

Pendlerströme

Seit 1970 ist die Zahl der Arbeitspendlerinnen und -pendler in der Schweiz stark gewachsen. Ein Grund ist die räumlich ungleichmässige Verteilung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen. Insbesondere in den Agglomerationskernen sind vermehrt Arbeitsplätze entstanden. Dadurch sind die positiven Pendlersaldi (Zupendler minus Wegpendler) der Kernstädte in den letzten Jahren gestiegen, während sich jene von typischen Wohngemeinden im Umland weiter ins Negative bewegt haben.

Die mit Abstand höchsten positiven Pendlersaldi weisen die Kernstädte der grossflächigen Agglomerationen (Typ 1) auf. Absoluter Spitzenreiter ist die Kernstadt Zürich mit einem Pendlersaldo von rund 170'000 Pendlern – das sind rund 40% der Zürcher Bevölkerung respektive 35% der Arbeitsplätze. Noch extremer ist dieses Verhältnis in Bern, wo der Pendlersaldo von rund 85'000 Pendlern einem Bevölkerungsanteil von über 60% respektive einem Arbeitsplatzanteil von 45% entspricht.

Auch die Kernstädte der restlichen Agglomerationstypen weisen zumeist einen positiven Pendlersaldo auf. In absoluten Zahlen ist der Pendlersaldo der Kernstädte von Bern, Zürich und Lausanne-Morges höher als die Summe der Pendlersaldi der Kernstädte der restlichen Agglomerationen (Typ 2 bis 4) zusammen (Bild 1).

In den urbanen Gürteln rund um diese Kernstädte sind aber, neben typischen Wohngemeinden mit (grossem) negativem Pendlersaldo, auch «Arbeitsgemeinden» mit positivem Pendlersaldo zu finden (Bild 2). Dies ist ein typisches Merkmal der kleinräumigen polyzentrischen Siedlungsstruktur in diesen Ballungsräumen.

Muster von typischen Pendlerströmen

Die Analyse von typischen Pendlerströmen ist wichtig für die Entwicklung von Strategien zur Bündelung und Verteilung von Verkehr. In den Studien wurden diese Zusammenhänge anhand zweier Beispiele untersucht: der grossflächigen Agglomeration Bern und für ein definiertes Gebiet des «polyzentrischen Mittellands». Es besteht aus den sechs Zentren Aarau, Langenthal, Lenzburg, Olten, Sursee und Zofingen. Die Studien haben gezeigt, dass die Pendlerströme von Bern zentralisch auf den Agglomerationskern ausgerichtet sind. Demgegenüber verteilen sich die Pendlerströme im polyzentrischen Mittelland eher flächig.

Das Vorgehen in den Studien und teilweise auch die Ergebnisse lassen sich auf andere Gebiete der Schweiz übertragen. Es wäre daher sinnvoll, auch in anderen Gebieten der Schweiz vergleichbare Untersuchungen durchzuführen, um die räumlichen Unterschiede noch besser herauszuarbeiten.

Weiterführende Infos

- Factsheet «Verkehrsmittelwahl der Pendler»
- Factsheet «Konzentration und Überlagerung der Nutzungen»
- Factsheet «Parkraummanagement»
- Factsheet «Urbane Gürtel»
- Factsheet «Agglomerationstypen»

Agglomerationstypen

Typ 1: Grossflächige Agglomerationen mit starker Kernstadt

Typ 2: Agglomerationen mit einer zentralen Kernstadt

Typ 3: Agglomerationen mit mehreren Kernstädten

Typ 4: Urbane Einzelstädte mit ländlichem Umland

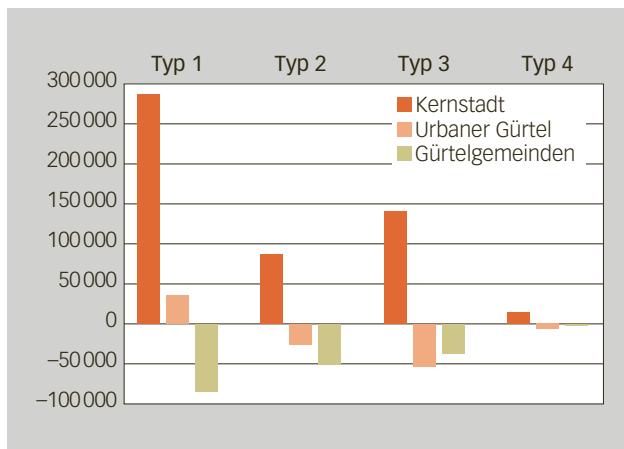


Bild 1: Aggregierte Pendlersaldi 2014, nach Agglomerationstyp und Teilläufen.

Pendlersaldo

- negativ
- positiv

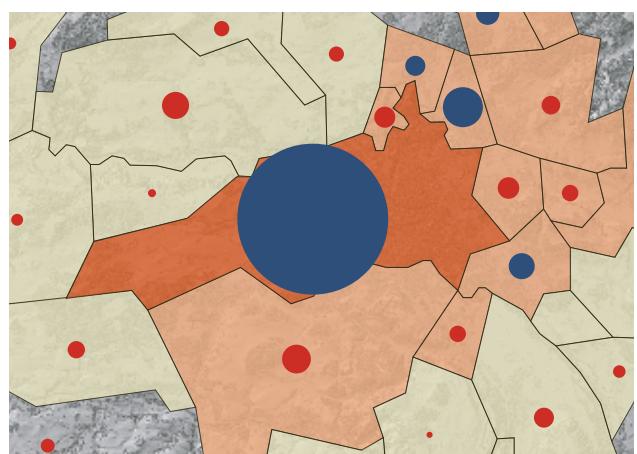


Bild 2: Pendlersaldo pro Gemeinde in der Agglomeration Bern.
Grafik: Ecoplan AG, Kartengrundlagen: BFS, swisstopo

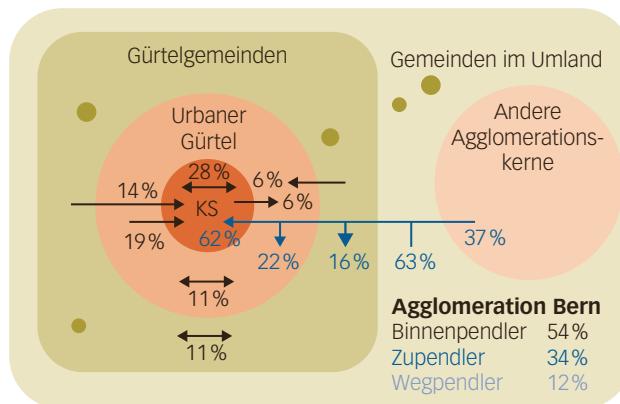
Agglomeration Bern

Die Gesamttagagglomeration Bern weist einen stark positiven Pendlersaldo auf. Von den 34 % Zupendlern stammen 37 % aus anderen Agglomerationskernen und 63 % aus den Gemeinden im Umland. Sie pendeln zum überwiegenden Teil in die Kernstadt Bern (62 %) und den angrenzenden urbanen Gürtel (22 %). Die Wegpendlerströme sind mit 12 % gering.

Der Binnenverkehr der Agglomeration ist stark auf die Kernstadt mit ihrem urbanen Gürtel ausgerichtet. Von den 54 % Binnenpendlern bewegen sich 28 % innerhalb der Kernstadt, 33 % pendeln aus den Gürtelgemeinden (14 %) und dem urbanen Gürtel (19 %) in die Kernstadt und 12 % gehen von der Kernstadt (6 %) und den Gürtelgemeinden (6 %) in den urbanen Gürtel. Die Binnenpendleranteile im urbanen Gürtel und zwischen den Gürtelgemeinden sind mit jeweils 11 % eher niedrig. Die Pendlerströme sind somit eher zentralisch auf den Agglomerationskern ausgerichtet.

Auswirkungen auf den Verkehr

Die Analyse zeigt, dass sich morgens und abends grosse Pendlerströme mit einseitiger Lastrichtung in die Kernstadt und ihren urbanen Gürtel bewegen. Diese Zupendlerrströme überlagern sich mit den Binnenpendlerströmen der Kernstadt. Weil der Zugang zur Autobahn über das lokale Strassenetz führt, ergeben sich im Agglomerationskern hohe Belastungen an den MIV-Schnittstellen im Übergang vom nationalen zum lokalen Strassenetz und auf den Hauptstrassen der einzelnen Zugangskorridore (besonders, wenn diese nicht über eine Nationalstrasse erschlossen sind). Auch an den Schnittstellen zwischen nationalem und regionalem Eisenbahnverkehr und lokalem Tram- und Busverkehr (Hauptbahnhof Bern) kommt es zu Überlastungen. Da die meisten Verbindungen über den Hauptbahnhof führen, werden diese Schnittstellen zusätzlich durch Pendlerströme aus dem Agglomerationsgebiet belastet, die nicht die Kernstadt zum Ziel haben.



Polyzentrisches Mittelland

Die sechs untersuchten Zentren weisen rund dreimal mehr Zupendlern als Wegpendler auf, wobei die Zupendlern primär aus den Gemeinden innerhalb des Perimeters stammen (12 %). Fast die Hälfte der Pendlerwege (43 %) finden innerhalb oder zwischen den Gemeinden im definierten Perimeter statt. Diese Gemeinden sind auch stark mit den benachbarten Agglomerationskernen, insbesondere Zürich verflochten. Sie verursachen ausgeprägte Pendlerströme und beeinflussen damit das Verkehrsgeschehen entscheidend mit. Die Pendlerbeziehungen zwischen und innerhalb der sechs Zentren fallen mit 5 % vergleichsweise gering aus – die Verflechtungen zwischen den Zentren innerhalb des polyzentrischen Mittellandes sind somit nicht sehr gross.

Auswirkungen auf den Verkehr

Im polyzentrischen Mittelland ist das Verkehrsgeschehen stark durch die Pendlerbewegungen aus den dispers verteilten Gemeinden im untersuchten Perimeter geprägt. Dadurch gewinnt das Hauptstrassenetz für die Agglomerationen und deren Kernstädte an Bedeutung.

Das städtische und regionale ÖV-Angebot ist gut ausgebaut, stösst aber bei der Erschliessung der Gemeinden im Perimeter aufgrund der verästelten Wegebeziehungen an Grenzen. Im Fernverkehr bestehen sehr gut ausgelastete Verbindungen, insbesondere zwischen den sechs Zentren und den Kernstädten der angrenzenden grossen Agglomerationen. Überlastungsrisiken bestehen insbesondere an den Hauptbahnhöfen der Zentren, da regionale und lokale ÖV-Verbindungen innerhalb des polyzentrischen Mittellandes und in Richtung der grossen Agglomerationen meist über diese Schnittstellen führen.

