

## Kanton Solothurn

### Volkszählung 2000, Pendlerstruktur



---

## **Impressum**

Auftraggeber: Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn

Autoren: K. Dörnenburg, M. Perrez

<u>Version</u>	<u>Datum</u>	<u>Autor(en)</u>
def_mit	29.12.04	kd, mp

---

# Kanton Solothurn, Volkszählung 2000, Pendlerstruktur

## Inhaltsverzeichnis

---

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>1</b>
1.1	Allgemeines zur Volkszählung und Pendlerstatistik.....	1
1.2	Ziel der Auswertung.....	1
1.3	Grundlagen .....	1
<b>2.</b>	<b>Methodik</b> .....	<b>2</b>
2.1	Begriffe und Definitionen .....	2
2.2	Datenstruktur .....	2
2.3	Geographische Merkmale.....	3
2.4	Verkehrsmittel.....	3
<b>3.</b>	<b>Pendlerstruktur 2000</b> .....	<b>4</b>
3.1	Übersicht.....	4
3.2	Pendlerbilanzen und -beziehungen Region West.....	6
3.3	Pendlerbilanzen und -beziehungen Region Ost .....	10
3.4	Pendlerbilanzen und -beziehungen Region Nord .....	14
<b>4.</b>	<b>Verkehrsmittelwahl</b> .....	<b>17</b>
4.1	Verkehrsmittelwahl Gesamtkanton .....	17
4.2	Verkehrsmittelwahl Region West .....	18
4.3	Verkehrsmittelwahl Region Ost.....	21
4.4	Verkehrsmittelwahl Region Nord .....	23
<b>5.</b>	<b>Entwicklung 1990 –2000</b> .....	<b>25</b>
5.1	Überblick .....	25
5.2	Entwicklung Pendlerbeziehungen und Verkehrsmittelwahl Region West .....	26
5.3	Entwicklung Pendlerbeziehungen und Verkehrsmittelwahl Region Ost.....	28
5.4	Entwicklung Pendlerbeziehungen und Verkehrsmittelwahl Region Nord .....	30
<b>6.</b>	<b>Fazit und Ausblick</b> .....	<b>32</b>

---

## Anhangsverzeichnis

---

Anhang 1:	Glossar
Anhang 2:	Pendlerverflechtung Region West
Anhang 3:	Pendlerverflechtung Region Ost
Anhang 4:	Pendlerverflechtung Region Nord
Anhang 5:	Verkehrsmittelwahl Anteil öV Region West
Anhang 6:	Verkehrsmittelwahl Anteil MiV Region West
Anhang 7:	Verkehrsmittelwahl Anteil LV Region West
Anhang 8:	Verkehrsmittelwahl Anteil öV Region Ost
Anhang 9:	Verkehrsmittelwahl Anteil MiV Region Ost
Anhang 10:	Verkehrsmittelwahl Anteil LV Region Ost
Anhang 11:	Verkehrsmittelwahl Anteil öV Region Nord
Anhang 12:	Verkehrsmittelwahl Anteil MiV Region Nord
Anhang 13:	Verkehrsmittelwahl Anteil LV Region Nord
Anhang 14:	Pendlerentwicklung Region West
Anhang 15:	Pendlerentwicklung Region Ost
Anhang 16:	Pendlerentwicklung Region Nord
Anhang 17:	Übersicht Gemeinden

## Abbildungsverzeichnis

---

Abbildung 1:	Verhältnis Zu- und WegpendlerInnen je Gemeinde (Region West) .....	6
Abbildung 2:	Verhältnis Zu- und WegpendlerInnen je Gemeinde (Region Ost) .....	10
Abbildung 3:	Verhältnis Zu- und WegpendlerInnen je Gemeinde (Region Nord) .....	14
Abbildung 4:	Über- bzw. unterdurchschnittliche Benutzung der Verkehrsmittel nach Gemeinde (Region West) .....	18
Abbildung 5:	Über- bzw. unterdurchschnittliche Benutzung der Verkehrsmittel nach Gemeinde (Region Ost) .....	21
Abbildung 6:	Über- bzw. unterdurchschnittliche Benutzung der Verkehrsmittel nach Gemeinde (Region Nord) .....	24

---

## Tabellenverzeichnis

---

Tabelle 1:	Übersicht über die Pendlerbeziehungen (Volkszählung 2000, alle PendlerInnen mit bekanntem Arbeitsort).....	4
Tabelle 2:	Übersicht über die Aussenpendlerbeziehungen (Volkszählung 2000, alle PendlerInnen mit bekanntem Arbeitsort) .....	5
Tabelle 3:	Pendlerbeziehungen zwischen den Teilgebieten (Regionen West, Ost, Nord).....	5
Tabelle 4:	Mobilitätskennziffern der Region West (alle Pendler mit Angaben zum Zielort).....	8
Tabelle 5:	Pendlerbeziehungen zwischen den Bezirken der Region West.....	9
Tabelle 6:	Mobilitätskennziffern der Region Ost (alle Pendler mit Angaben zum Zielort).....	12
Tabelle 7:	Pendlerbeziehungen zwischen den Bezirken der Region Ost .....	13
Tabelle 8:	Mobilitätskennziffern der Region Nord (alle Pendler mit Angaben zum Zielort) .....	15
Tabelle 9:	Pendlerbeziehungen zwischen den Bezirken der Region Nord.....	16
Tabelle 10:	Verkehrsmittelwahl nach Bezirken .....	17
Tabelle 11:	Verkehrsmittelwahl: Anteile pro Gemeinde Region West (alle Pendler mit Angaben zum Verkehrsmittel) .....	20
Tabelle 12:	Verkehrsmittelwahl Anteile pro Gemeinde Region Ost (alle Pendler mit Angaben zum Verkehrsmittel) .....	22
Tabelle 13:	Verkehrsmittelwahl Anteile pro Gemeinde Region Nord (alle Pendler mit Angaben zum Verkehrsmittel) .....	23
Tabelle 14:	Übersicht über die Pendlerbeziehungen (Volkszählungen 1990, 2000, alle PendlerInnen mit bekanntem Arbeitsort) .....	25
Tabelle 15:	Veränderung der Pendlerzahlen 1990 bis 2000 in der Region West.....	26
Tabelle 16:	Veränderung der Verkehrsmittelwahl 1990 - 2000 in der Region West	27
Tabelle 17:	Veränderung der Pendlerzahlen 1990 bis 2000 in der Region Ost .....	28
Tabelle 18:	Veränderung der Verkehrsmittelwahl 1990 - 2000 in der Region Ost...	29
Tabelle 19:	Veränderung der Pendlerzahlen 1990 bis 2000 in der Region Nord .....	30
Tabelle 20:	Veränderung der Verkehrsmittelwahl 1990 - 2000 in der Region Nord	31

## **1. Einleitung**

### **1.1 Allgemeines zur Volkszählung und Pendlerstatistik**

Die alle 10 Jahre durchgeführte Volkszählung ist die einzige Vollerhebung in der Schweiz, die genaue Auswertungen über verschiedenste Themen erlaubt, so auch über die Pendlerbewegungen. Sämtliche Haushalte der Schweiz werden am Ende des Stichtjahres schriftlich befragt und machen unter anderem Angaben über ihre regelmässigen Fahrten zwischen Wohnort und Arbeits- bzw. Ausbildungsort.

Damit weist die Volkszählung zwei wesentliche Unterschiede gegenüber dem sogenannten Mikrozensus auf, der das Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung untersucht: Der Mikrozensus ist eine Stichprobenuntersuchung (d.h. es werden nicht alle, sondern nur einzelne Personen befragt) und erfasst das gesamte Verkehrsverhalten, während die Volkszählung nur Auskunft über die regelmässigen (täglichen) Fahrten gibt.

Auch wenn allgemein bekannt ist, dass der konstant zunehmende Freizeitverkehr am meisten Probleme bereitet, ist die Pendlerstatistik wichtig für die Planung, da sie die einzige Erhebung ist, die so detailliert Daten zur Verfügung stellt, auch wenn es sich "nur" um den zweitwichtigsten Fahrtzweck, die Pendlerfahrten, handelt.

### **1.2 Ziel der Auswertung**

Die vorliegende Auswertung der Pendlerzahlen aus den Volkszählungen 2000 und 1990 erlaubt die Darstellung des aktuellen täglichen Pendlerverkehrs im Kanton Solothurn und zeigt die Entwicklung seit 1990 auf. Der Vergleich der Entwicklung der Verkehrsströme mit der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur kann mögliche Abhängigkeiten zwischen diesen beiden Werten aufzeigen und zusammen mit den abgeleiteten Trends Hinweise auf künftige Risiken und Chancen geben.

### **1.3 Grundlagen**

Neben dem vorliegenden Auswertungsbericht steht eine Kurzfassung der Resultate auf vier Seiten zur Verfügung (Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn, [www.avt.so.ch/pendlerstatistik2000](http://www.avt.so.ch/pendlerstatistik2000)). Ausserdem verfügt das Amt für Verkehr und Tiefbau über die der Auswertung zu Grunde liegende Datenbank, die speziell auf die Bedürfnisse des Kantons Solothurn zugeschnitten wurde und Auswertungen über Pendlerbeziehungen zwischen allen Gemeinden des Kantons untereinander und mit vielen ausserkantonalen Gebietseinheiten erlaubt.

## 2. Methodik

### 2.1 Begriffe und Definitionen

Unter PendlerInnen werden sowohl Arbeits- als auch AusbildungspendlerInnen (SchülerInnen und StudentInnen) verstanden. Weil es aber Personen gibt, die gleichzeitig einer Arbeit und einer Ausbildung nachgehen, gibt die in den Auswertungen verwendete Zahl die Summe der ArbeitspendlerInnen plus der AusbildungspendlerInnen, die nicht zusätzlich erwerbstätig sind, wieder.

Je nach Herkunft und Ziel wird zwischen drei Arten von PendlerInnen unterschieden:

- BinnenpendlerInnen, deren Wohnort einerseits und Arbeits- bzw. Ausbildungsort (in der Folge zusammenfassend als Arbeitsort bezeichnet) andererseits in der gleichen Gemeinde liegt
- WegpendlerInnen (aus der Sicht der Wohngemeinde sind dies Personen, deren Arbeitsort in einer anderen Gemeinde liegt)
- ZupendlerInnen (Personen, deren Wohnort aus der Sicht der Arbeitsgemeinde in einer anderen Gemeinde liegt).

Das Glossar (Anhang 1) gibt einen Überblick über die verwendeten Begriffe.

### 2.2 Datenstruktur

Die Grundstruktur der vom Bundesamt für Statistik zur Verfügung gestellten Pendlerdaten ist die folgende: Für jede vorkommende Kombination von Wohnort, Arbeitsort und benutztem Verkehrsmittel wird die Anzahl der betreffenden Personen angegeben (z.B.: Von Solothurn nach Olten pendeln mit der Eisenbahn 35 Personen, von Schönenwerd nach Schönenwerd zu Fuss 76 Personen).

Die Daten der im Kanton Solothurn wohnhaften oder beschäftigten PendlerInnen enthalten teilweise Lücken. Dies betrifft einerseits die „Zielgemeinde“ (Arbeits- oder Ausbildungsgemeinde) und andererseits das benutzte Verkehrsmittel.

Datensätze ohne Angabe der Zielgemeinde machen im Jahr 2000 gesamtschweizerisch etwas über 10 % (1990 noch knapp 5 %) des Gesamttotals aus. In den Auswertungstabellen werden diese Personen nicht ausgewiesen, da sie nicht den Binnen- bzw. den Zu- und Wegpendlern zugeordnet werden können. Auf eine prozentuale Aufteilung auf die bekannten Arbeitsgemeinden wurde verzichtet, da dies die bereits bekannten Werte verfälscht hätte. Es muss aber darauf hingewiesen werden, dass dies einen Einfluss auf die Auswertungen hat und dass die Veränderungsdaten zwischen den absoluten Werten von 1990 bis 2000 tendenziell etwas zu niedrig sind.

Eine weitere Schwierigkeit stellen die PendlerInnen mit unbekanntem Verkehrsmittel dar. Auch hier wäre es theoretisch denkbar, diese anteilmässig den bekannten Verkehrsmitteln zuzuschlagen. Dies würde aber auch hier zu einer Verfälschung der Absolutwerte führen, die nicht erwünscht ist. Aus diesem Grunde werden bei Aussagen zur Verkehrsmittelwahl grundsätzlich die Anteile eines Verkehrsmittels am Total der PendlerInnen mit Angaben zum Verkehrsmittel verwendet.

### 2.3 Geographische Merkmale

Die vorliegende Auswertung berücksichtigt nur Pendlerbewegungen, die Quelle oder Ziel in den Gemeinden des Kantons Solothurn haben. Innerhalb dieses Gebietes wurde eine Grobeinteilung nach drei Regionen ("West", "Ost" und "Nord") sowie die administrative Einteilung nach Bezirken verwendet. Dies führte zu folgender Gliederung:

- Region West: Bezirke Bucheggberg, Lebern, Solothurn, Wasseramt
- Region Ost: Bezirke Gäu, Gösgen, Olten, Thal
- Region Nord: Bezirke Dorneck, Thierstein

Für die Bildung der drei Regionen sprachen zwei Gründe. Der eine ist rein praktischer Natur: Damit die Übersichtsmatrizen auch ohne Lupe noch knapp lesbar bleiben, muss die Zahl der Zeilen und Spalten begrenzt werden. Der andere Grund hat mit der geografischen und topografischen Situation des Kantons zu tun: Die drei Regionen lassen sich durch natürliche und administrative Grenzen klar abtrennen und die gegenseitigen Beziehungen bezüglich Pendlerbewegungen sind oft geringer als mit den Nachbarkantonen.

Ausserhalb des Kantons Solothurn wurden Gemeinden meist zu grösseren Gebietseinheiten zusammengefasst. Einzelne Gemeinden werden nur ausgewiesen, wenn die Zahl der Pendlerbeziehungen zum Kanton Solothurn eine gewisse Grösse erreichte bzw. wenn eine wichtige direkte Anbindung vorhanden ist.

### 2.4 Verkehrsmittel

Für die vorliegenden Auswertungen wurden die in der zu Grunde liegenden Datenbank nach 17 Kategorien unterschiedenen Verkehrsmittel zu fünf bzw. drei Gruppen zusammengefasst:

5 Gruppen	3 Gruppen
FussgängerInnen	Langsamverkehr
Velo- und Mofa-FahrerInnen	
motorisierter Individualverkehr mIV (Auto als FahrerIn oder MitfahrerIn, Motorrad, Werk- oder Schulbus)	motorisierter Individualverkehr
öffentlicher Verkehr öV (Bahn, Bus, Postauto)	öffentlicher Verkehr inkl. P&R
Park & Ride (mIV und öV kombiniert)	

### 3. Pendlerstruktur 2000

#### 3.1 Übersicht

Einen ersten Überblick über die Pendlerbeziehungen, die die Gemeinden des Kantons Solothurn betreffen, gibt die Tabelle 1.

*Tabelle 1: Übersicht über die Pendlerbeziehungen (Volkszählung 2000, alle PendlerInnen mit bekanntem Arbeitsort)*

	Im Gebiet wohnhafte PendlerInnen	Im Gebiet beschäftigte PendlerInnen
Binnenpendler (innerhalb Gemeinde)	48'067	48'067
Pendler innerhalb des Kantons (ohne Binnenpendler)	56'093	56'093
Wegpendler (aus dem Kanton heraus)	34'895	
Zupendler (in den Kanton Solothurn)		22'077
Total PendlerInnen von/nach Kanton Solothurn	161'132	
PendlerInnenbilanz (WegpendlerInnenüberschuss)	- 12'818	

Im Total wie in der PendlerInnenbilanz sind die fast 13'000 PendlerInnen mit unbekanntem Arbeitsort (9.3 % vom Total) nicht berücksichtigt. Diese Personen werden auch nicht in die Auswertungen zum Verhältnis von Zu- zu WegpendlerInnen einbezogen, weil es sich auch um Weg- wie auch um BinnenpendlerInnen handeln könnte.

Der Kanton Solothurn weist einen beachtlichen WegpendlerInnenüberschuss von knapp 13'000 Personen auf. Bei den PendlerInnen innerhalb des Untersuchungsgebiets ist die Zahl derer, die innerhalb der Wohngemeinde bleiben, um fast 15 % geringer als diejenige der Personen, die die Gemeindegrenze überschreiten.

#### Pendlerbeziehungen mit Gebieten ausserhalb des Kantons

Tabelle 2 zeigt die Anzahl der Personen, die auf ihrem Arbeits- bzw. Ausbildungsweg die Kantonsgrenze überschreiten. Es wird ersichtlich, dass der Kanton Solothurn gegenüber allen anderen geografischen Einheiten - mit Ausnahme des Kantons Jura und der "übrigen Schweiz" (ausser Nachbarkantone und Zürich und Basel) - einen WegpendlerInnenüberschuss aufweist. Der in Klammern angegebene WegpendlerInnenüberschuss gegenüber dem Ausland ist allerdings nicht real: Zupendler aus dem Ausland können in der Volkszählung nicht erfasst werden, da sich diese Erhebung nur an die Haushalte in der Schweiz richtet.

*Tabelle 2: Übersicht über die Aussenpendlerbeziehungen (Volkszählung 2000, alle PendlerInnen mit bekanntem Arbeitsort)*

	Wegpendler	Zupendler	Zupendler - Wegpendler
Kanton Basel - Landschaft	6'732	2'958	- 3'774
Kanton Jura	50	254	204
Kanton Bern	10'634	9'998	- 636
Kanton Aargau	8'509	6'162	- 2'347
Total Nachbarkantone	25'925	19'372	- 6'553
Kanton Zürich	2'594	440	- 2'154
Kanton Basel Stadt	5'114	693	- 4'421
Übrige Schweiz	1'212	1'572	360
Ausland	50	(--)	(- 50)
Total von/nach Kanton Solothurn	34'895	22'077	- 12'818

*Tabelle 3: Pendlerbeziehungen zwischen den Teilgebieten (Regionen West, Ost, Nord)*

	West	Ost	Nord	ausserhalb Kanton	Total
Region West	<b>50'421</b>	1'734	12	10'527	62'694
Region Ost	1'788	<b>42'628</b>	37	13'885	58'338
Region Nord	37	86	<b>7'417</b>	10'483	18'023
ausserhalb Kanton	8'757	10'724	2'596	---	22'077
Total	61'003	55'172	10'062	34'895	161'132

Tabelle 3 zeigt auf den ersten Blick, dass bei den Pendlerbeziehungen die Trennung in die drei Teilregionen stark spürbar ist: Alle Teilregionen haben wesentlich mehr Pendlerbeziehungen zu Gebieten ausserhalb des Kantons als zu den anderen beiden Teilregionen. Von allen in der Region West wohnenden Arbeits- und Ausbildungspendlern gehen 80 % ihrer Tätigkeit innerhalb der Region nach, 17 % verlassen dazu den Kanton und nur 3 % begibt sich in eine andere Teilregion. Die entsprechenden Zahlen für die Region Ost lauten: 73 % innerhalb der Region, 24 % ausserhalb des Kantons und 3 % in einer anderen Teilregion. Am stärksten "ausserorientiert" ist die Region Nord, wo nur 41 % zur Ausübung ihrer Tätigkeit in der Region bleiben, aber 58 % den Kanton verlassen: Für den Rest des Kantons südlich des Jura bleiben weniger als 1 %.

## 3.2 Pendlerbilanzen und -beziehungen Region West

### 3.2.1 Pendlerbilanzen

Unter Pendlerbilanzen wird das Verhältnis zwischen Zu- und Wegpendlern verstanden. Mit Zu- und Wegpendlerüberschüssen wird die Differenz dieser beiden Grössen bezeichnet. Da diese von der Zahl aller Pendler (und damit von der Grösse der Gemeinde) abhängig ist, ist für die Beschreibung der Pendlerstrukturen das Verhältnis von Zu- und Wegpendlern interessanter. Abbildung 1 zeigt für die Gemeinden der Region West das Verhältnis zwischen Zu- und Wegpendlern.

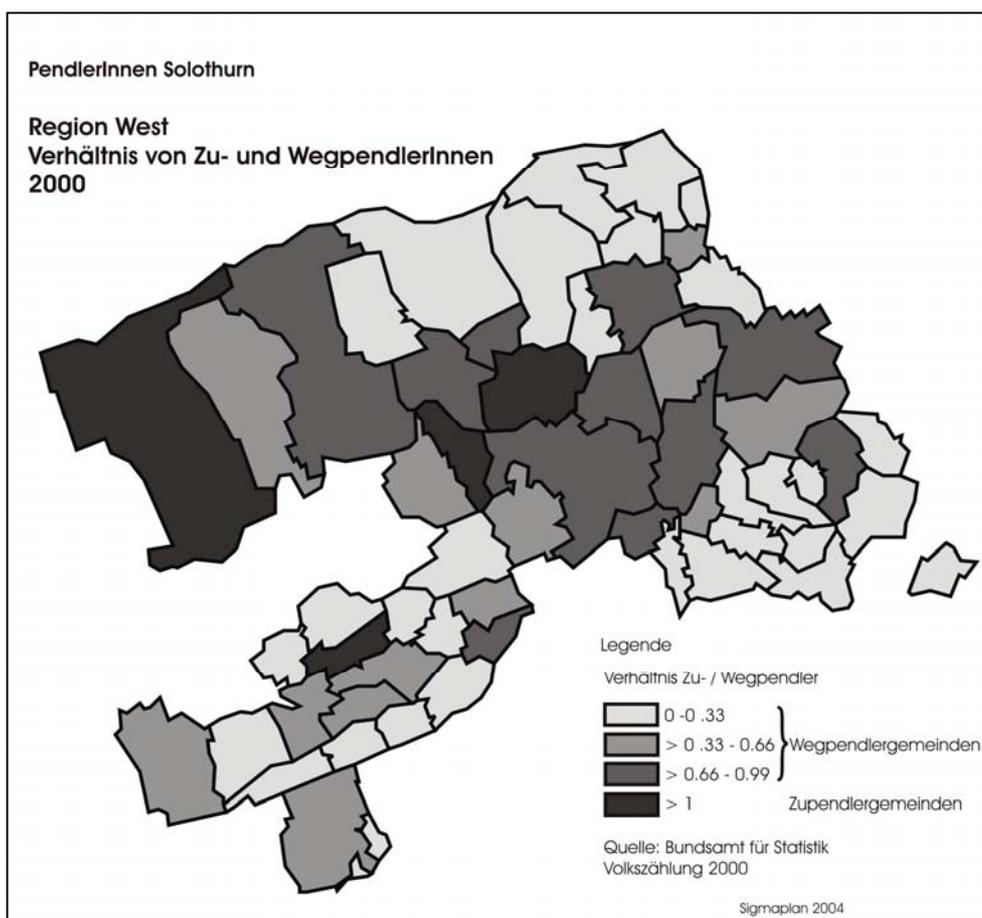


Abbildung 1: Verhältnis Zu- und WegpendlerInnen je Gemeinde (Region West)

Nur vier Gemeinden der Region West weisen Zupendlerüberschüsse auf. Während diese in Lüsslingen und Hessigkofen recht bescheiden sind (rund 40), erreichen sie in Grenchen mit fast 1'800, und erst recht in Solothurn mit über 11'000 beträchtliche Werte. Während in Grenchen rund 1.5 Zupendler auf einen Wegpendler kommen, sind es in Solothurn über 4.

Unter den Gemeinden mit einem Wegpendlerüberschuss von mehr als 500 Personen gibt es zwei verschiedene Typen: Ausgesprochene Wegpendlergemeinden mit sehr wenig Zupendlern (Lommiswil, Rüttenen, Oberdorf und Rechterswil) und grössere

Gemeinden in der Agglomeration mit relativ hohen Zu- und Wegpendlerzahlen (z.B. Biberist, Derendingen, Bellach oder Bettlach).

### **3.2.2 Mobilität auf dem Weg zur Arbeit bzw. Ausbildung**

Ein Mass für die Mobilität der Personen ist einerseits das Verhältnis zwischen der Einwohnerzahl der Gemeinde und den WegpendlerInnen und andererseits das Verhältnis zwischen in der Gemeinde beschäftigten bzw. in Ausbildung befindlichen Personen und den ZupendlerInnen. Aus Tabelle 4 lässt sich folgendes ablesen:

Während der Wegpendleranteil in Grenchen nur 20 % und in Solothurn 22 % beträgt, liegt er bei den übrigen Gemeinden zwischen 33 und 58 %. Weitere Muster (z.B. bezüglich Entfernung zum Zentrum oder im Verhältnis zur Grösse der Gemeinde) lassen sich jedoch kaum ablesen.

Bei den ZupendlerInnen zeigt sich folgendes Bild: Während im Durchschnitt über das ganze Untersuchungsgebiet 63 % aller Arbeits- und Ausbildungsplätze von Personen besetzt werden, die ausserhalb ihrer Arbeitsgemeinde wohnen, liegt der Anteil in Solothurn mit 75 % über dem Durchschnitt, in Grenchen mit 49 % darunter. Im Übrigen schwanken die Zahlen von einer Gemeinde zur anderen stark (zwischen 0 und 93 %!), was aber zum grössten Teil durch die geringen Absolutzahlen erklärt werden kann.

Tabelle 4: Mobilitätskennziffern der Region West (alle Pendler mit Angaben zum Zielort)

	Gemeinde	Wohnbevölkerung absolut	WegpendlerInnen		Beschäftigte und in Ausb. absolut	ZupendlerInnen		Pendlerbilanz
			absolut	in %		absolut	in %	
Bezirk Bucheggberg	Aetigkofen	179	87	49%	60	42	70%	-45
	Aetingen	273	125	46%	59	38	64%	-87
	Balm bei Messen	109	58	53%	8	3	38%	-55
	Bibern (SO)	222	102	46%	46	26	57%	-76
	Biezwil	289	163	56%	38	27	71%	-136
	Brügglen	187	99	53%	13	4	31%	-95
	Brunnenthal	189	80	42%	24	8	33%	-72
	Gossliwil	188	89	47%	20	10	50%	-79
	Hessigkofen	248	122	49%	179	164	92%	42
	Küttigkofen	240	130	54%	68	57	84%	-73
	Kyburg-Buchegg	333	166	50%	147	121	82%	-45
	Lüsslingen	445	197	44%	283	236	83%	39
	Lüterkofen-Ichertswil	641	343	54%	93	45	48%	-298
	Lüterswil-Gächliwil	371	142	38%	120	83	69%	-59
	Messen	968	343	35%	373	193	52%	-150
	Mühledorf (SO)	328	162	49%	93	65	70%	-97
	Nennigkofen	480	215	45%	151	86	57%	-129
	Oberramsern	91	30	33%	16	8	50%	-22
	Schnottwil	946	424	45%	331	177	53%	-247
	Tscheppach	190	95	50%	40	30	75%	-65
Unterramsern	175	102	58%	19	9	47%	-93	
Bezirk Bucheggberg	7092	3274	46%	2181	1432	66%	-1842	
Bezirk Lebern	Balm bei Günsberg	196	111	57%	14	10	71%	-101
	Bellach	5027	2022	40%	2245	1364	61%	-658
	Bettlach	4721	1906	40%	1925	995	52%	-911
	Feldbrunnen-St.Niklaus	756	383	51%	101	83	82%	-300
	Flumenthal	1006	527	52%	171	75	44%	-452
	Grenchen	15938	3246	20%	10246	5014	49%	1768
	Günsberg	1187	493	42%	268	123	46%	-370
	Hubersdorf	664	329	50%	227	142	63%	-187
	Kammersrohr	39	20	51%	2	0	0%	-20
	Langendorf	3400	1409	41%	1506	989	66%	-420
	Lommiswil	1399	712	51%	197	59	30%	-653
	Niederwil (SO)	354	190	54%	59	25	42%	-165
	Oberdorf (SO)	1612	761	47%	341	143	42%	-618
	Riedholz	1489	699	47%	658	473	72%	-226
	Rüttenen	1410	712	50%	160	69	43%	-643
Selzach	2810	1072	38%	1436	928	65%	-144	
Bezirk Lebern	42008	14592	35%	19556	10492	54%	-4100	
Solothurn	Solothurn	15489	3407	22%	19649	14739	75%	11332
	Bezirk Solothurn	15489	3407	22%	19649	14739	75%	11332
Bezirk Wasseramt	Aeschi (SO)	1015	469	46%	267	86	32%	-383
	Biberist	7603	2658	35%	3501	2027	58%	-631
	Bolken	489	254	52%	59	13	22%	-241
	Deitingen	2011	768	38%	949	576	61%	-192
	Derendingen	5810	2277	39%	2822	1687	60%	-590
	Etziken	783	323	41%	368	253	69%	-70
	Gerlafingen	4694	1551	33%	1991	1090	55%	-461
	Halten	791	436	55%	139	66	47%	-370
	Heinrichswil-Winistorf	528	259	49%	117	45	38%	-214
	Herswil	168	92	55%	15	14	93%	-78
	Horriwil	802	353	44%	212	90	42%	-263
	Hüniken	67	35	52%	3	1	33%	-34
	Kriegstetten	1126	541	48%	528	349	66%	-192
	Lohn-Ammannsegg	2339	1071	46%	773	467	60%	-604
	Luterbach	3112	1394	45%	1141	725	64%	-669
	Obergerlafingen	1047	508	49%	277	153	55%	-355
	Oekingen	658	374	57%	68	14	21%	-360
	Rechterswil	1586	758	48%	347	157	45%	-601
	Steinhof	143	80	56%	6	4	67%	-76
	Subingen	2625	1156	44%	1061	625	59%	-531
	Zuchwil	8922	3332	37%	4973	3166	64%	-166
Bezirk Wasseramt	46319	18689	40%	19617	11608	59%	-7081	
Region West	110908	39962	36%	61003	38271	63%	-1691	

### 3.2.3 Pendlerbeziehungen

Die Pendlerbeziehungen zwischen allen Gemeinden und mit den Aussenzonen sind in Anhang 2 zusammengestellt. Ein erster Blick auf die Matrix zeigt, dass keineswegs zwischen allen Gemeinden Pendlerbeziehungen bestehen: Es gibt relativ viele Felder mit dem Eintrag "0".

Die grössten Pendlerströme konzentrieren sich in der Agglomeration Solothurn, wo die Stadt Solothurn klar der wichtigste Anziehungspunkt ist: Zupendlerströme von mehr als 100 Personen sind aus nicht weniger als 25 Gemeinden innerhalb der Region West zu verzeichnen. Damit verteilen sich die Wohnorte der in Solothurn Beschäftigten folgendermassen: 25 % sind BinnenpendlerInnen (wohnen in Solothurn selber), 55 % kommen aus anderen Gemeinden der Region West, 6 % aus dem übrigen Kanton und 14 % von ausserhalb des Kantons. Aus der Agglomeration gemäss Definition des Bundesamtes für Statistik kommen 68 % der Beschäftigten.

Etwas anders präsentiert sich die Pendlersituation in Grenchen: Spürbar grösser sind die Anteile der BinnenpendlerInnen sowie der ZupendlerInnen von ausserhalb des Kantons. Die entsprechenden Werte lauten: BinnenpendlerInnen 51 %, aus anderen Gemeinden der Region West 23 %, aus dem übrigen Kanton 1 % und von ausserhalb des Kantons 25 %.

Interessant und geografisch "logisch" sind die Verhältnisse im Überschneidungsbereich der Einzugsgebiete der beiden Städte: Während in Bettlach und im Amtsbezirk Büren auf einen Pendler nach Solothurn 3 Pendler nach Grenchen kommen, ist das Verhältnis in Selzach fast ausgeglichen und in Bellach kommen 5 Pendler nach Solothurn auf einen nach Grenchen.

*Tabelle 5: Pendlerbeziehungen zwischen den Bezirken der Region West*

Arbeitszone	Bucheggberg	Lebern	Solothurn	Wasseramt	Region West	Übriger Kanton	ausserhalb Kanton	Total
Wohnzone	Bucheggberg	Lebern	Solothurn	Wasseramt	Region West	Übriger Kanton	ausserhalb Kanton	Total
Bucheggberg	<b>1377</b>	286	573	433	2669	44	1310	4023
Lebern	153	<b>13094</b>	4701	1661	19609	508	3539	23656
Solothurn	61	871	<b>4910</b>	942	6784	295	1238	8317
Wasseramt	281	1669	5583	<b>13826</b>	21359	899	4440	26698
Region West	1872	15920	15767	16862	<b>50421</b>	1746	10527	62694
Übriger Kanton	12	205	1156	452	1825			
ausserhalb Kanton	297	3431	2726	2303	8757			
Total	2181	19556	19649	19617	61003			

Tabelle 5 zeigt alle Pendlerbeziehungen, die die vier Bezirke der Region West betreffen. Je nach Bezirk schwanken die Verhältnisse zwischen Pendlerbeziehungen "innerhalb des Bezirks", "von/zu anderen Bezirken der Region West", "von/zum übrigen Kanton" und "ausserhalb Kanton" beträchtlich: Während Lebern und Wasseramt, die grössten Bezirke, nahe beim Durchschnitt liegen, ist der Bezirk Solothurn bei den BinnenpendlerInnen stark unterdurchschnittlich und überdurchschnittlich mit den anderen Bezirken der Region verflochten, im Bezirk Bucheggberg liegen die ausserkantonalen Pendlerbeziehungen klar über dem Durchschnitt.

### 3.3 Pendlerbilanzen und -beziehungen Region Ost

#### 3.3.1 Pendlerbilanzen

Alle Gemeinden mit einem Zupendlerüberschuss und fast alle Gemeinden mit einem geringen Wegpendlerüberschuss liegen entlang der Ost-West-Hauptachse Solothurn-Olten-Aarau (mit Ausnahme von Herbetswil) (vgl. Abbildung 2). Olten weist mit 3 Zupendlern auf einen Wegpendler den markantesten Überschuss aus.

Die Gemeinden mit einem hohen Wegpendlerüberschuss sind meist kleine und häufig sogar sehr kleine Gemeinden. Bei den restlichen Gemeinden ist kein Muster bei den Pendlerbilanzen zu erkennen.

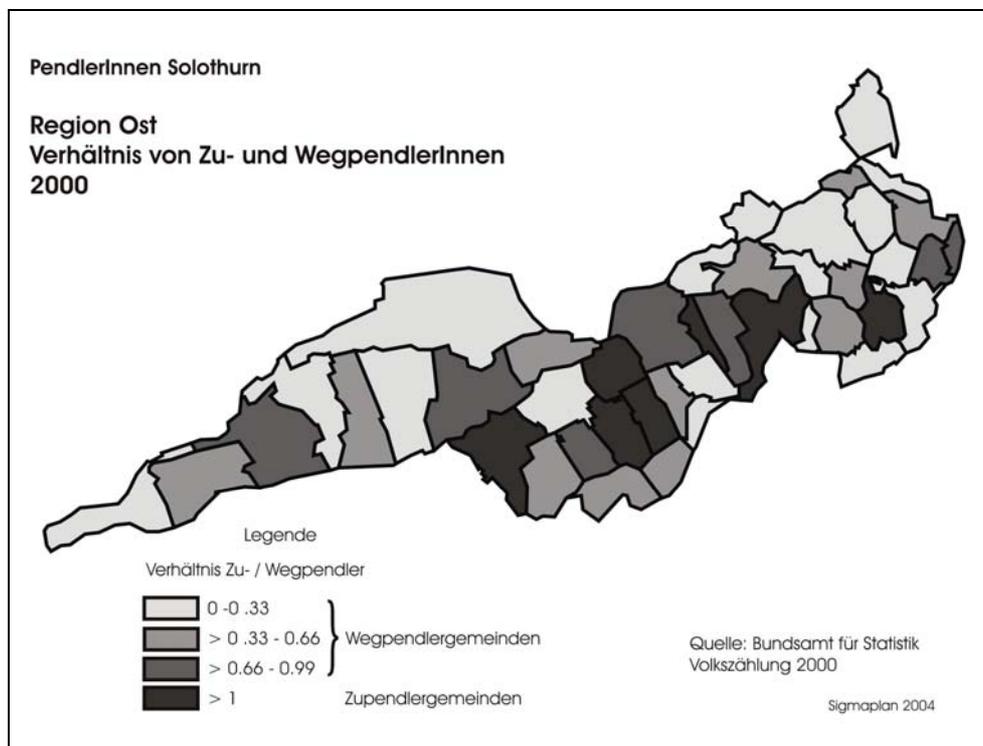


Abbildung 2: Verhältnis Zu- und WegpendlerInnen je Gemeinde (Region Ost)

### **3.3.2 Mobilität auf dem Weg zur Arbeit bzw. Ausbildung**

Der Anteil der WegpendlerInnen liegt meist zwischen 30 und 55%. Die Gemeinden weisen eine ähnliche Wegpendlerstruktur wie in der Region West auf.

Die Stadt Olten hat mit 24% wie die Städte Solothurn und Grenchen sehr wenig WegpendlerInnen. Die restlichen Gemeinden mit wenig WegpendlerInnen verteilen sich auf die ganze Region. Bei den Gemeinden ist entsprechend keine klare Struktur erkennbar. Auf Bezirksebene sind die Unterschiede relativ gering. In den Bezirken Gäu und Gösgen sind geringere Unterschiede zwischen den Gemeinden festzustellen als in der Region Olten.

Betrachtet man den Anteil der ZupendlerInnen pro Beschäftigte und Personen in Ausbildung weist die Region Ost wie die Region West einen Anteil von 63% aus. In der Regel schwankt der Wert in den einzelnen Gemeinden zwischen 30 und 70%. Der Anteil ist deutlich höher als in der Region Nord. Gemeinden mit sehr hohen und sehr tiefen Werten sind häufig eher kleine Gemeinden (bis 82% resp. 20%).

Tabelle 6: Mobilitätskennziffern der Region Ost (alle Pendler mit Angaben zum Zielort)

	Gemeinde	Wohn-	WegpendlerInnen		Beschäftigte	ZupendlerInnen		Pendler-
		bevölkerung	absolut	in %	und in Ausb.	absolut	in %	
		absolut	absolut	in %	absolut	absolut	in %	
Bezirk Gäu	Egerkingen	2884	1114	39%	2473	1761	71%	647
	Härkingen	1196	521	44%	1436	1227	85%	706
	Kestenholz	1617	756	47%	572	328	57%	-428
	Neuendorf	1796	712	40%	1919	1529	80%	817
	Niederbuchsiten	947	391	41%	464	346	75%	-45
	Oberbuchsiten	1841	850	46%	473	262	55%	-588
	Oensingen	4517	1447	32%	3918	2671	68%	1224
	Wolfwil	1939	684	35%	812	428	53%	-256
	Bezirk Gäu	16737	6475	39%	12067	8552	71%	2077
Bezirk Gösgen	Hauenstein-Iffenthal	265	114	43%	46	20	43%	-94
	Kienberg	522	189	36%	87	17	20%	-172
	Lostorf	3477	1508	43%	923	368	40%	-1140
	Niedererlinsbach	2191	949	43%	574	328	57%	-621
	Niedergösgen	3775	1546	41%	1157	510	44%	-1036
	Obererlinsbach	691	325	47%	165	74	45%	-251
	Obergösgen	1941	825	43%	744	416	56%	-409
	Rohr (SO)	111	51	46%	28	20	71%	-31
	Stüsslingen	945	468	50%	202	70	35%	-398
	Trimbach	6173	2231	36%	2165	1072	50%	-1159
	Winznau	1700	819	48%	342	179	52%	-640
	Wisen (SO)	420	179	43%	83	25	30%	-154
	Bezirk Gösgen	22211	9204	41%	6516	3099	48%	-6105
Bezirk Olten	Boningen	636	313	49%	158	86	54%	-227
	Däniken	2602	1123	43%	1907	1389	73%	266
	Dulliken	4615	1734	38%	1738	807	46%	-927
	Eppenberg-Wöschnau	331	183	55%	149	139	93%	-44
	Fulenbach	1450	648	45%	479	248	52%	-400
	Gretzenbach	2393	1109	46%	743	369	50%	-740
	Gunzgen	1428	690	48%	598	398	67%	-292
	Hägendorf	4178	1564	37%	2401	1556	65%	-8
	Kappel (SO)	2486	1272	51%	455	177	39%	-1095
	Olten	16757	3977	24%	16892	12014	71%	8037
	Rickenbach (SO)	885	431	49%	642	528	82%	97
	Schönenwerd	4761	1708	36%	2382	1398	59%	-310
	Starrkirch-Wil	1253	624	50%	185	87	47%	-537
	Walterswil (SO)	632	307	49%	74	20	27%	-287
	Wangen bei Olten	4579	1793	39%	2320	1406	61%	-387
Bezirk Olten	48986	17476	36%	31123	20622	66%	3146	
Bezirk Thal	Aedermannsdorf	543	246	45%	89	58	65%	-188
	Balsthal	5574	1640	29%	2877	1355	47%	-285
	Gänsbrunnen	84	36	43%	7	5	71%	-31
	Herbetswil	568	246	43%	233	169	73%	-77
	Holderbank (SO)	589	229	39%	238	133	56%	-96
	Laupersdorf	1651	678	41%	430	183	43%	-495
	Matzendorf	1305	511	39%	459	211	46%	-300
	Mümliswil-Ramiswil	2553	789	31%	697	158	23%	-631
	Welschenrohr	1171	314	27%	436	133	31%	-181
	Bezirk Thal	14038	4689	33%	5466	2405	44%	-2284
Region Ost	101972	37844	37%	55172	34678	63%	-3166	

### 3.3.3 Pendlerbeziehungen

Anhang 3 gibt die Pendlerbeziehungen zwischen allen Gemeinden der Region Ost untereinander und mit den Aussenzonen wieder. Die grossen Pendlerströme konzentrieren sich auf die Gemeinden entlang des Jurasüdfusses.

Die Stadt Olten ist mit Abstand der wichtigste Anziehungspunkt für Pendlerströme. Interessant ist der Vergleich der Einzugsgebiete von Olten und Solothurn (vgl. Abschnitt 3.2.3): 29 % der in Olten Beschäftigten wohnen in der Stadt selber (Solothurn: 25 %), 43 % kommen aus der übrigen Region (Solothurn: 55 %), 3 % aus dem restlichen Kanton (Solothurn 6 %) und 25 % kommen aus anderen Kantonen (Solothurn 14 %). Der letzte Wert unterstreicht, dass Olten direkt an der Kantonsgrenze liegt und jenseits dieser Grenze mit Aarburg, Rothrist, Oftringen und Zofingen einwohnerstarke Gemeinden liegen.

Die Tabelle 7 zeigt die Pendlerbeziehungen für die Region Ost. Fast 32'000 Personen pendeln innerhalb der einzelnen Bezirke, weitere 11'000 zwischen verschiedenen Bezirken der Region Ost. Die Pendlerbeziehungen mit dem übrigen Kanton sind mit ca. 3'600 PendlerInnen deutlich geringer als die mit Gebieten ausserhalb des Kantons (fast 25'000 Personen, WegpendlerInnen überwiegen).

Sehr unterschiedlich ist die Innen- bzw. Aussenorientierung der in der Region lebenden PendlerInnen pro Bezirk: Während die im Bezirk Olten wohnenden PendlerInnen zu 62 % innerhalb des Bezirks beschäftigt sind, beträgt dieser Wert für das Thal und den Bezirk Gösgen nur 44 bzw. 42 %. Der Anteil der ausserhalb des Kantons Beschäftigten variiert zwischen 37 % (Thal), 27 % (Olten), 18 % (Gäu) und nur 9 % (Gösgen). Als Ziele dominieren in den Bezirken Gösgen und Olten der Aargau, im Thal der Kanton Bern und im Gäu sind diese beiden Ziele fast ausgeglichen.

Tabelle 7: Pendlerbeziehungen zwischen den Bezirken der Region Ost

Arbeitszone	Bezirk Gäu	Bezirk Thal	Bezirk Olten	Bezirk Gösgen	Region Ost	Übriger Kanton	ausserhalb Kanton	Total
Bezirk Gäu	<b>5551</b>	354	1703	81	7689	537	1764	9990
Bezirk Thal	1153	<b>4397</b>	498	26	6074	135	3707	9916
Bezirk Olten	1555	104	<b>17375</b>	1052	20086	427	7464	27977
Bezirk Gösgen	291	14	4050	<b>4424</b>	8779	726	950	10455
Region Ost	8550	4869	23626	5583	<b>42628</b>	1825	13885	58338
Übriger Kanton	824	31	733	232	1820			
ausserhalb Kanton	2693	902	6764	365	10724			
Total	12067	5802	31123	6180	55172			

### 3.4 Pendlerbilanzen und -beziehungen Region Nord

#### 3.4.1 Pendlerbilanzen

Fast alle Gemeinden weisen einen deutlichen Wegpendlerüberschuss aus (vgl. Abbildung 3). Ein Teil der Gemeinden mit einem geringen Wegpendlerüberschuss konzentriert sich auf die Grenzgebiete zu Basel, andere liegen nahe des regionalen Zentrums Breitenbach (einzige Gemeinde mit Zupendlerüberschuss).

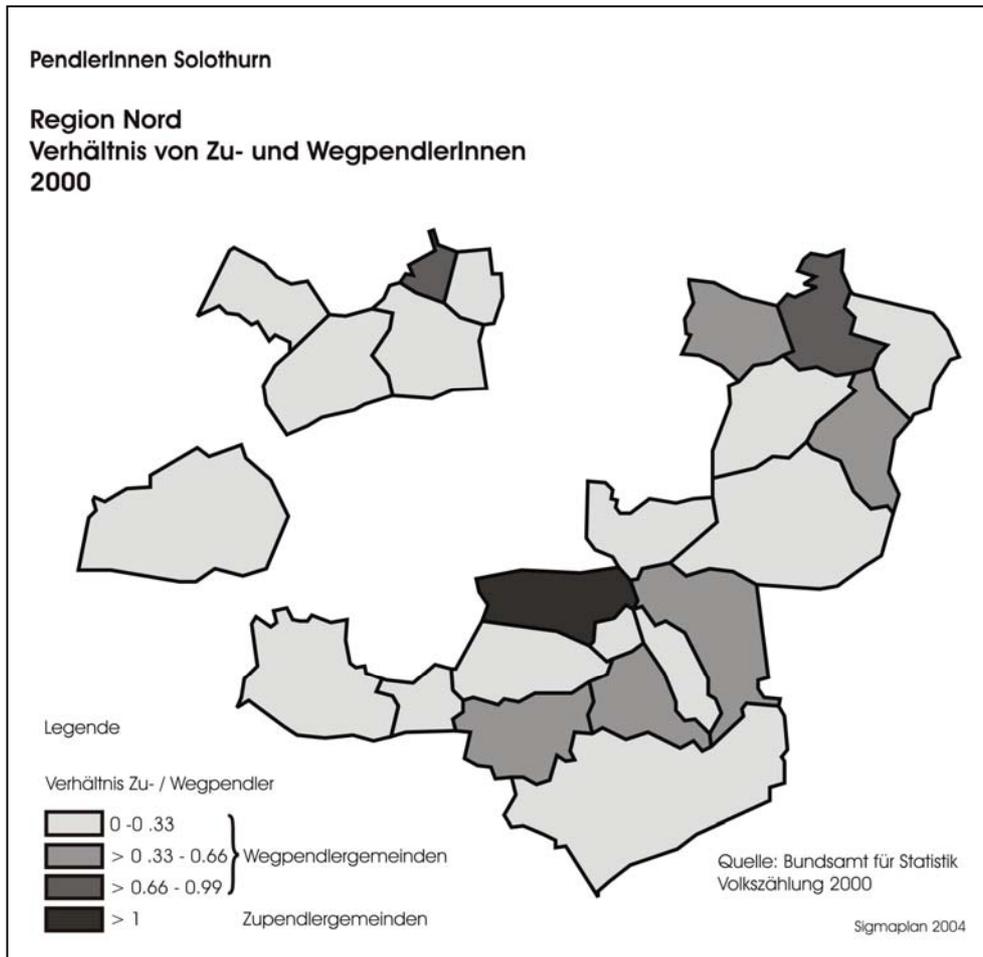


Abbildung 3: Verhältnis Zu- und WegpendlerInnen je Gemeinde (Region Nord)

#### 3.4.2 Mobilität auf dem Weg zur Arbeit bzw. Ausbildung

Der Wegpendleranteil ist in der Region Nord mit 42% höher als in den anderen zwei Regionen (je ca. 37%; vgl. Tabelle 8) und schwankt zwischen den einzelnen Gemeinden bedeutend weniger: Er variiert zwischen 31 und 53%.

Die Region Nord hat einen geringeren Zupendleranteil als die anderen zwei Regionen (52 gegenüber 63%). Es sind wiederum grosse Unterschiede zwischen den Gemeinden feststellbar (zwischen 13 und 83%).

Tabelle 8: Mobilitätskennziffern der Region Nord (alle Pendler mit Angaben zum Zielort)

	Gemeinde	Wohn-	WegpendlerInnen		Beschäftigte	ZupendlerInnen		Pendler-
		bevölkerung	absolut	in %	und in Ausb.	absolut	in %	
		absolut	absolut	in %	absolut	absolut	in %	
Bezirk Dorneck	Bättwil	976	515	53%	574	478	83%	-37
	Büren (SO)	870	352	40%	352	184	52%	-168
	Dornach	5886	2268	39%	2056	1082	53%	-1186
	Gempfen	747	279	37%	385	244	63%	-35
	Hochwald	1124	501	45%	199	46	23%	-455
	Hofstetten-Flüh	2717	1319	49%	511	181	35%	-1138
	Metzerlen	817	354	43%	166	66	40%	-288
	Nuglar-St.Pantaleon	1314	636	48%	202	38	19%	-598
	Rodersdorf	1279	644	50%	168	46	27%	-598
	Seewen	958	388	41%	208	66	32%	-322
	Witterswil	1290	642	50%	294	164	56%	-478
Bezirk Dorneck	17978	7898	44%	5115	2595	51%	-5303	
Bezirk Thierstein	Bärschwil	872	356	41%	195	73	37%	-283
	Beinwil (SO)	311	103	33%	45	14	31%	-89
	Breitenbach	3260	1010	31%	2330	1504	65%	494
	Büsserach	1865	821	44%	505	226	45%	-595
	Erschwil	931	344	37%	280	140	50%	-204
	Fehren	509	249	49%	67	22	33%	-227
	Grindel	494	258	52%	40	5	13%	-253
	Himmelried	946	499	53%	118	16	14%	-483
	Kleinfölz	1243	440	35%	347	129	37%	-311
	Meltingen	603	254	42%	186	105	56%	-149
	Nunningen	1843	639	35%	725	320	44%	-319
	Zullwil	606	311	51%	109	72	66%	-239
	Bezirk Thierstein	13483	5284	39%	4947	2626	53%	-2658
	Region Nord	31461	13182	42%	10062	5221	52%	-7961

### 3.4.3 Pendlerbeziehungen

Zwischen den einzelnen Gemeinden innerhalb der Region und besonders mit den Aussenzonen sind wie in den anderen Regionen häufig keine Pendlerbeziehungen feststellbar (vgl. Anhang 4). Die grossen Pendlerströme konzentrieren sich auf die Gemeinden innerhalb der Region.

Rund 7'200 PendlerInnen verlassen auf ihrem Arbeits- resp. Ausbildungsweg den jeweiligen Bezirk nicht (PendlerInnen innerhalb des Bezirkes; vgl. Tabelle 9), wobei ein Grossteil davon innerhalb der Gemeinde pendelt (rund 4'800 BinnenpendlerInnen). Die Pendlerbeziehungen mit dem übrigen Kanton sind sehr gering. Während die Zahl der ZupendlerInnen aus anderen Kantonen eher gering ist, pendeln relativ viele Personen - hauptsächlich aufgrund der Nähe zu Basel - aus dem Kanton hinaus (über 10'000).

Tabelle 9: Pendlerbeziehungen zwischen den Bezirken der Region Nord

Arbeitszone Wohnzone	Bezirk Dorneck	Bezirk Thierstein	Region Nord	Übriger Kanton	ausserhalb Kanton	Total
Bezirk Dorneck	<b>3407</b>	74	3481	56	6881	10418
Bezirk Thierstein	151	<b>3785</b>	3936	67	3602	7605
Region Nord	3558	3859	<b>7417</b>	123	10483	18023
Übriger Kanton	23	26	49			
ausserhalb Kanton	1534	1062	2596			
Total	5115	4947	10062			

## 4. Verkehrsmittelwahl

### 4.1 Verkehrsmittelwahl Gesamtkanton

Tabelle 10 gibt einen Überblick über die Verkehrsmittelwahl der PendlerInnen im ganzen Kanton.

Im Binnenverkehr hat der Fuss- und leichte Zweiradverkehr (Velo und Mofa) die grösste Bedeutung. Der Anteil liegt zwischen 63 (Lebern) und 79% (Wasseramt). Dabei sind zwischen den Gebieten markante Unterschiede beim Anteil des Fussverkehrs und des Zweiradverkehrs feststellbar: Wo der Anteil an FussgängerInnen hoch ist, fahren eher wenige mit dem Zweirad. Der Autoanteil bei den BinnenpendlerInnen schwankt zwischen 19 und 32%. Ebenfalls im öffentlichen Verkehr sind aufgrund des Angebots grosse Unterschiede feststellbar.

Bei den Zu- und WegpendlerInnen dominiert das Auto als Verkehrsmittel. Demgegenüber verlieren sowohl der öffentliche Verkehr als auch der Langsamverkehr anteilsmässig an Bedeutung. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Park&Ride ist bei den WegpendlerInnen meist grösser als bei den ZupendlerInnen, umgekehrt verhält es sich beim Anteil des Autoverkehrs. Die eher städtischen Bezirke Solothurn und Olten sowie der Bezirk Dorneck (in der Nähe des Grossraums Basel) stechen durch die geringeren Anteile beim Autoverkehr hervor.

Tabelle 10: Verkehrsmittelwahl nach Bezirken

		Bucheggberg	Lebern	Solothurn	Wasseramt	Gäu	Gösgen	Olten	Thal	Dorneck	Thierstein
Anteil zu Fuss	BiP	49%	43%	31%	42%	44%	49%	51%	44%	58%	53%
	ZuP	10%	2%	1%	1%	1%	2%	2%	4%	3%	3%
	WegP	4%	1%	1%	1%	1%	2%	1%	2%	2%	1%
Anteil Velo/Mof	BiP	25%	20%	36%	37%	28%	25%	21%	30%	16%	16%
	ZuP	12%	8%	9%	14%	7%	12%	7%	5%	7%	5%
	WegP	6%	9%	8%	12%	7%	9%	7%	3%	5%	2%
Anteil öff. Verkehr	BiP	1%	3%	7%	1%	0%	3%	4%	1%	5%	4%
	ZuP	15%	16%	29%	9%	11%	14%	25%	19%	29%	20%
	WegP	18%	19%	29%	18%	18%	22%	26%	21%	33%	29%
Anteil P&R	BiP	0%	1%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%
	ZuP	1%	3%	5%	2%	2%	2%	4%	2%	3%	2%
	WegP	3%	4%	4%	3%	3%	4%	4%	3%	6%	3%
Anteil mot. Ind.	BiP	25%	32%	24%	19%	28%	23%	23%	25%	20%	27%
	ZuP	61%	71%	56%	74%	81%	70%	62%	69%	58%	70%
	WegP	70%	67%	58%	66%	72%	63%	62%	71%	55%	64%

## 4.2 Verkehrsmittelwahl Region West

In den meisten Gemeinden ist im Vergleich zur gesamten Region ein überdurchschnittlicher Anteil des Autoverkehrs (der Durchschnitt wird insbesondere durch die Stadt Solothurn herabgedrückt) feststellbar (vgl. Abbildung 4, dargestellt ist der Gesamtverkehr, also Binnen-, Zu- und WegpendlerInnen). Der öffentliche Verkehr liegt insbesondere in der Stadt Solothurn, aber auch in einzelnen anderen Gemeinden über dem Durchschnitt. Demgegenüber weist der Langsamverkehr besonders im Wasersamt überdurchschnittliche Anteile auf.

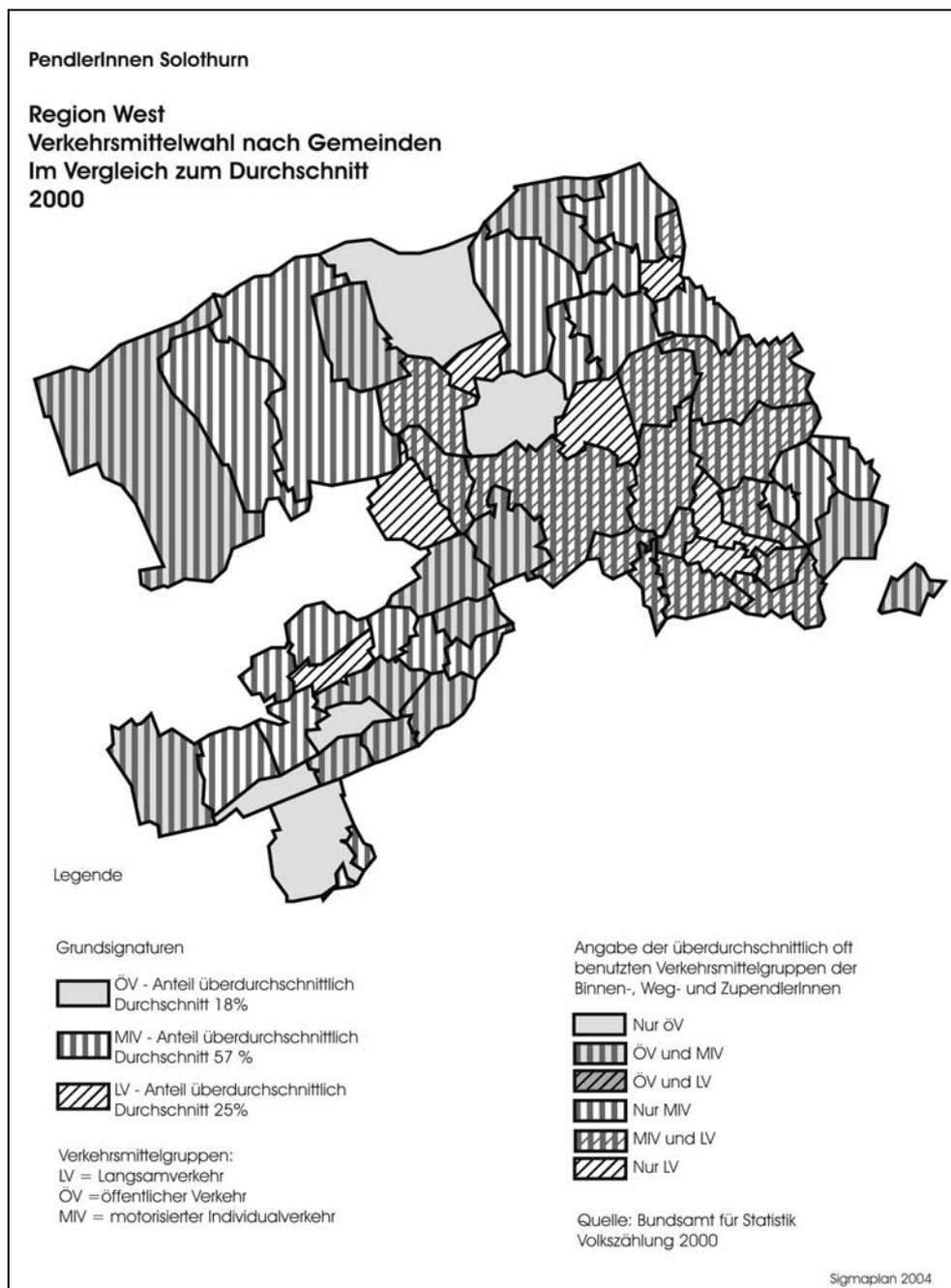


Abbildung 4: Über- bzw. unterdurchschnittliche Benutzung der Verkehrsmittel nach Gemeinde (Region West)

Bei den Binnenpendlern ist der Langsamverkehr - von einzelnen Ausnahmen abgesehen - am stärksten vertreten (vgl. Tabelle 11): In allen Bezirken sind im Binnenverkehr durchschnittlich zwischen 64 und 80% zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs. Da die Benutzung des öffentlichen Verkehrs erst ab einer gewissen Distanz sinnvoll ist, nimmt er im Binnenverkehr eine untergeordnete Stellung ein. Bei den Zu- und Wegpendlern liegt der Anteil durchschnittlich bei 23 %, Anteile von mehr als 30 % sind selten (Solothurn, Oberdorf und der "Ausreisser" Balm bei Messen). Die Zu- und Wegpendler sind am häufigsten mit dem Auto unterwegs. Auch bei den Binnenpendlern ist der motorisierte Individualverkehr in einzelnen Gemeinden von grosser Bedeutung.

Die Anteile der 3 Verkehrsmittelaggregationen an allen Pendlerbeziehungen (von Gemeinde zu Gemeinde) sind in den Anhängen 5 bis 7 dargestellt.

Tabelle 11: Verkehrsmittelwahl: Anteile pro Gemeinde Region West (alle Pendler mit Angaben zum Verkehrsmittel)

Gemeinde	Langsamverkehr (zu Fuss, Velo, Mofa)		öffentlicher Verkehr (inkl. Park % Ride)		motorisierter Individualverkehr		
	Binnen- pendler	Zu- / Weg- pendler	Binnen- pendler	Zu- / Weg- pendler	Binnen- pendler	Zu- / Weg- pendler	
Bezirk Bucheggberg	Aetigkofen	76%	17%	0%	24%	24%	59%
	Aetingen	41%	16%	12%	23%	47%	61%
	Balm bei Messen	60%	7%	0%	49%	40%	44%
	Bibern (SO)	55%	6%	5%	12%	40%	82%
	Biezwil	78%	8%	0%	14%	22%	79%
	Brügglen	25%	21%	0%	10%	75%	69%
	Brunnenthal	79%	13%	0%	15%	21%	72%
	Gosswil	100%	0%	0%	7%	0%	93%
	Hessigkofen	73%	37%	0%	17%	27%	46%
	Küttigkofen	44%	17%	0%	22%	56%	61%
	Kyburg-Buchegg	82%	13%	0%	18%	18%	69%
	Lüsslingen	80%	24%	0%	10%	20%	65%
	Lüterkofen-Ichertswil	62%	13%	5%	21%	32%	66%
	Lütterswil-Gächliwil	59%	5%	0%	13%	41%	82%
	Messen	81%	5%	0%	26%	19%	68%
	Mühledorf (SO)	50%	14%	0%	21%	50%	65%
	Nennigkofen	87%	25%	0%	16%	13%	59%
Oberramsern	0%	0%	13%	25%	88%	75%	
Schnottwil	82%	2%	1%	26%	18%	71%	
Tscheppach	67%	21%	0%	10%	33%	69%	
Unterramsern	63%	2%	0%	29%	38%	69%	
Bezirk Bucheggberg	74%	13%	1%	19%	25%	67%	
Bezirk Lebern	Balm bei Günsberg	100%	4%	0%	25%	0%	71%
	Bellach	76%	13%	0%	17%	24%	70%
	Bettlach	70%	9%	1%	18%	28%	73%
	Feldbrunnen-St.Niklaus	53%	18%	6%	17%	41%	65%
	Flumenthal	84%	12%	0%	15%	16%	73%
	Grenchen	56%	4%	6%	27%	38%	69%
	Günsberg	75%	6%	2%	20%	23%	73%
	Hubersdorf	87%	22%	0%	18%	13%	59%
	Kammersrohr	0%	30%	0%	10%	100%	60%
	Langendorf	82%	20%	1%	22%	17%	59%
	Lommiswil	81%	8%	0%	23%	19%	68%
	Niederwil (SO)	63%	18%	3%	18%	33%	64%
	Oberdorf (SO)	76%	8%	2%	35%	22%	57%
	Riedholz	74%	17%	1%	14%	25%	69%
	Rüttenen	55%	17%	6%	19%	39%	64%
	Selzach	74%	8%	0%	16%	25%	76%
	Bezirk Lebern	64%	10%	4%	21%	32%	68%
Solothurn	67%	10%	9%	34%	24%	56%	
Bezirk Solothurn	67%	10%	9%	34%	24%	56%	
Bezirk Wasseramt	Aeschi (SO)	67%	10%	4%	24%	29%	66%
	Biberist	75%	12%	1%	18%	24%	69%
	Bolken	93%	8%	0%	20%	7%	72%
	Deitingen	83%	16%	0%	13%	16%	70%
	Derendingen	81%	15%	1%	17%	18%	69%
	Etziken	81%	10%	0%	15%	19%	75%
	Gerlafingen	83%	13%	0%	13%	17%	74%
	Halten	94%	25%	0%	15%	6%	60%
	Heinrichswil-Winistorf	90%	19%	0%	12%	10%	69%
	Herswil	0%	31%	0%	6%	100%	63%
	Horriwil	79%	14%	4%	18%	18%	67%
	Hüniken	100%	14%	0%	19%	0%	67%
	Kriegstetten	86%	16%	1%	17%	13%	67%
	Lohn-Ammannsegg	78%	6%	0%	24%	22%	70%
	Luterbach	78%	17%	0%	13%	22%	71%
	Obergerlafingen	78%	19%	0%	11%	22%	70%
	Oekingen	87%	23%	2%	20%	11%	58%
	Rechterswil	85%	13%	0%	18%	15%	69%
	Steinhof	50%	2%	0%	21%	50%	77%
Subingen	78%	14%	1%	14%	21%	73%	
Zuchwil	79%	14%	2%	20%	19%	66%	
Bezirk Wasseramt	80%	14%	1%	17%	19%	69%	
Region West	70%	12%	4%	23%	26%	66%	

### 4.3 Verkehrsmittelwahl Region Ost

Wie in der Region West dominiert im Binnenverkehr der Fuss- und leichte Zweiradverkehr (vgl. Abbildung 5). Sein Anteil schwankt zwischen 20 und 86%. Der Autoverkehr erreicht meist einen Anteil von ca. 25%, kann aber in Einzelfällen bis auf 80% steigen. Der öffentliche Verkehr ist nur in urban geprägten Räumen wie Olten sowie in Obererlinsbach und Obergösgen von grösserer Bedeutung. Die Zu- und WegpendlerInnen sind meistens mit dem Auto unterwegs (Anteil meist zwischen 60 und 80 %). Die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs schwankt in Abhängigkeit des Angebots. Der Anteil liegt meist unter 30 %, in Olten erreicht er 43 % und in Gänsbrunnen - wegen der speziellen geografischen Lage - 59%.

Besonders im Bezirk Gäu ist der Anteil des motorisierten Verkehrs hoch und jener des öffentlichen Verkehrs tief (vgl. Abbildung 5 und Tabelle 12). Erwartungsgemäss ist der Anteil öV in den Gemeinden um Olten hoch. Der Bezirk Thal hat einen überdurchschnittlichen Anteil Langsamverkehr.

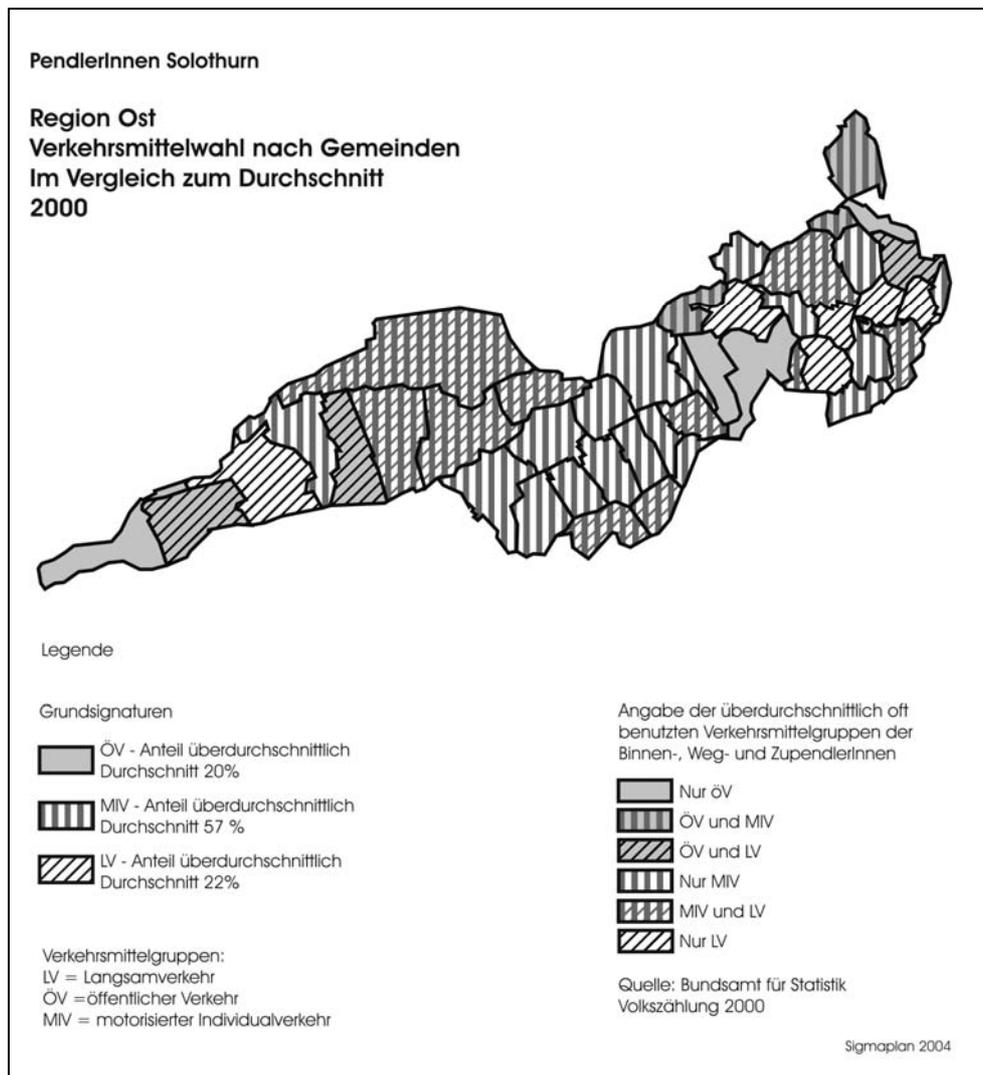


Abbildung 5: Über- bzw. unterdurchschnittliche Benutzung der Verkehrsmittel nach Gemeinde (Region Ost)

Tabelle 12: Verkehrsmittelwahl Anteile pro Gemeinde Region Ost (alle Pendler mit Angaben zum Verkehrsmittel)

	Gemeinde	Langsamverkehr (zu Fuss, Velo, Mofa)		öffentlicher Verkehr (inkl. Park % Ride)		motorisierter Individualverkehr	
		Binnen- pendler	Zu- / Weg- pendler	Binnen- pendler	Zu- / Weg- pendler	Binnen- pendler	Zu- / Weg- pendler
Bezirk Gäu	Egerkingen	75%	7%	0%	15%	25%	78%
	Härkingen	75%	7%	0%	9%	25%	84%
	Kestenholz	79%	8%	0%	15%	21%	78%
	Neuendorf	72%	11%	1%	13%	27%	77%
	Niederbuchsiten	85%	9%	0%	14%	15%	77%
	Oberbuchsiten	73%	12%	0%	17%	27%	71%
	Oensingen	67%	4%	1%	22%	32%	75%
	Wolfwil	71%	12%	0%	12%	28%	76%
	Bezirk Gäu	72%	8%	0%	16%	28%	77%
Bezirk Gösgen	Hauenstein-Ifenthal	42%	2%	4%	31%	54%	67%
	Kienberg	63%	0%	4%	26%	33%	74%
	Lostorf	70%	9%	2%	21%	28%	70%
	Niedererlinsbach	83%	13%	1%	29%	16%	58%
	Niedergösgen	79%	12%	1%	21%	21%	67%
	Obererlinsbach	57%	12%	10%	29%	33%	59%
	Obergösgen	59%	18%	10%	23%	31%	60%
	Rohr (SO)	20%	9%	0%	27%	80%	64%
	Stüsslingen	84%	8%	1%	25%	15%	67%
	Trimbach	75%	15%	4%	23%	21%	62%
	Winznau	80%	10%	4%	20%	16%	70%
Wisen (SO)	76%	2%	0%	26%	24%	72%	
Bezirk Gösgen	73%	12%	3%	23%	23%	64%	
Bezirk Olten	Boningen	78%	6%	2%	20%	20%	74%
	Däniken	67%	9%	0%	13%	33%	78%
	Dulliken	80%	7%	0%	26%	20%	67%
	Eppenberg-Wöschnau	33%	13%	0%	20%	67%	68%
	Fulenbach	72%	17%	0%	15%	27%	68%
	Gretzenbach	82%	13%	1%	18%	17%	69%
	Gunzgen	73%	11%	1%	14%	25%	76%
	Hägendorf	69%	8%	1%	19%	31%	73%
	Kappel (SO)	78%	15%	0%	18%	22%	66%
	Olten	67%	6%	9%	43%	24%	51%
	Rickenbach (SO)	84%	12%	1%	12%	15%	76%
	Schönenwerd	80%	11%	3%	24%	17%	65%
	Starrkirch-Wil	82%	17%	0%	20%	18%	63%
	Walterswil (SO)	69%	15%	0%	10%	31%	75%
Wangen bei Olten	82%	6%	1%	28%	17%	66%	
Bezirk Olten	72%	9%	5%	30%	23%	62%	
Bezirk Thal	Aedermannsdorf	50%	20%	0%	21%	50%	59%
	Balsthal	72%	3%	0%	21%	27%	77%
	Gänsbrunnen	50%	2%	0%	59%	50%	39%
	Herbetswil	80%	26%	0%	21%	20%	53%
	Holderbank (SO)	73%	10%	2%	22%	25%	68%
	Laupersdorf	72%	10%	0%	22%	27%	68%
	Matzendorf	86%	5%	0%	33%	14%	62%
	Mümliswil-Ramiswil	71%	5%	3%	19%	26%	75%
	Welschenrohr	81%	0%	1%	36%	18%	64%
Bezirk Thal	74%	6%	1%	23%	25%	70%	
Region Ost	73%	9%	3%	25%	24%	66%	

#### 4.4 Verkehrsmittelwahl Region Nord

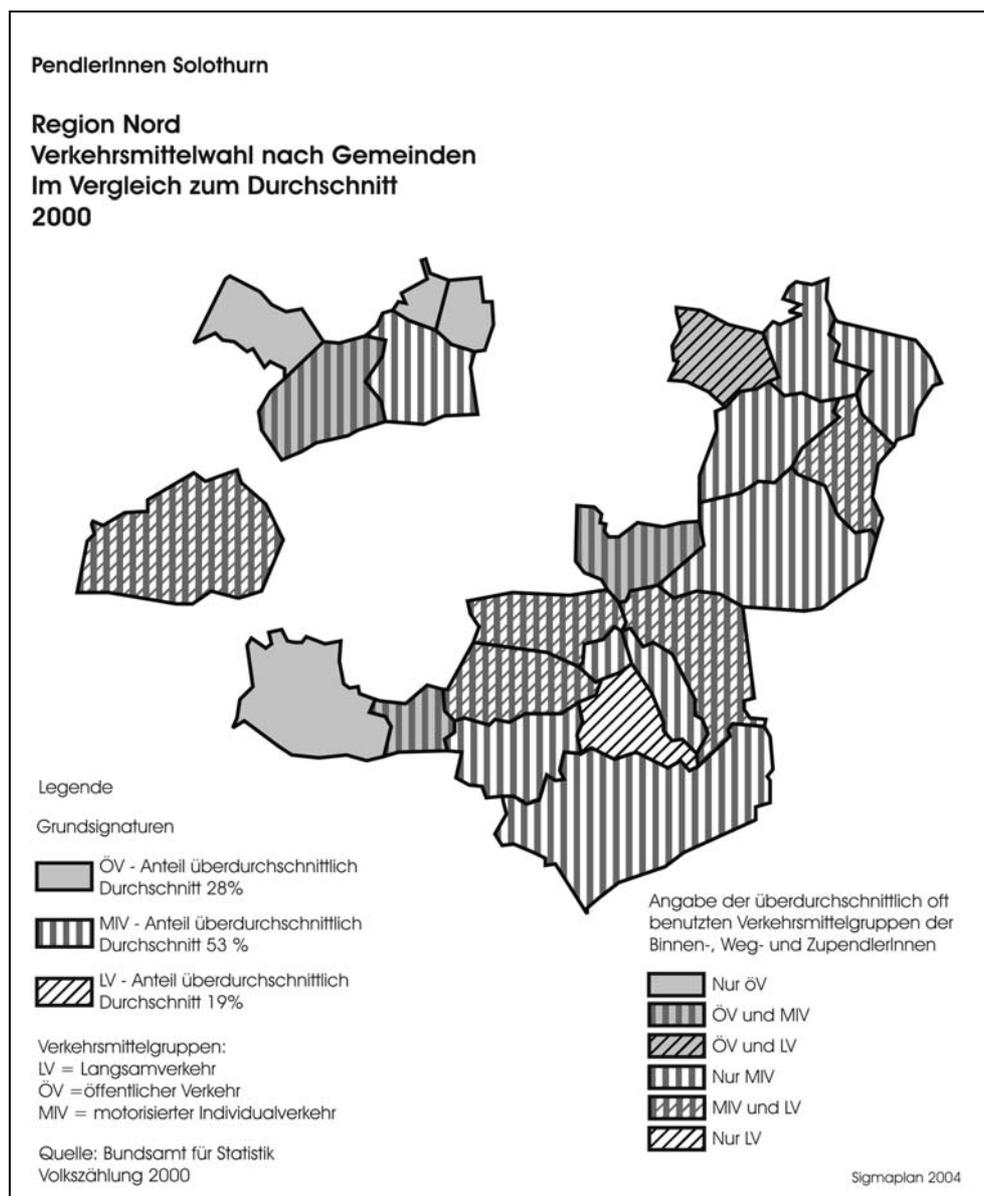
Die Anteile der einzelnen Verkehrsmittelkategorien entsprechen im Binnenverkehr trotz der fehlenden Zentren den anderen zwei Regionen (vgl. Tabelle 13). Demgegenüber gewinnt im Zu- und Wegpendlerverkehr der öffentliche Verkehr gegenüber den anderen Regionen an Bedeutung (34 % gegenüber 23 bzw. 25 %), dies auf Kosten des Langsamverkehrs (6 % gegenüber 9 bzw. 12 %). Im öffentlichen Verkehr wieder spiegeln die grossen Unterschiede (zwischen 20 und 56 %) die Abhängigkeit vom Angebot. Er wird im Bezirk Dorneck häufiger benutzt als im Bezirk Thierstein.

Tabelle 13: Verkehrsmittelwahl Anteile pro Gemeinde Region Nord (alle Pendler mit Angaben zum Verkehrsmittel)

	Gemeinde	Langsamverkehr (zu Fuss, Velo, Mofa)		öffentlicher Verkehr (inkl. Park % Ride)		motorisierter Individualverkehr	
		Binnen- pendler	Zu- / Weg- pendler	Binnen- pendler	Zu- / Weg- pendler	Binnen- pendler	Zu- / Weg- pendler
Dorneck	Bättwil	51%	13%	32%	50%	18%	37%
	Büren (SO)	90%	1%	1%	29%	10%	70%
	Dornach	70%	13%	5%	35%	25%	52%
	Gempen	85%	1%	0%	33%	15%	66%
	Hochwald	84%	1%	1%	24%	14%	75%
	Hofstetten-Flüh	74%	6%	4%	32%	22%	62%
	Metzerlen	78%	1%	2%	36%	20%	63%
	Nuglar-St.Pantaleon	64%	2%	17%	30%	18%	68%
	Rodersdorf	81%	2%	5%	56%	15%	43%
	Seewen	73%	1%	4%	20%	23%	79%
	Witterswil	79%	10%	9%	49%	12%	42%
	Bezirk Dorneck	74%	7%	6%	37%	20%	56%
Thierstein	Bärschwil	59%	8%	14%	34%	27%	58%
	Beinwil (SO)	4%	2%	4%	30%	91%	68%
	Breitenbach	75%	5%	1%	29%	24%	66%
	Büsserach	69%	7%	1%	25%	30%	68%
	Erschwil	73%	2%	1%	28%	27%	70%
	Fehren	78%	2%	8%	30%	15%	69%
	Grindel	65%	12%	0%	32%	35%	56%
	Himmelried	61%	0%	17%	34%	22%	66%
	Kleinlützel	67%	2%	2%	36%	31%	62%
	Meltingen	82%	12%	1%	30%	17%	58%
	Nunningen	64%	2%	9%	29%	27%	69%
	Zullwil	68%	14%	3%	20%	29%	66%
	Bezirk Thierstein	69%	5%	4%	29%	27%	66%
	Region Nord	72%	6%	5%	34%	23%	60%

Nur in 6 der 23 Gemeinden liegt der Anteil des Autoverkehrs unter dem Durchschnitt (vgl. Abbildung 6). Eine überdurchschnittliche Benutzung des öffentlichen Verkehrs ist in den Gemeinden des Bezirks Dorneck häufiger als im Bezirk Thierstein, das umgekehrte gilt beim Langsamverkehr.

Die Anteile der 3 Verkehrsmittelaggregationen an allen Pendlerbeziehungen (von Gemeinde zu Gemeinde) sind in den Anhängen 11 bis 13 dargestellt.



**Abbildung 6: Über- bzw. unterdurchschnittliche Benutzung der Verkehrsmittel nach Gemeinde (Region Nord)**

## 5. Entwicklung 1990 –2000

### 5.1 Überblick

*Tabelle 14: Übersicht über die Pendlerbeziehungen (Volkszählungen 1990, 2000, alle PendlerInnen mit bekanntem Arbeitsort)*

	1990	2000	Differenz
Binnenpendler innerhalb Gemeinde	52037	48067	-8%
Pendler innerhalb Region West	54435	50421	-7%
Weg-/Zupendler Region West	72981	78233	7%
Pendler innerhalb Region Ost	43863	42628	-3%
Weg-/Zupendler Region Ost	66740	72522	9%
Pendler innerhalb Region Nord	6770	7417	10%
Weg-/Zupendler Region Nord	16611	18403	11%
Pendler innerhalb Kanton Solothurn	107573	104160	-3%
Total Pendler von/nach Kanton Solothurn	45260	56972	26%
Pendler von/nach Kanton Basel-Land	8124	9690	19%
Pendler von/nach Kanton Jura	277	304	10%
Pendler von/nach Kanton Bern	15223	20632	36%
Pendler von/nach Kanton Aargau	12352	14671	19%
Pendler von/nach übrige Schweiz	9227	11625	26%

Es ist vorzuschicken, dass die Zahl der PendlerInnen mit unbekanntem Arbeitsort (die in den Auswertungen nicht inbegriffen sind) überproportional zugenommen haben. Dies bedeutet, dass die in Tabelle 14 ausgewiesenen Zuwachsraten tendenziell zu niedrig sind.

Rückläufige Entwicklungen sind eher auf kurzen Distanzen zu verzeichnen (insbesondere bei den BinnenpendlerInnen), die grössten Zuwachsraten weisen die Pendlerbeziehungen über die Kantonsgrenze hinaus auf: Gesamthaft + 26 %, Nachbarkantone unterschiedlich von + 10 % bis + 36 %, übrige Schweiz + 26 %.

## 5.2 Entwicklung Pendlerbeziehungen und Verkehrsmittelwahl Region West

In der Region West ist die Entwicklung der Pendlerbeziehungen zwischen 1990 und 2000 uneinheitlich (vgl. Tabelle 15). Die Pendlerströme innerhalb der einzelnen Bezirke haben - mit Ausnahme des Bezirks Bucheggberg - abgenommen. Im Bezirk Bucheggberg haben die Pendlerströme allgemein zugenommen, währenddem besonders in den Bezirken Solothurn und Wasseramt die Pendlerströme innerhalb der Region abgenommen haben oder konstant geblieben sind. Als Quelle von Pendlerströmen haben die Gebiete ausserhalb der Region bzw. ausserhalb des Kantons mässig zugenommen, als Ziele jedoch sehr stark.

Tabelle 15: Veränderung der Pendlerzahlen 1990 bis 2000 in der Region West

Arbeitszone	Bucheggberg	Lebern	Solothurn	Wasseramt	Region West	Übriger Kanton	ausserhalb Kanton	Total
Wohnort	Bucheggberg	Lebern	Solothurn	Wasseramt	Region West	Übriger Kanton	ausserhalb Kanton	Total
Bucheggberg	<b>11%</b>	40%	12%	20%	20%	52%	71%	41%
Lebern	178%	<b>-11%</b>	-8%	6%	-3%	82%	39%	10%
Solothurn	-9%	-1%	<b>-15%</b>	-10%	-6%	55%	41%	11%
Wasseramt	78%	25%	-8%	<b>-10%</b>	0%	102%	57%	19%
Region West	77%	17%	-7%	2%	<b>-1%</b>	85%	50%	17%
Übriger Kanton	50%	-3%	23%	28%	20%			
ausserhalb Kanton	25%	16%	27%	17%	20%			
Total	53%	16%	0%	9%	6%			

Der Anhang 14 stellt die Entwicklung der Pendlerzahlen von 1990 bis 2000 für jede Pendlerrelation dar. Prozentwerte können natürlich nur dort berechnet werden, wo der Ausgangswert (von 1990) nicht Null ist. Bei kleinen Zahlen ergeben sich auch sehr schnell hohe Prozentwerte (eine Zunahme von 1 auf 5 ergibt + 400 %).

Der Anteil des Langsamverkehrs wie auch des öffentlichen Verkehrs hat im Binnenverkehr abgenommen (Ausnahme: Langsamverkehr in Solothurn), während der Autoverkehr an Bedeutung gewonnen hat (vgl. Tabelle 16).

Bei den Zu- und WegpendlerInnen hat der Langsamverkehr deutlich an Bedeutung verloren. Währenddem der öffentliche Verkehr im Bezirk Bucheggberg zugenommen hat (ZupendlerInnen von 12 auf 16 %, WegpendlerInnen von 19 auf 21 %), ist sein Anteil sonst meist rückläufig. Die PendlerInnen sind sowohl im Binnenverkehr als auch über die Gemeindegrenzen hinaus häufiger mit dem Auto unterwegs.

**Tabelle 16: Veränderung der Verkehrsmittelwahl 1990 - 2000 in der Region West**

		Bucheggberg		Lebern		Solothurn		Wasseramt	
		1990	2000	1990	2000	1990	2000	1990	2000
Anteil Langsamverkehr	Binnenpendler	76%	74%	66%	64%	64%	67%	84%	80%
	Zupendler	30%	22%	15%	10%	15%	10%	20%	15%
	Wegpendler	18%	9%	14%	10%	12%	9%	20%	13%
Anteil öff. Verkehr inkl. P&R	Binnenpendler	3%	1%	6%	4%	13%	9%	1%	1%
	Zupendler	12%	16%	20%	19%	38%	34%	12%	11%
	Wegpendler	19%	21%	26%	23%	34%	34%	23%	21%
Anteil mot. Ind. Verkehr	Binnenpendler	21%	25%	28%	32%	23%	24%	15%	19%
	Zupendler	58%	61%	66%	71%	47%	56%	68%	74%
	Wegpendler	63%	70%	60%	67%	54%	58%	57%	66%

### 5.3 Entwicklung Pendlerbeziehungen und Verkehrsmittelwahl Region Ost

Auch innerhalb der Region Ost ist die Entwicklung nicht einheitlich. Teilweise ist die Zahl der PendlerInnen innerhalb der Region zurückgegangen (besonders in den Bezirken Gösgen und Olten), teilweise ist sie gewachsen (vgl. Tabelle 17). Gleichzeitig haben die Pendlerbeziehungen von und nach ausserhalb des Bezirks markant zugenommen, wobei der übrige Kanton vor den anderen Kantonen steht.

Tabelle 17: Veränderung der Pendlerzahlen 1990 bis 2000 in der Region Ost

Arbeitszone Wohnort	Gäu	Gösgen	Olten	Thal	Region Ost	Übriger Kanton	ausserhalb Kanton	Total
Gäu	19%	4%	11%	1%	9%	18%	46%	23%
Gösgen	72%	2%	-19%	17%	-16%	55%	17%	-3%
Olten	41%	-17%	-10%	11%	10%	15%	17%	15%
Thal	23%	30%	65%	-6%	33%	23%	36%	32%
Region Ost	36%	-15%	-8%	4%	0%	22%	21%	12%
Übriger Kanton	95%	3%	92%	78%	89%			
ausserhalb Kanton	95%	2%	24%	9%	33%			
Total	62%	-8%	9%	16%	18%			

Der Anhang 15 stellt die Entwicklung der Pendlerzahlen von 1990 bis 2000 für jede Pendlerrelation dar.

Beim Binnenverkehr ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs im Allgemeinen stabil. Der Langsamverkehr konnte sogar leicht zulegen. Einzig der Bezirk Gösgen weicht von diesem Trend ab.

Die Veränderung der Verkehrsmittelwahl entspricht bei den Zu- und WegpendlerInnen jener der anderen Regionen. Der Autoverkehr hat meist spürbar zugenommen zu Lasten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. Im Bezirk Thal geht der Trend eher leicht in die Gegenrichtung.

*Tabelle 18: Veränderung der Verkehrsmittelwahl 1990 - 2000 in der Region Ost*

		Gäu		Gösgen		Olten		Thal	
		1990	2000	1990	2000	1990	2000	1990	2000
Anteil Langsamverkehr	Binnenpendler	71%	72%	77%	73%	68%	72%	73%	74%
	Zupendler	11%	7%	16%	14%	14%	9%	7%	9%
	Wegpendler	10%	8%	18%	12%	11%	8%	4%	5%
Anteil öff. Verkehr inkl. P&R	Binnenpendler	1%	0%	4%	3%	8%	5%	2%	1%
	Zupendler	11%	12%	19%	16%	32%	30%	20%	22%
	Wegpendler	22%	20%	29%	26%	32%	30%	26%	24%
Anteil mot. Ind. Verkehr	Binnenpendler	28%	28%	18%	23%	23%	23%	25%	25%
	Zupendler	78%	81%	65%	70%	55%	62%	72%	69%
	Wegpendler	67%	72%	53%	63%	57%	62%	70%	71%

## 5.4 Entwicklung Pendlerbeziehungen und Verkehrsmittelwahl Region Nord

Allgemein ist eine Zunahme der Pendlerströme festzustellen. Die Zuwachsraten sind bei den Pendlerbeziehungen mit dem übrigen Kanton eindeutig am grössten, wobei diese im Vergleich zu den übrigen Pendlerströmen nur eine untergeordnete Bedeutung haben. Auffallend ist, dass die Region Nord als Ziel von Pendlerbeziehungen sogar minim an Bedeutung verloren hat.

*Tabelle 19: Veränderung der Pendlerzahlen 1990 bis 2000 in der Region Nord*

Arbeitszone						
Wohnort	Dorneck	Thierstein	Region Nord	Übriger Kanton	ausserhalb Kanton	Total
Dorneck	15%	21%	15%	81%	14%	15%
Thierstein	18%	5%	5%	109%	28%	16%
Region Nord	15%	5%	10%	95%	19%	15%
Übriger Kanton	156%	53%	88%			
ausserhalb Kanton	0%	-1%	-1%			
Total	10%	4%	7%			

Der Anhang 16 stellt die Entwicklung der Pendlerzahlen von 1990 bis 2000 für jede Pendlerrelation dar.

Die Verkehrsmittelwahl ist im Binnenverkehr grundsätzlich stabil geblieben. Demgegenüber entspricht die Entwicklung bei den Zu- und WegpendlerInnen dem in den anderen Regionen beobachteten Trend: Der Autoverkehr nimmt zu, der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr verlieren an Bedeutung.

*Tabelle 20: Veränderung der Verkehrsmittelwahl 1990 - 2000 in der Region Nord*

		Dorneck		Thierstein	
		1990	2000	1990	2000
Anteil Langsamverkehr	Binnenpendler	74%	74%	69%	69%
	Zupendler	12%	10%	11%	8%
	Wegpendler	7%	6%	6%	4%
Anteil öff. Verkehr inkl. P&R	Binnenpendler	7%	6%	6%	4%
	Zupendler	36%	32%	26%	22%
	Wegpendler	43%	38%	35%	33%
Anteil mot. Ind. Verkehr	Binnenpendler	19%	20%	25%	27%
	Zupendler	52%	58%	63%	70%
	Wegpendler	50%	55%	59%	64%

## 6. Fazit und Ausblick

Die Analyse der Pendlerströme im Kanton Solothurn zeigt, dass zwischen den drei topografisch getrennten Teilgebieten nur wenige Pendlerbeziehungen bestehen (rund 3'700 PendlerInnen bzw. 3.5 % aller innerkantonalen Pendlerbeziehungen). Dies ist wesentlich weniger als die Zahl der Pendlerbeziehungen, die die Kantonsgrenzen überqueren (knapp 35'000 WegpendlerInnen und rund 22'000 ZupendlerInnen bzw. ca. 35 % aller Pendlerbeziehungen, die den Kanton Solothurn betreffen).

Bei der Verkehrsmittelwahl dominiert das Auto, das gesamtkantonal von 54 % aller PendlerInnen benutzt wird, vor dem Langsamverkehr (FussgängerInnen sowie Velo- und MofafahrerInnen: 26 % aller PendlerInnen) und dem öffentlichen Verkehr (inkl. Park&Ride, 20 % aller PendlerInnen). Der relativ hohe Anteil des Langsamverkehrs ist vor allem durch die BinnenpendlerInnen bedingt, bei denen 71 % dieser Gruppe zuzurechnen sind. Bei Pendlerbeziehungen über die Gemeindegrenzen hinaus ist die Dominanz des Autos mit einem Anteil von fast zwei Dritteln noch spürbarer (gegenüber 25 % beim öffentlichen Verkehr und 10 % beim Langsamverkehr).

Aus dem Vergleich mit 1990 lassen sich verschiedene Trends herauslesen, die für die Zukunft von Bedeutung sind:

Die Zunahme der Gesamtpendlerzahl ist durch zwei Faktoren bedingt: Die Zunahme der Berufstätigen (wobei im Jahr 2000 bereits Personen mit Wochenpensen von einer Stunde als Berufstätige behandelt wurden) und die Abnahme derer, die im gleichen Gebäude wohnen und arbeiten. Beide Entwicklungen werden tendenziell weitergehen, allerdings bleiben die Veränderungen wahrscheinlich gering. Viel bedeutender sind die zunehmend grösseren Distanzen der Pendlerwege. Dies wird durch folgende Zahlen illustriert: Die Zahl der BinnenpendlerInnen nahm von 1990 bis 2000 um 8 % ab, die Zahl der PendlerInnen innerhalb des Kantons war leicht rückläufig (- 3 %) und die Zahl der Pendlerbeziehungen über die Kantonsgrenzen nahm um 26 % zu.

Im allgemeinen Trend gewann der Autoverkehr weiter an Bedeutung (1990: 47 %, 2000: 54 %), während die Anteile des Langsamverkehrs stark (von 32 auf 26 %) und des öffentlichen Verkehrs leicht (von 21 auf 20 %) zurückgingen. Die Zuwachsraten beim Autoverkehr waren besonders bei den Zu- und WegpendlerInnen gross.

## Anhang

Anhang 1: Glossar

## Tabellen

Anhang 2: Pendlerverflechtung Region West

Anhang 3: Pendlerverflechtung Region Ost

Anhang 4: Pendlerverflechtung Region Nord

Anhang 5: Verkehrsmittelwahl Anteil öV Region West

Anhang 6: Verkehrsmittelwahl Anteil MiV Region West

Anhang 7: Verkehrsmittelwahl Anteil LV Region West

Anhang 8: Verkehrsmittelwahl Anteil öV Region Ost

Anhang 9: Verkehrsmittelwahl Anteil MiV Region Ost

Anhang 10: Verkehrsmittelwahl Anteil LV Region Ost

Anhang 11: Verkehrsmittelwahl Anteil öV Region Nord

Anhang 12: Verkehrsmittelwahl Anteil MiV Region Nord

Anhang 13: Verkehrsmittelwahl Anteil LV Region Nord

Anhang 14: Pendlerentwicklung Region West

Anhang 15: Pendlerentwicklung Region Ost

Anhang 16: Pendlerentwicklung Region Nord

## Übersichtskarte

Anhang 17: Übersicht Gemeinden