

Bern, 26. Oktober 2004 | Roman Frick

INFRAS

BFS/ ARE

# Pendlermobilität in der Schweiz

## Übersichtsanalyse Volkszählung 2000

# INHALT

- 1. Fragestellungen**
- 2. Begriffe**
- 3. Pendlermobilität 1970-2000**
- 4. Räumliche Auswirkungen**
- 5. Schlussfolgerungen**

## 1. Fragestellungen

# Kernfragen

## Teil A: Pendlermobilität

- Wieviele Pendler sind mit welchen Verkehrsmitteln unterwegs?
- Welches sind die sozioökonomischen Bestimmungsfaktoren zu diesem Pendlerverhalten?
- Wie entwickeln sich die wichtigsten Kennziffern über die Zeit (Zeitbedarf, Distanzen, Modal Split, etc.)?

## Teil B: Räumliche Auswirkungen

- Welche Folgen haben die Siedlungstrends auf das Pendlerverhalten?
- Wie entwickeln sich die Einzugsgebiete von Agglomerationen?

## 2. Begriffe

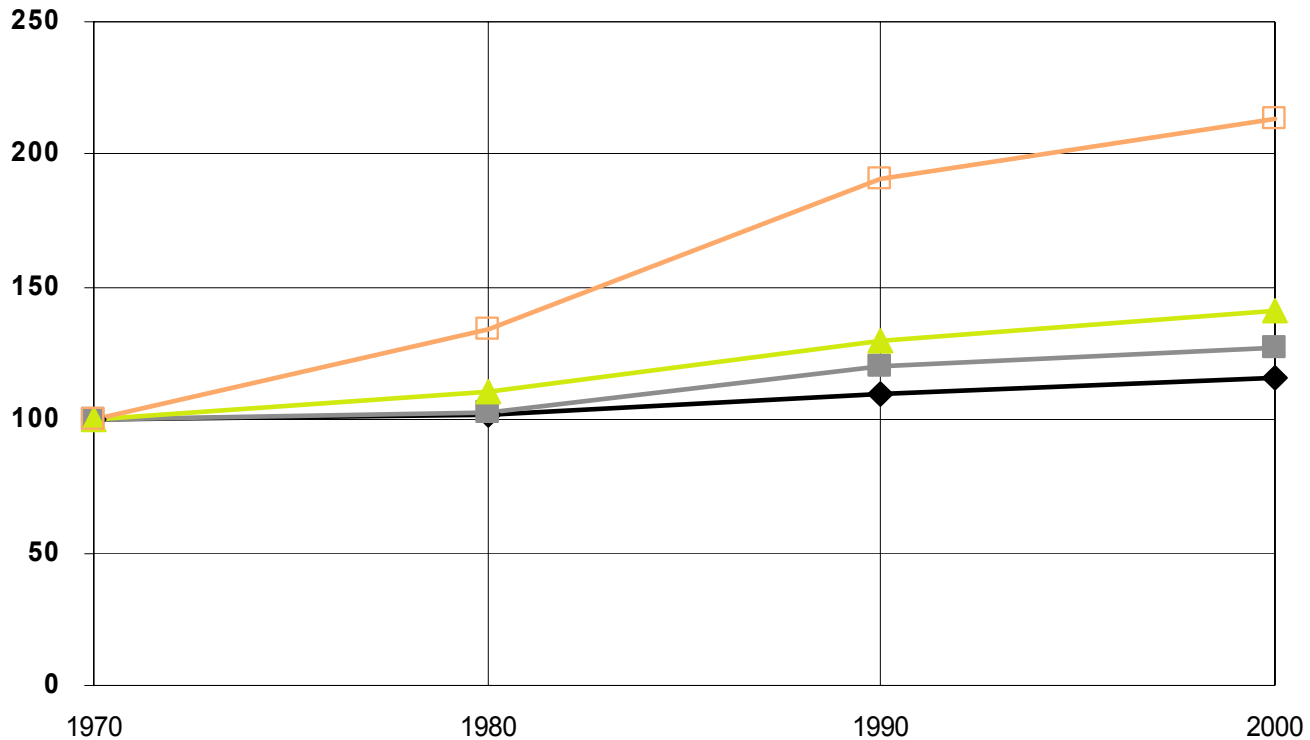
# Begriffe

- **Pendler:**
  - Arbeitsort nicht gleich Wohnort
  - Älter 15 Jahre
  - Erwerbstätig > 6 Std./Woche
  - (Schülerpendler separater Datensatz)
- **Pendlersaldi:**
  - Zupendler minus Wegpendler

### 3. Pendlermobilität 1970-2000

# Gesamtentwicklung

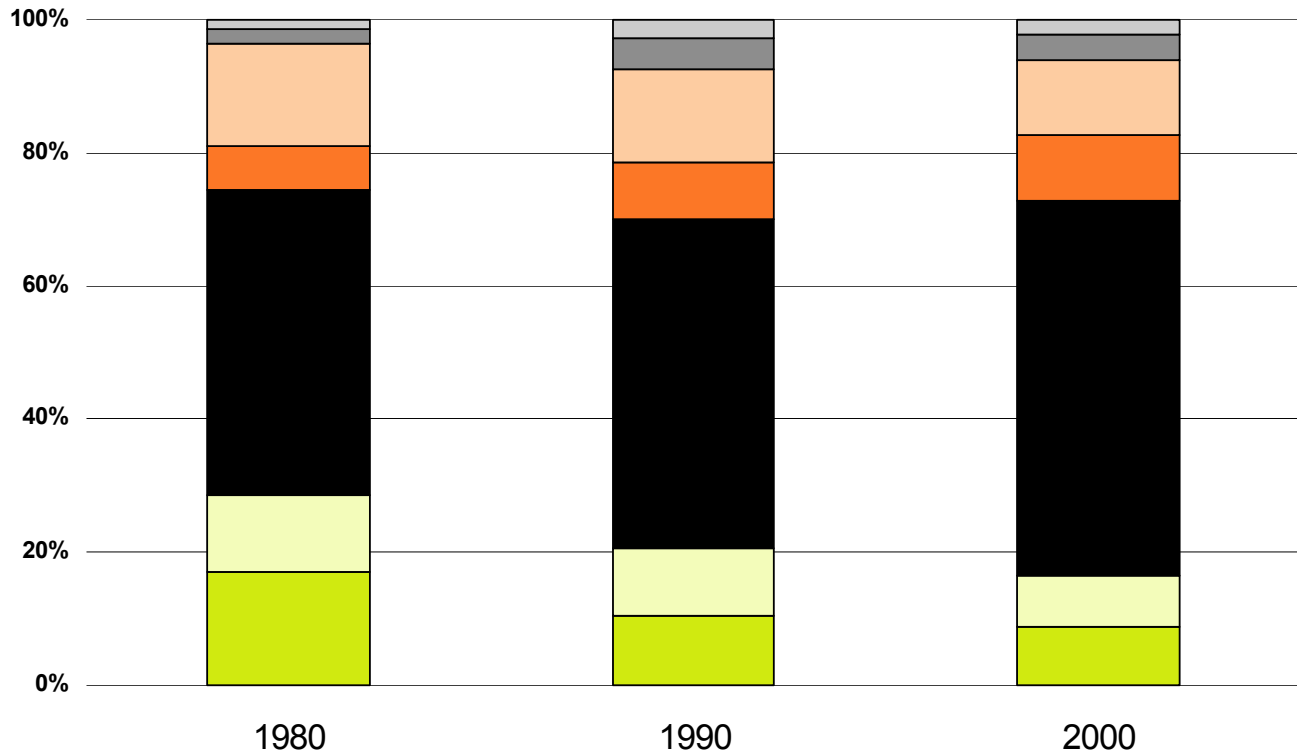
Index 1970 = 100



◆ Wohnbevölkerung    ■ Erwerbstätige    ▲ Pendler total    □ interkommunale Pendler

3. Pendlermobilität 1970-2000

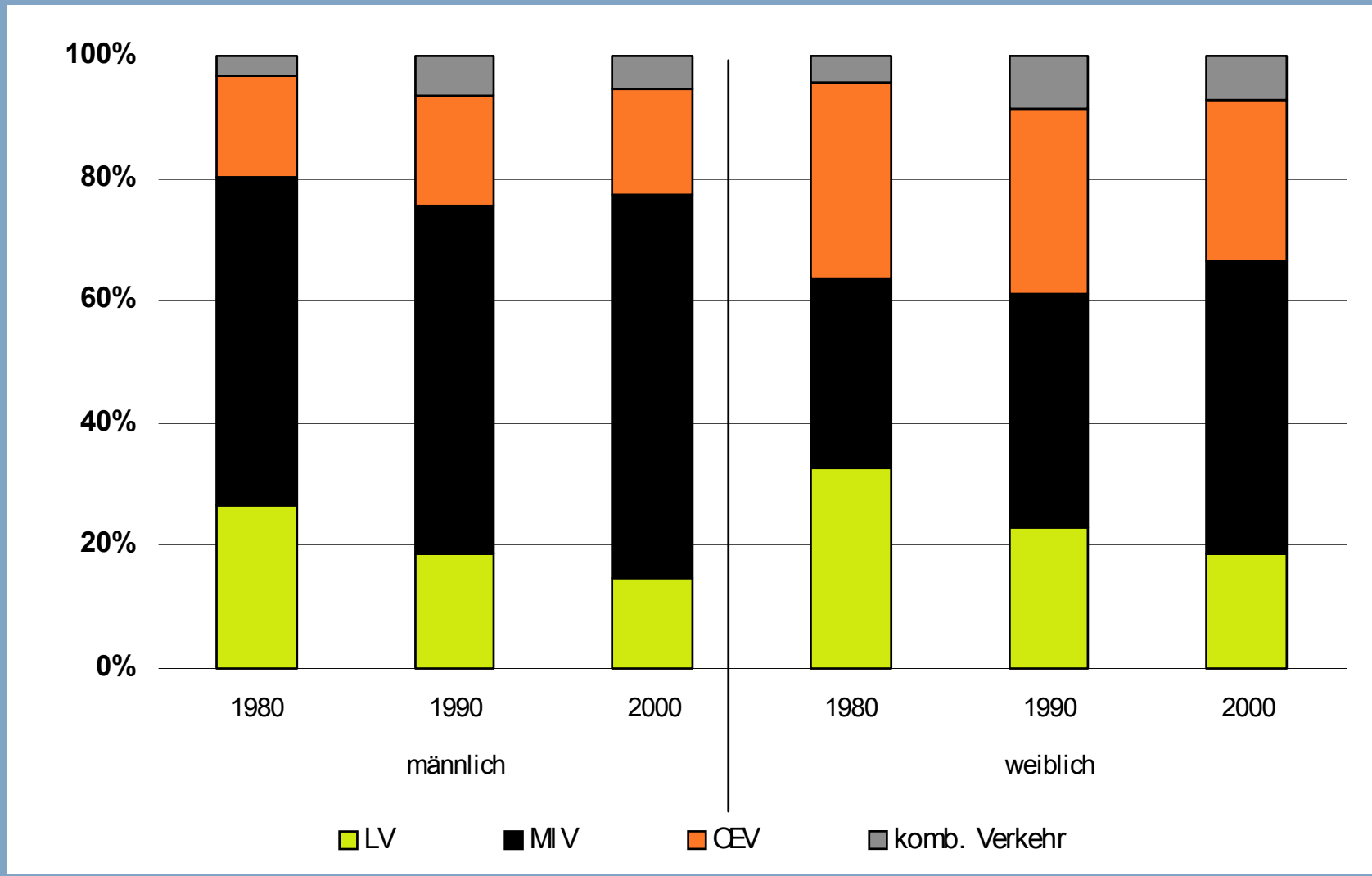
# Verkehrsmittelwahl



- zu Fuss
- Velo/ Mofa
- MIV
- Bahnverkehr
- Tram/ Bus/ PAuto/ übriger ÖV
- komb. Verkehr (ÖV/ MIV)
- komb. Verkehr (ÖV/ Velo-Mofa)

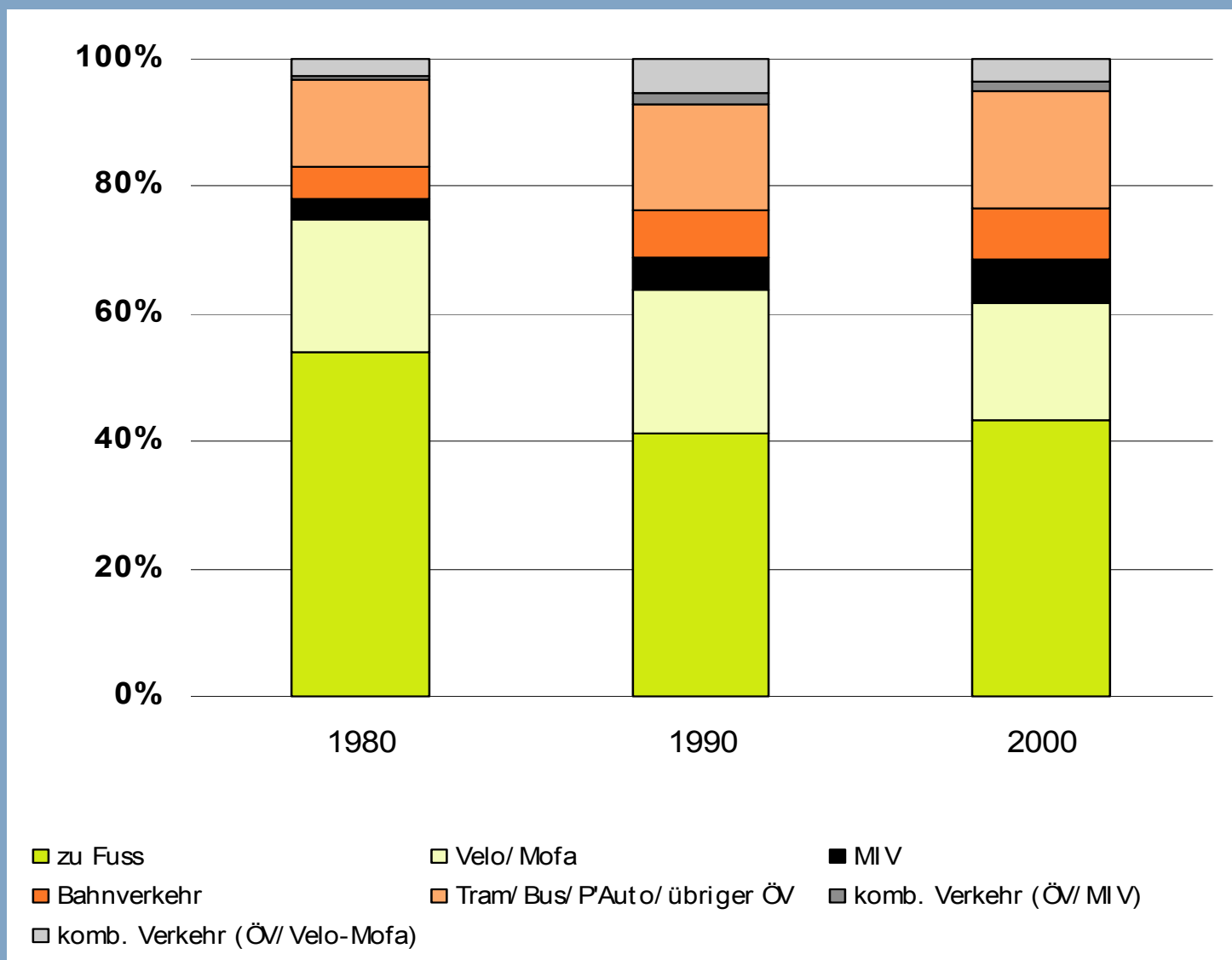
3. Pendlermobilität 1970-2000

# Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht



3 Pendlermobilität 1970-2000

# Verkehrsmittelwahl Schüler/Studenten

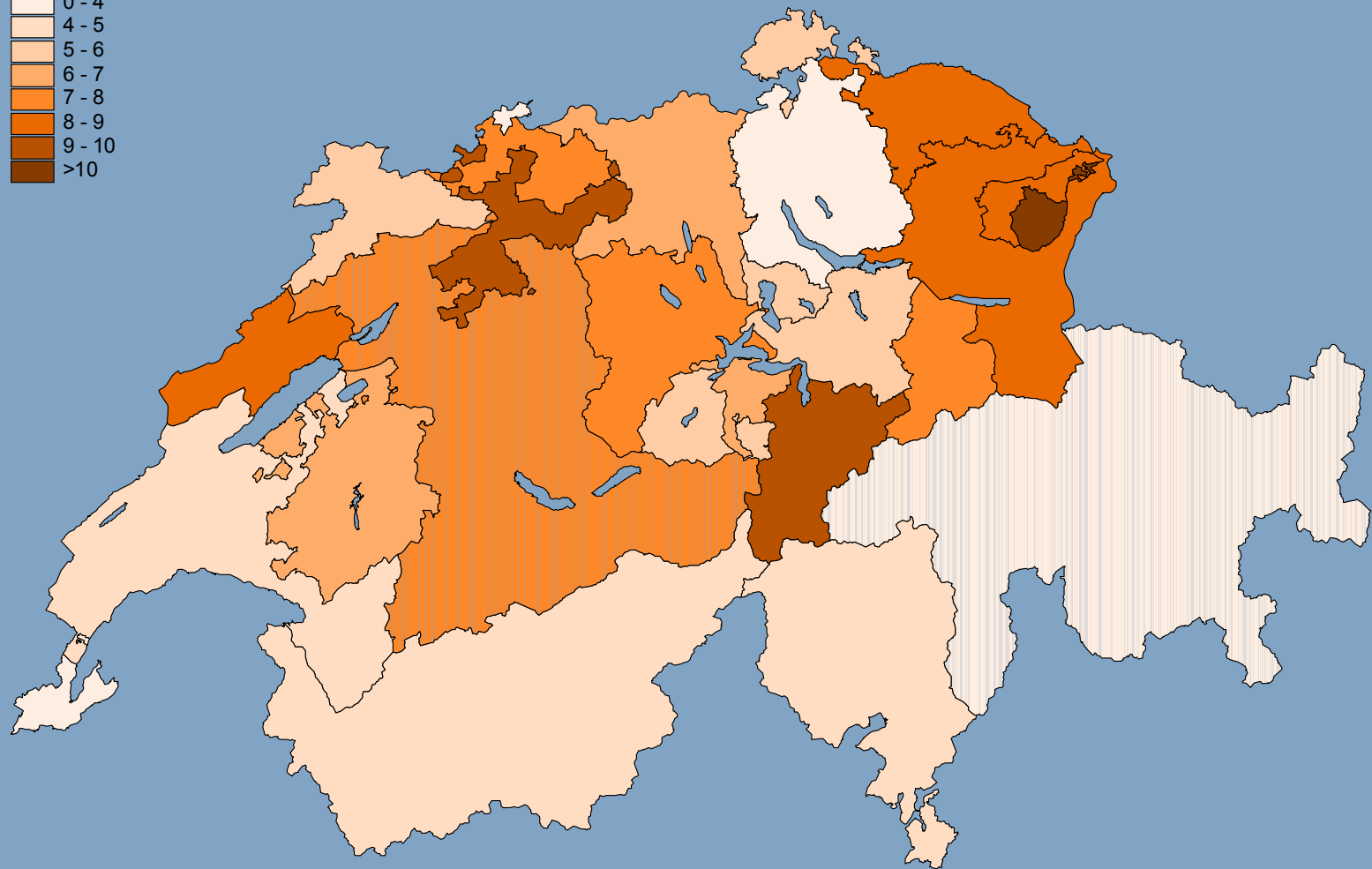
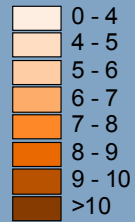




### 3. Pendlermobilität 1970-2000

# Kantone: Zunahme des MIV

MIV-Anteil, Differenz 2000-1990



## 3. Pendlermobilität 1970-2000

# Zeitbedarf

	Vemi	<b>1980</b>	<b>1990</b>	<b>2000</b>
Ø Zeitbedarf [Min./Weg]	MIV	17.1	17.3	16.8
	Bahn	39.4	40.4	42.5
	<b>Total</b>	<b>18.3</b>	<b>19.4</b>	<b>19.3</b>

## 3. Pendlermobilität 1970-2000

## Distanzen (interkommunal)

	Vemi	<b>1980</b>	<b>1990</b>	<b>2000</b>
Ø Distanzen [Km/Weg]	MIV	10.7	12.6	14.7
	Bahn	17.1	19.3	22.1
	<b>Total</b>	<b>10.6</b>	<b>12.7</b>	<b>14.9</b>

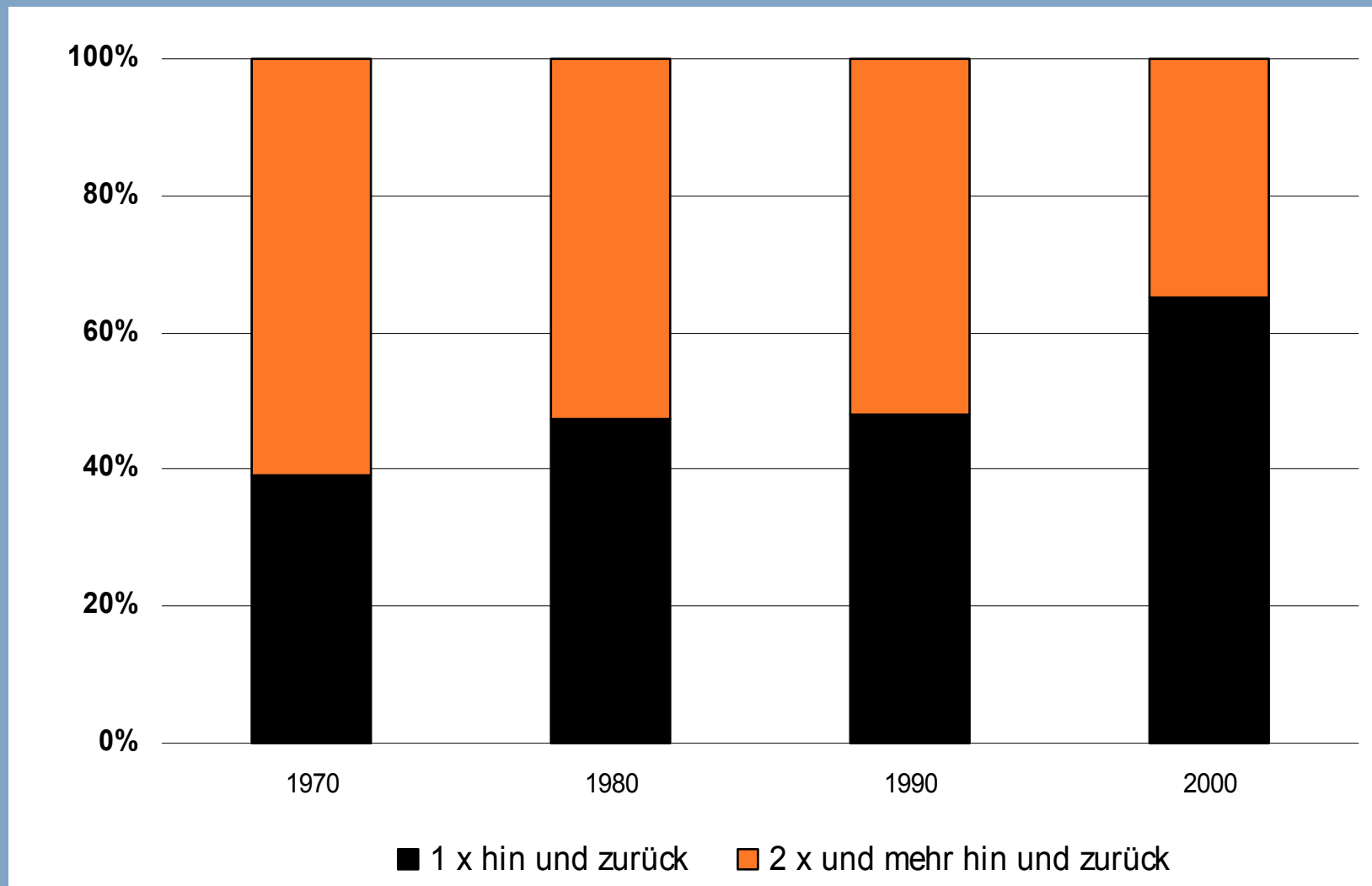
## 3. Pendlermobilität 1970-2000

# Geschwindigkeiten (interkommunal)

	Vemi	1980	1990	2000
Ø Geschw. [Km/Std]	MIV	35	40	47
	Bahn	26	28	31
	<b>Total</b>	<b>28</b>	<b>33</b>	<b>38</b>

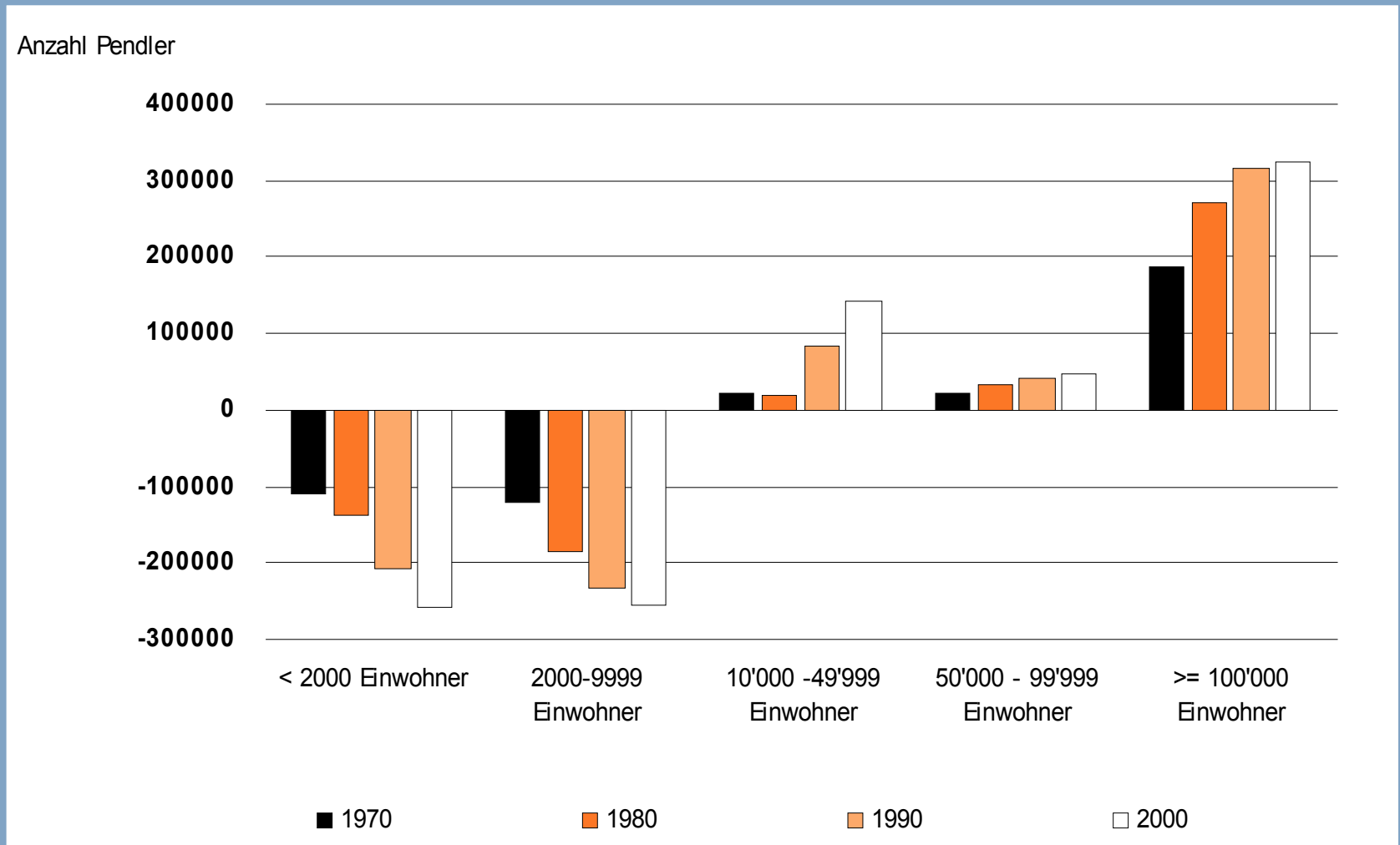
3. Pendlermobilität 1970-2000

# Weghäufigkeit



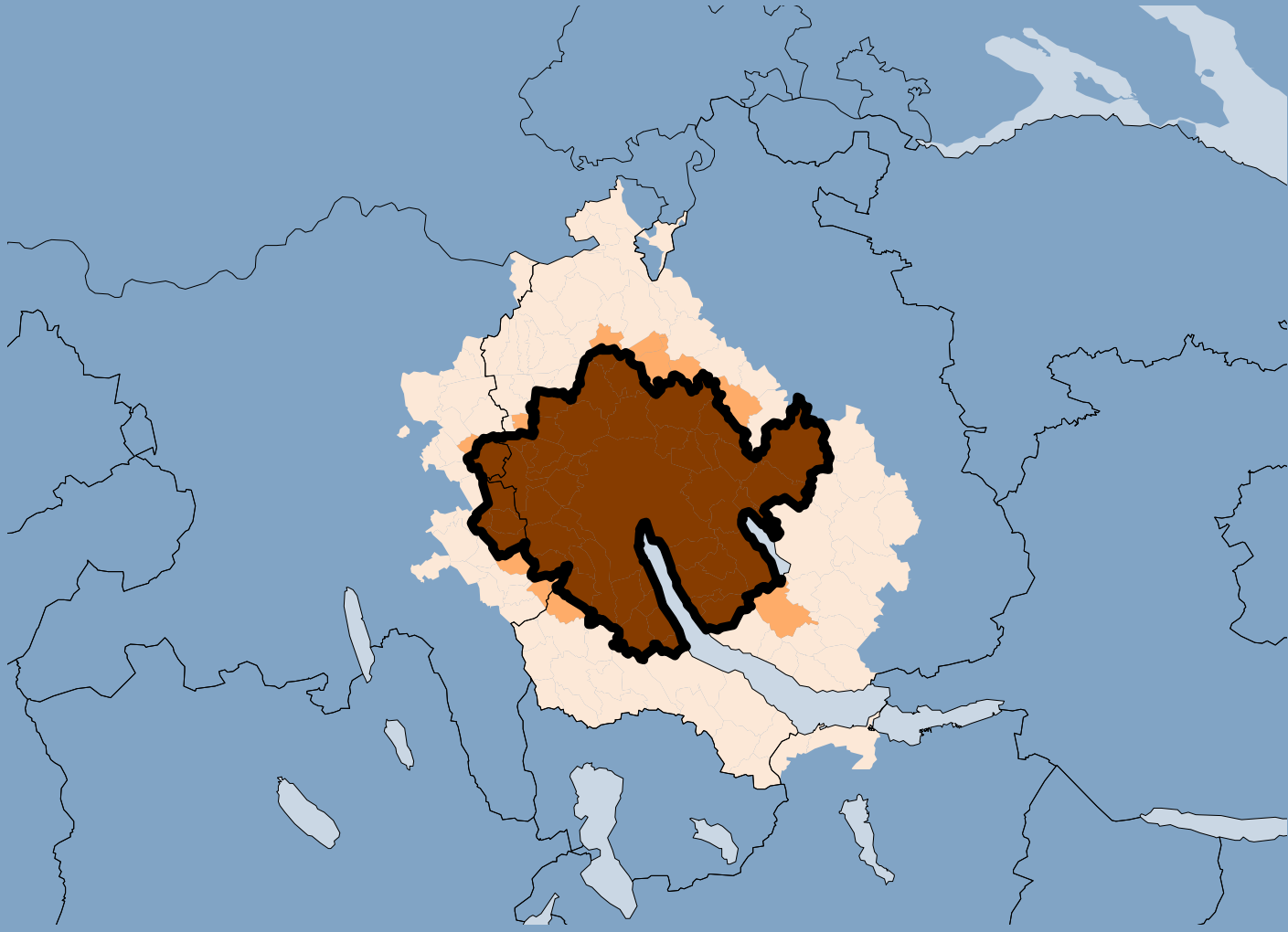
3. Pendlermobilität 1970-2000

# Gemeindegrössenklassen



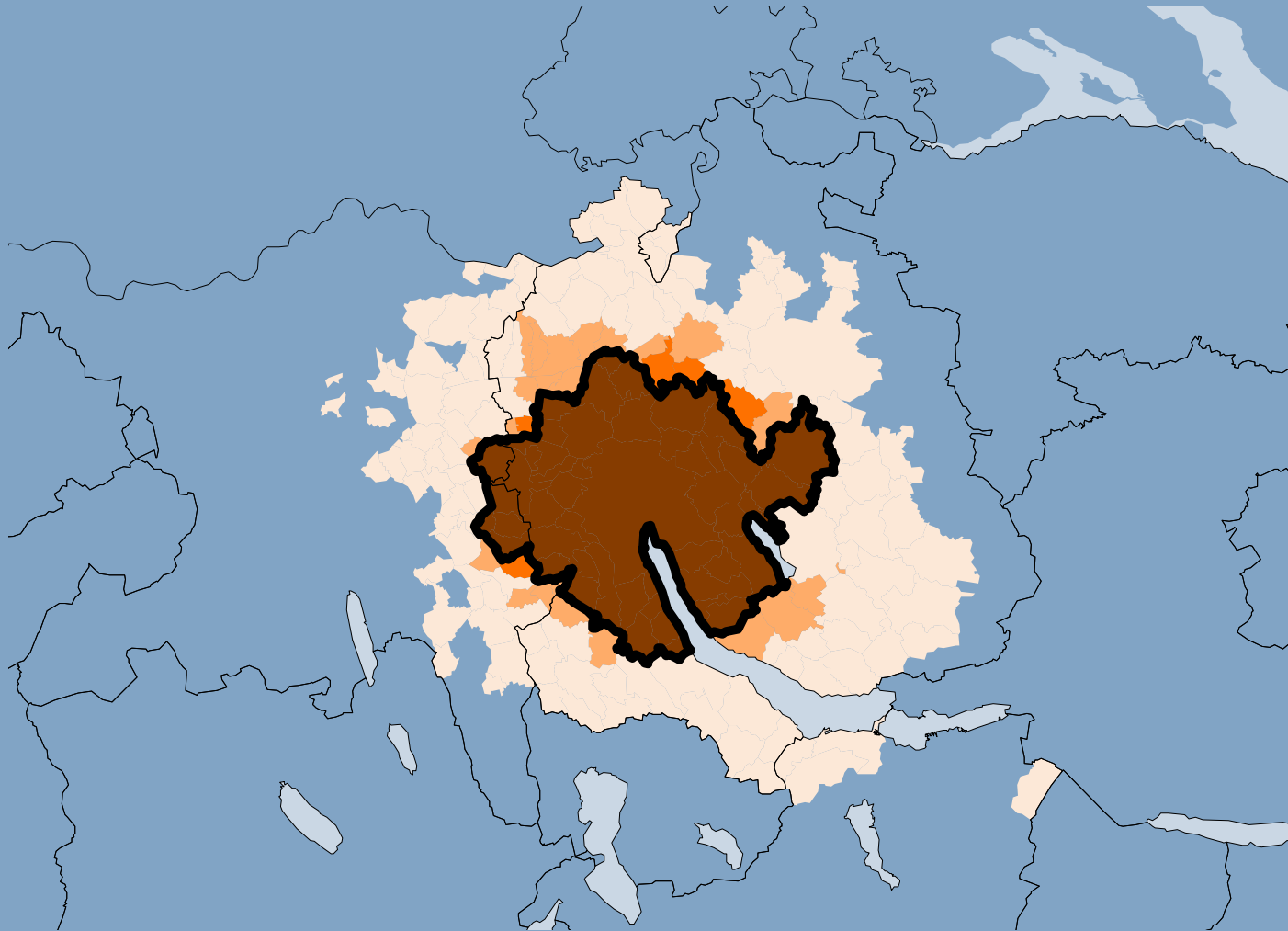
5. Räumliche Auswirkungen

# Einzugsgebiet Agglomeration Zürich, 1970



5. Räumliche Auswirkungen

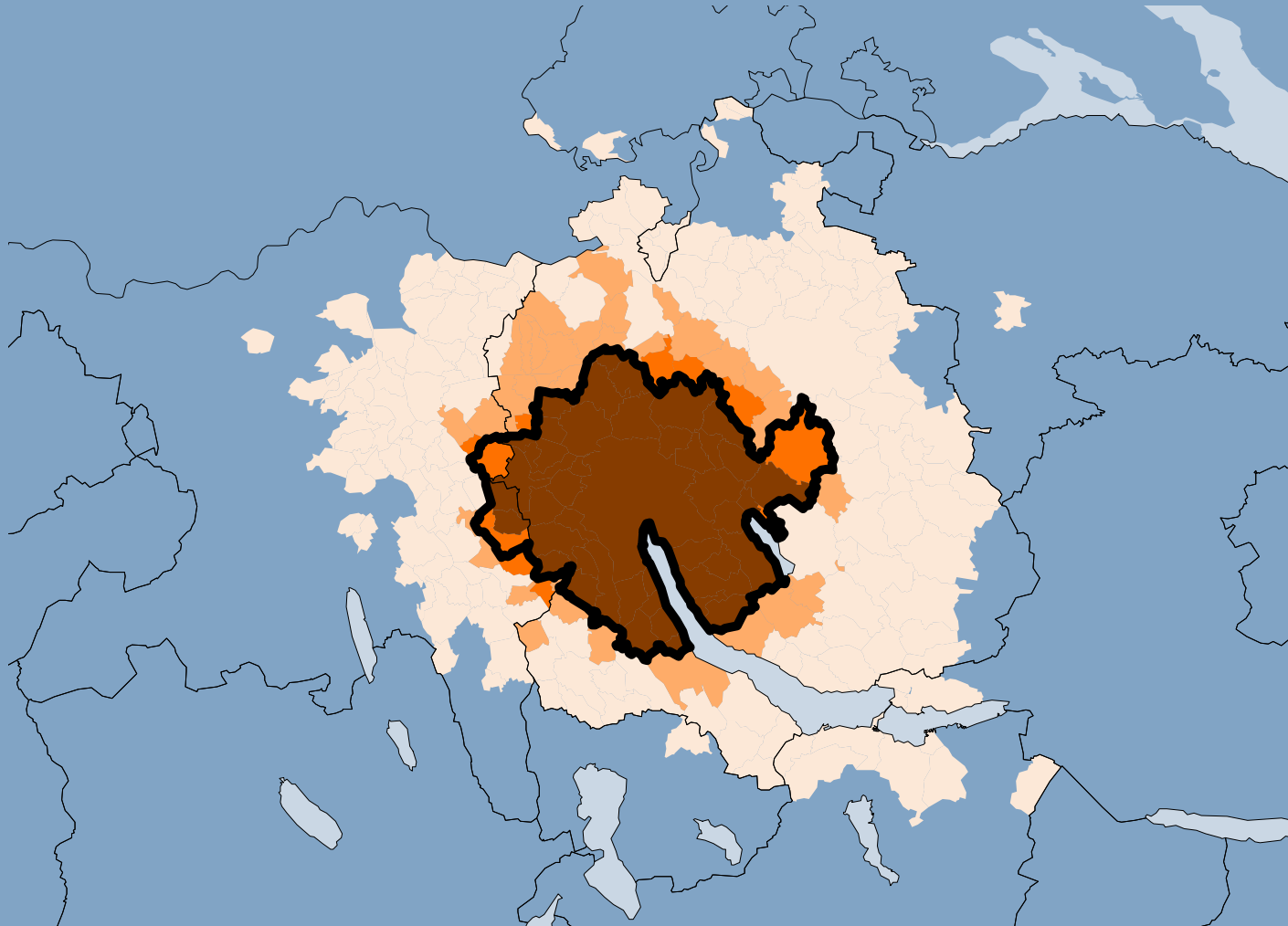
# Einzugsgebiet Agglomeration Zürich, 1980





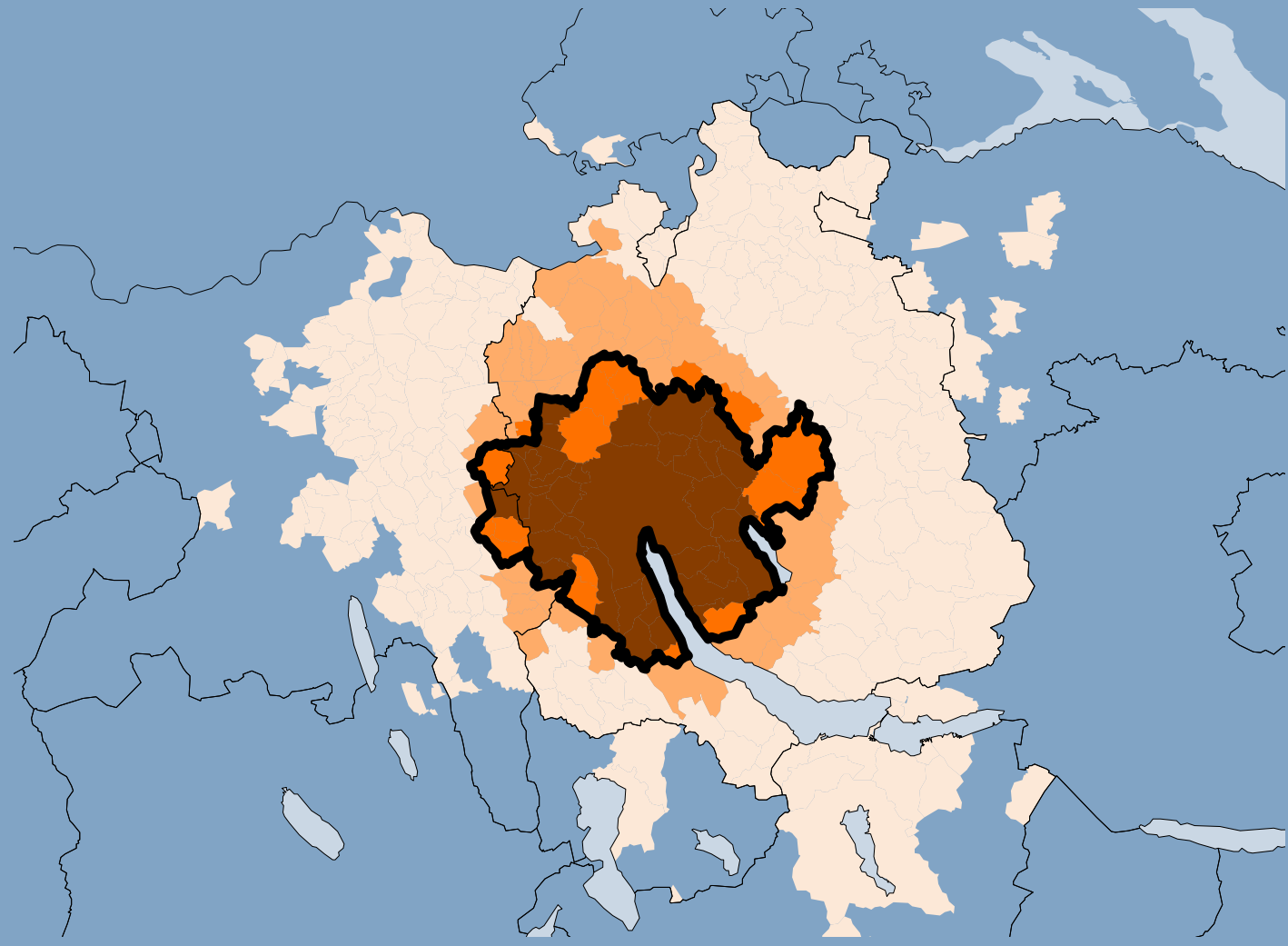
5. Räumliche Auswirkungen

# Einzugsgebiet Agglomeration Zürich, 1990



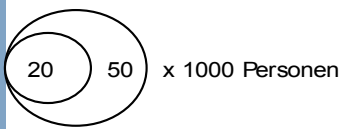
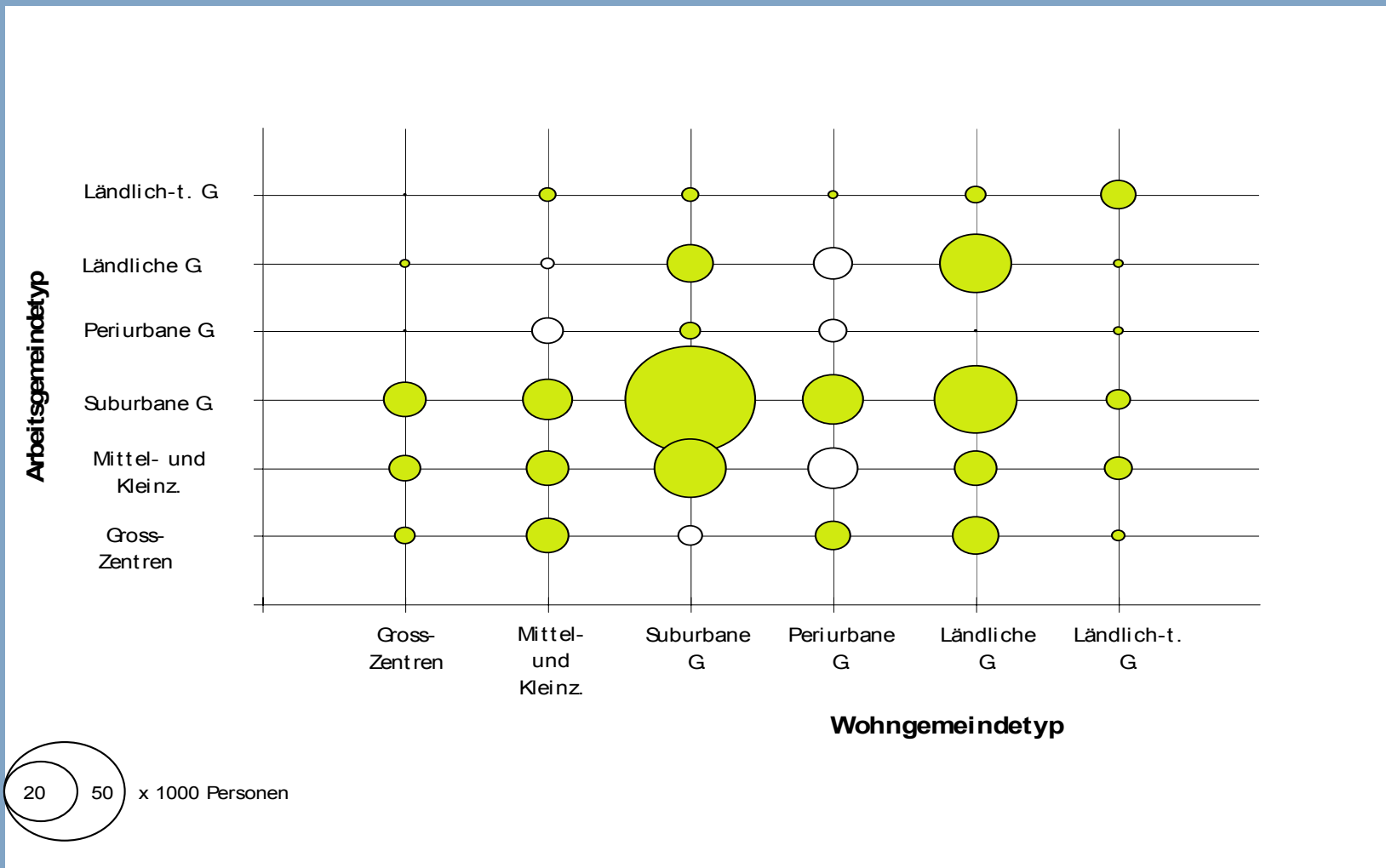
5. Räumliche Auswirkungen

# Einzugsgebiet Agglomeration Zürich, 2000



5. Räumliche Auswirkungen

# Pendlerströme zwischen Raumtypen Entwicklung 1990-2000



5. Räumliche Auswirkungen

# Pendlerströme ÖV-Anteile 1990-2000

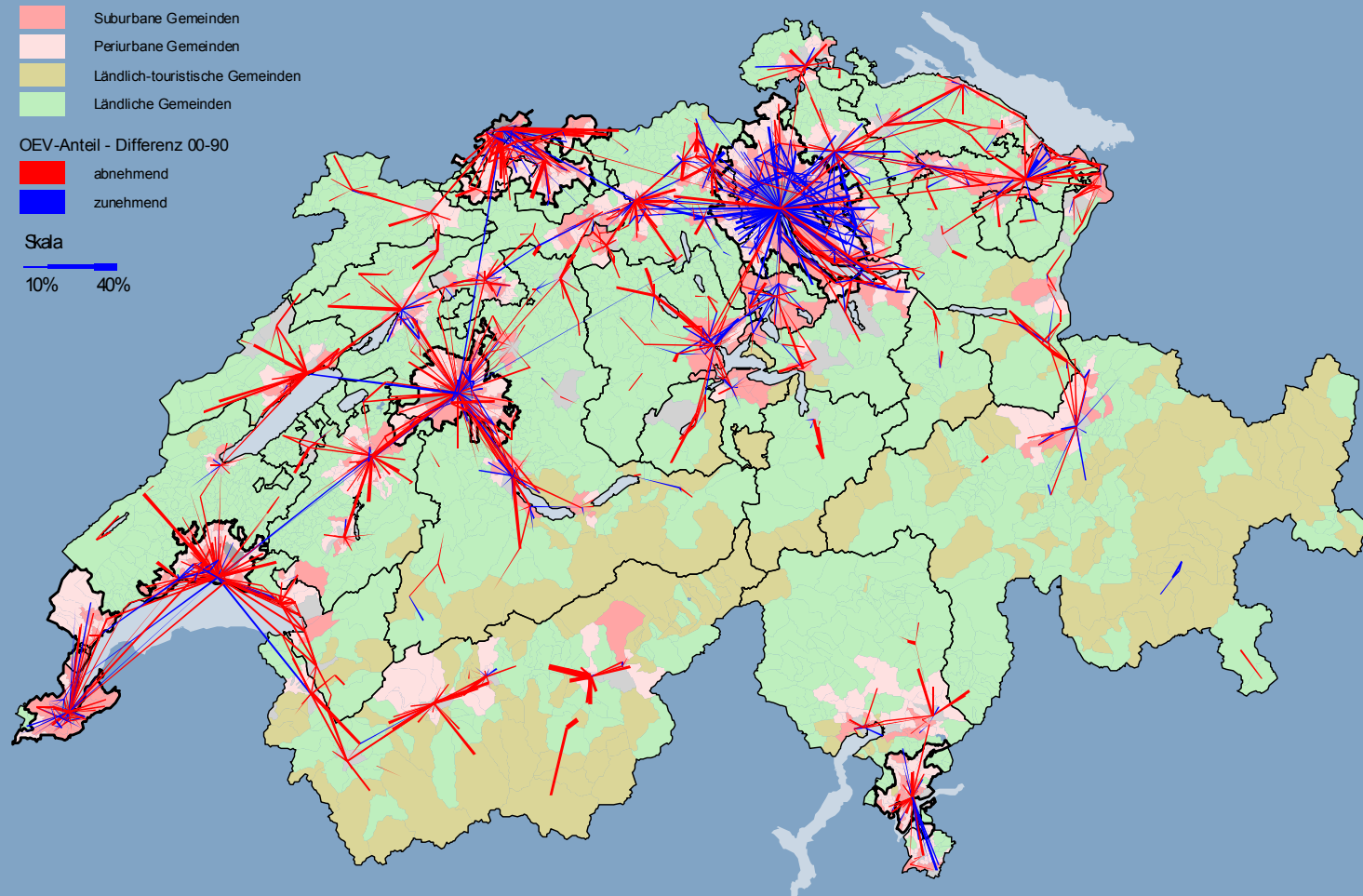
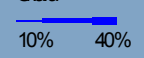
Gemeindetypen

- Gross-Zentren
- Mittel- und Kleinzentren
- Suburbane Gemeinden
- Periurbane Gemeinden
- Ländlich-touristische Gemeinden
- Ländliche Gemeinden

ÖEV-Anteil - Differenz 00-90

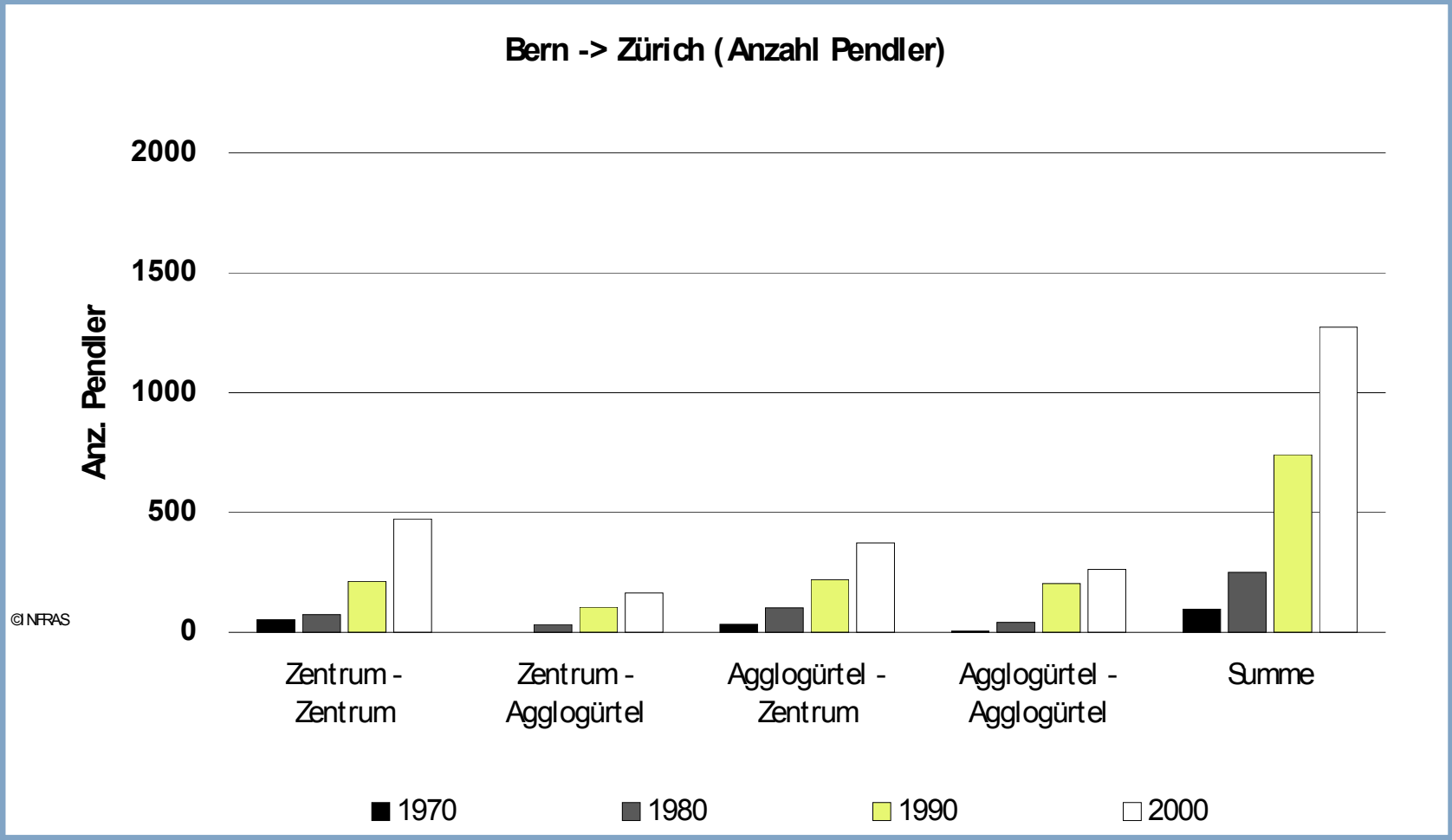
- abnehmend
- zunehmend

Skala



5. Räumliche Auswirkungen

# Langdistanzpendler: Anzahl



# Schlussfolgerungen

- 1. Anhaltende Zunahme des MIV und Anteilsverluste des ÖV**
- 2. Zunehmende Distanzen + konstanter Zeitbedarf  
= zunehmende Geschwindigkeiten**
- 3. Wachsende Frauen- und Teilzeitpendler**
- 4. Bedeutungsgewinn der Grossagglomerationen als  
Pendlereinzugsgebiete**
- 5. Bedeutungsgewinn von tangentialen Pendlerströmen um die  
Zentren herum**
- 6. Zunahme der Langdistanzpendler**