

Das Pendler-Dilemma: Was sind die Folgen für die Schweiz? Die raum- und volkswirtschaftlichen Effekte des Pendelns

Das Bundesamt für Verkehr BAV liess in zwei Studien die Folgen des Pendelns auf die Raumentwicklung und auf die Volkswirtschaft in der Schweiz untersuchen. Die grosse Mehrheit der Schweizer Erwerbstätigen sind Pendler. Seit den 90er Jahren sind vor allem die tangentialen Pendlerströme zwischen den suburbanen Gemeinden sowie von den ländlichen zu den suburbanen Regionen stark angewachsen. Auch die Zahl der Fernpendler zwischen den Grosszentren hat zugenommen. Der Nutzen dafür wird v.a. im besseren Arbeitsmarkt, der Clusterbildung von Unternehmen und dem wirtschaftlichen Ausgleich zwischen den Regionen gesehen. Da das Auto mit deutlichem Abstand das bevorzugte Verkehrsmittel für den Arbeitsweg ist, sind die negativen Effekte des zunehmenden Pendelns enorm: Zersiedelung, Stau, Lärmbelastung, Umweltverschmutzung, CO₂-Emissionen und Energieverbrauch. Eine quantitative Gegenüberstellung der volkswirtschaftlichen Vor- und Nachteile nehmen die Autoren jedoch nicht vor. Empfohlene Massnahmen sind die Internalisierung der positiven und negativen Effekte sowie die Kapazitätserhöhung und Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs in und zwischen den Agglomerationen. Und hier liegt das Dilemma: Je mehr Menschen pendeln, desto besser werden die Verkehrsangebote, und damit werden die Anreize grösser, zu pendeln. (Sprache de, fr)

Weitere Informationen:

Bundesamt für Verkehr BAV
BAV-Studien

www.bav.admin.ch
www.bav.admin.ch/dokumentation/publikationen/00568/00571/index.html

Le dilemme des pendulaires: quelles en sont les conséquences? Les effets sur le développement territorial et économique en Suisse

L'office fédéral des transports OFT a mandaté deux études sur les conséquences des déplacements pendulaires pour le développement territorial et l'économie nationale. La grande majorité des actifs suisses sont des pendulaires. Depuis le début des années 90, ce sont surtout les mouvements pendulaires tangentiels entre les communes suburbaines ainsi que les déplacements des zones rurales vers les centres suburbains qui ont fortement augmentés. Le nombre de pendulaires de longue distance a également augmenté entre les grandes agglomérations. Les avantages sont surtout vus dans le meilleur marché du travail, un meilleur réseautage des entreprises et un effet de compensation économique entre les différentes régions. La voiture étant le moyen de transport le plus utilisé pour se rendre au travail, les effets négatifs de la croissance du nombre de pendulaires sont énormes: mitage du territoire, congestion du trafic, pollution sonore et environnementale, émissions de CO₂ et consommation d'énergie. Les auteurs n'ont cependant pas comparé quantitativement les avantages et inconvénients en termes économiques. Parmi les mesures conseillées, l'internalisation des effets positifs et négatifs ainsi que l'augmentation de la capacité et de la vitesse commerciale des transports publics dans et entre les agglomérations. Mais on se retrouve face au dilemme: plus les gens font la navette, plus l'offre de transport s'améliore, et plus ils sont incités à le faire. (langue: allemand et français)

Pour plus d'informations:

Office fédéral des transports OFT
Etudes de l'OFT

www.bav.admin.ch/index.html?lang=fr
www.bav.admin.ch/dokumentation/publikationen/00568/00571/index.html?lang=fr

05.04.2011



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Die raumwirtschaftliche Bedeutung des Pendelns in der Schweiz

Im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) untersuchte das Institut für Öffentliche Dienstleistungen und Tourismus der Universität St. Gallen (neu ab 1.1.2011: Institut für Systemisches Management und Public Governance), welche Bedeutung das Pendeln für die Raumentwicklung in der Schweiz hat.

Die Entwicklung zwischen 1990 und 2000 zeigt, dass vor allem die Pendlerströme zwischen den suburbanen Gemeinden stark angewachsen sind. Dieses tangential Pendeln hat namentlich um Zürich, Bern und Genf zugenommen. Die Pendlerströme von den ländlichen in die suburbanen Zentren sind ebenfalls merklich gewachsen. Zudem haben die Pendlerströme zwischen den Grosszentren stark zugenommen, wenn auch auf tiefem Ausgangsniveau. Die Zahl der Fernpendler nimmt zu, bleibt aber insgesamt gesehen marginal, da sie weitgehend auf eine Schicht hochqualifizierter und gut verdienender Erwerbstätiger beschränkt bleibt. Auch heute noch ist das Auto mit deutlichem Abstand das bevorzugte Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit. Hauptursache für den starken Anstieg des Verkehrs in den letzten Jahren ist nicht der Pendel-, sondern der Freizeit- und der Einkaufsverkehr.

Die Autoren zeigen auf, dass das Auseinanderfallen von Wohn- und Arbeitsort dadurch gefördert wird, dass die Erreichbarkeit heute grösstenteils kein entscheidender Faktor mehr ist; aufgrund der Kleinräumigkeit der Schweiz und den guten Verkehrsangeboten wird die Notwendigkeit zum Pendeln heute nicht als Problem angesehen und tritt als Entscheidungsfaktor zunehmend in den Hintergrund gegenüber anderen Faktoren wie familiäre Bedingungen, Immobilienpreisen und persönlichen Präferenzen. Es kommt zu einer sich selbst verstärkenden Entwicklung: Je mehr Menschen pendeln, desto besser werden die Verkehrsangebote, und damit werden die Anreize grösser, zu pendeln.

Betrachtet man die Auswirkung des Pendelns auf die räumliche Entwicklung, gibt es Vor- wie Nachteile: So konnte die dezentrale Besiedlung der Schweiz gerade dadurch aufrecht erhalten werden, dass es ohne grosse Probleme möglich war, aus den ländlichen Räumen in die eher städtischen Räume mit dem entsprechend höheren Arbeitsplatzangebot zu pendeln. Und ohne auf die Arbeitskraftpotenziale der umliegenden ländlichen Räume zurückgreifen zu können, wäre das Wachstum der Metropolitanräume nicht möglich gewesen. Auf der anderen Seite führt das Pendeln zu einer starken Zersiedelung der Landschaft. Zudem führen verbesserte Verkehrsangebote für Pendler zu Rückkoppelungseffekten wie z. B. höheren Immobilienpreisen ausserhalb der Zentren.

Die Autoren kommen zum Schluss, dass auf die kleine, aber wachsende Zahl von Fernpendlern wohl mit weiteren Kapazitätsanpassungen reagiert werden muss. Das starke Wachstum des tangentialen Pendelns innerhalb von suburbanen Räumen stellt laut Studie eine beträchtliche Herausforderung für die Zukunft dar. Die Autoren schlagen vier Zielrichtungen für die weitere Entwicklung des öffentlichen Verkehrs (öV) vor:

- Erhöhung der Kapazitäten im Agglomerationsverkehr,
- Ausbau der tangentialen Verbindungen in den Metropolitanräumen,
- Beschleunigung der Verbindungen zwischen den Agglomerations- und Metropolitanräumen,

- sowie Kapazitätserhöhungen bei den Verbindungen zwischen den Metropolitanräumen.

Grundsätzlich ist eine Anpassung des ÖV-Angebots für die Berufspendler nötig, nur so kann der weitere Anstieg dieses Verkehrs zumindest teilweise durch den öV übernommen werden. Andernfalls kommt es zu einem weiteren erheblichen Anstieg des Motorisierten Individualverkehrs (MIV).

 [Schlussbericht Pendeln Raumentwicklung](#)

Letzte Änderung: 04.02.2011 | Grösse: 7012 kb | Typ: PDF

[Zurück zur Übersicht Studien](#)

[Nachricht an Fachkontakt](#)

Zuletzt aktualisiert am: 04.02.2011

Bundesamt für Verkehr (BAV)

info@bav.admin.ch | [Rechtliche Grundlagen](#)

<http://www.bav.admin.ch/dokumentation/publikationen/00568/00571/03058/index.html?lang=de>



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Die Volkswirtschaftlichen Effekte des Pendelns

Die grosse Mehrheit der Schweizer Erwerbstätigen sind Pendler. Im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) untersuchte BAK Basel die volkswirtschaftlichen Effekte des Pendelns. Pendeln hat volkswirtschaftlich positive Effekte. Es ermöglicht, die wirtschaftliche Aktivität an bestimmten Orten zu verdichten, was unter anderem die Wissensübertragung zwischen den Unternehmen stimuliert. Auch führt das Pendeln zu mehr Effizienz im Arbeitsmarkt indem es Arbeitgebern und Arbeitnehmern Zugang zu einem grösseren Arbeitsmarkt ermöglicht. Schliesslich fördert das Pendeln auch den Ausgleich zwischen verschiedenen Regionen. Das Pendeln hat aber auch negative volkswirtschaftliche Auswirkungen: Es führt zu Zersiedelung, Staus und Umweltverschmutzung und erfordert den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen. Die Studienautoren plädieren dafür, sowohl die positiven als auch die negativen externen Effekte mittels geeigneter Massnahmen zu internalisieren. Eine quantitative Abschätzung der Vor- und Nachteile - und damit eine Aussage über die gesamtwirtschaftliche Wünschbarkeit des Pendelns - nehmen sie nicht vor.



[Schlussbericht volkswirt Pendeln](#)

Letzte Änderung: 04.02.2011 | Grösse: 339 kb | Typ: PDF

[Zurück zur Übersicht Studien](#)

[Nachricht an Fachkontakt](#)

Zuletzt aktualisiert am: 04.02.2011

Bundesamt für Verkehr (BAV)

info@bav.admin.ch | [Rechtliche Grundlagen](#)

<http://www.bav.admin.ch/dokumentation/publikationen/00568/00571/03057/index.html?lang=de>