Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

b a s e s

Mobilität im ländlichen Raum

Kennzahlen zum Verkehrsverhalten im ländlichen Raum

Impressum

Herausgeber
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Autoren
Davide Marconi, Sektion Grundlagen ARE
Melanie Käser, Strategiegruppe ländlicher Raum ARE

Projektbegleitung
Kurt Infanger, Sektion Grundlagen ARE
Toni Brauchle, Strategiegruppe ländlicher Raum ARE

Produktion
Rudolf Menzi, Stabsstelle Information ARE

Zitierweise
Bundesamt für Raumentwicklung (2008), Mobilität im ländlichen Raum.
Kennzahlen zum Verkehrsverhalten im ländlichen Raum, Bern

Bezugsquelle
www.are.admin.ch

04.2008

Mobilität im ländlichen Raum

Kennzahlen zum Verkehrsverhalten
im ländlichen Raum

Inhaltsverzeichnis

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE 2
1. Zielsetzung der Vertiefungsstudie und Definition des ländlichen Raumes 2
2. Ausgangslage 3
2.1 Unterdurchschnittliche Bevölkerungs- und Beschäftigungsdichte im ländlichen Raum 3
2.2 Unterschiedliche Dienstleistungsversorgung und -erreichbarkeit 4
2.3 Gute MIV-Erreichbarkeit, beschränkte ÖV-Erreichbarkeit 7
3. Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen und Verkehrsverhalten 9
3.1 Ausstattung mit Fahrzeugen, Führerschein und ÖV-Abonnementen 9
3.2 Verkehrsverhalten der ländlichen Bevölkerung 11
4. Wechselwirkungen zwischen ländlichem und urbanem Raum 13
4.1 Freizeit etwas mehr auf dem Land; Arbeit und Einkaufen v.a. in Agglomerationen 13
4.2 Pendlerfahrten zwischen ländlichen Gemeinden und Agglomerationen 16
4.3 Reiseverhalten und Zweitwohnungen: Der ländliche Raum als Erholungsgebiet 19
5. Haupterkenntnisse und Schlussfolgerungen 21
6. Bibliografie 22
7. Anhang 23

Das Wichtigste in Kürze

Mobilität entsteht aus dem Bedürfnis, räumlich getrennte Aktivitäten wie Wohnen, Arbeiten, Bildung, Einkaufen und Erholung wahrzunehmen. Wichtige Einflussfaktoren zum Verkehrsverhalten sind das Angebot an Infrastrukturen und Dienstleistungen sowie der Besitz von so genannten Mobilitätswerkzeugen wie Fahrzeuge, Führerscheine und Abonnemente.

Im weniger dicht bewohnten ländlichen Raum sind das Angebot an Arbeitsplätzen sowie die Erreichbarkeit von Dienstleistungen schlechter als im urbanen Raum. Dies wirkt sich auf das Verkehrsverhalten aus, indem die zurückgelegten Tagesdistanzen und der Anteil der mit motorisiertem Individualverkehr vorgenommenen Wege deutlich über denjenigen des urbanen Raumes liegen. Der ländliche Raum wird als Erholungsraum und der urbane Raum mehr als Arbeits- und Dienstleistungsraum genutzt, was sich einerseits am Verkehr- und Reiseverhalten und andererseits am Zweitwohnungsbesitz bestätigt.

1. Zielsetzung der Vertiefungsstudie und Definition des ländlichen Raumes

Zum Thema Mobilität im ländlichen Raum wurden bereits erste Analysen im Rahmen der Projekte Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005 (MZ05: http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00256/00499/index.html?lang=de) und Monitoring ländlicher Raum (http://www.are.admin.ch/themen/laendlich/00792/index.html?lang=de) vorgenommen.

Ziel dieser Studie ist es, die raumstrukturellen Rahmenbedingungen und das Verkehrsverhalten im schweizerischen ländlichen Raum sowie zwischen ländlichem und urbanem Raum aufzuzeigen. Hierfür werden Auswertungen des MZ05 und der Pendlerstatistik 2000 durchgeführt und nachfolgend beschrieben.

Die Analysen werden hauptsächlich anhand der vom ARE im Raumentwicklungsbericht 2005 (ARE 2005 a) ausgearbeiteten problem- und potenzialorientierten Raumtypologie realisiert (siehe Kasten).

Die **Typologie** der ländlichen Räume des ARE klassiert die Gemeinden nach drei Raumtypen:

- Periurbaner ländlicher Raum (mit kurzen Fahrzeiten zum Zentrum der nächstgelegenen Agglomeration), mit periurbanen ländlichen Zentren.
- Peripherer ländlicher Raum (mit längeren Fahrzeiten zur nächstgelegenen Agglomeration), bestehend aus peripheren ländlichen Zentren und Kleinzentren, den übrigen peripheren ländlichen Gemeinden (>500 Einwohner/Gemeinde) sowie bevölkerungsarmen peripheren Gemeinden (< 500 Einwohner/Gemeinde).
- Alpine Tourismuszentren (im Berggebiet gelegen, mindestens 100'000 Hotel-Logiernächte pro Jahr; ohne Agglomerationen und Einzelstädte).

Die übrigen Gemeinden gehören zu den Agglomerationen und Einzelstädten. Sie werden hier als urbaner Raum bezeichnet.

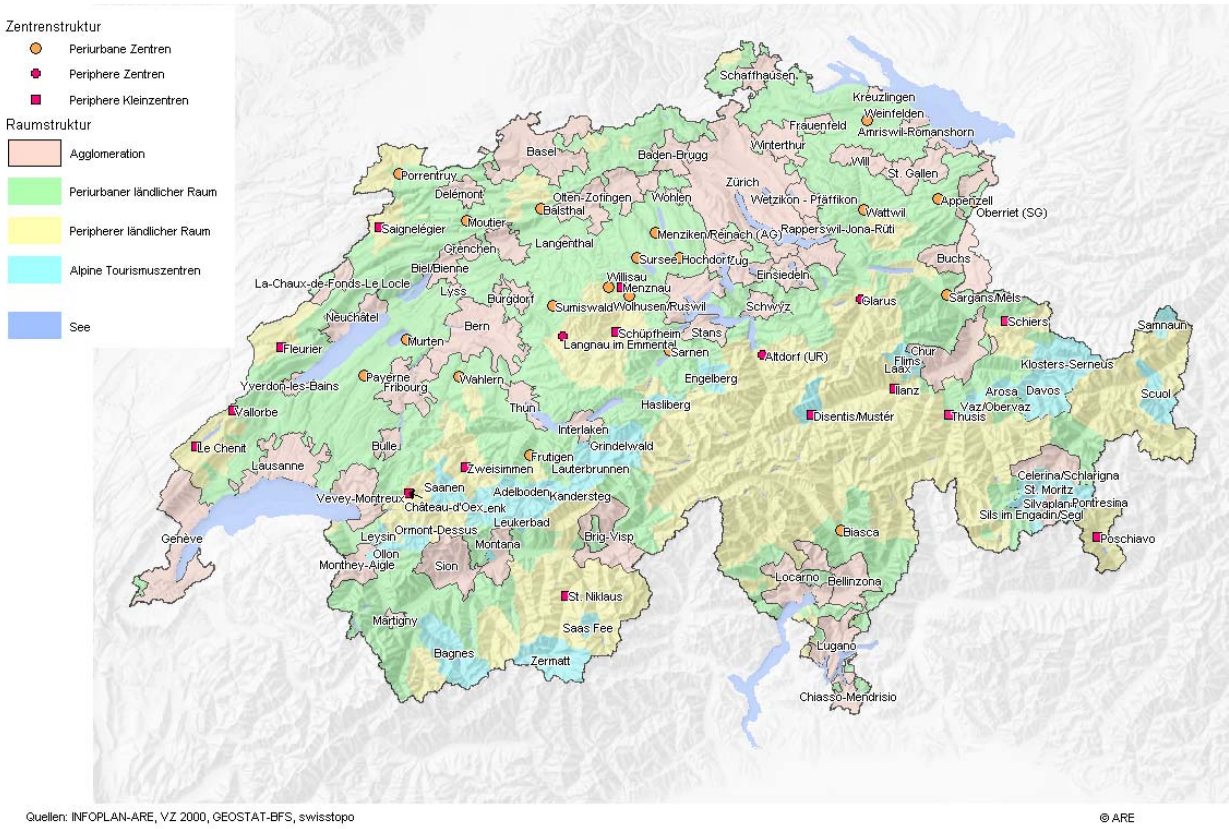
Im Anhang der vorliegenden Vertiefungsstudie "Mobilität im ländlichen Raum" sind zusätzlich die im Text dargestellten Karten im Format A4 zu finden.

2. Ausgangslage

2.1 Unterdurchschnittliche Bevölkerungs- und Beschäftigungsdichte im ländlichen Raum

27 % der Schweizer Bevölkerung lebt und 18 % der Beschäftigten (exkl. primärer Sektor) arbeiten im ländlichen Raum. Der grösste Teil davon konzentriert sich in periurbanen ländlichen Gemeinden (22 % bzw. 14 %). Die alpinen Tourismuszentren, welche nur ein Prozent der Bevölkerung und der Beschäftigten ausmachen, weisen im ländlichen Raum eine überdurchschnittliche Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte auf, was auf ihre touristische Ausprägung zurückzuführen ist. Sowohl periurbane als auch periphere ländliche Gemeinden weisen eine schwache Bevölkerungs- und Beschäftigungsdichte auf. Auffallend sind die tiefen Werte für die mittlere Anzahl Beschäftigte pro Gemeinde, auch wenn die Anzahl der Arbeitsstätten nicht so tief liegt. Dies lässt sich mit dem hohen Anteil an Kleinbetrieben im ländlichen Raum erklären: Grosse Betriebe siedeln sich vor allem in Agglomerationen an (vgl. Tabelle 1).

Abbildung 1: Zentren- und Raumstruktur des ländlichen Raumes



Quellen: INFOPLAN-ARE, VZ 2000, GEOSTAT-BFS, swisstopo © ARE

Tabelle 1: Bevölkerung, Arbeitsstätte und Beschäftigte nach Raumtypen

	Bevölkerung *			Arbeitsstaetten **			Beschaeftigte **		
	absolut	in %	Durchschnitt pro Gemeinde	absolut	in %	Durchschnitt pro Gemeinde	absolut	in %	Durchschnitt pro Gemeinde
Urbaner Raum	5'507'127	73.3%	5'865	283'440	76.1%	301	3'031'481	82.0%	3'222
Periurbaner ländlicher Raum	1'652'275	22.0%	1'171	70'709	19.0%	50	532'745	14.4%	377
Alpine Tourismuszentren	68'498	0.9%	3'114	4'891	1.3%	222	36'573	1.0%	1'662
Peripherer ländlicher Raum	280'839	3.7%	793	13'509	3.6%	38	97'935	2.6%	274
Total	7'508'739	100.0%	2'754	372'549	100.0%	136	3'698'734	100.0%	1'352

* Quelle: Bundesamt für Statistik, ESPOP 2006
** Quelle: Bundesamt für Statistik, Eidgenössische Betriebszählung 2005

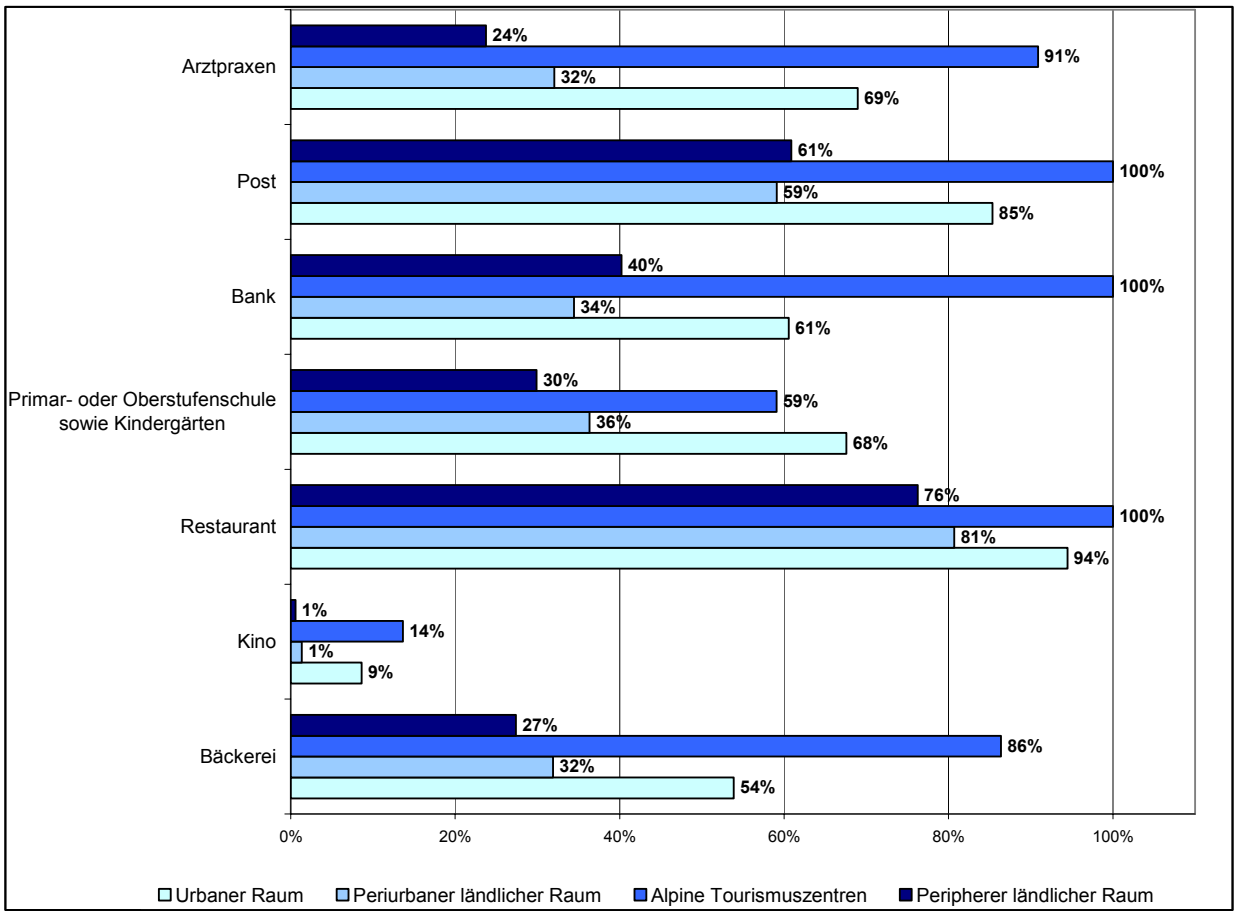
2.2 Unterschiedliche Dienstleistungsversorgung und -erreichbarkeit

Die Versorgung mit sowie die Erreichbarkeit von Dienstleistungen sind zwischen den ländlichen und urbanen Räumen sehr unterschiedlich. Während bei Poststellen, Gastronomiebetrieben und Volksschulen die Abweichungen zwischen Agglomerationen und ländlichen Raumtypen relativ gering sind, zeigen sich bei der Versorgung mit Banken, Arztpraxen und Kinos beträchtliche Differenzen (vgl. Abbildung 2).

Eine ausgezeichnete Versorgung mit Dienstleistungen weisen die alpinen Tourismuszentren auf. Teilweise ist die Versorgung in den Agglomerationen sogar weniger gut als in den alpinen Tourismuszentren. Periurbane und periphere ländliche Gebiete weisen im Vergleich zueinander ähnliche Versorgungsraten auf und sind gegenüber den urbanen Gebieten und Alpinen Tourismuszentren geringer mit Dienstleistungen abgedeckt.

Abbildung 2: Dienstleistungen für die Bevölkerung - Versorgung nach Raumtypen 2005

(% = Anteil der Gemeinden, die über entsprechende Versorgung/Dienstleistung verfügen)



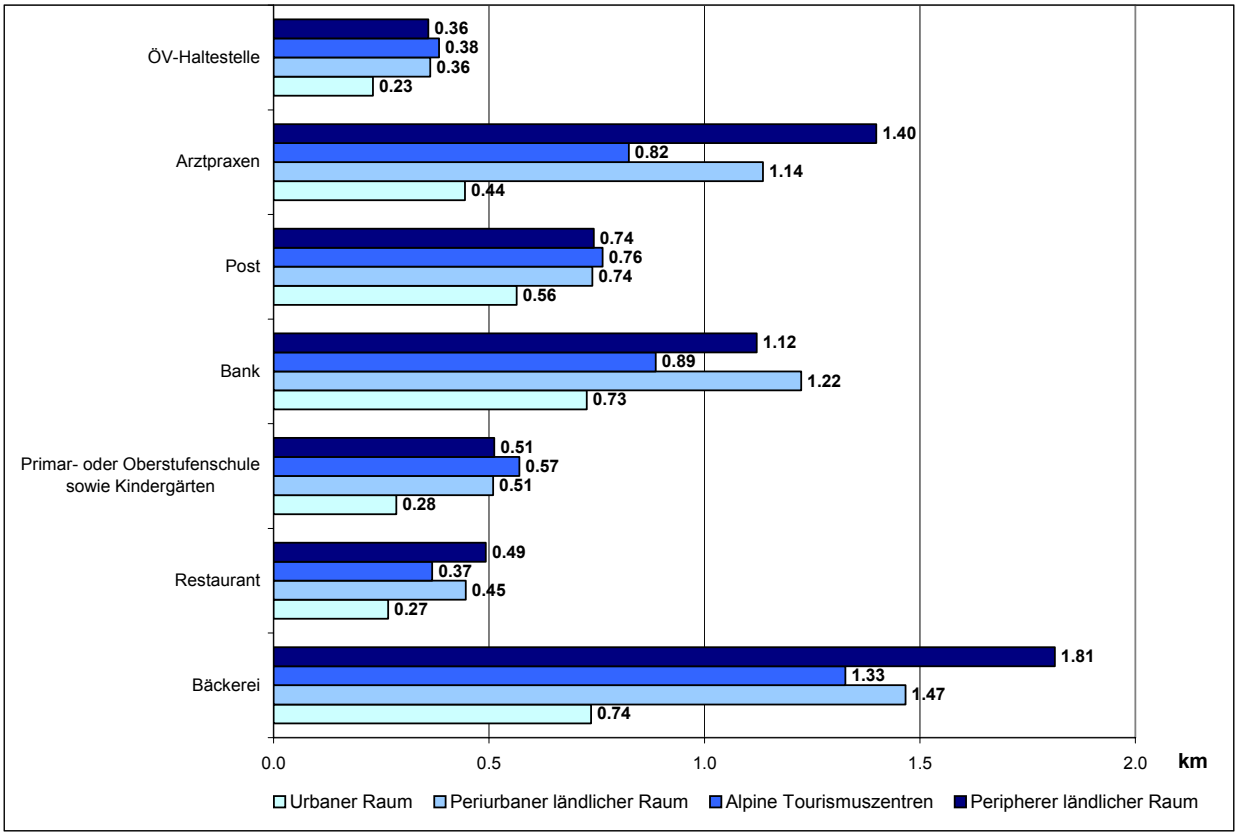
Quelle: Bundesamt für Statistik, Eidgenössische Betriebszählung 2005

© ARE

Die relativ schwache Versorgung des periurbanen und peripheren ländlichen Raumes hat durchwegs eine Auswirkung auf die Erreichbarkeit von Dienstleitungen (Luftliniendistanz zwischen Haushalten und Dienstleitungen). Diese weichen zum Teil stark von den Erreichbarkeitswerten in den Agglomerationen ab. Dies gilt auch für die alpinen Tourismuszentren.

Ein Einwohner einer peripheren ländlichen Gemeinde muss zum Beispiel im Durchschnitt knapp 1,4 km zurücklegen, um eine Arztpraxis zu erreichen (dreimal so viel wie ein Stadtbewohner). Nur bei den Poststellen, Restaurants sowie Haltestellen kann der ländliche Raum teilweise mithalten, wobei hier die Öffnungszeiten und der Fahrplan nicht berücksichtigt werden (vgl. Abbildung 3). Heben sich die alpinen Tourismuszentren bei den Versorgungswerten von den anderen ländlichen Raumtypen deutlich ab, so weisen sie bei der Erreichbarkeit von Dienstleistungen ähnliche Zahlen auf.

Abbildung 3: Durchschnittliche Luftliniendistanz zur nächsten Dienstleistung nach Raumtypen 2005 (in km)

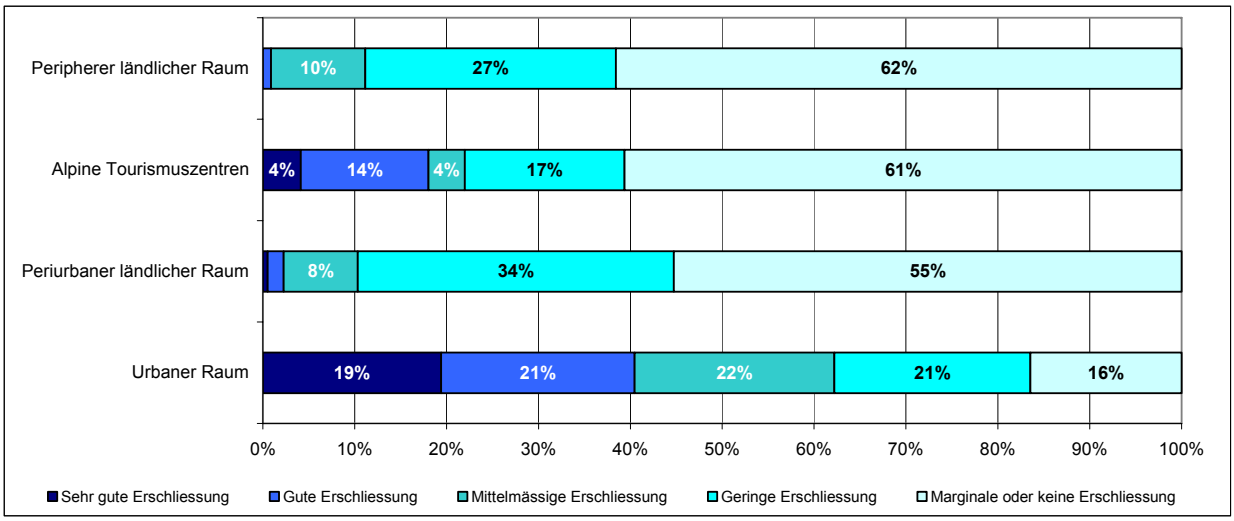


Basis: 28'434 Haushalte mit gültiger Geokodierung
Quellen: BFS, ARE; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005; BFS, Eidgenössische Betriebszählung 2005
© ARE

Nach VSS Norm 640 290 wurden die so genannten ÖV-Güteklassen berechnet. Diese zeigen die Qualität der Erschliessung von Siedlungsgebieten durch den öffentlichen Verkehr. Die Güteklassen werden aus der Bedienungsqualität - abhängig vom Verkehrsmittel (Schnellzüge, Bahn, Tram/Bus, Ortsbus) und Kursintervall - sowie der Distanz zur Haltestelle abgeleitet.

Die Berechnung der ÖV-Güteklassen nach Raumtypen zeigt grosse Unterschiede zwischen ländlichen und urbanen Raumtypen auf. Haben in den Agglomerationen 16 % der Haushalte eine marginale oder sogar keine ÖV-Erschliessung, steigt dieser Wert für die ländlichen Raumtypen auf Werte zwischen 55% und 62%. Innerhalb des ländlichen Raumes sind die Unterschiede klein, einzig die Tourismuszentren sind besser mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen (vgl. Abbildung 4).

Abbildung 4: Güteklassen der Erschliessung der Haushalte durch den öffentlichen Verkehr



Basis: 28'434 Haushalte mit gültiger Geokodierung
Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005
© ARE

Wird die Erschliessung der Haushalte durch den öffentlichen Verkehr (Abbildung 4) mit der Erreichbarkeit von Haltestellen verglichen (Abbildung 3) ist ein klarer Trend zu erkennen: Im ländlichen Raum ist die Erreichbarkeit des ÖV-Angebotes gut, aber die Bedienungsqualität ist relativ schwach. Dies lässt sich mit der geringen Nachfrage erklären.

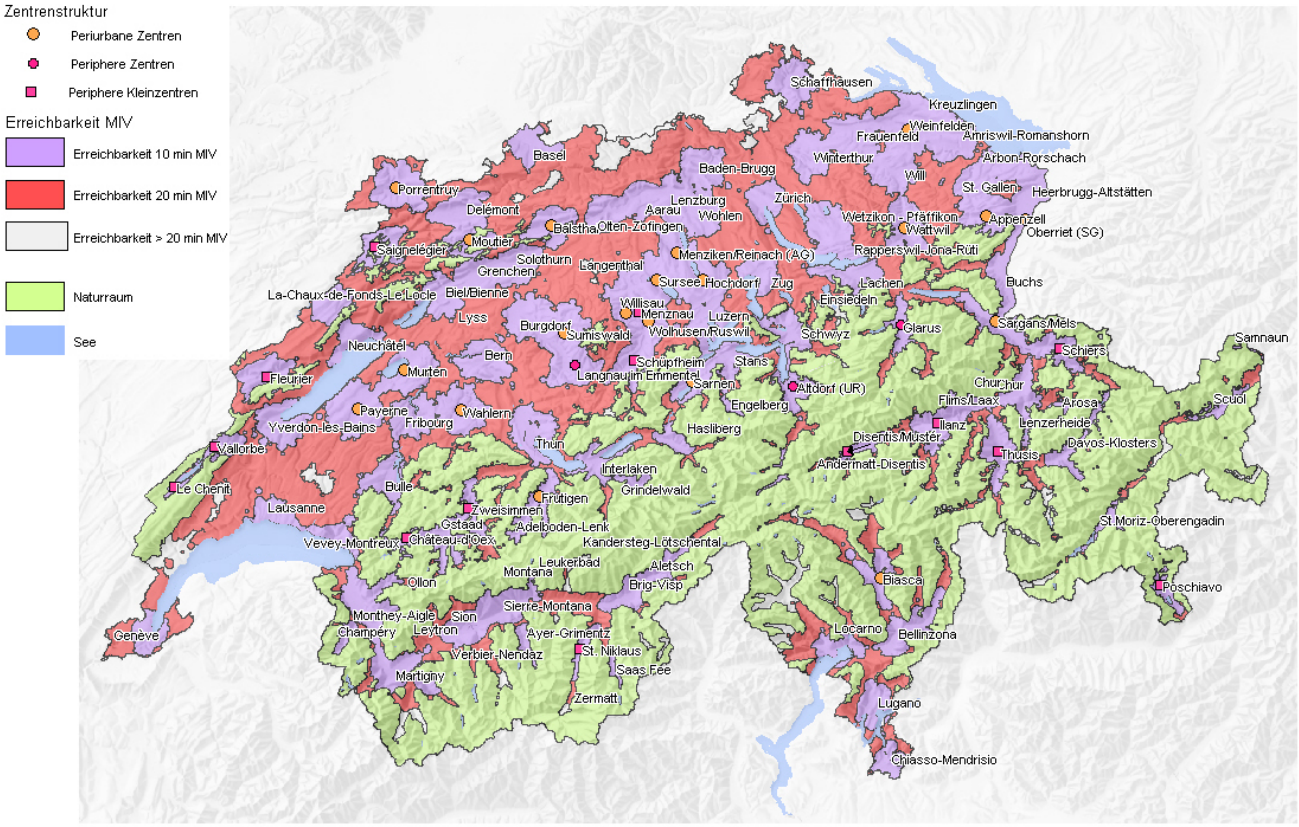
2.3 Gute MIV-Erreichbarkeit, beschränkte ÖV-Erreichbarkeit

Im Folgenden wird auf die Erreichbarkeit des nächstgelegenen Zentrums/Kleinzentrums mit MIV (Motorisierter Individualverkehr) und ÖV (Öffentlicher Verkehr) näher eingegangen. Für die Erreichbarkeit mit MIV wurden Zeitintervalle von 10 min und 20 min festgelegt, für die Erreichbarkeit mit ÖV Zeitintervalle von 20 min, 40 min und 60 min.

Abbildung 5 zeigt auf, dass das nächstgelegene Zentrum aus dem ländlichen Raum mit MIV zumeist sehr gut erreichbar ist. Relativ weite Distanzen können bereits in kurzer Zeit (10 min) zurückgelegt werden.

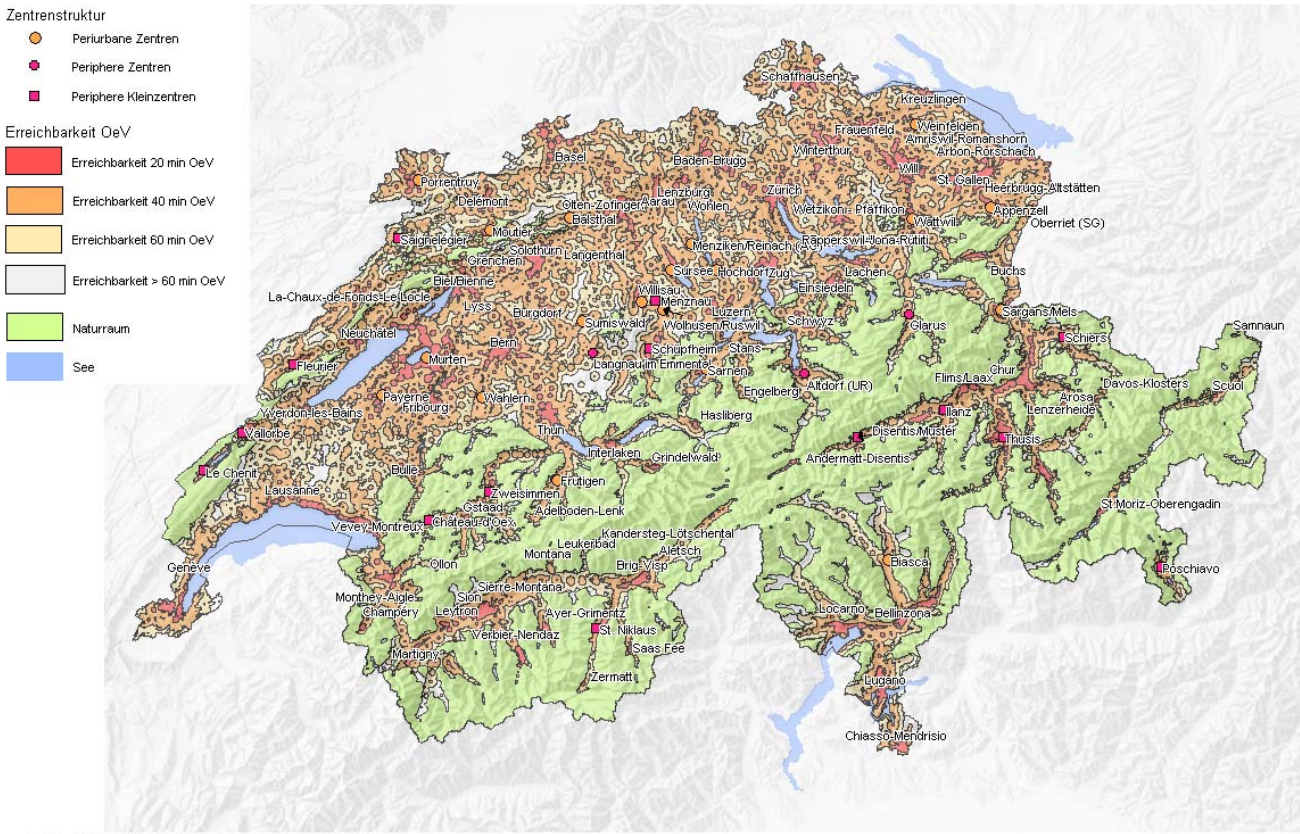
Die ÖV-Erreichbarkeit ist im Vergleich zur MIV-Erreichbarkeit viel heterogener (vgl. Abbildung 6). Im Unterschied zum MIV benötigt man beim ÖV zumeist längere Fahrtzeiten für die Überwindung der gleichen Distanz. Bis auf einzelne Ausnahmen ist das nächstgelegene Zentrum/Kleinzentrum aus den peripheren ländlichen Gebieten jedoch in max. 60 Minuten erreichbar. Der Verlauf der Bahnachsen ist gut zu erkennen.

Abbildung 5: Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr (2005)



Quellen: INFOPLAN-ARE, VM-UVEK (ARE), VZ 2000, GEOSTAT-BFS, swisstopo © ARE

Abbildung 6: Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr (2005)[1]



Quellen: INFOPLAN-ARE, VM-UVEK (ARE), VZ 2000, GEOSTAT-BFS, swisstopo © ARE

[1] Die Berechnung der Perimeter erfolgte aufgrund der Angaben des Verkehrsmodells VM-UVEK und stützt sich auf die Rahmenbedingungen der Fahrplansituation 2005. Zeitverluste aufgrund des Umsteigens auf andere Linien oder Verkehrsmittel sind berücksichtigt. Überlappungen von Perimetern werden als Mischfarbe dargestellt.

3. Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen und Verkehrsverhalten

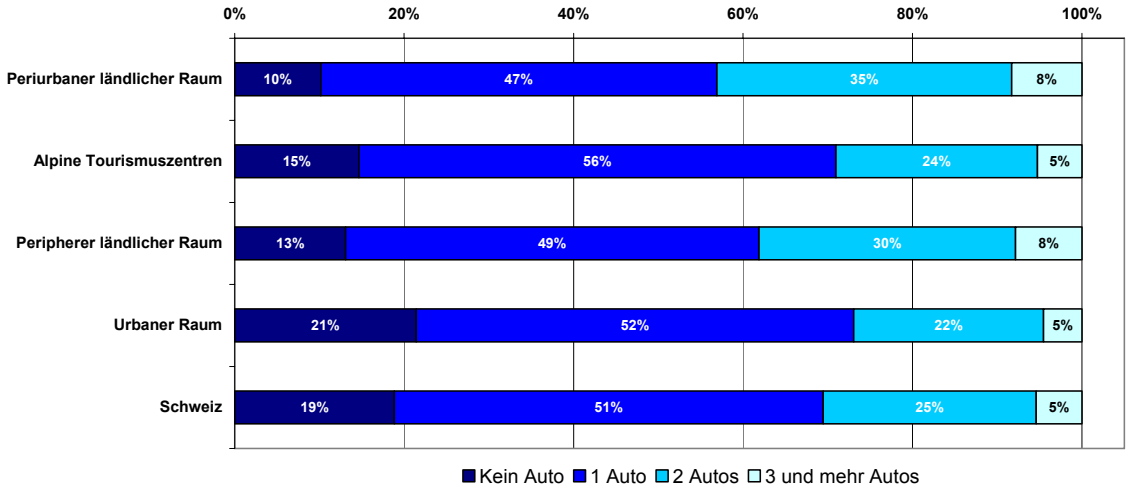
Der Besitz von so genannten Mobilitätswerkzeugen wie Fahrzeugen, Führerschein und ÖV-Abonnementen ist ein wichtiger Faktor, welcher das tägliche Verkehrsverhalten stark beeinflusst. In diesem Kapitel wird in einem ersten Schritt der Besitz der Mobilitätswerkzeuge in den ländlichen Raumtypen unter die Lupe genommen und in einem zweiten das Verkehrsverhalten untersucht. Die Auswertungen basieren auf dem Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005 (BFS/ARE 2007).

3.1 Ausstattung mit Fahrzeugen, Führerschein und ÖV-Abonnementen

In der Schweiz besitzen knapp 19 % der Haushalte kein Auto und über 30 % zwei oder mehr Autos. Diese Anteile weichen zwischen den Raumtypen stark ab.

Den grössten Motorisierungsgrad weist der periurbane ländliche Raum auf, mit einem Anteil von nur 10 % autofreie Haushalte bzw. von 43 % Haushalte mit 2 oder mehr Autos. Deutliche Unterschiede zeigen sich zwischen den ländlichen Raumtypen und dem urbanen Raum. Im periurbanen Raum haben halb so viele Haushalte kein Auto wie im urbanen Raum (vgl. Abbildung 7 und Tabelle 2).

Abbildung 7: Anzahl Autos im Haushalt nach Raumtypen



Basis: 31'872 Haushalte
Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005
© ARE

Wie beim Autobesitz profiliert sich der periurbane ländliche Raum auch beim Velobesitz mit dem höchsten Anteil der Haushalte mit mindestens einem Fahrrad (77 %, Schweiz 71 %). Er unterscheidet sich v.a. beim Vergleich mit dem urbanen Raum: Über ein Drittel der periurbanen ländlichen Haushalte haben 3 oder mehr Velos, während nur ein guter Viertel der urbanen Haushalte so viele Fahrräder aufweisen (vgl. Tabelle 2).

Die hohe Motorisierung des periurbanen ländlichen Raumes ist auch an der hohen Ausstattung mit Führerscheinen ersichtlich: 85 % der Bevölkerung im periurbanen ländlichen Raum besitzen einen Führerschein (Schweiz 81 %). Hingegen nur 5 % ein GA (Schweiz 6 %) und 23 % ein Halbtaxabonnement (Schweiz 26 %) (vgl. Tabelle 2).

Tabelle 2: Ausstattung mit Fahrzeugen, Führerschein und ÖV-Abonnementen

		Raumstruktur									
		Periurbaner ländlicher Raum		Alpine Tourismuszentren		Peripherer ländlicher Raum		Urbaner Raum		Schweiz	
		Anteil in %	VI (+/-)	Anteil in %	VI (+/-)	Anteil in %	VI (+/-)	Anteil in %	VI (+/-)	Anteil in %	VI (+/-)
Anzahl Autos pro Haushalt *	Kein Auto	10.2%	0.7%	14.7%	5.1%	13.1%	2.0%	21.4%	0.5%	18.8%	0.4%
	1 Auto	46.7%	1.2%	56.3%	7.1%	48.8%	3.0%	51.7%	0.6%	50.6%	0.5%
	2 Autos	34.8%	1.1%	23.8%	6.1%	30.3%	2.8%	22.4%	0.5%	25.1%	0.5%
	3 und mehr Autos	8.3%	0.7%	5.3%	3.2%	7.8%	1.6%	4.5%	0.2%	5.4%	0.2%
Anzahl Velos pro Haushalt **	Kein Velo	23.0%	1.0%	30.4%	6.6%	29.2%	2.7%	31.0%	0.6%	29.4%	0.5%
	1 Velo	18.9%	0.9%	22.7%	6.0%	19.9%	2.4%	21.2%	0.5%	20.7%	0.4%
	2 Velos	23.9%	1.0%	24.3%	6.1%	20.2%	2.4%	21.4%	0.5%	21.9%	0.4%
	3 und mehr Velos	34.2%	1.1%	22.5%	6.0%	30.7%	2.8%	26.3%	0.5%	28.0%	0.5%
Führerschein-besitz ***	Ja	85.0%	0.9%	79.5%	6.0%	81.7%	2.4%	79.4%	0.5%	80.7%	0.4%
	Nein	15.0%	0.9%	20.5%	6.0%	18.3%	2.4%	20.6%	0.5%	19.3%	0.4%
GA-Besitz****	Ja	4.9%	0.3%	4.7%	2.0%	6.2%	0.9%	6.5%	0.2%	6.1%	0.2%
	Nein	95.1%	0.3%	95.3%	2.0%	93.8%	0.9%	93.5%	0.2%	93.9%	0.2%
Halbtax-Besitz****	Ja	23.2%	0.6%	27.7%	4.3%	21.7%	1.6%	27.8%	0.4%	26.5%	0.3%
	Nein	76.8%	0.6%	72.3%	4.3%	78.3%	1.6%	72.2%	0.4%	73.5%	0.3%

VI = Vertrauensintervall

* Basis: 31'872 Haushalte mit gültigen Angaben bei der Ausstattung mit Autos

** Basis: 31'868 Haushalte mit gültigen Angaben bei der Ausstattung mit Velos

*** Basis: 33'321 Zielpersonen mit gültiger Geokodierung

**** Basis: 71'066 Haushaltspersonen mit gültiger Geokodierung

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

© ARE

Allgemein kann die Schlussfolgerung gezogen werden, dass die Bevölkerung des ländlichen Raumes - insbesondere des periurbanen ländlichen Raumes - überdurchschnittlich mit Mobilitätswerkzeugen ausgerüstet ist, ausser beim Besitz von ÖV-Abonnementen. Die starke Motorisierung lässt sich vermutlich mit den hohen MIV- respektive schwächeren ÖV-Erreichbarkeitswerten erklären, welche im Kapitel 2 aufgezeigt wurden. Nicht zuletzt spielen auch die höhere Haushaltsgrösse und der Anteil an Kindern im periurbanen und peripheren ländlichen Raum eine wichtige Rolle (ARE 2005 b), wie die Anteile beim Besitz von 3 und mehr Velos bestätigen.

3.2 Verkehrsverhalten der ländlichen Bevölkerung

Mit durchschnittlichen 41,7 km pro Tag legt die periurbane ländliche Bevölkerung die längsten Distanzen zurück. Die alpinen Tourismuszentren (41,3 km) und die peripheren ländlichen Gemeinden (40,7 km) folgen knapp dahinter. Somit sind die drei ländlichen Raumtypen deutlich über dem Schweizer Durchschnitt von 37,3 km. Trotz längerer Wege liegt dessen Anzahl und die Tageswegzeit nahe beim Durchschnitt. Auch der Anteil mobiler Personen (Mobilitätsgrad) weicht nicht signifikant ab (vgl. Tabelle 3).

Tabelle 3: Verkehrsverhalten nach Raumtypen

	Raumstruktur									
	Periurbaner ländlicher Raum		Alpine Tourismuszentren		Peripherer ländlicher Raum		Urbaner Raum		Schweiz	
	Durchschnitt	VI (+/-)	Durchschnitt	VI (+/-)	Durchschnitt	VI (+/-)	Durchschnitt	VI (+/-)	Durchschnitt	VI (+/-)
Kenngrössen des Verkehrs										
Anzahl Wege (Inland)	3.3	0.1	3.4	0.3	3.2	0.1	3.3	0.0	3.3	0.0
Tagesdistanz in km (Inland)	41.7	1.5	41.3	9.0	40.7	3.8	35.8	0.7	37.3	0.6
Tageswegzeit in min (Inland)	99.2	2.7	110.0	17.3	97.9	6.3	97.0	1.2	97.5	1.1
Mobilitätsgrad (in %)	88.2%	0.7%	85.5%	4.9%	86.8%	1.9%	89.6%	0.4%	89.1%	0.3%
Tagesdistanz im Inland nach Verkehrszwecken (in km)										
Arbeitswege	9.2	0.6	10.1	4.4	7.6	1.1	8.6	0.3	8.7	0.3
Ausbildungs- und Schulwege	1.8	0.2	0.8	1.1	2.0	0.7	1.4	0.1	1.5	0.1
Einkaufs- und Besorgungswege	4.7	0.4	5.5	3.6	5.0	1.1	4.1	0.2	4.3	0.2
Geschäftswege und Dienstfahrten	4.3	0.6	4.7	3.7	3.7	1.7	2.8	0.3	3.2	0.2
Freizeitwege	18.1	1.1	15.8	5.9	20.2	2.9	16.1	0.5	16.6	0.5
Service- und Begleitwege	0.7	0.1	0.0	0.1	0.5	0.3	0.5	0.1	0.5	0.1
Andere	3.0	0.6	4.3	3.5	1.7	0.7	2.3	0.2	2.5	0.2
Tagesdistanz im Inland nach Verkehrsmitteln (in km)										
Langsamverkehr	2.5	0.1	2.8	0.9	2.3	0.3	2.9	0.1	2.8	0.1
Motorisierter Individualverkehr	31.4	1.3	31.5	8.4	32.8	3.6	23.6	0.6	25.6	0.5
Öffentlicher Verkehr	6.0	0.7	6.4	4.0	4.4	1.1	8.2	0.4	7.6	0.3
Andere Verkehrsmittel	1.7	0.5	0.5	0.3	1.1	0.6	1.1	0.2	1.2	0.2

VI = Vertrauensintervall

Basis: 33'321 Zielpersonen mit gültiger Geokodierung

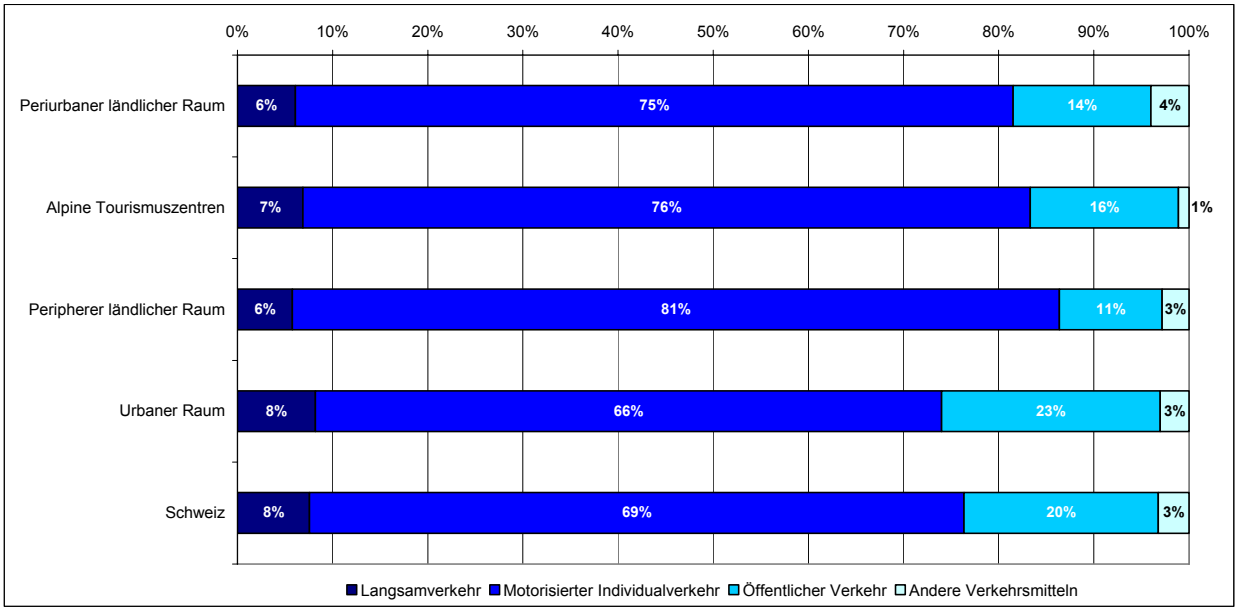
Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

© ARE

Die Gründe, die diese Kenngrössen erklären, liegen insbesondere bei der Wahl der Verkehrsmittel. Um grössere Distanzen innerhalb der gleichen Zeit wie im urbanen Raum zurückzulegen, werden in den ländlichen Raumtypen schnellere Verkehrsmittel verwendet, d.h. vor allem das Auto. Mit Werten zwischen 75 % und 81 % ist der MIV-Anteil auf dem Land deutlich über den Schweizer Durchschnitt von 69 % (vgl. Abbildung 8). Entsprechend tief liegen die Werte für den zeitaufwendigen Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr. Der ÖV ist zwar kein langsames Verkehrsmittel, ist aber wegen der schlechteren Erschliessungs- und Erreichbarkeitswerte im Vergleich mit dem MIV auch weniger attraktiv.

Die Aufteilung der Tagesdistanz nach Verkehrszwecken im ländlichen Raum gibt den Schweizer Durchschnitt wieder, wobei je nach Raumtyp gewisse Unterschiede festzustellen sind (vgl. Abbildung 9). In periurbanen und peripheren ländlichen Gebieten ist der Anteil der Arbeitswege an der Tagesdistanz unterdurchschnittlich. Im peripheren ländlichen Raum liegt sogar neben dem relativen auch der absolute Wert mit 1,1 km unter dem Durchschnitt (vgl. Tabelle 3).

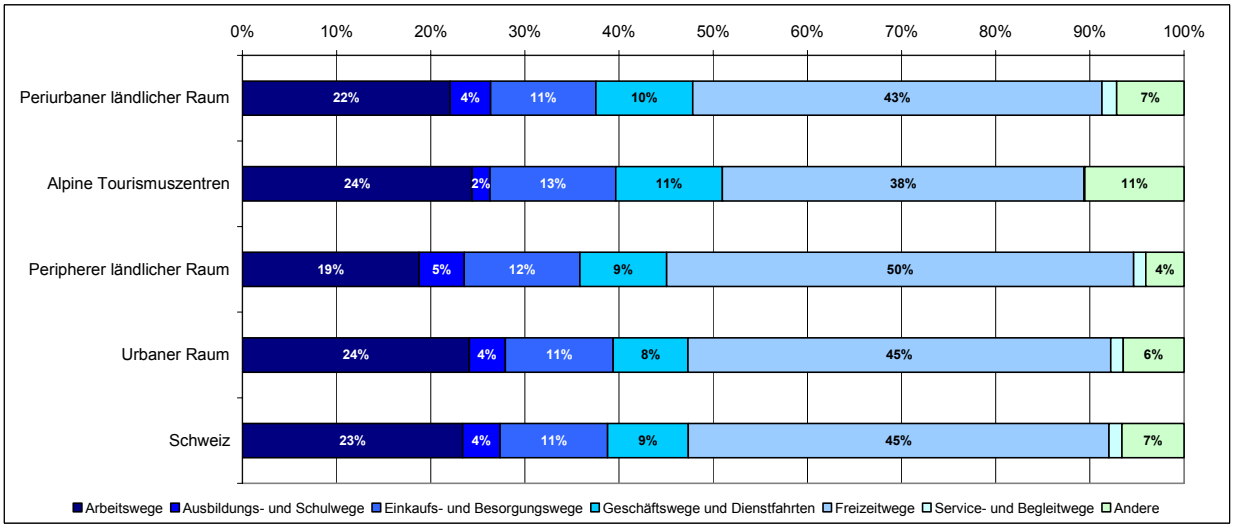
Abbildung 8: Tagesdistanz im Inland nach Verkehrsmitteln und Raumtypen



Basis: 33'321 Zielpersonen mit gültiger Geokodierung
Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005
© ARE

Die Bedeutung der Freizeitwege ist überall zu erkennen, wobei diese in den periurbanen ländlichen Gemeinden und alpinen Tourismuszentren weniger ausgeprägt sind. Einzig im peripheren ländlichen Raum ist dieser Anteil mit 50 % über dem Durchschnitt des urbanen Raumes (45 %) und der Schweiz (45 %). Auffallend ist, wie auf dem Land grössere Distanzen für Einkaufs-/Besorgungswege bzw. Geschäftswege und Dienstfahrten zurückgelegt werden müssen. Dies hängt mit der schlechteren Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen und Dienstleitungen zusammen.

Abbildung 9: Tagesdistanz im Inland nach Verkehrszwecken und Raumtypen



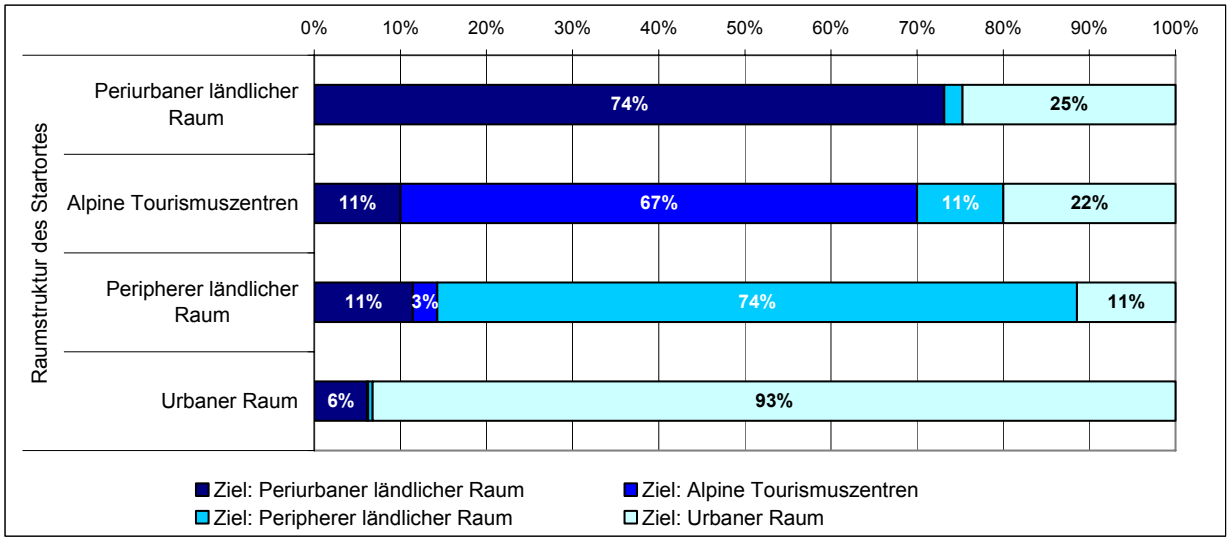
Basis: 33'321 Zielpersonen mit gültiger Geokodierung
Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005
© ARE

4. Wechselwirkungen zwischen ländlichem und urbanem Raum

Die Mobilität ist gekennzeichnet durch die Überwindung von räumlichen Entfernungen. Dies passiert natürlich nicht nur innerhalb, sondern auch zwischen Raumtypen. Die bisher dargestellten Ergebnisse haben die räumlichen und die Verkehrsverhaltensunterschiede zwischen den Raumtypen aufgezeigt. Mit den folgenden Analysen wird auf die Beziehungen zwischen ländlichen und urbanen Räumen näher eingegangen.

4.1 Freizeit etwas mehr auf dem Land; Arbeit und Einkaufen v.a. in Agglomerationen

Abbildung 10: Anteil der Anzahl Wege zwischen Start- und Zielort nach Raumtypen



Basis: 106'880 Inlandwege mit gültigen Geodaten
Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005
© ARE

Gut 88 % der Wege starten und enden in Gemeinden des gleichen Raumtyps (vgl. Tabelle 4). 93 % der im urbanen Raum begonnenen Wege enden innerhalb der Agglomerationen. Der Anteil an intrazonalen Wegen ist im ländlichen Raum kleiner, so haben 74 % der Wege aus periurbanen respektive peripheren ländlichen Gemeinden als Ziel den gleichen Raumtyp. Dieser Anteil nimmt auf 67 % in den Tourismuszentren ab. (vgl. Abbildung 10)

Interzonale Beziehungen finden mit über 9%[2] der gesamten Anzahl Wege vor allem zwischen periurbanem ländlichem und urbanem Raum statt. Mit knapp 1 % folgen die Beziehungen zwischen dem peripheren ländlichen Raum und den Agglomerationen bzw. zwischen dem periurbanen und dem peripheren ländlichen Raum (vgl. Tabelle 4).

Diese Anteile divergieren von der Gesamtsumme der Wege, wenn nach Verkehrszwecken unterschieden wird: Arbeits- und Ausbildungswege sowie Einkaufs- und Besorgungswege führen mit 78 % bzw. 81 % noch mehr als das Gesamttotal (77 %) in den urbanen Raum, während die Anziehungskraft des ländlichen Raumes für Freizeitwege ausgeprägter ist (26 % gegen 23 %) (vgl. Abbildung 11).

[2] 4,7 % (vom peripheren ländlichen zum urbanen Raum) + 4,7 % (vom urbanen zum peripheren ländlichen Raum) = 9,4 %

Tabelle 4: Anteil Wege zwischen Raumtypen nach Verkehrszwecken

		Raumstruktur des Zielortes									
		Periurbaner ländlicher Raum		Alpine Tourismuszentren		Peripherer ländlicher Raum		Urbaner Raum		Total	
Verkehrs-zweck	Raumstruktur des Startortes	In % des Totals	VI (+/-)	In % des Totals	VI (+/-)	In % des Totals	VI (+/-)	In % des Totals	VI (+/-)	In % des Totals	Anzahl Beo-bachtungen
Arbeit / Ausbildung	Periurbaner ländlicher Raum	13.0%	0.4%	0.0%	0.0%	0.3%	0.1%	4.8%	0.2%	18.2%	0.4%
	Alpine Tourismuszentren	0.0%	0.0%	0.5%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.7%	0.1%
	Peripherer ländlicher Raum	0.3%	0.1%	0.0%	0.0%	2.9%	0.2%	0.3%	0.1%	3.6%	0.2%
	Urbaner Raum	4.7%	0.2%	0.1%	0.0%	0.3%	0.1%	72.5%	0.5%	77.6%	0.4%
	Total	18.0%	0.4%	0.7%	0.1%	3.6%	0.2%	77.7%	0.4%	100.0%	
Einkauf / Besorgungen	Periurbaner ländlicher Raum	12.1%	0.4%	0.0%	0.0%	0.3%	0.1%	3.7%	0.2%	16.1%	0.5%
	Alpine Tourismuszentren	0.0%	0.0%	0.5%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.6%	0.1%
	Peripherer ländlicher Raum	0.3%	0.1%	0.0%	0.0%	2.1%	0.2%	0.3%	0.1%	2.8%	0.2%
	Urbaner Raum	3.1%	0.2%	0.1%	0.0%	0.2%	0.1%	77.1%	0.5%	80.5%	0.5%
	Total	15.5%	0.5%	0.6%	0.1%	2.7%	0.2%	81.2%	0.5%	100.0%	
Freizeit	Periurbaner ländlicher Raum	15.4%	0.3%	0.1%	0.0%	0.4%	0.1%	4.8%	0.2%	20.6%	0.4%
	Alpine Tourismuszentren	0.1%	0.0%	0.8%	0.1%	0.1%	0.0%	0.2%	0.0%	1.1%	0.1%
	Peripherer ländlicher Raum	0.5%	0.1%	0.1%	0.0%	2.7%	0.1%	0.5%	0.1%	3.8%	0.2%
	Urbaner Raum	5.1%	0.2%	0.2%	0.0%	0.6%	0.1%	68.5%	0.4%	74.4%	0.4%
	Total	21.1%	0.4%	1.1%	0.1%	3.8%	0.2%	74.0%	0.4%	100.0%	
Total	Periurbaner ländlicher Raum	13.9%	0.2%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%	4.7%	0.1%	18.9%	0.2%
	Alpine Tourismuszentren	0.1%	0.0%	0.6%	0.0%	0.1%	0.0%	0.2%	0.0%	0.9%	0.1%
	Peripherer ländlicher Raum	0.4%	0.0%	0.1%	0.0%	2.6%	0.1%	0.4%	0.0%	3.5%	0.1%
	Urbaner Raum	4.7%	0.1%	0.1%	0.0%	0.4%	0.0%	71.4%	0.3%	76.6%	0.2%
	Total	19.0%	0.2%	0.9%	0.1%	3.5%	0.1%	76.7%	0.2%	100.0%	

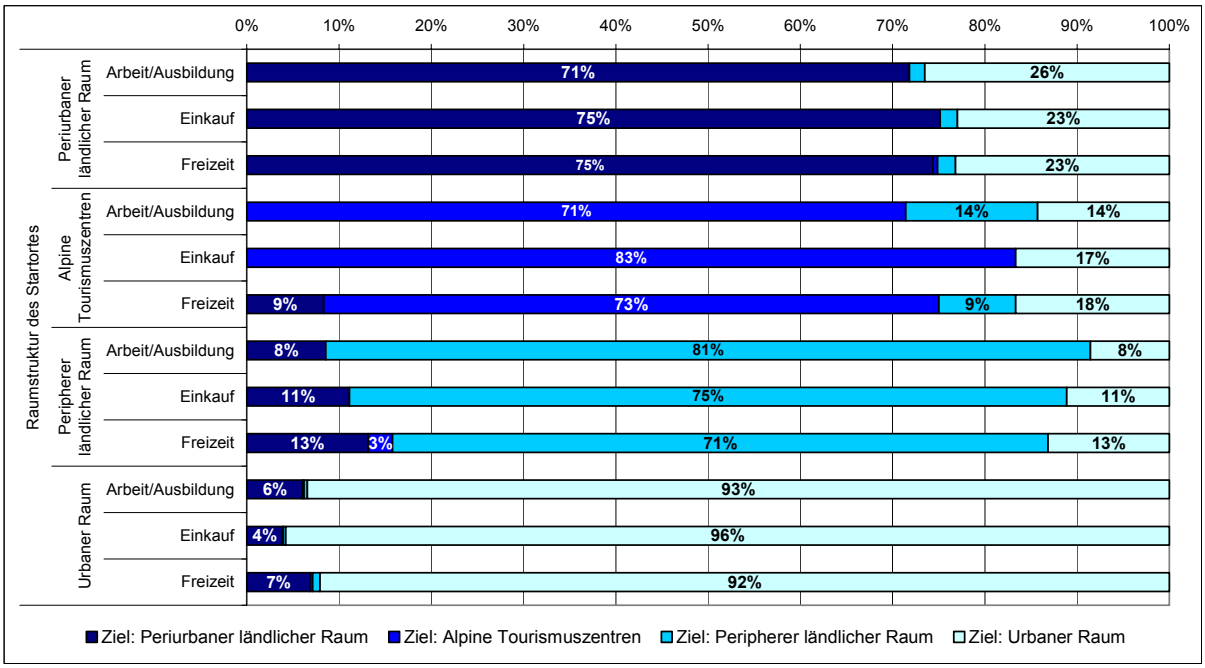
VI = Vertrauensintervall

Basis: 106'880 Inlandwege mit gültigen Geodaten

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

© ARE

Abbildung 11: Anteil der Anzahl Wege zwischen Start- und Zielort nach Raumtypen und Zwecken



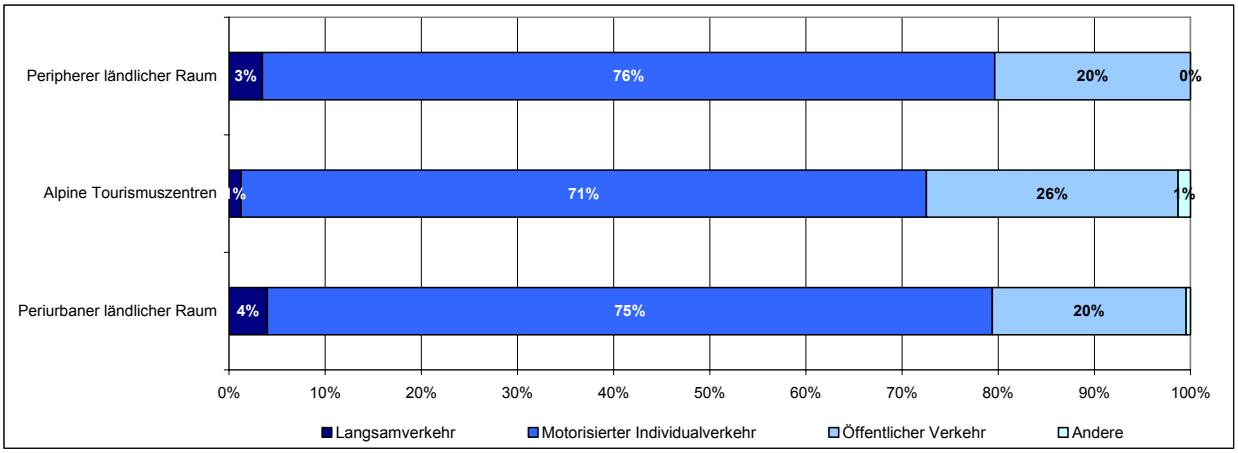
Basis: 106'880 Inlandwege mit gültigen Geodaten

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

© ARE

Die Abbildungen 12, 13 und 14 zeigen die Verkehrsmittelwahl für Wege zwischen ländlichen und urbanen Räumen nach Verkehrszwecken auf.

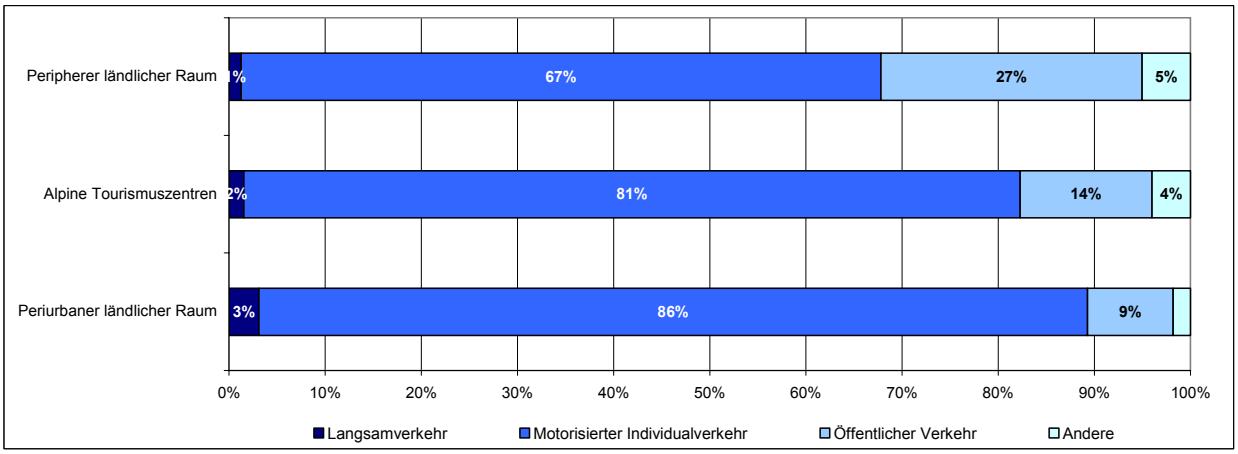
Abbildung 12: Hauptverkehrsmittel für Wege zwischen ländlichen und urbanen Räumen (Arbeit und Ausbildung)



Basis: 3'056 Arbeits- und Ausbildungswege zwischen ländlichen und urbanen Räumen
Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005
© ARE

Für die Zwecke Arbeit und Ausbildung ist der Anteil des MIV mit über 70 % der Wege bei allen ländlichen Raumtypen etwa gleich dominant. Einzig bei den Tourismuszentren ist der Anteil des ÖV etwas grösser (vgl. Abbildung 12).

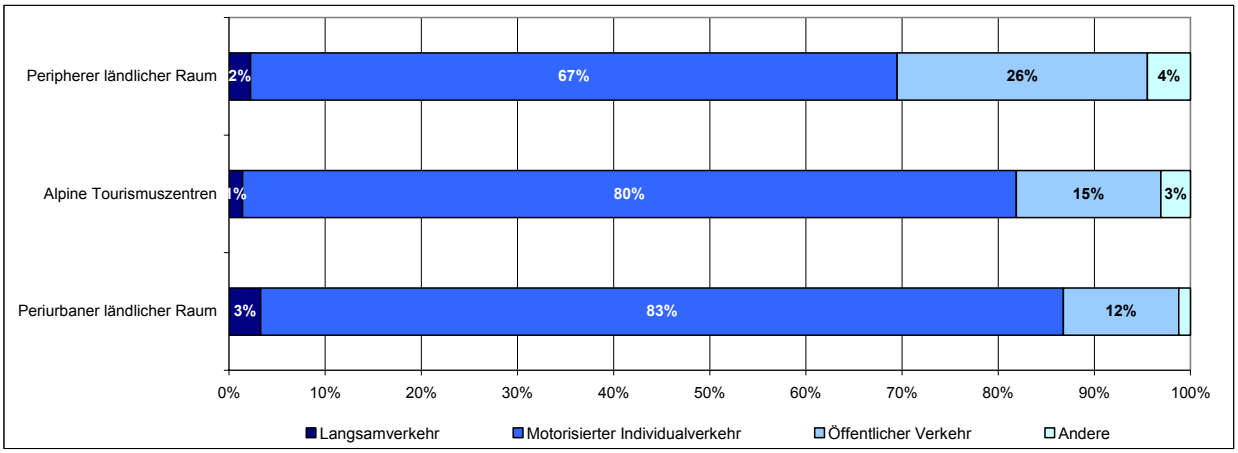
Abbildung 13: Hauptverkehrsmittel für Wege zwischen ländlichen und urbanen Räumen (Freizeit)



Basis: 4'992 Freizeitwege zwischen ländlichen und urbanen Räumen
Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005
© ARE

Bei der Analyse der Freizeitzwecke sind die Unterschiede zwischen den ländlichen Raumtypen ausgeprägter: 86% der Wege zwischen periurbanen ländlichen Gebieten und Agglomerationen werden mit dem MIV zurückgelegt. Dieser Anteil sinkt bei den alpinen Tourismuszentren auf 81% und im peripheren ländlichen Raum auf 67%. Der ÖV-Anteil nimmt entsprechend zu: 9 % im periurbanen bzw. 27% im peripheren Raum (vgl. Abbildung 13).

Abbildung 14: Hauptverkehrsmittel für Wege zwischen ländlichen und urbanen Räumen (alle Zwecke)



Basis: 10'499 Wege zwischen ländlichen und urbanen Räumen
Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005
© ARE

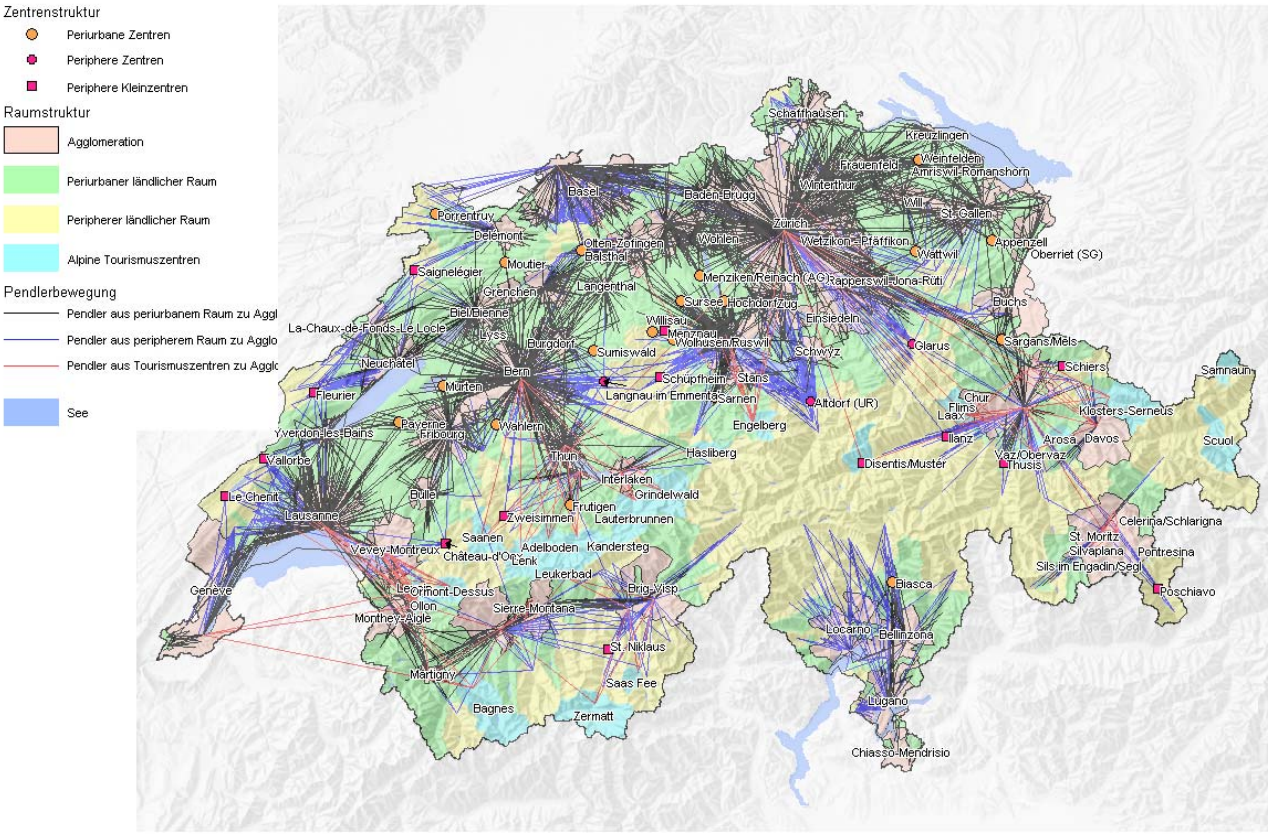
Die Analyse der Verkehrsmittelwahl für alle Verkehrszwecke zeigt das ähnliche Bild wie die Analyse der Freizeitzwecke (vgl. Abbildung 14 und Abbildung 13).

Einen interessanten Unterschied weist die Verkehrsmittelwahl zwischen Wegen für die Zwecke Arbeit/Ausbildung und Freizeit auf: Der ÖV-Anteil ist bei Arbeits- und Ausbildungswegen höher als bei Freizeitwegen. Ausser beim peripheren ländlichen Raum. Hier spielt wahrscheinlich die höhere Weglänge und die bei Freizeitwegen grössere zeitliche Reserve eine wichtige Rolle.

4.2 Pendlerfahrten zwischen ländlichen Gemeinden und Agglomerationen

Um die Verkehrsflüsse zwischen ländlichem und urbanem Raum zu Arbeits- und Ausbildungszwecken regional detaillierter analysieren zu können, wurden die Daten der Pendlerstatistik aus der Eidgenössischen Volkszählung 2000 beigezogen (Definition Pendler: Eine Person wird als Pendler bezeichnet, wenn die Gemeindegrenze zu Arbeits- oder Ausbildungszwecken überschritten wird). Diese Daten sind nicht völlig mit dem Mikrozensus Verkehr 2005 vergleichbar, da in der Volkszählung die üblichen Pendlerwege und nicht die am Stichtag zurückgelegten Wege erfasst wurden. In einigen Fällen sind sogar Wege von Wochenpendlern erfasst worden. Nichtsdestotrotz bilden die Pendlerdaten eine optimale Grundlage, um gemeindescharfe Verkehrsströme darzustellen. In den folgenden Auswertungen wurde auch die Richtung der Verkehrsströme (vom Wohn- zum Arbeitsort) berücksichtigt.

Abbildung 15: Pendlerbewegung aus ländlichen Raumtypen hin zu Agglomerationen und Zentren



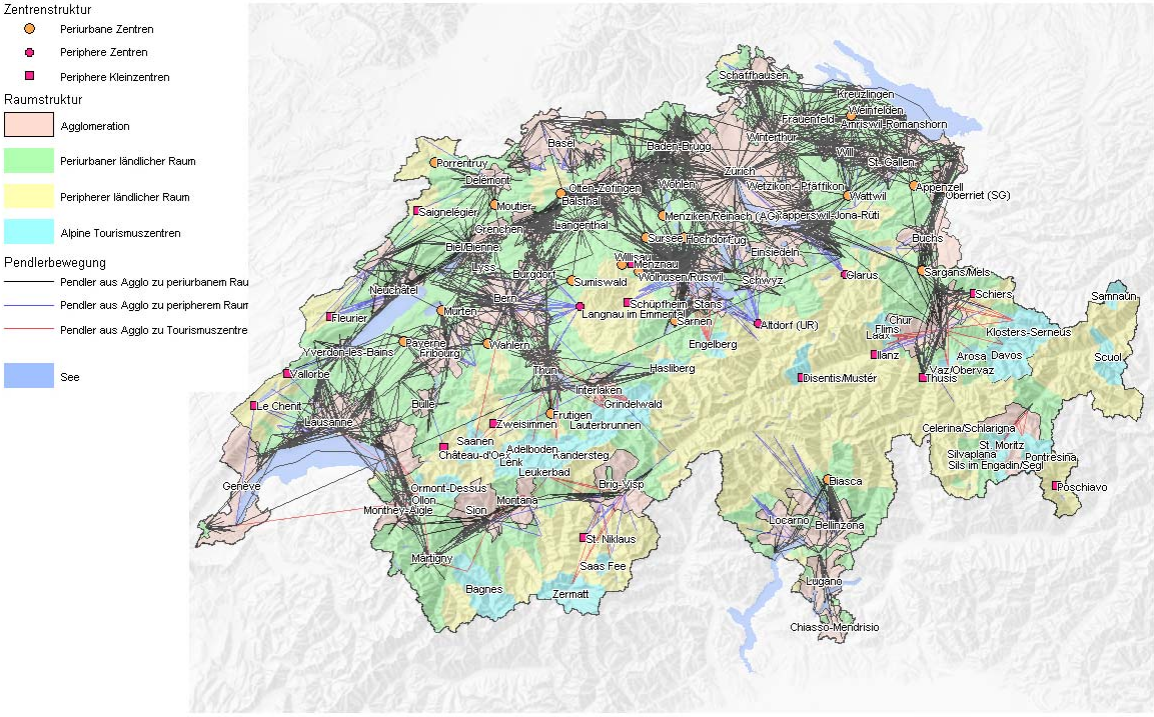
Quellen: INFOPLAN-ARE, VZ 2000, GEOSTAT-BFS, swisstopo © ARE

Nach der Pendlerstatistik 2000 finden 70 % aller Pendlerbewegungen in und zwischen Agglomerationen statt (MZ05: 72,5 %). 8 % der Pendlerbewegungen werden durch Pendler aus ländlichen Gemeinden in städtische Gemeinden begründet, und rund 3 % verlaufen in die Gegenrichtung (vom städtischen Raum in den ländlichen). 14 % aller Pendlerbewegungen finden innerhalb des ländlichen Raumes statt.

Zur besseren Übersicht wurden in der Abbildung 14 die Pendlerbewegungen aus dem periurbanen Raum auf mind. 20 Pendler festgelegt. Die Raumtypen peripherer Raum und alpine Tourismuszentren wurden auf mind. 5 Pendler festgelegt.

Der periurbane Raum stellt den grössten Anteil an Personen (91 %), die zu Agglomerationen und Zentren pendeln. In rot (vgl. Abbildung 14) sind die Pendlerbewegungen aus Tourismuszentren (1 %) hin zu Agglo/Zentren dargestellt. Aus dem Berner Oberland wird zum Beispiel nach Bern/Thun/Interlaken gependelt. In blau (vgl. Abbildung 15) ist die Pendlerbewegung vom peripheren Raum (8 %) her dargestellt. Selbst aus entlegenen Gebieten ist eine starke Pendlerbewegung in Richtung Agglomeration/Zentrum zu verzeichnen, was teilweise wohl auch auf die Wege von Wochenaufenthalter zurückzuführen ist.

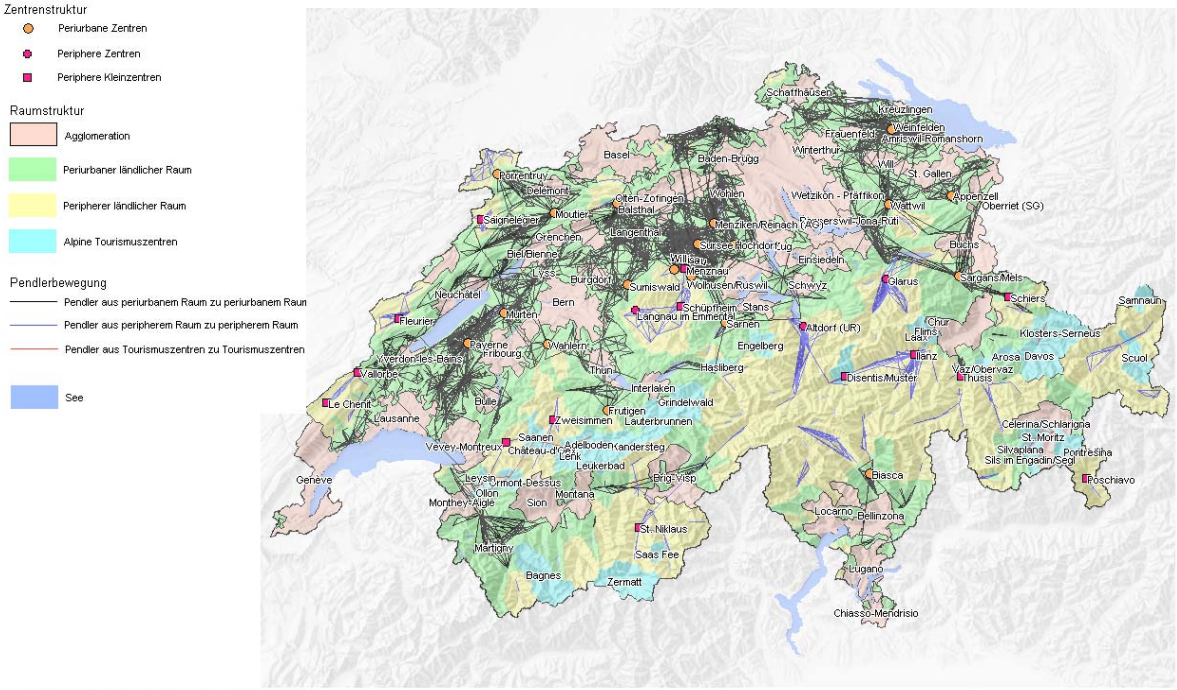
Abbildung 16: Pendlerbewegung aus Agglomerationen und Zentren hin zu ländlichen Raumtypen



Quellen: INFOPLAN-ARE, VZ 2000, GEOSTAT-BFS, swisstopo © ARE

Auch in die Gegenrichtung (vgl. Abbildung 16) findet eine Pendlerbewegung statt. Die meisten Pendler hin zum ländlichen Raum gehen von Agglomerationen/Zentren in den periurbanen Raum (93 %). Vereinzelt findet man aber auch Pendlerbewegungen in Richtung Tourismuszentren (3 %) oder peripherem Raum (4 %).

Abbildung 17: Pendlerbewegung zwischen den ländlichen Raumtypen



Quellen: INFOPLAN-ARE, VZ 2000, GEOSTAT-BFS, swisstopo © ARE

Zwischen den ländlichen Raumtypen (vgl. Abbildung 17) findet die Pendlerbewegung hauptsächlich innerhalb des periurbanen Raumes (86 %) statt. Im peripheren Raum beträgt die Pendlerbewegung 13 % und bei alpinen Tourismuszentren 1 %.

4.3 Reiseverhalten und Zweitwohnungen: Der ländliche Raum als Erholungsgebiet

Als weitere Analyse wurden die Quell-/Zielbeziehung bei den Ausgangs- und Zielorten der Reisen mit Übernachtungen und bei der Relation Wohnort-Zweitwohnsitz untersucht.

Tabelle 5: Anteil Reisen mit Übernachtungen zwischen ländlichen und urbanen Raumtypen

	Reiseziel											
	Periurbaner ländlicher Raum		Alpine Tourismuszentren		Peripherer ländlicher Raum		Urbaner Raum		Ausland		Total	
Reiseausgang	in % des Totals	VI (+/-)	in % des Totals	VI (+/-)	in % des Totals	VI (+/-)	in % des Totals	VI (+/-)	in % des Totals	VI (+/-)	in % des Totals	VI (+/-)
Periurbaner ländlicher Raum	3.7%	0.4%	1.4%	0.3%	1.3%	0.3%	3.9%	0.4%	8.2%	0.6%	18.6%	0.9%
Alpine Tourismuszentren	0.2%	0.1%	0.2%	0.1%	0.0%	0.0%	0.2%	0.1%	0.2%	0.1%	0.9%	0.2%
Peripherer ländlicher Raum	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.3%	0.1%	0.6%	0.2%	1.1%	0.2%	2.3%	0.3%
Urbaner Raum	8.0%	0.6%	5.7%	0.5%	4.6%	0.5%	19.3%	0.9%	40.6%	1.1%	78.2%	0.9%
Total	12.2%	0.7%	7.4%	0.6%	6.2%	0.5%	24.0%	0.9%	50.1%	1.1%	100.0%	

VI = Vertrauensintervall
Basis: 7'161 Reisen mit Übernachtungen mit gültigen Angaben zum Start- und Zielort der Reise und mit Startort in der Schweiz
Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005
© ARE

Über 50 % der Reisen mit Übernachtungen der schweizerischen Wohnbevölkerung haben das Ausland als Ziel (BFS/ARE 2007b). Von den übrigen Reisen enden 26 % im ländlichen Raum und 24 % in den Agglomerationen.

Von den Schweizer Gästen, die in periurbane ländliche Gebiete und alpine Tourismuszentren reisen, stammen die meisten aus dem urbanem Raum (66% in den periurbanen ländlichen Gebieten und 77% in den alpinen Tourismuszentren) (vgl. Tabelle 5).

Tabelle 6: Beziehung zwischen Wohnort und Zweitwohnsitz nach Raumtypen

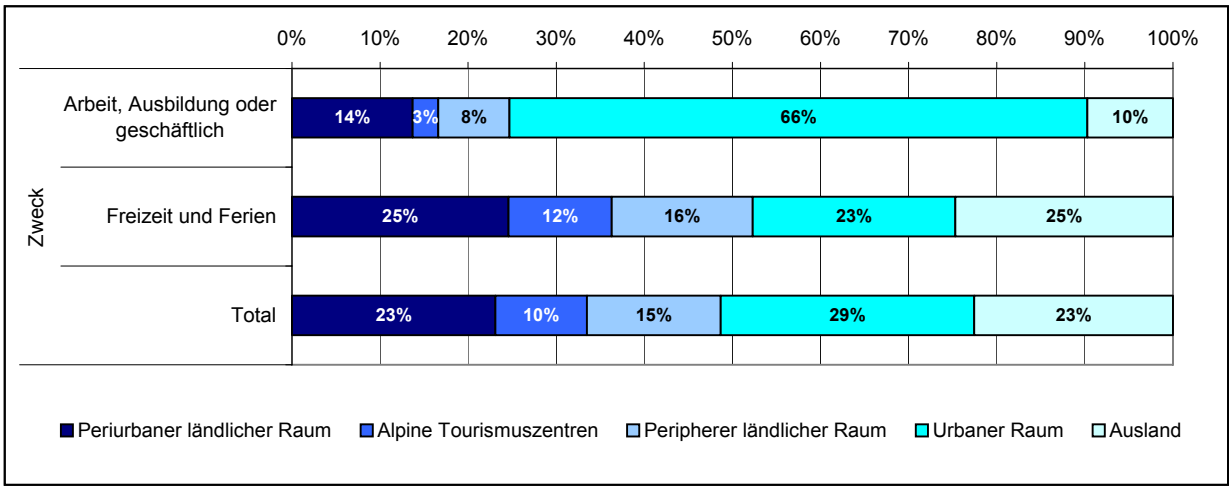
		Zweitwohnsitz											
		Periurbaner ländlicher Raum		Alpine Tourismuszentren		Peripherer ländlicher Raum		Urbaner Raum		Ausland		Total	
Benutzungszweck	Wohnort	In % des Totals	VI (+/-)	In % des Totals	VI (+/-)	In % des Totals	VI (+/-)	In % des Totals	VI (+/-)	In % des Totals	VI (+/-)	In % des Totals	VI (+/-)
Arbeit, Ausbildung oder geschäftliche Zwecke	Periurbaner ländlicher Raum	8.0%	2.9%	0.8%	0.9%	1.0%	1.0%	13.0%	3.5%	1.4%	1.2%	24.2%	4.5%
	Alpine Tourismuszentren	0.0%	0.0%	0.2%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.5%
	Peripherer ländlicher Raum	0.3%	0.6%	0.0%	0.0%	2.9%	1.8%	3.4%	1.9%	0.0%	0.0%	6.6%	2.6%
	Urbaner Raum	5.5%	2.4%	1.9%	1.4%	4.2%	2.1%	49.1%	5.3%	8.3%	2.9%	69.0%	4.9%
	Total	13.7%	3.6%	2.9%	1.8%	8.1%	2.9%	65.6%	5.0%	9.7%	3.1%	100.0%	
Freizeit und Ferien	Periurbaner ländlicher Raum	4.1%	0.8%	1.7%	0.5%	1.8%	0.5%	3.1%	0.7%	3.3%	0.7%	14.0%	1.3%
	Alpine Tourismuszentren	0.2%	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.5%	0.3%	0.8%	0.3%
	Peripherer ländlicher Raum	0.6%	0.3%	0.1%	0.1%	0.9%	0.4%	0.5%	0.3%	0.5%	0.3%	2.5%	0.6%
	Urbaner Raum	19.8%	1.5%	9.8%	1.1%	13.2%	1.3%	19.4%	1.5%	20.4%	1.5%	82.7%	1.4%
	Total	24.6%	1.6%	11.7%	1.2%	16.0%	1.4%	23.0%	1.6%	24.7%	1.6%	100.0%	
Total	Periurbaner ländlicher Raum	4.7%	0.7%	1.6%	0.4%	1.6%	0.4%	4.2%	0.7%	3.0%	0.6%	15.1%	1.3%
	Alpine Tourismuszentren	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	0.2%	0.7%	0.3%
	Peripherer ländlicher Raum	0.5%	0.2%	0.1%	0.1%	1.2%	0.4%	0.8%	0.3%	0.4%	0.2%	3.1%	0.6%
	Urbaner Raum	17.8%	1.3%	8.6%	1.0%	12.3%	1.2%	23.7%	1.5%	18.7%	1.4%	81.1%	1.4%
	Total	23.1%	1.5%	10.4%	1.1%	15.2%	1.3%	28.8%	1.6%	22.6%	1.5%	100.0%	

VI = Vertrauensintervall
Basis: 2'856 Zweitwohnungen mit gültigen Geodaten
Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005
© ARE

Ein noch signifikanteres Bild ergibt sich aus den Relationen zwischen Wohngemeinde und Zweitwohnsitz. Hier ist der Anteil des Auslandes mit 23 % klar kleiner als bei den Reisen, dafür gewinnen die ländlichen Gebiete mit knapp 49 % deutlich an Bedeutung. Nur 29 % der Zweitwohnungen von schweizerischen Haushalten befinden sich im urbanen Raum.

Dieses Bild wird bei der Betrachtung der Zweitwohnungen mit dem Benutzungszweck „Freizeit und Ferien“ verstärkt. Ein umgekehrtes Bild resultiert bei Darstellung der Anteil Zweitwohnungen nach Raumtypen für Arbeits-, Ausbildungs- oder geschäftliche Zwecke. Erwartungsgemäss liegen hier die Agglomerationen mit zwei Drittel der Zweitwohnungen im Vordergrund (vgl. Tabelle 6 und Abbildung 18).

Abbildung 18: Standort von Zweitwohnsitzen nach Benutzungszweck



Basis: 2'856 Zweitwohnungen mit gültigen Geodaten

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

© ARE

5. Haupterkenntnisse und Schlussfolgerungen

Im ländlichen Raum, vor allem im peripheren ländlichen Raum, sind die Versorgung sowie die Erreichbarkeit von Dienstleistungen deutlich schlechter als im urbanen Raum, auch ist das Angebot an Arbeitsplätzen kleiner. Vom ländlichen Raum aus sind die nächstgelegenen Zentren/Kleinzentren mit MIV zumeist gut, mit ÖV hingegen oft nur mässig gut erreichbar und mit längeren Fahrtzeiten verbunden. Der Motorisierungsgrad ist im periurbanen Raum am grössten, dies trotz relativ guter ÖV-Erreichbarkeit.

Das Verkehrsverhalten der ländlichen Bevölkerung wird durch diese unterschiedlichen Einflussfaktoren (Angebot an Dienstleistungen, Arbeitsplätzen usw.) geprägt. Die Tagesdistanzen und die Anteile der Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, liegen deutlich über denen des urbanen Raumes.

Die Analyse der Verkehrszwecke belegt, dass die Interaktionen dieser Räume sehr stark von ihren Nutzungsfunktionen abhängen. Die ländlichen Gebiete werden eher als Erholungsraum und die urbanen Räume eher als Arbeits- und Versorgungsanbieter aufgesucht. Bei der Verkehrsmittelwahl für Wege zwischen ländlichem und urbanem Raum dominiert das Auto, besonders für Freizeitzwecke.

Die Pendlerbewegung aus ländlichen Gebieten hin zu urbanen Gebieten machen rund 8% der Pendlerbewegungen aus und geht vor allem vom periurbanen Raum aus (Ausbildungs- und Arbeitszwecke). In die Gegenrichtung, also vom städtischen zu ländlich geprägten Gebieten, ist eine Pendlerbewegung von immerhin 3% festgestellt worden, wobei der Hauptstrom in periurbane Gebiete gerichtet ist.

Das Reiseverhalten und der Zweitwohnungsbesitz der Schweizer Wohnbevölkerung zeigen auf, dass 26% der Reisen mit Übernachtungen in den ländlichen Raum führen (vor allem zu Alpinen Tourismuszentren) und dass 49% aller Zweitwohnungen sich in ländlichen Gebieten (in urbanen Räumen nur 29%) befinden. Die Zweitwohnungen werden im ländlichen Raum vor allem für Freizeit und Ferien genutzt, im urbanen Raum hauptsächlich für Arbeits- und Ausbildungszwecke.

Diese Erkenntnisse weisen darauf hin, mit welchen Herausforderungen die ländlichen Gebiete konfrontiert werden und wo künftig Handlungsbedarf besteht. Dienstleistungen und Infrastrukturen sind, wo wirtschaftlich sinnvoll, zu erhalten und wenn nötig auszubauen. Es ist eine minimale Versorgung in die Täler hinein sicherzustellen. Die ÖV-Angebote und somit die Erreichbarkeit des ländlichen Raumes sind mit innovativen Lösungen wie z.B. Rufbusse weiter zu verbessern, um künftige Probleme im Hinblick auf die zunehmende Alterung der Bevölkerung wie auch auf das Wachstum des Freizeitverkehrs nachhaltig zu bewältigen. Insbesondere in alpinen Tourismuszentren sind Anstrengungen zu unternehmen, um diese noch besser mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen.

Bibliografie

ARE 2005 a: Bundesamt für Raumentwicklung (2005), Raumentwicklungsbericht 2005, Bern

ARE 2005 b: Bundesamt für Raumentwicklung (2005), Monitoring ländlicher Raum. Vertiefungsstudie U3: Soziodemografische Struktur der Bevölkerung, Bern.

BFS 2004: Bundesamt für Statistik (2004), Eidgenössische Volkszählung 2000. Pendlermobilität in der Schweiz, Neuchâtel.

BFS 2006: Bundesamt für Statistik (2006), Dienstleistungen für die Bevölkerung: Erreichbarkeit 1998–2001, Neuchâtel.

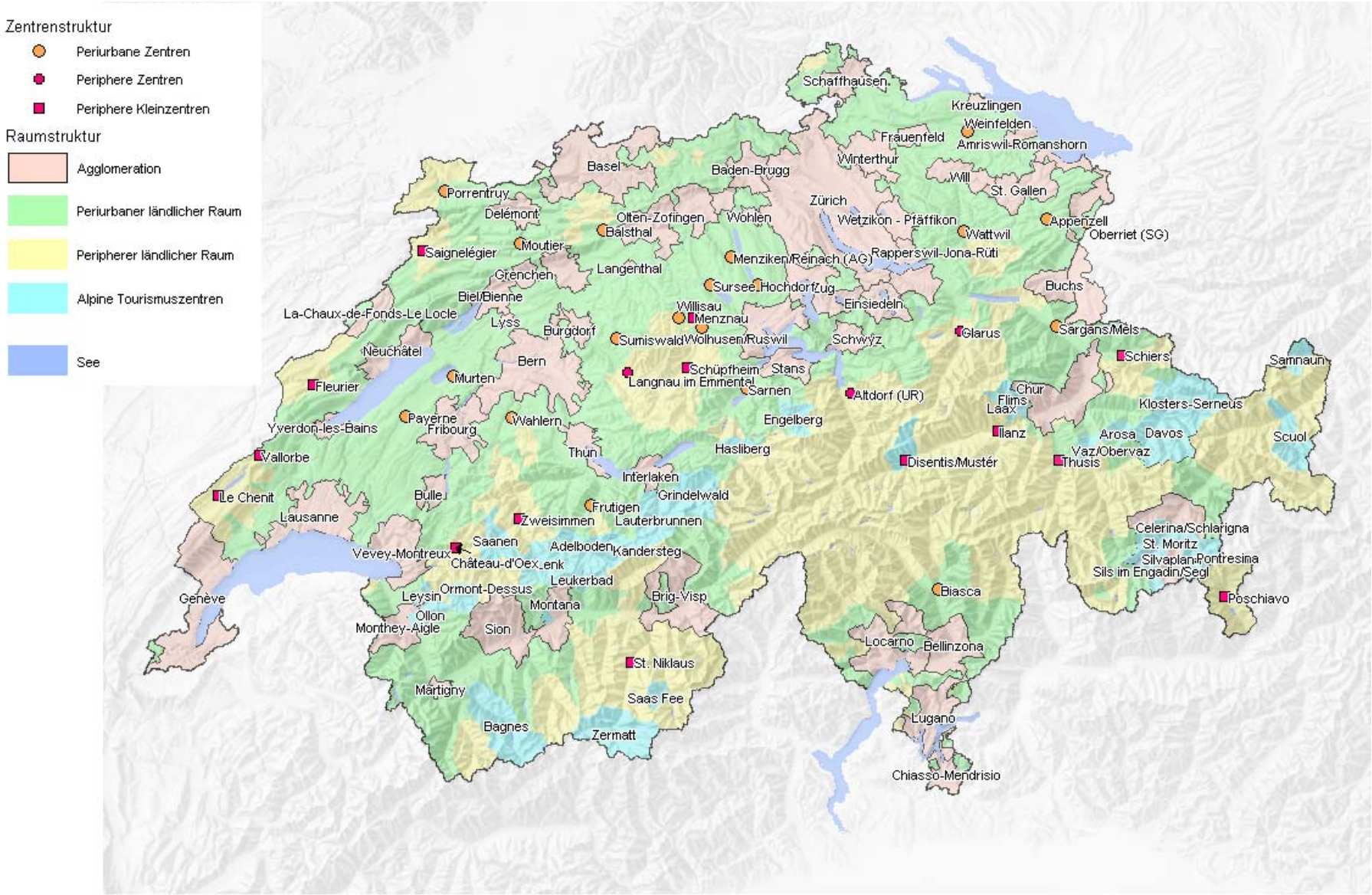
BFS/ARE 2007a: Bundesamt für Statistik und Bundesamt für Raumentwicklung (2007), Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Neuchâtel, Bern.

BFS/ARE 2007b: Bundesamt für Statistik und Bundesamt für Raumentwicklung (2007), Reiseverhalten der Schweizerischen Wohnbevölkerung 2005. Modul des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005, Neuchâtel, Bern.

Brauchle 2005: Toni Brauchle et al. (2005), Politik des ländlichen Raumes. Werkstattbericht der Kerngruppe des Bundesnetzwerks Ländlicher Raum, Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

6. Anhang

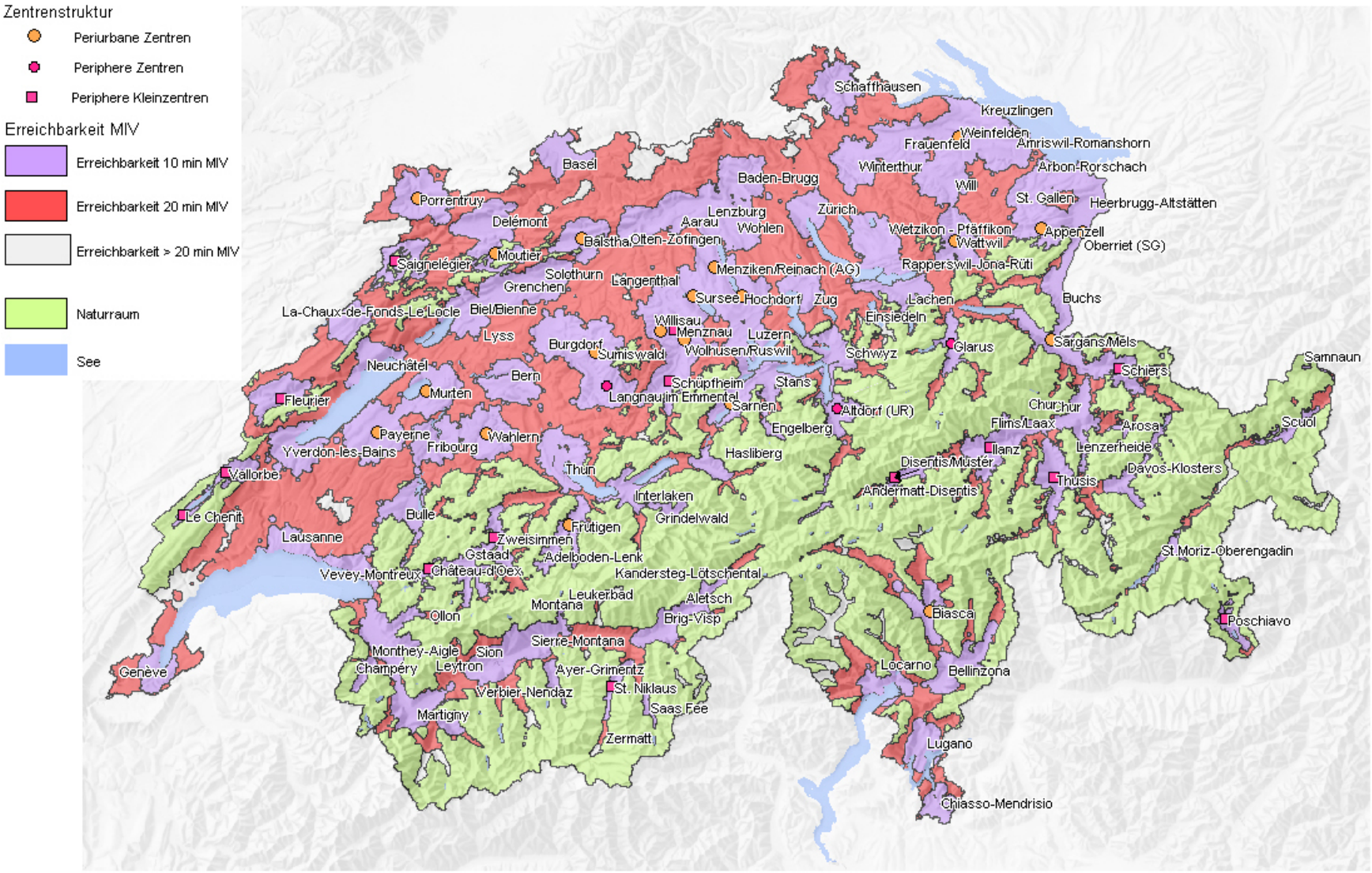
Karte Abb. 1: Zentren- und Raumstruktur ländlicher Raum



Quellen: INFOPLAN-ARE, VZ 2000, GEOSTAT-BFS, swisstopo

© ARE

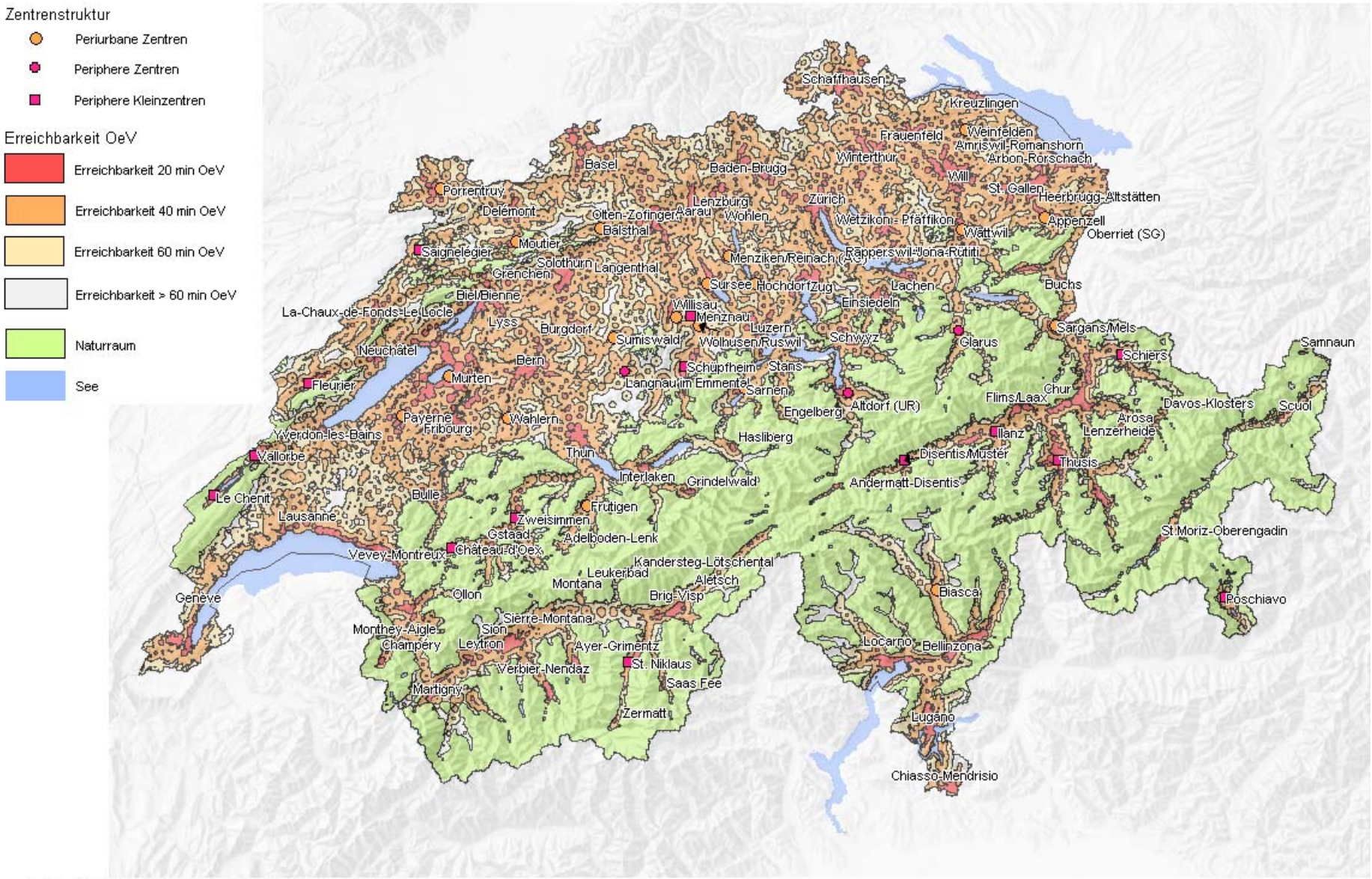
Karte Abb. 5: Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr (2005)



Quellen: INFOPLAN-ARE, VM-UVEK (ARE), VZ 2000, GEOSTAT-BFS, swisstopo

© ARE

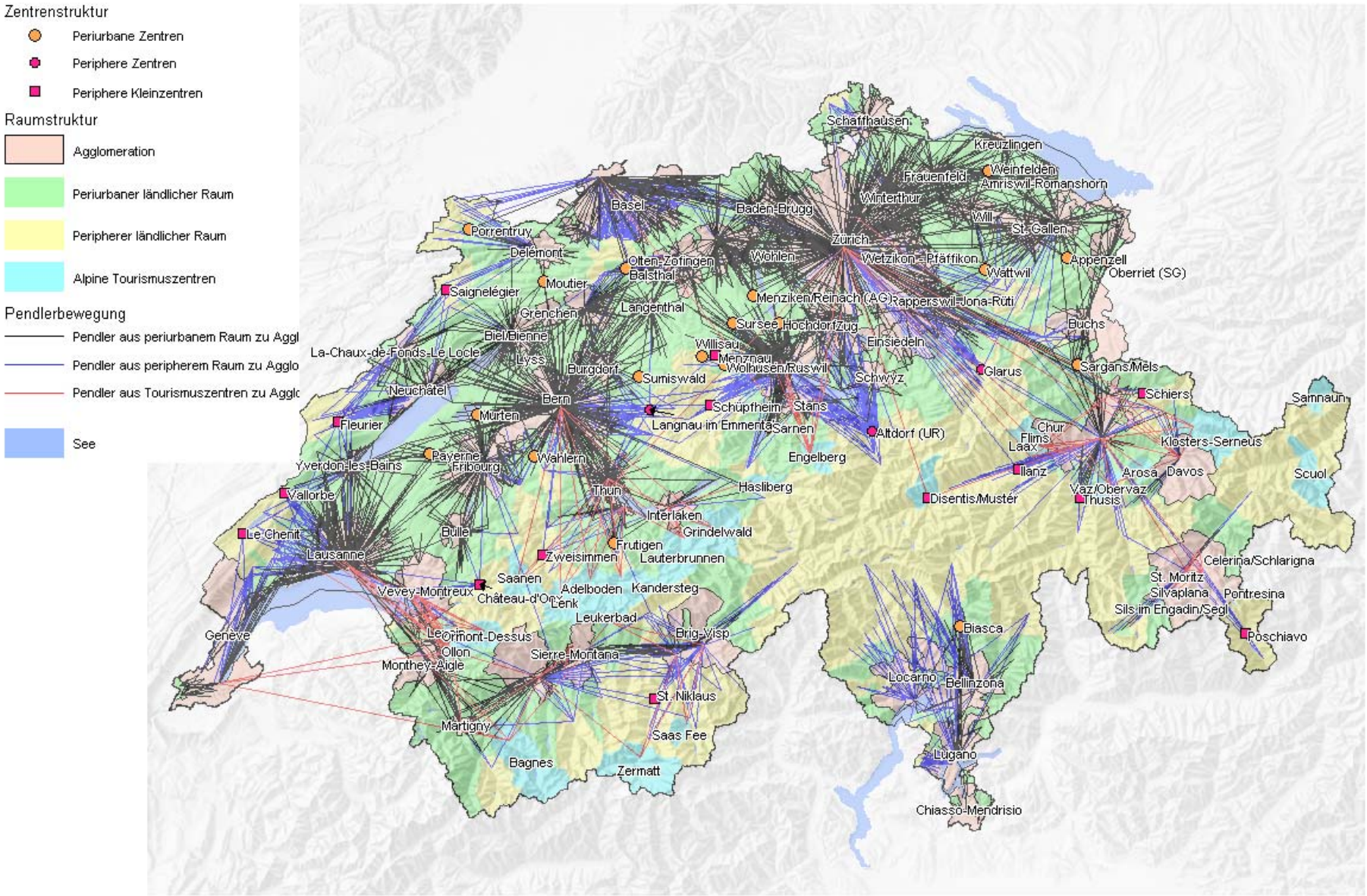
Karte Abb. 6: Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr (2005)



Quellen: INFOPLAN-ARE, VM-UVEK (ARE), VZ 2000, GEOSTAT-BFS, swisstopo

© ARE

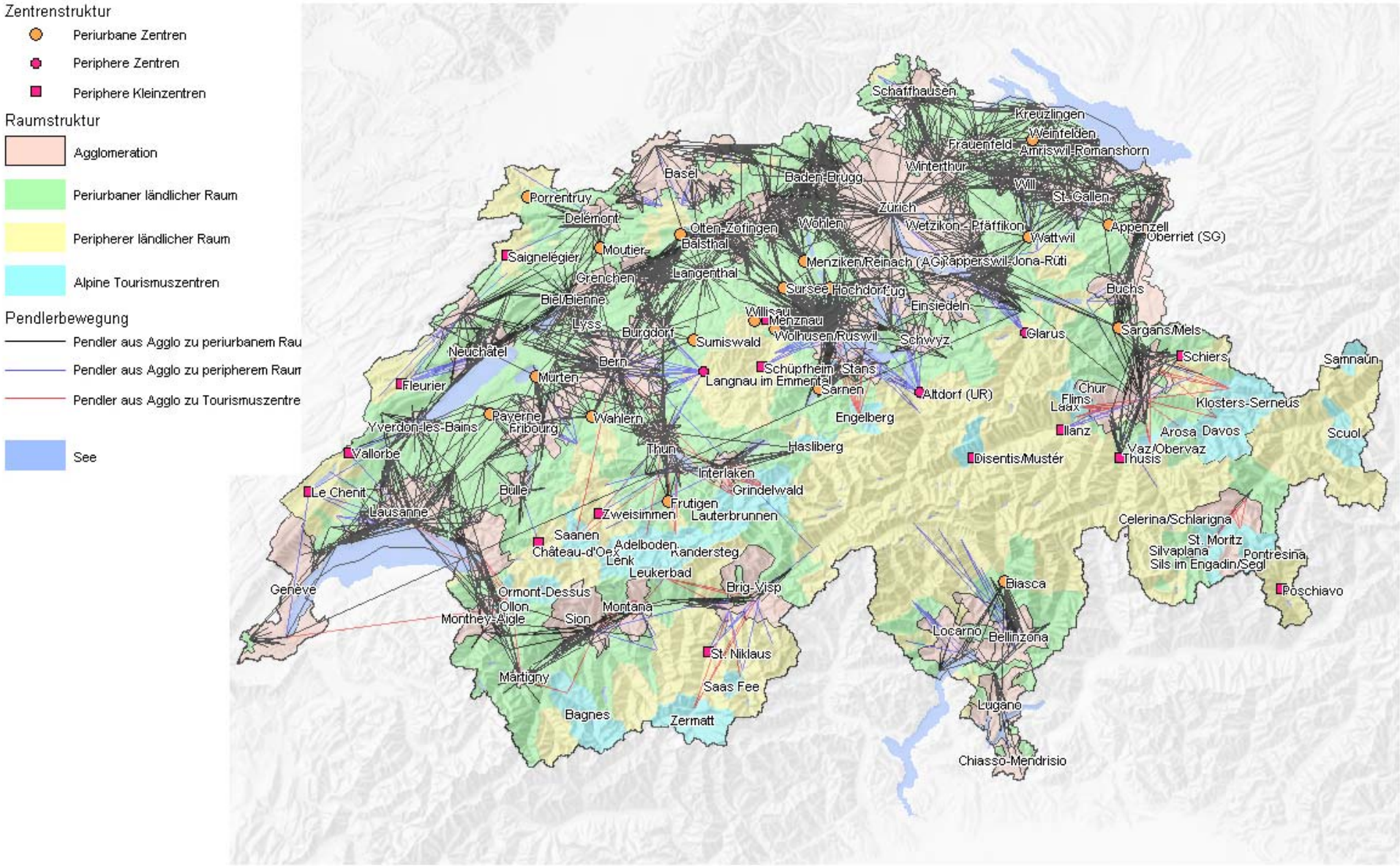
Karte Abb. 14: Pendlerbewegung aus ländlichen Raumtypen hin zu Agglomerationen und Zentren



Quellen: INFOPLAN-ARE, VZ 2000, GEOSTAT-BFS, swisstopo

© ARE

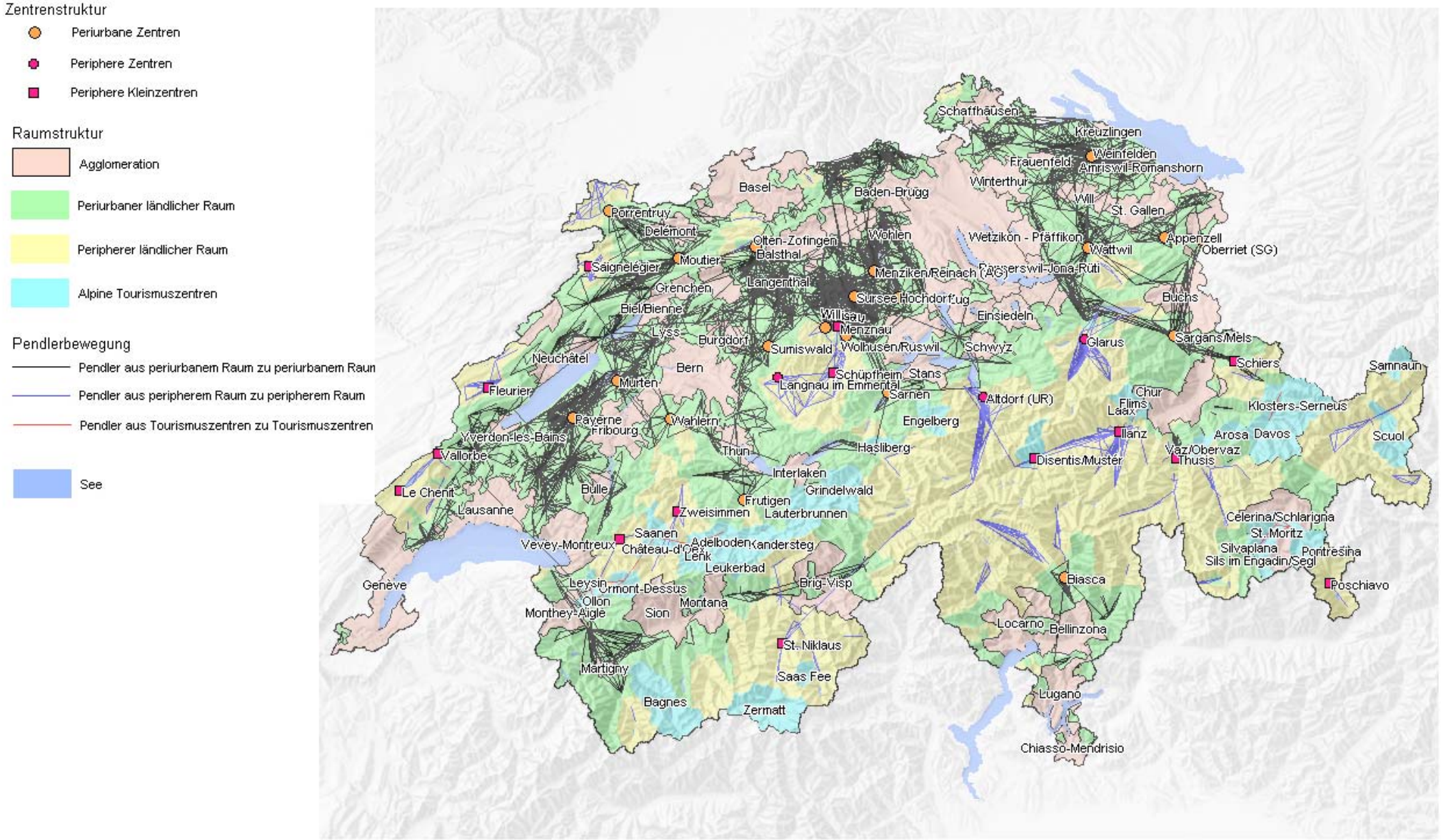
Karte Abb. 15: Pendlerbewegung aus Agglomerationen und Zentren hin zu ländlichen Raumtypen



Quellen: INFOPLAN-ARE, VZ 2000, GEOSTAT-BFS, swisstopo

© ARE

Karte Abb. 16: Pendlerbewegung zwischen den ländlichen Raumtypen



Quellen: INFOPLAN-ARE, VZ 2000, GEOSTAT-BFS, swisstopo

© ARE