

Mobilität in den ländlichen Räumen

Schlussbericht 1.03.2018



IMPRESSUM

Herausgeber

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

Autoren

Davide Marconi, Planidea SA, Canobbio

Begleitung

A. Corpataux, Sektion Grundlagen, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

M. Tschopp, Sektion Bundesplanung, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

M.-P. Gennaio Franscini, Sektion Siedlung und Landschaft, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

A. Vigani, Sektion Verkehr, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

Produktion

Rudolf Menzi, Leiter Kommunikation ARE

INHALTSVERZEICHNIS

1.	ZIELSETZUNG DER STUDIE UND DEFINITION DER LÄNDLICHEN RÄUME	7
2.	AUSGANGSLAGE	9
	2.1. Bevölkerungs- und Beschäftigungsdichte	9
	2.2. Wohnsituation	11
3.	ENTWICKLUNG DER MOBILITÄT IN DEN LÄNDLICHEN RÄUMEN	14
	3.1. Ausstattung mit Fahrzeugen, Führerschein und ÖV-Abonnementen	14
	3.2. Verkehrsverhalten der ländlichen Bevölkerung	18
	3.3. Pendlermobilität	21
	3.4. Dienstleistungsversorgung und Erreichbarkeit	23
4.	VERKEHRSVERHALTEN NACH BEVÖLKERUNGSGRUPPEN	25
	4.1. Haushaltstypen	25
	4.2. Soziodemografische Merkmale	27
5.	WECHSELWIRKUNGEN ZWISCHEN LÄNDLICHEN UND URBANEN RÄUMEN	29
	5.1. Verkehrsleistung auf den Strassen	29
	5.2. Verkehrsbeziehungen nach Verkehrszwecken und -mittel	30
	5.3. Pendlerfahrten zwischen ländlichen Gemeinden und Agglomerationen	33
6.	DIE LÄNDLICHEN RÄUME ALS ERHOLUNGSGEBIET	35
	6.1. Zweithäuser, -wohnungen und -zimmer	35
	6.2. Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen	40
7.	HAUPTERKENNTNISSE UND SCHLUSSFOLGERUNGEN	41
8.	BIBLIOGRAFIE	43
9.	VERZEICHNIS DER DETAILTABELLEN	44
10.	GLOSSAR	46
11.	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	47

Abstract

Deutsch

Die Mobilität der Schweizer Wohnbevölkerung wird für die verschiedenen Typen der ländlichen Räume ausgewertet, das heisst für ländliche Zentrumsgemeinden, ländliche zentral gelegene und ländliche periphere Gemeinden. Das Mobilitätsverhalten in den ländlichen Räumen wird mit dem Verhalten in städtischen und periurbanen Gemeinden verglichen. Grundlage sind unter anderem die Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr der Erhebungsjahre 1994, 2000, 2005, 2010 und 2015, die Strukturhebung der Jahre 2011 bis 2013 sowie die Erhebung zur Nutzung von Zweithäusern und –wohnungen des Jahres 2015, die innerhalb des Mikrozensus durchgeführt wurde.

Analysiert wird die Mobilität der Bevölkerung im Tagesverlauf in Bezug auf Tagesdistanzen, Wegzwecke, benutzte Verkehrsmittel sowie räumliche Verkehrsverflechtungen innerhalb der ländlichen Räume und mit dem Raum mit städtischem Charakter. Räumliche Verflechtungen werden ausserdem in Bezug auf die Nutzung von Zweithäusern und –wohnungen sowie für die Reisen der Schweizer Wohnbevölkerung dokumentiert.

Français

La mobilité de la population résidante suisse est analysée selon les différents types d'espaces ruraux, c'est-à-dire les communes d'un centre rural, les communes rurales en situation centrale et les communes rurales périphériques. Le comportement en matière de mobilité dans les espaces ruraux est comparé à celui observé dans les communes urbaines et périurbaines. L'analyse se base notamment sur les données des microrecensements mobilité et transports effectués en 1994, 2000, 2005, 2010 et 2015, sur les relevés

structurels de 2011 à 2013 et sur les relevés d'utilisation des maisons et résidences secondaires de 2015, menés dans le cadre des microrecensements.

L'analyse porte sur la mobilité de la population au fil de la journée en ce qui concerne les distances journalières, les motifs de déplacement, les moyens de transport utilisés et les interdépendances territoriales en matière de transport à l'intérieur des espaces ruraux et avec l'espace à caractère urbain. Ces interdépendances sont aussi étudiées et documentées en lien avec l'utilisation des maisons et résidences secondaires et avec les voyages de la population résidante suisse.

Italiano

La mobilità della popolazione residente in Svizzera viene analizzata per le diverse tipologie di spazio rurale, vale a dire per Comuni rurali centrali, per Comuni rurali in situazioni centrali e per Comuni rurali periferici. Le abitudini di mobilità negli spazi rurali vengono messe a confronto con quelle nei Comuni urbani e peri-urbani. Le basi sono, tra l'altro, i dati del microcensimento mobilità e trasporti degli anni 1994, 2000, 2005, 2010 e 2015, la rilevazione strutturale degli anni 2011 - 2013, nonché la rilevazione relativa all'utilizzo di abitazioni secondarie del 2015, effettuata nel quadro del microcensimento.

L'analisi verte sulla mobilità quotidiana della popolazione in relazione alle distanze percorse giornalmente, allo scopo degli spostamenti, ai mezzi di trasporto utilizzati e alle interconnessioni dei trasporti all'interno della zona rurale e con quella a carattere urbano. Tali interconnessioni vengono altresì documentate in relazione all'utilizzo delle abitazioni secondarie e per i viaggi della popolazione residente in Svizzera.

Kurzfassung

4

Das Verkehrsaufkommen innerhalb der ländlichen Räumen (insgesamt 10,2% aller Wege der Schweizer Wohnbevölkerung) ist höher als jenes zwischen den ländlichen Gemeinden und städtischen bzw. periurbanen Gemeinden (7,3% aller Wege). Entsprechend wichtig ist die Qualität der Verkehrserschliessung innerhalb der ländlichen Räume.

Die Bevölkerung der ländlichen peripheren Gemeinden legt im Alltag die weitesten Tagesdistanzen aller Raumtypen zurück, sie erreicht also auch höhere Distanzen als die Bevölkerung der ländlichen zentral gelegenen Gemeinden. Diese hohen Tagesdistanzen kommen nicht nur durch weite Pendlerwege zustande. Es sind auch überdurchschnittliche Distanzen für Einkauf, Freizeit sowie Begleitwege (z. B. das Bringen und Holen von anderen Personen) festzustellen.

Seit dem Jahr 1994 ist in der Bevölkerung der ländlichen Räume ein Anstieg der Tagesdistanzen eingetreten, nur in ländlichen Zentrums Gemeinden war die Zunahme weniger stark. Dieser Anstieg zeigt, dass sich die Aktionsräume grosser Teile der in ländlichen Räumen lebenden Bevölkerung deutlich vergrössert haben. Die Gründe hierfür sind vielfältig: relativ weite Distanzen zu Versorgungseinrichtungen (insbesondere zu Supermärkten und kleinen Läden), eine im Landesvergleich geringere wirtschaftliche Dynamik mit der Folge eines Mangels an ausreichenden Arbeitsgelegenheiten in Wohnortnähe, lange Distanzen zu schulischen Angeboten, aber auch eine häufigere Wahl von entfernteren Freizeitzielen (unter anderem im Raum mit städtischem Charakter).

Quantitativ bedeutsame räumliche Verflechtungen bestehen in der Alltagsmobilität vor

allem zwischen den ländlichen und den städtischen und periurbanen Gemeinden. Es ist aber nicht nur die ländliche Bevölkerung, die Ziele im urbanen Raum aufsucht. Die Analyse der Verkehrsbelastung des Strassennetzes in ländlichen Gemeinden zeigt, dass ein beträchtlicher Anteil der Belastung durch die Bevölkerung der städtischen und der periurbanen Gemeinden verursacht wird. Weitere Verflechtungen zeigen sich in Form einer Nutzung der in ländlichen Räumen gelegenen Zweithäuser, -wohnungen und -zimmer durch die Bevölkerung der urbanen Räume (mehrheitlich für Freizeit Zwecke). Für diese urbane Bevölkerung haben die ländlichen Räume der Schweiz als Zieldestination von Reisen mit Übernachtung quantitativ gesehen allerdings eine geringere Bedeutung als die ausländischen Reisedestinationen.

Résumé

Le volume des déplacements à l'intérieur des espaces ruraux (au total 10,2% de tous les déplacements de la population résidante suisse) est plus élevé que celui des déplacements entre les communes rurales et les communes urbaines ou périurbaines (7,3% de tous les déplacements). Dès lors, la qualité de la desserte joue un rôle prépondérant dans les espaces ruraux.

Au quotidien, les habitant e s des communes rurales périphériques parcourent les plus grandes distances journalières de tous les types d'espace, et donc aussi des distances plus élevées que la population des communes rurales en situation centrale. L'importance des distances parcourues ne s'explique pas seulement par de longs déplacements pendulaires, mais aussi par des distances supérieures à la moyenne pour aller faire des achats, pratiquer ses loisirs ou accompagner une personne (p. ex. aller amener ou rechercher d'autres personnes).

Depuis 1994, on constate une augmentation des distances journalières parcourues par la population des espaces ruraux. Seules les communes d'un centre rural présentent une hausse moins marquée. Cette augmentation montre que les territoires d'action d'une grande partie des habitant e s des espaces ruraux se sont nettement étendus. Les raisons en sont multiples : relativement grandes distances jusqu'aux lieux d'approvisionnement (en particulier supermarchés et petits commerces), un dynamisme économique plus faible qu'en comparaison nationale occasionnant un manque d'opportunités d'emploi à proximité du domicile, de grandes distances vers les établissements scolaires, mais aussi un choix plus fréquent d'activités de loisirs éloignées (notamment dans l'espace à caractère urbain).

Dans le cadre de la mobilité quotidienne, les interdépendances territoriales significatives d'un point de vue quantitatif se situent surtout entre les communes rurales d'une part et les communes périurbaines et urbaines d'autre part. Il ne s'agit toutefois pas seulement de la population rurale qui se rend dans l'espace urbain. L'analyse de la charge de trafic sur le réseau routier des communes rurales montre qu'une part considérable de cette charge est provoquée par les habitant e s des communes urbaines et périurbaines. On relève d'autres interdépendances, comme le fait que la population urbaine utilise (majoritairement pour ses loisirs) des maisons, résidences et chambres secondaires situées dans les espaces ruraux. Néanmoins, pour la population urbaine, les espaces ruraux suisses sont une destination de voyages avec nuitées moins prise que l'étranger.

ZIELSETZUNG DER STUDIE UND DEFINITION DER LÄNDLICHEN RÄUME

Die Mobilität der Bevölkerung im ländlichen Raum wurde bereits im Bericht zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 (BFS & ARE 2017) anhand ausgewählter Merkmale dargestellt (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/verkehrsverhalten.assetdetail.1840477.html>).

In der vorliegenden Studie werden die Zusammenhänge zwischen den raumstrukturellen Rahmenbedingungen und der Mobilität innerhalb der ländlichen Räume sowie zwischen dem ländlichen und dem periurbanen sowie dem städtischen Raum dokumentiert. Ein besonderer Fokus wird auf die Pendlerfahrten sowie die Freizeitmobilität, inklusive die Mobilität in Verbindung mit Zweitwohnungen, gelegt.

Den räumlichen Bezug für die Mobilitätsauswertungen stellt die Gemeindetypologie und Stadt/Land-Typologie 2012 des Bundesamtes für Statistik mit dem Gemeindestand 2016 dar. In ihr sind die Gemeinden der ländlichen Räume nach drei Gemeindetypen klassifiziert, die gemäss Einwohner- und Beschäftigungsdichte sowie Lo-

giernächte weiter untergliedert sind (siehe auch Tab. 1.1 und Abb. 1.1). In diesem Bericht werden die drei ländlichen Gemeindetypen als ländliche Räume bezeichnet.

Die übrigen Gemeinden ausserhalb des ländlichen Raums gehören zum Raum mit städtischem Charakter. Zusammenfassend werden sie im Folgenden als urbanen Raum bezeichnet und weiter nach städtischen Gemeinden sowie periurbanen Gemeinden mit hoher, mittlerer und geringer Dichte unterschieden.

Die Gemeinden, welche nach der alten Definition zum ländlichen Raum gehörten (ARE 2016), wurden mit der neuen Definition teilweise den ländlichen und teilweise den periurbanen Gemeinden zugeordnet.

Die Politik des Bundes für die ländlichen Räume und Berggebiete wird im folgenden Dokument beschrieben:

<http://www.are.admin.ch/dokumentation/publikationen/00052/00574/index.html?lang=de>

Tabelle 1.1 Definition der ländlichen Räume und der periurbanen Gemeinden

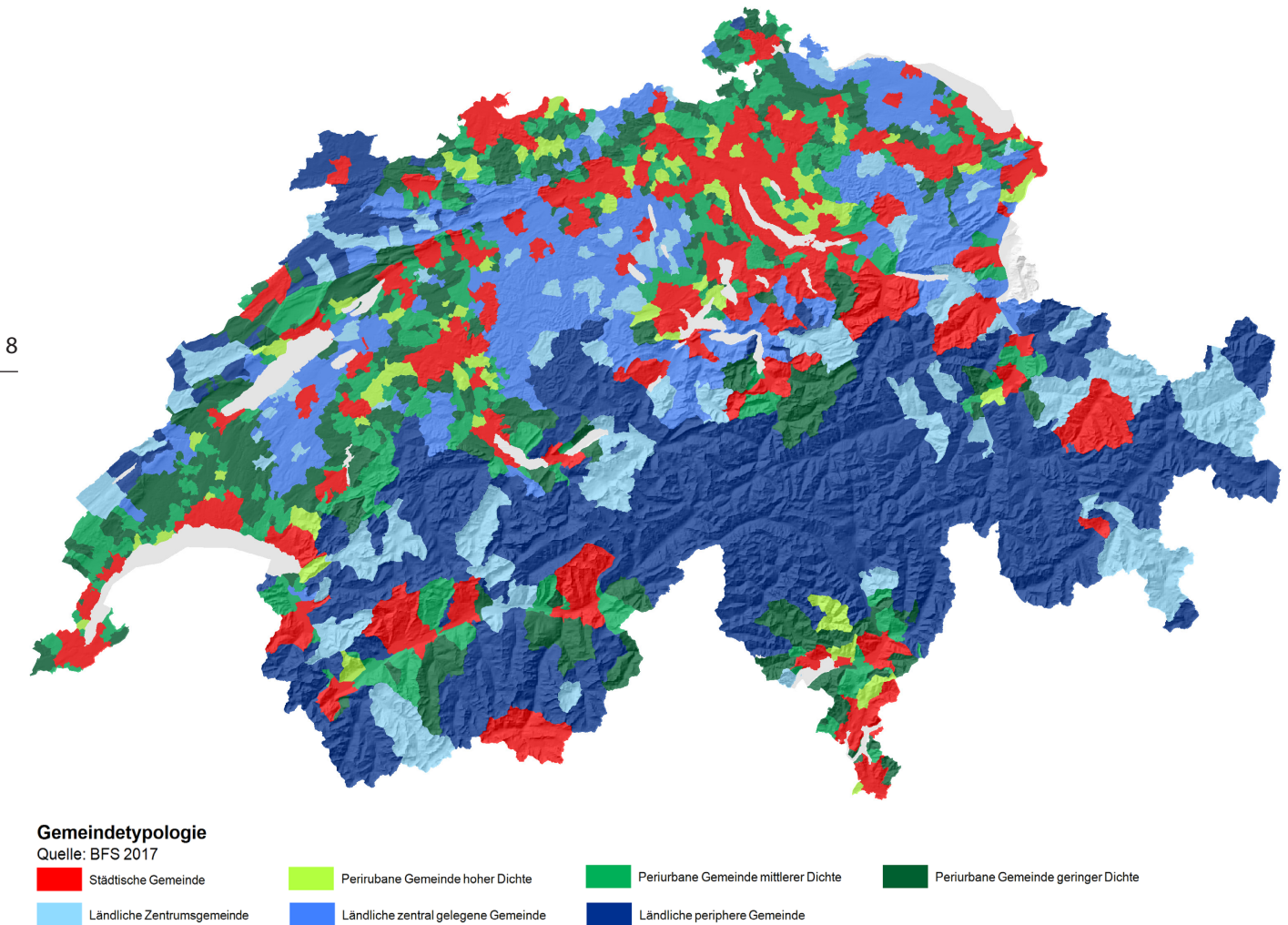
Gemeindetypen	Detaillierte Bezeichnung	Kriterien
Ländliche Zentrumsgemeinde (Minstdichte 500 EBL/km ² , Mindestgrösse 3 000 EBL (Rasterverfahren) und Anteil Pendler innerhalb des Zentrums $\geq 0,35$)	<i>Tourismugemeinde eines ländlichen Zentrums</i>	Verhältnis Logiernächte zur BEV ≥ 5 und Anzahl Logiernächte $\geq 40\,000$
	<i>Industriegemeinde eines ländlichen Zentrums</i>	Anteil der VZÄ im zweiten Sektor an allen VZÄ $\geq 0,35$ und nicht bereits Tourismugemeinde eines ländlichen Zentrums
	<i>Dienstleistungsgemeinde eines ländlichen Zentrums</i>	Anteil der VZÄ im zweiten Sektor an allen VZÄ $< 0,35$ und nicht bereits Tourismugemeinde eines ländlichen Zentrums
Ländliche zentral gelegene Gemeinde (Indexwert der Erreichbarkeit $\geq 180\,000$ und nicht bereits Ländliche Zentrumsgemeinde)	<i>Ländliche zentral gelegene Agrargemeinde</i>	Anteil der VZÄ im ersten Sektor an allen VZÄ $\geq 0,3$
	<i>Ländliche zentral gelegene Industriegemeinde</i>	Anteil der VZÄ im zweiten Sektor an allen VZÄ $\geq 0,35$ und nicht bereits ländliche zentral gelegene Agrargemeinde
	<i>Ländliche zentral gelegene Dienstleistungsgemeinde</i>	Anteil der VZÄ im zweiten Sektor an allen VZÄ $< 0,35$ und nicht bereits ländliche zentral gelegene Agrargemeinde
Ländliche periphere Gemeinde (Indexwert der Erreichbarkeit $< 180\,000$ und nicht bereits Ländliche Zentrumsgemeinde)	<i>Ländliche periphere Tourismugemeinde</i>	Verhältnis Logiernächte zur BEV ≥ 5 und Anzahl Logiernächte $\geq 40\,000$
	<i>Ländliche periphere Agrargemeinde</i>	Anteil der VZÄ im ersten Sektor an allen VZÄ $\geq 0,3$ und nicht bereits Ländliche periphere Tourismugemeinde
	<i>Ländliche periphere Mischgemeinde</i>	Anteil der VZÄ im ersten Sektor an allen VZÄ $< 0,3$ und nicht bereits Ländliche periphere Tourismugemeinde
Periurbane Gemeinde (Agglomerationsgürtelgemeinde oder mehrfach orientierte Gemeinde gemäss Definition des Raumes mit städtischem Charakter 2012)	<i>Periurbane Gemeinde hoher Dichte</i>	Minstdichte 500 EBL/km ² , Mindestgrösse 6 000 EBL (Rasterverfahren)
	<i>Periurbane Gemeinde mittlerer Dichte</i>	Minstdichte 200 EBL/km ² , Mindestgrösse 2 000 EBL (Rasterverfahren) und nicht bereits Periurbane Gemeinde hoher Dichte
	<i>Periurbane Gemeinde geringer Dichte</i>	Restliche Periurbane Gemeinden

Quelle: BFS 2017

EBL: Summe aus Einwohner/innen, Beschäftigten und Äquivalenten für Logiernächte;

VZÄ: Beschäftigte in Vollzeitäquivalenten; BEV: ständige Wohnbevölkerung am Jahresende

Abbildung 1.1 Die Gemeindetypologie



Der Vergleich mit den Zahlen des Berichts zum ländlichen Raum von 2016 (ARE 2016) ist nicht möglich, weil unterschiedliche Raumgliederungen verwendet wurden. Für Interessierte liegen Hintergrundtabellen mit einer Auswertung der neusten Daten nach der alten Raumgliederung einsehbar auf der Internetseite des Bundesamt für Raumentwicklung vor, welche mit dem früheren Bericht vergleichbar sind. In diesem Bericht werden Zeitreihenanalysen mit der neuen Definition der ländlichen Räume durchgeführt.

Obwohl die Auswertungen aus grossen Stichprobenerhebungen stammen, müssen die Ergebnisse besonders für kleinere Bevölkerungsgruppen mit Vorsicht interpretiert werden. Daher wurden Hintergrundtabellen mit Vertrauensintervallen ausgewertet, welche über die Internetseite des

Bundesamt für Raumentwicklung bezogen werden können.

Da das Mobilitäts- und Reiseverhalten häufig anders ist, werden in einigen Kapiteln Auswertungen zu touristischen Gemeinden vorgenommen. Tourismusgemeinden werden aufgrund der Überschreitung von 40'000 jährlichen Logiernächten definiert und sind sowohl unter den städtischen (städtische Tourismusgemeinde einer kleinen oder ausserhalb einer Agglomeration) als auch unter den ländlichen Gemeinden (Tourismusgemeinde eines ländlichen Zentrums oder ländliche periphere Tourismusgemeinde) zu finden.

AUSGANGSLAGE

2.1. Bevölkerungs- und Beschäftigungsdichte

In ländlichen Gemeinden lebten im Jahr 2015 15% der Schweizer Wohnbevölkerung (absolute Zahlen in Tab. 2.1.1). Die überwiegende Mehrzahl davon (7,7%) entfällt auf ländliche zentral gelegene Gemeinden. Auf ländliche Zentrums-gemeinden entfielen im Jahr 2015 4,4% und auf ländliche periphere Gemeinden nur 3,2% der Schweizer Wohnbevölkerung (BFS 2017). Die städtischen Gemeinden machen 63% der Wohnbevölkerung aus, die periurbanen Gemeinden kommen auf 22%.

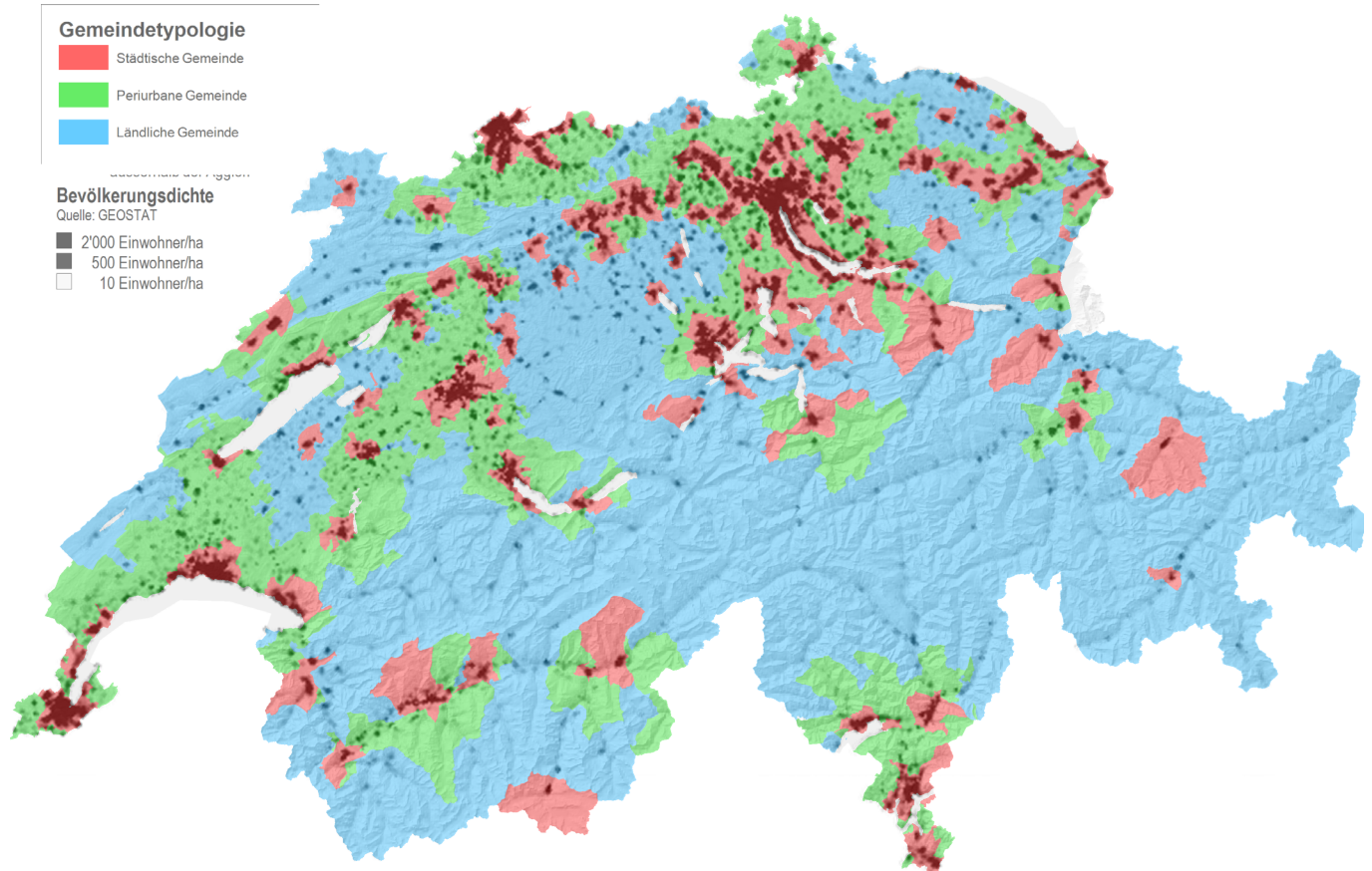
Siedlungen mit einer hohen Bevölkerungsdichte bieten gute Voraussetzungen für das Bereitstellen vielfältiger Angebote für den Einkauf, die Versorgung und die Freizeit, die jeweils Ziele der Mobilität darstellen können. Solche Siedlungen hoher Dichte (ab 2000 Einwohner pro Hektar) finden sich aber nur in städtischen Gemeinden und zum Teil in periurbanen Gemeinden (Abb. 2.1.1). In Teilen der ländlichen Räume finden sich aber zumindest Siedlungsbereiche mit mittlerer Dichte (500 Einwohner pro ha). Gleiches gilt für einzelne alpine touristische Zentren der Kantone Graubünden, Wallis und Bern (Abb. 2.1.1).

Tabelle 2.1.1 Strukturelle Kennzahlen zu städtischen, periurbanen und ländlichen Gemeinden (Wohnbevölkerung 2015, Arbeitsplätze 2013)

	Anzahl Gemeinden		Wohnbevölkerung		Zahl der Arbeitsplätze		Fläche in km	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	in %	
Städtische Gemeinden	488	22%	5'237'246	63%	3'717'860	75%	16%	
periurbane Gemeinde mit hoher Dichte	107	5%	517'352	6%	229'050	5%	3%	
periurbane Gemeinde mit mittlerer Dichte	385	17%	874'692	11%	309'347	6%	10%	
periurbane Gemeinde mit geringer Dichte	507	22%	423'821	5%	117'994	2%	13%	
Total periurbane Gemeinden	999	44%	1'815'865	22%	656'391	13%	26%	
Ländliche Zentrums-gemeinde	87	4%	369'408	4%	211'363	4%	11%	
Ländliche zentral gelegene Gemeinde	408	18%	640'561	8%	269'547	5%	13%	
Ländliche periphere Gemeinde	273	12%	263'046	3%	126'992	3%	35%	
Total ländliche Gemeinden	768	34%	1'273'015	15%	607'902	12%	59%	
Total	2'255	100%	8'326'126	100%	4'982'153	100%	100%	

Quelle: BFS 2017

Abbildung 2.1.1 Bevölkerungsdichte nach Hektaren (Quelle: GEOSTAT 2015)



10

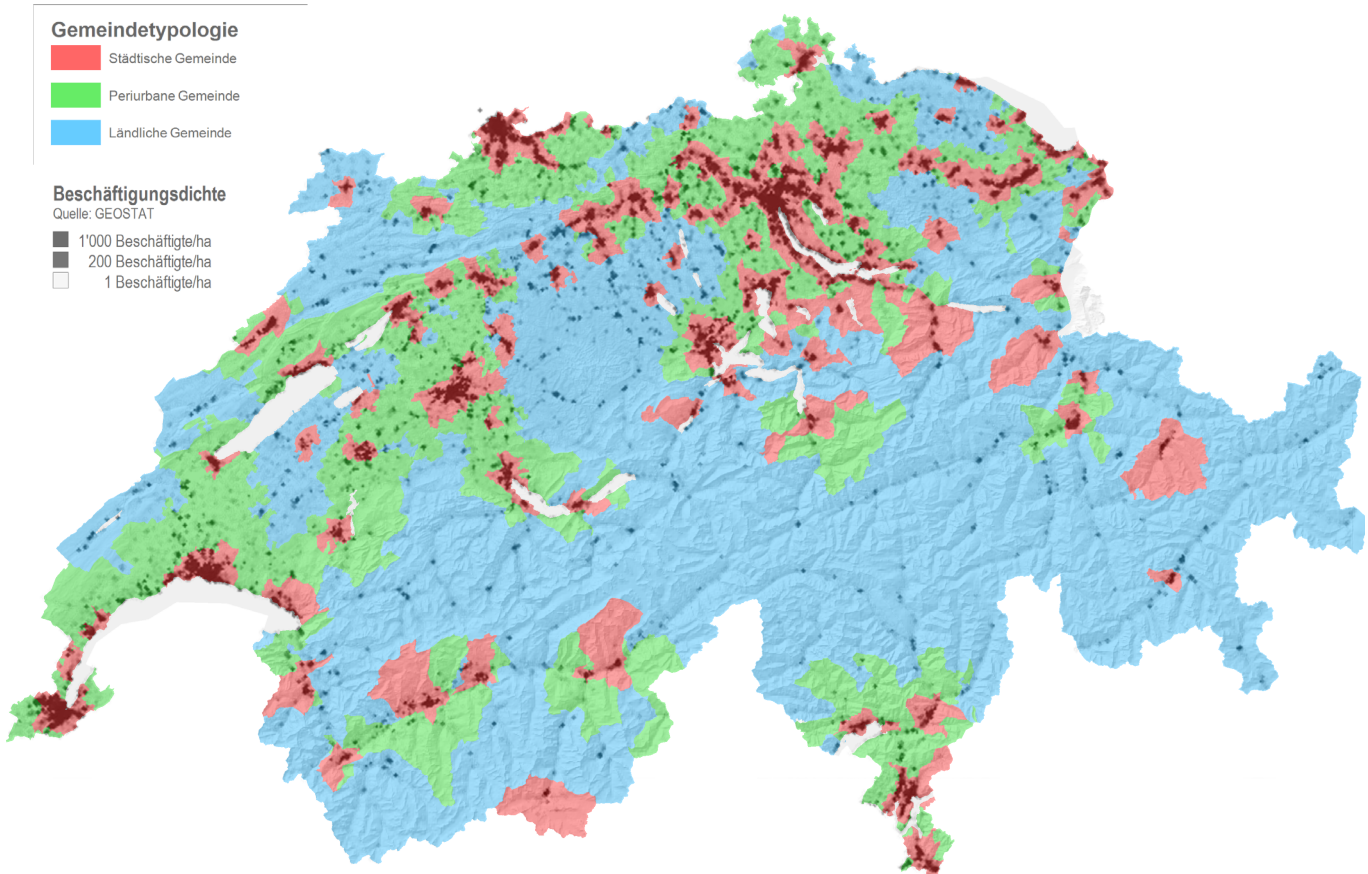
Die Arbeitsplätze sind noch stärker als die Bevölkerung auf städtische Gemeinden konzentriert. Auf die ländlichen Räume entfielen im Jahr 2013 nur 12% der Arbeitsplätze in der Schweiz. Davon lagen 4,2% in ländlichen Zentrumsgemeinden, 5,4% in ländlichen zentral gelegenen Gemeinden und 2,5% in ländlichen peripheren Gemeinden (absolute Zahlen in Tab. 2.1.1). Hinzu kommt, dass sich die Standorte mit einer mittleren und höheren Beschäftigungsdichte von mehr als 500 Beschäftigten pro Hektar nicht in ländlichen, sondern nur in städtischen Gemeinden befinden (Abb. 2.1.2).

Die periurbanen Gemeinden weisen ähnliche Anteile an Beschäftigten wie die ländlichen Gemeinden auf. Insgesamt erreichen sie einen Anteil von 13% der gesamten Arbeitsplätze in der Schweiz.

Das Verhältnis der Anzahl der Arbeitsplätze zur Bevölkerungszahl ist in den ländlichen Räumen ungünstiger als in städtischen Gemeinden (Tab. 2.1.1). In Städten kommen auf 1000 Einwohner

durchschnittlich 710 Arbeitsplätze. In ländlichen Zentrumsgemeinden sind es im Durchschnitt 572, in ländlichen zentral gelegenen Gemeinden 420 und in ländlichen peripheren Gemeinden 478 Arbeitsplätze pro 1000 Einwohner. Die periurbanen Gemeinden weisen teilweise einen noch niedrigeren Anteil auf. So entfallen in periurbanen Gemeinden mit hoher Dichte 443, mit mittlerer Dichte 354 und mit niedriger Dichte 278 Beschäftigte auf 1000 Einwohner.

Die dargestellte räumliche Verteilung der Arbeitsplätze, deren Entwicklung im Verhältnis zur Bevölkerung und die Arbeitsplatzdichte haben Konsequenzen für die arbeitsbezogene Mobilität (siehe Kap. 5.2 zum Pendelverkehr).

Abbildung 2.1.2 Beschäftigungsdichte nach Hektaren (Quelle: GEOSTAT 2015)


11

2.2. Wohnsituation

In allen ländlichen Raumtypen liegen die Anteile der Bewohner in Miete und Untermiete niedriger als in städtischen Gemeinden, dagegen sind die Werte ähnlich wie in den periurbanen Gemeinden (Tab. 2.2.1). Am niedrigsten ist dieser Anteil in ländlichen peripheren Gemeinden mit 34,4%, am höchsten in ländlichen Zentrumsgemeinden mit 49,2% (städtische Gemeinden 64,5%). Entsprechend höher ist in den ländlichen Räumen der Anteil der Hauseigentümer. Er reicht von 33,7% in ländlichen Zentrumsgemeinden bis zu 44,8% in den ländlichen zentral gelegenen und 44,4% in den ländlichen peripheren Gemeinden.

Tabelle 2.2.1 Bewohnertyp nach Raumtyp, in %

		Bewohnertyp				
		Mieter/in oder Untermieter/in	Genossenschafter/in	Stockwerk-/Wohnungseigentümer/in	Eigentümer/in des Hauses	Andere Situation
Raumtyp des Wohnortes	Städtische Gemeinde	64.5	4.0	11.1	17.8	2.6
	Periurbane Gemeinde	41.0	0.7	12.4	41.0	4.9
	Ländliche Gemeinde	42.0	0.5	10.0	41.5	6.1
Detaillierter Raumtyp des Wohnortes	Städtische Gemeinde	64.5	4.0	11.1	17.8	2.6
	Periurbane Gemeinde hoher Dichte	49.2	1.2	14.3	31.6	3.7
	Periurbane Gemeinde mittlerer Dichte	39.7	0.6	12.7	42.2	4.8
	Periurbane Gemeinde geringer Dichte	33.1	0.3	9.2	50.7	6.7
	Ländliche Zentrumsgemeinde	49.2	0.7	11.4	33.7	4.9
	Ländliche zentral gelegene Gemeinde	40.9	0.5	7.8	44.8	6.1
	Ländliche periphere Gemeinde	34.4	0.4	13.1	44.4	7.7
Gesamte Schweiz		56.5	2.8	11.2	25.9	3.6

Quelle: Bundesamt für Statistik; Strukturerhebung Pooling 2011-2013

12

Tabelle 2.2.2 Einwohner nach Gebäudekategorie und Wohnungsgrösse nach Raumtyp, in %

		Raumtyp des Wohnortes			
		Städtische Gemeinde	Periurbane Gemeinde	Ländliche Gemeinde	Gesamte Schweiz
Gebäudekategorie	Provisorische Unterkünfte	0.0	0.0	0.0	0.0
	Einfamilienhäuser	17.9	39.7	34.7	24.7
	Mehrfamilienhäuser	61.8	44.8	45.1	56.0
	Wohngebäude mit Nebennutzung	17.9	12.6	16.0	16.5
	Gebäude mit teilweiser Wohnnutzung	2.4	2.8	4.1	2.7
	Gebäude ohne Wohnnutzung	0.0	0.0	0.0	0.0
	Sonderbauten	0.0	0.0	0.0	0.0
	Gesamtsumme	100	100	100	100
Anzahl Zimmer	1 Zimmer	5.1	2.1	2.6	4.2
	2 Zimmer	14.6	8.4	9.2	12.6
	3 Zimmer	30.0	20.2	21.3	26.8
	4 Zimmer	29.2	30.7	30.1	29.6
	5 Zimmer und mehr	21.0	38.5	36.8	26.9
	Gesamtsumme	100	100	100	100

Quelle: Bundesamt für Statistik; Strukturerhebung Pooling 2011-2013

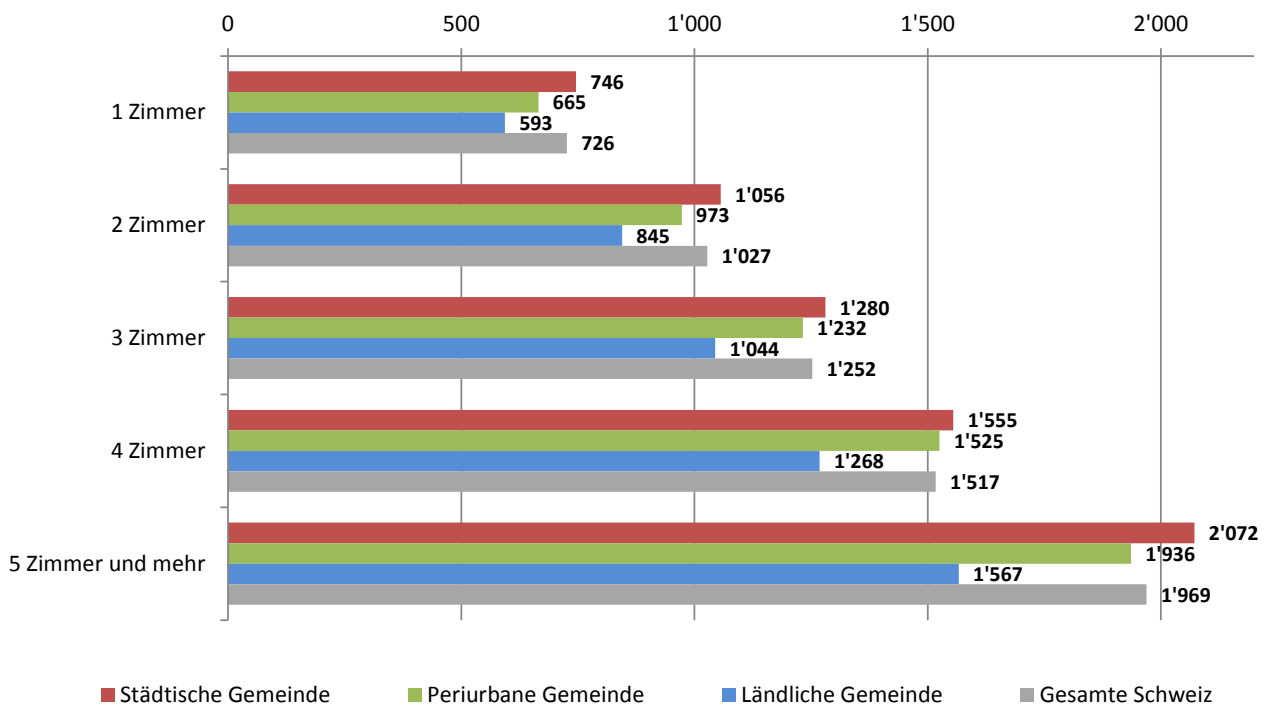
Der Anteil der Hauseigentümer variiert innerhalb der periurbanen Gemeinden in Abhängigkeit von der Dichte (Tab. 2.2.1). Im Falle einer hohen Dichte ist der Anteil der Hauseigentümer niedriger (31,6%), dafür derjenige der Stockwerk- und Wohnungseigentümer (14,3%) etwas höher als in den anderen periurbanen Gemeinden.

Die häufigste Gebäudekategorie, in denen sich die in der Strukturerhebung 2011 bis 2013 erhobenen Wohnungen befinden, sind Mehrfamilienhäuser. Dies gilt für alle Raumtypen, also auch für ländliche Räume. In ländlichen Gemeinden erreichen Mehrfamilienhäuser ähnliche Anteile (45,1%) wie in periurbanen Gemeinden (44,8%). In städtischen Gemeinden liegt ihr Anteil deutlich höher bei 61,8% (Tab. 2.2.2).

Das Wohnen in Einfamilienhäusern ist in periurbanen Gemeinden (39,7%) und in ländlichen Gemeinden (34,7%) am weitesten verbreitet. In den städtischen Gemeinden ist deren Anteil mit 17,9% dagegen halb so gross. Wohngebäude mit Nebennutzung sind in städtischen Gemeinden ähnlich verbreitet wie Einfamilienhäuser, wobei auch in ländlichen Gemeinden deren Anteil immerhin 16,0% beträgt.

Mit dem hohen Anteil von Einfamilienhäusern in den ländlichen Gemeinden geht ein vergleichsweise hoher Anteil von Wohnungen mit fünf oder mehr Zimmern einher (36,8%). Ähnliche Anteile sind in periurbanen Gemeinden festzustellen. Dagegen haben städtische Gemeinden in Bezug auf Wohnungen mit ein bis drei Zimmern die höheren Anteile.

Abbildung 2.2.1 Miete (ohne Nebenkosten) nach Wohnungsgrösse und Raumtyp, in CHF (Strukturerhebungen 2011-2013)



Die Mietkosten (ohne Nebenkosten) sind in städtischen Gemeinden am höchsten und erreichen im Durchschnitt CHF 746.- für eine 1-Zimmerwohnung, CHF 1'056.- für eine 2-Zimmerwohnung, CHF 1'280.- für eine 3-Zimmerwohnung und CHF 1'555.- für eine 4-Zimmerwohnung (Abb. 2.2.1). In periurbanen Gemeinden sind die Preise mit Ausnahme der 1- und 2-Zimmerwohnungen ähnlich hoch. Im Durchschnitt liegen die Mietkosten in den ländlichen Gemeinden deutlich niedriger. So bezahlt man im Durchschnitt

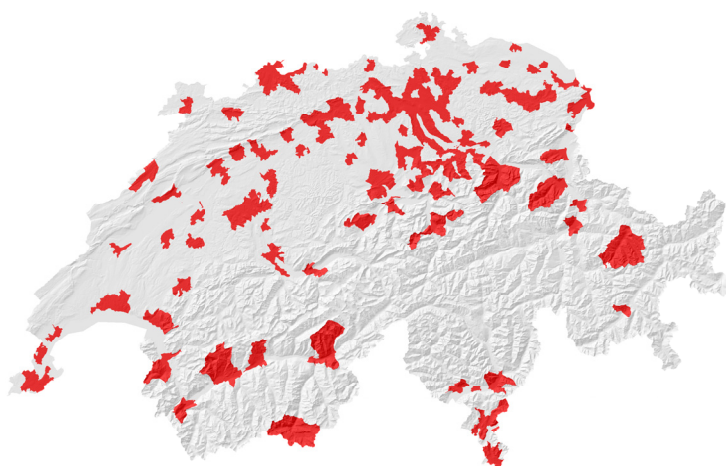
zwischen 18% (3- und 4-Zimmerwohnungen) und 24% (5-Zimmerwohnungen) weniger als in städtischen Gemeinden. Günstig resultieren v.a. kleine und ganz grosse Wohnungen (Abb. 2.2.1).

ENTWICKLUNG DER MOBILITÄT IN DEN LÄNDLICHEN RÄUMEN

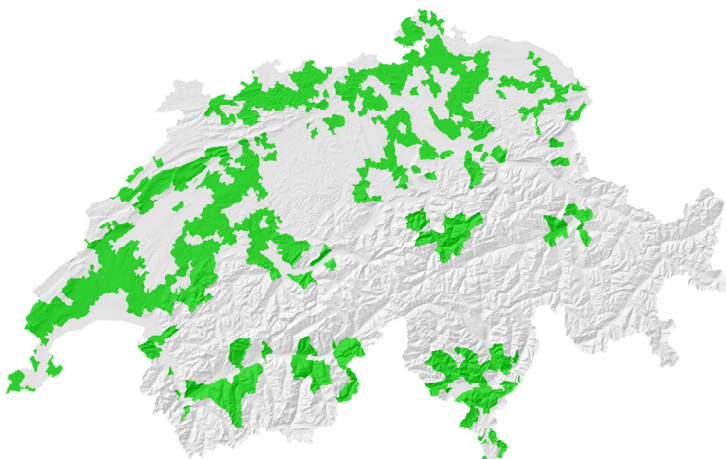
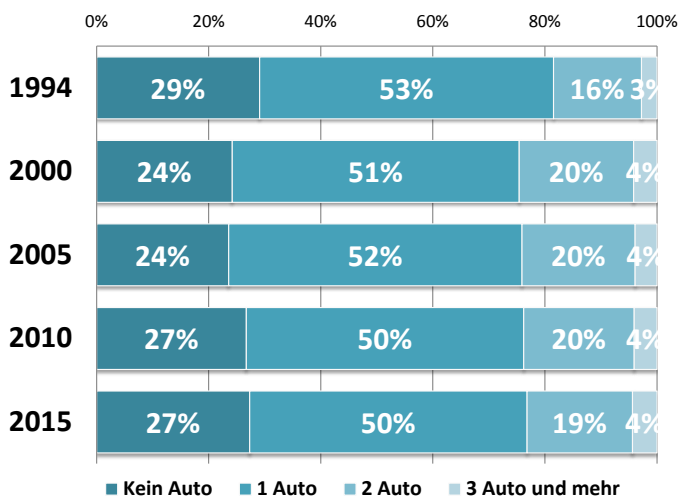
3.1. Ausstattung mit Fahrzeugen, Führerschein und ÖV-Abonnements

14

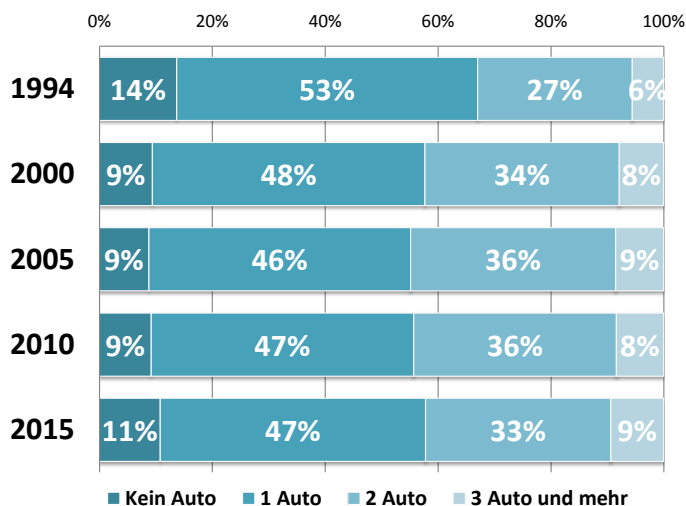
Abbildung 3.1.1 Autopesitz der Haushalte (1994-2015)

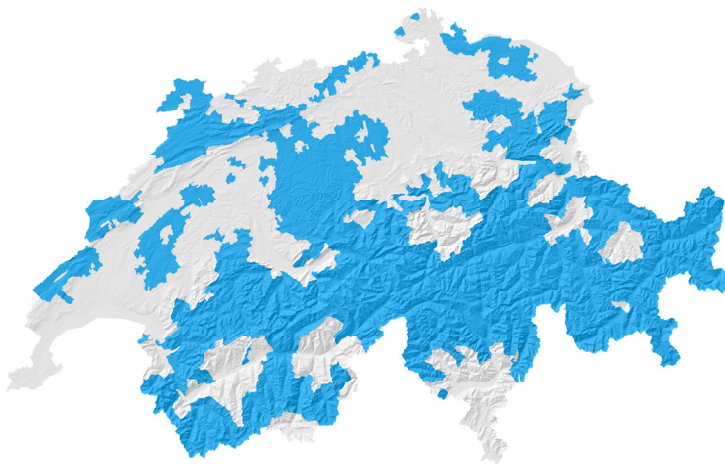


Städtische Gemeinde

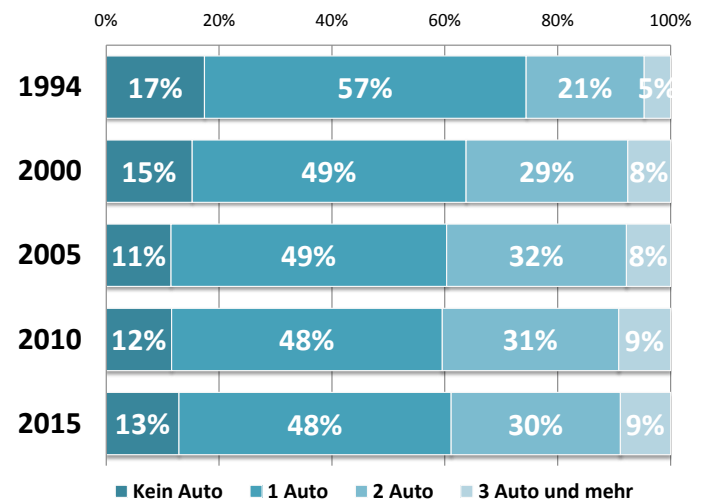


Periurbane Gemeinde

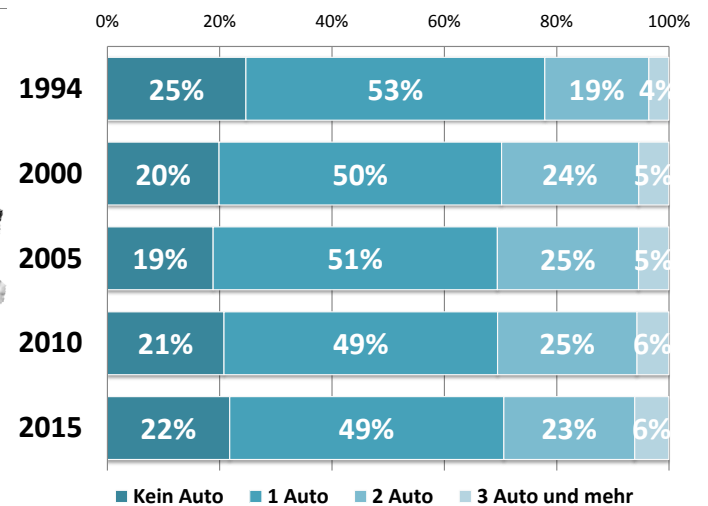




Ländliche Gemeinde



Gesamte Schweiz



In ländlichen Gemeinden hatten 2015 39% der Haushalte mehr als ein Auto, im periurbanen Raum waren es sogar 42% (Abb. 3.1.1). Dies sind höhere Anteile als in den städtischen Gemeinden (23%). Der Anteil der Haushalte mit genau einem Auto unterscheidet sich kaum zwischen städtischen, periurbanen und ländlichen Gemeinden und bewegt sich zwischen 47% (periurbane Gemeinden) und 50% (städtische Gemeinden). Da-

gegen ist der Anteil der autofreien Haushalte in städtischen Gemeinden (27%) mehr als doppelt so hoch wie in den ländlichen (13%) und den periurbanen (11%) Gemeinden.

Die Entwicklung über die Zeit zeigt eine gewisse Stabilität, wobei in den letzten Erhebungsjahren eine Zunahme der autofreien Haushalte in allen Gemeindetypen zu erkennen ist. Die Gründe könnten aber unterschiedlicher Natur sein.

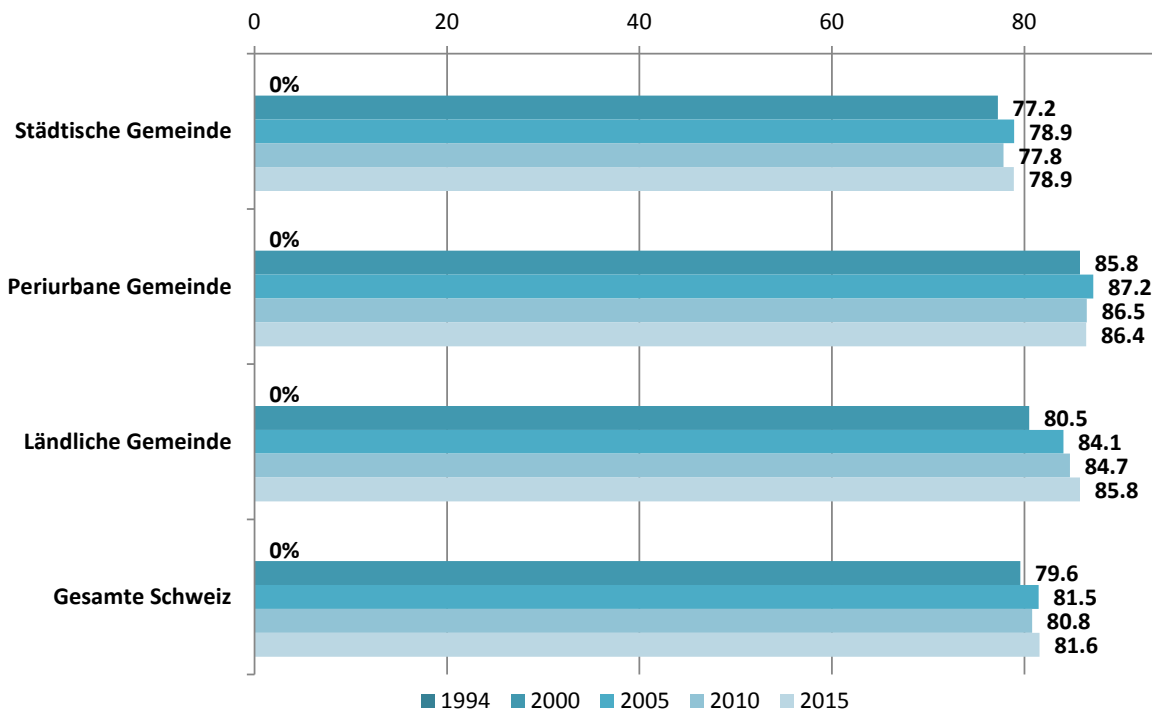
Tabelle 3.1.1 Haushaltsausstattung mit Fahrzeugen nach Raumtyp, in % (1994-2015)

			Anzahl Velos (inkl. e-Bikes)			
			Kein Velo	1 Velo	2 Velo	3 Velo und mehr
Raumtyp	Städtische Gemeinde	1994	35%	25%	20%	21%
		2000	31%	22%	21%	26%
		2005	32%	22%	21%	25%
		2010	34%	22%	22%	23%
		2015	34%	23%	21%	23%
	Periurbane Gemeinde	1994	23%	23%	23%	32%
		2000	21%	18%	25%	36%
		2005	24%	18%	23%	35%
		2010	26%	18%	25%	31%
		2015	29%	21%	22%	29%
	Ländliche Gemeinde	1994	26%	22%	23%	29%
		2000	23%	19%	24%	34%
		2005	24%	20%	24%	31%
		2010	27%	19%	24%	30%
		2015	30%	22%	20%	28%
	Gesamte Schweiz	1994	31%	24%	21%	24%
		2000	28%	21%	22%	29%
		2005	29%	21%	22%	28%
		2010	31%	21%	23%	26%
		2015	33%	22%	21%	25%

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994-2015

Beim Velobesitz fällt auf, dass die Anteile der Haushalte, die mindestens über ein Velo verfügen, in ländlichen (70%) und periurbanen (71%) Gemeinden höher sind als in städtischen Gemeinden (66%). Der Anteil der Haushalte mit keinem Velo ist aber v.a. in ländlichen und periurbanen Gemeinden stark gewachsen (Tab. 3.1.1).

Waren im Jahr 2000 in ländlichen Gemeinden nur 23% der Haushalte ohne Velo, ist deren Anteil 2015 auf 30% gestiegen.

Abbildung 3.1.2 Anteil der Wohnbevölkerung mit Führerschein nach Raumtyp (1994-2015)


Die höchsten Anteile an Personen mit einem Führerschein findet man in ländlichen und periurbanen gelegenen Gemeinden mit 86% (Abb. 3.1.2). Der Führerscheinbesitz in städtischen Gemeinden liegt mit 79% liegt dagegen unter dem

Schweizer Mittel von 82%. Die zeitliche Entwicklung zeigt auf, dass dieser Anteil in städtischen und periurbanen Gemeinden relativ stabil geblieben ist, während er in den ländlichen Gemeinden um 5% zugenommen hat.

Tabelle 3.1.2 Abobesitz nach Raumtyp, in % (2015)

		Städtische Gemeinde	Periurbane Gemeinde	Ländliche Gemeinde	Gesamte Schweiz
Halbtax	Ja	38%	35%	33%	37%
	Nein	62%	65%	67%	64%
GA	Ja	11%	8%	8%	10%
	Nein	89%	92%	92%	90%
Kein Abo	Ja	39%	49%	55%	43%
	Nein	61%	51%	45%	57%

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

Der Besitz von Abonnementen für den öffentlichen Verkehr ist erwartungsgemäss in den ländlichen Räumen weniger verbreitet als in städtischen Gemeinden. Aber auch dort hat fast die Hälfte der Bevölkerung (45%) eines der verschie-

denen ÖV-Abonnemente (Tab. 3.1.2), wobei der Anteil im städtischen Raum deutlich höher liegt (61%). In Bezug auf den GA- und Halbtax-Besitz zeigen sich kaum Unterschiede zum periurbanen Raum.

3.2. Verkehrsverhalten der ländlichen Bevölkerung

Der Mobilitätsgrad, also der Anteil der Personen mit mindestens einem Weg ausser Haus an einem Erhebungstichtag, ist in den ländlichen Gemeinden im Jahr 2015 geringfügig niedriger als bei der Bevölkerung der städtischen Gemeinden. Es gibt einen stetigen Abfall des Anteils mobiler Bevölkerung von den Städten (mit 89,9% mo-

bilen Personen), über die periurbanen Gemeinden (88,0%) bis zu den ländlichen Gemeinden (87,8%). Die Unterschiede zwischen periurbanen und ländlichen Gemeinden sind statistisch nicht repräsentativ. Der Anteil der mobilen Bevölkerung ist in den letzten 20 Jahren ziemlich stabil geblieben.

Tabelle 3.2.1 Kenngrössen des Verkehrs nach Raumtyp (Datenstände 1994-2015)

		Städtische Gemeinde	Periurbane Gemeinde	Ländliche Gemeinde	Gesamte Schweiz
Anzahl Wege	1994	3.2	3.3	3.2	3.2
	2000	3.6	3.6	3.6	3.6
	2005	3.3	3.3	3.2	3.3
	2010	3.4	3.4	3.4	3.4
	2015	3.4	3.3	3.3	3.4
Tagesdistanz, in km	1994	30.3	34.8	31.3	31.3
	2000	32.5	39.1	39.7	35.0
	2005	33.1	38.9	39.2	35.2
	2010	34.1	41.5	40.3	36.7
	2015	34.0	41.0	42.4	36.8
Tagesunterwegszeit in Min. (mit Warte- und Umsteigezeiten)	1994	65.9	64.9	79.0	67.7
	2000	92.6	95.2	93.1	93.3
	2005	96.4	98.7	101.0	97.6
	2010	91.8	92.2	90.2	91.7
	2015	89.9	91.4	91.3	90.4
Mobilitätsgrad (in %)	1994	89.5	88.7	87.7	89.1
	2000	90.5	89.6	89.1	90.1
	2005	89.6	89.1	87.3	89.2
	2010	89.5	88.6	87.8	89.1
	2015	89.9	88.0	87.8	89.1

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994-2015

Hinsichtlich der durchschnittlichen Anzahl Wege pro Einwohner und Tag im Inland unterscheidet sich die Bevölkerung der einzelnen Raumtypen dagegen kaum (Tab. 3.2.1).

Die im Inland pro Person zurückgelegte Tagesdistanz ist in der Bevölkerung der ländlichen Gemeinden am höchsten (Tab. 3.2.1). Sie liegt mit durchschnittlich 42,4 km pro Person um 25% höher als die Tagesdistanz der Bevölkerung der städtischen Gemeinden (34,0 km). Dicht auf die ländlichen Gemeinden folgt die Bevölkerung in periurbanen Gemeinden mit einer mittleren Tagesdistanz von 41,0 km. Der Unterschied zwischen periurbanen und ländlichen Gemeinden ist statistisch nicht repräsentativ. Wie die nachfolgenden Auswertungen zeigen, ergeben sich die durchschnittlich höheren Tagesdistanzen vor allem aus längeren

Distanzen für das Pendeln, Einkaufen, die Freizeit sowie Service- und Begleitwege. Die Tagesdistanzen sind in ländlichen und periurbanen Gemeinden in den letzten 21 Jahren überdurchschnittlich gestiegen.

Die Tagesdistanz der Bevölkerung ländlicher Gemeinden ist im Vergleich zum Jahr 2010 nochmals gestiegen, während in den städtischen und periurbanen Gemeinden eine leichte, nicht repräsentative Abnahme festzustellen ist.

Die Tagesunterwegszeit im Inland, also die Gesamtheit der für Wege im Inland an einem Stichtag inklusive Warte- und Umsteigezeit aufgewandten Zeit, zeigt ein anderes Bild als die Tagesdistanz (Tab. 3.2.1). Der Zeitaufwand der Bevölkerung der ländlichen Gemeinden liegt im Mittel trotz höhe-

rer Tagesdistanzen mit 91,3 Minuten pro Person nur leicht höher als derjenige der Bevölkerung der städtischen Gemeinden (89,9 Min.). Die Bevölkerung der ländlichen Gemeinden ist im Schnitt deswegen schneller unterwegs als jene in städtischen Gemeinden. Sie nutzt zum Beispiel andere, schnellere Verkehrsmittel oder ist in geringerem Ausmass von Verkehrsbehinderungen betroffen. Die Tagesunterwegszeit der Bevölkerung in länd-

lichen peripheren Gemeinden liegt mit 97,9 Min. deutlich über jener der Bevölkerung in anderen ländlichen Gemeindetypen (siehe Detailtabellen). In diesem Fall könnten die längeren Wege sowie die Strassenverhältnisse in den Tälern eine Rolle spielen. Die Werte der Tagesunterwegszeit aus dem Jahr 1994 liegen vermutlich aus methodischen Gründen deutlich unter den Werten der späteren Erhebungsjahre.

Tabelle 3.2.2 Tagesdistanz nach Wegzweck und detailliertem Raumtyp, in km (2015)

	Städtische Gemeinde	Periurbane Gemeinde			Ländliche Gemeinde			Gesamte Schweiz
		mit hoher Dichte	mit mittlerer Dichte	mit geringer Dichte	Zentrums-gemeinde	zent. gelegene Gemeinde	periphere Gemeinde	
Arbeit und Ausbildung	9.9	11.6	11.8	13.2	11.7	13.0	12.2	10.8
Einkaufs- und Besorgungswege	4.3	4.7	5.6	5.6	5.3	5.4	8.0	4.8
Geschäftswege und Dienstfahrten	2.2	2.4	3.2	3.1	2.6	4.0	2.4	2.6
Freizeitwege	15.3	19.2	17.3	16.8	16.4	18.4	19.2	16.3
Service- und Begleitwege	1.6	2.6	2.0	2.3	1.8	2.3	2.5	1.8
Andere Zwecken	0.4	0.6	0.3	0.2	0.5	0.2	0.7	0.4
Alle Zwecke	33.8	41.0	40.3	41.2	38.2	43.3	44.9	36.6

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

In den ländlichen Räumen legt die Bevölkerung für das Pendeln zur Arbeitsstätte längere Distanzen zurück als die Bevölkerung der städtischen Gemeinden (Tab. 3.2.2). Dies gilt insbesondere für ländliche, zentral gelegene Gemeinden. Die Tagesdistanzen sind in den ländlichen und den periurbanen Gemeinden ähnlich. Aus mehreren Gründen haben sich intensive Pendelbeziehungen aus den gut erschlossenen Teilen des ländlichen Raums um den städtischen Raum in die Zentren entwickelt: einerseits wegen der noch relativ guten Erreichbarkeit und der relativen Nähe zu den Agglomerationen, die diese Gebiete des ländlichen Raums auch als Wohnorte für Pendler attraktiv gemacht haben (ARE 2012). Andererseits kann hierfür aber auch das ungünstige Verhältnis von Arbeitsplätzen zur Bevölkerungszahl in diesen Gemeinden angeführt werden (siehe Kap. 2.1), das als Push-Faktor wirkt.

Bei Einkaufs- und Versorgungswegen legt die ländliche Bevölkerung im Vergleich zur städtischen Bevölkerung im Mittel längere Distanzen zurück (Tab. 3.2.2). Überdurchschnittliche Distanzen zeigen sich vor allem bei der Bevölke-

rung der ländlichen peripheren Gemeinden. Ein Grund hierfür kann in fehlenden Angeboten am Wohnort und deswegen längeren Distanzen zu Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen an anderen Orten gesehen werden (siehe dazu auch Kap. 3.4).

Überdurchschnittlich langen Freizeitdistanzen legt die Bevölkerung der ländlichen zentral gelegenen Gemeinden und ländlichen peripheren Gemeinden auf. Es kann angenommen werden, dass dieser Teil der ländlichen Bevölkerung Freizeitaktivitäten sowohl in den Zentren als auch im ländlichen Raum ausübt und so auf relativ hohe Distanzen kommt.

Auffallend ist, dass bei den meisten ländlichen Raumtypen wie auch in den periurbanen Gemeinden die Service- und Begleitwege pro Person länger sind als bei der städtischen Bevölkerung (Tab. 3.2.2). Mit der Wohnsituation sind offenbar weitere Wege für das Begleiten, Bringen und Abholen von anderen Personen (z. B. von Kindern oder älteren Familienangehörigen) verbunden.

Tabelle 3.2.3 Tagesdistanz nach Verkehrsmittel und Raumtyp, in km (2015)

	Städtische Gemeinde	Periurbane Gemeinde	Ländliche Gemeinde	Gesamte Schweiz
Langsamverkehr	3.0	2.5	2.4	2.8
Motorisierter Individualverkehr	20.6	30.2	31.4	24.4
Öffentlicher Verkehr	9.9	7.2	7.8	9.0
Übrige Verkehrsmittel	0.6	1.0	0.7	0.7
Alle Verkehrsmittel	34.0	41.0	42.4	36.8

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

20

Die höhere Verfügbarkeit von Personenwagen und die schlechtere Erschliessung mit Angeboten des öffentlichen Verkehrs in den ländlichen Räumen haben Auswirkungen auf die mit den Verkehrsmitteln zurückgelegten Distanzen: Mit Verkehrsmitteln des motorisierten Individualverkehrs (MIV) werden 74 % der Tagesdistanzen der Bevölkerung der ländlichen Gemeinden zurückgelegt. In städtischen Gemeinden liegt der MIV-Anteil bei 61%, in periurbanen Gemeinden bei 74%. Die ländlichen Zentrumsgemeinden weisen mit 27,9 km im Vergleich mit den anderen ländlichen Gemeindetypen die niedrigsten Tagesdistanzen mit dem MIV auf. In ländlichen zentral gelegenen Gemeinden (33,3 km) und in ländlichen peripheren Gemeinden (32,1 km) lie-

gen die MIV-Tagesdistanzen deutlich höher. Der MIV-Anteil ist aber in peripheren ländlichen Gemeinden mit 71% am tiefsten.

Die mittlere Tagesdistanz mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterscheidet sich nicht wesentlich bei der Bevölkerung der ländlichen Zentrumsgemeinden und der ländlichen zentral gelegenen Gemeinden (7,3 km resp. 7,1 km). Etwas überraschend, sind die Tagesdistanzen mit dem ÖV (10,2 km) in den ländlichen peripheren Gemeinden am grössten (Tab. 3.2.4). Die ÖV-Tagesdistanzen sind in den periurbanen Gemeinden sogar kleiner als in den ländlichen Gemeinden.

Tabelle 3.2.4 Tagesdistanz nach Verkehrsmittel und detailliertem Raumtyp, in km (2015)

	Städtische Gemeinde	Periurbane Gemeinde			Ländliche Gemeinde			Gesamte Schweiz
		mit hoher Dichte	mit mittlerer Dichte	mit geringer Dichte	Zentrums-gemeinde	zent. gelegene Gemeinde	periphere Gemeinde	
Langsamverkehr	3.0	2.6	2.6	2.2	2.6	2.4	2.3	2.8
Motorisierter Individualverkehr	20.6	29.4	29.9	32.0	27.9	33.3	32.1	24.4
Öffentlicher Verkehr	9.9	8.2	7.0	6.5	7.3	7.1	10.2	9.0
Übrige Verkehrsmittel	0.6	1.0	1.1	1.0	0.6	0.8	0.7	0.7
Alle Verkehrsmittel	34.0	41.2	40.6	41.7	38.4	43.6	45.2	36.8

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

Die Unterschiede bei der mittleren Tagesdistanz im Langsamverkehr sind nicht allzu gross, wobei fast in allen ländlichen Gemeindetypen die Durchschnitte kleiner sind als im urbanen Raum (Tab. 3.2.4).

3.3. Pendlermobilität

Zwischen den einzelnen Raumtypen der ländlichen Räume gibt es grosse Unterschiede bei den Zielen der Arbeitspendler (Tab. 3.3.1). Über ein Viertel der Arbeitspendler aus ländlichen Gemeinden pendeln am seltensten innerhalb der Wohngemeinde (26,3%). Dieser Anteil liegt bei den städtischen Gemeinden noch höher (32,1%). Dagegen legen nur 14,1% der Pendler aus periurbanen Gemeinden ihren Arbeitsweg innerhalb der Wohngemeinde zurück. Dies verweist darauf, dass sie häufig den Charakter von Schlafgemeinden haben, die Mehrzahl der Berufstätigen dort also nicht in der gleichen Gemeinde arbeitet.

Mehr als zwei Drittel der Arbeitspendler aus ländlichen Gemeinden (58,9%) pendeln innerhalb des Wohnkantons oder innerhalb der Schweiz. Dieser Wert ist vergleichbar mit dem entsprechenden Anteil der städtischen Gemein-

den (58,2%). Deutlich höher sind die Anteile der periurbanen Gemeinden (74,9%).

Bei Schulpendlern (Personen ab 15 Jahren, inkl. Wege zu Hochschulen) zeigt sich ein leicht anderes Profil. Die Unterschiede zwischen den ländlichen und städtischen Gemeinden sind grösser als beim Arbeitspendeln. Nur 14,7% der Schulpendler aus ländlichen Gemeinden pendeln innerhalb der Wohngemeinden (Tab. 3.3.1). Ähnlich ist es mit 10,1% in den periurbanen Gemeinden. Dagegen ist dieser Wert bei städtischen Gemeinden mit 32,7% mehr als doppelt so hoch. Das Verhalten bei Schulpendlern aus ländlichen und periurbanen Gemeinden ist auch beim Anteil von Pendlern innerhalb der Schweiz (28,2%) und innerhalb des Kantons (58,8%) ähnlich und deutlich höher als bei den Schulpendlern aus städtischen Gemeinden (Tab. 3.3.1).

Tabelle 3.3.1 Pendlerbewegungen nach Raumtyp, in % (2011-2013)

		Raumtyp des Wohnortes			
		Städtische Gemeinde	Periurbane Gemeinde	Ländliche Gemeinde	Gesamte Schweiz
Arbeitspendler	Person pendelt nicht oder hat keinen fixen Arbeitsort (unterwegs)	9.2	10.5	11.2	9.8
	Person pendelt innerhalb der Wohngemeinde	32.1	14.1	26.3	27.1
	Person pendelt innerhalb Wohnkanton	42.0	55.8	44.2	45.5
	Person pendelt innerhalb der Schweiz	16.2	19.1	17.7	17.1
	Person pendelt von der Schweiz aus und hat einen Arbeitsbeginn im Ausland	0.4	0.4	0.5	0.4
	Person pendelt vom Ausland aus und hat einen Arbeitsbeginn in der Schweiz	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
	Person pendelt im Ausland	0.1	0.1	<0.1	0.1
	Gesamtsumme	100	100	100	100
Schulpendler	Person pendelt nicht	2.8	1.7	1.5	2.4
	Person pendelt innerhalb Wohngemeinde	32.7	10.1	14.7	25.0
	Person pendelt innerhalb Wohnkanton	42.8	64.4	57.4	49.8
	Person pendelt innerhalb der Schweiz	19.0	22.0	24.9	20.6
	Person pendelt von der Schweiz aus und besucht eine Ausbildungsstätte im Ausland	1.3	0.8	0.8	1.1
	Person pendelt vom Ausland aus und besucht eine Ausbildungsstätte in der Schweiz	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1
	Person pendelt im Ausland	1.2	0.9	0.7	1.1
	Gesamtsumme	100	100	100	100

Quelle: Bundesamt für Statistik; Strukturserhebung Pooling 2011-2013

Knapp zwei von drei Arbeitspendlern aus ländlichen Gemeinden (63,7%) wählen für das Pendeln das Auto als Fahrer oder Mitfahrer (Tab. 3.3.2). Ähnlich liegt der Anteil des Autos bei Arbeitspendlern aus periurbanen Gemeinden (64,1%), deutlich niedriger ist der Anteil bei jenen aus städtischen Gemeinden (43,7%). Beim Zufussgehen zur Arbeitsstelle weisen die ländlichen Gemeinden mit 12,3% den höchsten Anteil auf. In periurbanen Gemeinden ist er mit 7,1% deutlich niedriger. Der Anteil der zu Fuss Gehenden liegt in städtischen Gemeinden bei 9,1%.

Mit einem tiefen Wert von 3,6% wird das Velo in periurbanen Gemeinden selten für die Pendler-

wege gewählt. In ländlichen Gemeinden erhöht sich der Anteil auf 5,2% und in den Städten liegt er sogar bei 7,8%.

Das Berufspendeln mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist ein Kennzeichen der Arbeitspendler aus städtischen Gemeinden, von denen insgesamt 35,8% den ÖV als Hauptverkehrsmittel nutzen, rund die Hälfte davon entfällt auf die Eisenbahn (Tab. 3.3.2). Bei Arbeitspendelnden aus den ländlichen Gemeinden (15,7%) ist der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel nur ungefähr halb so hoch wie bei jenen aus städtischen Gemeinden. In periurbanen Gemeinden sind es 22,2%.

Tabelle 3.3.2 Hauptverkehrsmittelwahl auf dem Pendlerweg nach Raumtyp, % der Wege (2011-2013)

		Raumtyp des Wohnortes			
		Städtische Gemeinde	Periurbane Gemeinde	Ländliche Gemeinde	Gesamte Schweiz
Arbeit	Zu Fuss	9.1	7.1	12.3	9.2
	Trottinett, Skateboard, Rollschuhe usw.	0.1	0.1	0.1	0.1
	Fahrrad, Elektrorad	7.8	3.6	5.2	6.5
	Mofa, Motorfahrrad, Motorrad, Motorroller	1.9	1.7	1.6	1.8
	Auto (als Fahrer/in oder Mitfahrer/in)	43.7	64.1	63.7	51.3
	Werkbus	1.4	1.0	1.3	1.3
	Eisenbahn	17.3	15.7	11.8	16.1
	Tram, Metro	6.6	1.1	0.5	4.5
	Trolleybus, Autobus, Postauto, Gesellschaftswagen	11.8	5.4	3.4	9.1
	Andere (z.B. Schiff, Seilbahn)	0.1	0.1	0.1	0.1
	Gesamtsumme	100	100	100	100
	Schule	Zu Fuss	9.5	4.2	6.3
Trottinett, Skateboard, Rollschuhe usw.		0.2	0.1	0.1	0.2
Fahrrad, Elektrorad		7.7	4.0	5.0	6.5
Mofa, Motorfahrrad, Motorrad, Motorroller		1.9	2.5	2.6	2.1
Auto (als Fahrer/in oder Mitfahrer/in)		11.1	16.7	18.3	13.4
Schulbus		1.6	2.0	2.5	1.8
Eisenbahn		37.1	48.7	50.9	41.8
Tram, Metro		10.5	3.6	2.7	7.8
Trolleybus, Autobus, Postauto, Gesellschaftswagen		20.1	18.0	11.4	18.3
Andere (z.B. Schiff, Seilbahn)		0.3	0.2	0.1	0.2
Gesamtsumme		100	100	100	100

Quelle: Bundesamt für Statistik; Strukturhebung Pooling 2011-2013

Das wichtigste Hauptverkehrsmittel der Schulpendler aus ländlichen Gemeinden ist die Eisenbahn. Sie erreicht bei Schulpendlern aus ländlichen Zentrumsgemeinden einen Anteil von 50,9% der Wege, ähnlich hoch ist der Anteil bei Schulpendlern aus periurbanen Gemeinden (48,7%). Die Bedeutung der Eisenbahn als wich-

tigstes Verkehrsmittel der Schulpendler ist in den ländlichen Gemeinden deutlich grösser als in städtischen Gemeinden (37,1%). Darüber hinaus hat der Bus (als Postauto, Auto- oder Trolleybus) mit einem Anteil von 11,4% noch eine gewisse Bedeutung für die Schulpendler aus den ländlichen Gemeinden.

Angesichts der Tatsache, dass nur eine Minderheit der Schulpendler aus ländlichen Gemeinden innerhalb der Wohnortgemeinde zur Schule pendelt, ergeben sich bei der Nutzung des

Velos auch nur ähnlich hohe Anteile wie bei den Arbeitspendlern, nämlich 5,0 % bei den Schulpendlern aus ländlichen Gemeinden.

3.4. Dienstleistungsversorgung und Erreichbarkeit

Für die Bewertung der Qualität der Versorgung mit öffentlichen und privaten Dienstleistungen ist die Erreichbarkeit entsprechender Angebote, gemessen an der Distanz im Verkehrsnetz (anstatt der Luftliniendistanz), ein wichtiges Kriterium. Entsprechende Berechnungen wurden mit Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 vorgenommen. Dabei wurden die Distanzen zwischen dem Wohnsitz der befragten Personen und dem nächstgelegenen Standort der

betreffenden Versorgungsangebote modellgestützt mit Hilfe der besten Route im zugrundeliegenden TOMTOM-Strassennetz berechnet. Diese Methode unterscheidet sich von der Methode (ohne Routing) des Bundesamts für Statistik für das Indikatorensystem regionale Disparitäten in der Schweiz (<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/03/key/00/ind27.indicator.270201.2702.html>).

Tabelle 3.4.1 Durchschnittliche Distanz zur nächsten Dienstleistung nach Raumtyp, in km (2015)

	Städtische Gemeinde	Periurbane Gemeinde	Ländliche Gemeinde	Gesamte Schweiz
ÖV-Haltestelle	0.3	0.4	0.5	0.3
Arztpraxis	0.6	2.0	3.3	1.3
Bank	1.1	2.0	1.7	1.4
Restaurant	0.4	0.8	1.1	0.6
Kino	3.4	8.0	11.5	5.5
Schulen	1.3	3.2	5.9	2.3
Kleine Geschäfte	2.0	4.8	6.6	3.3
Kleine Supermärkte	1.0	3.2	4.5	2.0
Grosse Supermärkte	10.4	13.3	14.9	11.6

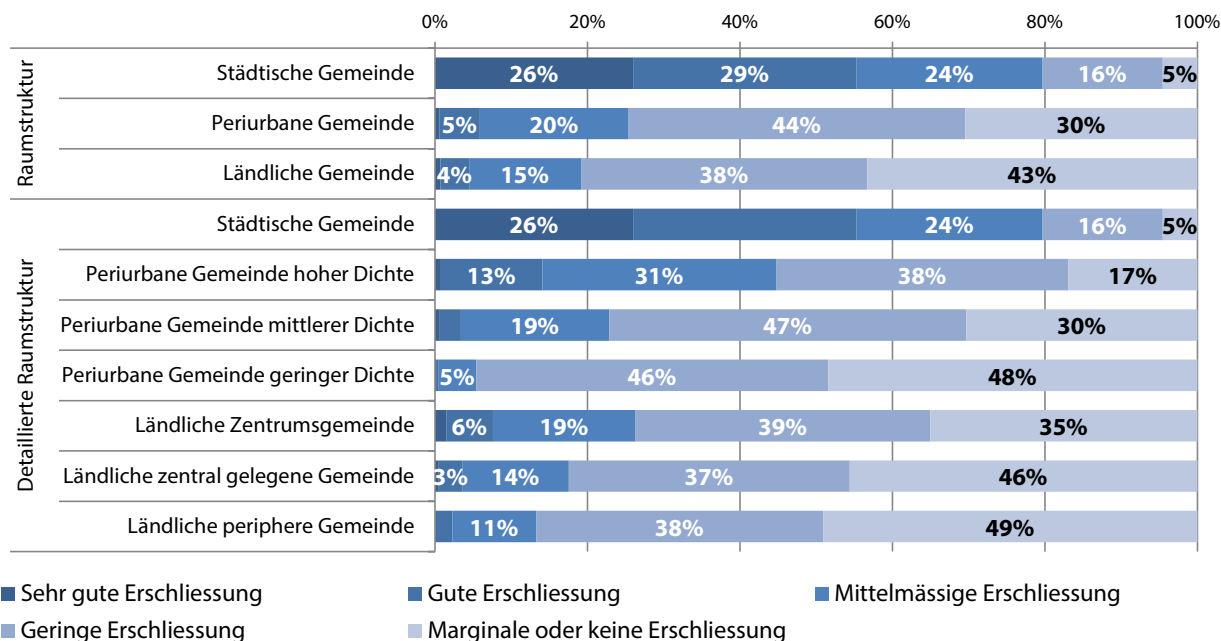
Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

Bedingt durch die vergleichsweise niedrige Siedlungsdichte und die eher disperse Besiedlung der ländlichen Gemeinden (siehe Kap. 2) müssen Bewohner ländlicher Gemeinden zu den meisten Versorgungsangeboten im Mittel längere Distanzen zurücklegen als Bewohner der städtischen Gemeinde (Tab. 3.4.1). Insbesondere gilt dies für grosse und kleine Supermärkte, kleine Geschäfte und die vergleichsweise seltener aufgesuchten Kinos. Am geringsten sind die Unterschiede zur

Bevölkerung des städtischen Raums bei der Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen.

Die Distanzen zu den verschiedenen Versorgungseinrichtungen für Einwohner ländlicher Gemeinden sind im Durchschnitt auch um einiges grösser als für Einwohner periurbaner Gemeinden. Die Ausnahme von dieser Regel sind Banken.

Abbildung 3.4.1 Güteklassen der Erschliessung der Haushalte durch den ÖV nach Raumtyp, 2015 (Quelle BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015)



24

Als Kriterium für die Erschliessung mit Angeboten des öffentlichen Verkehrs wird die ÖV-Gütekategorie herangezogen. Im Falle einer guten Erschliessungsqualität in der Wohnumgebung lohnen sich für die Einwohner Abonnemente für den öffentlichen Verkehr in besonderem Masse; bei schlechter Erschliessung ist es demgegenüber wichtig, über einen Personenwagen zu verfügen. Die Erschliessungsqualität wirkt sich letztlich auf die Wahl der Verkehrsmittel für die einzelnen Verkehrszwecke aus. Die fünfstufige ÖV-Gütekategorie wird aus drei Komponenten ermittelt (ARE 2015):

- Art und Anzahl der an dieser Haltestelle für einen Haushalt verfügbaren Verkehrsmittelarten (Bus, Postauto, Tram, Bahnangebote sowie Schiffe und Seilbahnen);
- Kursintervall an der jeweiligen Haltestellenkategorie;
- Distanz des Haushalts zur jeweiligen Haltestelle der betreffenden Kategorie.

In den städtischen Gemeinden haben 55% der Haushalte gemessen an der ÖV-Gütekategorie eine sehr gute oder gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. In ländlichen Gemeinden

sind die entsprechenden Anteile sehr guter und guter Erschliessung mit 4% markant niedriger. In periurbanen Gemeinden ist das Angebot ähnlich, aber trotzdem etwas besser als in ländlichen Räumen (Tab. 3.4.1).

Bei den ländlichen Gemeinden ist die gute bis sehr gute ÖV-Erschliessung in ländlichen Zentrumsgemeinden mit 7% über dem Durchschnitt, in den ländlichen zentral gelegenen und v.a. in den ländlichen peripheren Gemeinden sinkt sie auf 3%, respektive, 1%. Unter den periurbanen Gemeinden weisen nur die Gemeinden mit hoher Dichte eine gute ÖV-Erschliessung (13%) auf.

In ländlichen zentral gelegenen (46%) und peripheren Gemeinden (49%) hat knapp die Hälfte der Haushalte nur ein ÖV-Angebot der niedrigsten Gütekategorie, also nur eine marginale oder gar keine Erschliessung in akzeptabler Entfernung zur Verfügung (Tab. 3.4.1).

Die marginale oder gänzlich fehlende Erschliessung dieser Gemeinden und die gleichzeitige gute MIV-Erreichbarkeit haben Folgen für die Verkehrsmittelwahl der dortigen Einwohner.

VERKEHRsverhalten NACH BEVÖLKERUNGS- GRUPPEN

4.1. Haushaltstypen

Je nach untersuchtem Haushaltstyp unterscheiden sich Tagesdistanzen der Bevölkerung der ländlichen Gemeinden von denen der städtischen Bevölkerung. Personen aus Einpersonenhaushalten legen deutlich kürzere Tagesdistanzen zurück als Personen anderer Haushaltstypen. Dieser Unterschied ist in allen Gemeindetypen zu finden. In ländlichen Gemeinden sind die Tagesdistanzen

ähnlich hoch wie in den periurbanen Gemeinden und unterscheiden sich nur gegenüber jenen in den städtischen Gemeinden deutlich. Personen der einkommensstarken Haushalte weisen die höchsten Tagesdistanzen aller Haushaltstypen in der Schweiz auf. Diese Tendenz ist sowohl in städtischen Gemeinden als auch in den ländlichen Gemeindetypen festzustellen (Tab. 4.1.1).

Tabelle 4.1.1 Tagesdistanz nach Haushalts- und Raumtyp, in km (2015)

		Städtische Gemeinde	Periurbane Gemeinde	Ländliche Gemeinde	Gesamte Schweiz
Haushalts- grösse	1 Person	31.8	37.6	38.2	33.6
	2 Personen	34.7	40.7	39.6	36.7
	3 Personen	36.6	43.2	46.5	39.6
	4 Personen	35.3	42.1	45.5	38.5
	5 oder mehr	29.5	40.8	44.3	35.3
Typ des Privat- haushalts	Einpersonenhaushalt	31.8	37.6	38.2	33.6
	Paare ohne Kinder im Haushalt	34.5	39.4	40.0	36.5
	Paare mit Kind(ern) im Haushalt	34.1	42.9	45.0	38.1
	Einelternhaushalte mit Kind(ern) im Haushalt	33.5	40.6	41.1	35.9
	Nichtfamilienhaushalte (mit und ohne Verwandte)	40.6	46.0	51.5	42.9
Einkommen	weiss nicht/keine Angabe	32.3	40.6	44.4	36.0
	bis und mit 2000 Fr.	19.4	19.7	25.0	20.7
	2001 - 6000 Fr.	26.5	32.7	34.1	29.0
	6001 - 10000 Fr.	38.2	43.7	48.0	40.9
	10001 - 14000 Fr.	45.8	53.3	55.7	48.9
	mehr als 14000 Fr.	49.4	56.5	62.6	52.4
Gesamtsumme		34.0	41.0	42.4	36.8

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

Paare mit Kindern und Einelternhaushalte mit Kindern verbringen am wenigsten Zeit unterwegs, unabhängig von der Gemeindetypologie des Wohnortes.

Überdurchschnittlich hoch ist in allen Raumtypen die Tagesunterwegszeit der einkommens-

starken Haushalte über 10'000 Franken/Monat (Tab. 4.1.2). Dies geht auch einher mit einer vergleichsweise hohen mittleren Tagesdistanz dieser Bevölkerungsgruppe.

Tabelle 4.1.2 Tagesunterwegszeit (mit Warte- und Umsteigezeiten) nach Haushalts- und Raumtyp, in Min. (2015)

		Städtische Gemeinde	Periurbane Gemeinde	Ländliche Gemeinde	Gesamte Schweiz
Haushalts- grösse	1 Person	89.8	88.1	90.7	89.6
	2 Personen	90.7	91.1	88.8	90.5
	3 Personen	92.5	92.9	92.0	92.5
	4 Personen	90.2	92.0	92.9	91.1
	5 oder mehr	81.9	92.5	94.0	87.0
Typ des Privat- haushalts	Einpersonenhaushalt	89.8	88.1	90.7	89.6
	Paare ohne Kinder im Haushalt	90.2	89.5	88.7	89.8
	Paare mit Kind(ern) im Haushalt	88.6	92.2	91.6	90.0
	Einelternhaushalte mit Kind(ern) im Haushalt	91.8	96.2	97.2	93.3
	Nichtfamilienhaushalte (mit und ohne Verwandte)	94.9	102.3	100.7	97.0
Einkommen	weiss nicht/keine Angabe	87.9	88.4	89.8	88.3
	bis und mit 2000 Fr.	72.3	71.0	85.5	75.0
	2001 - 6000 Fr.	83.2	82.3	81.7	82.8
	6001 - 10000 Fr.	95.5	94.2	93.6	94.9
	10001 - 14000 Fr.	100.6	105.1	109.1	102.8
	mehr als 14000 Fr.	102.2	106.7	109.6	104.0
Gesamtsumme		89.9	91.4	91.3	90.4

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

4.2. Soziodemografische Merkmale

Sowohl Frauen als auch Männer aus der Bevölkerung der ländlichen Gemeinden legen im Mittel grössere Tagesdistanzen zurück als ihr Pendant in städtischen Gemeinden. Dabei gilt auch in den ländlichen Gemeinden, dass die Distanzen der Männer durchwegs grösser sind als die der Frauen. In ländlichen Gemeinden lebende Män-

ner haben mit 49,2 km pro Kopf die höchsten, in städtischen Gemeinden lebende Frauen die niedrigsten Tagesdistanzen (29,6 km). Die Tagesdistanzen von Männern und Frauen in periurbanen Gemeinden sind ähnlich hoch wie diejenigen in ländlichen Gemeinden.

27

Tabelle 4.2.1 Tagesdistanz nach Soziodemografie und Raumtyp, in km (2015)

		Städtische Gemeinde	Periurbane Gemeinde	Ländliche Gemeinde	Gesamte Schweiz
Geschlecht	Mann	38.6	46.5	49.2	42.0
	Frau	29.6	35.6	35.5	31.8
	Gesamtsumme	34.0	41.0	42.4	36.8
Alter	6-17 Jahre	20.4	28.0	31.7	24.2
	18-24 Jahre	44.0	51.4	58.5	48.0
	25-44 Jahre	41.6	50.2	53.2	44.9
	45-64 Jahre	36.7	44.4	44.3	39.7
	65-79 Jahre	26.1	29.8	27.8	27.2
	80 Jahre und mehr	11.8	14.8	18.6	13.3
Arbeitsmarktstatus	Erwerbstätige/r	42.0	48.9	50.8	44.9
	Erwerbslose/r	29.4	43.5	46.8	33.6
	Nichterwerbspersonen	23.2	29.3	29.3	25.4
Ausbildung	Obligatorische Schule nicht abgeschlossen	17.3	24.5	23.6	19.2
	Obligatorische Schule	24.3	31.2	34.6	27.5
	Postobligatorische Ausbildung (ohne Hochschulstudium)	36.0	43.2	45.2	39.2
	Hochschule (Universität)	45.8	52.9	55.5	48.4

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

Kinder und Personen zwischen 25 und 64 Jahren der ländlichen Gemeinden weisen längere Tagesdistanzen auf als die entsprechenden Gruppen des städtischen Raums. Junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren aus ländlichen Gemeinden legen mit 58,5 km pro Kopf und Tag über alle Raumtypen hinweg die höchsten Distanzen zurück. Dies kann unter anderem auf lange Wege zu Ausbildungsorten zurückgeführt werden.

Auch bei Erwerbstätigen zeigen sich die bekannten Distanzunterschiede zwischen der Bevölkerung der ländlichen und städtischen Räume. Die Unterschiede zwischen Erwerbstätigen aus ländlichen Gemeinden (50,8 km) und aus periurbanen Gemeinden (48,9 km) sind nicht so gross.

Tabelle 4.2.2 Tagesunterwegszeit (mit Warte- und Umsteigezeiten) nach Soziodemografie und Raumtyp, in Min. (2015)

		Städtische Gemeinde	Periurbane Gemeinde	Ländliche Gemeinde	Gesamte Schweiz
Geschlecht	Mann	94.3	96.3	97.4	95.2
	Frau	85.6	86.6	85.0	85.7
	Gesamtsumme	89.9	91.4	91.3	90.4
Alter	6-17 Jahre	75.5	80.8	87.1	78.8
	18-24 Jahre	103.3	109.2	110.3	105.7
	25-44 Jahre	96.3	98.6	99.3	97.2
	45-64 Jahre	94.3	96.0	93.0	94.5
	65-79 Jahre	84.9	81.1	80.5	83.4
	80 Jahre und mehr	53.9	45.3	47.7	51.4
Arbeitsmarkt- status	Erwerbstätige/r	98.7	99.2	97.6	98.6
	Erwerbslose/r	91.5	94.0	95.1	92.3
	Nichterwerbspersonen	78.3	80.7	81.1	79.2
Ausbildung	Obligatorische Schule nicht abgeschlossen	67.2	66.5	70.6	67.5
	Obligatorische Schule	79.3	80.7	82.3	80.1
	Postobligatorische Ausbildung (ohne Hochschulstudium)	92.3	93.7	93.8	92.9
	Hochschule (Universität)	105.4	115.0	106.9	107.5

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

Entsprechend ihrer langen Tagesdistanzen ist auch die Tagesunterwegszeit der 6- bis 17-Jährigen aus ländlichen Gemeinden mit 87,1 Minuten länger als in den jeweiligen Altersgruppen der anderen Raumtypen.

Bei Erwerbstätigen aus ländlichen Gemeinden (97,6 Min.) und aus periurbanen Gemeinden (99,2 Min.) ist die Tagesunterwegszeit trotz grösseren zurückgelegten Distanzen gleich wie bei Erwerbstätigen, die in städtischen Gemeinden wohnen (98,7 Min.). Dies deutet wiederum auf vergleichsweise hohe mittlere Geschwindigkeiten hin, mit denen erwerbstätige Personen dieser ländlichen und periurbanen Gemeinden im Verkehr unterwegs sind. Ein ähnliches Bild ist beim Zeitaufwand zu den Ausbildungsstätten festzustellen.

WECHSELWIRKUNGEN ZWISCHEN LÄNDLICHEN UND URBANEN RÄUMEN

5.1. Verkehrsleistung auf den Strassen

In diesem Kapitel werden Auswertungen nach dem Territorialprinzip durchgeführt, d.h., dass nur die auf dem Territorium eines Raumtypes zurückgelegten Distanzen berücksichtigt werden.

In den ländlichen Räumen leben 15% der Schweizer Wohnbevölkerung. Auf dem Strassennetz des ländlichen Raums werden dagegen 20,7% der Verkehrsleistung im gesamten Schweizer Strassennetz zurückgelegt. Dies liegt unter anderem auch daran, dass erhebliche Anteile der Verkehrsleistung im ländlichen Netz von der Bevölkerung aus dem städtischen und periurbanen Raum erzeugt werden. Bewohner von städtischen Gemeinden legen insgesamt 13,4% ihrer Verkehrsleistungen auf dem im ländlichen Raum gelegenen Strassennetz zurück. Ähnlich gross ist der Anteil der zurückgelegten Personenkilometer (Pkm), welche von der Bevölkerung der periurbanen Gemeinden auf dem ländlichen Strassennetz gemacht werden (12,1%). Der grosse Schwerpunkt liegt in beiden Fällen auf dem Gebiet der ländlichen zentral gelegenen Gemeinden mit alleine schon 3,9 Mrd. Personenkilometern. Angesichts der grossen Bevölkerungszahl ergibt dies in der Summe beträchtliche Verkehrsleistungen der städtischen und periurbanen Be-

völkerung im Strassennetz des ländlichen Raums (insgesamt 6,8 Mrd. Pkm), die höher sind als die Verkehrsleistung, die die Bevölkerung der ländlichen Gemeinden selbst innerhalb der ländlichen Räumen (6,1 Mrd. Pkm) erzeugt.

Die Bevölkerung des ländlichen Raums nutzt ihrerseits auch intensiv das in den städtischen und periurbanen Gemeinden gelegene Strassennetz. So wickelt die Bevölkerung aus ländlichen Gemeinden sogar 31,3% ihrer Personenkilometer auf dem Netz der städtischen Gemeinden (4,1 Mrd. Pkm) und 22,1% auf dem Netz der periurbanen Gemeinden (2,9 Mrd. Pkm) ab. Diese Werte liegen über dem Anteil, den die ländliche Bevölkerung im Netz des eigenen Raums zurücklegt (6,1 Mrd. Pkm). Da in ländlichen Räumen deutlich weniger Personen leben als in städtischen und periurbanen Gemeinden, fallen die Verkehrsleistungen der ländlichen Bevölkerung im Strassennetz der städtischen Gemeinden mit 12,2% und der periurbanen Gemeinden (15,1%) insgesamt weniger ins Gewicht. Die Belastungen dieser Strassennetze resultieren also ganz überwiegend aus der Verkehrsleistung der städtischen und periurbanen Bevölkerung selbst.

Tabelle 5.1.1 Verkehrsaufkommen auf den Strasse nach Verursacherprinzip und Raumtyp, in % (2015)

		Wo die Leistungen auf den Strassen stattfinden								Gesamte Schweiz
		Städtische Gemeinde	Periurbane Gemeinde			Ländliche Gemeinde				
			mit hoher Dichte	mit mittlerer Dichte	mit geringer Dichte	Zentrums-gemeinde	zent. gelegene Gemeinde	periphere Gemeinde		
Raumtyp des Wohnortes	Städtische Gemeinde	in 1'000 Pkm*	21'431'284	1'898'945	4'369'661	1'930'664	770'192	2'644'021	1'197'251	34'242'018
		in %	62.6%	5.5%	12.8%	5.6%	2.2%	7.7%	3.5%	100.0%
	Periurbane Gemeinde	in 1'000 Pkm*	7'873'659	1'916'619	3'805'700	2'181'468	376'734	1'228'858	548'004	17'931'043
		in %	43.9%	10.7%	21.2%	12.2%	2.1%	6.9%	3.1%	100.0%
	Ländliche Gemeinde	in 1'000 Pkm*	4'058'979	546'068	1'386'627	932'007	1'371'320	3'111'925	1'577'984	12'984'910
		in %	31.3%	4.2%	10.7%	7.2%	10.6%	24.0%	12.2%	100.0%
	Gesamte Schweiz	in 1'000 Pkm*	33'363'922	4'361'632	9'561'988	5'044'140	2'518'246	6'984'804	3'323'240	65'157'971
		in %	51.2%	6.7%	14.7%	7.7%	3.9%	10.7%	5.1%	100.0%

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

* Pkm: Personenkilometer

5.2. Verkehrsbeziehungen nach Verkehrszwecken und -mittel

In allen Raumtypen ist die häufigste Verkehrsbeziehung jene, bei denen Quelle und Ziel der Wege innerhalb des jeweiligen Raumtyps liegen (Tab. 5.2.1). Das heisst zum Beispiel, dass die Wege der Bevölkerung der ländlichen Gemeinden mehrheitlich ihr Ziel innerhalb der ländlichen Gemeinden haben. Diese Wege innerhalb der ländlichen Gemeinden machten im Jahr 2015 10,2% aller Wege der Schweizer Wohnbevölkerung innerhalb der Schweiz aus. Deutlich niedriger ist dem-

gegenüber das Aufkommen der Wege mit einer Quelle in den ländlichen Gemeinden und einem Ziel in anderen Gemeindetypen. Auf die Wegebeziehung zwischen ländlichen und städtischen Gemeinden entfielen im Jahr 2015 2,7% aller Wege der Schweiz (Tab. 5.2.1). Zwischen periurbanen und ländlichen Gemeinden waren es nur noch 0,9% aller Wege.

Tabelle 5.2.1 Anteil Wege zwischen Raumtypen, in % (2005-2015)

			Raumtyp des Zielortes			
			Städtische Gemeinde	Periurbane Gemeinde	Ländliche Gemeinde	Gesamte Schweiz
Raumtyp des Startortes	Städtische Gemeinde	2005	59.7	5.8	2.6	68.1
		2010	59.8	5.8	2.5	68.1
		2015	60.0	5.8	2.7	68.5
	Periurbane Gemeinde	2005	5.8	10.9	1.0	17.6
		2010	5.7	11.4	0.9	18.0
		2015	5.8	11.0	0.9	17.7
	Ländliche Gemeinde	2005	2.6	1.0	10.7	14.2
		2010	2.6	0.9	10.4	13.9
		2015	2.7	0.9	10.2	13.8
	Gesamte Schweiz	2005	68.2	17.6	14.2	100.0
		2010	68.1	18.0	13.9	100.0
		2015	68.5	17.7	13.8	100.0

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; MZMV 2005-2015

Über beide Richtungen gesehen, stellen die Verkehrsbeziehung zwischen den ländlichen Gemeinden und den städtischen Gemeinden insgesamt 5,4% aller Wege. 1,8% der Wege finden zwischen ländlichen und periurbanen Gemeinden statt. Deutlich stärker ausgeprägt sind die Wegbeziehungen zwischen städtischen und periurbanen Gemeinden (11,6%).

Die Entwicklung über die Erhebungsjahren zeigt eine hohe Stabilität, wobei in den letzten 10 Jahren die Beziehungen zum städtischen Raum leicht an Bedeutung gewonnen haben.

Tabelle 5.2.2 Anteil Wege zwischen Raumtypen nach Verkehrszwecken, in % (2005-2015)

		Städtische Gemeinde			Periurbane Gemeinde			Ländliche Gemeinde			Gesamte Schweiz			
		2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015	
Wegzweck	Arbeit/ Ausbildung	Städtische Gemeinde	60.4	58.8	59.7	6.5	6.7	6.6	2.4	2.7	3.1	69.3	68.2	69.4
		Periurbane Gemeinde	6.5	6.9	6.7	9.8	10.3	9.6	0.8	0.9	0.9	17.2	18.0	17.1
		Ländliche Gemeinde	2.4	2.7	3.1	0.8	0.8	0.9	10.3	10.2	9.4	13.5	13.7	13.5
		Gesamte Schweiz	69.4	68.4	69.5	17.1	17.9	17.1	13.5	13.7	13.4	100	100	100
	Einkauf	Städtische Gemeinde	66.9	66.4	66.2	4.3	4.6	4.7	2.1	1.8	2.1	73.3	72.8	73.0
		Periurbane Gemeinde	4.9	5.0	5.1	9.4	10.0	9.8	0.6	0.6	0.5	14.9	15.6	15.4
		Ländliche Gemeinde	2.4	2.1	2.3	0.5	0.5	0.6	8.9	8.9	8.7	11.9	11.6	11.6
		Gesamte Schweiz	74.2	73.5	73.6	14.3	15.1	15.1	11.6	11.4	11.3	100	100	100
	Freizeit	Städtische Gemeinde	56.6	57.8	57.9	5.8	5.5	5.6	2.9	2.7	2.7	65.3	66.0	66.2
		Periurbane Gemeinde	5.4	5.1	5.2	12.3	12.9	12.5	1.2	1.0	1.1	18.9	18.9	18.8
		Ländliche Gemeinde	2.7	2.5	2.6	1.2	1.0	1.1	11.9	11.5	11.3	15.8	15.0	15.0
		Gesamte Schweiz	64.7	65.3	65.7	19.3	19.4	19.2	15.9	15.2	15.1	100	100	100
	Übrige Zwecke	Städtische Gemeinde	54.9	55.8	55.4	6.8	6.6	6.7	3.3	2.9	3.0	65.1	65.3	65.1
		Periurbane Gemeinde	7.0	6.5	6.8	11.3	11.8	11.7	1.3	1.1	1.2	19.6	19.5	19.7
		Ländliche Gemeinde	3.7	3.4	2.9	1.5	1.3	1.0	10.2	10.5	11.4	15.4	15.2	15.3
		Gesamte Schweiz	65.5	65.7	65.1	19.6	19.7	19.4	14.8	14.6	15.5	100	100	100
Alle Zwecke	Städtische Gemeinde	59.7	59.8	60.0	5.8	5.8	5.8	2.6	2.5	2.7	68.1	68.1	68.5	
	Periurbane Gemeinde	5.8	5.7	5.8	10.9	11.4	11.0	1.0	0.9	0.9	17.6	18.0	17.7	
	Ländliche Gemeinde	2.6	2.6	2.7	1.0	0.9	0.9	10.7	10.4	10.2	14.2	13.9	13.8	
	Gesamte Schweiz	68.2	68.1	68.5	17.6	18.0	17.7	14.2	13.9	13.8	100	100	100	

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2005-2015

Auch bezogen auf die einzelnen Wegzwecke werden innerhalb der ländlichen Gemeinden mehr Wege durchgeführt als zwischen ländlichen Gemeinden und anderen Gemeindetypen (Tab. 5.2.2). Dabei treten zwischen den Wegzwecken keine grossen Unterschiede in der räumlichen Struktur der Verkehrsbeziehungen auf. Die grösste Abweichung zeigt sich bei Einkaufswegen, die zu 65,7% eine Quelle und ein Ziel im städtischen Raum haben. Dies deutet auf die Konzentration von Einkaufsfunktionen auf urbane Gemeinden hin. Beim Verkehrszweck Einkaufen sind die Wegebeziehungen innerhalb der ländlichen Räume sowie zwischen den ländlichen und den städtischen Gemeinden demnach quantitativ schwächer ausgeprägt als bei den anderen Verkehrszwecken. Bei diesen Analysen ist zu bedenken, dass nur die Quellen und Ziele der von den Befragten durchgeführten Wege ausgewertet wurden, nicht aber der Wohnort der Befragten. Wenn Berufstätige mit Wohnsitz in ländlichen Räumen und einer Arbeitsstelle in

städtischen Gemeinden in Nähe ihres Arbeitsorts Einkäufe tätigen, werden die betreffenden Einkaufswegen der intra-urbanen Verkehrsbeziehung zugerechnet.

Beim Zweck Arbeit ist die Verkehrsbeziehung zwischen periurbanen und städtischen Gemeinden deutlich stärker ausgeprägt als jene zwischen den ländlichen und den städtischen Gemeinden.

Die Wege zwischen ländlichen und städtischen Gemeinden mit dem Zweck Freizeit machen (in beiden Richtungen gerechnet) 6,0% aller Freizeitwege mit Zielen in der Schweiz aus.

Tabelle 5.2.3 Anteil Wege zwischen Raumtypen nach Verkehrsmittel, in % (2015)

			Raumtyp des Zielortes			
			Städtische Gemeinde	Periurbane Gemeinde	Ländliche Gemeinde	Gesamte Schweiz
Raumtyp des Startortes	Städtische Gemeinde	LV	42.1	3.1	1.7	37.2
		MIV	40.2	79.9	81.0	45.2
		OeV	16.4	15.6	15.6	16.3
		Andere	1.2	1.3	1.7	1.3
		Alle Verkehrsmittel	100	100	100	100
	Periurbane Gemeinde	LV	3.2	45.9	3.9	29.8
		MIV	80.0	48.6	88.1	60.9
		OeV	15.9	3.4	6.5	7.6
		Andere	0.9	2.0	1.5	1.6
		Alle Verkehrsmittel	100	100	100	100
	Ländliche Gemeinde	LV	1.8	3.7	44.0	33.0
		MIV	80.9	86.9	51.0	59.3
		OeV	15.8	7.4	3.3	6.0
		Andere	1.3	2.0	1.6	1.6
		Alle Verkehrsmittel	100	100	100	100
	Gesamte Schweiz	LV	37.2	29.7	33.0	35.3
		MIV	45.2	60.8	59.3	49.9
		OeV	16.3	7.6	5.9	13.4
		Andere	1.2	1.8	1.6	1.4
		Alle Verkehrsmittel	100	100	100	100

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; MZMV 2015

Die Wahl der Verkehrsmittel hängt sehr stark mit der Ausprägung der räumlichen Verkehrsbeziehung zusammen (Tab. 5.2.3). Sehr hoch ist der Anteil der mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegten Wege, wenn Start- und Zielort in unterschiedlichen Gemeindetypen liegen. So wird bei 81,0% der Wege von ländlichen in städtische Gemeinden ein Verkehrsmittel des MIV gewählt. Bei Wegbeziehungen zwischen periurbanen und ländlichen Gemeinden liegt der Anteil des MIV mit 88,1% noch höher.

Auffallend ist bei Wegen in die städtischen Gemeinden, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs aus ländlichen und periurbanen Gemeinden etwa gleich hoch ist, wie derjenige innerhalb der städtischen Gemeinden. Bei Wegen innerhalb der ländlichen Gemeinden hat der öffentli-

che Verkehr mit einem Anteil von 3,3% allerdings kaum eine Bedeutung (Tab. 5.2.3).

Der Langsamverkehr kommt in allen drei Raumtypen auf hohe Anteile, wenn sowohl der Start als auch der Zielort im gleichen Raumtyp liegen. Den höchsten Langsamverkehrsanteil weisen Verkehrsbeziehungen innerhalb periurbane Gemeinden mit 45,9% auf, gefolgt von Verkehrsbeziehungen innerhalb der ländlichen Gemeinden (44,0%). Diese Anteile liegen immerhin knapp höher als der Langsamverkehrsanteil bei den Wegen mit Start- und Zielort in städtischen Gemeinden (42,1%). Bei Wegen innerhalb der städtischen Gemeinden übersteigt der Anteil des Langsamverkehrs aber den Anteil des MIV, was in den anderen Raumtypen nicht der Fall ist.

Die Mobilität der Bevölkerung in ländlichen Räumen weist damit bei der Verkehrsmittelwahl generell folgende Besonderheiten auf: bei Wegen innerhalb des jeweiligen Raumtyps hat der Langsamverkehr eine hohe Bedeutung. Bei Verkehrsbeziehungen, die über den jeweiligen ländlichen Raumtyp hinaus führen, dominieren

Verkehrsmittel des motorisierten Individualverkehrs ganz eindeutig die Verkehrsmittelwahl. Der öffentliche Verkehr hat in der Bevölkerung der ländlichen Räume nur bei Wegen aus den ländlichen Räumen in die städtischen Gemeinden eine Bedeutung.

5.3. Pendlerfahrten zwischen ländlichen Gemeinden und Agglomerationen

Bei den Pendlerbeziehungen zwischen Wohnorten in ländlichen Räumen und Arbeitsorten in städtischen und periurbanen Gemeinden dominieren Verkehrsmittel des motorisierten Individualverkehrs: mit dem höchsten Anteil bei Arbeitspendlern aus ländlichen zu periurbanen

Gemeinden (84,5% MIV), gefolgt von jenen aus ländlichen periurbanen zu ländlichen Gemeinden (83,4%). Pendlerbeziehungen zwischen ländlichen und städtischen Gemeinden weisen einen MIV-Anteil von 69,3% auf, in umgekehrter Richtung sogar 74,0% (Tab. 5.3.1).

Tabelle 5.3.1 Pendlerbewegungen (Arbeit) zwischen Raumtypen nach Hauptverkehrsmittel, in % (2011-2013)

		Raumtyp des Arbeitsortes				
		Städtische Gemeinde	Periurbane Gemeinde	Ländliche Gemeinde	Gesamte Schweiz	
Raumtyp des Wohnortes	Städtische Gemeinde	LV	18.6%	3.6%	4.8%	16.9%
		MIV	43.6%	74.3%	74.0%	47.0%
		ÖV	37.6%	22.1%	21.0%	35.9%
		Andere	0.2%	0.1%	0.2%	0.2%
		Alle Verkehrsmittel	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	Periurbane Gemeinde	LV	2.9%	28.7%	4.6%	10.7%
		MIV	67.3%	63.2%	83.4%	66.9%
		ÖV	29.8%	7.7%	11.8%	22.2%
		Andere	0.1%	0.3%	0.2%	0.2%
		Alle Verkehrsmittel	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	Ländliche Gemeinde	LV	3.8%	3.7%	31.0%	17.6%
		MIV	69.3%	84.5%	61.6%	66.6%
		ÖV	26.8%	11.7%	7.1%	15.7%
		Andere	0.1%	0.1%	0.3%	0.2%
		Alle Verkehrsmittel	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	Gesamte Schweiz	LV	14.4%	17.2%	22.6%	15.6%
		MIV	50.2%	69.3%	66.6%	54.4%
		ÖV	35.2%	13.3%	10.6%	29.7%
		Andere	0.2%	0.2%	0.3%	0.2%
		Alle Verkehrsmittel	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Quelle: Bundesamt für Statistik; Strukturerhebung Pooling 2011-2013

Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel ist komplementär zum MIV: er hat seinen höchsten Wert bei Arbeitspendlern aus ländlichen und periurbanen Gemeinden mit Ziel in städtischen Gemeinden (15,8% und 15,9%).

Eine andere Struktur hat die Verkehrsmittelwahl der Arbeitspendler aus den ländlichen Räumen, die ihren Arbeitsort und Wohnort im gleichen Raumtyp haben (Tab. 5.3.1). Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs liegt in diesem

Fall jeweils um einige Prozentpunkte niedriger als beim Pendeln in den städtischen oder periurbanen Raum. Dafür steigt der Anteil des Langsamverkehrs deutlich an, was zu Lasten des öffentlichen Verkehrs geht. So wählen beispielsweise Arbeitspendler mit Wohn- und Arbeitsort in ländlichen Gemeinden nur noch zu 61,6% den motorisierten Individualverkehr, 31,0% sind mit dem Langsamverkehr und nur noch 7,1% mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeitsstätte unterwegs.

Tabelle 5.3.2 Pendlerbewegungen (Schule) zwischen Raumtypen nach Hauptverkehrsmittel, in % (2011-2013)

		Raumtyp des Schulortes				
		Städtische Gemeinde	Periurbane Gemeinde	Ländliche Gemeinde	Gesamte Schweiz	
Raumtyp des Wohnortes	Städtische Gemeinde	LV	17.3%	9.8%	11.8%	17.1%
		MIV	13.7%	32.5%	23.5%	14.1%
		ÖV	68.7%	57.7%	64.3%	68.5%
		Andere	0.4%	0.0%	0.3%	0.4%
		Alle Verkehrsmittel	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	Periurbane Gemeinde	LV	4.1%	43.2%	14.2%	8.1%
		MIV	20.1%	25.0%	31.0%	20.8%
		ÖV	75.7%	30.6%	54.5%	70.9%
		Andere	0.1%	1.2%	0.2%	0.2%
		Alle Verkehrsmittel	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	Ländliche Gemeinde	LV	5.3%	9.0%	38.6%	11.1%
		MIV	22.2%	44.1%	25.7%	23.3%
		ÖV	72.5%	46.8%	35.0%	65.5%
		Andere	0.1%	0.1%	0.7%	0.2%
		Alle Verkehrsmittel	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	Gesamte Schweiz	LV	12.9%	31.0%	29.9%	14.1%
		MIV	16.2%	28.9%	25.9%	17.0%
		ÖV	70.7%	39.3%	43.7%	68.6%
		Andere	0.3%	0.8%	0.5%	0.3%
		Alle Verkehrsmittel	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Quelle: Bundesamt für Statistik; Strukturhebung Pooling 2011-2013

Schulpendler aus Gemeinden der ländlichen Räumen nutzen für das Erreichen ihrer Ausbildungsstätten in städtischen Gemeinden zu einem grossen Teil Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs (72,5%). Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs liegt bei diesem schulischen Pendeln aus den ländlichen in die städtischen Gemeinden bei 22,2% (Tab. 5.3.2).

Beim schulischen Pendeln innerhalb des gleichen ländlichen Raumtyps erhöht sich der Anteil des motorisierten Individualverkehrs im Vergleich zum Pendeln in den urbanen Raum leicht.

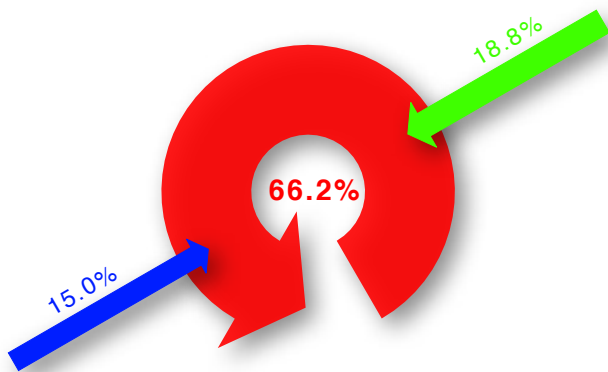
Vor allem aber geht der Anteil des öffentlichen Verkehrs deutlich zurück auf 35,0%.

Dafür steigt der Anteil des Langsamverkehrs beim schulischen Pendeln mit einem Start- und Zielort im gleichen Raumtyp stark an. Beim schulischen Pendeln innerhalb der ländlichen Gemeinden ist sein Anteil mit 38,6% besonders hoch und übersteigt den ÖV-Anteil. Nur beim schulischen Pendeln innerhalb der periurbanen Gemeinden liegt der Anteil des Langsamverkehrs mit 43,2% noch höher.

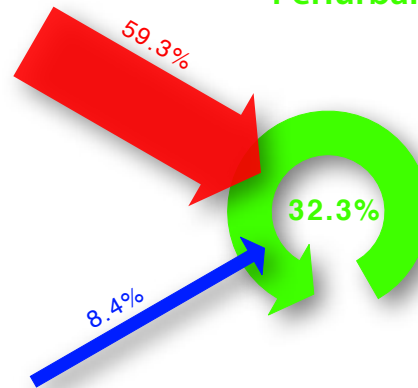
DIE LÄNDLICHEN RÄUME ALS ERHOLUNGSGEBIET

6.1. Zweithäuser, -wohnungen und -zimmer

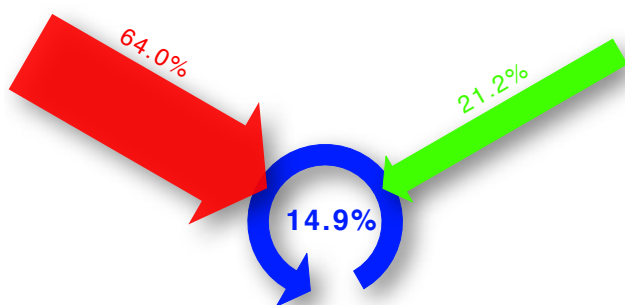
Städtische Gemeinde



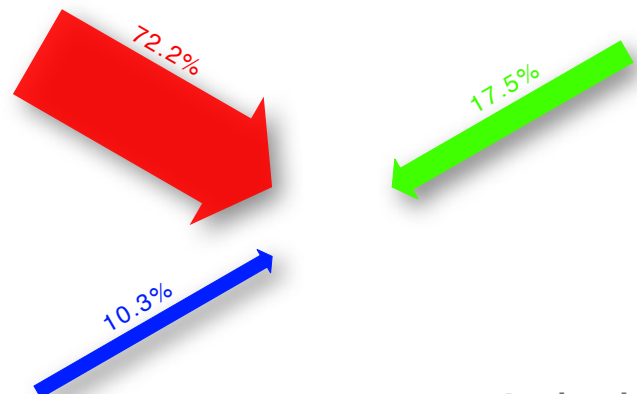
Periurbane Gemeinde



35



Ländliche Gemeinde



Ausland

Abbildung 6.1.1 Standort der Zweitwohnungen der Schweizer Wohnbevölkerung nach Herkunftswohnort der Besitzer (Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015)

In einem Modul zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 wurden die von Schweizer Haushalten benutzten Zweithäuser, -wohnungen und -zimmer erhoben, welche den Befragten über eine längere Zeit zur Verfügung standen. Darunter fallen sowohl gemietete Häuser und Wohnungen als auch solche im Eigentum des

Haushalts, nicht aber Mehrfamilienhäuser mit bewirtschafteten Zweitwohnungen. Zweithäuser und -wohnungen von Haushalten mit Wohnsitz im Ausland waren nicht Gegenstand der Erhebung. Erfasst wurden neben dem Standort auch die Hauptnutzungszwecke und die Häufigkeit der Nutzung in einem Jahr.

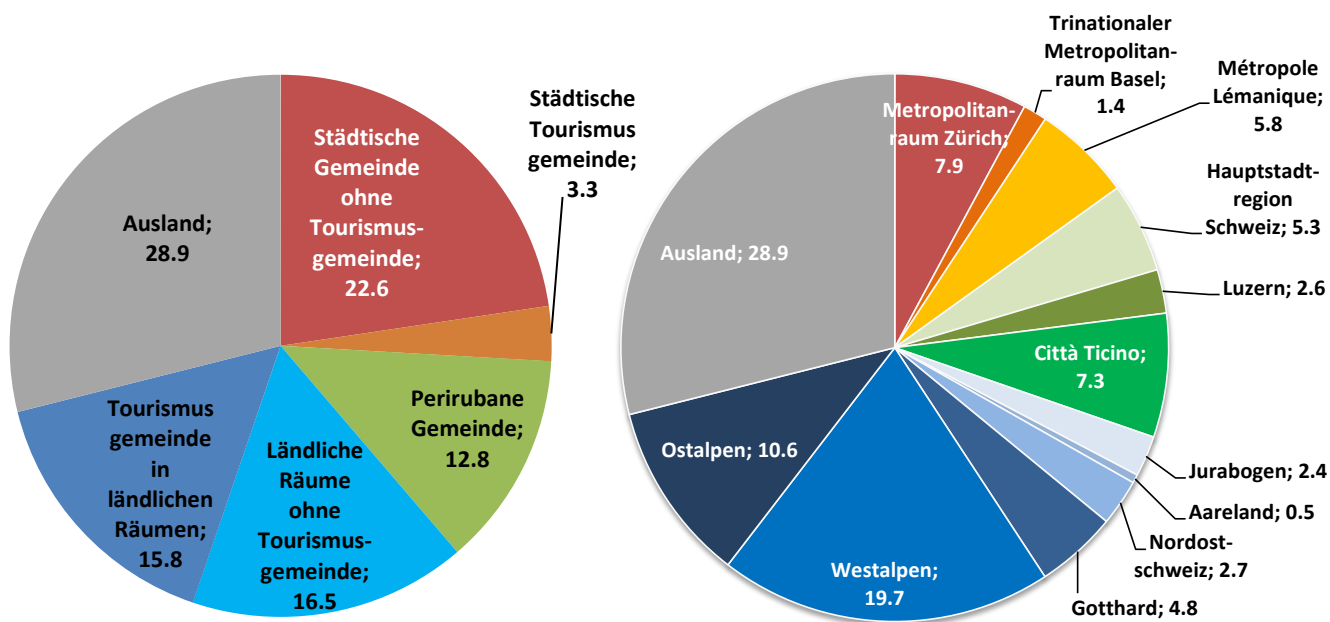


Abbildung 6.1.2 Zweitwohnungen der Schweizer Wohnbevölkerung nach Raumtyp und Handlungsraum gemäss Raumkonzept Schweiz, in % (Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015)

Im Jahr 2015 verfügten 7,9% der Haushalte der Schweizer Wohnbevölkerung über solche Zweithäuser, -wohnungen oder -zimmer, darunter 0,6% sogar über zwei oder mehr solcher Wohnungen. Im Jahr 2010 lag der Anteil der Haushalte mit solchen Zweithäusern und -wohnungen noch bei 7,3% (Kanton Graubünden 2012, S. 3).

Nur etwas weniger als ein Drittel dieser Zweithäuser-, -wohnungen und -zimmer (32,4%) lag im Jahr 2015 in ländlichen Räumen (Abb. 6.1.2). Innerhalb der ländlichen Räume sind es die Tourismusgemeinden (15,8%), welche eine wichtige Rolle spielen. 25,9% der Zweitwohnungen der Schweizer Haushalte liegen in städtischen Gemeinden (3,3% in städtischen Tourismusgemeinden) und 12,8% in periurbanen Gemeinden. Die Anzahl der im Ausland gelegenen Zweithäuser und -wohnungen der Schweizer Haushalte ist mit 28,9% fast so gross wie die Anzahl der in ländlichen Räumen der Schweiz gelegenen Wohnungen (Abb. 6.1.2).

Die Auswertung nach Handlungsräumen gemäss Raumkonzept Schweiz (Schuler 2016) zeigt, dass auf die Grossregion der Westalpen fast ein Fünftel (19,7%) der Zweithäuser und -wohnungen entfällt. Dies ist knapp doppelt so viel wie in den Ostalpen (10,6%). Um einiges niedriger sind bereits die Anteile der übrigen Alpenregionen Città Ticino (7,3%) und Gotthard (4,8%).

Die relativ grosse Bedeutung der Metropolregionen als Standorte von Zweithäusern und -wohnungen wird daran ersichtlich, dass der Metropolraum Zürich (7,9%), die Métropole Lémanique (5,8%) und die Hauptstadtregion Schweiz (5,3%) zusammen fast so viele Zweithäuser und -wohnungen aufweisen wie die Westalpen.

Tabelle 6.1.1 Benutzungszweck der Zweitwohnungen der Schweizer Wohnbevölkerung nach Raumtyp und Handlungsraum

		Butzungszweck der Zweitwohnungen (in %)			Total
		Arbeiten/Geschäftlich, Ausbildung	Freizeit und Ferien	Anderes	
Standort der Zweitwohnungen nach Raumtyp	Städtische Gemeinde	36.6	36.0	27.3	100
	Periurbane Gemeinde	9.2	66.8	24.0	100
	Ländliche Gemeinde	3.7	86.6	9.7	100
	Ausland	3.6	76.4	20.0	100
Standort der Zweitwohnungen Handlungsraum (primäre Zuordnung)	Metropolitanraum Zürich	41.0	27.3	31.7	100
	Trinationaler Metropolitanraum Basel	56.5	9.6	33.9	100
	Métropole Lémanique	28.0	32.8	39.2	100
	Hauptstadtregion Schweiz	47.6	24.3	28.2	100
	Luzern	20.0	56.4	23.6	100
	Città Ticino	6.3	85.1	8.6	100
	Jurabogen	20.9	39.9	39.2	100
	Aareland	26.9	6.9	66.1	100
	Nordostschweiz	29.6	41.2	29.2	100
	Gotthard	3.2	87.5	9.3	100
	Westalpen	2.6	86.8	10.5	100
	Ostalpen	5.1	88.3	6.6	100
	Ausland	3.6	76.4	20.0	100
Standort der Zweitwohnungen nach Tourismusgemeinde	Städtische Gemeinden ohne Tourismusgemeinde	40.7	30.5	28.8	100
	Städtische Tourismusgemeinde	7.4	75.6	17.0	100
	Periurbane Gemeinde	9.2	66.8	24.0	100
	Ländliche Räume ohne Tourismusgemeinden	3.8	82.5	13.7	100
	Tourismusgemeinde in ländlichen Räumen	3.6	90.8	5.6	100
	Ausland	3.6	76.4	20.0	100
	Total	12.8	68.1	19.0	100

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

Bei den in ländlichen Gemeinden gelegenen Zweithäusern, -wohnungen und -zimmern stammen über vier Fünftel der Besitzer aus dem Raum mit städtischem Charakter (Abb. 6.1.1), davon 64,0% aus städtischen und 21,2% aus periurbanen Gemeinden.

Bemerkenswert ist, dass die Besitzer von Zweithäusern und -wohnungen in ländlichen Gemeinden zu 14,9% aus diesem Raumtyp stammen. Demgegenüber sind nur rund 15% der Zweithäuser, -wohnungen und -zimmer in städtischen Gemeinden im Besitz von Haushalten aus den ländlichen Räumen. Die Vermutung bestätigt sich also nicht, dass solche Häuser und Wohnungen in städtischen Gemeinden überwiegend so genannte „Pied à terre“ von ländlichen Besitzern sind, die sich auf diese Weise einen Zugang zum städtischen Kulturangebot sichern oder eine Wohnung an einem städtischen Arbeitsort halten. Die Zweithäuser und -wohnungen im städtischen Raum haben vielmehr zu 66,2% Besitzer, die schon ihren Hauptwohnsitz im selben Raum haben. In periurbanen Gemeinden hat man ein ähnliches Bild zur Herkunft der Zweitwohnungsbesitzer: 59,3% stammen aus städtischen Gemeinden und 32,3% aus periurbanen Gemeinden.

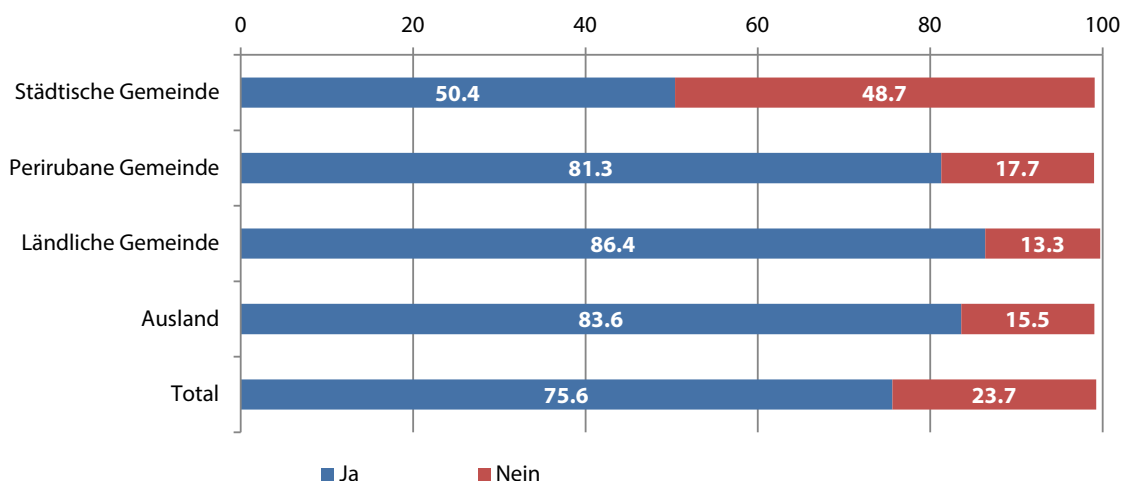
In der Mikrozensus-Erhebung wurde bei den Nutzungszwecken der Zweithäuser und -wohnungen nur grob in verpflichtende Tätigkeiten wie Arbeit, Geschäft und Ausbildung einerseits sowie Freizeitgestaltung und Ferien andererseits unterschieden. Ausserdem gibt es die unspezifische Nutzungskategorie „Anderes“. Nicht erhoben wurden kombinierte Nutzungen. Auch können weitere wichtige Arten von Aktivitäten mit eher sozialen Motiven, die Erhebungen zum sogenannten „multilokalen Wohnen“ berücksichtigen (Schad et al. 2015), nicht separat ausgewiesen werden (so z. B. das Zusammentreffen und -leben mit Teilen der Familie, mit Freunden und Bekannten oder mit Partner/-Partnerin in einer zweiten Wohnung).

Bei den in ländlichen Räumen gelegenen Zweithäusern, -wohnungen und -zimmern dominieren erwartungsgemäss die Zwecke Freizeitgestaltung und Ferien mit den höchsten Anteilen in den ländlichen Tourismusgemeinden (90,8%) (Tab. 6.1.1). Bei regionaler Betrachtung erreichen die Grossregionen Ostalpen (88,3%), Gotthard (87,5%), Westalpen (86,8%) und Città Ticino (85,1%) Spitzenwerte bei diesem Hauptnutzungszweck.

Die Nutzung mit dem Hauptgrund Arbeit, geschäftliche Tätigkeit oder Ausbildung ist bei den in ländlichen Räumen gelegenen Wohnungen und –häusern selten (Tab. 6.1.1). Eine nennenswerte Bedeutung hat dieser Nutzungszweck allerdings mit 40,7% bei den in städtischen Ge-

meinden ohne Toursimsugemeinden gelegenen Zweithäusern, –wohnungen und –zimmern. Spitzenwerte weisen hierbei der Trinationale Metropolitanraum Basel, die Hauptstadtregion Schweiz (Bern) und der Metropolitanraum Zürich auf (Tab. 6.1.1).

Abbildung 6.1.3 Eigentumsverhältnis der Zweitwohnungen der Schweizer Wohnbevölkerung nach Raumtyp, in % (BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015)

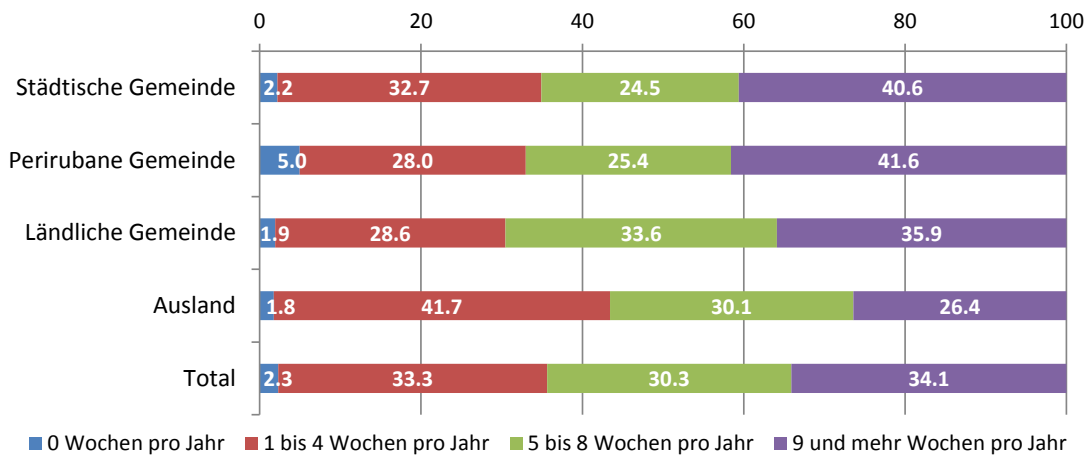


Die grosse Mehrzahl der Zweithäuser und –wohnungen in ländlichen Räumen halten die Besitzer als Eigentum (83,6%). Zweithäuser und –wohnungen in städtischen Gemeinden werden dagegen zu gut der Hälfte (48,7%) gemietet (Abb. 6.1.3).

Bezüglich der Nutzungsdauer ist hervorzuheben, dass diese in ländlichen Gemeinden tendenziell länger ist als in den anderen Gemeindetypen. Dort wird der zweite Wohnsitz von rund 69,5% der Besitzerhaushalte mehr als vier Wochen pro Jahr genutzt, von gut einem Drittel sogar neun oder mehr Wochen. Entgegen der Erwartung weisen die Zweithäuser und –wohnungen in den städtischen und periurbanen Gemeinden fast die höchsten Anteile von Haushalten mit langer Nutzungsdauer auf: diese Häuser und Wohnun-

gen nutzen 40,6% der Besitzerhaushalte in städtischen und 41,6% in periurbanen Gemeinden neun oder mehr Wochen pro Jahr. Anders verhält es sich bei den im Ausland gelegenen Zweithäusern und –wohnungen, die im Vergleich zu anderen Standortregionen am kürzesten genutzt werden: Nur 56,6% der Haushalte haben hier eine Nutzungsdauer von über vier Wochen im Jahr.

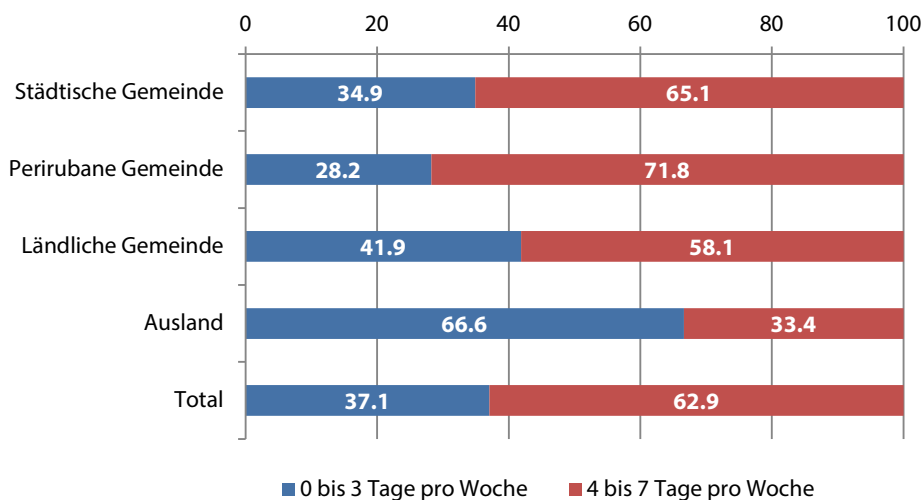
Abbildung 6.1.4 Benutzungshäufigkeit von Freizeit- und Ferienzeitwohnungen nach Raumtyp, in % (BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015)



Knapp zwei Drittel (65,1%) der in städtischen Gemeinden gelegenen Zweitwohnungen mit einer Hauptnutzung aus Gründen der Arbeit, der Ausbildung oder aus geschäftlichen Gründen werden vier oder mehr Tage in der Woche genutzt. In den periurbanen Gemeinden liegt die-

ser Anteil sogar bei 71,8%. Die Nutzungsdauer der relativ wenigen Zweitwohnungen mit diesen Nutzungszwecken, die in ländlichen Gemeinden liegen, ist durchwegs kürzer: sie werden zu 41,9% nur wenige Tage pro Woche genutzt (Abb. 6.1.5).

Abbildung 6.1.5 Benutzungshäufigkeit von Arbeit- und Ausbildungszweitwohnungen nach Raumtyp, in % (BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015)



Die Nutzungsdauer lässt noch keine Rückschlüsse auf die mit der Nutzung der Wohnungen verbundenen Verkehrsaufwände zu. Denn bei den für die Freizeit genutzten Wohnungen in der Mikrozensushebung wurde nicht erhoben, wie oft im Jahr das Zweithaus oder die Zweitwohnung aufgesucht werden, wie gross also jeweils die Anzahl der Hin- und Rückwege ist. Und bei den für die Ausbildung oder den Beruf genutzten Wohnungen wurde im Mikrozensus nicht erfasst, wie häufig im Jahr ein berufs- oder ausbildungsbedingtes Wochenpendeln zu den Wohnungen stattfindet. Erste Anhaltspunkte dafür liefert eine Befragung zum multilokalen Wohnen in der Schweiz, die im Rahmen eines Forschungsprojekts für den Schweizer Nationalfonds durchgeführt wurde. Darin zeigte sich ein kurzer, relativ regelmässiger wöchentlicher Nutzungsryth-

mus insbesondere bei den ausbildungs- und berufsbezogenen Nutzungszwecken. Dadurch werden im Falle von längeren Distanzen zwischen dem Hauptwohnsitz und der arbeits- oder ausbildungsbedingten Zweitwohnung recht hohe Verkehrsleistungen von mehreren Tausend Kilometern pro Person und Jahr generiert (Schad et al. 2015; Schad & Hilti 2015). Auch bei den freizeitbezogenen Nutzungen muss bei einem Teil der Haushalte mit mehreren Fahrten zum Zweithaus und zur Zweitwohnung gerechnet werden. Wird ein solches Zweithaus von einer vierköpfigen Familie drei Mal im Jahr aufgesucht, generieren diese Nutzungen bereits 24 Personenwege hin und zurück. Nicht eingerechnet sind Zusammentreffen mit Freunden oder Verwandten im Zweithaus oder in der Zweitwohnung, was weitere Wege erzeugt.

6.2 Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen

Tabelle 6.2.1 Zielort der Tagesreisen nach Wohnort der Schweizer Wohnbevölkerung, in % (2015)

Raumtyp des Wohnortes	Zielort der Tagesreisen nach Raumtyp				
	Städtische Gemeinde	Periurbane Gemeinde	Ländliche Gemeinde	Ausland	Total
Städtische Gemeinde	31.5	7.9	9.0	11.1	59.4
Periurbane Gemeinde	10.7	4.2	4.2	3.8	22.9
Ländliche Gemeinde	8.1	1.9	4.8	2.9	17.7
Total	50.3	14.0	17.9	17.8	100.0

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

Die Mehrheit der Tagesreisen wird innerhalb der städtischen Gemeinden ausgeführt (50,3%). Eine Destination in periurbanen Gemeinden wird zu 14,0%, eine solche in ländlichen Räumen zu 17,9% gewählt (Tab. 6.2.1). Insgesamt, weisen die ländlichen Räume einen ähnlichen Anteil auf wie das Ausland, das in 17,8% der Fälle Ziel einer Tagesreise ist. Den grössten Anteil an den Tagesreisen in die ländlichen Gemeinden hat die Bevölkerung der städtischen Gemeinden. Bei den ländlichen Gemeinden macht sie die Hälfte aus, während die Bevölkerung der periurbanen Gemeinden 23% ausmacht. Umgekehrt ist es v.a. die Bevölkerung der periurbanen Gemeinden, welche Tagesreisen ins städtische Gebiet unternimmt.

12,9% der Übernachtungsreisen der Schweizer Wohnbevölkerung haben Ziele in ländlichen Räumen der Schweiz. Städtische Gemeinden werden gleich häufig aufgesucht wie die ländlichen Räume (12,9%), periurbane Gemeinden dagegen nur zu 3,7% (Tab. 6.2.2). Zu berücksichtigen

ist hierbei allerdings, dass einige wichtige Tourismusdestinationen, so Gemeinden wie Zermatt und St. Moritz, nicht den ländlichen Raumtypen, sondern den städtischen Gemeinden zugerechnet werden.

Den grössten Anteil an den Reisen mit Übernachtungen in den ländlichen Gemeinden hat mit einem Wert von 60% die Bevölkerung der städtischen Gemeinden (27% aus periurbanen Gemeinden). Umgekehrt unternimmt die Bevölkerung des ländlichen Raums Reisen mit Übernachtung in städtischen Gemeinden der Schweiz. Diese Reisen machen 1,9% aller Reisen der Schweizer Bevölkerung aus. Insgesamt haben nur 9,6% der Reisen der Schweizer Bevölkerung entweder eine Quelle in städtischen Gemeinden und ein Ziel in den ländlichen Räumen oder umgekehrt. Die ländliche Bevölkerung unternimmt nur in 1,7% der Fälle eine Reise mit Übernachtung im eigenen Raumtyp. Der Grossteil der Reisen (70,4%) der Schweizer Bevölkerung geht allerdings ins Ausland.

Tabelle 6.2.2 Zielort der Reisen mit Übernachtungen nach Wohnort der Schweizer Wohnbevölkerung, in % (2015)

Raumtyp des Wohnortes	Zielort der Reisen mit Übernachtung nach Raumtyp				
	Städtische Gemeinde	Periurbane Gemeinde	Ländliche Gemeinde	Ausland	Total
Städtische Gemeinde	8.7	2.1	7.8	46.8	65.5
Periurbane Gemeinde	2.4	0.9	3.5	14.4	21.2
Ländliche Gemeinde	1.9	0.6	1.7	9.2	13.3
Total	12.9	3.7	12.9	70.4	100.0

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

HAUPTERKENNTNISSE UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die drei unterschiedenen Typen der ländlichen Räume – ländlichen Zentrumsgemeinden, ländliche zentral gelegene Gemeinden und ländliche periphere Gemeinden – weisen in Bezug auf die Mobilität eine Reihe von Gemeinsamkeiten auf. Die ländlichen Räume sind jedoch nicht homogen. Es sind in Bezug auf die Mobilität der Bevölkerung dieser Raumtypen auch einige Unterschiede festzustellen.

Charakteristisch für alle drei Raumtypen der ländlichen Räume ist die im Vergleich zum städtischen Raum geringere Güte der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Sie ist massgeblich durch die vergleichsweise geringere Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte bedingt. Unter anderem hat sie zur Folge, dass der Motorisierungsgrad der Haushalte in den ländlichen Gemeinden deutlich höher ist als in städtischen Gemeinden. Dies zeigt sich vor allem im Anteil der Haushalte mit mehr als einem Personenwagen sowie im geringeren Anteil autofreier Haushalte. Die Verkehrserschliessung sowie die Motorisierungsrate haben letztlich auch Auswirkungen auf die Wahl der Verkehrsmittel. Das Mobilitätsverhalten in den periurbanen Gemeinden ist dagegen ähnlich wie in den ländlichen Räumen.

Generell, über alle Verkehrszwecke hinweg betrachtet, ist das Verkehrsaufkommen innerhalb der ländlichen Räume immer noch deutlich aufkommensstärker als zwischen ländlichem Raum und städtischem sowie periurbanem Raum. Alle Wege zusammen, die sowohl eine Quelle als auch ein Ziel in den ländlichen Räumen haben, machen 10,2% aller Wege der Wohnbevölkerung in der Schweiz aus. Die Wege zwischen den urbanen und ländlichen Räumen haben – beide Richtungen zusammen genommen – nur einen Anteil von rund 7,3% aller Wege der Bevölkerung innerhalb der Schweiz. Die interne Verkehrerschliessung hat deshalb für die ländlichen Räume weiterhin eine grosse Bedeutung.

Der im Zeitverlauf feststellbare Anstieg der Tagesdistanzen der Bevölkerung der ländlichen Gemeinden bei gleichzeitigem Rückgang der

Tageswegzeit weist darauf hin, dass die entsprechende betreffende Bevölkerung im Mittel schneller als früher unterwegs ist und dabei offenbar wenig von Verkehrsbelastungen und –behinderungen betroffen ist. Der Anstieg dieser Tagesdistanzen betrifft allerdings nicht nur das Pendeln, wie man vermuten könnte, sondern auch andere Verkehrszwecke, wie das Einkaufen, die Freizeitgestaltung und das Bringen und Holen von anderen Personen (Begleitwege). Dies weist darauf hin, dass sich die Aktionsräume der Bewohner der ländlichen Räume tendenziell vergrössern. Wie stark hierfür die Versorgungsstrukturen in den ländlichen Räumen im ländlichen Raum ursächlich verantwortlich sind, kann nicht abschliessend gesagt werden. Generell gilt aber, dass die Bewohner ländlicher Gemeinden zu den meisten Versorgungsangeboten (vor allem aber zu grossen und kleinen Supermärkten und kleinen Geschäften) längere Distanzen zurücklegen müssen als die Bevölkerung der städtischen aber auch der periurbanen Gemeinden.

Die längsten Distanzen pro Kopf und Tag hat im Mittel die Bevölkerung der ländlichen Gemeinden. Diese unterscheidet sich nur wenig von der Bevölkerung in den periurbanen Gemeinden, welche stärkeren Verkehrsbeziehungen zum städtischen Raum haben. Die ländlichen Räume sind in Bezug auf das Einkaufen mehr als für die anderen Wegzwecken zum städtischen Raum ausgerichtet. Die städtischen Gemeinden haben als Einkaufsstandorte eine hohe Bedeutung. Erste Zeitreihenanalysen führen zum Schluss, dass die Bedeutung städtischen Gemeinden als Ziel von Aktivitäten der Alltagsfreizeit tendenziell auch noch zunimmt.

Die Bevölkerung der ländlichen peripheren Räume ist im Vergleich zur Bevölkerung der anderen ländlichen Raumtypen stärker auf Arbeitsplätze innerhalb des ländlichen Raums ausgerichtet. Sie legt allerdings grosse Distanzen für das Einkaufen zurück, was u.a. durch die vergleichsweise grossen Distanzen zu Einkaufsgele-

genheiten erklärt werden kann.

Die ländlichen Räume haben eine gewisse Bedeutung für die Freizeitgestaltung der städtischen und periurbanen Bevölkerung sowie als Ziel von Übernachtungsreisen. In Bezug auf die Alltagsfreizeit kann die Richtung der Beziehungen aber als zweiseitig angesehen werden. Das heisst, für die ländliche Bevölkerung hat auch der urbane Raum eine Bedeutung als Gebiet für Freizeitaktivitäten. Die Wege zwischen den ländlichen und den städtischen und periurbanen Gemeinden mit dem Verkehrszweck Freizeit machen, beide Richtungen zusammen genommen, 7,5% aller Freizeitwege mit Zielen in der Schweiz aus. Sie sind also im Vergleich zur Freizeitgestaltung mit Quellen und Zielen innerhalb des urbanen Raums oder innerhalb der ländlichen Räume quantitativ von eher geringer Bedeutung.

Intensiver sind die Verflechtungen zwischen städtischen sowie teilweise periurbanen Gemeinden und ländlichen Räumen bei Reisen der Schweizer Wohnbevölkerung mit Übernachtung. Rund 15% aller Übernachtungsreisen werden von der Bevölkerung aus städtischen und periurbanen Gemeinden mit einem Ziel in ländlichen Räumen durchgeführt respektive sie entfallen auf Übernachtungen der ländlichen Bevölkerung im urbanen Raum. Diese Beziehung ist allerdings asymmetrisch. Die Übernachtungen der urbanen Bevölkerung in ländlichen Gemeinden (rund 12,5% aller Reisen) überwiegen deutlich die Übernachtungen der ländlichen Bevölkerung im urbanen Raum (rund 2,5% aller Reisen).

Ausgeprägt ist auch die Situation bei den in ländlichen Räumen gelegenen Zweithäuser, -wohnungen und -zimmer der Schweizer Haushalte. 80% dieser Wohngelegenheiten in ländlichen Gemeinden haben Besitzer aus städtischen und periurbanen Gemeinden. Demgegenüber sind nur 13% der im städtischen und periurbanen Raum gelegenen Zweithäuser, -wohnungen und -zimmer im Besitz von Haushalten aus den ländlichen Räumen. In den Gemeinden der ländlichen Räume liegt, anders als man es vermuten könnte, nicht die Mehrheit der Zweithäuser, -wohnungen und -zimmer der Schweizer Haushalte. Auf die ländlichen Räume entfallen nur rund 32% dieser Wohngelegenheiten. Auf den urbanen Raum und das Ausland entfallen die übrigen Anteile. Die Zweitwohnungen werden v.a für die Freizeit genutzt, insbesondere in Touris-

musgemeinden in ländlichen Räumen (90,8%).

Aus Sicht des Verkehrs sind vor allem jene zweiten Wohngelegenheiten relevant, die mit einer langen Dauer pro Jahr genutzt und dafür relativ häufig aufgesucht werden. Eine überdurchschnittliche Nutzungsdauer haben Zweithäuser, -wohnungen und -zimmer in ländlichen Gemeinden. Rund 70% der Besitzerhaushalte halten sich dort mindestens vier Wochen pro Jahr auf. Wenn dies im Rahmen mehrerer Aufenthalte erfolgt, entstehen dadurch bei Haushalten mit mehreren Personen schnell Verkehrsleistungen in Höhe von mehreren hundert oder gar tausend Kilometern. Gleiches gilt für die in städtischen Gemeinden gelegenen Zweithäuser, -wohnungen und -zimmer mit den Nutzungszwecken Arbeit oder Ausbildung. Zwei Drittel von ihnen werden – oft im wöchentlichen Rhythmus – vier oder mehr Tage pro Woche genutzt.

BIBLIOGRAFIE

- ARE – Bundesamt für Raumentwicklung (2008): Mobilität im ländlichen Raum. Kennzahlen zum Verkehrsverhalten im ländlichen Raum. Bern.
- ARE – Bundesamt für Raumentwicklung (2009): Zweitwohnungen der Schweizer Bevölkerung. Zusatzauswertung des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005. Bern.
- ARE – Bundesamt für Raumentwicklung (2011): Konzept für die Zuordnung von Raumvariablen zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Bern.
- ARE – Bundesamt für Raumentwicklung (2012): Monitoring Ländlicher Raum. Synthesebericht 2012. Bern.
- ARE – Bundesamt für Raumentwicklung (2014): Faktenblatt "Agglomerationsverkehr 2010". Bern
- ARE – Bundesamt für Raumentwicklung (2015): ÖV-Güteklassen. Berechnungsmethodik ARE. Grundlagenbericht für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung. Bern.
- ARE – Bundesamt für Raumentwicklung (2016): Mobilität im ländlichen Raum. Bern.
- BFS & ARE – Bundesamt für Statistik und Bundesamt für Raumentwicklung (2017): Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Neuchâtel/Bern.
- ARE & BFS – Bundesamt für Raumentwicklung und Bundesamt für Statistik (2001): Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Bern/ Neuchâtel.
- BFS & ARE – Bundesamt für Statistik und Bundesamt für Raumentwicklung (2007): Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten. Neuchâtel/Bern.
- BFS & ARE – Bundesamt für Statistik und Bundesamt für Raumentwicklung (2012): Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Neuchâtel/Bern.
- BFS – Bundesamt für Statistik (2017): Gemeindetypologie und Stadt/Land-Typologie 2012. Raumgliederungen der Schweiz. Neuchâtel.
- BFS - Bundesamt für Statistik, (2005): Eidg. Volkszählung 2000, Die Raumgliederungen der Schweiz, M. Schuler et al., Neuchâtel
- BFS - Bundesamt für Statistik, BFS - Dienstleistungen für die Bevölkerung (2016): Erreichbarkeit von Dienstleistungen. Neuchâtel
- Ecoplan (2016), Räumliche Entwicklung der Arbeitsplätze in der Schweiz – Entwicklung und Szenarien bis 2040, im Auftrag des Bundesamtes für Raumentwicklung, Bern.
- GVF & BFS – Dienst für Gesamtverkehrsfragen GS EVED und Bundesamt für Statistik (1996): Verkehrsverhalten in der Schweiz 1994, Mikrozensus Verkehr 1994. Bern
- Kanton Graubünden – Amt für Raumentwicklung (Hrsg., 2012): Zweitwohnungen in Graubünden. Zusatzauswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Chur.
- Schad, H.; Hilti, N. (2015): Die Mobilität multilokal Wohnender. In: Verkehrszeichen, 31. Jg., H. 2, S. 4-8.
- Schad, H.; Hilti, N.; Hugentobler, M.; Duchêne-Lacroix, C. (2015): Multilokales Wohnen in der Schweiz – erste Einschätzungen zum Aufkommen und zu den Ausprägungen. In: Weichhart, P.; Rumpolt, P. A. (Hrsg.): Mobil und doppelt sesshaft. Studien zur residenziellen Multilokalität. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung, Bd. 18. Wien, S. 176-201.
- Schuler, M. und Dessemontet, P. (2016): Raumkonzept Schweiz. Abgrenzung der Handlungsräume. Bern.
- Schweizerischer Bundesrat, KdK, BPUK, SSV, SGV (2012): Raumkonzept Schweiz. Überarbeitete Fassung, Bern.

VERZEICHNIS DER DETAIL-TABELLEN

- T2.2.1 Bewohnertyp nach Raumtyp (2011-2013)
- T2.2.2 Gebäudekategorie und Wohnungsgrösse nach Raumtyp (2011-2013)
- A.2.2.1 Miete (ohne Nebenkosten) nach Wohnungsgrösse nach Raumtyp, in CHF (2011-2013)
- T3.1.1.a Ausstattung mit Fahrzeugen nach Raumtyp (1994)
- T3.1.1.b Ausstattung mit Fahrzeugen nach Raumtyp (2000)
- T3.1.1.c Ausstattung mit Fahrzeugen nach Raumtyp (2005)
- T3.1.1.d Ausstattung mit Fahrzeugen nach Raumtyp (2010)
- T3.1.1.e Ausstattung mit Fahrzeugen nach Raumtyp (2015)
- A3.1.2.a Führerschein nach Raumtyp (1994)
- A3.1.2.b Führerschein nach Raumtyp (2000)
- A3.1.2.c Führerschein nach Raumtyp (2005)
- A3.1.2.d Führerschein nach Raumtyp (2010)
- A3.1.2.e Führerschein nach Raumtyp (2015)
- T3.1.2.a Abobesitz nach Raumtyp (2010)
- T3.1.2.b Abobesitz nach Raumtyp (2015)
- T3.2.1.1a Kenngrössen des Verkehrs nach Raumtyp (1994)
- T3.2.1.1b Kenngrössen des Verkehrs nach Raumtyp (2000)
- T3.2.1.1c Kenngrössen des Verkehrs nach Raumtyp (2005)
- T3.2.1.1d Kenngrössen des Verkehrs nach Raumtyp (2010)
- T3.2.1.1e Kenngrössen des Verkehrs nach Raumtyp (2015)
- T3.2.1.2a Kenngrössen des Verkehrs nach detaillierten Raumtyp (1994)
- T3.2.1.2b Kenngrössen des Verkehrs nach detaillierten Raumtyp (2000)
- T3.2.1.2c Kenngrössen des Verkehrs nach detaillierten Raumtyp (2005)
- T3.2.1.2d Kenngrössen des Verkehrs nach detaillierten Raumtyp (2010)
- T3.2.1.2e Kenngrössen des Verkehrs nach detaillierten Raumtyp (2015)
- lierten Raumtyp (2015)
- T3.2.1.3 Kenngrössen des Verkehrs nach Tourismusgemeinde (2015)
- T3.2.2.1a Tagesdistanz nach Zweck des Weges und Raumtyp (1994)
- T3.2.2.1b Tagesdistanz nach Zweck des Weges und Raumtyp (2000)
- T3.2.2.1c Tagesdistanz nach Zweck des Weges und Raumtyp (2005)
- T3.2.2.1d Tagesdistanz nach Zweck des Weges und Raumtyp (2010)
- T3.2.2.1e Tagesdistanz nach Zweck des Weges und Raumtyp (2015)
- T3.2.2.2a Tagesdistanz nach Zweck des Weges und detaillierten Raumtyp (1994)
- T3.2.2.2b Tagesdistanz nach Zweck des Weges und detaillierten Raumtyp (2000)
- T3.2.2.2c Tagesdistanz nach Zweck des Weges und detaillierten Raumtyp (2005)
- T3.2.2.2d Tagesdistanz nach Zweck des Weges und detaillierten Raumtyp (2010)
- T3.2.2.2e Tagesdistanz nach Zweck des Weges und detaillierten Raumtyp (2015)
- T3.2.3.a Tagesdistanz im Inland nach Verkehrsmittel und Raumtyp (1994)
- T3.2.3.b Tagesdistanz im Inland nach Verkehrsmittel und Raumtyp (2000)
- T3.2.3.c Tagesdistanz im Inland nach Verkehrsmittel und Raumtyp (2005)
- T3.2.3.d Tagesdistanz im Inland nach Verkehrsmittel und Raumtyp (2010)
- T3.2.3.e Tagesdistanz im Inland nach Verkehrsmittel und Raumtyp (2015)
- T3.2.4.a Tagesdistanz im Inland nach Verkehrsmittel und detaillierten Raumtyp (1994)
- T3.2.4.b Tagesdistanz im Inland nach Verkehrsmittel und detaillierten Raumtyp (2000)
- T3.2.4.c Tagesdistanz im Inland nach Verkehrsmittel und detaillierten Raumtyp (2005)
- T3.2.4.d Tagesdistanz im Inland nach Verkehrsmittel und detaillierten Raumtyp (2010)
- T3.2.4.e Tagesdistanz im Inland nach Verkehrsmittel und detaillierten Raumtyp (2015)

- T3.3.1 Pendlerbewegungen nach Raumtyp (2011-2013)
- T3.3.2 Hauptverkehrsmittelwahl auf dem Pendlerweg nach Raumtyp (2011-2013)
- T3.4.1 Durchschnittliche Distanz zur nächsten Dienstleistung nach Raumtyp (2015)
- A3.4.1 Güteklassen der Erschliessung der Haushalte durch den ÖV nach Raumtyp (2015)
- T4.1.1 Tagesdistanz nach Haushalts- und Raumtyp (2015)
- T4.1.2 Tagesunterwegszeit (mit Warte- und Umsteigezeiten) nach Haushalts- und Raumtyp (2015)
- T4.2.1 Tagesdistanz nach Soziodemografie und Raumtyp (2015)
- T4.2.2 Tagesunterwegszeit (mit Warte- und Umsteigezeiten) nach Soziodemografie und Raumtyp (2015)
- T5.1.1 Verkehrsaufkommen auf den Strassen nach dem Verursacherprinzip
- T5.2.2.a Anteil Wege zwischen Raumtypen nach Verkehrszwecken (2005)
- T5.2.2.b Anteil Wege zwischen Raumtypen nach Verkehrszwecken (2010)
- T5.2.2.c Anteil Wege zwischen Raumtypen nach Verkehrszwecken (2015)
- T5.2.3.a Anteil Wege zwischen Raumtypen nach Hauptverkehrsmittel (2005)
- T5.2.3.b Anteil Wege zwischen Raumtypen nach Hauptverkehrsmittel (2010)
- T5.2.3.c Anteil Wege zwischen Raumtypen nach Hauptverkehrsmittel (2015)
- T5.3.1 Pendlerbewegungen (Arbeit) zwischen Raumtypen nach Hauptverkehrsmittel (2011-2013)
- T5.3.2 Pendlerbewegungen (Schule) zwischen Raumtypen nach Hauptverkehrsmittel (2011-2013)
- A6.1.1 Standort der Zweitwohnungen der Schweizer Wohnbevölkerung nach Wohnort der Besitzer (2015)
- T6.1.1a Benutzungszweck und Standort der Zweitwohnungen der Schweizer Wohnbevölkerung, 2015 (Raumtyp)
- T6.1.1b Benutzungszweck und Standort der Zweitwohnungen der Schweizer Wohnbevölkerung, 2015 (Handlungsraum)
- T6.1.1c Benutzungszweck und Standort der Zweitwohnungen der Schweizer Wohnbevölkerung, 2015 (Tourismusgemeinde)
- A6.1.2a Standort der Zweitwohnungen der Schweizer Wohnbevölkerung nach Raumtyp (2015)
- A6.1.2b Standort der Zweitwohnungen der Schweizer Wohnbevölkerung nach Handlungsraum (2015)
- A6.1.3 Eigentum und Standort der Zweitwohnungen der Schweizer Wohnbevölkerung (2015)
- A6.1.4 Benutzungshäufigkeit von Freizeit- und Ferienzweitwohnungen nach Raumtyp (2015)
- A6.1.5 Benutzungshäufigkeit von Arbeit- und Ausbildungszweitwohnungen nach Raumtyp (2015)
- T6.2.1.a Zielort der Tagesreisen nach Wohnort der Schweizer Wohnbevölkerung (2015)
- T6.2.1.b Zielort der Tagesreisen nach Tourismusgemeinden (2015)
- T6.2.2.a Zielort der Reisen mit Übernachtungen nach Wohnort der Schweizer Wohnbevölkerung (2015)
- T6.2.2.b Zielort der Reisen mit Übernachtungen nach Tourismusgemeinde (2015)

GLOSSAR

Handlungsraum: Zwölf von der Schweizer Raumentwicklungspolitik geprägten Räume, die im Bericht «Raumkonzept Schweiz. Abgrenzung der Handlungsräume» (Schuler 2016) identifiziert wurden.

Ländliche Räume: Gemeinden, die nicht zum Raum mit städtischem Charakter gehören (vgl. Kap. 1).

Personenkilometer (Pkm): Masseinheit der Verkehrsleistung im Bereich Personenverkehr, die einem von einer Person zurückgelegten Kilometer entspricht.

Raum mit städtischem Charakter: Dieser Raum besteht aus städtischen und periurbanen Gemeinden (vgl. Kap. 1).

Reise mit Übernachtungen: Reise, bei der mindestens eine Übernachtung nicht zu Hause erfolgt (unabhängig von der zurückgelegten Distanz). Nicht berücksichtigt werden regelmässig (einmal oder mehrmals pro Woche) sich wiederholende Reisen.

Tagesdistanz: durchschnittliche pro Person und Tag zurückgelegte Distanz (sofern nicht anders erwähnt nur im Inland).

Tagesreise: Reise, die mindestens drei Stunden dauert (Hin- und Rückreise inklusive Aufenthalt), bei der die Person aber am gleichen Tag wieder nach Hause zurückkehrt, und die ausserhalb der gewohnten Umgebung der reisenden Person stattfindet.

Tagesunterwegszeit: durchschnittliche pro Person und Tag im Verkehr (sofern nicht anders erwähnt nur im Inland) verbrachte Zeit. Die Tagesunterwegszeit entspricht somit der Zeit, die für das Zurücklegen der Tagesdistanz benötigt wird. Im vorliegenden Bericht wird die Tagesunterwegszeit inklusive Warte- und Umsteigezeiten angegeben, ausser bei Aufschlüsselungen nach Verkehrsmitteln.

Territorialprinzip: Prinzip zur Beschreibung des Verkehrsverhaltens in räumlichen Analysen. Untersucht werden dabei die auf dem Territorium einer bestimmten Raumeinheit zurückgelegten Strecken, unabhängig davon, ob diese Strecken von Einwohnerinnen und Einwohnern des entsprechenden Raums oder von Auswärtigen absolviert wurden.

Verkehrsleistung: Summe aller von Personen

zurückgelegten Kilometer innerhalb eines Jahres, gemessen in Personenkilometern.

Vertrauensintervall: Wertebereich, innerhalb dessen der wahre Wert eines Parameters (z. B. des Mittelwerts) mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit liegt. Die Ergebnisse von Stichprobenerhebungen sind immer mit einer Unsicherheit behaftet, da sie nur einen Teil der interessierenden Population (d.h. der Grundgesamtheit) einschliessen. Diese statistische Unsicherheit kann quantifiziert werden, indem für Anteilswerte und Mittelwerte aus der Stichprobe ein Vertrauensintervall berechnet wird. Die Vertrauensintervalle (Niveau 90%) zu den in den Grafiken und Tabellen des vorliegenden Berichts wiedergegebenen Daten sind in den Detailtabellen enthalten.

ABKÜRZUNGS- VERZEICHNIS

ARE: Bundesamt für Raumentwicklung

BFS: Bundesamt für Statistik

GEOSTAT: Geodaten der Bundesstatistik.
BFS-Kompetenzzentrum für Geoinformation
und digitale Bildverarbeitung.

LV: Langsamverkehr

MIV: Motorisierter Individualverkehr

MZMV: Mikrozensus Mobilität und Verkehr

ÖV: Öffentlicher Verkehr

Pkm: Personenkilometer