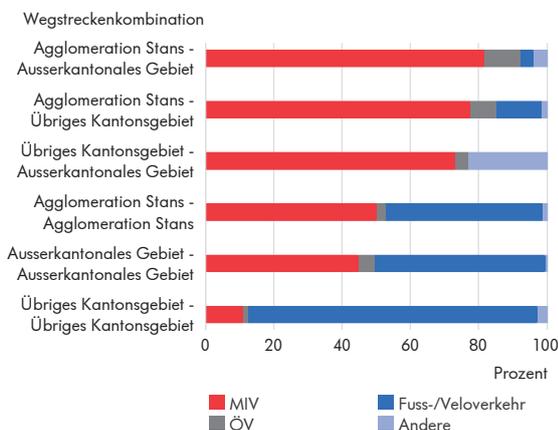
Fussverkehr ist bedeutender als Veloverkehr

Fusstappen erreichen im Kanton Nidwalden im Freizeitverkehr (45%) und im Einkaufsverkehr (32%) die höchsten Anteile am Total aller Etappen. Beim Velo schwankt der Anteil im Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitverkehr zwischen 4 und 7 Prozent. Bei allen betrachteten Kennzahlen spielen die E-Bikes eine geringe Rolle. Die durchschnittliche Tagesdistanz, die eine Person mit Wohnsitz im Kanton Nidwalden 2021 mit diesem Verkehrsmittel zurücklegt, beträgt 360 Meter; das sind nicht mehr als 12 Prozent der insgesamt im Fuss- und Veloverkehr zurückgelegten Distanzen. Bei der Tagesdistanz ist das Verhältnis zwischen Fahrrad und „zu Fuss“ ausgeglichener, wenngleich die „Zu Fuss“-Anteile immer noch mehr als doppelt so hoch sind wie die Veloanteile.

Räumliches Muster der Verkehrsmittelwahl

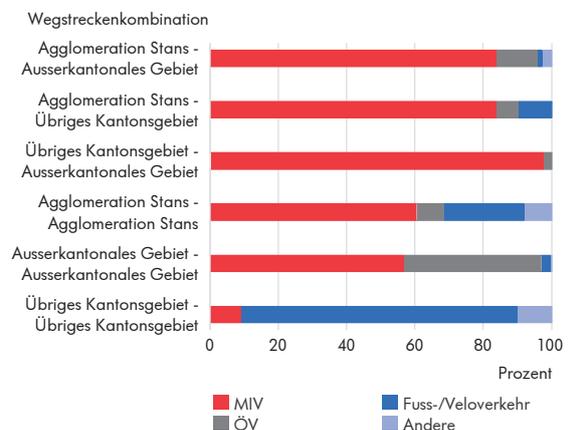
Mit welchen Verkehrsmitteln werden die Wege zwischen den einzelnen Nidwaldner Regionen zurückgelegt? Die Verkehrsmittelwahl wird im Folgenden anhand der Modi ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie MIV beschrieben, andere Verkehrsmittel fungieren als Restgrösse. Beschränkten sich die bisherigen Ausführungen auf im Kanton Nidwalden wohnhafte Personen, werden nachfolgend ausserkantonale Personen mitberücksichtigt, die einen Weg mit Start oder Ziel im Kanton Nidwalden absolviert haben. Räumlich werden wie in → Kapitel „Verkehrsaufkommen“, S. 29ff., die drei Regionen Agglomeration Stans, Übriges Kantonsgebiet und Ausserkantonales Gebiet unterschieden. Die Agglo-

Abbildung 3.8
Wege nach Hauptverkehrsmittel und Wegstreckenkombination 2021
Kanton Nidwalden



K05_G04_NW LUSTAT Statistik Luzern
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Abbildung 3.9
Wegdistanz nach Hauptverkehrsmittel und Wegstreckenkombination 2021
Kanton Nidwalden



K05_G05_NW LUSTAT Statistik Luzern
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Fuss- und Veloverkehr mit den höchsten Weganteilen innerhalb der Region

meration Stans umfasst, wie in den bisherigen Auswertungen, die beitragsberechtigten Gemeinden (sog. BeSA-Gemeinden) gemäss dem Agglomerationsprogramm der 5. Generation (AP5) des Bundes. Nicht zum Agglomerationsperimeter gehören die Gemeinden Dallenwil und Wolfenschiessen.

Wege innerhalb einer Region sind tendenziell kürzer und werden eher im Fuss- und Veloverkehr zurückgelegt als Wege, die regionsüberschreitend sind. So ist der Fuss- und Veloverkehr am bedeutendsten auf Wegstrecken innerhalb der drei definierten Regionen: In der Agglomeration Stans sind die Wege im Mittel 4,6 Kilometer lang. 46 Prozent von ihnen werden zu Fuss oder mit dem Velo (inkl. E-Bike) zurückgelegt. Innerhalb des Übrigen Kantonsgebiets (durchschnittliche Weglänge: 2,8 km) beträgt der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs sogar 85 Prozent. Auch bei Wegen mit Start und Ziel im Ausserkantonalen Gebiet erreicht der Fuss- und Veloverkehr einen vergleichsweise hohen Anteil von 50 Prozent, obwohl die durchschnittliche Weglänge dort bereits bei 15,7 Kilometern liegt. Auf Wegstrecken, welche über die Grenzen der drei Gebiete hinausführen, spielt der Fuss- und Veloverkehr kaum eine Rolle (→ Abbildung 3.8).

MIV-Anteil nimmt mit Länge der Wegstrecken zu

Mit zunehmender Weglänge gewinnt der MIV gegenüber dem Fuss- und Veloverkehr an Bedeutung. Bei Wegstrecken zwischen der Agglomeration Stans und dem Ausserkantonalen Gebiet sowie zwischen dem Übrigen Kantonsgebiet und dem Ausserkantonalen Gebiet, das heisst bei solchen mit überdurchschnittlichen Weglängen (37,1 bzw. 38,8 km pro Weg), entfallen 82 beziehungsweise 73 Prozent der Anzahl Wege auf den MIV. Die Streckenkombination Agglomeration Stans–Übriges Kantonsgebiet weist mit 77 Prozent den zweithöchsten MIV-Anteil auf. Dies, obwohl ein Weg auf dieser Strecke unterdurchschnittlich lang ist (8,9 km) (→ Abbildung 3.9). Mit Ausnahme von Wegen mit Start und Ziel im Übrigen Kantonsgebiet hat der MIV bei allen anderen Wegstrecken relativ hohe Anteile, sowohl was die Anzahl Wege als auch was die Wegdistanz betrifft.

Höchster ÖV-Anteil zwischen Agglomeration Stans und Ausserkantonalem Gebiet

Der ÖV erreicht auf Wegen zwischen der Agglomeration Stans und dem Ausserkantonalen Gebiet seine höchste Bedeutung. In dieser Streckenkombination entfallen 11 Prozent der Wege und 12 Prozent der Wegdistanz auf den ÖV. Auf allen anderen Streckenkombinationen hat der ÖV niedrigere Weganteile. Auch dies dürfte damit zusammenhängen, dass das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung 2021 unter dem Einfluss der Covid-19-Pandemie und der gesundheitspolitischen Gegenmassnahmen standen.



Mobilitätszwecke

Welches Ziel verfolgen die Nidwaldnerinnen und Nidwaldner, wenn sie sich im öffentlichen Raum fortbewegen? Wenn Menschen ihr Haus verlassen, sind sie in der Regel für bestimmte Zwecke unterwegs. Im Rahmen des MZMV wird jeder erfasste Weg einem Verkehrszweck zugeordnet. Zum Arbeits- und Ausbildungsverkehr zählen Wege, die zum Arbeitsort beziehungsweise zur Ausbildungsstelle und von diesen zurückführen. Der Einkaufsverkehr bezieht sich auf die Mobilität bei Erledigung von Besorgungen oder der Inanspruchnahme von Dienstleistungen (z.B. Coiffeur-Besuch). Der Freizeitverkehr bezeichnet jene Mobilität, die durch Freizeitaktivitäten wie aktiver Sport, Gastronomie- und Kulturveranstaltungsbesuche oder durch Besuche bei Verwandten und Bekannten verursacht wird. Weiter werden alle Wege zusammengefasst, die sich aufgrund beruflicher Tätigkeiten ergeben (z.B. Kundenbesuche, Sitzungen) sowie die Dienstfahrten, die dem beruflichen Personen- oder Gütertransport dienen (z.B. Bus-/Taxifahrten) oder Bestandteil der beruflichen Tätigkeit sind (z.B. Aussendienst). Service- und Begleitungswege dienen schliesslich dazu, jemanden auf privater Basis an ein Ziel zu bringen oder ihn von dort abzuholen (z.B. von der Schule).

Kennziffern zu den Mobilitätszwecken

Freizeit vor Arbeit und Einkauf

Freizeit, Arbeit und Einkauf sind in genannter Reihenfolge die drei wichtigsten Verkehrszwecke der Wohnbevölkerung des Kantons Nidwalden. Der Freizeitverkehr vereinte bereits zum Zeitpunkt der Erhebungen in den Jahren 2010 und 2015 die höchsten Distanzanteile auf sich. Für Freizeitwecke werden im Jahr 2021 durchschnittlich 12,7 Kilometer pro Tag zurückgelegt, was 38 Prozent der Tagesdistanz entspricht. Mit durchschnittlich 1,0 Wegen pro Tag entfallen auf den Freizeitverkehr zudem 37 Prozent der täglich zurückgelegten Wege (→ Tabelle 4.1). Gegenüber der Erhebung 2015 hat die durchschnittliche Tagesdistanz beim Freizeitverkehr im Jahr 2021 um 4,5 Kilometer abgenommen. Dessen Anteil am Gesamtverkehr nahm in diesem Zeitraum sogar um 10 Prozentpunkte

Tabelle 4.1

Mittlere Distanzen und Anzahl Wege pro Person und Tag im Inland nach Mobilitätszweck 2015 und 2021

Kanton Nidwalden

Verkehrszweck	Tagesdistanz 2021		Tagesdistanz 2015		Wege 2021		Wege 2015	
	Durchschnittliche Distanz (in km)	Anteil an Gesamtdistanz (in %)	Durchschnittliche Distanz (in km)	Anteil an Gesamtdistanz (in %)	Durchschnittliche Anzahl	Anteil an allen Wegen (in %)	Durchschnittliche Anzahl	Anteil an allen Wegen (in %)
Total	33,2	100,0	35,7	100,0	2,8	100,0	3,3	100,0
Freizeit	12,7	38,1	17,2	48,1	1,0	37,1	1,3	38,9
Arbeit	8,9	26,9	8,4	23,6	0,7	26,3	0,7	22,7
Einkauf	5,5	16,4	3,8	10,6	0,6	22,2	0,7	20,2
Geschäftliche Tätigkeit / Dienstfahrt	2,2	6,5	2,5	6,9	0,1	2,3	0,1	3,2
Ausbildung	2,7	8,2	1,5	4,2	0,2	7,1	0,3	8,9
Service und Begleitung	1,2	3,7	1,6	4,5	0,1	4,7	0,2	5,1
Andere	0,0	0,1	0,7	2,1	0,0	0,3	0,0	1,1

K06_T01_NW

LUSTAT Statistik Luzern
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Weitere Mobilitätszwecke mit wesentlich kleineren Anteilen an Tagesdistanz

ab. Auch die zurückgelegten Wege sind anteilmässig zurückgegangen, wenngleich schwächer als die Tagesdistanz (-2%-Pkt.).

Für Arbeitszwecke werden pro Person täglich 8,9 Kilometer absolviert, das sind 27 Prozent der Tagesdistanz (2015: 24%). Für Einkäufe werden 5,5 Kilometer zurückgelegt, das entspricht 16 Prozent der Tagesdistanz (2015: 11%). Vergleichsweise klein sind die Anteile, die für Ausbildungszwecke, geschäftliche Tätigkeiten sowie Service und Begleitung zurückgelegt werden. Grund dafür ist, dass nur ein relativ kleiner Teil der Bevölkerung zu diesen Zwecken unterwegs ist und dies eher unregelmässiger als beispielsweise im Arbeitsverkehr.

Freizeitverkehr auch in Gesamtschweiz und in Zentralschweiz an der Spitze

Der Freizeitverkehr dominiert auch auf nationaler Ebene die Verkehrszwecke: Auf ihn entfallen schweizweit im Durchschnitt pro Person 1,0 Freizeitwege und 12,9 Kilometer der Tagesdistanz, was 37 Prozent der Anzahl aller Wege und 43 Prozent der gesamten Tagesdistanz entspricht. Im Vergleich zu den Nidwaldner Kennziffern liegt der Distanzanteil in der Gesamtschweiz also etwas höher und der Wegeanteil auf einem mit Nidwalden vergleichbaren Niveau. Die nationalen Anteile des Arbeits- und Einkaufsverkehrs entsprechen mit durchschnittlich 8,3 beziehungsweise 4,6 Kilometern pro Person und Tag (28% bzw. 15% der Tagesdistanz) annähernd dem Nidwaldner Kantonsmittel. Wie im Kanton Nidwalden stehen diese beiden Zwecke auch national an zweiter und dritter Stelle. Bei den übrigen Verkehrszwecken unterscheiden sich die distanzbezogenen Anteile in der Gesamtschweiz zum Teil deutlich von den Nidwaldner Werten. Betrachtet man die Kennziffern für die Zentralschweizer Kantone insgesamt, zeigt sich dasselbe Bild: Es dominiert der Freizeitverkehr, gefolgt vom Arbeits- und Einkaufsverkehr. Unter den Zentralschweizer Kantonen haben Obwalden (56%) und Zug (50%) die höchsten distanzbezogenen Anteile am Freizeitverkehr. Im Arbeitsverkehr weisen Schwyz (36%) und Uri (31%) die höchsten Werte auf, während im Einkaufsverkehr die Obwaldner (17%) und Nidwaldner Bevölkerung (16%) im Zentralschweizer Kantonsvergleich oben ausschwingen.

Im intermediären Raum hat Arbeitsverkehr die grösste Bedeutung

Innerhalb des Kantons Nidwalden widerspiegeln sowohl die Agglomeration Stans als auch die Nicht-Agglomerationsgemeinden das kantonale Muster. In beiden Regionen steht der Freizeitverkehr an erster Stelle vor dem Arbeits- und dem Einkaufsverkehr. Am ehesten zeigen sich regionale Unterschiede beim Freizeitverkehr: Der Anteil des Freizeitverkehrs an der Tagesdistanz liegt in der Agglomeration Stans mit 38 Prozent im kantonalen Mittel. In den übrigen Gemeinden beträgt er 43 Prozent. Vergleichsweise klein sind dagegen die regionalen Unterschiede beim Arbeits- und Einkaufsverkehr. Hier variieren die Werte der beiden Regionen in einer Spannbreite von plus/minus 2 Prozentpunkten um den kantonalen Durchschnitt. Regionale Unterschiede bestehen im Kanton Nidwalden tendenziell auch zwischen urbanen, intermediären und ländlichen Gemeinden, obschon nicht in statistisch signifikantem Ausmass. Es zeigt sich, dass die Bevölkerung im urbanen und ländlichen Raum bei den dominierenden Verkehrszwecken Freizeit, Arbeit und Einkauf insgesamt recht ähnliche Distanzanteile aufweist, die nur moderat um die kantonalen Durchschnittswerte

schwanken (+/-2%-Pkt.). Hingegen weichen die Resultate der Bevölkerung aus den intermediären Gemeinden deutlich vom kantonalen Durchschnitt ab. Beim Arbeitsverkehr, der im intermediären Raum noch vor dem Freizeitverkehr die grösste Bedeutung aller Verkehrszwecke hat, liegt der Distanzanteil mit 43 Prozent höher als in den urbanen und ländlichen Gemeinden. Beim Freizeit- und Einkaufsverkehr verhält es sich genau umgekehrt: Mit 30 Prozent (Freizeit) und 8 Prozent (Einkauf) sind die regionalen Distanzanteile der intermediären Gemeinden niedriger als im urbanen und ländlichen Raum.

Freizeitverkehr

Mehr Freizeitwege an
Wochenendtagen

Die Nidwaldner Bevölkerung legt durchschnittlich pro Tag 1,0 Freizeitwege zurück. Ein Freizeitweg ist im Schnitt 12 Kilometer lang und dauert inklusive Warte- und Umsteigezeiten 44 Minuten (2015: 14 km; 35 Min.). Zwischen den einzelnen Wochentagen zeigen sich bezüglich der Distanz kaum Unterschiede, während an Sonntagen tendenziell mehr Zeit für Mobilität aufgewendet wird als an Werk- oder Samstagen. Das war im Rahmen der Erhebung 2015 etwas anders, als ein Freizeitweg an Samstagen und Sonntagen eher mehr Zeit beanspruchte und tendenziell länger war als unter der Woche. Bezogen auf die Anzahl der zurückgelegten Freizeitwege sind Nidwaldnerinnen und Nidwaldner hingegen an Samstagen (1,5 Wege/Pers.) und an Sonntagen (1,3 Wege/Pers.) unternehmensfreudiger als von Montag bis Freitag (0,9 Wege/Pers.) (→ Tabelle 4.2).

Nidwaldnerinnen und Nidwaldner
am häufigsten zu Fuss
und am weitesten mit dem Auto
unterwegs

Grossmehrheitlich werden die Etappen im Freizeitverkehr im Kanton Nidwalden entweder zu Fuss (45%) oder mit dem Auto (35%) zurückgelegt (→ Abbildung 4.1). Freizeitetappen mit Velo und E-Bike machen zusammen 8 Prozent aus. Auf den ÖV (Bahn, Bus, Postauto, Tram) entfallen 6 Prozent und auf andere Ver-

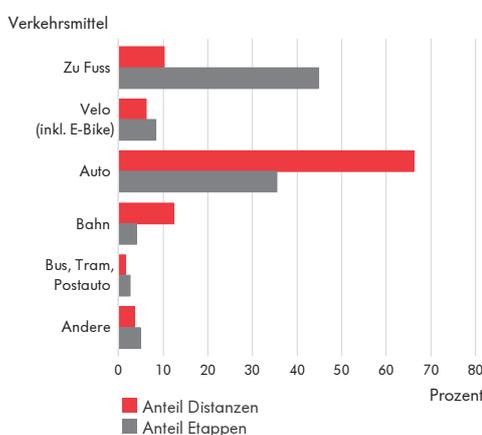
Tabelle 4.2
Freizeitverkehr nach Wochentag 2021
Kanton Nidwalden

Wochentag	Freizeitwege pro Tag	Länge pro Freizeitweg (in km)	Zeit pro Freizeitweg (in min.)
Total	1,0	12,1	44
Werktage	0,9	11,5	43
Samstage	1,5	14,6	43
Sonntage	1,3	12,1	51

K06_T03A_NW

LUSTAT Statistik Luzern
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Abbildung 4.1
Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr 2021
Kanton Nidwalden



K06_G03A_NW

LUSTAT Statistik Luzern
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

kehrsmittel die restlichen 5 Prozent. Im räumlichen Vergleich zeigen sich relativ homogene Werte. So liegen die Verkehrsmittelanteile der zurückgelegten Etappen in der Agglomeration Stans im kantonalen Durchschnitt. Auch bei der Bevölkerung in den urbanen, ländlichen und intermediären Gemeinden des Kantons Nidwalden überwiegt der Fussverkehrsanteil jeweils deutlich vor dem Autoverkehrsanteil.

Autoetappen sind insgesamt wesentlich länger als die Etappen zu Fuss oder mit Bus, Postauto und Tram. Bei der Nidwaldner Kantonsbevölkerung entfallen 66 Prozent der täglichen Distanzen im Freizeitverkehr auf das Auto, während die Fussetappen lediglich 10 Prozent und die Etappen mit Bus, Postauto sowie Tram 2 Prozent ausmachen. Distanzmässig werden im Freizeitverkehr – wie im gesamten Verkehr – die längsten Etappen aber mit der Bahn zurückgelegt. Eine Bahnetappe zu Freizeitzielen hat im Kanton Nidwalden im Durchschnitt eine Länge von 30 Kilometern.

Arbeitsverkehr

Im Gegensatz zu den bisherigen Ausführungen zu den Mobilitätszwecken wird im nachfolgenden Abschnitt allein das Verkehrsverhalten der Erwerbstätigen an Werktagen beschrieben. Bei den Ausführungen zur Pendlermobilität werden davon abweichend auch Auszubildende berücksichtigt.

Die erwerbstätige Bevölkerung des Kantons Nidwalden legt 2021 pro Werktag durchschnittlich 1,4 Arbeitswege zurück (→ Tabelle 4.3). Ein Arbeitsweg ist durchschnittlich 12 Kilometer lang. Er ist damit genauso lang wie ein Freizeitweg und gut 3 Kilometer länger als ein Einkaufsweg. Im Rahmen der Erhebung 2015

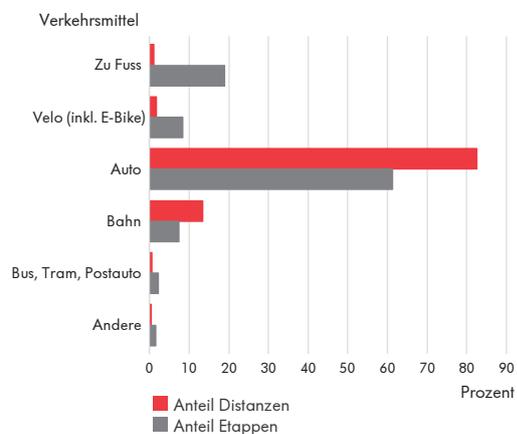
Männer mit mehr und längeren Arbeitswegen als Frauen

Tabelle 4.3
Arbeitsverkehr nach Geschlecht 2021
Kanton Nidwalden

Geschlecht	Arbeitswege pro Tag	Länge pro Arbeitsweg (in km)	Zeit pro Arbeitsweg (in min.)
Total	1,4	12,2	19
Männer	1,6	13,7	21
Frauen	1,2	10,3	17

K06_T02_NW LUSTAT Statistik Luzern
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr
Basis: Erwerbstätige an Werktagen

Abbildung 4.2
Verkehrsmittelwahl im Arbeitsverkehr 2021
Kanton Nidwalden



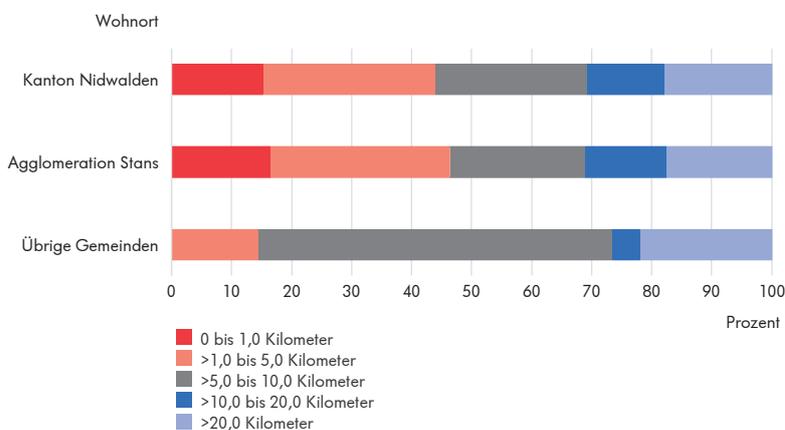
K06_G01_NW LUSTAT Statistik Luzern
Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

war ein Arbeitsweg noch durchschnittlich kürzer gewesen als ein Freizeitweg und etwa doppelt so lang wie ein Einkaufsweg. Die Männer legen im Vergleich zu den Frauen pro Tag nicht nur mehr, sondern tendenziell auch etwas längere Distanzen für Arbeitswege zurück (22 vs. 12 km/Tg.). Das Ergebnis widerspiegelt die unterschiedlichen Erwerbsquoten von Männern und Frauen. Bei Männern machen Arbeitswege an Werktagen 51 Prozent aller Wege aus (Frauen: 35%). Auch bei der Tagesdistanz (46 vs. 32%) und der Wegzeit (40 vs. 24%) liegen die Arbeitsanteile der Männer auf einem höheren Niveau als jene der Frauen. Pro Arbeitsweg sind Männer (14 km; 21 Min.) etwas weiter unterwegs und benötigen dafür etwas mehr Zeit als Frauen (10 km; 17 Min.) (→ Tabelle 4.3). Die Beschreibung der geschlechterspezifischen Unterschiede im Arbeitsverkehr zeigen lediglich Tendenzen auf, da die Unterschiede nur zum Teil die Schwelle der statistischen Signifikanz erreichen.

Überdurchschnittlich hoher Anteil kurzer Arbeitswege in urbanen Gemeinden

Obwohl ein durchschnittlicher Nidwaldner Arbeitsweg 12 Kilometer misst, sind 44 Prozent aller Arbeitswege maximal 5 Kilometer lang, dies unabhängig vom Geschlecht der Erwerbstätigen (→ Abbildung 4.3). Auch gesamtschweizerisch sind 44 Prozent aller Arbeitswege kürzer als 5 Kilometer. Dass die durchschnittliche Distanz trotz des grossen Anteils kurzer Wege relativ hoch ist, erklärt sich dadurch, dass auch ein vergleichsweise grosser Anteil der Arbeitswege 20 Kilometer oder mehr misst; das ist bei fast jedem fünften Arbeitsweg von Nidwallerinnen und Nidwaldnern der Fall. Bei den Erwerbstätigen aus urbanen Gemeinden (57%) liegt der Anteil der kurzen Arbeitswege (bis 5 km) über und bei Erwerbstätigen aus intermediären (33%) sowie ländlichen Gemeinden (34%) unter dem Durchschnitt. Für die Erwerbstätigen mit Wohnsitz in der Agglomeration Stans sind 46 Prozent der Arbeitswege höchstens 5 Kilometer lang; 18 Prozent ihrer Arbeitswege sind länger als 20 Kilometer.

Abbildung 4.3
Verteilung der Wegdistanzen im Arbeitsverkehr nach Wohnort 2021
Kanton Nidwalden



Räumliche Unterschiede bestehen auch bei Distanz pro Arbeitsweg

Mehr Wegpendelnde als Zupendelnde im Kanton Nidwalden

Interkantonale Pendlerströme vor allem in den und aus dem Kanton Luzern

In der Tendenz zeigen sich die Zentrum-Peripherie-Gegensätze innerhalb des Kantons auch bei der durchschnittlichen Distanz pro Arbeitsweg und der dafür beanspruchten Zeit. So weisen urbane Gemeinden für ihre erwerbstätige Bevölkerung tendenziell kürzere Distanzen und geringere Zeitaufwände pro Arbeitsweg auf als intermediäre und ländliche Gemeinden.

Im Jahr 2022 zählen gemäss Strukturhebung des Bundesamts für Statistik 56 Prozent der ständigen Wohnbevölkerung des Kantons Nidwalden im Alter ab 15 Jahren zur Gruppe der Pendlerinnen und Pendler. Das heisst, dass sie ihr Wohngebäude verlassen, um an ihren Arbeitsplatz oder ihre Ausbildungsstätte zu gelangen. Auch aufgrund der steigenden Erwerbsbeteiligung nimmt die Pendlermobilität zu. Im Kanton Nidwalden liegt die Zahl der Zupendlerinnen und Zupendler aktuell bei 13'200 Personen, jene der Wegpendlerinnen und Wegpendler bei 16'500 Personen (jeweils im Durchschnitt 2013–2022). Als Zu- und Wegpendelnde gelten alle Personen, die ihre Wohngemeinde verlassen, um sich zur Arbeit oder zur Ausbildung zu begeben. Binnenpendlerinnen und Binnenpendler pendeln hingegen zu Arbeits- oder Ausbildungszwecken innerhalb ihrer Wohngemeinde hin und her. Dies trifft auf 4'300 Nidwaldnerinnen und Nidwaldner zu.

Für die interkantonalen Pendlerströme – also jene Pendlerströme, die nicht nur die Gemeinde-, sondern auch die Kantonsgrenzen überschreiten – gilt, dass rund 3'300 Personen mehr aus dem Kanton Nidwalden wegpandeln, als umgekehrt Personen zu Arbeits- oder Ausbildungszwecken in den Kanton Nidwalden reisen (Durchschnitt der Jahre 2013–2022). Besonders viele Zupendlerinnen und -pendler kommen aus den Kantonen Luzern (3'000) und Obwalden (1'700). Diese Kantone sind ihrerseits besonders häufig Zielregionen für die Wegpend-

Tabelle 4.4
Interkantonale Pendlerströme nach Hauptverkehrsmittel 2013–2022 (Durchschnitt)
 Kanton Nidwalden, ausgewählte Kantone

	Zupendler/innen				Wegpendler/innen			
	Total	davon		Modal-split ÖV ¹	Total	davon		Modal-split ÖV ¹
		MIV	ÖV			MIV	ÖV	
Total	6 400	5 000	1 300	20	9 700	6 900	2 600	27
Luzern	3 000	2 100	800	26	5 600	3 800	1 700	30
Obwalden	1 700	1 400	300	16	1 800	1 500	300	18
Uri	700	700	...	...	300	300	...	...
Zug	200	200	...	...	700	600	200	23
Zürich	200	100	...	...	500	300	200	39
Übrige Kantone	600	500	100	20	800	500	200	29

K06_T04_NW

LUSTAT Statistik Luzern
 Datenquelle: Bundesamt für Statistik – Strukturhebung

¹Prozentualer Anteil des ÖV an allen Verkehrsmitteln
 Nur Pendlerinnen und Pendler mit bekanntem Pendelweg
 Ständige Wohnbevölkerung im Alter ab 15 Jahren in Privathaushalten
 Hochrechnungen auf Basis einer Stichprobe, gerundete Werte
 Ergebnisse, die auf weniger als 30 Beobachtungen beruhen, werden nicht ausgewiesen.

Nidwaldner und Nidwaldnerinnen wählen am häufigsten Auto für Arbeitsweg

lerinnen und -pendler mit Wohnsitz im Kanton Nidwalden (Durchschnitt der Jahre 2013–2022) (→ Tabelle 4.4). Bei den interkantonalen Zu- und Wegpendlerströmen lag der ÖV-Anteil an allen benutzten Verkehrsmitteln insgesamt bei 20 beziehungsweise 27 Prozent. Am häufigsten im ÖV unterwegs sind Wegpendelnde in den Kanton Zürich (39%) sowie Weg- und Zupendelnde in den und aus dem Kanton Luzern (30 bzw. 26%).

Sowohl gemessen an der Tagesdistanz als auch an der Anzahl der zurückgelegten Etappen ist das Auto das am häufigsten benutzte Verkehrsmittel im Arbeitsverkehr: Nidwaldner Erwerbstätige legen mit ihm 82 Prozent der Tagesdistanz und 61 Prozent der Etappen zurück (→ Abbildung 4.2). Zum Vergleich: Im Jahr 2015 – also vor der Covid-19-Pandemie – waren es 74 Prozent der Tagesdistanz und 54 Prozent der Etappen. Die Covid-19-Pandemie hat somit eher zur häufigeren Autonutzung geführt. Auch distanzmässig hat das Auto für die Nidwaldner Erwerbstätigen an relativer Bedeutung zugenommen. 2021 werden die zweitgrössten Distanzen im Arbeitsverkehr mit der Bahn zurückgelegt (13%). Werden jedoch die Anteile an allen zurückgelegten Etappen betrachtet, spielt die Bahn mit 7 Prozent eine vergleichsweise untergeordnete Rolle. Der Anteil des Fahrrads (inkl. E-Bike) an allen zurückgelegten Etappen und an der Gesamttagesdistanz beträgt 8 beziehungsweise 2 Prozent. Im Geschlechtervergleich zeigen sich Männer autofreudiger als Frauen; Letztere sind häufiger zu Fuss oder mit dem ÖV (Bahn, Bus, Postauto oder Tram) zur Arbeitsstelle unterwegs.

Fussetappen sind kurz

Im Arbeitsverkehr beträgt der Anteil des Fahrrads (inkl. E-Bike) an allen zurückgelegten Etappen und an der Gesamttagesdistanz 8 beziehungsweise 2 Prozent. Der Anteil der Etappen, die zu Fuss zurückgelegt werden, ist hier vergleichsweise gross (20%). Fussetappen werden häufig in Kombination mit der Nutzung anderer Verkehrsmittel zurückgelegt – zum Beispiel der Weg von zu Hause zur ÖV-Haltestelle – und sind meist von kurzer Distanz. Ihr Anteil an der insgesamt im Kanton zurückgelegten Tagesdistanz liegt in Nidwalden bei gerade einmal 1 Prozent. Die in urbanen und intermediären Gemeinden wohnhaften Nidwaldner Erwerbstätigen sind vergleichsweise häufig zu Fuss unterwegs. In den ländlichen Gemeinden benützen die Erwerbstätigen hingegen häufiger das Auto als im urbanen und intermediären Raum.

Automobilität dominiert in der Peripherie

Im Vergleich der Arbeitswegetappen nach Wohnort und Verkehrsmittel zeigt sich, dass die Verkehrsmittelnutzung der in der Agglomeration Stans wohnhaften Erwerbstätigen kaum Unterschiede zum kantonalen Durchschnitt aufweist. Hingegen sind Gegensätze zwischen urbanen und ländlichen Gemeinden zu beobachten: In urbanen und intermediären Gemeinden wohnhafte Nidwaldner Erwerbstätige sind vergleichsweise häufig im Fuss- und Veloverkehr unterwegs. Bei ihnen haben auch ÖV-Fahrten einen höheren Stellenwert als in den ländlichen Gemeinden. In den ländlichen Gemeinden wiederum benützen die Erwerbstätigen häufiger das Auto: Fast 8 von 10 Etappen im Arbeitsverkehr werden dort mit dem Auto bewältigt.

Einkaufen ist Aktivität kurzer Wege

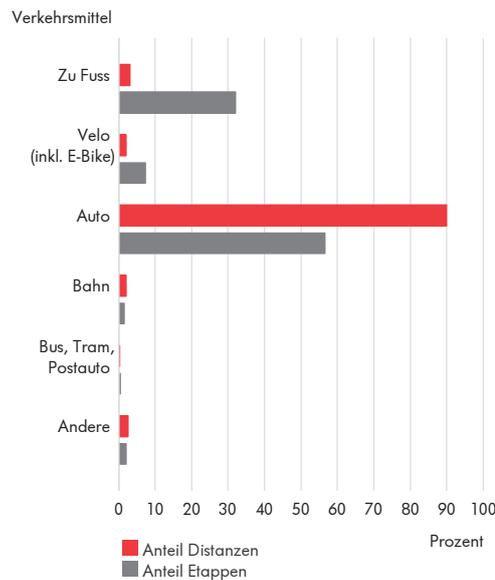
Auch im Einkaufsverkehr dominieren Autoetappen

Einkaufsverkehr

Das Einkaufen ist mehrheitlich eine Aktivität der kurzen Wege. Für diesen Zweck legen Nidwaldnerinnen und Nidwaldner generell kürzere Distanzen zurück als für Freizeit- und Arbeitszwecke. Im Kanton Nidwalden haben knapp zwei Drittel der zurückgelegten Einkaufswege eine Distanz von höchstens 5 Kilometern, mehr als jeder vierte Einkaufsweg ist sogar höchstens 1 Kilometer lang.

Gemessen an der täglich fürs Einkaufen zurückgelegten Gesamtdistanz dominiert die Automobilität im Einkaufsverkehr noch stärker als im Arbeits- oder Freizeitverkehr: Mit dem Auto zurückgelegte Wege machen 90 Prozent der für Einkaufszwecke insgesamt zurückgelegten Tagesdistanz aus (→ Abbildung 4.4). Auch gemessen an der Etappenzahl dominiert das Auto beim Einkaufen, wenngleich schwächer als bei der Gesamtdistanz. Mehr als jede zweite Etappe (57%), welche die Nidwaldner Bevölkerung für Einkaufszwecke zurücklegt, wird mit dem Auto bestritten. An zweiter Stelle folgen mit 32 Prozent die Fussetappen. Wird die Einkaufsmobilität der Bevölkerung nach Wohnort verglichen, zeigt sich das gleiche räumliche Muster wie beim Arbeitsverkehr: Relativ hohe Anteile des Fuss- und Veloverkehrs (inkl. E-Bike) im urbanen und intermediären Raum und vergleichsweise hohe Anteile der Autoetappen in den ländlichen Gemeinden des Kantons.

Abbildung 4.4
Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr 2021
 Kanton Nidwalden



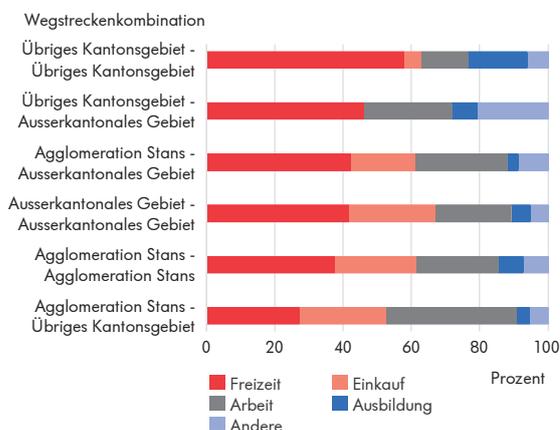
Räumliches Muster der Mobilitätszwecke

Für welche Zwecke ist die Bevölkerung mit welchen Verkehrsmitteln wie lange unterwegs? Die bisherigen Ausführungen basieren auf dem Wohnortprinzip. Betrachtet wurde ausschliesslich das Verkehrsverhalten der Bevölkerung mit Wohnsitz im Kanton Nidwalden. Verlassen die Menschen für die Arbeit ihre Region? Fahren sie zum Einkaufen in die Agglomeration? Aus welchen Gründen sind sie ausserhalb des Kantons unterwegs? Um diese Fragen zu beantworten, werden in den nachfolgenden Ausführungen Wegstrecken auch von ausserkantonalen Personen mitberücksichtigt, sofern deren Start- oder Zielort am Erhebungsstichtag innerhalb des Kantons Nidwalden lagen. Das heisst zum Beispiel, dass eine Luzernerin, die nach Stans zum Einkaufen fährt, in die Analyse mit einfliesst. Wie in den vorhergehenden Kapiteln werden hierbei mit der Agglomeration Stans, dem „Übrigen Kantonsgebiet“ und dem „Ausserkantonalen Gebiet“ räumlich drei Regionen differenziert (→ Kapitel „Verkehrsaufkommen“, S. 29ff.; → Kapitel „Verkehrsmittelwahl“, S. 43ff.). Es werden somit auch interkantonale Wege mitberücksichtigt beziehungsweise Wege, die von Nidwallerinnen und Nidwaldnern nur im ausserkantonalen Raum absolviert werden. Bei den analysierten Wegstrecken, die über eine Region hinausgehen, wird nicht zwischen Start- und Zielregion unterschieden; sie werden unabhängig von ihrer Richtung einer einzigen Wegkombination zugerechnet.

Freizeitverkehr dominiert bei fast allen Wegstreckenkombinationen

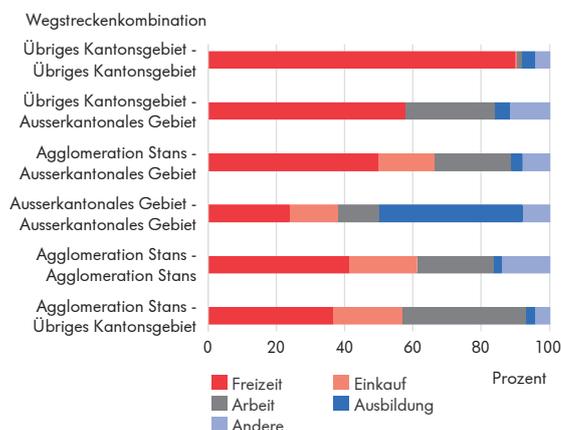
Der Freizeitverkehr dominiert sowohl bei Wegen innerhalb der einzelnen Räume als auch bei Wegen zwischen ihnen: Bei 5 der 6 betrachteten Wegstreckenkombinationen liegt er an der Spitze (→ Abbildung 4.5). Den grössten Freizeitanteil (55%) haben Wege mit Ziel und Start im Übrigen Kantonsgebiet, ge-

Abbildung 4.5
Wege nach Verkehrszweck und Wegstreckenkombination 2021
 Kanton Nidwalden



K06_G06_NW LUSTAT Statistik Luzern
 Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Abbildung 4.6
Wegdistanz nach Verkehrszweck und Wegstreckenkombination 2021
 Kanton Nidwalden



K06_G07_NW LUSTAT Statistik Luzern
 Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

folgt von interkantonalen Wegen zwischen dem Übrigen Kantonsgebiet und dem Ausserkantonalen Gebiet. Aber auch bei Wegen ausschliesslich im Ausserkantonalen Gebiet dominiert der Freizeitverkehr. Diese Freizeitwege werden also von Nidwaldnerinnen und Nidwaldnern irgendwo im Inland, aber ausserhalb des Kantons zurückgelegt. Bei Wegen innerhalb der Agglomeration Stans und bei solchen, die in sie hinein beziehungsweise aus ihr hinaus führen, sind die Freizeitanteile niedriger. Die Verteilung des Freizeitanteils an den täglich zurückgelegten Wegen nach Wegstreckenkombinationen widerspiegelt sich grundsätzlich auch bei den zurückgelegten Tagesdistanzen (→ Abbildung 4.6).

Bei Einkaufsverkehr ist Weganteil grösser als Distanzanteil

Wie schon bei den Analysen nach dem Wohnortprinzip erweist sich der Arbeitsverkehr bei den meisten der hier betrachteten Wegstreckenkombinationen als zweitwichtigster Verkehrszweck, gefolgt vom Einkaufsverkehr. Höhere Arbeits- und Einkaufsanteile werden vor allem dann erreicht, wenn Wege in die und aus der Agglomeration Stans führen. Bei Wegen innerhalb der Agglomeration Stans haben der Arbeits- und der Einkaufsverkehr mit Anteilen von je 24 Prozent eine gleich grosse Bedeutung. Bei Strecken von Nidwaldnerinnen und Nidwaldnern mit Start und Ziel im Ausserkantonalen Gebiet sind die Weganteile für Einkaufszwecke hingegen tendenziell grösser als für Arbeitszwecke. Dies ist zutreffend sowohl gemessen an der Anzahl Wege als auch an den zurückgelegten Tagesdistanzen (→ Abbildung 4.5 und → Abbildung 4.6). Da die meisten Einkaufswege von kürzerer Distanz sind, ist ihr Anteil an den täglich zurückgelegten Wegen meist grösser als ihr Anteil an der Tagesdistanz.

Zeitaufwand

Unterwegssein, sich von A nach B bewegen, den Arbeitsort erreichen oder abends wieder nach Hause kommen – das Mobilsein braucht Zeit. Der Entschluss, einen Weg überhaupt in Angriff zu nehmen, wird weitaus häufiger mit Blick auf seine potenzielle Dauer als in Abhängigkeit seiner Distanz gefällt (Kramer 2005). Effizienzsteigerungen im Verkehr (z.B. durch schnellere Verkehrsmittel) führen wiederum dazu, dass die Mobilität zunimmt. Studien zeigen, dass das eingesetzte Zeitbudget dabei seit Jahrzehnten stabil bei ungefähr einer bis eineinhalb Stunden pro Person und Tag bleibt (vgl. u.a. van Goeverden 2022; Joly 2004; Zahavi/Ryan 1980).

Zeitressourcen strukturieren Alltag

Der Zeitaufwand für Strecken, Wege und Etappen sowie die Zeit, die in einzelnen Verkehrsmitteln verbracht wird, ist in den Kapiteln „Verkehrsaufkommen“ (→ S. 29ff.) und „Verkehrsmittelwahl“ (→ S. 43ff.) überwiegend anhand der Unterwegszeit analysiert worden. Diese berücksichtigt die Dauer einzelner Wege vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort ohne Warte- und Umsteigezeiten. Die folgenden Ausführungen zur individuellen Zeitaufwendung für die Verkehrsmobilität basieren hingegen auf den täglichen Wegzeiten. Im Unterschied zur Unterwegszeit schliessen sie Warte- und Umsteigezeiten mit ein. Das macht deshalb Sinn, weil aus Sicht des Einzelnen, dessen Zeitressourcen begrenzt sind, jegliche Zeit für die zeitliche Strukturierung des Alltags massgebend ist, also auch jene, die zum Beispiel mit dem Warten auf den nächsten Bus nicht effektiv eingesetzt werden kann.

Individueller Zeitaufwand für Mobilität hängt von sozialen und räumlichen Faktoren ab

Wie viel Zeit eine Person für welche Verkehrszwecke tatsächlich aufwendet oder aufwenden muss, hängt von verschiedenen Einflussgrössen mit sowohl räumlichen als auch sozialen Komponenten ab. Wichtig ist zum einen die individuelle Lebenssituation, zum Beispiel ob Kinder im Haushalt leben oder ob einer Erwerbstätigkeit nachgegangen wird. Zum anderen ist der Zeitaufwand eine Folge regional variierender Raumkontexte. Er widerspiegelt zum Beispiel die räumliche Verteilung von Arbeitsplätzen und Versorgungsmöglichkeiten, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur oder topografische Gegebenheiten. Eine weitere wichtige Rolle spielen die Routen- und die Verkehrsmittelwahl.

Covid-19-Pandemie beeinflusste Zeitaufwand im Verkehr

Im Jahr 2021 dürfte der Zeitaufwand für Mobilität zudem von der Covid-19-Pandemie massgeblich beeinflusst worden sein. Einerseits haben die Einschränkungen und Massnahmen zur Eindämmung der Pandemie (Lockdown, Homeoffice-Pflicht usw.) dazu geführt, dass die Bevölkerung weniger häufig unterwegs war und der Zeitaufwand im Verkehr entsprechend geringer ausfiel als in den Erhebungsjahren 2010 und 2015 (→ Kapitel „Verkehrsaufkommen“, S. 29ff.). Andererseits dürften zur Vermeidung einer Ansteckung auch zeitlich längere Wege in Kauf genommen worden sein, etwa durch den Verzicht auf (schnellere) Bus- und Bahnreisen zugunsten von (langsameren) Fuss- und Velostrecken.

Durchschnittliche Wegzeit im Kanton Nidwalden wird tendenziell kürzer

Die Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons Nidwalden wenden 2021 für ihre Wege insgesamt durchschnittlich 81 Minuten pro Person und Tag auf, etwa gleich viel wie im landesweiten Durchschnitt. Gegenüber der letzten MZMV-Erhebung im Jahr 2015 ist die Wegzeit im Kanton Nidwalden nahezu stabil geblieben (82 Min./Tg.), im Vergleich zur Erhebung 2010 hat der Wert jedoch

um 13 Minuten abgenommen (wobei aber die Unterschiede statistisch nicht signifikant sind). Im Verhältnis zu den anderen Zentralschweizer Kantonen zeigt sich, dass die Nidwaldner Bevölkerung in der Tendenz vergleichsweise wenig Zeit (inkl. Warte und Umsteigezeiten) im Verkehr verbringt: Am höchsten ist die Wegzeit in den Kantonen Uri, Luzern und Zug (je >85 Min./Tg.), am tiefsten in den Kantonen Obwalden und Schwyz (je <80 Min./Tg.).

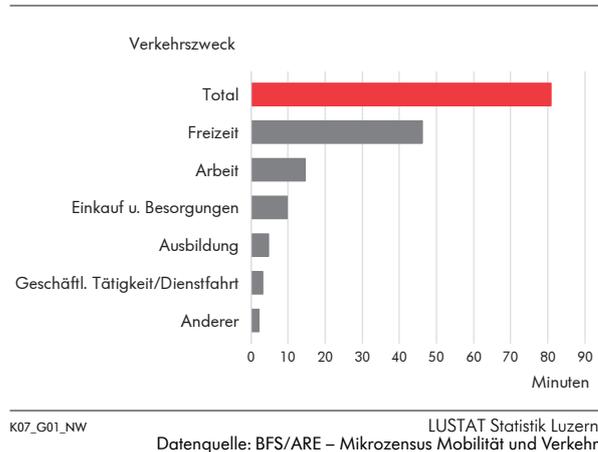
Zeitaufwand differiert nach Mobilitätszweck

Die Nidwaldnerinnen und Nidwaldner unterscheiden sich aber nicht nur darin, wie viel Zeit sie insgesamt für die Mobilität aufwenden, sondern sie nehmen die Wegzeiten auch für unterschiedliche Mobilitätszwecke in Kauf. Im Einzelfall sind für die alltägliche Mobilitätsgestaltung vor allem diejenigen Wege entscheidend, die aufgrund von Verpflichtungen angetreten werden müssen, zum Beispiel zwecks Erfüllung von Erwerbs- oder familiärer Pflichten. Freizeit- und Einkaufswegen zählen hingegen eher zu den frei disponiblen Wegen.

Zwingende Wege sind kürzer als frei disponible

Im Kanton Nidwalden folgt der Zeitaufwand nach Mobilitätszweck der Reihenfolge der wichtigsten Verkehrszwecke (→ Kapitel „Mobilitätszwecke“, S. 55ff.): Für Freizeitwecke werden im Tagesschnitt 46 Minuten pro Person im Verkehr aufgewendet. Bei Arbeit und Einkauf beträgt der tägliche Zeitaufwand lediglich 15 respektive 10 Minuten pro Person. Im Gegensatz zu den Wegen für Freizeit und Einkauf zählen die Arbeitswege zu den weniger oder nicht frei disponiblen Wegen im Alltag. Sie wirken daher strukturgebend und sind für die zeitliche Gestaltung der übrigen Mobilitätszwecke massgebend. Insgesamt müssen die Ergebnisse der Zeitaufwendungen nach Mobilitätszwecken (→ Abbildung 5.1) mit Vorsicht betrachtet werden, da die festgestellten Unterschiede statistisch nicht immer signifikant sind.

Abbildung 5.1
Tägliche Wegzeit pro Person nach Verkehrszweck 2021
 Kanton Nidwalden





Anhang

Glossar

Agglomeration Stans	Die Agglomeration Stans umfasst die Gemeinden Stans, Beckenried, Buochs, Emmetten, Ennetbürgen, Ennetmoos, Hergiswil, Oberdorf und Stansstad. Die verwendete Definition orientiert sich am Betrachtungsperimeter der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung der 5. Generation (AP5) des Bundes (vgl. Einleitung, S. 10ff., → Abbildung 0.2).
Arbeitsverkehr	Verkehr für den Weg zur Arbeitsstelle und zurück (Arbeitspendlerverkehr) ohne Wege für Zwischen- oder Mittagsverpflegung.
Ausbildungsverkehr	Verkehr für den Weg zum Ausbildungsort und zurück (Ausbildungspendlerverkehr).
Ausgang	Eine Abfolge von Wegen, die zu Hause beginnt und wieder zu Hause endet.
Begleitung, Begleitweg	Jemanden auf privater Basis begleiten ohne Serviceaspekt (z.B. zum Flughafen begleiten) respektive Weg, auf dem jemand begleitet wird. Vgl. auch „Service“.
Besetzungsgrad	Mittlere Anzahl der Fahrzeuginsassen (Fahrzeuglenkende und Mitfahrende) pro Fahrzeug.
Covid-19-Pandemie	Weltweiter Ausbruch der Infektionskrankheit Covid-19. Die Krankheit Covid-19 (engl. Abk. für „Coronavirus disease 2019“) wird durch das Coronavirus SARS-CoV-2 ausgelöst. In der Schweiz wurden erste Covid-19-Erkrankungen im Februar 2020 registriert. Die Covid-19-Pandemie und die politischen Massnahmen zu ihrer Eindämmung (Homeoffice-Pflicht, Schliessung von Gastronomie- und Freizeiteinrichtungen usw.) hatten teilweise einen starken Einfluss auf die Mobilität der Bevölkerung, dies auch im MZMV-Erhebungsjahr 2021.
Dienstfahrt	Siehe „Geschäftliche Tätigkeit“.
E-Bike	Velo mit elektrischer Tretunterstützung. Sämtliche Angaben in vorliegender Publikation umfassen sowohl die „schnellen“ als auch die „langsamen“ E-Bikes. Erstere verfügen über eine relativ hohe Motorleistung und eine Tretunterstützung auch bei mehr als 25 km/h und benötigen daher ein gelbes Motorfahrrad-Kontrollschild. E-Bikes dürfen frühestens im Alter ab 14 Jahren (mit Führerausweis M) gefahren werden. In vorliegender Publikation werden die E-Bikes dem Fuss- und Veloverkehr zugeordnet.
Einkaufsverkehr	Verkehr für Einkäufe, Besorgungen und Inanspruchnahme von Dienstleistungen (z.B. Arztbesuch).
Etappe	Jeder Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen. Eine Etappe ist Teil eines Weges, der mit demselben Verkehrsmittel zurückgelegt wird, wobei das Zufussgehen als ein Verkehrsmittel betrachtet wird. Bei jedem Verkehrsmittelwechsel beginnt eine neue Etappe, ebenso beim Umsteigen zwischen zwei gleichartigen Verkehrsmitteln. Die Mindestlänge einer Etappe beträgt 25 Meter im öffentlichen Raum.

Freizeitverkehr	Zum Freizeitverkehr gehören alle mit Freizeitweck zurückgelegten Wege (vgl. Mobilitätszweck). Aufgrund der Angaben der befragten Personen wurde der Freizeitverkehr in weitere Kategorien aufgegliedert (z.B. aktiver oder passiver Sport, Kulturveranstaltung, Ausflug).
Fuss- und Veloverkehr	Verkehrsmittelgruppe (vgl. „Verkehrsmodi“), die auch die E-Bikes umfasst. Fahrzeugähnliche Geräte werden dagegen den „Übrigen Verkehrsmitteln“ zugerechnet.
Geschäftliche Tätigkeit, Diensfahrt	Die Fahrt dient dem beruflichen Personen- oder Gütertransport (z.B. Taxifahrer/-fahlerin, Chauffeur/Chauffeuse) oder ist Teil der beruflichen Tätigkeit (z.B. Kundenbesuch, Sitzung); ohne Wege zur Arbeitsstelle (vgl. „Arbeitsverkehr“).
Intermediäre Gemeinden	Gemeindekategorie gemäss der Stadt-Land-Typologie des BFS von 2012. Zu den intermediären Gemeinden zählen die periurbanen Gemeinden hoher und mittlerer Dichte, aber auch die ländlichen Zentrumsgemeinden. Die periurbanen Gemeinden zeichnen sich durch ein hohes Mass an Pendlerbewegungen in Richtung der städtischen Gemeinden aus.
Kleinmotorrad	Motorisiertes Zweirad mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm ³ . Das für das Lenken eines Kleinmotorrads erforderliche Mindestalter beträgt 16 Jahre.
Ländliche Gemeinden	Gemeindekategorie gemäss der Stadt-Land-Typologie des BFS von 2012. Ländliche Gemeinden liegen hinsichtlich Anzahl und Dichte an Einwohner/innen und Arbeitsplätzen unterhalb bestimmter Schwellenwerte.
Mobile Person	Person, die am Stichtag der Erhebung einen Weg von mindestens 25 Metern Länge im öffentlichen Raum zurückgelegt hat.
Mobilitätswerkzeuge	Fahrzeuge, Führerscheine, Parkplätze, Abonnemente, Car-/Bike-/Ride-Sharing.
Mobilitätszweck	Einzelne Etappen sowie zu Wegen aggregierte Etappen werden zu einem bestimmten Zweck unternommen. Im MZMV werden folgende Mobilitätszwecke unterschieden: Arbeit, Ausbildung, Einkauf/Besorgungen, geschäftliche Tätigkeit und Diensfahrt, Freizeit, Service und Begleitung sowie Umsteigen/Verkehrsmittelwechsel (Hilfsvariable). Beim Freizeitverkehr werden die Zwecke weiter ausdifferenziert.
Modalsplit	Aufteilung von Verkehrsleistungen (Etappen, Wege, Unterwegszeiten, Distanzen) auf einzelne Verkehrsmittel oder Verkehrsmittelgruppen respektive Verkehrsmodi (Fuss- und Veloverkehr, MIV, ÖV, Übrige Verkehrsmittel).
Motorfahrrad (kurz: Mofa)	Motorisiertes Zweirad mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm ³ . Das Mindestalter zum Lenken eines Motorfahrrads beträgt 14 Jahre.
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	Personenwagen, Motorräder, Kleinmotorräder und Mofas zählen zum MIV.
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Eisenbahn, Tram, Bus und Postauto zählen zum ÖV. Taxi, Schiff, Bergbahnen und Flugzeug werden der Kategorie Übrige Verkehrsmittel zugerechnet.
ÖV-Güteklasse	Mass für die Qualität der ÖV-Erschliessung eines Standorts, im MZMV bezogen auf die Wohnadresse der Befragten. Die Bestimmung der ÖV-Güteklasse bezieht in der im MZMV verwendeten Definition (Schweizer Norm 640 290 des

	Vereins Schweizerischer Strassenfachleute) folgende Merkmale ein: die Art des öffentlichen Verkehrsmittels an der Haltestelle, das Kursintervall sowie die Distanz zur Haltestelle in Metern.
Pendlerinnen und Pendler	Erwerbstätige oder Personen in Ausbildung, die ihr Wohngebäude verlassen, um sich zur Arbeit oder zur Ausbildung zu begeben. Zu- und Wegpendler/innen überschreiten dabei Gemeindegrenzen, Binnenpendler/innen pendeln innerhalb ihrer Wohngemeinde. Als Wohnort gilt der Ausgangswohnort, von dem normalerweise ein Weg zur Arbeit oder zur Ausbildung gestartet wird.
Service, Serviceweg	Aus privaten Gründen jemanden bringen, jemanden abholen mit Serviceaspekt (z.B. Kinder in die Schule bringen). Vgl. auch „Begleitung“.
Städtische Gemeinden	Gemeindekategorie gemäss der Stadt-Land-Typologie des BFS von 2012. Die städtischen Gemeinden erfüllen bestimmte Grösse- und Dichtekriterien hinsichtlich Einwohner/innen, Arbeitsplätzen und Logiernächten. Sie bilden meist die Kerne von Agglomerationen, können aber auch ausserhalb derselben liegen.
Tagedistanz	Durchschnittliche pro Person und Tag zurückgelegte Distanz (falls nicht anders angegeben: im Inland).
Übrige Verkehrsmittel	Falls nicht anders angegeben, fallen unter diese Restkategorie: Lastwagen, Reiseкар, Taxi, Schiff, Bergbahnen, Flugzeug, fahrzeugähnliche Geräte (z.B. Kick-/Skateboards, Inline-Skates) und anderes.
Unterwegszeit	Dauer eines Wegs (falls nicht anders angegeben: im Inland) vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort ohne Warte- und Umsteigezeiten (im Gegensatz zur „Wegzeit“).
Urbane Gemeinden	Siehe „Städtische Gemeinden“.
Verkehrsmittel	Der MZMV unterscheidet folgende Verkehrsmittel: zu Fuss, Velo, E-Bike, Mofa, Kleinmotorrad, Motorrad als Fahrer/in, Motorrad als Mitfahrer/in, Auto als Fahrer/in, Auto als Mitfahrer/in, Eisenbahn, Tram, Bus, Postauto, Taxi, taxiähnliche Fahrdienste, Reiseкар, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, Bergbahnen (Zahnradbahn, Luftseilbahn, Standseilbahn, Sessellift, Skilift), fahrzeugähnliche Geräte (z.B. Kick-/Skateboards) und andere.
Verkehrsmodi, Verkehrsmittelgruppen	Siehe Fuss- und Veloverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr, Übrige Verkehrsmittel.
Weg	Wegbeginn: Jemand setzt sich mit einem Ziel (z.B. Arbeitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z.B. Spazieren) in Bewegung. Wegende: Ziel ist erreicht (Mobilitätszweck wechselt also), oder jemand hält sich eine Stunde oder länger am gleichen Ort auf.
Wegzeit	Dauer eines Wegs (falls nicht anders angegeben: im Inland) vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort inklusive Warte- und Umsteigezeit (im Gegensatz zur Unterwegszeit).
Wohnortprinzip	Prinzip zur Beschreibung des Verkehrsverhaltens: Es werden sämtliche von den Einwohner/innen einer bestimmten Raumeinheit (z.B. Region) zurückgelegten Strecken untersucht, unabhängig davon, ob diese Strecken innerhalb oder ausserhalb der betreffenden Raumeinheit zurückgelegt werden.

Literatur

- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) (2022): ÖV-Güteklassen – Berechnungsmethodik ARE. Grundlagenbericht für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung. <https://www.are.admin.ch/are/de/home/medien-und-publikationen/publikationen/verkehr/ov-guteklassen-berechnungsmethodik-are.html> (September 2024).
- Bundesamt für Statistik (BFS), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) (2023): Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021. Neuchâtel, Bern.
- Bundesamt für Statistik (BFS), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) (2009): Bericht zum Detailkonzept. Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (MZMV 2010). Neuchâtel, Bern.
- Busch-Geertsema, A. (2018): Mobilität von Studierenden im Übergang ins Berufsleben. Die Änderung mobilitätsrelevanter Einstellungen und der Verkehrsmittelnutzung. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Band 36. Wiesbaden.
- GFS Bern (2020): Praktischer Nutzen des Autos im Fokus. Kurzbericht zur „Evaluation Verkehrskampagne 2020“. Bern.
- GFS Bern (2015): Pragmatismus umfasst verstärkt auch Nutzungsentscheid. Schlussbericht zum „Monitoring Verkehrsfragen 2015“. Bern.
- Haefeli, U. (2022): Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert. Unterwegs sein können, wollen und müssen. Verkehrsgeschichte Schweiz, Band 4. Zürich.
- Heine, H. / Mautz, R. / Rosenbaum, W. (2001): Mobilität im Alltag. Warum wir nicht vom Auto lassen. Frankfurt am Main.
- Joly, I. (2004): The link between travel Time Budget and Speed: a Key relationship for urban space-time dynamics. European Transport Conference 2004 – ETC 2004, 4–6 October 2004, Strasbourg. URL: https://www.researchgate.net/publication/5087272_The_link_between_travel_Time_Budget_and_Speed_a_Key_relationship_for_urban_space-time_dynamics (September 2024).
- Kramer, C. (2005): Zeit für Mobilität. Räumliche Disparitäten der individuellen Zeitverwendung für Mobilität in Deutschland. Erdkundliches Wissen, Band 138. Stuttgart.
- LUSTAT Statistik Luzern (2023): Mobilität im Kanton Luzern. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021. Luzern.
- Leng, M. / Schild, K. / Hofmann, H. (2016): Genug genügt. Mit Suffizienz zu einem guten Leben. München.
- Merki, Ch. M. (2008): Verkehrsgeschichte und Mobilität. Stuttgart.
- Müggenburg, H. (2017): Lebensereignisse und Mobilität. Eine generationenübergreifende Untersuchung von Mobilitätsbiographien. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Band 32. Wiesbaden.
- Schakols, F. / Hofstetter, R. / Greifenstein, M. / Finken, D. / Herger, P. / Zazo, A. / Heim, N. / Herrmann, A. (2023). Swiss Mobility Monitor 2023. University of Lucerne.
- Schenk, T. A. (2017): Bringt die nächste Generation die Mobilitätswende? In: Wilde, M. / Gather, M. / Neiberger, C. / Schreiner, J. (Hrsg.): Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie. Ökologische und soziale Perspektiven. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Wiesbaden, S. 77–98.
- Stadt Zürich (2013): Mobilität in Zahlen. Befragungen. Die Mobilität der Verkehrsteilnehmenden in der Stadt Zürich. Zürich.
- Tully, C. J. / Baier, D. (2006): Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang – Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben. Wiesbaden.
- Van Goeverden, C. D. (2022): The value of travel speed. In: Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, Volume 13, pp. 2–7. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198221002359> (September 2024).
- Verband öffentlicher Verkehr (2022): Fakten & Argumente zum öffentlichen Verkehr der Schweiz 2022/2023. Bern.
- Zahavi, Y.; Ryan, J.M. (1980) Stability of travel components over time. In: Transportation Research Record, Volume 750, pp. 19–26. URL: <https://onlinepubs.trb.org/Onlinepubs/trr/1980/750/750-004.pdf> (September 2024).

Herausgeber:

Kanton Nidwalden
Amt für Mobilität
Buochserstrasse 1
Postfach 1241
6371 Stans
Tel. 041 618 72 22
E-Mail: mobilitaet@nw.ch