

15.05.2003 – 10:30 Uhr

## Volkszählung 2000 Pendlermobilität und Verstädterung sind anhaltend gewachsen

*Neuchâtel (ots) -*

Gemäss den Resultaten der Volkszählung haben 6 von 10 Erwerbstätigen im Jahr 2000 ausserhalb ihrer Wohngemeinde gearbeitet, gegenüber 5 von 10 Personen im Jahre 1990. Trotz dieser Zunahme ist die für den Arbeitsweg aufgewendete Zeit seit 1970 praktisch stabil geblieben, präzisiert das Bundesamt für Statistik (BFS). Das Auto bleibt das bevorzugte Transportmittel, selbst wenn die Bahn in den 90er Jahren Marktanteile hinzugewonnen hat. Diese neuen Pendlerdaten erlauben überdies, die Agglomerationen in der Schweiz neu zu definieren. Weiter ausgedehnt haben sich die städtischen Gebiete, wo heute drei von vier Personen leben.

Die Resultate zu den Pendlerdaten gehören zu den grossen Spezialgebieten der eidgenössischen Volkszählung. Die im Jahr 2000 durchgeführte Erhebung zeigt, dass die Erwerbstätigen, welche ausserhalb ihrer Wohngemeinde arbeiten, weiter zugenommen haben. Seit der ersten Auswertung der Pendlermobilität im Jahre 1910 ist die Zahl der so genannten Wegpendler laufend gestiegen. 1990 (51,7%) hat sie die 50%-Grenze überschritten, um im Jahr 2000 57,8% zu erreichen.

Trotz dieser fortlaufenden Zunahme blieb die für einen einfachen Arbeitsweg aufgewendete Zeit in den vergangenen 30 Jahren praktisch gleich. 1970 waren es 18,2 Minuten, 1990 19,1 Minuten und im Jahr 2000 20,1 Minuten. Diese in vielen Ländern beobachtete zeitliche Stabilität der Arbeitswege ist in den 80er Jahren vom Mobilitätsforscher Zahavi als Gesetz des stabilen Zeitbudgets erklärt worden. Um das Zeitbudget unverändert zu belassen, muss bei wachsenden Arbeitswegen entweder von langsameren auf schnellere Verkehrsmittel umgestiegen oder mit demselben Verkehrsmittel eine höhere Geschwindigkeit erzielt werden. In den 90er Jahren konnte man insbesondere eine Zunahme des Wachstums in den städtischen Gebieten und eine Überlastung der grossen Verkehrsachsen beobachten. Für die 90er Jahre wäre darum zu erwarten gewesen, dass die bisherigen Substitutionsformen und die Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten nicht mehr im selben Mass möglich sein würden. Gleichwohl ist die mittlere Reisezeit für einen Arbeitsweg nur geringfügig um eine Minute angewachsen.

Auto ist bevorzugtes Verkehrsmittel Das Auto bleibt das bevorzugte Verkehrsmittel, um zur Arbeit zu gelangen. Im Jahr 2000 fuhren 49,2% mit dem Auto zur Arbeit (gegenüber 42,4% im Jahre 1990). Wenn man die Personen, die zu Hause arbeiten, nicht mitzählt, sind es gar 54,3%. Mit Ausnahme der ganz jungen und der Personen kurz vor der Pensionierung benutzen alle Altersklassen das Auto gleichmässig. Allerdings gibt es regionale Unterschiede. Die Westschweizer und die Tessiner bevorzugen das Auto. An der Spitze liegt der Kanton Tessin, wo 65,3% der Erwerbstätigen ihren Arbeitsweg mit dem Auto zurücklegen.

Die Eisenbahn hat Marktanteile hinzugewonnen, vor allem bei den Jugendlichen. Im Jahre 1990 lag der Anteil bei 9,8% der Erwerbstätigen, um im Jahr 2000 11% zu erreichen (12,1% wenn man die Personen, die zu Hause arbeiten, nicht mitzählt). Diese Erhöhung ist

umso bemerkenswerter als der Anteil der Pendler bei andern öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgegangen ist: von 12,3 auf 10,3% für die städtischen Verkehrsbetriebe und von 2,2 auf 2,0% für die regionalen Verkehrsbetriebe.

Die Benützung des Velos ist ebenfalls von 6,3 auf 6,1% leicht zurückgegangen. Auch haben weniger Personen den Arbeitsweg zu Fuss zurückgelegt (Rückgang von 9,1 auf 7,9%). Siedlungsstruktur und Angebot des öffentlichen Verkehrs beeinflusst die Wahl des Verkehrsmittels. Die Verkehrsmittelwahl der berufstätigen Einwohner der Schweiz hängt mit der Siedlungsstruktur zusammen. In städtischen Kantonen wird weniger zu Fuss gegangen, weniger das Privatauto benutzt und die öffentlichen Verkehrsmittel werden stärker bevorzugt als in ländlichen Kantonen. So verwenden nur 20% der Stadt-Basler das Auto, hingegen 55% der Solothurner; 17% der Bündner gehen zu Fuss, aber nur 6% der Aargauer, während 37% der Zürcher ein öffentliches Verkehrsmittel verwenden, aber nur 5% der Innerrhoder.

Einen grossen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben auch das Angebot der Bahn sowie die Netzdichte und der Fahrplan der städtischen Verkehrsbetriebe. Weist der Kanton Zürich mit seinem guten S-Bahn-Netz 20% Bahnbenutzer auf, so sind dies im Kanton Genf nur gerade 2% auf zwei Bahnlinien ohne guten Erschliessungswert. Drei von vier Personen leben in Agglomerationen. Die Resultate der Volkszählung erlauben auch, alle 10 Jahre die Anzahl der Agglomerationen und deren Grenzen neu zu definieren. Diese Definition berücksichtigt die ökonomische und soziale Struktur der Gemeinden, die Pendlerbewegungen sowie die Siedlungsdichte und den baulichen Zusammenhang. In den 90er Jahren ist der Verstädterungsprozess weiter fortgeschritten und heute gehören knapp 1000 Gemeinden mit über 5,4 Millionen Einwohnern oder 73,3% der Schweizer Bevölkerung zum städtischen Gebiet. Im Jahre 1990 waren es erst 68,8% und 1980 deren 61,6% gewesen. Das städtische Gebiet der Schweiz weist eine Fläche von 9'000 km<sup>2</sup> auf und umfasst 50 Agglomerationen und 5 Einzelstädten. Zürich als Millionenagglomeration. In der Rangfolge der Agglomerationen liegt Zürich mit einer Bevölkerung von 1,08 Mio. weiterhin deutlich vor Basel (480'000 Einwohner) und Genf (470'000 Einwohner) im Schweizer Teil. Zusammen mit dem ausländischen Teil der Agglomeration erreicht Basel 690'000 Einwohner, und Genf 640'000. Bern und Lausanne weisen rund 350'000 resp. 310'000 Einwohner auf, gefolgt von Luzern (197'000), St. Gallen (146'000), Winterthur (123'000), Lugano (122'000), Baden- Brugg (107'000) sowie Olten-Zofingen (102'000). Freiburg und Zug mit über 90'000 Einwohnern liegen auf den nächsten Rängen, gefolgt von Thun, Biel, Vevey-Montreux und Aarau.

Die Agglomerationen Zürich und Basel haben sich stark ausgedehnt, letztere (unter Einbezug von Liestal) bis ins Oberbaselbiet und Laufental, sowie ins Elsass und nach Südbaden. Eine starke Vergrösserung erfuhren auch die Agglomerationen von Freiburg, Vevey-Montreux, Aarau, Wil (SG) und Heerbrugg-Altstätten. Das Wachstum der grossen Agglomeration Genf ist fast ausschliesslich auf die französischen Nachbargebiete in Hochsavoyen konzentriert. Funktional verbundene Agglomerationen bilden Metropolitanregionen. Die fünf Grossagglomerationen Zürich, Genf-Lausanne, Basel und Bern sowie die Tessiner Agglomerationen um Lugano bilden mit ihren funktional eng verflochtenen Nachbaragglomerationen sogenannte Metropolitanräume. Die Metropolitanregion Zürich umfasst neben der Agglomeration Zürich noch elf weitere Agglomerationen, darunter neu auch Schaffhausen. Die Agglomerationen Thun, Freiburg, Biel und Lyss sind zu Bern hinzugekommen. Die Métropole lémanique umfasst neben den Agglomerationen Genf und Lausanne auch Vevey-Montreux sowie Yverdon-les-Bains und die französische Agglomeration Thonon-Evian.

Die Abgrenzung der Agglomerationen hat heute grössere Bedeutung als in der Vergangenheit, da Fragen der Stadtentwicklung und der Agglomerationspolitik vermehrtes wissenschaftliches und politisches Interesse finden. Das statistische Instrument kommt dieser Nachfrage entgegen, auch wenn ihm keine juristische Verbindlichkeit zukommt.

BUNDESAMT FÜR STATISTIK

Informationsdienst

Fachauskünfte :

Dr. Werner Haug, Vizedirektor BFS, Tel : 032 713 66 85

Dr. Martin Schuler, Institut du développement territorial - ETH  
Lausanne, Tel : 021 693 34 24

Andere Auskünfte

Eine Pressedokumentation zu diesem Thema (Karten, Grafiken, Tabellen) steht Ihnen unter folgender Adresse zur Verfügung:

Auskunftszentrale für die Volkszählung

Bundesamt für Statistik

Place de l'Europe 10

2010 Neuchâtel

Tel : 032 713 61 11

Fax : 032 713 67 52

e-mail : [census.info@bfs.admin.ch](mailto:census.info@bfs.admin.ch)

Weiterführende Informationen finden Sie auf der Homepage des BFS

<http://www.statistik.admin.ch>

15.05.03

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100000114/100463017> abgerufen werden.