



FAKTENBLATT «PENDLERMOBILITÄT 2010»

Stand: 24.10.2012

Gemessen an den zurückgelegten Tagesdistanzen ist die Pendlermobilität für Arbeit und Ausbildung der bedeutendste Verkehrszweck an Werktagen in der Schweiz. Betrachtet man die letzten 16 Jahre, pendelt die Schweizerische Wohnbevölkerung tendenziell länger und weiter. Zwischen den Jahren 2005 und 2010 hat sich das Pendeln im Hinblick auf die Dauer zwar nur unwesentlich verändert, bei der mittleren Tagesdistanz konnte jedoch eine Zunahme um 14% km beobachtet werden (+ 1,4 km). Einen grossen Effekt auf die Ansprüche an das Verkehrssystem in Bezug auf die Pendlermobilität hat zudem die gestiegene Anzahl der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Denn in den letzten 16 Jahren ist die Anzahl an Erwerbstätigen um 15% gewachsen (Erwerbstätigen-statistik ETS, Vergleich 1994/2010).

Das schweizerische Verkehrssystem ermöglicht Auszubildenden und Berufstätigen einen grossen Suchradius für die Wahl ihrer Ausbildungsstätten und Arbeitgeber. Dies trägt der gewachsene Spezialisierung in der Ausbildungs- und Berufswelt Rechnung. Zudem profitieren Firmen durch eine weiträumige Rekrutierung von Spezialistinnen und Spezialisten. Somit steht eine gute verkehrliche Erreichbarkeit für Arbeit und Ausbildung in Zusammenhang mit wirtschaftlichem Wachstum und Vernetzung. Jedoch bringt das gestiegene Aufkommen – insbesondere in Spitzenstunden – das Verkehrssystem an seine Kapazitätsgrenzen.

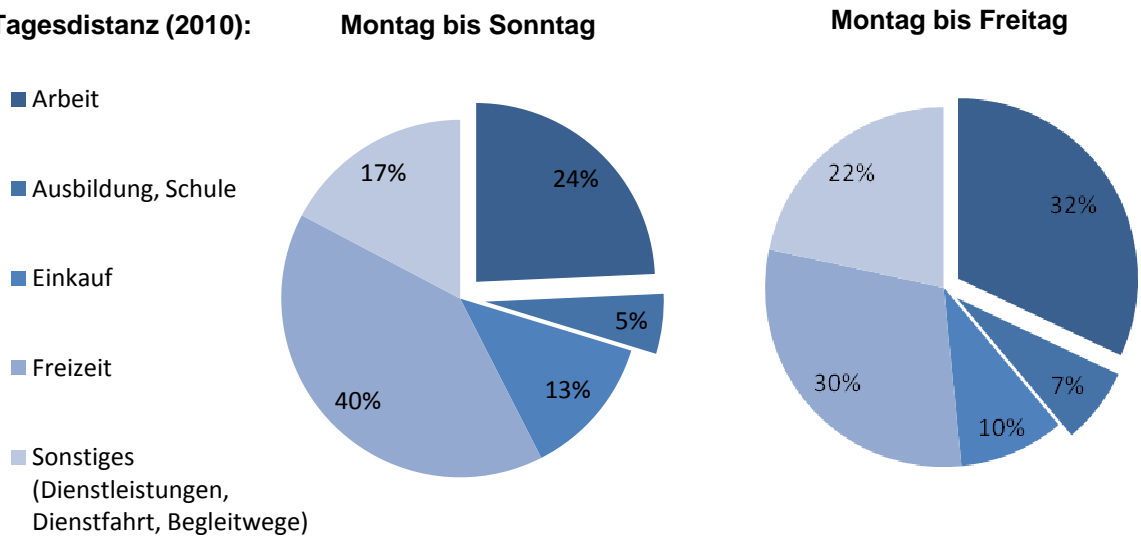
Gemäss dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 hat die Pendlermobilität weiterhin zugenommen. Eine Erklärung für den markanten Wachstum zwischen 2005 und 2010 um 14% (+ 1,4 km) auf rund 11 Kilometer Tagesdistanz kann in den deutlichen Attraktivitätssteigerungen infolge der Ausbauten von Bahn 2000 sowie in betrieblichen und infrastrukturellen Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr gesehen werden. Insbesondere bei der Arbeit stieg der Anteil Bahnnetappen – und damit auch die Distanzen – von 5,7% im Jahr 2005 auf 7,4% im Jahr 2010. Die Tatsache, dass Reisezeitgewinne dazu führen, dass längere Wege – insbesondere beim Arbeitspendeln – in Kauf genommen werden, stellt eine besondere Herausforderung für die Verkehrspolitik dar. Denn weitere kürzere Reisezeiten werden den Wachstumstrend in der Pendlermobilität verstärken.

Vor dem Hintergrund dieser Diskussionen soll dieses Faktenblatt die notwendigen Grundlagen für die Pendlermobilität anhand der Mikrozensus Mobilität und Verkehr zur Verfügung stellen.

1) Der Pendlerverkehr ist bedeutendster Verkehrszweck an Werktagen.

- Gemessen an der Tagesdistanz, die die Schweizerische Wohnbevölkerung im Durchschnitt pro Tag in der Schweiz im Jahr 2010 zurücklegte (100% entsprechen 36,7 Kilometer), beträgt der Pendlerverkehr (Arbeit und Ausbildung) über die ganze Woche 29%. Der Pendlerverkehr ist somit der zweitbedeutendste Verkehrszweck nach der Freizeit (40%) von Montag bis Sonntag.
- An Werktagen von Montag bis Freitag beträgt der Anteil des Pendlerverkehrs (Arbeit und Ausbildung) an der inländischen Tagesdistanz 39% (100% entsprechen 36,7 Kilometer). Der Pendlerverkehr ist somit der bedeutendste Anteil an Werktagen.

Tagesdistanz (2010):



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 / eigene Berechnungen für Montag bis Freitag (62'868 Zielpersonen)

2) Der Pendlerverkehr dominiert die Spitzenstunde am Morgen zwischen 7 und 8 Uhr.

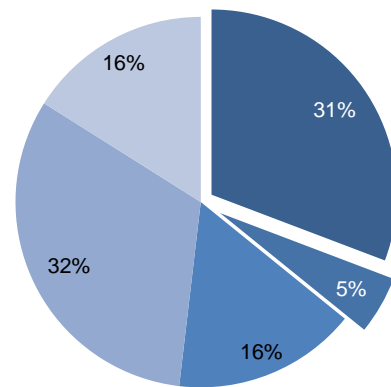
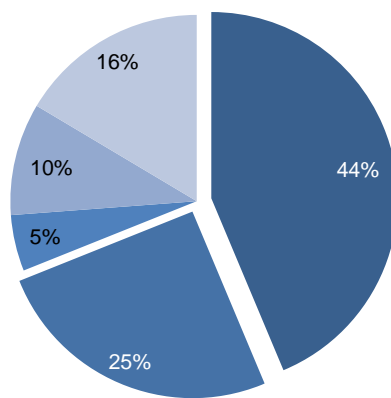
- In der „Morgenspitzenstunde“ zwischen 7 Uhr und 8 Uhr treten rund 7% aller Wege eines Werktags in der Schweiz auf. 69% dieser Wege sind der Pendlermobilität zuzuschreiben (44% Arbeit; 25% Ausbildung). Ein klare Konzentration des Pendlerverkehrs ist in den Morgenstunden erkennbar.
- In der „Abendspitzenstunde“ zwischen 17 Uhr und 18 Uhr treten rund 9% aller Wege eines Werktags in der Schweiz auf. 36% dieser Wege sind davon der Pendlermobilität zuzuschreiben (31% Arbeit; 5% Ausbildung).

Weganteile Werktags (2010):

7 bis 8 Uhr

17 bis 18 Uhr

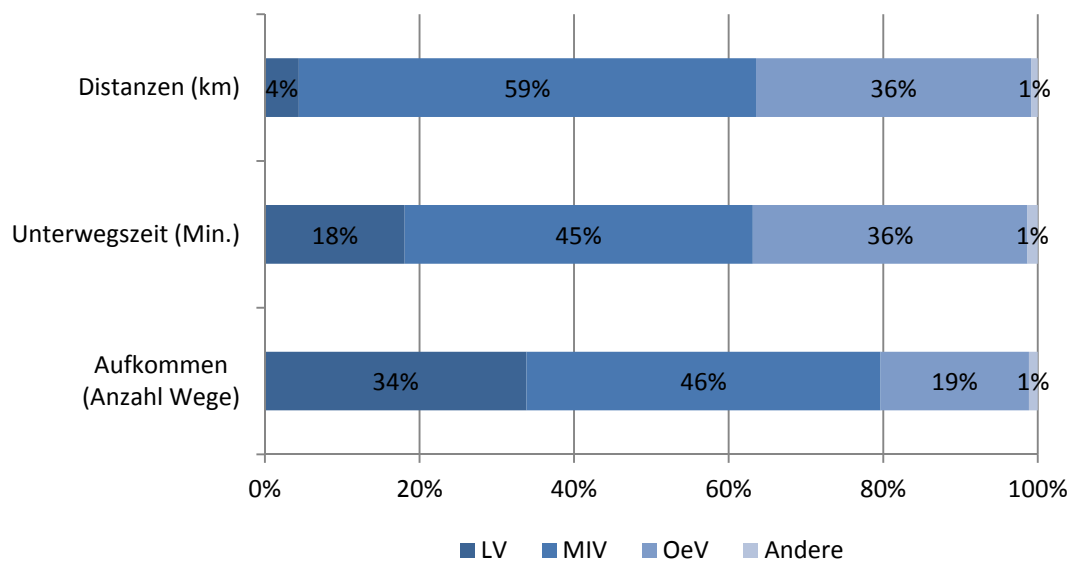
- Arbeiten
- Ausbildung, Schule
- Einkaufen
- Freizeit
- Sonstiges (Dienstleistungen, Diensfahrt, Begleitwege)



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 / eigene Berechnungen (14'375 Wege für 7-8 Uhr, 18'381 Wege für 17-18 Uhr)

3) Modalsplit für Distanzen, Unterwegszeit und Aufkommen bei der Pendlermobilität nach Hauptverkehrsmitteln

- Von den für die Arbeits- und Ausbildungswege eingesetzten Hauptverkehrsmitteln entfallen rund 46% auf den motorisierten Individualverkehr (MIV), knapp 19% auf den öffentlichen Verkehr (ÖV). Die restlichen rund 34% der Arbeits- und Ausbildungswege sind dem Langsamverkehr zuzuschreiben.
- Wird die Unterwegszeit betrachtet, sind ein Drittel dem öV zuzuordnen.
- Rund 6 von 10 Kilometern werden bei der Pendlermobilität mit dem Auto zurückgelegt.

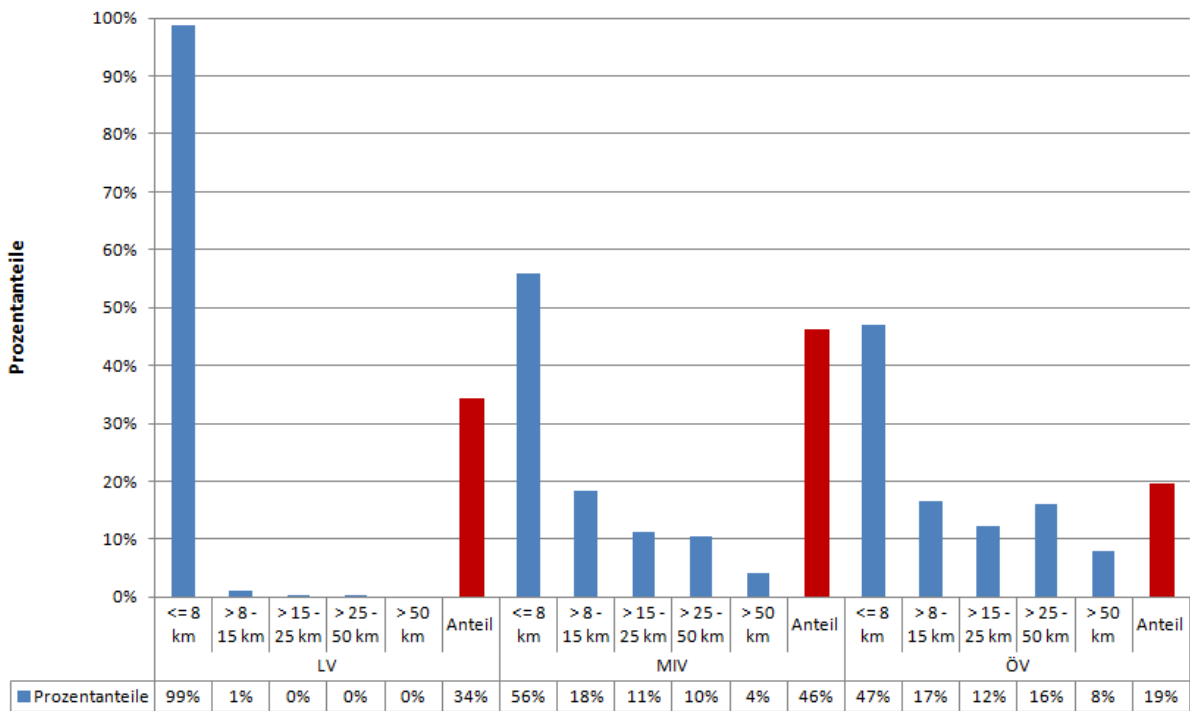


Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 / eigene Berechnungen (58'440 Wege mit Hauptverkehrsmittel)

4) Bei Arbeits- und Ausbildungswegen dominiert der MIV. Weite Distanzen sind zwar beim ÖV stärker ausgeprägt, kommen aber absolut gesehen beim MIV häufiger vor.

- Distanzen weiter als 25 Kilometer kommen beim ÖV (24%) – relativ betrachtet – häufiger vor als beim MIV (14%).
- Absolut gesehen treten aber die MIV-Wege zur Arbeit und in die Ausbildung mit einer Distanz weiter als 25 Kilometer um den Faktor 1.6 häufiger auf als mit dem ÖV (MZ 2010: n = 2'809 Wege im MIV; n = 1'805 Wege im ÖV).

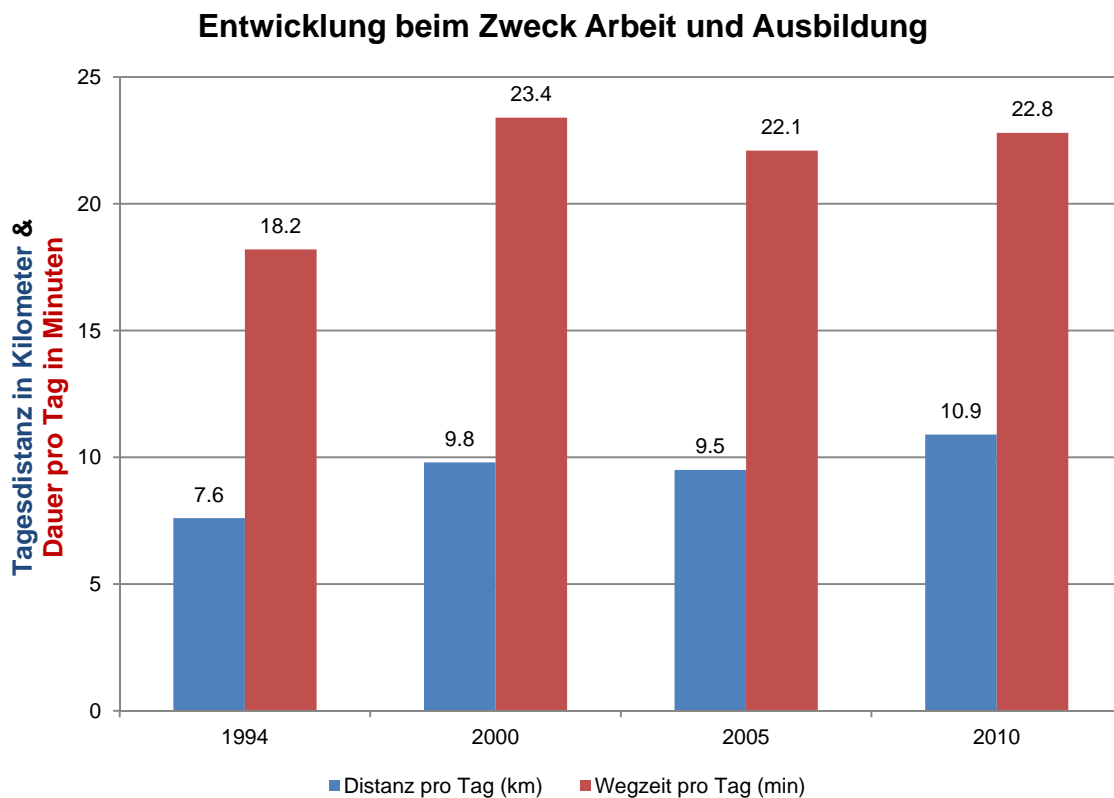
Arbeits- und Ausbildungswege nach Distanzklassen (2010)



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 / eigene Berechnungen (58'440 Wege mit Hauptverkehrsmittel)

5) Die schweizerische Wohnbevölkerung pendelt tendenziell länger und weiter.

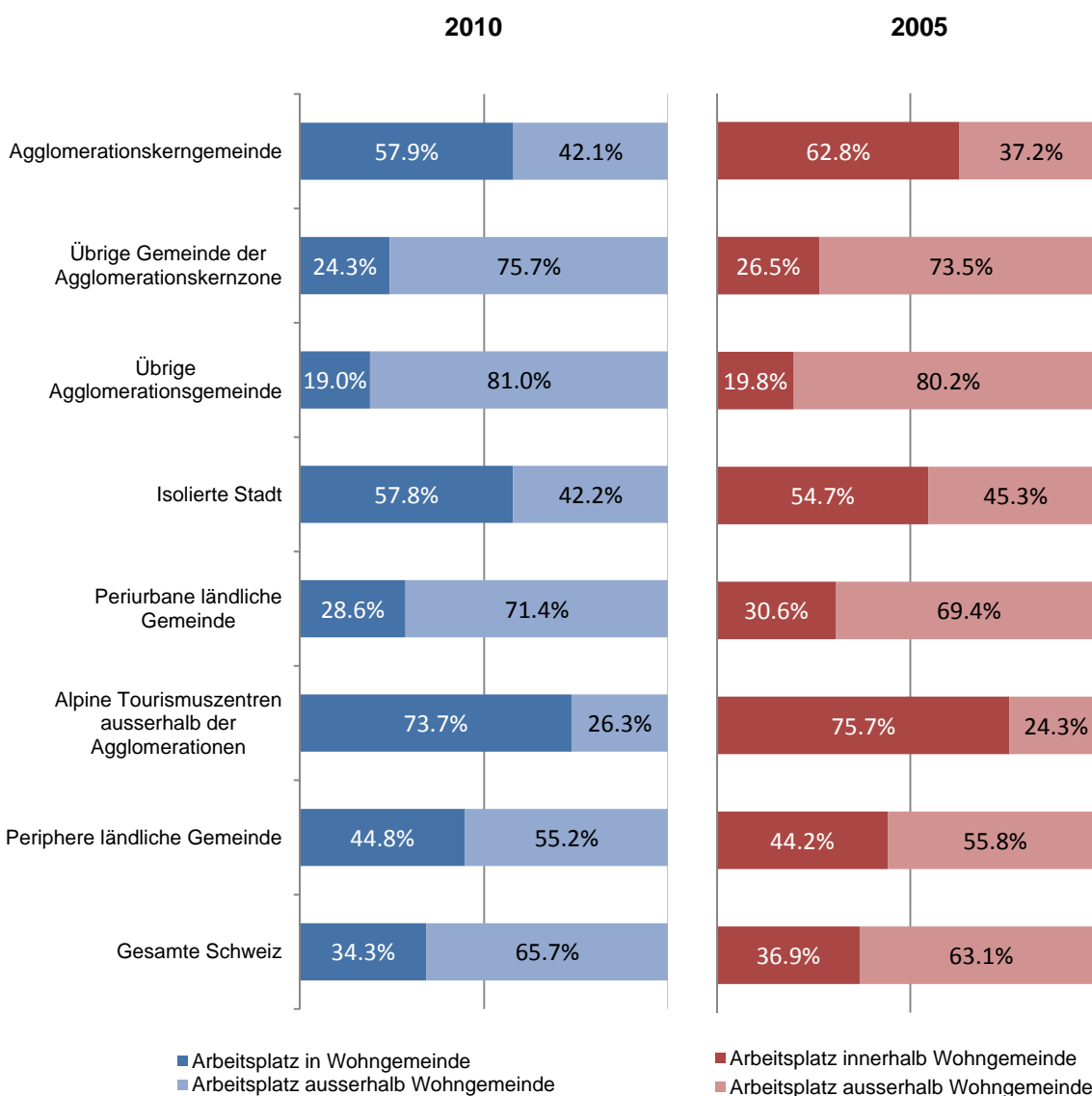
- Die mittlere Tagesdistanz, die für Arbeit und Ausbildung im durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von der schweizerischen Wohnbevölkerung zurückgelegt wird, ist in der Tendenz zwischen 1994 und 2010 um 43% angestiegen. Zwischen 2000 und 2005 hat die Tagesdistanz nahezu stagniert, während für 2010 wieder ein markanter Anstieg um 1,4 Kilometer verzeichnet wurde, was einem Wachstum von 14% entspricht.
- Auch für die tägliche Dauer, die im Pendlerverkehr verbracht wird, ist eine ähnliche Tendenz zu beobachten: Seit 1994 ist ein Anstieg um 25%, zwischen 2000 und 2005 dagegen eine Abnahme zu beobachten. Für 2010 konnte wieder ein Anstieg beobachtet werden.



Quelle: nach BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (62'868 Zielpersonen)

**6) Nur wenige Bewohner der Agglomerationsgürtel haben ihren Arbeitsplatz in der Wohnge-
meinde. Der Anteil berufstätiger Personen mit Arbeitsplatz in ihrer Wohngemeinde sinkt um 3%
zwischen 2005 und 2010.**

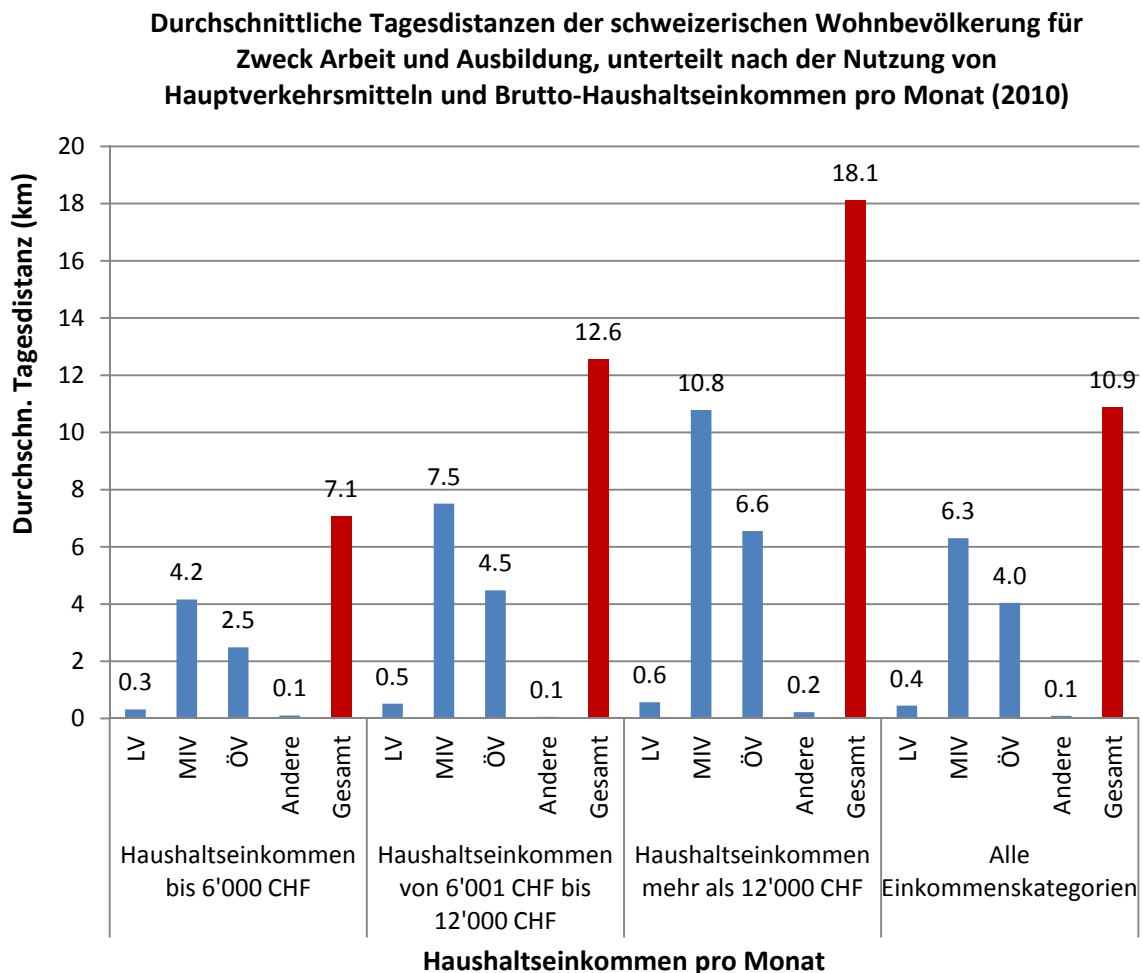
- Rund 34% aller berufstätigen Personen haben 2010 ihren Arbeitsplatz in ihrer Wohngemeinde und sind damit „intra-kommunale Pendler“.
- „Übrige Agglomerationsgemeinden“ weisen die höchsten Anteile von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern auf, die ausserhalb der eigenen Wohngemeinden arbeiten („interkommunale Pendler“).
- Auffallend ist, dass die interkommunalen Pendler in Agglomerationskerngemeinden zwischen 2005 und 2010 um gut 7% zugenommen haben.



Quelle: BFS/ARE, 2007, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Berechnungen (2010: 32'155 Erwerbstätige, 2005: 16'049)

7) Je höher das Haushaltseinkommen pro Monat, desto länger ist die mittlere Tagesdistanz zur Arbeit und zur Ausbildung.

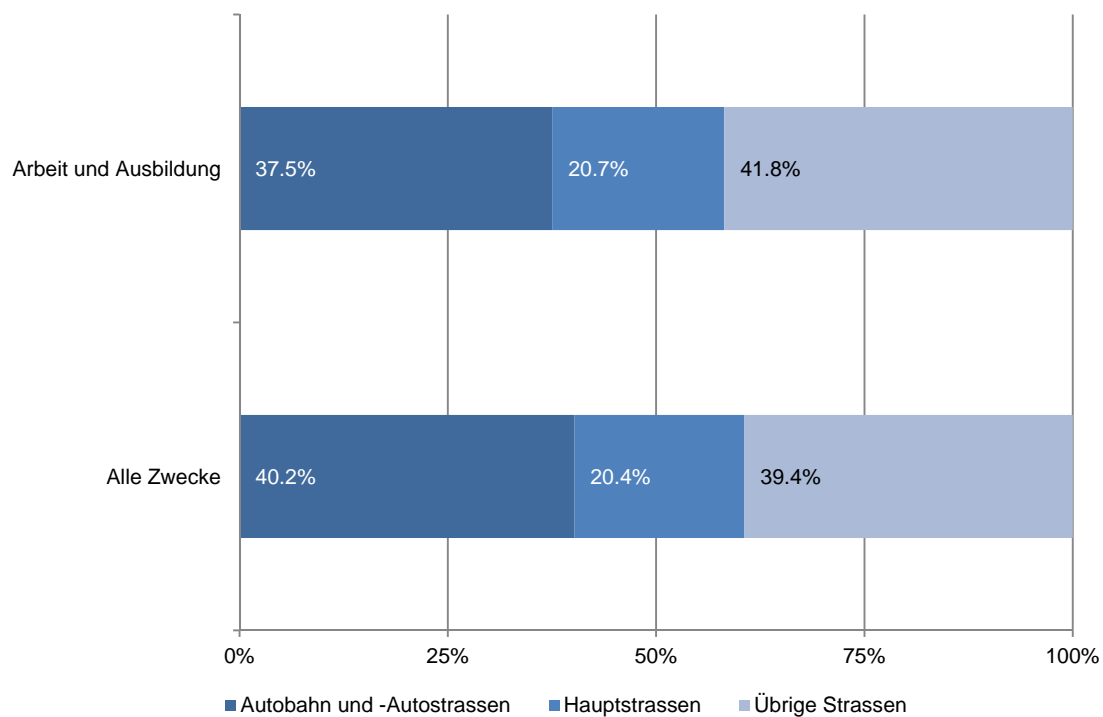
- Im Allgemeinen betrachtet, besteht ein starker Zusammenhang zwischen der mittleren Tagesdistanz für den Zweck Arbeit und Ausbildung und dem Brutto-Haushaltseinkommen pro Monat. Je höher das Haushaltseinkommen, desto weiter ist die mittlere Tagesdistanz für Arbeit und Ausbildung.
- Während im Mittel die schweizerische Wohnbevölkerung an einem durchschnittlichen Verkehrstag rund 11 Kilometer für den Zweck Arbeit und Ausbildung unterwegs ist, sind Personen, die in einem Haushalt mit einem monatlichen Bruttoeinkommen von mehr als 12'000 CHF leben, durchschnittlich rund 18 Kilometer unterwegs.
- Wird die Tagesdistanz nach Verkehrsmittelgruppen unterteilt, zeigt sich, dass die Einkommensunterschiede bezüglich der mittleren Tagesdistanz für Arbeit und Ausbildung über alle Verkehrsmittel hinweg bestehen bleiben, mit dem MIV als wichtigstes Verkehrsmittel.



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Berechnungen (62'868 Zielpersonen)

8) MIV: Strassenbenutzung nach Strassenkategorien

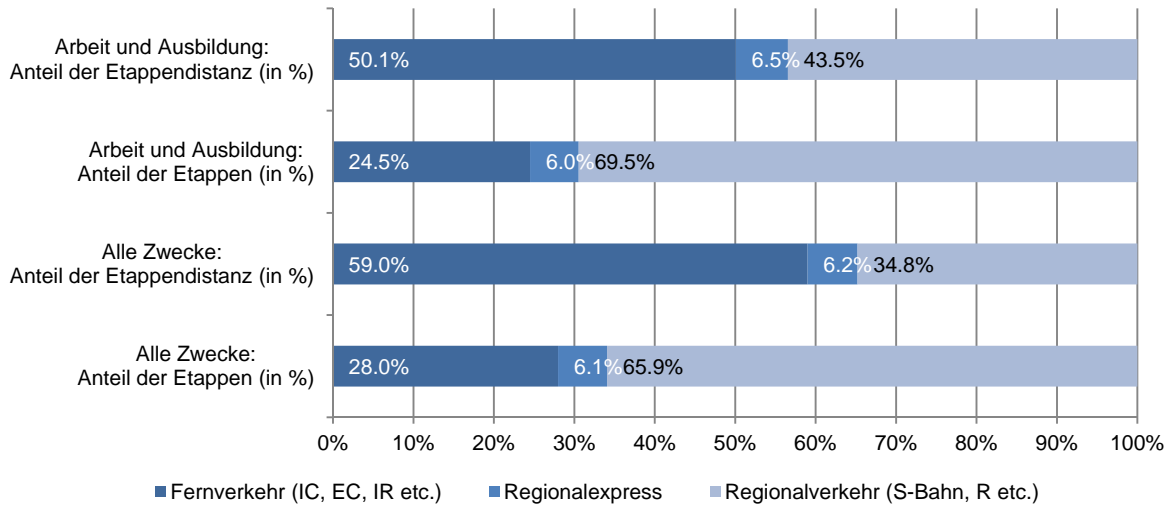
- Im Vergleich zum Gesamtverkehr fällt auf, dass der Pendlerverkehr über alle Verkehrsmittel hinweg eine leichte Verschiebung von den Autobahn und Autostrassen auf die übrigen Strassen aufweist.
- Insgesamt wird erkenntlich, dass sich die Strassennutzung im Pendlerverkehr auf Autobahnen, Autostrassen und Hauptstrassen auf 38% beziffern lässt.



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Berechnungen (93'022 Etappen)

9) öV: Benutzung von Zugklassen beim Pendeln für Arbeit und Ausbildung

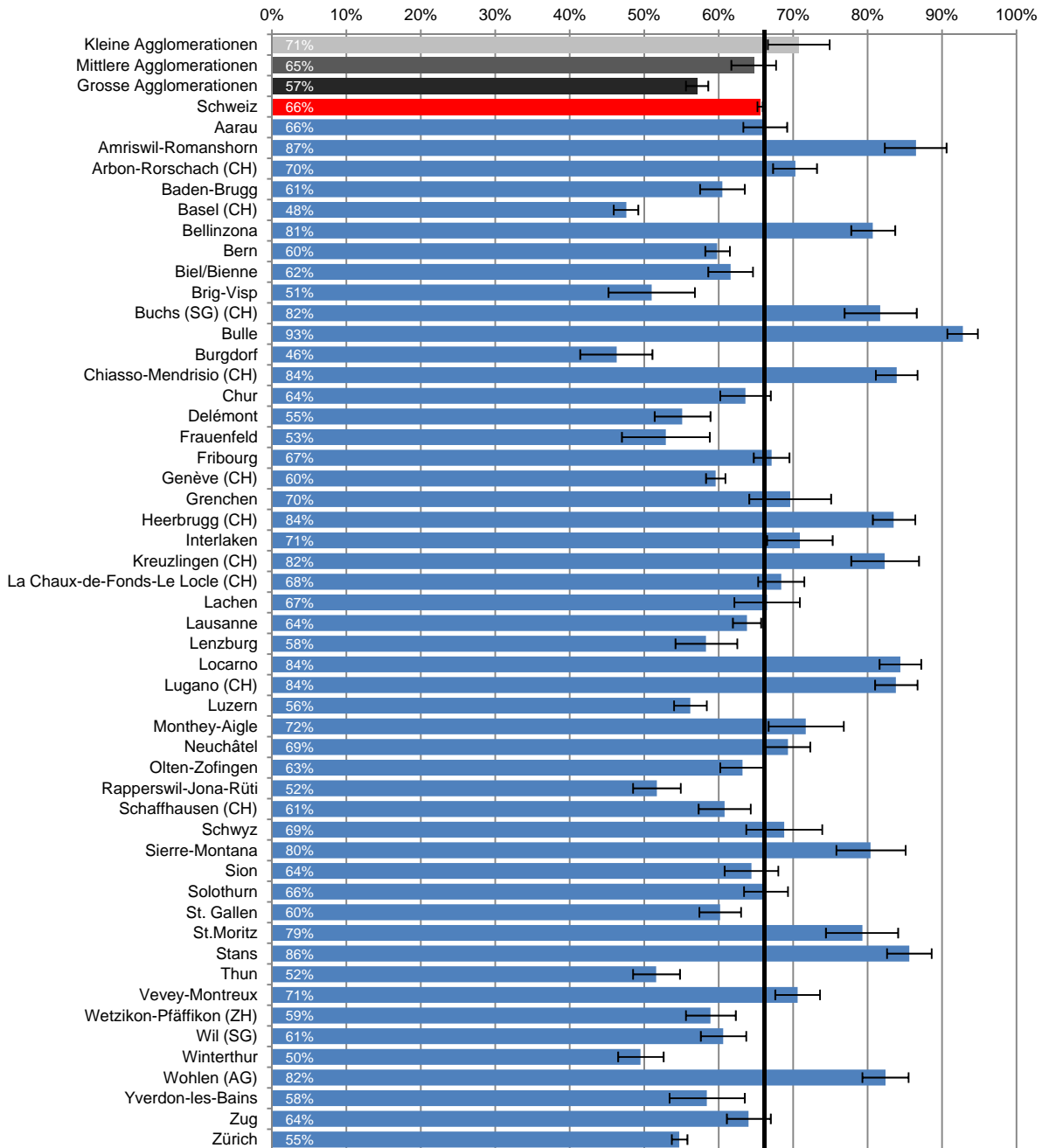
- Gut die Hälfte der Etappendistanzen werden im Fernverkehr zurückgelegt.
- Von allen Etappen fallen jedoch 70% dem Regionalverkehr zu. Im Fernverkehr sind dies knapp 25%.



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, Basis: 7'822 Bahnetappen für den Zweck Arbeit oder Ausbildung im Inland

10) Distanzbezogener MIV-Anteil an den Arbeitswegen für die Agglomerationen der Schweiz

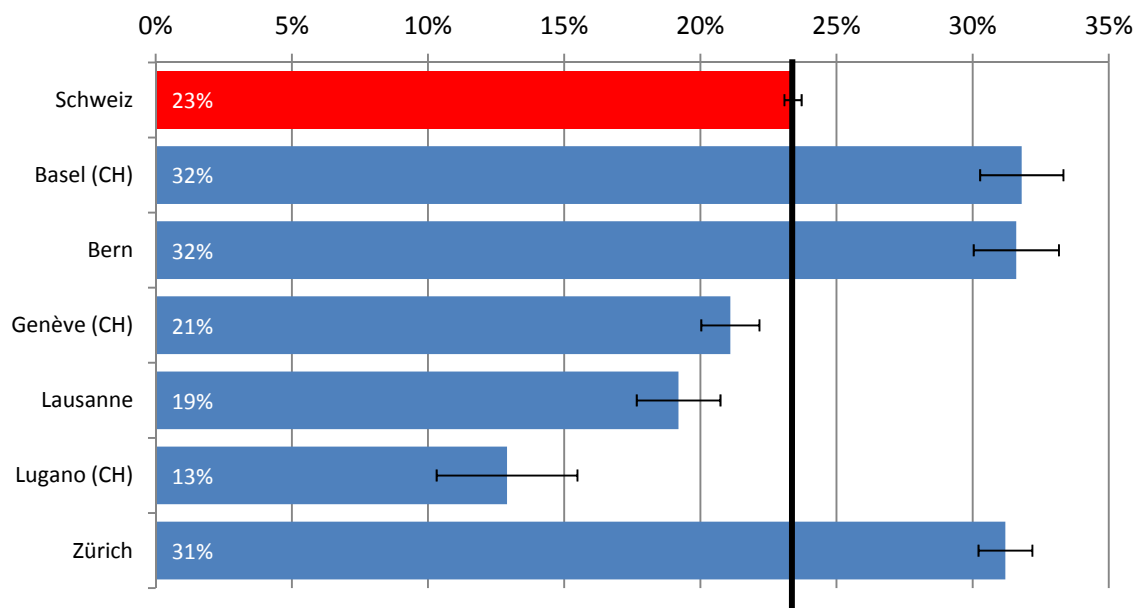
- Erwartungsgemäss ist die MIV-Nutzung grösser in den kleinen Agglomerationen im Vergleich zu den mittleren bis grossen Agglomerationen. Besonders in den grossen Agglomerationen ist die MIV-Nutzung bedeutend geringer: 8% weniger im Vergleich zu den mittleren, und 14% weniger im Vergleich zu den kleinen Agglomerationen.
- Auffallend sind die Agglomerationen im italienischen Sprachgebiet, die allesamt über dem Schweizer Durchschnitt (66%) liegen.
- Im Vergleich zum Landesdurchschnitt sind die MIV-Anteile in den nordwestlichen Agglomerationsräumen leicht tiefer.



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (inkl. 90% Vertrauensintervall)

11) Distanzbezogener öV-Anteil im Arbeitsverkehr in den grössten Agglomerationen der Hauptsprachregionen

- Die Bewohnerinnen und Bewohner der Agglomerationen Zürich, Basel und Bern sind in ihrer Verkehrsmittelwahl stark auf den ÖV ausgerichtet. Rund ein Drittel der Tagesdistanzen werden mit Bahn, Bus oder Tram zurückgelegt.
- Der ÖV-Anteil der Bewohnerinnen und Bewohner der Städte Genf, Lausanne und Lugano ist im Vergleich zum schweizerischen Durchschnitt gering.



Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Quellen:

BFS/ARE (2007) Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Neuchâtel, Bern.

BFS/ARE (2012) Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, Neuchâtel, Bern.

BFS Erwerbstätigenstatistik ETS, Internet:

<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/03/02/blank/data/01.html>

Kontakt:

Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Sektion Grundlagen, 3003 Bern

Auskunftsperson: Matthias Kowald, ARE (ab 1.9.2012)

Tel. 031 322 55 93, Mail: matthias.kowald@are.admin.ch

ARE, Juni 2012